

日本統治下京城の宗廟周辺街路計画における風水的地形観の検討

Historical Examination of Fengshui-Based Geomantic Thought in Street Planning around Jongmyo in Keijo under Japanese Rule

五島 寧*
GOTO, Yasushi

Conflicts over the planned street between Jongmyo and Changdeokkung in Keijo under Japanese colonial rule arose from the differing aims of the Governor General's Office, the Yi Royal Household, and the Jeonju Yi clan. Engineers modified the route through on-site decisions that balanced feasible construction, the preservation and quietness of ritual space, and potential noise effects on royal residences. While the Governor General's Office prioritized traffic flow and network continuity, the Yi Royal Household sought to avoid disturbing palace life. The Jeonju Yi clan opposed cutting the ridge based on geomantic beliefs (Fengshui). This study demonstrates how these differing intentions, together with technical adjustments in the field, shaped the final alignment.

keywords: Seoul, Keijo, Fengshui, Jongmyo, Street Improvement
ソウル, 京城, 風水, 宗廟, 市区改正

1 はじめに

朝鮮の伝統的都城や内部の諸施設の選定には風水地理説の影響が知られる。風水地理説では、土地の隆起した部分(山)に崑崙山から生氣「龍脈」が流れると解釈し、丘陵や山脈の切り下げは脈の切断(断脈)と認識される。韓国では、「朝鮮総督府が、植民地統治下にある朝鮮人民の反抗を恐れ、(中略)民族の指導的人材が生まれそうな明堂の気脈を断つため、(中略)わざと鉄道や道路を建設した」とするいわゆる「日帝断脈説」¹⁾が主張されたこともあった。その象徴がソウルの栗谷路である。日本統治時代に市区改修予定計画路線6号(以下「6号線」)として、昌徳宮から宗廟の間に連なる稜線(図-1)を切土して整備された(図-2)。韓国独立後もそのまま使用されていたが(図-3)、国民的な議論を経て、2010年10月11日から2022年12月31日に「栗谷路昌慶宮前道路構造改善工事」で、昌徳宮から宗廟に連続する稜線を復元すべくトンネル化されている(図-4)。

6号線の計画・建設は五島寧の研究²⁾を嚆矢とし、廉馥圭による建設過程の議論や関係者の動向に関する分析が知られる³⁾。

五島は、工事責任者である本間徳雄の回顧録⁴⁾を発掘している。本間は、斎藤実朝鮮総督の決裁を受けて工事に着手したが、脈の切断に反対した全州李氏(李王朝と祖先を同じくする血縁集団)達の猛反発を受け、事態に当惑した総督から工事中止を命じられたものの、李王職次官に掛け合い、李王塚の了解を得て工事を再開させた、と述べている。五島は本間の発言を検討し、「計画思想として作為的な既存空間秩序破壊があったと考えることは不合理」と結論した。ただし道路の線形計画や設計は検討していない。

本間の回顧録には総督府の技師であった本間の他、「斎藤総督」、李王職の「篠田次官」が登場する。本間徳雄は1925年4月6日⁵⁾に総督府京城土木出張所長に就任し、1933年3月27日⁶⁾⁷⁾に離任している。斎藤実とは1919年8月12日⁸⁾から1927年12月9日⁹⁾の間と1929年8月17日¹⁰⁾から1931年6月17日¹¹⁾の間で朝鮮総督に就任している。篠田治策は1923年2月24日¹²⁾から1932年7月1日¹³⁾の間で李王職次官を務めている。後述の様に総督府が整備主体として6号線に関与するのは1929年3月までである。以上から



図-1：6号線着工前

(出典：朝鮮総督府内務局土木課(1937),「朝鮮土木事業誌」)



図-2：6号線完成後

(出典：朝鮮総督府内務局土木課(1937),「朝鮮土木事業誌」)

* 正会員 横浜市港湾局政策調整課 (Yokohama Municipal Government)



図-3：栗谷路と跨道橋 (出典：2003年筆者撮影)



図-4：栗谷トンネル (出典：2023年筆者撮影)

本間の回顧録は1925年4月から1927年12月までの出来事であることが分かる。

その後の研究の進展に伴い、日帝断脈説は学問的に今日ほぼ否定されているが¹⁴⁾、道路建設に伴う地形改変への反発があったことは事実である。

廉は日帝断脈説を否定した上で、道路建設を進めようとする朝鮮総督府と反対する全州李氏の動向について、公文書や新聞記事を用いて分析している。植民地当局対現地住民といった単純な二項対立ではなく、朝鮮総督府と李王職が必ずしも一枚岩ではなかったこと、全州李氏とその他一般の朝鮮人住民との世論の乖離を推定している点で画期的である。本研究は廉の見解を否定するものではないが、廉の分析は道路建設の可否に止まっており、道路計画の変化や設計には言及されていない。風水地理説上の地形解釈や改編も分析対象としていないため、道路計画・設計思想と風水地理説の関係は不明なままである。

本研究では、新聞報道から関係者の動向を把握するとともに、全州李氏の反対理由や総督府・李王職の対応ならびに設計図や計画図を分析し、対立の論点と道路の計画思想を明らかにする。

2 資料と方法

本研究では、新聞報道から道路計画に対する全州李氏の反発理由や総督府・李王職の対応を抽出し、断脈の他、祭祀空間や居住空間に対する騒音への配慮などの論点を整理する。総督府や京城府が作成した設計図面や官製市街図から道路計画の変遷を実証的に復元し、論点と突合する。論点と線形選択の関係から道路設計思想を考察し、総督府の都市計画において、風水地理説が反論の対象にさえならない程度に軽視された過程を提示する。

本研究で用いた新聞について述べておく。『京城日報』は伊藤博文(韓国統監)の指示で、邦人経営の二誌を買収して創刊された邦字紙で、日韓併合後は代表的な日刊紙となった¹⁵⁾。『毎日申報』は、英国人の創刊であるが、京城日報社に吸収され、その韓字紙となった。京城日報社の社是には「朝鮮総督府施政の目的を貫徹するに努むること」¹⁶⁾とあり、両紙は名実ともに朝鮮総督府の機関誌で、その見解の代弁者でもある。『東亜日報』と『朝鮮日報』は現在につながる代表的な韓字紙である。『中外日報』はそれらと並ぶ存在

