

建築線制度に関する研究・その4

—外国建築線制度の導入とその機能の理解—

石 田 頼 房*
池 田 孝 之**

要 約

1919年市街地建築物法において制度化された建築線制度の関係する条項はプロシヤの法律（一般的には“街路線および建築線法”と呼ばれているが、正式には、“都市および農村集落における街路ならびに広場の建設または変更に関する法律”1875年7月2日）にならっているといわれて来た。このことは、二つの法律の対応する条項を比較検討することによって或程度確かめることが出来るが、他方、二つの法律の条項の間には相違のあることも認めなければならない。例えば、日本の法律には、建築線間の土地に対する取用・補償の規定や、街路線および建築線の指定が街路及び広場の建設・変更の前提だという規定を欠いている。我々はこの相違が、日本の都市計画家、建築家および行政官達によってプロシヤの法律がどの様に導入され、制度がどの様に理解されたのかということに起因すると考えた。

我々は、関係者達が、建築線制度に関わるプロシヤおよびその他の国の法律をどの様に紹介し、制度の機能をどう理解したのかを、彼らによる外国都市・建築法規の翻訳および紹介の文献と、1919年法に先立つ地方条例や法律案の中の建築線に関わる条項を検討することによって研究しようと考えた。

本論文が指摘する重要な事実と結論は次の通りである。

(1) 建築線制度に関する、我々が知る限り日本で最初の講義が、ドイツの警察大尉によって1886年2月におこなわれている。プロシヤ街路線及び建築線法の立法後わずか11年、日本の市街地建築物法成立に先立つこと33年である。

(2) 1875年プロシヤ街路線及び建築線法の全訳は、1888年におこなわれ、内務省により印刷された。翻訳は相当に正確であり、翻訳にあたった人物は建築線制度の機能に一定の知識をもっていたと考えられる。

(3) しかし、翻訳された文書は、日本の計画家や建築家達のプロシヤ街路線および建築線法とこの制度の運用に対する理解を深めるのにすぐには役立たなかった。なお1924年に「都市公論」（内務省都市計画課が後援した雑誌）に“2度目”に現れ広く知られる様になった翻訳は、英語版からの重訳であったことは、上記(1)、(2)から考えると不思議である。

(4) 1919年法に先立つ地方条例や法律案に見られる建築線制度と関係のある条項は、制度の部分的機能、例えば街路への建築物の突出制限や、建築線間距離にもとづく建物高さの制限に関するものであった。

(5) 日本の計画家、特に建築計画家達は、プロシヤ街路線および建築線制度の基本的機能である、未市街化地域に街路線および建築線を指定して、市街化が現実化するに先立って充分な街路をつくり出すということを、必ずしも充分理解していなかった様に思われる。

はじめに

建築線制度に関する研究も、本論文で“その4”を数えることとなった。ここで“その1”以来の内容をふり返り、建築線制度に関する研究の全体展望を考え、あ

せて“その4”の位置づけを考えて見たい。

総合都市研究6号に発表した“その1”（石田・池田、1979）では、①1919年市街地建築物法で制度化された建築線制度とはどのような内容であったのか、②その後、戦前の法改正、指定基準（1937年）の制定によって、制度

* 都市研究センター・工学部

** 琉球大学

とその運用はどう改善されたのかを検討し、更に、③制度がどの程度実施され、市街地形成上どの様な効果をあげたかを、東京区部の事例により検証した。

“その2”（石田・池田・佐藤, 1980）では“その1”の③をうけて、④戦前の積極的指定建築線制度により細街路が実現し、あるいは実現しなかった要因を、土地の分筆過程にまで立入って調査分析し、更に、⑤最近制度化された地区計画制度の中の、建築線類似手法である予定道路指定等について検討し、⑥戦前の実施過程の分析から得られた教訓を、今後の地区計画制度の運用に対する指針という形で整理した。

“その3”（石田・池田, 1981a）では、建築線制度の日本の制度化および運用の背景として、⑦江戸時代の市街地における道路・建築関係の規制をひきついだ形の、明治初年の庇地制限等の規則の制定と廃止の過程について調べ、⑧その中で、唯一つ、既存道路空間への建物の突出を70年間かけて解消した大阪の例を調査し、それが実現するまでの周到な手法について紹介した。

これらの研究は、日本における建築線制度の成立と運用に関する都市計画史的研究であるが、同時に、そのことによって今後の都市計画技術・制度に対する教訓をひき出し、技術・制度の改善をはかってゆくという意図をもっている。しかし、当初において、日本における建築線制度の発展過程に関する全体的展望が必ずしも充分でなかったため、個々のサブテーマの置づけが不明確であり、そのサブテーマにふさわしい十分な調査が行なわれず、研究の展開にともない再度調査をしたりしているため重複している様な箇所も見られる。また、研究を進めるにつれて研究の範囲も次第に拡大して来ている。

日本における建築線制度の発展過程のバースペクティブを、現在まで知り得た範囲でまとめると、図一1の様になる。これは同時に、我々が建築線制度に関する研究で取り扱いたいと考えている課題の拡がりを示したものである。日本における建築線制度は、1919年から1950年まで存在した市街地建築物法に根拠をもった制度であるから、狭く考えれば、この期間に限った問題であり、我々の研究の“その1”も、ほぼこの時期を対象としている。しかし、我々は、建築線制度の前史および地区計画制度による類似手法の復活を含めて、近代日本都市計画史の全期間、場合によっては江戸時代にまで遡るぼって考えようとして、図一1のような全体像を画いた。

この図の中の中心的な部分は、いうまでもなく、1919年市街地建築物法で制度化された建築線制度が、1945年まで新市街地形成の計画化手法の1つとして積極的に使われ、1950年の建築基準法制定時に名称は廃止されたが、その内容は様々な形でひきつがれた事実である。そして1965年以後、行政指導という形で、建築線制度類似手法の試みが積み重ねられ、1980年の地区計画制度によ

って、地区施設の計画、予定道路指定という形で実質的に復活したものであり、この図の中段右半分がこれにあたる。

建築線制度の源泉の1つは、良く云われている様に、1875年ブロンヤ街路線および建築線法（正式名称は、「都市および農村集落における街路ならびに広場の建設または変更に関する法律」だが、以下この略称を使う¹⁾）を始めとする欧米の建築線制度であり、その発展形態としての地区詳細計画制度である。これが図の下段の流れである。この流れから、市街地建築物法以前と、戦後、1960年以後の2回にわたって制度・手法の日本への導入がおこなわれ、1919年には建築線制度を、1980年には地区計画制度を生み出す力となったのである。

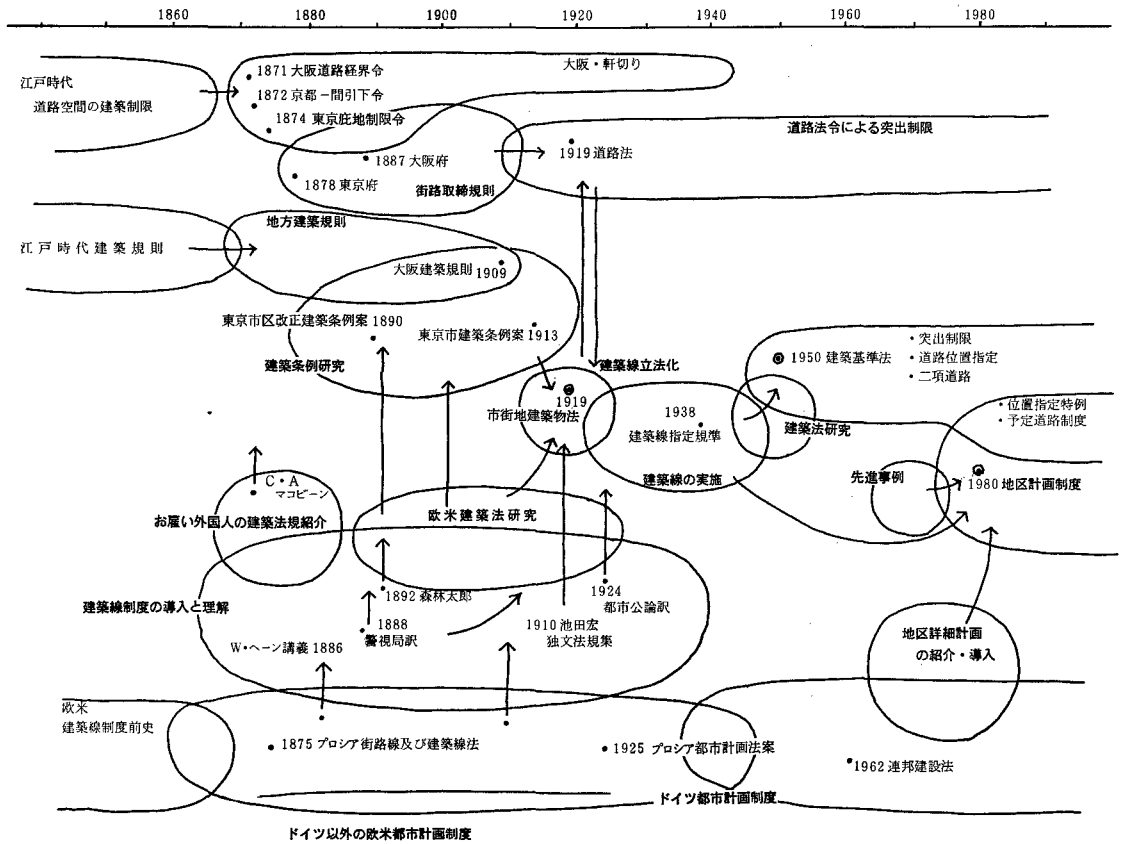
しかし、これは都市計画技術・制度に限らないが、何等かの技術・制度あるいは知識が外国から導入され、制度化され定着する過程においては、その国の在来の制度・手法およびそれを伝え支えて来た人々の意識を基礎にして受けとめられるのである。

そこで、第3の流れとして、江戸時代以来の庇地制限等の、建物と街路との関係および建物そのものを律して来た諸規則からの制度・手法の発展過程を考える。我々の研究の“その3”で扱った、明治初年の東京・京都・大阪における突出制限関係の諸規則の研究も、このような位置づけの中で理解されるであろう。この流れには、地方街路取締規則から1919年道路法に至り、現在の道路法・道路交通法・道路構造令に至る流れと、地方建築条例から建築学会の東京市建築条例等をへて、1919年市街地建築物法に至る流れが存在する。この流れは、様々な形で諸外国の技術・制度の日本への影響をとり込みつつ発展して来た。この様な日本的な制度の展開と実施の過程は、市街地住民・土地建物所有者の意識形成に大いに関係し、それが建築線制度の制度化と運用の環境となって来たに相違ない。

今回の、建築線制度に関する研究・その4は、これらの全体の流れのうち、市街地建築物法以前における建築線制度の導入・紹介およびその理解の過程と、その影響下における地方建築条例等に見られる建築線制度にかかわる条項の発展過程を検討することを目的としている。

1. 建築線の機能と市街地建築物法前の関係条例をめぐる動き

「建築線」とは「市街地に於ける建築物の突出を許さざる所の線」(飯沼, 1934)というのが簡明な定義であるが、それをを用いる目的によっては様々な機能を含んでくる。元来は、街路、広場等の公共施設の配置と建築物の配列を定めることを目的とする街路線および建築線制度は、計画規制としての性格が強く、とりわけ、それを街路と建物との関係に限定した我が国では、街路に係わる建築



図一 日本における建築線制度の発展過程

物の制限としての性格を強く有している。
江戸時代から現在にいたる街路と建築との関係、あるいは建築線制度の発展過程のパースペクティブについては、本論文の「はじめに」で既に述べた。ここでは、建築線および制度成立以前の制限体系を概括的に認識するために、まず、建築線の機能を整理すると共に、その理解と導入の時期である市街地建築物法以前を取り上げ、街路・建築関係条例およびそれに関連する動きについて全般的に概観し、その時期区分をおこなう。

1-1 建築線の機能

(1) 街路と建築に係わる制限と建築線の機能
一般的に、街路と建築に係わる制限としては、①街路および建築敷地の認定、②街路の計画・保全にかかわる制限、③建築物に対する制限、の3つに分けられる。こ

れらの内容と対比して建築線のもつ機能について整理してみる。
第一の街路および建築敷地の認定については、さらに、イ) 街路そのものの認定と、ロ) 建築敷地の認定とに分かれる。街路の認定とは、街路の定義ともいえるもので、一定の幅員以上、排水機能等といった要件を備えている道を街路として認定することにより始めて公衆用街路としての供用を可能とするものである。この街路の両側に建築線を設定することによって、「市街」の街路として、街区の区画、建築位置の基線が確定されることになる。いわば、建築線の設定は、街路の認定を行うと同時に、街路(境界)線、街区幅等といった、市街の基準線を(空間的・即地的に)確定するという機能をもつといえよう。
建築敷地の認定とは、一定の要件を備えた街路に接することによって土地が建築敷地として認定されることを

意味し、すなわち接道義務（建築線との関係でいえば接線義務）をさす。これはまた、建築線の設定されていない土地での建築を禁止することとなり、未整備地域での無秩序な市街化を防止する「建築自由の制限」として、建築線が有する最も根源的な機能の根拠である。

第二の街路の計画・保全にかかる制限については、イ）既存街路への突出制限、ロ）計画街路用地（新設および既存街路の拡幅）の確保、ハ）私道造成の統制、の3つに分けられる。

既存街路への突出制限は、既存街路へ建築物等が突出し、街路機能が妨げられるのを防止するものである。建築線のもつ建築限界線としての機能はその既存街路境界線への設定と同時に既存街路への突出制限機能として働くことになる。

計画街路用地の確保は、既存街路の拡幅計画線あるいは新設の街路予定線として、これらの街路予定地への建築物等の築造・突出を禁止し、街路空間を確保しようとするものである。建築線はこれを計画街路の街路線の確定と建築物の突出制限による街路空間の保全という二つの面から可能としている。

私道造成の統制は、個々バラバラに行われる私道の築造に対して、個別的に一定の水準を要求すると共に、これらが系統的なものとなるようにコントロールを施そうとするものである。これに対する建築線の係わりは、前述の街路認定機能と上述の街路予定線としての機能を併せもって働いているといえる。

第三の建築物に対する制限は、基本的には「それを越えて建築物の突出を許さない」という機能にもとづくのであるが、前述の様な道路空間への建築物の突出制限の他に、(1)建築物を既存道路等より後退させる制限、(2)建築物の主要壁面を揃える制限、(3)建築高さの制限の基準を与える、の3つに分けられる。

建築物を既存道路等より後退させる制限（以下、単に建築後退）は、建築物の前面（道路側）に必要な空間を確保しようとするもので、前面道路の拡幅の他、歩行者空間・前庭の確保、街路両側の建物間距離の確保等に際して必要となる。これは建築線を街路境界線（既存あるいは予定の）と異なって後退して指定することで行なわれ、建築線の持つ建築限界線としての機能からみて、建築物に対する制限としては最も重要なものである。

建築物の主要壁面を揃える制限（以下、単に壁面位置）は、家並みを整えるため建物の壁面の位置を揃え限定するものである。多くの場合、前項の建築後退制限の1つの形として現れるが、必ずしも建築後退を伴うものではない。場合によっては街路境界線上に主要壁面を揃えるという考えがあっても良い。街路境界線をこえる建築物およびその部分の突出は一切認めないということが定式化される以前は、街路境界線に壁面を揃えるという考

え方は例外的ではなかった。壁面位置制限も、壁面位置の限界を定めるものと、壁面位置を指定する（その線より後退することも認めない）ものがあり得るわけで、多くの場合は前者である。その意味では、主要壁面からの小規模な部分の突出を特例的に認める建築線の1種と見ることが出来、建築線と壁面線は、それぞれの機能に応じて用語を使い分けたともいえる。

建築線の建築高さ制限に関する機能は、建築物の高さを、それが沿う街路の幅と関連づけて制限するということに基づいている。建築線が道路境界線と一致している限りでは建築線指定の高さ制限に対する意味はないが、建築線が道路境界線と異なって（後退して）指定された場合、建築物高さに関係づけられるものが街路幅員から建築線間距離（街幅とでも呼ぶことが出来よう）におきかえられるのである。この場合、この建築線間の土地が必ずしも将来の街路用地でなくても良い。更に前面道路斜線制限の場合も、前面道路向い側の道路境界線が基線となっていたものが、前面道路向い側の建物に対する建築線が、代って基線になるのである。道路の向い側において後退建築線が指定されている場合には、単に自らの敷地内で建物を後退させた空地幅が高さ制限を緩和させる（これが斜線制限の趣旨）だけでなく、前面道路向い側の道路境界線と後退建築線の間の空地幅も、建築物高さ制限の緩和につながって来るのである（建築線と高さ制限については、本論文3—3でふれる）。

以上、街路と建築物との関係に限定して、関係する制限の種類、それに対応する建築線の機能について見てきたが、ここで建築線の機能について再び整理すれば、次の7点にあるといえよう。すなわち、①街路の認定、市街および街区等の基線となる「街路線」、②建築敷地の認定と結びついた「建築自由の制限」、③既存街路の保全としての「突出制限」、④街路計画（拡幅、私道統制を含めて）線としての「街路予定線」、⑤建築物を街路境界線より一定後退させる「後退建築線」、⑥建築壁面を揃えるものとしての「壁面線」および⑦建物高さ制限の基準としての「街幅線」である。

(2) プロシヤ街路線および建築線法ならびに市街地建築物法に見る建築線の機能

1919年市街地建築物法（以下、単に建築物法）によって創設された建築線制度は、1875年プロシヤ街路線および建築線法を範としているとされている。そこで、前述の建築線の持つ機能の整理に基づいてプロシヤ街路線および建築線法ならびに建築物法における建築線の機能を整理し、その相違点について把握しておくこととする。

表一1に示すごとく、プロシヤ街路線および建築線法²⁾における街路線および建築線の機能は、①街路の認定としての「街路線」（第1条1項）、②街路未整備地域

表-1 街路線・建築線の機能（日・普比較）

プロンシャ街路線及び建築線法（1875）		市街地建築物法（1919）	
①街路線	道路・広場の建設・変更の前提（1条1項）		
②建築自由の制限	適法に整備された街路に沿わない土地の建築禁止（12条1項）	①建築自由の制限	建築線に接しない敷地の建築禁止（9条）。
③突出制限	建築線の性質として説明（1条4項）。根拠規定なし。	②突出制限	制限根拠規定，制限方法を示す（9条）。
④予定線	地区計画の指定で街路・広場の計画線として（2条）	③予定線	拡幅を含む街路の計画線として（7条但書の運用で）。
⑤後退建築線	家並線，前庭線（1条4項）	④後退建築線	家並線（7条但書の運用で）。
		⑤壁面線	壁面位置の指定線（10条）。

での建築禁止としての「建築自由の制限」（第12条1項），③既存街路・広場等への「突出制限」（第1条4項），④街路・広場等の計画線としての「街路予定線」（第2条），⑤家並後退，前庭確保のための「後退建築線」（第1条4項）の5点を有している。また，これらは全て法条文の条項として定められている。

これに対して，建築物法における建築線の機能は，①建築線に接しない土地の「建築自由の制限」，②「突出制限」，③街路の計画線（拡幅含）としての「街路予定線」，④家並後退の為の「後退建築線」，⑤壁面位置の限定線としての「壁面線」の5点からなっている。これらのうち，「建築自由の制限」と「突出制限」の2点については，プロンシャ街路線および建築線法におけるそれと類似した規定となっているものの，「街路予定線」と「後退建築線」は法条文に明記されておらず，但書による運用の中に，あるいはその運用を予想して規定されている。両方で大きく異なるのは，第1に街路の認定としての「街路線」の機能が建築物法では明瞭でないことである。即ち街路（道路）の定義は建築物法第26条にあり，幅員が9尺ないと道路とは認められないということになったものの，プロンシャ街路線及び建築線法第1条1項で「都市および農村集落における街路ならびに広場の建設または変更にあたっては，一中略一街路線および建築線を指定しなければならない」と規定しているように，この2つ（一般的には一致するが）の規定線（Fluchtlinie）の指定なしに街路や広場の建設または変更が出来ないという様な意味での街路認定機能を建築物法の建築線の規定は全く持っていない。

