

海南島における港湾調査

—台湾総督府による『南支那及南洋調査書』分析を中心に—

井上 敏 孝*

(平成23年6月14日受付, 平成23年12月8日受理)

Harbor investigation in Hainan Island : Analysis of "South China and South Seas report of Investigation" by the Taiwanese government-general's office

INOUE Toshitaka *

In this study, I clarify the summary of the harbor investigation in "South China and the South Seas investigation" that a Taiwanese Government-General's Office carried out. In addition, I clarify the situation of the harbor investigation that a government-general's office carried out in Hainan Island.

In "South China and the South Seas investigation", the harbor investigations were carried out chiefly. In this study, I clarified it through report of investigation analysis in this connection. And, in the harbor investigation of Hainan Island carried out as a part of "South China and the South Seas Investigation", the policy of the harbor investigation of Taiwan and the Japan inland influenced it. The policy of a harbor investigation was cultivated in the Japanese inland.

Key Words : Hainan Island, South China and South Seas, Harbor investigation, Taiwanese Government-General's Office

1. はじめに

台湾総督府による「南支那及南洋調査」は、調査結果を「本島統治ノ資料」⁽¹⁾にするとともに「海外発展ノ機運ヲ促進シ以テ南方経営ノ連鎖タル本島ノ任務ヲ尽ス」⁽²⁾ことを目的として「南支那」及び南洋地域で実施された調査であった。その調査対象地は「南支那」方面11地域、南洋方面で30地域の計41地域におよび調査内容や分野も詳細かつ広範にわたっていた。

本稿では「南支那及南洋調査」に基づいて作成された『南支那及南洋調査書』の分析を通し、総督府が中心となって進めた「南支那」及び南洋方面、特に海南島の港湾や港勢に関する調査内容を明らかにする。

これまで台湾総督府が「南支那及南洋調査」の一環として、「南支那」及び南洋地域で港湾調査を実施した点を直接的に論じた研究は少ない。

まず「南支那及南洋調査」に関する研究は、中村孝志「『大正南進期』と台湾」がある。中村氏は大正南進期における総督府の調査方針に着目し、南進のための政策やその意義を明らかにしている⁽³⁾。しかしながら、中村氏が研究対象としているのは大正期に実施された調査が主であり、明治期及び昭和期の調査内容等については詳細な

分析に欠けている。さらに氏が着目する南進政策の分析は広範に及んでいるが、港湾整備という個別の調査項目を明らかにしたものではなく、各調査が総督府の政策に与えた影響までは触れられていない。

南洋調査の実態について詳細に分析した研究としては横井香織『日本植民期台湾における「南洋」調査活動の展開』等がある。同研究では台湾総督府に限らず、台湾銀行や台湾南方協会等の民間の調査機関が実施した南洋調査の実態を解明している。そして「南洋」の拠点となった台湾における南洋調査・研究活動の意義を明らかにしている⁽⁴⁾。

加えて『南支那及南洋調査書』内の調査内容を分析したものととしては横井香織『日本統治期の台湾におけるアジア調査—台湾総督官房調査課『南支那及南洋調査』の分析を中心に—』がある。ただ横井氏の研究も、「南支那」及び南洋地域での調査活動の意義を明らかにしているものの、「南洋」調査の個別的内容を掘り下げた分析はなされていない⁽⁵⁾。

また台湾総督府が実施した海南島調査に関する研究は、鍾淑敏「植民と再植民—日本統治時代台湾と海南島の関係について」⁽⁶⁾や趙從勝「前期海南島調査事業—農業調

* 兵庫教育大学大学院連合学校教育学研究科学生 (Doctoral program student of the Joint Graduate school in Science of School Education, Hyogo University of Teacher Education)

査を中心に一」等が挙げられる⁽⁷⁾。同研究等では台湾総督府の海南島調査に関する詳細な記述が見られるが、港湾調査に関する内容は概要の域を出ない。

そして日本が台湾を植民地にしていた時期に蓄積された、政治・経済・社会・産業など各方面での「経験」いわゆる「台湾経験」に関する研究は、松浦正敏編著『昭和・アジア主義の実像—帝国日本と台湾・「南洋」・「南支那」』があるが、同研究も分析対象が中国・「南支那」・南洋と多岐に渡っており港湾調査に関する記述は少ない⁽⁸⁾。

以上のことから本研究では、台湾総督府の海南島における港湾調査に着目し、調査書内の記述を通して、当該地域での港湾調査の実態を捉えることを試みる。そして台湾内において企画立案された港湾政策や調査の方法が実際の調査活動に果たした役割を明らかにする。

また戦前期の海南島及び台湾を中心とした日本の調査事業の一端を明らかにする本研究は、戦前期の日本が行った海外活動の拡張の手法と実態を学ぶ社会科教材開発に貢献できると考える。さらに調査地域での調査書記述や分析結果は、地政学的条件から歴史的的条件を読み解くための歴史的な一事象として同じく教材開発に生かすことができよう^(註1)。

2. 台湾総督府の「南支那及南洋調査」

台湾総督府官房内に調査課が設置されたのは、1918年の第7代明石総督の時代であった。しかし総督府は「南支那」・南洋方面に多くの視察員を派遣しており⁽⁹⁾、実際の調査は調査課設置以前の1900年代初めから活発に行われていた。官房調査課設置以前の1913～1918年までは同調査課の前身である統計課が調査に関する統計業務及び資料収集を担当し、殖産局や財務局、警察本署等の各局単位で「南支那」及び南洋各地の情報収集が行われ調査書が作成されていた。こうした中で調査活動の統一を計

り調査内容の重複を避けるため⁽¹⁰⁾、調査を専門とする調査課の設置が決定した。台湾総督府官房調査課は、その任務を「南支南洋其ノ他海外ニ於ケル制度及経済」を調査することと規定し、1919年には課長及び事務官、統計官、翻訳官、技師、雇員を含めた57名で構成される組織となった⁽¹¹⁾。

