高雄市の日本植民地時代における公園緑地計画の歴史的展開

Development of the City Parks and Open Space Planning of Kaohsiung, Taiwan, During the Japanese Colonial Period

楊 平安* 平野 侃三**
Pin-an YANG Kanzo HIRANO

摘要：本論文は、高雄市の日本植民地時代における公園緑地計画の展開を明らかにすることを目的とし、文献及び公文書等の記録の検討並びに新たな資料の発掘により次の事項を明らかにした。

高雄市の公園緑地計画は、①、港湾都市として整備を開始する早い時点で最初に計画された公園が、台北市の圓山公園と同じように市街地を展望する地点であること、②、1917年には土地利用計画に合わせた公園の配置計画が立てられており、小学校に隣接した小公園及び河川沿いの緑道が計画されていること、③、更に、大台北市区計画が立てられた同年には、ブルバールで結ばれた同様のパークシステムが計画され、今日の高雄市の骨格を形成していること。

1. 研究の目的

高雄市は、1920（大正9）年9月の州制実施まで旧名の打狗と呼ばれ、1895（明治28）年の日本統治以前は台湾南部の農漁村集落にすぎなかった。1901（明治34）年の人口は3,702人であったが、1943（昭和18）年末には人口218,700人となり、台湾の第2の都市に成長した。日本植民地時代初期の台湾各地は、衛生状態が極めて劣悪だったため、台湾の都市計画は既成市街地一帯の市区改正として始められたのが一般的である。高雄市の場合は、①日本植民地時代初期に埋立地の港湾計画に併せて新市街地を造成するなど、既成市街地の市区改正とはかなり違い、また、②植民地50年の期間、常に市区計画を先行させ、都市の全体像の把握から都市発展の方向を導く等の特色があった。そこで本研究は、高雄市の公園緑地は、そうした計画性の溢れる新興都市にどのように計画されてきたのか、日本植民地時代における台湾の地方都市における公園緑地計画の特色がどのように捉えられるのかを解明することを目的としている。

関連する既往研究としては、台湾の公園緑地については、越沢明¹⁾が、日本最初の公園系統が1932年の台北市区計画の中に表れていること、五島寧²⁾が、日本に公園道路が導入された起源は1905年の台北市区計画の「三線道路」であることを論じているが、高雄市に関しては論じていない。また、高雄市の都市計画については、黄武達³⁾が1936年の高雄都市計画について、黄世孟⁴⁾は台湾都市計画の変遷について、呉欽賢⁵⁾は高雄市の発展及び都市計画について、さらに蔡厚南⁶⁾は台湾の都市公園の建設及び制度について述べているが、高雄市の公園緑地計画の計画から整備までの歴史的展開を論究したものではない。即ち、本研究はまだ究明されていない高雄市の植民地時代における公園緑地計画の歴史的展開について論究する研究として位置づけられるものである。

2. 研究の方法

本研究は主に日本と台湾の文献調査に基づき、公園をとりまく環境の変遷を整理し、それらの文献の解読を踏まえて高雄市の公園緑地計画の時代的変遷を明らかにするとともに未紹介の史料を発掘し、特色ある公園計画の変遷を解明した。

3. 高雄市の都市計画の展開と公園緑地

高雄市は1895（明治28）年に日本領土となって以降、築港計

画を拡大推進させながら都市形成を果たしてきた。このように港湾の発展整備との関連を以て展開された高雄市の都市計画は1908（明治41）年の打狗市区改正計画に始まり、1912（明治45）年の打狗市区拡張計画、1917（大正6）年の打狗市区計画変更、1921（大正10）年の高雄街市区計画拡張、1932（昭和7）年の高雄市区計画変更、1936（昭和11）年の高雄市区計画及び1938（昭和13）年の高雄市都市計画地域決定と続いた。これらの計画の中での公園緑地の扱いについて分析した。

(1) 市区計画前の打狗港湾調査

高雄港（旧名打狗港）は、高雄湾（打狗湾）の湾口にあり、港内の水深は浅く、その大部分が干潮面下1～2尺（約0.3m～0.6m）に過ぎなかった。1899（明治32）年9月に民政長官後藤新平は南巡の際、高雄を視察して港湾調査の実施を決定した。1900（明治33）年6月から1901（明治34）年2月まで、調査費7,800円を以て初の港湾調査が行われた⁷⁾。

