

外邦図から読む新旧サイゴン駅の立地と都市空間の再編

Relocation of Saigon Station and the Changing Landscape of Hochiminh City: Based on the Analysis of Japanese Military and Colonial Maps

松村 公明*
MATSUMURA, Koumei

大塚 直樹**
OTSUKA, Naoki

Abstract: Hochiminh City is one of the largest cities and the economic center of Vietnam. Before the unification in 1976, this city was called Saigon. In colonial period, the French colonial government intended to improve infrastructures, especially road and railway construction, and also canal dredge for their own benefit. For instance, railway between Saigon and Mytho was the first railroad built in Indochina. The purpose of this study is to analyze the former location of Saigon station under pre-unification period which can be read in old maps, especially Japanese military and colonial maps and to grasp how such historical place is embedded for the landscape of present Hochiminh City. In summary as follows: Firstly, the train line between Saigon and Mytho was well developed under the French colonial rule. It meant that southern part of Vietnam was not underdeveloped area of railroad infrastructure but an advanced region of the railroad, and then railway traffic declined after the colonial rule. Secondly, the urban planning by French colonial government can be observed in the current urban landscape, especially land use, roads network and urban structure of Hochiminh City. The present site of the Ben Thanh market and backpacker area reflects the former location of Saigon station and Saigon river port.

Key words: サイゴン駅の移転 (relocation of Saigon station), ホーチミン市 (Hochiminh City), 外邦図 (Japanese military and colonial maps), 都市景観 (urban landscape), 植民地主義 (colonialism), バックパッカー街 (backpacker area)

- | | |
|--------------------|----------------------|
| I はじめに | V 2010年代初頭のホーチミン市の景観 |
| II フランス植民地時代の鉄道網 | VI おわりに |
| III 仏印進駐と外邦図 | |
| IV 外邦図から読解する旧サイゴン駅 | |

* 立教大学観光学部・教授

** 立教大学観光学部・助教

I はじめに

2010年6月19日、ベトナムの南北高速鉄道プロジェクト (Du an duong sat cao toc Bac Nam) の政府案が同国の第12期第7回国会において否決された。否決の主要な理由としては、予想される経済効果以上にその支出額が大きかったことが挙げられている。否決されたこのベトナム政府案では、日本の新幹線方式が採用される予定になっていた¹⁾。南北高速鉄道計画では、従来の統一鉄道の高速化によって、ベトナム北部に位置する首都ハノイと、南部に位置する経済中心都市であるホーチミン市との所要時間の短縮を意図していた。つまり、インフラ整備、言い換えれば交通インフラの近代化を目指した計画といえよう。

南北高速鉄道計画では、ハノイとホーチミン市というベトナムの2大都市を連結する交通網の整備が構想されており、ホーチミン市以西に広がるメコンデルタの鉄道網の整備は必ずしも意図されていなかった。現在、同計画とは別に、ホーチミン市とメコンデルタの地方都市であるミトー (ティエンザン省の省都) を結ぶ鉄道計画案が進行しているものの (Nguyen Thanh Loi, 2011 : 25)、現状では、統一鉄道の路線が存在するホーチミン市以北と比較して、ベトナムの南端に位置するメコンデルタの鉄道インフラは発展途上にあるといえよう。また、ホーチミン市に関してみると、そのターミナル駅であるサイゴン駅は、都市中心部に位置するベンタイン市場とバスターミナルから北西に2.5 kmほど離れて立地し、また第1区の官庁・オフィス街や、チョロンがある第5区からも離れている。したがって、同市の中心部では、鉄道および駅が都市的機能の主要な構成要素とは言い難い。

しかし、歴史的にみると、現在のメコンデルタを含むベトナム南部 (当時はコーチシナ) は、仏領インドシナにおける鉄道の「先進」地域であった。事実、サイゴン (現在のホーチミン市) とミトーとの間をつなぐ路線がインドシナにおける最初の鉄道といわれる (ア・アガール, 1943 : 466 ; 太平洋協会, 1940 : 284)²⁾。また当時のサイゴン駅は、現在の場所ではなく、町の中心部に

位置していた。鉄道を含めた交通インフラの歴史は、文字資料だけでなく、宗主国フランスの測量図や1940年に仏印進駐した帝国日本が残した外邦図に刻み込まれている³⁾。

フランス植民地時代の鉄道網の研究は、その積み重ねが少ないものの、大きく二つに分類される。それぞれ、植民地主義的視点からのアプローチ、交通インフラに関する歴史研究である。前者については、主として鉄道網のインフラ整備の結果が植民地経済の発展との関連で網羅的に示されており (ア・アガール, 1943 ; Robequain, 1944 ; 太平洋協会, 1940)、後者については、特定の地域や期間に関して、交通史のひとつの要素として鉄道網が取り上げられ、その通史的な研究が行われている (Nguyen Thanh Loi, 2011 ; Phan Van Lien, 1988)。

本稿では、以上のような文献資料にも言及しつつ、外邦図を中心とした過去の地図から読み取ることができる当時のサイゴン駅と周辺区域の景観を分析し、こうした歴史空間が現在のホーチミン市の景観にどのように埋め込まれているかを把握することを目的とする⁴⁾。したがって本稿は、ホーチミン市の都市空間の形成過程に関するダイナミズムを明らかにするための予備的考察に位置づけられる⁵⁾。

II フランス植民地時代の鉄道網

現在のベトナムにおける鉄道網の基礎は、フランスが帝国主義的に介入して以後、植民地当局の政策に基づき形成された。前述のように、サイゴン-ミトー間の路線がインドシナ最古の鉄道といわれている。

1862年の第1次サイゴン条約によりコーチシナの東部3省が当時のベトナムの支配王朝であった阮朝からフランスへ割譲された。その後、1867年の第2次サイゴン条約により、コーチシナ西部3省の割譲も受けたフランスは、ベトナム南部を直轄植民地として支配下に置いた。植民地運営に乗り出した宗主国フランスは、その一環としてインフラの整備を実施した。具体的には鉄道・道路網の建設、水路掘削などが挙げられる。

現在でいうベトナムの北部・中部は、1880年代前半以後に順次フランスに植民地化された。したがって直轄植民地コーチシナが誕生した時点では、植民地当局はサイゴン以西領域のインフラの整備を模索した。フランスは、1863年にカンボジアを保護国化しており、当初、ベトナム領メコンデルタを経由してプノンペンにまで至る鉄道網の建設を目指していた。具体的には、サイゴンを中心都市としてメコンデルタの各都市を鉄道網で結ぶことによって、当該地域に経済重点地域を形成しようと試みた (*Sai Gon Tiep Thi online*, 18/5/2006)。実際には、相対的に人口が稠密な地域を結ぶ路線を優先的に整備するという理由から、サイゴンとミトー間の路線が建設されることになった (Phan Van Lien, 1988 : 137-138 ; Robequain, 1944 : 90)。

サイゴンとミトーを結ぶ鉄道は、建設工事が1881年5月から始まり、1885年に全長71 kmが開通した (Phan Van Lien, 1988 : 138)⁶⁾。1885年7月20日には、最初の車両が同区間を走行し、サイゴンを出発した車両はおよそ3時間半でミトーに到着した。同区間には計15駅あり、平均4.7 kmごとに一駅が設置された。なお、1886年5月にベンルック橋、タンアン橋が完成するまで、車両の渡河にはフェリーが利用された (Nguyen Thanh Loi, 2011 : 21-22, 24 ; *Sai Gon Tiep Thi online*, 18/5/2006)。

サイゴンとミトーを結ぶ鉄道は、フランスの民間会社によって建設・運営が請け負われたが、その後、1911年に植民地当局に売却され、官営の路線となった。第2次世界大戦後、当該路線は放置され、利用者が減少した。1954年以降には、当時のベトナム共和国大統領ゴ・ディン・ジエムの指示のもと再活性化が試みられたが、1958年には資金不足となり、当該鉄道は廃線となった (Nguyen Thanh Loi, 2011 : 21-25 ; *Sai Gon Tiep Thi online*, 18/5/2006)。

