建築基準法の隅切規定における二重基準の発生経緯と 性能規定化の合理化規範に基く解消策の検討

INVESTIGATION INTO TRANSITION OF CORNER-CUTOFF RULES IN BUILDING STANDARD LAWS, AND NEW POTENTIAL CORNER-CUTOFF RULES BASED ON UNDERSTANDING OF ROAD PERFORMANCE

岡 辺 重 雄*

Shigeo OKABE

The Building Standard Law requires site corner-cutoff at each crossing when constructing a building with new road, while it doesn't require corner-cutoff if the site is located onto an existing road (i.e. Construction of a new road is not necessary). This paper reveals the historic reason of this double standard. Before World War II, the corner-cutoff rule for new roads was included in the building line guideline set by the central government, and the corner-cutoff rule for existing roads was included in the local government rules. After World War II, however, the new Building Standard Law was established, under which private citizens can apply for a road construction to the government, and two old corner-cutoff rules were abolished. In 1970, when the new road standards were established, the details about corner-cutoff for newly constructed roads was stipulated, but those about existing roads were left untouched.

Then this paper studies following three thoughts on how to resolve this double standard: 1) the corner-cutoff rule should be regulated for all road, 2) necessity to unify regulatory criteria, 3) the exclusion of the corner-cut off rule is also necessary.

Keywords : Building Standard Law, corner-cutoff rule, history of the building law

建築基準法、隅切規定、建築法制史

第1章 研究の背景と目的

1-1 研究の背景

隅切とは、道路の交差点において、見通しを良くし、車両が安全かつ円滑に回転走行できるようにするため、街区（敷地）の隅を切除して交通の用に供するものである。自動車交通の発展により必要性が認められてきた。

今日の建築基準法において隅切は、私道を新設する際の位置指定道路の技術的基準である「道に関する基準」（法42条1項5号、令144条の4、以下「新設私道構造基準」と呼ぶ）に規定されている。一方、既存の道路では、同じ法42条に位置づけられているにもかかわらず、隅切の必要性や数値基準は決められていない。すなわち、建築基準法では、道路における隅切の要否について二重基準があることになる。この矛盾に対して地方公共団体の中には、条例で隅切状空地を要請している事例等が見られる。

1-2 研究の目的

本研究は、隅切規定の変遷を検討し、現行建築基準法の隅切規定が既存道路と新設道路でなぜ異なるのか、二重基準に至った経緯を

明らかにすることとともに、二重基準の解消のために道路における隅切の要否とそのための規制のあり方を検討することを目的とする。

隅切は、自動車交通の発展により、発生し充実してきたものである。そのため、建築法規のみならず、道路法規および都市計画法規を比較しながら、隅切の必要性の高まりと基準の形成の過程を追うこととする。概して、道路法規や都市計画法規は事業のために隅切規定を先行的に構築していくが、建築法規は規制法の観点から必要最小限の規制にとどまる傾向にある。

二重基準の解消について、本研究は、今日的に要請されている性能規定化の趣旨に基づき検討する^{注1)}。性能規定化とは、現在の仕様書規定は規制の根拠とする妥当な環境性能水準が分かりにくく、多様な技術的解法があるにもかかわらず、ひとつの仕様を示すのみで硬直的であるという問題認識のもと、満たすべき環境性能水準を規定し（合理化規範と呼ぶ）さらに、多様な技術的解法による性能確保の検証方法を作る（解法多様化規範と呼ぶ）考え方である。

隅切がなければ自動車が円滑に通れる完全な道路として機能しないにもかかわらず、道路の法的要件が幅員4m以上とするという点のみに留まっている現行の建築基準法は、道路が必要とする性能を正

* ㈱想像都市研究所 博士(工学)

Institute of Planning and Design for Imaginative Lifescapes, Dr. Eng.

しく規定しこれを達成するために必要な規制をするという性能規定の合理化規範によっていないと言える。しかしながら、自動車の円滑な走行を可能にするための角地の扱いについては、隅切を確保する以外の代替え手段は考えにくいため、本研究では、性能規定化の趣旨を尊重するものの、解法多様化規範は採用しないことから、「性能規定化の合理化規範」に限定した。

なお、これまでの建築基準法集団規定の改正は、市街地の建築物による個別具体的な問題を解消するために部分的、漸進的になされており、かつ今日、隅切に関して特段の不都合が社会問題になっていないことから、本研究が提唱する性能規定化の趣旨による改善の検討は、いわば思考実験の意味合いを持つものである。

1-3 既往研究の整理

建築法制史の既往文献・研究では、変遷を総合的に捕らえた石田(2004)¹⁾、大河原(1982)²⁾や岡辺(2007)^{3) 4)}があるが、道路規定で隅切に着目したものはない。

市街地建築物法の建築線制度について、適用都市の制度運用の面で施行細則を比較研究した鶴田・佐藤(1992)⁵⁾があるが、隅切規定の変遷についての位置づけなどの検証が不十分なままである。また、市街地建築物法時代の建築線を都市計画の観点から総合的に研究した石田・池田(1984)⁶⁾があるが、隅切については対象としていない。

道路制度の発展を都市計画法・道路法制度、計画標準、地方(東京)の個別計画の影響関係で検討した杉田(2004)⁷⁾は都市計画街路における制度変遷プロセスを研究している。隅切制度にはふれていないが、本研究の方法である、建築・道路・都市計画法に関わる横断的影響関係及び法制度・計画標準・行政庁の運用細則等の縦断的影響関係の検討に示唆を与えている。

1-4 研究の方法

(1) 隅切規定の変遷

近代的な建築、道路、都市法は、1919年にほぼ同時に公布されている。これ以降、現在に至る主な隅切規定の変遷を分析した。具体的には隅切規定の構造を把握するために、諸法律、政令、規則、細則等を連鎖的に収集し、諸法規を補完するものとして、国が示した建築線指定標準、都市計画標準(街路計画標準)等の標準ならびに、道路構造令の解説書等も参考にした。また、先進的な地方で考えられた運用の工夫、設計標準や地方条例等を必要に応じて参照した。

なお、隅切について解説している建築法制関連文献は乏しい。道路や都市計画行政で隅切の必要性や技術論が進化する反面、建築法規の視点からは隅切の重要性についての認識は深まってこなかったことがうかがえる。

(2) 二重基準解消策の検討

建築基準法の本則では私道新設時に隅切を必要としながらも既存道路では隅切が不要であるが、一部の地方公共団体では条例等で既存道路に隅切状空地为義務づけているなど取扱に様々な差異が見られる。本研究においては、代表的な制度と運用を把握するため、戦前に隅切規定を持っていた都市を始めとし、東京都及び17政令指定都市^{注2)}にヒアリングを行った結果に基づき、二重基準の解消策を論考する。

隅切の要否それぞれの立場を仮想し論点を整理して必要性和配慮事項を整理検討するとともに、隅切基準および隅切を要しない場合の考察も加え、現実の市街地状況に配慮した方策を探ることとする。

第2章 隅切規定の変遷

我が国の近代的建築法は1919年公布の市街地建築物法にさかのぼる。また、同年に道路法、都市計画法も公布され、一様に近代的法制度が揃った。本章では、建築法規を中心に、道路法規、都市計画法も比較しつつ、隅切規定の変遷をひも解く。

時代区分は、1919年から1930年までの黎明期、1930年から1945年の戦前期、1945年から1965年の戦後期、1965年以降の現代に区分する。隅切法規の変遷を年表にまとめた。(表1)

2-1 黎明期(1919~1930)の隅切規定

1919年市街地建築物法⁸⁾、1920年同法施行令⁹⁾が公布される。道路は幅員を9尺以上(法26条)とするのみで、その他の性能についての細かい基準はなかった。また、行政庁は、道路が整備されていない場合などに、建築線を指定する権限を持ち(法7条)、これにより道路整備が促進されるのだが、建築線に関する技術基準は示されていないかった。

