

# 台湾における産業遺産

## ―鉄道を中心に

名古屋市立大学大学院人間文化研究科

やまだあつし

はじめに

産業遺産たり得るものが存在するのは先進国だけではない。旧植民地にも多数存在する。植民統治に際し交通機関の整備は重視された。平時には植民地資源を本国へ運ぶため、有事には軍隊を植民地へと送るためであった。統治の中心かつ植民地産業の中心としての都市を発展させるため、電気や上下水道も整備された。植民地の独立後もこれら産業基盤は使われ続けた。後発国の厳しい財政状況を反映し、産業基盤の多くは長い年月にわたって使われ続けた。旧植民地の人々が産業基盤を見る目は複雑である。これらは植民統治と収奪のために建設されたものであった。一方で地域の近代化に貢献し、人々の生活向上に役立った。独立後は国家経済を支える重要基盤となった。使用年数にしても、国や基盤によって多少の差異はあるが、一九八〇年代以降は植民地時代よりも独立国時代に長く使用された計算になる。

このような状況下で、植民地時代に建設された産業基盤はどうやって遺産となるのか。本論は台湾における鉄道が産業遺産になるまでを紹介したい。

### 一・台湾鉄道と日本統治時代の遺物

台湾鉄道は一九九一年に最初の区間が開業し、一九九三年には台湾北部を縦貫する路線となった。当時の台湾は清朝中国の台湾省であった。外国の技術と車両を用いてはいたが、清朝が建設した鉄道としては早期に建設したものの一つであった。

一九九五年の日本による台湾の植民地化に伴い、台湾鉄道も日本の台湾総督府経営となった。総督府は設備が貧弱だった清朝台湾鉄道を全面改修し、さらに台湾南部の高雄まで台湾西部を南北へと縦貫する大鉄道に延伸させた<sup>1)</sup>。完成後も総督府は複線化や車両投入等の整備を進めた。基隆港・高雄港の整備そして両港と日本を結ぶ航路整備もあり、台湾鉄道は台湾西部各地を航路を介し

て日本と結びつける役割を果たした。主な貨物は台湾南部で収穫されたサトウキビから作られる砂糖と台湾北部で収穫された台湾米であり、どちらも日本へと運ばれた。一方で日本からは肥料や様々な工業製品が鉄道を介して台湾西部各地へと運ばれた。

一九四五年の日本敗戦により、台湾は中華民國のものとなった。一九四九年には国共内戦に敗北した蒋介石らが台湾へと逃げ込み中華民國は事実上、台湾を領土とする国家へと模様替えした。台湾鉄道は一九四五年から中華民國台湾省の台湾鐵路管理局の経営となった。しかしながら変化したのは、日本人・日本語が中国人・中国語に代わっただけと言って過言ではなかった。設備は植民地時代そのままであった。アメリカが台湾鉄道へ送った援助物資も、日本で調達したものであった。運ぶものも一九五〇年代は植民地時代と大差無かった。中国大陸と軍事的に対峙する必要上、台湾は中華民國の多額の軍事費を負担せねばならなかった。軍事費を負担しながら経済開発をして生き残るには、アメリカの援助だけでは全然足りなかった。日本に台湾の砂糖と米を売って、その代金で日本から肥料や様々な工業製品を買う以外に中華民國は選択

肢が無かった。それら砂糖と米、肥料と工業製品を台湾鉄道は運び続けた。

台湾鉄道が日本統治時代の姿から抜け出すのは一九七〇年代に入ってからであった。一九七〇年代台湾は、中華民国の国連脱退等で政治的に苦しくなる反面、経済は発展を続けた。経済発展を加速した政策が十大建設である。十のうち、鉄道に絡むものは二つある。一つは台湾北部と東部を結ぶ北廻線の建設である。台湾東部を走り北廻線と接続した台東線も全面改修され<sup>(2)</sup>、台湾鉄道の路線網は植民地時代と比べて大幅に延長された。もう一つはイギリス技術を使った鉄道電化である。電気シテムがイギリス化されただけではない。車両も電化区間にはイギリス製や南アフリカ製が導入された。非電化で残る区間は、アメリカ製ディーゼル機関車がインドから購入した客車を牽引した。台湾鉄道は日本製車両も多数購入したが、日本製ディーゼルカーであっても外見はアメリカ風であった。鉄道輸送の対象も、同じく十大建設によって造られた南北高速道路の影響で貨物が減り、旅客中心の鉄道となった。日本向けの砂糖や米を運ぶ貨物の姿は過去のものになった。

