

疾走百年

阿里山森林鐵道の物語

蘇昭旭 著



〈林務局局長序文〉

阿里山森林鉄道 世界遺産の可能性を秘めた宝

阿里山森林鉄道は1912年に誕生しました。元々は森林資源開発のために建設されました。時代が変わり、木材運搬用としては使われなくなりました。現在では阿里山の美しい森林を観光するための交通手段に生まれ変わりましたが、阿里山森林鉄道は貴重な文化的価値が国民に認められつつあります。そこで我々はこれを永久に動態保存して台湾の歴史の証人とし、深厚な森林文化を体験してもらう手段として活用してもらうことにしました。

蘇昭旭氏の長年にわたる研究と呼びかけにより、より多くの人々が阿里山森林鉄道の特色に触れられるようになったことに感謝いたします。蘇先生の分析によると、阿里山森林鉄道は世界の鉄道でも珍しい特徴を有しているそうです。(一)かさ歯車と直立シリンダーを採用した蒸気機関車(二)独立山螺旋登山路線(三)「之」字型トラバース登山鉄道(四)熱帯・亜熱帯・温帯の植生特色(五)アジア最高度の狭軌登山鉄道。阿里山森林鉄道の独特の風貌は世界の鉄道と比較しても決して遜色ありません。

ニュージーランドの著名な世界遺産学者Paul Mahoney氏は2013年、2014年に文化部文化資産局の要請を受けて阿里山森林鉄道を訪問し、阿里山森林鉄道と他国の林業鉄道の比較研究レポートを提出して阿里山森林鉄道を絶賛しました。Paul Mahoney氏はレポートの中で、「傑出した価値」、「真实性」、「完全性」、「保護及び管理」などの面から全世界的林業鉄道を評価しました。光栄なことに、阿里山森林鉄道は彼の研究における第一位に輝きました。林務局もこれをもとに文化部や嘉義県政府、嘉義市政府と共同で「阿里山森林鉄道を世界文化遺産に申請」するための作業を開始しました。

実は、阿里山森林鉄道は敷設開始以来様々な困難に直面してきましたが、先人達の不屈の努力のおかげで今の姿を保ってこれました。今や営業開始から百年を超えています。将来蘇昭旭先生の本書で、森林鉄道の美しさを簡潔ながら全面的な叙述で余すところなく発揮し、本書が森林鉄道を極めたいと願う人の鍵となることを願っています。

李桃生

〈林務局嘉義林区管理处处长序文〉

阿里山森林鉄道の過去、現在、そして未来

1906年の建設開始から、阿里山森林鉄道は常に多くの困難に直面してきました。初めは日本の藤田組が施工を開始しましたが、後に建設コストが林務局の収益を上回ることから建設中断を余儀なくされました。1910年に台湾総督府が引き継いで阿里山森林鉄道として建設し、1912年12月25日に嘉義から二万平までの区間が正式に開通しました。1914年3月14日には沼平駅まで延伸しました。調査や建設期間中には多くの人々がこの鉄道のために奮闘しました。例えば小池三久郎氏、河合鉢太郎(したろう)博士などです。またこの他多くの英雄が犠牲になりました。こうした知られざる現場作業員を記念するため二万平に「従七位進藤熊之助君殉職記念碑(古跡)」と「工学士二宮英雄君之碑」を設置し、また阿里山寺(慈雲寺)には「殉職者記念碑」が設置されました。

蘇昭旭先生の本書に感謝いたします。本書を読めば阿里山の過去の状況を容易に理解でき、阿里山森林鉄道建設の全体像を認識でき、また先人達の奉仕と努力を思い出させてくれるからです。

現在阿里山森林鉄道は鉄路局の「台湾鉄路管理局」により代理運営されていますが、本処も引き続き努力し、阿里山森林鉄道のさらなる安全とおお客様へのサービスのために財政面や行政面で鉄路局への支援を行なっています。

この他、本処は世界各国との連携を強化しています。1986年に日本の大井川鉄道と姉妹鉄道協定を締結したのを皮切りに、2013年4月20日には日本の黒部峡谷鉄道とも姉妹鉄道協定を締結しました。相互の往来は密接で、良好な関係を築いています。蘇昭旭先生もその過程で多大な貢献をされました。将来さらに視野を広げ、各国の著名な鉄道と友好関係を築き、阿里山の国際的知名度を上げると同時に良い部分を学び取り、阿里山森林鉄道を向上させて永続的な経営を達成することと世界遺産への登録を目指しています。この目標を達成するためには皆様の賛同、支持と応援が必要です。そのため本書の出版を機に、より多くの人に阿里山森林鉄道を知っていただき、森林鉄道を愛し、守っていただき、持続的な将来のために共に協力していただけることを願っています。

蘇一光

〈作者前書き〉

阿里山森林鉄道の世界観を打ち立てる

阿里山森林鉄道は1912年に誕生しました。主線は僅か72キロ足らずですが、その間に平地から海拔2274メートルの高さまで登っていきます。途中熱帯、亜熱帯、温帯の三つの植生を通り、その風景は美しく、世界にその名を轟かせています。阿里山森林鉄道は台湾における産業鉄道開発史の縮図であり、19世紀の産業鉄道技術を振り返る上で重要な史跡でもあります。この手の登山鉄道は20世紀中葉には産業構造の変革により凋落しますが、阿里山森林鉄道は営業開始から百年が経った今でも人類の登山鉄道技術発展史の縮図としてとてつもない価値を秘めています。

人類の登山鉄道建設が最も盛んだったのは大体1869年から1912年の間です。産業革命の後期に入って原料の需要が急増し、1869年に世界初のラック式登山鉄道となるアメリカワシントン鉄道が開通し、続いて1871年のスイスRigibahnen開通、その後も英国(インドダージリン鉄道)、ドイツ、オーストリアなど、みなこの時代に相次いで完成しました。しかし1903年に飛行機が発明され、人類は地形の障害を乗り越えるより良い選択肢を得ました。1914年から1918年第一次世界大戦が勃発し航空機が作戦兵器となっただけでなく、民用航空産業の発展をも促し、また戦車やディーゼルエンジン技術も発展し、自動車も相当な地位を得ました。そこから世界の登山鉄道は没落しはじめます。

当時の大日本帝国の統治下にあった台湾で、林業資源開発のため1912年12月25日に開通した阿里山鉄道はラック式軌道以外にもほぼ全ての成熟した工法技術を投入し、後にはインドのダージリンの海拔をも超えて1915年に大日本帝国鉄道最高点(塔山駅2346メートル)、さらに1934年にアジア鉄道最高点(東埔駅2584メートル)の記録を打ち立てました。現在の祝山駅2451メートルは台湾における鉄道最高点、Top of Taiwanの地位を誇っています。1912年8月1日に開通したユングフラウ鉄道も同様に技巧を凝らしており、蒸気機関車ではなく三相交流電源を使用した木造ラック式鉄道です。ユングフラウ駅は標高3454メートルで、欧州鉄道最高点Top of Europeの記録を塗り替えました。言い換えれば台湾の阿里山鉄道とスイスのユングフラウ鉄道は共に人類の登山鉄道史後期の代表作なのです。そのため1912年の開通から2012年までの百年間は非常に大きな意味があるのです。

近年私は公の場で講演する時には、政府に台湾阿里山鉄道を重視してもらおうよう呼びかけています。さらには阿里山森林鉄道百周年記念して出版された

▼竹林を抜ける中興号(蘇昭旭撮影)



三冊の大作の中でも、世界百大登山鉄道の完全な研究統計を掲載し、阿里山森林鉄道の多くの工事データが世界有数のものであることを提示しました。海拔最高点と海拔落差の二項目ではユネスコの世界遺産に登録されている全ての鉄道を超えており、阿里山鉄道の普遍的価値は決して無視できるものではありません。2009年台風8号による被害を受けた阿里山鉄道でしたが、2015年には全面復旧する予定で、今この時期に宣伝することはなおさら大きな意義があります。

かつての台湾では「高山青、澗水藍」(高山は青く、溪流は清し)と歌われました。また他にも

海、日の出、晚霞、森林と線路の「五奇」と呼ばれる美しい風景を以って阿里山鉄道を形容していました。しかし視野が狭く、交通手段としての価値や観光収入にしか目を向けないため誤った思想に陥りがちでした。そのためこうした地元観点(local view)を超越して世界規模の普遍的価値(Universal Value)へと昇格してもらうべく、林務局が台湾阿里山森林鉄道の宣伝用教材として本書を作成しました。

光栄なことに今回執筆を担当させていただき、阿里山鉄道の重点をこの本に全て凝縮いたしました。本書を通して台湾人に阿里山鉄道をより深く知っていただき、さらには国際的視野を持っていただくことを期待しています。台湾人への宣伝も国際社会への宣伝も、どちらも阿里山鉄道を世界文化遺産に登録するための事前準備であり、阿里山鉄道が世界的に有名な登山鉄道となるための大事な一歩なのです。

蘇昭旭

目次

〈序文一〉

〈序文二〉

〈作者前書き〉

第一部 阿里山森林鉄道を知る	6
世界にその名を轟かせる阿里山森林鉄道	8
阿里山森林鉄道の特色と価値	10
阿里山森林鉄道の過去と現在	16
鉄道支線が登山本線よりも有名に	20
第二部 阿里山鉄道景観案内	22
平地路線区間を走る 海拔 30 mから 127 m	24
熱帯雨林路線区間を走る 海拔 127 mから 800 m	26
独立山螺旋状路線	28
亜熱帯路線区間を走る 海拔 800 mから 1800 m	30
「之」字形スイッチバック区間	32
温帯路線区間を走る 海拔 1800 mから 2274 m	34
森林鉄道支線 海拔 2274 mから 2451 m	36

第三部 阿里山森林鉄道百年の盛衰	40
木材運搬が主だった日本時代 (1912 年から 1945 年)	42
貨物、旅客両用だった光復初期時代 (1945 年から 1963 年)	44
材木伐採終了により観光鉄道へ (1963 年から 1982 年)	46
阿里山自動車道の開通と鉄道の衰退 (1982 年から 1999 年)	48
九二一大震災後の復興 (1999 年から 2008 年)	50
民営化と八八水害からの再興 (2008 年から 2010 年)	52
政府による接収からの林業鉄道復活 (2010 年から現在)	54
付録	56
阿里山森林鉄道路線案内	56
阿里山森林鉄道歴史年表	58
参考文献	62



▼桜の季節の沼平公園前の阿里山汽車

第一部 阿里山森林鉄道を知る



世界にその名を轟かせる阿里山森林鉄道

阿里山は昔から台湾で最も有名な観光地の一つで、国内外に名を馳せる景勝地でした。阿里山の森林、日の出、晚霞、雲海と鉄道を合わせて阿里山「五奇」と呼び、この五奇の中でも森林鉄道は特に有名で、国宝級の文化財であると言えます。1912年開通した当初の阿里山鉄道は、阿里山の豊富な林業資源を麓に運び出すための、材木伐採用産業鉄道でした。1920年からは沿線住民の需要に応じて貨客混合列車として運営されました。しかし1945年の光復後、原生林の過度な濫伐により伐採が続けられなくなり、そのため1963年には伐採事業が停止、林班地は売り出され、森林鉄道は観光用鉄道として発展を遂げました。中華民国と同一年のこの鉄道は百年を超える歴史を誇っています。

阿里山森林鉄道はまさに台湾における産業鉄道開発史の縮図であり、20世紀初頭の人類が19世紀の産業鉄道技術を踏襲して建設された重要な史跡でもあります。こうした林業鉄道の史跡は、多くは20世紀中頃に産業構造の変革により急速に衰退したため世界でもほとんど残っていません。阿里山森林鉄道は営業開始から百年が経った今では20世紀のアジア産業鉄道開発史の縮図として、保存すべき普遍的価値を有しているのです。特に阿里山鉄道は世界の登山鉄道五大工法のうち四つを取り入れており、独立山の螺旋状路線と前方の「之」字型トラバース路線は人口に膾炙しています。現在五つの鉄道、1998年にオーストリアのSemmeringbahn及び1999年にインドのダージリン・ヒマラヤ鉄道、2008年にスイスのBernina and Albula bahnがそれぞれ世界遺産に登録されていることを鑑みると、一見平凡な螺旋状路線やトラバース路線が阿里山鉄道の偉大さの象徴であることがわかります。

民国92年(2003年)、阿里山森林鉄道は文化建設委員会の台湾世界遺産潜在候補の第一類に選ばれました。阿里山は順調に台湾観光と文化の代表の地位に上り詰めました。同年3月1日、価値が見直され、ひいては世界遺産に登録されれば、世界遺産という名前だけでなく大幅にその地位を向上でき、経営危機を解決できるばかりか台湾の観光をより国際化することができるでしょう。

