

## 集集線の歴史～台湾中部を走る地方路線



片倉 佳史（武蔵野大学客員教授・台湾在住作家）

台湾中部を走る集集線は1921（大正10）年12月に開業した路線である。全線が濁水溪に沿うように走っており、車窓にはバナナの栽培地が広がり、南国らしい風景が楽しめる。今回はこの路線の魅力と歴史について述べてみたい。

### バナナの産地を走るローカル線

かつて、台湾中部は南部と並ぶバナナの生産地であった。日本統治時代は台中州産のバナナは味の良さで知られ、多くが日本本土に運ばれていた。主要な栽培地は現在の南投県一帯だったが、濁水溪によって形成された沖積平野の上にも一面のバナナ畑が見られた。

集集線は台湾最長の河川である濁水溪に沿った支線で、二水（にすい）と車埕（しゃてい）を結ぶ全長29.7キロの路線である。南国らしい風景の中を走り、二水から集集まではバナナ畑の中を進み、その後はやや山がちな車窓となる。現在、バナナの栽培は減少傾向にあり、代わって火龍果（ドラゴンフルーツ）やオレンジといったものが増えている。

水里から先、終点となる車埕までは濁水溪から離れ、その支流である水里溪に沿って走る。この辺りは河岸段丘上に広がる森の中を走り、これまでとは異なった車窓が楽しめる。勾配区間でもあり、心なしかディーゼルカーの唸り声も大きくなったように感じられる。

終点となる車埕駅はトンネルを抜けた先であり、盆地となっている。ここは木材の集積地として賑わった町で、製材業は過去のものとなっているが、その施設が観光整備され、ちょっとした行楽地となっている。



南国情緒が漂う中、集集線のディーゼルカーが駆け抜ける。集集線沿線はバナナの栽培で知られ、現在も産地となっている。種類も豊富。

### 集集線の歴史

集集線は水力発電所の建築資材運搬を目的に敷設された。当初は台湾電力株式会社が運営する私設鉄道で、貨物のみを扱う専用線だったが、開業翌年の1922（大正11）年1月13日から旅客営業も始めている。

1927（昭和2）年5月1日には373万8千円で台湾総督府鉄道部に買収され、官営鉄道線となった。この時、路線名が外車埕線から集集線に改められている。

日本統治時代、集集線は縦貫線（西部幹線）との分岐駅である二水、鼻子頭（現・源泉）、濁水、隘寮（現・龍泉）、集集、水裡坑（現・水里）、そして、終点となる外車埕（現・車埕）の各駅が設けられていた。

1937（昭和12）年の時刻表を見ると、1日7往



集集線の工事は1919（大正8）年に始まった。当初は旅客営業をしない産業鉄道だった。外車埕駅に停車中の列車。「古写真が語る台湾 日本統治時代の50年」（祥伝社）より。

復の旅客列車が設定されている。二水から外車埕までの所要時間は約1時間10分となっていた。

## 台湾の最長河川・濁水溪

起点となる二水は濁水溪の北岸に位置する小都市である。ここは集集線の分岐駅であり、かつては景勝地・日月潭へのゲートでもあった。人口は1万5千人という小さな町である。

ここは彰化県の南端に位置し、平野の中心にある。濁水溪は中央山脈の合歡（ごうかん）山系を源とする。台湾最長の河川であり、その長さは186キロ。流域面積では台湾南部の高屏溪（日本統治時代の呼称は下淡水溪）に次いで、第二位となっている。

濁水溪の名は、河水が灰色に濁っていることにちなむ。合歡山（3417メートル）と合歡東峰（3421メートル）の間には「佐久間鞍部」と呼ばれる地域があり、ここが濁水溪の水源となるが、この一帯は粘板岩層で、ここを削って流れるために河水が灰色に濁る。そして、流れが速いため、沈殿することなく、下流に流れつく。集集線の車窓からは濁水溪の河水を眺めることはできないが、確かに、どの季節でも河水は濁っている。

なお、二水という地名は、清国統治時代は「二八水」であった。「二八」とは、二手に分かれた溪

流が複雑に混じり合いながら流れることを形容した表現である。濁水溪は通常時は流量が少ないが、上流地域で降雨があると激流と化し、頻繁に氾濫が起きた。これにちなんで「二八水」の名が生まれた。二水となったのは1920（大正9）年の地名改正の時である。