で、『中央日報』に名称が変更されたのちに廃刊している¹⁷⁾。何れも朝鮮人経営で、総督府施策からは距離を置くものの、反発に直面した当局者の弁解など、貴重な情報が得られる。『朝鮮新聞』は仁川で創刊された日本人経営の邦字紙で、民意を代表する新聞として京城日報の対極とされた¹⁸⁾。韓字紙の引用部分は何れも筆者による翻訳である。

本研究での用語について述べておく。「宗廟」は朝鮮王朝歴代の国王・王妃・功臣などの位牌を祀る祭祀場で、「本殿」を中心に、別廟である「永寧殿」その他で構成されている。北側には離宮である「昌徳宮」が隣接し、昌徳宮の正門が敦化門である。「榮善齋」は王家の居住空間で、道路の建設当時は純宗妃・尹氏が居住していた。ソウルへの龍脈は白頭山(中朝国境の山)を祖山(龍脈が最初に出ずる山)とし¹⁹⁾、北方から流れて来るとされることから、王宮等の主要な施設は北側に偏っている。昌徳宮と宗廟は稜線が連続しており、龍脈が連続すると解釈することは可能である。

「全州李氏」とは本貫の一つで、本貫とは祖先を同じくする血縁集団である。李王家の本貫は全州李氏である。「李王職」は宮内省の下部組織で、李王家に関する事務を司った。「李王埧」は李王朝の末裔である。

6号線は完成後「北部幹線」と呼ばれ、韓国独立後「栗谷路」に改称された。「栗谷」は儒学者李珥の号である。便宜的に現在の名称である「昌徳宮交差点」、「苑南洞十字路口交差点」を用い、その区間を「宗廟区間」と呼ぶ(図-5)。

3 京城市区改修予定計画路線の計画と性質

(1) 計画告示の特徴

京城市区改修路線は1912年11月6日に告示(図-6)²⁰⁾された。その起源は、植民地化された朝鮮半島全体の交通体系整備を目的とした治道事業のうち、京城市街地で実施されていた「京城市街道路整備」の拡充である²¹⁾。1917年2月に2路線を追加²²⁾し、1918(大正7)年まで第一期事業として整備を継続した。1919(大正8)年6月には大幅な見直し計画(図-7)が告示²³⁾され、第二期事業として継続された。その後3回(1922年²⁴⁾、1925年²⁵⁾、1928年²⁶⁾計画の変更が告示されている。総督府は、直轄事業として1929(昭和4)年に至るまでの間に600万円をかけて25線路を改修し、以後は京城府を事業主体として国庫補助を与えて事業を推進した。整備工事は「道路規則(大正4年10月29日府令第42

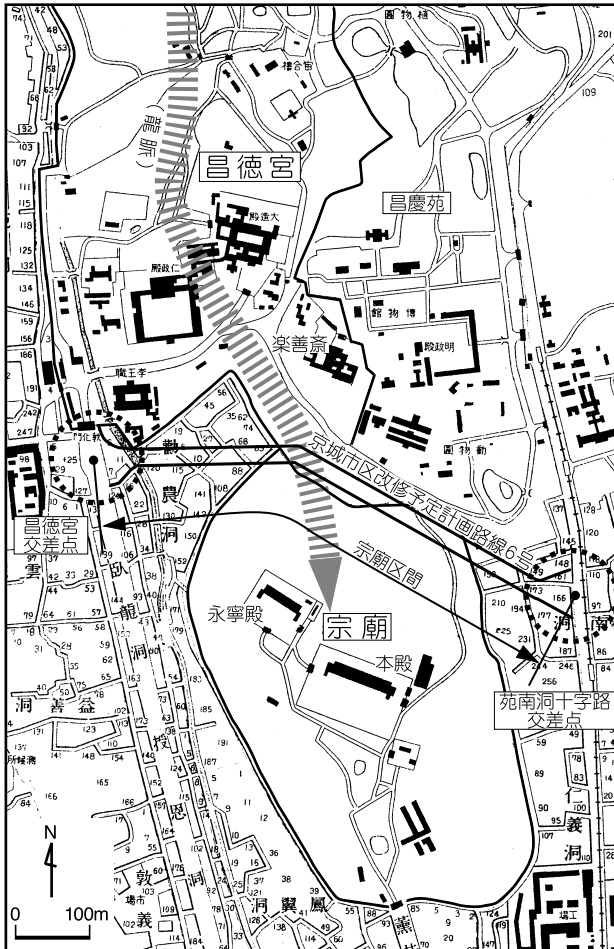


図-5：主要施設位置図
(出典：朝鮮総督府臨時土地調査局(1918)、「京城市街図」に加筆)

号)²⁷⁾の附則を制度上の根拠としている。建築行為等との関係では権利制限が無く、接道条件としても機能しないなど、単なる事業予定の明示に過ぎず、制度上も実態も市街地に展開した道路事業であった²⁸⁾。

京城市区改修予定計画路線については、起終点と経由地は告示に従うものの、平面図上の位置や線形は必ずしも再現されないという特徴も明らかにされている。告示路線の幅員や起終点に変更、路線の追加や削除があった場合は逐次告示されているが、平面線形の変更はこの限りではなく、告示における計画事項は起終点と幅員であって、添付図面上の平面線形は参考情報でしかなかったことが指摘されている。例えば、27号線(現在の水標橋路)は1912年の第一期計画告示では新設道路として表現されていたが、1917年に付近の既存道路の拡幅として整備された後、1919年の第二期計画告示では整備された場所に描かれていた²⁹⁾。29号線にも同様の整備実態が見られる。1912年の告示図面に表現された平面計画は事業に忠実に反映されてはいない³⁰⁾。

6号線は、図-6では起点である光化門から終点である中央試験場までが直線に描かれていて、図-7では既存街路に沿った線形で表現されているが、告示上は変更の扱いになっていない。図-6の直線の計画線形を再現すれば宗廟敷地

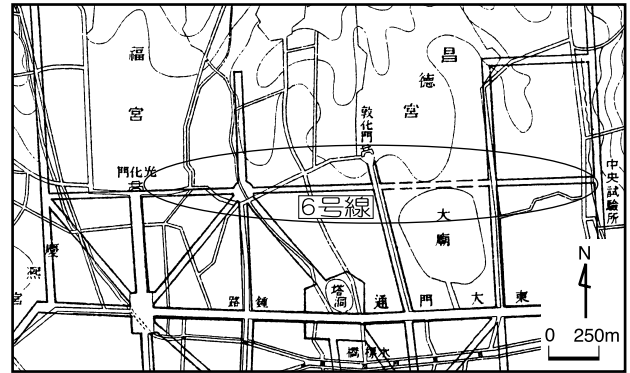


図-6：京城市区改修予定計画路線(1912)
(出典：朝鮮総督府官報81号、1912年11月6日に加筆)

