

## 劉銘傳と台湾 清国統治時代末期と鉄道建設の意義



片倉 佳史（武蔵野大学客員教授・台湾在住作家）

今回は日本統治時代を迎える以前の台湾について述べてみたいと思う。1895（明治28）年、台湾は日本の領土に組み込まれたが、その前夜というべき時期の様子はあまり知られていない。今回は揺れ動く1880年代の東アジアと台湾、そして、初代台湾巡撫（知事）となった劉銘傳と鉄道建設について述べてみたい。

### 劉銘傳という人物

劉銘傳（りゅうめいでん）は台湾史を学ぶ上で欠かすことのできない人物である。一般的には「台湾に電灯をもたらした人物」として知られており、台湾における郵便の創始者でもある。また、鉄道や道路の敷設に熱心で、衛生事情の改善にも努めた。台北には劉銘傳の名前を冠した大学があるほどである。

台湾史における劉銘傳の存在は輝かしいものがあり、多くの書籍が刊行されている。劉銘傳はもともとは身分の低い人物で、匪賊に身を置いていた時期もある。中国安徽（あんき）省合肥（ごうひ）に生まれ、幼少期は貧しい暮らしを強いられたが、1851年に洪秀全（こうしゅうぜん）が太平天国の乱を起こし、社会が混乱すると、同じく合肥出身の李鴻章（りこうしょう）の淮軍（わいぐん）に入り、討伐側に就いて活躍する。ここで曾国藩（そうこくはん）に見初められ、頭角を現わすようになった。

しかし、功をなして爵位を受けた劉銘傳は、郷里に戻り、ここに籠ってしまう。この間の動きは謎に包まれており、空白の時間となっている。記録によると、故郷に家を建て、周囲にたくさんの花を植えていたという。そして、書院を設けたり、祖廟の修繕などを行っていたとされているが、実際は、貧困ゆえに学業を続けられなかった過去

を憂い、勉学に没頭していたと言われる。まだ40歳に達しない青年は、自宅に文人や儒家たちを招き、学問に勤しんでいたのである。

1856年にアロー戦争（アロー号事件）が起こり、1858年6月に清国は英仏をはじめとする欧米列強と天津（てんしん）条約を結んだ。この条約によって基隆港が1863年に開港となったが、1884年にはベトナムの領有を巡って清仏戦争が勃発。フランス軍はアメデ・クールベ提督率いるフランス極東艦隊を台湾に派遣し、基隆湾を攻撃した。

1884年8月5日、劉銘傳は再び登用され、台湾へと向かった。フランスは基隆を砲撃した後、上陸を試みたが、劉銘傳率いる援軍の到着によって阻止されることになった。

フランス極東艦隊は台湾からは追い払われたものの、その後、福州の攻略に転じる。そして、1884年8月23日の馬江海戦で、清国福建艦隊がわずか1時間ほどで22隻も撃沈されるという惨劇が起きる。この時の清国軍水兵の死者は3千名を超えたという。

イギリスが香港を拠点としたように、東アジア方面進出の拠点として、台湾に着目していたフランスは、再び台湾攻略を試み、この時は戦線を基隆湾から滬尾（こび・現在の淡水）にまで拡大させた。この戦役は「滬尾戦役」と呼ばれ、ここでも清国は台湾上陸の阻止に成功した。現在も淡水には戦役後の1886年に設けられた滬尾砲台が

残っており、史跡として扱われている。

こうしてフランス軍は台湾上陸を諦めたが、膠着状態は長らく続くこととなった。フランスは台湾海峡を勢力下に置き、打狗（高雄）や安平（あんぴん）を海上から封鎖することで、台湾を封じ込めたのである。

1885年6月9日、天津条約（李鴻章・パトノートル条約）が締結され、ベトナムがフランスの保護国となった。これにより、フランスは台湾海峡の封鎖を解き、占領していた澎湖から撤兵し、清仏戦争は終了した。

余談ながら、フランスの東アジア進出は執拗なものがあり、1894年7月25日に勃発した日清戦争にも陰を落としている。1895年4月17日に締結された下関条約の交渉の席において、清国全権大使の李鴻章との折衝に当たっていた伊藤博文と陸奥宗光（むつむねみつ）は、密かに澎湖（ほうこ・ほうこ）へ軍隊を派遣し、3月26日に混成支隊が媽宮（現在の馬公）湾を占領した。これが交渉を有利に進めるきっかけになったが、それは、フランスが澎湖海域に侵入してくることを警戒したためとも言われている。



