

台湾彰化県鹿港鎮における市街地の拡大について

松井 秀郎*

キーワード：台湾、鹿港、市街地の拡大、地形図

1. はしがき

台湾彰化県鹿港鎮は台湾の中でも知名度の高い観光都市である。かつては台湾と大陸の福建省との兩岸交易に重要な役割を果たした港湾都市であったが、港の衰退によって発展から取り残されることとなり、現代では却って港湾都市であった頃からの旧跡が残り、これらが魅力となって海外からも観光客の訪れる観光地域として賑わうこととなった。

鹿港鎮はもともと港湾都市の「鹿港」をその起源としている。「鹿港」は、台湾でしばしば当時の繁栄地を表す用語として用いられる「一府・二鹿・三艋舺」の一つとなっている。まず、ここで言う「一府」とは府城の置かれていた台南である。1626年にはスペイン人の探検家が台湾北部に基地を確立したが、1642年にオランダ人はスペイン人を台湾から駆逐し、オランダはこの台南の鹽水溪の河口近くに城や港を築き全島を統治した。3番目の「三艋舺」は現在の台北市万華区の淡水河に面する地であり、鄭（2002）によれば「1736年に、台北盆地に開墾に入った漢人がだんだんと多くなり……。同時に艋舺は小さな町を形成し、すでに台北盆地の貨物集散センターとなり、並びに對外直接貿易を始めた。」としており、台北発展の起源となった。そして2番目の「二鹿」が本研究の対象地域とする「鹿港」、すなわち鹿港鎮のことである。松浦（1998）・堤（2011）らによれば、「鹿港」は鹿港溪に面する天然の良港であったことから、清代乾隆帝時代（1735～1795年）頃から、台湾の米や砂糖などを福建省泉州府治下の港や厦門・天津・上海などと交易することによって興隆した。しかしながら、台湾西海岸の干潟（海埔）の発達には「鹿港」の西に広がる濁水河流域の彰化海埔地でも著しく、港にも砂泥が堆積して、港の機能が失われ、かつ港は外洋から隔てられるようになった。

井上（2014）によれば、日本の統治時代（1895～1945

年）には台湾の港湾機能の近代化に際して、台湾内の12の築港予定地調査の候補地として「鹿港」も含まれていたが、各港湾の比較調査によって打狗港（高雄）が最適地とされた。かくして、「鹿港」はその近代化の機会を逸したのである。さらには1908年には基隆から高雄までの全長404.2kmの台湾縦貫鉄道が開通し、鉄道路線が内陸の彰化や員林を通るようになると、「鹿港」は鉄道交通の要路からも外れることとなった。蔡正倫（2009）は、「清国時代、台湾は交通が不便だったため、産物の輸出は各地の国内小型港を経由し、輸出していた。しかし、縦貫線鉄道開通以来、基隆港と高雄港が結びつき、輸出が2つの国際港に集中した。」としており、このことから「鹿港」は更に衰退の色を濃くしてきたのである。

このように清代後には都市の衰退をみた「鹿港」ではあるが、現在では彰化県鹿港鎮として総戸数24,339（2016年12月）、人口86,709の地方中心都市となっている¹⁾。また、台湾観光協会によると2016年の日本人観光客集約190万人を含む訪台外国人観光客数は約1,069万人に上っている²⁾。鹿港鎮には台湾の一級古跡（国家古跡）として鹿港龍山寺（寺廟）があり、三級古跡（県市級古跡）として鹿港天后宮（寺廟）・鹿港文武廟（寺廟）・鹿港地藏王廟（寺廟）・鹿港城隍廟（寺廟）・鹿港三山國王廟（寺廟）・鹿港興安宮（寺廟）、県定史跡として鹿港南靖宮（祠廟）・鹿港公会堂（衙署）・鹿港隘門（関塞）などがあり、清朝時代からの歴史を残す観光地域ともなっている。蔡美芳（2010）では、台湾の人文観光スポットとして鹿港龍山寺が挙げられ、ここへの来訪者数が2004年での38.42万人から2008年には42.50万人へと増加している。鹿港龍山寺への来訪者数が4年間で4.08万人（年平均1.02万人）の増加となっていることは、鹿港鎮の観光振興の一端と見ることが出来る。

本研究の目的は、このような歴史的な発展や衰退を経験してきた鹿港鎮について、日本統治時代の明治期から

* 立正大学地球環境科学部

現代に至るまでの市街地の拡大について明らかにすることにある。鹿港鎮の景観観察については2012年に行っているが、具体的な調査には至っていない。本報告では、文献資料やインターネットで公開されている地形図類などによって市街地の拡大について検討する。

