

井上敏孝著

## 『日本統治時代台湾の築港・人材育成事業』

見洋書房 2021年 ii + 249ページ

いけ がみ ひろし  
池上 寛

## I はじめに

周知のように、日本は日清戦争による勝利によって、1895年から1945年の50年間、台湾を統治した。その統治のため、日本は台湾総督府を設置した。本書は台湾統治時代に焦点を当て、台湾総督府を通じた台湾での築港事業の歴史的意義を明らかにすることを目的に書かれた著作である。

港や空港といったインフラはモノの輸送や人の移動をつなぐ「場」であり、その開発は非常に重要である。航空機の発展はせいぜい100年の歴史にすぎない一方、船舶は紀元前から運航され、発展してきた。また、日本統治時代の台湾における輸送手段は、人、モノに関わらず、ほぼ海上輸送で行われていたとあってよい。さらに、海上輸送は大量に物資を輸送できることから現在でも国際物流における中心的な輸送手段であり、船舶が輸送した貨物に対して港湾の果たす役割は重要である。これらの意味において、日本統治時代における台湾の港湾について焦点を当てることは、台湾でのモノの輸送と人の移動を考える上でも重要であるといえよう。

評者は台湾の港湾について国際物流の観点から調査をしているが、日本が台湾を統治した時期の港湾について専門的に研究をしているわけではない。そのため、的外れな指摘をするかもしれないことをあらかじめ断っておきたい。

以下、本書の構成を紹介した後、その意義や疑問点などについてコメントすることにしたい。

## II 本書の内容

本書の構成と概要は以下のとおりである。

- 序 章
- 第1章 清朝の港湾政策——劉銘伝を中心に
- 第2章 日本政府の港湾政策
- 第3章 台湾の築港事業と都市発展——基隆、高雄、花蓮港を中心に
- 第4章 台湾総督府による港湾政策
- 第5章 統計書から見た内地・台湾・朝鮮主要港の港勢
- 第6章 築港技術者及び技術の対外的自立と人材育成
- 第7章 南洋進出の拠点化に伴う築港事業の変化
- 終 章

序章では、従来の港湾研究では台湾の経験や実績は日本史の範疇で語れることはなかったとし、台湾で実施された築港事業の「経験」や実績は日本港湾史や日本近代史の1ページに位置づけられて然るべきと指摘する(1ページ)。また、近年アジア諸国・地域で見られる「選択」と「集中」の港湾政策の源流は戦前日本に見ることができ、その政策を反映したのが台湾総督府の築港政策であるとする(2ページ)。その上で、第1章から第7章の概要を紹介し、本書の検討内容を明らかにしている。

第1章では、清朝の劉銘伝が台湾巡撫<sup>(註1)</sup>時代に計画された築港事業を検討している。劉銘伝が着手した9つの10年計画のなかで、台湾北部にある基隆港の築港について明らかにしている。このなかで、基隆港の整備は清政府の予算ではなく林本源家から捻出したこと、当初は基隆・台北間の鉄道が竣工した際の海上と陸路の連絡を目的に埋立を実施したことを指摘し、この埋立工事自体はその後の日本統治時代における埋立工事につながると評価している。一方で、これ以外の工事・計画については実施されておらず、台湾総督府は厳しい評価をしたとし、台湾における築港事業の起源は日本統治時代にあるとの立場を明確にしている。

第2章では、日本政府の港湾政策を検討する。これは、台湾を統治した時期における日本内地の港湾

政策を分析した研究が多くない（4ページ）ことが理由である。また、台湾の築港の「経験」や技術・方針は台湾一内地間で接岸する内地港湾の築港事業や港湾政策の影響を受けていると考えている（4ページ）。この章では、日本の築港に関与したお雇い外国人、お雇い外国人後の日本人技師による調査や立案のための組織である港湾調査会の変遷を検討する。とくに、1907年に港湾調査会が答申した「重要港湾ノ選定及ビ施設ノ方針」は港湾を等級化する「大港集中主義」を採用し、戦前日本の港湾政策の基本であることを明らかにしている。また、「大港集中主義」のもと、日本のおもな港がどのように築港されたかを横浜港を中心に分析している。

