

## 建築線制度に関する研究・その3

—明治初年の庇地制限について—

石田 頼房\* 池田 孝之\*\*

### 要 約

本論文では建築線制度が1919年に法制化される以前の二・三の事実をとりあげる。

江戸時代以来、我が国の多くの都市における町地の道筋に「庇地」と呼ばれる幅の狭い軒下空間があった。これらの庇は元々、多くの場合半間（約0.9 m）の幅を越えないように規制されていたが、この規則がやぶられ道幅が狭められたり、本来歩行路と考えられていた軒下空間が建物にとりこまれたりする厄介な問題がしばしばおこっていた。

1870年代の始め、いくつかの地方行政庁、例えば東京府(1874)、京都府(1872)あるいは大阪府(1871)が庇地のこの様な不正常な状況を規制するための布達を公布した。これ等の内容は或る点で建築線制度とその運用に共通するものを持っていたが、相互には細かい点で違っていた。

東京府は1881年に、京都府は1882年に、それぞれ此の布達を廃止し、庇地を規制して道路空間を回復することを諦めてしまった。しかし大阪府と大阪市は此の布達を維持し、最終的には1940年頃までかけて、侵犯している庇や建物を取り壊し、本来の道路幅を回復した。

なぜ大阪だけがこの事に成功したのか、これが筆者の課題であった。

1872年即ち布達の翌年に大阪府は、「御定則」の道路幅内の土地は官有地であることを宣言し登記するとともに、本来の道路境界線より突出している庇や建物の詳細な図面（縮尺300分の1）と台帳を作成した。更に1898年には、道路を侵犯している庇や建物に対して、相当重い、或意味では懲罰的ともいえる負担を強いる「坪数割」と呼ばれる特別税を創設した。1917年から大阪市は、庇や建物の所有者に対し、移転補償費の半額を支払って強制的に取り壊しをさせた。東京や京都の場合、この様な慎重な手だてが欠けていたのである。

この様な事例から得られた教訓は、その後の建築法規や建築線制度の立法化過程に何等かの影響を与えたに違いないと我々は考える。この点については、今後の研究でさらに取り上げてゆきたい。

### はじめに

1919年に市街地建築物法によって建築線が制度化される以前に、建築線制度に類似する制度が我国にも存在したかどうか、明治初年からの建築法規制定の動きの中で建築線にかかわる規定がどの様に扱われて来たのか、又建築法規や都市計画に関する論文の中で建築線はどの様に言及されて来たのかは興味のある点である。これらは建築線制度が制定されてからの行政の取り組み方、一

般市民の受け取め方、建築家の認識などに一定の影響もっていたものと思われる。本稿では、それ等のうち、江戸時代以来問題になって来た道路への庇・軒の張出しの問題、ひいては道路が家屋敷地に取り込まれて狭隘化する問題が、明治初年においてどの様に扱われたのかを、東京・京都・大阪の事例を比較しながら検討する。

この問題は市街地建築物法制定以後と対比すれば、法第9条の「建築物ハ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得ス」という規定と関係する問題であるが、同時に、どこに建築線に相当する線を、いかなる根拠と方法によって設定

\* 東京都立大学都市研究センター・工学部

\*\* 東京都立大学工学部建築学科研究生

するののかという実際の問題でもあった。以下、3都市について此点を検討してみよう。

## 1. 東京における庇地制限令とその廃止

明治初年の東京府下の道路は狭隘なものが多かった。これは道路がもともと狭かったというよりも建物の張出し等によりせばめられた為であって、1870年(明治3年)1月27日の防火上家屋制限に関する府達の中で「往還大道筋ハ勿論横町裏町等張出、建足等致シ、道幅八間之処ハ七間亦ハ六間余ニ相成五間四間之処ハ四間三間ニ相減候場所不少<sup>1)</sup>」と述べられているし、1872年銀座大火後の外国人技師意見の中でも、シェー・マコーピンの建言に「鍛冶橋と数寄屋橋の間の市中并ニ二の橋と合引橋の堀ニ有之市中ハ中々以て狭く有之、是ハ最初の町幅より段々狭く相成申者と相見へ申候。其故ハ建家によりては数尺も往来へ突出致し、従て弯曲致し不便利に相成居申候」と述べられている<sup>2)</sup>。

この様な認識から、当然のこととして建物の道路上への突出を制限し、道路用地を回復しようという課題が提起される。

### (1) 明治初年の道路上の建築制限と庇地

明治初年の東京における道路上での建築制限に関する布達・規則を表一に示した。1873年(明治6年)位までの間は、床店<sup>3)</sup>・葺簀張などの仮設店舗の河岸地・橋台・火除地等への建設の取締が中心であるが、最も強硬かつ広汎なものは、1872年10月25日の第720号町触であり、その中で「府下往還并下水上川中等へ自儘ニ家作又ハ庇床店葺簀張等張出候モノ」に対し、庇・床店葺簀張は11月10日迄、家作は12月末迄に取払を命じ、「期限後等関係節ハ、庇床店等ハ無用捨取毀、家作ノ分ハ、過料トシテ取払候迄、沓坪ニ付本地地代ノ十倍ヲ取立候条」としている<sup>4)</sup>。これをうけて同年11月13日施行の違式註違条例<sup>5)</sup>では、違式罪として第8条で「往来又ハ下水外河中等へ家作孫庇等ヲ自在ニ張出シ或ハ河岸地除地等へ願ナク家作スル者」を掲げ、75銭以上150銭以下の贖金追徴又は10ないし20の笞罪に処することにした。しかし、「自儘ニ」あるいは「自在ニ」ということ自体曖昧であって、庇地に関して見れば、この年(1872)の2月10日に定められた地券申請地租納方規則にもとづく、地券発行の具体的取扱の中で<sup>6)</sup>、「場所ニ寄庇地路次地ト称シ、沽券地坪之外ニ相成居候分ハ往還広狭検査之上差支無之場所ハ、更ニ其地元へ貸附地租区入費共地元沽券之相当ヲ以テ納可申事」という方針<sup>7)</sup>がとられており、「地元貸附」「地租区入費」上納ということは事実上、建物敷地として地上権を容認した形になっており<sup>8)</sup>、半月や1月余の余裕で取払を命じたり、「無用捨取毀」したり、「過料トシテ」「本地代ノ十倍ヲ取立」てたりというよ

表-1 東京における道路への張出制限に関する布達・規則

1870年(明治3年)1月27日	防火上家屋制限(第2項道路への張出禁止)
" 12月	橋台葺簀張床見世禁止
1871年(明治4年)11月23日	取締規則制定(2項, 商品張出禁止)
1872年(明治5年)2月10日	地券申請地租納方規則(庇地の扱い)
" 3月8日	武家地床店等取払
" 5月	特定河岸地床店許可・地代取立
" 10月25日	河岸地其他取締(往還等へ張出の家作・庇・床店取払)
" 10月28日	無税地の家作等引料廃止
" 11月13日	違式註違条例施行(8条張出禁止20条床店等制限)
1973年(明治6年)2月4日	特定地区床店等許可・新規床店葺簀張制限規則
" 10月30日	路上飯店間口奥行規定
1874年(明治7年)1月18日	庇地制限令(布達4号)
" 4月9日	同上遵守ノ件
" 5月27日	邸内路地幅三間以上ノ件
" 8月30日	庇地制限令ニ付戸長へ回答
1975年(明治8年)9月18日	庇地制限令遵守ノ件
1878年(明治11年)1月16日	街路取締規則制定
" 6月21日	" 改正(18条下水外張出禁止)・違式註違条例8条削除
1881年(明治14年)2月3日	焼失地庇地制限遵守ノ件
" 5月5日	庇地制限令廃止布達

『東京市史稿市街篇』、『法令類纂』等による。

うな扱いになるとは思われない。ましてや庇地における従来からの庇の張出しが違式罪として笞罪に処されたとは思われない<sup>9)</sup>。床店に関して、翌1873年2月には特定の場所を指定してではあるが1054軒もの床店葺簀張を許可することとし、「最寄地本地代十分之五」の税金を徴収することになった<sup>10)</sup>。

結局、庇地にせよ床店にせよ、江戸時代からの永年の慣習があり、又、禁止によってただちに生活の方途を失なう庶民があり、仲々明快な処置になり得ず、曖昧な点を残した。

### (2) 1874年(明治7年)の庇地制限令

1874年(明治7年)1月18日に東京府知事大久保一翁は次の様な庇地に関する制限の達書を出した<sup>11)</sup>。

## 第四号

## 区々戸長

府下各区町々ニ寄庇地ト唱余地有之之場所家作建改候歟或ハ焼失及ヒ候節ハ前規ノ通下水際ヨリ引下ケ家屋補理可致従前庇地無之町々并旧土地ニテ開店ノ為新規家作ハ在来下水際ヨリ三尺引下ケ本家取建三尺通りハ庇地補理候様可致事旧土地ニテ従前長屋等貸店ニ取繕ヒ候分ハ土台内凡三尺庇地ト相心得沓脱土間ヲ取道テ再建致シ候節ハ前同様心得可申事右ノ趣区々無洩可触知者也

明治七年一月十八日 東京府知事 大久保一翁

この達書は、江戸時代以来続いて来た「庇地」について「前規ノ通り」下水際より引下げて確保する様に達し、更に庇地の無かった町々<sup>123</sup>及び旧土地に新しく商店建築をおこなう場合にも下水際から3尺引下げて本家屋を建てる様にと、新たな庇地の創出を考えている。特に面白いのは旧土地の長屋（下水際から建っている場合が多かった？）を改造して開店する場合には、将来庇地にする事を想定し、土台内3尺は沓脱土間にせよと述べている点である。沓脱土間にしておく事が再建の時に本家屋を引下げさせる事に役立つかどうかは疑問であるが、庇地をとらせるところの公平をはかる意味であろう。

さて、この達書の最大の問題点は、江戸時代から続いた「庇地」の曖昧な性格を「前規ノ通り」とそのまま引き継ごうとしたことであろう。玉置（1974）一色（1975）などによれば、江戸の庇地が制度化されるのは1657年明暦の大火後の町割りにおいてであり、表側では1間幅の「御公儀之庇」地をとり、ここに3尺の釣庇を設ける事を認め、横町では「海道」に3尺の釣庇を設ける事を認めるというのが一般的な規則であったが、通町本町では自分の土地で本家屋を3尺ひっこめれば計1間の庇をつくり、この場合は柱を立てても良いというものであったという。しかし、一色（1975）によれば、制度化から約90年後の1743（寛保3）年の沽券絵図には多様な庇地の実態が存在することと、「此通沓間庇古来ヨリ御公儀地之由申伝候」と伝聞型式で書かれる様に公共性が曖昧化し、私的利用が進んでいる傾向が見られるという。この時点から明治維新まで更に110年、庇地の実態の多様化と私用化は更に著しく進んでいたと見て良いであろう。「家作建改候歟或ハ焼失及ヒ候節ハ」という前記達書の言い方は、実態として確保されていない庇地を建替や焼失再建の時に回復しようという意図であったと見られる。

しかし、達書では庇地の回復によって作り出すべき町並の姿、それによって獲得しようとしている機能を窺い知る事は出来ない。おそらく明確なものが無かった為に後に見る様な混乱がおこったのであろう。

この達書は多分に曖昧な点を含んでいたために、当然

のことながら同年7月および8月に各大区区长より疑問点について伺書が出されている（資料—1）。出されている疑問点は6点あり、①新築の時、下水際より3尺引下げるのは商店を開く時だけか、②商店を開かなくても玄関入口は3尺引下げる必要があるか、③角地に建てる場合で横小路の方は下見板で造るならば下水際から建てても良いか、④下水幅が1間以上もある場合には下水際から建てても良いか、⑤敷地内に新しく路次を開く時は3間以上とする様に布達<sup>124</sup>されているが、3間以上開いて左右に下水を取設けるのだから下水際から建てて良いのではないか、⑥下水際から3尺引下げた分の地代につき地主地借間で混乱があるが、軒下でも商品等差出して使っているのだから地代を払わせて良いと思うがどうか、といった事項であった。

これらは従来庇地が無かった場所についての問題と思われるが、府側の回答は次の様であった<sup>125</sup>。①3尺引下げは商店を開く時に限る、②商店でなければ庇地に玄関をつけても良いが、商店に換る時は布達を守る様に、③この場合下水際から建てて良い、④下水が1間以上ある場合は営繕課で実地検査の上許可するので申出る事、⑤邸内路次でも下水より3尺引下げ本家屋を建て、3尺は庇地と考える様に、⑥伺の通り（地代を払わせること）。

この回答から、当時東京府が考えていた庇地の意味が或程度理解出来る。即ち、商店以外、又は商店でも店にしない側は3尺引下げなくて良いということから見て、庇地の意味はもっぱら商品が道路にはみ出さない様にするという観点から考えられている。商店でない場合は下水際より3尺引下げなくて良いのだから、商店と商店でない建物が混在した場合は、本屋の壁面はそろわないし庇地は通路としての機能は持って来ない。商品を差出し屋内同様に使うのだから地主が地代をとるのが当然という考え方は、軒下・庇地が屋内に囲い込まれることを認めてゆく事につながる。この様な新しく開かれる町の庇地に対する緩やかな考え方は、当然、かつて江戸時代は「御公儀地」であった従来からある庇地に対する扱いにも反映していたであろうと思われる。

### (3) 1881年大火後の庇地制限施行をめぐる論議

その後、庇地制限を守るべきことは、おそらく大火時などの再建にあたって強調されて来たものと思われるが（例えば1878年3月20日付乙第136号布達、資料—5、61巻 p.75）1881年1月26日の神田松枝町大火<sup>126</sup>後も2月3日付乙第七号布達で、「各区町々家屋建築方ノ儀ニ付テハ去ル明治七年一月当府第四号ヲ以テ相達置候儀モ有之ニ付焼失跡之家屋建設又ハ従来ノ家屋建換之節ハ総テ成規ノ通下水際ヨリ三尺引退ケテ建設候義ハ勿論之筋ニ付焼失等ノ場所ハ別而注意ヲ加ヘ心得違之者無之様篤ト可致告示此旨相達候事<sup>127</sup>」と、焼失地における庇地制限の遵守が強調された。その結果、この大火後スラムクリ