植民地期のサイゴンーミトー線は、サイゴン港から精米地であるチョロンをへてメコンデルタ流域の米作地を結びつける幹線網としての機能を果たし、路線区間が短いものの営業実績が仏印内の他線を凌駕していたといわれる (太平洋協会、

1940 : 284)。なお、サイゴンーミトー路線とは別に、都市をつなぐ公共交通機関を整備する目的で、1882年7月には、サイゴンーチョロン間 (5 km) を結ぶトラム (tau dien) も建設された (Phan Van Lien, 1988 : 138-139)。

サイゴンとミトーを結ぶ鉄道の建設を契機として、以後、仏領インドシナでは鉄道網を拡大していった。フランス植民地期末の1944年時点で、インドシナにおける鉄道は、全長が3387 km⁷⁾、そのうちハノイーサイゴン間が全長の約半分にあたる1728 kmであった (Phan Van Lien, 1988 : 151-152)。ハノイとサイゴンを南北に結ぶ鉄道は、1899年に建設が始まり、1936年にダナンーニャチャン区間が開通したことで完成をみた (Phan Van Lien, 1988 : 146-149)。以上のようなフランス植民期の鉄道網の中で、サイゴン駅がハノイおよびミトーへ向かうそれぞれの路線の起点駅として、重要な役割を担っていたことは間違いなさであろう。

Ⅲ 仏印進駐と外邦図

前述のように、フランス植民地時代の鉄道網のうち、現在の南北統一鉄道の原型をなすハノイとホーチミン市とを結ぶ路線は、1936年に全線が開通した。この4年後に、仏領インドシナには、日本軍が進駐した。日本政府は、1940年8月にフランスのヴィシー政府と「松岡ーアンリ協定」を締結しており、すでにフランスから仏印への進駐を容認されていた。フランス領インドシナは、5年間のフランスとの共同統治の期間をへて、1945年3月には日本単独での支配下に置かれた。一般に仏印進駐と呼ばれる日本軍の軍事行動は、まず1940年9月に仏印の北部へ進駐したことに始まる。翌年の1941年7月には南部仏印にも進駐した⁸⁾。

周知のように、1940年代の日本軍による東南アジア侵略は、重要戦略資源の獲得を目的とした。その一環で仏印進駐も行われ、こうした軍事行動と並行して作製された地図が外邦図と呼ばれる⁹⁾。外邦図は、「1945 (昭和20)年8月の第2次世界大戦の終結まで戦争や植民地経営にむけて

作製されてきた」(小林, 2009: 2) 地図とされ、原則として軍事的に作製された。軍事における地図の重要性は、その作製を軍が担当する場合が多く、軍事機密として場合によっては現在でも民間の使用制限が課せられていることにも現れている(小林, 2009: 3)。つまり、外邦図は植民地支配や戦争の趨勢を決定するひとつの重要なツールとみなされていたことがわかる。

終戦後、外邦図はほとんど顧みられることがなかった。その理由として、戦争や植民地という結びつき、暗い否定的なイメージがもたれたこと(久武・今里, 2009: 32; 小林, 2009: 19)、明治期以来の地形図作製の主体であった陸地測量部や参謀本部が敗戦によって解体され、外邦図が焼却・接収され、消滅したと考えられてきたこと(久武・今里, 2009: 32)が挙げられる。

しかし、外邦図の一部は、国内外の諸機関に保管されていることが明らかになってきた(久武, 2003; 小林, 2009)。特に東南アジアを中心とした地域に関する外邦図は、立教大学アジア地域研究所(旧、アジア地域総合研究施設)に所蔵されている。アジア地域総合研究施設の設立に尽力した別技によれば、「本学〔立教大学〕におかれた研究施設としては特に東南アジア地域に重点をおくこととし、これに関する研究の基礎的資料として8年間に図書約3500冊、各種地図約5000枚を蒐集」(別技, 1967: 181, []内は引用者)し、地図に関しては「東南アジア各地域における大縮尺の地形図(5万分の1, 10万分の1など)および水路部作製の海図を中心」(別技, 1967: 182)に集めたという。また別技の専門とする研究分野が東南アジアであったため、立教大学では当該地域に重点をおいた基礎的研究資料の蒐集が行われた(別技, 1967: 180)。

ここから、アジア地域総合研究施設において、基礎的研究資料のひとつとして、東南アジアを中心とした外邦図が蒐集されたと推察される。同施設の外邦図は、旧資源科学研究所から分配された。外邦図の分配には、当時の同研究所の所員であった浅井辰郎が大きく貢献しているという(浅井, 2007: 5-6; 久武, 2003: 15-18; 久武・今里, 2009: 34-35)。

久武・今里の表Ⅱ-1-1(久武・今里, 2009: 36)から集計すると、当時の立教大学アジア地域総合研究施設には、1959年から1961年まで5回に分けて3632枚が分配されている。つまり、先に別技の指摘した「各種地図約5000枚」の一部が外邦図であろう。また、外邦図の分配が始まった時期が1950年代末である理由として、占領体制の解除など外邦図をとりまく環境が緩和されてきたこと、日本の海外学術調査が再開され、入手困難な地形図に代わり、外邦図の資料的価値が認められたことが指摘されている(久武・今里, 2009: 37)。

したがって、日本軍による仏印進駐と外邦図の作成、上述の浅井を通じた戦後の外邦図の分配と、立教大学で教鞭をとっていた東南アジア専門の別技の存在という要因が重なり合うことで、現在同大学において東南アジアに位置するベトナム、より具体的にはサイゴンを中心としたベトナム南部の外邦図が閲覧可能になっている¹⁰⁾。

Ⅳ 外邦図から読解する旧サイゴン駅

2011年10月に筆者らが立教大学アジア地域研究所を訪問し、確認作業を行った範囲では、立教大学アジア地域研究所には、現在、サイゴン駅ならびにその周辺に関する外邦図など、過去の地図が合計4枚所蔵されている¹¹⁾。

ただし、前述した外邦図の定義に従うと、4枚の地図のうち、2枚(図4・5)をそれと位置づけることができるのか定かではない。理由として、地図自体に作製主体として *le Service Géographique de l'Indochine* (図6参照)のみが記載され、日本軍の関連機関の名称がないこと、同研究所の外邦図所蔵目録(立教大学アジア地域研究所, 2011)にもこの2枚が記載されていないこと、などが挙げられる。

さらに、作製主体のあとに「ベトナム国家地理局により再版 (*Réimprimé par le Service Géographique National du Viêt-Nam*)」(図6参照)と明記されており、フランスの植民地支配後に再版された可能性も高い¹²⁾。しかしながら、作製主体がフランス植民地当局であること、凡例を含め地

図の表記がフランス語で統一されていることから、少なくとも原図はフランス植民地時代に作製されたものと考えうる。

まず、50万分の1の外邦図（図1）に示された情報を確認すると、当該地図が秘密扱いにされていたこと、作製主体が陸地測量部と参謀本部（図2参照）であること、1941年7月の南部仏印進駐の2ヶ月後には、すでに地図が複製されたことがわかる。さらに、地図の余白下の右側には「備考本図ハ1936年印度支那総督府地理局調製五十万一分ノ多色刷ヲ四色ニ応急複製セルモノナリ」と記載があり、当局が地図を作製することを優先した様子がうかがえる。これらの特徴は、前述したように、軍事行動における地図の重要性を物語っている。

