

大分県の道路交通——明治・大正期

末 広 利 人

はじめに

北九州市を起点とし、鹿児島市を終点とする国道一〇号線が県内の海岸寄りを南部に走る。国道五七号線は、大分市を起点に竹田市を経て熊本市から長崎市に到る。この二つの元一級国道のほか、県内には元二級国道が一〇路線。昭和五三年三月末現在の県内道路の総延長は、国道が七六四・八キロメートル、県道が二二三路線二四八七・九キロメートル、市町村道が一万一二〇四・八キロメートルである。国道・県道の橋梁の永久化も、舗装率も一〇〇％に近づき、自動車で行けば、県内はすべて数時間の圏内に縮まってしまった。¹⁾

しかし、この便利さはいく最近実現したものであった。最近の変化が著しいだけに、それ以前の交通網は、全くその根跡を失しようとしている。文化庁による「歴史の道」の調査企画は時宜を得たものであった。大分県も、宮崎県について九州では第二番目に調査県に指定された。五四年度から三年がかりで調査を行なう。もとより、市町村の全面的な協力なしには遂行困難な事業である。今年度もすでに、市町村の担当者には多大の教示と啓発を受けたが、調査員の末席を汚す一人として少し頭をつっ込んでみて感じたことは、やはりこの分野の未開拓ぶりであった。²⁾

江戸時代の五街道をはじめ、全国的に有名な道はともかく、例えば豊前や豊後等の道については、その路線の名称や沿革等

の初歩的なことさえ明瞭ではない。ましてや交通実態を含めた歴史的変遷においておやである。古い地図や絵図、旅行記その他交通関係古文書の収集・整理も殆どなされていない。「江戸時代以前の道」など、大分県で確認できるのであろうか・・・。

しかし現在、国道一〇号線以下の道路網はある。そこから少しずつ遡って行くことはできる。少くとも近現代については、人の記憶もあり、史資料も少くはない。明治までならなんとかなるだろう。そこで本稿では、旧「街道」を中心に、せめて明治・大正期の本県の陸上交通に切り込んでみよう、素描ぐらいはできるだろう、として手がけてみた。不充分でも大分県の江戸時代以前の交通研究の前提となるだろう。そればかりではない。昔時に比べれば正に驚嘆すべき発展をとげながら、交通は今なお最大の政治課題の一つであり、社会問題でさえある。このような小論でも積上げれば、大分県の昭和初期から戦後の交通をながめ、さらに現代交通の諸問題を論ずるための基礎作業となつて行くはずである。

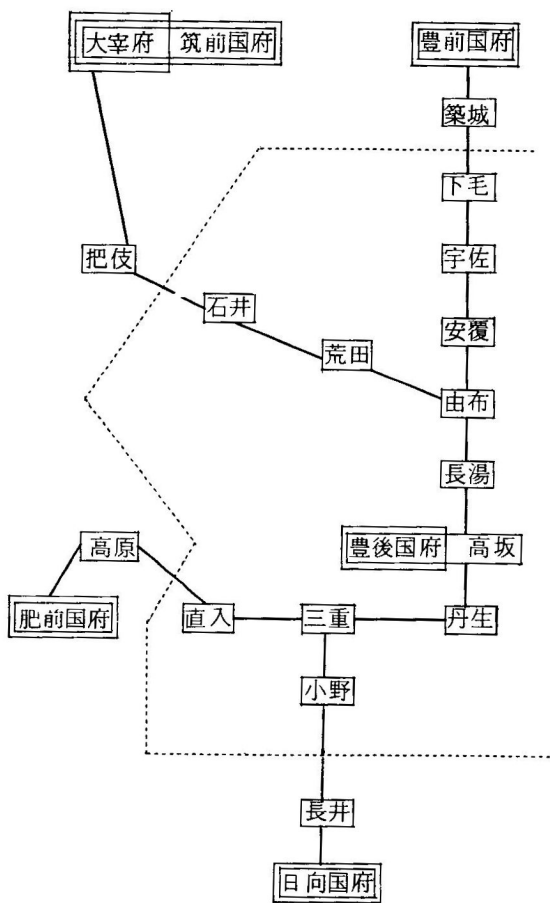
一、路線と呼称

1 道の名称

最近『古代日本の交通路』（藤岡謙次郎編、大明堂）という本が出された。西海道はIVにおさめられている。『延喜式』『和名類聚抄』や過去の史書、地名等から、主として駅の所在を論究したものである。線の引き方には問題もあろうが豊前、豊後担当の戸祭由美夫氏の文章から大分県関係を示すと第1図のようになる。

中世の交通路は、この時期数多い戦の記録から通過地点をたどって行くことによつてほぼ概要はつかめる。古代の通路の延長であることが多い。

近世になると城下町を中心に道路が再編成される。各藩史料の中にも交通路を示すものが散見されるし、刊本では『豊後国古城蹟并海陸路程』（大分県郷土史料集成地誌篇所収）や『豊後国志』などに記載がある。とくに『豊後国志』には「路程」「川路」「海路」「関梁」の項があり、付図にも道路等の記載もなされ、交通に関する関心のほどが推察される。そんな中か



第1図 駅家位置概念図（現大分県地域）
 （『古代日本の交通路』Ⅳの豊後国分に追加）

ら『豊後国志』の卷之四の「路程」を掲げてみよう。

玖珠郡森宮路。府内城南。至二賀来郷朴木村。四里餘。所経、井之蕪、賀来、黒野。是速見郡界。由布郷也。自レ是距二
 森宮。九里。通計十

直入郡岡城路。府内城南。至二植田郷湛水村。五里餘。所経、千手堂、津守、光古二里、栗野、市、口戸。是直入郡界。朽網郷也。
 自レ是距二岡城一六里餘。通計十

海部郡日杵城路。府内城東。至^二高田郷横尾村。二里餘。所^レ經。下郡猪野、横尾。是海部郡界毛井村也。自^レ是距^二日杵城一五里通計七

海部郡佐賀関路。府内城東。至^二高田郷志村二里餘。所^レ經、千手堂町、牧、萩原、高松。是海部郡界佐井郷也。自^レ是距^二佐賀関一五里通計七

速見郡日出城路。府内城西。涉^二賀来郷赤松嶺。二里餘。所^レ經、勢家、駄原、生石一里。是速見郡界朝見郷也。自^レ是距^二日出城一四里餘。通計七里。

国道一〇号線の前身が「速見郡日城道」と「海部郡日杵城路」の一部、五七号線の前身が「直入郡岡城路」、一九七号線の前身が「海部郡佐賀関路」、二一〇号線の前身が「玖珠郡森城路」である。このように、江戸時代の道路網は城下と城下を結ぶ路線が主要道であり、それがまた、現在の主要道につながって来ている。道の呼称は「森宮路」「岡城路」「日杵城路」「佐賀関路」「日出城路」等々、ほとんど行先の城下を冠している。しかし逆に、森藩や岡藩や日杵藩ではこれをすべて「大分郡府内城路」と呼んでおり、現在の例えば一〇号線のごとく、豊後すべての藩に共通し、全国に通用する路線の名称は見当らない。

近代の資料から路線名を拾い出すと第1表の通りである。資料により、年次により、如何に種々の名称が使われて来たか、一目瞭然であろう。しかも「大分県統計書」に見る限り、明治一四年（この年から駅通局が内務省から農商務省に移管され、各県庁の駅通掛も勸業課に所属替となる）までは、一つの名称の「道」に複数の路線が記されている。例えば「豊前道」は「大分^ノ野原^ノ立石^ノ四日市^ノ島田^ノ下八屋」と「四日市^ノ福島^ノ下八屋」「豆田^ノ守実^ノ樋田^ノ島田」「樋田^ノ福島」「森^ノ樋田」「日出^ノ野原」「高田^ノ南宇佐」の七路線である。とにかく豊前に通ずる道はすべて「豊前道」なのであった。同様に「日向道」も四路線、「筑後・筑前道」も三路線、「肥後道」も五路線記されている。（後掲第3表参照）明治九年六月の太政官達第六〇号

で国道・県道・里道等の区別が示されたにもかかわらずである。江戸時代の絵図の中からも、例えば「小倉・中津・下関街道」「豊前・筑後・肥後・薩摩道」などの名称が発見される⁽⁴⁾⁽⁹⁵⁾

そもそも「みち」という言葉は、接頭語の「み」に、「あっち」「こっち」などの場合と同じく、ばく然とある方位を示す「ち」が結びついてできあがったものだという⁽⁶⁾。もともとA地点とB地点を結ぶこの路線という固定した一本の線ではないのであった。江戸時代の絵図も明治一四年までの『大分県統計書』も、きわめて語源に忠実だったわけである。

しかし、その一方で『県治概略』や『大分県史料』、明治一七年の『大分県報』等県の正規文書の中にはすでに一路線のみ、固定した名称も見えはじめる。一五年以降の『大分県統計書』もそうである。