阿里山鉄道と世界遺産登録鉄道の工法比較表

鉄道名称	180度 大カーブ	回転型と 螺旋状路線	ラック式 鉄道	「之」字型 トラバース	特殊設計の 登山機関車	レール幅
台湾阿里山鉄道 Alishan Forest Railway, Taiwan	★	★		★	★	762
オーストリアSemmeringbahn (1998年世界遺産登録)	★					1435
スイスベルニナ鉄道、Rhaetian Railway in the Albula (2008年世界遺産登録)	★	★				1000
インド ダーズリン・ヒマラヤ鉄道 (1999年世界遺産登録)	★	★		★	★	610
インドKhalka Shimla Railway (2008年世界遺産登録)	★					762
インドNilgiti Mountain Railway (2005年世界遺産登録)	★		★		★	1000

阿里山森林鉄道と世界遺産登録鉄道の基本資料比較表

鉄道名称	開通年	本線の長さ	海拔 最高地点	海拔 最低地点	最大勾配	レール幅
台湾阿里山鉄道 Alishan Forest Railway, Taiwan	1912	71.9 km	2451m 祝山站	30m 嘉義站	6.25%	762 mm
オーストリアSemmeringbahn (1998年世界遺産登録)	1854	41.8 km	898m Semmering Tunnel	495m Gloggnitz	2.5%	1435 mm
スイスAlbula Bahn (2006年世界遺産登録)	1903	67 km	1820m Albula Tunnel	604m Reichnau- Tamins	3.5%	1000 mm
スイスベルニナ鉄道、Rhaetian Railway in the Albula (2008年世界遺産登録)	1910	60.7 km	2253m Bernina Ospizio	429m Tirano	7.0%	1000 mm
インド ダーズリン・ヒマラヤ鉄道 (1999年世界遺産登録)	1881	86.0 km	2257.6m Ghum	113.8m New Jalpaiguri	5.55%	610 mm
インドKhalka Shimla Railway (2008年世界遺産登録)	1903	96.54 km	2076m Shimla	656m Kalka	3.0%	762 mm
インドNilgiti Mountain Railway (2005年世界遺産登録)	1908	46.0 km	2345.1m Lavedale	325.8m Mettupal- yam	8.33%	1000 mm

阿里山森林鉄道の特色と価値

1912年阿里山森林鉄道が開通した当初は完全に材木運搬用でした。1918年から貨物車を改造して旅客用運行を開始し、これが阿里山鉄道の旅客業務の始まりとなりました。1920年には貨客混合列車を増便し、もともと材木運搬のために建設された鉄道が、山地と平地を結ぶ交通の機能をも担うことになりました。阿里山森林鉄道の営業はここから始まりました。

昭和十年、台湾阿里山の最良の木材が靖国神社の建材として出荷されました。また阿里山鉄道の美しい風景は昭和年間に多くの日本内地人を惹きつけ、日本時代の台湾鉄道旅行の筆頭といえるスポットになりました。鉄道運行の安全を確保するため1920年ごろから阿里山鉄道では機関車を列車の後方に配置し、後ろから推す方式を採用しました。これは当時の世界的登山鉄道技術の流れとも同期しており、さらに先進的なET6空気ブレーキを採用し、技術力では台湾総督府鉄道をも超越していました。

阿里山鉄道が建設及び開通した時代は、世界の登山鉄道発展のピークでした。1908年スイス・フランス間のTMRモンブラン登山鉄道が開通、1909年には同じく「之」字型トラバース方式を採用した中国の京張鉄道が開通、1910年中国のフランス租界で滇越鉄道が開通、同年スイスのBernina Bahnのベルニナ線開通1911年スイスのBLSがアルプス山脈を貫通するレッチェルクトンネルを完成させ、開通。1912年8月1日、スイスのユングフラウ鉄道がユングフラウ山山頂に到達し、欧州の鉄道最高地点となる3454メートルというTop of Europeの記録を打ち立てました。同じ1912年の12月25日に阿里山鉄道が海拔2000メートルの二万平まで開通し、Top of Japan、またTop of Taiwanの地位を確立しました。このころから台湾は世界の登山鉄道界の代位戦に立ち続けています。

当時大日本帝国の建設で阿里山鉄道の規模は国家級の登山鉄道の貫禄がありました。そのため当時の日本政府の宣伝でも極東最高地点の鉄道完成を強調しており、これもまた阿里山森林鉄道が初期の世界三大登山鉄道と呼ばれる所以なのです。

です。ですので日本時代の阿里山鉄道は技術の面では世界と肩を並べていました

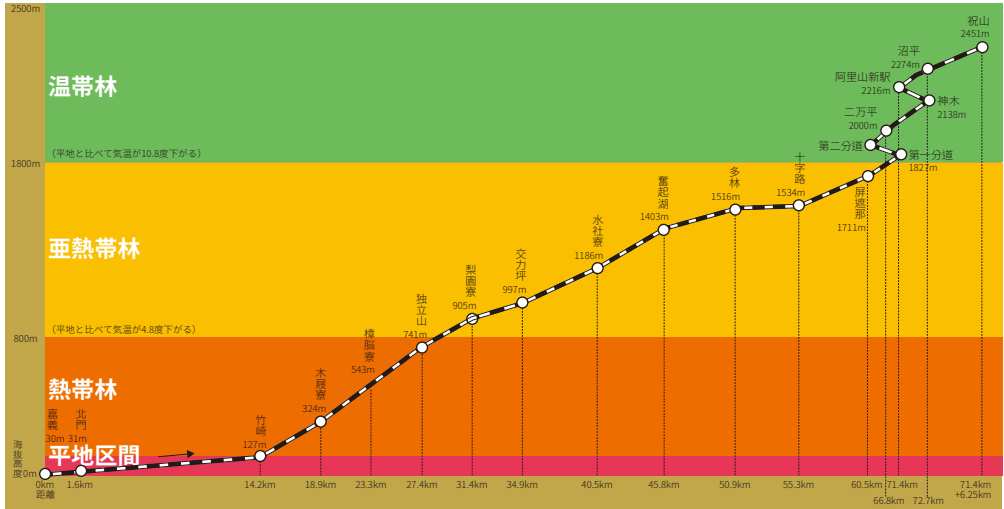
が、この時の台湾では思いもよらなかったことに、この世界と肩を並べる登山鉄道が後の人々の国際感覚不足のせいで撤去や破壊の憂き目に遭い、この極東最高地点の狭軌登山鉄道が相応の地位や重視を受けられなかったことは遺憾の極みです。

簡単に言うと阿里山鉄道は森林鉄道と登山鉄道という二つの環境に適応するために世にも珍しい特色を兼ね備えることになりました。それは：(1)かさ型歯車直立式シリンダー蒸気機関車、(2)独立山の螺旋状路線、(3)「之」字型トラバース路線(俗に言う「阿里山汽車の壁」)、(4)海拔落差の大きさ、平地から高山まで熱帯雨林、亜熱帯、温帯の三つの植生を通り、雲海の上へ出る路線、(5)アジア最高度の狭軌登山鉄道、インドのダージリンDHRを超える世界最長の762ミリ狭軌登山鉄道。こうした特徴が観光資源となり、阿里山鉄道は林業鉄道から観光用へと変身を遂げることができました。対照的に、開発技術の違いから1924年に堀田式索道を採用した羅東太平山と八仙山の森林鉄道はこうした幸運に巡り会えず、災害で損傷してその歴史に幕を下ろしました。



▼阿里山Shay SL直立式シリンダー特記

阿里山森林鉄道の路線と海拔高度対象図



今日の技術経済から見ると、原生林を開拓して鉄道を敷設する19世紀末のアメリカの林業鉄道技術は最も経済的に有効な手法ではありませんでした。なぜなら森林鉄道の路線設備はコストが高く、さらに橋梁やトンネルが密集していたことでより一層困難を極めました。昭和初期、日本の堀田蘇彌太が「堀田式索道」を発明し、まず複式索道で材木運搬車を送ってから鉄道による輸送を行う方式を完成させました。これにより鉄道で急勾配を上るのを避け、鉄道路線の総延長も大幅に短縮でき、コストを抑えつつ生産効率を上げることができました。こうした技術はまず1924年に太平山林場で使用され、のちに東埔集材場でも使用されて林業の増産に貢献しました。しかしもし阿里山の林場開発がもう少し遅ければ太平山林鉄と同じ索道ピストン輸送方式が採られて、今日のような72キロに及ぶ阿里山森林鉄道はなかったことでしょう。もちろん今日のように台湾を代表して世界にその名を馳せる登山鉄道となることもなかったでしょう。

また、阿里山森林鉄道は世界三大登山鉄道には入っていません。これは登山鉄道の勾配、高度、距離のどれを取っても欧米の登山鉄道に及ばないため

▼第二分道。汽車は一進一退しつづ登る



▼平地の風景



▼熱帯雨林の風景



▼亜熱帯の風景



▼温帯の風景



す。しかし阿里山鉄道の希少価値はその多様性、つまり「森林鉄道」、「登山鉄道」、「高山鉄道」の性質を兼ね備えている点にあります。阿里山鉄道はもともと森林を開拓するために敷設された産業鉄道なので、森林鉄道の定義を満たします。また阿里山鉄道の最大勾配は62.5パーミルで、登山鉄道の定義を満たしています。そして標高は2274メートルの沼平から2451メートルの祝山までの区間で海拔2000の山地路線を通り、正真正銘の高山鉄道です。

阿里山鉄道はこれら三つの鉄道の定義を完全に満たしており、これは相当珍しいことです。外国の登山鉄道は海拔高度や勾配が有数のものであっても、これほどの多様性を備えたものはありません。特に森林鉄道の面では本線の長さが72キロもあるものは世界でも他に例を見ません(詳細は蘇昭旭の『世界山岳鉄道』を参照してください)。

阿里山森林鉄道の里程(2009)

路線	種別	駅名	駅間距離 (m)	累計距離 (m)	海拔高度 (m)	注釈	
登山本線	平地区間	嘉義△	0.0	0.0	30	(*印はすでに廃止されたかつての通勤駅。) (△印は現在運営されている固定駅。) 定期便は毎日上下線各一便を阿里山号として運行。	
		柴町※	0.9	0.9	--		
		北門△	0.7	1.6	31		
		盧厝※	1.3	2.9	--		
		崎下※	2.4	5.3	--		
		灣橋※	2.1	7.4	56		
		朴仔埔※	1.5	8.9	--		
		鹿麻產(鹿滿)※	1.9	10.8	82		
		新竹崎※	2.6	13.4	--		
		竹崎△	0.8	14.2	127		
	熱帯林	木屨寮	4.7	18.9	324		
		樟腦寮	4.4	23.3	543		
		独立山	4.1	27.4	743		
	亜熱帯林	梨園寮	4.0	31.4	905		
		交力坪△	3.5	34.9	997		
		水社寮	5.6	40.5	1186		
		奮起湖△	5.3	45.8	1403		
		多林(哆囉囉)	5.1	50.9	1516		
		十字路	4.4	55.3	1534		
		平遮那(屏遮那)	5.2	60.5	1711		
温帯林	第一分道	2.5	62.7	1827			
	二万平	4.1	66.8	2000			
	神木	2.8	69.6	2138			
	阿里山駅△	1.8	71.4	2216			
	阿里山(沼平)	1.3	72.7	2274			
昔日林場線	東埔線	阿里山(沼平)	0.0	0.0	2274	水山線、霞山線、石水山線と分岐 塔山裡線及び対高岳線と分岐、大瀧溪線と分岐	
		東山	5.0	5.0	--		
		兎玉(自忠)	3.0	3.0	2305		
		新高口	2.7	2.7	2332		
	塔山線	東埔	20.0	20.0	2584		
		阿里山(沼平)	0.0	0.0	2274		
		塔山	4.2	4.2	2344		
今觀光支線	水山線	眠月	2.5	6.7	2303		
		索道	7.6	14.3	--		
	祝山線	阿里山(沼平)	0.0	0.0	2274	現在は運行無し	
		水山	1.6	1.6	2320		
		眠月線	阿里山駅	0.0	0.0	2216	現在は運行無し
			十字分道	2.9	2.9	2332	
祝山線	石猴	6.36	9.26	2318			
	阿里山駅	0.0	0.0	2216			
	十字分道	2.9	2.9	2332			
祝山線	対高岳	2.0	4.9	2405	毎日上下線各二便ずつ、休日は増便。		
	祝山	1.35	6.25	2451			

◎眠月線は1999年9月21日の震災により中断、2009年に塔山までの運行再開。

◎登山本線は本来の長さ71.9キロメートル、現在は72.7キロメートル、災害復旧状況により里程変動あり。

◎阿里山駅を起点とし神木駅までの路線、及び沼平までの沼平線は本線を利用して観光用支線として運行される。

◎阿里山鉄道は2015全線開通予定。情報は変動可能性あり。

阿里山森林鉄道の過去と現在

1910年台湾総督府が阿里山鉄道敷設を引き継ぎ、1912年12月25日に阿里山鉄道の嘉義から二万平の区間が正式に開通しました。1914年3月14日、鉄道は現在の沼平駅まで延伸し、阿里山鉄道の後続路線がここに全て完成しました。全長71.9キロメートルに及ぶ阿里山森林鉄道、登山本線はこの時完成したのです。