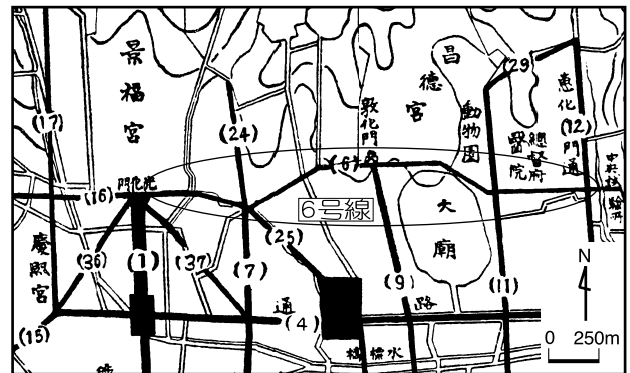


図-7：第二期京城市区改修予定計画路線(1919)
(出典：朝鮮総督府官報2062号、1919年6月25日に加筆)

内の貫通は必至であるが、宗廟(大廟)を小さく描き、敷地内には進入しないように表現されている。宗廟の敷地の縮小を見込んだ可能性もあるが、27号線や29号線のように単に起終点を直線で結んで表示した可能性もある。

総督府は、1917年に医学専門学校の敷地を設定するため、6号線の昌慶苑から中央試験所間の道路境界を確定する必要に迫られ、併せて宗廟区間の平面図を作成している(図-8)³¹⁾。宗廟の敷地には入らず北側を迂回している。6号線は第二期計画の告示前までに宗廟の敷地には入らず北側を迂回するように設計されている。

(2) 小括

6号線は宗廟敷地に進入しないように設計され、第二期市区改正の告示に反映されている。

4 関係者の動向と計画の変遷

新聞報道を追跡すると、1922年7月、1926年5月、1928年6月に全州李氏の反発が表面化している。本章では反発の背景と総督府や李王職の対応を整理する。

(1) 1922年7月の測量

総督府は1922年7月に宗廟境内に杭を設置して測量したところ、全州李氏数名が李王職を訪れて抗議した³²⁾。1922年9月21日の東亜日報の報道によれば、純宗(前大韓帝国皇帝で当時は王族)はこの事態に驚愕し、「李王殿下(純宗)は、道路が宗廟の裏山を切り崩して通すことになったという噂をお聞きになり、「元来朝鮮の習慣上から見れば山の脈を絶つことは一般の家であっても非常に重大なこ

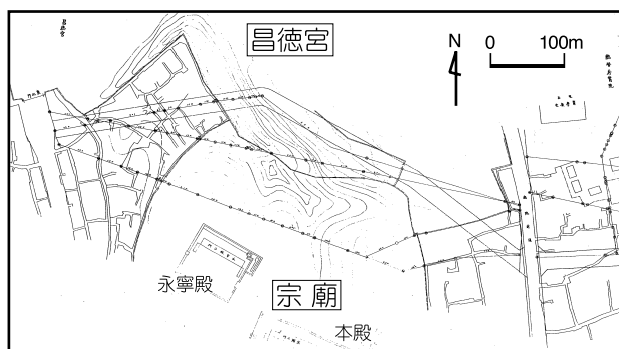


図-8: 敦化門中央試験所間略図(1917)

(出典: 朝鮮総督府土木局(1917)『京城市区改正路線選定ノ件』、『京城市区改正関係』, (韓国)国家記録院CJA0012926)

とであるのに、まして宗廟の中旨(核心部分)の脈を断つというのは、大きな問題」と述べ、「中止することは出来ないかとお尋ねになり、万一その道を絶対に中止できないならば、宗廟の大門を永寧殿の前に建てて、宗廟の前に道を通したらどうか、できるだけ前の方に道を通すようにせよとの指示と、その次に宗廟の前に道を通すことが出来なければ、宗廟の後ろに通すにしても、いっそのこと昌徳宮を侵してでも永寧殿には近づけないように指示」している³³⁾。優先順位は①中止、②永寧殿の前に宗廟の門を建て、その前に通す、③宗廟背後を通さざるを得ない場合は昌徳宮の敷地を侵してでも永寧殿には近づけない、であった。純宗は宗廟内の道路貫通に反対しつつも、中止が不可避である場合の代替案と優先順位を示している。純宗は昌徳宮側(北側)を永寧殿の後ろと表現しているから、②は永寧殿南側への道路計画の変更すなわち宗廟の改変である。純宗が宗廟空間の改変そのものよりも、北方から宗廟背後に流れてくるとされる脈の切断をより重大な問題として認識していたことを示唆している。

これに対し総督府土木部長の原静雄は、「宗廟の後ろを通る道は最近測量の準備として単に杭を打っただけです。(中略)来年も予算が立たず、今現在では大正15(1926)年以降に、もしかすると工事が実施されるかもしれない将来のことです。(中略)今後実行することになっても、もちろん李王職と協議してできるだけ宗廟の敷地の尊厳は冒さないようにするつもりであります」と弁明している³⁴⁾。原は宗廟敷地の尊厳に配慮する旨の発言をしているが、具体的な配慮の内容は表明していない。

(2) 1926年5月の「工事中断」

1926年に総督府が宗廟内を測量したことから、全州李氏宗約所が宗廟内の道路開通と宗廟移転案を問題視し、総督府と李王職へ嘆願書を提出する事態が発生した³⁵⁾。全州李氏宗約所では数百名が臨時宗会を開き、総督府と李王職へ反対を表明するとともに、それがかなわない場合は東京の宮内省にも建白することを決議している³⁶⁾。

一旦は宗廟敷地に進入しないように設計された6号線について、宗廟内への進入が検討されたのはなぜか。生田清三郎総督府内務局長は、「問題となる北部新作路線は既に大正元年に総督府告示として京城市区改修予定計画路線発

