

戦後の台湾鉄道の北廻線完成について

徐 正樺

北廻線はすでに日本統治時代に総督府によって計画されたものであった。ただ、その時は太平洋戦争の勃発のため、この計画は中止された。台湾は国民党政権の下で、戦後から 20 年間、鉄道建設はほとんど中止状態であり、日本統治時代の鉄道とその施設がそのまま使われていた。しかし 70 年代初めの「十大建設」により、台湾一周を可能とする環島鉄道の第一歩としての北廻線の建設が開始された。それにしても、何が環島鉄道の構想を浮上させたのであろうか。

北廻線は台北・花蓮・台東に及ぶとても便利な交通手段であって、従来の台北・花蓮間の行車時間は大幅に短縮となった。また、その完成は東部地域の経済発展にもきわめて重要な関係をもった。交通の利便性の飛躍的な高まりは東部の諸産業を活性化させ、西部から数多くの企業を呼び込んだのである。

はじめに

中央山脈が台湾を東部と西部を分けている。西部は広大な平原で、交通は便利であり、昔から農業が発達し、工業化も進んでいる。鉄道について言えば、北部の基隆と南部の高雄を結ぶ縦貫線がこの西部の平原を走り、その沿線には台中、台南をはじめ台湾の主要な都市が位置している。またほとんどの農産物、工業原料および工業製品の輸送はこの縦貫線に依存して来た。東部は石灰石と大理石などの豊富な天然資源を持つが、しがし険しい山岳地帯や無数の存在が、開発を遅らせてきた。鉄道は花蓮・台東間の台東線²⁾だけであった。しかも、それは全長 175.5 キロの軽便鉄道であった。この台東線の軌道規格は西部にある縦貫線と異なるし、またそれに接続されていなかった。そのため、1980 年代までの台湾鉄道は 2 つのシステムに分断されていたと言ってよい。それ故、この 2 つのシステムの統合は、戦後台湾の経済や軍事上の重要課題であった。

その統合は台湾一周する環状鉄道(以下、環島鉄道とする)の建設を意味する。またその達成によって開発に取残された東部の経済や文化の発達が可能となると考えられた。ところで、この「十大建設」³⁾における環島鉄道の一部は北廻線と呼ばれた。それはすでに日本統治時代に総督府によって計画されたものであった⁴⁾。ただ、その時は太平洋戦争の勃発のため、この計画は中止された⁵⁾。さて、この北廻線の完成をまって、台東線の改軌(広軌化)に着手し、南廻線の建設とそれらの完成によって 3 つの鉄道が接続され、環島鉄道が実現されるはずであった⁶⁾。

北廻線は 1973 年 12 月 25 日に着工され、1980 年 2 月 1 にその全線が開通した。蘇澳から花蓮までを結び、僅か約 80 キロの距離であったが、東部の交通に対して革命的な変化をもたらした。先に述べたように北廻線開通以前は、台湾東部の花蓮・台東間の台東線は独自に運行され、西部幹線の縦貫線との連絡が行なわれていなかった。そのため貨客ともに蘇澳から花蓮を結ぶ国道である蘇花道路にその輸送を頼っており、増大する東西交通の需要に応えられなくな

ってきた⁷⁾。

ところで、台湾は国民党政権の下で、戦後から 20 年間、鉄道建設はほとんど停止状態で、日本統治時代の鉄道とその施設がそのまま使われていた。しかし 70 年代初めの「十大建設」により、環島鉄道の第一歩としたの北廻線の建設が開始され、事態は一変した。

それにしても、何が環島鉄道構想を浮上させたのであろうか。すなわち、なぜ国民党政権はこの環島鉄道の計画を再開し、実行したのであろうか。また環島鉄道の一部として構想された北廻線の竣工は、台湾東部に対してどのように利益を与えたのか。本稿は以上の点について説明することを目的とするものである。

1. 戦後の北廻線計画

1945 年 10 月 25 日、台湾の施政権が日本から中華民国に移り、その接收のために「台湾省行政長官公署」が設置された。その長官公署は同年 11 月 1 日「鉄道管理委員会」を設立した。この鉄道管理委員会は台湾総督府鉄道部からの鉄道事業の接收とその運営を担当した⁸⁾。そして鉄道管理委員会は鉄道の業務および復旧などを既存の台湾総督府鉄道部に引続き担当させることとした。

