

「京城」の街路建設に関する歴史的研究

横浜市都市計画局 正会員 五島寧

A Historical Study on the Construction of Street Network in "KEIJO" (SEOUL:at Present)

By GOTO Yasushi

概 要

本論文は、李氏朝鮮王朝時代からの既存の都城であった「京城」（現：ソウル）が日本帝国の植民地統治下において、物理的あるいは空間的にどのように変容したのかという点を、街路整備の観点から明らかにすることを目的としている。

植民地時代の朝鮮半島の都市建設については、全体を総括した既存研究が存在するが、具体的な整備の展開について平面図上での検討は省略されているため、本研究では街路整備の面的展開を明らかにし、土地利用の変化から街路の機能の変化を考察した。

結果として、既存大街路の、形態に担保された機能の積極的活用と展開、及び事業費低減の取り組みの中での既存細街路の消極的利用を示した。

[キーワード：植民地，市区改正，ソウル]

1. はじめに

ソウルは1910年(明治43年)の日韓併合以来、近代都市計画の導入によって日本人の手による都市建設が行われていったことは広く知られている。その具体的な内容については、従来我が国の土木・建築通史の中にそれに係わる記述^{1) 2)}が見られるのみであったが、全体を総括した研究³⁾、土地区画整理事業の導入起源を明らかにした研究⁴⁾等、ようやく成果が現れつつある。李氏朝鮮王朝時代(以下李朝時代)首都の立場にあった漢城(李朝時代のソウルの呼称)において、日本帝国による「京城」¹⁾の整備はどのように展開され、物理的、空間的にどのような変容があったのか、こうした点についての具体的な記述は、今までほとんどなされていない。本研究では、既存の都城の変容を明らかにすべく、植民地時代の「京城」を事例として、都市の骨格を形成する街路に着目し、漢城時代からの既存街路との関連を通して、どの部分が、いつ、どのように整備され、どのような変容があったのかを明らかにすることを目的としている。

2. 研究の視点

李朝時代の漢城の街路構成については、既に、現在の世宗路(日本時代:光化門通)、鍾路(鍾路通)、南大門路(南大門通)及び、敦化門路(敦化門通)の大街路(李朝時代の広幅員街路をこのように表記する)のほか、比較的長い銅岬(現:乙支路、日本時代:黄金町通)及び、泥岬(現:忠武路、日本時代:本町通)、その他細街路によって構成されており、⁵⁾これらの街路の特徴については、既存研究⁶⁾により報告されている。その内容については適宜分析の中で取り上げる。

一方、ソウルを含めた植民地時代の朝鮮半島の都市建設については、全体の流れを追跡した研究³⁾が参考になる。ここでは、1919年(大正8年)時点の市区改修予定路線の状況を提示し、1912年(大正元年)からの変遷については告示の年月日を明らかにしているものの、平面図上での計画の展開、及び具体的な整備の場所については省略されている。

また、李朝時代の街路網との関係については、東京市区改正の際の第1等第1類の路線よりも広幅員

である路線が存在したのは、李朝時代から既にその幅員が確保されていたためとの推察や、市区改正に際しては路幅拡張と直線化に主眼がおかれていたとの指摘が見られるが、同様に平面図と対照させた具体的な記述はなされていない。

こうした未報告の点を明らかにすることに、本研究の意義があると考えられる。研究の構成は以下のとおり。まず①「京城」における幹線街路整備の展開を時系列的に記述し、次いで②細街路整備の展開を明らかにする、最後に③これらの結果を踏まえ、街路の機能の変化を考察する。

なお既に述べたとおり、本研究の目的は、既存の都城の変容を街路整備の側面から記述することにあるので、対象地区を旧城郭内部(以下旧城内)およびその近傍に限定する。

3. 「京城」における幹線街路整備の展開

大韓帝国末期の1907(明治40)年に、南大門からの停車場への街路の整備として始まった「京城」の近代的街路建設は、1945(昭和20)年の防空都市計画の途上で日本の敗戦を迎え、その後大韓民国に引き継がれた。

この間の幹線街路(李朝時代の「大街路」)に対して、

市区改正以降整備された街路をこのように称する)の整備は、街路パターン、事業主体、事業手法の観点から、次の5段階に分類することが出来る。

- (1) 韓末～第1期市区改正 (1907~1917)
- (2) 第2期市区改正 (1918~1928)
- (3) 京城府施行市区改正 (1929~1937)
- (4) 京城市街地計画街路事業 (1937~)
- (5) 防空疎開空地帯設置 (1945)

以下この分類ごとに整備の展開を記述する。

(1) 韓末～第1期市区改正

「京城」(正確に記述すれば、当時はまだ漢城府)における市区改正は、路面電車の安全な運行を目的として、1907年に南大門から南大門停車場(後に京城駅；現ソウル駅)に至る街路の新設並びに銅岷の拡幅(完成後は黄金町通；現：乙支路)で始まった。⁷⁾ この事業は日韓協約に基づいて大韓帝国政府に登用⁸⁾された日本人官吏の手によるものであった。⁹⁾

日韓併合後1911年に朝鮮総督府(以下総督府と略すことがある)は、全額国費¹²⁾により、第1期治道工事の一部として黄金町通の残部の整備に着手した。こうした事業の進捗に伴って定められたのが「土地収用令」であった。引き続き総督府は「樞要道

