

Title	明治中期における長野県の道路建設
Sub Title	The construction of roads in Nagano prefecture during the middle Meiji era
Author	北原, 聡
Publisher	慶應義塾経済学会
Publication year	1998
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.91, No.2 (1998. 7) ,p.329(161)- 354(186)
JaLC DOI	10.14991/001.19980701-0161
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19980701-0161

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

明治中期における長野県の道路建設*

北原 聡

1. はじめに

後進国として短期間のうちに経済近代化を達成する必要があった明治新政府にとって、経済成長の基盤となる交通インフラストラクチャの形成は不可欠な課題であり、交通手段の整備、拡充は殖産興業政策の重要な一環となった。とくに陸上輸送においては、封建的規制の撤廃にともない、車両をもちいた長距離輸送が開始され、それに対応した地方政府による道路整備が活発化した⁽¹⁾が、車両輸送の開始と同時期に海外から導入された鉄道が明治中期以降に発展をとげると、陸上輸送の中心は道路から鉄道へと移行し、道路輸送は鉄道を補完する役割をはたすようになった⁽²⁾。鉄道の発展は道路輸送のほか河川舟運と沿岸海運にも影響を及ぼし、江戸時代以来の輸送体系の再編を促したことから、近代日本の交通インフラストラクチャ（以後、インフラとする）形成を検討するうえで、こうしたインフラの再編過程をあきらかにすることは重要な課題であり、鉄道の敷設が道路整備にあたえた影響を解明することが欠かせない。

この点についてはこれまでの研究において、鉄道敷設後、停車場に通じる道路整備に重点がおかれたことが指摘されており、地方政府が、長距離輸送から鉄道補助輸送への道路輸送の役割の変化に対応したことが判明する⁽²⁾。ただ、インフラの再編は一挙に生じたというよりも、むしろ徐々に進化した側面がつよく、その意味で地方政府がこうした対応をとるに至った経緯を明らかにする必要

* 本稿作成の際には、杉山伸也教授および都市の経済史研究会の諸先生からご教示をいただいた。なお、引用資料には適宜句読点を加え、[]は筆者注である。

(1) 山本弘文『維新期の街道と輸送』増補版（法政大学出版局、1983年）、および同編『交通・運輸の発達と技術革新』（国際連合大学、1986年）。

(2) 老川慶喜「日本鉄道の開通と地域輸送網の再編」、同『産業革命期の地域交通と輸送』（日本経済評論社、1992年、所収）、長妻廣至「道路行財政の展開」、神山恒雄「道路整備と地方財政」、および大豆生田稔「道路網の整備と米穀市場」、高村直助編著『明治の産業発展と社会資本』（ミネルヴァ書房、1997年、所収）。

があり、インフラ再編の過程にまで立ち入って、物資輸送の動向もふまえつつ検討することがとめられよう。そこで本稿は、こうした点を解明するため、明治中期の長野県における交通インフラ形成をとりあげる。内陸に位置する長野県では、鉄道が敷設されるまで物資輸送にせめる道路輸送の割合が大きく、日本アルプスなど急峻な山々に囲まれた日本有数の山岳地帯という地理的条件のもと、円滑な輸送路の確保は経済活動を維持するうえで不可欠の条件であった。また、当時最大の輸出品生系の一大産地であった同県にとって、輸送路の改善は、幕末の開港以降の商品流通の拡大に対応するうえでも重要な意味をもっていた。そのため、1882年から12年にわたって大規模な道路開削がおこなわれ、その過程では、中山道鉄道計画にともなう事業の中断や信越線の敷設による輸送体系の再編など中央政府の鉄道政策の影響をうけながらも、開削は路線数を拡大して遂行され、輸送網の拡充がはかられた。長野県は、道路開削と鉄道建設が並行しておこなわれた点で、交通インフラの再編を検討するにふさわしく、また、蚕糸業などを擁し全国屈指の物産額を誇った同県では、⁽³⁾物資輸送も盛んであったと考えられ、輸送面から経済活動をささえる交通インフラの形成を論じるのに適した地域といえよう。

明治期長野県の交通インフラ形成に関する従来の考察は、鉄道が中心となっており、⁽⁴⁾道路開削との関連は検討されておらず、道路開削についても十分に論じられているとはいいがたい。⁽⁵⁾そこで本稿では、道路開削事業の展開を鉄道の敷設と関連づけながら検討する。そして、交通インフラの形成が県内の輸送体系と経済に及ぼした影響、およびインフラ形成にはたした政府の役割を解明し、⁽⁶⁾明治中期における交通インフラ形成の特質をあきらかにしたい。本稿が利用する主な資料は、『長野県史』近代資料編第7巻交通・通信、『長野県会議事録（議事日誌）』、および『信濃毎日新聞』である。『長野県史』には道路開削と県内の交通・運輸に関する一次資料が収められており、『長野県会議事録（議事日誌）』からは県会での開削事業の審議内容が判明する。『信濃毎日新聞』は長野県の代表的な新聞で、道路開削、物資輸送、県当局の動向、県会の議事録など多様な記事が掲載されている。

-
- (3) 1888年の長野県物産額は全国1位である（神立春樹「明治二十一年農事調査」にみる産業の府県別状況」、同『近代産業地域の形成』御茶の水書房、1997年、所収、23頁）。
- (4) 鉄道省編『日本鉄道史』上篇（鉄道省、1921年）、日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第2巻（日本国有鉄道、1970年）、堀口貞幸「中山鉄道の敷設計画について」、『信濃』第16巻第6号（1964年6月）、市川健夫「長野県における鉄道開通」、『長野県近代史研究』第2号（1970年）、渡辺慶一「鉄道信越線のあけほの」、『信濃』第23巻第1号（1971年1月）、中林真幸「製糸業の発達と幹線鉄道」、および上山和雄「蚕糸業の発達と地方鉄道」、高村、前掲書（所収）。
- (5) 関島久雄「三州・遠州街道の改修」1-8、『伊那』第8巻第2-9号（1960年2-9月）が開削事業の一部を考察し、長野県編『長野県政史』第1巻（長野県、1971年）、および長野県編『長野県史』通史編第7巻近代（長野県史刊行会、1988年）は事業の概要にふれている。
- (6) 当時の長野県では河川舟運も物資輸送に利用されたが、本稿には紙幅の制約があり別途に論じたい。ただ、その場合も本稿の論旨を変更する必要はないと考えている。

2. 道路開削事業の開始

(1) 長野県の生産と移出入

道路開削事業を検討するまえに、その背景となった長野県の生産と移出入の状況を概観しておく。はじめに、1878年と88年の生産価額を示した表1をみると、開削が始まる4年前の78年、長野県は総生産の70%を農産がしめる農業県であり、米、麦、大豆の産額の合計は総生産の40%に達していた⁽⁸⁾。ただ、穀類の生産は全国的なものであり、長野県を代表する産物としては第1に生糸があげられる。これに繭、蚕種、桑葉、薪を加えると総生産中の比率は穀類に匹敵する34%にのぼり、⁽⁹⁾ 県内の産業にしめる蚕糸業の割合の大きさが判明する。生糸を含めた工産の拡大には顕著なものがあり、成長への寄与率をみると工産の66%は農産の2倍にあたり、総生産にしめる工産の比率も、88年までの10年で30%から52%へと拡大して農産を逆転しており、長野県が製糸業を軸に農業県から工業県へ移行しつつあったことが推測できよう。ただ、工産にしめる生糸の割合は兩年とも44%と半数を下回っており、工業生産の大宗を生糸がしめた後年の状況とは異なっており、⁽¹⁰⁾ この時期には生糸以外の産物も重要性を有していた。蚕糸製品以外の著名な特産物としては、元結、和紙、漆器、寒天、人参(薬用)、絹織物、足袋裏、煙草など由来産業生産物があげられる。

表1 長野県生産額

	1878年	1888年	成長寄与率
農産	8,188,557(70)	13,953,778(48)	34
水産	56,076(0)	60,000(0)	0
工産	3,523,485(30)	14,910,661(52)	66
生糸	1,552,504(44)	6,624,274(44)	30
総生産	11,768,118(100)	28,924,439(100)	100

(円, %) (円, %) (%)

(注) 生糸欄の()内の数値は、工産にしめる生糸生産額の比率。成長寄与率は、総生産の増加額に対する各産業の増加額の比率。

(出所) 78年は『長野県治一覽概表』、88年は神立春樹「『明治二十一年農事調査』にみる産業の府県別状況」、同『近代産業地域の形成』(御茶の水書房、1997年、所収)、23-24頁。

(7) 本稿が対象とする時期で、総生産とその内訳が判明するのは78、88年のみである。

(8) 米、麦、大豆の産額は、順に3,628,892円、689,620円、388,259円。

(9) 繭、蚕種、桑葉、薪の産額は、順に1,729,904円、281,302円、197,311円、289,913円。

(10) 1919年の工業生産にしめる生糸の割合は93%にのぼった(神立春樹「1919(大正8)年の産業の府県別状況」、神立、前掲書、所収、45頁)。

(11) こうした特産物について、生糸の主要産地は器械製糸地域の諏訪、東筑摩、上下伊那、上高井の各郡で、なかでも諏訪郡の生産の拡大は著しく、長野県における製糸業発展の中核を担った(図1を参照)。これにたいして、座繰製糸地域である小県郡の地位は後退した。繭の主要産地は東筑摩、小県、上伊那および下伊那郡で、蚕種は東筑摩郡と小県郡で主に生産された。元結は下伊那郡の特産物で、飯田元結として全国的に著名であった。和紙は上水内、下伊那、東筑摩郡が主な産地で、上水内の和紙は障子などに用いられる内山紙として知られ、下伊那の和紙は同郡の特産品元結の材

図1 長野県郡区域図



(11) 以下、特産物の産地に関する記述は『長野県治一覽概表』、『長野県勸業年報』、および『長野県統計書』による。

料となる晒紙が中心であった。和紙は蚕種製造や養蚕の必需品でもあった。漆器は西筑摩、下伊那両郡の特産で、木曾漆器、飯田椀として知られ、寒天と人参はそれぞれ諏訪郡と南北佐久郡の特産物で、海外にも輸出された。絹織物は小県、更級、上下伊那郡が主要産地で、小県の上田縞や更級の斜子が名高く、足袋裏は東筑摩郡と南安曇郡で生産された。煙草の主な産地は東筑摩、下伊那、北安曇郡で、東筑摩と下伊那の煙草はそれぞれ生坂煙草、清内路煙草としてひろく知られた。以上のほか農産物では、下伊那郡の串柿や上水内、北安曇郡の麻が特産であり、麻は細布や畳糸の原料として利用された。

