

日本統治下台北市街艋舺・大湳埕の街区形成に関する研究*

A Study about The Block Formation at Báng-kah and Tōa-tiū-tiā^a in Tâi-pak under Japanese rule

五島 寧**

By GOTO, Yasushi

Abstract: This study clarified about the block formation at Báng-kah and Tōa-tiū-tiā^a in Tâi-pak under Japanese rule. Old Tâi-pak (Taipei; at present) was constituted by three urban districts; Siá^a-lāi (walled city), Báng-kah and Tōa-tiū-tiā^a. Inside Siá^a-lāi, the existing streets were utilized by improvement. In contrast, the existing streets and the planned streets was lack of relation in the two another urban districts. In Tōa-tiū-tiā^a that was clearness comparatively, utilized existing street prescribed the north and south axial block formation, but dirty Báng-kah streets were remodeled into standardized grid pattern. The aim of block formation in Báng-kah and Tōa-tiū-tiā^a was hygiene environment improvement by application of existing facilities instead of accession of traditional urban district structure.

1 はじめに

本研究は、日本統治下の台北市街の艋舺・大湳埕の街区形成について、日本統治以前の市街地の状況、街路整備の実態、市区改正における既存街路の受容姿勢、を歴史的視点から明らかにすることを目的としている。

日本統治前の台北市街地は「艋舺[Báng-kah](ぼんか)」、大湳埕[Tōa-tiū-tiā^a](だいとうてい)、及び「城内[Siá^a-lāi](じょうない)」の三地域から構成されていた(図-1)。これらは今日においても市街地の中心部であり、その骨格は日本統治下に形成されたものである。この内、城内については既に分析結果が報告¹⁾されているため、本研究では艋舺と大湳埕を対象とする。両市街地は、城内より古く成立しており、さらに城内に引き続いて同様に市区改正が実施されている。これらを分析することで、植民地台北の既存市街地における街路骨格の変容に関する包括的な傾向が明らかになると考える。

2 研究の視点

日本統治下の台北都市計画に関する一連の研究は、包括的視野から分析を進めているため、艋舺・大湳埕の市区計画について必ずしも多くが言及されているわけではない。例えば、越沢明は「艋舺、大湳埕では在来道路を無視する道路新設は経費がかかるため、在来道路をなるべく利用して改良するよう設計した」²⁾と説明している。また、黄世孟は越沢論文を参照したとして、「大湳埕、艋舺旧市街の既存街路がなるべく保持されるような原則

の元、ほぼ格子状の新街路パターン通りに計画した。」³⁾と述べている。さらに葉倩璋も、やはり越沢論文を参照し「旧市街の艋舺、大湳埕地域は原則として再開発はせず、既存の街路網を残存させ、それを整備、改良して利用する方針がとられたのである」⁴⁾と結論している。

ところで、越沢が発掘した史料の中に、台湾総督府の

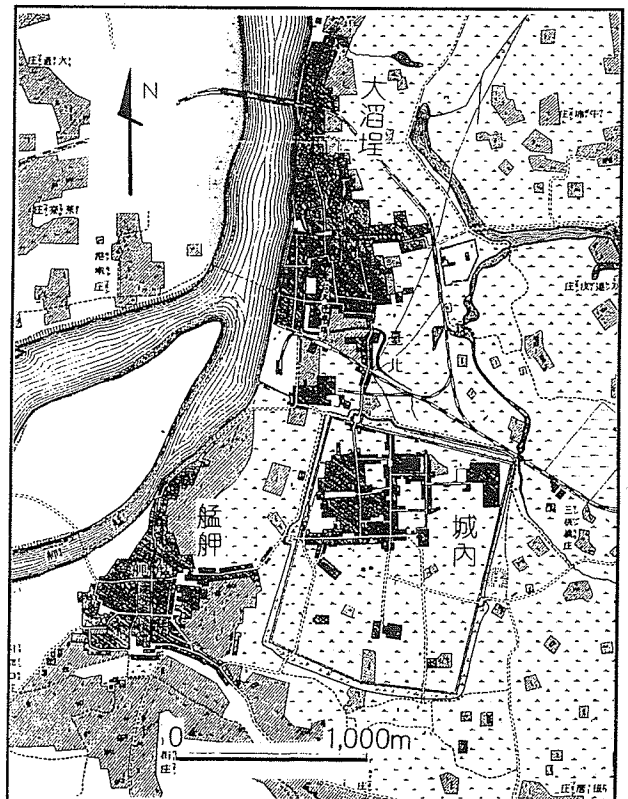


図-1：日本統治開始時の台北市街
(出典：陸地測量部、『台北』二万分之一地形図、1895年に加筆)

* keywords : 植民地, 台湾, 台北, 街路計画

** 正会員 工博 横浜市港湾局企画調整課

(〒231-0023 横浜市中区山下町2番地 産業貿易センタービル5階)

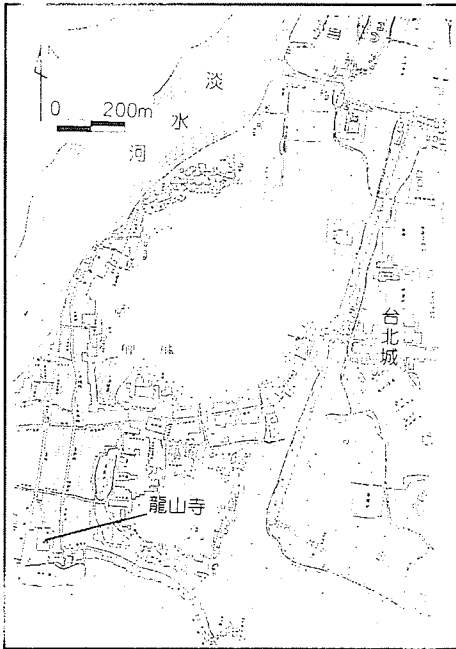


図-2：日本統治開始時の 艋舺市街

(出典：台湾総督府、『臺北及艋舺・大湳埕略圖』, 1895年に加筆)

営繕課長であった野村一郎が、1918(大正7)年に建築学会誌に発表した『台北の市区改正に就いて』⁹⁾があり、艋舺・大湳埕の市区改正について以下の通り説明している。「艋舺と大湳埕の場所は是は前から道路がありますからそれと全く没交渉で線を入れると云ふ訳には行きませぬ、幾らか在来の道路を考慮しなければならぬ、即ちそれを構わずに行けば非常なる経費を要すると云ふことが、或る程度までは前の道路を直し大体に於いて在来のものを使ふということになつて居ります。」これは、市区改正を統括する立場にあった人物の発言である。

一方、総督府系日刊紙の台湾日日新報も、第五次計画の解説記事を掲載¹⁰⁾している。ところが、市区計画予定路線の説明に頻出する「穴を穿ち」「打ち抜きて」「一直線を畫し」等の表現は、既存施設の改廃を示している。

野村の発言と台湾日日新報の記事は一見乖離しており、直ちに全体像を把握することは困難である。台北城より古い既存市街地は、日本の近代都市計画の中で、どのように継承ないし否定されたのか。こうした問題を解明するためには、平面図上で既存街路と計画・事業街路の比較による検討が必要であろう。

そこで、本研究は、日本統治下の艋舺・大湳埕の街区形成過程について、市街地の骨格を規定する街路の具体的な計画・整備の内容ならびに、既存市街地に与えたインパクトの内容を、街区形成の視点から考察することを目的とするものである。

3 日本統治以前の艋舺・大湳埕

本章では、既存研究の整理や史料(報告書・市街図等)の分析によって、日本統治前の艋舺・大湳埕両市街地について成立の背景と状況を把握する。本章で参考とする報告書『東京帝国大学台湾土木事業報告書』は、東京帝国大学工科大学の吉町太郎一による、明治32~33年の台

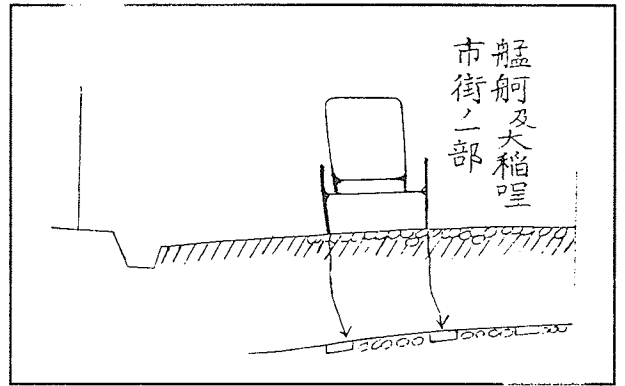


図-3：艋舺・大湳埕の道路断面(1898年)

