

阿里山～河合鉢太郎と森林開発、そして「シェイ」



片倉 佳史（武蔵野大学客員教授・台湾在住作家）

「阿里山」は東アジア最高峰・玉山の西側一帯に広がるマウンテンリゾート。日本統治時代に林業基地として開かれ、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。前回に続き、阿里山について紹介してみよう。

阿里山開発の歩みを考える

日本統治時代初期、台湾の山岳地帯は前人未踏の地であった。険峻な地勢に阻まれているだけでなく、強い縄張り意識をもつ原住民族の人々の存在、低地ほどではないにしても、疫病や風土病が蔓延する状況などもあり、「地球最後の秘境」とまで表現されることがあった。

台湾が日本に割譲された翌年の1896（明治29）年、陸軍歩兵中尉の長野義虎（ながのよしとら）という人物が阿里山エリアの探索を敢行している。長野は総督府民政局の依頼を受け、1月と9月の二度にわたって台湾の山岳地帯を調査している。また、霊峰・モリソン山（明治30年6月28日に新高山と改称、現称・玉山）に初めて登頂した人物でもあり、9月28日に山頂にたどり着いたと言われる（異説も存在する）。

これを機に林相調査が実施され、新高山の西方に樹齢千年以上という針葉樹の原生林が広がっていることが知られるようになった。

1896（明治29）年11月13日には、竹山撫墾署長で後に台湾総督府撫墾署の主事となる斉藤音作（さいとうおとさく）と東京帝大林学博士の本多静六（ほんだせいりく）が率いる27人の登山隊が東埔から八通関ルートに従って新高山付近を探索している。

この時、本多は台湾紅檜（ベニヒノキ）の標本を採取し、東京に持ち帰った。その後、植物学の泰斗・松村任三（まつむらじんぞう）がこれを研

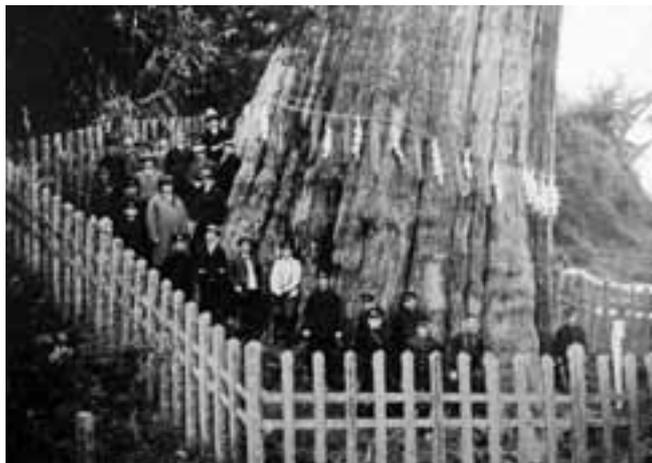
究し、1901（明治34）年に新種として認定された。「台湾紅檜」の呼称はこの時に命名されたものである。



台湾の三大林場と言われていた阿里山、八仙山、太平山。美林として広く知られてきた。日本統治時代の絵葉書。『古写真が語る台湾 日本統治時代の50年』より。



原始の姿を保ってきた森林だったが、日本統治時代に入り、開発の手が入った。沼平公園。



阿里山神木。残念ながら落雷のため、現在は倒された状態となっている。『大日本外地写真帖』より。小笠原技師の発見による。

さらに、20年にもわたって阿里山一帯の調査をした石田常平（いしだつねへい）は、ツォウ族のトフヤ（特富野）集落で長老からヒノキの大森林を教えられ、これを探索。台湾総督府が本格的な調査を始める契機となった。この調査隊の中には阿里山神木の発見者・小笠原富次郎（富二郎）も含まれている。

日本の寺社に見られる台湾産の檜材

阿里山の森林は密度が高く、しかも純林だったために伐採効率が高かった。また、樹齢600年以上の巨木が多いことも特色とされていた。切り出された木材は日本へ運び出され、寺社の用材として珍重された。

