

釜山の都市プランの変遷

朴海玉

東国大学校

I はじめに

釜山は、韓半島南東部の海岸に位置する港湾都市で、現在韓国第2の大都市である。しかし、近代都市としてのその形成起源は短かいし、それも日本の近代植民地都市として出発したと言われている。このような「釜山プラン」に関する主な研究は、朴元杓、文定昌、金義煥、金鍾園、許万亭、芮明海、尹珍淑、下貞姫、金鉄権、朴海陽および天野太郎などの業績¹があげられる。まず、これらの研究で釜山形成の起源に関して記述されていたことを確認する作業から、釜山の地域性に対する理解を高めていきたい。そのため、1970年代からの近代都市釜山の起源に関する研究を紹介する。

まず、金鍾園氏は“釜山は初期にわが国の意思と関係なく、主に日本人により発達されたので…”と述べて²いる。

尹珍淑氏は“わが国の都市発達は、王朝の興亡とか政治制度の変革と深くかかわっており、そして朝鮮時代までの過去の都市は、周辺地域との小規模的交易だけ行っている前産業的消費都市の停滞状況におかれていた。したがって、商工業などの経済機能による近代都市として発達するのは、1876年の開港に始まる開港場都市が中心になっていたと思われる。特に朝鮮における釜山は最初の開港場都市として他の開港場とは異なる。つまり、朝鮮時代釜山に設置されていた草梁倭館の敷地をそのままに継承していた<日本専管居留地>からはじまった”と韓国近代都市の発達背景に対して説明³している。

金鉄権氏は“釜山の性格は開港期に入ってから本格的に形成されたし、特にそれ以前の倭館の存置歴史と深い関係をもっている。特に<日本専管居留地>が釜山における経済的中心作用

1 文定昌「日帝時代の都市形成とその特徴」(『都市問題』Ⅱ-8号 内務部都市問題研究所), 1967。

朴元杓『釜山変遷記』太和出版社, 1970。

金義煥『釜山近代都市形成史研究』研文出版社, 1973。

金鍾園「釜山の歴史地理的考察」高麗大学校教育大学院 硕士学位论文論文, 1975。

尹珍淑「日帝下釜山市の都市構造」慶喜大学校大学院 博士学位論文, 1990。

許万亭「釜山市街地の形成と展開について—初期都市の形成と日本の影響」日本建築学会大会学術講演編概集(東北) 1991。

芮明海「韓国釜山の都市形成過程に関する研究」(許万亭と共同発表)日本建築学会東海支部研究報告, 1993。

朴敏禎「朝鮮後期東萊府の歴史地理研究」釜山大学校教育大学院 硕士学位论文論文, 1995。

下貞姫「釜山の都市化」釜山大学校教育大学院 硕士学位论文論文, 1998。

金鉄権「開港期・日帝強占期の釜山市街地変遷に関する研究」東亜大学校大学院 硕士学位论文論文, 1998。

朴海陽「釜山の都市成長過程に関する研究」慶南大学校大学院 博士学位論文, 2001。

天野太郎「近代植民地都市釜山の形成と日本系宗教施設」(京都大学大学院人間・環境学研究所<地域と環境> No. 4), 2002。

2 前掲注1) 金鍾園 3頁。

3 前掲注1) 尹珍淑 1頁。

をすることにより、開港以後、釜山市街地形成の発生的核となって中心地的機能を遂行していた”と釜山における<日本専管居留地>からの市街地中心地が展開された状況について論じて⁴いる。

朴海陽氏は“1876年の開港を契機にし、日本人は居住生活に必要な居住地の造成と用水開発などで、釜山を開発した。ついでに大陸侵略の準備などを目的に港湾・鉄道を建設し、釜山の市街地計画を樹立して市街地を本格的に開発することから釜山は近代都市として形成しはじめた”と日本人の釜山開発目的について述べて⁵いる。

天野太郎氏は“近代都市としての釜山府の形成は、既存の伝統的な朝鮮の城郭都市を起源とするものではなく、近世の倭館および近代の<日本専管居留地>を中核として形成されてきたものであった”と近代都市釜山の形成起源に関して述べて⁶いる。

以上、近代都市釜山の形成起源に対する韓国における通用の程度を確認するため、五人の韓日研究者の見解をみることにした。すると、歴史上で近代都市釜山の形成起源は、日本との深いかわりがあることを韓日研究者ともに見解が一致していることがわかる。しかし、近代都市釜山が形成される以前にも、つまり、古代にまで逆ってみれば、釜山の近辺に「伽倻」・「新羅」という古代国家が存在していたものの、一層日本と深い関わりをもっている釜山の地域性を吟味できると思うが、ここではひとまず、1876年開港前後の釜山に対して、特に朝鮮時代における日本との交流で成立する倭館の存置と釜山の道路発達および聚落の形成状況からなる釜山の地域性に関して考えていきたい。そして、日本植民地近代都市としての釜山の形成・展開過程を考察する。さらに、日本植民地時代の3大都市である釜山・京城・平壤の鉄道駅周辺の新市街地の地名を比較・検討し、植民地時代における朝鮮の近代都市の新市街地の景観形成の特徴をみながら、古来から日本との深い関わりを持っている釜山の独自の地域性に関して考えていきたい。

II 開港前の釜山

開港前の釜山景観復原に関する主な研究には、金鍾遠、尹珍淑、朴敏禎などの業績⁷がある。これらの研究から、朝鮮時代の釜山における聚落・道路の発達状況と倭館・鎮城・場市の立地している位置などを確認することができる。ここでは、まず3人の研究の中で注目すべき点に関して述べる。

金鍾遠氏は、歴史地理学的視点から開港（1876）～解放（1945）までの釜山の都市成長に関して研究⁸しているが、注目される点は金氏が作成している図1「開港当時の釜山」から読み取られる朝鮮時代後期の釜山景観である。つまり、金氏は古地図と釜山港第1、2期海陸設備工事平面図、そして1972年の農村振興庁の5万分の1の精密土壤図などの地図をもとにし、

