

彰化付近の田園地帯。古くから穀倉地帯として知られてきた。

片倉佳史の
台湾歴史紀行
第29回

彰化から斗六までの旅

台湾縦貫鉄道を誌上体験　その8

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。
基隆（きいるん）と高雄（旧称・打狗）間の408.5キロを走る。
現在も台湾社会を支える存在で、文字通りの大動脈である。
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8回は彰化から斗六までの区間を紹介してみたい。

彰化から田園地帯を南下する

彰化は台湾の南北を結ぶ交通の要衝で、海岸線（海線）の分岐駅でもある。現在は台中に次ぐ台湾中部の中枢となっており、町並みはやや雑然としているが、台湾の地方都市らしい賑わいが感じられ、魅力に満ちている。

列車は彰化の市街地を抜け、田園地帯の中を走るようになる。しばらくすると、花壇（かだん）に到着する。かつて、この駅の正面には大きな煙突が見えたという。これは台湾煉瓦会社の工場であった。この辺りの土壌は煉瓦の生産に向いており、地場産業となっていた。窯は現在、「花壇八卦窯」と呼ばれているが、操業を止めて久しく、廃墟然としている。

この辺りは緑豊かな水田が広がる。列車の中からは確

認できないが、日本統治時代に農業用水路系統が整備された関係で、日本製のポンプが今も散見できる。これは「津田型」もしくは「津田式」というもので、現在も戦前のものが使用されていることがある。

続く大村（おおむら）は2006年４月４日に開設された新しい駅。1934（昭和９）年11月１日にガソリンカー停留所として設けられ、臨時駅として乗降を扱っていたが、戦況悪化に伴う物資の欠乏でガソリンカーが運行を停止。停留所も廃止となった。それが60年以上の歳月を経て復活したという経歴を持つ。



彰化を出た列車は田園地帯を進んでいく。ここから先は一面の田園風景が車窓の友となる。



大村の駅舎から員林方面を眺める。眺めのいい駅として鉄道ファンに人気がある。

彰化県第二の都市・員林

員林（いんりん）は彰化と並ぶ賑やかな都市で、人口は約12万。古くから周辺地域の物資が集まる町で、駅前は意外に思えるほど賑わっている。中心部にはデパートもあるほどだ。観光物件がないため、旅行書やガイドブックで取り上げられることはなく、知名度も高くはないが、こういった街を散策するのは思いのほか楽しい。

員林駅は高架化されており、近代的な装いである。工事は2015年８月30日に完了し、往年の様子は過去のものとなった。

列車が駅構内に入る前、車窓右手に「員林鐵路穀倉」という名の大きな穀物倉庫がある。現在は使用されていないが、歴史建築の指定を受けて保存対象となっている。なお、員林は果物の産地としても知られてきた。八卦山の傾斜地を利用し、パイナップルやポンカンの栽培が盛んだった。特にバナナについては広くその名が知られていた。現在はスターフルーツやライチ、グアバなどの栽培が盛んである。

八卦山の山腹には員林神社が設けられていた。現在、神苑は「百果山風景區」として整備され、神社跡は中華民国軍人の英霊を祀る忠烈祠となっている。近くには員林水道水源地があり、付近は梅や桃、李（すもも）が名産として知られていた。特に二月や三月はそれぞれの花が咲き乱れる。駅からは距離があるため、バスを利用するのが定番だったという。

神社は八卦山の山腹にあった。鎮座は1931（昭和６）年３月29日で、翌年10月21日に神社に昇格し、1942（昭和17）年２月28日には郷社に列格され、後述する皇民化運動のさなかということもあり、規模の大きな神社と



活気に包まれた員林公有市場。竣工は1935（昭和10）年。日本統治時代の市場建築が露店に囲まれた状態で残っている。



員林神社は郊外の百果山にあった。現在は員林忠列祠となっているが、大鳥居や神馬、狛犬、石灯籠などが残されている。

なった。祭神とされたのは開拓三神の大国魂命、大己貴命、少彦名命と、北白川宮能久親王であった。

花卉栽培の盛んな地域を貫く

続く永靖（えいせい）は大村と同様、1934（昭和９）年11月１日にガソリンカー停留所として開設されたが、やはり戦時体制下でガソリンカーが運行停止となり、1942（昭和17）年に廃止の憂き目に遭う。しかし、戦後、1958年10月24日に信号所として復活する。この時の名は「二三五公里」だった。これは縦貫鉄道の起点である基隆（きいるん）から235キロ地点を意味していた。永靖を名乗るようになったのは1961年２月１日からである。

