

## 明治 40 年代から大正期の台湾卑南河流域における製糖業が地域開発に与えた影響

Influence of sugar refinery industry on area development on the Beinan river basin in Taiwan between 1910 and 1925

辻原 万規彦\*

Makihiko TSUJIHARA\*

The purpose of this paper is to examine the influence of the sugar refinery industry on area development on the Beinan river basin in the southeastern Taiwan between 1910 and 1925.

In 1910 the railway bureau of the Government-General of Taiwan constructed the push car railway between Hinan (today's Taitung) and Riryu (today's Guanshan). Two Japanese capitalists constructed in each town, improved traditional sugar manufacturing plants with small sugarcane farms in Hinan and Riryu.

In 1913 the Taito sugar refinery company was established and the company invited the settlers from Japan to cultivate soil for sugarcanes. In 1916 the Taito sugar refinery began to operate its sugarcane mill in Hinan. The company also constructed its own narrow-gauge railway for collecting sugar cane from the whole area of the Beinan river basin.

**Keywords:** Taiwan nichinichi shinpo, Taiwan Centennial Historical Map, Records of the Office of Taiwan's Governor-General, Taito Seito, Improved Traditional Sugar Manufacturing Plant, Taiwanese Push Car Railway  
台湾日日新報, 台湾百年歴史地図, 台湾総督府文書, 台東製糖, 改良糖廠, 手押し台車軌道

### 1. はじめに

台湾は、日清戦争後の下関条約によって 1895 (明治 28) 年 4 月に清朝から割譲されて日本の統治下に入った。その後、第二次世界大戦後の 1945 (昭和 20) 年 11 月に中華民国台湾省行政長官公署によって接収された。この期間、すなわち日本統治期の台湾で形成された産業遺産の活用に関する研究は日本側でも台湾側でも多数みられる<sup>1)</sup>。しかし、当時の産業が台湾の社会や地域をどのように変容させたのか、についての研究は少ない<sup>2)</sup>。産業遺産のよりよい活用を考えるためにも、産業遺産形成の背景や、産業による地域や領域の変容過程も含めて理解することが重要である。

日本統治期の台湾東部における開発や発展の様相に関するまとまった研究は、日本側では、山口 (2007)<sup>3)</sup>以外にはほとんどみられず、特に南東部の台東に関する研究は少ない。台湾側では、社会経済史の視点から地域開発の変遷を検討した林 (2007)<sup>4)</sup>や林 (2011)<sup>5)</sup>があるが、清朝期や昭和 10 年代が主な対象である。また、施 (2017)<sup>6)</sup>が主として台湾総督府の視点から、台湾東部の土地の分配について検討している。さらに、張 (2017)<sup>7)</sup>が台湾東部の移民村の変遷を検討しているが、中東部の花蓮の事例が多く<sup>8)</sup>、南東部の台東の事例は昭和期が中心である。台湾南東部の台東における清朝末期の地域開発から日本統治期の産業による地域開発への変容を検討しようとする研究は見当たらない。

また、日本統治期の台湾における都市や地域の変容に関する研究は台北や高雄などのように台湾西部の大都市が中心であり、地方都市や地域を対象とした研究は少ない<sup>9)</sup>。そのため、台湾東部の地方都市<sup>10)</sup>や地域を対象とした研究は、台湾西部の大都市や地域との比較のためにも重要である。

さらに、日本統治期の台湾の主力産業であった製糖業については、経営史分野の研究が分厚い<sup>11)</sup>。しかし、企業その

もの変容に焦点があてられ、製糖業や他の産業が地域や領域に与えた影響やその変容を扱った研究はほとんどない。

以上の背景から、本研究では、台湾南東部の台東県を流れる河川である卑南溪の流域を対象とし、明治 40 年代から大正末期にかけて、当時の主力産業であった製糖業がどのように地域を変容させたか、を明らかにすることを目的とする。この変容過程の理解がこの地域に残る産業遺産や文化的景観の今後を考える上で役立つと考えられる。さらに、清朝末期の地域開発の枠組みが、日本統治期の地域開発の枠組みに変容する過程を明らかにすることも目指し、日本による統治が進む過程を理解する一助ともしたい。

本稿では、歴史的な経緯のために複雑な問題があることを踏まえた上で、当時の用語や呼称はそのまま用いた。また、引用文などは原則として現代仮名遣いに改め、戦前期と戦中期では煩雑さを避けるために元号のみの表記とした。

### 2. 研究を進める上での前提

#### 2-1. 対象とする地域と時期

台湾が日本の統治下に入った当初は、台南県が台湾南部の広い範囲を管轄した。明治 30 年には東部全域を管轄する台東庁が設置され、明治 42 年には台東庁が北側の花蓮港庁と南側の台東庁に分割された。分割後の台東庁が現在の台東県にあたる。本稿の主な対象は、台東県の中央から北側に広がる卑南河流域の平原である (図-1~図-3)。台東庁が置かれた卑南街は、大正 9 年以降は台東街となったが、本稿では、卑南と台東の呼称は混在することもある。

図-1 に示すように、台湾東部には、西側の 3000m 級の中央山脈と東側の 1000m 級の海岸山脈に挟まれ、幅約 1km から約 8km、長さ約 160km の平原である花東縦谷が位置する<sup>12)</sup>。花東縦谷とさらにその東側の太平洋とは海岸山脈で

\* 正会員 熊本県立大学環境共生学部居住環境学専攻 (Prefectural University of Kumamoto)

隔てられ、太平洋に直接面するのは北端の現在の花蓮市(花蓮港街)付近と南端の台東市(台東街、卑南街)付近のみである。そのため、交通が不便な状態が長く続き、日本統治期を通じて、台湾東部は平原が多い西部に比べて開発が遅れていた。花東縦谷には北側の花蓮市付近に流下する花蓮溪、海岸山脈を横切って太平洋に流下する秀姑巒溪、南側の台東市に流下する卑南溪などの河川がある。このうち、中央山脈を源流として台東平野<sup>6)</sup>に流下する全長約 85km の卑南溪(上流は新武呂溪とも呼ばれる)と鹿寮溪や鹿野溪などの支流が形成する流域の平原が本稿の対象である。卑南溪が中央山脈から花東縦谷の平原部に流れ込む現在の池上郷の北方(図-2 中央上)に、台東県と花蓮県の県境があり、これより北は秀姑巒溪の流域である。

