

## 論文の内容の要旨

論文題目 植民地初期台湾における港湾都市に関する史的研究

氏 名 簡 佑 丞

### はじめに

本研究は台湾における港湾都市の近代化過程を考察することを目的とする。新しい時代が胎動していた当時の台湾では同時代の多様な側面（多面性）と、変動の一方で通時的に見た時の連続する側面（動態的連続性）が顕在化しやすいと考えられる。本研究は当時の築港の構想や政策が確立する以前の築港事業に関する動向を取り上げ、それぞれの主体や人物に関連する出来事やテーマを多面的に考察し、台湾における港湾都市がどのように近代港湾として改造され、近代へ移行し成立していったか、その過程を明らかにしようとするものである。

### 関心の所在と本研究の視座

台湾の港町の近代の幕開けは開港場の設置にはじまるとされるが、開港場を主とした港町から「港湾都市」への展開は、日本統治時代からはじまる（ここでの「港湾都市」とは近代的な港湾（築港）を中心として発展してきた都市を意味する）。明治28年(1895)、日本は台湾を領有して間もなく、植民地経営の根幹としてインフラ整備を重要視し、とりわけ台湾全島を視野に入れた鉄道と築港事業を最優先に考えていた。なかでも築港事業は台湾における港湾都市の近代化に大きな役割を果たした。港町（開港場）から港湾都市への形成過程は、伝統的な港湾から近代的な港湾への改造過程と連動し、築港と密接な関係をもつ。この点で台湾の港湾都市はほかの伝統的な都市や内陸部の新興都市と比べ、近代化の過程がより急速かつユニークに現れたと考えられる。

これまでの台湾の近代港湾都市に関する研究としては、築港前後の人口変遷、港湾の貿易統計資料を分析した海洋・貿易経済史の研究（戴寶村、1988）、または台湾総督府による築港・市区改正計画という都市計画史の研究（呂月娥、2001）が主として行われてきた。そこでは単に統計資料や行政が残した計画史料にもとづき、台湾における港湾都市の変遷過程は考察されてきた。しかし、港湾都市という都市類型自体が考察されることはなく、また築港に伴う近代都市の成立過程が有したユニークさ（特質）と多面性は読み取りにくいと考えられる。そこで本研究は、新しい時代が胎動する植民地初期において、複数の側面から、それぞれ登場した主体が互いに交錯、衝突あるいは折衷する過程を考察し、伝統的な港町（開港場）において、どのように築港構想や政策が確立され、そして築港事業とともに港湾都市へ形成される過程を明らかにしたい。

## 論文構成と内容概要

第1章では、清末の台湾における開港場とその水運、貿易流通を中心に扱ってきた既往研究の内容に基づき、当時の台湾における開港場において、世界の海上貿易網と連結する拠点と内陸部の水運、流通の集散地との二重機能・役割の特性、またはその港湾インフラ、市街地の構造・類型に関する概要を把握する。開港に伴って西洋の近代文明、科学技術と接触しはじめ、また列強からの圧迫をしばしば受けたため、清の改革派官僚は中国の近代化（西洋化）を推進する洋務運動を始動した。当時の台湾でも、改革派官僚の一人である劉銘伝により、縦貫鉄道建設とともに基隆を近代（西洋）築港と港湾都市の建設が試行されていたことを取り上げ、西洋文明との接触、認識による近代港湾都市の理想像を見出すことにより、近代黎明期の台湾における最初の港湾都市の近代化への試みの意義、また近代港湾に対する認識の差異を改めて読み取りたい。

第2章では、日本が台湾を領有して間もない時期に、台湾総督府だけではなく、海軍省、海運界（商工界）、地方有識者らも植民地政府が築港事業を行う前の計画段階に、新たな植民地の経営のため、それぞれ自ら理想的な近代的築港構想を見出し、別々の目的のもとで植民地の将来像を描いていたことを論じ、当時の多様な近代的港湾・都市に対する構想（複数の港湾・都市アイデア）の実態を明らかにしようとする。また、本章では、植民地初期台湾における多元的な近代的港湾・港湾都市の構想の実態を明らかにするだけでなく、それらの構想がどのような脈絡から継承、転換したかについても考察し、前章の港湾都市の近代化への構想がその後、台湾における近代港湾・港湾都市のアイデアとどのように連続していたか、過去の構想を転化あるいは直接導入していたかといった関係を捉えたい。ここで結論を述べておくと、後藤新平をはじめとする台湾総督府による、鉄道重視の殖産開発・海陸連絡築港思想は、ある程度、清の劉銘伝時代の縦貫鉄道敷設と基隆築港構想を継承しており、自らの必要に応じて調整していた。