本稿で研究対象とする『南支那及南洋調査書』は以上の視察員がまとめた調査結果に基づいて台湾総督府官房調査課により編纂されたものである。さらに官房調査課によって作成された調査書は1918～1935年の間に刊行されており研究対象となる期間は調査書の刊行された時期と重なる。台湾総督府による「南支那及南洋調査」の各調査書の書名及び概要は『南支那及南洋調査書目録』に詳しいが、本章では『南支那及南洋調査書』内で報告された調査の結果を調査項目別に分類を行う^(註2)。

ただし同調査の内容は質量ともに膨大であり、調査項目も多岐にわたっている。そのため本章における分類方法及び研究方法に関しては、各調査書の分析を行うとともに、現段階で目次ベースを閲覧できない調査書は『南支那及南洋調査書目録』における各調査書内の「概要」並びに先行研究等の研究の成果⁽¹²⁾に基づいて分析を行った。

以上の研究方法で得られた分析結果を踏まえて本章では、『南支那及南洋調査書』内の「港湾」や「築港」に関する記述分析と、調査書記述の内容や対象地域が調査時期によって変化する点を明らかにする。さらに総督府による「南支那」及び南洋方面での港湾調査や分析手法と、総督府が台湾島内ですでに実施した港湾調査及び築港の実績と経験とを比較することで、総督府による「南支那及南洋調査」事業の一側面について迫りたい。

(1) 港湾に関する調査の特徴

全調査書の中から、築港及び港湾調査に関する記述の

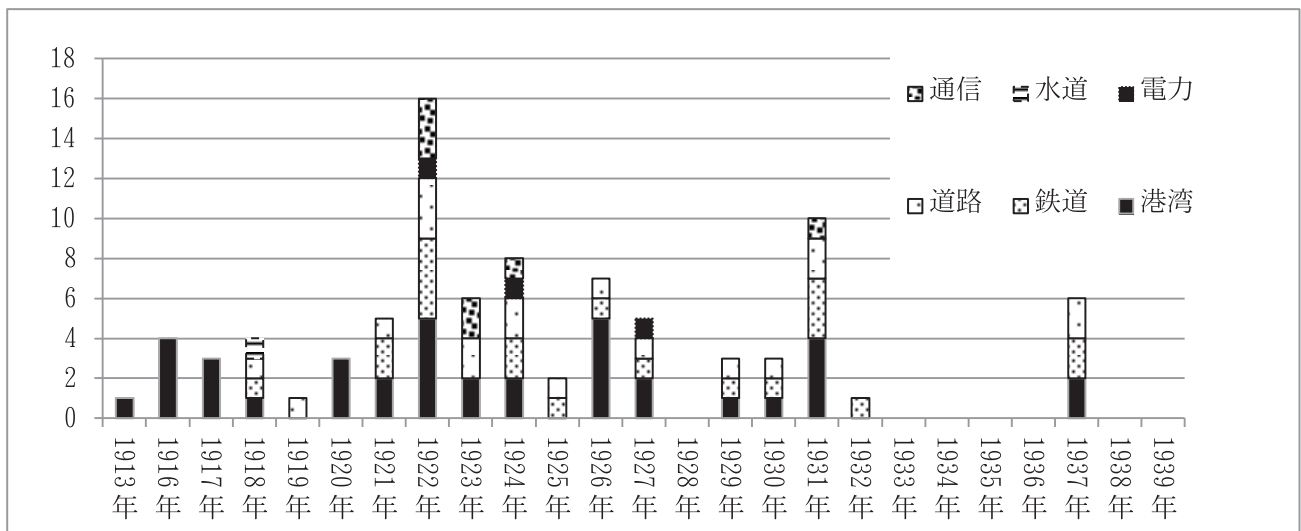


図1 社会基盤各項目の調査内容一覧 (件)

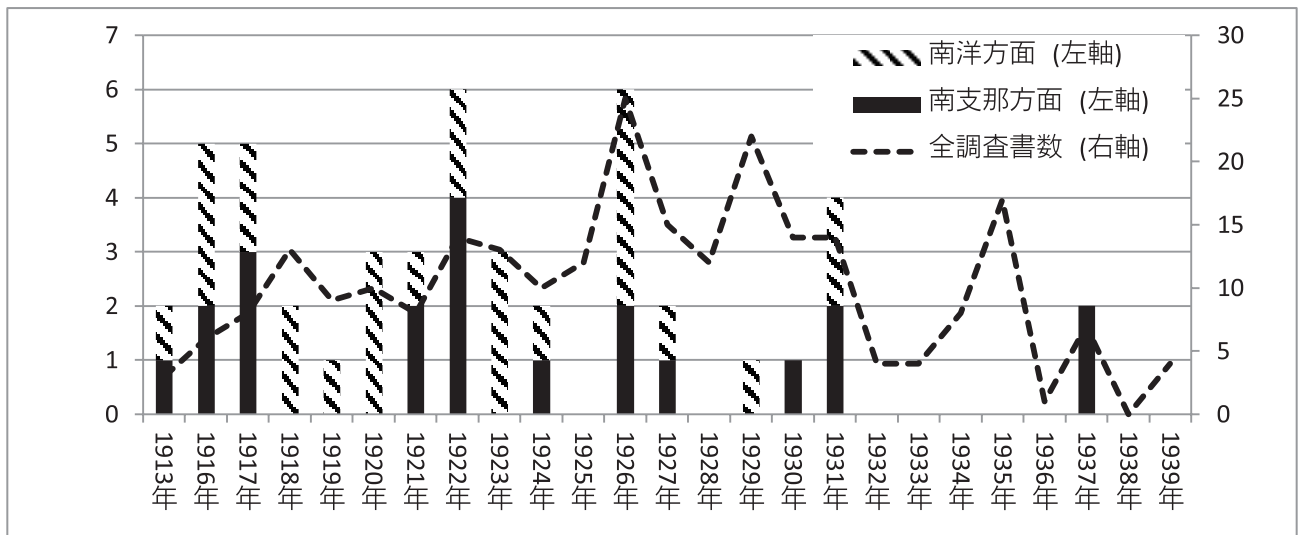


図2 「南支那」・南洋方面の港湾調査に関する記述数と全調査書数の推移（冊）

みを抽出すると該当する調査書は9冊であった。この数は240ある調査書の中では決して多い数ではない。しかし社会基盤に関連する項目^(註3)で分類すると「港」に関して記述した調査書の数は38余りとなる。そのため港湾全般に関する記述の数は、同項目中最も多くなり、港に関する調査の充実ぶりを窺うことができる。

