明治期の建築規則等における道路・通路規定についての考察

正 会 員 加 藤 仁 美*
正 会 員 石 田 頼 房**

1. はじめに

既成市街地内の個別建築更新，道路位置指定による住宅地開発，さらには郊外地における計画的住宅地開発において，道路と住宅敷地の関係は，都市計画上の重要な要素である。現行建築基準法では，道路について幅員 4 m 以上，建築敷地の 2 m 以上接道義務が規定されているが，現在の既成市街地には多くの 4 m 未満の狭隘道路が存在しており，居住環境整備の上で多様な問題を引き起こしている。

建築とのかかわりにおいて道路に関する基準を最初に全国一律的に定めたものは，大正 8 年制定の市街地建築物法である。市街地建築物法第 26 条は，道路について次のように定義していた。

第 26 条，本法ニ於テ道路ト称スルハ幅員 9 尺以上ノモノヲ謂フ

道路ノ新設又ハ変更ノ計画アルトキハ勅令ノ定ムル所¹⁾ニ依リ其ノ計画ノ道路ハ之ヲ道路ト看做ス

そして，道路と建築敷地の関係については，第 7 条で「道路敷地ノ境界線ヲ以テ建築線トス(但書略)」と定め，第 8 条で「建築物ノ敷地ハ建築線ニ接セシムルコトヲ要ス(但書略)」と建築敷地の建築線への接線義務が条件とされていたが，接道長に関する規定はなかった。

ここでは，道路に関して幅員 9 尺以上という，現在の基準より狭い最小幅員だけが決められており，住宅敷地に接する道路としてのこう配・舗装・排水・照明等の整備水準は，まったく問題にされていない。

これに対して，市街地建築物法のとくに建築線制度の範となったドイツの 1875 年「プロシヤ街路線および建築線法」では，街路の整地，初期整備，排水，照明設備を前提とした街路への住宅敷地の接道義務が決められており，日本における規定とは，大きな隔りがある。

さらに，この 9 尺という規定に関しても，現に建物が建ち並んでいる 9 尺未満の道路について，東京では施行細則第 9 条で「幅員 6 尺以上 9 尺未満ノ道路ニ在リテハ其ノ中心ヨリ両側各 4 尺 5 寸ノ距離ニアル線ヲ以テ建築

線トス」という例外規定を設けた。これが，現行建築基準法の第 42 条第 2 項のいわゆる 2 項道路的扱いのはじまりである。

9 尺という最小幅員の改正は，昭和 10 年の法改正では見送られ²⁾，昭和 14 年 2 月によりやく 4 m に改められた。しかし，この改正までに大量の 9 尺道路がつくられ³⁾，現在の 2 項道路の要因となったのである。

最小幅員が 9 尺に決った理由に関しては，当時の市街地建築物法の解説⁴⁾の中でも触れられていない。

大河原春雄⁵⁾は，「なぜ幅員の最小限値が 9 尺とされたのかを明確に示す資料はないが，法制定当時（大正 8 年）における交通形態をかんがみるに，次の 3 点をその理由として掲げることができると思われる。i) 自動車が 1 台通行できる広さ，ii) 人力車，荷車等が行き来できる広さ iii) i) ii) の条件を満たすラウンド・ナンバー」という見方をしている。

本研究では，市街地建築物法の 9 尺という最小道路幅員規定の成立経緯をそれ以前の建築条例・規則等の検討過程における道路・通路・路次に関連する規定の変遷の分析を通じて追求し，日本の建築法制成立史に新たな知見を提供し，合わせて狭隘道路問題を考える視点を確立することを目的とする。

2. 都市計画調査委員会における道路の定義をめぐる論議⁶⁾—「猫及猫ノ仔」

市街地建築物法および都市計画法の案は，内務省に設けられた都市計画調査会⁷⁾において論議された。この委員会の席上検討された建築法案は 2 つあって，1 つは大正 7 年 12 月 7 日の調査委員会に提出された案であり，これを原案⁸⁾とよぶことにする。他の 1 つは，原案を付託された特別委員会が調査委員会に報告したもので，道路に関する部分はそのまま調査委員会の答申となったから最終案とよぶことにする。

各案の道路に関する定義は，次のようであった。

原案 第 2 条 本法ニ於テ道路ト称スルハ道路及通路を謂フ

最終案 第 2 条 本法ニ於テ道路ト称スルハ街路及通路ヲ謂フ

道路ノ新設又ハ変更ノ計画確定シタルモノハ本法

* 日本女子大学 助手・工修

** 東京都立大学都市研究センター 教授・工博
(昭和 60 年 12 月 10 日原稿受理)

ノ適用ニ関シ之ヲ道路ト看做ス

原案第2条と最終案第2条1項は、「道路及通路」が「街路及通路」と変っただけで、他は同じである。

また、道路と建築敷地の関係は、原案第12条最終案第11条で「建築線ハ別段ノ定アル場合ノ外道路境界線ニ依ル」と定め、原案第10条最終案第9条で、建築敷地はこの建築線に沿う（最終案では接する）ことを条件としている。

原案について特別委員会で説明にあたった池田宏幹事は、第2条について「是ハ非常ニ困ツタ条文デ、是デハ何ダカ分ラナイ、（猫とは）猫及猫ノ仔ヲ謂フト云フヤウナコトニナリハセスカト云フ非難ガ（原案作成過程で）非常ニアッタ、ソレデスウナル迄ニハ、色々ノ径路ヲ経テ来マシタガ、結局仕方ガナクナッテ、コンナ事ニシテシマッタノデス（括弧内補足引用者）」と述べている。

池田は続いて道路と通路の定義について、「〔道路ト称スルハ道路〕ト云フ此ノ方ハ、所謂通り抜ケニナッテ居ル、道路法ナドデ考ヘテ居ル道路ヲ謂フノデ、ソレカラ「通路」と云フノハ、個人ノ二三ノ利用ノ為ニ、公道カラ其ノ家マデ導イテ居ル小サイ路、サウ云フヤウナモノヲ指ス積リデアリマス」と説明している。

これをめぐってさまざまな議論があり、道路とは「道路法ノ所謂道路⁹⁾ト道路法ノ適用ノ無イ道路」で、「通路ハソレヨリモモット小サイ」、「（道路は）車馬ノ交通ヲ許ス道」で「（通路は）サウデナイ道」などと述べられているが、具体的な幅員による区別についてはまったく検討されていない。

そして、池田が質疑の中で「路次ガ通路ニ当リマス」と述べ、吉村幹事が、路次を「本法の道路」に含めるかどうかは「建築線ト関係ガアリマス、路次ノ所ニ家ヲ建テルコトガ出来ルカ出来ナイカト云フコトニ関係シテ来マス」と説明しているあたりに問題の本質があると考えられる。

そもそも「道路」とは街区を形成し、公衆の交通および車馬交通の用に供するものをいい、「通路」・「路次」とは、「道路」からこれに接していない街区内の家屋（「裏屋」）まで導くところの主として裏屋に関係ある少数の人々の利用に供するものと概念規定することが可能であり、伝統的にそのように使われてきた。また、「通路」と「路次」は、あえて概念区分をするなら「路次」は「道路」からこれに通ずる家屋（「表屋」）の脇を通り（場合によっては表屋を貫通して）、裏屋のある敷地に通ずる部分をいい、「通路」とは裏屋の出入口側に面した通行に使われる部分であると概念区分することができる。しかし、都市計画調査委員会の論議は、当時実態的に、またその影響のもとで概念的にも、道路・街路、通路、路次を明確に区分し法的に規定することが困難であったことを示唆している。