4 前掲注1) 金鉄権 2頁。

5 前掲注1) 朴海陽 7頁。

6 前掲注1) 天野太郎 3頁。

7 前掲注1) 金鍾園、尹珍淑、朴敏禎の上同。

8 前掲注1) 金鍾園。

さらに先行研究と文献資料を参考にしながら現地調査を実施して図1を作成している。一応、開港前釜山の景観の一部を復原している図だと思われるが、この図からみるべき点は、①朝鮮時代釜山において立地していた釜山浦倭館・豆毛浦倭館・草梁倭館の位置、②海岸に立地していた倭館から東萊邑城と亀浦などの内地地域までいたる道路の発達状況と、釜山鎮城と釜山浦倭館そして豆毛浦倭館や草梁倭館をつなぐ道路発達状況、③当時の釜山における聚落分布状況と同族部落の形成位置などである。すなわち、金氏が調査・作成している図1から考えられることは、釜山における朝鮮時代の東萊府邑城・鎮城・倭館などから形成されていた道路の基本構造が現在の釜山中心道路の骨格になっていることである。換言すれば、現釜山の中心道路形態起源は朝鮮時代にまで逆れることである。



図1 開港当時の釜山
金鍾園の「釜山の歴史地理的考察」から引用

さらに、間接参考資料として、ひとつ加筆したいことは、図1のA地点の塩田がある所に高麗王朝の子孫である「開城王氏」の同族部落が形成⁹されていることである。つまり、このことは高麗時代の王朝開城王氏から朝鮮時代の王朝全州李氏の方に王権が交替した時、高麗王朝子孫が朝鮮王朝により中央部から外地の方に追い出されたことの一面をみせていることでもあるが、他方、商業力を基盤にし高麗王朝を建てた開城王氏後孫が朝鮮時代初期から倭館が設置されている釜山浦の近辺に同族部落を形成していることは偶然なことではない。臆測かも知れないが、古来からの韓半島における釜山の位置、つまり、海洋文化を受け入れる場として、そして島々間の交流を連結する場所として、そのような地域性存在のため、朝鮮時代に開城王氏の後孫の避難処として選ばれたことになっていたのでないかと思われる。

尹珍淑は釜山の都市成長と発達過程に関して、韓日合邦を前後にした、歴史地理的視点と機能段階別に考えて、総合的な視点から把握しよう¹⁰としている。図2「倭館の変遷」は尹氏が1871年に編纂した「嶺南邑誌」の記述内容と金義換氏の研究¹¹を基に作成されているものであるが、正確なものではないと思うが、一応、朝鮮時代倭館の位置変動と倭館周辺に形成さ

9 前掲注1) 金鍾園 12頁。建設部国立地理院「韓国地誌地方編Ⅲ」1985から引用。

10 前掲注1) 尹珍淑。

11 前掲注1) 金鍾園。

れている朝鮮人聚落について簡略に紹介しているものではある。最初の倭館¹²は、朝鮮太宗7年（1407）に釜山浦に設置されたが、その後、日本との交流関係によって朝鮮各地の増設と移転を繰り返していたし、特に釜山においては倭館の位置が何回も変わる。朝鮮の倭館に対する敏感な反応でもあるが、倭館周辺の朝鮮人聚落形成の形態から考えられることは、倭館と朝鮮時代における釜山住民の生活上での柔軟な相互作用の一面をみせていることでもある。

朴敏禎¹³は、主に『東萊府誌』、『与地図書』、『慶尚道邑誌』、『嶺南邑誌』などの古文献録記¹⁴を参考に現地調査を実施し、朝鮮後期東萊府の自然・人文環境を復原し、聚落の形成構造にも関して究明している。

朴氏が作成している図「18・19世紀東萊府の人文環境」では城郭・場市・駅院・烽燧などの位置を復原しているが、倭館と道路は明示していない。釜山景観形成の主要因子として認識されていないようである。その当時の釜山において5個の場市があったが、東萊邑城中心に形成されていた邑内場と、そして釜山镇城と釜山浦倭館を中心とする釜山場が規模が大きい場市であった。

以上、上述した三人の朝鮮時代釜山景観に関する復原作業の一部である図1、2を通して、簡略ではあるが、朝鮮時代の釜山景観について理解し、考察してみようとした。しかし図1、2はそれぞれの研究している事象だけを示しているものの、朝鮮時代の釜山景観形成の主要因子となる東萊邑城、倭館、鎮城、道路、駅院、場市および聚落などの位置を総合的に考えて作成しているものではない。そのため、上述している研究を基にし現地調査を行った。その結果が図3「朝鮮時代釜山の景観」であるが、この図ではつぎのようなことが考察できる。