花東縦谷の北端の花蓮港と南端の台東の間に台湾総督府鉄道台東線が全通したのは、西部の「縦貫線」(基隆・打狗(のちの高雄)間、図-1 右上~左下)の全通後 20 年近くが経った大正 15 年 3 月 25 日であった。大量輸送機関が整備された以降の地域開発は、それまでとは異なる段階に入ったと考えられる。そのため、本稿では、大正 15 年頃までを対象とする。さらにそのうち、台東製糖が建設した機械式の新式製糖工場が稼働し、卑南溪流域のほぼ全域から原料である甘蔗を搬入し始めた大正 5 年以降とそれ以前の二期に分けて検討を進める。

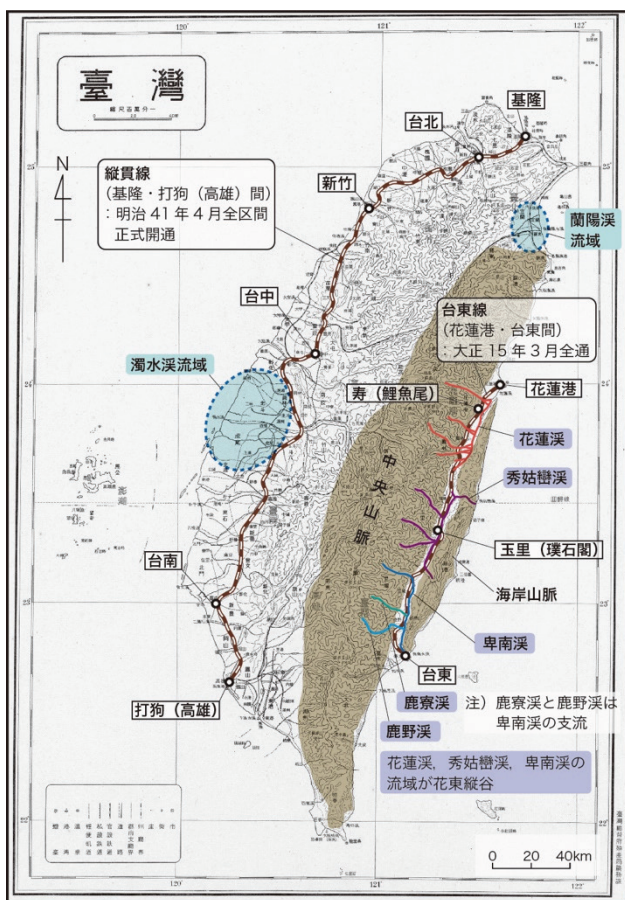


図-1 台湾全図と東部の山脈と河川(中央研究院人文社会科学地理資訊科学研究專題中心提供の地図に加筆)

## 2-2. 製糖工場の建設と地域開発との関係

第二次世界大戦前の台湾では、旧式糖廍、改良糖廍、機械式の新式製糖工場の3種類の製糖工場がみられた。日本統治期以前から各地でみられた製糖場である「旧式糖廍」では機械を使わず、糖蜜を含む含蜜糖を製造した。日本統治期には、原料である甘蔗の圧搾工程に機械を用いる「改良糖廍」が出現し、さらに、糖蜜を分離して精製した分蜜糖を製造する新式製糖工場が建設された。製糖業では、甘蔗を栽培するための農地と、伐採した甘蔗を工場に搬入して製品を搬出する各種軌道のネットワークが必要である。そのため、周辺地域の開発に与える影響が大きい<sup>14)</sup>。

当時の台湾では、特定の地域で栽培した甘蔗は、特定の工場に搬入することが決められていた。これは「原料採取区域」制度と呼ばれ、明治 38 年 6 月に公布された台湾総督府令第 38 号「製糖場取締規則」で示された<sup>7)</sup>。原料採取区域を設定された製糖工場は、その区域内からできるだけ多くの甘蔗を工場に搬入するために、区域内の甘蔗畑(甘蔗田)の開発と灌漑用水の整備を進めた。すなわち、原料採取区域の設定と地域開発は密接に関係していた。

## 3. 用いた資料や史料の概要

本稿で用いた主な資料や史料は、以下の通りである。

台湾日日新報の新聞記事、台湾の中央研究院人文社会科学研究中心地理資訊科学研究專題中心が運営する「台湾百年歴史地図」に収録された各種地図、国史館台湾文献館の「檔案查詢系統」で閲覧できる各種の台湾総督府文書、国立台湾図書館の「日治時期図書影像系統」で閲覧できる「台湾総督府鉄道部年報」などの日本統治期の各種文献、台東県史(台東県政府編印)、郷土史である鹿野郷志(鹿野郷公所発行)や関山鎮志(関山鎮公所発行)と池上郷志(池上郷公所発行)、公益社団法人糖業協会蔵の「糖務年報」(台湾総督府殖産局発行)、ジャパンデジタルアーカイブズセンターの企業史料統合データベースで閲覧できる台東製糖と台東開拓の営業報告書などである<sup>8)</sup>。また、台東市周辺のみであるが、2010 年 9 月 18 日と 2013 年 10 月 11 日に現地調査を行った。

「台湾百年歴史地図」に収録された戦前期の地図のうち、卑南溪流域を含み、縮尺が比較的大きな地図は「日治二万分之一台湾堡図(明治版)」、「日治二万分之一台湾堡図(大正版)」、「日治五万分之一蕃地地形図」、「日治五万分之一地形図(陸地測量部)」の4種である。

台湾総督府臨時土地調査局による 2 万分 1 「堡図原図」は、明治 33 年に作製に着手、明治 37 年に調製、明治 39 年に台湾日日新報社から発行された<sup>9)</sup>。これが前述の「日治二万分之一台湾堡図(明治版)」である。さらに、大正 10 年に赤色で加刷修正が行われた。前者を「明治版堡図」、後者を「大正版堡図」と呼ぶこともある。台湾総督府民政部警察本署による 5 万分 1 「蕃地地形図」(「日治五万分之一蕃地地形図」)は、主に台湾東部を対象として作製された。卑南溪流域は、測量や製版の時期に幅があるが、明治 43 年測



