

片倉佳史の台湾歴史紀行 第二十五回

台湾縦貫鉄道を誌上体験 その4 (新竹~台中)

武蔵野大学客員教授
台湾在住作家 片倉 佳史

台湾島の南北を結ぶ縦貫鉄道の基隆（きいるん）と高雄（旧称・打狗）間の408.5キロを走る一大幹線。現在もなお、台湾社会を力強く支えている。その縦貫鉄道を「誌上体験」し、日本統治時代の台湾をたどる旅。第4回の今回は新竹から台中までを旅してみたい。

台湾北西部の中枢・新竹市

新竹（しんちく）市は人口約45万5千人を誇り、台湾北西部の要となっている。「風城（風の町）」とも呼ばれ、山地から吹き降ろす冷風を生かした米粉（ビーフン）が名物となっている。新竹については、当連載の第12回（『交流936号』）、13回（『交流938号』）で詳述しているので、そちらを参照されたい。

竹北駅を出た列車が頭前溪の橋梁を過ぎると、間もなく新竹に到着する。日本統治時代は新竹駅の構内に入る手前、右手前方に高い煙突が見えた。これは帝国製糖株式会社の製糖工場で、台湾北部最大の規模を誇った。戦後は中華民国国民党政府に接収され、台湾糖業会社の管轄下に入ったが、1952年10月30日をもって操業を停止し、解体された。現在、跡地は「遠東巨城購物中心」というショッピングモールになっている。

この街のシンボルとなっている新竹駅の駅舎は1913（大正2）年3月31日に竣工したもので、ドイツ風バロックと呼ばれる珍しい様式。直線を多用し、やや「いかつさ」を感じさせる建物である。設計を担ったのは日本へ最初にドイツ建築を持ち込んだ松ヶ崎萬長（まつかがさきつむなが）だった。現在、周辺エリアと合わせて景観整備の対象となっており、その手法が模索されている。

新竹駅を出た列車は市街地を貫くように走る。客雅溪という川を渡った後、中山路という道路と交差する。この道路はかつての新竹神社の参道で

ある。左手には牛埔山と呼ばれる小高い山があり、新竹神社はその中腹に鎮座していた。また、この道を右に進めば、新竹州庁舎（現・新竹市政府）に繋がっていた。

通勤・通学客の利便性を図って設けられた三姓橋駅は2016年6月29日に開業した新しい駅。現在、在来線を運営する台湾鐵路管理局では、台湾高速鉄路（台湾高鉄）の開業を受け、各地で短距離、中距離輸送ネットワークの拡充を進めている。そのため、各地でこういった新しい駅が誕生している。ここも駅は簡素ながら、利用客は多い。

この先で列車は大きく左にカーブする。この辺りはすでに海に近いが、車窓には大海原を見ることはできない。それは防風林があるためで、日本統治時代に植樹されたものである。



新竹駅は現在、駅舎と周辺地域と連動させた再開発計画が進められている。

香山~日本統治時代の木造駅舎

続く香山駅は木造駅舎が今も残る。現在の駅舎は1927（昭和2）年7月8日に竣工したもので、保存状態は良好だ。当時の地方駅によく見られたスタイルで、駅務室と仮眠室、そして待合室で構成されている（詳しくは連載第13回を参照）。

香山から崎頂（きちょう）にかけての沿岸部は遠浅が続き、これを用いた牡蠣の養殖が行なわれ、大部分は新竹や台北に送られていた。また、海水浴場も設けられていたが、これらはいずれも過去の風景となっている。

香山から崎頂までの区間は海岸沿いを走る。木麻黄（もくまおう）や南洋から持ち込まれたダルベルギアシツソなどの樹が植えられ、防砂・防風林となっていた。海上から吹き付ける風は強く、多くの田畑が埋没したといい、塩害も深刻だったため、防砂林は不可欠とされていた。