特に、紅檜と扁柏（へんぱく）は阿里山を代表する美材とされた。また、亜杉は「台湾杉」とも呼ばれる台湾特産種で、深紫色が美しく、加工もしやすいことからあらゆる用途で用いられた。

具体的には、明治神宮の大鳥居や檜原神宮（かしはらじんぐう）をはじめ、靖国神社神門、三嶋大社総門、東大寺大仏殿、桃山御陵、乃木神社、筥崎八幡宮（はごさきはちまんぐう）、東福寺仏殿などに台湾産の檜材が用いられている。明治神宮については、初代の大鳥居に阿里山産の紅檜が用いられ、二代目の大鳥居には台湾南部の丹大（た

んだい）山産の紅檜が用いられた。なお、初代の大鳥居は現在、埼玉県大宮の氷川神社に移されている。

また、戦艦「長門（ながと）」の甲板にも台湾産の扁柏が用いられていたほか、戦後の話となるが、昭和を代表する木造建築に数えられた奈良の薬師寺金堂にも台湾産の檜材が使用されている。これだけを見ても、阿里山と日本の結びつきの強さが十分に感じとれる。

「阿里山開発の父」と呼ばれた河合鉢太郎

前回は記したように、阿里山の森林開発については、河合鉢太郎（かわいしたろう）という人物が深く関わっている。河合は1865年6月14日に名古屋で生まれ、1890年に帝国大学農科大学（後の東京帝大農科大学、東京帝大農学部）の林業科を卒業。1899（明治32）年に日本初の林学博士となっている。その後、ドイツとオーストリア＝ハンガリー帝国（当時）で欧米式の林業経営を修めている。

河合は欧州留学時に外遊中の後藤新平と出会っている。そこで、オーストリア＝ハンガリー、特にボスニアにおける森林経営の状況を視察していた経験を買われ、台湾の森林開発について献策した。そして、帰国した後に、台湾の林業開発に直接関わるようになった。日本の版図に組み込まれて間もない新領土・台湾に、当時の最先端だった林業の制度と手法が持ち込まれるようになった。

台湾総督府民政長官の後藤新平の下、河合は営林事業の基礎を固め、伐採方法から植林に至るまで、幅広い分野で関わりを持った。河合は学問的探求心が旺盛な人物で、ドイツ語や英語のほか、漢学にも通じ、哲学にも強い関心を抱いていたという。林学に関しても、山林史のほか、測量、肉眼による木材識別法などの研究で知られていた。

従来、日本の林業は人力に頼るものだったが、河合は阿里山に「架線集材」と呼ばれる方式を持

ち込んだ。これは架線を張り、集材機を用いて丸太を引き上げるもの。現在はどこでも普通に見られる方法だが、これが最初に実用化されたのが台湾、そして阿里山だった。

河合は欧州留学時代にこういった技術に触れたと推測される。林業の機械化を進め、効率化を図った功績は計り知れず、さらに、生態環境を維持しながら伐採計画を立てていく手法や、森林資源の保持を考慮した植林事業などについても、河合自身が直接関わって指導していた。こういった実績は高く評価されており、林業史を学ぶ上では欠かせない人物となっている。

日本における「森林鉄道」の歩み



伐採の様子。機械化が進められ、先進的な技術が導入されていた。



日本の森林鉄道の黎明期に敷設された阿里山鉄道。阿里山は日本の林業界を牽引する存在でもあった。森の中を走る阿里山鉄道の列車。



駅が置かれた沼の平（現・沼平）駅は広い構内を誇り、台湾最大の木材の搬送基地となっていた。当時の駅名は「ぬまのたいら」であった。『日本地理風俗大系』より。

明治維新以降、日本は富国強兵と殖産興業に邁進していた。当然ながら、木材の需要も急速に高まっていったが、従来の筏による木材搬送は、物量的に限界があることや、天候によって左右され、定時の運搬ができないという問題があった。そういった状況を解決するべく、鉄道に期待が寄せられていた。

