

北合歡山(標高 3,422 メートル)より、合歡山主峰(同 3,417 メートル、写真右最高点)と東峰(同 3,421 メートル、写真中央最高点)、その鞍部で台湾自動車道最高点である武嶺(同 3,275 メートル)方面を望む。武嶺は冬に冠雪する。約 100 年前のタロコ戦役時、第五代台湾総督佐久間左馬太率いる日本軍は武嶺下に司令部を設け、台湾原住民タロコ族の討伐へ向かっていた。このため、武嶺はかつて佐久間峠と呼ばれていた。



性から日本人と台湾古道とのかかり合いを最も雄弁に語る

天空古道とも呼ばれるこの古道こそ、そのスケールと特殊

ングの経験のある観光客なら、事前に手続きをすれば、特別

でなければ入れない道だったが、実は最近になって、ハイキ

すでに開削から百年近くを経過し、崩壊が激しく、上級者

「天空古道」と呼ばれる道である。日本人にもあまり知られ

内の自動車道ではない。そのはるか上空の断崖絶壁上を貫く

しかし、締めくくりに歩くのは、観光客が行き来する溪谷

台湾古道の最終回にしては、タロコ渓谷はあまりにポピュ

台灣古道

最終回

を
行
く

[文·写真] 西豊穰



タロコ戦役の軍用路

台湾最大●の自然遺産であるタロコ溪谷には、タツキリ（立霧）溪が削り出した壮麗な大理石の岩盤が「東西横貫公路」（中部横貫公路）の両側に垂直に立ちはだかる。同溪谷の核心部は、東西横貫公路の朱塗りの門柱をくぐり、サーピスセンターや宿泊施設のある天祥までのおよそ20キロの区間だ。

国内外から多くの観光客が自家用車やバスを連ねて訪れ、雲に霞む断崖を見上げ、大理石岩盤の間を縫うように走る紺碧の溪流を覗き込み、歓声を上げている。東西横貫公路の前身は、日本時代に開削された「合歡越道路」だ。今は合歡山越嶺古道と通称される。



佐久間左馬太

(1844-1915年)

長州藩出身で、幕末は維新の志士として活躍、征台の役、西南の役、日清戦争、そして台湾と駆け抜けた。タロコ溪谷山中

には今でも「佐久間台湾総督露営之地」碑が倒壊はしているが完全な姿で残っている。佐久間は戦況視察中に崖から転落、負傷するが、タロコ族の間では佐久間はこの時落命したと信じられてきた。尚、現代台湾で佐久間の名が冠され残っているのは、佐久間山（標高2,809メートル）と研海林道（「研海」は佐久間の号）がある。

(写真クレジット *****)

タツキリ溪沿いに西進し、中央山脈を登り、やがて南進、合歡山群峰を経て、南投県霧社に至る約120キロの原住民管制の理蕃道である。

もともとは大正3年（1914年）の第五代台湾総督佐久間左馬太が指揮したタロコ戦役時に開削された軍用道路だが、東西横貫公路のタロコ溪谷内の段は、昭和14年（1939年）、タツキリ溪で砂金が発見され、日本人がその採金・発電用のため敷設した自動車道がベースである。天空古道は、この自動車道の遙か上にある錐麓断崖（標高2607メートル）の三角錐山の麓を貫く合歡山越嶺古道の一段で、通称「錐麓古道」、台湾原住民タロコ族を管制するために利用された。

この古道を開削するきっかけとなったタロコ戦役とはいかなる戦いだったのか。これは佐久間が明治43年（1910年）に発令した「五箇年計画理蕃事業」の最終段階で起きた総督府とタロコ族との武力衝突だった。台湾総督府は当時、樟脳、木材などの森林資源を利用した殖産興業のため、当時すでに台湾原住民の狩猟の必需品になっていた銃火器を没収し、抵抗する部族は武力で帰順させようとしていた。

このため日本人と原住民の衝突は台湾各地で絶えなかった。タロコでは1896年に、日本兵がタロコ族の少女に乱暴したことへの報復に日本兵の首を狩る新城事件が発生。それを契機に衝突が激化し、最後は佐久間自身が軍司令官として直々に出動するまでに至った。

断崖絶壁の天空古道

天空の古道へ向かおう。タロコ溪谷内の最初の観光スポット「長春堂」を過ぎ、「燕子口」へ向かう。燕子口は、岩壁に小さな自然の洞穴が多数の穿たれ、燕が巣を掛けていることからそう呼ばれている。ここが錐麓古道の東側の入口だ。タツキリ溪を渡る真新しい緑のペンキに塗られた鋼鉄製の錐麓吊橋が見える。崩壊が激しく危険極まりなかった錐麓古道は2008年7月に整備され、一般ハイカーに開放された。人数は限られるが、事前に入園証と入山証を取得すれば入ることができる。この入口で管理人に証明書を見せ、古道に続く入り口の鍵を開けてもらう。

緑の吊橋を渡ってから約1時間、急登を強いられた後、急に眼前が開け、

コンクリートの門柱に出迎えられる。かつて日本人警官が駐在していたバタカン駐在所跡だ。バタカン駐在所跡地からは古道は緩やかな登りにかかり、さらに1時間ほど歩き、二つの洞穴をくぐると、その後は古道脇の岩盤が大きくと数を増し、古道の最高点に近い、天空の名の由来でもある錐麓断崖に到着する。

