1910年代から1940年代(日韓併合期)における釜山の拡大と 商工業・都市施設の分布について

—近代期の韓国・釜山における市街地の変遷に関する研究 その2—

THE CITY EXTENSION AND THE DEVELOPMENT OF BUSAN SEEN FROM THE
DISTRIBUTION OF THE CITY FACILITIES, COMMERCE & INDUSTRY FROM THE
1910S TO THE 1940S IN THE JAPANESE ANNEXATION OF KOREA

—A study on the development of urban districts of Busan, Korea in the modern age Part 2—

曹 榮 煥*, 初 田 亨**

YoungHwan CHO and Tohru HATSUDA

This research aims at clarifying modernization process of Busan, Korea and finding how the city had developed by capital and commerce. When it became Japanese Annexation of Korea in 1910, Japanese developed Busan by large scale. The number of the Japanese who emigrate to Busan increases, various kinds of construction and the development project also increase, and it becomes a bigger city. With these developments, Busan strengthens character as a commerce-and-industry city, the influence is reflected also in the composition of a city area by development of the commerce and industry of Busan, and the tendency for the city areas to specialize functionally came to be more clearly. When development of the west side of the Yongdu mountain progresses, Japanese's place-of-residence division has visible signs that it extended to the west greatly. And the east side of the Yongdu mountain becomes the area which has a function as a business area. In addition, Choryang, Busanjin area, and Youngdo Island which were the suburban areas in Busan, there become a manufacturing area. With enlargement of the city, it is shown that each area had each features functionally within the period of Japanese annexation of Korea.

Keywords : Korea, Busan, Modern City, City Area, Harbor Construction and Reclamation Works,
Commerce and Industry

韓国、釜山、近代都市、市街地、築港埋築工事、商工業

1、研究の目的と範囲

1876年(明治9年)に朝鮮が開港すると、15世紀から釜山に設置されていた倭館は、そのまま日本人専管居留地になり、日韓併合になる1910年(明治43年)までつづいた。日本人専管居留地時代までの釜山の日本人は、朝鮮に暮らしている外国人であったので、専管居留地を拡大するなど釜山を開発するためには、朝鮮政府と協議をし、許可を得る必要があった。しかし1910年の「韓国併合に関する条約」¹⁾によって日韓併合になると、日本人による釜山の開発もより進行しやすくなった。釜山に移住する日本人の数も増加していき、工事や開発事業も増大し、釜山はより大きな都市になっていった。これらの開発と共に、釜山の商工業の発達も進み、商工業都市としての性格を強くしていった。釜山の市街地の構成にもその影響が反映され、それぞれの地域が、機能的に異なる独自の特性をより強くもち始める傾向がみられるようになった。

本稿では、1910年代から1940年代の日韓併合期の釜山が、築港埋築工事を通して市街地が拡大していった過程を示すと共に、日韓併合後の人口の変化や商工業の分布と発達過程を明らかにし、市街地の

それぞれの地域がどのような特性をもつようになっていったかについて考えることを目的としている。

日韓併合になる前の1870年代から1910年代(日韓併合期以前)の釜山については、先の論文で明らかにしている²⁾。本稿の研究範囲である1910年代から1940年代の日韓併合時代は、以前から行なわれていた釜山の港湾施設を拡充する事業や、鉄道との連絡設備工事など、都市の拡大や開発、産業の発達がより一層進められていった時代である。この時代の釜山は、日韓併合以前から引き続き行われた築港埋築工事によって日韓併合以前の10倍を超える918,631坪の新しい埋立地が造成されたり、貿易高が1910年に比べ、約46倍に、人口は2倍に増えるなど、市街地の拡大と変遷が最も進められ、南鮮の大都市として成長していった。

2、釜山の市街地の拡大

1910年から1945年までの日韓併合期の時期は、以前から行なわれていた³⁾釜山の港湾施設を拡充する事業や、鉄道との連絡設備工事などが、より一層進められ、都市の拡大や開発が本格的に進んでいっ

* 工学院大学建築学科 研究員・博士(工学)

** 工学院大学建築学科 教授・工博

Researcher, Dep. of Architecture, Kogakuin Univ., Ph. D.
Prof., Dep. of Architecture, Kogakuin Univ., Ph. D.

表1. 明治期から日韓併合期まで釜山で行われた各種工事(金義煥、『釜山近代都市形成史研究』と釜山市、『釜山市史』を参考に筆者作成)

施工名	施工者	施工期間	施工規模・内容
釜山第一期築港工事	朝鮮総督府	1911. 1～1918. 12	16,252坪埋立、海陸連絡設備工事
釜山鎮第一期埋築工事	朝鮮企業株式会社	1913. 6～1917. 12	144,188坪埋立、市街地・海陸連絡設備造成
影島待風浦埋築工事	大韓商會	1916～1926. 6	40,200坪埋立、市街地造成
釜山第二期築港工事	朝鮮総督府	1919. 1～1928. 12	14,321坪埋立、海陸連絡設備工事
釜山鎮第二期埋築工事	釜山鎮埋築株式会社	1926. 11～1932. 12	162,050坪埋立、市街地・海陸連絡設備造成
北浜沿岸貿易設備工事	釜山府	1928. 11～1931. 9	海陸連絡設備工事
釜山南浜埋築工事	釜山鎮埋築株式会社	1930. 2～1939. 2	146,240坪埋立、市街地造成
影島橋梁架設及び付属工事	釜山府	1931. 8～1935. 3	31,380坪埋立
赤崎湾埋築工事	釜山鎮埋築株式会社	1934. 4～1936. 4	150,000坪埋立、市街地・海陸連絡設備造成
釜山第三期築港工事	朝鮮総督府	1936. 1～1945. 8	215,000坪埋立、海陸連絡設備工事

た時期である。日韓併合期の釜山は、開発事業による都市の成長と共に、人口の急増と貿易の増加によって、朝鮮半島の代表的な貿易港湾都市となり、南鮮地方の中心都市としての役割をもつまでになっていた。

釜山を拡大していく工事は、日韓併合後も引続き行われ、海岸線に沿って築港工事と埋築工事が進められた(表1)。日韓併合後は、これらの工事によって港湾施設の拡張と 918,631 坪の新しい埋立地が造成され、釜山は、より大きな都市になっていった。

2-1、釜山築港工事(図1)

1911年1月に着工した釜山第一期築港工事は、4年計画の事業で、3,824,060 円の予算をもって進められた⁴⁾。工事の内容は、第2 棧橋の築造と棧橋の築造に必要な海面の埋築、第1 棧橋と第2 棧橋への上屋と倉庫の建設、道路建設、港内の浚渫、防波堤の築造などであった⁵⁾。この工事については金義煥の研究に詳しい。彼の研究によれば、