つぎに、特産物をふくめた物資の輸送状況についてみていこう。江戸時代に信州中馬が発達した長野県では、明治以降、旧来の中馬組織を利用した中牛馬会社が設立され、内国通運会社とともに物資輸送にあたった。東京に本社があった通運会社は長野と上田に出張所をおき、県下の主要道路に設けた18の分社、30の分社兼継立所、78の継立所を管轄し、中牛馬会社では、長野、上田、松本、小諸、飯田、上諏訪、野沢、および浦野にそれぞれ中牛馬会社が設けられたほか、12の分社、102の荷継所が各道におかれた。事業所の総数は通運会社が128カ所、中牛馬会社が122カ所で、県内の主要地には両社ともに事業所をおいたため、重複する事業所は57カ所にのぼり、両社は激しく競合した。⁽¹²⁾競合関係は物資の輸送量からも確認でき、1881年の両社の輸送量をみると、通運会社が65,000駄、中牛馬会社は83,300駄⁽¹³⁾で、両社の勢力が伯仲していたことが判明する。

物資輸送を大別すると、県外との移出入および県下町村間で行われる輸送からなっており、県内間の輸送物資を総生産のうちの県内消費分とすると、県内間の輸送額は総生産価額から移出額を引いたものに相当する。総生産額と移出入額の双方が判明する唯一の年1891年をみると、総輸送額が40,533,954円(100%)、そのうち移出入額が19,015,390円(47%)、県内間の輸送額が21,518,564円(53%)⁽¹⁴⁾で、物資輸送にしめる両者の割合はほぼ均衡していた。県内間の輸送の詳細は不明なため、⁽¹⁵⁾移出入の状況を、金額、品目および集散地が判明する最も古い年1890年を対象に検討しよう。同年の移出額は7,949,028円、移入額は7,248,734円で、移出品と移入品はともに138品目であった。移出入品の集散地は愛媛、福岡、熊本、宮崎、沖縄を除く42府県にのぼり、交易の範囲はほぼ全国にわたっていた。20品目以上を移出入する府県をあげると、東京(品目数:144)、新潟(130)、愛知(112)、群馬(110)、岐阜(98)、山梨(83)、静岡(45)、神奈川(42)、大阪(39)、埼玉(30)、京

(12) 『信濃毎日新聞』1886年4月1日、および「明治14年4月県下中牛馬会社郡別会社・荷継所調」、長野県編『長野県史』近代史料編第7巻交通・通信(長野県史刊行会、1981年)、389-391頁。

(13) 「明治15年2月県令宛中牛馬・内国通運両社運輸遅延矯正等下問奉答書」、同上書、396-397頁。

(14) 『信濃毎日新聞』1892年10月15日、および『長野県第14回勸業年報附録長野県物産輸出入表(明治24年)』。

(15) 以下の記述は、『長野県第13回勸業年報附録長野県物産輸出入表(明治23年)』による。なお、府県別の移出入額は不明である。

都 (26)、富山 (24)、および滋賀 (21) で、長野県に隣接する新潟、愛知、群馬、岐阜、山梨、静岡の各県が、交易相手地域として重要性を有していたことが第1に指摘できる。内陸に位置する長野県にとって、隣接諸県との移出入は経済活動を維持するうえで不可欠の要素であったといえよう。第2に東京、神奈川、埼玉など首都圏との結び付きも強く、東京との交易が盛んな要因としては、1888年に横川・軽井沢間を除いて信越線が開通し、長野県と東京が鉄道で結ばれたことが指摘できよう。このほか、大阪、京都、滋賀など関西地方および北陸地方の富山との交易関係も強かった。つぎに、表2により主要な移出入品をみると、移出では生糸が最大の品目で、これに蚕種、繭、屑物等を含めた蚕糸業製品が移出品の中核をなしていた。このほかには、特産物である元結、和紙、寒天、人参、足袋類、製麻と穀類が主な移出品であった。生糸、屑物、蚕種、人参、寒天は横浜港から輸出された。いっぽう、移入では生糸の原料となる繭が最大の品目で、そのほか、食料品、衣料品、日用雑貨品などの生活必需品や嗜好品の刻煙草、衣料品の染色に用いる藍玉、石油、米などが主な移入品であった。

表2 長野県の主要移出入品(1890年)

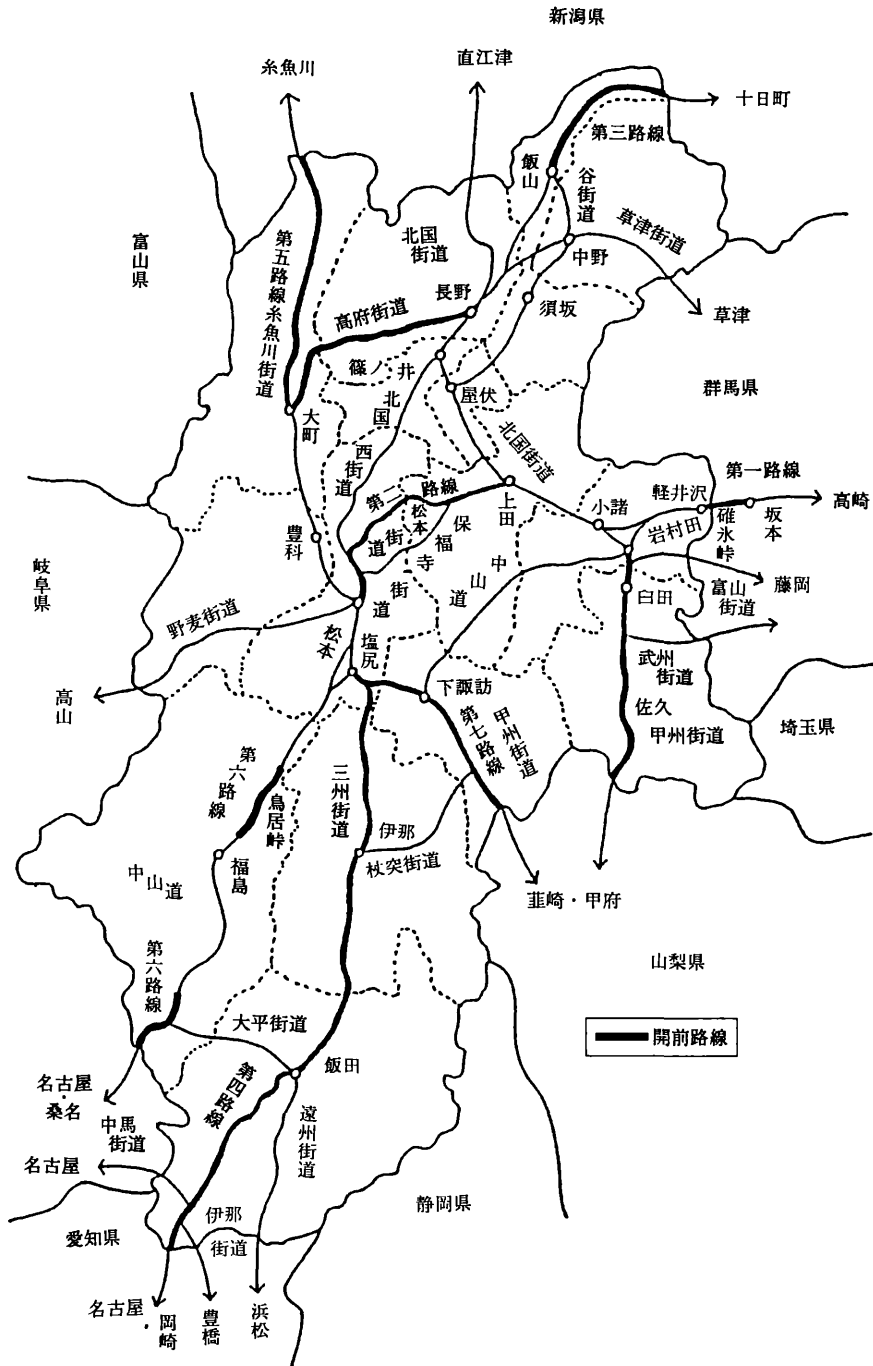
移出品	移出額	移入品	移入額
米	261,904	米	535,855
大麦	45,143	繭	1,317,936
大豆	67,186	刻煙草	85,731
生糸	5,637,623	藍玉	96,283
太糸	68,088	清酒	81,981
屑物	235,749	砂糖	350,318
真綿	32,778	食塩	371,174
繭	328,349	魚	983,621
蚕種	579,789	乾物	96,960
足袋	29,744	茶	266,495
足袋裏	36,399	石油	234,992
製麻	45,595	絹織物	359,257
人参	24,423	絹綿交織物	163,159
寒天	44,814	綿織物	548,424
和紙	49,083	毛織物	95,432
元結	87,683	金巾	57,854
材木	48,314	繰綿	154,577
		綿糸	62,401
		金属及金物	71,259
		鉄器	78,601
		陶器	146,323
		洋物	169,545
		小間物	142,627

(円)

(注) 移出品は移出額2万円以上、移入品は移入額5万円以上の品目。円未満は切り捨てた。
(出所) 『長野県第13回勸業年報附録長野県物産輸出入表(明治23年)』。

つづいて、図2により長野県の主要な移出入路をみていこう。⁽¹⁶⁾ 中山道の要衝として知られた碓氷

図2 長野県の道路網



(16) 以下の記述は、田中啓爾『塩および魚の移入路』（古今書院、1957年）の第9章を参考にした。

峠は、関東地方と長野県を結ぶ重要移出入口であり、1884年に日本鉄道上野・高崎間が、85年に官設鉄道の高崎・横川間が開通し、鉄道貨客による利用が増加したことにより、その重要性はさらに高まった。追分で中山道から分岐し、上田、長野を経て新潟県に達する北国街道は、北信地方を代表する移出入路で、街道の終点直江津を経由して沿岸海運により北陸、関西地方とも結びついていた。糸魚川街道は、松本から大町を経て新潟県糸魚川に至り沿岸海運と接続する路線で、松本平における中心的移出入路であった。佐久平から諏訪、塩尻を経て木曾谷に通じる中山道は、東海、関西地方への移出入路で、名古屋、大阪に通じるいっぽう、今渡（岐阜県）からは木曾川舟運で桑名にも航行できた。三州街道は4つの街道が合流して伊那谷に至る路線で、東海、関西地方への移出入路として重要性を有していた。4つの街道とは、根羽から足助（愛知県）を経て名古屋に達する飯田街道、足助を経て飯田街道を分岐し、岡崎から矢作川の舟運で大浜に至り沿岸海運と連絡する足助街道、根羽から新城（愛知県）を経て豊川の舟運で豊橋に至り沿岸航路と接続する伊奈街道、および三州街道を平谷で分かれて瀬戸を経て名古屋に通じる中馬街道であった。甲州街道は諏訪盆地から山梨や関東地方南部に通じる重要な移出入路で、甲府を経て東京、神奈川に達する。また、韮崎で分岐して鯉沢から富士川舟運を利用すると静岡県内の岩淵、蒲原に至り、清水で沿岸海運と連絡していた。このように、四方に通じる移出入路によって、長野県は県外各地と結びついていた。上記の街道のうち中山道と北国街道は国道、その他は県道であった。

