

## 新竹（1）～台湾北西部の中枢



片倉 佳史（台湾在住作家）

新竹は台湾北西部に位置する都市である。台北から約60キロ離れた場所にあり、地域の中核となっている。人口は約45万となっており、近隣の広範な地域の中心となっているためか、人口以上に賑やかな印象である。今回は「風城」とも称されるこの町について紹介してみよう。

新竹 シンツー（國語・台湾華語）

新竹 しんてっ（台湾語・ホーロー語）

新竹 シンティエツ（客家語）

### 産業都市、そして文教都市として君臨

新竹（しんちく）は古くから産業都市として発達してきた町である。日本統治時代は台湾北部有数の都市として、北西部一帯の中核機能を担ってきた。また、交通の要衝でもあり、枢要な地位を誇っていた都市でもある。

現在、新竹はIC産業とコンピューター周辺機器の製造で知られる産業都市となっている。郊外にはサイエンスパークが設けられ、外国人エンジニアの姿もよく見かける。その発展ぶりは「台湾のシリコンバレー」と称されており、名実ともに台湾経済を支えている。

また、2007年1月5日に開業した台湾高速鉄路（台湾高鉄）を利用すれば、台北からの所要時間はわずか30分ほどで、また、空の玄関口である台湾桃園国際空港にも近い。こういった交通至便な立地も、この町の発展を支えている。外国人居住者の場合、台北に住居を構え、高速鉄道で通勤するというケースもごく普通に見られる。

さらに、大学や研究機関が集まる文教都市としても知名度は高い。郊外には清華大学や交通大学といった学校が見られ、研究機関が多く集まっている。こういったところの周辺には学生街も形成されており、独特な雰囲気を感じられる。



台湾高速鉄路の新竹駅。斬新なデザインが自慢の駅舎。台湾高鉄の中で最も駅前の開発が進んでいる駅でもある。

### 清国統治時代に確立された都市の地位

都市としては清国統治時代からすでに発展を見ており、1895（明治28）年以降は、台湾総督府にその繁栄が受け継がれた。数多くの官庁建築が建てられ、これらは今も使用されているところが見られる。また、日本統治時代は都市計画が重視され、公園や緑地も計画的に整備された。

まずは新竹の歴史をたどってみよう。新竹一帯は台湾北部において、最も早く開拓が始まった土地である。その歴史は300年ほど昔にさかのぼる。当初、ここに住んでいたのは平埔族（平地原住民）のタオカス族であった。

17世紀、オランダ統治時代に編纂された地図には、「竹塹」という名の集落がこの辺りに見える。一帯は草原が広がる沃野であったため、南部から北上してきた漢人系住民の入植が始まると、瞬く間に開墾が進んでいった。

その後、鄭氏政権が崩壊し、台湾島が清国の版

図に組み込まれると、中国大陸南部からの移民が大量に流入してきた。これにより、平埔族の人々は山間部へ追いやられるか、漢人系住民と混血していくことで、徐々にアイデンティティを失っていった。

鄭氏政権の末期、漢人系住民とタオカス族の争いは断続的に続いていた。そして、敗れたタオカス族が竹東と南庄方面へ追いやられ、これが後にサイシャット族を形成するようになったという言い伝えが存在している。ただし、これについては確証がなく、当時、平地に居住していたサイシャット族が山地へ退転したという説もあり、考証が待たれる。いずれにしても、漢人との接触を経て、タオカス族は部族としてのアイデンティティを失っていった。

清国統治時代、「竹塹（現地語でテクチャム）」は小さいながらも都市となっていた。ここが新竹の前身となる。その後、1723年に淡水庁が置かれ、この頃にはすでに地域の中核となっていた。1875年には竹塹が新竹と改められている。

