

日本統治下の平壤における街路整備に関する研究*

A Study on the construction of Street Network in HEIJO(PYONGYANG;at Present)under Japanese Rule

五島 寧**

by GOTO, Yasushi

ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyze the construction of street network in HEIJO(PYONGYANG;at present) between 1910~1945 under Japanese rule. HEIJO was one of the most important and traditional city through Korean history, for the capital city of PYONG-AN-DO in Lee Dynasty Era, or HEIAN-NANDO in Japanese Colonial Era. The following characteristics have been clarified.

- (1)Street network under Japanese Colonial Era, had been constructed without utilizing the traditional street network from Lee Dynasty Era.
- (2)The construction had not been so positive in comparison with that in KEIJU(SEOUL;at present).
- (3)The construction had been related to laying tracks of streetcar.

1 はじめに

日本の植民地政策には、植民地化した土地に対し、ある程度の都市基盤の整備を行っているところにその特徴がある。朝鮮半島も例外ではなく、首府であった漢城（日本時代：京城⁽¹⁾、現：ソウル）ら、既存の都城が「近代都市」へと改造されていたり、あるいは原野に「近代都市」が創造されている。前者の事例には京城のほか平壤などがあり、後者としては、羅津や大田等、交通の結接点や工業都市として発達した都市がある。後者については、社会資本の整備や都市開発制度の歴史的展開の観点⁽¹⁾から取り上げられることがあったが、前者については「植民地統治によって、既存の都城が破壊された」との観点から話題にされることがあっても、個々の都市については、京城の事例が報告⁽²⁾されている程度で、取り上げられることはあまりなかった。京城の建設に

は、「朝鮮の首府」を整備するという目的があり、既存の都城の改造における特徴を明らかにするためには、京城以外の類似事例についても整理、比較することが必要である。

そこで、本研究では平壤を対象とし、既存都城の改造における特徴を明らかにする。

平壤には李氏朝鮮王朝時代（以下「李朝時代」）に平安道監督（道庁に相当）がおかれた。また、日本統治下では平安南道の道庁所在地として、人口では京城に次ぐ朝鮮第2の都市⁽²⁾であり、商工業都市として有名であった。さらに、京城からの遷都論の対象⁽³⁾になることもあった。平壤を研究対象としたのは、このように植民地化前後を通じて、漢城（李朝時代のソウルの名称）ないし京城に次ぐ代表的都市であったことを理由としている。

* keywords : 平壤、朝鮮、植民地

**正会員 横浜市

（〒231 横浜市中区港町1-1）

2 研究の視点

大韓民国（以下「韓国」）には、日本統治下の朝鮮半島における都市建設を総括した研究³⁾が存在するが、京城が中心である。平壌に関しては、市区改正が行われた事実と時期、及び朝鮮市街地計画令施行以降の面整備の規模と時期、が述べられている程度である。図版的資料としては、市街地計画図（街路網のみ）が収録されているに過ぎない。また、植民地化以前の李朝時代の都市史の研究は、制度論を中心であるが、街路については、都市社会を対象とした研究の一環として、経国大典や古地図を用いたネットワークや幅員に対する考察⁴⁾がなされている。平壌も僅かながら論及されているが、やはり中心は漢城である。

我が国においては、戦前を中心に、平壌の城郭構成が研究⁵⁾されている。朝鮮半島が当時日本の植民地統治下にあったこともある、文献調査のみならず、現地踏査も行われているものの、専ら考古学的興味から、高句麗王朝の都城築造を研究する立場にある。

一方、近年、土木史・都市計画史の分野で、あるいは都市論^{6) 7)}の立場から、朝鮮半島の都市を取り上げられることはあっても、京城が中心になっており、平壌については、京城の「町名」の特徴を考察する際、比較対照として取り上げたもの⁸⁾が存在する程度である。

ところで平壌は、現在、朝鮮民主主義人民共和国（以下「北朝鮮」）の首都⁴⁾である。北朝鮮における学術の動向を知らせる刊行物として、在日朝鮮科学者協会発行の朝鮮学術通報（以下「学術通報」と略す）⁹⁾がある。この学術通報を1964年の創刊号から調査した結果、日本統治下の都市建設を対象とした研究は存在しないものの、歴史学・考古学の分野から、高句麗平壌城の歴史的変遷を追跡した研究¹⁰⁾が存在し、一定の成果を上げていることが明らかになった。学術通報には、その日本語訳¹¹⁾も収録されている。日本統治下の都市建設については、「平壌市都市建設の美名の元、平壌城の文化遺跡を破壊」したとする立場から、土地利用の転換事例（平壌神社、平安南道庁、練兵所など）が、取り上げられているに過ぎない¹²⁾。

また、学術通報には取り上げられていないが、近

年、朝鮮半島における建築の通史¹³⁾が刊行されている。植民地統治期について触れているのは全二巻の総計951頁の内、僅かに26頁であり¹⁴⁾、日本の手による都市建設の記述は、その内の約半分¹⁵⁾である。

以上のように、日本統治下の平壌の都市建設は、我が国のみならず、韓国や北朝鮮においても、あまり明らかにされる機会がなかったようである。こうした対象を取り上げる所に、本研究の意義があるものと考える。本研究は、平壌の街路整備について、①李朝時代に至る都城内街路の構成、②日本人の進出と土地利用の転換、③街路整備展開の実態、④他のインフラ整備との関係、から分析・整理することにより、「首府」以外の都城がどのように改造されたのかを、街路整備の観点から明らかにする。従って、対象地区は、旧城郭内部およびその近傍を中心とする。

3 李朝時代に至る都城の構成

本章では、李朝中～後期の古地図である「平壌官府図」¹⁶⁾、「平壌全図」¹⁶⁾、「箕城全図」¹⁷⁾、「箕城図」¹⁸⁾、「平壌之春」¹⁹⁾、及び日韓併合前年の1:15,000の市街図²⁰⁾（以下「市街図」と略す）、ならびに大正4（1915）年の陸地測量部発行の1:10,000の地形図²¹⁾（以下「地形図」と略す）を使用し、日本による街路建設が行われる以前の街路構成を考察する。

古地図に描かれた街路を市街図²⁰⁾から抽出し、図1を得た。なお、幅員や線形については、その時点でなされていた市区改正の状況を考慮しつつ、地形図²¹⁾の記述内容を採用した。この地形図は軍事目的に作成されたものであり、記述内容は正確⁶⁾であるものと考えられる。

平壌城は元来、高句麗王朝の首府として6世紀に築造されたものである。平壌小誌²³⁾によれば、李朝中期以降は北城、内城、中城、外城に別れていたが、中城と外城は土塁によって囲まれるだけで、防衛機能は失っていた。「箕城全図」¹⁷⁾、「箕城図」¹⁸⁾、「平壌之春」¹⁹⁾も、その様子をよく表現している。官衙の集中する内城には、建築物が密集して市街化している様子が描かれ、それと対照的に中城や外城には、グリッドパターンの「箕子井田」¹⁷⁾の様子が描かれているが、この街路は内城の街路に比較して

明確に表現されてはいない。また、地形図²¹⁾においても点線で表現されていることから、図1では点線で表現した。「平壤官府図」¹⁵⁾は、中城や外城を単に「井田」と記し、「平壤全図」¹⁶⁾は内城及び北城のみを以て、都城と表現している。以上から、本章での街路の分析は中城を中心として行う。

「平壤官府図」¹⁵⁾あるいは「平壤全図」¹⁶⁾のように、城壁と城門あるいは建築物の名称のみで、都城内の街路が描かれていらない古地図を参照すると、大同門近傍や、そこからの入城が強調して描かれている。このことから、大同門に接続する街路を、漢城における景福宮前の街路に匹敵する、広幅員街路であったとの考察⁴⁾がなされている。しかしながら、地形図²¹⁾上で幅員を測定すると6m程度であり、また、5章で述べるように、この地形図の作成された時点(1915年)で大同門通の市区改正はおこなわれていない。大同門が「唯一京城につながる門」であったという史的事実²⁴⁾は存在し、「平壤官府図」¹⁵⁾はそれを視覚的に表現したものであると理解することはできる。また、「箕城全図」¹⁷⁾、「箕城図」¹⁸⁾、「平壤之春」¹⁹⁾のように、都城内の街路の描かれている古地

