

片倉佳史の台湾歴史紀行 第二十七回

台湾縦貫鉄道を誌上体験 その6 台中の歴史と縦貫鉄道

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は基隆（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、現在もなお、台湾社会を支える存在である。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6回の今回は台中市の歴史と縦貫鉄道の繋がりについて、述べてみたい。

台湾中部の要となっている大都会

台中（たいちゅう）は台湾中部の中枢で、台北と台南のほぼ中間地点に位置している。台北と高雄という二大都市に挟まれた台湾第三の都市という印象が強いが、人口は約285万となっており（2024年6月現在）、台湾第二位の都市となっている（第一位は新北市で、約404万）。

2010年12月25日には台中県との合併を果たし、名実ともに台湾中部の要となったほか、近隣の苗栗（びょうりつ）、彰化（しょうか）、南投（なんとう）、雲林（うんりん）の各県を都市圏として従えており、かなり広範な地域の中核として機能している。

台中は公園と緑地が多い都市で、生活環境の良さで知られている。年中温暖な気候に恵まれ、降雨の偏りも少ない。そして最大の特徴は台風が来ないことである。これは中央山脈の存在によるもので、ここには南北約40キロにわたって3000メートル級の山々が並ぶ。台風はこれを越えることができないため、台湾の西側、特に台中は台風の被害を受けにくい。

台中の市街地は盆地に位置している。東には大肚台地があり、西には中央山脈がある。さらに、北には后里台地、南には八卦台地があるため、四方すべてになだらかな山並みが見られる。この盆地は台中盆地と呼ばれ、面積から言えば、台湾最大のものとなっている。

台湾中部は中央山脈や雪山山脈を源とする河川が台湾海峡に向かって多く流れている。台中盆地には、大河川こそないものの、溪流が多く見られる。そのため、土壌が肥沃で、清国統治時代から農業が盛んに行なわれていた。



生活環境の良さで知られる台中。喫茶店やカフェをはじめとする飲食店が多い街でもある。

清国統治時代に「台中」という都市はあったのか

台中の歴史は他都市に比べると長くはない。長らく台湾の首位都市となっていたのは台南、中国大陆との交易で栄えた安平（あんぴん）、鹿港（ろっこう）、交易都市として繁栄した台北（たいぺい）はもちろん、物資の集積基地となっていた彰化や嘉義（かぎ）といった都市に比べても、台中の歴史

は短いと言わざるを得ない。

台中一帯に集落が形成されたのは1710年頃というのが定説である。都市として歴史の舞台に登場するのは、清国統治時代末期の1885年。この年の10月12日に台湾島は福建省から分離され、一つの省となった。その際、初代巡撫（知事）となったのは清国洋務派の劉銘傳（りゅうめいでん）であった。

劉銘傳は光緒帝のもとで清国内部の改革を試みた洋務派の旗手であった。しかし、西太后を中心とする旧来勢力の妨害を受け、改革は困難を極めた。そこで、洋務派は清国中央の関心が薄い台湾を福建から切り離し、そこに劉銘傳を送り込むことで、数々の試みを実現しようとしたのである。

劉銘傳はこの台中に「省城（省都）」を置くことを決めた。台湾の首位都市は長らく台南であり、当時はこれを追う形で台北が発展を続けていた。当時の台湾中部は湿地が多く見られる荒野であり、彰化や鹿港などが商業都市として賑わうばかりであった。なお、鹿港は港湾都市として中国大陆との交易で栄えたが、遠浅が続く台湾西部の沿岸部は大型船の寄港ができなかったこともあり、衰退を免れなかった。

※劉銘傳については連載第19回目を参照されたい。



台中は公園が多い都市である。2021年4月にはMRT（都市交通システム）も開業。台湾高鉄台中駅と市内を結んでいる。

台湾省城の建城と挫折

都市としての台中の開発が始まったのは、1895年以降、つまり、日本統治時代に入ってからである。領台当初は戸数300程度の小集落だっ

たという記録もあるほどで、都市と言えるようなものではなかった。

劉銘傳が試みた台中の建城はかなり大胆なものだった。劉銘傳は果敢にも新都の建設を試みたが、結果から言えば、夢が叶うことはなかった。間もなく、劉銘傳自身は政争に巻き込まれ、台湾を離れることになってしまった。建城計画も頓挫し、1891年5月9日には第二代台湾巡撫として邵友濂（しょうゆうれん）が着任したが、台湾の統治には消極的であり、また、劉銘傳が残した負債も大きかったため、省城建設計画そのものが中止となり、台北が新しい省城に選ばれた。

