

台湾縦貫鉄道を誌上体験 その1（基隆～台北）

武蔵野大学客員教授・台湾在住作家 片倉佳史

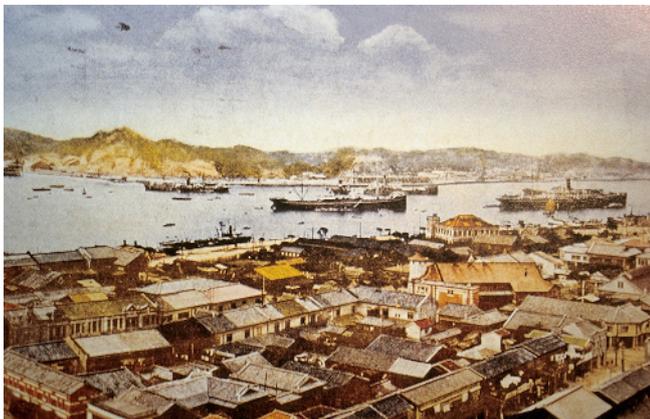
台湾の南北を結ぶ台湾縦貫鉄道。基隆と高雄（旧名・打狗）間の408.5キロにおよぶ一大幹線は、今もなお、台湾社会を支える存在だ。今回から、その縦貫鉄道を「誌上体験」しながら日本統治時代の台湾をたどってみたい。今回、まずは基隆から台北までを旅してみよう。

基隆から旅立つ

基隆（きいるん）は縦貫鉄道の起点駅である。その開設は古く、清国統治時代に遡る。台湾巡撫（知事に相当）だった劉銘傳は清国中央に鉄道建設の重要性を訴え、台湾の地でそれを実現させた。これは大清帝国の領土内において自力で鉄道を建設した最初の事例となった。

敷設工事が始まったのは1887年6月9日のことだった。翌年10月16日に台北～錫口（後に松山と改称）間の工事が終了。12月18日に正式開業となった。続いて水返脚（後の汐止）までが開業。基隆から台北までの区間の営業が始まったのは1891年10月20日のことだった。

日本統治時代にも鉄道旅行の案内書は発行されていた。たとえば、台湾総督府鉄道部が毎年発行していた『台湾鉄道旅行案内』を筆頭に、『汽車



基隆港の様子。ここは台湾を訪れた人々が初めての接点となる港であった。『古写真が語る 台湾 日本統治時代の50年』より転載。

の窓から』（鉄道部）、『台湾週遊概要』（やまと新聞台湾支局）、『台湾案内』（中外通信社台湾総支局）、『常夏之台湾』（常夏之台湾社）などが挙げられる。こういった指南書はいずれも、その出発点を基隆としており、その位置づけが際立っていた。

台湾の門戸・基隆

港を有し、縦貫鉄道の起点でもあった基隆は、いわゆる「台湾の門戸」であった。1895（明治28）年に台湾が日本領になると、本土からやってくる日本人は例外なく基隆港に到着する。そして、基隆駅から台北を目指し、列車に乗った。

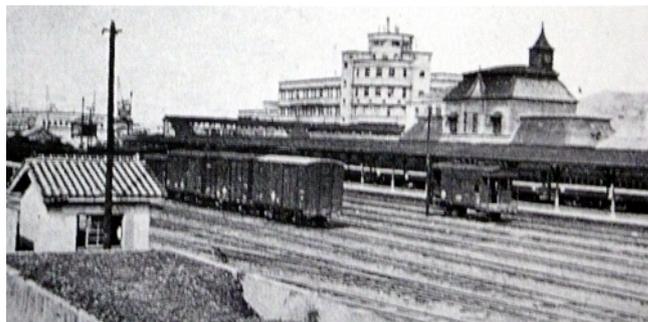
日本統治時代の基隆駅は壮麗な造りで知られ、台湾を代表する名駅舎とされていた。竣工は1908（明治41）年10月30日。英国風の雰囲気を感じさせる建物だった。駅の構内は広く、何本もの側線があり、線路は港湾に続いていた。