このような状態において、通路・路次に接して建築を可能にするためには、それらを「本法ノ道路」に含め、その境界線に建築線ありと認定することが必要だという認識があったとみられる。そのための法文が「猫及猫の仔」というに等しい「道路トハ道路及通路ヲ請フ」という定義であったと考えられる。

以下、このような規定になぜ到達したのか、そしてそれが市街地建築物法の規定にどうしてなったのかを検討するため、都市計画調査委員会の審議以前に制定あるいは検討された建築条例・規則等（案を含む）の中で、道路・街路と通路・路次がどのように区別され、どのように規定されていたのか、また幅員基準はどうだったのかなどを年代を追ってみていくことにしたい。

3. 明治前期の建築規則等における道路・通路規定

(1) 街区を形成する道路に関する規定

明治初年に市街地の道路幅員を定めた規則としては横浜についての神奈川県布達¹⁰⁾が知られている。明治2年12月16日布達では、「横浜町其外道幅ノ儀、向後新規町並取建候分ハ都テ四間幅ヨリ狭ク不相建様可致候事」と新しい市街地の最小道路幅員を4間（7.2m）と定めている¹⁰⁾。そして、その後の馬車通行の開始などから、明治5年、6年に6間未満道路の拡幅の規定が定められた¹¹⁾。

また東京では、明治7年5月27日番外百三番達書で、新しい道路の基準を3間（5.4m）以上とするように次のように指示している。

邸内路次取開之儀追々願出候向不少右路次車馬通行等道幅狹隘ニテハ往来老幼怪我等之恐レモ難計ニ付自今官道へ通候路次取開之節ハ前書之趣旨篤ト相心得可成ハ三間以上ニ相開候様戸長ニテ実地取調之上図面相添可願出此旨各区無洩可相達候事¹²⁾

ここでは文言上は「邸内路次」となっているが、「官道ニ通ズル」「車馬通行等」という点からみても、武家屋敷等を分割し、新たな街区を形成する道路を指していたものといえる。さらに「邸内路次」が裏屋の路次を指すのではないという論拠としては、明治7年1月18日布達4号の庇地制限令に対し、邸内路次でも3間以上の道路を設け、さらに下水より3尺下げ本家屋を建て、3尺は庇地と考えるように指示しているという事実もある¹³⁾。

大阪では、明治4年3月4日次のような布達¹⁴⁾を出している。

市中道路経界ノ儀ハ、兼テ御定則有之且開化ニ随ヒ馬車等追々相開可申処、自儘ニ経界ヲ侵シ、建家出シ店等致、道路ノ妨ニ相成、不都合ノ場所数々有之候ニ付取毀可申付答ニ候ヘ共、（後略）

大阪の場合、天正年間の秀吉による町割以来、南北道路3間3分、東西道路4間3分を本来とするという「御

定則」が存在しており、この布達では「御定則」によって道路路界を明らかにし、これを侵す「建家出シ店」は「取毀」しを命ずる原則をたてている。その後もこの一定の基準を確保あるいは回復していくために、地租改正・地券発行、坪数割賦課、路幅整理事業という長期にわたった努力がなされていくことから、3間3分、4間3分という幅員は街区を形成する道路に最低限必要な幅員としてとらえられたと考えられる¹⁵⁾。

また、明治10年から20年頃にかけて、各地で街路取締規則が制定されている。これは道路の占用および現行法体系の中では道路交通法の対象となるような行為の取締規則を定めたものであり、この中で馬車牛車等の一定幅員以内の街路の通行を禁止する規定が、一部の地方で設けられている。例として、神奈川県¹⁶⁾の場合を示す。

第48条 馬車及ヒ牛車ハ幅三間以内ノ街路ヲ通行スヘカラス

但其街路ニ沿フタル家屋ニ出入スル者ハ此限リニアラス

広島県令¹⁷⁾は、これとほぼ同文で、幅二間以内の街路の通行を禁止しており、京都府令¹⁸⁾では、「牛車ハ（大牛車ト称ヘ轆ヲ設クルモノヲ云フ）」として「上下区内ノ街路及其他市街幅員三間以内ノ道路」の通行を禁じている。京都では、さらに荷車取締規則（明治29年11月5日府令第51号）の第6条で「京都市内道幅三間未満ノ道筋ハ牛馬車ノ通行ヲ禁ス但荷物ノ発着地若ハ荷車ノ常置場ニ出入スルモノハ式間三尺マテハ此限ニアラス」と定めている。このような規定は、東京¹⁹⁾や大阪²⁰⁾のような大都市にはみられないのであるが、一部の地方の街路取締規則等では、牛馬車の通行が2間（3.6m）あるいは3間（5.4m）以上の道路に限られていたという事実は認められる。

以上のような例からみて、明治期前半においては、街区を形成し、車馬交通の用に供する道路については、江戸時代の道路の最小幅員²¹⁾と同程度のほぼ3間（5.4m）以上の幅員が求められていたと考えられる。

（2）裏屋に通ずる路次に関する規定

裏屋に通ずる通路・路次に関しては、明治14年2月25日東京府布達甲第27号、防火路線並ニ屋上制限規則に次のような条文がみられる。

第6条 裏家アル地内ノ路次幅ハ都テ6尺以上ニ取設ケ門戸棚ヲ構造スルモ通路ヲ狭ムヘカラス但現在6尺ニ満タサル路次ハ其地ノ建物新築又ハ改造ノトキ之ヲ改ムヘシ

これは、明らかに表家の建ち並ぶ街路から、裏屋のある部分に通ずる路次および通路に関する規定である。江戸時代の町人地において、道路に面して町家がありその奥に裏長屋があるという一般的な型での裏長屋の路次幅には3尺というものもあったという²²⁾から、6尺という

最小幅員規定は改善目標であったといえよう。

明治20年前後、全国各地で長屋建築規則が制定され²³⁾、そのほとんどが敷地内の通路、路次・路次口規定を含んでいた。この中には、次のような3つの内容が規定されるべき概念として存在している。つまり、①公道から長屋の建っている敷地に通じている路次・路次口の規定、②長屋の各戸の出入口に面した通行にも使われる通路の規定、③長屋の各戸の出入口に面していない側の他の建物との空地幅の規定であり、とくにこれらの規定のうち、①の公道から通じる路次・路次口の規定があるかないかで、全体として以下のタイプに分類される。

I-1. 公道から通じる路次・路次口規定をもち、②の長屋の前面通路と③の長屋のその他の側面の空地幅を区別して規定しているタイプ

I-2. 公道から通じる路次・路次口規定をもち、②と③を区別せずに建物周囲の空地幅として規定しているタイプ

II-1. 公道から通じる路次・路次口規定をもち、②の長屋の前面通路と③の長屋のその他の側面の空地幅を区別して設けているタイプ

II-2. 公道から通じる路次・路次口規定をもち、②と③の規定も区別せずに建物周囲の空地幅として規定しているタイプ

タイプI-1の例として群馬の場合を示す。

群馬県長屋建築規則（県令第57号 明治20年4月22日）

第3条 長屋ハ他ノ建家トノ距離3尺以上タルヘシ

第7条 長屋ノ後ニハ3尺以上ノ空地ヲ存スヘシ

第8条 裏長屋ノ前面ニハ9尺以上ノ通路ヲ設クヘシ
若シ他ノ家屋ノ前面ト相対スルトキハ1丈2尺以上ノ通路ヲ設クヘシ

第9条 裏長屋ハ表屋ヲ通過セス別ニ6尺以上ノ路次口ヲ設クヘシ

このうち、上記①の規定は第9条、②の規定は第8条、③は第3条、第7条にあたる。

群馬の場合のように①の規定をもち、②と③の規定を区別して設けている例は、滋賀²⁴⁾、神奈川²⁵⁾、大阪²⁶⁾、山口²⁷⁾、京都²⁸⁾にみられるが、①の規定について「表屋ヲ通過セス別ニ…」路次口（または路次）を設けよという内容は、唯一京都²⁹⁾ではみられない。

