

もとの台湾に近づきつつある台湾 ～台湾一周 阿房列車の旅から～

岐阜大学名誉教授

公益財団法人中部圏社会経済研究所研究顧問

竹内 伝史



*プロフィール

1944年愛知県生まれ。1969年名古屋大学大学院修了。同年運輸省入省。1970年名古屋大学工学部助手。その後中部工業大学講師、中部大学工学部教授を経て1997年岐阜大学地域科学部教授に就任、2009年定年退職。

名古屋市交通問題調査会会長・岐阜県・名古屋市・春日井市都市計画審議会会長・(財)中部空港調査会副専門委員長等で活躍。著書「新・都市計画概論」「人と車、おりあいの道づくり」「交通工学」「地域学への招待」等多数。列車紀行の著述を趣味とし、2009年「^{とつくに あ ほう}異国阿房列車」(風媒社)を上梓。

はじめに

外国人観光客招致施策の一環として、中部運輸局と中部国際空港が連携して進める「昇龍道プロジェクト」というのがある。そのイベントの一つで、今年(2013年)5月に「台湾週間」が催されるという話を聞いた。大変結構な企画である。日中関係が、なにかと波乱含みで、事業の再構築がじっくり必要のように見受けられるのに対し、台湾の人々は以下に述べるように、皆、日本人に対して大変好意的である。この時期、台湾との観光交流を促進しておくことはおおいに時宜を得ていると言ってよい。

私は昨年(2012年)の5月、すこしゆっくりと列車で台湾を一周してきた。もちろん、趣味の列車旅行が目的であった(目的なぞ無いのが「阿房列車」の旅であるが)のだが、台湾の地方地域のそこ此処に根づく日本の人と文化への暖かいまなざしを感じて、何処かに紹介したいと思っていた。本当は、上記のように「台湾週間」が実施されるのであれば、その前に拙文を見ていただきたかった。この掲載誌が発刊される頃には、「台湾週間」はきっと成功裏に幕を閉じていることだろうが、その総括とともに読んでいただければ幸いである。

インバウンド観光の件についてもう一言。地域

づくりとして観光産業を育てるのであれば、観光は地域の人々の暮らしと共にあるものでなければならない。観光客と地域の人々との交流が観光の内実を充実させる。であるとすれば、インバウンド観光の促進は、まず彼らの地の人々の生き様と心ばえを知ることから始めねばならないのではないだろうか。

1. 旅の序

台湾は新幹線ができてから随分になるのに、まだ乗ったことがない。折から、留学生の教え子が、「少し暇を得たので案内できるから、来ませんか。」と言ってきた。名前は「亭娘」としておこう。妙齢の美人である。「つれあい」の同行の承諾を得て、「貴地、梅雨の明ける5月の末に、1週間ほど、お言葉に甘えます。」と返事をした。

台湾の新幹線(正式には、中国式に「高速鉄道」という)は、民間経営の独立会社(台湾高速鉄道)だから、いわゆる『併行在来線問題』がない。在来線の国鉄も、新幹線と競争してサービス改善に取り組んだので、随分快適で速くなった。台湾島をただ一回りするだけなら半日(12時間)もあれば可能なのだが、「5日かけて、鉄道で台湾を1周したい。それと、阿里山に登って阿里山森林鉄

道にも乗ってみたい。あとは任せる。」と、亭娘に連絡した。出発は、2012年の5月20日、5日間、六つの区間に分けた阿房列車の旅である。

2. 「もとの台湾」という心

(1) 「もとの台湾」

台湾は初めてではない。最初はまだ22年も前のことだ。それから3度目になるが、前回の2005年と比較しても、今度の台湾の印象は随分異なったものだった。それは台湾の人々が「中国」と言わなくなったことだ。中国について語らなくなった。その分、日本との長い交流についての話が出る。それは、今回は旅の大部分について亭娘が付き添ってくれ、そして彼女自身が外省人（中国人）ではなく本省人（台湾人）であることに拠るのかもしれない。しかし、最後の二日間、つれあいと二人で歩いた街角でも、この印象が薄れることはなかった。あちこちで人々の口の端に、台湾の歴史が掘り起こされ、それは日本との交流の事跡に結び付けられて語られる。

改めて、私のこれまでの台湾訪問が、公式の「一つの中国」論に影響され、拘束されたものであった事を思い知らされた。また、台北だけを見て、台湾が解ったように思っているはいけない。

台湾を訪ね、旅をするのであれば、中国からはひとまず離れて、「もとの台湾」を知っておかねばならない。

(2) 台湾の位置付け

台湾は太平洋の北西洋上に浮かぶ、いわゆる「はなづな（鼻綱）列島」の南端に位置し、南はバシー海峡を隔ててフィリピン諸島に連なる。この鼻綱は、北は先島・沖縄・南西の各諸島を経て日本列島に繋がるのだが、台湾自体はそれほど大きい島ではない。南北400km弱、東西の最大幅は約130kmであり、面積36,000km²は九州よりやや狭い。

しかし、島の中程を北回帰線が通っており、嘉義市以南は熱帯に属する。ここに2,320万人強の人口が住む。首都、台北市の人口が240万人と最

大であったはずだが、最近の市町村合併で台北の周辺に出来た新北市というのが最大になっている。3番目は南の高雄市で150万人、つづいて台中市ということになる。国民は、大陸から渡ってきた外省人と台湾土着の本省人に分けるのが公式ではあるが、前者はもっぱら1948年、国民党と共に渡ってきた中国人を指しているようで、昔の対岸大陸から渡来した人々は本省人を自称しているようだ。一方、台湾は多民族国家であり、おもに東側の平坦地に住み着いたダントツに人口の大きい民族は、自らを平埔族と称して、他の原住民族（13あるという）と区別している。我こそが「本省人」と言いたいのであろう。

考えてみれば、これらの人々は、古来、海峡と呼ぶには少し広すぎる台湾海峡を舞台に活躍してきた海洋交流民族であって、琉球民族も含めて、海峡の兩岸いずれの出自であるかなど、端から問題にしてこなかったのではないか。尖閣列島問題などもこう考えれば、偏狭なナショナリズムを克服して、解決の糸口が見えてこようと言うものである。

