ソウルの中心地における都市計画と道路改修の変化に関する考察

—植民地中期以降(1920-1945年)の新聞記事を題材に—

RESEARCH ON TRANSITION OF ROAD REPAIR PLANNING AND
URBAN PLANNING IN CENTRAL SEOUL

Based on the articles of the newspapers in the middle and later colonial period (1920-1945)

金 銀 眞*

Eun-jin KIM

The aim of this paper is to clarify how the urban space of the Central Seoul, especially the Jong-Ro area and Kwoang-Hwoa-Mun District, was changing during the middle and later colonial period. Newspapers and official records of the Governor-General of Chosen are the primary materials. The analysis consists of 2 distinct dimensions: (1) the beginning of urban planning and the process of its change (2) the repair of roads in those districts. The analysis shows following conclusions. (1) From the middle colonial period, the urban planning projects were carried out in Seoul based on the urban policy, whereas the Ordinance for Street Planning in Chosen and those urban planning projects had almost nothing to do with each other. (2) The urban planning meant the road repair planning at that time.

Keywords : Jong-Ro, Seoul, urban space, urban planning, newspapers, Middle Colonial Period

鍾路、ソウル、都市空間、都市計画、新聞、植民地中期以降

1. はじめに

本稿では、日本によって統治されていた韓国¹におけるソウルの中心地、鍾路を中心に考察する。ここでの植民地²初期とは、1910年8月29日から1919年までを指す。また植民地中期以降とは1920年から1945年³までを指す。1919年3月1日に独立運動が起き、総督府による統治政策が変わる分岐点になっており、筆者はこれを基準にこの時期を植民地中期以降として設定する。この時期の鍾路及び光化門通における都市計画や道路改修の施行について既往研究や当時の政府の史料から読み取れる事実を踏まえ、既存の史料の記述からうかがうことのできない、より具体的、かつ詳細な事実関係を新聞を通じて明らかにすることによって、植民地中期以降のソウルの中心地における朝鮮総督府や京城府が主体として行った都市政策による実際の都市空間の変遷過程を明らかにする。

本稿の分析の中心は二章からなり、都市計画の始まりと変化を分析した第3章と道路改修の過程を取り上げた第4章から構成される。

大韓帝国時代まで漢陽、あるいはソウルと呼ばれた首都は日本によって植民地化された1910年8月29日から、京城と呼ばれるようになった。本稿では、京城のことをソウルという呼称で統一する。

植民地期に入って日本人の町として本町が作られており、鍾路の一角は朝鮮人の町と呼ばれるようになったが、依然として中心地の役割を続けていた。その鍾路を中心として、朝鮮総督府は都市空間を改善するため市区改正事業などを計画し、一部は進んでいたが、植民地初期にはさほど事業は進展していなかった。植民地中期以降から本格的に都市計画と、それに伴う工事などが開始されるように

なった。

このような植民地期のソウルについての先行研究は、都市計画の法律、及び面積拡張の空間的変遷などに関する研究⁴にはほぼ留まっており、しかも、当時の都市空間についての都市計画の実行や道路改修の過程について、具体的な変化に関する研究が欠落していた。そこで本稿は、当時、植民地中期以降の朝鮮総督府や京城府が都市空間においてどのような施策を立て、実際にその施策がどのように行われていたのか、具体的な変化を辿ることで、先行研究の欠落を埋めることにしたい。

2. 史料について

本稿で用いる史料は、「当該都市に固有の新聞や雑誌があれば、人々がその都市に何を求めたかの像が見えてくる」⁵と言われるように、新聞には一次史料として用いる価値があると考え、朝鮮総督府や京城府の記録に加えて「新聞」を用いることとした。公的な史料では鍾路に関する記述は道路建設事業にほぼ限られ、その周辺部の様子までを具体的にうかがい知るため、新聞史料を用いる。そして、本論に入る前に本稿の分析で使用する新聞各紙⁶の性格を検討しておくたい。

当時の新聞の種類を、創刊年度順に見ると、『大韓毎日申報』は植民地期に入ってからは『毎日申報』と変わって総督府の機関紙になった。そのため、朝鮮総督府の考え方を代弁する役割を果たしており、客観性について若干問題があると思われるが、1910年から1945年まで継続的に発行されていた唯一の新聞であり、特に、当時の人々

* 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻 大学院生・修士

Graduate Student, Dept. of Architecture, Faculty of Engineering, Univ. of Tokyo, M. Eng.

の日常生活の視点から植民地期を研究するために、一次史料として貴重なものである。

次に『朝鮮日報』は1920年3月5日に創刊され、1940年6月に廃刊された。『東亜日報』は1920年4月1日に創刊され、1940年8月に『朝鮮日報』と共に総督府によって強制的に廃刊されたが、その後復刊され、現存の新聞の中で最も長い歴史をもっている民間紙である。

『時代日報』は1924年3月から発刊し始め、1928年8月に発行が中断され、同年9月18日から『中外日報』と誌名を変え、さらに1931年9月に『中央日報』、1933年2月からは『朝鮮中央日報』と改題していたが、1937年11月5日に廃刊された民間紙である⁷⁾。

3. 「都市計画」の始まりと変化

3-1 「都市計画研究会」の考え方

「都市計画研究会」は、総督府の高官出身及び経済界の人物で結成し⁸⁾、1921年8月「27日午後2時から市内の長谷川町(=現在の小公洞)の商業会議所で創立総会を開催して…」⁹⁾いたが、この会¹⁰⁾が当時の都市計画について、どのように考えていたかを史料を通じて検討する。

