研究 No. 0729

「違法・地域許容建築群」の研究

－建築敷地の前面空地に着目して－

主査　森本　信明*1
委員　前田　享宏*2

小規模な敷地が多い高密度な都市型住宅地における前面空地は，上空面とならんで，都市居住やまちなみ形成という面からみて重要な空間である。この前面空地の現実の土地利用を観察すると，地域によっては違法あるいは違法すれすれの土地利用が多く見受けられるところがある。本研究においては，旧建築線がなお生きている大阪市の船場と東大阪市，ならびに都市型戸建ての新しい住宅地供給がみられる八尾市をとりあげ，違法・グレイな土地利用の実態を明らかにするとともに，そのような土地利用がなぜ地域において許容されているのかを分析し，現状では違法となる制度的枠組みの再検討を迫っている。

キーワード ：1）建築線，2）前面空地，3）違法建築，4）まちなか戸建，5）建蔽率規制，6）壁面後退，7）町並み，8）中間領域，9）集団規定，10）都市型住宅地

ILLEGAL BUILDINGS WHICH ARE TOLERATED AMONG NEIGHBORS

— Focusing on Utilization of Front Space of the Buildings —

Ch. Nobuaki Morimoto
Mem. Takahiro Maeda

The front space of urban buildings is an important space for both urban life and the urban landscape, especially in densely inhabited areas located on small sites. However, much illegal land use is found in these areas, such as violation of old building property lines, over coverage of land use regulations, and planted pots in front of the site, This study aims to examine types of illegal land use and to analyze why these situations are tolerated among residents. The research areas are Senba in Osaka City and Higashiosaka City where old building property lines exist and Yao City, which is a case of a newly-developed urban detached housing complex.

1. 研究の背景

森本・前田は我が国が目標とする都市型住宅地像について，集合住宅を核とする高層高密住宅地像と併存しうる，「まちなか戸建」を核とする低中層高密住宅地像が描けるのではないかという視点から，一連の研究を進めている[注1)]。

「まちなか戸建」を核とする都市型住宅地においては，個々の敷地規模は小さいことが一般的であると想定しており，隣棟間隔は概して狭小である。そのため，有効な空地は屋上面と接道面（前庭と道路部分，以下では「前面空地」）が重要なものとなる。このような視点で現在の都市住宅地を観察すると，屋上面だけではなく，前面空地の利用についても多くの混乱がみられる。具体的には住宅の「表」としての役割と生活用具の滲みだしとの競合や，生活用具の道路空間へのあふれ出しがみられる。その結果，場合によっては「違法状態」あるいは「違法すれすれの状態（以下では「グレイ状態」と表現）」が出現する。しかもそのような利用実態が例外的にみられるのではなく，地域によっては多くの事例が観察される。

森本・前田は，この前面空地を中心とした「違法状態」「グレイ状態」が大量に観察される地区が多くみられるという背景には，住み方のルールが十分に確立していないというだけではなく，低中層高密の都市的土地利用が社会的認知を得ていないため，法律上の不備もあるのではないかという問題意識をもっている。

本研究のキーワードである「違法・地域許容建築物群」とは，現在の建築基準法の集団規定や道路法にいう道路の占有利用の禁止という視点から見た場合，違法な状態（既存不適格や違法利用）にもかかわらず，地域において大きな摩擦を生ずることなく，住民がお互いに受忍し，許容しあっているような状態にある建築物が集積している状態を意味している。このような状態が観察される住宅地としては，以下のようなタイプを示すことができる。

①昭和 25 年の建築基準法の施行とともに，（旧）市街地建築物法による建築線の多くは廃止されたが，４m以上のものは道路位置の指定があるものとみなされ，現在も生きている。

*1 近畿大学理工学部建築学科　教授
*2 近畿大学理工学部建築学科　助手

そのため官民境界と建築線との間の土地利用において違法状態が生じている例がみられる。（以下では「旧建築線地区」）

②都心フリンジ部の新規に分譲された小規模敷地の建売住宅地で，入居後の増築等により，建蔽率違反となるものが発生したり，前面道路の占有利用禁止に抵触したりしている例がみられる。（以下では「新規分譲住宅地区」）

③建築協定が定められたものの，一人協定などでは，当初の合意内容についての理解が十分ではなく，その後の生活の変化の中で，協定内容に違反するものが発生している例がみられる。

この他にも前面道路幅が４ｍに満たない二項道路沿いの地区では，いぜんとして既存不適格建築物や違法建築物が残存しており，道路中心線からの２ｍ後退が遅々として進んでいないなどの例もある。

2. 研究の目的と方法

本研究においては，研究の背景で例示した①の「旧建築線地区」と②の「新規分譲住宅地区」に着目し，その形成過程を明らかにするとともに，各地区の建築物と前面空地の利用に関する実態調査を行い，そこでみられる違法・グレイな土地利用に対する評価と許容度についての考察を行うことを目的とする。研究の対象としてとりあげた地区ならびに研究の方法は以下の通りである。

①「旧建築線地区」

・船場：商業・業務機能が中心の都心地区である。大阪市における都心としての高度利用を目的に建築線が導入された。敷地の統合利用がすすんだ街区と，小規模敷地が多く残る街区の対比がみられ，近年の都心活性化の中で，後者の街区が生み出す活気や面白さが再評価されつつある。本研究では道路の位置指定があるものとみなされている境界（以下では「旧建築線」）と原道との間に生ずる私有地部分の土地利用を，「違法状態」と「グレイ状態」に区分し，その実態を明らかにするとともに，それらの土地利用の中で，まちの活性化・うるおいなどの視点で評価できるものを抽出する。

・東大阪市（旧布施市中心）：旧布施市では耕地整理事業が実施される中で当初の道路幅や水路幅を越えて建築線が指定されたが，その建築線間距離が４ｍ以上のものも多く存在していた。これらは地主の申請により告示された，いわゆる申請建築線と呼ばれるもので，1950年以降にも旧建築線に道路の位置指定があるものとして，有効な状態になっている地区が広範に存在する。本研究では東大阪市で用いている原道幅員と旧建築線幅員を示した図面を全て転記し統合した。次いで工業系用途が主要な地区を除外したうえで，現道幅員と建築線間距離の差が大きな道路区間（道路の交差点間の長さ）を取り出し，そこに生じる前面空地の利用実態を詳細に記録したうえで分析を加えた。

②「新規分譲地区」

・八尾市：八尾市は住宅地の開発にあたっての行政指導が比較的きびしく行われている自治体として有名である。しかしながら比較的最近開発された住宅地においても，入居した後，オープンに確保されている駐車スペースの上に屋根がつけられたり，バルコニーの増築や，公道への植木鉢が出されたりなどの「違法・グレイ状態」がみられる。これらの入居後の前面空地の土地利用実態について，住民はどのように評価しているのかについて，アンケート調査を行った。同時に調査対象地区での土地利用調査を行うことで，アンケート結果との比較分析を行った。

3. 旧建築線地区

3.1 建築線略史

建築線は 1920（大正９）年の市街地建築物法の制定とともに，当時のドイツの法制度などを参考に導入された。基本的には道路敷地の境界が建築線とされたが，特別の理由のあるときは，それとは別の建築線を指定することができる。指定建築線は戦前において，郊外地の無秩序な市街化を防止し，計画的な道路空間を確保するものとして，耕地整理事業や区画整理事業などの宅地開発とともに積極的に活用され，多くの成果をあげた。池田(1980）は，東京を中心とする事例を中心に，その積極的な意義を評価している[注2)]。

