

0. 報告日：2012年 4月 5日（木）	
1. 訪韓期間と場所：2012年3月25日（日）～3月31日（日）、韓国：ソウル・江陵等	
資料作成者	<p>（所属、学年） 大分大学大学院工学研究科 建設工学専攻博士前期課程1年</p> <p>（氏名） 土橋 義章</p>
2. 交流・調査の着眼点	
<p>公共交通、主にバス交通を中心とした韓国における交通の現状の把握を主眼とした。</p> <p>また、韓国の建築に関する捉え方の理解を目標とした。</p>	
3. 調査記録（7.5 頁程度）	
<p>■2012/3/25 清溪川</p> <p>清溪川はソウル市を東西に流れる 8.12km の河川である。交通量の増加により 1978 年までの数回にわたる工事によりこの河川は地中に埋められることになったが、歴史と文化の回復を目指し 2005 年に復元された。</p> <p>このように交通量増加の理由で地下に埋められた河川は日本でも多くみられるが、特にソウルという大都市で復元をやったのけた韓国の人のエネルギーを感じた。</p>	
	
<p style="text-align: center;">図1 清溪川</p>	
<p>■2012/3/25 ソウル市内のバス交通</p> <p>ソウル市内は交通システムとして BRT（Bus Rapid Transit）を導入している。道路中央部をバス専用レーンとしており、一般車両は通行できないようになっており、非常に多くのバスが通行している。ソウル中心部は車線数が非常に多く、写真の道路はバス専用レーンを含め 10 車線となっており、このようなシステムの導入が可能になっている。</p>	
	
<p style="text-align: center;">図2 ソウル市内の BRT</p>	

バス停は屋根と風除け、ベンチが設置されているところが多い。また、歩道にはタッチパネルを搭載した情報端末が多く設置されており、バスの情報も得ることができるようになっている。しかし、タッチパネルの一部が反応しないこともあり、すべての機器にメンテナンスが行き届いていないように感じた。



図3 情報端末



図4 バス停の表示

バス車両は日本のものと大きな違いはない。しかし、大分を走るバス車両のうち古いものは真っ黒な排気ガスをたくさん排出しているが、こちらのバスはそのような車両が見受けられなかった。また、段差のある車両とノンステップの車両が走っているが、私の体感では段差のある車両とノンステップの車両の割合は1：9程度と、たいていの車両がノンステップになっていると感じた。

また、車両にはカラーリングが施されており、赤、青、緑の車両が見受けられた。ルートによって色を統一している。他地域とソウルを結ぶ広域ルート走るバスは赤、幹線道路を走るバスは青、支線を走るバスは緑となっている。このような色分けはBRTの先進であるブラジルの都市クリチバでも行われており、非常にわかりやすくなっている。



図5 段差のあるバス



図6 ノンステップバス

バス車両の内部も大分を走るバスと大きな違いはないが、大分を走るバスよりも座席数が少なく、通路が広がっている。バスの利用者の多くが運賃の支払いを電子マネーで行っていることもあり、韓国の電子化、情報化の進捗状況を感じた。今回乗ったバスは段差のあるバスだった。



図7 バスの車内

■2012/3/25 ソウル市内のタクシー

韓国のタクシーは運賃が日本と比べ、非常に安く、実際に乗ったところ直線距離で7kmが約500円だった。日本の3分の1程度であると思われる。料金システムは時間と距離および速度で計算を行い、速度が速いほどメーターの進みが速くなっている。よって信号等で停車中はメーターの進みは遅くなる。運転は日本のタクシーの方が丁寧であると感じた。



図8 タクシーの車内

■2012/3/25 北村

朝鮮時代の高官たちが居住していた地域で、韓屋保存地区に指定されているこの地区は、韓国の伝統的な家屋様式をみることが出来る。鮮やかな赤と瓦の黒、木の色調が美しく感じた。赤色というのが民族カラーであると感じた瞬間であった。この地区は傾斜地に形成されたものであり、坂の上から町を見下ろすと瓦屋根の形成する調和のとれた景観をみてとることができた。ソウルの街は競うように高く奇抜なデザインの建物が建てられているが、このような伝統的な韓屋を街区ごと保存する姿と背後に見える現代建築をみて、新たな創造と先人に学ぶ姿勢を感じる事ができた。また、高層ビルと伝統的な建築物の共存する姿をみて京都を思い起こした。