釜山第一期築港工事の内容は次のようなものであった⁶⁾。

第1 棧橋と陸地の接地部を中心に 16,252 坪を埋築し、この埋築地に陸上設備施設がつくられた。またその周りに、物揚場を設置し、第1 棧橋に並行して第2 棧橋を築造している。そして埋築地には、幅 10 間から 15 間の道路を設置して、貨物と旅客を運ぶ交通を、より円滑にしている。鉄道に関しては、草梁釜山間の鉄道路線を延長させ、第2 棧橋まで至る線路を敷設し、草梁釜山間の旧線路を撤去することで、營繕山(영선산, Youngsun Mountain)麓平埋築地内に一直線の新線路が敷かれた。ほかに追加工事で、浚渫作業、防波堤の築造、電燈及び給水、陸上設備の工事も行われた。この工事は、財政の問題で工期が延長され、7 年間の計画に変更されたが、最後の年度になる 1917 年に、第2 棧橋が完成されたので、施工を保留していた鉄道連結設備と棧橋設備などの陸上設備工事のために、さらに工期を1年延長し、工事予算も 460,000 円追加された。(邦訳は筆者による)

釜山第一期築港工事は、1911 年から 1918 年までの 8 年間かけて行われ、本工事と附属工事の総経費は、5,500,000 円ぐらいがかかっている⁷⁾。

第一期築港工事を終えると、釜山第二期築港工事が引続き行われ、1919 年 1 月から 6 年間の事業として、工事予算 9,172,000 円位で進められている⁸⁾。この工事を担当した、朝鮮総督府土木部長西村保吉と土木部釜山出張所長榛葉孝平による京城日報の対談記事によれば、第二期築港工事の目的と内容は次のようなものであった⁹⁾。

釜山築港工事は、釜山港の荷役設備の不足を補って、さらに釜山港の将来の発展に備える目的をもっている。工事の内容は、海陸連絡設備の拡張、港内の浚渫、港に防波堤の築造及び北浜附近沿岸貿易設備の4 つに分かれている。海陸連絡設備工事については、第1 棧橋と第2 棧橋を拡張し、設備や上屋を建て並べる。14,000 余坪を埋立て、貨物の処理に便する次第である。

2-2、釜山鎮埋築工事(図2)

釜山築港工事が行われている最中に、釜山鎮地域を開発する釜山鎮埋築工事が、民間の朝鮮起業株式会社によって施工されていた。釜山の北浜沿岸と釜山鎮地域は、湾に山が迫り、平地が狭小で、市街地にできる可能性のある面積が

図1. 釜山第一期・第二期築港工事(朝鮮軍司令部陸地測量部、「釜山府地形図」、1943 に筆者加筆)

図2. 釜山鎮埋築工事と影島(影島)待風浦埋築工事(朝鮮軍司令部陸地測量部、「釜山府地形図」、1943 に筆者加筆)

図3. 釜山南浜埋築工事と影島大橋架設及び附属工事(朝鮮軍司令部陸地測量部、「釜山府地形図」、1943 に筆者加筆)

図4. 赤崎湾埋築工事と釜山第三期築港工事(朝鮮軍司令部陸地測量部、「釜山府地形図」、1943 に筆者加筆)

写真1. 1910年代の釜山。手前の山が龍頭山で、右手に南浜地域が続く。後の島が絶影島(影島)で、埋築工事前の待風浦がみえる。(統監府、『韓国写真帖』、1910より)

少なかったが、明治期の日本人専管居留地時代に行われた北浜埋築工事によって、新しい埋立地がつくられ、草梁(초량, Choryang)と釜山鎮(부산진, Busanchin)方面まで日本人の居留地が拡張していた¹⁰⁾。しかし、日韓併合後の、急増する人口を包容できる市街地の確保と、日本と大陸を結ぶ拠点としての釜山港の能力をより一層高めることの必要性から、さらに釜山鎮方面の海面を埋築する計画がたてられたのである。

釜山鎮第一期埋築工事は、營繕山の北側にある旧館地域(かつての豆毛浦倭館地)¹¹⁾から釜山鎮に至る海面 300,000 坪余を埋築し、市街地の造成と海陸連絡設備を備える港湾・鉄道用地として使うことが計画された。1913年6月から1917年にかけて144,188坪が埋立てられ、第一期工事を終えている。第一期工事は朝鮮起業株式会社によって行われたが、同社は、以後工事から撤退している。第二期工事は、釜山鎮埋築株式会社がを行い、1926年11月から1932年12月にかけて162,050坪の埋築を完了している。釜山鎮第二期埋築工事の総工事費は4,780,000円かかっている¹²⁾。

2-3、絶影島(影島)待風浦埋築工事(図2)

絶影島(절영도, Jeolyoung Island)を開発する待風浦(대풍포, Daepung boat landing)埋築工事は、大澤商会によって行われた。絶影島にあったこの浦は、待風という名称からうかがえるように、船舶が風浪を避ける所でもあった。袋形になっていたこの浦は(写真1)、周りの陸地が防波堤としての役割を果たし、漁船や小さな船舶が停泊する浦として活用されていた。

1876年の開港後、釜山の北浜海岸は、大型船舶や貿易船が出入りする貿易中心の港に開発されてきたが、絶影島と南浜沿岸は、釜山近海から釣り上げる魚類を扱う漁港や船舶修理場として利用されていた。1916年に埋築工事がはじまって、1926年6月に完了し、新たに約40,200坪の埋立地がつくられたが¹³⁾、工事に関する資料がなく、詳細は不明である。

2-4、釜山南浜埋築工事(図3)

南浜埋築工事の計画には、北浜港に続き、南浜一帯も近代的な港湾として活用するために、その一帯を沿岸貿易及び漁業を中心とした港に発展させようとする目的があった(写真2)。これまでの釜山の築港は、外洋航路の船舶を主にして、北浜の海岸に片寄って施設が建設されてきたが、この工事には、沿岸航路の均衡的な発展と中心市街地を龍頭山(용두산, Yongdu Mountain)の西側地域へ拡大する目的が含まれていた¹⁴⁾。南浜埋築工事は1920年に決定されたが、釜山築港工事や

写真2. 1900年代の埋築前の南浜地域。中央にみえる山が龍頭山で、絶影島は写真に写っていないが右手の方に位置する。(釜山市、『釜山市史』、1989より)

