

片倉佳史の台湾歴史紀行 第二十六回

台湾縦貫鉄道を誌上体験 その5 海岸線（海線）を旅する

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縦貫鉄道の基隆（きいるん）と高雄（旧称・打狗）間の408.5キロを走る一大幹線である。現在もなお、台湾社会を力強く支える存在となっている。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5回の今回は竹南から彰化（しょうか）まで、台湾海峡に沿って走る海岸線（海線）を旅してみたい。

二手に分かれる縦貫鉄道

台湾島の西側を南北に貫く縦貫鉄道は、基隆と高雄の両都市を結ぶ大動脈。台湾の主要都市は、ほぼこの沿線上にある。日本統治時代はもちろん、現在もなお、台湾の発展を支える最重要幹線である。

縦貫鉄道は新竹の南に位置する竹南（ちくなん）で、山岳部を走って南下するルートと海岸部を走って南下するルートに分かれている。当初は山岳部を走るルートが敷設され、通称「山線」、正式には「台中線」を名乗っていた。

台中線は苗栗（びょうりつ）、豊原（とよはら）、台中といった都市を経由している（連載第25回を参照）。しかし、苗栗～豊原間で勾配が続くことが障害となっていた。この区間は急勾配ではないものの、断続的に勾配区間が続き、蒸気機関車による輸送には不向きな状況となっていた。日本統治時代の鉄道は旅客輸送よりも貨物輸送が重視されており、あくまでも物資輸送が主役であった。特に第一次世界大戦の前後から、輸送量は増加の一途をたどっており、慢性的な飽和状態となっていた。そのため、バイパス路線の敷設が計画された。これが今回取り上げる「海岸線」である。

この路線は通称「海線」とも呼ばれ、竹南から台中を通らずに彰化に抜ける。途中、大甲（たいこう）や清水（きよみず）、沙鹿（しゃろく）といった都市を経由する。なお、山線、海線の呼称は現



海岸線の運転本数は少なく、単線区間も残っている。のどかな風情に包まれたこの路線を愛する人は多い。

在も用いられている。

木造駅舎を巡る旅

海岸線（海線）は閑散路線であり、ローカル線情緒が最大の魅力となっているが、ここには5箇所、日本統治時代に建てられた木造駅舎が残っている。いずれも現役であり、存在感を示している。追分駅を除き、1922（大正11）年10月11日の海岸線開業時に設けられた駅舎群である。

現在、台湾では公共性のある日本統治時代の家屋を文化財に指定し、保存対象としている。駅についても、新竹駅（連載第12回）や嘉義駅、台南駅など、現役でありながらも史跡になっているところがあり、そのほか、利用者の少ない小さな駅であっても、その歴史的意義が考慮され、守られている。

竹南から始まる海岸線（海線）の旅

竹南は苗栗県にある商業都市で、旧名は「中港」であった。これが1920（大正9）年の地名改正で現在の地名に改められた。中港溪の河口に位置し、同河川が形成した沖積平野の上に市街地が広がっている。交通の要衝であり、流通関係の倉庫が多く見られるほか、工場も少なくない。駅前も賑やかだ。

竹南を出た列車はしばらく山線と並行してから右手に進んでいく。この先、群青色の海原が防砂林に遮られながら見え隠れし、左手にはなだらかな山並みが続く。

中港溪を渡ってしばらくすると、談文駅に着く。ここは日本統治時代、「淡文湖（たんぶんこ）」と呼ばれていた。現在の駅名となったのは、1955年3月からである。道路よりもやや低い位置にあり、無人駅となっている。日本統治時代の木造駅舎が健在で、苗栗県が指定する文化財となっている。ただ、管理されている様子はなく、やや痛々しい姿である。なお、旧駅名には「湖」という文字が入っているが、近隣に湖があるわけではなく、盆地を意味するホーロー語（台湾語）である。

談文の先では車窓右手に中港溪が見られる。この河川は全長54キロ。水源は雪山山脈の鹿場大山（標高2616メートル）にある。その先で第二高速道路をアンダークロスすると、列車は左手に大きくカーブして、進路を南にとる。この辺りの沿岸部では風力発電が盛んで、大きな風車が車窓にも見える。