(出典：吉町太郎一、『東京帝国大学台湾土木事業報告書』, 1898年の付図) 湾市街地の踏査記録である。なお、後述のように艋舺や大湳埕の市区改正が始まるのは明治40年代初頭であるから、報告書に出現する市街地の様子は、日本の統治以前とほぼ同様と考える。

(1) 艋舺の成立と市街地の状況

艋舺は、漢族とケタガラン人(平埔族の一部族)の交易地であった。ケタガラン語で「独木舟」を示す「ヴァンカア」の漢字音訳(北京語ではなく福佬語の音)が、「艋舺」である⁷⁾。1735年(乾隆元年)頃から、漢族(漳州人)の渡来と開発が始まり、乾隆の中葉には郡司が置かれた。1788年(乾隆53年)に淡水港から福建の福州や泉州との間に航路が開設されると、漳州人や泉州人の往来を促し、上流の艋舺の発展をもたらした。当時の淡水河は水深に恵まれたため、対岸(中国大陸)貿易の物資集散地として賑わい、道光年間(1821~1850年)には台湾府(現在の台南)および鹿港とともに、「一府、二鹿、三艋舺」と称されるまでに成長した。ところが、1853年(咸豊3年)に漳州人と泉州人の分類械闘(大陸の出身地別の集団による土地や水利等に対する資源争い)の結果、駆逐された泉州人が北側の平野へ移住し、大湳埕の起源をつくった⁸⁾。

図-2は1895(明治28)年時点の艋舺市街である。艋舺市街は龍山寺を中心に形成され、全体の街路網は自然発生的とされている⁹⁾。ミクロ的な視点に限れば、伝統的空間秩序である風水地理説¹⁰⁾を読みとることは可能である。龍山寺前面の池は、風水地理説上の構成要素である。しかしながら、街路パターンなどマクロ的な視点からは、城内のように明確な法則性を読みとることは困難である。なお、龍山寺近傍については、6章(2)で分析する。

当時の艋舺市街地の状況について吉町は、路面には「巾狭き扁平石を道路と平行に並列」されていることを伝え、さらにその間隔が「人力車の軌間と相等し」と指摘している(図-3)。吉町自身も、それが当初からの計画か否か定かではないとしているが、観察時点では人力車の軌道として使用されていることを述べている。ある種の都市施設の存在を推測する一方で、「市街は尚旧時の観を存し、家屋は櫛比し道路は狭隘にして不潔甚し」「店頭薄暗く衆人雑踏貨物堆積し、加ふるに排水悪しく溝渠混濁して流れず共に一種の支那的臭気を発す」¹¹⁾と述べていて、全般的には都市施設不備を強調している。

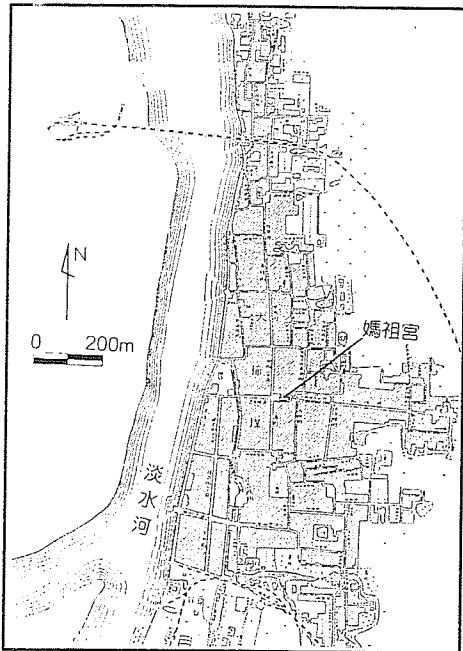


図-4：日本統治開始時の大湳埕市街
(出典：台湾総督府、『臺北及艋舺・大湳埕略圖』,1895年に加筆)

(2) 大湳埕の成立と市街地の状況

艋舺を駆逐された泉州人は、ケタガラン人部落(圭母卒社)のあった場所に移住し、水田を開墾した。その中に「大埕」(埕は庭の意味)があり、稲を曝したことから、「大なる稲干し場」即ち大湳埕の名が起った¹²⁾。各地で発生した分類械闘による泉州人往來の活発化が商業地としての発展を促し、また、台湾北部の茶業発達輸出市場としての位置づけを高めた。そして、1887年(光緒13年)に淡水港の一部に含められたことにより、アメリカ・ドイツ両国の領事館の設置を見た。こうした趨勢の中で、本島人商人が拠点を構え、物資集散地として賑わいを見せたため、大湳埕と艋舺の地位は逆転した¹³⁾。

図-4は1895(明治28)年時点の大湳埕市街である。街路パターンはやや不規則ではあるが、方形が基本であり、街路の方向も城内と同様に東西南北方向が基調である。また、寺廟の近傍には広場が展開している。街路網は媽祖宮を中心に形成されたことが指摘¹⁴⁾されているものの、全体の街路網自体は自然発生的とされ、また風水地理説など空間構成原理との関係は未だはっきりしない。

吉町は、当時の台湾市街地について「台北城内及び台南市の一部を除き其不潔なる点に於て至る所皆相同し。概して町巾狭く且つ不規則に屈曲し、路面は塵埃堆積し下水は停滞して臭気を発す。」として、概して否定的に評価していたが、大湳埕市街地については「町巾区画共に稍整ひ、比較的清潔」¹⁵⁾であるとして艋舺とは異なった肯定的な評価を与えている。また、「場所により前記扁平石の敷列を交ゆるあり」として、艋舺と同様の「人力車の軌道」が存在したことを伝えている。

(3) まとめ

本章では、既存研究の整理や史料の分析等によって、日本統治開始前の艋舺・大湳埕両市街地について成立の背景と市街地の状況を明らかにした。艋舺は龍山寺を、

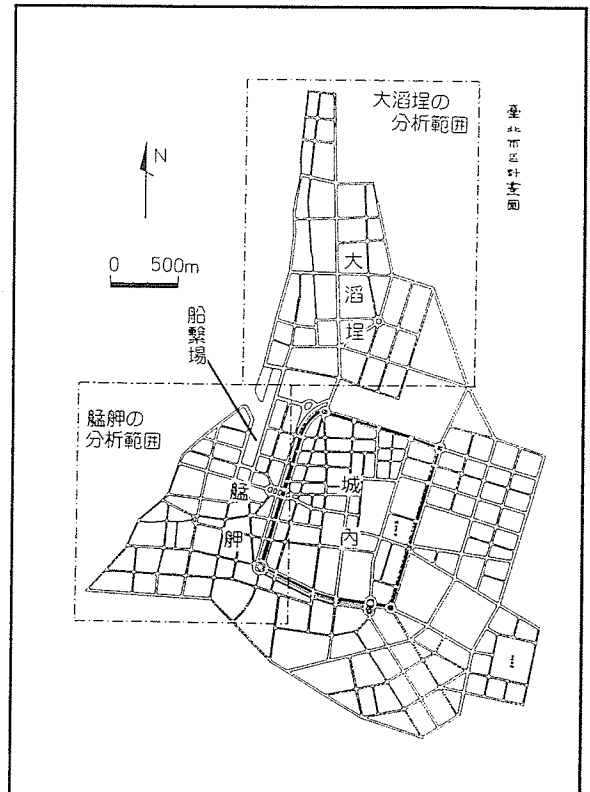


図-5：台北市区計画図
(出典：台北庁報 第四百二十五号, 1905年10月7日に加筆)

大湳埕は媽祖宮を中心に発展し、寺廟の近傍では風水地理説の存在が指摘されているものの、市街地は自然発生的であることが報告されている。艋舺の街路パターンは不規則であるが、大湳埕は方形が基本で城内と同様に東西南北方向が基調となっている。また、踏査記録では艋舺市街は狭隘で不潔とされていたが、大湳埕は街路幅員と区画が整っており比較的清潔であったとされている。

4 日本統治下の街路整備の実態

日本統治下台湾での都市基盤整備は、今日ではよく知られた史的事実である。『台北市政二十年史』¹⁶⁾は、台北の都市建設を第一～六次の六段階の計画に分類している。この内、第一次計画から第四次計画までは、台北城内とその南側が対象で、艋舺や大湳埕に拡張されたのは第五次計画からである。従って、本章では第五次計画以降の計画・整備の実態を対象とする。なお、第四次計画までの内容並びに城内の動向の詳細については既存研究に譲り、本論文では言及しない。

