

「台湾鐵路」の黎明期～領台初期の鉄道事情



武蔵野大学客員教授・台湾在住作家 片倉 佳史

前は清国統治時代の鉄道建設について述べたが、今回は日本統治時代に入った当初の様子をたどってみたい。台湾巡撫（知事）の劉銘傳から受け継がれた鉄道の運営から縦貫鉄道の建設までを述べてみたいと思う。

台湾を支えた鉄道の存在

台湾は日清戦争後に締結された下関条約で、日本の新領土となった。鉄道は清国統治時代の末期、台湾巡撫（知事に相当）の地位にあった劉銘傳（りゅうめいでん）の指揮下、基隆（きいるん）～台北（たいほく）～新竹（しんちく）間が開通していたが、日本軍上陸後の戦乱もあり、物資輸送の手段には成り得なかった。

その後、軍事物資の輸送と産業開発・殖産興業の観点から鉄道は重要視され、縦貫鉄道の建設が進められた。清国統治時代の鉄道は大型輸送機関としての機能を果たしていなかったが、既存区間の改良工事を経て、様相は徐々に変わっていった。同時に新設区間の工事も急速に進められていった。

縦貫鉄道の工事は第4代台湾総督の児玉源太郎



台湾の発展を支え続けてきた鉄道。その始まりは清国統治時代に遡る。『古写真が語る 台湾 日本統治時代の50年』（祥伝社）より。

の時代に進められた。児玉源太郎総督と後藤新平民政長官の二人は、周囲の反対を押し切り、財政的にも相当な無理を覚悟の上で、敷設を決定したと伝えられる。

領台以前の台湾鐵路

前回は述べたように、台湾に最初の鉄道が敷設されたのは1891年のことだった。日本が台湾を統治下に収める4年前のことである。清国が派遣した台湾巡撫の劉銘傳は軍事・防衛の見地から鉄道の役割を説き、台北（たいほく）と基隆（きいるん）を結ぶ鉄道の敷設を指示した。1887年5月20日には「全台鐵路商務総局」という機関が設立され、イギリス人のH.C マシスン技師とドイツ人のベッケル技師が招聘された。

台北から基隆までの28・6キロは1890年の夏に完工し、翌年10月から列車の運行が始まった。しかし、劉銘傳自身はこの年に台湾を離れ、その後を継いだ邵友濂（しょうゆうれん）は、財政逼迫を理由に鉄道建設の計画を取りやめてしまった。その後、台湾は日本に割譲され、既存の鉄道施設は日本人に受け継がれた。

劉銘傳は基隆から台北、そして南部の中心であった台南までの区間を鉄道敷設の区間としていたが、その計画は叶わなかった。日本統治時代に入った時点では測量ですら、台湾中部の大甲（たいこう）辺りまでしか進んでいなかったと言われている。

清国統治時代の台北駅

1891年、台湾北部の港湾都市である基隆を起点とし、台北までの鉄道が開業した。設けられたのは基隆、八堵、水返脚（のちの汐止）、南港、錫口（のちの松山）、台北の各駅だった。

当初の台北駅は淡水河の河畔に設けられ、現在の台北駅よりも500メートルほど西側にあった。この時の台北駅はまだ駅と呼べるようなものではなく、名称も乗車券発売所という意味の「火車票房」となっていた。当時は「駅」という概念がなく、単に「列車に乗るための場所」という程度のものであった。

古写真を見ると、ここには修繕工場や車庫などもあったことがわかる。これらは清国統治時代に設けられたものだが、台湾総督府が接収し、使用した。現在は「国立臺灣博物館鐵道部園區」となっている旧台湾総督府鐵道部庁舎の裏手には、日本統治時代の講堂が一部ながら残っており、この建物の屋根の鉄骨が清国統治時代の工場のものでされている。清国統治時代の鉄道遺跡は少なく、貴重な存在となっている。

その後、台北から新竹までの区間が開業するが、当初の台北駅は行き止まり式で、いわゆるスイッチバックのスタイルであった。これは淡水河の水運への利便性を考慮したためとされている。台北を出た新竹行きの列車は100メートルほど基隆へ向かう線路と並走し、後に大きく左折していったのである。