なかった。この事が建築物法施行以後，法的には私道は任意に建設し廃止できることになってしまい，それが適法なものであれば建築線が発生し消滅するという奇妙なことになった（伊東，1934）原因であった。第2の相違点は，プロンシャ街路線および建築線法は，街路および広場（後に小公園等を加える）に対し，Fluchtlinieを設定しているのに対し，建築物法では，建築線の運用範囲を街路との関係のみに限定していることであり，第3には建築物法では「壁面線」の規定を設けていることである。これら相違がなぜ生じたかについては，いわば本研究の研究目的であり，後で詳しく検討するが，プロンシャ街路線および建築線法が，本来，その正式名称である「都市および農村集落における街路ならびに広場の建設または変更に関する法律」どおりの，都市計画に関する法制度であったのに対して，市街地建築物法はドイツ語でいえば Bauordnung の範囲にとどまっているといえよう。

しかしながら，プロンシャ街路線および建築線法も，各市町村警察当局の建築条例（それには突出制限，建築高さ制限等が含まれる）と一体的に運用され，例えば「後退建築線」にも「壁面の位置を揃える」（壁面線）役割が強いこと，建築物法における建築線制度も，その後の運用が多種多様にわたっており，特に都市計画の制度として機能していること（石田・池田，1979）等を併せて考えると，運用上の考え方まで含めれば，両法における建築線の機能は似ているといえる。

1-2 建築線との関連でみた建築物法以前の時期区分

建築物法以前（ここでは，1868年～1918年をさす）を街路・建築関係条例の特徴から，表-2に示すごとく，大よそ5つの時期に分けて見てみる。まず，第Ⅰ期（1868～77年）は，街路と建築に関して，江戸時代の規制を引継ぐ形で取締を行った時期といえることができる。特に，神奈川，大阪，京都，東京のような大都市では，個別の布達によって道路空間への建物等の突出制限や道路機能の回復が試みられている。また，この時期，東京では，銀座煉瓦街建設と関連して外国人技師による「市街及家屋造作ノ儀ニ付至当ノ定則」³⁾が当局に出され，街路計画の必要性が提起されている。

第Ⅱ期（1878～87年）は，「初期街路・建築規則制定期」ともいうべき時期で，「街路取締規則」が各地方で定められ，これによって街路への突出制限が一般化されたといえる。しかしながら，「建築規則」については，滋賀県等でその萌芽が見られ始めた段階である。後に扱うが，この時期は，内務省警視局，警視庁，警官練習所で独逸を中心として外国人講師を招聘して，建築規則を含む各種の講義，講演が開催されており，また，内務省警視局では外国建築条例の紹介がなされている。

第Ⅲ期（1888～99年）は，「建築条例の準備的検討期」

表—2 建築物法以前の街路・建築関係条例と時期区分

区分	街路・建築関係条例等	備考
第Ⅰ期 (1868 ~ 1877)	①神奈川県布達「建物」1870. 7 ②大阪府「道路経界令」1871. 3 ③京都府「町並間引下令」1872. 4 ④東京府「底地制限令」1874. 1 ⑤地方「違式註違条令」東京1878. 11, 京都1876. 10, 大阪1876. 12	〔局部的取締期〕 ○外国人技師マコビー ン「東京府下市街家 屋造作ノ儀」1872
第Ⅱ期 (1878 ~ 1887)	①「街路取締規則」東京1878. 1, 大阪1883. 9, 京都1886. 2 ②東京府「防火路線及屋上制限」1881. 2 ③滋賀県「家屋建築規則」1886. 12等	〔初期街路・建築規則制定期〕 ○外国人講師招聘1886 ○内務省警視局による 外国建築条令の翻訳 (1880~1889) ○「建築線」の訳語出現
第Ⅲ期 (1888 ~ 1899)	①「東京市区改正条例」1888. 8 東京市区改正委員会建築条例調査委員選定	〔建築条例の準備的検討期〕 ○個人による外国建築 条例の紹介(曾禰 1886, 森1889, 妻木 1890) ○建築条例の必要性, (横河1890)
第Ⅳ期 (1900 ~ 1913)	①地方「建築規則」制定 富山1900, 警視庁 「長家構造制限令」 1908, 山口1908, 大 阪1909, 兵庫1910 ②建築学会「東京市建築 条例案」 (1906→1913. 6)	〔建築条例検討・地方 建築規則制定期〕 ○建築学会による外国 建築条例の収集, 委 員による紹介(中村 1904等)
第Ⅴ期 (1914 ~ 1918)	①「都市計画調査委員会」 設置1918. 5	〔都計法・建築物法制定 定期〕 ○都市計画調査委員会 における「建築線」 の論議

となる時期で、東京市区改正委員会において「建築条例調査委員選定」がなされ⁴⁾、東京市建築条例案が起草されたといわれる他、建築家等の個人レベルによる外国建築条例の紹介が盛んとなり、また、建築条例の必要性も提起されてくる。

第Ⅳ期(1900~13年)の「地方建築規則制定・建築条例検討期」になると、いくつかの地方で独自の建築規則が

定められ、一方、建築学会で「東京市建築条例案」が検討・提出される(資料—10)。東京市より委託を受けた1906年より、学会では外国建築条例の収集がなされ、同時期に、関係委員による外国建築条例の紹介も行われている。

第Ⅴ期(1914~18年)は「都市計画法・建築物法制定期」で、内務省都市計画調査委員会において「建築線」についての論議がされる(これについては4章でふれる)。

2. 用語としての「建築線」の導入と理解

市街地建築物法によって建築線制度が創設される以前、我が国に建築線概念がどのように入ってきたのかを検討するため、特に、市街地建築物法以前における導入過程を取り上げ、ここでは、「建築線」という用語に着目して、制度化に至る背景の一側面を探ることとする。以下、当時の外国建築条例に関する講義録、翻訳書および紹介論文、地方建築取締規則、建築条例案等を資料として、①用語としての「建築線」が持込まれた時期・主体、②「建築線」に対する理解の程度、③建築取締規則および建築条例案等における「建築線」の取り扱い方、等について概観する。なお突出制限および高さ制限に関連する点は3章で詳しく検討する。本章の引用文中の傍点は全て引用者による。

2-1 建築線の導入

元来は外国の制度であった建築線制度が我が国へ導入されたのはいつで、誰れが紹介したのか、という疑問に対して、用語としての「建築線」に着目し、また「導入」を「翻訳」「紹介」の意にとらえて検討する。その場合、用語としては、①別の訳語だが意味が似ていて、外国語の「建築線」等を訳したと思われるものと、②「建築線」と訳したものに分け、主体(この場合は、内務省、学会、個人等)別に考察を進める。

(1) 別の訳語だが意味が「建築線」と見なせるもの

これは、現在までの調査では1878年8月のグラン著根岸兎三郎訳「佛蘭西行政警察新論」(原典1790・8法による)に最も早く見える(グラン, 1878)。第一巻第五節「往通運輸=関スル警察」の中で「道路警察ノ事」として、「道路街陌ノ位置ヲ整フルカ為メニ其経緯線ヲ定メ」(「衢道公路ニ並列スル家屋ハ軒簷ノ一望一線ナルヲ要シ参差錯雜ヲ致スヲ禁ス故ニ該地ニ於テ家屋ノ建築或ハ修築ノ許可ニ定線令書ヲ付與スル」)が見られ、また、第三巻第二項「公道街巷公場提塘等ノ通行ノ安全便利=関スル方法」の中では、「凡ソ公道ニ沿ヒタル地ハ何レノ部分ニ於ケルモ家屋等ヲ建築スルニ於テハ其許可ト其並列線ト皆ナ通行ノ安全便利=関係スルモノナリ」と記述されている。ここに見られる「経緯線」「定線」「並列線」は、いずれも既存公道における道路境界線として、家並線、突出制限を規

定したものであり、alignment等を訳したものであろう。

次いで見られるのは、1880年3月の内務省警視局資料「普國ポツテスダーム・フランクフルト兩縣建築警察條例」(原典1872・3法による、資料—17)において、「道路及ヒ空地ノ側ニ築造スル諸建物ノ直線ハ…(中略)…総テ皆府知事へ上申ノ上地方警察局長ニ於テ其直線ヲ定ムヘキモノトス」(第九條)、「規定ノ直線外前面ヘ向テ突出セル各種建物」(第五十一條)等に見られるごとく、既存道路等と関連付けた家並線、突出制限としての「直線」の規定を紹介している。

これらに見られる建築線の類似訳語は、いずれも1875年プロシヤ街路線及び建築線法以前の、フランスおよびプロシヤにおける街路と建築に係わる制限中の用語である⁵⁾。建築線という訳語こそ使われてはいないが、既存公道に関連した家並線、突出制限からなっていた建築警察的制度が、この時期(明治11,13年)に既に我が国へ紹介されていたことという、大変興味深い事実を裏付けている。

この後、この種の用語は個人によるものとしていくつかの外国建築條例紹介論文の中に見られるが、いずれも時期としては遅い。曾禰達蔵は1886年11月に「英國首府家屋條例(原典1878年法)の抜萃翻訳(曾禰,1886)の中で「市街ノ前面線」として突出制限を紹介している。また、森,1889では、「若地ニ余裕アラバ宜ク家々ノ中間ニ空地ヲ留ムベシ宜ク退線(フルホトリニエ)ノ法ヲ設ケ家々ノ前ニ小園ヲ築カシムベシ」と後退建築線の必要性を述べている。これは、単なる外国法令紹介とは異なり、森個人の意見である点で重要である。この他、建築雑誌の1890年10月から1892年3月までの連載「家屋ニ関スル佛國ノ法律條例及布告1~8⁶⁾」(資料—3)の中で突出制限としての「道路境界」の語が見られる。

又、妻木頼黄氏遺族より建築学会に寄贈された書籍の中に『仏国建築規則類纂』(資料5—4)があり、この中で突出制限、街路予定線としての規定中に「墨斗線」の語が見られる。しかし、この資料の翻訳時期、刊行時期については、現在のところ不明である⁷⁾。

(2) 「建築線」という訳

「建築線」の訳語が最も早く見られるのは、我々の現在迄の調査では1886年6月に出版されたウイヘルム・ヘーン講述(大井和久訳)「警察講義録」(ヘーン,1886)である。当時、内務省警視局及び警視庁では、西欧の警察法制を把握する必要性から、独逸を中心とする外国人講師を数人招聘しており、この講義録は、当時独逸警察大尉のウイヘルム・ヘーンが独逸警察の法制について講義した口訳及びその速記録である⁸⁾。講義は1886年2月15日から19日及び同月22日より25日までの計9回にわたって行われているが、そのうちまず第1回と第2回にお

いては「建築線」の訳語と共に1875年プロシヤ街路線及び建築線法の概要について講義している⁹⁾。そこでは、「建築スヘキ家屋ハ確定ノ建築線ヲ越ヘサル様注意スヘシ」として、「建築線確定ノ規則」について、①建築線の定義、②建築線の確定方法、③建築線確定の条件、④建築制限及び義務の4点に分けて、それぞれの要旨を述べている。紹介されている1875年プロシヤ街路線及び建築線法の内容については、後述の内務省翻訳資料(資料—18)によってふれるので、ここでは、同講義録における建築線の説明で他の資料とやや異っている個所について指摘するととどめる。それは、第1番目の建築線の定義に係わる記述で、「道幅并建築線(軒並)」としている点で、ここでは、街路線(Straßenfluchtlinien)=道幅、建築線(Baufuchtlinien)=軒並と解釈していることがわかる¹⁰⁾。

次いで、翻訳書としては、1887年から89年にかけて内務省警保局が出した資料「普魯西警察法第一、第二、第三卷」(資料—18)が見られるが、これは、前述のウイヘルム・ヘーン大尉が講義資料として持参したものを内務省で翻訳したものと考えられる¹¹⁾。同資料のうち第二卷第六篇「道路警察」第七章「市府及ヒ田舎町ニ於ケル街路及ヒ廣場ノ設置」は、1875年7月2日のいわゆるプロシヤ街路線及び建築線法の20条の規定の全文翻訳で「建築線」の訳語を使っている(この翻訳の全文を参考資料—1、として、本論文末に掲載し、内容については後にふれることとする)。

この他、少し遅れて森林太郎(1890)は、「獨逸聯邦屋制草案」の翻訳・紹介をし、「建築線」と訳している。また『建築雑誌』1894年11月号の、批評生,1894では、我が国の突出制限への問題提起として、「建築線」の用語を使い疑問が出されている(これが『建築雑誌』における建築線という用語の初出である)。

前述の妻木頼黄寄贈文書の中の「伯林府建築條例」(資料5—3)等の中には「建築線」の用語が見られるが翻訳の時期等を特定できない(注—7参照)。この後、中村達太郎,1904~1905及び建築学会による外国建築條例の収集・翻訳(1906~1913年)、同学会による東京市建築條例案などの中には、「建築線」という用語の定着がみられる。

2-2 建築線の理解

「導入」された「建築線」がどの程度理解されていたかは、訳者、紹介者によって異なるが、大よそ次の段階に分類できる。すなわち、①全く理解していない、②街路境界線(既存道路の)及びそれをこえる突出制限として理解、③建物壁面線(後退線、位置指定線)として理解、④街路予定線(拡幅含)として理解、⑤建築線未指定地での建築自由の制限を含めて理解、である。

全般的に見れば、②の街路境界線及びそれをこえる突

出制限としての建築線の機能の理解にとどまっているものが多く、建築学会関係者にその傾向が強い(突出制限に関しては、3-2で詳しくふれる)。これは、建築学会関係者が、主として諸外国の建築条例を通じて建築線を理解していたことによるのではないだろうか。プロンヤにおいても、街路線及び建築線の都市計画的機能は、1875年プロンヤ街路線及び建築線法に規定されており、建築条例に示されているのは建築線の建築物に対する制限としての機能が中心である。ただ、各市の建築条例においてもその最初に、建築敷地の接道義務、または建築にあたっての建築線指定の必要性については言及しているのであるから、⑤の建築自由の制限を理解しても良い筈であった。しかし、建築家による法令の紹介でこの点に触れているものはない。それどころか、ベルリン建築条例を紹介した妻木、1890でも、建築学会の抜萃(資料6-1)でも、同条例の冒頭にある接道義務に関する規定を削除してしまっていて紹介している。

他方、理解の内容に差はあるが、③の壁面線あるいは後退建築線に重点をおいて理解し、紹介しているものもある。中村達太郎、1904では、突出制限を「道路境界線」の場合と「建物前面線」の場合とに区別し、後者の場合についてのみ「建築線」の用語を用いている。また、森林太郎は前述した2論文(森、1889; 1890)の中で、「退線」「建築線」と訳語は異なるが、いずれも明確な「後退建築線」を紹介し、これにのみならぬ理解を示す(3-3で詳しくふれる)。

皮肉なことに、1875年プロンヤ街路線及び建築線法を全訳し、「街路予定線」「建築自由の制限」という建築線の都市計画的機能まで一定程度理解し得たと思われるのは、建築家ではなく、内務省警保局(前警視局)及び警視庁であり、それも最も初期(1886~88年)においてであった。この内務省警保局の全訳した「市府及び田舎町村ニ於ケル街路及ヒ広場ノ設置」(資料-18)は、同法のドイツ語原文と照らしても(1875年制定当時の原文から我々が直接翻訳した法文を参考資料-2として本論文末に掲げた)、文体・用語は古いが正確に訳されていると見て良く、建築線の機能についても一定の理解をした上で翻訳していると考えられる。内容については後に掲げる参考資料-1を参照していただきたいが、建築線の機能がどこまで、この翻訳によって紹介されていたかだけを見ておこう。

第1条1項では「市府及び田舎町ニ於ケル街路及ヒ広場ヲ設置シ又ハ変更スルニハ」街路線及ヒ建築線ヲ確定スヘシ」と述べ、街路及び広場の建設・変更の前提としての街路線および建築線の機能を正しく訳出している。ただ「確定」の主体は訳文では不明瞭になっている。

同条4項は「街路線ハ同時ニ建築線タルヲ常トスルモノニシテ其線以外ニ超ヘテ建築ノ許サザル所ノ経界線ヲ指ス」「但シ特別ノ理由アルトキハ街路線ニ異ナル建築

線ヲ確定スルコトヲ得」と、街路線と建築線の関係、建築線の突出制限機能、後退建築線の可能性等が充分理解出来るよう訳出されている。

第2条では、建築線の指定が、将来の必要性に応じてBebauungsplanを作成することによって、広い範囲に対しても行なえることを規定しているのであるが、内務省訳でも、「将来ノ需要ニ随ヒ広大ノ地面ニ対スル市街建築案ヲ以テ」建築線を確定することが出来ることが示されており、市街化に先行して建築線を指定する「市街建築案」の機能を充分示していた。加えて、第3条では、建築線の確定には「交通ノ便利」「火ノ安全」「公衆ノ健康」「街路及ヒ広場ノ外観」「新市街ト現在市街ノ交通便利」を注意すべきことも示されている。

第12条は、街路未整備の場合の「建築自由の制限」の条項であるが、「未タ公共ノ交通及ヒ家屋ノ築造ニ完備セサル所ノ市街又ハ市街部分ニ其街路ニ向テ出入口ヲ有スル家屋ヲ建築ス可カラサルノ禁止」と訳し、加えて第13条で「第十二條ノ規定ヨリ生スル建築自由ノ制限」と訳されているのであるから、この機能は充分理解し得るのであった。

また、該当する「地面ヲ其所有主ヨリ買上ルノ権利」(第11条)、建築線の指定にともなう「賠償」(第13条)、街路の建設にともなう「接スル土地ノ所有主」等からの整備及び維持費用の「分擔」(第15条)、残地の買取請求(第13条3項)を、おおむね正確に訳出して紹介している。

この内務省訳の資料によって、我々は、プロンヤの街路線及び建築線制度が、単なる既存道路空間への突出制限の制度や壁面を揃える制度ではなく、街路ならびに広場の建設または変更に関する都市計画的制度である事を充分理解できるのだが、当時の建築家、土木技術者がこの資料をどれだけ読んだか、又、充分その意義を理解したかどうかは必ずしも明らかではない¹²⁾。

2-3 市街地建築物法以前の建築条例と建築線

表-2で示したごとく、この時期には建築条例の検討あるいは地方的制定がなされている。そこで、①東京市区改正委員会の建築条例案、②地方建築規則(初期の神奈川等及び中期の大阪等)、③東京市建築条例案(建築学会)の順に、これらの中で建築線に係る概念がどう扱われているかを見る。なお、この時期の建築条例は、今まであまり知られていなかったが、極めて多数の例があるといわれている。我々はまだそれ等を充分検討する機会を持っていない。又、東京市区改正委員会東京市建築条例案などはまだ発見されていない。したがって、この節の検討は極めて予備的なものに過ぎない。今後資料収集の上再度検討する機会を持ちたい。なお、前述のように既存道路空間への突出制限および建築高さ制限と建築線の関係については、3章で詳しく検討する。

(1) 東京市区改正委員会の建築条例案

1889年10月9日の東京市区改正委員会で建築条例調査委員会の選定が行なわれているが、席上、委員長は建築条例案は「妻木頼黄ニ囑託シ漸ク稿ヲ脱シテ拙者迄差出セリ」と案が既に出来ていることを告げているが(資料—12)、この内容は不明であり、その後、新聞報道等では何回も間もなく議了と報ぜられながら遂に取調委員会の段階で審議未了(?) となってしまう¹³⁾。しかし、もし前述の妻木頼黄寄贈図書中の法令(資料5—1~7)がこの当時のものであるとすると、東京市区改正委員会の建築条例案は建築線に関する規定を含んだものであったかもしれない。

東京市区改正の立案者といえる芳川顯正が、街路等の計画決定の効果として、民間の建築行為を規制しようという考えを持っていたことは知られており(石田, 1979: 29, 32)、これは東京市区改正土地建物処分規則第4条に規定され、これにともなって東京府令第84号が定められた。このことからすれば、将来の需要に応ずる道路空間を街路線・建築線指定により確保するという1875年プロシヤ街路線及び建築線法の都市計画的機能の理解と結びつく可能性は全くなかったとはいえない。