日本における森林鉄道の歴史は1909（明治42）年に遡る。12月20日に開通した青森県の津軽森林鉄道がその嚆矢となり、続いて長野県の本曾森林鉄道、高知県の魚梁瀬（やなせ）森林鉄道などが敷設されていった。しかし、これらはいずれも廃線となっており、歴史の中に記録を残すばかりとなっている。

ここで注目したいのは阿里山鉄道の存在である。本曾森林鉄道の開業は1916（大正5）年、魚梁瀬森林鉄道の場合、1895（明治28）年に牛馬道が拓かれているが、軌道の敷設は1911（明治44）年となっている。阿里山鉄道が本格的に木材運搬を始めたのは1913（大正2）年の2月からなので、日本最古参の森林鉄道の一つと言ってもいい。

ヒバ材の搬送を目的とした津軽森林鉄道を設計したのは、二宮英雄という技師だった。二宮は岡山県出身で、河合鉢太郎の門下生だった。1902（明



日本の森林鉄道は一部が観光輸送として残るばかり。その中で、70キロ以上におよぶ路線を誇る阿里山鉄道の存在は際立ったものがある。北海道丸瀬布の森林鉄道。

治 35) 年に東京帝国大学の土木工科を卒業後、農商務省山林技師となった。若くして森林鉄道敷設の中心人物と目されていた二宮は、青森大林区署の土木主任技師として、調査段階から津軽森林鉄道の工事に携わった。

工事は 1906 (明治 39) 年に始まり、3 年後に終了している。これは日本初の本格的な森林鉄道であった。路線は青森貯木場を起点として 5 つの林区を結び、総延長は約 67 キロにおよんでいた。

知られざる技師と山に眠る殉職碑

二宮技師は阿里山鉄道の建設にも関わっていた。阿里山作業所林業課の技師として、台湾総督府の職員録にもその名が記されている。台湾日日新報によると、1911 (明治 44) 年に台湾に着き、台北に滞在した後、阿里山森林鉄道の建設工事に携わった。津軽森林鉄道の開業は 1909 (明治 42) 年なので、わずか二年後に、遠く離れた台湾の地で再び大きな敷設工事に取り組んだのである。

しかし、二宮英雄は工事中に起きた事故に遭い、不慮の死を遂げてしまう。1912 (明治 45) 年 1 月 8 日、二宮は二萬平駅近くで測量の作業中、作業員が切り倒していた巨木の下敷きとなり、重傷を負った。そして、治療も叶わず、帰らぬ人となった。享年 37 歳。葬儀は同年 1 月 18 日、台北市の

弘法寺で催された。

二宮技師が阿里山に関わったのは、わずか 10 か月だけであり、長くはない。しかし、二宮は津軽森林鉄道に蒸気機関車を導入した人物で、運搬効率を高めるべく、米国ボールドウィン製蒸気機関車とライマ製のシェイ・ギヤード式機関車が日本に持ち込まれた。

この「シェイ」はライマ社の製造番号 2001 番で、実は、当初は津軽ではなく、台湾に持ち込まれたものだった。出荷は 1907 (明治 40) 年で、藤田組によって嘉義に持ち込まれ、組み立てられたが、同社請負の敷設工事が頓挫してしまったため、津軽に転用されたという経緯をもつ。つまり、河合鉢太郎と二宮英雄の連携のもと、阿里山鉄道と津軽森林鉄道はすでに深い関わりを持っていたのである。

詳細な史料は残っていないが、1907 (明治 40) 年 7 月 18 日の台湾日日新報にはこの機関車の試運転についての記事がある。機関車 2 両のほか、貨車 6 両という陣容だったが、1908 (明治 41) 年 1 月 30 日、藤田組は阿里山鉄道の敷設事業から手を引いてしまった。なお、津軽で使用されたシェイは津軽森林鉄道の青森～蟹田間を走った最初の機関車だった。その後、高知の魚梁瀬森林鉄道に売却され、1925 (大正 14) 年に廃車・解体されている。