ただし、駅舎は1967年1月23日に新駅舎の竣工と同時に取り壊され、過去のものとなっている。そして、2015年6月には地下化工事が終了し、現在は近代的な駅舎が旅人を迎えている。残念ながら往年を偲ぶことはできない。

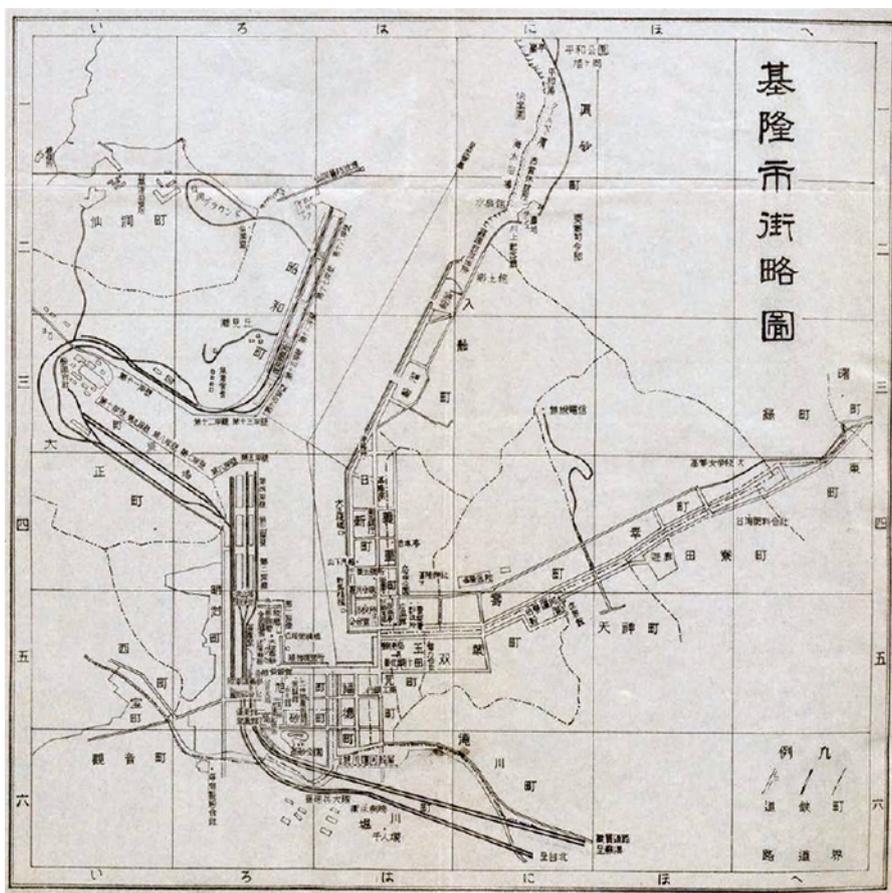
日本統治時代は岸壁のすぐ目の前に駅舎があった。日本統治下の台湾には多くの皇室関係者や華族、政府要人が視察に訪れていた。基隆に接岸後はまっすぐに進むと駅舎があり、改札を通った先には一番線ホームがあった。つまり、下船客の最短距離で列車に乗り込むことができた。



壮麗な雰囲気をもった基隆駅。日本が手がけた駅舎の中でも屈指の存在感となっていた。



基隆駅構内の様子。駅舎の奥に見えるのは基隆港合同庁舎。1934(昭和9)年竣工で、「海港大樓」という名に変わっているが、現役の官庁舎である。



基隆市内の地図。港を中心に街は開けていた。駅は基隆市明治町にあり、駅から海に向かって、大正町、昭和町と続いていた。『台湾鉄道案内』より。

三坑駅付近に残る石碑

基隆を出た列車は左に大きくカーブし、しばらくは市街地を走る。かつて、基隆の街は鎌倉に似ていると言われた。つまり、三方を山に囲まれ、残りの一方が海に面している。市街地は平地に開

