

ローカル線で行く！ フーテン旅行記 5

－台湾鉄道一周記－

岡山大学 工学部 機械工学コース 助教

大西 孝



専門は機械加工（研削）。主に円筒研削や内面研削を対象として、工作物の熱変形や弾性変形に伴う精度の悪化を防止する研究を進めている。趣味は列車を使用した旅行（47 都道府県を踏破済）。

はじめに

寒い日が続いています
が、こうも寒いと、
暖かいところへ行きたくなる
ものです。そこで今回は、
日本国内を飛び出し、冬で
も気温が10度を下回るこ
とが減多にない台湾に行
てみましょう。

台湾は、日本からでも格
安航空会社（LCC）を使えば、国内旅行よりも航空券が安い場合もあり、週
末に気軽に旅行される方もいらっしゃるのではないのでしょうか。今回の旅行



台北駅の地下ホームで発車を待つ左営行き台湾
高速鉄道。新幹線と塗り分けが大きく異なります
が、先頭部は見慣れた形で親しみが湧きます。

記では、台湾高速鉄道（いわゆる台湾新幹線）で台北から台湾島の西海岸を南下し、高雄からは在来線で台湾島の南端を経て東海岸へ出ます。そのまま東海岸を北上し、台北に戻ってくるルートで、一日あれば十分に一周できます。在来線は、特急列車だけではなく、日本ではもう見られなくなった、旧型客車を使用した普通列車にも乗車します。では早速、台北の地下にある、台湾高速鉄道の地下駅から出発しましょう。

1. 異国の新幹線！ 台湾高速鉄道

日 本が誇る高速鉄道「新幹線」。新幹線の素晴らしい点はスピードだけでなく、安全かつ快適で極めて高い定時性を確保していることです。

2007年には、新幹線が海を渡り国外でも走りだしました。そう、台湾の台北と高雄を結ぶ台湾高速鉄道で、日本では「台湾新幹線」と紹介されることもしばしばあります。この台湾高速鉄道を使うと、台湾本島を無理なく1日のうちに鉄道で一周することができます。



奮発して商務車(ビジネスクラス)に乗車。車内も日本の新幹線とよく似ています。

台湾では、国鉄に相当する台湾鉄路管理局の在来線が台湾本島を循環するように走っています。さらに台北、台中、高雄といった大都市が集中する西海岸に高速鉄道が建設されました。今回の台湾一周では、まず高速鉄道で台北から高雄の手前にある左営（ズウオイ）へ向います。そこからは在来線に乗り継ぎ、高雄を経て台湾の南端にある枋寮（ファンリャオ）を経て、東海岸へ向かいます。高速鉄道の始発駅である台北駅は地下にあります。発車までの時間に車両を眺めると、「ひかりレールスター」などおなじみの700系新幹線とよく似ていることに気づきます。なぜなら、この車両は700系を

基にして台湾向けに設計されたもので、日本の車両工場で作られ、船で台湾へ送られました。台湾高速鉄道は日本以外にもフランスやドイツの技術も取り入れて建設、運営がなされていますが、乗客が一番目にする機会の多い車両は日本製のものが採用され、日本人としては嬉しいような、あるいは海外に来た実感が湧かないような、不思議な感



商務車(ビジネスクラス)でサービスされる飲み物とお菓子。月餅のようなお菓子でしたが、餡がパイナップルで、台湾らしさを感じます。



高速鉄道からの眺め。田園地帯が広がりますが、時折、派手な寺院があつという間に車窓を横切ります。

も日本の新幹線とよく似ているので、あたかも日本の新幹線に乗っているかのような錯覚に陥ります。ただし時々、車窓を横切る赤や金色で彩られた寺院に異国情緒を覚えます。

台湾高速鉄道は、まだ高雄の中心部までは開通しておら

覚を覚えました。台北駅の次の板橋（バンチャオ）駅を出るとようやく地上に顔を出し、高架橋を疾走します。最高速度は時速300キロですから、スピード感は相当なもので、あっという間に台湾第三の都市、台中に到着します。都市部を離れると沿線には田園地帯が広がり、車内のデザイン



左営で乗り換えた自強号の車窓。一面に南国的な植物が広がります。

ず、その手前の左営で在来線に乗り換える必要があります。左営での高速鉄道と在来線の乗り換えは、品川駅や新大阪駅のように極めて簡単にできますが、注意すべき点は、高速鉄道の左営駅に隣接する在来線の駅は新左営駅であり、駅名が異なっていることです。ここからは、旅情溢れる在来線で台湾の東海岸へ向かいます。