阿里山森林鉄道が開通した当初は嘉義から沼平駅までの全長71.9キロメートルでしたが、台湾光復後林務局は路線状況を改善し、現在の阿里山森林鉄

▼昔の沼平駅(蘇昭旭作)



▼神木駅に停車する阿里山中興号の著名な風景。今ではこの風景は人々の記憶に残るのみ



道は嘉義駅を出て途中北門、鹿麻產、竹崎、木履寮、樟腦寮、独立山、梨園寮、交力坪、水社寮、奮起湖、多林、十字路、屏遮那、第一分道、二万平、神木、阿里山駅の、起点終点を含めた18駅で運行されていました。九二一大震災の後、第四分岐点二あたる阿里山駅が甚大な被害を受けて廃止され、終点は民国70年代(1980年代)まで使用されていた沼平旧駅に戻されました。民国96年(2007年)9月、木造の阿里山新駅が落成し、阿里山駅と名付けられました。民国97年(2008年)、沼平駅改装工事の入札が始まりました。民国102年(2013年)4月22日、沼平駅はリニューアルし再び営業を開始しました。

民国八十年代(1990年代)の阿里山鉄道は

かつて無い困難に直面していました。民国86年(1997年)7月1日に神木が不幸にも半壊し、阿里山森林鉄道の名所が危機に陥ったのです。87年(1998年)にもう半分も倒壊し、阿里山の神木は正式にその歴史に幕を下ろしました。そして阿里山林務局が「石猴」を新しい目玉にしようと考えていましたが、その翌年に九二一大震災が発生し、石猴の頭が落下して線路を直撃しました。このころは本当に災難に次ぐ災難の時期でした。

民国88年(1999年)の大震災で阿里山森林鉄道は大きな打撃を受け、眠月線と阿里山駅は再建を余儀なくされました。阿里山新駅が完成するまで、登山鉄道の終点は臨時の新駅で代用しました。しかし阿里山鉄道の災難はこれだけで終わらず、民国98年(2009年)の八八台風でも甚大な被害を受け、森林鉄道は全面運休となりました。この水害は不幸ではありましたが、一方で国民の阿里山鉄道への関心と重視を呼び起こしました。

現在の登山本線部分は、民国71年(1982年)10月1日に阿里山自動車道が開通したために観光用鉄道としての活気を失いました。民国72年(1983年)光復号は運行停止しましたが、73年(1984年)には冷房付きの阿里山号が就航し、阿里山鉄道は依然として運賃や時間の面でバスに勝てない状況が続きました。また阿里山自動車道が開通したことで貨物の輸送にも自動車が使われるようになり、阿里山鉄道の貨物列車も名ばかりのものとなりました。民国77年(1988年)阿里山森林鉄道は60年続いた貨客混合列車を正式に終了し、沿線の小さい駅も一つ一つ無人駅に変わっていきました。民国79年(1990年)、三十年余り続いたディーゼル旅客列車中興号の運行を停止し、ついに一日に上りと下りそれぞれ一本の阿里山号を残すのみとなり、鉄道の運営は最も厳しい時代を迎えました。

その後も阿里山鉄道本線の運行は依然として阿里山号が主体で、一日平均上下線各一本ずつ、夏休みと休日は増便して二往復運行、花期期間中は三往復運行という状況になっています。しかし阿里山自動車道を利用する観光客の数が鉄道利用者数を超えたのもまた事実です。過去の森林鉄道の支線、祝山線、眠月線の利用者数は本線よりも多くなりました。今日では日の出を拝む人々が押し寄せ、祝山線は黒字を生み出す登山鉄道となりました。

▼ 民国72年(1983年)の眠月線終点石猴駅と蒸気機関車。
この風景も今では記憶に残るのみ!(撮影:高井貢)



▼台湾最高地点の鉄道駅、祝山駅は海拔2451メートル。



メートルの区間が景勝地として知られる「石猴」へ続く眠月線で、1999年の九二一大震災で被害を受けたため現在も復旧作業が続いています。復旧作業が遅延を繰り返し、2007年ようやく眠月線全線開通しましたが、現在も復旧作業は終わっておらず、運行再開には至っていません。

今日の林場線支線部分のはかつての

東埔線と塔山線であり、民国六十年代(1970年代)後期には営業を停止しました。民国72年(1983年)から観光を促進するために観光支線を設置し、塔山線を復活させて「眠月線」としました。石猴を終点とし、眠月線を定期運行する観光用列車です。民国75年(1986年)、眠月線から3キロの地点にある十字分道と塔山内線の基礎部分を利用し、分岐して祝山観日楼へ向かう「祝山線」が開通し、日の出鑑賞の観光客向けの運行を始めました。これは光復後台湾人自身で建設した初めての高山鉄道であり、終点祝山駅の高度は海拔2451メートルと台湾鉄道の最高地点、Top of Taiwan、台湾最高地点の鉄道駅となりました。

この他、廃線となった東埔線も近年前部の水山線1.6キロメートルが修復され、新中横自動車道のトンネル前と繋がりました。近年阿里山Shay蒸気機関車26、31、25号の復活して檜造りの列車で運行する区間車となり、これもまた森林鉄道の旅情を感じられる路線となりました。31号は営業再開する水山線で、25号は嘉義から竹崎までの平地区間及び海拔の低い登山区間で使用される予定で、阿里山森林鉄道は徐々に文化財としての役目になり、換骨奪胎して生まれ変わりました。

民国98年(2009年)、八八台風のため登山本線は運行を停止しましたが、支線部分は比較的影響を受けずに済みました。阿里山鉄道には祝山線、眠月線、水山線の3本の高山鉄道支線があり、これに本線後部の神木線を加えた四本本の高山鉄道支線で檜車輛の蒸気機関車を運行しており、阿里山森林鉄道は国内鉄道古跡保存の模範となることでしょう。



第二部 阿里山森林鐵道景觀案内



平地路線区間を走る 海拔30mから127m

嘉義駅

1902年に西部縦貫線の高雄-嘉義間が完成し、4月20日から嘉義駅は営業を開始しました。現在の嘉義駅は1933年に完成したもので、当時台湾唯一の台鉄と糖鉄、林鉄という三種の異なる鉄道が集結する総合ターミナル駅でした。前者は1067ミリの狭軌で、後者は762ミリの軽便鉄道です。嘉義駅は海拔30メートルに位置し、かつては台湾で唯一の台鉄・糖鉄・林鉄の「三鉄共用」駅でした。現在では糖鉄は姿を消しましたが、嘉義駅は今もなお唯一台鉄と林鉄共用の鉄道駅です。一番ホームから台鉄の1067ミリ狭軌と阿里山鉄道の762ミリレールという異なるレールが並ぶ様を見られます。そのためこの場所で台鉄の蒸気機関車と阿里山鉄道の蒸気機関車が並んで駅に入るランデブー走行のイベントを行ったこともあります。

北門修理工廠

北門修理工廠は日本時代には「北門修理工場」と呼ばれ、阿里山鉄道全線開通二年前の1910年10月に平地区間が開通した際の北門機関車庫でした。阿里山鉄道の施工と拡充に伴い1912年に正式に運営を開始しました。北門修理工廠の歴史は長く、現在でも阿里山森林鉄道最大の修理基地です。今日の北門修理工廠内部では様々な引退した汽車を見ることができます。例えば森林路側のディーゼル機関車点検修理倉庫や、かつて皇太子殿下が乗車された花車と付随する調理車、羅東林業鉄道の客車、Shay蒸気機関車などが見学できます。一部の貴重な車輛は車庫内に保存されています。

▼北門駅



北門駅

北門駅は嘉義駅から1.6キロメートル、海拔31メートルで、嘉義駅から当駅までの勾配は僅か16パーミルと阿里山鉄道の中で最も傾斜の緩い区間であり、登山鉄道の雰囲気はあまり感じられません。北門駅は阿里山汽車が1910年に平地区間で運行開始した際の竹崎行きの起点でした。北門駅の木造駅舎は阿里山鉄道の登山側に向かって右側にあり、阿里山赤檜を使用した典型的な日本式建築です。1914年に完成した台湾鉄道保安駅も阿里山赤檜を使用した日本式駅舎でした。

鹿麻産駅

鹿麻産駅は嘉義駅から10.8キロメートル、海拔82メートルに位置し、駅内に2本の車線があります。かつての鹿麻産と湾橋は北門-竹崎間の平地区間における最大の駅でした。鹿麻産の駅舎は奇跡的に現存しており、鹿麻産、竹崎、北門の三駅が最後の木造駅舎ですが、もとは相当に老朽化していました。民国93年(2004年)12月、鹿麻産木造駅舎の修復工事が完了し、鹿麻産駅駅長宿舎も民国95年(2006年)4月に修復が完了しました。これにより鹿麻産駅の檜造りの駅舎は往年の輝きを取り戻し、より一層魅力的になりました。



熱帯雨林路線区間を走る 海拔127mから800m

竹崎駅

竹崎駅は1910年に建設され、その後民国41年(1952年)に改修されて現在の姿になりました。かつての蒸気機関車時代には列車は必ず竹崎で少し停車して機関車の位置を付け替え、前から引っ張る方式を後ろから推す方式に変更し

て山を登って行きました。蒸気機関車は必ず18トン級から28トン級に取り替えなければならず、そのため竹崎駅は阿里山鉄道の中でも特に広く知られていました。竹崎駅のもう一つの特徴は「三角線」です。三角線は本来機関車の頭部を調節するためのものですが、1920年以降阿里山鉄道の汽車が最後尾から客車を推す方式に固定されて機関車の頭は常に嘉義駅方面を向くようになったため、次第に使用されなくなりました。



登山の玄関口 牛稠溪橋

かつての牛稠溪橋は1907年に初めて架設された一般的な木造橋梁で、幾度もの台風や洪水で崩落しては再建されました。再建の際も阿里山の赤檜を建材に使用することは変わらず、西螺大橋のTruss Bridgeのように橋脚を減らして橋梁間の距離を長くする方式が採用されました。民国50年代(1960年代)、阿里山鉄道は橋の安全性を高めるために民国53年(1964年)にコンクリート製の新橋を建設しました。後に台風や洪水でコンクリート製の橋も後部が崩落したため、しかたなく鋼鉄製の橋梁を購入して橋脚の上に設置しましたが、これが後に牛稠溪橋の見どころとなりました。民国97年(2008年)、林務局は日本時代の木造橋梁の景観を参考にして鋼鉄製の橋を再建し、現在の台湾森林鉄道中唯一現役の鋼鉄製橋梁となりました。

二箇所での180度大カーブの絶景

竹崎から木履寮までの間に180度近い大きなカーブが二箇所あります。乗客の皆さんはここで汽車のレールがほぼ一周し、また戻ってくる様子を目の当たりにするでしょう。一つ目のカーブは嘉義駅から16キロメートル付近で、湖底光祿廟へ向かう小道の前方にあります。もう一つは嘉義駅17キロメートル付近で、佳人山の県道115号線傍にあります。このような設計はUターンと呼ばれ、まさに「盤山」(河北省にある山)のような風景です。阿里山鉄道は比較的長い路線を利用して急勾配を迂回していますが、これも世界の登山鉄道でよく見られる五種類の工法の一つです。ここを通過する際に右の窓から外を見ると今通ってきた線路が右後ろに見え、いつの間にか180度転回した後、海拔高度が上がり始め、再び視界が遮られます。



樟脳寮駅

樟脳寮駅は海拔543メートル、嘉義駅からの距離は23.3キロメートルに位置し、日本時代には付近の樟脳用クスノキで知られ、かつては台湾でも重要な樟脳の産地でした。現在の樟脳寮駅の中には二列に並ぶクスノキがあります。これは後に樟脳寮駅の駅長が植樹したもので、緑のアーケード

を形作っています。樟脳寮駅の特徴は折り返し方式です。日本時代には本線の傾斜が5パーミルを超えると車輛を坂道に停めて乗客の歩行が不便になるのを避けるために、左側に水平な土地を作って停車させていました。そのためこの駅の線路はX型に折り返すようになっています。上りの列車が駅に入る時は対向の列車が通り過ぎるまで「待避」するため、必ず水平な側線に入ります。上りの列車は一回停車した後、バックで右側の脇道に入りますが、下りの列車はそのまま真っ直ぐ走り去ります。

独立山螺旋状路線

登山鉄道の螺旋状路線

阿里山森林鉄道の景観で特に人口に膾炙する二つの名所といえば、「之」字型のスイッチバック、俗に言う「阿里山の壁」以外に独立山螺旋線の「登山鉄道」があります。螺旋状路線spiral loopは世界の登山鉄道五大工法の二つ目で、阿里山鉄道は螺旋の周回数が最多の鉄道です。

