

〈特別寄稿〉

# 韓国の住居近代化に与えた日式住居建築の影響

——鉄道官舎を中心に——

李 喆 永

〈Special Contribution〉

## A Study on Influences of Japanese Housing on Modernization of Korean Housing

—— Focused on the Official Residences of Train Stations ——

Lee Chul-young

### 1. はじめに

韓国の住居建築の近代化過程の中で最も影響を与えられた外来文化と言え、次の二つに分けられる。一つは、19世紀末以後70年間余りにかけて移植された日本の住居文化であり、もう一つは、1960年代以後移入された西欧の住居文化である。

特に和式住宅は日帝強占期という特殊な政治・社会的の状況の中で韓半島（朝鮮半島）全域にかけて建設され、その数も多かった。

一例として、1921年京城（当時の首都）で新築した1,495棟の住宅の中で875棟が日本人の住宅として約60%を占め、1933年は京城の全体住宅の33.6%も占めている<sup>1)</sup>。

このように3軒のうち1軒という割合で建てられた和式住宅は、当然当時の韓国人に最も親しまれる外来の住居文化であったに違いない。もちろんこの時期に建てられた和式住宅の多くは、日本の伝統の住宅ではなく、1868年明治維新以後西欧住宅の影響をうけた近代的な和・洋折衷式住宅であった。これらの近代的な和式住宅は、当時に経済的に余裕のある上流層の韓国人や日本での生活経験をもつ韓国人によって真似されたり、韓国の伝統住宅に和式住居の長所を取り入れた韓日折衷式の住宅が試みられたりしたようである<sup>2)</sup>。

しかも、日本人所有の和式住宅は、戦後そのまま韓国人所有となっている。1948年度韓国政府の帰属財産処分統計によると、和式住宅の60,000件以上が敵産家屋となって韓国人に帰属されたとしている。これは韓国だけの数であって北朝鮮のことを含むとその数は相当なものになるだろう。このように韓国人が集団的に長期間外来住宅に接することがなかったことから、和式住宅のことを除いては韓国の近代住居史を語ることができない。

今まで韓国での和式住宅に関する論議や研究は大幅に制限されてきたが、それは強占期に日本人によって他律的に移植された住居文化だということからである。しかし韓国にある和式住宅が日帝統治の状況の中で移植されたものではあるが、和式住宅がもっている近代的な性格と韓国近代住宅に及んだ影響は、充分研究する価値があると思われる。

それは、その時期に流入された和式住居をはじめ外来住居文化が韓国の住居文化の変化過程に多く影響を与えたことはもちろん、今日にも伝統住居文化との衝突過程を辿りながら新しい住居観を形成していくと思われるからである。

本研究では、これらの視点から韓国で建立された和式住宅の多様な住居類型の中でも鉄道官舎の中に内在している近代性と韓国近代住居建築の発展に及んだ影響が何かを調べてみたい。

本稿で和式住居類型の中で鉄道官舎を選んだその理由は、たとえ鉄道官舎がこの時期に韓半島に移植された和式住宅を代表する住居類型ではないとしても、当時住居建築の動向に先導的な役割を果たした「官舎建築」の中で最も長期間に渡って韓半島全域に建設された住居類型だということからである。

一般的に官舎は、官庁が建てて役人たちに支給した住宅である。使用者の好みや要求で建てられる一般住宅と違って官舎は、匿名性が前提になることから階層別に標準住宅の性格を持っている。特に日本の住宅の近代化がこれらの官舎建築から行われたことから植民地である韓半島でも官舎が近代的住宅の標本として多く建てられたと推定される。

これらの官舎建築の中で、1899年京仁鉄道敷設作業と同時に建てられた鉄道官舎は、韓半島での最初の和式官舎であり、終戦直前まで続けられた鉄道路線の全国拡大に伴い、広い地域に建てられた代表的な和式官舎だと思われる。また今日まで韓国に残存する和式官舎の中で最も多く、今でも数多く原型が残存し使われている。