表したときに宗廟は傷つけないように決定していたところ、そうすると昌徳宮内を通過することとなり、樂善齋と路線が近くなり、自動車その他の噪音が王殿下のお住まいに障害になるとの議論があったため、もう一度考慮する必要があった。(中略)先日李王職の承諾を得て測量してみたに過ぎないものであり、そのように外部の物議に至るようになったものである。しかし実地で測量した結果を見ても宗廟の中では路線が適当でないばかりでなく、昌徳宮内を通過したとしても王殿下の樂善齋のお住まいにはあまり影響が無いだろうとのことで、宗廟を一切傷つけないように、言うならば大正元年に規定した計画を変更せずに確定したことを明言しておく」と説明している³⁷⁾³⁸⁾。測量は、李王家の居住空間である樂善齋への騒音を危惧し、代替案の検討の一環として実施されたことが分かる。図-9は総督府が1923年に調製した官制の市街地図である。樂善齋から距離を置くように宗廟の敷地内を通過する計画である。生田が宗廟内を貫通する道路計画の棄却を宣言したことで、騒動はいったん収束する³⁹⁾。総督府は宗廟敷地の通過には一応は慎重であり、強行しうる状況にもないことが分かる。

廉は「純宗の葬儀を目前に控えた時期に、負担となる問題を起こさせないように」[総督府首脳土木部の活動にブレーキをかけてきた]⁴⁰⁾、と考察しているが、上記のように、生田は宗廟北側を通過する計画を基調として検討を進めることを表明したのであって、検討中の計画代替案の一つが棄却されたに過ぎず、また湯浅倉平政務總監(総督に次ぐ職位)も、「北部横断新作路線は昌徳宮内の樂善齋の前を通ると信じている」と発言しており⁴¹⁾、道路建設そのものが撤回されたわけではない。廉は「李氏宗約所がこれを総督府の工事中断の意思として受け入れた」とも述べているが、後述のように、後年の発言からも全州李氏側もこの時点で道路建設が中止されたとは認識していない。

李王職の末松庶務課長は、「総督府土木課から(中略)通知がない中で李王職が作路問題を左右できるはずがありません」と李王職への責任の帰着を牽制し、「事実我々は宗廟でも昌徳宮でも道がないほうが何よりもよいです」とも述べている⁴²⁾。総督府との立場の違いを強調する発言であるが、今回の測量問題の背景は樂善齋への騒音の配慮であり、不敬を問われかねない李王職の立場に起因している。李王職は宗廟敷地内の道路通過の可否について総督府と全州李氏との間で板挟みになっているが、永寧殿と樂善齋のどちらの静寂を優先させるかでも選択を迫られる立場にあった。

(3) 1927年1月の計画公表

1927年1月10日の毎日申報に、6号線着工の見通しが立ったとする記事が掲載される。「総督府当局による路線一部変更と貴族側の了解で落着し、今年四月から工事に着手することに決定した。この道路は敦化門から宗廟と昌徳宮の境界線を直線に入り動物園南側の塀を通る」⁴³⁾。図-10は朝鮮総督府が1933年に調製した官制市街地図である。完

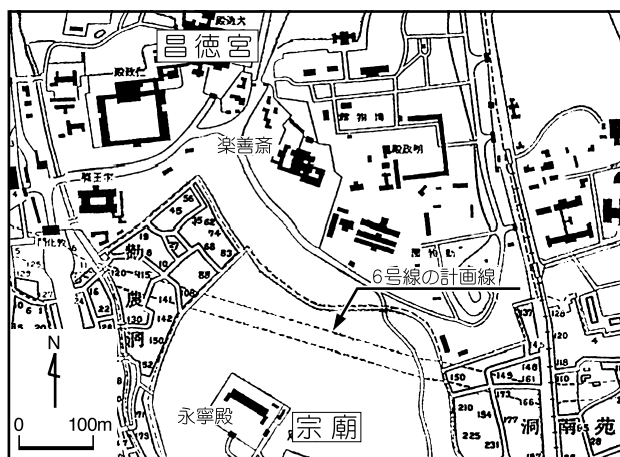


図-9：京城の官製市街図(1923)

(出典：朝鮮総督府(1923),「京城市街図」)

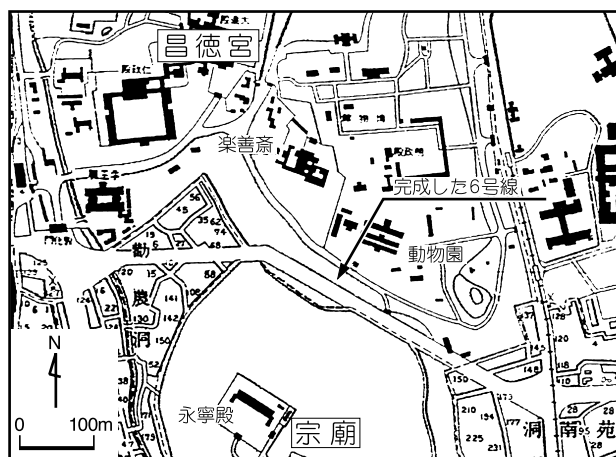


図-10：京城の官製市街図(1933)

(出典：朝鮮総督府(1933),「京城市街図」)

成した道路は記事と同じ経路を通っている。

この計画の公表後、道路問題は再び膠着状態に陥る。6号線の設計図(図-11)を参照すると、宗廟敷地の一部が削られていることが分かる。背景は次章で考察する。

全州李氏側は「この問題は昨年に我々が内務局長に会見したときに楽善斎の前に通すことを明言し落ち着いたものです。(中略)問題が落ち着いた後に大廟の尊厳を傷つけようとするこの問題がまた起こったということは到底そのままに見過ごせるものではない」⁴⁴⁾と反発を強めている。道路を「楽善斎の前に通すことを(昨年内務局長が)明言し落ち着いたもの」と発言していることから、1926年6月の紛糾の際に、全州李氏側は道路建設が行われること自体は受け入れていたことが明らかである。また、宗廟の地形改変は受け入れないものの、稜線が連なっている昌徳宮での地形改変は許容されていることも分かる。これは4(1)で明らかにした純宗の優先順位と整合している。本間は回顧録の中で「昌徳宮の裏山から宗廟へ続いている山の脈を断ち切ることになるから、あそこへ道路を通すことには李王家が反対であるという」⁴⁵⁾と述べていたが、「昌徳宮の裏山から宗廟へ続いている山」全てについて反対されていたわけではない。すなわち、全州李氏側は道路建設そのものや地形改変一般を問題視したのではなく、宗廟背後の特定箇所における地形改変に反発していたのである。全州李氏側の発言は「大廟の尊厳」を前面に出すが、純宗が同じ問題について「脈を絶つこと」を最大の問題として明示していることを踏まえると、その背景には風水地理説に基づく断脈への問題意識が存在したと解釈するのが妥当である。