余談ながら、台北から新竹へ向かう路線は、現在のように萬華（まんか）を経由せず、台北駅よりも北側で淡水河を渡り、現在の新莊（しんそう）方面に続いていた。

清国統治時代の列車

基隆から新竹までの鉄道は、橋梁が大小74箇所あり、全16の駅が設けられていた。修繕を行

なう工場は台北のほか、基隆と新竹にも設けられた。当初、運転本数は「数往復」という極めて曖昧な設定となっていた。これは保線が行き届かず、計画通りに運行することが不可能なので、発表されなかったのではないかと邪推する新聞記事も残っている。乗降者数は基隆～台北間が一日平均500名程度で、台北～新竹間が400名程度だったと推測されている。

興味深いのは、週末には全列車が運休していたという点である。これは台湾における当時の生活習慣に従ったものと推測されるが、現在の尺度から考えると、少々奇妙な運行形態である。その一方で、萬華と並ぶ台北の繁華街であった大稻埕（だいとうてい）にある古刹・城隍廟の祭日には、臨時列車の運行も実施されている。

なお、台北駅に常勤している職員は5名だったと言われている。そして、基隆～台北間の所要時間は約2時間だった。速度は時速13キロあまり。現在、同区間が30分あまりで結ばれていることを考えると、実にのんびりとした走りであった。

明治28年、日本統治時代が始まる

1895（明治28）年、日清戦争後に締結された下関条約によって台湾は日本領となった。同年6月17日には台湾総督府の始政式が執り行われ、初代台湾総督には海軍大将樺山資紀（かばやますけのり）が就任した。

清国統治時代の鉄道施設は台湾総督府に接収され、引き続き運行されることとなった。しかし、清国が設けた鉄道施設はあまりにも簡素なものだった。規格は低く、当然ながら大きな機関車は走ることができない。しかも、清国の官憲は本土に逃げ帰る際、あらゆる施設を破壊していったため、鉄道は使用に耐えないものとなり果てていた。

そういったこともあり、日本統治時代の鉄道事業は、「修復」と「改良」から始まった。これを指揮したのは小山保政技師で、作業を担ったのは

陸軍だった。当時は物資の輸送手段として鉄道を利用することが主目的だったが、同時に、中南部において激化していた抗日ゲリラの制圧にも繋がるものであった。

修繕事業は比較的順調に進んだと言われている。これは日本への抵抗が激しい中南部に比べ、鉄道が敷かれていた北部は抗日勢力の動きが鈍かったことがその理由である。

基隆～台北間は1895（明治28）年6月9日に台北から基隆まで騰雲号が単機回送を行ない、翌日から運転再開となった。続いて、台北～新竹間は7月10日に運転を再開している。

しかし、これはあくまでも「応急処置」というべきものだった。中南部での抗日勢力との戦闘が激化していく中、線路規格の小さいこの鉄道では輸送量に限界がある。そればかりでなく、勾配区間では列車が止まってしまうことは普通で、人夫が線路端で待ちかまえ、後ろから列車を押し坂を越えることも多かったという。

定期列車の運行は1896（明治29）年末の時点で、基隆～台北～新竹間を2往復となっていた。翌年3月からは基隆～台北間の区間列車が3往復に増便され、7月からは4往復となった。臨時列車も運行され、基隆港に船が到着する際にはほぼ確実に増発されていたという。

旅客列車については、1896（明治29）年12月から「上等」と「並等」という階級分けが実施されていた。運賃は清国統治時代のものに準じたと言われているが、額は同時期の日本本土に比べると、約3倍に相当したという。

保有車輛については、領台時に清国から受け継いだものが54両存在した。その後、年々拡充されていくが、最初の統計として把握出来るのは1898（明治31）年度で、蒸気機関車が11両、客車が15両、貨車90両で計116両となっていた。

なお、列車は貨物車両と旅客車両を繋いだ「混合列車」のスタイルだった。しかし、線路状態が

改善されると、貨物専用列車が運行されるようになった。清国統治時代の積み荷は主に米などだったが、日本統治時代に入ると、その内訳は多様化した。1899（明治32）年5月には、台湾の特産品である茶葉や樟脳を輸送する際の優待価格が設定されている。これは海外への輸出の需要に応えるためのもので、日本郵船会社、大阪商船会社（いずれも当時）との連携が図られていた。