ここで注目できる点は、各調査地域の概況及び当該地域の事情について書かれた調査書の多くで港湾及び築港に関する記述が見られる点である。具体的には「南支那及南洋調査書」第5輯『香港事情概要』、第6輯『佛領印度支那事情』、第9輯『蘭領東印度事情』、第11輯—2『汕頭貿易事情』を始めとした調査書がそれに当たる^(註13)。

さらには図1が示すように調査開始当初の1913年から1917年にかけては、社会基盤に関する調査は港湾のみに限られていたが、1918年以降は港湾だけでなく鉄道、道路、通信と調査項目が複数になったことが分かる。これには『南支那及南洋調査書』第20輯『比律賓视察所感』、第55輯『香港要覧』、第58輯『英領北ボルネオ事情』、第80輯『濠洲の産業』等の調査書が該当する^(註14)。

以上のことから「南支那及南洋調査」では、物資の集積地であり、周辺地域における流通の拠点となる港湾調査・分析に台湾総督府が重きを置いていたことが如実に表れている。

加えて同調査では「南支那」地域の港湾建設を巡って台湾の基隆港及び高雄港の築港事業と比較分析を行っている調査書が存在した^(註15)。このことは台湾本島の築港工事で培われた技術が、台湾総督府による「南支那」及び南洋地域における港湾建設に伝播していたことを示す一事例であると考えられる。この点については、他の（築港の記述がある）調査書内の記述と合わせて次章で検討したい。

(2) 南進政策下における調査対象地域の変遷

港湾調査に関する記述数の推移を地域別で示した図2を見ると港湾に関する調査は時期によって変容していた事が分かる^(註4)。具体的には、総督府による調査活動が活発化し、「南洋」に対する定義や重要性の拡大に合わせて港湾調査の対象となる地域も変容・拡大した^(註5)。

図2から分かる通り1922年と1926年は港湾調査に関する記述数が最も多く、なおかつ1926年は南洋各地に関する調査記述数が「南支那」方面のそれを大きく上回って、南洋方面に関する港湾調査の記述数が最大となった^(註6)。1918年～1920年では港湾について書かれた調査記述は南洋方面のものに集中するが、1921・22年は「南支那」地域の調査書で港湾関係の記述が見られるようになる。この時期の「南支那」地域を扱った調査書の中には『南支那及南洋調査書』第51輯『海南島事情』（1921年）、第63輯『香港の港勢と貿易』（1922年）、第64輯『南支那重要港の港勢』（1922年）を始めとした調査書があった^(註16)。これらの調査書は「南支那」地域の港湾及び築港の状況を調査した重要な調査書であり、詳細については次章で検討する。

以上のことから調査書数及びの増減・調査対象地域の変遷状況、港湾調査の地域別増減の波は、ほぼ一致していた。これは毎年港湾に関する調査が一定の必要性を以て実施されていたことの裏付けであろう。加えて「南支那」及び南洋地域の概説書あるいは調査地域の状況を体系的に説明した調査書は1913年から1927年頃までの期間に多く出された。港湾に関する記述がある調査書が出されたのも同時期に集中していた。その点は図2でも確認できる。港湾調査の記述は1937年頃に若干見ることができ、多くは1926年にピークを迎えていた。したがって「南支那」及び南洋調査書数と、港湾調査に関する記述数の増減には共通点が多かったといえよう。

表1 台湾・海南島の主要港湾一覧

番号	港名	調査書等で指摘された特徴	出入港可能船舶	築港の有効性
①	海口港	港湾としては無価値	5～6000トン未満	×
②	清瀾港	将来、海口に代わるべき良港	4000トン以上	◎
③	榆林港	本島南部に於ける良港	2000トン程度	◎
④	三亜港	良好なる避泊地	帆船	○
⑤	新英港	造船業に於て全島第一	4～500トン	○
⑥	基隆港	台湾随一の貿易港	1万トン	◎
⑦	高雄港	基隆港に匹敵する台湾南部の一大港	1万トン	◎

3. 海南島における港湾調査

南洋地域における「築港」を具体的に調査した調査書の1つに、『南支那及南洋調査書』第51輯『海南島事情其二』(1921年)がある⁽¹⁷⁾。本調査書では、「港湾」及び「築港」に関する記述に多くの項が割かれていた。なかでも同報告書内では、本島での主要港湾選定には「台湾の基隆打狗の二港師資と作す」べきとの指摘⁽¹⁸⁾がなされている。これは海南島と台湾の基隆と打狗(後の高雄港)での築港方針とを比較した注目すべき指摘である。

そこで本章では「築港」及び「港湾」に関して多くの記述がある『南支那及南洋調査書』第51輯『海南島事情其二』と第66輯『海南島事情其三』(1922年)⁽¹⁹⁾の2つの調査書を中心に分析を進める。そして台湾総督府が台湾島内で実施した同様の調査と比較を行うことで、同調査書で「台湾の基隆打狗の二港師資と作す」との指摘がなされた背景を明らかにする。