一方、1919年道路法¹⁰⁾、同法施行令¹¹⁾が公布されるとともに、同年に道路構造令¹²⁾、街路構造令¹³⁾も公布された。市街地を結ぶ道路と、市街地内の街路が異なる取り扱いとされている点が今日と異なっている。これらの法令で積極的に隅切を規定したものはない。ただし、街路構造令に「剪除」の概念が入った。「交通上必要ある箇所の街角は相当之を剪除すべし」(令11条1項)と言うものであったが、同条2項で十字街等での安全地帯、地下通路を定めており、細街路の隅切と言うよりは幹線街路の交差点改良の意図とも考えられる^{注3)}。もっとも、剪除の数値基準は示されていない。

また、1919年には都市計画法¹⁴⁾、同年同法施行令¹⁵⁾も公布されるが、隅切規定はない。

図1 黎明期における隅切のない建築線指定の例

(注：神戸市長田寺池谷付近建築線指定図。建築線は1922~26年に指定されている)
(出典：「市街地建築物法の効果」内務大臣官房都市計画課、1930)

表 1 隅切関連年表

時代区分	建築行政関係法規	道路行政関係法規	都市計画行政関係法規																									
1919～ 1930	1919. 4 市街地建築物法公布 1920. 9 市街地建築物法施行令公布 ●道路最低幅員を 9 尺に規定（法 26 条）（1938「9 尺」を「4m」に改正） ●建築線制度（法 7 条）：道路敷地の境界線 ^Ⅱ を建築線（法定建築線）とすることと行政官庁が別に決める建築線（指定建築線）。 （注：1934「道路敷地」を「道路幅」に改正） ＊これらの規定に関して、隅切規定は存在しない。	1919. 4 道路法公布 1919. 11 道路法施行令公布 1919. 12 道路構造令公布 ＊以上に隅切規定は存在しない。 1919. 12 街路構造令公布 （道路構造令第 19 条による規定） ●交通上必要ある箇所の街角は相当之を剪除すべし（令 11 条 1 項） ＊隅切規定のおこり。ただし、10 条は街路交會部での広場、11 条 2 項は「十字街」等での「安全地帯又は地下通路」であり、11 条 1 項は幹線道路の交差点改良とも考えられる。	1919. 4 都市計画法公布 1919. 11 都市計画法施行令公布 ＊以上に隅切規定は存在しない。 1924. 7 帝都復興計画街路設計標準（復興局長官決裁） 1. 幅員 6m 以下の道路と 11m 未満の道路の交叉：隅切なし 2. 幅員 8m 以上 11m 未満の道路の相互交叉：原則 3m 隅切 3. 幅員 11m 未満の道路と 11m 以上の道路の交叉：隅切なし 4. 幅員 11m 以上 22m 未満の道路と幅員 11m 以上の道路の交叉：4m の隅切 5. 幅員 22m 以上の道路の相互交叉：12m の隅切。ただし路面電車軌道の分岐曲線なき街角に於いては 8m の隅切 6. 道路の交叉角が鋭角の場合は、以上標準によらず設計																									
1930 ～ 1945	1935. 7 神奈川県市街地建築物法施行細則改正（同細則は 1920. 11 制定） ●指定建築線に関し、隅切規定を追加（細則 5 条 2 号）。道路又は通路の街角（隅角 120 度以上の場合を除く）は建築線の隅角を等辺に剪除した線を以て建築線とする イ. 各々幅員 4m 未満 剪除長 1.5m ロ. 各々幅員 4m 以上 6m 未満 剪除長 2m 1937. 7 建築線指定標準（通達） ●隅切関係の記述を抽出 第一 道路の疎なる未建築地に於ける場合 ・幅員 4m 以上の建築線の隅角の剪除 著しい斜角部等で但し書きあり イ. 幅員 8m 未満の街路が幅員 11m 未満の街路と交會する場合・・・剪除幅 2m 以上 ロ. 幅員 8m 以上 11m 未満の街路が互に交會する場合・・・剪除幅 3m 以上 ハ. 幅員 11m 未満の街路が幅員 11m 以上の街路と交會する場合・・・剪除を要せず 第二 耕地整理を施行したる地区其の他相当道路の開闢ある郊外に於ける場合 「第一」に掲げる事項の付加規定（ただし隅切規定はなし） 第三 既成市街地に於ける場合 「第二」に掲げる事項の付加規定 ・幅員幅員 4m 未満の建築線の隅角の剪除 イ. 幅員 4m 未満の道路が幅員 6m 未満の道路と交會する場合・・・剪除幅 1.5m 以上 ロ. 幅員 4m 未満の道路が幅員 6m 以上の道路と交會する場合・・・剪除を要せず 1944. 3 東京都市街地建築物法施行細則改正（同細則は 1928. 11. 29 制定） ●指定建築線に関し、隅切規定を追加（細則 3 条 2 号）。幅員夫々6m以下 1.8m以上の道路の交會する街角においては建築線の隅角を剪除長 2m 且等角に剪除した線を以て建築線とする。（隅角 120 度以上の場合を除く）	1935. 11 道路構造令並同細則改正案要項（内務省土木局長） ●道路が交會又は屈曲する箇所の凸角は半径 7.5m 以上を標準として之を剪除すること（第 28） ＊正式採用には至らなかったが、実質的に 1958 道路構造令までの道路基準となつたとされる （出典：「日本道路史」（社）日本道路協会、1977）	1933. 7 街路計画標準（通達） （「都市計画調査資料及び計画標準に関する件」中資料） ●街角の剪除の標準（第 3 街路剪除標準） 一. 幅員 11m 未満の街路が互に交會する場合 1 幅員 6m 以上 11m 未満の街路 剪除幅 3m 以上 2 幅員 6m 未満の街路と幅員 11m 未満の街路 剪除幅 2m 以上 二. 幅員 11m 未満の街路が幅員 11m 以上の街路と交會する場合 街角を剪除せず 著しい斜角部等で但し書きあり 三. 幅員 11m 以上の街路が幅員 11m 以上幅員 22m 未満の街路と交會する場合 剪除幅 4m 以上 四. 幅員 22m 以上の街路互に交會する場合 軌道分岐線ある箇所 剪除幅 12m 以上 軌道分岐線なき箇所 剪除幅 8m 以上 （注：尺貫法標記は省略） 1933. 7 土地区画整理設計標準（通達） ●街路に付ては街路計画標準に依ること（第二設計、3 緑地、小学校、其の他、二その他、1） ＊当時の土地区画整理事業は都市計画法に位置づけられている。法が独立したのは 1954 年																									
1945 ～ 1965	1950. 5 建築基準法公布 1950. 11 建築基準法施行令公布 ●道路規定（法 42 条）において、隅切規定なし。建築線制度を廃止し、各都市の一般指定建築線のうち中心線から 2m の線を 2 項道路（みなし道路）規定としたが、隅切規定は法定化しなかった 1950. 12 東京都建築安全条例制定 ●角敷地の建築制限（条例 2 条 1 項）。幅員がそれぞれ 6m 未満の道路が交わる角敷地（隅角が 120 度以上の場合を除く。）は、敷地の隅を頂点とする長さ 2m の底辺を有する二等辺三角形の部分を道路状に整備しなければならない。	1952. 6 道路法公布 1958. 8 道路構造令公布 ●道路の平面交差又は接続（令 29 条 2 項 2 号）（市街部に存する道路にあっては、）双方の道路に歩道がない場合には、建設省令で定めるところにより、街角を切り取ること。 ＊旧道路構造令と街路構造令を統合した。 ＊「道路構造令解説」（1960. 11 建設省道路局長高野務）には、交差点部における自動車の回転軌跡の設計法が詳細に示されている。ただし、隅切についての細かい解説や、建設省令の説明はない。																										
1965～	1970. 6 建築基準法改正公布 1970. 12 建築基準法施行令改正公布 ●道に関する基準（令 144 条の 4 第 2 号）法第 42 条第 1 項第 5 号 の規定により政令で定める基準のうち隅切規定。道が同一平面で交差し、若しくは接続し、又は屈曲する箇所（交差、接続又は屈曲により生ずる内角が 120 度以上の場合を除く。）は、角地の隅角をはさむ辺の長さ 2m の二等辺三角形の部分を道に含むすみ切りを設けたものであること。ただし、特定行政庁が周囲の状況によりやむを得ないと認め、又はその必要がないと認めた場合においては、この限りでない。	1970. 10 道路構造令公布 ●平面交差又は接続（令 27 条 2 項）。道路が同一平面で交差し、又は接続する場合においては、必要に応じ、屈折車線、変速車線若しくは交通島を設け、又は隅角部を切り取り、かつ、適当な見通しができる構造とするものとする。 ＊なお、「道路構造令の解説と運用」（1983. 2、日本道路協会）にて、隅切の標準値が示された （注：値の前提となる設計条件も明示） ■4 種道路の交差点における隅切り長の標準値（単位：m） <table><tr><th>種別</th><th>1 級</th><th>2 級</th><th>3 級</th><th>4 級</th></tr><tr><td>1 級</td><td>12</td><td>10</td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>2 級</td><td></td><td>10</td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>3 級</td><td></td><td></td><td>5</td><td>3</td></tr><tr><td>4 級</td><td></td><td></td><td></td><td>3</td></tr></table>	種別	1 級	2 級	3 級	4 級	1 級	12	10	5	3	2 級		10	5	3	3 級			5	3	4 級				3	1968. 6 都市計画法公布 1969. 6 都市計画法施行令公布 1969. 8 都市計画法施行規則公布 《開発許可関連》 ●開発許可の基準（法 33 条 1 項 2 号）。道路、公園、広場、其の他の公共施設の基準。なお、2 項で政令による技術的細目、3 項で地方公共団体の条例による制限の強化、緩和。 （注：3 項は制定当初にはない） ●技術的細目（令 25 条）。道路の接続、幅員 ●必要な技術的細目は省令で定める（令 29 条） ●技術的細目（規則 24 条 6 号）。歩道のない道路が同一平面で交差し、若しくは接続する箇所又は歩道のない道路のまがりかどは、適当な長さで街角が切り取られていること。 ＊地方公共団体によっては、法 33 条 3 項による条例がある。例えば東京都では隅切長 3m～12m の技術基準がある。
種別	1 級	2 級	3 級	4 級																								
1 級	12	10	5	3																								
2 級		10	5	3																								
3 級			5	3																								
4 級				3																								
備考			土地区画整理法（1954. 9） 土地区画整理法施行令（1955. 3） 土地区画整理法施行規則（1955. 3） ●設計の概要の設定に関する基準（9 条 5 号） 道路（裏口通路を除く。）が交差し、又は屈曲する場合においては、その交差又は屈曲の部分の街角について適当な隅切をしなければならない																									

