

年には産婦人科で腹腔鏡手術4,000例を突破して、高度急性期のマンモス病院が多数ある韓国の病院の中で、最多の手術件数を記録しているし、また韓国初の手術例も多い。立派だ。



写真5：2月のソウルの朝は冷える。湿度が低いので、寒いというよりも、冷たい、痛いという感じであった。建物の壁に掲げられた「ソウル広域市龍山区漢江路3街」という住所表記がいかにも大陸的。この建物の煉瓦は長手だけの段と小口だけの段とを一段おきに積むイギリス方式。壁角の半円カーブは積むのはきっと技術を要するのだろう。



写真6：龍山鉄道病院のデータは入手できていない。戦前は京城帝国大学医学部附属医院、京城医学専門学校附属医院と共に、ソウルを代表する病院の一つだったと思われる）

この旧・龍山鉄道病院本館は竣工後の増改築もなく、当時の様子をよく残していることから韓国の文化遺産428号に指定された。このことを少しの間、覚えておいて頂きたい。後に、それはソウル広域市がKORAIL(韓国鉄道公社)に対して打った強烈な一手であったことを説明したい。

韓国の国指定の登録文化財の有形文化財の中で医療関係では、大邱の東山病院旧館(第15号)、麗水の愛養病院(第33号)、旧・小鹿島更生院関連(第66～75号)、山中央洞の旧・三山医院(第180号)、旧・鎮海海軍統制府病院長舎宅(第193号)、ソウルのアレン医師関係や医療機器(第445～448号)、大韓医院関係(第449号)がある。文化遺産保護制度では上位の国指定の登録文化財ではないが市道指定文化財では釜山の旧・百濟病院(第647号)などがある。機会があれば韓国の病院医蹟、踏査してみたい。

■ 再開発中の街で、なぜ病院の廃墟が残存し続けているのか

龍山駅周辺は商店や住宅が入り混じる雑多な下町であったようだ。色町もあったという。KTX湖南高速鉄道の始発駅になり駅舎が改築され、駅周辺は大規模な再開発が始まった。リーマンショックの影響で中断していたが、KORAIL(韓国鉄道公社)が資金調達に奔走し、2011年に再開発が再スタートした。総資金30兆ウォン(現在価値で約3兆

円)で超高層ビルの森を創るメガプロジェクトである。KORAIL所有の車両整備場・操車場を核に駅周辺の10万坪を再開発し、150階建てビルを筆頭に、67棟の高層ビルディングの建設が予定された。龍山の街は大きく変貌し出していた。



写真7：再開発中の龍山駅周辺。再開発による新しい高層オフィスビル、高層マンションの前に、古い飲食店が立ち退かずに残って頑張っている。「地上げ」に踊っていたバブル経済期によく見た日本の街の風景を思い出させる。

そうした再開発中の龍山駅近くで、敷地が金網で囲まれ廃墟化した旧大学病院の風景は寒々しく、凄惨で悲壮ですらあった。ではなぜ9階建ての病院建物は閉鎖され、無人のまま残り続けているのだろうか。



写真8：金網フェンスで取り囲まれて閉鎖中の旧・中央大学医学部学舎(右の建物)と大学病院(奥)。旧・龍山鉄道病院の本館は写真の右枠外にある。



写真9：閉鎖された中山大学附属龍山病院。9階建ての白い巨塔。病院として27年間使用された。大学病院は土地建物の所有者KOREALの要請で移転せざるを得なくなり転出。新しい病院(新築予定)はいまだ開院されず病院建物はフェンスで囲われて閉鎖されたままである。

これには以下の経緯があったようだ。土地と建物の所有者はKORAIL。KORAILは駅周辺の再開発に伴い、賃借人の中央大学附属龍山病院に期限2007年12月の立退きを要請する。移転に伴う人員調整をすぐには出来ない大学病院はソウル広域市(龍山区)に助けを求めた。4か月後、ソウル広域市は大学病院の敷地を都市計画での「総合医療施設開発区」に指定した。つまりこの土地には医療施設しか建てることが出来ないように規制した。さらに同年10月、医学部キャンパス内にあった旧龍山鉄道病院の本館が国の文化遺産に指定され、KORAILの再開発に立ち開(はだ)かる。文化遺産に指定されたので許可

なく修理や撤去することは出来ない。KORAILは裁判を起こし、勝訴した。土地と建物はKORAILに戻り、2011年に中央大学附属病院は龍山から撤退し、ソウルの黒石洞にある中央大学キャンパスに移転していった。

都市計画で医療ゾーンに指定されたため、KORAILは新しく病院を建てる事業者を公募した。しかし条件が高く、応募者がいないまま、病院敷地は金網フェンスで囲まれた状態で今日に至っているようだ。病院が転出して住民生活が不便になったのはKORAILの性急な再開発が引き起こした不手際であると非難する(ソウル広域市)龍山区と、この地区を都市計画で医療施設地域に指定させた龍山区が不動産を購入せよと主張するKORAILとの間で膠着状況が続いているようだ。これも困ったことだ(なお、龍山駅周辺再開発は2013年に資金面で頓挫したようだが、ここでは触れない)。