そして3年後に日清戦争が勃発。後に締結された下関条約によって、台湾は永久割譲され、日本の版図に組み込まれた。

近代都市計画の嚆矢

日本統治時代よりも前から、台湾の北部には台北、南部には台南という都市がすでに発展を見ていた。しかし、公共交通機関が皆無だった台湾島で、島の南北を結ぶ際、両者を繋ぐ中継地点が必要とされた。また、台湾中部は肥沃であり、農業地帯としても有望だったため、台中という都市の整備は急務となった。

1900（明治33）年1月6日、台湾総督府は「台中市区改正」という都市計画案を公布している。これは同年に出された「台北城内市区改正」と並び、日本統治時代最初の近代都市計画案である。同時に、これは日本全体で考えても、外地における都市計画の嚆矢（こうし）であった。

1908（明治41）年の縦貫鉄道開通をきっかけとし、台中は急速な発展を遂げていく。この頃からはのちに主要産業となるバナナの栽培も増え、台中にはバナナの検査所が置かれた。また、豊原（とよはら）の米、員林（いんりん）の果物、大甲・苑裡（えんり）のパナマ帽など、各種産業が発達し、年々、都市としての地位は高まっていった。

人口が急増したことを受け、1911（明治44）年8月にはさらに大きな都市計画が立てられた。これに従って現在の台中市の骨格が整えられたと言ってもいい。街は台中駅を中心に計画的に整備された。この一帯はもともと湿地であり、衛生管

理には細心の注意が払われたと言われる。台中の旧市街の大半の地域は湿地を埋め立てた場所であり、大工事は想像に難くない。

1911（明治44）年の都市計画では、道路が台中駅を中心として放射状に配せられた。当時は珍しかった街路燈も整備されていた。市内には緑川と柳川という名の清流があり、両岸には樹木が植えられていた。特に柳が茂る様子は風趣に満ちており、台中を印象付ける眺めとされていた。

なお、「緑川」という名は第五代台湾総督の佐久間左馬太（さくまさまた）によるものである。



目抜き通りとなっていた新盛橋通り。街路灯はスズランを模しており、鈴蘭通りとも呼ばれた。現在の中山路。筆者所蔵の絵葉書（『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』より転載）。

台湾で最も美しいと言われた街

計画的に整備されたこともあり、台中の街はその美しさで知られていた。道路に面した家屋には大正時代から流行していたバロック風の商店建築が数多く見られた。正面上部に多様な装飾を施し、独自の都市景観を創出していた。

さらに、上下水道設備が整備されていたことも特筆される。台中に限らず、台湾総督府は衛生面の管理に力を入れていた。日本人は台湾の地で不慣れな疫病に悩まされたが、当時は風土病や熱帯病に対しての治療法は確立されておらず、予防が唯一の策だった。特に台中のような湿地はマラリアの感染源となるハマダラ蚊が多く、これを克服するためにも埋め立て工事は必須だった。

近隣は肥沃な土壌を背景とした豪農が多かったが、台中には当地を基盤とする有力者が少なく、

当初から日本人主導で都市の骨格が整備されていった。また、台中は他都市とは異なり、既存の家並みを整備するのではなく、都市計画に従って新たに街が作られたことも特筆される。



日本統治時代の台中。中央奥に見えるのは台中州庁舎。中央の台中市役所は現在、市政記念館となっている（『日本地理大系』より転載）。

「内地人」が多く暮した都市

1920（大正9）年10月1日、台中には市制が施行された。この時に市制が敷かれたのは台北と台南であり、この時期にはすでに台湾の三大都市に数えられていることが分かる。

新しく開かれた都市ということもあり、台中は内地人（日本本土出身者とその子孫）が占める比率が高かった。1935（昭和10）年の統計では、台中市民7万1741名のうち、2割に相当する1万5882名を内地人が占めている。

台中は既存家屋が少なく、もともとは湿地だった場所を埋め立てながら整備が進められた。そのため、日本人が手がけた都市計画がそのまま形になる珍しい事例でもあった。そして、後には台湾における都市建設のモデルにもなった。

余談ながら、台南を「台湾の京都」と形容することは少なくないが、日本統治時代に編まれた文献や資料には、『歴史は台南のほうが長いが、家並みの美しさでは台中こそが「台湾の京都」である』という記述をよく見かける。

