

香港の港湾施設空間の近現代と再開発

森 勝彦*

Abstract

The conservation movement of Star Ferry Pier and Queen's Pier in Hong Kong awakened collective memory of Hong Kong citizens and led to creation of Hong Kong identity. In this background, the active complexities that Morimitsu Shimizu pointed out as characteristic of the former Chinese rural society exist as undercurrent in immigrant society and seaport society. Hong Kong, where the Pier conservation movement has led to the importance of discovering and preserving historical landscapes, is expected to continue to emphasize its historical character as seaport city.

はじめに

東アジアの港湾都市は急速なグローバル化に巻き込まれ大きく変容しつつある一方で、グローバル化をもたらす正負の影響でともすれば未来の姿が見えにくくなっている。このような状況にあればこそ、その都市の有する歴史的価値に目を向ける必要がある。

これまで内河港に起源をもつ港湾として上海、天津の近代の港湾施設の景観保存を検討してきた（森 2017, 2018）。急激な海港化とコンテナ港化が進展しているこれらの港湾都市では、近代の個別の建築遺産は重視されているが港湾施設については保存が十分とはいえず、港湾都市の歴史的魅力やアイデンティティの問題にも関わる結果となっている。特に上海や天津では内河港の水辺地区が有力な不動産投資の適地として全面的な再開発の対象となり、一部を除いて画一化されたジェントリフィケーション景観が出現している。

ここで取り上げる香港は海港として出発した。河港として出発した上海や天津は本来の河港とは離れた場所に河口港や海港を新たに築港してきたが、香港は海港を拡大させる形で近代化、現代化に対応してきた。一方で人口流入の増大や拡大する市街化は土地の旺盛な需要を引き起こし、絶えざる海岸の埋立により港の移転、移設が行われてきた。それに伴い、港に隣接する町も変化してきた。高密度化、高層化を伴った港や町の移動、変化が多い香港では、歴史的景観の保存はかなり困難な課題である。

1997年の香港返還以降、香港中心部の再開発は引き続き進められ、大陸からの不動産投資も次第に増加してきた。2010年前後から再開発された地区ではジェントリフィケーションが進行し、長く居住してきた

キーワード：天星碼頭、皇后碼頭、集體回憶、能動的複合性、香港アイデンティティ

* 本学国際文化学部教授

市民の強制退去が行われたり不動産の取得や賃貸居住が困難となる事態が出現するようになった。これまで生活空間の確保すら困難な社会層が多かったが、さらに中産階級層にとっても生活空間の確保自体が第一の課題となっている。この状況では歴史的景観の保存は喫緊の課題にはなりにくい。

一般的に、港湾都市の歴史的景観と保存の課題について、「まち」については単体の近代建築保存は比較的よく行われるようになった。しかし「みなと」については保存対象にならないケースが多く再開発で消滅するケースが多い。香港は、上述の理由でその両者に課題が多いとみられる。

そのような中、2006年から2008年にかけて香港島で市民、観光客に親しまれてきた2つの碼頭（PIER 埠頭）の移転、取り壊しをめぐって市民と香港政府との間で軋轢が高まり保存運動が展開した。その運動の背景には様々な要因があるが、伝統的中国社会から通奏低音のように引き継がれたものがあるのではないかという問題意識も検討することにより、香港の景観保存運動の課題についてみたい。

1. 香港港の現状

イギリスの植民地港として出発した香港港は、中国、東南アジア、インドなどの中継貿易を中心に発展してきた。様々な規制や手続きをなくした自由貿易をメインとしたことが国際貿易港として成長した大きな要因である。またリアス式海岸で水深の深い港湾は、大型汽船が登場してきた19世紀後半以降の世界市場にリンクするには適していた。戦後、アジア NIES の一環として輸入代替型工業化から輸出志向型工業化に進展するにつれ、中継貿易に加工貿易が加わる形で船舶の種類、出入量も増加した。

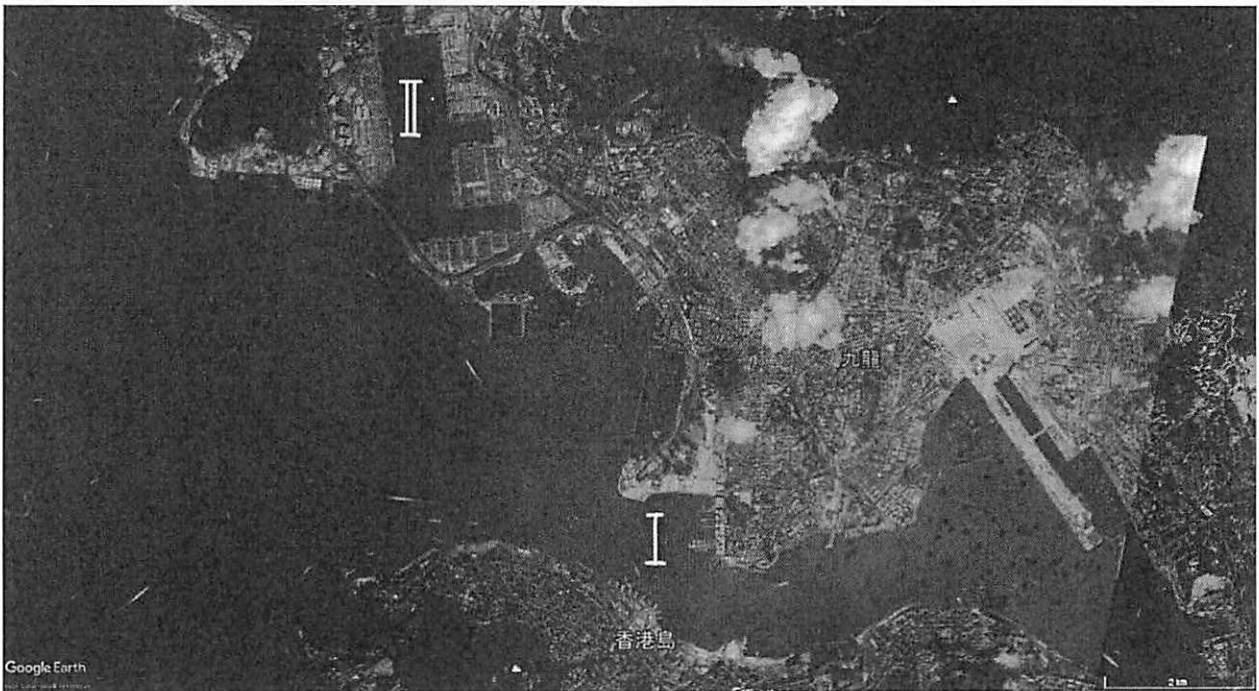


図1 現在の香港港（2020年1月17日）GoogleEarth©

図中のIがビクトリア港、IIが葵涌-青衣コンテナ港

中国が対外開放を始めた1970年代からは中国市場と世界市場を中継するゲートウェイとして発展を加速させた。アジアにおいて貿易の主流となったコンテナ物流の中心となり、1989年から2004年にかけて、香港港は世界第一位のコンテナ取扱港の地位を保った。それに伴い、これまで香港港の中心であったビクトリア港から物流、貿易の機能がコンテナ港として整備された葵涌-青衣コンテナ港に移っていった（図1）。