台湾総督府は既存の施設を修繕し、改良を同時に進めていった。ただ、実際は改良工事とは言っても、測量からやり直すほどの大工事が続いた。新元久氏所蔵。

樺山総督が建議した三大事業

1895（明治28）年8月26日、初代台湾総督の樺山資紀は台湾経営の一大急務として三つの事業を挙げている。それは「縦貫鉄道の敷設」、「基隆の築港」、「島内道路の整備」だった。その筆頭に挙げられているのが基隆から台北、台中、台南を経て打狗（高雄）に至る縦貫鉄道だった。

この時は、日清戦争で征清大総督となり、参謀総長であった小松宮彰仁親王も、陸軍大臣大山巖に対し、「台湾防衛上、第一に着手すべき緊急事項」として、台湾西部を縦断する鉄道の敷設を建議している。

これを受け、縦貫鉄道の建設と基隆築港の調査費として軍事費より10万円が捻出された。台湾

総督府はすぐに調査を始めたが、注目したいのは、この時にすでに、東海岸を走る鉄道と中部山岳地帯を横断する鉄道についても計画が立てられていることである。これは実現することなく、終戦を迎えることとなったが、興味深いものである。

調査は約3ヶ月で終了した。縦貫鉄道については、基隆～台北～新竹間は既存の鉄道を継承し、新竹から苗栗（びょうりつ）、台中、嘉義（かぎ）、台南と経由し、打狗（のちの高雄）に至るおおまかなルートがこの時にほぼ確定している。

しかし、この時期の台湾社会は混乱を極めており、台湾割譲に際しての民衆の抵抗についても、日本側が想定していた以上に激しかった。そのため、計画は遅々として進まなかった。そして、何より、莫大な建設費用を捻出する力が、当時の日本にはなかった。

困難が続いた建設工事

縦貫鉄道の建設は第4代台湾総督の児玉源太郎の時代を待つことになる。名コンビとして知られる児玉源太郎総督と後藤新平民政長官は、様々な事業を手がけたことで知られるが、先述したように、二人は財政的にも相当な無理を覚悟で、縦貫鉄道の建設を強力に推し進めた。

しかし、工事にはいくつもの困難が待ち受けていた。まずは、用地確保の問題があった。日本による統治を甘受しない人々に対し、土地を買収することが難しいことは言うまでもない。そして、不安定な治世下、農民の多い土地柄を考えると、その交渉が難しいのは明白であろう。

さらに、都市においては、線路が市街地を貫くと町の「風水」が悪くなるという理由から、有力者が団結して、鉄道の建設に反対することも多かった。これは清国本土でも同様のケースが見られたが、台湾ではより一層激しい反対が起きたとも言われている。

具体的なケースを挙げると、当時としては都市

の規模が大きかった南部の鹽水港（のちの鹽水）や大目降（のちの新化）などがこれに当てはまり、駅は置かれなかった。そのほか、市街地に駅を設けられなかったというケースも多く見られる。

続いて、建設資材の運搬も大きな課題だった。清国統治時代の台湾では、道路の建設というものがほとんど行なわれなかった。また、海運についても資材を積んだ船に対応できるのは、北部の基隆と南部の打狗（のちの高雄）のみで、しかも、陸揚げ施設が貧弱だったため、大がかりな港湾工事を施す必要があった。

さらに、工事に携わる人員の確保にも困難が出ていた。縦貫鉄道の建設に際しては、日本本土から多くの技師が台湾に渡ったが、マラリアをはじめとする疫病が蔓延し、大きな困難に直面することになった。しかも、抗日ゲリラと化した匪賊（土匪）の襲撃を受けることも多かった。

そして、最も大きい問題は、物資・資材の不足だった。台湾は北部一帯を中心に石炭を豊富に産出していたが、鉄鉱石は少なく、製鉄所なども存在していなかったため、鉄鋼が生産できなかった。また、日本本土は迫りくる日露戦争に向けて、国力の拡充を図っていた時期だったので、台湾への供給はままならなかった。

皮肉だったのは枕木の調達だったという。台湾は温暖湿潤気候で豊かな森林資源で知られている。当時も鬱蒼とした緑に包まれていたはずだが、木材を切り出しても運搬手段がなく、道路は未整備で、河川は水量が安定しない上に滝もある。結局、枕木に向いているとされた杉材を目の前にしながら、これを調達することはできず、沖縄県の八重山列島や鹿児島方面から搬入するという手間を強いられた。

