ソウルの中心部における大街路形成過程に関する研究

裴 賢 美*
熊 谷 洋 **

A Study on the Transitional Pattern of Main Streets in Seoul

Bae HYUN-MI
Kumagai YOICHI

摘要: 望ましい街の空間再形成計画の基礎的知見を得るためには、街路の体系的構造と生活街路空間としての街路の好ましい融合点を見出す必要がある。本研究では歴史的な蓄積がある韓国のソウルをとりあげ、骨格構造の変遷を中心に街路形成過程を調べた。その結果、①対象地において1394年から現在までの598年間を八つの時代に区分した。②風水地理説を基にした城内の集中的な街路整備は、城外さらに南側向けに拡散、変化した。③街の中心街路が南大門路から太平路の方に移された。④現在の街路体系は市区改正計画に基づくが、実際の激しい変化は戦後の疎開街路の処理により現れたことなどが明らかになった。

1. はじめに

都市の環境問題及び水準の高いアメニティ空間造りが要請されている現在、都市の活性化を図る街空間の再形成が大きな課題となっている。

都市の環境形成にはその骨格構造を規定する街路の計画的役割が大きい。近代思想の導入による街路の機能と空間体系を重視した画一的な都市計画・設計が行われた結果、特徴のない無表情な街が増えてしまった。しかし、70年代後期から都市環境に関する自省論が起き、特徴的な街、親しみのある街造りが求められ、街路の都市空間としての性格付けが要請されるようになった。特に、街路の体系的構造と生活街路空間としての街路の好ましい

融合を図っていくことが重要な課題となってきた。

そこで、本論文では長い歴史を持ち変遷の蓄積がある街がどのような過程を経て変化してきたかを明らかにすることを試みた。このような研究は、街の魅力や特徴を創り出すための基礎的な研究になると考えられる。

なお関連する既往の研究としては、具滋勲(1984)¹⁾、任徳淳(1985)²⁾が、ソウルを対象に都市計画、地理学の観点から都市全般について検討したものがあるが、街路形成や構造を対象としたものはみられない。また日本では、東京中心部の街路構造の変遷に関して裴賢美(1992)³⁾のものがある。

2. 研究方法

(1) 対象地、対象街路

対象地は韓国の首都であるソウルの中心部を設定した。面積は約6.7km²。対象時期は遷都時期である1394年から現在までの598年間とした。取り上げる街路としては、街区を区画する大街路とし、計画に基づいた一定幅以上の街路のうち、街の主要街路として各時代に形成されたものを選び対象とした。(図1)

(2) 方法

地図や文献により、以下の方法で分析を行った。まず対

図-1 対象地及び対象街路

*東京大学大学院農学系研究科 **東京大学農学部林学科

象地の街路や町割などの整備期，場所，目的，背景，変化内容について調査し，その変遷を整理して，時代区分を行った。そしてその時代区分に基づき，街路と街区，街路幅員，街路階層構造などの時系列的な分析を行い，最後に結論をまとめ，考察を加えた。

(3) 分析及び作成地図

①最初の漢城府期においては都城三軍門分界之図（1725—1754年：図2），および1825年の首善全図を参考にした。
②漢城府期の絵図の測量図上への重ね合わせは，以下に述べる方法に拠って作業した。（図3）

a，第1段階—現存最古の測量図である韓国京城全図（1903年）を元図にし，当時の漢陽京城図（1892—1906年）や Map of Seoul（1899—1902年）に描かれた街の町割や街路の正確な位置を測量図と合わせて確認する。

b，第2段階—1900年頃（a，の三つの地図）と1861年（大東輿地図・2）との街路や町割の変化を検討する。

c，第3段階—大東輿地図と漢城府末期の最も正確な絵図である首善全図（1825年）を比べ街の変遷を調べる。

d，第4段階—1825年と1903年の間の街路幅員などの変遷（特に1894年以降の交通機関の導入による）については都市計画事業の記録で把握する。また，京城市街全図（1909年），京城府市街境界図（1914年），一万分一朝鮮地形図（1915年）などから街路変遷を読み取り，1903年当時の街路が漢城府期からそのままのものかあるいは以来変化したものかを確認する。

e，第5段階—確認できた事実を整理した首善全図を元図（韓国京城全図）におとす。このようにして，漢城府末期（1825年）の復原図を作成し，当時の町割や街路状況さらに幅員の推定を可能とする。

