

## 論文の内容の要旨

論文題目 韓国の都市システムの形成と変容

氏名 北田 晃 司

都市システムとは、時間の経過とともに変化を遂げる存在であり、近年、都市システムの変遷過程を扱った研究が増加している。しかしこれらの研究は、ノード、リンクといった、都市システムの一側面のみにおける変化に注目したものや、都市システムに変化を与える要因を列挙するに留まっているものが大半を占め、「都市システムの変遷」そのものに対する一般的合意が欠如しているために、実際には大きな壁に突き当たっていると言える。

都市システムの変遷過程研究においてはまず、都市システムに変化を与える要因の総合性、多様性を認識することが不可欠である。これらの要因は、特定の国家体制や社会的状況を背景とした、政治、経済、人口等の様々な要因を合わせた合ベクトルと捉えることが可能であり、筆者はこれを「都市システム形成要因」と呼ぶ。そして都市システムの変遷過程に注目する上で最も重要なことは、現在および過去の都市システム形成要因の力関係に注目すること、つまり力学と歴史とを同時に組み込むことである。また、都市システム形成要因が、都市システムという現実の空間にいかなる形で反映されるのかについても、都市間の垂直的分業（都市間階層構造）のみならず、水平的分業（機能分化）や、ノードとリンクの相互規定関係の変化にも注目する必要がある。

以上のことから、都市システムの変遷過程とは、現在および過去の都市システム形成要因が相拮抗しながら、都市システムという現実の空間を構成するノード、リンク、さらにノード、リンク両者の相互規定関係に変化を与えることであると定義できる。本研究ではこのような前提のもとに、近代化過程から高度経済成長期に至るまで、都市システムの急激な変貌を経験した東アジア諸国のうち、韓国の都市システムの変遷過程について検討する。

第Ⅱ章では、韓国の都市システムに関する既存の研究動向について概観した。韓国の都市システム研究は、高度経済成長が本格化した1970年代以降、急速に増加した。しかし、同国の都市システムが、近代的交通網の登場と資本主義体制への編入を経験した植民地時代から現在に至るまで、一貫して分析した研究はほぼ皆無である。また、各都市の位置付けについても、首都ソウルの圧倒的優位を再確認するに留まっているものがほとんどである。このような状況を踏まえた上で、本研究は、植民地時代から現在に至るまでの韓国の都市システムの変遷過程を、ノード（中枢管理機能の立地）とリンク（都市間交通流動）の両側面から、地方都市の動向にも配慮して検討した。

植民地時代の朝鮮の都市システムは、第Ⅲ章および第Ⅳ章から明らかになったように、ノードの側面においては、主に行政的中枢管理機能が立地する伝統的都市と、主に経済的中枢管理機能が立地する新興都市という二元的構造が存在し、都市の間に明確な水平的分業が見られた。これは朝鮮の都市システムが、特に開港地を経由して、日本内地の都市システムと強力に結び付けられていたことを反映している。一方、朝鮮は日本内地と中国大陸との中間にある半島に位置しているため、大陸への橋頭堡としての性格をも担わされた。京釜線や京義線などの半島縦断鉄道はその象徴である。1920年代になると、これらの鉄道は一時的に軍事的性格を弱め、その沿線に大邱、平壤、大田、新義州など、少なくとも道レベルにおいては、経済的中枢管理機能と行政的中枢管理機能とをほぼ均等に保持した都市が登場した。また当時は、産米増殖計画を背景として、群山、木浦などの南部の諸都市の経済的中枢管理機能が、北部の諸都市よりも優勢であった。しかし1930年代に入ると、満州事変を契機として戦時体制が強化され、半島縦断鉄道の重要性が再び高まった。それとともに鉱産資源の豊富な平壤、咸興、清津などの北部の諸都市が工業化によって急成長を遂げ、特に平壤はこれまでの行政的中枢管理機能に加えて、経済的中枢管理機能でも広域中心都市としての地位を固めた。これに対して、農業中心の経済政策の中

