

### \*\*\* はじめての台湾紀行

八田與一の遠大な構想とみずからが先頭に立って建設にあたった烏山頭ダムなど嘉南大圳(たいしゅう)の現地には、“ダム屋”の端くれを自認する者として是非訪れ、幾多の苦心と労苦、理想と気概が刻まれた生の姿に触れてみたいと思ってきた。

たまたま、2012年から継続中の土木学会主催「台湾土木遺産視察」ツアーに参加しようかと下調べをはじめてみると、日本による統治時代からの台湾の近代化過程には札幌農学校(現北海道大学)卒業生が深く関わり、多様な貢献があったことを知るところとなった。

“嘉南大圳の父”とされる八田の同級生には北海道庁で夕張川新水路や豊平川新水路など広大な低地開拓の実現に尽力した保原元二がおり、彼らを教育・薫陶したのは東大教授に転じていた札幌農学校2期生の廣井勇であった。廣井自身もまた、港湾工学の専門家として台湾総督府の委嘱により基隆・淡水両港修築の指導にあたっている。一方、廣井の同級生である新渡戸稲造は製糖の増産・振興に尽力したことから“台湾砂糖の父”として顕彰されており、さらに、日本向けに米の品種改良に取り組み“台湾米(蓬莱米)の父”とされる磯永吉もまた札幌農学校の系譜につながっている。

ここは持ち前の“何でも見てやろう”精神を発揮することとなり、札幌農学校が関わった台湾近代化への取り組みの一端をたどる調査行程を独自に組み立て、その成果である台湾の国土の現状と近代化への足跡を訪ねることにした。



まずは台湾の国土と気候を概観しておこう。

九州ほどの面積である国土の東部には、4,000m級の山々(最高峰は玉山(旧新高山) 3,952m)が南北に連なる。東海岸にはほとんど平野が見られず、山体がそのまま海に

落ち込む断崖絶壁などの絶景が多いとされる。一方、西側は、急峻な山地を下った直後から真っ平らな平地が海まで続く。平地に出ると急速に流路幅を拡大する川の流れを通じて山地から供給される石や砂によって扇状地が形成されている。そして、海岸線に近づくと、大きな河川沿いには沖積地や湿地が広がり、都市建築の基礎部には軟弱な沖積層が出現する。

気候は 1 年を通して温暖であり、台湾中部を横断している北回帰線を挟んで、北部は亜熱帯性、南部は熱帯性の気候である。この時期も、東京とは 10 度ほど、札幌とは 20 度以上の気温差があり、二期作(あるいは三期作)が可能な気候であることを実感した。台北の月平均最高気温は 19~34℃、年降水量(平年値)は 2,534mm、訪問した 3 月下旬でも蒸し暑さを感じ、高雄では 30℃に達した。このため冷房は欠かせない上、建物の中は上着が必要なくらい冷房が効いているから、電気の需要量は大きく、電気代は高い。一方、水道やガスは安価とのことであった。降水量も多く、台風など災害につながる気象現象の発生が予測されるときは、自治体が外出を禁じ、仕事や学校は休みとなる。この知恵は日本における沖縄も同様で、風水害の強度・頻度の割には死者・被災者などはごく限られている。また、災害保険制度が充実しているようである。

以下、調査行程に従って“はじめての台湾”を見聞して行こう。

□ 3 月 19 日(火) 晴れ。

春 3 月昼下がり、晴天の新千歳空港を飛び立った BR165 便は一路台北に向けて飛行し、気温が高いせいか、やや霞んだ空模様の台北郊外・桃園空港に着陸した。期待と興奮のなか、昼寝の暇もなく海や空を眺めているうちに農村風景に集合住宅群が林立する景色が現れ、4 時間ほどの直行便の旅は“あっという間に”終わった。

時差 1 時間(40 分程度が実感)のため現地時間は 15 時過ぎである。

入国審査は例に漏れず、自国への帰国者は専用の優先窓口に誘導され、それ以外の者は別の窓口に蛇行する長い列を作ることとなった。ところが、ほどなくして台湾人の列が途絶えると、その優先窓口には日本人だけが誘導されたのである。これが聞いていた“日本人に親切的な台湾”を体験するはじまりであった。



ここから台北市街へのアクセスは Mass Rapid Transit(MRT、捷運)。空港ターミナル地下の MRT 駅空間へは、斜路だけの(段差のない)エスカレーターが導いてくれる。買い物や決済はクレジットカード万能と聞いてきたので、入国時に 1 万円だけ新台湾ドル(New Taiwan Doller=元、NT \$ 1=約 3.7 円)に換金しておいたのだが、あいにく自動券売機に適合する金種の手持ちがなく(NT\$500 札以上は使えないことに気付くまで何度も操作した挙句)、結局窓口まで行って片道切符(単程票)を購入した。ほとんどの乗客が日本国内と同様に IC カードを使用して入場していたが、私たちが入手したプラスチックコイン式の乗車券(トークン)は IC チップを内蔵しており、乗車時は機械にかざし降車時は機械に投入・返却するもので、見様見真似で何とかゲートを通過した。



トークン(上)と MRT 車両内  
“段差のない”エスカレーター

MRT はすぐに地上に出たあと山間を通過して 35 分ほどで台北中心市街地の台北車站に到着した。この間、車窓からは台北郊外を経て中心市街地まで沿線の様子を望むことができる。首都機能が集積された 270 万人都市台北には近代的なビル群とともに、よく管理された古い建物も多く残されており、古き良き時代の日本の残影も漂う。所々に空間が残る郊外の街づくり、市街地整備の途上にある新旧混淆の町並には、まだまだなすべき“仕事”がたくさんあるように感じられた。

到着した地下駅空間は天井が高く、自然光を取り込む現代的なデザイン、階段がない代わりにエスカレーターが完備されている。また、駅周辺は広範囲に地下街が発達しており、通路は照明が多く明るい印象である。随所に配置されている案内板を頼りにこの通路を歩いてホテルへ向かうが、地上に出てから距離感がつかめないうま、キョロキョロと目標を探しつつ歩を進めた結果、どうやらホテルの街区を通り越してしまったらしい。やむを得ず目の前の店に飛び込んで道案内を請うと、皆親切・親身に対応してく

れ、分からなければ近くの人に尋ねてくれるため、どんどん輪が広がっていく有様。残念ながら日本語、英語は通じなかったが、地図上で現在地を確認できたので、行き過ぎた道筋をホテルのある街区まで戻る。改めて信号待ちの青年にホテルの所在を尋ねると、大学生と思われる彼は、親切にもホテルまで先導・案内してくれた。このホテルへの道程でも、またまた“日本人に親切な台湾”を実感、観光ニッポン・観光北海道としてはこのホスピタリティを見習わなければなるまい。