③近代街形成期に関しては，韓国京城全図（1903年），一万分一朝鮮地形図（1915，1921年），京城府地形明細図（1929年）を重ねてみることで街の形成過程を調べる方法を取った。計画による街路の幅員は朝鮮総督府官報（1912年，第56号），京城都市計画調査書，京城市区

改修路線（1928年）の資料を利用した。（図4）

④街路体系成立期は，京城府全図（1934年），大京城明細図（1941年）で把握，幅員は京城市街地計画街路（1936年）のものを参考にした。

⑤街消失期は現存する地図がないため文献だけによった。

⑥街復興・街路改造期は，ソウル都市計画街路修正（1952年）で把握，施行の有無と街路幅員はソウル都市計画街路の現況（1965年）によった。

⑦街路整備・美化期はソウル都市計画街路再整備（1972年）とソウル市交通地図（1992年）を参考にした。（図5）

3. 街起源及び街路形成

韓国の首都がソウルに遷都されたのは1394年で，街形成計画の際に最も優先されたことは風水地理説による宗廟，社稷，宮闕の立地とそれに伴う「左廟右社前朝後市」の原則である¹⁾。まず，祖宗山の北漢山，主山の白岳山（北岳山）を起点にして，左青龍右白虎により城を造る。その城を一周して南山とつながるような形に都城の規模を決める。主山を背景として主宮闕である景福宮を置く，次に副主山格である駱山を背景として昌徳宮を配置する。その後，左廟右社の原則により景福宮の右側には社稷，左側には宗廟を配置した。城内を流れている清溪川は内水，城廓の南外側にある漢江は外水である。

街路の配置計画の場合には，円形の城内のほぼ中央に東西の太い中心街路を設定する。その街路と城廓の交点に東西の大門を出し，南側に門を造り南大門とした。また南大門および景福宮と昌徳宮から東西の中心街路まで，太い街路が整備された。これが国初に形成されたソウル市街地計画の大綱である。中路と小路の計画も行われ，自然地形に合わせた曲線の複雑な狭い街路の形成，さらに安保と治安問題で意図的な迷路の造成がみられた。

4. 街路の変遷からみた時代区分

時代区分は文献情報により対象地内における街路と街

図-2 漢城府期の街路状況図
（都城三軍門分界之図，1725—1754年）

図-3 漢城府末期（1825年）の復原図
（韓国京城全図に首善全図をプロット）

区の変化を詳細に辿るとともに、街内で起きた主要事件及び計画を考慮し、さらに現存する当時の地図で街の形態変化の状況を確認しつつ検討を行った。その際、都市全体に関わる計画や主要事業の変化、そして既存の時代区分^{8),16)}も考慮した。その検討作業の過程で、確認には31葉の地図を使用した。その結果、街路変遷からみた時代区分として、以下の8期を得た。

①漢城府成立期 [1394年－1495年]：既存地形上に都城の建設が行われ街が成立した時期。

②街消失期 [1495年－1724年]：反乱や悪政により既存街が壊され、荒廃していた時期。

③街再建期 [1725年－1893年]：王政の安定とともに街が再建された時期。

④近代街形成期 [1894年－1929年]：日本総督府により近代的街路政策が行われ街が大きく変化した時期。

⑤街路体系成立期 [1930年－1945年]：京城市区改正で、ソウル全体の街路体系が成立した時期。

⑥街疎開・破壊期 [1945年－1952年]：戦争のため都市全体が疎開し、街が破壊された時期。

⑦街復興・街路改造期 [1952年－1967年]：韓国政府の新しい計画で街が生まれ変わった時期。

⑧街路整理・美化期 [1967年－1992年]：既存街路の整理や街美化のため部分的な変化があった時期。

5. 街路の形成過程（変遷傾向）

(1) 街の街路及び街区

時代区分に基づき街の変遷を地域別に整理したものが表1である。表1は、街路や街区の変化について各時代における文献資料や現存する地図をもとに、時代相互の比較を行い、変化の概要を定性的に把握したうえで、3段階に区分したものである。この表から明らかになった事項は以下の項目である。

