

台湾の鉄道と人との30年

海外鉄道コンサルタント 秋山 芳弘

初めての台湾（図-1）

台湾を初めて訪れたのは、1990年9月のことである。このときは、台湾高速鉄道実施計画策定のコンサルタント選定の入札があり、そのために日本チームの一員として行った。

台北での入札のためのプレゼンテーションと質



図-1 台湾の鉄道路線（作図：河野祥雄氏）

疑応答のあと、台湾の鉄道を知るために台湾鉄路局（台鉄）^{タイテイエ}（注1）の列車とバス^{カオシュン}（注2）に乗って台湾を反時計回りに一周する計画を立てた。

西部縦貫線で台北駅から高雄駅まで鉄道で行き、猛烈な台風の中、屏東線経由で枋寮駅まで鉄道、その先は台東までバスで行ったが、台東から北へは台風のため列車が運行しておらず、残念ながら引き返すことになった。

初めての台湾の鉄道は、日本の在来線のような懐かしい雰囲気があり、台風による悪天候にもかかわらず、十分に楽しむことができた。

それ以来30年以上にわたって、鉄道を通して台湾と交流があるので、主な出来事を振り返ってみよう。

台湾高速鉄道の計画

（1）新幹線の業務経験から台湾へ

1990年当時、台湾の西部を縦貫し、台北と高雄を結ぶ高速鉄道が計画されており、日本国有鉄道（国鉄）時代に整備新幹線計画の経験があったため、（社）海外鉄道技術協力協会（JARTS = Japan Railway Technical Service）へ出向して台湾高速鉄道（THSR = Taiwan High Speed Rail）の計画業務を行なうことになった。この業務には1990年から1993年頃まで従事した。

（2）フランス人・ドイツ人技術者との技術論争

当時は、中華民国交通部傘下の高速鉄道準備処^{ピーオーエイチエスアル}（POHSR = Provisional Office of High Speed

（注1） TRA = Taiwan Railway Administration。台湾鉄路局は、2024年1月1日に「国营台湾鉄路股份有限公司（台鉄公司）」（State-owned Taiwan Railway Corporation, Ltd.）となった。

（注2） 南廻（ナンホエ）線は1992年に全線開業したので、このとき列車は使えなかった。

Rail)が台湾高速鉄道の実施計画を策定しており、それに参画した。

台湾の在来線は、日本の統治時代に建設され、軌間は1067mmである。このため、在来の西部縦貫線と並行して軌間1435mmの高速新線が計画された。コンサルタントは、フランスのSOFRERAIL(現在のSYSTRA)が中心となり、日本のJARTSとドイツのDE-Consultが合同で議論を行ない、計画を策定した。そのひとつとして、路線計画では、日本の新幹線の駅は、在来線の主要駅に併設するが、フランス人技術者は、中間駅は在来線から離れた郊外に設置するTGVの路線選定を踏襲し、現在のように新駅が多い路線となっている。

この時は、主に新幹線対TGVの高速鉄道システムの技術論争がフランスとの間で繰り返された。主要なテーマは、①電車方式(新幹線)と両端機関車方式(TGV)、②トンネル断面積の大小、③駅構内の配線、④環境基準の違い、⑤スラブ軌道とバラスト軌道の比較などの技術論が多く、大変勉強になった。

(3) 台北駅での業務

POHSRの事務所は台北駅の上層階にあった。アメリカで博士号(Ph.D.=Doctor of Philosophy)をとって帰国した若い台湾人や台鉄のOBを中心とし、フランス人・ドイツ人技術者たちも一緒に働き、共通言語はイギリス語であった。(写真-1)

強く印象に残っているのは、フランス人もドイツ人も夕方は定刻に帰り、残業は一切しなかったことである。これに対して日本人は遅くまで残って仕事をしてきた。またフランス人技術者のハッタリ的プレゼンテーションの方法は学ばなくてはならないと思った。日本人の技術者はまじめすぎる資料を作るものの、相手に訴える力が弱いのである。

仕事をしている間、若い台湾人技術者たちと台北駅の中にある台鉄の食堂へ昼食を食べに行き、日常の台湾飯を味わったり、また南部のトンネル工事現場を視察に行ったときには台湾人たちと一緒にぶっかけ飯を食べた。いずれも美味かった。(写真-2)