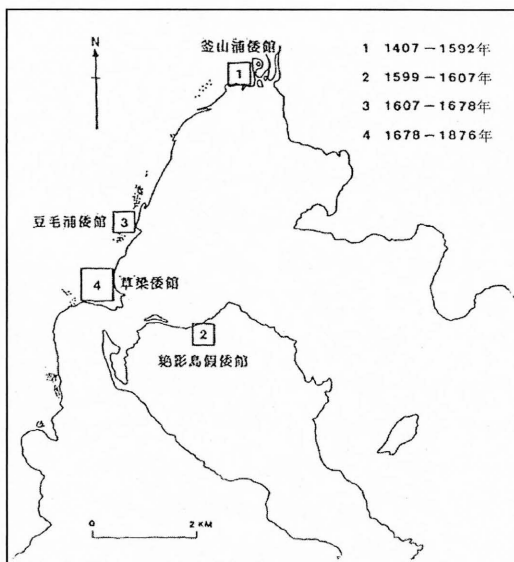


図2 倭館の変遷

尹珍淑「日帝下釜山市の都市構造」から引用

12 朝鮮半島における朝日両国の外交・貿易機能を有する地域である倭館は朝鮮太宗7年（1407年）に釜山浦と乃物浦が設置されていた。そして、太宗18年（1418年）には監浦が増設されていた。しかし、壬辰倭乱以後、一時的に閉鎖され、釜山一港のみに制限されていたが、また釜山に倭館が設置されることとなる。釜山における倭館の位置変動は、釜山浦倭館（1407年～1592年）→絶影島倭館（1599年～1607年）→豆毛浦倭館（1607年～1678年）→草梁倭館（1678年～1876年）である。豆毛浦倭館の地域規模は、東西126歩、南北63歩であり、宴亭大庁と東館、西館などの建物が建られていた。草梁倭館は1675年に着工し、1678年に完工された。建物規模は、東西372間、南北256間であり、主要公館は宴大庁と東館や西館そして客舎などの日朝折衷式建物が建られていた。草梁倭館の面積は豆毛浦倭館の約10倍で、約11万坪にもなっていた。そして、館守・代官などの約454人が定住していた。前掲注1）金鉄権 18-26頁。から引用。

13 前掲注1）朴敏禎。

14 『東萊府誌』は、朝鮮英祖16年（1740年）に編纂された地理誌で当時の郡勢全般に関して比較的詳しく記述されている。『与地図書』は、英祖33年～41年に編纂された地理誌。『慶尚道邑誌』純祖33年（1832年）に編纂された地理誌で慶尚道の機と郡県の邑誌を合編しているものである。『嶺南邑誌』1871年 慶尚道の郡県邑誌を合編している 慶尚道誌である。

①朝鮮時代の釜山においては、釜山鎮城・釜山浦倭館・場市・聚落・駅院などの地域構造因子が、小規模的住民人口のせいかもしれないが、それぞれの必要性により混合され1か所に集中立地されている。この点がナショナリズムの強い近代植民地都市ではあまりみられない朝鮮時代の釜山景観のひとつの特徴の景観であると思われる。勿論、朝鮮時代にも朝鮮人中心の「東萊邑城」と日本人中心の「倭館」という行政上での民族間居住分化をさせていたが、しかし朝鮮時代の海岸地域の倭館中心の民間人聚落の分布形態からみれば、商業活動人らが自立的に村を形成していたと思われるし、朝鮮王朝の許容¹⁵もあった。

②道路の発達状況からいえば、商業性の道路発達が目立つ。というのは、釜山鎮城・釜山浦倭館から東萊邑城にいたる道路や豆毛浦倭館から亀浦にいたる道路および草梁倭館から亀浦にいたる道路が倭館とむすびつけて発達している。この道路の発達形態構造から、その当時の道路が利用されていた状況に関して考察することができると思われる。この点の間接資料となることをまとめると、つぎのようである。

a. 朝鮮時代の釜山における豆毛浦倭館（現在釜山駅が立地）から亀浦（現在亀浦駅が立地）までにいたる道路（図3参照）が現在、京釜線鉄道のソウル行が通る始発線路である。換言すれば、もっと古い時代にまで逆上るかもしれないが、ひとまず朝鮮時代の釜山における商業人の活動で作られた道が、京釜線鉄道の始発線路になっていることは、倭館の存置と無関係なことではないということである。

b. 京釜線鉄道駅名には<亀浦駅>、<倭館駅>、<亀尾駅>という駅名があり、朝鮮時代における倭館の存置と関連深いことから作られた地名であると思われるが、倭館存置の分布状況などが推定できる地名であるかもしれない。というのは、<倭館>の地名はいうまでもないが、<亀>というのは海を表わす神聖なもので、ある意味の象徴でもありと思われるが、「倭館」とむすびつけて考えるのは臆測かもしれないが、しかし草梁倭館の北

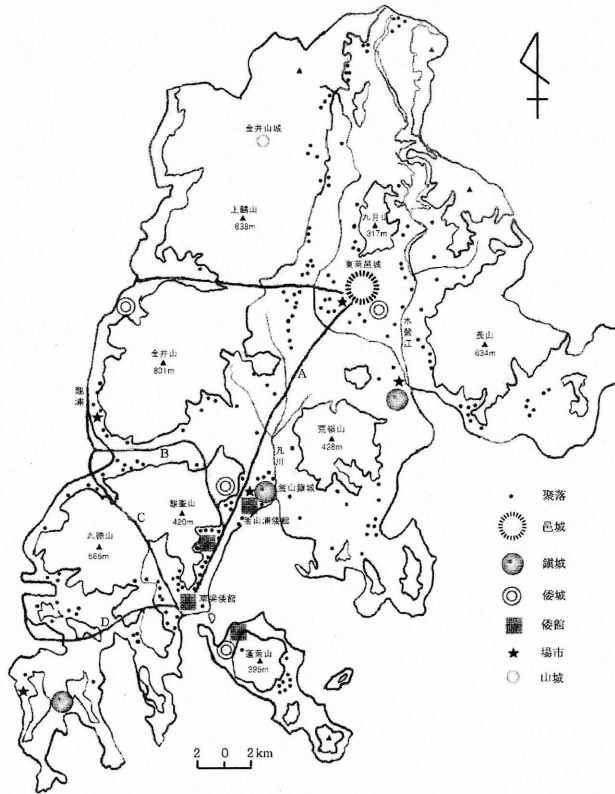


図3 朝鮮時代の釜山景観

15 前掲注1) 金鉄権 19~20頁。

の方にある山の名が「亀峯」であるし、海洋貿易人の象徴として使われていたのではないかと思うことに無理があるであろうか。確実にすることは今後の課題にしよう。しかし、ひとつ指摘したいことは、現慶尚南道の鎮海にも朝鮮時代に「倭館」が存置されていたが、そこにも<釜山>という地名を朝鮮時代の古地図で確認できる。さらに、朝鮮時代には現在の<釜山>という地名ではなく、<富山>¹⁶とよばれていたそうである。そして嶺南邑誌の東萊府方里で<富民里>という行政地名もあるが、その地名の位置は<多大浦口>に近い(図3参照)。

c. 亀浦には壬辰倭乱の時、築かれた日本軍の座城が立地している。そして、朝鮮時代後期、<場市>が造成された所でもある。

以上、朝鮮時代の釜山地域性を釜山景観の構造形態から抽出してみようとした。しかし、今のところ、不明な点が多いので確言できるものはあまりないと思われるが、古来からの釜山地域性を考える場合、貿易を主にしてきた海洋集団勢力の商業力と「倭館」という存在を無視して考えることはできないといえよう。