け、少しでも山に入ると豊かな自然に触れられる。鎌倉との相違点を挙げるとすれば、海から吹き付ける風が山にぶつかって雨を降らせる。特に秋から春にかけては東北季節風が吹き寄せ、毎日のように雨が降る。そういったところから基隆には「雨港」という別名が与えられていた。

三坑駅は日本統治時代には存在せず、2003年5月9日に新設された駅である。これは付近住民の利便性を図ったもので、台北近郊ではこの時期、いくつかの新駅が設置された。

この駅一帯は、日本が台湾を領有した1895年(明治28)年、日本の統治を甘受しない勢力との間で、大規模な戦闘が行なわれた。日本軍が基隆を占領したのは6月3日だったが、その後、北白川宮能久親王率いる近衛師団は台北に向かい、そして台南までの各地で抵抗勢力を鎮圧していった。当然ながら、多くの死傷者が出たが、そこには将兵のみならず、疫病に罹患し、病死した者が3千人を超えていた。そのため、忠霊殿が設けられ、山腹には招魂碑が建てられた。これは、千人塚とも呼ばれていた。

三坑駅の周囲は住宅が密集しているが、ここにはかつて炭坑があった。その痕跡は全く残っておらず、想像すらできない状態だが、現在、集合住宅の間を走る路地は、どれもかつては石炭を運搬していたものだったという。

三坑駅から山間を少し進むと、地藏庵という祠がある。わかりにくい場所ではあるが、この向かいには軍人軍属火葬場之碑、そして、近衛師団戦死者之墓と刻まれた石碑が残っている。前者は



三坑駅に近い場所にある二つの石碑。雑草の中に埋もれ、非常にわかりにくい、歴史を物語る存在として注目したいところである。

明治28年、後者は明治31年に建碑されたものである。

なお、さらに坂を上って行けば、招魂碑も残っているが、これは建物の裏手にあり、さらにわかりにくい(法王寺の敷地から見おろすことはできる)。

山を越え、基隆河を渡って八堵へ

三坑を出た列車の車窓左手には大きな学校が見える。ここはかつての瀧川公学校(昭和16年からは国民学校)である。本島人(漢人系台湾人)子弟が通う初等教育機関で、建て直されてはいるが、戦前から大きな校舎を誇り、各種設備も島内屈指のものとなっていた。この学校は生徒数が多いことで知られ、1941(昭和16)年当時で2千名というマンモス校であった。

この一帯は基隆攻略上、最大の激戦地となった場所でもあり、多くの戦死者を出した。獅球嶺砲台に立て籠もった抗日軍を近衛師団は下から攻撃したが、大苦戦を強いられた。暑い時期でもあり、腐乱が進みやすかったため、遺体はすぐに荼毘に付された。先に述べた石碑はそういった悲劇を物語っている。

列車は右にカーブを描いて、竹仔嶺隧道に入る。これを抜けると、そのまま基隆河の橋梁に繋がっていた。竹仔嶺隧道は555.6メートルのトンネルで、現在は瞬く間に抜けてしまうが、八堵に向かって緩い上り坂になっているため、蒸気機関車の時代は「縦貫鉄道最初の難所」と言われていた。

八堵(はちと)駅は宜蘭線の分岐駅であり、日本統治時代は乗り換え駅として賑わった。また、宜蘭線沿線に点在する炭坑から積み出される石炭の輸送で賑わった。宜蘭線の終点となっていた蘇澳(すおう)までは93.6キロ。宜蘭方面からやってくる基隆行きの列車は進行方向が変わるため、戦後も長らくスイッチバックのような形をとっていたが、それもまた、過去のものとなっている(宜