写真-1 POHSRで一緒に働いた若い台湾人技術者たち。右から2人目の温子文(ウエンジウエン)氏は日本への留学経験もあり、日本人技術者の窓口になってくれ、大変助かった。(1993年7月頃)



写真-2 右から豆漿(トウチアン)・焼餅(シャオピン)・油条(ヨウティアオ)の台湾式朝食。焼餅に油条を挟み、甘い豆漿(豆乳)につけて食べると、とても美味しい。好物なので、台北滞在中ほとんど毎朝食べた。(2019年2月22日)

(4) 2007年3月に全線開業

私が台湾高速鉄道計画に従事していた時は、公共事業方式での整備を前提としていたが、その後、民間の力を活用する世界的な流れから、建設・運営・譲渡(BOT=Build-Operate-Transfer)方式で建設されることになった。事業権を得た台湾高速鉄道連盟は、高速鉄道システムとして最終的に新幹線方式(一部は違う)を採用することにし、2007年3月に全線が開業した。

その後、2015年に苗栗と彰化・雲林の3駅が追加開業し、2016年には南港まで延伸された。現在、宜蘭や屏東への延伸計画が検討されている。(写真-3)



写真-3 高雄の左營（ツオイン）駅に並ぶ700T型高速列車。日本の700系新幹線をモデルにしている。（2019年2月22日）

（5）台湾の老朋友たち

高速鉄道の仕事で台北に滞在していた時、台鉄OBの林福來さん・林再淡さん・湯福壽さんに大変お世話になった。3人とも台鉄で土木や保線を担当していたので、高速鉄道の計画を立てる上で、現地の状況を教えていただいた。（写真-4）

台湾の人たちの中でもこれくらいの世代（3人とも当時75歳の本省人）は、日本の統治時代に日本語を覚えており、現代の日本人よりはるかに丁寧で礼儀正しく美しい日本語を流暢に喋るのに驚いたし、当時の日本語がまだ残っていると感じた。これに対して、現代の日本語はカタカナ単語を多用・乱用する傾向があり、いただけない。



写真-4 台北の福華（フーホワ）大飯店で夕食を一緒にした時の左から林福來さん・林再淡さん・湯福壽さん。（2000年3月24日）

3人と食事をしていると、小学校の時の先生が鹿児島から来るので、同窓会を開いたとか、当時のいろいろな思い出話があり、別世界の出来事のような気がした。

高雄での都市交通セミナー

（1）国立中山大学で2日間開催

2001年7月に久しぶりに台湾に行くことになった。この時は都市交通セミナーの講師として出張し、日本の都市交通システムを台北と高雄で紹介した。

この時、高雄はメトロが建設される前であり、セミナーの前に、高層ホテルの漢来大飯店に当時あった高雄捷運股份有限公司（KRTC = Kaohsiung Rapid Transit Corporation）の本社へ行き、杜金陵社長から高雄メトロの計画を聞き、意見交換をした。

都市交通セミナーは、国立中山大学で2日間実施し、高雄の都市交通関係者約50人が参加してくれ、講演だけでなく意見交換も行なった。2日目は土曜日（台湾でも休日）にもかかわらず、ほとんどの参加者が出席してくれ、その熱心さが感じられた。

（2）朱子敏さんの案内

高雄訪問で一番印象に残っているのは、案内をしてくれた朱子敏さん（当時73歳）と出会ったことである。

台北から特急の自強号に乗って高雄駅に到着すると、高雄駅のホームで朱子敏さんが出迎えてくれ、早速「現在の正面にある駅舎は、もともとの裏駅で、北側に表駅を造る計画でしたが、戦争のため結局造られませんでした。この駅は、紀元2600年にあたる昭和15年（1940年）^{（注3）}に完成しました」と流暢な日本語で説明してくれる。（写真-5）

小型バスに乗り込むと、東京の国会図書館で複製してきた昭和11年（1936年）の高雄の地図を広げて、昔の高雄駅の場所や最初のころ埋め立てて造った日本人町などについて熱心に説明して