沿線は穀倉地帯ではあるが、同時に花卉栽培と園芸農業も地場産業として知られている。永靖と田尾（たお）はその拠点である。換金性の高い商品作物の栽培の歴史は日本統治時代に遡り、現在は地域の基幹産業となっている。盆栽や苗木、種苗で知られ、観葉植物の供給基地にもなっている。

園芸農業については菊の栽培が広く知られ、秋から冬にかけては夕暮れを迎えると、煌々とあかりを灯した農場が暗闇に浮かびあがる。これは電照栽培と言われ、人工的に光を照射し、開花時期をコントロールするという仕掛け。つまり、夜間に光を当てることで、花芽がつくのを意図的にずらして栽培するものである。暗闇の中に浮かび上がったか電照栽培の様子は美しく、山肌を走る台湾高速鉄路の車内からも目にすることができる。



永靖と田尾は台湾最大の花卉栽培地。その歴史は日本統治時代に遡り、水田耕作の副業として発展した。



永靖五福宮は土地公を祀る祠だが、日本統治時代の武徳殿を模した建物。台湾で唯一の社殿様式の土地公廟とされる。1930（昭和5）年竣工。

鉄道ファンが注目する街・社頭

社頭（しゃとう）は地方駅らしい情緒が残る駅。駅舎は歴史を感じるものではないが、駅の左手にかつての運送会社の社屋が残る。ここは地元の搬送業者が集まり、同仁社運輸組という名で社屋を設けた。主に農作物の貨物輸送を担ったが、戦後はトラック輸送に押されるようになり、廃業した。

建物は大きなものではないが、モダンな雰囲気の和洋折衷様式である。2002年に歴史建築に指定され、保存対象となった。社頭は靴下の製造で知られている。台湾全体の６割の靴下がここで製造されるという典型的な地場産品である。現在、同仁社の建物は「台湾織襪（ソックス）文物館」として整備されている。

駅前をまっすぐに歩いていくと、鉄道ファンのオーナーが経営する「福井食堂」がある。台湾は鉄道趣味人口が多く、鉄道を用いた旅行や撮影、スタンプ、切符収集など、日本に勝るとも劣らない趣味の幅広さと奥深さを誇る。また、いわゆる鉄道ファンのみならず、鉄道に対して強く関心をもつ人々も老若男女を問わずに多い。

福井食堂のコレクションは記念品や趣味関連のグッズ、乗車券、書籍のほか、実際に用いられていた鉄道文物などもある。店先には製糖鉄道で実際に使用されていた軌



福井食堂は地元客でいつも賑わう町食堂。多くの鉄道ファンが訪れる私設博物館でもある。



福井食堂の前に置かれた製糖鉄道の巡道車。レストアされており、自走が可能だ。

道管理用の巡道車もあり、記念撮影を楽しむ人が絶えない。日本統治時代の時刻表などもあり、文字通りの私設鉄道博物館といった雰囲気である。

オーナーの陳朝強氏は地域おこしを手がける実業家でもある。福井食堂のオープンは1999年12月24日。食事も評判がよく、グルメスポットとしても話題になるほどなので、ぜひ立ち寄ってみたい。

社頭から田中、二水へ

社頭から東に進むと八卦山の山腹に清水巖（せいすいがん）という廟がある。ここは清国乾隆帝の時代に建てられた古刹で、多くの参詣者で賑う。この廟の北にはテグス蚕（てぐすさん）の飼育場があった。これはテグスという蛾の幼虫から絹糸腺（けんしせん）を取りだし、加工したもの。通称「テグス糸」といい、強くてしなやか、そして水中で目立たないという特質から、釣り糸や漁糸、そして、外科手術の縫合などに用いられた。