従って本研究では、鉄道官舎が集団に建設された地域を調査し、住居団地の配置形式と住居特性を調べるとともに、韓国の住居近代化に及んだ影響を考察することをその目的とする。

## 2. 鉄道官舎の建立背景

韓半島において、一つの建築組織によって日本住宅が建設されたのは、1899年京仁線鉄道敷設と同時期であると考えられる。鉄道敷設の時は多くの作業員が長期間敷設地に滞在しなければならないことから、まず彼等の宿泊問題を解決しなければならなかった。また、多くの作業員を必要とする鉄道経営の特性上、施設物の管理と鉄道の運用のためにも恒久的な宿舎が必要であった。

植民侵略の前に韓半島の鉄道敷設を図った日本は、アメリカ人のモースに渡された京仁

鉄道の敷設権を百万ドルで買取り京仁鉄道株式会社を設立し、本格的に鉄道敷設作業に着手することとなった。1899年、京仁鉄道株式会社は建築組を運営、鉄道敷設の管理者と作業員のための宿舎を鉄道線に沿って建てはじめた。これが韓半島の和式官舎の最初の移入であると思われる。

しかし、この時の鉄道官舎は鉄道敷設の作業員を収容するための仮宿舎であり、ほとんど長屋型の本造多層住宅であった。伝統的な和式住宅は、韓半島の気候に適応することができなかったようである。韓半島での最初の官舎である鉄道官舎は、韓半島の気候の対策が早かったし、その研究も最も活発に行われた住宅型である。韓半島の気候に適応できる鉄道官舎の研究は韓日合邦後の和式官舎と住宅の改良に多くの影響を及ぼした。<sup>3)</sup>

鉄道官舎が韓半島の気候に対して改良されはじめたのは、京釜線鉄道官舎からである。京釜線鉄道官舎も建設初期は、まだ建築方針が立てられておらず、韓半島の風土や気候の研究も足りなかったもので、木造の和式住宅が建設される程度だった。しかし、南北両端から同時に鉄道の工事が行われる中で、和式住宅の構造と設備は韓半島の北部の寒さには堪えられないことがわかり、北部の方は厚壁や二重窓など防寒対策を施して建築され、南部の方は伝統の日本式で建築されたのである。

日本人が中部から北の地域の官舎にオンドルを設けるようになったのも、この時からである。最初は北部地方の官舎もほとんど畳部屋だったが、オンドル部屋をつくるようになったことが注目される。これは京仁線工事当時、韓国のオンドルを経験した鉄道作業員によって韓日折衷の宿舎が建設されるようになったのである。

もう一つ、京釜線官舎に注目すべきことは、この時期から鉄道官舎は職級によって三等から八等に分けられて支給されたことである。この鉄道官舎の等級は、鉄道官舎の組織が統監府と総督府に移られた以後でも変わらず維持していた。鉄道官舎が官舎としての体系を整えたのもこの時からである。職級による官舎の規模を表1でまとめてみる。

表1 京仁線鉄道官舎の職級別規模

| 等級   | 建坪    | 職級     | 住宅様式     |
|------|-------|--------|----------|
| 3等官舎 | 79坪   | 勅任官    | 和式+洋式応接間 |
|      | 57坪   | 奏任官    | 和式       |
| 4等官舎 | 45坪   | 奏任官    | 和式       |
| 5等官舎 | 34坪   | 奏任官    | 和式       |
| 6等官舎 | 25坪   | 判任官    | 和式       |
|      | 21坪   | 判任官    | 和式       |
| 7等官舎 | 20坪   | 判任官/雇員 | 和式       |
|      | 16坪   | 雇員/庸人  | 和式       |
| 8等官舎 | 11.5坪 | 雇員/庸人  | 和式       |

3等から8等の6種類の官舎のうち、3等官舎は局長級の官舎であり、その他は等級によって分類された。最も多く建設された鉄道官舎は6・7・8等であって、これらは2世帯用住宅型の20坪以下の規模である。

