

明治・大正期の道路占用物制度にみる電柱立国の原点*

The origin of electric which Tokyo depends on for a peculiar institution of road-occupying constructions in Meiji and Taisho Era

鈴木 悦朗** 三浦 裕二***

By Etsuro SUZUKI and Yuji MIURA

〔abstract : 〕 In early Meiji Era many new infrastructures which needed to use roads were introduced into Japan from the West. From early days, national projects like the development of telephone and telegraph networks were legally privileged to occupy roads and use them at their discretion. To deal with this unorganized situation, a plan to accommodate pipes and cables into common ducts was included in the Post-Earthquake Reconstruction Program of Tokyo. Under the old Road Traffic Law, however, the common duct was not defined as a road structure but as a construction that occupies the road. As a result, space on and above roads remained in disorder which was cumulated through Meiji and Taisho Eras.

1. はじめに

日本の各都市の中心市街地には電柱が林立し、さながら電柱立国の感がある。これは西欧の各都市には見られない特徴である。日本の経済政策は、産業の発展に欠かせない電気、通信などの「道路占用」（道路の特定箇所を独占して使用することを指す）に、電柱による架線供給方式を認めることで、高度成長を助けてきたといえる。

しかしながら架線方式は、道路空間を乱雑にした大きな要因のひとつになった。

本稿では、法的特権を賦与された明治・大正の道路占用物^①による乱雑な道路空間形成に関し、「道路占用物」の扱われ方を中心に、旧道路法上の「道路本体」（土地そのものを指す）および「道路附属物」（道路の効用を増進させ、若しくは道路の構造を維持し、交通の安全を保持するために設備したものを指す）と「共同溝」の関係を検証し、先進工業国のなかで唯一電柱立国になった原因を探ることを目的にする。

2. 法的特権を手にいれた道路占用物の出現

(1) 道路を利用する事業の出現

江戸が東京へ生まれ変わって間もない1869（明治2）年、早くも道路に電信柱が建てられた。

keyword: 共同溝、道路占用物、道路附属物

**正会員 工修 日本大学理工学部理工学研究所交通土木工学科研究生 服部エンジニア（株）

（〒420 静岡市安東2-21-15）

***正会員 工博 日本大学理工学部交通土木工学科教授
（〒274 船橋市習志野台7-24-1）

その後も瓦斯（当時は燈りが主）、電話、電燈の各事業が次々と西欧から導入され（表-1）、道路を占用した。

表-1 外国から導入された道路を利用する事業

出所：ガス資料館年報No9、電信史、郵便報知、通信事業史4巻
（作成：鈴木悦朗）

西 暦	年 号	内 容
1869年	明治 2年	横浜灯明台役所-裁判所間 官用電信線架設
1872年	明治 5年	横浜で瓦斯燈点燈
1878年	明治11年	内務省より警視本署まで電話線を架設
1886年	明治20年	日本橋区南茅場近辺で電燈線を架設

一方、こうした事業を受け入れる側の道路には定まった法規がなく、江戸時代からの旧慣を踏襲していた。

また道路の管理は町村にまかされていたため、道路の改良が思うように進まなかった。道路の構造にいたってはすこぶる簡易なもので、地盤に砂利を敷き込むだけであった。

さらに、瓦斯管などの道路占用許可には必ずしも明確な手続きがなく、中央政府が任命した地方長官⁽²⁾（府県知事）に一任されていた。地方長官は道路占用の申請に対し、「聞置」や「人民ノ相对ニ任ス」等の指令で対応していた。

このように、道路に関する法制度が整っていない限り、目的外使用である道路占用が交通機能を阻害することはなかった。

(2) 道路占用に特権が賦与された国策的事業

道路の目的外使用には、国の行うものと民間事業者の行うものがあった。国の事業として道路を利用するもののなかでも、国策的事業（表-2）は道路占用に特別扱いがなされた。

陸地測量標条例、水路測量標条例では共に「官有地ノ土地ニ在テハ所管廳ニ通知シテ之ヲ使用スルコトヲ得」（第2条）と記載された。

表一 2 道路を利用する事業等の法律
出所：法令全書 （作成：鈴木悦朗）

西 暦	年 号	内 容
1890年	明治23年	陸地測量標条例制定
1890年	明治23年	水路測量標条例制定
1890年	明治23年	電信電話線建設条例制定
1890年	明治23年	軌道条例
1894年	明治27年	軍用電信法制定

