

# 道の歴史

出典：国土交通省道路局のサイトなど

参考：「日本交通史」 児玉幸多（吉川弘文館）

「道と駅」 木下良（大巧社）

「関所 その歴史と実態」 大島延次郎（新人物往来社）

百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』・・・ネット上の事典

# 目 次

	表 題	注 記	頁
1	道路関係史・年表	全体像を描いたもの	3
2	道の起源	「けもの道」から始まる	4
3	国家による道づくりの始まり	大化の改新で基盤作り	5
	●参考:五畿七道について	全国規模で道の構築	7
4	鎌倉時代の交通政策	鎌倉中心に再編成	10
5	室町～戦国時代の交通政策	各地で分断	11
6	織田～豊臣政権時代の交通政策	全国展開に再々編成	12
7	江戸時代の道路	主要五街道の確立	13
	●参考:五街道概要図		15
8	明治期における交通網の整備		21
9	近代における道路政策		22
	●参考:全国自動車国道計画路線図(昭和18年)		23
10	日本の道路ネットワーク計画・構想(まとめ)	律令政府以来	24

# 1. 道路関係史・年表

出典:国土交通省道路局のサイト  
日本交通史(児玉幸多氏)

	500	1000	1500	2000											
時代	古墳 592	飛鳥 710	奈良 794	平安 1192	鎌倉 1333	室町 1568	安土桃山 1603	江戸 1868	明治 1868	大正	昭和	平成			
政治	小国の分立 →大和朝廷の 形成	律令政治 貴族政治			武家政治	織豊政権	武断政治	文治政治		立憲政治					
社会	大化の改新	白村江の戦い	壬申の乱	大規模 在唐終了 胆沢城設置	遣唐使廃止	平将門の乱	元寇	応仁の乱	信長上洛	本能寺の変	関ヶ原の戦い	明暦の大火	大政奉還	日清戦争	第二次 世界大戦
道路計画 道路規格等	3C 畿内周辺の道路整備が進む	七道 駅路(しちどうえきろ) 路線 東海道、東山道(とうさんどう)、北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道(さいかいどう) ※畿内を起点に東北、北海道を除く全国に整備 全長 6,500km 幅員 奈良時代 12m → 8C以降 9~6m 設備 約16km(30里)毎に駅を置く			山陽道の整備 鎌倉街道の形成(いざ鎌倉) 頼朝、東海道を整備	戦国大名が独自に道路整備を実施	道路整備 ・幅5.4~6m ・並木を植える(信長) ・一里塚(秀吉)	五街道 路線 東海道、中山道(なかせんどう)、奥州道中、日光道中、甲州道中 ※江戸を起点とする放射状道路網 全長 1,575km 幅員 9m(山間部 約4~7m) 設備 平均8.5km間隔に宿駅	国道網 本格的な整備は第二次世界大戦後 高規格幹線道路網	道路を国道・県道・市道に区分					
交通制度	「土地は山険しく深林多く、道路は禽鹿の徑の如し」(『新撰志倭人伝』)	駅伝制(唐の制度を手本にしたと言われる) ・駅制:中央と地方諸国を連絡 駅馬を利用 大路(山陽道):馬20疋(匹;ひき) 中路(東海・東山道):馬10疋 小路(その他の4道):馬5疋 ・伝馬(てんま)制 畿内防衛で軍事目的の関所をおく :国と郡を連絡 各郡が5疋ずつ伝馬を常備			京都鎌倉間に伝馬制を敷く	私闘が横行し交通の障害に 守護大名が交通権を掌握	順次関所を廃止 山賊・海賊を鎮圧	五街道に伝馬制を敷く <常備人馬数> ・東海道:100人100疋 ・中山道:50人50疋 ・他3街道:25人25疋 幕府及び藩が治安維持のために交通上の要地に関所を設置する	「汽船と鉄道」に転換	「和船と街道」から					
世界	B.C280前後、ローマ道の建設開始 B.C221~、秦の始皇帝馬車用高速道を建設 B.C130年代、シルクロードに関する記述所見						1760、イギリス産業革命 1809、蒸気機関車								

## 2. 道の起源

出典: 常陸河川国道事務所のサイト

私たちの暮らしを、様々な面から支えている「道」。  
その始まりは、古代に遡ると考えられている。  
また、人間が目的をもって道を切り拓くようになったのは、  
弥生時代のこと。

### <古代の道>

道の起源には、様々な説がある。例えば、獣が植物や水を求めて歩いた道がしだいに踏み固められできた「けもの道」を起源とする説。

また人間が獲物を求めていつも歩いていた場所が踏み固められた結果、一定方向に通じる経路が生じたという説もある。

いずれにせよ、食糧や水を求めて獣や人が往来することによって自然発生的に生まれた道が起源であると考えられている。

### <弥生時代の道>

その後、集落が発生し、弥生時代になると、人が自らの手で道を拓くようになる。これは米などの余剰生産物を中心とした生活物資の交換が盛んになり、交易のための道が必要になったため。

生活の手段として道は切り開かれ、各集落、各地域を結ぶようになった。



狩りをするなかで踏み固められた経路が道となった。



集落と集落の間に道がつくられ交易が行われていた。

### 3. 国家による道づくりの始まり①

出典: 常陸河川国道事務所のサイト

大化の改新(645年)によって、律令国家が成立すると、国家による道づくりが始まった。

この時代の朝廷にとって重要な課題は、地方を支配することだった。そのため、神経と動脈の役割として、地方と中央を結ぶ7つの道路、七道駅路(しちどうえきろ)を整備した。地方行政区域としての国々はこの七道に付随するものとして定められ、10世紀頃には六十六国、二島(壹岐、対島)となった。

#### <七道のルート>

五畿七道(ごきしちどう)は行政区分。

平城京、平安京周辺の畿内5国(大和、山城、摂津、河内、和泉)を**五畿**、その他の地区を7つにわけ、**七道**(東海道、東山道、山陽道、山陰道、北陸道、南海道、西海道)とした。七道は複雑な地形の制約に順応し通されたもので、現在の幹線道路の原型になったと言われる。