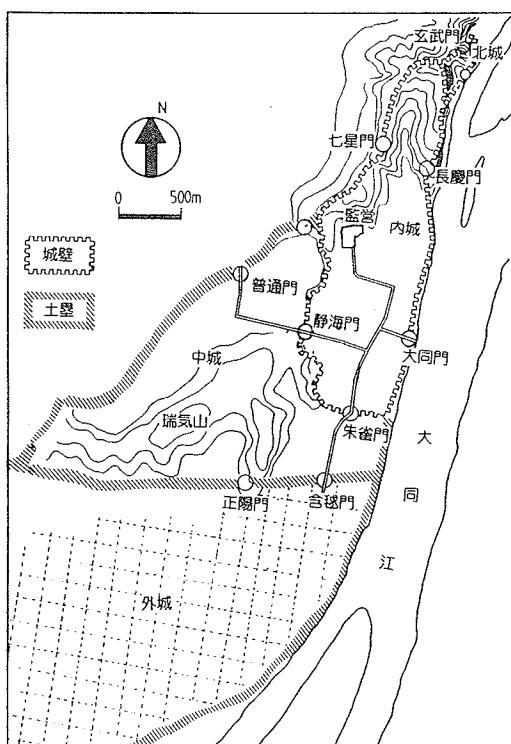


図1：李朝時代の平壤の街路構成
(資料^{15)~21)}より作成)

図においても、広幅員に描かれている訳ではない。さらに、昭和初期の大同門付近の写真²⁵⁾を参照すると、比較的規模の大きい朝鮮式の建築物が並んでおり、違法家屋の侵食によって、幅員が狭められたとも考えにくい。以上から、入城の主要動線として特別な意味を持っていたとしても、京城光化門通のような特別な幅員は有していないかったものと考えられる。

一方、平壤には、平安道監査が設置されていたが、いずれの城門からも直接連結する街路は存在しない。漢城の場合も景福宮と城門が直結されず、城門と中心的施設を直接連結する街路が存在しないことは、共通の特徴である。なお、地形図²¹⁾から測定した平壤の主要街路の幅員は、5~10mであり、漢城の20~50m²⁶⁾とは大きな差がある。

ところで、外城の瑞氣山の南麓に「豊慶宮」と称する離宮が存在したが、これは大韓帝国末期の1902(明治35)年に、ロシアの進言により着工されたものである。従って、古地図上にも記載がなく、旧来の平壤城の都城構成とは直接的な関係をもたないものであるため、本論文では分析の対象とはしない。なお、この離宮は、建築途上で日露戦争が勃発したために工事が中断され、完成を見なかつた²⁷⁾。その後改築され、道立平壤病院が移転したのは、1913(大正2)年である²⁸⁾。

4 日本人の進出と土地利用の転換

本章では、街路整備と土地利用の関連を明らかにする前段階として、日本人の移住による市街化や、施設設置による土地利用転換を整理する。対象として、(1)行政の中心となった地区の形成過程、(2)半島内移動の中心的交通手段となった鉄道との関係、(3)後に宗教的統治の中心となった神社の位置、を取り上げる。なお、各々の位置は図2に示した通りである。

(1)日本人の移住と市街化

平壤に日本人が移住し始めるのは、日清戦争後のことであるが、鎮南浦領事館平壤分館の設置当時の1898(明治31)年の段階では、大同門付近に117名(男85、女32)が、朝鮮人に混ざって居住していた。日露戦争後に本格的な移住が始まり、1906(明治39)年には1839名(男1146、女639)に達している²⁹⁾。この

ころ、中城の南端に接する「大根畠」の上に、新たに市街地（いわゆる「新市街」）が形成され、日本人による病院や郵便局あるいは商店等が城内から移動して來た²⁹⁾。この「新市街」は、領事館分館を中心に、70×60mのグリッドを基本として構成されていた。また、その形成については「鉄道と陸軍の計画によるものは疑いの余地のないところ」³⁰⁾と説明されているが、具体的にどのような関与があつたのかを明らかにした資料は、筆者の調査した限り存在しないので、これ以上は言及しない。「新市街」の形成に伴い、李朝時代に市街化されていた中城、北城は「旧市街」と呼称されるようになった。

日韓協約締結に基づき、京城に統監府が設置されると、領事館分館はその下部組織として「平壌理事府」に改組された。そして1910年の日韓併合後、その建物は平安南道庁府舎に転用された。理事府には、やはり統監府の下部機関であった財務監督局が隣接していたが、こちらは平壌府府舎に転用された。

一方、旧城内には監営があったが、地方制度の改正により平安南道が設置され、その役割を終えた。

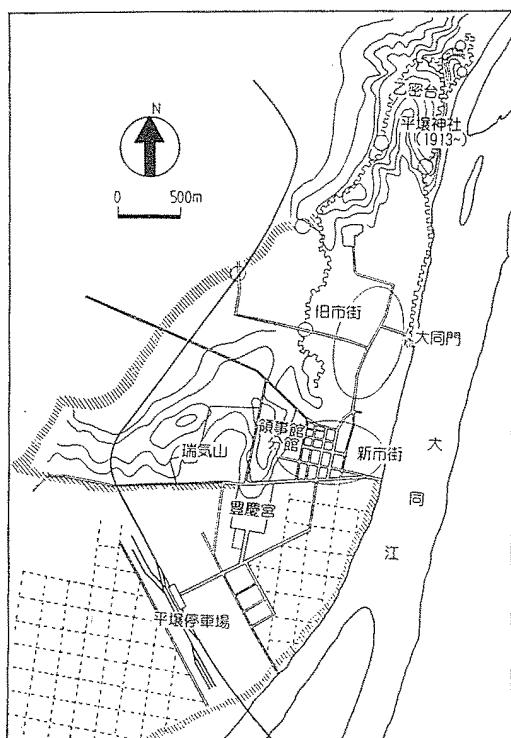


図2：1909年頃の土地利用の転換と施設の位置
（「市街図」²⁰⁾より作成）

監営の敷地には大同郡庁が設置された。

つまり、植民地化によって、行政の中心地が「新市街」に移動している訳である。

図3は、昭和4年時点の日本人と朝鮮人の居住分布を示したものである。「大和町」など「新市街」の中心と、停車場通に沿ったところに、日本人が集中している様子が判る。

（2）平壌停車場の設置

平壌停車場は、京義線の敷設に伴って設置されたものである。京義線は、日露戦争の際、軍用鉄道として建設されたものであるが、「将来民間の用に供する」ことを考慮して設計が行われていた。

その際、平壌停車場は将来の「新市街」の発展を視野に入れて、あえて「旧市街」を避けて平坦な土地の広がる外城のほぼ中心の位置に定められた³²⁾。そこで停車場は、「大和町」など「新市街」の中心からも約2km離れることとなり、しばらくは往来にも支障を来していた。往来が不便なことは日本人住民にとっても不満のひとつであり、平壌居留民団民長が総督に対して行った陳情（5(2)で触れる）の中でも、その点が指摘されている。あえて停車場をこのような位置に選定したのは、上記のような理由による。またこの離隔は、軌道交通の発展を促す結果となったが、この点は6(3)で触れる。

果たして、駅周辺に工場や官舎あるいは兵営など敷地規模の大きな施設が集中し、当初の計画通り、市街地が発達していった。しかし、これは同時に「箕子井田」の遺構の破壊を意味していた。

（3）神社の設置³³⁾

日本の植民地支配を語る際に、象徴的な施設として神社がある。平壌には「平壌神社」が存在していた。神社建立の起源は、1908年に、日本人居留民有志の在間行太の申し出に対し、居留民団民長の大庭貫一が賛同したことによる。その後1911年に日本人居留民有志は「平壌神宮奉効会」を設立し、敷地の選定を開始した。その結果、「新市街」に近い「瑞氣山」に設置する案と、「旧市街」北部の「乙密台」周辺とする案の二つに収斂し、多数決の結果、前者が採用されることになった。ところが、「瑞氣山」は軍有地であり、将来の計画が定まっていないことを理由に、軍当局の許可が得られなかった。一方、「乙密台」周辺の「光風停跡地」

