韓国慶州における旧鉄道官舎地区の居住空間の変容に関する考察

A CONSIDERATION ON THE TRANSFORMATION OF LIVING SPACE OF
RAILROAD TIED RESIDENCE DISTRICT IN THE KYONGJU, KOREA

趙 聖 民*, 布野 修 司**

Sungmin CHO and Shuji FUNO

This paper aims to clarify spatial transformation of Japanese railroad tied residence district in the Kyongju city (KOREA). Kyongju railroad tied residence area had built 37 semi-detached houses as railroad tied residences. Japanese style railroad tied residence was introduced and modified by Korean occupants. In this paper, we discuss spatial pattern of Kyongju railroad tied residence and the transformation process of living space.

Kyongju railroad tied residence area still maintain the original formation and appearance although over 70 years have passed since its foundation. However, transformation has began since railroad tied residence was handed to the new inhabitants in 1970. As for exterior space, we found out 'TEOTBAT' and 'GOSAT', which are both semi private and semi public space for inhabitants in this district. It is also pointed out that 'Living room' and MADANG are created in the Railroad Tied Residences. The appearance of 'MADANG' and 'Living room' are caused by position change of entrance. In particular, transformations are seen at the position of toilet, kitchen and living room.

Keywords : Kyongju, Colonial City, Railroad Town, Railroad Tied Residence, Living Space, Transformation
慶州、植民都市、鉄道町、鉄道官舎、居住空間、変容

1. はじめに

1-1 研究の目的と意義

本稿は、「日本植民地期における日本人によって形成された鉄道町の形成とその変容に関する研究」¹⁾の一環として、慶尚北道慶州市の旧鉄道官舎地区を対象として、居住空間の構成とその変容について考察することを目的としている。鉄道町は、開港場²⁾と共に韓半島の近代都市の起源であり、今日に至る都市構造に大きな影響を与えてきている。前稿³⁾では、慶尚南道密陽市三浪津邑の鉄道町における都市形成と土地所有者変化を土地台帳をもとに明らかにし、三浪津邑松旨里の都市化、鉄道町の形成過程、そして土地利用の変化、および鉄道官舎、駅前商店街の日式住宅の変容に関する考察を行った。

本稿では、同様な方法によって歴史都市慶州の旧鉄道官舎地区の形成過程と居住空間の変容を明らかにする。慶州は韓国の代表的な古都であり、様々な文化遺産が残っている世界文化遺産に登録された観光都市でもある。また、定型的な鉄道官舎の変容パターンを解明することによって、韓日の居住文化を比較する上で有力な手掛かりを得るのが目的である。

慶州に関する研究や文献は非常に多いが、そのほとんどが歴史、考古学、文化遺産などの分野に偏っており、近代期の慶州に関する文献は非常に少ない。特に、日本の植民地期に建設された鉄道町に関する研究はほとんどない。そうした中で『朝鮮鉄道線路案内』⁴⁾と『朝鮮と建築』⁵⁾は本稿にとって重要な手がかりとなる。また、日本植民地期における日式住宅、及び鉄道町に関する既往の研究には、

이현희 Lee Hyeun-Hea の「韓国における日式住宅の変遷とその影響に関する研究」⁶⁾、채기병 Chae Gi-Byung, 김태영 Kim Tai-Young の「鉄道建設における近代的都市構造の形成に関する研究」⁷⁾、주우일 Ju U-IL, 김상호 Kim Sang-Ho, 이상정 Lee Sang-Jung の「近代化の過程で建立された晋州鉄道官舎の平面類型に関する研究」⁸⁾、김수영 Kim Su-Young, 박용환 Park Young-Hwan の「解放以前における鉄道官舎の平面特性に関する研究」⁹⁾などがある。以上の研究は、鉄道町における街区形態の分類、官舎の類型、変容が行われる以前の鉄道官舎に主な焦点を当てている。日本植民地期の都市計画に関する主要な文献は末尾に示す通りである。

本稿では、実測調査とヒヤリングを基に、韓国人の居住者によって現れた新たな空間と機能を明らかにすることを視点とし、変容の要因を中心に考察している。

本稿の対象である慶州及び慶州鉄道官舎地区の特徴を簡単にまとめると以下のようになる。

新羅時代の約一千年にわたる首都¹⁰⁾で数多くの文化遺産が残されている。植民地期に朝鮮総督府によって文化

図1 韓半島と慶州

* 滋賀県立大学大学院環境科学研究科 博士後期課程・修士

** 滋賀県立大学大学院環境科学研究科 教授・工博

Graduate Student, University of Shiga Prefecture, M. Env.
Prof., University of Shiga Prefecture, Dr. Eng.