左図 延喜式によるもの

参考: ●日本史重要事件スライド

兵部省(軍事防衛関連事項の一切を司る)に関わるものの中の諸国駅伝馬条には五畿七道の402ヶ所にのぼる宿駅の名称と備えるべき駅馬や伝馬の数が記載されている。

七道は、大路、中路、小路にわかれていた。当時最も重要視されていたのは、対中国、朝鮮半島の窓口にあたる太宰府(ださいふ)と都を結ぶ山陽道で、大路と定められていた。常陸国府(石岡)に至る「東海道」は「東山道(とうさんどう)」とともに中路と定められていた。奥羽地方の開拓や蝦夷(えぞ)討伐などの東国経営が国家的な課題であったため、東国に向かう官道として重要視されていた。

# 国家による道づくりの始まり②

出典：常陸河川国道事務所のサイト  
道と駅 木下良著

＜駅伝制度の整備＞ 交通・通信の手段として中国の交通制度にならって「駅制」と「伝制」を導入した。二重構造。

**駅制(駅路)**には、中央と地方との情報連絡を目的とした路線で、各地方拠点 shortest 経路で直線的に結んでおり七道の夫々に駅路が引かれた。中央の役所などが地方へ使者を送る場合などに太政官に上申し乗用された。

駅家(うまや)は既存集落とは無関係に計画的に配置され、30里(16キロ)ごとに駅家が設け、それぞれに通信・輸送機関として**駅子(やくし)**、**駅馬(やくめ)**が置かれた。この人馬によって、中央からの政令の伝達、地方からの報告や連絡などが行われ、朝廷の地方支配を支えた。(注記：**駅子**は徭役(古代に於いて、成年男子に課せられた強制労働などを云う)を免ぜられていたが、さらに駅馬の飼養、駅田耕作などの過重の課役を強いられた)。

＜注記：駅田は駅に付随する公田。駅田の収穫稲が駅稲で、駅運営の財源に充当された。独立採算制＞

**伝制(伝路)**は、国造(くにのみやつこ)などの地方豪族が分担した交通制度があり、これをもとに伝制を整備。国司の地方への赴任などを目的としており、郡ごとに**伝馬(つたわりうま)**が5疋置かれる規定となっていた。伝制にもとづく伝馬は郡家(ぐうけ)に置かれ、伝使(公用旅行者)の宿泊と食料の供給を行った。伝馬は郡家間を繋ぐ道路を通ったと思われるのでこれで伝路と呼ばれている。駅路と伝路は別々に整備されたが、路線が重複する区間では、駅路が伝路を兼ねることもあったようだ。＜注記：伝制は令にほとんど記載がないため従来その実態の解明が遅れていた＞



平安時代、公の使者は駅使(やくし)と呼ばれ、一日で8駅(約128キロメートル)程度走った。

## ＜古代の関所＞

完全に軍事目的であった。東海道の鈴鹿関(三重県)、東山道の不破関(岐阜県)、北陸道の愛発関(あらかのせき:福井県)の三関が畿内防衛の要衝とされていた。

上記の三関の他には、たとえば、相模の足柄関・上野の碓氷関 陸奥の白河関・勿来関(なこそせき)などがよく知られている。

## 駅鈴(えきれい)：

駅馬(やくめ)を利用する使者が携行した通行許可証。

各駅でこの「鈴」を見せることで新たな「人と馬」を与えられ旅を続けることができたといわれる。隠岐に2つしか残っていない大変貴重なもの。



# 参考：五畿七道について

出典：国土交通省道路局のサイト

国司  
郡司  
里長

## 五畿七道

- ・律令時代の地方行政区域。特別行政区の五畿と、その他の地域を7分した七道に分けられる。
- ・律令国家の中央集権支配は国(くに)・郡(こおり)・里(さと)制だが、各国に対する支配は畿内と道を単位として行う。

五畿・・・都周辺の山城・大和・河内・和泉・攝津(≒ 現在の京都・奈良・大阪)の5国。特別行政区域として646年に設置、都では条坊制(じょうぼうせい)をしき、東西・南北に直線道路を建設

七道・・・七道駅路によって区分された7つの行政区域道制の成立は飛鳥浄御原令(あすかきよみはらりょう：689年施行)以後とされ、駅路(中央と地方との情報連絡を目的とした路線で、各地方拠点 shortest 経路で直線的に結んだもの)が先行したと考えられる。

駅伝制によって諸国を連絡

条坊制：  
南北中央に朱雀大路を配し、南北の大路(条)と東西の大路(坊)を基盤の目状に組み合わせた左右対称で方形の都市プラン

## 駅伝制

- ・道路に沿って、人・馬・車を常備した駅を置き、駅を伝わって往来する交通手段。(世界各地にも存在)。
- ・日本古代の駅伝制は7世紀に確立、朝廷が関与した**駅制**と国・郡が関与した**伝馬制**とに分けられる。
- ・上下の公使による法令無視の**駅馬濫乗**が甚だしく**駅子負担増大**と**駅家機能の低下**、**駅伝制衰退**を招いた。

駅制：現代の高速道路に相当

里：533m。後世に4里。

伝馬制：現代の在来線に相当

駅制の遺産は中世の私関に受け継がれた

性格	中央と地方諸国の交通手段 急を要する公務出張や公文書伝送に利用
設備	原則として30里(≒16km)ごとに駅を設置 大路(山陽道)には馬20疋 中路(東海・東山道)には馬10疋 小路(その他の4道)には馬5疋
管理	中央 ⇒ 兵部省(ひょうぶしょう)の兵部司 地方 ⇒ 国司 駅馬の管理は駅周辺の集落に委託

性格	各国の国と郡(こおり)を連絡 国司の赴任や国内巡行に利用
設備	各郡が5疋ずつ伝馬を常備
管理	在地の郡司(ぐんじ)：国司のもとで郡を治める 郡周辺の一般民家に馬を飼わせ、人夫を徴集