（注：各種法規、参考文献を元に作成。隅切規定の概要は現代標記に変更、要約した）

このように、事業法である道路法、都市計画法でも、交差点の計画技術は未熟であって、隅切の概念も不明確で、数値基準も未定であることから、規制法の市街地建築物法でも隅切を具体化できなかったと推察される。このようなことから当時の建築線の指定図を見ても、特に幹線道路以外では、隅切が付けられていないものも見受けられる。(図1)

隅切の数値基準が最初に案出されたのは、関東大震災の「帝都復興計画復興街路計画」¹⁶⁾ (1924 年) の「設計標準」¹⁷⁾ においてであった^{注4)}。広大な被災地を前にし、道路、宅地を早期に再整備していくために、隅切も設計基準が必要とされたのであろう。復興街路計画設計方針に「19. 街路区画には相当の隅切を為すこと (其の標準は別記「街角の剪除」に依る)」と示され、同年7月に復興局長決済で設計標準の中に「街角の剪除」が出された。「街角の剪除は従来其の程度が確定せられて居らなかったの、大正13年3月13日陸軍士官学校校庭にて警視庁消防自動車を実地運転し・・決定した」と経緯を記している点により、本設計基準が隅切り数値基準の初出であることがわかる。

しかし、その基準は宅地の減少を考慮して消極的であった。すなわち、「幅員8m以上11m未満の道路が交叉する場合」^{注5)}の隅切長は3mとしつつも、「幅員6m以下の道路と11m未満の道路の交叉」(細街路が細街路どうし、あるいは街区幹線街路と交叉する場合)や「幅員11m未満の道路と11m以上の道路の交叉」(細街路や街区幹線街路が補助幹線街路・幹線街路と交叉する場合)では隅切を必要としなかった。なお、より広い幹線街路の交叉では剪除長4m、8mが、さらに、路面電車分岐線がある場合は剪除長12mが決められていた。このように、街区幹線道路クラスでは隅切を要したが、細街路クラスどうしの交叉、細街路と街区幹線街路との交叉では隅切は導入されなかった。自動車利用度の少なさを背景に、震災復興事業の速やかな進捗を狙ったものと考えられる。

2-2 戦前期(1930~1945)の隅切制度

隅切規定が一般適用を狙って明文化されるのは、1933年に通達された都市計画標準における「街路計画標準」である。1933年の都市計画法の改正により、適用範囲が広く全国に及ぶようになったため、同年7月に「都市計画調査資料及び計画標準」¹⁸⁾が内務次官通牒として通達された。都市計画標準は土地利用計画をはじめとする都市計画を実行するためのガイドラインであるが、さらに街路計画標準は市街地の街路を対象に道路法の街路構造令を補強するものとも考えられる^{注6)}。この街路計画標準の隅切規定は、先行した帝都復興計画復興街路計画設計標準との共通点が著しい。即ち、交差する道路の幅員毎に6種のケースが設定されており、剪除長は「幅員6m未満の街路と幅員11m未満の街路が交差する場合」の2m以上を最小に、「幅員22m以上の街路が交会する場合」で軌道を持つ場合の12m以上が定められている。先の帝都復興計画復興街路計画設計標準との差異は、「幅員6m未満の街路と幅員11m未満街路が交会する場合」(すなわち細街路と細街路もしくは街区幹線街路が交会する場合)に、剪除長2m以上を規定したことである。細街路クラスの道路が交会する場合においても、隅切が不可欠であるとした点は、後述する建築行政での隅切規定に影響していくこととなる。

なお、同年に「土地区画整理設計標準」が通達されるが、区画整

理で設計される街路は上記の街路計画標準に依ることとされていた。

このような街路計画標準に対して、道路行政では、1935年「道路構造令改正案要項」²⁰⁾が検討され、「道路が交会又は屈曲する箇所の凸角は半径7.5m以上を標準として之を剪除すること」(第28)が示された。表面どおりに隅切を測ると剪除長は10.5mとなる。計算の前提となる車両の大きさ等を考慮すると、道路行政での剪除長は比較的最長いものになる傾向が決定づけられた。この案は正式採用には至らなかったが、1958年(新)道路構造令までの間の道路基準になったと言われている²¹⁾。

一方、建築法規関連では、建築線制度を活用して隅切が規定されるという発展を見た。

建築線とは、市街地建築物法に規定された今日の道路相当の線であり、通常は道路境界線をさすが、特別の事情がある場合は、行政官庁が職権で別に定めることもできる(法7条)。これにより道路が定まることとなる。前者は「法定建築線」、後者は「指定建築線」と呼ばれている。各行政官庁は後者について市街地建築物法施行細則を定めるなどして運用した。この「指定建築線」はさらに以下の3種に細分化される。第一は、個別に指定する「積極的指定建築線」と呼ばれるもので、新規開発地や火災跡地などで行政官庁が個別に即地的に定めたものである。第二は、「申請による指定建築線」と呼ばれるもので、宅地開発者が申請する建築線を認可するものであり、今日の私道位置指定に相当する。さらに、第三は概念を文言で示し、一括して規定するもので、「一般的指定建築線」とも呼ばれる。例えば、道路中心線から4.5尺振り分けた線(すなわち幅員9尺となる)をもって建築線とするという、今日の建築基準法42条2項道路相当のものである。

図2 建築線の概念区分

(出典：石田・池田の文献6)を基に作成)