遺跡の発掘、復元、修復などの事業が行われ、以降「歴史文化都市」として発展してきている。

国鉄京釜線の分線にある慶州駅は、釜山、大邱、浦港、安東、蔚山をつなぐ要所に位置する。慶州駅を中心として西側には在来市場を含む駅前商店街、東側には鉄道官舎と日本人町が集中的に形成され、多くの日本人が居住していた。駅前商店街は「T字型」の主道路によって構成され、東側の鉄道官舎地区は格子状の街区を形成している。慶州鉄道官舎は二戸形式の平屋で、5等級、6等級、7等級A、7等級B、8等級の五つタイプに分けられ、建設時には全ての出入口は北側に、庭は南側に設けられていた。

1-2 調査概要

本稿は2次にわたる現地調査を基にしている。第1次調査（2006年1月10日～15日）において予備調査を行い、居住者へのヒヤリングを行うと共に、『慶州郡誌』、『慶州市誌』、地籍図、都市計画図などの文献収集を行った。第2次調査（2006年6月2日～10日）では、鉄道官舎地区の23軒の住居について実測調査を行った。また、居住者の属性（年齢、家族構成、出身地、職業、旧鉄道官舎への入居時期、前居住者との関係）や住居の増改築に関するヒヤリング調査を行った。

2. 慶州と鉄道町の立地

2-1 慶州の概要

慶州は、古代の新羅王国（4世紀半ば～935年）の首都・金城として政治的、社会的、経済的、宗教的、文化的中心地として発展してきた。新羅が高麗太祖に降伏した際（935）、「慶州司」という官庁が置かれ、この時「慶州」という名称が生まれている。¹¹⁾

慶州地域には新羅時代の遺跡や古墳が数多く散在している。慶州は、1955年9月に市に昇格し、1960年代に入って文化財の保存と国際観光文化都市づくりを目標として土地区画整理事業や、都市再開発事業などを実施している。1970年代に入ると、当時の大統領の指示によって本格的な都市整備が行われ、道路・宿泊施設の建設と共に文化遺産の復元整備が行われた。こうした整備の結果、慶州は韓国の国民ならだれもが訪れる観光都市としての基盤を確立することになった。

2-2 慶州鉄道町の立地

慶州における最初の鉄道駅は、1924年釜山～慶州間の鉄道敷設と共に図2に示すように慶州邑城の南側に建設された。その後、1932年に現在の位置に移転され、慶州駅と慶州邑城の間に駅前商店街が形成された。慶州駅の南東側に旧

鉄道官舎建設され、東側に旧日本人町が形成されることになった。

調査対象である鉄道官舎は1932年～1935年の間に37棟74戸が建設され、駅員の居住空間としてその役割を果たしてきた。

鉄道官舎地区と駅前商店街は慶州駅と線路によって分断されており、街区構造も以下のように異なっている。慶州駅の西側には、駅の建設以前からT字型の道路があり、それを軸として駅前商店街が形成されている。慶州駅と慶州邑城の間の広い地域が慶州の中心市街地として発展している。東側の旧鉄道官舎地区や旧日本人町は、川の氾濫原を開拓した地域に新たに日本人居住地として建設されたことから、この地区には駅前商店街の街区に見られる昔ながらの路地はほとんど見当たらない。

このような立地の差は、駅前商店街地区と慶州鉄道官舎地区の変遷にも影響を与えている。駅前商店街地区は、慶州の中心市街地として、商業、行政、金融の中心となっている。鉄道官舎地区は、長い間国有地であり、払下げが終わった後も、道路を含む所々の土地が鉄道局所有の土地となっており、また、開発の制限が厳しかったため、現在も多くの平屋が分布している。

3. 鉄道官舎地区の構成

鉄道官舎地区は慶州駅の南東部の平坦な土地にあり、図4に示すように東西を走る旧線路であった貫通道路によって南北二つに分けられている。また、さらに南北の各地区は十字形の主道路によって四つの街区に分かれている。

1931年に慶州から大邱までの国鉄京釜線の分線の増設と共に、新駅が建設され、1932年から1935年までの4年間で37棟74戸の鉄道官舎、そして二つの共同倉庫が建てられた。

各街区にある旧鉄道官舎は3面以上が道路によって囲まれており、南北の各四つの街区ごとに集会場、共同倉庫、地藏堂が設けられて、旧鉄道官舎に居住する駅員のコミュニティ施設として使われていた。