こういった状況の中で、縦貫鉄道の工事は進められていったのである。

当初は民営で計画された

縦貫鉄道の建設は当初、民間の手によって発議されていた。新領土という性格上、官営が想定されていた縦貫鉄道だったが、台湾総督府は1896（明治29）年10月27日、「台湾鉄道会社」に敷設認可を与える。その内容は総督府が調査した路線ルートに従い、4年以内に開通させるというものだった。

台湾総督府は清国から引き継いだ施設や領台後の調査結果を無償で下付するなど、協力を惜しまなかったが、やはり無理があったようだ。台湾鉄道会社は国内における資金集めに行き詰まり、同社創立委員長の地位にあった渋沢栄一は、状況を打破するべく、日本の鉄道庁とも取引があったイギリスのベイヤー・ピーコック社の外資にも期待をかけた。しかし、同社が出した条件を台湾総督府が受け容れず、結局は計画中止の憂き目に遭い、台湾鉄道会社は2年後の1898（明治31）年10月8日に解散してしまった。

理由はいくつか考えられるが、やはり、日本にとって初めての対外戦争である日清戦争後の疲弊と財政難、戦後の反動によって萎縮した経済界の動きが大きく影響したと言われている。



第4代台湾総督の児玉源太郎。ここで官設鉄道へと方向転換が図られた。

総督府が手がけることに

それでも、新領土・台湾において、鉄道には大きな期待がかけられていた。

当時、新来の統治者である日本に向けられた民衆の抵抗は激しいものがあった。これを鎮圧するためにも、鉄道は不可欠の存在だった。とりわけ開拓の歴史が長く、郷土意識も強い中南部における日本への抵抗は激しく、陸軍としても物資の輸送手段を確保することは不可欠だった。

1898（明治31）年2月26日、第3代台湾総督の乃木希典（のぎまれすけ）に代わり、児玉源太郎が台湾総督に就任した。児玉は民政局長（後に民政長官へと職制が変更）に後藤新平を起用し、ここに名コンビが誕生することとなった。

そして、縦貫鉄道は官営の鉄道として敷設されることとなり、児玉は後藤が就任するや、1899（明治32）年3月、第13回帝国議会に台湾鉄道公債法案を提出する。この時、縦貫鉄道敷設と在来鉄道の改良工事の予算案として、3千万円の公債を募集した。そして、10箇年継続事業として縦貫鉄道の工事が始まった。

1898（明治31）年3月30日には「台湾鉄道敷設部」が設けられ、これが後に「民政部鉄道掛」と合併されて、台湾総督府鉄道部となった。ここには総務、工務、汽車、運輸、經理の五課が置かれ、191名の職員が配置された。

初代鉄道部長は民政長官の後藤新平が兼任し、事務方面の責任者には遠藤剛太郎、技術方面の責任者には長谷川謹介が就いた。この時、長谷川は初代技師長という地位のみならず、工務、汽車、運輸の三部門の課長を兼任している。実質的なトップと断言していい存在だった。



後藤新平民政長官。後藤が抜擢した長谷川謹介は台湾鉄道界を牽引し、大きな功績を残した。

「台湾鉄道の父」と称された長谷川謹介

長谷川は1855年、山口県小野田の出身。1874年に工部省鉄道寮（のちの鉄道局）に入り、鉄道に関する各種技術を習得している。その後、工部省技手となり、1899（明治32）年から約10年間、台湾で活躍した。この時、長谷川は官職を辞し、日本最初の私鉄とされる日本鉄道の技師となっていたが、後藤の招きで台湾にやってきた。

1899（明治32）年4月1日、長谷川は臨時台湾鉄道敷設部の技師長に着任するや、測量隊を組織し、台湾各地に派遣した。同時に自身も現地へ赴き、状況を把握することに努めたという。この時、長谷川は日本屈指の鉄道技術者だったが、セメントや材木、石材などの建設資材を購入するため、一年のうちに三度も上京している。

当時の鉄道建設は一刻も早く、そして、わずかでも先に線路を延ばすことが求められていた。そのため、長谷川も不要不急の箇所は後回しにし、経費を切り詰めながら、大胆に工事を進めていった。

そして、1908（明治41）年4月20日、縦貫鉄

道は工事を終える。1899（明治32）年から10箇年計画で始まった工事は予定よりも一年半、前倒しで終了した。そればかりでなく、経費を130万円、節約した上での工事完了だった。