写真10：龍山駅前通りのクリニック。ハングル文字ばかりの韓国で英語があると、すぐに目線が行ってしまう。“St.Mary’s”の下に書かれた“ENT”という略語は初めて見た。“ENT”はよく看護師が使っているドイツ語の退院“Entlassen”の略語ではなく、続いて置かれた“EYE(目科)”と対を成していることから“Ear, Nose and Throat”つまり耳鼻咽喉科を意味するのだと推測される。理解に至るまでに可成りの頭の回転が必要である。韓国人には難なく判るのであるうか。したがってこの診療所の名前は「聖母マリア耳鼻咽喉科・眼科クリニック」になる。外国では看板一つを覗いても、実に面白い。



写真11：龍山駅構内の看板。ヘリコプター“DOCTOR HELI”ではなく、“AIR AMBULANCE”と書かれているのに注目し、シャッターを押した。AIR AMBULANCEという言葉は初めて聞いた。おそらくは患者搬送専門機で、医師は常乗しないのだと思われる。



写真12：現在の龍山駅。駅周辺は、タワーマンションと併で囲まれた建設工事現場。龍山は昔からの鉄道町、軍事基地の街であると同時に、電気街や商店、飲食店、民家が雑多に混在した街であったようだ(東京の上野・御徒町・秋葉原のイメージか)。太平洋戦争以前は日本人が多く住んだ。朝鮮戦争後には北朝鮮から韓国へ避難し、そのまま故郷に戻れなくなった「失郷民(シリャンミン)」が龍山2街洞に集まって住んでいたそうだ。「失郷民」とは故郷(ふるさと)を失った民。なんと哀しい言葉であることか。龍山駅周辺には電柱、電線が殆どないことに気が付いた。



写真13：駅からみた龍山の駅前。龍山は外国の軍隊の街でもある。清国軍が最初に駐留した後、日本陸軍が軍事基地をつくり朝鮮軍司令部を置く。その施設や兵舎を米国占領軍が使い、現在は在韓米軍司令部になっている。

■ 釜山鉄道病院、新義州鉄道病院

朝鮮の鉄道病院について少し追加をしておきたい。実は1907年(明治40年)開院の「龍山鉄道病院」(開院時は「龍山同仁病院」)よりも古い鉄道病院が釜山にあった。1901年(明治34年)、京釜鐵道(株)が草梁駅前に草梁鉄道医務室(草梁鉄道病院)を開設したのが朝鮮の鉄道病院の嚆矢であろう。1906年(明治39年)に京釜鐵道(株)は国有化され、病院も総監府鉄道局直営の「釜山鉄道病院」になる。木造病院であった。1923年(大正12年)に400床の病院に改築される。1944年(昭和19年)に「釜山交通病院」に改称。日本敗戦後、大韓民国交通部が引き継ぎ、移転が続く。1950年の移転後にどうなったのかは不明である。現在のKORAILは直営病院を持っていないようだ。鉄道病院のあった場所には現在、寄しくも在釜山日本国総領事館が立っている。裏口の近くに設置された「平和の少女像(慰安婦像)」で注目を集めた総領事館である。

あと1909年(明治42年)には中国と朝鮮との国境、鴨緑江に架かる鴨緑江鉄橋(1911年開通)の袂にある町、新義州(シニジュ)に「新義州鉄道病院」があったようだが、よく分からない。

■ 日本の鉄道病院

日本には「鉄道病院」という病院があった。現在も残っているが、往時と比べると病院数は激減している。ここで日本の鉄道病院の歴史を簡潔に紹介しておく。日本は公私の鉄道会社が病院を開設し運営したという歴史を持つ。これは交通関係では鉄道だけで見られた特異な歴史で、陸運や航空では病院の開設はない。海運は船舶会社ではなく、日本海員救済会が船舶乗組員への病院を開設し運営してきた(現在、液済会病院は8病院で、保健医療機関として地域住民に医療提供している)。戦前は陸軍、海軍が多数の病院船が運航していた。大阪商船、日本郵船などの船舶会社の商船を徴

用し、改装を施して病院船にした。現在日本には病院船はない。診療船は瀬戸内海で1隻が運航している(恩賜財団済生会が運航)。

18世紀後半の産業革命の時に蒸気機関が発明され、人類は強力な輸送力を持った。先進国では資源を運ぶ鉄道が敷設され路線が延びていった。19世紀、20世紀初頭の植民地でも、農産物や鉱物などの産物と兵隊を輸送する鉄道や港湾が敷設された。開拓地は当然未開地で、生活インフラは何もなく、沿線の町には道路、橋、水道、学校、店舗、そして診療所・病院がつくられた。日本の支配地(外地)では、鉄道会社も病院を造っている。満州(現在の中国東北部)では南満州鉄道(満鉄)が沿線に近代病院を開設していった。特に「大連医院」は当時東洋一の規模(612床)を誇る病院であった。朝鮮では、今回紹介した朝鮮総督府鉄道(鮮鉄)が龍山、釜山などに病院を開設、運営している。