「表屋ヲ通過セス」の意味は明確ではないが、おそらく路次上に建物を架設することは火災時の際に避難上問題だという認識に基づくものであろう³⁰⁾。大阪等でみられたという路次上の一部に2階を架けわたすことを防止すること³¹⁾を指すものと考えられる。この点は、後に考察する市区改正期の裏屋規定と対比する上で留意しておく必要がある。

また、路次や通路の最小幅員という点で、群馬、滋賀、

神奈川、京都では、①の規定である路次口（または路次）を6尺、②の規定である長屋の出入口に面した通路を9～10尺（「他ノ家屋ノ前面ト相対スルトキハ」12尺以上）と両方を設けているのに対し、大阪³²⁾、山口では路次口の幅員規定を設けず、通路の幅員規定のみを設けている。

東京では、この時期に長屋建築規則は制定されていないが、建築学会妻木文庫中³³⁾に東京府案と警視庁案の2つが残されている。東京府案では、次のようになっており、警視庁案³⁴⁾とともに、前述のタイプⅠ-2に属する。

第10条 建家ノ周囲ハ幅6尺以上ノ空地ヲ存スヘシ

第11条 裏長屋ハ公道ニ通スル幅6尺以上ノ路次ヲ設クヘシ但門戸柵等ヲ構造スルモ其通路ヲ狭ムヘカラス

第11条は、①の公道に通じる路次幅の規定であるが、第10条は、②の長屋の出入口に面した通路と③の他の建物との空地幅の両方の規定を含んだ条文であると考えられる。このような例は、兵庫³⁵⁾でもみられる。

また、タイプⅡ-1の例としては長崎があげられる。

長屋建築規則（県令第27号 明治19年9月28日）

第6条 長屋ノ屋後ニハ地覆石ヨリ幅六尺以上ノ空地ヲ存スヘシ

第11条 長家ノ前面ニハ雨落ヨリ幅六尺以上ノ通路ヲ設クヘシ若シ他ノ長屋ノ前面ニ対スルトキハ其雨落ヨリ幅九尺以上ノ通路ヲ設クヘシ

ここでは、公道から通じる路次の規定は設けられていないが、第11条で長屋の前面の通路、第6条で他の建物との空地幅の規定が区別して設けられている。

タイプⅡ-2の例としては、富山があげられる。

富山では、同様に公道からの路次規定が設けられておらず、長屋の前面通路と他の建物との空地幅の規定を次のように1つの条文に含めて規定している。

家屋建築規則（県令第70号 明治20年6月9日）

第12条 長屋ハ一棟五戸以内タルヘシ且裏長屋ハ必ス他の家屋ヨリ九尺以上ヲ隔テ建設スヘシ

以上のように、明治20年前後に制定された長屋建築規則における敷地内の規定についてまとめると、①公道に通じる路次・路次口の最小幅員は、ほとんどが6尺（警視庁案では2間、長崎では「他ノ家屋ノ前面ニ対スルトキハ」9尺）となっており、②長屋各戸の出入口に面した通路の最小幅員は6～12尺、③他の建物との空地幅の最小は3～12尺という値になっている。とくに、東京、大阪のような大都市では、公道に通じる路次幅や長屋の前面通路幅の最小は6尺、他の建物との最小空地幅は3～6尺と比較的低い数値があげられている。

（3）この期のまとめ

この期の建築規則は体系だったものではなかったが、その中の道路・通路規定では、街区を形成する道路と裏長屋に通ずる通路・路次が区別して考えられていた。こ

れは、江戸時代に60間×60間の街区を形成する「道路」すなわち表通りと裏屋に通ずる「路次」を別種のものとした考え方が、なお明確に残っていたとみられる³⁶⁾。そして「道路」には、江戸時代以来5間ないし3間、地方都市では2間という幅員が最低限とされ、裏長屋に通ずる路次または路次口には6尺、裏長屋の前面の通路は6～9尺程度が基準幅員と考えられていた。

この値は、道路については江戸時代の幅員基準とほぼ同じ水準であるが、路次については、たった一間幅を大路次というほどに一般には三尺幅の狭小なものが多かった³⁷⁾という江戸以来の実態よりは、やや高めの水準であったといえよう。

また、路次について「表屋ヲ通過」すること、すなわち路次上架設が問題視されていた点も注目すべき点である。

4. 東京市区改正委員会の建築条例検討案中の道路・通路規定

明治22年、東京市区改正委員会が建築条例調査委員を選定し策定を意図したが、結局立案に至らなかった草案類が、建築学会妻木文庫中に所蔵されている。

ここではこの内、次の7つの案を検討対象とする。

（ア）東京建築規則草案

（イ）東京家屋建築条例 妻木稿

（ウ）東京家屋建築条例

（エ）東京家屋建築条例 調査会第一次会決議

（オ）東京市家屋建築条例 妻木稿

（カ）東京市建築条例

（キ）東京市建築条例 明治廿七年十二月三日

既往研究³⁸⁾では、上記に挙げた順序で検討されたものと考えられている。ただ、ア案は、市区改正委員会の検討案ではないとみられる³⁹⁾が、内容の共通性、用語の使用の方からみて、ほぼ同時期のものと判断される。

（1）「公路」に関する規定

これらの諸案の中には、街区内部の通路・路次について最小幅員の規定があるのみで、街区を形成する道路の幅員基準に関する規定はない。

街区内の通路、路次に対して、街区を形成する道路を表す用語の使われ方をみると、ア案からウ案では「公路、公場」、エ案で「道路」、オ案で「公道」となり、再びカ案で「公路、公場」が採用され、キ案ではこのカ案に加えられた鉛筆修正により「公路」が「道路」、「公場」が「広場」と改められている。

ア案の第16条中の「公路」には「官設民設ヲ問ハス公衆ノ通行スヘキ道路ヲ云フ」という割注がついていることから、「公路」は、公共が管理する道路という意味ではなく、公衆の用に供する道路の意味であることがわかる。

（2）通路・路次に関する規定

調査会第一次会決議（エ案）を境に取調委員会の前期に属すると考えられているア案からエ案では、通路の最小幅員と路次上の建物架設を認めている規定がみられる。例として、ア案を示す。

第 26 條改第 33 条 裏屋ヲ設クル地面ハ公路公場ヨリ幅員 7 尺以上ノ通路ヲ設クヘシ但地坪及ヒ戸数等ノ実況ニ依リ通路ノ幅員ヲ増加スルコトアルヘシ

第 27 條改第 34 条 建物ヲ路次上ニ架設スルトキハ地上ヨリ高サ 8 尺以上ニ構造スヘシ

イ案では通路最小幅員を 8 尺、路次上架設最低高さを 9 尺、ウ・エ両案では、それぞれを 6 尺と 10 尺というように数値の相違はあるもののほぼ同文となっている。