(1) 海南島沿革

『海南島事情其二』及び『海南島事情其三』で調査対象地となった海南島は東西約300km、南北約180km、面積は32,200km²の島で、中国本土とは海峡を隔て、広東省雷州半島の南方に位置している。また島内中央は山が連なっており、気候は「炎熱なるも土地肥沃」であることから「物産は饒多」であった⁽²⁰⁾。加えて本島は西に仏領インドシナ、南はマレー半島及び蘭領諸島の諸港、東にフィリピン諸島を臨み、経済上「實に重要な地位を占む」位置にあった⁽²¹⁾。以上のことを踏まえると、海南島の面積は35,980km²の台湾に比べて若干狭いものの、面積の多くを占める山地が島の中央部に連なり、亜熱帯気候及び熱帯にあり、さらには南洋地域を望む拠点として、海南島と台湾本島とは多くの地政学的な共通点を有していた。

ただ台湾には入り江や入り組んだ湾等が少なく直線の海岸線が多いことから、地理的に天然の良港が極めて少なかった⁽²²⁾。一方、海南島沿岸には計10数カ所の湾があり随所に良港があった。具体的に海南島には大小約12カ所の港があり、主要な港としては海口港、清瀾港、榆林港、新英港、三亜港等が挙げられる。加えて上記した5港以外にも博鰲港、新村港、海頭港、北黎港、鶯哥港、保平港があったことから清朝時代から海運業は盛んであった。なかでも海口港は海南島の主要な平野を背後地

として持ち、島内で最も人口の多い瓊山・文昌両県にまたがっていた。そのため同地域はマレー半島やタイ、仏領インドシナ等に出稼ぎする南洋華僑の出身地となり、海口港の市街地は裕福な華僑の寄泊地として繁栄していた⁽²³⁾。

しかしながら日本統治期までは「何等港湾施設の改良が実施されていないため依然として天然のままの港湾」であり、小型船あるいはジャンク船の利用に適するのみで、「外洋船は何れの港に於ても沖懸りとなり、風波を冒して荷役せざるを得ない状態」であった⁽²⁴⁾。以上の海南島の港湾状況は、小規模な浚渫或いは埋立工事⁽²⁵⁾が実施されてはいたものの、商港としての設備は「何等見るべきものが無かった」⁽²⁶⁾台湾と同様の状況であったことが分かる。

(2) 港湾調査の実施

海南島の港湾に関する調査書記述に、海南島の事例と台湾の港湾状況を比較した記述が多く見られるのは以上のような背景があったと考えられる。本調査書の「港湾」及び「築港」に関する記述の中で台湾との地政学的な共通点を踏まえて書かれたのは次の部分である⁽²⁷⁾。

瓊崖の全官下は一圓形なる島嶼たり宜しく南北二部に於て各々一主港の港湾を選び鐵道を以て兩端を連接し首尾をして相應し易く貨物集散に便ならむへし

ここでは海南島の南北2港を全島交通の中核として整備し、なおかつ鉄道で連結することは、同島を「貨物集散に便ならしむ」と指摘している⁽²⁸⁾。南北の2つの港を重点的に整備するとの方針は、すでに台湾にて北の基隆港及び南の高雄(打狗)港を舞台に「二港集中主義」方針として実現されたものであった⁽²⁹⁾。さらに2つの港を鉄道で連結し、「貨物集散」を計るとの点は、基隆・高雄を結ぶ縦貫鉄道によって果たされている⁽³⁰⁾。これに対して総督府は海南島における上記の南北2港に最も有望な港として、清瀾港と榆林港を挙げ、前者は北部、後者は南部における拠点港として、それぞれ全島交通の中核と位置づけた⁽³¹⁾。

海南島の北部に位置する清瀾港は、港の東西を丘陵で囲まれており、水深が20～30尺あることから良好な避泊地を形成していた⁽³²⁾。ただし港口には水深9尺の珊瑚礁

から成る浅瀬が1 kmあまり続き、汽船の出入りが不可能であった。そのため調査書内では本港が「全島第一の商港」となるには浚渫を中心とした整備が必要であると指摘されている⁽³³⁾。

一方の榆林港は海南島の南部に位置しており、本島南部における良港であった。北から南にかけて湾曲する細長い港湾を形成しており、東北西は共に小岳で囲まれていた。そのため同方角からの風に対しては良好な停泊地を有していた。しかし港内の泊地には珊瑚礁が多く、外港の一部には浅瀬があるため個泊地とするには困難な個所があった。そこで安全な泊地を得て大型の船舶が出入り可能となるには、珊瑚礁や浅瀬の除去が必要であると調査結果が出された⁽³⁴⁾。

そして清瀾港と榆林港の2港の整備とともに、不可欠とされたのが両港湾における海陸連絡の設備と両港につながる陸上交通機関の整備であった。特に港の北部が平坦であった清瀾港は各地との交通が容易であり、なおかつ周囲に大きな河川がなかったことから鉄道敷設も極めて容易であった。このため「陸上各地との交通機関、特に安定及加積に通ずる陸上交通機関の施設を俟って、始めて當港の価値を發揮すべきもの」としてその有効性が指摘された⁽³⁵⁾。海南島が南洋地域を望む拠点という地政学的な利点を生かすためには、以上の点を整備することが必要であると重ねて述べられた。

これに限らず海南島の港湾に関する調査として注目できる記述には、「主要港」に対する「補助港」の位置づけを論じたものがある。

海南島における重要な港としては先述した通り清瀾港と榆林港に加えて、海口港、新英港、三亜港等があったが、これらの港は海南島における主要港と位置づけられた。実際には上記した港以外にも博鳌港、新村港、海頭港、北黎港、鶯哥港、保平港等の港があったが、いずれも港の位置や港湾の状況から「主要の港湾と爲すに足らざる」状態であったため、博鳌港を始めとした6港は補助港湾に位置づけられた⁽³⁶⁾。

以上のような「主要港」と「補助港湾」の位置づけ⁽³⁷⁾は、領台直後の台湾で総督府が採用したものであった。領台当初、台湾の主要港は清朝時代に大陸との貿易の窓口となっていた淡水港であった⁽³⁸⁾。また同時期、基隆港は小規模な港にすぎず、同港は淡水港の補助港として認識されていた。ただし総督府による調査・測量を経て基隆港で本格的な築港が開始されたことによって、1916年には主要港と補助港の位置づけが逆転し基隆港が台湾随一の港へと発展した⁽³⁹⁾。こうした「主要港」と「補助港」に関する認識は領台後、日本から持ち込まれたものであったが⁽⁴⁰⁾、先述した「海南島」に関する調査書の記述にも見ることができる。同様の認識が「南支那及南洋調査」の際に適用されていたことが分かる。

