

○ はじめに

- ・ 12月27日（木）から1月8日（火）間で台湾の主要都市、台中（人口274万人）、嘉義、台南（189）、高雄（278）、台東、花蓮、基隆、台北（271 ただし隣接の新北市は397、桃園市は210）を、鉄道とバスを利用して一周してきました。7月から就任した非常勤の千葉県公安委員会は基本的には毎週水曜日の開催であり、年末年始、ゴールデンウィーク、7及び8月の夏は隔週開催になるので、休まずにと言うことになれば2週間近い旅行はこの時期しか出来ず、新年を挟んだ旅行日程を組みました。
- ・ 訪問の狙いは先ず、日本統治を経験しながら、厳しい韓国と、穏やかな台湾の違いはどこにあるのか背景等を探りたかったからです。わずかな私の知識であり、足らずはご教授ください。→○4
- ・ 台湾には日本統治時代の建造物やインフラがかなり残っており、それを有効に利活用されているとの実態をこの目で確かめたかったから。→○3
- ・ 特に、南部で、日本人技術者八田興一が烏山頭水庫（ダム）を計画・建設しました。その受益は広大で、今でも有効活用されかつ地元民が大切に守ってくれていることを、土木人としてしっかり状況把握したかった。→○2
- ・ 加えて、いつも通り、都市と交通、拠点整備についてどのように整備・運営されているのか、原状そして学ぶ点などを見つけ考えたかったからです。→○1
- ・ 13日間の旅の間、断酒をしようと覚悟を決め（大げさですね）、やり遂げることが出来ました。
- ・ このような冗長な紀行文にお付き合いいただき、ありがとうございます。全文は原稿用紙29枚に相当し、読むのに30分程度を要しますので、適宜お好きなどころをご覧ください。また辛口を含めてコメントいただければ幸いです。

○1 都市と交通

- 1 都市；・都市の基盤は中国の影響を受けており、碁盤目の格子状の幹線道路網体系です。日本の統治時代も基本的にこれを踏襲して街を発展させています。どこも骨格は2以上の多車線道路で構成されており、所によりロータリーを置き、見通しも良くゆったりしています。
 - ・ 新市街地では計画開発されていて、中高層の建物で構成され景観にも配慮し整然としており、また、水辺や緑・空閑地ゆったり配置、住みよさを感じました。また市街地の教会が比較的明快のように見えました。
 - ・ 台北を始め多くの都市内では区画を限って再開発が進んでいますが、無理に大規模化せず、また歴史などを考慮しながら既存の建物を生かし段階的な手法を取り入れ整備しています。また市街地内では小河川の活用や緑地整備、遠景としては特に斜面緑地を大切にしたいとの思いがあるようです。
 - ・ 他方、高雄の臨海部は広大な空閑地が広がり、そこに、順次コンテナヤード、クルーズ船埠頭、ダイナミックなコンベンション施設群などが景観やデザインを意識しながら順次整備を進めていました。
- 2 交通；・先ず、日本の協力のできた新幹線（高鐵）のルートと駅位置については疑問が残りました。台北を除き、主要都市である台中、台南、高雄などは中心市街地とは離れていて、台鉄を介して数駅の乗換などで15分程度のアクセス時間を必要とします。従って、台北から台南や高雄に行くには長距離移動での時間節約効果が大きいのですが、私のように幾つかの都市をこまめに回る場合、このアクセスの

時間はかなりの無駄を意味し、今回は基本的には在来線である台鐵、それも区間車（各駅停車・車両は韓国製が多い）と言われる各駅停車が結構有効でした。高鐵のルートなどについては、何らかの事情で整備を急いだためであろうと類推しています。

- ・西部や北部は開発の歴史も古く、新幹線、在来線（特急も多く）運行されとても便利です。他方、人口密度の低い東部や南部では整備が遅れ、在来線の電化・複線化が大きな課題であり、各地で工事が進められていましたが、山間部や海と崖のあいだを通うさざるを得ないなど地形などで厳しい所が多く、まだ時間を要しそうです。なお、古くなったジーゼル特急の車両は改造されて、電化されていない地域での区間車で活用されていました。

