

國立東華大學民族發展與社會工作學系

碩士班

碩士論文

指導教授：高德義 博士

原住民、火車、國家：臺灣阿美族原住民
與花東線鐵路關係研究—以花蓮七腳
川部落為例

*Indigenous People, Train, Nation: The Relationship Study of Taiwan
Pangah (Amis) Indigenous People and Huadong Line Railway—A
Case Study of The Hualian Cikasuan Tribe.*



研究生：陳孝平 撰

中華民國一〇二年七月三十一日

國立東華大學
學位論文授權書

本授權書所授權之論文為立書人在國立東華大學 民族發展與社會工作學 系所

組 101 學年度第 二 學期取得 碩 士學位之論文。

論文名稱：原住民、火車、國家：臺灣阿美族原住民與花東線鐵路關係研究—以花蓮七腳川
部落為例

指導教授姓名：高德義

學生姓名：陳孝平

學號：69593011

授權事項：

一、立書人具有著作財產權之上列論文全文資料，基於資源共享理念、回饋社會與學術研究之目的，非專屬、無償授權國立東華大學及國家圖書館，得不限地域、時間與次數，以微縮、光碟或數位化等各種方式重製散布、發行或上載網路，提供讀者非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印。

二、上述數位化公開方式如下：(若未勾選下表，立書人同意視同授權校內、外立即公開。)

校 內	校 外	說 明
<input checked="" type="checkbox"/> 立即公開 <input type="checkbox"/> 於 1 年後公開 <input type="checkbox"/> 於 3 年後公開	<input checked="" type="checkbox"/> 立即公開 <input type="checkbox"/> 於 1 年後公開 <input type="checkbox"/> 於 3 年後公開	未立即公開原因： <input type="checkbox"/> 申請專利 (案號：) <input type="checkbox"/> 因隱私權需要 (請指導教授附函說明特殊原因)

三、授權內容均無須訂立讓與及授權契約書，授權之發行權為非專屬性發行權利。依本授權所為之收錄、重製、發行及學術研發利用均為無償。

具有本論文 著作財產權 人共同簽名 (親筆正楷)	<p style="font-size: 2em;">陳孝平</p>	日期	中華民國 102 年 7 月 31 日
---------------------------------------	------------------------------------	----	---------------------

學位考試委員會審定書

國立東華大學 民族發展與社會工作學系碩士班

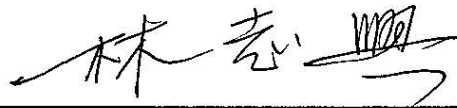
研究生 陳孝平

君所提之論文

(題目) 原住民、火車、國家：臺灣阿美族原住民與花東線鐵路
關係研究—以花蓮七腳川部落為例

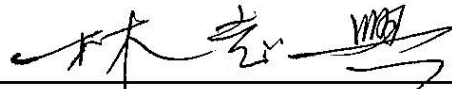
經本委員會審查並舉行口試，認為
符合 碩士 學位標準。

學位考試委員會召集人



簽章

委員



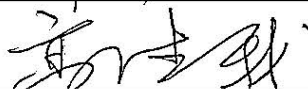
簽章

委員



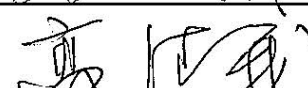
簽章

委員



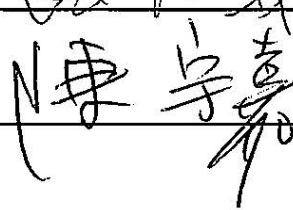
簽章

指導教授



簽章

系主任
(所長)



簽章

中華民國 102 年 9 月 15 日

摘要

本篇論文旨在探討花東線鐵路和阿美族原住民關係研究著手，以花蓮七腳川部落個案為例，從發展研究（發展理論）中的依賴理論（依附理論）觀點詮釋相關文獻資料，並以文獻分析法和個案研究法為研究方法，從「點狀」的七腳川部落延伸成「線性」的花東線鐵路擴張為「面向」眾多面向的影響分析方式，觀察七腳川部落在臺東輕便鐵路、臺東線鐵路、花東線鐵路興建前後這些歷程中，如何受到國家政府的介入和造成哪些影響，來看「原住民」、「火車」、「國家」之間的關係。

本篇論文研究發現國家政府制定東臺灣運輸政策，因為配合東臺灣開發政策的關係，導致在七腳川事件後七腳川部落土地變成國家政府官有集團地，臺灣總督府對七腳川部落人實施集團移住政策，將七腳川部落人遷至臺東線鐵路沿線一帶。本篇論文研究結果顯示由於七腳川部落人因為沒有自己的土地可以生活，加上國家政府強制七腳川部落人集團移住到他處，所以七腳川部落人無法在七腳川部落生存下去。國家政府利用七腳川部落剩餘的勞動力從事東臺灣開發相關事業和鐵路工程，造成七腳川部落組織瓦解和文化認同斷裂。

關鍵詞：阿美族原住民、七腳川、依賴理論、國家、火車、臺東輕便鐵路、臺東線鐵路、花東線鐵路、東臺灣。

Abstract

The thesis aims to explore the relationship between Huadong Line Railway and the Pangcah(Amis) Indigenous People, with Cikasuan tribe as a case study. Literature and data are interpreted under the framework of dependency theory from developmental studies. With literature analysis and case study as the research methods, the discussion extends from the “dot-like” Cikasuan community to the “linear” Huadong Line Railway and then expands to its “macroscopic” multifaceted influences, in order to observe how Cikasuan tribe had been affected by the government intervention and what effects had been caused before and after the construction of Taidong Light Railway, Taidong Line Railway, and Huadong Line Railway, thus reflecting upon the interrelations among “indigenous people,” “railway transportation,” and “the nation.”.

The thesis has found out that the government, as the designer of transportation policy for Eastern Taiwan, while carrying out its Eastern Taiwan developmental plan, had caused the land of Cikasuan tribe to be nation-owned after the occurrence of Cikasuan Incident, as the Office of Governor-General of Taiwan implemented a group migration policy on Cikasuan tribe, relocating Cikasuan people to areas along Taidong Line Railway. The thesis shows that due to the lack of land for livelihood and the government’s compulsory migration policy, Cikasuan people could no longer live in their homeland. Also, the government exploited the labor force left in Cikasuan community for enterprises and railway construction related to Eastern Taiwan development, causing collapse of tribal organization and crises in cultural identification.

Keywords: Pangcah(Amis) Indigenous People, Cikasuan, Dependency Theory, Nation, Train, Taidong Light Railway, Taidong Line Railway, Huadong Line Railway, Eastern Taiwan.

凡例

- 一、本篇論文在論述和敘述歷史事實，為對應撰寫時空的情境及兼顧資料書寫者的原作下，在行文中對於臺灣原住民族的稱呼，仍依當時文獻資料記載及國家政府當局、時人的稱呼與用字習慣，在清朝時代用「番」字，在日治時代用「蕃」字，例如本論文行文中所使用的「番人／社」、「蕃人／社」、「南勢番」、「木瓜蕃」等等詞彙，僅是時代背景、引用文獻資料的稱呼，但並無對臺灣原住民族表示任何不敬或歧視的意味，特此註記，敬請見諒。
- 二、本篇論文的英文和西文為羅馬字母正體字，阿美語拼音書寫系統為羅馬字母斜體字，阿美語除特別註記外以中部阿美語為主。

目錄

摘要.....	I
Abstract	II
凡例.....	III
目錄.....	IV
圖表目錄.....	VI
第一章 緒論：阿美族和火車的初遇	1
第一節 研究緣起與動機.....	1
第二節 研究問題與目的.....	11
第三節 理論探討與文獻回顧.....	15
第四節 研究說明.....	24
第二章 「點」：流轉原點－東臺灣的花蓮七腳川部落	27
第一節 沒有文字的他者－文獻資料上的七腳川.....	27
第二節 亦敵亦友的關係－七腳川與鄰近部落和族群關係.....	33
第三節 統治之道的策略－七腳川與理蕃政策.....	36
第四節 小節.....	39
第三章 「線」：地表上的平行線－用生命鋪成的鐵路	43
第一節 臺東輕便鐵路.....	43
第二節 臺東線鐵路.....	48
第三節 花東線鐵路.....	57
第四節 小節.....	62
第四章 「面」：眾多面向的影響－國家政府介入阿美族原住民	65
第一節 土地從有到無的流動.....	65
第二節 被迫讓渡的身體.....	70
第三節 榜乍九五八.....	76

第四節 小節.....	84
第五章 結論：阿美族和火車的對話	87
第一節 研究發現與結果.....	87
第二節 研究建議與未來展望.....	90
謝誌	95
參考資料	99
附錄	119
一、臺灣鐵路鐵路營運管理組織.....	119
二、花東線鐵路鐵路營運管理組織.....	121
三、花東線鐵路及花蓮臨港線鐵路車站一覽.....	122
四、花東線鐵路事紀年表.....	128

圖表目錄

壹、圖目錄	VI
圖 1-1 臺灣交通工具改變旅時圖	3
圖 1-2 臺灣鐵路管理局普悠瑪號列車卑南族版塗裝示意圖	7
圖 2-1 七腳川部落位置圖	28
圖 3-1 賀田組墾殖會社吳全城農場輕便鐵路	44
圖 3-2 臺東輕便鐵路馬太鞍溪橋	45
圖 3-3 西元 1908 年臺東輕便鐵路路線圖	47
圖 3-4 後藤新平鐵路路線規畫案和長谷川謹介鐵路路線規畫案	50
圖 3-5 臺東線鐵路馬太鞍溪橋	51
圖 3-6 臺東線鐵路興建過程示意圖	54
圖 3-7 西元 1921 年臺東線鐵路路線圖	55
圖 3-8 臺東線鐵路馬太鞍溪橋（鐵公路兩用橋型式）	59
圖 3-9 西元 2008 年花東線鐵路路線圖	61
圖 4-1 臺東輕便鐵路老吧啞吧站	77
圖 4-2 臺東輕便鐵路老吧啞吧站位置示意圖	77
圖 4-3 臺東線鐵路花蓮港鯉魚尾間運轉列車	79
圖 4-4 臺東線鐵路三等客車等級的「蕃人專用車」	82
圖 4-5 日治時代臺東線鐵路三等客車火車票	82
圖 4-6 西元 1932 年臺東線鐵路ケオキハニ 1000 形氣動車	83
圖 4-7 阿美語火車示意圖	84
圖 5-1 日本國北海道旅客鐵道株式會社鐵公路兩用車	92
圖 5-2 黃昏的花東線鐵路	94
貳、表目錄	VI
表 2-1 七腳川地名變遷	39
表 4-1 蕃人出役表	72
表 4-2 蕃人出役預定表	73
表 4-3 蕃人出役補貼工資表	75

第一章 緒論：阿美族和火車的初遇

個人即使等得及，時代是倉促的，已經在破壞中，還有更大的破壞要來。有一天我們的文明，不論是昇華還是浮華，都要成為過去。如果我最常用的字是「荒涼」，那是因為思想背景裡面有這惘惘的威脅。

—— 張愛玲 《傳奇》再版自序（1946）

第一節 研究緣起與動機

壹 研究緣起

鐵路，是俄國小說《安娜·卡列妮娜》（英文：Anna Karenina、俄文：Анна Каренина）女主角生命的盡頭，卻是英國小說《哈利·波特》（英文：Harry Potter）小巫師通往魔法世界的起頭。鐵路在這些作家筆下的小說作品裡，是人生的起點也是終點。人生就像鐵路旅行一樣，中途有人上車，也會有人下車；人生的起點也是終點，離開也是靠近。鐵路旅行之所以令人難忘，是因為鐵路可以從城市出來到郊區，然後隱身在鄉野裡，讓疲憊人們得以穿梭於兩個世界之間，暫時逃離所有繁雜瑣事，設法讓距離產生美感。作家劉克襄在《11 元的鐵道旅行》提到：

一座迷人的大城市，往往有一條適合流浪的鐵道，讓城裡的人獲得解脫。以前的淡水線鐵道¹，相對於臺北便是。臺北的學生，以及上班族，抽得空閒便跑往那兒望海，暫時擺脫生活的壓力（劉克襄，2009：58）。

為什麼迷人的大城市要有一條適合流浪的鐵路？因為城市迷人之處，在都市的角落、城市的邊緣，它有一條鐵路可以人們自由的去流浪；流浪似乎成了唯一的回歸，走遍許多地方，見過許多景象，開始放任自己迷失方向，穿梭在喧鬧與寂靜之中；樹的方向由風決定，人的方向由自己決定，找尋方向後變有出口可以宣洩，於是乘坐火車從事鐵路流浪是爲了擺渡。一條適合流浪的鐵路，可以由自己決定方向，自由的來往流浪，最終因爲有出口可以宣洩而獲得解脫。

在鐵路流浪過程當中，火車移動美學往往成了印象最深刻的記憶；看著火車

¹ 淡水線鐵道指的是淡水線鐵路，俗稱北淡線鐵路。淡水線鐵路曾經行駛 DH200 型柴液機車牽引普通車編組列車，而 DH200 型柴液機車是從臺東線鐵路 LDH200 型柴液機車拓寬輪距改造而來的，所以說淡水線鐵路和臺東線鐵路因爲 DH200 型柴液機車這個原因有了連結。

車窗外劃過的景象，如同移動的一格格畫面一樣疾馳，彷彿就如同像是看電影或電視劇一樣。這不禁讓我想起鐵路同好言談中在導演侯孝賢電影裡，有著許多鐵路和火車的現身，以導演侯孝賢的電影《戀戀風塵》（1986）為例，是這樣用影像來書寫臺灣鐵路管理局的支線鐵路平溪線鐵路：

畫面前端小小的、微微的亮點越放越大，伴隨火車轟轟聲，滿山的綠映入眼簾。跟著鐵路進出山洞，最後在十分站停下，步入那段以火車串起鄉鎮的年代（劉啟禾，2011）。

那段以火車為重點交通工具的年代，也道出當時鐵路和火車是當代臺灣人民的生活中心之一；在臺灣土地上遊走行動，搭乘火車已經是日常生活中很自然的習慣！

談到遊走行動，就不禁令人想起「食、衣、住、行、育、樂」；「食、衣、住、行、育、樂」是人民基本的生活需求，「行」的方面就包含了交通工具和交通系統。「行遍天下樂在中，一票在手八達通；便捷來往真便利，悠遊天地任我行。」。由於科技的發展和應用，交通²對人類的影響日趨廣泛而深遠。以交通系統和交通工具來說，較常見有四種類型：鐵路火車、公路汽車、航海輪船、航空飛機。鐵路³不但象徵空間的移動，也串連時間的流動；鐵路使空間上的距離

² 交通在《辭海》中解釋為「交流相互通達」，其意義可分為廣義和狹義兩種，廣義的交通與英文的 **communication** 相當，泛指人與人之間訊息的傳遞與因訊息傳達所需而衍生的人或貨物的活動。換言之，運輸系統中旅客與貨物的流動，與通信系統中電子和電磁波的傳遞，皆屬廣義的交通。狹義的交通與英文的 **traffic** 相當，是指運輸工具或行人在特定範圍（如鐵路或公路等）的運動狀態（如交通量）及與此種運動有關的設施（如紅綠燈與標線等交通管制措施而言）。故廣義的交通包含運輸的範疇，而狹義的交通則為運輸的一部分（顏進儒，2006）。「運輸」與英文的 **transportation** 相當，是指使用運輸工具（運具），經過各種通路，將人及貨物從某地（起點）運至目的地（終點）的一種過程或行為，例如：鐵路、公路、航海、航空、管道等。「通信」與英文的 **communication** 相當，是一種訊息的傳送，其所傳送的不是人或貨物，而且不一定非利用運輸工具不可，例如：郵政、電信等。廣義的交通包含運輸和通信，狹義的交通指的是即運輸的一部分，而運輸與通信本身性質各不相同（張有恆，1999）。而現今行政院交通部所掌理的管轄範圍包含運輸（**transportation**）和通信（**communication**）兩種，外加氣象（**weather**）和觀光旅遊（**tourism**）。

³ 鐵路或鐵道何者用法正確？並無明確分隔。臺灣喜用鐵路，中國喜用鐵道，日本的日文漢字亦用鐵道，應為通用，有人則認為鐵「道」比鐵「路」涵蓋意義較廣。正如英國用 **Railway**，美國用 **Railroad**，但在抽象敘述場合或特殊軌道形容時，**Railway** 比 **Railroad** 更常使用，參見張有恆、蘇昭旭著，2002，《現代軌道運輸》，頁 10-11，臺北縣新店市：人人出版股份有限公司；溫文佑，2010，《戰後臺灣鐵路史之研究—以莫衡擔任鐵路局長時期為（1949-1961）》，頁 2，國立政治大學臺灣史研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立政治大學臺灣史研究所未出版。

縮短，時間上的差異減少，這樣就產生了人員或物品的流動；也許只要有人員或物品的流動，就有鐵路的存在。

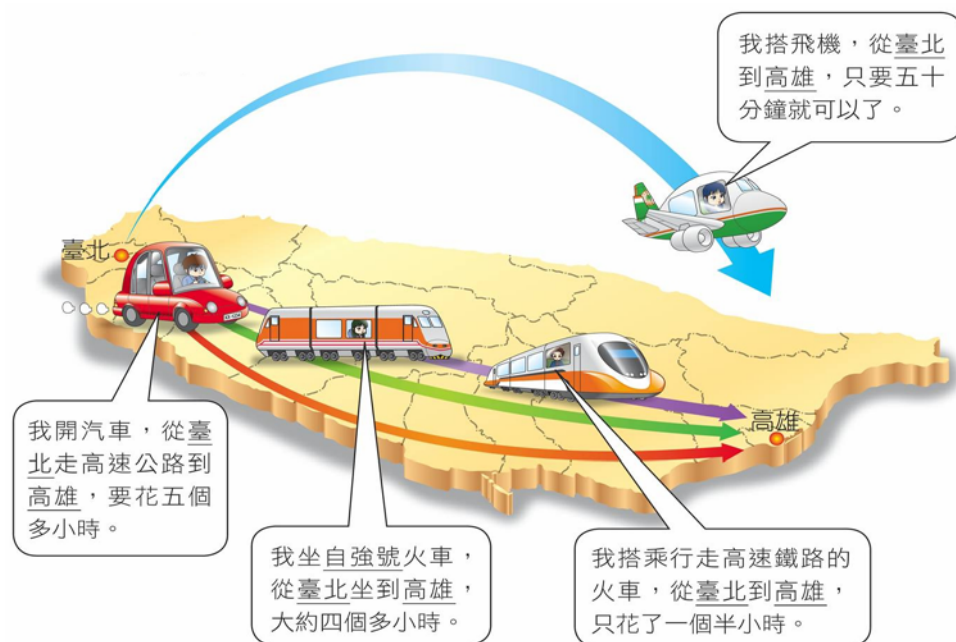


圖 1-1 臺灣交通工具改變旅時圖

資料來源：《康軒版國民中學地理科教科書第二冊》（2006）。

回顧臺灣交通歷史發展，臺灣由於地理空間分布關係，東、西部交通被中央山脈所阻擋，南、北部交通由河流所切斷。因此清朝時代早期臺灣陸地交通沒有比較發達，極度依賴航海及航河交通，甚至臺灣南、北部連絡常常需要搭乘船舶至中國（大陸）轉乘，清朝時代末期大清帝國政府才開始大規模整理南北向的陸地交通，以臺灣府城的南路、北路一條條串聯起來的官道形成的縱貫道（黃智偉，2011：75-78）。至於東、西部的陸地交通，在吳沙、欽差辦理臺灣等處海防兼理各國事務大臣沈葆楨等人分別開闢淡蘭道、八通關道等橫越雪山山脈、中央山脈的山間小徑，做為東、西部往來的連結。時任福建臺灣巡撫劉銘傳在西元 1887 年 4 月成立臺灣鐵路商務總局計畫興建基隆至臺南的臺灣鐵路，但後繼官員福建臺灣巡撫邵友濂為減輕財政負擔，雖然這條臺灣鐵路雖然已測量至中部大甲溪一帶，（王珊珊，2004：49-50；黃智偉，2011：167），最後僅完成基隆至臺北、臺北至新竹兩條路線的幹線鐵路，以及新竹舊港興建一條材料搬運的支線鐵路，稱「舊港支線」，但已領先當時中國（大陸）其他地區的鐵路建設（王珊珊，2004：57）。在中日甲午戰爭後國家政權迭換下，日治時代日本帝國政府開始規畫臺灣西部幹線鐵路系統的計畫，興建縱貫線鐵路列為首要的施政計畫。縱貫線鐵路是延續清朝時代的既有臺灣鐵路系統，在北部進行部分路線修改而後向南延伸的鐵路新線，與當時清朝時代臺灣鐵路舊線有九成以上的大幅度修正，外加由南部地

方開始新建的的路段，終於在中部接軌後縱貫線鐵路全線完工通車。縱貫線鐵路在西元 1908 年 4 月 20 日完工後的通車營運造就臺灣首次「空間革命」，讓過去臺灣南北往來需時數日的交通，縮短至朝發夕至的一日之內完成(王珊珊，2004：96-97)。

臺灣交通對於臺灣東部和西部的發展大相逕庭，臺灣東部的臺灣鐵路花東線，位在臺灣東部的花蓮縣和臺東縣，相對於臺灣其他地區，由於位置孤立、自然條件不佳、交通不便、民族／族群複雜以及開發較遲的歷史發展脈絡，一直是一個未開發或是低度發展的區域。直至日治時代，東部臺灣的花東線鐵路位處於殖民地邊區，另有一套有別於西部臺灣的鐵路發展方式。日本帝國政府有計畫的將東臺灣塑造成在臺日本人的新故鄉、日本帝國的南進基地出發。⁴日本帝國政府先找阿美族原住民進行敷設花蓮港至卑南間的臺東輕便鐵路成爲東臺灣幹線鐵路系統的濫觴，臺東輕便鐵路在西元 1911 年 5 月 15 日全線通車(臺灣總督府鐵道部編，1911：68-70；施添福，2002：357)。接著日本帝國政府再繼續規畫設計、動員東臺灣的阿美族原住民鋪設花蓮港至臺東間的臺東線鐵路才完成東臺灣的東部幹線鐵路系統，在西元 1926 年 3 月 25 日臺東線鐵路全線通車(鄭仁崇，2000：182-189；蔡龍保，2010：25-27)。直至第二次世界大戰後國家政權更迭下，中華民國政府推動鐵路全面電氣化和統一軌距政策，規畫設計拓寬花蓮至臺東間的花東線鐵路⁵，將原本 0.762 公尺(2 英呎 6 英吋)軌距的窄軌鐵路拓寬爲 1.067 公尺(3 英呎 6 英吋)軌距的較寬窄軌鐵路，在西元 1982 年 6 月 26 日花東線鐵路全線拓寬完工通車(鄭仁崇，2000：182-189)。隨後花東線鐵路和南迴線鐵路、北迴線鐵路相接，東、西部的鐵路完成連結，環島鐵路系統也就正式完成。近年來中華民國政府先完成北迴線鐵路電氣化，緊接著花東線鐵路也開始要電氣化，未來預計等待南迴線鐵路電氣化完成後，環島鐵路系統電氣化政策也將大致底定。

如果以花東線鐵路爲線索，從中掌握區域內的民族／族群社會經濟發展歷史，回溯科技發展及應用的歷程。並以鐵路發展的歷史做觀察，火車動力技術的演進影響著區域的區位與規模，可區分四個主要階段：蒸氣火車、汽油火車、柴油火車、電力火車。依照這一條線索，不難發現花蓮港至卑南間的臺東輕便鐵路，

⁴ 這裡借用施添福教授提出「西部臺灣(第一臺灣)、東部臺灣(第二臺灣)、山地臺灣(第三臺灣)」的概念；參見施添福，2003，〈日本殖民主義下的東部臺灣：第二臺灣的論述〉，收錄於中央研究院臺灣史研究所籌備處主辦「臺灣社會經濟史國際學術研討會」，頁 1-47，臺北市南港區：中央研究院臺灣史研究所籌備處。

⁵ 花蓮－臺東間鐵路之前有「花東線鐵路」和「臺東線鐵路」兩種稱呼，但本篇論文爲了書寫鐵路歷史關係，將現在 1.067 公尺(3 英呎 6 英吋)軌距的花蓮－臺東間鐵路以「花東線鐵路」該稱呼爲主，詳細部分請參見本篇論文第三章第三節。

再到花蓮港至臺東間的臺東線鐵路，最後到花蓮至臺東間的花東線鐵路的發展軌跡。如果把空間尺度擴大，可以看到透過臺東輕便鐵路、臺東線鐵路、花東線鐵路的興建與營運，讓東臺灣陸地走廊的南、北地區之間的運輸從 3 日縮短 7~9 小時再縮短至 2 小時完成，未來等到花東線鐵路電氣化和部分路段雙線化完成後，花蓮至臺東運轉時間在不到 2 小時內至 90 分鐘完成，使得區域之間的時空距離大幅縮短、區域之間的接觸頻率增加，產生時空收斂⁶引發空間革命，對於活躍東臺灣地表的民族／族群，皆會影響其發展的興衰。這種流動的力量正準備開始催動東臺灣的空間變貌，改變區域及民族／族群關係和動態。

談到東臺灣區域內的民族／族群關係和動態，從現有文獻資料和事實狀況可以知道東臺灣區域內的民族／族群充滿多元和多源。也正因為如此不論是東臺灣地區的發展過程或是原住民族社會文化的發展都必須考慮到居住「族群」之間的互動（陳文德，2005：56）。關於東臺灣區域內的民族／族群和花東線鐵路之間是否有無關連，我從歷史學角度來做觀察，透過一些文本發現一點蛛絲馬跡，例如國立政治大學臺灣文學研究所卑南族原住民副教授孫大川在《島嶼·臺灣——花東傳奇》寫道：

……日據時代，殖民政府為開鑿花蓮港，並發展縱谷一帶的農業，動員沿線的阿美族、卑南族等原住民族群架橋鋪路，完成花東縱谷鐵路的修築，並為沿線的部落取了許多非常美麗的名字。壽豐、鳳林、瑞穗、玉里、池上、海端、關山、鹿野、月美和初鹿……；每個站名就像一首詩的篇章。玉里、池上、關山一帶的稻米，據說是殖民地時代日本皇室指定的貢品，口碑流傳至今。民國七十年代以後，鐵路換成寬軌，海岸線的公路也拓寬了，全力發展觀光的結果，陸續成立東海岸風景區管理處和花東縱谷風景區管理處，依山依海，形成臺灣整個東部地區的山海文化圈。……甲午戰爭前夕，胡適的父親胡傳先生曾任臺東直隸州知州兼領臺東鎮海后山軍務，歷三年。胡適出生後不久，亦來臺依親，前後兩年。甲午戰敗，臺灣割讓日本，胡傳先生被砍頭犧牲，胡適時年五歲。胡傳先生的日記和稟啟遺稿中，談到花東一帶許多的部落，那都是我熟悉的地方。……而胡老先生眼中的番人——阿美、卑南、魯凱、布農、太魯閣以及達悟——正不斷豐富花東地區的人文與歷史，以樂舞、以祭典、以體能、以繁複的文化象徵！……（孫大川，

