

道路と陸軍

——明治後期・大正期を中心に——*

北 原 聡

要 約

近代日本の道路は物資や旅客の輸送など民生目的のほか軍事的にも利用された。陸軍は道路の使用および道路状況の改善に強い関心を寄せており、道路整備の主体であった府県や市町村に対して道路を整備するよう働きかけ、いっぽう、多数の兵士や重量のある兵器が通過する陸軍の道路使用は各地で道路の破損を引き起こし、府県や市町村は道路修繕を余儀なくされた。道路行政を管掌する内務省は、1919年に制定された道路法に陸軍の道路使用に伴う地方の負担を軽減する条項を盛り込み、それは一定の効果をあげたものの、こうした状況の根本的な改善にはつながらなかった。

キーワード：道路；陸軍；内務省；道路法；道路会議；軍事国道；軍用自動車；演習；師団
 経済学文献季報分類番号：04-23；08-62

1. はじめに

交通インフラの形成が近代経済成長の過程で重要な役割を果たしたことはいうまでもない。明治以降の日本でも政府は経済発展のための交通インフラ整備に取り組み、道路整備はその柱のひとつであったため、近代日本の道路に関する研究も経済活動との関連に焦点をあてて進められてきた¹⁾。しかし、公共財としての性格をもつ道路は、民生に加え軍事目的でも使用されたのであり、戦前期日本の道路政策および道路整備を理解するには、道路の軍事的利用について検討を加えることも欠かせない。明治以後の道路と軍に関する研究としては山本弘文氏と鈴木淳氏の論考があげられ、山本氏は国道の軍事的性格を指摘している²⁾。軍事的性格が指摘されたのは、東京と各地の軍施設を結ぶ路線が国道に含まれていたことによるが、国道が一般の交通にも利用されたことをふまえれば、軍事的か否かという道路の性格付けを行うよりも、その道路がどのように利用されたのかを具体的に検討することが建設的議論につながると思われる。

いっぽう、道路と陸軍の関係に初めて本格的検討を加えたのが、明治前期を対象にした鈴木淳氏の研究である。鈴木氏によれば、陸軍は兵力や物資の円滑な移動を実現するため道路の改良を希望していたが、過大な道路規格の要求は財政的理由から内務省に受け入れられ

ず、軍事的観点に立った道路整備は進められなかった。そのため、当初、曳馬式車両の導入を検討していた陸軍は、不十分な道路状況にも対応できる駄馬編成の輜重を利用せざるを得ず、輸送手段に対する陸軍の関心の重点は、企業勃興を背景に建設が進んでいた鉄道へと移行したという³⁾。陸軍が鉄道の輸送力を重視したという鈴木氏の指摘は、鉄道の発達に伴い陸上輸送の中心が道路から鉄道へ移行したことを踏まえた説得力のある議論である。ただし、鉄道輸送を重視したことが、道路に対する陸軍の関心の低下につながったのかについては、改めて検討する必要があると思われる、その理由として、道路状態の良否にかかわらず、陸軍が道路を利用しなければならなかったことがあげられる。陸軍は平時における訓練のため行軍や種々の演習を行う必要があり、師団や連隊所在地周辺の道路は日常的に利用され、演習地などへの移動や行軍の際にも道路は使われた。とくに日清戦後以降の軍備拡張は師団や軍施設の増加をもたらし、大正期には軍備近代化の一環として軍用自動車を利用されるなど、陸軍にとって道路輸送の重要性は年々増大していったのである。もちろん、鉄道による軍事輸送も行われたが⁴⁾、一般の鉄道輸送に小運送が伴ったのと同様、軍事輸送においても小運送に相当する道路輸送が欠かせなかった。

このように、明治後期以降も陸軍は道路の使用および道路状況の改善に関心をもち続けたと考えられ、実際、陸軍は道路整備の主体であった府県、市町村に対して道路を整備するよう働きかけ、いっぽう、陸軍の道路使用は各地で道路の破損を引き起こし、府県や市町村は道路修繕を余儀なくされた。こうした状況に対処するため、道路行政を管掌する内務省は、1919年に制定されたわが国初の体系的道路法規である道路法に、陸軍の道路使用に伴う地方の負担を軽減する条項を盛り込んだ。陸軍の道路使用に伴うこれらの問題を検討することは、近代日本の道路整備を考察する上でも重要性をもつと思われる。本稿は、明治後期から大正期を対象に、各地で生じた陸軍の道路使用をめぐる問題に検討を加え⁵⁾、この問題がいかに道路法に反映されたのかを解明することにより、道路と陸軍の関係を明らかにしたい。なお、明治後期を議論の出発点としたのは、日清日露戦後の軍備拡張により師団や施設が増加し、道路と陸軍の結びつきが強まった明治後期は、この問題を検討するのに適しているためである。本稿では陸海軍のうち道路と関わりの深かった陸軍を対象に議論を進め、主な資料として、陸軍省の公文書を編集した『陸軍省大日記』および『陸軍省壺大日記』を使用した。

2. 陸軍の道路使用

(1) 師団の増設

陸軍の兵団とそれに付随する施設は各地方におかれたため、陸軍の道路使用をめぐる問題

も各地で発生した。そこで、はじめに陸軍の師団とその配置についてふれておこう。陸軍兵団の平時における最高単位であった師団は、1888年にそれまでの鎮台を改編して発足し、東京に第1師団、仙台に第2師団、名古屋に第3師団、大阪に第4師団、広島に第5師団、熊本に第6師団がおかれ、1891年には東京の近衛部隊が近衛師団に改組された。その後、日清および日露戦後の軍備拡張に伴い師団の増設が行われ、日清戦争中の1894年に旭川の第7師団が、日清戦後の1898年には弘前の第8師団、金沢の第9師団、姫路の第10師団、善通寺の第11師団、小倉の第12師団が新たに設置された。さらに、日露戦後の1905年には高田の第13師団、宇都宮の第14師団、豊橋の第15師団、京都の第16師団、岡山の第17師団、久留米の第18師団が追加され、1925年の宇垣軍縮で4個師団が廃止されるまで、全国に19の師団が存在した⁶⁾。師団は基本的に歩兵2個旅団と騎兵、砲兵、工兵および輜重兵連隊各1個から編成され、各歩兵旅団は歩兵2個連隊からなっていた。連隊は通常1,500乃至1,800人規模であったことから、師団の兵士は12,000から14,000人のぼり、師団所在地やその周辺には演習場が設置されたほか、重砲兵がおかれた場合は実弾射撃場が、航空部隊がおかれた場合には飛行場が設けられた。連隊以下の部隊には大隊、中隊、小隊、分隊があり、大隊は500から600人規模、中隊が120から200人規模、小隊は40人程度、分隊は10人程度であった⁷⁾。師団に隷属する旅団や連隊などは、師団がおかれた府県のほか周辺の府県にも分散して配置されたため、軍隊と道路のかかわりは師団がおかれた地域あるいは地方の広い範囲にわたった⁸⁾。

（2）陸軍による道路破損

明治前期以来、国道や府県道を中心に各地で道路整備が進められていたが、整備された道はほとんどが砂利道で、里道の多くも未整備であったことから、多数の兵士あるいは重量のある兵器が道路を通過すると、路面に大きな荷重がかかり、未整備の道はもとより整備済の道をも破損する可能性が高く、路面や路肩が損なわれた道路に雨などが降れば、通行困難な状況に陥ることが多かった。道路整備の主体であった府県や市町村にとって、陸軍の道路使用は道路修繕による道路費支出の増加につながる問題だったのである。

陸軍による道路破損の原因としてまずあげられるのは演習であろう。演習とは「実戦において必要なすべての動作を演練すること」をいい、その中心となったのが、「軍隊教育の完成を目的」として毎年秋に実施される師団秋季演習（機動演習）と、それに続いて行われる師団演習および特別大演習であった。師団演習は師団同士が対抗して行われ、天皇の統監のもと複数の師団同士が対抗する特別大演習は地方の持ち回りで実施された⁹⁾。演習が行われる場合、府県や市町村は演習地域内の道路・橋梁を事前に修繕する必要があり、演習前後で二重の道路費支出を強いられた。例えば、1914年11月に大阪府内で実施された特別大演習の

際¹⁰⁾、府は「特別大演習地域内」の道路について、「交通上危険ノ虞アル箇所若クハ凹凸甚敷箇所」を修繕するとともに、「県道中幅員七、八尺ニ過キサル箇所ハ総テ十尺以上ニ拡築」し、「屈曲直角ナル箇所」は「砲車ノ転廻ヲ自由ナラシムル程度ニ一時之ヲ拡築」した。また、「腐朽、損壊若クハ狂ヒヲ生」じた「橋梁及暗渠」には、「改築、取替又ハ補足工ヲ施」すなど、道路修繕費に7,005円を、橋梁修繕費に1,809円を支出した。このほか、「補助道路其ノ他里道」については、「軍隊ノ行動上枢要ノ地域」を対象に、「相当施設ヲ為スヘク各其ノ管理者ニ対シ督励ヲ加ヘ若クハ協議ヲ為シ之ヲ遂行」し、市町村への道路橋梁補助金として4,484円を支出、道路橋梁修繕への府費支出の総額は13,298円にのぼった。これは、同年の大阪府道路橋梁費114,863円の12%にあたり¹¹⁾、割合としてはさほど大きなものではなかったが、道路修繕にあたって、「路面操作ノ如キハ行軍ニ支障ノ虞ナキ限り成ルヘク在来ノ団結面」を利用するなど、府当局が節約に努めていたことをみると、こうした修繕はやはり財政的負担になっていたと思われる。ただ、ここで注意すべきなのは、これらの数値が演習前の修繕費を示している点であり、演習による道路の破損は526ヶ所に及んだことから、演習後の修繕にも相当の費用を要したと考えられ、道路費の負担は全体でさらに大きなものだったと推察される。