新竹は古くから中国大陸との交易が盛んで、郊外の舊港（現在の南寮）は台湾における有数の規模の港湾だった。

## 日本統治時代と戦後

1895（明治28）年、日清戦争後の下関条約によって、台湾は日本に割譲された。その後、1901（明



日本統治時代の家並み。新竹駅と迎曦門を結ぶかつての駅前通り。現在は中正路と呼ばれている。『日本地理大系』より。

治34）年に新竹庁が置かれると、ここは台湾北部における行政の中心となった。そして、市区改正が施行され、都市計画が立てられた。これにより、町並みは一新される。

新しい家並みは旧城内の外に設けられた駅を中心に整えられた。後述するが、城壁は撤去された後に濠となり、現在は公園となっている。

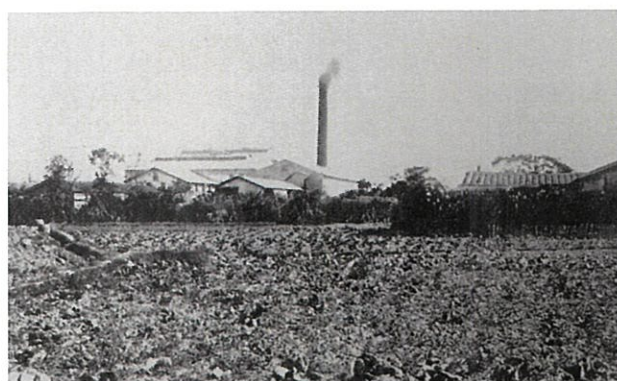
その後、新竹庁は新竹州に改められ、神社、専売局、地方法院、少年刑務所などが置かれた。そして、新竹は名実ともに台湾北西部の中核となっていく。1930（昭和5）年には、宜蘭（ぎらん）や嘉義（かぎ）とともに、市制が敷かれている。1934（昭和9）年末に編まれた統計では、当時の新竹市の人口は5万4千人あまりとなっており、日本人は約6千人を占めていたという。

なお、この町には飛行場があったため、戦時中は度重なる空襲を受けた。州庁舎（現在の新竹市政府）などの官庁舎や製糖工場といった産業施設が被弾し、大きな被害が出た。これによって、都市の機能は停止した。

そして、1945（昭和20）年8月15日、敗戦という形で終戦を迎える。

## 混乱を極めた戦後の新竹

終戦後の台湾は日本に代わって中華民国が統治



帝国製糖新竹製糖所は町はずれに設けられていた。当初は南日本製糖の工場だったが、1917（大正6）年に帝国製糖に吸収合併され、さらに1940（昭和15）年には大日本製糖と合併した。戦時中に空襲に遭い、戦後の1952年10月かぎりまで閉鎖された。

者となった。日本人が去った後の新竹は、国民党政府とともに中国大陸を追われてきた「外省人」が多く住む町となった。そして、市内各所に「眷村（けんそん）」と呼ばれる外省人下級兵士が暮らす集落が形成された。新竹は日本統治時代に飛行場が設けられていた関係で、戦後も空軍関係者が多く住みついた。現在もなお、新竹市は総人口の4分の1近くが外省籍であると言われ、統一派勢力の地盤となっている。

なお、市内には台湾で唯一、眷村の暮らしと文化を紹介する眷村博物館がある。

### そぞろ歩きと食べ歩きが楽しい新竹

この町を散策していると、公園がとても多いことに気付かされる。現在、新竹市の面積は104平方キロあまりだが、ここには40あまりの公園が整備されている。

その中でも町はずれにある新竹公園と、清国統治時代の城壁跡地を整備した親水公園はこの町を代表する緑地である。いずれもここ数年で再整備が施され、美しい景観を誇っている。産業都市としての一面が強調されることの多い新竹だが、公園都市としての側面にも注目してみたい。

また、食の楽しみも奥が深い。新竹は古くから繁栄してきた都市だけあって、歴史に裏付けされた食文化に触れる楽しみがある。とりわけ「小吃（シャオツー）」と呼ばれる軽食や屋台料理に名物が多いのが特色だ。新竹の特産品とされる米粉（ビーフン）をはじめ、郷土料理の類も少なくない。