⁶ 時空收斂（Time-space Convergence），又或著稱為時空壓縮（Time-space Compression），意指交通運輸革新後使各地更為接近的現象。當交通運輸工具革新後，除了運費降低、運輸品質提升外，也使旅行、運輸時間縮短，區域間受到實際空間距離的限制變小，時間距離顯得更為接近，此種現象即為時空收斂／壓縮（Harvey，1989）。有關時空收斂的描述，像是清朝時代彰化仕紳吳德功寫有〈新竹坐火輪車往臺北〉一詩，內有一句「新竹抵省垣，辰發午即至。儼似費長房，妙術能縮地。」。傳說東漢人費長房專精縮地術，千里之遙須臾可至。當時新竹到臺北間的鐵路長 78.1 公里，從新竹到臺北坐火車的時間大約要四個小時，坐火車好比和費長房使用縮地術一樣，距離遙遠的地方只要坐火車就可以縮短兩地間的距離。

2010[2002]:116)。

透過卑南族原住民教授孫大川的《島嶼·臺灣——花東傳奇》(2010[2002]:116)，可以發現日本帝國政府動員花東縱谷一帶的阿美族、卑南族等原住民族群完成花東線鐵路的修築。因為東臺灣區域所特有的自然資源、經濟活動、語言文化、族群特性而發展的過程脈絡，而能否去探討花東線鐵路與東臺灣區域內的民族／族群的關連性，基於上述這個理由引發我想去了解花東線鐵路與阿美族原住民之間有什麼樣的關係。如果歷史不是靜躺於時間中的過去，那麼現在應該是活躍時間中的未來；東臺灣地表上的平行線—花東線鐵路對某些人而言，兩條平行鐵軌藉由無數的枕木將雙軌緊緊相連，它所承載的不只是火車，還有兒時對遠方的嚮往、少時對臺灣土地的好奇、壯年對鐵路文化的使命。鐵路穿山渡水，火車串物連人，沿鐵路追火車賞鐵路文化，跟著鐵路進出和火車移動來了解位在花東線鐵路沿線上的阿美族原住民，觸發開展我對於「鐵路火車」與「阿美族原住民」的興趣。

貳 研究動機

今(西元2013)年2月6日在臺灣鐵路歷史上，交通部臺灣鐵路管理局有一班新式火車—普悠瑪號開始正式運轉亮相。在普悠瑪號還沒上路之前，因為列車營運許可⁷的關係，紛紛受到臺灣社會大眾和新聞媒體的關注，私立臺北醫學大學醫學人文研究所副教授林益仁在《Puyuma 進行曲—從臺鐵「普悠瑪」號談起》寫道：

年節將近，返鄉與旅遊的人潮促使媒體聚焦在臺鐵的「普悠瑪號」是否能夠安全啓行。但，在熱切搭車的心情背後，究竟有多少人會關注 Puyuma (普悠瑪) 是什麼呢？又，這個名稱與胡德夫、張惠妹、紀曉君、陳建年等實力派歌手，或甚至原民會主委孫大川與民進黨前立委陳瑩有什麼關係呢？

首先，它們的共同點就是，他們都是原住民，而且同為卑南族人。卑南族，在行政院原住民族委員會的英文網站上的稱呼，正是 Puyuma (普悠瑪)。換句話說，他們就是 Puyuma (普悠瑪) 人。如今，Puyuma 轉身一變，成為一列眾所關注的臺鐵火車，似乎沒有太多人注意到，它原來也是一群原住民自我認同的重

⁷ 交通部臺灣鐵路管理局這次爲了確保新購車輛安全及品質，參考臺灣高速鐵路股份有限公司在西元2006年10月700T型電聯車的作法，引進車輛系統安全保證制度(Reliability Availability Maintainability and System Safety, RAMS)、第三人獨立公正公司辦理驗證與認證(Independent Verification and Validation, IV&V)，這次普悠瑪號TEMU2000型傾斜式電聯車透過英國勞氏驗船協會(Lloyd's Register of Shipping)辦理驗證與認證下，普悠瑪號TEMU2000型傾斜式電聯車才得以正式上路營運。

要象徵。……（林益仁，2013）。



圖 1-2 臺灣鐵路管理局普悠瑪號列車卑南族版塗裝示意圖
資料來源：董孝華提供。

交通部臺灣鐵路管理局近年來陸續新增購買太魯閣號 TEMU1000 型傾斜式電聯車⁸和普悠瑪號 TEMU2000 型傾斜式電聯車⁹，使得「鐵路火車」的相關議題開始引起社會大眾關心且注意；加上太魯閣號和普悠瑪號的列車名稱源自於臺灣原住民族中的太魯閣族和卑南族，列車命名過程中有除了一般社會大眾的關注，也有受到臺灣原住民族族人的矚目。而太魯閣號和普悠瑪號這種有原住民風格特色的列車名稱出現在臺灣鐵路歷史上還可說是頭一遭，「太魯閣號」和「普悠瑪號」這兩種車種的火車我都有搭乘過，雖然火車外觀和內裝沒法完全突顯出太魯閣族和卑南族的意義，但是當交通部臺灣鐵路管理局火車票和火車資訊顯示器出「太魯閣號」(Taroko Express)和「普悠瑪號」(Puyuma Express)字樣的時候，

⁸ 交通部臺灣鐵路管理局新採購的 48 輛傾斜式電聯車向民間徵求命名，由中華民國鐵道文化協會整理名稱，再由交通部臺灣鐵路管理局內部開會選出，交通部臺灣鐵路管理局於西元 2006 年 1 月 17 日評定由「太魯閣號」獲選；太魯閣號 TEMU1000 型傾斜式電聯車於西元 2007 年 5 月 8 日正式開始營運行駛；全稱：自強號太魯閣列車，通稱：太魯閣號。

⁹ 交通部臺灣鐵路管理局購買 136 輛新傾斜式電聯車，列車名稱繼太魯閣號後，再度向民間徵求命名，由交通部臺灣鐵路管理局及臺東縣政府主辦，並由交通部、文化部、新聞媒體及臺東縣政府代表組成評審委員會開會選出，交通部臺灣鐵路管理局於西元 2012 年 7 月 26 日公布由「普悠瑪號」獲選；普悠瑪號 TEMU2000 型傾斜式電聯車於西元 2013 年 2 月 6 日正式開始營運行駛；全稱：自強號普悠瑪列車，通稱：普悠瑪號。

真是一個既新鮮又很獨特的符號。

太魯閣號和普悠瑪號採購的主要原因是因為東部幹線鐵路宜蘭線鐵路、北迴線鐵路電氣化和雙線化陸續完工，假日一位難求班班客滿的問題以及未來花東線鐵路電氣化和部分路段雙線化後的用車需求，因此行政院經濟建設委員會在西元 2003 年 3 月 19 日核定「臺鐵東線購置城際及區間客車計畫」，才有了太魯閣號和普悠瑪號兩款車型誕生。

在太魯閣號和普悠瑪號現身的背後，也娓娓道出臺灣鐵路交通政策規畫設計思維模式。盱衡我國的交通政策，有不少是由交通部¹⁰草擬規畫後，提報到行政院經濟建委員會¹¹委員會議決核定。例如近十幾年來，像是國道¹²蘇花高速公路／省道¹³蘇花快速公路、國道花東高速公路／省道花東快速公路、國道南迴高速公路／省道南迴快速公路、北宜直線鐵路¹⁴、花東線鐵路電氣化、南迴線鐵路電氣化等等交通政策，都循此一模式辦理。只要有關行政院各部會重大公共建設計畫，係由行政院經濟建委員會負責審議分配，必要時邀集相關單位研商，再提報行政院經濟建委員會委員會議討論通過後，陳報行政院核定。整個政策決策過程，最後仍以「經濟建設」做為最高指導原則，行政院經濟建委員會從推動經濟

¹⁰ 中華民國政府為因應行政院功能業務與組織調整自西元 2012 年 1 月 1 日起分段實施，未來交通部將整併內政部營建署、行政院公共工程委員會改組為「交通及建設部」。

¹¹ 中華民國政府為因應行政院功能業務與組織調整自西元 2012 年 1 月 1 日起分段實施，未來行政院經濟建設委員會將整併行政院研究發展考核委員會、行政院公共工程委員會部分業務、行政院主計處電子處理資料中心部分業務改組為「國家發展委員會」。

¹² 中華民國國家級道路（簡稱國道）指中華民國政府出資興建的幹線公路，除國道三號甲線、國道八號部分路段（臺南端（0k）至南 133 鄉道平交路口（4.2k）間）為快速公路外，其餘均為高速公路。這些道路目前由交通部臺灣區國道高速公路局管理、修補養護及營運，另有交通部臺灣區國道新建工程局規劃興建新路線，中華民國政府為因應行政院功能業務與組織調整自西元 2012 年 1 月 1 日起分段實施，未來交通部臺灣區國道高速公路局將整併交通部臺灣區國道新建工程局改組為「交通及建設部高速公路局」。

¹³ 臺灣省級道路（簡稱省道）是臺灣本島主要的普通公路系統，省道路線包含一般省道及省道快速公路兩種，省道養護機關依《交通部公路總局組織條例》第二條第三項規定為交通部公路總局。中華民國政府為因應行政院功能業務與組織調整自西元 2012 年 1 月 1 日起分段實施，未來交通部公路總局擬更名為「交通及建設部公路局」。

¹⁴ 北宜直線鐵路（簡稱北宜直鐵）是針對交通部臺灣鐵路管理局東部幹線鐵路臺北—宜蘭間的路段，因路線過長而提出的截彎取直方案；全線規劃北端起於南港站、南端訖於頭城站。北宜直線鐵路由交通部鐵路改建工程局負責規畫、興建，完工後再交由交通部臺灣鐵路管理局營運管理。中華民國政府為因應行政院功能業務與組織調整自西元 2012 年 1 月 1 日起分段實施，未來交通部鐵路改建工程局將與交通部高速鐵路工程局合併改制為「交通及建設部鐵道局」。

發展的專責機構、演變成策劃國家發展走向的主要幕僚單位；行政院經濟建委員會在中華民國中央政府的角色當中，儼然已經是行政院內閣中的小內閣。這種運作模式，從西元 2000 年以後執政的民進黨政府（西元 2000 年 5 月 20 日—2008 年 5 月 20 日）和國民黨政府（西元 2008 年 5 月 20 日—2016 年 5 月 20 日）仍舊顯而易見。

回溯西元 1945 年以後東臺灣東部幹線鐵路系統相關鐵路建設，有「東線鐵路拓寬計畫」、「東部鐵路改善計畫」、「東部鐵路快速化計畫」、「東部鐵路快捷化計畫」等四項重大建設計畫。其中「東部鐵路快捷化計畫」當中的「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」和「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」是目前花東線鐵路正在進行中的鐵路工程，也是自西元 1926 年花東線鐵路全線通車和西元 1982 年花東線鐵路拓寬後又一次最大的改變。太魯閣號和普悠瑪號的開行也是為了花東線鐵路電氣化和南迴線鐵路電氣化因應用車需求所採購的新車，從「東線鐵路拓寬計畫」、「東部鐵路改善計畫」、「東部鐵路快速化計畫」、「東部鐵路快捷化計畫」這四個計畫中，原先從改善拓寬花東線鐵路計畫環島鐵路系統的構想；待花東線鐵路拓寬完後，為有效紓解北迴線鐵路運輸擁擠，同時改善花東線鐵路路線和設施標準，提高行車速度，才又開始進行花東線鐵路全線電氣化和部分路段雙線化工程。

除此之外，原任第 7 屆中國國民黨（以下簡稱國民黨）與親民黨聯盟立法院立法委員傅崐其因於第 16 屆花蓮縣縣長選舉當選而須依法辭去立法院立法委員，在西元 2010 年第 7 屆立法委員花蓮縣選舉區立法院立法委員缺額補選之際，由民主進步黨（以下簡稱民進黨）立法院立法委員候選人蕭美琴所提出《東部發展條例草案》，特別強調對於東部居民的交通補貼。在第 7 屆立法院立法委員花蓮縣選舉區立法院立法委員缺額補選結束之後，引發立法院民進黨黨團提出《東部發展條例草案》和立法院國民黨黨團提出《東部區域發展條例草案》，民進黨和國民黨皆提出改善後山交通的解決方案，立法院國民黨黨團是要以鐵路設施為主，然後加開班次、提高運量；立法院民進黨黨團是對花東人往返的陸空運車票，給予一半補貼。前者多年該為而不為，事到臨頭再抱佛腳；後者則大開方便之門，有求必應，卻不符社會公平正義原則。因宜蘭縣也屬於東部，朝野協商時決定本條例僅以花蓮縣和臺東縣為主體，名稱也從《東部區域發展條例》更名為《花東地區發展條例》，目標為推動花東地區產業發展、維護自然生態景觀、發展多元文化特色、提升生活品質、增進居民福祉。最後在西元 2011 年 6 月 13 日立法院院會三讀通過《花東地區發展條例》，西元 2011 年 6 月 29 日總統命令公布實施《花東地區發展條例》；該條例條文規定行政院設置「花東地區永續發展基金」，分 10 年編列新臺幣 400 億元的預算，並訂定「花東地區永續發展策略計畫」，每 4 年檢討 1 次。為善用花東地區的優勢及特色，行政院得指定重點發展產業，協調提供低利融資、信用保證、產業輔導、人才培育等各種優惠措施。公共運輸

系統之場站，宜保留適當之廣告空間，以優惠價格提供重點產業使用。立法院院會也通過附帶決議，要求交通部在 2 個月內，提出改善花東地區交通的整體改善方案。若再仔細觀察《花東地區發展條例》條文中，裡面有關原住民族和交通運輸部分，哪些是能給原住民族族人最基本的保障？也是值得去思考和關心的議題，例如《花東地區發展條例》第 11 條規定：

為改善花東地區對外運輸服務，滿足花東地區居民聯外交通及產業發展之需求，交通部應提高鐵路運輸能量及縮短行車時間，並提升公路之安全性及可靠性。花東地區應建設完善的公共運輸網路，健全原住民族部落之交通及公共運輸，提供安全、便捷、友善、可靠、舒適之運輸服務。

《花東地區發展條例》第 11 條條文可以看出，改善花東地區聯外交通及公共運輸網路，提供花東地區民眾和原住民族部落有安全、便捷、友善、可靠、舒適的運輸服務。在鐵路和公路系統部分，以臺鐵局火車和公車為主幹，輔以計程車和自行車建構公共運輸網路，充分整合公共運輸服務，提供無縫運輸服務。

而臺灣原住民族人口主要分布在東臺灣的花蓮縣和臺東縣，花蓮縣的人口數在西元 2013 年 6 月底統計約有 334,468 人、花蓮縣原住民人口數 91,007 人¹⁵，臺東縣人口數在西元 2013 年 6 月底統計約有 225,407 人、臺東縣原住民人口數 79,297 人¹⁶；所以花蓮縣原住民族人口數約占花蓮縣人口數的 27.20%，臺東縣原住民族人口數約占臺東縣人口數的 35.17%。花蓮縣和臺東縣的原住民族人口數比例極高，但也突顯出原住民族部落交通運輸發展的相對仍然還做的不夠。如果是住在偏遠地區的原住民族族人，常常會碰到私人民營汽車客運公司公車因為沒了交通部的偏遠地區公共運輸經費補貼，該公車的路線不是會面臨裁減班次不然就是縮短路線等情況發生；而之前唯一的政府公營汽車客運公司—臺灣汽車客運股份有限公司¹⁷也已經風華再見。花蓮縣和臺東縣的運輸系統也因為受到地理空

¹⁵ 參見〈民國 102 年 6 月底全國各縣市人口統計〉，《內政統計月報》，內政部統計處，網址：<http://sowf.moi.gov.tw/stat/month/list.htm>。

參見〈民國 102 年 6 月底全國原住民族人口統計〉，《內政統計月報》，內政部統計處，網址：<http://sowf.moi.gov.tw/stat/month/list.htm>。

¹⁶ 同註釋 15。

¹⁷ 西元 1946 年 8 月 1 日「臺灣省政府交通處公路局」成立，負責公路工程、公路監理、公路運輸業務，西元 1980 年 10 月 1 日臺灣省政府交通處公路局改組，依據修正後的《公路法》第三十八條第三項規定將公路運輸中的汽車客運業務劃出，獨立成立「臺灣汽車客運股份有限公司」為臺灣省政府交通處管轄的省營交通運輸事業機構。西元 2001 年 7 月 1 日凌晨臺灣汽車客運股份有限公司的各營運路線全面移交由大部分臺灣汽車客運股份有限公司員工集資成立的「國光汽車客運股份有限公司」承接營運，完成客運業務民營化。而留存的臺灣汽車客運股份有限公司，僅剩行政室處理出租／出售站場土地等資產清理以償還債務；西元 2011 年 7 月 1 日臺

間環境影響，鐵路和公路呈現南北狹長、東西窄短的形狀，從花蓮縣到臺東縣的距離就好像橫跨西部好幾個縣市一般。這幾年花東地區常因颱風豪雨、地震、土石流等天災造成邊坡落石坍方、路基流失、斷橋而阻斷交通，花東地區交通建設被當地民眾認為落後於西部地區。事實上國家政府對於原住民部落對內與對外交通一直以來都沒有積極作為，有關原住民地區交通網絡建設很多地方仍停留在 20 世紀初期的思維。

最後我想以社團法人臺灣鐵道暨國土規劃學會的成立宗旨做為本篇論文研究動機的觀點：公共運輸要提升，就要從都市與國土規劃重新開始。像近年來公共工程如臺灣高速鐵路的 BOT¹⁸所引發的爭議，值得我們思考一項運輸系統工程的規畫過程，如何能夠以人民的發展視野來建構。如果運用在臺灣原住民族運輸的問題上，臺灣原住民族的運輸議題才能再次重新正視，太魯閣號和普悠瑪號的命名和現身，對於東臺灣的民族／族群關係，特別是臺灣原住民族歷史與文化會投入多少深度的關注，目前很難馬上有答案，但是透過書寫論文及拍攝影片等方式，建構民族和運輸的知識與實務體系，就是一個行動的開始。

第二節 研究問題與目的

壹 研究問題

交通部臺灣鐵路管理局「太魯閣號」列車和「普悠瑪號」列車在北迴線鐵路的行駛，已經開始引起臺灣社會大眾和新聞媒體的注目。因此我想延續「太魯閣號」列車和「普悠瑪號」列車在北迴線鐵路的行駛這個關注焦點，引伸到「運輸」和「原住民」的相關議題和研究上。卑南族原住民教授孫大川在《島嶼·臺灣——花東傳奇》（2010[2002]：116）提到日本帝國政府動員花東地區的阿美族原住民完成花東線鐵路的修築的這段歷史，阿美族原住民參與興建花東線鐵路工程的時間從西元 1910 年開始（鄭仁崇，2000：14-15）。阿美族原住民參與興建花東線鐵路工程的來龍去脈，和花東線鐵路興建的目的是我首先想要了解的部分；在二十世紀初期的東臺灣是否因為興建花東線鐵路之後，在東臺灣發展歷

灣汽車客運股份有限公司僅存的三位員工（總經理、主任秘書、司機）商調至交通部其他單位，臺灣汽車客運股份有限公司正式解散。

¹⁸ BOT 的國內中文翻譯為「民間興建營運後轉移模式」，即 Build（興建）、Operate（營運）、Transfer（移轉）這三個英文單字的縮寫，意指將政府公務部門所規劃的工程交由民間私人企業公司投資興建並經營一段時間後，再由政府公務部門回收經營。18 世紀中葉的土耳其，曾邀請國內外承包商共同參與規劃政府公共部門民營化政策，即是採用興建、營運、移轉的模式。

程上和現代化能否有所關連也是我想要處理的部分。

邁向現代化是日治時代臺灣發展重要的特徵之一，日本明治維新成功的現代化經驗如何運用在殖民地臺灣，實在是非常值得探討的一個問題(蔡龍保, 2010: 2)。日治時代初期，臺灣總督府陸續展開鐵路、道路、機場、港口、郵政、電信、上下水道、都市計畫等基礎工程。臺灣最初的近代交通建設，並非先有經濟上的需求，然後才興築的。相反地，是先有了交通建設，才刺激了產業經濟的成長，進而培養出對交通運輸的需求。臺灣總督府制定東臺灣的發展政策，就是想藉由交通系統建設來刺激產業經濟成長。

因此日本帝國臺灣總督府制定東臺灣運輸政策，必須和東臺灣發展政策一起考量。日本帝國統治臺灣初期，臺灣武裝抗日情勢日熾，相關建設闕如，無法立即吸引日本國內會社(日文的公司)來臺灣投資。東臺灣的位置和情勢更為不利。由於邊區的區位和開發較晚使然，衛生狀況又不佳，交通系統又不便；加上東臺灣的人民主要是原住民，漢人僅占十分之一，導致人口稀少、勞力不足、市場不振。所以臺灣總督府反而必須精心設計各項政策，來吸引剛剛起步的日本國內資本到臺灣投資¹⁹，所以臺灣總督府制定東臺灣發展政策被視為一種特殊化發展政策。

然而還有一個原因造成臺灣總督府制定東臺灣發展政策時朝向特殊化的計畫，日治時代初期東臺灣原住民族獵首風俗的威脅尤其嚴重，是造成資本家怯於投資東部的主因。西元 1899 年至 1909 年之間，即使政商關係良好的賀田組，在東臺灣的開拓事業亦屢受太魯閣族原住民影響。賀田組農場甚至必須自行購買武器，雇用「平地蕃」(阿美族原住民)抵禦「凶蕃(木瓜蕃)」(太魯閣族原住民)²⁰。因此東臺灣理蕃政策的執行成效，自然關係著產業的發展。東臺灣的對外交通不便，各項建設闕如，是阻礙資本家進入東臺灣的第二個因素。西元 1909 年「七腳川事件」結束後，西元 1910 年臺灣總督府決定在東臺灣實施官營移民政策，才開始興建花東線鐵路的重要交通建設。花東線鐵路的興建時間正是因為在「七腳川事件」發生後，臺灣總督府開始動員東臺灣地區的阿美族原住民興建花東線鐵路。所以對於東臺灣地區的阿美族原住民而言，臺灣總督府在「理蕃政策」上因為花東線鐵路的興建更能夠完全掌控阿美族原住民。

¹⁹ 參見 Chang, Han-yu and Ramon H. Myers, 1963. "Japanese Colonial Development Policy in Taiwan, 1885-1906: A Case of Bureaucratic Entrepreneurship", *Journal of Asian Studies*, 22(4):448-449.