量から大正9年製版までの合計5面にあたる。また、陸地測量部による5万分1「地形図」（「日治五万分一地形図（陸地測量部）」）は台湾全島を被う基本図である。そのうち、卑南河流域の合計5面の地形図の測年は、昭和2年から昭和4年である。

#### 4. 手押し台車軌道と改良糖廊の建設と土地の開墾（明治40年代から大正5年頃まで、図-2<sup>(10)</sup>）<sup>(11)</sup>

##### 4-1. 台湾総督府による手押し台車軌道の敷設と改良糖廊の建設

「手押し台車軌道」は、「軌道」や「人力軽便鉄道」などとも呼ばれるが、機関車が貨客車を牽引する鉄道ではなく、人力で軌道上の台車を移動させる施設である<sup>17)</sup>。日本統治期の台湾各地で敷設され、徒歩での物資運搬や移動に比べて、格段に多くの物資を迅速に運ぶことができた。ただし、台風の季節には橋梁の流失などで度々不通になった。

台湾東部では、日本の統治下に入って10年以上経った明治40年でも交通が不便なままであった。同年1月には台湾総督の佐久間左馬太らが台湾東部を巡視し、鉄道敷設が急務であることを認めた<sup>(12)</sup>。その結果、明治42年には、花東縦谷北端の花蓮港から軌間762mmの軽便鉄道の敷設が始まった。ただし、台東管内は、明治41年時点でも「人稀ナル所以」と指摘され<sup>18)</sup>、台湾西部と違って漢人よりも台湾原住民族の人口が格段に多く、台湾東部の全面積の半分が未開墾の土地と指摘された<sup>18)</sup>。「堡図」上でも、原住民族の集落が点在しているに過ぎなかったことがわかる。

一方、南部の卑南（図-2中央下）・里壠（図-2中央上）間では、明治41年度から42年度末までの間に台湾総督府民政部によって軌間610mmの手押し台車軌道が敷設された（図-2の凡例「台車軌道」の水色線）。この時に用いたレールは、日本の統治下に入った直後に新竹（図-1中央上）・打狗（のちの高雄）間に敷設された軍用軽便鉄道のレールを転用したと考えられる<sup>(13)</sup>。さらに、台湾総督府鉄道部が民政部の委託を受けて、明治44年3月までに花蓮港庁側の璞石閣（のちの玉里、図-1右中央）まで軌道を敷設し（図-2の凡例「台車軌道」の茶色線、橙色線、ピンク色線）、同年中には卑南海岸から花蓮港庁の鯉魚尾（のちの寿、図-1右中央）までの96.5哩（約155km）に及ぶ長大な手押し台車軌道が整備された。

台東管内の手押し台車軌道の全線が営業を始めたのは明治43年9月であった。同年7月に、卑南溪上流に位置する里壠庄に、卑南街在住の事業家である増永三吉<sup>(14)</sup>らが経営する汽機40噸（一日に圧搾可能な甘蔗が40トンであるとの意）の新郷製糖場が建設された（図-2中央上）。同年10月には、卑南街に、貴族院議員の野田豁通男爵が経営する汽機40噸の野田製糖場も建設された（図-2中央下）。

同年12月には、両工場に対して原料採取区域が設定され（図-2の凡例の橙色・一点鎖線）、明治44年製糖期から操業を始めた。ただし、「堡図」上では、里壠庄の周囲の南北約2km、東西約1kmの範囲が開墾された田地で、その外

側には荒地が広がっていた。そのため、この田地もしくはその周辺が新郷製糖場の主要な甘蔗田であったと考えられる。一方、卑南街の西側にも同程度の開墾された田地があり、この田地もしくはその周辺が野田製糖場の甘蔗田と考えられる。労働力不足により甘蔗の栽培面積がなかなか拡大しないと指摘されており<sup>(15)</sup>、広大な原料採取区域が設定されても、実際にその全域で甘蔗を栽培した訳ではないと考えられる。

また、特に新郷製糖場では、重量のある製糖用機械を卑南港から搬入するには手押し台車軌道が必要であった。製品の搬出にも有用と考えられることから、手押し台車軌道の開通がなければ、製糖場の建設はあり得なかった。

##### 4-2. 台東製糖の設立と官有地の売渡・貸渡

大正2年2月に、新式製糖工場の建設を前提に、新郷製糖場を野田製糖場に合併する形で台東製糖が設立された。ただし、野田は直前の1月に死去しており、安場末喜男爵が社長となった。安場が野田の後を継いだ理由は現段階では不明だが、ともに旧熊本藩士の家の生まれであり、貴族院議員であったので、親交があったと考えられる。台東製糖は、製糖業や土地の開墾と殖民事業、水利事業のほか、林業、繊維事業、製紙、製糖、酒類醸造、製氷、電気事業、運輸なども手がける予定であった。

台東製糖の原料採取区域は、新郷製糖場と野田製糖場の原料採取区域をあわせてさらに南側を拡大したものであった。野田製糖場の工場とは別の場所に能力350噸の新式製糖工場を新しく建設し（図-2左下）、大正5年1月に操業を始めた。それまでは、改良糖廊であった野田製糖場を引き継いだ第一工場の能力を180噸に増強して含蜜糖の製造を継続した。大正2年12月には、新郷製糖場を引き継いだ第二工場の近郊に、能力100噸の新開園工場<sup>(16)</sup>（改良糖廊）も建設した（図-2中央上）。また、手押し台車軌道の経営は、大正3年12月に台湾総督府鉄道部から地方公共事業団体である花蓮港港民会に、大正5年度からは台東製糖の専務取締役の丸田治太郎<sup>(17)</sup>に貸下げられた。後述のように、軽便鉄道を自社で新設するまでは、甘蔗の搬入や製品の搬出には、手押し台車軌道を利用したと考えられる<sup>(18)</sup>。