III 開港後の釜山

1876年朝鮮と日本国の間に締結された「江華島条約」第四款により朝鮮における釜山は最初の開港場となった。また1887年「釜山港日本居留地管理条約」によって釜山に日本のみを対象とした「釜山日本帝国専管居留地」が設定されることになって、釜山は本格的に近代都市としての骨格を形成していく。さらに、1910年の韓日合併後、釜山は行政区域拡大、人口増加、鉄道と港湾施設の拡充、都市計画の再整備と商工業の発達などにより、近代植民地都市として成長していく。

このように釜山は一気に日本人によって近代都市の市街地が形成されるので、釜山を研究する研究者の立場からみれば、とても興味深い研究対象の地域でもある。そのため、釜山に関しては前述したように近代植民地都市としての市街地構造、新地名、行政区域の変遷状況、建築物様式、都市計画、人口増加現象の社会的背景、産業構造、民族間居住地の分離現象および宗教などに関する研究により明らかになっており、また植民都市釜山に関する記録と建築物写真も残っているので、その当時の釜山の状態を理解することに役立っている。本稿においては上述した研究を参考とし、「釜山日本専管居留地」が設定された時からの釜山に関して簡略に概観していくことにする。

初期の「釜山日本専管居留地」の設定領域は近世期の草梁倭館の約11万坪の範囲をそのままに継承していた。しかし、それ以後、日本人の居留人口が増加することにより、日本専管居留地は次々に拡大・再編成していく。例えば<表1>をみると、釜山における日本人の人口は1876年では82人であったが、1880年には2,066人、1890年には4,344人、1905年には13,364人、1910年には21,928人へと日本人の社会的移住増加が急増している。

16 <富山>という地名は、高麗恭愍王17年(1368年)に講究使李夏生が対馬島に派遣する時、白米千石を富山浦から搬出したという記録から最初の<富山>という地名が発見できる。そして『世宗実録地理志』にも<東萊富山浦>と記録されている。『港都釜山大探険』東洋文庫、釜山インボネツ出版企画部、2000、15-16頁。から引用。

表1 1876年から1910年までの釜山における日本人の人口

年度	戸数	人口	年度	戸数	人口	年度	戸数	人口
1876	—	82	1885	463	1,896	1900	1,082	6,067
1879	—	700	1890	728	4,344	1905	2,363	13,364
1880	402	2,066	1895	952	4,953	1910	4,508	21,928