(1) 第五次計画の概要(1905～)

第五次計画は、1905年10月7日に台北庁によって以下のとおり告示された(図-5)¹⁷⁾。

「臺北廳告示第二百號 臺北城内外二於ケル市區計畫別紙圖面ノ通更ニ定メラレタリ。但市區計畫ニ關スル詳細ナル圖面ハ當廳ニ就キ之ヲ閱覽スルコトヲ得。明治三十八年十月七日 臺北廳長 佐藤友熊」

第五次計画は本格的な街路計画であり、今日の台北市街中心部の街路骨格を規定している。前述の総督府營繕課長の野村一郎は、以下のように特徴を述べている¹⁸⁾。

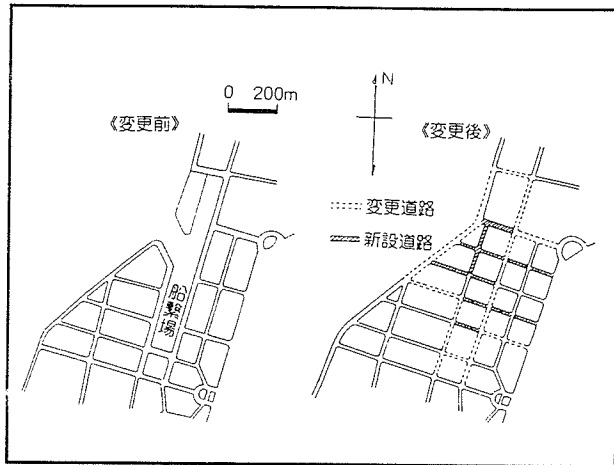


図-6：変更市区計画図

(出典：台北庁報 第五百四号、1914年5月23日および第四百二十五号、1905年10月7日より作成)

- ・大湳埕と城内を結ぶ南北の縦貫をはかった
- ・艦舩や周辺村落との連絡を強化した
- ・街路を直線化し、下水溝を街路の両脇に設けた
- ・街区は40×80間(72.7×145.4m)を基準(但し実際には40×80間という街区は存在しない)とし、風向や採光に配慮し、東西軸からは意図的に外した。(図上計測で約20°；三線道路と同じ方向)
- ・艦舩や大湳埕では、用地費低減の観点から、なるべく既存の街路を利用して改良するよう設計した

本論文の艦舩・大湳埕の街路計画・事業に関する分析は、図-5の中に図示した範囲を基本とする。

また、当初艦舩では船塢場が計画されていた。総督府系の日刊新聞である『台湾日日新報』は、「長さ四百間、幅六十間なり。此地は一帶に低ければ之を掘り下げて淡水河を引き入れ、以て戎克船小汽船の係留場となし、又掘り取れる土を以て其付近の低地を埋立て新たに約五万坪の市街地を得る計画なり。」¹⁹⁾と説明している。ところが、土地需要の増加に対応する「艦舩埋立事業」実施に伴い、次のように計画変更が告示²⁰⁾された。

「臺北廳告示第八十二號 臺北市區改正計畫中左記ノ圖面ノ通道路線ヲ新設並變更セラレタリ但詳細ノ圖面ハ當廳ニ就キ閱覽スルコトヲ得 大正三年五月二十三日 臺北廳長 井村大吉」

図-6は変更前後の計画である。廃止された船塢場では、周辺の計画街路の延長によって、整形な街区パターンが計画されている。なお、この地域を整備した「艦舩埋立事業」については、5章で分析する。

(2) 艦舩、大湳埕における第五次計画事業の展開

事業の開始時期について『台湾日日新報』²¹⁾は、艦舩は1908(明治41)年5月に開始、大湳埕は「艦舩市区改正よりは少しく遅くなる」と報じている²²⁾。その際、市区改正の対象路線として、艦舩12路線、大湳埕8路線を挙げており、表-1、表-2に示すとおりである。また、市区改正計画図(図-5)および市区改正前の市街図²³⁾並びに1914(大正3)年時点の市街図²⁴⁾を比較し、さらに表-1、表-2の起終点や経由地から対応する市区改正街路を抽出し、図示して図-7、図-8を得た。事業の終了時期につい

表-1：台湾日日新報の報じた艦舩工事路線

(出典：臺灣日日新報、艦舩の市區改正、1908年3月21日より作成)

| | |
|------|---|
| (1) | 龍山寺街の北端より六間幅の道路いまの区長役場の裏の方をまっすくに西に通じて川縁に出づこの道路に貫かるもの後街仔街、竹窩厝街等 |
| (2) | 蓮花街丁新街間の空地より北皮寮街を横切りて其の後ろへ抜けゆく八間道路 |
| (3) | 龍山寺前の既成道路派出所前より東に向かひ池の前を通り北皮寮街をいまの街路とX字形をなして進み警官練習所前の西北角に到りて止まる此の幅は六間なり |
| (4) | 北皮寮街より艦舩小学校の東端を北に向かひて進み停車場通に出づる六間道路 |
| (5) | 練習所西北側より北に向かひ八甲街西側の建物を削りて停車場通樹木の在る所まで通ず是は八間幅 |
| (6) | 祖師廟前に大なる半円形の道路を造る |
| (7) | 右半円形より六間幅を以て西北に向ひ土地後街、王公宮口街帆寮街を貫きて川縁に達す |
| (8) | 右半円形の北方より真直に北方に向ひ祖師廟前街、後菜園街の田圃を通り布埔街裏の田圃中に止まる是は八間幅 |
| (9) | 右半円形東南端より祖師廟の幾部を潰し真直に東北に進み婦人病院金光教の前を通り鉄道線路を越えて陸軍官舎の幾部を削り兵器支廠西北の大通に合す此道幅は六間 |
| (10) | 西門外街大橋円形予定地の西端より西門外街一丁目の一部を潰し田圃を通り布埔街を貫きて淡水川に達す(8)の道路は田圃にて此道路と丁字形をつくる道幅は八間なり |
| (11) | 新起横街一丁目市場予定地北側の道路にて土人料理屋陳長雅の邊より真直西に向かひ久米組の裏に至る即ち久米組までが済る也此幅六間 |
| (12) | 艦舩停車場より霧島丸新等の前を通り来れる道路は六間幅を以て新起街通を横切り牛山薬店側を真直に北に向かひ前項の線と合して丁字形をなす料理屋一力は此線中にあり |

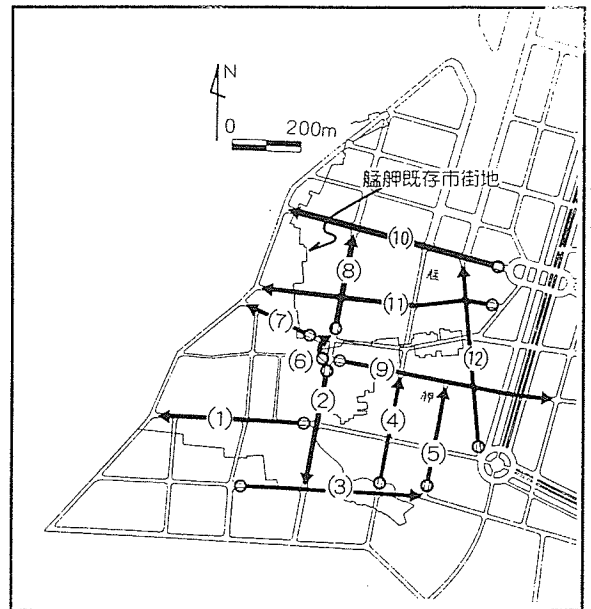


図-7：台湾日日新報の報じた艦舩工事路線

(出典：前掲『台北市区計画図』、前掲『臺北及艦舩・大湳埕略圖』、新高堂『台北市街図』1914年、および台湾日日新報、艦舩の市區改正、1908年3月21日より筆者作成)

ては、1909(明治42)年3月13日付けの『台湾日日新報』²⁵⁾は「艦舩は……此程其工事を終了」と報じており、大湳埕は「竣功期は本年秋末の筈」と伝えている。

一方、当時の土木工事の実績を伝える総督府の刊行物に『台湾総督府土木部年報』がある。筆者は現在までに『第一年報』(明治41年度の実績を報告、明治43年発行)、『第二年報』(明治42年度の実績、明治44年発行)、『第三年報』(明治43年度の実績、大正1年発行)の存在を確認しているが、台北市区改正の記述が登場するのは