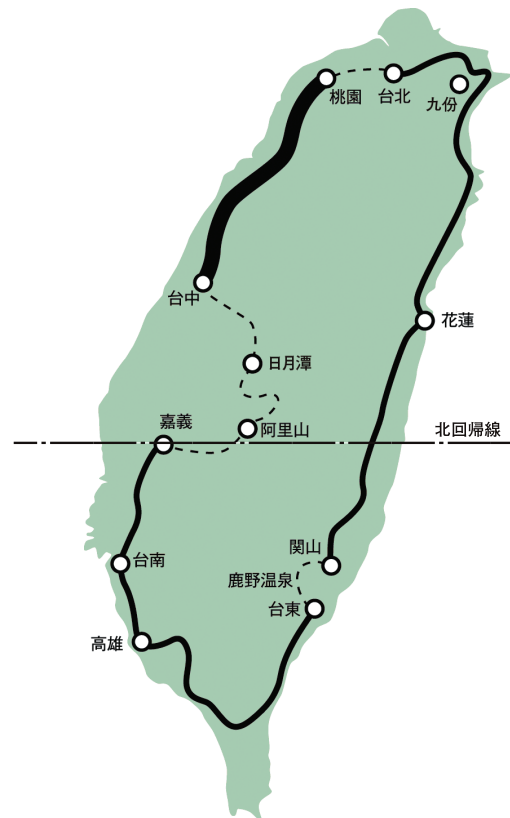


図1 台湾地図

(3) 国家を意識しない台湾

さて、「もとの台湾」を知るためには、台湾の歴史の概略を把握しておかねばならない。

そこには、日本や中国とはかなり異質の歴史の実態がある。16世紀以前の台湾の政治体制を知っている人は多くない。簡単にアクセスでき、体系的に認識を深めることのできる資料にもお目にかからない。世の耳目が台湾への認識を深めるのは、17世紀中葉の鄭成功の活躍の物語によって、ではないか。

陳瞬臣の「旋風に告げよ」(1977. 講談社)では、1661年5月、オランダ東インド会社を台湾から駆逐する最後の決戦に臨んで、鄭成功に「台湾は中国の固有の領土である。わが父鄭芝竜は、これをオランダ人に貸したが、いま本藩(鄭成功)は……返還を要求する。」と言わせているが、この戦い自体が一般の歴史物語が言うような、始めから「滅満興漢」あるいは「明朝復辟」の大義名分を押し立てるものではなかったのではないか。鄭成功は母親は平戸の女といわれるように、16世紀にこの海域を支配した倭寇の中から生まれた英雄と見ることができる。倭寇とは「倭」の字を用いてはいるが、日本との繋がりのみが強かったわけではない。福建省を中心とする大陸沿岸地方と台湾、琉球、西日本の無政府的生活活動の群衆総体と言う事ができる。民族的には海洋交流民族とでも呼ぶより他はない。そういった勢力に、この台湾は支配されていたということである。そこには国境などという感覚はありえない。

一方、陸上では14種族とも言われる原住民族が各地に割拠し、亜熱帯の豊饒を生かして農耕、漁労で生活していたものと考えられる。すなわち、そこにも国家といわれるような認識は無かったのではないか。逆に、16世紀のオランダ東インド会社による占領と、その解放戦争としての国姓爺(鄭成功)合戦が、はじめて台湾の民族意識に火を付けたのかもしれない。このあと、日本の鎖国政策の影響もあって、台湾は琉球とともに清国の宗主権支配(それは多分に形式的・儀式的なものであった)の下、半独立の海洋国家として、緩い

国家意識の時代を過ごしたのであろう。こうした状況に変化をもたらすのは、19世紀、清国の退潮と近代国家の体勢を整えた欧米勢力の進出である。江戸時代末期の欧米列強の捕鯨船を中心とする船舶への薪炭供給の圧力は、一人日本のみならず台湾など沿海諸地域の欧米列強との接触が始まった証である。

(4) 日本人と「もとの台湾」

こうしたなか、日本との交流が国家間の交流ではなく民衆間の交流として始まっていたことが重要である。1874年、台湾出兵という事件があるが、これとて琉球島民の殺害懲罰が口実であり、それは人々の交流が先行していたことを示している。この日台間における民間交流の先行こそ、「もとの台湾」を理解する上での最重要事項という認識が、今回の台湾旅行の最大の収穫といえる。日本政府による台湾支配の始まりは1895年、日清戦争の結果を受けての、日本陸軍による軍政開始(台湾総督府設置)である。しかし今回、ひしひしと感じたのは、日本政府が彼の地に残した施政実績よりも、この間個々の日本人が台湾の人々との交流の中で為した事跡の方がよく記憶されていることであった。

台湾総督府が多くの仕事をするようになった20世紀以後でも、烏山頭ダムと嘉南灌漑用水路の建設(1910-20)に従事した八田與一のように、家族の地域への融和の逸話と共に、個人の名によって現地の人々に今も記憶されている事例は多い。国民党支配の抑圧の中で、一度は除去された八田の銅像が、住民の手によって復元されたのは1981年のことであった。嘉南の現地に、今日では八田與一記念公園も開設され、毎年5月8日には追悼会が営まれると聞く。また、東海岸の鉄道開拓事業の記念館では、出資は日本政府からではなく日本の民間実業家からであったことが強調されている。それが今次の東日本大震災に当たって、多額の義捐金が台湾民間から拠出されたことと結び付けられて説明される。

「もとの台湾」は、日本人(政府や、ましてや日本軍ではない)と、台湾原住民(もちろん平埔人

も含めて)との交流の中に在ったのである。

(5) 国民党と「もとの台湾」

韓国や中国と較べて台湾の対日感情がこのように好いのは、1948年より最近まで続いた中国国民党による支配の影響が大きい。大中華文明圏全般に言えることであるが、宗主国中国に対する住民感情は、常に愛憎半ばの間を揺れ動いている。しかし、蒋介石の台湾移駐とその後の支配は、それとは大分違った反感を台湾人に植え付けているようだ。移駐当初はまったくの軍事支配であったから、反発は表に出ない。また、国民党政府の日本政府と連携した高度経済成長政策が一定の成功を収め、大陸中国との大きな経済格差が誇示された時代は反感も影を潜めたのであろう。