電信電話線建設条例でも「官有ノ土地又ハ營造物ハ其所管廳ニ通知シテ之ヲ使用スルコトヲ得」（第1条）と明記され、道路を自由に使用できた。とりわけ軌道条例では「内務大臣ノ特許ヲ受ケ之ヲ公共道路上ニ布設スルコトヲ得」（第1条）と特別扱いを認められ、その結果、路面電車の敷設にともなう供給用の電柱が道路中央であっても設置されることになった。

これらの法律に遅れること4年、明治27年に制定された軍用電信法でも、「軍用電信ヲ建設スルトキハ明治23年法律第58号、電信線電話線建設条例ヲ準用ス」（第4条）と明記された。

こうして電信・電話などの国策的事業では、国家の庇護のもとに道路空間の自由な場所に、電柱・地中ケーブルが配置された。

道路空間は各事業者の電柱により、乱雑さを積み重ねる第一歩を歩み出した。

(3) 道路の取締り権限とその範囲

道路を規制する行政側には管理権限と取締り権限があった。道路の取締り権限は1876（明治11）年1月、東京警視本署布達甲第5号にて17カ条の「街路取締規則」が制定され、警視庁の管轄と明記された。

しかし警視庁の取締りは、保安上や風致の見地からの道路取締りであり、乱雑な道路空間の取締りを目指した訳ではない。このため1890（明治23）年8月28日には、東京電燈（株）より申請のなされた「電柱広告」を許可し、景観上のさらなる乱雑さ形成に手を貸す結果になった。

また地方長官（東京府知事）と警視庁の権限の範囲については、1890（明治23）年8月13日無号告示、「東京府ニ協議シ両庁交渉事項ノ主管ヲ区定シ東京府知事ト連署告示」により、それぞれの主管範囲が明示された¹⁾。この結果、警視庁は「街路に係る電線柱及び瓦斯管電線埋敷管取設の可否に関する事項」、東京府は「街路に係る電線柱建設位置及び瓦斯管理敷管敷地の可否に関する事項」を扱うことになった。こうして道路の目的外使用を求める者（特許を手に入れた者

を除く）は、東京市区改正委員会と東京府へ申請するのみならず、警視庁へも申請する必要が生じ、許可までの日数の多さと手続き上の煩雑さを合わせ持った。

3. 道路占用の対価としての特別税と報償契約

(1) 道路占用料

官有に属する道路は会計規則、官有財産管理規定、官有地取扱規則などの支配を受け、道路から生ずる収益は国が道路費用を負担していない場合でも国の収入としていた。このため1891（明治24）年5月、内務省は訓令第462号「道路ノ官有ニ属スル堤塘道路並木敷処分方ノ件」により、道路改修の費用を負担する府県・市町村が道路の使用を決定するよう通達をだした。この結果、府県・市町村は官有地の道路費用を負担する者の立場で占用を許可し始めた³⁾。

東京市が、道路占用の対価としての道路占用料を徴収するようになるのは、後年、大正9（1920）年のことである。東京市は同年9月、東京市道路評議会の議を経て、占用料に関する文書「道路占用料標準決定二関スル件」²⁾を内務大臣に提出した。内務省は同年10月、「東京市道路占用料標準」を認可した。こうして、道路占用料が徴収される運びになった。

(2) 特別税としての電柱税、瓦斯管税

東京市は、法的根拠を持つ道路占用料を徴収するようになるまでの間、その代わりとして特別税を徴収した。

特別税の徴収は1898（明治31）年3月、新規事業が山積し普通市税だけの経常費では賄いきれないため³⁾、市議会での特別税創設承認（『市制及町村制』のうち市制第90条・第1項の2および第122条）を受け実施された。