市の中心部にある城隍廟（じょうこうびょう）は、廟の前の広場に屋台がひしめき合い、いつ訪れても活気に包まれている。味自慢の店が並び、押しも押されもしないグルメスポットである。新竹米粉（ビーフン）のほか、損丸湯<sup>※1</sup>（すり身団子のスープ）など、名物が多いので、気ままに食べ歩きを楽しんでみたい。

また、城隍廟に隣接する東門市場も見逃せない



城隍廟は新竹を代表する名刹。1748年に創建された。現在の建物は1924（大正13）年に竣工したもの。廟の周辺には屋台や露店が並ぶ。



屋台がひしめき合う城隍廟前の様子。午後から夕方にかけてが最も賑わう。

グルメスポットである。ここは日本統治時代に設けられた公設市場で、山積みになった肉や野菜、果物なども圧巻だが、庶民が愛する屋台料理も味わっておきたいところである。訪れるなら、買い物客で賑わう午前中がお薦めだ。

※1 新竹の場合は必ず手へんが付く。

### 風の町、そして台湾第二の高峰

新竹は風の強い町として知られている。特に冬場に吹きつける季節風は強く、清国統治時代の新竹は「風城」と呼ばれていた。さらに、春先は山岳部から吹き下ろす冷風に晒されるため、意外なまでの冷え込みとなる。この風は中央山脈から平地に向かって吹き付ける。台湾北部の最高峰は「次高山（現在の呼称は雪山）」で、これにちなん

で、冷風は「次高おろし」と呼ばれていた。

次高山は標高 3886 メートルで、台湾第二の高峰である。日本統治時代は霊峰・新高山（標高 3952 メートル）に次ぐ日本第二の山峰であり、広く知られていた。

1867 年、英国船シルビヤ号が台湾海峡を航行した際、船員がこの山峰を目にしたことにちなみ、シルビヤ山の呼称が生まれた。この名は日本統治時代にも受け継がれたが、1923（大正 12）年の皇太子行啓の際、新高山に次ぐ高峰ということで、「次高山」と命名された。これは、同年 4 月 29 日、台湾総督府報号外にて発表された。

タイヤル（アタヤル）族の人々はここを「マハマヤン」と呼び、近隣に住むシカヨウ集落の人々は「バホ・バガイ（石の山）」と呼んだ。さらに、「セコアン」という呼称もあり、漢人はこれに漢字を当て「雪高翁山」と記したという。また、「雪山」の呼称も古くから見られ、これは降雪にちなんだものとされる。しかし、水分を含んだ風が蘭陽平野側から入り込むため、冬場は積雪を見ることは多いものの、実際は、山頂部に石灰岩質の層があり、冬場でなくても遠目に白雪のように見えるためである。

次高主峰の南側には白姑大山（はくたいざん）（3341m）、東側には南湖大山（なんこたいざん）（3742m）と中央尖山（3705m）、西側には大雪山（3530m）が連なる。そして、主峰以下、大覇尖山、桃山、大雪山、小雪山などを次高山系と呼んだ。いずれも 3000 メートル級で、積雪を抱く姿は「台湾のアルプス」とも称された。中でも大覇尖山（3492m）はその独特な形状で知られていた。

なお、現在、台湾五岳と呼ばれるのは台湾最高峰の玉山（新高山）を筆頭に、雪山（次高山）、秀姑巒山、南湖大山、北大武山を示し、登山客の熱いまなざしを受けている。

なお、次高山は山稜に沿って進み、比較的容易に頂上へ達することができたというが、山頂付近

は風化作用が激しく、露出した岩盤が随所に見られる。また、風が強いため、植生は乏しく、荒涼としている。ただ、山頂からの眺めの良さは新高山を凌ぐとも言われ、多くの登山客を魅了した。山頂には「次高祠」という神社が設けられていた。