昔から独立山の螺旋状登山鉄道は有名でした。独立山の標高は海拔816メートルとそう高くはありませんが、とても特別な形をしています。向かいの山から独立山を俯瞰すると汽車がそれぞれ異なる高度から4回現れるのが見えます。また1周目と3週目の線路に展望台が敷設されているのも見えます。

阿里山鉄道で樟脳寮駅から独立山に登る場合は、左の窓側に座るのが良いでしょう。異なる角度から四回山麓の樟脳寮駅を見ることができます。嘉義駅から25.3キロメートル地点の5号トンネル出口(1周目)、26.9キロメートル地点の8号トンネル出口(2周目)、27.8キロメートル地点の10号トンネル出口(3周目)、そして28.5キロメートル地点の12号トンネル出口(4周目)です。1周目と2周目、4周目は左側の窓から見え、3周目は独立山駅を過ぎた後に右側の窓から見えます。「今来た道を振り返れば、窓辺の山麓にいた」。こんな不思議な感覚になるのが螺旋状登山鉄道の旅です。

▼独立山登山鉄道螺旋状路線地図



▼独立山鉄道全景



独立山駅

海拔743メートル、嘉義駅から27.4キロメートルの距離に位置する独立山駅です。この駅は谷の底にあり、独立山の内側、楠坑の南側にあるので樟脳寮駅から独立山駅を見ることはできません。逆に汽車で独立山駅を離れ、大きく一周してC字型山脈の見晴台に出ると大坪山の稜線の杉林の中に独立山駅が見えてきます。現在の独立山駅はかつて蒸気機関車に給水するための「水鶴」が残っています。現在では独立山に登る観光客が多いため、休日はほとんどの列車がこの駅に停車します。駅と周辺施設は全て改修されており、新しい観光スポットであることが伺えます。

独立山駅はちょうど9号、10号トンネルの間にあります。なかでも10号トンネルはレンガ造りの入り口がとても特徴的でしたが、残念ながら現在は再建されてしまいました。以前は10号トンネルの上から四四周目の汽車を見ることができましたが、今日では木々が生い茂林の中に汽車の音を聞くことしかできません。



亜熱帯路線区間を走る 海拔800mから1800m

交力坪駅

交力坪駅は海拔997メートルに位置し、汽車はこの駅を過ぎると海拔1000メートルに達します。交力坪駅は梨園寮駅からわずか3.5キロメートルしか離れておらず、またこの区間は阿里山鉄道の登山区間で唯一「トンネル」を通らない区間でもあります。阿里山鉄道の嘉義駅から阿里山駅までの総距離は71.4キロメートルで、交力坪駅の地点で34.9キロメートル、つまりちょうど中間点ということになります。また自動車道との連絡があり、かつては毎日上りと下りの阿里山号が午後3:13にここですれ違っていました。現在の阿里山鉄道は必ずこの交力坪駅で路線表示板を交換してから先へ進むことになっています。そのため交力坪駅のホームでは運転手と駅員が路線表示板を受け渡す面白い光景が見られます。

水社寮駅

水社寮駅は海拔1186メートルに位置し、四天王山の1400メートルほどの群峰の端にあります。ちょうど四天王山と石盤龍山の間の窪地にあるため、駅を出て南側は展望が良好です。昔の登山客は四天王山や石盤龍山(1380メートル)に登るためには必ずここを通らなければなりません。四天王山はこの駅で下車してからおよそ45分で登頂できます。この駅の最も面白いところはレールが「Ω」の形をしていることでしょうか。汽車が駅に入ってから出て行くまでにちょうど180度転回します。阿里山鉄道の中ではこのような形は水社寮駅と二万平駅の二箇所しかありません。現在の水社寮はコウモリの自然教育解説駅となっており、新しい姿に生まれ変わっています。

奮起湖駅

知られていました。初期の阿里山鉄道は木材輸送が主目的で、旅客営業は上下線各一本の貨客混合運行でした。上りは嘉義の竹崎駅を09:00に出発し、11:45に奮起湖に停まり、2:20にようやく阿里山に到着していました。下りは阿里山駅を9:30に出発し、11:47に奮起湖に停まるので、上下線がこの駅で出会



▼奮起湖駅

うことになります。そのため列車はある程度の時間この駅に停車し、それがちょうどお腹の空く時間帯でした。こうした理由で食堂業者が現れ、これが弁当の街奮起湖の由来になりました。

奮起湖駅と蒸気機関車の車庫は現地の観光スポットになっています。奮起湖駅は木造の駅舎で、奮起湖旧市街右側の出入

り口に位置しています。新駅が完成してから奮起湖監工区に移設されましたが、後に古跡修復の風潮が起きるとこの建築物も民国93年(2004年)に修復工事が完了しました。現地の阿里山鉄道には北門、鹿麻産、竹崎、奮起湖、阿里山、沼平の六つの木造駅舎があり、このうち北門と竹崎は本来の姿をそのまま留めて保存されていますが、他は全て古跡として移設され、駅舎は新造されました。

十字路駅

十字路駅は十字路山(1558メートル)の南側の稜線にあり、南へ行けば達邦ツォウ族の山地集落で、北へ行けば豊山来吉や太和などへ繋がっています。この地域はもともと平地から阿里山へ向かう古道で、来吉や達邦集落の古道と十字路を成しており、そのため「十字路」駅の名がつけました。阿里山自動車道が無かった頃は原住民族はよくこの駅で乗り降りしており、阿里山自動車道ができるまでその重要性を誇っていました。この駅は構内の線路がS字になっており、山頂側の39号トンネルは珍しい石造りの入り口です。山麓側の線路両脇には柳や杉の木が植えてあり、とても静かで落ち着いた雰囲気です。

十字路駅から上の区間ではしばしば山崩れが発生するため、この駅はよく奮起湖とともに鉄道と自動車道の接続駅として使われ、乗客はこの駅で下車します。同時に十字路駅と十分駅はよく似たところがあり、汽車と民家が非常に近接しています。また欧風の民宿もあり、紅葉の季節にはその美しさに目を奪われます。民国92年(2003年)以降十字路駅には木造の展望台も設置され、夕日や塔山の雲海を眺められます。この浪漫溢れる風景も観光スポットとしての新しい魅力です。

「之」字形スイッチバック区間

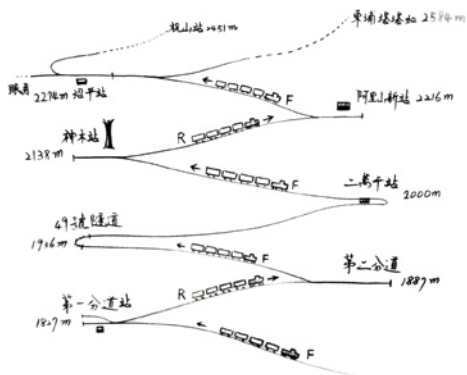
「之」字形スイッチバック路線

スイッチバック路線は俗に「阿里山汽車の壁」と呼ばれています。阿里山鉄道は屏遮那以降は平らな土地が無いのでカーブができないという問題がありました。そのため採用されたのが「之」字形に進むスイッチバック方式です。汽車は最初押し進める形で左側の線路から登っていきませんが、停車した後は分岐点から今度は右側の線路から登っていき、Z形、あるいは「之」字形のように見えます。これをスイッチバックと呼び多くの国の登山鉄道でよく見られる方式です。

阿里山鉄道はここで「之」字形と「180大カーブ」を併用しており、二万平駅と49号トンネルの大カーブ以外に「之」字形の折り返し点は第一分道、第二分道、神木駅、阿里山駅の四つあります。沼平駅から東埔塔塔加方面、つまり水山線を含めると全部で五つの「壁」と七つの折り返し点(zig zag)があります。こうした珍しい垂直登山方式のため、乗客は前進したり後退したりを繰り返すことになり、これがこの区間の一番の特徴です。

「之」字形区間の折り返し点は、汽車が方向を変える以外に列車の通過待ちのための重要な場所でもあります。ここで阿里山汽車は少し停まり、車掌が汽車を降りて転轍機を回した後、汽車はゆっくり動き出し、車掌は再び汽車に飛び乗ります。この手慣れた動きに外国からの観光客は呆気にとられ、また喝采を送ることでしょう。阿里山鉄道に何度も乗っている乗客はこの由縁を知ればみんなスイッチバックの折り返し点に着くと全神経を集中して車掌のショーをカメラに収めます。

▼阿里山鉄道の「之」字形スイッチバック



第一分道

海拔1827メートルに位置する「第一分道」は嘉義駅から62.7キロメートルの距離で、ここから汽車は「之」字形のスイッチバックに入ります。かつてここには駅舎が設置されており、待避路線もあり対向列車の通過待ちをしていましたが、今では廃止されています。阿里山貨客混合列車(普通車)が運行されていた時代は毎日最低二本の列車があり、必ずここですれ違っていました。阿里山森林鉄道は第一分道から第二分道の区間でもととの後ろから「推す」方式から「引っ張る」方式に変わります。外から見ると今まで押して進んでいた列車がここで正常に戻ったように見えます。しかし車内の乗客から見ると、汽車は座席と反対方向にバックしはじめ、どうも慣れない感じがします。観光が始まったばかりの頃はこの方式を知らない人もおり、列車が行き過ぎて壁に当たりそうになったために引き返しているのだと思い込んだそうです。「阿里山汽車の壁」という呼び方もそこから瞬間に広がったのでしょうか。



温帯路線区間を走る 海拔1800mから2274m

二万平駅

阿里山の汽車は第一分道、第二分道、49号トンネルと三か所のカーブを抜けた後、四つ目の折り返し点「二万平」駅に着きます。列車が二万平駅に入ると海拔はちょうど2000メートル。二万平の旧名は二万坪で、土地が広いことからその名がつけました。1912年に開通した当初、二万平駅は阿里山鉄道の終点でした。当時は列車転回用の三角線と機関車の車庫が敷設されていました。1914年に阿里山鉄道が今日の沼平駅まで延伸されると車庫も沼平駅に移設され、二万平は徐々に終着駅としての機能を失いました。二万平駅の特別なところは、一つは三角線、もう一つは180度の大カーブです。二万平駅自身がスイッチバック路線の七つの折り返し点の一つなので、汽車は三角線の後ろでぐるっと180度転回してから再び登っていきます。このような180度の大カーブを備えた駅は今では二万平と水社寮の二つしかありません。

神木駅

阿里山は「五奇」で知られていますが、中でも樹齢3000年の檜の御神木が最も有名で、阿里山の象徴であり続けました。事実上神木駅は森林鉄道の「第三分道」で、汽車は必ずここで停車してから阿里山駅に向けて再び走り出します。高くそびえる御神木は山林の中から飛び出しており、すぐ雷の直撃を受けてしまいます。民国45年(1956年)6月7日午後4時過ぎ、御神木は激しい夕立の中不幸にも雷の直撃を受けて燃え、御神木内部の幹もこの火災で焼け焦げてしまい、高さ35メートルを残すのみとなってしまいました。民国86年(1997年)7月1日、この日の豪雨で幹の積水土壤が緩くなり、御神木は不幸にも亀裂が入って半壊、観光客の安全を確保するため87年(1998年)6月29日電動ノコギリを入れ、昼12:53にとうとう倒壊して御神木は惜しまれながらその歴史に幕を下ろしました。かつての日差しを受けた御神木の風景は阿里山の記憶として永遠に残っていくでしょう。

阿里山駅

現在の「阿里山駅」は阿里山鉄道登山列車の終点で、海拔は2216メートル、またこの駅は阿里山森林鉄道支線(祝山線、眠月線)の起点でもあります。今日の阿里山駅は登山鉄道の終着駅であり、かつ阿里山支線の起点なので、この駅もスイッチバック方式の折り返し点になっています。神木駅方面へ下りていく列車は「神木線」、沼平駅方面へ登っていくものは「沼平線」と呼ばれ、これらはもともとの登山鉄道本線を二つの支線として分岐させたものです。



▼阿里山新駅



▼沼平駅(劉金源撮影)

民国88年(1999年)の九二一大震災当夜、阿里山駅も被害を受け、コンクリート塊が落ちて散乱しました。そのため阿里山駅は危険建築物として封鎖され、安全のために撤去されてしまいました。その後民国96年(2007年)9月にこの新しい木造の駅舎が完成しました。今では阿里山駅は台湾鉄道最大の木造駅舎として生まれ変わっています。