しかし、中国が国連の承認を受け「一つの中国論」を世界が受け入れるに及んで、台湾・国民党政府は孤立する。東西冷戦も終了して、台湾を巡る膠着状態が長く続くに従って、人々はむしろ過去を振り返り論評する余裕が生まれてきたのであろう。過去は、国民党支配時代を通り越して、一気に20世紀初頭にまで遡る。国民党の軍事支配の時代と比較するならば、日本統治時代の方が好かった。中国共産党政府との緊張関係を考えるならば、あの頃の台湾総督府の方が気を許していられたなあ。こういう感覚が「もとの台湾」への憧憬に繋がっているように思われる。いまの国民党政権批判には中国共産党政権への反発も重ねてぶつける不思議な市民感情もあって、政府は少し気の毒な気もするが、その攻撃の論拠が「もとの台湾」であるともいえよう。いまや台湾人は自らを「中国人」とはまず呼ばない。中華民国という国名すら日常では聞くことが少ないのではないか。

日本は、とくに日本人は、この台湾人の「もとの台湾」志向で、本来以上に有利な立場に立っているといえる。国民党のおかげで日本の株が上がっているのだ。台湾を旅行するに当たって、この厚遇感情に胡坐をかくことは禁物である。やはり、かつて軍事支配をしたことのある歴史を忘れてはならない。しかし、この「もとの台湾」に憧れ、それに近づこうとしつつある台湾に遊ぶこと、そ

れは日本人にとって大変心地好いことは間違いないところである。

3. 日月潭に慈恩塔のできる前

(1) 儒教道德の邦

台北桃園国際空港は、ターミナルビルの大きさの印象的な空港である。フィンガーと主棟を結ぶ電車を降りて、入国手続きを済ませた私達の目の前には、亭娘の変らぬ美しい笑顔があった。挨拶はゆっくりしてからとばかりに、ターミナルビルの端から混雑した普通の路線バスに乗り込む。大きな手荷物は、はるか向こうの床の上に山積みされて転がっている。この空港も折角の新幹線(正式名称は「台湾高速鉄路」)を直結することに失敗した。現在、新幹線の桃園駅との間に新交通システムの新設工事が行われていて、眼前の高架構造物の上には、もう新しい車輛が佇んでいた。

新幹線の駅は地下であった。6年ほど前、建設工事を見たことのあるこの台湾高鉄に、初めて乗ってみるのもこの訪台の目的の一つではあるが、実は予定の乗車区間はここから台中までの1時間弱だけである。発車時刻を気にしつつ切符を買う。つれあいが「台湾では高齢者割引を活用せよ」と、近所の友人から教えられたと言う。慌ててパスポートを亭娘に渡して、窓口で提示して貰うと、果たして定額大人運賃540台湾ドルのところ、気前よく半額になるのであった。券面には「敬老」と印字してある。とっさにつれあいが「私も、来年来ればよかったのだ」とつぶやいた。おっと、それは機密事項の吐露ではないのか。いづれにしても、さすがは儒教道德の浸透した邦である。ちなみに、この邦の高齢者サービスは各機関各様であって、この台湾高鉄(民鉄)のように外国人まで含めて65歳以上半額とするものもあるが、国民のみの高齢者半額が最も多い。他に、60歳以上に割引するものや、無料とするものもある。たいへん結構だが、手続きに手間と時間がかかる。それを煩わしく思う者は、高齢者とは言わないのかも知れない。料金割引だけではない。つれあいなど、地

下鉄やバスで何度も席を譲られ、嬉しいやら悲しいやら。

(2) 台湾の新幹線「高鉄」に乗る

新幹線の車輜は日本製で日本の規格と同じであるから、乗り込んでみて、とくに感動といったものも無い。若干座席間隔が広いように思える。また、車室の端に小さな荷物置き場がついている。これは好い。信号システムや運行管理システムはヨーロッパ製で、整合性が悪く、当初滑り出しに苦労したようであるが、それは今は見る事が出来ない。地下を走るので車窓風景の無い間を利用して、亭娘と一別以来の挨拶をかわす。彼女は在留学時に、ニュータウン見学を兼ねて拙宅に来たことがあるので、つれあいも旧知の仲である。

高架区間に入って窓外に南国の緑ゆたかな景色が広がる。しかし、原野というのではない。そこここに街影が見えるのは、日本の新幹線と変わらない。この新幹線は台北を基点として地下構造で始まるが、基本的には高架構造で南の台湾第2の都市高雄の北郊（左営）まで、台湾の西側に広がる



写真1 台湾高速鉄路（台中駅にて）



写真2 台中の都心を望む（ホームから）

平野地帯を走る。台北・左営間を最速96分（210 km/h）である。高雄の街の内は大深度の地下構造にすることになっていて、それは、その上に載る高雄市の地下鉄と共に、目下、工事中である。2005年、高雄で第25回工程技术研討会というのがある、その講師を依頼されて訪台したときには、まさにその工事現場を見学したのであった。大分工事が遅れているようであるが、この夏、在来線の線路切り替え工事が告示してあったから、もう竣工も近いのではないかと。

思い出が頭を過ぎる間もなく、列車はもう下車駅、台中に停まる（写真1）。北の遠方に高層ビルの林立する都会が見える。台湾第3の都市、台中である（写真2）。厳密には前述の様に人口は3番目ではないが、名古屋を日本第3の都市という如くである。東の遠景は、高い山並みが煙雨に煙る。駅の周辺は広大な敷地に南国の植樹が美しい。市街地は未開発で半世紀前の新横浜駅前を見るようだ。高架駅の下の大きなコンコースで、亭娘の同僚の宝娘と合流した。彼女は日本語の勉強を始めたばかりだそうだ。

(3) 日月潭に遊ぶ

14:50、日月潭行き的高速バスに乗る。遠かった山影がぐんぐん近づき、その向こうにさらに高い山脈が横たわるようだ。昨日までの大雨はどうやら上がるようで、山肌を急速に霧が登る。沿道は檳榔の樹林、その向こうに一昨年の水害の山津波の痕跡が禍々しい。檳榔樹は、日本人にはそれだけで南国を感じさせるが、台湾では飽くまで温帯の植生、熱帯になると、これに椰子の喬木が混じるようになる。街角や街道の茶店に混じる檳榔屋は台湾の風物ともいえるが、この檳榔の樹脂に石灰を混ぜて固めたものをチュウインガムのように噛む。覚醒効果があるらしい。かつては、可愛い娘が店頭で立って「檳榔売りの娘」とトラックの運転野郎共にもて囃されたものである。いまでも珈琲店より檳榔屋の方が目立つのだが、店頭で立つのは「かつての娘」か、悪くすると腹巻姿の親爺である（写真3）。