ここで注目されるものは、路次上に建物を架設する場合の地上からの高さに関する規定が、路次規定の中に含まれている点である。幅 7 尺高さ 8 尺などといった、トンネル状に表屋を貫通する路次がイメージされるが、これは前述のように明治 20 年前後の長屋建築規則が「表屋ヲ通過セス別ニ」路次口を設けるように規定していたことと矛盾することになる⁴⁰⁾。

このことは、実はア案からエ案に至る各案が、全体としてみると煉瓦造・石造を中心とし、せいぜい土蔵造までのいわゆる 3 種類の構造⁴¹⁾の建物を対象とした規則として考えられていた点と考えあわせる必要がある。同じ通路・路次規定といっても、木造屋を対象にした長屋建築規則とは別の問題を扱った規定と考えられる。

これら前期の諸案が、何を参考にし、いかなる建物を対象に考えられたのかを示すものとして、妻本文庫中にア案の各条文と諸外国の建築条例の該当条文とを対比した「建築条例参考書 全」という資料がある。これには前掲第 26 条と対比し、ドイツのものと思われる次の条文が示されている。

表屋ノミヲ有スル地面ニハ路次ヲ要セス然レトモ横家或ハ裏屋アル地面ナレハ表屋ノ前面線ヨリ起算シ其引込三百フッス以上ノ所ニ建築ヲ為スニハ消防器具ノ運搬ニ適当自在ナル為メ少クトモ八フッスノ幅員九フッス（内法）ノ高サアル路次ヲ取設クヘシ又其地面ニ数多ノ中庭アルモノハ中庭毎ニ斯ノ路次ヲ設クルヲ要ス
これらの点から考えると、前記諸案の路次上の架設最低高さを含む規定は、欧米の中庭に通ずる通路に関する規定を参考に、主として煉瓦造・石造建物を対象に考えられたものとみられる。

これらの通路・路次規定は、調査会一次会決議以後の案にはどのように受けつがれたのであろうか。

オ案では、第 4 章建物構造法の裏長屋の章に、エ案第 63 条に由来すると思われる路次上架設に関する条文（第 128 条）と、長屋建築規則東京府案第 11 条に由来すると思われるこれと同文の路次幅に関する条文（第 126 条）とが含まれている。これらは、次のような内容

である。

第 128 条 建物ヲ路次上ニ架設スルトキハ地上ヨリ高サ 10 尺以上ニ構造スヘシ

第 126 条 裏長屋ニハ公道ニ通スル幅 6 尺以上ノ路次ヲ設クヘシ但門戸柵等ヲ構造スルモ其通路ヲ狭ムヘカラス

オ案は内容的にみて、エ案からカ案に至る中間的な、ある意味では編集作業案としての性格をもっているが、通路・路次規定に関しても、主として 3 種類の構造を対象としていたエ案と、木造屋を対象とする長屋建築規則東京府案というまったく性格の異なる 2 つの案に由来するものを同じ裏長屋の章に併列させるという結果を生み出している。したがって、あたかも木造の裏長屋の路次上にも、建物を架設することを認めるかのごとき印象を与えている。

カ案では、これらの通路・路次規定が、第 11 章木造及土蔵造の第 99 条と、第 12 章煉瓦及石造屋の第 105 条とに分かれて受け継がれている。その内容は次のとおりである。

第 99 条 公路公場ニ面セザル木造屋ニハ公路若クハ公場ニ通スル幅 6 尺以上ノ路次ヲ設クベシ

但シ門戸柵等ヲシテ路次ノ幅員ヲ減ゼシムベカラズ

第 105 条 煉瓦及石造ノ建物ヲ路次上ニ架設スルトキハ地上ヨリ高サ 10 尺以上トスベシ

この結果、エ案に見られた木造裏長屋においても路次上の架設を認めるような規定は解消され、路次上架設はあくまで煉瓦・石造屋という不燃建築に限るということが再び貫徹されることになった。しかし、路次幅規定を木造及土蔵造の章に入れたために、煉瓦及石造屋の裏屋には路次・通路幅の規定がなく、高さだけが規定されているという奇妙な結果となっている。

キ案は、カ案に修正加筆した結果を編成し直して印刷に付したものであり、通路・路次規定は、カ案第 99 条の「公路及公場」の用語を「道路及広場」と改めた上、第 5 章道路及広場ノ関係の第 22 条に移され、カ案第 105 条は第 12 章煉瓦及石造屋第 78 条としてそのまま引き継がれた。ここでは、用語、編集上の変化だけで、カ案の性格、問題点はそのまま引き継がれたのである。

しかし、キ案には鉛筆で修正が加えられており、第 22 条は次のように改められ木造屋という限定がなくなっている。

第 22 条 道路及広場ニ通スル裏屋ノ路次ハ幅 6 尺以上タルベシ

但門戸、柵等ヲシテ路次ノ幅員ヲ減セシムルヘカラス

この結果、カ案のもっていた問題点、すなわち、煉瓦及石造の裏屋への路次幅の規定がないという点が解消さ

れ、木造、煉瓦、石造を問わず、裏屋への路次幅はすべて6尺以上ということになり、煉瓦造及石造に限り第78条によって路次上への架設が認められ、その下の最低高さは10尺以上と定められたのである。

(3) この期のまとめ

以上、東京市区改正委員会による明治20年代の建築条例の検討過程における道路・通路規定については、次のように要約できる。

① 公路（公衆の用に供する道路）と通路・路次とは概念的には区別して考えられていた。特に「公路」は「公衆ノ通行スヘキ道路」という概念を明確にするために特にあてられた言葉とみなされる。

② 公路（道路）に関する幅員などの基準は、建築条例案の中には含まれていない⁴²⁾。

③ 通路・路次規定には、欧米の建築条例を参考にし、煉瓦造・石造を対象にした路次上架設を容認する規定と長屋建築規則（案）に由来し、木造屋を対象とした路次上架設を想定しない規定の2つの流れがあった。

④ 最終的には、木造・煉瓦造・石造を含めた統一的な通路・路次規定と、煉瓦造・石造建物に限り路次上架設を認める場合の最低明き高さ規定という形にまとめられ、通路・路次幅は6尺以上、路次上架設の場合の最低高さは、10尺以上と定められた。

5. 建築学会による東京市建築条例案の道路・通路規定

明治39年、尾崎行雄東京市長より建築学会に東京市建築条例案の編纂が委嘱され、大正2年にその成案が市に提出された。この過程で作成された案は、第1回草案（明治40年4月）、第2回草案（同43年5月）、統一案（同44年11月）、第3回草案（同45年3月）、第4回東京市建築条例案（成案）（大正2年3月）の5案であった⁴³⁾。これらは、委員長曾祢達蔵、副委員長中村達太郎以下12名で構成された東京市建築條例起稿委員会および委員長の指名により構成された特別委員会で検討されたものである。

この内、第一回草案では、道路に関係する「第二章道路及道路ニ面スル建築物并ニ道路ニ於ケル設備」だけで145条もあり、特に、道路幅員構成、道路構造・工法などを規定した「第一節 道路」は71条をも費やして詳細であった。この第2章の部分は第2回案にはそのまま引き継がれたが、東京市に提出した成案には、ほとんど含まれず、ただ、道路と建築の関係を規定する「公定建築線」関係の条文のみが残った⁴⁴⁾。これは起稿委員会の曾祢委員長、中村副委員長、囑託員内田祥三の3名で構成された特別委員会により統一案をつくる過程で「道路条例ハ別ニアルモノト假定ス」⁴⁵⁾として、道路関係条文が削除されてしまったためである。道路に関してはこれ以前にも、第3回の起稿委員会の決議で⁴⁶⁾、「…東京市ノ膨張ニ従ヒ近キ将来ニ於テ市ニ編入サル可キ傾向ア