大山駅にも日本統治時代の木造駅舎が残っている。ここも戦後になって改められた駅名で、日本統治時代は「大山脚（たいさんきゃく）」を名乗っていた。現在の駅名になったのは1962年4月からのことである。談文と同様、駅舎は苗栗県から文化財指定を受けている。なお、旧駅名の「脚」はすそ野や辺部を意味する地名で、「湖」と同様、台湾各地で見られる。

駅舎を眺めると、三角形の屋根が印象的だ。保存状態は良好で、手入れもなされている。駅前には数軒の民家が並んでおり、少し歩くとコンビニエンスストアなどもある。

ここから後龍（こうりゅう）にかけてはスイカの栽培が盛んである。沿岸部には広大な砂浜が広がっており、日本統治時代に水はけのいい土壌を生かした農業が導入された。この一帯のスイカは瑞々しさと知られ、日露戦争後には児玉源太郎総督にちなみ、「凱旋西瓜（すいか）」の名で知られた。

後龍と媽祖信仰・白沙屯（はくしゃとん）

後龍は地域の中核として機能する都市。かつてはタオカス族の人々が暮らしていたが、漢人系住民の移入に伴って同化が進み、部族としてのアイデンティティを失っていった。現在、駅周辺にはホーロー系住民が多いが、山麓部には客家系住民が多く暮らしている。

駅は2009年6月30日に高架化され、モダンな装いとなった。駅名については、もともと「後龍」という名は現在の豊富駅が名乗っていた（連載第25回を参照）。しかし、1922（大正11）年10月11日に海岸線が開業した際、集落に近いこちらが後龍駅となった。

後龍溪の鉄橋を渡ると、列車は右に大きなカーブを描く。ここでは後龍溪の流れが車窓右手に見える。中港溪と同様、こちらでも水量が安定している。この川の全長は58キロ。水源は中港溪と同じく鹿場大山である。

龍港駅は駅前にわずかな民家が点在する小駅。旧駅名は公司寮（こうしりょう）。1952年12月から現在の駅名となっている。ここは後龍溪の河口に位置し、川と大海原の両者が眺められる。駅舎はなく、利用客も少ないが、こういった駅で途中下車してみるのも面白いかもしれない。

西湖溪を渡ってしばらくすると白沙屯に着く。この辺りも風力発電の施設が数多く並び、壮観な眺めとなっている。

白沙屯は媽祖信仰の本山の一つである拱天宮（こうてんぐう）で知られる。ここは1863年創建の古刹で、航海の女神と称される「媽祖」を祀る。旧暦3月23日の前後には媽祖の神像とともに信徒が歩き、雲林県北港の朝天宮までを往復するという巡行が行なわれる。数千人という信徒が移動する様子は壮観で、一見の価値がある。

白沙屯は大きな街ではないが、門前町らしい独特なたたずまいがある。駅舎にも媽祖像を模した装飾が付けられているので、眺めてみたい。

なお、龍港と白沙屯の間に、「好望角」と呼ばれる展望台がある。ここは視界をさえぎる物がなく、台湾海峡と風力発電を行なう風車の数々、そして、手前を緩やかな曲線を描いて走る海岸線の列車が見られる。夕刻であれば、美しい夕陽も眺められる。

ちなみに「好望角」とはアフリカ大陸の喜望峰のことで、その眺めの良さから名付けられたもの。交通は不便だが、訪れてみたい。龍港にはタクシーがないので、白沙屯から行くのがおすすめだ。



新埔駅の保存状態は良好。昔懐かしい雰囲気に包まれている。

新埔の木造駅舎と南紀白浜温泉の繋がり

新埔は小さな木造駅舎が旅人を迎えてくれる。駅舎は風格を漂わせており、一見の価値がある。観光物件などはなく、駅前には一軒の商店もないが、海までは歩いて行ける。なお、海岸線はこの駅の北側が単線、南側が複線となっている。