2. 懐かしの旧型客車の旅！ 台湾鐵路管理局 南廻線

台 湾鐵路管理局（国鉄に相当、本記事では在来線と呼んでいます）の新左営駅からは、特急に相当する「自強号（ズーチャンハオ）」に乗りし、台湾島南部の枋寮駅に向かいます。高雄を出てしばらくすると車窓にヤシやバナナといった南国特有の植物が生い茂り、ようやく遠い海外に来たことを実感しました。一方で、車内で隣に座ったおばあさんから流暢な日本語で話しかけられ、戦前は日本が台湾を統治していた時代があったことを改めて思い知らされるなど、在来線ならではの体験もありました。こうして台北からわずか3時間半で台湾島を縦断し、枋寮駅へ着きました。台北から枋寮まで在来線のみで移動した場合は6時間程度かかるので、高速鉄道は大幅な時間短縮を実現したことがわかります。



台湾本島南端に近い枋寮駅に到着（中央の黄色い車両が自強号）。本島の西海岸をわずか3時間半で縦断しました。

ここ枋寮から東海岸の台東（タイトン）までは、旧型客車に乗りします。かつては日本でも、出入り口の扉が手動で冷房の無い旧型客車が旅客輸送の主力を担っていました。しかし走行中でも開く手動扉は危険ですし、冷房が無



枋寮駅のホームで発車を待つ台東行きの普快車。写真の1両目の車両は、日本製の旧型客車で出入り口の扉は手動で開閉します。

ており、2時間半の懐かしい旅が楽しめます。

枋寮駅は、駅前通りの遠くに海が見える南国的な雰囲気駅の駅です。ホームで発車を待つ台東行きの普快車は3両編成。乗車した日は前2両が手動扉の客車で、最後尾の1両は自動扉のインド製の客車でした。前2両の客車を眺めていると何となく昔の日本の旧型客車と似ているよ



旧型客車の車内。空いた車内では窓が開け放たれ、天井では扇風機が回っています。

うに感じますが、それもそのはずで、これらは昭和40年代に日本で作られ輸出された車両です。車内には回転させて向きを変えられる緑色の座席がずらっと並び、天井で気だるそうに回る扇風機が暑い車内の空気をかき回しています。

米国製のディーゼル機関車に引かれて、列車は枋寮を後にします。

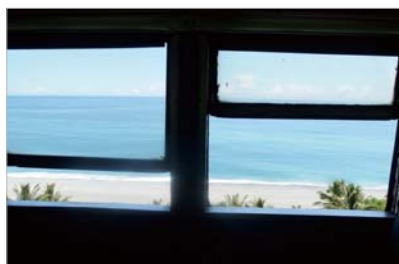


南シナ海を遠くに眺めながら、列車は峠越えにかかります。先頭のディーゼル機関車の発する強烈な騒音と排気ガスが車内へ入ってきます

しばらくすると進行方向右側に海が見えますが、これは南シナ海で、まだ東海岸には出ていません。やがて列車は海から遠ざかり、中央山脈という台湾を南北に走る山々の峠越えに挑みます。トンネルと鉄橋が繰り返され、機関車はエンジンの爆音をまき散らしながらゆっくりと進みます。トンネルでは騒音と排気ガスが容赦なく窓から入り、早くトンネルを抜けてほしいという気分になります。エンジンの音が静かになると峠を下って行き、真っ青な海が広がります。これが太平洋で、台湾本島の東海岸に出ました。あとは海を眺めながら、台東まで、のどかな旅が続きます。途中の駅で速達列車に進路を譲るために数分間停車することもしばしばですが、かつての客車鈍行の旅を彷彿させる、どこことなく懐か



途中の駅で特急列車「自強号」とすれ違い。大きく手を上げて対向列車の乗務員と挨拶する機関士の姿が印象的です。



開け放った窓から眺める太平洋。気温は高いものの吹き込んでくる風が気持ちよく、快適な鈍行列車の旅が続きます。

のような暑い国で冷房のない列車に乗るのは「忍耐の旅」となるかもしれませんが、窓を思いっきり開けて美しい海の景色を眺めながら潮風を浴びる各駅停車の旅は、慌ただしい日常を忘れてのんびりできる、最高の贅沢ではないでしょうか。

3. 台湾の駅弁 食べ比べ!

