

# 片倉佳史の台湾歴史紀行 第二十四回

## 台湾縦貫鉄道を誌上体験 その3 (桃園~新竹)

武蔵野大学客員教授  
台湾在住作家 片倉 佳史

台湾島の南北を結ぶ台湾縦貫鉄道。基隆（きいるん）と高雄（たかお、旧名・打狗）間の408.5キロにおよぶ一大幹線は、今もなお、台湾社会を力強く支えている。その縦貫鉄道を「誌上体験」し、日本統治時代の台湾をたどる旅。第三回の今回は桃園から新竹までを旅してみたい。

### 大がかりな改良工事が進む桃園駅

大台北エリアの都市間輸送機能を強化するべく、現在、桃園（とうえん）駅は改良工事中である。台北市を中心に、周辺地域の新北市、桃園市、基隆（きいるん）市を合わせると、その人口は900万人規模となっており、交通網の再整備と拡充は不可欠である。台湾鉄路管理局も輸送規模の拡大と運用効率の向上を目指し、各地で整備を進めている。

桃園の歴史を遡ると、清国統治時代の1745年に薛啓隆という人物がこの一帯の開墾に着手したという記録が残る。この時に桃の樹が植えられ、地名も「桃仔園」というものになった。日本統治時代はこれが街路樹となり、美しい姿を誇ったというが、現在はその様子を残してはいない。

桃園駅から南に2キロほど進んだところには「弁天池」という埤塘（ひとう）があった。埤塘とは灌漑を目的とした「ため池」のことで、高燥とした桃園台地では数多く見られたが、ここはその中でも屈指の大きさを誇った。中には小島が浮かび、弁財天や観音菩薩、五穀大帝を祀る祠があった。景勝地としても知られていたが、1970年代に埋め立てられてしまった。現在は陽明社区という住宅地と建國國民中学（中学校）の敷地となっている。

桃園は近隣に点在する都市を縦貫鉄道に繋ぐ要衝でもあった。特に、山麓部に位置する大溪（た

いけい）との連絡は桃園が担っており、早期に道路が整備された。日本統治時代は台車軌道（トロッコ）が設けられ、後にはバスの便も整備された。

大溪は河岸段丘の上にあり、眺望の良さで知られていた。日本統治時代には大溪公園が設けられ、敷地内には神社や公会堂があった。この一帯は樟脳の製造や茶葉栽培で知られ、製茶工場等が点在していた。大溪はその搬出基地となる商業都市でもあった。

同時に、大溪は景勝地として知られた角板山（かっぱんざん）への中継地点でもあった。角板山は原住民族の人々が暮らす地域の入口として機能し、蕃童教育所や物品交易所があった。また、視察で訪れる要人も多く、貴賓館や旅館もあった。



桃園駅は大がかりな改良工事が行なわれている。現在は仮駅舎で営業しており、将来は地下駅となる予定。

## 桃園埤圳と内壠

桃園駅を出た列車はほぼ直線で、南西に進んでいく。そして、桃園埤圳（ひしゅう）の水路を跨ぐと内壠駅に到着する。

桃園埤圳は大嵙崁（たいかかん）溪の河水を上流の石門（せきもん）で取水し、48キロの水路によって桃園一帯に供水する農業用水系統である。水路の総延長は支線を含めると260キロにおよぶ。幹線水路は1925（大正14）年5月17日に完成し、通水式が開かれた。

この時は水路のみならず、ため池も数多く設けられた。これを設計したのは後に台湾南部を沃野に変えた八田與一（はったよいち）である。この桃園埤圳は嘉南大圳に次ぐ台湾第二の水利事業であり、その完成によって台湾北部でも二期作が可能となった。

内壠駅は日本統治時代、崁子脚（かんしきやく）という名であった。駅の南側には台中に本社を置いた帝国製糖株式会社の製糖工場があった。この工場は1939（昭和14）年に完成し、近代的な設備で話題となった。しかし、戦時下の経済統合政策で帝国製糖は大日本製糖株式会社に吸収合併され、さらに、戦争の激化に伴って、1943（昭和18）年に操業を停止。戦後は台湾糖業会社の管理下に入ったが、これも続かず、遠東グループが経営する紡績工場となった。また、現在、一部は元智大学の敷地になっているが、いずれも製糖工場の痕跡らしきものは残っていない。