アランスされた神田橋本町の共有地拝借願には「銘々家前三尺通り引下堅なる建物築造仕度奉存候」などと書かれるようになる(石田, 1980)。しかし、一方でこの制限遵守の布達が再び庇地制限をめぐる論議を引き起こし、明治七年第四号そのものの廃止という結果をもたらすのである。

この論議に関しては、東京都公文書館蔵「明治十四年臨時取調委員回議録第二」(資料一1)の中に4月12日付および4月21日付の起案文書(いずれも廃案)がある。いずれも多数の付箋がついていて府庁内で様々な論議があったことを示している。4月12日の文書は趣旨徹底のための再達をおこなおうとする起案で、4月21日のものは焼失跡へ施行するための内規を制定しようとする起案である。

4月12日の文書では明治七年第四号庇地制限に関する問題点を10数点にわたって挙げ、更に再達の形式について論じ、臨時取調委員局<sup>17)</sup>と庶務・租税・土木三課の合議の結果という次の様な再達案を起案している。

甲第 号 郡部并伊豆七島小笠原島ヲ除ク  
各区町々庇地之儀ハ前規ノ通り下水際ヨリ引下ケ家  
屋補理可致旨明治七年一月第四号ヲ以相達置候処右  
ハ道路沿ヒ出入口有之家屋ニ限り下水際<sup>宅地</sup>ヨリ土  
台際迄三尺以上ヲ引下ケ建設シ其引下ケタル地ハ庇  
ヲ設クヘキモノニシテ庇ノ構造ニ依リ左右ノ通路ヲ  
塞キ又ハ下水沿ヒニ土台ヲ設ケ候義ハ不相成筋有之  
尤墻塀并道路沿ヒ出入口無之家屋ハ別段引下ケニ及  
ハサル旨趣ニ候条此旨布達候事  
但庇ノ構造ニ依リ不得止場合ニ於テハ単ニ庇柱ヲ用  
ユルモ苦シカラス且京橋巴南煉化家屋建築地区域内  
ノ義ハ本文ノ限リニ非ス

この布達案では明治七年第四号およびその直後の解釈にくらべ、引下げ幅を三尺以上と統一したこと、庇の構造等について左右通行の確保、建物内囲い込み禁止の意向を示したこと、京橋以南煉化街を対象区域外としたことなどの点で或程度明確化がはかられた。しかし、この再達案及びその基礎になった論点の検討については、書記官(田沼, 銀林)から異論が出され、再達でなく焼失跡地に施行する為の内規を設ける事になったようで、4月21日文書で内規案が起案されている。以下内規案にそって、4月12日文書を含めて論議の内容を整理して見よう。

内規案の第一項は次の様である。「明治七年第四号達書ニ「前規ノ通り下水際ヨリ引下ケ」云々トアルハ下水大ヲ問ハス下水内際<sup>宅地</sup>ヨリ土台ノ際迄三尺以上ヲ旧慣ニ依リ引下ケヘキ旨ニ候事」。この点に関しては明治七年第四号の「前規ノ通り」という点の解釈に問題があ

り、「旧慣所謂前規ナルモノ場所ニ依リ異同アリ」とするもの、「前規」を「庇地三尺下ケ」と考えるべきだとするもの、或いは「庇地ト唱へ余地有之場所」とは「地租改正以前所属分明ナラサル庇地ヲ指シ」「改正ノ際右庇地ナルモノ民有地ニ属シ其名称消滅シタ<sup>18)</sup>」ので従来庇地の有無で区別する必要はないとするものなどあった。この議論は結局、1881年という時点での庇地制限が江戸時代以来の「旧慣ヲ維持スル」に止まるのか、曖昧な性格ながら庇地を旧土地まで拡大し実施して来た「七年以来ノ慣法」を守るのか、或いは庇地の新しい理念を求め「将来ニ明確ノ法」を制定するのかという根本的問題に逢着する。しかし「庇地取設ノ起因」については「各戸軒先雨落ヲ下水外ニ出サシメサルノ予防ト物品ヲ道路ニ積置カサル様トノ二種ニ出テタルモノ」「要スルニ道路ヲ狭メサルノ予防」との解釈を示しながら「自今其起因ノ何タルヲ論セス単ニ市街之旧慣即チ地方之規則ト御定メ相成可然(4月12日起案文書)」と新しい理念の確立は放棄してしまう。

内規案第二項は、「路傍ニ出入口ヲ設ケタル家屋」だけが引下げの対象であるとし「左ニ掲ケシモノハ別段引下ケニ不及事」として、「道路沿ヒ出入口無之家屋」「墻塀」「墻塀中入口アルモノ又ハ門戸ヲ設ケタルモ其軒先下水外ニ出テタルモノ」等を挙げている。要するに、庇地の目的を前項の様に「軒先雨落」「商戸ノ物品」が下水外に出て道路を狭めない事に限定すれば、これらの場合に引下げさせるに及ばないという事であろう。しかし、これは、従来、商店を開店する場合に限っていた引下を「出入口ヲ設ケタル家屋」に拡大したものである。

内規案第三項は庇の構造についてであり、「単ニ庇柱ヲ用ユルハ苦シカラスト雖可成丈ケ庇ノ左右ヲ閉塞セス又下水際ニ土台ヲ置キ戸締ヲセサル様可致事」とある。庇の構造は庇地の建物内囲い込みと関連し最も問題となる点であり、4月12日起案文書中にも「庇柱ヲ用ユルトキハ自然左右ニ通路ヲ閉塞シ□テ庇柱ニ土台ヲ設ケ(或ハ置土台ト唱へ是間取除キ置キ夜中格子戸等ヲ以テ閉塞スルモノアリ)戸締ヲナスノ弊往々不少ニ付此程何済焼失跡区役所へ通達書中ニモ庇柱取設候ハ不相成旨趣ニ説解ヲ加へ置候」とある。然るにここで庇柱を一般的に許す事となったのは、庇地が民有地に区分された事と、「多少之差支事情モ相聞へ且各区長請願之旨モ有之(傍点引用者)」ということが原因であった。4月12日再達案では庇柱に言及せず、「左右ノ通路ヲ塞ぐことを禁じていたのに対し、内規案では「通路」の言葉がなくなっており、庇下は通路との考えが後退している。

内規案第四項は「庇地取設之事ハ官道ニ面シタル家屋ニ止リ私有道路ニ及ハサル事」とある。これも前に示した明治七年第四号当時の説解で3間の邸内路次でも下水際から3尺引下げて本家屋を建てよといっていたのに比

べれば勿論、「民有地第二種ニ編入セシ公道<sup>199</sup>ニ沿ヒタルモノ」は全て官道と同様とした4月12日文書よりも後退している。

内規案第五項は「京橋以南煉化家屋建築地区域内」の適用除外である。その理由として4月12日文書は、「市街各区トモ該地ノ如ク通路ヲ更正シ家屋ニ制限ヲ設ケラルレハ底地ノ制度ハ都テ廃止セラルヘキモノナリ」と述べている。要するに底地の制度は道路拡幅改正と家屋制限が行なわれる迄の一時的便法だと見ているのである。適用区域の問題については、この他にも適用区域を限定すべきだという見解があり、従来底地の制度のあった町地と全く状況の異なる山手に同様に施行しようとしても無理であり、「強テ行ナヘバトテ害アリテ功ナキモノ」という意見や、幹線道路や車馬の輻輳する路線だけを撰んで施行すれば、行い易く美益が多いという意見などがあった。

#### (4) 底地制限の廃止

この様な論議検討を経て来たが結末は結局明治七年底地制限令を廃止し<sup>200</sup>、軒先を下水外道路へ張出す事を禁じた街路取締規則18条だけに建物と道路の関係を委ねる事になった。底地制限令廃止に関する布達は次の様であった。

甲第六拾貳号 伊豆七島小笠原島ヲ除ク  
明治七年一月本庁第四号達書廃止候条此旨布達候事  
明治十四年五月五日 東京府知事松田道之

乙第五拾号 区役所  
今般甲第六拾貳号ヲ以明治七年第四号達書廃止候旨  
及布達候処道路沿ヒ家屋ノ義ハ明治十一年一月警視  
本署甲第五号布達街路取締規則第十八条ニ掲載ノ通  
リ其軒先ヲ下水外道路へ張出シ候義ハ固ヨリ不相成  
筋ニ候条心得違ノ者無之様可及告示此旨相達候事  
明治十四年五月五日 東京府知事松田道之

さて、何故この様に急転して底地制限令廃止ということになったのであろうか、5月2日起案文書では「該達書ハ明瞭ヲ欠キ候ニヨリ各人民ニ於テモ其見解ヲ異ニスルモノ往々不尠實際之施行自ラ区々ニ涉リ候ニ付」云々とある。要するに明治七年第四号達書を明瞭化することに失敗した為、廃止に追い込まれたというのである。

そもそも江戸時代の底地は本町通町で自分の土地3尺を切りつめて柱付の一間底にして良いとされた場合を除いて、「御公儀底」と呼ばれるように、それが1間の場合も3尺の場合も道路幅の内であった。したがって此の場合、「建築線」は道路幅の境界線にあり、底(地)制限は例外的に道路上に建築物の部分の突出を認める規定であった。ところが、地租改正で旧来の底地を民有地と同

様の扱いに区分してしまった上で(したがって底地は建築用地になる)、又、従来底地のなかった町地及び旧土地について、底地を設けようというのは道路用地の境界線から退って「建築線」を設けようという「後退建築線」の考え方をとったといえる。明治七年第四号達書は、江戸時代の底(地)制限とは全く違った理念で裏づけられない限り「決シテ行ハレサル」性格のものであり、「旧慣ヲ維持スル」思想では無理であったといえる。そして与えられるべき理念としては、本家屋の壁面を揃え統制ある家並を実現することか、道路幅を(底下通路としてということになるが)拡げるか(従来「御公儀底」地があった所では回復というべきであるが)、人や物の出入頻繁な建物の前面の交通緩和のためということになる。その後市街地建築物法で道路敷地境界線から退って指定される建築線の機能は正にこの様に想定されていた(石田・池田, 1979: 35)。しかし、明治七年底地制限令の運用および1881年の内規案は、この様な理念と矛盾していた。「道路沿ヒ出入口無之家屋」は下水際から本家屋を建てて良いという事等で、第1・第2の理念は失われてしまい、わずかに残るのが第3の理念であろう。後退建築線をこの理念から考えるならば建築線と道路との間は道路又は広場的空間として確保されなければならないが、江戸時代からとかく建築内部の空間として囲い込まれやすい底地(特に底柱つきの)として規定したことの問題があったといえる。

この様な理念上の問題とともに取締り上も問題があったようで、4月12日文書に「明治七年已降各地(旗本地)建設ノ家屋ニシテ達書ニ抵触ノモノナシトセス」とし、その事が「兼而御布達相成候防火線建物ノ制限并屋上之制限等實際施行方ニ関係ヲ生シ従来ノ弊習(布達ノ見解ヲ等閑ニ付スルノ旧習)ヲ一洗難致候」という心配を述べている。おそらく、明治七年底地制限令が廃止された本当の理由は、ここに述べられているように単に旧慣を維持するに過ぎず、しかも反対が多く守られていない底地制限にこだわり、当面の最重要課題である明治14年2月25日布達の「防火路線并屋上制限規則」の施行に悪影響が出ることを恐れたためではなかったろうか。

#### (5) 街路取締規則

底地制限廃止後、当面、道路への建築物等の突出を制限する唯一の規定となった街路取締規則は、1878年(明治11年)1月16日に制定され、その年のうちに改正数回におよんだ。問題の18条は6月21日の改正で達式達書例第8条を削除して街路取締規則に追加されたもので、次の様なものであった<sup>21)</sup>。

第十八条 下水外へ家作并孫底等ヲ張出す可カラズ  
未ダ下水ヲ設ケザル場所ニ於テハ各私有地ノ経界ヨリ  
道式貳尺(舊)迄ヲ限り仮リニ下水地ト看做スヘシ

但明治七年一月東京府達以前建設ニ係ルモノハ此限りニアラス

この条文の第1項は違式註違条例第8条中の「往来又ハ下水外河中等」を「下水外」と単純化し、「自在ニ張出シ」を単に「張出」としたものである。街路取締規則であるから「河中」が削除されているのはわかるが、何故、「往来」が削除されたのか、これは下水（その道路側の境界線）をもって建築限界線とすることで、「往来」へ張出すなどという曖昧な規定を明確化し、かつ雨滴が路上へ落ちるのを防ぐという規制目的を示したものであろう。しかし、東京の市街地における建築敷地と道路敷との接し方は多様であったと思われ、建築敷地一庇地一下水敷一道路敷、建築敷地一下水敷一道路敷、建築敷地一道路敷等々があり、又、それぞれの幅員も様々であったと思われる。したがって単に、「下水外へ」「張出スカラズ」という規定では目的（その目的自体曖昧だが）を達することが出来なかったと思われる。18条の第2項は下水がなく道路敷と建築敷地が接している場合の規定であるが結局道路敷への突出を認める結果になっており庇地制限令から見れば大幅な後退であった。

なお、街路取締規則には、この他にも建築線に関連する規定としては、「招牌 標旗 物干」（第1条）、「街燈」（第2条）、「日除ケ」「物品ヲ排列」（第3条）などに関するものがあり、道路取締り側からの建築制限が次第に精密化して来ることがわかる。これは建築側の建築条例制定の動きに反映してゆくことになるが、この点については稿を改めたい。

