

阿里山～鉄道とともに進められた森林開発



片倉 佳史（台湾在住作家）

台湾を代表する山岳リゾート。「阿里山」は東アジア最高峰・玉山の西側一帯を示す呼称である。台湾を代表する景勝地あり、マラリアのない保養地としても知られていた。標高差2千メートルを登る阿里山鉄道や、祝山（いわいやま）から眺めるご来光など、観光客を惹きつける魅力に満ちている。今回はこの阿里山について紹介してみたい。

「阿里山」とは何か？

まず、「阿里山」とは独立した山峰ではない。台湾中南部に位置する山岳の総称で、台湾のみならず、東アジアの最高峰でもある玉山（旧称：新高山）の西側一帯を示す地名である。阿里山山脈に属し、2千メートル級の山々で構成される。

阿里山山脈は中央山脈に沿って南北に走る全長約250キロの山脈である。玉山山脈との間を流れる楠梓仙溪を東端とし、南投県を流れる濁水溪が北端となる。そして、高雄市燕巢区の鶏冠山が南端となっている。最高峰となっているのは大塔山（2663メートル）で、そのほかに対高山（2405メートル）や白石牙山（1172メートル）、鳳凰山（1698メートル）などがある。

この一帯は日本統治時代初期に開発の手が入った。阿里山はほぼ全域が深い山林となっており、ヒノキの原生林が山並みを覆っていた。しかも、高密度な純林でもあったため、伐採効率も良好だった。

阿里山は地図上では亜熱帯性の気候帯に属し、温暖多湿な地域とされる。しかし、海拔が高いため、高山性気候の特色を持つ。霧が多く、天候の変化が早い。そして、朝晩は結構な冷え込みを見せる。阿里山地区では積雪は見られないものの、付近の山岳では毎年のように積雪が記録される。阿里山地区の夏の平均気温は14℃程度、冬は5℃程度となっている。



台湾を代表する景勝地でもあり、多くの行楽客が訪れる。遊歩道が整備され、深い森の中を散策できる。



祝山から眺めるご来光は台湾観光のハイライトとされる。日の出に合わせて列車が運行される。

豊かな生態を誇る仙境

阿里山一帯は豊かな自然を誇り、数多くの動植物が棲息している。気候帯が複雑なため、種類そのものが多く、阿里山だけに見られる固有種の類も少なくない。

たとえば、曾文溪の上流一帯にはセイタカクチマガリという魚がいる。中国語では「鯛魚」と記されるこの魚は、台湾だけに棲息する固有種であり、しかもこの阿里山一帯に限定される。現在は熱心な保護が行なわれている。

また、保護動物としては羌（キョン）やタイワンザルがおり、山深い場所には台湾黒熊も棲息している。

昆虫については春先から秋にかけてのホタルが知られ、秋口にはトンボも数多く見られる。阿里山のホタルは種類が多く、阿里山国家風景区によると、域内には約 40 種のホタルが観察できる。

蝶については 194 種が見られるという。台湾には約 400 種の蝶が棲息するが、その半数近くをこの地域で見られる。また、蛾も多く、珍種が少ない。

鳥類は 75 種が棲息している。猛禽類ではカザノワシ（風野鷲）やクマタカ（熊鷹）、モリフクロウ（森梟）、ウオミミズク（魚木菟）などがある。

また、サンケイ（藍腹鷓）は台湾固有種の美しい鳥で、鮮やかな色合いが印象的だ。そのほか、海拔 2000 メートル以上の場所にのみ棲息するアリサンヒタキ（阿里山鷓）のほか、ミミジロチメドリ（耳白知目鳥）、タイワンキンバネガビチョウ（台湾金羽画眉鳥）なども見られる。

ミカドキジ（帝雉）は海拔 1600～3000 メートルの地域に棲息する鳥で、イギリス人の採集家がツォウ族女性の帽子に用いられていた尾羽を持ち帰り、これを鳥獣学者のグラントが世界的な珍種であると判定したことで注目を集めた。長らく神秘の存在だったが、その後、菊池米太郎という採