²⁰ 這裡指的是西元 1906 年的「威里事件」使賀田組墾殖會社事務員遇害；參見鍾淑敏，2001，〈政商關係與日治時期的東臺灣—以賀田金三郎為中心的考察〉，發表於中央研究院臺灣史研究所籌備處主辦「國家與東臺灣區域發展史研討會」，頁 11、18，臺北市：中央研究院臺灣史研究所籌備處。

因為七腳川事件發生，加上臺灣阿美族原住民參與興建花東線鐵路工程，造成七腳川部落的變遷，使得七腳川部落人在社會事實上處於少數與弱勢的地位。而身處在東臺灣地區平原上的阿美族原住民，因為被臺灣總督府畫入普通行政區管轄，管理方式與漢族相同。這與其它東臺灣的太魯閣族原住和布農族原住民採特殊行政區管轄方式有所不同，直到中華民國政府管轄之後，大體上仍承襲臺灣總督府管理模式。本篇論文研究藉由阿美族原住民參與興建花東線鐵路工程，從「點狀」延伸成「線性」擴張為「面向」的分析方式來觀察，而本篇論文研究問題如下：

- 一、阿美族七腳川部落在花東線鐵路興建前的情況為何？
- 二、不同時期的國家政府對於花東線鐵路興建和使用的轉變和意涵為何？
- 三、花東線鐵路對於臺灣阿美族原住民產生的轉變和意涵為何？

貳 研究目的

法國社會科學高等學院（École des Hautes Études en Sciences Sociales, EHESS）義大利裔的社會哲學教授保羅·維希留（Paul Virilio）曾提出：二十世紀歐洲的哲學史，基本上可以視為回應速度變遷衝擊的歷史，更簡單地說，就是一部交通史（轉引自楊子葆，2002：20）。從蒸氣火車、柴油火車、電力火車發展到高速鐵路系統與飛機，人移動速度感改變了，對空間和時間的認知概念改變了，因此人對自己以及外在世界的想法也跟著改變（楊子葆，2002：20）。引申上述這個觀點，十八世紀因為工業革命，蒸氣機的使用開啓新的交通革命。蒸氣火車發明之後，帶動陸地交通的大變革，取代人力、獸力的動力方式。自此原本採用人力、獸力的運輸模式²¹，開始透過鐵路的發展，進行大量運輸的運輸，鐵路成為十九世紀上交通的樞紐，因此成為十九世紀通常被稱為「鐵路時代」。

英國近代經濟史學者莉蓮·夏綠蒂·安·諾爾（Lilian Charlotte Anne Knowle）所言：鐵路的出現，象徵著世界性經濟形態的到來，藉由陸上鐵路和海上大型輪船的配合，打破了以往的地方經濟與國民經濟形態，而造成另一種人與物資的「新的可移動性」（new mobility of goods and persons）（L. C. A. Knowle、周憲文譯，1971：170）。人的移動頻率增加，影響社會文化的傳遞、都市的形成、勞工階級的興起；物資的移動和交換，促進商品化的形成，快速的運輸能力對於體積大與容易腐爛的貨物，提供長距離運輸的便利（王珊珊，2004：25）。所以鐵路有著流動力的功能存在，鐵路的流動力在工業革命之前的任何運輸模式來得強大，

²¹ 在鐵路尚未採用蒸氣動力之前，仍有使用獸力來拉動軌道車輛進行運送，時間大約在西元 1670 年左右（吳易翰，2003：3）。

因此造就資本、市場、都市的集中，形成一種資本主義的競爭力量。這種資本主義的競爭力量，也成為展示國力的一種象徵，邁向現代化社會的表徵。

花東線鐵路的興建背景，在於臺灣總督府制定東臺灣發展政策時，發現東臺灣交通系統不足，無法吸引日本企業資本和其他企業資本的投資。而資本家亟需原料和市場的狀況下對外擴張，因此臺灣總督府制定東臺灣發展政策必須有別於其他臺灣地區的方式。首先臺灣總督府制定交通政策興建鐵路交通建設的方式，改善東臺灣地區交通不便的問題，另外還制定土地政策透過土地調查和整理的方式，能夠有效了解東臺灣地區土地使用情況，最後制定理蕃政策透過警察官吏的力量來有效控制東臺灣原住民。如此一來不論是在資源、勞動力、交通方面，期望能夠吸引外來資本投資東臺灣，最後達到刺激產業經濟成長的效果。

交通也是引發社會發展和資源分配的重要因素，所以交通所伴隨的資源再分配的問題，顯得相當重要。因為人類生活的需要，由狩獵到耕作，無一不是跟隨群體發展，獨自生存的模式雖然存在，但並非普遍發展的現象。時至今日，交通發展仍是引發社會發展的主要因素之一，雖然交通的型式千變萬化，不過其造成的變遷仍是格外的明顯與相當重要（吳易翰，2003：3）。臺灣總督府制定東臺灣發展政策不外乎就是蔗糖、樟腦、土地等這些自然資源的開發，由於東臺灣地區的人口又以原住民為主，絕大部分的土地都由東臺灣原住民再使用，因此成為東臺灣發展關鍵之一。自然資源開發後的運送暢流度，也是關係到東臺灣地區發展成功與否，因此運輸網路系統的建設格外顯得相當重要，因此成為東臺灣發展關鍵之二。所以交通是引發社會發展和資源分配的重要因素，在東臺灣發展過程中也是扮演相當重要的角色。

鐵路是人類在地表上活動的表徵，透過生活方式、土地利用、經濟活動、人口分布及社會組織的交互作用下，表現在地表上可見的景觀。一條鐵路的形成，在不同的時空，不同的領域，不同的政治經濟條件，不同的權利關係底下，產生了不同的發展形式與需求。而鐵路的發展除了受自然環境影響與限制外，國家政府的力量和政策的制訂以及活躍地表上的人群，皆會影響鐵路發展的興衰。從七腳川部落出發，原住民族部落在殖民主義和資本主義體制下，從封閉、獨立的地理區位到運輸系統進入後實質的納入國家的社會經濟體制，會有何種的適應過程。如果以花東線鐵路視為國家政府發展政策的一部分，分析其社會與經濟脈絡中，國家政府如何經由運輸政策，因應區域發展問題，塑造區域發展空間。本篇論文研究藉由阿美族原住民參與興建花東線鐵路工程，從「點狀」延伸成「線性」擴張為「面向」的分析方式來觀察，所以本篇論文研究目的如下：

- 一、了解不同時期的花東線鐵路對於阿美族七腳川部落的變遷過程和轉變意義。
- 二、分析不同時期的國家政府對於花東線鐵路的興建和營運如何影響阿美族

原住民和轉變意義。

三、探討國家政府制定運輸政策對於臺灣原住民族的影響和意義，給予適當的建議和未來後續研究的方向。

第三節 理論探討與文獻回顧

運輸研究在臺灣原住民族的學術研究領域中，目前為止仍是一個必須釐析和思索的議題，以及有待開發的學術場域。因為缺乏足夠的文獻資料和相關的學術研究，以至於整個運輸學術社群對於這個議題是相當生疏而匱乏的。因此本篇論文研究在理論探討和文獻回顧過程裡，就過去和現在學術研究當中，回顧「運輸」與「原住民」相關學術研究和文獻資料作觀察及探討，藉由分析理論去檢視本篇論文研究問題與目的提供對話，以釐清和建構本篇論文研究觀點。

壹 理論探討

運輸不純然只是人員和貨物的運送流通，或是鐵路系統的興建施工，所以也絕非單純應用數學模式及工程技術就足以涵蓋統攝。因為不管是個人的旅運行為或政府的運輸政策，都具有一定的時空背景，是在特殊的歷史情境與社會環境下產生完成的，所以關於運輸的研究討論，也必須置於社會結構的脈絡中方能進行。運輸的社會分析可略分為政治經濟學和運輸社會學兩大部分：一、政治經濟學（Political Economy）較為注重運輸政策背後環繞的政治情勢與經濟因素等結構面的分析方式；二、運輸社會學（Transport Sociology）是由既有的各項運輸規畫專業議題出發，試圖開發其社會面向、指出其社會影響，尤其特別關切運輸系統使用者的主體經驗與個體行為分析（趙大維，1998：13；許心萍，1999：15-16）。基於上述的認識，因此本篇論文先從政治經濟學的角度來切入，並借用吳易翰《從北迴鐵路的興建與東澳的變遷看鐵道、社區、國家的發展關係》（2003：11-12）所提出用依賴理論（依附理論）解釋運輸建設所形成的關係；如果要探討運輸在臺灣脈絡中的發展議題，首先要從如何解釋區域的發展過程與內涵開始。

發展是什麼？要如何才能發展？發展概念為什麼會從嚴格的經濟角度考慮？關於上述這些問題，可以透過發展研究（發展理論）來釐清發展這個概念的內涵，進而了解發展的目標有哪些面向。發展研究（發展理論）的研究觀點主要有三大學說：現代化理論（Modernization Theory）、依賴理論（Dependency Theory）、世界體系理論（World-system Theory）。發展研究在西元 1940 年代開始萌芽，第二次世界大戰結束後的西元 1950、1960 年代開始逐漸興起。當時

歐美列強國家在亞洲、非洲和中美洲加勒比海的殖民地紛紛獨立，世界上出現許多新興國家。在發展建設上，這些新興國家大都呈現出工業不發達、貧富落差大、政治不民主以及傳統文化和西方文化扞格不入的情況 (Hoogvelt, 1982: 17-21)。特別在冷戰時期，貧窮被認為是共產主義擴散的溫床，也是對所謂資本主義的自由世界的威脅。這些國家會期望儘快地改善落後的情況，也會想接受發展建設的援助和指導。第二次世界大戰後的政經情勢冷戰局勢成形，一方面是美國唯首的資本主義陣營，另一方面則是由蘇聯帶頭的社會主義集團。美蘇雙方及其同盟國爲了鞏固自身地盤和擴大影響力，都設法拉攏這些新興國家，主要拉攏的方式，特別是美國挾其相對強大的國力，得已積極從事對外援助的工作。在此同時，也引發自由派學者鑽研所謂的「現代化理論」，而激進派學者則由帝國主義理論轉向所謂的「依賴理論」(洪謙德, 2000: 118)。依賴理論是西元 1960 年代末期拉丁美洲學者對現代化理論提出的反題。依賴理論假設所謂的經濟發展乃是西方國家的獨特現象，所有非西方國家都受制於西方國家，這種「都會－衛星」(metropolis-satellite) 的結構。這種格局中，衛星國的經濟成長受到都會國的宰制，都會國對衛星國強行剝削，使得衛星國經濟發展失衡、所得分配嚴重不均、市場遭受壟斷，形成倒退的經濟成長 (蕭新煌, 1985)。依賴理論典範的特色是以一種折衷的歷史結構主義觀點，探討特定時空下的社會經濟、政治不平等現象。而位於該理論核心的「依賴」概念，則意指在一個較大系統內的某些次單位中，妨礙其自發性成長的社會互動要素。這個概念廣泛到足以應用在不同學科內許多普遍的問題上，亦能將之運用在略有不同的意識形態參數 (ideological parameters) 上 (龐建國, 1993)。

本篇論文涉及日治時代的臺灣殖民(地)發展研究，日治時代臺灣殖民(地)發展研究爭論的焦點集中在發展 (development) 與從屬 (dependency²²) 的問題上，第二次世界大戰前的日治時代臺灣研究裡，西方發展理論文獻裡常見的有關「發展或從屬」的論爭雖然沒有明顯呈現出來(或者說，像西方那樣針鋒相對)，但既存的文獻，細究之下，仍然可以分別就其著重的是發展或從屬的面向，而區劃出二大不同的研究取向 (柯志明, 2003: 1)。另外中央研究院社會學研究所副研究員張茂桂曾提到臺灣在日本殖民統治之後，沒有經過後殖民政治與社會過程，去檢討殖民時期的種種，這也是現今從事臺灣研究中相當重要而且也不應該忽視的部分 (王昌甫, 2001)。本篇論文研究涉及日本帝國政府和中華民國政府的特殊國家體制統治下，臺灣原住民族部落是如何被納入國家的社會經濟體制。

²² dependency 一詞坊間或就其表面文字的意思譯作「依賴」，但日文文獻資料譯成「從屬」，參見柯志明, 2003, 《米糖相剋：日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》，頁 viii，臺北市：群學出版有限公司。

從依賴理論觀點來看，試著整理跟本篇論文相關研究途徑：依賴理論指出一個地方的落後（underdevelopment）源於發達經濟體系對它的剝削（exploitation）。要了解一個國家的經濟發展，並不能抽空地只看該國的歷史情況，還須探討它與其他發達國家的關係（龐建國，1993）。依賴理論和現代化理論不同的是，依賴理論採取比較消極的看法，且不同於以美國學者為主體的現代化理論，而依賴理論否定現代化理論的講法，認為一個國家落後，源於發達國家對它的剝削。發達國家會在剝削過程中越加發達，落後的國家則會進一步流失資源，缺乏資本累積（capital accumulation），變得更加落後。富的越富，窮的越窮，全球不平等會兩極化（龐建國，1993）。

進一步說可以由依賴的不同形式來了解：一個國家不同類型的依賴在不同的歷史與不同的區域中所強調的特性有所不同。譬如說，殖民依賴（colonial dependency）、商業依賴（commercial dependency）、工業依賴（industrial dependency）、金融依賴（financial dependency）、技術依賴（technological dependency）、與地緣政治依賴（geo-political dependency）等（Castells, 1975；1972／1976／1977：44；轉引自夏鑄九，1988）。這些依賴的類型之間不見得有線性的階段關係，它們可能同時並存。依賴的不同變化，造成了結構形式的不同變化。

以本篇論文研究而言，我們可以把它當做一個暫時的提綱，然後放在臺灣阿美族原住民的經驗研究中去顛覆和豐富它；以下借用夏鑄九的〈空間形式演變中之依賴與發展－臺灣彰化平原的個案〉用依賴理論分析個案研究的概念提出了三個簡化的發展趨勢（夏鑄九，1988；Schech, S. & Haggis, J.、沈台訓譯，2003），以提供本篇論文一個統整性的分析架構，藉以觀照原住民族部落發展結構的特性：

一、殖民依賴（colonial dependency）

早期的剝削可見於十六世紀的殖民主義（colonialism），殖民者（colonists）會進佔殖民地（colony），搶奪當地的資源（如土地、礦物），改變當地的生產模式及控制貿易關係以鞏固自己國家的經濟利益。本篇論文涉及日治時代的臺灣殖民（地）發展研究，想藉由殖民主義和帝國主義的依賴發展趨勢來觀察在興建花東線鐵路前後，七腳川部落有無依賴發展鐵路的可能性。

二、金融及工業依賴（financial & industrial dependency）

十九世紀後的剝削則以較間接的經濟操控為主。先進國家會在落後國家投資，但生產過程的盈餘及所得資源則全歸投資者所有。落後國家的本土經濟（indigenous economy）會在過程中被財鴻勢大的外國財團打擊得殘缺不全，大大降低了日後的自主發展。本篇論文涉及日治時代的臺灣殖民（地）發展研究，

想藉由資本主義和帝國主義的依賴發展趨勢來觀察在興建花東線鐵路前後，七腳川部落有無依賴發展鐵路的可能性。

三、運輸發展過程中，區域間的差距日增和不均衡的發展

在阿美族原住民七腳川部落的個案研究當中，按照它們在國家政府運輸政策中所扮演的角色，以不同速度的發展。可能造成有些區域發展了，而有些區域卻未發展。造成在區域發展過程中差距變大，部落變得越來越附屬於都市與都市化的地區。所以部落不再是傳統生存的自給自足系統，與都市地區部份相連結，部份不相連結，造成區域不均衡的發展，且這個不均衡的發展過程是連續的移轉，完全依賴世界市場。

前述三個趨勢提供了一個開放的、暫時性的、鬆散性的理論和方法論提綱來檢視特殊的個案，來看運輸發展與原住民部落的特殊機制。本篇論文之後的分析就是針對阿美族原住民七腳川部落的特殊個案，來看阿美族原住民其特有的民族發展過程中，運輸發展和部落族人的行動是如何產生部落的結構與推動其變遷。

若從依賴理論來推論的話，現代鐵路運輸系統是殖民政府統治政治經濟文化力量延伸的最重要工具，如軍事、警察、教育、旅遊等等亦是在此一系統下，強化殖民統治與文化霸權的機制。透過鐵路，日本文化得以穿透臺灣社會，並進一步影響戰後臺灣的原住民族文化。包括後來的中華民國政府的山地平地化政策也透過鐵路將原住民族同化於一般社會中，也是加速影響臺灣原住民族各部落。日本帝國政府和中華民國政府如何以鐵路運輸系統，使得臺灣原住民族部落流動非常動盪，也造成部落族人需要離開部落到臺灣西部各都會區和工業區來謀求生計，這也是值得探討的部分。本篇論文的論述是事實的歷史敘述，但本篇論文研究主要著力之處，是事實意義的說明。本篇論文透過政府和民間出版所提供事實作為材料，試圖分析花東線鐵路興建前後，阿美族原住民部落變化的過程，在此一政治經濟發展的事實關係下，探究其社會意義，以了解日本帝國政府和中華民國政府透過運輸系統影響阿美族原住民部落的情形。

貳 文獻回顧

本篇論文主要探討探討花東線鐵路興建前後七腳川部落的變化，透過花東線鐵路歷程，以及七腳川部落的描述，思考在「原住民」、「火車」與「國家」之間，探究花東線鐵路與阿美族原住民之間的關聯性為何，從中企圖了解有何種意義與重要性。以下對相關研究的文獻回顧，將以「阿美族和七腳川」、「運輸與區域」、「運輸與民族／族群」三部份為探討重點。

一 阿美族和七腳川

七腳川是東臺灣花蓮地區一個阿美族部落，在過去和當代臺灣人類學及民族學研究範疇當中，阿美族的分類大致如下(許木桂、廖守臣、吳明義，2001：3-9)：(一)南勢阿美群(北部)；(二)秀姑巒阿美群(海岸山脈以西的中部)；(三)海岸阿美群(海岸山脈以東的中部)；(四)馬蘭阿美群(現今臺東縣成功鎮以南至臺東平原)；(五)恆春阿美群(屏東縣滿州鄉旭海和恆春鎮等地)。而七腳川的分類屬於阿美族南勢阿美群，因此在本篇論文中，按照「七腳川」、「阿美族南勢阿美群」、「花蓮地區原住民族」來爬梳文獻資料。

有關以七腳川為主體的文獻資料，如林碧霞(1997)、潘繼道(2003；2003a；2006a；2006b；2007)、胡政桂(2001；2003)、林素珍(2005)、林素珍、林春治、陳耀芳(2005)、林素珍、陳耀芳(2007)、許木柱(2008)、楊仁煌(2008)、潘繼道(2008)、林素珍(2008)、財團法人原舞者文化藝術基金會(2008)對於從荷西時代、明鄭時代、清朝時代、日治時代的花蓮阿美族七腳川部落的部落組織和歷史、與其他部落和族群關係都有敘述和討論。其中林素珍為臺東阿美族原住民人、胡政桂為花蓮阿美族原住民七腳川部落後裔，由阿美族人寫自己族群的歷史，以「我族寫我史」的觀點論述來呈現和詮釋自己族群，為了就是期望能更深入掌握文獻和田野調查資料和歷史精神。

其他像是以阿美族南勢阿美群為主體的文獻資料，如李亦園(1957)、康培德(1997；1999a)、李文成(2001)、潘繼道(2009)以阿美族南勢阿美群為探討中心，關於阿美族南勢阿美群命名的由來，其中一種說法為因為位於泰雅族「北勢」群的南方，因而命名為阿美族「南勢」阿美群。但是康培德(1999b)採用當代地理學的社會性、歷史性、空間性三元辯證，融入命名與書寫的權力觀點，探討「阿美族南勢阿美群」族群的認同建構，集稱命名的變遷反映了不斷變遷的地理知識及生活空間的認知。

而以花蓮奇萊²³地區或花蓮地區原住民族為主體的文獻資料，如伊能嘉矩、粟野傳之丞(1900)、佐山融吉(1915)、移川子之藏、宮本延人、馬淵東一(1935)、José Eugenio Borao Mateo(鮑曉鷗)(1992)、潘繼道(1998；2002；2005)、康培德(1999a)、Chantal Zheng(白尚德)、鄭順德譯(1999；2004)引用第一手西班牙帝國、荷蘭王國聯合東印度公司文獻資料的研究，由於阿美族是最早居住在東臺灣的原住民族，到目前為止也是東臺灣花蓮縣和臺東縣兩縣人口最多

²³ 這邊所稱的「奇萊」，是採用日本學者廣義的「奇萊」來界定，即「北起新城庄，南到吳全城，東到海，西到木瓜山」的這個區塊。

的原住民，因此有關阿美族的討論篇幅是最多的。Chantal Zheng（白尚德）著、鄭順德譯（1999；2004）以十九世紀歐洲人觀點描述當時歐洲人歷遊臺灣所看到的情況，有別於清朝時代漢人文獻資料所記載的；如花蓮南勢番自稱為 *Pantsa*，臺東阿眉番自稱為 *Ami*；這也反映出現在臺灣人類學和民族學研究常常敘述花蓮阿美族自稱 *Pangcah*，臺東阿美族自稱為 *Amis*，似乎相互對應且反映事實情況。

從上述文獻資料來看，在西元 2000 年之前，以七腳川為主體的文獻資料數量不多，若想了解有關七腳川的部分，仍需透過以花蓮地區原住民族為主體和以阿美族南勢阿美群為主體的文獻資料來去了解，但若想更深入了解有關七腳川的狀況，似乎沒有更多有七腳川文獻資料可以研究。西元 2000 年之後有關以七腳川為主體的文獻資料數量才逐漸增多，其中胡政桂為花蓮阿美族原住民七腳川部落後裔，由阿美族原住民七腳川部落人寫自己部落的歷史，以「我族寫我史」和「局內人」的觀點論述來呈現和詮釋自己部落及族群，對於本篇論文研究而言可以有更深入的了解七腳川部落人的想法，以供本篇論文研究時針對國家政府的介入進行探討。另外西元 2007 年前的阿美族南勢阿美群為主體的文獻資料有包含撒奇萊雅族（*Sakizaya*²⁴），西元 2007 年 1 月 17 日中華民國政府承認撒奇萊雅族成為第 13 個臺灣原住民族之後，撒奇萊雅族就獨立為一類。

二 運輸和區域

探究關於鐵路和運輸領域的相關研究，日治時代的文獻資料因為臺灣總督府興建縱貫線鐵路於西元 1908 年完工，在縱貫線鐵路全線通車之前臺灣總督府鐵道部已經發行各年度的《臺灣總督府鐵道部年報》、《鐵道時報》雜誌、《臺灣鐵道部史》（三冊）（1908）。有關臺東輕便鐵路興建過程，除了《臺灣總督府鐵道部年報》之外，還有《臺灣日日新報》、《臺灣日日新報漢文版》也有新聞報導可供觀察。隨著西元 1910 年臺東線鐵路的興建，臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所出版發行《臺灣鐵道臺東線》（1917）。其中《臺灣鐵道臺東線》是日治時代臺灣總督府第一本有關花東線鐵路的官方文獻，裡頭大多都以鐵路規畫、工程興建、鐵路沿線地理環境介紹。其中特別提到因為環境影響，使得原本鐵路建築工人勞動力一直不足，原本從臺灣西部招募來的漢族勞工紛紛辭退，最後臺灣總督府只得徵召臺灣東部的阿美族原住民來解決鐵路建築工人勞動力不足的問題。

民國時代的文獻資料除了當時臺灣鐵路管理委員會各年度出版發行的《臺灣鐵路管理委員會公報》及臺灣鐵路管理局各年度出版發行的《臺灣鐵路管理局公

²⁴ *Sakizaya* 為撒奇萊雅語。

報》、《臺灣鐵路統計年報》、《臺灣鐵路年鑑》之外，還有行政院交通部各年度出版發行的《中華民國交通年鑑》，另有《十年來臺灣鐵路》這本專書有提及簡略花東線鐵路的興建始末以及當時鐵路現況和發展。另外還有不著撰者的《東線運輸概況》、臺灣鐵路管理局花蓮辦事處各年度出版發行的《臺灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》及臺灣鐵路管理局花蓮管理處各年度出版發行的《臺灣鐵路管理局花蓮管理處處報》，對於花東線鐵路相關鐵路政策有歷年來的記載，可以了解自第二次世界大戰後花東線鐵路的營運和管理。

社團法人中華民國鐵道文化協會的《鐵道情報》雜誌為民間私人組織出版發行的出版品，針對臺灣鐵路管理局營運的臺灣鐵路提出建議和批判，在花東線鐵路拓寬通車 20 年時製作專題報告，探討花東線鐵路拓寬後的 20 年變化狀況，提供本篇論文對於近 20 年來花東線鐵路變遷不少一手資料可供分析。鄭仁崇

（2000）從日治時代西元 1910 年鐵道部花蓮港出張所成立和花東線鐵路開工興建到西元 1987 年臺灣鐵路管理局花蓮管理處裁撤為止，有系統以運務、機務、電務、工務四個方向介紹花東線鐵路興築和營運過程，提供本篇論文不少相關鐵路組織和人員的文獻資料，唯獨再提及阿美族原住民參與花東線鐵路工程部分，沒有太多更深入的敘述。林素珍、林春治、陳耀芳（2005）提及七腳川事件發生於西元 1909 年前後，阿美族七腳川社人反抗日本警察官吏苛扣薪餉、高壓管制手段，展開抗日流血衝突，阿美族七腳川社人被驅趕至中央山脈高山內，眷屬又遭日本軍隊和警察全面實施全面性集團移住政策遷社至壽豐、臺東等地；其中該書論及有關阿美族七腳川社人被臺灣總督府施以勞役部份，對於東臺灣相關交通建設有口述訪談資料可供進行相關的研究。吳明義（1993）、林道生（2000）、財團法人原舞者文化藝術基金會編（2008）則是收錄數首臺灣阿美族民謠音樂，其中就有收錄有關阿美族人在日治時代因為日本發展東臺灣交通建設而服勞役的歌謠，也可視為口傳文學和口述歷史的資料來源。

而回顧有關運輸和區域的研究部分，陸信雄（1986）以北迴線鐵路為實證方案，透過經濟基礎理論構成鐵路影響區域發展的理論架構，並以移轉和分配分析法、加林一勢利模型與 DRAM 模型為分析工具，探討民生主義鐵路政策對區域發展的影響；陸信雄（1986）研究結果認為鐵路對區域產業的影響都大於對人口的影響，鐵路對人口少而發展慢的區域有增強人口的功效。高俊峰（1986）選用遷移分析模式與系統研究方法，以北迴線鐵路做個案研究進行各項歸納與分析；高俊峰（1986）發現北迴線鐵路通車後，對於花蓮地區人口在空間上分布不均的現象更明顯。許靜琇（1995）在於比較北迴鐵路通車前後對花蓮地區的區域發展差異，許靜琇（1995）研究結果顯示北迴鐵路通車後造成花蓮地區的人口外流，產業則出現南北流動的現象。溫皓平（1996）則指出政府自民國 60 年代以興建運輸系統的方式，縮小各區域間的發展差異，達到「促進區域均衡發展」的目標；溫皓平（1996）以量化研究方式檢定，檢定的結果為北迴鐵路建設後，宜蘭、花

蓮、臺東發展程度皆有提升，但相對發展程度卻沒有獲得明顯的改善，即三個區域之發展並沒有達到均衡。王珊珊（1998）探討清朝時期臺灣鐵路的建設和營運狀況，以及日治時代臺灣總督府鐵道部的組織沿革、縱貫線鐵路的延伸與擴張，以及新竹州的縱貫線鐵路及地方輕便軌道的貨物運輸功能；王珊珊（1998）有關臺灣東部線鐵路的選線過程探究，對於本篇論文是個值得觀察參考資料。林淑華（1999）從《臺灣總督府鐵道部年報》、《臺灣總督府公文類》、《臺灣總督府陸軍幕僚草案》等資料探討日治時代前期縱貫鐵路線鐵路對臺灣社會和經濟的影響，其中《臺灣總督府鐵道部年報》和《臺灣總督府陸軍幕僚草案》的分析是本篇論文的參考依據之一。楊子葆（1999）研究從政治經濟學角度探討臺灣的都市交通政策，針對「臺北都會區大眾捷運系統計劃」作個案研究，分析在特定社會與脈絡中，國家如何透過輸政策，來因應與處理都市交通問題，塑造都市空間；楊子葆（1999）研究交代捷運系統作為一個新的都市空間起源和發展脈絡，成為臺灣捷運系統研究中首篇相關的學術研究論文。蔡龍保（2000）從國有鐵路的面向來探討 1910 年至 1936 年日治中期國有鐵路的發展，其中對於臺東輕便鐵路和臺東線鐵路有切入探討，針對臺東線鐵路第一期工程中有阿美族原住民的參與有所敘述，唯獨敘述阿美族原住民參與過程較為分散，但仍為本篇論文參考阿美族原住民參與臺東線鐵路第一期工程的重要參考資料。許景勳（2004）指出區域均衡發展是政府既定目標之一，因區域發展不均衡將衍生出許多的問題。許景勳（2004）以中山高速公路、國道二號高速公路、北宜高速公路、西濱快速道路等 16 條公路為例，發現運輸建設對臺灣區域發展區域均衡發展影響不大，除非區域內的其他基礎設施能配合交通建設，這樣才能使交通建設未能發揮「區域均衡發展」的功能。潘禹璐（2007）研究探討交通建設等同於經濟發展的迷思，以省道臺十一號公路外環道拓寬後對於地方的影響作為討論案例。交通建設並不完全等同於經濟發展，且單一開發的外環道將迫使偏遠地區的小鎮加速沒落。王志弘、溫蓓章（2008）研究以北宜高速公路作為案例，認為北宜高速公路通車後帶來的社會生產能量，會帶動地域的質變，房地產更為活絡，觀光業逐漸出現標準化、專業化的營運管理模式；宜蘭縣將對的問題不僅是交通便利帶來的人潮，且可能包含社會與經濟結構的變動，導致地方政府在治理地方上的困難度提升。蔡佩芬（2009）研究以北宜高速公路為例，以依賴理論、發展理論、協力理論解釋地方連結關係和區域整合創造共同利益及建立合作機制解決交通問題；蔡佩芬（2009）研究發現北宜高速公路通車對宜蘭縣的正面影響為活絡政經發展、強化觀光產業行銷、提升文化活動能量，負面影響為社會治安及生態環境的問題加重。吳東展（2009）探討隨著 19 世紀以降東台灣的漸次開發，連結花東縱谷區域南北聚落的花蓮臺東聯絡公路，當中有關臺東輕便鐵路興建過程的探討部分，對於本篇論文來說是一個重要的參考資料依據。