改良糖廊による含蜜糖の製造を続ける一方で、多量の甘蔗の搬入が必要な新式製糖工場の稼働に向けて準備が進められた<sup>19)</sup>。すなわち、大正4年11月に、卑南溪上流の鹿野台地（のちの鹿野村、図-2左中央）、12月に月野原野（のちの月野村、図-2左上～左中央）と雷公火（図-2中央上～中央）、大正5年初めに池上原野（のちの池上村、図-2中央上）の合計4箇所の官有地（図-2中の緑色の範囲）の予約売渡もしくは貸渡の許可を受けた。実際には、さらに鹿寮原野（のちの鹿寮村）の貸渡許可も得ているが、国史館台湾文献館所蔵の台湾総督府文書では、その詳細を示す文書を確認できなかった。台東製糖では、まず、鹿野台地と鹿寮原野で、「内地」（主に丸田治太郎の郷里の新潟県）からの短期移民による開墾を進めた<sup>(19)</sup>。既に漢人の集落が多数形成されて土地の開墾が進んでいた台湾西部では、原



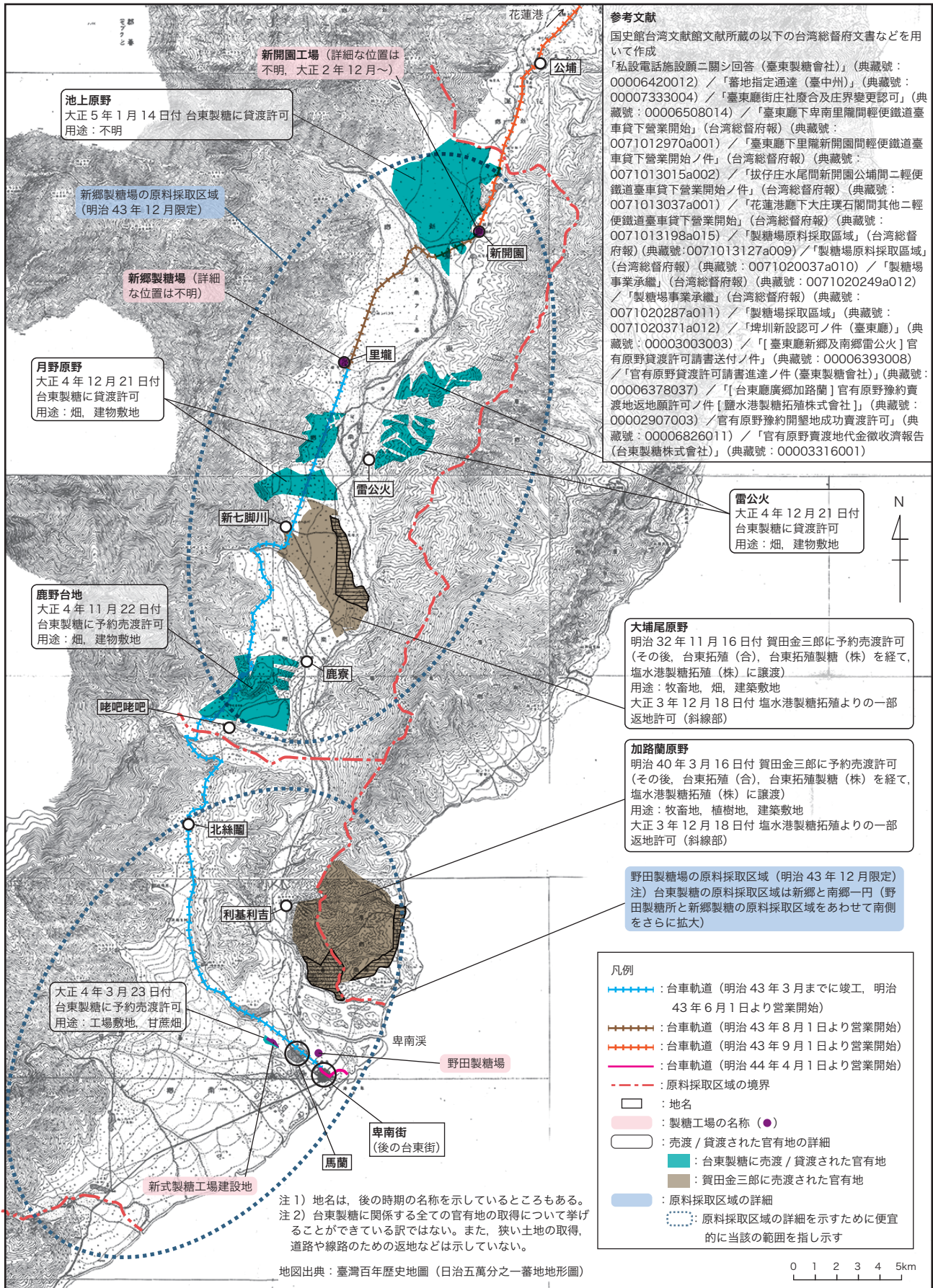


図-2 明治 40 年代から大正 5 年頃までの卑南河流域における手押し台車軌道と土地の開墾



料採取区域を設定すれば、さらに土地の開墾が進んだ<sup>22)</sup>。しかし、卑南河流域では、原料採取区域の設定だけでは土地の開墾を促すには不十分で、広い範囲の官有地を台東製糖に売渡もしくは貸渡して、移民による土地の開墾を進める必要があった<sup>20)</sup>。

なお、卑南河流域には、明治30年代から台湾東部、特に花蓮港庁管内での地域開発を担っていた賀田金三郎から台東拓殖、台東拓殖製糖、塩水港製糖拓殖へと引き継がれた2箇所の牧場(図-2中の茶色の範囲)も既に存在した。大埔尾原野(のちの大原村、図-2左中央~中央)と加路蘭原野(のちの富原村、図-2中央下)である。

この時期の官有地の売渡や貸渡の申請書類では前述の「堡図」を利用してその範囲を特定していることが多い。「堡図」は、台湾総督府臨時土地調査局が土地調査事業を実施することで作製された地図である<sup>24)</sup>。土地調査事業によって官有地の売渡や貸渡が可能になり、さらに、その際に「堡図」を利用したことから、台湾の地域開発にとって土地調査事業がいかに重要であったかがわかる<sup>21)</sup>。