18時、ホテルチェックイン。明日からの行程打合せを兼ねて、五つ星のアンバサダーホテル(国賓大飯店)レストランで本格的中華料理を堪能。

実は、案内役を引き受けてくださったH氏(K組の台湾現地法人勤務、在台湾30年の超ベテラン)は、自社が施工した台湾一高い建物「台北101」の高層階に席を用意してくださっていたのだが、高い所に弱い私に配慮いただきこの店に落ち着いたのであった。ここはかつて司馬遼太郎が「台湾紀行」の取材に訪れた際の打合せ・懇談場所であり、四川・広東など中国の辛い刺激的な中華料理に比べ実にマイルドな味で、日本人が好む中華料理(台湾料理)というに相応しい。なかでも特産品である“からすみ”入りのチャーハンは美味であった。

打合せ後、20時過ぎから旧市街地を車で周遊、總統府前に到達(詳細は23日)。

日本の台湾経営は、日清戦争終結後、清国から割譲されたことにはじまり、第2次大戦終結までの50年間に及ぶ。日本統治当時建てられた台湾總督府の建物(1912年着工、1919年竣工)は、終戦後国民党政府を経て、台湾政府の最高機関である總統府として使用することとなり、周囲を總統公邸・諸官庁などに囲まれて現在に至っている。

いわゆる占領政策の拠点などに使われた建物は、国民感情からも通常、新しい政府などが使うことは稀で、破棄されるか、せいぜい博物館などに使われるのが関の山であろうが、台湾においてはこれが当てはまらない。日本統治時代の象徴が、現在の總統府であることに、台湾人の日本への思いが凝縮されているように思えてならない・・・という第一印象であった。否、建物だけでなく、この後の調査を通じて制度、生活慣習そして考え方の至る所に日本が生き残っていることに思い至り、感動の連続であった。

そういえば、總統府正面右隣、重厚な台湾銀行(戦前は中央銀行、現在は商業銀行)の建物は、以前「華麗なる一族」(山崎豊子著、“キムタク”主演)の舞台として、60年代の街並撮影に使われたことがあったなどと思い出しながら、ホテルに戻り眠りに就いた。



□ 3月20日(水) 曇り。

大陸からのPM2.5の影響か山々は霞んで見えない。

ホテルの朝食バイキングには和風が備わっており、味は日本のそれとは若干違うが納豆や濃厚な牛乳もある。南国風のフルーツはどれも甘さ抜群。

朝食後、出発時刻まで近接する林森公園を散策。ここは第7代台湾総督明石元二郎らが埋葬されていた元墓地であったが、終戦後、大陸からの軍人の仮住まいの場所となり、のちに由緒ある都市公園として整備された。中国歴史上の英雄岳飛(12世紀、南宋の武将)の騎馬像のほか、日本統治時代3つあった鳥居が2つ残されている。出勤前の公園は、太極拳に興じる老人、花を愛でる老人、散歩する老人・・・元気な高齢者ばかりであった。季節はツツジが終わりを迎えようとしていた。



朝散歩しながら気付いたことを3点・・・。

街並はどこも地中化により電線がなく、また目立ちすぎる看板も日本に比べ少ない。バスの行き先表示には“板橋”など日本由来の地名が今も残されている。歩行者用信号機は赤信号から“青い歩行者”に画面が変わり、その残り時間が10秒を切ると画面の“青い歩行者”が走り出す。それを合図に歩行者もあわてて横断歩道を渡り切ることとなる。

車道は右側通行。通勤時間帯には、車道右側のバイク・レーンを中心にスクータータイプのバイクが集団で信号待ちをしており、青信号に変わるや否や一斉に発進する様



は、旺盛な活動力・台湾の活力そのものを感じさせる。並走するバスや車をモノともせず、その間を縫って次から次へと唸りをあげて走り去るその姿は、あたかも車に挑戦を仕掛けているようでさえある。

そして、そんな街角には屋台がチラホラ…。夫婦は共働きが普通の台湾では、家庭で料理をすることはほとんどなく、食事は軽食・外食が主体とのこと。従って、朝食・昼食を提供する店や屋台などが通勤時間帯に開かれている。また、喫茶店が街中に目立ち始めており、コーヒー文化が浸透したことにより、往年のお茶の文化・店がすっかり影を潜めてしまったようである。日本の都会でも若者を中心に、コンビニやスープショップに立ち寄る光景がよく見られるようになってきているのと似ている。

8時30分、ホテル発。まず、台湾大学本部構内の農場に佇む「磯永吉小屋」(旧高等農林学校作業室)へ向かう。

磯永吉は、1911年(明治44年)札幌農学校(卒業時は東北帝国大学農科大学)卒業後台湾に渡り、台湾大学を中心にほぼ一生を台湾で過ごした。「台湾全土が研究室である」、「大地が教室である」と捉えて、主に理論面でコメの品種改良、輪作体系の確立に尽力したことから、「蓬莱米の父」(“蓬莱”は台湾のことを指す。同時期、品種改良・栽培技術確立に実践的に取り組んだ末永仁は「蓬莱米の母」と呼ばれている。

従来、台湾の米はパサパサした食感のインディカ米であり、日本へ供給するために日本人の口に合う、粘りのあるジャポニカ米の導入を試みたが、栽培技術が確立されていなかったため定着しなかった。磯と末永は、在来米の品種改良、栽培法の改良・確立を進めつつ日本種米の改良を重ね、その結果、1926年(大正15年)日本種米(交配育成種)の総称として「蓬莱米」が誕生した。その翌年交配された新品種は有望種で、日本国内の米生産量は戦前1,000万トン程度であったが、後述する農地基盤の整備も相俟って、蓬莱米は1934年(昭和9年)には75万トンも日本に移出された。この当時、台湾全耕地面積の60%に達した蓬莱米の作付面積は、現在98%に達している。

「磯小屋」と呼ばれる研究室は崩れかけた土壁の古い建物のまま保存されており、農業研究用機器材や研究文献などのほか、磯永吉・末永仁の胸像が展示されている。また、玄関前の展示農場では稲の代表品種を季節毎に栽培しており、蓑笠をかぶった小学校低学年の児童達が、先生に引率されて見学学習に訪れていた。



次に、元文教地区であった青田街七六街区を訪ねた。ここには日本式家屋(瓦屋根の平屋の木造住宅、縁側には手作りの歪んだ窓ガラスが嵌められた引き戸)が保全されており、住んでいた大学教授の専門分野に因んだ博物館に活用しているほか、レストラン「青田七六」として営業中である。

農学者・微生物学者である足立仁は、1921年(大正10年)に北海道帝国大学農学部農芸化学科卒業後、同大学助教授、台湾総督府高等農林学校教授などを経て、1929年(昭和4年)から台北帝国大学教授を務めており、台湾をはじめ南方系農業の研究・教育に尽力した。1931年(昭和6年)に建てられたこの建物は台北帝国大学足立教授宅であり、戦後は同じく地質学者・馬延英教授宅であった。

そして、ここにも小学生が大勢見学を訪れ、熱心に学習する姿が見られた。



なお、観光スポットともなっている閑静な街区は、南側は国立台湾大学(旧台北帝国大学)、西側は国立台湾師範大学(旧台北高校)が隣接する台北屈指の高級住宅街となっており、土地代が特に高いため周辺は“億ション”とのことであった。