(2) 地方建築規則

我々が既に本研究・その3(石田・池田, 1981a)で検討し、後に3—2でも見るように、突出制限に関する規定は、明治初年にも多く見られ、従来から道路側の布達・規則が多く知られている。しかし、例えば神奈川県布達「建物」1870年7月24日では「市中往来道敷江出張嵩ノモノノ儀」として、道路への建築物の突出制限が定められているし、同県の1873年7月18日の「家作建方」布達は第11条で「一、擔先ハ銘々所有地ノ界境ヨリ先ニ出サル様家作可致事」と定めている(資料—4)。この様に、おそらく初期の地方建築条例の中にも簡単な突出制限が含まれているものは、決して少なくないであろう。

「滋賀県家屋建築規則」1886年12月22日には、壁面線とはやや異なるが、「屋後柱際ヨリ老丈式尺ノ空地」という規定がある(資料—8)。

片岡安に「欧米の建築条例を真似」た「一種不可思議の単行法規」(片岡, 1916)といわせた「大阪建築取締規則」(1909年8月18日)では道路及び通路よりの一尺五寸の後退(第15條)、高さ八尺以上にある軒等を除く、道路・通路への突出制限(第16條)、に見るごとく、「建築線」の文字こそないが、「後退建築線」「突出制限」として当時の建築家達によって紹介されていた外国建築条例における建築線規定に近い規定をもっている(池田実, 1909, 資料—2)。

大阪府では、警察部において規則制定の8年前から建築条例について検討していたとされており(池田実, 1909

: 2)、単なる「真似」とは言い切れない面をもっている。この中の「一尺五寸」の根拠については、規則の説明に当たった池田實は「大阪の従来の家の例」であって「困難な問題ではない」としている(池田実, 1909: 38~41)。尚、同時期における「朝鮮総督府令市街建築規則」1913年2月25日の中で「建物の基礎は公共道路との境界線より一尺五寸以上の距離を保ち之を築造すべきこと」(第3條2項)¹⁴⁾としているのを見ても、同寸法に対する当時の一般的認識がわかる。

(3) 東京市建築条例案(建築学会1913年6月14日)

1906年11月東京市長より建築学会へ委託され、当時の外国建築条例の分析を含め約7年間をかけた検討の後、提出された東京市建築条例案になると(資料—11)、「道路ニ面スル建物ヲ建築セントスル者ハ…(中略)…建築局ニ申請シ公定建築線ノ指示ヲ受クヘシ」(第24條)、「道路ニ面スル建物ハ公定建築線外ニ突出セシムヘカラス」(第39條)と建築条例(案)としては始めて「建築線」の語が使用される。だが、ここで用いられている「公定建築線」は「建物ノ道路ニ對スル制限線」(第4條)としているように、明らかに「道路境界線」をさしている。すなわち、既存道路に対する突出制限のみの規定であって、道路計画や建築権制限などの積極的な位置付けはなされていない。また、当時の建築家達の一部には認識のあった「壁面線」の言葉も、用語としては現れない。しかし、突出制限の規定は、後に3—2で見る様に精緻であり、全体として、幅員の狭い道路も含めて路面より一定の高さ以上では、公定建築線をこえて道路空間への突出を認めるという考え方であった。これらの事から考えると、建築学会のこの案は「公定」建築線を、街路境界線における building frontage として規定しようと考えていたと理解することが出来る。資料—11には、用語の日英対照表がついているが、建築線には Line of Building Frontage をあてていることが、この事をよく示している。

建築学会がこの条例案策定の為に収集した外国条例の多くには、建築と街路の関係について、より広い規定があった¹⁵⁾にも拘わらず、それを参考にして作成提出された条例案には、何故単なる「街路境界線」における突出制限線としてのみしか盛り込まれなかったのか。建築学会の委員があまりにも建築家的であったといってしまうまでもそれまでだが、諸外国の建築条例を研究しながらも、その中に含まれている、建築物が接する街路の条件、接道義務に関する規定を軽視してしまう姿勢の要因はどこにあるのだろうか。江戸時代からの建築・街路関係諸規則の影響、土木・建築のセクショナルリズム等色々考えられる。しかし、新しい構築技術の問題も含め、単位としての建築物についての技術的基準としての建築条例が検討の中心であって¹⁶⁾、市街道路造りにまで関心が及ばな

かったということではないだろうか。

2-4 この章のまとめ

ここで、以上の市街地建築物法以前の建築線をめぐる動き、その導入と理解について簡単にまとめると、①「街路線」及び「建築線」という用語及びその制度の内容は、我が国において、建築條例が議論される以前の明治初期(1886～88年)に、獨逸警察官ウイヘルム・ヘーン大尉を通じて、既に内務省警視局(後の警保局)及び警視廳において、かなり正確に把握されていた。②他方、当時の我が国の建築界においては、「街路線」及び「建築線」の概念が良く理解されず、「建築線」を中心に、言葉の意味としては「フロンテージ」、法文の解釈としては突出制限と関連する「既存道路境界線」と単純化した取り扱いがなされ、当時検討されていた建築條例(案)にあってもその範囲を超えなかった。③むしろ、道路と建築の関係の実際の当事者である地方警察当局による「地方建築取締規則」の方が、「建築線」という語を用いずとも、大阪のごとく「壁面後退」の手段としての規定を実施していた。④それが、内務省都市計画課の手による「建築法都市計画課原案」(1918)になると、突然、プロンヤ街路線及び建築線法の重要部分が、道路と建物との関係に限りながらも、導入されようとする。⑤しかしながら、都市計画調査委員会のメンバー、特に建築家委員は建築線をより狭く理解していたことが市街地建築物法における建築線の規定がより単純化し、都市計画技術的性格を表面的に失なわせる結果の背景として存在していた(④及び、⑤については本論文4章で詳しく取りあげる)。

3. 市街地建築物法以前の道路・建築関係の規制

外国の建築線制度についてのおそらく最初の紹介として1875年プロンヤ街路線及び建築線法に関する講義が、同法制定後わずか11年後の1866年におこなわれ、同法的全訳が1888年に出されていたことは本論文2-1で示したとおりである。しかし、この講義および翻訳は、すぐには都市計画関係者および建築家達の欧米建築線制度に関する理解を深める事につながらなかった様に思われる¹⁷⁾。

本節では、建築線制度の機能の内、道路空間への突出制限および、建築物の高さ制限の基線としての建築線の2つの機能について、市街地建築物法以前の理解の深まりを、やや詳細に検討する。

3-1 既存道路空間への突出制限と建築線

(1) はじめに

建築基準法第44条は、道路内の建築制限として「建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。」と原

則を規定した上で、但書で、建築審査会の同意により特例的に許可が出来るむねの規定をしている。この特例の範囲は極めて限定されたものであって、特に地盤面上では、公衆便所、巡査派出所の他、公共用歩廊、避難施設等の公共性の強いものに限られていて(同条但書及び同法施行令145条)、一般的な建築物の部分(庇・軒等)を道路空間に突出することは厳しく禁じられている。道路空間に対する建築物等の突出制限を、この様に「原則的禁止」という形で定式化したのは、1919年市街地建築物法第9条であり、次の様に規定されていた。

建築物ハ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得ス但シ建築線カ道路幅ノ境界線ヨリ後退シテ指定セラレタルモノナルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ建築物ノ前面突出部又ハ基礎ハ道路幅ノ境界線ヲ超エサル範囲内ニ於テ建築線ヨリ之ヲ突出セシムルコトヲ得

しかし、それ以前は、江戸時代から慣習的に道路空間に建築線およびその部分が突出する問題があり、しばしば禁令が出されたが守られてこなかった。明治初年、江戸時代の禁令を引き継ぐ形で、東京・大阪・京都で突出制限に関する布達、規則がつくられたが、土地所有権をめぐる問題、従来の慣習の問題、既存不適格の問題等が要因となり、大阪を除いて短期間で廃止されてしまったことは本研究“その3”(石田・池田, 1981a)で既に述べたとおりである。このような経緯があるため、我国の行政当局あるいは建築家にとって、既存道路空間への建築物等の突出制限という建築線の機能は、もっとも理解しやすいものであった。それまで道路境界線として認識していたものを建築線という用語におきかえさえすればよかったからである。

建築学会の雑誌に初めて「建築線」という用語が登場するのは、前述(本論文2-1)のように1894年のことであるが、批評生なるペンネームで「^{びんせうせいなる}建築線 張出窓の非常に街路上に突出したるを見たり 之れ等は如何なる條例によりて認可せらるるや 例へば極めて狭き街路の両側より張出窓の建設ある場合には如何」という投書が「問答」欄によせられている(批評生, 1894)。当時「街路上に突出」しているものとしては「張出窓」よりも庇や軒の方がはるかに多かったのであるが、頭上で街路に突出して来る庇・軒より、地面に近い所で突出して来る張出窓を問題にしている点などから見て、この投書者は、「建築線」の突出禁止に関する機能よく知った上で、質問にことよせて「条例」の必要性を主張したととれるのである。ちなみに、この「問題」に対する回答は、その後も無い。この投書は張出窓の街路上への突出を批判的に書いているが、これが無視されたことは、その後、建築家達が突出に対して寛大であったことの象徴を見るような気もする。

本節では、突出制限が市街地建築物法で定式化される

以前に、外国建築法規の翻訳紹介で、どの程度突出制限が扱われていたか、又、布達、規則、条例および法令の案において、道路空間への建築物等の突出制限が、どの様に規定されていたか、それぞれの規制方式にどのような問題があったのかを検討し、市街地建築物法による建築線制度の背景をさぐることを目的としている。

道路空間に対する突出制限は、既存道路空間に対するもの、計画または予定道路空間に対するもの等、様々な場合が考えられるが、市街地建築物法以前においては計画または予定道路空間に対する建築制限・突出制限はあまり考えられて来なかった様に思われる。計画道路に対する建築制限としては、東京市区改正事業における、道路事業予定地に対するもの（東京市区改正土地建物処分規則第4条および1889年5月21日東京府令第84号）が知られているが、これも建築許可制であり、しかも木造等は認めるといふ原則のものであって、突出制限とは異なった性格のものであった（東京市区改正委, 1919: 57）。したがって本節では基本的に既存道路空間への突出制限を扱うことにする。

又、突出制限の対象も多岐にわたり、建築物、仮設建築物（床店、葎簀等）、建築物の部分（庇、軒、出窓等）、建築物の付属物（看板、燈火等）、建築的工物（日覆、アーケード）などがある。しかし、本節では基本的には建築物及びその部分を中心に取り上げる。

(2) 欧米建築法規の翻訳・紹介にみる突出制限

1888年に翻訳された1875年プロンヤ街路線及び建築線法は、実は建築線の突出制限機能そのものは、むしろ前提となっている。条文の中では第1条4項の中で「街路線は通常の場合、同時に建築線、即ち、それを越えて建築物の突出を許さない限界線となるものとする」というような規定となっており、突出制限は建築線の性格を説明する副文（ドイツ語では das heißt ではじまる副文）の中に出て来ている。建築線（Baufuchtlinie）が建築物の突出をどの様に禁じ、あるいはどの程度許すのかは、個々の地域の建築警察条例等に規定されているのである。

その建築警察条例については、前に（本論文2-1）示したように、プロンヤ街路線及び建築線法より早く、1880年3月に「普国ポッテスダム・フランクフルト両縣警察條例」が内務省警視局資料として訳出されている（資料-17）。しかし、同資料では突出制限について、都邑建築警察条例の第51条で「規定ノ直線外前面ヘ向テ突出セル各種建物ノ（看樓、窓前ノ張出シ、段階、窓ノ入口等）新築及ヒ其建物ヲ変更シ并ニ之ヲ破毀スルニハ総テ警察官ノ許可ヲ要ス且ツ此ノ如キ建物ヲ修繕スルニハ新ニ地方警察官ノ免許ヲ受ヘン」と規定し、更に、「右種類ノ建物ヲ許可スヘキ規則ハ各地方警察官ニ於テ特別ニ設クルモノトス」とな

っている。要するに「規定ノ直線」よりの突出が問題となるものが「看樓、窓前ノ張出シ、段階、窓ノ入口等」であること、警察官の許可によってこれらの物は突出が認められること、別に許可に関する規則が設けられることが理解されるに留まった。

工学会誌60号における曾禰達蔵の「英国首府家屋建築條例抜萃」（曾禰, 1886）は、突出制限について始めて詳しい紹介となっている。即ち、「張出シ規則」として同条例第26条の第1項は、諸々の「張出シ部」を「耐火質物」（現在の用語でいえば不燃質物）で作らなければならないとし、第2項は、街路幅と突出の関係を「凡ソ幅三十呎ヨリ狭キ街衢若クハ小路ニ於テハ市店ノ舗頭（shop front かん）ヲ其周壁前五吋マテ張出スヲ得而シテ其軒蛇腹ヲ十三吋マテ張出スヲ得ヘシ又幅三十呎ヨリ広キ街衢若クハ小路ニ於テハ其舗頭ヲ十吋マテ張出スヲ得而シテ其軒蛇腹ヲ周壁前十八吋マテ張出スヲ得ヘシ」としていること、第4項では、突出部と雨滴の道路上への滴下の関係と、例外的なもの他は「市街ノ前面線外ニ向テ家屋ヨリ一切張出シ造ヲナスヘカラス」との原則を紹介している。この曾禰の抜萃は、曾禰自身が「成ルヘク原文ノ字句ヲ遺サス訳出センコトヲ務メ」たと述べており、何等の解説も附されていないが、欧米建築條例における突出制限が、建築の各部位ごとに、或いは道路幅の広狭などと関係づけて、どの様な範囲まで許すかという形の規定であることを紹介する結果となった。

建築雑誌46号（1890年10月号）以後、数回にわたって掲載された「家屋ニ関スル仏國ノ法律条例及布告」（資料-3）は、翻訳が正確でない様であるが、同誌62号（1892年3月）の1795年10月15日法令の紹介の部分で「若シ屋前ニ軒庇等ヲ突出セシメ道路ノ妨碍ヲ生セシムル等ノ犯人アルトキハ必ラズ此図（道路の方向広狭を示した一引用者注）ニ照シテ之ヲ退却セシムベシ」と突出制限の原則が示され、更に「但シ此家屋ノ表面ヲ退却セシムルコトハ之ヲ修復シ又ハ再建スル際ニ非ザレバ此命令ヲ下スコトヲ得ズ」と既存不適格に対しては改築・再築まで猶予することが示され、もし直ちに退却させるときは、「其邑市街人ヲシテ此家屋ノ所有主ニ不時損失ノ実価ヲ正シ償ヲ出スベシ」と補償の原則も紹介された。この翻訳者は妻木頼黄と思われる（連載第6回に妻木の名がある）。彼は、同誌48号（1890年12月号）には「柏林府建築條例抜萃」をのせているが、これは唯一回で未完となっており、建築線に関する規定は載っていない。しかし、この時期に東京市区改正委員会の建築条例の起草にあたったといわれる妻木が、これら仏・独の条例を翻訳し、欧米の建築線（という用語は使われていないが）の突出制限に関する知識を持っていたことがわかる¹⁹⁾。東京市区改正委員会の東京市建築条例案については、相当大きな内容のものであり、中庭のとり方等に関する規定など

の「むずかしき」条項があったといわれ、当然、これ等欧米の建築条例の突出制限規定を参考にした規定があったと思われるが、残念ながら現在のところ内容が知られていない。

明治期後半になると欧米建築条例に関する研究は一層進んだようである。建築雑誌216号(1904年12月号)より4回にわたって、中村達太郎の「欧米建築条例の比較」がのっている(中村, 1904~1905)。これは、もはや単なる欧米建築条例の翻訳紹介ではなく、ロンドン、ベルリン、パリ、ニューヨーク、ワシントン等の諸都市の建築条例を各項目ごとに横断的に比較検討して整理し、時に、日本で建築条例をつくる場合どう考えるべきかについても見解も示している。第3回(1905年3月)では第3章として「突出」を扱っている。まず「突出とは張出櫓、蛇腹、其他総て建物外壁面より外方へ差出でたるものをいふ突出の種類に依りては往来の妨害になるものあり又は火災を招くの因となるものあり其他構造上危険なるもの等あり得る…」と、突出の定義と突出規制の必要について述べているが、中村の突出制限の理解がわかって興味深い。突出をここでは建物外壁面よりの突出と理解しており、道路境界線あるいは建築線からの突出とは述べていない。更に諸外国の突出制限を、「往来の安寧に関するもの」「堅牢及火災に関するもの」に区分して紹介している。「往来の安寧に関するもの」は、建物の下部における突出であるとして、根石及び階段、空掘及地窖、店の前飾、窓障子、雨垂、仮設物にわけて整理している。諸外国の突出制限が、突出するものの種類、道路の幅・歩道の幅、地域の性格により詳細に行なわれていることを示した上で「倫敦に於ては道路境界内へ建物下部を張出すことを禁じあれど巴里、伯林等に於ては或る制限内にて之を許しあり、米國華聖頓に於ては商業地の道路(Business streets)即ち往来繁き所にては突出を許さざれど他の所に於ては之を許せり」と要約し、「若我國に於て建築条例を編成するに當ては倫敦の如く根石及び階段の歩道に突出することを禁ずるは至当なるべし但柱片蓋類の根石の如く短きものは或る制限を設けて之を許したきものなり」と日本への適用についても考察している。「堅牢及火災に関するもの」に関しては、店前飾、地付張出窓、持出張出窓及張出小塔等にわけて各都市条例を相互比較し、下端高さの規定、道路幅との関係、建物総幅との関係を紹介している。そして「通行人の頭上にある突出及び私有地にある突出は通行の妨害を為さざるゆゑ制限を設くるの必要なが如く見ゆれども尚火災又は堅牢に関して其否らざるを知るべきなり」とし、「倫敦及び紐克に於ては建物上部にありて通行人の妨げにならざる張出窓と雖も尚建築線より一呎以上突出せしむることを禁じあり然るに伯林及巴理に於てはそれより余分に突出せしむることを得しむるなり」とまとめている。中村

達太郎は東京帝国大学等で建築法規の講義を長く担当しており、ここで述べられている様な点が、当時の建築家達の共通の知識になっていたと見て良いであろう。

1906年に東京市の依頼を受けて建築条例の起草にあたった建築学会が欧米の諸都市の建築条例を多数(238冊にのぼったという)収集し翻訳をおこない、立案の参考としたことは良く知られている(資料—10)。この収集資料全体を検討することは出来なかった(存在不明のものもある)が、その一部を見るのが出来た(資料—6)。この内「倫敦、グラスゴー、マンチェスター、ダブリン、海峽植民地、香港、建築條例要項分類」(資料、6—3)は、各々の建築条例の内容を細目次の形で整理し、更にそれぞれの関連項目を相互比較出来る様に一覧表の形に英語で抜き書きしたものである。例えば、Rules as to Projections、即ち、突出する場合の規則の項では、ロンドンの1894年建築条例の関係条項を(Balconie, ShopfrontやBayについては図解入りで)抜き書きし、他の諸都市の対応条項は対照出来るように横に並べて抜き書きしている。資料—10によると、この「要項分類」は、この他にニューヨーク、ボストンなど12都市についてのものもあった様である。また、外国条例の翻訳では「現行伯林府建築条例(抜萃)」(資料6—1)は、第一編第一章道路トノ関係などの章では接道義務に関する重要な規定を含むのであるが、極めて簡略化して抜書しているが、第十四章突出制限の部分は相当詳細に抜書きしている。これ等の研究の上になつて、起稿された東京市建築条例案(1913)が、接道義務の規定を欠きながら、突出制限に関しては、これを認める方向の詳細煩瑣な規定をもっていたのは或意味では当然といえる。

(3) 道路空間への突出制限規定の型と問題点

本項では、明治初年から市街地建築物法にいたる、諸布達、地方条例、法令案に見られる道路空間への建築物等の突出制限規定を幾つかの型に分類し検討する。突出制限規定の型は大別すると次のようになる。

- A 突出全面禁止
 - A—1 既存不適格取壊し
 - A—2 既存不適格猶予
- B 本家屋敷地内後退、道路への突出禁止
- C 突出を許容する特別の範囲を道路空間に設定
- D 原則禁止、特例的突出は許可
 - D—1 個々の建築部位ごとに突出限界を指定
 - D—2 地盤面下の突出の扱い
 - D—3 時間的制限、時間的許可
 - D—4 公共性の高いものは許可

これ等の分類ごとに具体例について説明する(図—2参照)。なお、取りあげる事例の内、明治期前半のもの多きは、その成立、廃止の経緯について、本研究“その3”(石田・池田, 1981 a)で述べているので参照されたい。

(フ) 突出全面禁止, 既存不適格取壊し (A-1)