こうして、台湾総督府による手押し台車軌道の敷設を契機の一つとして製糖場が建設され、原住民族の集落が点在していたに過ぎなかった卑南河流域の地域開発が、私企業である台東製糖によって開始された。ただし、その範囲は、流域全体ではなく、まだ流域の一部にとどまっていた。

## 5. 新式製糖工場と軽便鉄道の建設と地域開発(大正5年頃から大正末期まで、図-3<sup>(10)</sup> <sup>(22)</sup>)

### 5-1. 新式製糖工場の操業と軽便鉄道の敷設

大正2年2月に設立された台東製糖は、当初、第一工場(もと野田製糖場)と第二工場(もと新郷製糖場)で含蜜糖の製造を継続した。これらの改良糖廊では、新式製糖工場に比べて一日に圧搾する甘蔗の量が少ないため、機関車が牽く軽便鉄道を敷設する必要がなく、収穫した甘蔗の搬入や製品の搬出に手押し台車軌道を利用したと考えられる。

台東製糖は、大正5年1月に新式製糖工場(工場の位置は図-2左下と図-3左下)を稼働させ、分蜜糖の製糖を始めた。甘蔗は収穫後、急激に糖度が低下するので、できるだけはやく圧搾する必要がある。なおかつ、改良糖廊に比べて甘蔗の圧搾能力が格段に大きな新式製糖工場では、多量の甘蔗を搬入する必要がある。そのため、まず、台東平野に専用線(甘蔗の運搬のみを行い、一般貨客は利用できない。図-3左下の知本線(緑色・実線)、トト線(茶色・点線)、アリパイ線(薄緑色・点線。))を敷設し、翌大正6年製糖期から利用した。また、先行して土地の開墾を進めた卑南溪上流の鹿野台地や第二工場の周辺からは、「卑南大溪ノ水流ヲ利用シ」て、甘蔗を新式製糖工場に搬入することを試みた。しかし、水量不足のため、筏を組んで河川を利用した甘蔗の搬入は上手くいかず、大正7年製糖期には、卑南溪沿いに急ぎ敷設した卑南溪仮線(図-3左下~中央上の橙色・太破線)を利用した。ただし、卑南溪も含めて当時の台湾の河川では、夏季の台風によって橋梁が流出する

ことも多く、台東製糖でも卑南溪仮線はあくまで一時的な経路と考えていた<sup>23)</sup>。

そのため、北絲鬮を経由するルートで軌間762mmの軽便鉄道(新開園線。図-3左下~中央上の赤線・実線、緑線・実線、ピンク色・一点鎖線。)の敷設を進めた。このルートは、既に台湾総督府鉄道部によって大正4年9月から翌年2月までの間に線路調査で測量されたルートと同じルートと考えられる。大正8年製糖期からは卑南・北絲鬮間(図-3左下~左中央の赤線・実線)、翌9年期からは卑南・里壠間(図-3左中央~中央上の緑線・実線)の新開園線を利用して甘蔗を運搬した。さらに、この新開園線は、一般の貨客も運搬する営業線となり、卑南河流域の物資と人の移動を促した。ルート策定は鉄道部によるにもかかわらず、台東製糖が多額の建設費を負担してまで軽便鉄道を敷設した理由は現段階では不明だが、直接の利用者と受益者が台東製糖であったためと考えられる。なお、新開園線敷設後、卑南・北絲鬮間の手押し台車軌道は撤去されたようである。

その後、大正8年の台風の被害が大きかったことなどから台東製糖の経営状態が悪化した。そのため、同社の再建策の一貫として、大正11年に新開園線を台湾総督府鉄道部に売却した。鉄道部はこれを卑南・里壠間の台東南線とし、買収と同時に営業を始めた。なお、当時の台東北線は花蓮港・璞石閣間(図-1右中央)であった。さらに、台東製糖は減資して、後述の移民開拓事業を切り離して台東開拓を設立した。

台湾総督府鉄道部は、花蓮港と台東を鉄道で直結させるため、残った里壠・璞石閣間(図-3中央上の青線・実線、橙色・実線、茶色・実線)の工事を進め、大正15年3月25日には台東線が全線開通した。軌間1,067mmで敷設された西部の「縦貫線」と異なり、台東線は、第二次世界大戦終戦前まで、軌間762mmの軽便鉄道で営業を続けた。

### 5-2. 私営移民開拓事業の推進と地域開発

新式製糖工場が稼働し、卑南(台東)・里壠間の軽便鉄道を新設したことを契機に、台東製糖は、さらに、卑南河流域の土地の取得(売渡と貸渡)を図った(いずれも図-3中の紫色の範囲)。卑南溪上流では、卑南溪の支流である北絲鬮溪上流の鹿野村西部(図-3左中央)、雷公火都鑿山西部地区(図-3中央)、卑南溪の支流である鹿寮溪上流の牧場(図-3左中央)、池上村北部の萬朝地区(図-3中央上)などである。また、前述の塩水港製糖拓殖の2箇所の牧場も大正8年頃には台東製糖に譲渡された。この他に、北絲鬮や新開園などでも貸渡許可を得た土地があった<sup>19)</sup>が、その範囲や詳細は不明である。その結果、卑南溪の上流では、かなりの範囲が私企業である台東製糖と関連会社である台東開拓に関わりのある土地になった。これらの土地では、4-2.で述べた月野原野や雷公火、池上原野も含めて、台東製糖や台東開拓自身で移民開拓事業を推進した。さらに、主に大正11年以降には長期移民として招来した「内地移民不成功ノ補充策トシテ」、「本島人」(主に、台湾在住の漢人)の移民も進めた<sup>19)</sup>。それでも大正13年末の台東庁管内の