蘭線については当連載第15回、『交流』2019年9月号を参照)。

駅舎の傍らには1994年に建てられた二・二八記念碑が立つ。二・二八事件は1947年2月28日に発生した民衆蜂起で、戦後に中国大陸からやってきた外省人たちの横暴に対し、台湾の人々が立ち上がったもの。その後、中華民国国民党軍は報復を始め、多くの住民を虐殺。八堵駅では駅員が仲間をかくまったとして、虐殺に遭った。碑は大きなものではないが、この駅に降り立つことがあれば、立ち寄ってみたいところである。



二・二八事件は台湾の戦後最大の悲劇。その後、白色テロの時代を迎え、人々は苦難の日々を過ごすこととなった。

木造駅舎が残されている七堵

続く七堵(しちと)駅は七堵機務段(機関区・車両基地)を擁する主要駅。構内は広く、ここを出発駅・終着駅とする列車は少なくない。乗降客が多いわけではないものの、運行上の拠点駅となっている。駅のすぐ横に操車場があるので、ホームからも入れ替え作業を眺めることができる。

この駅は車両基地建設のため、日本統治時代の駅からはやや離れた場所に設けられた。かつては現駅舎から車両基地を挟んだ先に駅があった。現在、この旧駅は「七堵鐵道紀念公園」の名で整備されており、木造駅舎も修復されている。

駅舎は1908(明治41)年に建てられたもので、現存する台湾の駅舎の中では最古参の部類に入

る。戦後、度重なる補修が行なわれたため、かろうじて原形を留めるという印象である。この駅舎は2007年1月21日をもって廃止されたが、現在は郷土史跡として保存されている。

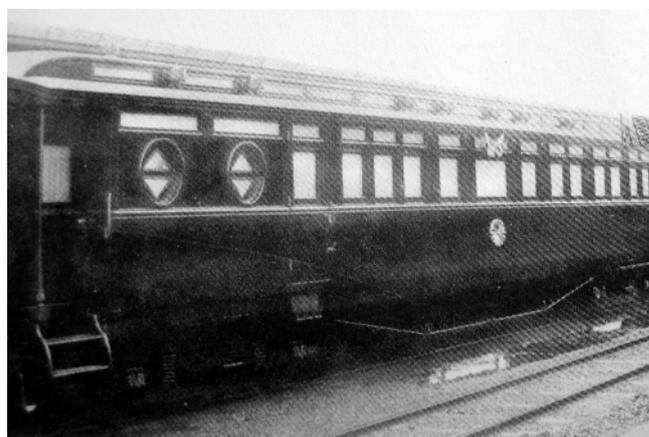
なお、一般公開はされていないものの、車両基地に併設された特別車庫には、日本統治時代に製



鐵道公園として残されている七堵駅旧駅舎。同じ駅の構内だが、現在の改札口からは5百メートルほど離れた場所にある。



現在も大切に保存されている日本統治時代の貴賓車。台湾では「花車」と呼ばれる。残念ながら、公開される機会は多くない。



日本統治時代に撮影された貴賓車(新元久氏提供)。



ホトク1型は1923（大正12）年4月、摂政の地位で台湾を行啓した皇太子（後の昭和天皇）が利用した。車内には明治の著名画家・川端玉章の晩年作とされる蒔絵が掲げられている。日本統治時代に撮影された古写真（嘉村孝氏提供）。

造された貴賓車が保存されている。台湾総督用だったコトク1型、そして、昭和天皇が皇太子時代に乗車したホトク1型の2両で、文化財としての価値は計り知れないものがある。

炭坑で栄えた五堵

七堵を出た列車は六堵（ろくと）隧道を抜け、2007年5月8日に設けられた百福駅に着く。日本統治時代には七堵と五堵の間には北五堵という駅があった。正式には北五堵ガソリンカー停留所を名乗り、1932（昭和7）年4月1日に臨時駅として開設された。ただし、1942（昭和17）年に石油の不足に見舞われガソリンカーの運行は停止。この駅も営業休止となった。戦後に復活はしたが、1969年に廃止となっている。