また、問題は道路費の負担だけにとどまらず、府当局は「現ニ施行中ノ一般工事」について、「交通上急施ヲ要セス且支障ナキ限り一時之ヲ中止」するとともに、「将来着手スヘキ工事ニシテ十月末日迄ニ竣功ノ見込」のないものは、「交通上其ノ他ノ事情ニ依リ差措キ難キモノノ外之ヲ延期」した。演習に伴う道路修繕が道路状況の改善につながることはいまでもないが、それが府県や市町村の土木行政にとって必ずしも必要な工事であるとは限らず、緊要な工事は除外するとの但し書きはあるものの、演習の影響で一般の道路整備事業に遅れが生じることは、土木事業の進捗という面で好ましい事態ではなかったはずである。

それでは、演習に伴う道路修繕について、府県から「督励ヲ加ヘ」られた市町村はどのような対応をしたのであろうか。1907年11月に実施された特別大演習で演習の中心地となった栃木県絹村の事務報告書は、「本村其中心ニ当リタルヲ以テ道路橋梁ノ修繕ハ実ニ容易ノ業ニアラザリシ」と指摘している。「陸軍特別大演習土木大工事」に要した費用は7,987円余にのぼり、「工事ハ総テ法人請負」で行われた。この金額は演習前後の修繕費を示すと考えられ、1907年度の同村村税歳入は8,862円余であったことから、県からの補助金が含まれている可能性を考慮に入れてもかなりの財政負担といえよう¹²⁾。

道路の破損は、隊列を組んだ部隊が長距離を移動する行軍によっても発生した。行軍の頻度がどれほどであったのか、1917年の東京府内国道3路線の軍隊通過回数を示した表1をみると、全体で284回の行軍が実施されており、毎日ないし2日に1度という高頻度であった。

表1 東京府内国道の軍隊通過回数（1917年）

	千葉街道	陸羽街道	中山道	計
歩兵	62	15	68	145(51)
騎兵	18	4	4	26(9)
砲兵	42	7	5	54(19)
輜重兵	8	2	8	18(6)
自動車隊	8	6	20	34(12)
計	141(50)	34(12)	109(38)	284(100)

(注) 東京衛戍軍隊（近衛師団・第1師団）中隊以上部隊の1年間の行軍回数。（回、%）

(出所) 「国道改修ニ関スル件」、『陸軍省大日記』（乙輯T9-10）。

兵科別では軍隊の中核をしめる歩兵が145回で半分をしめ、2日か3日に1度の割合。これに砲兵、自動車隊、騎兵が続き、とりわけ、砲兵と自動車隊は重量のある砲車と軍用自動車を伴ったことから、道路への影響が大きかったと推測される。路線別では千葉街道が50%をしめ、中山道がこれに次いでいる。千葉街道の行軍頻度が高い理由としては、街道沿いの習志野と下志津に演習場があったことがあげられ、また、この街道で砲兵と騎兵の行軍が頻繁だったのは、国府台と習志野にそれぞれ野砲兵旅団と騎兵旅団がおかれていた影響であろう。表1は中隊以上部隊の行軍回数を示しており、府道や里道にまで対象を広げ、中隊以下の部隊や日常的な兵士、兵器の移動なども含めれば、軍による道路使用はより高い頻度であったと考えられる¹³⁾。

行軍による道路破損は少なからず指摘されているが、なかでも、軍隊の通過がいかにも路面の負担となるのかを示すのは次の事例であろう。1918年10月、富士裾野の演習場で行われる第15師団（豊橋）機動演習に参加するため、豊橋歩兵第60連隊約1,850名、騎兵第19連隊約80名および野砲兵若干名が富士川の吊橋を渡っていた際、第60連隊第8中隊が橋の中央部にさしかかると支柱が折れて橋が崩壊し、100名余りの将卒が川に転落、死者7名、重軽傷者20余名を出す惨事となった。崩壊の原因は、騎兵連隊および野砲兵に続いて中隊が橋を渡ったことにあり、兵士と兵器の重量に耐え切れず支柱が折れたものとみられる¹⁴⁾。この事件は新聞で報道されたため、翌年の帝国議会衆議院の道路法案委員会でも取り上げられ、政府委員の山梨半造陸軍次官は、「指揮官」が橋の「重量ノ制札」を見落としたことで生じた「失態」であり、「洵ニ面目次第モナイ」と述べているものの¹⁵⁾、陸軍が自分達の引き起こす道路の破損に無関心だったことは否めないだろう。死傷者を出して社会的注目を浴びたこの事件では陸軍も陳謝したが、死者を出す恐れのない道路の破損は繰り返されていたのである。そのため、軍隊が通過するたびに道路を修繕しなければならなかった町村は、修繕費の県費支弁によって道路費負担の増加を回避するべく、里道を府県道に編入するよう府県に願い出ることが多かった。例えば、村内に富士裾野演習場を抱えていた静岡県駿東郡玉穂村は、1907年10月、東海道線御殿場停車場から滝河原陸軍演習廠舎に通じる里道について、「先年

来要塞砲兵及野戦砲兵等年々数回ノ演習ヲ施行セラレ、御殿場停車場ヨリ重量ナル重砲々車頻繁ニ往来シ、普通ノ道路橋梁ニテハ到底通行難致」と述べたうえで、「此際完全ナル道路ニ改良致度候モ本村ノ微力ナル甚ダ至難ノ技ニ付、県道ニ御編入ノ儀ヲ出願セントスル所以ナリ」と県に請願を行い¹⁶⁾、県はこの路線を県道に編入した。

静岡県がこの路線を県道に昇格させた理由は資料の制約から確認できないが、埼玉県事例では同様の問題に対する県の考え方が判明する。1911年11月の埼玉県通常県会土木費審議において、ある議員が、宝珠花・越ヶ谷間、越ヶ谷・浦和間および菅谷・児玉間の3路線の中で、「菅谷児玉ダケガ県費支弁道路ニ入り、其他ノ二線ガ入ラナクッタノハ如何ナル理由デアルカ」と質問したところ、県の土木担当者は次のような答弁を行った。「菅谷児玉ノ道路ハ毎年(第：引用者注)一師団、若クハ近衛師団ノ大部隊ノ演習時、必ズ使用シマス、然モ其間ニ仮橋ヲ架ケナケレバナラヌ所モアリ、村ノ手デ毎年ソレヲヤルト云フコトモ困ル、ソコデ県トシテモ其俣手ヲ着ケズニ置カレヌト云フノデヤツタノデアリマス、又地方ノ人民ハ部隊ノ通行ニヨリ、迷惑ヲ感ジテ居ルヤウナ状況デアリマスカラ、県支弁ニ直スノガ当然ト云フ考デアリマス¹⁷⁾」。この答弁には、軍隊が頻繁に利用する道路の修繕は県が肩代わりするという方針が示されており、静岡県事例でもこうした方針がとられていたと推測される。同様の対応は東京府事例でも確認でき、1918年12月に府内豊多摩郡代々幡町から出された2件の府費補助道路編入申請のうち、府は軍隊の通過が頻繁な路線のみ編入を認可している。申請対象となったのは代々幡町内の里道代々木分道および里道幡代小学校裏道で、代々木練兵場に沿った代々木分道は、「練兵場取払ノ結果場内ノ道路ヲ廃シ之ニ代ルベキ」路線として利用されたことから、「軍隊車輛ノ通行頻繁ニシテ道路ノ破損甚敷、町経済ノミヲ以テハ到底完全ナル修繕ヲ加フルコト能ハサル」ため編入が申請された。いっぽう、幡代小学校裏道の申請理由は、「近年著シイ土地発展家屋ノ建設」に伴って「車馬ノ交通頻繁ヲ極メ道路ノ破損甚敷、為ニ雨天等ニ際シテハ通学児童モ亦非常ナル困難ヲ感シツゝアル」が、「到底僅ナル町経済ヲ以テ完全ナル修繕ヲ為スコト能ハサル」というものであった¹⁸⁾。代々木分道と幡代小学校裏道は、延長がそれぞれ396間と350間、幅員は2間と3間で、路線の規模に大きな違いは無く、編入申請の理由も、車輛交通による道路破損が激しく修繕が財政的に難しいという点で共通しており、軍隊が頻繁に利用する状況が考慮され、代々木分道だけが編入を認められた可能性が高い。