台北市街地を出て西に向かうと、周囲は溜め池が点在する田園風景に一変する。

ここに整備された桃園大圳(水源は淡水河・石門水庫)は、八田與一がはじめて農業基盤整備を担当した現場であり、この経験がのちの嘉南大圳の構想・計画に引き継がれていくこととなる。

農耕地帯に点在する溜め池は、現在、桃園大圳周辺をはじめとする北部ではウナギの、南部ではダックの養殖にも活用しているとのことであり、狭い国土に集約型経営が定着している様子が見受けられた。





昼食後、近年整備された高速鉄道(台湾高速鉄道、日本の新幹線)を利用して台湾中部の雲林まで移動する。桃園 13 時 34 分発、雲林 14 時 40 分着。1 時間ほどの乗車であったが、純日本製プロジェクト(三菱重工業と東芝によるシステム、車両は川崎重工業製)である高鉄の旅は快適な乗り心地であり、グリーン車ではおしぼり、飲み物、スナック菓子、新聞の車内サービスがあった。

高鉄・雲林駅舎は空間設計が斬新な、明るい現代建築である。



ここからは運転手付きレンタカーに乗り換えて、広大な氾濫原内を東へ移動する。普段慣れない右側通行(左ハンドル)である上に、違反に対しては厳しい処分が科せられることから、日本人が運転することはやめた方が良いとの助言に従ってのことであった。目的地は、通常、観光などでは訪れない道筋上にあり、運転手が現地の地理に通じていたことにより効率的なスケジュールとなったことは勿論である。

氾濫原を進むと途中、延々と続く“水面の見えない堤防(霞堤)”に出くわす。次に、大河の左岸堤にとりつくと堤防上には 2kmほどの間隔で“監視台”が配置されており、このことから先ほどの堤防は氾濫流を制御するための“二線堤”であることに思い当たる。



台湾最長の大河である濁水溪(延長 186.6 km、流域面積 3,156.9km<sup>2</sup>)は、幅 2 kmを超える広大な河川敷全体に網状に砂州が発達した砂礫河川であり、左岸の氾濫原へは虎尾溪が分派している。標高 3,000m級の水源部から山間を一気に下った奔流は、平野に至ってもその勢いは衰えず、氾濫を繰り返してきたことから、洪水対策に“氾濫原管理”の手法を取り入れたのであろう。越流氾濫を計画の前提にしているためか、堤防はアーマー・レビー(armor levee 兜をかぶった堤防、耐越水堤防)としているところが多く見られた。



濁水溪 (上)取水堰地点から下流を望む (下)同上流を望む、アーマーレビーとなっている。

さらに、大河に沿って中流部まで進むと取水堰が現れる。ここが嘉南平野への灌漑用水路(“嘉南大圳”)のはじまり、濁幹線の取水地点である。堰から取水された用水は排泥池を通過して配水池に導かれ、用途別に分水される。敷地内には「農田水利文物陳列館」が置かれており、八田與一に関する資料をはじめ農業基盤整備に用いられた資機材や歴史資料などが保存展示されている。そのなかで、子供向けのビデオ(「農田水利小戦士」日本語版)は、片言のナレーションだが、記憶・認識しておくべきことと考えさせることが上手に組み合わせられており、水の教科書として秀逸であった。



濁水溪をあとに進路を南西にとり、台糖虎尾製糖工場(旧大日本製糖虎尾製糖所)に向かう。新渡戸稲造の意見によるサトウキビの品種改良や日本向け砂糖生産の振興は、台湾経済の近代化におおいに資することとなった(詳細は22日に記載)。

雲林には昭和初期4カ所の製糖工場が操業し、生産拠点となっていたが、戦後徐々に合併・閉鎖を余儀なくされたようである。高い煙突がその場所を示してくれるこの工場は、主な製糖工場が観光用の工場に姿を変えていくなかにあって今も稼働を続けている。ただ、本格的に稼働する冬を過ぎていたためサトウキビ列車(シュガートレイン)の姿はなく、現役を退いた蒸気機関車と線路にその姿を想像するしかなかった。サトウキビの残滓は有機肥料に活用しているとのことで、わずかな残滓がトロッコに積まれていた。



線路に沿って工場構内を北に出ると、すぐ虎尾溪左岸に至る。サトウキビの運搬用に架けられた旧鉄道橋(「虎尾糖廠鐵橋」、3連トラス橋、全長437m)にはイギリス、ウェストウッド社のトラス技術やヒンジ構造が取り入れられており、また、中央径間のトラスが側径間に比べ背が低いのは、この径間だけ東海道本線京都・大阪間から移設したためとのこと。線路は台鉄用の狭軌(1,067mm)と貨物トロッコ用のナローゲージ(762mm)を併用するため3本敷設されている。さらに、堤防高上げの名残りであろうか、橋梁横断部の堤防高不足を補うため洪水時に閉鎖する鋼鉄製横引き水門(陸閘)や、左岸堤防を保全するため前面に設置されたピストル水制群など、現在遊歩道として利用されている旧鉄道橋周辺は技術的な興味が尽きない。



この日の宿は、嘉南平原北端、北回帰線上の嘉義市。18世紀、清朝統治時代に反乱軍から「城を死守した忠義を嘉す」として名付けられた、人口27万人ほどの街。

到着するとホテルでは、ツール・ド・台湾2019(3月17日～21日開催)に出場中の中国選手団と鉢合わせ。そのせいか、食事も最初のターゲット店は若者が2、30人も並んで待っており断念。街中は屋台風の店を中心に若者の賑わいであったため、少し離れた、家族連れが多い落ち着いた店で、しゃぶしゃぶ風の鍋料理に舌鼓となった。具材は牛肉数種、エビなど魚介類、バラエティに富んだ野菜など、タレはみそ系・醤油系・・・大根おろし・辛味・酸味・・・それぞれが好みを調合する。“和台折衷”といったところであろうか。ビールがことのほか進んでしまった。

ところで嘉義といえば、日本統治時代に実現した、日台混成の台湾優勝チームの甲子園出場がその夜の話題となった。1931年(昭和6年)8月の第17回全国中等学校優勝野球大会において初出場の嘉義農林学校(現 国立嘉義大学)が準優勝を果たしており、この実話は「KANO カノ～1931 海の向こうの甲子園」として映画化されている。映画には完成・通水した嘉南大圳を巡回する(大沢たかお演ずる)八田與一も登場する。

100回を超えた夏の甲子園。“嘉農準優勝”に因み、台湾高校チームの甲子園出場枠復活を何とか実現したいものである。

□ 3月21日(木) 快晴。

ハイライトの日程に相応しく晴れわたり、くっきりと山々を望む。日焼けで額がヒリヒリ。

レンタカーで8時30分ホテル出発、9時30分に台南市中央部に残る旧台南水道の浄水施設跡に到着した。台湾経営上の重要施策であった風土病や伝染病を予防するための環境衛生施設(上下水道)整備の一環として1922年(大正11年)竣工したもので、曾文溪を水源に台南市10万人分の供給能力を備えていた。