1899（明治32）年に台湾総督府は台湾縦貫鉄道計画を定め、同年8月に打狗より台南に向かって起工し、翌1900（明治33）年11月に台南・打狗間に鉄道が開通した⁸⁾。これに伴い、1904（明治37）年に鉄道部は打狗停車場を拡大するため、干潟地4万坪（約13.2ha）の埋め立てを議決している。総工費25万円の4カ年工事として同年6月に着手して1908（明治41）年3月に13.2haの埋立地が完成した⁹⁾。これは、高雄市における最初の浚渫土砂による市街地造成である。

1905（明治38）年から1906（明治39）年末にかけて、総督府土木局は2万5千円の経費で2回目の港湾調査を行った。浚渫した土砂で鉄道敷地の西北に8万坪（約26.4ha）の埋立地を造成した¹⁰⁾。因みに打狗港の貿易額は1896（明治29）年の68万余円から1907（明治40）年の1,180万余円と11年間で約17.3倍に成長した。

(2) 1908年の打狗築港計画及び市区改正計画

1908（明治41）年3月に総督府は打狗港の貿易の進展に鑑み、打狗築港計画を立案した（図-1）¹¹⁾。計画の主な内容は、①岸壁に三千トン以下の船舶10隻の係留を可能とし、一年間の取扱貨物の目標を45万3,500トン（1910年3月に35万トンに変更）とする。②港内に水域面積56.2haの航路を干潮面下24尺（約7.3m）の基準で浚渫する。その北岸に長さ1,164mの岸壁を築造する。③5つの繫船浮標を設け、4隻の船舶の係留を可能とする。

*東京農業大学大学院農学研究科 **東京農業大学地域環境科学部造園科学科

④岸壁背面には船溜を設けることであった。この築港計画は総工費 473 万 3 千円の 6 カ年事業として 1908 (明治 41) 年 4 月 1 日に着手した¹²⁾。1910 (明治 43) 年 3 月に総督府は財政事情を検討し、再審議の結果、5 カ年事業に変更し、1912 (明治 45) 年に築港計画事業は完成した。

総督府土木局は打狗築港計画に応じて打狗市区計画を立案した。1908 (明治 41) 年 5 月 1 日に鳳山庁告示第 29 号により「打狗市区改正計画」が公布された¹³⁾。この計画人口は 42,000 人で、面積は約 172ha であった (図-1)。計画の主な内容は、①街路網は基盤型で 3 種類の分類を持ち、②道路幅は 5 間 (約 9.1m) と 10 間 (約 18.2m) の 2 種類に分けられ¹⁴⁾、③運河 2 本、④岸壁 1 本、⑤公園 1 カ所 (打狗山麓) が初めて計画されている。

1908 (明治 41) 年に市区改正計画の岸壁工事が着手している¹⁵⁾。これに伴い、哨船頭干潟地を埋め立て、その面積約 23.1ha の区域を市街地予定地とした。またその西側に長さ 800m の運河を設け、中心市街地との交通の便を図った。そして 1909 (明治 42) 年 10 月に打狗整地会社を設立し、同社は打狗築港裏岸壁に沿った一帯の塩田を買収し、市街地化に向けた埋立工事に着手した。1914 (大正 3) 年に当該工事は完成し、61.2ha の土地が造成された¹⁶⁾。

1910 (明治 43) 年 7 月に打狗上水道計画が立案された。これは計画給水人口 5 万人 (内に船舶用水 1 万人)、工費 130 万円を以て着工し¹⁷⁾、1913 (大正 2) 年 4 月に竣工した。この上水道の配水池は打狗山麓に位置し、これは 1908 年に計画された公園の位置に一致している¹⁸⁾。