大覇尖山は頂部に隆起岩塊があり、独特な山容を誇る。タイヤル語では「バホ・バツパク（耳の山）」と呼ばれ、日本統治時代も「耳ヶ嶽」の称があった。霊山でもあり、タイヤル族の神話・伝説には頻繁にこの山が出てくる。ちなみに、サイシャット族の人々はこの山を「カパタラヤン」と呼ぶ。

1937（昭和 12）年 12 月 27 日には台北郊外の大屯（だいとん）山、新高（にいたか）・阿里山とと



次高山は台湾第二の高峰。新高山が男性的な景観であるのに対し、次高山系は女性的で優しい趣があるとされた。



独特な形状をしている大覇尖山の様子。近くには小覇尖山もある。日本統治時代は「耳ヶ嶽」とも呼ばれた。



新竹名物のビーフンもまた、風とは強い結びつきがある。

もに、次高・タロコの名で国立公園に指定されている。その内、次高タロコ国立公園は当時、日本最大の面積を誇っていた。

なお、「次高おろし」は新竹特産のビーフン(米粉)にも影響を与えていた。山から吹きおろす風と海から吹き付ける風を当てることで、ビーフンに独特の歯ごたえが出てくるのだ。なお、新竹と並んでビーフンの産地とされる南投県の埔里(ほり)もまた、中央山脈から吹きおろす冷風で知られている。

## 台湾を代表する名駅舎～新竹駅の話

新竹駅の歴史は清国統治時代の1893年10月30日に溯る。基隆を起点とした鉄道は、まずは1891年に台北までの区間が開通し、翌々年に新竹までの区間が営業開始となった。

当時の新竹駅は終着駅であり、駅舎は日干し煉瓦を用いた建物が設けられた。名称は「新竹火車票房」で、大きさは14坪に過ぎなかった。駅というよりはむしろ、乗り場という表現が適切な感じだった。

その後、日本統治時代に入ると、台湾総督府は大規模輸送の担い手として鉄道を重視し、島の南北を結ぶ縦貫鉄道の敷設を急いだ。これに合わせ、新竹駅も建て替えられることとなった。2代目となる駅舎は木造平屋の造りで、建坪は24坪であった。この駅舎は領台翌年の1896(明治29)

年に竣工している。

なお、1896(明治29)年6月17日には、台湾統治が始まって一周年の記念式典が行なわれ、内閣総理大臣の伊藤博文が台湾を訪れている。その際、6月15日に伊藤は海軍大臣である西郷従道、台湾総督の桂太郎とともに鉄道で新竹を訪れている。その際、この2代目駅舎に降り立った。

その後、駅舎は1902(明治35)年にも建て替えが行なわれている。この時にはすでに、新竹は台湾北西部の中核という位置づけにあった。縦貫鉄道の建設に伴う物資輸送の需要も高まり、駅はとも賑わっていたようだ。

3代目の駅舎もやはり木造の平屋造りで、建坪は44坪だった。これは当時としては大きな部類に入る駅舎建築であったという。

そして、1913(大正2)年に現在の駅舎が竣工する。4代目となるこの建物は、5年の歳月をかけて造られ、3月31日に式典が催された。当初から台湾の駅舎建築の筆頭に挙げられていた。