結局次のように解することができよう。江戸時代から、あるいはもっと以前から、豊前道、日向道、筑後道、筑前道、肥後道、伊予道などの名称は一般的に使用されていた。しかもその名称は複数の道に使用されていた。しかし明治にはいり、まず行政府の中からそれが一本の線を示すものとして使用されはじめたが、行政府の内部でさえ統一はとれていなかった。大分県の場合、駅通掛の勤業課への所属替以降一本の路線を示すものとしての使用法に統一された。明治一八年一月の太政官布達で国道の等級が廃止され、二月二四日内務省から国道表が第六号で告示された。その後、多分大分県では明治一九年の県報で、国道三五号線、三六号線、福岡県道、佐賀県道、熊本県道、愛媛県道などの告示がなされ、全国的にも通用する路線の名称も徐々に浸透して行ったのであろう。昭和一一年刊行の『大分縣地誌』が「第四編交通」の項で「昔の主要街道は左の六街道で、これ等の大部分は今日も改修されて主要街道となっている」として、豊前街道・日向街道・筑後街道・筑前街道・肥後街道・伊豫街道をあげているのは、これらの名称がその後も慣用的に使われていたことを示すものようである。

第1表 大分県内主要道の呼称変遷一覧（空欄は資料未見）

大分県史 史料	県治概略	大分県統計書	大分県報	全左	全左	全左	全左	全左
明治6～9年	明治8年	全1～13年	全12年	全14年	全15年	全16～18	全17年	全19年
豊前街道	豊前国ヨリ	豊前道		小倉道	都府道の1・2	豊前往還	小倉街道	
日向街道	日向国街道	日向道		鹿児島道	鹿児島道	日向往還	日向街道	
筑前往還	日田ヨリ 筑前国街道	筑前道		筑前道	福岡県道	筑前往還	筑前街道	
筑後往還	府内ヨリ 筑後国街道	筑後道		筑後道	長崎県道	筑後往還	筑後街道	
肥後往還	府内ヨリ 肥後国街道	肥後道		肥後道	熊本県道	肥後往還	肥後街道	
関往還	府内ヨリ 佐賀関街道	佐賀関道		愛媛道	愛媛県道	伊予往還	伊予街道	
関連事項	明治9年 太政官達第60号						明治18年 内務省告示第6号	

大分県統計書	大分県報	全左	全左	県治一斑	全左	大分県統計書	大分県管内地図
全27年	全27年	全35年	大正5	大正7～9年	全10～15年	全15	昭和5
豊前街道	国道35号線	全左		国道35号線	} 国道3号線	全左	全左
日向街道	国道36号線	全左		国道36号線			
筑前街道	福岡県道	全左		福岡県道	全左	全左	大分福岡線
筑後街道	佐賀県道	全左		佐賀県道	全左		大分久留米線
肥後街道	熊本県道	全左		熊本県道	全左	全左	大分熊本線
伊予街道	愛媛県道	国道51号線		国道51号線	全左		大分佐賀関線
	明治33年 内務省告示第98号			大正9年 内務省告示第28号			

2 路線の変更

明治初期における「道路工事」を『太政類典』から拾い出してみると、第2表の通りである。旧「街道」の中でも特に、日向街道における明治六年十一月の梓越から赤松越への変更、関往還における同年十二月の小志生木と古宮間の山道から海岸沿への変更、豊前街道における「伏田名ヨリ和気村・・・豊安橋迄」の捷道新築などは大きな路線変更であった。

その後においては、路線変更と道路拡張が並行するが、明治一八年、大分と野津原と今市と久住と笹倉の熊本街道を大分と野津原と竹田と菅生と笹倉に変更した。二七年には国道三五号線（大分と別府と豊岡と野原と立石と南宇佐と四日市と島田と八屋）の豊岡と四日市間を豊岡と日出と立石と宇佐と四日市とし、鹿鳴越から赤松越に変更し、大分県は第六六号で告示した。佐賀県道（大分と向原と西長宝と川西と中村と戸畑と隈と吉井）・福岡県道（全前と戸畑と豆田と久喜宮）が従来別の府回りから庄内經由に変更になったのもこの時である。国道三六号線が大分と中戸次と大寒と市場と小野市と重岡と熊田から大分と戸次と野津市と清水原と植松と江良と大原へと変更告示されたのは明治三五年一二月の大分県告示第二五四号においてであった。

以後、大正終末まで、旧「街道」の大きな路線変更は見られない。明治初期以来の路線変更はこのあたりで一段落したのである。

第2表 大分県における明治初期の道路工事

『大政類典』(第2編第175・6巻)による
外編

明治6年10月	大分県下豊後国直入郡ノ内陸道ヲ開修ス
11月	西海道豊後国ヨリ日向国ヘノ往還重岡駅・熊田駅ノ間梓越ヲ廃シ 自今赤松越ヲ以テ本道ト定候条此旨布告候事
12月	大分県下海部郡佐賀関港ヨリ同郡神崎村ノ間自費ヲ以テ道路ヲ変更ス
12月	“ 府内城道路ヲ変更ス
全7年3月	“ 豊後国小倉駅ヨリ日向国ヘノ本道 光永駅ヲ廃シ戸次市駅ヲ置ク
11月	小倉県南宇佐村・金丸村間道路開さく
全8年2月	大分県管下大野川ニ船路ヲ開キ且沈墮山上ニ新道ヲ設ク
4月	“ 大分郡ヨリ速見郡ニ至ル道路ヲ修繕ス
5月	“ 豊前国平田村ヨリ別府村ヘ通スル経路ヲ修築シ二等道路ト為ス
5月	“ ママ 独楽坂ニ隧道ヲ穿テ且二等道路ニ更正ス
10月	小倉県管下豊前國中津ヨリ豊後国日田往還修築ス
全9年2月	“ ヨリ大分県ヲ経テ宮崎県ニ抵ル立石野原駅間ノ路線ヲ変ス
2月	“ 管下豊前國中津ヨリ豊後ニ至ル道路修繕
3月	大分県管下豊前国ヨリ日向国ヘ至ル二等道路更正
9月	“ “ 南宇佐村ヨリ岩崎村ヘ通スル捷道ヲ新築ス
11月	大分県庁ヨリ豊前国ニ通スル中真玉・西真玉村道路ヲ更換ス
12月	大分県下豊後国豆田駅ヨリ筑後国吉井駅ヘ至ル道路ヲ修繕ス
全10年8月	“ “ 湯ノ平ノ險路ヲ更正ス
12月	“ “ 大添村下山口村道路修築
12月	“ “ 日出駅ヨリ藤沢地内字大津越外一箇所道路變更
全11年2月	“ 大分郡勢家町字仙石橋ヨリ春日社前ニ至ル道路變更
2月	“ “ 三芳村外一ヶ所道路修築
4月	“ 豊前国宇佐郡ヨリ豊後国玖珠郡ニ達スル道路修繕
4月	“ 豊後国大分駅ヨリ佐賀関ヘ至ル道路修繕
5月	“ “ 玉来村外一ヶ村地内道路開発
6月	“ “ 海部郡内道路更正
7月	“ “ 下津尾村板橋新築
7月	“ “ 松木村内道路更正
7月	“ 各郡村ノ内道路更正
	直入郡竹田町ヨリ大野郡犬飼町ヘ至ル道路
	“ 狭田村字七里
	“ 竹田町ヨリ大野郡神堤村ヘ至ル道路
	海部郡臼杵町ヨリ直入郡竹田町ヘ至ル道路
	速見郡杵築町ヨリ国東郡高田町ヘ至ル道路

二 道路工事の推進

1 江戸時代の道路

幕末の駐日英国公使オールコックの『日本滞在記』に、「日本の道路は世界最良に近いのに、交通々信のスピードにおいては日本は文明諸国におくれること三世紀である」という記述がある。「世界最良」とは、江戸時代でも五街道等中心道路の話であろう。とくに車輛がすべて禁止され、徒歩と馬のみの道であったことにもよるとされている。¹⁷⁾ しかしいかに「世界最良に近い」道であっても、関所があり、徒々渡しがあり、交通機関の未発達な江戸時代の道は「文明諸国におくれること三世紀」で近代社会においては通用しない。

明治初期、道路の新改築のために大分県や小倉県から太政官に提出した文書の中から、当時の県内の道路状況を推測できよう。例えば頭成し別府間の独楽坂隧道堀さくに関する一節

旧藩中ニ在テハ行旅ノ經由モ稀少、且ハ右藩封域ノ峻ヲ要スル為メ、態ト難悪ノ地ヲ占シ、ヨリ迂曲狹隘、行旅ノ困難ハ勿論、衆庶ノ所識運輸不便、物価流通ヲ妨ケ、生産ノ不殖実ニ此ニ因テ融開不致儀ト奉存候（太政類典外編、運漕九、道路五）
中津し日田間の往還修築の小倉県伺の一節

高瀬川ノ河岸ニ沿ヒ、道路ハ此川筋ヲ東西ニ渡渉スル事四回、或ハ数匁ノ巖屈ヲ擧チ、或ハ九折ノ峻坂ヲ下リ、水際河岸ニ沿ヒ、連山屏立唯一溪ノ線路高低曲折、筆舌ノ能スル所ニ非ズ・・・降雨毎ニ河水暴張シ人馬ノ通路ヲ停断シ、甚シキハ不幸ニシテ流死被傷ノ災害ニ罹ル者アリ、雨止ミ水減シテ道路若干ノ損害アリ、臨時姑息ノ修理ヲ加へ、僅ニ人馬ノ通路ヲ謀ルノミ、如此スル事周年数回、人民ノ疲弊ト行旅人馬ノ艱難ト、実ニ座視傍觀ニ忍ヒサル所ナリ（太政類典同前）

