

台湾縦貫鉄道を誌上体験 その7 彰化の歴史と縦貫鉄道

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）の間の408.5キロを走る一大幹線で、現在も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7回は台中から彰化にかけての区間を紹介してみたい。

山岳部か沿岸部か、縦貫鉄道のルート

最初に台湾中部における縦貫鉄道のルートについて述べておきたい。領台当初から縦貫鉄道の敷設は台湾における重要課題となっていた。北部の基隆（きいるん）と南部の拠点となっていた台南、そして、港湾都市としての発展が期待されていた打狗（高雄）を結んだ縦貫鉄道だが、新竹と彰化の間のルートについては大きな議論があった。

それは山越えのルートとなる台中線（通称山線）、そして沿岸ルートの海岸線（同海線）のどちらを選ぶかというものである。当初は起伏がなく、平坦な地形が続く海岸線ルートが検討された。ただし、台湾総督府が台湾中部の中核として開発を続けていた台中がルートから外れてしまい、また沿岸部は人口も少なかった。そのため、都市が点在する台中線の山越えルートが採用された。

沿岸ルートが採用されなかった背景にはもう一つの理由があった。それは陸軍による反対であっ

た。1840年に勃発した英国と清国によるアヘン戦争以来、欧米列強のアジア侵略は加速していた。そして、1894年に起こった日清戦争、翌年4月17日に締結された下関条約によって、台湾および澎湖（ぼうこ・ほうこ）諸島、遼東半島は日本に割譲された。

日露の対立がルートを決めた

この頃、すでに満州と朝鮮を狙うロシアの東方進出は始まっており、日本とロシアの対決は予想されていた。ロシアは1891年5月からシベリア鉄道の敷設を始めており、日清戦争後に締結された下関条約の直後、ドイツ、フランスとともに三国干渉を行なった。これにより、日本は遼東半島の領有を断念する。

ロシアは1896年6月に露清密約で李鴻章（りこうしょう）から東清鉄道の敷設権を得ており、ロシアの東方進出は顕著であった。そして、日露戦争が現実のものとなった際、絶対的不利な状況下、日本は防御面での対策を迫られる。特にバルチック艦隊がインド洋を回ってくるのが想定され、軍部は台湾海峡を通過する可能性を重視した。実際に、水深こそ浅いものの、台湾海峡は列強が清国、日本、朝鮮方面に向かう際の経路であり、ロシア艦隊が航行する可能性は高かった。

領台初期の台湾は防御態勢が脆弱で、統治も不安定だった。そういった中でロシア艦隊が海上からの攻撃を行なった際、日本側に迎撃する力量はなかった。そのため、沿岸部に鉄道を敷設するの



縦貫鉄道は竹南～彰化間で内陸ルートと沿岸ルートに分かれて走る。台中線（山線）を走る自強号。

は危険だという声が上がったのである。

結果的に、日露戦争は1904年2月に勃発したものの、ロシア艦隊は台湾海峡は通らず、陸軍の懸念は杞憂に終わった。しかし、新領土・台湾における基礎インフラの整備を担ったのは陸軍であり、台湾総督府内での発言力は大きかった。結局、陸軍の主張に従う形で、台中経由のルートが採用された。



通宵（つうしょう）の虎頭山山頂に残る望洋楼。台湾海峡を航行する敵艦を監視する目的で設けられた（詳しくは本誌2024年2月号に掲載の連載26回を参照）。

台中市民の請願運動と明石元二郎

その後、日本による統治体制が安定してくると、縦貫鉄道も輸送力の拡充が図られた。これに伴い、一度は消えていた沿岸部を走るルートが再び注目されるようになった。

海岸線の敷設計画はすぐに具体化されたが、これに異議を唱えたのが台中市民であった。鉄道のメインルートから外れると衰退は必至という声上がり、新ルート建設に反対する動きが起こったのである。