コンテナを中心とした香港港の港湾施設は複数あり、その中核の部分は葵涌-青衣コンテナターミナル

(Kwai Chung—Tsing Yi Container Terminals), 内河ターミナル (River Trade Terminal), 沖荷役作業区 (Mid-stream Sites) である。葵涌—青衣コンテナターミナルは、1972年から2004年までかけてバースを敷設、創設する形で6バースが整備され、コンテナ取扱能力は1700万 TEU に達している。水深は15.5m あり大型船も寄港できることから基幹航路のコンテナターミナルとなっている。内河ターミナルは屯門の望後石にあり香港と珠江デルタ諸港との間にバルク貨物やコンテナ貨物を扱う中小型内航船が寄港するターミナルである。沖荷役作業区は香港に12カ所あり、海上でのバージのクレーンを使用して荷役を行う中小型コンテナ船用である。荷役効率は低いがターミナル利用よりコストが割安の為、スピードが優先されない取引に重宝されている (姜2013)。

順調に発展していたコンテナターミナルだったが、その後コンテナ取扱量は伸び悩み、2005年にはシンガポール港、2007年には上海港に追い抜かれ、2015年現在、香港に隣接する深圳港、上海の南方の寧波—舟山港にも抜かれ5位となった。2018年には取扱量が前年割れする月も多くなった。この停滞の原因は、政府の規制などが原因の港湾料金の高さと、珠江デルタや近隣華南地域の諸港湾がコンテナ集配をめぐる過剰な低価格競争を繰り広げていることによるものであるといわれている。現代の香港港の中核となってきたコンテナターミナルの将来は安定的なものではなくなっている。

香港には、これらのコンテナターミナルの他に、一般貨物の荷役を行う碼頭やクルージング船、観光船、離島航路船、渡船のための碼頭も多く存在している。また香港島南部や新界、離島には漁港も数多く存在する。ただ香港島と九龍半島間には地下鉄、連絡道により鉄道、車による往来も盛んとなり2018年にはマカオとの間に海上連絡橋も開通した。港と船に依存してきた香港の交通は転換点を迎えている。

2019年2月18日、中国国務院は広東省と「一国二制度」下にある香港、マカオを一体化させ大経済圏とする「ビッグベイエリア (大湾区) 構想」の要綱を発表した。2022年までに基本的枠組みをつくり、2035年までに経済圏を構築するとした。深圳が先端企業の集積地、マカオがカジノなどの観光地、香港が金融センター地区としてのそれぞれの特色を生かした構想とする模様である。その中で香港港が存在感を保つためには、コンテナ物流だけでなく観光港も含めた総合港湾としての機能、魅力を高めていくことが求められている。

2. 港町の再開発と景観保存運動

1) 埋立の展開

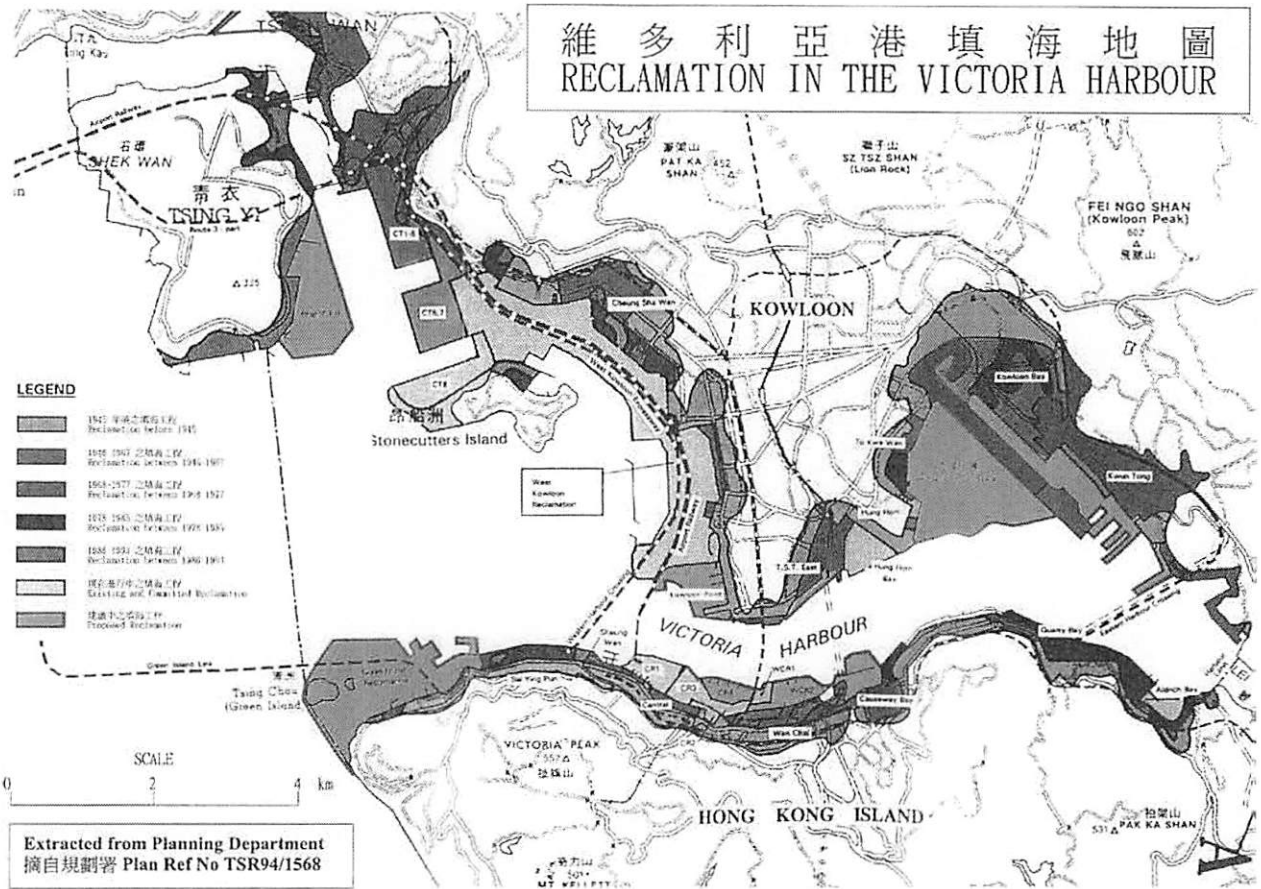


図2 香港の埋立変遷概略図

(<http://www.harbourprotection.org/media/490/proportionality>. 所収図を概略化し、埋立の歴史の概略図とした。)

ここで港湾施設空間およびその背後の「まち」の変遷に基本的に関わっている埋立の歴史についてみよう。香港で埋立が本格的になされるのは第二次大戦後である。しかし第二次大戦前もビクトリア湾を中心に緩やかなスピードであるが港湾施設、職住近接の居住街区が形成されていった。戦後の変遷と合わせると、香港の海岸部には、時期を異にする埋立地の境界があたかも年輪のように土地に刻まれていることがわかる(図2)。

香港島北側のビクトリア湾沿いに敷設されたクイーンズ・ロードの北側に商品の積み下ろし施設、商社、倉庫が並び始めたのが19世紀の半ば頃である。マカオに倣って香港では、この海岸線を海傍という意味のポルトガル語の Praya プラヤと呼んだ。1858年、アロー戦争後の条約により九龍半島がイギリスに割譲された。1857年に神戸、横浜がアメリカの外圧により開港し東アジアの貿易はますます盛んとなり香港はその中心となった。1898年には新界を99年租借し香港の地位を高めた。

