歴史地理学　48－2（228）19～40　2006.3

近代大阪における「軒切り」の展開について

岡　本　訓　明

Ⅰ．はじめに
Ⅱ．「軒切り」の展開過程
(1)「軒切り」事業化以前の動向
(2)「軒切り」事業化以後の動向
Ⅲ．街路等級の経年変化
(1) 1898年段階における街路等級
(2) 1918年段階における街路等級
(3) 等級設定の規定要因
Ⅳ．「軒切り」と交通手段の変化
(1) 荷車の増加と人力車の普及
(2) 人力車の衰退と自動車の普及
Ⅴ．おわりに

Ⅰ．はじめに

近世には，個々の家屋から道路敷地上へ一定の幅の軒の突出が認められていた都市が多く存在したとされている[1]。この軒は「おだれ」などと呼ばれ，道路沿いに連続する軒下空間はいわゆるアーケードの役割を担い，歩行用通路として機能するものであった。しかし実際には規定の幅を超えて突出したり，また軒下に物を放置したり，個々の家屋がそれぞれの軒下の両側に壁（袖壁）を作ることによって，歩行用通路としての機能が失われ，さらには軒下を家屋の一部に取り込むことも慣習的に行われていた。それによって，本来は道路敷地であるはずの軒下が私物化され，道路が狭隘化する問題が起こっていた。

近世大坂[2]においても同様に，本来は4間（約8m）や3間（約6m）ほどの幅であった道路に両側から軒が突出することで，その分道路が狭隘になるという問題があった。

そして1800年代後半から1900年代初頭にかけて，大阪府，大阪市は道路敷地を占有する軒や建物を取り除く，通称「軒切り」[3]を行った。その結果，近世以来問題となっていた住民による軒下の占有は解決され，町割当初の道幅が確保されたわけであるが，これは全国でも稀にみる大事業であった（図1）。

「軒切り」は道路敷地上に突出する軒などを切り取り，町割当初の道幅に回復させたことと，市電敷設や都市計画道路の建設による家屋の切り取りや立ち退きによって既定の幅員以上に道路拡幅を行うことの両者を指す。ただし，前者の「軒切り」が，近代大阪の街路整備の特徴的な事例であり，他の都市でもみられるような後者の「軒切り」とは区別されるものであり，前者を「回復型軒切り」，後者を「拡幅型軒切り」などと称して，前者のほうに主眼を置くべきである。しかし，「軒切り」の個別事例が前者，後者いずれであっても，近世以来行われてきた軒下の占有という慣習を，行政が完全に否定したことには変わりはないため，本稿では前者と後者を区別せず，すべて「軒切り」と称することにする。

近世大坂における軒の突出に対する規制に

キーワード：「軒切り」，特別税坪数割，街路等級，交通の円滑化

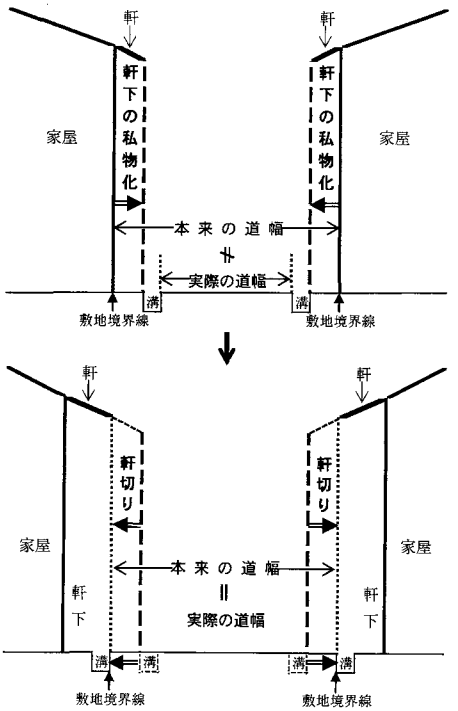

図1　軒下の私物化による街路狭隘化と「軒切り」
（上：軒切り前　下：軒切り後）

ついては白木[4]，妻木[5]，伊藤[6]らによって述べられている。特に伊藤は，原則的に公有地でありながら私物化される可能性を内在させた軒下を占有する行為が，近世には厳しく規制され，軒下を生活空間の一部として取り込もうとする住民，それを道路の一部の不法占拠として規制を加える支配層との間に確執があったことを指摘しており，両者の間で軒下の意味付けをめぐるせめぎあいがあったことがいえる。

また，「軒切り」については，これまでに石田頼房・池田孝之によって詳述されており[7]，近代大阪における道路への突出制限に関する布達，規則，事業の内容，またそれらが決定に至るまでの市会会議録などを検討することによって，約70年かけて行われた大阪府，大阪市による軒先の切り取りの一連の流れが法制面から明らかにされている。しかし既に「軒切り」については，玉置によって記録が案外残っていない[8]と指摘されており，「軒切り」を研究対象にすることに資料的な限界があることが示唆されているといえる。しかし，石田・池田，玉置による研究において，以下の点については考察が不十分であるといえよう。

1点目は，近世以来の軒下の取り込みという慣習に対して，「軒切り」が法制面と実際の進捗状況からみて，住民の自発的な行為によって展開したのか，行政主導で展開したのかという点である。

2点目は，「軒切り」を行うそれぞれの路線の重要度がどのように捉えられていたのかという点である。

そして，3点目は，「軒切り」が行われた背景を，先行研究では建物の道路への突出制限，つまり土地所有権の明確化という視点から明らかにしているが，交通手段の変化，車両交通の増加にともなう交通の円滑化との関わりという視点からの考察が不十分であることがあげられる。

そこでまず1点目については，後述する1917年の大阪市の道路整理事業による「軒切り」の事業化を節目として捉えることができるので，「軒切り」事業化以前と「軒切り」事業化以後に時期を区切り，「軒切り」の法制面における展開と実際の進捗状況から考察する。

2点目については，いわゆる近世大坂における「通り」と「筋」という町割の原則が路線の重要度に影響しているのか，もしくはその他の要因が路線の重要度に影響しているのかという視点から考察する。

そして3点目については，都市内交通の車両交通への転換とその台数の変化に「軒切り」の展開過程を重ね合わすことによって，「軒切り」と交通の円滑化との因果関係を見出す。

以上の3点から，軒下の取り込みという近

世以来の慣習が，近代以降どのように解決され，そしてその背景として，都市内交通の実態に即した交通の円滑化が目指されていたことを明らかにする。

Ⅱ．「軒切り」の展開過程

(1)「軒切り」事業化以前の動向

大坂は豊臣秀吉の大坂建設から松平忠明による大坂支配，幕府直轄支配と支配体制が変遷していく中で低湿地の開発などによって市街地拡張も行われ，「船場」，「島之内」などの地域が次々と成立してきた。そして近世大坂は北組，南組，天満組の三組の町組から成り，大坂三郷と称した。三郷内においては，例外もあるが，基本的には東西道路に面して町を形成し，東西道路は家の間口が続く「通り」で道幅は4間で主軸となり，一方，南北道路は家の壁が続く「筋」で道幅は3間で副軸となり，東西道路を都市軸とした都市構造であった[9]。

そして，近代以降においては，1889年の市制施行時の大阪市域は，大坂三郷の範囲が踏襲され，道路名称としても，東西道路が「通り」，南北道路が「筋」で，町も基本的に東西道路に面して形成されていることは変わらなかった。しかし，その後は1936年に竣工した御堂筋の拡幅などに代表されるように，都市軸が東西軸から南北軸に転換したといわれている[10]。

また，後述する1876年の市街地租改正時の現地丈量結果によると，道幅は基本的には船場・島之内では東西道路が4間3分，南北道路が3間3分（浜通りは4間3分）で，上町，および西区全域では橋通り・浜通りが4間3分，それ以外の東西通り・南北筋が3間3分で[11]，近代初頭までは，基本的な道路網や本来の道幅は近世以来のものが踏襲されてきた。しかし，近世大坂においては，道路上に軒が突出することによって，道路が狭隘化する問題が起こっていたわけで，それに対する規制の一例をあげたのが表1である。

いずれも軒下の占有や，軒下に荷物などを放置し往来の妨げになることを禁じる内容となっている。その他，1697年の触れでは，軒の幅は通り筋で4尺8寸（約1.4m），横町で4尺5寸（約1.3m）と定められている。この場合，通り筋は4間幅の東西道路（通り），横町は3間幅の南北道路（筋）を示すと考えられる。しかし，仮に上記の幅の軒が道路の両側から突出し，さらに軒下が全て占有されると，「通り筋」では約2間半（約4.9

表1　近世大坂における家屋の道路への突出に対する規制

年	名称	内容
1649	おたれの事，水道淡の事，空屋敷の事	道路上に「おたれ」を出して，道幅を狭めることを禁止。
1661	家建作法之儀五ヶ條之事	道路上への建物の張出しや軒下の取り込みの禁止。商家の見世の迫り出しを自制すること。
1697	家并地形其外普請等之事，普請以前可断出儀三ヶ條之事	軒下に壁を付けたり，竹垣や板囲いを作ることを禁止。軒の幅は通り筋で4尺8寸，横町で4尺5寸。
1731	町中家作の事	軒下に柱を建てることを禁止。軒下に壁を付けたり，竹囲いをすることを禁止。
1804	商売の荷物大道迄取散シ，又ハ大道不陸の儀無之様可致事，并非人共不作法成儀有之ゝハゝ召捕，可訴出事	軒下に商売の荷物を置き，それを道路まで広げ，往来の妨げにならないようにすること。
1819	丸太を以軒下へ打付候駒除，并溝石より大道へ出張有之軒板等，早々取払可申事	軒下の取り込みや二重庇を禁止。
1842	金銀貸付并口入，其外流弊弐拾五箇條取締之儀	軒下への家屋の張出しや軒下の取り込みを禁止。二重庇を禁止。軒下に荷物を放置して，往来の妨げにならないようにすること。水帳のとおりに改めること。