領台当初、鉄道を嫌う都市は少なくなかったが（連載第20回を参照）、縦貫鉄道が開業すると、一転して鉄道が物資輸送の担い手として評価が高まり、発展の礎となった。台中はその典型例であり、鉄道の存在価値は市民の間に浸透していた。

しかし、台中市民の声は届くことなく、新ルートの敷設は第7代台湾総督の明石元二郎の指示で実行されることとなった。

明石元二郎は日露戦争の際に対ロシアの工作活動で知られた人物である。台湾総督としての在任期間は1918年6月6日から1919年10月26日ま

でのわずか1年4か月だが、台湾において数々のインフラ整備を進めた人物である。具体的には、高雄港の拡張工事や台湾中部の日月潭の水力発電所の建設、そして、烏山頭（うざんとう）ダムと嘉南大圳（かなんたいしゅう）の整備など、各地のインフラ拡充に深く関わりをもった。

当時、鉄道輸送は輸送限界に達しており、台中線を補完するためにも、海岸線の敷設は急務となっていた。



縦貫鉄道は1908（明治41）年4月2日に台中経由で全通した。開業式典も台中で開かれた。現在も史跡として残されている台中駅旧駅舎。

鉄道は台中を無視できなかった

海岸線の開業は1922（大正11）年10月11日。これによって南北連絡のスピードアップが実現した。勾配区間がないため、長大編成の貨物列車の走行も可能になった。これを機に、縦貫鉄道の本線機能は海岸線に移った。そして、台中経由のルートは本線としての役割を失うこととなる。

ただし、都市としての台中の地位は依然として高く、将来的にも台湾中部中枢としての機能が期待されていた。そのため、拠点駅としての地位は不動のものがあつた。

台中の存在は列車の運行にも深くかかわった。貨物列車は海岸線を走るようになったが、旅客列車は依然として台中線経由となった。興味深いのは急行列車で、基隆から台北、新竹を経て、まずは海岸線を南下した。しかし、その後一度、台中に向かい、台中駅で進行方向を変えて再び南を目指すというルートとなった。

昭和期に入り、車両の近代化が進められると、勾配区間の走行難は克服された。これにより、台

中線の地位は復活し、特にガソリンカー（ガソリン動車）の導入後は近郊区間の輸送に特化した短距離列車も登場した。

現在、台中線（山線）は路線改良が進められており、かつての勾配区間は新ルートの開設により、長いトンネルで通過してしまう。車両の高性能化も進んで、運行本数も多い。一方、海岸線は衰退が進んでおり、ローカル線のような風情が漂う。こちらがかつて幹線機能を有していたことなど、想像もできないほどである。

台中駅を出た列車は高架区間を進む

現在、台中駅は高架化されており、モダンなデザインの駅舎となっているが、旧駅舎も残されており、文化財の指定を受けている。駅舎のみならず、ホームなども残されていて、周囲は史跡公園のような雰囲気となっている。

台中駅を出た列車は市街地を貫くように進んでいく。途中、五権、大慶と、近距離利用客の便を図って設けられた小駅を過ぎ、烏日（うじつ）に着く。今でこそ、台中の市街地と繋がっている印象だが、日本統治時代は台中州大屯郡烏日庄という独自の自治体で、製糖工場も設けられていた。

烏日の製糖工場は1919（大正8）年に富豪・林献堂（りんけんどう）が台中製糖株式会社を設立した際に設けられた。のちに東洋製糖株式会社を買収され、さらにのち、大日本製糖烏日製糖所となり、戦時下の経済統合政策で台湾製糖株式会社に編入された。

工場は1960年までは操業を続けたが、砂糖の価格暴落と国際競争力の低下に伴って不振が続き、1963年に廃業。敷地は台湾省菸酒公売局が管理者となり、現在はビール工場となっている。