(3) 1912 年の打狗築港拡張計画及び市区拡張計画

1911 (明治 44) 年に高雄港の取扱貨物量は 44 万トンを超え、1908 年の計画目標より大幅に上回っている。総督府土木局は 1912 (明治 45) 年 3 月に高雄港拡張計画を立てて 1,278 万 4 千円を計上し、1912 年度から 10 カ年計画として準備工事に着手した¹⁹⁾。この計画は、①年間 90 万トンの取扱貨物を目標とし、岸壁に 1 万トン以下の船舶 10 隻の係留を可能とする。②港内に於いて干潮面下 30 尺 (約 9.1m) まで水深を深くし、水域面積約 119ha まで浚渫する。③既設岸壁を増築し、総延長 1,327m とする内容としていた。

総督府土木局は打狗築港拡張計画に応じて打狗市区拡張計画を策定した。1912 (明治 45) 年 3 月 19 日に台南庁告示第 22 号により「打狗市区改正計画の一部変更」が告示された (図-2)²⁰⁾。この計画は面積 320ha で、計画区域は 1908 年の計画を東へ向かって高雄川まで拡張したものである。計画内容は、①街路網は前回と同じであったが、道路幅は 15 間 (約 27.3m) のものが加わり、②湊町西側の運河の縮小、③2 本の橋梁計画であった。

(4) 1917 年の打狗市区計画

打狗築港計画事業の進捗、埋立地の概成、人口と工場の増加、打狗港の貿易成長等によって、1917 (大正 6) 年末に総督府土木局は打狗市区計画を定めている²¹⁾。この計画は市街地区域面積の算定が 1 人当たり 15 坪 (約 50m²) を基準としているため、計画人口を 37,000 人に修正した。道路計画は河岸通り 15 間 (約 27.3m)、幹線道路 10 間 (約 18.2m)、その他 5 間 (約 9.1m) としているが、眺望を重視した展望道 2 本が追加されたのが特長である (図-3)。地域地区は商業区・工業区・住宅区・特殊区の 4 区に分けられ、

商業区は塩埕埔幹線道路に沿い、工業区は風下側で、水陸運に便する所を選定する。住宅区は普通住宅区と商業住宅区に分け、後者は商業区を兼用するものとする。

1908 年に計画された打狗山の公園が配水池に占用されているため官公庁用地に変更され、その周辺一帯は新たに公園として指定された。公園緑地計画は、計画書では埋立街区の三角ブロックに緑園を点設したとしているが、計画図には、打狗山を含めて 7 公園 (北野町 2 カ所、塩町 2 カ所、堀江町 1 カ所、湊町 1 カ所、山手町 1 カ所) が工業区を除き、計画的に配置されている (図-4)。また、打狗川船入場沿岸 15 間道路及び運河沿岸には緑樹帯を設け、遊歩道を兼ねる内容となっている。

(5) 1921 年の高雄街市区計画変更

1920 (大正 9) 年 9 月の州制実施により、「打狗」は「高雄」に改称された²²⁾。高雄市の人口は 1920 年に 35,404 人に増加し、1917 年の計画人口に迫っている。こうしたことを背景に、高雄州知事は総督府に稟申し²³⁾、台湾市区計画委員会の審議を得て

図-1 1908 年の打狗築港計画図 公園 浚渫区域
注: 市区改正計画図はこの図面から海面と浚渫区域を除いた図面である。

図-2 1912 年の打狗市区改正計画図

1921（大正10）年2月13日の高雄州告示第19号「高雄街市区計画変更」がなされた²⁴⁾。この計画の目標年は1945年であり、計画人口116,000人である。計画区域面積は900haで、その区域は東側の高雄川を越えて前金及び苓雅寮の一部にまで拡大している。計画内容は、①道路計画では幅5・10・15間の他、3間道路の追加。②商業区を哨船頭から塩埕区に移し、工業区を苓雅寮に配置した。③計画区域の東側には幅員25間（45.5m）の緑地帯が計画された（図-5）²⁵⁾。

この計画は高雄川西側の沿岸道路設計変更のため、1917年に計画された三角ブロックの緑園が廃止された。また、高雄州は、人口の増加及び高雄の発展を勘案して市区計画区域を拡張し、州庁を高雄川東側に移転するため、1917年に計画された官公庁予定地の移転を中止し、それに伴って隣接した緑園も廃止した。

