

太魯閣古道人文景觀變遷 與農業墾殖之研究

計畫主持人

李瑞宗

助 理

林國榮

中華民國八十九年十二月十五日

**A Study on the Changes in Culture, Landscape,
and Agriculture along Historic Trails
in Taroko National Park**

Principal Investigator

JUI-TSUNG LEE

Research Assistants

KUO-JUNG LIN

Funded by :

**Taroko National Park Headquarters,
Construction and Planning Administration,
Ministry of Interior, ROC**

Hualien, Republic of China

Dec. 15,2000

誌謝

十二個月的辛勤付出，本研究除了盡力蒐集文獻作為佐証，將歷來的錯誤與盲點一一釐清。如今，終於克服重重險阻而完成，在此衷心感謝諸多人士的關心與襄助，使本報告順利付梓。

首先，感謝太魯閣國家公園管理處葉處長世文對本研究的重視與支持，廖副處長閱郎與曾秘書盛堂於研究期間給予許多的指導，使得研究能順利完成。

管理處多位同仁亦為本研究提供具體的建議，尤其保育課楊課長南聰、李秋芳技士、陳孟江技士，解說課游課長登良，高琇瑩約聘解說員，圖書室賴美麗小姐，巡山員張文德先生（Buya Login）給予充分的支援，在此致上最深的謝忱。

踏勘古道時，由於原住民嚮導的指引，使我們得以順利完成這項冒險且艱鉅的任務，感謝陳德福先生（Unau Galau）、黃春男先生（Nunon Galoh）、張富貴先生（Logi Deilon）。一幕幕難忘的情景，至今歷歷在目。

太魯閣古道人文景觀變遷與農業墾殖之研究

摘要

本研究執行期間自 1999 年 11 月 1 日至 2000 年 12 月 15 日，為期一年。

關於太魯閣古道的路線，經過詳細研讀文獻，並多次實地踏勘，終於得知區內路線的變遷。

本研究以聚落與建物的調查為基礎，藉以瞭解昔日文化的光影與生活的點滴。

提出經營管理的建議如下：

- 一、建議本區的古道系統應以管理據點為基地，作短距離迴圈（約 4-6 公里）的方式來保存或修復，而非以長距離連貫縱走的方式來經營。
- 二、古道的修復應有當地風土的特色。太魯閣地區的大理岩與片岩，由於崩塌、沖刷的作用，使得自然裂解的岩塊有其特殊韻味。
- 三、古道的開放數量應有合理限制。每個管理據點應權衡財政支出、人員巡視難易等行政負荷，以維護 2-4 條古道為上限，避免人為過度開發，亦可維持良好的古道遊憩品質。

A Study on the Changes in Culture, Landscape, and Agriculture along Historic Trails in Taroko National Park

Abstract

This study lasts one year, from Nov. 1, 1999 to Dec. 15, 2000.

According to the documents and the actual surveys, what can be concluded is that the route of Historic Trails shifted at least for three times. Anbu pass line was the earliest. Then, it was changed to Duanyai old line, and finally, to Duanyai new line. By surveying the remains of the past communities and buildings along this historic trail, we are able to obtain a more concrete view over the culture of the Atayal Tribe and the controlling policies by the Japanese reinforced around that area.

Totally, many homebuildings of the tribe people, buildings for military purpose, official buildings, bridges and other buildings are included in our investigation .

The concluded suggestions for management drawn from this study are as follows:

1. Rebuild the New Shanyue Bridge of the Japanese time, by way of which, people can reach Batagan. Also, it is suggested that there be conservational plans about the building sites in Batagan.
2. At the early stage when the trail is open to visitors, the best route will be from Batagan to Duanyai, returning by the same. This is safer and easier to control. Duanyai station should have water facilities

and clear guidance for places to shelter from bad weather.

3.Reconstruct Anbu pass line and provide more informative knowledge, as well as guiding pamphlets.

The section from Chui-lu to Holiu should not be open to visitors until the water facilities,shelters,emergency treatment, and interpretation notices are all amply provided.

目次

誌謝	I
中文摘要	II
英文摘要	III
目次	V
表目次	VI
圖目次	VII
第一章 緒論	1
第一節 全區古道系統	1
第二節 太魯閣區內地名的泰雅族語音與意義	10
第二章 立霧溪流域	17
第一節 原住民部落的移動	17
第二節 立霧溪流域內的道路沿革	20
第三章 蘇花海岸	35
第一節 臨海道路	35
第二節 蘇花古道	45
第三節 三棧溪流域	63
第四節 耆老訪談	65
第四章 經營管理建議	70
第五章 引用文獻	98

表目次

表 1-1	太魯閣國家公園全區古道系統.....	2
表 1-2	太魯閣區內地名的泰雅族語音與意義對照表.....	10
表 3-1	羅大春與北路（蘇花古道）.....	48
表 3-2	古今河名對照表.....	50
表 3-3	太魯閣外社社別與居住人數.....	53
表 4-1	太魯閣國家公園全區步道經營對策建議表.....	72
表 4-2	古道經營管理的優先次序表.....	73

圖目次

圖 1-1	1890 年的臺灣地圖	4
圖 1-2	1915 年的臺灣地圖	5
圖 1-3	東海自動車時刻表	8
圖 1-4	東海自動車票價表	9
圖 1-5	光復初期，花蓮縣派出所分佈圖	13
圖 1-6	討蕃傷兵後送狀況圖	14
圖 1-7	道路作業隊的工作情況圖	15
圖 1-8	險阻的討蕃補給路線圖	16
圖 2-1	內夕ロコ道路里程表	18
圖 2-2	夕ロコホテル的廣告	19
圖 2-3	急造道路圖示	22
圖 2-4	各種防禦家屋示意圖	23
圖 2-5	固定式槍架	24
圖 2-6	板製寮舍	25
圖 2-7	Yebisu, Sapporo, Asahi, Union 四種啤酒廣告	26
圖 2-8	日本運通株式會社廣告	27
圖 2-9	麒麟啤酒廣告	28
圖 2-10	朝日啤酒廣告	29
圖 2-11	櫻花啤酒廣告	31
圖 2-12	月桂冠清酒廣告	32
圖 2-13	夕ロコ入山者，年年增加報導	33
圖 2-14	大正三年（1914）太魯閣討蕃隊凱旋紀念戳	34
圖 2-15	海鼠山分遣隊廢止報導	35
圖 2-16	山月橋與合流間的峽谷探險報導	36
圖 2-17	梅澤正著作—「山地作業規範」封面	37
圖 2-18	砲陣地示意圖	38
圖 3-1	蘇花古道路線圖	39

圖 3-2	蘇花古道路線	42
圖 3-3	花蘇道路里程表	45
圖 3-4	新城自動車里程表	46
圖 3-5	新城自動車票價表	47
圖 3-4	大清水南昌礦業公司產業道路圖	64

第一章 緒論

第一節 全區古道系統

太魯閣國家公園的古道系統依水系走向，大致分屬三個集水區域，即（一）立霧溪流域（二）蘇花海岸流域（三）三棧溪流域。此外，尚可依行政層級，分屬五個管理轄區，即（一）合歡山管理站轄區（二）天祥管理站轄區（三）太魯閣峽口管理處轄區（四）蘇花海岸管理站轄區（五）三棧管理站轄區（未設）。

若依古道的開鑿歷史與緣由，亦可分成數種類型，即

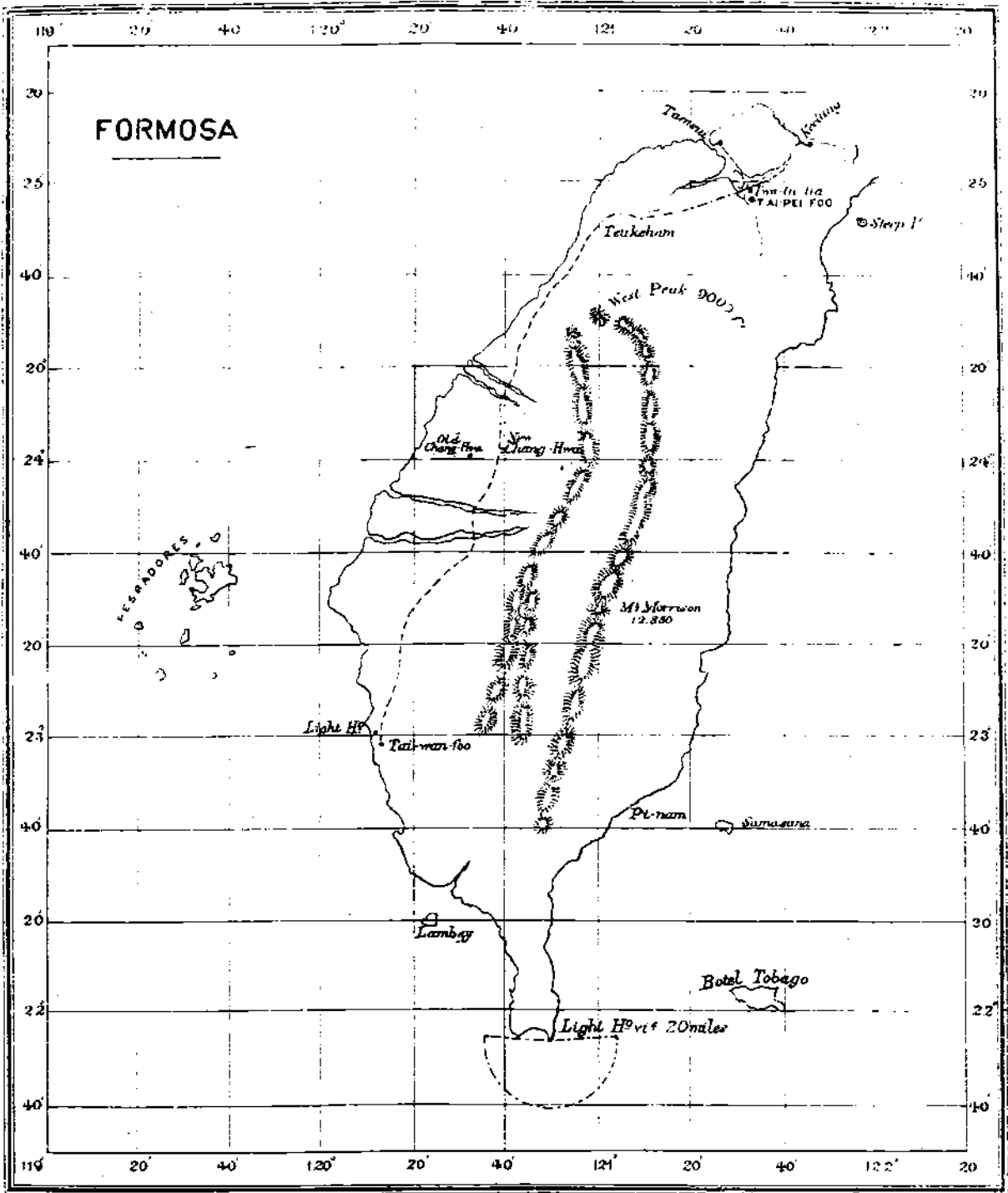
- （一）北路
- （二）軍用道路
- （三）理蕃道路
- （四）探勝道路
- （五）發電與產金道路

整體而言，古道系統以軍用道路與理蕃道路占大部分，尤以天祥、峽口兩管理轄區為多。茲將全區所有的古道，依其轄區、歷史類型，整理如表 1-1。

表 1-1 太魯閣國家公園全區古道系統

項目	合歡山 A	天祥 B	
北路			
軍用道路	A1 佐久間山步道 A2 畢祿山稜步道 A3 屏風山越步道 A4 立霧溪源步道	天祥 B1 豁然亭步道 B2 饅頭山步道 B3 烏瓦伊—見晴步道 B4 西寶—谷園步道	梅園 B7 天祥—梅園溪底步道 B8 小瓦黑爾溪步道 B9 竹村—和平溪步道
		綠水 B5 綠水—駝用—天祥步道 B6 天祥—海鼠山步道	洛韶 B10 洛韶—古白楊步道
理蕃道路	A5 卡拉寶—托博闊步道	天祥 B11 天祥—卡拉寶步道 B12 天祥—迴頭彎步道	梅園 B22 梅園—竹村步道 B23 西拉苦步道 B24 蓮花池步道
		綠水 B13 綠水—塔比多—天祥步道 B14 綠水—文山步道 B15 綠水—海鼠山—蓮花池步道 B16 綠水—合流步道 B17 海鼠山—食龜步道 B18 西卡拉板—巴近岸步道 B19 蓮花池—朝霧山步道 B20 鍛鍊山—砂山步道 B21 合流—砂山步道	洛韶 B25 洛韶—西寶步道 B26 西寶—文山步道 B27 洛韶—西其里洋步道 B28 西寶—西其里洋步道
探勝道路	A6 合歡聯絡步道		
發電與產金道路			
非古道系統		B50 白楊步道	

	峽口 C	蘇花 D	三棧 E
北路		D1 和仁濱海步道 D2 崇德濱海步道 D3 崇德—小清水步道	
軍用道路	C1 海鼠山—荖西舊道 C2 三角錐山大鞍部步道 C3 白沙橋—落支煙步道 C4 西拉岸步道		E1 三棧—牛窟山步道
理蕃道路	C5 海鼠山—荖西新道 C6 斷崖舊道（錐麓步道） C7 斷崖新道 C8 峽口—布洛灣步道 C9 西拉岸—大禮步道 C10 大禮大同步道 C11 大同—穆可古魯步道 C12 大同—清水山—小清水步道	D4 臨海步道	E2 三棧—論外山步道 E3 三棧—散巴拉幹步道
探勝道路	C13 峽口—仙囊橋車道	D5 臨海車道	
發電與產金 道路	C14 仙囊橋—合流車道 C15 神秘谷步道		
非古道系統	C50 長春祠步道		