図2に、図1の南西部分を拡大して示した。地図の東側中央のサイゴンから南側中央のミトーにかけて黒色の実線が南西方向にのびているのがわかる。凡例には示されていないものの（図3参照）、これが前述した鉄道網の一つ、サイゴンーミトー線と考えられる。サイゴン部分をみると、同線が当該市街地内部にまで到達していること、さらに北側に向きを変え、サイゴン以北に延びる路線がみられることがわかる。また、橋の完成までフェリーで渡河していたといわれるベンルック（Ben Luc）と、タンアン（Tan An）ならびに両都市を流れる河川も確認できる。なお、図2の赤色の実線は道路網と推定される。しかし図3をみてもわかるように、鉄道網と同じく凡例には示されていない。

次に図4・5の地図を用いて、サイゴンとチョロン間の鉄道の状況を示した。さらに図7・8では、図4を拡大して、サイゴン中心部を掲載した。図7をみると、中央やや東側にフランス植民地当局が建築したノドム宮殿（現在の統一会堂）が位置していることがわかる。その南側約500mには市場（現・ベントイン市場）があり、市場の南西にはサイゴン駅（現・9月23日公園）が確認できる。駅から西へ向かうと分岐点があり、それぞれ南西と北西へ向かう路線に分かれる。前者がチョロンを経由してミトーをターミナルとする路線である。後者の路線を北西に2kmほど進むと、

貨物駅（Gare des Marchandises）が位置している。この貨物駅が現在のサイゴン駅である。

次に、図8は市場と旧サイゴン駅を中心に大縮尺にして示した。ここで、サイゴン駅とサイゴン河港の一角を頂点とした三角形の幹線道路が目される。サイゴン駅からほぼ東にサイゴン河港へ向かう街路が現在のハムギー通り、サイゴン駅から北東に市民劇場へ向かう街路がレロイ通り、市庁舎（現・ホーチミン市人民委員会）から南東にサイゴン河港を結ぶ街路がグエンフエ通りである。

グエンフエ通りとレロイ通りは、歴史的にはサイゴン河の支流の川筋であった。その後、19世紀の末にサイゴン港が開港したときに、改造され、中央に水路が流れる構造をもつ道路になった。この構造を利用することで水上物流が機能し、通り沿いには多くの商店が立地したという（大田、2003：213）。グエンフエ通りとレロイ通りは、サイゴン河港と市場やサイゴン駅を結びつけていた。こうした空間構造もターミナル駅としての重要性を高めていたと推測できる。また、三角形の模様を描く幹線道路（ハムギー通り、レロイ通り、グエンフエ通り）には、それぞれの街路名にBoulevardの文字が冠せられている。これらの街路はBoulevardが意味するとおり、並木のある直線的な大通りとして描かれており、フランス植民地時代に進展した近代的市街地の軸に位置づけようとした意図が投影されている。

ハムギー通りは、サイゴン河港と市場とを直接結び、地図上で確認する限り、トラムが通っているようにみえる。同路線はベントイン市場前で南西に向きを変え、現在のチャンフダオ通りを経由してチョロンに至る。ここから、前述したサイゴンーチョロン間のトラムがこの路線を示すと推測できる¹³⁾。この路面に描かれた軌道はサイゴン河とチョロンを結んでいることから、当該区間は貨客輸送を目的とする路線であった可能性が高い¹⁴⁾。

外邦図などから分析すると、第1に、旧駅が市場の近くに立地し、さらにサイゴン河港との結節もみられ、当時サイゴンにおける物流の一機能を担っていたこと、第2に、サイゴン駅がミトーへ

至る路線の起点となり、メコンデルタへの物や人の輸送の幹線となっていたことがわかる。

V 2010年代初頭のホーチミン市の景観

フランス植民地時代の地図に描かれた「サイゴン」は、現代のホーチミン市の都市景観にどのような刻まれているのであろうか。現在のベトナムでは、図4・5に示したような大縮尺の官製図は公開されていないため、図4の拡大図として示した図7・8を手がかりとして、ホーチミン市中心部の景観写真をもとに考察を加えることとする。景観写真のうち、写真2・3・5は、超高層ビルの高層階に設置された展望室、サイゴン・スカイデッキ (Saigon Skydeck) から2011年8月に撮影した¹⁵⁾。この展望室は、ハムギー通りとグエンフエ通りの最東端を成すサイゴン河岸に近く、図8にも描かれた河港の棧橋を眼下に、蛇行するサイゴン河を望むビューポイントとして、これまでに得られなかった視点を提供してくれる(写真1・2)。

図8に描かれたサイゴンの基本的な街路網は、急速な都市化が進んだ現在でもなお、都市空間の骨格として受け継がれている。現・統一会堂の北東側、格子状街路網に覆われた約1.3km²の区域は、18世紀の城郭内を起源とする旧市街地に当たる(写真3)。旧市街地を北西から南東に縦貫し、サイゴン河へと達するドンコイ通りとハイバーチュン通り界限は、現在でも「サイゴン観光」の主要な街区である。これらの街路は、サイゴン大教会と中央郵便局、市民劇場をはじめとする歴史的建造物によって彩られる一方(写真4)、旧市街地を出てサイゴン河岸に至る区間は、近年の建設ラッシュによって出現した高層のホテルや現代的なオフィスビルによって特徴づけられる。

再び図8に目を転ずると、上述の河港を頂点の一つとした三角形の頂点のうち、ハムギー通りとレロイ通りが合流する広場(ロータリー)には、Place Eugène Cuniac (ウジェンヌ・キュニアック広場)の表記が読み取れる。この広場(ロータリー)は、サイゴン駅前のロータリーであるとともに、ベントイン市場前のロータリーであった。このロータリーは前述のトラム軌道の十字路とな

っており、ハムギー通りとレロイ通りに敷かれた軌道は、それぞれ河港や旧市街地へ達していたことがわかる。現在、このロータリーには正式名称が付されておらず、日本で発行されている観光ガイドブックには「ベントイン市場前ロータリー」などの名称で示されている。

写真5は、サイゴン・スカイデッキから、この「ベントイン市場前のロータリー」方向(西方向)を俯瞰したものである。図7によれば、このロータリーは、格子状街路網に特徴づけられた旧サイゴン市街地の外部に位置していたことがわかる。ロータリーを要とする街路網と建物の密度・形状には、郊外的性格を併せ持つ当時の新しい市街地としての景観要素を見出すことができる。その景観要素の一つには、大規模な用地を要するために、一般には市街地外縁部に設置された鉄道駅(サイゴン駅)の立地が挙げられよう。しかしながら、写真5に示されるとおり、現在では都市化の進展によって、この区域は800万大都市圏の核心地域にすっかり組み込まれている様子が読み取れる。写真5には、「ベントイン市場前のロータリー」の北側(右手)に、赤色の屋根に覆われ、正面に時計台を備えたベントイン市場の建物が、新旧の景観に共通のランドマークとして強調されている。ロータリーの南側(左手)にはベントインバスターミナルが確認できるが、図8と対照すると、これは撤去されたトラム駅跡とその軌道跡を起源とするものであることがわかる。

前述のとおり、ロータリーの西側(奥)に位置するサイゴン駅は撤去され、その敷地が大規模な緑地に変わっていることが、景観変化として改めて確認できる。9月23日公園と称されるこの緑地は、東西方向の長さ約1.1km、幅約0.1kmのベルト状に広がっており、その形状は図8に描かれたサイゴン駅とその構内の敷地と完全に一致していることがわかる。1km余りに渡って市街地を分断していた鉄道駅の撤去は、鉄道用地によって分断された市街地の統合やCBDの充実・拡大を目指した都市再開発など、都市の経済発展に関わる目的をともなって遂行されたものと推測される。しかし、鉄道駅の撤去から30年余が経過した現在もなお、この緑地を横断する街路はグエン