ル所ノ道路ノ新設家屋敷地埋築等ノ制裁ニ関スル会長ノ諮問案」に対し「其條規ノ立案ヲ辞スル事」として、その理由の1つを「道路築造條規ノ如キハ建築家ノミニテ立案スヘキモノニアラスト認ムル事」としていることから、建築条例から道路に関する詳細な規定を削除しようとした背景がうかがわれる⁴⁷⁾。

この時点で、後述のように建築敷地と道路の関係というような建築にとっても重要な規定を削除してしまったことになり、いわば、たらいの水と共に赤子を流すような行為であったと評価できる。

第1回草案の道路・通路に関する条文のうち、幅員等の基準に関するものを以下に示す。なお、第1回草案は各章ごとに相当者⁴⁸⁾が決められ、起草されているので、条文番号の欠落、重複などがある。

第2章 道路及道路ニ面スル建築物并ニ道路ニ於ケル設備

第1節 道路

第1款 通則

第1条 幅員6間以上ノ街路ニハ歩道ヲ設ケ其幅員ヲ左ノ如ク定ム（街路等級と幅員構成は省略）

幅員6間以下ノ小街路ニ歩道ヲ設クルノ必要アルトキハ建築調査局ニ於テ土地ノ状況ヲ参酌シテ其幅員ヲ定ムヘシ

第5款 私設道路

第62条 私設道路若クハ通路ヲ開設セントスル者ハ其幅員高低水準及下水ノ構造等ヲ明記セル図面及仕様書ヲ添ヘ其旨建築調査局ニ願出許可ヲ受クヘシ

第63条 私設道路ハ其幅員少クモ5間以上タルコトヲ要ス

第65条 私設道路ハ開設許可アリタル日ヨリ起算シ三ヶ年以内ニ工事ヲ為ササルトキハ其効力ヲ失フモノトス

第66条 裏家ヲ建設セムトスル者ハ道路又ハ公共場所ニ達スヘキ通路ヲ設クルコトヲ要ス

通路ハ成ルヘク直線状ニシテ平等ノ高配ト為シ其接続公共街路ト適当ノ連絡ヲ保タシムヘシ

通路ノ幅員ハ8尺以上ヲ有セシメ他ノ建物ヲ貫通シ通路ヲ設クル場合ニハ其高サヲ10尺以上ト為スヘシ

前項通路ハ戸数其他土地ノ状況ニ応シ建築調査局ハ相当ノ幅員ヲ増加セシムルコトヲ得

第67条 私設道路及通路ハ常時之ヲ公開シ門柵等ヲ設クルコトヲ得ス

第5章 防火

第5節 防火線路及屋上制限

防火線路附近ナル裏家地内ノ路次幅ハ都テ6尺以上ニ取設ケ門戸柵ヲ構造スルモ通路ヲ狭ムヘカラス但シ現在6尺ニ満タサル路次ハ其地ノ建物新築又

ハ改造ノ時之レヲ改ムベシ

第10章 長屋構造ニ関スルノ件

本令ニ於テ長屋ト称スルハ一棟ヲ二戸以上ニ区画シタル木造家屋ヲ云フ

長屋ノ構造ハ左ノ制限ニ従フ可シ（中略）

二. 幅9尺以上ノ通路ニ面セシムルコト

十四. 通路ノ両端ハ一般ノ公道ニ通スルヲ要ス

以上のように、道路・通路の幅員基準にかかわる規定は4か所に出てくる。第2章の第1節道路の中で、第1款第1条は歩道幅員の基準についてであり、本稿のテーマと直接関係はないが、第5款私設道路では、第62条により私設道路・通路開設を許可制とした上で、私設道路に5間、通路に8尺という最小幅員基準を定めている。私設道路・通路開設の許可制に関する規定は、両者の種々の基準と実現してゆく手段として重要な規定となり、私設道路の開設許可後の工事実施義務も第65条で定めている。また、ここでは建物貫通通路を認めており、市区改正委員会の建築条例検討期における煉瓦造、石造家屋に路次上架設を容認する流れを受け継いでいる。

第5章の路次幅規定は、「防火路線附近ナル」を除けば、前述明治14年東京府布達の「防火路線並ニ屋上制限規則」の該当条文とほとんど同文であり、明らかにこれに由来する。また、第10章は、省略した部分を含めて、明治40年1月29日警視庁令「長屋構造制限ニ関スル件」⁴⁹⁾の第3条とほとんど同じであり、これに由来することは明らかである。ただ、14号は警視庁令にはない。

このように第1回草案では、私設道路と通路・路次とは別のもと考えられていたが、前者にはかなり広い5間（9m）という最小幅員基準が、後者には由来を異にする3様の規定と、6尺、8尺、9尺の3種の最小幅員基準が用意されているなど、未整理な点を残していた。これは、各章が異なった起草者により、異なった資料に基づいて起草され、未調整であったためで、ある意味では当然といえる。むしろ、この時点までの道路および通路にかかわる基準についてさまざまな考えを集めた段階であるととらえられる。

ただ、これらの考えは、深く検討・調整されることなく、統一案をつくる過程で、他の道路に関する重要な規定とともに削除されてしまったのである。さらに、この第1回案には、私設道路、通路それぞれに幅員以外のさまざまな設置上の制約が設けられていた。

私設道路、通路の「高低水準」「下水ノ構造」(第62条)、通路の「直線状」「平等ノ高配」「公共街路ト適当ノ連絡」(第66条)などの点である。これらも、ドイツの「プロシャ街路線および建築線法」と対比するときわめて重要な規定であったのに、削られてしまった。

建築学会に建築の立場から道路を定義づけ、建築敷地と道路を関係づけることの重要性の認識が足りなかった

というべきであろう。

6. 明治40年代に制定された地方建築規則における道路・通路規定

明治末期から大正初年に制定された地方建築規則における道路・通路規定を、市街地建築物法につながるものとして検討する。

前述のように、明治40年警視庁長屋構造制限では、第3条1項2号で、長屋は「幅9尺以上ノ通路ニ面セシムルコト」と規定していた。

明治42年大阪府建築取締規則⁵⁰⁾は、この当時の一つの到達点を示す総合的建築条例として知られているが、ここではまず道路と通路を区別して次のように定義している。

第5条 本則ニ於テ道路ト称スルハ公有タルト私有タルトヲ問ハス公衆ノ交通ニ供スル土地ヲ謂フ

通路ト称スルハ裏屋ノ交通ニ供スル土地ヲ謂フ

この道路の定義は、市区改正委員会当時の「公路」の定義と同様であり、通路の定義もほぼそれまでの定義を踏襲しており、概念としては定式化されたといえる。道路についての幅員基準はないが、通路については次のように定め、あわせて2方面接続を求めている。

第63条 裏屋（倉庫納屋ヲ除ク）ニハ通路ヲ設ケ2方面以上ニ於テ道路又ハ通路ニ接続スルコトヲ要ス但シ6戸以下ノ場合ニ於テ他ノ方面ニ交通シ得ル非常通路ヲ設クルトキハ1方面ニ減スルコトヲ得通路ノ幅ハ9尺以上トス