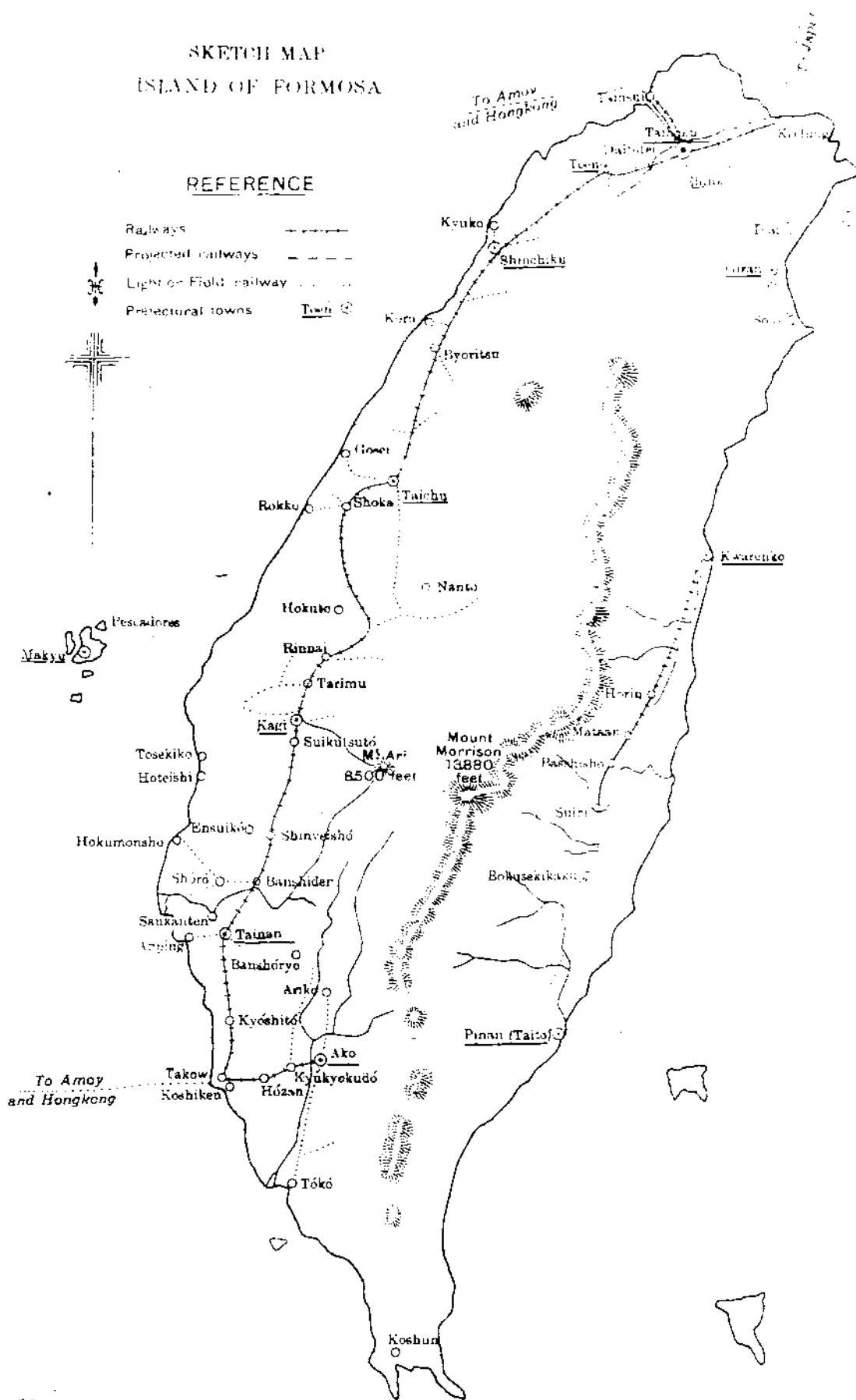


1890 年的臺灣地圖

SKETCH MAP
ISLAND OF FORMOSA

REFERENCE

- Railways ————
- Projected railways - - - -
- Light or Field railway ·····
- Prefectural towns Town (circle with dot)



F.O. No 5487

Ordnance Survey Office, Southampton, 1915.

1915年的臺灣地圖

其中三條道路較具歷史價值，分述如下。

一、理蕃道路

太比哆（天祥）塔烏賽道，南起太比哆，沿塔烏賽溪右岸而上，經特布拉、梅園、山里，迄塔烏賽，長凡 16 公里，路寬 1.2 至 1.5 公尺。計太比哆至梅園 8.5 公里，梅園至塔烏賽 7 公里。民國四（1915）年十二月開工，翌年三月竣工，為日人所謂理蕃道路支線。

合流梅園道，自合流東北走，迴旋海鼠山東側山腹，歷海鼠山、巴支岡、石軌，西折而降，經普連諾夫、西卡拉韓，渡西卡拉韓溪，再經蘇華沙魯，渡塔烏賽溪迄梅園，長凡 12 公里，路寬 0.6 至 1.2 公尺。建於民國四年，亦理蕃道路支線。

太比哆洛韶道，起自太比哆社，循太比哆塔烏賽道走，於特布拉分歧，盤旋山腹，至西寶折南，迂迴以出瓦黑爾溪左岸而西，逾卡魯其，迄洛韶社，渡溪接幹線，長約 12 公里，路寬 1.2 至 1.5 公尺，為民國四年，日人所開之理蕃道路支線。

二、發電道路

沙卡礮道，起自太魯閣峽口迤西一公里之落支煙，於得其黎溪左岸沿沙卡礮溪左岸走，迄好好士社，長凡 2.5 公里，寬 4 公尺。為民國二十九年（1940）日人設立立霧發電廠，築作運輸材料至沙卡礮溪水源工地之用。

三、東西橫貫公路、中橫公路

民國四十一年，政府決定興建東西橫貫公路，計畫主支兩線，主線自臺中縣東勢鎮入山，溯大甲溪而上，經達見、梨山，越中央山脈之合歡山，循得其黎溪下行，經關原、合流，迄太魯閣峽口，與蘇花公路銜接，全長 194 公里。其間，東勢至達見 63 公里，為改善路段，達見至太魯閣峽口 131 公里，為新闢路段。支線於梨山分岔，折東北，仍溯大甲溪上行，經環山、勝光，越思源埡口，循宜蘭濁水溪下行，經四季、埤場，再連至宜蘭，全長 115.4 公里。另有補給供應線，自霧社至合歡山埡口，全長 42 公里。民國四十四年冬測定，四十五年七月七日興築，主線分東西兩段，同時施工。

自太魯閣峽口至合歡山，為主線東段，亦即崎嶇最甚，施工最難之段，長凡 78 公里。路線東起太魯閣峽口，溯得其黎溪而上，經溪畔、合流，抵天祥（太比哆）北折，傍大沙溪（塔烏賽溪），至文山溫泉（深水溫泉），迂迴西寶，過洛韶，跨華祿溪（瓦黑爾溪）西南走，越古白陽，循山脊趨碧綠、關原，迄合歡山山頂。

民國四十八年四月廿一日，太魯閣峽口至天祥之 19.5 公里一段，首先開放遊覽班車。東西橫貫公路（中橫公路）於民國四十九年四月十七日全部竣工，四月廿六日試車，五月九日舉行通車典禮，五月十八日正式售票，開駛班車。本項工程歷時三年又十個月，全線總長 351 公里。

表刻時著發車動自合乘

[り 上]

蘇 名 接 時 刻	蘇	東	南	南	ル	ベ	大	カ	ガ	清	石	タ	峽	ア	新	北	花	蘇 名 接 時 刻
	漢	漢	漢	漢	キ	レ	濁	ナ	ナ	濁	レ	ツ	ツ	セ	城	埔	蓮	
著	同	同	同	同	發	發	著	同	同	同	同	同	同	同	同	同	發	著
午後	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	午前	著
接列	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	八〇分	接列
續車	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	八〇分	續車
午後	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	午後	著
接列	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	八〇分	接列
續車	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	八〇分	續車

[り 下]

花 蓮 港 接 時 刻	花	北	新	ア	峽	タ	石	清	カ	ガ	大	ベ	ル	南	南	東	蘇	花 蓮 港 接 時 刻
	蓮	蓮	城	セ	ツ	ツ	レ	濁	ナ	ナ	濁	レ	キ	漢	漢	漢	漢	
著	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	發	發	著	同	同	同	同	著
午後	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	午前	著
接列	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	八〇分	接列
續車	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	八〇分	續車
午後	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	午後	著
接列	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	同	八〇分	接列
續車	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	六〇〇	八〇分	續車

東海自動車時間並賃金表

東海自動車時刻表

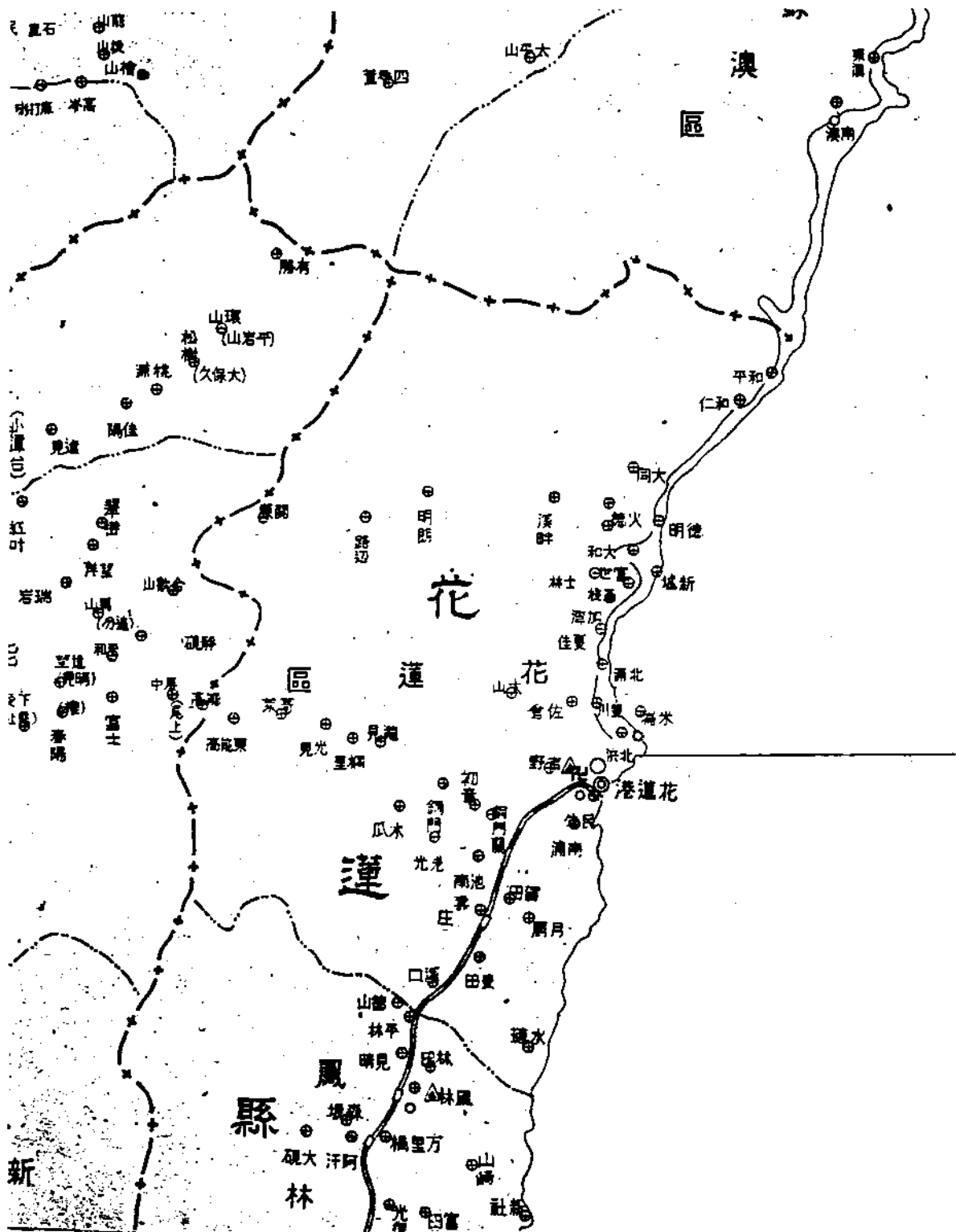
第二節 太魯閣區內地名的泰雅族語音與意義

表 1-2 太魯閣區內地名的泰雅族語音與意義對照表

	地點	泰雅族語	範圍
	美崙	Lilan	舊稱米崙。尋砂婆礮溪舊名，米浪及鯉浪之音而起。
新城鄉	新城	Talowan	昔泰雅族稱新城一帶為「大魯宛」漢人譯作「哆囉滿」，或「倒喀滿」。清嘉慶年間，淡水廳吳全率所募眾佃，自蘇澳航海，至此登陸墾荒太魯閣社民，屢出獵首築壘禦之，取名新城。
	研海		三人臺灣總督佐久間左馬太，別號研海，民國三年五月，親率軍深入太魯閣，事平，至新城支廳民國九年九月改稱研海支廳，十一年四月置區亦名研海區。
	順安	Sumudalu	昔泰雅族在此耕作建社，稱「蘇門達魯」，譯作耕種之跡。光緒元年，北路開通，社民歸依，統領羅大春設營汛，名順安城，又稱三層城。
	康樂		舊稱「遮埔頭」。民國十一年鹽水港製糖株式會社設農場於此，名北埔農場，簡稱農場。
	北埔		以曠野位於花蓮市區北方，稱北埔。
	樹林腳	Subiki	泰雅族稱「須奇美」，亦稱檳榔樹甚多的地方。
秀林鄉	秀林	Busulin	舊稱武士林。泰雅族語譯作蒼蘗新芽，昔其族人，移往於此，刈蒼蘗燒之新芽茁長，乃名其社。光復後改秀林。
	閩魯	Kolo	泰雅族語「桶」也，此地昔為戰場，石堆碉堡似桶，遂名其地。
	基寧堡	Kinebo	泰雅語，碉堡也。同治十三年，清兵開築蘇花道路，房舍民襲擊，沿途建碉堡後泰雅族移住於此，以之名地。
	和平	Gukul	舊稱姑姑子。泰雅族語，譯作「鍋圈」，此地四面環山，如居鍋圈中，故名閩音譯作「牛掘仔」，民國卅五年改為和平村，後又改稱和平。
	和仁	Kanagan	昔稱「克寧岡」，道路崎嶇之意，後轉音作「卡那岡」。民國卅五年，改稱「和仁」。
	清水		同治十三年，開築北路時譯作石坑子。民國十四年，花蘇路成，改稱清水。
	崇德	Dakili	泰雅稱「達其利」為鱈魚貨產魚甚多之意清同治十三年羅大春開鑿北路時譯作得其黎據時改譯立霧。光復易名崇德。
	富世	Fusekan	舊稱富士岡，其意為步哨站。
	景美	Kaowan	舊稱卡烏灣泰雅族語，譯作長枝竹，地產此竹，故名，光復改稱景美。
	利支馬	Lichima	泰雅稱桂竹曰「利支馬」。
佳民	Kadosan	據時期在此石刻地藏王像一座，泰雅稱「埃卡托山」遂以名社。民國卅五年改稱佳民。	

	地點	泰雅族語	意義與範圍
外 太 魯 閣	陀阿那威	Doa-nawi	昔時泰雅族頭目名。因此頭目驍勇嗜殺，常出草獵首，於歸途溪中洗淨，後人名其溪為洗頭溪，並以其名為社名。
	陀芬	Dofin	泰雅族意為溪流彎處，因社處溪流彎，所以命名。
	仙臨干	Siligan	泰雅族意為斷崖，因此處有斷崖，命名之。
	士木克	Domoko	泰雅族意為柁木，因此地產柁木，命名之。
	沙卡丹	Sakadan	泰雅族意為白齒，因建社時，在基地內掘出白齒而得名。
	好好士	Hohosu	樹名，皮能驅蟲，地產此樹，遂為社名。
	德卡郎	Degalon	泰雅族語意為松。
	西拉岡	Silagan	泰雅族語意為像松一樣的樹。光緒元年開築北路漢人譯作「實仔眼」。
	阿唷	Ayo	泰雅族語意為峽谷，因社在兩斷崖間，故名。
	溪畔		即河邊，據時期始用。
	達石爾	Dasil	泰雅族語意為石頭，因該地多巨石而得名。
	巴都蘭	Batolan	泰雅族語指製糕時「用手搓揉」的動作為「卡不都蘭」，後來變首音作巴都蘭。
	巴大岡	Batakan	泰雅族語意為刺竹。
	荖西	Rausi	泰雅族語意為柁木。
	錐麓		因社在錐麓山下而得名。
	哈鹿臺	Halukodai	民國三年，太魯閣總頭目哈路那威，據山與日本總督佐久間作殊死戰，遂命其山為哈鹿台。
	落支煙	Lochien	泰雅族語，指流木聚集於溪灣處。山洪爆發時常在該社附近看到，故命為社名。
	特莫灣	Tomowan	為飲料名，即將粟煮熟發酵，製成甜漿，裝罐，攜帶解渴，因該社社人習慣為之，故為社名。
	普樂灣	Bulowan	泰雅族語，意為傳聲，因社在峽谷，常有回音故為社名。
	托寶閣樣	Tolokoyan	泰雅族語，意指自背後襲擊，昔有獵人因此法獵得鹿，遂以此為社名。
	達西利	Dasil	泰雅族語，意指石塊很多，因社址多石塊，故為社名。
	科蘭	Golan	昔一名為「木卡科蘭」的泰雅族人，在這裡建屋狩獵，故以此為社名。
	蘇門達	Sumudalu	泰雅族人來此建社時，此地有耕種舊跡，故為社名。
	木奇不拉丹	Mukibuladan	泰雅族語，意指草類很多的地方。草稱為不拉丹。
	塔卡亞落崖	Takal'ai	泰雅族語，意指猴子棲身的洞穴。因社附近小斷崖上有猴子棲身的小洞，故為社名。
	卡拉卡	Kalaka	泰雅族語，指自縫隙窺視。因社位於林邊，濃蔭為蔽空而得名。
山巴拉岡	Sanbalagan	昔有泰雅族人在此地削木為誌，故為社名。	
蘇門達巴樂	Sumodapalo	釋作彎曲，因在山隈建社，故為社名。	