2. 清代から日本統治時代にかけての「鹿港」の盛衰

「鹿港」の市街地形成を検討するにあたって、清代の興隆期から日本統治時代にかけての状況理解を欠かす事は出来ない。清代の帆船時代における「鹿港」の盛衰について、根橋（2001）によれば「鹿港は現在海岸線から遠く離れ、かつての海港都市の面影は全くないが、清代には濁水溪の支流の鹿港溪の河口に発達した台湾第2の商港であった。鹿港が商港として発展し得た理由には、泉州に距離的に最も近いということもあったが、何よりも産米地の彰化地方を後背地として有していたことが指摘される。」としている。また、「1847年の記録によれば、鹿港は嘉義県以北の第1の商業地であり、そこに入港する商船の数は鹿耳門を凌ぐと紹介されている。その一方、かつては1万2千石の大船が直接埠頭に接岸し得たが、今や港湾の機能が失われ、付近の港に寄港し、そこからさらに小舟で鹿港に物資を運んでいることが記されている。また、他の資料によれば、鹿港は上流からの土砂の堆積と海岸線の隆起により、道光年間（1821～50年）初期から港湾機能に支障をきたしつつあったようである。」³⁾とも記されている。そして、「鹿港が米穀の移出港として栄えてきた歴史を見ると、廈門の開港、洋米の流入は致命的な打撃を与えるものであった。その後1860年の北京条約によって台湾各港も開港されるが、その対象は大型外国船の入港可能な南部の打狗・安平、北部の鷓筵・淡水であり、鹿港の繁栄は昔日のものとなった。鹿港の盛衰を人口で示せば、道光年間に少なくとも10余万人、多い説では18万人といわれていた。それが1862年には12万人となり、1889年には「6千余戸」と急減した。なお日本占領後の1898年の調査では3166戸、2万392人とされており、日本占領を機におそらく大陸に渡航したであろう住民がいかに多くいたかが推定できる。」と述べている。⁴⁾鹿港鎮の人々の出自についても「現在も鹿港の住民の9割以上が泉州人であり、中でも施姓の人が全体の3割を越えている。」⁵⁾と記している。

また、野村（2012）は、「葉大沛『鹿港発展史』によると、鹿港は17世紀後半から百年ほど、大陸移民が徐々に

住みつき（興起）、やがて、乾隆49（1784）年に清朝公許の正式の港として開かれた。以来、50年余り、泉州蚶江^{ハンジャン}との貿易により活況を呈した（鼎盛）。だが、そののちは、港湾施設の不備などにより衰退に向かい（衰退）、日本統治の時期にそれが加速された（没落）。」として、「鹿港」の衰退は日本統治の時期に大きく進んだと述べている。そしてその後の港としての鹿港については、嚴（1997）によれば「日本占領時代の1943年に廃港に至った」としており、「鹿港」は1945年の第2次世界大戦の終了間際まで港としての命脈を保ったことになる。

3. 古地図などにみる「鹿港」周辺の状況

「鹿港」市街地についての古地図については、嚴（1997）が「鹿港市街図（19世紀90年代初期）」と題した地図を提示している（図1）。しかしながら、この図には「19世紀