第3章は、本書の中心のひとつとあってよい。まず、台湾で行われた築港事業のうち、最初に本格的な築港開発が行われた基隆港に焦点を当て、着任した総督ごとに区分して検討する。そのなかで、基隆港の築港過程だけではなく、「平時は商港、有事は軍港」という運営に至る過程を明らかにする。また、現在の台湾の港湾において最大の取扱量がある台湾南部の高雄港（1920年までは打狗港）の拡張工事過程や砂糖積出港として拡大したことを検討している。これら2港はいずれも国費で築港事業が行われていたことを指摘している。さらに、日本初の近代掘込式港湾である花蓮港を取り扱っている。この章でとくに取り上げたのは掘込式港湾の歴史、花蓮港の港湾調査と築港事業である。

第4章では、台湾総督府が実施した港湾政策について検討する。まず、台湾における港湾政策に関係する部局として、港湾調査機関、築港事業に関係する部局、そして税関に関する動きを概観する。そして、第2章で指摘する「集中主義」方針が台湾に導入される前の港湾政策、導入された背景について検討している。また、台湾の貿易量や航路が「集中主義」の採用によってどのような変化があったかを明らかにしている。

第5章は、この本のなかでは最もページ数が少ない章である。その内容は、日本が台湾や朝鮮を統治していた時代の主要統計書の概要を紹介し、日本内地、台湾および朝鮮の主要港湾を概観する。このなかで、朝鮮では仁川港と釜山港が貿易量の多い上位2港であることを指摘する。これらをふまえて、日本、台湾および朝鮮の主要港の輸移出入貿易額の推

移を比較し、その特徴を明らかにしている。

第6章では、築港事業を担った人々に焦点を当てる。明治維新直後はお雇い外国人といわれる外国人技術者によって築港事業は実施されたが、その後外国へ留学した日本人技師が担うようになった。この日本人技師が台湾総督府に奉職し、台湾における築港事業を担うことになる。これらの日本人技師が実施した築港事業や、導入した技術について検討するのがこの章である。

第7章では、日本の南進政策が台湾の築港事業に与えた影響について検討した。とくに、台湾総督府が調査し、その結果をまとめた『南支那及南洋調査書』の内容について3項目に分類した上で検討を行い、その特徴を明らかにしようとした。また、海南島における港湾調査、台湾における工業港と新高港（現・台中港）における築港事業についても取り上げている。

終章では本書で検討した内容をまとめ、筆者は本書で台湾総督府の築港政策など6点を明らかにしたことを述べる（225ページ）。その上で、第1章から第7章の研究成果について言及し、台湾総督府の築港事業の特徴は台湾と日本内地の築港政策は相似していること、台湾の築港技術者とその技術水準は高かったこと、日本の南進政策は台湾の築港事業にも影響を与えたと指摘している。そして、本書の学術的な貢献と今後の課題を示している。

### Ⅲ 本書の貢献と若干のコメント

筆者本人が書いているように、本書の貢献は日本史の立場から日本統治時代の台湾港湾の発展を明らかにしたことである。そのため、台湾総督府が出版した資料をはじめとするその当時発行された資料を数多く駆使し、本書をまとめたことに意義がある。また、筆者が第5章で指摘しているように、「眠れる資料」とも呼ばれている内務省土木局『大日本帝国港湾統計』を使って、戦前の日本や台湾などの主要港湾における貿易額を明らかにしたことは有益である。その一方で、どのような品目が取り扱われたのかを日本内地の港湾と比較することで台湾の港湾の特徴を明らかにできなかったのであろうか。第2章で日本の主要港湾から欧米などの地域別の貿易額を示しているの、貿易品目について言及すること