この時期、埋立も進んだ。そのなかで中環では大英帝国の威信を表象するための整備が行われた。1889年に計画され1904年に完成した埋立地にはクイーンズ広場が造られた。この広場の中心には、在位60周年の前年、1896年にヴィクトリア女王の像が据えられ、その四方にもイギリスの王たちの像が立てられた。方形の広場の周辺には現在も唯一残る旧香港高等法院や香港上海銀行、プリンスビルなどが建築された。この広場の前にクイーンズピア(皇后碼頭)の前身である皇后像停泊所(Queen's Statue Wharf)が設置された。クイーンズ広場とその周辺こそ大英帝国の威信を表象する場所となった。そして1925年に停泊所

を新たに建てなおして皇后碼頭（Queen's Pier）とした。これが初代の皇后碼頭である。皇后碼頭の近くには1898年に敷設された天星碼頭（Star Ferry Pier, Central）があり、このときは1912年に建てなおされたビクトリア様式で建てられた2代目の天星碼頭であった。

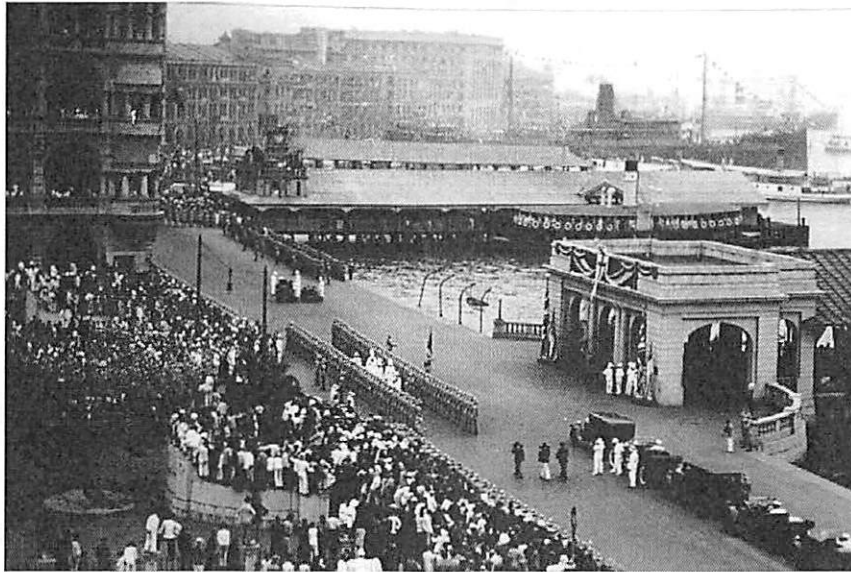


図3 皇后碼頭（手前）と天星碼頭（時計塔がある）（1928）
出所 鄭寶鴻（2009），『香江騁懷：香港的早期交通』，香港大学美術博物館

皇后碼頭では香港総督の赴任や英王室の来香の際、歓迎行事が行われた（図3）。



図4 中環の干諾道の岸壁の碼頭群と洋楼群（1925）
出所 鄭寶鴻（2009），『香江騁懷：香港的早期交通』，香港大学美術博物館

図4の景観は、図3のクイーンズ広場の前方にあった皇后碼頭と天星碼頭の西側の沿岸道路の干諾道の岸壁に敷設された碼頭群と貿易商会などの洋楼群である。コロニアル様式の洋楼が立ち並び上海や天津のようなバンド景観が形成されていた。



図5 上環の干諾道の岸壁と唐楼群 (1928)

出所 鄭寶鴻 (2009), 『香江騁懷：香港的早期交通』, 香港大学美術博物館

図5は図4のさらに西に位置する上環の干諾道の中国人街地区の沿岸の碼頭群と客棧などの唐楼群である。客棧は客頭が東南アジアへの労働者（苦力）を集め宿泊させ碼頭の外国船に乗せるための宿泊所であった。埋立の更新が続くにつれ、かつての岸壁、海傍、街路名も更新され、現在 Praya という呼称が残っているのは上環の干諾道の西にあたる堅尼地域 Kennedy Town の堅尼地域海傍 Kennedy Town Praya という街路だけである。

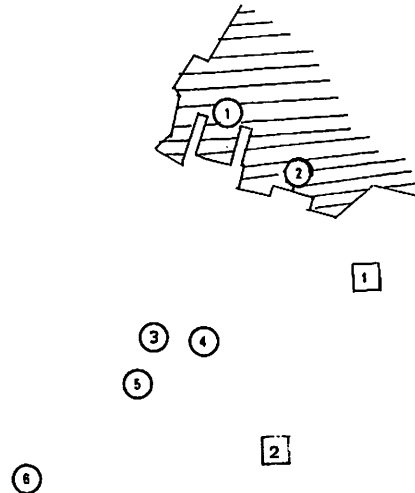
1950年代に中環の新たな埋立が始まり、皇后碼頭と天星碼頭は新たに造成された愛丁堡廣場（Edinburgh Place）に移設された。皇后碼頭は公衆にも開放され1953年から利用された。これが2代目の皇后碼頭である。天星碼頭は1958年に移され、フィリップ王子がジャーディン・マセソン商会に送った機械式大鐘が収められた鐘楼が建てられた。これが3代目の天星碼頭である。

この中環地区の第三回目の埋立が2003年から開始された。2006年11月に天星碼頭が現在の7号碼頭、8号碼頭に移り、4代目の天星碼頭となった。4代目の天星碼頭は2代目の天星碼頭を模倣してビクトリア様式で建てられた。第三回目の埋立の進展とともに天星碼頭同様に、2代目の皇后碼頭も一旦、壊されることとなった。ただし天星碼頭が4代目として再建されたのに対して、皇后碼頭の代わりを9号碼頭がすることになっただけで、皇后碼頭の名称の維持や建物の再建は未定となり、2008年3月に壊された。

香港の中環にビジネス業務が集まるにつれ用地拡大の需要が増加し埋立が複数回行われた。埋立は既存の土地の再開発を促進させた。1984年、英中共同声明が発表された。この声明の中に、香港政府による土地売却は年間50haに制限され、地価収入の半分は返還後の香港特別行政区政府の資産として保管されることとなった。政府の地価収入不足と市場の土地供給不足は、地価の高い都心の土地使用権の売却と再開発を促進させた。1988年土地發展会社が発足し、積極的なスクラップ&ビルドが開始された。このようななかでビクトリアハーバーに面した港湾施設空間もスクラップ&ビルドを繰り返してきた。2003年から開始された中環の埋立も基本的には香港で繰り返されてきた埋立と同じ要因、流れて行われたが、結果として、別の意図が隠されていた可能性がある。それは二つの碼頭とその周辺の地区の特性である。

図6は1997年の香港返還後の皇后碼頭と天星碼頭とその背後の主要な施設、広場などである。二つの碼頭から皇后像広場、駐港人民解放軍營（旧駐港イギリス軍營）、立法会大樓、香港上海銀行（滙豐銀行）、香港禮賓府（旧香港總督府）等の一帯はイギリス植民地統治、金融などの中心的、象徴的施設が集中している地区であった。返還後に駐港イギリス軍營は駐港人民解放軍營になったが、他はそのまま残った。香