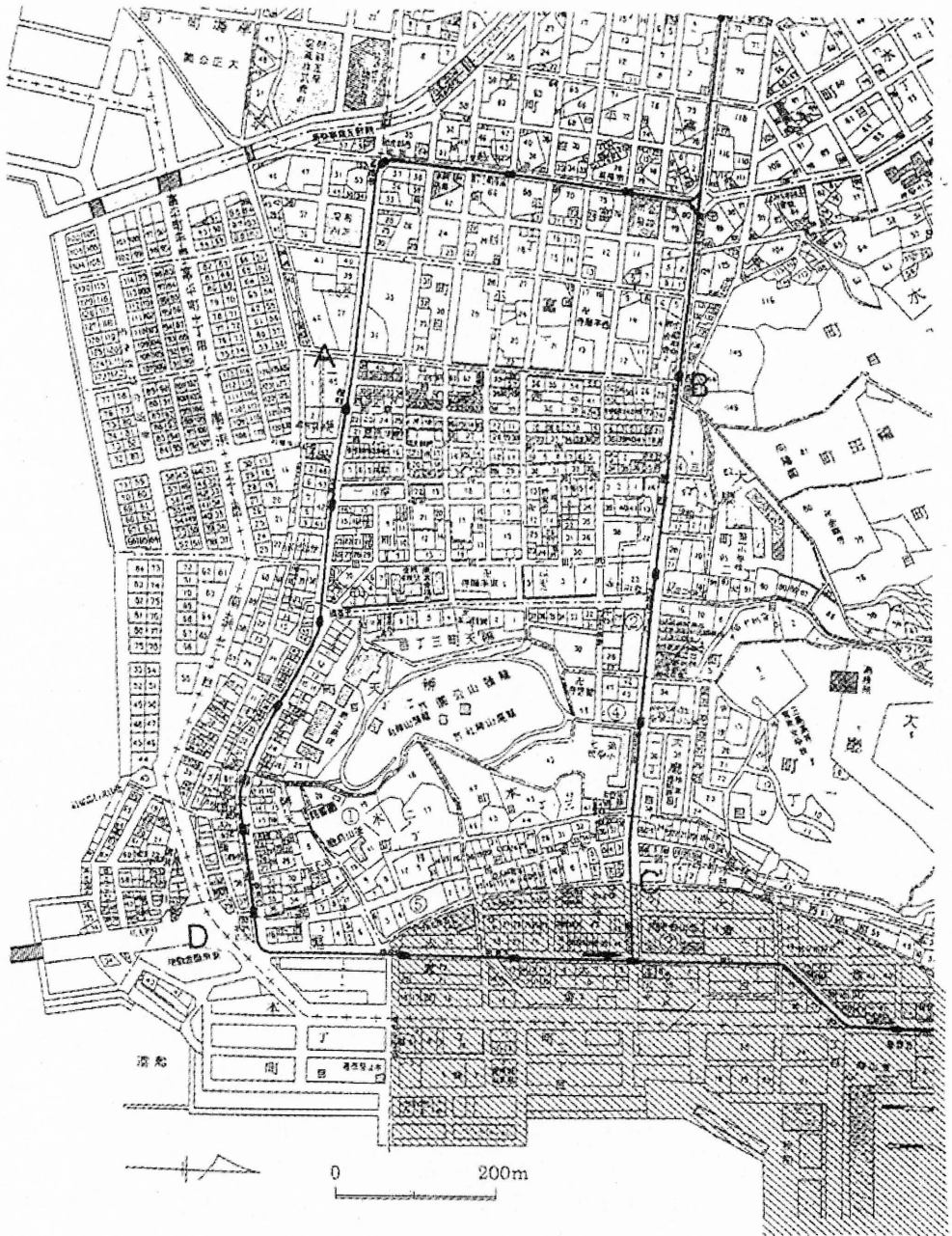
出典：井上清磨 『釜山を擔ぐ者』 pp. 17-22で再整理。

そして、「釜山日本専管居留地」の初期設定領域は、「草梁倭館」の領域を踏襲して拡大されていくが、ここで注目すべき点は、1901年日本領事館が「釜山日本専管居留地」の内部土地を4等級に区分し、本町一丁目をはじめとして府庁を含む龍頭山の東南部地域を一等地に、東北部地域を二等地に、北部地域を三等地に、西部地域を四等地にしていることである。この時から近代都市釜山は地価差別化の新市街地が造成された。このような釜山新市街地の状態は、天野太郎氏の作成している図4「1933年『釜山府市街図』における龍頭山周辺地域」によくみられる。当時の釜山府庁・郵便局・銀行など市街地主要施設の立地された位置と釜山府市内電線の設置状況と市街地拡張のために海岸を埋立てしていることなどを確認することができる。このように、釜山の景観は1900年前後に、龍頭山周辺の東部を中心に近世倭館からの連続性と日本人、特に居留民団・統監府・総督府といった組織と鉄道会社のイニシアチブによって、港湾機能と鉄道施設を中心とした中心市街地が形成され、日本と朝鮮半島、さらには中国大陸を結ぶ人、物資流動の重要な結節点として機能し、日本の植民地支配と侵略の進展とともに発展していた¹⁷。

<表2>は、開港以後釜山の主要開発事業の内容であるが、主に鉄道、港湾、電車線などの交通施設の拡充と市街地や港湾敷地のための埋立て工事などの具体的な内容をみることができる。このような植民地政策により開発された近代植民地都市釜山ではあるが、その当時、市街地と港湾の敷地のため大規模な土木工事を行い、そして市街地中心のランドマークとしてルネサンス洋式の釜山駅・釜山税関・釜山郵便局などの建物を立地させ、さらに鉄道や電車の新交通手段の設置などによる近代植民地都市釜山のプランは、新しくてまぶしかった。

さらに、ある都市の社会・経済的側面を語る時、一般的に「人口現象」について分析を行ない、説明する方法を取るが、近代植民都市釜山もその例外ではなく、そういう研究がすでに行なわれている。近代植民都市釜山の社会背景を説明する主な研究者は、井上清磨、金義煥、孫禎睦、金鍾遠、天野太郎および金鉄権などであるが、ここでは金鍾遠と天野太郎両氏の「近代植民都市釜山の人口現象」の研究から、その当時の釜山の社会的側面を簡単に紹介することにする。まず、金氏は「1914年から1944年までの釜山人口の増加」、「南韓都市と釜山の人口増加率比較」、「釜山の日本人構成比変化」、「釜山職業別人口構成比変化」、「洞別人口構成」、「1921年と1935年の釜山市街地の人口密度調査」などのテーマで調査研究し、当時の釜山の人口増加になっている社会的要因および現状に関して次のように説明している。「韓日合併後、

17 前掲注1) 天野太郎 4-7頁。



凡例 ①釜山府庁 ②東洋拓殖会社釜山支店 ③釜山郵便局
④朝鮮銀行釜山支店 ⑤第一銀行

A-B-C-Dの範囲が旧日本居留地の範囲。網掛部分は釜山埋築株式会社の埋立地区を示す。
矢印は写真1の撮影位置・方向を示す。

図4 1933年「釜山府市街図」における龍頭山周辺地域

出典：武田信義「釜山府市街図」5500分の1，1933（部分）に加筆

天野太郎「近代植民地都市釜山の形成と日本系宗教施設」から引用

表2 開港以後 近代都市釜山の主要開発事業内容

年 度	開 発 事 業 内 容
1887	草梁日本専管居留地設置 (約110,0000坪)
1900	九徳水源池完工
1905	京釜線鉄道 (単線) 開通 (ソウル～釜山草梁間)
1908	聖知谷水源池完工
1909	北濱埋立工事完工 (41,374坪 釜山駅と大橋路の敷地となる)
1912	第1期港湾工事完工 釜山整平完工 (當繕山を削平し草梁と釜山鎮を連結、港口と京釜線鉄道を連結した)
1914	釜山鎮・絶影島を釜山府に編入
1915	釜山駅～東萊間 電車開通
1916	釜山郵便局～大庁町～宝水町～土城橋～南電会社まで電車線開通
1917	釜山郵便局～辨天町～南電会社まで電車開通、第1期釜山鎮埋立工事完工 (144,188坪)、 第2期・第3期釜山鎮埋立工事完工 (313,240坪)
1925	宝水町～府庁～中島町まで電車線延長
1926	待風浦 (絶影島) 埋立工事 完工
1927	東萊～温泉場まで電車線延長
1928	大新町まで電車線延長
1932	第1期 南浜 (南港) 埋立工事 完工 (44,000坪)
1934	絶影島大橋 完工
1935	絶影島まで電車線延長
1936	釜山鎮～浦港間 約47.8km 鉄道開通、西面一帯と松島一帯を釜山府に編入
1939	第2期 南浜 (南港) 埋立工事 完工 (22,340坪)
1940	釜山府に編入された西面地域に対して土地区画整理事業認可
1944	京釜線鉄道 (復線) 開通 伽倻線鉄道・釜田線鉄道・門岾線鉄道開通

