

高雄 (1) 台湾の産業と経済を支える港湾都市



片倉 佳史

高雄は台湾南部最大の都市であり、世界でも指折りの港湾都市でもある。市の中心部の人口は150万を誇り、台北に次ぐ台湾第二の都市である。そして、産業規模から判断すると、台湾でもっとも発達した工業都市にもなっている。今回は南国の大都会・高雄の素顔を紹介してみよう。

高雄 カオシオン（北京語）

高雄 こーひょん（ホーロー語・台湾語）

高雄 たかお（日本語）

台湾最大の産業都市

台湾南部には大きな平野が広がっている。ここは台湾最大の穀倉地帯であり、嘉南平原と呼ばれている。台湾中部の彰化県から雲林県、嘉義県、台南市、高雄市と続き、屏東県がこれに隣接する。名実ともに台湾最大の農業地帯となっており、高雄市はその中枢を担う大都市である。

高雄市は台北と共に台湾の二大都市圏を形成してきた。同時に台湾南部最大の工業地帯を擁し、長らく鉄鋼業や造船、製鉄などで知られてきた。1990年代からは台南市郊外に開かれたハイテク産業の工業団地とも連動し、新たな発展の形を見せている。

高雄市は1979年に政府直轄市（政令指定都市）となっている。清国統治時代以前より、台湾南部の中枢は長らく台南だったが、日本統治時代に港湾が整備されてからはこちらが南部を代表する都市として君臨してきた。

2010年12月には高雄市と高雄郊外を管轄していた高雄県が合併し、現在の人口は約277万に達している。近隣の台南市や屏東県を包含すると、人口は500万を超え、北部の台北都市圏と双壁になっている。

旧高雄市は人口密度が高いことでも知られてい

た。台湾全体の人口密度は1平方キロあたり649.19人となっているが、高雄市中心部は約1万人となっている（高雄市全体では943人）。中でも、中心部に位置する新興区は2万6265人となっている。これは台湾全土の中で新北市永和区、台北市大安区、新北市蘆州区に次いで第4位の高さである。

高雄市が管轄する地域は広く、面積は2947平方キロに達し、政府直轄都市の中で最大となっている。東辺には中央山脈が走り、台湾の最高峰・玉山（旧名・新高山、モリソン山）を含んでいるほか、現在、領有問題でアジアの火種とされている東沙（プラタス）諸島も高雄市の管轄となっており、旗津区に帰属している。

さらに、南沙（スプラトリー）諸島についても、台湾政府は領有権を主張しており、最大の島嶼で



名実ともに台湾南部最大の都市。港湾を擁するだけに空間的な広がり印象的だ。



日本統治時代の高雄市章。高雄の「タカ」の字が読み取れる。『日本都市大観』より

ある太平島（日本統治時代の呼称は長島）も台湾政府が実効統治している。

近代的な都市景観と昔ながらの風情

旧高雄市の中心部は港湾を取り囲むように発達している。標高 200 メートルほどの寿山（ことぶきやま）を除くと、一面の平野に家並みが広がっている。林立する高層ビルが整然と並んでおり、その間を広い道路が縦横に走る姿は壮観だ。

道路幅も広いため、交通渋滞はほとんど見られない。また、海に面しているためか、盆地に開けた台北市とは印象が大きく異なり、開放的な雰囲気包まれている。

また、工業都市としても知られている。日本統治時代に整備された港湾を中心に巨大なコンビナートが形成されており、火力発電所や製油所、製鉄所、造船所などが集まっている。

一方で、鼓山や旗津といった旧市街を散策すると、昔懐かしい風情を保つ家屋群が今も残っている。特に旗後半島の旗津を訪れると、港町ならではの風情が色濃く漂う。港湾を横切るようにフェリーが就航し、これは庶民の足として親しまれている。旗津には海鮮料理を扱うレストラン街があり、行楽客で賑わう。

