

# 第7章

## 台湾環島いっしゅうバイク紀行



高雄駅前から台湾一周の  
ツーリングに出発する筆者

バイクに乗り始めて、そろそろ一年になる。遅れて乗り始めた僕には、バイクを楽しめる時間が、冷静に考えて二十数年くらいしかない。だから自分なりに、つぎつぎとバイクで遊ぶ計画を立て、積極的に実行してきた。もちろん、焦りは禁物だが。

中でも、一年目を締めくくる小冒険が、今年（二〇〇九年）二月に敢行した「台湾環島ツーリング」だ。「環島」は台湾でよく使う言葉で、台湾島一周のこと。ぜいたくな遊びのようだが、親子三人で正月を箱根で過ごすよりも安上がりだった（妻子はその方がよかつたと言うかもしれないが）。バイク乗りの楽しみの豪華さ、ぜいたくさは、かける費用とはほとんど関係がない。それはぜいたくな「時間の使い方」によるのだ。

#### ■ぼくは「哈<sup>ハ</sup>台<sup>タイ</sup>族」

もちろん、海外でのツーリングははじめてだ。普通二輪に飽きたらまず大型二輪に乗り換えたいところから、この計画はつねに念頭にあった。

「なぜ台湾なんだ？」

と聞く人もいるだろう。ハワイや、イタリヤや、映画『イージー・ライダー』よろしくアメリカ大陸横断もいよし、若き日のチェ・ゲバラを偲んで南米大陸縦断でもいい。もちろんそれらもいつかはやってみたいが、費用もかかるし、特に後の二つをやるには、仕事

を辞めるくらいの覚悟がいる。それはややバイク小僧的だ。

それらに比べると台湾は一見地味だが、実はそうではない。それにまだ日本人でやった人がほとんどいないことも、僕は知っている。もつと身近な理由を挙げれば、近くて安くて気軽に行け、山あり海あり風光明媚、おまけに食べ物が世界一うまいときている……どうです、ちょっとその気になりました？

まあ、もつたいをつけるまでもなく、僕は心底から台湾が好きなのだ。台湾ではいま、伝統・サブカルひつくるめての日本文化にハマっている若者が多く、彼らを「哈<sup>ハ</sup>日<sup>リ</sup>族」と呼ぶ。訳せば「ニッポン大好きっ子」とでもなるか。僕はそれをもじって「哈<sup>ハ</sup>台<sup>タイ</sup>族」を名乗っている。

なぜなら、台湾は世界中でいちばん、日本と日本人のことを理解し、親しんでくれている国だからだ。日本にとつて最良の友好国なのである。日本のマスコミも、台湾のそれも、大陸中国の強い影響下にあるから、そのことをあまり報道せず、両国間のトラブルだけを取り上げる傾向があるが、自分で一度でも行ってみればわかることだ。

台湾には昔の、たとえば昭和の日本を思わせる懐かしい風景や家並みがあり、日本人以上に日本人のよさを残した人々が住んでいる。特に昔の日本統治期に教育を受けた年配者は、大変美しい日本語をしゃべる。とても親しめる土地で、長旅でもホームシックの心配は決していない。

風景もいい。十六世紀の大航海時代、台湾島を一目見たポルトガルの船乗りたちは、「なんと美しい島だ！」

と感嘆の声を上げた。その言葉を素直に受け入れた台湾人たちは、今でも「美麗島」を島の別称にしており、高雄の中心街にもその名前の駅がある。もちろんポルトガル人やオランダ人による統治を肯定している訳ではないが、誰が言ったことでも、誰が持ち込んだ物や文化でも、よいものは素直に受け入れるのが台湾風である。つまり「大人」なんだな。

異国の船乗りたちを驚かせたように、台湾は、九州よりやや狭いのに、中央山脈には阿蘇山どころか富士山より高い四〇〇〇メートル級の山々があり、田園地帯の西海岸、すぐ隣まで峨々たる山が迫る東海岸、さらに湖や渓谷、瀑布その他自然の景観が、まるでお弁当のようにぎっしりと詰まっており、風景にメリハリがある。今回はそれらすべてを、この目で見てやろうと言うわけだ。バイクが一台あれば、一週間でかなりいろいろな場所に行ける。

前回、二〇〇五年に鉄道で全島を一周してみて、僕はたちまちこの風景が大好きになった。ツーリングの前哨戦として、この鉄道旅行はお奨めだ。その名も「環島周遊券」という五〇〇〇円もしない切符一枚あればよい。このころにはまだ、日本の協力でできた台湾高鉄（HSR：いわゆる「台湾新幹線」）はなく、今回はじめて乗ってみた。快適で速いのはよいが、台湾の土地と人に親しみ、理解する目的から言えば、一台のバイクに遠く及ば

ない。

■計画するのも楽しみのうち

一週間ものロング・ツーリングだから、計画は慎重に立てた。台湾第二の都市である南部の高雄を出発し、六泊七日で左回り（反時計回り）に海岸線沿いの省道（日本の国道にあたる。台湾の「国道」は高速道路で、二輪車は走れない）を一周する。

一日目…高雄↓台東、二日目…台東↓花蓮、三日目…花蓮↓台北、四日目…台北近郊、五日目…台北↓台中、六日目…台中↓嘉義、最終日…嘉義↓高雄。

地図上の総走行距離は約一〇〇〇キロなので、日本国内なら三、四日あればいいだろうが、慣れない海外での運転だし、一目散に走るだけではつまらないので、少し余裕を見て一日あたりの行程を抑えた。渡航直後と帰国直前に三泊分のノリしろもあるから、全体では九泊一〇日の台湾旅行だった。いつも天候が味方をしてくれるとは限らないから、変更の余地がなくてはならない。無理なスケジュールは事故に直結する。

うーむ、「計画も」どころか、ツーリングはどうやら、ああでもない、こうでもないと考えているときがいちばん楽しいような気がする。やっている最中はバイクで地面とダンスを踊っているだけで、他のことは考える余裕がない。計画の最中の期待感と、終わってからやってくる楽しさの余韻に挟まれて、一つの旅の印象が決まる。

台湾環島ツーリングのコース②

最終日	6日目	5日目	4日目	日程
2/18(水)	2/17(火)	2/16(月)	2/15(日)	日付
<p>台南省一七↓高雄。途中、台南と高雄の主要観光地を見て回る。台南では億載金城、安平古堡(ゼーランドディア城)、台南運河。高雄では左營蓮池潭、旗津半島。</p>	<p>阿里山を眺める、ツーリング中の最高地点を通るコース。新美、茶山、大埔拱橋↓省一八↓龍美、玉井↓省二〇↓台南。新中横公路)↓信義、阿里山↓省一六、県一五二↓集集、水里↓省二一(新中横公路)↓信義、阿里山↓省一八↓龍美、玉井↓省二〇↓台南。</p>	<p>画面の更新による。うややきついでコース。嘉義で適当なホテルが見つからなかったため、今日の日中から頭份まで一号線を南下した後、山沿いの三号線に入り、翌日湖、卓蘭、東勢、埔里に下り、草屯、省二四(新中横公路)↓埔里、魚池、日月潭を一周、埔里に下り、省二四(新中横公路)↓埔里、魚</p>	<p>台北省一↓桃園、新竹、頭份↓県二二四、省三三↓三灣、獅潭、大湖、卓蘭、東勢、埔里に下り、省二四(新中横公路)↓埔里、魚池、日月潭を一周、埔里に下り、省二四(新中横公路)↓埔里、魚</p>	<p>コースと見所</p>
<p>ホン 洪さん宅 144km</p>	<p>グアンホア 光華大飯店 344km</p>	<p>ダーシン 達欣大飯店 392km</p>	<p>ヨーマイ 優美大飯店 205km</p>	<p>宿泊先 走行距離</p>

総走行距離:1,986km

省:省道、県:県道、郷:郷道。「甲、乙、丙、丁」や「一」はバイパスを表す。

台湾環島ツーリングのコース①  
(計画ではなく、実際に走ったコースによる)

3日目	2日目	初日	日程
2/14(土)	2/13(金)	2009/2/12(木)	日付
<p>谷ほぼ計画のままだが、太魯閣渓谷を回ることにし、九份と基隆は翌日に回した。</p>	<p>花連省八(蘇花公路)↓新城省八(東西横貫公路)↓太魯閣渓谷ほぼ計画のままだが、太魯閣渓谷を回ることにし、九份と基隆は翌日に回した。</p>	<p>高鼻省一七↓林邊、枋寮↓省一↓楓港省二六↓恆春、墾丁、鵝鑾鼻省二六、県一九二〇甲↓新莊省一↓楓港省二六↓恆春、墾丁、鵝鑾鼻省二六、県一九二〇甲↓新莊省一↓楓港省二六↓恆春、墾丁、鵝</p>	<p>コースと見所</p>
<p>ヨーマイ 優美大飯店 287km</p>	<p>ジンイセイイチ 馨憶精緻民宿 303km</p>	<p>旅行家商務會館 (台東トラベラーホテル) 311km</p>	<p>宿泊先 走行距離</p>

省:省道、県:県道、郷:郷道。「甲、乙、丙、丁」や「一」はバイパスを表す。

しかし、あらかじめ断っておくと、この計画はあくまで計画にしか過ぎなかった。実際に走ってみると、思いのほか出足は順調で、次回に取っておこうとあきらめていた内陸部にも足が向き、終わってみたら前ページの表のような欲張りなコースにふくらんでいた。総走行距離は一九八六キロと、最初の計画の倍近い。主要省道を走って一周するだけのつもりが、最南端と最北端の岬、日月潭や阿里山といった中央山脈に近い観光地まで足を伸ばした。