沼平駅

民国70年(1981年)3月11日、阿里山森林遊楽区が正式開業しました。当時阿里山新駅付近には旅館や飲食店が雨後の筍のように現れ、本来の沼平駅の賑わいを奪って阿里山森林遊楽区の新しい中心地になりつつありました。翌年の民国71年(1982年)10月1日には阿里山自動車道が開通し、阿里山新駅前に駐車場が敷設されました。多くの観光客が阿里山新駅で下車してそのまま旅館へ向かうようになり、沼平駅まで行くのは阿里山閣ホテルに泊まる宿泊客のみになりました。そのためこの駅は祝山線や眠月線といった支線に乗るための駅に変わっていききました。民国97年(2008年)末、沼平駅の改修工事発注が決まり、民国102年(2013年)4月22日に木造の駅舎が復活して正式に開業しました。この駅は阿里山にある六つの木造駅舎の内海拔が最高で、台湾最高地点にある木造駅舎でもあります。

森林鉄道支線 海拔2274mから2451m

祝山線 台湾海拔最高の鉄道

阿里山の日の出は昔からとても有名です。日本時代のご来光は対高岳や祝山に続く歩道はありましたが、盲腸のような小道で非常に大変でした。民国60年(1971年)かれ林務局は専用の林道と日の出鑑賞台を設置し、また祝山客運が中型バスで観光客を輸送し、交通は大幅に改善されました。しかし祝山林道で白タクが横行し値段が釣り上げられたので日の出鑑賞の旅行品質が下がってしまいました。



そのため林務局は祝山林道閉鎖を命令し、通行証を持つ車輛のみ通行できるように制限しましたが、民国71年(1982年)10月に阿里山自動車道が開通してからは日の出を見に来る人が激増したため、民国73年(1984年)5月から林務局は祝山鉄道の建設を開始して日の出を見に来る観光客に備えました。祝山線は阿里山森林鉄道の中で唯一、台湾人が自身の手で建設した路線です。

祝山線は阿里山新駅から祝山駅までで、元来は眠月線の途中駅である十字路駅から東へ伸び、前部の場所によっては「塔山裡線」の基礎を利用しています。後部は地形に応じて切り開いたので、全線を通してトンネルがありません。途中「対高岳駅」を通過して祝山に至り、全長は6.25キロメートルです。終点の海拔は2451メートルの祝山駅は台湾の鉄道駅海拔最高地点であり、台湾で一番高い地点にある駅です。工事から一年半が経ち、最大勾配は55パーミルで民国75年(1986年)1月13日に正式に開業しました。今も日の出を見に来る観光客が絶えないので、阿里山鉄道の中で最も利益が大きい駅となっています。

眠月線 河合鍾太郎(したろう)の物語

眠月線はもともと1913年から1915年に開発された塔山線でしたが、その由来にはちょっとした物語があります。1906年藤田組が阿里山鉄道を建設した時、阿里山を開発した功労者である琴山河合博士は石鼓盤川に赴いて樹木を調査しました。ある日大きな岩の上に寝ていると、明るい月がゆつくり山の上へと登って行くのが見えました。周囲は古木に囲まれており、これは絶景だと密かに思いました。河合博士はそこで川のせせらぎを聞き、天地の優雅さを思いいつまでも眠れませんでした。それから13年経った1919年、彼は再びかつて寝泊まりした場所に行ってみましたが、かつての古木はほとんど伐採され禿山同然



▼眠月線

で、あたりには運ばれるのを待つ材木が横たわっていました。河合博士はこれをとても悲しみ、一首の詩にして残しました：

深山に切り込む斧の刃に、千歳の古木も皆倒る。
巖の枕は影も無く、ただ瀬音のみ残れけり。

そして河合博士はかつて月の下で眠り、大自然とともに過ごした日々の情を記念してこの地を「眠月」と名付けました。後にこの話が流れ伝わり、これが眠月の由来となりました。

塔山線はもともと民国68年(1979年)には引退していましたが、沿線は赤檜や柳や杉の林で、さらに現地の木材を使用した木造の橋梁はとても見応えがあります。眠月線が開通する前から、阿里山から溪頭へと向かう36キロメートルの「阿溪縦走」はその景色の美しさからすでに流行していました。森林鉄道のまた違った美しさを見せてくれることから鉄道は再び整備され、民国72年(1983年)2月11日には眠月線の開通記念式典が行われて蒸気機関車の運行が始まりました。これが多くの観光客を引き込み、国内外で相当な話題になりました。

眠月線の主な特産である「一葉蘭」は花の形の美しさで国際的に広く知られています。花期は3月から4月で、主に5号トンネルから10号トンネルの岩の上に咲きます。後にこの地は台湾一葉蘭保護区となり、一般人の伐採は禁止されま

した。民国85年(1996年)から眠月線と祝山線は同時に新型車輛を導入し、絶えることのない人波に対応しました。平日でも休日でも眠月線はいつも満員で、九二一大震災までの間は赤字の深刻な阿里山鉄道に嬉しい観光収入をもたらしました。今では九二一大震災からも10年の月日が過ぎ、この美しい森林鉄道が再び「日の目を見る」ことは全国民の望みであると言えます。眠月線がそのまま終止符を打たずにいつの日か帰ってくることを切に願います。

東埔線 失われた海拔2584メートル

阿里山の林場線の中でもひととき目立つ色彩を放ったのが、海拔2500メートルの高山鉄道です。橋梁の数は49に登り、森林鉄道と高山鉄道の美を併せ持ち、さらには雲海まで流れる絢爛さは圧巻の一言です。かつて台湾史上最高の海拔高度を誇った、今は亡き東埔線です。

1931年日本人が付近の自忠の古道後半を鉄道にし、1932年に沼平から新高口を經由して塔塔加まで向かう列車で、段階的に完成し、1933年には嘉義から新高口への直通列車が開通し、1934年には玉山(旧称新高山)へ向かう登山客は東埔林場線に乗り、新高口で下車して再び徒歩で山を登るので、登山者の行程は大幅に短縮され、玉山に登る団体が急増しました。1934年に鹿林山荘が完成し、玉山登山客の憩いの場となりました。1937年12月17日、日本政府はこの地を「新高山阿里山国立公園」に指定した後も、新高山への登山客が絶えることはありませんでした。阿里山鉄道に乗って新高山へ登ることは昭和初期の国民的ブームになり、日本の内地出身者も訪れ、東埔線の美しさは内外に知れ渡りました。当時東埔林場線は木材の輸送以外に正真正銘の「玉山登山鉄道」になったのです。沿線の山並みや雲海の景色が皆に見てもらえるようになりました。

東埔線の終点塔塔加東埔集材場は海拔2584メートルに達し、台湾鉄道史上

▼東埔線模型のイメージ



最高地点であるだけでなく、アジアで最も高い場所を通る狭軌登山鉄道でした。残念なことに自動車道が鉄道より重要になった現代ではこのアジア最高地点の狭軌登山鉄道の重要性に気づく人はいません。民国67年(1978年には)未、東埔線鉄道は集材作業の終了とともに運行を終了し、民国68年(1979年)7月から林場線の線路は撤去され、鉄道の基礎を利用してアスファルトの道路を敷き、阿里山から塔塔加へと続く「新中横公路」(台18号線)が完成しました。これにより東埔線はその歴史に幕を下ろしました。

水山線 東埔線前半を復刻して運行

かつての東埔線の前半、新中横公路の旧トンネルから沼平までの旧鉄道は、基礎がほぼ完全に残っています。東埔線の後半が新中横公路になって旧鉄道が完全に消失したため、前半の旧鉄道部分がより貴重なものとなり、東埔線最後の遺跡となりました。そのため林務局はこの約1.6キロメートルの区間を保存してきました。沼平から新中横公路の旧トンネル入り口までの路線が残っていますが、雑草に埋もれてしまい、橋梁も若干崩壊しており走行は不可能でした。

民国92年(2003年)から林務局はこの区間を再び修復することを決め、坂道や橋梁も全て整備し直して民国93年(2004年)に完成、正式名称を「水山線」と

しました。この支線は眠月線、祝山線に続く阿里山で最も新しい観光用支線です。しかし後に民営化に失敗し、自然災害による運休などの要因が重なりこの区間の修復は完成しているのに正式に営業開始できない状態が続いています。将来この水山線が蒸気機関車と檜造りの車輛との組み合わせで運行し、最も原始的な森林鉄道の風情を感じさせてくれることは全国民の望みです!





▼阿里山汽車は温帯の竹林と雪景色の風景に入る。

第三部 阿里山森林鉄道百年の盛衰



木材運搬が主だった日本時代 (1912年から1945年)

1910年台湾総督府が阿里山鉄道の建設を引き継ぎ、1912年12月25日に阿里山鉄道は嘉義駅から二万平駅の区間で正式に開通しました。1914年3月14日には今日の沼平駅まで延伸され、阿里山鉄道本線の後半部分が全て完成しました。全長71.9キロメートルの阿里山森林鉄道、登山本線がここに産声を上げました。

1912年の開通当初は純粋な材木運搬用として運行されていました。1918年には沿線住民の要望に応え、木材や貨物だけでなく貨物車を改造して旅客車としての運行を始めました。これが阿里山鉄道客運の始まりです。1920年には営林局が撤廃され殖産局営林所となり、殖産局嘉義出張所(現在の林務局嘉義林管処)北門修理工場により客車が建造され、貨客混合運行の列車が増便されました。旅客と民生物資を輸送することで、本来材木運搬用に建設された鉄道が山地と平地を結ぶ交通としての機能をも備えることになりました。同時に安全のために下から押し上げて山を登る方式が確認され、阿里山森林鉄道の運営作業はここに固定化されました。

1926年昭和元年から阿里山森林鉄道は日増しに繁盛し、1933年阿里山鉄道は新高口まで延伸し、「嘉義発新高口行き」の直通運行が始まりました。09:38に嘉義駅を出発し、午後04:00に阿里山の沼平駅に到着、04:10に新高口平地を向けて出発し、05:25に終点に到着します。新高山(玉山)へ登る登山客は前日に山荘に入って前泊し、翌日から登頂を目指せるため非常に便利になりました。

1935年、昭和十年からは台湾阿里山の最も良

▼日本時代の阿里山御神木本来の姿



質な木材を靖国神社の建材として使用するため、膨大な数が出荷されました。1937年12月17日、政府はこの地域を「新高阿里山国立公園」に指定し、新高口から新高山へ登る登山客は増え続けました。阿里山鉄道に乗って新高山を登ることは昭和期の国民的ブームになり、日本内地出身者を含む多くのツアー客が訪れ、日本時代における台湾鉄道旅行の主要スポットとなりました。このような栄光の歴史は、1941年に第二次世界大戦が勃発すると、一時的に終止符を打たれることになります。



▼かつての北門駅(絵: 蘇昭旭)



▼かつての新高口(絵: 蘇昭旭)

台湾光復前後(終戦前後)で阿里山森林鉄道はどう変わったのか？

阿里山森林鉄道開通当初、1914年時点で嘉義駅から阿里山沼平駅まで、全長71.9キロメートル、沿線には最大で25の駅が設置され、海拔高度は30メートルから2274メートルに達しました。途中トンネルが72ヶ所あり、総延長は9.857キロメートル、橋梁は114ヶ所で総延長2.8キロメートルでした。最大傾斜は66.7パーミル(台湾鉄道は26パーミル)、最小曲線半径は40メートル(台湾鉄道は幹線で300メートル、支線で200メートル)。阿里山森林鉄道は路線距離が長く、高度差が大きく、橋やトンネルが多く、傾斜がきついに曲がりくねっていて環境が非常に劣悪であるため、そのためこのような偉大な登山鉄道が出来上がりました。

台湾光復後(終戦後)、主に度重なる天災の影響で繰り返し寸断されては修復していたため、林務局はようやく路線自体を改善することにしました。2011年現在の状況では、線路の部分は小さなトンネルを撤去あるいは合併し、橋梁部分は再建あるいは軌道を変更し、本線はトンネル49ヶ所、橋梁75ヶ所、最大勾配も62.5パーミルまで低下し、嘉義駅から阿里山駅までの距離は71.4キロメートル、沼平駅までの距離は72.7キロメートルとなりました。これらの数字は阿里山鉄道を紹介する際の標準データとなっています。

しかし、これ以上は変更されないのでしょうか？いえいえ！民国98年(2009年)の八八台風で46号トンネルが損壊し、長いトンネルと若干のシェルタートンネルを再度建設する必要が出てきました。2009年の台風8号で多くの橋桁が流されたため、これも再建しなければなりません。天災が多いため阿里山森林鉄道の統計はいつも変数になってしまいます！阿里山鉄道は2014年1月27日に奮起湖までの区間で運行を再開しましたが、全体の統計は2015年に全面復旧してからの新たな公布資料を待たなければなりません。

貨物、旅客両用だった光復初期時代 (1945年から1963年)