- (1) 「都市計画研究会の主張」-(一)…京城府の自治制を実施すべき、…(二) 都市計画の決定団体に対して中央地方委任会を組織すること、(三) 都市計画事業は国家事業なので、重要な部分については国費として執行し、…国庫から経費2/3以上の補助を受けるのみならず…『東亜日報』1921年12月25日、傍線筆者、史料の初頭に「」は記事のタイトル、以下同じ。)
- (2) 京城都市研究会には第1部で、来る29日午後3時に府会で開催して、京城建設計画で…都市輪郭について研究し、徹底の設計を立てるところだ。…商工業都市にあふましい施設を計画して、日本の6大都市と同様に発展させたいという要望が多数であるので、50年後の京城都市における予想人口を百万人と…都市輪郭を樹立する予定である。…龐大な輪郭のうちに大体官有地を工業地域とし、残りは商業地域・居住地域・公園地域として分ける。…『毎日申報』1922年5月27日)
- (3) 「都市計画は南部中心に」京城府の都市計画は数年以来、都市研究会という機関で研究中である。…北部を中心とする策を中止して南山を中心とする計画で…『東亜日報』1925年11月11日)

上掲の史料(1)からは、京城における都市計画に対する方針を京城府に求めていることが分かる。その内容は、総督府の計画ではなく、京城府が自治的に行うこと、委員会を設けることや都市計画事業を施行する財源は2/3以上の国庫補助として行うことを主張していた。都市計画研究会は日本の大都市をモデルとしてソウルの都市像を描いており、さらにソウルを商工業都市を目指して計画するであった(史料2)。しかし、商業都市を目指すことについては、かつて大韓帝国期に「新たに商業施設の仮家について道路との関係を考慮した法が作られていた。大韓帝国期から商業を中心とする政策が始まっていた。商業の発展のため」¹¹⁾の法律が提案されていた。こうして都市計画研究会の主張は大韓帝国期の考え方を踏襲しつつより近代的に発展させたものであると言える。

さらに、総督府官僚中心である都市計画研究会は史料(3)の「北部」というのは、鍾路一帯を示し、南山や南部というのは、日本人中心とする本町を示しているが、日本人の町を中心とする計画であったことは、植民地という特殊な状況をよく現わしている。

すなわち、京城都市計画研究会は、今後朝鮮市街地計画令にも同様の影響を与えたと考えられるが(史料4)、朝鮮市街地計画令については3-3節で論じたい。

3-2 都市計画事業の過程

(1) 都市計画事業の流れ

ソウルにおける都市計画事業の決定組織として「総督府の内務局土木課の職人と京城府の担当者が主導し」¹²⁾、これについて京城府が予

算と工期を立てていく過程の変化を史料を通じて明らかにする。

- (4) 朝鮮都市計画の問題は、日本で実施していた都市計画法に準拠し、それを基礎として捉えた。一昨年の秋に締結案として脱稿した。…都市の現地調査、すなわちその都市の区域・商工業地域・交通・衛生・保安・社会施設・経済財源など、各施設と発展状況を調査…京城は4年度から16年まで案を立てる…『時代日報』1925年1月15日)
- (5) 京城府から設計した都市計画の経費1750万円の中で650万円を受益者負担と官出するように決められていた。これは一般の府民に賦課することは重大な問題で…『東亜日報』1926年6月24日)
- (6) 京城府は、来年度の経費1,500万円で10カ年の予算を組んで、市区改正計画する予定である。その1/4は京城府費で支払うようにし、1/4は受益者が負担し、1/2は国庫金から補助を受けるよう本部に申請…馬野府尹は本部と交渉した結果、…総額から5百万円を減らされ、1千万円の経費として12カ年の計画で組み直さざるを得なくなった。…『中外日報』1927年8月7日)
- (7) 総督府の毎年予算編成について京城府から求められていた京城府都市計画、すなわち幹線道路改修計画は馬野府尹が連日総督府へ…総督府には大体容認されていた。この計画は寺内総督時代に計画していた吉示路線の未成線すべての改修で、工費1,700万円の年額を国庫補助として…計画が…経費問題で総督府の承認を得ずに、第2段階の計画として総工費1,000万円の国庫補助の年額として決まっていた。だが、それは500万円の国庫補助が他の国費支援事業との関係があつて全部承認されなかった。最近ようやく1/3の補助と決まって、来年度はまず20万円の補助交付を受けて工事に着手し、今後10カ年の継続事業として完成させる。…『中外日報』1928年8月17日)
- (8) 1千万円の予算、10カ年の継続事業として大京城を建設しようという京城府の都市計画案は、18日府協議会¹³⁾議会の結果、惜しくも互解してしまった。…1千万円について半分は国庫補助を受ける。半分は府の負担で事業を進めようとした。…総督府の財政問題で、半分は補助できないという。10カ年計画をまず2期に分けて、第1期を5百万円の予算で、5カ年継続事業とし本部ではその1/3である年額34万円ずつを補助する。第2期については、第1期事業を完了した時点で改めて補助の承認を行うという。…『毎日申報』1928年8月19日)

上掲の史料(4)から見ると、都市計画法を立案する事前準備としての現地調査は1925年1月の時点で完了していた。その上に、昭和4年(1928年)からの10年にわたる都市計画案を立てていたことが分かる。翌年、京城府から都市計画の経費が1750万円とされ、その中で1/3以上の受益者負担として650万円を賦課する予定であった(史料5)。1927年の京城府の市区計画を見ると、1750万円であった予算が1500万円となり、最初の計画と変わらず10カ年となっていたが、さらに1000万円で12カ年と変更された。その上、1921年に京城都市研究会が求めた2/3の国庫補助は受けられずに、国庫の補助は1/2となっていた(史料6)。1928年になると、史料(7)・(8)から分かるように、1000万円の予算と12カ年の期間は再び10カ年に変更され、その中で国庫補助は1/2から1/3と減らされていた。さらに、10カ年計画が、2期に分けられて第1期は5百万の予算で5カ年継続事業となっており、第2期の国庫補助については詳細が決まっていなかったことが明らかになった。また史料(7)からは、京城府都市計画といえながらも、実態は単なる幹線道路計画に留まっていたことも分かる。すなわち、植民地の総督府、ないし京城府によるソウルにおける都市計画とは道路改修であったと言っても過言ではない。