ちなみに今回のコースは、「海岸沿いは左回り、日月潭などの湖は右回りに」コースを設定している。左側通行の日本では、「海岸沿いなら右回り（時計回り）」に、山や湖なら左回り（反時計回り）」にする。目的の風景を対抗車線越しではなく、直に見ながら走れるし、停まってシャッターを押すのも楽だから。もちろん、走行中の余所見は禁物だが。

8

#### ■台湾でバイクに乗るには

台湾渡航前にやっておかなければならない手続きがある。免許証に関することだ。あたりまえの渡航準備については、ここでは触れない。現在、台湾はパスポートの有効期限が三ヶ月以上あれば、ノービザで入国できる。

海外で車やバイクを運転するには、通常「国際免許証」を使う。これは運転免許センターで発行してくれるもので「日本の免許証の翻訳」という性格を持つ。

しかし、この「国際免許証」は台湾では使えない。これを通用させる法的根拠となる国際条約に加盟していないからだ（たぶん中国の圧力で、加盟できないのであろう）。

そこで、日台間で事実上の大使館の役割を果たしている「財」交流協会」では、独自のルールで、日本の運転者が台湾で運転できる制度をスタートさせた。この制度は二〇〇七年九月に発効したばかりで、実はそれまでは日本人が台湾国内で運転することは違法だったのだ。それでいて台湾のレンタルバイク屋では、以前から日本の免許証でバイクが借りられたのだから、台湾的アバウトさの一例だろう。

台湾でのツーリングに必要なこの手続きについては、僕の知る限りまだどの本にも書かれていないから、ここで触れておく価値はありそうだ。

まず最寄りの（社）日本自動車連盟（JAF）の営業所で、免許証の「中国語翻訳文」を作ってもらおう（次ページの図）。料金は三三〇〇円（二〇〇八年一月現在）だった、「翻訳」というのも定型文だから高い気もするが、台湾環島の大目標のためとあってはしかたがない。僕の場合はすぐに発行してもらえたが、翻訳者のスケジュールによっては二時間くらい待たされることもあるそうだから、時間に余裕を見て行こう。

また、バイク乗りなら、地の果てまでも愛機を連れて行きたいところだが、残念ながら台湾にバイクを持ち込む現実的な手段は、存在しない。唯一残っていたフェリー航路も、昨年廃止されてしまったし、貨物扱いで空輸すればいいかもしれないが、往復ではたぶん

9

■台湾のワイルドな交通事情  
 チャイナ・エアラインのジャンボ機で桃園国際空港に降り立ち、すぐに台湾高鐵（HSR）日本では親しみを込めて「台湾新幹線」と呼ぶこともある）に乗り換えて台湾第二の大都市・高雄に向かった。空港の近くではついにバイクを借りるあてがつかなかったが、はじ

新たに買うくらいの費用がかかるだろう。  
 そこで現地のレンタルバイク店をあたることになる。これから計画する人は、Yahoo!やGoogleなどの検索サイトで、「機車出租」をキーワードに検索してみるといい。台湾全土に「出租店」があるのがわかる。  
 なぜか首都・台北にだけは「出租店」が非常に少ない。あっても、大型バイク専門の非常に高い店だったりする。以前にはもつとあったのだが、前述の制度ができる前に「無免許」の外国人に貸していた店が、取り締まりにあつて店じまいしたという説もある。せっかく合法的に運転できる制度を整えた矢先に、それとは逆行する残念な出来事だ。現在でも、外国人への対応は店によってさまざまで、台湾人の保証人を要求される場合もある。相手があることだけに、そのあたりはとても心配だった。行ってもバイクが借りられなければしかたがない。幸い、日本在住の台湾人の友人のお兄様が高雄に住んでいると聞き、出租店探しから高雄でのホームステイまで、願ってもない協力を得られた。

新たに買うくらいの費用がかかるだろう。

そこで現地のレンタルバイク店をあたることになる。これから計画する人は、Yahoo!やGoogleなどの検索サイトで、「機車出租」をキーワードに検索してみるといい。台湾全土に「出租店」があるのがわかる。

日本駕照中文翻譯

姓名	野口 喜洋
出生日期	1960年1月15日
住址	市川市南行徳1-13-2
核發國・核發機構	日本国 千葉県公安委員会
換照日期	2008年9月30日
駕照種類	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">                 ・大型 ・中型 ・普通 ・大型特殊 ・大型二輪                  ・普通二輪 ・小型特殊 ・原付 ・牽引             </div>
可駕駛車輛類型	參考附頁
有效日期	2013年2月15日
駕照號碼	458206656980
持照條件	中型車僅限8tの中型車
考照日期	1991年4月30日
備註	没有

2008年12月15日

No 02361 T

譯本發行機關：財団法人 交流協会

受委託譯本發行機關：社団法人 日本自動車連盟

関東本部千葉支部

小林和子

免許証の「中国語翻譯文」。封筒などに入れ、  
 運転中に提示できるようにしておく



「冒険」の協力者・洪崇玄さん  
レンタル店の店頭で

さんは義兄が経営する果汁メーカーに、奥さんと二人でお勤めとのこと。家には他に八〇代のお母様と、その世話をしているインドネシア人の家政婦さんがいる。

夜も更けてきたが、今日はもう一仕事ある。洪さんの YAMAHA JOG（一五年前に、僕が転倒して右鎖骨を骨折した因縁のバイクだ）の後ろに乗って、明日からバイクを借りる、高雄駅前の機車出租店にゴー。ほんのわずかな距離を走る、台湾のワイルドなバイク事情の一端は垣間見えた。

三人乗りや、子供をステップに乗せるなどはあたりまえ。一家四人がまるごとバイクで移動する光景も目撃した。事故など起こしたら一家全滅だ。気を

めての高鐵にも乗れたし、まあいいか。高鐵の切符は日本からインターネット予約できるし、若くて優秀な従業員も揃っているので、何の心配もなく利用できる。

それに高鐵に乗ると、日本で生まれた新幹線が走っているなあ、というちょっとした感激がある。車内アナウンスで、北京語（国語）と台湾語（福佬語）は知らない女がしゃべっているが、英語のアナウンス（“We will soon make a break stop at Taitung.”とこうあれ）は、日本でもう何十年もしゃべり続けている声の若いあの女だ。こんなところで彼女に会えるとは！

この高鐵（HSR）にしても、高雄市内を結ぶ新交通システム（MRT）にしても、四年前に来た時にはまだなかった。台湾は九九年の大震災後も急速な発展を続け、今は日本と同様、世界同時不況に巻き込まれてあえいでいる。ちょうどこのころは、政府が景気対策として打ち出した「消費券」が話題になっていた。

終点の高鐵左營站で MRT に乗り換え（「站」は「駅」のこと）、最寄りの文化中心站で、今回お世話になる洪崇玄さんに電話しようとするケースをかきまわしていたら、タイムリングよく本人が迎えにきて、すぐ近くのマンションにあるご自宅に連れて行ってくださった。僕は今回、空いている一部屋に泊めてもらい、そこをベースキャンプとして台湾を一周するのである。

洪さんと僕の会話は、日本語、北京語、英語まぜこぜだが、なんとか意志は通じる。洪

つけて欲しいものだ。

「ホントはいけないんですけどね」と洪さん。

ノーヘルの大哥アネキや小姐アネキも多い。

「ホントはいけないんです。罰金五〇〇元ね」

ところで、台湾の免許制度に関してすごい話を聞いた。交通違反の罰金はあるが、点数制度はないそうだ。じゃ金持ちなどは、金より時間だとばかり平然と違反を繰り返すのではないだろうか？

「そういうことはありますね」

台湾でバイクに乗るのに、右側通行以外にも日本と勝手が違う点は、交差点でバイクは二段階左折しなくてはならないことだろう。左折のときは、「？」字のように交差点の右側の道路に入り、横断歩道の前にある「待轉区」と描かれた箱にすべりこむのだ。

その代わり、というのも変だが、右折車は信号と関係なくどんどん入ってくる。これはバイクも車も同じ。

「これも日本とは違いますね」

「ホントはいけないんですけどね」

さらに言うならば、歩行者もなかなか油断できない。

#### ■二人に一台のバイク大国

台湾のバイク事情に触れておく。アジアの多くの国と同じく、台湾では一五〇CC以下の小型バイクが日常生活の欠かせない「足」だ。バイクの保有台数は二三〇〇万人の国民の実に六割。赤ちゃんから老人まで含めての半分以上だから、必要とする人はたいがい持っているわけで、これは前に書いた機車出租店を探す苦労とも関係している。

九州の面積より狭い国土に、それだけのバイクが走り回っているのだから、台北や高雄といった大都市は大変だ。交差点の信号待ちでは何十台ものバイクが停止線にひしめき合い、車と歩道のわずかの隙間を狙ってアクロバティックにバイクが駆け抜けたら、ヒヤリとすることも多い。このツーリングでも、朝、都会を抜け、郊外の省道に出ると、ほっと一息ついたものだ。

しかし、台湾の道路がツーリングに向かないかと言えば、それはまったく違う。

日本の国道にあたる省道では、バイク専用レーンが整備されており、車と二輪車の分離が考えられていない日本のように、二輪車でも肩身が狭いことはない。地方にも片側二車線（+バイクレーン）の立派な道路が通っており、車の台数は日本よりはるかに少ないから、むしろツーリングには最適の道である。