タイホック通りの1本に過ぎず、再開発の痕跡も見当たらないまま、今や市民の憩いの場所として都市景観の中にすっかり定着しているように思われる。

再び図8に目を転ずると、サイゴン駅の鉄道用地によって分断された南北両側の地帯は、旧市街地の街区とは対照的に建物の密度が低く、土地利用も集約的ではなかった様子が判読できる。これに対して写真5をみると、鉄道用地の南側(左手)を東西方向に縁取る直線道路(ファムゲーラオ通り¹⁶⁾)沿線は、顕著な土地利用変化を遂げた地区であることが見て取れる。この区域は、サイゴン駅が廃止・撤去され、鉄道用地が9月23日公園へと変化した現在、ホーチミン市随一のバックパッカー街として、密集市街地へと変容している(写真6・7)。現在のバックパッカー街の軸となる街路は、ファムゲーラオ通りを起点として南下するデタム通りと、それに直交するブイヴィエン通りとされる。そのうち、前者は既に図8に読み取ることができるが、後者は未造成の状態であり、その東端部分が概成しているに過ぎなかった。すなわち、ファムゲーラオ通り以南、デタム通り以西は、ほとんどが空地として図8に描かれていることから、これ以降のブイヴィエン通り延伸とともに、1970年代までに稠密な市街化が進展し、そこには鉄道駅に関連する業種の集積が進んだことが推察される。

VI おわりに

本稿では、外邦図から読み取ることができる旧サイゴン駅と周辺区域の景観を分析し、こうした歴史空間が現在のホーチミン市の景観の中にもどように埋め込まれているかを明らかにしようと試みた。

結果として、以下の点を指摘できる。まず、第1に、歴史的にみるとベトナム南部には、当時のサイゴンを起点として二つの方向に分岐する鉄道網が確認された。それぞれ、北側のハノイ方面に向かう路線と西側のメコンデルタ方面に向かう路線である。特に、フランス領インドシナでは、メコンデルタに位置するミトーとサイゴンを結ぶ路

線が最初に建設された。こうしたベトナム南部における鉄道路線は、すでに文献資料でその存在を指摘されていたが、本稿ではそれを外邦図などの分析・読解により俯瞰的に再確認した。

第2に、かつてのサイゴン駅は、市場やサイゴン港と有機的に結びつき、人や物の流れの中で中心的な役割を果たしていたことが指摘できる。少なくとも、外邦図などを分析する限り、市場と駅が隣接しており、サイゴン河港から駅までの運搬ルートも確認できる。また、サイゴンからコーチシナ最大の物流拠点であったチョロンまで鉄道で結ばれていた。チョロンを経由するサイゴンーミトー路線は、前述したように、高い営業実績を維持しており、1日4往復し、1890年代には年間20～30万人の利用客がいたという(Nguyen Thanh Loi, 2011: 21-23)。つまり、鉄道史という視点からみると、ホーチミン市およびメコンデルタ地域は、交通インフラの後進地域ではなく、歴史的に発展した後に衰退した、いわば複層的空間として捉えるべきであろう。

第3に、こうした重層的な空間が現在のホーチミン市の景観に刻み込まれていることが確認できる。9月23日公園に隣接するベントイン市場とバックパッカー街は、かつて、鉄道駅に隣接するという立地条件の下、成立時期は異なるものの互いに関連し合う性格を有していたことが推察される。都市化の過程においてサイゴン駅が移転し、ゲートウェイとしての場所の性格は、現代の都市景観には読み取りにくくなった。しかしながら、デタム通り・ブイヴィエン通りは長距離バスやツアーバスが発着する繁華なバックパッカー街として、また、ベントイン市場は旧サイゴンの雰囲気をも今に伝える観光拠点の一端として、国内外から到着する旅行者をよりいっそう惹きつけている。サイゴン駅を結節点として植民地時代に形成されたゲートウェイとしての場所的性格が、その結節点が失われた1980年代以降にも、観光地化によって受け継がれてきたとすれば興味深いことである。

今後の着眼点や課題としては以下が挙げられる。第1に、旧サイゴン駅の立地条件の仮説検証である。前述のように、フランス植民地時代のサ

イゴン駅は、現在のベンタイン市場の南西に建設された。ベンタイン市場の位置には、当時も市場が存在していた。したがって旧駅周辺がフランス植民地時代におけるサイゴンの商業的中心であった可能性が高い。メコンデルタへの人と物の輸送手段である鉄道を、都市の中心部に建設したことは仮説として十分に考える。しかし、これを明らかにするには、サイゴンという都市の植民地支配以前の状況を把握するとともに、関連する歴史資料を読解する必要がある。

第2の課題として、サイゴン駅移転の具体的な経緯の解明である。現在の駅の位置への移動が1976年の統一以後に実施されたことは確認できる¹⁷⁾。しかし、統一後から駅の移転と一部区間が廃線になるまでの経緯は定かではない。秋山によれば、「線路を廃止した背景には、1979年の中越紛争の影響があると言われるが、詳しいことは不明」(秋山, 1998: 71)という。

秋山の指摘をマクロな視点からみると、1976年の南北統一後、ベトナム南部で実施された急進的な社会主義的改革との関連が想定される。同改革では、私的な企業・経営や資本主義的な制度が次々と社会主義化の方向に転換を求められた。具体的にみると、ホーチミン市では、社会主義的改革の一環として、1977年4月に開催された同市の第1回共産党大会において、同市を「消費する都市から生産する都市へと移行させる」ことが目標にされた(Vien Kinh Te, 2000: 266-267)。急進的な改革により、商品などの流通機能が麻痺し流通の起点である駅の重要度が相対的に下がり、郊外に移転した可能性も否定できない。

さらに、社会主義化政策により、統一以前にはベトナム南部の流通を担っていた華人街チョロンは壊滅的な打撃を受けた。仮説になるが、メコンデルタとホーチミンを結ぶ物流の拠点であるチョロンの衰退と、その流通の起点ともなる旧サイゴン駅の廃止とが関連している可能性もありうる¹⁸⁾。しかし、駅の移転については、旧駅の跡地の土地利用を含め、共産党関係の資料の読解や当時の関係者へのインタビュー調査から裏付けなければならぬ¹⁹⁾。

第3に、旧サイゴン駅の立地とバックパッカー

街の形成についてである。前述のように、現在旧サイゴン駅の南西には、旧線路と平行したファムグーラオ通り、さらに南にほぼ平行するブイヴィエン通り、2つの通りと直角に交わるデタム通りを中心に、バックパッカー街が形成されている。地図でも確認したように、フランス植民地時代には、当該地域は非集約的な土地利用だったようにみえる。さらにブイヴィエン通り周辺は、地図上では何も表記されておらず、荒地地または十分な区画整備が行われていない区域と推察される。

これに対して、ベトナムに関するルポルタージュによれば、1970年代半ば当時のファムグーラオ通りは、下町であった様子がうかがえる(近藤, 1981; 1985)²⁰⁾。こうした地域がいかなる歴史的経緯でバックパッカー街となったのか。バックパッカー街の形成過程と旧サイゴン駅の立地との因果関係があるのか。バックパッカー街の形成過程や旧サイゴン駅との関係性については、文献資料が存在する可能性が低く、当該地区の宿泊施設の経営者や関係者へのライフヒストリーを中心としたインタビュー調査によって明らかにしていく必要がある。これもまた今後の課題である。

謝 辞

2012年3月に立教大学観光学部を定年退職される岩田修二先生に感謝して、この小論を献呈いたします。

注記したとおり、本稿で使用した写真・現地情報は、主として、2010年8月および2011年8月の立教大学観光学部「早期体験プログラム」にて、松村・大塚が担当教員として学生をスタディツアーに引率した際に収集した。現地では、参加学生からさまざまな質問を受け、大いに刺激を受けた。

また、立教大学アジア地域研究所所長の野中健一先生(立教大学文学部・教授)には、同研究所が所蔵する外邦図などの地図を快くご提供いただいた。外邦図については、小林茂先生(大阪大学大学院文学研究科・教授)に示唆に富むお話をうかがった。末筆ながら、記して心よりお礼申し上げます。