隅切規定は、この第三の一般的指定建築線のひとつとして、まず、神奈川県市街地建築物法施行細則の1935年改正²²⁾で導入された。

「道路又は通路の街角は建築線の隅角を等辺に剪除した線を以て建築線とする」(細則5条2号)というもので、剪除長は同条号に①各々幅員4m未満が交差する場合の剪除長1.5mと、②各々幅員4m以上6m未満が交差する場合の剪除長2mが規定された。街路計画標準で規定した細街路よりさらに狭小な細街路のどうしの交叉における最小限の剪除長として2mや1.5mが必要とされたものと推察される。

本改正を伝える神奈川県公報²³⁾には街角剪除に関する規定を設けたことについて改正要旨が示されている。①街角剪除は都市計画に

おける剪除と均衡を考慮して建築線で運用していたが、②街角剪除を都度公示するのは煩雑で一般的に実施する必要がある、③土地所有者に及ぼす影響重大なため其の限度を規定する必要がある、と解説している。まさに、建築法規でも隅切規定が不可欠であることを明言している。

なお、神奈川県による隅切規定の案出は、後述する国による「建築線指定標準」よりも早い。上記改正理由から推察すると、既存宅地の隅切を街路計画標準に準拠して規制することは、幅員4mを下回る狭い細街路では少し過剰気味と考えていたようであり、独自の対策を急ぎ採ったのではないかと考えられる。また、このような行政官庁の細則における隅切規定の導入は、市街地建築物法が最初に適用された6大都市（東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸）では1939年大阪府細則、兵庫県細則、1943年愛知県細則に次々普及し、1944年には東京都（警視庁）細則、京都府細則でも採用された²⁴⁾。東京都（警視庁）の改正細則（1944年）²⁵⁾は、「幅員夫々6m以下1.8m以上の道路の交差する街角に在りては（中略）建築線の隅角を剪除長2m且等角に剪除したる線を以て建築線とす。」（細則3条2号）というシンプルなものであり、必要な最小限を定める姿勢がより明確になっている。

一方、国も、指定建築線に関して、1937年に「建築線指定標準」²⁶⁾を定め通達した。これは、各行政官庁が即地的に計画し指定する、前述の第一に示した「積極的指定建築線」の指針である。建築線指定標準の隅切規定は、道路の疎な未建築地に於ける場合（耕地整理を施行した地区、相当の道路開設のある郊外を含む）と既成市街地に於ける場合を区別し、規制強度に差をつけており、前者では概ね「街路計画標準」に準じた基準としているが、後者で既成市街地に

おける場合の幅員4m未満の道路が6m未満の道路と交差する際（狭小な細街路が交差する場合）の剪除長を1.5m以上等と規定するなど、神奈川県市街地建築物法施行細則で案出された要素も取り入れている。

以上より、戦前期は主に都市計画行政で提案された街路計画標準等を元に、国が示した積極的指定建築線の建築線指定標準や地方が自主的に採用した一般的指定建築線の細則規定において、隅切規定は定着していったことが理解できる。ただし、その剪除長は都市計画に比べ、建築法規では最小限かつシンプルになっていた。建築法規の経緯からは、幅員4m程度の道路が幅員11m未満の道路と交差する場合、即ち細街路が交差する場合は剪除長2mという水準に落ち着いてきていたと言える。また、建築線の指定においても、隅切が多く見られるようになった。（図3）

2-3 戦後期（1945～1965）の隅切規定

第二次世界大戦後の1950年に市街地建築物法を廃止して「建築基準法」が制定された。市街地建築物法の民主主義的でなかった点が問題になったと言われている²⁷⁾。道路制度も大きく変わり、行政官庁が職権で指定できた建築線制度が廃止になり、道路を築造しようとする者が申請して特定行政庁から位置の指定を受けるという私道の「位置指定制度」（法42条1項5号）に置き換えられた。また、狭小な道路の救済制度として、いわゆる「2項道路制度」が作られた。「（前略）規定が適用されるに至った際現に建築物が立ち並んでいる幅員4m未満1.8m以上の道で、特定行政庁の指定したものは、前項の規定にかかわらず、同項の道路とみなし、その中心線からの水平距離2mの線をその道路の境界線とみなす」（法42条2項）²⁸⁾というものである。

指定建築線制度のうち、積極的指定建築線は廃止され、申請による指定建築線が私道位置指定制度に、さらに一般指定建築線のうち中心線から一定の距離の線を建築線とする制度が2項道路制度に置き換えられた。

ところが、当時の六大都市で導入されていた一般指定建築線のうちの隅切規定は、建築基準法の道路制度に法制化されることはなかった。

その理由は明確ではない。当時の解説書や、法改正を担当した小宮賢一らの解説には、隅切規定に関する言及はない²⁹⁾。小宮が建築基準法の前に立案した建築法草案（1947、復興院）においても隅切規定がない点も考慮に入ると、担当者の意識から隅切という瑣末な部分が抜け落ちていたと推察される。もともと、東京都の市街地建築物法施行細則で隅切規定が導入されたのは、1945年の終戦にほど近い1944年であり、運用実績も少なかったであろうから、不案内であっても仕方ないとも言えよう。また東京都においても、建築基準法への改定に伴って、市街地建築物法施行細則等で運用していたきめ細やかな建築行政ができなくなるという問題箇所は隅切以外にも多々存在した³⁰⁾ため、隅切の法制化のみを推奨することにはならなかったであろう。

その結果、隅切規定に関して言えば、建築線指定標準を通じて国が指導してきた新規道路の隅切は指針がなくなり、一部の行政官庁が一般的な街角で行ってきた既存道路の隅切規定も消滅した。

しかし、隅切規定が法制化されなかったことも含め、東京都では、

図3 隅切が示された建築線指定標準以降の建築線の例

（注：東京都世田谷区太子堂・若林町の指定建築線の例で1939年12月の指定。凡例にも隅切を明記している）

（出典：笠原敏郎「岩波全書（70）建築法規」岩波書店、1942（改定第2刷））

それまで市街地建築物法施行細則等で運用していた基準のうち建築基準法に盛り込まれなかったものを精査して、1950 年「東京都建築安全条例」²⁸⁾に定めた。隅切規定は同条例 2 条 1 項であり「幅員がそれぞれ 6m 未満の道路が交わる角敷地は、敷地の隅を頂点とする長さ 2m の底辺を有する二等辺三角形の部分道路に整備しなければならない。」とシンプルに規定している。ただし、隅切部分は道路に提供するものでなく空地の確保に留まっている点に留意する必要がある。建築基準法が道路規定において隅切を条例で定めてよいとしていないことから地方の条例は直接的に隅切を規定できないために隅切の空地だけでも残そうとしたのだが、性能は道路には及ばなかった^{注11)}。このような規定となった経緯を大河原（1982）は「建築基準法では道路の境界線とは別に知事が権限で建築線を指定することができなくなったので、隅切部分に対し、建築やよう壁の築造を禁止した。」²⁹⁾と解説しており、当時の混乱をうかがわせる。

戦前の建築線制度に比べ、道路の実現を直接には謳えない隅切状空地確保条例になったことによって、隅切確保の実効性は低下したと考えられる。さらにそのような条例にしても、当時採用した特定行政庁は限られていた^{注12)}。

位置指定道路については、排水等が適切に整備されなければならないと「建築審議会第 1 次答申」（1967. 12）³⁰⁾で指摘され、後述する 1970 年の建築基準法改正で新設私道構造基準を定めることになった。

一方の道路法規は 1952 年に「(新) 道路法」³¹⁾が公布され、1958 年に道路構造令³²⁾が公布された。これまでの道路構造令、街路構造令を統合し、道路の基準が一本化された。この中で、隅切に関しては交差接続で「街角を切り取る」（令 29 条 2 項 2 号）が謳われた。当時の解説本「道路構造令解説」³³⁾（1960）では、車両回転軌跡を元にした設計法が詳細に示され、数値基準によらず、工学的検討により隅切長を決める方法が推奨されるようになった。