## 美しい白亜の駅舎

### ～昭和期に見られた量産型駅舎

二水の駅舎についても見ておきたい。ここは交通の要衝として賑わった駅で、貨物の取扱量も多かった。

駅舎は昭和期の台湾によく見られたスタイルである。竣工は1933（昭和8）年3月31日。設計は台南駅や台北鉄道工場などを手がけた宇敷（うしき）赳夫が担当した。施工は台湾総督府交通局鉄道部改良課が請け負っている。

駅は造橋駅や銅鑼駅（いずれも苗栗県）、路竹駅（高雄市）などの駅舎に似たデザインだが、集集線の分岐駅ということもあって、規模はこちらのほうがやや大きい。

駅構内の線路の配線についても、竣工時から通過線が設けられていた。また、現在は駅舎から島式ホームまで地下道を通っていくが、竣工時は跨線橋が設けられていた。

なお、ここは明治製糖株式会社が運営する製糖鉄道の起点駅でもあった。路線は「南投線」と呼ばれ、列車はしばらく集集線に併走し、現在の濁水駅から進路を北にとって南投まで走っていた。

1923（大正12）年9月1日に首都圏を襲った関東大震災を経て、台湾を含めた建築基準は厳しくなった。これを受け、昭和時代に入る頃から、台湾の駅舎は赤煉瓦造りの駅舎や木造駅舎は数が減り、鉄筋コンクリート構造の駅舎が登場した。

そして、効率を考慮し、類似したデザインの量産型駅舎が検討された。二水の駅舎はその先駆的存在であった。昭和期の量産型駅舎は、今も造橋、



二水駅。白亜の駅舎が南国の青空に映える。優等列車も一部が停車する。

銅鑼、大安（現・泰安旧駅）、清水、路竹、橋頭（旧駅舎）などに残っているが、いずれも二水よりは後に設けられている。二水の場合は壁面にまだ赤煉瓦が用いられていたが、柱や梁には鉄骨が用いられている。

余談ながら、この時期に設けられた駅はトイレが駅舎と別に設けられている。このスタイルは、日本統治時代の地方駅舎ではごく普通に見られるものだった。また、風通しを考慮し、門扉がないことや、庇を大きく取って日陰を確保する点も共通している。これは疫病の発生や蔓延を防ぐためであった。

## 濁水溪の沖積平野を進む

集集線のディーゼルカーは出発後、しばらくは西部幹線と併走する。この辺りも車窓にはバナナ畑が広がっていたが、現在はグアバの栽培が盛んとなっている。線路沿いの小道はサイクリングロードになっており、週末は家族連れでちょっとした賑わいとなる。

最初の駅となる源泉は日本統治時代、「鼻子頭（びしとう）」を名乗っていた。近くには八堡圳の祖を祀った林先生廟がある。八堡圳は濁水溪の水を取り入れた埤圳（ひしゅう・灌漑用の水路）であり、この一帯を潤してきた。全長 941 キロで、

これによって台湾中部の農業地帯は飛躍的な発展を遂げた。完成は 1719 年とされ、台湾最古の埤圳にも挙げられる。

この辺りの河原では「羅溪石」と呼ばれる硯（すずり）石を産する。硯は二水の特産品として広く知られており、以前ほどの生産量はないものの、今もいくつかの工房が見られる。

濁水は南投市へのゲートであり、日本統治時代は明治製糖株式会社の鉄道とバスの便があった。ここから所要 25 分ほどで、南投に到着できた。この駅にはバナナの検査所があり、ここで検査を受けたバナナは貨物列車で台中へと運ばれていった。なお、現在は集集線で唯一の列車交換駅となっている。

濁水を出た列車は高速道路の下をくぐる。その先、1999 年の台湾中部大地震で倒れかかった状態になった送電塔が右手に見える。さらにその先には、クスノキの枝葉が天を覆った「綠色隧道（緑のトンネル）」の脇を走る。最寄り駅となるのは綠色隧道を越えた先にある龍泉駅だ。

龍泉は日本統治時代、「隘寮（あいらょう）」を名乗っていた駅である。この一帯は一面のバナナ畑が広がっていた。ここにもバナナの検査所があり、月に 8～10 回、検査日が定められていた。特等から三等、そして等外品まで、細かい区分があり、それぞれ分かれて運び出されていた。