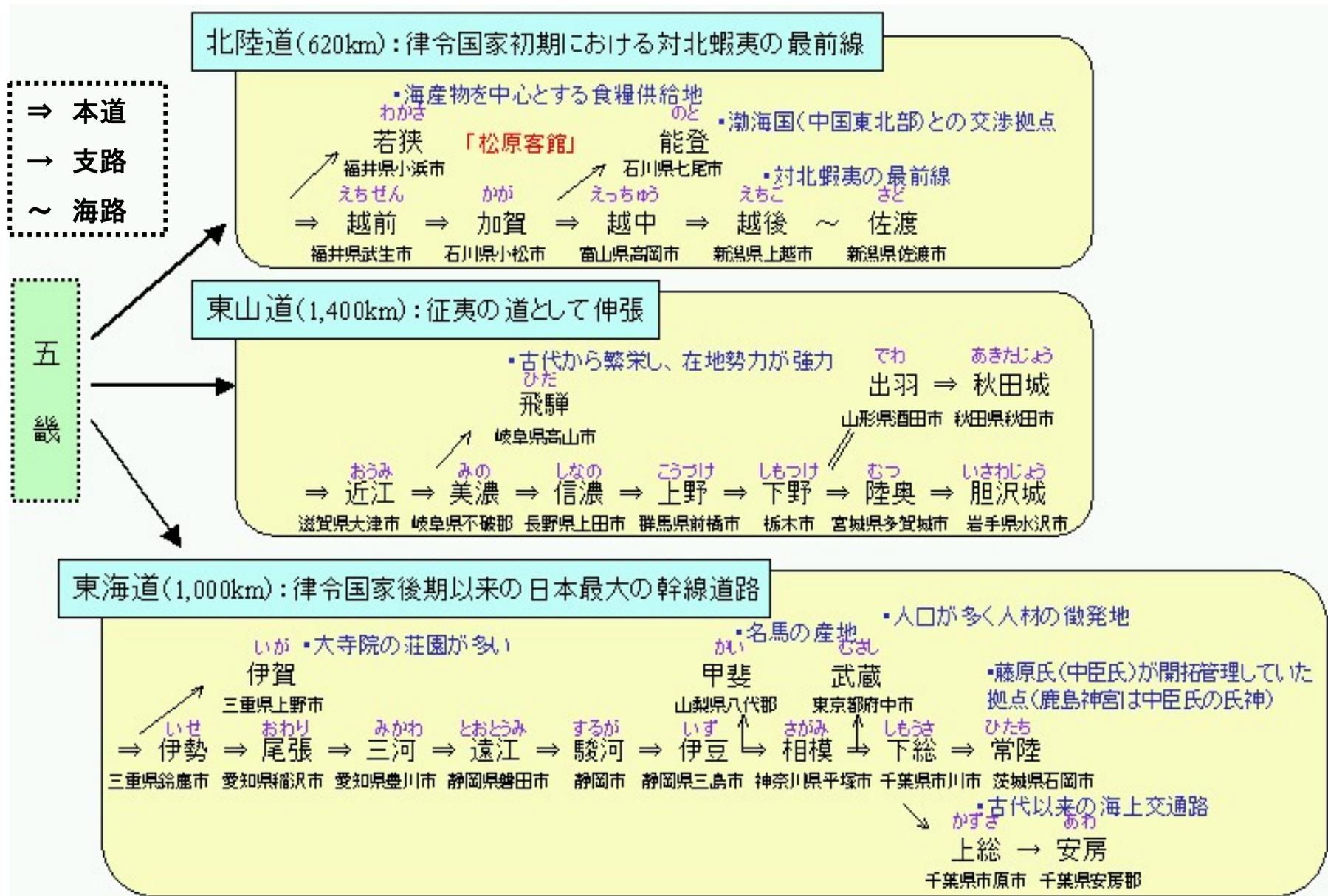
・郡司に任せられていたため、地域差が大きく、比較的早くから維持管理が困難になった。

