

今後の研究について、インタビューの件数を増やすとともにオーラルヒストリーを支える資料軸の設定を検討することを提案した。さらなる研究の展開に期待したい。

#### ■討論

討論では、聞き取り調査に地図・写真・文書・統計等の資料調査を併用することが、語りの信憑性の検証や解釈の深化につながるが、過去から現在に至る人生が語りにも与えた影響を考慮すべきであることなど、聞き取り調査の方法論に関する意見が複数出された。

#### ■道路（軒下地）からみた官民地境界の変化

##### 一滋賀県大津市を事例に—

西村和洋（滋賀県土地家屋調査士会）

本研究は近世由来の道路利用慣行（軒下地）が、近世から近代において道路と私有地の間の官民地境界に与えた影響を検討したものである。「軒下地」とはわが国の歴史的な都市域内における公の道路と私有地との境界領域を構成する道路利用慣行で、近代に入ってから道路狭あい化の克服のため「軒切り」が行われたとされている。先行研究としては大都市の事例が中心で、地方都市は粗に上上がっていないが、本研究において一地方都市である大津においても軒下地が存在し、大正期に至るまで事実上放置されていたことが明らかとなった。

いわゆる「大津百町」においては、町絵図、地籍図類の現存状況が良好で、特に大津代官の指示のもと元禄8年（1695）に一斉に作製された町絵図については、百町の内、76町にて今回現存が確認できた。そこで町絵図及び地籍図類のデータベース化と、記載された一筆単位の情報の整理を行った。町絵図の記載情報によると大津の軒下地は凡そ二尺から三尺程度の幅であり、都市構造や道路幅、巷等との明確な相関関係は見られなかった。名称については西日本では「軒下」と表記されているのに対し、江戸では「庇」と表記されるケースが一般的だが、大津においては「軒下」の他に「庇下」「軒通」といった表記も数多く見られるなど、道路利用慣行としてはほぼ全町的に確立はしていたものの、名称については統一されたものではなかったことが確認できた。

このように大津において軒下地慣行は元禄期には確立していたが、明治維新を経て、近代的土地所有権が

導入され、官民地の区分の明確化が行われる過程において、是認されてきた利用慣行を画一的に排除することが迫られた。しかし、明治新政府の交通政策が鉄道に傾斜し、道路管理については「河港道路修築規則」「道路掃除ノ条目」「道路ノ等級ヲ廢シ國道縣道里道ヲ定ム」といった近世法の域を出ない法体系のまま大正期を迎えたことから、近世以前の利用慣行が排除されないまま生き残ったのである。また、大津においては近世を通じて道路幅の変化がないことから、軒下地は道路を占有する権利としての面と、共同体的な規制とが混じって実質的に建築制限線の役割を果たしており、輪をかけて利用慣行の解消は捗らなかつた。

そうした条件下においても軒下地の私的占有を制限し、その解消を目論んだ布達や条例を大津（滋賀県）では明治17年（1884）より整備し始めるが、それでも市民側は狡猾に抜け道を確保し、進捗は芳しくなかつた。しかし、政府にとって明治期からの課題であった道路に関しての近代法規である旧道路法が大正8年（1919）に成立し、同時に定められた関連法規の道路構造令によって、規定された幅員の確保が厳密に求められるようになり、軒下地の解消が俄然進むこととなる。その要因としては自動車台数の増加など交通事情の変化はあるものの、独自に事業実施が可能な大都市と違い、一地方都市である大津においては国レベルでの法整備とそれに伴う財政的措置という状況の変化が決定打となったといえる。また、「軒切り」の具体的な事例として旧北国街道が通過している大津市尾花川地区において考察を行った。同地区では軒下地の解消の過程において、県道の有効幅員の条件を満たすことが迫られたこともあり、行政側が従前からの軒下地に関する解釈の変更を行い軒下地と私有地との境界線を変化させることによって、手間と費用の必要な用地買収を避けつつ道路整備を進めるといった強権的な働きがみられた。

軒下地に代表される道路利用慣行は明治期に入って、近代的土地所有権の確立と同時に単純に一掃されたわけではない。官民地境界も慣行や法制等の社会の変化に影響を受け、変動してきた歴史的存在であるといえる。