一方、日本統治時代のものはどう

なったか。車両は一九八〇年代に引退し、蒸気機関車若干を除き解体された。一方で施設は予算が限られ、主な投資は北廻線建設や台北駅の地下化等に向けられたこともあり、少ない駅が日本統治時代の姿を残したまま、内部だけ改修されて使い続けられた。中華民国は日本と断交した一九七二年に、台湾に残る日本色を一掃する法令を出したけれども、鉄道施設は現役施設であったので一掃の対象外であった。こうして一九九〇年代の台湾民主化の時代を植民地時代の鉄道施設は迎えた。



万華駅の地下化式典に駆け付けた1号機関車

## 二．台湾鉄道の産業遺産化

遺産ないし文化財の見地から見ると、中華民国にとって台湾鉄道はどう見えたのだろうか。これは微妙なところである。上述の通り台湾鉄道は最初、清朝が建設した。台湾を南北に縦貫する計画も清朝時代から存在した。台湾総督府も清朝の鉄道を先駆的事業と評価していた。清朝台湾鉄道の1号機関車は老朽化のため一九二四年に引退したが、総督府は台北駅前の公園に保存した。すなわち中華民国にとって台湾鉄道は現実経済を動かす重要な工具であるだけでなく、中華の栄光の歴史を示すものであった。1号機関車は節目節目に栄光を示す文化財として展示された。とはいえ清朝台湾鉄道の遺物で残るのは1号機関車を除けば、改修で廃棄されたトンネル跡程度に過ぎず、大量に存在する植民地台湾鉄道の遺物とは比べようが無かった。

台湾の人々にとって台湾鉄道は何か。これも微妙である。鉄道が支配の道具であったことは否定できない。日本統治時代だけでなく、蒋介石の独裁下で経済的にも苦しかった一九五〇年代も同様であった。とはいえ台湾鉄道が、台湾の経済発展を支えた基盤であったことも否定しようが無かった。

日本統治時代の台湾鉄道の遺物を台湾の遺産と認め保存活用しようとする動きは、民間から起こった。それも鉄道趣味から始まった。台湾で鉄道趣味をすることは難しかった。軍事的理由で鉄道を撮影することは規制されていた。ただ一九七〇年代に規制が緩むようになると、日本から鉄道趣味者が台湾まで撮影に来るようになった<sup>③</sup>。日本は一九七五年に国鉄の蒸気機関車も、森林鉄道も全て運行を止めた。一方、台湾は蒸気機関車も森林鉄道も最後の活躍しており、製糖鉄道はまだ盛業中だった。台湾に訪れた趣味者は少数ではあったが練達の士であり、台湾の鉄道の面白さを多数の写真に残した。これに刺激された台湾の人々も、一九八〇年代に鉄道を趣味の対象とし始めた。そして洪致文が一九九二年に『台湾鉄道伝奇』を刊行した。



台湾鉄道伝奇

洪は当時二二歳の学生であったが、日本で出された鉄道趣味誌を読み漁り、台湾鉄道を撮影した日本の写真集にも多大な刺激を受けていた<sup>④</sup>。そして著書で現代台湾の鉄道だけでなく、日本統治時代の遺物にも頁を割いてその魅力を紹介した。使われなくなった旧線路、古いトンネル、そして引退した車両。台湾の郷土史シリーズの一冊として出されたこの本は、郷土台湾を愛する人に対し、日本統治時代の遺産を含む台湾鉄道が、郷土愛の対象になるものと印象付けた。『台湾鉄道伝奇』以降、台湾鉄道を郷土史的に紹介する書籍の刊行が続いた。一九九五年には中華民国鉄道文化協会という鉄道を愛し、鉄道を産業遺産ととらえて保存を訴える団体も成立した。こうして植民地時代を含め台湾鉄道の遺物は台湾にあっての郷土愛の対象であり、遺産であるとの感覚が人々の間に定着していった。