夕霧の立つ山の湖はなんともロマンチックであ



写真3 檳榔樹とバナナと台湾の山

る。日月潭は我々の到着に併せて歓迎の用意を整えたかの如くである。ホテルのテラスに繋がる棧橋のプロムナードを散歩する。広大な湖は幾重にも巒を為す山影に遮られて、全景を見ることは出来ない。水面には岸の樹影が反映し、魚の姿も見えて、様々な色と形を織り成す。この奥ゆかしさは、日本人の好みと相通じる。思わず、「湖愁」「湖畔の宿」などの歌が口をついて出る。

部屋は最近改修したもののようで、ベッドルームではあるが、一角に畳敷きの座敷が用意されており、まずはお茶菓子とお茶を一服頂けるのであった。また、各室に設備された風呂は、浴槽の天板は檜張りで、なんと洗い場が付いている。亭娘いわく、「今は、日本風にすることが、一番上等ということなのです」。台湾で「加賀屋」がブームとは聞いていたが加賀屋進出の影響がここまで及んでいるとは、驚くとともに涙が出るほどうれしくなるのであった。

翌日は快晴、炎天の下、遊覧船で湖上を巡る(写真4)。この日月潭は、元来もっと小さな山間の湖であったらしいが、日本統治時代に日本の技術者が一つしかなかった流出口に大規模な堰堤を築き、発電と農業用水の整備を行ったことで、今の大きな湖が出来たとのことである。これにより今日でも全台湾発電量の20%を、この日月潭が担っているという。たしかに、いまや日月潭は台湾の「へそ」といってよい位置と規模の湖である。対岸の山に慈恩塔という塔が立っていて、それは蒋介石が母を偲んで立てさせたという。蒋介石もこの湖をこよなく愛し、涵碧楼(これも草創は日本



写真4 日月潭

人)の育成保護や、彼に近い日本観光資本の導入等、様々な観光促進策を打っているが、その根源にある日本の技術者の労苦を忘れてはならない、とは遊覧船の船長の演説であった。この船長、亭娘の通訳の都合も考えず、操舵輪から手を離して後ろを向いて熱弁をふるう(もちろん船足は落としてあるが)。亭娘は、目を回して悲鳴を上げている。

湖の真ん中に拉魯(ラル)島と呼ばれる小島がある。少数民族の邵(サオ)族の聖地であったが、1999年の台中大地震で崩壊、水没の危機にある。この説明を受けて私が「それは大変だ。この島は台湾の臍のゴマ(護摩)に当たる。臍のゴマをとると、お腹が痛くなります。」と交ぜかえした。外交官を夢見ている亭娘ではあるが、バカバカしかったのか、難しかったのか、この通訳は取り合おうとはしなかった。

4. 阿里山森林鉄道で玉山の日の出を観る

昼過ぎに、チャーターしたバンに4人が乗って、阿里山に向けて出発した。列車の旅を志してはいるが、日月潭から阿里山へは線路は繋がっていない。やむなく車を運転手付きで借りることにしたのだが、これが大変な収穫であった。このルートは日月潭の流れ出す河の本川(濁水)を遡り、直接阿里山国家風景区に入る道(国道21号)で、国民党軍が4,000人の兵士を投入して開削したという天下の難路である。運転手は途中の水里の人で、その村里を通過の折、私が「ああ、いい山里だ」

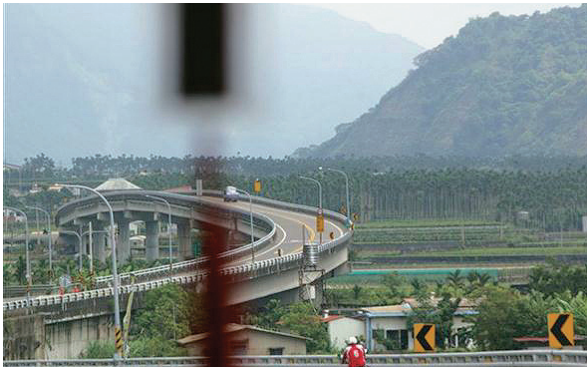


写真5 洪水対策のためか、高架道路

と言ったら、俄然案内が丁寧かつ熱を帯びて、通訳の激務を誘うことになった。

沿道は、はじめは幅広い河道の中を行くような道。山肌には生々しい崩壊の痕、道路は川原の高架道、「まるで川の中に道を造った様だ」と私が呻くと、この春まで某大学の防災研究室に勤めていた亭娘は「うちの先生もそう言ってました」と答える。高架構造は本当に出水に堪えるため、「渡らずの橋」であるとは、運転手も含めて3人の意見の一致したところである(写真5)。この運転手、大の国民党嫌いで、乗客に外省人のいないことを確認したら、車窓の風景も皆国民党の悪口に結びつける。いわく、「国民党の奴等が、いかにげんな道路を作るから、我々が苦勞する。」「この木は珍しいもので、数十年に一度、花をつける。瑞兆といわれている。俺は一度この花を見たことがある。その年、蒋介石が死んだ。」といった具合である。

流れが細くなると、標高がぐんぐん上がる。もはや険阻な山岳道路のヘアピンカーブ。しかも一昨年の豪雨災害の復旧工事で、ときに片側通行、一時停止を求められる。運転手は「この道路は4時で閉鎖です。まだ間はありますが。」と、自分の技量を誇示しつつ脅しをかけて楽しんでいる。眼下には随分乱暴な工事現場が見える。運転手が標高2,500mを越えたと告げる。先ほどから、つれあいが「すこし頭痛がする」と言っていたのは高山病症状らしい。

難路を越えて、この道路の最高地点を通過した。2,600m位である。東南アジア最高峰、日本時代

には「新高山」と呼んだ玉山(3,952m)への分岐点、塔塔加を過ぎる。「水山巨木」と呼ばれる夫婦杉が霧の中に立っている。

宿泊は、阿里山賓館という高級山荘で、日本時代に森林経営の幹部滞在用に造られたものである。我々はその新館に泊まる。森々と夕霧に頬をなでられながら、テラスで珈琲を飲む(本文昌頭の写真参照)。今夜は相当冷えそうである。

阿里山森林鉄道は日本統治時代に森林資源開発のために建設された狭軌(700ミリ台)の鉄道である。私は、子供の頃から台湾といえば阿里山鉄道というほどこの鉄道に乗りたかった。たしか芥川龍之介の小説にもあったと思うのだが、いまは確認できていない。国民党が森林保護政策に移行してからは、観光鉄道として愛用されている。この鉄道、残念ながら嘉義・阿里山間の本線が水害被災で運休中である。山頂区間の2支線のみが細々と運行している。そのうちの一つ、祝山線は阿里山から祝山まで、早朝1往復のみ、日の出を見に行くために運行している。観日列車という。