#### (6) まとめ

東京の庇地制限令は、建築線制度化後の運用と対比して見ると異なった種類の運用を1つの制限令に盛り込んだ結果になった。即ち、従来庇地のなかった町地、武家地に対しては道路境界線より下って「後退建築線」的な扱いを指定し、従来庇地のあった所では、道路境界線（庇地は本来道路幅の中である）に建築線ありとする法定建築線的扱いをとった。しかも、この「建築線」からの突出を慣習的で不明確な「前規」により律しようとした所に問題が生じたといえよう。「庇地」の目的も、道路幅の取上げにあるのか、軒からの雨滴を下水外の道路面に落さないことにあるのか、あるいはまた商品が道路面に張出して陳列されるのを抑えるためであるのかも明確でなかった。

この様に1874年庇地制限令は、「建築線」として見た場合、その目的、制限内容、線の指定位置等、すべてにわたって曖昧さを持っており、従来庇地のなかった所で困難が生じ、また従来庇地についても土地所有権の帰属の不徹底さもあって江戸時代以来の制限さえ守りきれずに、いわば「元も子もない」形で廃止せざるを得なく

なったのである。

## 2. 京都における町並一間引下げ問題

京都においても明治初年に道路の狭隘が問題となり、その拡幅のため、建物の引下げが課題となる。唯、京都の場合、かつては京都の道路幅は広がったという認識が背景にあったためか、些か強引なやり方をとり、そのため府会の強い反対を受け、施行後10年で廃棄に追い込まれる。

### (1) 町並一間引下令の布達

1872年（明治5年）4月9日、京都府知事は次のような布達を京都市中に出した<sup>22)</sup>。

町幅溝筋等唯今之如ク狭隘浅汚ニテハ都之体裁ニ無之候ニ付追々修理申付ル儀モ可有之候条向後家作致ス者ハ町並一間ヲ引退キ可建構事  
右之趣市中エ無洩相達スルモノ也

この布達は、明らかに道路拡幅を企図したものであって、文中にも「追々修理申付ル」と事業として道路拡幅や溝筋の整備を行なう様に述べられている。そのために町並一間を引退いて用地をあける様に布達しているのである。この様な規制は、市街地建築物法制定後の建築線制度の運用と対比してみれば「道路用地と建築用地を截然と区分する所の線」としての建築線を現状の道路用地の境界線より後退して（したがって建築用地の中に）指定したものであった。しかし制度化後のこの様な指定は具体的に位置を定め図面をもって指定する（それぞれの場所の道路拡幅の必要性によって）場合か、適法な幅員がない道路の場合、道路中心線から適法な道路幅員の2分の1の距離のところに建築線ありと一般的に指定する場合などであった。これ等と比較して、京都の「町並一間ヲ引退キ」は、適法な道路の規定もなく、現状道路の広狭にかかわらず、一律に一間という大幅な「後退建築線」を道路境界線として指定したものであり、後の京都府会での議論でも指摘されるように相当強引なものであったと云わざるを得ない。

このように強引な「一間引下令」を布達した背景としては、京都の町は古来道路が広く平安京町割でいえば道路率は約24%<sup>23)</sup>にも達していたといわれるのに、「巷所<sup>24)</sup>」により侵蝕され狭められてしまったという認識がある。1870年（明治3年）5月29日に出された京都府の街上或は川岸へ建出した家屋の取除きに関する布達<sup>25)</sup>は「古昔之都街衢広大にして所謂九軌を並ぶる共左程の事なるに渡世次第に其構狭隘と相成り候則人之識量狭小となりし志るしにて造敷す扁記事ならず也」と述べ、街上・川岸への建出しの禁止と「是迄建出し有之分」の將

来の除却を警告している（明治初年の道路取り締り関係の法令の一覧を表一2にまとめた）。

要するに、一間程度の後退は従来道路空間が建築用地に取り込まれた分の一部を回復するに過ぎないと考えられていたのではないだろうか。ともかく「町並一間引下令」は充分検討の上で布達されたとは考えられない。

表一2 京都における道路への突出制限に関する布達・規則

1870年(明治3年)5月29日	府下街上或ハ川岸エ家屋建出有之分漸次取除可申事
1871年(明治4年)12月	溝外エ板囲禁止ノ事
"	12月7日 家屋造営屋敷内ハ願出不要(四隣之者エ熟談ヲ遂ケ)
1876年(明治5年)4月9日	町並一間引下令
1876年(明治9年)10月2日	違式註違条例公布(町並一間引下ケを含む)
1878年(明治11年)2月13日	高塀板囲ト雖モ町敷一間引退ケノ事
"	11月13日 違式註違条例改正(高塀板囲を追加)
1882年(明治15年)3月8日	違警罪へ追加(布達ニ背キ家屋高塀板囲ノ建構成を追加)
"	5月12日 町並一間引下令取消之建議
"	11月4日 町並一間引下令及び違警罪へ追加取消の布達
1883年(明治16年)11月6日	民有第二種ニ属スル道路堤塘ニ家作禁止
1886年(明治19年)12月9日	街路取締規則公布(1887年1月1日施行)
"	12月13日 露店屋台店出店許可区域指定

『京都府百年の資料』第7巻による

(2) 違式註違条例と一間引下げ

違式註違条例は現在でいえば軽犯罪法に相当するものであるが、1873年(明治6年)7月に太政官布告第256号で地方違式註違条例制定を布達したのを受けて、各府県が地方の実態に応じた条項を附加して内容を定めて内務省に稟申した上で決定布告することになっていた。一般的に地方違式註違条例では道路上等での建築行為に関するものとして「往来又ハ下水外川中等へ家作並孫庇等ヲ自在ニ張出シ或ハ河岸地除地等へ無願家作スル者」が違式罪目として掲げられていた<sup>26)</sup>。京都府が1875年(明治8年)12月に稟申した違式註違条例には、前記の一般規定の他、次の項目とその必要な理由が挙げられていた<sup>27)</sup>。

- 一、市街并郡中街道筋人家普請或ハ修覆ヲ加エル節溝血之外或ハ中へ板囲ヒスル者
- 但雨中流水ノ障碍ヲナシ往来ノ妨害トナリ諸人

ノ迷惑ト相成ニ付禁之

- 一、市中町々家作ヲナス者ハ町並一間ヲ引退キ可建構成ヲ背ク者

但本文一間ト云フハ市街ノ溝官道ノ方ノ石垣ヨリ家建ノ柱マテノ寸法ニテ此一間ヲ退クレハ檐滴溝中ニ落ルノ距離ニシテ街道ニ雨水濫流シ道路ヲ荒廢シ往来ノ妨ケヲナササル為ナリ且建家ノ柱官道ノ境マテモ押出シ建営スレハ其檐ハ必官道半間ヲ掩フ事ニ付本文ノ通相度候テ其家建私有地内ニ止マリ官道ヲ侵ササル訳ニ候

この但書は、地方独自の違式註違罪目設定の必要性を内務省に対して説明するものであって、了解を得る必要性から必ずしも1872年に「一間引下令」を制定した理由そのものを述べているのではないかもしれないが、一間引下令の理由づけと、その規制の方法を述べたものとして注目される。

ここでは 一間引下げの一間の測り方を「市街ノ溝官道ノ方ノ石垣ヨリ家建ノ柱マテノ寸法」としており、これによれば「溝」は一間の幅の内に入り、「家建ノ柱」より突出する建築の部分、即ち庇、軒も一間の幅の中に突出できることになる(庇柱も許容されることになるかどうかは不明だが)。これに続く一間引下げの理由を述べた部分はこれを裏書きしており、理由としてはもっぱら「檐滴」(軒・庇からの雨だれ)が街道に溢れないことや庇が「官道半間ヲ掩フ事」がないようにすることなどをあげており、道路拡幅というよりは東京の庇地問題と同じように、道路への庇の突出を防ぐという側面を強調している。

しかし、道路への庇の突出の制限であれば、地方違式註違条例の一般的規定で足りるのであって、一間引下令等は不要である。溝幅が半間をこえる場合には確かに「檐滴溝中ニ落ル」し、民有地で家建不能の土地も半間以内とどまるが、溝幅がごく狭い場合には民有地の家建不能の土地は大きくなり、土地所有者の負担は大きく、これは道路拡幅の意図をもってしか説明が出来ないであろう。

この京都府の違式註違条例に関する稟議は内務省により「朱批」が加えられ1876年8月11日にもどされたが、一間引下令に関する部分はそのまま認められ、同年10月2日布達第385号で出された条例では第10条で一般的规定が、第28・29条で京都の特例的规定がともに違式罪目として取り上げられた。これによって一間引下令に違反した者は75銭以上1円50銭までの贖金を追徴されることとなったのである。

(3) 制限の高塀板囲への拡大と強化

町並一間引下げが実際どの様に行なわれたかは資料に乏しく明らかではない。京都府総合資料館の行政文書中

の「道路一件」と題する綴の中に1874年（明治7年）11月に下京第7区大黒町から出された「町並一直線之義ニ付奉願口上書」があり、府から「家建軒先一直線」にする様に指示され、「地主共談合」の上「別紙絵図面朱引之通建家並ニ軒ヲ縮メ町並溝筋相付申度」、また「向後家作仕候節ハ右溝筋ヨリ壱間通引退建構」えるので、地券と現地の合わない「軒下延地」を払下げてほしいと願出ている。これだけの資料から詳しい事情を知ることは出来ないが、しっかりした溝の石垣もなく軒先が凸凹している所では、「一間引下げ」といってもどこから一間か判然とせず、まず「町並軒先一直線」にし溝筋を明確にする事が必要であったようで、そのため「建家並ニ軒ヲ縮メ」なければならなかった地主の困惑ぶりが窺える。

1878年（明治11年）2月13日、京都府は一間引下げ問題に関し、次の様な新しい布達を出した<sup>289</sup>。

番外六号（明治十一年二月十三日）

向後家作致ス者ハ町並老間ヲ引退ケ可建構旨去ル壬申歳四月布達候趣意ハ舊ニ町幅ヲ拡ムル而已ナラス一間ヲ引退キ家作致置候得ハ軒先雨水等モ私有地ニ止リ後年家屋修繕共造作中曾テ道路ヲ侵サス且営業上ニ於テモ往々便利之事共有之候ニ付厚ク可相心得之処修繕ヲ名トシテ改築シ或ハ塀圍ノ体裁ニ繕ヒ家作致ナカラ老間ヲ引退ケサルモノ有之追々及処分候付テハ以来新建ノ分ハ高塀板囲ト雖トモ町敷一間ヲ引退ケ可建構事  
右之趣京伏中へ無洩相達スル者也

この布達の前半は、あたかも論達の様に、一間引退きが単に町幅（道路幅）を拡げるだけでなく、軒先雨水も私有地に止るとか、家屋修繕に当たっても道路を侵さない（仮囲い等も私有地内で出来るの意味か）と町幅を拡げるまでの間でも建物を後退する事は効果がある事を述べたり、「営業上ニ於テモ往々便利之事共有之候」などと土地所有者にとっても利益があることをあげ、1872年の布達の趣旨を説き論じている。おそらく土地所有者等から町幅を拡げる時に引退げれば良いではないかとか、土地所有者には何の利益も無いなどの不満が出ていたために趣旨を説明する必要があったのであろう。

しかし布達の後半は厳しい調子で規制の一層の強化を達している。即ち、「塀圍」のように見せて一間引下げをせずに家作するものがあるという理由で「高塀板囲」も一間引下げ建設するようとしている。「塀圍」のように見せた家作というのがどの様なものか具体的にはわからないが、道路境界に接して建物を建てながら道側に開口部を作らない事で塀・囲の様に見せかけたのであろうか。いずれにしても「塀圍」に見せかけたものから軒や庇が溝を越えて道路上に突出していたとも思われな

から、ここで問題にしている事は、道路に軒先雨水が落ちる事でも、軒・庇で官道が侵される事でもなく、家作による町幅拡大の障害であった。しかも規制の強化の方法も「塀圍」に見せかけて家作する事を禁ずるのではなく「高塀板囲」までも一間引下げさせ、町幅拡大の支障になる建築物・工作物をいっさい禁止するという方法であった。この事によって「町並一間引下令」が道路拡幅を企図したものであるということは一層明白となった。

なお、1878年（明治11年）11月13日に違式註違条例が全面的に改正されたが、前記番外第六号布達を受けて一間引下げ関係の違式罪目にも「高塀板囲ヒヲナス者」が附加された<sup>290</sup>。

#### (4) 京都府会における「一間引下令取消ヲ請フ建議」<sup>300</sup>

1882年（明治15年）4月5日の京都府会に濱岡光哲議員より「地方税徴収上ニツキ少シク顧念スル所アル」として、「明治五年四月第八十三号及十一年二月番外第六号両達書ノ取消ヲ請ハントスルノ議」が提案された<sup>311</sup>。同議員の提案理由は、「該布達タルヤ吾人々民ノ私有權ヲ剝奪シ町並ニ沿フ一間ノ地ハ所有者ヲシテ自由ニ建家スルヲ得サラシムルモノ」であり、このように「権理ナキノ土地ニ対シテ地方税ノ賦課」をおこなうわけにはいかない、土地が必要であれば「買上ケ規則<sup>322</sup>ノアルアリ宜シク之ニ随テ買上ケノ手続ヲ為スヘシ」というものであった。

この建議に対しては「聞ク処ニヨレハ既ニ一間ヲ扣ヘテ建家セシモノハ地租ノ中幾分ヲ減セラレタリト果シテ然ラハ右等ノ者ハ自ラ所有權ヲ擲棄セシモノナランカ」とか、「改租ノ後」は所有権はどうなっているのかなどの疑問も出たが<sup>323</sup>、4月12日に次のような建議を全会一致で可決している<sup>324</sup>。