一方、鉄道管理委員会は日本植民時代には未完成であった環島鉄道の建設を目指した。すなわち、当時の台湾省行政長官公署は 5 年建設の計画に環島鉄道の完成を入れていた。この計画を実行するため、台湾省政府交通処から特別支出金の 500 万元が提供された。鉄道管理委員会は 1947 年 1 月 27 日に調査チームを組織し、高雄から出発した。この調査チームは屏東・台東間と花蓮港・蘇澳間を調査した⁹⁾。調査チームは該当する地域を南北 2 つに分け、実地測量・調査の仕事を開始した。それが、その後の南廻線、北廻線と呼ばれた。南廻線は屏東の林辺から台東までおよそ 170 キロ、北廻線は花蓮から蘇澳までおよそ 120 キロである。この 2 つの路線は調査が終わった後、状況を考慮して工事の着工の順序が決められることになった¹⁰⁾。

しかし、環島鉄道の建設計画は 228 事件のため中止となった。1947 年 2 月 28 日に台湾の台北市で「暴動」発生し、それがその後台湾全土に広がった。本省人のデモ隊に国民党軍は機関銃を発砲、多くの犠牲者を出した事件である。この 228 事件後、鉄道管理委員会は 228 事件で破壊された鉄道施設を復旧するために、その財務状況が逼迫したため、環島鉄道の計画はなくなったのである¹¹⁾。

1959 年、台湾鉄道管理局(前身は鉄道管理委員会である)は、先の南廻線について再度調査を始めたが、87 水害のため、この調査作業はまた中止となった。この 87 水害で縦貫線の中南部の一部路盤は流失され、かなり被害を受けた。1962 年 12 月に至り、台湾鉄道管理局はやっと調査を開始した。そして、1962 年 1 月に南廻線の調査が終わった¹²⁾。台湾鉄道管理局は南廻線の調査が完成した後の 1963 年 4 月早々、北廻線の調査チームを編成した。そして同月末、北廻線施設予定地の調査が終わった。蘇澳を起点とし、花蓮港を終点とする北廻線の調査結果から、2 つの路線が考えられた。1 つは山通り線、もう 1 つは沿海線である¹³⁾。1966 年 11 月、台湾鉄道管理局は部内に北廻線の計画チームを設け、航空測量や平野部の実地測量の結果等をふまえて、最終的に前者すなわち山間部を通る山通り線の敷設が決定した。沿海線では沿岸の地質は良品でなくて、また海水の浸食を受け易いためである。他には絶壁がきわめて危険であ

り、工事的には比較的困難でもあった。¹⁴⁾その決定は交通部だけでなく、財政部、經濟部にも財務や経済政策等について打診しつなされた。

1971年7月、台湾鉄道管理局は日本の鉄道技術研究者を招聘し、北廻輸送線(道路輸送を含む)のフィージビリティスタディー(feasibility study)が行なわれた。その年の11月にそれが完成し、そして「台湾北廻運輸線可能性研究報告」が出された。道路と鉄道を比較すれば、その建設費用と旅客輸送の時間について鉄道が優位であった¹⁵⁾。1973年5月、当時の行政院長の蔣経国は東部を視察し、「文化、経済、軍事の価値に基づく、北廻線を建設べき」¹⁶⁾と指示し、そして、北廻線の建設が「十大建設」の一つに入ることになった。しかし工事日程は依然として未定のままであった。ちょうどその年10月台湾東部を大型台風が襲い、東部交通網は深刻な被害を受けた。蘇澳-花蓮間の交通問題を解決する方法として行政院は蘇花道路の拡幅、新規道路の建設、北廻線の建設の3案の是非を検討していたが建設コストや輸送時間を考慮して鉄道建設が選択された¹⁷⁾。これを受け10月18日、行政院は東部鉄道網の復旧も考慮しつつ、北廻線の建設を決定した。12月25日、台湾省政府は「北廻鐵路工程處」を設立し、そして同日北廻線の工事に着手した¹⁸⁾。