#### ■コメント

岡本訓明（大阪府立山田高校）  
西村氏の報告は、滋賀県大津市の「大津百町」と称

された旧市街地を対象にして、近世から近代にかけてみられた家屋の軒下地の利用慣行とその解消過程（軒切り）の実態を、町絵図類、地籍図類、「滋賀県歴史的文書」などの史料を用いて考察したものであった。なかでも、地元自治会が保存する町絵図類についても精力的に調査し、多様な視点から軒下地の様相や役割を捉えようとしている点、軒下地の問題を法令ごとに論点を整理して考察している点、道路構造令に着目し軒切りとの因果関係を論じている点、尾花川地区の軒下地の取り扱いの特異性を明らかにしている点などは注目に値する。ここでは次の2点についてコメントする。

1 点目は、近世段階における大津の軒下地の役割である。西村氏が軒下地を町の維持や適正な道路管理を実現するための建築制限線としての装置と位置付けている点については首肯できるが、商業的利用によって都市の賑わいや経済活動の活性化を生み出す装置としても機能していた可能性についても留意すべきではなからうか。2 点目は、道路構造令の有効順員規定と軒切りの進展との関連である。この点については、両者を直接結びつける言説などを探し出すことによつて因果関係がより明確になると考えられる。一方で、滋賀県の財政状況と道路整備費との兼ね合い、自動車交通が増加しつつあった当時の道路状況など、社会経済的な背景にも目を向けるべきであろう。また、西村氏は軒切りの進展において国や行政など上からの規律化を強調しているが、道路状況に対する住民の意識や住民側からの道路整備の要求の有無など、下からの澎湃という視点から考察することも今後の課題の一つといえよう。

## ■ 討 論

討論では、近世大津町の都市構造の在り方が「軒切り」の近代化に与えた影響や、先行研究で明らかになった大都市の「軒切り」との比較対象の設定の妥当性、上位の府県・国だけでなく、大津市の都市計画との関係の可能性について、活発な議論が交わされた。

## ■ 中近世港町の空間構造

### 一 越前国三国湊の景観変遷

#### 三好志尚（京都大学・院）

これまでの中近世の港町に関する景観研究は、対象の港町を地域の中で位置づけていないものが多く、ま

た中世と近世に景観を抽象化していることにより両者の景観の具体的な繋がりを見逃している。そこで本研究では、越前国三国湊を取り上げ、中近世における港町の景観変化のプロセスを明らかにし、周辺地域の景観変化と関連付けて検討することで、景観変化の経緯を考察した。

三国湊は、越前国のほとんどの河川が合流する九頭竜川の河口に位置しているため、広大な平野を後背地に持っている。中世の三国湊は、九頭竜川河口における複数の有力な港の総称だったとされているが、近世にはそれらの一つが大きく成長し、近世の三国湊として発展した。従って三国湊は中近世を通じて景観変化を追うのに適しており、本研究では近世の三国湊の圏を景観復原の対象とした。

周辺地域の変化については、①武家政権、②海運、③内陸の3つの側面から整理した。そして具体的な変化があった①②によって中近世を4時期に区分し、それぞれにおいて復原図を作成して景観変化を把握した。I 期（～天正2年（1574））は北陸の環出港という機能が残っていた中世末期である。II 期（天正2年（1574）～）は織豊・近世初期であり、単一の大名が後背地を概ね領有していた。III 期（寛永元年（1624）～）は越前一国を領有した福井藩から新しく藩が独立した時期である。III 期とIV 期（寛文12年（1672）～寛政3年（1791））の区分は西廻海運の整備を基盤とした。なお③の整理により、内陸は中世から開発が進み、近世にも高い生産力を維持していたことが分かった。

景観復原の結果、次のようなプロセスが明らかになった。まず、I 期には複数の町の存在が推定でき、II 期にもその景観が維持されていた。中世から港町としてすでに大きく成長していたことが分かる。III 期には川下側に市街地が拡大した。この新市街は中世以来の町に比べて街路・背割線が直線状に整備されており、福井藩の関与によるものだと考えられる。そしてIV 期には、西廻海運の整備以降に徐々に成長した新興商人の屋敷が新市街に立地しており、新市街が海運業に関わりながら発展していたことが確認できた。またIII 期、IV 期における中世以来の町も、依然として有力な町として機能し、拡大していた。

こうした景観変化から、三国湊では、中世以来の町と近世の新市街という異なる景観が併存して機能していたと言える。三国湊には、大河川の河口という地形条件に加え、中世以来の生産力の高い後背地があり、