突出制限として最も厳しいものであるが、一方、現実に大量の既存不適格がある状況では行なわれ難い面を持っていた。明治以後の事例は極めて少ない。もっとも明確にこの立場をとっていたものは、1872年(明治5年)10月の東京府第720号町触で、「府下往環井下水中等へ自儘=家作又ハ床店葺簀等張出候モノ」に対して期限(庇, 床店葺簀は15日間, 家作は35日間)を切って取払を命じ「等閑候節ハ」、庇等は「無用捨取毀」を行なうとしている(資料—19, 53巻, pp. 614~615)。この町触は「自儘=」という言葉を使っており、許可を受ければ良いという印象も与えるが、1870年3月の「防火上家屋制限」が「古家タリトモ地伏外道式掛出」を禁じていることから見て、既存不適格の全てに対して期限付取壊しを命ずる趣旨と思われる。しかし実際に取壊しが行なわれ得なかったことは、その後も繰返し突出制限に関して布達が出されていることから確かめられる。実現困難なこの様な型の規則が、繰返し出されることによって、市民にこの様な規則を等閑する傾向をつくり出しているといえるのである。

(イ) 突出全面禁止, 既存不適格猶予 (A-2)

大量の建築物及びその部分が、現に“既存”道路空間を侵している状況の下では、“既存”道路とは何かが問題とならざるを得ない。明治初年の東京・大阪などの市街地の実態は、まさにこの様な状況であった。このような状況でとり得る方法としては、建築(街路境界)線を定め、突出全面禁止の原則をたてた上で、既存不適格に対しては焼失時あるいは改築時まで取壊しを猶予するのが適切な方法であったといえる。明治初年の突出制限規定には、この型のものが多いが、既存不適格の大量存在とともに、頻々と大火があり、火災による更新の可能性が大きかったことも反映しているといえる。

1870年5月京都府の「府下街上或ハ川岸ニ家屋建出有之分漸次取除可申事」(資料—20)、同年7月神奈川県「建物」布達(資料—4)、1871年3月大阪府の「道路ヲ狭隘ナラシム可ラサル件(道路経界令)」(資料—21, pp. 188~189)等はこの型である。大阪府の「道路経界令」は「自儘ニ経界ヲ侵シ、建家出シ店等致しているものに対し「取毀可申付管ニ候へ共、忽難決可致候間、在来ノ分ハ其儘差置(傍点引用者)」とのべ、「向後焼失跡并新規建家等」から既定道路幅を回復するとしている。しかし、この様な方法で既存道路空間を回復するには、①既存道路境界線の明確化、あるいは建築線の明示、②新築・改築時に規制を確実に執行してゆく体制の確立と維持、③住民自身に既存道路空間を侵していることを認識させ、突出制限の意義を理解させる啓発など、多くの困難な課題があり、これ等を完全にやり切るだけの行政側の意識も不十分であった。70年をかけて、ほぼ完全にこ

の事業やり切った大阪の例(石田・池田, 1981a : 177~183)は極めて稀な例である。現在の二項道路問題も、これと共通する問題を含んでいるといえる。

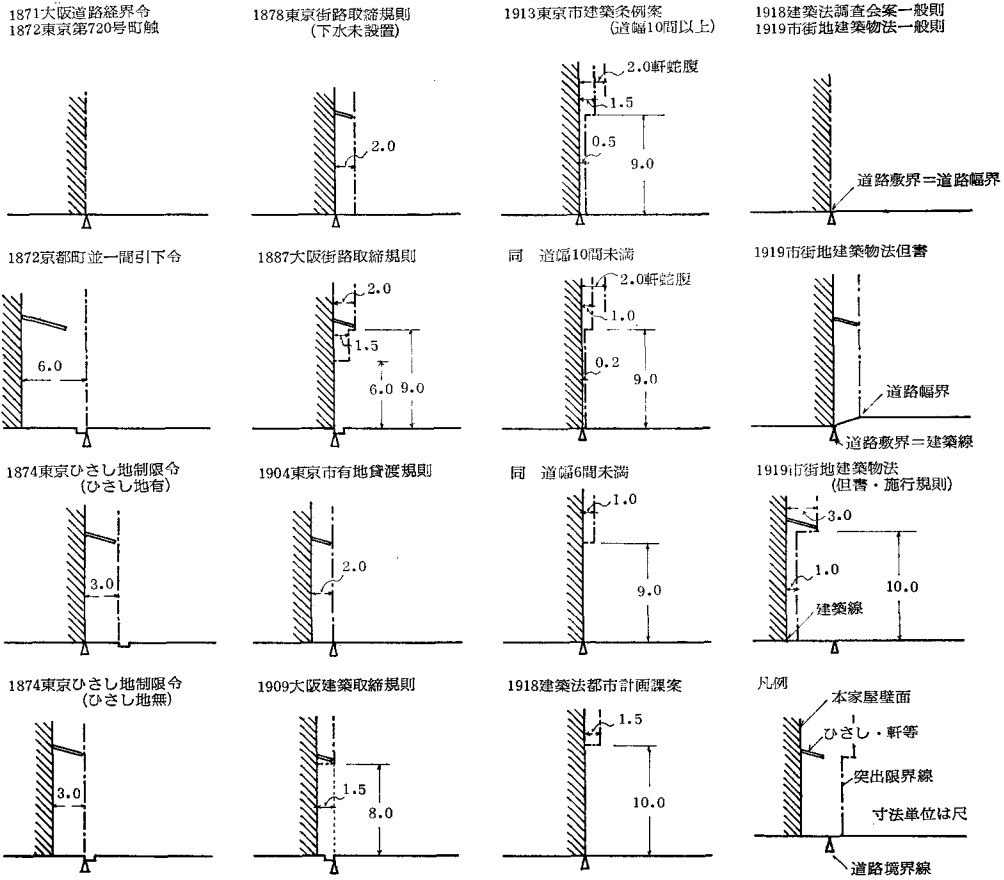
(ウ) 本家屋敷地内後退指定, 道路への突出禁止(B)

庇・軒・蛇腹等の建築物の部分が道路空間に突出するのを禁止するため、本家屋部分の建築位置を、あらかじめ敷地内で道路境界から一定距離後退させる様指定する方法である。日本家屋では、出入口は勿論、窓等にも庇をつけるのが一般的であり、軒も必ず出ている。しかも明治初年までは、家主所有の本家屋に借家人が庇・下屋をつけることが慣習化していた。このため、本家屋が道路境界線際に建設されれば、庇・下屋は必然的に道路空間に突出することになり、その意味で本家屋をあらかじめ後退させておくという、この制限方法は一定の合理性を持っていた。この型の規制として有名なものは、1909年8月大阪府建築取締規則(大阪府令第74号)における1尺5寸引下げであるが、この型の制限は明治初年にまでさかのぼる事ができる。

1874年1月東京府達「庇地制限令」(資料—19, 56巻, p. 66)は、その第2項で「庇地無之町々並土地」に対し「在来下水際ヨリ三尺引下本家取建、三尺通りハ庇地補理可致事」と定めている。これは、商店の場合、通常本家屋から3尺程度庇が突出されるが、これが官道を侵さないように、本家屋を民有地内であらかじめ3尺引下げさせたもので、明らかにこの型の突出制限である。また、1872年4月京都府の「町並一間引下令」(資料—20, p. 23)は、京都市中の全ての官道について、その広狭にかかわらず本家屋(後には高塀板垣も)の一間引下げを命じた些か強引な制度であり、真のねらいは道路拡幅にあったと思われるが、制定後の説明では、その趣旨はこの型の規制を行なうことであると強調している。これ等の明治初年の規制は、後退距離が大きかった事、地租改正により土地所有権が確立した時期であった事などから反対が強く、両事例とも約10年で廃止された。

この様な、いわば後退建築線に関しては、その後退の限度、建築制限を受ける土地に対する補償の問題が論議になって来る。1875年ブロンヤ街路線及び建築線法では、後退建築線の限度を3mとしていた(同法第1条4項)、後退建築線が建築物にかかる場合には補償が規定されていた(同法第13条2項)。明治初年のこの2つの事例は、後退限度は0.9mと1.8mとブロンヤの場合より小さかったとはいえ、既存市街地であることから、これにかかる建物は極めて多かったが、補償は考えられていなかった。ただ、京都の場合、地租の減免が行なわれていた様であるがその内容は明らかではない。

1900年代になると、再びこの型の制限規定が地方建築規則等に現れる。即ち、1904年5月の東京「市有地貸渡規則」改正、1909年8月大阪府建築取締規則、1913年2



図一 突出制限方法の事例

月朝鮮総督府市街地建築取締規則などである。

東京の市有地貸渡規則では「家屋ハ道路疆界線ヨリ二尺ノ距離ヲ存スベシ」「庇ハ借地外ニ(道路空間にの意—引用者注)出スベカラズ」と規定していた(資料一22)。大阪府建築取締規則では、第15条で「道路又ハ通路ニ沿フ建造物ハ道路及通路トノ間ニ一尺五寸以上ノ距離ヲ存スルコトヲ要ス」と規定し、更に「前項ノ距離ハ建造物ノ外側ヨリ道路又ハ通路ノ境界線ニ至ル間ヲ以テ之ヲ測算ス」と、道路境界線から1尺5寸以上の建物(外側)後退を規定していた。第16条ではさらに「雨水溝外側縁石ノ上端(雨水溝ナキ場合ハ建物前面ノ地面ヨリトス)ヨリ高八尺以上ニ在ル軒、螻羽、庇及其ノ持送リハ前条第二項ノ外側ト看做ササルモ道路又ハ通路ノ部分ヲ侵スコトヲ得ス外開扉亦同シ」と規定している(資料一2)。朝鮮総督府市街建築取締規則は、第3条1項2号で、

「建物の基礎は公共道路との境界線より1尺5寸以上の距離を保ち之を築造すべきこと」と定められ、同時に、「建物及門戸牆壁の軒先、螻羽、庇、持送等を公共道路上に突出せしめざること」としていた(資料一9)。

大阪府建築取締規則の立案に当たった池田実は、1尺5寸引下げについて、「大阪で古くから出来て居る家も斯う云ふ造り方をやったものと見えまして、一尺五寸は餘り困難な問題ではなからうと思います。大概は二尺から二尺五寸もあります」と述べ(池田実, 1909)、道路への突出を制限するのに必要な統一のクリアランスを想定することが可能な状況があったし、その様な慣習もあったと説明している。

1918年12月の都市計画調査委員会がまとめた建築法調査会案は「建築線ガ道路境界ヨリ後退シテ指定セラレタルトキ」「道路境界線ヲ超過セサル範囲」で「蛇腹、

軒、庇及基礎」を建築線をこえて突出できるという案であり、これは、ほとんどそのまま1919年市街地建築物法第9条になった。この規定は、後退建築線が指定されたときの特例ではあるが、この型の突出制限といえる。ただ考え方としては、市街地の道路沿いに建つ建築には、軒、庇の有無、その「出」において差異があり、この規定は、この差異にかかわらず「メーンウォール」を揃える為の特例的措置として議論されており、これを一般則とした大阪府建築取締規則とはやや異なるといえよう。

(c) 突出を認める特別の範囲を道路空間に設定(C)

これは道路空間を一樣なものと考えず、建築敷地に接する部分を特別な道路空間と考え、そこには建築物の部分である庇や軒の突出を許容するという考え方である。これは、消極的に突出を認めるというだけでなく、或意味では積極的に、即ち道路の機能の1つである歩行者の通行にプラスであると考えて突出を認めているとも考えられる。そして、この規制方法は、前項の建築敷地内における本家屋の後退の規定の中のあるものとは、庇下の空間を道路空間の内にとるか、敷地内民有地を削って創出するかの違いにすぎないともいえる。

この型の規制手法は、江戸時代の「庇地」、雪国の「雁木」などに見られるように、どちらかといえば旧い制度である。1874年1月東京府の「庇地制限令」布達の第1項は、この型の制限であったが、本来建築物及びその部分の突出が認められない公共道路空間の一部に、歩行者・買物客の便宜の為、いわば共同の空間として設けたものであり、これらの共同の利便を損なうような行為、即ち、商品の積置き、戸境の閉塞、屋内空間化は厳しく禁じられる筈のものであったが、この事が曖昧化され、私的空間化され、土地所有権の帰属さえ不明確になり、1881年5月廃止された(石田・池田, 1981a: 168~172)。

その後、この型の規制の本格的なものは現れなかったが、これは、この型の規制が慣習的性格の強いものである事を窺わせる。

ただ理念が違うが道路空間の一部を突出に関して特別な範囲として扱ったものとしては、下水の予定地として「道式二尺」への庇等の突出を認めた1878年6月の東京の街路取締規則第18条、法面等「道路敷地ノ境界線」と「道路幅ノ境界線」の間には建築物の部分の突出が認められるという市街地建築物法第9条の解釈(内田, 1921)などは、強いてあげればこの型に属するといえよう。

現行法規でもアーケード、日覆い等の設置は歩道上では特例的に扱われている。1913年東京市建築条例案(建築学会)の第43条では、日遮の「歩道縁石」迄の張出しを認めていた。歩道を突出の点で特例的に扱うのも、歩行者空間としての歩道の機能にプラスになる限りにおいてであり、その意味でこの型の規制なのである。

(d) 原則的禁止、条件付特例的突出許可(D)

現在の建築基準法の突出制限規定は、前述のように、原則的に建築物及びその部分の道路空間への突出を禁止した上で、特例的に許可しているが、その許可は公共の必要性という観点からのものに限定されており、単なる軒・庇等は認められないもので、D-4に相当する。

しかし、市街地建築物法以前はこの型が少なくなかったが、相当広く条件付許可の範囲を設けていた。多くは対象物と突出方法を限定して許容するもの(D-1)であり、特別なものとして地盤面下の場合(D-2)、時間的制限・時間的許可(D-3)がある。

建物の部分について、その部位ごとに、道路面からの高さとの関係で制限をするD-1の型は、いわば欧米型ともいえるもので、欧米の建築条例、警察規則の研究にもとづきつくられたものと考えられる。

1886年(明治19年)12月に全面改訂された大阪府街路取締規則は、この型のものとしては初期に属する。この規則は、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」と原則的禁止を明確にした上で、第5条で例外的に突出を許可する範囲を、「軒檐ハ地盤ヲ距ル九尺以上ハ三尺、六尺以上ハ一尺五寸以内」「日除ハ布類ヲ用ヒ道幅三間以上ノ場所ニ於テ地盤ヲ距ル七尺以上ニ限リ一尺五寸」等と、突出する物、地盤面上の高さおよび道幅などの関係から定めており(資料-21)、欧米建築警察条例との共通性が感じられる。

1913年に建築学会がまとめた東京市建築条例案は、前述(本論文2-2)のように、公定建築線を「建物ノ道路ニ対スル制限線」と定義しているが、第39条で「道路ニ面スル建物ハ公定建築線外ニ突出セシムヘカラス」と突出禁止の原則を定めた上で、第40~45条、47条で特例的に公定建築線外に突出できる限度について出窓・店窓、庇、椽側、蛇腹、樋、側石等の建物の部分、雨除庇、旗竿、招牌、燈火等の建築物付属物、日遮、外開き窓・出入口等に区分し、道路幅(6間未満、10間未満、10間以上の3区分)、路面上高さ(9尺未満、9尺以上の2区分)により突出限界を詳細に定めている。例えば10間以上の道路では、公定建築線外(道路空間へと考えて良い)へ突出できる限界を、軒蛇腹は2尺、出窓・店窓、庇、椽側、蛇腹、樋、側石等は、路面上9尺以上で1尺5寸迄、9尺未満の場合は5寸迄などと定めている。又6間未満の道路については、第41条で、一応「何物ヲモ公定建築線外ニ突出セシムルコトヲ得ス」と全面禁止を定めながら、同条但書で路面上9尺以上では、軒蛇腹は2尺、出窓・庇等は1尺までの突出を認めるなどと規定し、欧米建築条例なみに詳細で煩瑣である(資料-11)。これを例えばベルリン市建築条例と比較すると、道幅20m、路面上3m以上の出窓でみれば、ベルリン市建築条例の突出限界が1mであるのに対し、東京市建築条例案では1尺5寸(45cm)に抑えられているのに対し、道幅15m以下

で路面上3 m以上の出窓等でみれば、ベルリンでは一切認められないのに対し、東京市建築条例案では、いかに狭くとも、1尺(30cm)までは認められることになっていた。当時の東京の道路は少数の幹線道路以外は6間未満であったから、実質的にはベルリン等より緩い制限であったといえよう。

これらの点からみて、建築学会の考え方は、条文の上では、道路空間への突出を原則的に禁じているとはいえず、実質的には、条件付で突出を認める考え方が主流であり、特例的に認めるというより、一般的に認めるという制度であった。

1918年12月7日に都市計画調査委員会に提出された建築法都市計画課原案も、第11条1項で「建築物ハ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得ス」と突出禁止の原則を示しながら、同条2項で「建築物ノ蛇腹、軒、庇ノ類ハ最下端路面上十尺以上(中略)ニ在ル場合ニ限り命令ノ定ムル処ニ処リ之ヲ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得但シ道路境界線ヨリ一尺五寸ヲ超過セシムルコトヲ得ス」として、9尺が10尺になったことを除いて、ほとんど建築学会の東京市建築条例案と同じ内容の許容規定であった。これは、都市計画課と協力して起草にあたった建築家委員の意見が反映したものである(これについては4章でもふれる)。

地下室、ドライエリア、基礎等が問題となるのは1910年代以後である。これらについて規定したものは1913年の建築学会東京市建築条例案、1918年建築法都市計画課案など限られている。建築学会案では「地窖」を一定の条件の下で歩道下に設けることを認めている。又、都市計画課案では、地下4尺以下にある基礎は1尺5寸迄道路敷地内に突出できるとしていたが調査委員会では反対が強く、同委員会最終案では、後退建築線指定の場合、道路境界線までは基礎の突出を認めているが、地下建築やドライエリアは道路法にゆずることになった。

時間的突出制限あるいは許可(D-3)という規制方法は極めて特殊な事例である。ある時間だけ突出を制限するというやり方は、江戸時代の大阪で「諸候儀仗行列」時に、一時的に「おだれ」を取払わせたという例があるが(玉置, 1974)、明治以後の例は知らない。時間的突出許可の例としては、1877年3月大阪の「違式註違条例施行ニ付キ心得方ノ件」で「軒先切縮ノ場所ニ限り、壹尺六寸迄ノ日覆実地検分ノ上日之内差免候事(傍点引用者)」という規定があり、これは1883年9月の街路取締規則にも引きつがれたが(資料-21)、特殊なものであり、他にはあまり例を見ない。

(4) ま と め

建築物および建築物の部分の既存道路空間への突出制

限の趣旨は、勿論、道路空間の確保であるが、その意義としては次の様なものが考えられた。

(i) 人・車等の通行空間の確保。中村(1904)の指摘する様に、比較的下部における突出が問題になる。したがって路面上の高さとの関係での規制方法が考えられる。

(ii) 構造安全性の確保。交通の妨害とならない上部空間での突出でも、安全性の点から突出限界と構造が問題となる。

(iii) 軒・庇からの雨水の溢れによる路面損傷の防止。下水外への突出禁止という規定の方法は、下水溝が道路境界線である場合が多いことによるが、同時に「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廃」¹⁹⁾しない為でもある。

(iv) 火災延焼防止、消防活動の障害排除。可燃物で葺かれた木造家屋の軒・庇が狭い道路の両側から突出して来ると、防火上極めて危険であった。

(v) 電柱等の新しい他の道路占有物との競合の解決。明治初年の銀座通りの電信柱などは車道に立っていて、建築物等の突出との競合は少なかったが、明治期後半になると、この種の新しい道路占有物がふえ、又道路交通もふえ、競合関係が顕著になる。都市計画調査委員会でも、この点が論議される。

(vi) 町並の美観からの突出制限または突出物の統一化。建築家達が特に注目した趣旨はこの点であった。一般的に建築線を定め、建築物の部分の突出も全面的に抑えてしまうと本家屋が不揃いになるという消極的な意味からこの点を考え、あるいは、積極的に、後退建築線に壁面を揃える機能を期待する考え方であった。