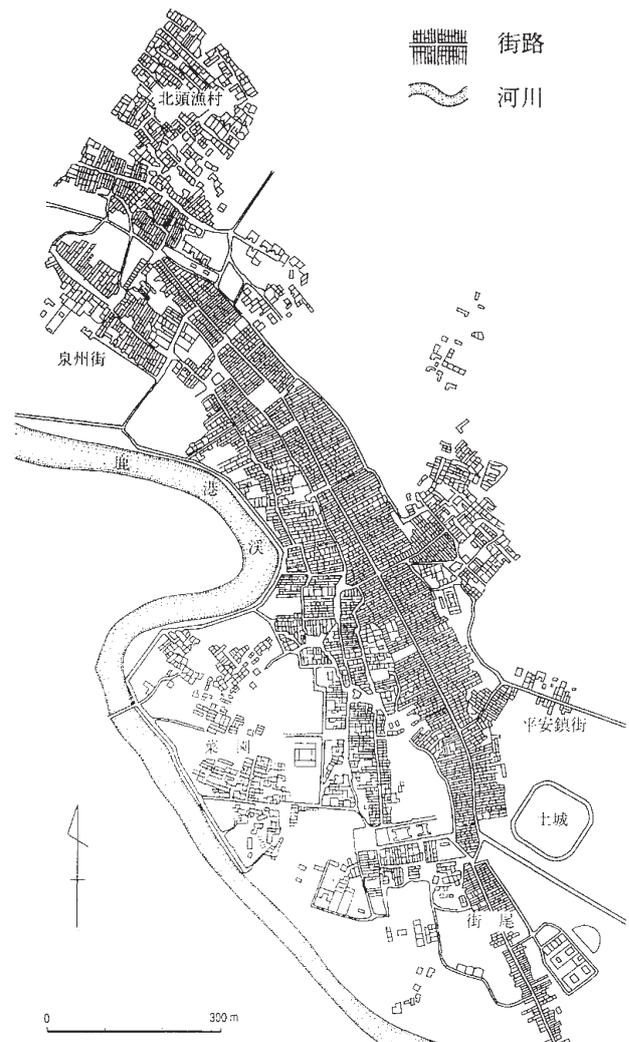


図1 鹿港市街図（19世紀90年代初期）

出典：嚴勝雄（1997）：『台湾 —いま激動する国—』二宮書店

90年代初期」とのみ表記されており、これを1890年代初期のものとするれば、日本統治時代の始まりである下関条約（1895年）頃ということになる。ただし、この地図には河川と街路の凡例が示されているのみで、その他の表記については省略されている。

この鹿港の住民について、嚴（1997）は「泉州移民は鹿港全住民の9割以上を占める。家族構成は緊密な結び付きをもち、家ごとに正面玄関の入り口の上に堂号、例えば銭江衍派（施姓）、穎川堂（陳姓）、清河衍派（林姓）などの額を掛けて祖先の出身地を現わしている。」と述べている。さらに嚴（1997）は、泉州移民の社会組織と地域的住み分けについても論及しており、①宗派（血縁関係一同姓同祖先のもの）による住み分けについては、上記の施・黄・許の三姓が「鹿港鎮人口の80%を占め、施姓は前港（銭江）と後港（簿海）の両大支派に分かれ、前港の大房（長男の子孫）は鎮南に、二房（次男の子孫）は港溝側の埠頭区に住み分けている。黄姓は西南菜園一帯に居住し、許姓は鎮東に集中している。郭姓は鎮北郊郭愴一帯に集中している。」としている。これらのことから、図1の北西部に泉州街という地名のあることも納得できよう。また、職業団体では、「鹿港は行郊と称する中国伝統のギルドの職業公会組織をもっていた。これらの行郊には泉郊（泉州）、厦郊（厦門）、篋郊（雜貨）、布郊、染郊、油郊、糖郊、南郊（魚のでんぶ）などの郊がある。各行郊下に労働者が雇われていた。」と記している。これらの商業組織は鹿港八郊とも呼ばれていた。さらに祭祀圏についても、「鹿港庶民の居住方式は家族や行郊の力の影響を受けて、多くの小集団をなして生活している。各小集団は防衛門（隘門）で隔てられ、昼は隘門を開放し、夜は閉鎖することで各小集団が独立を保っていた。各小集団はそれぞれ個々の奉祀する寺廟（「角頭廟」）を持っている。そのため鳳王寺、全鎮信仰の閩港廟、天后宮、龍山寺、福德祠、城隍廟、地藏王廟、大衆爺廟、文武廟、新祖宮など、多くの寺廟が存在している。」としている。現代ではこれらの寺廟は台湾内外の観光客にとって魅力的な観光資源となっている。

図1における市街地の構成について、嚴（1997）は「古い市街地・戸籍の分布、古い建物は旧市街地に集中している。主に鎮内の主要幹線道路である中山路西側一帯に偏っている。南端の龍山寺から徳興街、杉行街、美市街、金盛巷、大有街、後車巷、瑤林街、埔頭街、文開路を経て北端の天后宮まで、沿線の古い建物の総面積は約6.5haある。平均道路幅は2.5m、古い市街地の約75%の建物が1階建て、21%が新しい建物、4%が他の建物である。」

と記している。

ところで黄・簡（2008）は、「清朝の時代（1683-1895）、台湾は正確な治水観念がなく、それまでの治水の経験に乏しく、堤防建設の必要性に気付いていなかったため、河水の洪水による災害は繰り返されていた。」としており、「鹿港」がその流域に属する濁水溪については「中央山脈から始まり、主流全長169キロメートルの台湾で最も大きな河川である濁水溪は川底に土砂の堆積多いため、洪水の際には常に河川流心は変わり、至る所に氾濫し、河川の沿岸は崩れ、損害が大きかった。」と記している。大矢（1964）は、濁水溪について「1898年には大洪水があり、更に北へ流路がうつり、麦嶼厝溪がその本流となった。その後の洪水で更に派川の鹿港溪が形成された。このように濁水溪は上流部より供給される多量の砂れきをたい積しては天井川化し、洪水時本流より周辺の低地部へあふれた水は再び本川へもどらず、新しい流路を形成してきたのである。」と記しており、水害が広く濁水溪の流域に及んだことについて述べている。さらに「1911年大洪水があり、濁水溪の平野部は大被害を受けた。日本の技師たちは、濁水溪平野を洪水より守るため、西螺溪を本流とし、築堤を行い、他の4つの派川すなわち、麦嶼厝溪、北港溪、新虎尾溪、虎尾溪を分離した。この工事成後濁水溪は破堤しなくなり、平野の被害は著しく減少した。」と記している。

