

【氏名】金 憲奎

【所属大学院】(助成決定時) 東京大学大学院 工学系研究科 建築学専攻

【研究題目】「邑」から「都市」へ - 韓国における都市・建築の近代化に関する研究 -

【研究の目的】

朝鮮王朝は開国当初から農村人口の流出をふせぐために商業活動を厳しく抑えてきた。しかし、16世紀末の「文禄の役」をはじめとした4度にわたる戦争による農地の疲弊と、17世紀から実施された貢物の徴税法の変化によって17世紀半ばから朝鮮では再び商業活動が活発になりはじめた。このような変化は朝鮮の都市に大きな影響を及ぼした。従来の都市は風水地理思想と軍事的な理由によって、幹線道路から若干離れたところに形成されるのが一般的であったが、商業活動が活発になるにつれ、このような立地条件は商業都市への発展の障害要素となった。結局、既存の都市における幹線道路との近接性などといった交通条件が、次なる都市へ発展するための要点となった。朝鮮後期にはこうした幹線道路と密接に関連していた都市が商業の中心地として発展するようになった。

よって本研究では、商業と交通の観点から朝鮮の都市を時系列的に分析し、朝鮮で起きた都市の変容、特に近代化に表れた特徴を究明することを目的とする。

【研究の内容・方法】

京畿道は「邑治」での開市率が他の地方と比べて顕著に低いなど商業が発達していなかったことが確認できた。京畿道は首都漢陽を有し、また地方郡縣の行政的地位において最も高い「府」であった郡縣も4ヶ所あり、行政的には大規模の郡縣が多かったにもかかわらず場市や邑内場の開市は逆に他の地方より少なかったのは京畿道が持つ特殊な状況に起因することであった。つまり京畿道内の邑治の人口規模が他の道に比べて小規模であったこと、及び京畿道内の交通が他の地方と比べより発達していたことがその主な原因であった。人口が少なく幹線道路から離れた「邑治」よりは交通がより便利な他の場所に場市が開市していたことで、交通路が場市の開市において非常に重要な要素であったことを示す事例である。

このように交通路による場市の発達には19世紀の大場市の分布からも確認できる。大場市として記録された15ヶ所のうち「邑治」にあったのは4ヶ所で、その他のほとんどが幹線道路及び浦口という交通上要地に位置していた。特に水上交通の要地であった「漕倉」があった地域は「邑治」から離れているにもかかわらず「都会」と呼ばれるなど商業地としてもにぎやかなまちとなっていた。

朝鮮末期に生じたもうひとつの港町として「開港場」がある。「開港場」には外国の居留地がつくられ、さらに鉄道駅が立地するなど、急速に商業地として形成された。特に「開港場」には外国によって洋風の建築が次々と建てられるなど既存の朝鮮のまちとは全く異

なる新たなまちが形成された。

そして 19 世紀末に導入された鉄道はその計画から建設まですべてが日本によって行われ朝鮮の既存の交通体系を大きく塗り替えた。日本は朝鮮の鉄道を大陸進出のための縦貫鉄道として建設したため鉄道路線が「邑治」と離れた場所に建設された。そして鉄道駅も多くの場合「邑治」から離され、一部「邑治」に近接して駅が設置された地域でも既存の「邑治」とは一定の距離を維持するなど意識的に「邑治」から離れた場所に駅を設置した。このことは駅周辺に多くの日本人を移住させようとした計画と関係があった。そして鉄道駅周辺の市場が成長していたことが確認されており、その結果鉄道建設は既存の「邑治」とは関係なく新たなまちを形成していった。

【結論・考察】

「都市」における起源と歴史で「王都」以外の系譜として「地方」があるが、地方において「都市」の起源及び歴史は、選別の過程であったのではなかろうか。王都以外周辺と区別できない状態からある特定の地域が周辺に対する支配力をもとに中心性が生じ周辺と差別化される。さらにその地域のなかで中央の政治権力に余って一定の原理に従い選別され、内部施設の整備が行われたのが「邑治」であった。

「邑治」は韓国における「都市」の原形としていわれており、15 世紀に 330 ヶ所を越えていた。そしてすべての「邑治」は地域・規模など関係なく同一の概念によって体系化され成り立っていた。再び互いの間に差別性がなくなったのである。

再び 17 世紀後半から選別作業が行われる。約 300 年ぶりに生じた今回の選別作業のテーマは交通の便利さによる商業発達の要否であった。行政・軍事の中心地として機能できれば充分であった「邑治」は、時代変化に伴う新たな機能である交通の便利さと商業の発達の条件を満たすかに対する第一の選別作業により「商業地」選定が始まった。

このような選定においてさらに急激な変化をもたらしたのが鉄道の建設であった。鉄道の計画及び建設などすべてが自力ではなくて外国であった日本によって行われたったのがもっとも大きな原因であった。日本は朝鮮における鉄道建設における既得権の確保のために、さらに大陸進出のための軍事用として朝鮮半島の鉄道を建設した。その結果、鉄道路線が既存の邑治や商業地など関連性が非常に弱く選定されることになった。それによって鉄道建設によって既存の都市が発展するよりは新たな都市が生まれることになった。