

台湾東部の鉄道建設史



片倉 佳史 (台湾在住作家)

台湾東部は長らく、「忘れられた土地」であった。本格的な開発が始まったのは日本統治時代に入ってからである。暮らしているのは台湾の原住民族で、日本統治時代は「高砂族」と呼ばれていた。今回は台湾東部の鉄道建設の歴史について述べてみたい。

●台湾東部の開拓史

台湾島の中央部には高峻な山脈が横たわっている。海拔 3000 メートルという山々が連なり、東西の往来を遮っている。実際に、清国統治時代は島の西側の平野に暮らす漢人系住民と、東側に暮らす原住民族の人々との接触は少なく、途絶された状態にあった。

それでも、わずかながらに交易はなされていた。漢人系住民たちは台湾島の南端を回って現在の台東付近にたどり着き、ここに拠点を置いた上で、プマ族やアミ族の人々と接点を持っていた。そして、ここから東海岸を北上する形で徐々に開拓を進めていった。

余談ながら、この時、開拓人員として、台湾南部に暮らす平埔族(平地に暮らす原住民族)の人々が連れて行かれたという事実がある。現在も玉里(たまさと)の近郊などには、シラヤ族やタオカス族の文化がわずかながらに残っている。

現在、台湾東部の中枢都市となっている花蓮については、清国統治時代、ほとんど未開発の状態だったと言っていい。無人地帯ではなかったが、パンツァーを自称する北部アミ族の人々や、トゥルク(タロコ)族などが、集落ごとに割拠していた。

彼らは例外なく、自らが暮らす土地を先祖伝来のものと考えており、新来の統治者を認めることはなかった。当然のように、清国統治時代には幾度となく戦闘が起これり、これは日本統治時代にも



現在、台北から台東までは全線が電化されており、日本製の特急車両が颯爽と緑の大地を駆け抜ける。



台湾東部には原住民族の人々が多く暮らしている。アミ族の豊年祭の様子。

続いた。各地で小競り合いが繰り返され、日本による統治が始まって、最初の 10 年は開発が進まなかった。

●難工事だった台湾東部の鉄道

基隆(きいるん)と打狗(のちの高雄)を結ぶ「縦貫鉄道(縦貫線とも)」の建設は急務とされて

いた。台湾の鉄道は日本統治時代に入った1895（明治28）年の時点で、基隆と新竹の間の区間は開業しており、領台直後から、打狗（たかお）までの工事が進められていた。

これに対し、東部の鉄道建設は遅れて始まった。台湾東部には原住民族（のちに高砂族と呼ばれる）の人々が暮らしている。圧倒的多数を占めたのはアミ族だが、人口密度は低く、長らく「辺境」として扱われてきた。実際に、清国統治時代は積極的な開拓は行なわれず、産業らしいものはなかった。

しかし、日本統治時代に入ると、状況は徐々に変化を見せる。台湾西部の抗日勢力を鎮圧した頃から、台湾総督府は台湾東部の開発に着手するようになった。これは支配体制を確立する上で、東部の開拓が不可欠なものと認識されるようになったためである。

そういった動きの中、大規模輸送システムである鉄道が、その担い手として注目されるようになった。そして、台湾東部の二大都市である花蓮港（のちの花蓮）と台東を結ぶ路線が、東部開発の軸と目されるようになった。

大正時代に入り、花蓮港支庁から鉄道敷設の建議書が提出されると、すぐに鉄道の敷設が決まったが、問題は山積みだった。資金不足を筆頭に、建築資材や生活物資の調達が難しいこと、そして、生活圏を侵された原住民族による襲撃事件が頻発し、治安が乱れていたこと、疫病の蔓延、さらに、毎年のように襲いかかる暴風雨の存在も、状況をより複雑なものにしていた。

開業後の経営状況を不安視する声もあった。西部に比べて人口が少なく、基盤となる産業もない。農業に関しても、零細な自給自足が基本で、特産品の類もない。旅客・貨物ともに需要が期待できないことは、誰の目にも明らかだった。

これは実際の数字にも現れており、1936（昭和11）年度に台湾総督府鉄道部が発表した統計をひ



台東線路線図。『台湾鉄道旅行案内』より。

も解くと、同年の縦貫鉄道（淡水線などの支線を含む）は、乗車人員が約2024万4千人、旅客収入は817万7千円となっている。これに対し、台東線は前者が124万人、後者はわずか46万7千円に過ぎない。路線長では2割近くに当たる台東線だが、収入面では全体のわずか5%を占めるに過ぎなかった。