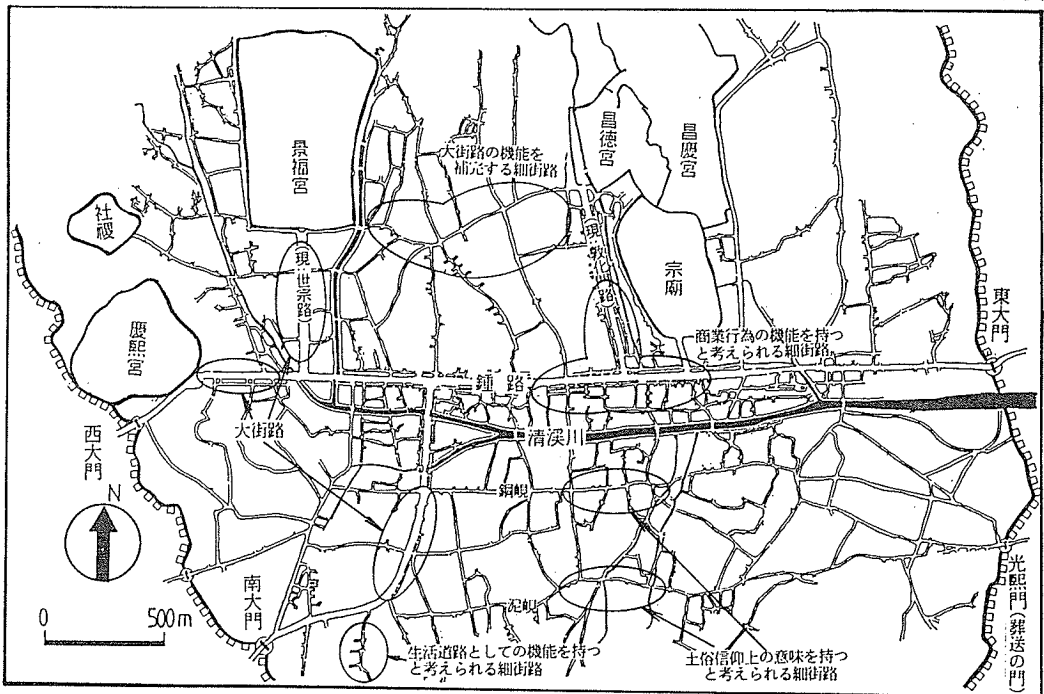


図1：漢城街路網図(既存研究⁶⁾より)

表1：街路整備の展開（文献^{12) 13)}より作成）

番号	路線名	幅員 間 m換算	第1期市区改修期(1910-8)の動向		第2期市区改修期(1919-29)の動向			
			告示年月	事業化	告示年月	告示内容(変更内容)	事業化	
1	光化門 → 經由地 → 終点							
1	光化門 → 黄土親広場	30	54.55	1912.11	1913:広場取り上げ			
2	南大門 → 南大門停車場	19	34.55	1912.11	1911:幅員19間で全線整備			
3	黄土親広場 → 大漢門前広場 → 南大門	15	27.27	1912.11	1912-3:幅員15間で全線整備			
4	東大門 → 鍾路 → 慶熙宮前	15	27.27	1912.11				
5	南大門 → 朝鮮銀行 → 鍾路	15	27.27	1912.11	1914-6:幅員15間で全線整備			
6	光化門 → 敦化門 → 中央試験所	12	21.82	1912.11				1923-8:幅員14.5間で全線整備
7	鍾路 → 北部大安洞広場	12	21.82	1912.11	1918:幅員14.5間で全線整備	1919.06	終点:松親洞, 幅員:15-12間	
8	大漢門前広場 → 黄金町 → 光化門外	12	21.82	1912.11	1911-3:幅員12間で全線整備			
9	敦化門 → 黄金町広場 → 大和町	12	21.82	1912.11	1917-8:幅員12間で全線整備			
10	中央試験所 → 黄金町通 → 大和町	12	21.82	1912.11				1928-9:幅員12.1間で中央試験所-鍾路まで整備
11	植物園前 → 総督府医院通 → 大和町	12	21.82	1912.11	1916:幅員10間で総督府医院-大和町まで整備			
12	恵化門 → 中央試験所	10	18.18	1912.11		1925.05	幅員:10間	1929:幅員12間で全線整備
13	朝鮮銀行前広場 → 本町通 → 光化門外	10	18.18	1912.11		1919.06	終点:並木町, 幅員:12間	
14	大漢門前広場 → 朝鮮銀行前広場	10	18.18	1912.11	1914:幅員10間で全線整備			
15	慶熙宮前 → 西大門 → 独立門通	10	18.18	1912.11	1915:幅員10間で全線整備			
16	光化門前 → 西部銀杏洞	8	14.55	1912.11		1919.06 1925.05	終点:内資洞, 幅員:10間 幅員:12間	1927:幅員12.1間で全線整備
17	北門付近清風溪洞 → 慶熙宮前	8	14.55	1912.11				
18	大漢門前広場 → 西小門通 → 独立門通	8	14.55	1912.11				
19	独立門通四丁目 → 麻浦街道	8	14.55	1912.11		1919.06	起点:樞北洞	
20	南大門 → 麻浦 → 鉄道踏切	8	14.55	1912.11		1919.06	終点:蓬萊町二丁目, 幅員:12間	1919:幅員12間で全線整備
21	麻浦街道 → 南大門停車場	8	14.55	1912.11				1919:幅員10-14.5間で全線整備
22	朝鮮銀行前 → 旭町一丁目 → 吉野町	8	14.55	1912.11		1919.06 1922.08	終点:三坂通, 幅員:10-6間 起点:南大門	1924-5:幅員10間で全線整備(釜宮道路)
23	西部銀杏洞 → 黄土親広場 → 南大門通	8	14.55	1912.11		1919.06	削除	
24	大安洞広場 → 北部花開洞	8	14.55	1912.11				
25	大安洞広場 → 塔洞公園	8	14.55	1912.11				
26	塔洞公園 → 黄金町広場 → 本町八丁目	8	14.55	1912.11		1919.06	削除	
27	塔洞公園 → 永楽町一丁目 → 本町五丁目	8	14.55	1912.11	1917:幅員8間で水標町-本町まで完成			
28	本町五丁目 → 黄金町広場 → 東大門通	8	14.55	1912.11		1919.06	削除	
29	植物園 → 恵化門通 → 上柏洞付近	8	14.55	1912.11	1915:幅員4間で全線整備			
30	黄金町 → 永楽町二丁目 → 本町	8	14.55	1917.02		1919.06	終点:桂花洞, 幅員:8-4間	1919:幅員9.17間で全線整備
31	東大門 → 崇仁洞	10	18.18	1917.02	1917:幅員10間で全線整備			
32	内資洞 → 社稷洞 → 義州通橋北洞	8 ~4	14.55 -7.27			1919.06		
33	南大門停車場 → 岡崎町	15	27.27			1919.06		1921-3:幅員15間で全線整備
34	蓬萊町二丁目 → 青葉町三丁目	10 ~6	18.18 10.91			1919.06		1919-20:幅員6.25-10間で全線整備
35	蓬萊町二丁目 → 阿規	8	14.55			1919.06		
36	景福宮 → 慶熙宮前	8	14.55			1919.06		
37	景福宮 → 鍾路	8	14.55			1919.06		
38	竹蒸町二丁目 → 麻浦洞	6	10.91		1917-8:幅員5間で369.08m整備	1919.06		
39	黄金町二丁目 → 南山町一丁目	8	14.55			1919.06		
40	中央試験所付近 → 黄金町 → 並木町	8	14.55			1919.06		
41	蓬萊二丁目 → 新孔德里	6	10.91			1919.06		
42	岡崎町 → 淡江通踏切	15	27.27			1919.06		
43	岡崎町 → 元町 → 麻浦洞	10 ~6	18.18 10.91			1919.06 1928.07		
44	元町三丁目 → 麻浦街道	6	10.91			1919.06		
45	元町三丁目 → 二村洞 → 淡江鉄道踏切	6	10.91			1919.06		
46	古市町 → 青葉町一丁目	8	14.55			1919.06		
47	積善洞 → 宮井洞 → 清雲洞	12	21.82			1925.05		1925:幅員12.1間で全線整備