大阪市役所『大阪市史第3巻』，大阪市役所，1927および大阪市役所『大阪市史第4巻下』，大阪市役所，1927より作成。

m）に，「横町」では約1間半（約3m）にまで狭められてしまうことになる。

以上のように，道路上への軒の突出を容認しながらも，軒下の利用に関しては，占有を禁じ，往来の妨げとならないように一定のルールが設けられていたことがわかる。また，1833年の南米屋町の「町内申合式目帳」[12]では，軒の突出や出店の張り出し，荷物を道路にはみ出して置くことが禁止されており，個々の町で町内の住環境を守る動きもあったが，これは実際に道路敷地の私物化等が日常的に行われ，それが町内環境を乱す要因になっていたことを示しているといえる。

そして近代において「軒切り」が行われたのだが，ここでは石田・池田の成果に依拠しつつ，若干資料を補足して，「軒切り」の展開が住民の自発的な行為によるものであったのか，行政主導であったのかを考察する。

まず「軒切り」が行われる最初の契機となる，1871年3月に大阪府から出された布達「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」[13]によって，道路の境界については道幅の「御定則」[14]があり，道路の境界を侵している建物は取り壊すべきであるとされた。しかし「忽難渋」するので「在来ノ分ハ先其儘差置」く点については多少強制力に欠ける面もあり，実際に改築するにあたっても，外部は旧来のままにし，内部のみ改築する者も多かったが[15]，「向後焼失跡並新規建家等」する時に「水帳[16]引合セ」て「改正」させることとして，道路幅員回復の原則を確立した。

しかし，軒下の占有，道路敷地上への軒，家屋の突出に対する規制は近世からも度々行われていた。明治になってからも「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」より以前に，道路の往来妨害になる行為を禁止する布達が大阪府から出されており[17]，「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」が近世からの延長上において出されたものにすぎないともいえる。ただし，東京，京都において同じ時期に道路敷地を確保，拡幅を意図して出された，道路敷地上への突出制限に関する同様の布達が失敗に終わっていることから[18]，大阪における「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」は「軒切り」の展開においては重要な布達であったといえる。

そして1873年の「地券発行並地租上納規則」[19]によって「従来道路ノ定制ヲ侵シ，家屋庇等建出シ候分ハ，右地坪丈ケ相除キ，水帳通ノ坪数ヲ以テ地券可相渡」ことになった。

また1876年の市街地租改正に伴う現地丈量では，1：300の「民有地図」[20]が作成されたことによって，官有地，民有地の区別及び丈量による道路幅の明確化がなされた[21]。これにより，道路敷地上に突出する家屋や軒は，官有地である道路を占有するものとして，「軒切り」を行う原則がさらに強化されたといえる。

一方，東京の場合，近世において，沽券絵図の町屋敷と道路の境界の「庇地」と呼ばれた空間[22]で行われていた「前売」という非恒常的な小売の売場が17世紀後半以降，大店の常設店舗内の売場に取り込まれた[23]ことによって，庇地は大店の占有する空間となっていた[24]。そして地租改正の過程の中で，この庇地の処分方法をめぐり，1876年に東京府が周辺地価に準じた価格による払下げ処分によって，庇地を民有に転化して解消する方針を提起した。さらに，内務省が庇地一ケ所ごとに，実況を検分した上で，個別に対処してゆく意向を指示したことによって，庇地の多くは払下げ処分によって民有地に転換された[25]。これは沽券絵図などによる町屋敷寸法と明治初期の地籍図による寸法を照合すると，公儀地であったはずの庇下が私有地に組み込まれている[26]ことからも明らかで，近代以降，庇地は法的に私有地の一部となった[27]。また，京都においても，近世においては，軒先の先端の下にある道路の側溝の縁石から家屋の壁面まで，つまり軒下は道路敷地

であったわけであるが，近代以降においては法的に宅地となった[28]とされている。

以上のことから，大阪の場合，地券発行や市街地租改正の際に「軒切り」を行う原則がさらに強化されたことが「軒切り」に成功し得る要因となったといえる。そして1898年3月の議案第十五号大阪市特別税坪数割新設ノ件[29]では，「坪数割ハ明治四年三月四日大阪府布達ニ依リ市内官有道路敷地ヲ占用シテ建設スル建造物ニ対シ其占用スル道路敷地ノ坪数ヲ標準トシ左ノ等級ニ依リ之ヲ賦課シ其建造物ノ所有者ヨリ徴収ス」ることになり，道路占有面積に対して，等級に応じた税金が課されることになり，翌4月に可決された（表2）。また1871年の「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」が，ここでもなお「軒切り」を行う法的根拠として用いられており，道路幅員回復の原則は1871年の布達以来一貫していたといえる。

表2　特別税坪数割等級別課税率の変遷

円.銭

年度	1等	2等	3等	4等	5等
1898～1899	2.47	1.65	1.15	0.66	0.33
1901～1904	2.63	1.75	1.23	0.70	0.35
1905～1906	3.40	2.26	1.59	0.91	0.46
1907	4.50	3.00	2.00	1.00	0.60
1908～1917	4.50	3.00	2.00	1.20	0.60
1918～1919	6.00	4.50	3.30	2.20	1.50
1920～1939	12.00	9.00	6.60	4.40	3.00

注1）1ヶ年1坪につきの税額。
注2）1900年度は不明。
注3）1898年度～1906年度までは1等3.75以下，2等2.50以下，3等1.75以下，4等1.00以下，5等0.50以下，1907年度～1917年度までは1等4.50以下，2等3.00以下，3等2.00以下，4等1.20以下，5等0.60以下とされていた。

『大阪市会史』（各年度），『大阪市会会議録』（各年度）より作成。

また，特別税坪数割から安治川改修等の公共事業の財源を確保することも意図されていたため[30]，それに対しては市会において不満も出ていたが，特別税坪数割の創設と道路幅の整理に対して異論は出なかった[31]。しかし特別税坪数割によって，占有している道路敷地の地上権的性格を与えてしまう恐れもあったが，課税の必要性から常にその実態を正確に把握しておくというプラスの面もあった[32]。

同年の議案第十六号では特別税坪数割賦課の等級に該当する道路の区域が詳細に指定され[33]，区域の指定は「各区ノ境域ニ制限セラレス寧ロ全市一円内ニ於テ某々土地ノ状況ニ依リテ等級ヲ分」[34]つ方法がとられた。ただ，管見する限りでは，それに関する具体的な調査方法や規則などは定められていない。この街路等級の分布については第Ⅲ章で述べる。

なお，表3のように1901年7月1日現在で，大阪市内の道路は126,467.38坪[35]が家屋等によって占有されていた。その後，1903年の第五回内国勧業博覧会の開催にともない，重要路線に対して「軒切り」が行われることになったほか[36]，同年以降，市電が順次路線を拡大していったことによって[37]，それにともなう「軒切り」も行われた。さらに1909年の北区大火，1912年の南区大火の災害復興にと

表3　1901年7月1日現在の大阪市における道路面積

	既定道路面積（坪）	（%）	実際の道路面積（坪）	家屋の道路占有面積（坪）	（%）	道路占有率（%）
大阪市	523,153.71	100.0	396,689.33	126,467.38	100.0	24.2
東区	141,001.56	27.0	110,445.43	30,559.13	24.2	21.7
西区	156,640.71	29.9	116,890.30	39,750.41	31.4	25.4
南区	108,792.44	20.8	84,815.61	23,976.83	19.0	22.0
北区	116,719.00	22.3	84,537.99	32,181.01	25.4	27.6

大阪府『大阪府誌　第4編』，大阪府，1903，186～187頁より作成。

もなう家屋の改築，新築によって道路占有面積の大幅な減少があり，1913年7月1日現在では79,702.55坪[38]まで減少し，13年間で年平均約3,597坪の減少があった。しかし，その後3ヶ年における減少が年平均約1,501坪で，1916年6月末日段階での道路占有面積が75,198坪[39]であったことから，「軒切り」事業化以前においては，道路占有面積の減少は年度によって，かなりばらつきがあったことがわかる。

また，『明治四十二年以降　特別税坪数割ニ係ル原議綴　土木課測量部』[40]（以下『特別税坪数割ニ係ル原議綴』とする）によって，1909年にどのような理由でどれほどの道路占有面積の減少があったのか，その一部が明らかになる。これは特別税坪数割賦課事務に当たっている各区役所から土木課に対して，家屋の道路占有面積の変更があったものについて実地調査を依頼し，土木課が「改築ニヨリ免除修正ヲ要ス」，「改築ニヨリ修正ヲ要ス」，「移動ナシ」などと台帳修正の要否を回答した文書である。

『特別税坪数割ニ係ル原議綴』から算出した1909年における道路占有面積の減少は609.49坪で，各区別[41]にみると，西区275.68坪，北区205.13坪，東区67.1坪，南区61.58坪の順になっている[42]。特に，北区においては，前述のように1909年に大火が発生し，それにともなう道路占有面積の大幅な減少があり，205.13坪のうち，切縮・改築・改造・取壊による減少が54.29坪であるのに対して，焼失による減少が150.84坪で約75％を占めている。

また，1909年度の大阪市全体の特別税坪数割予算歳入額は189,357円，税収額は171,831円で，結果的には17,526円の差額があり，これは「北区大火ノ為メ建造物ノ道路敷ヲ侵スモノ甚タシク減シタルト建造物ノ改築ニ伴フ切縮アリタルニ由ル」[43]ことが理由であった。つまり北区大火が道路占有面積と特別税坪数割税収額の減少に影響しており，「軒切り」事業化以前においては，火事などを契機とした家屋の改築，新築によって「軒切り」が進展していた側面があったことがわかる。

以上のように，1901年から1916年までに道路占有面積は大阪市全体で約51,800坪減少し[44]，道路占有面積は1901年の段階からおよそ半減したことになるが，「軒切り」の原則が確立された1871年から1901年までの間に「軒切り」が大きく進展するような大規模なインフラ整備等はほとんど行われておらず，結果的に道路占有面積が半減するのに45年かかったことになる。また，「軒切り」事業化以前には，道路占有面積の減少は年度によってばらつきがあり，後述の1917年の「道路整理ニ関スル件」の説明でも，「家屋ノ改築ニ因リ其ノ撤去セラルル面積ハ甚タ僅少」[45]と述べられていることからも，博覧会の開催，市電敷設，大規模な火災などを契機として「軒切り」が進展していたといえる。