台湾人の多くは成人前に免許を取ってバイクに乗り出す。一五〇CC未満の小型バイクの場合、実技試験はおろか技能教習さえないから、誰でもすぐ免許が取れる。日本のよう





スクーターはあらゆる仕事に使われる

に興味だけでなく、通学から行楽、通勤、仕事まで、一台の小型バイクをフルに使い倒すのが台湾流だ。数人の男の子が集めたバイクのキーを、女の子がクジ代わりに引いてお相手を決め、タンデム（二人乗り）のバイクで郊外デートをする、ほほえましい習慣も見られる。よほど偉くなった人は別として、大人の多くもそのまま小型バイクに乗り続けるから、日本のように、バイクオヤジとバイク小僧の対立構造は生まれにくい。

洪さんに案内されたのは、高尾駅前の「春天旅遊汽車機車出租」。車のレンタルやリゾートホテル経営まで手広くやっている大手である。二四時間営業の店先にずらりと並ぶバイクから、

KYMCO RACING 150とぶらぶらを選び。

「こっちはよく走るヤ〜」

出租店の大哥は言う。「あー、一〇〇〇キロごとのオイル交換は忘れないでよ」

帰国後、カタログを調べたら、日本ではまだ発売前の最新型だ。コンパクトな車体の割にパワフルな一五〇cc、一三・八馬力のエンジンを積んでいる。

この機種を翌一二月から一八日まで借りて、お値段は一〇日七〇〇元×七日分の四九〇〇元だった。一元は現在三円未満だから、格安である。それでも台湾で一般的な一〇〇ccや一二五ccに比べると高いのだが、この選択は正しかった。特にバイクがひしめく大都会の道路では、パワーに余裕がある方が早く集団から抜け出して安定走行できるし、車の走行を妨害せず、調和的に走れるからだ。この「車と調和して、同じように走る」ことは、いつでもどこでもバイクを安全に運転する一番のポイントである。飛ばすためのパワーではない、安全のためにもある程度のパワーは必要なのである。

ちなみに台湾で大型バイク（五五〇cc超）が解禁されたのはつい最近で、見かけることもまれだ。数十台に一台、二五〇ccクラスを見かけるくらい。ハーレーやBMW、DUCATI、国産各社のリッターバイクがうようよしている日本とは様子が違う。

僕が持つて行ったライセンス（日本の免許の翻訳文）でも、大型バイクが借りられるが、なんと一時間六〇〇元というとてもない料金だった。一日ではなくて一時間ですよ！

一日一五〇〇元も出せば車が借りられることを思えば、いかに高いかがわかる。台湾では大型バイクが、まだそれほどの貴重品なのだ。

■台湾最南端から海を眺めて（二月一二日）  
環島ツーリング初日。

この日は高雄から台湾島最南端の岬を巡り、東海岸の台東に抜ける。

昨晩、話を決めた機車出租店で、整備を終えたバイクを受け取り、意気揚々と出発する（第7章口絵）。操作に迷いながらトリップメーターを〇に戻す。果たしてこのツーリングで何キロ走ることになるか……。

はじめての右側通行に、緊張を強いられる。

「右側通行だ、ミラーモードだぞ」

などと自己暗示をかけつつハンドルを握る。「ミラーモード」というのは、任天堂のゲーム「マリオカート」のプレイヤーにのだけ通じる隠語。だが案に相違して、右側通行にはすぐ慣れてしまった。国内には右側通行の運転を練習する場所などないから、自分が慣れることができるかがまったくわからず、不安で一杯だったのだが、実際にやってみると、左右の交通ルールの違いは、ほとんど瞬時にスイッチできたのである。ちなみに帰国したときにも、身体を左側通行に戻すのに何の苦労もなかった。これは我ながら、不思議な感

覚だった。

この件だけではなく、大きな旅行の前はたいがい不安なもので、人にも寄るだろうが、僕など期待より不安の方が大きい。だが実際、旅に出てみると、不安は少しずつ現実によって解消、いや解決されてゆき、期待感の方が高まってくる。自分でも不安を無意識に押さえ込むように、やや浮かれ気味になる。旅先特有のこの気分を、僕は嫌いではない。不安の効用の一つかもしれない。

さつそく高雄市内で道に迷う。前回も台北市内を散歩していて道に迷い、交番の世話になった前科があるのに、ちつとも学習していない。台湾の街中には、省道番号をはじめ「大域的」な表示がほとんどなく、通りの名前だけしか書かれていないから、よそ者にはハードルが高いのだ。これには、今日の目的地・台東でふたたび苦しめられることになるのだが、もちろん本人は気づいていない。

太陽を頼りに南へ走っているうち、自然に目指す一七号線に出た。一〇キロくらいロスしたけれど、借りたバイクの走行練習と思えば没問題！ 予報されていた雨はどこへやらの快晴である。

しばらく走ったところで、ずっとしよっていたリュックサックを、持って来たツーリングネットで座席の後部に固定する。これは僕の地元のホームセンターで買った安物だが、ツーリングの間中、大活躍してくれた。ただ、この作業は出租屋の店先でやるといながら

れるかもしれないので、しばらく走ってからやるとよい。これで俄然、身軽になった。なにしろHIGHのエアバッグ・ジャケツト自体、結構な重さなのだ。日が高くなるにつれ、熱帯の実力を思い知らされる。走っていないとたちまち汗が吹き出してくる。

高雄市の南の林邊市を抜けたところで、一七号線から一号線に合流する。まだ朝から何も食べていないが、バイクのご飯が先だ。最初に通るかかった「加油站」に入る。台湾のガソリンは「九二無鉛」「九五無鉛」「九八無鉛」の三種あり、出租屋で指示された「九五無鉛」を入れる。台湾原油を精製して作る台湾のガソリンは品質がよく、「九五」といえば日本のハイオクに近いオクタン価である。おまけに値段が日本の六割とはありがたい。このツーリングでの燃料費は三〇〇〇円とはかからなかった。ついでに人間様もコンビニでそそくさと朝飯を済ます。

風が出てきて、軽い車体を押し流そうとする中、一号線を南下し、楓港の街に出る。ここは西海岸を縦貫する一号線の終点で、左に別れば台東に直行する九号線（南廻公路）、このまま行けば台湾最南端に向かう二六号線に入る。思いの外順調に来てしまった。台東までの道のりはあと一〇五キロしかなく、一時にはついてしまおうだろう。計画を変更し、思い切って台湾島南端を目指すべきか？ こちらはおそらく一五〇キロくらいは遠回りになる。

出発前に、友人のライター・はにわきみこにこの計画コースを見せたら、

「一番いいところに行かないんですね」

とやられてしまった。彼女も僕同様の「哈台族」で、二〇〇七年には屏東県政府の招きで二ヶ月のホームステイをした経験を持つ。その彼女が言うのだから、見ないと後悔しそうだ。ついに台湾最南端・鵝鑾鼻アレスペンヒトを目指すことを決心し、二六号線をさらに南下する。

KYMCO RACING 150 はきびきびと快調に走ってくれるが、ふだん乗っているバイクとの性格の違いにとまどう。カーブ時に車体が倒し込みにくく、慣れない右カーブで時々センターラインを割込みそうになる。

やがて墾丁にさしかかる。ここは台湾屈指のリゾート地であり、海水浴場やリゾートホテルなどの観光施設が建ち並ぶ。沿道には一〇件以上ものゴーカート場が連なり、沙灘車サンドバギーへと誘う看板も目につく。

一二時四五分、出発以来一三五キロ。ついに最南端の鵝鑾鼻に到着した。ここは国家公園になっている。駐車場にバイクを停め、土産物屋の並びの小さな店で牛肉麵を食べる。スパイシーな味付けの牛すじ肉を煮込んだスープに、ラーメンよりくせのない麵がよく合う。店のオヤジさんがちっこいバナナを二つ、トマトを二つ、サービスにつけてくれた。「大きいのはダメだ。小さいのがうまいんだ」

わざわざ大小のバナナを両手に説明してくれるオヤジさんが可愛い。

とにかく最南端まで行こうと、四〇元の入場料を払って公園内に入り、そこに建っ



台湾最南端の岬から眺める東シナ海

る「滄海亭」というあずまやまで、早くも痛みはじめた足をひきずって歩く。ライダー姿で足を引きずっていると、ヒーロー気分になるから不思議だ。あずまやのベンチに身体を投げ出して、ようやくたどり着いた最南端の潮騒を聞いていると、

「ついにここまで来たなあ」という感慨がこみ上げる。

小降りの雨は南台湾の常だから、いちいち苦にしていたら暮らしてゆけないが、ここに来てにわかにも本降りになってきた。だが、ここまで来てしまったからには、なんとしても今日中に台東まで走らねばならない。

だがそれからが難関だった。九号線の南側では省道や県道の整備が遅れて

おり、道路が素直に海岸線を通っていない。鵝鑾鼻から先、いろんな道を通り継いで九号線に戻るのだが、ここで細い山道をパイワン族の部落・牡丹社に抜けようとして道に迷った。脇道に紛れ込み、ぬかるみでバイクがまったく制御できなくなることを思い知り、ほうほうの体で道を引き返した。これだけで約一時間のロス。改めて海岸沿いから牡丹社に抜け、さらに一三キロの山道を九号線に接続する壽峠まで抜けた。