では、府県はなぜこのような対応を行ったのであろうか。埼玉県事例の土木担当者が、「地方ノ人民ハ部隊ノ通行ニヨリ、迷惑ヲ感ジテ居ル」と指摘したように、府県は、陸軍の道路利用に伴う町村の道路修繕負担の重さを理解し、負担の軽減を図ったといえよう。ただし、温情的な理由だけでこうした措置がとられたのかというと、決してそうではなく、そこには、

「県トシテモ其俣手ヲ着ケズニ置カレヌ」事情があった。というのも、陸軍は軍隊が利用する道路の整備をしばしば府県に要求したため、町村による修繕が不十分なまま道路を放置した場合、府県は陸軍から苦情を申し込まれる恐れがあり、府県としても修繕を肩代わりせざるをえなかったのである。次節では陸軍の道路整備要求について検討しよう。

（3）陸軍の道路整備要求

師団の増設に伴い各地に設置された演習場や飛行場は市街地から離れた山林原野に置かれたため、軍隊の円滑な往来を重視する陸軍は幹線道路に通じる道路の整備をしばしば府県に要求した。そこで、愛媛県大野原演習場の事例からこの問題をみていこう。

1906年、陸軍は第11師団（善通寺）の演習地として愛媛県上浮穴郡大野ヶ原を指定するとともに、県道土佐街道から分岐し大野ヶ原に通じる里道が「狭隘」で「砲車ノ通行ニ差支」えたことから、この道路の開削を愛媛県に要請した。これをうけた県は翌1907年、県会の議決を経て、工費321,430円の2年継続事業として開削を決定したが、当時、年間の道路費が4万乃至5万円台であった県にとって32万円もの工費は大きな負担であり¹⁹⁾、「専ラ軍用道路ニ属」する路線の整備に多額の県費を費やすことも難しかったため、内務省と陸軍省に工費の半額補助を稟申した。ところが、内務省は、この路線が「里道ニ属シ是迄当省ニ於テ補助ノ例モ無之」という理由から、「本件補助ハ貴省ニ於テ御取扱相成候様致度」と述べ、陸軍に単独で補助するよう要求したのである。その結果、道路開削は陸軍省の所管となり、陸軍が工費の半額を支出、愛媛県は半額を陸軍に寄付するという異例の事業形態のもと、工事は県に委託して実施された²⁰⁾。こうした事態は陸軍にとって誤算だったと思われる。通常、地方土木費補助は内務省によって交付され、陸軍も補助金は内務省が支出するものと考えていたに違いない。しかし、演習場に通じる道が里道であったことから、慣例を重視する内務省は補助金の交付に難色を示し、道路開削を要求した手前、補助を拒否する訳にもいかなかった陸軍が財政負担を余儀なくされた。いっぽう、負担をできるだけ減らしたい愛媛県にとって、半額の補助を獲得したことは一定の成果だったといえよう。愛媛県の事例は陸軍に教訓を与えたとみられ、次に取り上げる富士裾野演習場の事例では、同じ轍を踏まぬよう陸軍は注意を払っている。

静岡県御殿場の富士裾野演習場は第1師団（東京）と近衛師団（東京）の演習地として1890年代から使用が始まり、日露戦後になると演習廠舎が建設され、第15師団（豊橋）も演習地に指定するなど利用頻度が高まっていた²¹⁾。東京方面から演習場に向かう幹線道路には第2号国道（東海道）があったものの、箱根付近の道路状態が悪く車両の通行が困難だったため、陸軍は1909年神奈川県に対して、「可成速ニ相模平野ヨリ静岡方面ニ通スル良好ナル

交通路ノ開設ヲ企図スヘキ旨注意」を行った²²⁾。当時、東京から御殿場へは鉄道が通じていたが、陸軍省で運輸・通信を担当した軍務局工兵課の課長井上仁郎工兵大佐はこの点について次のように述べている。「富士ノ裾野へ横須賀ノ砲兵ガ行クノニ汽車デナケレバ行ケナイノデス、稽古（行軍：引用者注）モシナケレバナラヌガ其稽古ガ大事ナ所デ出来ナイト云フノガ差当リ非常ニ困ルノデゴザイマス、故ニ此道路ニハ陸軍大臣モ非常ニ御熱心デアリマス²³⁾」。つまり、砲兵が富士裾野演習場まで行軍することも重要な訓練であり、鉄道で御殿場まで行ってしまったらその訓練ができない。そこで、砲兵と砲車が円滑に通行できる道路の確保が求められたのである。この発言は、鉄道敷設後も陸軍にとって道路が重要性をもっていたことを示すといえよう。

さて、「注意」をうけた神奈川県は静岡県と協議を行い、神奈川県足柄下郡温泉町宮ノ下で第2号国道から分岐し、宮城野村を経て静岡県駿東郡御厨町御殿場に達する路線を選定するとともに、この路線が「陸軍大臣ノ御訓諭ニ基キ軍事上ノ必要ニ応ズルノ趣旨ヲ体」していたことから、内務省と陸軍省に総工費の3分の2を補助するようお願い出た。いっぽう陸軍は、この路線が愛媛県の事例と同じく里道であったため、国道として改修すべきことを内務省に要求し、同時に、3分の2の補助についても実現を求めた。これに対して内務省も、「軍事上是非必要デアルト云フヤウナ道路ハ、全ク府県ノミニ負担セシメマスノモ随分困難ナル場合ガアル、サウ云フ特別ノ事情ノアル所ハ国カラ補助スル必要ガアル」と認識しており²⁴⁾、神奈川・静岡両県への3分の2の国庫補助を認め、また、この路線を第2号国道の別路線として第58号国道に昇格させた²⁵⁾。

神奈川・静岡両県は県会の議論を経て²⁶⁾、1910年から3年継続事業で改修を行うことを決定し、神奈川県が宮城野村・仙石原村県界間を、静岡県は御殿場・県界間を施工した。神奈川県側の工費は260,971円にのぼり²⁷⁾、静岡側の工費は史料の制約から確認できないが、神奈川県と同程度の規模だったと推測できる。3分の2の補助が与えられたとはいえ、限られた予算の中で、民生面では喫緊の重要性をもたない道路改修へ多額の県費を支出することは、両県に道路財政および行政上の負担を強いたのであり²⁸⁾、とりわけ、富士裾野演習場をかかえる静岡県は、この道路改修以外にも演習場に関連する道路支出をしなければならず、負担はさらに大きかった。例えば、村内に富士裾野演習場がおかれた駿東郡原里村が、板妻演習廠舎と御殿場を結ぶ大野原往還の改修工事を1910年から11年にかけて実施した際、静岡県は工費7,688円の70%にあたる5,370円を補助金として交付し²⁹⁾、1912年にも、前節で取り上げた駿東郡玉穂村の滝河原演習廠舎・御殿場間道路と大野原往還の改修に県は5,000円余りを支出している³⁰⁾。このように、演習場が設置されるだけで種々の道路費支出が必要となる府県にとって、さらに陸軍から道路整備を要求されることは歓迎すべき事態ではなかったと思わ

れる。そこで、この点について府県の土木担当者がどのように考えていたのか、福岡県太刀洗飛行場の事例を取り上げて検討しよう。

第1次大戦中、空軍力強化の一環として岐阜県に各務原飛行場を設置した陸軍は、1918年、新たな航空基地を福岡県の太刀洗に開設することを決定した。太刀洗飛行場には航空第4大隊の移駐が予定され、陸軍は飛行場から第11号国道に通じる道路の開削を福岡県と佐賀県に要求した³¹⁾。この問題について福岡県の土木課長は、1919年6月に開かれた地方土木主任官会議で内務省の土木局長、道路課長と次のようなやりとりを行っている。

○福岡県（小林課長）最近ニ航空隊ヲ福岡県ノ朝倉郡ト三井郡ノ境界ノ所ニ設置サレマシタ、ソレニ就テ陸軍官憲ヨリ道路ノ新設ヲ要求サレテ居リマス、是ハ陸軍ノ要求ノ通りニヤルト致シマスルト、両県ニ亘ツテ数十万円ノ費用ヲ投ジナケレバナラヌ、差当り本年度ヨリ開削ノ計画ヲシテ将ニ着手セントスルコトニナツテ居リマスガ、此等ハ全ク航空隊ヲ新設サレタ為ニ道路ヲ新設シナケレバナラヌト云フコトニナツタノデアリマス…。

