

台湾縦貫鉄道～台湾の南北を結ぶ大動脈



武蔵野大学客員教授・台湾在住作家 片倉 佳史

縦貫鉄道は基隆と高雄（旧名打狗）を結ぶ408.5キロにおよぶ一大幹線である。この鉄道は殖産興業の面で大きな役割を担い、台湾の発展を支えてきた。前回に続き、現在も台湾の最重要幹線として機能している縦貫鉄道の歴史を紹介してみたい。

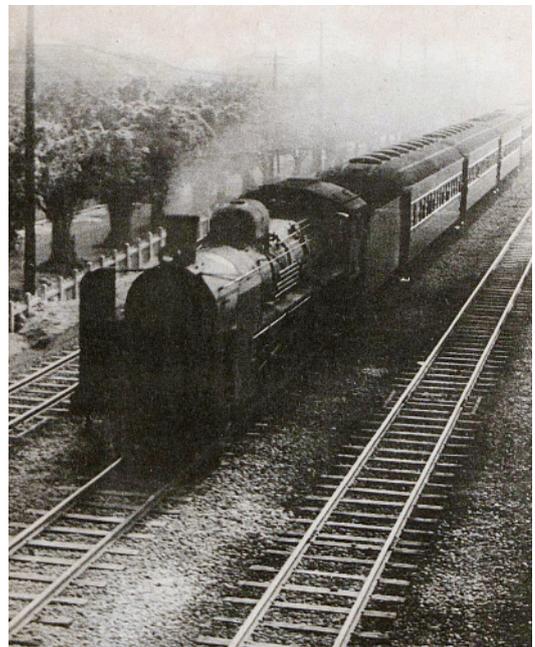
将来を見越した縦貫鉄道のルート

縦貫鉄道の設計を指揮した技師長の長谷川謹介（きんすけ）は、着任後、すぐに実地調査に出ている。清国統治時代に敷かれた基隆（きいるん）～新竹（しんちく）間は、不備が多く、大規模輸送に耐えるものではなかった。最終的な判断として、大がかりな路線変更が実施されることになった。結果的にはほとんどの区間が新たに敷設されることになったが、これは列車の運用効率を意識したもので、後に大きな影響を与えることになった。

未着工だった新竹以南のルートは、当初は現在よりもさらに山岳部を走ることが予定されていた。しかし、工事の難しさと巨額の経費を理由に変更された。これは勾配の緩和という設計上の必要性はもちろん、鉄道開通による経済効果を計算した上でのものだったという。具体的には竹南（ちくなん）や苗栗（びょうりつ）といった都市が、縦貫鉄道の開通以降に大きく発展を遂げていった。その繁栄は現在にも受け継がれている。

台湾南部でも長谷川の提案で大きなルート変更がなされた。当初の予定では台南より先の区間は、楠梓（なんし）から鳳山（ほうざん）を經由し、それから打狗（のちに高雄と改称）に至るといったルートだった。当時の高雄は小さな漁村に過ぎなかったが、ここに築港を施し、港湾都市として開発する計画はすでに決まっていた。

行政都市としての鳳山はすでに地位を築いており、縦貫鉄道も鳳山経由とされたが、これでは距離が長くなり、無駄が大きいと長谷川は考えた。そして、楠梓からそのまま南下して高雄に直行するルートを提案した。つまり、高雄の将来的な発展を考慮し、まっすぐに南下するルートとなったのである。



技師長・長谷川謹介によって進められた縦貫鉄道の建設。高雄（打狗）に向かって直接南下するルートは長谷川の提案だったという（『風光台湾』より転載）。

工事は南北の両端部から始まった

工事は北の基隆と南の打狗（高雄）から始まった。前回も記したように、清国統治時代、すでに基隆

～台北～新竹は敷設されており、営業も行っていた。そのため、新規の敷設区間は新竹以南とされるが、実際は大がかりな改良工事が実施された。

台北から桃仔園（後の桃園）間については、亀崙嶺の急勾配緩和を実施するべく、路線変更が行なわれた。また、全区間においてレールを高品位のものに取り替えている。いずれにしても、改良工事という言葉の範囲には留まらず、まさに「作り直し」の様相だったという。

既存区間の改良工事は1900（明治33）年に終わり、4月から新竹以南の新規敷設区間の工事が始まった。苗栗までは比較的順調に工事が進んだと言われ、その後、三叉河（さんさほ・後の三義）までが開通した。

