



宜蘭線の歴史をたどる

片倉 佳史 (台湾在住作家)

台北と台湾東部を結ぶ鉄道は東部幹線と呼ばれている。その一部となっている宜蘭線は、日本統治時代に敷設され、宜蘭や羅東、蘇澳といった都市の発展を支える存在だった。今回はこの路線の歴史について紹介してみたい。

台北・基隆と蘭陽地方を結ぶ路線

宜蘭線は八堵（はつと）から蘇澳（すおう）に至る全長 93・6 キロの路線である。台北と台東を結ぶ通称「東部幹線」の一部に組み込まれていることから、「宜蘭線」という路線名を耳にする機会は少ないが、正式には八堵から蘇澳までが宜蘭線で、蘇澳新から花蓮までが北廻線（北廻鐵路）、花蓮から台東までが台東線（花東線）となっている。

宜蘭線の車窓は変化に富んでいて退屈しない。八堵から三貂嶺までは基隆河（日本統治時代の表記は基隆川）の溪谷美が楽しめる。その先、山越えの区間を経て、貢寮の先では湿地を駆け抜ける。そして、福隆の先で長い草嶺隧道を越えると、大海原が車窓の友となり、蘭陽平野の田園風景がしばらく続く。



美しい海を楽しむことができる宜蘭線の旅。石城付近では絶景が続く。

難工事が続いた敷設工事

この路線は 1924（大正 13）年 11 月 30 日に全通している。八堵から見ると、まずは三貂嶺で山岳に行く手を阻まれ、続く頂雙溪（現・雙溪）の先にも難所がある。そして、澳底（現・福隆）の先では台湾島の脊梁山脈である中央山脈の端部を越えなければならない。比較的平坦な土地を走る縦貫鉄道（基隆～高雄）とは異なり、険しい地形に挑む鉄道だった。

そういった背景もあって、工事は技術的な困難の少ない八堵側と蘇澳側の双方の両端部から始め



現在は高速の特急列車が駆け抜ける宜蘭線。

られた。まず、1919（大正8）年5月5日に八堵～瑞芳間が開業し、その後、部分開業が繰り返された。ちなみに、この第一開通区間は「瑞芳線」と呼ばれた。

北部は、八堵から四脚亭（しきゃくてい）までを第1区、四脚亭から瑞芳までを第2区として進められた。前者は沢井組が請け負い、総工費は27万円（うち土工費17万円）、区内に大小2箇所の橋梁があった。後者は鹿島組が請け負い、総工費は41万4千円、うち土工費が22万3千円となっていた。こちらは5箇所のトンネル、1箇所の小橋梁があった。

台湾最大の炭鉱密集地を貫く

八堵を出た宜蘭線の列車は、大きくカーブを描いて基隆行きの線路と分かれる。その後は基隆川に沿って走り、暖暖駅を過ぎて四脚亭駅へと到着する。この一帯は石炭の産出で知られており、台湾最大の産出量を誇った時期もある。採掘は基隆炭坑株式会社によって運営されていた。

現在は行楽地となっている九份（きゅうふん）をはじめ、その南に位置する現在の猴硐（こうどう）、牡丹辺りまでは台湾最大の炭鉱地帯であった。最初の開通区間となった八堵～瑞芳間は、この炭鉱地帯を縦貫鉄道に結びつける重要な役割を担っていた。中でも四脚亭駅付近は良質の石炭を産出することで知られ、当時、日本国内最良と言われた筑豊炭田の一等炭に匹敵するとされていた。これは「四脚亭炭」の名で親しまれた。

当時、石炭は「黒いダイヤモンド」と言われていた。採掘された石炭はトロッコで駅まで運ばれ、貨物列車に積み込まれた。具体的には、八堵から四脚亭の間に、第一坑、第二坑、第三坑、久年第一坑などの坑口があり、中でも第一坑と久年第一坑は四脚亭駅のすぐ近くに位置していた。