鉄道官舎は、鉄道運営権が京仁鉄道株式会社から京釜鉄道株式会社に吸収され、また臨時軍用鉄道監部統監府鉄道課から総督府鉄道局に移譲された後も続けて建設された。

『朝鮮と建築』第6輯5号では、3等・4等・6等鉄道官舎の平面図が紹介されている。

### 3. 研究方法

本研究は、文献調査と現場調査を並行することにする。文献調査は、調査地域の理解と官舎の建設背景と位置把握のために、鉄道官舎に関わる各種の資料及び文献深問、旧登記簿謄本の閲覧などを行った。特に、釜山・大田・泳州鉄道局営繕課に保管されている当時の鉄道官舎の標準設計図を入手し、団地構成及び単位空間の原形復原資料として活用したのである。

現場調査は、文献調査で位置が把握された慶州・尚州、安東などを中心に、1996年1月～10月に渡って3回実施した。1次予備調査では、建物の現存状況及び居住者の状況などを調査した。第2次の本調査では、各建物の配置及び平面図の作成と写真撮影、居住者とのインタビューなどを行った。

1・2次の現場調査で入手された資料をもとに、配置特性及び正確な原形平面の追跡復元、変容過程などを分析し、3次調査では1・2次の調査の不足分のところを補充調査した。

地域別調査鉄道官舎の数を表2でまとめてみる。

表2 調査鉄道官舎の地域別分布現況

| 地域 | 官舎数 | 等級別官舎数 |    |     |     |    | 備考    |
|----|-----|--------|----|-----|-----|----|-------|
|    |     | 5等     | 6等 | 7等甲 | 7等乙 | 8等 |       |
| 慶州 | 24戸 | ・      | 1  | 15  | 7   | 1  | 集団官舎地 |
| 安東 | 15戸 | 1      | 1  | 6   | 3   | 4  | 集団官舎地 |
| 尚州 | 4戸  | ・      | ・  | 2   | 1   | 1  | 集団官舎地 |
| 倭館 | 3戸  | ・      | ・  | 2   | 1   | ・  |       |
| 芝川 | 2戸  | ・      | ・  | ・   | ・   | 2  |       |
| 牛歩 | 4戸  | ・      | ・  | 1   | 1   | 2  |       |
| 塔里 | 2戸  | ・      | ・  | 1   | ・   | 1  |       |
| 合計 | 54戸 | 1      | 2  | 27  | 13  | 11 |       |

## 4. 結果の考察

### 4-1 鉄道官舎の配置形式

調査地域の中で、慶州、安東、尚州は日帝統治時代の鉄道分岐点であることから大規模の官舎が建設されていたが、そのほかの各駅は中間駅の性格から2～3棟規模で建てられたのが多かった。集団鉄道官舎地の団地配置形式をみると、方形の平らな敷地の上に2世帯用住宅の棟を格子型に配置していることがわかる。道路は住居団地の地籍図（絵1、2）からわかるように8～10m幅のメイン道路を東西或は南北方向にして各建物棟の四面に6mの接近路を網状にして接近性を確保している。

このような網状の道路づくりは、1941年に朝鮮住宅営団によって建設されたソウル市文来洞の旧営団住宅地や1937年に釜山蓮山洞に建てられた集団鉄道官舎地においても見られる。

鉄道官舎地の立地は、慶州の場合、駅舎に接して造成した反面、安東は駅から約3km程離れた平和洞に位置している。安東地域の鉄道官舎地が駅と分離して建てられたのは、当時安東は地方鉄道局の所在地で鉄道従事者が多かったため大規模の官舎が要求されたが、駅の周辺にはそれほどの人数が収容できる敷地がなかったからである。

鉄道官舎地の造成時期と規模については、当時の記録がないので正確なことはわからないが、現地住民の証言によると、慶州は1930年代半ばごろから建設に着手し、戦前まで建設した官舎数は80戸余りに至るとしている。