電柱税が課税され始めてからの課税額の推移（表一3）をみると、東京市では明治期後半のきわめて短期間に大きく値上げされた⁴⁾ことがわかる。

これは東京市が、日露戦争による財政難から少しでも財政に寄与させるべく、電柱税の大幅な引き上げを図ったことにあった。

しかし東京市は、大蔵省から1911（明治44）年3月31日付一発第3079号「報償契約締結方大蔵大臣通牒」により、電柱課税に対する行政指導を受けた。これは大蔵省が電柱税、瓦斯管税の課税を廃止し、電燈会社、瓦斯会社と報償契約の締結を求めたものである。このため、東京市は同年11月25日に東京瓦斯（株）と、1912（大正元）年10月22日に東京電燈（株）と、それぞれ報償契約を締結した。

この結果、東京市では電柱税の課税がなくなったが、他都市ではその後も課税問題が尾を引くことになり後年、電柱税撤廃運動が起こることになる。

表一3 電柱税、瓦斯管税の推移

出所：東京市財政史稿第10巻（作成：鈴木悦朗）

西暦	年号	電柱税 1本当たり	瓦斯管税 1間当たり	備 考
1900	明治33	70銭	1厘5毛	瓦斯管の口径4吋以上
1907	明治40	2円50銭	5厘	
1911	明治44	4円50銭	—	電柱税は電路税に名称を変える 瓦斯管税の単価は不明
1912	明治45	—	—	報償契約になる

(3) 報償契約における道路占用の特例化

報償契約とは道路・橋梁などの公物を管理する公共団体⁽⁴⁾が、瓦斯・電燈などの独占的事業を営むものに対し結ぶ契約で、いわば「契約上の道路占用料」といふべきものである。

報償契約の特徴として、

① 事業者の特権

イ) 公共団体は事業者のために、道路の使用権および占用権を報償契約当事者（同一目的に限る）以外に承認しない。

ロ) 公共団体はその管理に属する道路、公園などの土地工作物にかかる使用・占用を承認する。

ハ) 公共団体は道路その他公共物の使用・占用に対し、使用料、占用料を免除する。

② 事業者の負担

事業者は公共団体に一定の報償金を納付する。

③ 事業の買収

公共団体は必要と認める事業を譲り受ける権利を留保する。

といったことが挙げられる。

報償契約を締結した結果、瓦斯および電燈の両事業者は国策的事業者と同様に、道路を自由に占有することが許された。

従来からも電燈会社の電柱設置は認められていたが、明治23年からは東京府が風致を害する架線方法に対する取締を規定したため監督が厳密になり、架線許可が下りにくくなった。このため1891（明治24）年5月には、東京電燈（株）より東京市会議長・楠本正隆あてに、風致地区内の「浅草公園電線架設願」⁵⁾が出されたほどである。

東京電燈（株）はこの願書のなかで、「欧米ニ在ツテハ電線ノ交叉蜘蛛網ノ如ク帆檣ノ差セル林立ノ如キヲ以テ風流ノ極ト為シ以テ文明ノ象ト為ス甚タ庭庭ノ談ナリトス」と、架空線が上空を蜘蛛の巣状に覆う様を「文明開化のシンボル」として、電柱の建設許可を強く求めた。

欧米では当時市街地での架空線地中化が進行しつつあったが、東京電燈（株）をはじめとする国内ではそうした認識をもっていなかった。このことは東京市会が電気学会へ委託した調査⁶⁾で、「欧米諸国の大都市

に行はるゝ電気街燈には多く地下線を用ふるや空架線を用ふるや」と質問したところ、電気学会が「ニウヨルク府、ベルリン、パリーの部分を除くのは概ね空架線なり」と回答したことにあらわれている。

また東京電燈（株）をこのように強気にさせたのは、各種電柱が建設されることを一般市民も「文明開化のシンボル」ととらえていたものと推測される。それは郵便報知が、「電燈線、電話線、電信線、横縦十文字にさながら蜘蛛の如く張り渡れり（中略）地中線となすは経費の許さざるばかりか却て首府の壮観を失ふべし⁷⁾」と主張していることから読みとれる。

法的特権を賦与された事業に続く、報償契約を結んだ電燈柱により、さらに多くの電柱が道路空間に根付くことになった。この結果、電柱林立による乱雑さが、一層色濃くなった。