港総督府は香港禮賓府として名称は変わったが、香港行政長官の官邸として建物は維持された。駐港人民解放軍營の東隣には後に香港特別行政区政府の庁舎が設置され、香港上海銀行の東には中国銀行の高層ビル（その三角形の形により香港上海銀行の風水を破壊しているともいわれた）が建てられた。中国化の色彩を次第に強める一環として、イギリス統治時代の施設としての皇后碼頭と天星碼頭の移設や廃止が埋立の結果として行われ、それによりかつての大英帝国の統治、資本、交通が集まった海洋からビクトリアピークにつながる歴史的磁場の影響、記憶を消し去ろうとしたとみられることもできる。



①天星碼頭 ②皇后碼頭 ③皇后像廣場 ④立法會大樓 ⑤香港上海銀行 ⑥香港禮賓府 ①駐港人民解放軍營 ②中國銀行

図6 香港返還後の皇后碼頭と天星碼頭と周辺施設

（『2001香港全境多功能街道圖』萬里書店（2000）より作成）

2) 歴史的文化遺産政策と景観保存運動

香港の歴史的文化遺産政策は、香港政府の民政事務局に所属する古物古蹟辨事処と古物古蹟諮詢委員会が担当し、1976年に制定された「古物及古蹟条例」によって運営されてきた。まず「法定古蹟」は、古物古蹟諮詢委員会が推薦し民政事務局長が指定するもので、2008年段階で86が指定された。「已評級歷史建築」は登録のみで保護はなく、2008年段階で491が登録されていた。

埋め立てやスクラップ&ビルドの増加と「古物及古蹟条例」の制定は香港市民に変化の激しい香港の景観に対しての未来像、まちづくりのあり方についての問題意識を育てた。その中で、香港港およびその周辺の景観、まちづくりのあり方を市民レベルで検討するという組織も生まれた。ただし歴史的景観保存、制定のあり方をめぐる問題まで意識が高まっていたとはなかった。これが変わる大きなきっかけとなったのが2003年である。2003年香港政府が国家安全保障法案を提出しようとした事案をきっかけに、香港市民の間に言論の自由や人権の侵害につながるという不安が生じ、当時の行政長官の辞任を要求する大規模な反政府デモが起こった。また反政府デモの背景の別の要因として、2003年春に発生したSARSに対する政府の初動の遅れ、情報の開示の遅れが市民に政府に対する不信感を増幅させたこともある。市民は相互扶助活動を通して連帯感を強め、政府に依存しない市民社会の形成につながった。この動きが2005年3月の董建華行政長官の辞任につながった。

このようななかで発生したのが利東街の再開発における住民運動である。利東街は香港島の湾仔にある。湾仔は香港島のなかでも最も早期に開発された地区で古い市街地が多く、住民も古くから居住し濃厚なコミュニティがあった。利東街は早期の埋立地に形成され、1920年代は3階建ての唐楼が多かった。1950年代に再開発が行われ6～7建ての唐楼に建て替わった。同時期に政府が印刷業者を利東街に集中的に集めたことにより印刷業の専門店地区となった。しかし香港のCBD地区である中環（セントラル）の再

開発の波は、湾仔にも容赦なく押し寄せてきた。コミュニティの消失や不透明な移転補償等により住民が起こした再開発反対運動にソーシャルワーカー、学生など多方面の市民も加わり、新聞、テレビなどのメディア、インターネット、携帯電話など各種のデジタルメディアの活用により運動が香港社会に広く知られるようになり関心と呼び寄せた。結局、2007年に利東街は再開発されたが、生活空間の保存という新たな社会問題を香港市民に気付かせる契機となった（福島2009）。

3. 「自我」に目覚めた香港—天星碼頭（スターフェリーピア）と皇后碼頭（クイーンズピア）の保存運動—

九龍半島と香港島を結ぶフェリーの中で、最も古くかつ主要なものがスターフェリーである。そのスターフェリーの碼頭（ピア）、即ちスターフェリーピア（天星碼頭）と天星碼頭に隣接するクイーンズピア（皇后碼頭）の取り壊しと移転問題が2006年から2007年にかけて発生した。中区の海岸の埋立が開始されたのは2003年で、その進展が第三代の天星碼頭が2006年11月12日での終了につながった。天星碼頭の近くの皇后碼頭は2007年4月26日で運用終了となり2008年2月に壊された。

天星碼頭取り壊し反対の世論や運動が本格的に始まったのは、2006年の秋である。次々と反対意見が出される中、政府は埋め立て事業の第三期計画段階において十分なパブリック・コンサルテーションを実施済みと主張し続け、取り壊し計画を見直そうとはしなかった。その最大の原因は碼頭が建設されてから五十年もたない戦後の建築であり、戦後の現代建築は、当時の香港では歴史的建築物としての指定の前列がまったくなかったことによる。

しかし2003年の市民運動の発生や市民の連帯意識の形成以降、市民の意識は変わっていた。2006年、天星碼頭がまもなく取り壊されるという報道がメディアに流れはじめると、その当時利東街住民運動に参加していた、あるいは関心を持っていた市民、特に若者を中心に天星碼頭取り壊し反対運動が始まった。連日、新聞やテレビで報道されるようになった運動は香港社会に大きな影響を与えるようになった。香港の市民団体やNGOが急速にヨコの連帯を深めた。香港建築師学会、保護海港協会、利東街H15コンサーン・グループなどの複数の団体がピアに集まり、フォームやイベントを開き、社会の関心をひきつけた。

市民グループは反対運動の過程において天星碼頭の歴史研究・調査を行い、天星碼頭の時計台の時計の歴史的価値を再発見した。このような運動が行われる中で、市民の間に「集體回憶」（集合的記憶）という言葉が広まるようになった。天星碼頭取り壊し反対運動の前には「集體回憶」という言葉は、市民は殆ど知らなかった。メディアや活動家を使い始めた「集體回憶」に導かれるように、市民は香港の文化遺産やローカルヒストリーに関心を持ち、保存活動に参加するようになった。集合的記憶やローカルヒストリーに関心を持つということは、「香港とは何か」という香港アイデンティティの探求につながった（福島2009）。

天星碼頭と時計台の取り壊しのあと、皇后碼頭の取り壊しが迫った2006年12月から利東街住民運動のコアだった人々が皇后碼頭運動に参加するようになり、都市再開発の民主的手続きの重要性が運動の新たなテーマとして加わった。

天星碼頭の取り壊しで発生した市民運動の高まりを勘案した香港政府は、天星碼頭の時計台の撤去を誤りであったと認め、皇后碼頭の移築保存を提案した。これに対して市民側は現地保存をタウンミーティングで主張したが、議論は平行線のまま終わった。

政府が工事を急ぐ中で、2007年5月古物古蹟諮詢委員会は皇后碼頭を一級歴史建築として登録することを決定した。しかし法的保護が可能な法定古蹟指定の決定権を有していた民政局長は、皇后碼頭を法定古蹟として指定しなかったため、移築場所の検討を行うことを条件として撤去された。

2006年から2007年にかけての天星碼頭、皇后碼頭的保衛運動に参加した市民の数は、後の雨傘運動や現在の民主化運動に較べると決して多くはない。2006年の12月12日に行われた運動はインターネットで参加が呼びかけられ数十名が、蠟燭の灯りを掲げた夜の運動には約200名が参加した¹。これらの運動をテレビ、新聞などが連日報道したことにより、ネットやSNSには縁のない社会層にも運動への関心を引き起こした。

