The University of Osaka
Institutional Knowledge Archive

Title	植民地都市の記憶 : 花蓮築港と楊牧
Author(s)	上田, 哲二
Citation	大阪大学言語文化学. 2008, 17, p. 183-196
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/77854
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

https://ir.library.osaka-u.ac.jp/

The University of Osaka

植民地都市の記憶

—花蓮築港と楊牧—*

上田　哲二**

キーワード：台湾文学、楊牧、花蓮

二次大戰後，隨著殖民帝國的崩潰現象，在非洲與其他亞洲國家，不久後迎接了非殖民地化的文學高潮。相對於此，中華民國政府撤退來台以後，台灣過去未見的後殖民狀況的獨特面貌出現了。國民政府來台接收，從日本承繼了一切土地房屋和其他日方保管的莫大財產，而在統治時期積聚了大量銀行、公司、媒體集團。因此國民黨仍然算是世界罕見的富裕政黨、繼続施展文化霸權。

針對本土人而言，本源的家鄉是個複雜的問題。立足的家鄉是一部被翻弄的殖民地歷史，表現手段的標準語從戰前的日本國語，到戰後的漢語國語，都是由外在的統治者決定的。二戰結束，帶來前所未有的破壞，日本帝國亦隨之崩解，接著是殖民地的消失，台灣人失去從二戰以前「作為日本人」的依準，自大陸而來的外省人在中華民國強制規定建構屬於中國人的磁場。外省作家亦成為出版業界的中心，逐漸成為反共宣傳文學的中心、本土人難以進入中央政府機構。文壇與傳媒全體都受到國民黨文化政策的影響，台灣本土成為大陸的周邊的思惟而已，其影響在報紙、電視媒體，學校教科書等等仍隨處可見。並且外省人特權層、本土人與原住民之間仍存在的社會差距則是台灣戰後內部殖民主義留下的問題。

台灣詩人楊牧（1940-）的所謂自傳散文『奇萊前書』在這方面可以說是相當罕見的歷史記憶的文本，而且該書裡屢次出現舊宗主國日本的意象，包含當時的官營移民村吉野，日人建設的港灣碼頭築港，警官，軍人等。日治時代殖民政府以殖民的立場看待資源豐富的台灣，不少日人亦來到花蓮。詩人在怎樣的意識心態下採用這些他幼年時見過的形象，又有怎樣的涵意？

在國民黨政權下，台灣本土人的歷史體驗一直被省略為日本領台初期的壓制，或戰爭末期的皇民化運動，而接受日本教育的本土人被視為受到奴化的世代。忘卻與歷史的誤謬成為創造國民的本質因素，也因而在此討論這個問題:探究公共記憶制度化以前的歷史是需要的。本論文以楊牧的《奇萊前書》為討論對象，並從他作品內之日本形象及其思想內涵之研究作為出發點，比較和分析有關花蓮築港在日本殖民的時空環境下的資料，探討戰後台灣「內部殖民」問題，以及殖民與後殖民文學記憶之文學歷史意義。

---

* 殖民地城市的記憶—花蓮築港與楊牧（上田　哲二　UEDA Tetsuji）

** 中央研究院中国文哲研究所博士後研究員

1．はじめに

詩人楊牧（1940-）[1] は、50年代に台湾本土出身の抒情詩人として出発し、70年代以降散文作品にも新たな境地を開いてきた。自伝的散文集『奇莱前書』[2] は楊牧の幼少時から高校を卒業して故郷花蓮に別れを告げるまでの物語であり台湾の「詩人散文」の代表的作品のひとつである。第一部「山風海雨」では大東亜戦争末期の花蓮から二二八事件を経て白色テロの続く時代、第二部「方位ゼロへ」（「方向帰零」）では中学に入学し、詩にめざめて創作を始める時期が自然や教師たちの姿を通して回想される。第三部「昔我が往くとき」（「昔我往矣」）では50年代の多感な高校時代が移り変わる故郷の山河に託して描写される。特にそこに描かれている植民地時代末期の花蓮の自然、築港、東台湾の鉄道沿線の姿は日本人の遠くなった記憶ともつながっている。日本時代は総督府、戦後は国民党政府という外来政権によって語られてきた花蓮という都市の記憶がこの作品では本土詩人の目を通して新たに別の角度から再現されている。それは植民地時代を経て再び外来政権で書きなおされた自分たちの歴史を真に主体的に語ろうとする試みであった。本論では日本統治時代の都市花蓮の原像を追いながら、楊牧の試みが植民地後の台湾本土文化の主体性とどのように関わっているかを検証する。

2．花蓮港と日本

敗戦後、日本政府がその領有主権を「放棄」[3] した地である台湾に蒋介石の中華民国政府が移って以来、長い間台湾本土の人々の声が日本人に聞こえてくる機会は決して多いとはいえなかった。第二次世界大戦後のアジア・アフリカでは民族自決による独立運動が成就していったが、台湾では80年代末の民主化、戒厳令解除が行われるまで国民党以外の政党が認められず、一党独裁的な状況が続いていた。戦後の戒厳令施行、中華民国体制は本来の台湾本島文化の位置を周縁化させてきたが、民主化の始まりとともに自らの歪められ書き換えられた歴史を見直し、真の意味での脱植民地的言説の確立を目指すことは台湾の文学者の課題となっていった。

