

## 諸編 8. 阿里山下山、嘉義 【4日目】

黒 澤 之  
田 中 正 夫

### (1) 龍隠寺

下りも阿里山公路を戻る形となった。険しい下り坂の終りにある仏教寺院の龍隠寺で休憩となった（写真1，2）。

ここは阿里山風景区と市街地とのゲートとなる。河川の八掌溪と獨座溪の合流地点でもある。土産物屋では、果物類、阿里山茶や檜工芸品が販売されていた。

寺の他に地久吊橋や展望広場もあり、自然の中に歴史建造物と人工構造物が入り混じる。

休日であったことも相まって、観光目的の人で混雑していた。今回の行程では最も観光地然としていた場所であったように思う。

高山地帯にとどまっていたこともあって、少し疲労気味の身体には、ここまで降りてくると、どこか落ち着きを感じる場所があった。

人がいる空間とは、ある程度人が手を加えた空間なのかも知れない。衛生工学の原点を知らされたようにも思う。



写真1 龍隠寺境内①



写真2 龍隠寺境内②

## （２）北回帰線

嘉義市には北回帰線が通り、北回帰線記念公園がある。記念公園のすぐ横を台鉄が走るが、日本統治時代に設置・営業された北回帰線駅（貨物専用駅）の跡地である。公園内には記念館があり、北回帰線の記念碑が外にある。北緯 23 度 26 分 22 秒に位置するが、地球の軌道系の変化に伴って絶えず移動している。このため、最新の標塔は 1995 年建造の 6 代目である(写真 3)。

北回帰線の長さは公式には 36787.559km とされているが、絶えず変化することを考えると矛盾することになる。

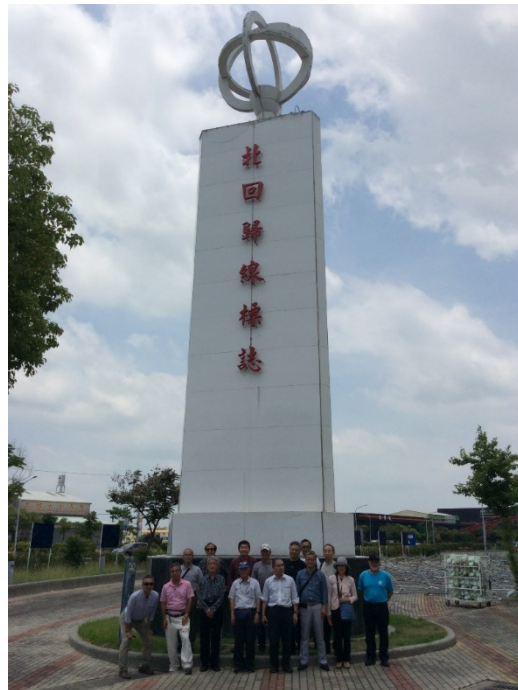


写真 3 北回帰線標塔

## （３）嘉義午餐（噴水雞肉飯小雅店）

昼食は鶏肉飯であった。鶏ではなく七面鳥を食材に用いている。肉もスープもあっさりとした上品な味わいであった。ガイドの林さんの伝手で、VIP ルームでの昼食となった。（写真 4、5）



写真 4 噴水雞肉飯小雅店①



写真 5 噴水雞肉飯小雅店②

## 諸編 9. 嘉義から台北へ 【4日目】

永 野 澄

永 野 知 子

### (1) 昼食後バス移動～嘉義駅

昼食後、時間に余裕があり、予定に入っていなかった北回帰線標識を見学してから、台湾新幹線（台湾高鐵）嘉義駅に向った。



### (2) 嘉義駅～新幹線～台北駅～地下鉄～淡水

13 時 32 分、新幹線 642 号で嘉義駅を出発し、台中 (14:00)、新竹 (14:25)、桃園 (14:38)、板橋 (14:51) の各駅に停車し、予定通り 1 時間 30 分の乗車で台北駅に 15 時 2 分に到着した。台北駅東 3 番出口で荷物をバスに積み込みバスはホテルへ、





一行は MRT 台北駅から淡水信義線で終点の淡水へ。



### (3) 紅毛城、夕日、淡水市内

淡水駅から専用バスで紅毛城へ。紅毛城は 1628 年、台湾北部を拠点としていたスペイン人により建設され、その後オランダ人により 1644 年に再建された。1867 年以降はイギリス政府に租借され、1980 年に中華民国政府に所有権が移管された。紅毛城は台湾に現存する最古の建築であり、国家一級古跡に指定されている。



紅毛城を見学した後、台湾のベニスと呼ばれる淡水河の河口近くを散策。



散策後、専用バスで夕食会場へ向かった。

#### (4) 夕食（聚馥園餐廳：広東料理）

翌日に見学する予定の台北市内湖清掃工場を施工し、保守も行っている臺田環工（タクマの現地法人）の沈建隆総経理を招待し、ガイドの林慶宗さんも一緒に、台北市中山區南京東路三段 219 号にあるダック料理を出す聚馥園餐廳で夕食をした。旅行会社の日中平和観光株式会社から紹興酒の差入れもあり、広東料理を堪能した。



#### (5) 宿泊ホテル（華國大飯店）

夕食を終え、20 時 30 分に林森北路 600 号にある老舗 4 つ星ホテル華國大飯店 (IMPERIAL HOTEL TAIPEI) にチェックイン。就寝まで多少時間があつたので、夫婦でホテルの向いにあるマッサージ店で足裏マッサージをした。途中でマッサージ師から、足の指に巻き爪があるので爪を切るか、親指に角質があり疲れるから取るか、と持ちかけられ追加サービスを受けた。お陰で夜は熟睡。



## 諸編 10. 台北の夕日、そして帰国へ【4日目・5日目】

菅原秀雄、亀尾 徹

### (1) 阿里山のご来光と淡水の残照 Sunrise at Alishan and Sunset at Danshui

5月20日(日)は、阿里山での素晴らしいご来光の後、標高 2200m 余の阿里山から嘉義へバスで下山。北回歸線標塔を見学の後(帰りのバスの中で誰かが「来た甲斐(北回)があった」と洒落を言いました)、嘉義から新幹線で台北へ。そして MRT で淡水へと随分強行軍でした。しかし、この日は、朝は阿里山の日の出(高山地帯なので霧が発生し、なかなか日の出を拝むのが難しいとの由)を、夕方は淡水に沈む夕日(やや早かったが)を拝むことができました。これも参加各位の精進の賜物と感謝いたします。

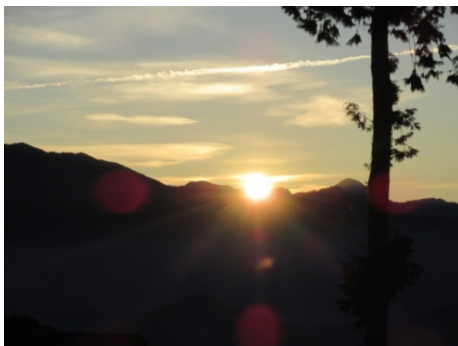


写真1 阿里山(祝山)のご来光

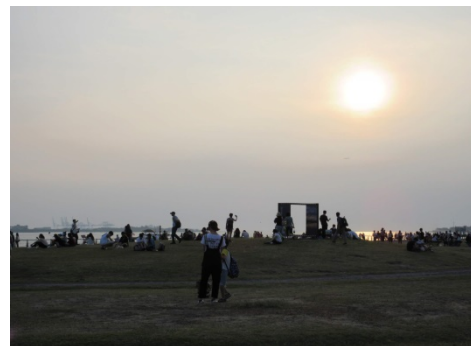


写真2 淡水の残照夕日

淡水からは高速道路で台北市内の夕食会場の<sup>しゅうふく</sup>聚馥園に向かいました。淡水は現在、板橋、三重などと合併し、台北市をぐるりと取り巻く新北市(人口は台北を上回る)に所属しています。淡水は台北のベッドタウンとして急速に成長しており、開通間近の LRT(淡水とその近郊を結ぶ予定)の橋脚がありました。また、台北市の入口付近で車窓左に北投清掃工場(450t/d×4=1800t/d、士林から名称変更、展望台付きのおしゃれな煙突)が見えました。これは日立造船のプラントで 95 年に運転を開始しています。台北市にはあと 2 箇所の清掃工場があり、木柵清掃工場(375t/d×4=1500t/d、付近に動物園があり煙突はキリンの絵が描かれている)と明日見学する内湖清掃工場で、これらの 2 工場はいずれもタクマ製です。



写真3 北投清掃工場



写真4 夕食会場前で沈さんと再会



## (2) 内湖清掃工場訪問の前夜祭      **Eve for Visiting Neihu Incineration Plant**

1 時間ほどでレストランに到着しましたが、菅原はこの夕食が一番の楽しみでした。最後の夕食は、翌日の内湖清掃工場訪問の前夜祭に当たるものでした。というのは、内湖清掃工場(菅原はこのプロジェクトに約3年の期間携わり試運転引渡し完了までいた)の現地スタッフとして、共に頑張った沈(しん)さんと廖(りゃお)さんを夕食に招待していたからです。しかも月日は流れて彼らは、タクマの現地法人で焼却プラントの工事・保守を行う台田環工の総経理と副総経理になりました。日本式に言うなら、社長と副社長ですね。会場入口には既に沈さんが待っていました(残念ですが廖さんは体調不良で欠席)。広東料理を楽しみ、紹興酒を飲みながら、20 年ぶり以上の再会を楽しむことができました。彼はプロジェクト建設の頃とあまり変わりがなく、すぐに昔話に花が咲きました。また、参加各位も最後の夕食で大いに盛り上がり、随分と紹興酒を頂きました。

## (3) 台湾最後の夜      **The Last Night at Taipei in Taiwan**

翌日の工場案内を楽しみにして沈さんと別れ、全員で最後のホテル台北華国大飯店に投宿。チェックインの後、ある人は足裏マッサージ、ある人はお茶、ある人は散策など、三々五々台湾最後の夜を楽しみました。菅原など数人(特に名を秘す)は、ぶらりとカラオケに行き、しばし歌合戦をしました。

ホテルに戻り、各位から集めた会費の会計計算を担当者で行い、その後少し飲み直しをしました。その席上、曾武川さんが誕生日プレゼントに折角貰った「八田焼酎」(烏山頭ダム(土産)を全部飲んでしまいました。「曾武川さん、ごめんなさい」。しかし、八田焼酎のうまかったこと。そのようにして、台湾最後の夜は静かに更けていきました。Good night.