・10世紀には、全国590余の郡のうち伝馬を常備した郡は1/4以下に。

・律令国家と同時に衰退、11世紀には機能せず

# 参考：五畿七道……東日本の3路

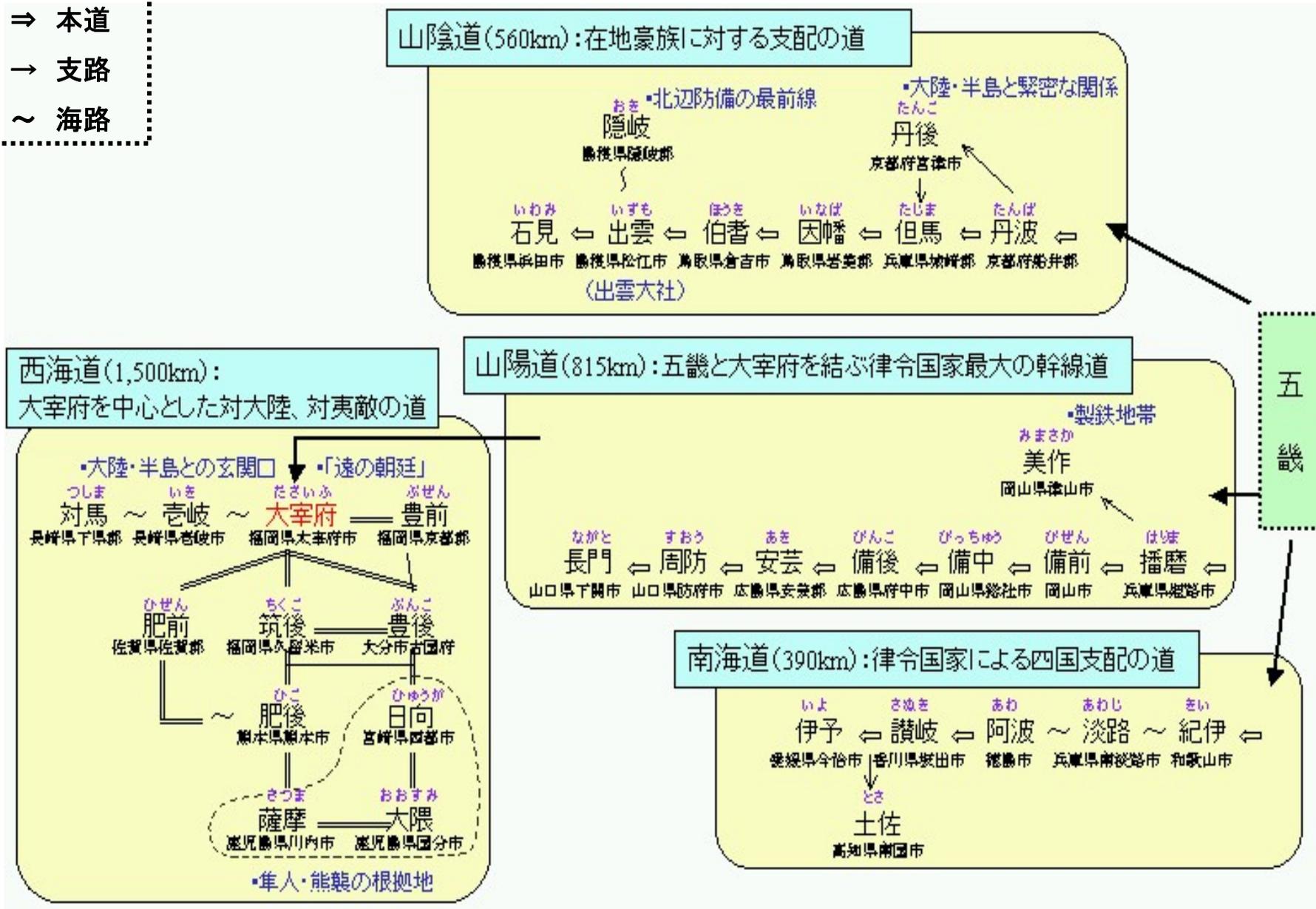
出典：国土交通省道路局のサイト



# 参考: 五畿七道……西日本の4路

出典: 国土交通省道路局のサイト

- ⇒ 本道
- 支路
- ～ 海路



## 4. 鎌倉時代の交通政策

出典：常陸河川国道事務所のサイトなど

律令国家の崩壊とともに古代の駅制は機能しなくなり、交通の要衝には新たに**宿駅**(しゆくえき)が発達するようになる。また鎌倉時代には、従来の東海道、東山道以外に、幕府がある鎌倉を中心に放射する新たな道の整備が進んだ。

鎌倉は古代から南関東の交通の要衝(旧東海道)だったが、源頼朝の鎌倉入り(1180年)以降、政治の中心になった。このため、鎌倉を中心とした交通網整備の必要性が出てきた。

### <「**駅路**(えきろ)の**法**」の整備>

宿駅は古代の官営の駅が廃れてから、旅宿業者を中心として発達した民間の交通集落で、人馬によって宿から宿へ物資等の輸送を行っていた。源頼朝は鎌倉幕府を開くと、こうした宿を基本にした新しい駅制「**駅路の法**」を定めた。

宿に馬を常駐させて、①宿から宿へ馬一騎馬飛脚(きばひきゃく)や②飛脚(徒歩で通信連絡をする人)を走らせるといった制度。

### <鎌倉街道の整備>

鎌倉時代には地方から鎌倉へ至る道、いわゆる**鎌倉道**と称される道の整備が行われ、上道、中道、下道がつけられた。

年に一度あるいは半年に一度、鎌倉大番役(注記参照)を勤めなくてはならない東国(常陸国も含む)の御家人や、領地争いの訴訟を抱えた地方武士などが鎌倉を往来した。

また年貢などの物資を運ぶ人馬、布教や勧進(かんじん)のために旅をする僧侶、社寺参詣の武士・庶民など、様々な人が旅するようになったのも、この時代であった。

注記：鎌倉大番役 ⇒ 将軍御所など交代で警備。御恩と奉公という封建制の中であって、幕府に仕える御家人にとっては当然の役職。



日本交通図絵 桜の巻(9) 町田曲江 筆

六波羅飛脚(ろくはらひきゃく) 鎌倉に到る  
(逓信総合博物館 提供)



11世紀から15世紀にかけて牛車が荷物の運搬に使われるようになった。

## 5. 室町～戦国時代の交通政策

出典：常陸河川国道事務所のサイトなど

鎌倉幕府が滅亡すると群雄割拠(ぐんゆうかっきょ)の戦国の世となり、室町・戦国時代を通じて全国的な交通政策は行われなくなり、交通政策は、各大名独自のものとなった。

### <交通政策の停滞>

- ・交通管理権を荘園領主や守護が握り、彼らによる私関が横行する結果、道路は荘園ごとに寸断された。
- ・室町幕府は「新関廃止令」を度々出したが、効果は上がらなかった。また、政治的・社会的混乱に乘じ盗賊の跳梁も。

### 流通の円滑化が課題に

<関所> 中世になると、軍事目的としての性格は稀薄となり、はじめ、幕府や朝廷、大寺社などが橋の建設、寺社修理料などの名目で関所を設け、通行税を取るようになった。

さらに、南北朝以降、財政難に悩む荘園領主が自分の荘園を貫通する道に勝手に関所(私関)を設け、関銭を取るようになっていった。

### <戦国大名の交通政策>

戦国大名は、支配地を分国と呼び、領国経営を行った。交通政策は、各大名ごとに異なったが、本城と支城の兵士の移動、軍需品の輸送、官吏の公用など、軍事・政治上必要と思われる道の整備が優先された。治安維持対策も。

例)主に東国の大名(北条・武田・今川・上杉ら)が領国内で独自の駅制を制定して、伝馬制を実施。

伝馬(てんま)制も分国内に限ったもので、公用の馬を使用する者には、その証明として伝馬手形と呼ばれる手形が渡された。(この伝馬制は何れ江戸時代の伝馬制へと継承されることになった)。

戦国時代には、軍事力強化に加え、経済力を蓄える必要性から、分国内で自給自足の経済圏を確立しなくてはならなかったため、地方経済が発達し、城下に通じる交通の要衝(ようしょう)、宿場、寺社門前などに地方都市が発達した。その結果、伝馬がおかれた宿駅は、人的・物的交流によって繁栄し、大名の力の源泉となった。

### <産業・市場の興隆>

- ・宋、元銭の流入による貨幣経済の浸透。
- ・領主制(封鎖経済圏)の確立による地方経済の活性化。

## 6. 織田～豊臣政権時代の交通政策

出典：常陸河川国道事務所のサイトなど

その後、織田信長、豊臣秀吉によって天下統一がなされると、全国規模の交通政策が復活した。

- ・戦国時代は戦乱のため、道路や橋梁が荒廃されたままだったが、これらをはじめて織田信長が整備した。
- ・従来の荘園や戦国大名による分国交通から、一貫性のある全国規模の交通政策の実施。
- ・交通網の整備によって流通が円滑化し、経済発展のインフラが整備され始めた。