3-1 街区の構造と街路体系

慶州鉄道官舎地区は、東西約230m、南北約600mの規模をしてお

図2 鉄道敷設以前の慶州市街地図

図3 慶州駅周辺地域の街区構造

り、以上のように、鉄道線路に直交する主道路によって南北に分けられ、格子状の道路によって区画されている。

全体は、A-Hの八つの街区で構成されている。B街区には6等級官舎、C街区には8等級官舎、D地区には5等級官舎と6等級官舎、F街区には7等級A官舎、G街区とH街区には7等級B官舎が建設された。そしてA街区とE街区には、集会場、共同倉庫、地藏堂などが設けられていた。しかし、現在は、一部の倉庫だけを残しマンション、戸建住宅、店舗などが建設され、住民の集会場の機能を失っている。

また、各道路は、官舎地区の居住者により貫通道路（東一西）、主道路（交差点①、②、③を通る道路）、副道路（その他の格子状の道路）と呼ばれており、平均幅は各々15m、8m、そして5mである。

敷地は、約60cmほどの石垣で基礎を築き、生垣の塀で境界を分けている。そして、敷地と道路の境界に溝を掘り生活用水や雨水を流す下水路として用いていた。また、貫通道路の両側には通行時に官舎を直接見通すことが出来ないように平均幅5mの緑地が設けられていた。現在、こうした日本植民地期当時の街区構造と街路体系はほとんど変わらず残

っている。1970年代半ばから実施された上下水道工事による道路の拡張、貫通道路両側の緑地の店舗への変化、生垣の塀がコンクリートブロック塀に変化するなど部分的な変化以外、現在まで当時の様子がそのまま残されている。

3-2 鉄道官舎の類型と配置

鉄道員の居住空間として建設された鉄道官舎地区は、鉄道官舎、共同倉庫、共同井戸、集会場、そして地藏堂などで構成されている。

官舎の平面構成は、表1に示すように5等級、6等級、7等級A、7等級B、8等級官舎の五つのタイプからなっている。出入口や玄関

図4 慶州鉄道官舎の配置

表1 慶州旧鉄道官舎の実測概要

	建築類型	住 所 地	建築年度
KA1	元倉庫の空き地	慶尚北道慶州市皇吾洞144-74番地	1970年
KA2	元倉庫の空き地	慶尚北道慶州市皇吾洞144-68番地	1970年
KA3	共同倉庫管理室	慶尚北道慶州市皇吾洞144-64番地	1932年
KB1	6等級官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞144-5番地	1933年
KB2	6等級官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞144-10番地	1933年
KC1	8等級官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞144-16番地	1932年
KC2	8等級官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞144-23番地	1932年
KC3	8等級官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞144-34番地	1932年
KC4	8等級官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞144-32番地	1932年
KC5	貫通道路の緑地	慶尚北道慶州市皇吾洞144-38番地	1933年
KD1	5等級官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞144-15番地	1933年
KD2	5等級官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞144-30番地	1932年
KE1	元倉庫の空き地	慶尚北道慶州市皇吾洞85-77番地	1970年
KE2	元倉庫の空き地	慶尚北道慶州市皇吾洞85-11番地	1970年
KF1	7等級A官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-8, 85-59番地	1934年
KF2	7等級A官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-17番地	1934年
KF3	7等級A官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-19番地	1934年
KF4	7等級A官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-24番地	1934年
KG1	7等級B官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-31番地	1935年
KG2	7等級B官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-32番地	1935年
KG3	7等級B官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-43番地	1935年
KH1	7等級B官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-40番地	1935年
KH2	7等級B官舎	慶尚北道慶州市皇吾洞85-39番地	1935年

表2 慶州旧鉄道官舎の各等級別平面構成

出典：現地調査に基づき筆者作成

5等級官舎	6等級官舎	7等級A官舎	7等級B官舎	8等級官舎
駅長、機関車事務所長 28.5坪 468㎡ (26m×18m) 木造、土・モルタル壁 セメント瓦	捕線事務所長、副駅長 25.8坪 468㎡ (26m×18m) 木造、土・モルタル壁 セメント瓦	主任、線路修長、助役 22.6坪 325㎡ (25m×13m) 木造、土・板貼り壁 セメント瓦	主任、線路修長、助役 19坪 325㎡ (25m×13m) 木造、土・板貼り壁 セメント瓦	その他の下級職員 13.7坪 299㎡ (23m×13m) 木造、土・板貼り壁 セメント瓦

は全て北側に位置し、庭は南側に置かれていた。しかし、寒い冬場に北側からの厳しい風を遮断するため、敷地に面している畑などに繋がる勝手口の利用のため、さらに、祭祀の時北からの出入は先祖の霊が通る死者の通路と認識されているため、韓国では北側の出入を避けるのが一般的である。この北入の平面構成は、払い下げ以後、居住空間が大きく変わる要因となったと考えられる。