北浜沿岸貿易設備工事などの方が優先され、埋築の許可は保留されていた。その後、1928年に埋築が許可されている。

工事は、145,240坪の埋築や、220間と126間の長さの堤防を築造する計画で、総工事費は5,000,000円余であった¹⁵⁾。工事区間を第1区より第6区に分け、10年間の計画で、南浜町から南富民町までを埋立てる工事が進められた(図5)。この工事によって、南浜一帯には、沿岸貿易港及び漁業港として、商業と漁業を兼ねた施設がつくられていったのである。

2-5、絶影島大橋架設及び附属工事(図3)

釜山港は、国際貿易港としての北浜沿岸と、沿岸貿易港及び漁業港としての南浜沿岸をもつことで、都市の機能がより円滑になっていった。大都市へ発展していくに必要な、都市の基盤が整えられていったともいえよう。

各種の築港・埋築工事と共に、釜山の中心市街と絶影島を繋げる絶影島橋架設及び橋の両端の周辺部を埋築するなどの付属工事も行われた。草梁・釜山鎮地域の開発とともに、絶影島に移住する日本人たちも増加し、また絶影島(影島)待風浦埋築工事やその他の工場などもあり、それまでの小船で人と物資を往来していた、市内の中心部と絶影島とを結ぶ必要性が強まってきたのである。

南浜と絶影島を連結するための影島大橋は、長さ214メートルで、南浜側の31.30メートルを跳開橋にして、大型船舶が通行できるようにした。また、橋の跳ね部分以外は、コンティレベル式の鋼板型の橋にしている¹⁶⁾(写真3)。この工事の費用は3,600,000円で、1931年から3年間かけて行われた。この工事による埋築工事は、1932年3月8日に着工して1934年3月31日に竣工する予定で出発したが、遅れて1934年11月23日に完了している¹⁷⁾。

絶影島が釜山市街に繋がれると、絶影島の日本人人口はさらに加速的に増え、日韓併合期の末期には、絶影島が釜山の工業地域として変貌していくことにもなった。

2-6、赤崎湾埋築工事と釜山第三期築港工事(図4)

釜山鎮埋築工事の一環として施工された赤崎(적기, Jeogki)湾埋築工事は、釜山築港合資会社が行い、1934年4月から1936年4月にかけて150,000坪の埋築を完了している。また、釜山第三期築港工事は、1936年に埋築工事がはじまって、1945年8月まで続いたが、終戦と共に中止になった。この工事は、215,000坪を埋立て、第三棧橋、第四棧橋などをつくって、港湾の能力を一層高める目的をもっていったと考えられるが、両工事に関する資料がなく、詳細は不明である。

写真3. 跳開している釜山影島大橋。右が釜山市内方面で、左が影島方面である。(渡辺学・梅田正、『望郷朝鮮』、1980より)

以上のように、日韓併合期の釜山には、南浜埋築工事による釜山市街地の龍頭山の西側地域への拡張開発と共に、これまで市外地域であった釜山鎮地域や絶影島の築港埋築開発が進められ、市街地がより大きく拡大していった。

3、人口の増加と商工業を中心とした都市への発展

相次ぐ釜山の埋築・築港工事によって、貿易港としての基盤施設が確保され、その運用が活発になると、釜山の貿易は、急激な増加を見せている。

日韓併合になった1910年から1933年までの貿易高をみると表2のようになる。1910年の釜山港の輸出額は6,049,834円、輸入額は9,836,178円で、合計15,886,012円であったが、1939年には、輸出額は284,908,205円、輸入額は447,601,174円、合計732,509,379円と、約46倍も増えている。釜山の経済がより大きく発展していったことがわかる¹⁸⁾。

相次ぐ埋築・築港工事による市街地の拡大と、龍頭山の西側地域、草梁・釜山鎮地域、絶影島などの開発事業が進められ、産業が発展

していくことで、釜山に移住する日本人も益々増えていった。釜山の築港埋築工事が行われた頃の在釜日本人の人口及び戸数をみると(表3)、日韓併合になった1910年には、日本人の戸数が4,508戸、人口が21,928人であったが、1931年には、戸数が10,836戸、人口が45,502人で、1910年の2倍以上に増加している¹⁹⁾。

1931年の釜山における町洞別の日本人の人口及び戸数をみると(表4)、龍頭山の東側海岸沿いの本町(본정, Hon-machi)、大倉町(대창정, Okura-cho)、辨天町(변천정, Byeuncheon-cho)、南浜町(남빈정, Minamihama-cho)、幸町(행정, Saiwai-cho)に1,752戸、7,660人、西町を含む龍頭山の西側の町に5,608戸、23,491人が住んでいた。また、明治期の北浜埋築工事と営繕山整平工事、そして釜山鎮埋築工事によって開発が進み、日本人居住地が広がっていった釜山の北側にあたる

表2. 釜山の貿易高(釜山府、『釜山府勢要覧』、1932, pp. 47~48と『釜山の産業』、1940, pp. 116~117より筆者作成)

年度	輸出	輸入	合計(円)
1910	6,049,834	9,836,178	15,886,012
1911	5,864,745	12,457,801	18,322,546
1912	6,974,050	15,385,893	22,359,943
1913	9,845,299	17,555,339	27,400,638
1914	11,794,136	16,900,920	28,695,056
1915	17,899,157	14,355,834	32,254,991
1916	21,068,822	16,824,747	37,893,569
1920	75,024,536	54,672,487	129,697,023
1921	64,069,897	50,560,779	114,630,676
1922	58,210,409	55,324,357	113,534,766
1923	93,723,975	73,568,387	167,292,362
1924	118,105,646	95,856,177	213,961,823
1925	124,040,334	103,572,291	227,612,625
1926	124,731,419	115,201,322	239,932,741
1927	126,399,719	115,398,417	241,798,136
1928	118,945,191	125,049,564	243,994,755
1929	109,709,636	130,387,362	240,096,998
1930	82,255,228	108,441,964	190,697,192
1931	82,352,164	90,571,717	172,923,881
1932	82,897,107	102,154,407	185,051,514
1933	88,576,768	129,984,080	218,560,848
1934	104,042,707	165,394,492	269,437,199
1935	120,105,460	206,179,620	326,285,080
1936	134,073,422	238,254,696	372,328,118
1937	156,397,606	250,181,471	406,579,077
1938	209,362,241	326,393,884	535,756,125
1939	284,908,205	447,601,174	732,509,379

図5. 1939年の釜山府の様子。釜山を案内する目的の地図であるので、スケールや地形が正確に描かれていない。明治期には、市街地が大倉町、西町、富民町までであったが、それが大新町と南富民町、そして釜山鎮まで拡大している様子がみえる。(釜山府、『釜山案内図』、1939年に筆者加筆)