こういった状況から、台東線は規格を小さく抑えて敷設されることになった。設備を極力簡素化した軽便鉄道の規格で設けられたのである。軌道幅（ゲージ）は、縦貫鉄道よりも狭い762ミリ（縦貫鉄道はJRと同様に1067ミリ）とされ、製糖鉄道や阿里山森林鉄道など、産業鉄道と同規格のものであった。

●台東線の工事が始まる

1908（明治41）年の帝国議会に予算案が提出され、翌年から7か年計画として、台東線の敷設が可決された。財政上の理由から9か年計画に改められているが、1909（明治42）年9月に花蓮に台

湾総督府鉄道部出張所が設けられ、ここが工事の拠点となった。

台東線の工事が始まったのは1910(明治43)年2月1日のことである。工事は全線を6つの工区に分けて行なわれた。優先されたのは、花蓮港駅を起点とした区間だった。同年末に、花蓮港—鯉魚尾(後に寿と改称、現在の寿豊)間が開業し、これが台湾東部初の鉄道となった。

しかし、この時点で、労働力は不足し、暴風雨にも見舞われるなど、前途多難であった。最も大きな問題となったのは資材の搬入だったという。

花蓮港という町の名には「港」という文字が入っているものの、港湾があるわけではなく、大型船は接岸できなかった。舢舨(はしけ)を用いて荷物を移すことになるが、波が高く、陸揚げに失敗して物資を海水に浸してしまうということが多かった。とりわけセメントなどは缶を作って一つ一つ運び出していたため、大がかりな作業となっていた。

また、台東地方においては、煉瓦の製造ができなかった。そのため、橋台や橋脚には当時はまだ珍しかったコンクリートが用いられていた。現在、台東線は随所で路線変更(ルート変更)が行なわれており、廃線跡や鉄道遺跡・遺構が数多く見られる。古い橋脚などが残っていることも多いが、赤煉瓦を用いたものを目にする機会は少ない。



花蓮港の搬出風景。花蓮の旧名は「花蓮港」。港湾の有無を問わず、花蓮港となっていた。

こんなところからも台湾東部の鉄道建設の特殊な背景がうかがい知れる。

●工事は北と南から進められた

1912(明治45)年6月15日。花蓮港から鳳林(ほうりん)までの区間が開通した。しかし、その翌年には暴風雨に見舞われ、大きな被害を出した。その後、1914(大正3)年3月8日には拔仔(現在の富源)までが、1915(大正4)年1月26日には水尾(現在の瑞穂)までの区間が開通する。花蓮港と台東の中間に位置する璞石閣(現在の玉里)までが開通したのは、1917(大正6)年11月1日のことだった。

台東線には後述する舞鶴付近で丘陵を越える区間があるものの、これを除けば、平野を貫いており、いわゆる難所というものはない。その舞鶴台地も海拔250メートル程度なので、難工事ではなかったが、資材の調達と運搬ができず、物資の不足やマラリアの蔓延など、いくつもの悪条件が重なり、6年間という歳月を費やした末の完成となった。

●難工事となった掃叭隧道

台東線敷設工事で難工事とされていた舞鶴台地は、現在、茶葉の産地として知られている。舞鶴とは京都府の舞鶴市とは関係がなく、アミ族の言葉で「物々交換をする場所」を「マイブル」と言い、これが地名となっていたものを日本式に改めたものである。

ここでは日本統治時代の末期、コーヒー豆の栽培が行なわれていた。コーヒー豆は気候条件が厳しく、日本本土では栽培ができない。その点、雨量、日射量、風通しの全てに恵まれたこの土地では、良質なコーヒー豆が期待された。戦時体制下、台湾総督府は外貨獲得の担い手として期待したようだが、戦況の悪化で本格的な栽培には到らず、実験段階で終末を迎えている(※)。



掃叭隧道の北口には五代台湾総督・佐久間左馬太の筆による「無窮」の文字、南口には第六代台湾総督・安東貞美による「宏達」の文字が掲げられていた。

鉄道は舞鶴台地をトンネルで越えていた。工事は1914（大正3）年に始まり、翌々年に完工している。このトンネルは掃叭隧道と呼ばれ、全長は1109・85メートル。台東線最長のトンネルだった。長いだけでなく、トンネル内部に勾配があるため、開業後も運行上の大きな障碍となった。現在は新線がショートカットしており、旧隧道口は雑草に埋もれている。