綜觀上述運輸和區域研究觀察，許景勳（2004）、潘禹璐（2007）、王志弘、溫蓓章（2008）、蔡佩芬（2009）、吳東展（2009）這些研究主要從公路系統領

域探討，其中許景勳（2004）採量化研究方式探討公路系統和區域發展變化，潘禹璐（2007）、王志弘、溫蓓章（2008）、蔡佩芬（2009）、吳東展（2009）採質性研究方式探討公路系統和區域發展變化；陸信雄（1986）、高俊峰（1986）、許靜琇（1995）、溫皓平（1996）、王珊珊（1998）、林淑華（1999）、楊子葆（1999）、蔡龍保（2000）這些研究主要從鐵路系統領域探討；其中陸信雄（1986）、高俊峰（1986）、許靜琇（1995）、溫皓平（1996）採量化研究方式探討鐵路系統和區域發展變化，王珊珊（1998）、林淑華（1999）、楊子葆（1999）、蔡龍保（2000）採質性研究方式探討鐵路系統和區域發展變化。鐵路系統和公路系統量化研究著重在人口、土地、就業、產業、經濟方面等等的統計檢定和數量模型，但對於環境的影響、社會的效應、民族／族群的意義卻無從得知，鐵路系統和公路系統質性研究著重在歷史背景、社會事實、經濟發展方面等等的影響和意義，對於某個事件動態變化較能深入探討並進行分析和討論。另外，許景勳（2004）、王志弘、溫蓓章（2008）、蔡佩芬（2009）以國道高速公路和省道快速道路為例來探討運輸和區域發展的關係，潘禹璐（2007）、吳東展（2009）以省道一般公路為例來探討運輸和區域發展的關係。陸信雄（1986）、高俊峰（1986）、許靜琇（1995）、溫皓平（1996）以北迴線鐵路為例來探討運輸和區域發展的關係，王珊珊（1998）、林淑華（1999）、蔡龍保（2000）以縱貫線鐵路為例來探討運輸和區域發展的關係，楊子葆（1999）以臺北捷運為例來探討運輸和區域發展的關係。

三 運輸和民族／族群

回溯運輸和民族／族群研究部分，林俊強（1998）指出改善偏遠地區的交通是政府部門對偏遠地區的重要政策，探究西元 1995 年新竹縣尖石鄉司馬庫斯（*Smangus*²⁵）部落的司馬庫斯道路通車的案例，釐清開闢運輸道路對原住民族部落發展影響，而新竹縣尖石鄉司馬庫斯部落為泰雅族原住民部落；林俊強（1998）研究發現開闢運輸道路前司馬庫斯部落人口持續外流，開闢運輸道路後司馬庫斯部落人口有回流，並發現原來休耕的土地變成定耕的高冷農業。吳易翰（2002）以發展研究中的依賴理論觀點探討從北迴線鐵路興建前後與宜蘭縣東澳聚落的變遷，其中東澳聚落包含漢族為主的蘇澳鎮東澳里和泰雅族原住民為主的南澳鄉東岳村，來看「鐵道」、「社區」、「國家」相互之間的關係；吳易翰（2002）研究結果發現國家在資本主義概念下興建北迴線鐵路，東澳火車站只重視貨運不重視客運的事實，東澳聚落人口依舊外流；本篇論文也借用吳易翰（2002）所提出的以依賴理論觀點探討鐵路運輸的概念，嘗試分析花東線鐵路和阿美族原住民之間的關連。徐金基（2004）以量化研究方式從公路交通發展觀點探討桃竹苗客

²⁵ *Smangus* 為泰雅語。

家地區的發展，徐金基(2004)研究認為桃竹苗三個縣人口未必都是漢族客家人，但就一般認知而言，應屬於漢族客家人比例眾多的縣，故以此為焦點；徐金基(2004)研究結果發現在高速公路附近客家地區人口發展快速，無高速公路經過的客家地區人口發展遲緩，且公路交通發達後客家地區儲蓄額很多。劉興鏘(2004)以新竹縣關西鄉馬武督(Mautn²⁶)部落為例，從政治經濟學的角度來分析行政區劃的背景，對於馬武督部落的發展影響，而新竹縣關西鄉馬武督部落為泰雅族原住民部落；劉興鏘(2004)研究著重在國家政府的行政區劃政策影響原住民族部落發展，但其中對於部落的運輸系統在部落變遷的當中扮演的角色有相當程度分析，如馬武督古道是部落的集體生命記憶，而輕便鐵路馬武督線²⁷和縣道 118 號公路羅馬公路²⁸是部落的資本流動基礎。這是少數探討運輸系統和臺灣原住民族部落文獻資料中有關的討論，也值得本篇論文研究對於鐵路運輸系統和原住民部落做為參考依據。

透過上述運輸和民族／族群研究脈絡發現，林俊強(1998)、徐金基(2004)這些研究主要從公路系統領域探討，林俊強(1998)、徐金基(2004)採量化研究方式探討公路系統和民族／族群發展變化；吳易翰(2002)、劉興鏘(2004)這些研究主要從鐵路系統領域探討，吳易翰(2002)、劉興鏘(2004)採質性研究方式探討鐵路系統和民族／族群發展變化。而公路系統量化研究著重在人口、土地、產業、就業、經濟方面等等的統計數據分析，鐵路系統質性研究著重在從政治經濟學角度分析。另外，徐金基(2004)的研究對象以漢族客家人為主，林俊強(1998)、吳易翰(2002)、劉興鏘(2004)的研究對象以泰雅族原住民為主。

第四節 研究說明

壹 研究方法

研究方法就是在面對社會事實時，並與研究主體接觸中，運用相關的社會資源，以及可以運用的資訊，包含各種政策與發展資料的累積；在研究過程中，必

²⁶ *Mautn* 為泰雅語。

²⁷ 輕便鐵路馬武督線和臺東輕便鐵路一樣，行駛的交通工具同為人力手押臺車，由東成煤礦會社經營管理(劉興鏘，2004：75-78)。

²⁸ 縣道 118 號公路羅馬公路指的是省道臺三號公路新竹縣關西鎮馬武督通往省道臺七號公路桃園縣復興鄉羅浮的公路。

須透過資料的累積，或與被研究者、研究體所獲致的結論，進行自我修正，以能貼近事實的描述，切中研究的核心意義（吳易翰，2003：7-8）。

本篇論文利用文獻分析法和個案研究法兩種研究方法來進行研究，並透過這兩種研究方法，進行研究資料與交叉比對，以達成研究目的。本篇論文主要是以花蓮阿美族七腳川部落為研究對象，並以全長 172.8 公里的花東線鐵路（從花蓮海岸站到臺東海岸站）為研究場域範圍，蒐集有關阿美族原住民和七腳川部落、花東線鐵路在文獻資料上的研究及資料作交叉驗證。本篇論文所蒐集來的文獻資料大致來自於：中文、日文、西文的官方文件資料（國家政府檔案和公報）、專題研究報告、學術研究論文、專書、報紙、雜誌期刊、網際網路的相關網站等等相關文獻資料。於此做為本篇論文的理論探討和文獻回顧，討論花蓮阿美族七腳川部落和花東線鐵路的是否有無關連性，並加以論述，經過分析後歸納統整，再分析事件淵源、原因、背景、影響及其意義等，分析的結果可以幫助研究者了解過去、重建過去、解釋現在、預測未來等等（葉至誠、葉立誠，1999）。透過文獻提供過去的知識研究，去理解研究對象與環境背景的方法，但是過去文獻資料所顯示的是在過去的社會脈絡中所呈現出來的面相，此僅能作為本篇論文歸納的依據。

本篇論文以花蓮七腳川部落作為個案研究的對象，並以花東線鐵路（從花蓮海岸站到臺東海岸站）為研究場域範圍。由於花東線鐵路全長 172.8 公里，花東線鐵路沿線的阿美族原住民的部落數量不少，從花東線鐵路第一期工程計畫的興建歷史來了解，是從北邊的花蓮海岸站經花蓮（舊）站開始興建，一路到南邊的璞石閣（玉里）站為止。而花蓮七腳川部落在人類學和民族學研究分類上為阿美族南勢阿美群（許木桂、廖守臣、吳明義，2001：1-9），地理空間位置在花蓮縣的花東線鐵路沿線以及花東線鐵路以西的土地（林素珍、林春治、陳耀芳著，2005：18）。從花東線鐵路第一期工程興建時間和地理空間位置觀察，七腳川部落也是首批面臨花東線鐵路第一期工程影響的部落。除此之外，如進行花東線鐵路沿線的阿美族原住民部落的討論，對研究者的我能力甚是一大挑戰。而為求本篇論文研究過程順利及研究者的我能力考量，本篇論文研究僅對七腳川部落作為個案研究進行研究討論。透過七腳川部落的研究探討，期望能了解當時花東線鐵路第一期工程興建前後時，七腳川部落受到該工程影響的變化有哪些，對於花蓮七腳川部落這個個案而言，個案是一種對真實狀況的描述（Andrews，1951）。

貳 研究限制

我是漢族，在本篇論文研究當中會接觸有關阿美語資料需要分析判別，所以對於阿美語使用限制來說，聽、說、讀、寫的能力無法像華語和中文能力相當；

我在大學學士班有修習敝校民族語言與傳播學系開設「臺灣原住民族語：阿美語」基礎必修課程，但是我的阿美語程度目前僅限於基礎的問安、招呼用語，對於阿美語資料的研究有相當大的限制；因此關於有需要的阿美語資料翻譯，我透過大學學士班阿美語教師 *Namoh Rata* (吳明義) 老師、研究所碩士班阿美族同學 *Yaso Kacaw* (林志翔) 和漢族同學林志洋 (*Langod*) 協助處理有關阿美語資料翻譯，是本篇論文研究的最大限制之一。再來就是於本篇論文研究當中也會運用數量不少的日文文獻資料，我在大學學士班修習敝校通識教育中心開設「日語」通識選修課程，但我的日語及日文程度目前也只限於基礎的問安、招呼用語，對於日文文獻資料均需先翻譯成中文才得以進行研究，不僅限制了本篇論文研究的自由度、機動性，更需花費冗長的時間，在於確認、翻譯日文文獻資料的功夫上；所以對於日語及日文使用來說，有相當大的限制；因此在有需要的日文文獻資料翻譯，我透過家父協助處理有關日文文獻資料翻譯，也是本篇論文研究的最大限制之二。最後因為時間、資金、資源、人力等等的關係，本篇論文研究無法以深度訪談法為研究方法的方式對於阿美族花蓮七腳川部落人、花東線鐵路沿線的阿美族部落人、參與臺東輕便鐵路與臺東線鐵路工程的阿美族人、阿美族籍及原住民籍鐵路從業人員、阿美族籍及原住民籍鐵道同好、漢族籍鐵路從業人員、漢族籍鐵道同好進行深度訪談，且本篇論文研究進行時間較為短促，無法更深入有關「花東線鐵路和卑南族原住民」、「北迴線鐵路和泰雅族原住民」、「南迴線鐵路和排灣族原住民」、「太平山線森林鐵路和泰雅族原住民」、「八仙山線森林鐵路和泰雅族原住民」、「阿里山線森林鐵路和鄒族原住民」、「美國中央太平洋鐵路和美國原住民族」及外國原住民族和鐵路系統等經驗進行比較研究，也是本篇論文研究的最大限制之三。

第二章「點」：流轉原點－東臺灣的花蓮七腳川部落

七腳川部落是東臺灣花蓮地區一個部落，活躍在花蓮奇萊平原上。本章的「點」指的是從流轉原點－七腳川部落的空間位置作為一個觀察，從「點狀」的概念出發來檢視七腳川部落發展程，透過「文獻資料」、「對外關係」、「原住民族政策」了解七腳川的部落狀況。

第一節 沒有文字的他者－文獻資料上的七腳川

七腳川(*Cikasuan*)社為東臺灣阿美族南勢阿美群的一個古部落，人口最多，勢力最強；從該社的起源和活動的情形來看，可以知道七腳川社在東部臺灣淵源流長的歷史，進而了解它在臺灣東部的影響（許木桂、廖守臣、吳明義，2001：65）。而七腳川社的部落領域根據七腳川社耆老口述，今日花蓮縣的花東線鐵路沿線以及花東線鐵路以西的土地，北從七腳川溪，南至吳全城均是其耕地和放牧區域，而木瓜溪下游處是其重要放牛之區域。阿美族南勢阿美群其它諸社，曾與七腳川社因為耕作土地發生糾紛，最後都因該社人數眾多較為強悍，被迫撤退到東側一帶²⁹。西元 1900 年所繪製的地圖《臺灣堡圖》明治版來看，七腳川社佔據了奇萊平原大半的土地，今日花蓮縣的花東線鐵路以西幾乎是該社的領域，顯示該社的強盛（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。根據阿美族七腳川社人的說法，該社初遷於此時，見該地盛產柴薪(*kasuy*)，稱 *Sikasuyan*，後來轉化成 *Cikasuan*（胡政桂，2003）。*Cikasuan* 在阿美語中，*ci* 是前綴，表示「有」的意思³⁰；*kasu* 是 *kasuy* 轉化而來，*kasuy* 是薪（木柴）；而 *an* 是後綴，在阿美語中，是指稱「地方」的意思；因此 *Cikasuan* 的意思是指「有很多木柴的地方」。

²⁹ 蔡阿英女士口述；參見林素珍、林春治、陳耀芳著，2005，《原住民重大歷史事件－七腳川事件》，頁 18，南投縣：總統府國史館臺灣文獻館、臺北市：行政院原住民族委員會共同出版。

³⁰ 安倍明義（1994[1938]）、潘繼道（2003）對於 *Cikasuan* 的阿美語意思有些不同解釋。

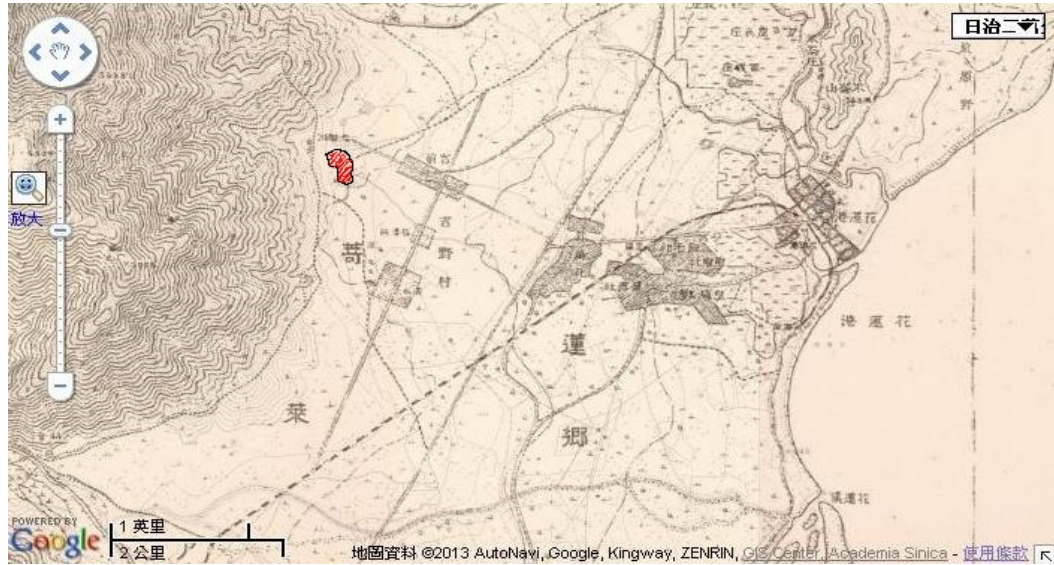


圖 2-1 七腳川部落位置圖（紅色範圍為七腳川部落示意所在地）

資料來源：《日治五萬分之一蕃地地形圖》（1907）、《日治二萬分之一臺灣堡圖（大正版）》（1921），取自中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究專題中心「臺灣百年歷史地圖」網站。

「七腳川」（*Cikasuan*）社此一部落在文獻資料現身並在地理空間上指出明確位置，大致是從西元 1632 年的西班牙統治時期西班牙天主教托鉢修會道明會傳教士哈辛托·艾斯奇維（Jacinto Esquivel）在〈艾爾摩莎島情況相關事務的報告〉對花蓮地區聚落、人群的記錄開始。西班牙統治時期西班牙帝國艾爾摩莎（*Hermosa*）曾將所轄北臺灣及噶瑪蘭地區分為三個省：淡水（*Tamchuy*）、噶瑪蘭（*Cabaran*）、哆囉滿（*Turoboan*）。哆囉滿（*Turoboan*）省中所含的十二個部落之一有 *Chicasuan*（*Borao Mateo*, J.E.（鮑曉鷗），1992；陳宗仁，2010），經考證推測可能是七腳川。西元 1630 年代至 1650 年代荷蘭統治時期荷蘭王國聯合東印度公司福爾摩莎（*Formosa*）有關七腳川部落的記載，僅有日本人中村孝志所著的《荷蘭時代的臺灣番社戶口表》和移川子之藏、宮本延人、馬淵東一著的《臺灣高砂族系統所屬の研究》所採錄的口傳資料，荷蘭人將七腳川歸類不屬於卑南地方集會區管轄之卑南以北未歸順之部落，其拼音記載為 *Sicosuan*（胡政桂，2003；林素珍、林春治、陳耀芳，2005；翁佳音，2008）。

在其他外國人的相關文獻資料當中，西元 1803 年有一艘日本帝國德川江戶幕府順吉丸商船因為遭遇暴風雨導致船隻故障，漂流到臺灣花蓮秀姑巒溪口的 *チョプラン*（*cho-pu-ra-n*）（約當今花蓮縣豐濱鄉港口村和靜浦村一帶），為當地阿美族族人所救，船上九人在其後三年間陸續死亡，僅剩佐文助之³¹一人倖存，

³¹ 也有說其人名是名文助者或文助，參見佐文助之口述、秦貞廉（又名村上貞助）編輯，1940，

並於西元 1820 年返回日本帝國佐賀藩（肥前藩）長崎展輾回到故鄉松前府，長崎地方事務官秦貞廉在佐文助之從長崎旅行四十餘日返抵家門松前府時，途中由佐文助之口述其歷險經過，秦貞廉記錄後寫成〈享和三年癸亥漂流臺灣芝舞蘭島之記〉（享和三年癸亥漂流臺灣チョプラン島之記）一書，書中有一段提到當時秀姑巒溪的部落有チョプラン（cho-pu-ra-n）、アミサン（a-mi-sa-n）、チカシュワン（chi-ka-shu-wa-n）。根據臺灣總督府圖書館第五任館長山中樵等的考證，チカシュワン（chi-ka-shu-wa-n）按照發音來判斷，應該是七腳川（Cikasuan）；而我認為按照阿美語發音來推斷，チョプラン（cho-pu-ra-n）應該是芝舞蘭（Ci'poran），アミサン（a-mi-sa-n）應該是阿棉山（Amisan）。不過七腳川應該是在阿美族南勢阿美群的部落內，不應該出現在東海岸的阿美族秀姑巒阿美群部落中，也許是佐文助之聽錯或秦貞廉誤寫所致。而且從文獻資料上和口語傳說資料中，也不曾聽說七腳川曾遷徙到秀姑巒溪口海岸一帶（潘繼道，2003）。西元 1890 年加拿大籍蘇格蘭裔基督教長老教會牧師喬治·萊斯里·馬偕（George Leslie Mackay）³²來到後山的加禮宛地區，也拜訪了阿美族南勢阿美群的部落。馬偕在〈臺灣六記〉（From Far Formosa: The Island, Its People and Missions）記錄了當時東臺灣地區的，阿美族南勢阿美群的部落景象這在過去清朝時代的文獻資料中是看不到的，馬偕提到南勢番是屬於馬來人種，承認中國人的管轄權，有個中國軍官率領一隊大清帝國軍隊駐在平原中。他們的政治是部落式的，所有的人根據年齡而區分等級，共分為九級，而以五歲作為階級的區分斷限，每隔五年，長老團即辭職，另行組新的。每個團體都服從較上的一級，而每一階要擔任特殊的工作。全種族的酋長要由若干個團體的頭目中選舉出來。……有些村子有公共浴場。Chhit-kha-chhoan³³是個有 1000 人以上的村子，它也擁有公共浴場（Mackay, G. L. 著、MacDonald, J.A. 編、周學普譯，1960；潘繼道，2003）；Chhit-kha-chhoan 如果按照發音來判斷，像是閩南語的發音，應該就是指七腳川（Cikasuan）。

明朝時代漢人文獻資料中，西元 1661 年明朝延平郡王鄭成功將荷蘭聯合東

〈享和三年癸亥漂流臺灣芝舞蘭島之記〉（享和三年癸亥漂流臺灣チョプラン島之記），收錄臺北帝國大學圖書館內臺灣愛書會編輯，《愛書》第 12 輯：15—16、26—27、46—47、57，臺北州：臺灣總督府圖書館內臺灣愛書會；植松安、山中樵，1940，〈解說〉，收錄臺北帝國大學圖書館內臺灣愛書會編輯，《愛書》第 12 輯：11，臺北：臺灣總督府圖書館內臺灣愛書會；目前《享和三年癸亥漂流臺灣芝舞蘭島之記》有愛書本和川北本兩種版本。

³² 喬治·萊斯里·馬偕（George Leslie Mackay）的漢名叫偕叡理，為了感念馬偕為臺灣犧牲奉獻，噶瑪蘭族原住民還有姓偕的族人存在。

³³ 參見 George Leslie Mackay（馬偕）著、James Alexander MacDonald（約翰·亞歷山大·麥克唐納）編、周學普譯，1960，〈臺灣六記〉（From Far Formosa: The Island, Its People and Missions），收錄於《臺灣研究叢刊》第六十九種，臺北市：臺灣銀行經濟研究室。

印度公司逐出臺灣，以臺灣為反清復明的基地。其政權控制範圍仍以臺灣南部為主，對於臺灣東部的經營，大抵沿襲荷蘭人方式，於各社設立土官，令其自治。當時以卑南覓（Pimaba）為主的 46 社皆臣服。經濟方面亦承襲荷蘭聯合東印度公司贖社制度，不同的是控制管理較荷蘭聯合東印度公司為嚴，且直接向社商徵稅，等於已視臺灣東部為其領土之一部（孟祥瀚，1988）。表面上看來，荷蘭聯合東印度公司與明鄭政權皆轄有花蓮和臺東地區，然因交通險阻，其控制力諒亦時斷時續，花蓮和臺東仍可算是化外之地。

清朝時代漢人文獻資料所記載有關 *Cikasuan* 的，有西元 1685 年蔣毓英著《臺灣府志》其記載提及「直腳宣五社」，大清帝國政府首先以此為平原之中心並用以集合稱謂奇萊原野上的諸村落，但「直腳宣五社」尚未歸附於大清帝國繳納社餉。西元 1695 年高拱乾所著的《臺灣府志》提及「直腳宣五社」，西元 1712 年周元文所撰的《重修臺灣府志》也是提及「直腳宣五社」，由此可見高拱乾和周元文都是沿用蔣毓英的「直腳宣五社」說辭。而西元 1717 年周鐘瑄和陳夢林合著的《諸羅縣志》提及「直腳宣五社」和「竹腳宣」。但七腳川與花蓮地區的八個番社在西元 1695 年經由大雞籠通事賴科、潘冬前往招撫之下，大清帝國政府將之附在阿里山社收陸餉，並正式的歸附從屬諸羅縣所管轄；而從有歷史文獻記載開始，大清帝國亦花費了近十年的時間才終於將七腳川正式納入其行政區管轄範疇中，此時的集合稱謂亦因新的部落被發現、認識而有其轉化統稱為「新附生番九社」。西元 1722 年藍鼎元著的《東征集》之〈紀臺灣山後崇爻八社〉提到「竹腳宣」，不過可以發現花蓮地區原住民部落的集稱又再度轉換；該書中將新附諸羅縣之番社命番或太魯閣番為「*Cungaw*」一詞有所相關或引伸之意；

「*Cungaw*」一詞在阿美語語意中為紋面之意，大清帝國泛稱花蓮一帶番社為「崇爻」，應該是泛稱未開化仍有獵首習慣族群的統稱。西元 1736 年黃叔璥所著的《臺海使槎錄》提到「竹腳宣」或「即加宣」，西元 1740 年劉良璧所撰《重修福建臺灣府志》提到「竹腳宣」，西元 1745 年范咸著的《重修臺灣府志》提到「即加宣」或「竹腳宣」，西元 1764 年余文儀著的《續重修臺灣府志》提到「竹仔宣」。由此可以看出其一模一樣的記載及論述，其中不同處亦僅是「直腳宣」部落原音因音譯的原因則轉化成「竹腳宣」、「即加宣」、「竹仔宣」等名詞稱謂而已，但對其部落狀態或地理位置則一如往常並無進一步的闡述。在西元 1812 年噶瑪蘭廳的成立之後變有了轉化，西元 1831 年陳淑均所著的《噶瑪蘭廳志》提到「直腳宣」，西元 1837 年柯培元所撰的《噶瑪蘭志略》提到「直腳宣」；對此可以了解大清帝國對於南鄰的「崇爻」地域有更深一層的認識，並有進一步的開墾行為，以其所記載的地域集稱則愈趨符合地理相對位置，而從「崇爻八社」轉化通稱為「奇萊社番」一詞。這不僅意味著「奇萊社番」較「直腳宣五社」、「崇爻八社」等聚合型集稱，更具有其獨立地域群之地位和代表，亦明白的指涉出座落於花蓮奇萊平原上有哪些部落、其住民之屬性為何等等的意涵存在，但仍顯示大清帝國政府對於這些番社的管轄概念仍停留在一個徵收社餉的單位集稱。

西元 1871 年，琉球王國太平山（宮古群島）人和八重山群島人遇到颱風漂到臺灣鳳山縣阿猴瑯嶠（恆春半島）的北瑤灣（即八瑤灣，在現今屏東縣滿州鄉九棚灣），其中 54 人遭排灣族原住民高士佛社、牡丹社人殺害；西元 1873 年，又發生日本帝國小田縣（現今日本國岡山縣小田郡）民佐藤利八等 4 人，因船遭風漂到臺灣後山馬武窟³⁴（現今臺東縣成功鎮與東河鄉交界處），被生番所劫，於是日本帝國政府以生番乃「中國化外之民」，並運用李仙得（Charles William Joseph Émile Le Gendre）的「臺灣番地非中國所屬論」，及對臺灣的情報與策略，出兵進犯高士佛社、牡丹社生番。西元 1874 年牡丹社事件³⁵後，大清帝國政府命令福建船政總理大臣沈葆楨前來臺灣視察，並把「開山撫番」作為經營臺灣的第一要務，開通臺灣後山番界道陸，分北、中、南三路進行。以招徠漢族墾民加速臺灣後山的開發，而且這些開發或多或少武裝殖民的意味。西元 1875 年羅大春著的《臺灣海防並開山日記》提到「七腳川」，在此同時，大清帝國把原來專管臺灣縣、鳳山縣兩縣下各部落村社（現今臺南縣、高雄縣、高雄市及屏東縣境）的特殊官署「臺灣府南路理番同知」改為「臺灣府南路撫民理番同知」，並移置卑南，同知所在稱為廳，故又被簡稱卑南廳³⁶，*Cikasuan* 變改由臺灣府南路撫民