草梁町(초량정, Choryang-cho)、榮町(영정, Saka-cho)、瀛州町(영주정, Youngju-cho)、水晶町(수정정, Sujeung-cho)、佐川町(좌천정, Sagawa-cho)、凡一町(범일정, Beumil-cho)には2,310戸、9,817人の日本人が、龍頭山の手前にある絶影島の瀛仙町(영선정, Youngsun-cho)、青鶴洞(청학동, Cheunghak-dong)、東三洞(동삼동, Dongsam-dong)には1,166戸、4,534人が居住していた²⁰⁾。日本人の居住が最も多いのは龍頭山の西側地域で、ここには、在釜日本人の約半分の51.6%、23,491人が居住していたことがわかる。それに対して、倭館時代から港湾施設をもって、業務地区としての役割を果たしていった龍頭山の東側には、7,660人と16.8%の人々しか住んでいない。このことは、港湾・鉄道をもつ東側が業務地区として発展していったのに対して、龍頭山の西側の地域に日本人の居住地が大きく形成され、住居地区のような様子がみられるようになっていったことを示している。また、埋築・築港工事などの開発事業が進んでいった、草梁地域から釜山鎮地域には9,817人と21.6%、絶影島には4,534人と10%もの日本人が住んでいた。日韓併合(1910年)になるまで釜山の日本人専管居留地の市外地域であったこれらの草梁・釜山鎮地域、絶影島にも、在釜日本人の31.6%を占める日本人が居住しており、日本人の生活圏域が段々と広がっていったこともわかる(図5)。

一方、在釜朝鮮人は、龍頭山の東側地域に427戸、2,777人が、龍頭山の西側地域に7,417戸、32,883人が住んでいて、在釜朝鮮人の35.1%が龍頭山の西側に居住していた。そのなかで、大新町、草場町、谷町などの釜山府の外部地域や山のかもとに朝鮮人の居住が集中していたことがわかる。また、草梁・釜山鎮地域に9,440戸、43,874人が、絶影島に3,191戸、14,140人が居住していて、朝鮮人の46.8%

表3. 日韓併合期の釜山の日本人の人口と戸数(井上清麿、『釜山を擁ぐ者』、1931, pp. 17~22と釜山府、『釜山府勢要覧』、1932, p. 9より筆者作成)

年度	戸数	人口
1910	4,508	21,928
1911	5,583	25,252
1912	6,826	26,586
1913	6,956	27,610
1914	7,115	28,254
1915	7,369	29,890
1916	7,110	28,012
1917	7,177	27,721
1918	6,993	27,895
1919	7,575	30,499
1920	7,689	33,085
1921	7,897	33,979
1922	8,435	34,915
1923	8,596	35,360
1924	8,902	35,926
1925	9,364	39,756
1926	9,584	40,803
1927	9,533	41,147
1928	9,822	42,246
1929	9,931	42,642
1930	10,347	44,273
1931	10,836	45,502

表4. 釜山府の町洞別の戸数と人口(1931年12月現在、釜山府、『釜山府勢要覽』、1932、p. 16~21より筆者作成)

町洞別		日本人		朝鮮人		外国人		合計	
		戸数	人口	戸数	人口	戸数	人口	戸数	人口
龍頭山の東側地域	本町	602	1,882	109	667	4	9	715	2,558
	大倉町	521	2,342	118	833	3	8	642	3,183
	辨天町	245	1,443	3	150	2	8	250	1,601
	寺町	235	1,078	3	126	1	3	239	1,207
	南浜町	149	915	194	1,001	2	8	345	1,924
	計	1,752	7,660	427	2,777	12	36	2,191	10,473
	西町	601	2,375	5	142	4	13	610	2,530
龍頭山の西側地域	大蔵町	415	2,023	32	256	0	0	447	2,279
	富平町	1,457	5,579	93	629	6	16	1,556	6,224
	富水町	852	3,622	556	2,598	3	11	1,411	6,231
	南富民町	34	202	583	2,818	0	0	617	3,020
	湯田町	62	276	0	5	0	0	62	281
	富民町	202	826	153	515	0	1	355	1,342
	土城町	433	1,918	79	443	2	8	514	2,369
	草場町	445	1,747	1,154	4,938	1	2	1,600	6,687
	緑町	206	896	57	410	1	4	264	1,310
	中島町	187	741	399	1,698	1	1	587	2,440
草梁・金山鎮地域	大新町	649	2,957	3,094	13,468	3	10	3,746	16,435
	谷町	65	329	1,212	4,963	0	0	1,277	5,292
	計	5,608	23,491	7,417	32,883	21	66	13,046	56,440
	草梁町	961	4,293	2,434	11,515	57	174	3,452	15,982
	榮町	183	853	42	335	4	27	229	1,215
草梁・金山鎮地域	瀧州町	159	756	2,459	10,829	3	5	2,621	11,590
	水島町	494	2,090	1,598	7,120	6	12	2,098	9,222
	佐川町	142	672	994	4,608	7	22	1,143	5,302
	凡一町	371	1,163	1,913	9,467	7	10	2,291	10,630
	計	2,310	9,817	9,440	43,874	84	250	11,834	53,941
絶影島地域	瀧仙町	1,146	4,449	2,602	11,264	5	10	3,753	15,723
	青鷲洞	13	61	245	1,120	0	0	258	1,181
	東三洞	7	24	344	1,756	0	0	351	1,780
	計	1,166	4,534	3,191	14,140	5	10	4,362	18,684
総計		10,836	45,502	56,338	93,674	122	362	31,433	139,538

が草梁・釜山鎮地域に、15.1%が絶影島に住んでいた。これらのことから在釜朝鮮人は、龍頭山の西側地域と草梁・釜山鎮地域に主に住んでいたことがわかるが、その居住地は、都市の中心部から離れた外郭地域に傾いていることがうかがえる。これに対して、日本人は、龍頭山周辺など都市の中心部に近い地域ほど、戸数と人口が増えていくことがわかる。

日本人と朝鮮人、その他の外国人を含んで地域別に 1931 年の釜山の人口と戸数をみると、龍頭山の東側地域にあたる本町、大倉町、弁天町、幸町、南濱町には 2,191 戸、10,473 人の人々が住んでいた。龍頭山の西側地域には 13,046 戸、56,440 人が、草梁・釜山鎮地域には 11,834 戸、53,941 人が、絶影島には瀟仙町を中心に、4,362 戸

表 5. 釜山の職種別人口数(1931年12月現在、釜山府、『釜山府勢要覧』、1932、pp. 12~13より)