山嶺が静かに見下ろす小さな町に波は相変わらず打ち寄せ、白い絹の悠久の帯とな

---

[1] 楊牧（本名：王靖獻）は1940年に台湾の花蓮で生まれた。現在、米国シアトルのワシントン大学教授。詩集、散文集等40冊あまりの著書がある。

[2] 楊牧、『奇莱前書』（洪範書店、2002）は同じ出版社からの『山風海雨』（1987）、『方向帰零』（1991）、『昔我往矣』（1997）の合本版。邦訳は『奇莱前書―ある台湾詩人の回想』（2007/12 思潮社、上田哲二訳）を参照。

[3] 1951年の「サンフランシスコ平和条約」（Treaty of Peace with Japan）の第2条b項の「日本国は、台湾及び澎湖諸島に対するすべての権利、権原（権限）及び請求権を放棄する」を指す。

って、照り返す陽光、風雨の中で起伏をくりかえしていた。しかし、しばらくするとついに米機が花蓮にやってきたというニュースを聞いた。米機は港の付近にいくつかの爆弾を落として、数棟あった大きな工場を機銃で攻撃していった。ついに戦火は名前も知られていない小さな町にも押し寄せてきた。[4)]

かつての植民地時代の台湾の姿は日本人にとっては遠い記憶の彼方のものである。植民地台湾は経済的視点からは日本の資源獲得の南進のための拠点であり、多くの「内地人」（日本人）がかつて住んでいた土地である。戦後生まれの日本人には、教科書で知られるかつての遠い南の植民地の島であり、年配者にはかつての大日本帝国が統治する「南洋」への入り口が思い浮かぶかもしれない。記憶のかなたのバナナやパパイアといった南国の匂いに包まれた土地である。かつて「台湾周遊唱歌」（作詞：宇井　英、作曲：高橋二三四、1910年）という歌があり、その中で東部台湾、花蓮は次のようにうたわれていた。「次に立ち寄る花蓮港／移民の計画　歩を進め　開拓事業起こりたり／これより沿岸二十余里　几千尺の断崖が／海にせまりて聳え立ち　船を寄すべき所なし」[5)]

楊牧はこのように花蓮港を紹介している。

この港は人の力で開かれた。土地の人間は「築港」とよぶ。日本統治時代から大工事がおこなわれた。当初、統治者はこの河流の沖積地に海港が必要だと考えたとき、恐らくその前に広がっている偉大な限りない太平洋のことを感じていたのだろう。この地を選んだ彼らはまず大量の土石を海岸に積み上げ二つの大きな堤防を築いた。一本は北側から南へのばし、その先に灯台を建てた。もう一本は西から東へ伸ばして、灯台まで近づけて接続し口をふさいだ。堤防が完成すると、堤の下の陸地を掘りだして、深い長方形の巨大な穴を長い時間をかけて掘った。外側の二辺は堤防で海と分かち、もう二辺は陸地側の丘陵につながっている。これらがすべての始まりになっている。統治者たちは吉日をえらんで花蓮の老若男女すべてを動員して海辺の祭儀に参加させた。[6)]

吉日を選んで行ったという「祭儀」は1938年3月1日に行われた築港の通水式での行事である。翌日の『台湾日日新報』によると、1日の朝10時から岸壁の一隅で通水

[4)] 楊牧、前掲『奇莱前書』、29頁。引用文の翻訳は特に記されない限り、筆者によるものである。
[5)] 『原典による近代唱歌集成：誕生・変遷・伝播』（東京：ビクターエンタテインメント、2000）、「東アジアの唱歌」篇に収録。
[6)] 楊牧、前掲『奇莱前書』、155頁。

式が行われた。美濃部技師以下列席、藤村庁長以下臨席の下に玉串奉奠のあと、堤防から水路中央部に施設された二本のパイプのバルブが開き潮水がサイフォンで注ぎこまれると、観衆の歓呼の声があがった。満水まで一週間かかり、4月に港口の締め切り部を開き5月に終了。6月から大型ケーソン作業（防波堤の補強工事）がはじまり翌年10月に開港式が行われた。

花蓮港は領台当時、のちの吉野庄船津の海辺に近接した地域にあった。当時は戸数わずかに36戸、人口81人程度の寒村である。風浪がはげしく荒天になると狂涛の下におかれる危険があり、1899年（明治32年）に児玉総督によって現在の地に移転されている。[7] しかし当時から「波が荒くて入れない港」と言われた程、交通が不便な地だった。埠頭がなかったので接岸ができず、母船から小船に飛び移って上陸していた。貨物も小船から人力で陸揚げしていた状態である。秋冬期の風浪が高い時は寄航が出来ないこともあった。[8] 当然、完備された港湾の必要性は認識されていた。第五代の庁長、江口良三郎の時に何度も筑港の必要性が総督府に進言され、結局米崙の沿岸に港を築くことになる。1922年にとりあえず3万円を使って蹄型の防波堤（江口突堤）が造られ、少なくとも漁民の船が停泊できるようになる。その後、江口の志をついだ猪股松之助庁長が請願を続けて1930年に花蓮筑港案が通過する。国費700万円で1931年10月27日に工事が始まった。第1期工事は1939年10月2日に竣工している。これで「世界無比」といわれた堀入式の港が完成し三千トン級の大型汽船三隻が同時岸壁繋留可能となった。続いて1940年に第2期の工事が始まり1944年の竣工で汽船の同時岸壁荷役が更に規模を拡大して可能となった。[9] 第3期工事も計画されていたが敗戦のために頓挫している。