1950 年の建築基準法の施行に伴い，建築線は廃止され，幅員４ｍ未満の道路の拡幅を目的とした一般的指定建築線は，同じ内容のまま法 42 条第 2 項の「みなし道路」の規定にひきつがれる。これに対して，申請による建築線で，その間隔（建築線間距離）が４ｍ以上あるものは，その場所に位置指定された道路があるものとみなされた（法附則５項）[注3)]。本研究で対象とした船場ならびに東大阪市の事例は，いずれも上記のケースに該当するものである。

3.2 船場地区

1) 船場建築線のあゆみ

船場建築線は大阪市の都心である船場地区の土地利用高度化をめざしたもので，指定建築線の使い方としては特殊なものである。

当時の建物高さの決め方は，絶対高さが 31m（百尺）であるものの，前面道路幅員による規制があり，商業地は前面道路幅員の 1.5 倍，道路より 5．5mほど奥に入ると 8m を加えることができるというものであった。

船場の場合，御堂筋・堺筋・北浜・本町の各通りは道路拡幅が進んでおり 31mは可能であったが，それ以外

の道路では，東西方向の多くが幅員約８m で，高さは12m に制限され，南北方向の多くが６mで高さは９mで制限されていた。

そこで道路幅員を広くして高い建物を建設できるようにするためには２m後退が最適であるという結論に達し，指定建築線が導入された。２m後退するとはいえ，高さ制限は緩和される。そのため地主にとって延床面積は増大するという利益がある。いっぽう大阪市は無償で道路拡幅ができ，「建築線の指定は結構づくめの結論」という一石二鳥の効果が狙われたのである[注4)]。

船場における建築線指定の告示は 1939（昭和 14）年４月であった。しかしながらすでに銅・鉄・木材の使用制限がはじまっており，この建築線によって戦前に高層建築物が建設されることはなかった。その船場は空襲で北部を除いて大半が焼失してしまう。

戦後の戦災復興の過程で建築物があらたに建設されだすが，木造については建築指導が十分でなかったため，昔の道路境界のままに建てられ，非木造のものでは後退指導が行われつつ，今日に至っている。（図 3-1）

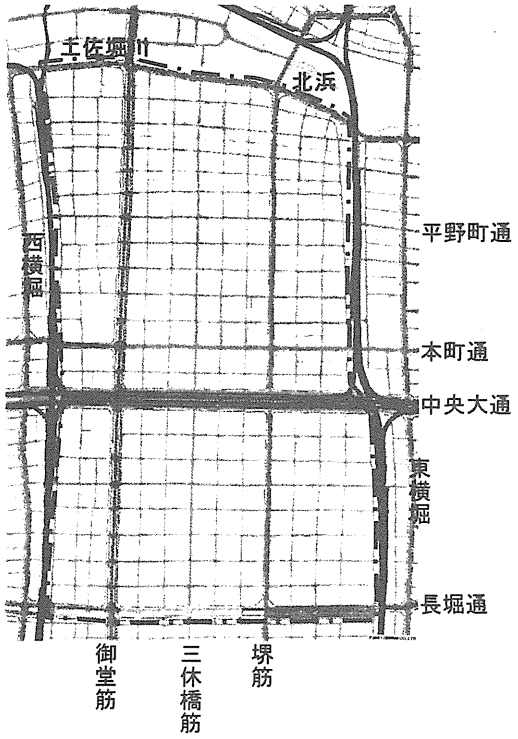


図 3-1　船場旧建築線地区

このような歴史をもつ船場が，近年にわかに注目を集めている。それは法律的には違法が多い地区であるにもかかわらず，整然としたビルが揃った都心とは異なる「まちのにぎわい」があるからである。

鳴海等は『船場を読み解く』として，船場の建築群の総合的な調査を実施しているが，そこでも「船場における壁面線後退空地」として土地利用実態が調査されている。その調査の分析にあたって採用されている基本視点は，船場建築線が歩道としての空間を確保しえているかどうかである。結論としては，60 年以上経過しても歩道空間を形成するという目標を達成できていないと断じ，その原因と対策を検討している[注5)]。

2) 船場旧建築線の現況

a) 現地調査の方法

船場地区全域について旧建築線と後退前の道路境界に挟まれた部分に着目して，その敷地利用現況・建物ファサード状態などの観察調査を実施し，旧建築線指定区域内の状況を整理する。観察調査から得られたデータから違法・グレイ土地利用についての分布状況を把握するとともに特徴や問題点を明らかにする。

調査・整理にあたっては元大阪市建築行政担当者の協力を得て法的判断のアドバイスを受けるとともに，地元で営業を行っており，最近建築行為を行い旧建築線規制の問題を実際に体験した住民からも情報を得た。現地調査は 2006 年 12 月から翌年の１月にかけて実施された。

b) 違法の状況

旧建築線と後退前の道路境界に挟まれた部分や隅切り部分は，建築基準法上の道路とみなされることから建築物を建築することはできない。この前面空地の利用形態を現地観察した結果，主に A：建物の突出，B：庇の突出，C：塀の突出，の３点が建築基準法違法となる要素となっていることがわかった。

A 建物の突出：建築当初からの突出と，建築後新たに加えられた増築などにより建築線を越えた状態になったもので全て違法である。ただし柵など簡易的なものや移動可能なものの設置は一時的な突出であると考えられるため違法とは言い切れない（図 3-2）。

図 3-2　建物の突出事例

B 塀の突出：建築物に付属する門若しくは塀などは建築物と扱われるため旧建築線を越えて建築することは違法となる。それ以外の塀は建築物には該当せず違法だとは言えない。また，敷地内に建築物を有しない駐車場や空地や運動場に設けられた塀なども同様に建築の扱いがされないため建築物とは認められず旧建築線を越えて設けることが出来る（図 3-3）。

C 庇の突出：庇についても塀と同じく，敷地内の建築物と密着して設けられ旧建築線を越えているものは違法となる。ただし，その構造が折りたたみ式のものなどは

一時的な突出とみなされるため違法とは判断されない（図 3-4）。

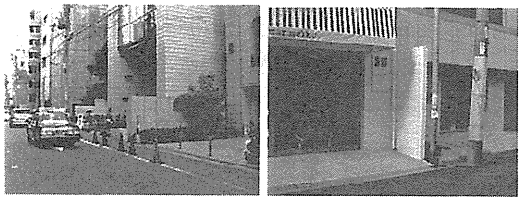


図 3-3　塀の突出事例

図 3-4　庇の突出事例

c) 違法建築物の状況

図 3-5 に判定結果を図化した一部を示し，表 3-1 に各町の建物棟数と違法と判定された内容別の棟数を示した。船場地区全体の調査建物 3,585 棟に占める違法建物数は 1,071 棟（29.9%）であり，町別の違法率をみると北部の今橋（8.3%），北浜（15.7%）から南船場へと，地区を南に下るほど違法率が上昇する傾向にあり，博労町（40.7%）がもっとも高い。