- ・駅舎などに関し、台北、高雄は線路・駅舎の地下化が完成しており、また台中はじめ地方の主要都市では連続立体高架化が積極的に進められています。この他、花蓮など地方都市では駅施設を橋上化し、旅客の利便性の向上に努めています、駅施設のデザインはかなり大胆で、金沢駅をさらに大きくしたようなものを幾つも見受けました。今後ですが、高雄駅は、駅舎を含め都市開発と一体化させ、特に橋上に緑の広場とするなどかなり野心的なデザインとなっています。工事中のためいささか複雑なのですが、MR Tの駅部分は在来線の更に地下にあり、かなりの深度のためその導線処理を含め誘導などで苦労しそうです。うれしいことに鉄道は日本の統治時代の産物であり、主要駅では開設当時の木造や石造の駅舎を解説付きで歴史保存しているケースを多く見ました。

- ・MR T（都市内マストラ）は台北・高雄では運行中、台中では今インフラ部分はおおむね完成して都心部と高鐵駅を結ぶ予定です。なお、高雄ではかつての貨物線を活用しLR Tを運行していて、現在1/3程度が整備済みであり、今後環状線にすべく、新たな空間確保も含めて工事が進んでいました。なお、台鐵の特急タロコ号は“ハロウキティちゃん”をラップ車両としており、高雄のMR TやLR Tなどでは“チビマルコちゃんをマスコットキーキャラクター”に採用してくれていて、日本好きなのか何かうれしくなりました。

- ・バスターミナルは台鐵駅と隣接している所がほとんどです。台北のターミナルビルは商業施設と共同整備で、この中に入っており3層で計48バースあり、結構機能的・ゆったりしていて、西・南方面へは高速道路にダイレクトアクセスしていました。また台中も平屋20バース程度の新設ターミナルで眺めていて使い易く感じました。他方、カウンターは会社別であり、方面別の共通時刻表・料金表なども見つかりませんでした。私のようなアナログ人間にとっては不便ですが、スマホなどを使いこなす現代人にはさほど苦痛ではないのでしょうか。なお、バス料金は会社ごと、バスの種別、曜日や時間ごと少しづつ異なっていました。台南や高雄ではまだバスターミナルが整備されていず、営業所の前の道路上を発着スペースにしており、道路混雑に拍車をかけていました。

3 他に；・台南や基隆で16・17世紀頃の港湾施設と城砦などを見ました。オランダやイギリスは貿易拠点として港の重要性を認識し、貿易の安定性も考慮して港湾施設の整備や城砦を建設してきました。その時のこれら施設はしみじみ当時の技術力や輸送能力を考慮しながら整備されています。今から見るとおもちゃとは言えませんがかわいいものです。若干の時を経て高雄のイギリス城砦を兼ねた領事館を含む施設群は港の監視も考慮し地形をよく観察したうえで計画された様子が良く理解できます。日本統治時代の鉄道敷設などがこれに続きます。交通の発展は“みち—港—鉄道—道路—飛行場”と発展していったと感じます。

- ・タロコ溪谷を1日歩きました。国道にある河川を離れさらに小さな溪流沿いを3時間ほどハイキング

気分ですきました。切り立った溪谷の崖に人が通れるようにえぐった形で道が出来ています。清流のせせらぎを聞き、原住民の小さな集落を抜け山の空気を一杯吸い込みながらの爽やかな時間でした。溪流を見ていて、大きな岩石の上に小さな石が幾つか積み上げられています。最初は気にせず歩いて行きましたが、どうして？原住民の生活の安寧を祈るおまじないでしょうか、日本でも山歩きをしていると見かけます、共通の文化的な思い・つながりが有るのかなと感じました。この後、天祥ではアメリカの援助による東西横断の国道整備に関する記念館が有りそれを覗きました。1960年国道は3年がかりでの完成とあり囚人なども動員した大事業でした、多分中国共産政権を意識したものです。遡る日本統治時代は山岳部の原住民対策として地域ネットワーク形成は大切でしたが、当時は先に述べた谷間をえぐる形の人道網を形成していったようです。