台湾の病院研究は私のこれからのテーマであり、今は知見が貧しい。台湾総督府鉄道局には少なくとも1939年(昭和14年)開設の「台北(タイペイ)鉄道病院」、台中(タイジョン)の「台北鉄道病院花蓮港分院」、花蓮(ファリーエン)の「台北鉄道病院彰化分院」、花蓮(ファリーエン)の「台北鉄道病院花蓮港分院」の3つの鉄道病院はあったようだ。台北鉄道病院は戦後「台北市鄭州路台湾省鉄道局台北鉄道病院」となっていたが、

1987年に台湾省立台北医院の傘下に入り「省立台北医院城区分院」に改称、鉄道病院としての任務を終了している。では日本の鉄道病院の歴史を見てみる。最初の鉄道病院は、1911年(明治44年)の東京市麹町区(現在の大手町2丁目)に開院した「常盤病院」である。福島県の須賀川医学校出身で、24歳で愛知医学校(現名古屋大学医学部)校長兼病院長、ドイツ留学、台湾総督府民生長官、満鉄総裁のキャリアをもつ内閣鉄道院初代総裁、後藤新平の肝煎りで創られた病院である。後藤新平はその後に通信大臣、内務大臣、外務大臣、東京市長にもなる。日本の医者で一番出世した人物である。常盤病院は患者を職員と家族に限定した職域病院であった。当初は救済組合であったが後に国営となり、鉄道院の「東京鉄道病院」に改称する。現在の「JR東京総合病院」である。

戦後、国鉄は鉄道病院(国鉄病院)を全国各地に設置した。1981年(昭和56年)の鉄道病院は、1種総合病院が東京、札幌、仙台、新潟、名古屋、大阪、四国、広島、門司の9か所に、2種病院が29か所にあった。その後、膨大な累積赤字をもつ国鉄は経営改善を要請される。当然、鉄道病院にも合理化が求められた。新体制の1982年(昭和57年)に2種病院は11に削減される。再編成の1985年(昭和60年)には1種総合病院から新潟と四国が減り7か所に、2種病院も2か所になる。

国鉄時代の常盤病院(左)と、JR時代の常盤病院(右)

国鉄時代の常盤病院(左)と、JR時代の常盤病院(右)



写真14：JR広島病院の旧建物(左側)と新建物(右側)(2016年5月撮影)。旧病院は企業立の「広島鉄道病院」であったが、2016年に完成した新病院は「医療法人 JR広島病院」へと事業者、病院名ともに変化している。

1987年に台湾省立台北医院の傘下に入り「省立台北医院城区分院」に改称、鉄道病院としての任務を終了している。

では日本の鉄道病院の歴史を見てみる。最初の鉄道病院は、1911年(明治44年)の東京市麹町区(現在の大手町2丁目)に開院した「常盤病院」である。福島県の須賀川医学校出身で、24歳で愛知医学校(現名古屋大学医学部)校長兼病院長、ドイツ留学、台湾総督府民生長官、満鉄総裁のキャリアをもつ内閣鉄道院初代総裁、後藤新平の肝煎りで創られた病院である。後藤新平はその後に通信大臣、内務大臣、外務大臣、東京市長にもなる。日本の医者で一番出世した人物である。常盤病院は患者を職員と家族に限定した職域病院であった。当初は救済組合であったが後に国営となり、鉄道院の「東京鉄道病院」に改称する。現在の「JR東京総合病院」である。

戦後、国鉄は鉄道病院(国鉄病院)を全国各地に設置した。1981年(昭和56年)の鉄道病院は、1種総合病院が東京、札幌、仙台、新潟、名古屋、大阪、四国、広島、門司の9か所に、2種病院が29か所にあった。その後、膨大な累積赤字をもつ国鉄は経営改善を要請される。当然、鉄道病院にも合理化が求められた。新体制の1982年(昭和57年)に2種病院は11に削減される。再編成の1985年(昭和60年)には1種総合病院から新潟と四国が減り7か所に、2種病院も2か所になる。

1987年(昭和62年)、国鉄分割・民営化に伴って鉄道病院は民間のJRの病院となった。移管時には1種病院は7か所、2種病院はゼロであった。国鉄時代の鉄道病院は、診療は職員とその家族に限定する職域病院であった。民営化後に、医師は保険医登録を行い、病院も通常の保険診療を行う保険医療機関の指定を受け、医療提供を地域住民に開放した。現在は「JR東京総合病院(448床)」、「JR札幌病院(312床)」、「JR仙台病院(197床)」、「名古屋セントラル病院(198床)」、「JR大阪鉄道病院(320床)」、「JR広島病院(275床)」、「JR九州病院(265床)」の7病院となっている。広島は企業(西日本旅客鉄道(株))から経営独立して医療法人での運営になっている。なお、JR以外でも、「東急病院(135床)」や「名鉄病院(432床)」が沿線に病院を開設し、住民に医療提供をしている。