狭軌の車輛だから、まさにマッチ箱というに相応しい、1両に40人も乗れば立ち席も含めて満員という車輛を8両ほど繋いで、阿里山の駅を04:20に発車した。まだ暗闇で窓は寒風を送り込むのみ。キーキー、カンカンとレールの鳴る音が山間にこだまする。終点の祝山駅には04:50に着いた(写真6)。仄かに灯る駅舎の街灯を頼りに、駅前の階段を登ると山頂広場である。祝山は海拔2,451mで、東の玉山連峰に対座する絶好の日の出観賞ポイント。今日の日の出は、05:22とのことだか



写真6 阿里山森林鉄道・祝山線

ら、まだ少々時間がある。体を温める珈琲等を売る茶店が暗闇の中で商いをしている。しかし、御来光は日の出直前からのページェントである。今か今かで、カメラのシャッター回数のみが多くなる。そして、玉山（旧新高山、3,952m）の左肩に御来光、「素晴らしい」の一語に尽きる（写真7）。

帰途は05:50発、今来た列車に乗って戻る。06:20阿里山着、迎えのバスでホテルに帰れば、朝食が待っている。きっと朝食は美味しいであろう。

09:10阿里山発の列車代行バスで嘉義の駅まで、高低差2,200mを一気に下る。所要2時間半。鉄道ならば3時間ほど懸かった筈だが、途中には有名な二周り半のループ線路がある。未練をこめて、嘉義駅の売店で嘉義発阿里山行きの硬券切符を買った。平快車で20元、88.3.19発行。「88」とは民国暦の年号で西暦では1999年に当たる。裏に「実行三民主義、防止森林火災、請勿將頭手伸出車窗外」とある。こんなものを購入して喜ぶ気持ちは、鉄道マニアでなければ判るまい。嘉義の発車は12:35。新幹線と並行区間の自強号（在来線特急のこと）は結構速い（90km/h）。13:16、定刻に炎天の台南に着いた。

5. 成功大学と安平砦

台南はさすがに熱帯の地、5月というのに、真夏の太陽がじりじりと照りつける。丁度、今日あたりから乾期に入ったのでは、という亭娘の観測である。この地は台湾随一の歴史観光都市というが、昼間はとてつもなく街中を歩き回れない。宿舎は駅の直ぐ裏に広大な敷地で広がる成功大学の中の「成大會館」にとつてあるが、チェックインはまだ出来ない。荷物を預けて、大学町で昼食をとることにした。

「庫肯花園」というオランダ風の可愛いカフェが見つかった。キンキンとクーラーの効いた心地よいテーブルで、パスタとデザートを楽しんだ。店の名前は“Keukenhof Garden”の音意識であることが分った。台南は17世紀中期の40年、「安平」と呼ばれオランダの台湾支配の根拠地である。早くも、そのオランダ文化の片鱗に触れたということであろう。「そういえば、今宵のホテルを経営する成功大学の名も、国姓爺・鄭成功に由来するのでしょうか。」と私が切り出したのだが、亭娘も宝娘も「さあ、違うんじゃないですか。」とって、話に全然のって来ない。大体、彼女ら



写真7 阿里山の日の出（中央の高峰が玉山のはず）

の世代は鄭成功の事蹟もあまり知らないようだ。たしかに中国側から見れば、鄭は滅滿興漢（明朝復辟）の義士であって、台湾から紅毛の徒を追い払った功績など、大した関心が無いのかもしれない。そして、台湾の現支配体制はその漢民族にある。いまさら台湾の若い人に、そんな講釈を始めてもしょうがないかと、話題を転じたのであったが。

ホテルで少し昼寝をして16時から市内見物に出掛けることにした。台南の歴史的価値を理解しない台湾人若者達を引き連れて、つれあいのガイドブックと私の方向感覚を頼りに、タクシーを一路、安平砦（ゼーランジャ城）に走らせた。オランダ東インド会社軍と鄭成功の古戦場の遺跡である。400年を経た朽ちた赤レンガの壁にガジュマルの気根が絡み付いている（写真8）。到るところに、目下発掘中の遺跡が見られる。それらの脇に立つ説明板を翻訳説明しつつ、亭娘はこの重大性に気付いたようで、説明に段々自信が無くなり、私の歴史講釈に耳を傾けることが多くなった。そして最後は「先生は、私の、台湾の歴史の先生でもあります」と。私はといえば、自分の日本中心のアジアの歴史のおぼろげな記憶が、台湾にあまりにもストレートに通用することに、内心驚いていたのである。

砦の形はオランダ城郭様式で、函館の五稜郭に似た四稜郭である。それは五稜郭タワーの様な塔の上からよく見える。塔の上からは、四方に平野が広がり水路もあって、この辺りがかつて湿地帯であったことが分る。今日「安南」と呼ばれてい



写真8 安平砦の朽ち果てる城壁

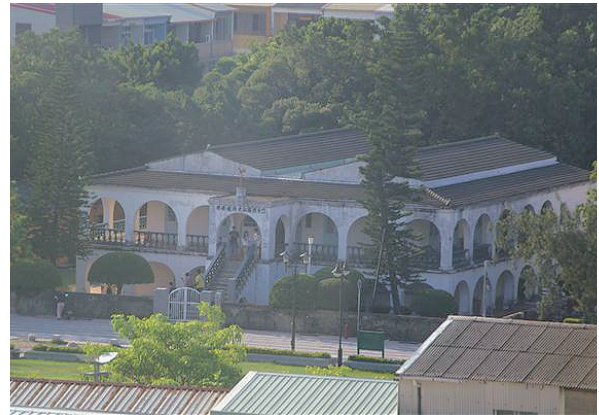


写真9 旧徳記洋行（開拓資料館）

るこの一帯、400年前は水路の入り組んだ浅い入江（鹿耳門）であって、鄭成功はここから当時のオランダ支配の拠点（赤カン城）を突いた、と『旋風に告げよ』にある。そんなに遠くない運河のほとりに、古い洋風の商館建築が見える。旧英国商社・徳記洋行の建物で、今は台湾開拓資料館になっているという（写真9）。日没までまだ少し時間があるから行ってみることにする。旧徳記洋行の建物自体は何ということはないが、佇まいが歴史を思わせる。隣にガジュマルの気根を使って壁を塗った建物があって、面白かった。運河に面した小公園から、台湾海峡に沈む夕日を観賞した。安南の夕日は佳景の誉れが高いと、どこかで読んだ気がする。ともあれ、朝に阿里山の山頂から太平洋の日の出を眺め、同じ日の夕方に台南の台湾海峡に沈む夕日を楽しむ。これは昔の人には出来なかった贅沢な楽しみ方であろう。