これは楓の樹で虫を育て、成熟後、その腹を裂いて糸を採る。昭和11年頃、堀土三郎（ほり・どさぶろう）という人物が海南島から輸入し、研究の結果、飼育に成功したとされる。テグス糸の製造事業は日本では少なく、類例のない事業として注目されたという。テグス糸の採収期は春なので、その頃には工場見学にやってくる者もあったという。

続く田中は一部ではあるが、優等列車も停車する拠点駅。市街地はやや離れた場所にあり、駅前はやや閑散とした印象だが、少し歩くと賑やかな家並みが広がっている。なお、田中という地名については、周囲は田園地帯であり、その中ほどに位置することから、旧名は「田中央」だった。これが1920年の地名改正の際に日本風に「田中（たなか）」と改められた。日本的な響きではあるものの、由来としては日本には縁のない地名である。

ここは林本源製糖株式会社が敷設した鉄道線の起点でもあった。近隣の田尾や北斗、渓州を経て、二林（じりん）までを結んでいた。これは貨物輸送を目的とした製糖鉄道だったが、旅客輸送も行なっていた。なお、林本源製糖は1925年に鹽水港製糖に吸収合併されている。

二水（にすい）は濁水溪のほとりに位置する小都市である。古くは硯（すずり）の産地として知られ、清国統治時代から名を馳せていた。集集線の分岐駅でもあり、小さいながらも機務段（機関区）が置かれている。

二水という地名は、清国統治時代は「二八水」であった。「二八」とは二手に分かれた河川が複雑に混じり合いながら流れることを形容したものである。濁水溪は通常時の流水量は少ないが、上流地域で降雨があると激流と化し、氾濫を起こした。これにちなんだものである。二水となったのは1920（大正９）年の地名改正の時からである。

二水駅〜白亜の美しい駅舎

二水の駅舎は昭和期の台湾によく見られたスタイルである。竣工は1933（昭和８）年３月31日。風通しが考慮された白亜のデザインで、待合室にドアはなく、庇が大きいことが特色である。設計は台南駅や台北鉄道工場を手がけた宇敷赳夫（うしきたけお）が担当した。施工は台湾総督府交通局鉄道部改良課が請け負った。

ここで昭和期に数多く設けられた「量産型駅舎」について、取り上げておきたい。1923（大正12）年９月１日、首都圏を襲った関東大震災は帝都・東京に甚大な被害をもたらしたが、これに伴い、台湾の建築基準も見直しが図られた。従来の駅舎は赤煉瓦造りや木造建築が主だったが、これらは地震に対して脆弱だったため、徐々に数を減らしていく。その契機となったのが関東大震災だったのである。

耐震性を意識した鉄筋コンクリート構造の建物は早期から研究されていた。台湾の場合、高温多湿な自然環境のため、日本本土と建築物の耐久状況が異なる。一方、地震対策については共通した課題であったため、台湾と日本本土の双方で研究と試行錯誤、そして情報の共有が行なわれていた。

二水駅もそういった流れの中で設計された。興味深いのは、この時期、施工効率の向上が考慮されたことで、類似したデザインの量産型駅舎が誕生した。つまり、設

計図を共用し、経費の削減と作業の効率化が図られたのである。二水駅はその代表的な存在であり、簡素なデザインながらも、耐久性と機能性、そして実用性が重視された。これは宇敷が手がけた鉄道建築に共通して見られる傾向でもある。

二水駅に似た駅舎は台湾各地で見られる。西部幹線で言えば、造橋（ぞうきょう）、銅鑼（どら）、清水（きよみず）、そして橋頭の旧駅舎などである。また、現役ではないものの、史跡として保存されている大安（現・泰安旧駅）などもこれに含まれる。いずれも文化財の扱いを受け、保存対象となっている。

二水駅の竣工から二年が過ぎた1935（昭和10）年4月21日。台湾北西部を新竹・台中州大地震が襲ったが、この時には地震予知で知られた今村明恒（いまむらあきつね）と建築学者の佐野利器（さのとしかた）が台湾総督府に招かれ、詳細な調査を行なった。これもまた、建築技術の進化に影響を与え、台湾の量産型駅舎にも若干のデザイン修正が行なわれた。