(2)「軒切り」事業化以後の動向

1917年2月の大阪市会に提出された「議案第四十三号道路整理ニ関スル件」[46]では，毎年度路線を指定して[47]，さらに無償であった移転費用等の見積額の半額を大阪市が補助する形で「軒切り」を行うことが提案された。同議案は翌月に決定され，大阪市の事業として「軒切り」が行われることになった。問題は，なぜ大阪市が移転補償を出す方針に転換したのかということになる。この方針は，後述する1921年の第一次都市計画事業の「路幅整理」にも受け継がれている。具体的には，都市計画大阪地方委員会の第二回委員会での「路幅整理」の説明の中で，「是等ハ現在ノ法律若クハ規定ニ拠ツテ道路ノ占用ヲ許可シタルモノトハ違」い，「特別ノ沿革アル占用」であり，「是等ヲ今日ノ法律ニ拠ツテ無償デ以テ街路カラ取除ケルト云フコトハ事情ニ適合セヌ」ものと考え，「執行者ガ見積リマシ

タ移転ニ要スル費用ノ半額ダケヲ補給シテ撤去」させることになったと述べられており[48]，「道路整理」が創設された時も同様の考えであったと考えられている[49]。

この道路整理事業については，1921年の第一次都市計画事業のもとになった，大阪市区改正設計（1920年告示）において，「予メ継続年度ヲ定メ」ず，軒先切取に必要な見積費用の半額などの事業費は「只年々普通経済ノ余力」によっており，結果として「未ダ満足ナル実績ヲ挙クルニ至ラ」ないものとされている[50]。つまり，特別税坪数割の税収入が道路整理の事業費に充当されていなかったことになるのだが，その理由については今後の検討課題である。

そして1918年に特別税坪数割の課税率が大幅に引き上げられたのと同時に，街路の等級の設定についても，府税家屋税地位等級表街路[51]の1等～5等を1等，6等～10等を2等，11等～20等を3等，21等～30等を4等，31等～末等を5等と定めた[52]。すなわち，市内各街路の繁閑の現況に合わせることになった。それによって各等級における道路占有面積にも変更があり，5等が大幅に減少したのに対し，2等，3等，4等が増加したことによって特別税坪数割の歳入予算額も大幅に増加した（表4）。

さらに，1921年には第一次都市計画事業が内閣に認可され，「道路整理ニ関スル件」は都市計画事業の中で「路幅整理」として「『切取り』部分の明示と建物に対する移転費見積額二分の一の補償，路幅整理に伴ふ各辻の街角剪除の用地買収並びに復旧道路面の舗装工事」[53]を主な事業として行われることになった。

この時点での道路占有面積は約71,000坪であったが，都市計画道路の建設路線における道路占有面積などは除き，67,000坪が「路幅整理」を行う坪数として計上された。その実施過程を示したのが表5である。これをみると，1921年度から1941年度までに50,531.40坪の道路占有面積の減少が認められる。また1926年度までにすべての路線に着手されており，1921年度から1926年度までに全施工面積の約77％が行われている。

また，各年度の特別税坪数割の予算額，税収額，予算額に対する坪数の推移を示したのが図2である。予算額および税収額の増減は課税率に大きく左右され，「軒切り」によって道路占有面積は漸次減少しているにもかかわらず，課税率が引き上げられた年度には予算額，税収額に増加がみられる。課税率が最高となる1920年が税収額のピークで，1921年以降は路幅整理として「軒切り」が急速に進

表4　1918年度における道路占有坪数，課税率，税額の変化

			1等	2等	3等	4等	5等	合計
旧課率	坪　数	(坪)	6,147	13,701	22,285	7,767	22,015	71,915
		(%)	8.5	19.1	31.0	10.8	30.6	100
	課税率	(円)	4.5	3	2	1.2	0.6	
	税　額	(円)	27,661.5	41,103	44,570	9,320.4	13,209	135,864
改正課率	坪　数	(坪)	4,251	18,111	33,601	12,048	3,904	71,915
		(%)	5.9	25.2	46.7	16.8	5.4	100
	課税率	(円)	6	4.5	3.3	2.2	1.5	
	税　額	(円)	25,506	81,499.5	110,883	26,505.6	5,856	250,250
増　減	坪　数	(坪)	-1,896	4,410	11,316	4,281	-18,111	0
	税　額	(円)	-2,155.5	40,396.5	66,313.3	17,185.2	-7,353	114,387

注）税額は特別税坪数割の歳入予算額のことである。

大阪市役所庶務課編『大阪市財政要覧』，1918，大阪市庶務課，69～70頁より作成。

表5　路幅整理施工路線数および施工面積

年度	施工路線	施工面積(坪)	%
1921	東区東横堀西海岸線外17路線	379.47	0.8
1922	東区北久宝寺町線外27路線	8,164.85	16.2
1923	東区備後町線外39路線	6,667.77	13.2
1924	東・南区御秡線外58路線	8,100.18	16.0
1925	東区両替町線外67路線	9,189.78	18.2
1926	東区浮世小路線外72路線	6,196.96	12.3
1927	(以下残事業実施)	4,602.53	9.1
1928	〃	2,153.97	4.3
1929	〃	1,211.11	2.4
1930	〃	623.00	1.2
1931	〃	638.15	1.3
1932	〃	341.56	0.7
1933	〃	218.98	0.4
1934	〃	238.54	0.5
1935	〃	225.94	0.4
1936	〃	330.00	0.7
1937	〃	253.97	0.5
1938	〃	248.02	0.5
1939	〃	53.00	0.1
1940	〃	255.26	0.5
1941	〃	438.36	0.9
合計	286路線	50,531.40	100

注) 1927年度以降は前年度までの施工路線の残部箇所を実施。

大阪市役所『第一次都市計画事業誌』，大阪市役所，1944，240～241頁より作成。

められたことによって，課税率に関係なく，税収額，予算額も大きく減少している。つまり「軒切り」事業化以降においては，その方針が確立された道路整理事業の段階（1917年～1920年）よりも，1921年以降に都市計画事業の中で，路幅整理として「軒切り」が行われたことがその進展により大きく影響していたことがいえる。

また，1923年度から1933年度頃までの特別税坪数割の税収額は予算額よりも大きく上回っている。これは1927年度から1934年度まで予算額として計上されている金額に変化がないことなどが原因と考えられるが，その分大阪市が「軒切り」の進展を見込んでいたとも考えられる。つまり，『大阪市会会議録』の1923年度以降の決算書において，特別税坪数割税収額が予算額を上回っている理由が，「建物ノ改築，路幅整理等ノ為軒下ヲ返還スルモノ少ナカリシニ由ル」ものとされていることから，実際には「軒切り」は大阪市が予測したほどには進展せず，予算額よりも税収額が上回る結果になったと思われる。結果的には，1939年の段階には，道路占有面積は3,269.88坪[54]となり，約70年の歳月をかけて市内中心部における「軒切り」はほぼ完了

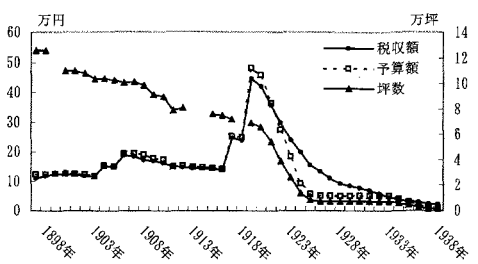

図2　特別税坪数割の予算額・税収額と予算額に対する坪数

注) 1900年度，1914年度，1915年度の坪数は不明。

『大阪市会会議録』(各年度)，『大阪市統計書』(各年度)，『大阪市財政要覧』3，5，7～23より作成。

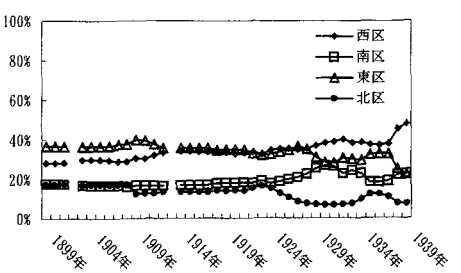

図3　各区別における特別税坪数割税収額の割合

注) 1925年の市域拡張により区が増加し，旧4区の区域変更もあった。此花区の一部は旧北区の区域に属し，港区の一部は旧西区の区域に属すので，此花区の税収額は北区に含め，港区の税収額は西区に含めている。

『大阪市統計書』(各年度) より作成。

し，同年に特別税坪数割も廃止された。

また，各区別における特別税坪数割の税収額の割合を示したのが図3である。1899年度には特別税坪数割の税収額全額のうち，東区は約37%，西区は約28%，南区は約18%，北区は約17%を占めていたが，1939年度には東区は約22%，西区は約48%，南区は約23%，北区は約8%を占めるようになった。つまり，東区，北区は税収額全額に対する割合が漸次減少していることから，大阪市全体の中でも「軒切り」が比較的順調に進展した地域で，西区，南区は逆に割合が漸次増加していったことから，「軒切り」の進展が思わしくなかった地域であったと考えられる。こうした「軒切り」の展開の地域的な差異が現れる背景には，「軒切り」に対する住民の意識の違い[55]や経済活動との関係[56]，特別税坪数割の納税額と「軒切り」を行う工費との関係などが考えられるが，これらの検討は今後の課題としたい。

以上のように，1871年の布達を「軒切り」を行う最初の契機として考えると「軒切り」事業化以前の45年間で，約6万坪の「軒切り」が実施され，「軒切り」事業化以後の23年間に約6万坪の「軒切り」が行われたことから，「軒切り」事業化以前に博覧会の開催，市電敷設，火災などの影響で大幅な道路占有面積の減少があったとはいえ，それが直接的に大阪市内全域における「軒切り」への成功へ結びついたとはいえない。つまり「軒切り」事業化以後において「建物ノ改築，路幅整理等ノ為軒下ヲ返還スルモノ少ナカリシ」状況であったとはいえ，実際の進捗状況からすると，年度ごとに路線を指定する形で「軒切り」を事業化し，また移転費用見積額の半額を大阪市が負担する方針に転換したことなどが，その進展に大きく影響したといえる。つまり，結果的には「軒切り」は住民の自発的な行為よりも，行政主導で進められたものであったといえる。しかし，その展開において地域的な差異もみられるため，「軒切り」に対する住民の意識の違いなどもあったと考えられる。