6. 花東縦谷を北上しつつ

4日目（5/23）、台南発10:32、呂光（急行）51号、花蓮行きで出発である。朝、台南駅前を見学した。日本統治時代建築のどっしりした駅舎（写真10）の前のロータリーに日本の羽織のような衣装の大きな銅像が立っていた。交通量の多い車道に阻まれて確認できなかったが、鄭成功であろうか。

列車は、在来線の西部幹線を屏東まで走り、南廻線を台東まで、そして東部幹線に入って花蓮ま



写真10 歴史的建造物の台南駅舎

で行く。我々は今日は鹿野温泉に泊まるので、台東で降りる。3時間17分の長旅である。新幹線が開業して、その末端の新左営から花蓮（または台東）まで走る列車が多くなった。この呂光号のように台北から直行するものは少ない。したがって、時刻表も「台鉄南廻線」として新左営・台東間を一括掲載している。さしずめ東部幹線の花蓮から台北までの電車特急の多頻度運行区間は「北廻線」ということになろうか。

南廻線と東部幹線の花蓮以南は電化されていないので、列車は電気機関車牽引のいわゆる客車列車で、車内は日本の在来線特急より随分ゆとりがある（写真11）。座席は通路を挟んで2席ずつ横一列にとれた。この座席の配列というより番号の付け方が面白い。全席通し番号なのだが、通路の右が偶数番号で左が奇数である。したがって、順に座席番号を追っていくと、どういう追い方をしても、番号は1番置きになってしまう。この付番方式に一体どんなメリットがあるのだろう。

車窓風景は平板で、新幹線に慣れた身には久しぶりに列車の旅を楽しむ心地である。ときどき新幹線の高架が見えるが、こちらは地上線、田畑の作物や沿線の建物も手に取るように見える。間もなく地下に入って駅（左営か）に停まる。その手前で、新幹線の車輛基地が見えた。つづいて地上駅の新左営、窓から新幹線の写真が撮れた。二つの駅が並んでいて、新幹線に乗り換えるにはどうすればよいのか。どちらも、とくに新幹線からの乗り換え客が乗ってきたようには見えない。ここ



写真11 台南駅頭の呂光号

から高雄までは7年前に雨の中を視察した懐かしい区間だ。線路に沿って地下鉄と思しき工事が進行中であった。

高雄の駅には暫く停まる（11：22）。多分、機関車の付け替えであろう。ここからはディーゼル機関車になる。高雄の町を出ると、車窓は俄然南洋調になる。檳榔の林は相変わらず多いのだが、そこに椰子の喬木が頭を出す。大きな葉の茂る下に椰子の実も鈴なりに見える。前にはバナナの茂みも見える。もっとも、この視界はよくない。線路に並行して工事中の高架橋が邪魔をするのだ。妙に足の短い高架線路は洪水対策のためだけに在来線に移す計画のようだ。そろそろ海岸も近いから、津波対策ということかもしれない。

車内販売がまわって来た。亭娘が弁当を四つ買った。種類は一つしかないから、偏食の私も文句はない。今は日本では見ることもなくなった薄いボール紙一枚で作った箱に入っている。懐かしい駅弁、いや汽車弁である。中身は幕の内ではないが、骨付き豚肉（排骨飯）と柳葉魚のフライ、そして煮玉子、高菜が白飯の上に並べてある。肉嫌いの私も、結構美味しく戴けた。

列車は畑地の高台をゆっくりと時速20kmぐらいで走ると、遠景に海が見えてきた。台湾海峡である。線路は高雄を出て暫くの間、暴れ川の屏東川を渡るために内陸に入っていたがここで海岸線に戻ったのである。ふたたび海岸が遠くなると線路は南廻りルートに入り、海はバシー海峡に連なる（写真12）。バシー海峡の向こうはフィリピンだ。



写真12 台湾海峡かバシー海峡か

もちろん見えはしないけれど、南洋を見渡すような気持ちになる。たしかそんな気持ちを読んだ歌か詩があったのではないか。やはり、芥川龍之介か。海峡を渡ってきたのは蝶か蝗か。こんなことを漫然と考えていると居眠りに落ち込みそうだ。と、列車はやや長いトンネルに入る。つづいて小さなトンネルを出ると、遠方にまた海が見え、列車の進行とともに線路に近づいてくる。こんどは少し海の色が違う。趣も明るく開放感にあふれている（写真13）。太平洋である。

台湾の東海岸は断崖が多いように聞いていたが、それは中央山脈からの山塊が直接海に迫るのではない。大雑把な地形図の理解では気が付かないが、花蓮から台東まで、中央山脈とは独立して海岸山脈が太平洋に沿って伸びている。両山脈の間には盆地ではないが、谷状の平野が約130kmにわたって南北に走っている。あたかも伊那谷を思わせる広く緩い溪谷で、「花東縦谷」と呼んでいる。数々の温泉と、稲作で有名である。とくに北半の田圃で採れる米は日本米と変わらないとされる。日本統治時代の名残か、「瑞穂」という地名すら在る。



写真13 太平洋

台鉄東部幹線もこの谷状平野を走る。

この花東縦谷の南の端に位置するのが台東である。この地域が原住民族、「阿美」族の故地であることを象徴して、駅頭にトーテムポールのような大きな木彫が立っている。この種族の名前を、亭娘達は「アメイ」と読んだ。しかし、それは「アミ」と言わねばならないであろう。昔、日本人が「あみ」という族名に「阿美」の字を奉った。あとで来た中国人が、それを「アメイ」と読み間違ったのだ。こうして原住民族はいつの間にか自分達の呼称を変えられてしまう。このような例は他にもある。さきほど通過した高雄の町は、いまは多くの人が「カオシュン」と呼ぶ。しかし、7年前、現地の原住民出身のガイドの話では、「昔、我々はこの地をターコウと呼んでいた。それに日本人が『高雄』の字をあてた。1948年、入ってきた国民党の連中が何も知らずに、これをカオシュンと読む。我々は、いまでもタカオと呼んでいる。」とのことであった。中華民国鼯鼠や国際派と称する日本人が、知ったかぶりに「“タカオ”ではありません、今は“カオシュン”と現地音で読みましょう。」と教えてくれる。浅はかというべきであろう。