駅舎から海岸までは約200メートルと近く、終日、潮風が吹き付ける。日本統治時代には防砂・防風林が設けられたが、塩害は避けられず、家屋の傷みは激しかった。この駅舎も何度か外壁が改修されている。

駅のすぐ南側には秋茂園という庭園があるので、こちらも立ち寄ってみたい。ここは黄秋茂という篤志家が手がけた個人庭園である。もともとは台南出身で、日本に渡って商才を発揮、苦学の末に関西大学に進む。戦時期から石鹼や魚油を扱

い、財を成した。

黄秋茂は戦後も大阪に残り、日本人女性と結婚している。のちに不動産業を手掛けて成功を収めるが、とりわけ、和歌山県の南紀白浜温泉の開発に尽力した。現在も歎喜神社（白浜美術館）には黄秋茂寄贈の獅子が狛犬として安置されている。

黄秋茂は台湾に戻った後、世界平和への思いを込め、1968年5月に台南に庭園を開いた。ここはその分園として1971年に設けられた。イメージされたのは「エデンの園」で、敷地内には世界のあらゆる宗教神や信仰にまつわるオブジェ、そして、十二支や西遊記などの伝承・故事、神話の登場人物などが並んでいる。極彩色に彩られた彫像は印象的だが、そこに桃太郎や金太郎があるあたり、日本との繋がりが見え隠れしている。同時に、敬虔なクリスチャンだったという黄秋茂が描いたユートピアもイメージされている。

通霄神社の遺跡と望洋楼

通霄（つうしょう）は小さいながらも地方都市らしい賑わいを保っている。少し離れた虎頭山は高さ93メートルの丘だが、ここの山腹には神社の遺跡が残っている。鳥居や石燈籠、石垣、社務所が姿を留めている。

通霄神社は虎頭山全体を神苑として設けられた。鎮座は1937（昭和12）年1月23日。天照大神と北白川宮能久親王を主神に祀っていた。石燈籠のほか、鳥居が存在感を示している。また、社務所も傷みは激しいが、姿を留めている。神社そのものは日本統治時代の終焉とともに廃せられており、拝殿は国民党政府によって改造が施され、原形をとどめていない。本殿も戦後に撤去され、台座のみが残っている。

虎頭山の山頂には望洋楼もあった。これは陸軍によって設けられたもので、日露戦争の際、バルチック艦隊が台湾海峡を航行することを想定してのものだった。結局、艦隊は台湾海峡を通らなかったが、後に石碑が設けられた。戦後の中華民国体制下、国民党政府によって「台湾光復紀念碑」と変えられたが、碑そのものは今も残っている。



通霄神社の跡地。虎頭山の山腹にある。駅からは緩やかな坂道（参道）を上がっていく。

帽子が地場産品となっていた苑裡

苑裡（えんり）はパナマ帽の生産で知られていた。現在はすっかり衰退してしまい、見る影もないが、地場産業の典型例とされていた。駅前を進み天下路を左折すると、古い家並みが残っており、数軒、帽子を扱う店がある。

この一帯は豊かな穀倉地帯となっている。長らく河川の氾濫に苦しめられてきたが、日本統治時代に入り、堤防と護岸工事が進められ、米どころに変わった。ここで産する米は苑裡米と呼ばれていた。また、藺草（いぐさ）の栽培も盛んで、これが帽子の原料となっていた。

車窓からは見えないが、苑裡から日南にかけて、炎のような形をした山が見える。ここはその山容にちなんで「火炎山」と呼ばれており、景勝地と



火炎山は典型的なガリー浸食地形として知られる。手前を流れるのは大安溪。



山頂に設けられた望洋樓。日露戦争にまつわる戦跡だ。駅からの距離は1キロほどである。

なっている。これはガリー浸食地形といい、軟質な土壌の地表面を雨水が浸食してできたもの。山肌に谷状の大きな溝が形成され、独特な景観となっている。

宮崎県との交流が始まった日南駅

日南も途中下車を楽しんでみたい駅である。海岸線に残る木造駅舎群の中で、最も保存状態がいい建物である。小さな待合室は木製ベンチが並ぶだけの簡素な造りで、大きくはない。それでも、駅前には亜熱帯の樹木が茂り、南国風情を感じさせている。