報償契約による負の特色はそれだけでなく、瓦斯管等の自由な敷設によって生じた道路の悪路化と、地下埋設物の乱雑な配置にもあった。

「燈火」に始まった瓦斯事業は、1914（大正3）年勃発の第一次世界大戦を契機に、重工業勃興による「工業用燃料」として利用され始めた。このため、瓦斯管が次々と道路下に敷設された。1919（大正8）年の東京市では、東京瓦斯（株）の瓦斯管敷設延長が実に654kmにも達した（表一4）⁸⁾。

表一4 大正8年までに東京市の道路下に埋設された占用物

出所：東京市統計年表、東京市下水道年報（作成：鈴木悦朗）

管の種類	延長 (m)
瓦斯管	654,600
水道管	776,300
下水道管	41,900

一方、瓦斯管などの占用物による道路の掘削件数は、大正7年度において12,600件、掘削面積85,800㎡におよぶ。これら掘削件数の多くは各需要家への引き込み線の取り出し作業であり、道路下は幹線および供給用ならびに需要家への引き込み線⁽⁵⁾の乱雑な敷設により、新たな設置場所に苦勞することになった。

また構造的に簡易な道路は繰り返し掘り起こされ、その埋め戻しが不十分なため悪路になり、増え始めた自動車通行の支障になった。

道路改良会会長・水野鍊太郎は、1920（大正9）年の「道路改良会設立趣意書」のなかで、「雪雨一たび到れば忽にして泥濘の巷と化し、歩行車行其の他交通上の困難名状すへからざるものあり」と述べた。当時の道路が耐え難い状況になっていたことを伝えている。

（写真一1）



写真―1 大正初年のびくに橋付近の道路状況
(出所：東京都広報室監修、『日本の東京』,1967.7)

4. 旧道路法の誕生と通信省所管電柱の扱い

(1) 旧道路法の誕生

内務省では、道路に関する法制度の確立が悲願になっていた。

その証拠に、1888（明治21）年には公共道路条例案、街路新設条例案を立法し、1890（明治23）年には両条例案を併合し道路法案として閣議に提出したことに表れている。その後も数回提出を試みたが、明治年間では道路に関する法の制定をみるに至らなかった。

内務省にとって懸案であった旧道路法⁽⁶⁾が制定されたのは、1919（大正8）年4月（法律第58号）のことである。

内務省は旧道路法制定を機に、明治初期から続いた国策的事業による道路占用の特権を排除することを意図した。旧道路法案は1917（大正6）年の閣議に提出されたが、通信省から法案第63条に明記された、「左ニ掲クル法令ノ規定ニ依ル規定ハ本法ニ関シ之ヲ適用セス」という、道路占用の特権廃止条項に異議がだされた。通信省はその理由として、「道路占用に要する事務手続きが煩雑になることで生じる電線架設業務の遅れ」⁹⁾を挙げた。

内務省は旧道路法の制定に向け、やむを得ず第28条（道路占用条項）に第2項の規定（國ノ事業ニ付テハ當該官廳ハ主務大臣ト協議シテ前項道路ノ占用ヲ為スコトヲ得）を設けることで同意した。

この結果、通信省の道路占用にかかる特権は、旧道路法が制定されても事実上維持されることになった。

(2) 通信省所管電柱の扱い

旧道路法を制定するための閣議では、通信省の電柱等の処理について内務・通信両省間で協議するよう条件を付けられた。このため両省は協議を行い、1920（大正9）年4月、内務・通信両省による通土第1号土木局依命通牒、「通信省所管電信電話線建設其ノ他ニ関スル要綱」を各道路管理者に通知した。

その内容は、「道路管理者ヨリ線路移転ノ請求アリタルトキハ占用者ハ遅滞ナク其ノ工事設計及予算ヲ掲

示シ工事施工ノ請求アリタルトキハ速ニ工事ヲ施工スルコト」というもので、電柱移転費用を誰が負担するのか判然としないものになった。道路管理者は通信省所管電柱の移転費用負担を恐れるあまり、支障となる電柱の移転を要求せず、拡幅した道路にあっては中央に電柱が残ることも生じた。こうして、通信省所管の電柱は相変わらず交通の支障になり、一方で乱雑さを際立たせる象徴になった。