濁水溪水系による活発な砂泥の運搬作用によって、鹿港鎮の沖合には彰化海埔地と呼ばれる干潟が形成されてきたが、彰化県文化局（2008）は鹿港鎮の地先の汀線の変化について鹿港歴年海岸変遷図を作成している（図2）。これによると満潮線と退潮線はしだいに沖合へと移り、鹿港溪の河口は乾隆50（1785）年から民国84（1995）年の210年間に5～6 kmも台湾海峡方面に延びている。これに従って、漁村や港も船の着岸に必要な水深の得られるところへと、順次海側へ進出していることが見て取れる。

鹿港鎮の天后宮内にかげられていた絵図には多くの帆船が描かれ、鹿港溪は港のあった埔頭街方向に曲流しており、埔頭街の対岸は島として描かれている（写真1）。また、市街地の周囲を多くの不定形の池塘がとり囲んでいる。これらはかつての市街地形成の際に、地盤を盛り上げる土を取った堀上池であろうと推定される。前述の様に、清代には正確な治水観念がなく堤防建設の必要性に気付いていなかったとすれば、住居や墓地などの市街地部分の土地の嵩上げが洪水被害を軽減する簡略な対策となったのではないだろうか。むろんこうしてできた池

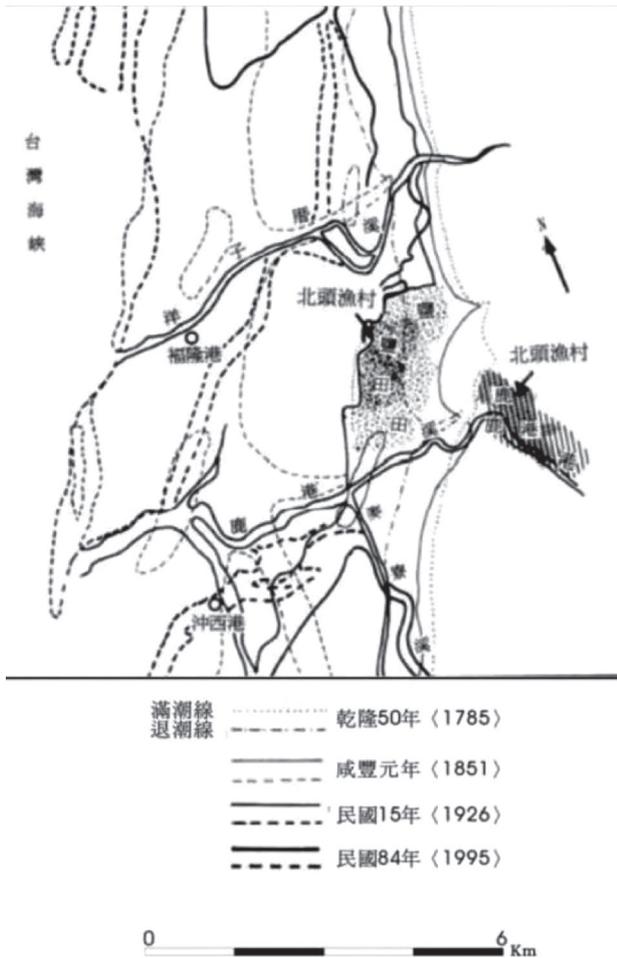


図2 鹿港歴年海岸変遷図

出典：彰化県文化局（2008）：彰化県鹿港聚落活化暨環境整合計畫案

塘では養魚の行われることもしばしばである。市街地の地盤を高くして、水害の影響を軽減し、魚という蛋白源も確保できるとすれば一石二鳥の効果が得られたのであろう。

これらの池塘については後述の地形図でも見ていくが、大矢（1964）の言うように1911年の大洪水後の工事により破堤がなくなり、洪水被害の危険性の低下によって、市街地形成においても大規模な盛土を必要としなくなり、またたとえ盛土を必要としても、鉄道や自動車などによる交通機関の発達があれば、市街地造成には客土をすれば良く、市街地の拡大を阻害する街周囲での土の堀上については、しだいに行われなくなったと推察される。