表-2：台湾日日新報の報じた大湳埕工事路線

(出典：臺灣日日新報，大湳埕の市區改正，1908年3月21日より作成)

| | |
|-----|--|
| (1) | 北門を出て八間幅にて今の道なりに少しく斜めに北門外街に入り更に真北に向かひ少しく西側を削り溝を越え稻新街，新興街，平和街，太平街，太平横街，九間仔街を貫き市場脇の溜池を埋め真直に公学校裏門に達す大湳埕第一の大幹線なり |
| (2) | 公学校裏門の通りにて東は田圃より起り六間幅を以て真直に西に進み隆起街，隆起後街，龍和街，普願街，大有街を貫きて川縁に至る |
| (3) | 現市場の西の袖なる(1)の処より六間幅を以て東に向かひ派出所前に至る |
| (4) | 川縁の元租税検査所より八間幅を以て真直に東に向かひて進み媽祖宮口街の北側を削り夫の有名なる大加藍媽祖宮をも潰し媽祖宮口街を貫き朝陽街の北側を削りて進んで天主教会堂に至る此街道も大いに削らるる可し |
| (5) | 円山街道建成街通を八間幅にて其西北側を削りて進み町端れに至り此処に約五十間の経を有する円形道路を造る |
| (6) | 右の円形より北に向かひ天主教会堂前に至る此道も八間幅 |
| (7) | 円形の西方より真西に向かひ得勝後街，法主公街，新興街，蘆竹脚街を貫き鴨寮街の道路に連なる道幅は六間なり |
| (8) | 右の鴨寮街より真南に向かひ八間幅を以て六館街を貫き大溝に至りて止まる |

表-3：『第二年報』に掲載された大湳埕工事路線

(出典：臨時台湾總督府工事部，『台湾總督府土木部年報 第二年報』，1909年より作成)

| 道路 | 幅員 | | 延長 | |
|----------------|----|------|--------|--------|
| | 間 | m換算 | 間 | m換算 |
| ① 大湳埕公学校士林道間 | 6 | 10.9 | 135.6 | 246.5 |
| ② 北門外街建成街間 | 8 | 14.5 | 164 | 298.2 |
| ③ 北門大湳埕公学校間 | 8 | 14.5 | 771.6 | 1402.8 |
| ④ 大湳埕公学校河岸間 | 6 | 10.9 | 167.7 | 304.9 |
| ⑤ 維新街道 | 6 | 10.9 | 170 | 309.1 |
| ⑥ 大湳埕媽祖宮後街港邊街間 | 8 | 14.5 | 185.5 | 337.2 |
| ⑦ 大湳埕建成街圓形朝東街間 | 8 | 14.5 | 172 | 312.7 |
| | 10 | 18.2 | 110 | 200.0 |
| ⑧ 大湳埕日新街通 | 6 | 10.9 | 131.95 | 239.9 |
| ⑨ 大湳埕新興街通外一箇所 | 8 | 14.5 | 35 | 63.6 |
| | 6 | 10.9 | 215 | 390.9 |
| ⑩ 大湳埕朝陽街朝東街間 | 4 | 7.3 | 30.3 | 55.1 |
| | 8 | 14.5 | 177.5 | 322.7 |
| ⑪ 大湳埕大橋頭間 | 8 | 14.5 | 285 | 518.1 |
| ⑫ 旧西門橋圓道路 | 10 | 18.2 | 216 | 392.7 |
| | 8 | 14.5 | 40 | 72.7 |
| | 6 | 10.9 | 20 | 36.4 |
| | 4 | 7.3 | 40 | 72.7 |
| ⑬ 北門圓形他三箇所 | 10 | 18.2 | 109.9 | 199.8 |
| | 6 | 10.9 | 307 | 558.1 |
| | 2 | 3.6 | 20 | 36.4 |
| ⑭ 福聚街南側他三箇所 | 8 | 14.5 | 26 | 47.3 |
| | 6 | 10.9 | 292 | 530.9 |
| ⑮ 小南門外三丁目北側通 | 8 | 14.5 | 64 | 116.4 |
| ⑯ 大湳埕井仔街通 | 6 | 10.9 | 129 | 234.5 |
| ⑰ 台北第三小学校北側通 | 6 | 10.9 | 194 | 352.7 |
| ⑱ 河溝頭街鉄道部北側 | 6 | 10.9 | 111.65 | 203.0 |

『第二年報』であり，内容は大湳埕の14路線と城内及びその南部の4路線である。艋舺については1909(明治42)年3月までに工事が完了しているため，『第二年報』には記述がない。なお，『第一年報』については，台湾において存在を確認したが，専ら基隆と打狗(高雄)の築港事業に誌面が費やされており，台北市区改正に係る記述は登場しない。『第二年報』²⁰⁾に記載された工事箇所を表-

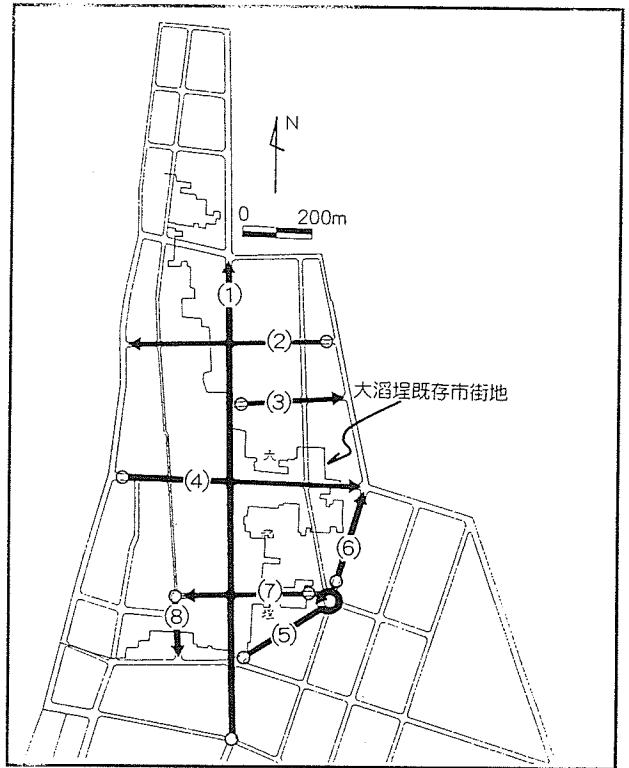


図-8：台湾日日新報の報じた大湳埕工事路線

(出典：前掲『台北市区計画図』，前掲『臺北及艋舺・大湳埕略圖』，新高堂『台北市街図』1914年，および台湾日日新報，大湳埕の市區改正，1908年3月21日より筆者作成)

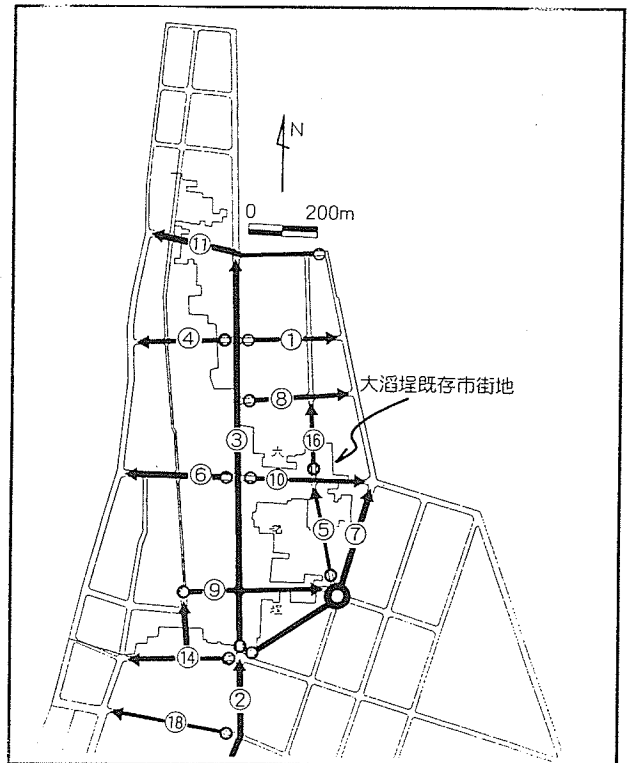


図-9：『第二年報』に掲載された大湳埕工事路線

(出典：前掲『台北市区計画図』，前掲『臺北及艋舺・大湳埕略圖』，新高堂『台北市街図』1914年，および臨時台湾總督府工事部，『台湾總督府土木部年報 第二年報』，1909年より筆者作成)