話を戻そう。台東着は13:49、駅頭に今日の宿、鹿野温泉の鹿鳴温泉酒店から迎えの車が来ていた。30分ほど、広葉樹の並木の街道を走る（写真14）。よい並木である。運転手が「道路拡幅の計画があったのだけれど、我々が並木を伐る事に反対して、このように並木の外に側道を整備することになりました。」と解説する。いわゆる「道路景観百選」に選んでもよいような街道である。河を渡って、



写真14 台東の並木道



写真15 鹿鳴温泉酒店

広い庭園に囲まれたリゾートホテルに着く（写真15）。台湾の数ある温泉の中でも珍しい、裸で入浴できる大浴場のあるホテルである。しかし、チェックイン時に貰える入浴券は一人一枚のみ。すなわち大浴場の利用は一泊に一度だけ。しかも大浴槽はシャワー室に直結していて、洗い場は無いのであった。洗い場は部屋付きの浴室にも無い。浴槽は随分広く4、5人は入れそう。壁は透明なガラスで、シャッターを下ろさなければ、ベッドルームから入浴シーンを通して外の景色が見える。日本風温泉旅館とは随分、趣が違う。夜の原住民の舞踊ショーは、亭娘が腹を立てるほどにくだらなかったが、西洋外人客には随分もてていた様だ。

翌朝は10:05、台東のいくつか北に位置する関山駅から自強（特急）301号に乗る。ホテルの送迎車で送ってもらうのだが、台東より大分近いらしい。とすると、昨日は何故、台東だったのか。あの列車は急行だったから、もちろん関山にも停まる。旅行社かホテルがああ並木道を見せたかったのだろうか。分らないことといえば、今朝のホテル出発は08:40、所要時間は30分だった。結果として、閑散とした関山の駅で1時間近く待たされることとなった。念のため余裕を見込んでいるのは結構だが、30分の行程に60分の安全を見込むのは、一体なにを恐れているのか。解しかねるところである。鉄道マニアの私は、それなりに見るもの聞くもの感ずるものがあるからまだよいが、つれあいの「この旅行計画は、なに〜。」という批判の眼差しが気になる。ほとんど無人駅のような駅のホームには、次の列車への積み込みを待つ

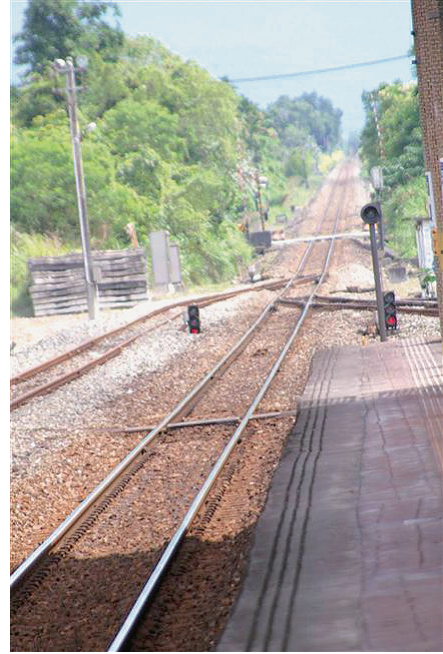


写真16 単線の関山駅

地場作物の果物（茄冬樹）の段ボール箱がぼつねんと置かれている（写真16）。

単線の線路をディーゼル特急が滑り込んできた。ステンレス波板の車体に黄色の塗装、オレンジのベルトを締めたツートンカラーである。車内は、単純な4（2+2）席横並びのリクライニング・クロスシート。座席間隔には随分余裕があって、車室の中間に円く通路を穿った門型の隔壁がある。どこかで見たような、そう東急車輛製である。東急はディーゼル車も造っているようである。車窓は、果てしないほどに稲田が広がり、遠景に椰子の茂み、通過するホームの脇にはバナナの叢林があった。列車が池上に停まると、ホームには赤いプラスチックの籠を肩に掛けた駅売りの乙女が立っていた。すべてが懐かしい、佳かりし頃の汽車の旅の情景である。この雰囲気には昼寝が似合う。時刻はまだ午前中だが、いびきが聞こえてきそうな気がする。線路に並行する道路に沿って、丘の裾にかなり大きい広がり墓地が見える。沖縄の墓ほど大きくないが、白色の壁にレンガの柱をあしらった家型の墓が幾段も並んでいる。これだけが、異国の地にあることを気付かせてくれる。12:10、電車用架線の目立つ、花蓮の大きな駅に着いた。



写真17～20 東部鉄道沿線の風景（稲田、立ち売りの売り子、墓地、椰子とバナナと）

7. 花蓮に東線鉄道遺跡をみる

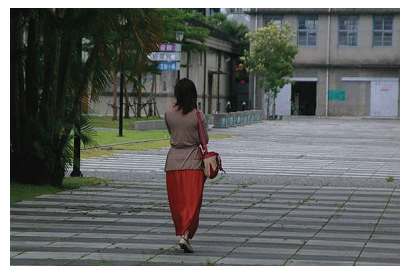
花蓮は東海岸の主都、琉球列島に繋がる19世紀以来の東の玄関口である。しかし、今回は4時間半の滞在時間しかない。観光地としては太魯閣渓谷が有名だが、そこへ行っては花蓮の街は、まったく見ることが出来ない。それよりも、花蓮の街は、降り立ってみただけで、日本との民間交流の歴史の匂いがする。列車阿房には、駅頭に立った時の印象と「感」が全てである。レンタカーを借りて、亭娘が運転してくれることになった。



まずは昼飯、花蓮は小吃美食といって軽食（いわゆるB級グルメ）が有名だ。つれあいの持っている旅行雑誌に載っている「液香扁食店」の名物、ワンタン（扁食）を食べに行く。宝娘はこの雑誌「まっふる」が気に入ったようで、「すごい。私の好きな各地の食べたいもの、買いたいもの、行ってみたい店が全部書いてある。台湾のどんなガイドブックより、完璧だ。」と言って興奮している。国の違いよりも、世代間のギャップを痛感する。