職種別	日本人		朝鮮人		外国人		合 計	
	人 口	割合	人 口	割合	人 口	割合	人 口	割合
農林牧漁業	1,038	2.3%	5,406	5.8%	-	-	6,444	4.6%
漁業及び畜産業	1,937	4.3%	3,096	3.3%	-	-	5,033	3.6%
商業及び交通業	8,811	19.3%	10,682	11.6%	129	35.6%	19,622	14.1%
商業及び交通業	16,922	37.2%	24,836	26.5%	185	51.1%	41,943	30.1%
官公吏及び自由業者	12,077	26.5%	8,743	9.3%	38	10.8%	20,858	14.9%
其他の自由業者	2,857	6.3%	34,668	37.0%	10	2.8%	37,535	26.9%
無職業	1,860	4.1%	6,243	6.7%	-	-	8,103	5.8%
合 計	45,502	100.0%	93,674	100.0%	362	100.0%	139,538	100.0%

18,684人が在住していた。龍頭山の東側地域に釜山の総戸数の7.0%の建物がたてられ、総人口の7.5%が、龍頭山の西側地域には総戸数の41.5%、総人口の40.4%が、草梁・釜山鎮地域には総戸数の37.6%、総人口の38.7%が、絶影島には総戸数の13.9%の建物がたてられ、総人口の13.4%が居住していた。これらのことから、釜山の戸数と人口の約8割が龍頭山の西側地域と草梁・釜山鎮地域に偏っていたことがわかる。

人口の増加と共に、釜山に住んでいた日本人の職業別の分布から、当時の釜山の性格をうかがうこともできる。1931 年の在釜日本人の職業別の人口数を記したものが表 5 である。当時の釜山には、農林牧畜業人口が 1,038 人と 2.3%、漁業及び製塩業が 1,937 人と 4.3%、工業が 8,811 人と 19.3%、商業及び交通業が 16,922 人と 37.2%、官吏及び自由業が 12,077 人と 26.5%を占めている。釜山が港をもつ都市であるにもかかわらず、漁業に従事する日本人の数が少なく、商業と工業関係の仕事に従事していた日本人が、25,733 人と 56.5%を占め、在釜日本人の 5 割を越えている。これに対して、朝鮮人は、工業が 10,682 人と 11.4%、商業及び交通業が 24,836 人と 26.5%を占め、37.9%の朝鮮人が商業と工業関係の仕事に従事していた。これらの職種別の人口数を合わせると、商業と工業関係の仕事に 61,565 人と 44.2%が従事していたことがわかる。

以上のことから判断すれば、日韓併合期の釜山の性格が、商工業を中心とした都市としての性格をもっていたらしいことがうかがえる。

表6. 明治期から日韓併合期までの釜山に設立された諸会社の数と位置(釜山府、『釜山府勢要覽』、1932、pp. 191~217と、釜山府、『釜山の産業』、1940、pp. 14~36より筆者作成、()は朝鮮人が代表者になっていた会社の数)

		龍頭山の東側										龍頭山の西側										草梁・釜山嶺地域					地影島		計	総計
		本町	大倉町	大橋通	柳天町	南濱町	幸町	西町	富平町	大鹿町	寶水町	湯田町	大新町	富民町	土城町	中島町	草場町	昭和通	南富民町	緑町	草梁町	榮町	蓮州町	水島町	佐川町	釜山嶺地域	蓮仙町	青巻洲		
明治期	1878年	1																											1	14
	1880年	1																											1	
	1888年	1																										1		
	1893年	1																										1		
	1897年	1																										1		
	1900年		1																									1		
	1907年		1			2																						1		
	1908年	1						1										1										4		
	1908年																	1										3		
	1909年		1																									1		
日露併合期	1910年						1	2																				3	95 (1)	
	1911年						1																					1		
	1912年		1																									1		
	1913年	1	2																			1						4		
	1914年		1																									1		
	1915年						1																					1		
	1918年						1																					1		
	1917年	1	1																							1		3		
	1918年	2	1																							1		3		
	1919年		1							2																		4		
	1920年	3			2			1														1						9		
	1921年		1		1			1	1	1												2				1		8		
	1922年	1	1		1		3	1	2	1												1	1		1			12		
	1923年	1	2			1	1																		1			6		
	1924年		7		1	2	2																					13		
	1925年		4		1	1	1								2							2						1		12
	1928年	1	3		2		1		1		1										1(1)	1				1				13(1)
	1927年	1	8		3	3	3	1	1	1	3			1		1						1				1		38		
	1928年	4	3		4		1		4	1				1				1				3			1			25(1)		
	1929年		7		1	1		2	4	2		1										4	1	1			2	28		
1930年	8	5		2	3	1	4	3		2			2		1		2				2	5		1	1	2	42			
1931年	2(1)	14		3	1	3	4	7	1	2			2(1)			1	3		1	2	7		2	2	3	3	63(2)			
1932年					3																2					1	8			
1933年	1					1																					2			
1934年		1																									1			
計		30(1)	88	0	21	17	18	13	27	11	7	1	8(1)	0	4	1	7	0	0	1	13(2)	31	2		5	4	8	13	0	
総計		153(1)										78(1)										83(2)					13		307(4)	

でいった草梁から釜山鎮地域には、明治期に2つの会社しかなかったが、日韓併合期には61の会社が設立されている。この地域でも、榮町、草梁町など、龍頭山の東側の業務地区に近い場所に多くの会社が設立されている。また、龍頭山の手前にあって、明治期には会社のなかった絶影島にも、日韓併合期には、東側の業務地区に近い瀛仙町に13の会社が設立されている。これらのことは、日韓併合期には市街地がより大きく発展していき、龍頭山の東側だけに留まらず、東側に近い西側の地域や草梁、釜山鎮、絶影島にも業務地域が広がっていったことを示している。なお、当時の朝鮮人が代表者になっていた会社の数は4つだけであったので、釜山の都市構造に与えた影響は微々であったと考えられる。

一方、釜山に創立された工場数をみると(表7)、龍頭山の東側の本町、大倉町などには、明治期に5カ所、日韓併合期に38カ所と、明治期から日韓併合期にかけて7倍になっている。また、龍頭山の西側には、明治期に22カ所、日韓併合期に104カ所が設立され、5倍に増えている。草梁から釜山鎮地域には、明治期に2カ所、日韓併合期に123カ所と61倍に、絶影島には、明治期に4カ所、日韓併合期に90カ所と22倍に工場が増え、あわせて388カ所の工場が釜山の各地域に設立された。そのうち、朝鮮人が経営者になっていた工場の数は、約19%の74カ所で、龍頭山の東側に5カ所、龍頭山の西側に19カ所、草梁・釜山鎮地域に44カ所、絶影島に6カ所あったが、1926年以後その数が急増している。またその位置は、朝鮮人の人口が多かった草梁・釜山鎮地域に集中していたことがわかる。