八堵と四脚亭間はわずか3・8キロの距離だが、運搬手段として鉄道が利用できるようになったこ



四脚亭駅に置かれていたスタンプ。『台湾に残る日本鉄道遺産』より転載。

とは、大きな成果を生み出した。鉄道が開通する前、採掘量は一日あたり約400トン程度だった。これは本来の出炭力から見ると、わずか5分の1程度に過ぎなかった。運搬量に限界があるため、採掘量が制限されていたのである。これが鉄道の開通で一気に解消した。

日本統治時代に四脚亭駅に置かれていた駅スタンプを見てみると、図案に大きく坑道口が描かれている。その背後に観音菩薩を祀った霊泉寺の本堂が見える。シンプルながらも、炭鉱の存在がいかなるものだったかを理解できる図案である。

輸送の拠点となっていた瑞芳

瑞芳はこの地域の中核となる町である。炭鉱地帯にあり、石炭が知られていたが、これに金瓜石（きんかせき）で採掘される金も加わり、隆盛を誇った。瑞芳から九份を経由し、金瓜石に至る区間には、台陽鉱業株式会社による台車軌道（トロッコ・手押し台車）があり、物資の運搬はもちろん、便乗という名目で、人々の移動にも利用されていたという。

駅の開設は1919（大正8）年5月5日で、当初は終着駅だった。駅スタンプには四脚亭と同様、鉱山が大きく描かれている。山腹には坑道とト

ロッコの軌道が見える。山は単に稜線を描くのではなく、金鉱をイメージしてか、全体が光り輝いているように描かれている。そして、左脇には海原もわずかに見え、大きな船が浮かぶ。これは、ここで採掘された鉱産資源が基隆港から運び出されていく様子と推測できる。日本統治時代、金瓜石で採掘された鉱石は大分県佐賀関(さがのせき)で精錬されていた。

瑞芳は炭鉱と砂金鉱をあわせ持つ大粗坑を域内に含むほか、久年二坑、久年七坑、瑞芳坑などが集まる出炭地であった。従来は運搬手段が台車軌道だったが、宜蘭線の開通後、そのすべてが鉄道に置き換えられた。

瑞芳から猴硐まで

瑞芳から猴洞(現・猴硐)までの区間はいくつかのトンネルが連続していた。現在はすべて複線式の新しいものに代わっているが、かつては単線だった。今も列車に乗れば、使用されなくなった廃トンネルを車窓にいくつか見ることができる。

猴洞は小さな駅ではあるが、ここも大きな炭田を控えていた。現在、ここを訪れても遺跡が残るばかりで、当時の繁栄は見る影もない。しかし、駅前には廃墟となった選炭場やヤードなどが残っている。それらを見ていると、規模がいかに大き



採掘された石炭は基隆に運ばれていった。『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』より。



瑞芳駅の構内は広い。これは貨物輸送が盛んだった頃の名残である。写真は三貂嶺付近を走る普悠瑪(プユマ)号。



瑞芳駅のスタンプ。鉱山が光り輝いているのは金瓜石の金鉱を描いているためである。

かったかが想像できる。少し歩けば、運搬用の橋梁や工員の参拝用に設けられた神社跡などが残っている。現在は新北市がこれらの遺構を史跡に指定し、産業遺産として保存している。

ここは台陽鉱業株式会社が運営する石底支線(現在の平溪線)の起点駅でもあった。分岐駅は三貂嶺だが、車庫は猴洞に設けられ、列車の多くは直通していた(現在も平溪線の運転拠点には猴硐駅である)。

三貂嶺駅は山間の小駅で、利用者は少ない。まさに秘境のような場所にある。この先、宜蘭線は左に、石底線(平溪線)は右にそれぞれ大きくカーブして分かれていく。

宜蘭線はここから三瓜子隧道に入る。ここも現在は複線式のトンネルが完成しており、日本統治時代のトンネルは遺棄されている。しかし、トンネルに入る手前、車窓の左手に注目していると、埋められた旧トンネルが石壁上に口を開けている。その上部には第7代台湾総督明石元二郎が揮毫した「至誠動天地」の扁額が残っている。文字は判読しにくいですが、訪れることがあれば、ぜひ見ておきたい日本統治時代の遺構である。