台湾のほかの港湾はどういう状況だったかというと、まず基隆港が内台間連絡の主要港として第一に開発されたが工業地帯がなく連絡港としての機能が主なものであった。高雄港は港湾の整備が整い、貿易、工業の基礎的施設としてすでに発展していた。花蓮港も背後に平野をもち、工業港、貿易港として発展することが期待されていたわけである。[10] しかし花蓮は領台後、東部台湾の中心地の位置を占めながら、産業の発展は遅れ気味だった。土地の9割近くを占める山地のヒノキやクスの巨木も入江のない断崖絶壁の孤立自然環境に阻まれ、搬出も容易にできないという状況が続いていた。築港が完成した時の当時の人々の歓びと期待は大きかったのである。もともと花蓮には多くの日

---

[7] 大塚清賢編『躍進台湾大観続々篇 奉祝紀元二千六百年台湾特輯紀念号』（中外毎日新聞社 1941）、p.400。
[8] 井東憲『台湾案内』（植民事情研究所、1935）、p.96。
[9] 大塚清賢編 『東亜共栄圏と台湾－産業人物編』（東京：中外毎日新聞社、1942）、p.177。
[10] 土井美水「港湾行政機構の統一に就て」、前掲『東亜共栄圏と台湾－産業人物編』、p.82。土井は当時の台湾総督府事務官。

本人が移り住んでいた。[11] 特に官営の開拓農民らは日本で家財道具を売り払って、骨を埋める覚悟で渡台していった。楊牧は『奇莱前書』第一部で当時の官営移民村、吉野を訪れた時のことを次のように描写している。時代的にはすでに太平洋で日米が激戦を繰り広げていた頃である。

花蓮の南、そんなに遠くないところに「吉野」という村落があった。日本人が群居しているところだと聞いていた。その古風な和風の名前から判断すれば、一種特別な地域だったというのがわかる。吉野も高峰の裾野にあったが、花蓮のように海岸に面してはいない。ちょうど真東の方向に海岸沿いの山脈が盛り上がって南に向かって走っているからだ。山脈はそこからずっと卑南渓まで伸びて切れている。吉野がはるかに遠く対面しているのは海岸山脈が隆起する起点だ。したがってその村はまさに台東縦谷が始まる所に潜伏していたわけだ。汽車の路線はそこから始まり、ずっと平行するふたつの山脈のあいだを走っていた。日本人はここに群居することに決め、古典から名前を採って名づけたのだ。聞くところによると、彼らは蓬莱米の新品種を実験していて、限られた収穫を天皇に献上し残った分は自分達が使っていて、それが自慢だそうだ。[12]

楊牧はこの文章の後で隣家の娘と吉野村の宮前を訪れ、一軒の日本人の家に入ったことを記している。「味噌と大根の漬物の香りがひろがっていて、見知らぬ異国の雰囲気があった」という。当時、楊牧が訪れた吉野村宮前地区は今の慶豊村で、敗戦と同時に日本人は引き揚げ、その後客家系を中心とした住民が移り住んでいる。[13] 総督府が東部台湾における移民、官営移民事業をはじめたのは、記録によると 1910 年（明治 43 年）からである。2 月に徳島から 9 戸、20 人、同年 10 月に 52 戸の農民が元の七脚川（チカソワン）蕃の地である宮前部落に移住した。大正、昭和にはいり、宮前、清水、草分の部落が形成され吉野村となる。吉野村への移民は北海道その他 21 県より来ているが、徳島人がいちばん多く、広島、香川、熊本、福岡、山口などから来ていた。1935 年 4 月の『台湾時報』によると東部移民村は 1917 年（大正 6 年）に総督府移民指導所が廃

---

[11] 花蓮港庁の中枢として北部にあった花蓮郡は 1938 年（昭和 13 年）当時、戸数 13,295、人口 59,446 人。「殊に花蓮港街の如きは内地人一人に付本島人二人の割合」だと記される。前掲『躍進台湾大観続々篇奉祝紀元二千六百年台湾特輯紀念号』、p.402。

[12] 楊牧、前掲『奇莱前書』、16 頁。　吉野村の命名の由来は徳島県の吉野川流域からの移住者が多かったことから命名されたとする資料が多い。筒井白楊によると 1911 年に「移民適地を母国的名称に改むることゝなり」、同年 8 月に「吉野村」と命名されたと記している。筒井白楊『東部台湾案内』（東部台湾協会 1932）、p.15。

[13] 1943 年（昭和 18 年）の統計によると吉野庄の内地人は 1875 人、418 戸と記録されている。中華綜合発展研究院応用史学研究所編『吉安郷志』、（吉安郷公所、2002）、p.46。