・街は近代街形成期、街路体系成立期、街復興・街路改造期の3回にわたって大きな変化があった。

図－4 近代街形成期の街路状況図

（一万分の一朝鮮地形図集成(1921年)から作成）

表－1 街路や街区の変化

時代	光化門地域		鐘路南東側地域		鐘路北東側地域	
	街路	街区	街路	街区	街路	街区
漢城府成立期	●	■	●	■	●	■
街消失期	×	×	×	×	×	×
街再建期	×	×	×	×	×	×
近代街形成期	●	■	●	■	○	□
街路体系形成期	○	×	○	□	●	■
街疎開・破壊期	×	×	×	×	×	×
街復興・街路改造期	●	□	●	■	○	□
街路整理・美化期	○	×	×	×	○	×

(注) 街路：変化が多い●、有り○、少ない・無し×

街区：変化が多い■、有り□、少ない・無し×

街疎開・破壊期の防空空地造成による街の部分的な破壊は無視した

「対象地の地域区分図」

・光化門地域と鐘路南東側地域は、近代街形成期や街復興・街路改造期の2回、鐘路北東側地域では街路体系形成期に1回の変化があった。

・光化門地域は街路の骨格が近代街形成期に完全に定着し、以後は中心街路が大きく拡張されただけである。

(2) 幅員

(i) 分析の概要

漢城府期（街路の幅員及び階層構造に関しては、漢城府成立期、街消失期、街再建期を通して大きな変化は見られないと判断されることから、3期を合わせて漢城府期として扱う）の街路は文献で調べた結果、大中小路の区別は明らかになったが、幅員の数値はいまいである。本論ではそれらをできる限り正確に把握するための新しい試みとして漢城府末期の復原図を作成した。その結果、漢城府期の街路は世宗路だけが一定の幅員を保っており、

図－5 街路整備・美化期の街路状況図

（1992年のソウル市交通地図から作成）

他の街路は地域により幅員の差がでた。特に中路や小路の場合には幅員が一定ではなく、地域によりかなりの差があるため（例えば、乙支路は10.9－18.2mである）、各街路の存在有無と大中小路の順位だけを把握し、分析の資料として利用した。その他の時代は街路幅員の正確な数値を調べ整理した。その結果、各街路の形成や変化する時点、また変遷傾向が明らかになった。

(ii) 街路幅員の変遷

対象地では、近代街形成期に漢城府の中小路に拡幅があった。それに対して大路は道の内部の行廊²⁾を街区に包含するようになり当初より幅が狭くなった。街路体系成立期には街路の拡張が体系的に行われ、街路が持つ幅員に規則性が現れた。街復興・街路改造期には疎開空地の跡地に広い幅の街路新設や既存街路の拡幅が行われた。つまり街全体に占める街路面積の割合が大きく増加したと判断される。街路整理・美化期には鐘路北側地域の街路拡幅が行われた。

(iii) 街路の造成時期

対象地での南北方向の街路は殆ど近代街形成期に形成された。それに対して東西方向の街路の場合、近代街形成期に乙支路が鐘路の南側で改修、拡幅され、次の街路体系形成期に栗谷路が鐘路の北側に、街復興・街路改造期には退溪路が鐘路の南側に造成されるなど段階的な形成傾向が現れた。

(3) 階層構造

各時代の街路階層構造を都市計画法上の分類と街に実存する街路幅員を調べ整理したものが表2である。

漢城府期の計画上の階層構造は大中小路の三つに大別されていたが、当時の街には六つの街路段階が実在した。ただし、あくまでも上級の階層を中心にしたもので下級の階層段階の分別は明確ではない。

近代街形成期には30間、19間、15間、12間、10間、8間の六つの階層段階が計画されたが、その他7－6間の街路が実存したため実際の階層構造は七つである。街路体系成立期には、広路、大路1類、2類、3類、中路1類、2類、3類の七つの階層段階が計画され、実際に存在した。街疎開・破壊期には疎開空地が既存の街路構造体系を無視し応急なところに設定された。街復興・街路改造期や街路整理・美化期には各々七段階を有していた。

6. 分析結果

① 街路の設定の変遷

漢城府成立期には風水地理説を基に街路が設定された。城内を東西南北に通る大路がまず中心部に設定、他の街路は地形条件のため曲線や迂回線で形成されるが、それらも大路が交差する中心地域に偏中している。近代街形成期になると市域拡張のため城廓の境界が消滅し、さらに近代的な街造り手法が導入されたため伝統思想にもと