物資の不足、疫病の蔓延、運搬の困難、人手不足、自然の猛威という幾多の困難が折り重なる悪環境の中で工事は進められた。しかし、長谷川の手腕により、想定されていた以上の成果がここに実現した。人々は長谷川を「台湾鉄道の父」と慕い、台北駅前には長谷川の座像が置かれた。



長谷川謹介。1918（大正7）年に鉄道院副総裁をもって勇退するまで、半世紀近く、日本の鉄道に奉職した人物である。

徹底した合理主義と現実主義

長谷川は実直な人柄で部下から慕われていた。そして、児玉や後藤からも絶大な信頼を得ていた。その一端を紹介しておきたい。縦貫鉄道の建設について、後藤と取材記者による興味深いやりとりがある。島の南北を結ぶ鉄道は歴史に残る大事業だと絶賛する記者に対し、後藤は『鉄道時報』に以下の言葉を残している。

「自分は台湾鉄道部創設以来、同島を去るまで、部長の職に当たっていたが、それはホンの名義だ

けのもので、鉄道建設の事は技師長の長谷川に一任して、自分はただ、盲判を捺したようなかたちであったから、南満州鉄道へ行くまでは、実は鉄道のことはほとんど知らなかった。すなわち、鉄道部長の名義を有していながら、実は鉄道の門外漢であった。それというのは、技師長に人を得たからであって、いったい長谷川という男は世間往々に見るところの、学術上そうであるからその通りにしておけば、後日いかなる結果を生じようとも、自分に責任はないという型の人ではなく、学理は学理として、あくまで完全を期するという人物だったから、安心してほとんど全部をこれに一任した次第であった（以下略）

実際、民政長官の地位にある後藤は多忙を極めており、現場で采配を振るったのは常に長谷川だった。長谷川は後藤の期待に完璧をもって応えた。そして、長谷川の側も後藤を慕う気持ちは強かったようである。縦貫鉄道完成の要因として、真っ先に後藤への絶対的信頼を挙げている。

長谷川は鉄道の運用効率に強くこだわっていたという。縦貫鉄道敷設についても、大がかりな経路変更を断行しているが、これは輸送効率を重視したからに他ならない。台湾南部においても、築港間もない高雄の将来を見据え、縦貫鉄道の終着駅を港近くに設けることにこだわったという。

長谷川は生前、「無駄のない輸送経路の構築が台湾の未来を支える」という言葉を繰り返し述べていた。鉄道と港湾の連携を重視したのは、厳格なまでの合理主義と先見の明が結実したものと言ってもいいのかもしれない。

長谷川もまた、児玉や後藤と同様、部下を信頼し、人材の育成を重視した。そして、明確なビジョンを持ち、無駄なく理想に近づく努力を続けた。その精神は「難治の島」と言われた当時の台湾を変えただけでなく、現在の台湾にも受け継がれている。

今回は縦貫鉄道のルート決定における長谷川の存在と縦貫鉄道開通までの動きを紹介したい。



日本統治時代の台北駅（二代目駅舎）。駅前広場には長谷川謹介の銅像が置かれていた。



台湾北部の鉄道路線図。昭和13年当時のもの。基隆から台北、新竹までは清国統治時代に開通している。

片倉佳史（かたくら よしふみ）

台湾在住作家。武蔵野大学客員教授。台湾を学ぶ会代表。1969年生まれ。早稲田大学教育学部教育学科卒業後、出版社勤務を経て、台湾と関わる。台湾に残る日本統治時代の遺構を探し、それらを記録している。地理・歴史、原住民族の風俗・文化、グルメ、鉄道などのジャンルで執筆・撮影を続けており、手がけたガイドブックはのべ40冊を数える。著書に『台北・歴史建築探訪～日本が遺した建築遺産を歩く』、『台湾旅人地図帳』、『台湾に生きている日本』、『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』、『台湾鉄路と日本人』、『旅の指さし会話帳・台湾』など。台湾でも『台湾風景印～台湾駅スタンプと風景印の旅』、『台湾土地・日本表情』などの著作がある。台湾事情や歴史秘話、日台の結びつきなどをテーマに講演をこなすほか、ツアーの企画なども行なっている。最新刊は台湾生活情報誌『悠遊台湾 2021年度版』（片倉真理との共著）。
公式サイト：台湾特捜百貨店 <http://katakura.net/>
ツイッター公式アカウント：

https://twitter.com/katakura_nwo
オンラインサロン「片倉佳史の台湾漫遊術」
<http://www.katakura.net/salon/>