基隆市内にあるフランス人墓地。クールベ（クールペー）提督の墓地。『台湾大観』より転載。

## 低迷する清国と洋務運動

清仏戦争で清国は自らの実態を世界に晒すこととなり、腐敗した政治と旧態依然とした支配体制の終焉は確実なものとなった。これを機に、フランスのみならず、イギリスやアメリカなどは野心を隠さないようになり、同時に、台湾の地理的重要性が再認識されるようになった。そこには新興国・日本も深い関わりを持っていた。

1871年に台湾に漂着した宮古島島民遭難事件と、その後の日本軍の台湾出兵を受けて動揺した清国は、沈葆楨（しんほてい）を派遣し、台湾経営を強化したが、それ以来とも言うべき新しい政策を練る必要に迫られた。

当時、清国内では洋務運動が起こっており、李鴻章などを中心に各種改革が進められていた。洋務運動は1860年代に始まり、欧米の先進的な科学技術を導入し、清国の国力増強を目指したものである。自強運動とも呼ばれ、「中体西用」（中華の実体を保ちつつ西洋の手法を用いる）をスローガンとして進められていた。

当時は清国第10代皇帝の同治帝の時代だったが、幼少であることを理由に西太后が実権を掌握し、皇帝の背後から「垂簾聽政（すいれんちょうせい）」を行っていた。それでも、官僚たちは軍隊の近代化と指揮権の統合を進めていた。しかし、専制と腐敗の中で改革は遅々として進まず、保守的な思考が目立ち、派閥による対立も激しかった。

そこで洋務派は一策を講じた。それまで福建省に属していた台湾を一省として扱い、台湾省とすることである。そして、分離した台湾省の巡撫（知事）に、洋務派の旗手とも言うべき劉銘傳を送り込んだのである。

劉銘傳は清仏戦争が終結する直前、1884年10月29日に福建巡撫となっている。翌年10月12日に台湾が一省として独立。台湾は清国の20番

目の省となった。初代台湾巡撫には劉銘傳自身が就いた。

当時、すでに皇帝は光緒帝の世になっていたが、依然として、実権は西太后が握っていた。光緒帝の父親である醇親王（じゅんしんのう）に対し、劉銘傳は台湾における施政に制限を加えないことを直訴し、許されたという風聞も存在しているのが興味深い。

つまり、劉銘傳はさまざまな妨害に遭いやすい清国本土ではなく、新天地である台湾で、思うままに改革を行なおうとしたのである。時に49歳。その気概は熱く、台湾省が全清国の模範となることを目指していた。赴任に当たり、気持ちが揺らぐからと、あえて家族を郷里に残し、単身で台湾に向かった。



初代台湾巡撫となった劉銘傳。国家中央図書館所蔵。

## 台湾史の中でも注目される6年

劉銘傳が台湾にいたのはわずか6年あまりである。しかし、多方面において発展の基礎が築かれたことは疑いない。軍事面を重視していたが、行政や教育、交通など、さまざまな分野で改革が進められた。

具体的には、防衛の強化、軍備の再編、そして、各種インフラの整備。台湾初となる鉄道建設や、電信ケーブルの敷設、そのほか、郵便制度や電報

の創始、炭鉱開発、学堂の設置、灌漑用水路の整備、そして電灯の整備など、枚挙にいとまがない。

当然ながら、こういった改革・刷新には莫大な資金を要する。そのため、行政機構の簡素化を推し進め、土地調査や税制の見直し、樟脳や硫黄の専売化、石炭採掘事業の官営化などを実施し、財源の確保に努めた。また、台湾で最初となる公的医療機関もこの時期に整備された。

もちろん、良い面ばかりではなく、急激な近代化による弊害もあった。特に、財源を確保するために行なった土地測量事業については、末端の官吏の不当な振舞いに民衆が立ち上がり、1888年10月に台湾中部の彰化で施九緞（しきゅうたん）の乱が起きている。この乱は数千人の民衆が集まったとされている。

## 理想半ばで台湾を去った

ヌルハチによる建国以来、276年の歴史を誇る大清帝国だったが、劉銘傳が台湾の地で行なった施政は最も開明的で、積極的なものだったとする意見もある。6年という短い時間を経て生まれ変わりつつあった台湾は、「清国で最も進歩した土地」と評されることもあった。

しかしながら、劉銘傳の理想は夢半ばにして終わりを迎えた。清国中央の政争に遭い、1891年6月4日をもって召還されてしまったのである。



劉銘傳の治世下、刷新と防衛の強化は同時進行で行なわれていった。現在も基隆郊外に残る清国統治時代のトンネル「獅球嶺隧道」。

劉銘傳は故郷に戻った後、1896年1月12日に病没している。そして、思い描いていた理想は、新しい統治者となった日本に受け継がれる。自らが手掛けた台湾を日本がどのように発展させていくのか、病床に伏した劉銘傳はどんな気持ちで見っていたのだろうか。