これに対し李王職の末松庶務課長は「永寧殿と新しく開通される道路との間隔は(中略)相当な距離があるばかりでなく、殿閣がある場所と道路となる場所は大きな長壁とともに何十尺かの層になって地下路になる模様。即ち大廟の尊厳をそれほど大きく侵犯するものではないもの」と述べている。道路を切通しとすること、即ち宗廟敷地の一部切り崩しで宗廟の尊厳を保つという説明は、断脈への懸念に対する回答にはなっていない。

1927年6月16日の京城日報は、「北部幹線道路は宗廟及

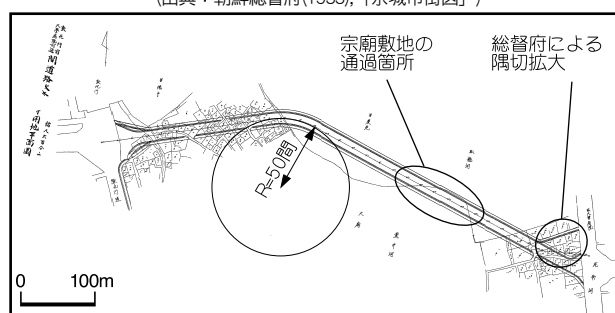


図-11：敦化門前大学病院前通間道路改修工事用地平面図

(出典：京城府(1930),「京城市区改修国庫補助工事出来形調書」,『昭和五年度所屬京城市区改修工事竣工認可』, (韓国)国家記録院CJA0013570に加筆)

び昌慶苑の中間を通ることとなつてゐるが全州李氏同約所側の反対の氣勢が高まり当局では敦化門より昌慶苑通り約八丁をさておき明年度より昌慶苑通りより高工前に至る工事を第二期に繰上げねばならなくなつた」と宗廟付近の工事を後回しにして、苑南洞十字路交差点から京城高等工業学校前間の工事を先行させる旨を報じている⁴⁶⁾。時期的な関係から、本間の回顧録に登場する斎藤による工事停止命令の結果と考えられる。同記事は「本府土木課では宗廟の境内をおかさぬ様に塀を設けその間を通ずるといつてゐる」としており、総督府は宗廟への影響を軽減させる方法として、塀を設けて空間を分断すると説明していたことが分かる。さらに同記事は「従来敦化門よりは鍾路を迂回して総督府医院前に入る場所柄で府民の要望の高い道路であるためその貫通の可否は専ら府民の与論に待つものと見られている」と結んでおり、道路開通を期待する世論の存在を示唆している。

(4) 工事着手と完成

1928年6月18日の朝鮮新聞には「問題の宗廟と昌徳宮の一間を貫通する部分の工事が近く着手される筈である、(中略)道路貫通まかりならぬと貴族間に反対がたかりつゝあり(中略)李王殿下のご意見を仰ぎ決定したもの(中略)李王職内部では貴族旧臣達を懇諭してゐる」⁴⁷⁾とある。この報道は、本間の回顧録における李王垣の了解という工事再開の経緯に対応している。ほぼ同時期に、李王職の篠田次官が「道路が楽善斎の前を通るよりも宗廟後苑を通るこ

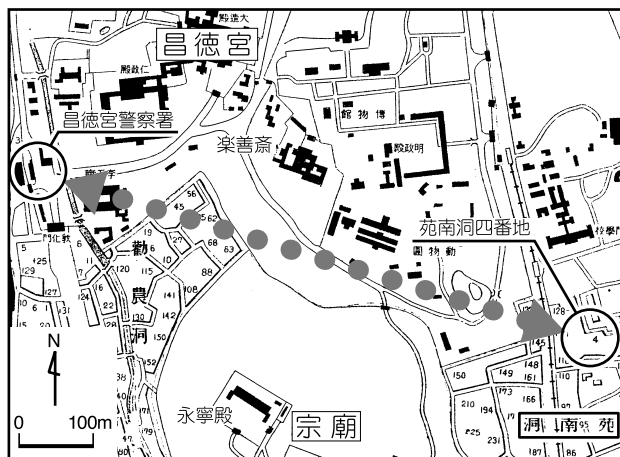


図-12：苑南洞住民の請願道路

(出典：朝鮮総督府臨時土地調査局(1918)、「京城市街図」に加筆)

とが良く先王殿下が在世なさった時に、その時の長官李載克氏の手を経て裁決を受けた⁴⁸⁾と東亜日報のインタビューで回答し、物議を醸している⁴⁹⁾。4(1)で言及した1922年9月21日の東亜日報の報道と明らかに整合しておらず、李王垣の了解を取り付けたことによる強気の発言と筆者は考えている。篠田の発言は「我々としてはその道があってもなくても少しも不便がなく、道を通さずに昌徳宮と宗廟を自由に通行することが良いが、多数市民の交通を考える時には道があった方がよいではありませんか」と続く。李王職が道路建設の推進から距離をおくことを表明しつつ、先述の朝鮮総督府と同様に道路開通に期待する世論の存在を認識していることが分かる。

では、その世論とはどのようなものか。1928年12月8日の京城日報に次の記事がある。「京城苑南洞総代黄天秀外住民百四十名は六日連署をもって左のごとき懇願書を府尹に提出した。苑南洞一帯は現在も三百戸以上人口千五百名を数へられ府政の進運と共に年々増加の形成にあり従つて交通も漸次頻繁の度を増しつつあるが肝心の交通路は非常に狭隘であるため諸車の通行は勿論の事の歩行すらも至難不便を感じる現状であるのみならず、同地の将来発展上大なる支障を来すものなり、願くば斯の如き状態を御察知なされ昌徳宮警察署前より苑南洞四番地、即李王家の璿源殿前に至る迄の間にある道路を改修し住民の便宜を御計らひの儀住民一同書名捺印以つて哀情を披歴す、詳細御取調べの上特別な処置あらんことを懇願す⁵⁰⁾。記事中の「昌徳宮警察署前より苑南洞四番地」を図上で表示すると、住民が請願した道路改修とは6号線であることが分かる(図-12)。朝鮮新聞もこの請願行動を報道している⁵¹⁾。1925年時点の苑南洞の住民構成は内地人708人、朝鮮人1,592人、外国人13人で、約7割が朝鮮人である。この行動には朝鮮人住民の意向が反映されていると見られる⁵²⁾。廉は、宗廟を公園化すべきとする社説や、受益税の批判記事内で道路建設への反対が見られないなどの状況証拠を上げていた⁵³⁾。この記事は廉の推定を裏付けている。