2. 北廻線の建設

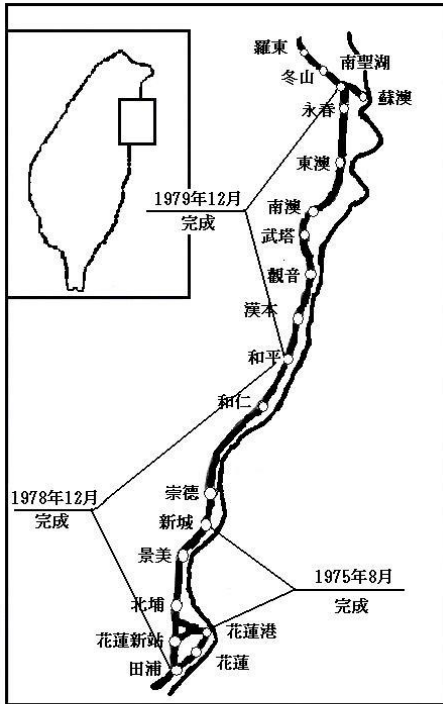
1973年12月25日、北は南聖湖駅(現在の蘇澳新駅)、南は台東線の田浦駅までの区間全線が着工された。1975年7月26日、花蓮港駅から北埔を経由した新城駅までの19.2キロがすぐ開通した。この路線は、台湾の遠東集団グループ会社の「亞洲水泥社」¹⁹⁾の新城工場への輸送のため、9月に営業を開始した。その時、台鉄はこのためにわざわざ貨物船を使って2台のディーゼル機関車を載せ花蓮までそれを運んだ。1979年2月7日、和平駅から南の路線が開通した。残りは和平駅から南聖湖駅までの路線観音トンネル、南澳トンネル、永春トンネルそして谷風トンネルの四大トンネルを区間であった。その区間では難工事が続いたが、1979年末までには全線が完成した。その全距離は87.33キロ(幹線は81.6キロと花蓮港支線の5.72キロ)である。そして1980年2月1日に北廻線は営業運転を始めた²⁰⁾。なお、日本植民時代は花蓮に製糖鉄道(図2の鹿島組ブセガン線)があった。この路線は田浦駅から新城までであったが、北廻線の一部はこの製糖鉄道の路線を流用した可能性が高い²¹⁾。

(1)北廻線の実施計画

北廻線は図1に示すように、元々2段階を分けて完成される予定であった。第1段階は新城から花蓮港までの20キロの部分で、1975年末に完成する予定であった。第2段階は1978年12月末に全線開通となる予定であった²²⁾。しかし、着工直後の工事上の問題で3段階の計画へと変更された。第2段階は和平から南の田浦までと、1978年末の完成が予定された。残りの第三段階は1979年末の和平から北の南聖湖までの全線開通となった。

第1段階の新城から花蓮港までの路線は予定より早く1975年7月に開通した。そして、その路線はすでにふれたように「亞洲水泥社」の輸送業務を担い、北廻線の収益にいち早く貢献した。第2段階として、和平駅から南の路線が1978年12月28日にすべて完成し、そして1979年2月7日に正式に営業を開始した。最後の第3段階は和平駅から南聖湖駅までの40キロの

路線である。すでにふれたように、この区間は難行事の連続であった。特に谷風トンネルの地滑りと永春トンネルの出水のため、最初の計画の1978年末の竣工予定は、1979年末へとずれ込んだ²³⁾。



〈図1〉北廻線の位置



〈図2〉1945年の花蓮港周辺の鉄道路線

(2)北廻線の実施予算

北廻線は計画当初、台湾ドルで2,824,850,000元(約70,621,250米ドル)の総予算が組まれていた。1973年12月25日に北廻線の工事が慌ただしく始った。ちょうどその頃はオイルショックのため、物価変動が激しく、大幅な費用の不足が懸念された。そこで、工事が始まった早々に「興建北廻鐵路工程特別預算追加減預算」という予算が新たに組まれた。結局、その時の工事計画と物価状況を照らして、その総予算は5,025,820,000元と修正された。実は当初予定された予算と比べ、2倍近くに膨らんだのである²⁴⁾。

