

日本大井川鐵路之旅

◎王槐榮 / 林務局前副局長

筆者今年一月十六日屆齡退休，在職服務期間因督導森林育樂業務，與本局嘉義林管處阿里山森林鐵路締結為姊妹鐵路之大井川鐵路株式會社山下社長、白井顧問以及相關人員於渠等組團來本局訪問時已有交往，筆者在職中曾盼望有機會前往大井川實地考察與參

觀，但由於工作繁忙，無適當機會實現願望，故延到退休後已有充分之時間，遂自行組團前往。此次大井川鐵路之旅能夠順利成行，日本方面，承蒙東海林業公司專務取締役，鈴木邦夫先生大力協助安

排行程，並協調大井川鐵道株式會社，山下社長、白井顧問及相關人員，安排食宿、交通及參觀項目，使得此次參觀訪問極為順利圓滿，在靜岡大井川期間承蒙鈴木先生與白井顧問分別全程陪同照應與說明，並特別安排在列車之最前

端加掛貴賓車，以貴賓之禮隆重歡迎筆者所率領之旅行團，藉此再向日本之朋友鈴木先生、山下社長、清水先生、白井顧問致上誠摯之謝意。對本局前技正翁廷棟先生之協助聯絡事宜及森林育樂組謝課長省三兄事先提供大井川鐵路相關資料，方便筆者規劃大井川之旅，藉

此一併向兩位致謝。

此次大井川之旅係由筆者小學同學十二人組成，其中攜眷者八人，共組成二十人之旅行團，依照計畫於四月七日啓程，四月十四日平安回國，前四天往四國地區遊覽，後三天往靜

岡、大井川鐵路參觀訪問，本文僅就大井川之旅，分為二部份概略加以介紹：

一、大井川流域與大井川鐵路簡介

大井川流域位於日本靜岡之中部區域，與日本最負盛名之富士山同樣位於



靜岡縣境內（請參閱大井川所在位置略圖），大井川鐵路係沿大井川流域之西岸開設，本鐵路與大井川流域息息相關，該流域發源於有日本屋頂之稱之南阿爾卑斯群山，群山之高度自海拔 1600 公尺至 3200 公尺之間，大井川主流即沿群山之山谷向東南方向往太平洋出海，流域全長約 170 公里，流域兩岸各有數條支流，無論本川或支流之兩岸，山岳陡峭，地形變化很大，形成諸多自然景觀，沿流域之兩岸，共建造了 14 座大小水庫以及 11 所之發電廠。故搭乘大井川鐵路自起點之金谷車站沿川上山，一路皆可欣賞兩岸田園風光、山峰、水庫、湖泊及大面積青翠之茶園（據說全日本出產綠茶最多之區域為靜岡縣金谷地區）一畦又一畦呈現於眼前之山坡地，在此春末季節正是新芽萌生新葉之時，大片綠油油之茶園極為美麗。

大井川鐵道株式會社，成立於 1925 年（民國 14 年），當時係為了開發大井川上游之森林及建造水庫及發電廠，運搬工程材料上山及載運木材下山而開闢之鐵路，自 1925 年起至 1931 年（民國 20 年）完成了金谷至千頭間 39.5 公里鐵路之鋪設，鐵軌之軌距為 106 公分，與台灣鐵路局之軌距相同。該段鐵路於 1931

年 12 月開始通車，使得原本依靠馬車、船隻、木馬等交通工具之大井川周邊居民之生活，立即因該鐵路之通車而有了巨大之改變與改善，因而被當時兩岸之民眾稱為“文明開發”。鐵路開通時均以蒸汽機關車為原動力，採用客、貨列車混合行駛，後因工業日漸發達之後，逐漸導入載運旅客專用之“氣動車”，其原動力為電氣。第二次世界大戰時，因能源不足，一度曾以燃燒木材代替煤礦用做蒸汽機關車之燃料，到了二次大戰之第四年（1949 年）大井川鐵路全線已完成電氣化，1951 年起全線改為客運專用之電車行駛，取代了原來之蒸汽火車。經過二十五年以後之 1976 年，為了復古及招來好奇遊客，大井川鐵路開始興起蒸汽機關車之動態保存，使得已停駛二十五年之老舊火車頭，經師父之整修後恢復行駛於大井川鐵路，是目前全日本有蒸汽火車行駛之唯一鐵路，目前每天正常行駛金谷至千頭 1 往返，其餘班車仍以電氣機車行駛，逢假日及旅遊旺季則每日以蒸汽火車兩地對開 2~3 往返。本鐵路於 1986 年 1 月 25 日與本局嘉義之阿里山鐵路締結為姊妹鐵路，雙方簽署儀式於本局大禮堂舉行，雙方共同表示願為文化資產之永久保存互相勉