の国有地が許可されたため、1912年より着工、翌19

13(大正2)年1月1日に鎮座式を挙行した。祭神は天照大神⁽⁸⁾であった。

以上のように、この神社の設立は居留民の言わば自発的意志によるものであり、国の関与は、少なくとも当初は積極的ではない。

また、当初神社は「日本人のみの施設」であり、朝鮮人を対象としていなかった⁽⁹⁾にもかかわらず、「新市街」から離れ、史跡密度の高い旧市街に設立したのは、上記のような理由であり、積極的な意図を見いだすことは困難である。

(4)まとめ

平壌に移住した日本人が、旧都城の南端に隣接して形成した「新市街」は、平壌の中心となった。また、駅は意図的に市街中心から離され、その間の地域の開発を促進した。さらに、日本人居住のシンボルであった神社も市街の中心地から離れていたが、これは消極的理由であった。

5 街路整備展開の実態

日本統治期の平壌の街路整備は、時期、目的、事業手法あるいは施行主体などの観点から、次の6段階に分類することができる。

- | | |
|-----------------|-------------|
| (1)平安南道施行道路改修事業 | (1911~1915) |
| (2)防水排水及び道路工事 | (1913~1922) |
| (3)市区改正 | (1922~1932) |
| (4)市区改正以降の街路整備 | (1933~1937) |
| (5)朝鮮市街地計画令適用時期 | (1937~1945) |
| (6)防空疎開空地帯設置 | (1945) |

以下、この段階ごとに、京城との比較を行いつつ、整備の展開を記述する。なお、(1)~(3)については、「朝鮮土木事業誌」⁽³⁴⁾の記述を中心にしたが、(4)以降の年代は記述が無いため、平壌府の歳出入予算書⁽³⁵⁾を参考とした。また、新設街路の位置は、市区改正終了後の1934(昭和9)年に平壌府土木課が作成した「平壌府全図」⁽³⁶⁾(1:10,000)を用いて確認した。

(1) 平安南道施行道路改修事業（応急処置的時期）

日本統治下の平壌において、最初に着手された道路整備は「平壌市街道路改修工事」である。この工事は、1911(明治44)年6月1日から、平安南道によって施行されており、道路改修のほかに、下水道整備も含まれていた。内容は表1、図4に示した通りである。また、引き続き平安南道が施行した工事も、

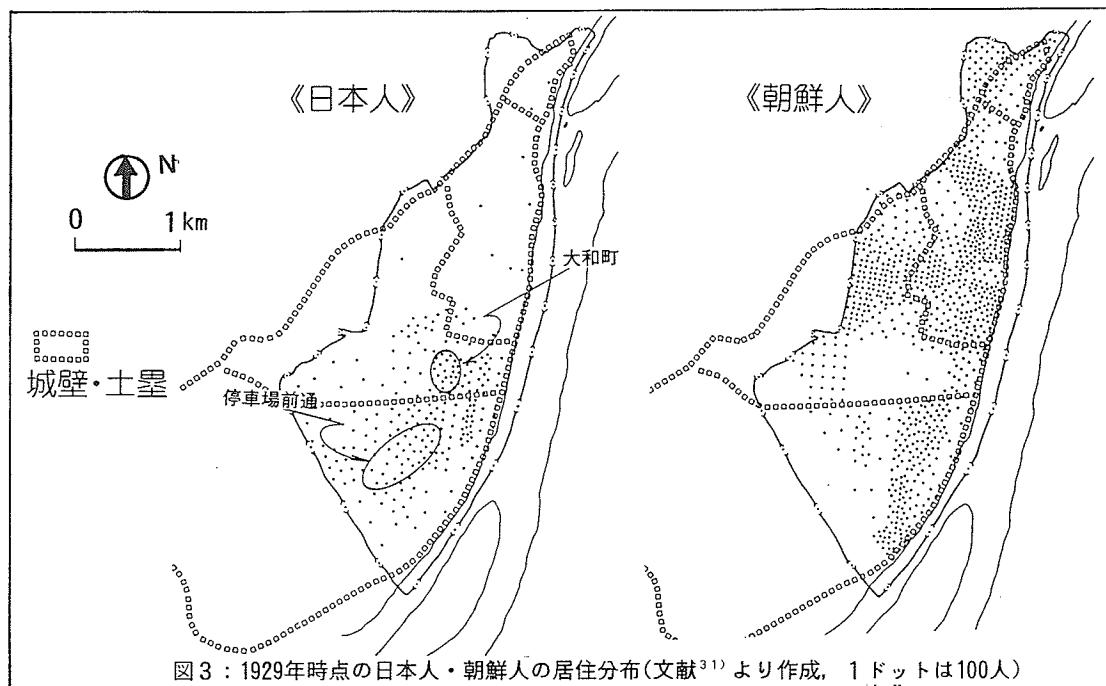


表1に併せて示した。なお、表1の番号は筆者が付したものである。義州方面からの道路を、直接旧市街に接続させるための「静海門外道路改修」、雨水排除のための路面改良を目的とする「旭町外通道路改修」、通行と下水溝敷設を阻害していた土壘の撤去を目的とする、「瑞氣通道路改修」などの整備が行われた。なお、この土壘は中城と外城を区分していた土壘である。

この時期に京城で行われていた市区改正は、土木会議への諮問後、決定告示を経て、全額国費によって総督府直轄で施行³⁷⁾されたものであるが、平壌の場合は、まとまった街路計画が告示された経緯はなく、土木会議への諮問も行われていない。国庫補助はされているものの、平安南道施行の事業であった。さらに、一つの工事費に残額が生じると、別の箇所の整備を起こすなど、一貫した体系的計画の元に進められていた訳ではないようである。さらに、京城における街路の計画幅員は10~30間(18.18~54.5m)であったのに対し、この段階の平壌で整備された街路は2~10間(3.64~18.18m)であった。

事業箇所は日本人の多い「新市街」及びその近傍に集中し、応急処置的な事業内容であったことが、この段階の特徴である。

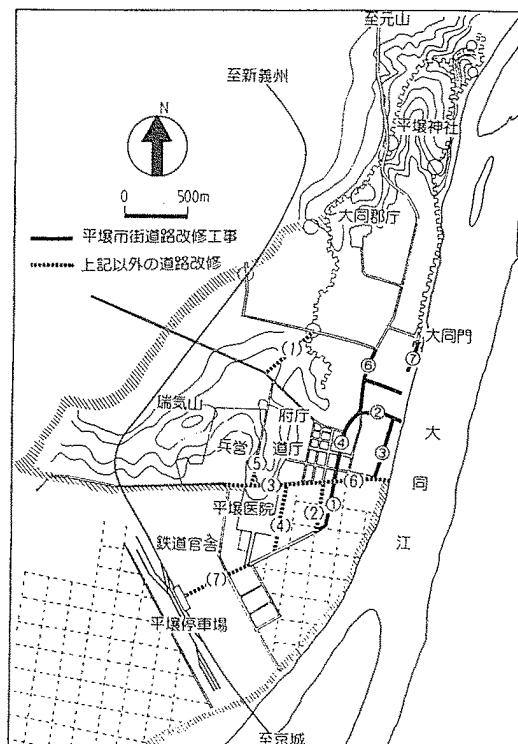
一方、市街図²⁰⁾と地形図²¹⁾を比較すると、1909~1915年の間に、南門通に接続して「旧市街」を縦貫する道路が整備されている。この道路は、元山へ向かっていること、整備時期、地形図上で計測された幅員(約7~8m)、の3点から、第一期治道事業として総督府によって整備された「平壌元山線」であると考えられる。「平壌元山線」は、幅員7.2m(4間)で、1911~1915年の間に施工されたものである³⁸⁾。