なお、高雄は起伏のない平地に市街地が開けており、しかも都市計画によって町並みが整えられ



旗津の旧名は旗後。海鮮料理店が並び、独特な景観となっている。海水浴場などもあり、行楽スポットとして人気を集めている。



高雄港を横切るフェリーは「渡し舟」の風情が漂う。オートバイを積み込めるのが台湾らしい。

たため、建物は余裕をもって建てられていることが多い。そして、市内にはいわゆる町工場のようなものや個人経営の零細工場が多く見られる。

これらの大半は末端部品などを扱う工場で、従業員は少なく、規模も大きくはない。こういった工場で製造された部品は郊外に設けられた組み立て工場に送られ、製品となっていく。つまり、市内に小規模な工場があり、郊外で組み立てられた後、港に近い大工場に運び込まれて製品化される。そして、港から積み出されていくという流れが形成されているのである。

特に高雄国際空港周辺の小港区や前鎮区には大型の工場が集まっており、壮観な眺めだ。

交通機関が発達した南部最大の都市

北と南の二大都市圏を形成する台北とのアクセ

スは非常に発達しており、かつては両都市間を結ぶ飛行機が10分間隔で就航していた。従来は飛行機と鉄道、長距離バスの三者が両都市間の輸送を担っていたが、鉄道は慢性的な混雑、バスは渋滞に悩まされてきた。

そこで高速鉄道の建設が計画され、2007年1月5日に高雄の北部に位置する左営と台北県（現・新北市）の板橋間に台湾高速鉄道（台湾高鐵）が開通。同年3月には台北駅乗り入れも実現した。これにより、航空路線は廃止に追い込まれ、高速鉄道は開業から3年後の2010年8月に総利用者が1億人を突破した。

都市内交通については従来は路線バスが担ってきたが、2008年3月にMRT（都市交通システム）が開業。現在はこれが市内交通の主軸となっている。南北を結ぶ紅線と東西を結ぶ橘線があり、路線長は42.7キロ。大部分が地下鉄となっているが、紅線の北部区間は高架となっている。

さらに、台湾では初の導入となったライトレール（高雄輕軌）も公共交通機関の仲間入りを果たした。これはスペインの技術が導入され、停車中に充電を行なうというシステムが採用されている。つまり、架線が存在しないという世界でも珍しい存在。今後の路線拡充が期待されている。



台湾高速鉄道は市街地の北側に位置する左営駅に発着している。在来線と接続しているがこちらの駅名は「新左営」となっており、別に左営駅も存在するのでわかりにくい。



MRT 美麗島駅。巨大なステンドグラスが迫ってくる。MRTは今後の延長計画もある。



新しい市民の足として期待されるライトレール。かつての貨物線跡を利用して整備されている。

台湾の言語文化を考える

現在、台湾の政府が公用語としているのは「國語」と呼ばれる言語である。これは「中華民國の國語」という意味で、いわゆる「北京語」と呼ばれている言語である。これは戦後、中華民國国民党政府によって持ち込まれ、台湾の人々が教え込まれてきた言葉である。

ただし、注意したいのは、この「國語」は発音、表現、語彙のいずれも、中国の北京語（普通話）とは相違が生じていることである。言い回しや表現はもちろんのこと、台湾特有の発音の存在や、経済や社会の成熟度合いの差異から生じる独自の進化、新語や造語、日本語や英語などからの借用語の多さなど、相違点は少なくない。

一方で、当然ながら、台湾土着の言語というべきものも存在している。台湾南部や東部など、多くの人々が母語かもしくはそれに近い感覚で使用しているのはホーロー語（Holo・河洛話）と呼ばれる言語で、使用人口の多さから「台湾語」と呼ばれることも多い。

ホーロー語は中国語の福建方言と分類されることが多い。福建省南部の方言言語は「閩南語」と呼ばれ、台湾でもこの言い方が長らく用いられてきた。華南地方は中国大陸の中でもとりわけ方言が強く、閩南語は廈門（アモイ）を中心とする地域言語である。