タイワンキンバネガビチョウ。珍鳥であるが、阿里山では比較的頻繁に見られる。台湾固有種。

集家が塔山で 20 羽あまりを捕獲したことで、全容が明らかになった。後には天然記念物の指定を受けたほか、現在使用されている台湾の 1000 元札紙幣にもミカドキジが描かれている。

ツォウ族が暮らしていた山林

もともこの一帯はツォウ族の人々が住む土地であった。ツォウ族は台南や嘉義一帯の平野部に住んでいたという言い伝えを持っている。しかし、16～17 世紀に中国大陸から漢人の大量移住が始まると、圧迫を受けるようになり、山地へ移り住んだという。現在の人口は 6688 名（2019 年 9 月現在）となっている。以前は南部ツォウ族とされていたカナカナブ、サアロアを含んでいたが、現在は両者ともに別個の部族として扱われている。

なお、ツォウ族の居住地域は奮起湖を中心とした地域である。観光地である阿里山森林遊楽区内ではツォウ族の人々を見かけることは少なく、圧倒的に漢人系住民が多い。

当時の土木技術を結集させた鉄道

阿里山のシンボルとも言うべきものの一つに森林鉄道がある。通称「阿里山鉄道」。全長 72・5 キロの軽便鉄道である。軌道幅は 762 ミリと狭く、車両も小さいが、連続スイッチバックやスパ



ツォウ族の人々は集落ごとに分かれて暮らしている。固有の文化を堅持し、誇り高き人々である。毎年春先に開かれる祭典「マヤスピ」の様子。

イラルの存在で知られ、アンデス高原鉄道やインドのダージリン鉄道などとともに「世界三大山岳鉄道」の一つに挙げられる。

起点となるのは嘉義駅で、ここから阿里山までを結ぶ。途中の二萬平までは1912年に開通し、1914年に阿里山まで区間が全通した。嘉義駅の高さは30メートルで、阿里山駅は2216メートル、沼平駅は2274メートルなので、その標高差は2000メートルを軽く超える。最高勾配は66・7パーミル（1キロあたりの高度差が66・7メートル）であり、平均でも約30パーミルと、世界でも指折りの険しさとなっている。

この鉄道は木材の運搬を目的に敷設された。輸送には後述する米国製の蒸気機関車が導入され、「シェイ」の愛称で親しまれた。後に木材の運搬手段としての鉄道は役割を終え、現在は伐採そのものが禁止されているが、蒸気機関車の人気は高く、特別運転も実施されている。

阿里山はヒノキの産地として名を馳せていた。鉄道はこういった木材の運搬を目的としていたが、後に「便乗」という名目で旅客輸送が始まり、地域の足としても機能するようになった。平坦区間となる嘉義と竹崎の間では、旅客専用の区間列車も運行され、委託貨物の運搬なども行なっていた。そして、昭和時代に入ってから行楽客の輸送が増えていった。

阿里山鉄道は車窓の変化が大きく、特に植生が目まぐるしく変わるところが興味深い。嘉義を出た頃にはガジュマルやビンロウ樹、ヤシといった熱帯性・亜熱帯性の植物が繁茂し、その後、シダ植物など、温帯性林へと変わる。奮起湖辺りは竹林が広がるほか、茶畑もよく見られる。さらに進むと、日本統治時代に植林された杉林が増えてくる。阿里山付近では高山性植物が見られるようになる。なお、阿里山は桜の名所であり、毎年3月頃にはソメイヨシノや八重桜が満開となる。さらに、11月から12月にかけてはわずかながら、紅葉も楽しむことができる。