工場の位置をみると、日韓併合期には、龍頭山の東側には、諸工場数の11.1%が、龍頭山の西側には、32.5%が、草梁・釜山鎮地域には、32.2%が、絶影島には、24.2%の工場がそれぞれ設立されており、釜山に設立された諸工場の56.4%が草梁・釜山鎮地域と絶影島に集中していたことがわかる。しかもその増え方をみると、釜山鎮地域と絶影島の瀛仙町が大きく増えていることもわかる。

龍頭山の西側で工場が増えている地域は、東側に比較的近い富平町にもみられるが、寶水町、大新町(대신정, Daeshin-cho)、土城町(토성정, Tosung-cho)と遠い地域で増えているのが目立つ。草梁・釜山鎮地域でも水晶町、佐川町、釜山鎮地域と、東側の業務地域から遠い所で増えていることが指摘できる。

西側の富平町については、明治期に数多くの工場が設立され、釜山の中心的な工場地区になっていった点は先の論文²⁴⁾で明らかにしたが、日韓併合期になってからも比較的多く工場が設立されている。しかしその一方で、釜山鎮地域と絶影島の工場の増える割合をみると、釜山鎮地域と絶影島の瀛仙町の方が富平町より工場の設立が上回っている。これらの点から判断すれば、日韓併合期には、釜山鎮地域と絶影島が工場地区としての性格をより強くしていったことが指摘できよう。

釜山が、大都市として大きく成長していったなかで、市街地の構成は、龍頭山の東側及び東側に隣接した西町、富平町、榮町、草梁、瀛仙町までも含んで、業務地区が拡大していった。また龍頭山の西側は、業務と工場地区の性格を混在させつつも、先に指摘したように、居住地区としての性格を強くしていった(図6)。明治期の釜山が、埋築による市街地の拡張によって、港湾をもつ龍頭山の東側が、貿易、金融などを中心とする業務地域として発展していったのに対して、平坦な地が比較的多くあった龍頭山の西側に住宅地が拡大していき、西側で

も東側に近い場所には工場などが、東側から遠くに位置する富民町には住宅や官庁²⁵⁾などが建設されていった点は先の論文²⁶⁾で明らかにしたが、日韓併合期には、その傾向を一層進めて発展していったといえよう。そして、釜山の市外地域であった草梁・釜山鎮地域と絶影島は、日韓併合期に工場地区として発展していったこともうかがえる。

5、まとめ

本研究では、日韓併合時代の釜山の拡大と、商工業の発達による市街地の特性について考察している。

日韓併合時代の釜山は、以前から行なわれていた釜山の港湾施設を拡充する事業や、鉄道との連絡設備工事などが連続して行われ、都市がより一層拡大していった。

この時代に行われた築港埋築工事と開発事業は、釜山港の荷役設備の不足を補って、釜山港の将来の発展に備える目的をもっていたので、釜山港の能力をより高める必要から工事の計画がたてられ、港湾と鉄道の設備や施設をより充実する内容の工事が行われた。さらに、急増する人口を包容できる市街地を確保するため、龍頭山の西側地域を含む南浜一帯と、草梁・釜山鎮地域、絶影島にも、都市の拡大工事と開発事業が進められ、釜山の市街地はより大きく拡大していった。

市街地の拡大、人口の急増と産業の発達に伴って、釜山は、貿易と商工業を中心とする大都市として成長していった。1930年代には、倭館時代から釜山の中心地であった龍頭山の東側に、釜山にあった諸会社の49%が設立されており、この地域が業務を中心とした地区としての機能をより強くしていったことがわかる。また業務地域は、龍頭山の東側という範囲をこえて拡大していった。その一方で、平坦な地域を多くもっていた龍頭山の西側は、在釜日本人の51.6%が、在釜朝鮮人の35.1%が居住するなど、業務や工場を混在させつつも、居住地域としての性格をもつて大きく拡張していった。そして、龍頭山の東側と西側に比べ、釜山の市外地域であり、開発が比較的遅かった草梁・釜山鎮地域と絶影島では、築港埋築工事による開発が進むことに伴って、釜山の諸工場の56.4%が設立されるなど、工場地域としての性格を強くもつていった。

このように日韓併合時代の釜山は、都市の拡大と共に、機能的に特徴をもつたそれぞれの地域に分化しつつ発展して、朝鮮半島の代表的な貿易港湾都市となり、南鮮地方の中心都市としての役割をもつまでに成長していった。また、この時代の釜山は、限られた拡大をみせていた倭館時代と日本人専管居留地時代に比べ、拡大と発展が著しく進められていったのである。

日本人によって進められた釜山の開発および都市の拡大は、これまで官庁を中心にランダムに形成されてきた朝鮮の都市²⁷⁾の中で、各地域を計画的に区画し、人とももの流れをより円滑にしていく都市形成の先駆的な実例となった。区画されたそれぞれの地域に、機能的に異なる性格を与え、都市の成長と発展をはかっていったことは、生産力や物流の効率を高めていくといった、都市の近代化を進めることにもなり、釜山の発展に大きな役割を果たした。また、商業があまり発達していなかった当時の朝鮮において、商業を中心とした産業の発達と、基盤施設の確保などが進められたことの意味も大きい。

注

¹⁾ この条約は、1910年(明治43年)8月22日に京城において調印され、同29日に裁可公布され、即日発効した。日本と韓国との間の基本関係に関する条約(昭和40年

条約第 25 号)2 条により、同年 8 月 22 日以前に、日本と大韓帝国(朝鮮王朝)との間に結ばれた本条約ほか、すべての条約及び協定は、もはや無効であることが確認された。また、同 29 日に「韓国ノ国号ヲ改メ朝鮮ト称スルノ件」(明治 43 年勅令第 318 号)も公布され、即日施行された。朝鮮政府の内閣総理大臣李完用と寺内正毅が署名したこの条約の内容は、次のようである。

日本国皇帝陛下及韓国皇帝陛下ハ両国間ノ特殊ニシテ親密ナル関係ヲ確立シ相互ノ幸福ヲ増進シ東洋ノ平和ヲ永久ニ確保セムコトヲ欲シ此ノ目的ヲ達セムカ為ニハ韓国ヲ日本帝国ニ併合スルニ如カサルコトヲ確信シ茲ニ両国間ニ併合条約ヲ締結スルコトニ決シ之カ為日本国皇帝陛下ハ統監子爵寺内正毅ヲ韓国皇帝陛下ハ内閣総理大臣李完用ヲ各其ノ全権委員ニ任命セリ因テ右全権委員ハ会同協議ノ上左ノ諸条協定セリ