この辺りでも帝国製糖株式会社の農園が広がっていた。言うまでもなく、サトウキビの栽培地である。戦時中に廃止された内湖ガソリンカー停留所を通過すると、鹽水溪（旧称・内湖溪）を渡る。その後、列車は防風・防砂林の中を走る。



香山は日本統治時代の木造駅舎が現役。夕暮れ後は昼間とは異なる情緒を醸し出す。

崎頂~農業学校に設けられた神社の遺跡

崎頂（きちょう）に着く。ここは日本統治時代、海水浴場として知られ、多くの行楽客が訪れる場所だった。ホームから歩いて浜辺に出られるということで、旅行案内にも必ず名前が登場していたが、現在は見る影もない。駅も無人化されており、駅舎も撤去されている。

この崎頂付近は線路の付け替えが何度かなされ、ルート変更も実施されている。駅の近くにも使用されなくなったトンネル群が残り、長らく放置された状態だったが、現在は「崎頂隧道文化公園」の名で整備されている。特に観光地らしいものはないが、トンネル群は独特な景観を誇っており、サイクリングや散策を楽しむ人が訪れている。

崎頂駅は海岸に近い平地にあるが、その西側にはなだらかな丘陵地帯が広がっている。ここには新竹州立農業伝習所があった。この学校は1933（昭和8）年に設立された実業学校で、当時、本島人と呼ばれていた漢人系住民の子弟を対象に一年間、実務的な農業指導を行っていた。

この時期、台湾総督府は実業教育に力を入れており、皇民化運動とも連動させ、「国民精神」の修養をもくろんでいた。学校は1940（昭和15）年に新竹州立農士訓練所と改名し、二年後に近隣の頭份（とうふん）に移転した。

学校は牧場を併設しており、現在もこの一帯には小規模ながら畜産農家が点在する。学校の痕跡は残っていないが、敷地は中華民国政府農業部の獣医研究所（旧動物用薬品検品分所）が管理している。

その中に日本統治時代に建てられた神社の遺跡が残る。ここは崎頂神社といい、「日出神社」の呼称で親しまれていた。祭神には天照皇大神（あまてらすおおみかみ）、豊受大神（とようけのおおみかみ）、北白川宮能久（きたしらかわのみやよしひさ）親王を祀っていた。

現在も長く続く参道と石灯籠、そして、本殿の台座が残っている。どこまでが神苑だったのかは判断ができないが、牧場を擁していたため、敷地は広く、ガジュマルをはじめとする植物が繁茂している。

神社創建は学校が設けられた翌年の1934（昭和9）年と言われている。現在、本殿跡には地藏王菩薩が安置されている。訪れる人もなく、その存在を知る人も多くない。まさに、「忘れられた遺構」となっている。



崎頂神社跡地。知られざる神社遺跡となっている。繁茂したガジュマルに覆われたようになっている。

竹南～交通の要衝

竹南（ちくなん）は台中線（山線）と海岸線（海線）の分岐駅である。構内は広く、島式ホーム三本を有する。運転上の拠点として機能しており、ここを始発とする列車もある。駅の開設は1902（明治35）年8月10日。当時の駅名は中港（ちゅうこう）だった。竹南となったのは、1920（大正9）年10月の地名改正の時だった。

この辺りは竹南平野と呼ばれ、田園風景が広がっている。日本統治時代、竹南には南日本製糖株式会社が設けた製糖工場があった（のちに帝国製糖、大日本製糖に吸収合併される）。サトウキビの栽培地として拓かれたが、戦時期を経て、製糖産業は国際競争力を失った。台湾のサトウキビの栽培は生産効率の高い中南部を残して廃せられ、一面に広がっていたというサトウキビ畑は過去の風景となった。なお、竹南の製糖工場は原料不足に伴い、終戦前の1943（昭和18）年に操業を停止している。