路11路線」を選び1913~16年の整備を予定し230万円を計上したが、「土地売買の弊害が生じ、延びて経済状態を攪乱する虞がある」との状況から、1912(大正元)年に市区改修予定路線29路線(表1の1~2

9番)を告示した。^{10) 11)}その後1917(大正6)年2月に告示第24号として2路線が追加されている。以上を示したのが図2である。なお、告示では文言と図面によって路線を表現しているが、図面のみに記さ

府がこれを買収、京畿道が譲渡を受け官業経営とし、た後1922(大正11)年以降「京城府」に移管されており¹⁹⁾、整備の経緯が全く異なる。

1928(昭和3)年時点の水道施設の平面図には、市区改正によって整備された街路への水道管敷設の実態が示されているが、敷設されていない市区改正街路も存在し、既存の細街路への敷設も日本人の多かった南山北側を中心に活発であったという事実もあり、「京城」の場合は水道が契機となったとは考え難い。

また、台北においては暗渠式下水道の整備による、衛生面での市街地改良を重視した市区改正が行われていた。²⁰⁾ これに対し、街路整備からかなり遅れて1918(大正7)年に着工された「京城」の下水道整備は、既存の小規模河川の改修による開渠式が中心となっていた。^{21) 22)} また、後に詳述するが、市区改正がある程度展開した後でも、下水道設備の不備が指摘されている。以上から下水道施設の影響は極めて少ないものと考えられる。

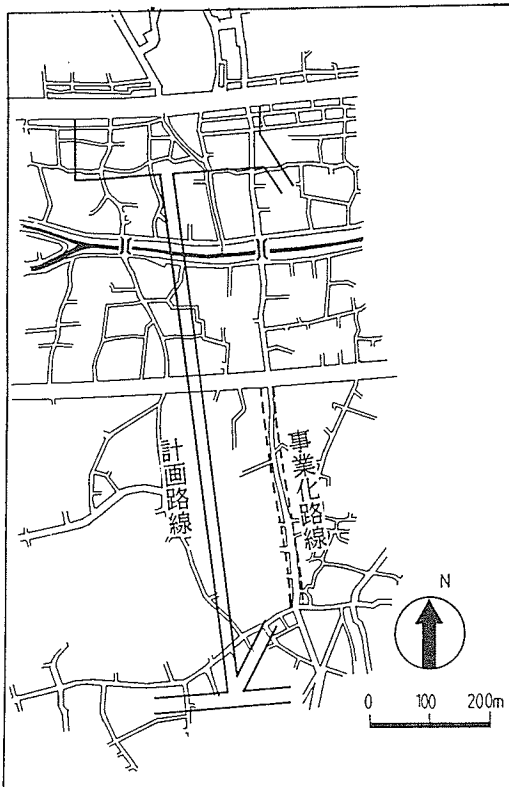


図3：27番路線の計画路線と事業路線の比較
(図1及び資料¹⁴⁾より作成)

以上のように、路面電車を安全に運行させるために着手された市区改正事業は、水道や下水道の整備とは必ずしも関連を持たないまま展開した。

一方、総督府や「京城府」の文献⁵⁾の中では市区改正の成果として「狭隘で屈曲した無秩序な既存街路の交通利便性を向上させ、六大都市に比較すべき外観を整えた」ことを強調しているが、この記述は前述の史的展開と整合している。

以上から、「京城」の市区改正の主眼は、交通利便性の向上と外観の一新にあったものと考えられる。

(2) 第2期市区改正

総督府は1918(大正7)年に市区改正事業に一旦区切りを付け²³⁾、1919年から第2期の事業に着手している。それと同時期に計画の見直しが行われ、1919(大正8)年6月に告示(173号)された。このあと3回計画の変更が告示されている。その内容は表1及び図4に示した通りである。なお、図4には本研究の対象地区のみを記載してある。

この時期の計画変更内容の特徴は、龍山方面への街路が追加されたことであるが、旧城内の街路計画にも変化が生じている。格子型の街路網が基本であるという点については概ね変化はないが、6番が既存細街路に近い線形に変更され、27、29番が実際に事業化された場所に移動している。後に総督府内務局技師の岩宮登は「既設の街路は大體に於て自然の要求に應じて作られたるものでありまして、幅員の狭小路線の屈曲、路面の凹凸、汚穢等幾多改良を要するものもありますが、過去において交通を處理し、文化を助長せしめた効果があります故、將來に於てもこれを改良して使用することは工費節約上より致しましても肝要であります。」と発言しており、²⁴⁾ こうした線形の変更は、用地費の低減を図るという事業上の観点から、計画に反映された結果であると考えられる。このことは結果的に街路線形の保存を実現させている。

また、広場から放射状に配された街路は既に事業化された14番を除いてこの段階で削除されている。替わって光化門前から放射状に伸びる街路(36、37番)が新たに追加されている。図2の段階では南山北側にあった朝鮮総督府が景福宮の中に移転することが決定し、1916年(大正5年)から工事に着手して

おり、街路の整備についても6, 16, 47番等が新総督府の周辺において活発である。

その他22番が3回変更された後整備されているが、これは朝鮮神宮（1925年竣工）の参道になった。

なお、文献^{1) 2)}を中心に、この段階の計画を代表して市区改正の記述とする例が多くみられるが、これは、この段階の計画が『朝鮮土木事業誌^{2) 5)}』に紹介されており、これを参照したためと考えられる。

(3) 京城府施行市区改正

「政府財政上ノ都合ト京城府ノ財政ノ充實ニ鑑ミ」^{2) 6)}との理由により、市区改正は1929(昭和4)年より、「京城府」を主体とした国庫補助事業により継続された。

事業主体を「京城府」に移管するに先立ち、総督府は路面改良のみで目的を達し得る既改修路線及び、路面改修のみで目的を達し得る未改修路線11路線を選定させ、73万5千円（内国費24万3千円）をもって1924~30(大正13~昭和5)年の間に5.917kmを施行させた。これを国庫補助幹線道路改修と称する。旧城内では、「鍾路」、「黄金町通」の一部など市区改修予定路線に位置づけられた路線以外にも「本町通」、「明治

