

片倉佳史の台湾歴史紀行 第二十三回

台湾縦貫鉄道を誌上体験 その2 (台北~桃園)

武蔵野大学客員教授
台湾在住作家 片倉佳史

台湾島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、台湾社会を支えている。その縦貫鉄道を「誌上体験」し、日本統治時代の台湾をたどる旅。第二回を迎える今回は台北から桃園までを旅してみたい。

島都・台北の玄関口~台北駅

台北（たいほく・タイペイ）は台湾の島都として栄える都市。その玄関口となる台北駅は、現在、巨大な駅舎が旅人を迎えている。地上6階、地下4階という規模はもちろんのこと、中国史上の宮殿をイメージしたという独特な外観が強烈な印象を放っている。

現在、この駅は台湾鉄路管理局が運営する在来線、台湾高速鉄道、台北の都市交通を担う「台北捷運（MRT）」、そして、台湾桃園国際空港のアクセス鉄道である「桃園機場捷運」の接続駅であり、終日賑わいを見せている。

台北駅の創設は清国統治時代の1891年に遡る。現在の駅舎は4代目にあたり、1989年9月2日から使用されている。3代目の駅舎は日本統

治時代の1941（昭和16）年に竣工したもので、当時流行していたモダニズムを感じさせる建物だった。しかし、台北の市街地における鉄道地下化事業に合わせて現在の駅舎が建てられ、45年の歴史に幕を下ろした。1986年2月24日には仮駅舎に切り替えられ、3月1日より旧駅舎の撤去作業が行なわれた。

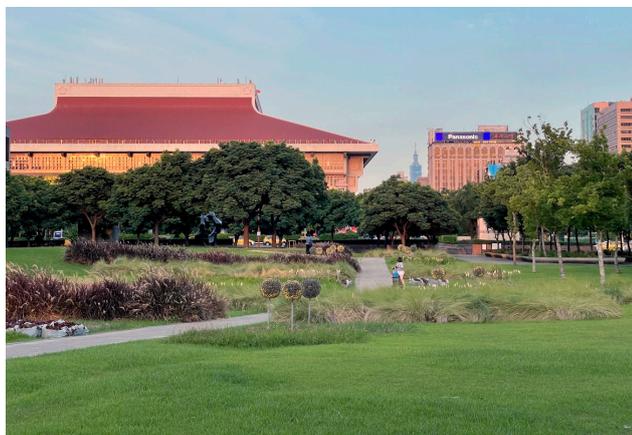
日本統治時代の台北駅は現在の場所ではなく、現駅舎に隣接して西寄りであった。現在、館前路と呼ばれている道路は日本統治時代、「表町（おもてちょう）通り」と呼ばれており、台北駅前通りであった。つまり、この道路の北端に駅前広場を擁した台北駅、南端に台北新公園（現・二二八和平紀念公園）があり、台湾総督府博物館（同・國立台湾博物館）があった。

なお、かつての台北駅前には台湾屈指の高級ホテル「鉄道ホテル」があったが、これは1945（昭和20）年5月31日の台北大空襲で攻撃対象となり、瓦解した。現在は新光三越摩天楼大楼となっている。なお、ホテルの正面玄関は表町通りに向いており、向かいには吾妻（あがつま）旅館があった。

三線道路と北門

現在、忠孝西路と呼ばれている道路は清国統治時代には城壁があった場所である。日本統治時代に入って城壁は撤去され、その跡地に道路が設けられた。ここは片側三車線の道路にちなんで「三線道路」と呼ばれていた。

近くには大阪商船会社台北支店があった。建物は1937（昭和12年）に竣工したもので、戦時期



台北のランドマークともなっている台北駅（左手）。交通の要となっており、街の玄関口としても機能している。列車は地下に発着している。奥の樹木が生えている辺りに、日本統治時代の駅舎があった。