### <信長の交通政策>

- 織田信長が実施した政策の1つが、**関所の撤廃**。

それまでは関所が乱立していたため、参詣者や旅人の往来、商品の流通を阻んでいたが、関所の撤廃によって自由に往来できるようになった。

- それに伴い道路・橋梁の整備、山賊の鎮圧、伝馬制(てんませい)と駅制(えきせい)といった交通政策を実施することで、全国的な商業交通の発達に尽くした。

例)尾張、瀬田、宇治などで架橋、更に天竜川に初めて架橋した。

さらに信長は、従来不統一だったが、36町を1里と定め、1里ごとに松や榎(えのき)を植えた「一里塚」を築かせ、距離の目安とした。



・・・信長が築いた一里塚・・・

(道路の左右に設け旅行者の目印として設置した塚(土盛り))

ただ、全国的に整備されるのは江戸時代になってからという。

### <豊臣秀吉の交通政策>

- ・信長の交通政策を継承して **関所を全廃**、道路・橋梁を整備。
- ・山賊、海賊(海賊禁止令)を鎮圧。

・1592年の文禄の役(豊臣秀吉の朝鮮出兵)に先立って、京都・大阪～肥前・名護屋間に駅伝制を採用。

# 7. 江戸時代の道路

出典: 国土交通省道路局のサイト

- 1601年、徳川家康が東海道の宿駅を設けて江戸-京都間に伝馬制をしいたのが始まり
- 江戸・日本橋を起点とする幕府直轄の主要な5つの陸上交通路（五街道）
- 各道で伝馬制を実施。一定間隔で宿が設置され、宿には人馬の常備が義務付けられた。
- 道中に関する全ての事務は道中奉行（1649年設置）が担当。

五街道とは、東海道、中山道、甲州道中、日光道中、奥州道中の5つを指し、参勤交代の大名が江戸と国元を往来するのに利用された。脇街道は、五街道から分かれたり、互いに結びつける道路として整備された道路で、江戸と水戸を結ぶ水戸街道がその1つ。その他、常陸国などで商品の流通など多様な目的で、様々な街道が整備された。



図 主要街道概要図

# 五街道の道路整備の考え方

出典:国土交通省道路局のサイトなど

徳川政権は豊臣政権下の京都・大阪中心から全国的交通体系の確立から始めることになった。

かつての三河時代の伝馬制を基礎としながら、今川・武田氏のそれを摂取・継承し、更に関東領国時代に後北条氏のものをも踏襲・拡充しつつ、江戸中心の交通体系を次第に全国的なものへと発展させた。

そして関ヶ原の戦後の慶長六年(1601)東海道伝馬制を実施して、各宿ごとに伝馬三十六疋を定着させ、更に翌年以降、これを中山道以下に及ぼした。(注記:寛永15年、三十六疋から100疋へ)

元和元年(1615)の大阪夏の陣による豊臣家滅亡、寛永十二年(1635)以降の参勤交代制の整備や天草・島原の乱、鎖国制の実施などは全国的交通体系の展開に重要な役割を果たした。