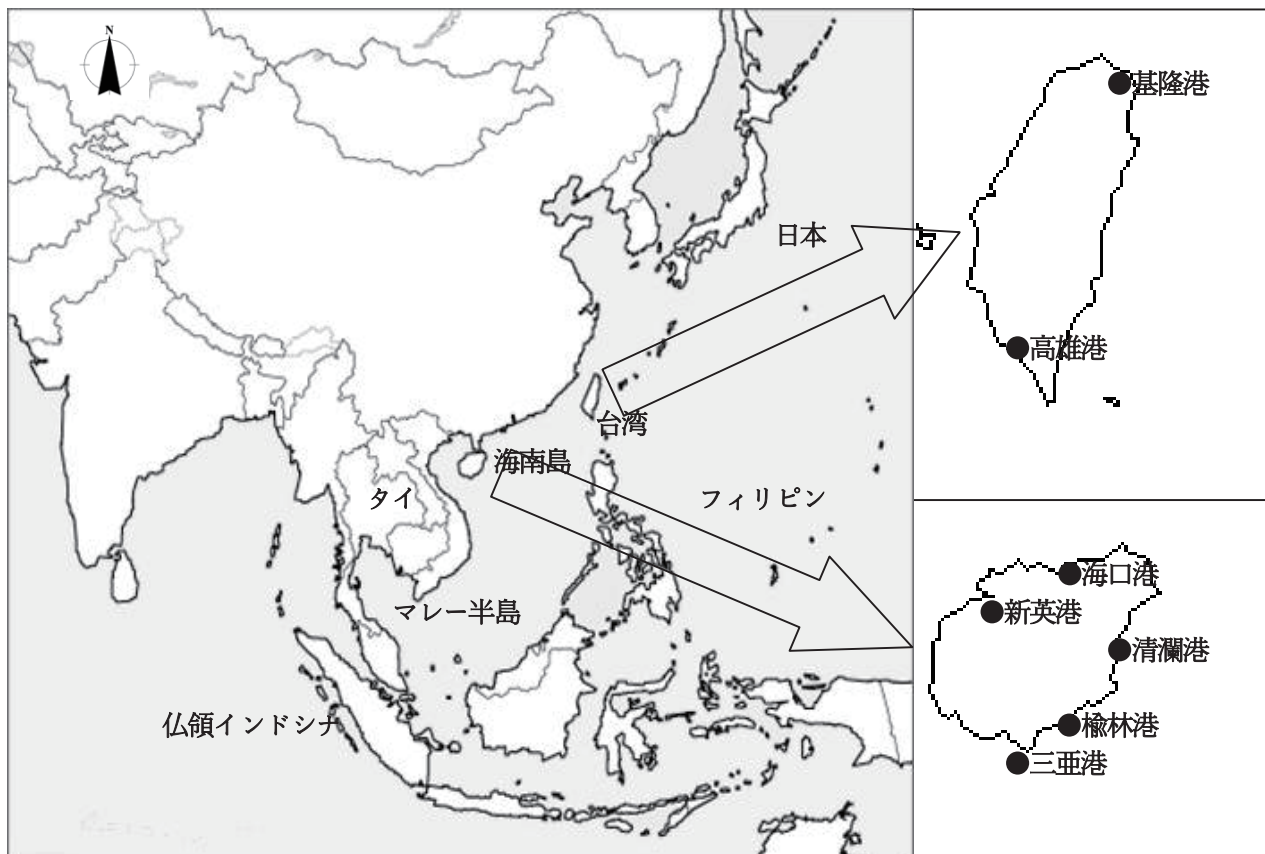


図3 南支那・南洋地域台湾・海南島の主要港

最後に「南支那及南洋調査」を巡る港湾調査の特徴として、「南支那」・南洋方面の港湾、なかでも「南支那」方面における港においては、清朝時代の築港事業と港湾の状況を踏まえた分析が目立つ。代表的な記述は『海南島事情 二』で見ることができる⁽⁴¹⁾。具体的には以下の通りであった。

清朝時代、海口港にはドイツ人技師による埠頭建設の計画があった。しかしながら実際には資金不足と事前の調査不足によって、計画は「水泡に歸し」ている⁽⁴²⁾。清朝時代に海口港の築港計画が一旦は立案されながらも、調査不足により失敗に終わったことを調査書では多くの点から批判している。調査書が批判の根拠とするのは、おおよ次の点であった。海口港の港湾としての価値が、清瀾港に比べて低下しつつある中で、海口港において築港計画を立てることは「大抵速成にして目前の策に過ぎず能く築港の根本問題に籌及せしにあらざるなり」と述べている⁽⁴³⁾。

これに対して台湾総督府による築港計画は、清朝時代の港湾の概況及び港勢を詳細に調査・測量して作成された。清朝時代の築港及び港湾の状況を総督府が調査・測量した上で、当該港に関する調査分析を行うとの方法は、台湾における基隆港の築港事業で確立された手法であった⁽⁴⁴⁾。台湾総督府による基隆港の築港事業は1899年に開始されたが、同築港計画は清朝時代の築港事業と港内の状況を詳細に調査・測量した上で立てられたものであった。そして調査結果は後の数度にわたる基隆港築港事業の基礎データとして用いられることとなった⁽⁴⁵⁾。

以上のように南北2港を集中整備する方針や、それら2港を縦貫鉄道で結ぶとの方針、「主要港」と「補助港」という港湾の位置づけ、そして築港のための調査活動に対する認識等に関して、海南島の事例と台湾内の同様の事例を比較すると次の点が指摘できる。つまり『海南島事情其二』及び『海南島事情其三』で記述された港湾調査に関する分析と方法は、台湾で実施された築港の方針と共通点が多かったといえよう^(註7)。