しかし、ホーロー語は漢人住民が台湾海峡を越え、台湾に移住した後に交わった原住民族文化との融合を経ており、半世紀にわたった日本の統治を受けた影響も大きい。つまり、台湾の地で独自の進化を遂げた言語と言うのが適切だという声がある。そういった意味で、閩南語とホーロー語は区別すべきだという意見も少なくない。

現在、台湾南部においてはこのホーロー語の使用率がとても多く、「國語」が主体の台北に慣れていると戸惑ってしまう。もちろん、こちらが外国人であれば、それに合わせて英語や日本語、そして國語を話してくれることは多いが、やはり台湾南部ではホーロー語の使用率は高く、その中枢として高雄や台南という都市が存在している。

台湾の行政機能は言うまでもなく台北にあるが、歴史的に台北は外省人比率が高く、しかも、政府のお膝元であったこともあって、いわゆる「中華民国」色の強い都市となっている。これに対し、高雄や台南は常に台湾の土着文化の中枢だった。特に台南の人々はそういった自負を持っていることが多い。

政府による言語政策と都市の地位

周知のように、今世紀に入った頃から台湾社会では「本土化（土着化）」が押し進められてきた。

これによって、人々の主体意識が高まり、多くの人々が自らのアイデンティティを模索するようになった。同時に、国民党の独裁時代に圧力をかけられ続けてきたホーロー語や客家語、原住民族の諸言語なども活力を取り戻してきた。外省人が一定の勢力を誇ってきた台北を除くと、土着言語を盛り上げようとする動きは台湾のどこへ行っても見られる。

時代の流れに翻弄されてきた台湾の土着言語だが、母語を学び直す若年層は確実に増えている。台湾の就職事情などを見ていると、地方都市との接触の多い営業職などに就く場合は多数派言語であるホーロー語が必須となっていたりする。就職活動についてもホーロー語ができるかどうかは重要なポイントになっている。

このようにホーロー語の重要性が高まると、おのずと高雄への関心も高まってくる。高雄はこれまで、台北のように行政の中枢になることはなく、あくまでも地方都市の扱いを受けてきた。政府主導の文化政策においても、常に台北の下に置かれていた印象が拭えない。

これは台湾語が國語（北京語）の下に置かれてきたという構図に似ている。台北が北京語文化、高雄が台湾語文化の中心という構図は以前からあったが、そのことが注目されることはなかった。しかし、1990年代以降、台湾という土地への帰属意識が高まるに連れ、高雄という都市の地位は確実に上がってきたのである。

台湾土着の言語として人々に愛されるホーロー語。高雄はその文化の発信基地としての機能を持っている。そういった意味では、都市としてだけでなく、台湾の人々の意識上でも台北と肩を並べる存在になっている。台北だけを見ていると、なかなか見えてこない面があるのは明確な事実である。

新政権時代の幕開けとともに、今後の台湾情勢を見ていく上で、今まで以上に高雄の存在が重要

な位置を占めていくのは間違いないと思われる。

愛郷心の強い高雄人

高雄人の気質についても触れておきたい。

高雄に限らず、外国人旅行者が台湾南部を旅すると、人々のとても気さくでフレンドリーな一面に触れ、好印象を持つことが多い。台北でも十分に人々は親切だという印象を抱くが、台湾の人々に北と南の気質の違いを尋ねてみると、明確に印象が分かれていることが多い。

多くの場合、指摘されるのは個人主義の傾向が強い台北人と、郷土愛が強い高雄人という分け方である。都市化の進んだ台北において個人主義が発達するのはわかるが、高雄をはじめとする南部の人々に郷土愛が強いこと理由は、北部の人々よりも古くから台湾に暮らしていることと、農民が多く、土地に密着した生活を送ってきたという社会的背景が指摘される。