①

## < 駅宿、伝馬制の整備 >

家康は幕府の通信・輸送を円滑に進めるため、在地権力を媒介としない直接掌握(専任組織として道中奉行を設置)による主要街道の宿駅・伝馬制の整備を行った。

宿駅に人馬の提供を義務づけ、公用の文書や荷物を運ばせる制度作りをした。兵農分離による軍役と伝馬役との乖離を狙った。

継飛脚(つぎひきゃく)と呼ばれる人足が宿ごとに配置され、宿から宿へリレー方式で、輸送が行われた。

江戸初期には幕府や大名だけが飛脚を使っていたが、経済の発展にともない町飛脚と呼ばれる民間の飛脚が現れ、庶民の手紙なども運ばれるようになった。

②

## < 関所の整備 >

江戸時代、幕府及び藩が、治安維持のために交通上の要地に関所を設置するようになる。

特に幕府直轄の関所は、東海道の箱根・今切(いまぎれ)(新居)、中山道の碓氷・木曾福島など全国で50余か所におよんだ。武家諸法度で私関を禁止。

幕府は、江戸に入る鉄砲と、江戸からの大名妻女の脱出(入り鉄砲に出女)を強く警戒した。



図 五街道の標準的横断面



# 五街道の概要・・・東海道、中山道

出典：国土交通省道路局のサイト

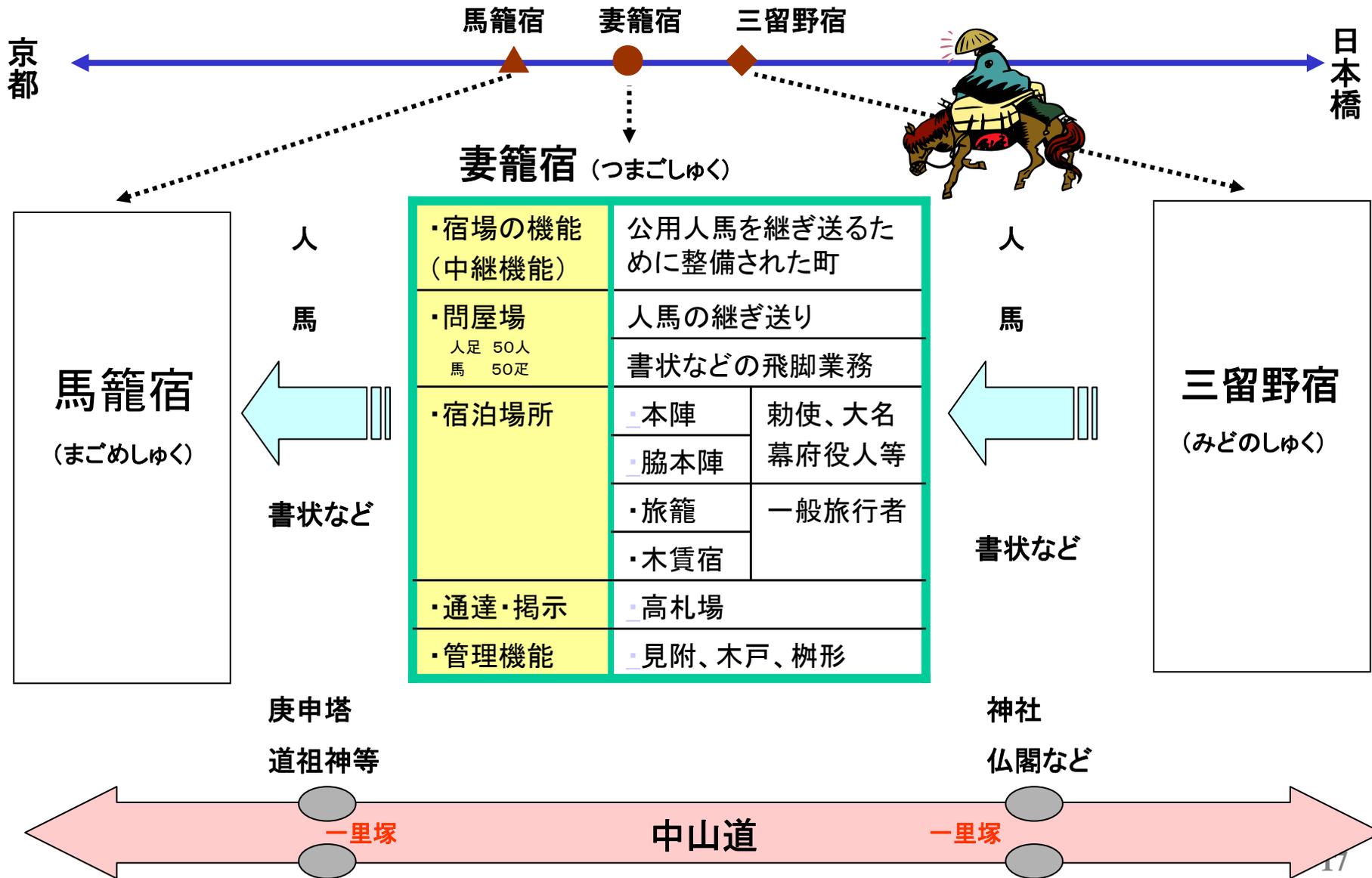
東海道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1601年正月、東海道諸宿に伝馬制がしかれた。</li> <li>・箱根関などの難所があったが、施設が最も優れ、常に賑わった。</li> </ul>	
	常備人馬数	100人、100疋
	宿	江戸(日本橋)－京都(三条大橋)間に53宿。 京街道(大津一守口間の4宿)も延長とされた。
	総延長	江戸－京都間 126里6町余(約495.5km)
	参勤交代 大名数	146家
中山道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道に次いで伝馬制を実施(1602年)。</li> <li>・単に山道といたり、木曾路とも呼ばれた。</li> </ul>	
	常備人馬数	50人、50疋(贄川(にえかわ)～馬籠(まごめ)は、20人、20疋)
	宿	板橋より守山まで67宿あるが、通常は草津、大津を加え、木曾街道六十九駅。
	総延長	江戸～草津間129里10町余(約507.7km) 京都までは135里34町余(526.3km)
	参勤交代 大名数	30家