台湾の市街地について、富田（1970）によれば「台湾の市街の商店街には街路に面して各戸の軒先や階下にアーケードがあるが、徒歩者にとって強い日射を避け、俄か雨の雨宿りともなる。」と述べ、「停仔脚の原型とも云うべき古いものは、濁水溪の南の今の雲林県中央部土庫鎮

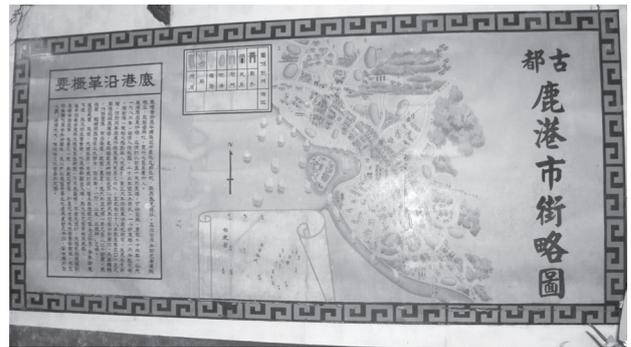


写真1 古都鹿港市街略図（鹿港天后宮内）

2012年3月松井秀郎撮影



写真2 「鹿港空照」1930年

印画：鹿港文史工作室 Designer/LEE YIN SHIN 李奕興

のものであろう。（中略）木柱で支えた屋根が別棟になっているもので、また鹿港にもあったが取り払われた。」と記している。この停仔脚は日本国内で見られる雁木・小見世のようなものであり、「停仔脚の敷地は道路に接する各地主が提供している。」とのことである。また、「鎮の市街地では、街路に面しては間口を広く取れないので、家屋の規模を大型にするには奥行きを深くするか、二階、三階の高層にするかとなる。」「多くの鎮の市街地では敷地の奥行きは十分にとれるので、建物の後に中庭を隔てて数棟の並行して居宅をつくる。棟を落というから、前落、中落、後落など三棟が前後に並ぶ。このような三落起（起は建）から五、六落起に及び、裏通りまで続いてそれに裏口をもつものもある。」とある。図1の泉州街方面から街尾方面へと市街地中央を通る中山路の両側に、裏通りまで細長く描かれた敷地の建物配置については、このような構造を示すものであると考えられる。

これまでに述べてきた鹿港溪の鹿港鎮埔頭街方向への曲流と、市街地周囲の池塘の配置、市街地中央部を貫くメインストリートの中山路に沿う楕状の建物群などにつ

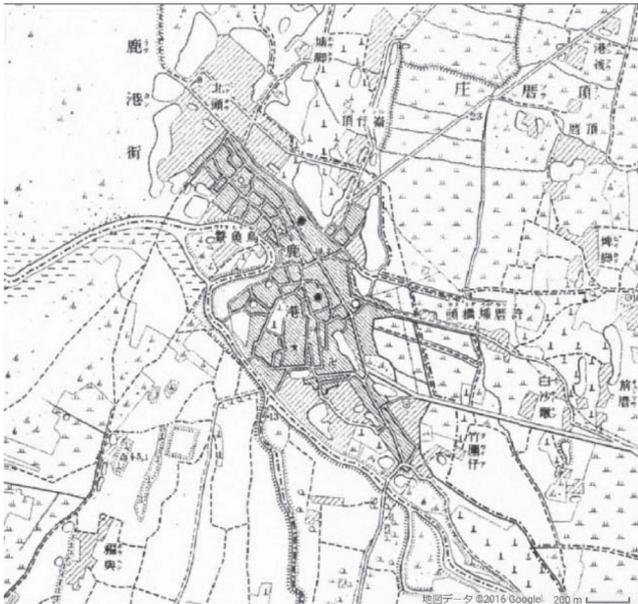
いても、1930年時点の航空写真「鹿港空照」で確認することができる(写真2)。さらに、この写真からは鹿港溪の曲流部を短絡して、市街地南西方向で鹿港溪を直線化している様子が見て取れる。

4. 地形図に見る鹿港鎮の市街地の变化

本報告では、台湾の地理資訊科学研究専題中心(Center

for GIS, RCHSS, Academia Sinica)の提供する「臺灣百年歴史地圖」から得られるインターネット上の地形図等を用いて、鹿港鎮の市街地の拡大を検討する(図3)。図3-Aは日治二萬分之一台灣堡圖(明治版:1904年)であり、ここでは鹿港鎮はまだ干潟の荒地の近くに立地している。市街地の形状は鹿港溪の流路に沿って細長く伸び、道路も市街地の形状に合わせて北西から南東方向に細長く伸びており、これらの並行する細長い道路を短い道路