したがって、1925年から1928年の間にソウルにおける都市計画が具体化されていたが、繰り返し予算と期間が縮小されてきたことが判明する。

(2) 都市計画事業の財源

前節では、ソウルの都市計画に対する予算と工期を中心として分析してきたが、この節では都市計画事業を行うため、財源の対策がどのように変更されているかを明らかにする。

- (9) 京城府で…都市計画の財源を確保するために、受益者負担税について案出して都市計画研究会を組織して研究している。…『東亜日報』1927年2月26日)
- (10) 都市計画事業の財源は受益府民の負担。…都市計画事業といえ、都市将来の施設計画事業である。地域制・建築線を活用する。…財政難の京城府自体では、とてもその財源を求める方法がない。都市計画事業は一面国家的な事業なので、…区域整理として補助線の完成、地主自身が計画線の周囲の区域整理を

行って補助道路を作るようになる。…『毎日申報』1934年3月28日)

- (11) 計画実施と同時に賦課される新税金として収益税・土地増価税・特別税など。…都市計画事業の財源は収益税で充当する。…収益税で、…道路及び広場の新設拡張・下水道事業・路面改良・河川運河の新設改修の4種類に限る。…都市計画は公共施設の改善を目的として行う。…計画区域の内に住んでいる住民の負担は義務として特別税を徴収するようになる。…計画後の不労所得による土地増価税を徴収する。…『毎日申報』1934年3月29日)

- (12) 4月1日から京城府の行政区画が拡大されることによって、市街地計画令が適用され、…地主に…収益税以外に一坪1円ずつ増収するようになった。…『朝鮮中央日報』1936年3月28日)

上掲の史料(9)から見ると、京城府は都市計画の財源確保に当たっては、国庫補助を受けることよりも収益税を重要視していたことが分かる。これについて金白永は「市区改正事業が総督府から京城府へ移管され、府費と国庫補助で事業が施行された時期である」¹⁴と述べている。1927年に受益者負担税を案出しているが、実際には東京市区改正事業に基づいてソウルの都市計画を立てる時期からこの考え方はあり、1926年の時点でも受益者負担の考え方が存続していたと言える(史料5)。そして、1934年に入って都市計画の財源としては、土地所有者による受益者負担のみならず、所有者自身が計画線の周辺の区域整理を行わされるようになり、計画実行すると同時に賦課される税金は3種類であった。すなわち、計画段階で賦課される税金として収益税と特別税があり、計画が完成された後に賦課される税金として土地増価税があったため、当時の土地所有者にとっては負担がさらに重くなった(史料10・11)。1936年4月1日から土地所有者に収益税以外に、さらに1坪当たり1円ずつが賦課されるようになったが(史料12)、筆者の考えではこの税金が特別税の可能性もあると思われる。

すなわち、ソウルの都市計画を行うための財源は、当初の計画よりも国庫補助の割合が減り、税金が主な財源とされたことで、一般市民にとっては負担が増えていった¹⁵と考えられる。

3-3 朝鮮市街地計画令の成案から着手まで

総督府から朝鮮市街地計画令が公布されるまでと、この法律によって計画が実施されるまで、どのような過程を通じて成案されたかについて史料を通じて検討する。

- (13) 4・5月中旬に公布。…都市計画令は前後数回の修正を加えて、…府令として公布する予定である市街地建築物取締に関する規定を含めて朝鮮市街地計画令で…『毎日申報』1934年2月9日)
- (14) 朝鮮都市計画令が12日に議会を通過した。施行規則は24・25日頃に総督府令として公布され、…本令は内地¹⁶で現行している特別都市計画令・都市計画令・建築物取締令の三つの長所を取って一つの法令としている。…市街地は住宅街・商業街・工業街として三つの地域と風致・風紀・美観・防火として四つの地区。…この法令が内地と相違する点は、内地が都市の改良を目的としていたのに対し、朝鮮では新市街の建設がその目的である。さらに、内地では地方委員会及び中央委員会官制を設定して連関性がないことについて、朝鮮は委員会官制とらず、総督が府邑と面会して、実施を決定した。それ以外に天災などによる際には内地の場合、土地区画整理組合によって決めなければならないが、朝鮮は府邑面が直接整理について実施することができるようになった。これにより実施費用の節減が得られる。…『毎日申報』1934年6月14日)
- (15) 総督府から朝鮮市街地計画令を今日正式に発表していた。朝鮮土地改良土地収用令を含めることである。完全に都市事業を実行することができる完全な法令として、画期的な重要法案である。…朝鮮市街地計画令、総則の第1条目的、…朝鮮総督がこれを決定する。…『毎日申報』1934年6月20日)
- (16) 「大京城の都市計画、具体案の討議決定」来たる10日から実施される都市計画令に従う大京城の建設を課題において都市計画研究会では、…大京城編入の候補地…について総合的にこれを検討してきた。…都市計画令の第3章である「都市計画令の施行規則」を早く制定して発令するように、その促成委員5人を選定することになったが、…成松緑氏に委任した。…『朝鮮中央日報』1935年6月30日)
- (17) 朝鮮市街地計画令とその施行規則が発表された以後、京城府では4月1日から実施。…『毎日申報』1936年6月6日)

- (18) 市街地計画令による実際の工事を今年4月以後から行う予定となっていたが、…『毎日申報』1937年1月17日)