心地ともいふべき南部の諸都市は、農産物の輸出港である開港地はもちろん、京釜線沿線の都市も伸び悩みが見られた。

このように、植民地時代の朝鮮の都市システムは、開港地周辺の鉄道および半島縦断鉄道という2つのリンクが主要都市の動向を左右するという状態にあり、宗主国日本の強い影響下にあった。これは別の言い方をすれば、植民地時代の朝鮮が基本的には、米などの1次産品の日本への供給地、かつ大陸への通路として位置付けられていたことを意味する。ゆえに主要都市の成長も、朝鮮総督府の経済政策および大陸政策の影響を強く受け、これらの政策において重視された地域で、1920年代の湖南線沿線（木浦など）や、1930年代から40年代にかけての咸鏡線沿線（咸興、清津など）の都市のように、中枢管理機能の強化や、鉄道旅客収入の顕著な増加が見られた。これは、近代化過程の都市システムと、それ以前の都市システムとの連続性が比較的維持されていた日本の都市システムとは対照的であり、韓国の都市システムにおいて、近代化への過程とは文字通り植民地体制の確立を意味するものであった。

続く第V章および第VI章では、高度経済成長期における韓国の都市システムに注目した。韓国では1960年代中盤以降、主に輸出に重点を置いた工業化政策が強力に推し進められたことで、都市化と工業化が急激に進展し、それに伴って都市システムも大きな変化を遂げた。

まずノードの側面については、第V章に示したように、首都ソウルや、釜山、大邱、光州、大田などの広域中心都市、あるいは浦項、蔚山、馬山等の新興工業都市などが急激に成長し、ソウルを頂点として、その下に広域中心都市、さらに新興工業都市や小規模な道庁所在地などが続くという、強固な階層構造が形成された。また第VI章で扱った、主要38都市間の長距離旅客流動に関する分析から、これらのノードの側面における都市階層が、一定の時間的間隔を置いた上で、リンクの側面にも強く反映されるに至ったことが明らかになった。このことから、高度経済成長期の韓国の都市システムにおいては、まず政府の出先機関や工業団地の立地によってノードが成長し、それらのノードを結ぶ形で「京釜軸」などのリンクが活性化されたと言える。

しかしその一方で、高度経済成長から取り残された地方の都市は停滞し、ソウルなどの京釜軸周辺に分布する大都市の「選別的成長」が見られる。このように、高度経済成長期の韓国の都市システムにおいては、高度経済成長を牽引する政府の中央集権的かつ上位下達式の国土政策と、より良質のインフラや、

豊富な労働力を求める企業の立地行動とが合体する形で、極めて大きな影響力を行使してきた。

だが、高度経済成長期の韓国の都市システムにおいて、このように極めて単純な構成要素からなる都市システム形成要因による強力な作用を可能にしたのは、それ以前の都市システム形成要因、特に植民地時代における都市システム形成要因の作用の結果であったことも看過できない。つまり韓国の都市システムは、植民地体制のもとで、宗主国日本の利益を最大限にすべく歪曲化されていた上に、独立後間もなく勃発した朝鮮戦争等の混乱により、都市システム形成要因を構成する有力な要素がほとんどなくなっていたことが、軍事政権による強力な国土政策と企業の立地行動が、他要因の影響をほとんど受けることなく、新たな都市システム形成要因を構成することを可能にしたのである。

第七章では、韓国の都市システムの今後の動向について展望した。韓国の高高度経済成長は1980年代末にはほぼ終了し、今後は社会の脱工業化が進展する中で、情報産業およびサービス産業の発達、国際化の進展、国家の南北統一などが、都市システム形成要因において重要な部分を構成すると考えられる。これらの3つの要素はそのいずれもが、首都ソウルの圧倒的優位をさらに強める方向に作用する可能性が極めて高い。しかし地方都市の側でも、これらの新たな都市システム形成要因を、自らの発展のために利用できる可能性は十分にあり、しかもそれは釜山を除くと、大田、原州、木浦、江陵など、むしろ高度経済成長期における工業化から取り残された都市に有利に働くことが予想される。

これまで述べてきたように、韓国の都市システムは、植民地時代および高度経済成長期を通して、特定の国家目的に沿った形で、極めて単純な都市システム形成要因のもとに形成され、各都市はまさに、中枢管理機能を「植え付けられた」存在であった。今後は都市システム形成要因の多様化を利用して、より弾力性のある都市システムを形成することが重要課題であると言える。