列車は南を目指して進んで行く。しばらくすると、海岸線（海線）の線路が右手に離れていく。その先で、中港溪を渡る。

ここで縦貫鉄道は二手に分かれて南を目指す。山側を走るのが台中線（山線）、海沿いに走るのは海岸線（海線）で、縦貫鉄道として開通したのは台中線だったが、1921（大正10）年に勾配のない海岸線が敷設されると、急行列車や貨物列車はこちらを走るようになり、本線の扱いは海岸線に移った。

造橋～白亜の駅舎が残る小駅

造橋駅は日本統治時代に建てられた白亜の駅舎が訪問者を迎えてくれる。1935（昭和10）年4月21日に台湾北西部を襲った新竹・台中州大地震を受け、建てられた。日本統治時代後期に各地で見られた地方駅舎のスタイルである。当時、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、台湾の建築基準も厳格化されていた。そして、建築技術の向上もあって、鉄筋コンクリート構造の建物が増えた時代でもあった。昭和10年代に建てられた地方駅舎にはこういったタイプが多く、銅鑼（どうら）駅、二水（にすい）駅、路竹（ろちく）駅などがその姿を留めている。

造橋郷（郷は日本の「村」に相当）は人口約1.2万と、大きな町ではない。しかし、この地域の住民構成には特色があり、約85%を客家住民が占める。苗栗県住民の居住地域は顕著で、沿岸部にホーロー（河洛）人、山麓部に客家人、山岳部にアタヤル（タイヤル）族をはじめとする原住民族の人々が暮らしている。

なお、造橋駅の横には日本統治時代に設けられた駅長官舎が残されており、修復の上、保存されている。また、駅前には老家屋を用いたコンビニエンスストアがある。



造橋駅は小さいながらも存在感を示す白亜の駅舎。苗栗県は県民人口の約6割を客家人が占めている。

豊富～台湾高速鉄道との接続駅

造橋駅を出ると、列車は本格的な山越えの区間に入る。ここから后里（こうり）までは多くの隧

道があったが、最初の隧道となるのは、見返坂隧道である。この辺りの通称は「椪柑(ポンカン)山」と言われるほど、椪柑の栽培が盛んだった。

しばらくすると、台湾高速鉄路(台湾高鐵)が寄り添ってくる。この下をくぐると、豊富駅に到着する。この駅の名称はやや複雑である。当初の駅名は後龍だったが、海岸線(海線)の全通によって、そちらに後龍駅が設けられたため、こちらは北勢と改められた。そして、1967年になって、現在の駅名となった。

ここは台湾高速鉄路との接続駅であり、高鉄苗栗駅は約90メートル離れているが、屋根付きの連絡通路が設けられている。もともと、豊富駅は南に400メートルほど離れていたが、2016年9月10日に移転し、現在の場所となった。

台湾高速鉄路は2007年1月5日に板橋~左営(高雄)間が開業し、のちに台北、南港へと順延した。当初はここに駅はなかったが、2015年12月1日に設置された。駅舎はモダンな雰囲気をもたらす現代建築で、屋根には太陽光発電パネルが貼られているほか、自然光をふんだんに取り込むことで、使用電気料を節約するなど、エコ建築としても評価されている。

なお、駅の近くには緑地が整備されており、客家文化のシンボルと目される「圓樓」も設けられている。

豊富駅を出た列車は後龍溪を渡る。後龍溪は雪山山脈の鹿場大山(2618メートル)を水源とする全長58.3キロの河川である。この一帯の農業を支えているが、長さに対し、海拔差が大きいいため、台湾でも有数の急流となっている。

前方の河岸段丘上に工場群が見えてくると、列車は苗栗の市街地に入る。

苗栗~客家文化の中核都市

苗栗(びょうりつ)県は客家(ハッカ)住民が多く暮らしている。苗栗市はその中核となっている。客家人は質実剛健な気質で知られ、質素儉約であること、そして教育熱心なことでも知られている。街並みは地味な印象だが、それがかえって特色となり、週末になると、行楽客も訪れる。