総面積56.78haは今も豊かな生態系を維持しており、水源地区と浄水地区に分けられている。前者は水源地の修復と博物館としての再生を実施中(近く山上花園水道博物館としてオープン予定)であるため残念ながら訪問を断念し、後者20.68haだけの見学となった。早速、階段を合計216段汗だくになって登り、丘の上の浄水池跡に到着。自然石とコンクリートを組み合わせた方形の外周構造は、堅牢な砦を思わせる外観であり、地下浄水池を土で覆った地上面には铸铁製の通気管が整然と配列されていた。



階段を下ると、ビジターセンターに活用されている赤レンガ造りの旧量水器室があり、その前面の石畳には、浄水池にポンプアップする登り管(進水管)と配水用の下り管(出水管)が2本ずつ埋設されていたことが表示してある。

八田與一は大学卒業後すぐ台湾に赴任、当初衛生事業に従事し、嘉義市・台南市・高雄市などの上下水道整備を担当した。



車は平原を離れて山間部へ入っていく。山間リゾートの入場ゲートを通り、一路曾文溪水庫へ向かう。ここでも同乗者が日本人だとわかると入場料金を随分割引してくれた。一帯は観光景勝地として開発が進められており、リゾートホテルなども立地している。

曾文溪沿いに上流溪谷を進むと、10時40分、谷間に堤高134m、堤頂長400mのロックフィルダムの威容が現れる。リップラップは黒く堅牢に見える。流域面積481km<sup>2</sup>、総貯水容量748.4百万m<sup>3</sup>、貯水池面積17.1km<sup>2</sup>、設計洪水流量9,470m<sup>3</sup>/s、台湾最大のダムである。烏山頭水庫と合わせて嘉南平原を潤すという八田與一の壮大な全体構想から半世紀余りを経た1973年(昭和48年)の完成であった。ダムサイトの工事碑には設計指導日本工営、施工指導鹿島と記されており、技術による協力・貢献が続いていたことが分かる。



ところで、日本では最も見晴らしが良いダム天端アバットメント付近には管理事務所を設置するのが通例であるが、ここでは警察派出所の建物がその位置を占めている。諸外国と同様、破壊行為に対する警戒が第一のお国柄なのであろう。但し、写真撮影などは規制もなく、おおらかなものであった。

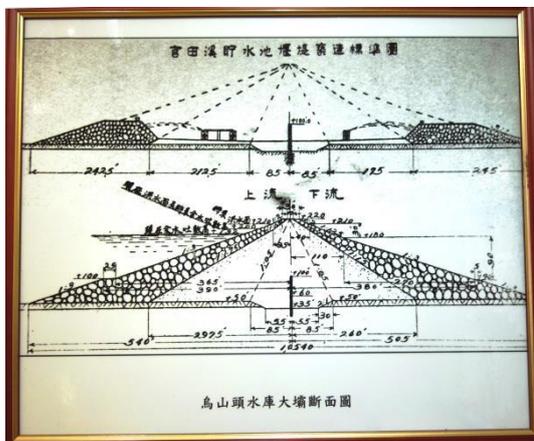
そして、ここにも先生に引率されて見学学習に訪れる小学生の姿が見られた。

ダムを後にし、台湾第4の大河曾文溪(流路延長138.47km、流域面積1,176km<sup>2</sup>)に沿って山間部を下って行くと、途中、発電用と思われる取水堰が新築工事中で、ダム直下流の流量調節用トンネル吐口工事とともに、さらに改良が重ねられているところではあったが、曾文溪の上流部は流れそのものが景勝地となるほど素晴らしい景観であった。



そして、曾文溪からその支川官田溪に築造された烏山頭水庫へと補水している水路トンネル(烏山嶺隧道、延長 3,107m、最大流量  $50\text{m}^3/\text{s}$ )を穿った烏山嶺を迂回し、12時 30 分、烏山頭水庫に到着。八田與一が 10 年余りの歳月をかけて 1930 年(昭和 5 年)完成した、堤高 56m、堤頂長 1,273m のフィルダムは当時東洋一といわれ、また、セミ・ハイドロリック・フィル semi-hydraulic fill 工法(半射水式工法、大型機械により積み上げた土・砂・石にジャイアントポンプで水を吹きつけ、ダム断面中央に粘土層を集めるとともに、順次粒径が大きくなるよう層を形成して行き、外側に大石を残す、湿式のフィルダム工法)による東洋唯一のダムでもある。流域面積  $58\text{km}^2$ 、総貯水容量  $154.2$  百万  $\text{m}^3$ 、貯水池面積  $13\text{km}^2$ 、設計洪水流量  $1,500\text{m}^3/\text{s}$ 、特徴的な景観や湖水の色は“珊瑚潭”と呼ばれているのに相応しい美しさである。

ダム右岸の小高い丘には烏山頭湖境渡假會館(Wusanto Huching Resort Hotel)があり、昼食を取りながら、しばしその景観を楽しんだ。



ホテル下の湖畔園地内には、工事の犠牲となった日台 134 人が殉工碑に合祀されている。また、ダムと湖水を見守るように、八田與一を顕彰する銅像と八田與一・外代樹夫妻の墓が、地元の人々によって建立され、歴史を乗り越えて守られてきた。毎年與一の命日である5月8日には嘉南農田水利会が主催して慰霊祭が行われている。

長い長いダム堤頂道路を、珊瑚潭の絶景とダム下流の広大な平原を眺めつつ往復したあと、左岸の洪水吐(“余水吐”は古い呼称)に沿って堤体を下る。

ダム直下園地の放水口、調圧塔の辺りは、與一を追ってその身を投じた外代樹夫人を追善するかのように遅咲きの桜が満開であった。

ダム下流に展開する紀年公園内には八田とその家族が住んだ社員宿舎跡が再現されており、特に書斎は“研究室”というに相応しいもので、すでに工事実施当時から特別な扱いをされていたことが理解できる。

さらに、公園に接する街路は「八田路」と名付けられている。日本人の名を冠する道路として「杉原千畝通」が著名であるが、嘉南大圳幹線沿いの「八田自転車道」(後出)、放水口下流の「八田発電所」など、一帯はまさに“八田一色”の感があった。

與一は「烏山頭ダムは水を貯めるだけでなく、人の知恵も満たすものである。」と言っていたことが伝わっている。現在も「八田ダム」と呼ばれている所以であろう。

與一像、外代樹像には花束が絶えることはないという。



(左上)與一・外代樹夫妻の墓と八田與一銅像 (左下)放水口と桜 (右下)洪水吐呑口

ところで、これらのダムは、満水位の標高がそれぞれ 230m、60mほどであり、山地から平地に地形が移行するあたりに位置していることになる。山地からの水を貯めて平地に活用する(現在、烏山頭水庫と曾分水庫は灌漑に加え、上水、工業用水、発電に利用している。)、あるいは洪水から平地を防御する上で最も合理的な計画であり、台湾の河川(形状)の特性をよく捉えていると言ってよい。