3-A



3-B



3-C

3-D

図3 鹿港鎮の明治期から第二次世界大戦直後ころまでの地形図

- A 日治二萬分之一台灣堡圖(明治版:1904年)
 - B 日治二萬五千分之一地形図(1917年)
 - C 美軍五萬分一地形図(1944年)
 - D 臺灣五萬分一地形図(1956年)
- 地理資訊科学研究専題中心:「臺灣百年歴史地圖」より松井秀郎作成

が繋いでいる。しかし、これらの短い道路どうしは、並行する細長い道路では直交していない。これは冬の強い北東季節風の防風のためと思われる。またこの図では、市街地の周囲を多くの不定形の池塘が囲んでいる。この他、墓地が市街地内や市街地周辺に見られ、これらの墓地は市街地周辺では河岸や海岸に平行方向に広がっており、鹿港溪の左岸では三角点の置かれている微高地や帯状に延びる微高地の上に置かれている。しかし、これらの墓地の場所が自然堤防上や砂堆上であるかについては推測の域を出ない。図3-Bの日治二萬五千分之一地形図（1917年）においては、図3-Aでは市街地内にしか記載のなかった学校が市街地の周囲でも見られる。学校設置には広い敷地を要するために、これらの中には、鹿港溪の曲流部分を直線化して中洲状に残った部分に建てられたものもあり、また市街地中部の北側では市街地の周囲に分布している池塘の一部を埋め立てて建てられているものもある。この時点では、図3-A図面の北西部にあった荒地も田の表記になっており、飛行場という表記もなされている。さらには日本の統治時代に砂糖の運搬に用いられた新高製糖の新高鹿港駅と線路（鹿港－彰化）が記載されている。また明治製糖の鉄道路線（鹿港－溪湖）も文武廟前から南東方向に延びている。

図3-C美軍五萬分一地形図（1944年）はアメリカ軍の作成した地図である。ここでは、鹿港溪の市街地への曲流部は既に埋め立てられており、新たに鹿港溪南側に直線の排水路が掘削されている。鹿港溪との違いは排水路の両側に明確な堤防が設けられていることである。市街地南西側にあった池塘については大部分が埋め立てられている。新高製糖鉄道の線路は、鹿港鎮から分岐して南西方向にある粘厝（Nenseki）まで延びている。この図の「鹿港」のローマ字表記はROKKOとあり、日本語の発音表記となっている。図3-D臺灣五萬分一地形図（1956年）では、図3-Cと比べて鹿港鎮の周囲を囲む周回道路が整備されている。ことに市街地南西側の鹿港溪に沿う道路が破線から実線に変わり、幅員2～4m道路から幅員4.8m以上の広さの道路へと拡張されている。市街地はこれらの周回道路に向かって広がりを見せている。ここでの鹿港の言語表記はLU-CHIANGとなっている。

つぎに図4-A二萬五千分一經建版地形図（第一版）年代（1985～1989年）について見ると、図3の4枚とは大きく異なっている（図4）。この間の約30年間で市街地の拡大が著しく進んでいる。旧市街地そのものから地続きに拡大して市街地化しているところや、旧市街地から周辺地域へと放射状に延伸する道路に沿っての市街地化

も見られる。市街地周辺の比較的大きな道路では、市街地から放射状に延びる道路には四角形内に番号「135」・「142」の表記された県道があり、これらに繋がる格子状の道路網も整備されてきている。また市街地の周囲に分布していた不定形の大きな池塘は姿を消して、水田の中に矩形の小池が増え、これ等のほとんどには池の中に魚のマークが入っており、養魚池であることを示している。農業的土地利用では水田の他に、市街地の北西側や市街地の南側の鹿港溪（員林大排水：臺灣溝溪）左岸でサトウキビ畑が見られる。また、この鹿港溪の左岸や右岸の川沿い、県道142号線沿線にはある程度の工場も立地している。市街地内部の表記では、寺院・小学校・中学校・醫院・電信局・公所などの記号が記されている。鉄道では彰化と結んでいた旧新高鉄道の路線は廃線となっており、溪湖へと粘厝から先のサトウキビ栽培地域へと延びる臺糖鐵路が描かれている。