3に示すと共に，図-8と同様の方法で図-9を作成した(図-9には大湳埕の路線のみを記載)。図-7と図-8並びに図-9を参照すると，街路の整備は艋舺・大湳埕の既存市街地中心部分よりも，むしろ周縁部において活発であること

が判る。そして、既存市街地で事業化されていない計画街路には、幅員がやや細く、必ずしも直線化されていないものが多いことが特徴である。ところで、1914(大正3)年の市街図²⁷⁾には、既存市街地外の未整備街路は「予定道路」として点線で記載され、その一方で、既存市街地内の未整備街路は「道路」として実線で表現されている。また、1932(昭和7)年時点の市街図²⁸⁾上でも、図-7の(10)路線の北側で街区が形成(艦舥埋立事業による)されている他は、城内との間の街路が若干整備されているものの、大きな変化はない。さらに、前述の台湾日日新報の記事は、艦舥・大湳埕の市区改正は1910(明治43)年3月までに終了したと説明している。以上から、艦舥・大湳埕の既存市街地の市区改正は、上記の事業を以て基本的整備が事実上完了していると筆者は考える。

(3) 第六次計画(1932以降；大台北計画)

続く第六次計画(いわゆる「大台北計画」)は、昭和7年3月7日に台北州によって次のように告示された²⁹⁾。

「臺北州告示第五十四號 別紙圖面ノ通臺北市區計畫ヲ變更セリ。詳細ノ圖面ハ當州ニ就キ閱覽セラルヘシ。昭和七年三月七日 臺北州知事 平山泰」

第六次計画は、近代都市計画導入の観点から既に分析報告されており、また、本研究は艦舥と大湳埕を対象とするため、艦舥と大湳埕での計画内容を中心に記述する。図-10は、第六次計画図の艦舥・大湳埕付近である。大湳埕では、既存市街地と城内方面との連絡(第13号路線)や、既整備街路の拡幅・延長と一部付け替え(第1,12号路線)が計画されている。また、艦舥には、未整備の計画路線の拡幅(第39号路線)が見られる他、龍山寺前の池が「公園第12号」に計画されている。また、両市街地に共通の計画として、淡水河沿いの第41号路線がある。これは、「洪水氾濫を防止するための防水堤防を兼ねたる街路」³⁰⁾であった。以上のように、既存市街地の街路計画に大きな変更はないため、第六次計画については、以下特に言及しない。

(4) まとめ

本章では、艦舥・大湳埕における市区改正の計画・事業の展開を明らかにした。艦舥・大湳埕の街路計画は1905年の第五次計画において成立し、基本的な街路整備は1909年頃までに概ね終了していることを考察した。艦舥・大湳埕の既存市街地部分では、中心部分よりも周辺において街路整備が活発で、既存市街地部分で事業化されていない計画街路には、幅員が細く直線化されていないものが多かった。また、1932年の第六次計画では、街路計画に大きな変化はなかったことを示した。

5 艦舥埋立事業³¹⁾

艦舥埋立事業とは、江瀨街付近一帯の低湿地を埋め立てるとともに、土地の換地分合によって街区内の画地の整形化と区画街路の確保を目的とした事業であった。この事業は、市区改正街路、即ち街区の骨格そのものを規定しているわけではない。しかしながら、公共減歩によ

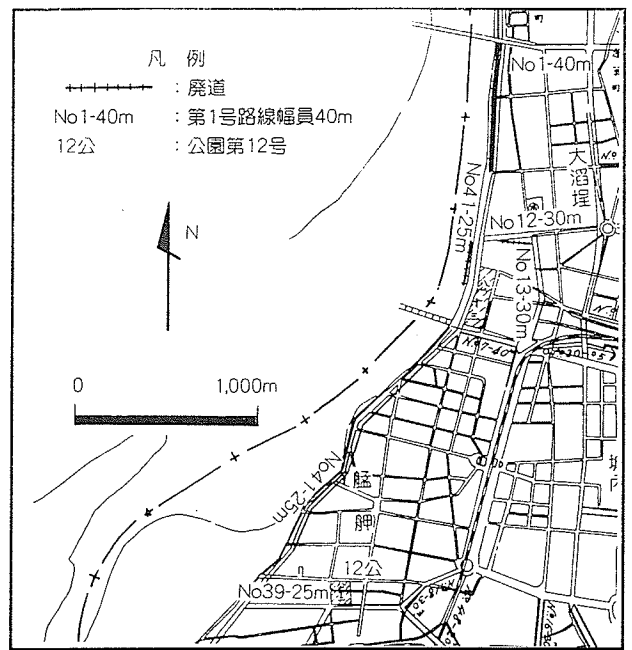


図-10：台北市区計画街路及び公園図
(出典：台北州報 第一百五十四号、1932年3月7日に加筆)

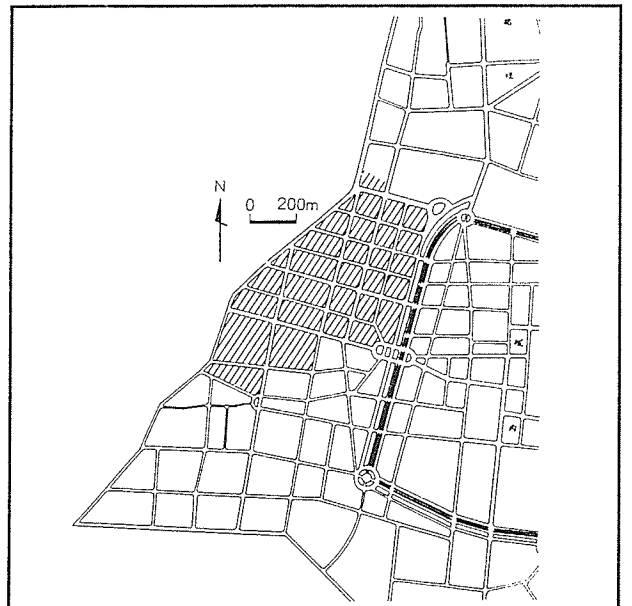


図-11：艦舥埋立事業位置図(斜線部分)
(出典：台北庁『艦舥低地埋立事業報告書』1919年の付図より作成)

る区画街路(「補助道路」と称している。)用地の供出や、換地分合による敷地の整形化、地権者負担による事業費の充当など、土地区画整理事業の基本的な要素を含んだ事業であった。そして、換地分合を含んだ面納的整備であることから、施設配置の設計上自由度が高い。したがって区画街路は、線的な整備である市区改正街路に比較し、計画者にとって、より理想に近い形態に配置されていると筆者は考えている。なお、台北での正式な土地区画整理事業実施は、事業収束から18年後³²⁾である。

(1) 事業の沿革

事業対象地区(図-11)は面積12万坪(約40万 m^2)で、戸数1,300、人口5,000人であったが、標高は、新起街市場前の市区改正地盤標高21尺(6.36m)に対し、最低地点は9尺4寸(2.85m)で、最高地点でも20尺5寸(6.21m)にしか至ら