同時期に制定された兵庫県の建築取締規則⁵¹⁾では、上記の「通路」を「路次」としているだけで、通路・路次規定に関してはほぼ同じ内容となっている。

東京、大阪で従来施行されていた「防火路線並ニ屋上制限規則」「長屋建築規則」では、通路幅は6尺以上とされていたから、9尺以上という最小幅員の採用は、明らかにレベルアップである。この点について大阪府建築取締規則の立案者の池田実は、今までの実態は6尺とか8尺であったとし、「これが是れからは9尺といふのですから随分重い制限であります（ルビ省略）」と認め、裏地に建築可能な戸数が少ない場合には6尺まで減ずることもであると述べている⁵²⁾。

また、東京でも建築取締規則⁵³⁾の制定の必要が求められていた時期に起きた吉原の大火に際し、火災後の吉原建築に関する規定（警視庁令第9号明治44年5月6日）が設けられ、この中では、「家屋は2間以上の道路に面したるものに限り、従来吉原に於ける隧道横町と称する如き1間以内の道路の場所には許さず。」とあり、6尺以下の道路に面する家屋建築が禁止されている⁵⁴⁾。

このように、市街地建築物法で全国的共通基準が設けられる直前のこの時期の地方建築規則では、①道路と通路とは概念としては区別され、その定義も定式化されて

きていたこと、②通路・路次幅基準は大都市でも「9尺以上」にレベルアップされようとしていたこと、③通路に関しては、行き止まりを避けるため、道路等の2方面接続が重視されて来た⁵⁵⁾などの特徴が指摘できる。

7. まとめおよび考察

以上、明治年間を通じ、検討あるいは制定された建築条例・規則の道路・通路に関する規定の特徴は、次のようにまとめることができる。

① 街区を形成し、公衆の交通の用に供する道路（公路、街路）と裏屋あるいは裏屋ある地面に通ずる通路・路次は、一貫して概念的に区別して考えられていた。道路の概念としては、「車馬交通を許す道」「公有民有を問わず公衆の交通に供する道」という概念が存在した。しかし、法制度上は、複雑な実態を明確に2つに区分する定義づけが必要であったにもかかわらず、それがされていなかった。

② 道路の最小幅員に関する規定は少なく、明治初期の布達や街路取締規則、建築学会による建築条例第一回草案のみでみられ、3間から5間の数値があげられている。車馬交通と歩行者の安全のためには、この程度の幅員が必要という理由であった。

③ 通路・路次に関する規定には、明治20年頃の長屋建築規則にみられるような路次上への建物架設を想定しない型と、市区改正委員会による検討案、建築学会第一回草案にみられるような家屋を貫通する通路を認め内法高さを規定する型とがあり、明治末期には、木造裏屋に関する規定に由来する前者に統一されてゆくことになる。

④ 通路・路次の最小幅員は、明治14年の東京の防火路線並二屋上制限規則をはじめとして、6尺というものが多く、明治20年前後の各地の長屋建築規則では最大12尺まで多様であったが、東京や大阪などの大都市ではやはり6尺という規定であった。明治末期の建築取締規則や長屋構造制限では、それも9尺に引き上げられ、道路等との2方向接続も重視されてきた。

これらの経緯と、都市計画調査委員会の論議、とくに池田宏の「猫及猫ノ仔」発言のくだりを総合して考えると、建築法原案作成段階の「色々ノ経路ヲ経テ」きた議論とは、公衆の交通に供する道路には3間～5間（5.4～9.0m）⁵⁶⁾、裏屋に通ずる通路・路次には9尺（2.7m）程度という最小幅員基準の到達点はあったものの、道路と通路の区別が、概念的にはともかく、当時の市街地の実態も含めて⁵⁷⁾、法律条文上は明確にできなかったということを示していると思われる。むしろ、通路・路次のみに接する土地にも建築を認めるためには、通路・路次をその境界線上に建築線を認定し得る「道路」としなければならないということで「結局仕方ガナクナッテ」出てきたのが「道路トハ道路及通路ヲ謂フ」という条文で

あったといえる。

さらに、市街地建築物法で成立した第26条「道路ト称スルハ幅員9尺以上ノモノヲ謂フ」という条文は、幅員規定として通路・路次の最小幅員基準の到達水準であった9尺を採用し、猫と猫の仔つまり道路と通路の区別はあきらめてしまったものであると結論づけられる⁵⁸⁾。

最後に残された点は、市街地建築物法の9尺という幅員規定がなぜ決まったのか、すなわち通路・路次の最小幅員基準がなぜ9尺にまで引き上げられてきたのかという点である。9尺規定については、従来より自動車車輛の通行可能幅から説明する説が多い⁵⁹⁾。しかし、もともと通路・路次は車輛交通を考えない性格のものであったことや一部の地方の街路取締規則では、2間ないし3間以下の道路の車輛交通を禁じていた点などからして、その幅員基準の6尺から9尺へのレベルアップの理由が車輛交通のためであったとは考えにくい。

むしろ、この点は建物の軒高と前面道路の幅員から考えて、6尺という幅員基準では狭すぎて、9尺という幅員が沿道に家屋を建てることを可能にする最低の水準であったと考えると説明がつく。通路の幅員が9尺となった明治42年大阪府建築取締規則では、建物の軒高は前面道路または通路幅員の2倍以内⁶⁰⁾、大正初年に作成されたといわれる東京府建築取締規則案では1.5倍以内⁶¹⁾であった。もし通路幅員基準が6尺のままであれば、大阪の場合辛うじて平家が建てられるが、東京の場合は平家も建てられなくなる。都市計画調査委員会でも、前面道路幅と建物高さの関係については数回にわたって論議されている。さらに市街地建築物法成立後、同法施行令⁶²⁾を議論した大正8年11月10日の特別委員会、および12月9日の本委員会では、住居地域内の建築物の高さと道路幅員の関係について衛生上の立場から1倍という数値を主張する衛生局意見書および横手委員の発言に対し、池田宏幹事は、住居地域内に多い9尺幅員の道路に対して1倍では平家も建ち得ず、1.25倍にしてようやく平家が建つのだと説明している⁶³⁾。もし、道路・路次幅の6尺を認めれば、必然的に2倍というような衛生上望ましくない数値をとらなければならない。

要するに、住居地域内の建物の軒高を前面道路幅員の本来は1倍としたいところを1.25倍程度と想定しても、通路・路次を建築線の発生する「道路」として認めそれに沿って平家⁶⁴⁾の建物が建つためには、最低9尺の幅員は必要であったと考えられるのである。