表－2 各時代の街路階層構造

	漢城府期	近代街形成期	街路体系成立期	街疎開・破壊期	街復興・街路改造期	街路整理・美化期
街路の階層段階	I 54.5m (50-50)	I 54.5m (30間)	I 54.5m (30間)	疎開空地 50m	I 100m	I 100m
	II 行廊内 35.0m - 27.3m	II 34.5m (19間)	II 34.5m (19間)	40m	II 40m 35m	II 40m 35m
			III 30m		III 30m	III 30m
		III 27.3m (15間)	IV 27.3m 25m		IV 25m	IV 25m
	III 行廊内 21.8m	IV 21.8m (12間)	V 21.8m		V 21.8m 20m	V 21.8m 20m
	IV 20.0m - 18m	V 18.2m (10間)	VI 18.2m		VI 15m 14.5m	VI 15m 14.5m
幅員	V 14.5-13	VI 14.5m	15m 14.5m			
	VI 12.7m - 10.8m	VII 12.7m 10.9m	VII 12.7m 12m 10.9m		VII 12m	VII 12m

(注) … 線は街路幅員に差があるため、階層段階の区分が明確ではないことを示す

づく形態は徐々に失われた。その結果、次第に街全体に街路が分散配置されていく。その上、街内部での街路が新設され、以後は外部へ拡散する形で街路が設定される。但し、地形的な制約のため南方向が主体であること、また内水である清溪川の覆蓋のため南側にある外水の漢江を利用するなど時代に合わせた設定の変化も現れた。

② 街の中心街路の変遷

最初の街では、鐘楼を中心にする鐘路と南大門路が交差するT字形の地域、また世宗路が街の中心であり主要商業地でもあった。近代街形成期には太平路、小公路が南大門路の西側に造成され、街の中心は少し西の方に分散した。以後、太平路は拡幅や市電の導入までに行い、街の主要街路として浮上してゆく。

街復興・街路改造期に世宗路の100m拡幅また太平路が既存の中心街路である南大門路より広い幅で設定されたため、それらは街の中心街路として完全に定着した。以来、山を背景にする宮闕を結ぶ象徴的な意味を持つ世宗路と、首都の玄関であるソウル駅と世宗路とをつなぐ太平路の中心性は現在まで変わらず存続している。

それに対して東西方向の鐘路は城廓の門と門を結ぶ中心街路である。近代街形成期に鐘路の南側に乙支路を立派に造り、鐘路の機能を一部代替させようとしたがその効果は上がらなかった。これは鐘路が城廓街の地形的な条件と伝統思想を基に最もよい適地に造られたためであると考えられる。

③ 幅員の変遷

対象地の街路は、幅員の取り方が明確になった近代街形成期以後、街路体系成立期、街復興・街路改造期、街路整理・美化期の3回にかけて拡幅が行われた。ただし、街路ごとの拡幅は殆どが1回に留まっている。ただし、

青進洞ギル、武橋洞ギルは最初形成されてから現在まで1回も変わっていない例外的なものである。

変遷傾向をみると、漢城府成立期に最も広い幅員を持っていた世宗路は現在も一番上位の幅員を有している。また、最下級の幅員を持つ清進洞ギル、忠武路は近代街形成期に幅員の整理をみた後変化していない。また、一番広い街路と狭い街路は最初から存在しているものである。

④幅員の取り方の変遷

漢城府期の世宗路、鐘路、南大門路は人の歩行が主要交通手段であった当時としては広すぎると考えられる。通行機能より広場的な公共空間機能に重点が置かれ利用されていたのではないかと。また一つの通りであっても光化門や鐘楼を中心とした部分が広がっており、地域によって幅員に差がみられた。近代街形成期には街路の通行機能が高まり沿道の整理により一本の通りの幅員が一定になった他、街全体への分散配置がみられた。しかしながら中心部の街路ほど幅員が広く、中心部への傾斜傾向は幅員にも反映されている。街全体に街路が均等に配置され、幅員も調節されるのは街路体系成立期になってからのことである。さらに次の時代には街路ごとの特徴を幅員に与えるようになり、現在の街が誕生した。

⑤階層構造の変遷

漢城府期にも上級の段階を中心にある程度の階層構造がみられたが、街路階層の段階区分が本当の意味で明確になったのは近代街形成期である。近代街形成期では計画されていた街路階層段階より多い段階が実際の街に存在した。対して街路体系成立期には計画どおりの階層段階で街が構成されていた。そして、それらの階層段階数も一致していた。以後、街路新設と拡幅が行われるが、階層構造は変わっていない。計画上の街路の階層構造や段階数は時代毎に異なるが、実際に街が持っていた階層構造はいつも七階層であることが分かった。