注記：道中奉行は幕藩制国家の基幹部分ともいべき交通制度の維持を目的とした職制。

大目付と勘定奉行から一名ずつ道中奉行を兼帯(弘化2年より大目付のみの兼帯)し、五街道を始めとした諸街道、およびその宿場の諸事務、公事等を担当した(直接支配)。

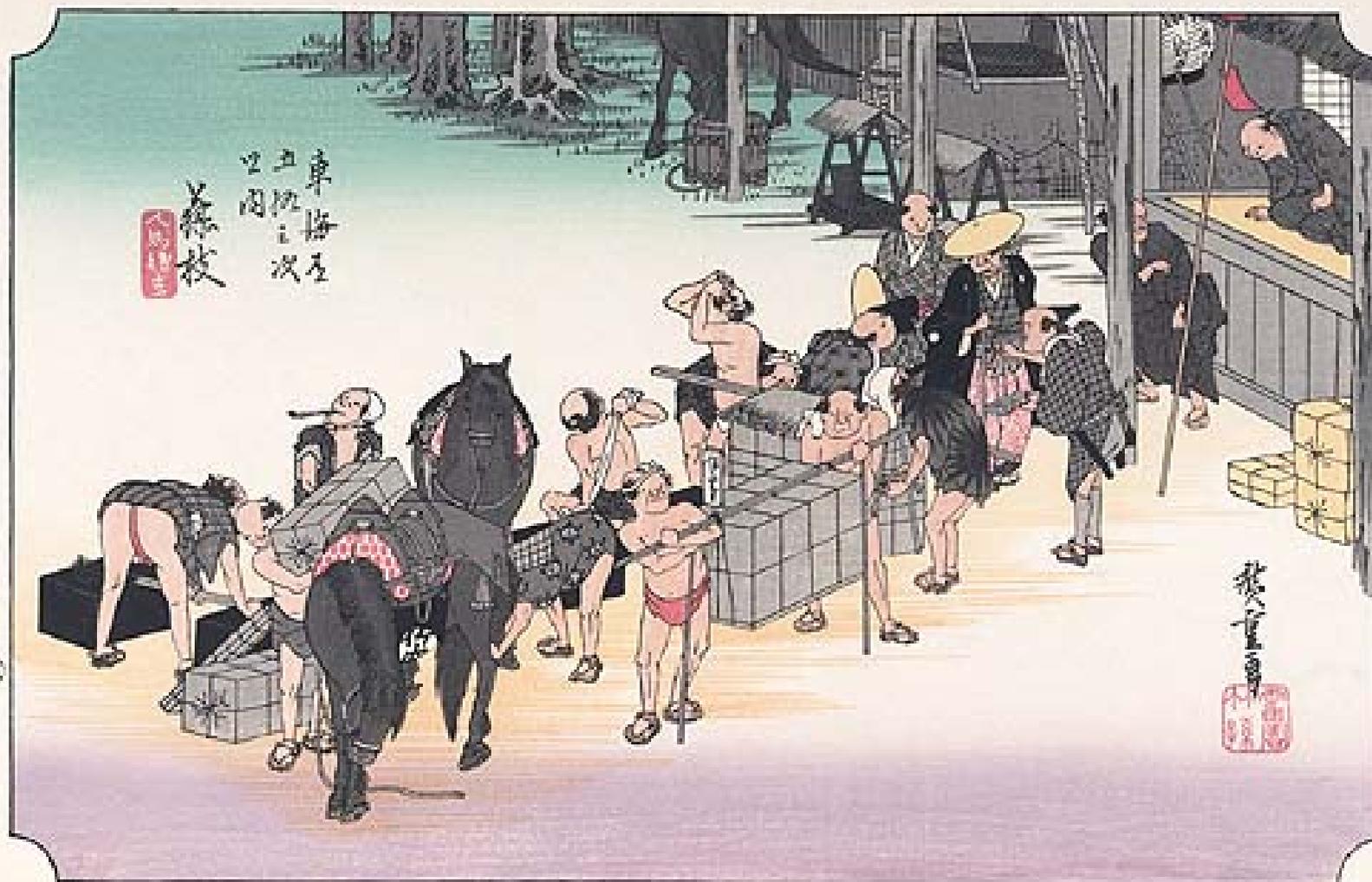
# 参考：宿場の概念図（中山道六十九次の例）

日本橋～京都 “69宿”（約526km）



## 参考：歌川広重「東海道五十三次 藤枝（人馬継立）」

当時、輸送される荷物は何度も馬を替え人を替えて輸送されていました。人足の数を点検したり、馬の背に荷物を積み替えたり、早朝のあわただしい宿駅の様子が生き生きと描かれています。



# 参考：東海道五十三次（関宿） 本陣早立

大名が参勤交代のときに本陣に宿泊。大勢の人数を従えての移動は大変で、早朝暗いうちから出立の準備であわただしい様子を描いている。



## 五街道の概要・・甲州街道、日光道中、奥州道中

出典:国土交通省道路局のサイト

甲州道中	・1618年に官道となる。 ・江戸中期以降、商品流通路として賑わった。	
	常備人馬数	25人、25疋
	宿	内藤新宿、八王子などの45宿。下諏訪で中山道と合流。
	総延長	江戸一下諏訪間 55里(約220km)
	参勤交代 大名数	3家
日光道中	・1602年宇都宮町に伝馬の負担が命じられる。 ・1617年の東照宮造営以降、参詣路として重要視された。	
	常備人馬数	25人、25疋
	宿	江戸より日光鉢石宿(はついでしゆく)までの21宿。
	総延長	40里18町(約130km)
	参勤交代 大名数	41家
奥州道中	・寛永年間(1624—44年)頃に整備・改修された。 ・江戸後期、北方問題が起こり公用通行が増加。	
	常備人馬数	25人、25疋
	宿	白沢から白河までの10宿。宇都宮までの17宿は日光道中と奥州道中を兼ねる。
	総延長	48里(約190km)
	参勤交代 大名数	37家

# 8. 明治期における交通網の整備

出典:国土交通省道路局のサイト

- ・近代に入り、日本の交通網は「和船と街道」から「汽船と鉄道」へと移行。
- ・汽船と鉄道の競合関係は、鉄道の国有化後に鉄道幹線網が形成されて解消。

沿岸海運網と鉄道網による総合的国内交通網が形成された。

## 近代交通網の展開

年代	陸上交通	海上交通
明治10年代 (~1880年代中盤)	鉄道を先行的に整備。 内務省の国道政策は財政的に挫折。	沿岸海運の主力船種が和船から汽船へ転換
明治22年 (1889年)	東海道線が全通(新橋—神戸間)。 これを機に、汽船との競合関係が発生。	
明治28年~ (1895年~)	日清戦争後、鉄道網が急速に拡大。 ⇒ 路線のネットワーク化の必要性が認識され国有化につながる。	明治10年代までに汽船が和船を凌駕して汽船の定期航路網を軸とする沿岸航路網が形成された。
明治末期~大正初期 (1910年代初期)	日本海沿岸を含む鉄道幹線網を形成 ⇒ 鉄道と海運との「自然的分界」が成立、海運から鉄道への輸送機能の代替過程が収束。 沿岸海運網と鉄道網による総合的国内交通網が形成された。	

# 9. 近代における道路政策

出典:国土交通省道路局のサイト

- ・輸送網整備は、第一義的には、殖産振興より、富国強兵(国土防衛)のためのもの。
- ・陸路において兵員・物資輸送等を担ったのは主に鉄道。
- ・道路政策は多くが頓挫し、本格的な道路整備が始まったのは第二次大戦後。

日本政府の主な道路政策 — 終戦まで	明治9年	国道・県道・里道を定め、国道を3等級に分けるが国道の路線は指定されず。
	明治18年	44路線を国道に認定。幅員を7間(12.7m)と決めた。
	大正8年	初めて道路法を制定。明治期の道路路線を廃止し、新たな国道(大正国道)を決めた(計64路線)。
	大正9年	「第一次道路改良計画」を実施するが、3年後に発生した関東大震災のため頓挫。
	昭和9年	「第二次道路改良計画」を実施するが、不況と戦時体制への移行により、またも頓挫。
	昭和18年	戦時下での輸送体系確立の一環として、「 <b>全国自動車国道計画</b> 」を内務省が立案。 東京・神戸間の実地調査などが行われたが、昭和19年に打ち切り。

**背景**

- 馬車文化が未成熟で道路網を整備しても効率的な車両の製造能力・整備能力がなかったこと。
- 内務省土木政策「道路のごとき利益を後年に期する類と異にして、目下禍害を防禦するの要務」