朝鮮市街地計画令は市街地建築物取締規則を含めて1934年4・5月中旬に公布する予定であった(史料13)。しかし、この時期で公布されずに、一ヶ月後の同年6月12日に朝鮮市街地計画令が議会を通過し、施行規則は同月24・25日頃に公布する予定となったと同年6月14日に発表されていた(史料14)。結局、6月20日に土地改良土地収用令を含めて朝鮮市街地計画令が正式に公布されていた(史料15)。同月30日の時点でも24・25日頃公布する予定であった朝鮮市街地計画令施行規則は公布されておらず、施行規則を公布するためにその促成委員5人を選定することになった。この委員を選定するのに、成松緑氏が委任されていた(史料16)。また、越沢明は「朝鮮総督は1934年6月20日に計画令を公布し、同年8月1日より施行し、同年11月20日に朝鮮最初の市街地計画区域を羅繕に決定した」¹⁷と述べているが、朝鮮総督府令第78号は「朝鮮市街地計画令施行規則(左ノ通定ム、昭和9年7月27日)」¹⁸と記されている。ソウルの場合は史料(17)から分かるように、1936年4月1日から実施されており、実際の工事が行われた時期は1937年4月以降からであったことが分かる(史料18)。ちなみに、韓国戦争¹⁹後の韓国政府は、朝鮮市街地計画令を1962年1月20日に法律984号で廃止し、同日法律983号で「都市計画法」を制定したが、この法律は令名だけを変え、内容はそのまま継承されてきた。

また、朝鮮市街地計画令の内容は、史料(4)・(14)から分かるように、朝鮮市街地計画令は日本の都市計画法に基づいたものであり、具体的に言えば「特別都市計画令」と「都市計画令」と「建築物取締令」の三つをまとめて、一つの朝鮮市街地計画令として立案されていた。この法令は筆者の判断では日本の都市計画旧法とほぼ類似しており、相違する点は、日本の場合は委員会が設けられ、様々な意見を議論する場が用意されていたが、韓国の場合は委員会は設けられず、その理由は単なる経費の節減のためだと書かれている。しかし、実際は強権力をもつ朝鮮総督によって影響力が行使されることとなった。これは植民地を統治するに当たり、総督府がどの程度の強権力を韓国に対して保持していたかを現わすことと考えられる。

したがって、ソウルの場合は朝鮮市街地計画令が公布されたのは、1934年6月20日であったが、実際に工事が始まったのは1937年4月からであったことが読み取れる。

4. 「道路改修」の過程

4-1 道路改修の計画と施行過程

鍾路一帯と光化門を中心とする都市計画では道路改修についての計画が立てられていた。特に幹線道路改修を中心として支線道路改修が実行される過程を辿ることによって植民地中期以降について道路が改修される過程を明らかにする。

- (19) 「京城府の今年度の土木工事」土木工事は下水道の工事費24万9千円、道路工事費5万円で、…公平洞の大通りから鍾路小学校の前まで、永楽町2丁目から商品陳列館の近所まで、さまざまな道路が開通するようになる。(『東亜日報』1920年5月16日)
- (20) 今年度には6万3百円で6ヶ所の新道を作る。…光化門通りから堅地洞まで優先に工事着手…道路改修の予定は光化門通りから清進洞通り(清進洞209番地から210番地)の幅3間、…清進洞から鍾路1丁目に通る道路を拡張。(『東亜日報』1921年9月6日)
- (21) 市内における3大道路の改修に着手する予定である。工費は約3百万円で、大正12年度から始めて3年の期間…一つ、光化門の交差点から太平通を通過して、京城駅の前を通過して、古市町を経て漢江人道橋まで至る道路。二つ、光化門の交差点から鍾路を通る東大門まで至る道路。…『東亜日報』1923年3月11日)
- (22) 幹線道路が不完全であるので、京城府の土木課ではすでに改善計画を許可しており、修理される所は鍾路通り…これらの経費は2百90余万円のため、とても同時にできないので2期と分けて行う。…『毎日申報』1923年3月11日)

- (23) 府内の幹線道路は改修について、…国庫補助金の減少などの経費問題で、12年度には着手することができず、実際の工事は13年度から始めるようになった。…北部の大通りである鍾路通りも全部はできず、光化門の交差点から昌徳宮の教化門の前まで、大体700間の間を改修する予定であり、…アスファルト式では到底経費問題でできない。…砂と石炭の油を用いて舗装することである。…大通りの三つを同時に着手するという…土木課長は…北部に対して開発が疎かなことは事実であるが、これからはそうにしないと述べた。『東亜日報』1924年1月20日)
- (24) 6月内に一番最初に始まるパゴダ公園の前から。今年度から始めて翌年までに完成させる府内の三つの幹線道路は、総督府の補助金と府の起債などで経費を充当する。『東亜日報』1924年4月22日)
- (25) 「鍾路の道路修理」鍾路通りの幹線道路の改修工事…京城府で計画を設定して総督府の土木部の認可を申し込んでいる。…鍾路の街路は元々の計画であった15間が変更され、鍾路の交差点から通安の交差点までは幅員16間とする。…左右側に設けられる人道は3間通りとして、南大門通りの人道より、3尺分広く設けられると言う。…16間通りになる所もあるが、大体13-14間の幅なので、南側に横す建物が多くなる。鍾路2丁目は19間あるいは18間なので、北側を基準として16間分を超える土地は、その建物の前の所有者に払い下げる。…『東亜日報』1924年8月27日)
- (26) 鍾路4丁目の交差点から東大門まで、幅員15間、工事費555,564円、大安洞の広場からパゴダ公園まで、幅員8間、工事費230,807円、…パゴダ公園から永楽町まで、幅員8間、工事費328,997円。…『東亜日報』1927年7月9日)
- (27) 大京城を建設するため、京城府で1千万円の経費を使って道路網を敷設させる計画し、来年度から工事に着手するようになった。…▲第1期工事(自昭和4年至8年の5カ年間)、総額5百万円(うちで2百万円の国庫費補助)…5. 鍾路4丁目の交差点から東大門まで、幅27メートル、54万6千円、3年間の継続事業で完成。…8. パゴダ公園から永楽町まで、幅15メートル、28万4千7百円、9. パゴダ公園から大安洞広場まで、幅15メートル、18万8千円、1年間で完成。10. 鍾路元表から総督府の前まで、下水道の完備で5万円、1年間に完成。▲第2期工事(自昭和9年至14年の6ヵ年)、5百万円(うち国庫補助150万円)…7. 鍾路5丁目から並木町まで、幅22メートル、7万9千円、3年間の継続事業で完成。…大幹線道路を敷設すると同時に、それに関する補助線を完備する予定である。…北部幹線道路は総督府京城出張所の直営工事であったことを京城府が引き受けることになった。…『中外日報』1928年11月28日)
- (28) 京城都市計画研究会は30日午後2時、朝鮮ホテルで総会を開催し、…都市計画令の発布・市街地建築法の発表…「鍾路4丁目と東大門の間、…宗廟の前にある鍾路4丁目の交差点から電車車庫の前まで、…27メートルの幅でセメントコンクリートで54万5千円の工費を入れ、3年間の工期が必要である。…「パゴダ公園と永楽町の間」、…パゴダ公園から永楽町大通りの道路なのに、幅15メートルの砂利を敷いた道で、20万円の工費。『朝鮮日報』1928年12月1日)
- (29) 今年から実施するようになる道路網の完成に関して京城府では、1929年度道路完成の予算85万円の中で、約10万円の前後の工費を使って光化門通りの電車交差点から総督府の前までに到る排水工事と共に路面改修工事する予定である。…『毎日申報』1929年4月18日)
- (30) 総経費1千万円を投資して…すでに一昨年末で第1期工事を終了し、昨年から来年13年までに行われる第2期工事が着手され、その工事が進行中である。…『朝鮮日報』1935年9月17日)
- (31) 委員定員、48名中の26名が出席して会議を開催することになった。…京城府の予算問題で遅延している。…道路や下水道などが南村に比べて北村は状況を口で説明できないほど酷い。…市街地令によって収益税を受け、府民の寄付でしようとする。『毎日日報』1934年3月16日)