	須比奇	Subiki	泰雅族語，意為耕地寬廣。因社在漫坡，耕地多，故得名。
	舊姑姑子	Gukul	原居住在濁水溪右岸，遷移後仍用原名，續有移來建社者，稱先到者為舊姑姑子，後到者為新姑姑子。
內 太 魯 閣	巴支岡	Bachigan	泰雅族語，意指通衢之地，因社位於此處，故得名。
	拉巴夫	Labafu	因此地多榕樹，故得名。
	西黑岡	Sihegan	因此地多木耳，故得名。
	蘇華沙魯	Suwasalu	樹名。
	石軌	Sikui	因此地多箭竹，故得名。
	木苦伊西	Mukuisi	泰雅族語，意指坎頂。因社位於此處，故得名。
	西卡拉韓	Sikalahan	泰雅族語，意為隘要之處。因社位於此處，故得名。
	普連諾夫	Bulenofu	泰雅族語，意為平地。因社位於此處，故得名。
	普拉腦	Bulalau	泰雅族語，意為緩斜之處。因社位於此處，故得名。
	北部馬黑洋	Maheyan	泰雅族語，意指鞍部。因社位於此處，故得名。
	博克垂	Bokusui	泰雅族語，意指山稜。因社位於海鼠山稜線處，故得名。
	西包	Sipao	泰雅族語，意指對岸。因社位於塔烏賽溪畔與他社隔溪相對，故得名。
	得其卡		泰雅族語，意指同樣或平均。昔泰雅獵人會與族人分享獵物，後人建社，以此為社名。
	查不拉		泰雅族語，意指酵母。因該社族人擅長製作酵母，供他社釀酒，故得名。
	西奇利洋	Sikiliyan	泰雅族語中「發現」稱西拉洋。昔在此尋獲遺失的雞，故為社名，後轉音作西奇利洋。



光復初期，花蓮縣派出所分佈圖



討蕃畫報 卷之三 第 三 十 一 號
負傷兵後送狀況

討蕃傷兵後送狀況圖

討

蕃

畫

報

於軍司令部

存

誌

セラオカフニ溪底宿營地は四面峻峯を以て圍まれ前進せる軍陸陸透隊の困難想像の及ぶ所に非ず



險阻的討蕃補給路線圖

討 蕃 畫 報

道路除作業の光景（遠英君の記事参照）

セウオカフニにて 卷 終



道路作業隊的工作情況圖

第二章 立霧河流域

第一節 原住民部落的移動

賽得克亞族分爲西賽德克群與東賽得克群，前者指住在濁水溪上游山區而未東遷者；後者則指由濁水溪越過中央山脈到山脈以東者，又分爲巴雷巴奧群、陶賽群和托魯閣群。

一、巴雷巴奧群

分布在木瓜溪流域，又名木瓜番，發祥於南投縣仁愛鄉精英村春陽部落附近，因在東方山區狩獵時發現一片曠野可供居住，部分族人乃越過能高山脈，到木瓜溪的上源（柴田溪左岸山腹一帶），來往於埔里與阿美族之間，一度成爲臺灣東西部的中間商。直到托魯閣人佔領了內木瓜蕃地區（木瓜溪中上游稱爲內木瓜，下游稱爲外木瓜，以木瓜溪與清流溪會口的烏帽爲分界）方才停止。木瓜番只好東遷至銅門，甚至南遷至萬里溪與馬太鞍溪間的山腹定居（今萬榮一帶）。此遷移路線可能是能高越的前身。

二、陶賽群

陶賽群昔時稱斗史，發祥地在南投縣仁愛鄉合作村平靜部落附近，因受到巴雷巴奧群的威脅及人口增加的壓力，乃沿中央山脈主脊西側向北移動，或經合歡山，沿畢祿山南方，遷至立霧溪支流陶賽溪的上游高地；或沿奇萊山的西方，經大禹嶺東部山腹；或經大甲溪支流畢祿溪的上源，向東越過中央尖山與甘薯峰的鞍部，順小瓦黑爾溪而下。陶賽群有的向南遷至梅園，但後來受到托魯閣群阻擾，只好北上越過西吉南山與波浪山間的鞍部，移至大濁水溪（和平溪）與南澳人混住。

三、托魯閣群

托魯閣群是東賽德克群中最大的一群，又分爲外太魯閣、內太魯閣與巴托蘭三區。發祥於南投縣仁愛鄉合作村靜觀部落附近，後來越過奇萊北峰與合歡東峰間鞍部，再經奇萊北峰與屏風山間鞍部，到立霧溪及其支流托博闊溪一帶。由此向東又分三線遷移，北線大致向東沿立霧溪支流瓦黑爾溪、小瓦黑爾溪到立霧溪

東亞旅行社指定旅館

夕 口 口 ホ テ ル

國立公園夕口口入口
自動車停留所

御入峽記念寫真應需

本店 花邊港市黑金通

片 山 寫 真 館

電話 二三三二番
振替臺灣一七八九番

夕口口ホテル的廣告

下游一帶，有的更北遷至大濁水溪下游；中線沿立霧溪南岸向東遷，再南遷至三棧溪到佳民村和水源村附近；南線則是原住在托博闊附近的部落，因缺乏耕地而向南遷移，越過太魯閣大山、入木瓜溪流域，佔據巴雷巴奧人居住的巴托蘭區。

第二節 立霧河流域內的道路沿革

一、軍用道路的開鑿與利用

大正三年(1914)六月至七月，日軍征討太魯閣蕃時便著手軍用道路的開鑿，完成之後，自大正三年(1914)七月至大正九年(1920)六月廿九日，內太魯閣的交通大致皆沿軍用道路而行。

(一) 立霧溪主流部分

1. 大正九年(1920)十二月二日

(1) 廢止オワイ第一分遣所。

(2) 天祥至托博闊的路線，改經シキリヤン分遣所，但仍至オワイ警戒所(西麓警戒所)。

2. 大正十年(1921)十月廿五日

(1) シキリヤン分遣所改爲萩坂分遣所

(2) 主線移至萩坂分遣所—岩根分遣所—見晴分遣所路線。

(3) クバヤン駐在所未在主線上。

3. 大正十一年(1922)六月十三日

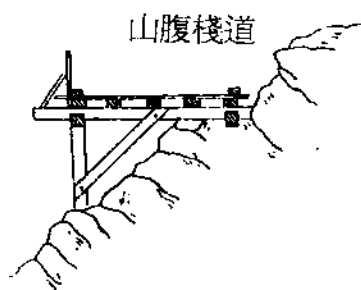
(1) 分遣所改爲駐在所。

(2) 主線移至シキリヤン駐在所—萩坂駐在所—クバヤン駐在所—見晴駐在所路線。

二、何謂合歡越的路線

所謂合歡越，就是指由臺中州的霧社溯濁水溪的上游（現在稱做北溪），經過「追分」抵達合歡山，通過合歡主山與東峰之間，經由石門進入花蓮港廳，來到塔次基里溪的上游，再沿著左岸而下，經由天祥（Tabito）、巴達岡（Batakan）到達峽口，全長約 37 日里。這條路線是在大正五年（1916）討伐太魯閣之後，憑藉討伐隊之手開鑿的，從此二十年之間就這樣被擱置下來，除警察及蕃人之外可說沒人走過。後來由於理蕃及軍事上的需要，一直到昭和九年才著手修理、擴張、前進，在昭和十年三月初次與花蓮港聯絡，得以完成。新開鑿完成的是追分、卡拉寶之間。而現在由於理蕃、軍事上的緣故，加上當作觀賞風景登山道路來利用，暑假期間迎接數千名登山客，盛況空前。我在昭和十年七月即完成那年的夏天，斷然帶領學生 20 名，以學校團體之名進行首次的合歡越，接著在昭和十二年又進行了第二次。現在從第一次合歡越時發給學生的刊物中，挑出與這有關的記事來看看。

在台灣，蕃路是理蕃上最受重視的部分。萬一發生蕃害時，如果蕃路不完備，就無法迅速前赴討伐、支援，只能任由他們懲兇。台中州當局由於體驗過霧社事件、Pisutan 事件等的蕃害痛苦經驗，所以專心致意開鑿、修改蕃路，逐步完成實效。理蕃當局如何重視這個道路，是否在此付出苦心，都是可以感受，對其所做的努力實在讓人敬佩。蕃路的完備不僅在理蕃上、交通上很重要，對我們登山家來說具有不可忘記的價值，這點一定得銘記在心。因為有了蕃路，我們才容易登上一萬尺以上的山岳，也才能探訪遊覽千仞的峽谷。過去在臺中州連結東海岸與西海岸僅有八通關越與能高越二條路線，特別是能高越這條，是連結東西之理蕃上唯一的生命線。另外，從風景的觀點來看，能高越這條路線乃是網羅中央山脈之豪邁、林相、斷崖等所有山岳之美於一身的蕃路，是登山家一走得攀越一次的山嶺，但這次卻由合歡越這條路線而完全失去光彩。的確，合歡越這條路線是由霧社越過合歡山的半山腰，來到塔次基里溪的上游，觀賞天下的奇岩絕壁即內太魯閣的大斷崖，然後來到東海岸直通花蓮港，長約三十多日里的路線。盤據太魯閣山峽之要害，俯瞰蕃社，縱然用想的不也痛快嗎？說起來，這條道路是在昭和九年六月二十日著手工程，歷經約一年的歲月及花費 35,500 日圓的經費，在

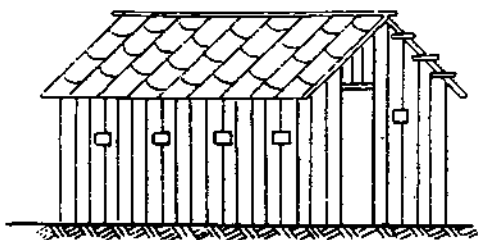


凹陷道路

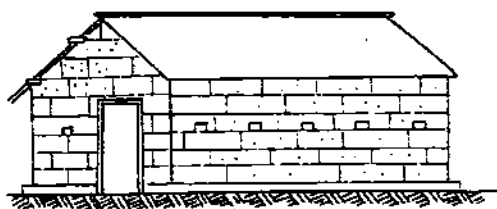


急造道路圖示

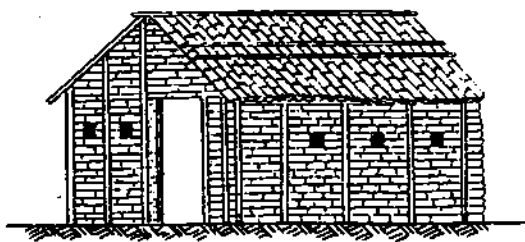
木造防禦家屋



土造防禦家屋

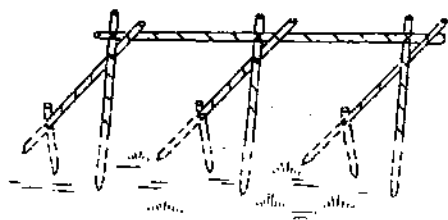


竹造防禦家屋



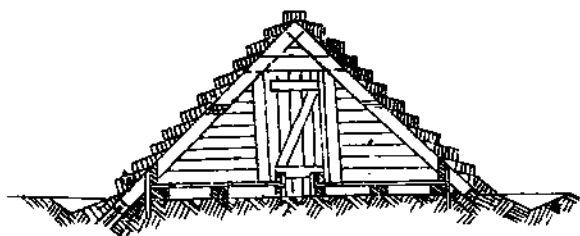
各種防禦家屋示意圖

圖六第



固定式槍架

圖二第



板製寮舎

質品の比無
ルビエ

し高は價聲
ルビロホツサ

の酒麥本日大
ルビエサア

品製大四
ルビエ

社會式株酒麥本日大

Yebisu, Sapporo, Asahi, Union 四種啤酒廣告

海陸運送業

資本金三千五百萬圓

社長 國澤新兵衛

副社長 村上義一

理事臺灣
支社長 安座上眞



日本通運株式會社

臺灣支店 臺北、基隆、新竹、臺中、彰化、嘉義、臺南、高雄、屏東、
出張所 松山、萬華、樹林、桃園、中壢、楊梅、竹南、苗栗、豐原、

烏日、員林、集々、埔里、斗南、虎尾、北港、新營、新市、
鳳山、九曲堂、旗山、潮州、宜蘭、二結、中里、羅東、
蘇澳、花蓮港、大湖、土牛、三塊厝、田町、里港、

キリンビール

最古の歴史
最新の設備
最上の品質



麒麟麥酒株式會社

麒麟啤酒廣告



アサヒ



の



旨さ一滴も餘さず

朝日ビール
アサヒスタウト

朝日啤酒廣告

昭和十年三月三十一口才完全開通。這條道路最初是在大正五年的大討伐之際，憑藉討伐隊之手開闢的，歷經二十年後的今日才看到辛苦的結果。一想到此事，就覺得身為登山者不僅是觀賞山岳美、溪谷美，對於每一個岩石上所刻鑿的痕跡，要緬懷前人辛苦與努力的印跡，不可忘記且要心存感激之意。有關合歡越這條路線的風景，我認為成為這條路線中心應是合歡山頂的眺望與太魯閣的大斷崖，但這個太魯閣的大斷崖，不只是臺灣的太魯閣，的確稱得上是天下的太魯閣！過去為了探知這個太魯閣，還從蘇澳繞過東海岸而來，讓人有隔世之感。一般說到太魯閣的大斷崖，都是指三角錐山的山崖斷壁，這個大斷崖形成太魯閣風景的中心，但其他與之匹敵的尚有合流的斷崖、畢祿的斷崖。站在這些斷崖俯瞰溪底的話，會讓人全身毛骨悚然，膽顫心寒。特別是太魯閣峽代表的三角錐山大斷崖，聳立 1,200 公尺宛如以刀削過一般，其中央 600 公尺的地點有條直直的，大約寬一公尺的棧道通過，延長約 1,000 公尺之多，是靠數百萬的黃色炸藥挖通的。假若沒設鐵線柵欄恐怕沒有人有勇氣往下看溪底吧！可真是寸草不生啊（連一根草都無法長出），聽說本棧道的開鑿，是從三角錐山的山頂靠著綱絲，想盡辦法搭建鷹架著手施工的，由內地招來的人員隨著作業的同時都逃離了，不得已只好使役蕃人靠著警察官之手所開鑿出來的。其他像眺望一萬尺級的中央山脈連峰、鐵線橋等三十多日里的行程，一一皆是奇觀、壯觀、豪壯。

特製
サクラビール

これこそ
大衆のビールだ
香味は

断然日本一だ!