なお、本研究の一部は、昭和60年度科学研究費・奨励研究（A）によるものである。

注

1) 施行令第30条 市街地建築物法第26条第1項ノ道路ノ

新設又ハ変更ノ計画アル場合ニ於テ行政庁其ノ計画ヲ告示シタルトキハ其ノ計画ノ道路ハ之ヲ道路ト看做ス

- 2) 改正案としては、「幅員 4 M 以上ノモノ」という条文が用意されたが、貴族院において削除される（「貴族院及衆議院と都市の諸問題」都市公論 17 巻 3 月号（昭和 9 年）p. 94～111）。この時点での改正では、接線義務が接道義務に改められ、接道長 2 M 以上という規定が設けられた。
- 3) 昭和 4 年 1 日～同 6 年 6 月の間、東京の建築線指定の件数で 87.6 %、延長で 78.0 % が幅員 9 尺だった（池口凌：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）、p. 1～34）。昭和 3 年以前の状況は不明であるが、これよりも水準が高いということは考えにくい。
また、昭和 13 年 1 月 1 日現在、東京市長管理道路の延長で 46.5 %、面積で 32.0 % が 9 尺（2.7 m）以上 2.5 間（4.5 m）未満の道路である（東京市道路誌 昭和 14 年東京市役所より）。
- 4) 警視庁建築監督官：市街地建築物関係法令通解、建築工業社、昭和 5 年、内田祥三ほか：市街地建築物法及其附帯命令の梗概、建築雑誌 35 輯（大正 10 年）、412～414 号、等。
- 5) 大河原春雄：建築法規の変遷と背景、鹿島出版、昭和 57 年、p. 92
- 6) 『都市計画調査委員会議事録』内務省官房都市計画課、大正 8 年、による。
- 7) 日本建築学会、関西建築協会、都市協会等が都市改造の急務を提唱して、大正 7 年、都市計画の基本方針に関する調査を進めるために設置された。
- 8) 大正 7 年内務省に設けられた都市計画課と、都市計画調査委員会の何人かの建築家により作成された。
- 9) 審議の中では「一般交通ノ用ニ供スル道路デ行政庁ノ認定シタルモノヲ謂フ」と述べられている。
- 10) 『港町横浜の都市形成史』横浜市、昭和 56 年、p. 31
- 11) 明治 5 年壬申 5 月 7 日 心得書第 5 条および明治 6 年 8 月第 80 号布達。
田中祥夫：明治初年、横浜における宅地および建築に関する規定の制定状況と特徴について、都市計画 No. 136、1985 年 4 月
- 12) 東京都公文書館所蔵：法令類纂、巻 42
- 13) 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 年、p. 52～53
- 14) 大阪市役所編：明治大正大阪市史、第 6 巻、法令編、1935 年、p. 188～189
- 15) 石田頼房・池田孝之、前掲書、p. 64～72
- 16) 県令第 21 号明治 22 年 4 月 24 日、街路取締規則
- 17) 県令第 61 号明治 20 年 7 月 6 日、同上
- 18) 明治 19 年 12 月府令第 55 号、同上
- 19) 明治 11 年 1 月 16 日 警視本署府布達甲第 5 号、街路取締規則
- 20) 明治 16 年甲第 64 号達、街路取締規則
- 21) 江戸期の東京の道路は、大通り、横町、新道等とあり、その幅員は田舎間 10 間（18.18 m）、京間 8 間（15.76 m）から 3 間（5.91 m）であったという（内藤 昌：江戸と江戸城、鹿島出版、1981、p. 215 より）。
また、松山では武家地で 4 間～5 間、古町で 2 間 1 尺～2 間 4 尺、豊橋の城下では 3.5 間～4 間、川越では 2 間か

ら 5 間であった（鳴海邦碩：都市の自由空間、中央公論社、1982、p. 38～39 より）。大阪の町割は、東西道路が 4 間 3 分、南北道路が 3 間 3 分の幅員であった（玉置豊次郎：大阪建設夜話、大阪都市協会、1980、p. 81）。

- 22) 古泉 弘：江戸を掘る、柏書房、1983、p. 64～74
内藤 昌：前掲書、p. 215。鳴海邦碩：前掲書、p. 40。
大阪の中心部の代表的商家の裏貸長屋への路次の幅は 4 尺前後であったという（玉置豊次郎：前掲書、p. 74）。
- 23) 斉藤和夫・赤崎弘平：市街地建築物法制定以前における建築規制関係地方令規の制定動向と分布について、日本建築学会近畿支部研究報告集 22 号、1982。
また、これらを集大成した資料が作成されている（「建築規制に関する明治期府県令規の研究」住宅・土地問題研究論文集（第 5 集）日本住宅総合センター発行、1984 年 5 月 25 日）。本研究では、一部の規則（兵庫県長屋裏屋建築規則、山口県長屋建築規則）についてこれを参照した。
- 24) 家屋建築規則 県令甲第 52 号 明治 19 年 12 月 25 日
- 25) 長屋建築規則 甲第 65 号 明治 19 年 6 月 26 日
- 26) 長屋建築規則 甲第 75 号 明治 19 年 5 月 14 日
- 27) 長屋建築規則 県令 54 号 明治 20 年 4 月 2 日
- 28) 長屋建築規則 府令第 27 号 明治 23 年 3 月
- 29) 第 1 条
五. 裏長屋路次ノ巾ハ 6 尺以上タルヘキコト
六. 裏長屋ノ戸前ニハ巾 1 丈以上ノ余地ヲ存スルコト
七. 長屋ノ屋後ニハ巾 5 尺以上ノ空地ヲ存スルコト
- 30) 江戸時代明暦大火後の街面整理とともに「路次之上に家根仕間敷旨」（徳川禁令考 巻 47 享保 4 年 4 月）という道路屋敷の禁止が、防火・交通の見地から発せられている（西山卯三：都市住宅の建築学的研究（1）、建築学研究、1937 年 4 月、第 84 号）。
- 31) 玉置豊次郎：前掲書、p. 74。
大阪の借家の建築様式について「一筆地の前半に居宅が建って、そのそばに露地が造られる。露地の幅は四尺程度である。居宅の一階の平面計画は船場の場合を小型にしたものである。二階の平面は露地の上にかぶさる。従ってこの部分だけ露地はトンネルになる。それを突き抜けると露地は青空になって奥へ延びる。そしてその露地に面して、俗称九尺二間の長屋が建つ。」と路次上に 2 階の平面が 3～4 尺程度出ている例を示している。
また、玉井哲雄氏によれば、このような形式は他でもみられたという。
- 32) 第 4 条 一棟ノ戸数ハ五戸以内ニシテ他ノ建家トノ距離ハ三尺以上タルヘシ
第 7 条 通路ノ広サハ六尺以上タルヘシ
第 8 条 裏長屋ハ表家ヲ通過セス別ニニヶ所以上ノ路次口ヲ設クヘシ 但五戸以内ノ長屋ニ限り相常ノ非常口ヲ設クルモノハ一ヶ所トナスコトヲ得
- 33) 日本建築学会所蔵妻木頼黄寄贈資料中の「現行諸建築規則抜萃」という綴りの中にみられる。
- 34) 警視庁摘出 長屋建築規則
第 7 条 長屋ノ表裏ニハ幅 2 間以上ノ空地ヲ存スヘシ
第 8 条 公道ヨリ裏長屋ニ通ズル路次ハ 2 間以上タルヘシ
- 35) 県令第 15 号明治 19 年 8 月 21 日 長屋裏屋建築規則
第 6 条 裏家アル地内ニハ四方其公道（一方タリトモ差支アル時ハ別段ノ許可ヲ受クヘシ）へ通スル幅員 6 尺以