・都市内の大きな交差点に来るとランドアバウトがどのように運営されているか、どこの治を旅しても気をつけてみることにしています。台湾の大都市ではかつて城壁と城門が有り、城門の部分が多く幹線道路の交差位置となり、その後ロータリーに変わったようで、そして交通量の増加により地点ごとに形状や管理方法の工夫がなされています。今回見た中で、回遊部分はほとんど2つに分かれ中心に近い部分は自動車、外側部分は2輪車にあてがわれていました。また交通流と量に応じて中心部分を十字に切り直進を許しているケースも幾つか見ました。地域事情を考慮して常にその時期ごとに最適解を求めているのでしょう。

○2 烏山頭水庫について

・台湾南部の広大な平野は塩害と水不足に悩まされていて、日本統治時代に土木技術者である八田興一がダムと灌漑網の整備を考案しました。京大土木を卒業して間もなく、現地に赴き、1910年代に計画を立案しましたが、あまりに壮大な計画だったために承認を得ることはできませんでしたが、その後日本国内で米不足による騒動が起こり、この解決に資すると判断されたため急遽ゴーサインが出ました。1920年代に建設工事にかけ、苦難の末に1930年に完成、下流域は緑の沃野に大きく変わり多くの農民に感謝されました。

・計画当時、どれだけの基礎資料が整っていたのでしょうか。不確かな地形図をもとにして、精度の高い高低差を含む測量を新たに行い、河川流量の水門データを収集し、ダムの堤体をはじめとした地盤・地質分析・解析などをしていったはずですが、次に限られた予算、建設資機材をもとに堤体建設には当時経験の乏しい水締め工法を選定し、日々起こる課題に夫々対応し苦労を重ねながら施工管理を続け、遂に完成に至りました。その姿を夢想するだけでも土木技術者として地域に貢献するという男冥利に尽きる仕事に携われ、心の高鳴りを覚えざるを得ません。

・その後、規模は大きくはありませんが発電施設も付加され魅力はさらに増しました。これらの功績に報いる意味でも記念碑、記念館、彼らの作業場や宿舎などが地元の協力により端正に保存・再建され、多くの資料が展示されています。このような専門的な施設でありながらバスでの観光客も訪れており、地域の名勝の一つになっていますし、当然、日本との絆をしっかりと確認できます。

・私の感想としてももし可能であれば、少なくとも10人の日本人技術者が八田のもとに勤務していたようですが、彼らの記録などはほとんど無くて残念、もしこれらが幾つかでも示されていれば、皆で一緒に悩み苦しみながら技術的な困難・課題に立ち向かい、その解を見つけていった当時の様子がより立体的に理解出来るようになるのではと考えました。

・その後、高雄の歴史資料館を訪問した折、1927年作成陸軍測地部の2万5千分の1の地図を偶然見ることが出来ました。烏山頭ダム地域を含む地図を眺めましたが、堤体に関して河川の横断部分にはまだ手がついていず、全体で半分程度出来つつある様子が浮かび上がっていて、非常に貴重な中間証拠、といった現場はどうであったのか想像しながらいささか興奮しました。

・脱線ですが、私の母校北大の寮歌“都ぞ弥生”は明治45年度（1912年）の作であり、まさに八田がこの地域で計画を練り始めていた時期です。年代などのつながりを普段はあれこれ関連つけて意識することはありませんが、パンカラ学生が札幌の街を歩き回っていた時期にダムを計画していた、また大学を卒業すると人それぞれですが、インフラの貧弱な時代に厳しい環境・現場に飛び込み、もがきながら社会貢献を成し遂げていったという当時の若人に強いロマンの心を感じとることが出来ました。

○3 歴史的建造物等

・訪問したほぼ全ての都市において、日本統治時代の建物として、木造、レンガ造、コンクリート・石造が各地に多く残されており、老朽したレンガ造などは補修しながらも磨き上げられ、木造についても何とかオリジナルを補強したり、かつての設計を基本に建て替えが行なわれていて、都市内の大切なアクセントとして、また観光スポットに生かされているものも多かった。

・レンガ造やコンクリート造のものは、建設当時の市役所、警察などの行政関連施設や学校などが多く、今でもそのままの利用や、内部を改装して美術館、博物館、文学館、記念講堂などに転用されています。これの前面には南国の大王椰子の並木が良く似合い、独特ののびやかな景観が美しい青空に映えています。また、これ以外にも工場や倉庫など多方面にわたってにぎわいを醸し出していました。