その後、阿里山鉄道は竹崎以遠の急勾配区間をいかに克服するかという壁にぶち当たった。そのため、勾配に強く、小回りが利く機関車は不可欠だった。二萬平までの区間が開業するにあたって、1910 (明治 43) 年に阿里山で使用する運搬資材の買い付けが行なわれた。その際には河合自身がアメリカに赴き、ライマ社と交渉したとされている。阿里山鉄道のシェイ・ギヤード式機関車はこの時に購入が決まったが、その選定においても二宮が関わっていた可能性は高い。

二宮技師の訃報を聞いた河合鉢太郎の悲しみは

想像に難くない。しかし、若き技師が関わった津軽森林鉄道と台湾の阿里山鉄道の存在は、その後、日本各地の森林鉄道に大きな影響を与えた。まさに知られざる日台間の歴史である。

二萬平駅に近い森の中には、二宮技師の石碑が残されている。「工学士二宮英雄君之碑」と刻ま



シェイ式蒸気機関車はアメリカの発明家であるエフライム・シェイによって考案された歯車式蒸気機関車。1881年に特許を取得している。



片側にピストンが並び、左右非対称のデザインとなっている。全輪駆動で勾配と曲線に強いのが特色とされる。



二宮技師の石碑。鬱蒼とした森の中で、眠るように残っている。二宮は津軽森林鉄道を手がけた後に台湾へ渡った。



進藤熊之助の石碑。1999年9月21日の大地震で倒壊したが、現在は建て直されている。

れた石碑は、高さが2・07メートル、幅が78センチある。1913（大正2）年7月に建てられ、撰文は河合銈太郎が担っている。また、近くには1915（大正4）年8月に建てられた「従七位進藤熊之助君殉職碑」も残されている。両者とも史蹟として扱われている。

「練炭」の進化を促したもう一つの功績

河合銈太郎が関わったもう一つの事業についても触れておこう。

河合は1926（大正15）年3月に東京帝大を退官した後、都市部におけるゴミ処理についての方策を考えていた。ここで始まったのが「人造炭」についての研究である。活性炭の研究をさらに進め、さらに優良な練炭の開発に打ち込んだのである。

人造炭については、1927（昭和2）年10月28日付けの『時事新報』という新聞に記事がある。この時、東京帝大名誉教授の地位にあった河合は、「書齋で一年、工場で一年を費やした末、革新的人造炭を造ることに成功した」と語っている。低価格だけでなく、製造に時間がかからないという長所があり、国産の木炭が枯渇の危機にあった当時、大きく注目された。河合はこれを「十徳炭（じっとくたん）」と名付けている。これが練炭の進化を促したのは言うまでもあるまい。

残念ながら、河合はその後、台湾で罹患したと

されるマラリアに侵され、帰らぬ人となった。また、晩年は糖尿病を患っており、本来なら静養しなければならないところを、昼夜を問わず、寝食を忘れて研究に打ち込んでいたという。

1931（昭和6）年3月14日の午後1時。東京青山の自宅で河合銚太郎は世を去った。享年65歳。この報告を受け、嘉義の市民たちは3月27日に嘉義公会堂において追悼式を行ない、「阿里山の父」との別れを惜しんだという。

木立の中に眠る石碑

河合銚太郎の逝去から約3年、門下生を中心に石碑建立の計画が上がった。そして1200円もの額が集まった。石碑については、1933（昭和8）年2月15日に林学博士・藤岡光長が記録を残している。建碑が決まったのは1931（昭和6）年6月2日。石材は山口県徳山産の花崗岩が選ばれ、台湾に運び込まれた。

鬱蒼と生い茂る樹木の中、石碑は静かに存在感を示している。正面には「琴山河合博士旌功碑」と刻まれている。「琴山」とは河合の号である。碑文の文字は楷書体で記されており、台湾では他に例を見ない珍しいものである。

碑文には署名が刻まれていないが、これを揮毫した人物は京都帝大の哲学者、西田幾多郎である。そして、裏面には漢文で建碑の由来が記されている。こちらの撰文は同じく京都帝大の漢文学者、鈴木虎雄によるものであった。