これらの突出制限の意義の内、江戸時代から比較的重視され、理解されていたのは、(i)、(iii)、(iv)であった。しかし、(i)に関しては、庇・軒等は歩行者の通行空間を侵さず、むしろ歩行者にとってプラスの面もあり、庇の突出が禁止されるというより、庇下の閉塞が問題とされた。(iv)に関しても、丈夫な庇は消防活動に有利だという考え方もあり、明治初年においても、既存空間への突出制限を(規則では規定しても)厳密に行なう状況ではなく、既存不適格が肥大に存在していた。道路側の取締規則でも、1880年代の後半においてさえ道路空間への建物の部分の突出を認めていた程である。

1900年代に入り欧米建築条例の研究が進むにつれ、建築家の考えは町並みの美観などの観点も加えながら、これ等の道路空間確保の意義と矛盾しない方法で、いかなる範囲で突出を認めるか、という点を工夫する方向に進み、1913年東京市建築条例案の様な精緻な規定を案出するに至る。

しかし、道路側から見れば、路面電車の敷設、車馬交通の増大などの交通需要の増大にともない、より広い交通空間(幅員においても、上部空間においても)を必要

とし、又、電柱等の増大による、これら新しい道路占有物との競合の激化もあって、道路空間への突出をより厳しくする必要にせまられていた。また、市街地の外延が急速に進むなかで、単に建築物等の突出制限を既存道路空間に対するものに留めず、予定道路空間にまで適用する必要も増大していたといえる。

市街地建築物法が立案されようとしていた時期は、そのような時期であった。

3-2 高さ制限の基線としての後退建築線

(1) はじめに

現行建築基準法では、第56条第1項で、建築物の各部分の高さの限度を、その部分から前面道路の反対側の境界線までの水平距離に、1.25（住居系地域内）または1.5（その他の地域内）を乗じたものとする定めている。いわゆる「前面道路斜線制限」である。このような制度を定式化したのも1919年市街地建築物法であった。同法第11条で、建築物の「高」は「……前面道路ノ幅員等ヲ参酌シ勅令ヲ以テ必要ナ規定ヲ設クルコトヲ得」とし、これを受け、同法施行令第7条で「建築物各部分ノ高ハ其ノ部分ヨリ建築物ノ敷地ノ前面道路ノ対側境界線迄ノ水平距離ノ一倍四分ノ一ヲ超過スルコトヲ得且其ノ前面道路幅員ノ一倍四分ノ一ニ二十五尺ヲ加ヘタルモノヲ限度トス但シ住居地域外ニ在ル建築物ニ付テハ一倍四分ノ一ヲ一倍二分ノ一トス」と、道路幅による頭打ちの規定を除けば現在の「前面道路斜線制限」とほとんど同じ規定をしていた。

前面道路による斜線制限それ自体は建築線と直接関係がない。問題は現在の道路境界線と異なる建築線が指定されている場合であり、それも、いま建築物を建築しようとしている敷地の側における後退建築線は、もともと建築物が後退すれば後退距離の1.25または1.5倍ずつ高さの限度が増すのであるから、高さ制限には実質的に関係がない。建築線が高さ制限に関係して来るのは前面道路の向い側にある後退建築線を斜線制限上考慮する場合と、道路幅と建築線間幅が違うことによって絶対高さの制限が変わる場合である。

現行建築基準法では、建築線の規定はないが、壁面線（同法第47条）に関し、同法施行令第135条第1項で、前面道路の反対側にある壁面線を「前面道路斜線制限」の基線とみなすという規定を設けており、また計画道路がある場合、これを前面道路とみなす規定（同令131条の2第2項）もある。市街地建築物法施行令でも、第9条で、「道路境界線カ建築線ト一致セサル場合ニ於テハ道路境界線又ハ道路幅員ニ関スル前二条ノ規定ノ適用ニ関シ建築線ヲ其ノ道路境界線ト看做ス」と定めている。要するに、一般的には「道路敷地ノ境界線ヲ以テ建築線」としていることと合せて考えるなら、建物の各部の高さ

に関する制限は「前面道路の対側建築線」を基線とした斜線制限と「建築線間幅」にもとづく絶対高さによって規定されていたのである。これが、建築物の高さ制限の基線としての「後退」建築線の問題である。

江戸時代、建築物の高さ制限に関しては、江戸・大坂で3階建の禁止が行なわれたし、全国的に町屋は15尺程度の軒高制限があったといわれるが、木造建築による日本の都市では、道路幅に応じて建築物の高さを制限するという発想は少なかったようである。道路幅の広狭に応じた建物高さ制限を行ない、更にその場合、道路境界線にかわって建築線を基線とするという考え方は、欧米建築条例の導入によって日本にもたらされたと見て良いであろう。本節ではこの点を検討する。

(2) 欧米建築条例の高さ制限の導入と建築線

1872年2月26日大火後の復興計画、特に銀座の煉瓦街建設は有名であるが、火災後、ウォートルスの原案にもとづき東京府は「煉化石建築方法」および「家屋建築方法」を同年3月13日に布達した（資料-19, 52巻, pp. 878~880）。この中で、建築法を四等に区分し、その高さ、壁厚等を規定しており、道路の等級に対応して家屋建築の等級を定めていたという。この復興計画の立案に当たって意見を求められた外国人技師の内、シー・エ・マコビン（工部省測量司）は「東京府下ノ市街及家屋造作ノ儀ニ付至當ノ定則」を1872年4月19日に工部省に提出しているが（マコビン, 1872）、その中に「市中建家ノ高サ」という項があり、「凡テ市街ノ側ニ建ツベキ家屋ハ、其高サ其家屋ノ前面ヨリ其町ノ向側ニテノ距離ニ越ユベカラズ」という規定がある。これは、建物高さを道路幅の広狭と結びつけるという欧米の高さ制限を日本に紹介し、導入しようとした最も初期の試みである。

曾禰達蔵は1886年に工学会誌に「英国首府家屋條例抜萃」を発表しているが（曾禰, 1887）、この中には建物高さと壁厚に関する規定の紹介はあるが、道路幅と建物高さを関連づけた条項はない。曾禰は1892年4月に建築学会で「家屋ノ高ニ付テ」という題で講演をしている（曾禰, 1892）。曾禰は当時、三菱社の社員として丸の内の計画に当たって居たが、この講演の冒頭で「私ノ目下關係致シマスル建築ハ市区改正ニ伴ツテ行クベキモノデシテ其位置ハ東京市街ノ大略眞中デハアリ且又夫レガーツニツデハナササウデスカラドウカ高低ノナイヤウニ不規則ニナラナイヤウナモノニシタイ」という考えで「家屋ノ高」について研究したと述べている。そうして建物の高さを規定する要素を9つ並べ、その最後に「道路ノ幅員」をあげ、次の様に述べている。「是レハ全ク市街ニ関スル事デスガ光線ノ入ヤ空気ノ流通等ハ攔イテ単ニ市街ノ品位価格カラ論ズルノデ例ヘバ道路ノ幅員式拾間モアル大都會ノ市街ニ建ツ所ノ家屋ガ僅カニ十五尺カ二十尺ノ軒

高デアリマシタナラバ壯観ノ得ラレヨウ管モノク折角ノ大規模モ之ガ爲メニ傷ハレ却テ大市街ノ品位ヲ落シマス即チ幅広キ市街ニハ家屋ノ高サモ之ニ鈞合ハシテ高クスルガ相當デアリマシヨウ」(曾禰, 1892: 257)。

これは、次項で見る森林太郎(鷗外)などの考え方は全く逆であって、高さを道路幅にあわせて抑制するのではなく、道路幅に「鈞合ハシテ高クスル」というのであり、いかにも建築家らしい発想である。なお、この講演で曾禰が「東京市区ノ改正ガ出来マシタ暁、建築条令ガ出来マス際(傍点引用者)」と述べているのも次項で述べる森の速やかに建築条令をつくれという見解と対比すると興味深い。

さて、この講演で曾禰はフランスの1884年建築条令を例に道路幅と家屋の高さの関係を「巴里市ノ家屋ノ高サハ其家屋ノ家並線ニ沿フモノハ之ヲ公道ノ幅ニ由テ制限シ家並線ヨリ退ケテ建ツルモノハ之ヲ其実際ノ幅ニ由テ定ムトアリマス」と説明し、更に数値をあげている。この説明によって、前面道路幅と建物高さの関係のつけ方および建物が道路境界線より後退している場合は道路幅でなく建物間の「実際ノ幅」によるなどの方法が紹介されたが、後退建築線間の幅とは述べてはいない。

中村達太郎は「欧米建築条令の比較」(中村, 1904~1905)「第1章建物の高」の中で、「道幅に関しての高」をロンドン、ベルリン、パリ、ローマ等の例を詳細に紹介し、①制限は「其高を道幅の何倍以内とすべしと制限する方法」と「道幅何尺迄は高何尺迄と規定する」方法の2つがあり、②前者は1倍の都市と1.5倍の都市があること、③前者の場合にも絶対高さ制限があること、④建物が道路境界線より後退である場合は高さを増える規定、⑤角地で道路に面する場合の規定、⑥片側道の場合の規定などを数値入り、図入りで紹介している。また「道路境界線より退かして建てる場合(傍点引用者)」の紹介もあり、ロンドンで「道路を隔てて向側建物の外壁迄」を道路幅のかわりに使っていることなどを述べており、後退建築線(この用語は使っていないが)と建築物の高さの問題を含めて、後に市街地建築物法で制度化された道路沿いの建物の高さ制限を検討する材料は、既にこの時期に揃っていたといつて良い。

しかし、では建築条令をただちにつくり、高さ制限を行なうべしという主張になるかというところではない。曾禰は前述の様に、建築条令を市区改正が出来た後のことと考えていたし、中村も「我国現況に徴するに普通家屋の高を制限するには未だ其必要の時期に達せざる如し(中村, 1904: 678)」と述べ、消極的である。洋風建築が未だ少ないという理由によるのか、構造上の問題など高さ制限の基準を考える上で未解決の問題があるからなのか明確ではないが、不可解なことであった。

(3) 森林太郎(鷗外)の建築線に関する言及

森林太郎(鷗外)が公衆衛生・都市問題に関する論説を多く著わしていることは良く知られているが、建築線に言及したのも、我国では極めて早い時期であった事は既に指摘した(本論文2-1)。

「市区改正ハ果シテ衛生上ノ問題ニ非ザルカ」(森, 1889)は森林太郎の市区改正に関する見解をよく示しているものとして、今迄もしばしば紹介されて来た(柴田, 1968; 石田, 1979; 今井, 1979)。この中で森は、公衆衛生の観点から、市区改正計画をたてるに^{フオーアルバイデン}當って検討しておかなければならない課題を市区改正の「前業」として次々にあげ、それについて自身の見解を述べている。そして「街衢ト広巷ノ制」について述べた部分で、街路幅員は交通の観点から考えるのは当然としながらも、「単ニ衛生家タルノ資格ヲ以テ之(道路幅員一引用者注)ヲ論ズルトキハ緯度ノ高低ト日射ノ脩短トヲ測リ街ヲ隔テテ相対スルノ人家ノ正面ニ陰翳ヲ生ゼザルヲ主眼トス」とのべている。この街路とそれに沿う建物の高さの関係を日照採光の点から規定せよという考え方は、後に建築学会で行なった講演でも強調しているところである(森, 1893)。次いで森は、街幅は採光上十分な幅があれば、公衆衛生上はそれより広いことを望まない、街路が広すぎることは塵埃がたつだけだといひ、「若地ニ余裕アラバ宜シク家々ノ中間ニ空地ヲ留ムベシ宜ク退線ノ法ヲ設ケ家々ノ前ニ小園ヲ築カシムベシ」と述べている。これは典型的な後退建築線の使い方であり、道路境界線より後退して建築線を指定し前庭をとらせ、その建築線間距離で建物高さを規制しようというのである。

1890年6月の『衛生新誌』22号に掲載された「屋制新議」(森, 1890)は、独逸公衆衛生学会第十五会において論議された「屋制」の草案と、それに関する起草者の論説を紹介したものであり、その中で森自身の「我府建築条令」に関する見解も若干述べられている。

建築線に関する部分は、連邦屋制草案の翻訳部分にだけ出て来るので森自身の建築線に関する見解を知ることが出来ないのは残念であるが、簡単に見ておこう。

翻訳紹介された屋制草案の中で建築線に関係するのは第1条、2条、3条である。第1条1項は「街を置き拡め又改むることは、官の定めたる建築図案に依りてなすべし」と、街路は公に計画決定された建築図案(原文はBebauungsplanか)に依らなければならないという事を示し、同条第3項では「建築図案は或る街、又或る街の部分に対して建築線を引退きて家を建つること(前園を置くこと)一中略一を定案とすることを得べし」とある。圏点のつけ方から見て、森が後退建築線に関心を持っていたことがわかる。

第2条1項は「街に沿ひたる家の高さは向ひの家の建築線までの距離を踰ゆべからず」となっており、更に、

第3条1項で、「已に屋ある建築地」について、従来の建物の高さが制限をこえていた場合、街路に沿う建物の高さを「向ひの家の建築線までの距離の一と二分の一」に緩和できることが示されている。

この条文では「向ひの家の建築線までの距離」と、はじめ、前面道路反対側の建築線が、道路境界線あるいは向ひ側の建物の外壁にかわって、高さ制限の基線として紹介され、しかも森は、この項の後に括弧書きをつけて「街幅（街路幅の意一引用者）の語を避く極て妙、編者」としているように、このことの意味（即ち道路幅を拡げずに建物高さを高くし得ることを充分理解し、評価していたと見られ、森の「建築条例」に対する認識の深さが窺われる²⁰⁾。

これは直接には建築線に関係ないが「我府建築条例」にふれた部分で、「西洋造の家に対する完全なる要求」としての建築条例の早期実現を説いて「若し此期を徒らに過して後年、西洋風の悪屋、多く立ちたるを見て驚慌てて法を設け之を制せむとすることあるも恐くは機を失ひて臍を嚙む悔あらむ」と述べ、又、建築条例の始めだから「勉めて行はれ難き緻密の條款を省きて粗なるものとすべし」という説があるとし、これに対し「今や習慣（西洋造の家を建てるという一引用者注）もまだ養はれず今にして行はれざる法ならば習慣を養來りて西洋造の密屋軒を並べ層を累ねたる日に至りていかでか行はれむ是れ豈最親易き道理ならずや」と述べている（森、1890）のは先見というべきだろう。森林太郎自身、1889年10月に東京市区改正委員会に設けられた、東京市建築条例取調のための委員会の委員をしており²¹⁾、この様な建築条例促進の見解は、実施を猶予しようと公言するものもあったといわれる²²⁾委員会において、森がとった立場を示しているといえよう。このことは、森の高さ制限の必要性に関する見解、高さ制限と後退建築線に関する理解とあわせ、前項で見た建築家達の消極的な立場と対比して極めて興味深い。

(4) 建築規則及び条例案における高さ制限と建築線

大阪府建築取締規則（1909年8月18日）は「欧米の建築法規の眞似」（片岡、1916）といわれるが、外国建築条例の一定の影響があった事は確かであろう。建築物の高さについては、第20条で「軒高ハ前面又ハ側面ニ於ケル道路又ハ通路ノ幅員ノ広キモノノ二倍ヲ超ユルコトヲ得ス」と規定し、第2項で「道路又ハ通路ニ接続スル付屬ノ空地、河、海、池、沼其ノ他建造物ヲ建設シ得サル余地ノ幅員ハ前項ノ幅員ニ之ヲ算入スルコトヲ得」としている（資料—2）。

この条例の起草に当たった池田実は、高さ制限の趣旨を「光線を採るとか、空気の流通を良くするとか、火災予防と云ふやうな点から出た」と説明し、2倍という数値

については「外国の条例に依りますと道幅を越すことは出来ぬと云ふことが普通の制限でありまして、ズッと軽いところで道幅の一倍半を超してはいかぬと云ふのが一番寛なる制限であります」としながらも、道幅9尺など狭隘なものが多い大阪の状況を考慮したと述べる（池田実、1909：55～56）。第2項の「付屬ノ空地」と、同規則第15条に規定している建造物の道路境界線からの1尺5寸後退の関係については、「建坪をとるのに先ず一尺五寸引き退いて建てることにせねばならぬ、ところで道路が三間であれば三間に一尺五寸を加えて三間二分五厘（十九尺五寸）その二倍ですから六間半（三十九尺）までのものは此処に建てられる」（池田実、1909：53）と、図入りで説明している。前面道路の向い側の1尺5寸は算入されていないので、これでは単なる斜線制限になってしまい、後退建築線を基線とするという考えとはいえない。

朝鮮総督府令市街地建築規則（1913年2月25日）も道路境界線から1尺5寸の後退距離の規定をもっていたが、この規則には、そもそも道路幅との関係で建物高さを定める条項さえ欠いており、後退距離をどう扱うかという問題は生じて来ない（資料—9）。

東京市の依頼をうけて、建築学会が総力をあげて起草にあたった東京市建築条例案は、諸外国の建築法規の詳細な研究の上に、1913年6月に完成した（資料—10）。しかし、この案は建築線の性格を「建物ノ道路ニ対スル制限線」と規定して考えられており、建築線の機能のうち、既存道路空間への突出制限だけが詳細に規定されていた。建物高さに関する制限は、第二編道路ニ面スル建物第一章道路ニ面スル建物ノ高、に定められていて、「第二十五条 道路ニ面スル建物ノ高ハ其前面道路幅員ノ一倍半ヲ超過セシムヘカラス建物ノ高ハ五十尺ヲ限度トス」と規定されている（資料—11）。第27条では「道路ト建物トノ間ニ空地ヲ存スル」場合が問題にされるが、これも前面道路と当該建物との間の空地であって、前面道路の向う側の空地ではない。大体、この条例には後退建築線の概念がないのである。

要するに、この期の建築規則、条例案では、道路幅を基準にし建物高さを規制する方法は理解し導入されたが、後退建築線を基線とすることは行なわれなかった。

(5) まとめ

建築物の高さを前面道路と関連づけて規定する場合、道路境界線ではなく、建築線を基線とするという考え方は、市街地建築物法以前にはよく理解されていなかった。わずかに、森林太郎が「屋制新議」（森、1890）の中で、この考えにふれたにすぎない。

建物高さを道路幅と関連づけて考えるということ自体が、欧米から入って来た考えであった上、建築線と道路境界線との概念および機能上の区別に関する理解が不足

であったというべきであろう。

4. 都市計画調査委員会の論議と建築線

1919年都市計画法及び市街地建築物法を審議検討した都市計画調査委員会における建築線をめぐる論議については、本研究“その1”(石田・池田, 1979)で既に簡単にふれたが、本論文でこれまで述べて来た調査委員会以前の諸事情の経緯をふまえて、もう1度詳細に検討してみたい²³⁾。調査委員会は、池田宏(内務省都市計画課長)を中心とする内務省の考え方や建築家の考え方が、1つの場で論議され、対立しながらも、法案にまとまってゆく過程であり、関係する人々の建築線制度に関する知識と理解の程度を知る上でも、又、日本的な建築線制度がどの様にして生れたかを知る上でも重要である。

4-1 「建築線ヲ予定シ」の意味

都市計画調査委員会に内務省が提案した調査要綱の第3は「建築線ヲ予定シ建築ノ制限ヲ設クルコト 街路ノ系統ニ応シ建築線ヲ予定シ各種建築ヲシテ一定ノ規矩ニ依ラシムルハ都市ノ発展ヲシテ秩序アラシムル所以ナリ」というものであった。しかし、結果的には「建築線ヲ予定シ」の意味が充分理解されず、調査要綱特別委員会の論議の結果削除され、建築制限の中に含まれてしまう。

ここで「建築線ヲ予定シ」ということの意味は何であったのか、単に建築制限の中に含めてしまって良かったのであろうかという点について考えて見よう。

委員会の幹事をつとめた池田宏は、要綱のこの部分について、「何レノ国ニ於キマシテモ、建築線ト云フヤウナモノガ予定シテアリマスシ、又必ズソレニ伴ヒマシテ建築条例ガ制定サレテ居リマス」と説明している。すなわち、「建築線ヲ予定」が行なわれ、それに伴って「建築条例ガ制定サレ」といっているのであって建築条例によって建築線が指定されるとは言っていない。日本が範としたといわれるプロシヤの場合、建築線の指定は1875年プロシヤ街路線及び建築線法によって行なわれ、それに伴う建築物に対する制限は、各都市の建築条例によって行なわれる制度になっていた。池田の調査要綱の説明は、これと符合している。池田は、質問に答える中で「建築線ヲ予定スルコトカ、道路ガ出来タ後デナケレバ建築ヲシテハナラヌト云フヤウナ、将来ノ計画ニ備ヘル必要ナル条項」という様な発言もしている。