※ここ数年、台湾産のコーヒー豆は注目されており、栽培は復活している。

●最後の工事区間

台東側の工事については、台東拓殖会社がすでに簡易軌道を敷設しており、これを拡充する形で進められた。簡易軌道は1919（大正8）年12月30日に台東から里壠（現在の關山）までの約43キロが開通していた。この一帯ではサトウキビの栽培が始められており、この路線もその運搬を目的に敷設された。

1922（大正11）年4月、台湾総督府はこれを金95万円で買収した。そして、台東線最後の未開通区間となる玉里と關山の間を新たに敷設することになった。



日本統治時代の玉里駅。今も昔も変わらぬ交通の要衝である。



日本統治時代の玉里駅に置かれていた駅スタンプ。『台湾に残る日本鉄道遺産』（交通新聞社）より転載。

この区間の工事も大きな困難を伴った。中央山脈の傾斜は激しく、河水の勢いは大きい。また、降雨時の水量も多いため、氾濫が頻繁に起こり、土壌は不安定なことが多かった。そのため、架橋工事には細心の注意を要したという。

そして、中央山脈の山麓部には勇猛果敢で知られるブヌン族が暮らしており、日本側との関係は常に緊張状態にあった。実際に玉里付近で工員がブヌン族に襲撃されるという事件があった。

●原住民族の人々と鉄道

ここで、原住民族の人々の暮らしに与えた鉄道の影響も考えておきたい。鉄道の開業によって得られる利点が多いのは明らかだが、同時に負の一面と言わざるを得ないものもある。

まず考えたいのは建設工事にまつわる「賦役」

についてである。台東線の建設工事には、のべ75万人という工員が雇われたとされる。その中で圧倒的多数を占めていたのは原住民族の人々だった。中でも多かったのはアミ族だったが、彼らはブヌン族やトゥルク（タロコ）族とは異なり、「出草（首刈り）」の風習を持たず、比較的温厚篤実な性格で知られていた。

アミ族の人々には労働義務が課せられ、鉄道の建設工事に従事した人が少なくない。こういった労働は「賦役」として行なわれた。つまり、現地に派遣された警察官によって労働に駆り出されていたのである。条件も悪く、不評を買っていたという。これは鉄道建設に限られたものではなく、警察官が集落の管理者として、人々を雑用に駆り出すことは頻繁に見られた。地域によって差異はあるものの、アミ族には「ミサクリ」という言葉がある。これは強制労働を意味するもので、「日本統治時代の過酷な労働」と同義語である。なお、「クリ」とは「苦力（クーリー）」のことである。

また、鉄道の開通によって、原住民族の生活も大きな変容を強いられた。多くの場合、人々は零細農業による自給自足経済を基本としていたが、そんな彼らに台湾総督府は新しい価値観を混入した。これに伴って、物々交換が主体だった従来の暮らしも変わった。

結果としては、人々は現金がなければ暮らしていけない状態に追い込まれていった。そして、日本が持ち込んだ「社会」の中に組み込まれた彼らは、現金収入を求めるようになる。そして、労働者となって台湾総督府が作り上げたシステムの中で生きていくことになったのである。

●「蕃人専用車両」について

台東線ならではの存在として、「蕃人専用車両」にも触れておきたい。

工員として雇われた原住民族の人々をねぎらう名目で設けられた車両である。この車両に限り、



蕃人専用車両の様子。編成に組み込まれていた。

原住民族の人々は無料で乗車することができた。

文献や資料が少なく、詳細を知ることは難しいが、これは客車ではなく、有蓋貨車に人間を載せたものだったという。当然ながら、乗り心地が悪く、とても乗れたものではないという古老の証言も聞いたことがある。

蕃人専用車両は終戦時まで存在していた。しかし、後に台湾が中華民国政府の統治下に入ると、鉄道施設はすべて接收されることとなる。これと時を同じくして、蕃人専用車両の運行にも終止符が打たれた。

●玉里で結ばれた台東線

1926（大正15）年3月27日、台東線は全通することになる。同日、玉里駅で盛大な式典が挙行された。花蓮港から台東までの173キロ。足かけ17年の歳月を費やしての開通だった。総延長404.2キロの縦貫鉄道（基隆～高雄）が起工から約10年で全通していることを考えると、この工事がいかに大がかりなものだったかが理解できる。

式典は町始まって以来の一大イベントで、盛大だったという。これは縦貫鉄道の式典も同じだったが、鉄道の存在意義がいかに大きかったかを物語っていると云えよう。



台東線の列車は貨客混合列車が多かったが、後にはガソリンカーも導入されている。

一日2往復の急行が設けられている。ただし、これは後に戦況の悪化で運転休止となっている。

●急行列車や夜行列車も存在した

開業後の様子を知る上で、日本統治時代に発行された時刻表をひも解いてみたい。私の手元にある1933(昭和8)年11月1日時点での時刻表を見ると、花蓮港駅と台東駅の間には毎日2往復の急行列車が運転されている。昼行と夜行がそれぞれ1往復で、列車番号は昼行が101(台東行き)と102(花蓮港行き)、夜行が103(台東行き)、104

