

バギオと日本人

—— ベンゲット道路をめぐる記憶と景観 ——

大平 晃久 (国際文化講座教員)

ヒル・ステーション, バギオ

バギオ Baguio はフィリピンのルソン島北部, コルディリェラ行政区域に属する, 人口 34.5 万人 (2015 年)¹⁾ の都市である。中心部の標高は約 1,500m, 最暖月・最寒月平均気温はそれぞれ 20.3℃・17.5℃²⁾ でケッペンの気候区分では Cw (温暖冬季少雨) 気候区に分類される, 常春の穏やかな気候の地である。アメリカ植民地下で保養都市として建設されたヒル・ステーションの典型例であり³⁾, 町の中心部には, アメリカ人建築家バーナムの設計による人工の池と公園を取り囲む計画的な市街が広がる⁴⁾。

マニラからバギオへの移動を容易にするために, 1901 年に着工, 1905 年に開通したのがベンゲット Benguet 道路⁵⁾ で, 正式には工事に功績のあったケノン米陸軍少佐にちなんでケノンロードという (ただし, 以下では「ベンゲット道路」とよぶことにする)。なお, 現在ではマニラとの交通は新しく開通した別の道路が主に担っている。

このベンゲット道路は建設工事に 1903 年から日本人が従事したことで知られる。そして, 日本人の役割や犠牲は, 特に戦前・戦中期の日本では過大に示されてきた。早瀬は『「ベンゲット移民」の虚像と実像』(1989 年) のなかでそれをベンゲット道路工事「伝説」とよんでいる。その「伝説」とは, 早瀬によれば, 「米中比人になしとげられなかった難工事を日本人の血と汗と精神力で完成させた」⁶⁾ ことであり, また, 劣悪な待遇で日本人労働者多数 (例えば, 1,500 名中 700 名⁷⁾) が死亡したことも付け加えられよう。こうした「伝説」に対し, 早瀬は, 日本人労働者への当時の評価は高くなかったこと, また, 道路工事に従事した日本人労働者数は約 3,000 人, そのうち死者数は約 200



図1 バギオとベンゲット道路の位置

ことであり, また, 劣悪な待遇で日本人労働者多数 (例えば, 1,500 名中 700 名⁷⁾) が死亡したことも付け加えられよう。こうした「伝説」に対し, 早瀬は, 日本人労働者への当時の評価は高くなかったこと, また, 道路工事に従事した日本人労働者数は約 3,000 人, そのうち死者数は約 200



図2 ベンゲット道路

展望台から南を望む。2014 年撮影。

人と推定できることを示している⁸⁾。

本稿では、ベンゲット道路工事の「伝説」化の中で、ベンゲット道路そのもの、あるいは都市バギオがどう表象されたか、つまりこうした場所についてどんな思いが吐露されたか、価値が付与されたかを明らかにする。ベンゲット道路またはバギオに関する記述を戦前・戦中期の単行本 64 点、雑誌論文・記事 18 点、新聞記事 19 点について収集し、それらをもとに考察を加えた。

ベンゲット「伝説」とバギオ

以下ではベンゲット道路とバギオの表象にみられる特徴について、4つの点からみていく。

まず1点目に指摘したいのは、ベンゲット道路やバギオという場所に着目した語りが早い時期から現れていることである。1905年のベンゲット道路完工から日の浅い明治・大正期には、早瀬も指摘しているように、ベンゲット「伝説」を語る文献は見られない。道路そのものについては記述があっても、日本人が働いたことに触れない文献すらある⁹⁾。そのような中、1927年という早い時期に、次のような、道路工事そのものよりも場所に着目した文章(渡邊「比島唯一の避暑地バギオに発展せる同胞」)が発表されているのは注目される。

邦人とは特別の因縁ある土地／先人の撒いた芽生えを育てよ
梢を鳴らすバギオ松風／切ても切れぬ邦人との縁

...殊に日本人として忘れる事の出来ないのは、この地を開発する為に企てられたベンゲツト道路工事改築の難工事を、日本人の力を借りねば到底出来ぬといつて一九〇三年に数百人の邦人労働者が入国し其の難工事に当つて居たが、名にし負う難工の箇所であつた為病気で倒れる者、岩石の崩落に圧死した者など多数の犠牲者を出し、粒々辛苦遂ひに工事を完成してバギオ市今日の盛大を誘致した、苦艱と誇りの思出の土地である¹⁰⁾。