國家影像資料中心。日本統治時代の大阪商船会社台北支店の社屋が使用されている。忠孝西路は日本統治時代の三線道路の北側部分であった。

に流行した帝冠様式の流れを汲む。構造としては鉄筋コンクリート構造だが、外観、特に屋根に東洋趣味が加えられている。箱型の建築母体と瑠璃瓦という組み合わせも特筆された。

この建物は2021年3月に「國家影像資料中心」の名で整備された。戦後に中華民国政府に接收され、「台航大樓」となり、その後は長らく公路局が使用してきた。2013年に台北市から史跡の指定を受け、保存対象となった。建物の頂部にあった塔の装飾は1968年に撤去されていたが、現在は設計図をもとに復元されている。

現在の忠孝西路を北門に向かって進んでいくと、中華郵政台北郵局の建物が見える。そして、北門を挟んだ向かいには「國立台湾博物館鐵道部園區」がある。前者は日本統治時代の台北郵便局で、当時から総局の機能を持っていた。後者は旧鉄道部庁舎で、現在は博物館として使用されている。いずれも歴史性建築物の指定を受けており、保存対象となっている。

北門は清国統治時代に設けられた城門で、正式には「承恩門」を名乗る。台北城には、北門の外に、東門、南門、西門、小南門と計5つの城門があった。市街地を囲むように城壁も設けられていたが、日本統治時代初期に撤去され、跡地には先述の三線道路が設けられた。この内側を「城内」といい、内地人（日本本土出身者とその子孫）が多く暮らしていた。

現在、三線道路は中華路（西側）、愛国西路（南側）、中山南路（東側）、忠孝西路（北側）となっている。

降伏式典が開かれた台北公会堂

かつて、台北駅を出た列車は北門の脇を走り、



旧台北公会堂は孫文にちなんで中山堂と呼ばれている。建物は地上4階建てで、総面積は1237坪あまり。竣工時、東京、大阪、名古屋の各公会堂に次ぐ規模だった。富永勝氏所蔵。

大きなカーブを描きつつ、南に向かっていった。そして、しばらく進むと、列車は西門跡地に差し掛かる。西門は領台当初に撤去され、ロータリーとなっていた。その中央部には民政長官・祝辰巳（いわいたつみ）の銅像があった。銅像は戦時期の金属供出で取り外され、台座だけが残っていたが、戦後に移設され、現在は中山堂（旧台北公会堂）前の広場の片隅にその姿を留める。日本統治時代の台座の上には中華民国建国の父とされる孫文の銅像が据えられている。

旧台北公会堂の建物は1936（昭和11）年竣工で、当時は日本有数の大型建築と称された。収容人数2千人という大ホールをはじめ、複数のホールを擁していた。ここでは式典や表彰式、そのほか、音楽イベントや映画上映などが数多く開かれていたが、1945年10月25日には台湾地区の降伏式典も挙行されている。この式典で日本は台湾の領有権を放棄した。下関条約以来、日本の新領土として扱われてきた台湾は、この瞬間をもって解き放たれることとなったのである。しかし、台湾の主権は中華民国に移管され、蒋介石率いる国民党政府はこれを「返還」という認識で自らの体制下に収めた。そして、国共内戦で中国大陸を追われた後は、国家の機能全体を台湾に移し、現在に至っている。

降伏式典は簡素なものだったと言われている。式典が執り行なわれたホールは今、「光復樓」の名で残っている。

西門の跡地を経て萬華へ

西門の正式名称は「寶成門」だった。竣工は清国統治時代の1884年だったが、日本統治時代に

入り、1904（明治37）年、都市計画に従って撤去された。その跡地はロータリーとして整備され、終戦まで、「楢円公園」の名で親しまれた。ただし、この公園も現在は消滅しており、古写真で往時の様子を偲ぶばかりである。

旧西門から台北新公園（現・台北二二八和平公園）まで続く衡陽路は、日本統治時代、「栄町（さかえまち）通り」を名乗り、目抜き通りとなっていた。通称は「台北銀座」。空襲を受けることもなく、現在もなお、戦前に建てられた商店建築を何棟か目にする事ができる。