## (4) 内湖清掃工場の見学      **Visitation to Neihu Incineration Plant**

さて、一夜が明け5月21日(月)の最終日を迎えました。朝食前にホテル周辺を散歩しましたが、菅原がいた26年前とは比べ物にならないくらいに、とにかく街がきれいですっきりしていました。また、昔に比べるとバイクも少なくなった気がします。特に電柱がほとんど見当たりません。配電線の地中化が相当進んでいるようですね。そして、これは台北だけでなく、高雄、台南、嘉義など殆どの市街地がそうでした。このように、日本よりも進んでいる面も今回の旅で散見することができました。

朝食後は、今日の最大イベントの内湖清掃工場の訪問です。バスは市街地を北上し中山高速道路に乗り、基隆の方向(東)へ向かいしばらく走りました。南港 IC で降り一般道路を工場へ向かいます。南港の辺りは新幹線の終着駅(台北駅の一つ先)で、付近は再開発されており街の風景は一変していました。また、嬉しいことに、工場の進入道路にある清掃工場案内の電光掲示板には、「熱烈歓迎日本技術士会訪問内湖焚化廠」という旨(正確ではない)の電光掲示を車窓から確認できました。工場に到着すると、沈さんと昨夜夕食を欠席した廖さんが元気に出迎えてくれました。台北市の副工場長の胡(ふー)さん(工場長は市議

会出席のため欠席)が案内役です。見学者説明室で、初めに胡さんから台北市政府環境保護局のペナントを頂き、その後、英語のビデオを交えて丁寧に説明していただきました。説明の後活発な Q&A がありました。工場見学の詳細は本編の記載を参照して下さい。今回の訪問で、菅原が苦勞したプラントが、その後の客先及びタクマ現地会社の皆さんの努力により、26 年間を経過しても、問題なく運転していることに感激しました。正にプラント技術者冥利に尽きます。いささかでも日台親善に貢献できたと思っております。工場正面での記念撮影の後、沈さん、廖さんとの再会を約し工場を後にしました。

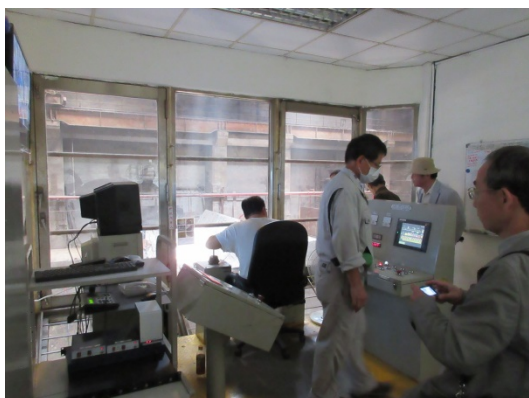


写真 5 清掃工場ごみクレーン操作室



写真 6 清掃工場模型

#### (5) 台北 101 と総統府 Taipei 101 and the Official Residence of the President

旅の最後は、超モダンな台北 101 とクラシックな総統府です。清掃工場見学後、バスで昼食レストランがある台北 101 に向かいました。ここは、高さ 508m、地上 101 階、地下 5 階からなる台北のランドマークです。目的は地下の鼎泰豊（ていんたいふおん）で小籠包の昼食です。チェーン店でどこの店も混むのですが、特に 101 店は混むようです。よって、全員が同じ席にはではなく、11 人と 4 人に泣き別れでした。最後の食事の小籠包とビールをおいしく頂きました。小籠包も色々と出てきましたが、中の汁をこぼさないように食べるのが結構難しいですね。昼食後の時間がなくて 101 の展望台には上れず残念でした。

台湾大研修旅行も漸く終わりを迎えました。あっという間の 5 日間でした。最後の見学というか、立ち寄り先は「総統府」です(総統は中華民国の言い方で大統領に相当します)。中に入ることはできないので、付近にバスを止めて皆で記念撮影です。総統府は 1919 年に「台湾総督府」として竣工した(着工は 1912 年)左右対称 5 階建てで、中央に塔があるルネサンス様式レンガ造りの壮麗な建物です。日本の統治終了後、中国国民党政府が大陸より移り、内部を改装して総統府として利用し現在に至っています。来年になると竣工後ちょうど 100 年になりますね。しかし、漢民族は異民族の建てた施設を大切に残してくれますね。総統府だけでなく台湾各地に戦前の建物が多く残っていますよ。日本人として悪い気はしませんね。菅原の体験では中国東北部の大連や長春でもそうでした。漢民族も結構異民族(例えば元や清)の支配を受けているので、あまり気にはしないのでしょうか。





写真7 台北101



写真8 総統府全景

#### (6) 台湾感謝、再見 **Thank Taiwan and Forever**

総統府見学の後、免税店に立ち寄り、台北市内の松山空港から羽田空港へ帰国の途に着きました。5日間色々とお世話になった台湾ガイドの林さん(日本語がペラペラで親日家)とも空港でお別れです。全員出国手続きも終わり、全日空 NH854 便に搭乗し、羽田空港に無事到着しました。台湾に感謝、そしてさようなら(再見)、いつの日か再び(何日再来台湾)。

旅の道中、健康を害される方もなく、楽しく旅行ができました。また、5日間とも天候に恵まれ、そう暑くもなく快適な旅ができたと思います。また、幹事団への皆様方のご協力に感謝します。今後とも、美味しくてためになる研修旅行を行いましょう。



写真9 台北松山空港



写真10 ガイドの林さんに薄謝贈呈

## 諸編 1 1. 台湾鉄道事情等の雑感

菅 原 秀 雄

2018年5月17日～21日の日程で、衛生工学部会員有志による台湾研修旅行を行い、戦前からの産業遺産、現在の社会施設、歴史的な名跡などを見学・研修し非常に有意義であった。また、その道中において、鉄道をはじめとする交通機関などの状況についても、その発展ぶりに目を見張った。以下は、台湾の鉄道を中心とした交通事情等の雑感である。

### (1) 新幹線（台湾高铁）

南港—左営間 348.5km（東京—名古屋間にほぼ相当）を最速1時間30分で結ぶ。南港は台北より1つ北であり、左営は高雄の北に位置する。標準軌、交流60Hz、25kV電化である。1時間に4～5本が運行されている。車両は、JR東海・西日本の700系改良型で日本製である。また、経営は在来線の台湾鉄路局(台鉄)とは別組織である。以下は感想である。

- ・在来線(西部幹線で台北—高雄間を並行)との接続は、あまり良くない(悪い)。直接接続可能な駅は、南港、台北、板橋、台中、台南、左営のみである。後の駅はバス接続になり不便である。この点は、筆者の体験では中国本土の新幹線と同様である。

- ・南港～板橋間は、台北都市圏を通るので、全て地下線路である。南港は上野駅、板橋は品川駅に相当する。また、高雄の左営駅は新大阪駅に相当する。

- ・新幹線の開業後しばらくして、台北～高雄間など台湾西部の国内航空路は全滅した。

- ・駅の通過線と停車線の間には必ず仕切り壁がある。日本のように、ホームから通過列車を見ることができない。

- ・駅のホーム上には売店がない。ただし、車内販売は日本の新幹線と同様である。また、ホームドア(HD)もあまり設置されていない。

- ・美味しそうな駅弁が嘉義駅で100NT(400円)で売られていた。



写真1 台北駅外観



写真2 台北駅改札口



写真3 新幹線車内



写真4 新幹線車両

## (2) 阿里山鉄道

今回の研修旅行では、阿里山に宿泊したが、当初考えていた嘉義～阿里山間の阿里山鉄道には乗車できなかった。2015 年 9 月の台風被害により、現在は、嘉義～奮起湖間の部分運転であり、全線開通の見込みは不明との由であった。ただし、阿里山でのご来光用のため、阿里山～祝山間に乗車することができた。以下は、阿里山森林鉄道の調査概要である。



写真5 阿里山駅



写真6 ご来光列車

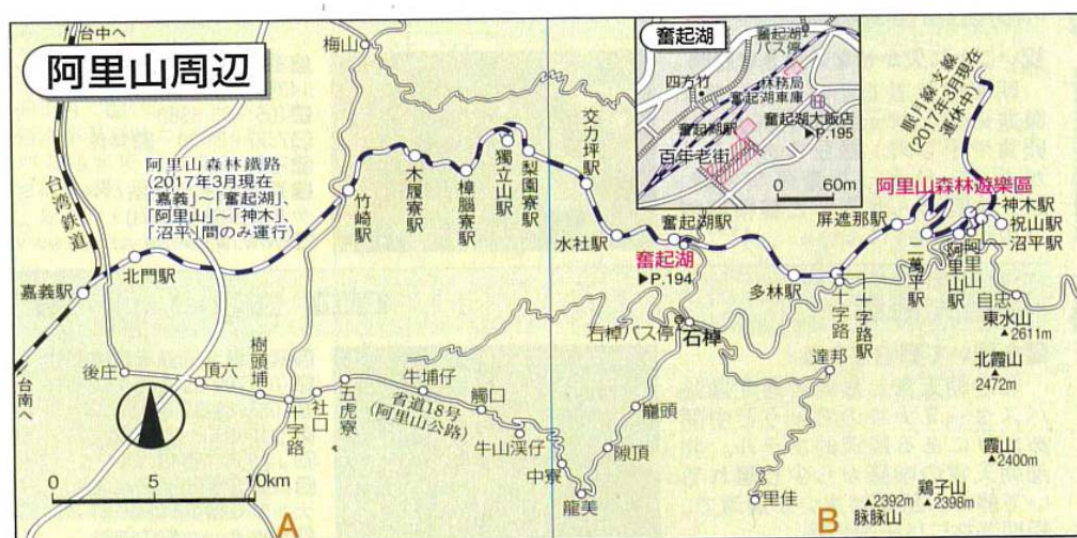
阿里山鉄道は、タイワンベニヒノキなどの豊かな森林資源の輸送のために、総督府技師長の長谷川謹一郎が調査を行い、敷設可能との報告を受け事業化を決めた。海拔 30m の嘉義駅と海拔 2216m の阿里山駅を結ぶ全長 71.4km の本線と、阿里山駅から各所を結ぶ支線からなる。軌間 762mm のナローゲージである。最大傾度は 6.25%、最小曲線半径は 40m である。嘉義～竹崎間の 14.2km は平地線であるが、残りの 57.2km は山岳線である。途中には独立山駅(海拔 743m)の多重ループ線路や、途中 1827m の第一分道と 2000m の二万平駅の間は、途中 1887m の第二分道を経由して 3 か所のスイッチバックがある。阿里山駅から約 10 分の個所 2138m にベニヒノキの「神木」があったが、1998 年 6 月 29 日に倒れた。



建設工事は、始め 1906 年に藤田組により着工し、1908 年には嘉義～竹崎間の平地線が完成したが、そこから先の山岳部は、難工事と経営難から放棄した。総督府林務課が鉄道の建設と運営を引き継いだ。1910 年に帝国議会は阿里山森林開発関連法を制定し、総督府の直営で事業を行うことになった。1912(明 45)年に二万平までの 67.1km が完成し、1914(大 3)年には沼平まで延伸工事が完成し、現在の本線部分が完成した。その後も多くの支線が建設され、これらにより木材の輸送が行われた。また、1920 年には旅客輸送を開始している。現在は林務局の下で、阿里山林業鐵路管理署が運営している。

