

新・瘠我慢の説

経済学者
渡辺利夫

第二十五回 台湾縦貫鉄道の物語

台湾新幹線（台湾高速鉄道）は日本の新幹線輸出によって実現された初めての事例である。プロジェクト完成にいたるまでを描いたNHKドラマ「路」をみて感銘を覚えた読者も多かろう。台湾新幹線の淵源は日本統治時代に建設された南北縦貫鉄道にある。この淵源のことを記してみよう。

日清戦争に勝利して遼東半島の割譲を受けたものの、直後の露独仏の三国干渉により清国への返還を余儀なくされ、間もなくこの半島はロシアの租借地となった。ロシアは南満州鉄道の敷設権を

も手にした。朝鮮では三国干渉を吞まされた日本は「恃むに足らず」とみなされ、親露派官僚が勢力を増した。日清戦争勝利後の日本は一段と強大な敵ロシアとの戦いを眼前に控えた。しかし日清戦争で蕩尽した日本にはカネがない。

第四代台湾総督の児玉源太郎、民政長官として同道した後藤新平は、この財政難を担いながら台湾開発に臨まなければならなかった。台湾を南北に縦貫する鉄道の敷設、ならびに鉄道の二つの起点、基隆と高雄の築港なくして台湾開発の「初期条件」は整わない。後藤の策定した「台湾縦貫鉄道敷

設計画書」を手に児玉は東京に赴き閣僚に乞い歩くのだが、反対論が根強い。しかし児玉はこれが自分の天命だと怯むところはなかった。

最終的には説得が功を奏した。「陸軍省とは児玉のことだ」といわれるほどの実績をもつこの軍政家への「褒賞」だったのであろう。児玉は台湾に帰る。基隆港で出迎えた後藤に児玉は、予算は簡単に手にできたように装いながらこういう。

一鉄道建設の技師長も決めてきたよ。井上馨さんや井上勝さんとも相談したんだが、二人とも長谷川謹介君が最適任だという薦めがあつてね。井上さんには長谷川君を口説いておいてくれと伝えてある。いずれ応諾の返事がくると思うよ」

井上勝とは鉄道局局长という日本の鉄道事業のトップにいた人物である。この人物の立像は東京駅北口の丸の内側の広場の一隅にいまも据えられている。長谷川の鉄道建設は井上の指揮下でなされた。師と仰ぐ井上の推薦に応じて長谷川が台湾に着任したのは明治二十二年四月初旬であった。

日本で鉄道建設が開始されたのは株式会社「日本鉄道」が設立された明治十四年のことである。この会社により現在の東北本線や高崎線、常磐線などが敷設された。長谷川はこの日本鉄道の技師であった。刮目される長谷川の事業の一つが「柳ヶ瀬隧道」であり、もう一つが「天竜川架橋」である。滋賀と福井の県境に位置する柳ヶ瀬隧道は、当時の日本で最長のトンネルであった。全工程が日本人だけで建設され、しかも一人の犠牲者を出すことなく竣工にいたった。天竜川架橋は阿賀野川架橋が完成するまでは日本で最長であった。橋脚を二十四メートルも掘り込む前例のない大工事だった。

長谷川はこの二つの工事によって、日本の鉄道建設に関心をもつ人間であればその名前を知らないものはいないほどの人物となった。しかし長谷川は第一級の技師であることに驕ることのない実にかつたる男だった。長谷川のもとには多くの優秀な技術者が集い育っていった。

児玉と後藤は台湾の自立を促す縦貫鉄道を構想

していた。本土に依存することのない自立的な統治機構を台湾で確立したいという志である。米、茶、砂糖、バナナ、パイナップル、それに樟脳や檜などの貴重な原材料が台湾には豊かに潜んでいる。これを市場に顕現するには縦貫鉄道が不可欠だと考えたのである。長谷川は二人の意図を汲んでルート設定へと動く。