旧西門の前には新起町ガソリンカー停留所があった。日本統治時代、鉄道は大きな役割を担い、台湾の発展を支えたが、軸はあくまでも貨物輸送にあった。大正期に入ると、旅客輸送にも力が入られるようになったが、実際の輸送力は急増する需要に追いつかなかった。当時の列車は蒸気機関車が牽引していたが、運用効率を高めるべく、ここに旅客輸送に特化したガソリンカー（ガソリン動車）が導入された。

1915（大正4）年、淡水線の台北～北投（ほくとう）間への導入を皮切りに、ガソリンカーは各地に配備されていった。ガソリンカーは加速性に優れていたばかりでなく、両運転台であり、短編成での運用が可能だった。そのため、ホームが短くて済むというメリットがあった。そして、乗車機会を増やすことが考慮され、専用の簡易乗降場が各地に設けられた。いずれもホームがあるだけの簡素な作りだったが、利用客は多かった。

新起町ガソリンカー停留所を出た後、右手には西本願寺台湾別院が見えた。ここは戦後、中華民国軍の下級兵士に占拠され、火の不始末から発生した火災によって、残っていた本堂は焼失してしまった。ただし、敷地は遺跡公園として整備されており、現在もその歴史に触れることはできる。

その後、線路は三線道路を離れ、西に進路を変えていた。右手に「警察官及司獄官練習所」（現在の龍山国民中學）を見ながら進むと、左手から台北鉄道会社新店線の線路が寄り添い、萬華（まんか）駅の構内に入った。



日本統治時代に撮影された俯瞰写真。中央に台北公会堂と楢円公園、そして、新起町ガソリンカー停留所が見える。1935（昭和10）年当時の様子。楢円公園の南には八角堂（現在の西門紅楼）の屋根も見える。『始政四十周年記念博覧会画帳』より転載。

「新店ポップ」と呼ばれた台北鉄道会社線

新店（しんてん）線についても触れておきたい。この路線は萬華から分岐し、新店に到るもので、営業距離は10.4キロ。台湾では数少ない民営の旅客鉄道だった。1921（大正10）年1月25日に萬華（まんか）～公館（こうかん）間が部分開業し、その後、新店まで延長されている。

終戦に伴い、日本人が去ると、台湾の鉄道施設は中華民国政府に接收された。その際、この鉄道もあわせて政府に接收され、台湾鐵路管理局の管轄下に入った。路線名も新店線と変わった。しかしながら、1965年3月25日をもって廃止となった。線路跡地の多くは道路用地となり、萬華から公館までの区間は汀州路という道路となっている。痕跡は残っていないものの、緩やかに描くカーブなどから、鉄道の敷地だったことが偲ばれる。

萬華駅から次の螢橋駅までは1.9キロ。廃線跡はそのまま汀州路となっている。螢橋という地名は日本統治時代の終焉によって消滅したものの、「螢橋國民小學（小学校）」の名にその痕跡を残している。この一帯の地名は川端町で、内地人居住者が多く暮らす高級住宅街だった。

次の公館駅までは3.9キロ。近くには台北水源地や台北帝国大学があった。水源地は鮎で知られる新店溪の流れから取水し、ここで浄水処理を施し、台北市内へ送水されていた。現在は「自來水博物館」として整備されている。自來水とは水道系統と水道水を意味する言葉である。

この辺りは、水道（すいどう）町、富田（とみた）町と呼ばれていた。台北市の最南端であり、開発は昭和期に入ってから始まったが、生活環境は良好で、新興住宅地として知られていた。



新店は景勝地・碧潭への入口でもあった。舟遊びを楽しむ人々が多かった。また、釣りの名所でもあった。筆者所蔵の古写真。

次の景尾（けいび）駅は公館から6.8キロの地点にあった。ここには台北製缶株式会社があり、町は一帯で産する農産品の集積地となっていた。そして、蘭陽地方に向かう山越えの道の起点でもあり、ささやかながら交通の要衝となっていた。なお、現在の地名は「景美」と表記されている。