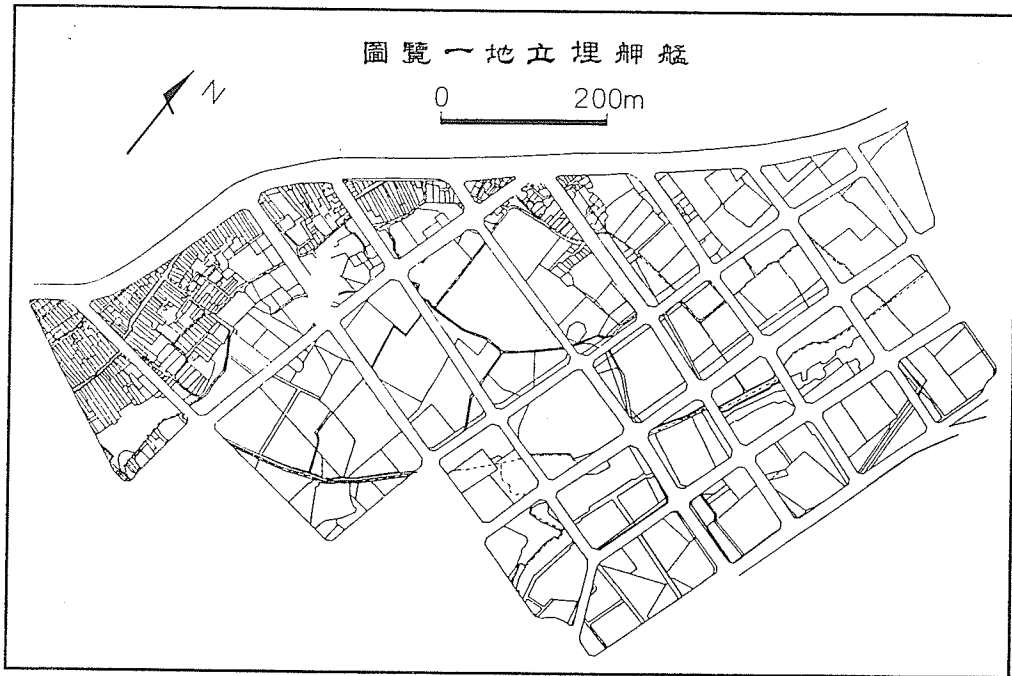


図-12：艋舺埋立地一覽圖（出典：台北庁『艋舺低地埋立事業報告書』1919年の付図）

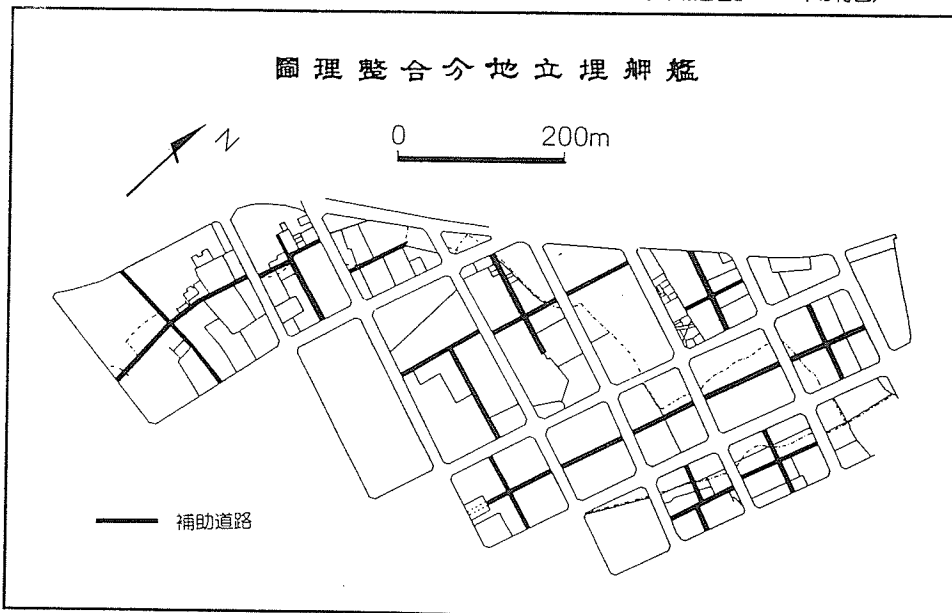


図-13：艋舺埋立地分合整理図（出典：台北庁『艋舺低地埋立事業報告書』1919年の付図）

表-4：艋舺埋立地地権者別面積と埋立土量

| 所 属 | 面 積 | | 土 坪 | |
|---------|----------|---------------------|----------|---------------------|
| | 坪 | (m ² 換算) | 立坪 | (m ² 換算) |
| 鉄道部 | 7160.0 | 23664.7 | 8663.0 | 52053.5 |
| 民政部 | 6328.6 | 20916.8 | 6824.6 | 41007.1 |
| 公共団体 | 6564.1 | 21695.2 | 10421.6 | 62620.4 |
| 民有 | 64562.6 | 213387.4 | 79128.7 | 475461.8 |
| 市区改正道路敷 | 28289.0 | 93498.7 | 41390.3 | 248702.5 |
| 計 | 112902.6 | 373157.1 | 146429.1 | 879850.8 |

ず、平均地盤高は12尺8寸4厘(3.89m)であった。つまり、台北市街の地盤より約8尺(2.42m)低位にあった。そのため、洪水の発生など一次的な被害に止まらず、滞留腐敗によって蚊の繁殖を促し、さらに風土病の発生源にもなるなど、多くの問題を抱えていた。

また、台北州全体に目を転じれば、人口増加に伴う住宅の増加、産業の勃興に伴う工場用地の需要、教育の発

達に伴う学校用地の緊要などを背景に土地の経済的利用問題の解決が迫られる状況にあり、さらに、都市の発達に必要な衛生交通等の施設を完備させる必要があった。一方、1913(大正2)年から着手していた淡水河護岸工事³³⁾が完成しつつあり、その事業効果を高めるという観点からも、埋立の必要性が認識され始めた。

(2) 事業手法

当初検討されたのは、民有地を買収した後、地方税を財源とした官営事業で埋立を実施し、竣功後に払い下げて事業費を償還する、という方法であったが、事業を継続させる財政の見通しが立たず、資金ショートが懸念されたために見送られた。一方、完全な民間事業にも無理があった。そこで、考え出されたのは次のような方法である。先ず、1立坪(6.01m²)あたりの埋立費用を競争入札に付すことで工事請負業者を決定し、各事業主(地権

者)は請負業者と工事契約を締結する、また、各事業主は、埋立の整備水準と工事の指揮監督を台北庁長に依頼すると共に、それに要する費用を負担する、というものであった。なお、台北庁土木課は1913(大正2)年に埋立に必要な地区の測量を実施しており、その地権者別の面積と必要土量は表-4の通りであった。そして、台北庁は、土の採取場(大加蚋堡加蚋仔庄土名中崙および八張犁)ならびに採取手段(淡水港の浚渫に供していた浚渫船)及び運搬手段(鉄道)の確保・提供によっても埋立をバックアップした。工事は、1914(大正3)年10月27日に起工、1917(大正6)年5月7日に竣工した。

(3) 土地の換地分合

埋立完了後、旧境界(図-12)に沿って家屋その他を建築することは「土地経済上の遺憾を将来に貽すもの」であるとの判断から、各々の各地を整形化すると共に、さらに「殊にブロック内には幾多の補助道路を施設」する方針を定め、台北庁長は1917(大正6)年7月20日に各事業者を招集し、次のような協定を締結した。

- 1 各ブロック内には其広狭及び衛生の関係を考へ二間半の補助道路を施設す
- 2 補助道路に提供すべき敷地は各ブロック内業主の所有土地の面積に案分負担すること
- 3 各業主の土地は補助道路敷に提供すべき分を控除して位置其他左の方法により分合を行ふ
 - イ、建物ある区域は補助道路の敷地を決定し置き将来建物改築の際に道路を提供せしむること
 - ロ、本計画に関する測量は其の図面に依りて之を決すること
 - ハ、測量後各関係者の分合面積明確となりたる後各業主は其の交換譲与等の登記を為すこと

この方法に則って、大部分の街区で土地の換地分合が進み、1919年(大正8年)3月31日に完了した(図-13)。

(4) 艦舩埋立事業に見る補助道路の配置

補助道路は各街区を囲む街路と平行に配され、土地の分合線も同様な配置を基調とした。街区内には整形な画地と幅員4.55mの区画街路が出現し、狭隘で屈曲した旧来の街路は一掃された。この事業が、埋立に止まらず土地の交換分合と補助道路の創出に及んだことから、市街地整備の目標は、既存街路の保全ではなく、あくまでも整形な街区形成であり、艦舩の既存街路は、むしろその過程で克服すべき課題であった、と筆者は考える。

6 市区改正における既存街路の受容姿勢

本章では、平面図上での検討を通して、既存街路と計画街路の関係、ならびに既存市街地形成時の拠点となった寺廟と市区改正との関係を分析する。

(1) 既存街路と計画街路の関係

図-14、図-15は、日本統治以前の艦舩、大湳埕の街路と、市区改正街路(第五次計画)との関係である。図-14、図-15の作成にあたっては、市区改正計画図(図-5)および市区改正前の市街図³⁴⁾を使用し、1914年時点の市街図