既得権を廃止する難しさは今に限ったことではない。通信省の既得権を排除するため、その後、幾度となく内務・通信両省間で繰り返し協定が締結される。

(3) 法的道路管理者と道路の修築費用を負担する者

府県・市町村は、明治24年の内務省訓令第462号に基づき、道路改修費用を負担する者としての立場で道路占用を許可してきた。

報償契約を結んだ公共団体も同様に、道路費用を負担する者の立場から実施してきた。

ところが旧道路法では、同法の適用を受ける道路はすべて国の公物と明記された。このため、道路改修費用を負担する立場の府県・市町村では道路管理者としての資格のないことが明白になり、府県知事および市町村長は国の機関として道路を管理することになった。

東京市長が道路管理者の地位に就いたのは、旧道路法第17条但書に基づく勅令第461号（全国6大市の市長を道路管理者とする）が發布された、1920（大正9）年11月のことである。

旧道路法制定以前に実施された、道路の修築費用を負担する者との報償契約は、旧道路法が制定されたことにより効力を失うと考えられた。このため東京電燈（株）は東京市を相手取り、報償契約無効の民事訴訟を起こした。

東京市長は1920（大正9）年5月26日、経発第4479号「道路占用ニ関スル件」のなかで、道路法施行以前に為した道路使用承認の効力の確認を国に求めた。この紛争は、東京電燈（株）から提出された道路占用許可申請書を市が係争中を理由に受理しないなど実務におおきな支障を来たため訴訟を取り下げ、最終判断ができることはなかった。これは省令・訓令などの一時的な処置によりその場しのぎを続けたことが、こうした形になって表れたといえる。

5. その他の道路占用物の扱い

(1) 出現時期

道路には今まで述べた道路占用物以外にも、数多くの占用物が設置された（表―5）。これらの事業により設置される占用物は各法律で、「當該官廳ノ許可ヲ受クルヘシ」と明記された。このため各事業者は、道路の大半を占める里道⁽⁷⁾に係る道路占用許可申請の煩雑さと許可までに要する時間の長さのため、業務に

支障が生じた。

一方電気事業法では、「地中電気工作物相互間の位置変更に関する規程」（第13条）が設けられた。これは、道路空間の乱雑さが地上部だけでなく、地下空間でも進行していたことを物語っている。電気事業法の制定が旧道路法成立以前であったことから、瓦斯管、水道管等との離隔距離についても規定することが妥当だったと思われる。

しかし電気事業法では、電気工作物以外の管路との離隔まで踏み込んで規定しなかった。道路に関わる法制度が確立されていない時代であるからこそ、地下占用物相互間についても規定できれば、地下空間の乱雑さをある程度防げたのではないかと思われる。

各法律は個別法として規定され、法の主旨に合致しない領域まで踏み込んで規定できないとはいえ、法律相互間の境界領域に対する調整機能の欠落が、こうした事態を招いたといえる。

表一五 その他の道路占用物と法制度
出所：法令全書（作成：鈴木悦朗）

年 代	他 の 法 律
1890（明治23）年	水 道 条 例
1890（明治23）年	軌 道 条 例
1896（明治29）年	電気事業取締規則
1900（明治33）年	下 水 道 法
1911（明治44）年	電 気 事 業 法 電 気 工 事 規 定
1919（大正 8）年	電気工作物規程

(2) 道路占用物の配置位置

道路占用物の敷設位置については1890（明治23）年5月、東京市区改正委員会が「電柱建設ニ関スル規定」を定めた¹⁰⁾。主だった内容として、

第一条 本規程ハ東京市内ノ道路及市外ノ市區改正線路ニ建設スル電線柱ニ適用スルモノトス

第二条 電信電話及非常報知線柱ノ建設ハ幅員三間以上ノ道路ニ限り三間以上四間未満ノ道路ニ於テハ片側ニ限ルモノトス

第三条 電燈線柱ノ建設ハ幅員四間以上ノ道路ノ片側ニ限ルモノトス

が挙げられる。これにより、道路での電信電話柱・電燈柱の設置位置が定められた。

また1896（明治29）年5月には、逓信省より省令第5号「電気事業取締規則」が制定され、第38条で「架空電線ハ道路ノ片側ニアラサレハ其ノ建設ヲ許サス」とされた。

東京市区改正事業によって築造される道路は、広さに応じて幅20間から6間未満まで7種類¹¹⁾あった。市区改正事業によって築造される道路では、この規程に従い電柱を配置できたが、東京市内にある道路の大部分を占める里道では幅員がきわめて狭く、この規程に