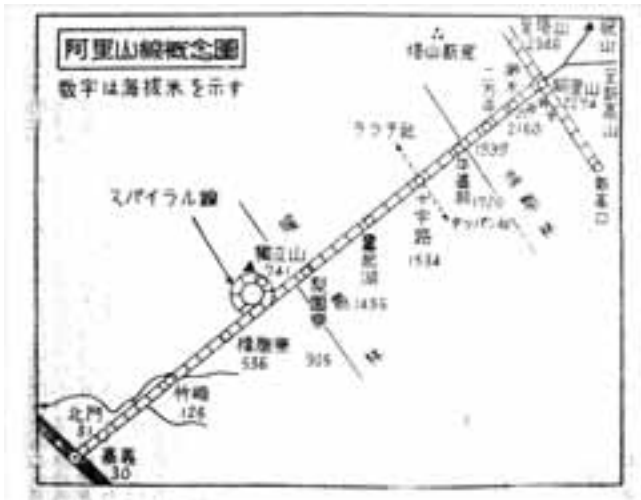
残念ながら、現在、阿里山鉄道は自然災害により一部区間が運休中となっている。全区間を鉄道



木造駅舎が残る北門駅。現在は歴史建築として保存されている。駅周辺の様子も往時の雰囲気を留めている。



竹崎駅の様子。ここまでは平坦区間で、この先が山岳路線となる。



日本統治時代の阿里山鉄道路線図。『台湾鉄道案内』より。

で走破することはできないが、3時間をかけて上っていく列車の旅は、鉄道ファンのみならず、多くの人々を魅了してやまない。

シェイ式蒸気機関車が活躍した

この路線には「シェイギヤード・ロコ」と呼ばれる機関車が導入されていた。これもまた、阿里山鉄道のシンボルと言うべき存在である。米国ライマ社製で、ボイラーが右に寄った左右非対称の顔立ちが特色とされている。

この機関車は急勾配と曲線が連続する山岳路線用に開発された特殊な機関車である。直立したシリンダーとベベルギヤーを使用し、曲線と勾配に対応している。機関車は1907（明治40）年に13トン車が1両輸入され、阿里山鉄道が全通した後に2シリンダーの18トン車と3シリンダーの28トン車が計20両、導入されている。

18トン車は全8両が在籍し、嘉義から竹崎までの平坦区間と阿里山地区の支線を走っていた。28トン車は阿里山線の主力機で全12両が在籍した。

現在はすべて引退しているが、それでも16両が各地に保存されている。そのうち、25号機と26号機、31号機は動態保存車となっており、現在もイベント時にその雄姿を見ることができる。



世界中の鉄道ファンを魅了する蒸気機関車。通称「シェイ」。年末と桜の時期にだけ運転されるシェイ牽引の列車。

木材の運搬を目的に敷設された

台湾は日本にとって重要な木材の供給基地だった。温暖湿潤気候で、年中偏りなく降雨がある。そして、日射量も豊富で土壌も良い。特にこの一帯の森林資源はまさに無尽蔵と言うにふさわしいものを誇っていた。

台湾領有が決まった1895（明治28）年、台湾総督府は早くも台湾中南部の森林資源に目を付けている。そして、調査隊を編成し、前人未踏の山岳地帯に入っていった。

台湾において、三大林場と言われていたのは阿里山、八仙山、太平山である。これらは台湾を代表する美林として長らく知られてきた。そのうち、最初に開発の手が入ったのが阿里山であり、続いて八仙山、太平山が開発されていった。

阿里山では木材の運搬手段として鉄道が採用された。日本本土では見られない険しい地形と亜熱帯性気候を考慮し、簡易的な軽便鉄道の規格が採

用された。当時、森林資源の搬出は急務とされており、「一刻も早く完成させたい」という意気込みが隠されていたのは言うまでもあるまい。鉄道建設の工事は急ピッチで進められていった。

鉄道が採用された背景には、河川の流れが急で、水運が利用できず、道路に関しても、清国統治時代に歩道程度のものはあったが、木材を搬出できるようなものではなかったことが挙げられる。つまり、鉄道は当時、唯一の選択肢であり、完成後も重要なルートとなっていった。こういった状況は戦後に「阿里山公路」と呼ばれる道路が開通するまで、続いていった。