○番外（佐上道路課長）一寸御尋シマスガ、其ノ道路ハ県会デ開削ノ議決ヲシタデセウカ。

○福岡県（小林課長）一部ハ決議シテアリマス。

○番外（佐上道路課長）ソレハ県費デヤル訳デスカ。

○福岡県（小林課長）陸軍ノ方カラ要求サレタモノデスカラ。

○番外（佐上道路課長）ソレハ自分ノ県ヘ航空隊ヲ設ケテ呉レ、バ道路ヲ造ルトカ何トカ云フ約束ヲシタノデセウ。

○福岡県（小林課長）イヤ、サウ云フコトハアリマセヌ、ケレドモ航空隊ニ通ズル道路ヲ県デヤツテ貰ヒタイ、ソレハ他ニ例ガアルカラト言ツテ来タノデス。

○議長（堀田土木局長）ソレヲ福岡県デハ甘ンジテヤルノデスカ。

○福岡県（小林課長）甘ンジテト云フ訳デハアリマセヌガ、兎ニ角本年度ト来年度トニ亘ツテ県費ヲ以テヤラウト云フ計画デアリマス。

………

○福岡県（小林課長）此等ハ地方トシテハ甚ダ迷惑シテ居リマス。

○議長（堀田土木局長）大ニ歓迎シテ居ルノデハアリマセヌカ。

○福岡県（小林課長）航空隊ガ出来タトテ歓迎スル訳ハアリマセヌ。

○議長（堀田土木局長）所沢ノ如キハ航空隊ノ為ニ非常ニ発達シタノデ、大ニ喜ンデ居ルト云フコトデス。

○福岡県（小林課長）陸軍デハサウ云フ理由ノ下ニ強制的ニ要求スルノデス³²⁾。

福岡県の土木課長は、強制的な性格をもつ陸軍の道路整備要求を迷惑なものとして述べており、本稿の議論が裏付けられたといえよう。いっぽう、地方にとって航空大隊の設置は歓迎すべきことではないかという土木局長の指摘も、事実を即した認識であった。当時、多数の兵士を擁する師団や連隊は地域経済の振興に役立つものとみなされており、明治後期以降の師団の増設は、各地で軍施設の誘致運動を引き起こしたのである。たとえば、第15師団（豊橋）が設置された際、東海地方では静岡市、豊橋市、浜松町、沼津町、岡崎町などが誘致を争っている³³。実際、師団や連隊がおかれた地域は経済的、社会的に変化を遂げており、航空第4大隊が隷属した第18師団（久留米）の連隊所在地福岡県三井郡国分町の場合、兵営の敷地として農地が使用されたため農業生産力は低下したが、軍関係の需要により商工業は発達し、人口も増加したという³⁴。また、前節で取り上げた静岡県原里村は、演習場使用に伴う様々な制約の代償として毎年陸軍から廃弾と人馬糞の払下などをうけ、村税収入に匹敵する多額の収益をあげていた³⁵。ただ、ここで注意しなければならないのは、こうした恩恵に与ったのが府県ではなく市町村だったという点であり、土木局長が言及した所沢飛行場の事例でも、「発達シタ」所沢町に対して、埼玉県は飛行場に通じる道路の整備を陸軍から要求されたのである³⁶。これまで繰り返し指摘してきたように、軍施設の設置は府県の道路費支出を増加させ、民生用の道路整備事業の遅延にもつながったことから、府県、とりわけその土木担当者にとって決して歓迎すべきものではなかった。この点について、地方土木主任官会議に出席した埼玉県の土木課長は、「県ハ県内ノ交通ニ鑑ミテ道路ヲ改修シテ行クノデアリマスガ、時々陸軍省アタリカラ色々ノ注文ガ来ル…所ガ此ノ陸軍ノ必要トシテ居ル路線ト、県ノ必要トシテ居ル路線ガ先程申上ゲタ通りニ全ク合致シナイ」と述べている³⁷。したがって、土木局長らの発言は市町村レベルの状況を指摘したものと考えられ、土木課長との間でずれが生じたのである。太刀洗飛行場と国道を結ぶ道路の開削は福岡・佐賀両県によって1919年から実施され、工費は福岡側が210,327円、佐賀側は50,533円であった³⁸。この事業にも国庫補助金が交付されたが、それについては次章でふれることとする。

さて、さきにあげた土木課長の発言は、福岡県が陸軍に対して弱腰であったという印象を与えるが、県は陸軍の要求を一方的に受け入れたわけではなかった。福岡県では1919年に第4号国道黒崎・折尾間の改修工事を計画し、内務省に国庫補助を願い出ると同時に陸軍省にも申請を行った。この申請書で県は、改修区間の道路状況が劣悪なため、「此路線ニ沿ヒ所在スル第十二師団第十六師団及第六師団等ノ軍隊ノ行軍砲車輜重車等ノ通過ニ困難ヲ極メ其不便実ニ鮮少ナラス」と指摘したうえで、改修工費の半額補助を内務省に申請したので、「其ノ軍事上ノ関係ニ付テハ篤ト御考察ヲ垂ラレ速ニ申請ノ主旨貫底候様特ニ御詮議相成度」と要求している。これをうけた陸軍省は、この国道改修工事が「軍事上ニ於テモ利便ヲ

得ルコト大ナルモノト認候間可然御配慮相成度」と内務省に国庫補助を促した³⁹⁾。

第4号国道は門司から福岡を経て熊本方面に通じる福岡県の最重要幹線道路であり、軍事的機能より一般の物資・旅客を輸送する役割が強かった。しかし、改修工費の国庫補助を希望する福岡県は、この路線の軍事的重要性をことさら強調することによって陸軍を動かし、補助獲得を有利に進めようとしたのである。軍事的重要性を理由に道路整備を要求する陸軍のやり方を逆手にとって、自らの道路整備の実現に陸軍を利用した福岡県の手法は、軍の要求に悩まされた府県が打ち出した打開策だったと思われる。その後、第4号国道の改修工事には2分の1の国庫補助が認められ、1919年から8年継続事業で施工された⁴⁰⁾。この打開策が国庫補助獲得に有効だったか否か判断することは難しいものの、こうした手法がとられたこと自体、陸軍をめぐる道路の問題が府県道路行財政の重荷になっていたことを示すのであり、次章ではこの問題が道路法にどのように反映されたのかを検討することにしよう。

3. 道路法の制定と陸軍

(1) 軍事国道の設置と府県道改修への国庫補助

第41回帝国議会の協賛を経て1919年4月に公布された道路法はわが国初の体系的道路法規であり、道路の種類、認定、管理、費用負担等を体系的に規定し、7章86条から構成された⁴¹⁾。陸軍の道路使用をめぐる問題と関連する条項としては、国道路線を定めた第10条と道路費用の負担を定めた第33条、第35条、第40条があげられる。はじめに第10条、第33条および第35条について検討を加えよう。

道路法第10条は、国道の路線を「東京市ヨリ神宮、府県庁所在地、師団司令部所在地、鎮守府所在地又ハ枢要ノ開港ニ達スル路線」（第1項）および「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線」（第2項）と規定した⁴²⁾。従来の国道路線を踏襲した第1項に対して⁴³⁾、第2項は新たに設置された条項で、第2項の路線について内務省の堀田貢土木局長は、「地方カラ見レバ左程交通上重大ナ関係ガナイ、併シ軍事上国家ノ見地ヨリハ非常ニ重要ナ道路デアツテ、国道ト称シテ是ハ改築、新築シテ行カネバナラヌ」と説明している⁴⁴⁾。道路費用の負担を定めた第33条により、国道・府県道の費用は従来どおり府県が負担することになっていたが、「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線」の「新設又ハ改築ニ要スル費用」は全額国庫の負担とされた。それまでに国の直轄事業として道路整備が行われた例は1880年代前半の清水越新道開削工事以外に無く、この規定は特例的な措置であった。いっぽう、一般国道の「新設又ハ改築」についても第35条で国庫補助制度が導入され、「特別ノ事由アル場合」に限り、府県道の「新設又ハ改築」にも国庫補助が認められた。「特別ノ事由アル場合」とは、「軍事上ノ必要ヨリ新設改築ヲ為サシムル道路」、「其ノ他特殊ノ必要アル為新設改築ヲ為サシムル道

路]、「架橋又ハ隧道築造ノ為多数ノ工費ヲ要シ其ノ府県ノ負担ニ堪ヘスト認ムルトキ」、および「一定ノ計画ニ基キ新設改築スル大都市内ノ道路」に限られ、府県道への国庫補助比率が原則3分の1であったのに対して、「軍事上ノ必要ヨリ新設改築スル場合」には、3分の2まで補助が認められた⁴⁵⁾。軍事的性格をもつ路線へ国費を優先的に投入するこれらの条項には、陸軍の道路利用に伴う地方、とくに府県の道路費負担を緩和するねらいが込められていたと考えられ、道路法策定に当たった内務省の佐上信一道路課長は、「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線」について、「比較的⁴⁶⁾地方交通ニ関係ノ薄弱ナル国道ノ費用ヲ、全部地方公共団体ノ負担トスルハ、甚シク酷ニ失スルヲ以テ、其ノ新設又ハ改築ノ費用ハ、之ヲ国庫ノ負担トセリ」と述べている⁴⁶⁾。

