台湾鉄路管理局　舊（旧）山線

台湾総督府は基隆から台北、新竹、台中、台南を経て高雄に至る縦貫鉄道の建設を1899年から始めた（清朝時代、既に基隆～台北～新竹には鉄道が敷設されていたが、粗悪なものだったため、新設工事となった）。

縦貫鉄道の建設は北の基隆と南の高雄から同時に始められ、台中北部の豊原で合流する予定であったが、最後に残った区間が「山線」と呼ばれる三義～豊原間となった（正式名称は、「台中線（竹南駅～彰化駅）」の一部である）。

この区間は海岸近くまで丘陵地帯となっている上に、ひとたび雨が降ると、大安渓を初めとして橋脚工事がままならない河川が何本もある。現在の「新・山線」のように丘陵地帯を一気にトンネルで抜けられれば問題ないが、時代は100年以上も昔である。

　そこで、地形を利用しつつ、あるときは橋脚、またあるときはトンネルを穿ち、急勾配になりそうなときはカーブで距離を稼いで急勾配を緩和した。そのためこの区間では当時の技術の粋を結集しており、さながら「橋やトンネルのデパート」となっている（三義～后里間には８つのトンネルと３つの橋梁がある）。中でも特筆すべきは、魚藤坪橋梁で、レンガをアーチ状に組んだ土台は西洋技術を実践したものであり、鉄橋と併せて当時の土木技術の結晶と言える。さらに台湾最高地（海抜403m）の勝興駅は「釘を使用していない匠の建築物」であり、これらはまさに世界遺産登録基準第１項の「人類の創造的才能を表現する傑作」に該当すると考えられる。

　ところが1935年4月21日朝6時頃、台中北部をマグニチュード7.1の大地震が襲う。震源地は、三義と后里の間の泰安駅のほぼ真下だったため、山線は大きな被害をこうむった。トンネルは７つ、鉄橋は３つとも崩落。とりわけ魚藤坪橋梁の損傷は甚大であり、復旧の目処さえ立たない状況であった。

この事態の対応に、種々の復旧方法が検討された結果、大きく損傷した魚藤坪橋梁（その後、「龍謄断橋」と称されるようになった）のすぐ近くに新線を敷設して、他は従来の山線を復旧することで、1938年7月に山線は全線復旧した。なお「釘を使用していない匠の建築物」勝興駅は地震による損傷はなかった。

結果、「橋やトンネルのデパート」が残っただけでなく、損傷した龍謄断橋も残ることになり、復旧された山線からも見ることができた。

しかし、1998年9月に三義から新泰安駅（従来の泰安駅より約１km北西に新設）までの大半をトンネル化した複線の「新山線」が開通したため、従来の「山線」は廃線となり、龍謄断橋は車窓から見ることができなくなった。

廃線となった「旧・山線」であったが、その独特の「橋やトンネルのデパート」は、世界遺産登録基準第２項の「ある期間を通じてまたはある文化圏において、建築、技術、記念碑的芸術、都市計画、景観デザインの発展に関し、人類の価値の重要な交流を示すもの」に該当しているとして、台湾の文化部文化資産局により2003年に18ヶ所の世界遺産候補地のひとつに認定されている。

2000年頃から台湾は観光地ブームが興り、台湾の鉄道ファンによりこの旧山線も徐々のメジャー化、龍謄断橋付近には屋台が軒を並べ、勝興駅の周辺には多くの飲食店や土産物屋が出店している。台湾鉄路局もこの路線を有効利用すべく2010年には蒸気機関車牽引の観光列車を走らせるというイベントを実施し、内外から「台湾の鉄道ファン」が殺到、マスコミにも大きく採り上げられ、さらに有名になった。

2021年には一部区間で電動自転車式のレールバイクを走らせるなど試行しているが、2024年頃を目途にトロッコ列車などで再度観光路線として復活させる方向とのことである。