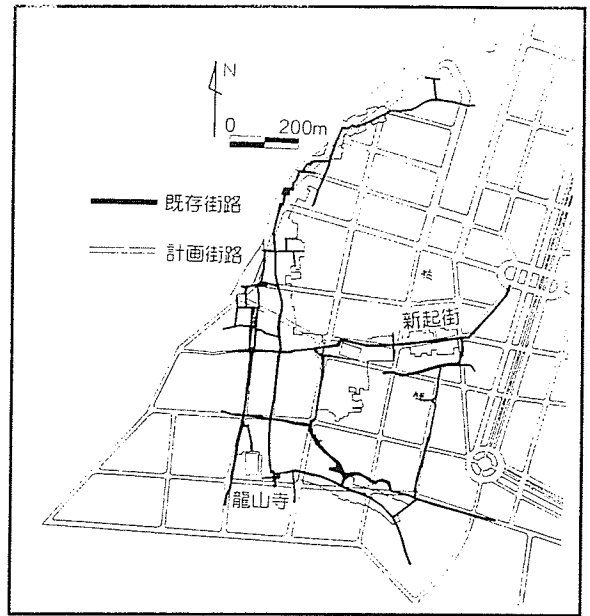


図-14：艦舩の既存街路と第五次計画街路の関係
(出典：前掲『台北市区計画図』、前掲『臺北及艦舩・大湳埕略圖』、新高堂『台北市街図』1914年、および台湾日日新報、艦舩の市区改正、1908年3月21日より筆者作成)

³⁵⁾において街区内に残存している細街路の位置をコントロールポイントとしてトレースした。

まず、図-14の艦舩について分析する。従来の街路は、部分的に計画街路と重なりつつも、屈曲しているために、直線を基調とする計画街路とは全般的には没交渉である。台北城西門から淡水河方面へ延びる街路(新起街)および龍山寺の周囲では新旧の街路が重なっている。また、図-7の既存市街地内で工事未着手の計画街路は、何れも既存街路に重なっている。このことから、既存街路の一部が市区改正計画の街路ネットワークに取り込まれていると言える。なお、新起街とは「民家が新しく建築されたので名付けられた」³⁶⁾地名で、既存市街地としては新興の地域である。

全般的に艦舩の街区パターンは、新たに設計された城内東部と同様に、三線道路と同じ方向(即ち野村の説明する方向)に設定されている。このように、既存街路は部分的に存続しつつも、周辺の街区形成に影響を与えるには至っていない。

一方、大湳埕(図-15)においても、全般的な新旧街路の重なりは艦舩と同程度で、何れも城内よりは乖離しているものの、中北街(現：迪化街³⁷⁾)が、ほぼそのままの形態で街区形成の一翼を担っている。なお、既存市街地で工事未着手の計画街路が既存街路に重なっている点は艦舩と同様であり、やはり既存街路の一部が市区改正計画の街路ネットワークに取り込まれていると言える。このように、艦舩・大湳埕の市区改正は、部分的に既存街路がネットワークに取り込まれているものの、道路網改編が大々的で、既存街路が悉く活用された城内の事例とは対照的である。上記の検討結果から、新規の街路整備によってネットワークを構築するにあたり、一部の既存街路を取り込んだ、と筆者は理解している。

ところで、三線道路の方向に街区が形成されていた艦

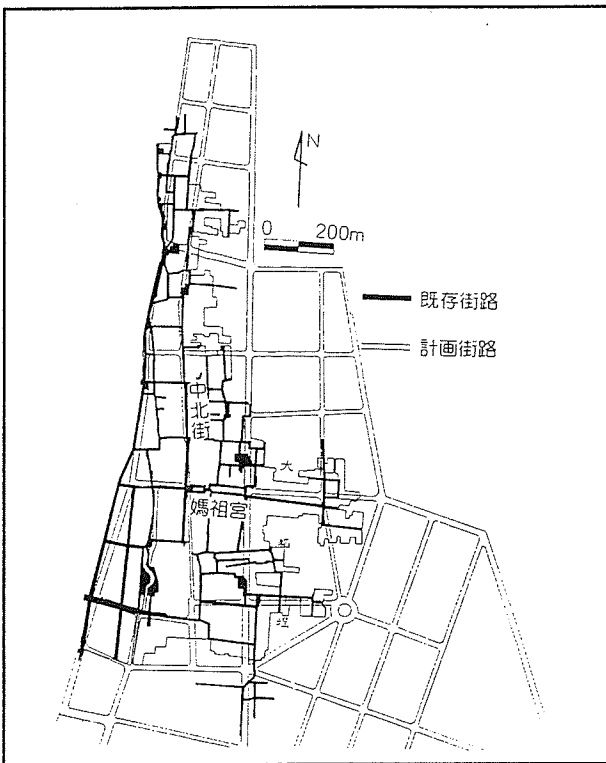


図-15：大湳埕の既存街路と第五次計画街路の関係
 (出典：前掲『台北市区計画図』、前掲『臺北及艋舺・大湳埕略圖』、新高堂『台北市街図』1914年、および台湾日日新報、大湳埕の市区改正、1908年3月21日より筆者作成)

舺に対し、大湳埕では、ネットワークに組み込まれた中北街が、街区の方向を規定しており、東西南北方向の街区構成となっている。既存研究³⁹⁾によると、城内では市区改正黎明期に整備された南北方向の街路が、第五次計画において残存したため、南北方向と三線道路方向の街路が併存する結果を招いていた。そして、第五次計画において南北方向の街路は、城内の整備済みの街路と大湳埕のみである。3章で示したとおり、大湳埕市街地は、比較的清潔で整っていたが、舺は街路が狭隘で屈曲し、さらに不潔であったために評価が低かった。即ち、街路の整備水準の高かった箇所では、従来の街路網の影響を受けた街路計画が策定されているが、それ以外の箇所は、野村の説明する街区パターンに塗り替えられたのである。つまり、街路計画の目標はあくまでも東西軸から外れた街区形成³⁹⁾であり、整備水準の高かった箇所のみ従来の街路の方向が残った、と筆者は理解している。

なお、市区改正後の両市街の状況について『日本地理風俗体系15台湾篇』は、「大湳埕は今日市区は改正せられ、街路は広く、建築は宏壮で、昔日の本島人街とは大いに趣を異にしてゐるが、何分にも旧来の習慣は容易に変ぜず……異国情緒は多分に残されてゐる。」「萬華……今日城内消費街の延長となり……本島式の支那的色調を帯びたものは寧ろ萬華よりも大湳埕に多いのである。……内地人が多く内部に入り込み、……かつ市区改正が行われたので、台北最後の市街たる面影は全く見られない。」⁴⁰⁾と表現しており、土地利用の特徴についても街区パターンと同じ対比が見られる。なお、引用部に登場する「萬華」とは舺のことである。

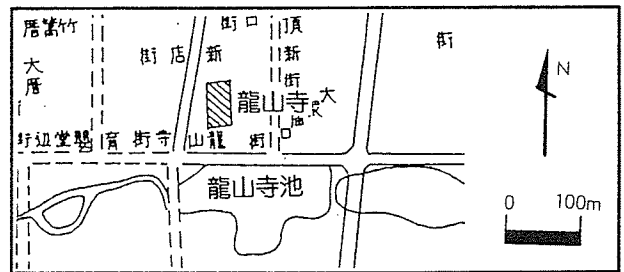


図-16：龍山寺ならびに池と市区改正街路の関係
 (出典：台北市役所『台北市十年誌』1930年の付図の一部)

(2) 街路整備と寺廟の関係

3章で示した通り、舺・大湳埕はそれぞれ龍山寺、媽祖宮を中心に形成されており、寺廟は文字通り核的施設であった。マクロ的な法則性が表出しにくい舺・大湳埕市街地において、寺廟とその近傍は、伝統的空間秩序である風水地理説の存在を確認しやすい場所であった。ところが、市区改正工事に際して、寺廟を含め、多数の建築物が撤去された。台湾日日新報の記事によれば、「舺は四百七八十戸の棟を潰して」、「大湳埕は買収費十萬圓を支出して六百余戸を破壊して」工事が進められたのである。表-1、表-2の路線説明も「…祖師廟の幾部を潰し……陸軍官舎の幾部を削り…」 「…媽祖宮口街の北側を削り夫の有名なる大伽藍媽祖宮をも潰し…」と表現していることから明らかである。こうした建築物の中には大湳埕天主教会堂も含まれており、台北庁による交渉の結果、北側への移転で決着を見た⁴¹⁾。