要するに、調査要綱の内務省原案における「建築線ヲ予定シ」の意味は「不秩序ニ乱雑ニ市街ガ出来ルト云フヤウナ有様」になるのを防ぎ、「将来ノ計画ニ備ヘ」「道路ガ出来タ後デナケレバ建築ヲシテハナラヌ」というような原則をととのえるため、あらかじめ建築線を指定するということであったと思われる。

これに対し片岡安や佐野利器などの建築家委員は調査

委員会及び要綱案を附託された特別委員会で「建築線ヲ予定シ」に強く反対する。反対の理由は2点あって、第一点は、建築家の間では「建築線」という言葉は「フロンテージノ意味」に狭く使っているから、ここではもっと広い意味の用語を使え、というもので、片岡は「建築地」が良いとさえ提案している。第二点は、「建築法規中ニ建築線ヲ定メル権能ヲ与ヘテ置ケバ」建築線という言葉は不要であり、建築条例を制定することの中に含まれるという理由であった。結局、調査要綱第3は、「建築ニ関スル制限ヲ設クルコト 街路ノ系統及地域ノ種類ニ応シ各種建築物ヲシテ一定ノ制限ニ依ラシムルヲ要ス」となり、「建築線ヲ予定シ」が全く消え（「建築線」の用語も残らない）、建築法規の中に解消されてしまったのである。

ここで重要なことは、「建築線」の用語が調査要綱から消えたという表面的なことではない。後に「建築線」の用語は、建築法案の中にちゃんと規定される。しかし、建築法案の中に閉じ込められることによって「建築線」という用語から、1875年プロシヤ街路線および建築線法がもっていた都市計画技術としての意味を稀薄にし、法文上は極めて限定された性格のものになる様に方向づけられたことが重要である。

池田宏をはじめ内務省都市計画課が、このことの重大性をどれくらい意識していたかは良く判らない。特別委員会で片岡、佐野両委員から「建築線ヲ予定シ」に反対されると、池田は「建築条例ヲ設クル事ダケデモ宜イカモ知レマセス」と簡単に引き退り、佐野委員から「是ハ（「建築線ヲ予定シ」の意味——引用者注）建築スベキ場所ヲ予定スルコトデハナイデスカ」と再度ただされ、「場所ヲ予定スル問題ニモナリマス、建築線ニモナリマス、又、今ノ「フロンテージ」ノ問題ニモナリマス、要スルニ『パウフルフト、リニエ』ト云フ意味デス」と、必ずしも説得力のある答をしていない。又、関一委員から「此ノ『建設線ヲ予定シ』ト云フコトヲ書カレタ意味ハ、文字ニ何カ意味ガアルノデハナイデスカ」と援軍を出されても、「ソレニ効力ヲ附スル積リデアリマシタ」とだけ答えている。関委員は「所謂建築条例『パウオールドヌング』デナイ『バウゲゼツ』ニ相当スルモノヲ必要トシハンナイカト思ヒマス」と更に述べるが、結局この問題はこれで終りとなる。

我々は、池田をはじめ内務省都市計画課が、1875年プロシヤ街路線および建築線法や、ドイツ各都市の建築条例について相当な知識を持っていたはずだと考える。しかし、ここで、「建築線ヲ予定シ」を放棄し、建築線を建築法規の中に関じ込めてしまうのを認めてしまったところに、都市計画技術としての建築線制度への理解の不充分さを見る様な気がする。

4-2 都市計画課原案をめぐる論議

1918年（大正7年）12月7日の都市計画調査委員会に提出された都市計画法及び建築法の原案は、調査委員の中から特別委員が出され、都市計画課と協力して作成したものであり、一応「都市計画課原案」と呼ぶことにする。建築法都市計画課原案のうち建築線にかかわる部分は次のようである。

第二条 本法ニ於テ道路ト称スルハ道路及通路ヲ謂フ
第十条 建築物ハ其ノ敷地カ建築線ニ沿フニ非サレハ建築スルコトヲ得ス

第十一条 建築物ハ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得ス

建築物ノ蛇腹、軒、庇ノ類ハ最下端道路面上十尺以上、基礎ハ最上端道路面下四尺以上ニ在ル場合ニ限り命令ノ定ムル処ニ依リ之ヲ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得但シ道路境界線ヨリ一尺五寸ヲ超過セシムルコトヲ得ス

第十二条 建築線ハ別段ノ定アル場合ノ外道路境界線ニ依ル

第十三条 地方長官ハ道路境界線ヨリ後退シテ建築線ヲ指定スルコトヲ得但シ六尺ヲ超過スルコトヲ得ス

第十四条 道路ノ開設ナキ土地ノ建築線ハ地方長官之ヲ定ム

第十五条 地方長官ハ交通又ハ街衢ノ体裁上必要アリト認ムルトキハ建築線ニ面スル建築物ノ主要壁面ノ位置ヲ指定スルコトヲ得

この内容には、①接線義務（建築線のないところでの「建築自由の制限」）一第10条、②突出制限一第11条、③道路境界線と建築線の原則的一致一第12条、④後退建築線一第13条、⑤道路予定線（指定建築線）一第14条、⑥壁面位置指定線一第15条、の建築線の6つの機能が明示されている。

これを、1875年プロシヤ街路線および建築線法と比較して見ると、都市計画課原案にあって、プロシヤの法律にないのは、突出制限の特例範囲の規定（都市計画課原案第11条2項）および壁面線の規定であり、これはプロシヤでは建築条例の内容である。プロシヤの法律にあって都市計画課原案にないものは、土地の収用、買上請求、補償、縦覧等を含む諸手続きなど、街路の建設・変更にかかわる諸規定である。又、双方にありながら、相違する点は、都市計画課原案では建築線と街路との関係に限定し、広場を除外していたこと、都市計画課原案が「接線義務」を規定していたのに対して、プロシヤの法律は「建築警察規定に合致するような形で、公衆の交通および建築に適する整備」が行なわれた街路に対する「接道義務」を規定していること（同法第12条1項）、都市計画課原案では道路予定線としての指定建築線の可能性だ

けを規定していた（都市計画課原案第14条）のに対し、プロシヤの法律では、街路線および建築線を指定しなければ、街路および広場の建設・変更が出来ないとしていた（同法第1条1項）ことである。これ等の共通点・不一致点・相違点は、都市計画課原案が調査会答申案になり、市街地建築物法の成立した条文になるまで基本的に変わっていない。そして、この不一致・相違は、ある意味では、根本的な性格のものといえる。

この原案は池田宏による提案説明の後、再び都市計画法案建築法案特別委員会（以下、両法案特別委員会）に附託され、論議が行なわれ、一部については修正が行なわれた。建築線にかかわる主要な論点は次の点である。

①道路の定義、②接線義務の意義と内容、③突出制限、壁面線、後退建築線の関係、④道路境界線と異なる建築線、道路の開設なき土地の建築線の指定、⑤建築高さ制限と建築線。これ等について簡単に検討しておく。

①の道路の定義に関しては、幅員、整備水準（勾配、排水、舗装等）に全く触れずに定義を論じているのであるから結局、都市計画課原案の奇妙な表現の定義に、②の接線義務をめぐる論議等で「道路ノ新設又ハ変更ノ計画確定シタルモノ」を道路とみなすことを付加したに留まった。

②の接線義務は、逆にいえば、建築線のない土地、建築線に接しない敷地における「建築自由の制限」を示している。このことは、都市計画課原案の説明に当って池田宏が最も強調した点であり、「道路ノ開設セザル所ニドンドン家ガ出来テ来ル」[島ノ中ナドニ、ボツト道モ無イ所ニ家ガ出来]ることは困るという点では、委員会は一致していた。問題は、「沿フ」「接スル」ことの具体的形態、接する建築線の性格が問題となる。前者では、現在の用語でいう「敷地延長」の問題が種々論議されるが、結局、接道長の定義も出来ずに「其ノ議論ハ止シマセウ」ということで終る。建築敷地が接する「建築線」に関していえば、④の論点とも関連して、⑦道路がありさえすれば、その境界線に建築線があり、それに接しさえすれば建築が可能なのか、①道路の開設なき土地で、建築線が指定された場合は、道路が未整備でも建築が可能なのか議論されるべきであった。この点に近い論議は、かなり行なわれるが、この2点の本質的問題に気づいていないため核心にせまる議論はなかった。

前者の論点について、矢橋賢吉委員（建築家、学会建築條例案起稿委員）は「建築線ハ其ノ時々ニ依ツテ地方長官ガ指定スル」と、建築線は地方長官が指定して始めて効力を持つという考えを述べる。これは学会の1913年東京市建築條例案の「公定建築線」の考え方である。一方内務省側は「建築線ハ地方長官ガ指定スル事ガ原則トナツテイレバ宜シイデスケレドモ、原則ガ道路境界線ト云フコトニナツテ居ルノデスカラ」[吉村哲三幹事]と道路があれば（整備水準を含めた定義もないまま）原則として、その境

界線に建築線があるという立場をとる。このことが街路線および建築線の指定なしに街路の建設・変更は出来ないというプロシヤ街路線及び建築線法第1条1項の原則をとり入れていないことと重なって、法的に見れば無計画な私道の建設とそれにとまう無秩序な市街化が規制出来ないということは、議論の中で全く気づかれていない²⁴⁾。

後者の論点、即ち建築線が指定されていさえすれば道路整備がなくても建築は可能かという問題も全く触れられていない²⁵⁾。

③の突出制限や壁面線に関する点は、道路空間も含めて突出を認めよという建築家委員²⁶⁾とこれに反対する他委員と最も鋭く意見が対立した点である。原案作成に参加した建築家達と内務省の都市計画課の間でも、原則として道路境界線と一致する建築線から、建築物の部分的突出を認めるかどうかをめぐって議論があったことを窺わせる発言も特別委員会を出ている。池田宏も、原案説明の段階では立場上、道路境界線から1尺5寸に限ったことの意義を強調するが、特別委員会の議論では道路空間への突出反対にまわる。これが内務省の本音であろう。突出制限の点が、原案と調査会最終案との間で建築線に関し一番変わった点であり、道路空間への突出は全く禁止となった。

「壁面線」は、⑦景観上建物の壁面を揃える為と、④車・人の交通上、建物前面をより広く開ける（建築線以上に後退させる）為の2つの理由があり、特に前者に重きを置いて設けたとされている。池田宏は、建築線で壁面をそろえようとする場合「建築家ニモ二説アルノデ、自然ニ揃ツテ来ルト云フ説ト、サウデナイ説トニツアル」ことから、建築線では壁面が揃えられないとすれば必要だというので、別途に体裁上の理由を付けて壁面の位置指定を出来るようにしたが、もし建築線で壁面が揃うとなれば規定の意味がなくなるので、もう1つ交通上の理由も加えたとしている。ここには、壁面を揃えたいとする建築家の共通認識と同時に、建築線の機能に対する期待の差が存在する。

⑤の建築高さ制限と建築線の関係は、都市計画課原案にはなかった点である。都市計画課原案第17条で建物各部分の高さは「前面道路ノ対側境界線トノ垂平距離ノ一倍半以内トシ」と道路斜線制限を設け、更に最高限度を「道路幅ノ二倍半」と定めてあった。これは、3-3で検討した建築学会による1913年東京市建築条例案に近い案であった。ただ、道路境界より後退した部分の最高限度を、東京市建築条例案の50尺から「道路幅ノ二倍半」に改めた点が違う。特別委員会では、道路幅員の狭い場合「道路幅ノ二倍半」はきつすぎるもっと緩和してほしいとの議論があり、道路と建物との空地幅も加えて二倍半にしてほしいと要求が出て議論をしていて、突如「建築物各部分ノ高ハ其ノ部分ト前面道路ノ対側建築線トノ垂平距離ノ一倍半ヲ超過セシムルコトヲ得ス（傍点引用

者)」という案が特別委員長から出てそれで決まる。この案は、「道路幅ノ二倍半」という最高限度も無くし、後退建築線指定の時は斜線制限も緩むのであり、後の市街地建築物法につながる案であるが、議論の展開とは無関係に出て来る²⁷⁾。しかし、この案は一旦決定の後で出て来た、細部規定は勅令にゆずるという考えの中に含まれ、調査会最終案からは除かれ、後に市街地建築物法施行令第9条となる。

4-3 都市計画調査会最終案における建築線

両法案特別委員会から都市計画調査委員会に報告された建築法案の建築線にかかわる条項は次のようである。

第九条 建築物ハ其ノ敷地カ建築線ニ接スルニ非サレハ建築スルコトヲ得ス

第十条 建築物ハ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得ス但シ建築線カ道路境界線ヨリ後退シテ指定セラレタルトキハ建築物ノ蛇腹、軒、庇、及基礎ノ類ハ命令ノ定ムル処ニヨリ道路境界線ヲ超エサル範囲ニ於テ之ヲ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得

第十一条 (略、都市計画課原案第十二条に同じ)

第十二条 地方長官ハ道路境界線ヨリ後退シテ建築線ヲ指定スルコトヲ得

第十三条 (略、都市計画課原案第十四条に同じ)

第十四条 地方長官ハ交通又ハ街衢ノ体裁上必要アリト認ムルトキハ建築線ニ面スル建築物壁面ノ位置ヲ指定スルコトヲ得

この特別委員会報告における案は、そのまま調査委員会最終案となった。特別委員会では3分の1近い時間を費して議論したにも拘わらず、修正したのは実質的には第10条（原案第11条）の突出制限だけであった。更にこの調査会最終案は、ほとんどそのまま市街地建築物法の条文になった。ただ、第12条と13条は、第11条（市街地建築物法では第7条）に、但書として単純化して書き込まれ、そこから後に多くの運用が生れたことと、道路の定義に最低限の幅員の規定が入った事が相違点であった。

したがって、都市計画課原案の持っていた不十分さ、特に都市計画技術手法としての不十分さは、ほとんどそのまま、市街地建築物法にまで引きつがれてしまった。ただ、9尺という最低限幅員規定(非常に低い水準だが)が道路の定義についたことが、わずかに都市計画技術手法としての性格を確保することに役立ったのである。

4-4 既存不適格問題

都市計画調査委員会では、第28条の既存不適格の除却・改修措置に関する規定と関連して「建築線ダケニ就テモ、例ヘバ東京デ須田町カラ新橋ノ間ニ、建築線ヲ侵シテ居ルト云フコトカラ、改築ヲシナケレバナラヌト云フモノハ、勘定スルト随分沢山アルドラウ」が、これを

「期限ヲ指定シテ改築スルト云フヤウナコトガ爲シ得ラレノデアリマセウカ」という疑問が出される。これに対し、「道路ニ突出シテ居ルヤウナ家ガアッタナラバ（傍点引用者）」「今日デモ違法ノ事」であるのだから猶予なく除却させて良いという答がされている。そして、この議論は、既存不適格とは何か、既存不適格に対し除却・改修を命じた場合の補償の要否について議論が展開する。

当時、既存道路空間を建築物又は建築物の部分が侵しているものは非常に多かったことは疑いがない。これは果して「今日デモ違法ノ事」であったかどうか。本論文3-1で見たように突出制限に関する規則は様々に変えんしており、道路空間への突出を事実上認めて来た時期さえあった。したがって、現実に存在する突出を、「此ノ法律ガ出来タ爲ニ違法ニナルノデハナイ」と言いきれない面を残す。また、その様に突出が多い所では、既存道路の境界線、即ち建築線の確定自体が極めて困難である。又、新しく道路幅員の最低基準を定めれば、明らかに既存不適格を龍大につくり出すことになる。この問題について考える時、ブロンヤ街路線及び建築線法第13条に補償の規定があることを思い出さないわけには行かない。日本の建築線制度は、既存不適格問題と補償問題を曖昧にしたために、市街化が一定程度進んだ地域への適用を困難にしたし、現在の2項道路問題につながる問題を生じさせたのである。

4-5 この章のまとめ

以上この章で検討して来たように、都市計画調査会での検討で、1919年の市街地建築物法に近い形で建築線制度がまとめられた。概括的な言い方をすれば、論議は、無秩序な市街地形成の統制手法として建築線制度を期待する内務省都市計画課の考え方と、壁面線の機能を中心に建築線を見る建築家の考えをめぐって行なわれた。別の言い方をすれば、ブロンヤ街路線及び建築線法的な考え方と建築条例的な考え方をめぐって論議されたともいえる。しかし、池田宏をはじめとする内務省都市計画課の側にも、都市計画制度としての建築線制度の理解が必ずしも充分でなかった点がある様に思われる。もし、本当にブロンヤの街路線及び建築線制度を、そのままに近い形で日本に導入しようとするなら、この制度の大部分は都市計画法の方に盛り込まれなければならなかった筈である。用途地域制は都市計画調査委員会で異論があったにも拘わらず都市計画法と建築物法の双方に規定されたのに、なぜ建築線制度は都市計画法の中には位置づけられなかったのか。それは必ずしも多くの条項を必要とせず、ブロンヤ街路線及び建築線法の第1条、2条、12条などに相当する規定があれば足りたのではないかと思われる。しかし、都市計画法の道路・街路に関する規

定は、都市計画区域の全ての道路・街路の状態について計画的に考えてゆく様にはなっておらず、幹線的な道路だけを計画決定し、事業的手法でつくってゆくという考えで制度がつくられていた様に思われる。したがって、区画整理事業を行なう区域を除けば、幹線以外の道路は都市計画法の視野に入って来ないのである。

この様な点については、1919年都市計画法の体系および成立過程全体の中で考えてみる必要があろう。又、市街地建築物法成立後、多面的に展開される「都市計画手法的運用」が、いつから考えられていたのか、法制定過程から既に考えられていたかどうかとも問題として残っている。

あとがき

本論文の一部は、既に1981年11月の都市計画学会学術研究発表会において発表したものである（石田・池田、1981b, c）。今回、総合都市研究に載せるために、資料の補充調査、再検討を行なった。一番重要な作業は1875年ブロンヤ街路線及び建築線法の制定当時の条文を、なるべく正確に翻訳することであり、この法律の我国最初の翻訳と思われる内務省警保局訳のものと対比することであった。その結果は既に述べた。しかし、この作業の意義は、むしろ我々がこの法律をより正確に理解したという点にある。現時点では、我々はこの法律は「建築線」について定めたというより、街路および広場の建設・変更について定めた都市計画法制度であるという点を強調すべきだと考えている。また、内務省訳が、どの程度知られていたかについても、その後の調査では、少なくとも内務省内では広く知られていたのではないかと思わせる根拠を幾つか見出した。又、外国建築条例資料の翻訳年代についても、新しい根拠から、我々の推定が誤りであったものも見出した。そして、これらは我々の論文の論旨に少なからぬ影響を与えるものであった。我々は、これ等の新しい視点をもり込むよう努力したが、なお論旨の整理が充分ついていない所が残っている。それでも、都市計画学会発表論文とは、相当ニュアンスの異なった点が少なくない。研究、特に歴史的研究のむずかしさを痛感するとともに、自戒としたいと考えている。

1889年から数年間つづいたという東京市区改正委員会建築条例取調委員の活動および、その当時に内務省が行なった外国法令の調査については、今回も不明のままに終ってしまった。我々は、この時期が極めて重要なのではないかと考えているが、今後更に調査を進めたい。

又、都市計画調査委員会が設けられる前に、内務省都市計画課で行なわれていた立法準備、この時点での外国法令の研究等についても調査研究を深める必要がある。これとあわせて、それに携わった人々の人物論的研究も必要であらう。

更に言えば、プロシヤ=ドイツを中心に諸外国における街路線及び建築線制度から地区計画制度への発展過程も重要な研究テーマにならざるを得ない。

最後になったが、東京大学都市工学科の大村謙二郎氏には、1875年プロシヤ街路線及び建築線の制定当時の原文の入手をお世話いただき、我々のおこなった翻訳についても貴重な御意見をいただいたことを記し、お礼を申し上げたい。

参考資料—1

〔内務省警保局翻訳によるプロシヤ街路線及び建築線法、資料—18による〕

市府及ヒ田舎町村ニ於ケル街路及ヒ廣場ノ設置

第一條 市府及ヒ田舎町村ニ於ケル街路及ヒ廣場ヲ設置シ又ハ變更スルニハ民區首長ヨリ民區若クハ其總代ノ承諾ヲ經且ツ町村警察官ノ承認ヲ得タル上公共ノ需要ニ應シテ街路線及ヒ建築線ヲ確定スヘシ