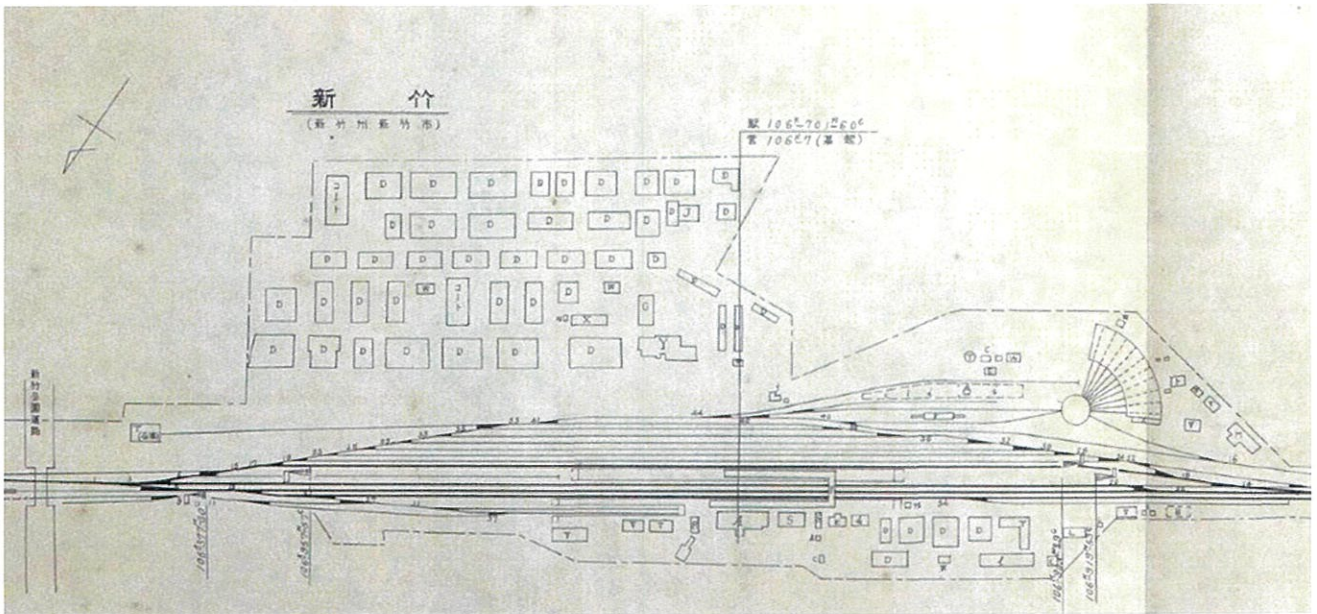
## 駅舎を手がけた建築技師

新竹駅はドイツ風ネオバロック様式と呼ばれるスタイルで、直線で構成された屋根のラインが印象的だ。優美な中にも厳つい表情を持ち合わせた建物である。

中央には銅葺きの塔が設けられ、大きな時計が据え付けられていた。これは公定時刻を市民に知



重厚感を感じさせる新竹駅。台中や基隆(現存せず)と並んで台湾の三大名駅舎に挙げられていた。



構内には側線が多く設けられ、運行上の拠点でもあった。南方にあった扇形車庫は取り壊されてしまった。昭和5年時の構内配線図（陳朝強氏所蔵）。

らせるという役割を持ち、戦前のターミナル建築によく見られたものである。個人で時計を持つことが少なかった時代に特有のものである。

この駅舎の設計は松ヶ崎萬長（まつかさきつむなが）という人物が担ったとされる。松ヶ崎は1871年に13歳で遣欧使節団に従い、ドイツのベルリン工科大学で建築学を修めた人物である。日本で最初にドイツ建築を紹介したことで知られ、日本建築学会の前身である造家学会の創設にも関わっている。近代日本建築界の黎明期において重要な役割を果たした人物である。

松ヶ崎は1907（明治40）年に台湾総督府鉄道部の嘱託技師として台湾へ渡ってきた。在職中は基隆（きいるん）駅や台北鉄道ホテルの設計に携わり、そのほか、いくつかの駅舎建築を手がけたとされる。

新竹の駅舎は直線を多用し、質実剛健な雰囲気醸し出している。特に屋根のラインが特色で、気品を漂わせながらも、毅然とした表情を持ち合わせたような印象である。現在は駅周辺が景観整備されており、駅舎の美しさが際立つようになっ