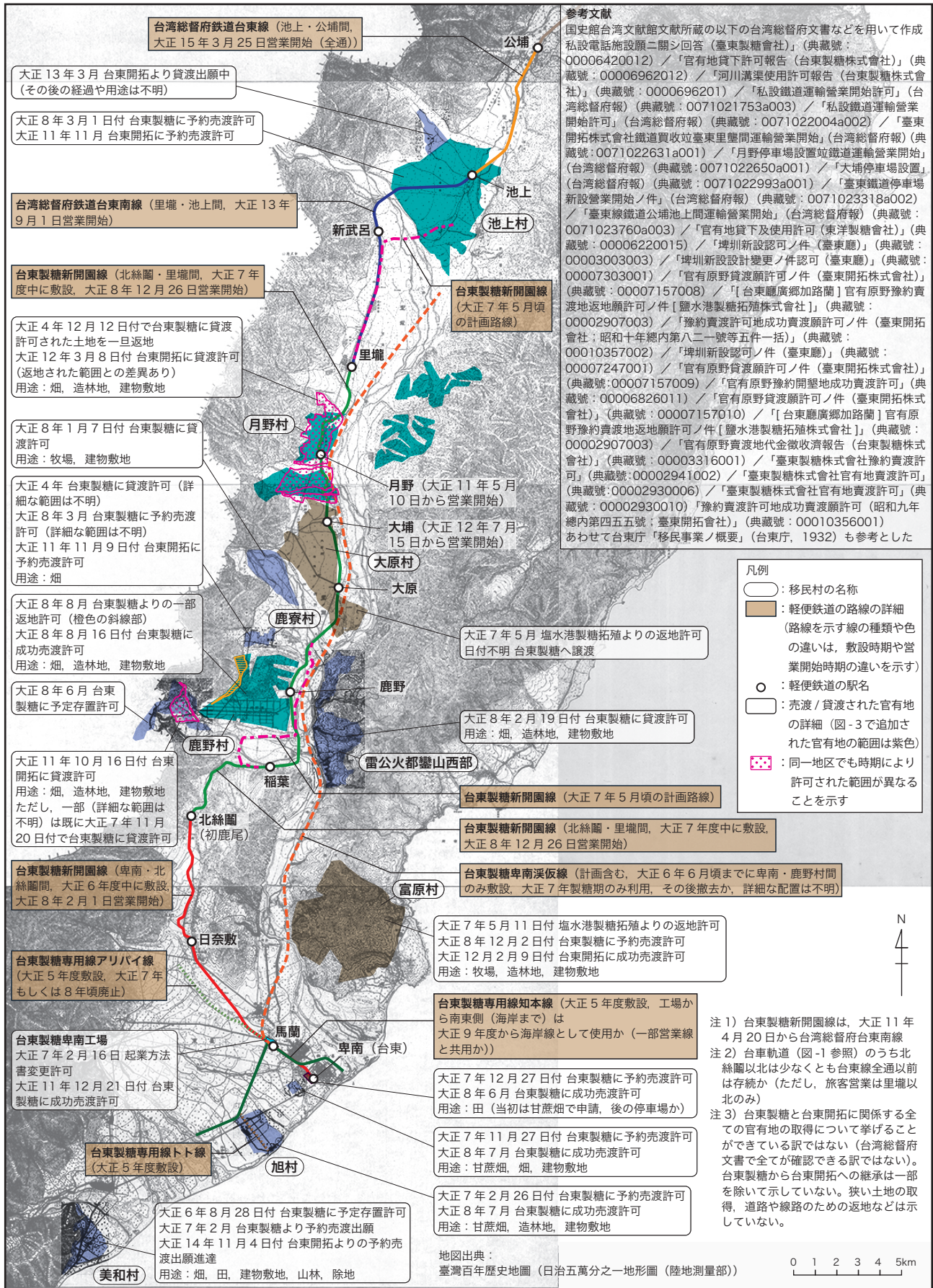


図-3 大正 5 年頃から大正末期までの卑南溪流域における軌道網と地域開発



人口約 5.3 万人のうち、「内地人」約 7%、「本島人」約 19%、原住民族約 73%と原住民族が圧倒的に多かった<sup>20)</sup>。なお、同じ台湾東部でも、花蓮港庁管内では、私営ではなく官営移民村が建設された。

一方、台東平野では、旭村<sup>24)</sup>、その近隣の土地、卑南(台東)の停車場と考えられる敷地の土地を取得し、工場の敷地とあわせて少なくとも 4 箇所の土地(いずれも図-3 左下)が台東製糖の所有となった。このうち旭村では、分割後の台東管内で最も早い明治 43 年に官営移民村の移民指導所を建設する予定であった。しかし、原住民族との関係から、事業を一時見合わせた後、官営移民開拓事業自体が大正 6 年で打ち切られたため、台東製糖が土地の開墾と集落の建設を進めた<sup>19)</sup>。また、美和村(図-3 左下)では、原住民族との関係から、予約売渡許可の出願中の状態が長く続いたが、台東製糖による土地の利用自体は大正 6 年頃から続いていたようである<sup>19)</sup>。

台東製糖と台東開拓による私営移民開拓事業は十分な成果を挙げることができず、移民の定着度が低かった。昭和 2 年末の移民の人口は、最盛期の 大正 8、9 年頃の半分であった。移民開拓事業はもともと国家的な事業にもかかわらず、小資本で特別の権益を付与されなかった台東製糖と台東開拓では資金が続かず、事業として失敗したと指摘された<sup>28)</sup>、<sup>29)</sup>。また、不慣れな甘蔗の栽培に注力させたため、個々の農家の収支のバランスを欠いて負債が増え、移民が退去に至ったとも指摘された<sup>28)</sup>、<sup>29)</sup>。なお、台東製糖と台東開拓の私営移民開拓事業による「移民村の建設」では、実際には、集落のみが建設された訳ではなく、一定程度の範囲の土地の開墾と甘蔗などの栽培に必要な移民の家屋が、場合によっては点在して建設されたというのが実態であろう。

こうして、清朝末期から日本の統治下に入った頃には原住民族の集落が点在していたに過ぎなかった卑南河流域では、大正期に入ると日本資本の台東製糖と関連会社である台東開拓による地域開発が進められた。自社で軽便鉄道を敷設して移民開拓事業を推進して、卑南河流域全域の地域開発を進めた。台湾西部とは異なり、清朝末期の地域開発の枠組みから日本統治期の地域開発の枠組みへの変容の過程には、台湾人の資本による地域開発は介在していない<sup>25)</sup>。ただし、これらの地域開発は、少なくとも昭和初期の時点では成功したとは言い難かった。