³⁴ 馬武窟的阿美語古名稱爲 *Maloalong*，後來漸漸被改稱 *Fafukod*。

³⁵ 琉球王國自明朝永樂年間起為中國的藩屬國，西元 1609 年日本帝國薩摩派遣將近三千名兵力，攻入琉球王國，但日本帝國德川江戶幕府僅准許薩摩割據北方的奄美五島（即鬼界島、德之島、奄美大島、沖永良部島和與論島），保留琉球王國以便利用琉球對中國貿易。而琉球王國自此喪失獨立自主性，亦受日本帝國薩摩藩支配。自此琉球王國處於「中日（薩）兩屬」狀態，一方面接受中國冊封並進行朝貢貿易，同時國政受到日本帝國薩摩藩的控制。西元 1871 年 10 月 18 日琉球王國太平山（宮古群島）和八重山群島的船難者遭臺灣鳳山縣阿猴排灣族原住民出草殺害，後來稱為八瑤灣事件。西元 1874 年 5 月 8 日到 7 月 1 日日本帝國因而派軍隊出兵攻打臺灣鳳山縣阿猴原住民部落的軍事行動，後來稱為牡丹社事件。隨後中日兩國的外交折衝開始展開，中日兩國在西元 1874 年 9 月 22 日簽訂中日北京專約，大清帝國政府趁機向世界各國宣示其擁有臺灣主權，打斷他國對臺灣的覬覦；相對的其所「失」為，當大清帝國向日本帝國承認日本帝國出兵行為是「保民義舉」時，顯然同時也承認琉球王國漂民為日本帝國國民。西元 1871 年日本帝國在全國實施廢藩置縣，琉球王國被當作令制國編入鹿兒島縣。西元 1872 年日本帝國完成了所謂「第一次琉球處分」作業，宣布琉球王國是日本帝國的領土，結束了其與日本帝國的朝貢關係，設置琉球藩，封琉球王國國王尚泰為琉球藩藩王，正式侵佔琉球王國。西元 1879 年 3 月 11 日琉球藩被廢除編入鹿兒島縣。當在西元 1879 年 4 月 4 日，日本帝國政府完成了所謂「第二次琉球處分」作業後，琉球王國一夕間轉變成「沖繩縣」，大清帝國這時才驚覺到他的琉球王國藩屬國消失了。

³⁶ 有關大清帝國行政區體系研究當中，有人認為卑南廳未必完全符合大清帝國地方行政區，所以不算完全的地方行政區。有可能是臺灣府的派遣單位「分防廳」形式，臺灣府南路撫民理番同知原駐地在臺灣府，派駐在卑南地方。因此卑南廳在大清帝國地方行政區角色認定還有待研

理番同知管轄。西元 1879 年夏獻綸所著的《臺灣輿圖》有提到「七腳川」；而西元 1888 年 12 月 7 日，由福建臺灣巡撫劉銘傳改「臺灣府南路撫民理番同知」為「臺東直隸州」，此時 *Cikasuan* 改由臺東直隸州管轄。西元 1894 年胡傳所撰《臺東州采訪冊》也提到「七腳川」，而從羅大春、夏獻綸、胡傳所書寫的文獻當中，「奇萊社番」一詞又被「南勢番」一詞所取代而成為該區域的統一集稱；該集稱當中所包含的七個部落名稱當中的「七腳川」一詞，其漢文譯名則是一直延續至今仍在使用；因為大清帝國統治勢力的深入，將「七腳川」納入一般普通行政區「臺東直隸州」管轄。而直到西元 1895 年 5 月 21 日因中日甲午戰爭大清帝國戰敗，後來簽訂中日馬關條約割讓臺灣給日本帝國，臺灣臺東直隸州所有文武官員撤防內渡回中國而結束臺東直隸州的管轄（潘繼道，2003；胡政桂，2003；林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。

在西元 1895 年日本帝國政府管轄統治臺灣之前，日本帝國政府就曾派遣多位專家學者前往臺灣做有系統的自然資源調查，以便應付正式接收臺灣的種種考驗。事實也證明日本帝國政府的決定是加速了對其統領臺灣的認知和步調。在日治時代日本文獻資料當中，在西元 1895 年 5 月 21 日公布《臺灣總督府假條例》與《臺灣總督府假條例制定》，提供相關政令的法源，並於西元 1895 年 6 月 28 日公布《臺灣島地方假官制制定件》，西元 1895 年 7 月 3 日公布《地方官假官制制定件》來劃設地方行政區，以清廷時期的三府一直隸州為基礎，化分三縣一廳，但這樣的劃分卻受限紛擾的臺灣社會，無法有效實行。在當時，七腳川是歸屬臺南縣臺東支廳管轄。西元 1895 年 8 月 25 日到西元 1896 年 3 月 30 日期間，臺灣總督府針對新竹以南的地區因為接管上的困難，需要軍方於地方治理上的配合，於是廢止臺灣縣及臺南縣，成立「臺灣民政支部」與「臺南民政支部」，下設「出張所」；在當時，七腳川是歸屬臺南民政支部臺東出張所管轄。西元 1896 年 4 月 1 日到西元 1897 年 6 月 9 日期間，臺灣總督府評估全臺民情趨於穩定，於是恢復三縣一廳，但臺灣縣改為臺中縣，這個更名的動作，也正式產生「臺中」這個地名，而「出張所」也全部調整成「支廳」；在當時，七腳川是歸屬臺南縣臺東支廳管轄。西元 1897 年 6 月 10 日到西元 1898 年 6 月 17 日期間，由於三縣一廳的行政空間過於龐大，於是有分化的動作，臺北縣分割出部份新竹縣、宜蘭廳，臺中縣分出部份新竹縣，臺南縣分出嘉義縣、鳳山縣、臺東廳，而下屬機構廢止「支廳」，改為「辦務署」；在當時，七腳川是歸屬臺東廳奇萊辦務署管轄。西元 1898 年 6 月 18 日到西元 1901 年 4 月期間，此行政結構，卻受限於臺灣總督府財政困難，需要精簡地方行政組織，因此又將獨立出來的三個縣予以回併，形成維持著「三縣三廳」的行政區；在當時，七腳川是歸屬臺東廳奇萊辦務署管轄（潘繼道，2003；胡政桂，2003；林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。在西元 1900 年田代安定編撰的《臺東殖民地豫察報文》（1900）提到「七腳川」

究；另外卑南在有些文獻資料寫作埤南，卑南廳在有些文獻資料寫作埤南廳。

部分，僅有論及七腳川社的人口戶數計有 360 戶，總人口數為 1628 人的數據資料。西元 1901 年 5 月 25 日到西元 1901 年 11 月 8 日期間，分劃臺南縣，增設恆春廳，分支機構「縣」級保留辦務署，而「廳」級改為「出張所」；在當時，七腳川是歸屬臺東廳花蓮港出張所管轄。西元 1901 年 11 月 9 日到西元 1909 年 10 月 24 日期間，臺灣總督府以辦務署負責地方政務，而縣及廳介於總督府與辦務署之間，造成行政事務上的欠缺靈活，而廢止「縣」及「辦務署」，於總督府下設「廳」之行政單位，「廳」下設「支廳」，廳治同廳名，廳治中心不再設支廳；在當時七腳川是歸屬臺東廳花蓮港支廳³⁷管轄（潘繼道，2003；胡政桂，2003；林素珍、林春治、陳耀芳，2005）；西元 1909 年 10 月 25 日，臺灣總督府以敕令 282 號公布〈臺灣總督府地方官官制〉的改革，將東部的臺東廳分為臺東廳和花蓮港廳，七腳川是歸屬花蓮港廳花蓮港支廳管轄，加上西元 1908 年 12 月 13 日到 1909 年 3 月 16 日發生七腳川事件，之後臺灣總督府把七腳川社改為吉野村，七腳川的名字才從歷史上消失。

第二節 亦敵亦友的關係—七腳川與鄰近部落及族群關係

清朝時代和日治時代的東臺灣各族群關係，由於各社群居住的位置並非恆常固定，尤其是太魯閣蕃遷移頻繁，族社的遷移往往牽動彼此之間的關係，其互動關係常隨著空間和時間改變、部落之間有無「共同利益」等因素而變化。故各社之間非恆常一定仇敵或和平狀態，因此東臺灣各族群彼此之間的關係，必須在動態的狀況中去瞭解（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。本篇論文探討的七腳川社，位居在花蓮奇萊平原地區，若環顧七腳川社地理空間的四周，外太魯閣蕃位於七腳川社北方山區，東面則為南勢蕃六社（包括荳蘭社、薄薄社、里漏社等），東北方有噶瑪蘭人加禮宛社，南方木瓜溪流域山區內則有木瓜蕃，木瓜溪上游流域則有內太魯閣蕃巴托蘭社各社。從這些各族群的居住位置來看，除了同族的南勢蕃各社性情較為溫和，七腳川社四周圍均是善於狩獵且有出草文化習慣的太魯閣蕃，各族群再擴展領域時，不免會與其他族產生空間上的糾葛和利害衝突，七腳川社便是在這種環境下養成相當強悍的民族個性（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。本節以逆時針方向的方式來探討七腳川社，依照方位順序為：外太魯閣蕃、內太魯閣蕃巴托蘭社、木瓜蕃、南勢蕃三蕃社（荳蘭社、薄薄社、里漏社）、噶瑪蘭人加禮宛社，而七腳川社在花蓮奇萊平原上與各族群及部落之間的互動關係敘述如下。

一、七腳川社與外太魯閣蕃的關係：

在日治時代一般所謂太魯閣蕃，有分為居於三棧溪、立霧溪下游及和平溪下

³⁷ 明治 36（西元 1903）年 11 月設「花蓮港支廳」和「璞石閣支廳」，仍隸屬「臺東廳」管轄。

游者稱爲外太魯閣蕃或太魯閣蕃外社；外太魯閣蕃還可以細分爲位於北方的七腳籠社、石碇社，和立霧溪出海口及外圍的得其黎社、古魯社、九宛社。而居於立霧溪中、上游者稱爲內太魯閣蕃或太魯閣蕃內社；內太魯閣蕃又可以細分位於立霧溪中、上游的內社，和位於木瓜溪中、上游的巴托蘭社。南北蕃社之間各有不同的利害關係，內太魯閣蕃和外太魯閣蕃又彼此不和，日治時代初期日本人類學者森丑之助認爲他們的勢力都微不足道（森丑之助著、楊南郡譯，2000）。其中外太魯閣蕃爲了維持自己的社群勢力，特別抑制內太魯閣蕃的勢力，不願見到日本人和漢人接近內太魯閣蕃，內太魯閣蕃所需物資全由外太魯閣蕃供應，以防止內太魯閣蕃勢力坐大。

清朝時代的太魯閣蕃勢力並不強大，大清帝國政府利用太魯閣蕃勢力打擊噶瑪蘭番加禮宛社和阿美族南勢阿美群的勢力以擴大漢人的利益，大清帝國政府的「以番制番」政策使太魯閣蕃勢力壯大，但是還未能入侵到南方花蓮奇萊平原上（森丑之助著、楊南郡譯，2000）。太魯閣蕃趁協助加里宛之役，將原本盤據中央山脈東側的勢力，擴張到三棧溪以北、新城海岸，並向南擴展到加禮宛山，使新城附近和古魯山、九宛山一帶成爲其活動之地（潘繼道，2002）。日治時代在相良長綱擔任臺東廳廳長時，將蕃地事務委由臺東廳總務課掌理，不願讓倡言處罰處刑的警察官大量進入蕃社內引起恐慌，堅持一貫的綏輔政策，使得長太魯閣蕃高漲，後因經濟成效緩慢，使得相良長綱飽受批評（王學新譯，1998）。

由於太魯閣蕃和木瓜蕃是當時最強大的族群，常集體對其他社進行襲殺行動，故當地治安的根源就是如何有效遏止鬥爭殺害事件層出不窮（王學新譯，1998）。反觀七腳川社無此類問題，日本帝國政府從統治臺灣以來即仿效大清帝國政府對付噶瑪蘭蕃加禮宛社之例，藉助七腳川社與太魯閣蕃和木瓜蕃的仇敵關係，對付太魯閣蕃的侵擾行爲。根據太魯閣族耆老口述，有關太魯閣蕃仇敵關係：第一是德克達雅群（*Tkdaya*³⁸），第二是阿美族七腳川社，第三是日本人、第四是漢人（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。而七腳川社與太魯閣蕃敵對的原因，從加禮宛事件之後，太魯閣蕃勢力向北擴展至七腳川溪上游，造成七腳川社的生活空間常遭太魯閣蕃侵入以至發生衝突。臺灣總督府認爲其他社屢遭太魯閣蕃殺害，對於臺東廳花蓮港出張所而言是治理上的一大難題；這個難題一直等到第5任臺灣總督佐久間左馬太上任後，制定「五年理蕃計畫」，發動太魯閣戰爭，利用臺東輕便鐵路和輕便鐵路北埔線進行軍事行動的運輸，才降服太魯閣蕃。

二、七腳川社與內太魯閣蕃巴托蘭社的關係：

巴托蘭社是內太魯閣蕃的一部分，分布於木瓜溪上游，一共有五個蕃社成爲一小群，總稱「巴托蘭蕃」。內太魯閣蕃一直受到外太魯閣蕃牽制，而內太魯閣

³⁸ 德克達雅群（*Tkdaya*）就是日治時代的木瓜蕃，*Tkdaya* 爲太魯閣語、賽德克語、泰雅語。

蕃巴托蘭社是最貧弱的一小群，與下游的木瓜蕃是世仇，而且與強敵平地蕃對峙，形式對自己很不利。後來經過臺東廳斡旋，內太魯閣蕃巴托蘭社與木瓜蕃、平地蕃的社群和解了。內太魯閣蕃巴托蘭社自古以來就被四面強敵環繞，生計困苦。日本軍隊佔領臺灣東部後，他們受到臺灣總督府懷柔政策的恩惠，從日本人那邊直接獲得物資的供應，但因為外太魯閣蕃對於日本人的態度趨漸強硬，他們對於日本人的態度也變得相當曖昧。而內太魯閣蕃巴托蘭社仍然和內太魯閣蕃、外太魯閣蕃有聯絡，彼此間關係非常密切但缺少共同利益關係（森丑之助著、楊南郡譯，2000）。內太魯閣蕃巴托蘭社和七腳川社極少往來，稱不上和平相處，也絕非敵對關係，主要是因為該社居住在木瓜溪上游，過去木瓜蕃與他們是世仇，阻擋其下山的路徑，也限制了他們的活動範圍，故內太魯閣蕃巴托蘭社並未密切往來。而日治時代日本修築巴托蘭隘勇線後，乃命令其關係疏遠的七腳川社人和平原上其他社人的壯丁，為其防守巴托蘭隘勇線。

三、七腳川社與木瓜蕃的關係：

清朝時代的木瓜蕃要比居住在立霧流域的太魯閣蕃勢力強大，太魯閣蕃與木瓜蕃祖先雖然是同源，過去也有通婚的情形，日治時代初期已因一些誤會斷絕往來（王學新譯，1998）。日治時代其勢力沿伸到南方平地，威脅往來於花蓮港和馬太鞍的阿美族人（森丑之助著、楊南郡譯，2000）。日治時代木瓜蕃和太魯閣蕃同為高山蕃人，屢次侵犯東方相隔數里的阿美族太巴壠社和平埔族，木瓜蕃和七腳川社相距 1 日里（1 日里約 3.927 公里）多，他們一向與七腳川社辦理供需物品，地點主要在吳全城西南不到 3 日里的地方，為其交易場所，此外不往他處，關係至為親密，除非特殊任務，木瓜蕃人不踏出吳全城以北之地。但後來因為發生七腳川社人因為入山打獵遭到木瓜蕃槍殺且馘首，造成七腳川社人與木瓜蕃進行戰鬥，隨後臺東廳派主事補大澤茂吉往該地出差以事綏撫，之後木瓜蕃又與七腳川社人往來交際頻繁。而七腳川社與木瓜蕃的關係是建立在生活物品交換頻繁而往來，雖然木瓜蕃和太魯閣蕃同屬一族群，但卻與七腳川社關係相當親密，因此甚至有木瓜蕃因長期和阿美族往來，部分木瓜蕃人被阿美族同化的說法（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。

四、七腳川社與南勢蕃三蕃社（荳蘭社、薄薄社、里漏社）的關係：

七腳川社與荳蘭社的關係向來不和，但是頭目之間有往來，一般人是相往來（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。七腳川社過去與荳蘭社有土地上的糾紛，後來雙方頭目講定爭奪的方法，七腳川社贏了之後，其領域擴大到今日花蓮縣吉安鄉黃昏市場之處（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。日治時代七腳川社和花蓮港沿海諸社相比，七腳川社稱的上是生活富庶的部落，荳蘭社，里漏社一帶的阿美族比較窮，因為里漏社人會製鹽，七腳川社人會去買鹽（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。至於荳蘭社、薄薄社、里漏社三社彼此之間的關係雖有往來膽不密切，尤其荳蘭社、薄薄社視里漏社為「漂流的人」，並不願意和里漏社的人

通婚（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。但荳蘭社、薄薄社、里漏社三社在戰爭中常結為同盟，共同對抗強大的七腳川社的勢力（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。因此七腳川社雖與荳蘭社、薄薄社、里漏社屬文化相近的阿美族，並不代表七腳川社與荳蘭社、薄薄社、里漏社往來密切或處於友好狀態，反倒是七腳川社和屬於「異族」的木瓜蕃因為交易而關係密切。

五、七腳川社與噶瑪蘭人加禮宛社與撒奇萊雅人竹窩宛社的關係：

加禮宛社的噶瑪蘭人原來居住在宜蘭地區，因為漢人移民移入宜蘭地區的關係，土地被漢人侵奪，於是往南方花蓮奇萊平原發展。加禮宛社位於花蓮港以北軍威、十六股（新復興庄）、三仙河（新復成庄），加禮宛社各社為熟番地，風俗較為豐富。清朝時代因為大清帝國軍隊屢次勒派索詐，漢人勢力尾隨而至，為了與漢人作生存競爭，噶瑪蘭人加禮宛社乃和撒奇萊雅人竹窩宛社（巾老耶社）聯手，和綜容漢人奪取族人土地的大清帝國軍隊對抗。在加禮宛事件中，七腳川社因為自身利益考量下，協助大清帝國軍隊，阻絕木瓜蕃無法與噶瑪蘭人加禮宛社聯絡，並截殺撒奇萊雅人竹窩宛社人。加禮宛事件後，噶瑪蘭人加禮宛社被大清帝國政府遭到遷社，勢力衰微，甚至還遷居於更南方秀姑巒溪出海口一帶（森丑之助著、楊南郡譯，2000）。而七腳川社勢利則跨過七腳川溪，勢力更向北推展進新城鄉並佔有七腳川溪上游，但後來再日治時代因為七腳川溪上游遭到太魯閣蕃佔領，使得七腳川社和太魯閣蕃的關係更緊張。

第三節 統治之道的策略——七腳川與理蕃政策

西元 1896 年 3 月 31 日臺灣總督府撤除軍政，4 月 1 日起於臺灣島施行民政，為與一般行政分離，理蕃事務參酌清朝時代大清帝國政府舊制設置撫墾署，其用意在於以撫育蕃民之法，開發樟腦、開墾、礦業等山地之復原。日本領臺之初，有關蕃政當時蕃政主義中有兩種論點：一、全滅主義；二、導化主義，由於全滅主義違反人道，也無法真正實施，因而最後採行較為可行的導化主義為主。對於導化主義，當時提出番政之方針包括：一、威壓為主；二、綏撫為主；三、威壓為主、綏撫為輔；四、綏撫為主、威壓為輔；五、綏撫與威壓並行。在這五種方針中第五種方針乃恩威並行，被視為上乘之乘，一方面化育教導綏輔之，另一方面則展示威力使之敬畏，並確信此種方針是可成功獲致理蕃成效，因而日治時代初期理蕃政策便在恩威並行的方針之下展開（藤崎濟之助，1988[1931]）。西元 1903 年臺灣總督兒玉源太郎為「殖產興業」開發山地而廢「撫墾署」，兒玉源太郎總督因鎮壓漢人抗日運動已耗費過多氣力，暫緩採取嚴厲的攻勢討伐蕃人，僅由日本警察指揮推進隘勇線包圍番蕃地，以警察取締維持達成整頓山地的目的，蕃人事務改由臺灣總督府民政部警察本署內的「蕃務掛」負責，由臺灣總督

府民政部警察本署警視總長專管，說明臺灣總督府在理蕃政策時希冀引入警察力量，維護山地治安之考量（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。

對臺灣總督府而言，東臺灣臺東廳花蓮港支廳的太魯閣蕃一直是統治上的一大問題，由於臺東廳花蓮港支廳不斷有太魯閣蕃殺害其他族群的事件發生，致使親自召見太魯閣蕃漢人通事李阿隆，但是李阿隆仍然無法有效勸誘太魯閣蕃歸順日本人。日俄戰爭前夕，日本帝國政府爲了開發新財源，以支應戰爭所需的經費，企圖以武力開闢臺灣北部的新原料採取區，過去隘勇線平時以防守爲主的固定設施，隨著日本帝國政府積極謀求樟腦原料，而具備「攻」、「守」的性質，以隘勇線的推進和交易及授產爲手段達到發揮操縱的效果。此時隘勇線的推進行動，主要以霧社番山腳地區的勢力範圍內爲主，其中西元 1904 年臺東廳廳長相良長綱去世，森尾茂助繼任臺東廳廳長之後，把臺東廳轄內的「蕃人」、「蕃地」事務，由臺東廳總務課改爲臺東廳警務課來專管，過去警察官是專爲保護日本人而設立，在蕃務上僅是撫蕃官吏而已，但此一改變將之由綏撫轉爲取締。而臺灣總督府一面在東臺灣山區擴大樟腦事業，一面對蕃人的武器供應也開始設限。森尾茂助希望藉由官方的全權掌握操控，壓制太魯閣蕃勢力的發展。

對於東臺灣的理蕃策略，西元 1904 年森尾茂助上任臺東廳廳長之後，對付太魯閣蕃的主要手法採取了以「平地蕃」對付「高山蕃」的策略。七腳川社過去一直是太魯閣蕃強勁對手，臺東廳廳長森尾茂助便藉由他們之力量制衡太魯閣蕃。西元 1906 年，陸軍大將佐久間左馬太出任第 5 任臺灣總督，上任後其理蕃政策以謀求早日掃盪「生蕃」，俾促進「蕃地」富源及經濟的開發，將臺灣總督府民政部警察本署的「蕃務掛」提昇層級爲「蕃務課」，隨後臺灣總督府對於理蕃政策採取日趨積極且態度強硬。西元 1907 年有了以「甘諾政策」³⁹爲中心的「五年理蕃計畫」，臺灣總督佐久間左馬太的「五年理蕃計畫」主要是開闢「蕃地道路」五年計畫，亦即在「北蕃」地鑿開十條包圍隘勇線和一條經中央山脈貫通南北達七十里的縱貫隘勇線。西元 1908 年 5 月臺灣總督府祕書官齋藤參吉在擬定蕃地政策呈報給總督時，針對實行的方法提到：蕃地歸於平時，可沒收蕃人的槍械和彈藥，使之不具危險性的普通人。由此可以看出，從佐久間左馬太繼任臺灣總督之後制定「五年理蕃計畫」，以高壓手段對付原住民；西元 1907 年臺灣總督府依「蕃地經營方針」五年計畫，推進隘勇線，這一年正是理蕃政策面臨巨大轉變的一個關鍵年代，也是七腳川事件發生前一年（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。

臺灣總督府的理蕃政策從原本採取綏撫懷柔改取日趨積極且態度強硬，也與

³⁹「甘諾政策」就是以引誘的方式使讓原住民甘心承諾在其境內設置隘勇線，然後以雄厚之武力壓制原住民，使其不敢再騷擾及引發抗日事端。

當時日本國勢的發展和國際樟腦價格暴漲的經濟動機關係密切。西元 1906 年到 1915 年之間，日本因為日俄戰爭和第一次世界大戰前期的關係，正好是日本的帝國主義邁進昂揚的發展時期，也促使日本的軍國主義抬頭。而日本帝國政府相當積極推行中國侵略政策，而日本帝國南方唯一的殖民地臺灣扮演農業支援工業的角色。像是歐洲興起的賽璐珞（Celluloid Nitrate）⁴⁰工業後，樟腦成爲軍需化學的必需原料，也是臺灣總督府在臺灣積極推動理蕃政策的原因。西元 1906 年第一次太魯閣事件之後，臺灣總督府總督官房祕書課課長兼臺灣總督府民政部警察本署代理警視總長大津麟平視察臺東廳轄內狀況，之後回覆第 5 任臺灣總督佐久間左馬太在《大津代理警視總長視察臺東廳管內復命書》提出治理臺東廳內事務的看法（伊能嘉矩編、陳金田譯，1999：387-389）。其中提到修築中央山脈橫貫道路的構想，欲藉由東西橫貫的道路幫助臺東地區的開發，並提到四條可通行的道路路線規畫：一、臺東廳拔仔庄至南投廳集集；二、臺東廳璞石閣或新開園經八通關至南投廳濁水溪岸；三、臺東廳卑南經大湍社至阿猴；四、臺東廳花蓮港溯木瓜溪經霧社至南投廳埔里社。當中第一至第三條路線根據調查過去已有通行之事跡，其中又以第一條路最容易通過，第四條似可通行但仍詳細勘查。除此之外，大津麟平對於臺東廳轄內的交通也提出須築港和鋪設鐵路改善的構想，但因經費龐大，仍以橫貫公路作爲優先考量；另外也提到賀田組墾殖會社計畫敷設輕便鐵路，希望能早日實現。他對於行政區的看法，認爲臺東地區平原東西五，六里，南北六十餘里，等於西部四、五廳。但廳所在地卻在南方，應以璞石閣爲界分爲兩廳，否則須要給予支廳長更多的權力（伊能嘉矩編、陳金田譯，1999：387-389）。後來因爲日本警察對於七腳川部落人在輪調防守威里（Wili）隘勇線⁴¹和巴托蘭（Patolan⁴²）隘勇線勤務分配不公平，且輪調防守隘勇線勤務影響七腳川部落人的生活和經濟，加上日本警察又不按時發放薪水給擔任隘勇的七腳川部落人，在處於這種勞役不均和勞資糾紛狀態下，七腳川部落人選擇相偕逃走。西元 1908 年 12 月 13 日到 1909 年 3 月 16 日發生七腳川事件，臺灣總督府在七腳川事件後對七腳川部落人實施集團移住政策，也開始著手實施下一波的東臺灣開發政策，最後在西元 1909 年 10 月 25 日臺灣總督府以敕令 282 號公布〈臺灣總督府地方官官制〉，將臺灣東部的臺東廳分爲臺東廳和花蓮港廳，⁴³第二次世界大戰後，臺灣省行政長官公署將臺東廳改爲臺東縣、花蓮港廳改爲花蓮縣，臺灣東部的地方行政區劃分就一直維持到今日。