ダムに貯水された水は、まず西へ向かって拓かれた嘉南大圳導水路(側面 1:2 コンクリート斜面)に導かれ、濁水溪から取水した濁幹線へとつながる北幹線(側面は 1:2 コンクリート斜面)と南幹線(側面は垂直壁)に分岐する。

15 時 40 分、その分岐点に到着。分岐水路は水門により流量調節が行われ、動脈から毛細血管に至る隅々まで血液が送られるがごとく、細大 16,000km に及ぶ用排水路を通じて用水が嘉南平原に行き渡る。嘉南大圳には、このような水門のほか余水吐・橋梁・落差工・暗渠など 4,000 箇所を超える施設が整備されたという。



(上)嘉南大圳導水路 (中左)嘉南大圳北幹線 (中右)嘉南大圳南幹線  
(下左)南幹線分岐水門から北幹線分岐水門を覗く (下右)八田自転車道(自転車道)

16 時、私たちを乗せた車は、3 月というのに青々と育つ農作物がどこまでも続く嘉南平原のど真ん中を疾走している。

もともと台湾南部の平地は洪水による浸水と干ばつや塩害に見舞われていたことから“不毛の地”と呼ばれていた。その課題を解決し、日本向けの食糧供給地にすることを実現するため、台湾総督府は明石元二郎第 7 代総督のもと、八田與一(当時 32 歳)らによる調査と壮大な構想に基づき農業基盤整備を進め、10 年の歳月と 5,400 万余円の巨費を投じて 1930 年(昭和 5 年)に、曾文水庫を除く段階計画が完成した。

一方、限られた水資源を有効に配分するとともに農地を健全に保つため、1 年目に米を収穫したら、2、3 年目はサトウキビや雑作物を植えるというように、1 年毎に作付区域を変更する「三年輪作給水法」を確立して対処することとした。

ここまで現地に触れてきた濁水溪～曾分水庫～烏山頭水庫～嘉南大圳導水路・北幹線・南幹線をはじめとする灌漑施設群は総称して“嘉南大圳”と呼ばれており、その構想から調査、設計、施工全般に指導力を発揮し、実現に尽力した八田與一は、今も“嘉南大圳の父”と呼ばれている。

香川県の面積に匹敵する灌漑面積 15 万 ha(台湾全耕地面積の 6 分の 1 に相当)に、総延長 16,000km に及ぶ用排水路基盤が整備されると、日本人向けに品種改良された米やサトウキビが大幅に増産されることとなり、嘉南平原は“台湾の穀倉地帯”へと変貌を遂げていく。

こうして豊かになった農家の家は、“藁ぶき”から“瓦ぶき”になり、現在はバルコニー付きのコンクリート 2 階建てに変化してきたと語られている。



嘉南平原の田園風景 バルコニー付きの農家が見える



曾文溪下流部 (上)下流から上流を臨む (下)筏が見える下流を臨む

17時、曾文溪河口着。砂礫河川の河口には遠浅の海が広がっている。河口から6、7 kmほど上流の川面には養殖用の筏の仕掛けも見られ、豊かな流れが感じられた。一方、右岸堤内地には延長 7km、幅 10 数kmにわたって広大な湿地帯が拡がっており、周辺の地盤沈下防止のためであろうか、配水池状に区切られた広大な溜め池があるだけで、全く利活用されていない様子は驚きですらあった。曾文溪を通過して多くの養分を含んだ水が海まで運ばれてくると、河口周辺では豊富な底棲生物とプランクトンが育まれ、多くの水鳥が生息している。貴重種クロツラヘラサギが河口の北岸に生息し、七股クロツラヘラサギ保護区が設置されている。

また、地図には北にもうひとつ河口が記されている。これは派川であろうか、それとも、洪水対策や下流開発のために切り替えた新水路であろうか。1938 年(昭和 13 年)に堤防ができるまでは流路変更が続き、曾文溪は「青瞑蛇」(盲目の蛇)と呼ばれていたとのこと、興味は尽きない。

因みに、河口の街におけるビル建設現場の状況を尋ねると、高雄では砂利・玉石が主であり、ところによって沖積土に当たるが、台北では軟弱土が多く、根堀と杭による対策が必要なようである。



18 時過ぎ、西海岸に沈む大きな夕陽を背に河口を出発、台南市街を経て台湾第 2 の都市・高雄に到着する。

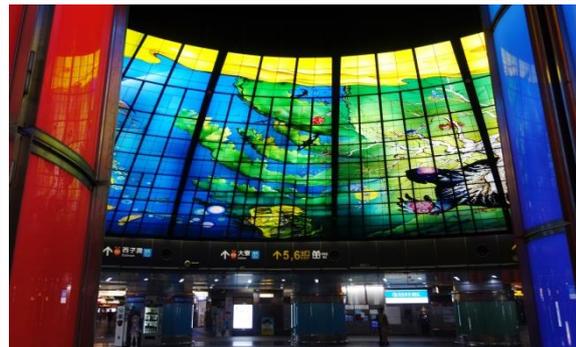
ホテルにチェックイン後、次の案内役として東京からわざわざ出張下さった M 氏(I 建設の海外支店長。在台湾勤務も長い)とともに、早速打合せを兼ねて夕食に出かける。

19 時 30 分、レストラン着。高雄は海鮮の街でもあり、市場での買い物よろしく、店頭で新鮮な食材を指差して選ぶと、あとはレストランの席について料理を待つだけ。この日はキンメダイとエビ・イカなどをチョイスし、豊富な海の幸を楽しんだ。アルコール度数 58 度の高粱酒との組み合わせも格別であった。

21 時、市場見物に出発。デパートやアメ横風の市場などは深夜(23 時頃)まで営業している。店員との会話を楽しみながらそぞろ歩きし、土産用に名物のサクラエビとカラスミをゲットする。

高雄捷運鉄道(MRT)は、16 世紀にこの島を発見したポルトガル人が「イーリャ・フォルモザ Ilha Formosa」(麗しの島)と呼んだことに由来する「美麗島」駅で南北・東西の路

線が交差している。MRT 駅舎空間には、天井一面に壁画装飾が施されていて、思わず見とれてしまうほどの迫力である。



□ 3月22日(金) 晴れ。

高雄は、南北に伸びた旗津半島(幅 200m、延長 11.3kmの砂州(砂嘴))が本島との間に天然の良港をもたらし、古くから貿易港、漁港として栄えた街である。

8時30分、ホテルを出発し、高雄港を横断するアンダーパス(旗津海底トンネル)を通過して、南から旗津半島に渡る。

半島中程の西海岸には、外洋に散った日台ほか多くの戦争犠牲者を祀る碑(戦争與和平紀念公園、台湾無名戦士紀念碑)があり、碑を背にして展望台に立つと、今も台湾海峡に横たわる大陸からの脅威を監視しているかのようであった。その海峡の先、中国大陸に近接する台湾領金門島は、内戦時代の激戦地。大陸から打ち込まれた砲弾の鉄を材料にして作られた包丁が良品として有名らしい。皮肉なものである。