では、江戸時代の道路設定の原則は何であったのか。第一は「藩封域ノ峻ヲ要スル為メ態ト難悪ノ地ヲ占シ、ヨリ迂曲狹隘」なるよう配慮されていたことである。幕藩体制の政治的要請が強く作用しているのであった。小藩分立の大分県は、その弊を

より多く背負いつつ、近代にはいらねはならなかった。第二は、なお「行旅ノ經由モ稀少」で、道路の改良をうながす条件に欠しかったこと。もともと道は河岸や水路沿い、山の稜線等非生産地を利用し、低い生産力を少しでもつぶさない配慮がなされていた。明治初期までの交通は、それを抜本的に変更させるほどには到っていなかったのである。第三はやはり自然の制約の大きさである。山多く、複雑多岐な地形の大分県はことさらであった。

2 明治初期の道路工事

しかし、明治政府の成立、廃藩置県以後、事情は一変する。幕藩体制の制約を積極的に解き放ち、統一的に全国・全県下を把握することが、中央政府及び県の緊急で重要な政治課題になったからである。その一環として、国も県も交通々信網の飛躍的改善への強い意志を持っていた。前記第一の制約は完全に解けたのである。

例えば政府は慶応四年二月、内国事務局のもとに諸国水運および駅遞の職を置いて、積極的改革にのり出した。東北平定後の九月には早くも駅遞規則を制定し、陸上交通営業権を開放、定飛脚問屋の世襲権を解除し、車輛利用の解禁を発表した。荷積牛馬車が増加しはじめ、明治二―三年には、東京で人力車や自転車も登場しはじめる。¹⁸⁾

「県治概略」によれば、大分県論達の中に次のような文句も見られる。「各駅物貨運送之儀ハ官民往復及ヒ行旅之便宜ニ供スヘキハ勿論、人民貿易上最緊要之事業ニシテ物産並商品日々之輸入此便ニ依ラサルハ無シ、故ニ郡村之富栄ヲ計ルハ先ツ道路ヲ修理シ運輸方法相立至便ニ開通スルニアリ」（明治八年九月、甲番外通運云々論達）

第二の制約も大きく変化しはじめようとしている。

ともあれこんな中で、すでに第2表に示したようにかなりの道路工事が、大分県内でもなされはじめた。『太政類典』には本来、慶応三年から明治一四年までの記事があるが、県関係工事の記事は明治六年から一一年まで計三三件散見される。そのうち、道路修繕一三、路線変更一三、新築、開さく三、その他四件である。道路の修繕、変更、新築の理由はいずれも、道路

の「屈曲」「迂遠」「山路峻岨」「峻坂」「狹隘」「凸凹」「石路盤屈」「岩石突出」等々の修正であった。「文明諸国におけること三世紀」の克服がようやくはじめられる。

しかしこれらの工事に際し、まず必要なものがある。それは新道路の敷地となる土地であり、工事のための費用である。道路の修繕、路線変更、更正の場合は、殆ど換地で済ませた。問題は新築、開さくの場合である。

明治七年一月五日付の「小倉県南宇佐村・金丸村間道路開さく」の場合を見よう。小倉県は「宇佐郡南宇佐村ヨリ大分県下境豊後国平山村マテ道程二里餘」が「屈曲狭少ニテ人馬ノ通ヒ甚不便」として、「外往還ニ準シ一般道巾二間ニ切広ケ」るための調査をはじめた。しかしこれでは、「田畑凡四段五畝歩程ノ潰地出来」しかも「往来ハ頗ル迂遠ニシテ其便ヲ不得」と思われた。ところが「宇佐郡日足村農佐藤武雄、佐藤国彦、金丸村区長永松茂基儀兼テ捷道ト着目罷在候」ものがあつた。

「同郡橋津村地内字旭越ト唱候場所へ新道ヲ開」き、「南宇佐村字伏田ヨリ日足村ヲ經、僅二七町ニテ直ニ金丸村へ出、夫ヨリ豊後境管内西屋敷村ニ至」るといのである。これにより「目前行程數十町ノ捷便ヲ得ル」し、「田畑凡一反五畝二九歩程潰地ニ相成候へ共其他ハ公有野山敷ニテ何レモ外ニ差障無之」である。そこで「佐藤武雄外二名全自費ヲ以施行イタシ」たという（『太政類典』外編）。

八年の「大野川ニ船路ヲ開き且沈隋山上ニ新道ヲ設ク」る時も「自費」であつた（同上）。九年「南宇佐村ヨリ岩崎村へ通ズル捷道ヲ新築」した時も和氣村の和氣廉が「自費ヲ以テ・・・取開」き、潰地免租の申請をしている（同上）。

かくて『太政類典』に見る限り、官費による新道建設はなお見られない。土木經費を県で負担するようになったのは一一年からであり、技術的にも財政的にも本格的な道路建設がなされる状態には立ち到っていないのであつたのである。

3 明治前期の道路状況

ところで、明治前期の道路は具体的にはどの程度のものであつたのか。「大分県統計書」から読みとってみよう。「大分県

「統計書」は明治一〇年から刊行されはじめたようである。大分県立図書館にコピーを含めて、明治一一年版から散見されるが、完備しているのは昭和にはいつてからである。残念ながら国立国会図書館により多く保管されている。本稿作成にあたって参考にしたのは、県立図書館及び県統計課の所蔵分のみである。

明治一一年版では、路線・路程のほかは道路そのものの記載はない。橋梁と津渡について記しておこう。橋梁は二二三とりあげられている。長さ五〇間以上の長大橋としては次のようなものがある。

橋梁名	架橋河川名	長さ	巾	種類
舞鶴橋	大分川	八二間	二間	木橋
大隈橋	玖珠川	五〇間	一間一尺	木橋
錢淵橋	三隈川	七五〃	一〃	土橋
宮ノ向橋	〃	五〇〃	一〃一尺	土橋
駅水橋	駅館川	五〇〃	一〃三〃	船橋
平田橋	〃	一一八〃	一〃	土橋
新田橋	〃	五〇〃	一〃	土橋
浮殿橋	寄藻川	一一六〃	一〃一尺	石木橋
桂橋	桂川	六六〃	二〃三〃	木橋
永代橋	鷹山川	七八〃 一尺	一〃	石橋
錦江橋	八坂川	九九〃	二〃一尺	土橋
永代橋	鷹山川	六三〃	一〃	石橋

全体として、橋巾二間以上が三九、一間未満が三橋、そのほとんどが一間台である。当時の道巾も類推することができよう。また、橋の種類はその大半が土橋（一二七）であり、ついで木橋（四八）、石橋（三七）、中には船橋、板橋、竹橋もわずかながら見られる。以後は徐々に土橋が減り、木橋が増えて行く。多分民費架橋であろう、一〇カ所の橋で通行料をとっていた。津渡も下記の通り六五カ所あげられている。河川別に整理してみると次の通りである。

河川名	津渡ケ所
大分川	坊ヶ小路、元町、小野鶴、田原、同尻
乙津川	下渡塔、備中下
大野川	竹中、伊與床、白滝、船本、岩屋金、上西川、家嶋、青鴨、西浦、堀川、年牛、新々殿、百堂、種具、志村、岩戸、筏場、岩下、花木、津留ノ津、渡無瀬、船場、下津留
白杵川	下鼻
中川	中川
中江川	女嶋
長嶋川	長嶋
灘川	灘川
船頭町川	久部、長瀬
土器屋川	竜護寺
三隈川	小淵、樽味、銭淵、石井、長谷、片瀬古、ミクマ、カマテ、杷木山、関浜、堀田町、
	宮ノ向

玖珠川	苗代部、池ノ原、榴釣、天ヶ瀬
山国川	鍛戸、口ノ林、下瀬
今津川	今津
駅館川	金谷、山本、高森

二九カ所に馬船が、四四カ所に小船が配置されていた。臼杵川の下鼻、大野川の百堂、新々殿などは小船も三ノ八配置されていた。殆どが有料である。一四年には津渡は六三カ所となり、二カ所減っている。一五年以後の『統計書』には津渡の記載は見られず、その後を細かくたどることはできない。明治、大正期の五万分の一の地図には津渡カ所の河川に船印が印刷されている。

明治一三年の『統計書』には各道ごとに、馬車不通個所の指適がなされている。第3表の通りである。佐賀関道のみは七里弱、全線馬車通行可能、大分ノ中津の小倉道は豊岡ノ野原間、豊岡ノ鶴川ノ竹田津の竹田津道は来浦ノ竹田津間をのぞき馬車通行可能とされているが、他の道は難路が多いようである。

一五年の『統計書』からは道巾が記されるが、不正確なようであり、一六年版で「六往還」の概要を示そう(第4表)。やはり豊前往還が道巾も全線二間以上と広く、ほとんどで「荷車ヲ通ズル」。しかし依然豊岡ノ野原間が隘路になっている。伊予往還は、道巾は一・三間ノ二間と広くないが、平路ばかりで「車ノ通セザル」所はない。日向、肥後、両筑の各往還は一部の箇所をのぞき、殆ど「車ノ通セザル」所ばかりである。このうち肥後往還は、明治一八年には全線巾三間以上の「荷車ヲ通ズル」道に改良された。伊予往還も同時に拡巾工事に着手したはずであるが、一八年の『統計書』にはなおその実績は見られない。