事故や故障も多く、2003 年 3 月には速度超過による脱線転覆事故で 17 人が死亡、2011 年 4 月には倒木に伴う脱線事故で 6 人が死亡した。以後安全確認のため、全線で運休していたが、本線の嘉義～奮起湖間は運行を再開した。しかし、2015 年 9 月の台風により、大規模な土砂崩れが起きて無期延期になった。直後の報道では、復旧に 2 年程度かかるとされたが、現在は嘉義～奮起湖間が運行されている。塔山駅は戦前日本最高地点の鉄道駅で標高 2346m、祝山駅は標高 2451m 現在台湾で最高地点の駅である。

姉妹鉄道には、日本の大井川鉄道、黒部峡谷鉄道のほか、スイスのゴルナーグラート鉄道、マッターホルン・ゴッタルド鉄道、英国のウエルシュプール・ランフェア軽便鉄道(全長 12.8km、この鉄道は登山鉄道ではない)、インドのダージリン鉄道がある。



### (3) その他の鉄道

- ・台北、高雄の地下鉄(MRT)の普及が著しい。筆者が 27 年前に台北にいたときには、一切なかった。台北が 5 路線、高雄が 2 路線である。台北は現在も新路線が建設中である。
- ・MRT は、在来線との相互乗り入れがないので、全て第 3 軌条集電方式、直流 750V である。軌道は、台北の内湖線がゴムタイヤ 1880mm で、他は標準軌 1435 mm である。
- ・台北では、淡水線の台北駅～淡水間に乗車した。HD は台北駅など一部の駅にあった。路線はカラーで区別され、駅のナンバリングもされている。しかし、ナンバリングの方は、駅や社内では積極的に表示されていないようである。また、団体割引(10 人以上)用の改札

口が別にあったのが面白い。

- ・LRT が高雄で運行されていた(黒沢様は早朝に乗車済み)。廃止になった在来線の高雄港引込線の後を利用して施設されている。将来的には高雄市を取り巻く環状になるが、現在は、その内の西南部分のみ開通している。車両はヨーロッパ製(仏のアルストム、スペインの CAF の 2 社)であり、5 両の連接車、直流 750V キャパシタ蓄電池充電式である。よって、架線は停留所にしかない。なお、高雄駅では新駅の大工事をしていた(車窓確認)。

- ・淡水地区でも LRT が計画されており、MRT の淡水線の淡水駅に接続する。高架の構造物がかかなり出来上がっていた。本年末には一部区間が開通する予定である。車両は、高雄の LRT と同じく 5 両の連接車、直流 750V キャパシタ蓄電池充電式である。

- ・MRT の車内アナウンスは、北京語、英語、台湾語、客家語の順でされていた。ただし、当方、最後の客家語が何語か分からなかった。

- ・北京語では、日本の列車のことを「火車」と表記することが多いが、糖業博物館の帰路の踏切の接近表示で、「列車」という表示がされていた。日本に帰って調べると、「列車」の用語も結構使うようである。



写真 7 高雄 LRT 停留所



写真 8 高雄 LRT 車内



写真 9 MRT 台北駅ホーム



写真 10 MRT 淡水駅

#### (4) 後藤新平と鉄道

今回の台湾研修旅行の歴史上のキーマンは、間違いなく後藤新平である。この後藤新平であるが、彼の経歴を改めて調べると、台湾統治だけでなく日本の鉄道史になくてはならない人物であることに気付いた。鉄道関係の主な事績を列举すると以下の通りである。

①1898(明 31)年に台湾民政長官として、南北縦貫鉄道の建設に着手した。ただし、実際の建設は新平の抜擢により長谷川謹介が指揮し、1908(明 41)年に基隆～高雄間 408.5km が開通。なお、長谷川は「台湾鉄道の父」と言われ、1918 年には鉄道院副総裁に就任した。

②1906(明 39)年に初代の満鉄総裁に就任した。日清戦争での台湾、日露戦争での南満州鉄道(満鉄)と、2つの植民地経営に枢要な地位で関与したことになる。なお、満鉄は単なる鉄道会社ではなく、付属地の行政、撫順炭鉱の経営、電力事業など満州経営の中核である。後藤の主な事績は、標準軌への改軌や、「満鉄調査部」の設置、満州の慣行調査など、台湾の経験を活かした施策を展開している。この改軌であるが、元々ロシアの東清鉄道が敷設した 1524mm(5ft)の広軌を、日露戦争中に日本が軍事輸送のために狭軌 1067mm(3ft6in)に改軌していた。これを朝鮮・中国との連絡を考慮して、1435mm(4ft8.5in)の標準軌に再改軌したものである。この経験が、日本内地の改軌論争に彼が深く関わる原因となった。

③1908(明 41)年には、鉄道国有化法により一本化された国有鉄道を経営するために設立された鉄道院の初代総裁に就任した。後藤は早速、満州と同様に日本本土の鉄道も標準軌にする改軌案を打ち出した。検討案では、東京～下関間の別線増設計画における標準軌と狭軌の比較を行っており、標準軌の優位性を立証している。この検討は、後の「弾丸列車」計画につながるものである。これらを踏まえて 1910 年の鉄道会議で東海道、山陽などの主要 14 路線を 1911 年からの 13 カ年計画で改築する案が可決された。しかし、1911 年 8 月に「建主改従」論者の原敬(政友会)が鉄道院総裁に就任したために改軌計画は中止になった。

④1916(大 5)年に寺内内閣の下で内務大臣兼鉄道院総裁に就任した後藤は、当時工作局長として独自に改軌計画を練っていた島安二郎に、具体的な改軌計画の策定を命じた。これを基にして、1917 年 5 月～8 月にかけて、現在の横浜線の町田～橋本間で 3 線軌条化による標準軌の試験を実施した。この試験は良好な成績を収めたので、鉄道院は「国有鉄道軌間変更案」として具体的な改軌計画を定めた。計画では、1919 年～1923 年に及ぶ改軌計画であった。しかしまたしても 1918 年に原敬がこれを阻んだ。原内閣のために改軌計画は中止になった。後藤と原はともに岩手県人というのも皮肉である。

以上が後藤新平の日本の鉄道史における事績である。なお余談であるが、上記の島安二郎は、1939 年頃の東京～下関間のいわゆる「弾丸列車」計画において、特別委員長として重要な役割を果たしている。1940 年より新丹那トンネルなどが着工されたが、戦況の悪化で 1943 年に中断した。戦後、この構想は息子の島秀雄が国鉄技師長として、十河国鉄総裁の下で、「東海道新幹線」として結実させた。これらの経過からすると、後藤新平は現在の新幹線時代を造り上げた先駆者であるといえなくもない。



#### (5) 道路交通事情その他

27 年前に比べて、新幹線や MRT もそうであるが、道路交通の方も相当改善されている。また、とにかく町が大変美しくなっていた。

- ・台北(基隆)―高雄間の高速道路(高速公路)が、1 号線(中山高速公路)に加えて、新たに 3 号線(フォルモサ高速公路、Formosa は台湾の別称)が追加されて 2 本になった。何れも片側 3 車線である。また、基本的に料金は ETC であり、14 年 1 月に料金所は廃止されている。

- ・市内ではやはりバイク(機車)が多いが、27 年前よりは少ないようである。また、日本製が幅を利かしており、本田機車、鈴木機車、山葉(ヤマハ)機車の名前が出ている。

- ・台北市内のバス(公共汽車)では、松江路等で道路の中心部分に停留所を有するバス専用レーンが設けられていた。20 年前からあり名古屋市の基幹バスシステムを参考にした。

- ・横断歩道がかなり整備されており、待ち時間が秒数で表示されていた。

- ・台北、高雄、台南、嘉義、淡水などの市内を回ったが、殆ど道路には電柱がなかった。日本よりもかなり配電線の地中化が進んでいると見受けられる。

- ・車窓から見た建設工事の足場であるが、以前のような竹の一側足場ではなく、桝組み足場できちんとシートも張られていた。日本とあまり変わらない。(了)

## 諸編 1 2. 台湾研修旅行——私の台湾歴史調査

菅 原 秀 雄

今回の台湾研修旅行の中では、戦前の日本統治下における産業遺産を見るということもあり、否が応でも台湾の歴史、特に日本及び中国本土との関係について、歴史好きの当方としては考えずにおれませんでした。筆者は約3年間当地で暮らし、また現地の方々と接したこともあり、色々な思いがあります。以下は、今回の台湾旅行に関しての「私の台湾歴史調査」です。ほぼ旅行の行程に合わせて、調査の一端及び考察を記します。

### 1. 「高雄」がキーワード——台湾地名考

#### (1) タアカウー高雄、高砂

旅の始まり高雄は台湾南部最大の都市であり、国際貿易港、工業都市として発展している。この「高雄」が台湾の地名のキーワードである。南台湾を指して原台湾人がタアカウと呼んだことから、漢民族は打狗と字を当てたが(それにしても当てた字が悪い、狗[イヌ]を打つとは)、日本当局により「高雄」の雅字に改名した。現在は「高雄」を北京語で *gao xiong* (カオション、ga は無気音(ka は有気音)であり日本語の濁音ガとはやや異なる)と一般に読むが、元のタアカウとはだいぶ音が違う。「タカオ」は元の音に近く、現在でも十分通じる。なお、台湾には「高雄」の他にも戦前に日本が付けた地名が多く残っている。

改名という点では、台湾の先住少数民族を「高砂族」と名付けたのも日本当局であり、同様の趣旨による。江戸初期までの御朱印船などは台湾南部沿岸を寄港地としたが、この地を漢族が前記のタアカウから「打鼓山」(タアコオサン：こちらは鼓を打つで当てた字が良い)とも称していた。その音は日本語の「タカサゴ」に似て、しかも土地の風光明媚なことから、日本人は、播磨国は高砂浦の景勝を連想させるものがあり、この島を指して「高砂国」と称したようである。

また日本と台湾の関係(往来)で忘れてはならないのは「倭寇」(特に後期倭寇)である。後述の鄭氏一族もこの流れをくむ水軍(時には海賊、商人)である。彼らは同じような転訛から台湾を「高山国」(コオサンか)とも称したようである。日本を統一した豊臣秀吉は、これらの情報を得て、1593年(ちょうど朝鮮出兵の時期)に原田孫七郎を使者に立て台湾の「高山国」宛に入貢を促したが、交渉すべき相手が存在せず実現しなかったという。