## 劉銘傳が見た当時の台湾

1884年、すでに清国は欧米列強に国土を蝕まれ、無惨な状況にあった。戦火が続き、不平等条約に苦しめられ、そして、腐敗した官僚政治が横行する。まさに身動きが取れない中で、人々は苦しみと失意の中に喘いでいた。そういった屈辱を味わっていたこともあり、劉銘傳は国防を強く意識していた。そして、鉄道を富国強兵を担うものとして重視していた。

台湾に着任するや、台北城内に巡撫衙門を置き、ここを行政庁舎とした。その場所は日本統治時代に建てられた台北公会堂（現在の中山堂）の敷地の傍らに位置し、現在は石碑が設けられている。

劉銘傳は台湾に入った際、想像以上の混乱、そして疲弊に驚いたと言われている。長らく福建省の下に置かれていた台湾に対し、清国官憲は統治に消極的だった。人々は貧しく、衛生状態も悪い。そして、道路一つにしてまともなものはなく、不備不便という言葉そのものであった。

## 清国最初の鉄道

ここで、台湾ではなく、清国の鉄道建設についても記しておきたい。

清国の鉄道は1865年、同治帝の時代に誕生した。もともとは上海在住の英国商人たちが上海と郊外の呉淞（ごしょう）との間の敷設を請願したことを端緒とする。

呉淞鉄道は上海租界と港灣のあった呉淞を結ぶ約15キロの鉄道だった。英米両国は何度となく清国に鉄道建設を請願していたが、当時の清国官憲

は保守的な思考に陥っており、認められることはなかった。そして、清国の民衆は汽車を不気味な存在として忌み嫌った。なお、太平天国の乱を平定するためにも鉄道は有効だとして洋務派の李鴻章は支持に回ったが、やはり却下されてしまった。

そこで英米商人は事後承諾という形で工事を始めた。名目上は港に向かう新しい道路を造るということで工事が行なわれ、1876年に工事は終了。7月1日に旅客営業が始まった。

この鉄道は中国史上最初の商業用鉄道だったが、悲しい運命を歩んだ。人々は機関車を「煙を吐く鉄の車」と呼んだ。悪魔と称され、機関車が忌み嫌われただけでなく、鉄道に従事する人々を悪魔の使徒と罵り、病気が蔓延すれば鉄道のせいだと騒ぎ、身内に不幸があれば鉄道会社に賠償金を請求するなど、大騒ぎの状態だった。家畜の成長を妨げ、さらに、街を線路が貫くと、風水が悪くなると言っ、線路を剥がそうとする人が続出した。

結局、開業から一年足らずで、収拾がつかなくなってしまった。鉄道は清国に買収された上で撤去された。1877年10月20日、最後の列車が出て、清国最初の鉄道は廃線となった。この時、イギリスから持ち込まれた機関車は、長江に投げ捨てられた。追い打ちをかけるように、人々は厄払いとして爆竹を鳴らし、金紙を焚いたという。

清国最初の鉄道は実に短命だったのである。

## 台湾鐵路と劉銘傳

台湾鐵路の端緒が開かれたのは1887年のことだった。劉銘傳はその盟友とも言うべき李鴻章の支持を得て、工事に着手した。李鴻章もまた、清国中央で各種改革を試みている時期である。日本が台湾領有を決める8年前のことだった。

劉銘傳は鉄道敷設について、以下のように上奏している。

「台湾島は海防の要地であり、殖産興業を進め、産業発展を促し、富強を計るべきである。その目

的を果たすためには、大規模輸送機関が不可欠である」

そして、台湾に鉄道を建設する利点としては、以下を強調した。

- 1) 台湾島の南北に位置する基隆と安平（あんぴん）は砲台が築造されており、防備は整っているが、それ以外は全くの無防備である。鉄道があれば、軍隊の移動に有利である。
- 2) 中央に台湾省の省城を造るために、資材運搬に便宜を図る（これは台湾省の首府を現在の台中に設けるというプランだった）。
- 3) 台湾は河川が多く、季節による流水量の変化が大きい。これを渡る不便を解消できる。