東西の貫通道路の北側に位置している ABCD 街区が 1932 年～1933 の 2 年間で先に建設され、その後 1933 年～1935 年の 2 年間で EFGH 街区が建設された。ABCD 街区の配置は 5 等級官舎を中央に置き、それを 6 等級官舎と 8 等級官舎が囲むパターンをとっている。EFGH 地区は北側に 7 等級 A、南側に 7 等級 B が並ぶパターンである。A・E 地区は北西部に配置され、共同施設が設けられている。

主な共同施設として、飲料水としても使われていた三つの共同井戸と、A 街区と E 街区に共同倉庫、集会場、地藏堂があった。しかし、1970 年代半ばに上水道が整備され、井戸は埋められた。また、最近まで駅の倉庫として使われていた A 街区の倉庫一棟以外は撤去され、その跡地にマンション、戸建住宅、養老院、店舗が建てられている。

4. 鉄道官舎の変容

4-1 旧鉄道官舎地区の居住者

23 軒の内、1970 年の払下げ以前から住んでいる KF1 の居住者を除いた 22 軒の居住者は慶州市の外部から 1980 年～1985 年の間に旧鉄道官舎を購入し移住している。以前の居住者は鉄道関連に勤める人が多かったが、現居住者は、慶州郊外地域で農業をするのが KB2、KD1、KD2、KF2、KF4、KG1、KG2、KG3、KH1、KH2 の 10 軒、そして、慶州郊外の工場で働いているのが KA2、KB1、KC1、KC2、KC4、KF3 の 6 軒、そして商業をするのが KC5、KE1、KE2、KF1 の 4 軒である。家族構成は、老夫婦と孫が主に居住し、郊外地域に職場がある夫婦からなる 3 世代同居タイプが 23 世帯の内 18 軒で最も多い。また、高齢世帯主の年齢は 60～78 歳であり、主な生活費は別棟を増築した賃貸部屋の家賃収入によっている。

4-2 外部空間の変容

外部空間に着目すると、図 4 に示す①、②、③の十字形道路を除いた副道路の利用に大きな変化が現れている。その外部空間の変容の特性として「톱밭(トッパツ)」¹²⁾の形成と副道路の「고밭(ゴサツ)」¹³⁾化を指摘できる。

図5 「トッパツ」の形成パターン

年代前半住宅と共に一部の道路の払下げが行われた後に「トッパツ」が造られるようになった。

図 4 に示すように 12 ヶ所で「トッパツ」が造られており、そのほとんどは南側に副道路と接する敷地に集中している。拡張された敷地利用の一つのパターンと考えられる「トッパツ」は、副道路の平均幅が 6～7m で他の地区より広い B 地区、D 地区と F 地区に最も多く分布し、町を歩く人との触れ合う機会を増やす空間となっている。

②副道路の「ゴサツ」化

「ゴサツ」は、幅広い道路から敷地に入る前のマダン化した路地をいう。私有地である宅地内に入る前に形成される最も共同性の強い外部空間である。韓国伝統村の場合では通常 3～5 棟毎に 1～2 の「ゴサツ」が形成されており、1～2 個の井戸と洗濯場が設けられている。

慶州旧鉄道官舎の場合は棟の数とは関係なく道路幅の狭い副道路を中心として「ゴサツ」が形成されており、副道路の幅が広い南側の F 地区、G 地区、H 地区より、B 地区、C 地区、D 地区の副道路の「ゴサツ」化が目立つ。特に、C 地区にある格子状の副道路は車の通行がない「ドンネマダン」¹⁴⁾化した「ゴサツ」に発達している。その「ゴサツ」には、甕상(ピョンサン・平床)¹⁵⁾が置いている場合が多くあり普段は年寄りの談話場となっており、時には下校した子供たちの遊び場にもなる。「ゴサツ」は、地区のコミュニティ空間として重要な役割を果たしている。

図6 副道路の「ゴサツ」化

南側の F 地区、G 地区、H 地区より、B 地区、C 地区、D 地区の副道路の「ゴサツ」化が目立つ。特に、C 地区にある格子状の副道路は車の通行がない「ドンネマダン」¹⁴⁾化した「ゴサツ」に発達している。その「ゴサツ」には、甕상(ピョンサン・平床)¹⁵⁾が置いている場合が多くあり普段は年寄りの談話場となっており、時には下校した子供たちの遊び場にもなる。「ゴサツ」は、地区のコミュニティ空間として重要な役割を果たしている。

4-3 出入口の位置変更と内部空間の変容

1970 年代前半に行われた払下げ以後、74 軒の内 (2)、(3)、(10)、(15)、(17)、(36)、(44)、(45)、(53) の 9 軒は二戸一の片方を撤去し新築しており、鉄道官舎の要素が残っていない。出入口の位置の変更パターンに着目してみると、この 9 軒と北側の出入口を維持している (39)、(40) の 2 軒を除き、東側への出入口の変更 5 軒、西側への変更 5 軒、そして南側への変更 53 軒など全 63 軒で出入口の位置の変更が行われている。