なお、この碑文については、森岡ゆかり氏による指摘を挙げておきたい。それは石碑の建立に当たって、河合の長女と結婚した娘婿の市河三禄が関わっていることである。市河は書家の市河米庵の孫であり、自身も林学博士である。1928（昭和3）年には京都帝大農学部の学部長を務めている。ここに文学部に属する西田、鈴木との両碩学との接点があった。開学当初から、京都帝大は学部や学科を越えての交流が盛んだったと言われるが、こ

こでもそういった空気が感じ取れるのは興味深いところである。

場所は阿里山寺の境内が選ばれた。石碑には1932（昭和7）年11月とあるが、除幕式は1月26



琴山河合博士旌功碑。ここは曹洞宗阿里山寺の境内だったが、同時に阿里山神社の神苑でもあった。



終戦までは阿里山寺と呼ばれていた慈雲寺。本堂のほか、水鉢や殉職者慰霊碑、鐘楼などが残っている。



1935（昭和10）年に建てられた「樹霊塔」も残っている。切り倒されていく樹木の霊を慰めることを目的に建てられたものである。

日に保子未亡人臨席の下、開かれた。現在も石碑は残されており、史蹟の扱いを受けて保存されている。また、阿里山寺は戦後に慈雲寺と名を変えたが、本堂は日本統治時代のものが使用され、鐘楼なども残っているので、立ち寄ってみたい。

台湾の林業史と今を考える

河合銚太郎は欧米で修めた最先端の林業経営の術を日本に持ち込み、機械化を積極的に進めた。また、鉄道の長所に目を付け、それを最大限に駆使して効率化を図った。そこには先述した二宮技師のような仲間がいた。

また、生態環境を維持しながらの具体的な伐採計画や、森林資源の保持を狙った植林事業なども、河合自身が直接関わって指導していたという。まさに日本の林業史を見ていく上で、河合の存在は欠くことができない。そう考えると、林業経営のみならず、林業機械化の父であり、日本における森林鉄道の父でもあった。

なお、阿里山はあまりにも急速に開発が進められたため、昭和時代に入った頃には、伐採効率が下がっていた。そして、後発の八仙山（台中州）、太平山（台北州）の注目度が高まり、林業基地としての阿里山は地位を下げていく。木材の伐採と運搬は続いたものの、行楽客輸送の比重が高まり、阿里山の名は景勝地として、徐々に知られていくようになった。

河合は阿里山に続き、轆大山（らんだいさん）においても開発の構想を描いていた。ここでは自動滑車を用いた索道による搬送を考えていた。これは自身の帰任によって実現しなかったが、その発想は後に太平山の開発において実用化された。

阿里山は運搬手段を鉄道に頼ったが、後発の八仙山はインクライン、太平山は索道を鉄道と組み合わせることで、運搬効率を上げている。これは河合銚太郎が描いていた「進化する木材運搬の姿」だったとも言われている。



阿里山鉄道は日本初の山岳鉄道でもあった。日本の森林鉄道にも大きな影響を与えた。神木駅にて。

さらに、1919（大正8）年からの6年間は、「満蒙」の森林開発事業にも携わるようになっていた。大興安嶺山脈の東側における森林調査を指揮し、奉天（現・瀋陽）と北京の間を往復し、中華民国政府と交渉を重ねていた。林業開発計画はロシア領だった沿海州にもおよんでおり、調査と出張を繰り返していたという。

現在、阿里山に限らず、台湾の林場はいずれも大がかりな伐採は禁止されている。日本統治時代は植林が励行されていたが、戦後は無計画な乱伐が繰り返された。

それでも現在、阿里山一帯にはまだ紅檜の巨木が残っており、「神木」と呼ばれて親しまれている。長らくシンボルとされてきた線路脇の通称「阿里山神木」は、落雷によって倒壊し、その残骸が残るだけだが、付近には神木群を巡る遊歩道が整備されている。簡単な案内板も設けられているので、阿里山を訪れた際には、ぜひとも立ち止まって台湾の林業史に触れてみたいところである。