6号線は1929年までに宗廟区間を残して竣工し⁵⁴⁾、事業主体は京城府に移管される。移管に先立ち、京城府は6号

線の宗廟区間について「真ツ先に施行され、明年度に完成する」⁵⁵⁾と述べていたが、移管後もこの問題は解決しない。1929年3月の毎日申報によれば、全州李氏側は「かつて宗廟の裏側へ抜ける小道が確かに存在していたが、その途中をわざわざ塞いだという事実だけでも、宗廟の尊厳を守るためにどれほど慎重な配慮がなされていたかが分かる」と地形改変をデリケートな問題とする立場から反対する姿勢を崩しておらず、京城府土木課長は「李王職に照会をし、いつ頃に着手できるのか尋ねたところ、まだもう少し待つように回答が来しました」と発言している⁵⁶⁾。道路建設の推進から距離をおいていた李王職は、李王垣が了承したことと機関として道路建設に同意したことになってしまい、さながら京城府の代理として全州李氏を「懇諭」する立場に立たされている。

1929年4月7日の東亜日報は、「道路は結局予定通り宗廟後苑を貫通することになり、今年中に工事を完了するとうが、一部には反対があったけれども李王殿下に於かれては承諾されたとのことで予定線を変更しないという⁵⁷⁾と報じている。最終的には李王垣の了解をよりどころに李王職による「懇諭」が成就し、1927年1月に毎日申報で公表された総督府が作製した設計案に則って、京城府による着工の目処が付いたと見られる。ところが、総督府から起債の発行が許可されなかったため、用地買収費を賄うことができず⁵⁸⁾、着工が1931年5月にずれ込み⁵⁹⁾、本線の開通は1932年4月21日であった⁶⁰⁾。

(5) 小括

全州李氏は龍脈への影響を危惧し、6号線の宗廟敷地への進入に反対する一方、永寧殿からの離隔確保と樂善齋への道路騒音の影響回避の間で、総督府の検討する平面線形が揺れていたことが明らかになった。

5 論点の所在と計画思想

(1) 風水地理説との関係

全州李氏の反発は、当初は永寧殿への近接と宗廟敷地内の通過として表面化した。純宗の発言によれば、風水地理説における断脈への懸念が背景にある。

既述の通り、純宗が指示した優先順位は①中止、②永寧殿の前に宗廟の門を建て、その前に通す、③宗廟背後を通さざるを得ない場合は昌徳宮の敷地を侵しても永寧殿には近づけない、であった。宗廟南側への道路の変更指示は、北方からの龍脈の到達への配慮と整合性する。宗廟と稜線がつながっている昌徳宮敷地内の通過を許容していることから、宗廟背後の山脈の地形改変が一律に禁忌とみなされたのではなく、宗廟敷地と極近傍に限られていたことが分かる。

これに対応した総督府原土木部長は宗廟敷地の尊厳に配慮する旨の発言をしているが、具体的な内容に言及しておらず、脈を考慮した形跡もない。

総督府は樂善齋への騒音が懸念されたため、再度永寧殿寄りの線形を模索したが、全州李氏側の反発に前に断念し

た。龍脈への考慮は見られないものの、総督府は道路から生ずる騒音問題に対しては検討の俎上に載せて一定の配慮を示していることが分かる。

総督府は永寧殿からの離隔をとって道路を設計したが、一部宗廟敷地を切り崩すことになり、反発を招いている。宗廟へ至る龍脈の切断を懸念する全州李氏に対して、総督府側の回答は切り通しと塀による空間の分断であった。総督府の対応案は、そもそも全州李氏側の懸念とかみ合っており、総督府は風水地理説を空間的制約として扱っていない。さらに李王職も、宗廟への影響が甚大でないと説明する理由として、道路が切通しとなって半地下化することを説明している。李王職もまた技術論で応答し、断脈への懸念に応えていない。断脈を懸念する全州李氏側への対応としては明らかに両者とも悪手で、反発の背景が正確に把握されていたとは考えづらい。全州李氏の反発が風水地理説を背景としていることについては、反論の対象にもなっていない。以上を踏まえると、総督府・李王職双方とも、断脈に対する全州李氏の懸念に応答しておらず、議論は常に技術的合理化へと収斂している。すなわち風水地理説に基づく空間の調和は、そもそも議論の前提として扱われず、意図的に破壊すべき対象という認識にすら達しないほど軽視されていた。

(2) 総督府の計画思想

激しい反対に直面しつつも、再び宗廟敷地を削るような道路計画が立案されたのは何故か。道路の技術的な視点から考察する。

朝鮮には内地の道路法やそれに基づく道路構造令・街路構造令が適用されず、6号線建設当時は「道路規則」が運用されていた。道路規則は1911年に制定(明治44年4月17日府令第51号)⁶¹⁾された後、技術基準である道路改築標準(明治44年4月17日訓令第37号)を統合する形で1915年に改正(大正4年10月29日府令第101号)された⁶²⁾。1938年の朝鮮道路令⁶³⁾制定時に、その規則⁶⁴⁾を以って廃止される。6号線建設時点の道路規則(1915)は、内地の道路法と道路構造令を合わせたような内容であった。第41条には「市街地内ノ道路ハ別ニ定ムル場合ヲ除クノ外本章ノ規定ニ準拠スルモノトス」とあり、市街地の道路(街路)に上乗せ規定を設けることとしていた。内地の道路構造令(大正8年12月6日内務省令第24号)に対する街路構造令(大正8年12月6日内務

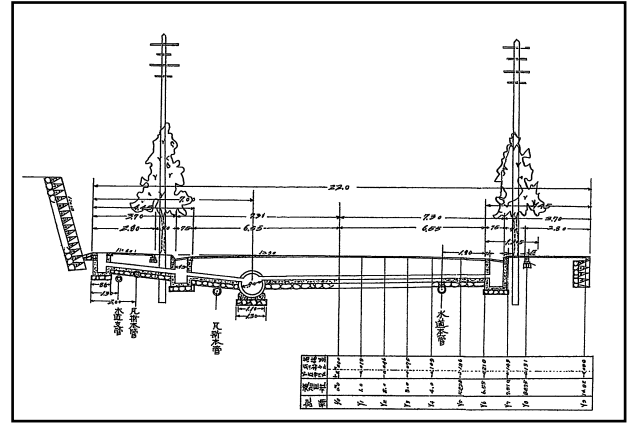


図-13：敦化門前大学病院前通間道路標準横断面図

(出典：京城府(1930),「京城市区改修国庫補助工事出来形調書」,『昭和五年度所屬京城市区改修工事竣工認可』, (韓国)国家記録院CJA0013570)