Ⅲ．街路等級の経年変化

(1) 1898年段階における街路等級

前述のように，1898年の特別税坪数割創設時の街路等級の設定は「各区の境域ニ制限セラレス寧ロ全市一円内ニ於テ某々土地ノ状況ニ依リテ等級ヲ分」つ方法がとられていた。このことから，各区ごとや全市的に行う考察は行わず，近世段階に成立した地域をもとにして，これに周辺部の近代以降に都市開発が行われた地域を加えて考察を行うことにする（図4，図5，表6）。これらの地域は成立した時期が異なる[57]ほか，町割や地域の性格の違いもみられ，このような地域区分に基づいて考察することによって，街路等級の設定が「某々土地ノ状況ニ依リテ等級ヲ分」けられていることがより明確になるといえる。なお，地域名は便宜的に「船場」，「上町」，「島之内」，「西船場」，「天満」，「中之島」，「堂島」，「安治川」，「松島」，「本田」，「江之子島」，「なんば」とした。

まず，特別税坪数割の街路等級が決定される前年の1897年に第一次市域拡張が行われたが，1898年段階の街路等級の分布をみると，1889年の市制施行段階の市域（以下，市制施行時の市域を「原市域」とし，1897年の第一次市域拡張後に編入された市域を「新市域」とする。また以下に「市内」としている範囲は原市域内である。）に限られていることがわかる。さらに特別税坪数割について，「新市ニ坪数割コレナキ」もので，「道路使用者ナキ新市ニ何等関係ナク」[58]と説明されていることからも，「軒切り」の対象地域は大坂三郷の範囲内である原市域内に限られていたことがわかる。

次に等級の分布の全体的な傾向であるが，市内中心部に1等，2等などの等級の高い路

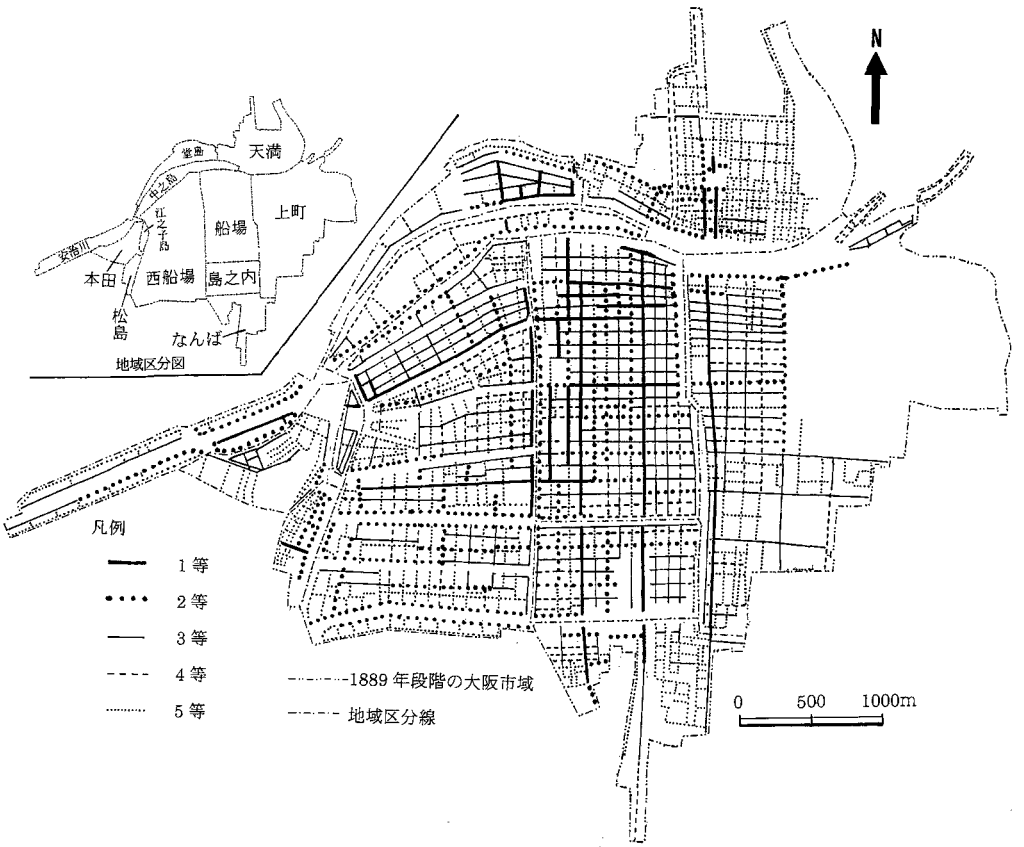

図4　1898年段階における街路等級の分布
注）河川，堀川，橋梁などは除いている。

大阪市役所『大阪市会史　第3巻』，大阪市役所，1911，833～840頁より作成。

線が集中し，周辺部になるにつれ等級が低くなっていくことがわかる。市内全域における1等の路線の総延長距離は約21.3kmで，なかでも近世以来の商業の中心地である「船場」では約41％（約8.8km）を占める。また，表6のように「船場」における1等から5等までの総延長距離が約44.28kmで，このうち1等から3等までで約83％が占められている。

一方，市内北東部の「天満」では，総延長距離約30.4kmのうち，約22.1km（約73％）が5等で，これが総延長の大半を占めている。また，市内全域の5等の路線の総延長距離は約66.6kmで，このうち「天満」においては約33％を占め，市内各地域の中でも5等の路線が占める割合が最も高い地域となっている。

全体的な分布傾向は以上の通りであるが，周辺部において飛地的に等級が高く1等の路線がみられる場所もある。具体的には「堂島」の南部の堂島川沿岸，「安治川」の安治川沿岸，「西船場」北西部の雑魚場，「天満」を南北に縦断する天神橋筋の南部，「なんば」の日本橋筋，大阪府庁のある「江之子島」，「なんば」西部のなんば駅周辺などで，これらは政治，経済，交通などの要所となる場所である。さらに，「西船場」中央部に位置する東西通りの新町通，「松島」の松島新地，

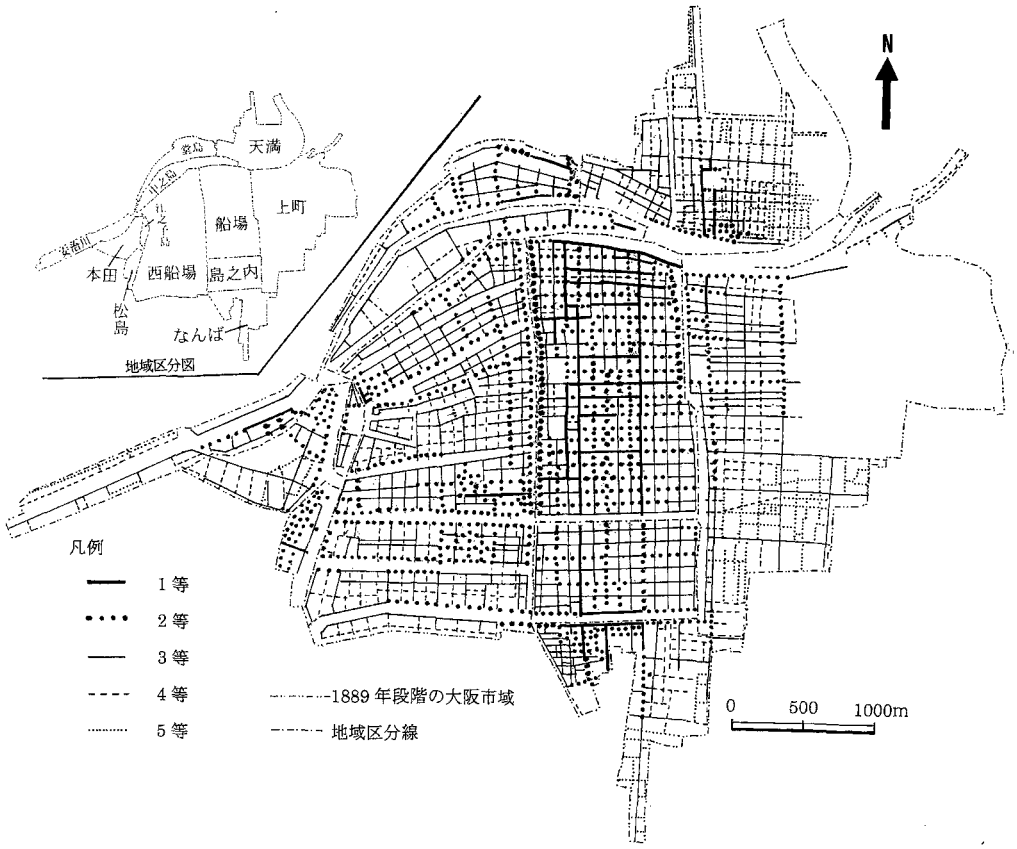

図5　1918年段階における街路等級の分布
注）河川，堀川，橋梁などは除いている。

大阪市役所『大阪市会史 第3巻 上巻』，大阪府内務部，1933，680～840頁，931～941頁，1043～1049頁，1195～1204頁より作成。

表6　地域別にみた街路等級別の延長距離

(km)