町通」、「清溪川兩岸」の一部にその実績がある。^{2) 7)}

一方、「京城府」に移管された市区改正事業は、市街地計画街路事業着手により打ち切られる1937(昭和12)年まで継続された。この間の整備内容について改修費389万6千円(内国費185万4千円)総延長8.7kmという点については複数資料の記述が一致を見せるが、それら資料の中には整備実績を11路線とするもの^{2) 8)}と5路線とするもの^{2) 9) 3) 0)}が存在し、具体的にどの路線を示すのかを明らかにした資料はない。そこで、表1で明らかにされた整備実績と1936年の「京城市街地計画街路網図」⁶⁾に示された既設街路とを比較すると19, 38, 42, 43番の街路がこの間に整備されていることが分かる。何れも郊外部や他都市との連絡を担う街路である。なお、42, 43番は本研究の対象地区から離れた路線であるため、図4, 5には記載されていない。また、表1の段階では1番の路線は広場以外整備されていないが、『朝鮮土木事業誌^{3) 1)}』に掲載された1935(昭和10)年撮影の写真には歩車道の分離された整備後の様子が写し出されている。以上5路線の延長を図上で測定し合計すると約8kmである。11路線という記述には小規模の改修や、緑り越し分あるいは交差点部など近傍の工

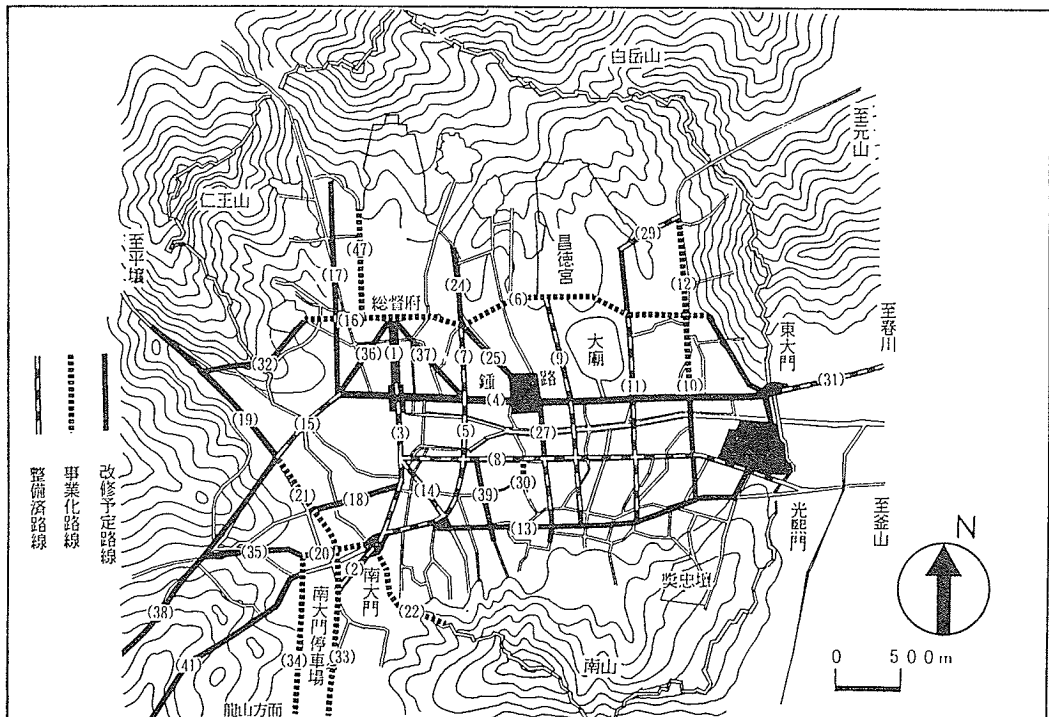


図4：第2期市区改正の展開（文献¹⁾大正8年告示第173号の原図に表1の内容を加筆）

事が含まれたものと考えられるが、ここで論じた以上の実証はできないので、これ以上は言及しない。

(4) 京城市街地計画街路事業

1934(昭和9)年制令の朝鮮市街地計画令(以下計画令と略す事がある)が羅津に続いて1936(昭和11)年に「京城府」に適用、同年12月告示722号をもって「京城市街地計画街路網図」が定められた。本研究の対象地区を抜粋したものが図5である。この計画に基づいた市街地計画街路事業の着手をもって市区改正事業は打ち切られている。市区改修予定路線と比較して、この段階では、1936年(昭和11年)2月14日朝鮮総督府令第8号の京城の府域拡大に伴って計画区域が拡大されており、街路幅員の単位としてメートル法が採用されている。計画令の特色と事業手法(区画整理)については4(2)で詳述するが、その内容は、既成市街地の改良よりも郊外の開発に主眼をおいたものであった。旧城内では細部にわたって、よりきめ細かく街路計画が定められているほか、景福宮前から放射状に配置されていた街路が姿を消しているが、概ね市区改修予定路線の街路網を踏襲

した内容となっている。

府内の市街地計画街路は総延長310kmに上り、財政状況からも全てを同時期に整備するのは現実的ではないとの判断から、最も急を要する30路線延長35kmを選定し、1937年から5カ年計画として工事に着手した。30路線の内9路線は国庫補助導入で施行、残りの21路線は将来国庫補助を受けるものとして府単独費で施行した。³⁾²⁾旧城内で事業に着手された箇所は図6に示した通りである。

(5) 防空疎開空地帯設置

第二次世界大戦の激化に伴い、既に朝鮮においても適応されていた防空法に基づき、1945(昭和20)年4月7日に告示196号をもって「京城」において5路線の「疎開空地帯」の設置が定められ、さらに4月19日に第225号として14路線が追加され、併せて「疎開小空地帯」15路線告示された。図7にこれらの位置を示した。これら「疎開空地帯」はその意図から市街地の中心部に多く配置されている。幹線街路の希薄な箇所配置され、市街地の区画の細分化を図っている路線(疎開空地帯①, ②, ③)のほか、市街地計画街路(計画街路と略すことがある)と同じ位