注

- 1) なお、その後同計画はグエン・タン・ズン首相の指示に基づき、継続的に審議が行われているという。例えば、*VnExpress* 紙 (2010年8月31日付) を参照のこと。
- 2) グエン・タイン・ロイは、このサイゴンーミトー路線が東南アジアにおける最初の鉄道網であったと指摘している (Nguyen Thanh Loi, 2011 : 21)。
- 3) 外邦図について詳しくは、Ⅲ章を参照のこと。外邦図の先駆的な研究としては、小林 (2009 ; 2011) がある。
- 4) 本稿では、立教大学アジア地域研究所 (旧、アジア地域総合研究施設) が所蔵している外邦図を利用した。なお、アジア地域総合研究施設の設立経緯について、詳しくは以下を参照のこと (別技, 1967 ; 編集委員会, 1992 : 3-5)。
- 5) 本稿で掲載する写真や引用する現地のデータは、主として2010年8月および2011年8月に実施された立教大学観光学部「早期体験プログラム」にて、松村・大塚が担当教員として学生をスタディツアーに引率した際に収集した。
- 6) サイゴンーミトー線の全長を70 kmとする文献 (ア・アガール, 1943 : 467 ; 太平洋協会, 1940 : 284) もある。
- 7) 全長3387 kmには、仏印北部から雲南までのびる、ラオカイー昆明路線 (467 km) も含む。
- 8) 仏印進駐の経緯について、詳しくは、吉沢 (1986) を参照のこと。
- 9) 外邦図という用語は、1884 (明治17) 年の参謀本部測量局成立時の概則に明記されており、「内国図」の対語をなすという (清水, 2009 : 27)。
- 10) 当然ではあるが、外邦図をめぐっては、その歴史的政治性を理解した上で、学術目的に利用する必要がある。
- 11) 『立教大学外邦図コレクション目録』の電子版 (エクセルデータ) で検索をすると、まだ複数枚の関連する地図が存在するようだが、今回は実物を確認できなかった。詳しくは、立教大学アジア地域研究所 (2011) を参照のこと。なお、本稿では所蔵を確認した4枚の地図のうち、3枚を利用した。
- 12) 地図の裏面に同図に示された通りの名称に関する新旧対照表が記載されている。旧通り名がフランス語で、新しい通り名がベトナム語であることから、この地図がフランス植民地支配後に再版されたとみなすことができる。そこで、以下では、この2枚の地図を示す場合には「地図」と呼び、50万分の1の地図のみを「外邦図」と表記する。両者を含めて呼ぶ場合には、「外邦図など」と記す。なお、大田 (2007) がチョロンの華人会館の研究をする中で Plan de Cholon (1万分の1) の地図について言及しており、同図が1942年に作製されている (大田, 2007 : 331-332)。大田が引用し

ている図が本稿の原図と推察される。

- 13) 1942年出版の『仏領印度支那写真集』には仏印の各都市が概説されている。その中でチョロンについて「西貢 [サイゴン] から約5軒を隔て、運河、電車、鉄道等で連絡されている」(2008 : 116, [] 内は引用者) と記されている。ここから、サイゴンーチョロン間を電車が運行していたことがうかがえる。なお同書は、2008年に大空社から『アジア写真集10 インドシナ写真集』として再版された。ここでは再版書より引用した。
- 14) ファン・ヴァン・リエンによれば、サイゴンとチョロンを結ぶ路線が人と物を輸送する目的で敷設されたという (Phan Van Lien, 1988 : 138)。
- 15) サイゴン・スカイデッキは、2010年10月31日に落成したビテクスコ・フィナンシャル・タワー (Bitexco Financial Tower, toa thap tai chinh Bitexco) の49階にある。入場料は、大人で20万ドン (2011年8月時点)。2011年3月に入手したパンフレットによれば、建物自体は68階建て (高さ262m) となっている。
- 16) この通り名は、ファンゲラオ通りと記載されることが多いが、ベトナム語のローマ字表記では Pham Ngu Lao となる。ローマ字表記に近い音のカタカナで記載するのであれば、ファムゲラオのほうが妥当であろう。
- 17) 例えば、近藤 (1985 : 7) には、1975年前後のサイゴン中心部の地図が掲載され、サイゴン駅も旧所在地に立地していたことが示されている。さらに別の著書でも、鉄道路線がサイゴン市場 (現在のヘンタイン市場) に隣接していた記述がみられる (近藤, 1981 : 22)。なお秋山は、サイゴン駅が1980年に廃止されたと指摘している (秋山, 1998 : 71)。また1985年8月に現地調査を実施した太田によれば、調査時点でサイゴン駅は移転していたという (太田, 1987 : 18, 23)。
- 18) この仮説を立証するには、サイゴンーチョロン間のトラムが廃線になった時期を特定しなければならない。前述のように、1958年にサイゴンーミトー間の路線が廃止された。該当する区間もその際に同時に廃線となっていた場合には、仮説の妥当性が低くなる。この点の解明も今後の課題としたい。
- 19) 統一直後のホーチミン市共産党の活動については、さしあたり以下を参照のこと。Ban Nghien Cuu Lich Su Dang Thanh Pho Ho Chi Minh (1981 : 218-243)。
- 20) ファムゲラオ通りには、近藤の妻の実家が位置していた。ただし、近藤 (1985) の初版では、妻の実家がファムゲラオ通りではなく、線路を挟んで北側にほぼ平行するブイティスアン通りに立地していたと記述されている (近藤, 1975 : 29, 94)。