⁴⁰ 賽璐珞（Celluloid Nitrate）是合成樹脂的名稱，是歷史上最古老的熱可塑性樹脂，以硝化纖維和樟腦等原料合成，被做爲象牙的替代品開發。

⁴¹ 威里隘勇線又稱北埔隘勇線；威里（Wili）在日文文獻資料寫作ワイリー，Wili 爲太魯閣語。

⁴² Patolan 爲太魯閣語。

⁴³ 從臺東廳劃出花蓮港支廳和璞石閣支廳兩支廳轄區設立花蓮港廳，之後日治時代的東臺灣就一直維持臺東廳和花蓮廳兩個地方行政區。

第四節 小結

七腳川部落的地理空間位置座落在東臺灣花蓮地區奇萊平原上，屬於阿美族南勢阿美群部落（許木桂、廖守臣、吳明義，2001），從七腳川（*Cikasuan*）的阿美語探究了解，*Cikasuan* 的意思是指「有很多木柴的地方」。由於臺灣原住民族沒有發展文字系統，除了透過七腳川（*Cikasuan*）的阿美語意思之外，其餘的部分僅能靠外族的文獻資料敘述，來拚湊有關七腳川的圖像。外族的文獻資料因為少了原住民觀點，文獻資料呈現不少誤解或非事實的敘述，但仍有些描述可以作為研究參考。接著透過文獻資料的整理，有關七腳川在文獻資料中的地名變化如下：

表 2-1 七腳川地名變遷

年代	地名	資料出處	作者	作者族別
西元 1630 年代	Chicasuan	艾爾摩莎島情況相關事務的報告	哈辛托·艾斯奇維（Jacinto Esquivel）	西班牙人
西元 1630 年代至 1650 年代	Sicosuan	一六五〇卑南北部未歸附十四番社	荷蘭王國聯合東印度公司編	荷蘭人
西元 1685 年	直腳宜五社	臺灣府志	蔣毓英	漢人
西元 1722 年	竹腳宜	東征集	藍鼎元	漢人
西元 1736 年	即加宜	臺海使槎錄	黃叔瓚	漢人
西元 1764 年	竹仔宜	續重修臺灣府志	余文儀	漢人
西元 1803 年至 1820 年	チカシュワ（chi-ka-shu-wa-n）	享和三年癸亥漂流臺灣芝舞蘭島之記	佐文助之口述	日本人
西元 1831 年	直腳宜	噶瑪蘭廳志	陳淑均	漢人
西元 1875 年	七腳川	臺灣海防並開山日記	羅大春	漢人
西元 1890 年	Chhit-kha-chhoan	〈臺灣六記〉	喬治·萊斯里·馬偕（George Leslie Mackay）	加拿大人
西元 1900 年	七腳川	臺東殖民地豫察報文	田代安定	日本人
西元 1911 年	吉野	臺灣總督府令第五十六號	臺灣總督府	日本人
西元 1948 年	吉安	花蓮縣志	苗允豐、駱香林編	漢人

資料來源：苗允豐、駱香林編，《花蓮縣志》（1974）、Borao Mateo, J.E.（鮑曉鷗），〈西班牙時期的臺灣（1626-1642）〉（1992）、胡政桂，《七腳川（Cikasuan）社的研究》（2003）、林素珍、林春治、陳耀芳，《原住民重大歷史事件－七腳川事件》（2005）、翁佳音，〈荷蘭時期原住民分佈研究回顧〉（2008）。

從表 2-1 可以發現七腳川部落西治時代和荷治時代裡，推測應該有跟西班牙人和荷蘭人在探險活動時接觸過或是從別的部落打聽過，因此在西班牙文獻有留下 Chicasuan、荷蘭文獻有留下 Sicosuan 這些關於七腳川的地名，但因為時間距離現在遙遠，且西班牙文獻和荷蘭文獻還沒有完全翻譯成中文，因此還難再繼續深入了解西班牙人、荷蘭人和七腳川部落之間互動關係。反觀明鄭時代漢人文獻還沒有出現七腳川，而清朝時代漢人文獻出現直腳宜五社，反映大清帝國政府只把七腳川停留在徵收社餉區域的部落集稱，後來清朝時代漢人文獻雖然有出現竹腳宜、即加宜、竹子宜，感覺僅像是阿美語的中文譯名略為不同，直到西元 1875 年羅大春著的《臺灣海防並開山日記》提到七腳川，七腳川才成為 Cikasuan 的常用中文譯名。另外日本人佐文助之提到的チカシュワン（chi-ka-shu-wa-n），按照發音來判斷像是阿美語的發音；加拿大人喬治·萊斯里·馬偕（George Leslie Mackay）提到的 Chhit-kha-chhoan，按照發音來判斷像是閩南語的發音，應該就是指七腳川（Cikasuan）；比較特別的是馬偕的七腳川發音是來自閩南語而不是阿美語，是否從漢族閩南人聽到有關七腳川的資訊，則需要更多文獻資料來分析判斷。在西元 1909 年七腳川事件之後，七腳川改名為吉野，隨後西元 1948 年吉野改名為吉安，七腳川因為七腳川事件的發生，在歷史的洪流上消失，成為一個共同記憶的歷史名詞。

七腳川在清朝時代和日治時代的東臺灣各族群和各部落的關係，起因於各社群居住的位置並非恆常固定，所以七腳川與鄰近部落及族群關係屬於動態變化。若以逆時針方向的方式來探討七腳川社與鄰近部落及族群關係，依照方位順序為：一、外太魯閣蕃與七腳川的關係呈現仇敵狀態；二、內太魯閣蕃巴托蘭社與七腳川的關係呈現非敵對但不是和平相處的狀態；三、木瓜蕃與七腳川的關係呈現有時會和平相處且會互相交易，但有時也會有互相殺害爭鬥狀態；四、南勢蕃三蕃社（荳蘭社、薄薄社、里漏社）與七腳川關係，荳蘭和七腳川關係向來不和，薄薄和七腳川關係是不太往來，里漏與七腳川關係是少數往來；五、噶瑪蘭人加禮宛社及撒奇萊雅人竹窩宛社與七腳川呈現敵對的關係。所以由此大概可以看出，七腳川與鄰近部落及族群關係，處於一種並非有承平時期的狀態，除了因為和木瓜蕃有進行交易之外，其他部分不全然是相處在和平共處之下，而且連荳蘭社、薄薄社、里漏社這三社屬於文化相近的阿美族，並非代表七腳川和荳蘭社、薄薄社、里漏社這三社往來密切。是否就是因為與鄰近部落及族群關係較為緊張，使得七腳川部落給予鄰近部落及族群的感覺就是相當兇悍，關於這一點仍有待更多文獻資料來研究證實此一觀點。

而臺灣總督府在日治時代初期制定理蕃政策，採行綏撫與威壓的手段，並且將「殖產興業」與理蕃政策企圖結合在一起，像是對於臺灣山地資源的樟腦事業開發，與當時日本國勢的發展和國際樟腦價格暴漲的經濟動機有關。而蕃人事務改由臺灣總督府民政部警察本署「蕃務掛」負責，在理蕃政策上引入警察力量以方便治理蕃人。隨後臺灣總督府的理蕃政策採行「平地蕃」對付「高山蕃」的策略，加上第 5 任臺灣總督佐久間左馬太上任後，理蕃政策採取日趨積極且態度強硬。西元 1906 年第一次太魯閣事件之後，臺灣總督府總督官房祕書課課長兼臺灣總督府民政部警察本署代理警視總長大津麟平視察臺東廳轄內狀況之後，在《大津警察本署長代理ノ臺東廳下視察復命書》提到修築通過中央山脈東西橫貫道路、建築港口、鋪設鐵路改善臺東廳交通的構想；另外也提到賀田組墾殖會社計畫敷設輕便鐵路，希望能早日實現；且認為因為臺東廳管轄區域較西部其他行政區面積廣大，臺東廳應分為兩廳行政區，對於治理東臺灣地區來說是比較適當。

第三章「線」：地表上的平行線—用生命鋪成的鐵路

日本帝國政府統治東臺灣之後，因為移民和經濟等因素關係，東臺灣陸地運輸政策重點首先放在鐵路系統上。本章的「線」指的是地表平行線—「臺東輕便鐵路」、「臺東線鐵路」、「花東線鐵路」的火車在歷史軸線移動的軌跡過程，從「線性」的概念透過歷史發展脈絡來回顧東臺灣鐵路系統，從中找尋有關阿美族原住民的線索，以便能夠了解阿美族原住民在花東線鐵路上的相關事項。

第一節 臺東輕便鐵路⁴⁴

西元 1899 年臺灣總督府曾將鐵路委託日本岩越鐵道會社經營，日本岩越鐵道會社技師長長谷川謹介曾計畫開設一條從花蓮港到卑南的鐵路，此計畫最後因為經費問題而停擺。後來這個鐵路計畫由賀田組墾殖會社部分實踐，所以有稱賀田組墾殖會社是花蓮港到卑南間鐵路開拓的先驅（Reginald Kann、鄭順德譯，2001）。西元 1899 年 12 月日本人賀田金三郎所主持的日本企業「賀田組墾殖會社」進入花蓮地區新城、壽豐一帶從事蔗糖與樟腦事業經營。賀田組墾殖會社向臺灣總督府申請吳全城至鳳林一帶的土地開墾，少有像稻米的糧食作物種植，而以經濟作物為主，例如甘蔗等「國策作物」，並在三年後依照「糖業獎勵規則」開始栽植甘蔗，賀田組墾殖會社於吳全城創設黑糖部，生產紅糖運銷日本。西元 1906 年賀田組墾殖會社為了從事開墾和蔗糖與樟腦資源輸送，賀田組墾殖會社從英國進口軌道預計在花蓮港到璞石閣間敷設 70 英里長的輕便鐵路（西村虎太郎編，1923），但是後來先在花蓮港到吳全城間敷設長度為 8 里 9 分的輕便鐵路⁴⁵，軌距 1 呎 7 吋半，使用 12 磅的軌條 60 里分（臺灣總督府鐵道部，1909：163），但是其他地方只能靠步行或牛車方式行動，這條花蓮港到吳全城間的輕便鐵路便成為東臺灣鐵路系統的濫觴。

西元 1906 年第一次太魯閣事件之後，臺灣總督府總督官房祕書課課長兼臺灣總督府民政部警察本署代理警視總長大津麟平視察臺東廳轄內狀況後在《大津警察本署長代理ノ臺東廳下視察復命書》回覆第 5 任臺灣總督佐久間左馬太提出建築港口和鋪設鐵路改善臺東廳轄內交通的構想，也提到賀田組墾殖會社計畫敷設輕便鐵路，希望能早日實現（伊能嘉矩編、陳金田譯，1997：387-389）。西

⁴⁴「臺東輕便鐵路」在日文文獻資料稱作「臺東輕便鐵道」或「臺東輕便軌道」、「臺東軌道」。

⁴⁵「輕便鐵路」又稱「輕便鐵道」、「輕便線鐵道」、「輕便線」，因動力多來自人力，所以也稱「人車軌道」、「手押軌道」、「手押輕便線」，「輕便鐵路車輛」稱為「臺車」、「手押臺車」、「輕便車」。

元 1908 年臺灣總督府民政部通信局局長兼臺灣總督府參事官鹿子木小五郎奉命到臺東廳調查在《臺東廳管內視察復命書》曾寫到：

……（西元 1908 年 1 月）12 日從花蓮港街到奇萊平原的隘勇線視察七腳川社，視察完再回花蓮港，往返路程有 8 里。13 日上午 10 時搭乘臺車從花蓮港出發，下午 1 時到達吳全城賀田農場、製糖場視查移民狀況，在此停留一夜，路程有 4 里。……（鹿子木小五郎，1985[1912]：13-14）。



圖 3-1 賀田組墾殖會社吳全城農場輕便鐵路

資料來源：拍攝者待查，《臺灣寫真帖》（1908）。

鹿子木小五郎奉命到臺東廳調查期間，也有搭乘賀田組墾殖會社的輕便鐵路臺車，在從花蓮港一路出發南下視察到卑南，他調查臺東廳後，在《臺東廳管內視察復命書》認為：

臺東五十里平原由原住民居住，而且人口稀少，今天還保存著太古時代的模樣，山嶺險峻對外交通不便，所以較少人來人往的壯況。這個地方沃野千里，都是荊棘草莽，又有瘴癘之氣充斥著，是個很容易生病的地方。如果來此移民來此的人，必須將多餘的勞力從事草原的開墾，將荊棘除掉改成良田，生病的狀況就會減少，原住民也比較不敢騷擾。要將臺東開發，當務之急就是要把人給移住過來，而把人移住過來之前，交通設施的整頓是首要的（鹿子木小五郎，1985[1912]：72-73）。

鹿子小五郎也在《臺東廳管內視察復命書》（1985[1912]）提及臺東廳築港的部分，也需要考慮到交通系統的聯絡性，也提到現在臺東廳內已經有打算進行鐵路工程的興建，若該鐵路興建完工後，花蓮港、卑南間的運輸時間將可以縮短很多（鹿子木小五郎，1985[1912]：102-103）。

西元 1908 年 7 月，臺灣總督府民政部以日圓 130,000 元向賀田組墾殖會社收購花蓮港到吳全城間的 8 里 9 分輕便鐵路，也宣告開始臺東輕便鐵路工程開始起動，臺東輕便鐵路從花蓮港為起點，到卑南街為終點，總長約 40 里（臺灣日日新報漢文版，1909）。總策畫單位為臺灣總督府民政部，工程單位為臺灣總督府民政部土木局，完成輕便鐵路的區段交由臺東廳管理（臺灣總督府鐵道部編，1909）。西元 1909 年 7 月 16 日臺灣總督府民政部將花蓮港—璞石閣間輕便鐵路委由臺灣總督府鐵道部敷設，依據同年 9 月 7 日達字第 43 號由臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所掌管。西元 1910 年 4 月 26 日臺東輕便鐵路交由正在進行臺東線鐵路工程的臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所管理（臺灣總督府鐵道部編，1910）；而輕便鐵路（軌道）原屬臺灣總督府民政部監理，依據西元 1909 年 10 月 25 日臺灣總督府訓令第 156 號改由臺灣總督府鐵道部掌管（臺灣總督府鐵道部編，1909：188）。



圖 3-2 臺東輕便鐵路馬太鞍溪橋

資料來源：拍攝者待查，《臺灣鐵道》第 5 號（1912）。

臺東輕便鐵路的建築工人為海岸蕃和山地蕃，每名工人工資 20 錢（臺灣日日新報漢文版，1909）。臺東輕便鐵路工程計畫在西元 1908 年由卑南街、花蓮港起南北兩端開動工，鋪設軌距間 2 尺線路。以南北物產交界的璞石閣為終點，建築路線材料則用附近山區的森林資源（臺灣日日新報漢文版，1908），有溪流的地方則架橋，離水面一丈（臺灣日日新報漢文版，1908）。臺東輕便鐵路工程狀況在北段部分工程方面，前面有提過臺灣總督府民政部以地方稅支付 130,000 元，於西元 1908 年 7 月購買賀田組墾殖會社在花蓮港到吳全城的輕便鐵路。西元 1908 年 11 月屬於南端部分工程由卑南為起點開始動工（臺灣日日新報漢文

版，1908）。以卑南的東海岸靠船的地方到鹿寮溪右岸，再由北絲鬮社，開鑿山腹（臺灣日日新報漢文版，1909），架橋至鹿草社，在中北絲鬮溪上架設北絲鬮橋（臺灣日日新報漢文版，1908），西元 1909 年 10 月行經鹿寮庄至里壠庄（臺灣日日新報漢文版，1909）。同時北段吳全城到馬太鞍之間的 18 里建設工程，分別依照吳全城至溪口、溪口至鳳林、鳳林至馬太鞍三個工程區依序動工，因地勢平坦，需要架橋的地方較少，而且枕木及橋梁中的木材，可以在附近平地森林中採伐，比較便宜方便，所以工程的進行較為迅速。但約雇的工人相繼得到風熱病，加上原住民的狀況不穩定，影響到木材提供狀況，完成日期是西元 1910 年 1 月。溪口到鳳林間距離 5 里 6 分，在西元 1910 年 2 月 20 日全部完成。鳳林到馬太鞍間距離 5 里 3 分，於西元 1909 年 2 月 13 日動工。動工後連日降雨，橋樑用的木材狀況不佳，加上鐵的價格上漲，工程一時沒辦法進行。後來經過磋商，完成時間是西元 1910 年 3 月 31 日竣工（臺灣總督府鐵道部編，1909）。西元 1910 年路線鋪設工程如北部的馬太鞍璞石閣間 28 里 5 分，加上里壠璞石閣間 25 里 2 分，合計 53 里 7 分。西元 1909 年年底，卑南里壠間 26 里 8 分已經完成（臺灣總督府鐵道部編，1911）。而其他工程區段也在西元 1911 年 5 月 14 日前已經完成，剩下迪佳璞石閣間於西元 1911 年 5 月 15 日完成（臺灣總督府鐵道部編，1911）。

西元 1911 年在卑南設立輕便鐵道事務所維護工程（臺灣總督府鐵道部編，1911），全線分為鯉魚尾璞石閣間、璞石閣卑南間兩區，配置兩名維護技師（臺灣總督府鐵道部編，1911）；其中由各區場長負責保護及維修路線（臺灣總督府鐵道部編，1910），實際工程由臨時約雇的原住民負責，加上支廳及沿線警察官吏派出所，辦理保線及其他車站相關事務（臺灣日日新報漢文版，1908）。臺東輕便鐵路從西元 1908 年開始興建到西元 1911 年竣工，這條路線沿著山麓地帶以避免洪水破壞，必要時經過河流時，選擇兩端最近的地方架設橋梁，以節省經費。而後隨著臺東線鐵路工程興建完工通車後，臺東輕便鐵路隨著臺東線鐵路通車路線跟著分段拆掉，臺東輕便鐵路在西元 1926 年 3 月 27 日在玉里站舉行臺東線鐵路全線通車典禮之後，同年就沒有臺東輕便鐵路的紀錄（臺灣總督府鐵道部編，1926）。除此之外，如西元 1914 年發生的第二次「太魯閣事件」，日本軍隊利用臺東輕便鐵路和輕便鐵路北埔線運送軍隊⁴⁶（豬口安喜編、陳金田譯，1999：427；原田倭編、宋建和譯，1999：385），這也是除了臺東輕便鐵路除了因為東臺灣開發時需要物資輸送需求外，也具有軍事任務的輸送功能。臺東線鐵路全線通車之後，臺東輕便鐵路隨即廢線停駛。西元 1916 年臺灣總督府民政部土木局計畫興建全長約 175 公里的指定道路花蓮臺東道，打算利用使用臺東輕便鐵路路線興建。西元 1920 年臺東廳將臺東輕便鐵路廢線後編入指定道路花蓮臺東道，西元 1927 年臺東廳鑑於原本穿梭山腳的臺東輕便鐵路廢線變更而成的指定道路

⁴⁶ 日本軍隊利用花蓮港到北埔間、花蓮港到吉野村間、花蓮港到木瓜溪間的輕便鐵路運送軍隊。

花蓮臺東道，過於迂迴曲折，路線條件不佳，請求臺灣總督府交通局派員修正路線及進行路線重測。並藉由昭和天皇裕仁即位（御大典）名義，發動里壠支廳內沿線阿美族人，利用農閑時期義務服勞役，最後在西元 1933 年指定道路花蓮臺東道全線開通，而臺東輕便鐵路也就從此隱沒在歷史長流中。

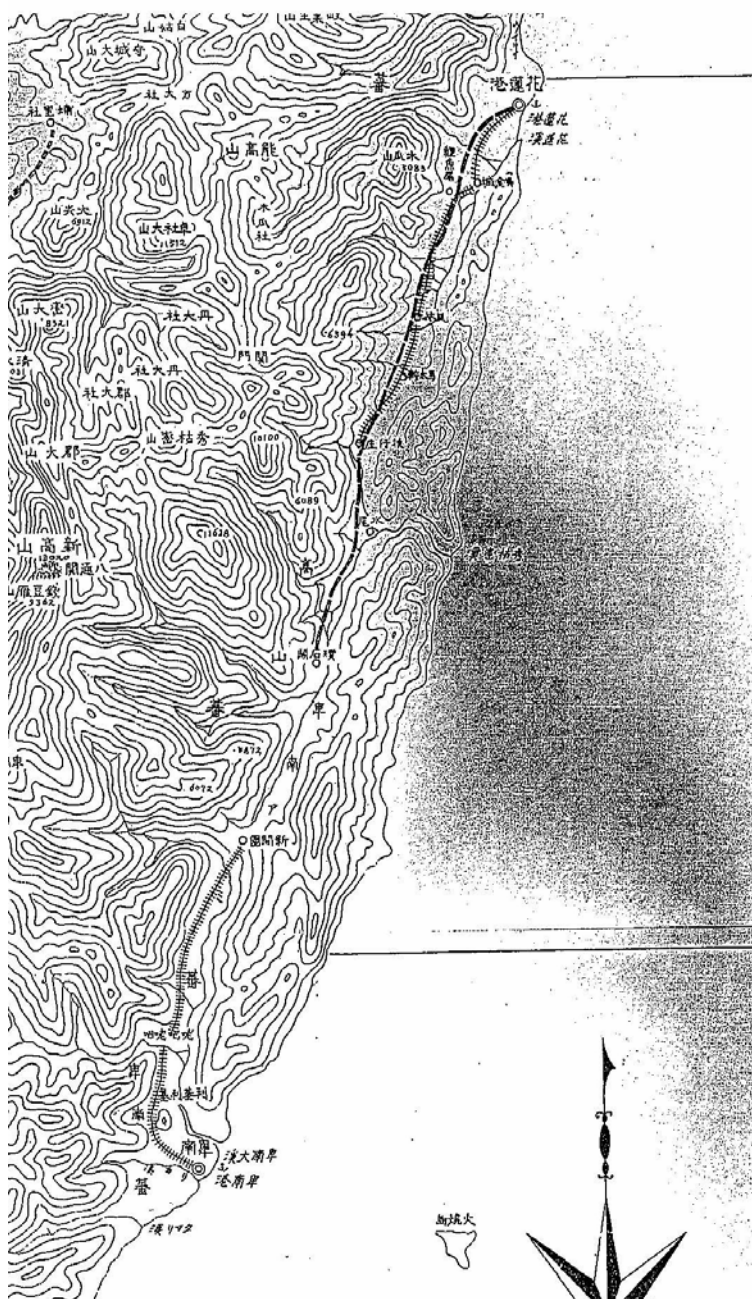


圖 3-3 西元 1908 年臺東輕便鐵路路線圖

資料來源：《臺灣總督府鐵道部第 10 年報》（1908）。

第二節 臺東線鐵路⁴⁷

日本帝國臺灣總督府的首任臺灣總督樺山資紀向內閣總理大臣兼臺灣事務局總裁伊藤博文力言，興築縱貫線鐵路、開鑿道路（公路）、修築基隆港等三大事業是經營臺灣的首要工作（森重秋藏，1943）。西元 1898 年內務省衛生局局長後藤新平（同年 3 月新任臺灣總督府民政局局長）向日本帝國政府提出「臺灣統治救急案」的意見書，盼臺灣財政能獨立，遞減來自日本國庫補助金，以疏解中日甲午戰爭後臺灣殖民地經營費對日本本國財政的壓迫。其中張約為下列三點（森久男，1978：46）：一、尊重舊慣（活用自治制度）、警察與行政合一、整理行政以提高行政效率，節約經費；二、以鴉片煙為主要財源，募集外債以推展臺灣的開拓殖民；三、興建鐵路、港口、上下水道等必需的建設經費，並擴張與大陸沿海的航路。第 4 任臺灣總督兒玉源太郎時代於西元 1898 年末擬定計畫，發行日圓 60,000,000 元的建設公債，以進行臺灣縱貫線鐵路、基隆港築港、以及土地調查三大工作，並訂立一個臺灣總督府二十年財政計畫（森久男，1978：51）。西元 1908 年 4 月 20 日縱貫線鐵路全線通車營運後，使得臺灣西部發展迅速發展起來，為徹底開發臺灣，臺灣總督府鐵道部在縱貫線鐵路通車後便致力興築連繫東西臺灣的鐵路，最終以完成環島鐵路為目標。

西元 1896 年 12 月原臺灣總督府陸軍局幕僚副官部⁴⁸提出「臺灣東西鐵道線路探險計畫」，便研議計畫將臺灣的東西部以鐵路加以連結，以便達到鐵路擴張形成環島鐵路系統（林淑華，1999：21-23；王珊珊，2004：111）。西元 1898 年 1 月 10 日臺灣總督府軍務局陸軍部臨時臺灣鐵道隊隊長山根武亮組織了五組探險隊，進行對東海岸線及東西橫貫線路線的調查，且深入清朝時代從未有漢人進入的山地蕃人區域，這五組探險隊的隊長與路線分別是（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：2-5；渡部慶之進、黃得峰譯，2006：30-31；片倉佳史，2010：87-88）：

- 一、南部線：山根武亮隊長親自領隊，由鳳山經恆春至卑南（臺東）。
- 二、中央線：東枝庄一領隊，由林圯埔（竹山）至東拔仔庄（富源）。
- 三、埔里社至花蓮港線⁴⁹：陸軍步兵大尉深堀安一郎⁵⁰領隊。

⁴⁷ 「臺東線鐵路」在有些文獻資料稱作「臺灣鐵路臺東線」，在日文文獻資料稱作「臺東線鐵道」、「臺灣鐵道臺東線」。

⁴⁸ 有的文獻資料顯示為臺灣總督府陸軍幕僚，參見臺灣總督府陸軍幕僚，1991[1903]，《臺灣總督府陸軍幕僚草案》，頁 88-91，臺北市：捷幼出版社。

⁴⁹ 這條路線係是做為興建東西橫斷鐵路或東西橫斷道路路線參考而調查的。

⁵⁰ 關於陸軍步兵大尉深堀安一郎率領第三組探險隊過程；參見徐如林、楊南郡，2011，《能高越嶺道·穿越時空之旅》，頁 36-55，臺北市：行政院農業委員會林務局。