余談ながら、阿里山鉄道以外の森林鉄道にも触れておきたい。台湾の中部、八仙山鉄道は土牛(どぎゅう)から佳保台(かほだい)までの45・4キロを結んでいた。土牛～久良栖間の39キロでは旅客輸送も行なっていた。木材は長大なインクラインを用いて運ばれ、その後に鉄道が使用された。また、太平山の森林鉄道は台湾北東部の羅東から山麓の土場までが敷設していた。山間部にも鉄道が敷かれてた。その間は索道によって木材を運搬していた。

阿里山鉄道を含め、いずれも1942(昭和17)年9月1日に、台湾総督府から林業部門の移管を受けた台湾拓殖会社が運営母体となっている。



ご来光見学用に運転される祝山支線の列車。発車時刻は日によってかわり、ホテルに掲示される。

残念ながら、現在は森林資源の枯渇とモータリゼーションの進行で、阿里山鉄道を除き、すべて廃止されてしまった。それでも、阿里山鉄道は観光客輸送に活路を見出し、太平山の森林鉄道は頂部の一部区間を復活させ、観光鉄道として生まれ変わっている。

世界的な知名度を誇る鉄道

豊かな森林資源を前に、台湾総督府は早期から山林の開発に力を注ぎ、調査を始めていた。

鉄道は台湾総督府殖産局によって敷設された。嘉義から沼の平(旧阿里山駅)までを結ぶ全長72・5キロ。曲線の最小半径が40メートルという厳しい線形である。

起点となる嘉義と沼の平(現・沼平)の標高差は2244メートルにおよび、スパイラルや連続スイッチバックなど、山岳鉄道特有の施設が特色とされていた。開通時の記録によれば、トンネルの総数は72、橋梁は114となっている(現在は路線改良で両者とも数は減っている)。

阿里山で最初の林相調査が行なわれたのは1899(明治32)年5月だった。鉄道部による測量と調査は1903(明治36)年に実施されているが、この時、台湾総督府は縦貫鉄道の完成を急いでいた。その建設資材の調達先として、阿里山の存在は注目されていた。

阿里山の森林開発を任されたのは河合鈿太郎(したろう)だった。河合は愛知県出身で、帝国大学農科大学(現在の東京大学大学院農学部)の林学科で学び、1890(明治23)年に日本初の林学博士となった人物である。ドイツとオーストリアで欧米式の林業開発と営林制度を学び、この時、台湾総督府民政長官だった後藤新平に出会い、後に請われて台湾に赴くことになった。

河合自身は1902(明治35)年に阿里山一帯の調査を始め、森林資源の可能性を探った。そして、運搬手段として鉄道の敷設を提案する。

敷設工事は1906(明治39)年に藤田組によって起工されている。しかし、資金難で頓挫し、1910(明治43)年に台湾総督府殖産局がこれを継承。沿線は前人未踏の地で、強靱な根を持った植物が繁茂し、起伏にも富んでいた。工事の難しさは少なからずあったが、比較的短期間で開通にこぎ着けている。

最初の開通区間となったのは1910(明治43)年10月1日に開業した嘉義～竹頭崎(後の竹崎)間の14・2キロだった。続く竹崎～二萬平間は1912年10月1日に工事が終わり、12月25、26の両日、試運転が行なわれている。翌年2月からは集材作業が始まったが、この年の7月、暴風雨に見舞われ、大きな被害が出ている。

沼の平(旧阿里山)までの工事が終了したのは1914(大正3)年4月1日。奮起湖までの区間が営業を始めたのは1916(大正5)年3月25日であり、沼の平駅が正式に開かれたのは1918(大正7)年8月15日であった。