1923（大正12）年4月21日に皇太子殿下が高雄を訪れ、誕生日を高雄山で過ごした。それに因み、総督府は高雄山を寿山と命名し²⁶⁾、1923年度予算に寿山記念公園造営設計費3,726円を計上した上で²⁷⁾、1924（大正13）年1月に本多静六博士を招いて寿山公園の計画・設計を依頼した²⁸⁾。本多は森林公園の構想として自動車道路、遊歩道、大展望台、散歩道、果樹園、高雄神社等を提案した。寿山公園計画事業は1924年12月に着手し、1929（昭和4）年4月に開園した。

1928（昭和3）年に高雄州は御大典記念事業として高雄市に7つの公園を決定し、1929（昭和4）年度より公園整備に着手している²⁹⁾。それらは1929年度の寿町公園（寿町27番地、1,488㎡）と入船町公園（入船町1丁目、1,296㎡）、1930年度の湊町公園（湊町3丁目、1,488㎡）、1931年度の北野町公園（北野町4丁目、1,759㎡）、1932年度の西子湾公園（寿町1丁目、985㎡）と哨船町公園（寿町1丁目、1,428㎡）及び1933年度の緑町公園（緑町、57,868㎡）である（図-6）³⁰⁾。

(6) 1932年の高雄市区計画変更

1928（昭和3）年から1941（昭和16）年にかけて高雄港の貿易額が台湾全島の42.3%～46.7%を占め、高雄市は益々発展した。1926（大正15）年12月に高雄州は施設事項調査委員会規程を定め、委員会を組織し、公園、道路、市区計画、上水道、河川、水利とその他に関する事項の計画並びに審議の権限を与えた³¹⁾。委員長は州知事が勤めた。翌1927（昭和2）年8月から同年12月にかけて、高雄州知事太田吾一は市区計画区域を拡張するため、高雄川東側の前金、苓雅寮、過田仔、大港埔、林徳官、大港、戯獅甲（その大部分は農地、苓雅寮・戯獅甲の一部は低湿池）の測量を実施した³²⁾。

1931（昭和6）年6月に高雄州庁が前金（高雄川東側）に移転したことを機として高雄市域の拡大計画が着手された。1932（昭和7）年10月10日に高雄州は台湾市区計画委員会の審議³³⁾を経て告示190号により市区計画変更を行った³⁴⁾。この計画は高雄川以東の従前計画を廃止した新計画である。しかし、計画が告示された時点には、南側の軍事施設用地、海軍飛行場、工業地域、交通幹線道路などが未だ明確になっていなかったため、決定された計画内容の一部のみが先に告示された³⁵⁾。

この計画は新築州庁を中心とし、計画面積は581.73ha、計画人口は312,000人、1人当たり市街地所要面積80㎡を基準としている。主な内容は、①前金・苓雅寮（高雄川東側）一帯の街路系統を基盤目状に一体調整したこと。②道路網を見直し、中央に公園道1本を配置したこと（図-6）。③栄町にある幹線道路沿いに官公

署用地を指定したことの3点を特徴としている。

1933（昭和8）年6月に計画区域の東側に野球グラウンド³⁶⁾（4.2ha）が整備されたが、1936年の計画により廃止された。

(7) 1936年の大高雄都市計画

1936（昭和11）年8月29日に高雄州は、台湾市区計画委員会の審議を経て³⁷⁾、告示第114号により高雄市区計画変更を行った³⁸⁾。この計画は1932年の計画において保留された部分を含めて告示し、計画の一部改正も行われた。計画区域面積は4,623.3haであり、計画人口は40万人に修正された。計画目標年を30年後の1965年としている。その計画内容は、①高雄駅の建設、②計画学校用地10箇所、③道路系統4種類（主要幹線道路、幹線道路、区画道路、公園道）、④公園緑地計画としている。

公園計画は、中央公園10.8ha（前金）、運動公園11ha（戯獅甲）、運動公園30ha（林徳官）、熱帯植物園65ha（大港）及び普通公園（三塊厝）の5大公園及び23小公園を計画し、公園間の配置基準を500m以内としている。小公園は殆どが学校予定地に隣接している。幅60mの公園道が3本計画され³⁹⁾、5つの計画大公