た。できれば、少し離れて、駅舎をカメラに収めたい。

松ヶ崎の人となりは謎に包まれているが、豪胆な性格で、酒をこよなく愛した人物と言われている。建築界の後輩たちにも慕われていたようで、好人物だったと推測される。松ヶ崎が台湾にいた時間は長くないが、後輩たちには大きな影響を与えたようだ。台湾時代に松ヶ崎が手がけた物件については、記録や史料が少なく、詳細は不明なことが多い。考証が待たれるところである。



新竹駅は台湾で最も美しい駅舎とされていた。竣工は1913（大正2）年3月31日。総工費は2万2500円だった。

松ヶ崎が手がけた物件は、現在、この新竹駅と栃木県にある元外務大臣・青木周蔵の那須別邸が残るのみである。そして、新竹駅は台湾に現存する最古のターミナル建築にもなっている。

## 皇太子行啓と新竹駅

1923(大正12)年4月19日、大正天皇の摂政として皇太子(のちの昭和天皇)が台湾を行啓した際、新竹を訪れた。特別客車「ホトク1」型客車に乗車した皇太子は、11時28分に新竹駅に降り立った。駅について語られた言葉などは残っていないが、この駅舎にどんな印象を抱いたのか、興味深いところである。

この日、皇太子一行は日本本土を離れて8日目、すなわち、台湾到着後4日目であった。皇太子は朝7時に起床し、8時30分に台北宿泊所となっていた台湾総督官邸(現・台北賓館)を出発。自動車で台北駅へ向かっている。そして、8時40分発の特別列車にて台北を離れ、9時24分、桃園駅を発車後、第八代台湾総督の田健治郎が桃園埤圳について説明をしている。

新竹駅に到着したのは10時31分だった。ここから新竹州庁(現・新竹市政府)に向かい、10時40分に到着。11時15分に新竹尋常高等小学校(現・新竹国民小學)に寄った後、駅に戻り、11時28分発の列車で、台中へと向かった。そして、前述したように、車中にてシルビア山について田総督から説明を受けている。

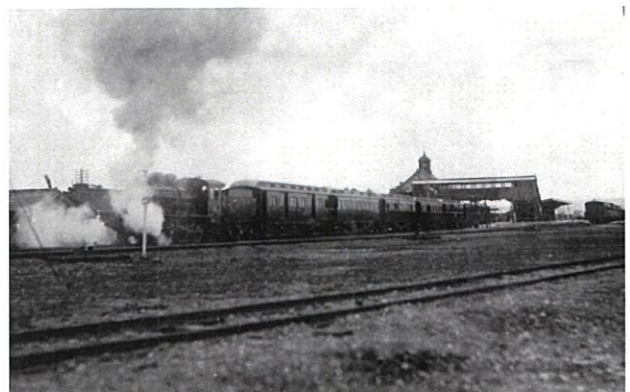
新竹に滞在した時間はわずか一時間足らずであった。しかし、皇太子が降り立った駅舎の中で現存し、今も使用されているのは、この新竹駅のみである。

## 大正期のターミナル建築を細見

駅舎の内部は思いのほか小ぶりである。特に通勤通学客の多い朝夕の時間帯にこの駅を訪れると、手狭な印象を否めない。コンコースは常に人



皇太子行啓時の新竹駅の様子。新元久氏所蔵。



新竹駅を出ていく特別列車。新元久氏所蔵。

で溢れ返っている印象だ。

しかし、人の流れはスムーズで、混乱した様子が感じられないのも事実である。これは動線の管理にその理由がある。日本統治時代に設けられた台湾の駅舎は、多くの場合、改札口を駅舎内に設け、出口を駅舎脇に設けている。これによって、出入りする人に流れを与え、混雑を防ぐのである。つまり、駅舎を通るのは、これから列車に乗り込む人だけであり、降車客は待合室を通らずに町へ出て行くのである。