第3表 各駅間距離と馬車不通距離（明治13年）

『大分県統計書』より

<豊前路>				<肥後道>			
駅名		距離	馬車不通	駅名		距離	馬車不通
大別	分府	3里002725	0	大野	分府	3.161145	0
豊野	岡原	2.213525	0	津	分府	2.311730	2.311730
立南	石佐	2.275040	2.275040	今久	市住	5.235837	5.235837
四島	市田	1.250510	0	坂	梨	5.290558	5.290558
八日	宇日	3.200500	0	鶴野	崎原	5.333250	0
四福	市島	1.082040	0	竹管	田生	3.101115	3.101115
八日	市島	4.043150	0	坂	梨	4.051200	4.051200
豆守	田実	2.003140	0	引菅	森	3.310020	3.310020
宮口	園林	4.101918	3.101918	宮	治原	2.001800	2.001800
樋島	田田	1.332910	1.332910	宮	原	3.000000	3.000000
		2.020500	0	豆出	田口	4.274130	4.274130
		1.303220	0	宮	原	4.273100	4.273100
		3.104513	0				
樋福	田島	2.323347	0	<筑後筑前道>			
森				別川	府上	4.165935	4.165935
樋日	田出	7.154236	7.154236	森		6.093936	6.093936
野高	原田	2.263205	2.263205	戸豆	畑田	2.032424	0
南字	田佐	2.104705	0	久喜	宮	4.354845	4.354845
				豆吉	田井	4.174923	0
<日向路>				豆小	田原	5.043135	0
大中	分次	3.195700	0	石	田原	5.344340	5.344340
大市	寒場	3.355530	3.355530	<佐賀関道>			
小野	市岡	2.312300	0	大鶴	分崎	2.095000	0
重熊	岡田	4.291800	4.291800	市関		1.251510	0
大市	飼場	2.034800	2.034800			3.270520	0
竹野	田枝	6.003540	5.320800				
小野	市	3.272900	3.272900				
佐江	伯良	4.070127	4.070127				
横重	川岡	5.174030	5.174030				
		1.351930	1.351930				
		2.330300	2.330300				
		3.041230	3.041230				

第4表 大分県の道路状況（明治16年）

『大分県統計書』より

街道	駅名	道中	里程					
			総数	荷車ヲ通ズル	人力車ノミヲ通ズル	車ノ通ゼザル		
豊前 往還	大別府	分府	間尺 2.3	里町間 3.00.27	里町間 3.00.27	里町間 —	里町間 —	
		岡	2.0	2.21.33	2.21.33	—	—	
	豊野	原	2.0	2.27.50	12.44	—	2.15.06	
		石	2.3	1.25.05	1.25.05	—	—	
	立南	宇佐	市	2.0	3.17.47	3.17.47	—	—
			津	2.0	1.08.29	1.08.29	—	—
	四日	中津	界	2.0	4.07.02	4.07.02	—	—
			福	3.0	9.25	9.25	—	—
筑前 往還	大別川	分府	2.3	3.00.27	3.00.27	—	—	
		上	1.3	4.16.59	8.45	—	4.08.14	
	戸森	畑	1.3	6.09.39	—	—	6.09.39	
		田	1.3	2.03.24	—	2.03.24	—	
	福豆	岡	界	1.3	5.01.14	—	—	5.01.14
			福	2.0	3.06.20	—	—	3.06.20
筑後 往還	大分	分	2.0	20.31.43	3.09.12	2.03.24	15.19.07	
		田	2.0	2.14.01	2.14.01	—	—	
肥後 往還	大野	分	2.0	3.14.56	3.14.56	—	—	
		津	1.3	2.27.59	—	—	2.27.59	
	今久	市	2.3	5.23.30	—	—	5.23.30	
		住	2.3	2.10.08	—	—	2.10.08	
日向 往還	大中	分	1.4	3.19.57	3.19.57	—	—	
		次	1.3	3.35.58	—	—	3.35.58	
	大市	寒	1.3	2.28.51	—	—	2.28.51	
		場	1.3	4.29.18	—	—	4.29.18	
	小重	市	1.3	2.03.48	—	—	2.03.48	
		岡	1.0	2.18.02	—	—	2.18.02	
伊予 往還	大鶴	分	2.0	2.09.50	2.09.50	—	—	
		崎	1.3	1.25.15	1.25.15	—	—	
		市	1.4	3.27.05	1.16.30	2.10.35	—	

4 その後の主要道路工事

明治一二年以降の、大分県の歳出総額、土木関係費の推移を示すと第5表の通りである。一二年は明治政府による最初の統一的な地方制度たる三新法の施行された年でもある。三新法の中の一つ・地方税規則により、近代地方財政は出発した。『大分縣政史』（県政篇）により作成した第5表により、大分県の陸上交通問題にふれてみよう。⁽⁹⁾

まず、県歳出総額にも土木関係費にも、年により非常に大きな増減が見られる。とりわけ、土木関係費の増減は著しい。それは臨時部における国庫補助金、繰越金等に大きな差異があることにもよる。例えば明治二六年、県下は未曾有の大洪水に見舞われた。明治三三年、大正七、八年の洪水も歴史に残るものであった。その直後の土木関係費の膨張は大きい。例えば、明治二七年の土木関係費は前年度の二倍を越す歳出であり、そのうち六七・七%が土木関係費である。このような状況は今日ではまず考えられまい。

しかし、そんな激しい増減がありながらもやはり、総歳出額に占める土木関係費の割合には、時代的に大きな盛衰が認められる。はば五年ごとに区切ってみると大きな傾向が出る。明治一五年までが八・八%、一六年から二〇年までが十一・四%であったのに、二〇年代から明治の終末までの二五年間は、日露戦争期の抑制も見られるが、はば三〇・四%。日本資本主義が急速に発展、産業資本段階から、帝国主義段階に達しようとするこの時期は、その基盤整備としても土木工事に力点が注がれたわけである。大正にはいると、その割合も二〇%台に落ち、一一年から一五年の平均は一五・〇%になっていく。

その間、道路工事はいつごろ、どこでなされたか。『大分縣政史』（県政篇、県勢篇）等から主要なものを拾い出してみよう。明治一八年二月、内務省より国道表が告示された。大分県関係は国道三五号線（東京ノ小倉ノ中津ノ大分）と三六号線（東京ノ大分ノ宮崎）であった。三五号線が明治二七年、従来の鹿鳴越から赤松越に変更されたことはすでにふれた。それに先立ち、二二年から二六年まで五カ年間工事を行ない、「車ノ通セサル」所を解消した。ひき続き二六年から、佐賀県道、国道三六号線の改修にとりかかり、佐賀県道は三一年、三六号線は三四年に完成、三五年の大分県告示でもともに路線変更したこ

第5表 大分県の土木関係支出状況

『大分県政史』による。

歳出総額は経常部と臨時部の計

土木関係費は経常部土木費と臨時部土木費、土木費本年度支出額市町村土木補助費の合計

年	歳出総額	土木関係費	土木関係費の比率	五年間の平均比率
明治12	25,78150	1,54705	5.7 %	} 8.8
13	27,7259	2,3870	8.6	
14	33,6827	2,0054	6.0	
15	39,1630	5,7853	14.8	} 11.4
16	29,9233	2,3519	7.9	
17	35,5704	2,4780	7.0	
18	29,7539	2,9948	10.1	} 32.8
19	46,1206	12,2649	26.6	
20	33,0688	1,8596	5.6	
21	37,2017	6,3969	17.2	} 40.1
22	45,4665	21,5289	47.3	
23	37,9147	16,7365	44.1	
24	32,7036	10,1661	31.1	} 31.9
25	32,1855	7,7602	24.1	
26	35,4977	8,3235	23.4	
27	88,1857	59,7302	67.7	} 28.3
28	50,9779	22,4051	44.0	
29	43,8505	16,8029	38.3	
30	44,1951	11,9644	27.1	} 28.3
31	57,5651	11,8886	20.7	
32	66,1778	17,7935	26.9	
33	63,8123	20,9395	32.8	} 31.9
34	84,5613	39,5075	46.7	
35	81,0281	26,1452	32.3	
36	83,1285	25,2201	30.3	} 28.3
37	72,1685	13,3108	18.4	
38	87,9003	29,0662	33.1	
39	86,9363	26,7100	30.7	} 28.3
40	110,3641	32,2209	29.2	
41	125,7361	49,3998	39.3	
42	110,9710	26,4749	23.9	} 34.0
43	121,1288	27,2870	22.5	
44	179,4436	74,4217	41.5	
45	178,4358	76,8040	43.0	} 29.6
T 2	174,9513	69,9046	40.0	
3	155,4652	36,1318	23.2	
4	148,9977	55,7994	37.4	} 29.6
5	147,5124	26,1154	17.7	
大正	156,8517	23,7154	14.8	
7	175,5107	33,0798	18.8	} 22.4
8	350,7120	126,9788	36.2	
9	555,6576	133,6125	24.0	
10	590,9494	108,1997	18.3	} 15.0
11	633,7087	112,2561	17.7	
12	655,6789	138,9401	21.2	
13	550,0852	76,7026	13.9	} 15.0
14	557,9371	58,4517	10.5	
15	572,6420	68,3935	11.9	

