

## 台北駅周辺の歴史

片倉 佳史

台北駅は今も昔も変わることなく、この街の玄関口である。現在は毎日40万人もの利用者がおり、人の往来が絶えることはない。今回は台北市の表玄関として君臨してきた台北駅とその周辺地域を紹介してみたい。

### 町の玄関、台北駅

台北駅は巨大な建築物である。台北を訪れる観光客はほぼ間違いなく、この駅を目にする。地下化されていることもあって線路は見られないが、その分、この大きな建造物の存在感は十分に感じられる。

この駅舎は1989年に完成したものである。中国式の宮殿を模したという独特なデザインで、確かに壮麗な風格を保っている。地上6階、地下4階という建物で、出口は東西南北にそれぞれ設けられている。また、2階には巨大なフードコートが入っており、グルメスポットとしても人気がある。

コンコースは6階相当の吹き抜けとなっていて、圧巻なかぎりだ。天井から自然光が差し込むようにできており、天気の良い日なら南国の強い日差しが館内に入り込んでいるのが見える。

現在、この駅舎は在来線である台湾鐵路管理局

線（通称・台鉄）をはじめ、台湾高速鉄路（同・台湾高鉄）や台北捷運（都市交通システム）の淡水線、板南線の接続駅となっている。一日の利用客は40万人に達しており、台湾最大の規模を誇っている。将来的には桃園国際空港へ向かうアクセス鉄道もこの駅を起点にする予定で工事が進められている。



巨大な建造物として知られる台北駅。名実ともに台湾最大のターミナルである。



コンコースは吹き抜けとなっており、天気に恵まれた日なら、青空を見ることが出来る。

## 台湾巡撫・劉銘伝と台湾鐵路

この駅が産声を上げたのは1891年のことだった。つまり、日本統治時代が始まる4年前のことである。端緒となったのは清国の台湾巡撫(知事)の地位にあった劉銘伝が、国防と産業発展の見地から鉄道敷設の重要性を説き、政府中央を説得したことだった。

劉銘伝は清国の官人で1884年、清仏戦争の際に台湾防備で功績をあげた。台湾巡撫をつとめたのは1885～1891年までの間で、衛生事情の改善や電信ケーブルの設置、ガス灯の敷設などインフラ整備に関して数多くの功績を残している。

鉄道の起点となったのは基隆で、ここから台北までの路線が敷設された。厳密には、最初に完成したのは台北の大稻埕と錫口(現・松山)間だった。この線路を用いて1888年に試運転が行なわれている。そして、台北から基隆までの28.6キロは1890年夏に完工し、翌年10月から列車の運行が始まったという。

当初、台北駅は現在の場所ではなく、淡水河に面していた。当時、台北駅は行き止まり式のスイッチバック駅だった。これは淡水河の水運への利便性を考慮したためで、1893年に開業した台北から新竹に向かう路線は現在のように萬華を經由してはならず、台北駅よりも北側で淡水河を渡り、新莊に向かっていた。つまり、100メートルほど基隆方向に進み、その後、大きく大稻埕(迪化街付近一帯)方面に左折していったのである。

しかし、劉銘伝はこの年に台湾巡撫を辞している。官僚の腐敗と各種事業の財源確保に失敗したことがその理由だった。劉銘伝は当初、基隆から台北、そして南部の中心である台南までの鉄道を想定していたというが、その理想が叶うことはなかった。日本統治時代に入った時点では、測量ですら、台湾中部の大甲までしか進んでいなかったという。

劉銘伝の後を継いだ邵友濂という人物は鉄道建設に消極的で、財政逼迫を理由に計画そのものを凍結させてしまった。その後、台湾は日本に割譲され、鉄道の施設は日本人に受け継がれた。劉銘伝が台湾の地と関わったのは7年あまり。その治績は今も評価されているが、当人が最も強く願っていたという鉄道建設に関しては、志半ばとなってしまった。