集集は新高（にいたか）郡役所の所在地であった。現在も大きな町ではないが、広い地域の中核となっており、駅周辺は賑やかだ。ここは長らく台湾中部のバナナ生産拠点だったので、日本統治時代は台中州下の 4 分の 1 の生産量を占めていたとも言われる。

また、駅前を進んで左折すると新高神社があった。神苑にはクスノキの巨木があり、神木とされていた。美しい姿を誇り、集集のシンボルとなっていた。神社は日本人が台湾を去ったことで廃せられたが、巨木は今もその姿を留めている。



台湾中部大震災の傷跡。濁水駅近くでは線路が断層によってねじ曲がり、送電塔が傾いた状態になった。現在は公園となっている。



現在の集集駅の様子。木造駅舎の趣を訪ねてやってくる行楽客も多い。

## 復元された日本統治時代の木造駅舎

集集駅には木造駅舎が残っている。言うまでもなく日本統治時代に設けられたものだが、他に残っている木造駅舎たちとはやや異なった歴史を持つ。一度は震災で倒壊し、その後、復元された老駅舎なのである。

1999年9月21日。台湾中部を地震が襲った。集集は震源に近く、最も大きな被害を受けた町である。地震は午前1時47分に発生し、南投県や台中市で震度6を記録した。この地震は台湾では「九二一大地震」と呼ばれている。

集集の中心部では家屋の大半が倒壊し、その被害は甚大だった。現在震災からはすでに20年という歳月を経ているが、現地を訪れてみると、今もその傷跡が随所に見られる。中には震災の記憶を後世に伝えるべく、モニュメントとして残されているところもある。

町の玄関だった集集駅もこの震災で半壊の憂き目に遭った。この駅舎は1930（昭和5）年2月2日から使用されていた。木造平屋の造りで、日本でもかつてはよく見られた地方駅のスタイルである。駅舎内には戦前から使用されている金庫や鉄道電話が残り、鉄道ファンにはよく知られた駅だった。



集集の武昌宮。地震の恐怖を伝えるべく、倒壊したままの状態で見守られている。現在は大型バスが乗り付ける観光スポットにもなっている。

## 町のシンボルとして扱われる駅舎

震災によって、駅舎は斜めに傾き、支柱には大きく亀裂が入った。建物は東に23度傾いたと言われ、屋根瓦の多くは落下した。筆者が現地を訪れたのは震災から1か月後だったが、確かにいつ倒れてもおかしくない状態だった。駅周辺の家屋もほとんどが倒壊していた。

駅舎の周囲は長らく立入禁止となったが、見方を変えると、これほどの震災に遭いながらも、全壊を免れたという事実は注目に値する。確かに、大きく傾いてはいるが、完全にはつぶれていなかった。

こういった状態を前にして、専門家は木造家屋の柔軟性を改めて感じたという。台湾史上最大とも言われる震災だったが、皮肉にも、これによって日本式の木造家屋の耐震力が注目された。これは集集に留まらず、南投や埔里などでも、似たような状況が見られた。戦後に建てられた建物は倒壊したが、築70年以上の日本式木造家屋は全壊を免れた。これは中華民国体制に移行した後の建築基準の甘さと、劣悪な素材の多用、地震について疎い建築家・業者の技術力など、いくつかの要因が絡んでいるが、旧来の木造家屋が注目されたのは事実で大きく話題となった。

その後、駅舎は復元されることとなった。建材を流用できるのはわずかに7%程度であり、大がかりな復元工事となったが、幸い、日本統治時代の設計図が残っていた。作業はこれに従って進められた。

工事で最も悩まされたのは、屋根瓦の補充だったという。日本式の瓦は台湾では製造できないためである。量産型のセメント瓦を採用することも検討されたが、やはり本来の姿に復元するというこだわりがあったようである。結局、取り壊しが決まっていた二水駅付近の鉄道官舎の瓦を用いることになった。

作業は約1年半という時間を要し、2001年2月7日に竣工式が行なわれた。震災の教訓を得て、この「古くて新しい木造家屋」は、震度7の激震にも耐えられるようになっていくという。