もう一六時で日も傾きかけているが、とにかくここからはひたすら九号線を辿れば目的地の台東に着く。壽峠から台東まで、九号線のツーリングはとて快適だった。東海岸に出たら雨はほぼ上がるし、峠から海岸まで、十数キロにおよぶ長大なダウンヒルコースで、ようやくKYMCOを思いのままに操れるようになったし、壮大な海辺の景色を眺めながら、車の少ない、制限速度七〇キロという高速道路なみの道を快走した。

しかし、この日は試練の日になるべく宿命づけられていたらしい。台東についたものの、予約したホテルの場所がわからないのだ。

日本でインターネット予約した際、表示されたパウチャーを印刷してきたのだが、ホテル名と住所が英語でしか書いてない。「An ching St. Taitung」の「Traveler Hotel」が、地図のどこに当たるのかわからないのだ。一〇キロほど市内をあてどなく走り回ったあげく、結構大きな警察署を見つけ、受付のお巡りさんに聞いて見たが、英語がまるでダメな上、漢字の英字表記（ピンイン）さえ読めないらしく、自分の町のどの通りなのかわか

らないときた。

「どのホテルでもよいのか？」

と、筋違いなことを言っていたが、そのうち、

「ホテルの電話番号は？」

と言いつ出した。台湾語がわからない僕に代わって電話するつもりらしい。それは助かった、とパウチャーを隅々まで読んだが、なんとホテルの電話番号は書かれていないのだった。そんな不親切な、とは思ったが、安値につられて怪しげな旅行会社を使った報いだ。使えないお巡りさんと使えない旅行会社に挟まれて僕は困惑した。適当なことを言って警察署を去り、とにかく落ち着ける明るい場所を探して、なぜか台東駅に向かった。その街の中心は鉄道の駅だという、必ずしも正しくない信念に基づく行動である。実際、台東駅は遠い街はずれにあった。

「落ち着け」

ジェット型ヘルメットとエアバッグジャケットという、台湾ではとんと見かけない異様な風体で待合室のベンチに腰掛けた僕は、そう自分に言い聞かせた。老眼鏡をかけ、日本で買ってきた分厚い台湾地図帳の、台東市拡大図のページを隅々まで精査したが、わからない。第一、これでわかるくらいなら、地元の警察官だってわかるだろう。

その時、ページの右上に「台東市」の街路一覧が載っているのに気づいた。今朝、出しなに高雄で道に迷ったように、台湾では、街中には通りの名だけが表示され、郊外に出ると省道や県道の表示がはじまる二重の方式が用いられている。よそ者にわかりにくい分、地図ではこうした配慮がなされているのだろう。

藁にもすがる思いで、会社員時代に習った基礎中国語の記憶を召喚しつつ、列挙された通りの名前を一つずつ読んだ。通りの名前は、北京語ピンインのアルファベット順に配列されているようだ。「安慶街」というのがあった。これかもしれない。他に「A」で始まりそうな通りはないが、地図のその場所にホテルの記号などない。まあいい、行って見て見つからなければ、この駅に戻ってきてベンチで寝ようと覚悟を決め、最後の気力を振り絞った。はじめて借りたバイクで今朝から三〇〇キロ以上も走ってきたので、疲労はピークに達していたのだ。

ようやく「旅行家商務會館」なるビジネスホテルが見つかった。これを「Traveler Hotel」と表記されたって、わかるわけがないと、旅行会社への憤りを新たにす。

実を言えば、この地図帳は重いので、今朝、高雄の洪さん宅に置いてこようかと思ったくらいだ。そうしていたら僕は今ごろ、台東駅の待合室のベンチで寝ていただろう。

コンビニで買ったサンドイッチとビールを一気に飲み食いし、ベッドに倒れ込む。灯りを消す余裕さえなく熟睡した。

だがすぐに、季節はずれの花火大会に目を覚まされた。海岸の方らしいが、結構大規模

で、一時間もやっていただろうか。この部屋はごみごみした裏通りに面していて、眺めはお世辞にもよくないが、この時の花火だけはきれいに見えた。裏通りのホテルの窓から大輪の花火を眺めているうち、なんだか日本の地方都市でも旅しているような気がしてきた。無事に花火が終わったころ、一日中苦しめられた雨が、この街にも追いついてきた。この日の走行距離は三一キロ。結局、計画にはなかった台湾最南端を見に行ったために、一五〇キロ近く余計に走った勘定になる。くたびれ果てたが、二度と行けないかもしれないところに行けてよかった。疲れは明日に残さなければいいのだ。

バイクのフロントボックスで雨ざらしになっていた台湾全図（地図帳とは別の一枚物の地図。これも重宝した）は、あちこち穴があいてポロボロになってしまった。部屋の床に広げて干したが、どこかで買い直しなければならぬだろう。

#### ■ 幻の「便當」を求めて（二月一日）

今日は台東から花蓮まで、東廻りの省道を使って北上する。計画では風光明媚な東海岸沿いの省道一一号線（花東航路海線）をひたすら北上するはずだったが、欲張って、一一号線（海線）と九号線（山線）の二つのルート zigzag に行くことにした。

宿では朝食が出ないので、居てもやることなく、八時にははやばやとチェックアウト。「中正路」を走っているつもりでいつのまにか「更正路」に入っていたりするのにとまど

たが、無事に最初の目的地「国立台湾史前文化博物館」に着く。とても全部見る時間はながい、執筆中の小説『台湾カフカ』のために、原住民（オーストロネシア系種族）に関する展示だけは見ておきたかったのだ。昨日から右足の靴擦れがひどく、早くも足が痛み出す。旅行中ずっとライダーブーツ一足で済ませようとしたのがいけなかったのだ。ミュージアムショップでブヌン族関係の資料（童話と入門書）を買う。僕の中国語力ではこの程度がせいぜいだ。

つぎの目標は九号線（山線）の池上駅前にある、「全美池上便當」の本店で、前回の旅行で食べ損ねた人気の弁当を食べることだ。こういう思いつきが往々にして僕の人生を狂わせる。

目標は遠大だったが、台東の街を出たとたん、池上へ直行する九号線に入り損ね、一一号線に入ってしまったことに気づく。このまま行けば池上は通らない。さてどうするか？ 出発以来四〇〇キロ。覚悟を決めて一一号線から二三号線に折れ、馬武溪をさかのぼってゆく。九号線までは片道四五キロ、そこから台東側に数キロ戻れば目指す池上がある。弁当一個のために片道五〇キロの山道を余計に走ろうというのだから、我ながら酔狂である。だが昨日と打って変わった快晴で、片道数十キロなど「どうってことない」と思ってしまう。車通りも少ない峠道を、ダンスのステップを踏むように快走する。

一時近くになり、ようやく目当ての「全美行池上便當」を食べることができた。日本で





東廻公路海線沿いの絶景

の最屑である僕にはたまらなかった。  
大満足で池上便當本店を後にし、九号線を北へ。いくら弁当のためといっても来たときと同じ道を五〇キロも戻るのとはなあ……と店で地図を眺めていたら、ちよつと先で三〇号線に折れれば、一一号線はかなり先の長濱に出られることがわかった。今日は山あり海ありでぜいたくなコースだ。一日のうちにはこれができるというのは、台湾ツーリングの醍醐味だろう。  
玉里の少し手前にある安通で三〇号線に折れる。池上付近と違い、ここでは海山両線の距離は一〇キロと少ししかない。海山両線を隔てる山脈の厚みにも、厚いところと薄いところがあるのだろう。思わず「厚い」「薄い」と言っ



台湾田全土に名声を博している全美池上便當

いう「弁当」をこのように表記して、「ベントタン」と発音する。元はもちろん日本語だ。本店とは言うものの、こぢんまりとした田舎の駅前食堂に過ぎない。レジで八〇元の券を買ひ、席でボンヤリしていたが、なかなか店員が来ない。奥の窓口で自己申告し、便當と引き替えてもらおうシステムだったのだ。まるでお役所のようなだ。  
日本人の舌にはやや甘すぎるおかかの田麩に、鶏肉、豚肉、魚のほどよいおかず、そして主役はなんとといっても、台湾一の誉れも高い池上米だ。日本の、たとえば魚沼産コシヒカリに匹敵するブランド米だが、コシヒカリのうまさとかや違う方向を目指していて、ササニシキやフサオトメ（千葉県の銘柄）

ちやうくらい、このあたりの山々は板のようにそびえ立ち、中央山脈の堂々たる山容とはまた別の厳しさを見せている。やがて九号線に出て、茫漠と煙る海岸沿いの道をひたすら走った。

だが、ちょっとやばいことになってきた。ここにくるまでの五〇キロ、加油站がありしだい燃料補給しようと思っていたのだが、それがない。行けども行けども、ない。見渡すかぎり人家すらない海岸沿いの道を、燃料の切れかけたバイクでひたすら走る心細さといったら……。

ようやく豊原という小さな町に着いたが、そこにも加油站は見あたらない。

「落ち着け」

僕はエンジンを止め、この旅行で二度目になる台詞を吐いた。「いきあたりばったりに動くと、泣きを見るぞ」

座席の後ろにネットで固定したりリュックの中から、例の分厚い地図帳を取り出して眺める。それによれば、海沿いにはこれからも数十キロにわたって加油站はなく、一キロほど先の、豊原集落の道を左折してしばらく入ったところに、小さく「一般加油站（二四小時）」のマークが！