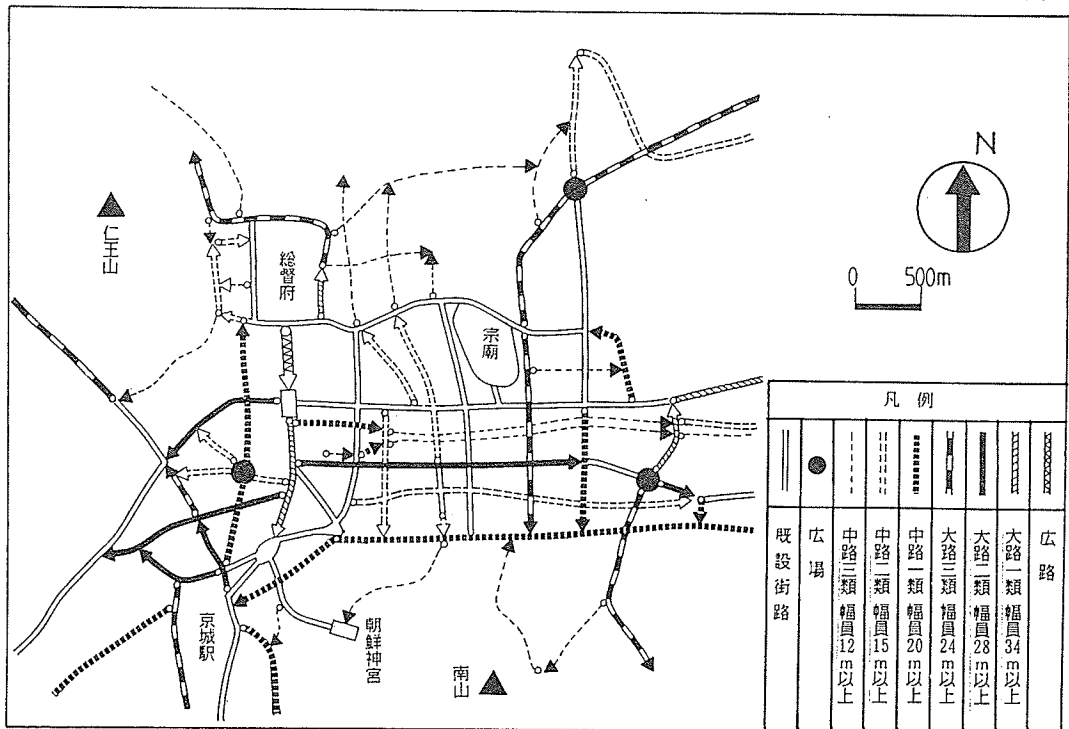


図5：京城市街地計画街路網図⁽⁶⁾(昭和11年の図面より旧城内部分を抜粋)

置に計画されているものもある。何れも既存街路との関連は見だし難い。

「疎開空地帯」の設置は終戦直前のことで、どの程度の整備状況であったのか網羅的に明らかにした資料は筆者の知る限り存在しないが、既存研究³²⁾の中で、朝鮮戦争後避難民の居住によりスラム化した例や、解放後新たに街路計画⁽⁷⁾の中に位置付けられた路線があることが報告されている。

計画街路と同じ位置に計画されていた6,7番及び市街地計画街路事業として整備に着手されていた路線の3本が解放後1本の路線として整備され、完成したのが「退溪路」である³³⁾。この街路には「昭和通」という日本名が存在しており³⁴⁾、この路線は既に事業に着手されていた部分を含めて、この時までには部分的には街路としての体裁を整えていたか、少なくとも名称の上からは、街路としての立場が与えられていた可能性が極めて高いと言えよう。

なお、昭和通は交通処理上の観点から必要な街路⁽⁸⁾であったが、南側は南山で、密集市街地は存在しない。以上から、市街地計画街路事業で事業に着手できなかった箇所を、別の手法によって整備しようとしたものと考えられるが、別の角度か

らは立証できない。

(6) まとめ

本章では、「京城」における幹線街路整備の展開を明らかにした。「京城」の幹線街路網は第1期市区改正による整備で基本的方向が、第2期市区改正による整備で骨格的構造が事実上定まったとすることができる。また、防空疎開空地帯には一部例外があったが、事業の進捗にしがたって、既存街路を利用する計画となった。

4. 細街路整備の展開

漢城の街路網を構成していた細街路の一部が、拡幅・直線化されて前述の幹線街路の一部として整備されたことは前述のとおりであるが、その他にはどのような整備がなされたのか。本章では細街路整備の展開を明らかにする。

(1) 等外道路局部改修工事

市区改正事業により、「京城」は表面的には内地六大都市と比較し得る体裁を整えて行った。しかし、幹線街路から離れた裏側は旧態を脱するに至らず、

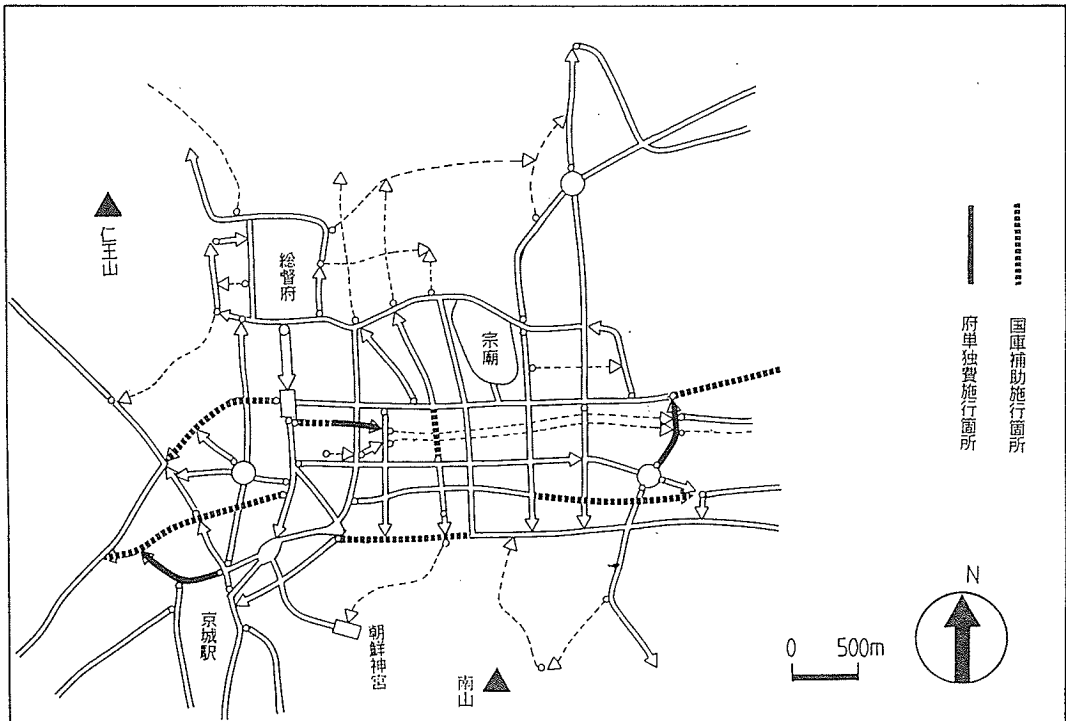


図6：市街地計画街路事業箇所図（図5及び文献³²⁾より作成）

環境衛生上の観点からも問題であった。また、幹線街路の構成する1街区は500m程度のスパンであって、局地的な交通を処理するためには、結局のところ細街路に頼らざるを得ない状況であった。

こうした必要性から1917(大正6)年より、「京城府」において補助路線の局部的改修及び路面の改良工事を実施した。³⁵⁾この事業は、局部的改修と路面改良を目的としたものであったから、既存街路の形態は概ね保存されたものと考えられる。因に、1928年までの総事業費における用地費の割合はわずか25%であった。³⁶⁾