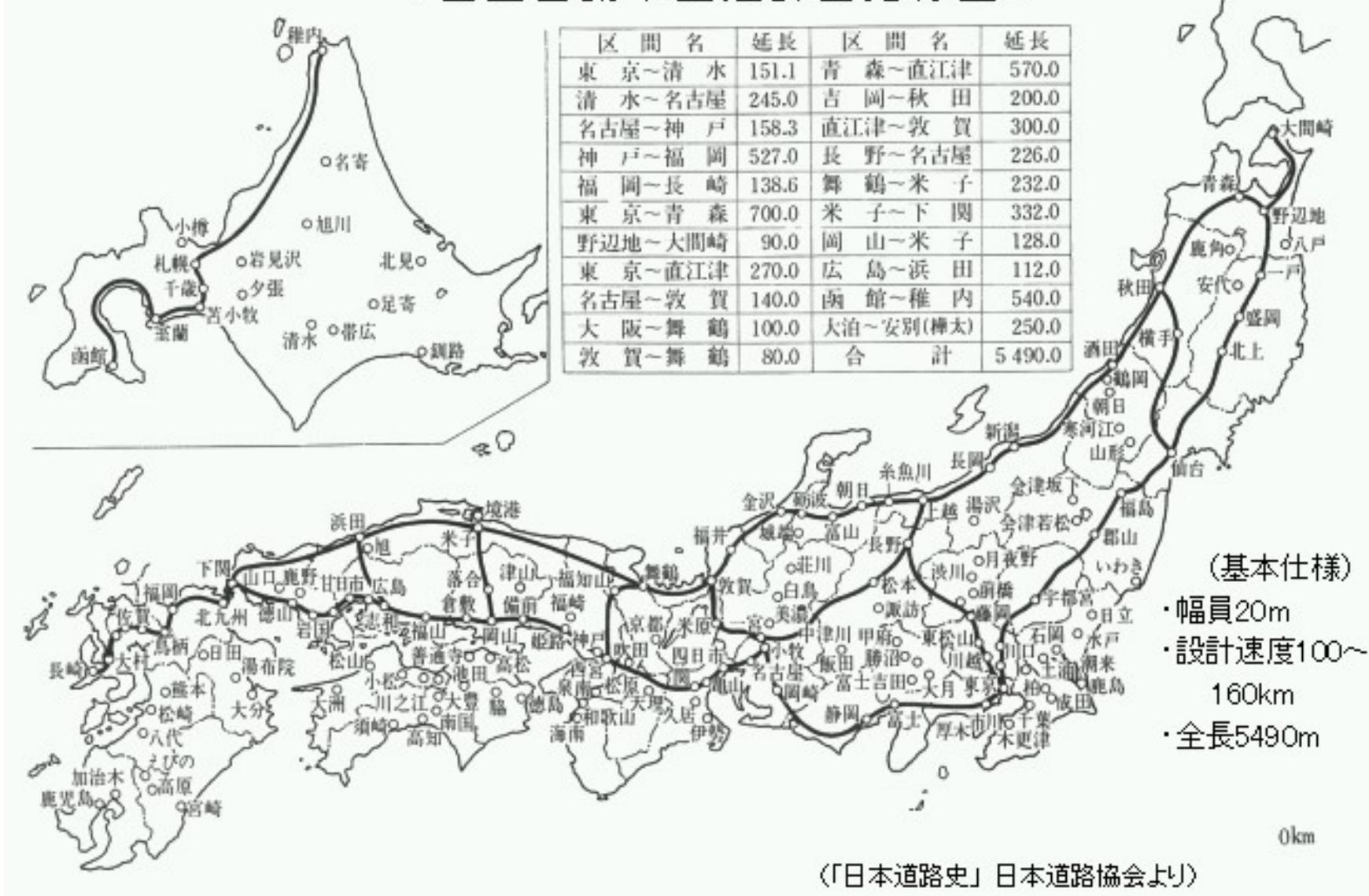
(原文はカタカナ表示)

# 参考：全国自動車国道計画路線図

出典：国土交通省道路局のサイト

昭和18年 戦時下での輸送体系確立の一環として、「全国自動車国道計画」を内務省が立案。

< 全国自動車国道計画路線図 >



## 10. 日本の道路ネットワーク計画・構想

出典：国土交通省道路局のサイト

時代の経緯	路線	企画	MEMO
<b>律令政府による 七道駅路</b> (しちどうえきろ) (7世紀後半)	東海道、東山道(とうさんどう) 北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道(さいかいどう) (東東北、北海道、沖縄除く)	幅員：12m(後に9～6m) (畿内には20m道路も存在)  概ね直線的	全長6,500km 約30里(16km)ごとに駅 中央政権の統治範囲内の 通信、物流
<b>徳川幕府 五街道</b> (1601年～)	東海道、中山道(なかせんどう) 甲州街道、日光街道、奥州街道 (近畿、中部、関東甲信の一部 地域のみ)	幅員：9m (山間部 約4～7m) 一里塚と並木を併設	約1,575km 177宿 宿駅間隔 約8.5km
<b>明治・大正・昭和 国道網</b>	明治18年 44路線認定 明治44年 66路線 昭和20年 終戦時は全長 9,296km (明治9年 国道、県道、里道の 定め)	12.7m(一般国道) 道路構造令 大正8(1919)年制定	鉄道整備優先 「和船と街道」中心 ⇒「汽船と鉄道」へ 道路法制定は 大正9(1920)年 本格的整備は太平洋戦争後
<b>大東亜共栄圏 全国自動車国道 計画(昭和18年)</b>	全国5,490km 大陸指向、北方重視(四国除く) アジア～欧州を構想	自動車専用道路 20m幅 設計速度最大150km	樺太まで到達 名古屋～神戸は実施設計 まで(昭和19年打ち切り)
<b>高規格幹線 道路網計画 (昭和62年)</b>	全長14,000km 稚内～沖縄まで全国 (平成17年度末現在8,730km 併用)	自動車専用道路	全国全ての市町村から 1時間以内に進入可能に  有料道路

# 補足資料：奥州街道（白河関跡）

出典：白河市教育委員会など



国指定 史跡(昭和41年9月12日)

所在地：白河市旗宿関ノ森ほか

寛政12年(1800)に白河藩主松平定信が考証の結果、空堀・土塁が残る現在地が白河の関であると断定して「古関蹟」の碑をこの地に建てた。

白河関については、8、9世紀頃に書かれた文献資料にその名の記載がみられる。

承和(じょうわ)2年(835)12月3日の太政官符(『類従三代格』)に、「白河・菊多両割(せき)」について、俘囚(ふしゅう)の出入りと官納物資の通行取締りを長門国の関に準じてすべしとの記述がある。また、これには「旧記ヲ検スルニ割(せき)ヲ置キテ以来、今ニ四百余歳」とあり、この当時、関の設置年代は5世紀前半頃と認識されていたようである。これより先、延暦18年(799)12月10日の太政官符(『河海抄』)に「白河・菊多割守六十人」の記述がみられる。

<解説>：この二割の目的は陸奥の俘囚が南下するのを防ぎ、商人が物資を買って去るのをくいとめることにあった。すなわち、人と物資が通過するのを監視したのである。下野(栃木県)までは中央政府の支配下にあり、奥羽は蝦夷人の勢力地域で蝦夷地とされていた。



俘囚とは：水戸光圀編纂による『大日本史』は、俘囚は蝦夷人であって、大和朝廷側に服従し皇化に従い帰服したものであるとしている。