この区間については、工事区間に併行する形で台車軌道の専用線が設けられ、物資の運搬が行なわれた。これは「軽便線」と呼ばれた簡易軌道で、手押しトロッコが走っていた。ただし、簡易軌道と呼ぶにはかなり立派なもので、一見すると通常の鉄道のように見える。

これは清国統治時代に積極的な道路敷設が行なわれなかったことに起因する。当時、人が通る程度のものであれば、物資を運搬できる道路と言えるものはなかった。匪賊や盗賊が跋扈していた時代、その経路にもなりうる道路を公費をもって整備することに行政は興味を示さなかった。

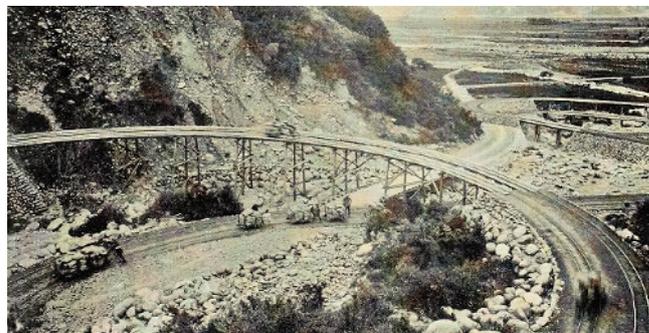
1874年の牡丹社事件とその後の日本軍出兵以降、台湾島の位置に重要性を感じた清国は軍用道路の名目で、宜蘭～台東、雲林～台湾東部、鳳山～台東という三つのルートを手がけたが、いずれも小規模なもので、移動には利用できても、物資の運搬に耐えるものではなかった。

こういった状況のため、鉄道の建設もまずは資材と人員を運ぶ手段を用意することが求められたのである。そういった意味においても、簡易軌道は重要な存在だった。なお、簡易軌道は工区ごとに敷設され、工事終了後は分解した上で移設され、

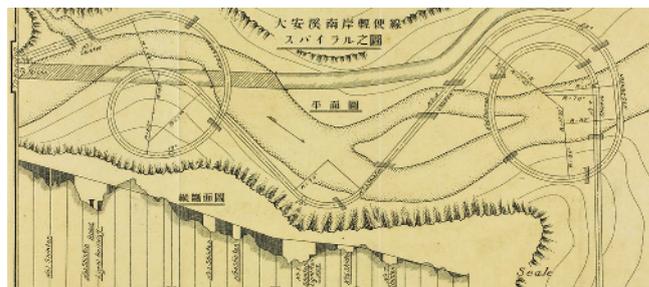
別の区間にあてがわれた。

南部については打狗が基点となった。工事は1899（明治32）年9月に始まり、台南、湾裡（現・善化）、新営庄（現・新営）、嘉義、他里霧（現・斗南）を経て、1904（明治37）年2月に斗六へと達した。

南部の工事は順調だったが、ここでも疫病には悩まされたようである。そして、北部に比べると、日本による統治に抵抗する勢力が大きく、鉄道建設にも常に防備隊を要していたという。



資材の運搬用に設けられた軽便線。大がかりなものだが、あくまでも資材運搬を目的としたものだった（『台湾鉄道史』より転載）



『台湾鉄道史』に掲載された軽便線の図。手押し台車（トロッコ）を用いるため、勾配区間はループ線として急坂を避けた。

難工事が続いた丘陵地帯

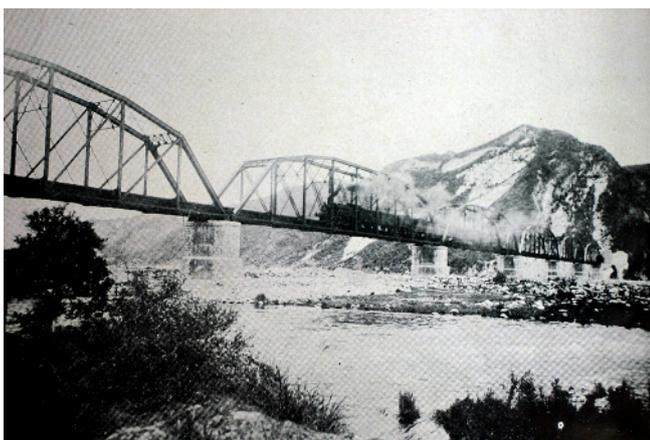
最後に残ったのは台湾中部の工区で、計画時から難所とされていた三叉河と葫蘆墩（のちの豊原）の間だった。23.5キロと距離は長くないが、疫病が蔓延したこともあり、大きな犠牲を払った。