(3) 日本内地及び台湾の港湾政策との比較

前節では海南島の港湾に関する事象が、台湾における築港政策や方針の影響を受けていた事例を明らかにした。本節では調査書で見られた港湾を巡る方針や認識について、台湾本島に限らず内地港湾政策との比較を加えて分析することで、「南支那及南洋調査」各調査書で見られる港湾調査及び築港方針の源流を探りたい。

比較する上で注目できる点は、築港事業の際の港湾調査・測量の徹底ぶりであった。港湾整備のために港湾調査及び測量を重視するとの姿勢は、台湾総督府の事例に限らず、さらに遡って日本内地の築港事業の事例で確認することができた⁽⁴⁶⁾。具体的には日本内地における近代港湾建設の嚆矢となったのは横浜港の築港とされるが、

この横浜港築港工事でも、築港計画立案の段階から港内の調査・測量が重要視されていた⁽⁴⁷⁾。横浜港では築港計画が浮上した1874年にオランダ人技師であったドールンとイギリス人技師であったブラントンがそれぞれの築港計画を出した。しかし両者の計画案は海底の地質調査や実地調査の結果に基づいたものではなく「港湾計画の素描」にとどまっていたことから両案は却下された⁽⁴⁸⁾。そこでドールンとブラントンに代わって横浜築港の調査及び設計をイギリス人陸軍工兵大佐であったパルマーに命じたところ、彼は港内の詳細な調査・測量を実施し、調査結果に基づいた築港計画を「横浜港埠頭築造意見書」として提出した⁽⁴⁹⁾。結果として横浜港の実勢に即した築港計画であったパルマー案が採用され、以後横浜港の第一期工事はパルマーの計画に基づいて進められた。同工事によって整備された大棧橋や防波堤等の近代港湾として必須の設備は、後の横浜港の発展の基礎となった⁽⁵⁰⁾。このように事前調査に基づかなかつた築港計画ではなく、調査・測量結果に基づいたパルマーの計画が採用された経緯を辿ってみると、内地港湾政策、特に港湾整備の際、港の調査・測量に重きが置かれていたことがわかる。

こうした内地の状況と調査書に記述された海南島の港湾調査の事例を比較すると次のような関連性が浮かび上がってくる。それは横浜港の事例と海南島の各港調査では、いずれも詳細な調査が重視されていた点である。このことは明治期から大正期に内地で培われた港湾調査の技術や方法が、台湾においても導入され、さらには「南支那及南洋調査」の一環として実施された海南島調査においても実施されたことを意味している。

ちなみに横浜港築港計画立案時、パルマーの元で港湾調査及び工事に携わっていた技術者の中に石黒五十二がいた。彼はパルマーが同港築港工事中に亡くなった後、外国人技術者から自立した日本初の築港技術者として同港築港事業を主導した⁽⁵¹⁾。その後石黒技師は台湾に渡り、前述の基隆港築港工事の際に、詳細な港湾調査を実施し、台湾総督に対する意見書を作成した⁽⁵²⁾。そして同意見書の内容は基隆港築港事業の基本方針として採用されることとなった⁽⁵³⁾。したがって「南支那及南洋調査」における「港湾」や「築港」に関する政策や調査の方法は、内地—台湾と受け継がれた延長線上にあったと言っても過言ではない。

(4) 日本統治後の港湾調査及び港湾改良事業

1939年2月10日、日本軍は仏領インドシナから英領ビルマを経て中国に物資を輸送する「援蒋ルート」を断ち切るべく海南島への攻撃を開始した。海軍主導で行われた攻撃は海口港を皮切りに同島各地の港を攻略し、日本が敗戦した1945年8月までの約6年あまり海南島は日本統治下に置かれることとなった⁽⁵⁴⁾。

日本軍による海南島に対する処置は1937年に決定さ

れた「海南島施策要綱」に具体化されていた⁽⁵⁵⁾。その後1939年11月15日にそれまで同島行政事務の責任を負っていた第5艦隊情報部を拡充した「海南海軍特務部」が同島の最高統治機構となった⁽⁵⁶⁾。

日本統治期における築港及び港湾調査の端緒となった事業は、1940年に刊行された『支那事変ニ伴フ対南支策状況』内で明記された⁽⁵⁷⁾。まず海軍水路部・内務省・台湾総督府により同調査団が組織され、総督府からは交局参事鶴為彦・技師山本繁造・技手川村卯三郎及び医師2名が参加した。そして総督府は水産試験船「昭南丸」を提供し、榆林港、清瀾港、海口港等の主要港湾で調査を実施した⁽⁵⁸⁾。同調査を終え、海南島では実際に築港事業が開始された。具体的には、海口港、榆林港を始めとした港湾に対して築港工事を実施したものの「海口港は港灣としては名稱のみで、外洋船舶遠淺の沖合に碇泊し、荷役は波浪を冒して実施する有様で荒天の際は全く不可能の状態にある。之が根本的改良は地形的にも、又海洋の状態からも殆んど不能の事であるので」新たに秀英埠頭を建設した。そのうえで浚渫、護岸工事、上屋建設、起重機等の整備を行い商港としての機能を強化した。また榆林港には新式都市を建設、一般商港とする計画を立て都市計画と平行して港湾の改良工事を実施した。一方、三亜港は軍港として日本の南進を目的とした軍事基地の一つとして整備が進められた⁽⁵⁹⁾。

以上の海口港、榆林港、三亜港における築港事業の必要性及び有効性は先述した『南支那及南洋調査書』内でも指摘されていた。しかしながら「南支那及南洋調査」時に「将来海口にかわるべき良港」とされた清瀾港では実際の築港事業は日本統治期には見られない。日本統治期にも「開鑿工事を施し、珊瑚礁の暗礁を除去すれば、避難港としても相当大規模な良港となる」。そして「将来海口に代わって繁榮を來す可能性がある」と同港築港の有効性が指摘されていたにも関わらず、工事実施されなかった背景には、戦況の激化に伴う新規事業の停止あるいは見直しがあったと考えられる。ただこの点に関しては依然明らかにできていない点も多いため、今後の検討課題としたい。