図4-B二萬五千分一經建版地形図（第二版）年代（1992～1994年）では、図4-Aとさほどの変化は見られないが、旧鹿港溪と鹿港溪（員林大排水：臺灣溝溪）との間にあるかつての中洲状地域に、電臺（放送局）が出来たり、市街地が形成されたりしている。同様に鹿港溪の左岸の臺糖鐵路の南側では、養魚を行っていた池塘を埋め立てての市街地形成もされている。市街地の北側では既存の市街地周辺での市街地化も見られる。図4-C二萬五千分一經建版地形図（第三版）年代（1999～2001年）になると、市街地北側の埔脚で墓地が廃され、鹿港鎮運動場や市街地の造成がなされている。また旧市街地に隣接する場所には緑地も設けられている。この他、旧市街地内部では道路の整備が進められ、鹿港鎮の周辺の農業地域では市街地化も部分的に進んでいるが、上記の他には図4-Bの時と大きな変化は見られない。墓地については、市街地の南東部に第一公墓とあるように、土葬から火葬への変化も受けて共同墓地として集約化も進んできている。

図4-D 1/50000基本地形図（2013年）については、上記の3枚の地図とは制作の趣旨が異なっている。上記の地形図と並べて示したのには、台湾の地形図表記のみでは市街地の拡大を見るには不十分であると思われるからである。基本地形図には街路・水路・地名・道路名などが正確に記されており、市街地化された地域や緑地などの地色も変えてあることから、地形図と併用して地域の状況を知るには有用な地図である。しかしながら現時点でインターネット上に公開されている地形図は、2013年の基本地形図のみのため、この縮尺での地形図を比較

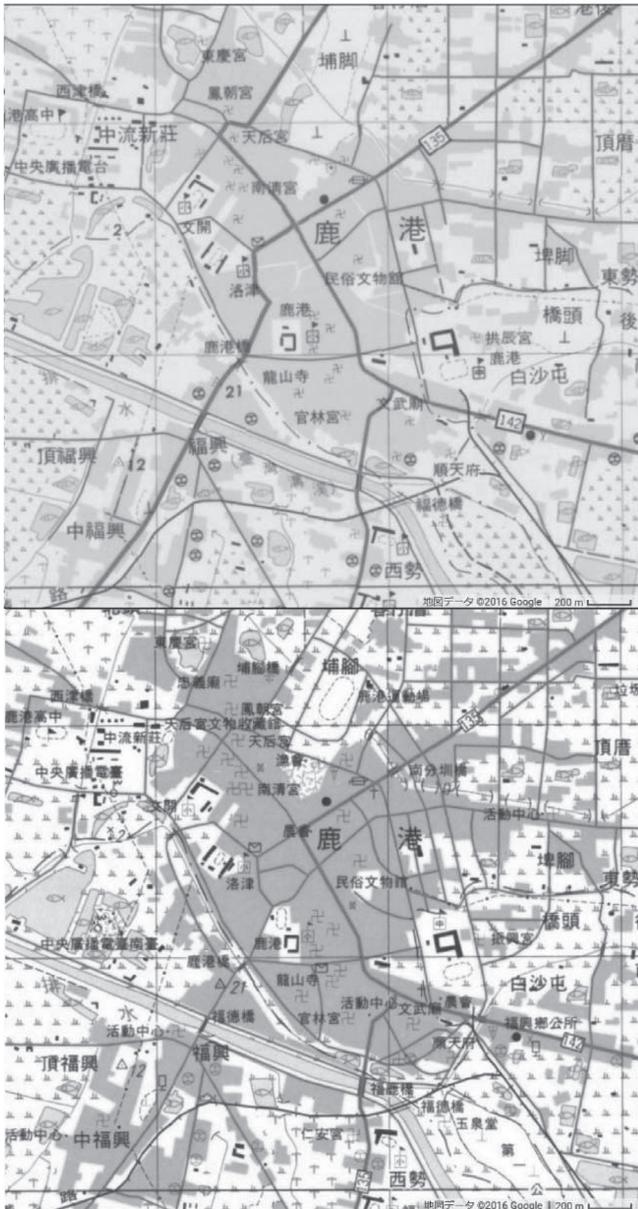
しての検討はできない。

5. むすび

鹿港鎮は清代から歴史的な発展と衰退とを経験してきた。この鹿港鎮について、絵図や航空写真、インターネット上に公開されている地形図などを用いて、日本統治時代の明治期から現代に至るまでの市街地の拡大について

述べてきた。これを概括すると、大きくは二つの市街地発展の方向性が指摘出来る。一つは活潑な濁水水系の砂泥の搬送・堆積作用によって、台湾海峡側への市街地の拡張が見られること。また、もう一つは日本の統治時代における洪水対策によって、濁水水系の鹿港溪から受ける水害の影響が小さくなり、しだいに鹿港鎮の周辺地域への市街地形成が進んできて、ことに鹿港溪を越えての対岸での市街地化も進められてきたことである。