台湾の鉄道建設で難題とされたのはトンネルよりも橋梁であった。台湾の河川は北部を流れる淡水河や基隆（きいるん）河、南部を流れる下淡水

溪（現称・高屏溪）を除くと、水量が不安定で、降雨期の増水が著しい。そのため、河川敷を広く取って築堤を築き、架橋する必要があった。こういった状況は日本本土では見られず、土木工学における未開拓の分野だった。そして、技師たちにとっても亜熱帯における架橋工事は未体験なことの連続だった。

台湾中部には、大安溪、大甲溪、大肚（たいと）溪、濁水溪といった河川が横たわっている。これに中小河川を含めると、台湾最大の河川密集地帯とも言える。これらはいずれも高峻な中部山岳地帯に源があり、水勢が強い。そのため、橋脚を設ける際の基礎工事にはそれ相応の日数を要した。特に山間部で降雨があると水量が一気に増し、下流域では氾濫が起きる。そのたびに一週間以上、工事は中断していた。また、地質的にも沖積性の扇状地が多く見られ、工事は慎重を要した。

なお、縦貫鉄道全体では開通時、大小 301 カ所の橋梁があったとされる。中でも難工事だったのは「台湾の大井川」とも言われた大甲溪の架橋工事だったという。



大甲溪を渡る列車。台湾の河川は下流域において氾濫が多く、鉄道橋も河川敷をたっぷりとした長いものが多い。（『台湾鉄道史』より転載）。

廃線後も残る駅

三叉河と后里の間は海拔 200 ～ 300 メートル程

度の丘陵地帯で、起伏に富んでいる。この区間には 9 カ所のトンネルが設けられていた。縦貫鉄道はその長さから考えるとトンネルの数は少なく、全線で 19 カ所に過ぎないが、その半数がこの区間に集中していた。

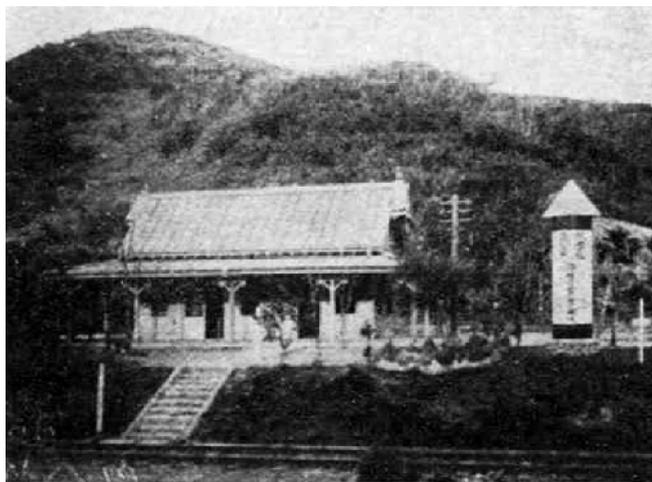
また、断崖のような場所も多く、作業は困難を極めた。緩やかではあるものの、勾配が連続し、地理的制約上、カーブが多い。さらに河川も多く、難工事の連続だった。現在は長いトンネルでショートカットしてしまうため、車窓にその景色を眺めることはできないが、廃線となった旧線は文化財の指定を受け、保存されている。

この区間には「十六份（じゅうろっぶん）」と呼ばれる駅があった。当初は信号所として開設され、後に駅へと昇格。戦後は「勝興」と改名された。海拔 402.326 メートルの位置にあり、縦貫鉄道の最高地点となっていた。

駅の開設は 1908（明治 41）年 3 月 24 日。この駅を挟んだ三叉河から后里までは約 10 キロという距離があり、列車の行き違い施設が必要だったため、信号場が設けられた。駅に昇格したのは 1930（昭和 5）年。この時からは貨物の取扱いも始めている。ただし、乗降客は少なく、一日の利用客は 10 人前後だったという。