この先、線路は武丹坑(現・牡丹)や頂雙溪(現・雙溪)など、台湾北部の炭田地帯を貫くように敷かれていた。標高は高くないが、ちょっとした山越えの区間である。三貂嶺隧道も現在は簡単に通過してしまうが、蒸気機関車の時代は草嶺隧道と



猴硐駅の脇には選炭場や運炭用の橋が残っている。



明石元二郎が揮毫したプレート。「至誠動天地」と刻まれた扁額が残っている。

並ぶ難所として知られていた。

平野と湿地を駆け抜ける

トンネルを抜けると、頂雙溪の流れが形成した沖積平野が広がっている。水田なども見られ、溪谷を走ってきた列車の車窓は一変する。

貢寮駅は1924(大正13)年11月30日に開設された。日本統治時代の駅名は「貢寮庄(こうりょうしょう)」。現在の駅名となったのは1952年12月からである。小さな駅ではあるが、駅前に味の良さで知られる一軒の弁当屋がある。かつてはホーム売りをしていたが、それは過去のものとなってしまった。

この駅を過ぎると、湿地の間を走る区間がある。ここは「田寮洋」と呼ばれる場所で、手つかずの自然が残っており、野鳥の観察スポットとして知られている。また、鉄道写真の撮影スポットでもあり、天気の良い日には大きなカメラを携えた愛好家たちを何人も見かける。

福隆駅に到着すると、車窓の左手に海岸が見えてくる。ここは台湾では数少ない砂浜で、戦前より海水浴場として知られていた(現・福隆海水浴場)。開場は1925(大正14)年6月21日で、鉄道部が経営する食堂なども設けられていた。



日本統治時代の貢寮庄駅に置かれていたスタンプ。上陸記念碑が描かれている。『台湾に残る日本鉄道遺産』より。

1895（明治28）年、近衛師団を率いてやってきた北白川宮能久親王が上陸を果たした地点も近い。その場所には記念碑が設けられていた。昭和7年当時の貢寮庄駅のスタンプにも、その近衛師団上陸記念碑が描かれている。そして、海を挟んで鼻頭角の岬が遠くに見える。

最大の難所に設けられたトンネル

日本統治時代、台湾最長のトンネルとなっていた草嶺隧道にも触れておきたい。このトンネルは中央山脈の東端部で、「草嶺越え」と呼ばれていた。ここを抜けると視界いっぱいに海原が開け、荒波にさらされた奇岩を楽しむことができる。その美しさは宜蘭線のハイライトとも言われた。

草嶺隧道の建設は宜蘭線敷設の際、最大の難工事となった。宜蘭線の全通は1924（大正13）年11月30日だったが、最後の未開通区間が頂雙溪（現・雙溪）～大里間だった。

トンネルの完工は1924（大正13）年10月9日だった。起工は1921（大正10）年12月だったので、完成までには3年の歳月を要したことになる。長さは2166.35メートル。工費は150万円。台湾における最長のトンネルだった。

筆者はこれまでに何名かの老人を訪ね、蒸気機関車時代のエピソードを聞かせてもらったが、その度にトンネルの通過時は煙と暑さで辛かったという思い出を聞かされた。高速で駆け抜けてしまう今となっては、想像すらできない状況だが、古老たちの脳裏には、煤まみれになった体験が強く刻まれているようだ。

開通時、このトンネルは単線式だった。戦後になってから宜蘭線の複線化が決まり、新しいトンネルの工事が進められた。そして、1980年に新隧道が完成した後、旧隧道は使用されなくなり、20年にわたって放置されていた。



旧草嶺隧道の北の入口には「制天險」という新元揮毫の扁額が残る。

サイクリングロードとなった旧隧道

2008年8月10日、この廃トンネルを行楽施設に転用するプランが実行されることとなり、旧トンネルはサイクリングロードとして整備された。現在、福隆駅にはレンタサイクルの店もあり、かつての台湾最長のトンネルを自転車で走破することができる。トンネル入口付近には、このトンネル工事に奉職した吉次茂七郎の石碑も残っている。