文献・資料

ア・アガール (1943) : 『佛領印度支那』 宮島綱男・土居博

- 共訳, 東京修文館
- 秋山芳弘 (1998): 「ベトナム・ホーチミン市の廃線跡を歩く」『鉄道ピクトリアル』Vol. 48-5, 70-72
- 浅井辰郎 (2007): 「資源科学研究所の地図の行方——多田文男先生の英断」お茶の水女子大学文教育学部地理学教室『お茶の水大学所蔵外邦図目録』お茶の水女子大学文教育学部地理学教室, 5-11
- Ban Nghien Cuu Lich Su Dang Thanh Pho Ho Chi Minh (1981): *50 nam dau tranh kien cuong cua dang bo va nhan dan thanh pho*, TP Ho Chi Minh; Nxb. TP Ho Chi Minh
- 別技篤彦 (1967): 「立教大学アジア地域総合研究施設」の設立 立教大学史学会編『立教大学史学会小史』(『史苑』100号特集) 立教大学史学会, 180-182
- 編集委員会 (1992): 「地理学専攻と「アジア地域総合研究施設」——別技篤彦先生に聞く」『史苑』Vol. 53-1, 1-5
- 久武哲也 (2003): 「旧資源科学研究所所蔵の外邦図と日本の大学・研究施設等所蔵の外邦図との系譜関係」『外邦図研究ニュースレター』No. 1, 15-20
- 久武哲也・今里悟之 (2009): 「日本および海外における外邦図の所在状況と系譜関係」小林茂編『近代日本の地図作製とアジア太平洋地域——「外邦図」へのアプローチ』大阪大学出版会, 32-46
- 小林茂 (2009): 「近代日本の地図作製とアジア太平洋地域」小林茂編『近代日本の地図作製とアジア太平洋地域——「外邦図」へのアプローチ』大阪大学出版会, 2-26
- 小林茂 (2011): 『外邦図——帝国日本のアジア地図』中央公論新社 (中公新書)
- 近藤紘一 (1981): 『サイゴンから来た妻と娘』文藝春秋 (文春文庫) [1978, 文藝春秋]
- 近藤紘一 (1985): 『サイゴンのいちばん長い日』文藝春秋 (文春文庫) [1975, サンケイ新聞社出版局]
- Nguyen Thanh Loi (2011): *He thong giao thong o My Tho toi Phap thuoc (1858-1945)*, *Nghien Cuu Lich Su*, So 8 (424), 18-32
- 太田晃舜 (1987): 「ベトナムにおける都市形成過程の特徴——ハノイ, ホーチミン両都市の比較考察」『歴史地理学』No. 136, 18-27
- 大田省一 (2003): 「ホーチミン市の街区構造と都市形成に
関する研究」『日本建築学会大会学術講演梗概集』213-214
- 大田省一 (2007): 「ホーチミン市・チョロン地区の華人会館と土地経営」『日本建築学会大会学術講演梗概集』331-332
- Phan Van Lien (1988): *Giao thong van tai Viet Nam: giai doan 1858-1957*, Ha Noi; Nxb. Giao Thong Van Tai
- 立教大学アジア地域研究所 (2011): 『立教大学外邦図コレクション目録』立教大学アジア地域研究所
- Robequain, Charles (1944): *The economic development of French Indo-China*, Translation by Isabel A. Word, London, New York and Toronto; Oxford University Press
- 清水靖夫 (2009): 「外邦図の嚆矢と展開」小林茂編『近代日本の地図作製とアジア太平洋地域——「外邦図」へのアプローチ』大阪大学出版会, 27-30
- 太平洋協会編 (1940): 『佛領印度支那 (政治・経済)』河出書房
- Vien Kinh Te bien tap (2000): *Kinh te thanh pho Ho Chi Minh: 25 nam xay dung va phat tiren 1975-2000*, So Van Hoa va Thong Tin Thanh Pho Ho Chi Minh
- 吉沢南 (1986): 『戦争拡大の構図——日本軍の「仏印進駐」』青木書店
- Sai Gon Tiep Thi online, ngay 18 thang 5 nam 2006, <<http://sgtt.vn/Thoi-su/101502/Sai-Gon---My-Tho-con-duong-sat-xua-nhat-Dong-Duong.html>> (閲覧日: 2011年11月15日), 記事名 (記者名): Con duong sat xua nhat Dong Duong (Vinh Hoa va Hoang Tuyen)
- VnExpress, ngay 31 thang 8 nam 2010, <<http://vnexpress.net/gl/xa-hoi/2010/08/3 ba 1 fe6 e/>> (閲覧日: 2011年11月20日), 記事名 (記者名): Chinh phu chua co chu trung xay duong sat cao toc (Doan Loan)
- 『アジア写真集10 インドシナ写真集』2008, アジア学叢書192, 大空社 [『仏領印度支那写真集』1942, 大阪商船株式会社]

松村・大塚：外邦図から読む新旧サイゴン駅の立地と都市空間の再編

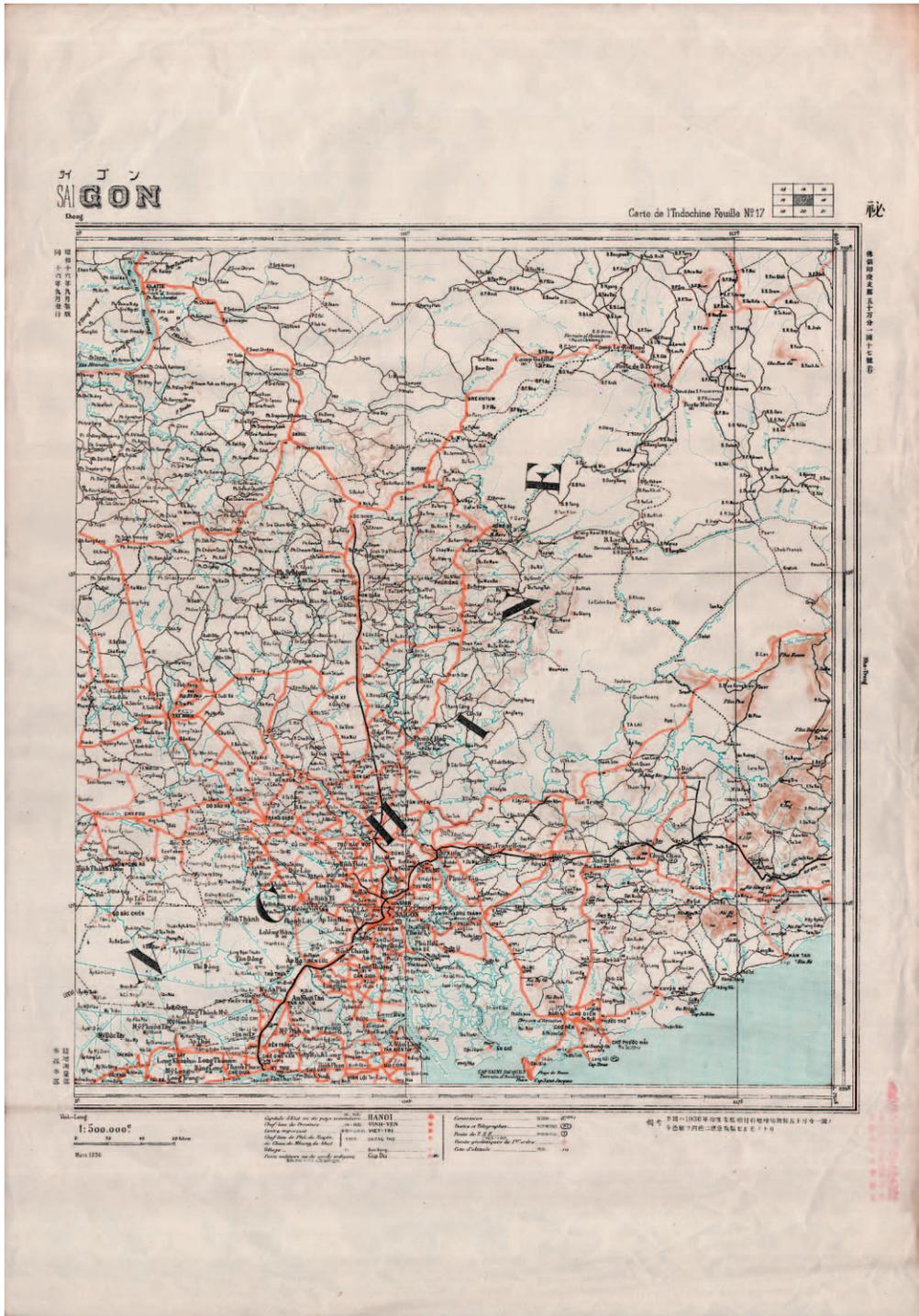


図1 SAI GON (仏領印度支那五十万—図十七号(右)). 秘密扱いで、1941年9月に製版・発行されている。1グリッドの幅(横)は100km(立教大学アジア地域研究所蔵)。