その後の工事はほぼ順調であったと言える。しかし1974年末に大型のトンネル開削機械が導入されたが、それはうまくいかなかった。この大型機械は北廻線周辺の地質と環境に合わしくなかった。工事進捗は大幅に遅れた。そこで、より大型の機械に替えたが、工事は1年延長となった。そして1977年1月、北廻線の予定進捗は工事の延長と物価変動で、第一回の追加予算はすでに不足となった。その年の6月に再び「北廻鐵路工程特別預算第二次追加減預算」の予算を組まなければならなかった。その結果、総予算は6,406,310,000元となった。1979年5月、工事はまたトンネル工事でのトラブル続きや物価上昇のため、先に追加し修正した予算はさらに不足を来した。そこで再び予算の見直がはかられた。結果、北廻線の工事は7,321,404,290元を要することになった²⁵⁾。その予算の内訳は表1ようになる。

〈表1〉 北廻線の予算内訳

予算内訳	元	%
一般行政	18,023,886	0.2
建設計画	182,373,029	2.5
鉄道用地	91,791,640	1.3
路盤工事	434,940,986	5.9
橋梁工事	483,011,171	6.6
トンネル工事	4,944,372,428	67.5
軌道工事	431,498,959	4.7
電気設備	84,763,581	1.2
駅設備	103,478,003	1.4
運転安全設備	133,883,332	1.8
駅舎設備	111,222,451	1.5
工事管理	243,607,039	3.3
予備金	107,874,874	1.5
銀行利子	40,562,911	0.6
総計	7,321,404,290	100

3. 北廻線の完成後の収益

(1) 東部交通への貢献

北廻線は山間部を通り、全長は 81.6 キロである。海岸を沿いに行くの蘇花道路(全長 116 キロ)と比較するとおよそその 2/3 行程である。蘇花道路は単線道路のため随手で通行規制を受けなければならず、所要時間は非常に長くなった。台北-花蓮間から見れば、道路は 225.2 キロであり、



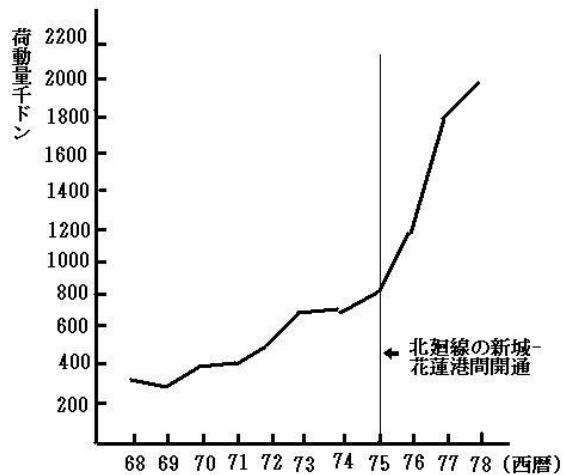
〈図3〉 北廻線の開通式（南聖湖駅）

鉄道は 201.5 キロです。距離的に鉄道は 11 パーセント短縮されるが、所要時間となると、道路のそれは約 7.6 時間であるのに対し、鉄道は 3.9 時間である。時間は 49 パーセントを短縮となる²⁶⁾。海岸部を通る道路は台風の季節にはしばしば通行止めとなる。北廻線は山間部を通る路線を採用したため、ほとんど全天候で通行可能である。台北から東部主要都市までの交

通運輸についてそのことは大変大きなメリットであった。北廻線の営業開始の1980年2月2日から一年間の輸送実績は貨物1,883,571トンであり、旅客数は5,148,849人である。それは1971年の「台湾北廻運輸線可行性研究報告」の貨物は609,400トンと旅客の1,670,600人の予想より大幅に増えた²⁷⁾。例えば、観光面で世界で有名な花蓮の太魯閣は北廻線の完成により、台北から太魯閣までの所要時間が大幅短縮された。多く観光客の誘致につながると考えられた。国防面では台湾の西部・東部間の軍隊の大量とミサイルの配置とそれに関する物資の移動を可能とし、国防力の強化につながると考えられた。