台湾鉄路管理局が、出版界の動き、趣味の動きに反応し始めたのは一九九〇年代の終わりになってからであった。鉄路管理局は公営企業であり硬直的経営のため収支状況は良くない。一般旅客では十分あげることのできない収益をイベントで補うのは、分割民営化前後の日本国鉄と同様である。というより一九九〇年

以降の日本の鉄道活性化と、台湾での鉄道趣味の勃興を見て、我が鉄道もと検討しない方がおかしい。そしてイベントの道具として最初に起用されたのは、日本国鉄同様に蒸気機関車であった。

上述のように日本統治時代の車両は、遺産と見なされていなかった。一九八二年に台東線が全面改修された時でさえ、それまで緊急予備用として残っていた蒸気機関車を、日本に骨董として売却したほどである。しかしながら、鉄路管理局は、一九九八年にCK一〇一号機関車を試験的に動態復元した。これは日本で一九一七年に製造された小型機関車である。次いで、二〇〇一年にCK一二四号機関車を復元した。これは日本で一九三六年に製造され、今も真岡鉄道（茨城県・栃木県）や大井川鉄道（静岡県）で動態保存されているCK一二型と同型であり<sup>⑤</sup>、本線で客車を牽引するのに最低限必要な力を有しており使いやすい。このCK一二四号機関車のイベント走行の成功によって、日本統治時代の鉄道遺物が産業遺産としての地位を確立した。

## おわりに

『人間文化研究所年報』第八号の拙

稿で、鉄道の保存は蒸気機関車だけでなく、客車や施設など蒸気機関車を走らせるシステム全体の保存が望ましいことを指摘した。台湾ではどうであろうか。

幸か不幸か台湾鉄道は車両に比べ施設の改修が遅れており、主要駅にも日本統治時代の建物が残っていた。現役の建物であったこともあり、蒸気機関車の保存が始まると景観全体の保護へと考えがすぐに進んだ。現役を退いた高雄駅旧駅舎の保存も実現した。小駅であっても台南市の保安駅のように木造駅舎に価値が認められた駅もある。

もちろん旧台北鉄道工場のように規模が大きくてどう保存するか議論中の施設や、客車が蒸気機関車時代の車ではないこと等、全てが万全の保存体制となっているわけではないが、とりあえず台湾鉄道では植民地時代のものを含め、システム全体が現役でありながらかつ保存されるべき産業遺産という考えが支持されている。

## 〔注〕

- (1) 総督府の台湾鉄道の各駅からは、製糖会社の鉄道や民間の軌道そして森林鉄道等が網の目のように伸び、台湾鉄道の培養線として機能していた。やまだあつし「陸運」(『岩波講座 東アジア近現代通史 別巻アジア研究の来歴と展望』、二〇一一年、二一九―二三四頁)。これら線路のうち、製糖鉄道は一九九〇年代末、森林鉄道は(観光地化した阿里山を除き)一九七〇年代まで使用された。
- (2) 花東線とも言う。日本統治時代に建設されたが、陸の孤島状態であった当時の東部の経済状況を考慮し、狭い線路で安価に建設されていた。走る車両も小型であった。
- (3) 台北近辺は一九六〇年代から撮影可能だったようだ。けむりプロ『鉄道讃歌』(交友社、一九七一年)で紹介された基隆炭砒鉄道は、一九六〇年代台湾の炭砒の貴重な写真資料となっている。
- (4) 『台湾鉄道伝奇』の参考文献には、台湾鉄道管理局の文献とともに、日本語の鉄道趣味誌や写真集が並んでいる。
- (5) JR西日本の保有で、去年二月にあおなみ線を走ったC五六型は、C一二型を長距離走行用にしたものがある。



1936年に完成し今も現役の台南駅は、国定古跡でもある