なお、河合は三段式スイッチバックについて、短距離で高度は稼げるものの、安全面において不安要素が残ると消極的だった。河合は欧州滞在時に見ていたスイスのレーティッシュ鉄道を参考に、ループ線を推していた。しかし、早期完成と経費節約が重視されたため、最終的には三段式ス



進行方向を変えながら勾配を上がっていくスイッチバック。連続するスイッチバックというのは珍しい。スイッチバックに設けられた神木駅に停車中の列車。



連続スイッチバックと並んで注目される獨立山のスパイラル。山を回りながら高度を上げていく。『日本地理体系』より。

スイッチバックが採用されることとなった。

河合が提案したループ線とスイッチバックを組み合わせるというアイデアは台湾では実現しなかった。しかし、後に熊本県と鹿児島県を結ぶ肥薩線の人吉～吉松間が1909(明治42)年に開通した際、初代内閣鉄道院総裁の後藤新平は河合の案を意識してか、ループ線とスイッチバックを組み合わせたものを採用したと言われる。

これが現在の大畑(おこば)ループである。

便乗の扱いで実施された旅客輸送

昭和時代に入ると、阿里山鉄道は観光客の移動手段としても貢献するようになる。

1931(昭和6)年の時刻表をみると、「便乗列車」というものが記されている。貨物輸送が主体の運行体制に変わりはないが、便を限定した上で、行楽客や登山客を乗車させていた。

便乗列車はたとえ事故が発生しても、営林所は一切の責任を負わない。そのことを認めた上で乗車するものであった。あくまでも便宜的な計らいによる乗車だった。

阿里山鉄道の旅客営業は基本的には嘉義～竹崎間のみとなっていた。つまり、竹崎以遠はこの便

乗の扱いだった。嘉義～竹崎間は地域住民の足としても利用されており、1932（昭和7）年には新竹崎、翌年には栄町、廬厝、崎下、朴子埔の各停留所が設けられている。

便乗列車は嘉義駅を9時38分に出発し、車庫のある北門駅に9時44分に到着。ここで6分間停車。次の停車駅である竹崎までは平坦区間で、軽快な走りを見せる。そして、竹材で小休止をし、山岳地帯に入る。

竹崎を出た列車は1時間10分後に奮起湖駅へ到着。ここには車庫があり、拠点駅となっていた。現在、この車庫は鉄道博物館として使用されており、庫内には蒸気機関車が静態保存されている。

また、阿里山鉄道の建設は多くの殉職者を出しており、この奮起湖駅の構内のはずれにも小さな石碑が残っている。

これは1912（明治45）年5月31日の列車転覆事故で殉職した日本人3名の名が記されている。



奮起湖駅を見おろす場所に残る殉職技師の石碑。急峻な地形を縫うように走る阿里山鉄道では事故なども多く、沿線にはこういった石碑がいくつか残っている。



奮起湖駅に併設された車庫は博物館として整備されている。奮起湖は行楽地としても人気があり、週末を中心に賑わいを見せる。



二萬平駅近くにある進藤熊之助の石碑。進藤は河合錦太郎の右腕として活躍した技師だったが、1914（大正3）年2月11日に試運転中の脱線事故で世を去った。

機関手技手亀山熊吉、機関手雇野澤治平、火夫雇岡田兼一と文字が残る。そして、台座には「阿里山作業所運輸係一同」と記されている。

奮起湖から先も急勾配区間が続く。阿里山のシンボルとなっていた神木駅で連続スイッチバックを済ませ、しばらく進むと、阿里山駅に到着する。沼平は1981年1月に設けられた駅で、日本統治時代の終点はその先の沼平駅だった。沼平は終戦まで、「沼の平」と呼ばれ、阿里山鉄道の終着駅で

あると同時に、各支線の分岐駅でもあった。

なお、現在は廃止されているが、乗客は児玉駅を經由し、新高口駅まで便乗が可能だった。新高口までの所要時間は約1時間30分。この支線は1932（昭和7）年8月25日に東山駅までが開通。1936（昭和11）年2月12日に児玉駅と新高口駅が営業を始めている。