二水駅。白亜の駅舎が南国の青空に映える。集集線の乗り換え駅としても機能している。



竣工間もない頃の二水駅舎の様子。昭和期の台湾で設けられた南国仕様の量産型駅舎である（『台湾建築会誌』より）。

名士・増澤深治と萬樹園

二水駅の近くには増澤萬樹園という大規模な熱帯植物園があった。ここは実業家・増澤深治（ますざわふかじ）によって経営され、熱帯性植物を中心に数千種が栽培されていた。台湾でも指折りの規模を誇った農園で、花卉は洋蘭を主とし、それだけで約600種におよんだという。

果実についてはマンゴーやアボカド、南洋芭蕉などが300種あまり栽培され、園内は季節を問わず、芳香に包まれていたという。南洋の植物を台湾に移入し、いかにして定着させるかという研究が行なわれたほか、品種改良、調査、増産に関する取り組みなど、学術機関の側面も持ち合わせていた。バナナだけでも70種が植えられていたとも言われている。

増澤深治は領台当初に台湾へ渡った人物である。若き日々は睡眠時間を削って勉学に励んだといわれ、その中で徐々に植物の世界に入っていった。その後、二水で農園を開き、運送会社なども手がけて成功を収め、台中州評議員も務めた。地域振興にも熱心で、その貢献は計り知れないものがある。また、大本教の熱心な信徒でもあり、1934（昭和9）年8月24日からは萬樹園が大本教二水分院という機能をも持つようになった。

萬樹園が迎賓の場として機能していたことも興味深い。台湾総督府の関係者や要人・来賓が南部視察をする際、ここに立ち寄って見学することが多かった。文豪・佐藤春夫も1920（大正9）年にここを訪ねたとされ、増澤は作品『旅びと』の中で植物好きな「運送屋さん」として登場する。

1924（大正13）年10月22日には日月潭水力発電所建設の視察でやってきた第10代台湾総督の伊沢多喜男（いさわたきお）と台湾電力会社社長の高木友枝がここを訪ねている。また、第8代台湾総督の田健治郎（でんけんじろう）も中南部視察の際にここへ立ち寄り、第13代台湾総督の石塚英蔵は園内で植樹をしたという記録も残る。そのほか、賓客の休憩所としては盛んに利用されており、観光案内にも萬樹園の記載が確認できる。

増澤は1943（昭和18）年5月14日に生涯を閉じ、敗戦を経て増澤萬樹園は廃園となった。その跡地は住宅街となっているが、一部は「二水水公園」として整備されている。そこには萬樹園時代に植えられた老木が数本残る。現在、こういった樹木は郷土の歩みを伝える「植物遺産」として扱われ、守られている。



石塚英蔵が植樹した波羅蜜（はらみつ・ジャックフルーツ）の樹。日本向けに果物の販売も行ない、東京の千疋屋に台湾産の果物を卸していた。伊東文雄・和恵夫妻所蔵の古写真（下の目録も）。



増澤萬樹園の苗木目録。記念スタンプも用意されていた。洋蘭や南国産の果物が図案に盛り込まれている。

濁水渓の沖積平野を進む

二水を出た列車はしばらく集集線の線路を左に見ながら進んでいく。両者は並走しているが、集集線の線路は果樹園の間に敷かれている。かつてはバナナ畑だったというが、現在はグアバの栽培地を貫くように走る。線路に沿ってサイクリングロードが整備されているので週末には行楽客の姿も見かける。

列車はこの先で濁水渓を渡る。この川は全長186.6キロを誇り、台湾最長の河川となっている。上流部で粘板岩層を削り取って流れるため、年間を通していつでも灰濁していることから、この名が付いた。

この川は台湾中部を東西に流れ、中央山脈の合歓山（ごうかんざん）付近を水源としている。流水量は比較的安定しているが、水勢が強いことで知られる。流水中に含まれる砂礫の量は、台湾北部を流れる淡水河の10倍、南部を流れる高屏渓の15倍とされる。