(32) 京城府の土木課では、…今年度は、まず5百万円で、…一方、区域整備について2百万円の経費で重要な道路改修する予定である。…『毎日申報』1937年1月5日)

(33) 産業・土木・保安課の意見一致。…京城を拠点として放射線式の産業・交通、両方面に兼用される4大道路を最も理想的に整える方針だという。…京仁産業道路…以外に春川・楊平・利川・水原の方面に、…来年、150万円乃至2百万円の予算を計上してみる。『毎日申報』1937年1月19日)

(34) 京城の美化工作。…総督府、来年度の予算は…大蔵省の査定を通じて、…大京城を美化し、大京城として面目を揃えるため、さまざまな事業費は1800万円の巨額に達している。…『毎日申報』1937年1月22日)

上掲の史料(19)から見ると、1920年5月に公平洞の大通りから鍾路小学校までの支線道路改修計画が立てられていた。『京城都市計画資料調査書』によれば、この支線道路の幅は2.5間、道路工費予算5万円の中で公平洞から鍾路小学校までの道路改修のために工費31,431円16銭が使われ、施行年度は大正9年及び11年、12年²⁰であった。翌年9月6日に発表された道路改修区間は、光化門通りから清進洞209番地までの支線道路で幅は3間(史料20)、この支線道路改修のみの工費は12,135円76銭であり、施行年度は大正10年であった。しかし、清進洞から鍾路1丁目までの支線道路は2.5間の幅で計画されていたが、1924年以後²¹に延期され、計画を発表した後に、工事は光化門通りから清進洞までのみが行われた。

そして、ソウルにおける重要な幹線道路改修である光化門の交差点から鍾路を経て東大門までに到る鍾路大通りが、工費は三つの幹線道路を含めて約3百万円で、1923年度から3年間の工期として着手する予定であった(史料21)。この路線に対する計画は、かつて朝鮮総督府告示第78号に「京城市区改修予定計画路線左ノ如シ、大正元年11月6日」²²と記され、その中で「第四、東大門ヨリ鍾路ヲ経テ慶熙宮前ニ到ル路線、幅員15間」²³と計画されていた。この計画は縮小されて東大門から光化門の交差点までになり、1912年の道路計画予定である他の重要な幹線道路の路線は、改修に着手していたが、鍾路大通りは全く改修されていない状況であったことが捉えられる。また、京城府の土木課では、この工事を施行するのに、経費問題で同時に行うことはできないので2期に分けて行うようになった(史料22)。さらに、1923年度にも着手ができず、翌年から工事が始められるようになり、工事の範囲も上で述べたように2期に分けられて、その1期にあたる分として光化門の交差点から鍾路3丁目を経て昌徳宮の教化門までを幹線道路改修するようになった。当時の土木課長によれば「北部に対する開発が疎かなことは事実である…」と述べているが(史料23)、確かに植民地の特殊な状況として、韓国人の町を代表する鍾路一帯は朝鮮時代から栄えていたが、無視されて開発が遅れており、これが新たな日本人の町に発展が追い越される原因の一つであったと考えられる。こうして計画された鍾路の幹線道路改修はパゴダ公園を中心として、1924年から2年間にかけて完成する予定であった(史料24)。

史料(25)から分かるように、鍾路大通りの幅は15間から16間へと計画が変

図1. 道路の段階的建設 (朝鮮総督府が制作した1915年地図の上に道路改修について筆者が加筆)

- ①: 1920年5月16日(史料19)、②: 1921年9月6日(史料20)、③: 1923年3月11日(史料21)、④: 1924年1月20日(史料23)、⑤: 1924年3月26日(史料40)、⑥: 1924年8月27日(史料25)、⑦: 1925年1月13日(史料42)、⑧: 1925年11月19日(史料44)、⑨: 1927年7月9日(史料26)、⑩: 1927年7月9日(史料26)、⑪: 1928年11月28日(史料27)、⑫: 1929年4月18日(史料29)