図-3 1917年の打狗市区計画変更図

図-4 1917年の打狗市区配置町名区画図

園はこの公園道で連絡し、ネットワークが形成されている(図-7)。その他、高雄川上流の沿岸地帯には緑地が設けられている。高雄駅前及び駅裏にはそれぞれ3haと1.5haの広場を設けている。幹線道路の交差点に直径100mから150mの円形広場緑地が設けられている。公園緑地計画面積は公園道を含めて約206ha(寿山公園を除く)であり、計画区域面積の4.45%、計画人口一人当たりの公園緑地面積は5.15㎡であった。

この計画が告示された2年前の1934(昭和9)年12月に、高雄市長松尾繁治は、市政施行10周年記念事業として「大高雄完成方策」の懸賞論文を公開募集した。それは1932年に告示された市区計画をどのように引き続いて発展していくのかを有識者に求めることを目的としていた。応募された論文の中から、優秀論文の6編が選ばれ、「大高雄建設論と市の現勢」として出版された⁴⁰⁾。一等入選者岡山登喜正⁴¹⁾の提案では、高雄市内の環状鉄道線、住宅・商業地域の候補地の選定、高雄駅の移転など、二等入選者陳高昂⁴²⁾の提案では、中央公園・運動公園の設置、公園系統などが計画されている。

1936年に計画された大公園の内、1937(昭和12)年8月に総督府告示第185号により戯獅甲にある運動公園の位置が変更された⁴³⁾。

(8) 1938年の高雄都市計画地域決定とその後の都市計画変更

1938(昭和13)年11月26日の総督府告示第408号により高雄都市計画の用途地域が定められた⁴⁴⁾。この計画の主な内容は、①商業地域838.5ha(市域面積の18.1%)を、幹線道路の両側に沿っておおよそ市の中心部に配置する。②工業地域676.6ha(同14.6%)を、市の外縁に面的配置する。③住居地域912.5ha(同19.7%)は、商業地域に挟まれた地区と工業地域に接する地区に配置する。④未設定地域177.7ha(同3.8%)を、工業地域に隣接させる。⑤無設定地域2,018ha(同43.7%)は、北側に配置する。この用途地域指定は1937年の都市計画令施行以来、台湾で初めての地域地区計画であった。

1936年の公園緑地計画と合わせてみると、公園緑地面積は無設定地域(農業地域)を除くと計画面積の7.9%を占めている。工業地域と他の土地利用地域は幹線道路によって区分されている。

その後の主な都市計画変更としては、1941(昭和16)年8月に縦貫道路が高雄駅の東側に変更されたため、第2号と第1号の公園道の交差点の北側の公園道が廃止された。その代わりに大港から林徳官まで幅30mの4号公園道が新設された⁴⁵⁾。1943(昭和18)年11月に戯獅甲・栄町に3つの小公園が計画され、前金では幅員30mの5号公園道が追加された⁴⁶⁾。

1936年の大高雄都市計画が告示されて以来、都市計画事業は主に高雄駅を中心とした開発であった。高雄駅新設事業は1936年に用地買収が始まり⁴⁷⁾、1937(昭和12)年に工事着手して1941(昭和16)年6月に竣工した⁴⁸⁾。1937年に日中戦争に入り、財政難と人員不足のため、1945年までの都市計画事業は高雄駅を中心とした6本の幹線道路(1・5・6・11・14・39号)を優先に整備された。1936年に計画された公園と公園道の整備は見られなかった。

土地区画整理事業として、1937(昭和12)年6月に総督府は第1号地区(高雄駅前の前金、大港埔、三塊厝、大港の各一部、面積101.86ha)及び第2号地区(高雄駅前の前金、三塊厝、大港埔、過田仔、戯獅甲、荅雅寮の各一部、面積463.4ha、追加を含む)を告示した⁴⁹⁾。1938(昭和13)