半島北端の旗后山には高雄燈塔(灯台)、旗后砲台などが聳え、対岸の本島には壽山が望め、高雄英国領事官邸跡(高雄史跡文物陳列館)、中山大学などが位置する。高雄港は、ガントリークレーン群、漁船群、造船所などが埠頭に密集して活況を呈している。





本島に戻って市街地を北に抜け、11時、台湾製糖博物館に到着。

日本統治時代に建てられ、かつて製糖業の中心的存在であった工場をそのまま保全、活用しているもので、鉄道駅に隣接する巨大な製糖工場跡の敷地全体が博物館となっている。入口近くの「糖業文物館」には歴史資料が保管され、“台湾製糖の父”とされる新渡戸稲造の胸像

が展示・顕彰されている。また、引込線の先には製糖工場跡や糖業歴史館などがあり、製糖に関する技術や道具とプラント模型、製糖業と企業経営の歴史などが展示・解説されており、大型の刈取り機械や機関車なども保管されている。

そして、ここにもまた見学学習する児童たちの姿があった。



シュガープラントの模型

工場配置図

台湾統治当初、台湾総督府は、台湾を日本の食糧基地として振興する方針のもと、米のほかに、消費量の 98%を輸入に頼っていた砂糖に着目した。後藤新平民政長官はサトウキビの増産と糖業の育成の任に当たる人材を確保するため、同郷のよしみで日本初の農学博士であった新渡戸稲造を台湾総督府技師として迎え入れた。新渡戸は、製糖業が殖産興業の要と確信し、全島調査に加えて欧米その他の製糖設備や経営の実態を調査、製糖政策の具体策としてサトウキビの品種改良、栽培法、製造法などの意見を「糖業改良意見書」にまとめ上梓した。これに従って総督府は、民間資本を誘致して「台湾製糖株式会社」を設立、品種・栽培法・製糖技術の改良を進めた結果、1902年(明治35年)5.5万トンだった年生産量は、1925年(大正14年)48万トン、1936年(昭和11年)100万トンに達し、飛躍的な発展を遂げた。製糖工場は最大14社、新工場44カ所に上ったとされる。

12時20分、昼は飲茶。小籠包の包み目(つまみ目)は通常12のところ18もあるのがこの店の特徴とか。店内は従業員が多く、注文から配膳までが手早い。台北、高雄などには三越、そごう、高島屋が進出しており、店は日本風のデパ地下の一隅にあった。

13時30分、淡水湖左営蓮池潭。湖面にはトンネルでつながる龍虎塔が聳え、龍の口から入って虎の口に抜けると罪が浄化されるという。はたして言い伝えの効用は・・・

高铁最南端の(高雄市)左営駅周辺は高雄の北部に位置し、もともと製糖工場を含め近代化を牽引する工業地帯であったが、今は未開発地に新たな街区を生み出した風情で、昭和40年代の新大阪駅のようなものであろうか。

高铁、左営14時35分発、台北16時33分着。台湾縦断2時間の旅であった。

台北駅では日本と同様、床に座って談笑する若者の姿が見られた。

台北 MRT(捷運)の地下鉄はさらに延伸が進められており、乗車した松山新店線は大江戸線を思わせるホームと車輦のつくりであった。



19時10分、夕食懇談。

ここから案内役に NT 交流協会の S 氏(北海道出身、在台3年目)が加わり、美味しい台湾料理を囲んで、話題は台湾と日本、北海道との交流に及んだ。



白くきれいな外観そのままの旧高雄駅舎



# 台湾の製糖業 新渡戸が礎

## 高雄の博物館に胸像



台湾砂糖の父として糖業博物館に設置された新渡戸の胸像



### 日本統治下建設 旧駅舎保存へ

1895年(明治28年)から太平洋戦争終戦までの50年間、日本は台湾を植民地として統治した。著書「武土道」で知られる札幌農学校(現北海道大学)の歴史を振り返る。博物館は市中心から北に13kmの郊外にある。40年前に廃業した製糖工場を活動の苗を輸入し、刈り取り

校二期生新渡戸稲造は製糖の基礎を築き、台湾南部の高雄市の製糖工場跡にある台湾糖業博物館に「台湾砂糖の父」として胸像が飾られている。今も残る市内の史跡を紹介する。

用。新渡戸の胸像は展示コーナーに設置されている。新渡戸は1901年に台湾総督府の技師として赴任。札幌農学校二期生だった柳本通義の後任として糖の生産に向いていると判断し、ハワイからサトウキビの苗を輸入し、刈り取りなどの機械化を進めた。同博物館の洪福車館長(54)は糖業を台湾初の近代産業とし「砂糖関係者で新渡戸を知らない人はいない」と話す。敷地内にはサトウキビを運んだ当時の線路や列車も展示されている。「築78年でも頑丈。とてもかわいらしいでしょ。」案内人の林麗玉さんが話すのは旧高雄駅舎だ。日本人が設計し、41年(昭和16年)に建設。旧駅舎は17年前

高雄港に近い武徳殿。1924年(大正13年)に警察官らが通う道場として建てられ、今は子どもたちが武道を学ぶ。(高雄で内山岳志、写真)

台湾製糖博物館を訪れたこの日、奇しくも北海道新聞・地域の話題欄には「台湾の製糖業 新渡戸が礎」と題する現地取材記事が掲載されたことが、Twitter情報としてもたらされた。

しかし、同じ現地を調査してみると、新渡戸の功績に対する理解が表面上にとどまっているのではないかとの印象はぬぐえない。旧駅舎に関する部分など何の脈絡もなく(観光紹介に類する記事とっては厳し過ぎようか)、むしろ“地域の話題”欄に(すなわち、地域振興に関わる話題として)紹介するのであれば、この貢献がその後の台湾近代化の一翼を担い、そのことが台湾人に深く浸透し、日本人観につながっていること、そして、そのことを今も子供たちの教育に生かしていることに言及すべきではなかろうか。

ここにも、日本人が忘れた、日本人が思い起こすべき事柄の一端が、台湾人によって保存され続けている。

道央ワ



配置するなど、当時として画期的な試みが導入された。上空から見ると、日本の“日”の字が読み取れる。

第二次大戦時には爆撃と火災によって中央塔はじめ建物の大部分が損壊したが、改修されて現在も台湾(中華民国)総統が公務を行う総統府として活用され、台湾の古跡として保存されている(一般公開は、平日の午前中、1階のみ)。

ここに置かれた政府組織は以下の通りである。

台湾総督府(1945年(昭和20年)当時)

(内部部局) 総督官房、文教局、財務局、鉱工局、農商局、警務局、外事部、法務部  
(所属官署) 法院、供託局、交通局、港務局、専売局、気象台

総統府 ほかに官房機構として国家安全会議、国家安全局

総統、副総統、秘書長、副秘書長、第1局、第2局、第3局、機要室、侍衛室、公共事務室、人事処、会計処、資政、国政顧問、戦略顧問

この建物は、台湾の近代化・民主化の1世紀を見届けてきた目で、次の世紀を見守って行くかのように、今日も鎮座・晴眼している。

9時30分、中正紀念堂着。大門を通り抜け、広大な庭園を紀念堂に向かう。左右には国家音楽廳と国家戯劇院が鎮座。八角形瓦屋根の堂中には巨大な蒋介石の座像と標語が掲げられており、毎正時に銃剣を携えた衛兵が交代式を挙げる。