「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル」国道の認定にあたり、内務省は各府県に依頼して事前に路線調査を行い⁴⁷⁾、その結果を参考に、陸軍と海軍が認定を希望する44の路線を査定した。内務省は、「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル」国道を「練兵場、射的場、飛行場等ニ行ク道」と考えていたが⁴⁸⁾、同時に、「地方ノ利害関係ガ大部分デアツテ軍事上ノ見地カラ見テハ左程デハナイ、一年ニ一二度教練ヲスルダケデアル、斯ウ云フ場合ナラバ主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線ト云フ中ニハ入レマセヌ」という方針をとっており⁴⁹⁾、こうした基準が設けられた背景には、国庫支出の抑制を求める大蔵省の意向があった⁵⁰⁾。一般の交通が主で軍事的利用が従の路線にまで基準を緩和した場合、対象となる路線が増大する恐れがあり、内務省としても厳しい基準を採用せざるを得なかったのである。査定の結果、陸軍の路線は37から21に、海軍の路線は7から4へ削減され⁵¹⁾、除外された19の路線は基準を満たしていなかった可能性が高い。軍事国道路線の認定は、道路政策に関する内務大臣の諮問機関である道路会議で1919年10月に実施され、内務省の査定に不満をもつ陸海軍は原案の復活を試みたが⁵²⁾、陸軍の1路線の復活が認められるにとどまり、最終的に26路線が軍事国道特1号から特26号として認定された。このうち特1号から特22号が陸軍の軍事国道で、演習場に通じる路線が6、実弾射撃場と重砲兵連隊に通じる路線が3、要塞地帯の路線が13、その他が1であった⁵³⁾。道路会議では「特別ノ事由アル」府県道への国庫補助についても議論が行われ、1924年の時点では7路線の改築工事が対象となっていた。陸軍関係の路線は、前章で取り上げた太刀洗飛行場へ通じる県道甘木・田代停車場線（福岡・佐賀県）、各務原飛行場に通じる県道犬山・岐阜線（愛知・岐阜県）、および東海道の副路として軍事的重要性をもつ厚木・御殿場線（神奈川県）で、このうち、飛行場に通じる甘木・田代停車場線と岐阜・犬山線は陸軍が特に早急な幅員の拡張を求めている府県道であり、航空部門が陸軍の戦略上重要性を有していたことが窺えよう。残りの路線は、海軍が関係する西条・呉線（広島県）、平戸・伊万里線（長崎県）、江戸崎・土浦線（茨城県）と大都市内の計画道路に該当する東京

環状・放射道路であった⁵⁴⁾。

では、軍事国道の認定と府県道への国庫補助にあたって、陸軍はどのような対応をしたのであろうか。史料の制約から陸軍の動向は確認できないため、海軍の対応を特24号および特26号国道の事例から検討しよう⁵⁵⁾。

特24号国道は、呉海軍工廠の支廠が設置された広島県賀茂郡広村と同郡阿賀町小倉新開を結ぶ路線であったが、当初、海軍は軍港のある呉市から広村に至る県道全体の軍事国道認定を希望していた。呉市・広村間県道は「支廠設立ニ依リ材料製品及職工ノ運搬交通上海軍トシテ絶対必要」な路線であり、「軍事上特ニ至緊至要」の重要性をもっていたのである。ところが、「内務当局」はこの路線を「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線トハ見ス、一般県道トシテ…相当ノ補助ヲ与フヘキモノナリト主張」したため、海軍軍令部で運輸・通信を担当した第2班の班長中里重次少将は、「再三当事者タル土木局長道路課長等ト談合シテ諒解ヲ得セシムルニ努メ」、県道の約半分広村・小倉新開間を軍事国道に認定するという譲歩を引き出した。しかし、海軍はあくまで呉市・広村間全体の軍事国道認定を目指しており、道路会議で中里少将は、「両地間ノ道路ハ軍事国道トシテ認定セラルヘキ充分ノ理由アリト信スル旨縷述」し、軍事国道部分の延長を求める修正案を提出したが、「委員ノ多数ハ県民ノ利益ヲ享受スルコト海軍以上ナルヘシ」とみており、また、「国庫負担莫大ナル為少シテモ査定セント欲」していたため、海軍の主張は認められなかった。そこで、「軍事道路ノ認定ハ到底成立ノ見込ナキヲ察シ、徒ラニ何時迄モ自説ヲ固執スルノ愚策ニシテ却テ虻蜂取ラスニ了ル虞レアルヲ顧念」した中里少将は、「県道トシテ最大補助ヲ与ヘラレンコトヲ要求」するという方針に転換し、その結果、「略当局ノ同意ヲ得タルノミナラス已ニ府県道中国庫ニ於テ補助スヘキ分ノ筆頭ニ置キ、相当ノ補助額ヲ本年度ノ予算ニ計上セル旨ヲモ聞クニ至」った。ここで国庫補助を認められたのが先にあげた西条・呉線の改築工事である。

一連の経過について中里少将は、「一部タリトモ軍事国道トナサントセル内務当局ノ譲歩ト努力ハ之ヲ認ムルヲ至当トスヘク、一面ニ於テ海軍ノ要求ハ先ツ貫徹セルモノト諦メサルヲ得ス」と述べ、「小官ノ主義貫徹シ得サリシ一原因」として、地元広島県の知事が「三分二補助率ナラハ大丈夫海軍ノ要求ニ添フ様（道路改修を：引用者注）遂行セン」と発言していたことをあげるとともに、「県会議員、市長、村長、市会議員等カ屢々内務省ニ出頭種々運動センコトカ却テ小官ノ主張ニ妨害トナルモノ、如ク思惟セラル」と分析している。内務省が呉市・広村間県道の軍事国道認定に難色を示すなか、海軍は敢て同路線の認定を求めているのであり、県道としての改修を前提にした県知事の発言は海軍の主張と相容れなかったと考えられる。また、県道改修を求める地元首長や議員の陳情は、この路線が地域の交通上重要性をもち、軍事国道に適さないことを示しており、海軍にとって都合の悪い事態であっ

たに違いない。こうした動きは内務省だけでなく道路会議の議員にも知られていたと思われ、それが、会議での中里少将の発言の説得力を低下させ、海軍にとって不利な情勢を作り出したと推測できよう。

いっぽう、特24号国道と対照的な展開をみせたのが、千葉県東葛飾郡葛飾村から船橋海軍無線電信所に至る特26号国道である。この路線は当初、軍事国道の候補に加えられていたものの、その軍事的重要性は低く、「アレハ至極重宝ナリト謂フニ過キサルモノ」であった。そのため、「道路会議其ノ他ノ関係ヨリ見タル所ニ依レハ財政状況ハ到底スル範囲迄及ハサル事情ニ在リ」と判断した海軍は、この路線をいったん候補から除外したが、「道路会議ニ於ケル陸軍側主張ノ振合ニ依リ場合ニ依テハ委員トシテ国道認定ノ主張ヲ試ミルコトアルヘシ」という中里少将の意見もあり、再度候補に加えたところ、道路会議で軍事国道に認定された。軍事的重要性の高い特24号国道の認定が難渋し、重要度の低い特26号国道の認定が問題なく進行したことは、海軍に不満を残したと思われる。しかし、軍事国道の認定基準は、軍事的重要性ではなく路線の主たる用途が軍事的か否かという点にあったのであり、本来なら査定段階で除外されるはずの路線が一部とはいえ国道に認定されたことは、海軍にとって満足すべき結果であったといえよう。

（2）道路破損と陸軍の対応

軍事国道の設置と府県道への国庫補助制度の導入は、陸軍の道路使用に伴う府県の道路費負担を軽減する役割を果たしたが、これらの道路への国費の投入は新築または改築する場合に限られていたため、軍隊の通過によって生じる道路の破損を修繕する費用は、従来どおり府県や市町村が負担しなければならなかった。前章でみたように、こうした道路の修繕は地方にとって負担となっており、この問題を解消する手段として期待を寄せられたのが道路法の第40条であった。

道路法第40条は、「特ニ道路ヲ損傷スル原因ト為ルヘキ事業ヲ為ス者アル場合ニ於テ管理者ハ之カ為ニ要スル道路ノ維持又ハ修繕ノ費用ノ一部ヲ其ノ事業者ニ負担セシムルコトヲ得」というもので、本来この条項は乗合自動車業など道路を頻繁に使用する事業者を念頭においていたが、府県の土木担当者はこの条項を利用して陸軍に道路破損の補償を求めようとしたのである。この点について、内務省は陸軍への補償請求が可能であると認識しており、先にあげた地方土木主任官会議の席上、神奈川県土木課長が「陸軍ノ重砲ナドノ為ニ橋梁ヲ破損シ、道路ヲ破損シタ時ニ…陸軍ノ方カラ補修シテ貰ウコトガ出来ルデゴザイマセウカ、其点ニ就テ陸軍デハ了解サレテ居リマセウカ」と質問した際、佐上道路課長は、「閣議デハ陸軍大臣ガ此道路法ニ同意シテ居リマスカラ、無論了解シテ居リマス」と答えている⁵⁶⁾。

しかし、当事者である陸軍は、損害賠償の請求が法的に可能であることは認めていたものの、現実問題として賠償に応じることは難しいとの意向を示しており、内務省もそれを受け入れざるを得なかった。山梨半造陸軍次官は衆議院の道路法案委員会において、「砲車ガ二輛通ッテ道ヲ壊シタカラ、サア陸軍ト云フコトニナリマスト、其煩ニモ堪ヘマセヌシ、又道路其物ノ性分ニモ不十分ガアルノデハナカラウカ」と述べ、「損害賠償ト云フコトニ付キマシテハ、払フベキモノデナカラウ」と賠償請求に応じない方針を表明している⁵⁷⁾。道が壊れたからといってすぐに抗議を申し込まれては煩瑣であるとの主張は、軍隊の通過による道路の破損が頻繁に起きていたことを陸軍が認めたものと考えられ、また、そうした道路破損の原因を道路状態の悪さに転嫁したことは開き直りともとれる。