でより深く日本内地や台湾における貿易を明らかにできたのではないかと考える。

また、本書が取り上げているのはタイトルに示した日本統治時代の台湾における築港と人材育成だけでなく、日本政府の港湾政策、南洋政策など幅広い内容を取り扱っている。これは台湾の港湾政策が日本の政策と非常に密接な関係をもっていることを意味する。その一方、本書が広範囲な内容を取り扱っている背景には筆者の博士論文をまとめたものであり、すべての章で先に学会誌などで公表されたことが考えられる。そのため、書籍のタイトルと直接関係する章は評者が考えるには第3章、第4章、第6章であり、ほかの章は内容の重要性は理解できるがその位置づけを序章や終章だけではなく、各章の冒頭でも示す必要があったように感じた。

また、本書のような戦前台湾における港湾についてまとめた研究は日本ではもちろん、台湾でも見当たらないようである。その意味でも本書は有益な研究であることは間違いない。しかし、台湾でも戦前の高雄港に関する研究は行われている（楊・張 [2008] など）。楊・張 [2008] が検討した内容と比較すると、本書第3章第2節における高雄港の築港事業についての内容に若干の違いがある。本書の表3-10において、第1期工事計画の工費は473万3000円となっている。一方、楊・張 [2008, 71-72] では、予算額は本書で指摘している金額と同額であるが、実際の工費は491万775円であり、当初予算から18万775円超過したと指摘する<sup>(註2)</sup>。また、本書では第2期工事計画でも予算額(1278万4000円)とその計画内容に言及しているが、楊・張 [2008] では工事内容だけではなく、実際の総工費は2736万4000円であったことを明らかにしている。表3-10では計画段階を示したものにすぎないが、本文で実際の総工費は言及されていない。実際に行われた工事について、その内容や費用の検証は必要であったのではないかと。

楊・張 [2008] の研究が明らかかなように、台湾でも一定の研究が行われているのは間違いない。台湾で行われている日本統治時代の港湾研究は日本史からのアプローチではないと考えられるが、台湾で行われている研究についても言及や検討が必要であったかもしれない。この点については今後さらに研究を進める上で、意識して取り組んでもらいたい。

つぎに、本書で指摘している「大港集中主義」についてである。第2章で書かれているように、この考え方は戦前日本の港湾政策は第2次港湾調査会による1907年10月の「重要港湾ノ選定及ビ施設ノ方針」の答申内容である港湾等級化がそのもとになっている。この答申では港湾を3種類に分類し、政府が第一種港湾、あるいは第二種港湾に指定した場合、その港湾で修築を行う際には国と地元の費用負担割合が明確にされていた(132ページ)。一方、台湾の場合には、基隆港と高雄港に対して全額国費負担で集中的に港湾整備を行うという「集中主義」が採用された。国費での築港事業は基隆港では1899年、高雄港では1908年に開始し、台湾では少なくとも日本の「大港集中主義」より先んじる形で集中的な港湾整備を行ったといえる。その後1931年に、花蓮港がその対象となった。

日本政府が第2次港湾調査会の答申をいつ採用、あるいはいつ第一種港湾や第二種港湾の指定をしたかによって、台湾の集中主義との関連性がより明確になると考えられる。しかしながら、本書では日本政府がいつ港湾指定をしたかが明らかではない。そのため、台湾の集中主義が日本の港湾政策に影響を与えた可能性は否定できない。この点については、より詳細な検証が必要であろう。

また、この「大港集中主義」が本当に戦後のアジア諸国における港湾政策に影響を与えたのか、という疑問がわく。筆者は近年アジア諸国で見られる「選択」と「集中」を柱とした港湾政策は戦前日本に見ることができると指摘している(2~4ページ)。その考え方には基本的には同意できるが、整備の考え方は戦前の港湾と戦後の港湾では大きく違っている。というのは、とくに1970年代以降に顕著になるが、コンテナ船が本格的に就航して海上輸送の中心になること、船舶の大型化が進んだことによって、これらに対応できる港湾整備が必要となった。そして、戦後は重化学工業を中心に工業化が進むにつれ、港湾沿いに臨海工業地帯や輸出加工区といった工業の拠点を作る動きが出た。そのため、港湾を集中させる方が効率的になったと考えてよい。一方、戦前は港湾沿いに工業の拠点化を設置するといった考えはもっていない。その意味で、日本の「大港集中主義」は戦後のアジア諸国における港湾整備に多少の影響はあったかもしれないが、この点については今後さ