(2) 東部産業への貢献

北廻線は東部地域の経済発展についてきわめて重要な関係がある。北廻線の完成以前では、台湾のセメント工業の工場や拠点は新竹と高雄に集中していた。西部の石灰石は長年にわたる採掘のため、採掘できる石灰石は減少した。豊富に埋蔵される東部の石灰石はの大部分が未採掘の状態にあった。北廻線建設の決定直後、東部の石灰石は大手のセメント企業のただちに注目するところとなった。まず亞洲水泥社は花蓮の新城に大規模な工場を建設すると発表した。工場への原料搬入や製品の搬出のための専用鉄道の敷設も必要であった。北廻線の支線として新城～花蓮港間の鉄道が計画され、それは1975年に完成した。そして亞洲水泥社の新城工場の開業に合わせて亞洲水泥社のセメントは北廻線を通して花蓮港まで運ぶことが可能となった。つづいても幸福水泥社²⁸⁾は東澳に新工場を設けた。台湾水泥社²⁹⁾はこの時に蘇澳工場を拡張した。それ以外に大理石および石油産業なども次から次へと専用の鉄道線を敷いた³⁰⁾。明らかに北廻線の完成は台湾東部の開発と工業の発展について大きな影響力をもったと考えられる。その他、同じ「十大建設」によって強化された花蓮港は、1965年9月の新城-花蓮港間が開通した後、セメントを主とする貨物輸送で、図4のようにその貨物荷動量は激増した。北廻線の竣工は、台湾東部特にその内陸部の商工業発展を促進し、陸路運送の利便性を大きいに促進がある。また交通の利便性の飛躍的な高まりは、東部の諸産業を活性化させ、西部から数多くの企業を呼び込んだ。そのことが東部地域に大きな雇用を生み出し、この地域に住む人々の経済生活向上に役立ったものと考えられる。



〈図4〉 花蓮港の貨物荷動量

おわりに

戦後、台湾省行政公署は五年建設計画を策定し、そこには環島鉄道の建設という項目も含まれていた。しかし、環島鉄道建設計画は、二二八事件が起こったため、他の鉄道建設計画と共に

に一時が中止となった。事件の収束後、今度は鉄道管理委員会の財政事情の悪化のため、計画中止となった。その後、70年代初期になって、ようやく「十大建設」という国家建設が策定される時に、環島鉄道は改めて再起動するようになった。北廻線は「十大建設」という輝かしい国家プロジェクトの中に位置付けられたわけだが、その時の国家財政が豊かではなかったがその中で北廻線は着工された³¹⁾。北廻線の開通で従来の台北・花蓮間の所要時間は大幅に短縮された。また東部地域の経済発展について大きく貢献したと考えられる。