出典：釜山市市史編纂委員会『港都釜山』2号，1963および金義換『釜山近代都市 形成史研究』研文出版社，1973で作成。

釜山の人口は、1914年には55,094人、1920年には74,138人、1930年には119,655人、1942年には281,160人へと急成長している。1914年から1942年まで28年間に約5倍の成長をみせ、1940年頃の釜山は、朝鮮の第1都市ソウルと第2都市平壤に次ぐ第3の都市になっていた (図5参照)。他方、韓日合併以後、日本人の人口増加は減少し、反面釜山港湾埋立て工事などにはたらく朝鮮人労働者が全国各地から流入して、1923年頃になると釜山人口の増加が急となる現象をみせる。そして、1921年頃の釜山の職業別人口構成比からみると朝鮮人64.6%が労働と商業に従事している反面、日本人70.3%が工業と商業に従事している。しかし1933年になると朝鮮人の職業分布状況は別に変化しなかったが、反面、日本人の職業分布状況は変り、

公務員と自由業者のほうに増加する現象をみせている”¹⁸と述べている。そして「洞別人口構成」の研究から朝鮮人と日本人の居住分化現象についても説明している。

天野太郎氏は「開港初期における朝鮮在留日本人の推移」、「朝鮮・釜山・京城における1906年～1940年間の人口推移」、「朝鮮・釜山・京城の都市人口における日本人居住者比率の推移」、「釜山中心部における町別日本人居住比率」、「1935年釜山府における職業別人口」などのテーマで調査研究して、主に次のようなことを指摘している。まず1880年～1905年までの釜山の日本人の人口増加推移と共に釜山が朝鮮において京城を上回る最大の日本人居留民を有する都市であったことに対して、とりわけ釜山における<日本専管居留地>の都市に占める割合が大きかったことを原因とみている。そして、上述した1906年～1940年間の人口推移調査とその当時の日

本の都市（札幌・函館・仙台・静岡）と植民地都市大連と比較し、釜山の人口増加率が非常に高いことを指摘している。さらに、天野氏は植民地都市における人口を考える上で重要な観点として、民族別居住地分化の問題について考察している。その結果“釜山では旧日本専管居留地を中心とした地域や行政・商業機能の集積した地区とその周辺の町で日本人が集中的に居住するのに対して、1914年の府政施行以来、府域拡張が行われた地域では中心からの距離通感的に日本人居住者比率が減少し、混住地区から朝鮮人卓越地区の存在が多く確認でき、府域全体としては明確な居住分化がみられる”¹⁹と述べている。そして釜山における日本人の職業別人口構成比と在朝日本人の出身地についても調査・究明しているが、ここでは省略することにする。

以上、開港後の近代植民地都市釜山について簡略に概観した。

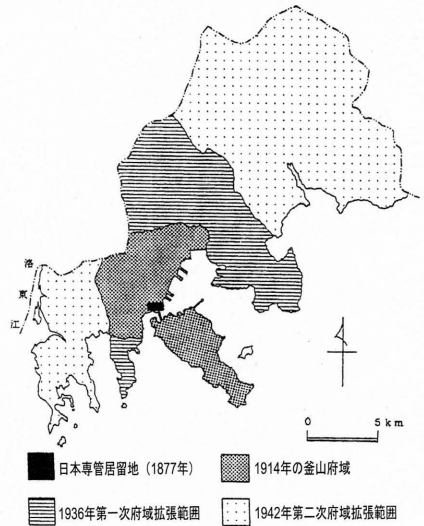


図5 釜山府域拡張図

天野太郎「近代植民地都市釜山の形成と日本系宗教施設」から引用

IV むすびにかえて ～ 新市街地の地名からみる釜山の地域性

1905年、韓半島の釜山から京城までの京釜鉄道が開通した。また鉄道駅中心の新市街地も造成された。ついでに近代植民地都市釜山のランドマークとしてルネサンス様式の釜山駅・釜山税関・釜山郵便局などの機能性建物も建てられた。その時、新市街地の道路や行政区域にも日本式地名を付け、朝鮮における日本の存在性を強くみせかけていたと思うが、現在その地名は殆ど残されていない。しかし、1917年頃の朝鮮総督府製版の一万分の一の地形図では、その当時の新市街地地名を確認することができる。ここでは、近代植民都市の釜山、京城、平壤

18 前掲注1) 金鍾園 27-35頁。

19 前掲注1) 天野太郎 8-12頁。

の鉄道駅中心の新市街地地名を一万分の一の地形図から読み出して比較検討する。そして、鉄道駅中心の新市街地の日本式地名の象徴性をみることにする。さらに、上述した三つの植民地都市の鉄道駅中心の新市街地地名の共通点と差異点を考察し、日本の朝鮮植民地都市に対する都市開発の政策的意図を考えていきたい。さらに、その当時の日本人の釜山に対する地域性についても吟味しておきたい。

<表3>は1917年の一万分の一の地形図でみる釜山と京城そして平壤の鉄道駅中心の新市街地地名である。しかし、先に言及するが、釜山の新市街地の地名は1887年「釜山日本専管居留地」の設定から本町・辨天町・琴平町・入江町・南浜町・北浜町・幸町・西町・常盤町・大庁町の日本式地名を作り出しているし、また1905年頃、釜山駅の設置の時、埋立て地区の市街地に大倉町・伸町・埋立新町・佐藤町・相生町・池之町などの日本式地名を付けていることである。すなわち、釜山には開港場としての社会的転換点と植民都市としての社会的転換点があるので、植民都市京城と平壤とは異なる社会歴史的状況が存在するということである。このことに留意しながら<表3>から着目できる点は以下である。