列車が五堵（ごと）隧道を抜けると、五堵駅に到着する。ここは台湾でも指折りの炭田地帯として知られ、貨物の取扱量が多かった。昭和初期は台湾で最も石炭を多く扱う駅にもなっていたが、現在はすべてが閉山しており、その面影は全くない。駅も2006年4月9日に高架化され、往時を偲ぶことはできない。なお、昭和12年時の史料によると、一帯には9か所の炭坑があったという。

この辺りには「～堵」という地名が続くが、これは清国統治時代に築かれた土垣のことである。土垣一丈を「板」といい、五つの「板」をもって「堵」とした。つまり、台北城から見て、何番目の土垣なのかという意味で、これが地名として定着した。



五堵付近には炭坑が集まっていた。付近には石炭運搬用の台車（トロッコ）の軌道が網の目のような路線網を誇っていた。瑪陵坑に静態保存される台車。

神社の遺構が残る汐止

続く汐止（しおどめ）まではわずか1キロあまりと駅間が短く、すぐに到着する。汐止は1990年代から急速に発達した台北のベッドタウンで、基隆と台北の中間に位置している。大都市ではないが、日本統治時代以前から商業都市として賑わってきた。現在も古い家並みが残っており、昔ながらの風情が残っている。

市街地の北側には基隆河が流れており、水陸交通の要衝でもあった。昭和時代に入ると、炭坑の開発も進み、内地人（日本本土出身者とその子孫）も住むようになった。

汐止という地名も興味深い。この町の旧称は「水返脚（すいへんきゃく）」であった。これは基隆河の河水が満潮時に逆流し、ここまでやってくる。すると、干潮の頃合いを迎え、河水が引いていく。

つまり、「海から遡ってきた河水がここで止まる」ということで、「汐止」となったのである。1920(大正9)年10月1日、台湾総督府が行なった大規模な地名改正の際に「汐止」となり、駅名もこれに合わせて変更となった。

現在は高架化されている汐止駅だが、台北からやってきた際、駅に到着する少し前に鳥居が見える。これはかつての汐止神社の鳥居で、現在もその姿を留めている。北白川宮能久親王率いる近衛師団が基隆から台北に向かう際、台北城入城の前夜の宿泊地がここだった。神社は北白川宮能久親王が宿泊した場所を記念して創建された。

現在は忠順廟と呼ばれる廟になっている。神社そのものは敗戦によって廃社となり、本殿や拝殿は戦後、新たな統治者となった中華民国国民党政



汐止は高層マンションが林立する新興都市。駅は高架化され、近代的な装いだいが、路地に入ると今も昔懐かしい雰囲気の家並みが残っている。



汐止神社の大鳥居。石灯籠や狛犬なども姿を留めている。現在は郷土古蹟の扱いを受けている。汐科駅寄りのホームから見られる。



汐止国民小學は日本統治時代に設けられた汐止公学校を前身とする。構内には昭和3年に建てられた御大禮記念碑が残っている。

府によって撤去された。しかし、鳥居や石灯籠、狛犬などは今も姿を留めており、街のシンボルとして扱われている。

神社は1937(昭和12)年12月15日の鎮座で、北白川宮能久親王御遺跡地を神社とした。1895(明治28)年6月1日、先述したように北白川宮能久親王はこの地に宿泊し、翌日、台北に向かって出発している。こういった宿泊地を「御遺蹟地」とした事例はここ以外にも台湾各地で見られる。なお、神社は北白川宮能久親王の命日である10月28日を例祭日としていた。

地下化され、開発が進む南港

南港(なんこう)は台湾高鉄(台湾高速鉄路)の起点駅である。2008年9月21日に地下化され、装いを新たにした。日本統治時代の駅は現在の場所よりも東側にあったが、痕跡は残していない。なお、この駅のプラットホームは592メートルもあり、台湾の鉄道で最も長いホームとして知られている。