(2) 細街路と土地区画整理事業との関係

前述の「京城府」による等外道路改修工事の他、市街地の細街路の整備には、当時新手法であった土地区画整理事業(以下区画整理)の導入が検討されていた。本節では細街路と土地区画整理事業との関係を明らかにする。

朝鮮半島における都市計画史上初めて区画整理が登場するのは、1928(昭和3)年発行の『京城都市計画調査書³⁷⁾』であることが知られている。⁴⁾この報告書にまとめられていた区画整理案には、府内の市

街地を想定した事業(以下市街地区画整理)と、郊外の新堂里や漢江里への展開を想定した事業(以下郊外部区画整理)があり、両者は別個に記述されていた。

まず、市街地区画整理については、全国他都市と比較した「京城」の死亡率の高さに着目し、その理由を劣悪な衛生環境に生活する結果にあるとして、こうした環境を整理すべきであると結論している。施行主体としては一応「地主組合」を想定した記述がなされており、これは内地の耕地整理法を参考としたことが理由となっているが、「市街地ニアリテハ容易ナラサル事業ニ屬ス從テ國法ヲ以テ或ハ國費ヲ以テ幾分之力速成進達ヲ助成シ以テ地主ヲ覺醒セシメ誘導スルノ要アリ」と述べており、実態としては行政庁ないし公共団体主導の事業を想定していたと考えられる。

また、財源調達方法については、他の都市計画事業と一括して論じられており、事業採算や資金計画などの検討はなされていないが、土地利用の設計図と利用別の土地面積一覧表は与えられていた。

これらを参照すると、市街地区画整理の区域は5地区とも全て幹線街路の内側で、市区改修路線の整

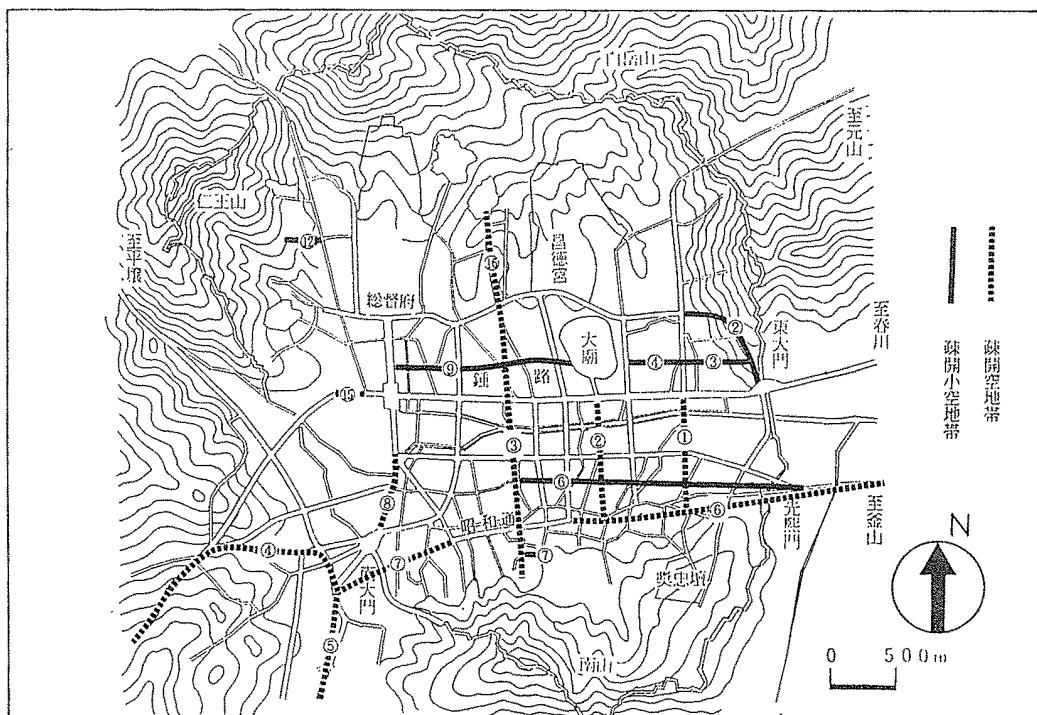


図7：疎開空地帯位置図(文献¹⁾昭和20年告示196号及び225号より作成)

備を目的とした事業ではないことが判る。また、公共減歩率は第5地区が8.5%であるが、最低の第3地区は0.4%の低率であり、さらに、事業によって「六十万坪ノ商業地域ヲ建設スル」と述べられている。以上から、宅地の整形化による高度利用に主眼がおかれていたと考えられる。

一方、郊外部区画整理については、名古屋、京都、大阪、堺の組合施行による区画整理の事例を引用し、公共減歩によって都市計画道路の整備された事例に着目、「都市計画街路網ノ如キハ國費ヲ要セスシテ竣工」したことを理由に区画整理を導入すべきであると論じている。

後に1936(昭和11)年の朝鮮市街地計画令の「京城府」適用により、「京城」でも区画整理が事業化されることになるが、計画令そのものが周辺市街地の開発やスプロール防止に主眼がおかれたもの³⁸⁾であり、植民地時代は全て郊外部で展開している³⁹⁾。

1936(昭和11)年の「朝鮮都市問題会議」において総督府内務局技師であった山岡敬介は、郊外部の開発に際して用地費を低減する手法として、区画整理の説明を行っており⁴⁰⁾、これは郊外部区画整理の思想を継承したものであると言えるし、事実、報告書に取り上げられた新堂里では、新堂地区として1940年に、漢江里では漢南地区として1939年に区画整理が事業化されている。³⁹⁾

結局、細街路網を抜本的に改編する区画整理は実現に至らず、事業化された区画整理はその主目的から城内で展開されていないため、幹線街路の線の開発から取り残された箇所には、従来の細街路の形態が残置されていたことになる。

なお、現在の旧城内に、忠武路一街(旧:本町一丁目)や乙支路三街(旧:黄金町三丁目)、あるいは五莊洞付近で、地籍図⁴¹⁾上も区画の整然とした箇所が存在するが、これは朝鮮戦争後の戦災復興による区画整理の結果である。⁴²⁾

(3) まとめ

本章では、幹線街路として整備されなかった細街路について整備の展開を明らかにした。旧城内においては区画整理は実施されず、細街路の整備は局部改修や路面改良のみであり、形態の保存があったものと考えられる。

5. 街路の機能の変化

前章まででは、街路整備の事業的展開について時系列的に記述した。本章ではこれらの結果を踏まえ、街路の機能に着目し、それらがどのように継承あるいは変化していったのか考察を試みる。