終戦後、阿里山鉄道は日本人の台湾拓殖株式会社から台湾省政府の林務局に接收されましたが、依然として森林鉄道としての役割で経営されていました。

阿里山鉄道は依然日本時代の任務を踏襲し、平地と高山の間で民生物資や農産物を輸送する以外に木材の運搬を主とし、旅客用の列車は少なく、貨客混合が主流でした。

台湾の終戦後初期、阿里山鉄道で最も有名な二つの列車がありました。51号と52号です。51号は嘉義駅を08:00に出発し、11:45に奮起湖に着き、阿里山に着くのは14:20で、こうした運行形態は民国七十年代(1980年代)まで続きました。反対に阿里山から下へ向かう52号は09:00に阿里山駅を出発し、11:47に奮起湖で上り列車とすれ違い、15:07に嘉義駅に到着します。二本の列車が奮起湖ですれ違う時間はちょうど正午前で、15分間停車して機関車を取り替えて石炭や水を補給するため、弁当の街奮起湖という美称が生まれました。

この他終戦直後は毎日上下線合わせて平均6本以上が運行されていました。例えば相当な歴史を誇る上り111号、113号、115号や下り110号、112号、114号などは全てShay蒸気機関車を動力としていました。蒸気機関車で材木輸送車を引っ張って下山するときの最高速度は時速16キロで、満載の材木などの貨物車を最高九輦まで牽引できました。下り坂のため機関車にとっても楽ではありますが、ブレーキ制動力を正常に保つため過積載は許されませんでした。

台湾の終戦後、山奥での阿里山鉄道延伸は行われませんでした。鉄道最高地点は相変わらず多多加の東埔集材場でした。民国五十年代(1960年代)には阿里山鉄道の材木輸送方式に変化が現れました。例えば多多加線の楠梓仙溪一帯ではトラックと汽車の併用になり、また索道(ゴンドラ)の方式で輸送され、東埔下線と眠月線は森林資源が豊富であったため運搬作業は繁忙を極めました。しかし日本時代に過度に開発されたため林業資源は減少し伐採継続が困難になり、そのため終戦から20年後、台湾の林業は材木開拓伐採から造林育成へと転向し始めました。

1945年から1963年の間に、二つの大きな事件がありました。一つは鉄道のディーゼル化です。11403-1から11403-5までの4台のディーゼル機関車を導入しました。これ自体は成功したとは言えませんが、それでも後のディーゼル化の基礎を打ち立てました。もう一つは民国48年(1959年)に発生した八七水害です。当時の被災規模は50年後、民国98年(2009年)の八八台風にも劣りません。これらの災害の違いは、当時はまだ阿里山自動車道が無かったため山上の住民は孤立し、すぐさま鉄道を復旧させる必要がありました。そのため27号蒸気機関車が転落して運転手が殉職する事故が起こり、また初めて台湾人が建設した阿里山鉄道トンネル、24号トンネルの物語も生まれました。



▼奮起湖駅の蒸気機関車



▼木材運搬用の汽車と雲海(絵: 蘇昭旭)

阿里山森林鉄道 百年間の営業部署変遷

1906年 - 1908年	藤田組(建設)
1910年 - 1914年	殖産局阿里山作業所(建設及び運営)
1915年 - 1918年	営林局阿里山出張所
1919年 - 1919年	営林局嘉義出張所
1920年 - 1925年	殖産局営林所嘉義出張所
1926年 - 1942年	営林所嘉義出張所(林業) 台湾拓殖株式会社(鉄道)
1943年 - 1943年	殖産局嘉義山林事務所(林業) 台湾拓殖株式会社(鉄道)
1944年 - 1945年	台南州嘉義山林事務所(林業) 台湾拓殖株式会社(鉄道)
1945年	台湾光復後中華民国政府が接収
1945年 - 1947年	台湾省行政長官公署農林処林務局阿里山林場
1947年 - 1960年	台湾省政府農林庁林産管理局阿里山林場
1960年 - 1989年	台湾省政府農林庁林務局玉山山林管処
1989年 - 1998年	台湾省政府農林庁林務局嘉義林管処
1998年 - 2008年	行政院農業委員会林務局嘉義林管処
2008年 - 2010年	宏都阿里山鉄道会社(2008年6月19日から2010年3月22日)
2010年 - 2012年	行政院農業委員会林務局嘉義林管処
2013 -	4月27日から台湾鉄道が代理営業

材木伐採終了により観光鉄道へ (1963年から1982年)

民国五十年代(1960年代)は阿里山鉄道が産業鉄道から観光鉄道へと転向する鍵となる時代でした。

民国52年(1963年)中興号ディーゼル旅客車が運行を開始しました。速度が速い上に安定しており、国内外の乗客の好評を得ました。当時の阿里山鉄道の動力はディーゼル化が始まったばかりで、元々の蒸気機関車や木造の橋など原始的な鉄道の風景も残されており、昔ながらの景観と新たな鉄道サービスという新旧が併存する特殊な環境で、多くの日本人観光客が訪れました。

民国58年(1969年)、阿里山鉄道はディーゼル機関車を採用し始め蒸気機関車は姿を消し始めましたが、これは良いことではありませんでした。日本の鉄道界の権威松本謙一氏によると、民国57年(1968年)当時日本のメディアや観光客が阿里山鉄道に押し寄せた理由は阿里山の蒸気機関車が翌年に全て引退するという消息を聞いたからで、この噂のために大挙して詰めかけました。特に阿里山のShay蒸気機関車は歴史も長く、多くの人を引きつけてきました。多くの外国人がこの蒸気機関車に推される普通客車に乗って、こうした珍しい登山方式を記録し、さらに沿線の豊富な大自然の景観に目を奪われました。

民国60年代(1970年代)、登山本線の蒸気機関車は続々引退しましたが、登山本線でも貨物列車牽引用や臨時増発使用に一部のShay蒸気機関車を残していたため、完全に姿を消したわけではありませんでした。この他、阿里山山上と山麓の嘉義で一部のShay蒸気機関車を保存していました。例えば阿里山山上の12号、17号機関車は当時の阿里山駅の目玉となりました。民国60年(1971年)、メディアの報道と宣伝により阿里山にShay蒸気機関車がまだ残っていることが国内外に知れ渡り、観光用鉄道はほとんど全便が満席になりました。このため「光復号」を就航させ、特に民国65年(1976年)前後に阿里山鉄道の輸送量はピークに達しました。

民国六十年代(1970年代)、当時の台湾には文化財や鉄道保存(Preservation railway)という概念はまだ無く、そのため林務局は政府交通処

の政策に応じて鉄道安全運行のためにトンネルや橋の再建を開始し、多くの古跡が消えてしまい、また木造客車もこの時期に引退してしまいました。特に民国67年(1978年)から林場線鉄道は全面停止し、東埔線の基礎も台18号線新中横公路に作り変えられて阿里山から塔塔加へ向かう雲の中の鉄道が消えてしまったことは痛恨の極みです!

今あの重要な時代を振り返ってみると、私たちはあの黄金の時代を失ってしまいました。当時政府の役人に識者がいなかったため環境保護や文化財に関する政策が提出されず、総量規制の概念も無かったため道路をみだりに開発してしまいました。その結果土壌のバランスを失い、国土は破壊され、登山鉄道は弱って競争力を失い、今日の阿里山鉄道の救い難い衰退を招いたのです。



▼阿里山18トンShay(絵: 蘇昭旭)



▼阿里山28トンShay(絵: 蘇昭旭)



▼民国六十年代(1970年代)後半、林務局は鉄道安全向上のためにトンネルや橋の再建を開始しました。

阿里山自動車道の開通と鉄道の衰退 (1982年から1999年)

民国七十年代(1980年代)は阿里山鉄道が繁栄から衰退へ向かう鍵となる時代でした。

民国70年(1981年)3月、阿里山森林遊楽区が正式に始動しました。民国71年(1982年)10月阿里山自動車道が開通し、これまで阿里山鉄道に乗って山へ登っていた観光客も自動車道開通後はバスに奪われるようになり、森林鉄道の輸送量は減少の一途をたどりました。民国72年(1983年)に光復号を廃止して翌民国73年(1984年)から冷房付きの阿里山号の運行を開始しましたが、それでも運賃と時間の面でのバスに対する汽車の劣勢を巻き返すには至りませんでした。

当時阿里山鉄道が赤字を出した原因を分析すると、主にバスの無制限の競争により観光客が多数押し寄せた結果、阿里山森林遊楽区の質が落ちたこともありました。実際多くの国の登山鉄道はその鉄道でしか山頂へ到達できないよう保障されており、自動車道は近くまでしか行けず、総量規制も課されています。当時毎年赤字を計上していたため、阿里山鉄道は民営化の計画を開始しました。

この他阿里山自動車道の開通は高山地域の貨物輸送をも自動車に変えてしまい、阿里山鉄道の貨物列車は有名無実のものとなってしまいました。民国77年(1988年)、阿里山鉄道は六十年余り続いた貨客混合運行を正式に廃止し、伝統的な普通車と空の貨物列車になり、沿線の各駅も徐々に無人化されていきました。民国79年(1990年)、三十年近く続いたディーゼル車中興号も運行停止し、阿里山号も一日に上下線各一便を残すのみとなりました。鉄道運営は谷底まで落ち、阿里山鉄道は観光用の支線や阿里山森林遊楽区の入場料から来る補助に依存しなければ存続できない状態に陥りました。

しかし、苦難の時代はまた明るい時代でもありました。民国72年(1983年)2月、眠月線鉄道の開通記念式典が行われ、蒸気機関車を使用した営業が内外で話題を呼びました。民国75年(1986年)1月23日阿里山鉄道祝山線が正式に

開通し、台湾鉄道の最高地点を塗り替え、海拔2451メートルの記録を打ち立てました。同年阿里山鉄道と日本の大井川鉄道が正式に「姉妹鉄道」を締結し、これが台湾鉄道と海外の鉄道と姉妹鉄道を締結して国際舞台に進出する先駆けとなりました。



▼光復号(絵: 蘇昭旭)



▼眠月線(絵: 蘇昭旭)

▼台湾の阿里山鉄道と姉妹鉄道協定を締結した日本の大井川鉄道は台湾阿里山鉄道国際化の重要な一里塚となりました。画像は井川線の汽車が奥大井湖を通過する美しい風景。



九二一大震災後の復興 (1999年から2008年)

民国八十年代(1990年代)後半は阿里山鉄道の苦難と試練の時代でした。

阿里山鉄道は自動車道開通による損失で存続の危機にあっただけでなく、史上例を見ない天災の試練をも受けていました。民国86年(1997年)7月1日御神木が不幸にも半壊し、阿里山鉄道の目玉が危機に瀕しました。民国87年(1998年)6月29日、御神木のもう半分も倒壊し、阿里山鉄道のシンボルはとうとう歴史上の存在となってしまいました。林務局が「石猴」を新しいシンボルにしようとしていたまさにその時、民国88年(1999年)九二一大震災が発生し、石猴は頭の部分が線路に落下して砕け、石猴駅もホームが傾き、眠月線が運休するなど、本当に災難が続きました。

九二一大震災で阿里山森林鉄道は大きな被害を受け、眠月線と阿里山新駅は再建が必要になり登山鉄道の終点は臨時の新駅で対応しました。しかしこの不幸な震災が却って国民の阿里山鉄道に対する関心と重視を呼び起こし、災難の中から立ち上がることができました。翌民国89年(2000年)から眠月線以外の阿里山鉄道が全面運行再開しました。阿里山新駅は被害が大きかったため撤去され、民国96年(2007年)に木造の阿里山駅がようやく営業再開しました。

民国89年、阿里山26号Shay蒸気機関車の復活に初めて成功し、木造の駅舎も修復し、阿里山鉄道は文化財としての輝きを取り戻して再び人々に愛されるようになりました。民国九十年代(2000年代)に鉄道の懐古ブームが起きると阿里山のShay蒸気機関車31号と25号の復活に成功し、四つの木造駅舎も更新され、さらにヒノキ造りの客車も導入されて阿里山森林鉄道は徐々に鉄道文化財としての地位を確立し、生まれ変わることになりました。

民国92年(2003年)、阿里山鉄道は文化建設委員会の審議で台湾の世界遺産候補に選ばれ、九二一大震災後の鉄道文化復興に大きな驚きをもたらしました！

▼九二一大震災前の本来の阿里山駅(撮影: 蘇昭旭)



▼九二一大震災後人気が消えた阿里山駅(撮影: 蘇昭旭)



▼阿里山新駅は民国96年(2007年)9月8日に完成し、営業再開しました。



民営化と八八水害からの再興 (2008年から2010年)