さらに、大阪商船会社社長・中橋徳五郎をはじめとする海運業界、民間有識者らによる水運重視の国際貿易港論築港思想は、従来の河川水運により発達した伝統港湾をそのまま、ヨーロッパの近代河港のように直ちに近代の港湾機能に応じる河口港に転化しようとするものであった。一方、枋内曾次郎をはじめとする海軍省の制海権を重視した海権論築港思想は、過去の状態や思想の継承するものではなく、西洋列強の海権思想を直接に受け入れ（導入）、地勢上の要衝に一極集中の大要港を置こうとするものだった。

第3章では、前章の延長線として、長い間に台湾総督府が尽力していた基隆築港事業と対立していた水運重視の国際貿易港思想による淡水築港構想を取り上げ、改めてこの築港論の一つの到達点と考えられる、台北庁技師の梅田清次による淡水河下流部の築港を通じて同河の水運を中心とする台北・淡水の近代河港都市構想を考察する。また淡水河の治水問題および総督府による消極的な治水策とそれが転換する経緯を考察し、改めてこの現実的な問題により淡水築港構想が棄却されたことについて両者の関係をとらえる。水運を主とする台北・淡水の近代河港都市構想が実現しない代わりに、総督府による築港構想が実行され、鉄道による基隆港を連結する陸運都市・台北が徐々に成立した。その一方で、そもそも台湾においてもっとも繁栄していた開港場・

淡水は、台湾における港湾都市近代化の過程のなかで、衰退しつつあったことを分析、検証しようとする。当時の各々の思想・理念により見出された多様な築港構想と現実との間で葛藤していた過程を考察し、またその構想の実現や未実現の結果によって従来の港町はどのように転換してきたのかという一つの側面をうかがえようとする。

第4章では、前章において、台湾総督府の築港構想が徐々に定着していたことを前提として、その築港事業により台湾における伝統的な港町（開港場）はどのように港湾都市への移行していく過程に焦点を移す。近代港湾インフラ整備の一環として重要なのは、港湾の効率的な近代的海陸連絡輸送システム（施設・設備を含む）である。それは、総督府の鉄道を主とした海陸連絡論による築港思想を都市までに貫徹する端末の機能を果たすキーポイントともいえる。また、鉄道の輸送を中心とする近代的海陸連絡システムが置かれることは、水路を中心とする交易の場である伝統な港町（開港場）から海陸連絡ターミナルとしての港湾都市となる重要な転換点である。そこで本章では改めて港湾＝都市インフラの視点から、台湾総督府築港技師らによる近代的海陸連絡設備の導入またはそれをのせて一体となる港湾埠頭の形式と配置計画の変遷に対する港湾・都市構造を考察し、日本統治初期の台湾において港湾都市における海陸連絡ターミナルの成立過程を明らかにしようとする。それにより、もとは伝統的な港町（開港場）である基隆と高雄はどのように台湾における主要な港湾都市への形成過程の一つの側面を把握する。

港湾都市を形成させる基盤は単に点（海陸連絡ターミナルである岸壁埠頭）と線（鉄道輸送連絡線路）という都市基盤の「骨格」の延伸によるだけで成立するとは言い難い。それとともに面として、いわゆる都市基盤の「肉」を詰め込む役割を果たす都市土地の造成（埋立地事業）、または市街地の整備・経営を加えられて、港湾都市は成立したと考えられる。また、この都市土地を造成する埋立地は日本統治時代の台湾における港湾・都市土地の形成、発展に対し、大きな割合を占めた。とりわけ台湾南部の港湾都市・打狗（高雄）はほとんど築港に伴う埋立地の上に成り立ったといっても過言ではなかった。打狗は日本統治初期に浅野総一郎をはじめとする民間会社が築港事業とともに、総督府の官有地予約売渡制度を通じて都市土地の埋立、造成、または整備・経営事業を行った最初の事例である。したがって、第5章ではこの事例を焦点に、前章の延長線上に港湾＝都市インフラの視点から、浅野総一郎が将来の都市土地経営と利用について異なる理念と狙いを持っていた台湾総督府との間に、埋立事業を行う際にどのように交錯、折衝、調整を経て港湾都市の土地造成を行い経営に役立てたかという経緯と過程を考察し、鉄道線路と海陸連絡ターミナルとの延伸、移動に伴う民間会社の土地造成と経営を通して日本統治初期の港湾都市・打狗が成立することがわかった。

以上のように、本研究の結論は以下の4点で示した。

① 植民地初期に多元の築港構想が存在していた。② 異なる築港思想によって港湾都市に対する構想が違い：国際海上貿易・河口内港・（河川）水運都市vs. 国土殖産開発・沿海岸港・（鉄道）陸運都市。③ 鉄道を中心とする国土殖産開発、海陸連絡ターミナル構想による台湾における近代港湾の成立。④ 鉄道を中心とする海陸連絡岸壁埠頭と民間資本による都市土地の造成、開発と経営により、台湾における港湾・都市が成立する。