町村警察官ハ其擔當スル警察事務上ヨリ必要トスルノ場合ニ於テ建築線ノ確定ヲ要求スルコトヲ得

此規則ノ意義ニ於ケル街路ニハ街路ノ歩堤及ヒ歩道ヲ包括スルモノトス

街路線ハ同時ニ建築線タルヲ常トスルモノニシテ其線以外ニ超ヘテ建築ヲ許サザル所ノ經界線ヲ指ス

但シ特別ノ理由アルトキハ街路線ニ異ナル建築線ヲ確定スルコトヲ得此場合ニ於テハ通例三「メートル」以上ノ差異アルコトヲ得ス

第二條 建築線^{第一條}ハ各箇ノ街路又ハ街路部分ニ對シ或ハ豫知スヘキ將來ノ需要ニ隨ヒ廣大ノ地面ニ對スル市街建築案ヲ以テ確定スルモノトス

火災或ハ其他ノ災變ヨリ生スル著大ノ破壊ニ由リ或ル町村ノ全部ヲ再築スヘキ場合ニ於テハ民區ハ成ルヘク速ニ其町村部分ニ對シ新町村建築案ヲ確定スヘキヤ否ヤ若シ新定スベシトスレバ如何ナル程度ニ於テスヘキヤヲ議決シ且ツ猶豫ナク其確定ヲ得ルニ盡力スヘシ

第三條 建築線ヲ確定スルニハ交通ノ便利、火ノ安全及ヒ公衆ノ健康并ニ街路及ヒ廣場ノ外觀ヲ損セサルニ注意スヘシ故ニ其街路ハ充分ノ幅員ヲ有シ新市街ト現在市街トノ交通便利ナル様起案セサル可カラス

第四條 建築線^{第一條}ノ確定書ニハ之ニ關係アル地面及ヒ地面部分ノ精圖并ニ當該街路及ヒ廣場ノ高低及ヒ其疏水法ノ測定成績ヲ含セサル可カラス

第五條 警察官ノ承認^{第一條}ヲ與ヘサルハ同官ノ擔任スル町村警察事務上ノ關係ヨリ其不認可ヲ必要トスル場合ニ限ルモノトス

民區首長ニ於テ警察官ノ不認可ニ不服ナルトキハ民區首長ノ請求ニ由リ郡常置會ニ於テ之ヲ裁決ス

町村警察官ノ要求セル建築線ノ確定^{第一條}第二項^{第一條}ヲ民區首

長ニ於テ拒絕シタルトキハ町村警察官ノ請求ニ由リ郡常置會ニ於テ其必要ノ有無ヲ裁決スルモノトス

第六條 第四條ニ掲クル建築線ノ確定或ル城堡ニ關スルカ又ハ公共ノ河川、築道、鐵道或ハ鐵道停車場ヲ包括スル場合ニ於テハ町村警察官ヨリ速ニ當該官司ニ通知シ本條ニ關シテ各々其利益ヲ保護スルノ機會ヲ得セシムヘシ

第七條 民區首長ハ町村警察官又ハ郡常置會^{第五條}ノ承認ヲ經タル上其建築案ヲ公衆ニ縱覽セシムヘシ而シテ其縱覽ハ土地慣行ノ方法ニ隨テ之ヲ行フヘシ而シテ該建築案ニ對シテ異議アルモノハ其際指定スヘキ四週日以下ノ期限内ニ於テ民區首長ニ申出ツヘシ此期限ヲ過クルトキハ其申出タル異議ノ無効ナル旨ヲモ同時ニ告示スヘシ

只各箇ノ土地ニ關スル確定ハ其起案ヲ公衆ニ縱覽公示スルヲ要セス關係ノ土地所有主ニ通知スルヲ以テ足レリトス

第八條 民區首長ト異議者トノ間ニ於テ異議ノ解釋ヲ得サルトキハ郡常置會ニ於テ之ヲ議決スヘシ始メヨリ異議ヲ提出スルモノナキカ或ハ其異議ニ關シ終結ノ効アル議決ヲ經タルトキハ民區首長ニ於テ公然其起案ヲ確定シ之ヲ公衆ニ縱覽セシムヘシ而シテ縱覽ノ場處時日等ハ土地慣行ノ方法ヲ以テ告示スヘキモノトス

第九條 基礎線ヲ定ムルノ際數町村ニニ關係スルトキハ當該民區首長ノ間ニ於テ本件ニ關スル協議ヲ遂クヘシ協議ノ際同意ヲ得サル點ハ郡常置會ニ於テ議決スルモノトス

第十條 此規則ノ發行以前ト以後トニ論ナク一トタヒ確定シタル基礎線ハ前文ノ規定ニ據ラサレハ廢止又ハ變更スルコトヲ得ス

伯林 ポツダム シャルロッテンブルクノ諸府及ヒ其近圍新市街建築案及ヒ現在市街改築案ノ確定ハ國王陛下ノ認許ヲ要ス

第十一條 第八條ニ掲クル建築案縱覽ヲ始ムルノ日ヨリ土地所有主ニ對シ終結ノ効力ヲ以テ其基礎線ニ超過スル新築、改築及ヒ増築ヲ禁止スルノ制限ヲ生スルモノトス

民區ハ之レト同時ニ街路基礎線ノ確定ニ由テ街路及ヒ廣場ニ充タル所ノ地面ヲ其所有主ヨリ買上ルノ權利ヲ得ルモノトス

第十二條 當該町村ノ建築警察規定ニ隨ヘハ未タ公共ノ交通及ヒ家屋ノ築造ニ完備セサル所ノ市街又ハ市街部分ニ其街路ニ向テ出入口ヲ有スル家屋ヲ建築ス可カラサルノ禁止ハ町村憲則ヲ以テ確定スルコトヲ得

町村憲則ハ前文ニ掲クル規定ノ範圍内ニ於テ其細則ヲ確定スヘク而シテ其細則ハ縣參事會ノ認可ヲ經ヘシ縣參事官ノ議決ニ對シテハ二十一日以内ニ於テ州參事會ニ故障申立ヲナスコトヲ得

認可ヲ經タル町村憲則ハ土地慣行ノ方法ヲ以テ之ヲ告示スヘシ

第十三條 第十二條ノ規定ヨリ生スル建築自由ノ制限ニ對シテハ如何ナル場合ヲ論セス賠償ノ要求ヲナスコトヲ得スト雖モ新基礎線ノ確定ヨリ生スル土地所有ノ引上及ヒ制限ニ對シテハ左ノ場合ニ限り賠償ヲ要求スルコトヲ得

- (一) 街路及ヒ廣場ニ定メタル地面ヲ民區ノ要求ニ由リ公共ノ交通ニ讓與スルトキ
- (二) 新定ノ街路基礎線又ハ建築基礎線現在ノ家屋ニ抵觸シ且ツ新基礎線ニ至ル迄ノ地面ヨリ家屋ヲ取拂フヘキトキ
- (三) 目下ハ空地ナレドモ將來建築ニ適スヘキ地面ニシテ新基礎線確定ノ際ニ存在シテ公共ノ交通及ヒ家屋ノ新築ニ完備シタル他ノ街路中ニ位スルモノアリテ新設スヘキ街路ノ基礎線ニ抵觸シ且ツ其新街路ノ基礎線内ニ於テ建築ヲナストキ

如何ナル場合ニ論ナク街路又ハ廣場ニ定メタル地面ニ關シテハ土地所有引上ニ對スル賠償ヲナスモノトス其他第(二)項ノ場合ニシテ街路基礎線ニ異ナル建築基礎線ノ確定ヨリ生スル土地所有ノ制限ニ對スル賠償ヲ要求スルトキハ已ニ建築シタル部分ノ土地所有制限ニ對シテノミ其賠償ヲナスヘキモノトス前文ニ掲クル一切ノ場合ニ於テ或ル所有地ノ全部若クハ著大ノ部分基礎線ニ抵觸シ其殘餘ヲ以テハ該町村建築警察規律ニ適應スル建築ヲナシ能ハサルトキハ土地所有主ハ其土地全部ノ買上ヲ要求スルコトヲ得

本條ノ規定ニ於テ土地ト稱スルモノハ同一ノ所有主ニ屬シテ相連續セル所ノ所有地ヲ指ス

第十四條 第十三條ノ規定ニ隨テ給與スヘキ賠償額ノ確定及ヒ土地引上ノ實行ニ關シテハ千八百七十四年六月十一日ノ土地所有引上規則第二十四條以下ヲ適用スヘシ

賠償金ノ拂渡ニ關スル紛争ハ裁判所ニ於テ判決スルモノトス

賠償金ハ特別ノ證約ニ由テ或ル義務者ニ於テ其支出ヲ負擔スル場合ノ外ハ其土地ヲ包括スル民區ヨリ徴收スルモノトス

第十五條 町村憲則ヲ以テ左ノ事項ヲ規定スルコトヲ得即チ家屋建築ノ目的ヲ以テ新街路ヲ設置シ或ハ現存街路ヲ延長スルノ際并ニ從前未タ家屋ヲ建築セサル現存ノ街路及ヒ街路部分ニ於テ家屋ヲ建築スルノ際新築請負者或ハ其街路ニ接スル土地ノ所有主(斯ノ如キ土地所有主ハ新街ニ於テ家屋ヲ建築スルトキ)ヨリ取拂、最初ノ準備、街路ニ於ケル疏水及ヒ點燈ノ整備ヲナシ且ツ一時(長クモ五ヶ年)ノ間之ヲ保存シ或ハ以上ノ諸件ニ要スル費用ヲ比例的ニ分擔セシムルコト是レナリ但シ街路ニ直接スル地面ノ所有主ニハ街路幅員ノ半徑

(其街路ノ幅若シ二十六「メートル」以上ナルトキハ十三「メートル」ノ路幅)ニ超ヘテ前文ノ義務ヲ負ハシムルコトヲ得ス費用ノ計算ニ際シテハ街路設置ノ總入費ニ保存費ヲ加算シ其所有地界ノ街路ニ面スル長徑ニ比例シテ之ヲ各所有主ニ分擔セシムヘシ

又町村憲則ニ由リ上文ニ掲クル規定ノ範圍内ニ於テ細則ヲ設定スヘシ其認可、抗告及ヒ告示ニ關シテハ第十二條ニ掲クル規則ヲ適用スヘシ

首府伯林ニ對シテ斯ノ如キ憲則ヲ制定スルニハ千八百三十八年十二月三十一日ノ細則ニ掲クル規定ニ據ルヘシ

第十六條 第五條、第八條、第九條ノ場合ニ於テ郡常置會ノ議決ニ對シ關係者ヨリ申立ル故障ハ二十一日以内ニ於テ縣常置會ニ呈出スヘシ

火災ニ罹リ或ハ其他ノ災變ニ由テ破壊セラレタル町村全部ノ再築ニ關スル事件ニ於テハ二十一日ノ故障申立期限ニ換ユルニ一週日ヲ以テスヘシ

第十七條 第五條、第八條、第九條ニ據リ郡常置會ニ委任セル職務ハ伯林市區ニ對シテハ工務大臣之ヲ管掌シ其他ノ市區并ニ田舎郡内ノ市府ニシテ人口一萬以上ヲ有スルモノニ對シテハ縣常置會之ヲ管掌ス伯林市區ニ對シ第十二條及ヒ第十五條ニ掲クル憲則ヲ認可スルハ内務大臣ノ任トス千八百三十三年八月一日
職務分掌規則第四百六六條

第十八條 新州制ノ未タ實施セラレサル州ニ於テハ郡常置會及ヒ縣常置會ニ委任セル職務ハ縣廳(ハンノーフェル州ニ於テハ「ランドドロースタイ」)ノ管掌トシ高等廳トシテハ第五條、第八條及ヒ第九條ノ場合ニ於テ工務大臣、第十二條及ヒ第十五條ノ場合ニ於テハ州知事之ヲ管掌ス

第十九條 本法第一條ヨリ第十八條ニ掲クル規定ニ抵觸スル普通及ヒ特別ノ諸法令ハ總テ廢止ニ屬ス

行政上ヨリ發行セル建築令達其他ノ警察令達及ヒ町村憲則等ニシテ此規則ニ抵觸スルモノハ總テ實施ノ効力ヲ失フモノトス

第二十條 農工商務大臣ハ基礎線ヲ確定スルノ際成ルヘク平等且ツ適當ノ方法ヲ施行スルカ爲メ又起案セル基礎線ノ當否ヲ判定スヘキ完全ノ證據ヲ得ルカ爲メ千八百七十五年七月二日ノ規則第二十條ヲ執行スルノ細則トシテ千八百七十六年五月二十八日基礎線及ヒ建築案製定條規ヲ發行シ各縣公報ヲ以テ之ヲ公布セリ

參考資料—2

〔プロシヤ街路線及び建築線法の制定當時の条文の翻訳——本研究の新訳〕

都市および農村集落における街路ならびに広場の建設または変更に関する法律 1875年7月2日

第一条 都市および農村集落における街路ならびに広場

の建設または変更にあたっては、地方自治体又はその議会の了解のもとに、市町村長は、地区警察当局の同意をうけ、公共の必要に一致するように、街路（規定）線および建築（規定）線を指定しなければならない。

地区警察当局は、その所管にかかる警察的考慮にもとづき、規定線²⁸⁾の指定が必要であると認めるときは、その指定を求めることができる。

この法律において街路とは、車道および歩道を含むものとする。

街路線は通常の場合、同時に建築線、即ち、それを越えて建築物の突出を許さない限界線となるものとする。ただし、特別な理由あるときは、後退距離が原則として3メートルを超えない範囲で、街路線と異なる建築線を指定することが出来る。

第二条 前条の規定線の指定は、個々の街路および街路の部分について、または、近い将来の予想される必要性にそって、地区計画を作成することにより、より広い範囲に対して行なうことが出来る。

火災またはその他の災害による全般的被害の結果、全地区の復興を行なう場合には、地方自治体は、当該地区に新しい地区計画を策定するかどうか及びその範囲についてすみやかに決定し、緊急の場合には新しい地区計画をただちに指定しなければならない。

第三条 規定線を指定するにあたっては、交通、防火、公衆衛生の改善を考慮するとともに、街路及び広場の形態を損なわないよう留意しなければならない。

そのため、十分な幅員の街路および、新しい市街と既存の市街との良好な結び付きが実現するよう配慮するものとする。

第四条 第1条による規定線の指定には、関係する土地および土地の部分の精確な表示と、当該道路および広場の地盤高の指定ならびに排水計画を含むことが必要である。

第五条 地区警察当局は、その所管にかかる警察的考慮にもとづき必要な場合に限り、第1条に規定する同意を拒むことができる。

市町村長が前項の拒絶に不服であるときは、その訴願にもとづき郡委員会が裁決する。

第1条第2項にもとづき地区警察当局が求めた指定を、市町村長が拒んだ場合は、地区警察当局の訴願にもとづき、その必要性について郡委員会が裁決する。

第六条 第4条にもとづく指定計画に要塞が関係し、あるいは公共河川、国道、鉄道または停車場が含まれる場合には、地区警察当局は関係官庁に対し、その関与する事項について主張する適当な機会を与えるよう留意しなければならない。

第七条 地区警察当局の同意—第5条の場合は郡委員会

一が行なわれた後で、市町村長は計画を公衆の縦覧に供しなければならない。縦覧は、その土地の慣習により、計画に対しての異議は四週間以上の指定する失権期限内に市町村長の許に提出するよう公告した上で、行なわなければならない。

ごく少数の土地が関係する指定の場合においては、縦覧および公告を、関係する土地権利者への通知でかえることができる。

第八条 第7条により申立てられた異議に関し、訴願人と市町村長との協議で解決のつかないときは、郡委員会が裁決するものとする。異議の申立てがないか、異議についての第16条による最終裁決が行なわれたときは、市町村長は計画を正式に決定し、公衆の縦覧に供し、その方法について地方の慣習に従って周知しなければならない。

第九条 いくつかの村落が関係する規定線の指定にあたっては、関係市町村の間でその件につき協議を行なうものとする。

協議に関し、合意が期待できない点については郡委員会が裁決する。

第十条 この法律の公布以前であると以後であるとに拘わらず、この法律に該当する規定線の指定は、前述の規定によるのでなければ変更または廃止できない。

ベルリン、ポツダム、シャルロテンブルグ各市およびその近郊における新しい地区計画の決定または既定計画の変更には、国王の認可が必要である。

第十一条 第8条に規定する縦覧の開始日をもって、土地所有者に対して、規定線を越えて突出して新築・増改築を許さないという制限が最終的に効力を発する。

同時に、地方自治体は、街路線を確定することによって街路および広場に指定した土地を、所有者から収用する権利を獲得する。

第十二条 その地区の建築警察的規定に合致するような形で、公衆の交通および建築に適する整備がまだ行なわれていない街路あるいは街路の部分にそって、その街路に出入口を持つ居住用建物の建設を認めないということを、地方条例で定めることが出来る。

地方条例には、前項の規則の範囲内で詳細な規定を定め、県参事会の承認を必要とする。県参事会の決定に対しては、21日間の失権期限内に州参事会に異議申立てをすることができる。

承認が行なわれたのち、条例は、地方の慣習により周知されるものとする。

第十三条 第12条の規定によっておこなわれる建築自由権の制限について補償を請求することは全く不可能である。又、新しい規定線の指定に関連した土地所有権の収用または制限を理由に補償を請求できるのは、次の場合だけである。

- 1) 街路および広場に定められた土地が、地方自治体の要求により、公衆の交通の為に譲渡されたとき、
- 2) 街路線または建築線が既存の建築物にかかって、新しい規定線までの土地から建物を取除くことになるとき、
- 3) 新しい計画街路の街路線が、その線の指定時点において公衆の交通および建築に適するよう整備された他の既存街路に接道している、未建築ではあるが建築に適している土地にかかり、その結果新しい街路の規定線以内に建築が行なわれることになるとき、

いかなるときも、街路および広場に定められた土地にあっては、補償は土地所有権の収用に對して行なわれるものとする。さらに、第2号のうち建築線が街路線と異なって指定されたため土地所有権が制限された場合にあっては、土地所有のうち建物のある部分に対する制限について(1874年6月11日土地収用法第12条)補償が認められる。

以上の全ての場合を通じて、規定線の指定によって土地が、全て、又は残地がその地区の建築警察の規定により建築にもう適さないとされる程に必要とされたとき、土地所有者は全ての土地の引き取りを求める事が出来る。

以上の各項の規定にあって、土地という場合、同一所有者に属する一団の土地を指すものとする。

第十四条 第13条により認められた補償の決定および収用の執行には、1874年6月11日土地収用法の第24条以下を適用する。

補償の請求期限に関する争いは、裁判所が決定するものとする。

補償は、特別の権限により補償義務あるものが行なう場合を除き、当該土地がその区域に属する地方自治体が負担するものとする。

第十五条 地方条例により次の事項を定めることができる。即ち、市街建設を予定して新しい街路を建設し又は既存街路を延長した場合ならびに未建築であった既存の街路または街路の部分に沿って建築を行なう場合においては、新しい施設の事業者あるいは沿道土地所有者をして(後者の場合は新しい街路に沿い建築を行なった時点で)、街路の整地、初期整備、排水、照明設備を必要に応じて整えさせ、それを5年間をこえない当分の間の維持すること、又は、それぞれの場合に応じた比例的な分担金もしくは、それら全てについての標準的必要経費の償却をもとめるものとする。これらの義務に関しては、沿道土地所有者に対し、その街路幅の半分以上(街路幅が26m以上の街路にあっては街路幅の13m以上)について負担させることは出来ない。