もしあの事故が無ければ、こうした苦難の運命も降りかからなかったかもしれません。

民国92年(2003年)3月1日、阿里山駅から神木駅の間で重大な事故が発生し、17名が命を落としました。当時の首脳部はBOT方式で森林鉄道の経営と効率を向上できると考え、民間企業と協力して多角的な発展を計画してきました。民国94年(2005年)12月30日、阿里山鉄道BOT案の入札が決まり、嘉義の宏都建設が三十年間の経営権を獲得して3R(Resort、Railway、Restaurant)を軸とする独自の経営を開始しました。北門と阿里山ホテルはBOTで、鉄道経営収入はOTとすることで民国95年(2006年)6月19日に正式に契約して二年間の準備期間に入りました。民国97年(2008年)、阿里山鉄道は6月19日正式に民間に移譲され、宏都阿里山が30年間のBOT経営権独占権を取得して阿里山鉄道は民営の新時代に入りました。これは阿里山鉄道の重大な転換点です。

▼阿里山森林鉄道1号トンネル入り口の中興号(絵: 蘇昭旭)



しかし民営化から間も無く、2008年10月13日に嘉義駅から23キロメートルの地点、樟脳寮駅から独立山方面の線路が崩壊しました。宏都はこれを自然災害ではなく林務局の土壌保全に問題があったとして一方的に修復を拒否し、登山本線は無期限運休となり阿里山鉄道民営化は膠着状態に陥りました。民国98年(2009年)から宏都は経営の重心をホテルに置いて阿里山沼平ホテルの環境アセスメント通過を目指し、鉄道経営に対する慢心や23キロ事件で行政の怒りを買いました。結局線路は一時的に林務局の出資で修復することになりました。しかしこのとき阿里山鉄道の民営化は宏都の信用が破産しており、收拾がつかなくなってしまいました。

民国98年(2009年)8月8日、台湾南部を襲った台風8号で阿里山森林鉄道も大きな被害を受け、線路は流失し、特に多林と屏遮那の二箇所は大きく崩壊し走行は非常に困難になりました。宏都には線路を修復する力は無く、沼平ホテルの環境アセスメントもこのためにお預けになりました。

阿里山鉄道の民営化はこうして失敗に終わりました。

▼独立山駅と上から見た螺旋状路線(絵: 蘇昭旭)



政府による接収からの林業鉄道復活 (2010年から現在)

民国99年(2010年)3月22日、林務局は契約の規定によりBOTを終了して阿里山森林鉄道の経営権を回復しました。阿里山鉄道は再び林務局の経営となりましたが、この時の阿里山鉄道は八八台風による蹂躪され無残な姿で廃墟同然でした。林務局は積極的に台風の爪痕を修復し、6月19日から祝山線と神木線が運行を再開しました。林務局は今後数年以内に阿里山鉄道本線を復旧し、阿里山の美しい風景が再び国民の目に触れられるようにする予定です。

民国99年(2010年)末、林務局は積極的に新たな建設作業を行ない、祝山駅にTop of Taiwan(2451メートル)台湾鉄道最高地点記念碑を設置したり、嘉義の北門に農業精品館を開設し、様々な方法で阿里山森林鉄道をアピールしました。

しかし阿里山森林鉄道の運命は儚く、民国100年(2011年)4月27日阿里山山上の神木線で不幸にも大木が倒壊して列車を押し倒す事故があり、乗客5名が

▼阿里山鉄道屏遮那大崩落調査地図(絵:蘇昭旭)



亡くなりました。この事故により阿里山鉄道は再び運休を余儀なくされました。同年12月、祝山線がようやく運行再開し、翌民国101年(2012年)1月、神木線はようやく運行再開を宣言しました。

民国100年(2011年)9月、大幅に遅れていた23キロメートル地点の寸断箇所修復工事が完了し、嘉義駅から奮起湖駅までの汽車が通行可能になりました。しかし人事凍結の問題で十分な人手が無く、正式な旅客輸送再開は未だ見通しが立っていません。これが阿里山鉄道の災害復興に大きな変数を生んでいます。

民国102年(2013年)4月26日、行政院正式に阿里山鉄道の経営を台湾鉄道に委託しました。民国103年(2014年)1月27日嘉義駅から奮起湖駅までの区間で運行再開し、3月27日には先の台風で最も甚大な被害を受けた屏遮那トンネルも正式に開通しました。多林トンネルと屏遮那トンネルさえ修復されれば奮起湖から阿里山までの区間も運行できるようになり、現在民国104年(2015年)全線復旧を予定しています。特に屏遮那トンネルの長さは1141メートルに及び、トンネル入り口の延長部分を加えれば1615メートルになり、これはインドのKalka Shimla Railway Barog Tunnel 33号トンネルの1143.61メートルを超える長さです。762ミリ狭軌の中では世界一の長さを誇るこのトンネルの復旧が非常に待ち遠しいです。



▼屏遮那トンネル開通式典(撮影: 楊書維)

付録

阿里山森林鐵道路線案内





阿里山森林鉄道歴史年表

西暦	年号	主な出来事
1895年	明治28年	下関条約により台湾が日本に割譲される。
1896年	明治29年	陸軍中尉長野義虎が玉山に登頂し、11月には林圯埔(竹山)撫聖齋長齊藤音作も軍を率いて玉山に登頂。
1897年	明治30年	7月、海拔3952メートルの玉山を「新高山」とする旨を公布。
1899年	明治32年	4月、小池技工が阿里山原始林地区を発見し、調査結果を総督府殖産局に報告。
1900年	明治33年	3月、鉄道部技手の飯田豊二氏が阿里山森林鉄道敷設の可能性を調査し、小笠原富二郎は阿里山の森林資源を調査。
1902年	明治35年	阿里山地区の林業開発にアメリカの林業鉄道開発輸送方式を採用することを決定。
1903年	明治36年	2月、総督府は林学博士河合鈔太郎を阿里山森林開発と軌道線路計画担当に任命。
1904年	明治37年	阿里山森林開発案が日本の国会で審議されるも日露戦争による財政緊縮のため否決。
1906年	明治39年	2月、阿里山森林開発案が通過し、大阪の「藤田組」が開発を請け負い7月から嘉義-竹崎区間で施工開始。
1907年	明治40年	10月、独立山螺旋状路線完工、鉄道建設は梨園寮駅を以て終了。アメリカの13トン級Lima shay蒸気機関車が初めて台湾に導入される。
1908年	明治41年	2月、藤田組は資金不足のため阿里山鉄道建設計画の終了を発表。総経費は131万2772円。
1909年	明治42年	内務省と農商務省が河合鈔太郎とともに再度阿里山を調査し、官営化を決議。
1910年	明治43年	2月、阿里山森林開発官営案が国会を通過、五年で鉄道を建設することを決議。4月、殖産局阿里山作業所が成立、全線を十の工区に分けて続々施工。10月、嘉義から竹崎の区間で営業開始。11月、18トン級Shay蒸気機関車が初めて購入される。
1911年	明治44年	10月、阿里山郵便局成立。
1912年	大正元年	5月、奮起湖駅外部で11号蒸気機関車が脱輪し橋から転落、死者3名負傷者10名の惨事となる。12月25日、嘉義から二万平まで正式に開通。工期は二年半に短縮された。
1913年	大正2年	4月、鉄道は阿里山沼平駅まで延伸され全長71.9キロメートルとなる。阿里山の柏、檜などの木材が日本本土へ出荷される。
1914年	大正3年	2月、屏遮那断崖付近で30号蒸気機関車が脱輪、転倒し阿里山開発の功労者進藤熊之助が逝去。3月14日嘉義から沼平までの全線で貨客混合運行を開始。香雪山線、塔山線などの林場線鉄道が開発される。
1915年	大正4年	7月、営林局が発足、阿里山作業所は営林局の出張所となる。12月、嘉義北門貯木場完工、東洋最大の製材場が開業。塔山眠月線が竣工し、塔山一帯の林木が伐採され麓へ運ばれる。
1916年	大正5年	一日の木材生産量が75180立方メートルに達し、最高記録を更新。
1917年	大正6年	眠月支線の石碓から烏松坑までの鉄道が完成。
1918年	大正7年	12月、阿里山鉄道は一般人の「便乗」を開始し、代用客車も出現する。沿線に20の駅が設置される。また阿里山赤檜が日本本土に運ばれ明治神宮鳥居の建材として使用される。
1919年	大正8年	3月、蒸気機関車から排出された火の粉が原因で火災が発生し、沼平一帯の森林が火の海になる。
1920年	大正9年	4月、阿里山鉄道は嘉義から沼平間で正式に旅客輸送と混合運行を開始し、標準二等車及び三等車が客車として使用される。9月、営林局が撤廃され、業務は殖産局の手に戻り、嘉義出張所が設置されて阿里山林場を管轄する。
1921年	大正10年	阿里山森林伐採開始から10年が経ち、営林所は日本の柳、杉造林計画を導入する。
1925年	大正14年	11月、阿里山沼平から児玉、新高口、多加(塔塔加)を通って新高山(玉山)へ至る歩道が完成。
1926年	昭和元年	川崎製造の林場線専用「木炭ガス」内燃機関車を導入し、眠月の各林場支線で運用される。
1927年	昭和2年	阿里山が台湾日日新聞社の「台湾八景」に選定される。
1928年	昭和3年	阿里山入山許可制度が廃止される。

西暦	年号	主な出来事
1931年	昭和6年	国立公園法が公布され、阿里山新高山が予定地に選ばれる。阿里山開発の功労者河合師太郎が東京にて病死。阿里山から自忠林場へ至る鉄道が完成。
1932年	昭和7年	自忠線が新高口まで延伸される。新高山の歩行距離が大幅に短縮され、登山者が急増しブームとなる。新高口は元の沼平に代わり阿里山鉄道の終点となる。
1933年	昭和8年	川崎製造のガソリン客車二両が導入され、嘉義から竹崎の平地区間で運用される。
1934年	昭和9年	自忠から多加への鉄道が完成し、東埔集材場が開業する。終点の多加は海拔2584メートルで台湾鉄道史上最高地点である。鹿林山荘が開業し、玉山登山者の憩いの場となる。
1935年	昭和10年	9月、阿里山で樹靈塔が建立され古木の霊を祭る。10月、「高山博物館」が建設され日本の施政10年を祝う。
1936年	昭和11年	6月、台湾拓殖株式会社が発足し阿里山林場は拓殖の林業部に移譲される。1945年の終戦まで伐採事業は阿里山、太平山、八仙山の三つの出張所に委ねられる。
1941年	昭和16年	12月、真珠湾攻撃が始まり、台湾も戦禍に巻き込まれる。
1942年	昭和17年	日本は劣勢になり米軍の包囲に遭い、樟脳を出荷する海運が寸断される。軍部は森林鉄道沿線のクスノキを濫伐し始め、原料と市場を失う。
1943年	昭和18年	殖産局は軍部が林商に委託して軍用木材を自給することを認める。毎年百万立方メートルを超える木材の濫伐が行われ、阿里山の森林はこの時期から枯渇し始める。客運、郵便、荷物用の緩急車が出現する。
1944年	昭和19年	阿里山鉄道沿線の製材所などの駅が初めて米軍の爆撃に遭い、嘉義北門貯木池製材場は大きな被害を受ける。
1945年	昭和20年	8月、日本は無条件降伏を受け入れる。11月、阿里山林場は台湾省行政長官公署農林処林務局の管轄になる。
1946年	民国35年	3月、尹伝鐸氏が戦後初の阿里山林場長に就任。混合列車は日本時代から引き続き運行され、偶数日に上り一本、奇数日に下り一本が運行された。
1947年	民国36年	12月、政府は新高山の名称を元の「玉山」に戻すことを発表。新高口から石山支線が新たに建設される。
1948年	民国37年	27号蒸気機関車が木材を積んで下山中に不幸にも二万平付近で転覆し、運転手が殉職する。
1949年	民国38年	国民政府が台湾に退避。11月、蒋介石大統領が初めて阿里山を視察する。
1951年	民国40年	蒋介石が二度目の阿里山視察を行い、東埔線を巡行。兒玉駅を自忠に改名する。
1953年	民国42年	日本三菱製造の初代ディーゼル機関車11403-1～2が導入される。10月、蒋介石の誕生日に「神木頌」を樹立し、「寿比神木」を建てて長寿を祝う。
1955年	民国44年	日本三菱製造の二代目ディーゼル機関車11403-3～5が導入される。
1956年	民国45年	6月、阿里山神木が不幸にも雷に打たれて内部が焼け焦げる。10月、蒋介石が三度目の阿里山視察を行い、初めて新式のディーゼル機関車に乗車する。
1959年	民国48年	8月、台風がもたらした八七水害により阿里山鉄道は大きな被害を受ける。9月18日に運行再開。9月17日24号蒸気機関車で米輸送を強行したため不幸にも二万平付近で転覆し、運転手と車掌が殉職。
1960年	民国49年	初めて平客車四台を代用客車に改造する。11月、ダイヤを改正し不定期の団体列車を一本運行する。
1961年	民国50年	玉山林管処が阿里山鉄道のディーゼル化と沿線改善計画を策定する。
1962年	民国51年	3月、初めてディーゼル車による指定席特急者が運行され、ディーゼル化の先駆けとなる。
1963年	民国52年	阿里山林場鉄道は正式に観光化へ向かい、2月に指定特急の「中興号」が運行を開始し、多大な好評を得る。中興号は日本製のDPC1～2動力客車を導入した。6月、嘉義林管区管理処は樹木伐採を終了し木材の販売処分を始める。残った材木の整理は民国54年(1965年)まで続いた。
1965年	民国54年	10月、阿里山は正式に混合列車を毎日上下線各一本ずつの運行とする。
1966年	民国55年	二つの大型ライトを搭載した日本製の阿里山DPC3～6が導入される。台鉄台北機廠製造の中興号牽引車DTC1～2が運用される。
1967年	民国56年	ダイヤが改正され、中興号特急は毎日上下線二本ずつに増便される。8月、排雲山荘が再建され、玉山へ向かう登山客はより便利になった。
1968年	民国57年	民国74年(1985年)に玉山国家公園管理サービスセンターとして復活するまでの間、鹿林山荘が撤去される。

