

宝島の歴史を辿る

台湾古道

を行く 第1回



観高から望む玉山連峰

手前の崩壊した部分は金門銅大断崖、その上のドーム状の塊が玉山主峰(新高山)、その左の尖峰は玉山東峰(東山)、東峰下に見えるなだらかな起伏が八通関である。

【文・写真】西豊穰

高く険しい台湾の脊梁山脈を貫く道は、壮大な大自然に抱かれ、静穏な時を刻んでいた。現在、台湾古道と呼ばれるこの山道のほとんどは日本時代に開削されたものだが、その存在が話題に上る機会は少ない。古道は台湾開拓史そのものであり、台湾史の縮図と言える。台湾の山に入れば、台湾が見えてくる、とは台湾古道研究の泰斗の言葉である。この言葉に誘われ、台湾古道の代表、八通関古道へ足を踏み入れると、「不思議の国」台湾のもう一つの姿が見えてくる。

台湾の歴史を伝える古道

台湾の古道のほとんどは、その最終形態が日本統治時代の原住民に対する理蕃道（警備道または管制道路）であった事実は、現代の日本人にはあまり知られていない。原住民の生活道、狩猟道、婚姻道と、清朝による台湾経営を目指した「開山撫蕃」道（山を開き蕃人＝原住民を慰撫する）が、日本時代になり理蕃道へと改編・整備されていった。これが台湾古道の基本的な成り立ちである。

戦後、これら理蕃道の一部は脊梁山脈を横断する自動車道となり、あるいは林道、産業道路、登山道として再利用される一方、その他の多くが草木の生い茂るにまかせ朽ち果ててしまった。

近年、台湾では、台湾独自の歴史を見出そうとする活動が盛んであり、台湾古道もまた甦りつつある。

日本の九州程度の面積しかない台湾には、富士山、日本アルプスをはるかに凌駕する山岳がひしめく。日本は3000メートルを越す山が20座ほどしかないが、台湾は優に2000座を超える。これら台湾の高山地帯は当時「生蕃」と呼ばれた山地原住民の生活の場であった。日本人は、後に「高砂族」と呼ばれる、これらの原住民の管制のために、集落を繋ぎ、天嶮を跨ぐ警備道を整備していった。

現在、台湾で原住民として正式に認定された部族は14族、台湾の人口に占める割合は約2パーセントである。その祖先はフィリピン、インドネシア方面から渡ってきたと長らく考えられ

ていたが、現在ではその逆、つまり台湾から南洋に散らばっていったという説も唱えられている。

日本統治時代、台湾総督府の原住民族に対する管制の厳しさは、今でも山岳部奥深くに残る理蕃道跡と駐在所遺構を見れば容易に想像できる。ただし、本編は日本の台湾植民地時代の功罪を問うことが目的ではない。台湾古道を通して台湾史を辿る散策である。

台湾古道の巨人・八通関古道

台湾古道の歴史は、日本、台湾、清国の近代史と密接にかかわっている。近代日本初めての海外派兵となった征台の役（牡丹社事件。明治7年・1874年）以降、日本の台湾領有の意図を察した清朝は、積極的な台湾経営に乗り出そうとし、西海岸の南部、中部、北部の各地から、それまでほとんど開発されていなかった東海岸に達する道路を開削する。そのうち、中部に開削されたものが、現在の八通関古道の原形である。清代の道路の起点となった南投県竹山一帯には、開削にちなむ歴史遺産として貴重な石碑などが数多く残されている。八通関は、古くは

八通関とも表記され、ツォウ族が玉山一帯を「パントクウア」と呼び慣わしていたため、その漢音訳といわれる。

その後、ブヌン族を管制するための警備道として日本時代に開削、整備し直されたものが、現在の八通関古道だ。総延長100キロにわたり歩道化さぶ。その規模の大きさや道の整備状況、沿道の手付かずの自然、歴史的な遺跡や遺構の保存状態のどの点から見ても、台湾古道の巨人と言うに相応しい。