また、便所が駅舎外に設けられていることにも注目したい。衛生事情が芳しくなかった時代、病原菌が蔓延することを防ぐべく、便所は別棟にして設けていた。こういったスタイルは台湾総督府



台湾が誇るターミナル建築。竣工以来、常に街のシンボルとなってきた。夜間はライトアップされ、美しさを増す。

の衛生管理の手法に基づいたものだが、台湾が日本の統治から離れた後も、それが受け継がれているのは興味深いところである。

現在、台湾にはいくつかの戦前の駅舎が現役となっているが、便所を駅舎内に設けているところはほとんど見られない。これは台湾の風土の特質を見極め、時代に見合った建築のスタイルを追究した結果と言っていいだろう。

乗降客の動線管理の事例については、戦後に建てられた彰化駅、台東駅などでも見られ、改札口と出口とは分かれている。日本統治時代に作りあげられた発想は、理にかなったものとして評価され、戦後の建築にも採用されているのである。

## 文化財としての保存、そして復元

昭和時代を迎え、町の発展とともに駅の利用者也増えていったが、戦時中は米軍による空爆を受け、大きな被害が出た。特に1943(昭和18)年11月25日の空襲では新竹飛行場が狙われ、鉄道施設にも大きな被害が出た。

敗戦によって日本人が台湾を去ると、中華民国が統治者として君臨するようになった。鉄道も中華民国・国民党政府が接管し、運営は交通部台湾鐵路管理局によって行なわれるようになった。

空爆を受けた新竹駅は1948年に修復され、鉄道の営業も再開された。その後、駅舎の左翼部分に増築が施され、左右対称のシンメトリーは崩れ



待合室は大きくないが、高い天井が印象的である。

てしまった。日本統治時代のターミナル建築は等しく左右が対称となっており、これが一種の定番のスタイルだったが、戦後に台湾へやってきた中華民国の建築士たちは、そういった美学を持たなかった。

左翼部分は1968年に完成し、ここに駅務室が入った。また、1973年には右翼部分にも増築が施されている。こちらには鉄道警察が入った。当時は既存の建築物に中華風の装飾を付けたり、ナショナリズムに基づいた改造を施したりすることが頻繁に行なわれていた。幸い、この場合は、そういったことは少なかったが、やはり建築美は失われていた。