なお、建築基準法の制定を受け、都市計画法の改正も検討されたが、当時は結局のところ改正されなかった。

2－4 現代（1965～）の隅切制度

1965 年以降、1968 年に「(新) 都市計画法」³⁴⁾が制定され、1970 年には「建築基準法」が改正³⁵⁾された。また、道路計画技術の進展を背景に 1970 年「道路構造令」³⁶⁾が改正された。これらをもって、今日に至る基本的な建築、道路、都市計画法規の枠組みが固まった。

都市計画法規では、一定規模の土地の開発を審査する「開発許可制度」が導入された。開発許可制度における隅切規定は、道路等の公共施設の基準（法 33 条 1 項 2 号）、技術的細目（令 25 条）及び省令で定めること（令 29 条）に基き、道路に関する基準の細目として示されており、「歩道のない道路のまがりかどは、適当な長さで街角が切り取られていること」（規則 24 条 6 号）と、隅切の方針を示すものとなっている。なお、後に都市計画法 33 条 3 項で地方公共団体の条例による制限の強化、緩和が制度化され、たとえば、東京都では、審査基準³⁷⁾として剪除長 3m～12m（ただし交叉角 90 度前後の場合）の基準が示されている。（表 2）

1970 年改正の道路構造令も「道路が同一平面で交差し、又は接続する場合においては、必要に応じ、屈折車線、変速車線若しくは交通島を設け、又は隅角部を切り取り、かつ適当な見通しができる構

表 2 開発許可における東京都の隅切の標準値

道路幅員	40m以下	30m以下	15m以下	12m以下	10m以下	4m以下
40m以下	12 8 15	10 8 12	8 6 10	6 5 8	5 4 6	3 2 4
30m以下	10 8 12	10 8 12	8 6 10	6 5 8	5 4 6	3 2 4
15m以下	8 6 10	8 6 10	8 6 10	6 5 8	5 4 6	3 2 4
12m以下	6 5 8	6 5 8	6 5 8	6 5 8	5 4 6	3 2 4
10m以下	5 4 6	5 4 6	5 4 6	5 4 6	5 4 6	3 2 4
4m以下	3 2 4	3 2 4	3 2 4	3 2 4	3 2 4	3 2 4

注）本表使用にあたっては、直近上位値を用いる。

上段 交差角 90 度以上
中段 60 度以上
下段 120 度以上

（注：ただし、道路幅員が 6. 5m 以下の交差点で、沿道の発生交通量が少なく、また将来においても大きくならないと見込まれ、予定建築物が主に住宅において交叉角 90 度前後の場合は、3m とすることができる。）

（出典：『『都市計画法』の規定に基づく開発行為の許可等に関する審査基準』東京都）

表 3 4 種道路の隅切の標準値（単位：m）

種別	1 級	2 級	3 級	4 級
1 級	12	10	5	3
2 級		10	5	3
3 級			5	3
4 級				3

（注：値の前提となる設計条件も明示している）

（出典：「道路構造令の解説と運用」日本道路協会、1983）

造とする」（令 27 条 2 項）として隅切を位置づけ、さらに、「道路構造令の解説と運用」（1983）では隅切の工学的な設計法が洗練されて示されるとともに、市街地内道路である 4 種道路の交差点における剪除長の標準値を道路の級種に応じて 3m～12m として示しており、今日まで活用されている。（表 3）

一方、建築基準法においては、1970 年改正で、位置指定道路の新設私道構造基準（令 144 条の 4）が定められた。新設私道構造基準の中で、隅切規定は「道が同一平面で交差し、若しくは接続し、又は屈曲する箇所は、角地の隅角をはさむ辺の長さ 2m の二等辺三角形の部分道を道に含むすみ切りを設けたものであること。」（同条 1 項 2 号）である。隅切長の数値基準は一種類とし、剪除長ではなく「角地の隅角をはさむ辺の長さ」により定めた。この「辺の長さ 2m」は、道路が直行している場合には剪除長は 2. 83m となり、都市計画法規や道路法規が規定した最低 3m にほぼ匹敵する^{注13)}。隅切長を一種類とした規定ぶりから、戦前期に国が通達していた建築線指定標準よりは東京都建築安全条例の影響のほうが大きいと考えられる。しかしながら、東京都建築安全条例等の隅切規定は全ての街角に適用するものである。建築基準法はこの基準を既存道路の角敷地での建築には適用せず、私道が新設される場合に限っている。

1970 年建築基準法改正の過程には、道路制度を抜本的に変えて、私道網や構造基準を定めて、これに基き築道を促すことを狙う法律

要綱案³⁸⁾があったが、当時の状況から可能な範囲の改正に留まり、結局、位置指定道路の新設私道構造基準（令 144 条の 4）のみが定められた^{注 14)}。1970 年改正は、隅切については、私道の新設道路で前進したと言えるが、既存道路との間で、二重基準が発生する結果となった。

第 3 章 隅切における二重基準の解消策の検討

現行の建築基準法では、道路基準として、新設私道にのみ隅切が必要で、既存道路には隅切を要請していない。また、建築の際の条件としても隅切を要請することもない。すなわち、現行の建築基準法は二重基準となっている。この矛盾に対して地方公共団体の中には、条例等で隅切を要請している事例も少なくはない。

建築法規の隅切に関する二重基準は、道路の性能を決め、必要な規制を行うという性能規定化の合理化規範に照らした場合には、明らかに不適切と考える。すなわち、基本的に道路は、自動車の通行を性能の一部とするならば、その円滑な通行のために、基本的に隅切りを設置すべきと考える。この問題をいかに解消できるかを検討する。

検討は、歴史的に実施されてきた多様な隅切規定及び、今日の地方公共団体の隅切制度や運用を踏まえ、今日的な可能性を論考するという方法をとる。今日の制度と運用の状況を把握するため、東京都及び 17 の政令指定都市を電話等によりヒアリングした。

本章では、隅切の二重基準の解消のための以下の 3 つの課題をそれぞれに検討する。

- ①道路全般に対する隅切の必要性と配慮事項
- ②隅切の基準についての実情の整理と統一の検討
- ③隅切を要しない場合の検討

3-1 道路全般に対する隅切の必要性と配慮事項

本節では、隅切の要否それぞれの立場を仮想し論点を整理して必要性と配慮事項を整理検討する。

（１）隅切制度は必要とする根拠の考察

隅切が必要と考える理由は以下の 7 点に整理した。

１．道路法規、都市計画法規について言えば、一貫して隅切を規定している。

２．建築基準法においては、位置指定道路の新設私道構造基準（令 144 条の 4）において、隅切の要件を定めている。道路に隅切が必要であるとするならば、新設、既存を分ける必要はない。

３．道路の最低幅員が 4m である理由は、1938 年の市街地建築物法改正時の説明によれば緊急車両の通行を意識している^{注 15)}。すなわち、4m 以上の道路は自動車や消防車の通行可能性を確保するべきものであり、自動車の円滑な走行に隅切が必要である。

４．全ての道路で道路幅員の確保のみならず、新設道路と同等の隅切を要請する建築線の制度が 1935 年改正の神奈川県市街地建築物法施行細則にも示され、戦前、六大都市に普及していた。

５．今日でも、東京都及び 17 政令指定都市中の 5 都市においては隅切状空地を確保する（建築を制限する）ことが建築基準法条例により規定されている。（ただし、仙台市は宮城県条例、大阪市、堺市は大阪府条例による。）仙台市では住宅以外を隅切状空地確保の対象としており、東京都では自動車の通行に支障のない 4.5m 以上の部

分は建築を認めている。なお、ヒアリングした政令指定都市以外にも、例えば、青森県、富山県、和歌山県等では隅切状空地確保の条例がある。

６．横浜市、川崎市では隅切状空地の制度はないものの、細街路の角地において建ぺい率の緩和（法 53 条 3 項）を受ける際には、隅切状空地の確保を要件としており、特定行政庁が対応できる範囲で隅切部分の確保を図ろうとしている。