	1等		2等		3等		4等		5等	
	1898年	1918年	1898年	1918年	1898年	1918年	1898年	1918年	1898年	1918年
船場	8.8	10.7	10.5	20.1	17.08	15.8	4.8	2	3.1	–
上町	2.5	0.3	3.3	4.9	14	17.7	5.4	9.8	10.4	8.6
島之内	1.2	1	3.1	4.2	5.8	12.3	2.5	–	2.1	–
西船場	4.3	0.6	13.2	18.7	16.7	34.6	5.6	14.3	10.8	0.3
天満	0.7	0.9	2.7	2.5	1.6	9.9	3.3	11.8	22.1	8.6
中之島	0.1	0.3	2.4	1.5	0.2	3.9	3	1	1.1	–
堂島	2	0.7	0.8	3	3.3	4.3	0.04	–	0.4	–
安治川	0.7	0.3	2.3	0.6	2.8	3.4	–	2.2	3.6	1.1
松島	0.2	0.2	1.1	1.8	–	1.2	–	–	1.7	–
本田	–	–	0.2	2.6	1.2	3	–	1.7	3.6	1.8
江之子島	0.1	–	–	0.3	2.3	1	–	0.03	0.1	–
なんば	0.7	1.4	0.9	4.3	2.4	7	1.1	5.8	7.6	1.2
計	21.3	16.4	40.5	64.5	67.38	114.1	25.74	48.63	66.6	21.6

注）距離は図4，図5の図上での計測による。

「堂島」北部の曽根崎新地などの遊興地区も同様である。つまり等級は市内中心部から周辺部にゆくにしたがって低くなる傾向にあるが，以上にあげた周辺部のこれらの地域では，その役割や機能によって「軒切り」を行う重要路線として局地的に等級の高さが付加されていた。

(2) 1918年段階における街路等級

1898年の特別税坪数割の創設以来，街路等級については1903年に部分的な改正が行われただけで，「市内土地ノ状況ハ変遷著シ」く，特別税坪数割の「負担ノ公平上等級区域ノ改正ヲ為ス」ことが急務となったため，1918年からは「市内各街路ノ賑否其ノ他ノ状況ヲ参酌」した府税家屋税地位等級街路に基づいて賦課されることになった[59]。1918年段階の等級の分布を示したのが図5で，「軒切り」の対象地域となっていた原市域内のみの等級の分布を示している。1898年段階において5等の路線が集中していた周辺部の等級が，1918年段階には全体的に上昇していることがわかる。

地域別にみると，「船場」においては依然として1等から3等の路線が大半を占めており，1898年段階と比べて大きな変化はない。「西船場」においては1898年段階では5等の路線が比較的集中しており，約10.8kmであったものが，1918年段階には約0.3kmにまで大幅に減少している。1898年段階において「上町」の南部では5等の路線が集中していたが，1918年段階においても同様で，「上町」全体の5等の延長距離に大きな減少はない。また「天満」における5等の路線は，1898年段階から大幅に減少し，延長距離は「上町」とほぼ同じになる。しかし，5等の路線の大半は「天満」，「上町」で占められ，1918年段階においても「天満」，「上町」は5等の路線が集中する地域になっている。

(3) 等級設定の規定要因

次に，以上にみたような等級の高低の規定要因について考察する。前述したように特別税坪数割創設の段階において街路等級の調査方法や規則などは定められていない。1918年から適用された府税家屋税地位等級表街路については，1873年の地租改正条例によって，営業，運輸の便否などを考慮して調査，決定された地価の等級[60]を47等級に分けて等級を設定することが1905年の大阪府市部府税賦課規則において定められている[61]。しかし，翌1906年には改正され，「地位ノ等級ハ四十五等級ニ分」け「之ヲ街路ニ附ス」とされ，1等から45等の路線が指定されている[62]。これは1915年に全面的に改正されているが，部分的な改正もほぼ毎年行われている[63]。つまり常に「街路ノ賑否」に応じた等級が設定されていたといえるが，等級の調査・決定方法については資料を欠くため明らかではない。

しかし1898年段階，1918年段階のいずれの等級も「土地ノ状況」や「街路ノ賑否」などを前提としたものであったことは明らかである。つまり単に「通り」と「筋」という都市構造上の主軸，副軸の原則以外に，実態として「街路ノ賑否」を規定する要因があったと考えられる。しかし，ここでは「通り」と「筋」の原則に着目し，その原則が比較的顕著にみられる「船場」（図6），「島之内」（図7），「上町」（図8），「西船場」（図9）の地域に限って，街路等級設定の規定要因について考察する。

まず，1898年段階では，「船場」の東西道路では1等から4等が大半を占め，5等の路線は1路線にすぎない。南北道路では御堂筋，心斎橋筋，堺筋は1等であるが，5等の路線も11路線みられることから，南北道路よりも，東西道路に優位性があり，「船場」では街路等級の設定と町割との整合性があるといえる。しかし1918年段階では，東西道路と

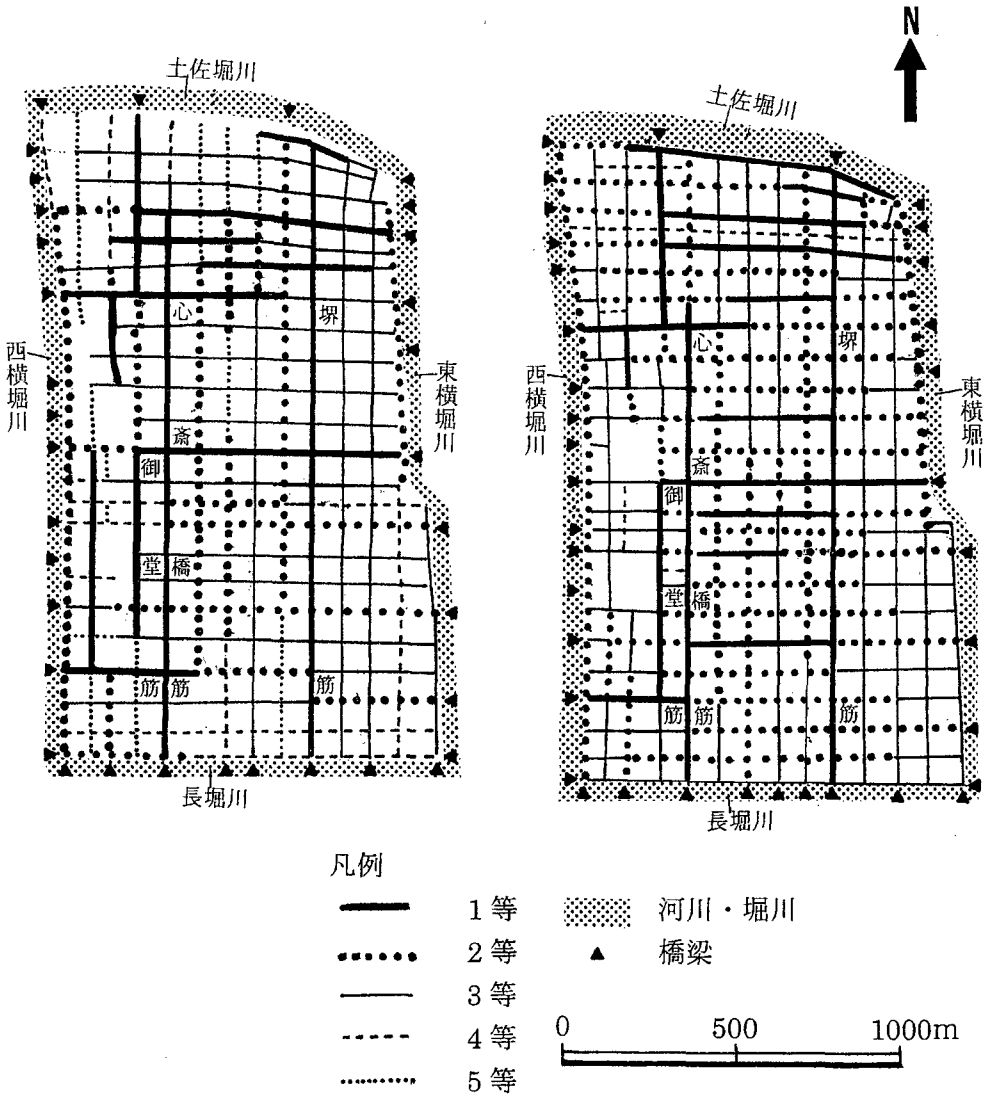

図6　船場における街路等級分布図（左：1898年，右：1918年）

南北道路の等級の格差はあまりみられず，南北軸も都市軸としての意味を持ってきている段階にあるといえる。

「島之内」では，長堀川が開削された1622年頃を境にして，その前後で町割形態が異なり[64]，必ずしも「通り」と「筋」の原則に従った町割ではない。ただし，1898年段階では，東西道路，南北道路ともに町を形成している道路の等級は高く，特に南北道路の心斎橋筋，堺筋は南北の幹線として重要路線であるとともに，それに沿って町が形成されており，等級も1等となっている。しかし町の境界線となる道路では等級が低くなる傾向がみられ，町割と街路等級の設定との整合性があるといえる。また，四方を堀川に囲まれている関係上，橋梁に繋がる道路であるかという点も等級の設定に影響している。そして1918年段階では，全体的に等級の格差が縮まる傾向が認められるが，心斎橋筋，堺筋の等級の高さは顕著である。