初代の台北駅。清国統治時代すでに基隆～台北～新竹間の鉄道は設けられていたが、日本統治時代にほぼ全ての区間で路線の改良工事が施されている。

## 台北駅の歩んだ歴史

台湾の鉄道は1891年に基隆から台北までの間で産声をあげ、翌々年には台北から新竹までの区間も開業している。しかし、1895年、台湾は下関条約によって日本領となり、その施設も接収を受けることとなった。

領台当初から台湾総督府は鉄道を重視し、基隆と打狗(現在の高雄)を結ぶ縦貫鉄道の建設を熱心に進めていった。既存の基隆～新竹間についても改良工事が実施され、勾配緩和や線路の付け替えなどを名目に、大規模な路線変更が行なわれている。

台北駅は開設以来、常に島都の玄関口として重要な地位を占めていたが、縦貫鉄道完成の見通しがたち、駅舎は装いを新たにすることになった。

清代から見て2代目となる駅舎は赤煉瓦作りの

重厚な建物だった。竣工は1901（明治34）年8月25日。2ヶ月後には盛大な落成式が挙行され、1700名にもおよぶ来賓が詰めかけたという。

古写真を見ると、赤煉瓦の壁面に大理石の白帯をまとっている。これは明治の建築王とも呼ばれる辰野金吾が愛した意匠で、その名も「辰野式」と呼ばれたスタイルである。これは台湾総督府庁舎（現総統府）などにも見られ、日本統治時代の官庁建築では比較的多く見られる様式である。

この駅舎は台北の玄関口として扱われ、その雄姿は絵はがきなどの題材にもなっていた。そして、1940（昭和15）年に建て替えられるまで、台湾を代表する名駅舎として親しまれた。



二代目台北駅舎。美しい赤煉瓦建築である。駅前広場には初代技師長・長谷川謹介の像が置かれていた。

## 機能的重視の三代目駅舎

昭和時代に入り、鉄道輸送の需要は以前にも増して拡大していく。列車本数も増え、利用客は飛躍的に増大していた。貨物輸送も年々増えており、小ぶりなこの駅舎では、需要に対応することができなくなってしまった。

また、1923年（大正12）年には関東大震災が起き、旧来の建造物の耐震性が問われることになった。台湾でも1935年に新竹・台中大震災が起きており、大きな被害が出ている。こういった状況を受け、1938（昭和13）年、台北駅の改築が決まる。竣工以来、40年にわたって君臨してきた老駅

舎はついにその幕を閉じることとなった。

三代目の駅舎は1940（昭和15）年6月20日に完成している。設計は台湾総督府交通局鉄道部改良課の宇敷赳夫。施工は池田組が担った。敷地面積は3926.7平方メートルで、鉄筋コンクリート造りの堅固な建物だった。

宇敷赳夫はこの時代の鉄道建築に数多く関わっている人物である。台北駅のほかにも台南駅や嘉義駅の設計に携わっており、また、台北郊外に設けられた鉄道工場の設計も担っている。いずれも機能性を徹底的に突き詰め、装飾を排した独自のスタイルを確立している。

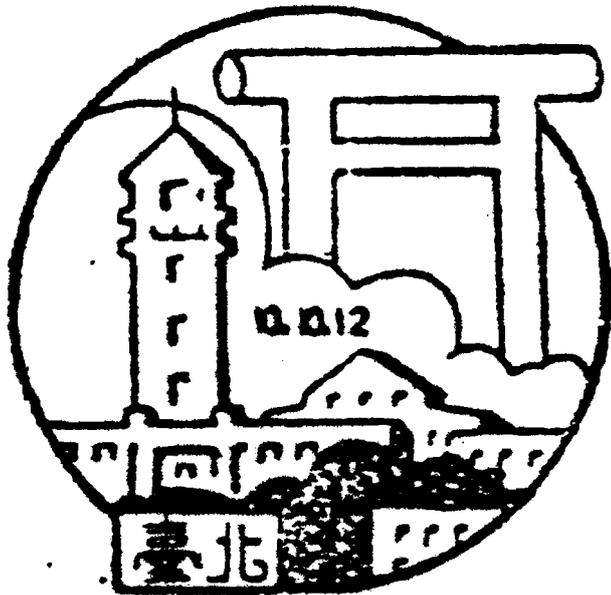
新駅舎もタイル張りのやや地味な印象を与えるものだった。建築的には近世復興様式という言葉葉が用いられるが、台南駅などにも見られるコロニアル建築の雰囲気も感じられる。現代建築への過渡期に見られるスタイルであった。