更されていた。そもそも鍾路大通りの幅は、「13間から19間まで」と書かれているが、『京都市計画資料調査書』によれば「鍾路1丁目26番地先、17.5間、同2丁目青年会館前、19.2間、同4丁目51番地先、15.3間、同5丁目巡査派出所前、12.2間」²⁴⁾の状況であったことが把握できる。この鍾路大通りでは既存の広い幅に基づいて道路改修するのではなく、平均幅16間として計画されていた。鍾路大通りはむしろ幹線道路の幅が狭くなる場合があったことを現わしている。この幹線道路改修後に幅が狭くなることによって残った土地については稿を改めて論じたい。

上で述べたように、鍾路の幹線道路改修はその残り分、すなわち鍾路4丁目の交差点から東大門まで、幅は最初の計画どおり15間であり、工費555,564円と予算していた。さらに支線道路改修として、パゴダ公園から永楽町まで、大安洞の広場からパゴダ公園まで、共に幅6間で、各々328,997円及び230,807円と予算されていた(史料26)。大安洞の広場からパゴダ公園までの支線道路改修は1926年まで改修されていなかったことが『京都市計画資料調査書』から確認できた²⁵⁾。

1928年11月の時点で、京城府はようやく1929年から工事に着手することを計画するようになるが、財政問題で2期に分けて工事が行われた。この第1期の期間は1929年から1933年まで、第2期は1934年から1939年までと計画されているが、3-2節で述べたように10ヵ年の工期が最終の段階で11ヵ年の計画となっていた。しかも、この工事について総督府から京城府に移管される変更があった。この第1期にあたる鍾路4丁目の交差点から東大門までを幅27メートルで工費54万5~6千円と予算し、工期は3年間継続事業となっていた。さらにパゴダ公園の前を基準として永楽町までと、大安洞広場まで、二つの支線道路改修は幅15メートル、1年間で完成し、工費は各々28万4千7百円と18万8千円と予算されていた。道路改修の材料をみると、幹線道路はセメントコンクリートで、支線道路は砂利で仕上げしていた。そして第2期では、鍾路5丁目から並木町までの支線道路が22メートルで工費7万9千円を予算し、工期は3年間の継続事業と予定されていたことが判明する(史料27・28)。

史料(29)によると、1929年度には第1期道路工事が始まっているが、他の所よりも先に総督府庁舎を中心とする改修工事を行っていた。光化門通りが優先された理由は、1929年9月に朝鮮博覧会が開かれる予定であったためと推測される。

こうした道路改修計画は、史料(30)・(32)のように第1期の道路工事は完了されていたことが分かり、第2期の道路工事が始まり、継続事業として行われていたことが確認できる。しかし、このように工事は行われていたが、当時のソウルの全体から把握すると、南部に比べると北部の開発は遅れた状態が依然として続いていた(史料31)。

史料(33)のように、市内の幹線道路と支線道路計画のみならず、1937年にソウルを拠点として全国に到る放射線道路も計画する予定であった。道路改修の予算などは京城府が計画を立て、総督府に許可を受けていたが、実際には予算について決定権は、日本の大蔵省がもっており、その調査を通じて総督府の年間の予算が決められていた(史料34)。

すなわち、当時の行政では、韓国において総督府が主体的に予算などを決められず、まず日本の大蔵省が調査を行った上に総督府の予算が決められていたということである。

4-2 人道の計画過程

ソウルの南部(=日本人の町)ではほぼ1910年代に人道(歩道)が計画され、一部は設置されていたが²⁶⁾、これに比べて遅れて鍾路大通りにおいても人道が設けられるようになった。この過程について以下の史料から読み取れる。

(35)「京城府は百万円で幹線道路整理」京城府の今年度の工事計画の中で…鍾路では、大通りに人が通る道を別に作って、車道と人道の区別を明らかにする予定である。(『東亜日報』1923年5月30日)

(36)「東大門通りの道路は顧みず、太平通を優先改修」朝鮮人が多く住んで

いる東大門通りは顧みず、総督府の前の道路である太平通は12万円で改修、京城府の差別的な仕打ち、京城府では、…昭和2年度の延長事業として太平通から光化門通りまでの一帯を改修するという。その理由として総督府が新たに移転され、…東大門通りのように朝鮮人が頻繁に通行する所にもかかわらず、太平通を先に改修することは、府当局が関心が(盛儀)がないということで一般人の攻撃が激しくなりそうであり、また鍾路を改修しながらも、人道は現状のままに置き、…(『東亜日報』1927年3月11日)

(37)ソウルの鍾路街道に美観のためと植樹する。京城府の工事係…経費は1,810円65銭で…鍾路1丁目から4丁目まで、…660本を植える。…(『毎日申報』1927年10月9日)

(38)昨年度、鍾路通り一帯の舗装工事後に残った予算18万円で、鍾路通りの人道について舗装せずに、総督府の前、府領の前という理由で太平通一帯を舗装工事する。…(『東亜日報』1927年10月29日)

(39)大京城の都市計画を今年4月から実施するようになった。…収益税が認可されるとすぐ着手する。…総督府の前から光化門の交差点までに到る道路を修築し、…左右に並木を植えて面目を一新する。…鍾路4丁目から東大門までに到る道路修理拡張で、…幅27メートル、…工費60万円。…別項として5年度中に、鍾路3丁目から東大門までの整理拡張は、…その住民から…京城府に何回も陳情したこともあり、…ようやく実施されるようになった。拡張の内容は鍾路1・2丁目のように左右に人道を作って中央には車道を作った後に、下水道を改修し、さらに並木を植えて旧態を捨てて面目を一新する予定である。(『毎日申報』1930年2月13日)

上掲の史料(35)のように、1923年5月に鍾路大通りに人道を設ける計画が立てられていた。翌年8月に計画では少し具体化され、京城府は鍾路大通りの左右に3間の幅で人道を設ける(史料25)と計画を発表していた。史料(36)から分かるように、1927年3月の時点でも、4年前の計画であった人道は、全く工事は実行されずにそのままの状態であったことが明らかになった。一方、新たな総督府庁舎が景福宮の中に移転され、これを中心とする道路改修が優先されることによって、東大門や鍾路一帯は後まわしにされたが、これは1929年朝鮮博覧会の開催予定が一つの原因であったと思われる。