7. 考察

①韓国固有の城廓街が西欧文明の導入と日本人による計画で変化したのは近代街形成期である。ただし、全てが計画どおり施行されたのではなく、変化は部分的であった。以来、実際の街に激しい変化が起こったのは戦争を契とした空地造成によるものであり、街復興・街路改造期にそれらの跡地に広い街路が造成され、現在の都心循環線が完成した。その時に植民地として改造されたソウルの街は韓国政府により再計画されるが、日本による既存計画を大きく踏する形となっていることが分かった。

つまり、現在のソウル市街路計画は近代街形成期の市区改正計画を基にしていることが明らかになり、人々が暮らす街空間は一朝一夕には変化しない連続的なもので、計画の重要さが再認識された。

②漢城府成立期には世宗路と敦化門路間に集中した街路

設定が行われた。近代街形成期になり街全体への分散配置が行われるが、南大門路を基準に東大門へ至るほど街路の幅が狭くなる(27.3, 21.8, 18.2, 14.5mの順番)傾向がみられた。以後、街路幅員の取り方が変わり、街全体の街路体系を考慮した拡幅が行われようになった。

近代街形成期に一時的に現れたこのような傾向は漢城府期の中心部への傾斜傾向が変遷する中間段階で、街路の分散造成は行われたがまだ集中型の痕跡が残りが街路の幅員に反映されていたと判断される。

③漢城府期の鐘路は両側に行廊がある広幅員の街路であった。次第に沿道に仮家が並ぶようになり幅員が狭くなるが、既存の民家を維持する程度の街路線整理作業が行われた。以後、近代街形成期に再形成されるが、当時も既存行廊だけを取り除き新しい街路幅員の設定が行われた。

そして、南大門からソウル駅までの街路は近代街形成期に34.5mに広げられるが、それは意図的に設定された幅員であることが分かった。19間の街路は漢城府期に取られていなかったし、さらに日本の市区改正でもみられないため、当時の東京一等一類の街路の20間(36.0m)より狭い19間(34.5m)が選ばれたと考えられる。

また、漢城府期の大路に関する記録をみると、当時の街路計画では中国の道より意図的に狭い街路の規則を決めていたが、実際に城内で造られた街路は中国の大路より広かったため一切文献資料にその数値を残さないことが書かれている。このように街の一本の道を造る場合にも他国との関わりがあり、さらに外観的には同じ変化が現れてもそれらの背景には個別の様々な要因や事情が内包されていることが明らかになった。

④多くの街路が変遷している中で、最初形成されてから現在まで変化していない街路がみられたが、それらは漢城府期中路として計画されたものであることが明らかになった。それらの中路には街内での位置、幅員、階層構造上の段階、形(直線あるいは曲線)など様々なケースがある。このように様々な計画の変化にもかかわらず多様な形式が長い時間を通じて一つの街で共存していることは非常に珍しいことである。これは、漢城府期中路が地形上や利用上、最も相応しく設置されたためであると判断される。

⑤最近の都市中心部における再開発(80年代中期から現在まで)には、街路計画に新しい傾向が現れている。漢城府期には中路であったが、近代の規則的な街路計画の実現に伴い、街区内を不規則な形で通過する内資洞ギルはその役割を減じていた。ところが最近、その通りが20mに拡張され、再び主要街路として浮上してきている。また、青進洞ギルは拡幅は行われていないが、ヘイチャククコルモク(解腸腸路地)という別名が付けられるなど、昔の道の跡に気を使っていることが明らかになった。こうした傾向は昔の街造りを現在に生かした形で再