さらに、住宅の材料と構造も建設時期によって違っている。まず北の地域の官舎の場合、外壁は日本から調達した杉の木を使い、板壁になっている屋根はトタンやスレートでできている。少し後で建てられた南の地域の官舎は防寒及び防火のために外壁はモルタルで仕上げ、屋板は現地で製造した和式のセメント瓦でできていることが現場調査から確認された。安東は慶州より早い1920年代末から建てられ、その数も200戸余りにものぼっている。

但し、全体の等級別の官舎の配置は、慶州の場合、団地の中央の東西道路を中心に分けて建てられていた。北西の区域は8等官舎、北東の区域は6等官舎と7等官舎が、南の区域は7等甲及び7等乙官舎が2世帯住宅型として配置されている。安東の場合は、北の区域は8等官舎が、南の区域は7等以上の官舎がそれぞれ配置されていることがわかった。

団地内のすべての住宅は南向きで、玄関は北側に、庭は南側になっている。敷地の境は塀の代わりに鉄条網や柏の木が植えられている。

### 4-2 鉄道官舎の等級別空間構成及び特徴

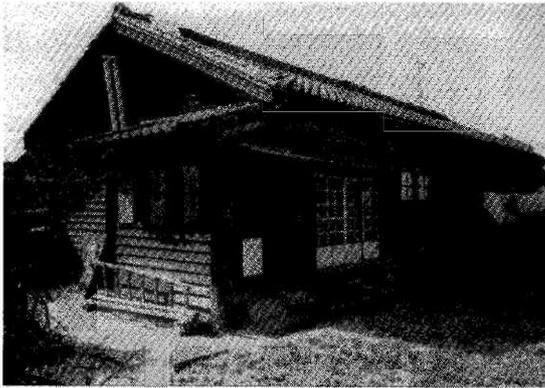
鉄道官舎の原型平面類型は、地方鉄道局の所在地であった安東は4等・5等・6等・7等甲・7等乙・8等官舎などの6種類、慶州は6等・7等甲・7等乙・8等官舎などの4



絵1 慶州の集団住居地の敷地形態



絵2 安東の集団住居地の敷地形態



絵3 木造の倭館の鉄道官舎



絵4 モルタルで仕上げた慶州の鉄道官舎

種類である。これは当時総督府の鉄道局で等級別に標準設計図を作成し、それに基づいて、各駅の条件に合わせて建てられたことが立証された。

調査した等級別の官舎の平面形態は、ほとんど廊下型になっていて具体的な空間構成及び特徴は下記のとおりである。

#### 1) 5等の官舎

5等の官舎は北側の中央に玄関があり、その右側に8畳の接客間の座敷と次の間、家族の生活空間の茶の間を連続配置した続き間の型となっている。座敷には床の間と違い棚、長押などが設けられている。次の間には押入れが、両室間の間は襖になっている。

玄関の右側には4.5畳の女中部屋とトイレ、その前方は浴室と台所となっている。浴室には鉄釜の浴槽があり、台所には前庭へ出入りができるドアがある。5等の官舎の居住対象

は駅の組織上の地方鉄道局の各課長（書記官級）や駅長である。

2) 6等の官舎

鉄道局の係長または中規模の駅の駅長（事務官級）や各所長に支給された6等の官舎は、5等の官舎に比べて女中部屋がやや狭いが空間構成面では類似している。

しかし、4・5等の官舎は、独立官舎であるが、6等以下の官舎は2戸（二軒）聯立であり、ここに相違点がみられる。

3) 7等甲の官舎

7等の官舎は甲・乙の2種類があり、同じ7等甲の官舎でも平面構成は慶州と安東とでは少し違っている。これは7等甲官舎の8畳+6畳+4.5畳の畳部屋の広さを守りながら、各居住世帯の趣向と特性によって建てられたためのものである。