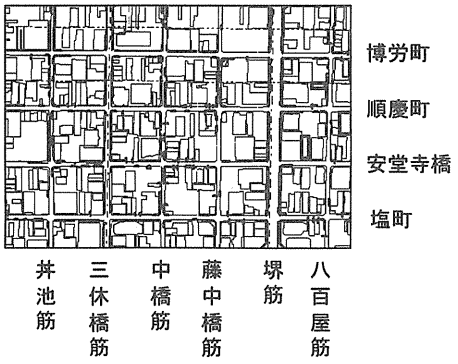


図 3-5　違法建築物のマップ化例

表 3-1　船場における違法建築物の件数

	物件数	建物突出	庇突出	塀の突出	違反数合計	違反率(%)
北浜	115	10	5	3	18	15.7
今橋	72	5	1	0	6	8.3
高麗橋	140	22	5	8	35	25.0
伏見町	74	19	1	5	25	33.8
道修町	186	50	1	7	58	31.2
平野町	225	42	3	4	49	21.8
淡路町	173	31	14	5	50	28.9
瓦町	197	44	11	9	64	32.5
備後町	99	18	3	3	24	24.2
安土町	91	20	5	8	33	36.3
本町	146	28	0	7	35	24.0
南本町	204	42	8	8	58	28.4
久太郎町	247	62	17	5	84	34.0
北久宝寺	257	74	5	7	86	33.5
南久宝寺	285	57	11	4	72	25.3
博労町	263	69	30	8	107	40.7
南船場	811	154	43	70	267	32.9
計	3585	747	163	161	1071	29.9

調査建物数に対する違法内容別の割合をみると「建物の突出」が 20.8%と多くを占め，他の違法要素の割合は「庇の突出」4.5%，「塀の突出」4.5%となっており，その割合は少ない。

d) 「グレイ」な土地利用

先に判定した３つのタイプのように，明確な建築基準法違法とは言い切れなくても，船場建築線の目的の一つである「道路（歩行者空間）として使用が可能である」という観点からみると，建築線を守って壁面が後退していても，後退した私有空間部分について歩道としての機能を果たすことができないケースがみられる。道路法の道路では占有許可を得ていないという違法にあたる。このようなケースをグレイな土地利用として，以下のように分類した。

D:塀の突出（建築物に密着しない工作物）

E:植栽　（鉢植えのものも含む）

F:オープンデッキ（移動可能なものも含む）

G:看板の設置　（移動不可能なものに限る）

H:段差（膝より高いものに限る）

表 3-2 に「違法」と「グレイ」と判定された，各項目についての件数を示した。

表 3-2　船場における違法・グレイの判定件数

	違法	グレイ
建物の突出	747	
塀の突出	161	
庇の突出	163	
営業・商業空間		7
オープンデッキ		23
工作物		51
植栽(土植え)		66
植栽(鉢物)		103
段差・スロープ		19
駐車空間		210
駐輪場		8

e) 違法・グレイ土地利用のプラス面

船場は大阪市の都心として，商業・業務機能が卓越している地区であるが，そこには多くの「違法・グレイの土地利用」と判定してよい事例がある。しかしながら，それらの土地利用の中には，むしろプラスに評価してよいと思われるケースも多く観察することができた。

①建築物の突出（違法）：地域内に残存する非戦災の近代建築や文化財（歴史的建造物など）は大阪・船場の歴史の証人である。また角地や狭小敷地の店舗兼住宅も戦災復興の過程で発生してきたケースが多い。戦後の船場の歴史がこのような小規模なケースに含まれている。

②壁の突出（違法・グレイ）：歩道としての機能を阻害しているが，壁とはいえ町のアクセントとなるデザインになっており，この地域での社会活動の様子や植栽が見た目に良いと考えられるものも多い。

③庇（違法・グレイ）：庇の持つ機能は，固定的なものであれ，収納可能なものであれ，外部にも内部にも良い効果を及ぼす。歩道としての機能を阻害するわけでも

ない。複数で配置しデザインすることで統一感や連続感を生み出しうる。

④植栽（グレイ）：地面に植栽を施した例であっても，緑は良好な市街地環境を形成する重要な要素の一つであり，歩道としての機能の阻害が，場合によっては緑の存在が補っていると評価できるものもあり，地域的にも許容される程度は高いとみられる。

⑤工作物（グレイ）：ウッドデッキは工作物の扱いであるが，設置されると緑のある景色とマッチングする装置となっている。飲食店にある場合では席数の確保や外部と内部を繋ぐ装置・空間となることから公共の利用が可能ということで許容されていると考えられる。

⑥駐車空間（グレイ）：前面空地よりさらに建物をセットバックさせて駐車空間として活用している例である。問屋を含む商業業務地区として形成されていることから荷捌き空間としても前面空地に対する駐車場としての需要は高い。歩道としての機能は阻害するが，路上駐車を防ぐ効果も期待できる。

以上の具体例を**図 3-6** から**図 3-9** に示した。

図 3-6　壁・門（歴史的な門，広告的機能をもつ壁）

図 3-7　工作物（フェンスやデッキ）

図 3-8　商業関係（オープンテラスやウィンドウ）

図 3-9　庇の突出や駐車場利用

3.3 東大阪市地区

1) 東大阪市の旧建築線地区

a) 旧建築線地区の概況

東大阪市において現在もなお建築線の名残があり，それにもとづく建築規制が行われていることを知る人は比較的少ない。

東大阪市の建築線は昭和初期に農産物出荷のため耕地整理を行って道路を拡幅しようとしたものがほとんどで，道路整備事業が完了する前に大阪府知事宛に建築線指定の申請をし，告示を受けたものである。**表 3-3** に示すように，関連する耕地整理の組合は 10 組合あり，その設立時期は大正末から昭和初期が多く，昭和 12 年のものまである。東大阪市では耕地整理によってうみだされた原道幅員に対して，指定された建築線間の幅員が 4 m を越えるものが多かった。そのため 1950 年の建築基準法の改正後も道路の位置指定があったものとみなされ，建築指導が継続されたのである。耕地整理の時期からして，もし指導が厳しくなされていれば，多くの地区で道路幅員が拡大しているはずであるが，現実には多くの違法状態がみられる。東大阪市に建築指導の権限が委譲されるまでの期間の不徹底があったものとみられる。

表 3-3　東大阪市の耕地整理組合

耕地整理組合名称	地積(反)	設立(施工開始)	事業完了(解散)
(長瀬村)横沼	162,017	S5.9.8	S27.8.3
(小坂村)下小阪	373,702		
加美・巽・長瀬三カ村連合	6,850,927	S2.9.6	S14
五百石	478,820	S9.11.22	S14
(意岐部村)御厨西堤	123,602	T15.9.4	
(高井田村)高井田	1,277,112		
(布施村)小路			
(高井田村)森河内	78,106	S12.3.19	
布施(南部)	1,651,319		
布施(北部)			

図 3-10 は東大阪市において用いられている旧建築線に関わる耕地整理の図面から，旧建築線間距離を転記したものである。東大阪市の耕地整理の場合，事業によって生み出された道路や水路以外に建築線が指定されている例はほとんどない。

b) 東大阪旧建築線の概要

東大阪市の旧建築線を転記したデータの内容は，建築線間の距離と，その内訳となる（空地幅・原道幅員・水路幅員・空地幅）のセットである。この組み合わせの第一次分析に当たっては，道路を各区間に分割（道路の交差点から交差点までを「1 区間」とカウント）した合計 1,663 区間を対象とした。