新店は景勝地・碧潭（へきたん）の最寄り駅であり、その美しさは台湾十二勝にも挙げられた。新店は台北州文山（ぶんざん）郡に属していた。郡内には新店、深坑（しんこう）、石碇（せきてい）、坪林（へいりん）の各庄があり、そのほか、原住民族のアタヤル（タイヤル）族が暮らす「蕃地（ばんち）」があった。

新店の家並みは街道に沿って家屋や商店が並び、細長く伸びていた。これは当時の典型的な地方都市の姿であった。街に隣接する碧潭は台北に最も近い景勝地として親しまれていた。川にボートを浮かべ、舟遊びが楽しめたほか、鮎の塩焼きが名物となっていた。また、新店溪を下って台北市川端町に至る川下りも人気があった。

萬華から板橋へ

萬華は台北発祥の地と呼ばれるエリア。名利・龍山寺の門前町でもある。現在、駅は地下駅となっており、線路跡は萬華の旧名である艋舺にちなみ、艋舺大道という道路になっている。

かつて、列車が萬華駅を出ると、右手に台湾製糖株式会社の台北製糖所が見えた。当時、工場は外壁が緑に塗られ、存在感を示していたというが、現在はかつての敷地に倉庫が残るばかりである。ここは台北州唯一の製糖工場で、周辺にはサトウキビ畑が広がっていた。日本統治時代は「緑町」



板橋駅前にある新北市政府（市役所）からの眺め。現在、新北市は政府直轄市であり、台湾最大の人口を誇る。人口は約397万となっており、台北市とともに北部の一大都市圏を形成している。

と呼ばれていたが、台北市内とは思えないのどかな風景が広がっていたという。

この先、列車は新店溪を鉄橋で渡る。この辺りの川岸は夏の夕涼みに好適な場所として人気があった。最寄り駅は江子翠（こうしすい）ガソリンカー停留所であった。この駅は1942（昭和17）年に廃止されたが、戦後に復活。しかし、1960年に再び廃止の憂き目に遭った。現在、台北捷運（都市交通システム）板南線に同名の駅が誕生しているが、位置は1キロほど離れている。

板橋（いたはし）は台北の衛星都市として発達しており、現在は台湾最大の人口を誇る新北市の中心となっている。駅舎は1999年に完成した地上25階、地下3階の駅ビルとなっている。台湾高速鉄路と在来線、台北捷運（都市交通システム）板南線と環状線の連絡駅であり、近隣地区へ向かうバスの乗り換え駅でもある。なお、日本統治時代、この地名の読みは濁音ではなく、「いたはし」であった。

板橋近郊の景勝地としては林本源園邸（林家花園）が挙げられる。ここは台北近郊の名所として古くから知られてきた。「林本源」とは台湾五大富豪の板橋林家の屋号である。広大な敷地を誇り、庭園は中国蘇州の留園を模して造られたと伝えられている。日本統治時代はここを会場として、園遊会や式典などが頻繁に開かれていた。また、台北市内や近隣の学校に通う児童たちは、遠足などでここを訪れることも多かったという。

第二次世界大戦終結後は中国大陸で国共内戦に破れた国民党軍の兵士が敷地内になだれ込み、仮の住まいとするようになった。さらに戦災で住居を失った貧民も集まるようになり、その数は3百戸におよび、1千名近い居住者があったという。

その後、歴史的価値を鑑み、1981年から行政による修復工事が実施された。現在は台湾に現存する中で保存状態が最も良好な庭園とされる。敷地に点在する建築群もその価値が評価され、全体が国家が管理する史跡となっている。

板橋から樹林へ

板橋駅を出てしばらくすると、列車は地上に出る。南港から続いた台北の地下区間はここで終わりとなる。列車は台湾高速鉄路に並走し、運が良ければ高速鉄道の車両と在来線の車両が並んで地上に顔を出すこともある。