#### 建議

（前略）熟ラ明治五年四月第八十三号及同十一年二月番外第六号ノ二府達ヲ玩味スルトキハ或ハ旧都ノ体裁ヲ脩メント云ヒ或ハ町屋ノ便利ヲ計ラント云ヒ又或ハ衛生上ニ於テモ幾多ノ裨補アルヘキヲ以テ其意旨ヤ甚タコレヲ嘉ミスベシト雖モ唯リ奈何セン其既ニ義務ニ因テ生シタルノ権理即チ租税ヲ取メテ得タル所ノ土地所有ノ權ヲ奪ヒ町並一間ノ地ハ所有者ヲシテ其自由ニ建家スルコトヲ得ザラシメントスルニ至リテハ天下ノ通義ニ背乖シテ社会ノ許サザルコトヲ況ンヤ我大政府ハ夙ニ公用土地買上ノ規則ヲ制定シスノ如キノモノハ総テ其規則ニ従フベキノ成規アルニ於テヤ方今地方税ノ収支ヲ議スルニ方リ聊カ顧念スル所アリ依テ全会ノ意見ヲ以テ速カニ該達書ノ取消アランコトヲ建議ス

明治十五年四月 日 京都府會議長田中源太郎  
京都府知事 北垣国道殿



(5) 主要路線の一間引下げ諮問

通常府会の「一間引下令取消ヲ請フ建議」を受けて府当局はどう対処するか苦慮したものと思われ、同年9月20日に京都府臨時区部会を招集し、市内(区部)の「緊要枢機ノ路線」を限って一間引下令を維持したいという案を諮問した。この諮問に対し、府区部会は結論的にいえば布達廃止を求める答議書を提出することになるのであるが、諮問の性格・趣旨および府区部会での議論は極めて興味深いのでその概要を見ておこう<sup>85)</sup>。

諮問案は次のようなものであった。

市街家屋建築ノトキ町並一間引退ノ制ニ付嚮キニ府会ヨリ解停ヲ建議セリ抑此制タル明治五年ニ始リ業已二十余年ノ慣行法トナレリ而シテ其便益タル物品ノ運輸ニ於ケル火災ノ防禦ニ於ケルハ衛生ノ予防ニ於ケル実ニ鮮少ナラス今一朝之ヲ廢スルトキハ終ニ復タ舉行スルコト難カルヘシ依テ尚ホ此制ヲ永遠二期シ保続セントス而レトモ市街一般ニ施サントスルモ易キニアラサルヲ以テ更ニ緊要枢機ノ路線ヲ定メ此路線ニ限り該制ヲ施行セントス其利害ノ関スル所区部ヲ以テ最モ大ナリ故ニ府県会規則第八条ニ依リ

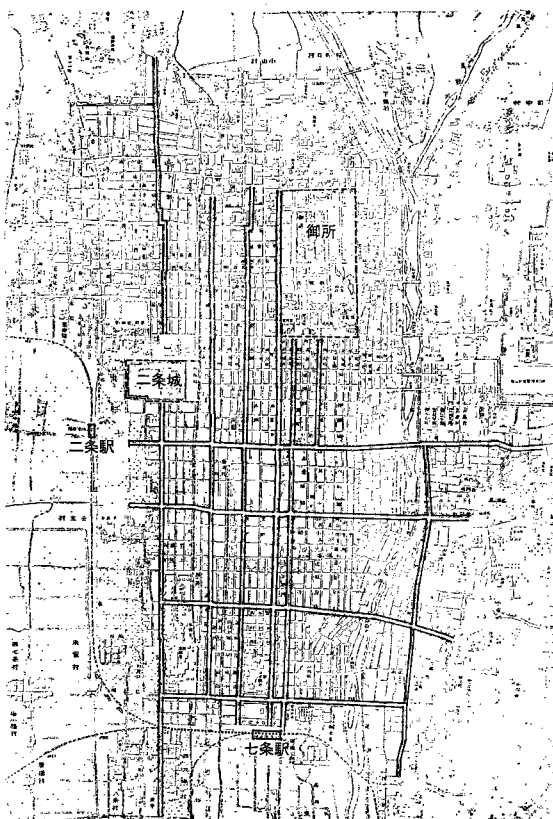
殊ニ之ヲ本会ニ付シ其意見ヲ諮問ス  
路線書(略。図一を参照)

この諮問の趣旨について説明に当たった大書記官国重正文は、そもそも町並一間引退きは、古くは広濶であった京都の道路が「狭隘陋汚」になったのをあげ「物貨ノ運輸火災ノ防禦衛生ノ予防等」に利する為であったとし、「今日西洋外国ト交際スルノ秋」であり「道路ヲ広濶ニスルコトハ最モ緊要ノコト」であると、一間引下令のねらいが道路拡幅にあることを明らかにした。その上で、折角慣行法となった一間引下令を守るなら、「迂遠ナルニ似タリト雖トモ十年來ノ景況ヲ視ルニ間々退キタル所モアリ斯ノ如クニシテ止マズンバ早晚其目的ヲ達スベシ」と見通しを述べている。質疑の中における府当局の答弁によれば1872年よりこの時迄に引退いた坪数は2万9百坪余であるという、上下京区における(引退きにかかわる)坪数<sup>86)</sup>は25万5千坪余という数値もみえるので、引退きは10年余の間に8%程度進んでいたと見られ、確かに迂遠ではある<sup>87)</sup>が全く無効でもなかった。公用地質上規則との関係について国重大書記官は「愈実施スル(道路拡幅事業をの意か)ニ至レハ土地質上規則等モアルコト故其レハ如何様トモ為スベケレ」と、買上げも考慮することを示唆し、質議中において府当局は「参考ノ為メ」としながらも枢要11路線の(引退きにかかわる)坪数が3万4千4百坪で、その地価が当時100坪につき41円54銭であるから価額が12,800円余になると示し、「此金ヲ以テ年々二十分ノ一若クハ三十分ノ一位ツヽ漸次買上グルトキハ左迄権利上ニ戻ルコトモアルマジト存スルナリ」と答え、かなり具体的に買取の姿勢を示した。

この様に、府当局の諮問は一間引下令の性格を相当大きく変えるものであった。即ち、従来の一間引下令は前にも述べた様に、「道路用地と建築用地とを截然と区分する所の線」を現況道路境界線より一般的に(一間という幅で)後退させて指定する「一般的指定建築線」的なものであったのに対し、諮問案は枢要11路線を「計画」し、その計画道路の境界線をもって「法定建築線」とする性格のものであると見る事が出来る。ただ計画道路の境界線が一定の幅員で図示されるのではなしに、現道を片側1間づつ計2間拡幅するというように示されていた点が制度化以後の法定建築線(計画道路に対する)と異なっていた。

諮問案の第1次会における質疑は整理すれば4点になる。即ち、①一間引退きの主旨は何か、そのもたらす便利とは何か、②なぜ11路線を指定したのか、他にも枢要の路線はないか、③広狭の相違があっても一律1間か、溝幅の扱いなど技術的問題、④既に引退いているものの扱い、である。

第一点に関していえば、濱岡光哲議員(常置委員、前



図一 京都市一間引下げ路線案(1882)

回建議の提案者)等が、繰返し土地所有者個人の利益をはかる目的か、公共の利益をはかる目的かと問うたのに対し、府当局は言を左右にして明快に答えず、「一人一己ヨリ公共ニ及ブノ主意ナリ」とか「未ダ完成成就セザル故一人一己ノ便利ニ関スルガ如シト雖トモ已ニ道路ヲ拡メタル後ハ必ズ往還輸送ノ便益トナルベシ」などと曖昧に答えている。要するに、民有地のまま滅失・改築ごとに漸次引退かせ、それが長期にわたるため、その間は土地所有者にとっても便益ありといわねばならず、将来は土地を強制的に道路用地とするのだから公益の為といわなければならず明快に答えにくいのであろう。特に重要11路線を指定することによって、公益の為ということが明確化した、それだけに民有地のまま「高塀板囲」まで禁止し、違反すれば違警罪に問うという事に無理があったといえよう。この質疑は「今ノ答ニ拠レハ単ニ道路ヲ拡ムルトサヘ思ヘバ可ナルヤ」と念を押され、「第一ノ主意ハ道路ヲ拡ムルニ在リ」という答弁を引き出したに止まった。

第二点に関していえば、この11路線の指定は京都における近代に入ってから最初の道路計画ということが出来る、どの様な趣旨で選ばれたかは興味のある所だが、答弁では、「路線ハ必ズシモ是ノミニ限ルニアラス他ニ又重要ト見認メラルトアラバ其レヲ加ヘラレテ可ナリ」と、あまり自信がなく、「只東西ニ貫通シ南北ニ延亘シ四達八達ノ道路ナリト認メタル迄ナリ」という理由であった。唯、この路線は、後に臨時土木調査委員会<sup>39)</sup>が検討した路線と南北3路線(堺町通、東洞院通、烏丸通)、東西3路線(三条通、松原通、七条通)で共通しており、幹線道路計画としては合理性をもっていたものと思われる。

第三点はやや技術的問題の様に見えるが、縄手通を例に5間幅の所も2間半の所も同じく一間ずつ引退いても尚ほ便益があるかと問われ、「愈実施スルニ至レバ其時ニ何トカ方法ヲ定メ臨機ノ処分モアランカナレドモ今日ノ所ニテハ慣行法ヲ以テ空閑宛引退クルノ見込ナリ」と慣行にこだわっている。前記、臨時土木調査委員会<sup>39)</sup>が検討した路線は全て幅員10間で計画されており、2間半などの狭小道路で、わずか一間ずつ引退かせたのでは「愈実施スルニ至レバ」引退かせた建物を再度取壊させなければならぬことになる。結局この点が諮問案の致命的欠点となったといえる。計画道路の境界における法定建築線のような性格に移行しながら、計画道路としての性格を十分に備えるに至らなかったというべきであろう。

第四の点について府当局は、既に引退いた分の内11路線にかかる部分は「道路ニスルトキハ買上ザルヲ得ザルナリ」とし、それ以外は「旧ニ復スルモ決シテ間ハザルナリ」と答えている。

#### (6) 府区部会の答議と一間引下令の廃止

諮問案に対する常置委員会の意見は、さきの通常府会

の建議どおり一間引下げにかかわる2つの布達の廃止を求めることであった。濱岡光哲常置委員は、京都が昔の様に都になるならばともかく「目今ノ景況ニテハ格別差問アルヲ見ズ」と、遷都後の京都の状況をあげ、また大阪・東京に比して道路は狭くも少なくもないと述べ、道路拡幅の必要性そのものにも疑問ありとした。

しかし、第2次会においては常置委員の中からも、単に一間引下令を廃止するだけでは良くない、道路の改良は行なうべきだとする見解も出て来た。また、一般議員の中からは諮問案に賛成であるという意見も出され、答議書がまとまる過程は複雑であった。案としては、①諮問案に賛成する意見、②道路計画として詳細化し再び(又は事業を行なうごとに)諮問を求める案、③布達の廃止を求める事を強調する案の3つがあった。

諮問案賛成の意見は、両布達は「已ニ人民ノ悩底ニ浸潤シタレバ矢張慣行法ニ拠リテ漸々実行シ来レバ早晚一整ノ道路トナラン」とし、「之レヲ解除スルハ恰カモ寝ル児ヲ起スニ似テ却テ不都合」と一間引下令を慣行法とみる観点であったが、同時に「琵琶湖開鑿(疏水計画のことを指す一引用者注)ノ挙」と結びつけて、道路拡幅にすぐ取り掛らなければいけないとする考えに基づくものであったが府会内では少数派であった。

②と③は布達が人民の土地所有の権利を侵し廃棄されるべきであるという点で一致しながら、前者は道路拡幅の重要性に力点をおき、現況道路の広狭にかかわらず一律一間引退きでは効果がないので、「道路規程ナルモノ及ビ之レヲ買上グル費途等ニ至ル迄詳細其方法ヲ計画」した上での再諮問を求めていた。しかし、最終的に答議として決定されたものは、③の見解、即ち常置委員会の見解に近いもので次のようなものであった。

(前略)市街ノ道路ヲ広潤ニシ物貨運輸ノ便利ヲ謀リ従フテ悪疫回祿ノ災害ヲ防圧スルハ固ヨリ冀望スル所ナリト雖トモ其慣行法タル既ニ本年通常府会ニ於テ建議セシ如ク正理ニ悖リ民情ニ適セサル制ト思考ス依テ速カニ該制ヲ解停セラルト至当ナリトス此段全会ノ意見ヲ以テ上申仕候也

府当局はこの答議を受け、「府庁ニ於テハ従前ノ慣行法ヲ取消スベキコトナルガ然シ市街ノ道路ヲ広潤ニスルコトハ議會ニ於テ可ナリト認メラルトヲ以テ猶ホ詮議ノ上都合ニ拠テハ再ヒ本会ニ諮問スル歟モ計ラレヌ<sup>39)</sup>」とした。しかし、同年11月4日甲第七十八号<sup>40)</sup>により両布達を廃止し違警罪中の関連項を削除することとなった。

#### (7) まとめ

京都府の町並一間引下令は、道路拡幅の目的をもって

道路用地と建築用地とを截然と区分する線を民有地の上に引いたものであって、建築線制度化後の運用と対比すれば既成市街地に適用された一般的指定建築線に近いものであった。しかし、道路の広狭にかかわらず一間という大幅な一律引下げを義務づけたこと、一方で軒庇の突出を認めながら「高塀板囲」は禁止したことなど、規制に不徹底な面があった。又、東京遷都後やや疲弊した京都にあって道路拡幅の必要性も一般的認識になり得ず、道路の定制も定めないうまま無償で民有地を一間引退かせ指定建築線的手法は合理性を持ち得なかった。

京都府当局は11路線を指定して一間引下令を計画道路に対する法定建築線性格に変えようとしたが、計画道路とするためには計画幅員や事業費等のつめがなく議会を納得させるにいたらなかった。計画道路の用地における建築制限は1889年の東京市区改正土地建物処分規則において始めて制度化され、しかも、その制限内容も全ての建築物を制限するのではなく「木造其他移転シ易キ構造」の建物は認めるものであった<sup>41)</sup>。この点から見ても、いずれ公用地買上規則で買収することを予定していても全ての建築物・高塀板囲に至る迄禁止することには無理があったというべきであろう。