【倭寇】14世紀前後の前期倭寇と、15世紀半ば～16世紀の後期倭寇に分けられる。前期は日本人が大半で主に朝鮮、山東半島沿岸を侵攻した。高麗王朝の武将李成桂は倭寇の討伐に功を上げ、これを足掛かりにして高麗を滅ぼして李氏朝鮮を開いた。後期は中国人が中心で長江デルタ地域から華南地域沿岸を荒らしまわった。彼らは五島列島や福建省、台湾などを根拠地とした。

## （２）琉球と台湾

高雄の南東の東港から約 15km の位置に、珊瑚礁が隆起してできた「小琉球」という周囲約 12km の小島がある。この地名が沖縄の「琉球」と関係している。古来、漢族は中原(今の河南、山東省辺りが中心、儒教の発祥の地)が世界の中心であり、そこには文化の華が咲き開くと考えた。いわゆる「中華」である。そして、その周囲には、東夷、西戎、南蛮、北狄という文化の遅れた国、民があると考えた。日本から台湾への弧状につながる島々は、まさしく東夷である。邪馬台(臺)国（一説には臺と壹[一の旧字]の見間違えで、邪馬壹国が正しいという；古田武彦：「邪馬台国」はなかった）で有名な三国志魏書の東夷伝倭人条のあの東夷である。この東夷から、秦漢の時代には、台湾を「東鯤<sup>とうこん</sup>」（鯤は中国の伝説に出てくる大魚）、「夷洲」などと呼んだという。隋 2 代皇帝煬帝(ようだい)の 607 年に「流求」に對外遠征をして男女数千人を捕虜にして帰還したと史書にあるが、以後、往来を絶った。名称は、流求→瑠求→琉球と変わり、宋・元代に至ったとされる。その後、現在の琉球(沖縄)の存在が明らかになるにつれ、台湾の琉球は小琉球となり、文化の進んだ沖縄の琉球は大琉球になった。土地の大小ではなく、文化の程度で判断したのが面白い。さすが「中華」の国。

さて、「台湾」の名称は、かつて台南付近に居住していた先住民のシラヤ族が、外来者・客人を「タイアン」または「タイヤン」と称したのが、訛って「タイワン」となったそうである。これを聞いた漢族移住民が台員、大湾などの字を当てた。それが島そのものを指す固有名詞となり、「台湾」と慣用されるようになったのは、ずっと後の明万暦帝の 1600 年前後らしい。しかし、それにしても歴史の皮肉である。先住民にとり「客人」である移住民や外来者にとって代われ、あまつさえ自身達は「蛮人」扱いを受けるとは。威勢のいい大統領のいる某合州国の「インディアン」の辿った運命と共通している。

一方、台湾の英語名にフォルモサ Formosa があるが、これは大航海時代に台湾海峡を通過したポルトガル人が台湾本島を眺めて言った、“Ilha Formosa (island beautiful)” に由来するという。これが転じた「麗島」、「華麗島」、「美麗島」などもよく使われている。

## 2. 台湾の製糖産業と新渡戸稲造

### （１）台湾製糖業のパイオニア新渡戸稲造

製糖産業に関しては、高雄市橋頭区にある「台湾糖業博物館」を見学した。1902(明 35)年 1 月に製糖を開始し、1999 年 2 月に操業を終了した台湾製糖の工場を保存した博物館である。詳細は本文を参照されたいが、製糖業は、戦前から戦後にかけて台湾の主要産業であった。1964 年までは砂糖が国外販売品のトップを占めたという。戦後も、製糖工場のボイラなどの機械設備などが日本から多数輸出されている。糖業博物館でも三菱のボイラがあった。この台湾の製糖業の発展の礎を築いたのが新渡戸稲造である。

新渡戸は、北海道大学の前身である札幌農学校の第 2 期生であり、1899(明 32)年には 36 歳で日本最初の農学博士になっている。また、世界的な名著「武士道」の著者、国際連盟事務次長、第 1 高等学校校長などとしても有名である。そのような新渡戸に農業開発のた



めに目を付けたのが、総督の児玉源太郎と民政長官の後藤新平である。そして 99 年 7 月に新渡戸のもとに、農業開発(特に製糖業)の指導者として台湾総督府への招聘状が届いた。熟慮の末に、新渡戸はこれを受諾することにした。新渡戸は北海道開拓の農業には知見があるが、熱帯農業は未知の分野である。そのため、1 年近くにわたり、スペイン、フランスなどを巡り、植民地政策について探求した。帰国後、1901 年 5 月に台湾総督府民生局殖産課長として着任した。まだ一部に治安の悪いところもある台湾内の現地視察を精力的に行ったほか、8 月にはオランダの統治下にあったジャワ島の製糖業についても調査した。

これらの調査結果を踏まえて同年 9 月、「糖業改良意見書」を提出した。意見書は、サトウキビの品質改良、培養法の改良、灌漑・開墾の奨励、糖業奨励法の制定、台湾糖務局の設置、製糖技術者の養成など多岐にわたるものである。意見書の線に沿って施策が展開され、稲造の理念に共鳴した技師たちは品種改良や耕作改良の指導に努めた。この結果、企業誘致や製糖工場の近代化と相まって、製糖業は飛躍的に発展する。着任時の 1901 年には約 3.5 万トンの生産高が、翌年には 5.4 万トン、1909 年には約 12 万トンと順調に増加し、経済自立のけん引役を果たした。なお、1937(昭 12)年には百万トンを突破し、世界屈指の生産高を誇った。稲造は 1903(明 36)年 10 月、臨時糖務局長兼任で京大法科大学教授に就いたが、その後も総督府嘱託として台湾を訪れ、自身が敷いたレールに乗った製糖業を見守った。製糖工場は、ボイラ、ミル、各種熱交換器など様々な機械設備や収穫用の輸送設備が必要であり、幅広い技術が必要とする。台湾全体の技術的な発展にも寄与している。

## (2) サトウキビ収穫用の軽便鉄道

さて、製糖業との関連で忘れてならないのは、サトウキビ収穫用の軽便鉄道である。これらの鉄道は軌間 762mm(2.5ft)のナローゲージである。戦前は、製糖工場周辺のサトウキビ畑を網に目のように結んでいた。また、一部の工場間は線路が接続されていた。

戦後の 1950 年に国防上の観点から、国防部は台糖会社に戦時の南北交通中断防止のために、上記の軽便鉄道を相互に接続し、台中～高雄間で台鉄縦貫線(鉄路局)の主に山側に並行する 1 本の線路にすることを命じた(この時期は朝鮮戦争が起こり、台湾海峡に米国第 7 艦隊が出動し緊迫した情勢下である。そのようなことが背景にあった)。これを南北並行予備線と称し 1953 年 4 月に開通し、営業距離は 262.5km になった。線路は数十の路線が接続していたが、旅客・貨物輸送を行っていた営業線と製糖輸送のみの専用線があった。

南北線は元々国防用ではあったが、台糖公司にとっては各製糖工場間を結んだことにより、経済的に大きな効果を発揮した。しかし、製糖業の生産高の減少や自動車輸送の進展等に伴って、徐々に営業距離は縮小し、国防部の同意を得て 1994 年には南北線を廃止した。現在、一部の路線では観光用のサトウキビ列車が運行されている。

## 3. 赤崁楼ーオランダの領有から鄭氏政權、清国へ

### (1) オランダの台湾南部領有

台南では赤崁楼と成功大学を研修先とした。台南は台湾の中では一番早く開発された歴

史的な古都であり、オランダによる赤崁での砦の構築がその発端である。中国との交易では、ポルトガルが 1577 年に明からマカオに居留権を得て、当時ヨーロッパ諸国で唯一の中国大陆の居留地となった（ただし、このときは植民地ではなく統治権は明であり税関もあった。植民地化はアヘン戦争後の 1842 年）。これに刺激を受けて、スペイン人やオランダ人が台湾海域に現れた。スペイン人については第 7 章の「淡水城」を参照されたい。オランダは中国貿易を目的として、1602 年にマカオに攻撃をしかけたが、明とポルトガルの反撃で後退し、次いで 1603 年に澎湖島を占領したが、これも明の警告で撤退した。

その後オランダは、1622 年に至り再度澎湖島に攻勢をかけ、8 カ月の占領と明の大軍と交戦の後、交渉に入った。明は、①台湾は「<sup>けがい</sup>化外の地」（王化の及ばない地）であるがゆえに台湾の占領や民間人との交易に異議を挟まない、②オランダは澎湖島から撤退し中国商船の妨害をしない、とする条件で妥結した。オランダは 1624 年には海岸部の安平にゼーランドディア城の建設に着手し 8 年の歳月をかけて築いた。また、翌 25 年には安平の対岸の本島部にある赤崁にプロビンディア城の構築を始めた。オランダ東インド会社は、台湾長官を任命し、現在の台南市近辺を中心として、貿易業務と植民地行政を開始した。

プロビンディア城の周辺に中国からの移住民を居住させ城下町を築いた（これ以降漢族の移住が増加）。これが台南市の発展の礎となった。オランダは、先住民に対する鎮圧とキリスト教の教化という、アメとムチの政策を採った。多くの宣教師がバタビヤ（ジャワ）から派遣され、先住民の言語をローマ字化した聖書を作るなど、文化的な足跡も残している。しかし、原住民の抵抗は当然あり、完全に掌握するのに 10 年以上を要したという。

オランダの領有以前から、台湾は日本船と中国船との出合い貿易の重要な拠点であった。ところがオランダは、台湾の排他的な支配と貿易の独占を図り、出合い貿易に対処するために、外国人による輸入や再輸出に 10% の関税をかけた。中国人はこれに応じたが、日本人は承服せず、1625 年には朱印船の船長である浜田弥兵衛が既得権を主張して、関税の納入を拒否し紛争が起こった。一時的に日蘭間の貿易は中断されたが、オランダの譲歩により解決した（しかし 10% の関税は撤廃せず）。やがて幕府は 1639 年に鎖国（完全に海外と交易を閉じたわけではない。長崎の他、対馬藩の朝鮮、松前藩の蝦夷地、薩摩藩の琉球などの交易がある）を完成させたので、日台貿易は長崎のオランダ商館が仲介となり日本船の台湾往来は途絶えた。

先住民の土地と移住民の労働力で、オランダは莫大な利益を手にした。また、日本、中国、バタビヤ、東南アジアを結び多角貿易による利益も莫大である。オランダのアジア貿易において、台湾は日本のオランダ商館に次ぐ業績を上げている。オランダの領有以後、台湾に出没する海賊は減ったが、中継貿易の船団を襲う武装勢力には手を焼いていた。そこで、福建省出身の海賊の頭領である鄭芝竜（鄭成功の父）と協定を結び、海上輸送の安全を確保した。オランダの中継輸送の成功の裏に、海賊の協力があつたことになる。