4. 保存運動の特質—香港の「通奏低音」—

香港社会に起こった景観保存運動は上記で見たように居住地区の再開発に対する住民運動から港湾施設という公的空間へのより広いと市民運動へと発展した経緯がある。このような運動の背景には、2003年に降香港政府が提出しようとした国家安全保障法案など一連の一国二制度を揺るがすような事案を受けての香港政府への抗議、不信があり、様々なメディアが問題を広く市民に伝えたことがある。ただしこの時期はSNSやネットの普及は若者層、ビジネスマンがまだ中心で社会全般には拡大されていなかったし、大陸の富裕層の不動産投資によるマンションの買い占め、再開発や急激な地価上昇、ジェントリフィケーションはその兆候が見え始めていたが、まだ深刻化はしていなかった。

その中で、市民の側は運動をどのように理解し自らの中に取り組んだのか。住民運動の発生から市民運動への展開が極めて短期間に行われたことには上記のような要因があるとみられるが、他に市民運動の底流に香港社会が持つ特徴があると思われる。

まず、香港アイデンティティの探求が港湾施設の保存運動から始まったというところに、海港都市としての原点を有する香港の特徴が現れている。即ち香港の「自我」の目覚めを引き起こしたのが港湾施設であったことに重要な意味がある。「香港は港の産物である」といわれたように、香港という集落、都市があつて港が造られたのではなく天然の良港があつて香港という都市が形成されてきた。保存運動の参加集団の一つの「保護海港協會」も変化するビクトリアハーバーのあり方を歴史的に振り返ることに重点を置いた活動を90年代の半ばから開始していた。さらにその施設を含む空間が大英帝国の海港植民地時代の政治的記憶を引き起こす場所であり、「集體回憶」の場所としても広く香港市民に共有された空間の一つでもあった。これは香港の近現代における海港都市としてのアイデンティティが表出したものである。

さらに近現代の香港社会だけでなく伝統的中国社会から引き継がれているとみられるものがある。その一つは香港のシェルター、避難所としての役割、体質である。伝統的中国社会ではその中に管理が曖昧な場所が形成され、様々な個人、集団の避難所的な役割を果たしてきた。そのような場所を不管地という。多くは複数の行政境界のような場所に形成されてきた。世界に冠たる官僚制国家を現代にまで引き継いできた中国では、官僚統治の曖昧な場所をねらって民衆のエネルギーの集まる場所ともいえる不管地が形成されてきた。香港はイギリスの植民地であったが、近代の中国の内戦や戦後の共産党統治、大躍進時期や文革時期の混乱から逃れてくる人々の避難所でもあった。その香港の中には大陸、台湾、イギリスの管轄争いが続き不管地中の不管地であった九龍塞城もあった（森2019）。

香港自体は厳密な不管地ではなかったが、イギリスの植民地政策は行政、治安の最小限度の管轄にとどまっていたし、中国返還後も一国二制度のもとで避難所としての香港社会の自主性は脅かされないはずであった。中国返還の6年後、2003年香港政府が国家安全保障法案を提出しようとしたのを契機として、香港政府ひいてはその背後にいる中国政府の干渉、管理の兆しが見えはじめた。不管地的特質が揺らぎはじ

1 「數十市民遊客加入抗争」昔日東方—東方日報：http://orientaldaily.on.cc/archive/20061213/new/new/a_04cn1.html。並びに20061215
2019.12.10閲覧

めたなかで発生した政府主導の天星碼頭と皇后碼頭の取り壊しと移転に対する市民の反対運動は、可能な限り公的管理を避け自主的な管理をしようとする伝統的な中国社会と無関係ではないと思われる。

それは伝統的な中国社会の特質と関係する問題でもある。この点に関しては、戦前に中国農村社会について行われた社会学的研究、調査のなかで、清水盛光の研究に参考となる部分がある。氏の研究に特徴的なものは、広大な中国の各地、および時代的にも幅のある事例（地方志、実態調査）から、可能な限り中国郷村社会における地域性、時代性を越えて通底する特徴を見出していこうとする点があげられる。

1951年に出版された『中国郷村社会論』の中で、清水は郷村社会における人間関係の二重の性格として「結合しつつ分離している」という点を強調した（清水1951）。即ち一方的に無制限結合への傾向を示しながらも、他方ではこれを抑制し制限する自己または家の独立性に対する明確な自覚を持っているとする。南裕子は清水の「結合しつつ分離している」という説明が一般論的、抽象的すぎており、今後その中国的特質を、結合や分離の契機や結合の維持に注目して明らかにしていく必要性を述べ、「義」と「利」、「親」と「財」の相反する規範がバランスを保ちながら共存しているという最近の中国人研究者の調査研究を紹介している（南1995）。即ち、任明は近代華北農村社会の社会集団は「義」と「利」の統一を紐帯とし状況に応じてどちらかの側面が強くなるとした（任1990）。また聶莉莉は兄弟関係における「親」と「財」が互いに矛盾し合いながらも補完し合い微妙な平衡を保っていることを指摘した（聶1992）。中国農村社会についての複合的な視点の必要性を指摘した清水盛光の視点は近年の人類学的、社会学的研究に引き継がれている。

また視点、表現を異にするが、上田信は中国農村社会についての複合性を歴史学の立場から回路と磁場という用語を用いて捉えた。村落には歴史的に同族関係・行政組織などの様々な回路が形成されていた。回路に電流が流れると、そこに磁場が成立する。この中で最も電圧が高い回路は官僚機構である。それらの回路には村民、自らが主体的にプラグをつないだり、外したりすることもあるとする（上田1986）。無秩序に見えるが隠れた秩序が複数存在し農民は主体的にその秩序に加わるという見方は、中国農村社会の能動的複合性を指摘したものである。

中国農村社会の複合性については、地理学の立場から小島泰雄が農民の生活が多様な場所との関係で成り立っており、農民は定住・農耕空間、市場・親族空間、労働・権力空間、生存・認知空間の重層的な生活空間を主体的に往来していたことを指摘している（小島2009）。

一方、中国の著名な社会学者である費孝通は1947年に表した著作『郷土中国』のなかで、伝統的農村の社会構造の特質を「差序格局」という概念で表現した（費2001）。中国農村の社会構造は、無数の私人関係が組み合わさったネットワークから成り立っており、一つ一つのネットワークは、異なる「己」を中心として同心円状に広がっているという結論を得た。「差序」とは「己」が心の中で他者を異なる半径の同心円状に序列化して位置づけ、ウチからソトに向けて波紋の高さが徐々に低くなっていくように「序（序列）」に従って「差（格差）」が生じるということであり、「…一切の普遍的規準が全く働かず、必ず対象が誰か、自己とどんな関係かをはっきりさせた後で、初めていかなる規準を取り出すか決める」ということになる。上記の能動的複合性のコアにあるのは「己」を中心とした私的関係であるという理解になる。

では現代の香港社会では人々はどのような社会関係で生きているのか。多くの人々は多くの人脈関係の中で生活している。その人脈は生活のあらゆる部分に及び、人脈の維持のために多大な努力が行われる。相互扶助は文字通り厳格な相互の助け合いであり、受けた恩への返礼の確実な実行が行われる。人々の人脈へのこだわりは、香港が過酷な移民、難民社会であったことと無関係ではない。中国各地から身一つで流れついた人々は、伝統的な同宗、同郷の血縁、地縁関係を出発点とし、職業、学校、近隣などで信頼できる相互扶助機能を持った人間関係を築き上げていくことしか頼れるものはなかった（星野2000）。

