

大化が、山東の財政困難に拍車をかけていた。

日清戦争開始後に山東巡撫として就任した李秉衡も、これら諸課題を引き継ぎ対処するが、戦時期の輸送混乱や漕運疎滞、商人逃亡による流通停滞問題、省内に残留する各軍営の軍餉捻出問題がさらに戦後の山東財政に大幅な負荷を強いていた。その中で、歳出増大化への対処として、流通経費・軍事経費削減努力と同時に、関税、釐金、塩税を中心として省財源の「再獲得」策を実施してゆく。関税（常関・海関）や釐金、塩税はいずれも清末期地方財政に重要な役割を果たしていた財源であったが、日清戦争以後の山東ではこれら統括・把握する手段を失っていたため、各州県地方官や道員と協力し財源としての実態把握を行っていた。

本報告では、清末期「地域格差」の問題を考察する上で、山東の特長を指摘するものとして、日清戦争後の山東財政政策がいかに採られたのかを題材に、施策経緯と問題点を明らかにすることで検討を行った。これら財源獲得策が、次代の戊戌变法期や光緒新政期でいかに継続されたのか、時代の様々な連続／非連続を追う変容過程が課題点となるが、施策経緯のみならず巡撫の財政権限など、同時期における検討すべき事項は未だ多く存在する。

（のぐち たける・愛知大学大学院博士後期課程）

東海地区 2013 年度第 2 回例会（2013 年 6 月 1 日、愛知大学車道校舎）

1930 年代における台日観光について（呉米淑）

1990 年代から台湾史研究は目覚ましい発展を遂げている。その原因の一つが、1987 年に戒厳令の解除と民主化という台湾における政治状況の激変によってもたらされた。台湾アイデンティティーが台頭し、急速な経済発展と社会近代化が進んだのである。その一環として観光事業が重視された。その地方文化財の保存と観光事業の発展が、現在台湾人にとって経済面と地方発展とも重要な要素だと考えられるようになったからである。では、台湾の観光事業が如何なる歴史を有しているのか。そこで、本報告においては、1925 年から 1937 年までの台湾における観光事業の実態と特徴について論じた。日本植民地時代における台日間の人口移動と職業の統計、及び台湾総督府鉄道部発行の『台湾鉄道旅行案内』から、更に日本人の旅行者が書いた遊記、視察団の実態活動等を分析した。その結果、以下の結論を導き出した。

第一に、日本植民地台湾は日本にとって重要な新領土として建設に着手された。豊かな原料・農産物等を運輸するためのインフラが設備され、近代化が進められた。1920 年代後半から 1930 年代までに焦点を合わせると、当時台湾と日本間の交通が便利になり、日本人の渡台者数は大幅に上昇した。渡台日本人は「公務」、「商業」、「工業」などのそれぞれの目的が違ったが、それは同時に台湾の経済、交通、教育、又は後の観光事業に対しても大きな影響を与えた。例えば、1920 年代後半の個人旅行者春日賢一（教育家）、森永太郎（実業家）と徳富蘇峰（ジャーナリスト、思想家、政治家）はそれぞれ教育会議に参加、原料と市場開発を視察、政府の実績を視察などを目的として渡台した。三人とも台湾を一周して、農産物、専売局、学校等を訪問した。その上、原住民地域への訪問、また観光資源としての温泉を体験した。なお、1928 年 JTB は台湾人の内地観光視察団が開始し、一方で、同年 10 月日本旅行会第一回台湾視察団を 100 名が応募して、台湾の台北から屏東までを見学している。

ここから読み取れることは、1920 年代後半の渡台日本人は台湾資源の確保や経済を開発することを目的に、台湾の農産業や商業人材を育成することにあつたことである。換言すれば、当時台湾における観光は台湾の資源開発と経済人材育成を目指した植民地支配関係の一環であつたと見なせる。そして、台湾北部から南部、東部を接する交通路線は敷設されたが、台湾の東西両海岸を接する交通についてはまだ不十分だとした。そのため、この地域の観光事業も遅れて発展した。