この辺りから新竹にかけての地域には客家系住民が多く暮らしている。内壠付近も客家人が多かったが、戦後に状況が大きく変わった。台湾が中華民国体制に組み込まれ、国共内戦で破れた国民党軍の兵士が台湾に逃げのびてくると、政府は下級兵士を中心とする人々に簡素な住宅を設け、そこに居住させた。これを「眷村（けんそん）」というが、内壠にもこういった軍関係者が多く住むようになり、外省籍住民の占める比率が高くなった。また、工場が数多く設けられるようになったことで、台湾中南部からの移住者も増えた。さらに、外国人労働者や配偶者も急増し、現在は複雑な住民構成となっている。

内壠を出た列車の車窓左側には高い山並みが見える。頂上に箱を乗せたような風貌が独特な大霸尖山（3492メートル）をはじめ、左寄りには南湖大山（3742メートル）も見える。あくまでも天気次第ではあるが、注目したいところである。なお、南湖大山を台湾西部から見られるのはここだけとなっている。



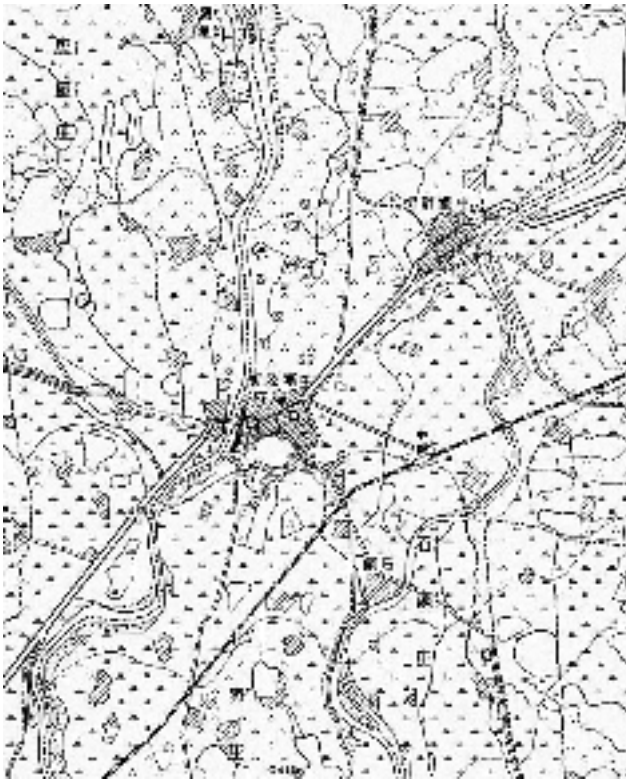
中壠駅。ここでも改良工事が施されている。将来は地下駅となる予定だ（2029年完成予定）。外国人労働者の姿も多い。

## 商業都市として発達する中壠

中壠（ちゅうれき）は桃園市第二の都市で、客家系住民が多く暮らしている。もともとは桃園県中壠市だったが、2014年12月25日に桃園県が政府直轄市として桃園市に昇格したため、ここも桃園市中壠区となった。隣接する平鎮区を含めると、桃園区（旧桃園市）を凌駕する人口規模となる。なお、「壠」とは、客家の人々が「谷川」の意味で用いた言葉である。

ここは地域の中核でもあり、新型コロナウイルス蔓延前の2019年度統計では、台湾鉄路管理局線の駅の中で、年間総利用客数と一日当たりの乗降客数が台北駅、桃園駅に次いで、第三位となっていた。また、付近には数多くの小都市が点在し、中壠はそのゲートにもなっている。現在も近隣地域との間を結ぶ多くのバス路線がここを起点としている。

もともと中壠の市街地は新市街と旧市街に分かれており、前者を「中壠新街」、後者を「中壠老街」と呼んでいた。駅は清国統治時代の1893年11月30日に開設されたが、旧市街に近い町はずれに設けられた。なお、現在の繁華街は駅を中心に発達している。