香港の移民社会が急激に膨張したのが、1940年代後半の国共内戦、中華人民共和国の成立から1950年代

にかけての時期である。香港は急激な人口増大を安価な工業労働力として加工貿易港として転身、発展し、1960年代以降、アジア NIES の一員として工業化をなしていった。

香港では1960年代中ごろまでは、中国系住民の内部間では同郷、同族、同業を中心とする帮的社会が強固に存在していた。香港の中国人社会は大部分は広東人の社会である。広州、マカオや近隣の広東省各県出身の広東人のほかに、福建人に近い潮州人、珠江デルタ西岸の新会、台山、開平、恩平の四県を出身地とする四邑人も含めて、これら広東系が香港中国人の約80%を占めている。同じ広東語系でも四邑語と潮州語は相互に通じにくく、また四邑人は潮州人よりも多く、香港島の湾仔、九龍の旺角などに集中して住んでいた。上海人は香港島の北角や九龍東部の紅磡に多く、紡績業、海運業、洋服仕立て業などに携わる者が多い。潮州人は南北行などの貿易業の主流を占めており、その巧みな商才で知られている。香港の中国人社会には他に客家、福佬、蜆民という少数グループも存在する。

これらの種族集団は、地縁・血縁の相互扶助組織や帮に属しており、とくに広東帮、潮州帮、福建帮、客家帮、上海帮は団結力を有してきた経緯があり、華僑社会特有の職業的連携をもった地縁関係を取り結んできた。たとえば広東帮は香港の織布、衣類、食品、造花などの業種に強く、上海帮は紡績工場の大部分、潮州帮は米穀取引をほぼ独占していた。さらに陳氏宗親会、李氏宗親会などの同姓集団が六十以上存在していたし、惠州同郷総会、香港梅県同郷会などの地縁的同郷集団も七十余りもあって、冠婚葬祭、金融、商工などの相互扶助を通じて集団的に結びついていた。

以上のようなヨコ社会としての華僑社会特有の人脈が縦横に走っていたのであり、重層的な多元社会であった(中島1985)。この工業化に伴って、香港の各所において、伝統的な社会、経済体系の中にいた住民は新しい生活体験を強いられることになった。上述のような伝統的な帮的社会は、工業化に伴う新しい都市共同生活、乃ち新しい雇用形態、教育の普及、団地生活などで大きな変化を遂げた。また香港出身者が60年代半ばには5割を超え、香港を家郷とし新しい生活体験が中心となった住民が増加し、生活全般にわたる香港政庁に対する政治的要求も頻発するようになった。

この段階においては、帮的社会や個人を中心とした伝統的なネットワーク形成、移民社会としての相互依存の関係を作る必要性、会社、学校、団地などの新しい所属集団の存在等により、複雑な重層性を有する社会における私的関係を中心とした能動的複合性のなかで、多くの香港人は生活していた。この点は清水盛光や費孝通が指摘した伝統的中国農村社会と共通する要素がある。

中国返還後、香港政府は埋立とスクラップ&ビルドによる市街地再開発を推し進め、比較的古くからの住民が暮らしてきた利東街のような地区では、住民を中心として庶民が暮らしてきた建築物の文化的価値の再発見と保存を社区、コミュニティレベルで主張する動きが始まった。この段階で私的関係を中心とした生活空間に公的な関係層が新たに付加された。これがさらに一段階上の空間レベルに拡大したきっかけとなったのが、天星碼頭と皇后碼頭の取り壊しと移転問題であった。即ち、「私」を中心とした能動的複合性のなかで、「公」の概念が入ってくることによりもう一つの中心が次第に形成されはじめた契機となったといえるのではないかと思われる。さらにその「公」には、香港政府、更にその背後にいる中国政府の考える国家を中心とする上からの「公」と、運動に熱心な市民の考える民主的な下からの「公」の二種類が存在することとなった。その「公」のあり方が問題とされ民主的な「公」を求める運動に発展し、政府的な「公」との激しい対立も辞さないアクションを重視する運動でもあった。運動参加者たちは自ら「保存」ではなく「保衛」という表現を使ったが、「陰」から「陽」への変化を意味する伝統的な革命にも通ずる社会変化が発生した。これが2014年の雨傘革命、2019年に発生し現在も続いている民主化デモの原点となっている。

天星碼頭と皇后碼頭の取り壊しと移転に対する反対運動は単なる市民運動ではなく、香港のアイデンティティを求める運動でもあり、「公」が加わった複合的空間のなかで能動的に戦略的選択を行うという

中国社会の伝統的特質の一端が窺える。それは存在体ではなく運動体として香港社会を捉える必要性も意味する。

以上、近現代の香港、さらには伝統的中国社会から引き継がれた「通奏低音」が現代の香港社会の底に鳴っていると思われる。

5. 景観保存と香港アイデンティティ

1) 政府の対応

2006年から2007年にかけての天星碼頭と皇后碼頭の保存運動の影響を受けて香港政府も文物の保存政策に本格的に取り組み始めた。2008年11月26日に古物古蹟諮詢委員会が2007年7月1日に都市問題に関する大きな組織改編を行い發展局が新たに設置された。さらに2008年その發展局の下に文化財行政機関である文物保育專員辦事処が設置された。以前から文化財行政を担ってきた古物古蹟辦事処は、文物保育專員辦事処が設置された後も民政事務局の下に存在しているが、香港政府は文化財行政の政策を發展局に移管させ古物古蹟辦事処を文物保育專員辦事処が立てた政策の実行部隊とする位置づけを行った。この發展局の初代長官となったのが現香港政府行政長官である林鄭月娥 (Carrie LAM, キャリー・ラム) である。發展局設置の最大の要因は、2003年以降市民の間で高まり続ける政府の都市開発や文化財保存政策に対する市民からの批判である。

この發展局の政策の中心主題は、これまでのスクラップ&ビルドによる再開発に代わって、歴史的建造物の活用再生が新主題となった。これに伴い、まず歴史的建造物を古物古蹟辦事処の下部に位置する古物古蹟諮詢委員会が等級別に分けた指定を行った。指定された歴史的建造物の中から、文物保育專員辦事処が活用再生計画を行うようになった。また一級に指定された建築物の中で、特に高度な価値があると發展局長が認めた建築物は法定古蹟として指定された。法定古蹟はこれまで、1976年に制定された「古物及古蹟条例」によって古物古蹟諮詢委員会が推薦し民政事務局長が指定してきたが、2008年から發展局長が指定する形となった。

これまでに新主題の活用再生が行われた事例として、法定古蹟では隣接して存在している旧中区警察署、域多利監獄、中央裁判司署を大館という総合文化施設に、一級歴史建築物では、雷生春を香港浸會大学中医薬学院雷生春堂、大埔警署を嘉道理農場暨植物園緑匯学苑、藍屋を We 嘩藍屋、虎豹別墅を虎豹樂圃とする再生が行われた。また二級歴史建築物、三級歴史建築物でもそれぞれ数個の活用再生が行われた。