（注3）1941年6月、新駅（写真-5）を高雄駅、旧高雄駅を高雄港駅と改称した。



写真-5 近隣の線路が地下化される前の高雄駅（1940年完成、2002年3月27日営業終了）。現在は、地下化のために近くに移設されて、「高雄願景館（カオシュンユエンジンコァン）／高雄鐵路地下化展示館」という資料館として保存されている。1930年代の日本において流行した、鉄筋コンクリート造の西洋式建築に日本風の屋根を載せた和洋折衷の帝冠様式である。（2001年7月6日）

くれる。（写真-6）

「私は昭和3年（1928年）の生まれで、マングローブ林や干潟がまだいっぱいあってムツゴロウのいた子供の頃、出征兵士を高雄駅まで毎週見送りに行った日本の南方への前線基地時代、戦後の国民党支配の時代、そして高層ビルが立ち並ぶ現代まで、ずっと高雄の発展を見てきました」などと、私たちが知らない話をしてくれる。

また夕方、上野のアメ横のような、台湾人が行く市場に連れて行ってくれ、売っている品物ごと



写真-6 高雄を案内していただいた朱子敏さん。鉄道の歴史や高雄の発展などの説明だけでなく、市場も案内していただいた。（小型バスの中。2001年7月5日）

に朱さんが説明してくれる。特に印象に残っているのは、減量茶とされている中国雲南省の普洱茶は、砂漠地帯を旅行するとき、羊肉ばかりを食べると便秘になるので、排便のために携行するお茶だそうだ。

（3）高雄の都市鉄道網

セミナーでの話がどれくらい活用されたのか定かではないが、高雄メトロの紅線（Red Line）と橘線（Orange Line）が2008年に開業、さらには環状のLRT（新型路面電車。架線がないのが特徴）も2024年に全線完成し、市民の足として活躍している。台北だけでなく、高雄規模の大都市が発展するためにはメトロなどの都市鉄道が不可欠であることがよく理解できる。（写真-7、写真-8）

鉄道アイドル木村裕子さんととの撮影旅行

ひょんなきっかけから鉄道アイドルの木村裕子さんと台湾へ鉄道撮影旅行に行くことになった。私は主に解説役である。このときは台北から台中・高雄と台湾西部の主要都市と鉄道を見て回った。その中で印象に残っていることを書いておこう。



写真-7 高雄メトロの紅線と橘線が結節する美麗島（メイリータオ）駅の地下コンコースにある有名なステンドグラス「光之穹頂（クァンジチョンディン：The Dome of Light）」は、イタリア人のナシスサス＝クァリアタ（Narcissus Quagliata）氏がデザインした。（2018年12月21日）

（注4）1982年生まれ。鉄道アイドルとして活動していたが、2021年に鉄道関係の仕事を終了。



写真-8 高雄LRTの駁二蓬萊（ポーアーボンライ）停留所に停車中のスペインCAF（カフ）社製の低床式電車ウルボス（Urbos）。この間に充電するため、高架線がないのが特徴である。LRTの停留所に哈馬星（ハマセン）があるが、これは日本統治時代の「濱線（はません）」の音からつけたもの。（2018年12月21日）

(1) 彰化^{せんけい}の扇形車庫

2009年7月9日（木）、彰化駅の少し北、西部縦貫線の西側に扇形車庫があり、そこを管轄している台鉄の彰化^{シーウートアン}機務段（機関区）を訪問する。ここでは王^{ワンシエンペイ}顕丞さんと邱^{チュウジャツウェン}家増さんが案内してくれた。

1922年に完成した彰化扇形車庫は、日本統治時代の産業遺産のひとつである。台湾には、もともと5か所扇形車庫があったが、彰化に残っているのが唯一の扇形車庫である。転車台を中心に12本の車庫線が放射状に配置され、その奥に円弧状（3分の1の円）の車庫がある。全部で機関車12両を収容でき、それぞれの屋根には蒸気機関車の排煙用煙突がついていて、1から12の番号が書いてある。（写真-9）

扇形車庫は、まだ現役で使用されていて、ディーゼル機関車が5両入っている。それらに並んで蒸気機関車も3両ある。この3両は、①日本の大阪汽車会社製だが台湾にしかないCK101、②日本統治時代の日本車輛製C12型で、2001年3月に復活して平溪線など各地のイベント列車で使用されているCK124、③川崎重工製のD51であるDT668とのこと。