止されるまでに240万円、一戸あたり3600余円、その後1935年までに一戸あたり5000円余りの国費をつぎこみながらも「幾多の災禍を蒙り、之が三移民村（吉野、豊田、林田）を今日の如き窮地に陥れ、疲弊せしめた最大の原因となって居る」としてその苦闘の歴史を回顧している。[14] この記事によると明治時期の移民は原住民との軋轢だけでなく病名不明の疫病によって「元気盛りの若者はコロコロと死んだ」そうである。ただ次第に河川の防水堤防、灌漑設備が整備され簡易水道、神社、布教所、学校、医院も作られ、ようやく「三移民村の振興発展はこれからといふ段取になつて居る」と記す。おそらく楊牧の訪れた40年代の吉野村は戦時に入っていたが、ようやく安定期に入った頃だったのである。[15]

3．植民地モダンの光と影

1934年に『台湾時報』の記者は次のように書いている。

> 突兀たる中央山脈は軒先に迫り、天然の大屏風だ。北は名だたる斷崖を以て、他との徂徠を遮られ、海岸は波浪に洗はれて良き港に惠まれず、交通は全く孤立の地位に置かれてゐる。かくの如き地方が、世の文化に置き去りにされる明らかさを、われらは幼にして地理の教科書によつて、既に嚴かな原則として教へ込まれてゐる。之れほど明白な事實でありながら、その事實をどうすることも出来なかつたことも、亦動かすことの出来ない事實だつたのだ。[16]

この文章からわかるのは、少なくとも山岳地と険しい海岸線に挟まれた東台湾という地名には、暗い気のようなものが長く含まれていたことである。しかし「北、断崖を縫ふて臨海道路の完通するあり、西、八通関の険を越え、能高の峻を攀ぢて、東西を結ぶ。更に海を以てしては、わが米崙築港の起工――これ等は、悉く東部台湾が、その裏台湾の旧套を勇ましくかなぐり捨て固く鎖された殻を破って、溌剌と新生へのスタートを切った証左ではないか」という言葉で新しく始まった港の建設に未来を託している。歴史の鏡に照らしてみると、この著者の期待は当時の帝国主義列強による植民地経営と歩を同じくするものに過ぎないという見方も可能である。だが当時の人々がさまざまな想い

---

[14] 阿部熊男「自力更生の途上にある花蓮港庁下三移民村」、『台湾時報』（1935年4月）、p.54。

[15] たとえば『台湾日日新報』（1938年8月14日）によると、警邏していた警察官が花蓮の福住通りを通行中、真昼間からドンちゃん騒ぎをしていて、取り調べたら吉野村の平岡某39歳、煙草耕作者だった。男は市内カフェーの祇園会館の女給を呼んで「すずらん」で豪遊し、300円のチップを切った。時節柄芳しくないということで警察で説諭を加えられた、とある。当時の移民農民の間の格差の存在をうかがわせる記事である。

[16] 「台湾経済風土記　花蓮港庁の巻」、『台湾時報』（1934年5月）p.59。

をこめて、新しい港に期待していたことも事実である。農業移民として吉野、豊田、林田、瑞穂などに移住した日本人は港の完成で生活が少しでもよくなることを期待していた。[17] 英国の植民地統治のように現地官吏を養成して間接的かつ効率よく植民地の富を搾取する経験や技術のない日本人は台湾では基本的に「内台一如」の政策を行い、植民地に「公学校」から大学まで作っていった。[18] 台湾の近代化の例を詳細に網羅した『台湾西方文明初體驗』の著者、陳柔縉は次のように書いている。「戦後60年『日本』はタブーであった。国民党政府は抗日戦争の恨みを台湾に移植し、蒋父子の時代に台湾の歴史が語られることはまれであった。日本の台湾統治は初めと終わりの部分に簡単に触れるだけの政治史となった。ひとつは統治初期に台湾人が武力抗日をして鎮圧屠殺されたことであり、もうひとつは戦争末期の軍国主義、皇民化運動、経済統制に関する事である。およそそれだけだった。このふたつを合わせたものがいわゆる日本統治史であった」。[19] この著者はそれまで教えられていたように台湾の最初の議員選挙は国民党時代ではなく、1935年11月の台北市会選挙だと知る。台湾で最初の珈琲店は大正時代の初めに台北の新公園（現在の二二八公園）で開店した「カフエ・ライオン」だった。台北に最初の公共トイレ（当時は「共同便所」）が作られたのは日本時代の1897年であり、チョコレートは1926年に「森永」が台北に初めて販売所を設けたことがこの書でわかる。「便所」、「病院」、「注射」、「弁当」、といった日本語が現在の台湾語でも残っている。ただ日本の植民統治が台湾の近代化にいかに貢献したかを論ずるのは本論の目的ではない。ここで指摘したい点は日本統治時代も国民党時代も台湾人が主人公として自らを語ることがいかに限られていたかという点である。