こうした街道の移出入物資を示した表3をみると、表2でみた主要な移出入品の大半が含まれて

表3 長野県主要移出入路の輸送物資

	通過する郡	主要移出品	主要移入品
中山道	北佐久、小県、諏訪、 東西筑摩	米、生糸、屑物、繭 蚕種、人参、寒天 和紙、元結、材木	繭、煙草、清酒、砂糖、塩、魚、乾物 茶、石油、絹織物、綿織物、綿製品 金物、鉄類、陶器、洋物、小間物
北国街道	北佐久、小県、埴科 更級、上水内	大麦、大豆、麻 寒天、和紙、材木	米、清酒、砂糖、塩、魚、石油 絹織物、綿織物、綿製品
糸魚川街道	東筑摩、南北安曇	麻、煙草、足袋類	砂糖、塩、魚、綿織物、綿製品
三州街道	東筑摩、上下伊那	米、生糸、麻、寒天 和紙、元結、材木 串柿、煙草	繭、砂糖、塩、魚、乾物、茶 石油、絹織物、綿織物、綿製品 金物、陶器、洋物、小間物
甲州街道	諏訪	大豆、生糸、繭 蚕種、足袋類、人参 寒天、和紙、材木	繭、砂糖、塩、魚、乾物、茶 石油、綿製品、鉄類、陶器

(注) 中山道の移出入口は碓氷峠と木曾谷の2カ所。

(出所) 長野県編『長野県史』近代資料編 第7巻(長野県史刊行会、1981年)、376-379、410-411、439-441頁、『長野県勸業年報附録長野県物産輸出入表』各年、田中啓爾『塩および魚の移入路』(古今書院、1957年)、114-198頁、文化庁文化財保護部編『中馬の習俗』民俗資料選集5(国土地理協会、1977年)、35-38、128-139頁、および佐分利一嗣『甲信鉄道』、『工学会誌』第111号(1891年3月)、203-224頁。

おり、これら5路線の移出入路としての重要性が確認できる。各道の移出品は、たとえば、生糸が中山道、甲州街道、三州街道を、元結が三州街道、中山道を、麻が北国街道、糸魚川街道、三州街道を輸送されるなど、その路線が通過する郡の特産物を中心に、他路線を経由した品目からなっていた。なお、中山道と三州街道の米は、佐久平から群馬県へ、伊那谷から静岡県の間部への江戸時代以来の伝統的移出品であった。いっぽう、移入品をみると、食料品、衣料品、燃料などが各路線に分散して輸送されており、県内各地域の需要を満たすため、主要な移出入路がすべて利用されていたことがわかる。その他、生糸の原料繭は中山道のほか甲州街道、三州街道からも移入されていた。

(2) 7道開削事業

1871年の廃藩置県により旧藩は3府72県に統合され、信濃国には、佐久、小県、更級、埴科、高井、水内の各郡からなる長野県と、諏訪、伊那、筑摩、安曇郡および飛騨国の益田、大野、吉城郡からなる筑摩県がおかれた。1876年の府県統合で筑摩県が廃止されると、飛騨国3郡を除いた4つの郡は長野県に合併され、現在の行政区域と同じ長野県が誕生し、1879年に、佐久、安曇郡が南北2郡、筑摩郡が東西2郡、伊那、高井、水内郡が上下2郡にそれぞれ分割され、長野県は16郡となった。⁽¹⁷⁾新長野県では旧長野県の権令橋崎寛直が引き続き権令をつとめていたが、合併して日が浅いことにくわえ、同県は全国4位の面積を有する大県であったため、行政事務の遅延や職員の早退遅刻など県政が停滞する傾向が生じていた。こうした状況を一新する契機になったのが県令の交代で、1881年7月、橋崎に代わって県令に就任した大野誠は、官吏の懶惰を正すなど多方面から政務の改良をはかり、その結果、官員達も「早出遅退夜々職務を勉勵」するようになり、県政は改善の方向にむかった。⁽¹⁸⁾

大野は県令として地方経済振興の必要性を認識していたが、そのためには「物産繁殖ノ源ヲ開キ、利用厚生ノ基ヲ得」ることが欠かせないと考えていた。しかし、「四隣皆山岳管内モ亦山岳」というきびしい地理条件におかれた長野県では、「運搬ノ梗塞」と「交通ノ隔絶」が「民間百般ノ事業」の「障礙」となっているため、「生糸、紙、麻」など特産物の生産はいまだ「旺盛之場ニ至」っていなかった。こうした状況のなか、「尋常保護之法、奨励之道ヲ尽ス」だけでは事態を解決できない判断した大野は、「道路ヲ開ク」という打開策を打ち出した。大野によれば、「道路開築」は、「百般ノ細務ヲ整理スル」以上に「国家民生ニ益」があり、「急且要」な事業であった。⁽¹⁹⁾日本アルプスなど険峻な山々を県内外に有する長野県では、善光寺平、飯山平、上田盆地、佐久平、松本平、

(17) 前掲『長野県政史』第1巻、第2編第1章第1節。

(18) 『信濃毎日新聞』1881年9月10日、および11月13日。橋崎は1878年に県令となった。

(19) 「長野県道路開削費補助ノ件」、『明治15年公文録』(2A-10-公3271、国立公文書館所蔵)。

諏訪盆地、伊那谷、および木曾谷などから県外に出たり、こうした盆地や谷を行き来する場合、急峻な峠を越える必要があり、輸送上の障害となっていた。また、当時の長野県では主に駄馬や人荷が道路輸送に利用され、人馬の通行を前提にした劣悪な道路状況は明治になって導入された車両の通行に適合しなかった。道路状況の悪さは長野県の輸送費を他府県に比べて割高にしており、1882年の通運会社の輸送費をみると、荷車1駄1里の運賃が全国平均で13銭5厘のところ、長野県では15銭であり、車両が円滑に通行できる良好な道路を確保することは、地方行政にとって重要な課題であった。

そこで大野は、1881年末から翌年初頭にかけて道路開削事業を計画、1882年3月の通常県会に議案を提出した。事業案は、60万円の県債を募集して道路開削を行い、県債は年に3万円ずつ20年で償却し、年8分の利子計50万4千円は政府の支給をうけるという内容で、碓氷峠（中山道）、小県郡から東筑摩郡に達する路線（三才山峠）、上水内郡から新潟県に達する路線（北国街道）、下伊那郡から岐阜県または愛知県に達する路線（三州街道）、北安曇郡から新潟県糸魚川に達する路線（糸魚川街道）、西筑摩郡鳥居峠および同郡から岐阜県に達する路線（中山道）の計6路線が開削の対象となった⁽²¹⁾。三才山峠を除く5路線は先述した主要移出入路にあたり、この計画の主眼は、生糸をはじめとする在来産業生産物の移出、および食料品、衣料品、雑貨など生活必需品の移入を促進し、県外との交易を活発化することにあつたといえよう。いっぽう、南北220キロにわたる長野県は、県中央部を南北に走る1千メートル級の山々が北部と南部を隔てており、両地域を結ぶ北国西街道や保福寺街道も道路状況が悪く、松本や飯田など南信地方から長野など北信地方へ移動するには数日を要していた。また、南信地方には、県庁所在地が北に偏在しているという不満があつたことから、旅客や物資の円滑な輸送を確保するとともに県の一体性を高めるためには、南北信間に車両通行可能な新道を開くことは必須の課題であり、小県郡と東筑摩郡を結ぶ路線は、経済的のみならず政治的にも重要性を有していた。

さて、県会に提出された議案は審議に付され、そこでは、「本県ノ如キハ険山峻岳ノ間ニアレハ、道路ノ開削ハ尤モ望ム処ナリ」という発言が示すように、輸送路確保のための道路開削それ自体に反対する議員は少なかった。そうしたなかで最大の問題になつたのが60万円の県債募集の是非であり、「六拾万円ノ巨額ナル県債ヲ起シ地方ノ負担トナスハ尤モ不可ナリ」という、松方デフレのもと地方税負担の増加を懸念する反対意見が出されたが、これに対しては、「仮令六拾万円ノ県債ヲ起スト雖モ、此工事ヲナスニ於テハ直接間接共ニ効益ヲ与フルコトアルヘシ」など、道路開削は負担に見合うだけの利益をもたらすという意見が大勢をしめ、議案は過半数で可決された。ただ、こ

(20) 『日本帝国第2統計年鑑』。運賃は昼間に輸送する場合の値。

(21) 長野県編『長野県沿革史』第1編（長野県、1895年）、『信濃毎日新聞』1881年11月6日、13日、および「長野県会傍聴筆記」、『信濃毎日新聞』1882年4月21日、22日。

の計画は政府の利子支給を前提にしていたため政府の承認を得る必要があり、大野は同年6月に県会議員の代表とともに上京し、県債募集と利子支給の許可をもとめて政府首脳と「百方内談」を行った。しかし、政費多端なおり、「到底五十万円ノ利子ヲ悉皆国庫ヨリ仰クコトハ出来難キ景状」となったため、大野らは県債募集を断念し、事業総額の「三分ノ一」を「国庫ノ補助」に仰ぎ、残りを「地方税負担」と「有志者ノ捐金」で賄うという代案を再度政府に「内談」したところ、「内蔵両卿及ヒ内閣諸公モ大ニ之ヲ賛成セラレタ」。そこで、「国庫ヨリノ補助ヲ成就スルノ見込」を得た大野は、同年8月の臨時県会に、総事業費63万円で7年間に6路線の道路開削を行い、そのうち32万円を地方税から支出し、21万円は国庫補助に仰ぎ、10万円を有志の義捐金にもとめるという道路開削案を提出した。開削する道路は前回と同じ路線であった。県会の審議では、「今日ノ如ク地方費ノ多端ナルニ際シ、一時ニ之レカ改築ヲ議決スル程ニモ非ス」として、碓氷峠と三才山峠のみを開削し、残りの4路線の開削は見合わせるという反対意見が出されたが、「道路改築ノ事タル、本県通常会ニ於テ已ニ可決シ答議ニ及ヒ、政府へ請願セント欲セシ程ナレハ、何レニモ此目的ヲ達セシメンコトヲ企望スル処ナリ」という意見が大勢をしめ、年度割に端数がでないよう、地方税支出と義捐金を31万5千円と10万5千円に修正したうえで、事業案は過半数で可決された。⁽²⁴⁾