トンネルの北口には「制天險」と刻まれた扁額が残る。そして、南口には「白雲飛處」の文字が刻まれている。前者は当時の鉄道部長・新元鹿之助、後者は台湾総督府総務長官・賀来佐賀太郎が揮毫したものである。

新元鹿之助（にいもとしかのすけ）は縦貫鉄道の建設を監督した人物。東京帝国大学土木学科卒業後、逓信省鉄道局技師となり、1897（明治30）年に台湾総督府民政局通信課技師となった。鉄道部打狗（高雄）出張所長、工務部長、監督課長、花蓮港出張所長、移民事務委員、阿里山作業所技師などを歴任し、1919（大正8）年に台湾総督府鉄道部長となった。1923（大正12）年の皇太子台湾行啓の際には、案内役として同行している。

長い暗闇を抜けた先には大海原が広がる。洋上には亀山島が浮かび、素晴らしい眺めが楽しめる。



隧道サイクリングロードの南出口は公園のようになっている。週末には家族連れなどで賑わいを見せる。

扁額の保存状態は良好なので、ぜひ訪れたいスポットである。

亀山島の歴史

洋上には亀山島が浮かんでいるのが見える。列車はこの島を中心に弧を描くように走る。この島は火山島で、現在も海底から硫黄泉が噴出しているところがある。

亀山島は洋上を泳ぐ亀の姿に似ていることからこの名が付いた。終戦までは500名あまりの住人がおり、そこには沖縄からの移民も含まれていた。一帯は台湾の三大漁場に数えられる好漁地だが、戦後は国民党政府によって海防軍管区に編入され、人々は移住を強いられ、無人島となった。人々



亀山島の様子。現在は自然探索ツアーなども企画されている。

は対岸に移住したが、その集落名は「亀山」となっている。

島の地勢は険しく、各所に切り立った断崖や洞窟が存在する。観光客に開放されたのは2000年8月からである。なお、日本統治時代、この島に暮らした漁民たちは尖閣列島沖でも漁労を行っていたことも知っておきたい。

蘭陽平野を走る

石城駅付近は列車の撮影地としても人気があり、鉄道ファンの姿を見かけることが多い。大里駅付近には千畳敷が広がり、ここから眺める亀山島の眺めは台湾八景の一つにも数えられていた。

列車が内陸を走るようになると、頭城に到着する。ここは旧名を「頭圍」と名乗った。大きな町ではないが、古い家並みが残っており、散策が楽しい。

続く礁溪（しょうけい）は出湯で知られる町。蘭陽平野の北端部に位置する温泉郷で、日本統治時代から駅前に人力車やハイヤーが常駐していたという。駅から5キロほど離れた五峯旗山には滝があり、湯上がり後の散策が楽しめた。

駅は1919（大正8）年11月15日に開設されている。開設当初は蘇澳から伸びてきた路線の終着



礁溪のスタンプにも亀山島が描かれている。『台湾風景印～駅スタンプと風景印の旅』より転載。

駅だったが、翌年4月、礁溪と頭圍（現・頭城）の間が開通している。

1933（昭和8）年時のスタンプは洋上に浮かぶ亀山島を正面に眺めた姿。手前には温泉が描かれ、湯けむりの高さが湯量を示す。右側には駅の西側にあったという楓の老樹林が描かれ、さらに、ホームに植えられていた萩も見える。

行政都市として君臨した宜蘭

宜蘭は蘭陽平野の中核で、市街地は宜蘭川によって形成された沖積平野の上に広がっている。駅の開設は1919（大正8）年3月24日。宜蘭と蘇澳の間が開通した際に設けられ、その半年後に礁溪との間が開通した。宜蘭駅の構内は当初から広く、宜蘭線の拠点駅だったが、貨物取扱量は終戦を迎えるまで羅東の方が多かった。

蘭陽平野は昭和時代に入った頃から徐々に産業開発が進み、各種工業が発展した。間もなく終戦を迎えることになったが、セメント製造、パルプ、製紙などの分野が注目されていた。空襲には遭ったが、戦後、早い時期に復旧を遂げている。