戦後台湾を支配した中国国民党政府の蒋介石(中正は字)総統は、中国から貴重な財産をほとんど持ち込んだだけでなく、台湾からも財産を略奪したとされる。また、総統を世襲した息子の蒋経国も独裁と弾圧の治世は同様であったが、経済発展の過程で高速道路など社会資本整備にも尽力したとされている。



10時10分、総統府にほど近い二二八和平公園に到着。1899年(明治32年)に整備された台湾初の洋風公園であり、1996年(平成8年)に現在の名称に改称された。タイワンリスや野鳥が生息する都心のオアシスとなっている。

二二八事件は、1947年(昭和22年)2月27日に偶発した闇たばこの取り締まりによる衝突に端を発して、翌2月28日台湾全土に抗議のための蜂起が広がったもので、戦後、台湾社会に鬱積していた中華民国政府への不満が政治改革を求める運動に発展した。事件後は戒厳令が布かれ、1987年(昭和62年)まで38年間にわたって、罪のな

い人々や多くの知識人が命を落とす「白色テロ」の時代が続くこととなった。台湾近代化過程の歴史的メモリアルのひとつとして忘れることはできない。

日本統治時代の「台北放送局」は戦後「台湾広播電台」に改称(さらに 1949 年(昭和 24 年)以降は「中国広播公司」と改称)していたが、二二八事件が発生すると、事件に抗議する人々は、ここから台湾全土に向けて情報を伝え、行動を起こす決意を促すなど重要な役割を担ったことから、歴史的意義があった場所として 1997 年(平成 9 年)、二二八紀念館が設置されたもので、事件発生背景と経緯が資料説明されている。

思えば、欧米による植民地支配は、一次産品の供給地であり、現地労働力の酷使に終始していたのに対し、日本による台湾統治は、2 年間の「国籍選択猶予期間」を定めた上で、(同時期の朝鮮半島、満州の統治も同様に)「内地延長主義」といわれる、いわゆる搾取ではなく経営を目指したものであった。従って、児玉源太郎第 4 代総督・後藤新平民政長官時代に本格化する施策は衛生環境の改善・産業基盤の整備・教育の普及などに及び、日本統治の 50 年間は台湾の近代化に多大な貢献を果たしてきたと当事国の国民に受け入れられて今日に至っている。一例として、終戦時(1945 年(昭和 20 年))の就学率は、オランダの植民地であったインドネシアが 3%に過ぎなかったのに対し、台湾は 92%に達していたことから理解できよう。

一方、戦後の台湾は、国共戦争に敗れた蒋介石率いる中国国民党が“中華民国”政府を置いて統治することとなったが、1988 年(昭和 63 年)李登輝が台湾人初の総統となるまで、台湾人(本省人)は戒厳令下に置かれたまま在台中国人(外省人)の独裁と弾圧に苦しむことになる。台湾のこの不幸な歴史を、司馬遼太郎は「台湾紀行」に「支配される側が支配する側より民度が高い」稀な例と述べている。台湾民主化の歴史は爾来 30 年、急速に進展したのである。

総統府とその近くに配置された中正紀念堂と二二八紀念館は、台湾の近代化と民主化に至るこのような歴史を直視し、そのまま伝えるものとして、印象深いものであった。

次に、現在の社会生活に視点を移すと、台湾のシステム・政策は合理的に考えられていることに思い当たる。

その一例として、12 歳から取得可能な ID カード制が導入されており、身分証明、個人番号・・・等個人情報が一統化されていて、1 枚のカードですべて用が足りるようである。縦割り社会の弊害か、財布やバックがカードだらけの日本社会も見習うべきであろう。

有料道路の ETC はオービスなどの技術により自動化され、料金も罰金も別途まとめて請求される。勿論高速道路に料金所はない。



十字街の歩道橋はフィーレンデール・トラス構造の蔽ついもの。風雨などから歩行者を守るためか？



台北や高雄市内にはサイクルシェア You Bike 微笑單車(台北市交通局)が普及しており、30分 NT\$5(20円弱、New Taiwan Dollar=元÷3.7円)からの低料金で利用できる。

すべて黄色の車体で統一されているタクシーも安く利用でき、初乗り NT\$70(260円)、200m毎に NT\$5(20円弱)加算。台北市内半日貸切で NT\$3,000(11,100円)であった。

一方、日本を除く先進諸外国同様、台湾でも公共の秩序は高額な罰金制度により保たれているといつてよい。違反行為には厳しい罰金が科されており、罰金の納付期限を過ぎると2倍の罰金が科される。

室内での喫煙は固く禁じられており、喫煙場所以外での喫煙は警察に通報される。戸外に捨てられた吸い殻も目立つほどではない。ポイ捨ての罰金は NT\$1,800(7,000円程度)。また、駐車違反やスピード違反も常に監視の目に晒されており、一般市民がこれらの違反行為を通報し、写真などで証明すると、罰金の20%を受け取ることができるようになっている。

私達もこの日の朝、こうした実態の一端を経験することとなった。

車両通行が途絶えていた土曜日朝の總統府正面通りでのこと。駐車禁止の赤線区域に車を止めて、車道内に立って周囲360度ぐるりと撮影しようとしたところ、監視していた警察がすぐに笛を吹いてスピーカーで注意喚起。さらにこれにとどまらず、車にミニパトカーを寄せ、免許確認の上、違反切符が発行された。借上げていたタクシー運転手の事情説明が功を奏したものか、反則金は NT\$300(約1,100円)で済んだのは不幸中の幸いであったが、有無を言わせぬ、待たなしの処理は“見事”としか言いようがないものだった。この間約10分、罰金は勿論私達が支払った。

11時、早めの昼食は市場前食堂の刀削麺。どれも1杯 NT\$100(400円)以下と手頃。腹ごなしに市場をぶらつくつと、特徴的な南方の産物が並んでおり、思わず値引き交渉をはじめたくなるが、ここは自重し、目だけで楽しんだ。

12時40分、台北(松山)空港着。XO醬事件(セキュリティー・チェックでXO醬2瓶が機内持ち込みできないと判明。預かり荷物にするためカウンターまで往復し、大汗をかいたという事件)を経て、無事15時35分発JAL98便に搭乗、19時25分羽田着、そのまま21時羽田発AIR DO39便に乗り継ぎ、22時25分新千歳着。深夜、雪のちらつく札幌到着であった。

“はじめての台湾”は、現地において台湾の近代化に貢献した日本人による施策や整備の労苦の一端を実感するとともに、その統治経営のダイナミズムに触れ、改めて日本人を見直す感動の連続であった。また、日台両国人との交流を通じ、台湾への認識が深まり、シンパシーを感じたのは言うまでもない。