表 3-4 は耕地整理組合別に建築線間距離の分布を示したものである。これを見ると 6～7m 未満のものがもっとも多いが，それ以上のものも 1／3 近くある。とりわけ加美・巽・長瀬では 10m 以上の区間が多く，また高井田での 8～9m 未満の区間が多い。これらの地区における現在の土地利用は工業系用途の比率が極めて高い。

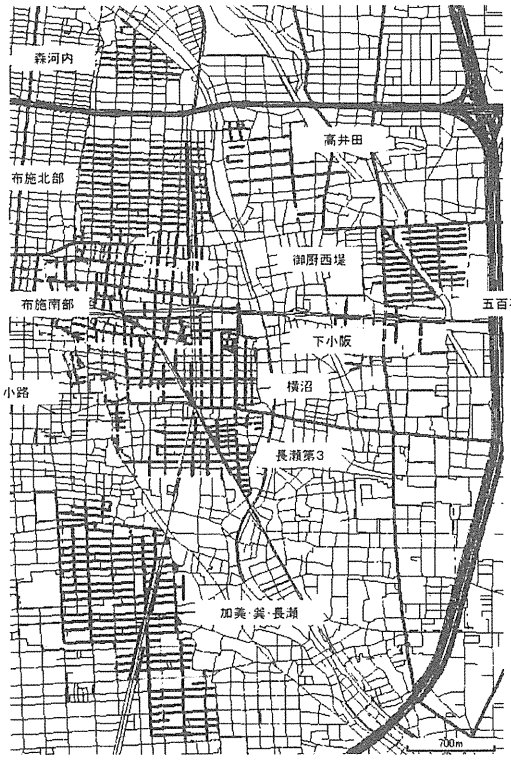


図 3-10　東大阪市における旧建築線対象地区

表 3-4　耕地整理地区別建築線間距離分布

全幅員	横沼	下小阪	加美・巽・長瀬	五百石	御厨西堤	高井田	小路	森河内	長瀬第三	布施南部	布施北部	総計
4m未満	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	4
4～5m未満	5	5	2	3	13	7	0	3	3	78	21	140
5～6m未満	7	6	7	0	0	4	7	2	34	132	47	246
6～7m未満	45	17	180	51	24	89	0	14	56	146	80	702
7～8m未満	1	43	0	14	2	0	0	0	16	37	25	138
8～9m未満	0	6	46	30	0	141	0	35	10	0	0	268
9～10m未満	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	4
10m以上	0	2	147	3	0	0	0	6	1	2	0	161
合計	58	81	383	101	39	241	7	61	122	396	174	1,663

表 3-5 は耕地整理組合別に未実現道路幅（建築線間距離から原道幅員と水路幅員の合計を差し引いたもの）の分布を示したものである。これは耕地整理段階での道路境からの両側後退距離を示しているが，表からは 1m 未満のものは 127 区間（7.6%）にすぎず，2m 未満のものが 691 区間（41.6%）と最も多い。ただし，2m 以上（片側後退距離 1m 以上）のものも合計すれば 845 区間（50.8%）となり，現道からはかなり後退する必要がある区間が多いことがわかる。

表 3-5　耕地整理地区別未実現道路幅

未実現道路幅	横沼	下小阪	加美・巽・長瀬	五百石	御厨西堤	高井田	小路	森河内	長瀬第三	布施南部	布施北部	総計
1m未満	5	9	9	4	3	3	5	2	12	48	27	127
2m未満	52	62	7	6	17	39	0	12	110	275	111	691
3m未満	1	0	166	39	19	98	2	14	0	73	36	448
4m未満	0	2	45	45	0	101	0	26	0	0	0	219
4m以上	0	8	156	7	0	0	0	7	0	0	0	178
合計	58	81	383	101	39	241	7	61	122	396	174	1,663

表 3-6・表 3-7 は建築線間距離と原道幅員，並びに建築線間距離と未実現道路幅の組み合わせをみたものである。網を掛けて示したものは，区間の数が全体の５%以上（83 区間）のものである。先にみたように，8m を越える建築線間距離は工業系用途の地域に多いため，それを除くと，道路幅員が 5m～7m 未満で，未実現道路幅が 1m～3m 未満というものが多い。そこで工業系用途が多い布施北部と加美・巽・長瀬地区を除き，住宅地区ならびに住宅・商業混在地区が多い地域を対象に，約 500 区間を抽出し，違法・グレイ土地利用の予備調査を行った。

表 3-6　建築線間距離と現況幅員

現況幅員＋水路幅	4m未満	4～5m未満	5～6m未満	6～7m未満	7～8m未満	8～9m未満	9～10m未満	10m以上	合計
4m未満	4	137	213	282	9	28	0	10	683
5m未満	0	3	33	383	10	61	1	5	496
6m未満	0	0	0	33	72	117	0	20	242
7m未満	0	0	0	4	47	55	2	12	120
7m以上	0	0	0	0	0	7	1	114	122
合計	4	140	246	702	138	268	4	161	1,663

表 3-7　建築線間距離と未実現道路幅

未実現道路幅	4m未満	4～5m未満	5～6m未満	6～7m未満	7～8m未満	8～9m未満	9～10m未満	10m以上	合計
1m未満	3	40	33	31	12	6	0	2	127
2m未満	1	75	115	356	105	32	0	7	691
3m未満	0	25	98	146	3	141	1	34	448
4m未満	0	0	0	140	9	58	2	10	219
4m以上	0	0	0	29	9	31	1	108	178
合計	4	140	246	702	138	268	4	161	1,663

2) 違法・グレイ土地利用の実態

a) 判定方法

現地詳細調査にあたっては，予備調査の結果をもとに，建築線間距離，未実現道路幅などから 54 区間を詳細調査の対象として抽出し、以下のような違法・グレイ土地利用の事例をあげ，区間毎に写真撮影と判定を行った。（図 3-11）

①看板の公道への突出

②移動可能な植栽（植木鉢）の公道への突出

③移動不可能な植栽（地植えや大型プランター）

①看板の突出　　②移動可能な植栽

③移動不可能な植栽　　④オープンな駐車場

⑤室外機の突出　　⑦庇の突出

図 3-11　判定用の土地利用事例

④自動車や自転車の公道への突出
⑤室外機・自動販売機の公道への突出
⑥バルコニー・物干しなどの建築線空地への張り出し
⑦庇の建築線空地への張り出し
⑧塀による建築線空地の囲い込み
⑨塀の建築物から建築線空地への突出
⑩建物の建築線空地への突出

3) 違法・グレイ土地利用の評価

54 区間における違反・グレイの土地利用の判定結果を比較するため，100m の区間でどの程度の違反・グレイの土地利用がなされているかの比率を算出した。その結果は最も多い区間で 47 件，最も少ない区間で 3 件,平均で 17 件であった[注6)]。東大阪市の旧建築線地区においても、「違法・地域許容建築群」という状態が広くみられることを示している。

以下では，実態調査で監察された具体的な事例のうち，住宅系用途が主で，建築線間距離と現道とのかい離が大きな事例についての観察結果を代表として紹介する。対象地区を図 3-12 に示し，写真を図 3-13 に示した。