第一条 韓国皇帝陛下ハ韓国全部ニ関スル一切ノ統治権ヲ完全且永久ニ日本国皇帝陛下ニ譲与ス (中略) 第四条 日本国皇帝陛下ハ前条以外ノ韓国皇族及其ノ後裔ニ対シ各相当ノ名譽及待遇ヲ享有セシメ且之ヲ維持スルニ必要ナル資金ヲ供与スルコトヲ約ス (中略) 第六条 日本国政府ハ前記併合ノ結果トシテ全然韓国ノ施政ヲ担任シ同地ニ施行スル法規ヲ遵守スル韓人ノ身体及財産ニ対シ十分ナル保護ヲ与ヘ且其ノ福利ノ増進ヲ図ルヘシ (中略)

2) 曹業煥・初田亨、「1870 年代から 1910 年代(日韓併合以前)における釜山の拡大と商工業・都市施設の分布について—近代期の韓国・釜山における市街地の変遷に関する研究 その 1」、『日本建築学会計画系論文集』、No.587、2005 年 1 月、pp.251～258、15 世紀から日本との関係を結んでいた釜山は、朝鮮の開港後、日本人などによる大規模な埋築工事によって、都市の拡大が進められていった。1876 年の釜山の開港後、居留地の拡張事業の一環として、1902 年から 1913 年にかけて北浜埋築工事と宮嶺山整平工事が行われ、龍頭山の東側地域には、物流、運送などに必要な施設を設置することのできる広さをもつ場所が確保され、税関などの港湾施設や釜山駅などの陸上運送施設が建設されていった。これらによって、海と陸との連結がより便利になった。物流施設など社会基盤の充実と市街地の拡大は、釜山の経済の発展をもたらした、人口は増加していった。なかでも日本人は急増し、明治末期には、朝鮮人よりも日本人の方が多くなり、釜山の経済及び都市拡大を主導していった。埋築後の都市は、「草梁倭館」の時代に船着場があった「東館」をより大きく発展させるように、港湾や鉄道施設を拡充していった。これにより、本町、大倉町など龍頭山の東側、貿易、金融、運送などの拠点として、業務地区の性格をもつようになっていった。また、龍頭山の西側の西町、富平町、寶水町など、かつての「西館」と、さらにその外側に位置する地域には工場が多く設立され、工業地域が形成されていった。特に、この傾向は、東側地区から遠い場所、かつての「西館」より西側の地域で顕著にみられた。

3) 同上、釜山は、湾に面した海岸に山が迫り、平地が少ない。特に龍頭山の東側の北浜海岸の地は、共に海と山に挟まれ、市街地の成長には限界があり、港としての基盤施設も小さなものしかつくなかったので、都市が発展していくためには、市街地の拡大と充実した社会基盤施設の確保が必要であった。1902 年 7 月から工事がはじまった北浜埋築工事は、大倉土木組が請負い、第一期と第二期工事にわけて行われ、2 年後の 1904 年 12 月までに 32,627 坪、1908 年 8 月までに 8,747 坪と、合計 41,374 坪を埋立している。この埋築工事によって、池ノ町、埋立新町、大倉町、中町、佐藤町、高島町、岩本町、京釜町といった 8 つの町と税関敷地がつくられていた。以後、埋立によってつくられたこれらの町が、釜山の中心地としての役割を果たしていくことになる。そして、1908 年から 1913 年にかけて行なった宮嶺山整平工事は、東萊地区と釜山を結ぶ場所を塞いでいた宮嶺山を取り除くことで、市街地と港湾施設の拡張、そして鉄道を釜山まで延長できる場所を確保することを目的とした工事である。北浜埋築工事によって広い場所が得られたが、それでも港湾及び市街地としての敷地は狭く、また、京釜線鉄道との連携も不便で、さらに拡張を進めると共に、港の船舶と鉄道の列車を連結して、輸送をより円滑に行えるようにする必要が生じていた。この宮嶺山整平工事によって、「日本人専管居留地」を北の方に拡大すると共に、埠頭と市街地から離れていた草梁駅から京釜線鉄道を埠頭まで延長して、すでに完成していた新しい駅(釜山駅)までつなげることが可能になったのである。宮嶺山整平工事の経営と施工は、旧韓国政府の度支部建築所に任せられ、本工事で附属工事にわけては、1909 年 5 月からはじまった。本工事によって、およそ 44,780 坪の埋築地を得ている。また、附属工事として、波止堤と道路工事などが行われた。道路工事は、認可書に記されているように幅 8 間(約 14.56 m)の道路がつくられ、以後、釜山と東萊方面を繋げる主要な道路としての役割を果たしていく。埋立地の追加や、山を削って護岸工事まで行う難工事で、当初の計画よりも遅れて 1913 年に終わっている。

4) 「朝鮮四要港工事」、福岡日日新聞、1912 年 5 月 24 日の記事

5) 高橋生、「朝鮮港湾と海運」、満州日日新聞、1914 年 3 月 19 日の記事

6) 金義煥、『釜山近代都市形成史研究』、研文出版社、1973 年 4 月、p.77 (原典韓国語)

7) 「築港工事内容—土木部釜山出張所所長棟業孝平氏談」、京城日報、1920 年 5 月 19 日の記事

8) 大阪朝日新聞岡山版の 1920 年 4 月 2 日の記事、「釜山築港工事」によると、釜山第二期築港工事は、第一期工事の補給工事として、917 万円の資金を以て 5 ヶ年継続事業として工事中であると記されているが、京城日報の 1920 年 5 月 19 日の記事、「築港工事内容」によれば、工事の経費総額は 930 万円で、6 ヶ年継続事業であると書いている。以後、「釜山築港経営に就て」という大阪朝日新聞の 1920 年 5 月 21 日の記事にも、第二期工事は 6 ヶ年継続事業で、総経費は 900 万円以上と書いている。当大阪朝日新聞の 1920 年 6 月 17 日の記事、「釜山築港の現状」には、工事費 917 万 2 千円と記されている。

9) 「釜山と港湾施設—總督府土木部長西村保吉氏談」、「築港工事内容—土木部釜山出張所所長棟業孝平氏談」、京城日報、1920 年 5 月 19 日の記事

10) 前掲書「1870 年代から 1910 年代(日韓併合以前)における釜山の拡大と商工業・都市施設の分布について—近代期の韓国・釜山における市街地の変遷に関する研究 その 1」