四、北部線：陸軍步兵大尉鯉登行文領隊，由新店經蘇澳至花蓮港。

五、宜蘭經蘇澳至花蓮港線：領隊者不詳。

路線調查結果是第一組與第二組成功，第四組與第五組都因太魯閣蕃的攻擊而撤退，但深堀安一郎率領的第三組已經遇害的事實，成為路線調查過程中的犧牲者。在此之後，臺灣總督府民政長官兼鐵道部部長後藤新平於西元 1905 年 6 月 24 日向第四任臺灣總督兒玉源太郎提出的計畫案，分別為（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：5-6；片倉佳史，2010：88-89）：

一、宜蘭線的終點站蘇澳南下至花蓮港。

二、打狗（高雄）經恆春至花蓮港。

三、濁水經中央山脈橫貫至東海岸。

四、蘇澳至花蓮港。

接著臺灣總督府鐵道部部長長谷川謹介於西元 1907 年 1 月 10 日、7 月 27 日間提出的計畫案，分別為（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：6-7；片倉佳史，2010：89-90）：

一、臺北深坑經宜蘭至蘇澳。

二、打狗（高雄）、東港經恆春至卑南（臺東）。

三、臺灣中部的埔里經中央山脈橫貫至花蓮港、璞石閣（玉里）。

從上述的路線調查計畫案來看，山根武亮、後藤新平和長谷川謹介先後向臺灣總督府提出臺灣東部線（非僅臺東線）⁵¹的路線調查、鋪設計畫，鑑於臺灣西部縱貫線鐵路完成後，臺灣總督府欲加強臺灣東西部以鐵路連結的計畫。西元 1907 年第五任臺灣總督佐久間左馬太和第四任臺灣總督府民政長官祝辰巳相繼巡視臺灣東部時，亦認為臺東線的建設實為當務之急，遂決定先鋪設花蓮港—璞石閣（後改為玉里）間的鐵路（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：7-16；鄭仁崇，2000：6）。西元 1908 年得到日本帝國議會同意預算案，以 7 個年度的事業計畫（後改為 9 個年度），經費日圓 4,257,000 元執行。西元 1909 年設立臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所，正式展開臺東線鐵路的鋪設和經營（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：16；鄭仁崇，2000：7）。

⁵¹ 包含宜蘭線鐵路、北迴線鐵路、花東線鐵路。

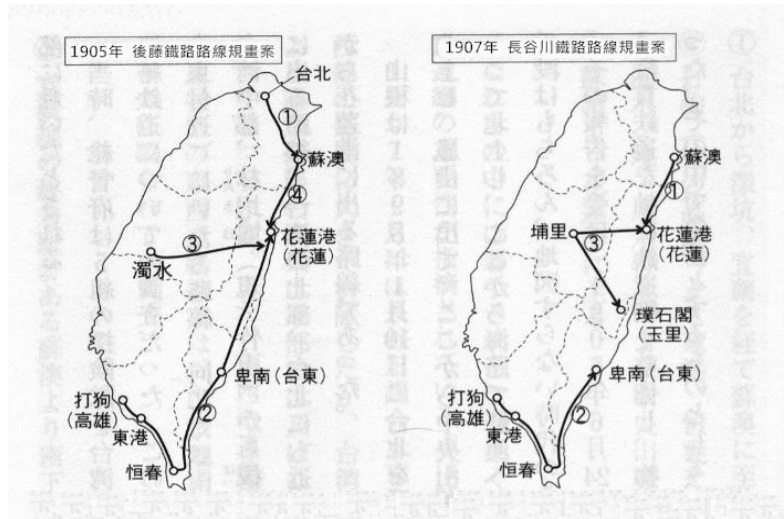


圖 3-4 後藤新平鐵路路線規畫案和長谷川謹介鐵路路線規畫案

資料來源：《台灣鐵路と日本人 線路に刻まれた日本の軌跡》（2010）。

之後臺灣總督府鐵道部任命技師菅野忠五郎為臺東線鐵路測量主任，率技師鈴木善八、書記龜山義精、技手榎本定及、立川昇、新井廣重、雇員佐佐木銀太郎和工人若干人進行測量工作（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：16）。西元 1904 年 4 月，技師鈴木善八與技手榎本定及等一行人組成測量隊，從花蓮港上岸立即展開測量工作。這次的測量工作關係到臺東線鐵路路線的選線走向，先確定選好花蓮港停車場的位置之後，再作二條路線的優劣點比較。第一路線的路徑是從新港街東端海岸起，以直線規劃再進入西南方，橫跨魁魁社的東端後，再從四哩二十六鎖⁵²（約 6.9604128 公里）附近左轉，朝向木瓜溪的上流為主。而第二路線的路徑是從第一線路的路徑起點，向南約十鎖（約 201.168 公尺）的起點當作第二線路的起點後，向西進約在四十鎖（約 804.672 公尺）的地方，也就是現在的輕便線（臺東輕便鐵路）的地方橫轉向左，到飽干社的北端後，再貫連薄々（薄薄）社、飽干社兩社而成為與第一線交差成行，這樣的話，就比第一線線路的總長約長二十鎖（約 402.366 公尺）的長度。第一路線雖然較短，但是由於土質甚為不良，不利工程的進行，第二路線則坡度較緩，較易施工，遂採後者（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：18-21）。之後測量工作一路南下進行，其中當時欲進行壽豐溪的比較線測量，因技師鈴木善八等人感染瘧疾無法繼續測量工作，遂委由技師照屋宏、技手小池良等一行人繼續探勘。但之後的探勘因為適逢盛夏，加上荆棘亂草叢生，探勘人員有罹患風土病，讓探勘工作只能先中止暫停。直到西元 1904 年 8 月另由技手茂木喜三九繼續第三次探測工作，

⁵² 「鎖」（chain）是一個英制長度單位，現今稱為「鏈」，1 鎖定義為 66 英尺（英呎），為 1 英里（英哩）的八十分之一，1 鎖約為 20.1168 公尺。

中途測量到嘉羅蘭山⁵³時卻無法找到良好的路線，折騰 1 個月終於找到一條路線，遂於 10 月進入璞石閣。臺東線測量工作發現打算鋪設「中仙道」雖然是平原，以前可能是從兩山脈奔流而出的溪流氾濫而成的河灘，所以地質多為砂層，花蓮溪、秀姑巒溪、卑南溪等三大溪流河床均高於平地，每遇大雨便氾濫，鐵路只好僅可能穿過山腳、經溪口而興築（二九一生，1912：14-16），所以臺東線鐵路有些地方逢河架橋，其路線必彎，像是支亞干溪（壽豐溪）橋、馬太鞍溪橋、馬蘭鉤溪橋、太平溪橋等等便是如此。



圖 3-5 臺東線鐵路馬太鞍溪橋

資料來源：拍攝者待查，周敬浩提供。

臺東線鐵路第一期工程的路線為花蓮港—璞石閣間，預定西元 1917 年全部完工，遂決定完工之前進行璞石閣到卑南街間的第二期工程路線調查，經日本帝國議會通過後以日圓 23,804 元路線調查費進行第二期工程路線調查。西元 1914 年 9 月 9 日以卑南街為起點著手調查，調查工作於西元 1916 年 2 月 16 日完成（小野拓，1916：18）。蘇澳—花蓮港間的路段還沒有進行鐵路路線調查與鋪設，主要是因為從大南澳到大濁水間約 19 公里的路段多崖絕壁，工程極為困難。加上蘇澳、花蓮港間「蕃害」（原住民的武力抵抗）不絕，無法做充分調查，故後來決定等日後尋求機會再興建蘇澳—花蓮港間的鐵路（臺灣總督府鐵道部花

⁵³ 嘉羅蘭山位於花蓮縣光復鄉大興村後方，海拔 923 公尺。

蓮港出張所，1917：9-11）。臺灣總督府鐵道部部長長谷川謹介，亦就臺東線鐵路當年的勘查結果有所敘述：

縱貫線鐵路之利僅侷限於臺灣西部，為增進地方福利，亟需敷設臺東線鐵路…如因經濟效益與經費考量，可先鋪設軌距 2 英呎 6 英吋（0.762 公尺）軌距的輕便鐵路，俟日後人口增加及林礦業發達或政策必要時，再加以拓寬與縱貫線鐵路相同的 3 英呎 6 英吋（1.067 公尺）軌距鐵路…（鄭仁崇，2000：6）。

臺灣總督府鐵道部在規畫臺東線鐵路工程時認為就人口及開發狀況來看，臺東線鐵路似乎無必要與西海岸縱貫線鐵路鋪設同一規模的鐵路，於是決定以南部地方各製糖株式會社專用線為準，使用 2 英呎 6 英吋（0.762 公尺）軌距輕便蒸氣鐵路，待他日森林、礦山的經營進一步發展，以及施政上亦有其必要之時，再改為 3 英呎 6 英吋（1.067 公尺）軌距鐵路（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所，1917：14-15）。但因臺東線鐵路鋪設的最終目的是打算將來與西海岸縱貫線鐵路相聯結，以謀求運輸上的暢通，所以橋樑、隧道等結構物仍採適合 3 英呎 6 英吋（1.067 公尺）軌距鐵路的結構物。西元 1910 年 2 月 1 日臺東線鐵路第一期工程正式開始動工，工程自奇萊平原（現之木瓜溪以北、美崙溪以南的平野地域之稱），往南推行渡過木瓜溪後到「知伯」（後改為賀田，今志學）、鯉魚尾（壽豐），然後越過支亞干溪（壽豐溪）到鳳林。再往南克服連年發生洪水災害的馬里勿溪及馬太鞍溪後抵達馬太鞍（光復）；經過平原路線爬上大和（大富）丘陵地，通過了拔仔庄（富源）越過花蓮溪與秀姑巒溪的分水嶺（馬蘭勾溪），到達北迴歸線下的紅葉溫泉鄉—水尾（瑞穗）。水尾到迪階（三民）間挖通全長 1,114 公尺的掃叭隧道，再跨越太平溪後於西元 1917 年 5 月 17 日到達璞石閣（玉里），而拔仔庄（富源）—迪階（三民）及迪階（三民）—璞石閣（玉里）於西元 1917 年 10 月 31 日完工。最後在西元 1917 年 11 月 1 日完成臺東線鐵路第一期工程，於西元 1917 年 11 月 11 日在璞石閣驛舉行臺東線鐵路開通式，臺東線鐵路第一期工程共費時 7 年 4 個月及日圓 4340,000 元（鄭仁崇，2000：16）。臺東線鐵路第一期工程自開工以來，不時遇到地質的問題，經常影響工程的進度，而且也有遇到大洪水，沖毀各處建築中的建築物，使得工程進行更加緩慢。除了自然因素之外，勞動力不足也是臺東線鐵路第一期工程一大問題，西元 1909 年居住在臺灣東部的日本人與臺灣漢人約 10,000 人，原住民族約 15,000 左右（鄭仁崇，2000：14）。從定居臺灣東部的日本人與漢人雇用土木建築工人甚難，從臺灣西部招募漢人勞工亦困難，唯一辦法勢必要以原住民族做為主要勞動力來源，而臺東線鐵路第一期工程的建築工人大多以阿美族原住民為主。加上一種被稱作「鳳林熱」或「拔仔庄熱」的瘧疾令人聞風喪膽，且還有許多腳氣病、熱帶赤痢等疾病，對這些土木建築工人而言，在臺東線鐵路第一期工程工作的危險性甚高（蔡龍保，2010：20）。

花蓮港到璞石閣（玉里）間的臺東線鐵路第一期工程完工後營運皆為赤字

⁵⁴，但臺東線鐵路的興建目的主要是以東臺灣地區開發為目的（伯天生，1915：11-12），所以臺灣總督府仍繼續執行臺東線鐵路第二期工程計畫。璞石閣以南的臺東線鐵路第二期工程計畫，原本預定臺東線鐵路第一期工程完工營運後再繼續興建鋪設，但當時宜蘭線鐵路及潮州線鐵路，正處於施工的尖峰期，臺灣總督府鐵道部亦限於預算和人力，及璞石閣（玉里）以南運輸的需求不太迫切，故臺灣總督府鐵道部下令暫緩璞石閣（玉里）以南的臺東線鐵路第二期工程。西元 1916 年 4 月 20 日臺灣總督府鐵道部准許臺東製糖株式會社興建卑南一新開園間 36.5 英哩（約 58.74 公里）、與臺東線鐵路同為 2 英呎 6 英吋（0.762 公尺）軌距蒸氣鐵路，用來輸送蔗糖原料甘蔗和兼營運輸業（施添福，2002：365）；在臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所技師照屋宏⁵⁵指導下，先動用 1300 名日本內地季節性移民（臺灣日日新報：5868、5908），建築一條卑南溪假（臨時）線的私營專用線鐵路，沿清朝時代末期至日治時代初期的卑南道（步道），從卑南社至里壠（關山），全長 11.4 英哩（約 18.35 公里）於西元 1917 年完成，用以運輸鹿野村一帶的甘蔗。臺東製糖株式會社私營里壠線⁵⁶鐵路則於西元 1917 年年初，在卑南溪臨時線開通至鹿野村後正式動工。路線取舊道路北絲鬮道，即沿臺東輕便鐵路興建。西元 1918 年 12 月里壠線工程，雖已築成卑南至北絲鬮、鹿野至里壠二段，但因惡性感冒流行⁵⁷、勞力不足，而未能鑿通位於間的首洗高地附近的路線，西元 1919 年 2 月里壠線大致竣工，遲至西元 1919 年 12 月 16 日全線長 27 英哩（約 43.45 公里）自里壠至卑南間的里壠線獲准正式通車營運（臺灣總督府府報：7619；鄭仁崇，2000：19）。

⁵⁴ 一直到了西元 1936 年才達到完全收支平衡。參見〈鐵道部は臺東線赤字から黒字へ〉，《臺灣日日新報》，昭和 11（西元 1936）年 9 月 10 日，13096 號，3 版。

⁵⁵ 照屋宏是沖繩（琉球）人，但是為了工作升遷和不被內地人（日本人）歧視改稱自己是東京人；關於沖繩（琉球）人和臺灣原住民族的相處部分，參見又吉盛清、魏廷朝譯，1997，《日本殖民下的臺灣與沖繩》，臺北市：前衛出版社。

⁵⁶ 原稱新開園線，擬自卑南興建至新開園，後因架橋跨越新武呂溪困難，始終未能延長至新開園，為免混淆乃改稱里壠線（施添福，2002：366）。

⁵⁷ 這是指於西元 1918 年 5 月至 1919 年 9 月間發生的全球性流行性感冒傳染事件，由一種稱為西班牙型（H1N1）流行性感冒引起的傳染病，發生時間剛好適逢第一次世界大戰末期（第一次世界大戰發生於西元 1914 年 7 月 28 日至 1918 年 11 月 11 日間），臺灣流行時間於西元 1918 年 6 月初至 1920 年 2 月底。

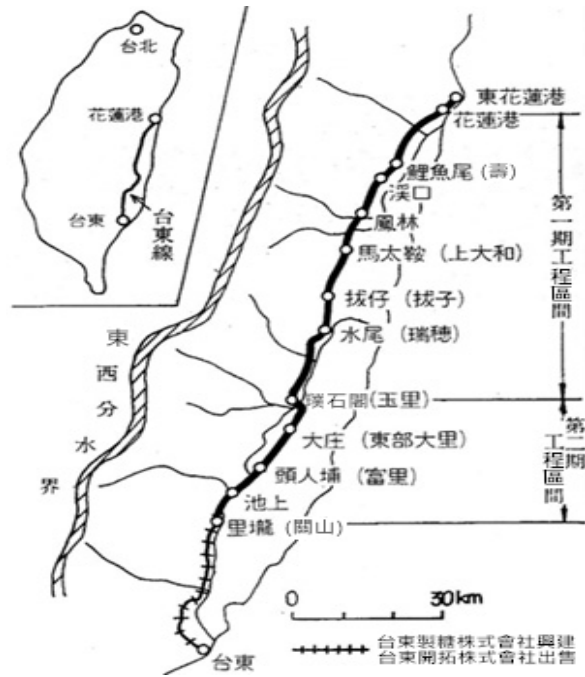


圖 3-6 臺東線鐵路興建過程示意圖

資料來源：《日本統治時代の台湾台東線》（1982）。

由於臺東開拓株式會社設立後資金短缺，私營里壠線鐵路經營困難，臺灣總督府決定收購，納入臺灣總督府鐵道部國營鐵路路線。經日本帝國眾議院於西元 1922 年 2 月間決定，以發行公債日圓 1100,000 元籌措經費收購私營里壠線鐵路。而後臺東開拓株式會社⁵⁸經營的卑南（臺東）—里壠（關山）間 43.5 公里的私營里壠線鐵路，依照鐵路國有化的法令，於西元 1922 年 4 月 25 日以日圓 1020,000 元（實際收購價格為日圓 948,290 元）收買，稱為「臺東南線」；原來花蓮港—璞石閣（玉里）間的臺東線鐵路改稱為「臺東北線」。

⁵⁸ 臺東製糖株式會社趁第一次世界大戰糖價上漲而擴充事業、設立私營移民村，然而隨即遭受風災及會社自身財政困難之打擊，會社瀕臨破產邊緣。為挽救臺東唯一的大企業，臺灣總督府和臺灣銀行協商後決定，臺東製糖株式會社組織變更重整，同時該社資本額減少一半為日圓 1750,000 元，專門經營製糖事業，將移民、拓殖事業及鐵路運輸事業分離，並轉讓給在大正 10（西元 1921）年 12 月 23 日新創立資本額日圓 500,000 元的臺東開拓株式會社，原臺東製糖株式會社私營里壠線鐵路也就移轉改為臺東開拓株式會社私營里壠線鐵路（金澤吉次郎，1933：6）。

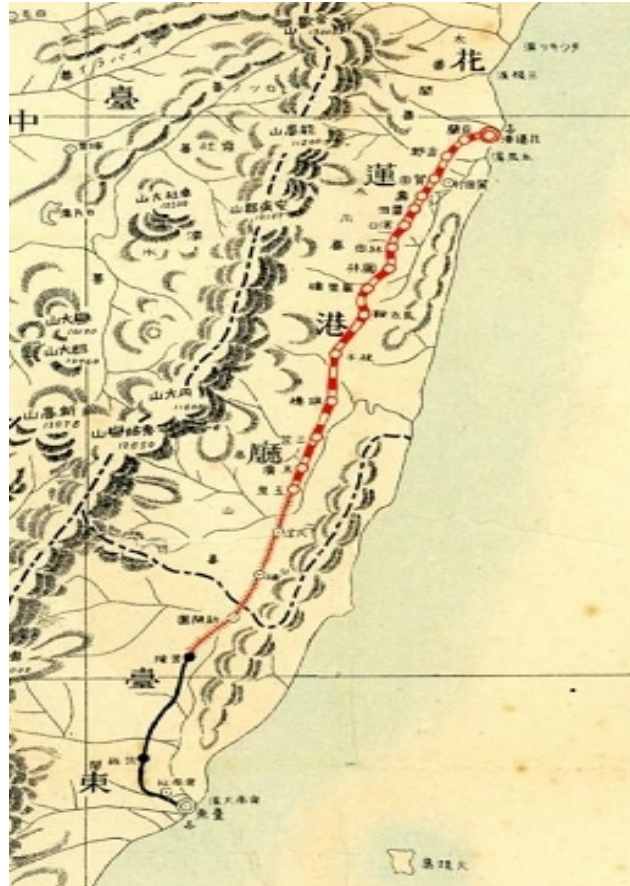


圖 3-7 西元 1921 年臺東線鐵路路線圖
資料來源：《臺灣鐵道紀要》（1921）。

臺東南、北線通車時的璞石閣（玉里）—里壠（關山）間的交通，仍由民營的臺東輕便鐵路來維繫，臺東線同時存在臺東輕便鐵路的人力手押臺車和臺東北線、臺東南線鐵路的蒸氣火車兩種不同軌道系統的交通方式。使得該區間的交通甚為不便，顯然不利於東臺灣的開發，以及東臺灣南北兩地的人、物移動和流通（渡部慶之進、黃得峰譯，2006：71）。西元 1920 年臺灣總督府鐵道部部長新元鹿元之助提出續築璞石閣（玉里）—里壠（關山）間 25.7 英哩（約 41.4 公里）的鐵路，編列工程經費日圓 21044,000 元，自西元 1921 年度起為期 3 年，該建設計畫於西元 1920 年經日本帝國議會通過後確定可以興建。然而後來因為受到西元 1923 年 9 月 1 日日本關東大地震的影響，日本帝國政府財政緊縮，不得已延長工程期限，將工程從 3 年延長為 5 年，預算亦調整為日圓 23739,4300 元（5 年總工程費實際支出為日圓 18070,000 元），甚至曾一度停擺⁵⁹。璞石閣（玉里）—里壠（關山）間鐵路工程設計如臺東北線和臺東南線一樣，採以 2 英呎 6 英吋

⁵⁹ 參見〈玉里、里壠間鐵道建設概況〉，《臺灣鐵道》，第 166 號，頁 24，大正 15（西元 1926）年 4 月。

(0.762 公尺) 軌距鐵路的規格，且用 10kg/m 的鋼軌。但為便於日後跟西部縱貫線鐵路接軌，路基、橋樑和隧道等建築物，均按照西部縱貫線鐵路 3 英尺 6 英寸 (1.067 公尺) 軌距鐵路建造。這個築路決策使臺東線鐵路後來的運輸功能大打折扣，因為大型的蒸汽機車⁶⁰無法運行，續用輕型的蒸汽機車無法提升牽引噸數，徒增列車密度影響運能及提高成本 (鄭仁崇，2000：20)。又因天然災害常使路線中斷，交通無法順暢，妨礙地方的發展。璞石閣 (玉里) 一里壠 (關山) 間鐵路工程自西元 1921 年 8 月 1 日開工，該路線從璞石閣 (玉里) 向東建造一座跨越秀姑巒溪的清水溪鐵橋，再沿著秀姑巒溪東岸往南到達大庄 (東里)，西元 1923 年 12 月始抵達頭人埔 (東竹)；另外里壠 (關山) 一池上間的路線也在該年 8 月通車；最後頭人埔一公埔 (富里) 間，於西元 1926 年 1 月 20 日打下最後一支道釘後，這條先後費了 16 個漫長歲月，總長 171.8 公里的「臺東線鐵路」總算完工，西元 1926 年 3 月 25 日獲准正式營運，西元 1926 年 3 月 27 日在玉里驛舉行盛大的通車典禮 (鄭仁崇，2000：20)，同時宣布廢除臺東南線、臺東北線的區分，全線正式定名為臺東線 (鄭仁崇，2000：20；施添福，2002：370)。

西元 1924 年 12 月 25 日臺灣總督府因緊縮行政和財政，為統一交通行政設立交通局，將鐵道部、遞信局及土木局道路港灣課合併為一局。其掌管範圍包含鐵路、郵政、通信、保險等事業的經營，陸運、海運、航空等事業的監督及道路港灣設施的施工管理等。交通局置 2 部 2 課，即鐵道部、通信部、總務課、道路港灣課 (渡部慶之進、黃得峰譯，2006：111)。在此合併政策下，鐵道部廢除調度課、監督課及宜蘭出張所，由原 6 課 20 係變成 4 課 13 係，掌理臺東線鐵路營運的花蓮港出張所則沿襲不變 (臺灣總督府交通局鐵道部編，1925：5-6)。西元 1942 年 11 月日本帝國實施內地行政一元化，但隨著第二次中日戰爭和第二次世界大戰戰局激化，重點更需明確化，行政機構必須呼應戰局、社會情勢。臺灣總督府以此一方針為準，在西元 1943 年 1 月 1 日於交通局新設海務部，並另設基隆港務局、高雄港務局，於鐵道部新設鐵道事務所，以強化臺灣戰時的運送力，其中花蓮港出張所就改制命名為花蓮港鐵道事務所 (蔡龍保，2009：302-304、322)。西元 1945 年 4 月 24 日交通局鐵道部於鐵道事務所之下再設置鐵道事務所支所，再進一步強化鐵道部的地方分權化，其中花蓮港鐵道事務所之下設置臺東支所 (蔡龍保，2009：308、322)。從西元 1924 年臺灣總督府交通局設置以來，交通行政原本日漸走向中央集權一元化，但因第二次世界大戰局勢，不得不漸走向地方分權，以提升及時應變效率。而西元 1943 到 1944 年間因為第二次世界大戰關係，同盟國美國空軍在臺灣上空不斷進出與轟炸，造成臺東線鐵路像是車站、機廠、路線、車輛等等無法避免遭受破壞，東臺灣的原住民族和其他族群在這種情況下，這些年可以說是一個連活著都很辛苦的時代。

⁶⁰ 如日治時代和光復初期的 LD500 型蒸氣機車，LD500 型蒸氣機車後改命名為 LDT100 型蒸氣機車。

第三節 花東線鐵路⁶¹

西元 1945 年 8 月 15 日日本帝國昭和天皇裕仁發布《終戰詔書》⁶²，正式宣布日本帝國無條件投降，且於同年 9 月 2 日舉行投降儀式並正式簽字投降，自此第二次世界大戰宣告結束。西元 1945 年 10 月 25 日中華民國政府根據「一般命令第一號」第一條規定在太平洋戰區臺灣的臺北市舉行日本帝國的受降典禮，中華民國政府代表同盟國軍隊接管臺灣全島和澎湖列島。西元 1946 年 8 月，臺灣省行政長官公署頒布命令，明訂 10 月 25 日為「臺灣光復節」⁶³以為紀念。之後隨著《舊金山和平條約》和《中日和平條約》的簽訂，臺灣全島和澎湖列島的管轄權和治理權從日本帝國政府移轉到中華民國政府。而臺東線鐵路的鐵路經營管理組織在第二次世界大戰後，從臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港鐵道事務所移轉到臺灣行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處。

第二次世界大戰後初期的臺灣行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會，靠著日本、臺灣、中國三方鐵路從業人員維持鐵路運作，但後來因為中華民國和美國決定執行日本人與琉球人遣返及留用（徵用）政策，所以臺灣行政長官公署民政處籌組成立臺灣省日僑管理委員會處理臺灣日僑遣返與留用（徵用）業務。臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處曾經發生臺日混血的員工即將遣返回日本的例子，一名在臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處庶務課服務的員工海野彌一為花蓮縣吉安鄉人，父親為日本人名叫海野彌兵衛，母親為阿美族人，而海野彌一為兩人所私生之子。後日本人海野彌兵衛旋即棄他母親而去，其母又再與同族人為結