(花蓮港行き)となっている。

この列車は「機動車」とも称されたガソリンカーで運行されていた。昭和8年当時は全車3等車のモノクラスであった(ただし乗車時に別途急行券が必要だった)。それでも、このガソリンカーの導入で、それまでは約8時間を要した台東線の旅が、一気に6時間を切った。

この4本の列車の詳細を誌上で再現してみると、101列車は12:30に花蓮港駅を出て、寿、豊田、鳳林、馬太鞍、拔仔、瑞穂、玉里、安通、大庄、公埔、池上、里壠、鹿野の各駅と停車。17:57に台東駅に到着している。つまり、約170キロを5時間27分で結んでいた。当時は普通列車(各駅停車)でも花蓮港駅から台東駅までを走破する列車があり、こちらは同区間を7時間42分かけて走っている。両者を比べてみると、急行列車、そしてガソリンカーの俊足ぶりがよくわかる。

ちなみに、上り列車の102列車は台東駅を6:34に出発し、12:00に花蓮港駅に到着していた。停車駅は101列車と同じだったが、所要時間は5時間26分となっている。こちらもガソリンカーならではの速さがよくわかる。

夜行列車の103列車は、花蓮港駅を23:00に出発し、途中、寿、鳳林、馬太鞍、玉里、里壠の各駅に停車し、翌6:00に台東に到着している。夜行列車ということもあり、停車駅は少ないものの、所要時間は7時間となっている。台東発花蓮港行きの104列車は103列車と同じく23:00発の6:00着という行程だった。両列車は玉里駅ですれ違っていた。

しかし、10年後の1943(昭和18)年12月1日のダイヤをみると、急行列車は1往復に減便されている。戦時体制の影響か、夜行の急行列車は廃止されてしまった。その代わりに普通列車の夜行列車が設定されているが、ガソリンカーによる運行ではなく、ごく普通の客車列車になっていた。

この夜行普通列車の所要時間は9時間35分と、

急行列車に比べてかなり鈍足になっているが、これは停車駅が増えたことに加え、蒸気機関車が牽引する客車列車になったことが大きい。同じく昭和18年12月時のダイヤでも、昼行の101列車はガソリンカーとなっており、停車駅に若干の変化があるものの、花蓮港8:23発の台東着13:54着で、やはり、所要時間は5時間31分となっている。

なお、台東線に導入されたガソリンカーは、1932（昭和7）年に日本車輛が製造した「ケキハニ1形」と推測される。ガソリンカーに限らず、日本統治時代の車両は、中華民国体制になった後も、後述する改軌の大工事が終了するまで、長らく使用され続けた。



台東線の列車は貨物輸送と旅客輸送を兼ねた混合列車が多く見られた。寿（ことぶき）駅の様子。



日本統治時代の台東駅構内を俯瞰する。

●鉄道とともに発展した東台湾

この鉄道の開通は陸の孤島だった台湾東部を大きく変えた。鉄道の完成によって、この地域の中心である花蓮港（現在の花蓮）と台東が結ばれ、沿線各地が直結することになった。当然ながら、人々の往来も活発になり、流通も盛んになった。

花蓮港には各地から農産物が運び込まれ、木材なども集まるようになった。また、北部から南伸してきた臨海道路の完成もあって、昭和時代に入った頃の花蓮港の発展は目覚ましいものがあったという。

また、台湾東部にはいくつかの内地移民村が設けられていた。代表的なのは官営の吉野（現在の吉安）、豊田、林田の三集落だったが、このほか、寿（現在の寿豊）や瑞穂、鹿野などにも内地人が住んでいた。そして、台東平野には小規模ながら、旭村や敷島村があった。その多くは台東線の沿線にあり、鉄道輸送の恩恵を受けていた。

鉄道は文字通りの大動脈として、東台湾の発展に貢献した。そして、鉄道が安定した輸送機関として機能することで、各地で建設ラッシュが起こった。

また、鉄道員の数の多さにも注目しておきたい。1932（昭和7）年の記録では、鉄道関連施設で働く職員は700名を数えている。その家族を含めると、相当な人数になっていることは明らかだ。ちなみに、1933（昭和8）年に発行された『東台湾展望』によれば、台湾総督府鉄道部花蓮港出張所内には事務方が80名、機関庫に70名、工場に120名、保線要員が50名所属し、計320名が在籍していたという。その家族を合わせると、その数は1000名にも達し、花蓮港街の住民となっていた。