林場内を走っていた支線たち

沼の平を中心とした阿里山地区からは複数の支線が存在していた。いずれも伐採された木材を沼の平に送り込むことを目的に敷設されたもので、総延長は40数キロにおよんでいた。路線は複数存在していたが、いずれも沼の平を拠点としていた。

最も知られていたのは石猴へ向かう眠月線で、塔山線とも呼ばれていた。全長9・26キロで、開通は1918（大正7）年12月となっている。

この路線は戦後も観光路線として人気を博して



日本統治時代に撮影された古写真。木組みの橋梁を進む列車の様子。『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』より。

いた。車窓は断崖や溪谷が連続し、絶景が続く。深い緑の中を走るが、その間に雲海が見えることもあった。残念ながら、1999年9月21日の台湾中部大震災で不通となり、復活はしていない。

なお、観光客にも親しまれていた「石猴岩」はサルの後ろ姿のように見える奇岩だったが、これは終戦まで「だるま岩」と呼ばれていた。

地名に隠された日本人の足跡

阿里山地区は長らく無人地帯であった。そのため、地名そのものが存在せず、日本人が名付けた地名が少なくない。中には日本人の名が付けられたものもある。

その筆頭に挙げられるのが祝山支線の終点となる「祝山」である。現在は駅前からご来光を拝めることで知られ、行楽客が多く訪れるスポットである。これは1906（明治39）年に台湾総督府民政局長（民政長官）となった祝辰巳（いわいたつみ）にちなんだ地名である。

阿里山山脈の中にある小笠原山（標高2488メートル）は1904（明治37）年にこの一帯を踏査し、阿里山神木群の発見者とされた小笠原富次郎にちなんでいる。

また、現在、阿里山溪と呼ばれる河川は終戦まで、「阿里山開発の父」とされた河合鉢太郎（したろう）にちなんで、「河合溪」と呼ばれていた。一方、曾文溪は「台湾鉄道の父」とされた長谷川謹介から、「長谷川溪」と呼ばれていた。この二つの河川の名は戦後に改名され、現在は使用されていない。

さらに、現在は「自忠」と改められている地名は、かつて「児玉」と呼ばれていた。これは第4代台湾総督の児玉源太郎にちなんだものである。「自忠」とは中華民国の軍人である張自忠の名を地名としている。この人物は勇将として知られたが、1940（昭和15）年、日本軍との激戦の中、戦死した。1951年10月27日に阿里山を視察した

蒋介石は、この地を訪れた際、日本人の名が地名になっていることを聞き、改名を命じたという。

それでも、この近くにある山には「兎玉」の名

が残っている。こういった地名に隠された歴史をひも解くのも興味深いところである。

片倉佳史（かたくら よしふみ）

台湾在住作家。武蔵野大学客員教授。1969年生まれ。早稲田大学教育学部教育学科卒業後、出版社勤務を経て、台湾と関わる。台湾に残る日本統治時代の遺構を探し、それらを記録している。地理・歴史、原住民族の風俗・文化、グルメ、鉄道などのジャンルで執筆・撮影を続けており、手がけたガイドブックはのべ40冊を数える。著書に『台北・歴史建築探訪～日本が遺した建築遺産を歩く』、『台湾に生きている日本』、『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』、『旅の指さし会話帳・台湾』など。台湾でも『台湾風景印～台湾駅スタンプと風景印の旅』、『台湾土地・日本表情』などの著作がある。台湾事情や歴史秘話、日台の結びつきなどをテーマに年に40回前後の講演をこなすほか、ツアーの企画なども行なっている。最新刊は『台湾旅人地図帳』（ウェッジ）。

公式サイト：台湾特捜百貨店 <http://katakura.net/>

ツイッター公式アカウント：https://twitter.com/katakura_nwo