駅舎に入ると、コンコースは正方形をしており、左手に郵便局の窓口、右手に赤帽室があった。玄関から直進するとそのまま改札口があった。左側には三等待合室があり、一等・二等用の待合室の間には観光案内所の窓口があった。右手には食堂が設けられていた。ホームに面しては手荷物取扱所と手荷物一時預かり所があった。

なお、構内を挟んで駅舎の後方に、通称「裏駅」と呼ばれるものがあった。これは1923（大正12）



戦後も長らく使用されていた三代目駅舎。装飾を排し、機能的が重視されたスタイルだった。



日本統治時代に設置されていた観光記念スタンプ。台湾神社と総督府がモチーフとなっている。

年3月6日に設けられたもので、台北駅の北側一帯に広がる本島人（台湾人）居住区に便宜を図るためのものだった。

残念ながら、この駅舎は1989年9月23日に火災で焼失してしまった。駅舎そのものは跡形もないが、「後火車站懷舊廣場」という名の小さな公園が設けられており、かつて淡水線で使用されていた車両が展示されている。

## 戦後の混乱期と台北駅

新駅舎竣工からわずか5年後の1945（昭和20）年、「敗戦」という形で戦争が終結した。日本は台湾地区の領有権を放棄することになった。これによって、台北駅を取り囲む環境も一変する。

日本本土ほどではなかったが、台湾でもあらゆる鉄道関連施設が空爆を受け、壊滅的なダメージを被っていた。台北駅についても、1945（昭和20）年5月31日の台北大空襲で被弾し、一部が倒壊している。また、駅前にあった鉄道ホテルは瓦礫の山と化していた。

新しい統治者として台湾に君臨するようになっ

た中華民国・国民党政府は日本人が残っていた各施設を自らのものとして接収し、統治に利用していったが、鉄道は物資輸送の担い手として、最優先で復旧工事が行なわれた。

当時、台湾に暮らしていた日本人は軍人を含めて約45万人程度いたという。彼らは台湾に留まることは許されず、中華民国の意向によって引き揚げを強要された。しかし、専門性の高い業務に就いている人物や技師、教員などは復旧に際しても必要なため、留用要員として数年間の期限付きで残された。鉄道関係者もそういった形で戦後の数年間を台湾で過ごしたというケースが見られる。

統治者の交代は大きな複雑な情況を引き起こした。新来の中国人官吏の質は概して悪く、鉄道に関しても、専門知識をもたない人物が地位を割り当てられて居座ったりしていた。時には汽車に乗ったことのない人物が上役に就くというケースもあったという。

また、戦後に台湾へ渡ってきた外省人たちは、敵対国の日本に対し、感情的なしこりをもっていることが多かった。そして、半世紀にわたり、日本人とともに暮らしてきた台湾人に対しても、屈折した感情をもっていた。こういった心理的なひずみはあらゆる場面で影響を与えていくこととなった。

鉄道に関する現場においても、台湾の鉄道員は日本語による教育を受け、作業もすべて日本語で行なっていた。それが突然の命令で北京語を強要されることとなった。台湾の人々の土着言語はホーロー語（台湾語）か客家語が大半を占めていたが、いずれも中華民国政府が公用語とした北京語とは意思の疎通が図れない。そのため、鉄道用語についても一つ一つを訳し、それを覚えていくという作業を強いられたのだ。

そして、台湾人の心中には、外省人官吏への失望感と怒りが日ごとに膨らんでいった。台湾で戦後最大の悲劇といわれる228事件はこうした状況

下で勃発した。その後、国民党政府による白色テロと言論統制の時代を迎え、台湾社会が暗黒期を迎えていったのは周知の事実である。

鉄道はそんな時代も定時運行を続け、島内交通の担い手となっていった。そして、台湾の鉄道は日本統治時代以来の全盛期を迎えることになる。1980年代にはモータリゼーション（車社会化）の影響で貨物輸送が低迷することになったが、旅客輸送は順調に業績を伸ばし、台北駅は一大ターミナルとして、重要性を高めていった。