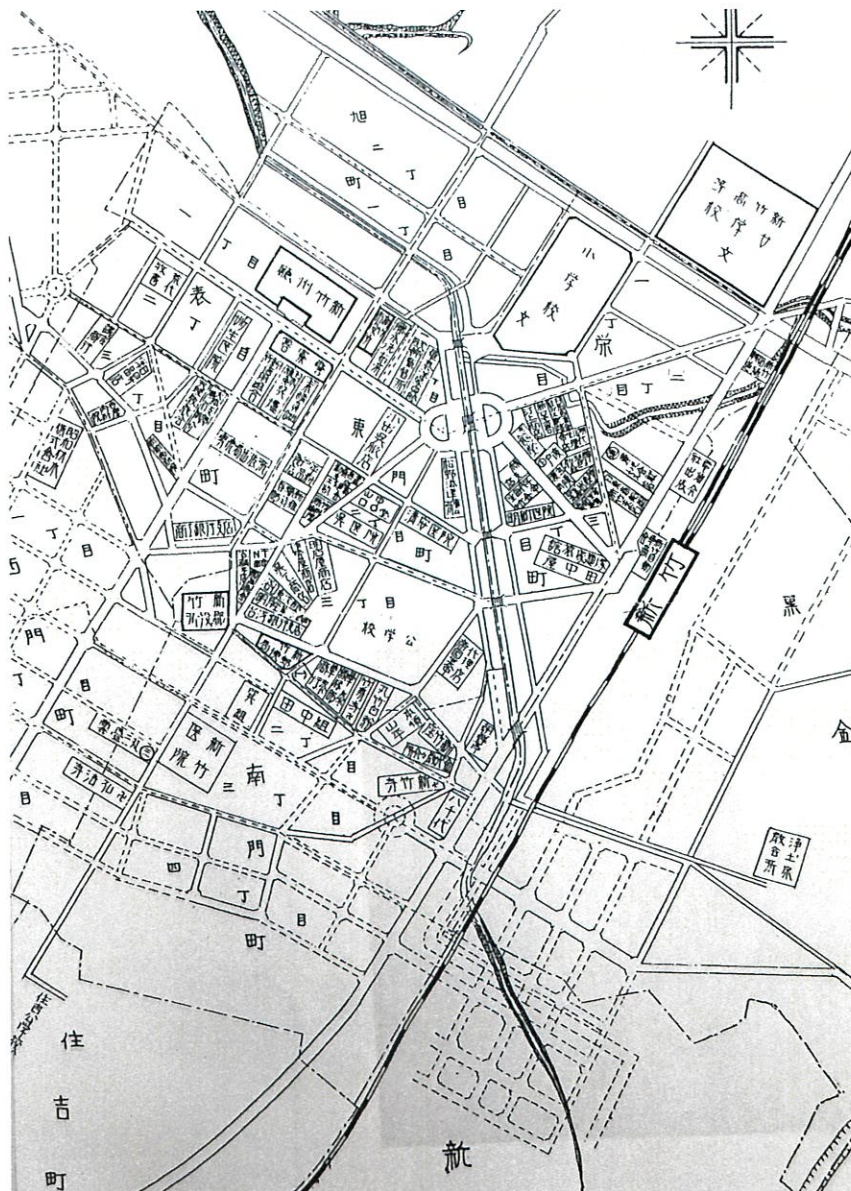
## 駅舎は史跡として保存されている

駅舎そのものの建て直しも検討されたが、竣工時の姿を保つ駅舎は少なく、歴史的な価値も考慮



駅舎だけでなく、構内も往年の雰囲気が感じられる。基本的には全列車が停車する。





新竹駅周辺の様子。『台湾鉄道旅行案内』より。

され、1998年6月23日に文化財の指定を受け、保存されることとなった。

一方、日本国内においても、大正期のターミナル建築が現役であることは極めて珍しく、2015年にはJR東日本の東京駅丸の内駅舎との間で、姉妹駅関係が締結された。調印式は2月12日に行なわれ、大きく話題となった。

両駅は日本人が手がけた大正期の建築物であり、欧風の駅舎建築でもある。竣工時期も新竹が

1913(大正2)年3月31日、東京駅が1914(大正3)年12月20日と、ほぼ同時期である。さらに、東京駅の設計者である辰野金吾もまた、松ヶ崎と同様、造家学会(後の日本建築学会)の創設委員であった。

なお、新竹駅の正面には「新竹車站」(駅の意味)と記された大きな看板が掲げられていた。しかし、歴史に忠実にあるべきということで、竣工時の姿に戻す作業が実施された。現在は駅名標は取

り外され、玄関上にあった大きなデジタル式時計も取り払われた。さらに壁面も日本統治時代の色合いに戻された。

また、史跡の指定を受けているのは駅舎だけではない。ホームに設けられた雨よけ屋根も文化財

の扱いを受けている。これは使用済みの古レールを用いたもので、台湾ではいくつかの駅で見られるが、保存対象とされたのはここが最初である。

次回もまた、新竹について紹介したいと思う。

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。著書に『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』、『台湾に生きている日本』、『台湾探見-ちょっぴりディープに台湾体験』(片倉真理との共著)など。また、台湾生活情報誌『悠遊台湾』を毎年刊行。最新刊は『台北歴史建築探訪~日本が遺した建築遺産』(ウェッジ)。2019年春より武蔵野大学客員教授に就任。

ウェブサイト台湾特捜百貨店 <http://katakura.net/>