南港については『交流』2014年3月号の拙稿「南港区と信義区の歴史スポットを訪ねる」を参照されたいが、ここは基隆河の南岸に位置し、水運の基地となっていた。港と言っても大きなものではなく、小さな船着き場があるという程度だったが、

基隆河は水量が豊富だったこともあり、付近で産する茶葉などの積出が行なわれていた。なお、南港という地名は基隆が「北港」と称されたことを受けてのものである。

この一帯も五堵から続く炭田地帯で、駅周辺にもいくつかの炭鉱があった。また、茶葉の産地として知られ、主に包種茶の栽培が進められていた。車窓左手の山並みには、茶畑が広がる様子が眺められたという。ただし、現在は石炭の採掘は完全に過去のものとなり、茶畑も山深い場所にわずかに残るばかりである。

また、現在は鉄道が地下化されているため、車窓は楽しめないが、かつては列車から大屯山系の山並みが眺められたという。まず右側に七星山（1120メートル）が見え、その左には平たい小観音山（1066メートル）が寄り添う。そして、大屯山（1092メートル）が続き、駱駝の背のようにも見える面天山（977メートル）、さらに、七星山の手前に見える丸い山は紗帽山（643メートル）だった。これらの山とは少し離れた場所になるが淡水富士の異名をとった観音山（616メートル）も見ることができた。

これらの山の手前には碧山巖がある。主神に開漳聖王を祀っている廟で、眺めの良さで知られていた。清国統治時代、この一帯は漳州人と泉州人が戦火を交えた地で、漳州勢力は泉州勢力の攻撃によって、この山に追われたが、山上より大岩石が落ち、泉州軍はことごとく圧死し、鬪いは漳州人の勝利に終わった。その後、人々はここに廟を建て、碧山巖と名付けたという言い伝えが残る。

ここからは台北盆地を一望できる。また、深い森の中にあるため、散策を楽しむ人々の姿も多い。さらに、台北のビル群を背後に飛び立つ飛行機などを組み合わせ、撮影が楽しめるため、大きなカメラを手にした撮影家たちもよく見かける。



南港駅の近くには日本統治時代の国産コルク工業株式会社の工場の一部が残る。現在は公共空間として使用されている。『台北・歴史建築探訪』より転載。



碧山巖からの眺め。台北盆地の様子が一望できるスポットとして知られている。

松山～台北市東部の拠点駅

松山（まつやま）は日本人観光客にもお馴染みの饒河街夜市（ナイトマーケット）の最寄り駅である。現在は台湾高速鉄道と MRT（都市交通システム）松山線の接続駅となっており、台北市東部のターミナルとなっている。

もともと、この辺りは「錫口」という地名だった。しかし、南側には南港から続く山並みが連なっており、そこが松に覆われていることにちなみ、「松山」という地名が付されることとなった。残念ながら、愛媛県松山市との関連性はなく、偶然の一致というべきものだが、現在、松山駅は JR 四国と姉妹駅協定を結び、相互交流を図っている。

松山は当初、台北州七星（しちせい）郡松山庄だったが、1938（昭和13）年に台北市に編入された。七星郡は台北近郊一帯を管轄しており、汐止街、士林街、北投街、内湖庄があった。先述の南港は内湖庄に属していた。汐止と内湖には数多くの炭坑があり、また、包種茶の生産も盛んな土地だった。

現在、松山駅付近では日本統治時代に整備された市場が残っている。なお、七星郡役所は七星郡内にはなく、台北市内に設けられた。建物は1927（昭和2）年に設けられたもので、現在は立法院青島第二会館という名で使用されている。