228事件の際にも鉄道は大きな争点となった。台北近郊の八堵駅では仲間をかばったという罪状で鉄道員が虐殺に遭っている。写真は八堵駅に設けられた慰霊碑。

## 地下化工事と現駅舎の竣工

1989年9月5日、4代目となる現駅舎が使用開始となった。この駅舎の竣工前、交通渋滞を慢性化させていた市街地区間の地下化工事が終了している。当時、西門町付近を中心に深刻な渋滞が起こっており、時間帯を問わず、交通が麻痺していた。これを一気に改称するべく、萬華から台北、そして松山駅の手前までの区間が地下化された。

現駅舎の造営は旧駅舎を継続的に使用しながら進められた。旧駅舎の東には大きな操車場があったが、ここを敷地として現駅舎が設けられた。そのために旧駅舎を使用しながらの工事が可能だったのである。

しかし、現駅舎の完成によって旧駅舎は取り壊

されることとなった。現在、その跡地は緑地として整備されており、地下は駐車場と商店街になっている。現在、地上を見回しても痕跡らしいものは全く残っていない。ここには将来、高層ビル群の建設が予定されている。

駅舎の地上階には台湾鐵路管理局や運行司令部などが入っている。そして、2階には2007年10月26日にオープンした巨大なフードコートがある。ここは市内でも指折りの店舗数を誇っており、台湾の郷土料理、麵料理、エスニック料理などのコーナーがある。最も人気があるのは世界のカレーが食べられるコーナーで、終日賑わいを見せている。鉄道の利用客以外にも好評を博しており、食事を目的に台北駅を訪れる家族連れなども見かける。



新駅舎は旧駅舎の東脇に設けられた。写真手前の緑地に旧駅舎と構内があった。現在、台北市内の台鉄営業線はすべて地下化されている。



台北駅の二階に設けられたフードコートは台北市内屈指の広さを誇っている。外国人旅行者の姿も少なくない。



ホームは地下2階にある。南側の島式ホーム2本が台湾高速鉄路用で、台鉄が使用しているのは北側のホーム2本のみ。地下3階にはMRT板南線、地下4階にはMRT淡水線の乗り場がある。

## 修復工事中の旧台湾総督府鉄道部庁舎

日本統治時代に撮影された古写真や古地図などを見ると、台北駅の西側に鉄道関係者の官舎群がある。この一帯は終戦まで泉町と呼ばれていた。公園化を進める台北市によって多くが撤去されてしまったが、今も幾棟かの老家屋が残り、台北最大規模の木造家屋密集地となっている。

その区域の入口にあたる場所に鉄道部庁舎があった。正式名称は台湾総督府交通局鉄道部。ここは全台湾の鉄道を管理していた庁舎である。1918（大正7）年に右翼、翌年に左翼が完成。建物としては1920（大正9）年に竣工している。台北指折りの名建築の一つとされていた建物である。

外観は鉄道発祥国であるイギリスの片田舎にありそうな雰囲気である。1階が煉瓦造りで2階は木造というハーフティンバー構造。梁を壁面に出してデザインの一部とする。建坪数は560坪で2階建て。建物の後方には工具宿舎や資材置き場などがあり、全体としてはかなり広い敷地を擁していた。

この建物の設計者は台湾の官庁建築を数多く手がけた森山松之助とされている。しかし、これに加え、松ヶ崎萬長（つむなが）も関わっていたようである。松ヶ崎は日本にドイツ建築を最初にも

たらした人物で、当時、総督府鉄道部改良課の嘱託技師であった。代表作の一つに新竹駅舎があるが、この建物をはじめ、いくつかの物件に深い関わりをもっている。

優雅を極めたこの建物も、1989年に台湾鉄路管理局が台北新駅舎内に移ってしまうと、凋落の道を歩むこととなる。その後も保線区やいくつかの部署は現役であり続けたが、筆者が最初にこの建物を訪れた2002年頃には、すでに老朽化が著しく、かろうじて1階だけが使用できるという状態だった。