駅舎は 1912（明治 45）年に竣工したものである。木造平屋の造りで、用材には中国大陸から運ばれてきた福州杉が用いられた。建坪 15 坪と小さいが、屋根や梁の部分に八卦を象った模様が付いたり、風水を意識したデザインが施されたりと、凝った造りであった。

特に珍しいのは、この建物には釘が使用されていないことである。このことは日本統治時代から知られていたようで、筆者も三義や后里に残る日本統治時代の遺構を調査した際、多くの古老からこの駅舎の構造について教えられた。この駅舎は 1935（昭和 10）年の新竹・台中州大地震でも全壊は免れている。



(呟十二百二千拔海)所號信份六十
所高最中線貫縦

山小屋風のデザインで知られた十六份の木造駅舎。苗栗県は行楽客の誘致に熱心だ。駅は戦後に「勝興」と改称された(『台湾鉄道要覧』より転載)。駅舎は廃線となった今も残されている。

後藤新平が揮毫したプレート

駅構内の北と南にはトンネルが口を開けている。南側のトンネルは日本統治時代、「第二隧道」と呼ばれていた。その上方に注目すると、苔むした小さなプレートが確認できる。そこには「開天」という文字が記されている。これは後藤新平の筆によって書かれたものである。

当時の後藤は鉄道建設の責任者であり、台湾総督府民政長官の地位にもあった。その後藤が直々に筆を執ったのである。こういったところからも縦貫鉄道の建設意義の大きさが理解できよう。なお、第二隧道以外にも第七隧道の南口には台湾総督・児玉源太郎の揮毫した「一氣通」のプレートが残っている。第七隧道の完成は1905年(明治38)2月28日だった。

縦貫鉄道建設において、最後のトンネルとなったのは第九隧道である。この区間のトンネルは北から順に第一、第二と続いていたが、ここが連続する隧道の最南に位置していた。

第九隧道は縦貫鉄道の隧道の中で最も建設費用がかかったトンネルだった。北口には後藤新平が

「潜行不窺」、南口には第5代台湾総督・佐久間左馬太(さまた)による「気象雄深」のプレートが掲げられたが、残念ながら、両者とも現存はしない。

十六份駅を挟んで、三叉河と后里庄(後の后里)の間は勾配区間が続く台湾鉄道最大の難所だった。戦後も長らく懸案となっていたが、1998年9月25日に新線が開業し、路線切り替えと同時に駅は廃止となった。

列車が来なくなっても、木造駅舎は残されている。すでに一世紀を超える歴史を誇るこの駅舎は1999年、苗栗県から文化財の指定を受け、保存対象となった。ここ数年は行楽スポットにもなっており、週末を中心に、ちょっとした賑わいとなる。駅舎のみならず、ホームも手つかずの状態に残されており、周辺にはレストランやお土産屋なども並んでいる。



日本統治時代に撮影された第二隧道。「開天」の文字が見える。(『台湾鉄道史』より転載)



後藤新平民政長官が揮毫した「開天」の扁額。苔むしてはいるが、今も判別は可能だ。(『台湾鉄道史』より転載)

艱難辛苦を乗り越える

台湾の鉄道建設は多くの困難を伴った。特に新竹から台中までの区間は縦貫鉄道最大の難所を抱え、技師たちを悩ませた。しかも、マラリアに感染する危険が高いほか、ペストやコレラも発生していた。当時は熱帯病理学が発達していなかったため、しっかりと裏付けを得た治療法はなく、予防すら、手探りの状態だった。鉄道部は医務局を置いていたが、効果を上げていたとは思えない。工区によっては人夫の半数以上が病床に伏すという状況だったとも言われている。

また、資材運搬の際にゲリラの襲撃に遭うこともあった。初代台湾総督の樺山資紀（すけのり）は1895（明治28）年11月18日に抗日ゲリラの平定を大本営に伝えているが、それぞれの土地で発生する小競り合いは常に続いており、工事は危険を伴っていた。

それでも1908（明治41）年4月には工事が終わり、18日には試運転が実施された。同月25日には台湾総督官邸で佐久間左馬太主催の慰労宴が開かれたという。この日の様子は大きく報道され、全島が祝賀ムードに包まれた。