古くは平埔族(平地原住民族の総称)のタオカス族が暮らしていた土地で、ヴァリィ社と呼ばれる集落があった。これはタオカス語で「平らな土地」という意味だったという。18世紀中葉からは客家住民の移入が始まり、「猫狸」と漢字が当てられた。「苗栗」の表記が定着するのは1886年頃だったという。

日本統治時代に入ると、水はけの良い土壌を利用した果実の栽培が盛んになった。特に柿とスモモ、ポンカン(椪柑)、タンカン(桶柑)で知られていた。柑橘類については、戦時期、満州国に



苗栗周辺の鳥瞰図。日本統治時代に編まれたもの(筆者所蔵)。

も多く輸出されていた。また、近隣で木材を豊富に産出することから、相思樹（そうしじゅ）を用いた木炭の製造でも知られた。

苗栗の南には縦貫鉄道最大の難所が控えており、補機の増結作業が行なわれていた。そのため、苗栗駅には機関区が設けられていた。乗客はここで小休止し、山越え区間に向かった。

現在、かつての機関区の跡地を利用した苗栗鉄道文物展示館がある。ここは台湾で最初の鉄道文化空間で、オープンは1999年6月10日。貴重な鉄道車両が静態保存されている。苗栗駅の裏手にあるため、駅からは大回りする必要があるが、蒸気機関車時代の設備や運炭練習場などもある。現在はリニューアルに向けて工事が進められている。

北白川宮能久親王と苗栗神社

苗栗を出た列車は右手に緩やかなカーブを描いて市街地を貫く。右手に緑地が見えてきたら、これが「貓狸山公園」である。日本統治時代には苗栗神社が設けられていた場所で、山全体が神苑となっていた。現在、神社の痕跡は残っていないが、神社施設の位置関係は推測が可能だ。

この山は日本統治時代、將軍山と呼ばれていた。1895（明治28）年、近衛師団を率いて抗日勢力の鎮圧を続けた北白川宮能久親王が馬を降り、戦況の報告を受けた。これにちなみ、「將軍駐馬之碑」が建てられた。その後、1923（大正12）年に皇太子（のちの昭和天皇）の台湾行啓に際し、ここに苗栗神社の創建が決まった。

神社は山全体を神苑とし、苗栗の家並みが一望できる場所に設けられた。鎮座は1938（昭和13）年11月4日。祭神には明治天皇、大国魂命（おおくにたまのみこと）、大己貴命（おおあなむちのみこと）、少彦名命（すくなびこなのみこと）、そして北白川宮能久親王だった。神社は敗戦によって廃社となり、戦後は中華民國の英霊を祀る忠烈祠となった。

出礦坑と錦水～台湾最大規模の油田

苗栗駅の正面には、かつて二本の大煙突と多くの石油備蓄タンクが遠くに見えていたという。こ

こは日本石油株式会社台湾製油所で、造橋に近い錦水（きんすい）や銅鑼に近い出礦坑（しゅっこうこう）で産出する天然ガスや石油を貯蔵していた。特に天然ガスで知られた錦水油田は新竹方面の産業発展に大きな貢献を果たしたとされる。両者ともに戦後、急速な涸渇が進んだため、操業を止めている。現在は史跡公園の扱いで整備されている。

出礦坑は台湾で最初に開かれた油田である。その歴史は清国統治時代の1861年に遡る。当時、この一帯の河水は「火が付く水」として知られていたという。台湾巡撫・劉銘傳は鉦油局を置き、これを官営事業としたが、財源が乏しく、ほどなく遺棄された。

久しく採掘は行なわれていなかったが、日本統治時代に入ると再び注目されるようになった。1904（明治37）年には台湾石油採掘組合が設備を整備し、採取を始めた。そして、のちに日本石油株式会社とその事業を受け継いだ。