4) 7等乙の官舎

7等乙の官舎は平面構成上、7等甲の官舎と変りはなく座敷の空間が2畳ほど狭くなっているだけである。実際の構成面では7等甲の官舎のように慶州と安東とでは違っている。特に安東の方は浴室がない。その代わり団地内に公衆風呂が設置されており、下級官舎の場合はそこを利用していたようである。7等乙の官舎は主任や助役に支給されていた。

5) 8等の官舎

6種の官舎の中で最も小規模の8等の官舎は一般の係員に支給されたが、7等乙の官舎と比較してみると、玄関の左側にある4.5畳の女中部屋がなく、廊下のところにトイレが位置していることが違う。

これらの各等級別の官舎の特徴を次の表3と表4でまとめてみる。

#### 4-3 鉄道官舎の近代性及び韓国住居の近代化への影響

これまで調べてみた鉄道官舎の空間構成は、韓国の伝統住宅とは大いに違うことがわかる。これは簡単に言えば鉄道官舎は外来の住居形態であるためだと、いえるだろう。

しかし近代化された和式住居の一つの類型である鉄道官舎は、空間構成面で近代的な要素をもっており、韓国の住居近代化過程で登場する都市住宅形態にも、その類似性を見つけることができる。

以上のような韓国の近代都市住宅形態が鉄道官舎の直接影響を受けて成り立ったとは言いきれないが、韓国の住宅の近代化・都市化に多少影響と刺激をあたえたのではないかと思われる。

表3 鉄道官舎の等級別の平面構成形式

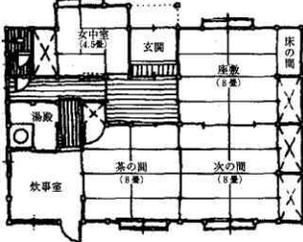
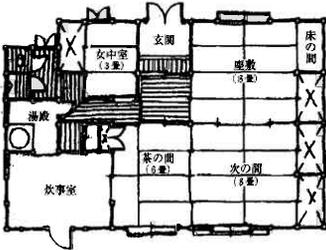
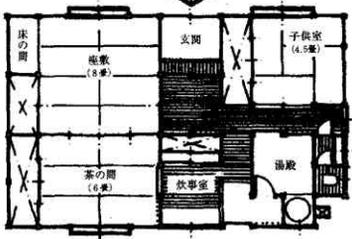
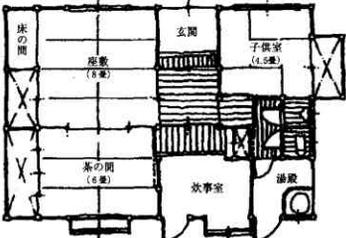
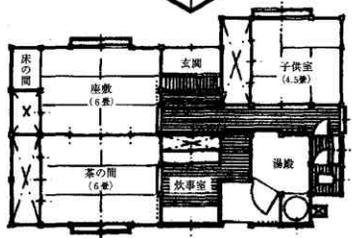
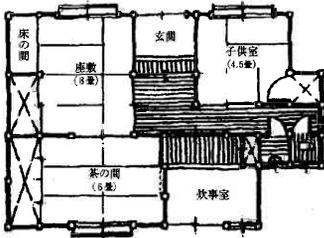
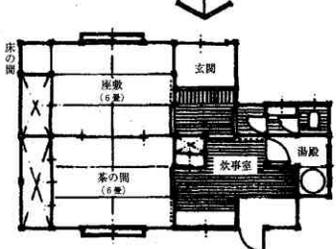
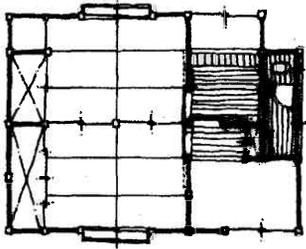
| 等級 | 地域   |  |
|----|--|--|
|    | 慶州   | 安東   |
| 5等 |  |    |
| 6等 |            | 左同   |
| 7等 | <p>甲</p>  |  |
|    | <p>乙</p>  |  |
| 8等 |           |  |