戦時下にも都市の拡大計画

戦時期に入ると、大東亜共栄圏の下、台中の都市機能はさらに拡充されることになった。具体的



ゼロから町造りが進められたケースは多くない。台湾における都市建設の成功事例と評されることも多かった。日本統治時代に発行された絵葉書（筆者所蔵）。

には1940（昭和15）年9月に発表された「国土計画設定要綱」に従い、台中は台北、高雄と並ぶ都市の地位を与えられ、都市機能の強化が図られた。しかし、これは戦況の悪化によって頓挫し、敗戦によって日本人は台湾を去る。

戦後は中華民国体制に組み込まれ、中国国民党が一党独裁体制を敷いて、台湾に君臨した。こうした中、無秩序な乱開発が進み、美しさで知られた台中の家並みは過去のものとなった。緑川や柳川には不法家屋が乱立し、下水が流れ込むようになった。

一方で、継続的な都市開発は進められ、現在は台中駅周辺のエリアが旧市街、五福路以遠のエリアが新市街となっている。市街地は拡張傾向にあり、人口増加も進んでいる。新市街エリアは道路が広いだけでなく、公園や緑地も多く、他都市とはやや異なる雰囲気漂っている。

同時に、駅を中心とした旧市街も町おこしが盛んに行なわれており、活気を取り戻しつつある。

都市計画とともに誕生した公園

台中の地図を広げてみると、市街地の中心部に大きな緑地が存在している。ここは戦前に設けられた公園で、台中公園と呼ばれている。台湾における都市公園の白眉とされた場所である。

公園は敷地面積2万6000坪を誇り、長らく台中市民に親しまれてきた。開園は1903（明治36）年10月28日。当時、砲台山と呼ばれていたこの一帯は湿地が広がり、刺竹や葦が繁茂してい

た。そのため、工事は工程ごとにあぜ道のようなものを作りながら進められていった。

日本統治時代には台北新公園（現・二二八和平紀念公園）や嘉義公園、台南公園、屏東（へいとう）公園など、数多くの都市公園が設けられたが、実際にここを訪れてみると、「都市公園の最高傑作」という開園時の謳い文句が大げさでないことがわかる。

公園の開設は台中市民有志の名において発案され、寄付金をもとに起工された。この時、台湾総督府は台湾中部の富豪たちに拠金を求めた。当時、台中の近郊には歴史ある名家が数多く存在していたが、総督府が行なった大規模な建設は、彼らの協力なくしてはあり得なかった。これは公園に限らず、学校や公共建築についても同様のことが言える。

園内には池や小川、築山などがあり、風光絶佳と謳われたかつての様子を髣髴とさせる。中でも池は自然沼を利用したもので、後述する池亭が水面に浮かぶように設けられていた。

園内には日本統治時代のラジオ放送亭も残っている。これは石塊を組み合わせて造られたもので、屋根の部分には瓦が配されており、東洋趣味が感じられる。これは台北の二二八和平紀念公園に残る放送亭と似たスタイルである。

また、現在は残っていないが、放送亭の近くには第4代台湾総督・児玉源太郎の石像と民政長官・後藤新平の銅像があった。

擬洋風建築と都市公園

台中公園と言えば、池亭についても触れておかなければならない。ここは台中のシンボルとされていた存在で、絵葉書の構図に採用されていたこともあって、多くの人々に親しまれていた。

この建物は「擬洋風建築」と呼ばれる珍しいスタイルである。明治維新以降、日本は西洋文化を積極的に取り込んできたが、それは台湾においても同様だった。しかし、本格的な西洋建築を建てるためには、資金面はもちろん、技術的にも大きな困難が伴った。そのため、おもに宮大工が建築物の写真や設計図を見て、そのデザインを模倣し、独自の西洋風建築を作り上げていった。言い換え

れば、実際には目にしたことのない西洋建築を熟練の職人たちが作り上げたものである。

模倣によって作られた日本独自の洋風建築とさえ、それだけでも稀有性が際立つが、しかも、これは西洋建築が普及する前時代に限定される。日本では明治初期、台湾では大正時代までに限定されるため、経年的にも、現在はほとんどが消滅してしまっている。当然ながら、台湾に現存するものも多くはない。小さいながらも建築的な価値は計り知れないものがある。

木造家屋ということもあり、戦後に何度かの補強工事が施されているが、往年の風格は今もしっかりと感じられる。明治期の日本が創りあげた独自の洋風建築が台湾の地に息づく。深く茂った南国の緑は、ここが都会の中であることを一瞬だけ忘れさせてくれる。台中訪問の際にはぜひ足を運んでみたい場所である。