また、錦水油田は造橋駅の南東にあり、天然ガスの産出量が多いことで知られた。造橋駅ではガス噴出の際に出る音を聞くこともできたという。

この油田も日本石油株式会社が経営していた。ガソリン採取工場では揮発油を製造し、ガソリンプラントでは廃ガスからカーボンブラックを製造していた。これはゴム工業や印刷インキ、塗料の原料になっていた。錦水のカーボンプラントは日本唯一の存在だった時期もあり、一時はここで日本の需要量の3分の1を生産していたという。

錦水油田は深層探鉦が実施され、1935（昭和10）年には深層ガス開発に成功している。昭和13年には錦水32号井で、3499メートルの採掘に成功する。これは当時、世界第10位の深井で、日本国内最深でもあった。なお、採掘用原動機は蒸気機関から電気動機への転換が図られたことも注目ししよう（『帝国石油五十年史 技術編』による）。



出礦坑油田の様子。台湾最古にして、最大の油田だった。『台湾写真カード』より転載。

銅鑼~菊の花で知られる街

苗栗を出た列車はなだらかな丘陵地帯を駆け抜ける。南勢駅は小さな無人駅で、利用客数は1日当たり200名前後に過ぎない。周囲には家屋も少なく、いつ訪れてもひっそりとしている印象だ。ただ、この駅の近くには旧トンネルが残され、サイクリングロードとして整備されている。このトンネルは「銅鑼湾隧道」と呼ばれ、1903（明治36）年に開通したものだ。ただし、現在は訪れる人もほとんどいない様子だ。

銅鑼（どうら）も客家住民が多く暮らす土地。沿岸部の通霄（つうしょう）や苑裡（えんり）に向かう道路が伸び、海岸部と山間部の重要な連絡口となっている。

ここは大きな街ではないが、地方都市らしい活気に満ちている。「銅鑼」という地名は東西を丘陵に挟まれ、東に後龍溪、西に西湖溪が流れている。その様子が楽器の銅鑼（どら）に似ているということで、付けられたと言われる。

銅鑼も日本統治時代の駅舎が今も使用されている。1936（昭和11）年4月に竣工した建物で、設計は台湾総督府技師の宇敷赳夫（うしきたけお）が担ったとされる。小さいながらも耐震構造が考慮された作りで、存在感を示している。

市街地の南西に位置する雙峰山は鋭い山頂が印象的な山。苗栗側からこれを眺めると、峰が2つに分かれているように見えるということでこの名が付けられた。高さは500メートルほどだが、山容秀麗ということで、「苗栗富士」とも称された。

銅鑼一帯は昭和製糖株式会社が設けたサトウキビ畑が広がっていたが、現在は水田や菊の栽培地となっている。菊はこの地の地場産品で、台湾茶に乾燥させた花びらを浮かべて楽しむ。毎年11月頃には咲き乱れる菊の花が見事な眺めとなる。

なお、雙峰山の奥には大阪の斎藤漆店（斎藤商店。現・斎藤株式会社）が設けた漆栽培出張所と農園があった。広大な土地を利用し、漆の栽培を行っていた。



駅が設けられたのは1904（明治36）年10月7日。当時の駅名は「銅鑼湾」だったが、1920（大正9）年の地名改正で現在のものとなった。

三義~木彫り工芸で知られる街

三義は木彫り工芸の街として知られている。ここは旧名を三叉（さんさ）と名乗った。駅の開設は1903年10月7日。当時の駅名は三叉河（さんさほ）で、新竹から苗栗まで伸びてきた縦貫鉄道北部建設区間の南端で、終着駅だった。三叉となったのは1920（大正9）年10月1日の地名改正の時点で、三義となったのは戦後の1955年3月1日であった。

左手の山麓一帯は蕨の名所として知られていた。右手の丘も初茸狩の名所となっていた。また、現在は見られなくなっているが、茶畑もかつては見られたという。これは日東拓殖株式会社が経営していたものだった。