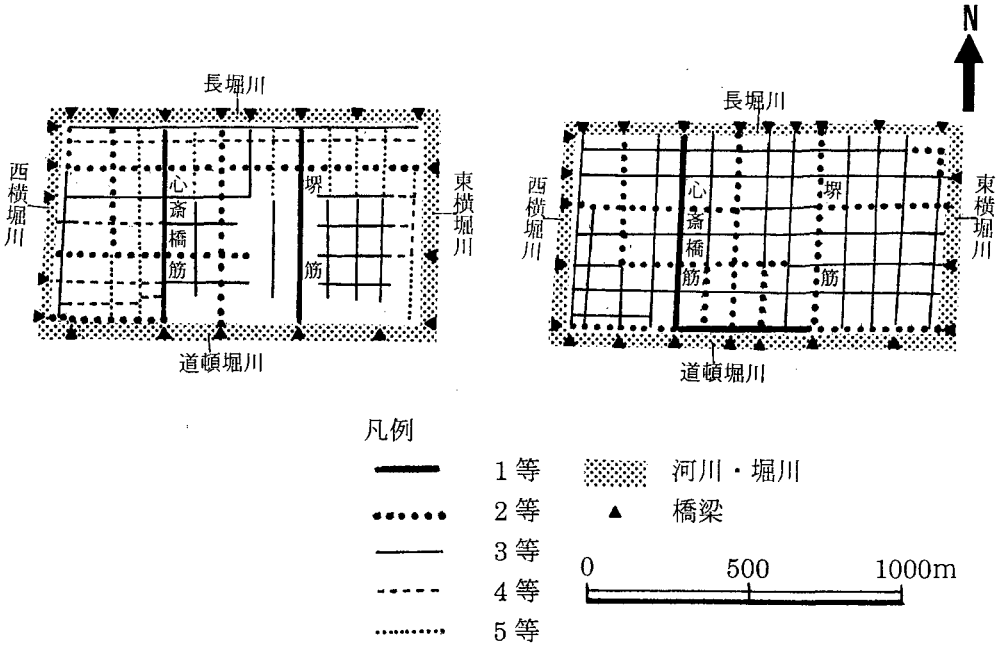

図7　島之内における街路等級分布図（左：1898年，右：1918年）

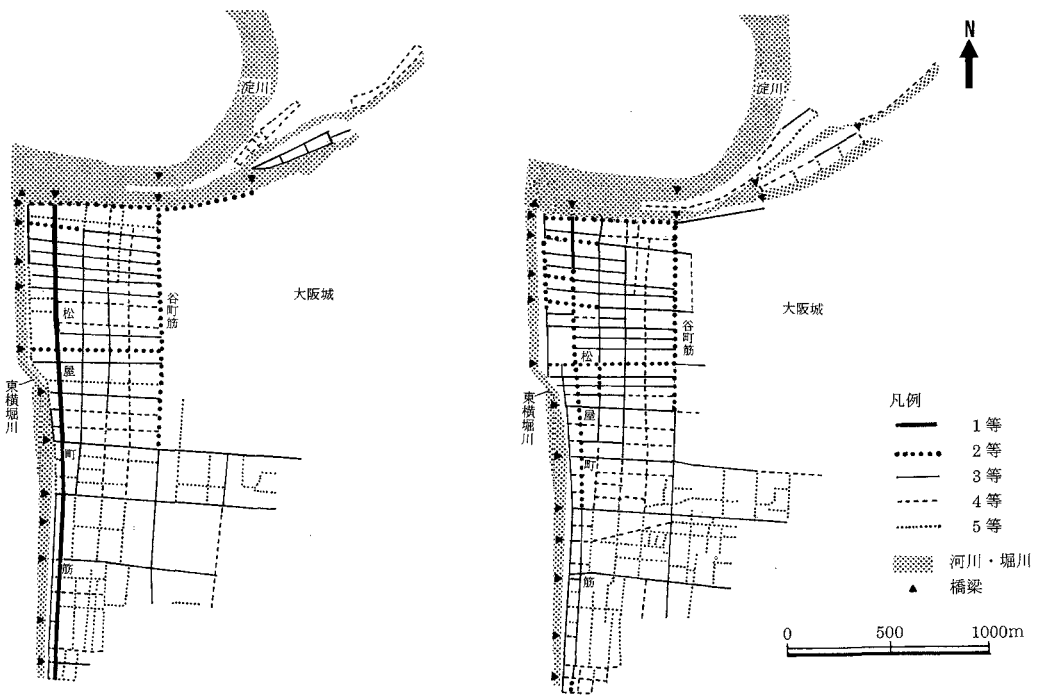

図8　上町における街路等級分布図（左：1898年，右：1918年）

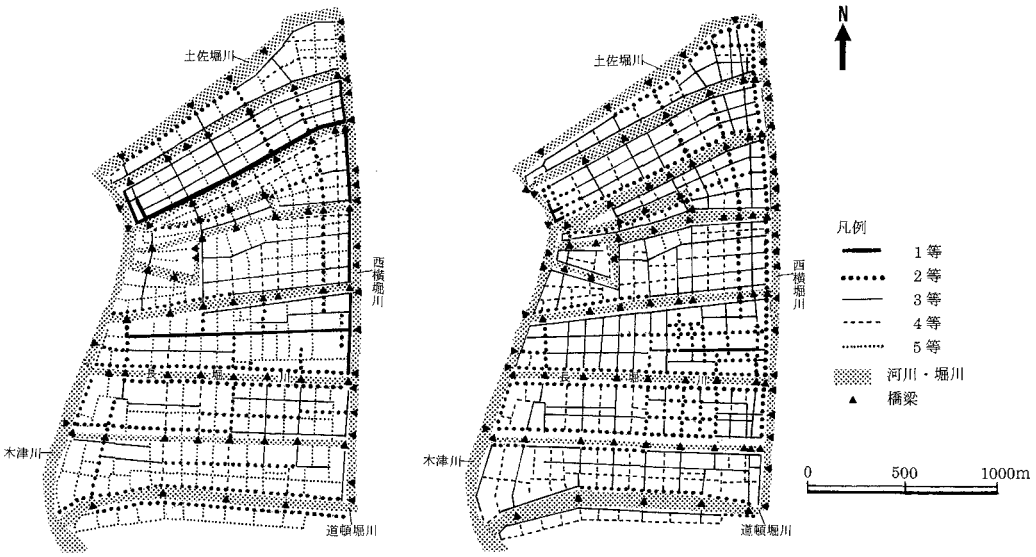

図9　西船場における街路等級分布図（左：1898年，右：1918年）

「上町」では東西道路に面して町が形成されているにもかかわらず，東西道路の多くは1898年段階，1918年段階いずれにおいても3等もしくは4等である。それに対して，南北道路である松屋町筋や谷町筋の等級が1等，2等となっており，町割と街路等級の設定との因果関係がみられない。「上町」の場合，道幅は橋通り・浜通りが4間3分で，それ以外の東西道路，南北筋は3間3分である。また，橋梁に繋がる東西道路は4間3分となり，優位性を持つ道路となり得るはずである。しかし大阪市内を南北に貫いている上に，北端の淀川に天神橋が架かる松屋町筋，同じく天満橋が架かる谷町筋は，都市構造上の原則では副軸となる「筋」であっても，交通軸としての優位性が等級に反映されており，「軒切り」と交通の円滑化の因果関係が顕著に現れているといえる。

「西船場」では1898年段階，1918年段階のいずれにおいても，「通り」と「筋」と街路等級との因果関係はあまりみられない。それに比べ，橋梁に繋がるか否かが等級の高低に影響しており，交通の円滑化を重視した等級の設定となっているといえる。特に1898年段階の南北道路の等級は，東西方向に多く開削されている堀川を縦断し，橋梁に繋がる南北道路の多くは2等もしくは3等である。ところが，橋梁に繋がらないものの多くは5等となっており，3間3分の幅である南北筋においても，橋梁に繋がる道路には優位性があり，等級も高く設定されていたといえる。東西通りであっても，橋梁に繋がる橋通りの方が，道幅が広くとられていたことから，優位性があり，等級も高く設定されていたといえる。

以上のことから，街路等級の高低の規定要因は橋梁に繋がる路線か否かであったことが強く関わるといえる。「船場」，「西船場」，「島之内」などの地域はもともと低湿地で，町割が行われた際には多数の堀川が開削され，それにともなって「浪華八百八橋」といわれるほど橋梁も多数架けられた。そのため，1600年代中頃には，のちに明治期に見られる橋のほとんどがこのころすでに架設されていた[65]。それゆえに，都市内における陸上交通には，橋梁は欠かせないものであり，

表7　路線数および橋梁に繋がる路線数

	1等		2等		3等		4等		5等	
	1898年	1918年	1898年	1918年	1898年	1918年	1898年	1918年	1898年	1918年
総路線数	39	40	81	208	160	340	74	252	385	139
橋梁に繋がる路線数	32	28	69	126	94	170	38	47	76	15
(%)	(82)	(70)	(85)	(61)	(59)	(50)	(51)	(19)	(20)	(11)

注）路線数は図4，図5の図上で数えた数値である。

「軒切り」を行い交通の円滑化を図る背景として，橋梁に繋がる道路か否かが，特別税坪数割の街路等級の高低に影響していたことが考えられる。以下，この点について市内全域における傾向をみておくことにする（表7）。

まず，1889年においては総路線数739路線のうち，309路線（約42%），1918年においては総路線数979路線のうち，386路線（約39%）が橋梁に繋がる路線となっている。これを等級別にみると，等級によって路線数にかなり違いはあるものの，橋梁に繋がる路線の割合は，1898年段階，1918年段階のいずれにおいても，等級が高く設定されている路線ほどその割合が高く，等級が下がるにしたがって割合は低くなっている。

街路等級の全体的な分布傾向として，市内中心部から周辺部へと等級が下がることを先に指摘したが，等級の低い路線が集中する地域においても，橋梁に繋がる路線であるか否かによって街路等級の高低の差が生じている。

また，原市域の河川は，艀が航行できる通航機能を保持すれば十分であり，それよりも人や人力車の移動を円滑にするために多くの架橋が必要で，1900年代初頭までは原市域内移動は人力車と徒歩が基本であった[66]。このため，「軒切り」を行い，交通の円滑化を図るためには，橋梁に繋がる路線の等級が高く設定されたものと考えられる。つまり街路等級の設定は必ずしも「通り」や「筋」という都市構造上の原則に規定されていたわけではなく，橋梁に繋がるといった交通軸としての役割や，政治・経済的に重要な役割，機能を持つ場所であることが重視されたものであり，それぞれの道路の重要性や実態が反映されたものであったといえる。

Ⅳ.「軒切り」と交通手段の変化

(1) 荷車の増加と人力車の普及

ここでは，「軒切り」と交通手段の変化との関係について考察を行う。大阪府，大阪市は1871年の布達や，その後の道路整理事業，路幅整理で「軒切り」を行う理由の一つとして，車両交通の増加をあげている。そこで，近世以来利用されてきた荷車，そして近代以降普及した人力車，自動車の台数の変化をもとに考察する（図10）。