台湾のほとんどは山間地である。南北を標高三千メートル級の中央山脈の脊梁が走る。雨季の大量の降雨は脊梁を東側に流れて太平洋に注ぐ。西側も山と丘陵が連なり平地はこれにへばりついで台湾海峡沿いにわずかに広がるだけである。この海峡沿いの丘陵と平地に一本の線を引き、線のうえを部下を引き連れ三角測量機械を抱えてひたすら歩いた。土匪が出没し熱帯病が猖獗していたが、自分は兎玉と後藤により総督府の鉄道技師のトップに任じられたのだという自負のほうが勝っていた。

いよいよ工事の開始だ。ゼネコンは大倉組、鹿島

組などの七社、長谷川の主張のポイントは「速成延長主義」であった。一フィートでも一日でもはやく先へ先へと路線を伸ばし、伸ばした分をまずは開業して収入を得、収入を再投資して路線をさらに延伸させる。当然の総督府には全線を敷設してそのあとに開業するといったゆとりはなかったのである。

工事の難所はいくつもあった。三叉河から豊原にいたる二十二・五キロメートルのなかに全線で十九の隧道のうちの九つが集中する区間の掘削は難業であった。区間のうえを大安溪、大甲溪の本流と支流が密集する。雨が降りつづく河川が暴れだし、奔流となつてとどろを巻く。このあたりの河川は軟弱な沖積層からなる。架橋は元来が無理である。長谷川は創意の限りを尽くした。鉄筋コンクリートで脇を固め、雨季の奔流を食いとめ深い橋脚を何本も掘り込んで架橋に成功した。隧道の構内に土砂崩れが発生、坑夫が生き埋めになりかけたことも何度かあったが、幸い犠牲者は出なかつた。

た。

全通式が執り行われたのは明治四十一年十月二十四日、台中公園においてであった。児玉は日露戦争から凱旋、東京の自宅で脳卒中により没した。

後藤は新たに設立された満鉄の総裁として大連にいた。児玉と後藤のいない全通式であった。

式典の主賓の閑院宮殿下から令旨を賜った。令旨とは皇室による奉書形式の文書のことである。現代語に訳せばこうである。

一その成果を思うに、工事の年月は当初の予定を短縮し、建設は予期された日程よりはるかに早期に終了し、しかも鉄道収入は当初予算を倍するものであった。これらはすべて技師長以下関係各位の尽力によるものである」

総督府資料によれば、総収入から総支出を差し引いた「損益」(純収入)は起工以来三年間はマイナスであったものの、以降、竣工の明治四十年まで毎年大きくなるプラスであった。皇室の令旨においても技師長の貢献に言及され長谷川は涙こぼるる思

いであった。日本統治下、台湾の開発が本格的に始動したのは、たしかにこの南北縦貫鉄道の完成によってである。

開発経済学では、多くの開発途上国が「貧困の罠」に陥っているとされる。貧困ゆえに購買力が弱くモノを生産してもこれを販売することが難しい。それゆえ企業への投資インセンティブ(誘因)は薄く、経済成長は望み得ない。道路、鉄道、港湾などの社会的基盤(インフラストラクチャー)の建設による「ビッグプッシュ」が不可欠だとされる。児玉や後藤にこのような知見が備わっていたわけではないが、台湾縦貫鉄道の敷設こそ開発経済学の仮説どおりのものであったといえよう。

わたなべとしお

一九三九年、山梨県生まれ。慶應義塾大学卒業、同大学院博士課程修了。経済学博士。筑波大学教授、東京卒業大学教授、拓殖大学学長・総長を歴任。八五年、「成長のアジア 俾浦のアジア」で吉野作造賞受賞。八七年、「開発経済学」で大平正芳記念賞受賞。九〇年、「西太平洋の時代」でアジア・太平洋賞大賞受賞。九六年、「神経症の時代」で開闢健康賞受賞。二〇二一年、正論大賞。