水源としても注目され、ダムが多く設けられたことも注目したい。現在、仁愛（霧社）、頭社（とうしゃ）、車埕などにダムがあるほか、水力発電所も日本統治時代に数か所、建設されている。

これらが台湾中南部の発展を支えたことは言うまでもあるまい。中でも1935（昭和10）年に竣工した日月潭（じつげつたん）水力発電所は、濁水渓の流水を地下水路によって日月潭に引き込み、これを貯水池として利用するという大規模な工事であった。

なお、濁水渓の下流域以南は台湾でも屈指の穀倉地帯となっている。清国統治時代の文献にも「一年の収穫で三年は暮らせる」と記されるほどだった。ただし、台湾中南部の降雨は夏場に偏っており、冬季は渇水期となる。これを解決するべく設けられたのが烏山頭（うざんとう）ダムと嘉南大圳（かなんたいしゅう）であった。その完成によって、台湾南部の嘉南平野は一大農業地帯となった。



濁水渓は台湾最長の河川。流水量は季節によって大きく変わるため、河川敷に余裕を持たせて堤防が築かれている。

大規模な神社遺跡が残る林内

林内（りんない）は田園地帯の中に位置する小さな街である。人口は1万6千あまり。駅から500メートルほど離れた場所に林内公園がある。ここは海抜169メートルの高台で、その山肌に林内神社が設けられていた。現在、本殿の跡地には濟公堂という道教寺院が建てられている。

林内神社の大鳥居は市街地の中に姿を留めている。戦

後、国民党政府によって中華風の装飾が施されたが、神社の鳥居であることは明らかだ。神社の創建は1940（昭和15）年12月。同月20日に鎮座式が開かれた。当時は皇民化運動にあわせ、神社参拝が推奨された時勢だった。林内神社もそういった流れの中で設けられたため、規模は大きかった。神苑は山全体となっており、各施設も町の規模に比すると不釣り合いなほど、立派なものだった。

大鳥居からかつての参道を進んでいく。神苑は現在、公園として整備されている。旧参道は現在は公園路という名を付けられている。しばらく進むと、石段があり、脇を石灯籠が固めている。上がった先には鳥居があり、その先には北側に小学校、南側には中学校があり、その間に本殿跡地へ到る石段が伸びている。

この石段を上がった先に鳥居が残っているが、その奥にあった本殿は痕跡を残していない。神社は豊受大神、大国魂命、大己貴命、少彦名命、北白川宮能久親王を祭神とし、毎年3月3日を例祭日としていた。

この神社は皇民化運動の中で生まれた。台湾人の同化を狙う政策の中で設けられ、日本国民としての精神修養を目的としていた。終戦とともに神社は廃せられ、各施設は遺棄されたが、先述の員林神社と同様、皇民化運動に連動して設けられた神社の規模は大きく、現在、神社遺跡として話題となることが少なくない。



林内神社の鳥居は戦後、中華風の装飾が施されて現在に至る。現在、鳥居は三基を見ることができる。石灯籠も存在感を示している。



三の鳥居は後年に復元されたもので新しい。本殿跡からは美しい夕日が眺められる。

雲林県の県庁所在地・斗六へ

林内に続く石榴は無人駅。日本統治時代の駅名は「石榴班（せきりゅうはん）」だった。小さな駅なので、数多くの列車が通過する。この駅は1905（明治38）年10月5日に開業しているが、わずか3年で廃止の憂き目に遭った。しかし、1941年に軍事物資の輸送の需要から、信号場として復活を果たす。戦後は駅として営業するようになり、現在に至っている。

駅舎は1939（昭和14）年10月20日に完成した。戦争の足音がはっきりと聞こえ始めた頃の建築物である。かつては荒れ果てていたが、2012年にリノベーション工事が終わり、装いを新たにした。

石榴を出ると、列車は再び緑の中を進んで行く。しばらくすると、斗六（とろく）の市内に入る。ここは雲林県の県庁所在地で、人口も10万に達する都市である。列車も大部分が停車する拠点駅である（以下続く）。