日本統治時代の中壠。鉄を用いた工具の製造が盛んで、鎌やのこぎりなどが産物となっていた。中央研究院所蔵。

### 台湾茶業の拠点だった平鎮

平鎮（へいちん）はもともとの名を「安平鎮」といったが、1920（大正9）年の地名改正で現在の名に改められた。ここは茶の産地として知られ、線路の左右にも茶畑が広がり、台湾最大の栽培地となっていた。しかし、現在は宅地開発が進み、往時の様子を見る影もない。

この辺りの車窓は平野のようにも見えるが、実際は海拔200メートル前後の台地で、「桃園台地」と呼ばれている。余談ながら、駅を出た先で海拔209メートル地点を通過する。ここは台中線（山線）を除くと、縦貫鉄道の最高地点となっていた。

清国統治時代、桃園台地にはクスノキの林が広がっていたという。しかし、樟脳製造のための無秩序な伐採に遭い、日本統治時代に入った頃にはすでに森林資源は枯渇していた。それと前後して茶葉の栽培が盛んになり、台湾総督府は茶葉の生産効率向上と品種改良を熱心に進めた。

林口台地から桃園、そして新竹に連なる一帯は、台湾で最も古い土壌と言われている。長い歳月を経て養分は流出し、酸化鉄の多い赤土の土壌で、

強い酸性を示している。これを活かしたのが茶葉の栽培だった。車窓にも見わたすかぎりの茶畑が広がり、春から夏にかけては茶摘みに勤しむ女性の姿が見られたという。

平鎮駅の南側には台湾総督府中央研究所の茶業試験場平鎮支所が設けられていた。ここは台湾茶業に関する研究や、各種茶樹の試験を行なう機関で、戦後もその機能は受け継がれた。茶業は清国統治時代に発達をみて、樟脳や砂糖と並ぶ英米への主要輸出品目となっており、日本統治時代に入った後も、外貨獲得の旗手として重視された。当初は無発酵・低発酵の緑茶の栽培が盛んだったが、後に高発酵の紅茶の栽培が盛んになった。しかし、昭和期にはやや南に位置する龍潭（りゅうたん）に茶葉栽培の中心は移り、現在に至っている。



龍潭（りゅうたん）、関西（かんさい）は現在も茶の産地であり、特に高発酵の紅茶が知られている。特に東方美人茶は特産品となっている。

### 楊梅~起伏に富んだ桃園台地

続く楊梅（ようばい）は中壠に次ぐ賑わいを誇る商業都市である。古くは「楊梅壠」といったが、1920（大正9）年に現在の地名に改められた。駅は市街地から北に600メートルほど離れており、駅前を眺めるかぎりではそれほどの都市には思えないが、市街地はそれなりに発展しており、賑やかだ。

これは鉄道線路の経路変更によるもので、1893年の鉄道開通時は元来の楊梅の市街地を通過して南西に進んでいたが、勾配が厳しく、蒸気機関車が大量輸送を担うには限界があった。その

ため、領台当初から経路変更が計画され、1929(昭和4)年11月1日に平鎮(現・埔心)～山崎(同・新豊)間の新ルートが開通。旧線は廃止され、楊梅、伯公岡(富岡)、大湖口(湖口)、山崎の各駅が移転した。

楊梅の市街地の南には小高い丘があり、亀山(きざん)と呼ばれていた。高さは海拔219メートル程度だが、頂上に1923(大正12)年4月の皇太子台湾行啓を記念した石碑が設けられていた(現存はしない)。行楽地でもあり、かつては眺望が楽しめたが、現在は家並みに埋もれてしまっている。

また、ホームから北側に見える高台は「高山頂」と呼ばれ、海拔は177メートル。この丘は平鎮からならだかに続いており、現在は中山高速公路(高速道路)を境に平鎮側は工業団地、楊梅側は軍営地となっている。駅からは見えないものの、この丘の裏手には平原が広がっており、日本統治時代はさとうきびの栽培地となっていた。また、スイカの栽培でも知られていた。