11) 同上、「文禄の乱」の後、日朝間の国交が再開すると、朝鮮は 1607 年、佐川町と水晶町の間の地域に「豆頭浦倭館」をつくって、再び日本人との外交と貿易の場所として承諾した。この倭館は、約一万坪の規模であったが、倭館の東は海に接していて、西、南、北側は城壁で囲まれていた。この「豆頭浦倭館」があった周辺を、今も「旧館」または「古館」と呼んでいる。それに対して 1678 年、新たに移転してつくられた「草梁倭館」を「新館」という。

12) 釜山地方海運港湾庁、『釜山港史』、現代出版社、1991(原典韓国語)、p.269

13) 前掲書『釜山近代都市形成史研究』、p.95

14) 「釜山南港修築決定」、大阪朝日新聞、1920 年 7 月 13 日の記事

15) 釜山南浜埋築事業の流れをみると、1925 年 5 月南浜現場調査、1928 年 11 月 9 日工事実施認可、1931 年 4 月 16 日防波堤竣工認可、1931 年 8 月防波海壁竣工認可、1932 年 12 月第一期工事竣工、1936 年 2 月第二期工事竣工予定の順で工事が施工された。前掲書『釜山近代都市形成史研究』、p.96

16) 前掲書『釜山港史』、p.273

17) 前掲書『釜山近代都市形成史研究』、p.100

18) 釜山府、『釜山府勢要覧』、1932 年 10 月、pp.47～48 と『釜山の産業』、1940 年 6 月、pp.116～117

19) 井上清磨、『釜山を擁ぐ者』、1931 年 11 月、pp.17～22 と釜山府、『釜山府勢要覧』、1932 年 10 月、p.9

20) 釜山府、『釜山府勢要覧』、1932 年 10 月、pp.16～21

21) 同上の『釜山府勢要覧』によれば、会社は、株式会社、合資会社、合名会社、支店・出張所にわけられて記されている。会社の業目としては、委託販売業、運送業、倉庫業、一般販売業、金融業、料理・宿泊業、請負業などがあつた。また、1940 年の『釜山の産業』によれば、工場は、紡織工業、金属工業、機械器具工業、窯業、化学工業、木材工業、印刷業、食料品工業、瓦斯電気業、其他の工業関係にそれぞれ分類されて記されている。

22) 同上の『釜山府勢要覧』には、明治期の釜山に設立された会社及び所在地が記されている。これによれば、釜山には、北浜埋築工事前の 1900 年までに 6 つの会社が設立されていた。これらの所在地をみると、港口のある北浜に面した本町、大倉町に設立されていたことがわかる。その後、北浜埋築工事が終わりに近づいた、1907 年から 1912 年には 13 の会社が設立されている。これらの会社が設立された場所は、本町に 6 社、大倉町に 4 社、南浜町に 2 社、富平町に 3 社、大庭町に 2 社、草梁に 2 社で、本町と大倉町などに多くの会社が設立されていることがわかる。また、会社の設立年をみると、本町、大倉町、南浜町にいち早く設立されている。これらのことは、釜山の会社や貿易などの業務地域としての発展が、東側を中心に進んだことを示している。前掲書「1870 年代から 1910 年代(日韓併合以前)における釜山の拡大と商工業・都市施設の分布について—近代期の韓国・釜山における市街地の変遷に関する研究 その 1」より

23) 釜山府庁、釜山水上警察署は本町に、釜山税関、釜山駅、釜山郵便局などは大倉町にたてられていた。前掲書『釜山府勢要覧』、pp.23～26(図 5 参照)

24) 前掲書「1870 年代から 1910 年代(日韓併合以前)における釜山の拡大と商工業・都市施設の分布について—近代期の韓国・釜山における市街地の変遷に関する研究 その 1」

25) 同上、釜山府立病院を含んで、釜山地方検事局、釜山地方法院、慶尚南道庁といった官庁が 1909 年から 1910 年にかけて、富民町に建てられていた。富民町は、工場が多く建設された富平町よりもさらに西側にある(図 5)。それらの官庁が富民町に設けられたことから、この頃に釜山の西側地域の開発が進んでいったらしいことをうかがわせる。西側への市街地の拡大は、急増する人口と大きく発展していく釜山の経済力を支えるためにも、必要な開発であったのだろう。

26) 同上

27) 朝鮮時代の都市は、「位階」と「風水」が都市造成の主な原理として扱われてきた。朝鮮の首都である漢城(京城、今のソウル)の造成も風水にあわせて行われ、王宮を中心に、その東西南北に政府機関や宗廟・社稷など、王室の権威を表す施設が優先的に配置された。これらの中心施設の周辺に庶民の居住地が形成され、その外側を城壁で取り囲む形が朝鮮時代の都市の一般的な様子である。地方都市の場合も、王権の末端組織である行政機関がマチの中心となり、都市の位階を確立してから、一般居住地が官庁の周りに形成されていく形をとっている。朝鮮時代の代表的な都市である平壤(평양、Pyongyang)、大邱(대구、Daegu)、全州(전주、Jeonju)、そして釜山を管轄していた東萊(동래、Dongrae)なども、これらの位階的な配置が適用されていた。そして、朝鮮時代は、道路をつくって敷地(宅地)を造成するのではなく、逆に敷地(宅地)ができってから、自然に路が生じるという考えをもっていたので、計画的な地割や区画などはあまりされなかった。これらの理由で、マチの中心部や一部の必要地域を除いて、都市内部の建物や施設がランダム的に設置されていったのである。

参考文献

統監府、『韓国写真帖』、1910

朝鮮總督府土木局、『釜山整平工事報告』、1913

釜山府、『釜山府勢一斑』、1917

朝鮮總督府、『釜山港設備一斑』、1919

釜山府、『釜山開港五十年記念号』、1926

佐藤善雄、『釜山案内』、発行者不明、1926

井上清磨、『釜山を擁ぐ者』、大朝鮮社、1931

釜山府、『釜山府勢要覧』、1932

釜山府、『釜山の産業』、1940

金義煥、『釜山近代都市形成史研究』、研文出版社、1973(原典韓国語)

渡辺学・梅田正、『望郷朝鮮』、図書刊行会、1980

釜山直轄市、『釜山市史』、1989(原典韓国語)

釜山地方海運港湾庁、『釜山港史』、現代出版社、1991(原典韓国語)

(2004 年 10 月 8 日原稿受理、2005 年 4 月 28 日採用決定)