戦前（1934）の日本人は工事中の花蓮築港をこのように描写している。

米崙の築港である。男々しく米崙山にこだまするダイナマイトの轟き、波がしらの中に消ゆる土砂運搬列車の黒煙、クレーンの響、土砂を噛むスチーム・ショベルの唸り。今、築港の現場は、戦場の如き忙しさの中にひたすらに工を急ぎつゝある。大洋の怒濤を、見ん事こゝに閉め防いで、突堤はいつしか浪を蹴立てゝ打つて出た。人間のたゆみ

---

[17] 前掲「台湾経済風土記 花蓮港庁の巻」（1934年5月、p.63）に記者はこう書いている。「築港の完成によつて、これ等海上運賃諸掛は、急激なる低減を齎す。大阪向貨物一屯當現在十四圓は築港完成後七圓三十錢となり、島内向同現在七圓は一圓七十錢に低下される。この運賃の遞減と共に、従来冬期季節風による頻繁なる缺航、不完全なる荷役による腐敗、損傷等は、築港によつて完全にこれを冤れ得る」。

[18] 台湾人子弟のための初等教育制度で義務教育に準じた「公学校」が従来あったが、1942年（昭和17年）に台湾教育令の改正によって小公学校の区別が廃止され、いわゆる「内台一如」の教育制度が布かれた。これは「皇国臣民の練成」とともに義務教育制度の実施を視野にいれた方策で当時の台湾総督府文教局長（台湾の内閣における文相）、梁井淳二によって表明されている。前掲『東亜共栄圏と台湾－産業人物編』、p.35。

[19] 陳柔縉「自序」『台灣西方文明初體驗』（麥田出版 2005）、p.14。

なき力は、大自然を征服して、日に日に大地に喰ひ入つて行く。こゝ數年を出でずして、三千噸級の汽船三隻を同時繫留し、大小五十の漁船を牧容すべき築港が完く成るのだ。豊かな資源を包藏しながら、萎靡振はなかつた、各種の産業は、こゝに一つのエポックを劃して、輝やかしき新生の首途に就かうとしてゐる。その新裝成るの日こそ、わが産業が、花蓮港が、伸展の一路に邁進すべきスタートを切るの秋だ。[20]

引用元の『台湾時報』は総督府の広報紙的な存在だったが、「各種の産業は、こゝに一つのエポックを劃して」というように当時の台湾官公署資料によく見られる「経済産業の発展」という視点がやはり濃厚である。1941 年（昭和 16 年）において、花蓮港庁の当局者も次のような計画をもっていた。工業港としての拡張整備。東部鉄道の輸送力の強化。陸上輸送道路網の完備。広大な工場用地の設定。労力の「円満なる供給策」による確保。低利潤沢なる資金の融通。建設資材の確保。住宅、学校、市場等文化施設、電力水源、土地価格の抑制などである。[21] 当局者たちは日本内地とおなじように更なる近代都市の建設に意欲をもっていたことがうかがわれる。

開港から 50 余年後に楊牧は次のように花蓮築港を描写している。

長い防波堤が北から南のほうに伸び、海を二つに分けている。外側は逆巻く荒海で、内側は穏やかな波が静かにひろがっている。防波堤の先には白亜の灯台がある。白い灯台の近くからそれほど遠くないところにもう一本の堤防が陸から海のほうへ突き出て、東西にのびている。それが灯台の西百尺ほどのところで止まっている。これがもう一方からの水の勢いを弱めている。この日本時代からの防波堤の間の百尺のつかず離れずの間隙が花蓮渓の入り口だ。白い灯台が立っている位置はちょうど入り口の右をまもる個所である。高く屹立して優美に古典的な航海の時代の秀麗さと英明武勇の空気をかもし出す。それは両方の性に共通するすべての恋と怨み、すべての郷愁と期待、そして永遠のロマンにつながるものだ。[22]

港は単に物を集散し遠隔地に送ったり、内陸部に輸送したりするだけの基地ではなく、詩人が見るとき「すべての郷愁と期待、そして永遠のロマンにつながるもの」となる。時代状況も書かれた目的も異なるが、楊牧の描写はあくまでも自らの家郷をいとおしむような文章で、歴代の為政者たちのそれとはやはり異なった視点をもつ。残念ながら日

[20] 前掲「台湾経済風土記 花蓮港庁の巻」（1934 年 4 月）、p.76。
[21] 前掲『躍進台湾大観続々篇　奉祝紀元二千六百年台湾特輯紀念号』、p.395。
[22] 楊牧、前掲『奇萊前書』、p.154。

本の為政者や新聞記者たちは産業構造の近代化と戦時対応に忙しかったのか、このような視点からの花蓮港を書き残していない。日本の施政者にとって台湾の港湾は将来の日本帝国の南方への発展基地として重視されたのである。