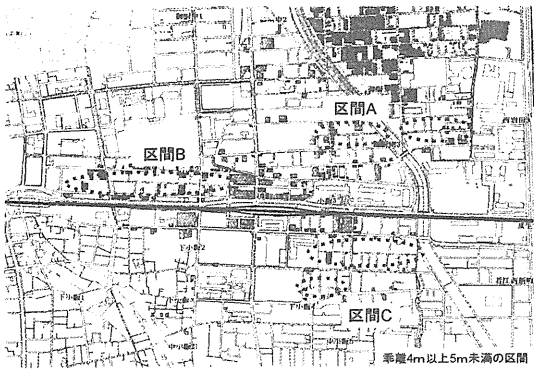
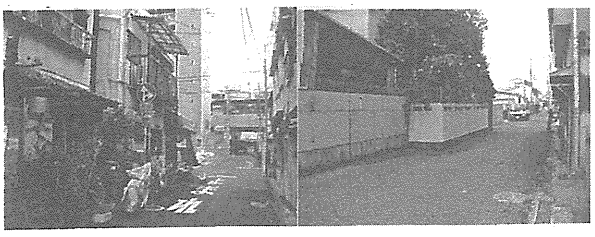
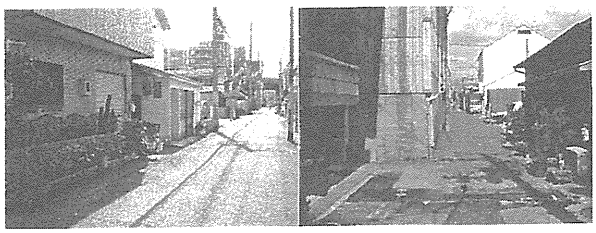


図 3-12　違法・グレイ土地利用調査図事例



バルコニーの突出　　塀の突出



建物の突出

図 3-12　調査区間の違法例

区間 A：

●塀が未後退で，かなり古い時期に設置
●建築壁面は後退しているが，後退した空地を事後利用
△歩道空間を一部確保しているが移動可能植物の占有
△後退部分の駐車場利用や駐輪場利用
△後退部分と道路境界にポールや鉢植えをし，第三者の駐車を排除
●ガレージや塀・納屋などの突出

区間 B：

○後退した部分に地植えの植栽
△後退部分への駐車場ライン（ひかえめな事例）
●物干し空間利用
●ガレージの突出
○植木鉢置場
△駐車場（カーポート屋根の張り出し）
●庇をつけ下を自販機置場に
△歩道の設置と，自転車・エアコン室外機置場化
△カーポート屋根の下を駐輪場に
●後退後ネットフェンスをつくり物置場増設
△タイル貼りの化粧した空地が自転車置き場ポールあり
△物置とともに植木鉢置場に
●物干し場化
○後退部分の植木鉢設置
●後退部分への物置設置
○オープンな駐車場のため，後退必要なし
●自販機設置や駐輪場化

区間 C：

△果樹園
●エアコン室外機置場，倉庫
△ラインをひいて駐車場化
●カーポート屋根をつけて，前面に扉設置
△大型ブロックによる駐車拒否
△植木鉢などによる駐車拒否
●建物の未後退
△バルコニーの突出と地植えによる突出
●後退部分の駐輪場化と囲い込み
△喉元敷地の未後退と植栽

（先頭のマークは観察者による主観的評価で，○はプラス，△は許容範囲，●はマイナスを示す。）

3.4 旧建築線地区のまとめ

船場が商業・業務系地区であるのに対して，東大阪市における旧建築線は住宅系地区の事例となっている。いずれの地区においても違法・グレイの土地利用が数多く観察された。

このうち船場についてみれば，都心のにぎわいに対する再評価の中で，小規模な建物の集積による都市の魅力が主張されることも多い。そのような流れの中で今回の調査結果をみると，船場では建築物の後退により生み出される前面空地については，歩道としての機能を確保することを唯一の目標とせず，道路の区間ごとに，旧建築線によって生み出される空地の柔軟な土地利用を可能とすることで，より都市の魅力が増す場合があると考えられる。これは商業・業務系の前面空地は接客や業務関連

の出入りも含め，地区にとってプラスとなる設えを求めるからである。

これに対して東大阪市の旧建築線地区で住宅系用途の場合をみると，そこで生じている違法・グレイの土地利用のうち，植木鉢や植木など，緑によるプラス効果を除いては，評価できるものはけっして多くはない。むしろ明らかにマイナスと評価される利用実態が多い。その理由は住宅の場合，前面空地には様々な生活用具が滲みだす可能性があるためである。旧建築線によって生み出された空地は，私有地とはいえ，道路としての機能が期待される。そのため過渡的・仮設的な違法利用となり，結果としてプラスの土地利用が生じにくいものと考えられる。これは次章で見る建蔽率制限によって敷地内に生み出される空地における違法状態とは異なった条件にあることを示している。

4. 新規分譲地区

4.1 調査対象住宅地の選択

1) 八尾市の位置と調査の背景

調査対象となるプロジェクトが立地する八尾市は，大阪府の中央部東端に位置し，市域東部の生駒・信貴山麓を除きほぼ平坦な地形に市街地が形成され，市域は西側で大阪市に接している。

八尾市において供給される建売住宅の平均敷地面積は80 ㎡程度とけっして大きくはない。そのため入居後のプロジェクトをみると，カーポートや2階バルコニーの屋根が増築されたり，家の前の道路上に植木鉢がでてきたりするなど，「違法・地域許容建築群」とよばれる状況が多くみられる。ここでみられるケースは，開発当初は比較的厳しい建築指導のもとで合法状態にあるものの，その後の生活の展開の中で，建蔽率違法や道路の違法占有状態が生ずるというものである。

このような問題を抱える八尾市における建売住宅居住者を対象に，前面空地の利用実態と住み方の関係を明らかにするためのアンケート調査を行い[注7)]，また対象となったプロジェクトの前面土地利用実態を実施した[注8)]。

2) 調査対象住宅地の位置

調査対象として選定したA～Eの5地区の市街地特性は以下のとおりである（図4-1)。

A 地区（8 住宅地）：八尾市の中心市街地を形成している地区，工場・木賃からの土地利用転換も進んでいる。

B 地区（8 住宅地）：基盤未整備な一般市街地である。新規開発は農地や未利用地などを利用したものが多い。

C 地区（11 住宅地）：住工混在した市街地で，工場跡地利用による住宅開発が散在する。

D 地区（14 住宅地）：土地区画整理事業地区が地区の大部分を占め新規の住宅開発が進行している。

E 地区（11 住宅地）：基盤未整備な一般市街地で小規模な新規住宅開発が進行している

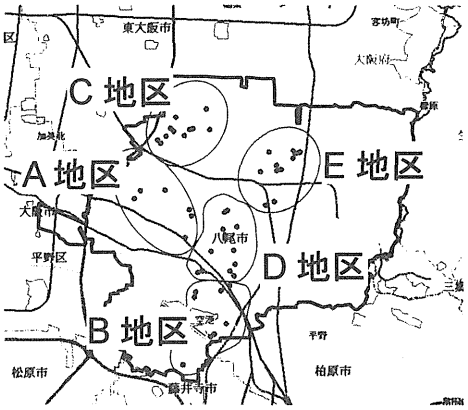


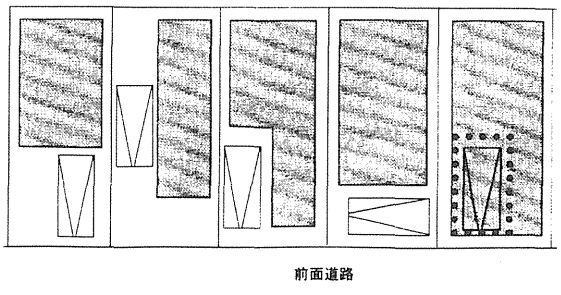
図 4-1　調査対象地区の立地図

4.2 調査の結果

1) カーポートの取り方

カーポートは図 4-2 のように区分した。アンケートの回答ではL字型のものが 54.8%で最も多かった。横置型，横付け型，縦置き型はそれぞれ 12.0%，10.3%，8.4%である埋め込み型（ビルトインタイプ）は 4.7%にすぎなかった。