表4 鉄道官舎の等級別の空間構成及び特徴

| 等級 | 居住者                  | 空間構成                     | 備考   |
|----|----------------------|--------------------------|------|
| 4等 | 局長                   |                          | 一世帯用 |
| 5等 | 各課長                  | 8畳+8畳+8畳+4.5畳            | 一世帯用 |
|    | 駅長(書記官級)             | 台所・トイレ・浴室                |      |
| 6等 | 係長                   | 8畳+8畳+6畳+3畳<br>台所・トイレ・浴室 | 二世帯用 |
|    | 駅長(事務官級)             |                          |      |
|    | 各所長(技正級)             |                          |      |
| 7等 | 主任                   | 8畳+6畳+4.5畳<br>台所・トイレ・浴室  | 二世帯用 |
|    | 小駅長(主事級)<br>各所長(技佐級) |                          |      |
|    | 主任、助役                | 6畳+6畳+4.5畳+台所・トイレ(浴室)    | 二世帯用 |
| 8等 | 係員                   | 6畳+6畳+台所・トイレ(浴室)         | 二世帯用 |

### 1) 平面の集中化

韓国伝統の住宅は農耕社会と儒教の影響からいくつかの棟に分けられた分散型の形態である。これと違って和式の鉄道官舎は廊下を中心とした集中型である。

日帝強占期の間、急激に進行した人口の都市集中化によって伝統住居形態は、都市型住宅への変化を要求された。要するに都市型住宅は、限られた敷地の中で住宅の機能の極大化・集中化が必要であった。

そのため、韓国の住宅は、農村型住宅類型から都市型住宅類型に変化していく過程の中で、鉄道官舎のような平面集中型の和式住宅の影響を受けて「都市型韓屋」とか「韓日折衷式住宅」のような住宅類型が生まれたのであろう。

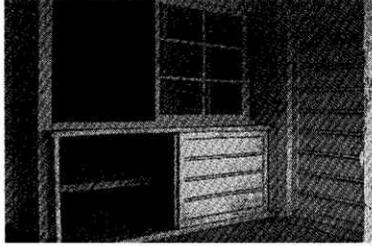
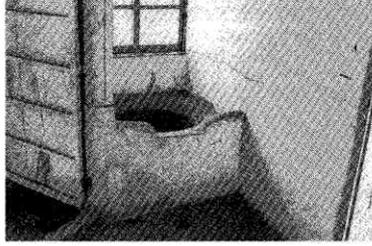
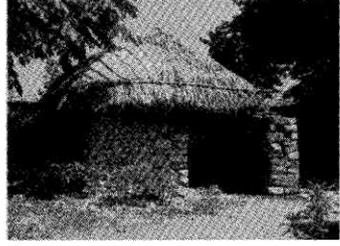
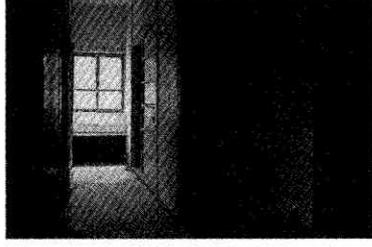
### 2) 玄関の導入

韓国伝統の住宅における外部から内部への出入りは、大門から入って、庭からすぐ各部屋に入ることになっている。要するに、庭が出入りの空間として重要な機能を果たしていて、玄関という空間はない。

しかし住宅の平面が集中化することによって外部と内部の連結空間としての玄関は、都市型住宅の重要な要素となる。近代建築家の朴吉龍氏が和式玄関の取入れを主張したこともあり、韓国住宅に玄関を取り入れたのは、鉄道官舎のような和式住宅の玄関から影響を受けたと考えられる。

調査した鉄道官舎の場合、本来玄関が住宅の北側に位置していたが、戦後韓国人が住むようになって多様な変容が行われ、北側の出入りを忌む韓国人は南側に新たに玄関を設けて出入りすることが多かった。