歩道化されているといっても、歩き通すのに優に1週間かかる。古道の最高点は中央山脈大雪山（標高3642メートル）の足下で、ここで便宜上、東西両段に分けられ、3分の1が西段、3分の2が東段に属する。ただし、登山経験がなくとも、また日帰りでも十分にこの古道の魅力は堪能できるので、ここでは古道散策が手軽に楽しめる東西両段各部分を紹介しよう。

かつての日本最高峰を仰ぐ・西段

古道西段の入口は南投県信義郷東埔温泉、日本時代に開拓された温泉郷で今でもにぎわう。同時に、かつての日



八通関古道

八通関古道東段入口近く、かつて山風駐在所があった場所から少し入ったところの古道。荒く切り出されてはいるが兵火器を移動させるのに十分な道幅が確保されており、当時の理蕃道の性格と風貌を今に伝える。



万年亭衝と清代八通関古道遺跡

清代開削の起点である南投県竹山鎮周辺には清代の古蹟が散在する。最大規模のものが、同県鹿谷郷にある鳳凰山鳥園管理事務所横に鎮座する「万年亭衝」の石碑で、石碑に至る石段は清代の八通関道の白眉である。



かつてのダーフン駐在所

駐在所前での巡査とブヌン族の集合写真（撮影は昭和初期）。ダーフンで子供時代を過ごした鹿兒島県在住の瀬戸口一清氏より拝借した。ブヌン族は台湾総督府が最後に「帰順」させた原住民族といわれている。ダーフンまでの距離は東段入口から40キロ強、現代人には三日の行程だ。八通関古道の最奥に位置しながら、当時は武徳殿（武道館）まで擁し、まるでちょっとした町のような様相を呈していたという。



父不知子断崖(上)

東埔温泉郷内にある古道西段登山口から枕木の階段を登り、ブヌン族の畑を通過すると、古道西段の核心部、父不知子断崖に至る。古道はその断崖を横切る。高所恐怖症の人はまず歩けませんが、そうでなければ、登山装備がまったく無くても大丈夫だ。

八通関駐在所跡(下)

コンクリート製の門柱は、八通関警備道で最大規模といわれた八通関駐在所遺構の一部である。辺りを丁寧に探せば、石垣、階段等の遺構を観察できる。後方に写る山は、玉山北峰(日本時代の北山)に至る稜線。



本最高峰新高山(現・玉山、標高3952メートル)の登山基地でもあった。現在でも台湾登山愛好家のバイブルである鹿野忠雄の『山と雲と蕃人と』(1941年)で頻繁に登場するのは、この段である。西段側古道は陳有蘭溪右岸に沿って八通関まで登りつめる。この間の距離が17キロ、一泊二日のコースとなる。

登山口から小1時間ほど急坂を登ると、突如、古道西段の核心部、陳有蘭溪が削り出した壮大な父不知子断崖(父子断崖)が現れる。新潟県の親不知・子不知の断崖絶壁を重ね合わせて命名されたのだろう。垂直に近い岩盤壁にへばりつくように開削された古道

のさまは圧巻だ。登山口から3・5キロの地点にかかる二連の長大な雲竜瀑布が父子断崖の終点、ここまでは散歩気分ですら2時間程度で歩いてしまう。

その後、乙女瀑布、楽々小屋(楽々駐在所跡)、対高駐在所跡と、よく整備された古道が、広々とした観高駐在所跡まで続く。登山口から14キロ、7・8時間の距離だ。戦後は台湾の地図上から新高山の名前は消えたが、対高(新高山に対する)、観高(新高山を観る)が、地名、山名として今も残っている。観高に至ると、文字通り、玉山連峰が古道進行方向右手(西側)に見える。陳有蘭溪対岸にはつくりと口を開けた金門銅大断崖越しに、大きくう