2) 港湾施設空間と香港アイデンティティ

これらの活用再生は望ましい方向であるが、市民層からは、政府主導の活用再生は官及び官と結びついた大手資本主導であり、経済的利益獲得を目的としたものになりがちであるという批判もある。また、このような動きの契機となったフェリーの棧橋施設の保存問題が香港のアイデンティティの問題につながっていくという海洋港湾都市としての香港の特質の点から見て、港湾空間施設空間の活用再生がもっと意識されてよいのではないと思われる。

またその港湾空間施設空間も設営主体、時期、地点、種類ともに多様であることが求められる。何を残して何を壊すのか、それを誰が決めるのか。香港社会は、その歴史、現状からみて実態、意識ともに多様な集団によって構成されている。ここで具体的な港湾施設で古蹟、歴史建築に指定されているものをみてみよう²。

2 <https://www.amo.gov.hk/bs/aab.php> 2019.11.15閲覧

水域施設

青洲燈塔建築群	1875年から1905年にかけて建築された一連の施設	2008年法定古蹟
鶴咀燈塔	1875年建築	2006年法定古蹟
燈籠洲燈台	1912年建築	2000年法定古蹟
横瀾燈台	1893年建築	2000年法定古蹟

係留施設

九龍城碼頭客輪碼頭	1956年建築	2014年二級歴史建築
九龍城汽車渡輪碼頭	1965年建築	2014年二級歴史建築

水域施設では香港港を支えてきた主な燈台は2000年から法定古蹟に指定されはじめた。係留施設では、2008年皇后碼頭が移転再建を前提に一級歴史建築に指定されてから碼頭にも文化的価値を見出すようになった。しかし港湾では一般的にみられる倉庫、ドック、造船所などの指定がない。これは繰り返されてきた埋立と建築物のスクラップ&ビルドにより、施設の歴史文化価値が見いだされる前に消滅してしまったのである。香港では、燈台や一部の碼頭以外の「みなと」、即ち港湾施設の保存は手遅れの感が否めない。

一方、「まち」に属する建築物、街並みなども、これまでみたようにスクラップ&ビルドの対象となったものが多かったが、一部の法定古蹟を除くと2008年以降に新たに保存活動がなされたものが出てくるようになった。その中では、宗教施設は2008年以前から指定されていたものが多い。その代表は航海神、媽祖を祀っている天后廟やキリスト教会である。天后廟は香港の開港以前から香港島や周辺の島々、九龍半島の海岸部の点在する漁村に存在してきた。

このうち天后廟に関しては、銅鑼灣天后廟が1982年に法定古蹟、油麻地天后廟が1987年に二級歴史建築と指定され2010年に一級歴史建築に改めて指定された。他の天后廟は二級、ないしは三級歴史建築として1998年に指定され2010年に改めて正式に指定されたり、2010年に新しく指定されている。宗教施設は2006年から2008年にかけての碼頭保衛運動の以前に指定されているものが多いが、2010年に新たに指定された廟が加わったり改めて評価を行い指定されている。これには碼頭保衛運動に伴い、政府側が評価を改めて行い直したことによるものである。航海神としての天后廟は、開港される以前の香港において水上生活者も多かった漁村を中心に伝統的に信仰されてきたもので香港の原風景を構成する主要な建築物といえる。

このように香港の港湾施設には、開港以前から始まり近代、さらには現代のものまで、本来的には多くのものが存在してきた。しかし2006年から2008年にかけての碼頭保衛運動が起こる前に消滅したものも多い。

3) 海と船の見える坂道の町の再興

海港都市の景観保存のあり方について、前香港歴史博物館長丁新豹は開発と保護のバランスが重要であるとし、その成功例として上海の外灘では近代の歴史建築物群を保存し、外灘の後ろでは高層ビル群が聳えており新旧の対比と都市の発展の軌跡の見せ方がすばらしいとし、香港人がその点に気が付いた時には既に手遅れだったと残念がる³。

香港は港湾施設だけでなく「まち」に相当する建築物、街区なども同様に消滅したものが多く、両者に目配りした景観保存が重要である。この「みなと」と「まち」の両者をつなぐテーマとして「海と船の見

3 「狂拆古建築丁新豹心痛」 昔日東方－東方日報 http://orientaldaily.on.cc/archive/20061223/new/new/a_29cnt.html 2020.1.7閲覧

える坂道の町」の再興があげられる。香港は新界地区を除くと平地が少なく海岸の背後は大部分、丘陵や山地となっている。特に香港島はビクトリアピークをはじめ標高500m前後の山稜が連なり、海岸部から斜面となり総督府、大使館などの官庁や欧米系の商人層のヴェランダ・コロニアル・スタイル様式の住居が斜面から山稜の頂上付近にかけて建設されていった。この斜面と海岸部をつなぐのが階段状になった道路である。

海岸部にはヴィクトリアロードをはじめ埋立ともに海岸道路が、半山区とよばれた斜面部にも等高線に沿う形で等高線道路が造られていった。階段道路はこれらの海岸道路や等高線道路と直交する形で建設された(村松1997)。図7は1915年中環の西部から上環にかけての香港島北部の地図である。

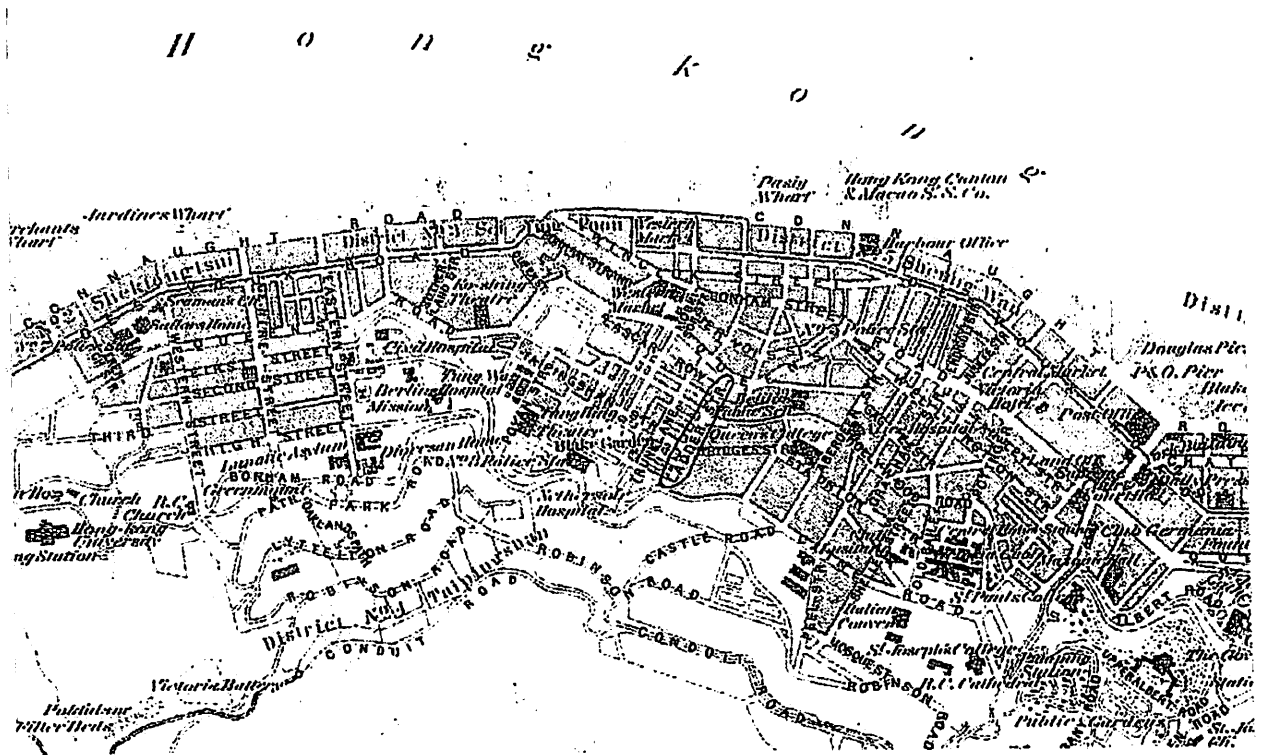


図7 1915年の香港島北岸

ヨコ軸として敷設された海岸道路や等高線道路をタテに連絡する形の道路が数多く直交している。タテ軸の道路は一部車両の通行も可能な個所もあるが基本的には歩行者が利用する階段になっているところが多い。