「つづれたりしてるなよ」

と祈りながら、ようやくたどり着く。ほとんどタンク容量一杯に入った。本当に危なかつ

た。

「ア・リ・ガ・トー」

アミ族の小姐が歌うように言ったが、歌いたい気分だったのはこっちだった。

この地図帳に救われたのはこれで二度目だ。高雄に置いてこなくて本当によかった。これからも俺を大事にしろよ——リュックに戻されながら、地図帳がそう言っているように思えた。

ようやく海岸の絶景を楽しむ余裕もでき、この日最後の数十キロを楽しく走る。

夕刻、二〇分ほど「南京街」を探したあげく、今日の宿、馨憶精緻民宿にたどりついた。部屋に荷物を入れ、すぐ夕食と買い物が出る。

前にこの町に来たときは、列車の乗り継ぎの二時間を惜しんで、美崙山公園と台湾一と呼ばれるワンタン屋を、忙しくタクシーで経巡ったものだ。そのワンタン屋「液香扁食店」は、民宿の目と鼻の先だが、残念ながらワンタンが売り切れたらしく、早々と店じまいしていた。代わりに近くの「戴記扁食」で食べる。セロリが効いた薄味のスープは、液香扁食店の四年前の味の記憶と比べても区別がつかない。宿の女将によれば、液香扁食店の親戚筋にあたる人がのれん分けしてもらった店だとか。でももう少し遠くに店開きしないと共倒れにならないか？ とあらぬ心配をする。

これで人心地ついた後、近くの靴屋で「サンダル以上靴未満」のような履物を買う。右





民宿の従業員・マリーさんと二ショットで

らい走ることになるのか？ 考えると怖い気さえする。

■台北はバイクの「バトルフィールド」(二月一四日)

この日は花連から九号線を北上し、首都・台北にたどり着く。途中、太魯閣渓谷に寄る。

出発前、民宿の従業員でフィリピン人のマリーさんに写真を撮ってもらった。ついでにちゃっかり二ショットも。台湾にはアジア中からさまざまな人種が仕事を求めてやってきており、それだけ多彩な女性の魅力に触れられる。

朝市の賑わいの中を抜け、九号線を北へ。一時間ほどで、太魯閣渓谷の入口につく。ここから天祥までの一九キ

足の靴擦れの痛みが限界に来ていたので、行儀悪く路上で履き替え、代わりにライダーブーツを袋に入れる。ああ爽快だ！ 靴先がアヒルの嘴のようになっていいるから、靴擦れにも当たらず、いくらでも歩けるではないか。これからはバイクに乗っているときだけブーツを履こう。

夜八時頃、この民宿のオーナー、日本人の片桐秀明さんにお目にかかり、烏龍茶を飲みながら話を伺う。ここに泊まると『花蓮を中心とした東台湾開発の歴史』——「台湾人が親日的な理由」を解き明かす(私家版)という興味深いパンフレットをくれるので、部屋でパラパラと斜め読みしてきた。原住民の「土地を返せ」運動に密かに関わっている日本人のこととか、霧社事件や七脚川事件など、日本統治期の原住民との不幸な過去について、いくつかの興味深い話を伺うことができた。

片桐さんは五五歳くらいまで、ある製鉄会社でプラント建設の責任者をしており、台湾にもプラント輸出の仕事で数年間来ていたのだが、そこで、「自分だけでも生活してゆけるのではないか」と思うようになり、六年前に脱サラして民宿のオーナーになった。台湾人の奥さんともそのころ知り合ったのかと思うが、聞きそびれた。脱サラ同士、話はずむ。もう還暦を過ぎてているが、髪こそ白いものの、声にも張りがあった若々しく、元鉄鋼マンらしいたくましさを感じさせる御仁だ。

この日も走行距離は三〇三キロと、大幅に予定をオーバーしてしまった。全部でどのく



東海岸の難所・清水断崖

やってくれる加油站が少ないことは、さらに一〇〇〇キロ走ってから二度目のオイル交換で思い知ることになる。ところで、交換後、店員がオイル警告ランプの消し方を知らず、あれこれ試しているうちに、大事なトリップメーターをリセットされてしまった。ここまですら六八四キロ走ったから、これ以降はいちいちそれを加算しなければならぬ。很麻煩（面倒くさい）！

災難はさらに続いた。しばらく走った後、よせばいいのに自分で警告ランプを消そうとして、うっかりいたずら防止のキーシャッターを閉めてしまった。開け方がわからない。これには青くなった、新城の近くの修理屋までバイクを押し歩き、その大爺（アニキ）に教える請う

口を往復する∞号線は、巨石がゴロゴロする雄大な溪谷沿いの道である。その間に長春祠、九曲洞、慈母亭、祥徳寺などの名所が散在する。

天祥の標高は四五〇メートルほど。この名は南宋末の忠臣で、「正気の歌」を詠んだ文天祥に基づく。政府がここを観光地として持ち上げているのには、元の禄を食むことを潔しとせず刑死した文天祥を、中国共産党の支配を潔しとせず大陸反攻を掲げてきた国民党の党是と重ね合わせているのだ。以前はここに太魯閣族塔比多(Tabito)部落があったという。土木工事技術もない時代に、よくこんなところまで入ってきたものだ。

八号線を登っている間に早くもオイル警告ランプがつく。トリップはまだ六五〇キロくらい。

「なんだよ出租屋、一〇〇〇キロ走ったら必ずオイル交換も何も、それまで持たねーじゃねえか」

などと悪態をつきながら走る。

この八号線は東西横貫公路と呼ばれ、天祥から先に一六〇キロくらい走れば台中に至る。次に来た時はぜひ走ってみたいものだ。今日はおとなしく登って来た道を引き返し、海沿いの九号線（蘇花公路）に出る。これから一番の難所である清水断崖を抜けて蘇澳へ向かうのだ。

最初の加油站でオイル交換はできたが、これは僕の幸運であり、台湾ではオイル交換を



快速公路は五五〇cc以上限定

まだ存分に活躍できる場を与えられていないのだ。この条件を踏まえて言えば、やはり台湾の道にはせいぜい二五〇ccまでのスクーターか、六〇〇ccクラスのネイキッド・バイクが似合うだろう。

北宜公路の峠越えはすばらしかった。だが、その恍惚は台北市内に入って戦慄に変わった。な、なんだこれは……信号が変わるごとに、数十台のバイクが各自の最適経路をめぐってまっしぐらに進む。歩行者に便利な信号の残り秒数表示も、公道レーズのスタートの合図だと見なされている。これは気をつけない

た。キーの頭についているイボみたいな部分を、閉まったキーの穴に差し込んで捻ればよいのだ。こんなの、教わらなければ一生わからないだろう。謝謝大哥！

九号線をさらに北へ向かうと、清水断崖にさしかかる。垂直に近く切り立つ絶壁の二〇〇メートルもの高さに、道が紐のように張り付いている。ダンプカーやバスなども含めて車通りが激しい上、バイクを止められる路肩がほとんどないので、断崖の写真を撮るのに、ずいぶん怖い目に遭った。

進むにつれ、海から濃い霧が吹き寄せてきた。水の魔女の息吹のような冷たい霧である。だが、もちろん海霧が冷たいのではない。山上から吹き下ろす冷気に、海から吹いてくる湿った風がぶつかって、このあたりで濃い霧になるのだ。

蘇澳の街からは、九号線と二号線の二つのルートがある。二号線で海沿いを走ることにした。

午後二時四〇分、出発以来八一六キロ、頭城周辺。このまま海沿いの二号線を行こうかとも思ったが、台北まで基隆経由でまだ一三九キロもある。見たかった九份や基隆は翌日に回すことにして、九号線（北宜公路）で台北までの七四キロをおとなしく帰ることにした。この道は台北県や宜蘭県のバイク乗りの人気スポットらしく、どこにでもいるスクーターだけでなく、南部ではほとんど見ない大型バイクも多かった。台湾でつい最近解禁になった大型バイクのナンバープレートは赤色で、「AB45」とか「FM93（ラジオ局か）」な

どと表記され、他には何の文字もない。将来はともあれ、まだこんなので済んでしまうのだから、総数は数万台未満なのだ。機種はもっぱら日本製で、特にYAMAHA FZRの600や1000をよく見かける。他にもハーレーを二、三回、BMWやDUCATIはしつこく見なかった。前に書いたように、出租屋でも大枚はたけば大型バイクは借りられる。

ただ、思うに、台湾の道にあまり大きなバイクは似合わない。リッターバイクに乗って本気を出せば、北から南まで三時間で走ってしまう。「国道」と呼ばれる高速道路に二輪車は入れない。日本では例えば首都高や阪神高速にあたる「快速公路」に、ようやく五五〇以上のバイクが入れるだけである。台湾で「機車騎士」と呼ばれるバイク乗りたちは、

と今日にでも事故るぞ、と身を引き締めた。洪さんの原付に乗って走った高雄がいいかげんな危なさだとすれば、ここ台北のはもっと殺伐とした、競争的な危なさである。

命からがらという気分、午後五時過ぎに「優美ホテル」に到着した。ここに泊まるのは前回の旅行以来二回目だが、その時には「友美ホテル」という名前だった。

「去年、改名したんですよ」

というフロント係は、四年前にもいた小姐だ。台北の街で迷子になった僕が、市内の交番に保護されたとき、

「パトカーで送ってくればいいじゃない」

とすごい提案をした猛者である。

ホテル近辺をぶらついたあげく、「日式しゃぶしゃぶ」の店で夕食を取る。日（本）式とは言っても、同じなのは「お湯で肉や野菜を湯がいて食べる」ことだけで、後はすっかり台湾料理化している。客が好きに作るタレも、置いてある材料をどう組み合わせたって決して和風にはならない。僕はそれでもよいので、ニンニク醤油風のタレで羊肉と野菜を食べた。台湾ビールに清酒一本。この旅行ではじめてのぜいたくな夕食だが、それでも四七〇元という安さだった。