続く新烏日駅は台湾高速鉄路（台湾高鉄）との接続駅。2006年12月に設けられた新駅である。なお、駅名は台湾高鉄は「台中」駅を名乗っているが、台鉄（在来線）は「新烏日」駅であり、台中捷運（都市交通システム）は「高鐵台中」駅と、乗り入れる三社がそれぞれ独自の名称を使用している。

続く成功駅は利用客の少ない小さな駅。この駅名となったのは1967年からで、日本統治時代は

王田（おうでん）という駅名だった。王田とはオランダ統治時代に採用されていた王田制度に由来し、当時、台湾島がオランダ東インド会社と王家の所有地とされていた史実を伝えている。

この先、線路は二手に分かれる、左に大きく曲がっていくのが縦貫鉄道の本線であり、右手に直進するのは海岸線（海線）への短絡ルートである。この連絡線は日本統治時代にはすでに敷設されていた。海岸線から台中に向かう列車はここを通ることで、台中方面に直通できた。

成功駅を出た列車は大肚溪を渡る。大肚溪は「烏溪」とも呼ばれる。全長は約119キロ。台湾第六の長さを誇る河川で、流域面積は第四位となっている。これを越えると彰化県に入る。



新烏日駅は在来線と高速鉄道、都市交通システム（MRT）が乗り入れる拠点駅。ただし、駅名はそれぞれ異なる。

彰化～中枢として機能した商業都市

彰化は平原に開けた都市である。市の人口は約23万。農業県として知られる彰化県の県庁所在地で、かつては中国大陸との交易でも栄えた。

かつて彰化は「半線（ぼあそあ）」と称された土地である。鄭氏政権時代には平埔族のバブザ族が暮らしており、「半線」という地名も、彼らの集落名にホーロー語（河洛語）で漢字を当てたものである。当時は大きな町ではなく、周囲には草原が広がるばかりであったと伝えられる。湿度も高く、疫病に悩まされた土地だけあって、多くの人口は支えられなかった。

この一帯の開発が始まったのは1680年頃からで、彰化の町が成立したのは1684年頃とされている。台湾南部に上陸した漢人系住民は、土地を求めて北上を続けた。そして、有力者たちはこの

地を拠点として近隣を開拓していった。彰化ばかりでなく、員林（いんりん）なども、この時期に都市の基礎が形成されている。

その後、拓殖事業は順調に進み、1723年には県制が敷かれることとなった。清国・雍正（ようせい）帝の時代に「彰化県」が置かれ、半線という地名は「顕彰皇化（けんしょうこうか）」の言葉にちなんで「彰化」と改められた。

日本統治時代に入ると、都市の繁栄は後発の台中に奪われるようになる。その後しばらくは衰退が続いていたという。それでも、大正時代に入ると、産業の発達とともに商業都市としての繁栄が蘇ってくる。1921（大正10）年には海岸線（竹南～彰化）が開通し、彰化駅には機関区が置かれた。そして、近郊都市へ向かう製糖鉄道やバスも彰化を拠点とし、駅を中心に賑わいを見せた。

昭和時代に入ると、市制も施行された。嘉義（かぎ）や新竹（しんちく）、宜蘭（ぎらん）に比べると三年ほど遅れることとなったが、1933（昭和8）年12月20日には屏東（へいとう）とともに市制が敷かれ、彰化市となった。

1935（昭和10）年末の人口統計では、総人口は5万2633名となっている。そのうち、日本人が占めるのはわずかに2721名で、本島人の4万9098名に対して、圧倒的に少なかった。

終戦後も、彰化地方は本省人が多く、中国大陸から渡ってきた外省人が少ない都市であった。住民の大多数はホーロー（河洛）人であり、これに加え、「河洛客」と呼ばれるホーロー人化した客家人で占められている。



八卦山の大使。彰化は抗日勢力との激戦地であった。鎮圧後、八卦山は「北白川宮能久親王御遺蹟地」とされ、石碑が建てられた。

日本との激しい戦闘が行なわれた土地

彰化を代表する景勝地としては八卦（はっけ）山がある。ここは彰化の駅から市街地を抜けて1キロほどのところにある。町並みを一望できる小高い丘で、海拔96メートルほどだが、頂上には高さ22メートルの大仏がある。