せっかくなので台鉄の人がディーゼル機関車



写真-9 彰化扇形車庫と転車台。ディーゼル機関車（R32）を動かして、転線作業を見せてくれた。中央は、鉄道アイドルの木村裕子さん。（2009年7月9日）

（R32）を動かしてくれ、転車台を回転し、機関車の転線作業を見学させてくれた。

(2) ローカル線の^{チーチー}集集線とシェイ式歯車駆動蒸気機関車

2009年7月10日（金）、台鉄の集集線の起点である二水^{アールシユエイ}駅に8時35分に到着。小さな駅前広場には椰子の木が植えられていて、そこで数多くのクマゼミがシャーシャーシャーと鳴きまくる。台湾の夏である。

乗車する台中始発の区間快車（3807列車）は、9時26分に二水駅に到着。3両編成の日本製気動車である。9時28分に発車。車内には地元の人だけでなく観光客も多く、ロングシートは満席で立っている乗客もいる。

この集集線は、台湾電力の日月潭水力発電所建設のための資材輸送を目的に、台湾電力の専用線として1921年に開通し、1922年1月から一般の客貨輸送も行なうようになった。全線が単線・非電化で、二水^{チュウチエン}駅と車埕^{チョオシユエイ}駅間（延長29.7km）を結んでいる。濁水^{リン}駅を過ぎると、線路の両側に植えられた檳榔椰子や大きな楠が立ち並ぶ緑のトンネル（地元では「集集^{チーチーリユースーサイトウ}緑色隧道」という）の中を走る。

線路の南側を見ると、1999年9月21日に発生した台湾中部大地震^(注5)で大きく傾いた送電線

(注5) 「集集大地震」や「921大地震」などの呼び方がある。台湾中部を震源とした大地震（マグニチュード7.3）で、死者2415人、負傷者1万1306人。

の鉄塔がそのまま保存されている。トンネルを抜け、定刻の10時に集集駅に到着。

木造の集集駅は、日本の統治時代の1922年に開業し、そのまま残っていたのであるが、台湾中部大地震で倒壊してしまった。だが、元の姿に復元され、2002年から営業を再開している。駅前広場には観光客が多く、駅舎の底の下では各種の鉄道商品グッズが売られ、駅前広場の西側にはシェイ式歯車駆動蒸気機関車（注6）が静態保存されている。（写真-10、写真-11）

この集集駅周辺の賑わいや特色のある商店街、鉄道と貸し自転車レンタサイクルの組み合わせなどは、ローカル線



写真-10 台湾中部大地震後に復元された集集駅。日本の統治時代に開業した瓦屋根の平屋建てである。夏休みなので大勢の家族連れや子供たちで賑わっていた。（2009年7月10日）



写真-11 集集駅前に静態保存されているシェイ式歯車駆動蒸気機関車。（2009年7月10日）

の活性化を考える上で大変参考になると思われる。

（3）台南のサトウキビ鉄道と82歳の駅長

この日はさらに台南タイナンにある台湾糖業公司のウーシューリンウーシューリンを訪れた。

ここで台湾におけるサトウキビ輸送を主目的とした製糖会社の専用鉄道について簡単に解説しておこう。日本の統治時代、製糖業の発展に伴い1902年に高雄の橋頭製糖工場に専用の狭軌鉄道（軌間762mm）が建設されて以来、台湾各地で製糖会社の専用線が敷設され、旅客輸送も行なわれた。太平洋戦争後の1946年にこれらの専用線（当時の路線延長は2965km）は台湾糖業公司に帰属した。1957年には41路線、合計675kmで旅客輸送が行なわれていたが、自動車交通の発達のため、台湾糖業公司は1982年に旅客営業を全廃した。

烏樹林線は、明治製糖の専用線として1944年に客貨輸送を開始したが、1979年に旅客輸送を中止し、1982年には貨物輸送も取りやめた。だが、観光鉄道として2001年12月に復活させたところ人気が出たため、他の専用線でも復旧して観光列車を運行している路線がいくつかある。