なお、日南駅は宮崎県日南市にも同名の駅があり、姉妹駅として交流が始められている。2023年11月1日には締結式典が開かれ、話題となった。なお、駅周辺には観光物件らしきものはないが、駅前にはシェアサイクルがあるので、これを利用すれば、付近の散策が楽しめる。



南九州を走る志布志線・日南駅との交流も始まっている。木造駅舎のみならず、付近の散策も楽しい。

列車は大安溪を長い鉄橋で越える。この河川は全長95.8キロで、雪山山脈の大霸尖山（3492メートル）を水源とする。台湾屈指の勾配度を誇る河川でもある。

大甲と媽祖の深い関係

大安溪を渡ると、車窓左手に鐵砧山（てっちんざん）が見える。ここには連載第17回で紹介した「大甲の聖人」こと、志賀哲太郎の墓地がある。この墓地は高台にあり、大甲の家並みが一望できる。

大甲は媽祖廟・鎮瀾宮の門前町である。大甲溪の下流に位置し、日本統治時代はサトウキビの栽培が盛んだった。現在、製糖産業は見る影もなく、稲作が中心となっている。また、ここはタロイモの栽培でも知られ、芋畑も広がっている。

市街地の中心部には名利・鎮瀾宮がある。主神は航海の女神と称される媽祖。台湾を代表する庶民信仰で、各地で媽祖廟が見られる。大甲の鎮瀾宮はその本山の一つである。先述した白沙屯の拱天宮に並ぶ存在で、規模で言えば、白沙屯を完全に凌駕する。

媽祖信仰の起源は台湾海峡を渡った移民が台湾にたどり着いた際、媽祖の加護に感謝して手を合わせたことに由来する。毎年旧暦3月23日は媽祖の生誕祭が行なわれ、鎮瀾宮の媽祖像は信徒に担がれ、嘉義県新港にある奉天宮まで、練り歩いて戻ってくる。途中、大小様々な廟に立ち寄り、総距離は片道約170キロにおよぶ。総勢30万人が参加するという台湾最大の宗教行事である。



旧暦3月23日には町全体が媽祖一色となる。信者は全島各地からやってくる。

大甲から清水（きよみず）へ

大甲を出た列車は大甲溪を渡る。この河川も雪山山脈の山中に源を発し、全長142キロ。大甲溪鉄橋は竣工時、南部の下淡水溪橋梁（現・高屏溪橋梁）に次いで、台湾第二の長い橋であった。長さは1251メートル。当時、日本では第四位の橋だった。

清水（きよみず）は旧称を「牛罵頭」とされ、一帯の中核となっている街だった。1920（大正9年）の地名改正で「清水」となったが、駅は町はずれに設けられたため、閑散としている。むしろ、南隣りの沙鹿（しゃろく）の方が駅前には賑やかな印象である。

ここは1935（昭和10）年4月21日に台湾中部と北西部を襲った新竹・台中州大震災の際、壊滅的な被害が出た地域である。清水の市街地は家屋がほとんど倒壊し、死者300名以上、重傷者約800名を出している。全壊家屋は1401戸、半壊家屋は1973戸にもおよんだ。市街地を見下ろせる高台には清水神社があり、現在も遺構を確認できるが、その傍らには被災者の慰霊碑が残っている。

清水にはぜひ訪ねてみたい日本統治時代の遺構が存在する。それは清水国民小学（小学校）の敷地内に残る石塊で、戦前、日本人校長が運び込んだもの。清水公学校は1897（明治30）年に設けられた初等教育機関である。1935（昭和10）年、時の校長・川村秀徳は、当時「台湾教育の聖地」とされていた台北郊外の芝山巖を参拝し、石を持ち帰って学校の敷地に安置した。そして、表面に「誠」という文字を揮毫した。この「誠の精神」は同校教育の指針でもあった。

現在は学校の規模も大きくなり、新校舎が完成しているが、日本統治時代の校舎や講堂、職員官舎などは郷土史跡として残されている。校舎には耐震構造が施され、全館に放送設備が設けられるなど、当時の学校建築を研究する上でもその価値は高い。