７．まちづくりの観点から狭隘道路の解消をめざして、狭隘道路拡幅整備の助成制度が 17 政令指定都市中 13 都市で地方公共団体独自の制度として実施されており、用地買い取り、分筆費用助成、道路状整備費用助成等が隅切部分にも適用される。これは隅切確保のために法規制の補完的な措置として行われており、多くの政令指定都市で隅切の必要性を認識していることの現れと考えられる。なお、国土交通省においても、平成 21 年度からの事業として「狭あい道路整備等促進事業」を創設し地方公共団体への事業費補助をすることが予定されている。（2009 年 3 月予算可決予定）

（２）隅切制度は必要ないとする根拠の考察

一方、新設道路では隅切を必要としながらも既存道路では隅切を規定していないという現状の規制を正当化する最大の理由は、新設道路は自動車の利用の蓋然性が高い一方、既存の道路で隅切を設置していない場合では、実質的に自動車利用程度が少ないと想定されるため、同じ道路であっても自動車利用についての要請が異なるという観念であると考えられる。また、2 項道路のセットバックに加えて隅切部分の規制を加えることが、敷地の権利の過大な制限になる場合が多いという意見も聞かれる^{注 16)}。さらに、既存の建物の多くが隅切とすべき部分まで建ち塞がっている状況において、法的に隅切を要請して既存不適格建築物とすると、建築物の増改築時に建物の隅を壊す必要が発生するが、そこまでの理解協力は得難いと思われるという現実的な運用性からの問題提起がある。

このような考えに対する反論は、以下の 4 点に整理した。

１．1950 年の建築基準法制定時は自家用車の普及は少なかったろうが、経済成長の結果として多くの家庭で自家用車を持つようになり、細街路に面する住宅においても自家用車利用が普及している現状では当時の考えを見直すべきである。

２．地方公共団体で、条例等により細街路での隅切を要請している例、細街路の拡幅整備の助成制度などを設けているが少なからずあることを鑑みると、全ての既存道路で隅切が不要であると結論づけることは合理的ではない。基本的には隅切を要請しつつも、個別の事情を鑑みて支障がない場合においては緩和できる仕組みを持つことが合理的と考える。

３．戦前に行われていた建築線制度に基づく隅切の規定では、道路のセットバックと併せて隅切も要請していた。すなわち、当時は、両者ともに規制することが過大な規制とは考えてはいなかったのであり、道路セットバックと隅切を一般規制で要請することが過大な権利規制とする合理的理由は乏しい。あくまで、個別事情における配慮事項として限定的に考えるべき問題である。

４．既存不適格の問題は、性能規定化とは異質の問題であり、これが故に道路の目標性能が否定されるものではない。むしろ、合理的規制と現実の運用性の両立を図るべき問題である。新築、改築時の隅切の実現を進めつつ、増改築時での隅切確保は特定行政庁に

において柔軟に対応するしくみが考えられてよい。

（３）道路全般に対する隅切制度の基本的な考え方と配慮事項

前述の両者の考えを比較し、本研究では、道路が自動車、緊急車の通行性能を持つものであるという考えから、その円滑な通行のために、細街路の角地における隅切を確保することを建築法制度に位置づけるべきと考える。ただし、隅切要否の両方の考えを勘案すると、基本的に以下の点で吟味が必要であると考ええる。

１．隅切りの確保は、戦前の建築線の制度でもあるように、基本的には、隅切部分を道路用地とする制度と考えるのがわかり良い。位置指定道路において道路の構造基準として隅切を位置づけていることから、これを既存の道路に拡張、応用することが公平と考える。東京都建築安全条例のような隅切状空地確保は、建築基準法の道路に対する地方条例の規定がないことによる苦肉の策と考えられる。

２．ただし、自動車の円滑な通行という性能の確保としてのみであれば、東京都建築安全条例等のように、隅切部分を道路状空地として、敷地でありながら車の進入を担保する空間とすることであっても合理的である。もっとも、今日東京都で数多く見られる隅切状空地部分には、植木や自販機が置かれるなど、民地の準公共空間としての管理に課題がある。なお、このような合理化規範の観点に立つならば、位置指定道路で要請されている隅切も、隅切状空地で良いこととするのが公平である。

３．隅切の確保を基本的な規定としても、状況により、隅切を必要としない場合のただし書き規定が不可欠と考えられる。今日の制令指定都市の条例の中でも隅切り空地を必要としないただし書きがあるからである。さらに、これについては、本章第３節で検討する。

４．現状で隅切を取っていない敷地に対して、建築基準法により隅切確保を要請するのは、建築物を新築及び建替える際が適当と考えられる。増改築や大規模修繕等の場合では、隅切部分に建物がすでに建築されていることが多いと考えられるが、このような建物の角を剪除することは現実的ではないからである。なお、庭先の一部を隅切することは不都合がないため、常時適用可能な隅切の買い取り制度等を建築規制とは別に用意することが望ましいと考えられる。

3-2 隅切の基準についての実情の整理と統一の検討

本節では、隅切を規定する場合の大きさ、隅切を必要とする細街路交差の要件について、整理、検討する。建築基準法が統一的に扱ってこなかったことから、各地の条例などで、様々な規定ぶりが見られるため、統一的制度を作る場合には調整が課題となる。

まず、隅切りの大きさについては、以下の２通りが見られる。

①剪除長によるもの

戦前の建築線指定標準等では、隅切りの大きさは、角地の剪除長を規定していた。この方式は、道路構造令等での隅切りを準用したものであり、現在も道路構造令や都市計画法による開発許可で用いられている。

また、東京都建築安全条例では、「敷地の隅を頂点とする長さ2mの底辺を有する二等辺三角形」として剪除長を規定している。

②隅角をはさむ辺の長さによるもの

新設私道構造基準では、「角地の隅角をはさむ辺の長さ2mの二等

表４ 隅切り状空地を必要とする規定の例

条例名	隅切り状空地を必要とする道路の要件	備考
東京都建築安全条例 (第2条)	・幅員がそれぞれ6m未満の道路が交わる角敷地(隅角が120度以上の場合を除く) ・次のいずれかに該当し、知事が交通の安全上支障がないと認めるときは適用しない。 １．交差道路の一以上が法42条3項道路で、かつ専ら歩行者の通行の用に供するものの場合 ２．道路と角敷地の高低差が著しいために道路状に整備することが困難な場合	
宮城県建築基準条例 (第6条)	・幅員が6m未満の道路が交わる角地を有する敷地(ただし指定建築物、3階以上の建築物又はこれらの建築物の敷地の造成のための擁壁の場合) (角地の隅角が120度以上である場合を除く)	指定建築物とは概ね住宅、集合住宅以外の用途の建築物
京都市建築基準条例 (第3条)	・幅員が6m未満の道路が屈曲する角、幅員がそれぞれ6m未満の道路が交わる角に世する敷地(内角が120度以上のものを除く) ・ただし、歴史的細街路に接する建築物の敷地のうち、伝統的な建築様式であると市長が認めるものはこの限りではない。	
大阪府建築基準法施行条例 (第5条)	・歩車道の区別がない幅員6m未満の道路が屈曲する箇所又は歩車道の区別がない幅員6m未満の道路が歩車道の区別がない幅員10m未満の道路と同一平面で交差する箇所にある敷地 (道路に街角の切り取りがある場合又は敷地の隅角が120度以上の場合はこの限りではない。)	

表５ 位置指定道路で隅切りを要しないただし書き規定の運用の例

例規名	隅切りを要しないただし書き規定の規則
名古屋市建築基準法等施行細則 (第17条)	接続前面道路の幅員が11m以上の場合
浜松市道路の位置の指定基準 (第8条)	(1) 幅員が6m以上の道路に接続する指定道路でその延長が15m以下の場合 (2) 指定道路が歩道幅員2m以上を有する道路に接続する場合
さいたま市道路の位置指定、変更及び廃止の取扱基準 (道路築造基準(エ))	既存道路歩道部分の幅員が2m以上の道路に接続できるもの
大阪市道路位置指定基準 (位置指定道路の構造14-10)	位置指定道路が幅員10m以上の他の道路、又は段違い歩道を設けた他の道路、もしくは歩行者専用道路と交差する場合は、「すみ」切りを緩和することができる