開通式典は工事終了から半年後

縦貫鉄道の開通記念式典は1908（明治41）年10月24日に台中で開かれた。会場は台中公園が指定され、全島行事とされた。式典には閑院宮載仁（かんいんのみやことひと）親王をはじめ、貴賓が163名、その他の来賓が1200名招かれた。日本本土向けに送られた招待状だけでも800通に及んでおり、当時の政財界の重要人物はほぼ網羅していたと言われている。また、取材記者だけでも本土から30名がやってきたという。

閑院宮載仁親王は10月22日に基隆に到着。縦貫鉄道開通式典と赤十字会支部大会に臨席し、30日に台湾を離れた。台中での式典後は列車で南下

し、26日には台湾製糖株式会社後壁林工場と橋仔頭工場を視察している。

なお、この開通式典の前、長谷川謹介は欧米視察に出ており、台湾に不在中の業務はすべてのちに鉄道部長となる新元鹿之助が担った。式典についても、新元が全体を仕切ったと言われている。式典は佐久間左馬太総督の式辞に始まり、司法大臣・岡部長職（ながもと）、陸軍次官の石本新六、下坂藤太郎の祝辞朗読があった。

なお、長谷川謹介はこの式典が終わった後、12月5日に鉄道院技師となって帰京。東部鉄道管理局長に栄転している。この時に「技師長」という職位は廃止されたが、実質的な後任には新元鹿之助が就いた。その後、長谷川は1918（大正7）年に鉄道院副総裁に就任した。

1899（明治32）年4月1日に台湾鉄道敷設部技師として台湾に関わった長谷川は当時45歳、そして、約10年間、台湾の鉄道敷設を指揮した。具体的な設計から技術者の招聘人事、そして、得意の英語を駆使し、資材の調達にも関わった。そのため、長谷川自身が台湾を離れた後も、「台湾鉄道の父」と呼ばれて親しまれたという。

1911（明治44）年4月23日には台北駅前広場に長谷川の銅像が設けられた。



台中駅旧駅舎。1917（大正6）年竣工。中央上部に鐘塔を設けるのは当時のターミナル建築のスタイルだった。英国ヴィクトリア様式のデザインは当時から注目を集めた。

会場となった台中公園

縦貫鉄道全通式典の会場となった台中公園は、1903（明治36）年10月28日に開園している。当時は市街地のはずれに位置していたが、その分、閑静な空気に包まれていたという。敷地は2万6千坪。園内には小山や園池などがあった。

日本統治時代、台南公園や屏東公園など、台湾には数多くの都市公園が設けられたが、台中公園はその白眉とされる存在だった。開園当時の謳い文句は、「都市公園の傑作」というものだった。

公園は台中市民有志の名において発議され、市民から集められた寄付金をもとにして起工されている。付近は湖沼の多い一面の湿地帯で、刺竹（しちく）や葦（あし）が繁茂し、工事はあぜ道のようなものを作りながら進められた。

この公園のシンボルとなっているのは、要人の休憩所として建てられた涼亭（池亭）である。池は4160坪という広さで、自然沼を利用して整備されている。涼亭はその静かな湖面に浮かんでいるかのようにも見え、今もなお、優雅なたたずまいを見せている。

この建物は西洋式の家屋だが、「擬洋風建築」という建築様式にも分類される。明治維新以来、日本は文明開化の言葉のもと、西洋文化を盛んに採り入れた。しかし、本格的な西洋建築を設計す



台中公園は今も市民の憩いの場となっている。擬洋風建築は台湾でも数が少なく、貴重なものとなっている。

るには技術的に困難があったのも事実である。そのため、その土地の建築家や宮大工たちが、西洋建築の写真や設計図を見て、デザインを模倣して作り上げたものがある。これが「擬洋風建築」と呼ばれるもので、いずれも明治時代にのみ見られた。当然ながら、現存するものは少なく、その価値は計り知れない。

台中の発展が始まった

縦貫鉄道の全通式典は、台中という都市が飛躍的発展を遂げるきっかけとなった。式典に合わせて街並みは一変し、その後も都市計画に従って整備が続けられた。街は駅を中心に発達し、放射状にのびる道路の両脇に家屋が整然と建ち並ぶ様子はこの町の自慢だった。

余談ながら当時、すでに台中には数軒の旅館があったというが、これでは来賓や式典参加者を収容しきれず、官舎やクラブ、民家なども宿泊用にあてがわれた。そして、駅の近くには新聞記者用に設けられた木造家屋が52戸、新築されたという。