ただ、この問題に陸軍が全く対応しなかったわけではなく、道路法案委員会で山梨次官は、陸軍がこれまでも独自に道路を改修してきたことを強調するとともに、道路破損の修繕については、当該府県あるいは市町村との間でその都度協議したいと述べている⁵⁸⁾。陸軍が行った道路改修には2つの種類があり、その第1は工兵部隊が演習の一環として道路や橋梁を修繕するもので、交通演習、架橋演習などと呼ばれた。築城・渡河・交通を主要任務とする工兵は⁵⁹⁾、戦地での道路確保や架橋を担ったことから、平時における道路・橋梁の改修も重要な訓練であり、第1師団（東京）の工兵第1大隊は1907年に富士裾野演習場周辺の道路を改修し⁶⁰⁾、時代がやや下るものの、1934年には豊橋工兵第3大隊が静岡県磐田郡二俣町の依頼により町内の道路を開削している⁶¹⁾。こうした道路改修が道路状況を改善したことは確かだが、交通演習は軍隊の利用に伴う道路破損を復旧するために行われたわけではなく、地方が求める道路修繕への効果は限定的だったといえるだろう。

陸軍による道路改修の第2は軍用道路の整備であった。軍用道路は陸軍用地に属し陸軍が維持管理を行っていたが、そのなかには一般の交通路として利用される路線もあり、そういった道路が、地元府県あるいは市町村の要請をうけて一般道に転換されたのである。例えば、第10師団（姫路）の姫路城北練兵場に沿う軍用道路は兵庫県の要請をうけて1914年に一般道へ転換され、下関要塞内の軍道は山口県の要請で1919年一般道路に転換された。ただし、こうした軍用道路の管理換には必ず道路の維持管理に関する条件が付けられており、下関の事例で陸軍は、「軍事交通上支障ナキ程度ニ道路ヲ維持スルコト」、「路幅ハ如何ナル事情アルモ現在ノモノヨリ狭少ナラシメサルコト」および「現状ヲ変更セントスルトキハ下関要塞司令官ニ協議スルコト」を求めている⁶²⁾。軍用道路が一般道へ転換されることで地方公共団体は道路整備の初期費用を節約できたが、その半面、転換後の道路維持費は増加する可能性が高く、一長一短があった。

いっぽう、道路を破損した際、陸軍は修繕に関する協議に応じたのであろうか。陸軍が府

県や市町村にとって手強い交渉相手であったことを考えると、少なくとも軍との協議が円滑に進められたとは考えにくく、ある議員は、そのあたりの事情を衆議院道路法案委員会で次のように述べている。「大演習ナドノ場合ニ現在大損害ヲ受ケテモ、中々軍隊ト云フ所ハ交渉ノ面倒ナ所デ、容易ニ採用ヲシテ呉レナイ…毎日ノ砲車が通行シテ道ヲ壊サレル、所ガ町村長ナドガ交渉ヲスルト受付ケナイ、又交渉ニ行テモ、軍隊ナドハ中中大キナ顔ヲシテ居ッテ、市町村ノ交渉ナドハ真面目ニ受ケナイ弊ガアル⁶³⁾」。これは議員の発言であるから内容が誇張されている恐れもあるが、おおむね軍との交渉の実態を伝えているとみてよかろう。自分達が引き起こす道路破損の原因は道路にあると公言していた陸軍が、こうした態度をとったとしても不思議なことではない。ただ、軍との交渉については、「演習場ナドデ…重砲ナドヲ引廻スガ為ニ（町村は：引用者注）迷惑ヲシテ居リマス、幸ヒ經理ノ方デ目ノ明イテ居ル人が有ルト、町村ニ対シテ補償ヲヤルヤウデスガ、分ツタ人が居ラヌト直グ喧嘩ニナッテ仕舞フ、サウシテ迷惑ヲスルノガ下級自治体デアル」という指摘もあり⁶⁴⁾、場合によっては道路破損への補償も行われたようだが、道路法案委員会において山梨陸軍次官が、「陸軍ガ詰マリ全国至ル処ニ演習スル為メニ、全国至ル処ノ道ハ陸軍デ修繕スルト云フ意思ハ一決心ハ今陸軍ハ持ッテ居ラヌノデアリマス」と発言したように⁶⁵⁾、陸軍は道路修繕には消極的であり、道路破損に関する陸軍との協議も地方にとって期待できるものではなかったと推測される。例えば、1925年に第16師団（京都）の練兵場、砲兵営近くの橋梁3ヶ所が破損、腐朽し、車両の通行が不能となった際、師団に隷属する野砲兵第22連隊長は橋の修繕を京都府に要請、これらの橋は町村道に架設されていたため、府は紀伊郡長を通じて橋を管理する深草町へ修繕を示達するとともに、土木費補助を府に申請するよう指示している。3つの橋は1909年に師団が架設したもので、深草町に移管されていたが、「軍隊行動上枢要ナル交通路」として各種部隊や大型の軍用車両が頻繁に通行していたことから、橋の損傷の主な原因も軍隊の利用にあったと考えられる⁶⁶⁾。しかし、陸軍は自ら修繕にあたることなく府に修理を依頼し、府は修繕を行う深草町に補助金を支出して町の道路費負担の軽減を図った。この事例からは、前章で検討した陸軍による道路破損の問題が、道路法の制定後も引き続き発生していたことが確認できるのである。そこで最後に、道路法成立後の道路破損について、軍備近代化の一環として使用された軍用自動車の問題を取り上げ検討しよう。

日露戦後以降、自動車の軍事利用について調査研究を重ねた陸軍は、1917年に軍用自動車（軍用貨物自動車）の制式として3トンおよび4トンの車両を採用し、3トン車両は自重が2トン、積載量1トン、4トン車両は自重が2.5トン、積載量1.5トンと定められた⁶⁷⁾。民生用貨物自動車が全国に広まるのは1923年の関東大震災以降のことであり、貨物自動車の利用が一般的ではなく、道路改良も進んでいない状況で使用された軍用自動車は、各地で道路の

破損を引き起こした。道路破損の事例は軍用自動車の制式が決定された1917年の時点で既に確認でき、同年11月、東京府内中山道沿線の北豊島郡20町村は、軍用自動車など車両の通行が頻繁なため道路が破損し歩行者にも危険だとして、中山道の幅員拡張を府に願い出ている⁶⁸⁾。前章で示した表1をみても、同年の自動車隊の行軍頻度は中山道で最も高くなっており、軍用自動車の頻繁な通行が裏付けられる。当時、全国で最も車両交通が盛んであった東京でさえ軍用自動車は目立つ存在であり、道路破損の原因となった。したがって、車両交通の頻度が低い地方では、軍用自動車が道路に与える影響もより大きかったと予想され、それを示すのが岐阜県各務原飛行場の事例である。

航空第2大隊の駐屯地として1917年に開設された各務原飛行場は、1918年に航空機の機材補給や修理を行う航空部補給部の支部が設置され、1920年には航空第1大隊が所沢飛行場から移駐するなど、航空基地の機能が拡充されたが⁶⁹⁾、その過程で軍用自動車による道路破損が発生し、1920年8月、岐阜県知事は陸軍省に上申を行った⁷⁰⁾。上申書において知事は、「道路ノ構造」が自動車交通に対応していない岐阜県では、道路破損を回避するため自動車の「速力及積載量ニ制限ヲ加」えているとした上で、「各務原ニ航空隊ヲ設置セラレ漸次拡張セラル、ニ従ヒテ、重量多大ナル自動車日ニ幾回トナク而モ急速力ニテ駛走スルニ至リシ結果、同地ト岐阜市間ノ国道道ハ破損ノ程度著シク増加シ、到底普通ノ修繕ニテハ維持シ難キ状態ニ立至」ったと指摘した。そして、「現在ノ道路ハ斯ノ如キ重量車ノ駛走ニ堪エサルモノニ有之」ため、「運転上ノ速力ニ相当制限ヲ加ヘラル、ト共ニ路面ノ維持修繕ニ関シ可然処ノ考慮被成下候様致度」と要求している。岐阜県統計書によれば、同県に貨物自動車が導入されたのは1919年のことであり、1920年においても7台が登録されているに過ぎなかった。こうした状況で重量のある軍用自動車が荷物を積んで日に何度も往復すれば、道路が破損して当然といえるだろう。岐阜県の願い出を受けた陸軍も事情を考慮し、各務原在勤部隊が隷属する第3師団（名古屋）の参謀長に対して、「軍事上支障ナキ範囲ニ於テ軍用自動車ノ速力並積載量ニ相当ノ制限相成様致度」と通牒を行った。なお、道路修繕についての県の求めに陸軍が応じたのかどうかは不明だが、陸軍省の文書を見る限りそうした形跡は確認できない。