出入口の位置の変化により居住空間の構成は大きく変化している。その中で最も目立つのは、庭が多用途の外部空間であるマダンへと転用されることである。北出入口の位置が変化することにより庭として使われていた空間がマダンへと転用され、それにより居住空間の動線に大きな変化が起き、その結果内部空間の構成や機能変更にも影響を与えている。マダンが形成されることによって各官舎主屋の南中央部にリビングが設けられ、大門、マダン、リビング、各室という流れが主動線となる。台所は、主屋の北側へ位置が変更される場合が多い。便所は室内から室外へ一旦移動し、上下水道が整備された後再び室内に設けられている。以上のように出入口の位置の変更は空間構成を変える大きな要因である。また、出入口の位置の変化は敷地内部の空間だけではなく外部空間の要素である「ゴサツ」が現れる要因となったと考えられる。北側にあった出入口は勝手口、あるいは賃貸棟の出入口として使われ、前方と背後にある住宅との連絡が容易となる。

建物の増改築に着目すると、図 4 に示すように賃貸棟の増築がほとんどである。また、貫通道路両側の元緑地に店舗を新築する例が多くみられ、小型商店街が形成されている。そして、集会場、共同倉庫、地藏堂などが置かれていた A・E 地区には、マンション、戸建住宅、養老院、店舗が建てられ、コミュニティの場としての役割がほとんど失われている。

二戸一形式である旧鉄道官舎は一方だけの撤去は非常に難しく、主屋は内部改造、あるいは、機能の追加など一部増築の改造行為に止まっている。

図7に示すように、ほとんどの住居でマダソとリビングが接し、主動線の役割を分担した上で各室に連絡しているのが分かる。増築された部分との位置関係は、表3に示すように、主屋においてはリビング、台所、部屋、トイレなど南北両側への室内空間の拡張が目

立っている。別棟の場合は東・西・南・北どの方向でも同じように増築がなされている。別棟は賃貸部屋とされるのが最も多く、他に事務室、店舗、室外トイレ、倉庫、浴室のような付属室として用いられている。特に、「ゴサツ」が発達しているC地区とF地区の場合は、賃貸部屋、店舗、事務室に使われている別棟は道路側に出入口を設けており、「ゴサツ」を共同のマダソとして認識していると考えられる。

表3 増改築の現状

	大門	リビング	台所の移動	トイレの移動	部屋の数	別棟増築の位置	元出入口の用途	マダソor庭	賃貸部屋以外の別棟の用途	母屋の主な空間変動
			室外	室内	本棟	別棟				
KA1	南	-	中東	東南	3	-	-	-	-	空き地に新築
KA2	西	南	西	東南	3	-	-	M	-	空き地に新築
KA3	東	中央	東	東南	3	8	西・南	M	トイレ、浴室	元倉庫管理棟、東側台所、トイレ
KB1	南	南中央	東南	東南	4	5	南・北・西	-	-	リビング(南)、台所(南東)、部屋(北)
KB2	南	南中央	西北	西北、西	3	4	西・北	N	トイレ、浴室、倉庫	リビング(南)、台所(西)
KC1	南	南	中北	-	3	3	東・南、北	-	-	リビング(南)、トイレ・台所(北)
KC2	南	南	東	西南	4	2	東・北	M	トイレ、浴室	リビング・台所(南)、部屋(西、北)
KC3	南	南中央	中北	東北、西北	3	7	東・南・北	-	-	リビング(南)、部屋(北)
KC4	南	南中央	西	中北、西南	3	1	東・南・北	M	事務室、店舗	リビング・台所(南)、部屋(北)
KG5	南	-	西南	東北	2	-	-	-	-	貫通道路の緑地に店舗を新築
KD1	南	-	西	西南	3	-	西	M	倉庫	台所(西)、廊下(南)
KD2	南	南中央	中北	東	3	2	東	M	トイレ、浴室、倉庫	リビング(南)、台所(北)、トイレ(北東)
KE1	南	南中央	中北	中北	2	4	東・西・南	M	店舗、倉庫	元倉庫の敷地に新築
KE2	南	-	西	東南	1	2	南	M	店舗	元倉庫の敷地に新築
KF1	南	南中央	中北	東	4	-	北	M	事務室、店舗、トイレ	リビング(南)、台所・倉庫(北)
KF2	南	南中央	東	中北	3	3	西・北	M	店舗、事務室、倉庫	リビング(南)、台所・トイレ・倉庫(北)
KF3	南	南	西	中北	3	3	西・北	M	店舗、トイレ	リビング(南)、台所(西)、部屋・トイレ(北)
KF4	南	南中央	西	西南	4	5	東・西南	M	トイレ、倉庫	リビング(南)、部屋・トイレ・倉庫(北)
KG1	南	南中央	東	東南	3	5	東	M	倉庫	リビング(南)、台所・トイレ(東)、部屋(北)
KG2	南	南中央	西	中北	5	4	西	M	倉庫	リビング・台所・部屋(南)、部屋・倉庫(北)
KG3	南	南	西南	西南	4	5	東	M	倉庫	リビング・台所・部屋(南)、部屋・台所(北)
KH1	西	-	中東	東	3	8	西・南	M	倉庫	ダイニングキッチン(中央)、部屋・倉庫(北)
KH2	東	-	中東	西	3	7	東・南	M/N	倉庫	台所・トイレ(南)、部屋・倉庫(北)