オランダは中継貿易の「暴利」のほか農業開発にも力を入れた。本国の「王田制」にならい、すべての土地をオランダ東インド会社の所有とし、それを移住民に貸与して、収穫物の 5~10% の小作料を取った。会社は移住民に農機具の貸与、資金の貸付け、灌漑の整備

などの農業開発や、先住民からの土地の防衛を行った。これらの結果、農業生産力は著しく増進し、米は輸出できるまでになった。また、砂糖産業の育成も重要である。台湾南部はサトウキビ栽培の適地であり、出会い貿易で輸出もされていた。オランダは砂糖輸出の利益に着目し、大規模なプランテーションを通じて砂糖の増産に取り組み、重要な輸出産業に成長させた。これが今につながる製糖業繁栄の端緒である。

## （２）鄭氏政権の確立と滅亡

オランダの台湾支配と同じ頃、中国では満州族が勢力を膨張していた。1636 年には国号を金から清と改め朝鮮を従えた。1644 年には清軍は北京に無血入場し、ここに全中国の支配者になった(明清交代)。明の残存勢力に<sup>あもい</sup>厦門を中心に活躍する鄭芝竜・鄭成功父子の水軍がいた。鄭芝竜は朱印船貿易を行う中国商人であるが、ときに海賊行為も行った。彼らは福建省や、台湾、平戸などを拠点にしていた。平戸に滞在中に田川まつと結ばれ、1624 年に鄭森(のちの成功)が生まれる。1631 年には父母とともに中国に渡った。

明が北京で滅亡後、南京(明発祥の地で副都)に住む明の宗室は、芝竜の力により清朝に対抗しようとした。1644 年に南京で皇族福王が建てた政権も 1 年ほどでついえた。次いで 1645 年に福州で唐王を擁立して隆武帝とした。21 歳の鄭森は隆武帝に拝謁し、明王朝の姓(国姓)「朱」を授かり、名も「成功」と改められた。これが、「<sup>こくせんや</sup>国姓爺・鄭成功」の由来である。

1646 年 8 月に清軍は隆武帝を捕らえた。同年 11 月には鄭芝竜は降伏したが、成功はこれに応じなかった。異民族の清を認めない成功は、その後、「<sup>ほんしんふくみん</sup>反清復明」の意志を持って、中国各地を転戦したが、武運拙く 1661 年には福建の厦門と金門島の 2 つの島を守るのみになった(国共内戦に敗北後、金門と馬祖の 2 島を死守した国民政府によく似ている)。

鄭成功は台湾での再起をかけて、1661 年に 2 万 5 千人の大水軍でオランダ占領下の台湾に攻め込んだ。翌 1662 年 2 月、オランダは城を明け渡し、ここにオランダの統治は終わった。成功は台湾の地で、政権を発足させた。以来、成功の孫の鄭克ソウ(土偏に爽快の爽)が清に下る 1683 年まで 22 年間の鄭氏 3 代にわたる治世が行われた。

鄭成功は、台湾全域を東都と称し(この名称からも何れは本土に戻る意志あり)、赤崁の地を承天府として府治を置き 1 府 2 県 1 司の制度により新政を始めた。しかし彼はオランダ降伏の僅か 4 か月後、62 年 6 月に 39 歳の若さで病死した。

成功の息子鄭経が、後を継いで台湾経営を推進した。鄭経は中華文明の復興や砂糖をはじめとする国際貿易にも力を入れた。また、処女地の開墾、製塩などの産業を起こした、開拓はオランダ時代をはるかにしのいだ。これらの原動力は、鄭成功父子と共に来台した約 5 万人(規模は異なるが国民党敗北により来台した外省人に相当)と、それ以前から定住の約 10 万人の合計約 15 万人の漢族である。その一方、鄭氏政権は財源確保のために台湾住民から種々の名目で税を徴収し、オランダ時代よりも過酷であった。

1673(康熙 12)年、明末清初の武将の呉三桂(北京入城など清の中国平定の功労者)らの起こした三藩の乱に呼応して、鄭経は福建・広東両省に攻め込んだが失敗した。失意の内に 81 年に父と同じ 39 歳で病死した。後継者には勢力争いの結果、12 歳の次男克ソウが擁立されたが、



周囲が不利を悟り 1683 年に清に無条件降伏した。ここに清の中国全土の支配が確立した。

なお、近松門左衛門作の浄瑠璃(またこれに基づく歌舞伎)「**国姓爺合戦**」は、鄭成功(劇では和藤内)の話<sup>わとうない</sup>を脚色したもので、1715 年の初演である。新奇な題材、雄大な構想が喜ばれ、初演では 17 か月のロングランになったという。和藤内は荒事の代表的な役である。鄭政権滅亡の 30 年後程度で初演とは、遠い異国の出来事であり、当時の情報伝達速度を考えると結構早いのではないだろうか。

### (3) 清国の統治

清は鄭政権を滅ぼしたものの台湾について、化外の地であり所有するか放棄するか逡巡した。結局、1684 年に台湾に 1 府(台南)、3 県(台南、高雄、嘉義)を設けて、福建省に隷属させて行政を行うこととした。清朝初期の行政機関は「**台厦兵備道**」と呼んだ。台湾・厦門<sup>あもい</sup>両地区を一体化した行政機関であり、主な狙いは台湾海峡の「海患」の一掃であり、本土とは異なる特別の権限が与えられた。

清の統治後、漢族系住民の移住が続き、開拓が山地に及ぶのに伴い先住系住民との紛争が頻発した。行政当局は対応策に迫られたが、これが「**理蕃政策**」(漢族の移住制限、先住民保護)であり日本統治時代にまで引継がれた。清朝支配により、漢族系人口は、1684 年の 30 万人から 1893 年の 255 万人に増加し、耕地面積も大幅に増えた(1.8→75 万町歩)。

日本の明治維新後の 1871(明 3)年に琉球の宮古島の住民 66 名が台湾南部に漂着し、54 名が殺され、残りの 12 名が保護されて辛うじて帰国するという「**牡丹社事件**」が起こった。日本政府はこの事件を利用して台湾へ出兵の準備を進め、75 年 5 月に西郷従道以下が台湾南部の恒春に上陸し一部地域を占領した(台湾出兵)。同年 10 月に清国との間に「**北京專約**」が結ばれ、清の賠償金の支払いと日本の撤兵が合意された。また、琉球の日本帰属を間接的に認めることになった。日本の台湾出兵は、清国の台湾経営を消極から積極に変える契機になった。1885 年には台湾省に昇格し福建省から独立した。このとき行政区画も再編成されて、台北が台湾の中心となり、以後の日本並びに国民党統治にも引き継がれた。

その後、日清戦争で清国の敗戦により 1895(明 28)年 4 月に、下関条約により台湾及び澎湖島の割譲が決まった。これを伝え聞いた台湾官民の一部は、5 月に「**台湾民主国**」を宣言したが実質的には 2 週間と持たずに崩壊し、以後日本の統治を迎えた。

## 4. 成功大学ー日本統治下の教育

大学訪問の目的は、林憲徳教授の ZEB (Zero Energy Building : 限りなく消費エネルギーを少なくした建築物)の講義と実物の見学であるが、これは本論を参照されたい。国立成功大学は、日本統治時代の 1931(昭 6)年に創設された台南高等工業学校が前身である。大学名の基となったのは、前記の「鄭成功」である。なお、彼の名を冠した「**成功路**」という通り名(地名)は、台南のほか、台北、桃園など台湾各地にある。ここでは、「成功大学」に因んで、日本統治時代の教育について考えてみたい。

### (1) 初等中等教育

台湾領有後、各地で抗日武力闘争が発生した。総督府は武力による鎮圧以外に、教育の普及による撫民政策を企図した。台湾人を学校教育により日本に同化させようとするものである。1896(明 29)年には「国語伝習所」が設置され、台湾人に日本語教育を実施した。これが 98 年には 6 年制の「公学校」に改組された。なお、原住民に対しては 4 年制の「蕃人公学校」が設置された(ここでも少数先住民族は差別されている)。初等中等教育は 1929 年に至るまで、台湾人と日本人を対象としたものが別個に存在した。日本人の初等中等教育は内地と同じ教育法令により、小学校と中学校であるが、台湾人は台湾教育令により設置される公学校及び高等普通学校によって行われた。よって、台湾人は大学などの上級学校への進学は、事実上、閉ざされていた。上記の状況は朝鮮でもほぼ同じである。

植民地での教育の充実「両刃の剣」の面があり、後藤新平は台湾人に必要以上の教育を施すことに消極的だった。しかし、産業の進展により、下級官吏や中堅技術者を育成する必要から、教育を充実せざるを得なかった。また、昭和 10 年代以降の戦時体制下では、同じ「皇民」として、必要に迫られて差別が少なくなったことも事実である。

このようなことから、1929(昭 4)年には、高等普通学校が廃止されて中学校に一本化され、台湾人と日本人の共学制となった。また、初等教育でも「内地人」、「本島人」という民族による区別がなくなり、「日本語を常用する児童」が小学校に、「日本語を常用しない児童」が公学校に入学することになった。なお、中学校であるが、制度上は統一されたが、元の高等普通学校は殆どが台湾人、元の中学校は多くが日本人という住み分けがあった。

さらに 1941(昭 16)年には、小学校、蕃人公学校と公学校を統合し、国民学校とした(この改称自体は内地でも同じ)。これにより民族に関係なく 8 歳以上 14 歳未満の学童に対し 6 年制の義務教育が行われるようになった。台湾人の小学校就学率は当初は低く、1930(昭 5)年で 41.5%、1940 年で 57.6%であったが(それでも朝鮮に比べるとかなり高い)、義務教育制度下の 1944 年には 71.3%に上昇した。この間、日本人学童は 99.3~99.6%とほぼ 100%に近い。

## (2) 高等教育

台湾では高等学校、大学も整備されたが、何れも文部省の管轄ではなく総督府の管轄である。台北帝国大学は 1928 年の設立(京城帝大は 1924 年)であり、設立が 1931 年の大阪帝大や 1939 年の名古屋帝大よりも早い。ただし、台湾人の比率は少なく、敗戦時において、台日の比率は、全体で 1 : 4、医学部を除くと 1 : 8 である。何れにせよ昭和初期までは、台湾には高等教育機関がほとんどなく、台湾人の間では、日本の私立大学へ「内地留学」をすることが多かった(当然、これができるのは裕福な層に限られる)。また、台北高校や台北帝大も日本人の定員が非常に多く、台湾人が入学するのに苦勞したことは間違いない。

上記の台北帝大であるが、戦後は国立台湾大学になっている。そして、その設立時期は台北帝大としている。一方、韓国の旧京城(ソウル)の京城帝大は、土地、資産などを引継いで、光復後に国立ソウル大学校(韓国では大学には校を付ける)として発足した。しかし、設立は京城帝大とは関係ないとしている。ただし、同窓会組織では、旧京城帝大卒業生は入会資格があるとの由である。「総統府」の個所で述べるように、ここでも旧日本に対する考