擬洋風建築に分類される池亭。なお、公園の名称は終戦後、孫文にちなんで中山公園とされたが、2000年4月に元来の「台中公園」の名に戻された。

横倒しのまま展示されている大鳥居

台中公園の敷地は神社の神苑でもあった。神社は敗戦とともに廃せられたが、現在もその遺構が残っている。

初代台中神社は公園内の北のはずれに設けられていた。そして、園内の中央部には分解され、横倒しになった状態の鳥居が残されている。台中神社は1911（明治44）年10月に創建された。祭神は開拓三神の大国魂命（おおくにたまのかみ）、大日貴命（おおなむちのかみ）、少彦名命（すくなひこのかみ）、そして、北白川宮能久（きたし

らかわのみやよしひさ）親王を奉祀した。

神社は公園の最も奥まった場所に設けられ、豊かな公園の緑を「杜」と見立てて造営された。参道口には高さ13・5メートルという大鳥居があった。これは竣工時、台湾最大のものと称され、かなり遠くからでも確認できたと言われている。ちなみに、この鳥居の建設費用は当時、台中市内でタバコや酒類を販売していた業者の寄付によってまかなわれた。

終戦を迎え、日本人が台湾を去ると、神社も廃社となった。しかし、現在は横倒しの状態ながらも復活しており、鳥居の形に並べられている。傍らには解説板も設けられている。



台中神社鳥居。戦後、一度は倒されたが、現在は横倒しの状態で並べられ、展示されている。寄贈者の名前も読みとれる。

初代台中神社の遺構

本殿まで伸びていた参道も確認できる。もちろん、玉砂利を敷いた往年の姿ではないが、参道の面影は感じ取れる。両脇には石灯籠の胴部が並び、ここが参道であったことを示している。この先には池があったが、現在は埋め立てられてしまい、橋の欄干だけが残っている。

当時の記録では社務所や宝物庫などもあったというが、それらは痕跡を残していない。それでも、本殿・拝殿の台座、狛犬、神馬像は残されている。本殿跡には孔子の像が置かれているが、コンクリートの土台の中央に立つ孔子像は、どこか浮きだった印象である。



本殿跡には孔子の石像が置かれた。手前には石灯籠の胴部が並ぶ。神馬は戦時下の金属供出令からも免れ、ほぼ無傷の状態だ。

戦時下に遷座した二代目台中神社

台中神社は1940（昭和15）年に遷座している。台中公園からさらに北東にある水源地に新しい神苑が設けられた。遷座式は10月26日に挙行されている。この時点で旧神社は廃せられたが、その後も杜は神域として残された。

この新社殿は敷地が広いだけでなく、神苑内に陸上競技場や野球場、ラジオ放送局などが設けられ、敷地全体がレクリエーション空間のように整備されていた。戦況の悪化に伴って、完成することはなかったが、皇民化運動を経て、神社拡張計画のモデルになっていた存在だった。

現在、神社の敷地は孔子廟となっている。野球場は新しくなっているが今も残り、陸上競技場の跡地は国立台湾体育運動大学となっている。

史跡となった台中駅の旧駅舎

台中駅は壮麗さを感じさせる赤煉瓦建築で、壮麗な雰囲気をもっていた。現在は隣りにモダンなデザインの新駅舎が完成しており、駅としての機能はそちらに移っているが、今もなお、台中の玄関口として扱われ、文化財指定を受けている。

縦貫鉄道は1908（明治41）年4月20日に工事を終えた。その式典は開通から半年が過ぎた10月24日に挙行された。会場には台中公園が指定され、送られた招待状は政財界の重要人物を網羅し、800通におよんだと言われている。式典は盛大で、台中にとっては空前絶後の催しと言われた。

開業時の駅舎は木造平屋の簡素なものだったという。当時、駅がある辺りは一面の湿地で、人口も希薄だった。駅舎を建設する際には、地盤を安定させる必要から、大規模な埋め立て工事が行われた。駅周辺の繁華街も、湿地を埋め立てた場所に開かれたものだった。



台中駅の旧駅舎。英国風の雰囲気をもった駅舎は竣工以来、台中のシンボルとなっている。鉄道は高架化されたが、駅舎はその姿を留めている。

大正の名建築と謳われた建物

二代目の台中駅舎は1917（大正6）年3月31日に竣工した。新竹駅と同様、正面上部に尖塔を抱き、当時のターミナル建築に見られた左右対称のデザインとなっている。英国風のデザインは、竣工時から注目を集めたという。

1999年9月21日に台湾中部を襲った大地震の際には、駅舎も一部が破損した。しかし、細部にわたる点検と補強工事が施され、再び風格を取り戻した。史跡として永遠にこの建物を残すべく、補強工事は念入りなものとなった。工事終了は2003年6月10日だった。