近世においては，三都には例外的に車両通行が認められていたものの[67]，江戸幕府は原則として車両使用を禁止しており，全国的には1863年に荷車による貨物輸送許可を契機に車両通行が解禁された[68]。近世大坂における

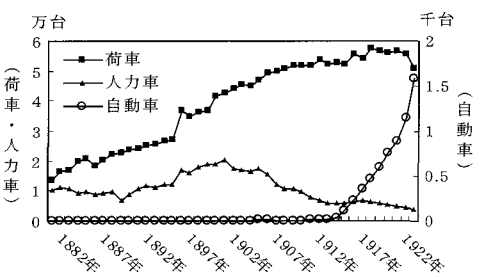

図10　大阪4区における車両台数の変化（1882年～1924年）

注）第二次市域拡張直前までの4区（東・西・南・北区）の合計値。1897年の第一次市域拡張以降については，原市域，新市域別の数値は不明なので，4区の合計値をそのまま使用した。

『大阪府統計書』（1898年度），『大阪市統計書』（1899年度以降）より作成。

車両の使用は，18世紀中頃（安永前後）からべか車とよばれる荷車が利用され始め，その後増加した[69]。しかし，道路，橋梁を破損することから，幕府は官橋，町橋ともに車両の通行を禁止[70]していた。そのため，陸上輸送はかなり制限されていた。このように車両使用が制限されてきた日本においては，車両交通に適した道幅や路面を備えた道路が整備されないままに明治を迎えたが，その後車両交通は急激に増加していった。

1871年の「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」においては，馬車等の交通量が増加していることも，道路の境界を侵す建物を取り壊す理由としてあげられていた。大阪府は1871年11月に試験的に，路線を指定して乗合馬車の通行を許可する布達を出している[71]。この布達では，「当府下ハ元来道幅狭ク馬車等難用境場」であるが，「今日開化進歩折柄ニ付」き，「試験ノ為メ馬車差許」すので，「道路軒外ヘ張店ノ儀ハ兼而令布告候通相心得」るように示されている。この中で「兼而令布告」したものが，「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」を指すかは不明である。また乗合馬車は人力車，巡航船，市街電車の発達のために，市街地では殆どその存在の要を認められず[72]，どの程度利用されていたかも不明である。しかし，交通手段の変化やその増加に対応するために，道路上に突出する軒先を切り取ることや道路上への出店等に対して規制を加えることによって，道幅を確保し交通の円滑化を図ることが，この時期においては重要な課題であったといえる。

また，1870年頃からは，近世には禁止されていた橋上での車両の通行が徐々に制限が緩められ[73]，その後は荷車の台数が増加していった。荷車は大正末頃からは減少していくが，大正期においては，島之内・九条・船場等の商業地区に多く分布していた。このように荷車は繁華な場所における軽易な小移動に利用されて[74]おり，狭隘な街路に適応した輸送手段として利用されていた。

そして明治以降，新たに普及した交通手段が人力車である。大阪に人力車が導入された年代については諸説がある。しかし，1870年頃には既に流行していたとされ，1870年12月には大阪府から人力車営業規則も出ている[75]ことから，「軒切り」を行うための原則となった1871年の布達が出された段階では，既に多くの人力車が市内に存在していたことが窺える。そして1882年には1万台を超え，1900年代初頭までは増加傾向にあった。

1897年の第一次市域拡張によって大阪市は西成郡，東成郡の28町村を編入し，面積は市制施行時の約15km^{2}から約55km^{2}にまで拡大した。これによって，車両台数も1896年には荷車が26,875台，人力車が12,006台であったものが1897年にはそれぞれ36,754台（9,879台増加），17,104台（5,098台増加）と大幅に増加した。これを原市域，新市域に分けて実数を示すことは資料的制約から不可能であるが，市域に一部が編入された西成郡，東成郡を合わせると，1897年には前年よりも荷車が9,990台，人力車が7,540台減少[76]していることから，この減少分がおよそ新市域内における台数と推測できる。そして1897年の台数からこれらの数値を差し引いたとしても，荷車，人力車の大半は，「軒切り」の対象地域となっていた原市域内に存在したことになる。つまり，市域拡張後も荷車，人力車の大半は原市域内の交通手段として多く利用されていたと考えられる。そのため「軒切り」を行う必要があり，1898年には特別税坪数割も創設された。

以上のことから，1871年の「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」や1898年の特別税坪数割などは，それぞれその当時の荷車や人力車の増加の実態に対応し，交通の円滑化を図る目的があったと考えられる。

(2) 人力車の衰退と自動車の普及

人力車は1900年頃をピークに減少の一途をたどったが，この背景には巡航船，市電，自動車の普及など新たな交通手段の登場があった。巡航船，市電，自動車の速度や輸送力に，人力車は到底及ばなかったのであった[77]。ただし，巡航船は道路の狭隘による路面交通の行詰まりを緩和する目的で生まれた[78]ものである。しかし，市電開通後は利用が減少し，1912年には全区間の営業を休止している[79]。

市電は1903年の築港～花園橋間での開通後，市内各地に次々と敷設されていく中で，それまで増加傾向にあった人力車の台数は急激に減少していった。しかし市電は特定の線路に依って組織的な輸送を行うのに対し，人力車は個々の需要に応じて，戸毎に輸送が可能であるため，自動車が広く普及するまでは，都市内の移動に人力車は必要不可欠なものであった。

しかし，人力車と同様に戸毎に輸送が可能なうえに，速度，輸送力で上回る自動車の台数が1910年代中頃から増加し始めると，人力車の台数はさらに減少していくことになった。自動車の普及には様々な要因があるが，舗装道路の発達，「軒切り」による道路幅員の確保，道路の拡幅などが背景にあったとされている[80]。逆に言えば，市電や自動車などの新たな交通手段が普及するには，「軒切り」が必要不可欠なものであり，このような交通手段の変化に対応する形で1917年の道路整理事業や1921年の路幅整理によって「軒切り」が急速に進められていったといえる。

以上のことから「軒切り」が進展する画期となった布達や事業は，車両交通の増加や変化に対応したものであったことがいえる。このことから「軒切り」は交通手段の変化，特に車両交通への転換とその増加にともなう交通網の整備や交通の円滑化を目的としていたことがわかる。

V．おわりに

大阪において「軒切り」に成功した最大の要因は，1871年の「道路ヲ狭隘ナラシムル可ラサル件」によって道路敷地を侵す建物を取り除く原則が確立されたことと，その原則が地券発行，市街地租改正の際にさらに強化されたことであった。

「軒切り」事業化以前の45年間に博覧会の開催，市電敷設，大規模な火災後の家屋の新築，改築などを契機として，約6万坪の「軒切り」が行われたのに対し，「軒切り」事業化以後の23年間には年度ごとに路線を指定することなどによって，約6万坪分の「軒切り」が行われ，「軒切り」の展開においては，1917年に大阪市によって道路整理事業として事業化されたことが大きな節目となり，実際に急速に進展したのは，1921年以降の第一次都市計画事業の路幅整理として「軒切り」が行われるようになってからであった。つまり，結果的には「軒切り」は住民の自発的な行為としてよりも，行政主導で行われたものであったといえる。

特別税坪数割の街路等級の分布からは，「軒切り」の対象地域が原市域内，つまり大坂三郷の範囲内であったことがわかる。そして街路等級は市内中心部から周辺部へと等級が低くなる傾向にあったが，周辺部においては政治・経済・交通の要所，遊興地区などの要因によって，局地的に等級が高くなる場所もあった。また等級の高低が必ずしも「通り」と「筋」という都市構造に規定されていたわけではなく，橋梁に繋がることが大きく影響しており，等級はそれぞれの道路の重要性と実態が反映されたものであった。さらに，「軒切り」によって土地所有権を明確にして，道幅を確保しようとした背景には，実態として車両交通の増加があったことから，「軒切り」は車両交通の増加に対応し，交通の円滑化を目的として道幅を確保することが

意図されていたものであったことがいえる。

つまり，「軒切り」は，近世以来慣習的に行われてきた軒下の占有に対して，行政が交通の円滑化を目指し，橋梁に繋がる道路の街路等級を高く設定するなど道路の利用実態や重要性を把握することによって行われたものであったといえる。

ただし，町割当初の道幅に回復させるという点においては，「軒切り」は景観としては道路の両側を3～4尺程度ずつ拡幅したにすぎない。しかしながら，「軒切り」を市内全域で行ったことの意味を考えると，近世以来の慣習を否定し，近代期における都市整備として，全国でも稀にみる一大事業として位置付けることができる。

「軒切り」は大阪の町並を一変し，職住分離や建物の不燃化・高層化を促した事例もあり[81]，「軒切り」の住民生活への影響は大きかった。今後の課題としては，住民の「軒切り」への対応を明らかにし，「軒切り」をめぐる行政と住民との確執について検討していく必要がある。また，軒や家屋の突出の実態の復原作業も必要である。これらについては今後に期したい。

（関西大学・院）

〔付記〕

本稿は2002年に関西大学大学院に提出した修士論文の一部を大幅に加筆・修正したものである。本稿作成にあたっては関西大学文学部の高橋誠一教授をはじめ地理学教室の先生方，院生諸氏に様々なご教示をいただいた。さらに大阪市史編纂所長堀田暁生先生からは貴重なご示唆をいただいた。また，資料閲覧に際しては，大阪市立大学学術情報総合センター，大阪市公文書館にお世話になった。この場を借りて厚く御礼申し上げます。なお，本稿の内容の一部は2002年11月の人文地理学会大会（於：お茶の水女子大学）において発表した。