その先に浮洲（うきす）駅がある。開設は1932（昭和7）年4月1日。ガソリンカーだけが停車

する駅だった。しかし、昭和17年に石油の不足によってガソリンカーの運行が停止となり、駅も休止状態となった。その後、1953年12月1日に復活を遂げるが、1967年に再び廃止となり、歴史からその名は消えた。しかし、先述の江子翠とは異なり、近隣住民の利便性向上を目的に復活が決まり、2011年9月2日に再び営業を開始した。

浮洲を出ると、列車は大漢溪を渡る。この河川は日本統治時代、「大崙崁（たいかかん）溪」と呼ばれていたが、現在は簡略化され、「大漢溪」となっている。もともと、この川は二手に分かれており、浮洲駅は二つの河流に挟まれた中州（なかす）に位置していた。しかし、大規模な河岸工事が施され、東側にあった河流は小さな水路となってしまった。宅地化も急速に進んでおり、現在は想像すらできない状態となっている。

台湾の河川は高海拔地域が水源となっており、しかも山岳部は決まって降雨が多いことから、頻繁に氾濫が起きていた。大漢溪も例外ではなく、洪水に悩まされてきた。水源は品田山（標高3524メートル）にあり、行楽地としても人気がある大溪（たいけい）は、同河川の河岸段丘の上に発達した商業都市である。ここは1920（大正9）年の地名改正までは「大崙崁（たいかかん）」を名乗っていた。

大漢溪を渡った先で、線路は左手に大きなカーブを描いて南に向かう。この辺り、車窓右側には高台が続いている。これは林口（りんこう）台地と呼ばれ、並走していた台湾高速鉄路はまっすぐに進み、これをトンネルで貫いていく。

住宅地を駆け抜けると、列車は樹林（じゅりん）駅に着く。ここは列車運行上の拠点駅で、宜蘭、花蓮、台東方面に向かう列車はここが始発駅となるケースが多い。これは最重要駅となっている台



林口台地からは新北市とその奥に繋がる台北の街並みが一望できる。台北が盆地に発達した都市であることがわかる。

北駅の構内が狭く、線路容量に限界があるため、列車の終点を台北駅にはせず、東側に七堵、西側に樹林を拠点駅化し、台北駅での停車時間短縮を図った。そのため、七堵（しちと）～樹林間の列車本数はとても多い。

日本統治時代、樹林駅を出た後の車窓左手には高い煙突が見えた。これは台湾総督府専売局の樹林酒工場で、老紅酒や米酒を製造していた。現在、工場は郊外に移転を済ませており、跡地は「大同科技園区」として整備されている。

焼き物で知られた鶯歌

樹林を出た列車は車両基地に隣接する南樹林駅を経て、山佳駅に着く。ここは日本統治時代、山子脚（さんしきゃく）と呼ばれていた。現在は新しい駅舎が使用されているが、その傍らに日本統治時代の老駅舎が保存されている。洋風のデザインでまとめられた駅舎で、1931（昭和6）年6月20日に竣工したもの。異国風のテイストが随所にちりばめられ、瀟洒な雰囲気をもっている。

続く鶯歌（おうか）は陶芸の町として知られている。この地で産する陶磁器は質の良さで知られ、日本統治時代は「尖山（せんざん）焼」と呼ばれていた。現在も窯元が集まっており、週末を中心に行楽客で賑わう。同時に、鶯歌は近郊で産する石炭の積み出しでも知られた駅で、近隣にはいくつかの炭鉱が点在していた。

列車が鶯歌駅に入る手前、車窓右手に見える山の中腹に大きな岩が屹立している。それはあたかも大きな鳥が止まっているかのように見え、「鶯歌石（おうげせき）」と呼ばれていた。この場合の「鶯」は、ウグイスではなく、タカを意味する。これには興味深い伝承が存在する。