とは先にふれた通りである。佐賀県道は川西く中村間をはじめ、向原く西長宝く川西間、戸畑く豆田間の改修がなされたものと思われる。そして別府回りから、庄内経由に切りかえられた。国道三六号線も小野市く重岡経由から、野津市く植松く大原経由に変更になった。

こうして、旧「六街道」はすべて巾二間く四間の「車ノ通スル」道になったのである。明治三五年刊の『大分県案内』を見ると、「六街道」はいずれも、「腕車を駆るべし、馬車を駆すべし」「往返馬車を便とす」などと記されている。伊予街道（国道五一号線として明治三三年一〇月官報告示）の如きは、「大分町より鶴崎・市を経て佐賀関に至り海路・・・約七里、平道担々として車上夢を載すべし」とある。『大分県報』に付記されていた易路・難路・極難路の表示も明治二十七年までであり、『大分県統計書』からも道巾や車通行可否の項は全くななくなってう。道路状況については、徒歩と人力車・荷車・馬車といった当時の交通状態からすれば、一応の水準に達したからであろう。

後述の通り大正八年道路法が成立し、翌九年国道三五・三六号線は新たに国道三号線（東京く小倉く大分く宮崎く鹿児島）として内務省より告示されるが、その後大正一二年別府く亀川間の改築工事がなされる。

三 道路交通の状況

1 明治初期の陸運行政

慶応三年一〇月大政奉還後、幕府は駅通に關しても伺いを立てた。新政府の返答は「当分旧制によるべし」であつた。幕府時代の公営の宿駅制度と私営の飛脚便の二本建がなおしばらく存続したのである。

明治政府が元年九月より駅通制につき本格的な改革に着手したことはすでにふれた。しかし、陸運の近代化も容易なものではなかつた。旧宿駅問屋場の伝馬所への転換も思うにまかせなかつた。そこで、三年五月「宿駅人馬相對継立会社取立之趣意説論振」を發し、翌年五月には陸運会社規則案を作成、駅通司の官吏が各駅を巡回して、会社設立を勸説した。一〇月までに

一府一七県から会社設立の出願があり、五年一月には東海道に陸運会社の設立認可を行ない、七月、全国諸道の伝馬所および助郷を八月末日をもって廃止する旨布達した。ここに、陸運の私企業化を中心とする近代化が一応達成されるはずであった。しかし、各陸運会社の中には資力の乏しいもの、旧伝馬所の負債に苦しむものもあり、刎銭の強要、人馬徴発などの問題があとを絶たなかった。

一方これに先立ち政府は、明治四年一二月より官営郵便制度を東京と長崎で実施し、翌年七月には全国に拡大した。これによって旧三都定飛脚問屋等飛脚業者は大きな打撃を受けた。五年六月の陸運元会社の設立認可は彼等の強い要請によるものであった。陸運元会社は、企業形態が各駅に設立された陸運会社とはちがひ、一株五〇〇円の出資によって構成された合本組織であった。太政官布告第二三〇号による通運業の実質的な独占権の賦与等、駅巡察の強力な支援で、新しい全国的継立機構を急速に確立していった。明治七年一月の駅巡察の内務省への移管を機に、問題の多い全国数千の陸運会社を強制解散させる方向が具体化した。翌年二月陸運元会社を内国通運会社に改称・改組し、五月末日をもって陸運会社が解散すると、その業務をすべて吸収した。以後内国通運会社は、新たに諸道各駅の継立業の免許も許可され、文字通り特権的大陸運会社となったのである。内国通運会社による通運業の独占は一二年五月まで続けられる。内国通運の事業は、全国的には①馬車輸送を開始し、②外車式汽船通運丸により利根川水運に進出したこと。③鉄道の延長と産業の発展にともない、鉄道貨物運送の取次業務を拡大させたこと、などの特色を持つといわれる⁽¹⁰⁾。

これらの全国的推移に大分県内ではどのような対応があったのか。詳細はたどり得ない。しかし、例えば臼杵藩の『日記』などで見る限り、初期における対応が著しく遅れていることは間違いない。とくに、長州脱藩騒動に伴う取締りには旧藩機構を総動員して対処しており、小くとも明治四年五月までは士族ですら「他行之者^江、私用たりとも藩印可相渡候」という状態であった。「駅通御改正^二付藩内人足併賃錢」の改正は数次にわたって行なわれているものの、関所の廃止や交通の自由確保は、豊筑一帯においては大きく遅れたと思われる。

以後、高橋善七氏によれば、明治六年六月大分県内で陸運会社設立の申出がなされており、八月からは県庁の小口貨物運送を請負わせているという。一方で、大分県は無免許運送業者の取締りを行ない、翌年九月ごろからの県下陸運業者の陸運元会社への加盟を経て、八年五月陸運元会社による運送開始を県下に布告した由である。

しかし『県治概略』(第九卷)に「八年五月の布告」と実体との関係を疑わしめる記事がある。甲番外六通運云々論達(明治八年九月一八日)⁽¹⁾である。対象は、管内区戸長・通運取次所・人馬継取扱人・諸問屋・旅籠屋・飛脚稼・飛脚船稼・駄賃稼・川船稼・上荷稼・仲仕稼・人力車稼・牛馬車稼・荷車稼・渡舟稼。「行旅送迎及ヒ物貨運輸ニ関スル前頭営業ノモノ総テ通運取扱所^社へ合併致シ、同社ノ規則ニ因リ左ノ条件之趣意ヲ以篤ト商議之上、将来取扱確則相立、免許ヲ得、政府之監護ヲ請、公然営業可致候」として、次の一二条を示し、「条約決議之趣ハ追テ可申出先ツ結社同盟之人名難形之通取調来ル一〇月二一日ヲ限り可差出」と示論している。

第一条

一行旅並物貨運輸ニ関スル営業ノモノ総テ通運取扱所^社へ合併之上ハ農商之余暇ヲ以一時稼ノモノタリト^モ其業中ハ同業一社ト相成社則ヲ遵守可仕事

第二条

一通運取扱人ハ社中之主任ト相定メ行旅運輸ハ勿論社則ヲ確守シ事業実直ニ取扱ヒ信ヲ貨主ニ失ハス社業繁盛候様勉勵可仕事候事

但社中ノモノ規則ニ悖リ不正之所業有之時ハ精々説示ヲ加ヘ猶於不相用ハ其旨区戸長方ヘ相達其指揮相請可申事

第三条

一通運会社之規則ニ準拠シ各地運輸之多寡貿易之繁簡ヲ酌量シ大概御管下一体ヲ要スヘキ事

第四條

一 入社結約之モノハ通運会社之鑑札ヲ以營業可仕事

但鑑札ハ年々改正可仕事

第五條

一 駅所無之地ニテ營業ノモノハ最寄通運分社取扱人へ合併可仕事

第六條

一 明治六年第貳百三十号御公布ニ照準シ營業可仕事

但傭人又ハ助勢夫ヲ以物貨運搬等ハ本文ノ限ニアラサル事

第七條

一 事故有之通運分社取扱人へ合併シ難ク別途營業致度モノ有之節ハ社中ヨリモ臨時相伺可仕事

第八條

一 社中小キ旗章ヲ製シ物品送送之節ハ人馬共必攜帶為致可仕事

第九條

一 会社休廢之儀ハ取扱人並一社中連署之願書区戸長見込書相添差出可申其他起業入社或ハ廢休業除社等之儀ハ一ケ年兩度名

簿差上可申事

第十條

一 社中之者營業ニ於テハ各自之自由ニ任セ聊無差間社則相守自他之便益ニ供セシムヘキ事

第一一條

一 内国駅々連合通運方法相守一般之裨益ニ注目シ一駅一業限ノ瑣論ヲ以紛議ヲ生ス間敷事

第一二条

一各自営業ノ區別ヲ明瞭ニシテ聊モ他ノ妨害ヲ致ス間敷譬ハ通運取扱人ハ人馬車ヲ使役シ問屋ハ輸出入之商品売物ヲ進退シ旅籠屋ハ旅人之休泊ヲ迎送スルノ類ヲ本業ト相定メ通運取扱人ニシテ物品輸出入ヲ進退シ問屋旅籠屋等モ準之他ノ本業ノ妨碍ハ決シテ致シ申問敷事