この上奏は採用され、1887年4月28日に認可を受け、5月20日、大稲埕に「全台鐵路商務総局」が創設された。そして、ドイツ人技師ベッケルを招聘した。清国最初の鉄道がイギリス人によってなされたのに対し、台湾最初の鉄道はドイツ人によって進められたことに注目したい。清国において理不尽な振舞いを繰り返すイギリスを嫌い、清仏戦争でフランスに苦汁をなめさせられた劉銘傳は、英仏を信じ、頼ることを極度に警戒していた。そして、遅れてやってきた新興国であり、科学と技術においては絶対的な自信を持っていたドイツもまた、やはり、台湾という土地に強い関心を持っていた。両者の利害は一致していたのである。



開設当時の台北駅。駅というよりも乗降場といった雰囲気漂う。片倉佳史著『台湾に生きている日本』より。

## 静態保存される「骨董機関車」

台北二二八和平紀念公園の敷地内に静態保存されている蒸気機関車についても紹介しておきたい。

機関車は2両あり、左手のものは「騰雲（とううん）」号、右手のものは9号機関車と呼ばれている。いずれも1世紀を超える歴史を誇る「骨董機関車」である。

騰雲号は1887年、劉銘傳が鉄道建設に着手した際、ドイツのデュッセルドルフに本社のあるホーヘンツォレルン社から輸入したものである。基隆～台北間が開通した当年から使用されており、1895年に日本軍が接収している。

この機関車は台湾に初めてもたらされたということで、第1号機関車と呼ばれていた。「騰雲」の命名は劉銘傳によるものである。ちなみに同型の機関車はもう一両あり、2号機関車、もしくは「御風（ぎよふう）」号と呼ばれた。ただし、こちらは1928年に引退し、解体されている。

また、特別な愛称こそないものの、9号機関車も騰雲号に負けず劣らずの名車両である。騰雲号が台湾初の機関車であるのに対し、こちらは日本を最初に走った蒸気機関車なのである。

この機関車はイギリスのエイボンサイド社製で、A-3型という形式だった。1871年にブリストルの工場で製造された。1872年10月14日に新橋（汐留）～横浜（桜木町）間の鉄道が開業した際、同線を走った10両のうちの1両である。

この機関車は除籍後、台湾総督府へ譲渡されている。台湾へ送られたのは、当時は7号機と呼ばれていたこの機関車と、5号機の2両だった。しかし、5号機は海難事故に遭い、五島列島沖に沈んでしまった。そのため台湾に到着したのはこの7号機のみだった。なお、台湾に到着した際、すでに8両の機関車があったため、1906年に9号機と命名されている（後にE-9型と形式名称が

変更されている)。

9号機関車は主に高雄(打狗)と台南の間を走っていた。1926年には現役を退いたが、歴史的価値が認められ、1928年に台北新公園(現在の二二八和平紀念公園)に保存されることになった。

騰雲号については興味深いエピソードが残っている。それはこの機関車が呉淞(ごしょう)鉄道で走っていたものを廢線後に台湾に移送したという説で、これが長らくまかり通っていた。これは日本統治時代の解説板にこういった記述があったことに起因する。

しかし、これは明らかに事実と反する。この辺りの状況は、台湾に関する数々の作品を手掛けた作家の西川満による『台湾の汽車』に詳しい。自身が無類の鉄道好きだった西川は、機関車を紹介した立て看板の記述に疑問を呈している。

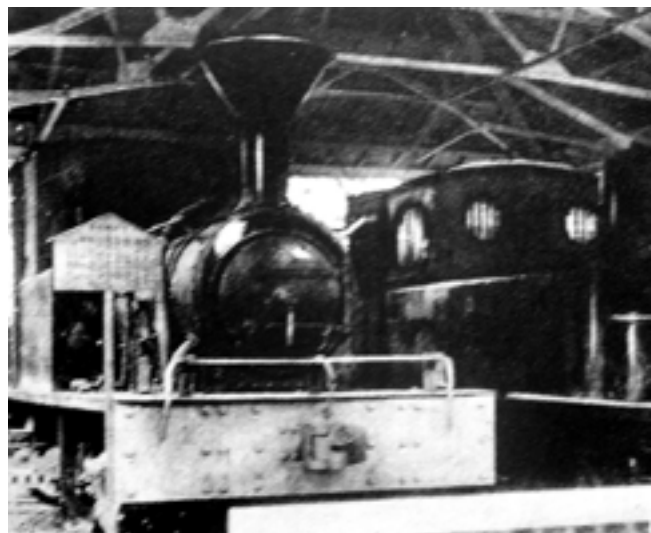
そもそも呉淞鉄道と台湾鐵路はゲージ(軌道幅)が異なり、呉淞鉄道は軌間762ミリ、台湾鐵路は1067ミリである。ここから考えても呉淞鉄道の機関車が台湾に運び込まれたというのは無理がある。線路と機関車が台湾に運び込まれる予定があったという記録はあるものの、やはり、劉銘傳の指示下、直接ドイツから購入した機関車であると考えべきだろう。