動，簽訂至今已歷十五年，據該社山下社長表示，每年該社均有組團前來嘉義林管處及阿里山訪問，是否如此，筆者無資料可查。此外該鐵路自千頭至井川之間約25.5公里之鐵路稱為井川線，鐵軌之軌距相同，但所使用之車廂約略與阿里山鐵路所用者相同，日本人稱為迷你列車或叫トロッコ列車。該段鐵路係1952年，日本中部電力公司為建造井川水庫及發電廠所鋪設，於1959年井川水庫建設完成後，將此段鐵路無償撥交大井川鐵道株式會社接管營運。1990年在大井川上游為建設本流域第14座水庫，名稱為長島水庫，因水庫之水位比大井川鐵路高出許多，不得不從市代車站至奧大井湖站之間約1.5公里之鐵路線提高，因此形成此段陡坡之鐵路，坡度為千分之九十之急陡坡，機關車必須以齒輪與鐵軌上之齒軌緊密相扣從列車後方往上推送，為日本唯一之齒輪式登山列車，且在水庫之上方架設鐵橋供火車行駛，橋面距離水面將近有一〇〇公尺之高度，形成了一幅美麗之



大井川鐵路

畫面，故將此橋命名為彩虹橋，該湖稱為奧大井湖，並新設一停車站，站名為奧大井湖上，遊客可在該站下車數分鐘欣賞奧大井湖上之風光及四周之天然美景，該長島水庫建設之目的係以供給下游飲用水為主，有異於本流域其他之水庫，以發電及調節洪水為目的，該水庫業於今年四月完工，開始向下游供給飲用水。

綜觀大井川鐵路沿線有諸多風景點與觀光區，較有名者有：南阿爾卑斯國立公園、奧大井縣立公園、寸又峽溫

泉、接叡峽溫泉、赤石溫泉、白澤溫泉、川根溫泉等。

二、日本東海林業公司簡介

筆者為何在此介紹東海林業公司，讀者會覺得納悶，其實在大井川流域之最上游，南阿爾卑斯山周邊有 25,000 公頃之林地為東海林業公司所擁有，據資料所示約 140 年前，該公司之前身大蒼井川山林即已取得所有權。當今之東海林業公司係 1979 年由原來之東海紙漿公司與東綠公司（以造園綠化、土木建設及木材生產為主）合併所成立，歷史雖不長，但其母公司早於明治四十年（約 120 年前）即已開始大井川山林之伐採作業，本文之一曾提到大井川鐵路與大井川流域息息相關，而大井川流域又與上

游之大井川山林有著密切之關係，故本文擬就經營大井川上游 25,000 公頃山林地之民營林業公司約略介紹如下：

該公司全銜為“株式會社 東海フオレスト”譯成中文，可稱做“東海林業公司”，總公司設於靜岡縣島田市，該公司之前身早期以經營伐木事業及製造紙漿為主，經大正年代進到昭和年代，因時代之不同而有不同之經營方針，但對於井川山林之經營均依既定之施業方案施行，其施業案每隔十年均加以檢討修正，一直沿用至今天。但因時代之演進與社會經濟之變遷，該公司尚能隨時調整其經營項目及因應時代之潮流而改變其經營策略，綜觀該公司之經營績效自該公司 1979 年成立二十餘年



井川山林天然林

來，每年皆有盈餘，僅有1984至1985年約略虧損3仟7佰餘萬日元而已。

據白井先生口頭說明……有時虧損，有時稍有盈餘，但數額並不大。會形成虧損之原因最主要有二種因素，據大井川方面所提供資料，在1963年以前，該鐵路之運務收入客、貨運輸收入約各佔一半，甚至有時貨物運搬（包括木材、工程材料、農產品之搬運）收入超過客運之收入。但自1968年以後，中部電力公司之水庫建設次第完成，木材砍伐量逐年減少，再加上道路建設之擴大，使得鐵路運輸形成虧損，到1983年所有貨物運搬停止，大井川鐵路經營之虧損越形加大，為求減少虧損，該公司即成立大鐵自動車部，使用卡車載運貨物；成立大鐵觀光服務株式會社（相當於旅行社）並爭取其國鐵（現已改為JR）聯營，恢復行駛蒸汽火車等各項措施，以達到不虧損或少虧損之地步，但實際有其困難存在。但該公司運用一切可能生財之方法，如車站賣店販賣土產、投資溫泉旅館之經營、土地之出租、列車加掛餐車供客人用餐、車上販賣便當、紀念品、糖果等，值得我等參考，但本局阿里山鐵路屬公營，無法很彈性改變經營形態，故無法轉虧為盈。

為因應自然環境之保育及劇烈之競爭，目前該公司已調整其營業項目為：

1. 土木事業——包括土木工程之設計、施工、建築工程之設計及施工及其他各種工程之設計與施工。

2. 造園綠化事業——包括造園綠化工程之設計與施工、綠化設施之管理、綠化用樹、花苗之生產與販賣、綠化用品園藝用品之販賣。

3. 邊坡綠化事業——坡面之穩定工程、坡面防災工程之設計與施工等。

4. 山林事業——包括森林之經營、松材線蟲之防治、木材之伐採與搬出、造林事業及該社社有材之經營管理等。

5. 服務事業——包括森林遊樂事業之經營管理、運動設施如網球場之經營、旅行社業務、及農林水產品之進口與販賣等。

綜觀以上該公司之經營業務範圍與項目，可以說做到了綜合與多項經營，本文因限於篇幅，無法詳細介紹該公司，以下就該公司所標榜未來展望直譯如下作為本文之結束：

東海林業公司透過自然環境事業之經營，企盼能為社會提供各種貢獻；經常向技術改進挑戰，迎向未來，確保穩定之經營利益。