高速鉄道と旧型客車、対照的な列車を乗り継いで、台湾本島の南東部、台東（タイトン）まで来ました。朝、台北を発ってから約6時間。お昼を少し過ぎた時間でお腹も空いていることから、次の列車までの待ち時間に、駅の待合室にあるお弁当売り場を覗いてみることにしましょう。

台湾では日本と同じく弁当の文化があり、主要駅の構内に駅弁売り場があります。ただし台湾では「便當」という漢字が使われますが、読みは日本と同じく「ベントー」で親しみを感じます。気になる弁当の中身ですが、揚げた後に甘辛く煮た豚の排骨肉（スペアリブ）や味付け卵、キャベツの炒め物などをご飯の上に載せたものが基本です。日本の駅弁と異なり、ご飯もおかずも温かい状態で売っており、売店では新しいものがどんどん補充されていきます。味付けに八角という独特の香辛料が使われていて、慣れるまでは少し戸惑いますが、何度か食べると病み付きになります。価格は安いもので60元（2014年12月のレートで約230円）、おかずが増える最も高いものでも100元（約380円）程度です。



終点の台東を目前にして、知本（チーベン）駅で数分停車。この近くには温泉があるそうで、駅も賑わっていました。

台東駅では、同駅の北に位置する池上（チーシャン）駅の「池上弁当」を買うことができます。池上の駅弁は、台湾でも美味しいと評判のものだそうで、現地には「池上飯包博物館」なる弁当の博物館もあるそうです。また、台湾の東海岸では美味しいお米が取れるようで、列車に乗っていても「池上米」「玉里米」といった、沿線の地



チャーシューが2枚、ドンと載った台東駅の池上弁当。ご飯も温かく、南国的な車窓を眺めながら美味しくいただきました。



台東から花蓮へ向かう列車の車窓。沿線には水田が広がります。

甘酢漬けなども入っていました。温かく美味しいご飯とおかずをつまみながら、急行に相当する「莒光号（ジューグアンハオ）」で北上し、花蓮（ファアリーエン）まで2時間半余りの旅を楽しみます。沿線には水田が広がり日本の地方を旅しているような気分になりますが、その中にも南国的な植物が見られたり、車内ではピンロウヤシ（台湾の嗜好品）を噛んでいる人がいたり、異国情緒あふれる楽しい時間が流れます。

花蓮は東海岸の中部にある都市で、太魯閣（タロコ）渓谷という絶景で有名な観光地へ向かう旅行者が多く見られます。花蓮から台北まで、莒光号でさらに2時間半かかりますので、夕食のお弁当を調達しておきます。ここで

は60元の最もシンプルなものを買いましたが、よく味の染みた排骨肉が美味です。台北駅の60元のお弁当は、排骨肉と油揚げを煮たものがメインでしたが、花蓮のものは油揚げの代わりにハムが入っており、駅によって色々特徴があるようで、食べ比べてみるのもいいかもしれません。



花蓮駅の弁当。60元の最もお手軽なもので、ご飯の上に台湾の駅弁ではお馴染みの豚の排骨肉がのっています。



夕暮れの太平洋の景色を愛でながら、花蓮で買った駅弁をいただきます。これぞ汽車旅の魅力です。

12時間余りで台湾を一周しましたが、台湾の鉄道は近代化が進められている一方で、懐かしさを感じる部分もたくさんありました。台湾の鉄道は概ね時間通り運行されますし、料金も低廉ですから機会があれば利用されてはいかがでしょうか。



花蓮駅で見かけた特急電車「ブユマ号」。日本製の最新型の車両で、現地の鉄道ファンから熱い視線を浴びています。

おわりに

台湾の一周旅行記、お楽しみいただきましたでしょうか。台湾の鉄道は、都市近郊の列車と今回ご紹介した普快車、高速鉄道の自由席を除くと指定席が基本です。したがって、事前に切符を買って乗車する必要がありますが、乗車区間と発車する時間を紙に書いて駅の窓口に出せば、簡単に購入できます。台北駅の案内所に行けば、全列車が掲載された時刻表をもらうことができます。また、旅行をしていて驚くのは、台北だけでなく、地方の駅の売店などでも日本語で店員さんが話しかけてくる場合があり、日本人にとって非常に旅行がしやすい国のように感じました。筆者の乗った限りでは、列車の時刻も正確で、また運賃もそれほど高くなく（今回の台湾1周で使用した切符代はおおむね1万円程度）、気軽に海外の鉄道を楽しむことができます。

鉄道、特に在来線の列車はその地域の雰囲気そのまま運んでいます。飾らない日常の列車に揺られて、土地土地の風景を楽しみ、美味しいものを食べる、ここにローカル線の旅の良さが詰まっていると思います。海外の鉄道に乗って、そんな鉄道旅行の原点を見たように思いました。



台湾本島を一周して12時間半ぶりに台北へ戻ってきました。長時間、列車に乗っていましたが、疲れは感じません。

（岡山大学職員組合 組合だより 184、185、187号より再構成のうえ掲載）