(1) 大街路

鍾路および宮闕前の街路は、李朝時代からある程度の幅員が確保されていたことは既に述べたとおりである。これらの内、宮闕前の街路については交通以外にも、建築物の象徴性を高めるという機能が重視されていたと考えられることが既に報告されている。⁶⁾ここでは、こうした街路の中心的存在であった光化門通(現:世宗路)について機能の継承を考察する。

図8は景福宮と光化門通付近の建築物の軸線の関係を示したものである。勤政殿の軸線は、光化門通よりやや南西に外れているため、総督府庁舎の軸線をこれに合わせず、街路から「威容ヲ正視スル」ことができるよう、太平通の中心線にその軸線が一致させてあった。光化門通ではなく太平通に軸線を合わせた理由は、庁舎建築当時、まだ光化門通の整備が行われていなかったためである。⁴³⁾以上から、街路に建築物を演出するという機能を担わせるという思想が、より厳格に存在したと言えよう。

一方、この街路の延長によって京城駅(現:ソウル駅)から景福宮までの接続がなされている。この部分は市区改正の当初から1, 2, 3番という特に若い番号が当てられ、早期に広幅員の形態が整えられているところから、連絡として重視されていたものと考えられる。また、南大門駅方面から景福宮に向かって各々の街路についてEye Stopとなる建築物が存在している。即ち2番→南大門、3番→京城府庁、1番→総督府である(図9)。景福宮内の朝鮮総督府の完成、および光化門の西側への移築(1926年)や、京城日報社跡へ京城府庁舎の建築(1925年)はこれら一連の街路形態が整えられた後のことであるが、光化門通の持っていた建築物を演出する機能は、南大門から景福宮へ至る動線の中で連続的展開を見せており、ここを重要な軸として整備しようとしたものと考えられる。

一方、植民地時代は昌徳宮が李王家の居城となっ

だが、敦化門(昌徳宮の門)前の街路は9番として整備・延長されているものの、事業化も遅く、幅員や施設配置の点から見ても同等な整備とは言い難い。

光化門通は、王宮を象徴する意味を担っていたものが、日本による統治の中心である朝鮮総督府を演出するというように、形態に担保された機能の継続は見られるが、意味の読み替えが行われていると言えよう。

(2) 細街路

細街路には、都城内の移動において大街路の機能を補完したり、生活道路としての機能があった。⁶⁾

細街路は拡幅・直線化によって幹線街路として整備されたり、そのままの形態で局部改修あるいは残置されたのであるから、こうした機能はそのまま継承されたものと考えられる。

また、細街路には市塵(官営の常設商家)と同じ場所(南大門通と鍾路の交差点付近)に大街路に平

行して存在し、商業行為のための細街路⁹⁾と考えられるものや、葬送の門に接続することから土俗信仰上の意味を持つと考えられるもの(銅峴, 泥峴)があった。⁶⁾

市塵は政府に保護された存在であったため、日本や清国の商人の進出の前に自然淘汰⁴⁴⁾されてしまい、そこに存在した細街路については、機能面での連続性は失われてしまったものと考えられる。

反対に、李朝時代には「ぬかるみの坂」と呼ばれた泥峴には日本人による商店が集中し、本町通とよばれ、隣接する明治町とともに府内随一の繁華街を形成していた。⁴⁵⁾

本町通には李朝時代の泥峴には見られなかった商業活動の場としての機能が加わっている。また、泥峴は葬送の門に接続されていたことから、李朝時代はこの道を通って死者が運ばれていたことになるが、日本人主体の府内最大の繁華街を常時朝鮮人の死者の移動があったとは考え難いので、こうした点での

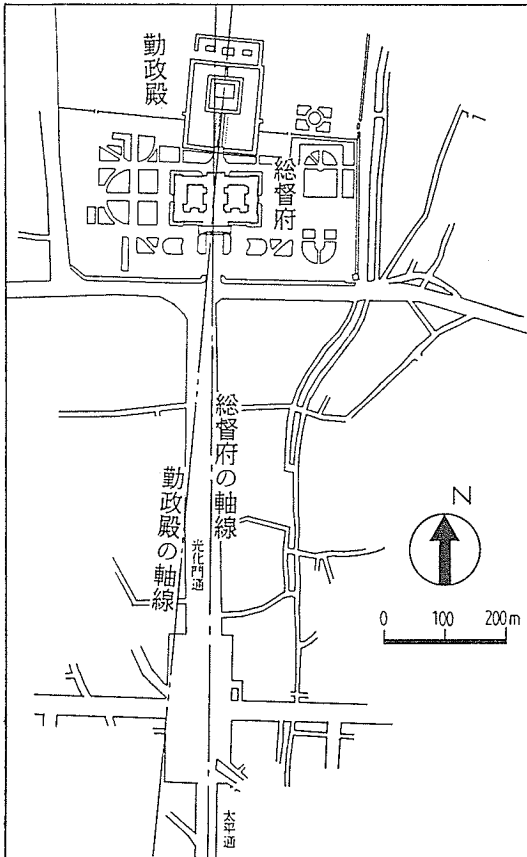


図8 : 建築物の軸線と街路の関係 (資料¹⁴⁾ および文献⁴³⁾ 付図より作成)

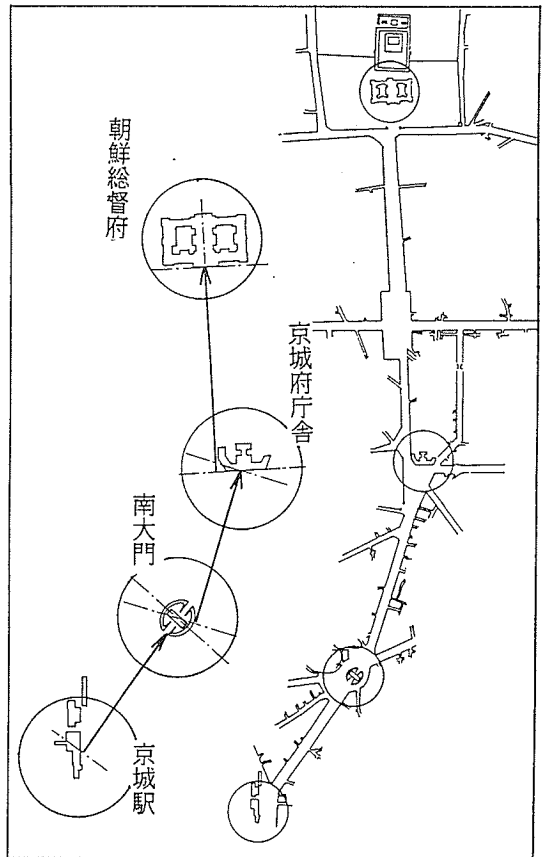


図9 : Eye stopの連続 (資料¹⁴⁾ より作成)