M: マダソ N: 庭

図7 居住空間変容のパターンによる類型

4-4 マダン・リビングの出現

図8 マダンとリビングによる
動線構造

KH1、東側に出入口を変更したKA3、KH2以外の18軒が南側に出入口を変更している。

KB2とKH2の2軒は、出入口の変更と共に庭がマダンへと変更され、その後再びマダンが庭と変更された例である。また、KA1、KC1、KC3、KC5、KE2の5軒は、大規模な増築によりマダンの機能が消失し、外部通路がマダンの位置に残っているだけである。以上の7軒を除いた16軒で庭がマダンに転用され、マダン本来の機能を維持している。

マダンの種類をみると、元庭があった南側のマダンは、「アンマダン」¹⁷⁾、主屋の背部にあるマダンは「ディツマダン」¹⁸⁾、東・西の道路側にあるマダンは「ヨップマダン」¹⁹⁾と呼ばれて区別されている。KD2、KF3、KF4、KG1、KH1、KH2の「ディツマダン」は台所関係の作業や乾燥野菜などを置く空間として使われている。台所、又は、台所付属倉庫と接している場合が多い。また、KB2、KD1の「ヨップマダン」は、主に「ジャンドック」²⁰⁾を置く空間としてよく使われ、水道の蛇口を設けているのが特徴である。

リビングのほとんどは台所と廊下を改造・増築したもので、住居の中央部南側に設けられている場合が多い。来客の接待や家族の団欒空間として使われている。春から秋にかけての暖かい時期には、家族が集まるのはほとんどこのリビングに集中するほど住居の中心空間となっている。

図8に示すように、マダンから始まる動線はリビング、及び、別棟の各室へ直接つながる。また、リビングから始まる主屋の動線は直接各室につながっている。

ソファなどの椅子式の家具が置いている場合もあるが、大半は床座式生活を基本としている。特に、夏の暑い時に家族が食事する場合は、風通しがいいリビングを使うところが多い。また、KA2、KA3、KB2、KC1、KC2、KF2、KG1、KG2では、隣接した部屋との間に引き戸を設置し、リビングと繋いだ広い空間で法事などの祭祀を行っている。以上のようにマダンとリビングは、動線の終結・分散の起点であり、多用途に用いられる居住空間の中心である。

4-5 増改築のプロセスとその特徴

前述のように、旧鉄道官舎は、二戸一形式で二つの住宅が構造体を共有しているため主屋の全体的な改造は非常に困難である。一般に増改築による居住空間の変容過程は図9のように示される。

主屋では、トイレと台所の位置が変えられる例が多い。畳はほと

んど床暖房（オンドル）に変えられている。また、床暖房のためにボイラー室が追加されている。表2に示すように敷地面積や建蔽率の小さい下級官舎に行くほど追加された部屋の数が多くなっているのが分かる。実測した23戸の内、KH1のように最大8つの部屋が造られているものがある。

また、ほとんどの住居で、面積の広狭には関わらず、主屋の南側、リビングと接している部屋をクンバン²¹⁾

と呼ぶ両親部屋に改造しているのが確認でき、生活様式によって部屋の機能や意味が付与され、それに伴う形態の変化も起きていると考えられる。こうした増改築は、図9に示すように鉄道官舎の払下げ→主屋の一部の増改築と別棟の増築→副道路の一部購入による敷地の拡張（トッパツとして使用）→拡張した敷地に別棟を増築する（別棟のほとんどが賃貸用となり、マダンの面積が減少・機能消失）という大きく4段階に分けられる。

