



自動車交通の誕生～人馬から自動車へ～

房総の街道は、水戸道、成田道のみで、その他はすべて脇街道でした。明治期以前の県内の道は、参勤交代の道と海産物や農産物の物流の道として整備され、現在も幹線道路として利用されています。

明治政府の交通体系の整備は鉄道に主眼が置かれていました。水運の発達していた千葉県は鉄道の敷設が遅れ、総武鉄道の本所～佐倉間が開通し、東京から千葉が結ばれたのは明治27年（1894年）のことでした。

明治初期の街道の代表的な交通機関は、馬や馬車、大八車や駕籠などでほとんどが人馬によるものであり、日本に自動車が輸入されたのは明治32年（1899年）で、アメリカ製の電気三輪車でした。同40年（1907年）には国産初のガソリン自動車を完成させ、自動車交通の夜明けというべき時代でした。

自動車交通の台頭により道路整備が進むかのように思われましたが、自動車製造技術の未発達に加え、道路の舗装率が低く、また、トンネルや橋梁の建設技術が遅れたこともあり、道路整備と道路交通は旧態依然のままでした。

こうした状況を一変させたのが関東大震災です。鉄道網が寸断され、震災時の応急バス輸送により道路整備の重要性が見直されることにより、橋梁、道路舗装、街路等までが一掃されていきました。

（「千葉の道千年物語」より引用）

日本の自動車保有台数の推移

明治40年	16
大正11年	14,866
大正12年 (関東大震災後)	12,765
昭和13年	221,162
昭和21年 (第2次世界大戦後)	109,586
昭和31年	1,501,740
昭和51年	29,143,445
平成8年	70,106,536
平成28年	80,900,730

明治の道路整備計画

明治時代の道路は、政府が鉄道網の整備を中心に展開したため、古来の道路が若干新設または改修された程度で、鉄道にくらべ遅れをとっていました。

明治36年（1903年）になると、時勢の進展に対応して、路線を整備する必要を感じた県当局は、道路の基礎調査に着手し、明治42年（1909年）に完了しました。

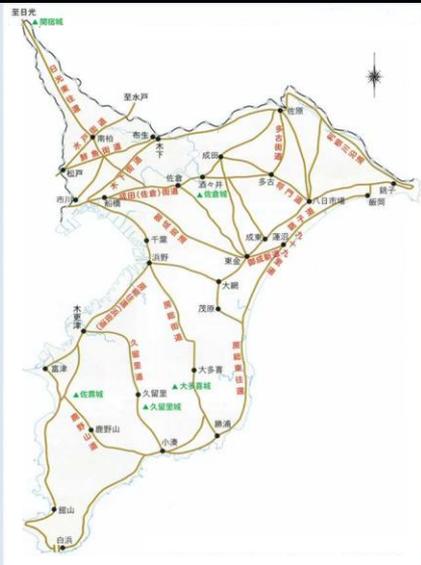
そして、国の認可を得たうえで、明治9年（1876年）太政官通達「道路付橋梁法案」から、新たに県道に編入した36線、廃止した1線、変更路線3線を発表し、かつ新県道および既設県道の未改修路線や自然災害で被災した路線に対しての工事の優先順位を定めて、県費166万円で改修10カ年計画をたて、明治43年（1925年）から施行にかかりました。

また、大正元年（1912年）時点での国道は、市川町から千葉町間を結ぶ第13号線（現一般国道14号）と松戸町から我孫子町間をも結ぶ第14号線（現一般国道6号）の2路線のみでありました。

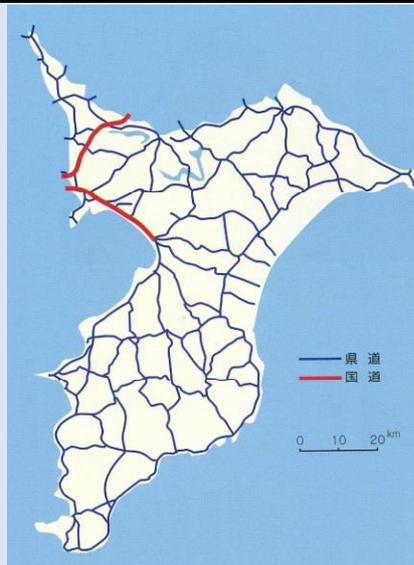
大正から昭和、平成へ時代が移り変わり、モータリゼーションの進展に伴い、道路の目的やその役割は大きく変化していきました。経済成長や安全・安心の確保、国民生活の質の向上を持続的に実現していくためには、昔も今もストック効果を最大限に発揮する社会資本整備が求められているところであり、現在も県内では、高規格幹線道路や国道・県道などの整備が着実に進められています。



国産初のガソリン自動車



江戸末期道路網



明治～大正道路網
出典：千葉の道 千年物語



(参考) 現在の道路網



江戸末期の道路の様子



明治～大正の道路の様子
出典：関東の道路史



現在の道路の様子
(東京湾アクアライン)