4-A



4-B



4-C



4-D



図4 鹿港鎮の1980年代から2010年代頃までの地形図

- A 二萬五千分一經建版地形図 (第一版) 年代: 1985~1989年
- B 二萬五千分一經建版地形図 (第二版) 年代: 1992~1994年
- C 二萬五千分一經建版地形図 (第三版) 年代: 1999~2001年
- D 1/50000基本地形図 (2013年)

地理資訊科学研究專題中心:「臺灣百年歷史地圖」より松井秀郎作成

すなわち、潤沢な砂泥の堆積による海側へ進展という方向性と、水害の克服による河川の流路方向に制限されない市街地化の進展により、現在の鹿港鎮の市街地はかつての鹿港溪に沿う細長い形状から、主要道路に沿って市街地化の進展する放射型の市街地の形状へと変化してきたことである。

今回はインターネット上に公開されている地形図を主に検討を進めてきたため、1956年の臺灣五萬分一地形図から1985～1989年発行の二萬五千分一經建版地形図（第一版）までの間の約30年間については検討から漏れている。今後にはさらに調査を進め、市街地の質的な変化についての検討も行いたいと考えている。

文 献

- 蔡美芳（2010年）：観光開発のあり方と地域の持続可能性—台湾におけるメディア誘発型観光の発展についての考察—。経済論叢（京都大学）第184巻第4号。
- 蔡正倫（2009）：台湾鉄道はいかに台湾経済に影響をあたえてきたのか—台湾鉄道の歴史的・経済的文脈の考察から—。Core Ethics. Vol.5. 133-147.
- 地理資訊科学研究専題中心（Center for GIS, RCHSS, Academia Sinica）：「臺灣百年歴史地圖」。http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx 最終閲覧日2016年12月14日。
- 黄俊銘・簡佑丞（2008）：日領初期の台湾河川治水事業と土木技師十川嘉太郎の貢献について。土木史研究 講演集。Vol.28. 129-136.
- 井上敏孝（2014）：日本統治時代における高雄港築港事業—砂糖積み出し港から工業港への変遷—。教育実践学論集（兵庫教育大学）。第15号。183-192.
- 松浦 章（1998.3）：清代台湾における航運史の研究。『1997年度財団法人交流協会日台交流センター歴史研究者交流事

- 業報告書』。財団法人 交流協会。1-14.
- 根橋正一（2001.3）：台湾における都市形成の過程と特徴。社会学部論叢（流通経済大学）。第11巻第2号。-76
- 野村伸一：台湾鹿港地域文化研究（要旨）。Copyright 慶應義塾大学 アジア基層文化研究会。WordPress CMS Theme. http://www.keio-asia.org/documents/taiwan/lugang_digest/ 最終閲覧日2016年12月14日
- 大矢雅彦（1964）：濁水系、チャオ・ピア、イラワジおよびガンジス平野の地形と洪水の比較。地理学評論。37巻7号。1-20.
- 富田芳郎（1970.3）：台湾の郷鎮集落型の成立と分布について。国士館大学人文学会紀要。2。107-147.
- 堤 和彦（2011.3）：台湾における清代米穀流通史研究の現況。東洋史訪（兵庫教育大学東洋史研究会）17。149-153.
- 巖勝雄（1997）：『台湾—いま激動する国—』。二宮書店。153頁。
- 彰化縣文化局（2008）：彰化縣鹿港聚落活化暨環境整合計畫案。p.3-17.
- 鄭良一：「台北のシーンの変遷」 www.hilife.or.jp/pdf/20026.pdf 最終閲覧日 2016年12月14日。

注

- 1) 「民政處 彰化縣政府」による。http://civil.chcg.gov.tw/07other/other01_con.asp?topsn=2318&data_id=16371 最終閲覧日2016年12月24日。
- 2) 台湾観光協会による。https://go-taiwan.net/phocadownload/2016_statistics_by_month.pdf 最終閲覧日2017年1月20日。
- 3) 鹿耳門は台南市のことである。
- 4) 打狗は高雄市、安平は台南市、鵝鑾は基隆市、淡水は新北市のことである。
- 5) 泉州は現在の中華人民共和国福建省泉州市のことである。

Expansion of build-up area in Lugang Town, Changhua County, Taiwan

MATSUI Hideo*

* Faculty of Geo-environmental Science, Rissho University

Key words: Taiwan, Lugang Town, expansion of build-up area, topographic map