### 3. 大阪における庇地問題と「路幅整理」事業

大阪においても、道路敷に庇（おだれともいわれた）を掛出すことは江戸時代を通じて慣習的におこなわれ、道路幅が次第に狭隘となる問題があったことは江戸と同様であった。これに対しては、たびたび規制がおこなわれ<sup>42)</sup>、或いは「諸侯上下の儀仗行列」の妨害になるといって一時的にこれを取り払わせる事が行なわれたりしていたという<sup>43)</sup>。この様な庇の道路敷への掛出し、ないしはその建築化による道路用地の事実上の建築敷地化は明治初年も続いており、車馬交通の増大によって大きな問題となったことも東京・京都と同様であった。しかし、大阪における庇地問題は東京・京都の場合とは異なった形で展開し、東京市区改正条例が大阪に適用される直前の1917年から「道路整理」という名称で庇地を道路用地として回復するための建物（軒先部分）取り壊しが事業化され、市区改正設計・第一次都市計画事業にも「路幅整理」という名称で取り入れられ、ほぼ完全に道路用地として回復して1940年頃終結をみたのである<sup>44)</sup>。

なぜ大阪においてはこの様に展開したのかを、明治初年にさかのぼって検討してみよう<sup>45)</sup>。

#### (1) 「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」布達

1871年（明治4年）3月4日、大阪府は次の様な布達を出した<sup>46)</sup>。

市中道路経界ノ儀ハ、兼テ御定則有之且開化ニ随ヒ

馬車等追々相開可申処、自儘ニ経界ヲ侵シ、建家出シ店等致、道路ノ妨ニ相成、不都合ノ場所数々有之候ニ付、取毀可申付管ニ候へ共、忽難渋可致候間、在来ノ分ハ先其儘差置、向後焼失跡并新規建家等ノ節ハ、水帳ニ引合セ雨落ト雨落迄ノ間敷夫々見分ノ上改正致候、尤町狭ノ場所ニヨリ候テハ買上地致相応ノ町幅ニ取拓可申ニ付、此旨兼テ相心得可申事  
但、在来ノ建物掛出トイへ共、忽差支候分ハ此度見分ノ上、取除申付候事

大阪府では、この達書以前にも道路の往来妨害になる行為を禁止する達書が繰り返し出されていたが（表-3）、この布達によって、①従来からある「御定則」によって道路経界を明らかにし、②これを侵す「建家出シ店」は「取毀」しを命ずる原則をたて、③在来の分については

表-3 大阪における道路への突出制限に関する布達・規則

1869年(明治2年)5月12日	往来ノ妨害ト為ル行為ヲ禁スル件
" 10月26日	軒下ヲ借り白米小売店ヲ出スヲ禁シ、且搗米仲間ヲ戒ムル件
1870年(明治3年)11月9日	往来ノ妨害トナル行為ヲ禁スル件
1871年(明治4年)3月4日	道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件(「道路経界令」)
" 3月20日	道路上ノ取締ニ関スル件
" 4月8日	道路上ノ出店其他取除ノ件
" 4月9日	路傍ノ妨ゲトナルモノ撤去ノ件
" 6月4日	道路橋上等取締ノ件
" 6月14日	"
1872年(明治5年)1月27日	焼失跡并ニ新築ニ関スル件
" 2月13日	建物修繕ノ節屈出ノ件
" 11月	路傍ノ小祠取除、塵捨場及便所設置、軒下ノ垣取除クヘキ件
1873年(明治6年)6月22日	地券発行並地租上納規則
1876年(明治9年)3月23日	市中道路幅改正ノ件
1877年(明治10年)2月20日	達式註違条例施行
" 3月7日	" 施行ニツキ心得方ノ件
1880年(明治13年)8月14日	道路川縁接続地ノ家作修繕ニ関スル件
1883年(明治16年)9月20日	街路取締規則 施行
1887年(明治20年)1月1日	" 改正施行

『明治大正大阪市史』 6巻 法令篇による。

焼失・改築等の際に改正させ、④「町狭ノ場所」では買上げ幅も行なう、という原則を確立したのである。この布達による原則の確立とその堅持こそ、その後の特別税「坪数割」の徴収や、「道路整理」「路幅整理」の事業の根拠となったものであった。

この布達を、東京における1874年の庇地制限令（本稿1参照）と比較してみると、一見して類似したもの様に思われるが、最も大きな相異点は、東京の庇地制限令が江戸時代の曖昧な庇地の性格を「前規ノ通り」として引き継ごうとしたものであったのに対し、大阪の「道路経界令」（この様な名称で従来呼ばれていたのではないが、この布達の性格から本稿では敢えてこう略称する）は、「御定則」に従って道路敷地の経界を明確にするという性格のものであった。しかも、大阪の場合、「御定則」は南北道路が3間3分、東西道路が4間3分を本来とするという明確なものとして存在していた<sup>47)</sup>ということも、その後の展開の上に大きな影響があった。

「道路経界令」が出て以後、表一3に見られる様に<sup>48)</sup>、道路上への建物・板囲・日覆・葺簀等の突出、涼ミ床・出シ店・幟・地蔵等の設置に関する規制を内容とした「道路橋上ノ取締」に関する布達がくり返し出され、当局が従来の慣習を変えてゆく事に腐心している様子がうかがわれる。これ等は後に「街路取締規則」に統合化されることになる。

また1872年1月27日の「焼失跡并ニ新築に関スル件」では「焼失跡並ニ新規建家等イタシ候節ハ、見分ノ上、水帳ニ引合せ、間数改正イタシ来候処」と、役所側が「道路経界令」を施行するに当って現地調査をおこない道路幅の改正（回復）に努めていることを述べた上、「住宅ノ狭小ヲ厭ヒ候故歟、中ニハ新規建家イタストイヘドモ繕ヒ普請ノ体ニ見セ、表ノミ其儘差置、或ハ無願ニテ建家」する者がいると指摘しており、「道路経界令」にともなう建物の縮小は住民にとって重大な影響があったことがうかがわれる<sup>49)</sup>。これに対し当局は「乍併多クハ住居ノ狭小不便利ヨリ心得違モ致ス儀ニ可有之候ニ付、向後二階三階四階等取建可為勝手候」と述べており<sup>50)</sup>、現在の市街地再開発事業の論理に共通して面白いが、住民から見れば俄かに3・4階建の建設も出来ず救済にはならなかったであろう。

## (2) 地券発行規則に見る道路境界の確定

「道路経界令」によって確立した道路敷地と建築敷地の境界の区分の原則は、地券交付の過程を経て確定された。即ち、1873年（明治6年）6月22日の「地券発行並地租上納規則<sup>51)</sup>」では

第五条 従来道路ノ定制ヲ侵シ、家屋庇等建出シ候分ハ、右地坪丈相除キ水帳通りノ地坪ヲ以地券可相渡事但、侵地ノ処分ハ別段可相達事

と定め、これによって道路に建出している家屋庇等は、「官有道路の一部を占用」しているということになり、後に占有料として「坪数割」を徴収し、さらに「路幅整理」で建物を強制的に取り壊す基礎的条件が確立された。

この規則の公布にあたっての布令には「侵地ノ処分」について、「建物等取払申付候ハ当然ノ処、差向取毀チ難渋ノ場合モ可有之ニ付、其地坪精細取調絵図面相添可差出事」と、やはり在来の建物については寛容の扱いをすることとしていたが、其面積等について詳細に調査し絵図面（おそらく台帳も）が作成されることになったことは注目される。これらの調査は水帳をもとにしたものと思われるが、1876年（明治9年）6月12日の「市街地租改正ニ付現地丈量ノ件<sup>52)</sup>」では、「一町毎ニ地図<sup>二分一割</sup>ヲ製シ、一小区総絵図<sup>一分一割</sup>共差出シ実地ノ検査可受事」と規定した。丈量の方法も一町ごとの「道路中心杭」を基準とした総坪数と、一宅地毎に「地主立会境界ニ目標ヲ立置、改正道路幅ヲ除キ縦横間数ヲ量リ」調査した「実地坪」の通計とを照合することによって行なうこととされており、黒羽(1930)で述べられているように、丈量が一町数ヶ所の程度にとどまったとしても、相当正確な調査が行なわれたものと思われ、後に見る様な官有道路への建出し部分の詳細な台帳の作成の基礎となったと考えられる。また「道路中心杭」が打たれていたことは建出し部分を確定する上で極めて重要なことである。

## (3) 違式註違条例および街路取締規則

1876年（明治9年）12月21日に「違式註違条例」が公布され、翌1877年2月20日から施行された。これは、京都の同種条例にみる様な、庇地等に関する地域独自の規定は持たず、「往来又ハ下水外河中等へ家作并孫庇等ヲ自在ニ張出」す者を「違式罪目」に、「無願ニテ道路橋上へ張りニ出店致ス者」を「註違罪目」に問うということを決めたにすぎなかった。このため、従来詳細に定められていた「道路橋上ノ取締」が緩められたかの感があった。このためか、施行後の3月7日「違式註違条例施行ニツキ心得方ノ件」で「一時誤解候向モ有之哉ニ相聞候間」として、従来の「道路橋上ノ取締」を再度詳細に示し心得違いのない様と論達している。ここで注目されるのは、出店・積ミ物（一時的又は石商材木商等）は「軒下溝石限リ」、「新規フラフ掉<sup>53)</sup>」は「軒庇内へ切込可取設」など、軒下の私的利用を容認する規定があると同時に「軒先切縮ノ場所ニ限リ、尅尺六寸迄ノ日覆実地検分ノ上、日ノ内可差免候事」と「軒先切縮」をおこなったものに対する特例的扱いを定めている点である。このあたりに従来からの慣習としての軒下（道路の一部）利用を早急には止めさせられない事情と、軒先切縮をおこなった者との衡平の問題をうかがうことが出来る。

1883年（明治16年）9月8日、従来の「道路橋上ノ取締」に関する布達が統合整理され「街路取締規則」として公布され、9月20日施行された。この規則において道路と建築物等との関係として規定されたことは、日覆<sup>54)</sup>・軒先の標旗釣看板等についてであり、出店・積物・足場板囲等については出願充許を義務づけただけであり、軒下との関係は明記されなかった。また、街路に建築物等を突出してはいけないという原則も明記されてはいなかった。

街路取締規則は1886年（明治19年）12月9日に全面的に改正され、翌年1月1日より施行された。この規則は街路側からみて必要な建築物等の突出制限に関してほぼ完成された規定をそなえている。即ち、第4条で「街路ニ建物、軒檐、旗柱、招牌、物干等ヲ設ケ又ハ出スヘカラス」と、建築物等は原則的に街路上へ突出できないと定めた上で、第5条で例外的に突出を認める場合として、釣看板・軒檐・日除・掲燈について、地盤面上の高さと関係づけて突出長さの限度を定めている。この規定は道路用地と建築敷地を截然と分ち道路用地を回復するという点では、軒檐の一定限度までの突出を認めるなど曖昧な点を含んでいたが、後の東京市建築条例案(1913)に見られる「建築線外ノ突出物<sup>55)</sup>」の規定に通ずるものであり、庇地問題が持っていた道路空間の私的利用の側面に一定のルールを確立したといえる。

#### (4) 特別税坪数割の新設

1898年（明治31年）3月、大阪市当局は明治31年度予算に関連する議案として、議案第15号大阪市特別税坪数割新設ノ件および議案第16号坪数割等級ノ件を市会に提出した。議案第15号は次のようなものであった<sup>56)</sup>。

##### 大阪市特別税坪数割新設ノ件

第一条 従来賦課スル特別税ノ外左ノ特別税ヲ賦課ス坪数割

第二条 坪数割ハ明治四年三月四日大阪府達ニ依り市内官有道路敷地ヲ占用シテ建設スル建造物ニ対シ其占用スル道路敷地ノ坪数ヲ標準トシ左ノ等級ニ依り之ヲ賦課シ其建造物ノ所有者ヨリ徴収ス

一等	一坪ニ付一ケ年	金参円七拾五銭以下
二等	同	金弍円五拾銭以下
三等	同	金壹円七拾五銭以下
四等	同	金壹円以下
五等	同	金五拾銭以下

第三条 前条各等級ニ該当スル道路ノ区域並ニ毎年度賦課額及徴収期ハ市会ノ議決ヲ以テ之ヲ定ム

明治三十一年三月 日提出

大阪市参事会

大阪府知事 時任為基

また議案第16号は坪数割賦課の等級に該当する区域を詳細に指定したものであった。

これ等の議案は3月22日の市会で第一読会が開かれ、途中調査委員会に付託され、賦課等級の細分化などの修正案も出たが、結局4月6日原案どおり可決となった。

この特別税坪数割創設の趣旨は、これら官有道路を占用している店舗倉庫は「地租地方税等の負担なく、又随ひて市税をも負担することなく」「他の民有の宅地に較ぶるに管に公課負担の軽重を失ふのみならず、道路改善の進捗を妨ぐる憂あるを以て一は之れが匡正の方策とし一は公共事業の財源を補はしめんが為<sup>57)</sup>」であったとされている。市会での議論では、①官有道路敷を占用するというが地租改正の時「市民ノ有」になったのではないのか、②明治4年の府達は道路幅拡張の手段として姑息ではないか、事業進捗のための「好方案ヲ運ラスヘキ」ではないか、③新税賦課をすれば侵犯によって狭められた道路は「今後遂ニ拡張ノ期ナキニ至ル」のではないかなどの点、および新税とは直接関係ないが、④従来、改築新築修繕の時の扱いが一律ではない不満が取り上げられた。①の点に関し当局は「地租改正地券発行ノ事アルニ当リ幕府時代ノ水帳ニ準拠シテ道路ノ幅員ヲ定メ之ヲ侵ス部分ハ断然所有権ヲ否認シタリ」と答え、また③に関しては「道路ノ整理ハ国ノ行政ニ属シ固ヨリ本税ノ賦課ト相関連スルコトナシ換言スレハ所謂府達ハ依然其効力ヲ有スルナリ」と答えている。この③の論点は重要な点で、新税創設の意図が財源の確保、他の民有地との衡平、負担増大による侵犯解消の促進という3点のうちどこに重点をおくものかという点をめぐる論議であり、議員の質問は新税が道路占有料あるいは地代としての性格を持ち、占有者の権利の強化につながることをおそれたものであろう。全体として見るならば特別税の創設および府達による道路幅の漸次の整理に異論は出なかった<sup>58)</sup>。これは京都府議会の1882年の建議の様な議論の原因となる①の論点に対して明確な回答が用意されていた為であろう。

