

台湾的森林鐵路於二零一一年

2011年に台湾に残っている森林鐵道を2つ訪問して来ました。

① 阿里山(アリシャン)

台北から新幹線に乗り、高铁嘉義まで行きます。駅前でタクシーを捜すのですが、往復で5000台湾ドル(13000円)と言われるので、「タイグイラ」と言って、他のタクシーのところへ行き、「サンチエンクワイOKマ」と言って3000台湾ドル(8000円)に値切ります。往復4時間乗って8000円は安い。台鉄嘉義から森林鐵道で行く方法もありますが、片道4時間もかかるので、日帰りは無理です。

② 太平山(タイピンシャン)

台北から地下鉄に乗り、市政府で降り、高速バスターミナルに行きます。宜蘭(イーラン)行き的高速バスに乗り、東海岸に行きます。鐵道もありますが、時間が2倍で値段も2倍です。そこからタクシーに乗り、40km先の土場(トゥーチャン)というところに蒸気機關車が展示してあります。路線バスもありますが、休日のみ1日1本なので、タクシーにした方が良いと思います。



## ①阿里山(アリシャン)

日本統治時代に阿里山のタイワンベニヒノキなどの豊富な森林資源輸送を目的に 1906 年から建設を開始し、1908 年に平地部分である嘉義 - 竹頭崎(現・竹崎)間が完成、1912 年に二萬平まで 67.1km が完成した。1914 年には沼の平(ぬまのひら、現・沼平)まで延伸工事が完成し、現在の本線部分が全線開通した。その後も多くの支線が建設され、日本の神社建築などに用いる巨木も、少なからずこの鉄道を用いて運び出された。

1907 年にアメリカライマ社から導入された蒸気機関車はシェイ式と呼ばれる特殊な片側縦置きシリンダを持ち、傘型ギヤで動力を伝える間接駆動方式となっていた。現在は通常運転には使用されていないが、阿里山駅や奮起湖駅に動態保存されている。本線は嘉義～沼平間 72.7km の区間で、2,250m 以上の高さを登るため、急峻な区間が続き、ループ線やスイッチバックを組み合わせている。なお、軌間は、762mm である。また、溪谷を見下ろす雄大な景色も魅力で、沿線の植物は平地から海拔 800m 以下の部分が熱帯林、800m から 1,600m までが亜熱帯林、1,600m 以上が温帯林となっており、垂直分布の違いによる車窓の変化も楽しむことができる。

阿里山駅周辺は国立公園になっており、タクシーでも入場料が必要で、駐車場に車を止めて歩く必要があります。このシェイ型蒸気機関車 31 号機は駅から 5 分程歩いた機関区にあり、阿里山駅に向かって右側へ歩いて行き、途中を左に入ったところにあります。



## ②太平山(タイピンシャン)

太平洋側北部の宜蘭県太平山にあった森林鉄道が、30年ぶりに復活することが決まった。同山は日本統治時代に台湾3大林場の1つとなり、木材搬出のため1913年に鉄道が開通した。小ぶりの蒸気機関車が客車もけん引して36キロを走り、通勤通学の足としても長く愛された。

車窓の景色は水田、溪谷、森林と次々と移ろい、うっとりするような眺め。地元民は「仙境にいるような気分だった」と語る。一時は特急列車も運転されたこともある。

しかし、78年の台風で被害を受け翌年廃止が決まった。地元民は「親を亡くしたように涙を流した」という。

地元高校の元教師黄瑞疆さん(58歳)は、鉄道の復活を夢見て、数年前から署名活動や陳情を熱心に続けた。廃止の際、兵役で地元にいなかったため鉄道の最期を見とれなかったことが長く心残りだった。ある企業の協賛を得て3.5キロだけ復活が決まった。

黄さんは、太平山森林鉄道ゆかりの品々を収集し自宅に保管してある。硬い紙製の乗車券、昔の駅長の制服制帽など貴重なものばかり。しかし、鉄道が復活した後は、全部寄贈するつもりだ。

地元民は「もう1度乗ってみたい」と大喜びだ。また、風光明媚な土地だけに、嘉義県の阿里山森林鉄道並みの観光の目玉になる可能性が高いとして地元の期待も高まっている。

このC型蒸気機関車は北横公路梨山支線の道路沿いに展示してあります。近くには棲蘭山荘という森林公園があり、観光地になっています。