省令第25号)⁶⁵⁾の関係と同じであるが、朝鮮では街路の規定は制定されていない。

道路規則(1915)第1条では道路を一等から三等および等外に区分・定義し、第16条から第20条で等級別に幅員、勾配、曲率半径等の線形構造が規定されたが、京城市区改正で整備された道路は等外道路であるため、これらの制限も受けない。

6号線の設計平面図から曲線半径を実測すると50間で(図-11)、街路構造令第6条に規定された最小値と同じである。図-13は標準横断面図である。全体の幅員が12間(21.8m)、植栽を含む歩道幅員は3.7mmで、全体幅員の1/6=3.63m以上を確保しており、街路構造令第2条および第4条の規定値に一致している。図-14は縦断面図である。高低差の激しい既存地形に沿って道路が設計されている。街路構造令第5条には「車道ノ勾配ハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外三十分一ヨリ急ナルコトヲ得ス」とある。6号線の縦断勾配の最大値は1/25で標準値を越えた急勾配であるが、高低差の激しい既存地形を与条件とした特例値と考えられる。6号線は本来制限を受けないはずの街路構造令に則っている。これは当時最新の技術的知見に基づいて設計されたことを意味する。なお縦断の特例値区間の平面線形は直線で処理されている。

図-8の設計図は1917年時点、即ち街路構造令制定前である。急勾配区間に平面曲線が入り、さらに苑南洞十字路口交差点への進入が鋭角である。既述の通り1917年に苑南

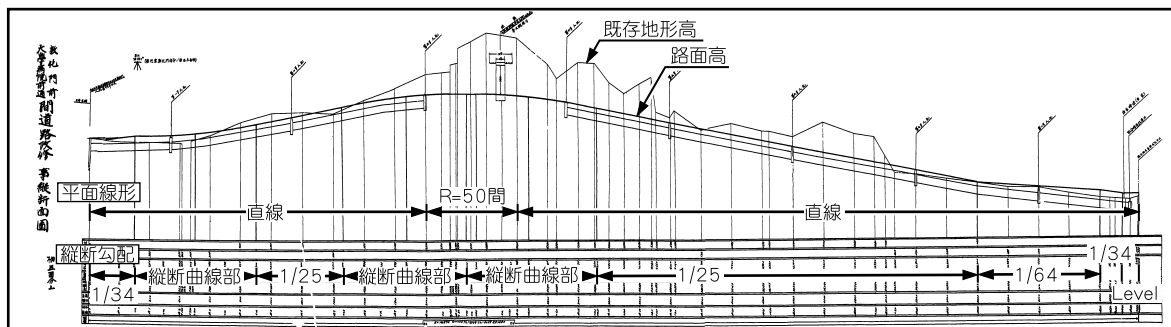


図-14：敦化門前大学病院前通間道路改修工事縦断面図

(出典：京城府(1930),「京城市区改修国庫補助工事出来形調書」,『昭和五年度所屬京城市区改修工事竣工認可』, (韓国)国家記録院CJA0013570に加筆)

洞十字路口交差点以東の路線が確定している。そこをコントロールポイントとして、交差角が鋭角にならないように宗廟の敷地を迂回しようとすれば、交差点近傍の急勾配区間にS字曲線が入るため、道路線形として破綻する。

総督府は、京城府による工事实施に先立ち、苑南洞十字路口交差点の隅切りを大幅に拡大するよう指示している⁶⁶⁾(図-11)。交差点進入角の更なる改善が必要と判断されたと考えられる。6号線からの導流路は直角に近づいているが、そのために交差点が目違いになっている。ただし、交差点の角度が街路構造令で明文化されるのは、1937年に策定された街路構造令改正案⁶⁷⁾第16条である。

以上から、一部宗廟敷地の通過が選択された背景は、苑南洞十字路口交差点以東の路線の位置が確定していたこと、急勾配を伴う区間であったこと等の条件のもとで、道路としての性能を重視した結果と筆者は考えている。

(3) 小括

全州李氏は龍脈への影響から道路計画に反発するが、総督府の対応や李王職の説明はかみ合っておらず、風水地理説は反論の対象にすらなっていない。総督府は道路としての性能を重視し、宗廟敷地を削る設計を採用している。

6 おわりに

本研究では、新聞報道から関係者の動向を把握・分析し、論点の所在と総督府の計画思想を明らかにした。道路が建設に至るまでには複数の論点で平面線形が影響を受けており、最終的には既定の交差点位置・急勾配・幾何制約のもと、街路構造令に適合する線形が優先して選択されたことを示した。その過程で総督府は風水地理説を空間的制約として扱っておらず、李王職もまた断脈への懸念に応えていないなど、風水地理説は総督府の都市計画において考慮されないばかりか、意図的に否定すべき対象という認識にすら達しないほど軽視されていたことが明らかになった。本研究は、こうした風水的空間観が計画判断に取り込まれなかった代表的事例として、宗廟区間の道路計画に着目した初の実証分析である。

【文獻】

- 1) 野崎充彦(1994),『韓国の風水師たち』, p.140, 人文書院
- 2) 五島寧(1994),『植民地「京城」における総督府庁舎と朝鮮神宮の設置に関する研究』, 第29回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.541~546
- 3) 廉復圭(2020),『ソウルの起源京城の誕生』, pp.49~77 明石書房 (영복규(2016),『서울의 기원 경성의 탄생』, 이데아의翻訳。廉はp.58で,『五島寧の研究は,第6号の敷設の目的を風水断脈説で説明することに初めて問題提起した』と述べている。
- 4) 本間徳雄(1967),『朝鮮の土木事業について』,『朝鮮の国土開発事業』, pp.57~76, 友邦協会
- 5) 朝鮮総督府官報, 第3791号1925年(大正14年)4月8日
- 6) 朝鮮総督府官報, 第1868号1933年(昭和8年)4月4日
- 7) 朝鮮総督府官報, 第1869号1933年(昭和8年)4月5日
- 8) 官報, 第2107号1919年(大正8年)8月13日
- 9) 官報, 第287号1927年(昭和2年)12月12日
- 10) 官報, 第792号1929年(昭和4年)8月19日
- 11) 官報, 第1339号1931年(昭和6年)6月18日
- 12) 官報, 第3170号1923年(大正12年)2月26日
- 13) 官報, 第1651号1932年(昭和7年)7月2日
- 14) 例えば, 崔吉城(1999),『朝鮮総督府庁舎の破壊と『風水』ナショナリズム』, 日本民俗学218号, pp.1~24
- 15) 京城日報社(1920),『京城日報社誌』, pp.1~2