公設松山市場。饒河街観光夜市にあり、今も木造の建物が残っている。『台北・歴史建築探訪』より。



七星郡役所。役場は台北市内に設けられていた。建物は現存するが、議員会館となっており、館内の見学はできない。『台北・歴史建築探訪』より。

松山から台北へ。 昭和期に勃興した工場地帯

松山駅は南港駅と同様、地下駅となっているが、

ここより先、台北駅までの線路跡地は「市民大道」という道路となっており、台北を東西に横切る幹線道路として機能している。

線路の南側には鉄道工場があった。戦後は「台北機廠」と名を変えたが、長らく、台湾の鉄道を支えてきた場所である。ここは6万坪を上回るという広大な敷地を誇り、鉄筋コンクリート造りの建物が連なっている。据付けられた機械も最新式のものとなっており、鉄道工場としては東洋一のものとなっていた。ここで働く作業員は一千名を超えていたという。

ここに鉄道工場が設けられたのは1935（昭和10）年のことで、10月30日に落成式が開かれた。設計は台湾総督府鉄道部改良課の宇敷赳夫が担った。機能性を極限まで重視した造りで、装飾の類は一切存在しない。しかし、頑丈さも極められており、米軍機による空爆時にも、それほどの被害はなかったという。

この工場が扱う範囲は広く、機関車や客車、貨車の製造、組み立てに始まり、修繕や塗装なども行っていた。さらに、動輪や台車をはじめ、工具や金属部品、蓄電池、装飾品などの製作もしており、まさに鉄道に関するすべてのものがここで生まれていくという状況だった。

2012年6月、台北市が推進する再開発事業を受け、鉄道工場としての機能は桃園市楊梅区に移転した。現在は台湾の鉄道を支えてきた功績が評価され、「國家鐵道博物館」として、整備が進められている。

鉄道工場の南側には台湾総督府専売局の煙草工場があった。正式名称は「台湾総督府専売局松山たばこ工場」。こちらも6万坪という広大な敷地を誇った。1937（昭和12）年に操業を開始し、年産20億本という煙草の需要に応えてきた。

この一帯は台北の町はずれに当たり、長らく田園地帯が広がっていたというが、昭和期に入り、台北市の新しい工業地帯として注目されるように

なった。戦争の勃発によって、その勢いは増したものの、戦況の悪化によって、台湾総督府が描いた計画は頓挫することになった。

現在、煙草工場は移転を済ませており、ここは1998年7月に操業を停止した。その後は長らく遺棄されていたが、現在は「松山文創園區」というアート空間として整備されている。



鉄道工場は戦後もその機能を果たした。現在は産業遺産として守られている。車両の修繕などもここで行なわれていた。



芸術をテーマとした公共空間に変わった煙草の製造工場。敷地内には病院や託児所などもあり、ここ全体が一つの村のようだったとも言う。

台北駅に到着

列車はその後、左手に巨大な操車場を見ながら台北駅に向かっていった。車窓の左手には台湾総督府専売局が運営する製酒工場があり、隣りには日本樟脳株式会社の工場が連なっていた。これらも現在は使用されていないものの、産業遺産として扱われ、公共スペース「樺山文化創意園區」として整備されている。

なお、台北駅の手前には広大な貨物操車場が広がっていた。ここには樺山貨物駅があり、事務所だった建物が健在だ。樺山駅の名は台北市樺山町にあったことにちなむ。これは初代台湾総督の樺山資紀（かばやま・すけのり）に由来する。

左手に旧台北市役所が見えると、「勅使街道」を踏切で越え、列車は台北駅の構内に入った。もちろん、現在は地下区間となっているので、車窓は楽しめない。この台北市役所の建物は現在、中華民国行政院となっている。往時であっても車窓から建物の正面を眺めることはできなかったはずだが、鉄筋コンクリート構造の大きな建物は格別な威容を放っていたに違いない。

勅使街道は別名「御成街道」とも言い、この先、台湾神社まで続いていた。現在は中山北路と呼ばれており、台湾神社の跡地には圓山大飯店が聳え立っている。

次回も続けて、縦貫鉄道を誌上体験してみたいと思う。