そういう意味で、若者に人気のこの種の雑誌の編集感覚は、スゴイ。

駐車場を探していて、面白いものを発見した。酒造工場の建物などをテーマパーク化した一区画で、花蓮創意文化園区という。ロングドレスの女性一人旅のうしろ姿がずばりマッチしている。経営者の住宅と思いき日本式住宅にも修復の手が入っていて、エアコンの室外機が上手く取り付けられていた。何に使うのであろうか、施設の公開はまだすこし先のようなのである。



次の目的地は、鉄道文化園、先のガイドブックには駅に隣接していると書いてあるが、最近、海岸よりに移設新築された（駅の脇にはSLが1台、放置されて残っている）ようで、これまた探すのに苦労するのであった。旧駅舎の復元模型を中心に



写真21～22 旧花蓮駅舎の鉄道文化園と高校生の卒業祭りハーサル

に、施設や車輛が集めてあるが、展示物はたいしたことはない。しかし、掲示してある東線鉄道（当時の東部幹線の呼称）の「歴史回顧」の列記は、1908年以来の東線鉄道建設のあゆみとともに日本と台湾の交流の歴史を物語る秀逸である。四合院形式に配置された施設の中庭では、近くの高校生達が卒業祭のリハーサルをやっていた。9月に学年の始まる台湾の学制では、5月の末は卒業式の季節なのである。女子学生は、いわゆる学生服（日本風セーラー服）と民族衣装のグループが並立しているのが面白い（写真21、22）。

こんどは長駆して海岸を見に行く。七星潭という小岩・小石から砂浜までがグラデーションを成す海浜である。樹木の影はまったく見えない南海の陽射の下、太平洋の眺めは、まさに雄大（写真23）。青天の下、見はるかすが、さすがに与那国島は見えない。帰途、市街地に入って忠烈祠に寄る。美崙山の麓の高台にあって、市街地を見下ろすことが出来る。今は、中国風の朱塗りの祠堂が建つが、日本統治時代には花蓮港神社があったという。町の名も「花連港」、日本との行き来の船

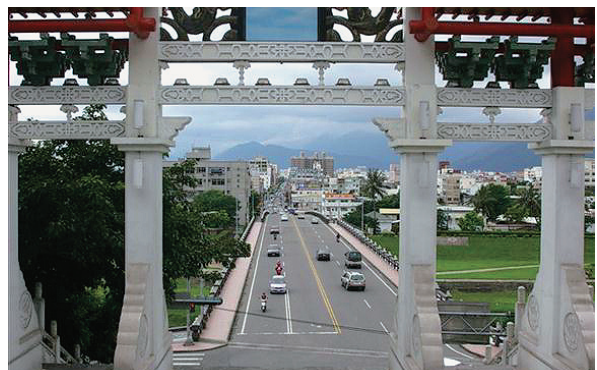


写真24 忠烈祠（旧花蓮港神社）

の平安と、交流都市の繁栄を祈ったものであろう（写真24）。

16：40、台北まで一気に戻る列車の愛称は「taroko」号、そう、あの台湾随一の観光地、太魯閣渓谷からその名をとっている。ドイツのICE形式の振り子式電車で、相当高速が出るはずであるが、区間速度は残念ながら75km/hにしかならない。しかし、在来線の台湾鉄道では最新鋭の特急電車である（写真25）。清潔で真新しく見える車内が、5日間の列車の旅の終わりを締めくくするのに相応しい感じがする。山塊が海に迫って、



写真23 七星潭の浜



写真25 taroko号

線路は海岸べりを走ったり、トンネルを潜ったり。ようやく夕暮れが近づくなか、夕立もあって、右側の車窓につづく海は少し荒れてきたようだ。中部空港の売店で買って、この旅の間、肌身離さずもって歩いたスコッチの小瓶を取り出す。発車間際にキオスクで買ったペットボトルの水も、今ならまだ十分冷たい。列車の旅の終りの儀式として、ウィスキーは不可欠である。列車は台北を通り越して南端の高雄まで570kmを走り通す（終着は0：05）が、我々は台北で降りなければいけないから、飲み過ぎは禁物である。車窓海上に島影が見えた。無人島（亀山島という）だろう。尖閣列島海域にあまり荒波の立たぬよう祈りながら、乾杯である。

8. おわりに替えて

おわりの台北、1日半を利用して、故宮博物院と台北101タワー、中正紀念堂、永康街、そして九份の町を訪ねた。これらは、つれあいの二人旅。ガイドブックと私の方向感だけが頼りである。

九份は、台湾の北東端の街、基隆の東南に位置する山の上の町である。昨日の台鉄東部幹線を瑞芳まで戻って、バスで行く。かつて日本統治時代には、炭鉱・金鉱地帯のお座敷として栄えた町である。山にへばりついて、物産販売店や飲食店が並んだ、アーケードの「基山街」と階段の街「豎崎（しゅーちゅう）路」から成る。侯孝賢監督の映画「非情城市」の舞台として、また階段街は宮崎駿監督のアニメーション「千と千尋の神隠し」のイメージ舞台となったので有名と、ガイドブックにはある。狭いながらも、賑やかな往時を偲ば



写真26 基山街



写真27 非情城市の豎崎路

せる街並みは、頂上近くから眺める基隆湾の遠景と共に、私には国籍を超えた風光絶佳な歴史遺産の町に思われる。

帽子を売る店があって、廉いが面白そうな鍔広の帽子を見つけたので、「ターシャオチェン（多少銭）」と聞くと「イーパイウー（一百五）」との返事、つれあいに「450円で、廉いから買っていこう」と話していると、店の親爺が猛烈な勢いで中国語(?)でまくしたてた。身振りで「実は、中国語は解らない」と示していると、後ろからきれいな日本語で声が懸かった。背の高い紳士で、日本人のツアーの引率をしているのだと言う。「彼は、貴方の北京語が完璧だったので、北京語で返事をしてやったのに、何だ全然通じないじゃないか。台湾語が喋れないのなら日本語の方がよい、と言ってます。」とのことだ。確かに、彼は訛りはあるがはっきりした日本語で他の日本人客には対応している。生半可な中国通気取りには強烈なパンチであった。この台湾一周の旅で、おぼろげながら解っていたつもりであったが、仕上げのパンチで目から鱗が落ちた。

台湾は台湾である。台湾の人々は昔も今も、裸の台湾人として日本人と付き合いたいのである。多くの制約と虚構に練りこめられた時代を乗り越えて、台湾の人々はいまや、そのことを全身で示そうとし始めている。台湾は「もとの台湾」に戻りつつあるのだ。