図9 北村

■2012/3/25 景福宮

朝鮮王朝を代表する王宮である景福宮は、1910年の韓国併合の折に、建設された朝鮮総督府庁舎を1997年に撤去し、復元されたものである。非常に規模の大きい建築群であり、これだけの規模の復元をやったのけたことは、清溪川でも感じたことではあるが韓国の人達の突進力を感じた。

景福宮を歩くとやはりまずその規模に驚かされた。入口から見たときは勤政殿までが範囲であると思ったが、敷地奥の乾清宮まで含むものであると気づき圧倒された。また、背後の山を隠すような現代建築物は立っておらず、背後に山、水を配する風水景観がみてとれた。内部の庭園も美しく、宮廷内で山景や四季を楽しむことができるように計画されている。私が一番興味をもったのは乾清宮である。派手な塗装は行われておらず、非常に落ち着いた雰囲気のある場所であり、かつ荘厳さを感じた。



図10 勤政殿



図11 乾清宮

■2012/3/27 鏡浦臺

高台に建つ鏡浦臺は、八作屋根の大きな東屋である。鏡浦湖のほとりにあり、鏡浦臺からは空の月、海に映る月、湖に映る月、杯に映る月、そして恋人の瞳に映る月と5つの月が見えるといわれている。この日は非常に天気がよく、湖と木々が織りなす景観と湖にそよぐ風がとても気持ちのよい場所だった。内部は一段高くなっており、特に湖に面した側は腰掛けるとちょうどよい高さになっており、ここで杯をかわしていたのが目に浮かんだ。建物に関しては鮮やかな塗装がほどこされており、おそらく龍を模したのであろう梁の装飾と塗装が目についた。この梁の装飾は景福宮でも多数みられ、韓国の伝統的な意匠であることがわかる。

また、立地の良さや建物のデザインから、建物内部から風景を楽しむことに苦心していることがわかった。



図12 鏡浦臺

■2012/3/27 烏竹軒

李氏朝鮮の儒学者である李珥の生家である烏竹軒は、韓国住宅の建築物の中で最も古い建物の一つでもある。また、名前の由来でもある黒い竹が烏竹軒の周辺に生えている。落ち着いた色彩の建築物であり、赤や緑の装飾があるよりも周りの木々と合っていると感じた。いままでみてきた建物から推測するに赤や緑の塗装の行われている建物は、公共の建物であり、住空間として利用している建物はこのような塗装は行われていないと思われる。



図 13 烏竹軒



図 14 烏竹

■2012/3/27 船橋荘

船橋荘は、鏡浦湖が現在よりも広がったとき、船を利用していたことに名前が由来している。背後に山、周囲を塀で囲っており、安心感のある建築だった。外観はオンドルの煙突がアクセントをつけている。オンドルの煙突は日射のあたるところは長く、あたらないところは短くなっている。これは日の当たらないところは虫が出てくるので、オンドルで使った煙を使って虫を追い払うためである。27日の宿泊場所がここだったが、オンドルは非常に心地よかった。現在は、電気で床を温めている。



図 15 船橋荘

■2012/3/28 三亀亭

亀を模した石が3つ並べられたことから名づけられた三亀亭は素山里に住んでいた老母のために息子達が建てた亭である。非常に質素な建築物であり、梁は整形していない丸太を使っている。いちばん外側の柱は8角形の形になっていた。ほかの韓国の伝統的な建築物でもみられたが、梁が合わせ梁となっている。四方を塀で囲っていたが、これも他の建築でみられた特徴である。



図 16 三亀亭

■2012/3/29 屏山書院

屏山書院は河回村出身で領議政（総理大臣）を務めた柳成龍が開いた私立学校である。講堂である入教堂と学生寮である西齋と東齋、学生たちの広間である晩対楼、柳成龍の位牌が祭られている尊徳祠で構成されている。