大分県での陸運元会社改称内国通運会社による運送業務の統一的掌握とその認可は、少くとも明治八年一〇月二一日を遡るところはあるまい。

明治一年の『大分県統計書』によれば、大分郡大分町及び下毛郡中津町に通運分社があり、次の町村に各社員一名の通運取扱所・人馬継立取扱所が設けられていた。

(通運取扱所) 四三カ所

国東郡 高田村・竹田津村・浜村・鶴川村・古市村

豊後郡 杵築村・日出村・豊岡村・別府村・野原村・立石村・川上村

大分郡 横尾村・鶴崎町・野津原村・中戸次村

海部郡 市村・広内村・末広村・臼杵町・津久見村・床木村・木立村・関村・佐伯村・蒲江村

大野郡 市場村・犬飼村・砂田村・小野市村・大寒村・田中村・重岡村・今市村

直入郡 竹田町・菅生村・久住村

玖珠郡 森村・戸畑村

日田郡 北豆田村

下毛郡 樋田村

宇佐郡 四日市村・南宇佐村

(人馬繼立取扱所) 一五カ所

国東郡 朝来村・沓掛村・成久村・中真玉村

海部郡 横川村・江良村

大野郡 宇田枝村・野津市村

日田郡 出口村・竹田村

下毛郡 宮園村・福島村・戸原村・守実村

宇佐郡 佐田村

通運会社による明治前期の輸送量は第六表の通りである。貨物運輸量にしめる大分郡の比重はすでに相当なものである。全体的に、本分社及取次所数、発荷・着荷等がいずれも下降線をたどりつつあるのは、景気の沈滞のためか、それとも一二年五月の太政官布生第一六号によって内国通運の通運業の独占権が停止された影響が県内でも現われはじめた結果であろうか。内国通運の独占権停止の背景には自由民権運動の高まりや鉄道の発展があるといわれるが、以後通運業の自由化により業者が激増する。中小業者の分立と質の低下を防止するため、大分県でも明治一八年六月駅伝営業取締規則を制定した(県令甲第四九号)。

第6表 陸上輸送一覧表

『統計でみた大分県』『大分県統計書』による。

()は大分郡の実績

年次	取扱所数	発 荷		着 荷	
		個 数	重 量	個 数	重 量
明治11年	45	?	?	?	?
12	45	?	?	?	?
13	45	?	?	?	?
14	45	?	?	?	?
15	45	4,187	2,679貫	5,023	3,266貫
	(5)	(1,864)	(77)	(1,434)	(742)
16	45	3,792	2,589	4,220	4,007
	(5)	(1,589)	(1,031)	(1,279)	(1,883)
17	44	2,573	1,471	2,563	2,329
	(5)	(898)	(514)	(846)	(1,147)
18	41	2,227	2,321	1,931	1,406
	(5)	(716)	(405)	(628)	(802)
19	37	2,229	2,894	2,438	1,578

2 諸法規の制定⁽¹⁾⁽²⁾

初は、明治一三年二月二三日付警布第一号による道路取締規則ではないかと思う。わずか一二条から成っており、各条文も短い。内容は「外牌及ビ物干等」の建設、「日除ケ張出シ及物品ノ排列」、街燈及標旗の建設、荷車其他諸車の駐車、「街道ニ

沿イタル地ニ竹木ヲ貯フル」場合などについての規則・制限を設け、往來の便を確保しようとしたものである。施行区域を限定し、さらに細かな規定を盛り込んで二〇年七月一五日には、街路取締規則が制定・施行された（県令甲第五七号）。「通則」「街路ノ安寧及保存」「街路の清掃」「街路の通行」等について六四カ条にわたって定め、「罰則」（五カ条）も規定されていた。

なお、「本則ノ施行区域」として当初明記されたのは次の地域であった。

大分郡大分町、南海部郡佐伯村、北海部郡臼杵町、直入郡竹田町、日田郡豆田町・隈町、速見郡別府町・浜脇町・

日出町・杵築村・南杵築村、下毛郡中津六三カ町村

旧城下町がほとんどであるが、三二年にはさらに次の地域が追加された。

大分郡 西大分・荏隈村大字三芳・字峠・鶴崎町大字鶴崎

速見郡 豊岡町大字豊岡字頭成・大字平道字小浦

西国東郡 玉津町大字玉津・高田町

宇佐郡 宇佐町大字南宇佐・四日市町大字四日市・長洲町大字長洲

下毛郡 大江村大字新瀬字新町・豊田村大字島田

玖珠郡 森町大字森

直入郡 玉来村大字玉来

大野郡 三重村大字市場

北海部郡 佐賀関町大字関

明治期における人口密集地、交通・経済の要衝地を推測することもできよう。

明治二〇年には、乗合馬車取締規則（七月一五日、県令甲第五九号）、営業人力車取締規則（七月一五日、県令甲第六〇号）、

陸運營業取締規則（八月二十九日、県令甲第六六号）などが制定された。まさに大分県における交通法体系の確立期である。いづれも免許鑑札制度をしいていた。

乗合馬車取締規則は、通則、車体馬匹及属具、馭者馬丁就業制限、乗載制限、賃銭及駐車場、營業組合、罰例を内容とし、六三条から成っている。「馬車營業者ハ警察署ノ管轄区域ニ從ヒ組合ヲ設クヘシ」「組合ニ入ラサルモノハ馬車營業ヲ為ス事ヲ得ス」とあった。營業者は一人五円の保証金を出して組合にはいり、組合員により「公撰」された頭取を通じて、県は乗合馬車營業の指導を行なった。

營業人力車取締規則も、通則、車体ノ構造及属具、輓子ノ資格及服裝、輓子就業制限、賃銭及駐車場、營業組合、罰例から成り、六二カ条。入会費は人力車一輛につき五〇銭と安いが、營業組合方式をとっている点は乗合馬車の場合と同じである。「通行及避讓方」は、馬車も人力車も「道ノ中央ヲ通行」し、「馬車及歩行者ニ逢フトキハ左ニ避ケ、軍隊並砲車輜重車ニ對シテハ右ニ避」けることになっていた。服装は、乗合馬車の場合「馭者帽子、筒袖、ツボン、靴、又ハ法皮、股引、草履」「馬丁帽子又ハ笠、法皮、股引、或ハ半股引、但雨雪泥濘ノ時ハゴム引又ハ桐油若クハ羅紗制ノ雨具」と規定され、人力車の輓子も「冠り物ハ帽子又は笠」「着服ハ法皮・・・」、ともに「制止ヲ肯セスシテ 冠り鉢巻其他不体裁ノ形裝ヲ為スヘカラス」とされていた。また、交通強者としての制約も少なからず規定されている。

陸運營業取締規則は、一八年の駅伝營業取締規則の発展解消したものであるが、陸運諸荷物受負、人馬継立、荷牛車荷馬車荷車（大八・大七・大六ノ類）の營業者を対象とした。主として彼らの県庁への届出事項や任務を規定しているが、「如何ナル場合ト雖モ正当ノ事由ナクシテ運送又ハ継立ヲ拒ムヲ許サス」「規約ニ定メタル定額外ノ賃銭ヲ要求スル事ヲ許サス」などであるのが、当時の実態を示すものとして注目される。

明治三四年二月四日には荷車取締規則が定められた（大分県令第八号）。まず、荷車について次の規定がある。中小車は「荷台面積一四平方尺未満ノモノ」をいい、「鉄輪ノ巾二輪車ハ一寸四分以上、三輪車ハ一寸以上、四輪車ハ七分以上」、積載

制限は八〇貫目。大車は「荷台面積一四平方尺以上ノモノ」で、「鉄輪ノ幅、二輪車ハ二寸以上、三輪車ハ一寸四分以上、四輪車ハ一寸以上」、積載制限は一二〇貫目。荷牛馬車は「鉄輪ノ幅、二輪車ハ三寸以上、三輪車ハ二寸以上、四輪車ハ一寸五フス」という規定もあった。荷車取締規則はその後、明治三六年、大正三年、六年、八年、九年に改正されるが、大正六年の改正で積載制限が小車五〇貫目、中車一〇〇貫目、大車一五〇貫目、荷牛馬車二〇〇貫目と改められている。産業の発展と道路、荷車の改善の結果であらう。

なお、大分県初の自転車取締規則は明治三七年（県令第三八号）、自動車取締令施行細則は大正八年に制定された（県令第一〇号）。

3 交通運輸手段の変遷

大分県内の諸車の盛衰については、すでに『大分県政史』（興勢篇）にかなりの記述があり、最近ではそれをもとに大分合同新聞社刊「大分の歴史」（8）にもべられている。重複はさけ、ここでは資料提供の意味で『大分県統計書』によって作成された『統計でみた大分県』の諸車の一覽表を転載しておこう（第七表）。ただ道路との関係も含めて、ここでは次の指適をしておきたい。大八車の最盛期は明治一〇年代、人力車の最盛期は明治二〇年代、ともに馬車の出現、普及により衰退して行くこと、また馬車の普及は、肥後街道や伊予街道、国道三五号線、三六号線、佐賀県道の整備等と深い関連があること、さらに馬車交通（とくに乗車部門）も明治三―四〇年代から大正前半が最盛期で、鉄道の延長に伴う衰退が目につく。荷積部門もやはり昭和にはいると馬車数が減少している。鉄道の敷設についても、前記『大分県政史』『大分の歴史』さらに『日本国有鉄道百年史』に詳しいので、ここではとりあげない。

なお、諸車についての大分県の全国的「地位」は第8表の通りである。馬車の全国順位が異状に高いが、これは鉄道普及の遅れを物語るものであり、交通後進県を示すものである。乗用自動車の順位が高いことも注目される。