1929年10月9日に京城府は鍾路の美観のため、鍾路1丁目から同4丁目まで、工費1,810円65銭の予算で660本を植える(史料37)と計画していたが、史料(38)・(39)のように、むしろ鍾路大通りの舗装工事後に残った工費では人道については工事を施行せず、翌年2月の時点で「人道を作った」という計画と「並木を植える」という計画が繰り返して出ていたことと、並木を植える範囲も狭くなって鍾路1・2丁目となっていた。すなわち、史料(37)の計画どおりには施行されていなかったことが分かる。

4-3 電車の敷設に関する変更

1899年にソウルの中心地に敷設された電車の線路が植民地中期以降に移されているが、この電車の線路がどのように計画され、またどのように工事が行われたかを史料を通じて検討する。

(40)京城における電車の線路改良について京城電気会社は次のような意見を発表していた。…光化門線は将来、総督府庁舎が移転するので、複線とする際、同時に延長する計画である。(『東亜日報』1924年3月26日)

(41)鍾路通りの改修工事はまだ総督府から認可が出ていない。…道路の北側に寄っている電車の線路を人道の真ん中へ移し、電車の電線も今のように線路と線路の間に電柱を建てるのではなく、人道と車道の間の植栽の部分に、電柱を建てて電線を掛ける。…その工事に編入されている鍾路1丁目からベオグの交差点までの電車の線路を移すのに、経費が30万円くらいになる。…京城府側の要求が強かったので、実行されるようになった。(『東亜日報』1924年11月27日)

(42)昨年12月中旬頃から着手する予定であった鍾路通りの改修工事は、予算の問題で着手ができなかった。今月の中旬からは工事の材料を集めて3月中旬から着手する。…京城府の土木係では、…工事期間は3月中旬から6月下旬頃までにする。工事区域はパゴダ公園の前からベオグの交差点まで…電車の線路を道路の中央へ移すという。(『東亜日報』1925年1月13日)

(43)鍾路4丁目通りのベオグの交差点からパゴダ公園の前までに移された電車の線路は、今までの工事を終えて21日の朝から開通した…(『東亜日報』1925年8月22日)

(44)道路改修工事で電車線路を移す工事が始まることによって、朝鮮の商店

中心街である鍾路 2 丁目・3 丁目の店の前まで泥が積んでいる。…店員さえも通行しにくい。…『毎日申報』1925 年 11 月 19 日)

(45) 京城府の交通対策で各線を複線化し、京城駅と清涼里の間を地下と高架として連結する鉄道網を敷設し、…鍾路方面に乗る地下鉄道…計画を立てることになって京城府では京城交通調整会の設置を提唱している。『毎日申報』1940 年 6 月 1 日) 上掲の史料(40)のように、1926 年に景福宮の中に朝鮮総督府庁舎の移転を控えていたため、1924 年 3 月に光化門線電車を複線化と同時に延長する計画であった。1920 年代初期から南部につづいて北部においても開発されていたが、そのきっかけは新たな朝鮮総督府庁舎が移転することになった。

大韓帝国期に鍾路大通りに敷設された電車の線路は道路の中央に位置せず、北側に寄っている状態であった。1924 年 11 月 27 日の計画発表では電車の線路を道路の真ん中へ移し、工事範囲は鍾路 1 丁目からベオグの交差点(現在、鍾路 4 街の交差点)までで、工費は 30 万円の予算であった(史料 41)。翌年 1 月の時点では、前年の 12 月中旬頃から着手する予定であったが、予算の問題で工事が実行されていなかったことが明らかになった。京城府の土木係では、工期を延期して 3 月中旬から 6 月下旬までと変更し、工事範囲も鍾路 1 丁目からであったが、バゴダ公園の前からベオグの交差点までとなった(史料 42)。この計画はそもそもの予定より 2 ヶ月以上遅れて 1925 年 8 月 21 日に工事が完了し、開通していたことが確認できる(史料 43)。しかし、1925 年 1 月の時点で工事範囲が変更され、その残りである鍾路 2・3 丁目は、同年 11 月の時点ではまだ工事が行われていた(史料 44)。鍾路 2・3 丁目において電車の線路を移す工事が竣工された時期については、現時点では確認できない。

京城府は交通対策として 1940 年 6 月 1 日に鍾路一帯に対して地下鉄道の計画を立てていたが(史料 45)、この計画は実現されずに、韓国が解放を迎えた。しかし、大韓民国政府になって 1974 年にソウルの最初の地下鉄である 1 号線、すなわちソウル駅(当時の京城駅)から鍾路を経て清涼里までの路線が開通した。

したがって、ソウルにおける最初の地下鉄 1 号線についての計画は、1940 年の鍾路の地下鉄道計画にその源流があったと言えよう。

5. まとめ

本稿では、植民地中期以降におけるソウルの中心地であった鍾路及び光化門通を中心に、朝鮮総督府の都市政策によって植民地中期以降におけるソウルの実際の都市空間がどのような変遷過程を辿ったかを見出そうとした。そして、検討にあたっては、政府の都市政策としての計画立案や施行、実際の工事の進捗状況の事実関係に着目し、主に新聞史料と、付加的に朝鮮総督府の記録を用いた。ここからは都市計画の始まりとその変化の実態と、道路改修の具体的なプロセスを追うことができた。

まず、都市計画研究会では、大韓帝国期からの商業の中心に工業を加えた都市発展を目指した考え方は、当時、商工業の発展が近代都市へ発展との認識されていたことを確認することができる。また、西洋の都市をモデルとして日本の都市を造ろうとし、ソウルは日本の都市をモデルにして都市計画が始まり、その中でも日本人の中心地域に偏った都市計画事業が行われたことについては、植民地下の都市という状況がよく現れている。この研究会は権限などを持たなかったが、組織員の身分から分かるように、都市計画事業について影響を与えていたと言えよう。