なお、楊梅は台湾の土着種とされている「桃園豚」の産地でもある。起源は不明なところが多いものの、漢人系住民の移住に伴ってもたらされたとされる。ここはその種豚の産地となっている。



線路沿いにも埤塘(ため池)が多く見られる。歴史は清国統治時代に遡るが、多くは日本統治時代に設けられた。

## 古い家並みが残る富岡(伯公岡)

楊梅駅を出た後、左側には低い丘が見える。これは「長崗嶺」と呼ばれ、かつては一面の松林となっていた。同時に初茸の産地で、11月から翌年2月にかけては茸狩りで賑わったという。続いて車窓右手にある水尾(すいび)という集落は、

白鷺が雲集する場所として知られていた。

現在は廃止されているが、その先に「三湖ガソリンカー停留所」があった。1937(昭和12)年5月1日に設けられた簡易駅だが、わずか5年で燃料不足に伴ってガソリンカーが運行停止。駅も休業となった。戦後、1961年に復活したものの、再び廃止された。現在もわずかながら、ホームの痕跡が残る。

台湾高速鉄道との交差点を過ぎると、富岡に着く。ここは旧名を「伯公岡(はくこうこう)」といった。駅は1929(昭和4年)11月、路線改良工事終了の際に開業している。付近で産する物産の集散地であり、鉄道開業以前から賑わいを見せていたと言われる。貨物取扱量の多い駅でもあった。

富岡は駅周辺に古い家並みが残っており、街歩きが楽しい場所でもある。道路配置は日本統治時代の都市計画に従っており、現存する老家屋も清国統治時代のものは少なく、昭和初期に建てられた建物が多い。正面上部にバロック風の装飾を施した家屋も多く、小さいながらも瀟洒な雰囲気も誇っている。

なお、この一帯も客家系住民が多く住んでおり、地名の「伯公岡」も、客家人が土地の守護神として崇める「大伯公」を祀った祠に由来する。漢人系住民が入植する際には、最初に集団の守護神を祀る祠を設けたとされるが、ここもそういった習慣に従っている。



富岡駅の周辺には古い家並みが残っており、散策が楽しい。駅の傍らにはかつての倉庫を用いたショップもある。

## 車両基地に隣接する小さな駅

新富駅は2013年1月10日に設けられた簡易駅である。当初は隣接する台湾鐵路管理局富岡車両基地に勤務する従業員輸送を目的に設けられた

が、2017年9月6日から通常の旅客駅となり、現在に至っている。

台湾の鉄道車両の修繕や検修は、長らく日本統治時代に設けられた台北機廠（鉄道工場）で行なわれてきた（連載第22回参照）。しかし、車両の増加と整備システムの近代化に伴い、新しい車両基地が設けられた。現在、富岡車両基地は北部の鉄道車両の整備を行ない、敷地面積は52ヘクタールと、アジア屈指の規模を誇っている。

工場施設は公開日以外は参観できないが、敷地のはずれに興味深い空間がある。それは鉄道車両を用いた参拝施設で、道教寺院の体裁が保たれている。もともとは敷地内にあった土地公廟を継承したもので、作業の安全を守る存在として、その意義が認められた。

道路の側から見ると、鉄道車両が置いてあるだけに見えるが、これは引退した英国製電車EMU100型の中間車両で、車内に土地公の石像を祀っている。2019年10月24日には開廟の例祭と儀式が行なわれた。現在は安全祈願の場という扱いを受けており、部外者でも手を合わせることができる。車内には座席も残されているので、ひと休みすることも可能だ。



車両基地の敷地内にある土地公廟。鉄道車両がそのまま神仏の安置場所となっているケースは他に例を見ない。

## 新旧の顔を持つ町・湖口

北湖は桃園市から新竹県に入って最初の駅。開設は2012年9月28日で、通勤・通学の需要を受けて設けられた。優等列車はすべて通過するが、駅舎はモダンな造りで、半地下構造。屋根には駅で使用される空調や照明の電力をまかなうべく、太