現在、三義は木彫り工芸の郷として知られている。この辺りはかつてクスノキの純林が広がっており、樟腦の産地として知られていた。現在は樟腦の生産はなくなり、工芸の方だけが有名になっている。

縦貫鉄道最大の難所を越える

三義から后里までの区間は険しい地形が続く難所で、線路の敷設も困難を極めた。日本統治時代初期、縦貫鉄道の敷設工事は、既存の基隆～新竹間の改良工事、新竹以南の建設、そして、台南～打狗（現・高雄）間の建設の3つに分けて進められていった。

列車は三義を出ると長いトンネルに入る。かつては左に大きくカーブし、山あいに入っていた。かつて、ここは縦貫鉄道の最高所だった区間で、敷設工事最後の未完成区間でもあった。しかし、1998年9月24日に新ルートが開業。現在、列車は長いトンネルで一気に丘陵地帯を抜けてしまう。

縦貫鉄道敷設に伴う困難は本連載の第21回を参照されたいが、未成熟な建設技術で亜熱帯地域の鉄道を敷設する困難は想像に難くない。また、高温多湿な土地柄のため、疫病が蔓延し、感染や過労で命を落とす工員も多かった。縦貫鉄道の建設秘話には様々な逸話と悲話が多く存在している。



現在はトンネルでショートカットする新ルートを列車は走る。泰安駅付近。

勝興車站～縦貫鉄道最高所の駅

旧線は現在、一部区間が観光鉄道として整備されている。

現在、「勝興」と呼ばれている駅は、日本統治時代、「十六份（じゅうろっぶん）駅」と名乗っていた。ここが縦貫鉄道最高所の駅である。ここは台湾島の南北の地理的分水嶺であるとも言われ、気候もここから南は熱帯の要素が色濃くなる。

勝興の木造駅舎は現在も残されており、往時の面影を残している。海拔402.326メートルの地点

にある。当初は信号場の扱いで、駅としてではなく、列車交換を目的に設けられた。1930（昭和5）年に駅に昇格したが、終戦とともに台湾鐵路管理局に移管され、「勝興」と名を変えた。

駅舎は木造平屋で、山小屋風のデザイン。用材には中国大陸産の福州杉が用いられたと言われている。屋根や梁には八卦の装飾が入り、風水を意識した配置にもなっていて、興味が尽きない。竣工は1912（明治45）年3月だった。

駅は2つのトンネルに挟まれた格好になっている。ホームからも南北にそれぞれトンネルがポツカリと口を開けているのが見える。南側のトンネルは「二号隧道」と呼ばれ、その上部には苔むしたプレートが残る。ここには「開天」の文字が記されている。これは縦貫鉄道の開業時、台湾総督府民政長官だった後藤新平が揮毫したものである。

トンネルは1905年（明治38）年2月28日に完成した。後藤新平はこのほか、1907（明治40）年8月31日に竣工した七号隧道の北口にも「巨靈讓工」の文字を残している。ちなみに、七号隧道の南口には当時、台湾総督だった児玉源太郎による「一氣通」の文字も残っている。

1998年に開通した三義～后里間の新ルートによって、この区間の大幅なスピードアップが図られたが、それと同時に旧線上にある勝興駅は廃止の憂き目に遭った。現在、旧十六份駅は観光用に整備された鉄道の乗り場となっている。



今も残る十六份（勝興）の駅舎。建物に釘が使用されていないことでも知られていた。



二号隧道と後藤新平揮毫のプレート。なかば苔むしているが「開天」の文字はわずかに確認できる。

地震で寸断された大動脈

1935（昭和10）年4月21日午前6時2分。未曾有の地震が台湾北西部を襲った。これは「新竹・台中州大地震」と呼ばれ、台湾史上最大の被害を出した。震源は台中の北東40キロの地点で、具体的には大安溪の上流部、大安（現・泰安）駅の東に位置していた。震度は7.1だった。