和13)年5月の第1号地区は、総督府の認可着手後、換地が終了した段階で終戦を迎え、広場用地(2.55ha)が確保された。1942(昭和17)年11月に第2号地区の一部(72.5ha)が認可施行され、その認可施行された一部は換地完了した段階で終戦を迎え、公園用地1.87haを確保した⁵⁰⁾。

4. 考 察

日本植民地時代における高雄市の主な公園緑地計画の内容と整

図-5 1921年の高雄市区改正図

①寿町公園、②入船町公園、③湊町公園、④北野町公園、⑤西子湾公園、⑥哨船町公園、⑦緑町公園

図-6 1933年の高雄市略図

備状況は表－1のように整理されるが、こうした歴史の変遷を通じて、都市計画の展開とそれに対応する公園緑地計画の変遷を考察すると次のようになる。

(1) 1895～1907 年 公園無計画期（市区改正計画策定期）

農漁村落であった高雄に、港湾としての適地性を見出し、港湾の調査及び建設に着手している。1904（明治37）年の鉄道部の打狗停車場拡大計画と1905（明治38）年の土木局港湾調査が併行してなされ、これらにより浚渫された土砂の接岸荷役設計があり、高雄に経済活性化と巨大な利益をもたらした。その結果として築港計画に伴う市区計画の必要性和急迫性が生じた。

(2) 1908～1916 年 公園単独計画期（港湾計画に伴う市街地整備期）

大規模な港湾計画とその浚渫事業に併せて、市街地の整備が必要となり、市区計画を策定している。しかし、その内容は港湾施設の他、鉄道、道路の基盤整備に止まっている。公園は景勝地を単独指定しているのみである。

1912（明治45）年の市区拡大計画は、1908年と同様、打狗港拡張計画に対応した計画であるため、埋立予定地の都市施設は計画道路しかなかった。

(3) 1917～1931 年 公園分散配置期（土地利用計画策定期）

商業区、工業区、住宅区、特殊区の4区分に分け、さらに住宅区を普通住宅区と商業住宅区に分けて計画しており、都市計画としての初期の形態が整えられた。

1917（大正6）年の計画は、1912年計画の新市街地（埋立予定地）が完成する前に、都市施設を補完する計画だと窺える。計画図から読み取ると、この公園緑地計画は、(i). 埋立地の中央に「官公署」に隣接するように公園が配置されており、中央公園としての位置付けが考察される。(ii). 公園は住宅区と商業区に分散するように配置されている。また、小学校に隣接する公園が見られることは、関東大震災以前に既に意図的に計画配置された公園があったことを示している。(iii). 沿岸道路（幅員27.3m）2本の内、「河岸通」は高雄・鳳山間の主要幹線道路として計画されたが、高雄川沿岸通りは高雄・台南間の幹線道路ではないため「遊歩道」を兼ねた道路として計画されており、公園道の一つと考えられる。(iv). 高雄山麓の公園が拡張されているのは、計画公園が高雄上水道の配水池に占用されたこと、優れた景勝地の保全を図ろうとしたためと考えられる。(v). この地域地区を前提とした公園緑地の配

置は、1919（大正8）年に日本で実施された都市計画法の地域地区制より一足早い時点であることは特筆できる。

1921（大正10）年の計画では、高雄川の東側に緑地帯が計画されたが、1932年の計画により廃止された。高雄川河口付近の荖雅寮沿岸地帯には、この計画の道路系統がまだ生かされている。

1924（大正13）年から整備が始められた寿山公園は、史蹟名勝として扱われ、高雄市役所の市区計画事業でも公園として位置づけられていない⁵¹⁾。土地利用も保安林⁵²⁾であるため、自然公園的な性格と言える。