どんよりとした雲が垂れ込め、いまにも雨が降りそうだ。木造瓦屋根の烏樹林駅は、大きなガジュマルの木の下にある平屋建てである。案内されて駅務室に入ると、当時82歳の林海西リンハイシー駅長がとつとつとした日本語で歓迎の挨拶をし、自分の略歴を北京語で書いた紙を渡してくれる。とても親しみやすい人柄の林駅長は、最後の烏樹林駅長だそうだ。（写真-12）

少し話を聞いてから、駅に停車している観光用の列車に乗車する。蒸気機関車（1948年ベルギー製のSL370）と古い木製気動車（1949年日立製の勝利号シェンリーハオ）1両の2両編成である。ただし、この蒸気機関車は石炭ではなく軽油を使用している。気動車の木製座席に座り、発車。車内には東海岸の花蓮ホワリエンからの乗客もいて、のんびりとした狭軌観

（注6） Shay Geared Steam Locomotive。アメリカ人のエフレイム＝シェイ（Ephraim Shay）が考案した急勾配・急曲線に適した蒸気機関車。



写真-12 台湾糖業会社の烏樹林駅最後の駅長・林海西さん（当時82歳）。烏樹林線のことだけでなく、自分の経歴も説明してくれる。（2009年7月10日）

光列車の旅と一緒に楽しむ。片道2.5kmの線路を往復して烏樹林駅舎の前で停車して下車。この狭軌鉄道の軌間は標準軌（1435mm）の半分しかない762mmのため五分車ワーフンチューとも呼ばれているようだ。（写真-13）

普悠瑪号と太魯閣号で花蓮を往復

2014年1月に台湾の鉄道を調査するために台湾を訪問し、台北～花蓮間に新たに投入された特急の普悠瑪フユマ（注7）号と太魯閣タロコ（注8）号に乗って、東海岸にある花蓮を往復した。



写真-13 古い木製気動車（勝利号）に花蓮からの観光客と一緒に乗車した。赤いチョッキを着ているのは台湾糖業会社の職員。（2009年7月10日）

（1）宜蘭線と北廻線ペイホエの高速化

2007年3月に台湾高速鉄道が全線開業し、西部回廊では台湾高鉄タイワンカオタイエが運営する高速鉄道と台鉄の西部縦貫線との競争が激化した。

一方、台北と花蓮を結ぶ東海岸への路線は、台湾政府の観光拡大政策もあり、利用客数が増加して台鉄のドル箱路線になっていた。このため台鉄は台北～花蓮間（延長196km）の高速化に力を入れ、軌道改良と電化工事を実施し、振り式の太魯閣号（日立製）の営業運転を2007年5月から開始した。さらに花蓮と台東を結ぶ台東線（延長152km）の複線・電化後の列車需要を見越して、車体傾斜機構を持つ普悠瑪号（日本車輛製）が2013年から運行を開始した。

（2）行きは普悠瑪号

1月5日（日）、8時35分に普悠瑪号（自強号210列車。8両編成）が台北駅の地下ホームに到着。その車体は白を基調とし、下部に赤い帯が入り、先頭部分は赤く塗られ、その側面に大きく赤色で「TRA」と書かれている。乗車すると、新車の匂いがまだ残っている。

台鉄駅員のピーという笛の合図があり、普悠瑪号は定刻の8時40分にゆっくりと発車し、地下トンネルを走る。花蓮までの所要時間は1時間59分（表定速度99km/h）である。乗車した5号車は、ほぼ満員だ。全車モノクラスの普悠瑪号の座席は、横に2+2席配置の回転式になっていて、テーブル席以外はすべて進行方向を向いている。

普悠瑪号は、定刻より4分遅れの10時43分に花蓮駅に到着。人気があるせいか、到着した普悠瑪号の写真撮る乗客が何人もいる。（写真-14）

（3）花蓮駅と鉄道公園

終点の花蓮駅で下車すると、台鉄花蓮機務段（機関区）の呂瑞得リュルエイドゥさんと李孟其リーモンチーさんがホームで出迎えてくれた。旧知の陳兆東（台鉄OB）さんチンチャオトンにお願いして台北～花蓮間往復の切符を事前に購入し