表5 韓国の伝統住居と日式鉄道官舎の室別の形態の比較

| 室名  | 区分   |   |
|-----|--|---|
|     | 韓国の伝統住居  | 日式鉄道官舎  |
| 玄関  |  <p>庭から各部屋に入る。玄関という空間はない。</p> |  <p>玄関が住宅の北側に位置</p>       |
| 台所  |  <p>炊事と暖房の機能</p>              |  <p>建具化された台所</p>          |
| 浴室  | <p>浴室という空間はない。</p>   |  <p>鉄製の浴槽がある。</p>       |
| トイレ |  <p>トイレは別の場所に設ける。</p>       |  <p>設備・衛生空間の内室化と集約化</p> |
| 中廊下 |  <p>前面の廊下が発達</p>            |  <p>中廊下が発達</p>          |

### 3) 設備・衛生空間の内室化

韓国伝統の住宅には、トイレはほとんど別の場所に設けられているし、浴室のような洗面空間はなかった。さらに台所は炊事と暖房の機能があって女性の作業空間であることから寝室と接して位置していた。

反面、和式鉄道官舎ではトイレや浴室などの衛生空間が韓国の伝統住宅とは違い、ほとんど内部に位置している。空間の集中化であり人間の動線の効率性を図っている。

これらは近・現代の韓国の都市住宅での一般的な空間配置方式であって、これも鉄道官舎などのような和式住宅からの影響であると考えられる。

## 5. おわりに

日帝強占期に日本人の鉄道公務員の集団住居地であった安東と慶州地域などに残存している鉄道官舎の調査結果は、次のようにまとめることができる。

①鉄道官舎の団地配置は、方形の平らな敷地に2戸連立（二軒屋）を格子型に配置している。横は東西とか南北の方向に8～10m幅の主道路を設け、四面に6mの接近道路を網状で連結して接近性を高めている。鉄道官舎地の立地は慶州の場合、駅舎に隣接している反面、安東の場合は駅から約3km程離れた平和洞に位置している。それは当時の安東は地方の鉄道局所在地として鉄道従事者が多く、大規模の官舎が要求されたためであろう。

さらに、団地全体をいくつかの区域に分けて、等級別に官舎を配置している。現在も当時の網状の道路はそのまま残っているが、都市化の進行によってメイン道路周辺の官舎は撤去されたり、2～3階の現代式の商店街や住宅が建てられている。

②調査対象の鉄道官舎の平面類型は、4等・5等・6等・7等甲・7等乙・8等などの官舎の6種類である。これは当時の総督府の鉄道局が官舎建設計画を立てて標準設計図を作成したが、それに基づいて各駅の条件に合わせた官舎が建てられたことを裏付けている。各等の官舎の基本平面は、廊下型で玄関・台所・トイレ・浴室・居住室などの構成である。官舎の規模は等級別に少しずつ違っているが、これは鉄道公務員の職級と家族人数による差等支給のためである。

③鉄道官舎の平面の集中化・玄関の取り入れ・設備と衛生空間の内室化などは、以後の韓国近代住宅類型の発展過程に多くの影響を与えたと思われる。

## 韓国の住居近代化に与えた日式住居建築の影響

### 注

- 1) 安声浩・金純一、「1930年代韓国近代住宅で見られる統複道型和式住宅の影響」、『建築歴史研究』、第6巻2号、1997. 6. p. 23.
- 2) 李鎬洙、「密陽・景德壇と万雲齋の建築的特性」、『建築歴史研究』、第10巻1号、2001. 3. p. 9.
- 3) 小倉辰造、「鉄道官舎の過去と現在」、『朝鮮と建築』、第6輯5号、p. 2～11.

キーワード：鉄道官舎 和式官舎 韓国近代住居 近代住居建築 日帝強占期

Keywords : Official Residence of Train Station, Official Residence of Japanese, Modern Korean House, Modern Housing Architecture, Japanese Imperialism in Korea