完全に垂直な断崖面にできた道はまさに天空の道。特に延長500メートルの錐麓断崖に造られた部分は道幅も90センチ程度、削られた山肌以外は

タツキリ溪谷を渡る錐麓吊橋、錐麓古道の東側起点



合歡山越嶺古道

[1] 錐麓古道から見下ろした九曲洞。タロコ溪谷最大の見所で、旧自動車道を歩道に換えて豪快な溪谷美を鑑賞できるようにした観光スポット。

[2] 東西横貫公路建設中の殉職者約200名が祀られている長春堂。1956年夏に建設を開始、国民党の退役軍人を主力に1万余人を投入、4年後に完工という大事業だった。最大の難関は、現在のタロコ峡谷の核心部だった。当時は爆薬と鑿（のみ）、斧に頼る文字通りの人海戦術だった。

[2] 錐麓古道上に残されている地藏菩薩。バタカン駐在所跡地を過ぎ、洞窟をくぐったところにある。私もタバコを供えて安全を祈願した。

[3] 錐麓古道上に残されている大正時代の落書き。●解読できますか？●



錐麓断崖

錐麓駐在所を過ぎると、タロコ渓谷越しに中央山脈の峯々が見える。写真奥に写る最高点は畢緑山（標高 3,371 メートル）。手すりのない細い道を進みながら、天に浮かんでいるような三千メートルを遙かに凌駕する頂きを眺めていると、まさに天空を歩くような気分になれる。

まったく視界を遮るものがない。その高度感と恐怖感は、叫びたくなるほどである。谷側に柵が申し訳程度に敷設されているのはよい方で、大部分は岩盤にスチールのロープが張つてあるだけで、これを頼りに歩くしかない。

燕子口の標高が約 250 メートルで、古道の最高点の標高は 780 メートル。落差は 530 メートル、台北市の 101 階建て高層ビル「台北 101」の屋上から下の通りを俯瞰するのと同じ高度感だ。古道の最高点から足下に見えるのは九曲洞だ。

軍用道の開削当時、討伐隊とは別に日本総督府南投庁庁長が率いる「道路開鑿隊」が組織された。300 人の漢人苦力と 60 人の日本人警官とで構成され、爆薬を使用したため、1 日で約 2 キロも開削できたという。ただし、錐麓断崖の部分は 大正 4 年（1915 年）に完工、その後、大規模な崩壊が起こり、昭和元年（1926 年）に再整備された。今に残る古道はこの再完工のものだ。この際のは原住民を徴用していたようだ。

バタカン駐在所から約 1 時間半、距離的には全長の 3 分の 1 程度で断崖駐在所跡に至る。そこを過ぎると古道は



錐麓古道

[1] 錐麓断崖の絶壁を削って造られた古道。遠くから見ると、ひっかき傷くらいにしか見えないが、近づくにつれ、それが一本の道であることが判り驚愕する。そこが実際に人の歩いた道とはにわかには信じ難い。

[2] 錐麓古道東側ゲートと公園管理人。

[3] 錐麓古道にある指導標。

[4] 落石注意の警告案内板。古道の道沿いにこのように茶色の多くの警告板が立てられ、ハイカーに安全確保を促している。残念ながら今のところは、中文と英文のみだ。

錐麓古道の入山証明書

錐麓古道に入るには、入園証と入山証の二つをあらかじめ取得する必要がある。前者は公園管理处の専用ウェブサイトから申請でき、後者はタロコ峡谷入口脇にあるビジターセンター内の警察署で当日取得が可能だ。ただし、安全対策と環境保全対策のため、入山できる人数が平日の場合は 48 人、休日だと 72 人という厳しい枠が設けられている。

●●●公園管理处

URL

なだらかに下り始め、それまでの断崖上に曝された道路とは異なり、鬱蒼とした樹林の中を進む。さらに 1 時間ほどかけて錐麓駐在所跡に到着。ここが全行程の 3 分の 2 ほどの地だ。

錐麓駐在所を発つと、しばらくは大きく崩壊した岩石地帯で、道は鋼鉄製の梯子で歩道を上へ下へと確保してあるため、もともと古道がどこを通っていたのか全く見当が付かない。

岩石地帯を抜けて樹林地帯に入ると道は一気に急降下、タツキリ溪に流れ込む一本の川に降り立つ。錐麓断崖古道の西側起点、慈恩橋に出た。錐麓駐在所から慈恩橋までの行程は約 3 時間、特別な登山装備や登攀技術無しで全行程 6、7 時間で歩き通せた。

古道が伝える歴史

古道を掘削し、険しい道を歩いてタロコ族の討伐へと向かった日本軍は、軍隊とは別に組織した警察隊も動員し、軍は合歡山を越え東進、警察隊は新城からタロコ渓谷を西進し、東西挟撃の態勢で臨んだ。1914 年 5 月 17 日、軍事行動開始、同年 8 月 19 日、佐久間軍司令官が凱旋する。

日本側が軍人、警官、軍役を合わせ 2 万余人を投入したのに対し、抵抗したタロコ族は 300 人ほどだったという。台湾総督側が機関銃、野砲などの近代装備の大部隊で臨んだタロコ戦役の内実は容易に想像が付く。

錐麓古道を歩き終えた時、私は深い感慨を抱いた。地上 500 メートルを超す垂直の断崖絶壁上に道路を開削した日本軍の戦術に対してではない。以前は踏破するのに数日を掛けていたこの険しい道を、台湾の林務局（日本の林野庁に相当）と公園管理处の長年に渡る調査によって一般開放まで漕ぎ着けた努力に対してである。

台湾に残る多くの古道は、台湾、特に台湾原住民側から見れば屈辱の歴史の証しだが、それを歴史遺産として修復、保存し、多数の丁寧な案内板を敷設、政治的プロパガンダのない解説を施し、人々に広く開放している。歴史を真摯に語り継ぐその度量にも私は感動を覚えずにいられない。

錐麓古道とタロコ渓谷は雄大な自然遺産であるとともに台湾最大の人文遺産でもある。優に 50 本を超えるといわれる古道は、台湾と日本の歴史を語ってくれるのだ。■