第7表 大分県の諸車の変遷

年次	馬車		人力車	荷車		牛車	自転車	自動車	自動車	その他
	乗車	荷積		大八車	中小車					
明治11年	...	...	撰 445	57	248	...	...	...	...	...
12年	7	...	1,570	69	287	...	...	...	...	...
13年	9	...	1,637	85	395	...	...	...	...	...
14年	15	...	1,631	98	568	...	...	...	...	...
15年	21	...	1,571	89	639	...	...	...	...	...
16年	27	...	1,320	69	597	...	...	...	...	...
17年	29	...	1,478	102	726	...	...	...	...	...
18年	21	...	1,468	138	1,041	...	...	...	...	...
19年	45	...	1,492	133	1,493	...	...	...	...	...
20年	52	42	1,595	66	2,022	...	...	...	...	...
21年	55	145	1,595	52	2,281	...	...	...	...	...
22年	89	394	1,700	33	2,984	...	...	...	...	...
23年	98	454	1,615	30	3,198	2	...	...	...	...
24年	119	526	1,660	33	3,616	2	...	...	...	...
25年	147	614	1,767	31	3,922	...	...	...	...	...
26年	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
27年	169	802	1,898	34	4,533	...	...	...	...	...
28年	196	1,460	1,788	28	4,757	...	...	...	...	...
29年	198	1,460	1,786	28	4,757	...	...	...	...	...
30年	247	1,951	1,701	28	5,007	...	...	...	...	...
31年	336	2,663	1,605	27	5,221	...	...	...	...	...
32年	401	2,948	1,552	21	5,152	...	...	...	...	8
33年	494	3,341	1,499	21	5,151	...	...	...	...	22
34年	542	3,508	1,364	19	5,114	...	...	...	...	39
35年	549	3,297	1,142	15	4,677	...	...	...	...	60
36年	584	3,216	1,061	8	2,960	...	237	...	...	66
37年	608	3,507	1,017	5	3,348	...	579	...	...	...
38年	675	4,262	919	4	3,683	...	715	...	...	...
39年	718	5,988	956	5	4,177	...	1,010	...	...	153
40年	722	5,446	998	5	4,660	...	1,287	...	...	666
41年	671	5,911	972	6	5,315	...	1,311	...	...	480
42年	702	6,862	993	8	7,744	...	2,576	...	...	26
...
44年	698	6,538	941	8	3,988	...	1,962	...	...	...
大正元年	660	7,160	987	4	8,384	3	2,829	...	...	...
2年	666	7,418	1,003	4	8,784	4	4,049	...	...	...
3年	651	7,575	990	3	8,736	...	4,996	...	...	...
4年	634	7,668	966	7	9,755	6	5,759	...	...	...
5年	589	7,770	953	6	9,969	4	6,338	...	...	...
6年	568	7,802	923	5	10,177	7	7,367	...	...	...
7年	544	7,717	955	4	10,109	8	10,586	9	3	281
8年	505	7,669	988	4	9,061	8	12,325	21	...	557
9年	461	7,862	1,009	4	9,409	8	15,396	43	10	281
10年	397	8,213	1,017	5	9,516	5	18,452	95	14	384
11年	352	8,799	993	7	10,052	5	23,541	96	19	499
12年	306	8,740	984	6	10,456	6	30,897	152	23	...
13年	306	8,740	948	6	10,456	6	36,320	215	27	...
14年	238	8,370	879	8	10,727	2	39,321	223	52	...

第 8 表 大分県の諸車全国比

(昭和3年版『私の地位』より)
大正15年3月31日現在

	馬 車		牛 車	荷 車
	乗 用	荷 積 用		
全 国 総 数	3,905	306,038	66,308	2,186,775
“ 最 多	熊本 546	北海道67,774	大阪 8,464	愛知 173,559
“ 最 少	奈良 1	香川 274	岩手 1	沖縄 3,707
“ 平 均	88	6,511	1,473	46,527
大 分 県	235	8,154	2	10,698
大分県の順位	5	8	42	42
類似の府県	北海道・静岡 青森・宮崎	青森・千葉 山口・愛知	山形・沖縄 石川・岩手	高知・長崎 鹿児島・宮崎

	自 動 車		人力車	自 転 車	
	乗 用	荷 積 用		自 動	通 常
全 国 総 数	18,562	7,884	79,832	12,378	4,070,614
“ 最 多	東京 4,837	東京 2,877	東京 11,849	大阪 1,484	東京 366,066
“ 最 少	沖縄 20	9	岩手 505	沖縄 2	沖縄 1,840
“ 平 均	395	鳥取 167	1,699	263	86,609
大 分 県	245	24	865	86	41,355
大分県の順位	18	36	36	29	31
類似の府県	鹿児島・熊本 三重・北海道	長崎・島根 宮城・宮崎	徳島・佐賀 和歌山・島根	千葉・和歌山 石川・奈良	和歌山・佐賀 北海道・島根

四 道路法の成立

日本の近代交通史の特色は、例えばイギリスに見られるような馬車中心の道路輸送の繁栄期が存在しないことだといわれる。明治五年早くも鉄道が導入され、以後全国に拡張されて行く。圧倒的な輸送能力を持つ鉄道の延長を前に、馬車中心の成立しかけたばかりの道路輸送は、たちまち鉄道の補助的輸送業務へと転身せざるを得なかったというのである。¹³⁾

そんな背景もあって、日本での道路法の制定は遅れに遅れた。河川法その他の主要法は明治二〇〜三〇年代に制定されているのに、道路行政の基本法たる道路法の成立は何と大正八年である。明治二一年ごろから道路法の制定は計画され、議会にも数回にわたって提出されながら、否決されたり、審議未了となったりで、成立までに三〇年余を要した。最終的には、大正七年に招集された第四一回帝国議会で成立し、翌八年法律第五八号として公布された。施行は九年四月一日である。早くも自動車が登場し、新たな道路開発が課題とされつつあったころである。

道路法の内容は、不十分ながら存在した従来の道路行政を再確認した体のものである。第一条に「本法ニ於テ道路ト称スルハ一般交通ノ用ニ供スル道路ニシテ行政庁ニ於テ・・・認定ヲ為シタルモノヲ謂フ」と規定した。道路はすべて国の営造物であるとの立場から、行政庁の立場で路線認定がなされた。道路の種類は国道・府県道・郡道・市道・町村道の五種とした（第八条）。その認定は極めて中央集権的、行政的、軍事的な観点からなされた。第一〇条の国道認定基準によると、東京を中心に放射型路線網とし、伊勢神宮・府県庁・師団指令部所在地・枢要開港に達する路線・軍事目的を有する路線とされていた。しかし、衆議院での強い要望で「地方開発ノ為必要ニシテ将来前各号の一二該当スヘキ路線」という産業政策的観点が追加された。呼称は従来の通称を廃し、東京・伊勢の第一号線をはじめ、すべて数字が付された。府県道は、その交通価値から主務大臣の指定する指定府県道と一般府県道に分けたが、呼称はすべてその起終点となる地名を用いた。

道路の管理者・費用負担者については第一七条・三三条で規定した。「国道ハ府県知事・其ノ他ノ道路ハ其ノ路線ノ認定者ヲ以テ管理者トス」「其ノ費用ハ管理者タル行政庁ノ統轄スル公共団体ノ負担トス」。つまり、国道と府県道は府県知事、郡

市道は郡市長、町村道は町村長が道路管理者であり、費用負担者というわけである。ただし、国道中軍事的の道路、主務大臣の指定する道路等は国庫負担とされた。その他の場合も、国道は1/2、府県道以下も1/3の補助が原則とされた。¹⁴⁾

道路工事の基準はすでに、明治一九年の道路構造令や街路構造令等により定められていた。これらの法令では、道路の有効幅員や都市美観の問題のほか、最急勾配・最少屈曲半径・橋梁・隧道・側溝等の規定がなされていた。とくに有効幅員は、原則として国道が四間以上、府県道及び主要郡市道は三間以上、主要町村道は二間以上と定められたが、大分県の道路はこの「原則」に達しないものが多かった。

道路法公布と同一日付で、内務省告示第二八号により国道路線が認定された。大分県内の道路では、従来の国道三五号線、三六号線、五一号線が廃止され、三五号線と三六号線は、新たに国道三号線（東京市ヨリ鹿児島県庁所在地ニ達スル路線（2））、として認定された。五一号線（大分ノ佐賀間）は府県道落ちしたが、のち関ノ福水間が国道持第二二号線に指定される。

なお、道路法の直接の影響ではないが、この時期、大分県内の道路には、注目すべき二つの動きがある。第一は鉄道の延長に伴う路線の変更である。国鉄停車場が新たに通過地点として告示されたり、新路線が設定されたりしている。第二は、郡制廃止が日程にのぼる中で、旧郡道を府県道に編入する問題で県議会が沸騰し、七〇路線が府県道に編入されることである。大分県報の欠号も一部あり、府県道のすべてについて認定年月日をたどることはできないので、昭和五年の大分県管内地図から、県内の国道・県道のすべてを資料としておきたい。