軍用自動車は道路の破損だけでなく交通事故を引き起こす恐れもあったため、陸軍当局は気を遣っていたとみられ、そうした姿勢は道路取締令が制定された際の対応に表れている。道路交通保全のため1921年1月に施行された道路取締令は、自動車を含む車両について、左側通行、交差点・坂路・隧道・橋梁を通過する際の徐行、夜間の点灯運転などを義務付けるとともに、輪帯幅、積荷の重量および容積にも制限を加え⁷¹⁾、こうした規定には、歩行者の安全を確保し道路破損につながる車両の過積載を防ぐ狙いが込められていた。軍隊の行動と

軍用車両の制式は軍事上の必要から取締令の対象から外されていたが、取締令発布にあたって陸軍は、「今般…道路取締令発布相成候処…軍事上支障ナキ範圍ニ於テハ本令発布ノ精神ニ基キ之ヲ遵守スヘキコト勿論ノ義ト承知相成度」と全軍に向けて通牒を発し⁷²⁾、さらに、陸軍省工兵課長による取締令の解説記事が陸軍将校の親睦団体偕行社の機関紙『偕行社記事』に掲載された。この解説で工兵課長は、「事情ノ許ス限りハ成ルヘク道路取締令ノ精神ヲ取り之ヲ遵守スル様ニシナクテハナラヌ」と強調した後、「軍用車両中ニハ取締令ノ制限外ノ車両ノアルコトヲ記憶シ、軍用車両ヲ引廻ストキハ軍事上差支ナキ限り速度ヲ制限スル等路面ノ破壊ヲ避ケナケレハナラヌ。由来日本ノ道路カ不良ナル上更ニコノ不良ナル道路ヲ破壊スルコトハ軍隊自身カ困ルコトトナルノタカラ、道路ヲ軍隊自ラ破壊スル様ナコトハ極力避ケネハナラヌ」と述べ、注意を促している⁷³⁾。

しかし、陸軍当局の意向は十分浸透しなかったとみられ、道路取締令の施行から1年半後の1922年6月、陸軍は軍用自動車の使用に関する注意を再度行わなければならなかった。自動車使用部隊長に対するこの通牒は、「近来自動車ニ関スル事故増加ノ傾向アリ」と指摘するとともに、「人畜物件ニ損害ヲ与」えたこうした事故の原因の多くが、「操縦伎倆ノ未熟及道路取締令ノ服行不確實」にあることを認め、「此際運転手ノ資格ニ就キ厳密ニ留意スルハ勿論指揮者搭乗者ニ於テモ使用上ノ注意ヲ倍蕪シ、以テ取締上遺憾ナキヲ期スル様夫々示達相成度」と結んでいる。ここで軍用自動車使用部隊としてあげられたのは、陸軍衛生材料廠、軍用自動車調査委員、軍用鳩調査委員、東京砲兵工廠、大阪砲兵工廠、陸軍兵器本廠、陸軍航空部、陸軍技術本部、憲兵、陸軍東京經理部、陸軍無線電信調査委員、陸軍糧秣本廠、参謀本部、教育総監部、近衛師団、第1師団、第3師団、第4師団、第20師団、関東軍、朝鮮軍および台湾軍であり、自動車の利用が広範囲にわたっていたことが確認できる⁷⁴⁾。陸軍がこうした内容の通牒を発すること自体、異例の対応と考えられ、事件や事故として表面化しないものを含めれば、軍用自動車の危険な運転はかなりの数にのぼったと思われる。この通牒では人身事故の多発が強調されているが、同様に道路の破損も発生していたと推測され、事実、軍用自動車調査委員のもとで自動車の運行試験等を担当した自動車隊が、1922年に東京世田谷から碓氷峠、中山道を経て名古屋まで4トン軍用自動車で行軍した際、途中の橋40余りが破損したという⁷⁵⁾。1920年に始まった全国的道路改良の進展とともに、改良が行われた国道、府県道での道路損壊は減少したと思われるが、道路改良にも限界があり⁷⁶⁾、陸軍による道路の破損が無くなったとは考えにくい。先にあげた道路取締令の解説記事の最後で工兵課長は、「一体道路法ニ基キ道路ニ大改善ヲ行フニ至ツタコトハ軍事上陸軍ノ要求カ多キヲナシテ居ルノタカラ、自ラ要求シテ自ラ破壊スル様ナコトノナイ様注意セネハナラヌ」と述べているが、本稿の議論をふまえれば、陸軍はまさに「自ラ要求シテ自ラ破壊ス

ル」ことを繰り返してきたといえるだろう。

4. むすび

本稿は、明治後期から大正期にかけて生じた陸軍の道路使用をめぐる問題に検討を加え、この問題が道路法にいかに関与されたかを考察した。そこから、道路と陸軍の関係について次のようにまとめることができる。陸軍は演習や行軍のため日常的に道路を使用し、鉄道敷設後も道路輸送は不可欠の重要性をもっていた。しかし、多数の兵士や重量のある兵器を伴う軍隊の通過は各地で道路の破損を引き起こし、道路修繕に当たる府県や町村の道路費支出を増加させた。財政基盤の弱い町村はこうした負担を回避するため里道の府県道への編入を希望し、府県は陸軍が使用する路線を優先的に府県道へ編入、負担の肩代わりを行った。いっぽう、陸軍は演習場や飛行場など軍施設と幹線道路を結ぶ道路の整備を府県に要求し、町村の道路修繕の肩代わりをした府県にとっては二重の財政負担となった。1919年に制定された道路法では軍事国道および府県道への国庫補助制度が新設され、軍隊が使用する路線へ優先的に国費を投入することで、地方の負担の軽減が図られた。ただし、こうした措置は道路の新築か改築に限られ、道路の修繕は対象外であったため、道路法の規定を利用して陸軍に道路破損の補償を求めることが期待されたが、陸軍は補償に応じず、道路破損には当該地方公共団体との間で個別に協議するとの方針を示した。しかし、実際に陸軍による道路修繕が行われた可能性は低く、大正期から利用が始まった軍用自動車により新たな道路破損も発生した。

陸軍が府県に道路整備を要求したことは、軍事的観点に基づく全国的道路整備が期待できない状況で、軍事的必要性の高い路線から個別に整備を進めるという姿勢の表れだったといえよう。問題は陸軍と府県では改良を希望する路線が異なっていたことである。陸軍の求めに応じて行われた道路整備が、広い意味で道路状況の改善につながったことは間違いないが、限られた予算の中で民生に必要な道路を整備しなければならなかった府県にとって、軍事的に重要な道路整備の優先順位は低くならざるをえず、陸軍と府県の希望が一致することは望めなかった。軍隊の通過により道路の破損が繰り返されたことは、陸軍にとって道路が必要不可欠だったことを示しているが、道路を修繕する府県や町村にとってそれは迷惑な事態であり、陸軍の行動には確かに問題があった。ただ、破損することが分かっているにもかかわらず道路を利用しなければならない状況は、陸軍にとっても不本意であったと思われ、軍隊の通行に耐える堅牢な舗装道路が少なかった戦前期の日本において、道路と陸軍の関係は根本的な矛盾をはらむものであったといえるだろう。