（注7）先住民族名をもとに2012年7月に愛称が決定。

（注8）花蓮の有名な太魯閣国家公園と先住民族名をもとに2006年1月に愛称が決定。



写真-14 花蓮駅に停車中の太魯閣号(左)と普悠瑪号(右)。台北~花蓮間の新型特急列車として活躍している。(2014年1月5日)

てもらったところ、親切なことに陳さんが、花蓮駅の案内をしてくれるよう台鉄の人に依頼してくれていたのである。2人とも日曜日なのに出てきてくれて恐縮する。若い女性の李さんは2013年に台鉄に入社したそうで、日本語も少しできるので助かる。(写真-15)

花蓮は青空が広がり白い雲が浮かんでおり、台北とはまるで違う天候である。せっかくなので2人に花蓮駅を案内してもらおう。プッシュプル方式の自強号と電車式の自強号、ディーゼル機関車や客車・気動車・緩急車などが駅の構内に停まっている。

この花蓮駅前には鉄道公園があり、1942年製のLTD103型蒸気機関車(日本車輛製)やタンク車・貨車などが展示されている。台東線はかつ



写真-15 休日にもかかわらず花蓮駅を案内してくれた台鉄の呂瑞得さん(左)と李孟其さん(右)。(2014年1月5日)

て軌間762mmを使用していたので、展示されている車両はすべてこの軌間である。

1時間ほど花蓮駅とその周囲を案内してもらったあと、駅の貴賓室でお茶をいただく。この時、帰りの電車の中だと、呂瑞得さんから駅弁とスープをいただく。台湾の人の温かい心遣いに感謝する。

(4) 帰りは太魯閣号

台北への帰りは12時15分発の太魯閣号(自強号219列車。8両編成)に乗車する。ホームに停車中の太魯閣号は、白い車体にオレンジ色の帯が入り、先頭車に「TAROKO」と書かれている。この台湾初の振り子式電車はJR九州の885系をベースに開発され、台北~花蓮間の所要時間が3割程度短縮された。呂さんと李さんがホームまで見送ってくれる。この台湾的な親切さがあるからこそ、また台湾に来たくなるのだ。

太魯閣号は定刻に花蓮駅を発車。台北駅までの所要時間は1時間59分である。肘掛からテーブルを取り出して、先ほどもらった駅弁とスープを置いて食べる。野菜中心のこの駅弁は花蓮名物だそうで、野菜のおかずが美味しい。台北駅の地下ホームに定刻の1分遅れの14時21分に到着。(写真-16)

魅力ある鉄道と親切な人たち

台湾では、ここで書いた以外に阿里山森林鉄道アーリーシャンに乗車したし、台湾高鉄タオエアンを訪問し、桃園の指令所



写真-16 花蓮駅で呂瑞得さんからいただいた駅弁とスープ。駅弁には、野菜中心のおかずが白飯が隠れるほど載っていて、とても美味かった。(2014年1月5日)

イエンチャオ
や燕巢総合車両工場などを視察させていただいた。また、台湾の鉄道に乗るために会社の旅行会で訪問したこともある。

台鉄の在来線（幹線鉄道とローカル線）をはじめ、高速鉄道や阿里山森林鉄道・サトウキビ鉄道、台北や高雄・台中のメトロ、複数都市のLRT、台北の文湖線のAGT（Automated Guideway Transit）などがあり、さらに台南ではモノレールの建設が始まろうとしている。このように台湾では鉄道や交通システムの整備が進み、通勤・通学・業務・観光などで移動しやすい鉄道・交通ネットワークが構築されてきているだけでなく、鉄道ファンにとっても魅力的な鉄道が多い。

台湾ではさまざまな鉄道の乗車体験ができるだけでなく、親日的な台湾の人たち、台湾各地の観光地や南国の風景、多種類の美味しい料理と南国の果物など、台湾の魅力は尽きない。美麗宝島と呼ばれるのがよく理解できる。

（2024年5月9日記）

【参考文献など】

1. 秋山芳弘、『世界の鉄道調査録』の「台湾」（483ページ～528ページ）、成山堂書店、2020年。
2. 『木村裕子の乗り鉄学（てつがく）・台湾行っちゃいました』（DVD）、Vol.1とVol.2、マジカル、2009年10月と11月。