住民へのヒヤリング調査によると「押入などの収納空間が多い。襖を取り外すと部屋が広く使えるため生活しやすい。窓が多いため冬は寒いが、夏は換気性がよくて涼しくて湿気も溜まらない。」という前稿で論じた三浪津旧鉄道官舎でのヒヤリング調査と似たような応答と共に、「敷地とあまり変わらないレベルにある平坦な副道路は比較的に安全であるため子供達の遊び場として相応しい。町の人々と触れ合ういい場所となっている。」のような街区状況と利用実態に関する応答も多くある。このような結果から見ると、最初の段階から、車道・人道を分けるために、車通行の主道路と生活と密着した歩道である副道路に分けて設置した街区計画、換気と湿気を綿密に考慮した設計・計画、また、部屋の転用性、融通性は、一定程度評価されていると考えることができる。

5. まとめ

建設から約70年余りが経っているのであるが、現在も旧鉄道官舎地区はかつての姿をよくとどめている。格子状の幅広い街路網、建物の配置手法など、韓国にはない特徴を保っている。本稿では現地

図9 増改築のプロセス

調査を基に居住空間の変容の実態を明らかにした。その主要な点は以下のようである。

- ① 居住空間の変容は、1970年代前半に行われた払下げ以後に本格的に始まっている。
- ② 外部空間の変容として興味深いのが、「トッパツ」と「ゴサツ」の出現である。いずれも、地区内のコミュニティ空間として重要な役割を果たしている。街路計画として、車道・人道を分けていたこと、また道路幅に一定の余裕を設けていたことが、「トッパツ」と「ゴサツ」という空間の出現を促したと考えられる。
- ③ 1980年代前半までの居住者は鉄道関係職員であり、1980年代半ばからは、以前の居住者から住宅を購入し、慶州郊外地域から慶州市内に移住した居住者が増えている。家族構成は、両親と夫婦・子からなる3世代同居タイプが23世帯の内18軒で最も多い。夫婦は主として郊外地域に職場をもっている
- ④ 住居の変容としては、出入口の位置の変更、庭のマダンへの転用、主屋の増改築、別棟の増築などが見られる。
- ⑤ 主屋については、主屋の南端に廊下と台所が改造されたリビングが現れ、台所とトイレの北・西方向へと位置を変更し、付属室を増築するなどの空間の変化が多く見られる。項の結果、家族の共同生活や法事など、ほとんどの家庭内の行動が新たに現れて来たリビングで行う中心空間となっている。廊下を改造、増築したリビングは住居の中心空間として使われている。また、主屋の南側にあった台所は、日当たりが良くない所に位置を変えられている。トイレは、室内ー室外ー室内という位置の変更が行われる。室外に残っているトイレは賃貸部屋用のトイレとして使われている。増築あるいは付加については、居間の場合は南方向に、付属室の場合は北方向に拡張される場合が多い。
- ⑥ 1990年代以後、別棟として、大規模の賃貸部屋の増築が行われ、マダンの機能を失った住居が数多くある。元出入口であった北側の門は勝手口、あるいは、賃貸棟の出入口として使われている。
- ⑦ 増改築のプロセスは、鉄道官舎の建設→主屋の一部の増改築と別棟の増築→副道路の一部購入による敷地の拡張(トッパツとして使用)→拡張した敷地に別棟を増築するという大きく4段階に分けられる。
- ⑧ 襖、押入、天井の高い構造体は、そのまま残されている。襖によって空間をつなげることも行われているし、押入れも物入れとして使われている。

日本人によって韓半島の各地で建設された鉄道官舎は、日式住宅のひとつの形式として移入され、韓国人によって居住されてきた。住居の要素として、以上のように、そのまま使われ続けるものと変更が加えられたものがある。本稿では、居住空間の変容を具体的に明らかにした。土地所有関係の分析は続稿としたい。また、慶州旧鉄道官舎地区とは異なる街区の特徴を持っている慶尚北道安東の旧鉄道官舎地区の考察を別稿としたい。

参考文献

- 1) ハウジング・スタディ・グループ『韓国・現代・居住学』, 建築知識, 1990年
- 2) 朝鮮総督府鉄道局『朝鮮鉄道線路案内』朝鮮総督府鉄道局出版部、明治44
- 3) 慶州誌編集委員会『慶州誌』慶州文化院
- 4) 金載植、金基汶『慶州風物地理誌』普宇文化財団 1991. 8
- 5) 朝鮮建築会『朝鮮と建築』第1〜20巻 朝鮮建築会 1918年—1941年