とはいえ海南島の港湾を巡る調査結果に関しては『南支那及南洋調査書』内の記述及び分析と日本統治期に築港工事を踏まえ実施された調査結果との間で大差はなく、各港湾の港況や位置付けに関する記述は同様であった。以上の点は「南支那及南洋調査」時の海南島における港湾調査及び分析がいかに対象地の特徴を正確に分析していたかを物語る一つの事例といえよう。加えて日本統治期の海南島港湾整備に台湾総督府が直接関わっていたことは、台湾での経験が必要とされ、同島の事業に積極的に取り入れられたことを如実に示している。

4. おわりに

本稿では、台湾総督府による『南支那及南洋調査書』の港湾及び築港調査を概括し、同調査の一環で実施された海南島の港湾調査について分析した。そして海南島に関する『南支那及南洋調査書』の分析を通して、同島での調査内容や方法と台湾で実施された港湾調査の経験が共通点を持っていたことを明らかにした。

まず2章では台湾総督府による『南支那及南洋調査書』の調査内容と特徴について、先行研究の成果を踏まえつつ、調査の内容には調査時期や地域によって差異があったことを指摘した。加えて調査書内の港湾に関する記述を取り上げ「南支那及南洋調査」において「南支那」・南洋方面で実施された「港湾」及び「築港」に関する調査の実態を明らかにした。続く第3章では海南島に関する『海南島事情其二』及び『海南島事情其三』調査書の分析を中心に行い、日本内地・台湾と海南島との事例を個別に比較検討することで、両者の調査方法や方針・技術面での共通点を見出すことができた。そして『南支那及南洋調査書』で分析された海南島港湾の状況は、後の日本統治期で実施された築港事業の際にも同様の点が指摘されていた点を明らかにした。

以上のことから本稿で解明できた点は「南支那」及び南洋各地での調査活動の一部が、台湾で実施された港湾修築の方針に類似し、さらには内地の港湾政策の影響を受けていた点である。つまり明治期に日本内地の港湾建設で培われた港湾に関する技術や方針が、台湾本島での築港事業を経て「南支那」及び南洋調査の際に継承されていたといえる。

このことは従来の「南支那及南洋調査」の研究が台湾で実施された政策等との関連や比較分析に終始している中で⁽⁶⁰⁾、港湾調査の内容を例に、日本内地の政策や方針との関連性を見出して比較検討した本稿は「南支那及南洋調査」の役割自体を再検討する上で意義があると考えられる。

しかしながら本稿では日本内地及び台湾から「南支那」及南洋方面の事業に技術や方針が伝播したとの一方向的な人や物の流れを示すに留まった。そのため、本調査で培った港湾調査あるいは築港に関する方法や調査結果が、逆に台湾の港湾政策や築港事業にフィードバックされたか否かとの点については、明らかにすることはできなかった。この点はさらに調査書分析を進めるとともに、本稿で取り上げた「南支那及南洋調査」後に実施された台湾本島の築港事業や港湾政策を検討することで今後明らかにしていきたい。

－注－

- 1 『中学校学習指導要領解説社会編』p.90, 2008では「歴史的事象の指導に当たっては、地理的分野との連携を踏まえ、地理的条件にも着目して取り扱うよう工夫するとともに、公民的分野との関連にも配慮すること」と位置付けられている。また地理的分野においても「国内外の他地域との結びつきや自然環境などと関連付け、地域の地理的事象の形成や特色に歴史的背景がかかっていることなどについて考える」と歴史的背景を中核とした考察の必要性が述べられている(同上, p.50)。さらに実践事例としては横井香織「社会科における東南アジア認識の問題」『社会系教科教育学研究』第10号, 1998, pp.47-53等がある。
- 2 本稿における項目設定の際に分類の基準として用いた先行研究は次の通りである。藤岡謙二郎, 浮田典良, 足利健亮, 青木伸好共著『日本地誌 改訂版』大明堂, 1977及び山崎謹哉, 佐伯岩男, 田村正夫『日本地理要説』古今書院, 1978
- 3 「社会基盤に関連する項目」は通信・水道・電力・道路・鉄道・港湾の6項目を挙げた。これらの項目は『日本標準産業分類(平成14年3月改訂)』に基づいて設定した。
- 4 南支那方面で調査対象となった11地域は、香港(西貢を含む)、汕頭(新汕頭を含む)、福建省、広東省、海南島、江蘇省、浙江省、上海、雲南省、南閩であった。
- 5 南洋方面で調査対象となった30地域は、ジャワ、佛領インドシナ、スラバヤ、海峡植民地等(マラッカ・モア・パトパハ・スレムバン・ネグリスマランを含む)、蘭領東インド、英領ボルネオ、マレー半島、フィリピン、スマトラ島、セレベス島、スリランカ、ニュージーランド、英・蘭領ニューギニア、オーストラリア、ハワイ、フロリダ州、パラセル群島、タイ、タラワ地方、ベルシャ、トルコ、サラワク王国、モロッカス群島、シンガポール、ビルマ、ダバオ、ブルネイ、ラブアン、英領インド、カラチであった。
- 6 ちなみに1921年の前年から、台北高等商業学校の2代目校長であった片山秀太郎によって台北高商の学生が海外調査旅行として「南支那」及び南洋地域に派遣されていた。また同年前後は台北高商の教官を官房調査課囑託として「南支那」及び南洋地域に派遣し、調査・研究の機会を与えた時期でもあった。そして台北高商初の卒業生が総督府調査課に配属されたのも1922年からであった。彼らによる調査結果は『南支那及南洋調査書』の記述に反映されることとなった。同時期の調査書数が多くなった背景には以上のような経緯があった。
- 7 海南島の各港湾を調査としたものとしては、「海南島視察記(其一)」があるが、同視察記内でも先述した『海南島事情』で指摘した点と認識を共にしている。