## 6. まとめ

台湾南東部の卑南河流域を対象に、明治 40 年代から大正末期における地域開発の枠組みの変容過程を検討した。その結果、地域開発の枠組みの変容は、台東製糖による新式製糖工場の建設前後で分けられ、次のように指摘できた。

大正 5 年頃以前では、まず、台湾総督府によって、卑南河流域の上流と下流を繋ぐ手押し台車軌道が敷設された。次いで、流域内の 2 箇所に、含蜜糖を製造する比較的小規模な製糖場である改良糖廊が建設された。さらに、新式製糖工場の稼働を念頭に台東製糖が設立され、私営の短期移

民によって売渡もしくは貸渡の許可を得た 5 箇所程度の官有地の土地が開墾され始めた。

新式製糖工場が操業を始めた大正 5 年頃以降では、まず、多量の甘蔗の搬入のために軽便鉄道が敷設され、さらに多くの官有地の売渡や貸渡の許可を得た。これらの土地では、台東製糖と台東開拓が長期移民を招来して移民開拓事業を進め、卑南河流域のほぼ全域が地域開発の対象となった。

なお、台湾総督府の政策と地域開発の枠組みとの関係、明治 40 年代以前の台湾東部における賀田金三郎による地域開発の詳細、甘蔗の栽培に大きな影響を与えた灌漑施設の詳細については今後の課題としたい。

## <謝辞>

本稿は、JSPS 科研費 JP20760430, JP23560769, JP26420647, JP17K06754, JP21K04456 ならびに JP15H04109, 2013 年度台湾奨助金(受入先:中央研究院台湾史研究所 林玉茹 研究員)の助成を受けた成果の一部である。資料の閲覧では、台湾の中央研究院人文社会科学研究中心地理資訊科学研究專題中心の廖汝銘 研究副技師、公益社団法人糖業協会、熊本県立大学学術情報メディアセンター図書館などにお世話になった。記して謝意を表す。

## 【補注】

- (1) 例えば、文献 1) など。
- (2) 花蓮の官営移民村については、日本側でも、文献 8) などがある。
- (3) 例えば、都市計画論文集に掲載された直接台湾を対象とする既往論文のうち、約 6 割が台北などの大都市に関する論文である。
- (4) 台東市自身の発展過程については、文献 9) や 10) を参照。
- (5) 例えば、文献 11) など。
- (6) 卑南溪が太平洋に注ぎ込む河口の周辺に広がり、現在の台東市も位置する台東平野の開発については、文献 13) を参照。
- (7) 「原料採取区域」制度の詳細については、文献 15) を参照。
- (8) 「糖務年報」では、製糖を行う冬季を中心として、例えば、明治 42 年 11 月から翌 43 年 10 月を「明治 43 年(製糖)期」などと表現している。また、台東製糖などの営業報告書では 7 月から翌年 6 月までを一箇年度としているので、注意が必要である。
- (9) 日本統治期に作成された地形図の詳細は、文献 16) を参照。
- (10) 図-2 と図-3 の作成の際に用いた参考文献などは図中に示す。
- (11) この章では、主に、各年度の「台湾総督府鉄道部年報」、「臨時台湾糖務局年報」、「糖務年報」、図-2 を作成した際の参考文献などを用いた。
- (12) 台湾日日新聞 1917 年 11 月 3 日~7 日付記事などによる。
- (13) 「軽便レール分配及地方税會計ニ讓與ノ件」(典藏號:00001329004)。本稿では、国史館台湾文獻館所蔵の台湾総督府文書の出典を、このように「件名」と「件典藏號」で示す。
- (14) 増永三吉は、鹿児島県生まれ。古くから台東に住んで雑貨商などを営み、大正期には台東信用組合の組合長に就任、大正 14 年からは台東街長も務めるなど、台東街の有力者であった。
- (15) 台湾日日新聞 1912 年 11 月 12 日, 11 月 16 日, 1913 年 5 月 26 日, 1914 年 01 月 18 日, 5 月 10 日付記事などによる。
- (16) 新開園工場のみは新式製糖工場が操業を始めた年数も同時に操業し、その後は休止したが、大正 15 年数のみ再度操業した。
- (17) 丸田治三郎は、新潟県生まれ。明治 43 年台湾製糖取締役。大正 5 年から経営が思わしくなかった台東製糖の専務取締役として経営改革に乗り出す。大正 10 年辞任。翌年台湾製糖監査役。

- (18) 図-2 中には示していないが、台湾総督府文書中の文書で、後述の鹿野台地を横切る手押し台車軌道の路線が確認できた。営業用ではなく、甘蔗の収集専用の路線であったと考えられる。
- (19) 軽便鉄道の敷設工事に従事する移民も多かった。なお、鹿野台地（のちの鹿野村）での生活は、文献(20)や(21)などを参照。
- (20) 日本統治期の台湾における土地の分配については、文献(23)などを参照。関連する法令に、「台湾官有森林原野予約売渡規則」（明治44年）、「台湾官有森林原野貸渡規則」（明治29年）などがある。なお、それぞれの土地について、売渡もしくは貸渡を選択した理由を裏付ける史料は現段階では見出せていない。
- (21) 台湾の土地調査事業の詳細は、文献(25)などを参照。
- (22) この章では、主に、各年度の「台湾総督府鉄道部年報」、「台東製糖営業報告書」、「台東開拓営業報告書」、図-3 を作成した際の参考文献などを用いた。
- (23) 「私設電話施設願ニ關シ回答（臺東製糖會社）」（典藏號：00006420012）。
- (24) 旭村での生活は、文献(27)などを参照。
- (25) 地域開発の枠組みが清朝末期から日本統治期の間に変容した過程に関して、台湾全体の中で卑南河流域がどのように位置づけられるかは、今後検討すべき重要な課題であると考えられる。ここでは、その準備として、既往研究が確認できた中西部の濁水河流域<sup>22)</sup>、北東部の蘭陽河流域<sup>30)</sup>、中東部の花蓮河流域<sup>3)</sup>（おおよそその位置は図-1 を参照）での変容過程の概略を述べ、卑南流域の特徴と考えられる点を示す。