ねるような北峰、怪異なドーム状の主峰、すくつと起立した東峰が迫る。それら台湾の最高所の岩峰を断崖上で支えるようにして広がる低い笹の大草原が八通関である。一方は大断崖、その後方に草原を従える地形学的構造は台湾山岳の一大特徴だ。観高から2・5キロ、約1時間の距離だが、八通関まで足を伸ばす場合は、この観高駐在所跡の下方に設けられた宿泊施設で一泊するのが一般的な旅程である。

と残っている。当時の写真と比べても周りの風景はいささかも変わっていない。消えたのは駐在所の人と建物だけである。もし今後、自動車道が開通することがなければ、この地は永遠に封印されるのではないかと思えてしまう。

自然の中の歴史博物館・東段

古道東段は、清代・日本時代ともに東側の開削起点となった花蓮県玉里鎮玉里から10キロほどラクラク溪を遡った場所にある、南安ピジターセンターが起点になる。ここには「八通関越道路開鑿(削)記念碑」が安置されている。実際の登山口へはさらに6キロ、自動車道を進む。

古道東段は、清代・日本時代ともに東側の開削起点となった花蓮県玉里鎮玉里から10キロほどラクラク溪を遡った場所にある、南安ピジターセンターが起点になる。ここには「八通関越道路開鑿(削)記念碑」が安置されている。実際の登山口へはさらに6キロ、自動車道を進む。

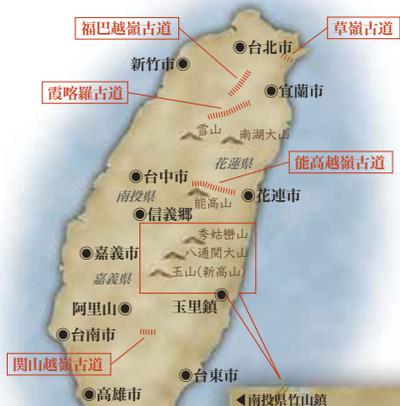


パナニコ駐在所跡

かつて八通関警備道を行き来した日本人のいでたち。八通関駐在所から東側約5キロのパナニコ駐在所付近で撮影された。今は、写真下のように台湾二葉松の落葉が美しい登山道。上写真は、前述の瀬戸口氏より拝借した。写真に写るのは同氏の母堂と叔父上。昭和初期に撮影されたもの。

ラクラク溪右岸に開削された古道東段は、西段に比してはるかに長蛇であるが、一般の登山者を考慮し、最初の約14キロ、一泊二日で往復できる段は、特に「瓦拉米歩道」と名付けられ、保存・整備が進んでいる。瓦拉米とは「蔽」の中国語音訳であり、日本統治時代、同名の駐在所が置かれていた場所、現在は山小屋が立つ。

日本時代の警備道東段は、ブヌン族と台湾総督府のせめぎ合いが激しく、



その他の代表的な台湾古道

草嶺古道

台湾北部の代表的古道で、清代後期に現在の宜蘭市を中心とする陽蘭平原開発のため開削された。台北県貢寮郷双玉から宜蘭県頭城郷大里までを結ぶ全長8キロ。

霞喀羅古道(石鹿古道)▲

霞喀羅(シヤカロ)はタイヤル語。タイヤル族管制の元警備道で、駐在所、砲台、吊橋など日本時代の遺構が豊富。新竹県五峰郷石鹿から同県尖石郷養老、全長24キロ。

福巴越嶺古道▲

台北県烏来郷福山と桃園県復興郷巴稜を結ぶ全長17キロ。越嶺(ララ山)には紅檜(べにひ)の原生林が残り、水蜜桃の産地でもある。タイヤル族管制の元警備道。

能高越嶺古道▲

能高山(標高3,262m)の稜線を乗り越え、中央山脈を横断するセデック、タイヤル族管制の元警備道。西段は霧社事件ゆかりの地。南投県仁愛郷屯原から花蓮県秀林郷銅門までの全長27キロ。

関山越嶺古道(中之関古道)