4．帝国の南進政策

領台当初より総督府は内地人と本島人が共存して生活できる空間を作るという課題を設定した。それまでの窓が狭く日光が入らない大陸様式の家屋形式、汚水が狭い道路の上を流れているといった状況が改善され、居住環境がよくなった。道路が広くなり、衛生環境が整えられた。[23] その後上述したように物資の輸送が課題となる。「凡そわれらの生活にとつて、必要缺くべからざる物資の輸送は、殆んどその大部を海路による。一度び波浪荒れ狂へば、さゝやかな三百噸の小船は、徒らにその怒るに任するの外なく、船と陸とをつなぐべき舢舨は、木の葉の如く、ひた揉みに揉まれて、その危險はいふばかりない。陸を臨み、岸邊を目のあたりに眺めながら、空しく引返しを余儀なくさゝれ、素通りを已むなくさゝれることが幾度あつたことか」[24] と当時の花蓮港の状況が書かれている。やがて幾度かの陳情を経て 1931 年 3 月 15 日に花蓮港築港工事決定の祝賀会が行われ工事概要が発表された。同年度（昭和 6 年）以降七ヵ年継続事業として、予算 7,429,758 円で施工される、というものである。（一）海浜中暗礁および露礁に依り庇護せられ且つ港湾の強敵なる漂沙少なき部分を選び東防波堤一千三百余米及び西防波堤を築造す。（二）防波堤内部の陸地及海底を掘削浚渫して水深七、八米とし延長一千余米、幅三十米余の水路及沽野此水路奥に船溜りを設く。（三）船溜内繋船岸の背面に上家二棟を建設す。（四）埠頭と花蓮港停車場間に鉄道線路を敷設す。[25] そして「以上の工事に依り繋船岸には三千噸級汽船三隻を同時に繋留し、一箇年二十万噸の荷役に適せしめ、尚漁船は大型約十五隻の繋留に適せしむ」とある。つまり、これは遠浅の海岸に一キロ余りにわたる堤防を築き、その内部を全部掘削して巨大な人工の内海を築くという巨大プロジェクトであった。やがて 8 年の月日を経て 1939 年 10 月 1 日に東部においては前代未聞の祝典というべき第 1 期工事完成による開港祝賀会が行われている。当時の『台湾日日新報』（1939 年 10 月 2 日）によると 1 日に「東部においては前代未聞の祝典というべき開港式」が開かれ小林総督代理の森岡総務長官、その他内地からの有力者、数百名が出席している。前日の 9 月 30 日の朝に関係者が花蓮港神社、米崙の故江口庁長記念碑前などで奉告祭を行い、工事の犠牲者の慰霊祭も別に行われた。祝賀式の当日、

---

[23] 張家菁 『一個的誕生: 花蓮市街的形成與發展』（花蓮縣立文化中心, 1996）、p.57。
[24] 前掲「台湾経済風土記 花蓮港庁の巻」（1934 年 4 月）、p.74。
[25] 「花蓮港築港」公示。『台湾時報』（1931 年 4 月）、p.83。

来賓を満載した就航予定の大阪商船の武昌丸と貴州丸が朝霧の中を満船飾の颯爽とした勇姿で現れた。森岡総務長官、泊交通局長、山県内務局長、村田大阪商船社長、加藤台拓社長、大津軍参謀長、高原庁長、和田台銀副頭取といった名前がみえる。午前10時には埠頭の岸壁の倉庫内の式場で泊交通局長の進行により開港式が行われ、正午には園遊会が始まった。会場の隣の舞台では花蓮の粋を集めた芸妓たちの踊りや高砂族の舞踏があり、湾内では基隆から招聘された一流選手によるボートレースがあった。開港を祝う提燈行列では、花蓮港の街民3万人が花崗山公園から午後7時に出発し街の中の目抜き通りを行進していった。最後に築港の高台に立って万歳三唱をし解散したという。2日目早朝に開港慶祝の為、台北から台湾国防義会航空部所属のユンカース機義勇号が飛来し台湾日日新報社作成の祝賀ビラ10万枚、紙製パラシュート500枚、2日付け朝刊数千部を配布した。正午から岸壁の広場の余興場では花蓮港美人連の開港祝賀総踊りなどがあり、来賓たちも会場あるいは海上の武昌丸、貴州丸の上で大園遊会に参加し、おでん、そば、ビールなどが供されていた。4日間花蓮港内は祝賀の坩堝と化したと記されている。2日の台湾総督府交通局総長泊武治による式辞は次のようなものだった。「惟ふに本港の築造は東部台湾多年の懸案を解決し交通運輸に一新紀元を画するものと謂ふべし、（中略）冀くは官民各位本港の利用に依りて各種産業の振興を図り以て所期の効用を発揮せしめられんことを聊か所懐を述べて式辞とす」。[26] やはりここでも「各種産業の振興」が強調されている。やがて1942年（昭和17年）になると、戦時体制の緊迫感が高まるなかで次のように花蓮が紹介されている。

> 事変下の軍需関係上、枢要なる我国南進基地としての本島の国策的産業の発展は寔に素晴らしいもので、就中、従来東海の僻陬として未開発の儘殆ど閑却せられて居たかの如き花蓮港は、一山一億を称される彼のタツキリ渓上流砂金段丘の発見を契機として、その背後地中央山脈地帯に於ける無限の資源を提げてデビューしこれが開発を目指す諸工業への大資本の進出相次いで起り、一面東部台湾死活問題の鍵とも謂ふべき大築港計画も既に其の第一期工事を完了して之等諸興業の健全なる発達を促進しつゝある。[27]

そして「東亜共栄の先達として明日の太平洋進出を試みんとする台湾唯一の『太平洋発展市』たるの栄誉を担ふものは、その地勢的環境よりして花蓮港市ならびに花蓮港庁」であるとしている。[28] 開港の翌年、1940年末（昭和15年）に市制が実施され初代市長