(2) 防水排水及び道路工事（市街地防水整備時期）

(1)の「道路改修工事」に続き、平安南道は1923年に市街地の防水事業を行った。道路整備に関するものは表2に示した通りであるが、小規模に止まつており、この事業の主眼はむしろ防水堤の設置であった。平壌の市街地では、降雨時には生活污水が街路に氾濫し、衛生上の問題ばかりではなく、通行上の危険も生じており、市街地の防排水は切実な課題であった。こうした状況に対し、これまでの道路改修、防水事業は必ずしも十分な成果を上げてはいなかつた。そこで、平壌民団民長の熊谷直亮は、1912

表1：平壌市街道路改修事業（文献³⁴⁾より作成）

事業名	工事種別	番号	幅員	間	延長	事業期間
平壌市街道路改修	道路	①	10	18.18	250	454.55
	排水	-	-	-	412	749.10
	道路	②	6	10.91	192. ⁵	350.00
	道路	③	10	18.18	250	454.55
	鉄架所裏通橋梁架設	橋梁	-	-	172. ³	313.28
	大和町下水改良	排水	-	-	541	98.36
	道路	④	11	20.00	205	372.73
	下水	-	-	-	225. ⁵	410.00
	元郡衙通道路改修	道路	⑤	4	7.27	172
	橋梁	-	-	-	-	312.73
平壌市街静海門外道路改修	道路	⑥	2	3.64	360	654.55
	溝渠	-	-	-	1. ⁵⁵	2.82
	排水	-	-	-	541	98.36
	道路	⑦	-	-	115	209.09
	水門	-	-	-	-	-
平壌市街静海門外道路改修	道路	(1)	4	7.27	270	489.46
平壌市街旭町外通道路改修	道路	(2)	7	12.73	211. ⁵	383.04
平壌市街瑞氣通道路改修 (旭町交差点～兵營門前)	道路	(3)	10	18.18	401. ⁸	728.31
巖通道路改修	道路	(4)	8	14.55	55	99.07
幸町道路改修	道路	(5)	5	9.09	227	411.51
平壌市街瑞氣通道路改修 (稅關門前～兵營門前)	道路	(6)	9. ³ ~10	16.91 ~18.18	634	1149.32
平壌市街一等道路拡張	道路	(7)	-	-	-	1914 ~15

図4：平安南道施行道路改修事業位置図
(1911~15年；文献³⁴⁾「地形図」²²⁾より作成)

(明治45)年に平壌を視察中の寺内総督に対し、陳情を行った³⁹⁾。その主たる内容は、市街地の防排水工事の実施と道路の改修であった。

これを受け、総督府技師山岡元一の計画に基づく⁴⁰⁾、平壌府が施行主体となって、市街地の防水工事に着手した。既存道路の路面改良や側溝の築造、幹線下水道管渠の敷設が主たる内容であったが、道路として、南門通の改修(一部区間は新設)があった。(表2、図5)

このように、この段階の事業内容は、市街地の防排水に主眼がおかれていたと言える。

(3) 市区改正（街路網骨格整備時期）

防水工事の収束に前後して、平壌府は「重要な7路線」を選定し、国庫補助を受け入れて、1922年から第一期市区改正事業に着手した。当時平壌は、急激な人口増加の傾向にあり、街路の未整備が将来の府の発展を阻害する恐れがあったためと、平壌府は説明している。

「7路線」は表3及び図5に示した通りである。なお、番号は筆者の付したものである。この事業では、一貫した計画の元に工事が行われているが、依然として街路の全体計画が告示されることはない。また、京城では、幅員10~30間(18.18~54.55m)の街路が中心にネットワークが構成されているのに対し、平壌における市区改正道路は、12間(21.82m)が最高であり、いずれも平壌停車場から「新市街」を縦貫し、平壌神社方面へ至る南北方向の連絡を担っている。

また、京城の路面仕上げは、アスファルト、マーカダム舗装が主流であったのに対し、平壌は1927(昭和2)年の段階でも、「大和町通」「南門通」の一部が舗装されていたが、砂利敷が中心であった⁴¹⁾。

さらに、住民の寺内総督への請願の後に実現していることなど、京城と比較して消極的な展開であったと言えよう。

ところで、図5の(3)の路線は、この時期に施工中であった大同橋に連絡している。平壌の人口増加が、既存の市街のみでは受容しきれなくなりつつあったことに前後して、大同江対岸の船橋里では、工業地が発達し、航空隊が設置を見たが、大同江の連絡は、4か所の府営渡船のみに頼っており、両岸の一体化が急務となっていた。そこで朝鮮総督府は、

「大同橋」を1916(大正6)年に第二期治道計画に位置づけ、土木部大同江出張所を開設し、1921(大正10)年に着工、1923(大正12)年に完成させた。この大同橋は、人間や自動車の通行の用に供するのみならず、軌道(但し単線)が敷設され、五万人分の水道管が添架されていた⁴²⁾。

一方、1929(昭和4)年平壌府に編入される平壌停

表2：平壌市街防水排水及び道路工事(道路工事のみ抜粋、文献³⁴⁾より作成)

工事名	工事種別	幅員	延長	事業期間 (施行主体)
		間	m換算	
陸路門より大同門を経て里門に至る防水工事	道路	4	7.27	80 145.46 1913 (平安南道)
南門通終点より大同江岸に至る道路工事	道路改修	6	10.91	100 181.82 1913 (平安南道)
南門通道路改修工事	道路改修	10 12	18.18 21.82	597 1085.47 94 170.91 1918~23 (平壌府)

表3：平壌第一期市区改正(文献³⁴⁾より作成)

路線名	番号	幅員	延長	事業期間
		間	m換算	
停車場前通～本町通	(1)	12	21.82	556 1010.92 1922
南門町終点～平元橋	(2)	12	21.82	205 372.73 1922~23
停車場前通～税関前	(3)	10	18.18	315 572.73 1923~24
大和町終点～大同江岸	(4)	8	14.55	228.5 415.46 1924~25
平元橋～大神宮前	(5)	12	21.82	340 618.19 1925
大和町終点～巣町通	(6)	8	14.55	367 667.28 1925
新倉里電車終点～普通門	(7)	12	21.82	158 287.28 1926
		4	7.27	157 285.45

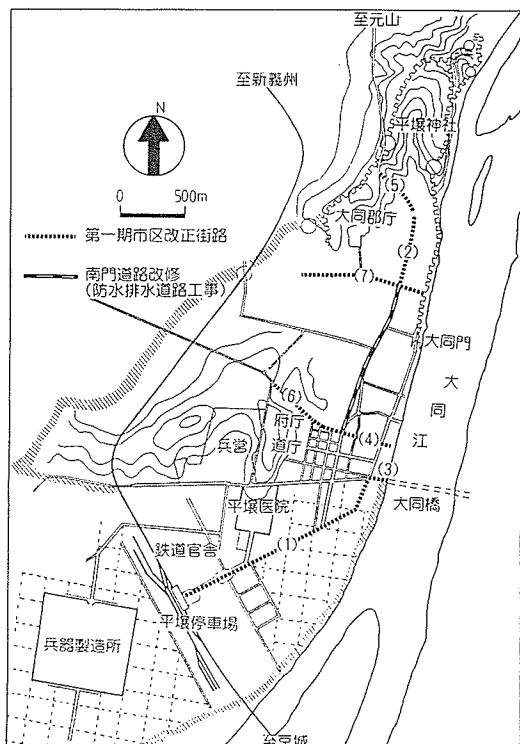


図5：1918~1926年の街路整備

(文献³⁴⁾資料^{22), 36)}より作成)

車場南西の「平川里」や大同江対岸の「船橋里」においても、軍事施設あるいは工業施設の建設に伴い、平安南道の施行による街路整備が行われている⁴³⁾。筆者の調査した限り、これら事業の具体的内容を記述した資料は無く、本研究の対象地区からも外れているため、これ以上は取り扱わない。

その後、市区改正は1927(昭和4)年から第二期事業として継続された。(表4、図6)第一期事業で整備された「普通門線」の延長の他、市街地の南北を連絡する「崇仁線」や「八千代線」、あるいは「旧市街」の東西を連絡する「静海門線」がこのとき整備された。第一期事業に比較して、「新市街」の中心から離れた場所での展開が特徴である。