陽光パネルが敷き詰められている。駅の南に近接して中国科技大学があり、駅名にも「中國科大」の文字が入る。

続く湖口駅は2012年12月18日に完成した橋上駅舎となっている。この駅の歴史は清国統治時代の1893年に遡る。同年11月30日に駅が設けられた。ただし、その駅は現在の場所ではなく、3キロほど南に位置していた。湖口は旧市街である「老湖口」と、新市街となる「新湖口」に分かれており、鉄道も当初は旧市街を通過していたのである。1929（昭和4）年10月に経路変更が実施され、駅は現在の場所に移設された。

湖口駅の南西4キロのところには広大な陸軍演習場があった。面積は437万坪を誇り、起伏に富んでいて理想的な演習場と謳われていた。5月から10月にかけて、各連隊や中学校（旧制）以上の学生が演習や訓練にやってくる場所でもあった。

戦後、台湾が中華民国の体制下に組み込まれると、この演習場も国民党政府に接收された。現在も「湖口基地」、「湖口訓練場」となっており、その機能に変化はない。しかし、周囲には軍隊関係者が暮らす集合住宅などが並ぶようになり、最近では広大な工業団地も設けられ、風景は一変している。

この辺りでは車窓左手に基隆と高雄を結ぶ縦貫道路が再び寄り添う。現在は「省道一号線」という名になっており、台湾の南北を貫く大動脈となっている。日本統治時代は木麻黄（もくまおう）の並木道となっていた。

途中、小さなホームがあるだけの「波羅紋（はらもん）ガソリンカー停留場」があった。この駅は簡易駅の扱いで、客車列車は停車せず、もっぱら近郊区間用のガソリンカーのみが停車する停留場だった。燃料の欠乏によってガソリンカーの運行が停止すると、この駅も休業となり、戦後も復活することはなかった。

列車は左前方に員山、右手に圓山を見ながら、進んでいく。圓山は現在、全域が軍用地となっている。員山は小高い丘だが、全体が丸い高台をなしており、独特な風貌をしていた。しかし、現在は住宅地として切り拓かれ、大きく変化している。



湖口の旧市街は日本統治時代の家並みが景観保存されており、「老街」と呼ばれて親しまれている。

## 新豊駅～「スタバ」に変わった旧駅舎

新豊駅は日本統治時代、山崎（やまさき）駅を名乗っていた。その名が示すように、「山の端」に位置する。旧名は「鳳山崎」で、鳳山という土地の端という意味であった。これが1929(昭和4)年11月に「山崎」と改名された。しかし、戦後を迎え、その名が日本の人名に由来するものと誤解され、1969年に再度、改名された。なお、新豊駅周辺の集落の名は現在も「山崎」となっており、駅に近い小学校の名も「山崎国民小」である。

この駅は2014年1月に完成した真新しい橋上駅舎が利用者を迎えてくれるが、旧駅舎も残されている。こちらは現在、リニューアルの上、スターバックスコーヒーの店舗として使用されており、話題となっている。オープンは2019年1月24日、駅らしい雰囲気を残しつつ、くつろぎと語らいの場として整備された。構内側にはオープンスタイルの席もあり、行き交う列車を眺めながら、コーヒーが楽しめる。

新豊の先で線路は90度に近い大きなカーブを進み、進路を南東に変える。ここでは車窓右手に新竹平野が見える。この辺りは鳳山溪の河岸段丘の端に位置しており、列車は台地の辺部を下りながら、新竹に向かっていく。

しばらくの間、下り坂の直線区間が続くが、今度は右に大きな90度カーブがある。その先で鳳山溪（45.5キロ）を渡る。この辺りの地形は縦貫鉄道の敷設時、技術者たちを大いに悩ませた場

所だった。そして、開業後についても、勾配がきつく、難所となっていた。



現在の駅舎に隣接してカフェとなった旧駅舎が残る。駅らしい雰囲気が残されている。

## 竹北～二つの河川に挟まれた土地

鳳山溪を渡ると竹北（ちくほく）に到着する。ここは新竹県の県庁所在地で、台湾高速鉄路新竹駅は南東に4キロの場所にある。

ここは鳳山溪と頭前溪（63キロ）の間に位置し、沖積平野の上に市街地が広がっている。現在、竹北市は市域面積の90%が平地となっている。

竹北は古くは「紅毛田」という地名で、平埔族（平地原住民）のタオカス族の人々が暮らす土地だった。タオカス族は狩猟・採集を糧としていたが、簡単な農耕も行っており、この一帯は重要な生活圏だったとされる。