---

[26] 『台湾日日新報』（1939年10月3日）。
[27] 前掲『東亜共栄圏と台湾－産業人物編』、p.179。

となった田中鉄太郎の下に花蓮は「大花蓮港計画」の準備にはいっていた。タッキリ渓（現在の「立霧渓」）上流で砂金がみつかり製糖業にくわえて日本アルミ、東邦金属製錬、東部台湾電力興業などの工場誘致がはじまる。[29] 当時の戦時体制への決意が吐露されている。またポンドブロックにおける為替管理強化と英米為替協定に基く自由ポンド取引の抑圧的方針によって、日本経済は外貨獲得を目的とした貿易から、直接物資の獲得を目標とする貿易に転換をよぎなくされ、南方進出が国家の課題となっていた。その意味で台湾の港湾は、仏印、タイ、ビルマ、蘭印、フィリピンの諸国への窓口としてその役割が重視されていったのである。[30]

5．外来政権と文化主体

戦後の築港を描写した楊牧の文章を『奇莱前書』から再び引用する。50年代の初めを回想した文章である。

> ぼくが初めて築港に行ったのは12歳ごろのことだ。水が注ぎ込まれてから何年もたっていた。西から東へ伸びる防波堤の辺りに来たときに、昔からそこにあったかのように海浜がひろがっていた。かつて何年か前まで陸地の草原でやがて海水が奔流してわきあがった場所とはとても見えない。波は不断にうちよせて、浜辺の砂は細かく精緻で貝殻は優美だった。その先にはススキと葦が風のなかに広がっている。防波堤は想像していたよりも広く厚く頑丈そうだ。その上に立っていると海水がわきあがるたびに、服が濡れた。ぼくは海に向かってまっすぐに走っていくことができた。[31]

中学生頃の楊牧が見た風景である。日本人がかつて建設した防波堤は為政者の南方への希望を託して基隆や高雄からの船を荒波から保護していたが、楊牧は堤防の上を進み「海に向かってまっすぐに走っていく」ことを考えていた。後に彼は実際に太平洋を越えて留学の道を選び新しい生活をはじめることになる。別の箇所ではこう書いている。「海に出よう。船とともに遥かに遠いところに飛び出ていく。それはひどく人を感動させる事だ。自分たちの船がどこに向かっていくかもまだはっきり知らない。自分ひとりで進んでいる時に、海には人を動かす刺激的な匂いを感じる」[32] この章で楊牧は欧州の大学で教えている虚構の人物を設定して物語を展開している。彼は「無政府主義」を

---

[28] 同書、p.179。
[29] 同書、p.179。
[30] 同書、p.82。
[31] 楊牧、前掲『奇莱前書』、p.156。
[32] 同書、p.268。

心情とする人物だが、本物のアナキストになるには以下のような条件が必要だとしている。

彼はある程度の衝撃をうける過程、精神と感情の上での衝撃を受ける必要がある。たとえばそれはひとつ、あるいは複数の政府の傲慢な独裁政治、司法関係者の腐敗、貪婪な立法者を目撃する事だ。あるいはその体制の中に公正な原理も正義もなく、限られた特権分子が公共の資源と財産を奪い、非法集団以外の人民がやぶれかぶれになって、力づくで対応するのを目撃したりする時だ。[33]

そしてこの架空の人物はこれらを「経験してきた」と書いている。モデルとおもわれる著者自身の戦後体験とも解釈できる内容である。陳芳明によると、戦前において日本は台湾総督府を作る事によって政治上、経済上、直接に台湾の住民をコントロールし、台湾知識分子の思考を空洞化させていった。「空洞化」というのは植民者が植民される側の文化的な主体性を抜き取ることとされている。その後、この空洞に強い帝国覇権の言説が植えつけられ、埋めこまれていったという。[34] この状況は実は為政者が変わっただけで、戦後の台湾においても続いていたのである。植民地の宗主国は取得した土地の多重的かつ不安定な現実を管理するために、政治的、宗教的権威と同じく独占的に物事を再定義し、権威的意味づけを強調する。[35] 土地や道路や建物に新しく名前がつけられることでもある。日本時代も和風の名前が多くつけられたが、戦後の国民党政権も土地、建物の名を改めていった。楊牧は次のように書いている。「花蓮付近の多くの村の名前も改変された。和風の名前は取り消され、原住民の言語から取られていたものも変えられた。どこへ行っても大禹、三民、光復、大同、志学、宜昌、崇徳、和平などの教訓的で功用を示す村名である。そうでなければ、詩的な雰囲気の舞鶴、紅葉、鳳鳴、月眉、稲香、嘉禾などだ。あの大山の近くの吉野村も吉安に改名された。これらの変化は急速に起きている。ぼくが成長するなかで、時に荳蘭、吉野、加禮宛といった単語を聞くとはるか昔の世界にもどった気がするのだった。当時の世界の人々の喜怒哀楽の心情をぼくはよく知らないが、これらの単語はある種の郷愁をともなった情緒をぼくにひき起こすのである」。[36] 言語も北京語が標準となり地名も変えられ、台北の道路には東西南北に対応して中国各地の名前がつけられた。陳芳明のいう「空洞化」と「埋め込み」