表 4-1 によって駐車場の取り方を現地調査の結果と比較すると，L字型は現地調査でも 53.2%と高い。アンケート結果とのずれが目立つのは，埋め込み型の割合が現地調査では 17.9%と高くなっている点である。埋め込み型は入居時期の古いものに多く，近年の平均敷地規模の拡大に伴い，前面空地にオープンなカーポートがとられるようになってきている。



縦置き型　横付型　L字型　横置き型　埋め込み型

図 4-2　駐車場のタイプ

表 4-1　駐車場の取り方

	縦置型	横付型	L字型	横置型	埋込型	その他	データ数
居住者アンケート	8.4	10.3	54.8	12.0	4.7	9.8	(407)
現地調査	6.7	8.4	53.2	13.1	17.9	0.8	(1,290)

2) 入居時に前面空地に設置されていたもの

図 4-3 はアンケートより入居時に前面空地に設置されていたもの（複数回答）をみたものである。入居後の経

過年数により，３つのグループにわけてみると，近年のオープン外構化の流れがよくわかる。

すなわち入居後１～５年という比較的新しく供給されたものでは，古い入居時期のものと比較して，門灯，ポスト，前面空地の作りこみ，植え込みなどが多くなってきており，逆に門扉，門柱，駐車スペースのゲート，隣地境界との塀などは減少してきている。

都市型戸建の多くが建蔽率 60%の用途地域のところで供給されており，残りの 40%の空地は主に前面に確保される。その場合，近年の流行とみられるが，接道面に対して開かれたデザインが好まれてきていることを反映してオープン外構化されている。

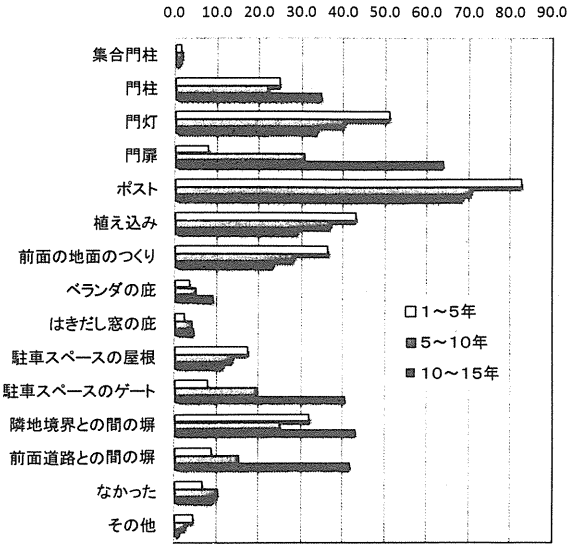


図 4-3　入居時に設置されていたもの

3) 入居後に設置したものと評価

前面空地に入居後に設置されるものは，居住者の住まい方を強く反映する。アンケートでは事前調査によって観察された 32 項目をあげ，どのようなものが入居後に設置されたかをたずねた。

全体平均でみると，自転車の 59.3％と鉢植えの 57.7%が突出している。次いで，室外機 32.2%，掃除用具 25.7%，植栽（植木鉢など）や自動車関係が続いて駐車スペースの屋根の設置は 18.1%となっている。

入居後に設置されたものについて，まちなみ形成という視点からみて，居住者はどのように評価しているのかを見るため，同じ選択肢を用いて，「できれば前面空間に出したくないもの」をたずねている。

表 4-2 によってその結果をみると，入居後に設置されたものの中には，できれば出したくない比率が高い項目と，低い項目がある。鉢植え，花壇，駐車スペースの屋根，植え込み，ポストなどは出したくないとする比率が低い。このうち緑に関するもの（鉢植え，花壇，植え込み）は，設置することがむしろプラスに評価されていると考えられる。これに対して掃除用具やクーラーの室外機，自転車などは，できればだしたくないとの回答比率が高い。

入居後に出したものと，出したくないものとの関連をみると，自転車については 59.3%が入居後にだしているのに対して，出したくないとの回答は 23.5%にすぎない。調査対象の住宅地の幼児や児童のいる家庭では自転車の数が多くなる。うまく隠しながら収納できる空間が取られていないことや，生活上の必要性の高さを反映しているとみられる。エアコンの室外機も入居後設置したものより出したくない比率は低く，やむなく出しているという実態がうかがえる。

表 4-2　入居後に設置したものと，その評価

入居後設置率順	入居後設置したもの	できれば出したくないもの
①自転車	59.3	23.5
②鉢植え	57.7	1.5
③室外機	32.2	25.5
④掃除用具	25.7	25.9
⑤花壇	22.9	1.3
⑥ガーデニング用具	19.6	10.0
⑦駐車スペースの屋根	18.1	2.6
⑧遊具	13.9	9.6
⑨置物	13.7	9.4
⑩植え込み	11.1	1.5
⑪原付	10.5	8.9

出したくないもの順（番号は入居後設置率順位）	入居後設置したもの	できれば出したくないもの
④掃除用具	25.7	25.9
③室外機	32.2	25.5
①自転車	59.3	23.5
物干し竿	5.2	16.6
⑬洗車用具	8.7	15.9
給湯器	4.8	15.3
アウトドア用品	5.2	11.8
⑥ガーデニング用具	19.6	10.0
⑧遊具	13.9	9.6
⑨置物	13.7	9.4
⑪原付	10.5	8.9

いっぽう，物干し竿，給湯器，洗車用具，アウトドア用品などは実際に出された比率よりも，出したくないという比率が高い。これらは出すことによるマイナスのイメージを与えるものと考えられており，現実の生活でも隠せているケースが多いことを示している。

4) 植木鉢

前面空地に植木のないものは 42.3%ある。1～2 本の 27.0%がこれに次いでいる。敷地条件が厳しいため，入居後に植え込みをしたものの比率は 11.1%にすぎない。

これに対して鉢植えは入居後に多く出現する要素で，前面空地に植木鉢を置いていないものは 13.7%にすぎず，一番多いのが 3～5 個の 30.5%である。10 個以上おいているものも 15.7%ある。空地が狭い場合に植木鉢は緑を表出する重要な要素であることがわかる。

植木鉢をおいている場所（複数回答）は玄関周りが 62.7%と圧倒的に多く，門柱の周囲が 27.7%，フェンスに掛けて 15.0%，駐車場が 13.9%という結果になっている。社会との接点が玄関周りの空間にあることを考えると，この結果は十分に理解できるものである。

この植木鉢のおき方で興味深いケースは，前面道路に置いているものが 7.6%あることである。公道上にはみ出る植木鉢は「違法・地域許容建築群」という問題意識から，興味深い土地利用のあり方である。現地調査におい