〔注〕

1) 石田頼房・池田孝之「建築線制度に関する研究・3　— 明治初年の庇地制限について —」，総合都市研究12，1981，167頁。
2) 近世のことを指す場合は「大坂」，近代以降については「大阪」と表記する。
3) 大阪府，大阪市の報告書等では，道路敷地上に突出する軒，建物を取り除くことを，「軒切り」と記されていない。①大阪市財政局財務課『大阪市事務報告書及財産表　明治三十四 — 五年度』，大阪市，23頁では「軒先切取」，②大阪市役所『大阪市会史第12巻』，大阪市役所，1921，98頁では「道路整理」，③大阪市役所『第一次大阪都市計画事業誌』，大阪市役所，1944，236～237頁では「路幅整理」，「本市民間に「軒切り」の通称を生んだのは本事業（路幅整理）である」（括弧内筆者記入）と記されていることから，「軒切り」という言葉が住民側から発せられたものであったと考えられるが，この点については今後の検討課題としたい。
4) 白木小三郎「大坂の家作に対する「御触」と「口達」」，大阪の歴史17，1986，48～67頁。
5) 妻木宣嗣『近世における建築規制に対する大坂町奉行所，大工組織，大工，施主の対応に関する研究』，妻木宣嗣，1999，10頁。
6) 伊藤毅「庇下・浜地」，（高橋康夫・吉田伸之編，『日本都市史入門Ⅰ　空間』，東京大学出版会，1989），226～227頁。
7) 前掲 1) 167～188頁。
8) 玉置豊次郎『大阪建設史夜話』，大阪都市協会，1980，83頁。
9) ①内田九州男「大坂三郷の成立 — 市街地の形成を中心として —」，大阪の歴史7，1982，38～63頁。②内田九州男「船場の成立と展開」，ヒストリア139，1993，32～51頁。③足利健亮『中近世都市の歴史地理』，地人書房，1984，93～110頁。④前掲8) 81頁では，道幅が東西道路4間3分，南北道路3間3分と定められたのは秀吉による町割の時であるとされている。ただこの場合の1間は6尺で，「分」は10分の1の意となり，地券発行以前は，1間は6尺5寸なの

で，東西道路4間，南北道路3間となる。

10) 明治初期の地価の分布から都市構造の変化を考察した，金坂清則「図6　明治前期の大阪　— 市制施行前 —」，（新修大阪市史編纂委員会編『新修大阪市史　第10巻　歴史地図・解説』，大阪市，1996），32頁においては，「南北方向に都市の主軸のある今日の大阪の都市構造の原型は既にこの段階（明治前期）で成立していたのである。」とされている（括弧内筆者記入）。

11) 前掲 3）③238頁。

12) 大阪市参事会編『大阪市史　第5巻』，大阪市参事会，1911，241頁。

13) 大阪市役所『明治大正大阪市史　第6巻　法令篇』，日本評論社，1934，188～189頁。

14) 前掲 1）178頁および185頁。前掲9）④。

15) 大阪府『大阪府誌　第4編』，大阪府，1903，186頁。

16)「安政年度の水帳に照して家屋の路上を侵略せるを発見し，明治四年道路の幅員を定めたり」とされている。前掲15）185頁。

17) 1869年の「往来ノ妨害ト為ル行為ヲ禁スル件」および「軒下ヲ借リ白米小売店ヲ出スヲ禁シ，且搗米仲間ヲ戒ムル件」や1870年の「往来ノ妨害トナル行為ヲ禁スル件」などがある。前掲13）80頁，119～120頁，178頁を参照。

18) 前掲 1）167～177頁。

19) 前掲13）388頁。

20)「民有地図」は大阪府の布令により各戸長に命じて測量及び図面が調整されたものである（吉田高子・松口輝久「大坂船場の町割，敷地割の復原について」，近畿大学理工学部研究報告31，1995，22～23頁。）

21) 前掲 3）③238頁。

22) 玉井哲雄『江戸 — 失われた都市空間を読む』，平凡社，1986，88頁。

23) 吉田伸之『巨大城下町江戸の分節構造』，山川出版社，1999，66～74頁。

24) 岩淵令治「町人の土地所有」（渡辺尚志・五味文彦編『新体系日本史3　土地所有史』，山川出版社，2002），347頁。

25) 滝島功「近代都市の道路と地租改正」，地方史研究47-3，1997，52～53頁。

26) 前掲22）101頁。

27) 東京府が道路用地と判定して返還を命じた例もある。前掲25）51～52頁。

28) 京都新聞社編『京の町家考』，京都新聞社，1995，62頁。

29) 大阪市役所『大阪市会史　第3巻』，大阪市役所，1911，828頁。

30) 大阪市役所『大阪市会史　第6巻』，大阪市役所，1912，625頁および前掲15）。

31) 前掲 1）179頁。

32) 前掲 1）182頁。

33) 前掲29）833～840頁。

34) 前掲29）830頁。

35) 1901年度の特別税坪数割の予算額に対する賦課面積として110,191坪が計上されており（『大阪市会会議録　明治三十四年』，大阪市公文書館蔵），その分大阪市が「軒切り」の進展を見越して坪数を少なく見積もっていたと考えられる。

36) 前掲 3）①23～24頁。また，日本橋筋は，博覧会場に通じる最も重要な道路として位置づけられ，1902年末に左右両側を1.2mずつ拡幅された。

37) 大阪市における市電敷設路線と開通年については大阪市交通局『大阪市交通局七十五年史』，大阪市交通局，1980，73頁。

38) 前掲 1）181頁。

39) 前掲 3）②98～99頁。ちなみに各区別では東区22,151坪，西区26,374坪，南区13,333坪，北区133,340坪である。

40) 大阪市立大学学術情報総合センター蔵。

41) 図4，図5の地域区分を市制施行時の4区に当てはめると，「船場」（ただし南部の4つの町通り，順慶町通，安堂寺橋通，塩町通，末吉橋通は南区），「上町」が東区，「西船場」，「江之子島」，「松島」，「本田」が西区，「船場」の南部（順慶町通，安堂寺橋通，塩町通，末吉橋通），「島之内」，「なんば」が南区，「天満」，「堂島」，「中之島」，「安治川」が北区となる。

42) 1909年度と1910年度の『大阪市会会議録』に記載されている特別税坪数割予算歳入額に対する道路占有坪数を比較すると，1910年度には7,384坪減少しており，修正の要否

がなかった分もかなり「軒切り」が行われていることがわかる。

43)『明治四十四年二月　大阪市会会議録　決議録　第二号』，55頁。

44)『坪数割賦課地一筆調』（大阪市公文書館蔵）および前掲39）の数値をもとに算出している。

45) 前掲39)。

46) 前掲39) 98頁。

47) 1917年度～1919年度までの指定路線は，①前掲 3) ②98頁，②大阪市役所『大阪市会史　第13巻』，大阪市役所，1921，264～265頁，③大阪市役所『大阪市会史　第14巻』，大阪市役所，1922，258～259頁。

48) 都市計画大阪地方委員会『自第一回　至第二十八回　都市計画大阪地方委員会議事速記録』，都市計画大阪地方委員会，1928，32頁。

49) 前掲 1) 182頁および185頁。

50) 前掲 3) ③98頁。

51) 家屋税は家屋の収益を対象として家屋の所有者に課せられる収益税。ただし，現実に収益をあげていなくても，家屋を所有していれば課せられる。

52) 前掲47) ②261頁。

53) 前掲 3) ③240頁。

54) 前掲 1) 181頁。

55) 住民が「軒切り」を町並整備の契機として捉え，自発的に動いた事例もある。1929年に都市計画道路建設として「軒切り」が行われた東区の平野町通は4間から7間に拡張された。道路拡張後に，「表通りで店を開いていたものが裏に引込まねばならぬやうな不都合が起こらぬ」ように，「出来るなれば間口を一律に二間半」にして，「一町内一設計の計画で整然とした新街路をつくり出さう」とするために，「住民が自発的に区画整理」を行おうとする動きがあった（『大阪朝日新聞』昭和3年3月9日）。

56) 例えば，前掲 8) 82頁によると，「軒切り」工事中は，心斎橋筋といえども全店休業であった。そのため「軒切り」工事期間中の経済活動への影響もあったと考えられるが，どれほどの工期を要したのかは明らかではないので今後の検討課題としたい。

57) 前掲9) ①および②

58) 前掲30) 626頁。

59) 前掲47) ③262頁。

60)『大阪府史料』（大阪府公文書館蔵）による。これは地価の等級を497等級に分けた『四大区地位等級表』，1878，（編者，刊者不明）と考えられる。この等級の分布は前掲10) 31～33頁。

61) 大阪府内務部『大阪府会史　第2編』，1910，大阪府内務部，568～569頁。

62) 前掲61) 665頁および669～732頁。

63) 1915年の改正は大阪府内務部『大阪府会史　第3編　上巻』，大阪府内務部，1933，680～840頁。それ以外の部分的な改正は同書566～596頁，931～941頁，1043～1049頁，1195～1204頁や前掲61) 866～867頁などを参照。

64) 吉田高子・松口輝久「大坂島之内の町割と敷地割の復原について」，近畿大学理工学部研究報告29，1993，61～68頁。

65) 松村博『八百八橋物語』，松籟社，1984，50頁。

66) 三木理史・曽木秀寿「近代大阪市における市営渡船事業　―1900年～1945年を中心に―」，歴史地理学42-3，2000，5頁。

67) 三木理史『水の都と都市交通　―大阪の20世紀―』，成山堂書店，2003，42頁。

68) 山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新：歴史的考察』，東京大学出版会，1986，28頁。

69) 大阪市『明治大正大阪市史　第3巻　経済編中』，日本評論社，1934，888頁。

70) 前掲69) 888～889頁。

71) 古屋宗作編『類聚大阪府布達全書　第10巻』，古屋宗作，1885，404頁。

72) 前掲69) 895頁。

73) 前掲69) 890頁。

74) 前掲69) 893頁。

75) 宮本又次「大阪の人力車」（宮本又次編『大阪の研究　第5巻』，清文堂出版，1970），408頁。布令の内容は，前掲13) 179～180頁。

76) 大阪府『大阪府統計書　明治29年』，大阪

府，1897，380頁，および大阪府『大阪府統計書　明治30年』，大阪府，1899，381頁。

77）前掲69）885頁。

78）前掲69）884頁。

79）前掲67）93頁。

80）前掲69）906～908頁。

81）前掲 1）186頁。この他，大阪市都市住宅史編集委員会編『まちに住まう－大阪都市住宅史』，平凡社，1989，271～277頁にも「軒切り」による町並，建築物，住民生活の変化の事例が紹介されている。