2019 年末、話題となった阿里山のイベント

今もなお、世界の鉄道ファンが熱いまなごしを向けるシェイ型蒸気機関車。そのイベントが2019 年末に実施された。最後に、その時の様子を

書き留めておきたい。

このイベントは台湾が誇る鉄道遺産を世界にアピールしようと、台湾で刊行されている鉄道専門誌『鐵道情報』の編集長・古庭維氏を中心とするグループが企画したものである。鉄道趣味だけでなく、産業遺産の保存、観光資源の有効利用など、多面的な目的を併せ持つイベントで、阿里山鉄道の運営母体である行政院農業委員会林務局の協力を得ての実現となった。

参加費は3952元（邦貨約10000円）。台湾の物価を考えると、それなりの金額だが、ウェブ上で参加者を募集したところ、わずか10分足らずで80席が完売してしまうという人気ぶりだった。ちなみに、「3952」とは、霊峰・新高山（現称・玉山）の標高にちなんでいることは言うまでもあるまい。

2019年12月29日、特別列車は阿里山駅を出発した。ここから海拔2451メートルの祝山駅までは約6キロ。その間に200メートルの標高差がある。現状としては、シェイがこの勾配を自力で上がることはできないので、先頭にはディーゼル機関車が付き、蒸気機関車は最後尾に付いて、引っ張られる形になっている。

祝山線は阿里山観光のハイライトとなるご来光見学用に設けられた路線。途中までは眠月線を走り、「十字分道」から先が祝山線となる。車窓は鬱蒼と生い茂った森の景色が延々と続く。この祝山線の開通は日本統治時代ではなく、1986年となっている。なお、眠月線は日本統治時代に設けられた木材運搬の主要幹線で、「眠月」の命名者は河合鉢太郎である。残念ながら、眠月線は自然災害により、十字分道の先が長期運休中となっている。

分岐駅となる十字分道は海拔2332メートル。ここで参加者は列車を降りて最後尾に移動。すでにシェイ型蒸気機関車25号機を先頭にした別の編成が留め置かれており、31号機と並んだ状態となる。ここで、一回目の撮影大会となった。

シェイはすでに全機が現役を引退しているが、15両が残されており、12両が静態保存、3両が実動可能な動態保存車となっている。阿里山に置かれている31号機のほか、25号機と26号機は通常、嘉義市内の北門駅に隣接した車庫にある。残念ながら、阿里山鉄道は一部区間が自然災害によって寸断されており、線路を用いての移動はできない。そのため、今回、25号機は約70キロの道のりをトラックで陸送された。

2両のシェイが煙を上げながら並ぶということは、鉄道ファンにとっては「夢の競演」である。参加者は思い思いにシャッターを切る。高海拔ということもあり、年末年始の頃の阿里山は気温が10度を切ることも珍しくはない。しかも、あいにくの雨模様で冷たい雨に晒されたが、1時間ほどの撮影タイムは寒さを忘れさせるのに十分な興奮に包まれていた。

参加者は再び乗車して次の撮影地に向かう。メインの撮影地は祝山駅である。構内は広いため、この空間を用いて、蒸気機関車が前進と後退を4回ほど繰り返して、走行シーンの撮影を楽しんだ。この駅は台湾で最も高い場所にあり、ホームにも「海拔2451メートル」の表示がある。駅には大きな階段があり、そこを上ると、ご来光と雲海が望める展望台となっている。

ちなみに、祝山の名前は後藤新平の後を継いで台湾総督府民政長官となった祝辰巳（いわいたつみ）にちなむ。さらにご来光鑑賞スポットとしては、隣接する小笠原展望台も魅力的だが、この名前は領台初期に阿里山一帯を調査し、阿里山神木の発見者として名前を残す小笠原富次郎にちなんでいる。

祝山駅ではホームからの撮影となったが、シェイならではの側面をじっくりと観察できた。シェイの魅力は限られた地形的条件に合わせて追究された機能美とメカニズムにある。足回りは伝達軸が絶え間なく回転し、片側に寄ったボイラーの外