このようなタテ軸の道路は海岸道路や等高線道路と直行し岸壁まで達していることが多かった。標高が高くなるにつれ階段になる道路からは海と船が見えていた。図8は、そのような階段道路の例である上環の樓梯街(図7の囲みの Ladder Street)である。



図8 上環の樓梯街（1925）

出所 鄭寶鴻（2010）『港島街道百年』，三聯書店。

しかし埋立の繰り返しと埋立地の区画の拡大により埋立地の道路とは直接はつながらなくなり、また埋立地の高層化が進むにつれ眺望が塞がれ海と船が見えなくなったところが多い。現在の樓梯街からも海は見えない。タテ軸とヨコ軸の道路の不規則化とビルの高層化、密集化は眺望だけでなく香港市街地の空気、風の流れを悪くした。これが2003年の香港における SARS の流行の一因とされた。

香港の埋立地の拡大と高層化の進展は香港の地形の特徴を消失させ、香港の坂道から海と船が見えていた歴史的な眺望は失われていった。これも香港の集体回憶の喪失につながったといえるのではないかとと思われる。今後、現在海と船が見えている坂道、即ちタテ軸の坂道の眺望を確保し、見えなくなってしまった坂道については海岸へ向く空気の流れの動線を確保し、歩行者中心の坂道にしていくことが求められる。この階段を含み車両交通のない坂道の歴史性、景観性が近年見直されつつある。しかし一方で、1993年に建設された中環至半山自動扶梯（ミッドレベル・エスカレーター）のような香港島北岸中腹部と海岸部のビジネス街を結ぶ長大なヒルサイドエスカレーターが、他にも計画され一部は建設されつつある。これらは階段道路を含む坂道の街路構成、歴史性、眺望性を無視、破壊しており、ここにも香港における効率性、便宜性と景観、街並み保存との相克と困難さがみられる。

1976年8月制定の「郊野公園條例」によって香港各地、特に山稜部に誕生した郊野公園は、都市化による乱開発を防ぎ林地保護や植林により高層ビル群と緑林地区の併存という大都市には稀有な特徴的、近未来的景観を香港にもたらしている。さらに郊野公園内の歩行路や他の郊野公園とを結ぶ連絡路として長大なトレイルが1985年以降、各地に作られた（金子2010）。タテ軸の坂道は、最終的にはこのトレイルにつながるにより歩行者中心の道路の機能確立と眺望の回復が可能となる。

おわりに

香港で開港以来繰り返されてきた埋立は、港湾施設の絶えざる移設、更新、消滅をもたらした。しかし2006年から2007年にかけての天星碼頭と皇后碼頭の保存運動がもたらした集体回憶と香港アイデンティティの目覚めは、港湾施設をはじめとする歴史的建造物の再発見、再評価、保存、活用により一定の進捗をもたらした。その運動の底流には清水盛光が指摘した旧中国農村社会をはじめとする伝統的中国社会の特質の一部や、移民社会及び海港都市としての香港の特質が通奏低音として流れ、集体回憶と香港アイデンティティの目覚めにより存在体から能動的運動体に活性化し、継続化した。それらは歴史的景観の保存に

関わる民主的手続きの主張につながり、後の民主化運動に大きな影響を与えた。

しかし景観保存上の残された課題も多い。何を、誰が、どのような手続きで行うのかという基本的問題から、施設、建造物単体だけではなく街路、区画単位の検討、地形を生かした街づくりへのプランニングなど、香港の特性を生かした方向性での検討が求められている。その基本は海港都市としての香港の歴史性を生かしたものである。それはソーシャルデザインとして香港全体で共有される道が望ましいが、2020年のコロナウイルス対策の一環として様々な能動的運動が禁止される中で、民主化運動の弾圧が一段と強化されており、香港市民が納得するような景観政策が展開していくかは不透明である。また景観に対する歴史認識は、集団、個人により多様な側面もあり、どこに共通理解、折り合いをつけていくか等についても研究面、政策面で検討の必要性が求められる。

謝辞

写真の転載許可をいただいた鄭寶鴻先生に謝意を表します。

本研究は、鹿児島国際大学附置地域総合研究所の清水基金プロジェクト研究の研究助成を受けて実施したものです。

文献

- 森勝彦 (2017), 「上海の港湾施設空間の近代と再開発」, 『鹿児島国際大学国際文化学部論集』第18巻第3号。
- 森勝彦 (2018), 「天津の港湾施設空間の近代と再開発」, 『鹿児島国際大学国際文化学部論集』第19巻第3号。
- 姜天勇 (2013), 「香港港の現状と香港系グローバル・ターミナル・オペレーターの戦略的展開」, 『アジアにおける海上輸送と中韓台の港湾』, アジア経済研究所。
- 福島綾子 (2009), 『香港の都市再開発と保全』, 九州大学出版会。54-57頁。82-91頁。
- 森勝彦 (2019), 『不管地の地政学—アジアのアナーキー空間序論』, 中国書店。
- 清水盛光 (1951), 『中国郷村社会論』, 岩波書店。429-434頁。
- 南裕子 (1995), 「中国農村の社会学的研究についての一考察—清水盛光と福武直の比較から—」, 『日中社会学研究3』。
- 任明 (1990), 「近代華北農村社会の凝集力」, 路遥・佐々木衛編『中国の家・村・神々—近代華北農村社会論—』, 東方書店。53-69頁。
- 聶莉莉 (1992), 『劉堡—中国東北地方の宗族とその変容—』, 東京大学出版会。84-88頁。
- 上田信 (1986), 「村に作用する磁力について—浙江省鄞勇村(鳳溪村)の履歴(上)(下)」, 『中国研究月報』40-1, 40-2。
- 小島泰雄 (2009), 「中国農村の基層空間にとっての20世紀」, 森時彦編『20世紀中国の社会システム』, 京都大学人文科学研究所附属現代中国研究センター研究報告。
- 費孝通(著), 川上哲正(訳注)(2001), 「郷土中国 四, 序列構造」, 『学習院大学東洋文化研究所調査研究報告49』。21-26頁。
- 星野博美 (2000), 『転がる香港に苔は生えない』, 情報センター出版局。
- 中島嶺雄 (1985), 『香港 移りゆく都市国家』, 時事通信社。223-233頁。
- 村松伸 (1997), 『香港—多層都市』, 東方書店。137-139頁。
- 金子晴彦他 (2010), 『香港アルプス』, アズ・ファクトリー。