(4) 1932～1945 年 公園系統確立期（大高雄都市計画期）

大高雄都市計画は、1932（昭和7）年の告示で既に「公園、公園道並ニ緑地ヲ適當ナル位置ニ配置シ・・・現在ノ市発展ノ情勢

図－7 1936年の高雄都市計画図

表－1 日本植民地時代における高雄市の主な公園緑地計画の内容と整備状況

計画年	計画名称	公園緑地計画内容	整備状況
1908	打狗市区改正計画	打狗山公園1カ所を計画	1910年に配水池として占用
1912	打狗市区拡張計画	(1908年の計画に変更なし)	
1917	打狗市区計画変更	1908年に計画された公園を官公庁用地に変更 新たに公園1カ所、緑園6カ所を計画	緑園6カ所は1921年の市区計画変更により廃止 寿山（打狗山）公園は1924年より整備、1929年開園
1921	高雄街市区計画変更	計画区域の東側に緑地帯を計画	1932年の市区計画変更により廃止
1928	御大典記念事業	高雄市域内に公園7カ所を決定	1929～1933年に公園7カ所は整備、開園
1932	高雄市区計画変更	拡張された計画区域の中央に公園道1本を計画	
1936	大高雄都市計画	5大公園、23小公園、公園道3本（1932年の計画を含む）を計画（総面積206ha）	1942年より第2号地区土地区画整理の一部施行により公園用地1.87haを確保

ニ鑑ミ最モ急ヲ要スルト認メラルル区域ニ亘リ本計画ノ一部ヲ決定セントスルモノ⁵³⁾とされ、1936年の都市計画の公園道が既に一部計画されていることから、1932年からを公園系統確立期とする。

1936年の公園緑地は主として住居地域に配置されている。1936年と1938年の計画を合わせて見ると、住宅地の環境を考慮して公園道が計画されているが、異種土地間の緩衝緑地の機能を考慮した公園緑地の配置の考え方は見られない。また、台北市が1932(昭和7)年に大台北市区計画が告示され、1941(昭和16)年11月により用途地域指定が告示されたことに比べると、高雄市は地域地区に合わせた公園緑地配置計画が早い時点で進められており、その意義は極めて大きい。

5. まとめ

以上のように高雄市の公園緑地計画は、公園計画が立てられていなかった時期も含めて4つの時期に時代区分できたが、同時に、①港湾都市として整備を開始する早い時点で最初に計画された公園が、台北市の圓山公園と同じように市街地を展望する地(後の寿山公園の一角)に位置していること。②1917年には土地利用計画に合わせた公園の配置計画が立てられ、かつ、小公園が小学校に隣接して計画されていること、河川沿いの緑道が計画されていること。③更に、大台北市区計画が立てられた1932年には、ブルバールで結ばれた同様のパークシステムが計画され、終戦後の高雄市政府はそれを引き継いで事業化し、今日の高雄市の骨格を形成していることが明らかになった。