中央山脈南部を横断。ブヌン族管制の元警備道で高雄県六龜郷から台東県関山镇までの170キロだが、一般ハイカー向けは西段の約4キロのみ。中之関駐在所跡があるため、中之関古道とも呼ばれる。

浸水營古道▲

中央山脈最南端を横断する約500年の歴史があるという古道。屏東県枋寮郷玉泉と台東県大武郷大武を結ぶバイワン族管制の元警備道で、戦後も長く東西海岸を結ぶ幹線道だった。現在、西段の大半は自動車道となり、歩道は西段3キロと東段15キロ。



鹿鳴橋

南安ビジターセンターから東段登山口に向かう途中、ラクラク溪への降り口の先にモダンな鹿鳴吊橋がある。日本時代にも同地点に吊橋が架かっており、当時の橋門が現在の吊橋両端の橋門脇に残る。写真は右岸側、鹿鳴の「鳴」の部分が故意に削り取られている。さらに、川原にもう一つ日本時代設営の橋門が残っているのが吊橋上から観察できる。この吊橋を左岸に渡ると、そこにもラクラク溪下流へ向かい玉里市街に抜けた旧警備道が残っている。八通関古道鹿鳴段と呼ばれ、片道3キロ弱が歩道化され、全段平坦なため往復3時間ほどで歩ける。八通関古道の入門コースともいえるが、散策する人は少ない。

カシバナ事件碑

カシバナとはブヌン族カシバナ社にちなむ。碑が立つ場所の山上には同名の駐在所があった。この碑にある通り、大正4年(1915年)5月12日、ターフン社ブヌン族に襲撃され8名の日本人が殺害された。その五日後、この地よりさらに東側のターフン駐在所員12名全員が殺害される事件が発生する。前年に台湾総督府がブヌン族に対し行った銃器没収が引き金となったといわれる。当時、銃器は原住民の重要な狩猟道具だった。これらの事件は、総督府にブヌン族管制強化のための警備道の開削と再整備を促す。八通関警備道(東段)は大正8年建設開始、同10年完工。



かつ長期間に及んだ場所だけに、設置された駐在所もおおよそ40カ所を数え、それらにちなむ遺構・遺跡が多い。瓦拉米歩道の場合、登山口から順に、山風、佳心、黄麻、蔵の各駐在所跡に、中国語と英語で丁寧な解説が施された案内板が立てられている。山風駐在所跡をしばらく進み、鋼鉄製の長く、非常に高度感のある吊橋を渡ると、すぐにもう一本、古色蒼然とした吊橋が現れる。両端のコンクリート製橋門頭には、「山風橋」と実に風雅な日本語が刻まれている。台湾の山中奥深くに残る日本時代の橋遺構は多い。八通関古道上にも少なからず残るが、このように現役のものは今やほとんどないのが現状である。

途中、古道脇の一段高い場所に、2メートルは優にある無傷の石碑に出会う。「カシバナ事件殉職者之碑」である。今は異国の山奥で、突然、カタカナに出会うのは衝撃的だ。日本統治時代の理蕃政策下で、原住民と台湾総督府の間で抗争事件が多発し、双方に甚大な犠牲者を出した。日本人により殉職碑が多く建てられたが、この碑はその大きさと保存状態の良さで随一のものである。また、古道脇を注意深く見ていると、「台湾総督府交通局遞信部」と刻まれ番号を付された石柱にも出会う。当時、電信網が引かれていた証左である。これも当時の原住民管制を物語る遺跡だ。

日清戦争後、台湾統治を開始した日本人をまず驚かせたのは、千古斧鉞(かやぶ)を入れぬと思わせた山の深さであった。このことは、古道を歩くと、今でも容易に想像できる。当時の豊かな自然はいまだに現役である。古道西段を父子断崖、玉山に代表される動の自然美とすれば、東段の始まり部分は、静の自然美と言えるかもしれない。かつてそうであったように、今でも多くの人々がその魅力に取り付かれる。■

※「台湾古道を行く」は不定期で連載します。