この山が知られるきっかけとなったのは日本の支配に抵抗する人々と日本軍の激しい戦闘であった。1895（明治28）年8月28日未明、北白川宮能久（きたしらかわのみやよしひさ）親王率いる近衛師団は大肚溪を渡って彰化に入り、攻略を開始した。この一帯はとりわけ日本への抵抗が激しく、婦女や子どもまでもが戦闘に加わったという。さらに、疫病が多い土地柄だったこともあり、日本軍は大苦戦を強いられた。それでも兵力に勝る日本軍はこの地を制圧し、10月3日に台南に向かって進撃している。駐留は36日間におよんだ。

台湾全土が制圧された後は、徹底的な武装解除が実施された。そして北白川宮能久親王が台南で客死した際、死因がこの辺りで感染したマラリアであるとされたことから、八卦山全体を「御遺蹟地」として、山上に石碑が設けられた（死因については複数の説が存在する）。その後、近衛師団が立ち寄った場所は、ほぼすべてが史跡として整備されたが、ここは激戦地だったこともあって、とりわけ大きな石碑が設けられた。

また、八卦山を杜と見立てて彰化神社も設けられた。台湾神社と同一の祭神を祀り、北白川宮能久親王ほか、大国魂命、大己貴命、少彦名命の三柱を祀った。鎮座は1927（昭和2）年7月17日。昭和12年11月4日には郷社に昇格している。大鳥居は八卦山の入口に設けられ、長い石段を上がった先に拝殿と本殿があった。毎年10月28日には例祭が行なわれていた。

神社は石段がわずかながらに確認できるが、石碑は戦後に取り壊され、その場所には蒋介石の銅像が建てられた。眼下には彰化の家並みと豊かな田園地帯が広がっているが、それを見おろすように設けられた石碑と銅像は、ともに台湾の土地と人々の上に君臨した外来の統治者である。人々はどうのような思いでこれらを見てきたのだろうか。



彰化は日本統治時代の初期、抗日ゲリラとの激しい戦いが繰り広げられた場所でもある。八卦山は近衛師団が最も苦戦した場所であった。

公共空間となった「武徳殿」

八卦山の入口脇には武徳殿(ぶとくでん)が残っている。武徳殿とは日本統治時代に建てられた武道教練場で、大日本武徳会の管轄下にあった。戦時下の教育、そして、皇民化運動と強く結びついた存在だった。日本は戦前、国策武道として柔道と剣道を推進していたが、これは台湾でも同様で、各地に武徳殿が建てられた。教官となったのは日本からやってきた武道経験者だったが、当地に赴任した警察官であることが多かった。

戦後も建物は残っていたが、忠烈祠と名を変え、中華民国のために殉職した兵士たちの英霊を祠っていた。筆者がここを最初に訪ねたのは1996年のことだった。建物は傷みが激しかったが、外観は日本の社殿様式で、内部に畳敷きのスペースが残っていたことに驚いた。

現在、ここは歴史遺産の扱いを受け、公共空間として使用されている。内部は柱が一本もなく、実際よりもかなり大きく感じられる。当時、館内は柔道用と剣道用のスペースにわかれ、中央正面には神棚が設置されていた。館内に立ち込める雰囲気は、確かに「稽古場」のものである。

日本統治時代、隣接する彰化神社の神苑として、付近は公園となっていた。しかし、池は埋め立てられ、周囲はどこでも見られそうな住宅街となっている。そんな中で、この建物だけが、往時の姿を保っている。やや雑然とした家並みの中で、とても目立つ存在となっている。