文献並びに注

- 1) 越沢 明(1987,6):台北の都市計画 1895~1945 ---- 日本統治期台湾の都市計画:第7回日本土木史研究発表会論文集, 121-132
- 2) 五島 寧(1996):台北の公園道路に関する歴史的研究:1996年度第31回日本都市計画学会学術研究論文集, 265-270
- 3) 黄武達・小川英明・鳥居徳敏・内藤昌(1992,8):日治時代高雄都市結構之分析:建築学報 1992(6), 21-34, 中華民国建築学会
- 4) 黄世孟(1985,8):台湾都市計画歴史之初探:都市与計画 Vol.12(1), 1-20, 中華民国都市計画学会
- 5) 吳欽賢(1988,6):日据時期高雄市都市發展与計画歷程之分析:台湾大学土木研究所碩士論文, 145-146
- 6) 蔡厚南(1991,7):台湾都市公園的建制歷程 1895~1987:国立台湾大学土木工程学研究所博士学位論文
- 7) 台湾総督府土木部(1911,9):打狗築港計画一斑, 1-2, 同部
- 8) 打狗内地人組合(1917,5):台湾南部打狗港, 1, 同組合
- 9) 台湾総督府鉄道部(1921,4):高雄築港概要 大正8年度調, 4-6, ㈱台湾日々新報社
- 10) 片山清夫編(1936,5):大高雄建設論と市の現勢, pp.200, 南海時報社高雄支局
- 11) 臨時台湾工事部(1908,10):打狗築港計画一斑:㈱台湾日々新報社
- 12) 前掲7), 10-11
- 13) 鳳山庁(1908,5):明治41年5月1日鳳山庁報第304号:台南新報
- 14) 前掲2), 145-146
- 15) 盧嘉興(1955,6):高雄市塩田滄桑史略:高市文物 Vol.1(2), 10-11, 高雄市文献委員会
- 16) 田中一二・芝 忠一(1918,7):台湾の工業地打狗港, 57-58, ㈱台湾日々新報社
- 17) 高雄市役所(1935,2):高雄市水道概要, 2, 同所
- 18) 1915年9月に臨時台湾総督府工事部打狗築港計画図
- 19) 前掲9), 7-12
- 20) 台南庁(1912,3):明治45年3月19日 台南庁報第738号
- 21) 打狗市区計画説明書は、計画内容と計画変更の時系列により台湾総督府土木局が1917年末に出版したものと推定した。
- 22) 台湾総督府(1921,12):台湾総督府事務成績提要 大正9年, pp.167, 同府
- 23) 台湾総督府(1923,3):台湾総督府事務成績提要 大正10年, pp.267, 同府
- 24) 高雄州(1921):大正10年2月13日 高雄州報第41号
- 25) 黄武達(1991):台湾都市の復元的研究, pp.123, 自費出版
- 26) 高雄州(1923):大正12年4月29日 台湾総督府告示第83号, 同5月4日高雄州報第323号
- 27) 高雄州役所(1924,10):高雄州要覧, pp.166, ㈱台湾日々新報社
- 28) 高雄州(1924):大正13年1月6日本多博士講演記録(場所:高雄第2小学校):同3月29日高雄州報第450号彙報
- 29) 高雄市役所(1934,12):高雄市制十周年略誌, 80-81, 同市役所
- 30) 高雄市役所(1933,7):高雄市勢要覧:同市役所, pp.71の「高雄市略図」を用いた。
- 31) 高雄州(1926,12):大正15年12月6日 訓令第55号:高雄州報号外
- 32) 高雄州(1927,8):昭和2年8月26日 告示第149号:高雄州報号外
- 33) 台湾総督府(1939,4):台湾総督府事務成績提要 昭和7年, pp.268, 同府
- 34) 高雄州(1932,10):高雄州報第729号
- 35) 前掲33), 268, 273-274
- 36) 前掲10), 362
- 37) 台湾総督府(1941,4):台湾総督府事務成績提要 昭和11年, pp.231, 同府
- 38) 高雄州(1936):昭和11年8月29日 高雄州報第1154号
- 39) 桑名次郎(1937):高雄市都市計画概観:区画整理(土地区画整理研究会) Vol.3(4), 60-61
- 40) 前掲10)
- 41) 前掲10), 1-127, 岡山登喜正の懸賞論文を掲載
- 42) 前掲10), 128-198, 陳高昂の懸賞論文を掲載
- 43) 台湾総督府(1937,8):昭和12年8月27日 告示第185号:総督府報第3066号
- 44) 台湾総督府(1938):昭和13年11月26日 台湾総督府報第3443号
- 45) 台湾総督府(1941,8):昭和16年8月23日 告示第719号:総督府報第4273号
- 46) 台湾総督府(1943,11):昭和18年11月6日 告示第989号:総督官報第479号
- 47) 台湾総督府(1941,4):台湾総督府事務成績提要 昭和11年, pp.197, 同府
- 48) 貴香(1955,12):高雄区鉄路之史略和運輸:高市文物 Vol.1(4), 30-33, 高雄市文献委員会
- 49) 台湾総督府(1937):昭和12年6月13日 台湾総督府報第3004号
- 50) 高雄市文献委員会(1956,10):高雄市志概述篇, 146-150, 同会

Summary: This research is a study about the development of the city parks and open space planning of Kaohsiung during the Japanese colonial period. Through governmental documentations and reports of new discovery, we can confirm the following items: ①.Due to the starting of urban planning as a result of establishing the harbor, the earliest park was planed and was similar to that of Taipei's Yuan Shen Park, which is set at an ideal location with a nice view. ②.In 1917 the land use plan was incorporated with the park location plan. Small parks were planned adjacent to schools and green pathways were planned along riverside. ③.In 1932 Taipei and Kaohsiung City simultaneously implemented the systematic park plan, which formed the basic structure for today's City Plan of Kaohsiung City.