第二に、特筆すべきことは、1930 年 4 月 18 日濱口雄幸内閣の時「国際観光局」が設置されたことである。そのとき、日本の観光事業は単なる娯楽の目的ではなく、外客を誘致するため、更に「国際平和」と「国際貸借関係」の推進するための目的が大きいと述べ、台湾は資源が豊富であり、観光事業を発展すべきだと指摘した。そして、台湾総督府交通局鉄道部が発行した『台湾鉄道旅行案内』では台湾の観光スポットを紹介し、1931 年と 1932 年の『台湾年鑑』では「台湾観光案内」の中でも観光コースを詳述した。さらに、1931 年から「台湾遊覧券」が発売され、台湾旅行が格段と便利になった。ところで、1935 年に開催の「熱帯産業調査会」と「始政四十周年記念台湾博覧会」は貿易と工業の振興、交通施設と文化施設の改善を通して、台湾を次第に工業化の道へ歩ませていくことを目指している。1930 年代に人口移動が最も盛んであり、1937 年 9 月から鉄道部の運輸課に旅客を誘致するための「観光係」創設が台湾の観光史の中に重要な位置にあることが理解できよう。そ

の他、1930年代における渡台視察団から見ると、製糖会社や熱帯農産物などの原料視察、市場開発を中心に、教育視察、金融機関設置、学術交流、スポーツなどを目的とするものであった。要するに、ある意味で台湾の観光事業は物資運輸と市場開発を並進する濃厚な植民地支配関係も有していたと言っても過言ではないだろう。

(ご べいしゅく・愛知学院大学大学院博士後期課程)

台湾と中国の対アフリカ農業技術援助—1960年、1970年代—(村上享二)

台湾と中華人民共和国(以下、中国)は、1949年の中華人民共和国建国以降、どちらが正統な「中国」として、国際社会の支持を得られるのか争ってきた。1960年代に入ると、台湾の国民党政府と大陸の共産党政府という、二つに分断された「中国」は固定化されつつあり、統一した「中国」の実現は容易でないことが実感されるようになってきた。そのような中、1960年にはアフリカにおいて17カ国が一举に独立し、国際社会へ及ぼす影響力が大きくなった。正統な「中国」として国際社会から支持を得る必要がある台湾、中国、双方にとってアフリカは重要な地域となった。

このような状況のもと、台湾、中国ともに様々な外交政策でアフリカ諸国の支持を得ようとしたが、その中の一つの柱としたのが、対アフリカ農業技術援助であった。

本稿では、対アフリカ農業技術援助が始まった1960年代初頭から、1970年代を中心に台湾と中国の対アフリカ農業技術援助を考察する。

台湾の援助は「先鋒案」を起源とする。当時の台湾の財政状況から、援助には米国の財政支援を必要としたが、当初計画に必要な援助は得られなかった。この財政の問題もあり、台湾の援助は中国に比べると規模は小さかった。一方中国でも台湾の活動を意識し、農業技術援助の重要性に触れている。

また双方の援助は被援助国の指導者層への私的な利益供与となることが多く、農業発展にとって必ずしも最適な援助とはならなかった。また、国交が台湾から中国に移った国では、台湾が引き上げる際、農業設備を使用不能にしていた例もある。ただし援助の目的が政治であることを考えれば、これは当然である。また、台湾、中国ともに、農場の管理、運営を被援助国へ引き渡した後、種々の問題により、多くの農場運営は失敗した。

つまり、この時代の双方の援助はアフリカの農業を持続的に発展させることは出来ず、台湾にとっては、国連代表権問題に示されるように、政治的な目標も十分には発揮できなかった。

(むらかみ こうじ・愛知大学大学院博士後期課程)

特別例会(2013年6月1日、豊中市千里文化センター)

『ふるさと・フィールド・列車』: 個人の記憶と中国現代史(吳燕和)

※本誌【国際交流】に掲載

(ご えんわ・イースト・ウエスト・センター研究員、中央研究院民族学研究所研究員)

特別例会(2013年6月22日、大阪商業大学)

現代中国“軍閥”研究的政治化與学術発展問題(徐勇)

※本誌【国際交流】に掲載

(じょ ゆう・北京大学、国際日本文化研究センター研究員)