市区改正は、平壌における最初の本格的な街路整

備であり、中心部の街路網の骨格はこの時期に形成されている。その際、監営前の街路や大同門に接続する街路のような骨格街路は、あまり活かされていない。

(4) 市区改正以降の街路整備(既存街路再整備時期)

平壌府の歳出入予算書³⁵⁾(以下「予算書」と略す)を参照すると、第二期市区改正の終了する1933(昭和8)年より、第三期市区改正の調査(内容は不明)が行われているようであるが、市区改正としての街路整備は第二期で終了している。

総督府は、昭和8年より窮民救済土木事業として各都市に補助⁴⁴⁾を行った。この事業は土木施設の整備のみならず、公共投資による就業の場の創出という目的をもっていた。1931~33年に実施された第一次の事業では57,726,200円が執行されたが、平壌は対象となっていない⁴⁵⁾。1934(昭和9)年に実施された第二次の事業、及びその翌年に実施された第三次の事業では、平壌も対象に含まれており、第二次の事業では平壌鎮南浦線(延長400m、幅員22m)及び静海門線(延長800m、幅員15m)が、第三次

表4：平壌第二期市区改正(文献³⁴⁾より作成)

路線名	番号	幅員(m)	延長(m)	事業期間
静海門線(電車通～松永通)	(1)	14	568	1927
崇仁線(旭町～静海門)	(2)	11	687.48	1928
崇仁線(静海門～普通門)	(3)	11	537	1929
八千代線(瑞氣通～橋口町江岸)	(4)	14	1380	1929~30
静海門線(電車通～江岸)	(5)	14	353	1930~31
普通門線(景昌里～普通門)	(6)	22	560	1932



図6：第二期市区改正路線位置図
(1927~32年；文献³⁴⁾資料^{22), 36)}より作成)

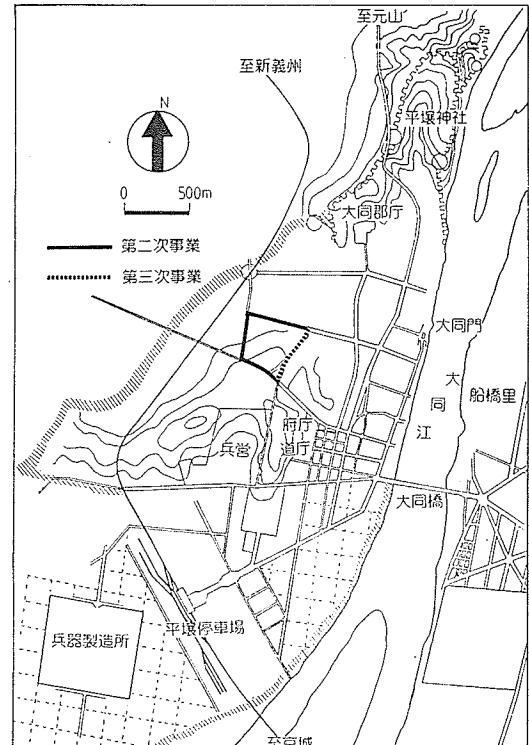


図7：窮民救済土木事業位置図
(1934~35年；文献³⁵⁾「平壌府全図」³⁶⁾より作成)

の事業では景昌里東町線（静海門線～鎮南浦線、延長540m）が実施された。（図7）

一方、これに並行して、1935(昭和10)年より1939(昭和14年)にかけて、平壌府の単独事業として道路舗装工事が行われている。図8には、その年度別の展開を示した。予算書³⁵⁾には1939年度施工箇所の記載がないため、図8には表示をしていない。

図3と比較すると、日本人の居住密度の高い地区に舗装工事が集中し、また早い時期から工事に着手していることが特徴である。

なお、「大和町通」や「南門通」の幹線街路では舗装工事が実施されていないが、これは、市区改正において、既に舗装が実施されているためである。

この段階では街路網の拡張よりも、既存街路の再整備が盛んである。

(5)朝鮮市街地計画令適用時期（郊外部発展時期）

朝鮮市街地計画令（以下「計画令」と略すことがある）の制令は1934(昭和9)年²⁾であるが、平壌府に適用されたのは1937(昭和12)年であり、同時に街路計画が告示⁴⁶⁾された。市街地全体の街路網計画が公的に示されるのは、平壌ではこの時が初めてである。この時から、市街地の街路整備は計画令に則って実施されることとなり、ようやく京城と同じ法令に基づいた整備が始まったわけである。この計画令に基づいて施行された街路事業は表5及び図9に示した通りである。また、計画令に基づいて、単独の街路整備以外にも、面的整備として土地区画整理事業が行われている。その内容は表6に、位置は図9に併せて記した。市街地街路事業の内、大路一類十二号および十四号、並びに中路第一類二十号は19

41(昭和16)年に追加された計画街路である。図9を作成するにあたり参考にした資料⁴⁸⁾は、本研究にあたり筆者が入手できた唯一の計画街路網図であるが、1938(昭和13)年時点のものであり、その時点以後の街路の位置の詳細は不明であるため、起終点の場所⁴⁹⁾等から概略の位置を示した。また、区画整理等の面整備については、図上に一切表示がないため、施行区域の地名から概略の位置を示した。

京城では、旧城内の街路計画が、市区改正時に

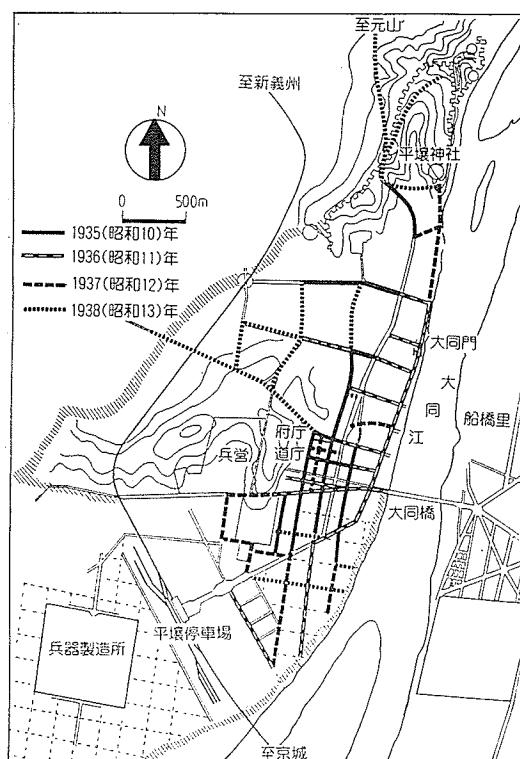


図8：道路舗装工事位置図

(1935~38年；文献³⁵⁾「平壌府全図」³⁶⁾より作成)

表5：市街地計画令に基づく街路事業（文献^{35) 46) 47)}より筆者作成）

街路事業名	対象街路	幅員(m)	延長(m)	起点～終点	事業期間
市街地幹線道路事業	大路第一類七号(一部)	35		第二十八号広場～第二十三号広場	1941~1944
	大路第一類十二号(一部)	35	2,500	船橋里地内第十七号広場～栗里面地内第四十二号広場	
	大路第一類十四号(一部)	35		秋乙美面軍用地～仏堂里地内第四十五号広場	
第二市街道路事業	中路第一類二十号	20	1,700	変電所西方～栗里面地内軍用地	1942
	中路第二類三十八号	15	1,830	大路第一類五号路線～大路第三類十五号路線	
	中路第三類三十九号	12	200	大路第三類十五号路線～中路三類三十七号	

表6：平壌府で実施された土地区画整理事業（文献^{3) 47) 48) 49)}より作成）

事業名	場所	事業面積(坪)	事業面積(m ² 換算)	事業期間
第一土地区画整理	大同江東岸（船橋里、新里、東大院里、栗里）	508,687	1,681,719	1937~1942
第二土地区画整理	船橋里駅東側（外新里）	183,844	607,788	1939~1941
第三土地区画整理	普通江東岸西城里の一部	70,796	234,051	1940~1941