鉄道においては、十六份から后里までの間で甚大な被害が出た。ここだけでも7つのトンネルと3つの橋梁が瓦解した。特に第八隧道は倒壊により使用不能となり、魚藤坪（ぎょとうへい）と内社（ないしゃ）川に架けられた橋梁は橋脚が破損した。そのほか、地震によって地盤が不安定になったところも多く、修復工事は難航した。特に橋梁は修復だけでなく、万全な補強が必要なため、その復旧に時間を要したという。

縦貫鉄道は開業から約30年の歳月を経ていたが、震災は一瞬にして台湾の大動脈を寸断してしまった。この時、台湾中部では大半の駅が何らかの被害を受けたという。倒壊せずとも、使用に耐えなくなった設備が多く、信号機にいたっては、ほとんどが使い物にならなかったと報告書に記されている。

一方、この震災を経て、地震対策は確固たるものとなった。この震災では死者3276名、重軽傷者1万2053名、倒壊家屋は1万7907戸におよんでいる。台湾総督府は震災地復興委員会を設けて救援作業にあたり、新竹や東部の新港（現・成功）、

東北部の宜蘭などに地震観測所が設けられた。そのほか、建築基準を厳しくしたり、耐震構造の研究を進めたりした。鉄道に関しても、震災に備え、各地で念入りな補強工事が実施された。

震災の傷跡として残される「断橋」

観光鉄道の拠点として設けられた龍騰駅の先には魚藤坪橋梁が見える。ここは縦貫鉄道敷設において、最も架橋に苦勞した場所とされている。一帯は小河川が多く、通常の流量は少ないが、降雨があると一気に増水する。そのため、念入りな事前調査が不可欠だった。

この橋梁は1906（明治39）年4月30日に着工され、翌年6月1日に完成した。設計を担ったのは三叉河出張所の所長だった稲垣兵太郎（いながきへいたろう）で、久米（くめ）組が施工を担当した。

この橋梁は新竹・台中州大地震で瓦解した。橋桁は落ち、橋脚にはひびが入った。いずれも致命的な損傷である。補修と加強を施せば、再利用は可能だという意見もあったが、最終的には安全策が採られ、現在の場所に新しい橋梁が設けられることになった。

その後、瓦解した橋は橋脚だけが残った状態で半世紀以上も放置されていた。深い緑のなかに眠るその姿は何とも言えない情緒を醸し出していた。

現在、ここは行楽地として整備され、案内板が整備されている。台湾では日本以上に産業遺産に対する関心が高く、こういった鉄道遺産も数多く残され、手厚く守られている。

橋脚は溪流の南側に4座、北側に6座が残っている。これを現地では「断橋」と呼び、地名を付して「龍騰断橋」と名付けられている。

付近は公園として整備されており、駐車場などもある。訪問者は多く、足を運んでみると、人々の関心の高さがうかがい知れる。週末には、橋脚前で記念撮影を楽しむ行楽客が後を絶たない。



旧線はレールバイクが楽しめる観光鉄道となっている。週末は予約必須の人気ぶりである。



地震によって瓦解した橋脚。現在は史跡に指定されている。

2つの大橋梁と史跡になった駅跡地

この先にも鉄道遺産と呼ぶにふさわしいものがある。

第七隧道を抜けた先は大安溪橋梁が今も残されている。この橋は5年の歳月をかけて、1908（明治41）年2月14日に竣工した。当時は縦貫鉄道最大規模の架橋工事と言われたが、ここも新竹・台中州大地震で破損し、大がかりな修復と加強工事が実施された。

さらに先には大甲溪橋梁もある。ここは九号隧道の出口から橋梁が始まっている。この橋は1908年4月10日に完成し、縦貫鉄道建設における最後の工事現場となった。現在はサイクリングコースとなっている。