47 大分停車場線
 48 高城停車場高松線
 49 廣内大分線
 50 瀧尾停車場津守線
 51 東植田大分線
 52 中判田停車場中判田線
 53 竹中停車場竹中線
 54 弓立鶴崎線
 55 鶴崎停車場線
 56 戸次鶴崎線
 57 大在停車場政所線
 58 大分佐賀関線
 59 戸次坂ノ市線
 60 坂ノ市停車場線
 61 佐賀関幸崎停車場線
 62 佐賀関港線
 63 白杵佐賀関線
 64 白杵坂ノ市線
 65 下ノ江停車場下ノ江線
 66 廣内白杵線
 67 戸次白杵線
 68 犬飼白杵線
 69 上白杵停車場福良線
 70 白杵停車場線
 71 川登白杵線
 72 佐伯白杵線
 73 下浦津久見停車場線
 74 津久見停車場線
 75 津保戸島日代停車場線
 76 東上浦佐伯線
 77 東上浦佐伯線
 78 浅海井停車場浅海井線
 79 大分佐伯線
 80 上岡停車場上岡線
 81 東中浦佐伯線
 82 米水津佐伯線
 83 下入津佐伯線
 84 蒲江佐伯線
 85 直岡見佐伯線
 86 重岡停車場重岡線
 87 重岡停車場重岡線
 88 神原停車場上直見線
 89 河内佐伯港線
 90 河内三重停車場線
 91 河内三重停車場線
 92 河内三重停車場線

1 国道第三號線
 2 特第十二號線
 3 高田竹田津線
 4 赤根高田津線
 5 小石河内香々地線
 6 立石竹田津線
 7 国東竹田津線
 8 赤根国東線
 9 高田国東線
 10 安岐高田線
 11 大分国東線
 12 武藏杵築線
 13 安岐停車場線
 14 立石安岐線
 15 富清杵築線
 16 高杵田杵築線
 17 杵築立石線
 18 杵築築港線
 19 杵築杵築町停車場線
 20 片野日出停車場線
 21 日出停車場線
 22 日出港線
 23 津房中山香停車場線
 24 安心院豊岡線
 25 豊岡頭成停車場線
 26 龜川停車場線
 27 明磐龜川線
 28 平日市御越線
 29 平田別府線
 30 明磐別府線
 31 日出生台別府線
 32 觀海寺別府線
 33 別府停車場線
 34 別府港線
 35 北由布停車場乙丸線
 36 南由布停車場中依線
 37 湯平小野屋停車場線
 38 阿蘇野小野屋停車場線
 39 向原停車場向原線
 40 大分福岡線
 41 大分熊本線
 42 竹田熊本線
 43 合原大分線
 44 八幡大分線
 45 大分港西大分停車場線
 46 大分停車場大分港線

139	小	畑	日	田	線	93	犬	飼	三	重	線
140	柚	木	日	田	線	94	菅	尾	場	菅	尾
141	日	田	久	留	米	線	95	犬	飼	場	線
142	三	芳	日	田	線	96	犬	飼	大	分	線
143	豆	田	停	車	場	線	97	奧	獄	大	分
144	日	田	添	中	津	線	98	土	師	大	犬
145	日	田	中	彦	山	線	99	竹	田	犬	飼
146	日	田	中	彦	山	線	100	井	田	犬	飼
147	毛	谷	村	守	實	停	101	竹	田	三	重
148	津	民	八	屋	車	場	102	竹	田	三	重
149	柿	坂	停	車	場	柿	103	小	野	市	三
150	耶	馬	深	平	田	停	104	德	田	緒	方
151	上	津	羅	漢	寺	停	105	朝	地	停	車
152	樋	田	停	車	場	樋	106	奧	獄	竹	朝
153	洞	門	停	車	場	有	107	姫	獄	玉	來
154	柿	山	羅	漢	寺	停	108	野	尻	原	竹
155	豐	前	二	日	市	停	109	柏	玉	來	竹
156	原	口	羅	漢	寺	停	110	白	來	停	車
157	樋	田	四	日	市	場	111	白	丹	竹	田
158	山	口	今	津	日	車	112	竹	田	久	住
159	深	口	今	津	日	車	113	久	住	内	ノ
160	大	貞	大	貞	公	園	114	久	住	小	ノ
161	大	大	幡	中	津	停	115	久	住	小	ノ
162	中	中	津	停	車	場	116	竹	田	小	野
163	中	中	津	停	車	場	117	久	住	大	原
164	大	中	貞	停	車	場	118	今	市	向	原
165	大	中	貞	停	車	場	119	飯	田	別	府
166	今	今	津	停	車	場	120	瀬	ノ	本	森
167	糸	口	豐	前	善	光	121	野	矢	停	車
168	四	日	市	豐	前	善	122	中	村	停	車
169	四	日	市	豐	前	善	123	別	府	小	小
170	拜	田	停	車	場	拜	124	森	大	分	森
171	円	座	停	車	場	樋	125	日	出	生	台
172	豐	前	二	日	市	停	126	日	出	生	台
173	安	心	院	立	宇	石	127	日	出	生	台
174	浄	土	寺	宇	佐	線	128	日	出	生	台
175	宇	佐	八	幡	停	車	129	森	森	北	山
176	宇	佐	佐	停	車	場	130	森	森	中	津
177	宇	佐	佐	停	車	場	131	山	辺	下	郷
178	柳	ヶ	浦	停	車	場	132	森	森	中	津
179	長	洲	豐	前	長	洲	133	山	辺	下	郷
180	長	洲	豐	前	長	洲	134	森	森	中	津
181	高	洲	田	立	宇	石	135	日	田	小	ノ
182	高	洲	田	立	宇	石	136	日	田	小	ノ
183	高	洲	田	立	宇	石	137	日	田	小	ノ
184	高	洲	田	立	宇	石	138	日	田	小	ノ
185	高	洲	田	立	宇	石					
186	高	洲	田	立	宇	石					

この段階での道路延長は国道一七一・一二七キロメートル、県道一九九〇・一八五キロメートルであった。単純に現在と対比すると、国道の長さは現在の二二%余り、県道の総延長は現在の八〇%ほどである。

おわりに

既述の通り、日本には馬車中心の道路交通の繁栄期はないといわれる。鉄道の延長と馬車交通の出發が並行したためである。全国的見地からするとたしかにその通りであろう。

しかし、大分県にはじめて鉄道が敷設されたのは明治三〇年九月のことである。豊州鉄道の行橋―長洲（現柳ヶ浦）間が開通した。以後、大分線が延長され、宇佐から中山香、日出、別府と延び、大分に達したのは四四年一月であった。さらに佐伯線、豊州本線が延長され、宮崎本線と連絡がつき、日豊本線と改称されたのは大正一二年の暮。また豊肥線の全通は昭和三年。久大線の全通は昭和九年。日田彦山線にいたっては宝珠山までが昭和一二年、全通は三一年のことであった。大分県における鉄道中心時代の到来までには、明治維新以来かなりの時間があつたのである。

その意味では「明治・大正期の道路交通」をとり扱つたこの小論は、不十分な国の道路行政という枠内での、いわば大分県における馬車中心の道路交通時代の素描といえるだろう。以後鉄道中心時代へ移行するとともに、自動車の登場による新たな道路政策も要求されはじめる。稿を改める必要がある。本稿は史資料の不足もあり、緻密さに欠ける所も少なくない。不足資料分の所在紹介をはじめ、不十分な部分につき御教示頂ければ幸である。

註1 大分県刊『県政のあゆみ』（昭和五〇〜五三年度）

2 九三号に達する『大分県地方史』では陸上交通史関係は安部巖氏の論文（第四号）のみであり、さきほど完結したばかりの大分合同新

聞社刊『大分の歴史』の中でも、古代と近代で若干の記載があるにすぎない。そんな中で後掲の高橋善七氏の業績はほう大な資料集として注目される。

3 ただ、白杵図書館の絵図所蔵の分量は全国的にも注目されて良いと思われるが、目録の作成・整理保存体制等に問題がある。

4 佐藤曉氏所蔵『御城内外絵図』（享保三年）

5 道路はその名称の下に、街道・往還・道・路等をつけて呼びならわしているが、その区別につき、次のような記録がある。

（国立公文書館蔵『大分県史料』）

「街道ト記スルモノハ二等ニ属シ本道ナリ」「往還ト記スルモノハ二等ニ属スルト雖モ支道ナリ」

（県立図書館蔵『各郡村誌』）

「本県ヨリ他県ニ通スルモノヲ往還或ハ道トシ、甲村ヨリ乙村ニ通スルモノヲ路トス」

しかし、本稿では各年次ごとの資料に依存して使用し、上記の区別に従っていない。

6 山田宗睦編『道の文化』

7・8 高橋善七『近代交通の成立過程』

9 『統計でみた大分県』には、さらに道路費・橋梁費等も示されているが『県政史』記載と合致しない数字が多いので、ここではとりあげない。

10 山川出版社日本史体系叢書『交通史』大塚史学会編『新版郷土史辞典』

11 この日付は、大分県における近代輸送体制の出発点として重要なものだと思われるが、大分合同新聞社版「大分の歴史」（8）で河野昭夫氏は八年八月としている。多分見間違いであろう。

12 『大分県報』による。

13 前掲『交通史』

14 建設大臣官房弘報課『道路——歴史・制度・政策』

（大分県総務部総務課県史調査員

）