#### (5) 坪数割の賦課徴収をめぐる問題

1898年（明治31年）6月14日大阪市告示参第十六号で大阪市特別税坪数割新設ノ件は告示され、明治31年度には123,078円余が予算として計上され、108,704円が収納された。その年の市税収入の12.51%にあたる金額であった。特別税坪数割は1939年度限りで廃止される<sup>59)</sup>が全期間を通じての税収額（予算額も一部示す）は図一2のようであり、また課率の変遷を表一4に示した<sup>60)</sup>。大正期に入って課率が大幅に引き上げられ、税収額は一旦大きく増加するが、課率が固定され、一方「路幅整理」により道路を侵している建物の面積（即ち課税標準である）が減少すると、税収額も急激に減少してゆくことがわかる。

表-4 特別税坪数割り等級別課率の変遷(1ヶ年1坪ニ付)

	1等 円 銭	2等 円 銭	3等 円 銭	4等 円 銭	5等 円 銭
1898年度～1906年度	3.75	2.50	1.75	1.00	0.50
1907年度～1917年度	4.50	3.00	2.00	1.20	0.60
1918年度・1919年度	6.00	4.50	3.30	2.20	1.50
1920年度～1939年度	12.00	9.00	6.60	4.40	3.00

資料 『大阪市会史』等

注 1917年度までは以下という表現がついていた。

1906年(明治39年)10月16日、大阪市会に特別税坪数割の課率倍増議案(議案第百九十五号)が提案された<sup>61)</sup>。これは、課率を1等坪当り6円80銭以下(従来3円75銭以下)、2等4円50銭以下(同2円50銭)、3等3円20銭以下(同1円75銭)、4等2円以下(同1円)、5等90銭以下(同50銭)と、一挙に1.8倍ないし2倍に引上げようとしたものであった。しかも、その引上げ理由は吉村市助役が説明の中で、安治川改修等の公共事業のために160万円程の資金がいるとし、「ソレ等ニ要スル財源トシテ此坪数割ノ御協賛ヲ請フ訳デアリマス」と述べているように、専ら財源の確保をねらったものであったため、議員から強い不満が出て、その中で「軒下用地」の帰属の問題も再び取り上げられた。即ち、吉岡又次郎議員は「之レニ付イテハ維新前ハ軒下(が道路——引用者補足、以下本節同じ)ヲ冒サズ維新以来軒下(が道路)ヲ冒シタト云フコトニナッタモノ」と述べ、慣習的権利が明治

初年に否定されたと主張し、橋本半兵衛議員は「今ノ税金ヲ計ッテ居ル地所ハ誰ノモノカト云フニ年ヲトッテ居ル人ハ御承知デアリマセウガ我々ノ地所デス明治五年ノ地租改正ノ時ニ知ラズ知ラズノ間ニ政府ガ斯ウ(政府の土地に)仕タノデス」と、軒下の土地は本来利用者の所有地だと主張した。更に、「一間ハ六尺五寸間ノモノガ六尺ニナツカテ道路ヲ取ラレテモ元三百坪アツタモノハ三百坪アリマスノデ安心シテ居リマスガ…」と京間から田舎間への変換が錯覚を生み、軒下用地官有化の重大性に「所有者」が気づかない結果をもたらしたと主張する。そして、課率の倍加は「地上権ニ等シイ権利」に対し「禁止税ニ等シキ課税」(鎌田長七議員)と反対の意見も出た。結局この時は、課率を1等4円50銭以下、2等3円以下、3等2円以下、4等1円以下、5等60銭以下と減額修正して可決した。この議論からも、住民が必ずしも軒下(庇地)は官有地との判定に心底から納得していたわけではなく、少なくとも地上権的な権利があると認識していたことがわかる。したがって、特別税坪数割の重課は、一方ではその負担の故に、狭隘道路が「幾分拡張セラルト利益アリ(吉村助役)」としても、同時に「地上権」としての性格を強める結果ともなり、後に「軒切り」の時、移転費の半額を市で負担する必要を生じたともいえる。しかしその後2回の課率引き上げは、大きな議論もなく決まった。

#### (6) 道路占用台帳

特別税坪数割は、建造物が官有道路敷地を占用している坪数を課税標準として課される税金であるから、個々の納税者ごとに、道路を侵して建てている建物の坪数が明らかになっていなければならない。この調査がどの様にして行なわれたのかは必ずしも明らかではないが、恐らく地券交付にあたって現地丈量によって作成された地図と台帳がもとになったと思われる。その後の改築・新築等にあたっては「道路敷明示願<sup>62)</sup>」を提出させ、現場において道路敷地の境界の明示を行ない、これを侵さぬように工事を行なう事を求めていた。この様な手続を経ているもお道路を侵す工事があった事および道路敷明示の場合と坪数割賦課のための調査はその方法が違い錯誤が出る場合がある事などの点が、1899年(明治32年)の市会における「特別税坪数割ニ関スル建議案」をめぐる議論の中に見える<sup>63)</sup>。大体この建議は「一旦敷明示済ノ上新築又ハ改築シタル建造物」が「軒下ノ道路敷ヲ占用スルコト六寸以内ノモノ」については坪数割を賦課しないことを求めたものであった。この議論の中で当局側は調査の方法として「明示(道路敷明示—引用者注)ハ家屋ノ溝石ニ拠テ測量シ柱ノ基礎カ道路敷ヲ侵スヤ否ヤ(建物が完成した場合、結果として道路を侵すことになる様な基礎の位置であるかどうかの意—引用者注)ヲ検シ之ニ反シテ坪数割ノ賦課ニ当リテハ屋根ノ一端ヨ

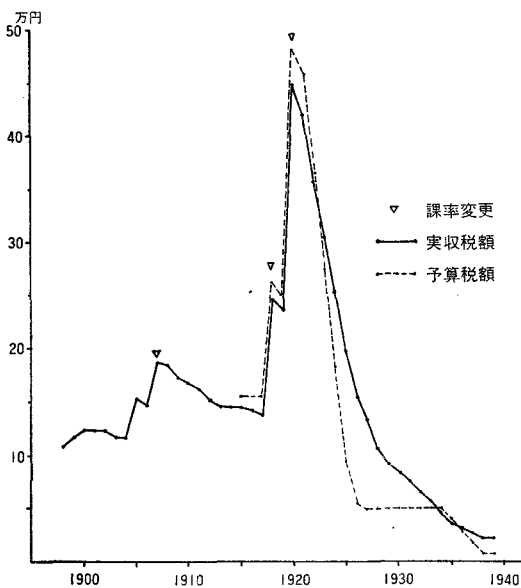


図-2 特別税坪数割徴収状況

表一五 坪数割賦課台帳の写しの例

(単位間および坪)

賦課地	邸番	等級	建物種類	道路半幅	中心線ヨリ軒先距離	軒下ニ在ル道路幅	間口	坪数	住所	持主氏名	事由
西区阿波座一番町十二地	65	3	家屋	1.65	東 0.97 西 0.45	0.68 1.20	0.53	0.4983	西区阿波座一番町十二地	小笠原藤吉	坪数錯誤
同	同	3	同	同	東 0.45 西 0.77	1.20 0.88	9.78	10.1712	同	同	同
同 十二地ノ二	同	4	同	同	北 0.33 南 0.27	1.32 1.38	3.00	4.0500	同	同	同

リ鍾ヲ吊シ其出入ヲ検スル」というやり方をとっているため、其後の瓦葺、雨水樋のため数寸の突出が生ずると説明する。

官有道路を占用する建物に関する台帳がどの様なものであったかを窺うことの出来る資料として「明治42年特別税坪数割二係原議綴、土木課測量部」(大阪市立大附属図書館)を見ることが出来た。この綴は坪数割賦課事務に当たっている各区役所から、土木課に対し台帳の写しを添えて、取払・焼失、修繕・改築・切縮、売却、誤謬・再検査、などの理由により実地調査を依頼し、これに対し土木課は係員<sup>64)</sup>の実地調査表を添えて台帳修正の要否の回答をした文書の綴である。区役所から提出された台帳の写の1例を表一五に掲げる。実地調査表も賦課地の欄が町名・地番の2欄になっている他は同じで実地調査の数値が記入され、道路を侵している面積の変化の有無とその理由、台帳変更の要否が記入される様式になっている。この台帳は相当詳細なもので、軒ごとにその両端の道路中心線からの距離を100分の1間の精度で測り、占用坪数は小数以下4桁まで(有効数字からいえば多すぎる桁数だが)示している<sup>65)</sup>。ここで注目すべきことは道路中心線が基準になっていることで、坪数割創設の時の市会でも、道路の中心石は完備しているかという議員の質問があり、当局側が「中心石ハ各処堅固ニ備ハレリ」「但シ交通ノ頻繁ナル場所及水道敷設工事ニ当ルモノハ多小中心石ノ移動ヲ来スコトアルヘケレトモ其ハ漸次整理スルコトナレリ」答えているのは、占用坪数を確定する上で極めて重要だからである<sup>66)</sup>。

要するに、特別税坪数割賦課を現実可能にしていた基礎に、しっかりした測量・調査にもとづく詳細な台帳と地図があり、しかもその台帳が常に現実の状態の変化によって修正されていた事である。このことは後の「路幅整理」事業の基礎ともなった。

(7) 「路幅整理」事業の実施と道路占用の解消

1901年(明治34年)7月1日現在、坪数割徴収面積は126,467.38坪(西区39,750.41、南区23,976.83、東区30,559.13、北区32,181.01)であって<sup>67)</sup>、道路面積の実に24.17%を民有家屋が占用していたことになる。3間3

分の幅員の道路でいえば平均して2間半の幅に狭められていたという事に相当する。

その後、1909年7月31日の北区大火、1912年1月16日の南区大火の罹災地区整理<sup>68)</sup>、1903年の花園橋築港間が始まる市営路面電車敷設による道路の拡築整理<sup>69)</sup>によって官道占用建物は大幅に減少をみせた。即ち1913年7月1日現在の占用面積は79,702.5坪であり<sup>70)</sup>、12年間に46,764坪余(年平均で3,897坪)減少したことになる。しかし、その後の3年間では年平均減少面積は1501.5坪にとどまった。

大阪市は1917年、道路占用建物の滅失・除却、改築等にもとない漸次道路用地を回復するといういままでの方針を変え、年度ごとに路線を指定し、建物移転費の一部を市が負担し強制的に既定道路幅を回復する「道路整理」事業をおこした。これは、1920年1月告示大阪市区改正設計に「第六 在来ノ街路ニシテ既定ノ幅員ニ満タサルモノハ之ヲ整理シ既定ノ幅員ト為スモノトス」として引継がれた。更に1921年3月告示の第1次都市計画事業においては「第三 路幅整理ノ部」として面積凡6万7千坪の事業が計上され、1922年度より1929年度頃まで急速に事業が進められた。1931年における道路占用面積は10,903.67坪と1901年の8.62%にまで減少し、その後、残事業の推進および自然解消の結果、特別税坪数割が廃止される直前の1939年には3,269.88坪(1901年の2.59%)を残すだけとなり事実上事業を終り<sup>71)</sup>、旧市内道路の既定道路幅の回復を実現した。1871年の「道路経界令」の布達から実に約70年の歳月がかかった事になる。

この「路幅整理」事業については『第一次大阪都市計画事業誌』に詳細に述べられているので、ここでは若干の資料を補なって概要を紹介するにとどめる。

「道路整理」が事業として登場するのは前述のように1917年(大正6年)であるが、それに先だって1911年(明治44年)7月3日に大阪市会は「大阪市区改正ニ関スル意見書」を内務大臣に提出したが、その中で「旧市街地ノ最大部分ニ就テハ既定道路敷ヲ回復シテ街衢ヲ整理セバ以テ其ノ目的(市区改正の一引用者注)ヲ達スルコトヲ得ルノ便アリ」と述べ、大阪では街区が整然とし

ているから道路幅を回復しさえすれば市区改正の目的を達し得るという考えを示している。この考えは後に「路幅整理」を都市計画事業に加えたことにつながっている。

1917年(大正6年)2月、市議会に議案43号「道路整理ニ関スル件」が提案され、3月30日可決された<sup>72)</sup>。これは旧市街地の道路占用建造物を「運輸交通日々頻繁ヲ加フル現況ニ於テ之ヲ自然ノ撤却ニ委スルハ策ノ得タルモノニ非サル<sup>73)</sup>」という考えに基づくものであった。自然の撤却では、退ったもの退らないもので凸凹している期間が長く道路拡幅としての効果が仲々あがらない。そこで路線・位置を定め「本市ノ移転見積額ノ二分ノ一ヲ補給シ之ヲ撤却セシメ」ることとしたのである。ここで何故それ迄無償であったものに対し半額といえども移転補償を出すことにしたのかが問題となる。勿論、従来と違って強制的に行なうということもあったが、一方、この道路占用は慣習に基づく「特別ノ沿革アル占用」「一ノ地上権ノ如キ形ヲ成シテ居ル<sup>74)</sup>」という認識によるものと思われる。