利用している例であり、重要な動きであると考えられる。

注) * 1) 太祖實錄(卷VI), 太祖3年9月丙午

* 2) 漢城府期の城廓内の中心街路の内部に線状に設置されていた商店群

参考文献

- 1) 信夫淳平(1901): 韓半島: 東京堂, pp.38-39
- 2) 朝鮮総督府(1912): 朝鮮総督府官報, 第56号
- 3) 京城府(1928): 京城都市計画調査書, pp.176-280
- 4) 京城府庁(1934): 京城府史(二卷), p.51, p.496
- 5) ソウル市史編纂委(1956): 漢京識略(柳本藝(1890)が原本)
- 6) ソウル特別史(1962): ソウル特別市計画百書, pp.9-230
- 7) ソウル市編纂委(1965): ソウル特別市史(解放後の市政編), pp.29-58, 311-626
- 8) ソウル特別市(1977-1983): ソウル六百年史(第1-5巻)
- 9) 韓国道路公社(1981): 韓国道路史
- 10) 金儀遠(1982): 韓国国土開発史研究: 大学図書, pp.71-276, 523-543, 788-802
- 11) 孫禎睦(1982): 韓国開港期都市変化過程研究: 一志社, pp.38, 203-204, 275-276, 320-325
- 12) 尹定燮(1983): 近・現代韓国と外国都市計画史比較研究
- 13) 催昌作(1984): 韓国の風水地理思想: 民音社
- 14) 具滋勲(1984): 京城府空間構造の形成変遷研究(学位論文)
- 15) 任徳淳(1985): ソウル首都起源と発展過程(ソウル学位論文)
- 16) 李揆稷(1986): 都市象徴性の歴史的変遷研究(学位論文)
- 17) 元永煥(1988): 漢陽遷都と首都建設考: 郷土ソウル(45号)
- 18) 許英桓(1988): ソウル古地図攷: 郷土ソウル(46), pp.7-53
- 19) 裴賢美(1992): 東京中心部における大街道形成過程に関する研究, 韓国造景学会誌(46)

参考及び引用地図

- 1) 都城三軍門分界之図, 1725-1754年, 国立図書館所蔵
- 2) 都城地図, 1776年頃, ソウル大学章閣所蔵
- 3) 朝鮮京城図, 1776-1860年, ソウル市庁行政資料室所蔵
- 4) 首善全図, 1825年, 金正浩作, ソウル大学章閣所蔵
- 5) 都城内の幹線道路網図, ソウル600年史 I, p.306
- 6) 大東輿地図・2, 1861年, 金正浩作, 蔵書閣所蔵
- 7) 漢陽京城図, 1892-1906年, 蔵書閣所蔵
- 8) Seoul地図, 1899-1902年, Roral Asiatic society II
- 9) 韓国京城全図, 1903(明治36)年, 京釜鐵道株式会社, 帝国図書館所蔵(現, 国会図書館), 1/10,000
- 10) 京城市街全図, 1909(明治42)年, 青水恒三郎作, 国会図書館所蔵, 1/12,000
- 11) 京城市街界図(十字屋編), 1914(大正3, 内交)年, 帝国図書館所蔵(現, 国会図書館), 1/10,000
- 12) 一万分一朝鮮地形図集成, 1915(大正4)年, 朝鮮総督府(陸地測量部)作製, 柏書房出版, 1/10,000
- 13) Seoul, 1920年, 美国国会図書館所蔵
- 14) 一万分一朝鮮地形図集成, 1921(大正10)年, 朝鮮総督府(陸地測量部)作製, 柏書房出版, 1/10,000
- 15) 京城府管内図, 1926年, 国立中央図書館所蔵, 1/15,000
- 16) 京城市改修路線図, 1928年, 京城都市計画調査書
- 17) 京城府地形明細図, 1929年, ソウル大学校図書館所蔵, 1/5,000
- 18) 京城府全図, 1934(昭和9)年, 京城府土木課製, 東京三康図書館蔵(現, 国会図書館所蔵), 1/15,000
- 19) 京城市街地計画街路, 1936年, 朝鮮総督府告示図
- 20) 大京城明細図, 1941(昭和16)年, 西村重太郎作, 京城至誠堂, 国会図書館所蔵, 1/12,000
- 21) ソウル都市計画街路修正, 1952年, 内務部告示図
- 22) ソウル都市計画街路の現況, 1965年9月末現在,
- 23) ソウル都市計画街路再整備, 1972年, 建設部告示図
- 24) 行政区域図, 1991年, 中央地図文化社, 1/8,500
- 25) ソウル市交通地図, 1992年, 中央地図文化社, 1/10,000

Summary: The aims of this study are to clarify ; ①The process of street transition. ②Periodical division with street transition. ③The structure of streets and the construction of form. ④The classified structure of streets. The results are as follows ; ①The stage of urban growth of seoul is divided into eight periods with distinctive developmental phenomena since 1394. ②The location of the main street of the city (urban center) was transferred from the NAMDAEMUNNO to the TAEPYONGNO. ③Although the present street structure is based on the city reformation plan of Japan, in reality the extreme changes occurred due to the expansion of streets after the war. ④CHUNG-RO (streets of middle size) developed in the period of the HANSUNG government, is the product of the most excellent planning.