これをうけ、大野は同月中に国庫補助を求める「道路開築費補助之儀伺」を山田顕義内務卿と松方正義大蔵卿に提出した。事業内容を審査した内務、大蔵両省は補助金下付を決定し、さらに三条実美太政大臣へ上申して承認を受け、同年12月4日に内務省は、7年間で21万円の補助金を下付し、路線毎に「開築ノ目論見等詳細取調更ニ可伺出」ことを旨とする指令を長野県に通達した。この指令は県会の決議を条件としていたため、同月に開かれた臨時県会において再度道路開削事業の審議が行われ、事業内容が決議された。⁽²⁵⁾ 開削する道路は、第1路線「碓氷峠一線」、第2路線「小県郡ヨリ東筑摩郡ニ達スルー線」、第3路線「上下水内郡ノ内ヨリ越後国ニ達スルー線」、第4路線「下伊那郡ヨリ美濃国或ハ三河国ニ達スルー線」、第5路線「北安曇郡ヨリ越後国糸魚川ニ達スルー線」、第6路線「西筑摩郡鳥居峠及同郡ヨリ美濃国ニ達スルー線」、および第7路線「諏訪郡ヨリ甲斐国ニ達スルー線」で、従来の路線に諏訪郡から山梨県に至る甲州街道が加えられ7路線となった。山梨県に通じる甲州街道が追加されたことにより、主要な移出入路のすべてが開削の対象になり、県外との交易の活発化という道路開削事業の主要目的はより明確化したといえよう。事業経費は、総

(22) 中村勝実『信州南北戦争』（櫛，1991年）を参照。

(23) 同上傍聴筆記、『信濃毎日新聞』1882年4月23日、25日、26日、27日、および28日。

(24) 『信濃毎日新聞』1882年4月23日、8月23日、前掲『長野県会沿革史』、378頁、および前掲「長野県道路開削費補助ノ件」。

(25) 「長野県会傍聴筆記」、『信濃毎日新聞』1882年8月24日、25日、26日、27日、29日、および30日。

(26) 前掲「長野県道路開削費補助ノ件」。

(27) 県会での審議内容は議事録の欠如により不明である。

額63万円のうち21万円は国庫補助をうけ、31万5千円は地方税から支出し、10万5千円は義捐金でまかなった。各路線の工費は、第1路線から順に12万円、17万円、6万円、9万円、9万円、3万円、および1万円で、「毎線実測ノ上更ニ予算ヲ立テ」、県の決議を経て工事に着手し、予算が工費を下回る場合は他路線の工事に流用可能で、工費を超過する場合には県の決議が必要とされた。工事は第1路線から順次実施し、明治15年度から7年間で全路線が完成する予定であった。⁽²⁸⁾ 7つの路線を建設することから、この事業は7道開削事業と呼ばれることになった。

事業内容が確定すると義捐金の募集がおこなわれ、県内外の50,551名から144,268円の申し込み⁽²⁹⁾ (A)があった。ただ、実際に納付された金額(B)は103,619円で目標額の10万5千円を若干下回り、実収率(B/A)は72%にとどまった。そこには松方デフレの影響が窺えるが、むしろ、不況時にこれだけの寄付が開削の有無を問わず県内全郡から寄せられたことは、道路開削に対する全県的な関心の高さを示すものといえよう。1883年の長野県世帯数214,021にしめる県内納付者の割合をみると27%⁽³⁰⁾で、全世帯の約4分の1が寄付をしたことになる。人口ではなく世帯数を用いるのは、寄付が世帯単位で行われたことによる。県内納付者1人当たりの義捐金額は2円で、1883年の白米一升の価格は7銭だったことから⁽³¹⁾、経済的余裕のある層が義捐金を負担したといえ、それは、中上層の農民を中心に大地主、商人、銀行家、製糸家などからなっていた。⁽³²⁾ いっぽう県外からは、長野県出身で東京に在住する信濃国の旧藩主、高級官僚および実業家など20名が4,357円の寄付をおこなった。⁽³³⁾

さて、義捐金の募集とともに開削路線の実地測量が始まり、第1路線碓氷峠の実測は1883年の2月から6月に行われ、北佐久郡長倉村から群馬県碓氷郡坂本駅に至る18.5キロの新道を工費85,346円で開削することが決定された。それをうけた大野は7月に起工許可を求める伺いを内務卿に提出し、内務省は、施工を許可し工費の3分の1にあたる28,448円を補助金として下付する旨を長野県に指令した。8月に始まった工事は翌年5月に竣工し、落成式は山県有朋内務卿を迎えて盛大に行われた。⁽³⁴⁾ 碓氷峠は坂本から軽井沢までの高低差479mを16分の1の急勾配で上る険路であったため、新道では距離を延長して勾配を緩やかにし、また、車両が通行できるよう平地では4間、そのほかは3間乃至3間半の道幅をとったことから、車両輸送が盛んになり、軽井沢・坂本間の荷物1駄の

(28) 「明治15年12月7道開削県会決議布達並長野県道路開削規程」、前掲『長野県史』近代史料編、200-201頁。事業を管轄する開削委員局長の経費6万円も計上された。

(29) 以下、義捐金の数値は前掲『長野県会沿革史』、380-382頁による。

(30) 世帯数は『明治16年長野県統計書』による。

(31) 大川一司他『物価』長期経済統計8(東洋経済新報社、1967年)、153頁。

(32) 『道路開削寄付金願書』各郡(長野県行政文書、明16 H-2、長野県立歴史館所蔵)。

(33) 『道路開削寄付金願書管外之部』(長野県行政文書、明16 H-17)。

(34) 「明治16年7月内務卿宛長野・群馬両県令碓氷嶺新道開削起工許可伺」、前掲『長野県史』近代史料編、209頁、前掲『長野県会沿革史』、382頁、および『信濃毎日新聞』1885年1月10日。

輸送費は西行で42銭から12.2銭に、東行では35銭から11銭に低下した。そのため、上信間の物資輸送は車両通行可能な新道に集中し、車両が通行困難な富岡街道などの利用は減少した。さらに、1885年10月に横川・上野間の鉄道が全通したことで、新道の利用度は一層たかまった⁽³⁵⁾。一般に、荷物を積載した車両がすれ違うには2間以上の幅員が必要であり、こうした新道では十分な道幅が確保されていたといえよう。また、車両の円滑な通行をはかるには路面の改善も不可欠で、「沿道ニ散在」する「火山灰」が「六寸以上」敷きつめられた新道は、「道均器ヲ以テ十分固」められ、さらに、「水除」を良くするため、「平地」では「道敷ノ中心ヨリ右左」に、「山服切崩ノ場所」では「山面ヨリ山心」へ「傾キ」がつけられ、「常ニ路面ノ雨水」が「道敷ノ左右」に設けられた「溝渠ニ集」まるようになっていた。⁽³⁶⁾舗装技術が普及する以前、雨水は道路を損壊させる最大の要因であり、水捌けをよくすることは道路を維持するうえで不可欠の条件であった。路面に関するこうした工夫はその他の路線にも施され、車両交通を技術面から支える役割をはたした。

3. 道路開削の展開と物資輸送への影響

(1) 鉄道建設にともなう開削事業の変容

長野県への鉄道建設の端緒となったのは、政府が1869年に決定した東京・京都間の幹線鉄道敷設計画であった。⁽³⁷⁾この計画では東海道と中山道が路線の候補にあがっていたが、工部省技師が1870年に行った実地調査や、74年と75年に実施されたお雇い外国人技師長ボイルの測量の結果、海陸の便が良い東海道よりも、交通不便な中山道に鉄道を敷設した方が、内陸部の開発という点で望ましい旨が政府に報告された。そして、1883年までに日本鉄道上野・前橋間、官設鉄道京都・関ヶ原間が開業し、両京間の鉄道建設が進展したことから、政府は同年10月に、2000万円を限度に公債を発行して高崎・大垣間に中山道鉄道を建設することを決定した。路線は、高崎、横川を経て入山峠を越えて長野県に入り、岩村田、上田、松本、木曾谷を經由して中津川、大垣に至るものであった。工事は測量と並行して進められる予定で、西側は1884年5月に大垣から着工され、東側では83年11月に高崎・上田間の測量が開始され、85年10月に高崎・横川間が開通した。

中山道鉄道は上田から松本に向かうため、上田以北の地域は鉄道路線からはずれていたが、この時期、北国街道に沿う新潟県の直江津や高田の商人、政治家、名望家などが中心となり、これに長

(35) 田中、前掲書、193頁、および『東京経済雑誌』第258号(1885年3月)、394-395頁。

(36) 「明治16年第1路線碓氷嶺開削仕様書」、前掲『長野県史』近代史料編、209-210頁、および『明治24年9月自5日至11日長野県臨時県会議事日誌』、18頁。

(37) 以下の鉄道に関する記述は、前掲『日本国有鉄道百年史』第2巻、3-55、232-250頁、渡辺、前掲論文、軽井沢町誌刊行委員会編『軽井沢町誌』歴史編(近現代編)(同刊行委員会、1988年)、65-77、141-151頁、および「馬車鉄道」、前掲『長野県史』近代史料編、534-538頁による。

野町の商人や新潟出身の実業家が加わって、上田・直江津・新潟間の鉄道建設を企図していた。この鉄道は上田で中山道鉄道に接続する予定で、そこには、信越地方と東京方面との物資輸送を円滑化する意図が込められていた。彼らは資本金550万円で信越鉄道会社を設立して鉄道を敷設する計画をたて、1884年5月政府に出願したが、上田と直江津を結ぶ路線は、中山道鉄道を沿岸海運に接続するとともに、列島を横断して東京と信越地方を結ぶ重要路線であったため、政府は官設の方針をとり私設を許さなかった。そして、政府は翌85年3月に、中山道鉄道の建設資材運搬のため上田・直江津間の鉄道敷設を決定し、同年5月から測量を開始した。