道路整理事業をおこすと時期を同じくして、大阪市は特別税坪数割の大幅引あげをおこなった(表-5参照)。即ち、1918、1920の2回の引あげで課率は2.67倍ないし5倍(等級の低いもの程引あげ率が高い)になり、又、等級に該当する区域も<sup>75)</sup>、従来の具体的路線を指定するやり方から、府税家屋税地位等級に対応して定めることによって市内の繁閑の現況に合わせることにした。これによって収税は1917年度の137,887円から(課税坪数の減少にもかかわらず)1920年度の444,381円に増大し、この増収は306,494円にのぼった。この課率の根拠について1918年の引上げ議案の説明では<sup>76)</sup>、各等級土地の地価見積額に対し通常年利率<sup>77)</sup>の半額を乗じて算出したと述べており、1920年以後は通常利率を乗ずることにしたのであろう。このような増税は、道路整理の進捗と財源の確保の双方をねらったものと思われる。道路整理は「只年々普通経済ノ余力ニヨリ進行ヲ図レルニ過キサルヲ以テ其結果ハ幾分整理ノ速度ヲ増加シ得タルニ止マリ」<sup>78)</sup>と評価されているが、1918年度から1920年度迄の坪数割増収分だけで約79万円あり、これを充当すれば事業はもっと進んだ筈であった<sup>79)</sup>。

1919年11月に大阪市区改正部は「大阪市区都市計画説明書(交通運輸之部)」をまとめ市長に提出した。これは大阪市区改正設計については第1次大阪都市計画事業の根拠となった詳細な報告書であるが、ここで1917年以後の事業を「都市計画事業ノ一部トシテ旧市ノ全部ニ亙リ迅速ニ軒先ノ切取整理ヲ決行」するという形で引継ぐことを提起し、今後整理を要する面積を67,000坪と見積った。この計画はそのまま1920年1月告示の大阪市区改正設計にもり込まれ、1921年の第1次大阪都市計画事業に

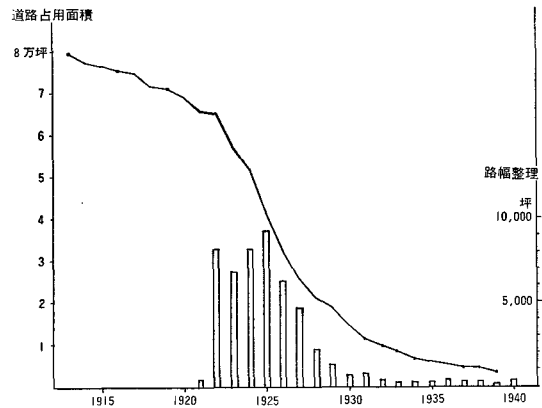


図-3 道路占用面積変化と路幅整理事業量

は、1925年までの6年間に事業費350万円で67,000坪の路幅整理を行なうことが決定された。

路幅整理事業の進捗状況と道路占用面積の減少状況を図-3に示した。67,000坪という事業量は1920年度の占用面積を71,000坪とし、自然減少と都市計画事業として拡張する路線を除いて推計したものであるが、実際には路幅整理以外の減少が大きく1920年から1931年迄に20,820坪余ののぼり、結局路幅整理の事業量は1940年迄約20年間で50,093.04坪、事業費316.56万円であった<sup>80)</sup>。

#### (8) まとめ

大阪の場合の「道路経界令」にはじまり地租改正・地券発行、坪数割賦課を経て路幅整理事業にいたる約70年の経過は極めて教訓にとんでいる。

建築線制度の運用との対比でいえば、公有道路の道路敷地境界線に法定建築線があるとして、建築線を越えて一切の建築物の部分の突出を禁止するという単純明快な運用であった事が成功の第一の要因にあげられる。さらに「法定建築線」としての道路敷地境界線の位置指定を、一定の基準(東西4間3分、南北3間3分の「御定則」)としても、正確な地図(地租改正以来の300分の1地図)としても、また更に現地における位置ぎめ(中心杭と道路敷明示手続)としても、ほぼ完璧に行なってきたことが実務的ではあるが重要な要因である。坪数割という課税をおこなったことは、占用に地上権的性格を与えるおそれはあったが、課税の必要性から占用の実態を常に正確に把握しておくというプラスの面もあった。第三に約70年という期間(若干の揺れはあったにせよ)、しかも道路整理以後系統的に軒切りをおこなう迄は道路拡幅として即効性のない仕事を、ねばり強く追求しつづけたことに成功の要因がある。これは結果論なのであろうが日本の都市計画史でも稀に見る長期的視点にたった忍耐強い



仕事であったといえる。

この様な中で培われたものが、建築線制度の独自の運用（例えば、1尺5寸の一般的後退建築線<sup>81)</sup>の指定や、船場の後退建築線指定<sup>82)</sup>など）を長期的視点で考えてゆく気風や、またそれを受け入れてゆく（様々な意見や反対もあったであろうが）状況につながっているのではないだろうか。この点については更に研究を進めたいと考えている。

#### 4. おわりに

江戸時代あるいはそれ以前から「庇」「おだれ」あるいは「床店」「巷所」などの名称で建築物から軒・庇を道路空間に突出し、あるいは道路空間に仮設的に建築物を設けることが慣習的にあり、それが半永久的なものとなる傾向があった。本稿では、明治初年以後、車馬交通の増加、火災の頻発から道路空間の確保・回復あるいは拡張をせまられた行政当局がどのような施策をおこなったかを、東京・京都・大阪について調査・検討した。

東京および京都では1880年代の初めに道路空間の回復を放棄し、当時の現状以上に道路空間が侵されない事に目標を下げ、主として街路取締規則の道路上への突出物制限の規定によってその目的を達成しようとした。街路取締規則の規定は、現況道路空間へ建築物（の部分）が突出することを原則的に禁止する規定であり、建築線制度との対比でいえば、既存道路境界線にある法定建築線に関する市街地建築物法第9条の規定の適用に過ぎない。

大阪の場合は、これと異なり道路空間を約70年の歲月をかけて完全に回復した。

建築線を越えて建築物が突出することを制限することによって建築物を後退させ道路空間をつくり出すことは、それが道路空間の回復であれ創出であれ、つくり出される道路空間の必要性と正当性が明らかにされ、更に具体的にそれがどの位置であるのかが現地に示されない限り実効性を持ちえない。大阪の場合は見事にそれが行なわれたのに対し、東京・京都の場合は住民あるいは議会は勿論、時としては行政内部からも異論の出る様な状況であって、とても行なわれ得る条件がなかったといえよう。

これらの点は、都市計画史的事実として興味あるばかりではなく、建築条令起草から市街地建築物法の立案にいたる過程に一定の影響があったと思われるし、更にその後の建築線制度の運用上の問題とも関連があるといえよう。

これ等の点は、日本における建築線制度の発想と立案の過程を検討する中でさらに深めて見たい。

なお、都市研究センター方法論グループの一色史彦氏

には江戸における庇地問題について教えていただき、資料の点でもお世話になった。又、大阪工大教授玉置豊次郎博士からは、大阪の建築線制度および軒切りについて貴重な示唆をいただいた。末筆ながらお礼を申しあげたい。

#### 注

- 1) 資料—5, 51巻, p.23.
- 2) 資料—5, 52巻, p.895. なおマコービンの建言では造家令の必要性を説き、1856年香港造家令の写を添えている。
- 3) 床店とは、路上におく仮設的な店で、1873年の「新規床店葺賃張制限規則」では、1間×1間、高さ8尺で後方および側方3尺ずつに板囲いのある小屋を錐形として示している(資料—5, 54巻, p.296)。本来は寝泊りしないものだが、次第に人が住みつくことになる。
- 4) 資料—5, 53巻, pp.614—615.
- 5) 違式註違条例は軽犯罪法のようなもので、東京の場合は、他の地方より1年早く施行された。条文中に道路と建築等との関係を規定するものとして、他に「第20条、願ナク床店葺賃張等ヲ取建ル者」「第28条、軒外へ木石炭薪等ヲ積置ク者」が違式罪目にある(資料—5, 53巻, pp.692—708)。
- 6) 地券発行事務に関する東京府伺書による(資料—5, 52巻, p.776)。
- 7) 同上伺書につけられた租税寮附箋では「庇地之儀ハ、後来失火燬燼之毎度ニ為取払往還取広ク候方可然ニ付、自今私下ニ不致、其地元ニ貸附置候方可然ト相考候事」と、なぜ貸付とするかを述べている(同上)。
- 8) 庇地の地券発行時の取扱の実態については全面的検討は出来ていないが、日本橋区の寛保(1744)沽券絵図(日本橋区史参考画帖第二冊・資料—4)と、1873年地券発行時の第一大区沽券絵図(都公文書館蔵、資料—2)を比較したところ、庇地のある街区でも街区単位の面積はほとんど一致しており、地券面積は庇地を除いているものと思われる。しかし、2, 3の街区について1879年時点の街区地積(「横山町馬喰町史」所収の地図による)と比較したところ、1879年地積の方が数%大きく、庇地を含むと考えるとほぼ一致することがわかっている。後述(本稿1—(3), 注18)の銀林書記官の附箋とあわせて、この点はなお検討する必要がある。
- 9) 1876年の統計によれば、違式註違条例による処罰者は10,960人で、このうち、第8条関係6名、第20条関係5名、第28条関係8名であった(小木新造, 1979: 574—575)。
- 10) 資料—5, 54巻, p.293. 註
- 11) 資料—1の中に写あり。資料—5, 56巻, p.66.

- 12) 江戸期以来、どれ位の道路に庇地があり、どれ位庇地のない町地があったかは明らかではない。資料一4によってカバーされている範囲には、新道や河岸ぞいなどを除いて、旧い町割の街区と思われるところにはほとんど、1間又は3尺の庇地や3尺の犬走りなどが設けられている。
- 13) 明治7年(1874)5月27日番外百三達書(資料一3)。「道路狹隘ニテハ老幼怪我等之恐レモ難計ニ付」「可成ハ三間以上ニ相開候様」という趣旨。
- 14) 1874年8月30日付(資料一1)。
- 15) 神田・日本橋・本所・深川の4区にわたり10,637戸を焼失した大火。前年暮の神田鍛冶町大火、この松枝町大火、2月の神田柳町大火、四谷竈笥町大火と、一冬に4回の大火があった。
- 16) 資料一5, 64巻, p.584。
- 17) 防火事業推進のために、1879年日本橋箔屋町大火後に設けられた府吏員による委員会。
- 18) 4月21日文書に銀林書記官によりつけられた付箋による。本稿1一(1)、および注7)、8)のように地券発行時の庇地の扱いにはなお不明の点が多い。銀林書記官は明瞭に庇地は「民有ニ属シ其名称消滅シタ」としているので、本稿では基本的にそう理解しておく。
- 19) この部分に土木課渡辺孝が付した付箋に「民有地第二種ノ道路ハ都テ公道ノ規則ニ準拠スヘキ廉ハ別途御達可相伺積リニ有之候」とある。
- 20) その後1904年(明治37年)5月11日に東京市会で改正決定された「市有地貸渡規則」第7条に次の様な規定がある。「一、家屋は道路の疆界線より2尺以上の距離を存すべし、二、庇は借地外に出すべからず」(『建築雑誌』18輯210号)。これは市有地貸付の場合に限ってであるが「庇地制限」の復活と見ることも出来る。
- 21) 資料一5, 61巻, pp.878—883。
- 22) 資料一12, p.23。
- 23) 京都市都市計画課, 1923, p.18による。
- 24) 京都の「巷所」とは、大路・小路の一部を田畑・宅地に転用した部分をさす。道路空間の「巷所化」については、小寺(1976)などの研究がある。
- 25) 資料一12, pp.11—12。
- 26) 資料一5, 53巻, p.694。東京(1872年施行)、大阪(1877年施行)はこの一般的規定によっていた(本稿1一(1)、3一(3)参照)。
- 27) 資料一10による。
- 28) 資料一12, p.55。
- 29) 資料一12, pp.59—61。資料一10。
- 30) この建議は、もともと「建議」とのみ記されており、内容を示す表題はなかった(資料一7, 11号 p.17)。しかし、『明治15年度京都府会決議録第二篇』(資料一9)の「建議及開申目録」には「公用土地買上規則取消之建議」とあり、この表題はそのまま『京都府百年の資料・第7巻』(資料一12, p.114)に転記された。しかし、この表題は建議の内容から見て不適當であることは明らかなので、ここでは適切な表題をつけることとした。
- 31) 資料一7, 5号 pp.66—68。
- 32) 明治8年太政官達第132号公用地買上規則のことをさす。公用に供するため民有地を買上げる手続等を定めたもの。
- 33) この建議の議事は、資料一7, 5号 pp.66—68(4月5日)、6号 pp.71—73(4月6日)、11号 pp.17—19(4月12日)の項参照。
- 34) 4月12日の議録事を見ると、第2次会で建議を全員一致で可決し、三次会を開くことを全員一致可決したが、一議員から、「簡便法」で、今の議決で三次会の議決としようという動議が出た。議長は「細則ニ従フテ三次会ヲ開キ確定スルコトトナスベシ請フ之ヲ了セラレヨ」と述べて終っている。建議の日付は、4月12日の議録事では四月とのみで日付空欄、決議録(資料一9)では5月12日となっている。しかし5月12日は府会が開かれておらず、この間、第三次会が開かれた様子もない。
- 35) この議事については、資料一8, 1号~4号による。
- 36) この坪数の正確な意味は録事では不明であるが、ここでは、引退きが必要な面積とみなした。
- 37) 大阪の場合(本稿3参照)では、1901年からの12年間で約37%、1913年からの3年間で年平均約1.9%が引退いた。
- 38) 1897年(明治30年)9月18日、京都市会の建議に基づき設置された委員会。1899年12月20日「臨時土木調査ニ係ル答申」を提出し、その中で道路取払・上下水改良・市区域拡張につき検討し提案をしている(資料一11)。
- 39) 1882年9月29日、臨時区部会閉会式における国重大書記官の発言(資料一8, 第4号 p.1)。
- 40) 資料一12, p.117。
- 41) 1889年(明治22年)5月21日制定、東京府令第84号(東京市区改正委員会, 1919:57)。
- 42) 大阪市参事会『大阪市史』に多数の事例が記録されている。玉置(1974:883—886)もこのことについて言及している。
- 43) 前注の他、『大阪府誌第4編』(大阪府, 1903)に、「毎戸に庇或ひは懸出しを設け、街道往還等の如き大道筋に在りては諸侯上下の儀仗行列に際して妨あるを以って、其都度懸出し部分は上下に排卸し以て通行に支障なからしむる構造を設け」とある。
- 44) 玉置(1980:82—83)は明治末から大正の初めにかけて