え方が、台湾と韓国では少し異なるようである(何れが良い悪いではない、念の為)。

日本統治の最大の「遺産」は、見方にもよるがソフト的インフラである教育であろう。特に日本人教師は使命感に燃えた人が多く、年配者に多く見られる親日感情は、教育に根差すところが大きいうである。ただし、前記のように日本人と台湾人の間では、通う学校が異なるとか、進学ができないなどの差別があったことも事実である。しかし、日本統治下の教育の進展により自然に知識層も広く形成され、これが戦後の経済発展にも大きく寄与したようである。また、本省人と外省人の意識の差にも大きな影響を与えている。

## 5. 烏山頭ダムと日月潭発電所

烏山頭ダムの見学後、当初は日程の関係もあり阿里山ではなく日月潭に行く予定であった。最終的に阿里山としたが、帰国後色々調べると、烏山頭ダムの八田与一と日月潭発電所が関係していることが分かった。また、烏山頭ダムと日月潭発電所は、当時、台湾総督府の進める2大プロジェクトであり、何れも完成当時東洋一の土木施設であった。よって、日月潭発電所についても調査した。

### (1) 八田の大風呂敷―「奄美大島より広いぞ…」

八田与一は、1910(明 43)年に東京帝大工学部土木科を卒業後、台湾総督府に就職した。当時台湾では、マラリアや伝染病の予防に重点が置かれ、八田も嘉義、台南、高雄などの上下水道の整備を担当した。その後、発電・灌漑部門に移った。八田は28歳(1914年)で当時着工中であった灌漑施設の桃園大圳<sup>たいしゅう</sup>を成功させ高い評価を得た。その頃八田の所属する土木局では、大型水力発電所ダムの適地を探すと同時に、米の増産が可能な地域の灌漑施設の調査もすることにしていた。発電所ダムについては数か月の調査後の会議で、建設地は南投県の日月潭(阿里山から北へ直線距離で40 km程度の位置にある)に決まった。一方、灌漑施設に関連して、その会議の席上、八田が「嘉義平野灌漑計画」を打ち出して物議をかもした。八田の帝大先輩である山形土木局長は、「奄美大島より広いぞ…」と言ったものの「八田の大風呂敷」に絶句し度肝を抜かれたが、会議では結論は出なかった。後藤新平はよく「大風呂敷」と言われたが、八田与一もそのようであるのが面白い。

これを1918(大7)年に第7代総督になった明石元二郎(日露戦争時ストックホルムでの諜報活動で有名)が知り、明石は嘉義と台南を同時に灌漑できないかと持ち掛けた。さらに大風呂敷な計画である。八田はプランを練り直して、今日の烏山頭ダムと嘉南大圳<sup>たいしゅう</sup>の建設計画を立てた。これらの完成により嘉義・台南平野(台湾耕地面積の14%)は大穀倉地帯となった。

【蓬来米】台湾では在来種のインディカ米が栽培されており、日本人の口に合わないので主に台湾人が食べた。一方ジャポニカ米は、台湾では高温で生産が困難であった。台湾総督府では日本種と台湾種の交雑育種を行い1927(昭2)年に蓬来米を開発した。これにより水稻の2期作が可能になり生産高も大きく伸びた。また、蓬来米は内地にも移出され台湾経済の振興に大きく寄与した。蓬来米は現在でも台湾の主要な食料である。

### (2) 日月潭発電所と松木幹一郎

明石総督は 1919(大 8)年に各公営・民営発電所を統合して**台湾電力(株)**を設立し、台湾全土の電化と大規模水力発電所の計画を進めさせた。その結果、八田も建設地選定に関与した日月潭発電所は 1919 年に着工したが、関東大震災(1923 年 9 月)等の影響で資金不足に陥り頓挫した。1926 年には資金不足により計画は一旦中止になった。

その後、第 13 代石塚総督(皮肉なことに彼は、後藤新平が台湾民政長官及び満鉄総裁のとき、何れも深く関連する部署におり、しばしば対立した)は、発電所の建設再開を目指して、三顧の礼で松木幹一郎を 1929(昭 4)年 12 月に台湾電力の社長として迎えた。

松木は東京帝大法科卒業後、逓信省、鉄道院などを経て東京市電気局の初代局長などを務めたが、上司の東京市長の後藤新平の信頼も厚かった。新社長の松木は 31 年 10 月に建設を再開して、34 年 6 月に工事は完成し同 9 月には発電を開始した。主力工事施工の鹿島組では、熱帯雨林で高湿の環境下、マラリア、アメーバ赤痢、ツツガムシなどの病人が続出した。そこで現場所長は、周りの山を焼払い、宿舍付近には草を生やさず、窓は二重網窓とする等の環境整備を徹底して行った。また、売店、飲食店、娯楽設備、病院なども充実した。これらにより工事の能率は上がり、予定工期を 3 か月残して無事工事を終えた。

日月潭は海拔 748m の高地にあり自然の小さな湖であったが、ここに日月潭第 1(現：大観)発電所を設けた。台湾最長の河川である濁水溪から取水し、門牌潭に設けた取水口との落差 320m により 10 万 kW(2 万 kW×5 基)の発電所出力を得た。この発電所出力は当時東洋一であり(日本では 1940 年完成の信濃川の 16.5 万 kW が初の 10 万 kW 以上)、台湾の電力事情の改善に大きく寄与した。発電所の完成により、日月潭の水深は 6m から 27m に上昇、湖面積は 4.55km<sup>2</sup> から 8.4km<sup>2</sup> に増加し、小島などもできて現在の美しい景観が出現した。

日月潭プロジェクトは発電所建設だけではなく、台湾の送電系統の確立も含んでいる。台北、嘉義、高雄などの変電所や、それらを結ぶ送電線路も建設され、台北から高雄に至る基幹送電系統も同時期に完成した。これにより日月潭発電所完成後、台湾全土に送電可能になった。その後日月潭水系では、下記 2 か所の発電所が戦前に完成している。

- ・日月潭第 2(現：鉅工)発電所：出力 4.3 万 kW、落差 140m、1939 年完成
- ・万代発電所：出力 1.5 万 kW、落差 275m、1943 年完成

なお、発電所の建設のために、縦貫線の二水駅から工事作業地区まで鉄道が敷設されたが、これが現在の集集線の前身である。戦後に上記の発電施設等は新たな台湾電力公司に引き継がれ、1985 年には揚水式出力 100 万 kW の明湖発電所が完成した。上池を日月潭、下池を明湖ダムとしており、台湾の電力系統の出力調整に大きく寄与している。現在でも、日月潭水系発電所の発電量は、台湾の水力発電量合計の半分以上になる。

## 6. 阿里山登山鉄道と少数民族

阿里山そのものは本文にて述べられているので、ここでは、ご来光の際、阿里山～祝山間で乗車した阿里山登山鉄道建設の陰の主役琴山河合について述べよう。また、阿里山のツォウ族、日月潭のサオ族など、山地に多く住む先住少数民族について考えてみたい。



### (1) 阿里山登山鉄道と琴山河合

台湾島は、中央部の南北に中央山脈が通り、その西に並行する玉山山脈の主峰は標高3997mの玉山(ゆいさん、日本時代は新高山)である。阿里山は玉山の西側に並立した2000mを超す山群の総称で、主峰は大塔山2663mである。戦前は1934年に玉山とともに新高阿里山国立公園に指定されていた。現在は国家風景区である。2000m以上では、ヒノキ、ベニヒ、タイワンスギ、ツガなどの密林に覆われ良材の産地である。

阿里山鉄道の概要については、別項の「台湾交通事情雑感」に記しているのですが、ここではこの鉄道建設に深いかかわりのある琴山河合について述べよう。

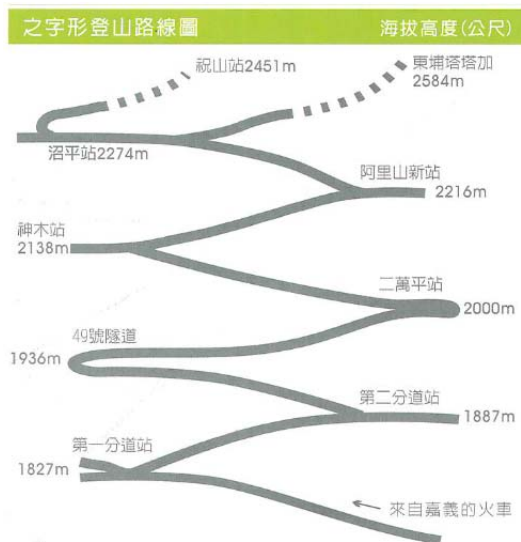
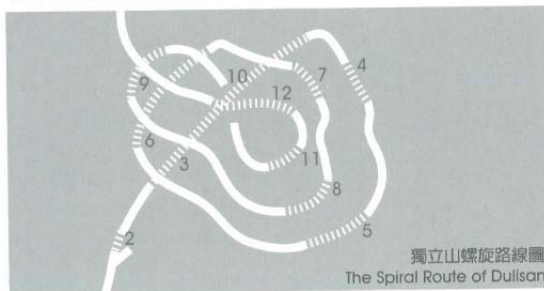
琴山河合(本名：河合<sup>きんざん</sup>鈴<sup>したろう</sup>太郎)は、1890(明23)年東京帝大農学部林学科を卒業し、97年に東大助教授に就任し、同年ドイツ、オーストリアへ留学し先進国の森林開発と営林制度を学ぶが、1902年に欧米視察中の後藤新平と知り合った。03年に帰国し東大教授に就任するが、林学博士の河合は後藤新平の招聘により阿里山の調査を開始した。現地調査は、嘉義から十字路、阿里山郷を経由して阿里山に到達した。その森林が材木として高品質で資源量も十分あると判断し、登山鉄道による森林開発が可能なことを後藤に報告した。

報告を受けた後藤も開発に前向きとなった。しかし、河合にとり、複雑な地形、急な勾配、2000m以上の高低差を考えると、阿里山登山鉄道は未知の領域であり、留学先で視察したスイスの森林登山鉄道の手法をそのまま持ち込むのは困難と考えた。

河合の登山鉄道の計画は困難を極めたが、ある日農夫との雑談にて、「カタツムリの渦のように何重にも螺旋をすれば…」という提案を受けた。これがヒントになり、多重ループによる登坂を考案するに至った。これが阿里山鉄道の最大の特徴ともいえる独立山の三重ループである(左図)。また、頂上部の8の字ループも彼の発案である。