面にはシリンダーに直結した3つのクランクシャフトがそれぞれピストンしている。

また、蒸気機関車は大きな動輪が特色とされるが、シェイの場合は急カーブに対応しなければならないため、様々な工夫が施されている。そして、前後に置かれたボギー台車だけに車重がかかる構造となっており、勾配区間を走る際、粘着性が増して安定した走行状態が保たれる。

年間200日もの降雨日がある阿里山ということ、この日もあいにくの空模様だったが、鉄道ファンたちはひたすらカメラを構え、シャッターを切



日本統治時代に持ち込まれた米国ライマ社製の蒸気機関車。通称「シェイ」の復活を見届けようと多くのファンが集まった。



對高岳駅に並んだ二両のシェイ。世界中の鉄道ファンを魅了し続ける存在。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。



車庫内にて行なわれた撮影会の様子。

る。スタッフはきびきびと動いて安全をサポートし、乗務員は事あるごとに段取りを交わし、無線を駆使して、機関車の状態をやり取りする。車齢を考えると、動くこと自体が奇跡というべき存在なので、車両の状態チェックは欠かせない。

観光資源としての有効利用を模索する

阿里山鉄道の運営母体は2013年から五年間、交通部台湾鐵路管理局（台鉄）に委託されていたが、2018年7月、行政院農業委員会の林務局に戻され、阿里山林業鐵路及文化資産管理處が再出発の担い手となった。黄妙修処長は「産業遺産としてのシェイをいかにして観光資源として活用し、阿里山全体の旅客誘致に結びつけるか、その可能性を今後も探っていきたい」と語っていた。

イベント終了後は、阿里山駅に戻り、近くの機関区で夜間撮影を楽しんだ。庫内での撮影も鉄道ファンにとっては特別な体験であり、思い思いに撮影を楽しんでいた。この夜間撮影会は21時に終了した。その後、25号機は当日の夜のうちに嘉義へ陸送され、すべての行程を終えた。

今回は阿里山林業鐵路及文化資産管理處の協力、歴史的価値が高いシェイ型蒸気機関車が蘇った。今後、こういった歴史遺産をどのように活用していくか、解決すべき課題はあるものの、今後の観光客誘致をはじめとする事業において、重要な意味合いを保っていくことだろう。今回の人

気ぶりを考えると、肯定的な結果が出たのではないかと筆者は感じている。

鉄道史研究家で、主宰者でもある古庭維氏は「今回、シェイの復活イベントには台湾だけでなく、日本や香港からの参加者も見られました。今後、歴史遺産としての価値を生かし、修復後には保存鉄道として、より広く世界にアピールしてほしいと思います」と熱く語っていた。実際に、シェイが牽引する列車が走れば、文化財の有効利用の事例としても、そのニュースが世界を駆け巡ることだろう。

現在、阿里山は慢性的な宿泊施設の不足やアクセス面などの問題を抱えている。しかし、世界に誇るべき絶景や空気の良さ、鳥類をはじめとする貴重な生態景観、日本時代に持ち込まれたソメイヨシノなどとともに、シェイ型蒸気機関車への関心は高い。観光開発上の重要な「素材」としての存在意義は、計り知れないほどの大きさとも思える。今後の動きに注目していきたいところである。

(取材協力・行政院農業委員会林務局阿里山林業鐵路及文化資産管理處、『鐵道情報』編集部、古庭維氏、許乃懿氏)



祝山駅の近くでは珍鳥ミカドキジ(帝雉)に出会うこともできる。「茶田35号」というカフェの辺りでその姿が眺められる。



鉄道ファンの「夢」を満たしたシェイのイベント。今後の展開に期待が寄せられている。祝山駅にて。

参考文献

- 『故林学博士河合鉢太郎先生の記念建碑を報ず』林学会雑誌・藤岡光長(昭和8年2月15日)
- 『忘れられた顕彰～植民地期台湾における日本人の建碑』(森岡ゆかり)
- 『台湾日日新報』、『台湾山林会報』、『台湾の山林』、『日本地理体系』、『日本地理風俗大系』、『台湾に生きている日本』、『台湾鉄路と日本人』など。