注：令144条の4第2項ただし書きは次のとおり。「ただし、特定行政庁が周囲の状況によりやむを得ないと認め、又はその必要がないと認めた場合においては、この限りでない。

辺三角形の部分」と規定しているほか、大阪府、京都府、宮城県も同様の決め方としている。道路が直行している場合には、剪除長で言えば約3mとなる。

この両者は、規制基準の表記のしかたが違うのみで、実質的には変わらない。剪除長としては、東京都では2mとしているが、新設道路と既存道路の公平性を勘案すると3mが適当と考えられる。

次に、隅切（隅切状空地）を必要とする場合の規定は、表４の違いが見られるが、概ね6m未満の道路が交差する場合は必要としている。しかし、位置指定道路において隅切を必要としない場合の規定（令144の4第2項ただし書き）を細則等で決めている例の要件は、表５のように概ね幅員が10m以上の道路もしくは2m以上の歩道を有する道路と交差する場合としている。後者は、隅切状空地が不要となる要件より厳しいため、規制の公平性のために、調整が必要になろう。これも新設道路と既存道路の公平性を勘案すると位置指定道路の扱いにあわせるのが適当と考える。

3-3 隅切を要しない場合の検討

自動車の通行性能の確保のために隅切が必要という性能規定化の考え方は裏返すと、自動車の通行がない（できない）道路では隅切は必ずしも必要ない（概ね不要）という考え方となる。即ち、一般則として隅切を制度化しても、特殊なケースについてはただし書き等により隅切を不要とする仕組みを組み込む必要があろう。

自動車の通行がない特殊な道路とは、①歩行者専用道路、②道路幅員が狭く自動車の道路の通行に適さない道路、及び③自動車が現に通行しておらず今後とも自動車の通行が想定できない道路、④その他に区分できるであろう。それぞれの場合を考察する。

（１）歩行者専用道路

東京都の例（表４参照）や大阪市の例（表５参照）で規定されているように、歩行者専用道路には自動車は進入しないと考えられるから、隅切は必要ない。

（２）道路幅員が狭く自動車の通行に適さない道路

道路の幅員 4m を最低限のものとした理由に緊急自動車の通行可能性を謳っていたことからすると、4m未満の道路は自動車の通行に幾分かの支障がある道路と考えられる^{注18)}。

このような道路としては、建築基準法では法 42 条 2 項、3 項に規定するものが検討対象になる。2 項道路は中心線から原則 2m の線を道路の境界線とみなす、現実には 4m 未満の道路である。また、3 項道路は土地の状況によりやむを得ない場合において幅員 4m 未満（2.7m 以上）の道路を指定することができるものである。2 項道路はこれに面する建築が建て変わること、将来的に幅員 4m が確保されるが、3 項道路は将来的にも幅員は 4m 未満のままである。3 項道路において現状では積極的に自動車の通行を規制している訳ではないが、通行規制などがなされて自動車の通行が原則的に否定された場合には、隅切は不要となろう。

（３）自動車が現に通行しておらず今後とも自動車の通行が想定できない道路

仮に 2 項道路全区間において後退している敷地が一部に限られていることから自動車が通行できず、今後とも後退が見込めないような場合、自動車通行に支障があり、今後とも自動車の通行が想定できないとされる道路と考え得る場合がある。このような場合では、角敷地を先行的に隅切しても自動車の通行に有効性は乏しい。このような不完全な道路では、むしろ積極的に自動車利用を排除していくこととあわせれば、隅切を要請しないことも合理的であろう。そのためには、自動車利用を排除することを担保するため、権利者による協定が必要である。また緊急車のアクセスが困難となることから、このような道路に面する建物には規模等の制限を付加することが不可欠であろう。

（４）その他

京都市の例（表４参照）では、歴史的な細街路の隅切は、一般規則によらないとしている。これは、自動車の通行があっても、地方の状況により、隅切にもまして重要な価値があることを示すものである。

第４章 まとめ

４－１ 隅切規定の変遷と二重基準の発生について

建築行政を中心とする隅切規定について、その変遷と、二重基準の発生の理由をまとめると次のとおりである。

１．1919 年市街地建築物法の制定時には、道路法規や都市計画法規でも隅切の規定や技術基準がなく、規制法としての市街地建築物法にも積極的な隅切規定は盛り込まれなかった。

２．1923 年の関東大震災後に帝都復興計画が作られた折、1924 年に定められた復興街路計画設計標準の中に隅切の標準を決めたのが、

隅切規定の数値基準の始まりである。ただし、隅切は細街路では必要とされなかった。

３．その後、広く全国の都市計画の標準として、街路計画標準が 1933 年に通達された。帝都復興計画の規定を引き継ぎつつ、細街路でも剪除長 2m を位置づけた点が特筆される。

４．建築法制への隅切制度は、一般的な道路要件でなく、行政官庁が将来の道路境界を指定できる建築線の制度を活用して導入された。1935 年には神奈川県市街地建築物法施行細則改正で、一般的な街角の隅切が一般的指定建築線（現行の 2 項道路のように包括的に定めた建築線）の一つとして規定された。これを端緒として戦前には六大都市の施行細則に一般的な街角の隅切規定が普及した。また、積極的指定建築線（個別に即地的に検討する建築線）の指定標準が国により 1937 年に通達され、新設道路の隅切が状況に応じて示された。概ね、2m、3m の剪除長であった。

５．戦後、1950 年に建築基準法が制定されるが、道路制度は建築線制度を廃止し、私道の位置指定制度が導入された。この際、それまで建築線制度で行われていた一般的な街角での隅切や、建築線指定標準で書かれていた隅切の技術標準は省みられなかったようである。その結果、新設道路での国の隅切の指針と既存道路の地方での隅切規制の両方が失われた。東京都等では、制度の継続性を鑑み、地方条例に隅切規定（ただし隅切状空地確保のみ）を盛り込んだ。

６．1970 年建築基準法改正は、道路制度を抜本的に変えて、私道網や構造基準を定めて、これに基き築道を促すことを狙っていたが、当時の状況から可能な範囲の改正に留まり、結局、位置指定道路の新設私道構造基準（建築基準法施行令 144 条の 4）のみが定められた。この中で、隅切長は「隅角をはさむ辺の長さ」を 2m とする規定が作られた。しかし、既存道路に面する角地での建築に対しては隅切の規制は盛り込まれなかった。1970 年改正は、隅切については、新設道路で前進したと言えるが、既存道路との間で、二重基準が発生する結果となった。

４－２ 隅切における二重基準の解消方策案のまとめ

性能規定化の合理化規範に基づき、道路は自動車の通行性能を持つこととし、必要な規制として隅切を設けるという考えに立つ。現状における隅切の二重基準を解消する制度化の要点として以下の 3 点を挙げた。

１．道路は自動車の通行性能を確保することとして必ず隅切を付けるとするべきであるが、①新設私道構造基準（令 144 条の 4）を一般化し既存の道路の隅切部分も道路とする考え方、②単に通行性能を確保するためであれば、敷地内に道路状に整備した隅切状空地を確保するという考え方の 2 つの考え方があり、どちらが適切かは検討が必要である。ただし、後者を採用する場合には、制度の公平性の観点から、新設私道の位置指定の際も隅切状空地でよしとすべきであろう。また、いずれの場合でも、隅切を必要としない場合のただし書き規定は不可欠と考える。さらに、既存の建物の扱いを考慮し、隅切を要請するのは新築及び建替え時とするのが適切であろうと考える。

２．現在の隅切状空地確保条例の内容は、条例ごとにばらつきがあり、かつ、位置指定道路の新設私道構造基準とも差異がある。また、地方行政庁の運用基準にも差異がある。隅切の長さ及び隅切を

必要とする細街路の交差の定義を共通化するべきである。新設道路、既存道路の公平性のためには、新設私道構造基準の基準を元に検討されるのが望ましい。

3. 性能規定化の合理的規範によれば、自動車の通行を積極的に想定しない道路の場合は、ただし書き等により、隅切の設置をしなくてよいとすることが合理的である。歩行者専用道路、自動車の通行を想定しないいわゆる3項道路や、現に自動車の通行がなく将来的にも想定しがたい道路等、個別の状況に対応できるようにしておくことが望ましい。