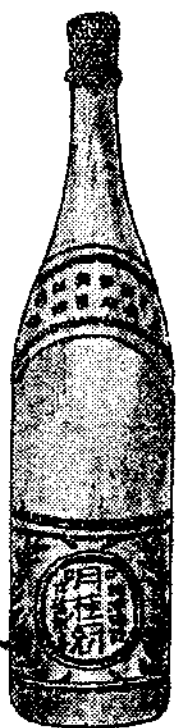
櫻花啤酒廣告

絶對に防腐劑を含まず

特製

月桂冠
壺詰

宮内省御用達
株式會社
明治屋
發賣



大倉恒吉商店 吟醸

月桂冠清酒廣告

公債の発行は、政府の財政政策の重要な手段である。最近の発行は、戦後の復興と経済の発展を促進するために必要と見られており、市場の安定と信用の回復に大きく貢献するものと期待されている。

目録

嘉義市公會堂

になり一日は、午前九時から午後五時までは、開館した。

各貨車

米の豫算

にも一賦さる

なつてゐる。米の消費量は、戦前よりも多くなつてゐる。米の生産は、戦後の復興と経済の発展を促進するために必要と見られており、市場の安定と信用の回復に大きく貢献するものと期待されている。

不安に驅られてる

堤防外の住民ら

街の防水施設を熱望

某小村には、堤防の外に、住民が住んでゐる。堤防の内側は、水がたまり、住民は、水に浸る。住民は、街の防水施設を熱望してゐる。住民は、街の防水施設を熱望してゐる。住民は、街の防水施設を熱望してゐる。

タロコ入山者

年毎に増加

タロコ入山者は、年毎に増加してゐる。タロコ入山者は、年毎に増加してゐる。タロコ入山者は、年毎に増加してゐる。タロコ入山者は、年毎に増加してゐる。タロコ入山者は、年毎に増加してゐる。

苧麻の

を大に奨励

苧麻の生産を大に奨励してゐる。苧麻の生産を大に奨励してゐる。苧麻の生産を大に奨励してゐる。苧麻の生産を大に奨励してゐる。苧麻の生産を大に奨励してゐる。

全島大會への出席者

出席者

全島大會への出席者は、多くを占めてゐる。全島大會への出席者は、多くを占めてゐる。全島大會への出席者は、多くを占めてゐる。全島大會への出席者は、多くを占めてゐる。

地方色

地方色

地方色は、各地に特色がある。地方色は、各地に特色がある。地方色は、各地に特色がある。地方色は、各地に特色がある。地方色は、各地に特色がある。

トラックに跳られ

重傷を負ふ

トラックに跳られ、重傷を負ふ。トラックに跳られ、重傷を負ふ。トラックに跳られ、重傷を負ふ。トラックに跳られ、重傷を負ふ。トラックに跳られ、重傷を負ふ。

タロコ入山者、年年増加報導

府報 第五百七十四號 大正三年九月三日（星期日）臺灣總督府

告示

告示第四百十號

大正三年九月五日奉北ニ於テハ討蕃隊凱旋紀念會場内ニ奉北ニ傳信所屬臨時郵便所ヲ設置シ當日限左記各項ニ依リ其ノ事務ヲ取扱ハシム
大正三年九月三日

臺灣總督 伯耆 佐久 問 左 馬 太

取扱時間 午後二時ヨリ午後九時迄

引受種別 第一種及第二種普通郵便物

使用日附印 圓形、藍色



大正三年（1914）太魯閣討蕃隊凱旋紀念戳

第三章 蘇花海岸

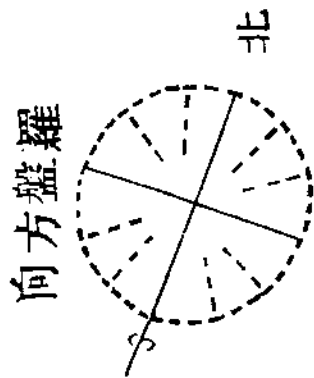
第一節 臨海道路

從花蓮港通到蘇澳全長大約 121 公里。這條道路恐怕是台灣雄偉的景色之最。長達一、二公里的中央山脈大斷崖，屹立大海波濤之上，山腳成爲波濤沖刷之處，半山腰以上則隱沒白雲之中，曾有某位英國人稱它爲東洋第一的斷崖。清同治十二年臺灣道台夏獻綸訂定計畫上奏，於是泉州提督羅大春在同治十三年受命率領六千五百名兵力，分置六十處，再加上使役苦力八百人，花費一年多，開通一條寬度五尺至十尺的道路，據說苦力二百人因蕃害與瘴癘而斃命。其後不久，這條道路歸於荒廢。光緒八年，營官何秀林曾再度整修，但屯兵怠惰，不久後復歸閉鎖狀態。到了日治時期的明治四十三年，從蘇澳向南開始設置駐在所，推進警備線。但在南澳以南，卻遭到蕃害，加上斷崖絕壁的岩石打碎極爲困難，特別是在大濁水溪以南的姑姑子斷崖、清水斷崖均需自山頂垂下梯子，懸吊半空中操作，工事驚險萬分，於是到了大正初年，開路進度暫緩。大正三年，太魯閣討伐告一段落。大正五年時，總督府爲了理蕃，同時藉著花蓮港與台東方面蕃情歸於平靜的機會，投入工費二百三十七萬五千日圓繼續開鑿，經過十年的時間，在大正十四年二月完成完成寬約十二尺（3.6 公尺）的徒步道路。後來認爲在東臺灣開發上有必要行駛汽車，於是在昭和年間第二度開鑿，歷經五年，終於在昭和六年，以工費六十二萬九千日圓修成寬十二尺的公路。臨海道路掘鑿斷崖的面海危險區域全部設置欄杆，且爲防岩石墜落而疊置混凝土。這條道路完成之後，可以取代不愉快的洶湧船路，一點也不覺得危險地開車橫過數千尺的大斷崖，眺望大海，進行一趟雄偉的兜風之旅。

臺北府宜蘭縣分圖七

每方一格準作地十里

衙署从 □ 塘汎从 □ 番屯从 ○
營哨从 ⊙ 隘寮从 ○ 路徑从 ≡



蘇花古道路線圖

蘇澳日潮四丈深三四丈不靠灣外大洋才深
十二丈遇西北風西南風均可泊船

東灣澳且收交界

南澳溪

大蘭水

臺灣日日新報記載臨海道路（蘇花公路）

一、討伐善後

（一）搜索隊

討伐隊解編後，花蓮港廳擬成立搜索隊。由飯田廳長為隊長，編成永井、松尾、中園、川田、梅澤各部隊，隊員一千七百名，挑夫二千名。其任務為開鑿「塔烏沙伊」方面的道路，並築隘寮，以梅澤作業隊長負責此項任務。而搜索隊有判任官二十名，巡查一千多名，二十二日開始轉任新職。

（二）開鑿沿岸道路

花蓮港廳擬於搜索隊竣事後，在塔烏沙伊與新城設立支廳以便控制蕃情，並以警察隊在新城原野至蘇澳間開鑿道路。這條沿岸道路是東西部的聯絡要道，開鑿範圍自卓基利起，經屈駒珠、大南澳至蘇澳，完成後交通將更為便利。

二、宜蘭縱斷隊啓程

花蓮港官民視察團陸路縱隊一行，大正四年一月十七日上午七時在花蓮港廳大門前集合，眾人舉杯慶祝。拓殖會社的橋本專務應邀致詞並贈賀禮，再由鐵道部的照屋技師帶領高呼萬歲三次，最後由公民會的中村理事代表感謝之意，全體合影留念。隨後，八時出發，十二時抵達新城，受到雨田支廳長率領多位官民熱烈歡迎，並設宴款待。十二時三十分，涉達欺里溪，下午四時二十分到石碇仔，並留宿此地。十八日上午七時出發，越東海岸第一絕壁難關，下午二時到牛窟，並夜宿該地。十九日上午七時三十分出發，橫渡水勢湍急的大濁水溪，下午三時四十分抵達宜蘭廳的大南澳，並在此地住宿。二十日上午七時出發，下午五時抵達宜蘭廳的蘇澳，受到多數長官與民眾的歡迎，場面十分盛大。縱斷隊自花蓮沿途走來，受到各分遣所的保護，全體隊員一致表達謝意。

三、宜蘭縱斷隊抵蘇澳

由花蓮港官民共十四人組成的宜蘭縱斷隊陸路隊，十七日在花蓮港出發，二十日午後五時抵達蘇澳。全體隊員毫無倦容，各個元氣旺盛、精神飽滿，受到當地官民熱烈歡迎。另外，海路隊也在廿一日抵達蘇澳，與陸路隊會合後，一同前

往宜蘭。

四、宜蘭歡迎縱斷隊

花蓮港官民組成宜蘭視察團，分海陸兩隊於二十一日上午七時在蘇澳會合，沿途受到當地官民夾道歡迎。官廳總代宮本庶務課長、公民總代後藤辯護士等陪同巡視蘇澳市街。上午十時搭乘宜蘭官民準備的輕便台車，中午十二時三十分抵達宜蘭，受到小松廳長親率數百民眾熱烈歡迎。然後，團員至住宿旅館稍事休憩。下午二時在宜蘭廳集合，聽取宜蘭廳長的施政簡報，接著參拜宜蘭神社，又到各處視察。下午六時，團員參加當地舉辦的官民歡迎會，氣氛相當歡騰熱鬧。

五、縱斷隊受歡迎

廿一日傍晚六點，宜蘭官民設宴款待花蓮港官民視察團。宴會入口設置電門，各種設備齊全，裝飾美麗，場面十分隆重。先由小松廳長開場致詞，花蓮港代表中村公民會理事以及臺東代表大熊先生答禮感謝，接著宜蘭內地人組合會佐藤辯護士站起來慶祝縱斷隊圓滿成功，還說：「開發東部道路是本島當務之急的工作，希望政府當局能盡快完成。此事應由花蓮港、臺東、宜蘭三廳的首長與居民聯合起來，向總督府提出建議。」語畢，在座者大表贊同，推選實行委員。宴席中，還不時穿插藝妓歌舞表演，直到晚間十點才結束。廿二日早晨，所有隊員在宜蘭廳門口集合，準備前往頭圍支廳視察。上午十時抵達頭圍，受到當地官民的熱烈歡迎。大家合影之後，轉往海岸，觀看網魚的過程，並接受酒肴款待。下午十二點三十分至礁溪溫泉午餐，再返回宜蘭，正式訪問廳長，隨後視察監獄作業所。廿三日視察叭哩沙、羅東等地，下午乘船回花蓮港。

六、視察團抵花

由官方與民間共同組成的花蓮港視察團，大正四年二月十九日下午十二時三十分，在宜蘭火車站前集合，小松廳長及多數民眾前往送行，下午四時三十分在蘇澳搭乘長春丸啓程。團員之中，宜蘭有內地人六名、本島人五名，羅東有內地人二名、本島人三名，蘇澳有內地人及本島人各一名，另有官員小池庶務主任、

原法院判官、中間通譯、岡部書記、池田文書係長再加上幹事一名，共二十四名。二十日上午，視察團平安抵達目的地。視察團名單如下：

宜蘭 佐藤德治、中野萬吉、二宮卯一、三田四郎、行本由太郎、黃阿用、石紹光、石秀源、林元弼、石煥長。

羅東 野間常彥、安藤純、胡慶林、林阿松、吳石枝。

蘇澳 後藤勝哉、雷萬福。

幹事 內田萬人。

七、東部縱斷道路

盤據東部山地的南澳、太魯閣兩蕃族，經過去年的討伐已經降服。現在爲了當地的開發，急需開鑿縱斷道路，作爲花蓮與宜蘭之間的陸路交通。總督府方面既已認可，且兩廳官民也自發編成海陸兩隊相互訪察。如今透過兩廳轉呈建議書至總督府，並且推派主務委員等人北上拜訪內田民政長官，徵詢長官對此事的意見並遞交陳情書。

八、東部縱斷道路，兩廳有志者建議

宜蘭、花蓮間的縱斷道路工程應儘速展開，這是東部陸上交通的重大問題，不應輕忽看待。過去南澳、太魯閣二族氣焰囂張，政府無從著手，權衡之下，只好作罷。但去年夏天，大舉討伐後，兩蕃已經平定，對東部開發注入一線生機，經營上也逐漸得心應手。去年十二月，內田民政長官自北部由陸路縱斷蕃界，實際瞭解當地狀況。而這次花蓮官民又組織陸路縱斷隊，從花蓮港步行至宜蘭，並且訪問小松廳長等各級長官，亦對道路開鑿、鋪設輕便鐵道等事均實地踏查。最後一致認爲，由於蕃情穩定，開鑿道路確實可行。縱斷隊抵達宜蘭時，受到當地官民的熱烈歡迎，並在久榮樓設宴款待。宴席中，宜蘭官民也提及開通道路的問題，決議如左。

建議總督府在宜蘭、花蓮港兩廳之間開闢縱斷道路，並鋪設輕便鐵道。兩廳各選出委員，以落實決議案。選定的委員如左。

主務委員 佐藤德治、內田萬人

宜蘭廳 永石熊吉、二宮卯一、十湊、柳潔明信、松山五七郎、行木由太

郎（羅東）、波江野吉太郎、安藤純、本田圍（蘇澳）、後藤勝哉、實中信景、寺田早苗。

花蓮港廳 橋本貞夫、木村松之助、植田寬爾、中村五九助、梅野清太、野中德市、高橋憲吉、奧井琢平、古賀朝一郎、後藤九一、十村安藏、小平寬治、貞廣茂吉、吉田傳次郎。

九、東部線之測量

總督府通信局現正計畫蘇澳、花蓮之間的東部電信線架設。日後對東部的通訊將與警察專用線分離，成為獨立系統。因此，通信局的山本工務課長、杉山通信技師等十名，大正四年四月十四日啓程，視察測量海岸，預定十五日到花蓮，十七日開始縱斷行程，需要四至五天才能完成，大概二十三、四日才能返回通信局。由於太魯閣蕃平定後，此地交通的重要性自不在話下，先前已有宜蘭花蓮港兩廳官民組成隊伍，有海路與縱斷之舉，因此電線的鋪設與道路的開鑿等事，決不可等閒視之。

十、東部通信之現狀，新設線可拭目矣

東南部聯絡線切斷後，通信局在東海岸各地增設警用專線，作為東部各地應急的通訊設備，此事已經詳述。雖然應急通訊設施並未普遍，也非永久設置，但效果卻比當初預期還要良好。只是去年十一月以來，每個月都會有五、六次故障，每次中斷通訊不是一整天，也有七、八個鐘頭。而且警員與通信局員工共用此一線路，雙方必須分配時段，交換撥接，十分繁雜不便。近來，當地蕃情已經平靜，蕃務報告也不似先前繁忙。但受到大風豪雨的影響，電線屢次被吹斷，有時電柱也會傾倒，所以通訊障礙頻繁。本月開始，進入東北季風增強的季節，常常下雨，通訊障礙次數比以前更多。這個月九日第一次發生通訊阻斷，十七日午後一時至八時又發生通訊中斷，到了九時以後至十八日早上九時電話又不通。十九日上午八時至下午一時又發生通訊受阻的情況。此外，為時短暫的輕微通訊障礙，更是多得無法計算。每回通訊發生問題時，便需要花蓮港、蘇澳兩地的駐在所警員協助修理，若情況較輕，則由沿線的警員盡力克服。目前只好盡量維持現有的通訊管道，而通信局方面開始籌畫架設新線，並實際踏勘該地，派遣山本工務課長、