現在、竹北市は隣接する新竹市と結びつき、一つの経済圏となっている。人口も21万となっており、新竹県内では最多。人口密度も約4500人/km<sup>2</sup>と、台湾の県直轄市の中で最も高い都市となっている。

現在は少なくなっているものの、新竹県では田畑の周囲に生垣を巡らせることが多かった。これは吹き付ける風に対処するため、山から吹き下ろしてくる風のほか、海側からも北東季節風が吹き付ける。そのため、どの方角にも防風林・防砂林が必要だった。主に相思樹（そうしじゅ）が植えられたが、並木道などには木麻黄（もくまおう）が用いられた。

## 干し柿で知られる新埔

竹北の東側には新埔（しんぽ）がある。一帯に広がる山並みは、古くから柑橘類の栽培地となっていた。日本統治時代には品種改良と農法の改善が図られ、ポンカンや桶柑（タンカン）の栽培量が一気に増えた。島内需要を満たすだけでなく、日本本土への搬出、そして、戦時期は満州国への輸出も多かった。

現在、地場産品として注目されているのは「柿」で、新埔の特産品と称されることが多い。近隣には干し柿の製造工場が点在しており、秋口になると、その様子を眺めにくる行楽客で賑わう。台湾ではカキの皮を剥き、大きなザルの上に並べて天日干しにする。これに吹き付ける風に当てることで味が引き締まる。

現在、こういった干し柿作りは一種の風物詩にもなっており、週末にもなると、行楽客が多く訪れている。



干し柿作りの様子。現在、新埔は全台湾の生産量の約8割を占めている。金漢柿餅教育農園。

## 大陸交易の拠点となっていた舊港

列車は頭前溪の橋梁を進む。この川は水源を中央山脈に発し、途中、竹東を経て台湾海峡に注ぐ。台湾の河川は季節による水量の変化が大きく、渇水期は「涸れ川」になることが多いが、この川については年間を通じて水量が豊富で、鰻、鮎などが多く獲れたという。

頭前溪の河口は鳳山溪と合流しており、砂嘴が発達している。この河口の南西に位置した集落が

舊港（旧港）である。港湾都市として賑わい、1731年に開かれたという記録が残る。交易対象は広く、中国大陸沿岸部の泉州や福州のほか、天津やルソン（フィリピン）、シャム（タイ）、朝鮮、日本なども含まれていた。清国統治時代、台湾巡撫（知事）の劉銘傳が鉄道建設を進めた際には、資材運搬を目的とした支線も設けられた。

この港が発達した理由は地理的な要因が大きい。ここは台湾海峡を挟み、福建と台湾島の最短距離となっている。その距離はわずかに130キロあまりに過ぎない。対岸には泉州があり、1913（大正2）年に孫文（孫中山）が來台した際も、ここに上陸している。

舊港の港湾は現在、新竹漁港として整備されている。土砂の堆積が進み、往年の賑わいは失われているが、清国統治時代は対中国大陸交易の拠点だった。日本統治時代に入る頃にはその機能は低下したが、新竹州下随一の漁港となっていた。

新竹漁港の南西には南寮ヶ濱海水浴場があった。海は遠浅が続き、多くの行楽客で賑わった。貴賓館や休憩所、食堂や売店、児童遊園地などが整備され、名実ともに新竹最大の行楽地だった。遠足や修学旅行でやってくる児童や学生も多く、市民に親しまれていたが、残念ながら、防波堤の整備に伴って海水浴場は廃止され、現在はごみ処理場が設けられている。

今回は新竹から南に向かって紹介したいと思う。



新竹周辺の鳥瞰図。新埔は桶柑（ポンカン）、関西は茶の産地だった。紅毛駅とは竹北の旧称。旧港（舊港）の文字も見える。（筆者所蔵）。