著者の渡邊はマニラ在住の商務省嘱託で、この後に『比律賓在留邦人商業発達史』(1935年)という重要な著作を残している。早瀬はこの1935年の渡邊の著書に収載された古屋「バギオ邦人今昔物語」をベンゲット「伝説」が扱われた最も早い時期の重要な文献であるとみなしており、この渡邊論文はそれよりも早い。

2点目に、ベンゲット道路について、南進と結びつけて取り上げた文章が少なくないこと、その一方で、この道路そのものが特別視されることは実は少ないことを示したい。

矢野に従えば、ベンゲット「伝説」が一般化する昭和10年代は、南進が国策化された時期であり、南進論が非常に高まった時期であった¹¹⁾。ベンゲット道路がそのような時勢を反映して取り上げられたのは当然といえる。具体的な記述の例をフィリピン在住者によるものからあげると、「南洋邦人移民史上に特筆大書さるべき」¹²⁾、「比島に於ける邦人発展の基礎を作つたもの」¹³⁾といった穏当なものから、時局を反映した「大和民族南進の根拠地を創始するに至つた」・「此処に眠れる幾百の同胞は実に我南進国策の一線に人柱となりて殉じたる勇士」¹⁴⁾といったものまである。後者は同時期の日本本土からのまなざし(「死を以つてした彼等の工事は、決して米国のためではなく、実に祖国のため、大東亜共栄圏確立への尊い礎石のひとつであつたのだ」¹⁵⁾、「大がかりな日本人の南進路がはじめて開かれた」¹⁶⁾)と大差ない。さらに、日本軍侵攻後には「いまや皇軍が既に占領したから、犠

犠牲者の霊も浮かばれるであらう」¹⁷⁾、「いま日章旗を翻して走破する皇軍を迎えて、地下の霊はどんなに喜んであるであらうか」¹⁸⁾といった記述がみられるようになる。

こうしたベンゲット道路への見方は、道路工事従事者、とくに工事の犠牲者への感謝と強く結びついている。日本本土での記述から例をあげると、「バギオに道を採るものは、この難路の完成に汗水垂して従事した我が同胞、比島発展の先駆者に感謝の意を表せずにはをられない」¹⁹⁾、「日本人の誰も我々の先輩に対して敬虔なる態度を持たねばならぬ」²⁰⁾、「記者を乗せた車は今尊い邦人の犠牲で築かれたベンゲット道路をいい知れぬ感激に打たれながら一路山丘都市バギオに走った」²¹⁾など多数ある。

しかし、ベンゲット道路という場所そのものを特別視する記述は少ない。管見の限り、上述の渡邊による「バギオ市今日の盛大を誘致した、苦闘と誇りの思出の土地」という記述、その他に「ベンゲットの有る限り、そこには尊い我が邦人移民七百の霊と血と苦闘の歴史—その偉大なる堅忍不拔の功績はベンゲットの名と共に永久に記念されるであらう」²²⁾、「日本人の汗によつて築き上げたこのベンゲット道路、それは永久に比島の土地に残る記念物である」²³⁾、「幾多のわが同胞の生命によつて建設された宿縁の地」²⁴⁾といった控え目な記述があるのみである²⁵⁾。

ベンゲット道路をめぐる南進論が高らかに唱えられ、工事犠牲者への感謝・感激が繰り返される。だが、意外なまでに、その場所はほとんど特別視されていない。実はそれは、ベンゲット道路に代わって都市バギオがそうしたまなざしを向けられた結果であると考えられる。

そうした都市バギオに向けられたまなざしを確認するのが3点目である。すなわち、バギオの建設に日本人が特別な役割を果たしたことを強調し、日本人にとっての特別な場所としてバギオを描き出す例が数多くある。上述の渡邊の「バギオ今日の隆盛を建設するに貢献した日本人の力」²⁶⁾、また「バギオの文化避暑地は斯くの如く七百の尊き人柱の上に立てられたのである」²⁷⁾、「今日のバギオが隠れた幾多無名の勇士の尊い犠牲と困苦に依つて築かれたものであることを想ひ…」²⁸⁾、「日本人には最も関係の深い道路…此の道路の完成こそ、バギオ市を今日あらしめ…」²⁹⁾はいずれもバギオ在住あるいは長期滞在した著者によるそのような語りである。早い時期からバギオがベンゲット「伝説」を受け止める場所になっていたことがわかる。また、同じくバギオ在住の古屋による「松都(バギオ)一千の邦人は／この尊い同胞の遺骨の上に／肅然として立つてゐるのだ」³⁰⁾は自身を含む在留邦人に向けたアジテーションといえなくもない。