また、温暖な気候に恵まれ、日本統治時代に行なわれた灌漑施設の整備や農法の改良によって農業の生産性が高く、物資の供給が安定していること、そして、全体的な暮らしぶりが豊かで、生活に余裕があることも挙げられる。暮らしやすさにおいては、台北人であっても、台北よりも高雄や台中などに軍配があがると判断する人が多い。

そして、台湾南部の人々と知り合うと、「お国自慢」を耳にする機会も多い。これもまた、郷土愛に直結していると言える。異国からやってきた旅行者に対し、自らの故郷の魅力を伝えたいと願うあまり、多弁となり、おのずと親切になる。これは外国人旅行者に限ったものではなく、同じ台湾内でも、例えば北部や東部からやってきた人に対し、南部の人々は決まって温かく迎えるという。その理由を「愛郷心」に結び付けると、説明が成り立ちそうだ。

注目したいのは、台湾の地方在住者が台北と高雄のどちらに好印象をいただいているかである。具



高雄の町並みは、四方を山稜で囲まれた台北とは異なって密集度が低く、空間的な広がりがあるのが特徴となっている。



近代的なビル群と活気溢れる町並み。そして、南国情緒が色濃く漂う緑地のコントラストが印象的だ。

体的な統計資料はないものの、筆者がこれまで尋ねてきたかぎりでは、地方在住者が親近感を感じているのは、台北よりも高雄である。特に本省人、中でもホーロー人はこの傾向が強い。

その理由は先にも述べたように、人々が日常的に使用している言語にあるのかもしれない。高雄は多くの台湾人にとって、単なる地方都市ではない。ホーロー語文化の発信基地である高雄は台湾人の郷土愛の象徴にもなりつつある。

台湾の生命線と謳われた港

高雄市は台湾南部の産業都市として不動の地位を占めているが、この発達はすべて港によって築かれたものであると言ってもいいだろう。高雄の歴史をひもとくと、港は常に重要な位置を占めている。

地図を開いてみると、台湾の西部沿岸には単調な砂浜が延々と続いている。これらは決まって遠

浅であり、河川による土砂の堆積が著しい。かつて清国統治時代に、中国大陸との交易で栄えた淡水や鹿港、安平（あんぴん）などは、すべてこの土砂の堆積で港湾機能を失っている。現在も日本統治時代に築港が始まり、戦後になって完成した台中港を除くと、台湾西部にほとんど港湾らしいものが存在していない。そんな中、隆起珊瑚礁と潟によって、入り江となっていた高雄は、西部唯一の天然の良港だった。

しかし、この港にも大きな問題があった。地形的には確かに良港に見えるが、港内には数多の岩礁が横たわっており、大型船舶の航行には向かなかった。また、細長くのびた砂州のために潮の干満が生じ、潮の流れが思いのほか速い。日本統治時代以前から船の入港は盛んだったと伝えられるが、干満の障害が大きく、時間帯による制限を受けていた。

築港工事が着手されたのは、1908（明治41）年のことだった。しかし、1900（明治33）年に台南との間に鉄道が開通すると、早くも港内の泥を採掘する作業が始められていた。その後、資金難や物資難もあって工事は難航したが、1911（大正元）年には第一期の工事が終わる。時は前後するが、1910（明治43）年には、すでに高雄の貿易額は基隆（きいるん）を上回っており、当初計画された港湾規模はさらに拡大されている。

この第一期工事と併行して、都市計画も実施されている。高雄（当時は打狗）川の西側一帯に港湾内で採掘された土砂を用いた埋め立て地が造営され、ここには約4万2千人の居住が可能とされた。この高雄川は現在は愛河と呼ばれている。両岸は緑地公園となっており、憩いの場として整備されている。

第二期の築港工事は、新埠頭の造営と設備の近代化が実施された。この時、新埠頭は5000トン級の船が着岸できるよう、水深も考慮された。第二期工事は1937（昭和12）年に完成となり、同年、