・少し外れますが立派な博物館などの入場料は無料が多く、また、所によって65歳以上は無料ないしは半額と割引もあり、普段これらに縁のない私でも目の保養をさせてもらいました、例えば、鏑木清方の春・夏・秋・冬の美人画や狩野派の立派な屏風など展示内容の質も高くを、ありがたく鑑賞しました。今回はかつて見たので有名な故宫博物館などは訪問しませんでした、次回じっくり見てみたいもの。

・木造建物群は、かつての雰囲気醸し出すことに留意され、保存・補修が難しいのですが老朽の程度により使えるところはなるべく現物を使い、利用目的も考えて新たな建物を付加し、記念物としてコミュニティ活動に使われたり、観光スポットとして飲食店、土産物店など幾つかの群を形成していました。いくつかの所では和服の貸し出しなどもあり、お互いにカメラを向けたり、自撮り写真などにぎやかに日本情緒を盛り上げていました。

・17世紀に開発の手が実質的に及ぶまでは、緑の島であります。歴史に残るような建造物はほとんど有りません。したがって、イギリスやオランダの城塞、孔子廟などの中国系のもの以外は日本統治時代の建物群が大切な歴史資産であり、台湾の方々も統治は統治、今は今と割り切ってこれらの建造物を大切に、かつ現代にアレンジして彼らの生活の中に生かしてくれているのだと感じています。

○4 日本に対する台湾と韓国の気持ちの根底を探る

・初めに個人的な独断を交えた感想・結論を言えば、①人はどこから来たのか、②国家形成の歴史の長さ、③日本統治時代の態様、④第2次大戦後の混乱、⑤中国や隣国との関係などで、台湾と韓国はかなり異なる様相を呈していると感じます。すなわち、

① 台湾は南の島伝いで人が伝播してきたのが原住民であり、その後清代に多く中国南部から移ってきた

人々と交じり合いました、南方系と感じます。他方、韓国は土着に加えて中国北部との行き来が多く、文化の興隆も盛んだったようで、若干北方系のように感じます。

- ② 次に有史で見ると台湾は西海岸部を倭寇が動き回り、17世紀にオランダ・イギリスが西海岸の一部に拠点を置き、その後中国がこれにとって代わり徐々に展開します。それ以前16世紀ポルトガル人は“FORMOSA”緑濃き島と呼びましたが、国家形成には縁遠い所でした。これに対して韓国は紀元前から連綿とした支配交代の歴史が有り、その時々で韓国人自らが、また中国の支配下に置かれたことは皆さんご承知の通りです、特に長く日本にとっては中国の文芸・技術や知恵を韓国経由で学んできました。
- ③ 近代、19世紀末、日清戦争後に台湾、日露戦争を介して韓国は、日本の統治下に入り総督府がおかれますが、台湾は総督に軍人でない人が治めた時代もあり比較的緩やか、それに対して韓国は軍人が続き行政は厳しめに対応したようです。
- ④ 第2次大戦終了により、それぞれ独立国となりました。台湾は規律ある日本統治の後に中国本土から来た人(外省人)の支配に苦しめられた思いが多く、更に戒厳令は続きました。ただ日本統治時代の多くのハード施設はさほど傷つかずに残されました。これに対し、韓国は南北の国民が後ろ盾を得て戦った朝鮮戦争で全土が荒廃し、貴重な資産を多く失いました。
- ⑤ 台湾は国民党政権が国際的に中国の唯一の代表の座から滑り落ち、その時にあくまでも自分が正当政府だと主張したため、今ではわずかな国しか認知されていないとの苦境を味わっています。今中国との関係をどのようにとるか国民の大勢は現状維持派ですが、台湾独立論から中国のいう1国二制度についてある程度の理解を示すなど、多様な意見が有ります。政権はその対応に常に神経をすり減らしています。滞在中も正月2日の習近平演説に対しで国内の党派によりさまざまな反応が有り新聞などもこの様子を大々的に伝えていました。日本に対してはこれとは一線を置き是非非のスタンスを取りながらも基本的には友好的で大切なパートナーとの意識が見られます。韓国にとっては漢河の奇跡と言う大成長を果たし、今や先進国の仲間入りです。ただ時の大統領により日本とのスタンスは微妙に変化しますし、今まさに北朝鮮との南北統一が大問題となっていますが、どのような統一の像やプロセスを取るのでしょうか、興味が尽きません。経済関係では中国依存が高まり、相対的に日本の位置づけや役割が下がってきていますし、国民性として、怨の強い意識のもとで日本との関係は常に何かささくれを持つような微妙な間柄です。