比較して、より詳細に定められているところに特徴があった。それに対し平壤の場合、旧城内に定められた計画街路の密度は、周辺部に比較して必ずしも高くはない。

市区改正によって整備された街路の内、大路第一類一～五などは、計画街路として新たに位置づけられているものの、多くは整備済み街路として表示されており、京城のように積極的に計画に位置づけら

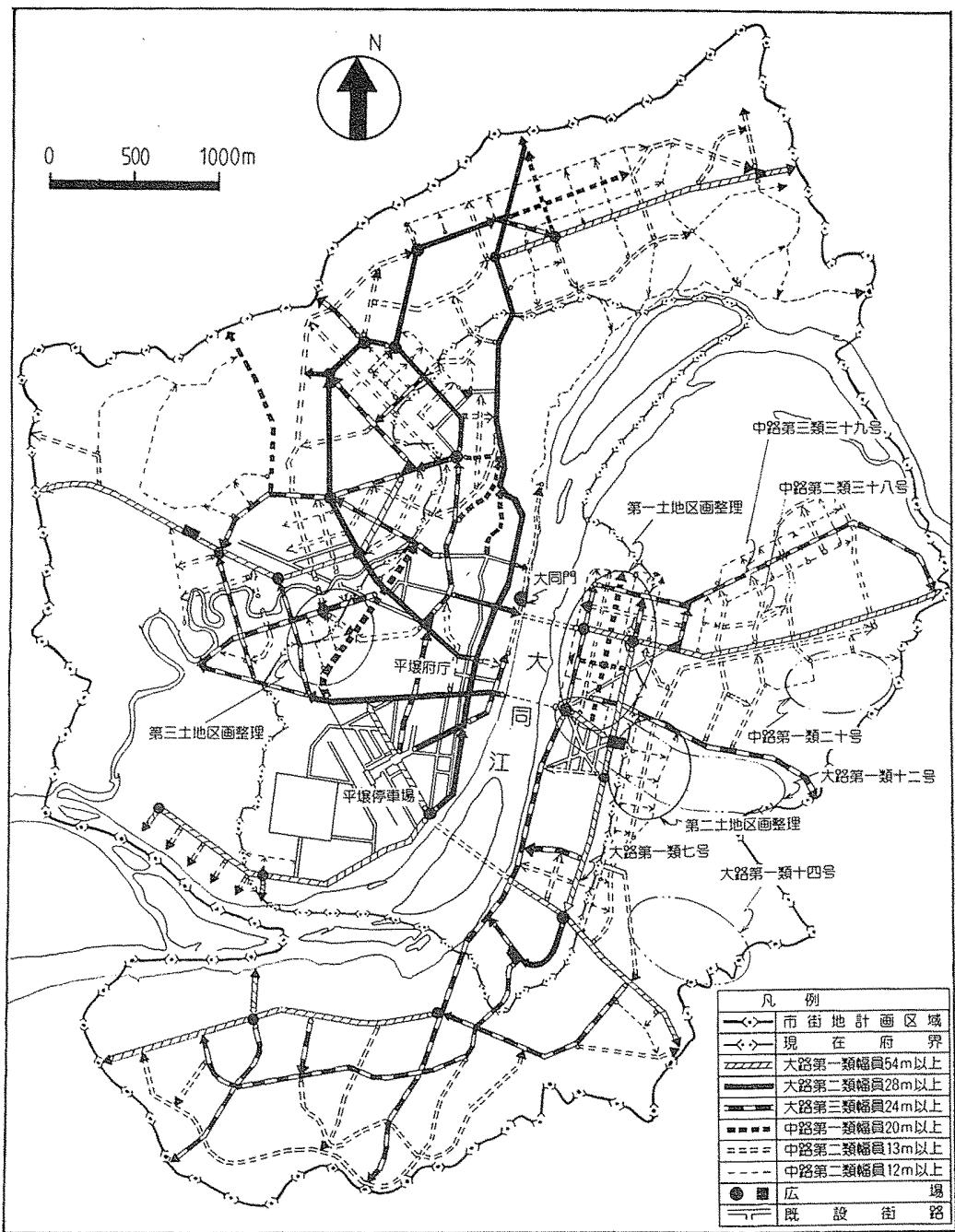


図9：市街地計画街路及び事業箇所(文献⁴⁷⁾ 総督府告示⁴⁶⁾ 昭和16年842号, 1234号, 17年1212号より作成)

れてはいない。

また、土地区画整理事業は、京城の事例⁵⁰⁾と同様に郊外部で展開している。京城の場合は旧城内において、街路事業がある程度実施されていたが、平壤の街路事業の6路線は、いずれも郊外部で展開しているところに特徴がある。

以上から、市街地計画街路網図は、専ら面的整備を中心とした、郊外部のマスタープランとして機能していたと言えよう。

(6) 防空疎開空地帯設置(軍事目的の街路整備時期)

第二次大戦の激化に伴い、平壤においても京城とともに、防空疎開空地帯が告示⁴⁶⁾された。(1945年4月7日および4月19日)その場所は図10に示した通りである。ただし、起終点が同一町内に存在し、また経由地のはっきりしない路線は記入していない。幅員50mの疎開空地帯は、全8路線の内、鉄道に沿った路線を除いた6路線が、旧城内にある。一方、幅員15mの疎開小空地帯は、⑤、⑥、⑦、⑨の4路線を除いた5路線が城内である。また、疎開空地帯の内、市街地計画街路と同じ位置にある路線が5路

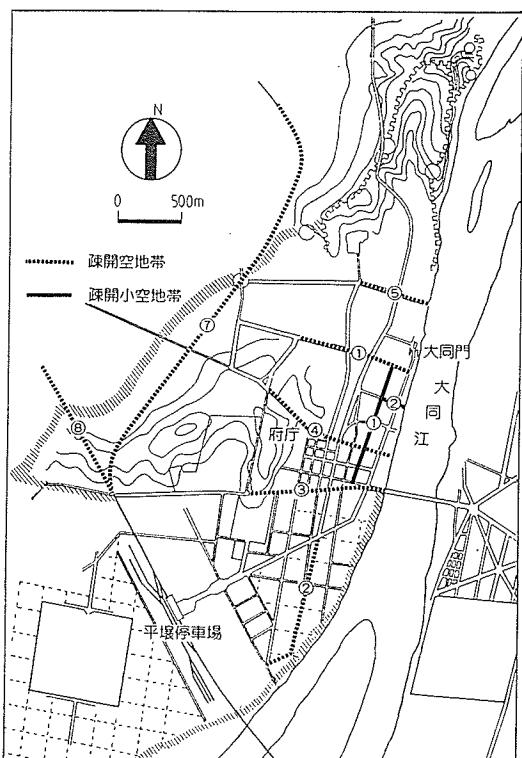


図10：防空疎開空地帯位置図
(総督府告示⁴⁶⁾昭和20年196号および225号より作成)

線ある。朝鮮総督府技師の山岡敬介は、1938年10月に京城で開催された「第六回全国都市問題会議」において、「街路網は、これを単に交通に対する考慮のみをもってなすべきではなくて(中略)防空防火上の施設をも考えて総合的に決定すべきである」との講演⁵¹⁾を行っており、防空疎開空地帯の配置にあたり、防空上の配慮が既になされていたためと考えることができる。

防空疎開空地帯の告示は終戦間際のことであり、どの程度整備されたかは不明である。韓国独立後のソウルの場合は、市街地計画街路に組み込まれ、その一部として整備されていたり、スラム化の後商店街として再生した例が報告⁵²⁾されているが、北朝鮮独立後の市街地の建設について、今のところ詳細は不明であるため、これ以上は言及しない。

(7)まとめ

平壤の街路整備は、応急処置的対応に始まり、市街地の防排水に主眼がおかれた整備の後市区改正に至り、市街中心部の街路の骨格が整備された。その際、李朝時代の街路骨格はあまり活かされていない。その後、整備済み街路の再整備を経て、朝鮮市街地計画令の適用を受けるが、市街中心部では目立った動きはなかった。