中西部の濁水河流域では、清朝末期には既に漢人集落が形成され、台湾人資本による「改良糖廍」の建設と小規模な原料採取区域の設定によって土地の開墾が進んだ。その後、複数の「改良糖廍」の原料採取区域を統合し、日本人資本による新式製糖工場を建設することによって、日本統治期の地域開発の枠組みに移行した。北東部の蘭陽河流域では、台湾人資本による手押し台車軌道の敷設が地域開発の契機となり、その後、製糖業だけではなく林業や製紙業などの産業によって地域開発が進んだ。中東部の花蓮河流域では、賀田金三郎による賀田組とそれを引き継いだ塩水港製糖拓殖による地域開発が進んだが、台湾総督府による鉄道の敷設や官営移民村の建設がこの地域における地域開発の進行を助けた。

卑南河流域では、以下の点が他の三地域と異なっていたと考えられる。官営の手押し台車軌道の敷設が地域開発の契機となった点、「改良糖廍」の建設は日本人資本によった点、原料採取区域の設定だけでは土地の開墾の促進には不十分で広範囲の官有地の売渡や貸渡によって私営の移民開拓事業を進めた点、各種インフラの整備も私企業によった点、甘蔗の収集のために敷設した私営の軽便鉄道を台湾総督府が買収して総督府鉄道とした点などである。これらの点が異なった理由の詳細な検討については今後の課題である。

#### 【参考文献】

- 1) 王新衡・黒瀬武史 (2013), 「製糖鉄道を軸とする製糖産業遺産群の保全と公共空間の創出-台湾・嘉義県を中心に-」, 都市計画論文集, Vol.48, No.3, pp.393-398
- 2) 青井哲人 (2018), 「住居・都市・領域」, 日本植民地研究会編, 『日本植民地研究の論点』, 岩波書店, pp.168-178
- 3) 山口政治 (2007), 「知られざる東台湾 湾生が綴るもう一つの台湾史」, 展転社
- 4) 林玉茹 (2007), 「殖民地的邊区 東台湾的政治経済発展」, 遠流出版
- 5) 林玉茹 (2011), 「国策会社と殖民地邊区的改造 台湾拓殖株式

- 社在東台湾的經營 (1937-1945)」, 中央研究院台湾史研究所
- 6) 施添福 (2017), 「日本殖民主義下の東部台湾-第二台湾的論述」, 台湾風物, 第67卷, 第3期, pp.55-109
  - 7) 張素玟 (2017), 「未竟の殖民 日本在台移民村」, 衛城出版
  - 8) 山本貴継 (2020), 「日本統治時代の台湾東部における日本人移民村の集落構造とその変化」, 人文地理, 第72卷, 第4号, pp.337-359
  - 9) 佐伯岩男 (1986), 「台湾東部の都市形成-台東・花蓮-」, 修道商学, 第27卷, 第1号, pp.89-107
  - 10) 姜昶山・吳珮琪 (2018), 「台東市街發展與日式木造建築」, 台東县政府
  - 11) 久保文克 (2016), 「近代製糖業の経営史的研究」, 文眞堂
  - 12) 台東县政府編 (1999), 「台東県史 地理篇」, 台東县政府
  - 13) 鄭全玄 (1995), 「台東平原的移民拓墾與聚落」, 東台湾研究会
  - 14) 辻原万規彦・今村仁美 (2017), 「戦前期の沖繩における製糖工場とその建設が地域に与えた影響」, 日本建築学会計画系論文集, Vol.82, No.737, pp.1859-1869
  - 15) 涂照彦 (1975), 「日本帝国主義下の台湾」, 東京大学出版会
  - 16) 清水靖夫 (2009), 「台湾の諸地形図について」, 小林茂編, 『近代日本の地図作製とアジア太平洋地域-「外邦図」へのアプローチ』, pp.109-130, 大阪大学出版会
  - 17) 陳家豪 (2020), 「從台車到巴士 百年台湾地方交通演進史」, 左岸文化
  - 18) 鹿子木小五郎 (1908), 「台東管内視察復命書」, 成文出版社 (1985年発行の影印復刻版)
  - 19) 台東庁 (1932), 「移民事業ノ概要」, 台東庁
  - 20) 鍾青柏総編輯 (2020), 「龍田村百年移民史」, 台東县政府文化処
  - 21) 王鴻濤 (2020), 「詠鹿踏野 神社 修行 紅烏龍」, 斑馬線文庫
  - 22) 辻原万規彦・青井哲人・恩田重直 (2020), 「台湾濁水溪北岸における製糖工場の建設と地域開発」, 日本建築学会大会 (関東) 学術講演梗概集, F-2, pp.733-734
  - 23) 矢内原忠雄 (1929), 「帝国主義下の台湾」, 岩波書店 (1988年発行版)
  - 24) 林春吟 (2008), 「日本植民地時代台湾の地籍図類作成事業及び地籍図, 官有・国有林野図に関する一考察」, 人間・環境学, 第17号, pp.61-74
  - 25) 江丙坤 (1974), 「台湾地租改正の研究-日本領有初期土地調査事業の本質-」, 東京大学出版会
  - 26) 東台湾新報社編 (1925), 「始政三十年記念出版 東台湾便覧」, 東台湾新報社
  - 27) 吳珮琪・陳東宏 (2019), 「旭日之村 台東百年移民老村落」, 台東县政府
  - 28) 台東庁 (1932), 「移民事業ノ概況」, 台東庁
  - 29) 台湾総督府殖産局農務課 (1935), 「熱帯産業調査会調査書 移民ニ関スル調査書 第一巻」, 台湾総督府殖産局農務課
  - 30) 辻原万規彦 (2021), 「台湾蘭陽平野における日本統治時代の地域開発-交通インフラの整備と産業の立地による工業都市羅東の発展」, 中川理+空想から計画へ編集委員会編, 『空想から計画へ 近代都市に埋もれた夢の発掘』, 思文閣出版, pp.659-688