・繰り返しになりますが、台湾に焦点を当ててみると、17世紀にオランダが台南に初めて城砦を築き貿易の拠点にしていました。さらに中国本土で民から清に政権が代わるとき、民を支持していた鄭成功(台湾では英雄、母親は日本人・平戸)が本土での戦いに敗れ民の皇帝を抱き台南に入り、イギリスなどの勢力を駆逐し、臨海部を抑えていきましたが、間もなく清の勢力がこれを倒しその後を継ぎました。ただその支配は緩やかだったようで、その後中国南部(福建・客家など)から主として男性が移ってきて、原住民との間での混血が続き定着、徐々に西海岸から北へと生活の版図を広げられていきました。

・日清戦争後、日本の統治下に置かれました。先に述べたように統治は決して容易なものではありませんでしたが、全国にきちんとした行政、教育、文化などの仕組みを整え、また鉄道を始め港湾、都市基盤等インフラ整備も積極的に進めて行きました。これらの建物や施設が先に述べたように大戦後の混乱は有りましたが多くは残り、今でも目に見える形で活用されています。また、東部地域から南部にかけ

てそして中央の山間部は原住民の領域であって、かつてここに入植してきた日本人との間では場所によっては激しい闘争が展開されました。その後拓殖が進み、今では台湾東部線の鉄道の車窓からは緑、水、石積みの畔を持ち、豊かな穀倉地帯に変わり、あたかも日本の旅かと錯覚するような景観が広がっていますが、農業開発の苦勞以前に、そのような歴史背景が秘められていました。脱線になりますが当地での“池上弁当”が有名で、私も食べましたが具はさっぱりした野菜多く、特にお米がとてもおいしかったことが記憶に残っています。

・第2次大戦が終わり、日本の統治は蒋介石政権に移りましたが、強権的な政治運営に伴い汚職なども多く規律は乱れていたようです。これに抗議して1947年に2・28事件が起こりました。たばこはこの時、専売でしたが市民には闇タバコが多く、その売り買いの規制を行った折に殺人事件が起こり、市民の怒りが爆発し全土に広がりました。ただ時の施政者は争乱中穏やかな顔をしていましたが、本土から支援の軍が到着すると強力な鎮圧活動を行い、その結果、多くの人々が亡くなり、加えて戒嚴令の公布となってそれは1987年まで続きました。蒋介石・蔣経国と続く政権は本土で共産党に敗れたのですが、あくまでも自らが中国の正統政権であり、たまたま今は台湾にいるがあくまでも本土奪還を目指すとの綱領を墨守し、首都は南京、仮の首都が台北にあるとして台湾の統治を続けてきました。

・米中国交回復などに伴い、国連での安全保障常任理事国の立場は台湾から本土政府にとって代われ、あくまでも自らが正当な中国政府を主張して世界的にも2者択一を求めたために、その後台湾認証国はほとんど少なくなってしまうました。一方で、勤勉な国民性から経済面では徐々に力を発揮し、アジアではシンガポール、香港、韓国と並び、しっかり成長のリーダー役を務めてきました。

・中国本土の国力の発展・巨大化につれ、台湾人は本土から一国2制度を突き付けられ、時には軍事的な脅しも受けています。国民党は経済関係を重視して本土と近づきたいという気配が強く、民進党は香港・マカオの事例を間近に見ている、台湾のアイデンティティを強く訴えており、これが選挙の度に大きなうねりを起こし揺れています。日本を見る目は東日本大震災の救援・支援活動などを例にしても、とても親密度が高いと感じます。