ところが、1886年に政府が鉄道局の技師に中山道の実測を行わせたところ、山間部が難工事となり工事経費と日数が予想を上回り、完成後の列車運行も技術的に困難なことが判明し、これに比べて、東海道を利用すれば少ない経費と日数で建設が可能で、工事も容易であったことから、政府は同年7月に両京間鉄道の中山道から東海道への変更を決定した。ただ、高崎・直江津間の鉄道はその重要性から建設が継続され、1888年5月に直江津・長野間が、8月に長野・上田間が、12月に上田・軽井沢がそれぞれ開通して、横川・軽井沢間を除いて東京・直江津間が鉄道で結ばれた。直江津・軽井沢間143キロの建設費は300万円にのぼった。長野県内の停車場は北国街道と中山道の主な商業地と宿駅に設置され、北から順に柏原、牟礼、豊野、長野（以上、上水内郡）、篠ノ井（更級郡）、屋代、坂城（埴科郡）、上田、田中（小県郡）、小諸、御代田、軽井沢（北佐久郡）の各駅であった。横川・軽井沢間は勾配が急な碓氷峠のために路線が容易に決定せず、1890年にアプト式鉄道を導入して工事が開始され、93年の4月に開業、これにより東京・直江津間が全通した。横川・軽井沢間11キロの建設費は199万円であった。なお、直江津・軽井沢間の開業から全通までの5年間、横川・軽井沢間では、長野、高崎、前橋の中牛馬会社関係者が創立した碓氷馬車鉄道会社が群馬、長野両県の許可を得て第1路線に馬車鉄道を敷設し、鉄道貨客の連絡を行った。

ところで、こうした中山道鉄道計画から信越線の開通に至る鉄道建設の流れは、道路開削事業に影響をおよぼした。まず、中山道鉄道の敷設が決定すると、県令大野は1884年2月の臨時県会に、鉄道の線路が確定するまで中山道鉄道の予定線路と重なる第2、第4、第6路線の工事を中止し、残りの路線の工事を先に行う旨、およびそれに代わって塩尻峠の開削を行う旨を県会に諮問した。⁽³⁸⁾中止対象に第4路線三州街道が含まれたのは、松本以南の中山道鉄道が、測量結果によっては伊那谷経由になることを予想したためであり、また、予定線路に重なる第1路線が中止対象とならなかったのは、このとき工事がほぼ完成していたことによる。第1の諮問について議員達の認識は、鉄道計画が「開削事業ニ対シ一大変動ヲ与ヘタ」という点では共通していたが、具体的な対応策については、諮問への賛否で意見が分かれた。諮問に反対した議員の意見は、鉄道の線路が確定するまで全路線の着工を中止し、確定後に開削する路線を再検討するというもので、「今日ニ於テ要道ナ

(38) 『明治17年2月27日開会29日閉会長野県臨時県会議事録』、2頁。

り枢路ナリト認ムル所ノモノ二三年後鉄道布設ノ日に在ラハ、左程ノ要路ト称スヘカラサルモノトナル」など、道路より鉄道の効果を重視する考え方であった。これに対して、賛成意見は、当時、信越鉄道会社が第3路線への鉄道建設を出願していたことから、諮問案の中止路線に第3路線を加え、残りの路線の開削を行うというもので、「仮令鉄道ノ布設アルモ、平滑ナル道路ハ要用ナル」、あるいは「開削ノ道路ハ単ニ鉄道ノミ関係ヲ及ホスモノニ非ラス荷車其他ニ便ヲ与フルモノナレハ、之レ等ノ開削ヲ無効ト言フ如キハ地理ニ暗シト言フヘキナリ」という発言が示すように、鉄道建設後も道路の意義を重視する考え方であった。討議の結果、賛成意見が大勢をしめて可決され、県会は、第2、第3、第4、第6路線の開削を中止し、第5、第7路線の工事に着手する旨を県令に答議した。いっぽう、第2の諮問については、予算未定のままでは道路開削を認められないとの意見が過半数をしめ、⁽³⁹⁾ 予算を付して改めて議案として提出することを県令に答議した。こうして、第2路線以下4路線の開削中止と第5および第7路線の着工が決定した。

第5路線糸魚川街道の実測はすでに1883年8月から行われており、84年10月の大野の死去に伴い県令に就任した木梨精一郎は、同年12月に、北安曇郡大町から同郡北小谷村新潟県界に至る48.2キロの新道を工費89,940円で開削する旨を内務省へ上申し、翌85年1月、内務省は開削許可と補助金29,980円下付の指令を長野県に通達した。開削工事は同年5月に開始され、翌1886年に竣工した。姫川の溪谷に沿った大町以北の糸魚川街道は、険しい峠はないものの道幅が狭く、牛やばっかが通るほかは中馬も通行できない難路であったが、幅員が3間の新道が完成したことで、⁽⁴⁰⁾ 車両が通じるようになった。第7路線甲州街道は、1884年2月から実施された実地測量の結果、諏訪郡下諏訪町から同郡落合村山梨県界に至る24.1キロの新道を工費37,214円で開削することに決し、大野は同年9月に内務省へ伺いをたて、内務省は12月に、起工を許可し補助金12,404円を下付する旨を長野県に指令した。工事は翌85年3月から86年7月まで行われ、⁽⁴¹⁾ 4間の道幅がとられたことで、車両の通行が実現した。

さて、第5、第7路線工事と並行して直江津・軽井沢間では鉄道建設が進み、第3路線と鉄道線路が重なることが確定的となった。そこで木梨県令は、第3路線の「予算金ヲ以テ他ノ枢要ナル道路ヲ開削セン」として、新たに4路線の開削を行う議案を1886年3月の臨時県会に提出した。4路線とは、①「北佐久郡岩村田町より山梨県北巨摩郡清里村に達する一線」、②「上水内郡長野町より北安曇郡大町に通する一線」、③「北安曇郡大町より東筑摩郡松本に通する一線」、および④「東

(39) 同上議事録, 3, 13-14, 26, 39, 40, 42, 48, 50-51頁。

(40) 「明治17年12月内務卿・大蔵卿宛県令第5路線起工許可伺」, 「明治16年第5路線北安曇郡新道開削仕様書」, 「明治16年第5路線開削予算調」, 前掲『長野県史』近代史料編, 211-213, 217頁, 前掲『長野県会沿革史』, 386頁, および田中, 前掲書, 136-137頁。

(41) 「長野県道路開削費ノ件」, 『明治17年公文録』(2A-10-公3713, 国立公文書館所蔵), および前掲『長野県会沿革史』, 387頁。

筑摩郡塩尻村より諏訪郡下諏訪町に通する一線」で、予算136,600円で開削を行う予定であった。⁽⁴²⁾
①は佐久平から山梨県に通じる佐久甲州街道、②は善光寺平と松本平北部を結ぶ高府街道にあたり、
③は第5路線糸魚川街道の延長、④は第7路線甲州街道の延長の塩尻峠であった。新たな開削案においても県外へ通じる路線が中心をしめ、県外との交易が重視されたといえよう。県会は各路線について審議を行い、佐久甲州街道と塩尻峠の開削は可決したが、高府、糸魚川両街道については、反対意見や他路線の開削をもとめる意見が多数提出されたため、採決の際いずれの案も過半数を得るに至らず、開削案は消滅してしまっ⁽⁴³⁾た。これをうけた木梨県令は、佐久甲州街道と塩尻峠の開削を内務省に稟議したが、塩尻峠が第7路線の延長として認可されたのに対して、佐久甲州街道は7道開削以外の路線にあたるという理由で認められず、木梨は1886年5月、下諏訪から塩尻に至る16.2キロの新道を第7路線の延長として工費19,900円で開削する旨を内務省に上申し、同年9月に裁可をうけると工事に着工し、1889年10月に竣工した。新道の幅員は下諏訪・県境間と同様に4間⁽⁴⁴⁾であった。

さて、信越線の建設が進むなか、進展がみられない中山道鉄道について、「或ハ中山道鉄道事業ハ止ムヘシト云ヒ、或ハ軌道ヲ東海道ニ変セラルヘシ」という「風説」もあり、県当局は焦りをみせていた。たとえば、鳥山県大書記官は、「中山道鉄道布設ノ公布アルヤ……鉄道路線ノ方向モ近ク確定ナルヘシトノコトニテ当時諮問ノ上〔道路開削を〕中止ノコトニシタリシカ、……鉄道布設ノ拳ハ殆ント中止ノ如ク、又軌道ノ奈何ヲ知り能ハサレハ、我工事ノ着手ハ何レノ日ニ於テセンヤ知ルヘカラス」としたうえで、「左リトテ今中止ヲ解キ開削竣工ノ後間モナク廃道ニ的スルニ至ルハ甚タ遺憾ニ堪ヘサルナリ」と述べている。つまり、県当局は、鉄道建設の見通しがたたないために道路開削も再開できないというジレンマに陥っていたのである。鉄道も道路も建設されないのでは、県内の物資輸送が促進されるはずもなく、木梨県令は窮余の策として、1886年3月の臨時県会に第4路線の開削中止を解除する旨を諮問した。第4路線が選ばれたのは、中山道鉄道が三州街道に敷設される可能性が低いからで、たとえ敷設されても完成するのは「数年ノ後」であるから、敷設後に「廃道ニ帰スルモ、其間ノ利用アレハ開削スル所ノ費用ヲ償フニ足ルノミナラス、却テ益アル」という見込みであっ⁽⁴⁵⁾た。鉄道敷設の発表から既に2年半が経過していることを考えれば、輸送路を改善する立場にある県当局が、開削中止の解除に踏み切ったのはやむを得ない措置といえよう。

県会では、「鉄道ノ布設予期シ難キ」、あるいは「躊躇シテ日ヲ送ラハ、目的ヲ果スノ日何レニアルヤ知ルヘカラス」など、鉄道敷設にあまり期待を寄せない議員から、第4路線をふくめた全路線

(42) 「長野県臨時県会傍聴録」、『信濃毎日新聞』1886年4月22日。

(43) 同上傍聴録、『信濃毎日新聞』1886年4月27、28、30日、および5月2日。

(44) 「開削第7路線延長増加之儀ニ付伺」、『自明治17年至22年官省指令各府県往復』（長野県行政文書、明22 3A-1）、および前掲『長野県会沿革史』、385-387頁。