したがって電柱を設置することができなかった。

さらに電柱の設置位置が規定されても、電柱に乘せる裸線の条数に制限がなかった。このため一本の電柱には多くの腕木が設置され、裸線が数多く架設された。この様を新聞は「ソーメン屋の開業」、「花魁のかんざし」などの表現をして揶揄した。

上空を覆う「クモの巣」状の架線により、道路空間はその乱雑さが極まったものになり始めた（写真一2）。



写真一2 明治期後半の道路状況
（出所：師岡宏次編、『銀座の残像』,1982.6）

旧道路法が制定された1920（大正9）年7月、内務省は訓令第11号「道路及其ノ附属物ノ占用ノ許可又ハ承認ニ関スル件」を出し、地上および地下空間での占用物配置標準を定めた。

新設道路についてはこの標準にしたがい占用物を設置させることも可能であるが、既設の道路については改めて敷設し直すこともできず、内務省の思い通りに秩序は回復されなかった。

1923（大正12）年9月1日に発生した関東大震災は、乱雑に設置された道路占用物（地上・地下とも）を整理する絶好の機会であった。

このため内務省都市局は、地下埋設物の整理¹²⁾を実施して道路空間の乱雑さを取り除き、都市美を回復させようとした。その整理方法として共同溝が採用されることになった。

6. 共同溝の法的位置づけ

帝都復興事業での共同溝は道路の占用物を整理するための施設として採用されたものであり、初めての事例故定まった定義もなく¹³⁾、法的裏付けもなかった。

こうした事情にもかかわらず、復興事業を計画した帝都復興院は共同溝を「道路占用物」と認識し、それなりの対応をした。それは内務省土木事務官・田中好が、雑誌『道路の改良』で帝国議会に上程した共同溝費を、「是等施設に関する費用を道路築造費に於て支辨せず、地上物件移転費を以て支辨した」¹²⁾と述べていることから明らかである。帝都復興院は共同溝を道

路構造物とみなしていなかったのである。

旧道路法をみると第20条に、「道路ノ新設、改築、修繕及維持ハ管理者之ヲ為スヘシ」と定めている。道路管理者は道路という一定の土地を、一般交通のために管理している。道路に設置する共同溝という施設は、道路の新設にも改築にも当たらない構造物である。

こうしたことから、「道路占用物」を収容するための共同溝は、帝都復興院が地下埋設物を整理するために実施した事業での一施設に過ぎなかったし、道路管理者（東京市）の道路管理権とは無縁のものであった。

今日では、共同溝の整備等に関する特別措置法により設置される共同溝は「道路附属物」、1986（昭和61）年から実施されたキャブ事業で設置された共同溝（現在は事業手法が終了）は「道路本体」、1995（平成7）年制定の電線共同溝等に関する特別措置法で設置される共同溝は「道路附属物」と、どの手法による共同溝も道路法上、「道路本体」若しくは「道路附属物」になっている。残念ながら帝都復興事業における共同溝は、旧道路法の法的位置付けを得られず、事業としても継続事業化されることなく、単発的な事業としてその役目を終えた。

7. 結論および今後の課題

本稿で述べたことを要約すると

① 明治初期は道路の交通機能が重要視されない社会であった。このため、「道路占用」という道路の目的外使用に特段の注意を払う必要がなかった。この「道路占用」に対する扱いが、後々の道路空間を乱雑にする大きな要因のひとつになった。