西暦	年号	主な出来事
1969年	民国58年	日本三菱製の三代目ディーゼル車DL25～30号を導入、阿里山機関車の動力ディーゼル化に成功
1970年	民国59年	日本車両製造の中興号DPC7～9を導入。11月、中興号と台鉄莒光号で連絡事業を開始。
1971年	民国60年	7月から不定期で特急「復興号」の運行を開始。客車及び貨物車は全て新式の番号を採用し、木造の客車は徐々に淘汰され鉄製化していった。
1972年	民国61年	日本三菱製の四代目ディーゼル車DL-31～34を導入、登山本線の蒸気機関車は正式に引退した。14号蒸気機関車は臺州Puffing Billy Railwayで展示保存された。
1973年	民国62年	特急「光復号」が定期便になり、毎日上下線各二便運行される。6月から光復号及び中興号は台鉄莒光号、観光号と連絡を開始。10月、北門新駅完成。
1975年	民国64年	阿里山森林遊楽区整備計画が完成し、2年以内の開業を予定。阿里山鉄道の営業はこの年の前後にピークに達し、森林遊楽区の観光発展に貢献。
1976年	民国65年	ドイツO&K製の五代目ディーゼル車DL35～37を導入するも、品質の悪さから予定より早く引退。3月から不定期で準急の運行を開始。11月、沼平駅付近で火災が発生、住民が無断で建てた建築物が警察に強制撤去され、跡地は自然公園として整備される。
1978年	民国67年	4月30日、阿里山臨時指定特急が十字路駅前方にて豪雨で緩んだ基礎により転覆し、合計26人が死傷。この年から林場線が全面運行停止となり、東埔線の基礎は18号線新中横自動車道になる。
1980年	民国69年	日本車両製造の六代目ディーゼル車DL38を導入。最後に導入された25トン級ディーゼル車となる。
1981年	民国70年	1月、元第四分道阿里山新駅が開業。3月、阿里山森林遊楽区が正式に開業。4月24日、トンネルが崩壊し汽車が押しつぶされる事故が発生、死者9名負傷者13名を出す。
1982年	民国71年	日本車両製造の五代目ディーゼル車DL39～44を導入。初の空調電源を搭載したディーゼル車である。10月、阿里山自動車道が開通し鉄道から観光客を奪う。森林鉄道はこれから没落の一途をたどる。
1983年	民国72年	11月、中興号は中興直達特急に格上げされ、嘉義駅から阿里山までの最短記録二時間五十分達成。眠月線で蒸気機関車を運行していることが内外で話題になり、2月11日眠月線観光鉄道の開通記念式典を開催。7月、光復号の運行が始まる。毎年の赤字のため阿里山鉄道民営化の計画が持ち上がる。
1984年	民国73年	1月27日、「999」プロジェクトで「阿里山号」冷暖房付き高級客車を押し出す。毎週土曜日の夜に上りが出発し、日曜日の午後にくたりが出発する。5月21日、祝山線鉄道が開通。8月沼平車両旅館が完成。眠月線鉄道でディーゼル車の運行が始まり、蒸気機関車は姿を消す。
1985年	民国74年	5月、阿里山鉄道土砂運搬車が脱線、DL32が損傷し、車掌が殉職。DL32は1993年に北門修理工場の火災で焼失。
1986年	民国75年	1月23日祝山線正式開通。1月24日阿里山鉄道と日本の大井川鉄道が「姉妹鉄道」協定を締結。この年にダイヤが改正され、中興号直達指定特急は毎日上下線各一本ずつとなる。
1988年	民国77年	2月、阿里山鉄道で「労働基準法」が適用されることが確定し、人員コストが大幅に増大する。11月、ダイヤが改正され、68年の歴史を誇った貨客混合列車が運行終了し、各駅停車の普通車も中興号の準急に置き換えられる。
1989年	民国78年	組織効率化のため運材課と工務課が合併し、森林鉄道管理課となる。
1990年	民国79年	1月15日ダイヤが改正され、定期運行は阿里山号の一日上下線各一本を残すのみとなる。中興号も正式に運行停止し、鉄道営業は最も下火になった。
1991年	民国80年	7月、乗用車が平地区間の踏切に進入した際に阿里山号と衝突し死者1名負傷者4名を出す。元旦に新横中自動車道(阿里山から水里)が正式に開通。
1992年	民国81年	5月、阿里山鉄道は公共電視台のテレビ番組制作のため26号蒸気機関車を阿里山新駅にて復活運行。10月、阿里山ダムが決壊しスイッチバック区間の橋梁5つが破損、翌年の2月26日に運行再開。
1993年	民国82年	8月森林育楽組が阿里山鉄道振興計画を提出し、赤字救済の可能性が出る。8月23日、北門修理工場で大規模な火災が発生し、15号蒸気機関車及びDL32ディーゼル車、また若干の客車が焼失する。
1995年	民国84年	観光支線のサービス向上のため、もとの赤色普通客車から祝山線型の客車に変更。4月、神木が傾き倒壊の恐れが出る。嘉義の平地区間鉄道が地元民意代表から交通の妨げになるとして撤去するよう要求される。多数の協議を経て和解。
1996年	民国85年	阿里山鉄道民営化計画浮上。4月何偉真は台塑、東帝士グループの取締役とともに入山し、起業家の意見を求めるも経営に意欲を示す企業は無かった。8月台風により阿里山鉄道は再び損壊し、1号トンネル西口が崩壊。12月に復旧し運行再開。

西暦	年号	主な出来事
1997年	民国86年	7月1日、阿里山神木が半壊し、残りの半分も倒壊の危険があるためロープで固定される。
1998年	民国87年	嘉義市文化局林管処は6月26日、SL26号の復活を決議する。6月29日神木の残りの半分も倒壊し、神木は完全に姿を消す。10月、眠月線の石襪が新しいシンボルとなる。7月17日瑞里で大きな地震があり、阿里山鉄道の独立山から梨園寮までの区間が大きな被害を受ける。年末に復旧、運行再開。この他に嘉義営林俱樂部(阿里山林場招待所)、阿里山北門駅も市の古跡に認定される。
1999年	民国88年	嘉義市文化局は2月27日、「森林鉄道伝奇」のイベントを開催し、阿里山26号蒸気機関車が北門駅で正式に復活して話題になった。9月21日集集大地震が発生し阿里山鉄道は再度大きな被害を受ける。眠月線は完全に寸断され、石襪は頭部が落下、阿里山新駅は倒壊した。
2000年	民国89年	祝山線が2000年1月1日に開通。阿里山新駅は撤去され、沼平駅が再び登山鉄道の終点、観光支線の起点になる。登山本線は2000年2月1日に全面復旧し運行再開する。
2003年	民国92年	阿里山森林鉄道が文化建設委員会により台湾世界遺産候補の第一類に選定される。3月1日新駅と神木の間で重大な事故が発生し、合計17名が死亡。
2004年	民国93年	登山鉄道終点の臨時新駅が開業。木造の阿里山駅舎再建開始。水山線前半1.6キロメートルの修復工事が完了。
2005年	民国94年	1月、重油炉版SL31号が復活し、阿里山関連支線での運用が計画される。12月30日、阿里山鉄道BOT案の入札が行われ、嘉義宏都建設が三十年間の経営権を取得。
2006年	民国95年	9月重油炉版SL25号が復活し、阿里山鉄道は全部で25,26,31の三台の蒸気機関車を保有する台湾で最も多く蒸気機関車を持つ鉄道となる。12月24日中興号ディーゼル客車DPC7、DPC8の二両が復活し、団体貸し切りでのみ運用される。鉄道文化保存の功績は大きい。
2007年	民国96年	嘉義から竹崎の平地区間で休日に蒸気機関車と檜造りの車両を定期運行。7月15日から運行開始。1991年の921大震災で被害を受けた阿里山鉄道阿里山駅が9月8日に全面完工。
2008年	民国97年	阿里山鉄道が6月19日正式に民営化される。宏都は阿里山の30年間のBOT経営権を取得し、阿里山鉄道は民営化の時代を迎える。しかし10月31日に嘉義駅から23キロメートルの地点、樟腳寮から独立山方面で線路が崩壊。宏都は契約を破り修復を拒否し、民営化は暗礁に乗り上げる。
2009年	民国98年	八八台風により阿里山森林鉄道は再度打撃を受ける。宏都は修復できず、阿里山沼平ホテルの環境アセスメントもこれにより通過できず、民営化は失敗に終わる。
2010年	民国99年	3月22日、林務局は契約に則りBOTを終了し阿里山森林鉄道の経営権を回収する。6月19日祝山線が開通。阿里山鉄道は林務局の経営に戻り、台風被害の復旧が始まる。
2011年	民国100年	4月27日、神木線で線路わきの巨木が倒れて客車を直撃し、列車が転覆する事故が発生、乗客五名が死亡する。阿里山鉄道は運休を余儀なくされ、民営化後再び経営権を委譲する。
2012年	民国101年	12月25日、阿里山鉄道は誕生から百年を迎える。
2013年	民国102年	4月20日、阿里山鉄道は日本の黒部峡谷鉄道と姉妹鉄道協定を締結する。ここから国際的に有名な両登山鉄道の交流が始まる。4月26日台湾鉄道に経営権が移行する。
2014年	民国103年	1月27日嘉義駅から奮起湖駅までの区間で運行再開。翌年には阿里山まで復旧する予定。

▼一新された阿里山駅



▼一新された沼平駅



参考文献

1. 「台湾省林務局誌」(1997年三月版)。
2. 「台湾交通統計年報」(省政府交通處)。
3. 「鐵道情報」(中華民國鐵道文化協會)。
4. 「林務局業務工作報告」(1995年何偉真局長)。
5. 「玉山回首」(玉山國家公園出版社)。
6. 「檜意山林,阿里山林業百年的故事」(林務局嘉義林區管理處)。
7. 張新裕,「阿里山森林鐵路縱橫談」。
8. 洪致文,「阿里山森林鐵道紀行」。
9. 「阿里山林業一百年紀念國際研討會論文集」,2011年。
10. 蘇昭旭,「阿里山森林鐵道1912~1999·景觀篇」,人人出版,2001年。
11. 蘇昭旭,「阿里山森林鐵道1912~1999·車輛篇」,人人出版,2001年。
12. 蘇昭旭,「世界山岳鐵道·歐洲篇」,人人出版,2006年。
13. 蘇昭旭,「世界山岳鐵道·美亞澳篇」,人人出版,2006年。
14. 蘇昭旭,「阿里山森林鐵路傳奇」,人人出版,2009年。
15. 蘇昭旭,「台灣輕便鐵道小火車」,人人出版,2011年。
16. 蘇昭旭,「阿里山森林鐵道與世界遺產鐵路巡禮」,文建會文資總處出版,2011年。
17. 蘇昭旭,「世紀風華 阿里山森林鐵路百年車輛史」,遠流出版,2012年。
18. 蘇昭旭,「世紀風華 阿里山森林鐵路百年紀實」,遠流出版,2012年。
19. 蘇昭旭,「世紀風華 阿里山森林鐵路與百大山岳鐵路」,遠流出版,2012年。





記念蔵書スタンプ



疾走百年——阿里山森林鐵道の物語

発行者	李桃生
総編集	廖一光
編集	楊瑞芬、李定忠、劉金源
作者	蘇昭旭
訳者	臼谷裕太郎
図画	蘇昭旭、劉金源、張新裕、楊書維、林務局嘉義林区管理处、高井貢
校正	劉金源、劉文宜、王梵、雷翔宇
日本語版校正	中華翻譯社、新垣夢乃
発行者	遠足文化事業股份有限公司
プロジェクト主編	王梵
美術設計	李俊輝
編集製作	衛城出版
出版者	行政院農業委员会林務局嘉義林区管理处
初版一刷	2017年8月
I S B N	978-986-05-2869-5
G P N	1010600911



行政院農業委員會

林務局

ISBN 978-986-05-2869-5



9 789860 152869 5

GPN :1010600911