これらは程度の差こそあれ上述の南進論の枠組みのなかにあり、日本人の役割や地位について誇張の程度の甚だしいものも見受けられる。「この市を建設するための道路工事が邦人の手によつて完成された縁故から、こゝには多数の邦人が在留し、商業の実権も邦人の手に取められてゐる」・「バギオは邦人の手によつて開かれ、ある程度まで邦人の手によつて支へられてゐるといつても過言でない」³¹⁾、「バギオの開発は偏へにこれら日本人の血と汗と尊い多くの犠牲によつて成功したものである」³²⁾、「日本人の手に因つて今日在るを得たバギオ市」³³⁾、「邦人の不拔の忍耐力と尊い血と苦闘の戦が今日のバギオ繁栄の基礎を打ち樹てたといつてもあえて過言ではなく」³⁴⁾などがそうである³⁵⁾。

バギオの邦人慰霊碑は、バギオ日本人会によつてバギオ市営墓地に1922年に建立されている(図3)。1922年という早さからみても、慰霊の主対象がベンゲット道路工事犠牲者であったことは明らかだろう。ベンゲット道路工事はバギオ邦人にとって自らの来歴を語る「神話」であった。

ベンゲット道路工事そのものの「伝説」化に比べると目立たないし、バギオを明確に「聖地」とみ

なすような語りがあるわけでもない。しかし、バギオは明らかに、「伝説」の影響を受けて特別な場所として語られていることが確認できるのである。

4点目に、バギオには南進の「スター」的な人物が不在であることを付け足しておきたい。矢野によれば、1936年以降、「過去の歴史の美化＝ロマン化の必要に迫られたあげく、高岳親王や山田長政など、幾人かの『南進』日本人を発掘して、スターとして祭り上げる」ことが起こった³⁶⁾。ベンゲット道路においてそういった人物をあげるなら、無名の道路工事犠牲者ではなく太田恭三郎になろう。太田恭三郎はマニラで商店を営み、ベンゲット道路工事で困窮した労働者を助け、ダバオへの移住を主導したとして、修身教科書³⁷⁾にも登場した人物である。ベンゲット道路をめぐる太田の「スター」視は早い時期に定着しているが³⁸⁾、太田はバギオが建設される前にダバオへ移住したため、バギオとは関わりをもたない。そもそも、邦人によるマニラ麻栽培の基礎を築いたダバオでより高い顕彰を受けている人物である。ダバオにおける太田恭三郎、マニラにおける菅沼貞風や高山右近、…。こうしたナショナルなレベルの「スター」をつくれなかったことは南進の文脈においてバギオを印象薄くさせたように思われる。



図3 邦人慰霊碑

市街の北西、バギオ市営墓地にある。2014年撮影。

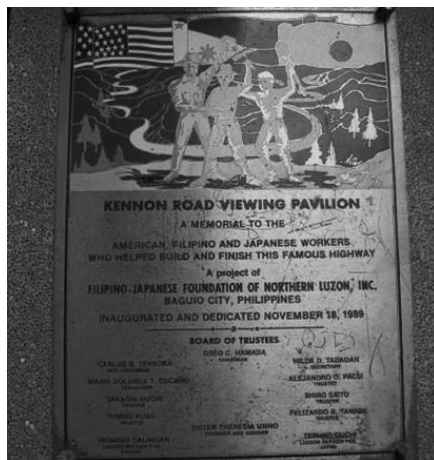


図4 ベンゲット道路展望台の記念プレート

2014年撮影。



図5 日本人・日系人慰霊堂

バギオ市営墓地内の図3の右手下であり、周囲には日本人・日系人の墓が多い。2014年撮影。



図6 日本人小学校跡

市街北部に位置し、門柱が残る。戦前の在留邦人の数少ない遺跡の1つだが現地に説明はない。2014年撮影。

現在のバギオと記憶の景観化

1905年に完成したベンゲット道路工事は、南進の風潮の中、戦前・戦中の日本で誇張されて伝えられてきた。ここまで、工事そのものの「伝説」化に比べると目立たないものの、バギオが日本人にとって特別な場所として語られていることを明らかにした。