② 道路を利用する国の事業として「道路占用」に特権を与えられた電信・電話事業は、電信柱・電話柱を自由に設置できた。

各官庁も独自に電信線・電話線を架設したため、道路上には各事業者の電柱が林立した。林立した電柱は歩道・車道の有効幅員を狭め、景観上も好ましいものでなかった。

旧道路法が制定されても、その特権は事実上残された。

③ 道路を利用する民間事業のうち、契約上の道路占用料といえる報償契約を結んだ電燈・瓦斯事業は、報償契約の見返りとして道路を自由に占有できた。

この結果、道路は目的外使用の「道路占用物」のため掘り返され、埋戻しの悪さのためますます悪路になり、道路機能に支障を来すようになった。

④ 増え続けた「道路占用物」、とりわけ架空線の支持物である電柱を整理する絶好の機会であった帝都復興事業で、占用物を収容するための「共同溝」は旧道路法で道路管理者の管理権に無関係のものとなされた。

この結果、旧道路法上「道路本体」あるいは「道路附属物」としての地位を与えられず、「道路占用物」となった。増え続けた「道路占用物（地上・地下とも）」を整理する絶好の機会は法的にも失われた。

自動車という交通手段が未成熟な社会は、道路機能に重きをおかない社会であった。

こうした状況下に出現した、電信事業などの道路占用という目的外使用の扱いを適正に処理できなかったことが、明治・大正期の道路空間を極めて乱雑なものへと駆り立てていったように感じられる。

今日の社会状況をみると、情報化社会に向けた基盤整備の必要が説かれている。そのために種々な手法を駆使し、道路空間を利用しようとしている。

「生活の快適さ」や「環境の快適さ」という観点から、この種の基盤整備を社会全体でオープンに論じることが必要である。そのうえでどうすれば来る21世紀の情報化社会を健全に構築することができるかを考えるべきである。日本を除いた先進工業国でなされてきた無電柱化が、日本にだけできないはずがない。

（補注）

- （1）道路占用物には自動車、消火栓、報知器、公衆便所など種々なものがあつたが、本稿では道路占用物の対象を水道管、下水道管、瓦斯管、地中ケーブル、架空線およびその支持物である電柱に限定する。
- （2）道路行政は国政事務として執行されたため、中央政府の任命する地方長官以下の行政庁をして執行させた。
- （3）国の営造物とされた道路は内務省訓令第462号によって、府県市町村の行う手続き法上の管理作用か国の管理作用か判然としないものになった。
- （4）報償契約を締結した組織は、市町村またはこれに準ずる町村組合・市町村組合を指したので、報償契約の項では「公共団体」という表現で市町村および組合まで含む。
- （5）地下配線には管線および供給用の2系統があり、需要家への引き込み線は供給用の線路から分岐する。
- （6）旧道路法という名称は現行道路法に対する表現であり、本稿においては旧道路法で表す。
- （7）東京府統計書によれば、道路の種類には国道および縣道ならびに里道があつた。明治23年当時の東京市内における里道延長は459,504間（約835km）で、総延長479,734間（約872km）の96%を占めていた。
- （8）太田国三は「帝都復興事業に就いて」のなかで、地下埋設物の整理とは地下埋設物其他の街路付帯工作物（電燈、電話、水道、瓦斯、下水道又は地中及架空線路を総称）を指すとしている。
- （9）共同溝の定義については、拙稿（土木学会・土木史研究No17「帝都復興事業における共同溝敷設計画と施工例に関する研究」p.84）に記載。

（参考文献）

- 1) 警視庁史稿 第1巻, p.1, 1890
- 2) 東京市役所, 東京市道路史, pp.113~116, 1939.4
- 3) 東京市役所, 東京市財政史稿, 第10輯, p.161, 1942.6
- 4) 同上, pp.96~112
- 5) 東京電燈株式会社東京電燈株式会社開業五十年史, p.53, 1936.8
- 6) 東京経済雑誌, 1891.10.31
- 7) 郵便報知, 1890.9.22
- 8) 東京府統計書, 東京市統計年表, 東京市下水道年報
- 9) 田中好, 「逓信省電柱の移轉に就いて」, 道路の改良, 第7巻, 第8号, p.53, 道路改良會, 1925.8
- 10) 藤森照信監修, 東京都市計画資料集成・明治大正篇1, pp.128~129, 本の友社, 1987.5
- 11) 同上, 明治大正篇 33, p.125, 本の友社, 1988.4
- 12) 田中好, 「共同溝の法的考察」, 道路の改良, 第12巻, 第1号, p.88, 道路改良會, 1930.1