・脱線しますが、アジアを旅すると日本と韓国料理店は肩を並べるほどですが、台湾ではどこでも圧倒的に日本料理店が多く、“日式”が凌駕していました。他方、庶民の市場を歩くと“韓”ないしは“韓式”とのカードが掲げられていて、韓国製品は中国より優れているとの評価を台湾人が下しているのをほほえましく眺めていました。脱線しますが、今回台湾の旅をしながら、韓国に関して南北統一後の姿はどんなものになるのか考えていました。私の乏しい知識では東西ドイツと南北ベトナムの統合が事例として浮かびますし、これとは別な形で相互の体制を維持しながらの連邦制的な運営をするのでしょうか、近いうちに韓国の旅をしたくなりました。また、台南の中心部、銀座通りのような林百貨店前の交差点に慰安婦の像が置かれていました、今回の地方選挙の折に国民党系の支持者たちが中国との連携を頭に置いて、慌ただしく設置されたようです。ただ、私なりに像周辺の様子をじっと見ていましたが、道行く人で立ち止まる人は皆無でした。

・結論として、台湾は民主主義を共有し信条的にも日本を親密なパートナーとは考えているように感じます。ただ、かつての日本統治時代に関して我々統治した側は記憶が薄れてしまっていますが、統治された側は忘れがたいものが多く、世代が変わっていくとはいえ歴史的な苦い思いは心の底に残り、基本的にはあくまでも是是非非の対応でしょう。我々日本人は“敗戦を終戦”、“占領軍を駐留軍”などとしていますが、これらを台湾や韓国の人の心にはどのように響くのでしょうか、彼らの辛い思いを忘れてはい

けません。ただ台湾を旅していて、歴史的の記念物などがもともと少なく、日本統治時代のものが目に見える形で多く残り、それを大切な資産として利活用してくれていることは、お互いの絆の証として大事な心持ちであると感じました。

○5、失敗談を含めたこぼれ話

・出発前の会合や年賀状・メール作業などの疲れや想定外の寒さのためか、到着翌日の午後から翌朝までホテルで休養を余儀なくされ、楽しみにしていた日月潭の訪問をあきらめざるを得ませんでした。この20年ほど私は毎年沖縄訪問し1月2月の気候状況は承知していて、それより南の国だからと、たかをくくっていたのが大誤算でした。

・烏山頭ダムでは、入場門で台北在住の日本人父子にお会いし、本来徒歩で回るつもりでいましたが、車に同乗させてもらいありがたいことにくまなく施設を見ることが出来、更に台南市のホテル近くまで送っていただきました。正月休みに単身赴任の父親の元を男子高校生が訪問、このダム現場訪問を計画したようで、父子2人ないしは3人であれこれ語り合いましたが、なかなかの旅行プログラムです。さて台南市内に入り残念ながら車からホテルは探しきれませんでした。私のホテル予約の紙は英文で記載されていて、台湾人の運転手にとっても理解し難かったようです。“FAMOUS HOTEL”は漢字ではどのように表現されるのでしょうか。他の都市でも“VIP HOTEL”、“KAISEN HOTEL”と記されていましたが、どんな漢字になると思いますか？ 答え “名世”、“博奇”、“凱旋” 飯店でした。車を降りた交差点には“名世”の大きな看板が掲げて有りましたが、その時は運転手も含めて全く判定できませんでした。ただ、その後台北では素敵な観光案内嬢が仕事柄とは言え、英文のホテル名や住所をたちどころに中国語に翻訳してくれ、それに従いすぐに目的地に着くことが出来ました、感謝です。台湾を旅していて同じ漢字文化のありがたさを楽しみ実感します。文字は少し異なりますが、中国本土の簡体文字より理解しやすく、街を歩いての看板、駅やバス停での案内板、バスの行先表示など、また新聞も何となく何が書かれているのか想像できますし、このような環境を考えるにもっと日本人は台湾を旅行すべきではないかと感じますが、いかがでしょうか。