現在、集集は台中から日帰りで往復できる手軽な行楽地として観光地化が進んでいる。駅前には土産物や食べ物を売る屋台が並び、レンタサイクルなどの店も出ている。週末ともなれば、人出も多く、売店などでは震災時の様子を絵ハガキにしたものが人気商品になっているという。

駅舎はこれからも町のシンボルとなっていくに違いない。

## 深い緑の中を走って終着駅へ

集集を出た列車はいくつかのトンネルに入り、水里に向かう。ここは新高山（玉山）の登山口として知られていた。それだけでなく、日月潭や埔里、霧社方面への玄関口ともなっており、多くの人々で賑わっていた。

水里は水力発電所の町でもあった。釘工（きこう）発電所と呼ばれたこの発電所は、今も稼働中で、駅前の通りを歩いて水里溪の橋まで行けば、左手に見える。また、長い水管の上方には工員たちの官舎が残っている。ここで作られているアイスキャンディーはちょっとした名物になっており、週末になると、これを目当てにやってくる行楽客がいるほどの人気だ。

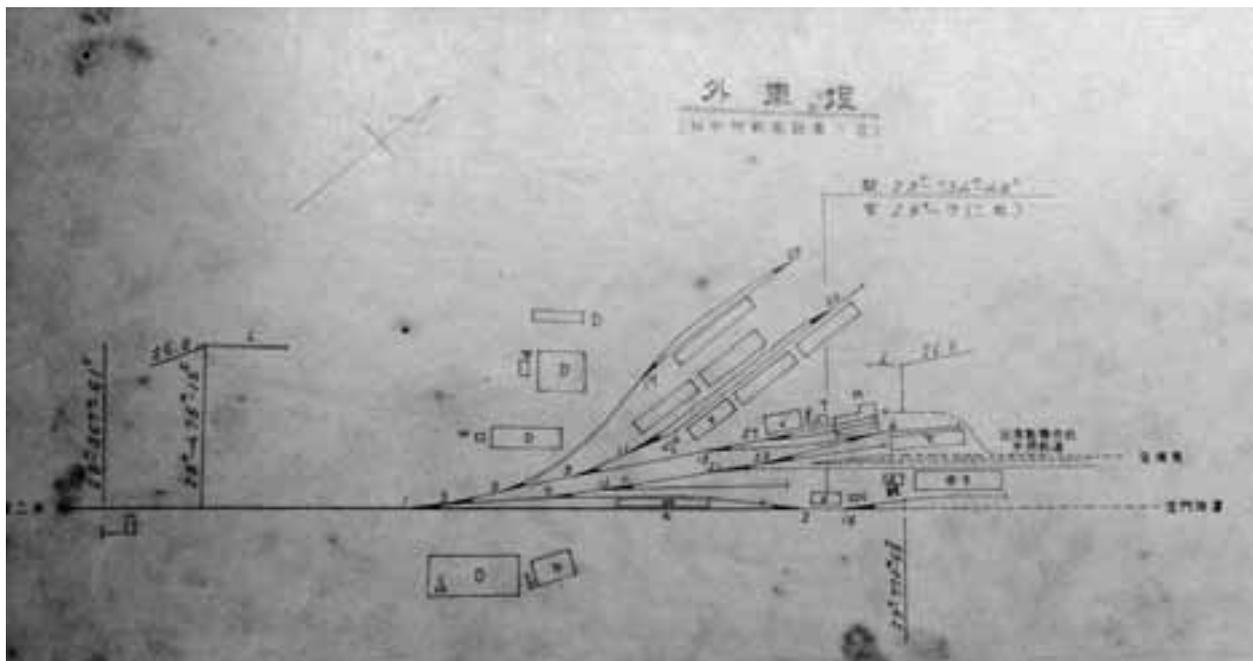
また、水里駅前の通りを進み、橋を渡ってまっすぐに進むと、右手に日本統治時代の郵便局が残っている。すでに使用されてはいないが、古蹟の指定を受け、保存対象となっている。

水里を出た列車は左に大きく曲がり、濁水溪からは離れ、水里溪に沿って走る。山間を走るようになるが、両脇にはバナナ畑が広がる。そして、いくつかのトンネルを過ぎると終点の車埕に到着する。