取材時、木造の2階部も撮影させてもらったが、傍目にも傷みは激しく、使用されていないばかりか、立入禁止となっていた。撮影時、「床が抜けるかもしれないから気を付けて」と脅され、なかば震えながらシャッターを切ったのを覚えている。

建物の背後は保線関係の倉庫が並んでいた。その中でひときわ目立つのが八角形の形をしたトイレである。どういった理由からこの形になったのかは不明だが、確かに上から見おろすと、正八角形をしている。また、戦時中に設けられた司令室も残されている。これは防空壕でもあり、戦争遺跡にも分類される存在である。



旧台湾総督府鉄道部庁舎。その優美な姿は、威厳と風格が重視された当時の建物の中では異色の存在とされていた。本稿執筆時、修復工事が進められている（写真は2007年撮影）。



八角形をした男子用便所。その由来は不明だが、珍しいスタイルの建物である。

## 取り壊しの危機に遭う清国時代の遺跡

初代台北駅には修繕工場や車庫などが設けられていた。日本統治時代に入ると、これらは台湾総督府に接収され、引き続き用いられた。当時の建物はすでに過去のものとなっているが、清国時代の資材を用いた建物が一棟だけ、台湾鉄路管理局旧庁舎の敷地内に残っている。

この建物は寂れた印象の一角にたたずんでいる。知らなければ見落としてしまいそうなほどだが、この建物の屋根には清国時代の修繕工場の鉄骨が使用されている。すでに1世紀以上の歳月を経ており、貴重な鉄道遺跡である。

講堂の竣工は1909（明治42）年とされている。物資に余裕のない時代のことなので、鉄骨などがそのまま利用されている可能性は高い。人知れず、敷地の片隅に身を横たえるこの建物だが、その価値は計り知れないほど大きい。ある古老は「清国の骨組みに日本の皮膚をまとった異色の老建築」と語っていた。

ここ数年は講堂としては使用されず、屋内運動場となっていた。筆者が訪れた際にもバドミントンのコートが張られていた。天井を見ると、穴が空き、雨漏りが起こっていた。風格漂う赤煉瓦建築だけに、その落ちぶれた姿は痛々しいかぎりだった。2009年2月5日には古蹟の指定を受け、

保存対象になっているが、適切な管理がなされているとは到底思えない。

現在、台北市ではMRT（都市交通システム）の工事が各地で進んでいる。この建物も工事現場に重なるという理由から、2007年12月をもって一時的に移設し、完工後に再び元の場所に戻すという計画が進められている。すでに地下街の建設や道路の拡張工事などにより、建物の半分以上が取り壊されてしまっているが、現存する部分については保存の検討が進められているという。



旧台湾総督府鉄道部講堂。清国統治時代の鉄道遺跡として注目されている。ただし、保存状態はよくない。



ここ数年は屋内運動場となっていた。天井は剥がれ落ち、無惨な姿である。

## 日本統治時代の駅舎が残る貨物駅

日本統治時代、台北駅の東側には貨物駅が設けられていた。ここは樺山（かばやま）駅と呼ばれ、大きなヤードを擁していた。戦後は華山駅と名称が変わっている。廃止されて久しいためか、その

存在を知る人は多くない。

ここには日本統治時代に設けられた駅舎が残っている。終戦までの名称は樺山貨物駅。ここは林森北路と市民大道の交差点に近いが、周囲を見回しても鉄道の線路は見あたらず、駅らしい雰囲気は全く感じられない。しかし、ここには確かに駅が存在し、多くの列車が行き交っていた。

先述したように、台北駅の東側には操車場があった。そこに隣接して貨物駅が設けられていた。これが樺山駅である。台北旧駅舎からは約1キロの距離があった。

建物は2階建てで、1937（昭和12）年7月に完工している。駅舎として使用されたのは同年12月1日からだった。貨物駅という性格上、一般旅客の扱いはなく、時刻表にもこの駅の名は記されなかった。