- 6) 孫 禎睦『日本統治下朝鮮都市計画史研究』柏書房 2004年12月
- 7) 孫 禎睦『韓国都市変化過程研究』耕文社 2000年6月
- 8) 이현희 Lee Hyeun-hea (李賢姬) 「韓國에 있는 日式住居의 變遷과 그 影響에 관한 研究」漢陽大博士學位論文、1993年
- 9) 朴 重信「日本植民地期における日本人移住漁村の形成とその変容に関する研究」、京都大学博士論文、2005年3月
- 10) 채기병 Chae Gi-Byung, 김태영 Kim Tai-Young, 「鉄道建設에 따른 近代의 都市構造의 形成에 관한 研究」大韓建築学会學術発表論文集第17巻2号 pp607-614、1997. 10
- 11) 주우일 Ju U-IL, 김상호 Kim Sang-Ho, 이상정 Lee Sang-Jung 「近代化 過程에 建立된 晋州 鉄道官舎의 平面類型에 관한 研究」大韓建築学会計画系論文集 第14巻8号 pp155-162、1998. 8
- 12) 김수영 Kim Su-Young, 박용환 Park Young-Hwan 「해방이전 철도관사의 평면특성에 관한 연구」大韓建築学会學術発表論文集第20巻1号 pp313-316、2000. 4
- 13) 안성호 Ahn Sung-Ho 「일제강점기 관사의 주거적 의미에 관한 연구」大韓建築学会計画系論文集 第17巻11号、2001. 11
- 14) 우동주 Woo Dong-JU 「日帝時代 聯立型官舎의 空間變容에 관한 現場研究」大韓建築学会計画系論文集 第7巻6号、1991. 12

注

- 注1) 日本植民地期における韓国の日本人によって形成された鉄道町の形成と変容に関する研究は「鉄道町の形成と韓国における近代都市化」、「日本住文化と韓国住文化」の二つを基軸にした文化変容の研究である。本研究の対象は比較的に開発が少ない中小都市である三浪津邑、慶州市、安洞市、倭館、釜山市九浦など、鉄道駅周辺の町、鉄道官舎の現地調査によって分析を行っている。
- 注2) 外国人専用居住地域である居留地が設置された港湾地域で、治外法権的な居住地である。韓国では江華島条約の締結を起点として、1877年の釜山開港以が日本の居留地建設の突破口となった。
- 注3) 趙聖民、布野修司、韓三建「日本植民統治期における韓国密陽・三浪津邑の都市形成と土地所有変化に関する研究」日本建築学会計画系論文集第607号 p 79-86 2006年9月
趙聖民、朴重信、金泰永、布野修司「韓国密陽・三浪津における旧日本人居住地の形成と旧鉄道官舎の変容に関する考察」日本建築学会計画系論文集
- 注4) 文献2
- 注5) 文献5
- 注6) 文献8
- 注7) 文献10
- 注8) 文献11
- 注9) 文献12
- 注10) B. C57〜A. D935の新羅時代の首都であった。2000年12月世界文化遺産として登録された。
- 注11) 文献4
- 注12) 住宅敷地の内部、又は、接している外部にある菜園のこと。
- 注13) 広い道から住宅に接近する路地の一種で端部が広くなっている場所である。一般的に3〜5棟ごとに1〜2個があり、井戸と洗濯場が設けられている場合が多い。3〜5棟の居住者の共同空間であり家前にある子供の遊びにも使われている。
- 注14) 町の集会場付近にある広場のような空間。町の共同作業や祭などの準備が行われる各町にとっては中心となる場所で、祭堂などの聖なる施設が共に配置されている場合もある。
- 注15) 住宅のマダン、又は、人が多く集まる場所に置かれている木製の寝台の一種で、特に夏場の休憩、食事、談話などが行われる重要なコミュニティのための家具、ストリートファニチャーである。
- 注16) 韓国の伝統的民家では、動線の溜まり場、作業場、葬式、祝賀会などの儀礼に使われる多目的な外部空間である。特に、外部道路から始まる進入動線を各室に分散させる動線をコントロールする機能を持つ空間である。
- 注17) 本来は、建物で囲まれている女性の居住空間にあるマダンである。しかし、現在は主屋の前面にある最も大きいマダンを通称している。
- 注18) 主屋の裏側にある小さいマダンのこと。食材を保管するなど台所と接した所が多く、台所の付属空間と利用される場合が多い。
- 注19) 主屋の側面にある小さいマダンで小物を置いたり、キムチなどの作業漬ける子作業をする細長い空間。
- 注20) 味噌、キムチなどを漬ける容器(ジャンドク)のこと。普通は、日陰があるところに設けるが、慶州鉄道官舎の場合は敷地面積の制限により別棟の屋上に設けることも見られる。
- 注21) 夫婦部屋のことでも面積や位置とは関わらないが普段南側のリビングと台所と隣接している。両親と同居している場合は両親部屋がアンパンとなる。

(2007年2月10日原稿受理、2007年6月8日採用決定)