この日の走行距離は二八七キロ。やはりツーリング旅行では、計画よりも何割か余計に走る覚悟が要るようだ。

#### ■環島ツーリングは一日休み（二月一五日）

台北近辺の観光地・九份や基隆を見る予定なのだが、「環島ツーリング」である以上、最北端の石門洞にはぜひ行かねば、という気がしてきた。

中華粥とたつぷりのおかずで、昼飯抜きでも済むくらい食べた後、部屋に備え付けの電帳で「機車出租」の項を調べてみる。「汽車」や「貨車」はたくさんあるが、「機車」は非常に少なく、台北市西区の「消費指南」には、「山口重型機車出租」の一件しか載っていないかった。しかも名前からして、これは大型バイク専門の出租店だろう。台北に機車出租店が見つからないという噂は、どうやら真実らしい。

今までになくゆっくり支度をし、九時半に出発した。ホテルから南北に走る幹線道路・中山路を南へ、台北駅を過ぎたところで左折して忠孝路をまっすぐ行けば、それが自然に五号線であるという具合である。台湾の都市内の通りは慣れないとわかりにくい、このように「中山路」が街を二分するように南北に走っていることが多い。つぎに「中正路」がそれと直交して走っているから、この二つの通りの名前を覚えるのが第一歩である。「中山」は孫文の、「中正」は中華民国を建国した蒋介石の尊号。

台北から五号線で基隆へ。基隆港は、日本統治期に栄えた台湾の玄関口である。そこからは二号線（濱海公路）を辿って、瑞濱から瑞芳を通って山に入る。

隣村の金瓜石と間違えたりしたが、ようやく無事に九份にたどり着いた。かつて金鉱で栄えた町で、斜面に張り付くように建つ古い家並みが郷愁を誘う。日曜日とあって大変な人手だった。そこのガレージに五〇元でバイクを停め、古い町並みを歩く。一番の繁華街である基山街では、行列が進まなくなったところが臭豆腐の屋台の前だったりして、結構つらい思いをした。

基山街の屋台が途切れたところから石段を下ると、映画『悲情城市』のロケ地として有名な茶飯店の前に出る。観光客が必ず写真を撮るスポットだ。日本人客も多いのだが、それならこの映画も日本でももう少しポピュラーになってよいと思う。まだ若いトニー・レオン（梁朝偉）の抑えた演技がすばらしい。耳が不自由な役にしたのは、レオンが台湾語を話せなかったからだとか。

山を降りて基隆に戻り、北海岸を巡る二号線に入る。昨日は行かれなかった最北端への道だ。里程標によれば、台北までは思いの外近く五〇キロ程度である。

午後二時半、早くもこのツーリングの総走行距離は一〇〇〇キロの万台に乗った。台湾最北端の石門洞は、最南端の鵝鑾鼻と違い、あっさりした景勝地だった。思えば四日前、鵝鑾鼻の四阿で海を眺めていたのが、もう遠い昔のようだ。人の経験など、ほとんど忘れられ、風化してゆく。こうして書き留められた文章だけが、ようやく定着されて残る。思えば恐ろしいことだが、その恐怖は、作家が文章を書き続けるための推進力である。

午後四時、台北に戻った僕は、欲ばって閉館間際の故宮博物院に駆けつけた。

「ホントはいけないんですけどね」

と洪さんの真似をしながら、付近の公園の茂みにバイクを停め、入館する。昨日の土曜日なら八時まで営業していたそうだが、今から入っても三〇分しかない。しかたなく入口外のミュージアムショップを時間まで物色する。故宮博物院には九枚組の公式解説DVDがあつて、前回来たとき、取りあえず「陶磁器編」を買ったが、今日はその他興味のある分野を四枚買う。残りはこの次来たときの楽しみにしておく。それから「マイ箸」にするつもりで、故宮博物院謹製の持ち運べる箸を買った。締めて四〇〇〇元くらい。大盤振る舞いのようなだが、このくらい使わないと手持ちの台湾ドルが余ってしまう。齢を重ねるにしたがつて、どんどん美しい物が好きになってゆくのはなぜだろう？ 僕の場合、所有欲でないのが幸いだが。

昨夜と同じホテルで、エアバッグ・ジャケットの「鎧」を脱ぎ捨て、身軽になって街に繰り出す。MRTの雙連站を越えて民生西路を歩いてゆくと、ちょうど寧夏路の小さな夜市に出くわした。何か食べる気で冷やかすが、意外と食欲をそそるものが少ない。

日本に帰ったら誰彼に、

「いやー、台湾は食うもの、食うもの、うますぎてさあ」

などと自慢してみたいものだが、結局、僕の味覚は基本的に日本人なのだろう。ちよっ

と淋しくなるが、気を取り直し、夜市の近くの店で「炒羊肉（羊肉と青菜の炒めもの）」を肴に台湾ビールを干した。この取り合わせはなかなか乙だ。

この日の走行距離は二〇五キロ。ゆっくり休むつもりが、それなりに忙しい一日になってしまった。のんびり休めない性分なのかもしれない。そういえば、昼飯を食うことをすっかり忘れていた。

#### ■台湾最大の観光地・日月潭へ（二月一六日）

台北から台中まで走るついでに、計画では翌日回るつもりだった日月潭を回ってしまおうという、ややきついコースである。実は、嘉義で適当なホテルが取れなかったため、今日明日中に台南まで到達してしまおうという、これもやや無理な全体計画の変更に基づいている。

所持金の残りは一万五千元（約五万円）くらい。台北の二日間で結構使ったつもりなのに、まだ余りそう。読めない台湾語の本を山ほど買い込んでもしかたないし、バイクじゃ大荷物は運べないから、無理して使いつくすこともない。

がんばって朝八時前にホテルを出発。中山道を下り、昨日とは逆に忠孝西路に折れると、それが台湾の大幹線である省道一号線である。中山路と忠孝路の交差点には、台湾人の商魂のたくましさ象徴するような大雑居ビルが建っているから、格好の目印になる。

一時間ほど走って桃園を抜けるころから、霧雨が降り出す。雨粒は見えないが、ヘルメットのバイザーやむき出しの上着の袖が濡れてゆく。座席の後部にネットで固定したリュックサックをビニール袋でくるみ、止め直す。人間様の方は、麻煩なので止めた。濡れるのが苦になるほどの雨ではないし、台湾にいますと、自然と雨を苦にしなくなってしまう。

新竹をすぎて頭份。ここまでは一〇〇キロかそこらなのに、その割に時間がかかったのは、台北から桃園付近までに信号が多かったのと、ええと……国道沿いの檳榔（ピンロウ、台湾語でビンヌン）売りの店に気をとられていたためだ。

檳榔は檳榔樹という小型の椰子の木みたいな植物だが、ここではその実を加工して作る、台湾人（主として男性）が嗜む嗜好品を指す。嗜むと身体がカッカして元気が出るというから、アッパー系の合法ドラッグみたいなものだろう。檳榔樹の天辺近くに固まってチヨロチヨロと生っている、大きめのドングリくらいの実で、嗜好品としての檳榔は、ふつう、実に切れ目を入れ、キンマの葉（胡椒の葉だと聞いたが、他の植物かもしれない）と、食い物だとも思われない石灰や赤い灰が少量塗ってある。ジョージ・オーウェルの『象を撃つ』を読んで興味を抱いたのが、もう三〇年前になる。

檳榔売りは台北や高雄のような大都会はもちろん、どんな田舎町でも必ず見かけるありふれた商売で、台湾における檳榔産業全体の規模は知らないが、檳榔樹の栽培から、嗜好品としての製造、売り手まで含めれば、膨大な人数が関わっているのは確かだ。栽培植物





ツーリングに絶好の三号線

に準ずる取り締まり関係者に見えたらしい。身振り手振りで誤解を解き、ようやく一箱の檳榔を購った。なにやら扇情的な絵柄の箱に入って、値段は五〇元。一〇〇元でなかったのは、要するにうまく会話が成立せず、あり得べきその手のサービスが残念ながら省略されたためだろう。これを今噛んで気が変になっても困るので、実験は台中のホテルにたどり着いてからにしよう。

新竹まではいわば首都圏らしく、車も多かったが、そこを過ぎるとぐっとすいてきた。幸い雨もあがった。一号線の様子もわかったことだし、別の道を行ってみたくもなる。

頭份から県道一二四号線に入り、鉄道の西部幹線沿いを通る一号線から、

としては、米について二番目だという。こんな、言ってしまうえば大して役にもたない嗜好品のために、国民がそんな労力をかけていてもいいのかと、台湾の将来を憂えてしまうくらいだ。

で、何を気をとられたのかというと、その……檳榔店の中で、一風変わっていて、男としてはどうしても興味を惹かれてしまうのが、国道沿いや観光地の店である。たいがい、アクリルか何かで素通しにした店、というよりボックスに、バスツールみたいな高い椅子を置き、そこに超ミニのドレスとか、水着とか、ナース姿とか、時には下着姿の娘が脚を組んで腰掛け、トラックや仕事車のドライバーを誘うのだ。年頃の娘にとっては割のいいバイトらしく、十八歳以上二十二歳くらいまでの娘がなるという(ダウト!)。そうでもない「檳榔専業」の店とどうやって共存できるのかと言えば、檳榔西施がいる店は、そうでない店より値段が高いのだ。一箱三〇元の檳榔が西施の店では五〇元だったり、ちよつと胸元をはだけるとか、その手のサービスがついて一〇〇元になったりする。