国立台湾博物館の傍らに展示されている騰雲号。台湾を最初に走った蒸気機関車である。



日本から運び込まれた9号機関車。「知られざる骨董機関車」である。日本最古参の蒸気機関車の1両。



日本統治時代からすでに保存対象となっていた蒸気機関車。現在とほぼ同じ場所に静態保存されていた(片倉佳史著『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』より)

## 鉄道工事の進捗と劉銘傳の離任

工事は1887年6月9日から始まった。まずは台北～基隆間、翌年には台北～新竹間の敷設準備も始まった。この鉄道は前者が1891年10月20日に全通し、後者が1893年10月30日に開業した。

これは全中国史上、最初の官営旅客鉄道という意味でも注目される。呉淞鉄道は外国人による民間経営の旅客鉄道であり、官営ではなく、官設でもない。これだけを見ても、当時の台湾には、清国本土では決して見られない新しい試みが劉銘傳

によってもたらされていたことがわかる。

先にも述べたように、劉銘傳自身は基隆～台北間の鉄道が開通した年に台湾巡撫の地位を離れている。1888年11月16日に工事が終了した台北～錫口（現在の松山）間と翌年開業の錫口～水返脚（現在の汐止）間の列車は見届けたはずだが、基隆から新竹までの鉄道に乗ることは叶わなかった。

劉銘傳の後任となったのは邵友濂（しょうゆうれん）だった。家柄もよく優秀で、劉銘傳とは清仏戦争の際、ともに台湾防衛にあたった盟友でもある。しかし、やや保守的な人物で、官僚的だったという評価がある。また、劉銘傳の施政は資金の調達ができずに行き詰まっており、民衆の反発を招いていた。これを受け、劉銘傳が手掛けた新政の多くを中止してしまった。鉄道建設にも消極的で、工事こそ継続されたものの、発展が鈍ってしまったことは否めない。

そして、劉銘傳が描いた理想は、新たな統治者となった日本人に受け継がれていくこととなった。基隆と台南・高雄を結ぶ縦貫鉄道（縦貫線）は1908年に完成し、鉄道は台湾の発展に大きく寄与していったのである。



騰雲号に据え付けられたホーエンツォレルン社の銘板。

## 清国統治時代末期という時代と鉄道建設

劉銘傳と鉄道について考える際、最も注目しな

ければならないのは、やはり、国防と鉄道を連動させていたことであろう。フランスとの戦いの中で、自国の脆弱さを思い知らされた劉銘傳は、改革を志すも、清国の政界は政争に明け暮れ、汚職も横行していた。こういった実情の中、劉銘傳は台湾との縁を得て、ここに注目するようになった。

そして、フランスとの戦闘を経て、台湾島の西側の防備が何もなされていないことに気付く。そのため、基隆と安平の港と台湾西部の各都市を鉄道で繋ぎ、中国大陸沿岸部と台湾を連結させることを思いついた。これもまた、国防を意識した視点と言えるだろう。

さらに、鉄道建設を上奏した際には、大規模輸送のメリットを挙げるだけでなく、北からはロシアが虎視眈々と侵略の機会をうかがっていることに触れている。劉銘傳は中央に対し、ロシアが攻めてこないのはシベリア鉄道が未開通だからだと直言している。

当時、国力を強化するために大規模輸送機関の整備を急ぐのは世界の常識だった。清国も例外ではないが、本土ではそれを実現することができなかった。絶え間なく続く欧米列強の侵略に対し、清国がいかに立ち向かっていくか、その基礎を担う存在としての鉄道に劉銘傳は強い関心を抱き、台湾でそれを実現したのである。

日本が台湾を領有する1895年以前の時代は、西太后を中心とする清国の政策、洋務運動を推進した曾国藩、李鴻章、左宗棠（さそうとう）、張之洞（ちょうしどう）らの動き、また、地政学的見地から見た台湾の重要性、そして、イギリスとフランスを中心とし、アメリカやドイツ、ロシア、そして日本を巻き込んだ国際情勢など、台湾史を学び、考える意義がぎっしりと詰まっている。そして、劉銘傳が去った後に続く台湾の日本統治時代との関連性も興味が尽きないところである。

こうして台湾の鉄道は、1895年を境とし、新たなステージに向かうことになった。（次回に続く）。