なお、宜蘭は1940（昭和15）年10月28日には花蓮港とともに市に昇格している。

昭和15年当時のスタンプを見ると、孔子廟を左側に描き、中央に蘭陽溪が描かれている。上流には宜蘭神社の鳥居も見える。そして、現在は枯れてしまったが員山の温泉も描かれている。宜蘭駅の文字が特産品の金柑（キンカン）の上に記されているのも、興味深いところである。

木材加工で賑わった羅東

羅東は蘭陽溪の上流地域で産する木材の集積地として発達し、現在も宜蘭と並ぶ規模を誇る都市である。

日本統治時代、ここは太平山のゲートとして賑わった。山林で伐採された木材は台湾総督府殖産局官林所が運営する森林鉄道によって羅東に運ば



日本統治時代に建てられた木造平屋の官舎は「宜蘭設置記念館」という展示スペースとなっている。



宜蘭駅のスタンプ。金柑はこの地の特産品として名を馳せた。『台湾風景印～駅スタンプと風景印の旅』より転載。

れ、加工された。

太平山は阿里山、八仙山と並ぶ台湾三大林場の一つで、この中で最も後に開発された。海拔1000メートル以上の場所に原生林があった。伐採が始まったのは1917（大正6）年3月からで、阿里山の伐採が一区切りつき、植林期に入った頃に一致する。そのため、太平山にかけられた期待は大きく、面積は阿里山や八仙山を上回り、戦後も台湾最大の林場として名を馳せた。

なお、索道の完成によって、1937（昭和12）年に現在の場所が「太平山林場」となり、もともとの場所を「旧太平山」、現在の場所を「新太平山」と呼ぶようになった。また、1942（昭和17）年9月からは森林伐採事業が営林所から台湾拓殖会社



森林鉄道の起点だった竹林駅は復元され、行楽スポットとなっている。この地を走ったSLも整体保存されている。



羅東夜市は地方都市とは思えないほどの賑わいを見せる。

に移管されている。

列車が羅東駅に入る手前、大きな池が右手に見えるが、これはかつての貯木池である。そして、羅東森林鉄道の起点である竹林（ちくりん）駅はその脇にあった。現在は「羅東林業文化園區」として整備されており、官舎だった木造家屋が民芸品店やカフェとして整備されている。また、竹林駅の駅舎も復元されている。

蘇澳は東部への連絡拠点でもあった

蘇澳は漁業都市として栄えた都市である。蘇澳港の開港は1897（明治30）年。台湾総督府が熱心に進めた遠洋漁業の推進をきっかけに開かれ、鯉節の製造なども行なわれていた。沖縄県からの移民も多かった。

漁業都市としての繁栄は現在にも受け継がれている。当初は漁港に過ぎなかったこの港だが、1919（大正8）年3月23日、宜蘭までの鉄道が開通すると、蘭陽平野の物資を運び出す交易港としても賑わうようになった。戦後も長らく、蘭陽平野で収穫された物資を積み出す港として、その名を馳せていた。

蘇澳駅は宜蘭線の終着駅だった。開設は1919（大正8）年3月23日。先述したように、宜蘭線は八堵と蘇澳の両側から線路の敷設が行なわれた。八堵と瑞芳の間の開業は蘇澳駅の開設と同年の5月5日。つまり、蘇澳は宜蘭線で最初に設けられた駅の一つということになる。

市街地は鉄道駅がある一帯と、漁港のある南方澳（なんほうおう）とに分かれていた。南方澳は漁業従事者が多く住み、沖縄出身者が多かった。また、蘇澳は冷泉でも知られていた。清涼飲料水の工場があり、ラムネの製造が行なわれていた。

宜蘭線の終着駅であるだけでなく、蘇澳は花蓮港（現・花蓮）へ向かう船の乗り継ぎ駅としても機能した。乗客はここで列車を降りると、1日1便の船を目指したという。なお、1931（昭和6）年以降は、東海自動車運輸株式会社が路線バスを運行し、1日2往復が設定されていた。