6 街路整備と他の都市施設との関係

5において明らかにした通り、中心市街地の街路網は、第一期および第二期市区改正までに、その骨格が整備されている。本章では、この時期の街路整備と、内地六大都市や台北において、市区改正の契機⁵³⁾となった他の都市施設、すなわち上水道、下水道、軌道交通との関係を明らかにする。

(1) 上水道⁵³⁾

平壤の上水道整備は、大韓帝国末期の1906年に、度支部水道局が調査を開始したことに始まる。翌年に着工し、1910年に竣工を見た。取水施設は、綾羅島に設置され、配水池は乙密台に設けられた。その後、朝鮮半島が日本に併合され、地方管制が変更されたことに伴い、平安南道が維持経営していたが、1922年に平壤府に移管された。

水道施設の拡張は、表7に示した通りである。1913年に行われた最初の拡張は、城壁外の「新市街」に給水管の敷設を行うことを目的としていた。これ

以降に管路の増設があるのは1926年である。第一期市区改正街路のほとんどが、1922~1925の間に行われており、第一期市区改正と上水道整備の直接的関係は希薄であると考えられる。

また、1928(昭和3)年時点の「平壌水道一般平面図」を参照すると、市区改正で整備の対象となっていたなかった街路にも、幹線水道管が敷設され、また第二期市区改正(1927~1932年)の際に整備された街路には、水道管の敷設は見られない。

以上から、上水道と街路整備の関連は薄いものと考えられる。

(2) 下水道(防水排水施設)⁵⁴⁾

大同江の豊富な水量は、低廉な上水道供給を実現させた反面、洪水時には市街の低地に雨水汚水を氾濫させ、単に衛生上に止まらない問題を生じさせていた。このことは、5(1)で示した、当時の市街地のインフラ整備が、道路の改修に止まらず、下水道の幹線整備(暗渠式)を含んでいたこと、また、道路の整備にしても、雨水排除のための路面改良が意識されていることからも理解されよう。平壌の中心市街地の防水排水工事が本格化するのは、5(2)で示した「防水排水及び道路工事」であり、1913~6(大正2~5)に平安南道によって施工された。この工事の内、道路に関する工事は5(2)で示した通りであるが、僅かに2路線であり、防排水を主目的とした工事であることと理解できる。その後工事は平壌府に引き継がれ、第二期(~1922年)、第三期(1923~1927)として継続され、完成された。市区改正として、街路の整備が本格化するのは1922年からであるが、これは、第二期の工事が終了したことである。また、第三期の防水排水工事の内容は、「柳町および八千代町地内の9カ所の排水施設、および鉄道橋より普通江に至る水路の浚渫」であり、ほぼ同時期に事業が実施された第一期の市区改正街路とは、場所が異なる。むしろ場所は第二期の市区改正街路に

近いが、その時期は1929~30年であり、第三期の防水排水工事の終了後である。

このように、市街地の防水排水設備は、一部を除いて本格的な街路整備とは直接の関係をもたないものの、インフラ整備の当初から意識され、街路よりも、むしろ先行して整備される傾向にあった。

なお、京城府において下水道が整備されたのは1919(大正7)年であり、平壌府よりも遅い。さらに当時の京城府の下水道は、小規模河川の改修による、開渠式であった。

(3) 軌道交通⁵⁵⁾

平壌停車場は、4(2)で示した通り、「新市街地」より2kmほど離れていた。この間は自分の足で歩くか、人力車に頼っていたが、1905(明治38)年に居留日本人の手により、平壌市街地鉄道(株)が設立された。この軌道交通は、人力車押し式4人乗りのトロッコで、停車場前~大和町を結んでいた。これが平壌府軌道交通の起源であったが、採算は悪く、1916(大正5)年には廃止されてしまう。

しかしながら、廃止後も人力車より低廉な交通手段であった軌道への期待は大きく、また、市街南方の平川里に兵器製造所が建設されるに至り、1919(大正8)年より平壌府において調査に着手、1922(大正11)年より着工し、翌1923(大正12)年に停車場前~新倉里の本線が複線で、やや遅れて郵便局前~大同橋向側の支線が単線で開通した。(第一期事業)平壌の路面電車は、府の直営事業として運営されていたが、これは朝鮮では最初の事例であった。

この事業は第一期市区改正における街路整備と同時期(1922年)であり、場所も一致(停車場~本町通)している。三年後の1925年に第二期事業として、支線が船橋里まで、本線が箕林里間で延長されているが、やはりこの区間も1925年に第一期市区改正の一環で整備されている(元橋~大神宮前)。また、この時期に整備された幅員12間の街路には、いずれも路面電車の軌道が敷設されている。さらに、この街路整備については、当時の文献⁵⁶⁾に「電車網への考慮」である旨記述されている。以上から、市区改正街路の一部と軌道敷設の間に関連が認められる。

その後、第三期事業として、1927年に大神宮~箕林里が複線化され、1930年に西平壌駅まで延長された⁵⁷⁾。路面電車の軌道は市街を南北に縦貫した。

表7: 水道工事の展開(文献⁵³⁾より作成)

施工年度	区分	内容
1907~1910	創設	
1913	第一回拡張	配水管増設
1919~1920	第二回拡張	配水池一個増設
1922	第三回拡張	電気唧筒増設
1923	第四回拡張	塩素滅菌器一個設備、及び堤防増築
1926	第五回拡張	集水井一個、管井四個、及び電気唧筒増設 配水管増設
1928	第六回拡張	配水管増設

(4)まとめ

上水道の整備は、街路事業との関連が薄く、また、下水道は街路より先に整備される傾向にあった。一方、市区改正街路の一部は、軌道の敷設に関連がある。

7 おわりに

本研究では、平壤という既存の都城が、植民地統治下において、どのように変容したかという点を、街路整備の観点から明らかにした。まず①李朝時代に至る都城内街路の構成を明らかにした。幅員では京城と大きな差があるが、接続の特徴に類似性が認められた。次に街路整備と土地利用の関係を明らかにするため、②日本人の進出と土地利用の転換を示した。旧城壁南端に隣接して、日本人主体の市街地が形成された。駅は、この市街地の拡大を考慮した場所に定められた。そして③街路整備展開の実態を明らかにした。当初は応急処置的で、次いで防水を主眼とした整備が図られ、その後街路整備が本格化した。街路整備の展開の中で、李朝時代の街路の骨格的特徴は、あまり活かされていない。最後に④街路整備と他の都市施設との関係を示した。下水は街路に先駆けて整備される傾向にあり、一部の街路は軌道の敷設と関連が深いことが明らかになった。

平壤の現地踏査を行うことは、目下不可能な状況にあるため、本論文は、専ら日本統治時代の資料を利用した文献調査によって構成されている。本論文で明らかにした日本の手による土木施設が、独立後の北朝鮮にどのように継承されたか（あるいは否定されたか）を明らかにすることには意義があると考えられるが、上記のような理由のため、将来の課題として残すこととした。