その昔、当地には巨大な鳥が住みついでおり、毒霧を吐き、瘴気（しょうき）が天を覆っている



鶯歌は陶器の町として知られる。周辺の土壌が焼き物に向いていることから発展した地場産品だった。陶器や磁器をテーマにした博物館もある。

のが常だったという。鄭成功が台湾島に上陸し、兵を北部にも進めた際にも、瘴霧（しょうむ）のため道を失って前進することが叶わなかった。そこで武将が剣を抜き、鳥の首を斬った。すると、瘴霧はたちまち散じ、病も消えたという。そして、鳥は岩と化して現在に至る。確かに、鳥のようだったというこの岩には、頭の部分がない。

ちなみに当地の旧名は「鶯歌石」であった。これが1920（大正9）年の地名改正の際、現在の「鶯歌」と改められた。

河岸段丘から桃園台地に入る

鶯歌駅を出た後、車窓左手に美しい山容の小高い山が見える。これは尖山（せんざん）と呼ばれており、山肌は松に覆われ、鬱蒼としている。海拔130メートル程度ではあるが、この山の右側一帯の松原は「尖山松原」と呼ばれ、行楽客に親しまれていた。9月から1月にかけては初茸（はつたけ）がたくさん採れたというが、現在は軍隊の駐屯地となっている。ここには久邇宮（くにのみや）殿下記念碑があったが、現存はしない。

この先、列車は丘陵地帯を走る。次の桃園（とうえん）までは8.2キロと距離がある。桃園台地の上にある桃園との間には高低差があり、鶯歌駅を出て、鶯歌溪の橋を越えるとすぐに勾配区間が始まる。カーブも続き、眺望は利くものの、ここはちょっとした難所となっていた。なお、この付近は貨物列車の走行に困難を伴うこと、また、坂道を上り切れないという事態も頻発していたため、領台初期に大がかりな経路変更が実施されている。

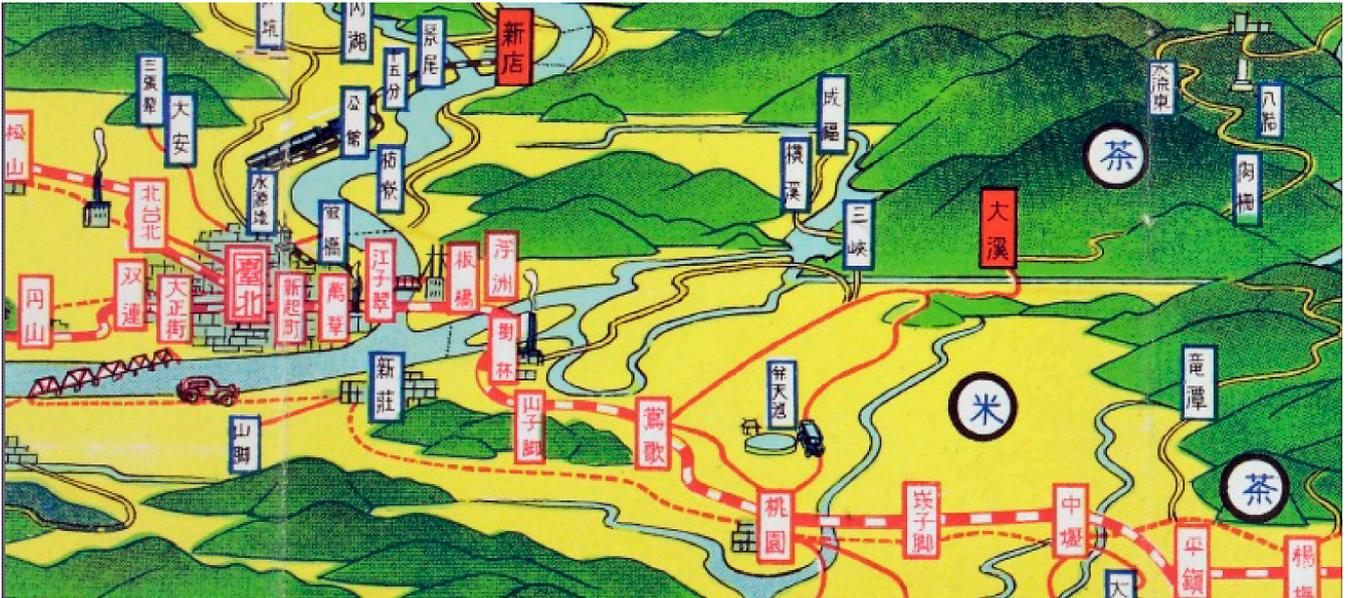
左右に畑を眺めながら列車は桃園に向かっていく。列車が直線区間を進むようになると、桃園市に入る。ここには日本統治時代、台北州と新竹州の州界標が線路の左右にあった。列車が左にカーブすると、そこはすでに桃園の市街地である。