杉山通信技師等人，預計二十日出發，前往浪花、噶屈兩地視察，二十一日至蘇澳，會商一切事宜，二十五日返回總督府。架設材料早已備妥，不久，即將著手建設。

十一、東部線著手期

東南部橫斷線不通後，通信局便計畫開通東部線。當地警察原有的專用線路通訊效果十分良好，因而開始籌設此段線路，但過程遭遇多重挫折。本月十四日，山本工務課長、杉山通信技師等人到花蓮港，勘定花蓮港與蘇澳之間架設電話線路的地點。經過六日的跋涉，發覺沿途道路崎嶇，非一般人所能想像，未來架設時將有許多障礙。本線路參考現有的警察專線，盡力排除萬難。其中以橫跨卓基利、大濁水、大清水、大南澳等溪流的工程最為艱難。此段原有長度 27 日里，因地勢險要、路線迂迴，所以還要延長 5 日里。下個月的下旬，主要工作在確定架設地點以及清除沿線障礙。四月上旬開始，循序漸進著手施工，但運送道路不便，工事將由花蓮港與蘇澳分別著手，在愚窟附近交會，預計八月下旬完成。由於太魯閣蕃地最近情勢穩定，當地蕃人又喜歡勞役，使得工事進展相當順利。

十二、聯絡電線之難關，預定六月底完成

先前報上已載，南部的東西聯絡電信線遭到蕃人破壞，通訊連絡相當困難。因此目前東部沿海的通訊暫時借重蘇澳與花蓮港間的警用專線。由於警用線路為急遽架設，故障率較高，有關當局早已計劃架設國有線路，以供使用。本月上旬，山本通信工務課長、杉山通訊技師一行，親赴當地勘查，由於天候以及蒐集材料等因素，延宕了一些時間，但最近已準備完成。九日將從花蓮港及蘇澳兩方面著手。但通路困難，工事艱險，遠超乎想像。動工之後，預計百日內即可完工。但也很難預料，是否真能按既定時間達成任務，因為蘇澳至花蓮港，沿道林木叢生，而架設電信線屬於特殊工程，設置路線兩側的林木必須清除，以維持電柱穩固與電線的良好狀態。花蓮港地區如卓基利、三棧等處，又有多處溪流與山溝，平時細窄如線，若遇大雨，溪水上漲，卻茫茫如濁海，工程只好暫停，等到溪水退去才能進行。目前所知，由南北分別架設，至「愚窟」社附近交會，預計六月底完成此項工程。

第二節 蘇花古道

一、清朝時期

(一) 臺灣海防並開山日記／羅大春

八月十三日，得大南澳報：以筆觸西河大水衝爲四，官軍阻莫能濟。於亟命以木櫃石砂石爲趾，聯巨木櫃上以通行人，於是各哨兵弁如法成造，道乃不梗。是日，遣都司周氏得自滬海關領經費內渡，募丁勇。余乘天晴，催米濟軍食。

十六日，大南澳木橋成。工匠強屬而進，生蕃匿不能出。徑闢草萊十餘里，遣馮安國督造前途碉堡。

十七日，致星使書，略道近日開、撫情形；並以僱民船運糧米不便，你自製哨船備轉輸，且以供巡緝。

二十九日，計開東澳路二時餘里、築碉樓一所，撫新城及附近東澳蕃數處，要皆草創之舉。蓋山路距壑泥爲級，闌以橫木，左右各釘木樁；非如石磴堅固。且需盤旋曲折，否則人馬既南陡上；而沙性鬆，一遇大雨，山溜直下，泥級既有坍塌之虞。

九月初三日，前軍之開山者以漸至大濁水苦兵力不足也，於用馳書星使簡林船在都司周士得內地所募勇，兼及此間僱船轉米之難。

初十日，令福靖前營以三哨駐大南澳，分兩哨駐大濁水。前路既通，擬以王得凱一營、李英一旂駐新城；侯李得升繼，進則以陳光華、陳輝煌紮大濁水。部署已定，雖目前兵力不厚，然自是便略有措手處矣。

以副將周維先爲營務處。鄒縣丞來，余重以辦米市相屬；以次間民時最爲當務之急也。李得升募左旂勇丁到，如取左伍籍錄之。林朝選亦募五十名至，令道海趨新城爲前軍嚮導，並葺治館舍之役。

十九日，以陳光華軍爲頭隊，王得凱一哨，李英一軍二隊，李得升一軍三隊，航海營新城、得其黎一帶；陳輝煌一軍分兩哨，營大清水溪；戴芝亭一軍，以兩哨營大濁水溪、三哨駐大南澳，以朱榮彪兩哨隔河而營。抵石屋一石屋者，以石崖如屋而名也。過石屋十餘里，即濁水溪也。

十月初九日周維先告大濁水橋成，前去十餘里，傍海皆石壁巉巖；因諭陳輝煌循山曲折而上，至山巔，更因勢迤邐下三十里，即大清水矣；然必穿蕃社而過。先至，見沿途布滿竹籤、地刺之屬。陳輝煌開路也，因阻於石壁，別無他徑可緣；不得已，遣人至新城約李阿隆等招徠大魯閣蕃社十餘人，俾爲嚮導，工程方有措手處。維嶺岨萬丈，下臨無際；開鑿之功終恐難施。余得信，檄噶嗎蘭廳多召百工，擬由大石公嶺開達後山，僅三十餘里，期月之功，記總可達奇萊。大抵大南澳、大濁水、大清水三處，必各駐一營。

陳光華以石匠來，助陳輝煌開大石公嶺路。

數日來，天氣稍晴；於乃親詣海口，籌船運米。馮安國以起造礮樓至九江坑報，王進良亦以募齊礮勇分佈爲；擬山路葺至稍平便於輿馬，當親詣丈量。陳光華、陳輝煌各軍均移營新城河東。聞大濁水、大南澳生蕃百十成群，時犯戴芝亭營壘；連擊卻之，創其數人，我軍死者一、傷者二。因思自大南澳對山之半另闢一徑通大濁水，即可也；沿海履險之虞，於計爲得。擬商前軍後，再定行止。

余令陳輝煌分山路、平路，各與丈量；即便給予路工，亦可定其里數。然秋、冬之交，非行三日程，不能至也。言前軍支助新城皆營於三棧地方，陳輝煌則回任修路之役。

十一月即飭馮安國務鑿通大南澳山半之路，並許以便宜行事，自令分兩哨駐大濁水嶺下。初六前令陳輝煌丈量已開之路，茲據報：自蘇澳至新城，計山路二萬七千丈；又新城之南至花蓮港北，平路九千丈。蘇澳至東澳，二十里；東澳至大南澳，三十里；大南澳至大濁水溪，三十里；大濁溪至大清水溪，二十五里，大清水溪至新城，四十五里；新城至花蓮港北岸，五十里；通二百里。既以具由通報，並勒石蘇澳道左，紀其實、亦誌其始也。

其駐濁水溪一旅，由小南澳運糧而歸；路過石壁，兇番蜂擁包抄，陣亡者三人、負傷者一人、墜海死者四人。幸守備朱仁彪率隊馳援，始各駭散。

吳標南在大石陞建礮堡，生番至者二百餘人；歷已至酉，抵戰不退，幸石陞三面死地，祇一面應敵；至夜，伐木代火坐守。至曙，通大南澳，來生力八十餘人；番見之，乃遁去。是役陣亡一人、受傷三人，亦岌岌矣；余力飭馮安國多分對護之。

(行 面 方 港 蓮 花) り 下

花 蓮 港	米 崙	カ レ ヲ ン	北 埔	農 場	沼 東	カ ヲ ヲ ン	三 棧	ダ オ ラ シ	ス ム ダ ル	新 城 發 着	ブ セ ガ ン	太 魯 閣 口	驛 名	時 刻
07:00	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	太魯閣口	07:30
09:05	08:58	08:53	08:52	08:53	08:52	08:53	08:52	08:53	08:52	08:53	08:52	08:53	太魯閣口	08:53
11:05	10:58	10:53	10:52	10:53	10:52	10:53	10:52	10:53	10:52	10:53	10:52	09:05	太魯閣口	09:05
12:55	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	12:50	太魯閣口	12:50
13:10	13:03	13:02	13:01	13:02	13:01	13:02	13:01	13:02	13:01	13:02	13:01	13:10	太魯閣口	13:10
01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	01:00	太魯閣口	01:00
05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00	太魯閣口	05:00
06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	06:05	太魯閣口	06:05

新城自動車里程表

表 3-1 羅大春與北路（蘇花古道）
同治十三年（1874）歲在甲戌。

農曆	陽曆	事件
六月		沈葆楨至臺開山撫蕃。
六月丙戌（七月廿八日）		羅大春奉調巡防臺朔，開禁撫蕃。
六月辛卯（八月二日）		泉州登船。
六月癸巳（八月四日）		抵臺灣府（臺南），見沈葆楨。
七月辛丑（八月十二日）		離郡（臺南）。
七月癸丑（八月廿四日）		師次蘇澳。
七月甲寅（八月廿五日）		與夏獻綸視察新闢山路，已開至東澳二十餘里。
七月丁巳（八月廿八日）		接任夏獻綸職務，夏獻綸已在蘇澳小住月餘。
七月戊午（八月廿九日）		夏獻綸還都。
八月辛未（九月十一日）		闢路達南澳，設南澳開路碑。
八月壬辰（十月二日）		致祭蘇澳海神。
九月		開山者已漸至大濁水，路極險仄。
九月初十日（十月十九日）		令福靖前營以三哨駐大南澳，分兩哨駐大濁水。
九月十九日（十月廿八日）		以陳光華一軍為頭隊，王得凱一哨，李英一軍為二隊，李得升一軍為三隊，航海營新城、得其黎一帶；陳輝煌一軍分兩哨，營大清水溪；戴芝亭一軍，以兩哨營大濁水溪、三哨駐大南澳，以朱榮彪兩哨隔河而營。

農曆	陽曆	事件
十月初八 (十一月十六日)		陳光華一營進紮小清水，陳輝煌等進紮大清水。
十月初九 (十一月十七日)		周維先告大濁水橋成，前去十餘里，傍海皆石壁巉巖；因諭陳輝煌循土山曲折而上，至山巔，更因勢迤邐下三十餘里，即大清水矣；然必穿著社而過。陳輝煌開路也，因阻於石壁，別無他徑可緣；不得已，遣人至新城約李阿隆等招徠大魯閣蕃社十餘人，俾為嚮導，工程方有措手處。檄噶瑪蘭廳多召石工，擬由大石公嶺開達後山，僅三十餘里，期月之功，記總可達奇萊。隨有新城通事李阿隆帶大魯閣蕃目十二人來迎，願為嚮導。
十月十三 (十一月廿一日)		陳輝煌、李英、王德凱等各軍於十三日抵新城。
十月十四 (十一月廿二日)		李得升所部亦至，均營於新城河東。陳光華請來石匠，助陳輝煌開大石公嶺路。
		同月，設新城抵達碑與蘇澳里程碑。
光緒元年 (1875) 歲在乙亥。		羅大春抵新城。
農曆	陽曆	
正月初九 (二月十四日)		
二月廿 (三月廿七日)		蘇澳義學、新城昭忠祠新設。
五月初九 (六月十二日)		離開新城，至蘇澳。
八月乙丑 (八月卅一日)		卸任。
八月初三 (九月二日)		離開蘇澳，至基隆。
八月十四 (九月十三日)		離台。

二、古今河名對照表

表 3-2 古今河名對照表

台東直隸州後山全圖 (1885)	砂礫族分布圖 (1917)	花蓮港廳管內圖 (1931)	二子山、清水山地圖 (2000)	社名或駐在所
東澳溪				九芎礮
大小南澳溪				石龜礮
大濁水溪	大濁水溪	大濁水溪	和平溪	大濁水礮 客來寶駐在所 姑姑子駐在所
大清水溪	大清水溪	大清水溪	良里溪(卡那剛溪)	大清水礮 卡那剛駐在所
小清水溪		小清水溪	清水溪	石空礮 石碇子社
			小清水溪(大富溪)	
		石碇坑溪	石公溪	清水駐在所
得其黎溪	擢基利溪	塔次基里溪	立霧溪	得溪利社

在此，可以發現原來通稱的大清水溪現今稱為良里溪或卡那剛溪，意即流經和仁的這條溪流。而歷來通稱的小清水溪現今則改稱清水溪，附近地名亦標為清水。更向南方，不見於地圖上的一條無名溪卻被稱為小清水溪，附近地名亦標為小清水。倒是石碇坑溪並無多大差異，只改為音近的石公溪。

蘇花古道在日治時期稱為臨海道路。臨海道路自明治四十三年開工，昭和六年完工，歷經二十一年的工事，若再加上清朝政府的先期開鑿，實際歷半世紀才完成，可說是長期勞苦、極度艱難的工事。日治時期的築路計有 52 名犧牲者，為安慰亡魂，在清水駐在所前（今小清水）附近的道路之旁，築有紀念碑。

三、太魯閣蕃沿革誌

(一) 太魯閣蕃的興起

太魯閣蕃為割據大濁水溪以南，木瓜溪以北的山地，西有中央山脈屏障，東控奇萊平原及東海岸的泰雅族，它乃緊鄰南澳蕃之南，但無血族系統的聯繫，亦緊鄰木瓜蕃之北，但風俗語言卻有所差異，不得不說正是泰雅族中特別的蕃族。

太魯閣最初以倒咯囉之字眼出現在西部臺灣是在康熙晚年的事，但此時早已進入山地且經過多年歲月了。傳說由於是異種族蕃而從中部臺灣的平原被驅逐出去的這件事，乃是創世以來就有此傳說了，他們也與佔居台中平原的平埔蕃起衝突，甚至使該族女子模仿刺青紋身表示效忠其勢力，但最後倒咯囉仍失敗而入山。另外，在「蕃境補遺」中記載阿蘭蕃接近斗尾龍岸，狀貌亦相似。但所謂阿蘭蕃或為霧社蕃的 Baaran 社，斗尾龍岸或許與倒咯囉少有點關係亦不可知，同書亦提到斗龍岸是紋身文面，狀貌卻與魔鬼相似，一出現就掠奪殺人，所以t蕃一聽到他們出現就哭號，並趕緊逃走避難。

倒咯囉在遠離中部平原時，最初所建立的部落雖然不詳，大概是由埔里社前進並沿著眉溪爬上山裡去吧？當時斗戩蕃已經成立內外兩部落，而獨獨倒咯囉沒有增建部落，原因就是倒咯囉位在眉溪的最深處，幾乎位在中央山脈的頂巔，沒什麼空地，右有奇萊主山的大絕壁，左有貓里叭、白狗諸蕃，而合歡峻嶺扼其前，斗戩、霧社挺其後，因此倒咯囉縱使欲往四方任何一處擴展，也幾乎毫無餘地，只有爬過中央山脈向東而去才可。