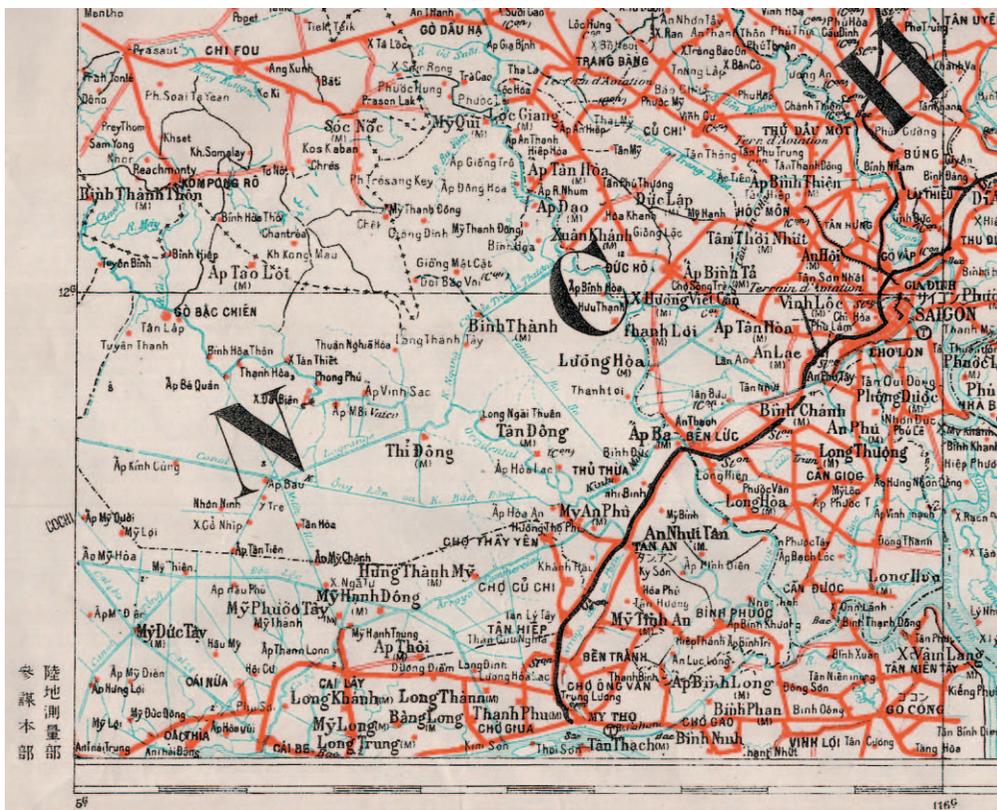


図2 サイゴン-ミトー路線図(図1の一部)。図中の黒色の実線が鉄道網と推測できる。図の左には、作製主体として陸地測量部と参謀本部が併記されている。1グリッドの幅(横)は100 km(立教大学アジア地域研究所蔵)。

Capitale d'Etat ou de pays secondaire.....	国/首都	HANOI.....	●	Concession.....	租界地 (C ^{ca})
Chef-lieu de Province.....	州/省都	VINH-YEN.....	●	Postes et Télégraphes.....	郵便電信局 (PT)
Centre important.....	重要中心都市	VIET-TRI.....	●	Poste de T. S. E.....	無線電信局 (T)
Chef-lieu de Phôi-de-Huyen.....	支那市	DUONG THO.....	●	Points géométriques de 1 ^{er} ordre.....	一等三角点 (▲)
de Chau-de-Muong-de-Khuet.....	村	Ben Dong.....	●	Cote d'altitude.....	標高 250
Village.....		Gia Du.....	● (M)		
Poste militaire ou de garde indigène.....	軍隊或土人監視所				

図3 図1の凡例部分。鉄道や道路に関する凡例がない(立教大学アジア地域研究所蔵)。

Dressé, héliogravé et publié par le Service Géographique de l'Indochine - Réimprimé par le Service Géographique National du Viêt-Nam.

図6 図5の余白下の部分。「Réimprimé par le Service Géographique National du Viêt-Nam」となっており、フランス植民地時代の地図を再版したことがわかる。なお、原図では1行で記載されているが、掲載の関係上、本稿では2行にした(立教大学アジア地域研究所蔵)。

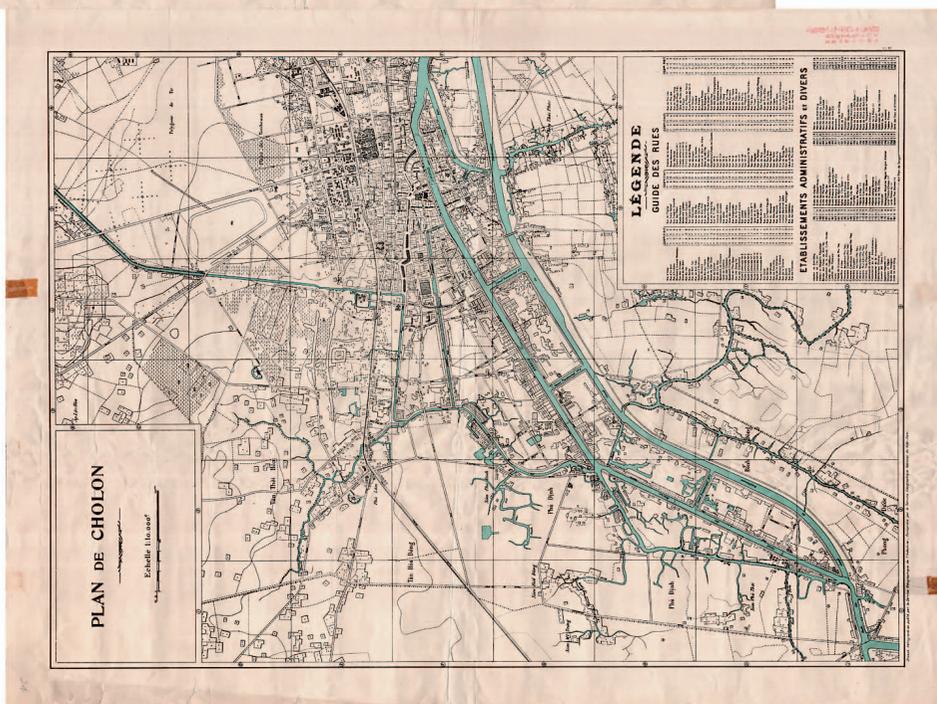
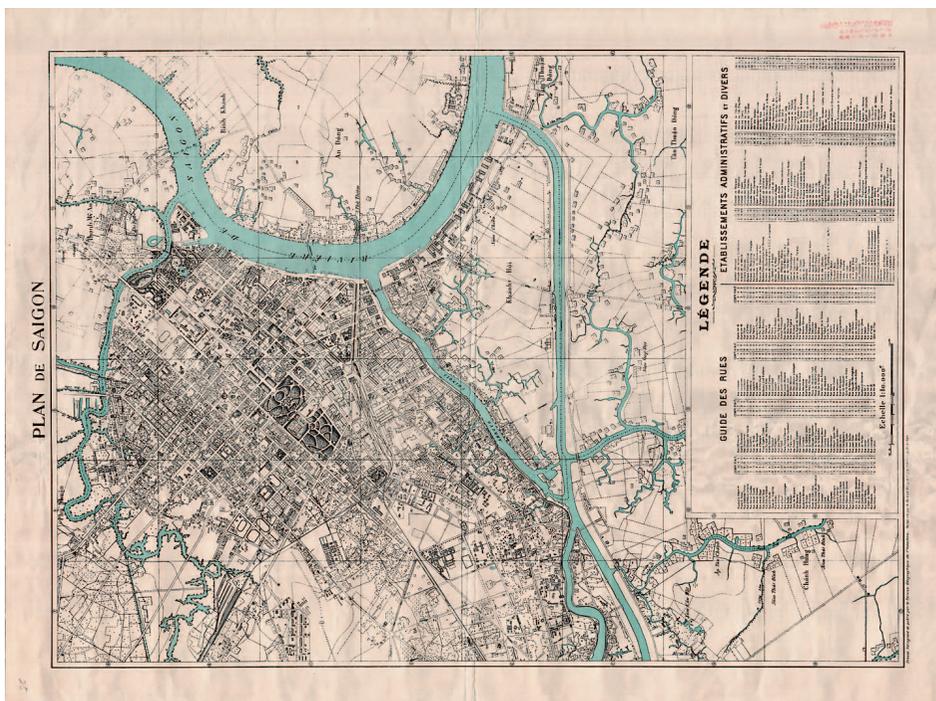


図4 PLAN DE SAIGON (1万分の1). 上図. 図中の1グリッドの幅は1km (立教大学アジア地域研究所蔵).
 図5 PLAN DE CHOLON (1万分の1). 下図. 図中の1グリッドの幅は1km (立教大学アジア地域研究所蔵).

