

参考地図Ⅴ 近代道路図（明治20年前後）

Introductory Map V

The main roads in the Meizi period (around 1885)

— 国道 national roads

⊙ 三都 three major cities

— 県道 prefectural roads

この地図は、明治中期（1890年・明治23年ごろ）の日本における道路網と、調査地点との関係を概観することを目的として作成した。この地図は、日本言語地図作成のための調査に協働者として方言資料を提供した人たち（その生年は1869年・明治22年から1903年・明治36年までの15年間に集中している。詳細は、第1集別冊「方法」34ページ以下参照）の育った時代、ないしは、かれらの養育者たちの活躍した時代の陸上交通路の概要を示したものとしよう。

第3集付録の参考地図「人口図」が調査時点のものであるように、交通図についても調査時点のものを掲出することが考えられる。しかし、一般に入手困難な地図を示すことが望ましいと考えられるので、このような処置をとった。

参考として利用した原因は、陸地測量部が、1886年・明治19年から1890年・明治23年（北海道・地球列島は1890年・明治23年から1893年・明治26年）にかけて刊行した、縮尺20万分の1図（当時は省国図・地勢図の名称はなかった）である。

そして、この地図には、原因に示された道路のうち、子持ちいで示された国道、尻掛けいで示された県道を選んで表示した。原因には表けいで示された県道、星けいで示された村道もあるが、これらは、国道・県道と比較して、重要性が低いと考えて省略した。したがって、いうまでもないが、この図に示した以外の道路も、原因には多い。ちなみに、国・県・里・村道の制は1876年・明治9年の大政官達によって定められた。なお、法律として道路法が制定され（現代の国道・県道につながる制度が確立した）のは1919年・大正8年のことである。当時の日本において、鉄道建設におかれ、道路行政は極度におくれていた、というのが定説である。

以下に、この地図をみる際注意すべき点を5つづつあげる。

- (1) この地図に示した道路（国道・県道）が、本図で省略した道路（里道・村道）と比較した場合、交通量などの点から、絶対的に優勢な道路であったという保証はない。また、ここに示した道路の中には、予定線が含まれ、現実には存在しなかったものがあるかもしれない。しかし、当時のもっとも重要な道路は、すべて記載されていると信じられる。

- (2) 鉄道は省略してある。その理由は次の通り。まず、日本の鉄道は概知のように、1872年・明治5年に東京・横浜間にはじめて開通したが（東海道本線全通は1889年・明治22年）、明治中期は、それに続く時代と比較して、まだ交通路としての機能を十分に発揮していなかったと考えられるからである。つぎに、原因には、鉄道の記載されている場合もあるが、各図面の発行時にずれがあるため、ある時点の全国の標稱を知るには不適当な面がある。また、別資料によってある時点の鉄道網を加えることも可能であるが、明治中期以降は鉄道建設盛況にあたるため、ある時点の限定には、さして重要な意味を与えないと考えたからである。

- (3) 海上交通路（航路）もすべて省略してある。原因がこの目的のために利用しにくいこともそのひとつの理由であるが、別資料によって補充するにしても、当時は海運の変換期にあたり、鉄道との競合などの事実もあったようである。ある時点に限定しての表示には、さして重要な意味を与えないと考えたからである。

- (4) 河川利用の交通路も示すことができなかった。以上第2・第3・第4項については、今後の研究課題ということができよう。

- (5) この地図には、道路網のほかに、若干の都市を示した。ただし、都市取捨の根拠は特になし。江戸時代以来の比較的大きな城下町などができるだけ記載するよう努めたが、結局作図者の恣意による。人口その他を参照して改訂することが今後の課題となる。ちなみに市制・町村制の公布されたのは1888年・明治21年のことであった。「大日本地名辞書」には当時「市は凡40、町は凡759、村は凡13,204」とある。すなわち、市はほぼ序府の所在地であったが、別に、弘前、米沢、高岡、界、下関、久留米などを含む。そして序府所在地であって、しかも市でないところが10か所以上あったことになる。

なお、この地図作成について、とくに原因をみるにあたって、東京大学総合研究資料館、同文学部国語研究室のお世話になった。記して感謝の意を表する。