また、この時には竣工当初のデザインに戻す作業も行なわれた。戦後も長らく街の玄関口であったため、デジタル時計が据え付けられたり、駅名を記した表示が設けられたりしていたが、これらは撤去され、日本統治時代の様子が蘇った。

2016年10月16日、台中駅前後の区間は連続立体交差化事業によって高架化され、駅の機能も新駅舎に移った。最終日には多くの市民が旧駅舎を訪れ、別れを惜しんだ。駅舎は往時の姿を保ち、内部はイベントスペースになっている。構内についてもホームや線路が残され、静態保存された



「Mamonaku」という名のカフェ。引退した鉄道車両を用いており、停車中の列車内の雰囲気が楽しめる。鉄道ファンならずとも訪ねてみたい。

EMU100型電車やDR2700型気動車が内部の改造を受け、カフェとグッズショップに生まれ変わっている。

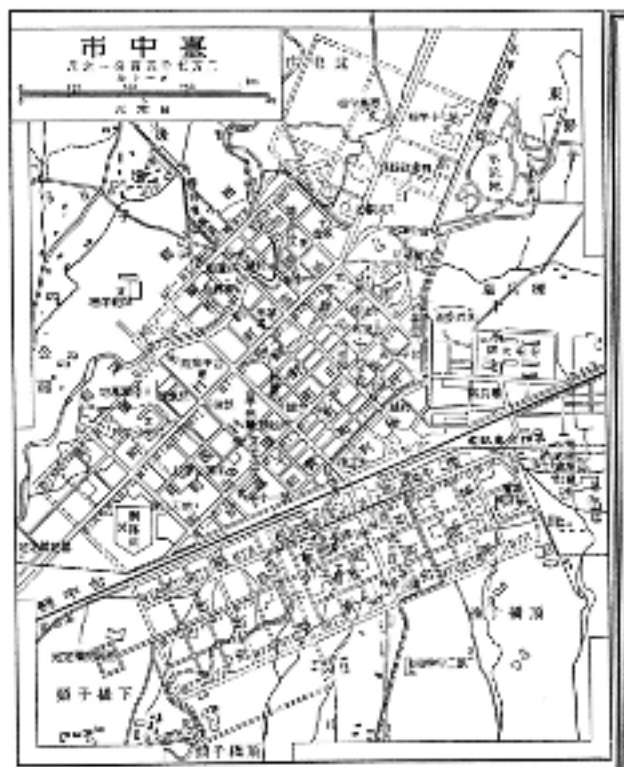
駅前通りと道路配置を考える

台中駅を中心としたエリアの道路配置は、日本統治時代のものとほぼ一致しているが、旧駅舎前に立ってみると、駅前通りとなる「台湾大道」が駅舎に対して、直角になっていないことに気付く。この傾きにも興味深い逸話がある。

日本統治時代が始まると、台湾総督府はすぐに各地の調査事業を手がけた。その際、未開の湿地を整備しつつ、新しい都市を建設することになった台中は、衛生管理を考慮した上で、工事が進められた。

この時、請われたのがスコットランド人技師・ウィリアム・キニンモンド・バルトン（以下・バルトン）だった。バルトンは亜熱帯性気候の衛生環境を探究し、台湾各地に水源地や上下水道施設を設けていった人物である。

バルトンは1895（明治28）年に台湾総督府内務局の依頼を受け、台中の整備計画の調査を請け負っている。バルトンの「台中市街区画設計報告書」では、清国の城郭都市に見られる「円形式」ではなく、欧式の「方形式」の街区整備が提案されている。そして、ここで市街地の道路配置を



1931（昭和6）年頃の台中市。駅前通りが駅舎に直角でないことに注目。町全体の道路配置が55度傾いていることがわかる。『日本地理風俗大系』より転載。

55度傾ける案が出されている。厳密には、傾けるのは道路ではなく、上下水道で、道路をそれに合わせた配置だった。

これは「日光消毒設計手法」と呼ばれるものが応用されている。自然光を十分に当て、開渠式（明渠式）の下水道の殺菌を図るものである。これは上下水道設備が未発達の時代によく見られたもので、その機能を最大限に発揮するべく、台中の緯度と南中角度を計算し、東西軸を55度傾けるといったものだった。

バルトンは1919（大正8）年、台湾で罹患した風土病が原因となり、東京で客死している。バルトンが台中と接点を持ったのはわずかな時間だったが、現在の台中市の道路配置と街並みにその痕跡が残っていると思うと、感慨深いものがある。次回は台中から彰化に向かって南下したいと思う。