－文 献－

- (1) 「訓令第96號」台湾総督府公文類纂第2巻-2 1918
- (2) 同上
- (3) 中村孝志『『大正南進期』と台湾』『南方文化』8号, 1981
- (4) 横井香織「日本植民期台湾における「南洋」調査活動の展開」『現代台湾史研究』第17号, 1999, 横井香織「南洋協会台湾支部と台湾総督府(再論)」『東洋史訪』4, 1998, 横井香織「台湾総督府の南洋調査と英領マラヤのゴム栽培」『東洋史訪』7, 2001
- (5) 同上及び横井香織『日本統治期の台湾におけるアジア調査—台湾総督官房調査課『南支那及南洋調査』の分析を中心に—』『東アジア近代史』第11号, 2008
- (6) 鍾淑敏「植民と再植民—日本統治時代台湾と海南島の関係について」『昭和・アジア主義の実像—帝国日本と台湾・「南洋」・「南支那」』ミネルヴァ書房, pp.311-343, 2007
- (7) 趙從勝「前期海南島調査事業—農業調査を中心に—」『東洋史訪』, pp.23-36, 2011
- (8) 松浦正敏編著『昭和・アジア主義の実像—帝国日本と台湾・「南洋」・「南支那」』ミネルヴァ書房, 2007
- (9) 同上, 『日本統治期の台湾におけるアジア調査』, p.35
- (10) 「調査課設置ノ件」台湾総督府公文類纂第2巻-2 1918
- (11) 前掲(5), p.36
- (12) 横井香織『日本統治期の台湾におけるアジア調査—台湾総督官房調査課『南支那及南洋調査』の分析を中心に—』内の該当する調査書の分析結果
- (13) 前掲(12)
- (14) 前掲(5), pp.42-52
- (15) 前掲(4)
- (16) 『南支那及南洋調査書』第1～240輯
- (17) 台湾総督府官房調査課「新西蘭の産業」(『南支那及南洋調査』第65輯, 台湾総督府官房調査課, 1922)
- (18) 前掲(5), p.35
- (19) 同上, p.54
- (20) 同上, p.38
- (21) 同上, pp.43-52
- (22) 台湾総督府道路港湾課『台湾の港湾』, p.1, 1928
- (23) 田中薫「海南島視察記(其一)」『港湾』pp.61-62
- (24) 大蔵省管理局『日本人の海外活動に関する歴史的調査通巻29冊 海南島編』, p.181, 1947
- (25) 同上
- (26) 台湾総督府『台湾港湾の概況』1939
- (27) 台湾総督府官房調査課「海南島事情其二」(『南支那及南洋調査』第51輯, p.1, 1921)
- (28) 同上, p.1
- (29) 台湾総督府『臨時台湾調査会答申書 台湾産業計画

- 説明書』, p.105, 1930及び台湾総督府交通局道路港湾課『台湾の港湾』, pp. 6-7, 1938
- (30) 台湾総督府鉄道部『台湾鉄道史』1911, p.489
- (31) 前掲(41), p.10
- (32) 前掲(27), pp.11-12
- (33) 同上
- (34) 同上, p.13-14
- (35) 村上勝太「海南島事情其三」『南支那及南洋調査』第66輯, 台湾総督府官房調査課, pp.21-22, 1922
- (36) 前掲註(27), pp.10-11
- (37) 同上, pp.10-11
- (38) 井上敏孝「日本統治時代の基隆築港事業—港勢の変遷と基隆港における輸移出入状況を中心に」(『現代台湾研究』第36号), p. 6, 2009
- (39) 同上, p. 6
- (40) 同上
- (41) 前掲(27), pp.20-21
- (42) 同上, p.17
- (43) 同上, p.17
- (44) 前掲(38), p. 4
- (45) 台湾総督府土木局『基隆築港事業』大正九年度調査, pp. 1-2, 1911
- (46) 寺谷武明『近代日本港湾史』時潮社, pp.44-45, 1993
- (47) 同上, pp.48-49
- (48) 廣井勇『日本築港史』丸善, p.69, 1927
- (49) 『重要港湾の選定及び施設』昭和財政史資料第4号第172冊』
- (50) 運輸省港湾局『日本港湾修築史』, pp.35-36, 1951年
- (51) 廣井勇『日本築港史』丸善株式会社, p.30, 1927
- (52) 臨時台湾総督府工事部『基隆築港誌』, pp.42-47, 1916
- (53) 前掲(38), p. 3
- (54) 鍾淑敏「植民と再植民—日本統治時代台湾と海南島の関係について」『昭和・アジア主義の実像—帝国日本と台湾・「南洋」・「南南支那」』, p.311
- (55) 「漢口広東及海南島各方面重要事項処理ニ関スル件」『支那事変関係一件 第15巻』
- (56) 相澤淳「太平洋上の『満州事変』—日本海軍による海南島占領・統治」『防衛研究所紀要』2-1, p.116, 1999
- (57) 台湾総督府『支那事変ニ伴フ対南支施策状況』, p.246, 1940
- (58) 鍾淑敏「植民と再植民—日本統治時代台湾と海南島の関係について」『昭和・アジア主義の実像—帝国日本と台湾・「南洋」・「南支那」』ミネルヴァ書房, pp.322, 2007
- (59) 大蔵省管理局『日本人の海外活動に関する歴史的調査通巻第29冊 海南島編』, p.199, 2001

(60) 前掲(4), p.30

— 図 版 —

- 表1 『海南島事情 第二』、『海南島事業 第三』及び『台湾の港湾』から作成。
- 図1 『南支那及南洋調査書 第1～240輯』から作成。
- 図2 同上書
- 図3 『海南島事情 第二』、『海南島事業 第三』及び「海南島視察記(其一)」から作成。