* : 本研究は平成14年度関西大学学術研究助成基金研究費による成果である。

注

- 1) 代表的業績としては、長妻廣至『補助金の社会史』(人文書院、2001年)および拙稿「明治中期における長野県の道路建設」、『三田学会雑誌』91巻2号(1998年7月)などがあげられる。
- 2) 山本弘文「陸上輸送」、古島敏雄・安藤良雄編『流通史Ⅱ』(山川出版社、1975年、所収)、370ページ、および山本弘文「道路法の制定と道路の改修」、同編『交通・運輸の発達と技術革新』(国際連合大学、1986年、所収)、101ページ。
- 3) 鈴木淳「軍と道路」、高村直助編著『道と川の近代』(山川出版社、1996年、所収)。
- 4) 原田勝正・青木栄一『日本の鉄道』(三省堂、1973年)、106-110ページ。
- 5) 特定の地域を対象に議論を進める方法もあるが、資料の制約からそうした方法を採用できないため、本稿では各地の事例を取り上げて検討をおこなう。
- 6) 1915年には朝鮮の羅南と龍山にそれぞれ第19師団と第20師団が設置された。宇垣軍縮では第13(高田)、第15(豊橋)、第17(岡山)および第18(久留米)師団が廃止され、第12師団(小倉)が小倉から久留米に移駐した。
- 7) 部隊の兵士数は、原剛・安岡昭男編『日本陸海軍事典』(新人物往来社、1997年)、255ページによる。
- 8) 旅団や連隊の所在地については、『職員録』の陸軍省部分を参照。
- 9) 前掲、『日本陸海軍事典』226ページ。
- 10) 特別大演習については『大正3年陸軍特別大演習大阪府記録』(同府、1915年)、330-331、664ページによる。演習には第4師団(大阪)、第10師団(姫路)、第16師団(京都)および第17師団(岡山)が参加した。
- 11) 『大正3年大阪府統計書』。
- 12) 「明治40年度絹村事務報告書」、小山市史編さん委員会編『小山市史』史料編近現代Ⅱ(小山市、1981年、所収)、492-493ページ。演習には近衛師団(東京)、第1師団(東京)、第3師団(名古屋)および第15師団(豊橋)が参加した。
- 13) 表1の数値は2個師団の合計であり、1個師団の行軍頻度はこれを下回ると思われる。
- 14) 『東京日日新聞』1918年10月29日。
- 15) 『第41回帝国議会衆議院道路法案委員会議録第5回』、42ページ。
- 16) 「御殿場停車場より玉穂村中畑陸軍演習廠舎間の道路を改良し、県道に編入願ひ」、御殿場市史編さん委員会編『御殿場市史』第6巻 近代史料編Ⅱ(御殿場市役所、1979年、所収)、304-305ページ。
- 17) 埼玉県議会史編さん委員会編『埼玉県議会史』第3巻(1960年、埼玉県議会)、522ページ。
- 18) 「府費補助編入申請ノ件」、『東京府文書』(大正8年①土木・道路橋梁冊の1、東京都公文書館所蔵)。
- 19) 道路費は1900零年代前半の数値(『愛媛県統計書』各年)。
- 20) 「道路開削ノ件」、『陸軍省老日記』(M42-9、防衛庁防衛研究所図書館所蔵)。
- 21) 御殿場市史編さん委員会編『御殿場市史』第9巻 通史編下(1983年、御殿場市役所)、143-145ページ。
- 22) 富士裾野演習場の事例は断りのない限り、「神奈川県下道路開削ノ件」、『陸軍省老日記』(M43-10)および「神奈川静岡両県ニ亘ル別路線ヲ国道ニ編入ノ件」、『陸軍省老日記』(M43-9)による。
- 23) 『道路協議会議事速記録』第3号(内務省、1910年)、13ページ。
- 24) 『第27回帝国議会衆議院予算委員第2分科会議録第5回 明治44年2月3日』、51ページ。一木喜徳郎内務次官の答弁。
- 25) 宮ノ下の2号国道分岐点から静岡県三島の2号国道分岐点までが58号国道となった。

- 26) 静岡県会は改修を議決したが、神奈川県会では郡部と市部の工費負担をめぐる対立から議案が否決されたため、府県制の規定により知事が原案を執行した。
- 27) 神奈川県議会事務局編『神奈川県会史』第4巻（神奈川県議会、1956年）、87ページ。
- 28) 神奈川県1900零年代の道路費は10万円前後であった（『神奈川県統計書』各年）。
- 29) 筒井正夫「日露戦後大正期に至る農村行財政の展開」、『御殿場市史研究』VI（1980年 7月）、24-25ページ、表A、表B。
- 30) 「大野原・滝ヶ原への県道改修工事着工」、前掲『御殿場市史』第6巻 近代史料編II（所収）、605ページ。
- 31) 防衛庁防衛研究所戦史室『戦史叢書 陸軍航空の軍備と運用（1）』（朝雲新聞社、1971年）、61、65ページ。
- 32) 『第3回地方土木主任官会議録』上（内務省土木局、1919年）、83-85ページ。
- 33) 荒川章二『軍隊と地域』（青木書店、2001年）、99-101ページ。
- 34) 久留米市史編さん委員会編『久留米市史』第3巻（久留米市、1985年）、422-424ページ。
- 35) 筒井、前掲論文、40-42ページ。
- 36) 所沢市史編さん委員会編『所沢市史』下（所沢市、1992年）、299ページ。
- 37) 前掲『第3回地方土木主任官会議録』上、489-490ページ。
- 38) 内務省編『道路改良計画ノ概要』第4輯（内務省土木局、1924年）、89-90、103-104ページ。
- 39) 「国道改修費国庫補助ノ件」、『陸軍省大日記』（乙輯T8-10）。
- 40) 前掲『道路改良計画ノ概要』第4輯、35-36ページ。
- 41) 道路法については、拙稿「道路法と戦間期日本の道路改良」、『関西大学経済論集』第51巻第2号（2001年9月）、84-85ページを参照。
- 42) 道路法の条文は『大正8年 法令全書 第4号』による。
- 43) 第1項には東京市と師団所在地、鎮守府所在地を結ぶ路線が含まれるが、これらの路線は軍事的道路というより重要幹線道路であった（前掲、拙稿（2001年）、85-87ページ）。
- 44) 『第41回帝国議会貴族院道路法案特別委員会議事速記録第2号』、12ページ。
- 45) 内務省編『道路法ノ施行及道路改良計画』（同省、1920年）、33-34ページ。
- 46) 佐上信一『道路法概要』（帝国地方行政学会、1920年）、86ページ。
- 47) 前掲『第3回地方土木主任官会議録』上、88-89ページ。
- 48) 『第41回帝国議会衆議院道路法案委員会議録第2回 大正8年2月8日』、13ページ。堀田土木局長の答弁。
- 49) 『第41回帝国議会衆議院道路法案委員会議録第4回 大正8年2月12日』、30ページ。堀田土木局長の答弁。
- 50) 前掲『第3回地方土木主任官会議録』上、173ページ。
- 51) 「第三十一号国道中横須賀軍港附近ノ路線ニ関スル件」、『海軍省公文備考』（T9-112、2521、防衛庁防衛研究所図書館所蔵）および『大阪毎日新聞』1920年10月14日。
- 52) 前掲『大阪毎日新聞』1920年10月14日。
- 53) 軍事国道の対象となった演習場等の名称は以下の通りである。演習場：下志津（千葉県）、富士裾野（静岡県）、高師原・天白原（愛知県）、大野原（佐賀県）。実弾射撃場・重砲兵連隊：陸軍技術研究所伊良湖試験場（愛知県）、深山重砲兵連隊（和歌山県）。要塞地帯：対馬要塞（長崎県）、下関要塞（山口県）、奄美大島要塞（鹿児島県）、父島要塞（東京府）、舞鶴要塞（京都府）、東京湾要塞（神奈川県）、豊予要塞（大分県）。その他：陸軍輸送部本部（広島県）。
- 54) 前掲『道路改良計画ノ概要』第4輯、87-104ページ、および「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル国道路線

調査ニ関スル件」、『陸軍省大日記』(乙輯T10-9)。

- 55) 特24号国道の事例は、前掲「第三十一号国道中横須賀軍港附近ノ路線ニ関スル件」に、特26号国道の事例は、「道路ニ関スル件」および「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル道路ノ路線調査追加ニ関スル件」、『海軍省公文備考』(T9-112、2521)による。
- 56) 前掲『第3回地方土木主任官会議録』上、114-115ページ。
- 57) 『第41回帝国議会衆議院道路法案委員会議録第5回 大正8年2月14日』、43ページ。
- 58) 山梨次官の発言。同上書、43-44ページ。
- 59) 吉原矩『日本陸軍工兵史』(九段社、1958年)、146ページ。
- 60) 前掲『御殿場市史』第6巻 近代史料編Ⅱ、305ページ。
- 61) 「大園・船明道路開削願」、天竜市役所編『天竜市史』史料編8(天竜市役所、1987年)、594-595ページ。
- 62) 姫路練兵場の事例は、「官有地管理換ノ件」、『陸軍省大日記』(乙輯T3-2)に、下関要塞の事例は、「軍道管理換ノ件」、『陸軍省大日記』(乙輯T8-2)による。
- 63) 前掲『道路法案委員会議録第4回』、32ページ。衆議院議員石川玄三(栃木県選出)の発言。
- 64) 衆議院軍用自動車補助法案委員会における衆議院議員清峯太郎(静岡県選出)の発言。『第40回帝国議会衆議院軍用自動車補助法案委員会議録第3回 大正7年2月2日』、12ページ。
- 65) 前掲『道路法案委員会議録第5回』、44ページ。
- 66) 「橋梁修繕ニ関スル件回答」、『京都府行政文書』(大14-82-1、京都府総合資料館所蔵)。
- 67) 高橋登志郎編『座談会 輜重兵概史』(偕行社、1978年)、16-19ページ。
- 68) 「国道拡築ニ関スル上申書」、『東京府文書』(大正7年①土木・道路橋梁冊の15)。
- 69) 岐阜県編『岐阜県史』通史編近代上(岐阜県、1967年)、987-988ページ。
- 70) 「軍用自動車速力制限ニ関スル件」、『陸軍省大日記』(乙輯T9-8)。
- 71) 道路取締令は、『大正9年 法令全書 第12号』による。
- 72) 「道路取締令ニ関スル件」、『陸軍省大日記』(甲輯T9-6)。
- 73) 陸軍省軍務局工兵課長「道路取締令ニ就テ」、『偕行社記事』第558号(1921年 2月)、76-78ページ。
- 74) 「自動車取締ニ関スル件」、『陸軍省大日記』(甲輯T11-6、18)。
- 75) 輜重兵史刊行委員会編『輜重兵史』上巻(輜重兵会、1979年)、585ページ。
- 76) 前掲、拙稿(2001年)、93-96ページ。