- 16) 前掲,『京城日報社誌』, p.5
- 17) 尹王述編(1983),『韓國新聞百年誌』, pp.433~439, 韓國言論研究院(韓国)
- 18) 李相哲(2009),『朝鮮における日本人経営新聞の歴史』, pp.47~48, 角川学芸出版
- 19) 村山智順(1931),『朝鮮の風水』, p.33, 朝鮮総督府
- 20) 朝鮮総督府官報, 81号, 1912年(大正元年)11月6日
- 21) 五島寧(2011),『日本統治下朝鮮の市区改正の特徴に関する研究』, 都市計画論文集No.46-3, pp.715~720
- 22) 朝鮮総督府官報, 1347号, 1917年(大正6年)2月2日
- 23) 朝鮮総督府官報, 2062号, 1919年(大正8年)6月25日
- 24) 朝鮮総督府官報, 3015号, 1922年(大正11年)8月29日
- 25) 朝鮮総督府官報, 3832号, 1925年(大正14年)5月27日
- 26) 朝鮮総督府官報, 458号, 1928年(昭和3年)7月9日
- 27) 朝鮮総督府官報, 972号, 1915年(大正4年)10月29日
- 28) 五島寧(1999),『計画技術・制度としての市区改正に関する京城(1912-1937)・台北(1895-1932)の比較研究』, 第34回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.865~870
- 29) 五島寧(1993),『「京城」の街路建設に関する歴史的研究』土木史研究第13号(審査付論文), pp.93~104
- 30) 前掲,『計画技術・制度としての市区改正に関する京城(1912-1937)・台北(1895-1932)の比較研究』
- 31) 朝鮮総督府土木局(1917),『京城市区改正路線選定ノ件』,『京城市区改正関係』, (韓国)国家記録院CJA0012926
- 32) 毎日申報(1922),『北牆門外로(に)変更』, 9月21日5315号3面
- 33) 東亜日報(1922),『宗廟을(を)横斷하느(する)新路』, 9月21日754号3面
- 34) 東亜日報(1922),『土木当局의(の)態度』, 9月21日754号3面
- 35) 毎日申報(1926),『宗廟横斷問題로 총친대회를 개회(で宗親大会を開催)』, 6月1日6631号3面
- 36) 朝鮮日報(1926),『宗廟境内作路問題 全國儒林에(に)發軔』, 6月1日2051号夕刊2面
- 37) 朝鮮日報(1926),『宗廟境内作路는(は) 道路線上에(に)도(にも)不利』, 6月2日2052号夕刊2面
- 38) 毎日申報(1926),『宗廟靈域貫通絶無』, 6月2日6632号3面
- 39) 朝鮮日報(1926),『宗廟境内一作路問題解決』, 6月3日2053号夕刊2面
- 40) 前掲,『ソウルの起源京城の誕生』, p.65, 明石書房
- 41) 朝鮮日報(1926),『樂善齋을(を) 通過/政務総監談』, 6月1日2051号夕刊2面
- 42) 朝鮮日報(1926),『宗廟境内作路問題 全國儒林에(に)發軔』, 6月1日2051号夕刊2面
- 43) 毎日申報(1927),『昌德宮과(と) 宗廟 境界線에(に) 新作路』, 1月10日第6939号2面
- 44) 中外日報(1927),『北幹線大路의(の) 宗廟内通過』, 4月18日155号2面
- 45) 前掲,『朝鮮の国土開発事業』, p.66
- 46) 京城日報(1927),『北部幹線道路進捗頗る難渋』, 6月16日7022号7面
- 47) 朝鮮新聞(1928),『北幹線道路完成近づく』, 6月18日第9629号2面
- 48) 東亜日報(1928),『樂善齋前을(を)通過』, 6月17日2803号2面
- 49) 昌德宮警察署長(1928),『宗廟内道路敷地二關スル件』,『京城市区改正道路用地関係』, (韓国)国家記録院CJA0013080
- 50) 京城日報(1928),『苑南洞から府へ陳情道路改修を』, 12月8日第7556号2面
- 51) 朝鮮新聞(1928),『苑南洞から道路の懇願明年度見越で』, 12月8日第9801号2面
- 52) 京城府(1927),『京城都市計画資料調査書』, p.25
- 53) 前掲,『ソウルの起源京城の誕生』, pp.70~73
- 54) 京城府(1938),『京城府土木事業概要 昭和13年』, pp.16~19
- 55) 京城日報(1928),『大京城を完成する大道路網の計画案』, 11月30日第7548号7面
- 56) 毎日申報(1929),『宗廟을(を) 通하느(る) 道路 아즉도(未だに) 決定이(が) ない(できない)』3月13日第7717号2面
- 57) 東亜日報(1929),『問題만(多)かった宗廟貫通線今年内竣工決定』, 4月7日第3099号2面
- 58) 京城日報(1931),『立派になる道路/九十万七千余円の改修費計上/京城府の道路五路線/中にもすばらしい北部幹線』, 5月1日第8413号7面
- 59) 中央日報(1932),『敦化門昌慶間道路三月末에(に)完成』, 1月21日第1548号2面
- 60) 東亜日報(1932),『宗廟貫通道路 明日부터(から) 開通』, 4月21日第4071号2面
- 61) 朝鮮総督府官報, 972号, 1915年(大正4年)10月29日
- 62) 朝鮮総督府官報, 972号, 1915年(大正4年)10月29日
- 63) 朝鮮総督府官報, 3362号, 1938年(昭和13年)4月4日
- 64) 朝鮮総督府官報, 3418号, 1938年(昭和13年)6月10日
- 65) 官報, 2203号, 1919年(大正8年)12月6日
- 66) 朝鮮総督府(1929),『昭和四年度京城市区改修工事施工並国庫補助ノ件』,『国庫補助京城市区道路工事』, (韓国)国家記録院CJA0013404
- 67) 内務省土木局(1937),『道路構造令改正案並細則案要綱』, p.7