太平洋戦争終結後、開戦前にはバギオとその近郊で約 1,000 人ともいわれた³⁹⁾日本人・日系人の多くは日本へ追われることになる。残留した二世の中には対日感情の悪化から日系人であることを隠して生きざるを得ない人々もいた。

ベンゲット道路沿いのキャンプ 8 地区には、1959年に日本人労働者の記念碑が設けられ、1983年に日本人の工事参加 80 年記念碑として再建された⁴⁰⁾。同所には 1989年に北ルソンフィリピン日本友好協会によって展望台が設けられ、「この著名な道路の建設に貢献したアメリカ人、フィリピン人、日本人の労働者」を記念するプレートが設置されている(図 4)。さらに 2003年には日本人の工事参加 80 年記念碑とほぼ同じ文を刻んだ 100 周年記念プレートも北ルソンフィリピン日本友好協会によって設けられた。ケノンの胸像と顕彰プレートもある同所は、ベンゲット道路の記憶を伝える場として整備が続けられてきたといえよう。

一方、大正期に日本人慰霊碑が設置された市営墓地では、慰霊碑の近くに日本人・日系人慰霊堂が 1983年に設けられた(図 5)。その前には次のような文章が刻まれている。

一九〇三年(明治三六年)日本からの最初の移住者達は 各国の労働者と共にケノンロードの建設にあたった。一時は総勢千五百名にも達した日本人労働者の 三分の一も死亡するほどの筆舌に尽し難い困難を乗り越えて、遂にこれを開通させ、バギオ市の発展に大いに貢献した。…

労働者の数に疑問は残るが、ここではそれは問題ではない。こちらでもまたベンゲット道路の記憶の継承が図られているといえるだろう。

このように、バギオにおいては日系人コミュニティによって、ベンゲット道路の記憶の可視化＝景観化がすすめられてきた。それらはまた、戦前期の日本とフィリピンの歴史を考えさせる重要な場所である。しかし、これらベンゲット道路に関わる記憶の場所は、日本ではほとんど紹介されない⁴¹⁾。この地の 40 年以上にわたる日本人の歴史が、日本では忘却の淵に沈みつつあるのである。

注

- 1) ‘Population of the Cordillera Administrative Region’ <https://psa.gov.ph/population-and-housing/title/Population%20of%20the%20Cordillera%20Administrative%20Region%20%28Based%20on%20the%202015%20Census%20of%20Population%29> (2017年8月7日閲覧)。
- 2) 「気象庁ホームページ」 <http://www.data.jma.go.jp/gmd/cpd/monitor/nrmlist/NrmMonth.php?stn=98328> (2017年8月7日閲覧)。
- 3) Reed, R.R., *City of Pines: the origins of Baguio as a Colonial Hill Station and Regional Capital*, A-Seven Publishing, 1999 (初版 1976)。
- 4) 前掲 3) pp.97-128。
- 5) ベンゲットは地名。山岳部分のロザリオ Rosario・バギオ間 33.5 km を指してベンゲット道路とよばれることが多いようであるが、早瀬によれば、元来はポソルビオ Pozorrubio・バギオ間の 45.9 km であるという。早瀬晋三『「ベンゲット移民」の虚像と実像：近代日本・東南アジア関係史の一考察』同文館，1989，46 頁。