車埕駅は日本統治時代、「外車埕（がいしゃてい）」の名で設けられた。ここは日月潭や埔里方面に向かう拠点となっており、台湾製糖株式会社が経営する台車軌道（手押し台車）の便があった。しかし、後に水里からバスが出るようになると、こちらが主要ルートとなった。

集落は盆地にあり、大きな製材所があった。車埕の駅舎もログハウス風の建物となっている。構内は広く、静態保存されている客車や貨車が並ぶ。戦後は木材運搬と製材の拠点として賑わった。今も随所に工場や製材所の遺跡が残り、職員が暮らしていた宿舍群もその姿を留めている。

かつての貯木池の畔には木造家屋を用いた休憩



外車塚駅時代の構内図。集集線の終点であると同時に、日月潭や埔里に向かう手押し台車の起点でもあった。埔里までは片道4時間を要した。陳朝強氏所蔵。



往年の製材工場が公共スペースとして整備されている。

所がある。また、車塚木業展示館は遺棄された製材工場をそのまま利用したという博物館だ。郷土文化や林業に関する展示があるほか、トロッコなどで遊ぶこともできる。

## 新高山に登る

当時、新高山の登山ルートは、ここからと阿里山からの2つのルートが知られ、水里は「北登山

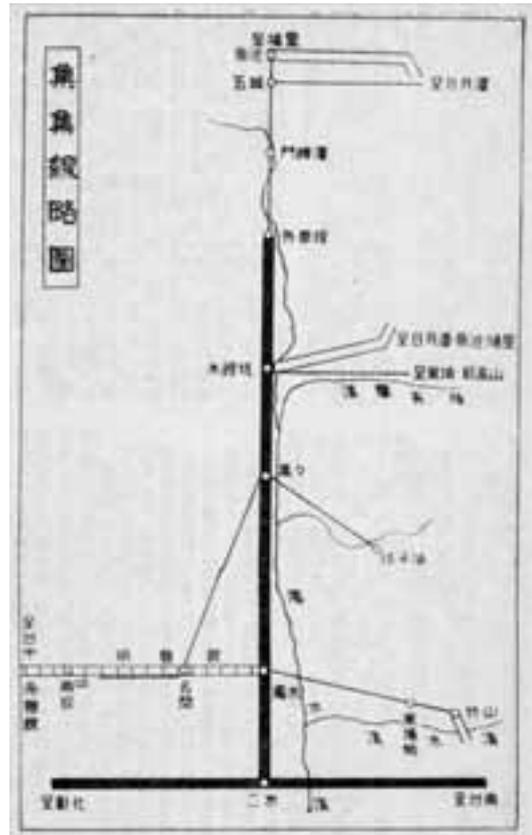
口」と呼ばれていた。阿里山ほどではないが、登山客で賑わいを見せていたという。

水里坑から新高山(玉山)の山頂までは78.2キロとなっていた。行程は水里坑駅から東埔までの37.2キロは手押し台車(トロッコ)を利用し、所要7時間。運賃は4人乗りが9円96銭、3人乗りが4円99銭、2人乗りが3円99銭となっていた。その後は東埔温泉まで2.2キロを40分ほどかけて歩く。ここには警察が管理する東埔山荘という宿があった。

翌日はここから楽楽、対関、観高といった集落を経て、八通関まで14.4キロの道のりを歩く。ここに約7時間を要する。そして、八通関から新高山の頂上までは6.4キロだが、坂道が続くため、徒歩で4時間を要した。宿泊が可能なのは東埔と八通関の二か所で、通常、4泊の道のりとされた。余談ながら、新高登山は事前に新高郡役所に出向き、許可証を取得することが義務付けられていた。



水裡坑駅に置かれていたスタンプ。登山客の姿が描かれている。  
『台湾に残る日本鉄道遺産』（交通新聞社新書）より転載。



『台湾鉄道旅行案内』の集集線概略図（『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』より転載）

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。台湾を学ぶ会代表。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』、『台湾旅人地図帳』、『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』、台湾生活情報誌『悠遊台湾』（年刊）、『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講演をこなすほか、ツアーの企画なども行なっている。

公式サイト：台湾特搜百貨店 <http://katakura.net/>

ツイッター公式アカウント：[https://twitter.com/katakura\\_nwo](https://twitter.com/katakura_nwo)

オンラインサロン「片倉佳史の台湾漫遊術」 <http://www.katakura.net/salon/>