#### (二) 獨立山螺旋登山路段：(Loop line and spiral route)

因山勢急峻，為遷就地形，在獨立山一段長約5公里，須環繞三週如螺旋形盤旋至山頂。當迴旋上山時，在車上可三次看到樟腦寮車站，然後再以「8」字型離開獨立山。



一方、長谷川謹介(台湾縦貫鉄道建設の責任者で、台湾鉄道の父)ら総督府側は、ラック式鉄道(昔の信越線の横川～軽井沢間。現在は大井川鉄道の井川線)による登坂を主張し、河合の粘着式鉄道案に強硬に反対した。高コストが原因で河合案は帝国議会で1904年に否決された。

1906年に改めて河合案により民間事業として藤田組により着工したが、2年後に竹崎ま

での平地区間のみ完成した段階で財政的な余裕がなくなり計画は頓挫した。その後、計画の再検討が行われ、総督府の事業として 10 年に再開し 14 年に本線部分が完成した。河合は、コストはかかるが登山鉄道の健全経営、安全面から、緩斜度のループ式を主張したが総督府内では意見が通らなかった。以前に着工していた独立山を除いて、短距離で高度は稼げるが、運行時のリスクが大きいスイッチバック(SB)式により施工した(前頁右図)。その SB 区間で 1914 年に転覆事故が起き、河合の愛弟子が殉職した。河合はこれに大ショックを受けたが、最近の 2003 年にも SB 区間では 17 人死亡の転覆事故を起こしている。登山鉄道に関して、河合に先見の明があったというべきであろう。

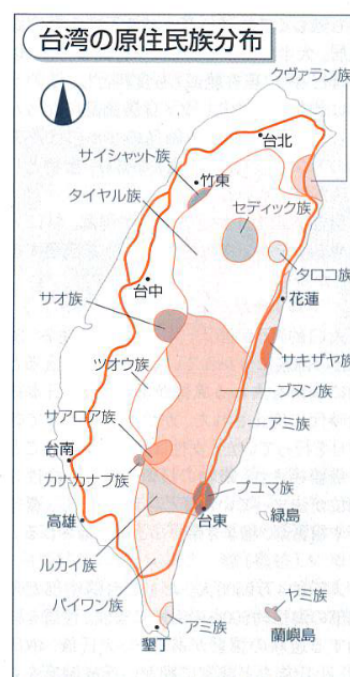
全線開通後の森林伐採と植林に関しては、河合は林学者の立場から資源保護の指導を行い、開通後の森林開発が加速した。しかし、第 1 次大戦の好景気で台湾の木材輸出は旺盛であり、貴重なタイワンベニヒノキが続々と伐採されるのを目の当たりにして、河合は過度の開発に加担したことを嘆いたという。1926(大 15)年に 61 歳で東大教授を退官し、以後哲学研究に没頭した。1931 年に 67 歳で死去したが、門下生が阿里山に河合の記念碑を建立した。記念碑の文字は友人の京大教授で哲学者の西田幾多郎のものとされる。

なお、河合が阿里山地区の探索に成功したことで付近の河川が「河合溪」と命名されたという。また、1906 年の林務調査の際、夜間に大きな岩の上で仮眠をとろうとした際に、樹齢千年の古木の傍で名月が見えたことに感激したが、1918 年に同地を再訪の際、風景が一変しており、「眠於月下」という感傷的な七言絶句を残した。後年その場所を、「眠於月下」から「眠月」という地名を採ったとされる。また、そこを通る鉄道が眠月線である。

後藤はループ式の河合案を実現できなかったが、1909 年に鉄道院総裁として鹿児島線(27 年八代―鹿児島間の海沿いに新線開通後は肥薩線に名称変更)の人吉―吉松間で大ループ線を実現した。これを記念して肥薩線には特急しんぺい号が運行されている。最近、台湾でも琴山河合は再評価されるようになり、一説には烏山頭ダムの八田与一をしのぐという。

## (2) 先住少数民族

言うまでもないが、台湾島において原住民は決して初めから少数民族であったわけではない。台湾には、旧石器時代の 1 万年前頃には人が居住していたらしいが、2000 年前頃には現在のマレー・ポリネシア系の民族が台湾全域に住んでいたらしい。現在は右図のような分布で台湾人口の約 2%、約 45 万人程度とされる。漢民族が移住するのは、精々明代の 1500 年頃からである。寄港地として利用する商人などは、先住民の土地を侵すこともあまりなく友好的な関係であったと思われる。一方、台湾に来る漢族は定住の意思を持っており、先住民との摩擦が起こった。ことに、オランダの領有後は、移住民を積極的に受け入れたこともあり、ますます先住民に対する圧力が高まった。原台湾人からす



ると、漢族であろうが、日本人であろうが、このことに対する違いはない。よって、清国や日本は、第3章(3)で述べた「理蕃政策」を行わなければならなかった。

先住民族を清朝時代には、山地に住む「生蕃(セイバン)人」と、山麓若しくは平地に住む「熟蕃(ジュクバン)人」に区分していたが、1935(昭 10)年にこの差別的呼称を改めて、前者を「高砂族」、後者を「平埔(ヘイホ)族」とした。戦後の国民政府では、「高砂族」を「高山族」または「山地山胞」、「平埔族」を「平地山胞」としている。しかし、このような蔑称に近い言い方は、あまり感心したものではない。「先住系台湾人：Native Taiwanese」と呼ぶべきであろう。これらの高山族は、多くの部族に分かれるが、マレー・ポリネシア系が多いものの、各部族間では言語、文化、生活様式に違いがある。よって、戦前から最近に至るまで、彼らの共通語として、年配者は歴史的経緯から強制された日本語が使われることが多い(かった)という。現在では北京語が共通語であろう。前記の日月潭には、台湾原住民各部族の文化や暮らしを紹介するテーマパークの「九族文化村」がある。

【霧社事件】 霧社は日月潭の東北 30km の位置にある。1930 年 10 月 27 日午前 8 時頃、霧社公学校で恒例の秋の大運動会の開会式に集まった日本人 100 余名がセデック族 6 社の集団に殺害された。事件に巻き込まれた漢族系人は流れ弾に当たった者などわずかに 2 人であった。この蜂起は極めて計画的に行われ、前夜から学校周辺の警察署を襲撃して周囲との連絡を遮断し、翌朝、会場になだれ込んだという。日本当局の衝撃は大きかった。霧社は理蕃事業の最も成功した地区とされていた。首謀者のモーナ・ルーダオを日本に招くなどの懐柔策もとっていた。また、この蜂起には先住民の巡査と警手(巡査の助手)というエリートも参加している。この「裏切り」に対する当局の対応は過酷であり、直ちに軍隊を動員し、機関銃、毒ガス、大砲などの近代兵器を駆使して 2 か月がかりで漸く鎮圧し、掃討過程で 276 名が殺害された。その後も後味の悪い報復が続いた。1931 年 4 月 25 日未明には、日本側に協力した先住民をそそのかして、1 カ所に収容した蜂起側の生き残りの「保護蕃」を夜襲させて 15 歳以上の者 210 名を殺害した。これを第 2 次霧社事件という。霧社事件は、先住民政策に検討を迫るものであり、石塚総督と人見総務長官の引責辞職に発展している。また、前記の先住民族の「改称」も対策の一環である。日本でも公開された台湾映画「セデック・バレ」(「真実の人」の意)は霧社事件を描いている。

## 7. 淡水城—近代開港の地

阿里山からの帰りに寄った淡水も、台南と同じくヨーロッパの支配を受けた土地である。スペインは既にフィリピンを領有しており、オランダの安平上陸に刺激されて台湾北部の領有を目指した。1626 年 5 月にマニラから艦隊を派遣し、オランダとの衝突を避けるために台湾東岸沿いに北上し、同 11 日に東北端に達し、この地をサンチャゴ岬と命名。さらに翌日には現在の基隆に上陸して占領式を行い、ここにサン・サルバドル砦を構築した。1628 年にはさらに北上し、淡水を占領しサン・ドミンゴ砦を築いた。1629 年にはオランダが艦隊を派遣し、スペインの占領を排除しようとしたが撃退された。

スペインは台湾北部を占領したが、中継貿易やカトリックの布教もうまく行かなかった。また、占領要員の多くが風土病や先住民アタイヤル族(勇猛果敢なことで知られる)の襲撃により倒れた。不利を悟ったスペインは、1638年にはサン・ドミンゴ砦を自ら破却し、基隆に撤退した。このスペインの弱体化を見たオランダは、1642年に艦隊を派遣し3か月の攻防の後、同年9月に基隆を陥落させ、スペインの台湾北部17年間の占領は終わった。スペインの撤退により、オランダの支配は台湾北部にも及ぶことになった。スペインの支配は短かったが、淡水河の水運等により、現在の台北から新竹に至る台湾北部地域の開発に先鞭をつけた。

オランダは1644年からサン・ドミンゴ城を改築し1646年に完成した。これが現在の**紅毛城**と呼ばれるものの原型である。以後、1724年には清国により大修理、1867年の英国領事館として紅毛城の永久租借(その前の1851年**北京条約**により淡水が基隆、高雄と共に開港)、1895年に台湾を日本が統治、その後1912年に英国が日本と再度租借協定締結、41年太平洋戦争開始により日本が接収と続いた。戦後は再び英国が使用したが、72年の対英断交により英国が撤退し、始め豪州、次いで米国などにより管理代行が行われた。その後の外交交渉の結果、80年6月にやっと台湾に返還され、84年から一般公開に至る。紅毛城の歴史をたどると、実際の支配者は、実に、スペイン、オランダ、鄭氏政権、清国、英国、日本、英国と目まぐるしく代わり、正に台湾近現代史を物語る象徴的な場所である。

## 8. 台湾総督府から総統府へ、そして現在へ

旅の最後台北では、内湖清掃工場と総統府などを見た。前者は日本のタクマ製で台湾初のごみ発電付の大型施設である。台湾のごみ焼却処理の先駆けとなり、以後台湾全土で24個所の清掃工場が作られた。その全てが日本のプラントメーカーの設計施工である。ここでは、「総統府」に関して、その建設から日本の敗戦までについて考えてみる。

### (1) 台湾総督府の建設と総統府

最後の立寄り先は「総統府」である。総統府は1919年に「台湾総督府」として竣工した(着工は1912年)。左右対称5階建て、中央に塔があるルネサンス様式レンガ造りの壮麗な建物である。設計コンペが行われ、その優秀作に総督府の象徴性を増すために、辰野金吾の意見を取り入れて、塔の高さが60mに高くなるなどの手が加えられた。施工では、耐震、耐熱帯性などにつき注意が払われた。中央の塔には台湾最初のエレベータが設けられた。

太平洋戦争末期には台湾各地で空襲が多くなったが(なお朝鮮では空襲は少なく、満州でも鞍山製鉄所以外はあまりなかった)、44年10月12日の空襲で中央塔が被弾し、翌45年5月31日の「**台北大空襲**」では、建物右翼部が破壊され、地下室に避難していた100余人が閉じ込められて死亡した。建物の被害面積は83%に及び、以後使用不能になった。この空襲では、市民3000人以上(主に日本人)が死亡、重軽傷者や家屋を失った者は数万人以上になる。