第三期築港工事が着手されているが、これは戦争によって、補強工事と保全に力が注がれたため、日本統治時代に完成を見ることはなかった。

こういった一連の築港工事によって、高雄は工業都市として大きく発展した。兼ねてより、セメント工業を始め、化学肥料や酒精の製造などは盛んだったが、戦争の突入とともに鉄鋼業をはじめとする軍需産業が飛躍的に発展するようになる。そして、日月潭水力発電所の完成によって、電力の安定供給が実現すると、高雄は台湾を代表する産業都市として、さらに重要な地位を担うことになっていった。

戦争中はこれらの産業施設が空爆の対象となり、大きな被害を受けることとなった。しかし、終戦後、台湾が中華民国国民党政権の統治下に入った後、朝鮮戦争によってアメリカの援助が入るようになり、高雄は息を吹き返す。

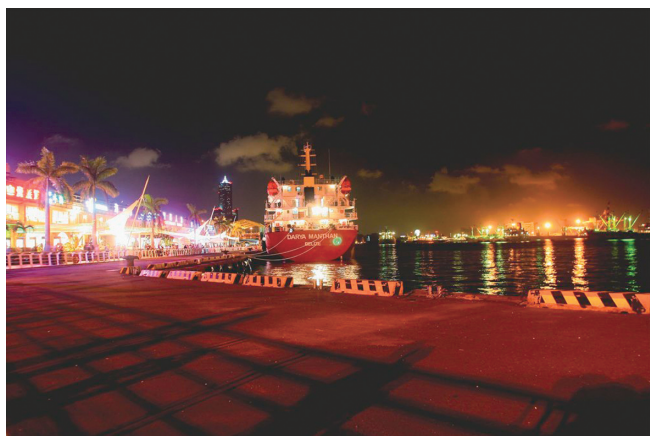
修復工事は1952年には終わっている。これによって、一度は停止した高雄の産業も再び発展を始める。1958年からは12年計画で港湾拡張工事や第二港湾施設、火力発電所の造営などが実施され、積み出し処理能力が格段に上がった。

1967年からは8年がかりで、旗後半島に第二港口を切り開く工事が進められた。これによって、巨大な砂嘴であった旗後半島は孤島のような状態になったが、その後、台湾で最初の海底トンネルが1984年に完成し、高雄の市街地との連結が実現している。

1982年には世界五大コンテナ積出港にも挙げられ、その名は広く知れわたることとなった。1990年代後半からは横浜市や神戸市にならい、港湾を中心とした広範なエリアを再整備し、散策が楽しめる憩いの場とする試みを実施された。倉庫街を芸術展示空間にしたり、旧貨物駅を鉄道博物館として整備するなど、今や、港湾は高雄最大の行楽スポットになっている。



高雄港はアジアを代表する港湾の一つ。現在、岸壁や倉庫群を散策スポットにする整備が進められている。



高雄市は現在、台湾南部の産業都市として不動の位置を占めている。その歴史は常に港と共にあった。

帝冠様式の壮麗な駅舎建築

高雄のシンボルとしては高雄旧駅舎を挙げておきたい。ここは開設以来、いつも多くの人々で賑わっていた町の玄関である。現在、駅舎としての機能はすでに終えており、現駅舎にその座を明け渡している。一時期は高雄願景館という高雄市の広報センターとして使用されていた。

この辺りはかつて三塊厝（さんかいせき）と呼ばれていた土地で、日本時代の初期は全くの荒地地であったという。「三塊厝」の「厝」とは家屋を意味する言葉である。つまり、ここにはかつて、わずか三戸の家屋があるに過ぎなかったという史実をこの地名は示している。