---

[33] 同書、p.284。
[34] 陳芳明『殖民地摩登：現代性與台灣史觀』(麥田出版 2004)、p.162。
[35] Elleke Boehmer, *Colonial and Postcolonial Literature : Migrant Metaphors* (Oxford ; New York : Oxford University Press, 2005 paperback ed.) p.159.
[36] 楊牧、前掲『奇萊前書』、p.59。

が形を変えて戦後も行われたのである。上述の陳柔縉の指摘のように日本統治時代の歴史も初期の抗日運動と末期の皇民化運動時期に集約されて、かつて「本島人」と呼ばれた集団の記憶は中国史に吸収され、歴史同化戦略がおこなわれた。大陸の郷村から来た国民党の多くの兵隊よりも近代的な生活をしていた台湾人の記憶も消滅させられていった。[37] 楊牧は中学に入学した50年代を次のように紹介している。「憤怒と恐怖が重なり、きびしさと瀟殺とした気の中で猜疑が積もり沈黙が続く空虚な時代だった。しかし、あらゆる憤怒も恐怖も外に表現する事が許されない時代で、ぼくは直感で人々が新しい秩序をあまり信任していない事を感じていた。いやまったく信任していなかったといえるかもしれない」。[38] 台湾の戦後は民主化がはじまるまでは国民党政府による一党独裁の統治であり、「海に出る」ことが楊牧の夢想となる。「海には人を動かす刺激的な匂い」があったからだ。目の前に花蓮の海が広がっていた。[39]

6．おわりに

『奇莱前書』の扉には「この書を母に捧ぐ」と日本語で書かれている。1940年生まれの楊牧は小学校に入るまで、両親とは日本語と台湾語（閩南語）で話していた。つまり日本統治時代、国民党統治による戒厳令時代という揺れ動く近代を生きぬいた母への賛歌として、この書が書かれたことを示す。花蓮築港は、詩人の再解読によって南方進出の拠点としての原像、あるいは戦後経済の基地としての記憶から脱して青春の旅立ちをやさしく見守る表徴として再登場した。それは台湾本土文化の言説を主体的にとりもどすための作業でもあったのである。戦前においても内地人と本島人の間の格差が厳然と存在したが、戦後もまた国内植民地化構造とも呼べる原住民、本土系住民、外省系特権層の間の格差が再び生まれた。戦後の再植民地化構造に変化の兆しが現れてきたのはようやく80年代後半の民主化政策が始まってからである。楊牧にとって『奇莱前書』は母と生きた記憶、外来政権によって抹殺された記憶の再構築であり、回帰し得る家郷をとりもどす作業であった。この意味で戦前から戦後にかけての植民地主義的な世界観や一方的な権威付けから主体的に脱却し、真の意味での台湾本土の歴史を伝える作品となったのである。

---

[37] 国民党の軍が最初に台湾に来た時、兵隊が壁に付いている器具から水が出るのを見て、蛇口を買ってきた。しかし水は出なかった、という有名な話を陳柔縉が紹介している。真偽は不明だが、台湾人が大陸から来た兵隊に失望したことが反映されている。陳柔縉、前掲「自序」『台灣西方文明初體驗』p.15。
[38] 楊牧、前掲『奇莱前書』、p.157
[39] 同書、p.268

主要参考文献

阿部熊男「自力更生の途上にある花蓮港庁下三移民村」『台湾時報』（1935 年 4 月）pp.53 － 59。

陳芳明『殖民地摩登：現代性與台灣史觀』麥田出版 2004。

陳柔縉『台灣西方文明初體驗』麥田出版 2005。

土井美水「港湾行政機構の統一に就て」『東亜共栄圏と台湾－産業人物編』（東京：中外毎日新聞社、1942）、pp.82 － 83。

井東憲『台湾案内』植民事情研究所 1935。

大塚清賢 編『東亜共栄圏と台湾－産業人物編』 東京：中外毎日新聞社 1942。

――― 編『躍進台湾大観続々篇 奉祝紀元二千六百年台湾特輯紀念号』中外毎日新聞社 1941。

筒井白楊『東部台湾案内』東部台湾協会 1932。

楊牧『奇莱前書』洪範書店 2002。（邦訳：上田哲二訳『奇莱前書―ある台湾詩人の回想』思潮社 2007）

張家菁『一個城市的誕生: 花蓮市街的形成與發展』花蓮縣立文化中心 1996。

中華綜合発展研究院応用史学研究所編『吉安鄉志』吉安鄉公所 2002。

「台湾経済風土記花蓮港庁の巻」（上）（無署名）『台湾時報』（1934 年 4 月）pp.72-79。

「台湾経済風土記花蓮港庁の巻」（下）『台湾時報』（1934 年 5 月）pp.58-66。

『台湾日日新報』1898 年 5 月 6 日－ 1944 年 4 月 1 日。

Boehmer, Elleke *Colonial and Postcolonial Literature : Migrant Metaphors*, Oxford ; New York : Oxford University Press, 2005 (first ed. in 1995)