ては植栽（植木鉢など）の道路空間への突出状況を確認した。敷地前面の道路空間（側溝を基準として）に突出しているものが12.3%とアンケートの回答より高くなっている。（表4-3）

表4-3　植木鉢を置く場所

	隣との境界	門柱の周囲	ベランダ	前面道路	玄関周り	フェンスに掛けて	駐車場	データ数
居住者アンケート	11.3	27.7	4.1	7.6	62.7	15.0	13.9	(459)
現地調査				12.3				(1,323)

5）布団の干し場

布団を干す場所は隣棟条件の厳しい都市型の戸建て住宅において扱いの難しい問題である。アンケートの結果（マルチ）をみると，バルコニーの手すりの外側と回答した者が71.7%あり，バルコニーの手すりの内側は38.1%となっている。ガレージ内3.3%，塀1.3%という結果からみて，バルコニーで布団を干すことが一般化している。（表4-4上）

このうちバルコニーの手すりを越して干すという行為はまちなみ形成という視点からみてけっして望ましいものではない。現地調査においても前面道路から洗濯物を干しているのが確認できるバルコニーが87.8%を占めている。また，バルコニーの手すりや壁面を越えて洗濯物を干している住宅が12.0%みられた。（表4-4下）

表4-4　布団を干す場所，バルコニーの位置と数

居住者アンケート	ガレージの内	バルコニー手摺外側	バルコニー手摺内側	塀	その他	データ数
布団を干す場所	3.3	38.1	71.7	1.3	5.4	(459)

現地調査	なし	1ケ所	2ケ所	3ケ所	4ケ所	総計
バルコニーの数	3.6	70.1	23.7	2.3	0.5	
バルコニーの屋根の設置	24.9	64.5	10.5	0.2		
洗濯物(1･2F)の個所数	12.2	74.5	12.8	0.5		(1,323)
	なし	あり				
壁面(2F)から出た洗濯物	88.0	12.0				

このような布団干しの要求の強さはバルコニーの改造要求へとつながる。現地調査ではバルコニーがないものは3.6%とほとんどなく，1か所あるものが70.1%，2か所あるものも23.7%ある。

そのバルコニーに屋根がついていない事例は24.9%であった。当初から設置されていた比率は少なかったことを考えると，多くの住宅で入居後にバルコニーの屋根を新たに付けている。それだけではなく，後に見るカーポート屋根の増設と同時に，その上にバルコニーをつくるという，明らかに違法状態のものも2.8%観察された。これも「違法・地域許容建築群」の新規分譲地での典型事例として注目すべきものである。

6）カーポート

オープン外構の住宅地で，住宅の前面に置かれる車がまちなみを壊すかどうかについては意見が分かれる。アンケートでは車の管理方法をたずねている。それを見ると，「駐車スペースには屋根が欲しい」という回答が79.5%にも達し，「雨ざらしでもかまわない」の13.9%を大きく上回ることがわかる（表4-5上）。

この要求を反映して，アンケートでは入居時に駐車スペースの屋根が付いていたものが15.2%にすぎなかったものが，入居後に駐車スペースの屋根を付けたという回答が18.0%（合計33.2%）となっている。現地調査では駐車スペースに屋根が設置されていたものは49.7%とアンケート結果より高かった。（表4-5下）

駐車スペースには屋根が欲しいという要求の高さをみると，違法もしくはグレイという制約条件がなくなれば，より急速に屋根がかけられるものと思われる[注9)]。

現地調査では，自動車の駐車状態についての確認を行っている。駐車違法には該当しないものの，敷地を越えて車体の一部が前面道路へ突出している自動車の有無をみると17.9%の突出が認められた。

これに加えて前面道路空間に放置された自転車・バイクをみると，22.7%の宅地に観察された。これらカーポートの屋根や，駐車・駐輪問題も，新規住宅地で解決が求められている「違法・地域許容建築群」の重要な事例である。

表4-5　車の保管方法の意向とカーポート屋根

居住者アンケート	車が雨ざらしでもかまわない	駐車スペースには屋根が欲しい	雨よけのシートをかけるだけでよい	雨よけのシートと屋根のどちらも欲	総計
自動車の保管方法	13.9	79.5	0.2	3.4	(439)

現地調査	未設置	設置済み			総計
カーポート屋根	50.3	49.7			
	なし	あり			
前面路駐･前面突出	82.1	17.9			(1,323)
	なし	1台	2台	3台以上	
前面道路での駐輪	77.3	14.6	5.0	3.1	

7）住宅地としてのルールづくり

アンケートでは，住宅や住まいの周りに対する満足度について，まちなみに関わる項目ごとの評価と，住宅地としてあったほうがよいルールについての質問を行っている。

表4-6に住まいと周辺環境に対する満足度の結果を示した。これをみると，全体的には住まいにかかわる満足度が，周辺環境に対する満足度よりも高くなっていることがまずわかる。住まいに関わる各項目では，やや不満と不満の合計が50%を超えるのは，洗濯物を干すスペースの広さである。先にみたように，洗濯を干す空間であるバルコニーが不十分であることがよくわかる。

周辺環境については全ての項目でやや不満と不満の合計が50%を超えている。不満率が6割を超えているのは，街並みの統一感，洗濯物の干し方，前面道路の安全

性，玄関周りの雰囲気である。最近建売住宅として供給される物件の質はよくなってきたと言われるが，まちなみにかかわる周辺環境についての不満率はまだまだ高いのである。

表 4-6　すまいと周辺に対する満足度

	満足	やや満足	やや不満	不満
(住まいの満足度)				
洗濯物を干すスペースの広さ	12.3	27.1	32.4	28.1
駐車スペースの広さ	16.8	35.7	27.6	19.9
駐輪スペースの広さ	28.3	36.7	20.8	14.3
屋外収納スペースの広さ	30.2	39.3	20.2	10.3
ガーデニングスペースの広さ	24.6	33.9	28.1	13.4
(周辺環境の満足度)				
プライバシーの確保のしやすさ	17.2	35.4	38.6	8.9
玄関周りの雰囲気	10.5	25.5	48.6	15.4
洗濯物の干し方	6.4	23.6	43.2	26.8
ガーデニングのデザイン	13.8	34.2	39.0	12.9
塀のデザイン	11.6	32.9	42.2	13.3
前面道路の安全性	12.0	22.2	42.7	23.1
街並みの統一感	6.5	16.8	55.2	21.5

ではこのように不満率が高かった周辺環境の問題について，ルールをつくってコントロールしてゆくという改善方向に対しては，どのような意向が示されているのであろうか。アンケートでは「現在，住宅地ではさまざまなルールを決めて街づくりに取り組んでいるところがあります。あなたの住まいの周りでも，どのようなルール（取り決め・約束事など）があるほうがいいと思いますか」というように，やわらかい表現でルールづくりへの居住者の意向をたずねている。

その結果をみると，**図 4-4** のような結果となる。最も多いのは道路での子供の遊びで 50%を超えており，次いで門灯などの明かりとなっている。これらは住宅地としての安全性に強く関わる項目であり，幼児期や学齢期の子供の有無とも関連をもっている。図は入居時期別の結果を示しているが，新しいものや学齢期の子供がいる世帯が，これらの問題に強い関心を持っていることがうかがえる。