なお、この時に、駅前通りとなる「すずらん通り」が誕生している。正式名称は「新盛橋（しんせいばし）通り」だが、街路灯に鈴蘭を模した装飾が付けられたことにちなんで「すずらん通り」と呼ばれた。日本統治時代、台中は美しい家並みで知られていたが、舗装道路はもちろん、電線を埋設したこの通りは、台中を代表する都市景観とされた。

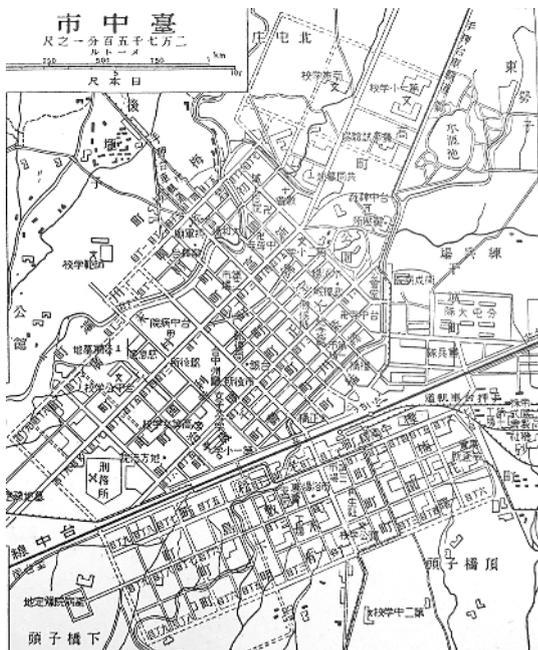
台中は台湾の都市にしては比較的歴史が浅い。本格的な整備が始まったのは、日本統治時代を迎えてからのことである。最初に都市計画が練られたのは、1900（明治33）年1月6日に公布された「台中市区改正」に遡る。これは資金不足で頓挫してしまっていたが、縦貫鉄道の全通により、台湾中部の要衝とするべく、再び都市計画が練られた。

縦貫鉄道の乗降客は順調に伸び続け、台中も都市として大きく発展していった。それまでの台湾中部は、彰化（しょうか）や鹿港（ろっこう）を

はじめ、員林（いんりん）や霧峰（むほう）などが発展していたが、縦貫鉄道の開業後は台中が台湾中部の中核という地位を得ていった。



交通の要衝として機能した台中は文字通り、台湾中部の中核として発展していった（日本統治時代に発行された絵葉書。『古写真が語る 台湾 日本統治時代の50年』より転載）。



台中駅周辺の地図。当初から都市計画に従って整備された台中は、その家並みの美しさで知られた。昭和6年頃の様子（『台湾鉄道旅行案内』より転載）。

鉄道の建設意義を考える

台湾の縦貫鉄道は約10年の歳月をかけて完成した。現在の尺度では計りきれないが、資材調達
の難しさや運搬手段の整備、工員たちの労働環境、

不安定な社会事情、そして、当時の鉄道建設技術などを考えると、その早さは驚異的なものと言える。なお、縦貫鉄道が全通した時点では、台湾北部に淡水線、南部には打狗（高雄）～九曲堂間の支線が開業を果たしていた。

その後、縦貫鉄道はその本分をおおいに発揮していく。そして、開通後も勾配区間の解消、複線化工事、列車の高速化に加え、台湾島を一周する環島鉄道の計画など、工事と整備は続けられていった。

最後に、台湾総督府が縦貫鉄道の建設を急いだ理由は何だったのかを考えてみたい。植民地経営における鉄道の意義は計り知れない。当時、東アジアに限らず、全世界は欧米列強の脅威に晒され、アフリカやアジア、南米など、多くの土地が植民地となっていた。

当然ながら、列強は自国の国力拡充を図ることに腐心した。殖産興業における鉄道の存在意義は計り知れないものがあり、イギリスがマレー縦断鉄道を建設し、フランスがベトナム縦断鉄道を建設したのが好例である。そして、この時期、後に日露戦争で戦火を交えるロシアが東清鉄道やシベリア鉄道の建設を手がけていた。これもまた、アジア進出を目論む野心と深く関わっていたことは言うまでもあるまい。大規模輸送が可能な鉄道の存在は、支配者が統治を進めていく上で不可欠のものであった。