「海上紀略」提到偽鄭時代，淡水的通事李滄愿希望靠採金以謀求一官半職，命監祀陳福同行來到淡水，率領鎮兵及附近的t蕃前行。尚未抵達卑南覓之前，就有生蕃在草中埋伏。生蕃說我們全靠金子存活，若唐人要來採金的話，一定與之決一死戰。陳福不敢前進，回程走到半路時，t蕃泛舟載金要賣別人，陳福就攻擊之，並獲得金子二百，還捕捉首領且命他帶路，雖以刀鋸恐嚇，但首領卻抵死不從。想來產金是在台灣山後人跡稀少的地方，其t蕃都是傀儡之類未受教化之人。「臺灣志略」提到，在侈囉滿產金，由港底下的泥沙淘得黃金。

(二) 日治時期的太魯閣蕃

得知內社於北方有仇敵，稱為「南澳蕃」，雖衣服、黥面相同，但經常爭鬥，以吊藤嶺為兩社界限，若侵犯則立即戰鬥。而社內知西南部亦有仇敵，稱為「TOROWAN 蕃」(泰雅族)，其數甚多，於山中相逢時，立即展開戰鬥，TOROWAN 之黥面亦與太魯閣相同，相良廳長將所得內外社位置情報繪成地圖，即「太魯閣內外社散布之圖」及「內社勢力分佈圖」，以作為將來經略蕃地之準備。

明治二十八年臺灣歸入日本版圖。明治二十九年我南進軍的一部份進入東部臺灣彈壓匪賊，在六月得以進入奇萊，東海岸的支那人及蕃族均出迎表示恭順之意，但太魯閣蕃及新城庄民卻不願意出迎。有關當時太魯閣的向背及動靜仍不詳，但它是強大蕃社的這件事，一般來說是受到認定的，而且新城庄民與它也有關係。得知李阿隆是新城居民的首領，因此當時的參謀柴大尉寫信給李阿隆，而其勸諭蕃社歸順，但李阿隆卻佯稱生病沒有出迎。七月台東撫墾署長曾根俊虎巡視奇萊，屢次派遣使者前往招降，李阿隆終於出會曾根署長，接著寫信給柴參謀表示恭順之意。

有關太魯閣的社名人口，最初是依李阿隆開列得知的，但這係所謂的太魯閣外社。他雖然數十年間出入太魯閣，但所列僅止於分佈於塔次基里溪下游或是三棧溪下游的蕃社，對於佔據其內與塔次基里溪上游的各蕃社尚未提及。

外社蕃的社名如下：

石空社、七腳籠社、擢其力社、古魯社、九宛社，合計五社。

雖然李阿隆表態恭順，但太魯閣尚未安撫。

加禮宛方面殺戮不斷，李阿隆以前的諾言也絲毫沒有什麼效果。

明治三十三年相良廳長掌理花蓮港，督勵趕快安撫蕃社歸順，因效果未盡理想，所以打算親自前往蕃社取得安撫的成果。雖然李阿隆頻頻報告蕃社的動靜，勸其不可入蕃，但廳長反而斥責，更加堅定入蕃的心意。同年三月二十日，與僚屬六名一起出發，進入遮仔埔時，有李阿隆及李錦昌以下日老蕃四十餘名出來迎接，並帶路來到古魯社，途中出迎的也有數處，到達社

後迎接人數多達二百多。第二天二十一日從古魯社出發來到擢其利社，召集九宛、古魯、擢其利三社通事及目老蕃等，給予訓示且賜予賞金與物品。接著在二十二日打算前往石空、七腳籠兩社時，途中有目老蕃出迎，因此終止入社，在此接見他們並進行前面同樣的事，當日回到擢其利社。二十四日仍停留該社，各社蕃為酬謝我方的贈與品，打算各自贈送多量的芋麻、蕃布、蕃衣、鹿皮、鹿角、獸骨等，另外沒準備贈品的人就脫掉身上的衣服等，行為不似該蕃平日的兇暴。二十五日受到李阿隆以下蕃人約百名的護衛，回到花蓮港。

太魯閣外社的社別與男女人數，雖早在明治二十九年由李阿隆提出，由於此行得知更加詳細。就是從前的社名乃採總稱，其內設有數部落，而人口有 2,289 人，與前次相比增加數倍以上。與其說是增加，寧可相信是調查的結果。各部落由於勢力發展逐漸分出，像石空社一樣，有的分佈在大清水溪，正是後來的 Gukkutsu 社的基礎，有的分佈在加禮宛山，正是後來的 Urii 社的基礎。社別及戶口如下：

表 3-3 太魯閣外社社別與居住人數

社名	部落名	戶數	人口	社名	部落名	戶數	人口
九宛社	九 宛	42	230	擢其利社	擢其力和佛	45	177
	遮仔埔	15	65		擢其利	16	48
	八 連	7	36		打 寔	17	64
	魚目叟	33	150		寔仔簡	17	66
	新毛蘭	39	215		蚋 牡	17	70
	新巴簡	14	52		拔打蘭	21	94
	牛 骨	9	36		石空社	石 空	29
古魯社	古 魯	51	282	大清水		13	55
	魯 登	34	160	七腳籠		32	140
	東 滿	12	58	七腳籠社	老	13	49
	勿殼宛	10	35		新里簡	14	62
總 計					500	2,289	

除此之外，寄往各社如通事或是社丁之類作事、做生意的支那人，在九宛社有二戶 5 人，在古魯社有十戶 52 人，在攏其利社有六戶 29 人，在石空社有四戶 13 人。假若真心願意經營生計，沒有陋劣非法的行爲，在啓發太魯閣方面，理應看到一些成果，但他們對新政府絲毫不覺得痛癢，寧可暗中阻撓蕃政，實在是古之所謂社棍。頑暴無比的太魯閣蕃加上百餘社棍的勢力，當局的經營可說實在困難。

四、霧社蕃與霧社事件

霧社蕃就是在眉溪及濁水溪上游佔地而居的泰雅族。特別是這個霧社蕃即使是在泰雅族中，也是傳說與語言等與其他不同的種族，自稱做 Seddatsuka。所謂 Seddatsuka，是指「高處之人」、「深山內之人」的意思。其他蕃對其稱呼有種種的名稱。例如 Hatsuku 蕃稱他們為 Taasete 或是 Kakuseku，而 bunun 族將其稱為 Debuu，支那人稱他們為古來霧社或是致霧社。支那人亦將萬大社與霧社併稱為萬霧蕃。一直到現在，俗稱的霧社是由致霧社演變而來的，並不是由於霧多而得此名，那是支那人聽了萬大蕃所叫的 Deboo 或是布農族所叫的 Debuu 的稱呼之後，採其近音取名為漢字的致霧(Chimuu)所致。

但在「臺灣蕃族研究」中另有一說「支那人因該地自濁水溪的谷底有遼闊的白雲湧出，且遇到高山的寒冷氣候變成霧，朦朦朧朧地籠罩著社頭，所以從前清時代起舊稱為霧蕃或致霧蕃，在府誌上記載為致霧蕃」，是從霧多之處而得此名。在「蕃族調查報告書」裡也記載「此地四季的每天早上皆因雲霧被覆，清朝時代命為此名，究竟哪一個是真的尚有研究餘地。恐怕霧社蕃是在數百年前溯眉溪而上，一直佔領此地吧？在霧社蕃的附近有萬大蕃、Tarotsuku 蕃、Tattsua 蕃、白姑蕃、Maretsupa 蕃、Bibara 蕃等，有關與這些蕃族的交通，在「臺灣蕃族志」有如下的記載「往昔與這些種族時有敵對交戰，而大多處於不和的情況，領台後也長久與各部族反目，大多處於宛如孤立一般的狀態，而布農族絕對是其仇敵。至於與太魯閣蕃及木瓜蕃，昔日即互有交通，現今亦有親戚關係。與萬大社、Tattsua 蕃等亦有關係。蕃語的系統與前記泰雅族系統的各部族稍有不同，故將之

自衛隊と闘つた。...

春期一中演習會...

高雄選手出發...

本人判明す...

空巢狙ひの？...

自殺と見せかけ...

渡南運河に遺棄した...

本人判明す...

空巢狙ひの？...

自殺と見せかけ...

渡南運河に遺棄した...

本人判明す...

空巢狙ひの？...

自殺と見せかけ...

渡南運河に遺棄した...

本人判明す...

自殺と見せかけ
空巢狙ひの？
渡南運河に遺棄した
本人判明す

本人判明す
空巢狙ひの？
渡南運河に遺棄した
本人判明す

花蓮港廳海鼠山の分遣隊

十五日頃りて撤廢される
花蓮港廳海鼠山の分遣隊は、十五日頃りて撤廢される。...

高雄にも襲來
市民は惱みぬく

市民は惱みぬく
高雄にも襲來
市民は惱みぬく

小作改善專家

小作改善專家
小作改善專家の調査報告...

海鼠山分遣隊廢止報導

今夏は、山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導

の 撃

常召集し
 おこなふ

この頃、山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導

紙帽子編み

講習修了式

盛大に挙行

講習修了式は、山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導

溪谷底部の

神祕を探險

タロコ国立協会で

探險隊は、山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導

複式教授法

講習會

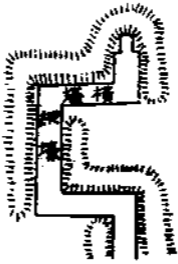
講習會は、山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導
 山月橋と合流間の峽谷探險報導

山月橋與合流間的峽谷探險報導

梅澤 正 著

山地作業規範

梅澤正著作—「山地作業規範」封面



砲陣地示意圖

當作 Seddatsuka 系統，但方言多少有些差異。地質屬於黏板岩，蕃社的位置在海拔三千尺到四千三百尺之間，住家方面雖然大多是石綿瓦修葺，但當中也有用茅草葺頂的，形成密集部落。」

依此看來，霧社蕃與 Maretsupa 蕃、Torotsuku 蕃、Tattsua 蕃等似乎並不太友好的樣子。另外，藤崎濟之助的「臺灣的蕃族」提到：「霧社蕃在泰雅族中特別稱做 Seddatsuka，在語言風俗方面與其他泰雅族區分開來，而且有關祖先的傳說被認為是有差異的。自古以來番社就比較大，且認為自己階級較高，以凶猛聞名四鄰。明治三十年探險橫越道路而入山約深堀大尉一行十四人被其殺害，所以遭到膺懲，長久被封鎖而導致貧困，雖曾一度提出歸順的請求，但因沒有誠意而不被允許。又遭到有仇敵關係的「千卓萬」蕃的謀略陷害，蒙受很大的傷害，終至維持困難的地步，在明治三十九年提出哀求，總算被准許歸順。其後隘勇線抵進，儘管警備嚴密，蕃害卻毫無止息的樣子，且漸有不聽從官命的傾向。因此明治四十三年十二月，由一千多名軍人組成討伐隊，歷經三個月施行膺懲，收押槍枝一千二百挺。明治四十四年，Hoggoo 社頭目二名主謀企圖反抗，但因事前發覺得以平安無事。即使在後來雖有反抗計畫發生，但每次都未實現。霧社蕃與鄰近各蕃的關係，與 Torotsuku、Tattsua 等雖偶有衝突，但仍屬比較平和的關係，對於萬大、白姑、Maretsupa 蕃等自古即是仇敵關係，不過也沒聽說近來處在不合的狀態。」

另外，在「太魯閣討伐誌」裡有這麼一段「南投廳下泰雅族的霧社、Tarotsuku、Hatsuku 各蕃社恃其勢力，不僅屢次出沒於山麓附近逞兇施暴，而且對官署頗為倨傲，時有不穩的舉動，因此在明治四十年在埋日即檜山方面設置隘勇線，打算壓制這些部落，但這條隘勇線在地理上尚不完備，於是更將此線延伸至濁水溪岸以期控制各社，以警部以下 508 名編成前進隊，在明治四十一年十二月十七日開始行動，在第二年二月二十五日，未遭到絲毫的抵抗而完成延長九日里十二町(約 26.6 公里)的隘勇線。然而明治四十二年三月二日蕃人數十名襲擊合水分遣所，殺害警備員十一名，掠奪槍枝彈藥而去。因而以警部以下 613 名編成討伐隊，開始前進行動，遭到 Hatsuku、Aretsupa 兩蕃持續抵抗，在犧牲了巡查四人、人夫三名之後，於五月二十三日完成延長數日里的新線，敵蕃終於屈服且交出槍枝哀求歸順，其後便處於寧靜的狀態。但是明治四十三年五月，隘勇線前進之際，

Gaogan 蕃眼見霧社附近的警備員因被派往赴援而全線的防禦力減少，所以故態復萌，或殺傷警備員，或襲擊駐所等，日益猖狂相當嚴重。於是我方召回赴援的警備員，設置於各重要據點，不料他們反而表示反抗的氣勢，構築掩蔽堡壘防備我方。最後命桃園、宜蘭、新竹三廳來救援，十二月十五日派警部以下 1,004 名編成討伐隊，首先砲擊 Taotsuku 蕃社，破壞多處的蕃屋，蕃人倉皇遁竄，最後揮著白色的蕃布乞求停止砲擊，並交出所有槍枝。由於這個事件，Tattsua 蕃亦因畏縮而將槍枝全部交出。四十四年一月加速完成突出隘勇線，佔領 Haggoo 社的北方高地，發砲威脅 Boarun、Sikku 兩社，接著砲擊 Baaran、Shippau、Toogae 各社，命其將槍枝全部交出來。而隔著濁水溪與霧社相對的萬大社，為僅次於霧社的強蕃，從來就很遵守官命，雖不應問罪，但仍認為應趁此大好機會，曉諭交出槍枝。由於這些討伐，除 Baibara 之外，不僅收押各蕃的槍枝彈藥，杜絕禍根，並將其自祖先以來梟首殺頭所獲之骷髏全部埋於地下，毀壞圍柵，命其發誓將來改掉殺人的惡習。在這次的行動上，我方連一名也沒死傷...」。

以上可知，霧社蕃的歷史由領台到明治末期為止極盡兇暴，不服官命且持續抵抗，但在大正及昭和時代後完全歸於平穩，處在和平狀況，直到昭和五年突然發生那個慘虐至極的突發事件（霧社事件）。

五、區內設施

（一）郵政遞送

埔里花蓮線因大正七年（1918）能高橫斷道路竣工，於是研提利用該道路作為遞送路線的計畫。同年十月，開始了通常郵便物的遞送，但十月五日，遞送夫アウイワタン（Aui Wadan）便在遞送途中的能高山池ノ端慘遭凍死。橫越能高郵遞業務遭此挫折，依然持續進行下去。這條道路全長三十日里餘，又要越過一萬尺的高岳，加以冬季嚴寒雪深，通行者稀少，沿途皆無住家，行進極為困難。大正十年（1921）十一月，蘇澳至花蓮港的陸路開通，於是本項遞送業務暫時中止，但不久之後，再次恢復且持續營運。

蘇澳花蓮線，這兩地原先靠船運往來遞送郵件。大正十年（1921）十一月蘇花陸路通行，於是郵便業務隨即開設，執行通常郵便物的運送。然而三

十日里多的道路，開鑿在山腹的隙縫，甚至是斷崖之上，遞送業務很容易因地震、暴風雨等破壞而停頓，但郵便物若因而滯留數日又失去開設本線的使命，強硬通行又有甚大的危險性。大正十一年（1922）十一月一日，遞送夫フモンタツパイ（Fumon Dabai）便在遞送途中墜落斷崖死亡。到了大正十三年（1924）八月之後，由於基隆—蘇澳—花蓮的船運漸趨常態化（每月六回）且營運成績良好，因此郵便物又改爲船運，而本項遞送業務亦宣告廢止。