また、1934 年に記された朝鮮市街地計画令とは関係なく、都市計画事業として道路改修が行われていたことが分かった。特に、鍾路に関する記事から読み取れる都市計画とは主に道路改修を指していたことが分かった。1920 年代から朝鮮総督府庁舎が景福宮の中へ移転される計画に伴って、道路改修が行われていた。さらに、ソウルの都市計画事業は予算・工期ともに縮小され、都市計画を行うための財源は、当初の計画よりも国庫補助の割合が減り、税金が主な財源とされたことで、対象地の住民

にとっては負担が増えていったと考えられる。このように予算が縮小された一つの原因は 1931 年の満州事変から続く戦争によって、当時の日本の国家財政が逼迫した影響を受けたと推測できる。このため、解放期まで朝鮮市街地計画令も一部は工事されていたが、全体からみると実際に施行されずに終わったと言える。

本稿により、植民地中期以降、都市政策によってソウルの都市空間では都市計画が進展していたこと、ただしその中でも朝鮮市街地計画令と都市計画事業の間には連関性がほとんど見られなかったことが分かった。さらに、日本の都市計画旧法がそのまま導入され、特に「日本の都市計画の交通重視の伝統も芳川案に始まっている」²⁷⁾ことがソウルにも同じように流れ込み、都市計画事業の中でも道路改修が重視されていたことが明らかになった。ソウルと日本の都市では、その成り立ちが異なるので、都市のもつ地形的・地理的な要素など、従来の特徴を考慮した都市計画に改良する余地はあったと考えられる。

これ以後の植民地中期以降における鍾路の街並みの変遷過程については稿を改めて検討していきたい。

注

- 1) 植民地期に朝鮮総督府によって「大韓帝国」が「朝鮮」と呼ばれるようになった。その時期の史料で「朝鮮」と書かれ、大韓帝国時期に関する史料では「韓国」と書かれている。しかし、筆者は本稿では「韓国」という用語で統一する。
- 2) 植民地期とは、1910 年 8 月 29 日から 1945 年 8 月 15 日まで、日本の政府から統治された期間である。
- 3) 本稿の対象期間は、1920 年から 1945 年までと設定しているが、史料として取り上げる新聞記事が 1940 年までしかないので、この時期までの史料を用いる。
- 4) 先行研究では、具滋勲「京城府における空間構造の形成変遷に関する研究」、(ソウル大学、修士論文、1984 年)、孫禎陸『日帝強占期、都市計画研究』や金基虎、「日制時代の初期について都市計画に関する研究」『ソウル学研究』第 6 号(ソウル学研究所、1995 年)、五島寧「朝鮮市街地計画令の立案過程に関する研究」(日本都市計画学会、都市計画論文集 No. 39-3、2004 年 3 月)、が挙げられる。
- 5) 原田敬一『日本近代都市史研究』(思文閣出版、2002 年) p. 15.
- 6) 本稿で引用する新聞記事は、都市・建築・鍾路などの関連がある記事を選んで史料として用いる。
- 7) 『解放空間新聞資料集成』(先人文化社、1996 年)
- 8) 朴ソン、「鍾路—乙路路地域における街路体系の変遷過程に関する研究」(延世大学修士論文、1992 年) p. 15.
- 9) 『東亜日報』1921 年 8 月 29 日。
- 10) 研究会の組織は「20 名の幹事、60 名の評議員、150 名の調査員を置いてあり、都市計画の区域・交通・衛生・保安・経済・教育・公園・社会施設・制度・建築・住宅・財源の 12 箇所の分科に分けている。さらに、各分科別に部長と理事がいる。」(孫禎陸『日帝強占期の都市計画研究』(一志社、1990 年) p. 116. 再引用。
- 11) 金銀眞「鍾路の変容を通してみるソウルの近代化に関する一考察」(日本建築学会論文集 第 588 号、2005 年 2 月) p. 252.
- 12) 孫禎陸、前掲書、p. 145.
- 13) 「□」の表示は、原文の文字が読めないものである。
- 14) 金白永、「王朝の首都から植民都市へのソウルの空間的変遷過程に関する研究—市区改正における東京との比較を中心に—」『訪日学術研究者論文集—歴史』第 7 巻(財団法人日韓文化交流基金、2003. 3) p. 270.
- 15) 特に、北部の市民にとっては「府当局は新しい収益税を納めるようになり、南山周廻道路を開通して遊樂地として作り、その収益は南部の富裕な日本人がほとんど独占してしまった。万一、その負担は北部市街の市民にまで、一律に負担させられると、それは不合理な結果になる」と書かれているので、負担になることが分かる。(『朝鮮日報』1930 年 3 月 10 日)
- 16) 「内地」というのは、「日本」を示すことである。
- 17) 越沢明、『朝鮮半島における土地区画整理の成立起源』(日本都市計画学会、学術研究論文集、第 21 回、1986 年) p. 116.
- 18) 朝鮮総督府、『朝鮮総督府官報』
- 19) 「韓国戦争」とは、日本での呼称は「朝鮮戦争」であるが、筆者は本稿で、韓国での正式な呼称である「韓国戦争」という用語とする。
- 20) 京城府、『京城都市計画資料調査書』(1927 年 2 月) p. 148.
- 21) 『京城都市計画資料調査書』、p. 148.
- 22) 朝鮮総督府、『朝鮮総督府官報』
- 23) 朝鮮総督府、『朝鮮総督府官報』
- 24) 京城府、『京城都市計画資料調査書』(1927 年 2 月) p. 157.
- 25) 京城府、『京城都市計画資料調査書』(1927 年 2 月) p. 143.
- 26) 京城府、『京城都市計画資料調査書』(1927 年 2 月) pp. 140—142.
- 27) 藤森照信、『明治の東京計画』(2004 年、岩波書店) p. 174.

(2005 年 9 月 10 日原稿受理、2006 年 8 月 9 日採用決定)