らなる検討が必要であろう。

さらに、筆者が指摘することとして、戦後日本の港湾政策は「日本型港湾開発」が採用され、「集中化から分散化傾向」を示すようになったという酒井[2004]の議論を援用している。この分散化傾向は日本政府が主導して実施したものではない。筆者も指摘しているように、日本で港湾管理に関する基本法である「港湾法」が制定されたのは1950年である(34ページ)。この港湾法では、港湾管理権が地方自治体(あるいは地方自治体の外郭団体)で行われるようにしたことが最大の特徴である。日本の港湾管理の方法が戦後大きく変化したのはGHQの影響である。GHQは戦前日本の港湾管理や港湾整備が国による支配が強かったため、アメリカの港湾のような形を目指したと考えられる。アメリカの場合も港湾の数が多いこともあり、少数の港湾に貨物を集中させる形ではなく、分散化させている。分散化傾向の特徴をもつ日本型港湾開発は独特のものではなく、アメリカの港湾開発に近いものであると考えた方がよい。

最後に、本書では同時代の朝鮮や大連、「南支那」、南洋諸港における築港事業、そこで活躍した技術者の育成や技術の伝播を比較検討できなかったと指摘している。同様に、これら地域で行われた港湾調査や築港に関する技術や方針が台湾や日本の港湾政策、築港事業にフィードバックされたか否かを明らかにできず、今後の課題に位置づけている(237ページ)。これらの課題はもちろん重要であろうが、日本統治時代の港湾政策が台湾に遷移した中華民国(国民党政府)の港湾政策にどのような影響を与えたのか、という課題も検討が必要であろう。現在の台湾における港湾は日本統治時代以上に高雄港に集中し、また基隆港は後背地が小さいこともあり、コンテナをはじめとする貨物の取り扱いが台北港に移っているのが現状である。この課題にも取り組むことで、台湾の港湾政策の変遷が明らかになるのではなかろうか。

いくつかの指摘をしたが、歴史研究は用いる一次資料にアクセスすることが可能かどうか、が研究を

進める上で最も重要である。本書が取り上げた内容は非常に広範囲にわたっている。そのため、比較的一次資料がそろっていると考えられる日本統治時代の研究を進める上でも、その収集に多くの苦労があったと推察される。台湾では残されている資料がある一方で、日本ではすでに散逸した資料もあるかもしれない(その逆もしかり)。その意味で、本書が示した資料の取り扱い方や分析は、これからの港湾史や港湾開発を歴史的に研究する者にとって有益であろう。

(注1) 巡撫とは清朝時代の官職のひとつであり、地方の統治を担当した。台湾巡撫は1885年に設置された。本書17ページでは在任期間を1866～1891年としている一方、19ページには劉銘伝が台湾に赴任したのは1886年、23ページでは1869年に就任と書いている。17ページの在任期間は、おそらく台湾巡撫就任前の台湾軍務監督時代も含んでいると考えられる。

(注2) 評者が計算したところ、超過額は17万7775円であった。何らかの間違いがあったのではないかと推察される。

## 文献リスト

〈日本語文献〉

酒井多加志 2004.「北海道の港湾の史的展開」『釧路論集：北海道教育大学釧路校研究紀要』(36) 49-56.

〈中国語文献〉

杜劍峰等 2008.『高雄港建港 100 週年學術研討會論文集』高雄 高雄市文獻委員會。  
楊玉姿・張守真 2008.『高雄港開發史』高雄 高雄市文獻委員會。

(アジア経済研究所開発研究センター)