この一帯が本格的な開発を受けたのは昭和時代に入ってからで、新駅が設けられたのは1941（昭

和16）年だった。それまでの高雄駅は高雄港駅と改められ、新駅が高雄の玄関となった。高雄港駅は貨物駅となり、現在は打狗鉄道故事館の名で整備されている。

独特な風貌で知られたこの駅舎は、1941（昭和16）年6月22日に竣工した。建物は帝冠様式と呼ばれるもので、鉄筋コンクリート造りの箱形の建物に、日本風の瓦屋根を載せている。帝冠様式は戦時体制下の日本に生まれた独特な様式で、台湾にもいくつかが残っている。旧大日本帝国だけに見られ、しかも時代が昭和10年前後から終戦までだけのものなので、希少価値が高い。小ぶりながらも壮麗な造りに圧倒されてしまいそうだ。

この駅舎は高速鉄道と新交通システムの開業準備のため、2002年3月に現役を退いた。そして、同年8月16日、駅舎は14日間をかけ、建物を分解することなく、82メートルほど平行移動された。大がかりな移動作業は人々の関心を集め、のべ10万もの見物客がやってきたといわれる。

老校舎が残る旧制中学

日本統治時代に設けられた旧制高雄中学は現在、高雄市立高雄高級中学という名になっている。終戦までは高雄州立高雄中学校を名乗っていた教育機関で、高雄駅から遠くはない場所にある。

この学校が創設されたのは1922（大正11）年4月のことである。新興都市である高雄にとって、



名実ともに高雄の玄関口として機能していた高雄旧駅舎。珍しい帝冠様式の建物は今も強烈な存在感を誇っている。

最初の旧制中学だった。ちなみに、翌々年には同じく高雄州立の高雄女学校が開校している。

日本統治時代の教育制度は内地人（本土出身者とその子孫）子弟と本島人（台湾住民）子弟の間に明確な区別が設けられていた。初等教育機関については尋常小学校、公学校に分けられ、中等教育機関は当時内地人と呼ばれた日本人のために設けられたもので、公学校を卒業した台湾人子弟が入学する機会は極めて限られていた。

校門に立ち、校舎を眺めると、赤煉瓦造りの美しい建物が迫る。現在、日本統治時代に建てられた建築物はわずかにこの校舎だけだ。講堂は総合大樓と名付けられた大型建築に変わり、柔剣道場は戦後もしばらく残っていたが、現在は取り壊され、テニスコートになっている。

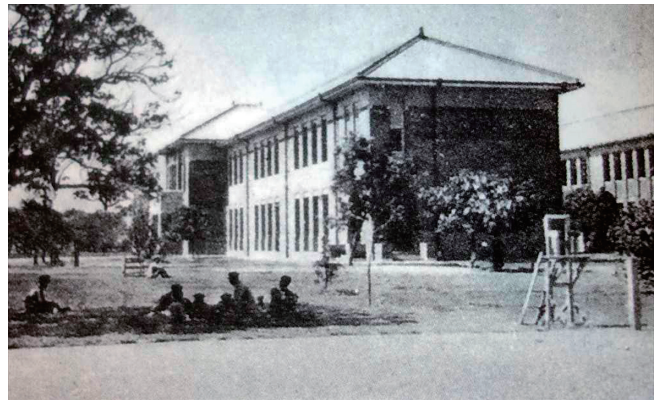
筆者はかつて、学校の周囲は一面の水田と荒野が広がっていたという古老の話を聞いたことがある。しかし、現在はその言葉を信じることができなくなってしまったほど、住宅や商店が空間を埋め尽くしている。

現在、この学校の生徒数は3500人を数え、教職員だけでも200人いるという。私がこの学校を訪れた際にも、多くの学生たちが構内を走り回っていた。台湾の未来を背負っていく若者たちが巣立っていく老校舎。全く古さを感じさせないのは、常にこの校舎が「若さ」とともに存在しているからであろうか。

次回は日本統治時代の高雄と歴史建築を紹介したいと思う。



旧制高雄中学は1927（昭和2）年に第一回目の卒業生を輩出している。当時の修業年限は5年であった。



1944（昭和19）年になると左營にもう1つの中学校が開設され、それに伴ってこちらは高雄第一中学校と改称している。