（二）捕匪類探情

問 統領下腳，攏是什麼官，辦什麼事，爾俱講來。

答 統領下面，還有幫統，再落去就是管帶、幫帶、哨官、什長。

問 營頭是怎樣分

答 統領不過是管三五營，歸伊節制、管轄。管帶不過是一營，營主，遇有出陣時候，伊著去調督兵勇。幫帶，伊是副營主，遇著出陣，伊著帶隊先行。哨官一營五個，分作中左右前後之名目，各帶一百人。什長一營中，有五十個，一個什長管十人，遇著出陣時候，俱著帶隊出去。也有一營之中，另外配長夫六十人。預備運軍裝、擔行李用。還有伙頭五十人，是隊內煮飯。營中要支糧餉，著糧臺；請領軍裝炮子，著去軍械局請領。差不多俱是這款式。

問 我聽能曉得了。

（三）和中（姑姑子）地區探險

十月二十二日

上午六點二十分從「姑姑子」駐在所出發，蕃人十數名爲嚮導，登上「姑姑子」社背面標高 4525 尺的高地，在其後方可清楚觀察到清水河流域，還研究「姑姑子」各社通往內「太魯閣」的交通狀況，並且望見遙遠的南澳蕃的一部（makubabo 社附近蕃屋約四十戶），下午三點二十分歸宿，此行程往返二十公里。下午五點，宜蘭廳派遣河村警部補率領搜索隊三十三名來此。

他清晨從大南澳出發，蕃情頗為平穩。聞知我一行人來，自願同行的蕃人有數十名，乃給與一番訓諭。他們懇求對南澳蕃人作防禦上的設施，並訴苦著「外太魯閣」各社的蠻橫暴行等等，彼等極需官方保護之情頗能理解。

十月二十三日

這次我一行人到達「姑姑子」這件事，不光是蕃人，連駐在所警員也覺突然，由於各社距離遙遠，無法立即召集駐在所管內的蕃人，乃令田丸羅東支廳長帶領五名巡查，留駐此地。決定利用這個機會，集合全部蕃人，可能的話再招致居住下方「西卡礮社」的「姑姑子」社頭目「uminnoka」，前往宜蘭觀光，用以開啓操縱之端。一行人於上午六點三十分，帶領志願觀光宜蘭的蕃丁蕃婦等二十四名，從姑姑子出發，同日八點到達濁水溪，水面寬約三十六公尺，水深可淹沒肚臍，水量與立霧溪比起來雖略遜，但其流速湍急，勢如箭矢，由於徒步頗為困難，蕃人將行李頂在頭上，隊員三五成群挽手相攜，得以涉水而過，全部六十名皆徒步涉水，花了一個多小時。自此再沿著海岸前進約四公里處可見絕壁，且風浪頗高，難以通過海濱，因而越過兩處山稜，進入宜蘭廳之大南澳監督所轄內，距海岸分遣所約八公里處，再次下到海岸。沿岸行進，而風浪愈來愈高，通過岩角的突出處有多處危險之要所，一行人中的世岡曹長及巡查二名，被激浪捲沒，他們被隊員們拉起，身上數處被激浪打傷，但生命得以保全。下午六點，一行人始得平安抵達浪速駐在所，此一行程有廿四公里（三十二公里？）長。

（三）樟腦及食鹽取締ノ事

- 1、樟腦及鹽是歸官辦的。
- 2、照規矩，腦油亦是沒濫滲私激得。
- 3、若想要激樟腦及腦油，著稟官准，即能用得。
- 4、若激了的，皆著賣給官人。
- 5、專賣局買入來，即賣給百姓。
- 6、專賣支局要賣出去的，有定著的包裝。

- 7、若無彼號包裝的，沒使得藏哩。
- 8、亦沒買賣哩，亦沒做準當哩。
- 9、樟腦及腦油，除起滬尾港基隆港，以外沒使得載出口，彼個港口是官定的。
- 10、汝載的樟腦，是從何位來的。
- 11、從腦寮載來的。
- 12、要載到何位。
- 13、要載去樟腦棧裡。
- 14、汝在載的樟腦，帶仔無牌仔，是怎樣。
- 15、改是不正宗的阿，袋仔解開我看呢。
- 16、此袋仔內有盛樟柴片呢
- 17、此號物著充公。

第三節 三棧流域

大正三年（1914）的「蕃地地形圖」可見三棧附近的形勢。自南向北，有三棧南溪、三棧北溪、毛蟹溪，自西邊山谷向東流出，匯流後注入太平洋。沿著海岸的第一道稜線，有一條軍用道路，自東北向西南而行，沿線有加灣社（カウワソ社），再直達牛窟山（2709 呎，802 公尺），然後折向西北而行，下抵三棧南溪。三棧溪的南方，臨海的山腳下依次分布リチマ社（Lichima 社），ブタカン社（Budagan 社），ドレック社（Doreku 社），ブナカドホン社（Funakadobon 社），ウヤナウ社（Wuyanawu 社），エカドサン社（Ekadosan 社），スピキ社（Subiki 社）等。

第四節 耆老訪談

訪談一

訪談時間：2000.9.3

訪談對象：江生

訪談地點：和仁

爲了尋找蘇花古道的蹤跡，我們來到和仁，希望透過訪問能夠找到一點蛛絲馬跡。我們先來到和中 51 號的雜貨店打聽何處有老一輩的人可以訪談。招待我們的是一位老先生，姓江名生，今年 78 歲。黝黑的膚色，壯碩的身體，表示他是一個習於勞動的人。我們先向他請教，和仁在還未有蘇花公路前，當地的人都怎麼到外地去，江先生表示以前有山路通往和中及大清水。「我在四五十年前，也就是二十四歲，和二三個人一起去抽藤仔（採黃藤）時有走過這些路，那時雖然公路有通，但不好走。在走向大清水的山路上，有些路段崎嶇難走，就有人事先綁藤蔓可供攀爬。這附近我們還設有炭窯及稱爲十二號仔的腦寮。」江先生還向我們指示路徑，在和仁這裡向南看去，遠方山峰四分之三高的小缺口上，有著可通往大清水的橫路。我們便請江先生帶我們去這條山路的入口。我們驅車往大清水方向出發，在太魯閣國家公園牌示旁的停車場下車，江先生指著這裡小橋旁的山溝說，路就是從這裡上去，一直爬昇到那個岩壁上方的榕樹附近，就有橫路可通往大清水。我們便把這個地方記起來，以便來日進行實地踏勘。在回來的路段上，江先生還表示現在的蘇花公路雖延續舊的路段，但橋卻不同，原有的鐵線橋在更上游處，至今還留有遺跡，昔日和仁稱爲 Kanagan，附近這條溪稱爲 Kanagan 溪，以前稱爲大清水，或稱 Kanagan 社，而現在就稱爲卡南溪。而往和中方向的途中會經過一個叫「菜瓜棚」的地方，因爲黃藤長的很多，很像絲瓜一般。這裡也有一個稱爲「四號仔」的腦寮，然後途中再經過一個叫漢本的大崩壁，然後才到和中從前去菜瓜棚抽藤仔時，每次都去山上 2-3 天，早上將藤拿下來，下午再剖開曝曬。將十幾條黃藤綁在一起，大約長 40-50 尺，然後拖下來。

我們再問說往清水的一路上有何地名及腦寮呢？江先生回答說先過了一個

短短的隧道後，再過去會到釣魚人取名的「武仔空」及「白毛空」，這幾處是漁場，每天都有很多人在這裡釣魚，再來會到一個叫「大石堵」的地方，是公路拓寬時，公路局設置水泥柱以阻擋崩落的石塊。再來會通過廢棄的兵營，也就是國家公園設的休息站，再過去就是石碇仔，以前有個姓彭的人也在熬樟腦，不過公路拓寬時，熬腦的地方就被推掉了。

回到雜貨店時，我們繼續向江先生請教有關腦寮的事。他說那時他 13 歲前住在南澳，13 歲時姊姊嫁給和仁這裡的腦長，24 歲時姊姊回去探親，便把我一起帶來和仁，就一直待在這裡，跟著姊夫一起採樟製腦。我們接著向他請教製腦的過程。他說，首先要尋找樟樹，要夠粗壯才有足夠的精油可製腦，不同的樟樹熬出來的成品也不同。葉色較綠，聞起來較香的樟木熬出來會結成腦，而葉色較死白，聞起來較臭的樟樹不會結腦，只能作成樟腦油而已。山裡有時會有枯樟木、倒伏木甚至空心木，枯乾的木材反而更好熬。選好樟樹後，便用斧頭及鋸子將樟樹伐下，將不含精油的樹皮都敲掉，再利用一種叫鋤仔的工具，將樟木削成長薄的木片，才較容易熬出油，進行熬樟腦的步驟。樟樹各部位的精油成份都不同，以樹根為最多，但較難頗，要順著它的節理操作，而樹心較軟較好刨削。愈往樹體上部，精油的成份越少，直徑少於 8 公分以下的枝條都需捨棄。一棵大樟樹就能刨個一兩個月，十分地費工。以技術而言，基本上男女都會頗，不過女方較常做剝枝條的工作。刨好的木片做布袋裝起來，大約一個人花兩小時就能刨一個布袋，需要七個布袋的量才能熬一次腦。

熬腦的設備包括木桶灶冷卻槽油水分離槽等。將上寬四尺，下寬尺餘，高約七尺的木桶倒置於已盛滿八分水的灶上，灶四尺餘寬約，為生鐵製成，需要兩個人才抬得動。再灶與木桶的中間以草編的層（草箍）做為分隔，邊緣以布塞緊，以避免燒水時蒸汽溢出，減少熱氣。將七個布袋中的樟木片倒入木桶中，開始加熱，將水燒滾，使得水蒸汽悶薰樟木片，抽出精油成份，由桶頂的紅銅管斜斜將水蒸汽引導至冷水槽中冷卻降溫，使得氣體逐漸變成液體。冷卻水槽呈方形，寬約三尺見方，深三至四尺，不斷注入引來的溪水，保持涼冷的水溫。

紅銅管中的液體最後注入油水分離槽，為汽油桶般粗的圓筒，但只有一半高。在分離槽側邊會開有小孔，由於比重的差異，油會浮在水面上，約佔分離槽上部的三分之一，而多餘的水則從圓筒一半高的出水孔流出。聚積的樟腦油則每天清理一次，用肥篾舀在蕃仔油桶，也就是如同沙拉油桶般大小的鐵桶。搬運時一人擔二或四桶，而樟腦油凝結成樟腦時，像豬油般浮在樟腦油上，呈白色的不透明狀，成塊狀後則像冰糖一樣，用布袋裝起，一人搬運。

每次熬腦都要整整 24 小時才能完成，在這期間火力不能間斷，待 24 小時後，再將火熄滅，待蒸木桶涼冷之後，由腦屑孔將熬過的樟木片取出，曬過後便可做為燃料，經年累月都還燒不完。

腦寮大約都只有二三人，妻子兒女都住在一起。我大約熬了數年，直到光復後第三年（民國 37 年）就沒在採樟腦了，在這之前已有數十年了。因為依據日治時期上的資料，我們問說當時的灶是幾個孔，江先生回答說只有一個，因不時需要更改地點，為方便搬遷，故只有一個灶。

另外江先生還告訴我們，48 年前，也就是 24 歲的時候，也曾溯過立霧溪，台語稱為鬥基黎，那是一段有趣的故事，我和另外一個朋友要去富世後面的山上採黃藤及看樟樹的分佈狀況，大約是在正月初八時，我們帶了一些酒及年糕做為糧食，來到立霧溪溪邊，因為沒有涉過立霧溪的經驗，心裡有些不安，看到有兩個原住民正在溪邊檢漂流的木材，便餽贈他們一些食物，請他們帶我們過溪。四人手牽手，一步步小心翼翼的渡過了立霧溪。我們問說為什麼要選在冬天去呢？江先生回答說太魯閣這裡的大約農曆十月以後較少雨，溪水也較淺；夏天反而雨水較多，水量較大。而立霧溪出海口分支多，水量被分散，而且較寬的河面水也較淺，當時的立霧溪只有一條流水，其他支流就是沒水的河灘地了。江先生繼續說著渡溪時，水深只及臀部，走了一小段時間就通過了。若走到國家公園管理處那裡再過橋，就要多花大約三十分鐘的時間。

訪談至此，真是佩服江先生有這麼多的經歷，讓我們知道當時的人都從事何種活動，瞭解當地的歷史發展與產業，於是謝過江先生，往下一個目的地前進。

訪談二

訪談時間：2000.8.31

訪談對象：吳三民

訪談地點：崇德

根據日治時期的地圖，曾有一條路線時涉過立霧溪出海口附近到達新城，爲了探查這一段路線，我們驅車來到崇德的立霧溪出海口附近，看著滿布石塊的溪床以及平緩了水流，我們認爲應該是能安全的涉水到達對岸。便在附近的產業道路四處尋找老一輩的農家來證實，並且詢問崇德到清水的舊路。

終於在路邊看到一隊老夫婦正在哈密瓜田裡辛勤工作，我們便向他們打招呼，在詢問有關立霧溪的情況。這位老先生便告訴我們說，確實是可以越過立霧溪的，因爲最大的支流只有不到 20 公尺寬，只要幾個人同心協力便可以渡過。

果然我們的推論是正確的，便向這位先生請教姓名。原來他叫做吳三民，今年 70 歲，現在爲崇德地區農會的小組長。吳先生還告訴我們，現在防風林內的小徑，就是以前的舊路，往南走可以越過立霧溪，往北走則是沿着海灘逐漸往山邊爬升，在現今崇德隧道的上方接往大清水的小路。

我們一聽覺得非常興奮，想在追問更詳細的行程，便請吳先生幫我們指點路徑，而後驅車沿著防風林，來到視野開闊的沙灘，吳先生一邊往南指著遠處的山峰，一邊詳細述說著，沿著隧道之字型爬昇，而後會接到平路，然後會經過三個河谷，第一個河谷是乾的，只有下大雨後，會從隧道北口沖下形成瀑布。第二個河谷是經年有水的，且有一處 bizilo 的工寮，附近有種了一些地瓜。第三個河谷則是乾的，接著就是一片寬闊的 gagala（碎石坡），然後路會一直爬昇到稜線，再沿稜線前進至匯源隧道上方，以前我舅舅的果園那裡。一路上有些地方會鋪石階，林下的路還很清楚。

這麼偏僻的山上，竟然還有果園，真是出乎意料之外。吳先生回憶說，我

13 歲左右曾在那裡耕作，舅舅種香蕉，姊姊種花生，日子過得很快樂。原先是走路去的，後來就騎腳踏車到大清水，再走山路上去。舅舅的工寮沒有水源，都要從大清水這裡背水上來，然後裝在水缸裡。每次舅舅要找我來這裡，都會說我們去 bisau-umau 的工寮。

我們誤以為大清水是在現今的清水橋，再向吳先生求證。吳先生解釋說，匯源橋那裡的河谷較寬闊，所以稱為 yiah-balu(大清水)，而清水橋那裡的河谷較狹窄，故稱為 yiah-chiguh (小清水)。原來如此，是以河谷的寬窄來區分，剛好與現在相反。

在回來的路上又陸續向吳先生請教這個地方，吳先生說「坂下」這個地方叫做 digizin，就在現今的公路市場對面，以前有很多房子，也有養牛，有一次颱風時有土石流，才搬下來。

最後回到吳先生的田裡，這裡種有數排的麵包樹，一大片哈密瓜及釋迦。吳先生特地熱情地從田裡取來三顆哈密瓜，贈送給我們，真是感謝他的好意，謝過吳先生的好意後，我們便往下一個目的地出發。