註

- 1) 縦貫線は、台湾西部の人口過密地帯を走るため、日本植民時代から台湾の最重要幹線と位置づけられている。台湾海峡に沿って基隆駅から高雄駅に至る台湾鉄路管理局の鉄道路線である。途中の竹南駅から彰化にかけては2つの経路があり、海側を走るルートは通称海線、山側を走るルートは山線と呼ばれる。
- 2) 台東線は、1910年2月1日より花蓮から璞石閣（現在の玉里）間の建設に着手した。規格は軌間762mmの軽便鉄道であった。当該区間は7年4ヶ月の歳月と、総工費434万円の費用をもって、1919年5月17日に完工した。
- 3) 十大建設は1973年に中華民国の行政院長、蔣経国（後の中華民国総統）が打ち立てた大規模インフラ整備計画である。建設内容は桃園国際空港の建設、台湾鉄路管理局北廻線の建設、南北縦貫線の電気化、台中港の建設、宜蘭蘇澳港の建設、原子力発電の建設、中山高速公路の建設、造船業の推進、鉄工業の推進、石油化学工業の推進である。
- 4) 日本統治時代に北廻線の建設計画による研究には次のものがある
1.渡部慶之進『台湾鉄道読本』春秋社、1939年3月
2.蔡龍保『推動時代的巨輪：日治中期的台湾国有鉄路』台湾書房、2007年7月
- 5) 鄧書才「台湾北廻線路線簡介」『台鉄資料2期』1963年11月刊所収、p60
- 6) 台湾省政府交通處北廻鐵路工程處『北廻鐵路工程輯要』台湾省政府交通處北廻鐵路工程處、1981年4月、p1
- 7) 李德培「台湾北廻鐵路之建設」『台灣銀行季刊第29卷第三期』1978年9月刊所収、p101
- 8) 劉文駿、王威傑、楊森豪『百年台湾鉄道』果実出版、2003年9月、p72-76
- 9) 「為本處環島鐵路勘測隊已展開工作希分飭所屬暨有關鄉鎮予以協助」『日臺灣省行政長官公署公報民國年春字第29期』1947年2月刊所収、p456-457
- 10) 「擬建東部鐵路」1947年1月27日付、『民報第566號』、第4版
- 11) 戴震宇『台灣的鐵道』遠足文化、2002年7月、p111
- 12) 蘇書田「台湾南廻線路線簡介」『台鉄資料2期』1963年11月刊所収、p56
- 13) 鄧書才 前掲書、p60
- 14) 台湾省政府交通處北廻鐵路工程處『北廻鐵路工程輯要』台湾省政府交通處北廻鐵路工程處、1981年4月、p7
- 15) 榮工處北廻鐵路施工處『北廻鐵路完工報告』榮工處北廻鐵路施工處、1982年5月、p5
- 16) 劉文駿、王威傑、楊森豪 前掲書、p91
- 17) 戴寶村、蔡陳豪『縱貫鐵路・台湾鐵道』國立編譯館、2009年11月、p62-63
- 18) 慶祝台湾鐵路百週年籌備會『台湾鐵路百週年紀念』台湾鐵路管理局、1987年6月、p120-121
- 19) 亞洲水泥(Asia Cement)は台湾の遠東グループに属してあり、セメントメーカーの大手である。1957年に台湾で設立、現在の資本金は台湾ドルで30,753,075,470元(約1,025,102,515米ドル)となる。
- 20) 洪致文『台湾鐵道傳奇』時報文化、1992年10月、p44-45
- 21) 戴震宇 前掲書、p111
- 22) 十大建設與國家前途編輯委員會『十大建設與國家前途』十大建設與國家前途編輯委員會、1974年8月、p101
- 23) 行政院經濟建設委員會『十項建設重要評估』行政院經濟建設委員會、1979年11月、p207-210
- 24) 行政院經濟建設委員會 前掲書、p210
- 25) 台湾省政府交通處北廻鐵路工程處 前掲書、p257
- 26) 行政院經濟建設委員會 前掲書、p195
- 27) 台湾省政府交通處北廻鐵路工程處 前掲書、p278
- 28) 幸福水泥(Lucky Cement)は1974年に設立し、1979年に北廻線の建設を契機に、東澳に最初の工場設立された。現在は台湾水泥、亞洲水泥に続き台湾の大手セメントメーカーの第三位である。
- 29) 台湾水泥(TAIWAN CEMENT)は1946年5月に設立し、台湾のセメントメーカーのトップである。台湾の

經濟部と台湾省政府は国営企業として設立され、1954年11月に民営化された。現在の資本金は台湾ドル36,921,758,690元(米ドルで約1,230,725,290ドル)である。

³⁰⁾ 行政院經濟建設委員會 前掲書, p197

³¹⁾ この点については徐 正權『台湾南北縦貫線の電化政策について』(愛知淑徳大学現代社会研究科編刊『現代社会研究科研究報告』第4号、2009年6月、所収)の第4節を参照してください。

図の出典

図1. 行政院經濟建設委員會『十項建設重要評估』行政院經濟建設委員會, 1979年11月, p196

図2. 今尾恵介、原武史『日本鉄道旅行地図帳 歴史編成 朝鮮台湾』, 2009年11月, p23

図3. 慶祝台湾鐵路百週年籌備會『台湾鐵路百周年記念』台湾鐵路管理局, 1977年6月, p53

図4. 行政院經濟建設委員會 前掲書, p29

表の出典

表1. 台湾省政府交通處北迴鐵路工程處『北迴鐵路工程輯要』台湾省政府交通處北迴鐵路工程處, 1981年4月, p258