【補注】

- (1) 「京城」とは、そもそも城郭都市を表す普通名詞で、高麗時代の文献に使用例が見られる。本論文では、日本統治時代の歴史的有名詞としてこの述語を用いる。したがって、「」は付さない。
- (2) 「朝鮮総督府統計年報」各年版によれば、平壤府の人口が釜山府を抜いて第二位になったのは1921年である。なお、そのときの人口は、京城府：250,208人、平壤府：78,621人、釜山府：76,126人であった。
- (3) 筆者の調査した限り、総督府等の公的機関の文書には登場した例はないが、『平壤発展史』平壤民団役所, p424~p433, 1914年では、赤木格堂なる人物が「平壤遷都論」を主張している。また、文定昌、『軍國日本朝鮮強占三六年史』、서울大學校出版部[韓国], p394, 1966年によれば、1920年代後半に朝鮮総督府の日本人官吏および朝鮮内日本人知識人の間で「平壤遷都論」が旺盛であったとのことである。
- (4) 平壤は、北朝鮮建国以来中心的都市であったが、憲法上の首都は1972年までソウルであった。
- (5) 内容を要約すると、以下のようになる。
『日本統治下の朝鮮の都市は、日本人とその協力者の住む「新市街」と朝鮮人中産階級の住む「旧市街」に別れていた。「新市街」は完全に日本風で、「旧市街」は道幅も狭く屈曲し、近代建築導入の余地はなかった。そして、都市には、朝鮮人を抑圧し、民族意識を麻痺させるための建築物が多かった。さらに、「皇國臣民化」を強要するため、都市のよい場所に神社を建てた。また、都市は自然発生的で、非文化的であった。住宅地区に中小工場が無秩序に混入するなど、アンバランスに拡張した。一方、都市施設にも見るべきものは無く、配水区域の制限によって上水道は不足し、開放式の下水道は浄化されることなく、そのまま河川に放流された。』
- これらの記述は、いずれも具体性に乏しく、また、十分な例証を欠いており、根拠も提示されていない。
- なお、残りの半分は、同じ時期に抗日バルチザンの解放区において展開された建築に関する記述である。
- (6) 平壤については、現地踏査を行うことは目下不可能な状況にあるが、同様に製作された京城の地形図(22)については、1989年の現地踏査の結果、路地の屈曲など細部にわたって記述内容が正確であることを確認している。
- (7) 「箕子井田」については、箕子朝鮮王朝時代に開墾された「井田」であるとの伝説があるが、高句麗時代の都市遺跡であるというのが戦前からの定説である。
- (8) 植民地の入植者は日本各地から集まっており、それぞれが地縁の神の祭祀を望むことから、当初の植民地神社には最大公約数的な存在として、天照大神が祭神とされることが多かった。詳しくは、小笠原省三、『海外神社誌』、p4, 1953年、を参照。
- (9) 例えば、韓哲驥、『日本の朝鮮支配と宗教政策』、未来社、p162~p163, 1988年を参照。総督府が神社の設置を奨励し始めるのは1915年の「神社寺院規則」発布以降である。
- (10) 起終点となる広場は、路線と同時に告示されているが、告示の中では、場所が「○○里地内」としか記述されていないため、このように処理した。
- (11) 東京市における市区改正の契機は、水道施設の整備であり、大阪市や京都市の市区改正の目的は、路面電車の軌

道敷設であった。また、台北市では、下水道施設の整備による衛生環境の改善が重視されていた。詳しくは文献2)参照。

【文献】

- 1) 越沢明, 朝鮮半島における土地区画整理の成立起源, 第21回日本都市計画学会学術研究論文集, p115~p120, 1986年
- 2) 五島寧, 「京城」の街路建設に関する歴史的研究, 土木史研究第13号, p93~p104, 1993年
- 3) 孫楨睦, 『日帝強占期都市計畫研究』, 一志社[韓国], 1990年
- 4) 孫楨睦, 『朝鮮時代都市社會研究』, 一志社[韓国], p332~343, 1977年
- 5) 関野貞, 高句麗平壌城及び長安城について, 『朝鮮の建築と芸術』所収, 岩波書店, p345~p370, 1941年
- 6) 橋谷弘, 植民地都市としてのソウル, 歴史学研究第614号, p7~p15, 1990年
- 7) 吉田光男, 漢城の都市空間—近世ソウル論序説, 朝鮮史研究会論文集No. 30, p91~p120, 1992年
- 8) 五島寧, 「京城」の行政区域名に関する平壌・台北との比較研究, 第27回日本都市計画学会学術研究論文集, p1~p6, 1992年
- 9) 朝鮮科学技術者協会, 「朝鮮学術通報」, 1964年~
- 10) 崔義林, 『高句麗平壌城』, 科学・百科事典出版社[北朝鮮], 1978年
- 11) 前掲「朝鮮学術通報」1980 No1・2, p25~p39, および1980 No3・4, p17~p27
- 12) 前掲「高句麗平壌城」, p98~p100
- 13) リ・ファソン, 『朝鮮建築史 I, 2』, 科学・百科事典出版社[北朝鮮], 1989年
- 14) 前掲「朝鮮建築史」I, 1巻, p512~p523, 及び2巻, p5~p18
- 15) 魏伯桂, 「平壌官府圖」, 1770年(李燦, 『韓國의古地圖』, 汎友社[韓国], p212, 1991年 所収)
- 16) 「平壌全図」, 18世紀中期(李燦, 『韓國의古地圖』, 汎友社[韓国], p213, 1991年 所収)
- 17) 「箕城全図」, 18世紀後期(李燦, 『韓國의古地圖』, 汎友社[韓国], p214, 1991年 所収)
- 18) 「箕城図」, 18世紀中期(李燦, 『韓國의古地圖』, 汎友社[韓国], p217~220, 1991年 所収)
- 19) 「平壌之春」, 19世紀(『朝鮮遺跡遺物圖鑑』13, 外國文総合出版社[北朝鮮], p42, 1992年 所収)
- 20) 『平壌要覧』, 平壌実業新報社, 1909年の付図
- 21) 1:10,000地形図「平壌」, 陸軍陸地測量部, 1916年(柏書房復刻)
- 22) 1:10,000地形図「京城」, 陸軍陸地測量部, 1915年, 1921年(柏書房復刻)
- 23) 『平壌小誌』, 平安南道教育会, P31~32, 41, 55~56, 1934年
- 24) 『平壌府名所旧跡案内』, 平壌府, 1938年
- 25) 改造社編, 「日本地理体系12朝鮮編」, p183, 1930年
- 26) 五島寧, 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
- 27) 『平壌發展史』, 平壌民團役所, p33~p34, p62, 1914年
- 28) 『平壌要覽』, 平壌實業新報社, p14~p16, 1911年
- 29) 『想い出の平壌』, 同刊行委員会, p56~57, 1977年
- 30) 前掲, 『平壌發展史』, p61
- 31) 『調査資料第34輯 生活実態調査(その4)平壌』, 朝鮮総督府, p63~67, 1932年
- 32) 『朝鮮鉄道史第一巻』, 総督府鉄道局, p294~295, 1929年
- 33) 『平壌全誌』, 平壌商業會議所, p167~172, 1927年
- 34) 朝鮮総督府内務局土木課, 『朝鮮土木事業誌』, p1090~p1099, 1937年
- 35) 『平壌府歲出入予算書』各年版, 平壌府, 1931~1944年
- 36) 『平壌府全図』, 平壌府土木課, 1934年
- 37) 交通関係の研究調査会の状況, 朝鮮第102号, 朝鮮総督府, p349~p350, 1923年
- 38) 前掲, 『朝鮮土木事業誌』, p112~p118
- 39) 前掲, 『平壌發展史』, p57
- 40) 前掲, 『平壌全誌』, p47
- 41) 前掲, 『平壌全誌』, p865
- 42) 本間徳雄, 大同橋について, 朝鮮第102号, 朝鮮総督府, p242~p246, 1923年
- 43) 前掲, 『平壌全誌』, p778
- 44) 『施政二十五年史』, 朝鮮総督府, p633~p635, 1935年
- 45) 『朝鮮総督府施政年報 昭和16年版』, p355, 1943年
- 46) 朝鮮総督府, 官報, 参照部分は本文に記入(亞細亞文化社[韓国]による複刻本を使用)
- 47) 岩下正, 平壌府昭和十七年度土木事業実施中の主なるもの, 区画整理8巻7号, p48~49, 1942年
- 48) 『都市計画概要』, 朝鮮総督府, p87~103, 1938年
- 49) 西沢賢吾, 平壌府市街地計画近況, 区画整理4巻12号, p33~34, 1938年
- 50) 『서울土地区画整理白書』, 서울特別市, p131~179, 1990年
- 51) 幸島禮吉, 第六回全国都市問題会議の概況, 区画整理4巻20号, p23, 1938年
- 52) 前掲「日帝強占期都市計畫研究」, p336~338
- 53) 前掲「朝鮮土木事業誌」, p1119~p1202
- 54) 前掲「朝鮮土木事業誌」, p1285~p1298
- 55) 前掲, 『平壌全誌』, p808~812
- 56) 前掲, 『平壌全誌』, p777
- 57) 前掲「調査資料第34輯 生活実態調査(その4)平壌」, p362