こうした事業のあり方に対して、後に総督府内部からも批判の聲が挙がった。建築技師の井手薫は、「市内の名勝史蹟が至る処に於て街路に貫通せられて滅亡したるもの多く……土木工事に於ては其の工事の前途に横はるものは凡てこれを障碍物と見て取り除かんとし、之に譲る事が少い」⁴²⁾と強く非難している。

前述のように、大湳埕の代表的寺廟であった媽祖宮も撤去されている。図-15を参照すると、媽祖宮前面の広場は市区改正道路に転用されており、媽祖宮はその道路の延長上にあった。野村の言う「大体に於いて在来のものを使ふ」とは、こうした寺廟前広場の転用と、背後の寺廟の除却をも含んでいたのである。

こうした事例の一方で、幾つかの寺廟は存続して今日に至っている。その内の一つに舺の龍山寺がある。市区改正以前の龍山寺の前面には池が広がっていた。この池について、龍山寺の管理人を永年務めた林卿雲(1936年没)は、次のような沿革を伝えている。龍山寺建立当時、著名な風水師であった張察光に対し境地の鑑定を依頼したところ、「此の地は美人穴であるから鏡面を設ける必要がある。それには寺前に池を掘ればよい。」との答えが返ってきたので、言われたままに池を掘って蓮を植え、住民はこの蓮池を仏祖の鏡面と称していた、とのことであった⁴³⁾。ところが、市区改正によって池と龍山寺との間に街路が建設されたため、両者は分離されてしまった(図-16)。即ち、風水地理説上の裨補ないし厭勝が破られているのである。このように、龍山寺は保存され

ているものの、建築物単体のみで、風水地理説上の調和の保全には及んでいない。

ところで、城内の市区改正においては、城壁跡が三線道路に転換し、都城建設における風水地理説の影響と考えられる街区の指向性が存続するなど、旧都城の記憶が継承されていることが報告⁴⁴⁾されている。

しかしながら、艦舥・大湳埕の既存市街地にはマクロ的な法則性が表出しにくく、さらに、市区改正においては、市街地構成上の核的施設たる寺廟の内、代表的なものが消滅、ないしは風水地理説上の調和が破壊されるなど、中心部分の構造も崩壊しており、城内と同様には旧市街地の記憶の継承を見出すことは困難である。

(3) まとめ

本章では、平面図上での検討を通して、既存街路と計画街路の関係、ならびに既存市街地形成時の拠点となった寺廟と市区改正との関係を分析した。既存市街地で工事未着手の計画街路が既存街路に重なっていることから、既存街路の一部が市区改正計画の街路ネットワークに取り込まれていることを示した。また、市区改正においては、比較的清潔な市街を形成していた大湳埕は、従来の形に近い方向で街区が形成されたが、艦舥は東西軸から外すように計画された街区パターンに塗り替えられた。また、既存市街地の中心であった代表的寺廟が撤去ないし風水地理説上の調和が破壊されるなど、中心部の構造が崩壊していることを示した。

7 おわりに

本研究は、日本統治下の台北市街の艦舥・大湳埕の街区形成について、日本統治以前の市街地の状況、街路整備の実態、市区改正における既存街路の受容姿勢、を歴史的視点から明らかにした。城内では既存街路が悉く利用されたのに比較して、両市街地とも街路計画は一部の既存街路を取り込みつつも、全般的には没交渉になる傾向が強かった。比較的清潔とされた大湳埕では、一部の既存街路が南北方向の街区形成を規定しているが、狭隘で不潔とされた艦舥では、計画的街路パターンに塗り替えられた。また、既存市街地の中心部分の構造・調和は市区改正によって崩壊した。

以上から、艦舥、大湳埕の街区形成の視点は、伝統的市街地の構造の受容・記憶の継承よりも、衛生環境改善という課題に対する、既存施設の利用可能な部分の活用による解決、にあったと筆者は考える。

補注・文献

- 1) 五島寧, 日本統治下の台北城内の街区形成に関する研究, 第18回日本土木史研究会発表会論文集, p103~116, 1998年
- 2) 越沢明, 台北の都市計画 1895-1945, 第7回日本土木史研究会発表会論文集, p121~132, 1987年および, 越沢明, 台湾・満州・中国の都市計画, 『近代日本と植民地3 植民地化と産業化』, p189, 岩波書店, 1993年
- 3) 黄世孟, 従台北都市計画歴史探討空間結構變遷特質之研究(AD.1895-1945), 國立臺灣大學建築與城鄉研

究學報, 第四卷第一期民國七十八年二月, p67~83, 1989年

- 4) 葉倩璋, 日本植民地時代における台北の都市計画, 經濟地理学年報VOL.40 No.3, p38~55, 1994年
- 5) 野村一郎, 台北の都市計画について, 建築雑誌378号, p29~32, 1918年
- 6) 台湾日日新報, 市区計画の概要(二), 1905年10月10日
- 7) 安倍明義, 『台湾地名研究』, p97, 1937年
- 8) 台北市, 『台北市二十年史』, p193~194, 1940年
- 9) 黄永融他, 清代末期における台北市街地の形成過程とその特質に関する考察, 1995年度第30回日本都市計画学会学術研究論文集, p439~444, 1995年
- 10) 臨時臺灣舊慣調査會, 『臨時臺灣舊慣調査會第一部調査第三回報告書臺灣私法第一卷下』, p101~102, 1910年は, 当時の台湾で風水地理説が通念化していたことを伝えている。
- 11) 吉町太郎一, 『東京帝国大学台湾土木事業報告書』, p15, 1900年
- 12) 前掲, 『台湾地名研究』, p98
- 13) 前掲, 『台北市二十年史』, p194
- 14) 前掲, 清代末期における台北市街地の形成過程とその特質に関する考察
- 15) 前掲, 『東京帝国大学台湾土木事業報告書』, p15,
- 16) 前掲, 『台北市政二十年史』, p543
- 17) 台北庁, 庁報 第四百二十五号, 1905年10月7日
- 18) 前掲, 台北の都市計画について
- 19) 前掲, 市区計画の概要(二)
- 20) 台北庁, 庁報 第五百五十四号, 1914年5月23日
- 21) 台湾日日新報, 艦舥の市区改正, 1908年3月21日
- 22) 台湾日日新報, 大湳埕の市区改正, 1908年3月21日
- 23) 台湾総督府, 『臺北及艦舥・大湳埕略圖』, 1895年
- 24) 新高堂, 『台北市街図』, 1914年
- 25) 台湾日日新報, 台北市区改正の経過, 1909年3月13日
- 26) 臨時台湾総督府工事部, 『台湾総督府土木部年報第二年報』, 1909年
- 27) 前掲, 『台北市街図』1914年
- 28) 新高堂, 『台北市街図』1932年
- 29) 台北州報, 州報 第七百六十五号, 1932年3月7日
- 30) 台北市役所, 『台北市土木要覽』, p21, 1942年
- 31) 台北庁, 『艦舥低地埋立事業報告書』, p1~18, 1919年
- 32) 台湾総督府, 府報 第三千四号, 府告示第百十号, 1937年6月13日
- 33) 前掲, 『台北市政二十年史』, p625~627
- 34) 前掲, 『臺北及艦舥・大湳埕略圖』
- 35) 前掲, 『台北市街図』
- 36) 前掲, 『台湾地名研究』, p96
- 37) 黄淑清, 『台北史路街史』, p271, 台北市文献委員会(台湾), 1985年
- 38) 前掲, 日本統治下の台北城内の街区形成に関する研究
- 39) 街区の偏心はバルトン(William K. Burton)の設計によるものである。採光の向上には効果的であったが、バルトンの育ったイギリスと違い、台湾では亜熱帯の強烈な直射日光を住民に浴びせる結果となったため、後年には批判の対象となった。白倉好夫他, 改隸以後に於ける建築の変遷(一), 台湾建築会誌16輯1号, p17~48, 1944年参照。
- 40) 新光社編, 『日本地理風俗体系15台湾篇』, p224~233, 1931年
- 41) 台湾日日新報, 市区改正と教会, 1911(明治44)年12月22日
- 42) 井手薫, 臺灣の都市計画に就いて, 台湾建築会誌1輯5号, p1~3, 1929年
- 43) 曾景来, 『台湾宗教と迷信陋習』, p285, 1938年
- 44) 前掲, 日本統治下の台北城内の街区形成に関する研究。但し伝統的な空間秩序の保全を考慮した結果ではないと結論している。