新興国家である日本は、列強が見つめる中、新領土である台湾をいかに経営するか、その手腕が問われていた。縦貫鉄道は、台湾の開拓という名目はもちろん、帝国南方の防備を強めるほか、抗日勢力の鎮圧や石炭をはじめとする鉱産資源の採掘や農産物の運搬、そして、阿里山などで伐採される木材の搬出など、様々な期待と思惑が絡み合っていたのである。

縦貫鉄道の完成によって、台湾全体が単一の経済圏、物流圏となったことにも注目したい。これは鉄道輸送の影響が及ぶ範囲に限定されるが、流通が一本化し、地域による物価の格差が縮まった。

そして、都市や集落単位で生産・消費されていた様々な物資が工業製品化されるようになった。

島内で産する物資を基隆と高雄という南北の港湾から島外に搬出するというスタイルも、鉄道によって構築された。そして、季節を問わず、どの時期でも確実に利用できる鉄道輸送は安定感があり、大量の物資を効率よく運搬できるという長所があった。

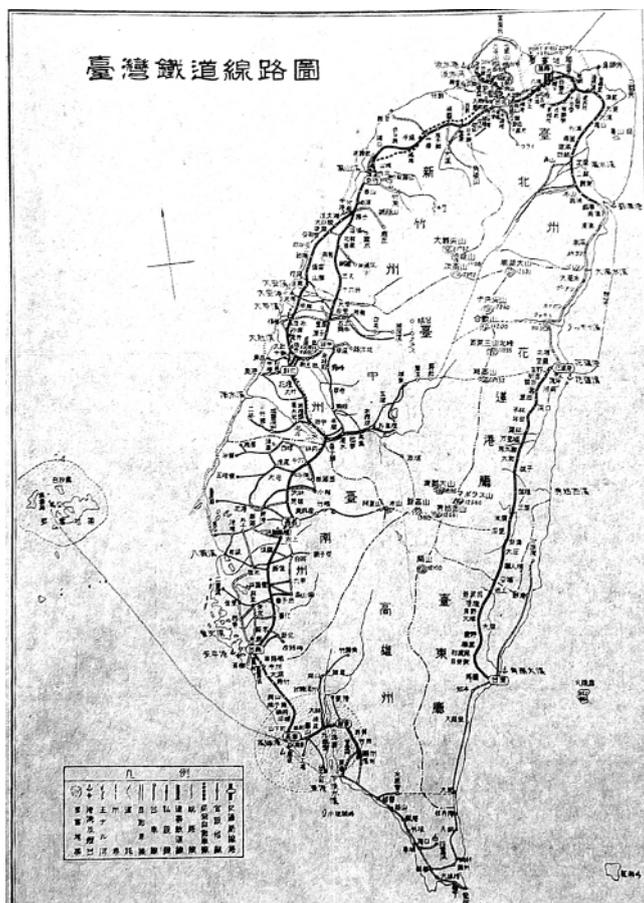
さらに、中央政府と地方の一体化という意義も大きく、鉄道によって、各地域が中央と結ばれ、連係していくスタイルが構築された。台湾では長らく南部の台南が首位都市となっていたが、鉄道によって島都・台北の発展が促されていった。これは同時に、新領土・台湾が大日本帝国の体制に組み込まれたことも意味していた。

その後、縦貫鉄道による経済発展を実感した台湾総督府は、線路状態の強化や支線の敷設など、

積極的な姿勢で鉄道整備に取り組んでいく。そして、物資輸送の需要増加を受け、鉄道はますますの発展を遂げていった。

また、鉄道によって、台湾の人々の「世界観」にも大きな影響を与えた。当時、多くの人々は自らが生まれた土地以外の世界を見ることなく生涯を終えていた。これが鉄道によって移動が生まれ、自らが知らない世界に触れるようになる。これに伴い、「台湾島民である」という自覚が生まれていった。外来政権である日本による統治下と言う現実があったものの、こういった意識の変革が社会に一体感を与えていったことも見のがせない。同時に、台湾の人々の新しいアイデンティティ構築を促したとしても過言ではないだろう。

今回は日本統治時代の縦貫鉄道を「誌上乗車」しながら、往年の台湾を偲んでみたいと思う。



台湾の西部を南部に貫く縦貫鉄道は今もなお、最重要幹線となっている。(片倉佳史所蔵)

(出典明記のない写真は全て筆者撮影)