・花蓮で日本統治時代の史跡を見た後、どういうわけか一匹のおとなしそうな犬が私にまとわりつき、ついてきました。いずれ戻るのだろうと1km余、市街地部まで歩いたのですずっと離れてくれません。コンビニに入ったり、急に道路を渡ったりと、あれこれ離れてくれるように試みたのですがダメです。墓地でトンボがついてくるとよくあるように、「これは亡くなった人が追いかけてくるので大切にせよ」との思いがよぎり、我が亡妻の仮の姿などではないかと思いつつあぐねたりしながらも警察署は見つからず、やむなく元の史跡に共に戻りましたが、おり悪く午後6時を過ぎてしまい多くいた訪問客はいません。たまたまある商店のオーナーが片づけをしていて事情を話し、スマホで警察を呼んでもらい待つこと30分、警察が到着し、鑑札の首輪をしているので飼い主が判るだろうということで犬を保護をしてくれ、やっと解放されました。翌朝、この犬のために見残した市街地を寒い中1時間ほど急いでみて回り、台北に向かう列車に乗って車内で不覚にも寝こんでしまい、あわてて台北駅降りたために、座席前の網に入れておいた大切な書き込みをしていた“地球の歩き方”の本を置き忘れてしまいました。すぐに遺失物に届け出、何回か顔を出しましたが、残念ながら出てきませんでした。このため急ぎ案内所などで収集した地図やパンフなどで対応しましたが、これらは縮尺も異なり、幾つか照らし合わせながら資料を基にして目指す建物などを探したため、最終日は心身ともに疲れを負いながら帰途につきました。

・郊外にバスで行き、バス停近くの市場や広場などを見て回りますが、広場には多くの老人（ほとんど男性）が大勢集まっています、三々五々の塊りを作り、おしゃべり、トランプ、将棋や数字のトトカルチョなどを楽しんでいました。車いすや体の不自由な方も散見され、日本と異なり台湾ではひきこもりは少ないのでしょうか、なお、市場は高齢者も含めて女性が仕切っていて、家事なども含めて働いているケースが多いようです。

・台湾市内でアジア系の人時折見かけました。数人が夫々車いすに高齢者を乗せて散歩させながら談笑をさせています。イスラム教のスカーフをしているのでインドネシア人かと想定し、声をかけましたらうれしそうにすぐ反応が有りました。残念ながら私の語彙不足であり、あいさつ程度で別れましたが、結構多くの方が台湾で働いているようです。また、台北駅の構内広場では英語以外で何やら数か国語が記された警告・罰則看板が有りました。いわく、果物の皮などごみを散らし、捨てるべからずなどと記してあり、英語の他、ベトナム、タイ、インドネシア語でした、確かに週末の駅や広場ではこれらの国人たちが息抜きがてら集りおしゃべりを楽しんでいる様子を多く目にしました。 以上

臺灣周遊工程（2018年12月27日～2019年1月8日）

12月27日（木）成田→台北（桃園）＝台中 泊 VIP HOTEL TAICHUNG
 29日（土）台中－嘉儀 泊 SHUN Y BUSINESS HOTEL
 30日（日）嘉儀－台南 泊 FAMOUS HOTEL TAINAN
 1月2日（水）台南－高雄 泊 AIRLINE INN KAOHSING STATION
 3日（木）高雄－台東 泊 KAISHEN HOTEL
 4日（金）台東～花蓮 泊 TRAVEL MIND
 6日（日）花蓮－台北 泊 CLICK HOTEL TAIPEI MAIN STATION
 8日（火）台北→成田

- ・今回も“地球の歩き方”をもとに、全体工程を組みました。
- ・行く前に、図書館から台湾に関する総合書や幾つかの歴史書を数冊借り読みました。
- ・飛行機やホテルはインターネットで予約しました。
- ・ホテルでの料金表と私の予約した料金は3分の1程度（旅行シーズンでなかったためでしょうか）。
- ・国土は九州の9割の広さに、九州の倍以上（2300万人）の人が住んでいます
- ・今回の旅は、往復の航空機代や交通費、宿、食事代など全て込みで九州旅行より安く回れました。

	人口（百万人）	1人当たりGNI（千米ドル）	年間国民何人当たりの訪日人数*
台湾	23.4	23.3	5人に1人（1/5）
韓国	50.5	28.3	7
中国	1382	7.59	169
香港	7	41.3	3
シンガポール	6	54.2	13
日本	126	37.7	—

原典；世界国勢図絵（2016・17）及び*は藻谷浩介氏の新聞記事（毎日新聞 2019. 1.20）から