桃園～神社の遺構が残る街

桃園は新竹州の管下に置かれ、桃園郡役所の所在地となっていた。近隣で産する産品の集積地であり、商業都市としての繁栄を見ていた。

桃園は台北と新竹（しんちく）の中間に位置しており、清国統治時代から交易都市として名を馳せていた。2014年12月25日には桃園市と近隣の桃園県が合併し、政府直轄市の仲間入りも果たしている。現在の人口は約227万となっている。

ここ数年は台北や台湾桃園国際空港に近いという地の利を得て、工場の進出が目立っている。そ



桃園周辺の鳥瞰図。桃園は台地の上に発展した都市であり、日本統治時代は茶や柑橘類の栽培で名を馳せた。筆者所蔵の鳥瞰図。

して、フィリピンやタイ、インドネシアなどからやってきた外国籍労働者が多い土地である。

桃園には日本統治時代に設けられた神社が残されており、台湾で唯一、本殿と拝殿が往時の姿を保つ。市街地のはずれ、虎頭山（ことうざん）の山腹に設けられた桃園神社は、1938（昭和13）年に創建され、同年9月23日に鎮座式が開かれている。毎年11月3日が例祭日とされ、祭神には台湾鎮護の神とされた北白川宮能久（よしひさ）親王をはじめ、大国魂命、大己貴命、少彦名命、豊受大神、そして、明治天皇が祀られた。なお、終戦直前の1945年（昭和20）年4月12日には県社に昇格した。

神社の創建時、台湾人を日本に同化させる「皇民化運動」が展開されていた。その一環として、神社は各地に設けられた。苦戦が続く戦争に勝つためには、より多くの「帝国臣民」を作ることが急務と考えられていた。そこで、台湾総督府は信仰を通じて愛国烈士を育てようと試みたのである。つまり、この時代に設けられた神社は、等しく戦時体制下における戦争協力者の養成という意味あいを含んでいた。

戦後、台湾が中華民国の統治下に組み込まれると、桃園神社は敵性遺産の扱いを受け、国民党政府に接収された。そして、忠烈祠へと転用された。本殿も拝殿も手つかずだったが、そこに祀られるのは中華民国軍兵士の英霊と、「中華民族」の英雄と目される鄭成功らであった。

しかし、民主化を果たした現在、神社の遺構は台湾という土地の歩みを物語る「歴史の証人」と

して扱われており、史跡として認識されている。同時に、神社という空間は緑豊かな「憩いの場」として、家族連れやカップルが散策を楽しむ場に変ったとも言える。さらに、ここ数年は日本の面影が感じられる空間として、日台交流の場としても機能するようになってきている。

台湾で唯一残った「神社」という空間。ここは郷土の歴史を客観的に捉え、後世に伝えようとする姿勢から、意図的に残された「遺構」である。日本統治下に設けられた負の遺産を郷土史探究の「生きた教材」として活用するのは、現在の台湾について考える上で、注目に値しよう。これは台湾意識（本土意識）の高揚と、言論の自由を得た時代の産物であり、民主主義の下で変貌を遂げる台湾の胎動とも言えるものである。

次回も続けて、縦貫鉄道を誌上体験してみたいと思う。



旧桃園神社は本殿と拝殿が残る台湾で唯一の神社遺跡である。近年は日台交流の場にもなっており、日本文化を体験するイベントなども開かれている。