入教堂から晩対楼を通してみる屏山は8本の柱で構成された7つの額縁で飾られた絵画のようであった。

また、晩対楼では心地の良い風が吹き、ここで昼寝ができれば最高だと思うくらい気持ちの良い空間になっており、韓国の伝統的建築で重視されているのは、居心地のいい空間を見つけ、そこを最大限に生かすことであると感じた。入教堂も前面の庭の照り返しと背面の窓から吹き込む風による影響で、場所によって体感温度が違い、快適な場所を選ぶことができる。



図 17 亀を模した石



図 18 中庭から立教堂をみる



図 19 中庭から屏山をみる

■2012/3/29 俗離山法住寺

俗離山法住寺には韓国に唯一残っている木造の塔である捌相殿がある。日本の法隆寺の五重塔と比べると、捌相殿の方は非常にどっしりとした重量感がある。内部は構造的にきびしかったのかすこしごちゃごちゃとした梁があり、このあたりのディテールは日本のものの方が優れていると感じた。また、8枚の絵が内部には飾られているが、これはお釈迦様の生涯を8つに分けて描いたものである。山の中にこれだけの建築物があるのは日本でもないと思われる。



図 20 捌相殿

■2012/3/30 KTX

KTX（韓国高速鉄道）で大田から釜山(距離 246.7km)へ移動したが、28,500 ウォン（約 2000 円）と非常に安くなっている。車内は非常に静かで、走行音は気にならなかった。韓国ではバス交通は発達しているが、鉄道の整備は進んでいない現状があり、KTX 以外で鉄道車両を見たのは、ソウル市内と太白の貨物列車だけであった。



図 21 KTX

■2012/3/25～31 自動車ナンバープレート

韓国の自動車ナンバープレートは2種類あり、一つは図 23 の右側の車両のような日本のナンバーとよく似たデザインのもので、もうひとつは左側のフランスのナンバーとよく似たデザインのものである。これは2006年より左側のデザインに規格が変更されたためである。



図 22 KTX の車内

■2012/3/25～31 韓国のバス停

韓国のバス停は都心部はもちろん、地方に行っても非常に整備が行き届いている。図 24、図 25 は走行中のバスの車内から撮ったものもあるが、どれも屋根があり、風除けがあり、ベンチがあるのがみてとれる。デザインに関してもいくつか種類がみられる。バス停は、山間部でもこのような整備がなされており、バス交通が発達しが人々の主要な交通手段となっている



図 23 車のナンバープレート



図 24 韓国のバス停

一因であると考えられる。

バス停のデザインに関してはそれほど目を引くようなデザインではないが、地域ごとにその地域の特性に合わせたデザインになっているのではないかと思う。この点は日本のただポールが立っているだけの地方のバス停との大きな違いである。



図 25 韓国のバス停

4. 全体の感想と今後の抱負（半頁程度）

今回の韓国研究交流・都市調査では、私は主に交通に注目して調査を行った。韓国の公共交通はバス交通が主流であり、特にソウル市では非常に多くのバスが行きかっており、人々の重要な交通手段となっていた。バス車両に関しても低床車両が非常に多く、快適な環境になっている。また、電子マネーが非常に普及しており、韓国の IT 化の進歩を感じた。韓国のタクシーに乗った時も感じたが、韓国の公共交通はどれも非常に運賃が安い。また、バス停に関しては非常に整備が行き届いており、バス交通は定時性に関して問題があるので、待合空間であるバス停がきちんと整備されていることは非常に重要なことだと考える。

韓国の建築に関して考察すると、特に屏山書院で感じたことだが、風水思想を軸とした立地に関して非常に考えられているということである。また、選定した敷地を十二分に生かすことに苦心していると感じた。自然を建物内からどう感じさせるか、どう楽しませるかということに重きをおいており、私にとって新しい見方であった。これは今後の作品作りに活かしていきたいと思う。

今回の調査を通じて、異国の交通事情、建築様式にふれることができた。韓国は日本とは似たようなところもあれば、違う部分もあり、この経験により別の視点でまた、日本を、大分をみるようになることができるようになると思う。