(45) 「長野県臨時県会傍聴録」、『信濃毎日新聞』1886年4月17日。

の開削中止を解除し、道路建設の全面的な再開をもとめる意見が出された。これに対して、「風説ヲ以テ事ヲ処スルコトヲ欲セス、故ニ鉄道線路ノ方向確然シタル後ニ於テ事ニ着手セントスル」議員からは、中止の解除に反対する意見が提出され、こうした議員は、「政府ニシテ、鉄道ノコトニ付三四年モ曖昧ノ中ニ置カルルカ如キハ決シテアラサルヘシ」と、政府が鉄道を敷設するものと考えていた。そして、採決の結果、中止解除に反対する意見が賛成多数で可決され、当面、政府の鉄道政策を見守ることに決した。⁽⁴⁶⁾ところが、県会の予想に反して、政府は同年7月に中山道鉄道建設の中止と東海道への路線変換を発表する。これをうけた木梨県知事は、早速8月の臨時県会に第2、第4、第6路線の開削中止をもとめる諮問を行い、県会も全会一致でこれを可決し、その旨を知事に答議した。⁽⁴⁷⁾これにより、3路線の開削再開が決定した。

この後、県は直ちに第2路線の候補にあがっていた路線の実測にとりかかり、その結果、三才山峠と保福寺街道の開削には多大な経費を要し、工事も技術的に困難なことが判明し、松本と上田をむすぶ松本街道と松本と篠ノ井をむすぶ北国西街道が候補に残った。そして、工費32万円の松本街道に比べ、北国西街道の工費は29万円と少なく、工事も容易であったことから、北国西街道を第2路線として開削し、松本街道はその支線として将来開削することに決し、木梨知事はその旨を1887年12月の臨時県会に諮問した。⁽⁴⁸⁾しかし、県会では、諮問案に反対し松本街道の開削をもとめる意見が続出した。その第1の理由は、7道開削事業における第2路線は「小県郡ヨリ東筑摩郡ニ達スル一線」と規定されており、東筑摩郡と更級郡を結ぶ北国西街道は第2路線として不適當ということにあった。第2の理由は「汽車道ノ関係ニ由ル」もので、北国西街道は「北ニ僅ニ近シト雖トモ、東ニ大ナル迂回ヲ生ス」ることになった。つまり、篠ノ井で信越線に接続する北国西街道は、松本から長野や直江津へ向かう道路としては便利だが、松本・東京間の物資輸送の場合、上田で鉄道に接続する松本街道に比べると、篠ノ井・上田間の輸送が余分になる。その点、松本街道は東京、新潟いずれの方面にも便が良いのである。討議の結果、反対論が大勢をしめて可決され、松本街道を第2路線として開削する旨が知事に答議された。⁽⁴⁹⁾路線決定の際、物資輸送における道路と鉄道の連絡が重視されたことは注目に値する。答議をうけた知事は、あらためて松本街道の測量を行って予算を定め、翌1888年7月に工費299,991円8銭で松本・上田間58.9キロに新道を開削する旨を内務省に上申し、内務省は同年9月長野県に対して、起工の裁可および国庫補助金67,615円7銭1厘の下付を指令した。⁽⁵⁰⁾工事は直ちに開始され、1890年3月に竣工、3間の幅員がとられた新道では荷車を中心に車両を通行が盛んになり、松本・上田間の物資輸送は新道に集中し、保福寺街道の利用は激

(46) 同上傍聴録、『信濃毎日新聞』1886年4月17、18、20、および21日。

(47) 「長野県臨時県会議事傍聴筆記」、『信濃毎日新聞』1886年9月17、および18日。なお、1886年7月に県令は県知事と改称された。

(48) 『明治20年12月長野県臨時県会議事録』（12月15日）、2-3頁。

(49) 同上議事録（12月15日）、25頁、（16日）、13-15頁、および（18日）、36、38頁。

(51)
減した。

第4、第6路線についても改めて路線の選択が行われ、それぞれ三州街道の下伊那郡飯田町・同郡根羽村愛知県界間59.8キロ、中山道の西筑摩郡橋川村・同郡日義村間（鳥居峠）および同郡読書村・同郡山口村岐阜県界間44.3キロを開削することが決定された。第6路線に鳥居峠が含まれたのは、同峠が中山道の難所だったことによる。その勾配は西麓で7分の1、東麓は5分の1で、同じく中山道の難所として知られた碓氷峠をしのぐ急峻さであった。両路線の測量は1889年5月から実施され、設計、予算編成を経た翌1890年4月、内海忠勝知事は内務省に対して、工費153,450円35銭4厘で第4路線を、工費127,982円56銭8厘で第6路線を開削する旨を上申した。内務省は同年6月、起工を許可し国庫補助金を第4路線に30,000円、第6路線に10,000円下付するむね長野県に指令し、これをうけ工事が開始され、第6路線は1892年7月に、第4路線も同年中に竣工した。⁽⁵²⁾車両が通行できるよう第4路線では2間半、第6路線では3間の幅員が確保され、荷車や荷馬車による物資輸送が実現した。⁽⁵³⁾

いっぽう、信越線の敷設以降棚上げ状態にあった第3路線の開削は、予算が他路線に転用できず、また、帝国議会が開設される1890年以降は予算を巡って政府と民党が対立し、国庫補助の支出が困難になるという内務省の「内論」があったことから、県当局は開削を再開する方針を打ち出し、谷街道の下水内郡飯山町・同郡水内村新潟県界間32.3キロを工費6万円で開削することに決し、木梨知事は、1889年10月に開削許可の伺いを内務省に提出するとともに、同年12月の臨時県会に第3路線の開削再開を諮問した。⁽⁵⁴⁾県会では、鉄道の効果を重視する議員から、「信越鉄道ナルモノ竣功シタル上ハ……別ニ道路ヲ開削スルノ必用ハ消滅セリ」という反対意見が提出されたが、これに対して、鉄道路線からはずれた「上下高井下水内等ハ……頗フル影響ヲ受ケ、不便ヲ来」しているの

(50) 「開削第2路線起工並ニ国庫補助金下渡ノ義伺」、前掲『自明治17年至22年官省指令府県間往復』。国庫補助金は、7道開削費63万円から支出された201,845円21銭4厘に対してその3分の1の額が下付された。

(51) 「明治22年第2路線開削仕様書」、前掲『長野県史』近代史料編、225頁、『信濃毎日新聞』1890年8月8日、1891年12月17日、および前掲『長野県会沿革史』、384頁。

(52) 「道路開削第4路線起工ノ義伺」、『自明治23年1月至12月官省指令府県間往復』（長野県行政文書、明23 2B-1）、「明治23年6月県宛内務大臣第6路線起工許可指令」、前掲『長野県史』近代史料編、229頁、前掲『長野県会沿革史』、388-389頁、および田中、前掲書、193頁。国庫補助金は、第4、第6路線の当初予算額9万円と3万円に対してその3分の1の額が下付された。なお、県知事は1889年12月に木梨精一郎から内海忠勝に交替した。

(53) 「明治23年第4路線下伊那郡飯田町愛知県北設楽郡大野瀬間開削仕様書」、「明治23年9月内務大臣宛県知事7道開削未完成線国道標準外工事許可伺」、前掲『長野県史』近代史料編、230、232頁、および『信濃毎日新聞』1892年7月17日、1893年1月29日。

(54) 『明治22年自12月3日至9日長野県臨時県会議事録』、55、86頁、「明治22年10月内務大臣宛第3路線千曲川沿変更知事伺」、前掲『長野県史』近代史料編、223-224頁、および前掲『長野県会沿革史』、386頁。

新道を開削すべきといった意見が多数をしめ、諮問案が賛成多数で可決され、谷街道の開削が知事に答議された。⁽⁵⁵⁾その後、政府から起工許可と国庫補助金20,000円の下付をうけ、1890年6月に工事が開始され、翌年9月に竣工、新道は車両通行のため3間ないし2間半の幅員がとられた。⁽⁵⁶⁾

さて、7道開削の進展により県内の道路状況には改善がみられたが、輸送路をさらに充実させるため、三州街道、佐久甲州街道および高府街道の開削があらたに計画された。これらの開削は、7道開削とは別会計の地方税支出による継続事業として行われた。はじめに、三州街道は、すでに飯田・県界間が7道開削の第4路線になっていたが、「本県ト尾三両州トノ間ニ供要スル貨物ハ皆之レニ拠」る重要路線であるため、「第四路線ハ将ニ起工セントスルノ秋ニ際シ、之ト共ニ本道ノ改修ヲ為サ、ルハ其効用ヲ完フスル能ハス」との観点から、木梨知事は、東筑摩郡塩尻村・下伊那郡飯田町間78.5キロを開削する方針を打ち出し、1887年11月の通常県会に、12万円の予算で3年間の継続事業として開削を行う議案を提出した。⁽⁵⁷⁾県会では、地方税負担に配慮して予算を10万円に削減し、期間を5年に延長する「民力ノ如何ヲ才量シタ」修正案が提出され、これに対して、「7道開削ノ工事尚ホ未タ完カラサルニ、他ノ工事ヲ起スコトノ甚タ不得策ナル」という反対説が出されたものの、⁽⁵⁸⁾修正説が可決された。工事は翌1888年に開始され、途中28,291円2銭6厘の工費を追加し、1883年に竣工した。新道では接続する第4路線と同じく2間半の幅員がとられた。⁽⁵⁹⁾

高府街道と佐久甲州街道は、1886年3月の臨時県会で開削が議論されたが実現に至らなかった懸案の路線で、木梨知事は、上水内郡長野町・北安曇郡大町間の高府街道47.1キロおよび佐久甲州街道の北佐久郡岩村田町・南佐久郡海の口村間35.3キロを、工費105,000円で3カ年継続事業として開削する方針を打ち出し、1888年12月の臨時県会に議案として提出した。この開削は、県北部間および長野・山梨間の物資輸送の円滑化をはかるものであったが、それに加えて、信越線との接続も重視しており、高府街道が長野停車場と安曇地方の連絡を、佐久甲州街道は御代田停車場と佐久平南部さらには山梨県との連絡を想定していた。⁽⁶⁰⁾県会には、「前年来継続事業アルニヨリ……五ケ年ニ延期スル」修正案と「慮ヲ民力ノ如何ニ回ラストキハ到底本按ニ同意スルヲ得ス」という反対説が提出され、これに対しては、「民力ヲ休養スルハ生産ヲ興スニ在リ、生産ヲ興スハ道路ヲ開通シテ運輸交通ノ便ヲ得ルニ在リ」、あるいは「佐久街道ト云へ高府街道ト云へ、鉄道開通ノ為メ開クヘキノ必要ハ今日ニ在リテ急務ナリ」という反論が加えられた。採決では賛成多数で修正案が可決さ