第四章 經營管理建議

一、改變經營方式

建議本區的古道系統應以管理據點為基地，作短距離迴圈（約 4-6 公里）的方式來保存或修復，而非以長距離連貫縱走的方式來經營。這是基於下列諸點的考量：

（一）古道的維護不易

由於花蓮地區地震頻仍，地質環境常有變動，即使小崩溝亦容易滑動、沖刷成為大崩壁，致使古道路基斷落，銜接聯絡不易，而吊橋亦容易傾斜毀損。因此，整修開放的古道距離不宜過長。

（二）安全的顧慮

園區內山高谷深，地形垂直拔昇或陡降，沿途水源又常枯竭。因此，應選取危險性較低的古道路段，最好是在管理據點附近，便於緊急應變與救援處理。

（三）旅遊型態的改變

現今旅遊型態多為一日遊、二日遊的短程模式，據點停留多為 1-2 小時至半日的停留，少有重裝備的長途跋涉。因此，古道的開放與維修最好在 4-6 公里長度之內，作一適宜且合理的利用。

證諸過去曾有研議「綠水—海鼠山—蓮花池步道」的遊憩開發，終因沿途路跡不明，加上路線過長，至今未能實現。而「綠水—文山步道」、「大禮—大同步道」、「大禮—神秘谷步道」雖經修復，然因地形落差過大，加以位處荒僻，乏人利用，致使雜草蔓生，穿行不易，目前呈現荒廢狀態，可為殷鑑。

二、古道的修復應有當地風土的特色

太魯閣地區的大理岩與片岩，由於崩塌、沖刷的作用，使得自然裂解的岩塊有其特殊韻味。若取用來鋪設步道，應作排列的方向性與順應地形的考量。在工務建設方面宜參考古道的鋪設方式，加以靈活運用，不應只依僵硬的施工圖式或

尺寸，甚至切割成整齊規格石材來鋪設。另外，若非地形無法克服或絕對需要，應減少設置吊橋，改以之字形步道盤昇來解決。以大禮大同步道、綠水文山步道、錐麓步道的吊橋為例，至今多已傾斜，又無經費修復，任令廢棄，至為可惜。

三、古道的開放數量應有合理限制

每個管理據點應權衡財政支出、人員巡視難易等行政負荷，以維護 2-4 條古道為上限，避免人為過度開發，亦可維持良好的古道遊憩品質。基於整體的考量，將全區步道（含古道與一般步道）依 1.建議保存或修復 2.可以考慮封閉或廢止 3.目前不宜開發等觀點，整理如表。

表 4-1 太魯閣國家公園全區步道經營對策建議表

項目	建議保存或修復	可以考慮封閉或廢止	目前不宜開發
合歡山	佐久間山步道 合歡聯絡步道 畢祿山稜步道		820 林道○
天祥	豁然亭步道※ 白楊步道※○ 文山溫泉步道※○ 綠水合流步道※ 饅頭山步道	綠水—文山步道 綠水—海鼠山—蓮花池步道	卡拉寶步道○ 梅園竹村步道※ 蓮花池步道※ 研海林道※○
峽口	神秘谷步道※ 長春祠步道※○ 錐麓步道		西拉岸步道 大禮大同步道 大禮神秘谷步道○
蘇花	和仁濱海步道 崇德濱海步道 崇德—小清水步道	臨海步道※	大同—小清水步道
三棧	牛窟山步道 三棧南溪步道○		論外山步道 散巴拉幹步道

※表目前使用／曾經維修的步道

○表非古道系統

四、古道經營管理的優先次序

除了目前已經利用的古道外，關於古道經營管理的優先次序建議如下：

(一) 新增路線的古道

古道	說明
(1)佐久間山步道	軍用道路的代表。路徑清楚，路基良好，沿途高山草原景緻宜人。
(2)合歡聯絡步道 (大禹嶺—關原駐在所)	探勝道路的代表，有駐在所、木酒瓶、冷杉、二葉松、玉山杜鵑、紅毛杜鵑等人文與植物資源。
(3)畢祿山稜步道	高山稜線的軍用道路。復舊後，將可作為攀登畢祿山的另一選擇，路況較 820 林道佳，更具歷史意義。
(4)錐麓步道	理蕃道路的代表。是園區內景觀最為震撼的古道，峭壁垂直陡立，拔昇而起，俯瞰中橫，令人印象深刻。
(5)牛窟山步道	三棧河流域的軍用道路。可以欣賞塔山、嵐山、人道山等山岳景緻，沿途又有三棧高地警戒所、下高地分遣所、隘寮等多處遺址。

(二) 可以延伸，形成循環路線的古道

古道	說明
(1)饅頭山步道	利用現有白楊步道延伸而出，形成循環路線。有饅頭山砲陣地、烏瓦伊第一分遣所、日軍涉渡瓦黑爾溪（達比多溪）遺址的人文歷史資源。
(2)綠水—駝用步道	自綠水出發，利用綠水—文山步道的前段，以駝用駐在所為循環路線的轉折點，將軍用道路與理蕃道路串連起來。
(3)崇德—小清水步道	清朝北路的代表。銜接崇德濱海步道作一迴圈，是園區內唯一高懸海面（海拔 270 公尺）的步道，有碎石波、綠刺柏等地質與植物的特殊資源。

(三) 應加強解說內容的古道

古道	說明
(1)和仁濱海步道	對清朝北路的開鑿年代、歷史緣由應加以說明。對行經路線、碉堡位置、沿海而行的特色應繪圖說明。
(2)崇德濱海步道	對清朝北路的開鑿年代、歷史緣由應加以說明。對行經路線、碉堡位置、沿海而行的特色應繪圖說明。
(3)豁然亭步道	對軍用道路的由來、背景、應加以說明，對行軍路線、掩堡結構應繪圖說明。
(4)綠水合流步道	對內夕口口道路，即理蕃道路的由來，應加以說明。對弔靈碑、電線桿、合流駐在所應繪圖說明。
(5)神秘谷步道	發電道路的代表。對發電道路的由來，應加以說明，沿途的逆虹吸管、引水隧道應繪圖說明。

(五) 可考慮封閉或廢止的古道

古道	說明
(1)綠水—文山步道	路程遙遠，路跡不明。
(2)綠水—海鼠山—蓮花池步道	路程遙遠，路跡不明。
(3)臨海車道（蘇花公路舊道部分）	落石危險，維修不易。

(六) 目前不宜開發的古道

古道	說明
(1)梅園—竹村步道	地形易崩塌且與農用搬運車共用。
(2)蓮花池步道	資源特色不多。
(3)西拉岸步道	地形落差極大，利用率低。
(4)大禮大同步道	地形落差極大，利用率低。
(5)大禮—神秘谷步道	地形落差極大，利用率低。
(6)大同—清水山—小清水步道	地形落差極大，利用率低。
(7)三棧—論外山步道	路程過長，地處偏遠。
(8)三棧—散巴拉幹步道	路程過長，地處偏遠。

五、爭取設置三棧管理站

三棧河流域，分成三棧北溪、三棧南溪、毛蟹溪（區外）三條支流，集水面積約 9000 公頃，幾占太魯閣國家公園面積十分之一，除了山景嫵媚秀麗，溪水清淨雅緻，同時富蘊玫瑰石資源，又因交通易達，容易遭受獵捕、農墾開發的破壞。國家公園自七十五年成立以來，對此地區鞭長莫及，著力較少，至今竟無一常設的管理機構，致使獵捕與農墾開發極為猖獗，誠屬不可思議。

建議未來應積極爭取設置三棧管理站，對此地區的自然保育善盡職責。

第五章 引用文獻

一、中文文獻

- 佚名.1885.臺灣地輿全圖。1963年重印，臺灣文獻叢刊 185。
- 沈葆楨.1892.福建臺灣奏摺—沈文肅公政書卷五。1959年重印，臺灣文獻叢刊 29。
- 花蓮縣文獻委員會.1957.花蓮縣志稿卷首—大事記，花蓮縣文獻委員會。
- 花蓮縣文獻委員會.1959.花蓮縣志稿卷六一交通，花蓮縣文獻委員會。
- 花蓮縣文獻委員會.1960.花蓮縣志稿卷十之一—名勝古蹟，花蓮縣文獻委員會。
- 胡傳.1896.臺東州采訪冊。1960年重印，臺灣文獻叢刊 81。
- 臺灣公路工程月刊社.1976.中部橫貫公路之開闢，臺灣公路工程革新 3(2):58。
- 駱香林.1955.花蓮文獻事蹟，花蓮文獻 4:1-12。

二、日文文獻

- 三吉朋十.1930.南洋秘錄（其用五），臺灣時報 135:88-96。
- 下田正（編）.1914.大正三年太魯閣討伐軍隊紀念。
- 大正伏戌國立公園協會.1936.大正伏戌及景觀，臺灣及山林 123:171-176。
- 山口政治、富永勝（編）.1991.東臺灣太魯閣小史：研海支廳開發及巧斗心，花蓮港新城北埔會。
- 中央尖山南湖大山登山隊.1938.中央尖山南湖大山間縱走記，臺灣時報 219:87-94；221:105-109；223:113-119。
- 倉崎冬花（編）.1914.太魯閣蕃討伐誌，台南新報社台北支局。
- 毛利之俊.1933.東臺灣展望，東臺灣曉聲會。
- 片山寫真館.1935.臺灣國立公園候補地大正伏戌景觀，東臺灣新報社。
- 仲摩照久.1931.日本地理風俗大系第十五卷，新光社，東京。
- 佐山融吉.1917.蕃族調查報告書紗績族前後編，臺灣總督府蕃族調查會。

- 佚名.1914.若見侍從武官蕃地討伐軍慰問寫真帖。
- 佚名.1917.大魯閣蕃亂本末 1-4，新臺灣 24:40-47；25:26-32；28:18-26；30:19-21。
- 村社生.1918.內正伏戌紀行(一)—(八)，臺灣農事報 134:54-59；135:55-57；
136:59-62；137:58-62；138:55-57；139:61-65；140:66-68；141:52-56。
- 岡田紅陽.1939.臺灣國立公園寫真集，臺灣國立公園協會。
- 東臺灣研究會.1926.內正伏戌道路一部變更開鑿，東臺灣研究叢書 18：48。
- 東臺灣勝地宣傳協會.1932.太魯閣峽毛探月--臺灣八景及一方曰國立公園及候補
地午卅勾凶，臺灣時報 152:51-58。
- 東臺灣新報社.1941.正伏戌及秘境毛今支自動車疾驅，東臺灣新報五月一日。
- 東臺灣新報社.1943.稻田廳長正伏戌方面視察，東臺灣新報四月廿三日。
- 花蓮港廳.1914.花蓮港廳訓令第 33 號，花蓮港廳報第 45 號十月卅日。
- 花蓮港廳.1915. 花蓮港廳訓令第 5 號，花蓮港廳報第 55 號五月一日。
- 花蓮港廳.1931.花蓮港廳管內圖（縮尺十五萬分之一），花蓮港廳。
- 花蓮港廳.1934.花蓮港廳令第 4 號，花蓮港廳報第 364 號，八月十二日。
- 花蓮港廳.1935a.花蓮港廳管內概況及事務概要。
- 花蓮港廳.1935b.殉職者及墓標改造，理蕃及友 4(8):8。
- 花蓮港廳.1943.花蓮港廳案內，花蓮港廳。
- 原田倭.1932.花蓮港廳東麓分遣所用蕃害玄凶蕃處分，理蕃誌稿第四編
(1915-1920)：161-163，臺灣總督府警務局。
- 宮村堅彌.1940.合歡越尹，臺灣新聞社。
- 益子逞輔.1914.太魯閣入伉，臺灣中央山脈橫斷記：pp63-116，拓殖新報社，東
京。
- 荻原英夫.1939.合歡毛越尹月，臺灣及山林 164:312-325。
- 森丑之助.1917.臺灣蕃族志，臺灣日日新報社。
- 賀田直治.1914.臺灣中央山脈橫斷記，拓殖新報社，東京。

- 福井公（編）.1933.國立公園候補地大正伏戊，東臺灣勝地宣傳協會。
- 臺中州.1935.臺中州管內概況及事務概要。
- 臺中州理蕃課.1935.山反庵仁，理蕃及友 4(8):4。
- 臺灣山岳會.1937.蕃地入山者宿泊所，臺灣山岳彙報 9(8):2。
- 臺灣山林會.1936.臺灣國立公園圖面三葉，臺灣及山林 123 號附錄。
- 臺灣日日新報社.1914a.討伐隊電報，臺灣日日新報八月五日。
- 臺灣日日新報社.1914b.討伐隊電報，臺灣日日新報八月十日。
- 臺灣日日新報社.1914c.討伐隊電報，臺灣日日新報八月十八日。
- 臺灣日日新報社.1915.蕃路開鑿竣成，臺灣日日新報三月廿八日。
- 臺灣日日新報社.1927a.臺灣八景投票，臺灣日日新報六月十日。
- 臺灣日日新報社.1927b.正汁平伉溪及斷崖毛，新卞太魯閣峽午命名，臺灣日日新報六月廿三日。
- 臺灣日日新報社.1927c. 臺灣八景候補地決定，臺灣日日新報七月廿九日。
- 臺灣日日新報社.1927d.臺灣八景審查及結果，臺灣日日新報八月廿七日。
- 臺灣日日新報社.1932a.國立公園尺及立候補正伏戊峽，臺灣日日新報四月十四日。
- 臺灣日日新報社.1932b.豫算三萬毛要求大魯閣卞積極施設，臺灣日日新報八月十八日。
- 臺灣日日新報社.1932c.漢字太魯閣峽毛大正伏戊午改稱，臺灣日日新報八月卅日。
- 臺灣日日新報社.1935c.仙寰橋峽口間自動車路十三日竣工式，臺灣日日新報十月十三日。
- 臺灣日日新報社.1940.大斷崖卞隧道，臺灣日日新報四月二日。
- 臺灣救濟團（編）.1933.佐久間左馬太，臺灣救濟團。
- 臺灣總督府民政部蕃務本署.1909.北蕃圖，臺灣總督府民政部蕃務本署。
- 臺灣總督府交通局道路港灣課.1931.臨海道，臺灣總督府交通局道路港灣課。

臺灣總督府交通局道路港灣課.1941.產金道路調查書，臺灣總督府交通局道路港灣課。

臺灣總督府警務局.1936.花蓮港廳蕃地里程表，臺灣日日新報社。

臺灣總督府警務局.1940.臺灣警察遺芳錄，臺灣總督府警務局。

豬口安喜.1921a.理蕃誌稿第三編（1909-1914）：988-989，臺灣總督府警務局。

豬口安喜.1921b.理蕃誌稿第三編（1909-1914）：999，臺灣總督府警務局。

豬口安喜.1921c.理蕃誌稿第三編（1909-1914）：1000-1001，臺灣總督府警務局。

豬口安喜.1921d.理蕃誌稿第三編（1909-1914）：1003-1004，臺灣總督府警務局。

豬口安喜.1921e.理蕃誌稿第三編（1909-1914）：1024-1025，臺灣總督府警務局。

藤崎濟之助.1930.臺灣及蕃族，國史刊行會，東京。

蘇澳花蓮港間測量隊.1917.畫報，臺灣鐵道 56:1。

太魯閣古道人文景觀變遷與農業墾殖之研究

內政部營建署太魯閣國家公園管理處

計劃主持人：李瑞宗

助理：林國榮

出版時間：中華民國八十九年十二月十五日