注

- 注1) 国の（旧）総合規制改革会議が建築基準法集団規定等の性能規定化の推進について「集団規定をできるだけ仕様規定から性能規定に移行させることについて、次期通常国会での法案提出を目指し、検討するべきである。また、移行できない規定についても、その趣旨・目的の明確化や内容の簡明化に努めるべきである。」（「規制改革の推進に関する第一次答申」2001.12）と示したが、これ以降、性能規定化は重要な課題となっている。
- 注2) 17政令指定都市とは、札幌市、仙台市、新潟市、さいたま市、千葉市、川崎市、横浜市、浜松市、静岡市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市、広島市、北九州市、及び福岡市。
- 注3) 街路構造令第10条は「街路の交會、屈曲其の他の箇所にして交通上必要ある場合に於ては廣場を設くべし」というものであった。隅切以上に西洋的な街角広場やロータリーを重視していたことが伺える。さらに、隅切は街角広場やロータリーの代替手段と考えたものと思われる。
- 注4) 出典は17)。なお、幅員22m以上を幹線、22m未満11m以上を補助（幹線）、11m以下を（一般）街路としていた。（）部分は筆者。
- 注5) 後の街路計画標準と比べると幅員の区分は8mではなく6mの誤字とも考えられるが、文献17)原文のままとした。
- 注6) 「街路計画標準は昭和30年代まで基本的に用いられた」文献19)
- 注7) たとえば、建築基準法の制定検討を担当した小宮賢一は文献27)に建築基準法の成立経緯を詳細に紹介している。
- 注8) 1950年法律第201号の文言。現在は若干の事項が改正されている。
- 注9) 建築基準法の制定検討を担当した小宮賢一は、文献27)を始め、建築基準法の解説をしているが、これらの中に隅切に言及したものは見あたらなかった。
- 注10) 大河原は文献2) pp269-274において東京都建築安全条例の制定理由及び、内容を解説している。制定の原則の一つとして、「市街地建築物法の廃止によってなくなった『市街地建築物法第14条の規定による特殊建築物耐火構造規則』及び『特殊建築物規則』『臨時防火建築規則』『市街地建築物法施行細則』中、今後も東京都の実情からみて存続させるべきであると考えられる内容の規定を取り上げ」たものとし、建築基準法、同施行令、同規則では不十分とされた安全上の項目を網羅的に解説している。隅切は、このうちの一つにすぎない。
- 注11) 隅切空地確保条例で確保される隅切は、道路ではなく宅地に留まるため、一般に建築基準法第19条により道路より高くする必要があり、道路のL字側溝を整備する場合にも、平地である隅切に沿った整備ができず、三角の土地が残る。結局、隅切空地は道路として使いにくく、植木鉢等が置かれている例が目立つ。なお、一部の地方公共団体では隅切空地の公共用地としての買取や道路状整備の助成等によりこの問題の解消に努めている。
- 注12) 当時、東京都と同様の条例は京都府、大阪府でも制定された。また、今日では、宮城県、青森県、和歌山県等いくつかの特定行政庁で同様の条例が作られている。
- 注13) 隅切長2mのみの数値基準のため、位置指定道路として街区幹線道路が作られ幹線道路と交會する場合には、剪除長は開発許可等の場合と比べ短くなる。法規間で隅切の多重基準が発生している。
- 注14) 建築基準法1970年改正経緯は、文献3) 4) を参照。
- 注15) 道路幅員を9尺から4mに拡大した1938年改正の際、内務省改正理由は以下のようなものであった。「現行規定に於ては道路と称するは幅員9尺以上のものと定め居るも、自動車の発達に伴ひ、一般交通上に於ても亦防空防火に関する防衛消防上に於ても支障少からざるのみならず、保健衛

- 生上の必要よりしても道路は之を幅員4メートル以上のものに改むるの要あり。」文献39)
- 注16) 4m未満の幅員の道路の他にも階段状の部分を含む道路等も想定される。
- 注17) たとえば、稲葉良夫（2006）による指摘。文献40)
- 注18) 注15) 参照

参考文献

- 1) 石田頼房：日本近代都市計画の展開，自治体研究社，2004
- 2) 大河原春雄：建築法規の変遷とその背景，鹿島出版会，1982
- 3) 岡辺重雄：1970年建築基準法改正で不採用とされた集団規定案の再検証－地域制規範と時代の要請の変化に着目して－，日本都市計画学会都市計画論文集（42-3巻），pp289-294，2007
- 4) 岡辺重雄：1970年建築基準法改正で不採用とされた集団規定（地域制）案の今日的評価（集団規定（地域制）と都市計画・土地利用計画的発想との連携に関わる論点の沃野），東京大学博士論文，2007
- 5) 鶴田佳子・佐藤圭二：市街地建築物法施行細則からみた六大都市における建築線制度運用の比較研究，日本建築学会学術講演梗概集F分冊，pp619-620，1992
- 6) 石田頼房・池田孝之：「建築線」計画から地区計画への展開，東京都立大学都市研究センター，1984
- 7) 杉田早苗：市区改正期から戦災復興期（1880～1940年代）の街路計画標準とその背景思想の変遷に関する研究，日本造園学会全国大会計画発表論文集（22），2004，pp629-632
- 8) 市街地建築物法，1919年4月4日公布，法律第37号
- 9) 市街地建築物法施行令，1920年9月30日公布，勅令第438号
- 10) 道路法，1919年4月10日公布，法律第58号
- 11) 道路法施行令，1919年11月4日公布，勅令第460号
- 12) 道路構造令，1919年12月6日制定公布，内務省令第24号
- 13) 街路構造令，1919年12月6日制定公布，内務省令第25号
- 14) 都市計画法，1919年4月4日公布，法律第36号
- 15) 都市計画法施行令，1919年11月28日公布，勅令第482号
- 16) 帝都復興計画復興街路計画，1924年3月11日，内務省告示
- 17) 帝都復興事業誌土木篇上巻，復興事務局，pp48-57，1931
- 18) 都市計画調査資料及び計画標準，1933年7月20日内務次官通達，内務省発都第15号
- 19) 日本道路史，日本道路協会，p391，1977
- 20) 道路構造令並同細則改正案要項，内務省土木局長，1938。なお出典は、文献21），pp641-646
- 21) 日本土木史 大正元年～昭和15年，日本土木史編集委員会，p641，1965
- 22) 神奈川県市街地建築物施行細則改正，1935年7月8日改正告示，神奈川県令第29号
- 23) 神奈川県公報，1935年7月8日号外，pp22-28
- 24) 文献5)
- 25) 市街地建築物法施行細則改正，1944年3月16日改正告示，都令第21号
- 26) 建築線指定標準，1937年7月5日都市計画課長通達，内務省発都第19号
- 27) 建築基準法解説，日本建築士会連合会，pp513-532，1990
- 28) 東京都建築安全条例，1950年12月7日公布，都条例第89号，
- 29) 文献2），p270
- 30) 建築審議会第1次答申。正確には、建築関係法制を整備するための方策等に関する第一次答申，1967年12月13日，建築審議会
- 31) 道路法，1952年6月10日公布，法律第180号
- 32) 道路構造令，1958年8月1日公布，政令第244号
- 33) 建設省道路局長高野務：道路構造令解説，日本道路協会，1960
- 34) 都市計画法，1968年6月15日公布，法律第100号
- 35) 建築基準法改正，1970年6月1日公布，法律第109号
- 36) 道路構造令，1970年10月29日公布，政令第320号
- 37) 「都市計画法」の規定に基く開発行為の許可等に関する審査基準，東京都都市整備局，2007最終改正
- 38) 建築基準法の一部を改正する法律要綱案，1968年7月19日，建設省住宅局
- 39) 伊藤憲太郎：建築統制，工業図書，p216，1939
- 40) 柳沢厚他編著：集団規定の運用と解釈，学芸出版社，p116，2005

（2008年8月25日原稿受理，2009年4月8日採用決定）