この檳榔を一度は嗜んでみたかった僕は、勇気をふりしぼり、だがるべく好みの娘がいるボックスを選んで、野良猫がすり寄るようにバイクを停めた。檳榔西施が注文を聞きに出てきてくれないので、アクリルのドアをバイクグローブのごつい拳で、コンコン、と優しく叩くと、金色のビキニ姿の娘は驚いた様子だ。まだ話もしていないのに日本人とわかるはずもなく、要するにごついエアバッグ・ジャケットを着込んだ僕が、警察か、それ



台湾最大の観光地・日月潭

らの、ぜいたく極まるツーリングだった。台湾最大の観光地をゆっくりと一周し終えた僕は、そこから台中へ、二一号线、一四号线、三号線と乗り継いで帰還した。昨日あたりになってようやく気づいたのだが、台湾の里程標は、その街の中心——たとえば東京なら日本橋といった代表地点ではなく、その街の境界までの距離を示しているらしい。よって、日本と同じ感覚で走ると、まず「なんだ、台中までこれだけか。楽勝だね」などとぬか喜びさせられ、つぎに「まだつかないのか、おかしいなあ」と愚痴ることになる。

午後八時ようやく台中駅前のホテルに到着。台中站とバスターミナルを

内陸の山沿いをゆく三号線に乗り換える。最初のうちこそ傍若無人なトラックが多かったが、やがて車通りもまばらになり、誰にも遠慮せずライディングが楽しめた。なだらかな山間を走る片側二車線の広いワインディングロードが堪えられない。ただ時々、道に野良犬が飛び出してくる。台湾は野良犬が多い。それもなぜか黒犬が多い気がする。午後一時、東勢。このまま三号線を行けば三〇キロ足らずで台中まで着いてしまう。雨も止んで暖かくなったせいもあり、もうすっかり日月潭を制覇する気になっている。果たしてどれだけの距離が上乘せされるのかはわからないが、ええい、まだ早いし、なんとかなるわい、と腹をくくった。

それにしても、雨の降りはじめから山間の道を飛ばしていた間は、とても寒かった。昼飯はいらないと思っていたが、たまらず東勢の「山東水餃」とかいいう小さな店に飛び込み、「原汁牛肉麵」七〇元をすすり込んで、寒さで消耗した体力を補った。

東勢で三号線から八号線へ入り、美林の手前でさらに二一号线に分岐する。ここから先が結構長く、午後四時ごろにようやく日月潭のほとりにたどり着いた。すでに目的地である台中を南に数十キロ行き過ぎている。

夕暮れ時の日月潭を一周するのは、外国人観光客にはめつたにできない、ぜいたくな観光コースである。周囲は約三三キロ。タクシーで回れば結構な金額になるだろう。途中、何枚も写真を撮る。向こう岸はかすんで見えない。台湾随一といわれる絶景を楽しみなが



八階から見下ろす妙な部屋だ。小さくて古いが、汚くはない。一泊たかだか九五〇元の部屋に、これ以上の期待は酷だろう。明日は朝食も出ないから、できるだけ早く出発しよう。今日の走行距離はなんと三九二キロ！この旅での最長不倒距離に違いない。台湾の都会の道を夜走るのは、まだいささか怖かった。

■台湾の背骨に迫る（二月一七日）

はじめの計画を大きく変更し、新中横公路を通って玉山や阿里山を眺める、この旅での最高地点を通るコースになった。

駅前の朝の賑わいに起こされてしまう。窓の真下のバスターミナルから発着する長距離バスを退屈しのにぎに見下ろしたりしている。台湾ではバス会社同士が熾烈な値引き競争を演じており、台北から高雄まで三五〇元（約一〇〇〇円！）とか、いったいどうやって儲けるのか、と首を傾げるような割引料金にお目にかかる。バスとバイクさえあればどこでも行ける国なのだ。

朝七時半には出発。ツーリングに豪華な宿など要らないと、つくづく思う。一日中走って帰ってくれば、後はビールでも飲んで寝るだけであり（僕の場合はその前に、メモを元に記憶を辿り、一日の経験を文章化するというちよつと麻煩な作業が要るのだが）、部屋のよしあしはほとんど気にならない。それにツーリングには早起き早出が三文の得だから、

ら、チェックアウト時刻のぎりぎりまでいたくなるようなホテルではなく、こんなところでぐずぐずしていてもしかたないなあ、と思えるくらいのホテルが丁度いいのだ。その点、この旅でのホテルの選択はほぼ正解だった。台北のは前に泊まったホテルに義理立てしたまでで、それが一番高い宿だったが、そこに泊まった二日間も、帰ってきてから寝るまではほとんどパソコンに向かっていた。

台中市街を南に抜け、三号線を南下。このまま行けば目的地の台南まで、午後一時には着いてしまうが、実は昨晩、新中横公路を通って阿里山へ抜けてみようかと思いつたのである。地図で見ても標高三〇〇〇メートル近いところを通るはずで、いくら亜熱帯とはいえ、二月にその高度では路面が凍結していかと危ぶんだが、まあその時は引き返すまでだ、と蛮勇をふるったのだ。せめてもの準備に、冬用のヒートテック下着の上下を着込んできたのだが、平地の国道ではかえって汗が噴き出す。

九時半に竹山の手前で三号線から一六号線に入り、集集へ。すぐに県道一五二号線に入ると、それが集集線の線路沿いだった。幸運にも龍泉站手前の踏切でローカル色豊かな気動車列車に出会えた。

集集は、一九九九年の台湾大地震の震源地だったところで、日本統治時代に作られた古い駅舎も地震で倒壊したが、そっくりそのまま建て直したというから、台湾の人々がその時代の風物を懐かしみこそすれ、毛嫌いしていないのが、中国や韓国とは違う。駅の横に

泊まり、せっかく朝三時に起きて祝山からご来光を眺めようとしたのに、曇天で雲しか見えなかった。今日はすばらしい快晴で、台湾の最高峰・玉山（標高三九五二メートル）が手に取る近さに眺められる。地図を開くと、祝山より近い、山頂からわずか六キロの距離まで肉迫しているのだ。これも前日の日月潭一周と同様、よほどの準備がなければ観光客には縁のない体験だろう。こんなところにまで自由にやってこられるのが、バイク旅の最大の魅力だ。道の味わいも素晴らしく、六〇キロものワインディングロードにやや飽きてしまったくらいだ。何という罰当たりな。

ここで、早くも二回目のオイル警告ランプがついた。二ストエンジンではないから、そう致命的なサインではないのだが、どうやらこのバイクは走行一〇〇キロ毎に一リットルのオイルを交換しなければならないらしい。日本の原付二種もそんなでしたっけ？

午後一時半、出発以来一六六七キロ。ついに新中横公路を終点まで走り終え、阿里山郷に入った。僕のささやかな冒険は終わった。

ここには海沿いの嘉義の街から、森林をかき分けるように四時間近く登ってくる森林鉄道がある。ヒマラヤ、アンデスと並んで世界三大山岳鉄道の一つに数えられるこの「阿里山森林鉄道」は、いつも予約で一杯になるほどの人気で、鉄道旅行が本来持っているスリルとスペクタクルをふんだんに提供してくれる。僕は前回の旅行で堪能したから、今日は阿里山郷には寄らず、そのまま一八号線（阿里山公路）を降りることにした。



台湾最高峰・玉山を間近に見上げる

あつた鉄道博物館は、残念なことに農産物直売所になってしまっていた。集集を出てすぐに水里の町を抜ける。ここから二一号線こと新中横公路は、台湾の背骨・中央山脈に分け入って玉山に迫り、阿里山郷に抜けることになる。ここからが本当の冒険だぞ、と気を引き締める。何しろ六〇キロ、標高二六一〇メートルまで登る山道を駆け抜けるのだ。コンビニでチョコレートを一箱買ったのは、道に迷った時の用心である。心配性と言われるかもしれないが、この時はそのくらいの決意だった。

ここからの二時間のツーリングは、これまでで最高のバイク体験になった。前回の旅行では阿里山郷のホテルに

村、新美村、茶山村と、ツォウ族の部落を見られたことだった。

午後四時前、命からがら、という感じでしょうか。素直に国道だけを使っただろうかには早かっただろう。教訓——地図上で近くても、山道を近道と思わないこと。特に台湾では。

大埔の町で燃料補給をしたとき、加油站の青年に、「オイル交換できますか」

と聞いたら、困り顔であれこれ言ってきたが、言葉がよくわからない。

「いや、台南まで行ってから交換するよ」

「台南はまだ遠いから」  
青年は僕を引き留め、ちょうど通りかかったガールフレンドか誰かに声をかけて、バイク修理屋まで案内するよう頼んでくれた。

「いいわよ」

気軽に引き受けたその女の子のバイクを追尾し、町の小さなバイク屋に向かう。女の子はブヌン族らしく、角角で後ろを振り返る笑顔がなんとも可愛い。オイル交換が終わるまでその場で見ていてくれた。