表3 1917年の一万分の一の地形図から見る釜山・京城・平壤の地名

都市	植民都市の鉄道駅中心の新市街地地名
釜山	本町・辨天町・琴平町・入江町・南浜町・北浜町・幸町・西町・常盤町・大庁町・大倉町・伸町・埋立新町・佐藤町・相生町・池之町・富平町・宝水町・緑町
京城	本町・南大門通り・太平通り・黄金町・明治町・大和町・永楽町・南山町・旭町・桜井町・北米倉町・南米倉町・御成町・吉野町・古市町・峯来町・和泉町・茶屋町・三角町・水卜町・長橋町
平壤	本町道・大和町通・黄金町・桜町・浜町・幸町・旭町・西町・南町・東町・八千代町・竹園町・若松町・柳町・橋口町

出典：1917年の朝鮮総督府製版の釜山・京城・平壤の一万分の一の地形図

① <本町>という地名は釜山、京城、平壤の鉄道駅中心の新市街地地名に共通にみられる。この<本町>という地名は日本の東京、大阪などの大都市の都心地にかならず位置付けている地名である。すると、この地名の位置付けから朝鮮植民都市における<本町>という地名の象徴的意味を解釈してもいいと思われる。

② <黄金町>、<大和町>、<旭町>という地名は、京城と平壤の鉄道駅中心の新市街地地名に共通的にみられる。特に<黄金町>と<大和町>という地名は非常に象徴的意味を持っていると思われる。「帝国主義論」と「近代資本主義論」そして「富国強兵論」などの社会歴史的背景の説明を必要とするところでもあるが、朝鮮における近代植民諸都市の新市街地地名調査を行なった後で議論したいので、ここで解釈することは避けたい。ただその当時、儒教的思想を生活の基にしていた朝鮮人の立場からみれば、とても衝撃的な地名であったということがいえる段階である。

③ <幸町>と<西町>という地名は、釜山と平壤の新市街地地名に共通的にみられるが、市街地中心地地名ではなく、中心地の近くにある日本人民間居住地の地名であると思われる。

④<黄金町>と<大和町>という地名が、釜山の新市街地の地名にみられないのは、どのようなことであろうか。<仁川>と<元山>などの開港都市の市街地地名とも比較研究した上で言及すべきことでもあるが、一応、開港都市釜山と朝鮮の伝統都市（城郭聚落）の京城と平壤の鉄道駅中心の新市街地地名の付け方に対して比較研究してみると、異なる点があることがわかる。というのは、開港場都市として形成された港湾都市釜山には、まず15世紀からすでに「倭館」という存在があることの連続性と、そして日本人の主導により山の削平と海岸埋立てなど大規模の土木工事を行ない市街地を造成していることなどの歴史と社会的背景が存在している。この点が釜山鉄道駅中心の新市街地の地名配置構造が、京城と平壤における鉄道駅中心の新市街地地名の配置構造と異なる点に対する理由になると思われる。換言すれば、その当時の釜山は日本人にとって本国の一部であると思われていたのではないかと考えてみた。このことに関する間接資料について述べると次のようである。

a. 実際に1901年日本領事館は「釜山日本専管居留地」の内部土地を4等級に区分し、本町一丁目をはじめとして府庁を含む竜頭山の東南部地域を一等地に、東北部地域を二等地に、北部地域を三等地に、西部地域を四等地にし、釜山に移住する日本人を対象にし、売買することにしていた²⁰。

b. 釜山の中心市街地の地名ではないが、北浜埋立工事完工地に<相生町>という町地名がある。臆測かも知れないが、朝鮮人の労働力と日本人の資本と土木技術の合作していたことに意味を付け、作られた町地名だと思われるが、そして共にいきるという意味での地名でもあるが、このような地名が近代植民都市京城と平壤にはみられない。しかし全羅北道の全州には<相生町>という町地名がある。さらに、釜山における<相生町>の地名が付けられている所は朝鮮時代に豆毛浦倭館が存置していた。というのは、そこは朝鮮時代にも相生の場であったのだ。

⑤京城・平壤の鉄道駅中心の新市街地地名には方位と関連する地名、例えば京城における<南大門通り>、<南山町>、<北米倉町>、<南米倉町>と、平壤における<西町>、<南町>、<東町>などがある。この地名が植民都市の鉄道駅中心の新市街地地名として配置された理由は、臆測かもしれないが、朝鮮の伝統都市にすでに存在していた空間秩序に対して、新しい政治体制を象徴する空間秩序の中心位置を変更しようとする意図性のある地名の付け方ではないかと考えてみた。というのは、京城における「御成町」、「吉野町」、「明治町」、「南大門通り」などの地名が立地された各位置や象徴性と、そして南山の山麓に<神社>の立地された位置と、さらに京城駅を「南大門駅」と名付けられていることの構図からも推定することが可能である。しかし、今のところ、この議論は長くなりそうなので、朝鮮における近代植民都市の景観のランドマークの役割に関するこの議論はつぎの機会にしたい。

以上であるが、日本人が近代植民地都市釜山に対して思っている地域性をさぐるため、他の近代植民地都市京城と平壤の鉄道駅中心の新市街地地名とを比較する方法を取ってみた。すると、釜山には京城と平壤とは異なる雰囲気の名地名が存在していたことがわかる。言い換えると、<表3>で述べている近代植民地都市の日本式地名のそれぞれの象徴性を考える時、釜山とい