- て軒切りが一斉におこなわれ「全戸に渉る大工事が、何ら停滞することなく完成し得た」と述べている。
- 45) 大阪市の旧市内の市道拡幅、「路幅整理」問題については、『大阪府誌』（大阪府、1903：185—187）、『第一次大阪都市計画事業誌』（大阪市役所、1944）に相当多くの事実が記録されている。本稿もこれに依るところが少なくない。
- 46) 資料—16, pp. 188—189。
- 47) 玉置(1980：41)などによると天正年間（1580年代）の秀吉による町割以来の道路幅である。
- 48) 資料—16による。以下この時期の法令は特に断らない場合もこれによっている。
- 49) 『大阪府誌』（大阪府、1903）、によると「当時其の占有者に於いて故障の声嗷々たるものありしが、権知事渡辺昇及び権参事内海忠勝等、断然群議を排して民有地と道路との境界を画定せり」と述べ、建物所有者等から反対のあったことがわかる。又、後になって市会での論議にも、明治初年に市会があったら反対したのという発が言ある(本稿3—(5)参照)。
- 50) 資料—16, p. 240。
- 51) 資料—16, pp. 386—392。
- 52) 資料—16, p. 497。
- 53) フラフ (Vlag) 棹、即ち旗棹のこと。
- 54) やはり軒先切縮の分について特例を設けている。
- 55) 同条例案第2編第3章。同条例案は、片岡安、1916 pp. 356—390による。
- 56) 『大阪市会史』（資料—18）第3巻, p. 828。
- 57) 大阪府、1903, p. 187。
- 58) 坪数割新設時の市会の会議録を見出せていないため『大阪市会史』によったので、議論の省略があるかもしれない。1906年の坪数割課率引上げの時には、坪数割および、「道路経界令」による庇地の「官有地化」について強い批判が出ている（資料—17、明治39年2月, pp. 149—165）。
- 59) 地方税制の全般的改正の中で廃止されたが、以後道路占用料として処理された(大阪市役所、1944：238)。1940年度以降も市統計書に坪数割の徴収額があるが、過年度分である。
- 60) 『大阪市統計書』（資料—20）；『大阪市財政要覧』（資料—19）；武田、1931：2—3、などによる。
- 61) この議案をめぐる論議は、資料—18、第6巻, pp. 624—626, 673—674および、『大阪市会議事録』（資料—17）明治39年2月, pp. 149—165、による。
- 62) 『大阪都市計画概要』（資料—23）p. 55に道路敷明示願の手續・書式がある。1900年頃の道路敷明示もほぼ同様の手續をとっていたものと思われる。
- 63) 資料—18、第4巻, pp. 16—17。
- 64) 大阪府は1898年度（明治31年度）予算に、道路其他使用料処理費の名目で、実地調査にあたる備7名分の給与等1099円25銭を計上したが、追加予算で更に雇5名分として579円50銭を計上した(資料—18、第3巻)。このような事務に相当の人員と費用を要することがわかる。
- 65) この様にしてもなおミスも少なくなかった。1908年12月22日付で東区役所より、台帳の誤り434件の照会が土木課にあり、翌年、4件を除き誤りが認められ台帳（1898年作成）の修正が行なわれている他、個別にも多数の錯誤の申し出があった（資料—14）。
- 66) 中心石工事費は1896～1898年度は100個分ずつ、1899・1900年は50個分（16.5円）であったが1901年より一挙に250個分（150円）に、個数で5倍、予算額で9倍に増加している（資料—18の各年度予算）。
- 67) 大阪府、1903, p. 187。
- 68) 1901年から1916年までの15年間に道路占用面積の減少率は全市では40.54%であったのに対し、北区58.55%、南区44.39%、西区33.65%、東区27.51%であり、北区と南区の減少率が大きい。大火前後で坪数割税収額を比較すると、北区1908年度と1909年度で32.5%減、南区では1910年度と1912年度の比較で11.6%減など、顕著に減少率が大きい（大阪府、1903；資料—18、第6巻；資料—20などによる）。
- 69) 市営路面電車敷設による道路拡築については、宇田、1976 参照。
- 70) 各年度の道路占用面積は必ずしも全て明らかにはなっておらず推計を含んでいる（図—3についても同じである）。例えば、この数値は1916年の数値（資料—18、第12巻, pp. 98—99）より逆算している。
- 71) その後も残事業が少しずつ進められ、1940年255.26坪、1941年438.36坪（予定）となっている（大阪市役所、1944：241）。
- 72) この議案は予算関係議案として一括して調査委員会に附託され、論議なく原案どおり可決されている(資料—17、大正6年2月, pp. 350—352；大正6年3月, p. 10, pp. 47—48)。
- 73) 議案の説明文による。
- 74) これは後に1921年1月15日都市計画大阪地方委員会第2回委員会で、岩田実幹事が「路幅整理」の項を説明する時に述べた言葉であるが（資料—22、第2回）、「道路整理」が創設された時も同様な考えではなかろうか。
- 75) 1898年坪数割創設以後、1903年6月に錯誤について小範囲の修正（資料—18、第5巻, p. 445）をしただけであった。
- 76) 資料—17、大正7年2月, pp. 451—458。
- 77) 議案によれば、1等の地価を坪当たり200円と見積りこれに、通常利率6朱(6%)の半額を乗じて6円とし

たという。

- 78) 大阪市都市計画説明書(交通運輸之部)第5章(大阪市役所, 1944: 98)。  
 79) 第一次都市計画事業の路幅整理事業費でも、坪当たり52円24銭であったから、1918~1920年の増収分だけで約15,000坪程度の整理費がまかなえる計算になる。しかし、この間の整理実績は約7,000坪にすぎなかった。  
 80) 軒切り(路幅整理事業)の実態および住民生活への影響は、それだけで重要な研究テーマとなり得るが、ここでは2つの事例を紹介するに止めた。  
 1例は1923年頃路幅整理にかかった、東区南本町2丁目1番屋敷小山金平衛商店の例である。この事例では10帖あったみせが6帖になり、江戸時代の面影を残す「あげみせ」のある格子づくりの建物が腰壁にガラス窓の「洋風建築」になり、出入口も「大戸」からガラスの引き戸に変わり町並の様相が一変したという。生活面でも、これを機会に住吉区粉浜東ノ町に専用住宅を借りて家族の殆んどが移り、当主は南海電車と市電で通勤する職住分離になったという(東洋大前田尚美教授の母堂の教示による)。  
 もう1例は、1937年に都市計画街路事業とあわせて施行された東区南久宝寺町路線の例であり(飯田管次郎, 1978: 128-131)、ここでは3間2分の現道が7間になり片側1間9分拡幅されたが、内5分(0.9m)は道路敷占用のため無償であった。軒切りへの対応は様々で、防火地区の指定もあって、RC造ビルを新築したのもあったという。  
 軒切りが町並を一変し、職住分離や不燃化・高層化を促がし、都市構造変化にもつながった事がわかる。  
 81) 大阪においては、「従来存在スル幅員9尺以上の道路ニ於テハ道路幅ノ境界線ヨリ1尺5寸後退シタル線ヲ以テ建築線トス(市街地建築法施行細則5条)」と指定された(石田・池田, 1979: 39)。  
 82) 玉置, 1980: 248-259。

## 文献一覽

- 飯田管次郎  
 1978 「久宝寺町戦前記」『せんば繁昌誌』協組大阪久宝寺町卸連盟, pp. 117-148。
- 石田頼房  
 1980 「1881年の神田橋本町改良事業に関する研究その3」『日本建築学会論文報告集』291号, pp. 79-87。
- 石田頼房・池田孝之  
 1979 「建築線制度に関する研究・その1」『総合都市研究』6号, pp. 37-72。
- 石田頼房・池田孝之・佐藤仁美  
 1980 「建築線制度に関する研究・その2」『総合都市研究』10号, pp. 119-154。
- 一色史彦  
 1975 「江戸町人地をめぐる住環境」『都市集住様式の歴史的研究』住宅建築研究所, pp. 2-14。
- 宇田正  
 1976 「近代大阪の都市化と市営電気軌道事業の一寄与」大阪歴史学会(編)『近代大阪の歴史的展開』, pp. 289-357。
- 小木新造  
 1979 『東京庶民生活史研究』日本放送出版協会。大阪市参事会(編)  
 1911~1915 『大阪市史』1巻~5巻。  
 大阪市役所(編)  
 1944 『第一次大阪都市計画事業誌』。  
 大阪府(編)  
 1903 『大阪府誌 第4編』土木交通機関并土地水面  
 大阪府警察史編集委員会(編)  
 1970 『大阪府警察史』中巻。
- 片岡安  
 1916 『現代都市之研究』二松堂書店。  
 京都市都市計画課  
 1923 『京都都市計画敷地割報告書』。  
 黒羽兵治郎  
 1930 「明治初年の大阪市街地と地租改正」『明治大正大阪市史紀要』21号。
- 小寺武久  
 1976 「中世京都の都市空間に関する研究(2)―道路」『日本建築学会論文報告集』239号, pp. 134-140。
- 武田長太郎  
 1929 「大阪市税の発達」『明治大正大阪市史紀要』14号, pp. 1-13。  
 1931 「明治22年以降における大阪市の市税収入」『明治大正大阪市史紀要』37号, pp. 1-8。
- 玉置豊次郎  
 1974 『日本都市成立史』理工学社。  
 1980 『大阪建設史夜話』大阪都市協会。
- 東京市区改正委員会  
 1919 『東京市区改正事業誌』。  
 西区史刊行委員会(編)  
 1979 『西区史』第2巻。
- 横山町馬喰町問屋連盟  
 1952 『横山町馬喰町町史』。

## 資料一覽

- 資料一1 東京都公文書館蔵『明治14年 臨時取調委員回議録第二』。
- 資料一2 東京都公文書館蔵『明治6年沽券地図 第一大区』。
- 資料一3 東京都公文書館蔵『第一法令類纂 卷之四十二』。
- 資料一4 『日本橋区史参考画帖第二冊 寛保沽券図』。
- 資料一5 東京都編『東京市史稿市街篇』51卷—64卷。
- 資料一6 京都府総合資料館蔵『明治5年起 道路一件綴』。
- 資料一7 『明治15年度 京都府会議録事』。
- 資料一8 『明治15年度 京都府臨時区部会録事』。
- 資料一9 『明治15年度 京都府会決議録 第二篇』。
- 資料一10 京都府総合資料館蔵『京都府史(稿本)第二編, 政治部警保類第一(明治8年~11年)』。
- 資料一11 京都市『京都市上下水道工事市区域拡張道路改良取調書』1900。
- 資料一12 京都府総合資料館編『京都府百年の資料』第7巻, 建設・交通・通信編, 1972。
- 資料一13 京都府総合資料館編『京都府百年の年表』第7巻, 建設・交通・通信編, 1970。
- 資料一14 大阪市大附属図書館蔵『明治42年4月以降特別税坪数割ニ係ル原議綴 土木課測量部』。
- 資料一15 大阪市大附属図書館蔵『諸税ニ関スル綴(大正13年)』。
- 資料一16 大阪役所編『明治大正大阪市史6巻 法令篇』1935。
- 資料一17 『大阪市会会議録』明治33年度以降。
- 資料一18 『大阪市会史』第3巻以降。
- 資料一19 『大阪市財政要覧』第2回大正6年以降。
- 資料一20 『大阪市統計書』明治34年度以降。
- 資料一21 『大阪市税務統計書』昭和13年版・同14年版。
- 資料一22 『都市計画大阪地方委員会議事速記録』第2回(大正10年2月), 第10回(大正13年10月)。
- 資料一23 『大阪都市計画事業概要』昭和8年版。

## Some Facts Preceding the Legislation of the Building Line System in Japan

Yorifusa Ishida\* and Takayuki Ikeda\*\*

Comprehensive Urban Studies No. 12, 1981, pp. 167—188

\* Center for Urban Studies, Tokyo Metropolitan University

\*\* Researching fellow of Tokyo Metropolitan University

This paper deals with some facts which preceded the legislation of the building line system in 1919.

From feudal times, there were narrow walkways covered by eaves called Hisashi-Chi along the shopping street of most towns in Japan. Various problems occurred concerning these eaves, originally regulated not to exceed a half KEN (about 0.9m) in width, but gradually with builders going outside such regulations the width of streets grew narrower and the space under the eaves, which originally were intended to be walk ways, was enclosed in buildings.

In the early 1870s some local offices such as Tokyo-(in 1874), Kyoto-(in 1872) and Osaka Prefectural Office (in 1871) proclaimed the ordinance to regulate such illegal conditions of Hisashi-Chi, these ordinances had some resemblance to the building line system and its applications, but they differed from each other in detail.

Tokyo and Kyoto Prefectural Offices repealed their ordinances in 1881 and 1882 respectively and gave up the regulation of Hisashi-Chi and the fight to recover the street space. But Osaka Prefectural Office and Osaka City Office had been maintaining the ordinance and finally demolished almost all illegal eaves and buildings and recovered the original width of street by 1940.

Why Osaka only could successfully accomplish this was the question for the author.

In 1872, the year after the proclamation of the ordinance, Osaka Prefectural Office clearly announced and registered the land within the original width of the street as public owned, and made very precise maps (scale 1 : 300) and listed illegal eaves and buildings which protruded out of the original boundary line into street. And in 1898, they originated a new special tax called Tsubosu-wari which charged the owners of illegal eaves and buildings fairly heavily, in other words punitive incidence. From 1917, Osaka City Office compelled the owners to demolish their illegal eaves and buildings paying compensation for removal, but only half the sum. Tokyo and Kyoto lacked these thoughtful measures.

We supposed that the lessons derived from these cases would have affected the legislation and applications of building acts and the building line system in Japan. This will be dealt with in our next paper.