費用の見積りに当っては、街路施設全体の費用に夫々の維持費用を加算して見積り、土地所有者に対し、その街路に接する境界の長さに応じて賦課するものとする。

地方条例には、前述の規定の範囲内でより詳しい規則を定めなければならない。この条例の承認、異議申立および周知に関しては、第12条に示した規定を準用する。

首都ベルリンに関しては、ここに規定する条例が制定されるまでの間、1838年12月31日制定の規則の条項をもってこれにかえる。

第十六条 第5条、8条、9条の場合において、関係者は、郡委員会の裁決に対する異議を、21日間の失権期限内に県参事会に提出することができる。

火災または他の災害で全面的被害を受けた地区の復興に関するときは、失権期限は1週間と読みかえるものとする。

第十七条 第5条、8条及び9条の規定に於て郡委員会に、また上級審としての県参事会に帰属している権限と責任は、地方郡に属し人口1万人をこえる都市または第9条により数個の関係する地方自治体がある都市と看做された場合にあっては、県参事会と上級審としての州参事会の所管に、郡に相当する都市または第9条により数個の関係する地方自治体が郡に相当する都市に看做された場合にあっては、州参事会および地方自治体の訴願に基づき上級審としての商工大臣の所管に属するものとする。

ホーエンツォルレン地方については、郡委員会は区委員会(Amts-ausschuß)と読みかえ、第12条及び15条にもとづく地方条例の承認もこれに帰属するものとする。異議申立ての審査庁は、地方委員会(Landes-ausschuß)が構成する。

第十八条 王国内の各々の州で、郡委員会、県及び州参事会が組織されるまでは、県庁(代官)がこの法律で委ねられる事務を所管する。

上級審としての裁決は、第5条、8条、9条の場合にあっては商工大臣に、第12条および15条の場合にあっては地方長官の権限に属するものとする。

ベルリン市の場合、ベルリン特別州が組織されるまでの間、第5条、8条及び9条において郡委員会に委ねられている機能である承認は商工大臣の、第12条および15条にもとづく条例の承認は内務大臣の責任に属するものとする。

第十九条 この法律の規定に反する全ての一般のおよび特別的な法律の規定は今後無効とする。

行政処分により公布された建築規則、既存の警察命令および地方条例の、この法律の規定と矛盾する全ての規定は無効となるものとする。

第二十条 商工大臣は、この法律の施行に関し委任されている。

御名御璽のある文書により。

1875年7月2日、パート・エムスにて。

注

- 1) この法律は、我国では一般にプロンヤ建築線法と呼ばれて来た。これは「都市公論」誌上にこの法律の翻訳(英訳からの重訳)が掲載された(資料-16)時にそう略称されたことから一般化したと思われる。我々は内容からみて従来の略称は適切ではないと考え、プロンヤ街路線及び建築線法とした。既に内田(1921)は、街路及び建築線法と呼んでいる。なお、この法律のドイツ語の正式名称は、Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften, vom 2. Juli 1875.
- 2) 同法の内容については、1875年制定当時の原文からの我々の翻訳を、参考資料-2として本論文末に掲げてあるので参照していただきたい。
- 3) 当時東京工部省測量司であったC. A. マコビーンが提出したもので、建築条例の要綱の様な形をとっている。内容は、20項目からなり、その中の第一(新規市街ノ幅井=平面)で、街路計画について市街の等級別の幅員、決定権等を提案している。又、マコビーンは、香港造家令を参考資料として提出している(マコビーン, 1872)。
- 4) 資料-12 第39号, 1889年10月9日
- 5) 玉置, 1978によれば、最も古い建築線は、イタリアの1865年建築線法で、1875年プロンヤ街路線及び建築線法はその影響を受けているとされている。
- 6) 訳者は記載されてなく、1891年11月号のもののみ妻木頼黄寄とある。妻木訳の可能性が大きい、全て当人のものかどうかは断定出来ない。なお、これは資料5-4と同じものの翻訳と見られる。
- 7) 資料-5は妻木頼黄氏の蔵書を同氏子息より日本建築学会へ寄贈されたものの中にある外国建築条例関係資料であり、同じ体裁で印刷製本されている。この資料が何時、誰によって翻訳され、印刷されたのかは現在の時点で不明である。ただ、曾禰報告(曾禰, 1892)に対する討論中で辰野金吾が「以前伯林ノ建築条例ヲ翻譯シタモノガ内務省ニアル……」と発言していることから見て、資料5-3がこれに当たるとも考えられる。又、妻木, 1890bは資料5-3と同じく伯林建築条例(1887)の翻訳であり、何故か1回で中断している。これは、資料5-3が印刷刊行されたので必要なくなって連載を止めたと考えられることも出来る。これらの状況から見て、資料-5は、全体として東京市区改正委員会

に妻木が建築條例案を提出した時期(1889)前後のものとも考えることもでき、翻訳刊行は内務省の手になるものという推定が可能である。この点については、東京市区改正委員会の「建築条例調査委員会」の経緯、妻木の作成したといわれる原案など、この時期の不明な問題を含めて今後の研究課題としたい。

- 8) この他にも、独逸人ルードルフによる「普国警察大要講義録」1880年4月(警視庁編)等があるが「建築線」にかかわる用語は見当たらない。
- 9) なお、第7回(2月23日)、第9回(2月25日)においても建築条例の講義の中でも「建築線」の用語がみられる(ヘーン, 1886: 924)
- 10) ()内の「軒並」の記述は、他の資料では見られないことから、訳者が付け加えたものと考えられる。
- 11) 同資料は、1885獨逸國伯林府刊行「ビユルゲルマイステル」府長「ドクトル」マッシュェル著「Die Polizeiverwaltung des preußischen Staates」(普魯西國家ノ警察行務)第5版の全訳であり、ウイルヘルム・ヘーンが講義した1886年の前年に刊行されていることから、当然、警察大尉であった同氏は持っていたと考えられる。
- 12) 東京市政調査会の市政図書館には、後藤(新平)家寄贈(寄贈時期、1933年)のヘーン, 1886および資料-18が備えられている。又、同図書館には池田民子氏1946年寄贈になる池田宏蔵書中の『Preußisches Baupolizeirecht』(Constanz, B. 1910)があり、これには解説つきで1875年プロンヤ街路線及び建築線法がのっている。池田宏が、この本をいつ入手したかという問題は残るものの、以上のことから、池田がプロンヤ街路線及び建築線法の原文、あるいは内務省訳(資料-18)を読まなかったと考えるのは不自然である。ただ疑問として、1923年の帝都復興院パンフレットおよび池田宏が深く関わっていた『都市公論』誌上におけるこの法律の紹介が、なぜドイツ語の原文、又は資料からではなく、英訳文(ウィリアム「都市計画及地地域制に関する法律」)よりの重訳であるのかという点が残る。
なお、復興局長官房計画課, 1924aは原文からの翻訳とみられる。
- 13) この委員会の審議経過については時々新聞報道があり、それが建築雑誌に再録されている。例えば1894年3月号雑報欄に読売新聞より委員中に実施猶予の意見があり、空地、中庭などに「六ヶ敷箇条」があるが、3月下旬結了の予想等との記事を転載している。又、同誌上で横河民輔(1890, 1891)、森正忠(1890)は、市区改正委員会での建築条例の編纂に重大な関心を示し、案の発布前に学会に諮問するよう求めている。
- 14) 資料-9。この他、この条例には突出制限の規定もある。これについては3-2でふれる。

- 15) 資料6—3で検討されているロンドンのBuilding Act 1844, には Formation and Widening of Streets (街路の形成と拡張) という項があるし, 資料6—1で抜萃されているベルリンの建築条例の第1章は, もともと接道条件を中心とした規定であるが適切に抜萃されているとはいえない。
- 16) 建築学会の東京市建築条例案(1913)は全体で六編28章と附則よりなり, 238条という大きな条項をもっている。この中で都市計画的規定と見られるものは, 建築線及び防火地域・線路に関する規定であり, 最大限に見ても30条以下であるにすぎず, 他は単体建築物に対する技術規準の条項である。
- 17) 前注—12および, 4章での検討を参照。
- 18) 前注—6, 7参照。
- 19) 京都府が違式註違条例につき内務省に稟申した文書中での説明。
- 20) 森林太郎はドイツ留学前の1884年に既にドイツ建築条例にとりこんでいたという(吉田, 1960: 335)。
- 21) 岩波版『蘭外全集』の年譜の1889年の項に「10月21日東京市区改正委員会より東京市建築条例取調を囑託せらる。」とある(同全集, 38巻 p. 550)。この委員会は少くとも1894年頃まで継続され, 森はずっと委員を続けたと思われる(『建築雑誌』9輯, 105号, 1895 p. 225の雑報欄に同委員会の記事あり森の名前がみえる)。
- 22) 前注—13参照。
- 23) 都市計画調査委員会の内容に関しては, 資料—13による。
- 24) 私道建設が建築線の指定なしに可能であり, 幅員の規準さえ満たせば, その私道の街路境界に建築線が発生する問題は, 市街地建築物法施行後, 建築線制度運用上の大きな問題点となり, 実際上の扱いとしては, 勝手に私道をつくっても, その境界線に建築線を認めないとしたという(石田・池田, 1979: 38)。
- 25) この問題は, 1935年の市街地建築物法改正で接線義務が接道義務になることで一応解消する。しかし, 同時に, 私道建設に関する法規定を設けなかった為, 無計画な私道建設が, 接道義務を満たし, 建築地化を可能にするという問題はより深刻な形をとり, 「法文上の厳格なる解釈は兎に角として(池口, 1940)」行政指導で問題を切り抜けなければならなかった。
- 26) 建築家委員の立場を示す発言として「出タモノダケ押ヘテシマフト, 本当ノ壁ガ出タリ引ツ込ンダリシテ, 甚ダ見ツトモナイ」(矢橋賢吉), 「(道路が) 広い所デハ一尺五寸位ハ何ノ邪魔ニモナラナイ」(佐野利器), 「空間ノ上ノ方ハ少シ緩メテ貫ヒタイ」(藤原俊雄), などがあった(資料—13)
- 27) 斜線制限の基線を「対側建築線」とする考え方は, 3—3で検討したように建築家達の考えにもなかった様

- に思われる。又, 都市計画調査委員会でも全く出していない。1倍半を1倍に抑えよという主張があったくらいであるから, この修正は大幅な緩和であった。
- 28) この訳では, StraBenfluchtlinie を街路線, Baufluchtlinieを建築線と訳すとともに, 単にFluchtlinieとある箇所は, 必ずしも適訳と思われぬが「規定線」と訳した。文字どおりでいえば「列線」, 計画性があることを重視すれば「規画線」なども考えられ, 又, 意味からして「街規線」などもあり得よう。用法でみると街路線及び建築線を総称する場合(例えば第二条)と, 一方のみを指しているのとれる場合(例えば第十三条一項3号)とがあるが, この訳では全て「規定線」と訳した。都市公論の英訳からの重訳(資料—16)では全て「建築線」となっており, 内務省警保局の訳(資料—18)では, Fluchtlinieを建築線と訳したところと「基礎線」と訳したところとがあるが, 第二条で建築線と訳すなど必ずしも用法によって訳しているとはいえない。

文献一覽

- 天野 皎(訳)
1883 『英国衛生條例』阪根達郎発行
- 伊東 五郎
1934 「都市私道の統制」『都市問題』19巻4号, pp. 317~341。
- 飯沼 一省
1934 『都市計画』常盤書房
- 池口 凌
1940 「東京に於ける最近の建築線指定傾向」全国都市問題会議(編)『本邦都市発達の動向と其の諸問題(下)』pp. 1~34。
- 池田 孝之
1980 『都市周辺市街化地域における市街地形態の計画的規制手法に関する研究』東京都立大学学位論文
- 池田 実
1909 「大阪府令建築取締規則講和」岬利太郎(編)『大阪府建築取締規則註釈』
- 石田 頼房
1979 「東京中央区区劃定之問題について」『総合都市研究』7号, pp. 15~34。
- 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。
- 1981 a 「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——」『総合都市研究』12号, pp. 167~188。
- 1981 b 「建築線制度前史——明治期における「建築線」の導入と理解」『都市計画学会論文集』

- 16号, pp. 55~60.
- 1981 c 「市街地建築物法以前における建築物等の道路空間への突出制限について」『都市計画学会論文集』16号, pp. 81~96。
- 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。
- 井上友一
1911 『都市行政及法制』博文館
- 今井洋子
1979 「公衆衛生の観点から見た東京市区改正」『都市計画学会論文集』14号, pp. 343~348。
- 内田祥三
1921 「市街地建築物法及其附帯命令の梗概—第三建築線」『建築雑誌』19巻4号, pp. 211~226。
- 片岡安
1916 『現代都市之研究』二松堂書店。
- クラーク
1886 『欧米築路法』(中井敬之助訳) 勤行堂。
- グラウン
1878 『仏蘭西行政「警察新論」第一巻, 第二巻, 第三巻』(根岸兎三郎訳) 白楽園。
- 建築学会関東支部
1973 『建築法規の成立ちと変遷について』
- 柴田徳衛
1968 「日本の都市問題—初期の研究結果」都立大学都市研究会(編)『都市構造と都市計画』東大出版会, pp. 199~225。
- セール, P.
1887 『仏国警察要論』(根岸錦重訳)
- 曾禰達蔵
1886 「英国首府家屋建築條例抜萃」『工学会誌』59巻, pp. 1490~1513; 60巻, pp. 1546~1579。
1892 「家屋ノ高ニ付テ」『建築雑誌』6輯69号, pp. 225~269。
- 玉置豊次郎
1974 『日本都市成立史』理工学社。
1978 「欧米に刺激された建築線制度による宅地開発」『大阪人』32巻10号, pp. 42~48。
- 田中知郎(編)
1886 『現行滋賀県令類纂・第二編』
- 妻木頼黄
1890 「伯林府建築條例(抜萃)」『建築雑誌』4輯48号, pp. 202~205。
- 東京市区改正委員会
1887 『東京市区改正議定願末』
1919 『東京市区改正事業誌』
- 東京都
1954 『市中取締沿革—明治初年の警察』内務省土木局治水課(編)
1896 『道路行政』内務省土木局。
- 中村達太郎
1904~1905 「欧米建築條例の比較(一)~(四)」『建築雑誌』18輯216号~19輯220号。
- 中村元(編)
1980 『日本最初の建築家山口半六』復興局長官官房計画課
- 1924 a 『都市計画ニ関スル独逸法制及行政, 普国建築線法』
1924 b 『独逸ニ於ケル都市計画法制及行政(続), ザクセン—般建築法』
1928 『プロイセン都市計画法案』
- 批評生びひるじんぐわいしん
1880 「建築線」『建築雑誌』8輯95号, p. 334。
マコビーン, C. A.
1872 「東京府下ノ市街及家屋造作ノ儀ニ付至当ノ定則」『東京市史稿』52巻, pp. 892~905。
- 森正志
1890 「建築條例ニ就キ横河君ノ説ヲ賛成シ併セテ卑見ヲ陳述ス」『建築雑誌』4輯44号, pp. 131~132。
- 森林太郎
1889 「市区改正ハ果シテ衛生上ノ問題ニ非サルカ」『東京医事新誌』562~567号
1890 「屋制新議」『衛生新誌』22号。
1893 「造家衛生の要旨」『建築雑誌』7輯76号。
- 山下啓次郎
1899 「市街家屋制限法」『建築雑誌』13輯155号, pp. 200~267。
- 横河民輔
1890 「建築条例ニ付キテ会員諸君ニ謀ル」『建築雑誌』4輯41号, pp. 61~63。
1891 「建築条例ニ就キ再言シ現行建築ノ制規ニ及ブ」『建築雑誌』5輯57号, pp. 223~228。
- 吉田精一(編著)
1960 『森鷗外研究』筑摩書房。
- ルードルフ
1884 『普国警察大要講義筆記』警視庁編。
- Constanz, B.
1910 Preußisches Baupolizeirecht, Berlin.

資料一覽

- 資料一 1 国立国会図書館蔵『愛知県街路取締規則1887』
資料一 2 「大阪建築取締規則の発布」『建築雑誌』23巻273号, pp. 434~438, 1909

- 資料一3 「家屋ニ関スル仏国ノ法律條例及布告(一)~(八)」『建築雑誌』4巻46~43号, 1890~92
- 資料一4 「禁令」『神奈川県史料』制度部, pp. 331~357
- 資料一5 妻木頼黄寄贈外国建築法令(建築学会)
- 5-1 『羅馬府建築條例1887』
- 5-2 『巴威里国建築条例1880』
- 5-3 『伯林府建築条例1887』
- 5-4 『仏国建築規則類纂』
- 5-5 『維也納市建築条例1868』
- 5-6 『英国首府建築条例拔萃1878』
- 5-7 『英国職工住所條例1875』
- 資料一6 建築学会蔵外国建築條例
- 6-1 『現行伯林府建築條例(拔萃)1887』
- 6-2 『オーストリー建築條例一式1896』
- 6-3 『倫敦・グラスゴー・マンチェスター・ダブリン・海峽植民地・香港建築條例要項分類』
- 6-4 『ベルン・ブタベスト建築条例要項』
- 資料一7 『埼玉県街路取締規則傍訓』文華堂, 1887
- 資料一8 国立国会図書館蔵『滋賀県家屋建築規則1886』
- 資料一9 「朝鮮総督府令市街建築取締規則」『建築雑誌』27巻315号, pp. 192~195, 1913
- 資料一10 「東京市建築條例案起稿顛末報告」『建築雑誌』27巻, 323号, pp. 558~565, 1913
- 資料一11 『東京市建築條例案』建築学会, 1913
- 資料一12 『東京市区改正委員会議事録・第三巻』1900
- 資料一13 『都市計画調査委員会議事速記録』内務省都市計画課, 1918
- 資料一14 国立公文書館蔵『伯林市街溝渠警規則』(明治)
- 資料一15 『福島県街路取締規則詳解』東北蚕業雜誌社, 1887
- 資料一16 「プロンヤ建築線法」『都市公論』第7巻2号, pp. 68~72
- 資料一17 『普國ポツテスダム・フランクフルト両県建築警察條例』内務省警視局(寺田勇吉訳), 1880
- 資料一18 『普魯西警察法・第一巻~第三巻』内務省警保局, 1887~1889
- 資料一19 東京都編『東京市史稿』市街篇, 56巻~64巻。
- 資料一20 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
- 資料一21 大阪市役所編『明治大正大阪市史6巻, 法令編』1935
- 資料一22 「借地内造設物の制限」『建築雑誌』18輯, 210号, 1904

INTRODUCTION OF THE FOREIGN BUILDING LINE SYSTEM AND
UNDERSTANDINGS OF IT'S FUNCTIONS

Yorifusa Ishida* and Takayuki Ikeda**

*Center for Urban Studies, Tokyo Metropolitan University

**Ryūkyū University

Comprehensive Urban Studies, No. 15, 1982, pp. 113—144

The building line system which was legislated in the 1919 Urban Building Law (Shigaichi-Kenchikubutsu Hō), had been said to contain provisions that followed the example of the Prussian law (commonly called as "Straßen=und Baufluchtlinien Gesetz", but formally "Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften Vom. 2, Juli 1875). We can confirm this some how by comparative study of corresponding provisions of laws, but on the other hand we should also recognize the difference between the provisions of the two laws; for example, the lack of provisions for compulsory purchase and compensation of land between building lines in the Japanese law. We supposed that this difference was caused by how the Prussian law had been introduced and how the system had been understood by the Japanese town planners, architects and administrators.

We intended to study when and how the persons concerne introduced the Prussian law or other country's law concerning the building line system to Japan and how they understood the functions of the system, by examining the materials of their translation or introduction of foreign town planning and building laws and the provisions related to the functions of the system in local ordinances and drafts of law preceding the 1919 law.

Important findings and conclusions of this paper are as follows;

(1) We believe that the first lecture concerning the building line system was given by a Prussian police captain in Feb. 1886, only 11 years after the legislation of the Prussian law and 33 years before the legislation of the Japanese law.

(2) Full translation of the Prussian 1875 law was done and published by the Ministry of Home Affairs in 1888, and we find that the translation was very exact, so we supposed that he who translated the law had some knowledge of the functions of the building line system.

(3) But the translated text had been of no use to advance the knowledge of Japanese planners and architects about the Prussian law and the system. The translation of this law which appeared for the "second" time and became widely known in 1924 in "Toshikoron" (the journal sponsored by the town planning department of the Ministry of Home Affairs), which was a retranslation from a English edition.

(4) The related provisions to the building line system in local ordinances and drafts of law preceding the 1919 law had been that of concerning partial functions of the system, such as prohibiting the protrusion of buildings to street and controlling the building heights by width between building lines.

(5) Japanese planners, especially architect planners, could not fully understand the fundamental functions of the Prussian building line system that was to designate building lines in not yet urbanized areas and create enough streets in advance of urbanization to be realized.