「謝謝ニー」「バイバイ」

南島の飛行場の整備兵みたいなバイク屋のオヤジも、最敬礼で見送ってくれた。台湾人



ツォウ族の特色ある涼亭建築

この日は一つつまづきをした。龍美という村落で、一八号線から県道一二九号線に入り、郷道（産業道路）を抜ければ三号線に近道できると考えたのである。確かに地図上ではその方が大分近く見えるが、この判断は裏目に出た。この郷道は地図からは読み取れない曲折やアップダウンが多くて思ったより距離があるし、おまけに途中からは土石流災害でもあったのか、道路がほとんど寸断され、およそ二輪車で通れる道ではなくなっていた。すれ違うのは復旧のための作業車やダンブカーだけで、これならいっそ一般車通行止にしておいてほしいくらいだ。それとも僕が、何かの表示を見落としたのだろうか？ せめてもの収穫は、途中で山美

の親切さには、この旅で何度救われただろう。僕の子供の頃には、日本にもこうした善良な人々がたくさんいたのだが、いったいどうなってしまったのか。

この二度目のオイル交換でようやく納得した。日本のガソリンスタンドが「サービステーション」として給油から修理、車検まで総合的なサービスを提供するのに対し、台湾の加油站は原則として給油だけをするところで、大都会近郊を除けば、一〇〇〇キロに一度必要なオイル交換さえ町のバイク屋の管轄らしいのだ。

午後五時、玉井で三号線から二〇号線に入り、後は一路台南へ。すぐに「台南まで三六キロ」の里程標が出たが、例によってこれは台南市の境界までの距離だから、実際は一〇キロくらい多めに見ておけばいい。ともあれ、燃料もオイルもはや心配不要だから、焦ることはない。折しも熱帯の（今日のツーリングで、北回歸線を北から南へ越えて来たのだ）大きな太陽が日が沈みかけているが、『走れメロス』は止そう。

この日の走行距離は三四四キロ。

#### ■台湾環島ツーリングも最終日（二月一日）

いや、もう「冒険」そのものは昨日で終わってしまったかもしれない。今日は台南から高雄までの約五〇キロを走ればいい、いわば消化試合なのだから。早出の必要もないから、一階の喫茶店で朝食を取った後、部屋でくつろぎながら予定を立てる。せめて今日一日く

らいは「観光」してみようと、両都市の主な見所をピックアップする。

台南・億載金城、安平古堡（ゼーランドディア城）、台南運河

高雄・左營蓮池潭、旗津半島

午前一〇時、ホテルのフロントにリュックを預かってもらい、出発する。入場料を払って中を見物するような施設では、重たいリュックがじゃまだったので、とても助かった。結構貴重品も入っているから、バイクの荷台に残しても行けないからだ。

まずは億載金城。英語で Evergold Castle と表示がある。清時代に日本の攻撃を防ぐために建てられたフランス式要塞である。ここより早い時期のフランス式要塞である函館五稜郭と構造がよく似ている。こちらは正方形だからいわば「四稜郭」か。「城」といつてもいまでは城壁だけで、その上をそぞろ歩きながら見て回るものらしい。高校生くらいの若いカップルにシャッターを押してあげて感謝されたので、朝からちよつとよい気分になった。

小雨が降る中、つぎに訪れたのは安平古堡（ゼーランドディア城）。こちらは一七世紀のオランダ式要塞である。オランダ人が築いた城の中で、オランダ人を追い払った「民族の英雄」鄭成功の銅像を見るのはちよつと奇妙だ。その辺のカップルに声をかけて、その前で写真を撮ってもらう。中年以上なら知っているだろうが、鄭成功は長崎の平戸で生まれた漢日のハーフであり、近松の浄瑠璃『国姓爺合戦』のモデルだ。

ホテルに荷物を取りに戻る道筋は、台南最古の運河のほとりを通る。ここから台南が、いや台湾が始まったといっても大げさではない。この運河はまさに台湾開発が着手された場所であり、「台湾」の語源は「台南」なのだから。

いよいよ旅の終わり、高雄へと走る。車の多い一号線より、海沿いの一七号線の方が快適だろう。最後の旅路である五〇キロを、噛みしめるように、じっくり進むように走る。

台湾高鉄左營駅の付近で、蓮池潭竜虎塔を見に立ち寄る。池の中に建つ二つの七層の塔を、トンネルになって巨大な龍と虎がつかみ合うという、大胆な意匠の建物である。実は僕の次回作『台湾カフカ』の中で、脇役のヤクザ者がここに住んでいるという設定なのだが、実際にそれが可能かどうか、一度現物を見てみたかったのだ。内部を歩き回ってざっと測量すると、まあ二〇人くらいならなんとか住めそう。ただ、塔の六層や最上層になると、ほとんど螺旋階段に占められ、人の居場所などなくなってしまふが。

左營はもう高雄市内である。帰り道、せっかく最後の旅路を楽しんでいたところ、前を走っていた小僧バイクとともに二人組の警官に止められる。国道沿いにビデオカメラの三脚を立て、証拠撮りをしてもらいたい。とはいえ（今日は）速度制限も守っているし、つかまる覚えなどない。日本からもってきた免許証の翻訳（はじめて役に立った）を出したが、中年太りの警官は不服顔で、

「このライセンスでこのバイクは運転できない」

と嘘をつくし、さらには、

「このバイクはどうやって手に入れた？」

とまるで泥棒扱いなので、せっかくの旅情をぶちこわしにされた僕は、ふてくされた顔をしていた。台湾の警官に英語が通じないことといたら、台湾高鉄の従業員はおろか、ホテルのフロント係にさえ及ばない。そもそも僕の容疑は何だ、と強い口調で抗議すると、もう一人の若い警官が今通ってきた信号を指さし、これだけはやけにはつきりと「レッドシグナル」と言った。知らずに信号無視をしていたのだ。

「そりゃまた失礼しました」

風のことをしどろもどろの英語で言い、ようやくその場は無罪放免になった。教訓——ふてくされるのは、話が見えてからにしよう。

とうとう高雄についてしまった。僕はこの旅を終わりにたくない一心で、旗津フェリーで西岸沖の旗津半島に渡ってみる。「半島」とは昔の名で、現在は根を切り離されて、長さ数キロの細長い島になっている。バイクなら、北端はフェリーで、南端は海底トンネルで高雄と行き来できる。フェリーの所要時間は一〇分、機車と騎士とでわずか三五元である。

観光客で賑わう島を、南に向けてそぞろ走る。そんな言葉はないだろうが、まさにそんな気分だ。南端の海底トンネルを抜けばしばらくはすると、一週間前に出発した高雄中山路に出た。

Column ● 檳榔をたしなむ

さて宿題だ。環島ツーリングも無事終わったので、買ってきた檳榔を噛んでみることにする。別に無理をして噛まなくてもいいのだが、それではやはり、檳榔西施が目当てだったのかと誤解されそうだから、無理をしてでも噛む。

大人の玩具にしか見えないパッケージには「十八歳以下請勿購買」の他「行政院衛生署警告：吃檳榔會引起咀嚼功能障礙及口腔癌」などどぶっそうな警告文が……。 「咀嚼功能障礙」とは、常習的に噛み続けると歯が傷み、時に割れたりすることを指すようだ。僕はこれが最初で最後だから、きっと大丈夫だろう。



箱の中から檳榔の実が十五個。実に切れ込みを入れて紅灰を詰めてある。キンマの葉でくるんだり、キンマの実のスライスしたものは入っていないから、きっと「紅灰」という種類だろう。他にも、白灰（石灰）を塗ったキンマの葉で実を包んだ「包葉」または「白灰」とか、紅灰を塗った葉で二つの実を包んだ「双子星」とか、さまざまなバリエーションがある。

恐る恐る、だが密かな期待を込めて噛んでみるが、果実の風味などはまるでなく、水煮したドングリでも噛んでいるような堅い繊維質を感じる。紅灰はいがらっばいだけ。三分ほどくちゃくちゃやって、あごがくたびれたから吐き出す。

じっと自分の身に起こることを観察してみたが、身体がかっかた燃えるとか、覚醒作用とか、回春作用とか、一般に言われている効能はどれも感じず、口の中が真っ赤にもならなかった。もちろん禁断症状もなく、肩すかしを食った気分だ。タバコと同様、どうやら檳榔と僕は相性がよくないようだから、楽しむのは檳榔西施だけにしておこうと思う。



フェリーで旗津半島に向かう機車の群

洪さんのマンション前の歩道にバイクを停めていると、ちょうど会社帰りの夫妻が二人乗りバイクで戻ってきたので、家に荷物を置いてバイクを返しに行く。初日のどしや降りて車体が泥だらけのままだから気が引けたが、要求通りにきちんと二度オイル交換をしたことを筆談とデジカメラ写真で説明すると、没問題で返却できた。

一週間の冒険を共にした KYNCO ともこれでお別れ。一週間でなんと一九八六キロもの旅路を共にしたバイクは、もう自分の物のような気さえする。君はきびきびと走る働き者だったぞ。オイル交換はちよつと面倒だったけれど。約二〇〇〇キロとは、我ながらよく飽きもせず走ったものだ。もつともこ



これは僕が途中でいろいろな寄り道をしたからで、最初の計画通り、台湾の海岸沿いの国道を一周するだけなら一〇〇〇キロと少しで済むだろう。台湾がバイク乗りの楽園であることが、少しでも読者に伝わればうれしい。台湾が今の台湾であるうちに、ぜひ行ってみたいほしい。

帰りの機中、読みさしの本から目を上げて窓の外を見やると、厚い雲の隙間から足摺岬、室戸岬など、四国の特徴的な海岸線が垣間見えた。

「つぎはお前と踊ろう」

僕は眼下の四国に向かって呼びかけた。