敗戦によって日本人は台湾を去り、それからすでに80年近い歳月を経ている。しかし、川村校長が遺した「誠」の石は現在も学校のシンボルと



「誠」の石。児童たちは毎朝、この石を見て校舎に入っていく。旧校舎は史跡の指定を受け、保存対象となっている。

して守られており、卒業生たちが記念撮影をする場所になっているという

新高港と呼ばれた台中港

清水を出た辺りから車窓左側に大肚山台地が続くようになる。ここは平均150メートルほどの標高を保ち、延々と連なっている。この辺りから追分に至るまで、車窓左手には常にこの丘が見えている状態である。

続く台中港は「大甲の南側」ということで、甲南（こうなん）駅を名乗っていたが、1985年1月に台中港駅と改められた。現在、台中港までは貨物線がのびている。

沙鹿（しゃろく）は清水と同様、一帯で生産される農産物の集散地として栄えた。現在も駅前には活気に包まれており、散策が楽しい。農業倉庫などもあり、かつては昭和製糖株式会社が製糖工場を設けていたが、過去のものとなっている。

台中港に近い梧棲（ごせい）は、台湾海峡に面している。ここは清国統治時代から漢人系住民の移住が盛んで、長らく零細的漁業を糧とする寒村だったが、日本統治時代に入り、大型港湾施設の建設が決まった。この港は「新高（にいたか）港」と名付けられたが、竣工前に終戦を迎えた。台中港として港湾が使用されるようになったのは1976年からで、現在は台中のサイエンスパークを支える交易港となっている。

続く龍井（たつ井）は古井戸に関わりがある地名である。この地は湧水で知られ、清澄な水をたたえる様子が龍の眼のようだったことから、「龍目井（りゅうもくせい）」と呼ばれていた。この

水は眼病に効能があると言われ、知られていた。

続く大肚（たいと）は基隆から204・7キロ、高雄からも201・2キロの地点にあり、ちょうどこの辺りが縦貫鉄道の中間となっている。

なお、「大肚」という駅名と、次の成功駅にちなんで、大肚→成功行きの乗車券が「大肚（お腹の大きい）な女性がスムーズに出産できるように」という縁起切符として売られている。

「縁起切符」で知られる追分駅

海線の南端に位置するのが追分（おいわけ）駅である。ここにも木造駅舎が残っている。日南駅に似た造りだが、追分の方が大きい。構内も側線を擁しており、ゆったりとした配線となっている。駅舎の竣工は1922（大正11）年9月30日だった。

この建物は大正期の量産型地方駅舎に分類ができる。先述の淡文湖（現・談文）や大山脚（同・大山）などは量産型小型駅舎で、それに比べると大きく、中型版の量産型駅舎と言える。現存はしないが、苑裡、後龍、通霄の各駅舎はこの追分駅とほぼ同型だった。また、海岸線以外では宜蘭線の澳底（現・福隆）や雙頂溪（同・雙溪）なども同じデザインだった。

駅長室内は整理整頓が行き届いており、列車運行に関する器材が並ぶ様子は日本の駅と何ら変わりなく、日本統治時代の金庫も残る。年季の入った機器は駅の歴史を伝えているかのようである。

なお、「追分」という地名だが、本来、「道が二手に分かれるところ」という意味である。しかし、台湾華語（台湾式中国語）では「追分」とは「点を得る」という意味になる。そこで、「追分→成功」の切符が縁起物としてもはやされ、人気を博している。追分駅では硬券乗車券が用意されているほか、記念スタンプなどもある。

追分から先は線路が二手に分かれている。海岸線は南に進路をとり、そのまま彰化へ向かうが、東へ向かう線路もある。これはいわゆる連絡線（通称「成追線」）で、そのまま成功（日本統治時代の駅名は王田）に向かう。現在も台中発着の列車はこの線路を走って海岸線に入ってくる。海岸線沿線は台中との結び付きが強く、開業当初から台中発着の列車が設定されていた（連載続く）。