これに対してまちなみに関わる項目として選択肢に入れられた，生活物の露出，建築協定や地区計画など法的な協定，屋根や外壁の形や色などについては，建設時期の古いもの，すなわち居住経験が長くなるにつれて，ルールづくりに対する意識がやや高まる傾向があるものの，平均で 20%を超える支持をあつめるものはない。

4.3 「新規分譲住宅地」における違法・地域許容

八尾市において新しく供給された住宅地において，カーポートの屋根，駐車・駐輪スペース，鉢植え置場，バルコニーの屋根などをめぐって，違法・地域許容問題が観察されることが明らかになった。

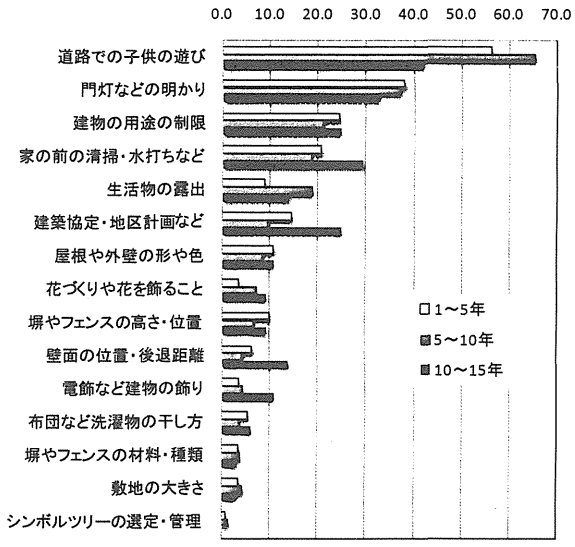


図 4-4　街づくりについて「あればよいルール」

植木鉢の置場やカーポート屋根などは，生活要求にも支えられプラス側に評価されているとみられるものと，マイナス評価ではあるものの，ルール作りが必要というまでの意識には至らず，お互いに許容しているという事例があることが明らかとなった。

このうちカーポートやバルコニーの屋根，あるいはバルコニーの増設などは，狭い敷地上であるがゆえに建築基準法の集団規定である建蔽率との間に齟齬を生じるという事例である。**図 4-5** で示したようなケースについては，建築指導の現場でも，建築確認申請時や竣工検査時には一応のチェックはするものの，その後のチェックについては，特別に住民の訴えがない限り黙認しているという実態があることが研究会でも紹介された。

ガレージ上のバルコニー　　カーポート屋根

植木鉢の張り出し

図 4-5　新規分譲地区でみられる違法・グレイ土地利用

もともと都心近くに戸建持家を求めるとなると，高い地価のもとでは狭小敷地にならざるをえない。この場合，容積率は十分にゆとりがあるものの，建蔽率が大きな制約になる。都市型の住宅地をどのような住宅タイプと結びつけて考えるかで，集団規定のあり方も変わるものと思われる。

5. 結論と残された課題

本研究は旧建築線地区と新規分譲住宅地という２つのタイプの地区をとりあげ，そこで観察される違法・グレイの土地利用の実態を明らかにするとともに，そこにみられる地域で許容しあえる土地利用の在り方を抽出・評価し，改善の方向を探るという視点で分析を試みた。

船場旧建築線地区では，小規模敷地の集積を特徴とする都心という視点で見たとき，旧建築線規制によって生み出される前面空地の利用は，歩道の確保だけではなく，より多様な利用形態が許容しうることを示した。

東大阪旧建築線地区では，旧建築線の規制が，住宅地における前面空地の多様な利用となってあらわれていることを明らかにした。東大阪市の場合，旧建築線の建築線間距離が４ｍをかなり超えるものが多い。そのため車がすれ違えるだけの原道幅員がある場合も多く，車交通との競合が少ない。通学や交通量との関係で，歩道の確保が最優先となるケースはあるものの，その必要性は一般的には低い。しかも後退部分は私有地である。このような中で，多くの違法・グレイ利用が出現する。しかしながらプラスと評価しうるものは比較的少ない。

新規分譲住宅地では，官民境界（＝道路境界）と建物境界との間に生ずる前面空地に着目した。同じ私有地であるが，道路（歩道）利用とぶつかるのではなく，建蔽率制限との関係で生ずる違法・グレイの土地利用が多くなる。そのため隣棟同士の問題が生じなければ，より許容しやすい状況となる。

この問題をより一般的に展開すれば，「低中層高密の都市型住宅地像」をどのように描くことができるかという問題に帰着する。それらの市街地では，一定幅員の道路空間が確保できれば，前面空地利用は近隣の合意形成に委ね，敷地内利用については建蔽率で制限するのではなく，高さのコントロールをすることのほうが，より合理的な市街地が形成されるものと思われる。とはいえなお残されている問題は多い。

第一の問題は，積極的に評価しうる違法・グレイの土地利用と，やむをえず受容している違法・グレイの土地利用をどのように仕分けるのかという問題である。

低中層高密の市街地においては，個別更新が原則となり，まちなみ形成について，どのような合意形成が図られてゆくことがよいのかについての方向性はまだ明らかではない。

第二の問題は，違法・グレイの判定ならびにその評価を第三者が行うことの問題である。本研究では居住者自身がその問題についてどのように考えているのかの分析は十分ではない。アンケートによって居住者に直接たずねる方法を模索したが，事前調査などを通じて，違法・グレイの判定が居住者にとって，もともと難しいうえ，相隣関係の現状によってはきわめてセンシティブな問題となっており，一般的な調査が難しいことが明らかになったからである。建築指導行政の実態からアプローチするなど，別の角度からの研究展開が必要であると考えられる。

＜注＞

1) 詳しくは『まちなか戸建－持家化社会のまちづくり』学芸出版社，2008 を参照されたい。
2) 池田孝之『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』学位論文　1980
3) 「市街地建築物法第 7 条但書の規定によって指定された建築線で，その間の距離が４ｍ以上のものは，その建築線の位置にこの法律第 42 条１項第 5 号の規定による道路の位置の指定があったものとみなす。」
4) 玉置豊次郎『大阪建設史夜話』1980　大阪都市協会
5) 大阪大学都市環境デザイン研究室『船場を読み解く』2004.3 の中で，本研究では次のような結論の補足に注目している。「現況をみるとそれぞれに荷捌きや駐車など，沿道に必要とする空間を持つものやオープンカフェのような半公共的な利用方法も見られ，そこに合った環境を整えている。個々の自由な整備・利用方法に任せるのも手である。」
6) 違反・グレイの件数には、同一敷地における複数の違反も含まれている。特に商業系用途では１敷地での違反件数が多くみられた。
7) アンケート調査は 2007 年 11 月 23 日～13 日にかけて行われた。八尾市の５地区を抽出し，配布数 989 票，回収数 512 票（回収率 51.8%）であった。本報告の集計では，新規購入者 459 票のみを分析対象とした。
8) アンケート調査住宅地の選択にあたっては，八尾市の 1988 年から 2001 年にわたる 13 年間の建築確認申請の位置プロット図と精密住宅地図（平成 2004 年発行）を利用した。市街化の時期と基盤整備および住宅地としての土地利用の特性から 5 地区，52 住宅地，総区画数 1,323 区画が抽出された。現地観察は 2008 年 10 月に実施した。
9) このカーポート屋根については，建築基準法の告示をもとに判断すれば，違法にはならないとの意見もある。

＜研究協力者＞

横田拓也　　近畿大学理工学部建築学科修士課程