機能は存続していないものと考えられる。

(3) まとめ

本章では街路の持っていた機能の変化を考察した。大街路の持っていた建築物を演出する機能は、物理的形態によって担保されて積極的展開を見せるが、その意味は読み替えられていた。

一方、細街路は局部を連絡させる機能は継承したものと考えられるが、その他の機能は土地利用の転換によって存続していないものと考えられる。

6. 終わりに

本研究では、「京城」という既存の都城が植民地統治期において、どのように変容したのかという点について街路に着目し、まず①幹線街路整備の時系列的展開を明らかにした。第1期市区改正により基本的方向が、第2期市区改正までに骨格的構造が定まった。また、事業進捗に伴い既存街路を利用する計画となって行った。次に②細街路整備の内容を明らかにした。幹線街路から取り残された細街路の整備は局部的改修に止まった。そして③大街路の機能の展開と細街路の機能の衰退を明らかにした。

以上から、既存大街路に見られる、形態に担保された機能の積極的活用と展開、および事業費低減への取り組みの中での既存細街路の消極的利用の実態を示した。

本論文は、土木史的な視点からの時系列的な記述を中心に構成されているが、伝統的空間の破壊や神社の設置などに代表される植民地統治における空間支配という観点からの解明を今後の課題として残すこととしたい。

【補注】

- (1)「京城」とは元米城郭都市を表す普通名詞で、高麗時代の文献に既に使用例が見られる。本論文では日本植民地時代の固有名詞として、この語を用いるか¹⁾を付すこととした。
- (2)朝鮮総督府、『朝鮮施政ノ方針及実績』、p390-p391、1915年 によれば、1914年度までの事業費の財源は、府内不要官有財産の売却益であった。
- (3)この時期に発行された市街地図である『京城明細新地図(1914年、京城日報社作成)』にもこの予定路線が描かれている。
- (4)資料14)から裏割した
- (5)例えば『京城府史 第2巻』、p304あるいは、『京都市計画調査書』、p251
- (6)文献1)の付図の線形を参考として、路線の内容は総督府告示から確認した。
- (7)鄭泰容、『都市計画法』、法令編纂普及会、p18、1988年 によれば、1962年の都市計画法と建築法制定まで、朝鮮市街地計画法は有効な法令であった。
- (8)『京都市計画調査書』、京城府、p208-p、209、1928年 によれば、黄金川(通や雑路と同程度の交通量)が、幅員で1/4-1/5の本川通に集中しており、本川通の幅員あるいは交通処理を補完する道路の整備が必要であった。
- (9)『京城府史 第2巻』、p496-p497に古老の記憶を参考として作成された平面図上に、市街の立ち並び細街路を形成している様子が再現されている。

【参考文献・資料】

- 1)土木学会編、『日本土木史 大正元年-昭和15年』、p593-p595、1965年
- 2)日本建築学会編、『日本建築学発達史』丸善、p166-p173、1972年
- 3)孫植陸、『日帝強占期都市計画研究』、韓国一志社、p98-p106、p145-p170、1990年
- 4)越沢明、朝鮮半島における土地画整理の成立起源、
第26回日本都市計画学会学術研究論文集、p115-p120、1986年
- 5)例えば『日本地理体系12朝鮮編』改訂社編、p30、1930年
- 6)五島亭、漢城の街路構成に関する研究、
第26回日本都市計画学会学術研究論文集、p607-p612、1991年
- 7)朝鮮総督府内務局土木課、『朝鮮土木事業誌』、p1023-p1024、1937年
- 8)大蔵省管理局、『日本人の海外活動に関する歴史的調査』、
朝鮮編第七分冊、p127、1946年
- 9)『京城府史 第2巻』、京城府、p299、1937年
- 10)前掲『京城府史 第2巻』、p300-p301
- 11)朝鮮総督府、官報、参照部分は本文中に明記(韓国亞細亞文化社復刻)
- 12)前掲『朝鮮土木事業誌』、p1041-p1044
- 13)朝鮮総督府内務局、『京都市計画書』、p121-p126、1930年
- 14)1:10,000地形図「京城」、陸軍陸地測量部、1915年、1921年(拾遺復刻)
これらの地図は軍事的に作成されたものであるから、表記内容は極めて正確なものであると考えられる。
- 15)『朝鮮都市問題会議録』、京都市計画研究会、p50、1936年
- 16)石田頼房、『日本近代都市計画の百年』、自治体研究社、p97-100、1987年
- 17)前掲『京城府史 第2巻』、p310-p312
- 18)前掲『日本近代都市計画の百年』、p84-p86
- 19)前掲『朝鮮土木事業誌』、p1123-p1136
- 20)臺灣總督府内務局土木課、『主管土木事業』、p68-p69、1930年
- 21)前掲『朝鮮土木事業誌』、p1239-p1242
- 22)『京城府史 第3巻』、p164-p165、1941年
によれば、1915年の土木会議において暗渠案は却下されている。
- 23)前掲『朝鮮土木事業誌』、p1036-p1037
- 24)前掲『朝鮮都市問題会議録』、p41
- 25)前掲『朝鮮土木事業誌』、p1019-p1022
- 26)『朝鮮総督府施政年報 昭和16年版』、p354-p355、1943年
- 27)前掲『朝鮮土木事業誌』、p1044-p1046
- 28)『京都市計画要覽』、p5、1938年
- 29)前掲『施政年報 昭和16年版』、p354
- 30)前掲『日本人の海外活動に関する歴史的調査』朝鮮編第八分冊、p186
- 31)前掲『朝鮮土木事業誌』、p1047
- 32)前掲『京都市計画要覽』、p36-p39
- 33)前掲『日帝強占期都市計画研究』、p336-p338
- 34)서울特別市史編纂委員会、『洞名沿革致 II 中區編』、p111、1967年
- 35)前掲『京都市計画要覽』、p27-p28
- 36)前掲『京都市計画書』、p126-p127より算出した
- 37)『京都市計画調査書』、京城府、p251-p、286、1928年
- 38)樺葉孝平、朝鮮に於ける都市計画の特殊性、都市問題、27巻5号、1938年
- 39)서울土地画整理白書』、서울特別市、p131-p179、1990
- 40)前掲『朝鮮都市問題会議録』、p49-p60
- 41)例えば『新編서울特別市地帯略図』各年版、中央地圖文化社(韓国)
- 42)前掲『서울土地画整理白書』、p181-p198
- 43)『朝鮮總督府廢金新彙誌』、p1-p2。
(刊行年不詳であるが、蔵書印等との関係から昭和初期と思われる)
- 44)前掲『日本人の海外活動に関する歴史的調査』朝鮮編第六分冊、p128-p130
- 45)前掲『日本地理体系12朝鮮編』、p31