樺山とは初代台湾総督である樺山資紀（すけのり）に由来する。戦後、日本に関係する名称は国民党政府に嫌われ、1949年5月に「華山」と改められている。その後、台北市内の鉄道線路地下化工事に伴い、華山貨物駅は廃止となった。

廃止後、操車場の土地は資材置き場となっていた。市の中心部にもかかわらず、広大な土地が眠っているというのは奇妙な状態だったが、顧みられることはなく、放置されていた。

現在、この場所は緑地として整備され、名前も華山公園となっている。2010年12月に行なわれた台北市長選挙ではこの場所が民進党の蘇貞昌候補の応援集会の会場となったのは記憶に新しい。ちなみに民進党本部はこの敷地に面している。

この建物は台北市内に残る最古の駅舎であり、戦禍を経て現存する市内唯一の駅舎でもある。そして、台北唯一の日本統治時代の駅舎建築である。貨物駅ということもあり、長らく忘れ去られてきたが、歴史を自らの体躯に刻み込んだ建造物である。その存在価値はやはり大きいと言わざるを得ない。



旧樺山貨物駅。1階に事務所、2階には駅長室と会議室があった。貨物駅廃止後は台湾鉄路管理局の事務所として使用された時期もある。意図が見えない塗色を施された姿が痛々しい（2010年撮影）。



シンプルなデザインの中で存在感を示す円形窓。建築物としての趣は無視され、外壁は白く塗られている（2010年撮影）。

しかし、旧樺山駅の現況は悲惨なものがある。建物表面はどのような意図からか、真っ白に塗られ、誰の目にも場違いな模様が描かれている。これは台北市が推進する政策によるもので、都市芸術を興隆させる一環としてなされたものだという。若手芸術家に創作活動の機会を提供するのが名目となっているが、あまりにも安易な企画だと批判の声は小さくない。

台湾は歴史建築の保存に熱心な土地柄で、筆者もいくつかの事例取材してきた。鉄道研究家の洪致文氏によると、郷土史研究者や文化人の間からは保存を請願する声が上がっているという。しかし、台北市政府はこの建物を古蹟としては扱わず、保存対象にはしていない。

なお、ここにはもう一つ、見落としとしてはならない重要な史実がある。それは国民党政府による独裁政権時代、白色テロによって思想犯とされた人々が緑島（旧称火烧島）の収容所へ送られる際、ここが列車に詰め込まれた場所だったという事実である。

不当逮捕が横行した時代、彼らは乗客の扱いで

はなく、あくまでも「貨物」として扱われた。また、彼らの存在が一般大衆の目に付くことを避けたいという理由から、深夜を選んで思想犯を貨車に乗り込ませたという証言も残っている。こういった一面も台湾史の一場面として、後世に伝えるべきであろう。

ものを語らない建造物。歴史を軽視し、都合の悪い史実を抹消しようとする台北市への反発の声は決して小さくない。無駄な装飾を施されたこの駅舎の今後を見守りたいものである。

次回も引き続き、台北駅周辺の歴史スポットを紹介してみたい。

片倉佳史（かたくら よしふみ）

1969年生まれ。早稲田大学教育学部卒業。台湾に残る日本統治時代の遺構を探し歩き、記録している。これまでに手がけた旅行ガイドブックはのべ27冊。そのほか、地理・歴史、原住民族の風俗・文化、グルメなどのジャンルで執筆と撮影を続けている。ラジオ出演のほか、台湾事情や旅事情、台湾からの観光客誘致などをテーマに講演活動を行っている。著書に『台湾に生きている日本』（祥伝社）、『ワンテーマ指さし会話・台湾×鉄道』（情報センター出版局）、『台湾鉄道と日本人』（交通新聞社）、『観光コースでない台湾』（高文研）など。台湾でも『台湾風景印-台湾・駅スタンプと風景印の旅』（玉山社）などの著作がある。ウェブサイト台湾特捜百貨店 <http://katakura.net/>