花蓮港付近ではイモ類や果物、台東付近ではサトウキビの栽培が盛んに行なわれていた。昭和時代に入ると、米の品種改良も進み、米どころとし



1939 (昭和 14) 年 9 月 20 日には、花蓮港築港に伴い、花蓮港～東花蓮港の 2・9 キロの路線が開業している。もともとは資材運搬を目的に敷設されたが、やや遅れて、旅客営業も開始した。



官営移民村の先駆けとなった吉野村の様子。

でも知られるようになっていった。これらの農産物は、ほぼ全てが鉄道によって搬送された。台湾全体に言えることだが、貨物輸送は一貫して飽和状態だったと言っていい。

●未来の発展を見据えていた先人たち

敗戦によって、日本人は台湾を去ることとなったが、台湾東部の開発は以前にも増して進んでいくことになる。これを受け、台東線も輸送力増強

を目的に改軌工事が実施された。

先にも述べたように、台東線は諸々の事情から、軌道幅 762 ミリの軽便鉄道の規格で敷設された。当然ながら、車両は小さく、輸送力には限界がある。これを解消するべく、台東線の線路を縦貫鉄道と同じく、軌道幅 1062 ミリに改軌するという計画が立てられた。

この改軌工事は全長 173 キロにわたった。しかし、大工事な割にはスムーズに進められたという。これは敷設時に設計士たちが持っていた「先見の明」を挙げなければならない。

実は、台東線は鉄道輸送の重要性が高まることを想定し、台湾西部を走る縦貫鉄道の規格に合わせて造られていた。具体的には隧道や橋梁、築堤などが縦貫鉄道と同じ規格で整備されていたのである。

つまり、軌間はナローゲージだが、各施設は将来の発展をふまえ、すべて 1067 ミリ仕様だったのである。先人たちは東部台湾の発展を見越していたのだ。

工事は 1980 年に完成し、1982 年 7 月 1 日に切り替えられた。これにより、台湾の鉄道は産業鉄道を除き、軌間 1067 ミリに統一されることになった。終戦によって、日本統治時代に改軌工事が実施されることはなかったが、先人たちが遠くに見据えていた台湾の未来、そして、それに合わせて造られていた鉄道施設は、間違いなく、現在の台



台東駅も花蓮駅と同様、郊外に設けられた新駅に移っている。日本統治時代の台東駅は公共空間として整備されている。



花蓮駅は市街地にあった日本統治時代の駅が廃止となり、現在の場所に移っている。日本統治時代の様子。

湾を支えている。実際の工事にあたった工員や技術者たちはもちろんだが、一世紀前、台湾東部の発展をデザインした人々にも敬意を表したいところである。

(参考文献)

- 『台湾鉄道旅行案内』(台湾総督府鉄道部)
- 『汽車の窓から』(台湾総督府鉄道部)
- 『台湾大年表』(台湾総督府)
- 『台湾に残る日本鉄道遺産』(片倉佳史・交通新聞社)
- 『台湾鉄路と日本人』(片倉佳史・交通新聞社)



台北と台湾東部は今も鉄道が大動脈として機能している。

片倉佳史 (かたくら よしふみ)

1969年生まれ。早稲田大学教育学部教育学科卒業。台湾に残る日本統治時代の遺構を探し歩き、記録している。地理・歴史、原住民族の風俗・文化、グルメなどのジャンルで執筆と撮影を続けるほか、台湾の社会事情や旅行情報などをテーマに講演活動を行なっている。また、これまでに手がけた台湾のガイドブックはのべ40冊を数える。著書に『台湾に生きている日本』(祥伝社)、『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』(祥伝社)、『旅の指さし会話帳・台湾』(情報センター出版局)など。2012年には李登輝元総統の著作『日台の「心と心の絆」～素晴らしき日本人へ』(宝島社)を手がけたほか、台北生活情報誌『悠遊台湾』を毎年刊行。最新刊は『台湾探見 Discover Taiwan～ちよっぴりディープに台湾体験』(片倉真理著・ウェッジ)。『台北・歴史建築巡礼』(ウェッジ)、『観光コースでない台湾・南部編』(高文研)を近刊予定。台湾について学び、考える「台湾を学ぶ会(臺灣研究倶楽部)」代表。

ウェブサイト台湾特捜百貨店 <http://katakura.net/>