また、日本統治時代に大安を名乗った駅舎も健在だ。ここは戦後に「泰安」と名を改められている。新ルートの開通によって、列車は来なくなって久しいが、駅舎は史跡として保存されており、

構内は現役の頃のままの状態で開催されている。はずれには「台中線震災復興記念碑」も残されており、見学が可能だ。



旧泰安駅の構内には台中線震災復興記念碑が残る。現在の泰安駅からは約1キロの距離。

米どころとして知られた豊原

列車が長いトンネルを抜け、大安溪を渡ると泰安駅、そして后里駅に着く。この辺りは平地となっており、列車の走りも軽快だ。車窓には田園風景が広がり、稲穂が敷き詰められた絨毯のように見える。そして、大甲溪を渡ると、豊原（とよはら）に到着する。

豊原は台中市北部の中核で、沿岸部と山岳部の接部に位置している。台湾西部最大の米どころとして名を馳せ、湿潤で温和な気候に恵まれていた。付近一帯が平原であったことから、全土を代表する穀倉地帯となった。

豊原の旧名は「葫蘆墩（ころとん）」といった。その後、1920（大正9）年の地名改正で、「豊原」となったが、その由来も興味深い。ここは台湾最良の米として知られた「葫蘆墩米」の産地であった。日本統治時代に入る前の台湾においては、指折りの穀倉地帯でもあったため、改称の際、『豊原瑞穂の国』の言葉から豊原とされた。

景勝地でもあった八仙山

豊原は八仙山（はっせんざん）の玄関口でもあった。八仙山は阿里山、太平山と並ぶ台湾三大林場の一つ。景勝地でもあり、1927（昭和2）年には「台湾八景」にも選出されている。八仙山の由

来は一带の海拔が8000尺前後だったことにちなむ。避暑地としても知られ、絵はがきなどの構図にもなっていた。

なお、八仙山とは独立した山峰の名ではなく、地域名である。常葉樹が生い茂る森林地帯で、台中輕鉄株式会社の経営する鉄道が豊原を起点とし、石岡（いしおか）を経て、土牛（どぎゅう）まで走っていた。

八仙山は山麓部が亜熱帯、上部は温帯に属しており、手つかずの原生林が広がっていた。伐採事業の本部は佳保台（かぼたい）という地に置かれていた。その先も同社が経営する台車軌道（トロッコ）の路線があり、営林所が経営する路線も林場まで敷設されていた。そして、佳保台には東洋最大と謳われたインクラインが木材運搬用に設けられていた。

ここには名湯の誉れ高い明治温泉もあった。現在は谷関温泉という名になっているが、その名声は色褪せていない。ここは1907（明治40）年に当地に赴任した警察官が発見したものとされる。当初は秘湯の雰囲気に含まれていたが、道路の開通により、台湾中部を代表する温泉郷となった。泉源は大甲溪の畔に湧いており、美しい眺めが楽しめた。



八仙山は台湾を代表する景勝地の一つだった。日本統治時代に発行された絵葉書（筆者所蔵）。

台湾第二の人口を誇る台中市へ

豊原を出た列車は豊かな穀倉地帯を進んでいく。最近では工場の進出が著しく、田園風景というよりも、工業団地のような中を線路が貫いている。鉄道は高架化されており、豊原駅もモダンなデザインだが、ここはすでに台中の都市圏であり、通勤・通学輸送の需要が大きい路線となっている。

次の潭子は大きな駅ではなく、優等列車も停車しないが、近年発展を続ける台中のベッドタウンとして、乗降客も増えている。2002年11月22日には太原駅も設けられ、朝夕には通勤通学ラッシュも発生している。

列車が右手に緩やかにカーブを描くと、台中に到着する。人口は約281万となっており、新北市に次いで台湾第二の都市となっている。台中は台北とも高雄や台南とも異なる独特な雰囲気をまとった大都会である。



豊原駅は高架化され、装いを新たにしている。台中都市圏の発展は著しいものがある。