- 6) 前掲 5) 220 頁。
- 7) 多くの文献であげられている数値。蒲原広二『ダバオ邦人開拓史』日比新聞社, 1938, 4 頁など。
- 8) 前掲 5) 179・253-254 頁。
- 9) 原勝郎『南海一見』東亜堂書房, 1914, 元田作之進『比律賓群島』警醒社書店, 1916。
- 10) 渡邊薫「比島唯一の避暑地バギオに発展せる同胞」植民 6(7), 1927, 70 頁。
- 11) 矢野暢『「南進」の系譜』中央公論社, 1975, 155-161 頁。
- 12) 古屋白夢「バギオ邦人今昔物語」(渡辺薫『比律賓在留邦人商業発達史』南洋協会, 1935) 63 頁。
- 13) 前掲 7) 31 頁。
- 14) 天野米吉「ベンゲット道路の憶出」海を越えて 2(12), 1939, 27 頁。
- 15) 野村貞吉『秘話で語る南方の実相』明正堂, 1942, 22 頁。
- 16) 野村愛正『ダバオの父太田恭三郎』偕成社, 1942, 78 頁。
- 17) 和田敏明『マニラ脱出記：フィリピン現地報告』成徳書院, 1942, 146-147 頁。
- 18) 「嗚呼この道にいま日の丸／＼バギオ街道”開拓邦人の霊も喜べ」, 朝日新聞 1942 年 1 月 8 日。
- 19) 鶴飼恒一「フィリピン群島(比律賓)」(仲摩照久編『世界地理風俗大系 IV』新光社, 1932) 311 頁。
- 20) 笠石隆秀「バギオ紀行」デルタ 2(10), 1938, 87 頁。
- 21) 「(比島建設の鼓動(3)) 邦人の血で拓く ベンゲットの天嶮開鑿」, 報知新聞 1942 年 7 月 22 日。
- 22) 影山知二『比律賓の全貌(大東亜共栄圏叢書 3)』愛国新聞社出版部, 1941, 179 頁。
- 23) 島之夫『太平洋地誌』錦城出版社, 1942, 114 頁。
- 24) 林田重五郎『従軍五年』青年通信社出版部, 1944, 247 頁。
- 25) ただし、「血」や「人柱」というしばしばみられる表現はベンゲット道路の「聖地」性を示すといえるかもしれない。例えば次のもの。「…五十間に一人の割合で人柱が立つと云う。邦人の旅行者は、この道路に、涙なくしては足を踏み出せない。私はこの道路の中に、同胞の血を感じるのであった」。(南北経済線を行く第 3 回) 平和的努力こそ我等の南進経済」, 時事新報 1936 年 9 月 7 日。
- 26) 前掲 10) 72 頁。
- 27) 前掲 7) 4 頁。
- 28) 大澤章『丘の書』岩波書店, 1938, 136 頁。
- 29) 早川豊平「バギオ市と在留邦人」海を越えて 2(12), 1939, 23 頁。
- 30) 古屋白夢「南方開拓の尊い捨石」海を越えて 3(4), 1940, 10 頁。
- 31) 台湾南方協会編『南方読本』三省堂, 1941, 89・90 頁。
- 32) 池田暉『フィリピン：歴史と現実』中川書房, 1942, 136 頁。
- 33) 渡邊薫「皇軍占領下のルソン島」旅 19(2), 1942, 8 頁。
- 34) 前掲 21)。
- 35) 『初等科修身四教師用』(1943 年) には後述の太田を取り上げた単元「ダバオ開拓の父」における教育内容として、「ダバオの町を建設するためにベンゲット道路といふりつばな道路が、日本人の力によつて完成したことがあげられているが、これはバギオとダバオの取り違えであろう。文部省編『初等科修身四教師用』文部省, 1943, 165 頁。
- 36) 矢野暢『日本の南洋史観』中央公論社, 1979, 188 頁。
- 37) 「ダバオ開拓の父」(文部省編『初等科修身四』文部省, 1942) 74-81 頁。
- 38) 太田の働きを軸に語られた『ダバオ邦人開拓史』(1938 年) を、早瀬はベンゲット「伝説」の発端の一つとしている。前掲 5) 12-13 頁。ベンゲットでの太田の働きについて、「巨人」と評したもの(柴田賢一『ダバオ開拓記』興亜日本社, 1942, 25 頁)、「日本人たちは『太田さんはえらい人だ、太田さんはありがたい人だ。』と心から感謝して元気づき一生けんめいに働いた…」と語る修身教科書(前掲 37) 76-77 頁) などがある。その他、太田を「スター」視する文献は多数あるが、興味深いものは次の通り。沢田謙「太田恭三郎」(沢田謙『山田長政と南進先駆者』潮文閣, 1942) 298-310 頁, 前掲 16)。
- 39) 前掲 29)。
- 40) 1959 年と 83 年の記念碑がはらむ問題については早瀬が詳しく論じている。前掲 5) 238-243 頁。
- 41) 最も手軽な地誌の文献として観光ガイドブックを取り上げてみると、現在日本で刊行されている観光ガイドブックでバギオを扱うのは 1 点(「地球の歩き方」シリーズ)のみで、バギオにおける日本人の歴史は全く扱われない。ただし、過年度版では戦争慰霊碑が紹介されていた(現行版でも地図中には残っている)。廃刊になった「ワールドガイド」シリーズ(JTB パブリッシング)のフィリピンの巻ではベンゲット道路が解説されていたものの、それにまつわる場所は紹介されていなかった。