- 上ノ路次ヲ設クヘシ
但地坪及ヒ戸数等ノ状況ニ依リ其幅員ヲ増加セシムルコトアルヘシ
- 第10条 各戸其道路ニ沿ハサル一方ニ於テ他ノ建造物ヨリ六尺以上ノ距離アル空地ヲ存スヘシ
- 36) なお、明治20年頃 港湾域を対象とした家屋建築規則も佐世保、門司などで制定されており、中でも広島県呉港家屋建築制限法（県令乙第9号明治20年5月7日）では、道路について次のように規定している（現行広島県法規類纂 明治23年7月より）。
- 第2条 各区ノ経界及ヒ道路下水等ハ別紙図面ノ通り図面ニ示ササル道路ノ幅員ハ12尺以上道路下水ハ其建築ヲ必要トスル場合ニ臨ミ地図及ヒ仕様書ヲ添ヘ本庁ノ許可ヲ請ウヘシ
- 但民有地第一種（宅地）中へ私設ノ道路ト雖トモ6尺以上トスヘシ（括弧内筆者）
- ここで「図面ニ示ササル道路」とは街区を分割する道路のことをさし、「民有地内第1種中へ私設ノ道路」とは、私有地内の通路をさすものと思われる。土地整理をして新市街地を形成するための条例という性格のためと考えられるが、ここでは道路と通路の両方の規定が区別して設けられており、それぞれの最小幅員は道路で12尺、私設の通路で6尺となっている。
- 37) 内藤 昌：前掲書，p.215 そのほか注9）に同じ
- 38) 片倉健雄：明治期における建築法令諸案，『建築関係法令の研究12』日本建築学会建築基準小委員会，1983年9月，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年3月，片倉健雄：市区改正委員会による東京市建築条例諸案の系譜，日本都市計画学会学術研究論文，1985年
- 39) ア案は内容や章立てが整っており，章立てもなく未整理なイ案の前の草案とは考えにくく，まったく別系統の草案であるとも考えられたため，本論文の検討からは除外した。
- 40) これは，前述の大阪等でみられたという表屋をトンネル状に貫通する路次のような実態に合せて設けた例外的な規定ともとられるが，後述のように木造屋を対象としたものではなく，欧米の中庭に通ずる路次の規定であると考ええる。
- 41) 前述の明治14年の防火路線並ニ屋上制限規則，第2条で，「（第1条で指定した防火路線）ニ於テ自今築造スル家屋ハ煉化石造土蔵造及ヒ三種ニ限り」と，当時耐火性をもった三種類の構造として認められていた。
- 42) 明治22年3月に告示された東京市区改正設計では，道路について1等1類（20間）10路線，同2類（15間）18路線，2等（12間）20路線，3等（10間）41路線，4等（8間）57路線，5等（6間）170路線と等外道路（6間未満）が定められていたこと，また内務省では，同年12月，「公共道路条例」と「街路新設条例」（明治21年成案）を合併し「道路法案」として第一回帝国議会で提出しようとする動きがあったことなどのかかわりが考えられる。
- 43) 日本建築学会図書室所蔵
- 44) 第2編道路二面スル建物 第3章建築線外ノ突出物として第39条から第47条に定めている
- 45) 明治43年6月4日，日本建築学会所蔵：東京市建築条例起稿委員会記録一附特別委員会記録，による。
- 46) 明治40年3月27日，同上資料による。
- 47) 明治23年頃から検討されていた「道路法案」は土木会等への諮問，修正を経て，明治28年には「公共道路法案」となり，幾度かの帝国議会への提出，審議未了を重ねていた。明治43年6月にはさらに改案して道路協議会に諮問し，同44年成案を得たが，議会提出までには至らなかった。また，この道路協議会では「市及市ニ準ズベキ場所ニ於ケル街路築造基準」が決議されている。
- 48) 第2章 矢崎賢吉分担起草，第5章 三橋四郎分担起草，第10章 福岡常次郎分担起草
- 49) 東京府警視庁公報 1086号
- 50) 大阪府令第74号 明治42年8月18日
- 51) 兵庫県令第2号 明治45年1月31日
- 52) 池田 実一大阪府令建築取締規則注釈，1909
- 53) この時期に東京府建築取締規則案があり，この案では「道路の幅員は9尺以上」となっていたという（大河原春雄，前掲書）。
- 54) 建築雑誌 第293号，明治44年，p.309
- 55) 警視庁長屋構造制限には，2方面接続は規定されていない。
- 56) 大正7年12月20日の都市計画調査委員会両法案特別委員会で佐野委員は「将来ノ都市ノ道路ハ三間以上ガ普通デセウ」と発言している（注6による）。
- 57) 明治15年神田橋本町大火跡地の改良事業においては3間新道により形成された大街区が，1.5間道路により分割され小街区を形成する（石田頼房：1881年の神田橋本町改良事業に関する研究 その3，日本建築学会論文報告集第288号，1980年5月）という具合に，既成市街地では，江戸時代以来の街区を形成する道路と街区内の路次という区分が，9尺あるいは2〜3間の新道による街区の分割，路次の通り抜け化による小街区の形成でくずれていた。
- 58) なお，懸案となっていた道路法は，大正8年に制定され，街路構造令も同年施行された。街路構造令には，広路，1等大路，2等大路などのほか，幅員4間以上の1等小路，1間半以上の2等小路などの区分が設けられていた（日本道路協会：日本道路史，1980）。しかし，これらも概念区分は不明確であった。それに，道路法や街路構造令は私設道路を範疇としておらず，結局，私設道路の開設を規制し，一定の基準を実現する制度は，道路法にも市街地建築物法にもなかったのである。
- 59) 9尺という最小幅員の根拠は，貴族院で幅員4Mへの改正が議論される中で「都市計画調査会ナルモノガ既往ニ於テアリマシテ此会ニ於テ道路ノ幅ヲ9尺ニスルト云フコトニ付テハ，非常ニ研究サレタモノノヤウニ豫ネテ承ッテ居リマス，其理由トスル所ハ，随分色々ノ議論ガ闘ハサレテ，先ヅ自動車ノ交通ト云フコトヲ考ヘテ少ク共9尺ニシテ置カナケレバナラナイ，経済ノ関係カラ云ッテ非常ニ苦シイコトデアルケレドモ，将来自動車ノ発達カラ云ウテ，建築物法ノ関係ニ於テハ9尺ニシテ置カナクテハナルマイト云フコトデ，9尺ト云フコトニ決ツタラシイ」（大森佳一発言）と，述べられている（『貴族院及衆議院と都市の諸問題（2）』都市公論17巻4月号（昭和9年）p.109）。
- また，本文第1章で紹介した大河原説も同様である。
- 60) 第20条 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2倍ヲ超ユルコトヲ得ス（後略）
- 61) 大河原春雄：前掲書
- 62) 第7条 建築物ノ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1倍4分ノ1ヲ超過スルコトヲ得ス（但書略）
- 63) 「假ニ9尺ト云フ道ヲ考ヘルト、是ガ住居地域ノ内ニハ中々多イ、其ノ9尺ノ道ニ対シテ、住居地域ノ内デ若シモ之ヲ1倍ニスルト云フコトニナルト、9尺ノ高サノ家シカ出来ナイサウスルト1階ノ家スラ建タスト云フコトニナル、ソレハ甚ダ酷ナ次第デ、假令9尺ノ路次デアッ

テモ、1階ノ家位ハ直接シテ出来ルヤウニシテヤラナケレバナラスト云フ所カラ考ヘマシテ、1倍4分ノ1ニシマシタ、1倍4分の1ニスルト9尺ノ道デ11尺2寸5分ニナリマス、此ノ位アレバ1階ノ家が建ツ、…」(注6による)

- 64) 東京市区改正委員会による建築条例案のうち、ウ案第74条、エ案第64条、オ案第129条、カ案第70条では、裏家屋の軒高は平家で11尺5寸以上とするという規定がみられる。

SYNOPSIS

UDC : 711.73

A STUDY OF PROVISIONS FOR STREET AND ALLEY OF BUILDING ORDINANCES IN THE MEIJI ERA

by HITOMI KATO, Instructor of Japan Women's University,
and Dr. YORIFUSA ISHIDA, Professor of Center for
Urban Studies, Members of A. I. J.

The examination of the reason why so narrow minimum width of street as 9 shaku (2.7 m) was legislated by the Urban Building Act in 1919 is the subject of this paper.

Throughout long-term preparations of building ordinances in the Meiji era, The minimum standard of street and alley had been intended to legislated separately.

The minimum width of "9 shaku" was the final and improved proposal for alley, but in the 1919 Act the difference of street and alley was ignored.