1932（昭和7）年当時のスタンプには、港町ら



南方澳漁港を俯瞰する。港湾は日本統治時代に整備された。右手に沖縄出身者が集まって暮らす集落があった。



蘇澳と花蓮を結ぶ臨海道路。現在は蘇花公路と呼ばれている。『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』より転載。



蘇澳駅に置かれていたスタンプ。上の方に小さく描かれているのは東海自動車の運行する花蓮港行きバス。

しく大漁の旗が立ち、水揚げされた大きなカジキマグロが描かれている。そして、右手には壁のように切り立った絶壁を進む臨海道路の様子も見える。この道路の上にはバスも描かれている。なお、この断崖は別名「ギルマルド断崖」と呼ばれ、スレート（石板）や雲母の採掘で知られていた。

鉄道によって進められた工業化

宜蘭線は蘭陽平野の開発に大きく貢献した。礁溪と宜蘭の間は1919（大正8）年11月に開通した。宜蘭はこれを契機に産業都市として発展し、羅東は木材の集積地として賑わいを見せ始めた。

蘇澳は港湾都市として機能していたが、鉄道で台北と結ばれた後、その発展は一気に加速した。穀倉地帯としての蘭陽平野は古くから知られていたが、昭和期からは稲作以外にも、サトウキビの栽培が始まった。収穫された農作物は蘇澳の港か

ら搬出されていった。

また、鉄道の開通でパルプ・製紙業なども始まった。太平山の木材は、森林鉄道で羅東へ運ばれ、蘇澳へと持ち込まれた。また、蘇澳一帯の山岳地帯からは大理石や雲母、石灰石が豊富に産出されるようになる。これらもまた、蘇澳港から搬出されていった。

蘭陽平野における道路網は比較的早期に整えられていたが、鉄道の開通によって、人々の移動、そして物資の運搬はより盛んになった。物流インフラにおいては、台湾で最も理想的な環境であるという声もあった。

宜蘭線の開通は蘇澳におけるセメント工業の発達も促した。1939（昭和14）年に創業した台湾化成会社蘇澳工場は台湾屈指の規模で知られ、現在も台湾水泥会社の工場として操業を続けている。そのほか、アルミニウム工業なども1930年代に始まり、終戦までの短期間ではあったが、隆盛を誇った。

このように、宜蘭線は大きな期待を受けて開業し、期待以上の発展を蘭陽地方にもたらした。蘭陽地方の特産品は米、樟脳、木材、石材などが挙げられるが、蘇澳付近では石灰石の採掘も盛んだった。いずれも重量品である。建設資材の搬送も含め、貨物輸送の需要は非常に大きかった。

しかし、宜蘭線の開業時、すでに台湾の鉄道は



緑豊かな台湾北東部の様子。農業だけでなく工業の発展も進められていた。

慢性的な貨車不足に陥っていた。とりわけ、八堵口の石炭運搬に使用する貨車の不足は深刻だったという。宜蘭線全体で見ても、貨車の配車は大きな課題となっていた。

宜蘭公園で行なわれた開通式典

最後に、宜蘭線の開通式典の様子を述べておきたい。この式典は宜蘭公園（現・宜蘭中山公園）を会場として催された。その様子は新聞などで大きく報じられた。

宜蘭線全通式典は1924（大正13）年12月1日に催された。台湾日日新報の記事によると、地元の子供たちが集まり、列車を前に万歳の声があふ

れたという。また、ホームでは原住民族の人々が集められ、タイヤル族の文化が紹介されたりした。宜蘭公園では展覧会が催され、模擬店が並んだという。映画や花火大会のほか、提灯行列なども行なわれ、観衆は総勢3万人におよんだ。

式典を終えた後、来賓は温泉のある礁溪行きと港町蘇澳行きの二班に分かれて観光を楽しんだという。この観光には一等車と二等車が用いられたとの記録もある。

なお、来賓が台北や基隆から宜蘭までやってくる費用、そして観光にかかった費用は、宜蘭線の施工業者である鹿島組が負担したという記録が残っている。



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。