彰化武徳殿。日本統治時代の武道教練場が公共空間として使用されている。郷土史跡の扱いを受け、保存対象となっている。

歴史遺産として保存される扇形車庫

彰化駅構内に残る日本統治時代の機関庫も取り上げておきたい。台中方面からやってきた列車が彰化駅構内に入る際、車窓の右手に大きな車庫が見える。これは扇形車庫と呼ばれ、台湾に現存する唯一のものである。

扇形車庫は扇を開いたような形をしており、要となる場所にはターンテーブルと呼ばれる転車台が設けられている。前後の向きを揃えなければならなかった蒸気機関車時代の遺構である。

機関庫の竣工は1922(大正11)年。合計12両の機関車を収納することができ、庫内で保全と修理が行なわれた。かつては、主要駅ならどこでもこういった機関庫が見られたが、車両の近代化が進んでいく中で、姿を消していった。現在、台湾で扇形車庫が残っているのは彰化だけとなっている。

台湾では産業遺産を文化財として扱い、保存し



彰化の扇形車庫。台湾で唯一となった蒸気機関車時代の機関庫。現役ではありながらも、歴史遺産として保存されている。

ていこうとする動きが盛んである。この車庫は現役だが、市民の要望に応え、参観が可能となっている。ベンチや展望台なども設けられており、週末は行楽客で賑わう。

寺廟の多い街

彰化は歴史が長いだけでなく、外来統治者である日本人や中国人が少なかったこともあり、寺廟が多い。それは近隣の鹿港（ろっこう）にもあてはまり、これを喩えて「三步進めば寺に当たり、五歩進めば廟に当たる」とも言われる。

彰化の家並みはやや雑然としているが、路地裏に入ると、どことなく歴史の重みを感じられる。もともとは日干し煉瓦を用いた伝統家屋が多かったものの、日本統治時代に大がかりな都市計画が進められ、面目を新たにされた。しかし、主要道路は整備されても、路地の中や伝統市場などは昔ながらの姿を保ち、人々の暮らしぶりが感じられる。

市内には長らく彰化の街を見守ってきた寺院や廟、祠などが点在しているので、こういったものを訪ねながら、この地の歩んできた歴史に思いを馳せてみたいところである。

知られざる彰化の名物料理

最後に、彰化の食文化についても触れておきたい。彰化は物資の集散地であること、人的往来が盛んなこと、人口密度が高いこと、老舗が多いこと、競争が激しいこと、そして歴史的に漢人系住民の純度が高いことなどを理由に、土着の郷土料理が発達している。

彰化の名物と言えば、煮込んだ豚肉をご飯に載せた「焢肉飯（こんぱーぶん）」や、サツマイモの粉で作った半透明の生地に豚肉やシイタケ、筍などの具材を入れて加熱した「肉圓（ばーおあん）」などが知られている。いずれも人々に長らく愛されてきた「郷土の味覚」である。

一方、知られざる食文化も楽しみたい。それは精進料理である。道教や仏教の寺院や遥拝所が多い彰化には敬虔な信徒が多い。そのため、精進料理の需要が高いのだ。街歩きをしていると、精進料理を意味する「素」と記された看板を随所



日本統治時代の彰化の家並み、伝統家屋が軒を連ねていたが、都市計画により、徐々に雰囲気は変わっていった。『台湾写真カード』より転載。

で見かける。

料理の種類は豊富で、あっさりとしながらもコクのある麺やスープはもちろん、大豆や海藻などで作った「もどき料理」の数々が味わえる。さらにタケノコや木耳、人参を細かく刻んだものを湯葉で包んだ「豆包」なども試してみたい。

彰化は旅行ガイドブックなどでは取り上げられることが少ないが、こういった郷土色の強い食文化はぜひとも楽しんでみたいところである。

※地名のルビは日本統治時代に使用されていた読みに従い、台湾土着の食べ物には台湾語の発音に従ってルビを付した。



「素」とはいわゆるベジタリアン料理を示す。彰化では「素食」と記された看板を随所で見かける。種類は思いのほか豊富だ。