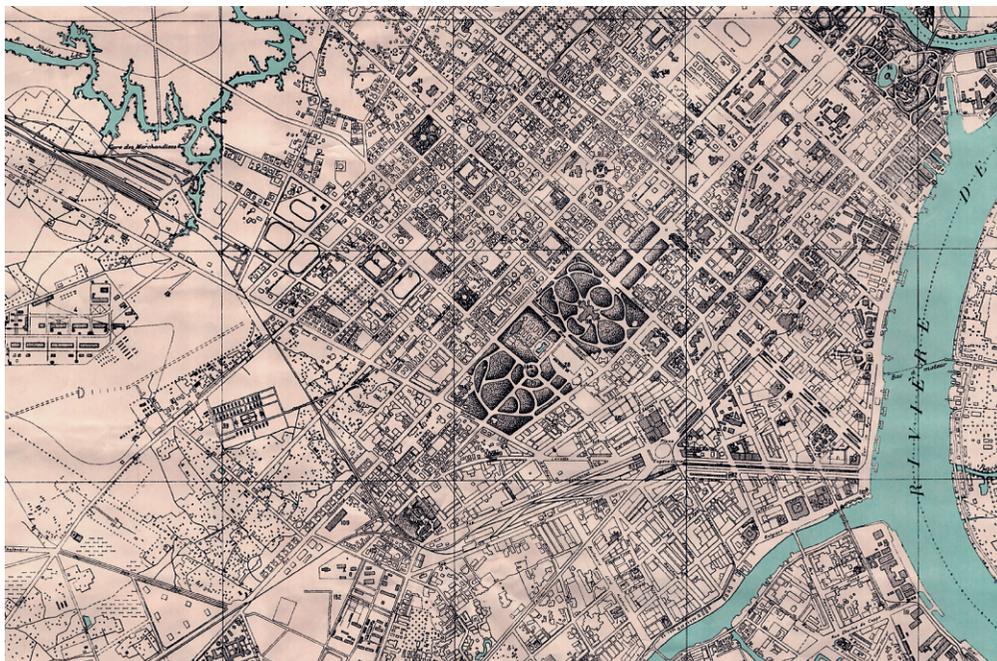
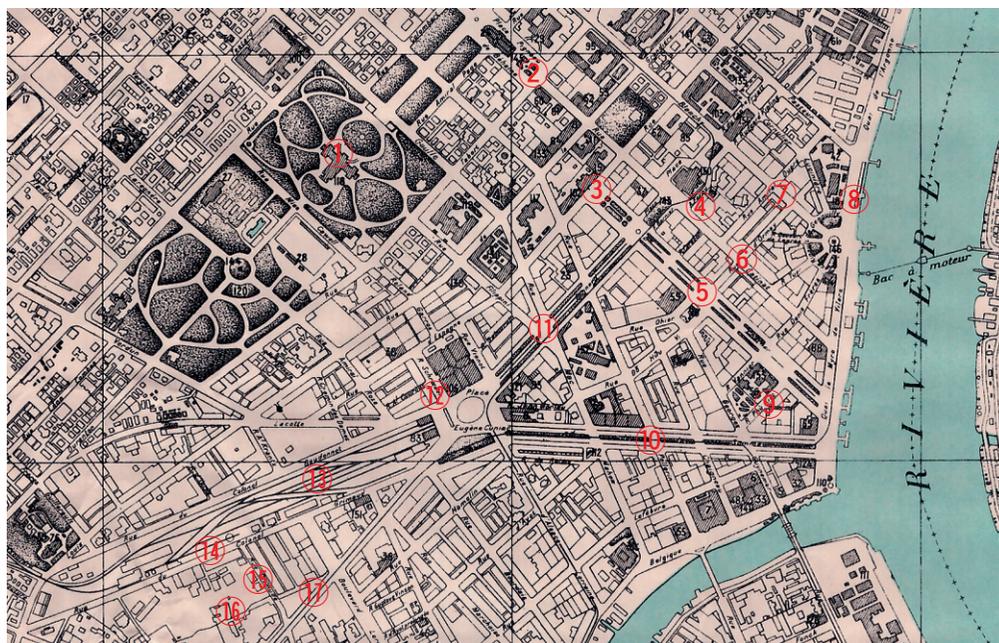


図7 新旧サイゴン駅の位置 (図4の一部)。ほぼ中央にみえる広い敷地が統一教会堂。その南に四角い屋根の市場が見える。旧サイゴン駅 (市場の南西) と当時の貨物駅 (現在のサイゴン駅、市場から北西へ2.5 kmほど) の位置関係がわかる。図中の1グリッドの幅は1 km (立教大学アジア地域研究所蔵)。



現在の施設・街路名

- ①統一教会堂 ②サイゴン大聖堂 ③ホーチミン市人民委員会 ④市民劇場 ⑤グエンフエ通り ⑥ドンコイ通り
- ⑦ハイバーチュン通り ⑧トンドウックタイン通り ⑨ピテクスコタワー ⑩ハムギー通り ⑪レロイ通り ⑫ベンタイン市場
- ⑬9月23日公園 ⑭ファムグーラオ通り ⑮デナム通り ⑯ブイヴィエン通り ⑰チャンフンダオ通り

図8 サイゴンの中心部 (図4の一部)。図中の1グリッドの幅は1 km (立教大学アジア地域研究所蔵)。



写真1 旧市場から見上げるビテクスコ・ファイナンシャル・タワー（2011年8月）
急速な経済成長にともなう局所的な再開発と高層化は、都市景観に新旧のコントラストを生み出している。



写真2 サイゴン河とサイゴン河港（2011年8月）
蛇行して流下するサイゴン河の右岸（写真手前）には、トンドウックタイン通りに沿って近距離航路や観光クルーズ専用の旅客棧橋が並んでいる。一方、左岸（2区）は低湿地としてこれまで放置されてきたが、写真右手にみえる高規格道路（建設中）によって両岸が結びつけられる予定である。



写真3 サイゴン旧市街地の景観（2011年8月）
城郭内を起源とするサイゴン旧市街地は、ホーチミン市人民委員会（写真中央・赤色の屋根）より奥、統一会堂（写真左手の緑地内）より右手に当たり、俯瞰すると緑豊かで閑静な区域であることがわかる。写真右下からホーチミン市人民委員会正面に突き当たる大通りはグエンフエ通り。



写真4 サイゴン大教会とドンコイ通り（2010年8月）
旧市街地の高層化の進展は相対的に緩やかであるが、旧サイゴンのランドマークであったはずのサイゴン大教会も、遠望すると周囲のスカイラインに埋もれつつある。写真右手はコロナール建築で知られるホテルコンチネンタル・サイゴン。



写真5 ベンタイン市場前ロータリー (2011年8月)
ロータリー (写真中央) の奥, 短冊形に広がる緑地が9月23日公園 (旧サイゴン駅跡) であり, ロータリー手前の赤い屋根の建物が旧鉄道局. 公園の左側 (南側) を縁取るファムゲラオ通り以南には, バックパッカー街が形成されている. 写真左下からロータリーに向かう大通りはハムギー通り, ロータリーの右手にベンタイン市場を中心とする市場街が広がる.



写真6 デタム通りの街路景観 (2011年8月)
写真左手には, ベトナム国内で今や代表的な旅行会社に成長した The Sinh Tourist (旧, Sinh Cafe) のヘッドオフィス. オフィス前には, パッケージツアー専用バスが停車している.



写真7 ブイヴィエン通りの街路景観 (2011年8月)
図8には未完成であったブイヴィエン通りの境界は, 今やバックパッカー街特有の喧噪と活気に溢れている. 街路沿線には間口の狭い中層のホテル・飲食店が高密度に立ち並んでいる.

(写真1～7 筆者撮影)