**ポツダム宣言**の受諾により、中国(満州を除く)、台湾、北ベトナムは、蒋介石の中国軍(国民政府)に降伏することになった。これに基づいて、蒋介石は、「台湾省行政長官公署」と



「台湾警備総司令部」を設けた。これらの先遣隊は、45 年 10 月 5 日に台北入りし、また、陳儀行政長官は、10 月 24 日に幹部を帯同して来台した。翌 25 日には台北公会堂(現、台北中山堂)にて「**台湾地区降伏式**」が行われ、ここに台湾総督府 50 年の歴史が終わった。

1947 年から総督府建物の修復が、旧台湾総督府の台湾人李技師の指導の下に行われた。その後「総統府」庁舎として使用され現在に至る。来年になると竣工後ちょうど 100 年になる。この建物の主人は、最初は日本人、戦後は長らく蒋介石一族で、台湾人(本省人)が主になったのは 88 年の**李登輝**(43 年 9 月台北高校を卒業し台北帝大入学を希望するも現地人制約のため入学できず京都帝大に入学。学徒出陣したが、戦後帰台し台湾大学を卒業。彼の治世により民主化が進んだ)が最初であり実に 69 年目である。なお、総統府のすぐ東側には、戦後の悲惨な**2・28 事件**(聞タバコの取り締まりが発端の台湾全土の騒乱とその後の大弾圧事件)を記憶に残すために、228 和平公園(1899 年に造園された台湾初の西洋風公園、2・28 事件を記念して 1996 年に改名)と、公園内に「台北二二八纪念馆」(建物は旧台湾放送局を利用)がある。

ところで、漢民族は異民族の建てた施設を大切に残しているようだ。総統府だけでなく台湾各地には戦前の建物が多く残っている。中国東北部の大連や長春でもそうであった。大連などは大和ホテルや満鉄本社、銀行の建物など典型的である。

一方、朝鮮半島ではそうではないような気もする。種々議論はあったが、1925 年に竣工した「**朝鮮総督府**」の建物は 1995 年に完全に解体破却された。総督府は李氏朝鮮の景福宮を塞ぐ形で建てられ、かつ、その前にあった華麗な光化門は北側に移転させられた。このような建設当初の事情が、このことに相当に影響していると思われる。

## (2) 日本の敗戦—台湾、沖縄、朝鮮

日本の敗戦に関連して、台湾、沖縄、朝鮮などが相互に深く関係している。最後にこのことを見ておこう。これにより、台湾のかすり傷、沖縄の壊滅、朝鮮の分断が招来された。実に今日に至るまでの北東アジアの複雑な政治情勢の起点となった。

当初米国のマッカーサーは、フィリピン方面で 1944 年 10 月のレイテ島の戦いの後、台湾への上陸作戦を考えていた。しかし、準備不足のために、台湾ではなく 45 年 1 月にはルソン島上陸が先行し、3 月にマニラが陥落した(市街は廃墟と化し市民約 10 万人が死亡)。

一方日本は、44 年 7 月のサイパン島陥落による「**絶対国防圏**」の破たんもあり、本土及び台湾の防衛強化のために、同年 9 月に台湾軍を廃止し第 10 方面軍を新編し、沖縄防衛の第 32 軍も隷下とした。司令官には台湾軍司令官の安藤利吉が任命された。なお、安藤は同年 12 月に最後の台湾総督を兼ねる。台湾の防衛強化のため、第 32 軍の反対にもかかわらず、同年 12 月に沖縄から精鋭の第 9 師団を抽出した(結果的にこれが沖縄戦で命取り)。

ところがマッカーサーは、マニラ陥落後は台湾ではなく、戦略上重要と考えた沖縄への上陸作戦を選んだ。沖縄では、日本本土唯一の地上戦が、45 年 3 月 26 日から 6 月 23 日までの 3 カ月にわたって行われ、住民を巻き込んで壊滅的な被害が生じた。しかし台湾では、前記の台北大空襲のような被害はあったものの、米軍の上陸はなかった。

また、これらに起因して、アメリカ軍は終戦前後に朝鮮半島へ早期に上陸するだけの準

備が十分にできなかった。スターリンとの密約により、45 年 8 月のソ連参戦と朝鮮半島の 38 度線以南のアメリカによる占領(38 度線以北及び旧満州はソ連が占領)を辛うじて取り付けた。これが朝鮮半島の分断になり民衆に対して、大きな苦難の始まりになった。

その後 1950 年 6 月には朝鮮戦争が起こり(53 年 7 月に休戦)、現在の南北分裂に至っているのはご承知の通りである。朝鮮戦争勃発の 1 年前に朝鮮半島から米軍は撤退していた(ソ連軍は 48 年末に撤退)。この間隙について北朝鮮の金日成が、韓国に戦争を仕掛けたというのが、朝鮮戦争開戦の定説であるようだ。なお、戦後すぐに 38 度線で米国とソ連により南北に分割された理由には諸説あり、未だに現代史の謎とされている。

一方、台湾では日本ほどの空襲被害もなく、社会インフラが温存されたので、国共内戦に敗れた国民政府の移転を円滑ならしめ、その後の経済発展の土台となった。また、現在の沖縄における米軍基地の問題も上記の沖縄戦が出发点である。

歴史に If はないというが、マッカーサーの取った戦略(順序)が、前記の中のどれか一つでも違っておれば、現状とは随分違う展開、そして情勢になった可能性が大きい。歴史とは、正に、偶然と必然の掛け算であると思う。

## 9. 終章—不思議の国、台湾

最後に台湾に関して私の総括的な雑感を記します。司馬遼太郎風に言うと、良い意味で「台湾は誠に奇妙な国である」という気がします。

第一の不思議は、「化外の地」です。中国大陆とさほど離れておらず、先住民族がおり漢族も多く移住している九州ほどの大きさもある島が、1684 年になるまで正式に中国王朝の版図にならなかったことです。また、台湾の中での独立した統治者も 1662 年の鄭成功が最初ようです。これは一つには、歴代の中国政権は、明代の「鄭和の大航海」などを除くと、一般に海に乗り出すことにあまり関心がなかったと思われます(事実、明・清では海禁政策がとられた)。もっとも近年は、南沙諸島や一带一路など随分様変わりですね。なお、南沙諸島は、1939(昭 14)年に平沼内閣が新南群島として台湾高雄市の行政区画としていますから、日本も歴史上は関係しています(1938 年に仏軍、ベトナム漁民を追出し領有を宣言し、以後敗戦まで日本が実効支配。サンフランシスコ平和条約 2 条 f 項で日本は台湾、澎湖島など共に領有を放棄)。

ついでながら、台湾のお隣の沖縄は、面積は台湾よりはるかに小さいのですが、それでも 12 世紀には、統一的な王様が出現しています。これから考えても台湾の状況は不思議な気がします。なお沖縄の尚氏王朝は、日本(薩摩)と中国(明・清)へ両属の関係でしたが、明治になり正式に日本の版図になりましたね(琉球処分)。

第二の不思議は、日本の統治及びそれに続く国民政府の移転が影響した「親日的感情」です。日本の統治は成功と言う方も多いようですが、無論、台湾人の反発も当然あり、後藤新平なども随分と強権的な政策もとっています。しかし、台湾は朝鮮とは異なり、独立国ではなく、中国統治の期間も前記のように短かったので、比較的反発が少なかったのでしょうか(一方、李氏朝鮮は 500 年も続いた独立国であり、儒教や文化の上でも日本より上と考えていた

ので非常な抵抗があった)。また前記の社会インフラや教育の普及も大きいと思います。

一方、戦後に台湾に移転した国民党政府の官僚は、いわゆる**貪官汚吏**（たんかんおり：欲が深く賄賂などを貪る役人、中国4千年の歴史か）が多く、日本財産の接收時などに、官僚の着服が横行したようです。日本の教育が浸透し、法治国家の市民に成長していた台湾人にとっては、「祖国」と国民党政権への失望と軽蔑が急速に広がったようです。なお、国共内戦で国民党が負けた要因として、この貪官汚吏が大きく作用しています(ただし、現在の中国共産党は報道で見るように貪官汚吏も少なからずいますね)。台湾の間では、「狗(イヌ)去りて、豚来る」という戯言が広がっていききました。「狗即ち日本人はうるさいが番犬として役に立つ、豚即ち国民党官僚は財産を貪り食うのみで役に立たない」という意味です。これを決定づけたのが1947年の2・28事件の弾圧です。事件では1ヶ月余の間に約2.8万人の無実の台湾人が殺され、日本統治の50年間に武力抵抗で殺された人数に匹敵します。本省人に深い傷が癒えることなく残りました。特に知識人が多く標的となり、台湾人社会に指導者の空白を生む原因にもなりました。近年は民主化の影響で事件の調査も徐々に進んでいます。

このような状況により、「同じ漢族の国民党官僚は、日本人支配者よりも悪すぎた」という思いを少なくない台湾人が抱いたものと思われます。私たちはこのようなことを頭に入れて、「親日的感情」の意味を理解する必要があるかと思います。また、日本が逆の立場であれば、恐らく大方の日本人は異民族の支配者に対して、良い感情を持ったかということです。そこに強権的な支配が少しでもあればなおのこと難しいでしょう。

さて、結論的な私の独白です。台湾の中国との統一は、どうなるのでしょうか。現状では急速にこれが進展するとは思えません。私は逆に統一することなく、台湾は豊かな島国として、このまま「化外の地」であってほしいと思います。香港の例に見られるように、中国との統一は決して多数の台湾人にとり、好ましいものではないと憂慮します。これは筆者だけでなく多くの台湾人の考え方でもあります。2016年3月の世論調査では、7割以上の人が中国人ではなく台湾人であると考えており、また中国との統一や独立ではなく「**現状維持**」と考えている人は、永久が46%、当面が25%で合わせると71%にもなります。良い意味での「いい加減さ」を多くの台湾の人々が支持しているようです。

何はともあれ、台湾はいつまでも美しい「美麗島」**Formosa**であってほしいと思います。沖縄(琉球)もそうですが、「万国津梁」の地として、海外との交易国家として、平和を売りにして発展して貰いたいものです。切に臨みたいのですが、何せ大中華相手ですから先行きは全く分かりません。日本の私達は「いい加減さ」の後押しをしたいものです。(了)

\*\*\*\*\*

この小論は、事実関係につき以下の書籍等を参考にしました。

①伊藤潔「台湾」(中公新書)、②戴國輝「台湾一人間・歴史・心性」(岩波新書) ③「月刊歴史街道」平成28年5月号、④文京洙「韓国現代史」(岩波新書) ⑤趙景達「植民地朝鮮と日本」(岩波新書)