(55) 同上議事録，94，104，116頁。

(56) 「明治23年第3路線下水内郡飯山町・越後国新潟間開削仕様説明書」，前掲『長野県史』近代史料編，231頁，および前掲『長野県会沿革史』，386頁。

(57) 『明治20年11月長野県第10回通常会議事録』，255-256頁，および前掲『長野県会沿革史』，389頁。

(58) 同上議事録，256，274，278，および452頁。

(59) 『明治24年9月自5日至11日長野県臨時県会議事日誌』，18頁，および前掲『長野県会沿革史』，389-390頁。

(60) 『明治21年12月長野県臨時県会議事録』，16，30-31頁，および同上書，391頁。

れ、5ヶ年継続による両路線の建設が確定、開削に着工した。その後、工費を68,386円35銭1厘追加するとともに工期を1年延長し、両路線とも1894年に竣工した。新道の幅員は高府街道が2間、佐久甲州街道が2間半であった。⁽⁶¹⁾

以上、10路線の開削費の合計は1,173,583円にのぼり、11年にわたる支出という点を考慮しても、その投資規模および地方経済に及ぼした影響は大きかったといえよう。支出の内訳は7道開削が869,572円、3路線が304,011円で、7道開削費は当初の予算63万円を上回っている。⁽⁶²⁾これは第2、第4、第6、第7路線の支出が計画を超過したことによるもので、国庫補助金と義捐金は定額であったため、24万余りの超過分は地方税によって賄われた。

(2) 輸送力の動向と物資輸送

道路開削の目的は、伝統的な駄馬に代わる車両による円滑な輸送を実現することであり、道路建設の効果を確定するには、駄馬と車両の輸送力を検討することが欠かせない。また、鉄道の敷設が物資輸送に及ぼした影響を知ることも重要で、その点から鉄道輸送力の解明も必要となろう。そこで、長野県の陸上輸送力を示した表4をみると、車両輸送力の増加と駄馬輸送力の減少にともない輸送力の中心が駄馬から車両に移行し、車両輸送力を軸とした輸送力の再編が生じている。とくに、車両輸送力が急増した1880年代半ば以降は道路建設が行われた時期にあたり、道路開削が車両交通を促進したことが確認できる。車両交通の活発化は輸送費の低下をもたらし、荷車で1駄の荷物を1里運ぶ場合の最高の運賃は、1882年の22銭5厘から1893年には半分以下の10銭に低減した。⁽⁶³⁾ところが、1888年に信越線が開通すると、車両を上回る輸送力をもつ鉄道が陸上輸送力の中心となり、鉄道輸送力を軸として、再び輸送力の再編が行われた。ただ、第1の再編で駄馬輸送力が減少したのに対して、第2の再編では、車両輸送力、鉄道輸送力ともに増加傾向にあり、鉄道輸送が発達しても車両輸送は重要性を維持していたことが窺われる。

そこで信越線の輸送状況を見ると、長野県内の貨物取扱量は1889年に9万トン、90年に9万4千トン、91年に9万9千トン、92年に10万7千トン、93年に11万6千トン、94年に11万4千トン、95年に13万2千トンと増加傾向にあった。⁽⁶⁴⁾県内各駅間での輸送の実態は不明だが、移出入について、直江津からは米、穀類、塩、魚、肥料、石油などが、東京方面からは主に砂糖、鉄類、繭、綿製品、石油、肥料、醤油、酒、魚、小間物、日用雑貨が移入された。いっぽう、移出品は生糸、元結、麻、寒天、和紙など県の特産物が中心であった。⁽⁶⁵⁾中山道と北国街道に沿って敷設された鉄道の移出入品

(61) 同上議事録、22、39、51、98、135頁、および同上書、391-392頁。

(62) 同上書、343頁、および『長野県会沿革史』第2編（長野県、1900年）、353頁。

(63) 『日本帝国第2統計年鑑』、および「明治26年8月帝国中牛馬合資会社貨物取扱規則」、前掲『長野県史』近代史料編、443頁。

(64) 『長野県統計書』各年。数値は出貨と入貨の合計。

表4 長野県の陸上輸送力

	陸上輸送力			
	駄馬輸送力	車両輸送力	鉄道輸送力	合計
1880	7,714	2,130	0	9,844
1882	5,202	2,631	0	7,833
1884	1,570	2,867	0	4,437
1886	1,380	4,816	0	6,196
1888	1,639	5,804	7,068	14,511
1890	1,185	7,530	13,536	22,251
1892	1,116	8,600	14,388	24,104
1894	—	10,823	15,048	—
1896	2,008	12,985	19,591	34,584

(t)

(注) (一)部分は不明。車両輸送力は荷馬車、牛車、大八大七車、および中小車の合計。1880年の輸送力は推計を含む。車両輸送力は車両の単位積載量に車両数を乗じたもので、中小車、大八大七、牛車、荷馬車の積載量の比率を1:2:4:5とし、荷馬車の積載量300貫から算出し、駄馬輸送力は、1頭の積載量を1駄36貫として、それに頭数を乗じて算出した。貫は噸に換算した。車両の積載量は、黒崎千晴「運輸革命の側面」、『社会経済史学』第33巻第2号(1967年5月)、28頁によった。鉄道輸送力は、信越線で運行する貨車の単位積載量に貨車両数と長野県内の停車場数を乗じたもので、単位積載量は貨車の大半をしめた有蓋車と無蓋車の積載量6トンと5トンの平均5.5トンとした。

(出所) 『明治13年共武政表』、『徴発物件一覧表』各年、『長野県統計書』各年、日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史』第1巻(日本国有鉄道、1969年)、594-595頁、および同書、第4巻(1972年)、143頁。

は、表3に示された中山道と北国街道の移出入物資とほぼ重複しており、碓氷峠と北国街道を利用した関東、北陸地方との移出入は鉄道輸送に代替されたといえよう。ただ信越線が全通する1893年までは、碓氷峠を車両または馬車鉄道で越さねばならず、第1路線を利用した移出入が未だ重要性を保っていた。例えば、諏訪の生糸、寒天、下伊那の元結など南信地方の特産物を横浜や東京に移出するには、車両で横川まで輸送して、そこから鉄道を利用し、群馬や埼玉などから諏訪へ繭を移入する場合には、横川まで鉄道を利用し、そこから車両を用いて輸送を行った。しかし、横川・軽井沢間の鉄道が開通すると、輸送費が低下するとともに東京までの一元的な輸送が実現し、50斤から60斤の生糸を移出する場合、碓氷峠の下りの輸送費は12銭5厘から6分の1の2銭1厘に低減し、100斤の繭を移入する場合、上りの輸送費は32銭から4銭2厘へ8分の1に低落した⁽⁶⁷⁾。また、東

(65) 『信濃毎日新聞』1892年4月15日、1893年9月10日、および1894年3月6日。

(66) 『信濃毎日新聞』1891年12月22日。

(67) 『信濃毎日新聞』1893年7月1日、および1894年7月24日。

表 5 長野県内信越線の貨物取扱量上位駅

	1890年		1895年	
	停車場	貨物(%)	停車場	貨物(%)
1	長野	26,428(28)	長野	38,532(29)
2	軽井沢	22,603(24)	上田	35,597(27)
3	上田	19,844(21)	篠ノ井	10,678(8)
4	豊野	6,363(7)	小諸	10,470(8)
5	篠ノ井	5,992(6)	豊野	8,666(7)
6	小諸	4,691(5)	柏原	8,626(7)
	総計	93,467(100)	総計	131,621(100)

(注) 貨物は出貨と入貨の合計。斤は噸に換算した。(t)
(出所) 『長野県統計書』各年。

京・長野間で100斤の荷物を輸送する場合、道路輸送では4円16銭を要したが、鉄道全通後の運賃は、一級品で27銭、二級品で40銭5厘、三級品54銭、四級品67銭5厘、五級品81銭へと減少した。⁽⁶⁸⁾

つぎに、表5により1890年と95年の主な停車場の貨物取扱量を検討しよう。90年は信越線の全通前、95年は全通後にあたる。両年とも長野が首位をしめており、県下第1の商業都市の経済活動の活発さが貨物量の多さに反映したといえよう。また、長野からは高府街道を利用して松本平北部安曇地方との鉄道貨物の集散も行われた。90年に2位であった軽井沢は95年に圏外となっているが、これは、信越線の全通により軽井沢の貨物中継駅としての役割が失われたことによる。上田は長野に次ぐ商都であったが、その地位を上昇させた要因としては、第2路線を利用した上田・松本間の鉄道物資の活発な輸送があげられる。東京や新潟から移入された穀類、魚類、塩、砂糖、肥料、雑貨などが、車両通行可能な第2路線経由で上田とならぶ商業地域松本に輸送されたのである。⁽⁶⁹⁾松本方面への鉄道貨物の輸送を担った点は篠ノ井も同様で、新潟から移入された物資が、北国西街道によって安曇地方や松本に輸送された。⁽⁷⁰⁾小諸は上田に次ぐ商業規模をもち、佐久甲州街道と中山道を利用して佐久平南部や諏訪盆地との鉄道貨物の連絡も行われた。豊野は飯山平への鉄道貨物輸送の窓口で、第3路線谷街道を利用した塩、魚、穀類などの輸送が行われた。このように、信越線は北国街道と中山道による道路輸送を代替し、さらに、新道などと連絡することで、松本平、飯山平、佐久平南部、諏訪盆地との物資集散も行っていった。

それでは、こうした鉄道による物資輸送の進展は、地域の輸送力、なかでも車両輸送力にどのような影響を与えたのであろうか。長野県の郡別の陸上輸送力を示した表6を検討しよう。車両輸送力に注目するのは、道路開削の目的が車両交通の促進にあったからである。はじめに、道路開削以

(68) 鉄道院編『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響』(鉄道院, 1916年), 368, 370頁。