帰国後、改めて台湾の近世から現代までの歴史、経済近代化への道程、日本人の見た台湾や台湾人が知る日本等々に触れてみると、一層その感を強くした思いであり、素材は膨らむ一方でまとめて苦慮することとなった。以下、現地で交わした感想・話題を基軸に実感した事柄を提案としてまとめ、結びとしたい。

台湾は真に日本の“隣国”である。

短期間ながら、この調査を通じて接した台湾は“親日国”であるばかりか、真に日本の“隣国”であることを実感した。一般に国家を構成する要素が領土、人民、合法的政府、主権(外交権)を有することとするならば、台湾は事実上国家といってよい。台湾が独立した国家であることを認めるよう、日本政府は先頭に立って国連に主張し、働きかけるべきである。

日本による統治が終結して以来現在まで、国際社会においては「一つの中国、一つの台湾」は承認されていない。かつて台湾海峡の兩岸に存在してきた「二つの中国」(中国共産党(中華人民共和国)と中国国民党(中華民国))が互いに支配を主張する“虚構”を作り出してきたためである。従って、現在の台湾には“国”ならば備わっているはずの在外公館(大使館)がなく、パスポートは一般用の赤または青の表紙のみ(政府要員用が使えない)である。日本政府代表部の役割は公益財団法人日本台湾交流協会が担っている。

他方、我が国の戦争責任やそれに付随する事柄に対し、首班または政府として国際法上も恥ずべき見識(歴史認識)しか持ち合わせておらず、国民感情を煽るような教育や対応、あまつさえ内政の課題解決のために外交を利用するようなことしかできない中国や韓国への配慮・遠慮は無用なことと思うが、いかがであろう。

次に、日本人が台湾を訪れて学ぶことが多いことを実感した。

近代的な街づくりの中にも旧日本統治時代を彷彿とさせる建物が残され、今も活用されており、少し前の日本の“良き時代”の風情を感じさせてくれる台湾人と接していると、今の日本人が知らないこと、忘れてしまったことなどを思い出させてくれる思いであった。今回の訪問先には必ずと言ってよいほど先生に引率された児童らが見学を訪れており、学習の場としている様子が見えられた。日本人の貢献や優れた国民性が学習の素材となっていることに、現代の日本人が学ぶべき点は多い。

上海における列車事故以来中断している日本人小中高校生の海外修学旅行などは、台湾行きならすぐにも復活・実現したいものである。

台湾との交流発展のヒントは、文化の共通性と貢献・功績の再認識にある。互いを認め合う歴史認識・信頼関係の下、経済団体交流、農業団体交流、姉妹都市交流さらには市民交流、ふるさと交流(尽力のあった者同士の出身地交流など)などが一層盛んになっていくことを願ってやまない。

台湾料理は日本人向き。

台湾には多くの日本文化が今も息づいており、そのひとつである台湾料理は、台湾で食べた北京・四川・広東などの中華料理に比べても、味がマイルドで、日本料理に近い。台湾料理はどこで食べても大変美味しく、日本人好みである。また、オレンジなどの果物は甘みが数段強く、南国であることを実感する。マンゴーなどは6月ころから出回るようで、この時期品薄であったことは残念だったが……。爽やかな風味のビール、アルコール58度の高粱(コーリャン)酒、新進のウイスキーKAVALANなど現地風味の飲料も日本人には馴染める味であろう。

そのほか、「便當(弁当)」、日本風の「瓦葺きの街並み」や畳屋、緊急電話番号「警察110番、消防・救急車119番」等々日本そのものが生きている。そして、日本文化由来の最たるものは「公」の気風、意識が台湾人のなかに存在していることであろう。

何よりも、台湾は近い。

日本との時差は1時間(実際は40分程)。すぐ東の海には石垣島が浮かんでいる。

今や日本各地から直行便が就航しており、新千歳からも直行便でひとつ飛び。帰路、台北から羽田までは映画が完結する前に到着するほど近く、映画のストーリーは未消化のままであった(笑)。

台湾人は親切で人当たりがよく、一般的に楽天主であり、本質的にお金が好きらしい。若い台湾人は将来の夢を職業ではなく“お金持ち”になりたいと答えるという。ちなみに、台湾のセレブ(投資家)は、日本の若い起業家に投資したいと思っているという耳寄りな情報もあるようである。

台湾は一度訪れると、「また行ってみたいと思う」ところ、と多くの訪問経験者に言われていたが、それを実感した。是非一度(?)訪れてみてはいかがだろう。

拙文を最後までお読みくださり、ありがとうございました。

2019年(令和1年)8月中元節  
品川 守 生



台北 101



南国の果物 マンゴーとオレンジ



定番みやげのキャラメル(左)とピンクケーキ

調査行程表

	月 日	発着地	時刻	交通機関	予定スケジュール
1	2019年3月 19日(火)	新千歳 台北(桃園) 桃園空港 台北市 (台北泊)	12:10 15:20 16:00 17:00	BR165 MRT	空路、直行便にて台北(桃園)空港へ  19:00 打合せ(国賓大飯店/アンバサダーホテル) 総統府(旧台湾総督府) +886 2 2567 6086 老爺会館林森館/ロイヤルイン台北林森館
2	20日(水)	台北市  桃園市 高鉄桃園 高鉄雲林 嘉義市 (嘉義泊)	8:30  13:34 14:40 17:30	ガイド車  高速鉄道 829 レンタカー	台湾大学・磯(永吉)小屋 ～青田街(青田七六) ～桃園大圳  濁水溪、農田水利文物陳列館 ～台糖虎尾製糖工場 +886 5 229 3998 嘉義兆品酒店/嘉義メゾン デ シン ホテル
3	21日(木)	嘉義市 台南市   高雄市 (高雄泊)	8:30 9:30 11:00 12:30 16:00 18:30	レンタカー  レンタカー	旧台南水道 ～曾文水庫～曾文溪 鳥山頭水庫 ～嘉南大圳北幹線～同導水路～同南幹線 ～嘉南平原～曾文溪河口湿原 市場 +886 2 2567 6086 和逸飯店高雄中山館/HOTEL COZZI 高雄中山館
4	22日(金)	高雄市  高鉄左営 高鉄台北 台北市 (台北泊)	8:30  14:35 16:33	ガイド車  高速鉄道 1652	旗津半島 ～台湾糖業博物館 ～左営蓮池潭  台北駅、地下鉄(捷運)  +886 2 2567 6086 老爺会館林森館/ロイヤルイン台北林森館
5	23日(土)	台北市  台北(松山) 羽田  新千歳	8:30 12:00 15:35 19:25 21:00 22:25	タクシー  JL98 AIR DO39	総統府、公邸、中正紀念堂、二二八紀念館・・・ 市場 空路、羽田乗継にて新千歳空港へ



1909年台北で開かれた札幌同窓会(農学校と農科大学の同窓会)の新渡戸博士歓迎記念会。前列左から4人目が新渡戸稲造。多くの同窓生が世界にはばたいていた。(「佐藤昌介伝」から複写)