20 金甲得「釜山日本専管居留地の建築に関する研究」釜山大学大学院建築工学科 硕士学位論文, 1987。

う場は、日本人の立場からも郷土的色彩が存在していたのではないかと考えてみた。すなわち、古来から釜山の地域性には、海を舞台にして生きる者の夢を受け取る包容力があつた。

【要旨】

現在、釜山は韓半島南東部の海岸に位置する港湾都市で、韓国第2の大都市でもあるが、近代都市としてのその形成起源は、1876年の開港を契機としている。それも隣接する日本の植民都市として出発している。この発表では、朝鮮時代と植民地時代の釜山の都市プランの構造と変遷を考察することにより、東アジアの近代歴史の転換点に関して理解していきたい。

1 開港前の釜山

朝鮮時代の釜山景観形成の主要因子となっていたのは、東来邑城・鎮城・倭館・道路・駅院・場市・聚落などである。これらの立地していた位置と構造から読み取られることは、①商業性の道路発達が目立つ。交易のため、釜山鎮城と釜山浦倭館から東来邑城にいたる中心道路が形成されていたが、その道が現在の釜山中心道路の骨格になっている。②近代植民地都市では民族別居住分化が進んでいたが、朝鮮時代の釜山においては、小規模的な住民人口のせいかもしれないが、地域構造の主要因子となる鎮城・倭館・駅院・場市・聚落などがそれぞれの必要性により混合され1か所に集中立地されている。すなわち、この点がナショナリズムの強い近代植民地都市ではあまりみられない朝鮮時代の特徴的な釜山景観のひとつであるのではないと思われる。

2 開港後の釜山

1876年「江華島條約」締結以後、朝鮮の城郭都市は近代都市へ転換する。特に釜山は最初の開港場となり、1887年「釜山港日本居留地管理條約」によって、日本のみを対象とした「釜山日本帝國專管居留地」が設定されることとなる。釜山の龍頭山周辺の東部を中心に近世倭館からの連続性と日本人の居留民団・統監府・総督府といった組織と鉄道会社のイニシアチブによって港湾機能と鉄道施設を中心とした市街地が形成され、本格的に釜山は近代港湾都市としての骨格を形成していく。そして商工業の発達と人口増加のため、1930年になると行政区域拡大などの釜山都市計画の再整備を実施した。1940年頃には、すでに釜山は朝鮮第1都市京城と第2都市平壤に次ぐ第3都市になっていた。

3 新市街地の地名からみる釜山の地域性

1905年、韓半島の釜山から京城までの京釜線鉄道が開通された。そして鉄道駅中心の新市街地も造成され、新しい日本式地名がつけられた。植民地時代の朝鮮の代表的鉄道中心都市である京城・平壤・釜山などの新市街地の地名を比較調査すれば、<本町>という地名は共通的にみられるが、非常に象徴性が高い<黄金町>・<大和町>という地名は、釜山にはみられない。ということは、新市街地の地名つけは植民都市プランの目的を反映していることでもあるが、1917年の一万分の一の地形図から確認すると、京城・平壤

などの城郭都市と釜山・仁川などの開港場都市のプランの構造からわけて配置していた痕跡がみられる。特に韓半島東南部海岸に位置する港湾都市釜山には、朝鮮時代から開港場としての社会的転換点と植民都市としての社会的転換点があるので、朝鮮の城郭都市から近代植民都市に変遷する京城と平壤とは異なる社会歴史的状況が存在する。これら近代植民都市のプランでの日本式新地名の象徴性を考える時、釜山という場合は、日本人の立場からも郷土的色彩が存在していたのではないかと考えてみた。すなわち、古来から、釜山の地域性には海を舞台に生きる者の夢を受け取る包容力があつた。

【コメント】

金 徳鉉

プサンは、今、21世紀に向けて東アジアの中心都市として浮かびあがるため、経済特区を推進している。ここで、一世紀前の20世紀初めの釜山を考察した論文を読むことは非常に興味深いと思う。発表者は日本帝国主義（日帝に略称）強占期の都市発展に焦点を当て、“日本人に特別な存在であつた釜山¹”について考察している。これは現代韓国地理学者たちがこれまで注目してこなかった、植民地時代という韓国近代化のくらい部分を冷静に分析したもので意味深い発表だつたと思われる。

朴先生は釜山の都市発展を朝鮮と日本の長い交流の拠点という視点から三つの論点で考察している。

すなわち、①開港と鉄道開通を中心にした交通の拠点として、釜山という都市の成長、②植民地都市の重要な特性になる原住民と植民者たちの居住地分化、③結論のかわりとして日本式地名の考察、である。

1) 開港と鉄道開通を中心にした交通の拠点として釜山という都市は成長した。交通手段の発展を起爆剤とした都市成長は近代都市の共通の特性である。特に釜山で都市発展が著しかった場所は近代以前から日本人の拠点であつた倭館を中心とする草梁一帯であつた。このような点で、韓国近代都市発展と日本植民政策は一定のかかわりをもつ。

2) この論文では詳細に考察していないが、植民地都市の重要な特性になる原住民と植民者達との居住地分化に注目したい。近代都市は植民地支配過程で形成されながら、植民者達の居住地が原住民の居住地と違う所に形成され、そこが新しい中心繁華街として成長し、近代都市発展の軸をなすことが一般的である。‘新市街地’を形成する外来人の居住地（釜山の場合、日本専管居住地を中心に）には、近代的機能とこれを促進する下部構造（**infrastructure**）が集中され、原住民の旧市街地とたいへん対照的であるのが一般的である。特に、釜山は、良好な港湾であり、埋立てにより龍頭山を中心に東西海岸地帯に大規模の新市街地を確保できたの

1 韓国歌手趙容弼の“帰れ釜山港へ”が日本人がノスタルジアを感じる歌謡として韓国歌謡の中で日本人に最も親近感を持たれる理由の一つは“海から接近する人の心”を歌つたからであると思われる。