(69) 『信濃毎日新聞』1892年5月18日, 1893年5月26日, および1894年4月7日。

(70) 『信濃毎日新聞』1893年4月26日。

表 6 長野県の郡別陸上輸送力

	1880年			1896年				C/A	D/B
	輸送力			輸送力					
	駄馬A	車両B	合計	駄馬C	車両D	鉄道	合計		
南佐久	374	207	581	74	643	0	717	0.20	3.1 ^⑭
北佐久	396	180	576	143	720	4,521	5,384	0.36	4.0 ^⑬
小 県	262	325	587	100	1,448	4,521	6,069	0.38	4.5 ^⑪
諏 訪	690	114	804	171	1,340	0	1,511	0.25	11.8 ^⑥
上伊那	1,407	48	1,455	339	1,132	0	1,471	0.24	23.6 ^③
下伊那	1,256	16	1,272	80	572	0	652	0.06	35.8 ^②
西筑摩	27	1	28	7	227	0	234	0.26	227.0 ^①
東筑摩	703	236	939	122	2,401	0	2,523	0.17	10.2 ^⑦
南安曇	362	28	390	176	655	0	831	0.49	23.4 ^④
北安曇	814	20	834	302	405	0	707	0.37	20.3 ^⑤
更 級	151	190	341	79	437	1,507	2,023	0.52	2.3 ^⑩
埴 科	51	176	227	25	639	3,014	3,678	0.49	3.6 ^⑬
上高井	98	158	256	44	846	0	890	0.45	5.4 ^⑨
下高井	273	72	345	108	359	0	467	0.40	5.0 ^⑩
上水内	671	334	1,005	171	949	6,028	7,148	0.25	2.8 ^⑮
下水内	179	25	204	67	212	0	279	0.37	8.5 ^⑧

(t)

(注) 輸送力の算出方法は表4に同じ。

(出所) 表4に同じ。

前の1880年の輸送力をみると、当時の中心的輸送手段であった駄馬では、諏訪、上伊那、下伊那、東筑摩、北安曇など南信各郡の輸送力が高くなっている。これは南信地方が信州中馬の発達した地域であったことにより、とりわけ中馬の本拠地である上下伊那郡の数値は大きい。このほか、上水内郡の輸送力が高い値を示している。車両では、小県、東筑摩、上水内郡の輸送力が大きい。これらの郡には県内の3大商業都市長野、松本、上田があり、長野と松本はそれぞれ北信地方と南信地方の物資集散地として機能し、上田は蚕糸製品の集散地として著名であったことから、経済活動の活発さが輸送力に反映したと考えられる。これに次ぐ輸送力を有していたのは、南佐久、北佐久、諏訪、更級、埴科、上高井の各郡である。北佐久郡と諏訪郡は中山道に、北佐久郡、更級郡、埴科郡は北国街道に沿っており、県内の2大幹線国道を利用した活発な物資輸送を窺わせる。また、諏訪郡と上高井郡は有力な器械製糸地域であった。輸送力全体では、駄馬輸送力の大きい諏訪、上伊那、下伊那、北安曇各郡と駄馬輸送力と車両輸送力がともに大きい東筑摩、上水内両郡が高い数値を示している。なお、南佐久郡の輸送力が高い理由、および西筑摩郡の輸送力が駄馬、車両とも低い理由は不明である。

道路開削と信越線建設終了後の1896年の輸送力をみると、駄馬輸送力は、車両輸送力の増加にともない、全郡で1880年の半分程度かそれ以下となり、とりわけ、80年に高い駄馬輸送力を保持して

いた諏訪、上伊那、下伊那、東筑摩、上水内郡では4分の1以下に減少している（C/A欄）。鉄道輸送力は、停車場が置かれた5つの郡にのみ分布し、輸送力に大きな地域差が生じている。鉄道は他の輸送手段をしのぐ高い輸送力を備えているだけに、地域にとって鉄道が敷設されるか否かは、輸送力の増強という点でとくに重要な問題であったといえよう。鉄道輸送力の大きさは停車場の数に比例し、停車場が4カ所設けられた上水内郡の輸送力が最高となっている。車両輸送力は小県、諏訪、上伊那、東筑摩、上水内郡が大きく、3大商業地を有する小県、東筑摩、上水内のほか、諏訪郡の高い輸送力は製糸業の発展にともなう物資輸送の活発化を示すといえよう。輸送力全体では鉄道の敷かれた5つの郡が高い数値を示し、これに次ぐのが車両輸送力にすぐれた諏訪、上伊那、東筑摩郡であった。

1880年から96年までの車両輸送力の増加率（D/B欄）からは、鉄道が敷設された更級、上水内、埴科、北佐久、小県郡の増加率が低いことが判明する。これは、物資輸送の中心が道路から鉄道へ移行したため、車両輸送力の増加が抑えられたと考えられ、碓氷峠や北国街道を利用した関東、北陸地方との移出入が、鉄道輸送に代替されたことを裏付けるものといえよう。これに対して、増加率が高いのは鉄道が敷設されなかった郡で、そのなかでも、道路開削が行われた西筑摩、下伊那、上伊那、北安曇、諏訪、東筑摩、下水内の各郡が上位に位置している。鉄道のルートからはずれた郡では道路開削が車両輸送を促進したのである。とくに、第6路線中山道（西筑摩郡）、第4路線三州街道（上・下伊那郡）、第7路線甲州街道（諏訪郡）は岐阜、愛知、山梨各県への移出入路にあたり、こうした県との間で車両を用いた移出入が活発化した可能性が強く、それは、関東から長野県に入り北陸地方へ通じる信越線が、長野県と東山、東海地方との移出入を代替できなかったことを示すといえよう。この点は長野県の移出入の推移を示した表7からも確認でき、移出入が発展す

表7 長野県移出入の推移

	1890年		1893年		1896年		
移出入額	15,198		28,012		37,998		(千円)
移出入品	276		340		375		
	府県	品目	府県	品目	府県	品目	
1	東京	144	東京	178	岐阜	186	
2	新潟	130	愛知	168	東京	183	
3	愛知	112	岐阜	162	愛知	173	
4	群馬	110	新潟	137	山梨	132	
5	岐阜	98	群馬	111	新潟	128	
6	山梨	83	山梨	111	群馬	126	
7	静岡	45	大阪	56	大阪	62	
8	神奈川	42	神奈川	49	神奈川	50	

(注) 品目数は移出入の合計。

(出所) 『長野県勸業年報附録長野県物産輸出入表』各年。

るなかで、愛知、岐阜、山梨の移出入品目は増加傾向にあり、その順位も上昇している。いっぽう、北安曇郡の第5路線糸魚川街道と下水内郡の第3路線谷街道はともに新潟へ通じる路線であったが、新潟との移出入の大半は信越線が代替したと考えられ、両郡で車両輸送力の増加率が高いのは、高府街道と谷街道を利用して鉄道との連絡輸送が行われたためと推測できる。この点は東筑摩郡も同様で、第2路線松本街道を利用した鉄道貨物の輸送が活発化したことで増加率がたかまったのである。なお、佐久甲州街道が開削された南佐久郡では、新道を利用した信越線との連絡輸送や山梨県との移出入が行われたが、車両輸送力の増加率は低く、その理由は不明である。また、南安曇郡の増加率が高い理由も不明である。このように、信越線敷設後の長野県の道路輸送は、鉄道との連絡のほか、移出入においても重要な役割を果たし、道路開削は車両輸送力の増加を通じて物資輸送に貢献した。そして、道路輸送が鉄道建設後も重要性をもち続けたからこそ、道路開削事業は中断の後に再開され、路線を拡大して遂行されたといえよう。

4. む す び

以上の考察から、明治中期における交通インフラ形成の特質について、つぎのようにまとめることができる。内陸に位置する長野県では、日本有数の山地帯という地勢が円滑な物資輸送を阻害し、経済活動に隘路が生じていたため、車両通行可能な輸送路を確保することが不可欠の課題となり、主要な移出入路の建設に重点をおいた道路開削事業が実施された。事業費には国庫補助金と地方税が当てられたほか、民間から義捐金が募集され、松方デフレのもと県内全世帯の4分の1から寄付がよせられたことは、道路開削に対する県民の期待を示している。事業の過程では、中山道鉄道計画にともない開削が一時中断し、信越線も敷設されたが、開削は路線を拡大して遂行された。こうした道路開削は車両交通を促進するとともに、車両数の増加と輸送費の低下を通じて陸上輸送力の再編を引き起こし、輸送力の中心は伝統的な駄馬から車両へと移行した。しかし、信越線が敷設されると、鉄道を軸とした輸送力の再再編が発生し、陸上輸送力の中心は車両から鉄道へと移行した。

鉄道は車両を上回る高い輸送力を備えており、信越線が敷設された郡では車両輸送力の増加が抑えられ、それまで道路が担ってきた関東および北陸地方との移出入は鉄道輸送に代替された。したがって、信越線を建設した中央政府は、鉄道整備を通じて物資輸送の効率化をすすめる役割を果たしたといえる。しかし、長野県と関東、北陸地方を結ぶ信越線は、東山、東海地方との移出入を代替できなかったため、両地方へ通じる中山道、三州街道、甲州街道を有する郡では、これら3路線の開削により車両輸送力が増大し、車両を用いた移出入が活発化した。鉄道敷設にともなう交通インフラの再編過程では鉄道網が未発達であり、鉄道が整備された地域で、鉄道と道路の連絡をはかるよう道路開削が行われたのに対して、鉄道ルートからはずれた地域では道路輸送が移出入など長距離輸送を担い、移出入路の整備が行われたのである。地方政府は、交通インフラ再編の過程で生

じた地域の輸送体系の変化に対応した道路政策を実施したといえよう。

さて、道路開削においては、県外との交易を促進するために、県内各地域と県外を結ぶ主要な移出入路の建設に重点がおかれた。こうした道路開削が生糸の移出や繭の移入に貢献したことはいうまでもないが、移出品としては生糸以外の特産物も重要性を有しており、移出面からみた道路開削は、生糸を含めた在来産業生産物全体の移出を促進する役割を果たしたといえる。また、移入においても食料品や日用品など生活必需品が重要品目であり、県内各地域に通じる移入路を網羅した道路開削は、地域住民の生活を輸送面から支えるものであった。府県間の輸送ネットワークの形成をめざして道路開削が行われた点は、明治前期の交通インフラ形成の特質と共通しており、長野県の事例は、鉄道敷設以前のインフラ形成の特質が、鉄道網が形成途上の明治中期においても該当することを示すといえよう。⁽⁷¹⁾しかし、移出入に果たす道路輸送の役割は鉄道網の稠密化とともに縮小し、長野県でも日露戦後に中央線が開通すると、車両を用いた東山、東海地方との移出入は鉄道に代替され、道路整備も鉄道との接続が重視された。鉄道普及後の交通インフラ形成においては、鉄道、道路、港湾などインフラ相互の連絡を重要な課題として物資輸送の充実が図られるのである。

(経済学研究科博士課程)

(71) 拙稿「明治前期における交通インフラストラクチャの形成」、『三田学会雑誌』90巻1号(1997年4月)。