⁶¹ 花蓮－臺東間鐵路有「花東線鐵路」和「臺東線鐵路」兩種稱呼，交通部臺灣鐵路管理局「行車運轉規章」中對花蓮－臺東間稱呼為「臺東線鐵路」，「花東線鐵路」為一般民間俗稱，而交通部臺灣鐵路管理局印製火車時刻表稱為「花東線鐵路」，本為方便民眾查閱，為避免旅客及社會大眾混淆，西元 2006（民國 95）年 8 月 15 日交通部臺灣鐵路管理局發布公文於對內、外之文書或文件資料中統一名稱為「臺東線鐵路」。但本篇論文為了區分過去 0.762 公尺（2 英呎 6 英吋）軌距的窄軌「臺東線鐵路」和現在 1.067 公尺（3 英呎 6 英吋）軌距較寬軌的「花東線鐵路」，只要談論到有關現在 1.067 公尺（3 英呎 6 英吋）軌距的花蓮－臺東間鐵路以「花東線鐵路」該稱呼為主；「花東線鐵路」在有些文獻資料稱作「臺灣鐵路花東線」。

⁶² 由於《終戰詔書》中歷來備受爭議的語氣、措辭，以及「終戰」這個曖昧不明的標題，導致數十年後「日本是否完全履行無條件投降的要求」這個議題備受爭議；就連日本究竟是「投降」還是「終止戰爭」，在日本都是一個受爭議的話題。

⁶³ 現今對於「臺灣光復節」的「光復」的說法有不同的定見，而對「臺灣光復節」持負面和反對態度的人，將其改稱為「中佔」，更負面的說法是「劫收」及「再淪陷」。

婚，此時海野彌一尚在強裸之中。待年長取同族女為婦，海野彌一自認自己與阿美族無異，但卻被花蓮縣政府認定為日僑，且非屬從事技術工作的員工，也未經臺灣行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會報請臺灣省日僑管理委員會申請徵用，因此於第二次遣送時被列為第一批遣送的對象，因此海野彌一的陳情書中替自己辯護提及：

……竊民生母為阿眉族人係花蓮縣吉安鄉人，於民國前四年間，與日本海野彌兵衛熟識，私生民甫二歲，即休母他去……，母與生父脫離之時，民方在強裸，依照中國法律，例宜依母，若以國籍而論，雖生父為日人，然在強裸中，即遭遺棄……，且取婦亦係阿眉族人，似可依母歸籍祖國。鈞府未明民之底蘊，以民係日僑，行將遣日本，想民生長在阿眉族，日本並無親友關係，人地生疏，無異置之死地，且民父母已亡故，更無依歸，……⁶⁴。

由此可以知道，留用政策的取決權並非尊重日本籍員工的意願，而是由臺灣省日僑管理委員會主觀認定該名日本籍員工在工作單位是否有不可替代性。本案例較特殊的地方，是臺灣行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處員工海野彌一是臺灣阿美族和日本混血人，但是他的成長過程和認同與阿美族一樣，卻被認定當作日僑要遣返回日本，這種大時代的背景下，往往有著小人物的悲劇發生。

臺東線鐵路的經營管理組織沒多久在光復初期又有變化，為因應臺灣省組織和臺灣鐵路組織改變，臺灣省行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處改組為臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處，隨後在西元 1959 年 1 月 1 日因臺灣鐵路組織再度調整又改名為臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處。臺東線鐵路在第二次世界大戰後，許多重要設施經同盟國美國空軍轟炸後便的滿目瘡痍，舉凡車站、機廠、路線、車輛等等，許多無一倖免皆遭受到破壞。在光復初期，臺東線鐵路經營很克難，一直到西元 1949 年才逐漸慢慢恢復。西元 1957 年 7 月 6 日由臺灣省政府交通處公路局委託臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局代辦花東公路⁶⁵修復工程，之後臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局成立花東公路工程處，而工程經費部分利用美援資金進行花東公路修復工程，花東公路修復工程在臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花東公路工程處積極趕工下，於西元 1959 年 6 月 17 日竣工通車，其中萬里橋溪橋、馬太鞍溪橋、太平溪橋、清水溪橋、新武呂溪橋這五座橋樑為鐵公路共用橋，形成行人、機車及汽車、火車共行同一座橋樑的特殊行車景觀。花東公路通車後，公路的養護、公路汽車

⁶⁴ 「為呈復海野彌一始末情形請准去函省日僑管理委員會准其依法歸籍本國免予遣送由」，（1946 年 9 月 7 日），〈分批遣送日琉籍人員案〉，《臺灣鐵路管理局檔案》，國家檔案局（後改名為檔案管理局）藏，檔案號：0038/041/18/1/012。

⁶⁵ 這裡的「花東公路」就是指在日治時代的「指定道路花蓮臺東道」。

客運營運由臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處辦理，直到西元 1961 年 10 月 10 日，臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處把花東公路養護及公路汽車客運營運移交給臺灣省政府交通處公路局（鄭仁崇，2000：126-129；吳東展，2009：72-83；溫文佑，2010：151-155；李凱騏，2011：51-83）。臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處在西元 1950 年代開始實施火車柴油動力化政策，先在西元 1956 年 8 月開始將汽油客車更換引擎改裝為柴油客車，開啓自走客車動力柴油化，西元 1967 年 10 月 10 日開始行駛光華號特快車⁶⁶成為臺東線鐵路最經典的旅客列車。西元 1968 年 11 月 15 日 LDH200 型柴液機車投入花東線鐵路營運，開啓機車柴油化；西元 1970 年 12 月 1 日由花蓮修理廠自行拼裝的 LDH100 型柴液機車投入臺東線鐵路運輸行列，成為臺東線鐵路史上唯一一輛國產柴液機車（鄭仁崇，2000：111-114、132、140-149）。



圖 3-8 臺東線鐵路馬太鞍溪橋（鐵公路兩用橋型式）

資料來源：拍攝者待查，李凱騏提供。

從第二次世界大戰後，臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處對於臺東線鐵路投注不少資金和人力改善臺東線鐵路的體質，但因為當時環境僅能做小幅度改善。像是火車動力柴油化，客貨運列車分離運輸、路線及橋樑隧道的補強加固等等，把臺東線鐵路行車運轉速度提高到時速 70 公里，從花蓮到臺東時間縮短到 3 小時。西元 1966 年臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局環島路線規畫組成立，該組先後對北迴線鐵路完成航空測量、定點探勘及紙上定線。後來因為北迴線鐵路和南迴線鐵路計畫案，使得臺東線鐵路拓寬提議便隨之而來。臺東線鐵

⁶⁶ 「光華號特快車」屬於對號特快車，臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處當時準備實施東部臺東線鐵路行駛對號特快車政策，曾經一度把對號特快車打算命名為「東華號飛快車」，最後以「光華號特快車」定案，和西部縱貫線鐵路的「光華號特快車」相互對應。

路拓寬最早的倡議，是在西元 1967 年 6 月由臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處提出初步規劃，雖然當初已有環島鐵路系統的構想，但初期只著重臺東線鐵路運能的加強，所以拓寬規劃的標準不高，也未呈報臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局，西元 1970 年臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局完成「環島鐵路北迴線興建及東線拓寬計畫」呈報行政院，大致上確定要實行臺東線鐵路拓寬計畫。在臺東線鐵路拓寬計畫準備開始實施前夕，西元 1973 年 12 月 25 日臺灣省政府交通處北迴鐵路工程處成立，北迴線鐵路正式動工。西元 1976 年 4 月間由臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處陳祖貽處長召集運務課、工務課、機務課、運務課電務股、總務課等單位成立專案小組，進行臺東線鐵路拓寬計畫的複勘。西元 1977 年 12 月 1 日成立臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局東線鐵路拓寬工程處，即著手辦理規畫、測量、地質調查等前期規劃工作，並於西元 1978 年 6 月 30 日完成，同年 7 月 1 日正式展開臺東線鐵路的拓寬工程，直到西元 1982 年 6 月 27 日臺東線鐵路拓寬工程才正式完工，將原本 0.762 公尺(2 英呎 6 英吋)軌距的窄軌鐵路拓寬為 1.067 公尺(3 英呎 6 英吋)軌距的較寬窄軌鐵路，且臺東線鐵路改名為花東線鐵路⁶⁷(鄭仁崇，2000：182-190；蘇俊賓，2002：2；施添福，2002：396-397)。而西元 1977 年南迴線鐵路進行規畫，西元 1980 年 7 月 1 日臺灣省政府交通處南迴鐵路工程處成立，南迴線鐵路正式動工；之後隨著西元 1991 年 12 月南迴線鐵路全線通車，環島鐵路系統才算正式大功告成，而花東線鐵路不再是一條單獨無法與其他地方聯繫的鐵路。

自西元 1896 年 12 月原臺灣總督府陸軍局幕僚副官部提出「臺灣東西鐵道線路探險計畫」，打算興建東西橫斷鐵路或東西橫斷道路，這個中部橫斷鐵道構想在第二次世界大戰為止皆未付諸實現。在第二次世界大戰後，曾有類似的「中部橫貫鐵路」計畫構想，最早起源於臺灣省議會第六屆第六次大會，由花蓮縣阿美族籍省議員莊金生、閩南籍省議員張俊雄所提議，希望臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局列入專題研究。臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局奉命列入民國 71 年度科技專題開始研究，為期長達 4 年，並於民國 74 年內完成，作成評估研究報告。中部橫貫鐵路是計畫預定由臺中站分支，經太平、草屯、埔里、霧社、萬大，以長隧道穿越中央山脈直抵慶豐再到花蓮站。但由於工程技術難度太高，且工程預算龐大，以致於計畫擱置沒有打算興建(壽俊仁主編，1987：311-314；蘇昭旭，2004：125-129)。

而隨著北迴線鐵路通車、花東線鐵路拓寬完成、南迴線鐵路興建當中，臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局認為鐵路東、西線管理一元化的時機成熟，在西元

⁶⁷ 關於臺東線鐵路改名為花東線鐵路的部分，僅限於臺灣鐵路管理局部分文件資料，並非全部文件資料都有更改，像是臺灣鐵路管理局旅客火車時刻表中，臺東線鐵路就有改名為花東線鐵路。

1987年3月1日臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處裁撤，有著78年歲月的臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處正式走入歷史，之後花東線鐵路就沒有再有比較大的變化。從西元2003年7月4日北迴線鐵路電氣化及雙線化通車營運後，同年8月11日花東線鐵路最後一個使用人工手動控制的臂木式號誌機改為電腦自動控制的色燈式號誌機，以及西元2004年4月27日花東線鐵路（吉安、山里間）行車方式由電氣路牌閉塞式改為自動閉塞式後，花東線鐵路又有開始新的變化。西元2009年12月4日花東線鐵路電氣化暨瓶頸路段雙線化和車站服務效能提升工程開始發包動工，預計在西元2013年12月底花東線鐵路電氣化完工，接著預計西元2014年2月花東線鐵路電氣化全線通車，最後預計西元2015年花東線鐵路瓶頸路段雙線化和車站服務效能提升工程全部完工。屆時將以電力火車行駛花東線鐵路來提升運轉速度，臺北至臺東間行車時間可縮為4小時左右，花東線鐵路即將邁向另一個新時代，對於東臺灣的阿美族原住民和其他族群來說，會有什麼樣的變化，我想也要等到花東線鐵路電氣化全線完工通車後觀察後才有結論。

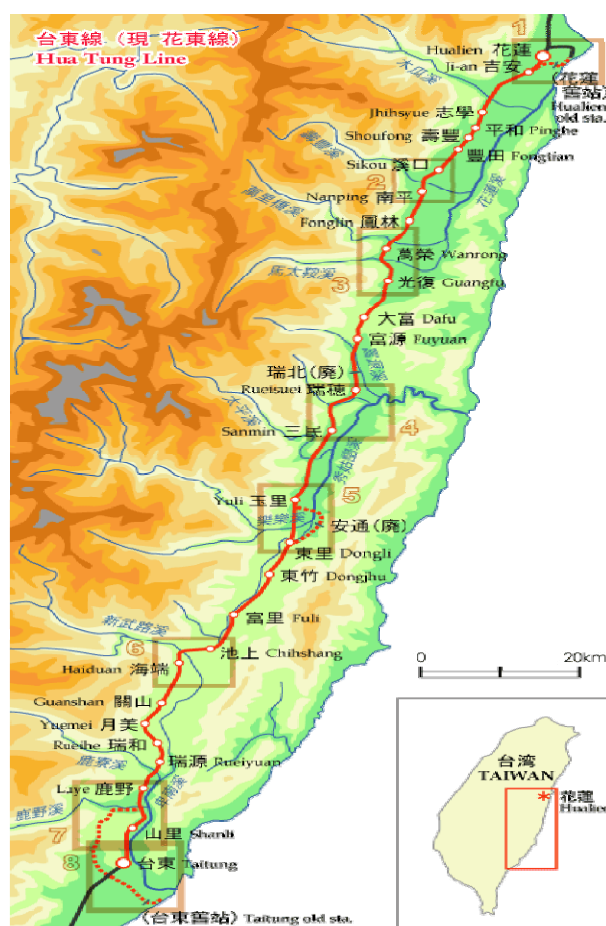


圖 3-9 西元 2008 年花東線鐵路路線圖

資料來源：「地圖と鉄道のブログ」網站（2008）。

第四節 小節

臺灣總督府總督官房祕書課課長兼臺灣總督府民政部警察本署代理警視總長天津麟平在《天津警察本署長代理ノ臺東廳下視察復命書》（1906）和臺灣總督府民政部通信局局長兼臺灣總督府參事官鹿子木小五郎在《臺東廳管內視察復命書》（1985[1912]）紛紛提出興建鐵路改善臺東廳交通的構想，以便有利從事東臺灣開發事業。西元 1906 年賀田組墾殖會社因為從事開墾和開採資源輸送，興建花蓮港到吳全城間 8 里 9 分長的輕便鐵路，成為東臺灣地區鐵路系統的開端。西元 1908 年 7 月臺灣總督府民政部向賀田組墾殖會社收購花蓮港—吳全城間的 8 里 9 分輕便鐵路，也開始興建花蓮港—卑南（臺東）間的臺東輕便鐵路工程，臺東輕便鐵路工程的建築工人為海岸蕃和山地蕃，西元 1911 年 5 月 15 日花蓮港—卑南（臺東）間的臺東輕便鐵路工程全線完工。臺東輕便鐵路的興建目的除了輸送東臺灣地區的人群和貨物之外，另一個目的就是運輸臺東線鐵路的建築材料；但隨著西元 1910 年開始臺東線鐵路工程興建完工通車後，臺東輕便鐵路隨著臺東線鐵路通車路線跟著分段拆掉，臺東輕便鐵路在西元 1926 年臺東線鐵路全線通車之後，就消失在東臺灣的土地沒入歷史裡。

西元 1909 年 9 月 1 日臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所成立，開啓臺東線鐵路的鋪設和經營，西元 1910 年 2 月 1 日花蓮港—璞石閣（玉里）間的臺東線鐵路第一期工程正式開始動工，而臺東線鐵路第一期工程建築工人以阿美族原住民為主；西元 1919 年 5 月 17 日花蓮港—璞石閣（玉里）間的臺東線鐵路第一期工程完工，璞石閣以南的臺東線鐵路第二期工程計畫因當時臺灣總督府鐵道部限於預算和人力而暫緩興建。西元 1916 年 4 月 20 日臺灣總督府鐵道部准許臺東製糖株式會社興建卑南—里壠（關山）間鐵路，而在西元 1919 年 12 月 16 日里壠（關山）—卑南（臺東）間的臺東製糖株式會社私營里壠線鐵路獲准正式通車營運。西元 1922 年 4 月 25 日臺灣總督府鐵道部收買卑南（臺東）—里壠（關山）間的臺東開拓株式會社私營里壠線鐵路，稱為「臺東南線」，原來花蓮港—璞石閣（玉里）間的臺東線鐵路改稱為「臺東北線」。臺東線同時存在臺東輕便鐵路的人力手押臺車和臺東北線、臺東南線鐵路的蒸氣火車兩種不同軌道系統的交通方式，使得該區間的交通甚為不便。隨後璞石閣（玉里）—里壠（關山）間臺東線鐵路第二期工程自西元 1921 年 8 月 1 日開工，西元 1926 年 3 月 27 日在玉里驛舉行通車典禮，同時宣布廢除臺東南線、臺東北線的區分，全線正式定名為臺東線。在西元 1943 年 1 月 1 日為因應第二次中日戰爭和第二次世界大戰戰局，臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港出張所改名為臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港鐵道事務所，而西元 1943 到 1945 年間因為第二次世界大戰關係，臺東線鐵路和東臺灣的原住民族和其他族群在這種情況下，活在一個很辛苦的時代。

西元 1945 年 8 月 15 日第二次世界大戰結束後，臺灣行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處接收臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港鐵道事務所，臺東線鐵路靠著日本、臺灣、中國三方鐵路從業人員維持鐵路運作，但後來因為中華民國和美國決定執行日本人與琉球人遣返及留用（徵用）政策，因此絕大多數的日本人與琉球人都被遣返回日本，其中曾經發生過臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處的阿美族原住民和日本混血員工即將遣返回日本的例子。戰爭後的臺東線鐵路因為遭受美國空軍的轟炸，全線路段無一倖免皆遭到破壞，一直到西元 1949 年才逐漸慢慢恢復。西元 1959 年 6 月 17 日由臺灣省政府交通處公路局委託臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局代辦花東公路修復工程完工通車，其中萬里橋溪橋、馬太鞍溪橋、太平溪橋、清水溪橋、新武呂溪橋這五座橋樑為鐵公路共用橋，形成行人、機車及汽車、火車共行同一座橋樑的特殊行車景觀。西元 1950 年代開始臺東線鐵路實施火車柴油動力化政策，先在西元 1956 年 8 月開始將汽油客車更換引擎改裝為柴油客車，開啓自走客車動力柴油化；西元 1967 年 10 月 10 日開始行駛光華號特快車，成為臺東線鐵路最經典的旅客列車；西元 1968 年 11 月 15 日 LDH200 型柴液機車投入花東線鐵路營運，開啓機車柴油化。接著西元 1982 年 6 月 27 日臺東線鐵路拓寬工程完工，臺東線鐵路改名為花東線鐵路，從 0.762 公尺軌距拓寬為 1.067 公尺軌距，成為花東線鐵路第一次變化；西元 2009 年 12 月 4 日花東線鐵路電氣化暨瓶頸路段雙線化工程動工，預計在西元 2014 年 2 月花東線鐵路電氣化完工通車，屆時成為花東線鐵路第二次變化，第二次變化帶給花東線鐵路走向另一個新世代。

第四章 「面」：眾多面向影響－國家政府介入阿美族

原住民

西元 1895 年因為中日馬關條約關係使得臺灣的國家政權發生變化，從原本的大清帝國轉變為日本帝國行使臺灣全島及澎湖列島的主權。西元 1896 年日本帝國政府勢力開始進入東臺灣，揭開了日本帝國政府與東臺灣的接觸。本章的「面」指的是眾多面向－從國家政府藉由線（花東線鐵路）介入點（七腳川部落）引發多方面向影響，從「面向」的概念透過「土地流動」、「身體勞動」、「阿美族和火車」了解國家政府介入阿美族原住民的影響和意義。

第一節 土地從有到無的流動

在鐵路開通以前，七腳川部落的土地算是擁有相當大的自主權，即便在清朝時代當時管轄臺灣的大清帝國政府來說，對於整個東臺灣治理採取的是不發展或低度發展的政策，而大清帝國政府地管轄權和漢族勢力範圍仍有所不及。在清朝時代後期，從福建船政大臣沈葆楨、福建巡撫丁日昌、福建臺灣巡撫劉銘傳三人延續下來的「開山撫番」政策，讓大清帝國政府對於治理臺灣政策，從消極轉變為積極治理；主要做法有開放漢人進入臺灣東部拓墾、闢建道路、安撫生番、促進番民漢化，「開山撫番」政策將臺灣東部正式設官治理，並調整行政區以便管轄，杜絕外國人入侵的藉口，以鞏固海疆防衛，卻也促使了臺灣東部近代化的發展。雖然位在東臺灣的阿美族居在花東縱谷和平原上，受到之前大清帝國政府的經濟發展政策和封山政策影響，政府官方移民和民間漢族集團式農民移墾的動作雖然都有再進行，但是不論規模大小或計劃性而言都不致於很龐大。加上東臺灣原住民族的勢力仍有一定的影響力，七腳川部落的土地使用、經濟上仍以自給自足式的農業、打獵、捕魚等等為主。

直到在西元 1895 年因為中日甲午戰爭，大清帝國政府和日本帝國政府簽訂中日馬關條約，日本帝國政府管轄治理臺灣之後，受到不同的外部因素陸續介入，因此臺灣原住民族部落的土地使用情況才逐漸改變。從大清帝國政府「開山撫番」政策到日本帝國政府「理蕃」政策來看，若說「開山撫番」政策的起因是為了軍事，那「理蕃」政策的起因是為了殖民。但這兩個政策的共同之處，則是國家政府為了確保產業利益，不惜動用國家資本與武力，分別動用強硬武力與懷柔措施，恩威並濟的兩手策略，來對付臺灣原住民族。若從日本帝國政府對於臺灣的殖民政策來看，日本帝國政府在臺灣進行土地調查、人口調查和國勢調查等

等的統計調查，透過這些統計調查資訊，有助於日本帝國政府制定臺灣的殖民政策。從日本帝國政府對臺灣的經營來看，頗有日本帝國明治維新的作風，明治維新是要將封建的日本通過富國強兵、殖產興業、文明開化三大政策來達至現代化。日本帝國政府將臺灣日本資本主義化，使得可以得以擴張和支配。矢內原忠雄（1985）對於日本帝國政府如何扶植日本資本剝奪本地小農生產的土地，將殖民地臺灣經濟定位於日本帝國主義的統治之下，且有系統的掌握了殖民地臺灣經濟的發展。

日本帝國政府統治臺灣的初期，殖產是日本割臺的最大目的（松井茂，1921），而土地的取得是殖產首要務，其次才是資金、勞力、天然資源等經濟因素。西元 1898 年 9 月成立「臺灣總督府臨時臺灣土地調查局」，進行地籍調查、三角測量、地形測量並繼以大租權整理及地籍改正，這項工作持續到西元 1904 年才大致上告一段落。土地調查結果，有助於了解臺灣地理環境和地形樣貌，且利於治安維護與產業規畫，亦整理隱田，消除大租權，使得財政收入增加；此外也確定了土地權利關係，明確化分公有地和私有地，讓土地交易獲得保障（周憲文，1980）。透過該次土地調查，日本帝國政府顯然比在大清帝國政府要積極許多。因為臺灣總督府統治管轄臺灣初期，面臨著武力佔領和居民抵抗的挑戰，為了克服這些挑戰，日本帝國政府也花費了鉅額的軍政成本。這些鉅額的軍政成本也造成日本帝國政府不小的財政負擔，在西元 1897 年第 3 任臺灣總督乃木希典在任時期，日本帝國議會中還出現「是否要將臺灣以日圓 100,000,000 元賣給對臺灣情有獨鍾的法國」的言論，稱為「臺灣賣卻論」（戴國輝，1989），西元 1898 年 3 月第 4 任臺灣總督兒玉源太郎上任後，任用後藤新平為臺灣總督府民政局局长⁶⁸，在後藤新平擔任臺灣總督府民政長官任內實施土地調查、人口普查、漸禁鴉片、鐵公路修築、港口建設、確認專賣制度等，這才使臺灣對日本帝國從負資產轉變為正資產的關鍵所在。

西元 1901 年當土地調查工作推展至恆春地方⁶⁹時，時任臺東廳廳長相良長綱此時正在任內推動「二十年理蕃計畫」的實驗性計畫，後來改為三期分十年實施，因此他的意向便成了土地調查能否在東臺灣實行的決定性環節。為此，時任臺灣總督府臨時臺灣土地調查局局长後藤新平曾行文徵詢臺東廳廳長相良長綱的意見，得到回覆卻是：雖然臺東廳轄內的多數蕃社，在廳員努力的撫育之下已漸趨靜穩，但仍有部分蕃社仍未受臺東廳招撫，若此時因實施土地調查而貿然進入蕃社，頗有可能與蕃人發生衝突而釀成情感上的傷害，甚而成為日後撫育事業

⁶⁸ 臺灣總督府民政局局长於西元 1898 年 6 月 20 日改名為臺灣總督府民政部民政長官，後藤新平於西元 1898 年 3 月 2 日上任臺灣總督府民政局局长，西元 1906 年 11 月 13 日卸任臺灣總督府民政部民政長官。

⁶⁹ 西元 1901 年 4 月原臺南縣恆春辦務署從臺南縣分出，新設為恆春廳。

的一大障礙，因此土地調查作業應延後舉行為宜⁷⁰。由於臺東廳相良長綱廳長地堅持不宜在蕃社貿然實施土地調查，使得東臺灣土地官民有不清、業主權不明的狀態，一直要到明治 43（西元 1910）年臺灣總督府以林野調查的附帶事業，對東臺灣實施土地調查與整理等措施後才漸次明朗。

西元 1908 年臺灣西部縱貫線鐵路竣工通車，同一年日本帝國議會核准臺東線鐵路工程預算案，東臺灣的臺東線鐵路工程即將就此展開。西元 1908 年臺灣總督府民政部通信局局長兼臺灣總督府參事官鹿子木小五郎在奉命視察臺東廳，以 20 多天所從事的調查內容，在 3 月 10 日回呈給第 5 任臺灣總督佐久間左馬太的《臺東廳管內視察復命書》上表示：

鋪設鐵道之前，必須先查定蕃人的土地。過去蕃人開墾土地總是自由地選擇想要耕作之處進行開墾，但其耕作的土地以自給自足為主，並不多求。但近年來蕃人脫離此古風，不但已知貨幣之利且有儲蓄的觀念，因此開始耕作自家需要之外的田園，販賣作物賺取貨幣。臺東線鐵道若一旦開通，他們將廣耕田園，屆時臺東廳全部的土地，蕃人將主張全歸其所有亦未可知也。因此查定蕃人的土地時，承認其現耕地及附近若干土地（作為預備田園）所有權，若和蕃人無緣故的土地則收歸官有；而蕃人主張擁有所有權且對將收容移民上有用的荒蕪地，政府應加以收買，作為他日發展之用（鹿子木小五郎，1985：5-6）。

由此可知除了鹿子木小五郎主張查定蕃人的土地外，他也提出了查定蕃人土地時該有的原則，亦即不可失之過寬，不然「如果把和蕃人有關的土地全部視為蕃人所有，則恐怕臺東一帶的土地都是屬於蕃人的，如此一來哪裡還有移民的餘地！」（鹿子木小五郎，1985：67）。根據鹿子木小五郎的調查，臺東廳土地最肥沃的地方是璞石閣以北、七腳川社附近、マリバシ（馬里勿⁷¹）、馬太鞍等地區（鹿子木小五郎，1985：26-27）。其提及臺東廳花蓮地區的肥沃土地，涵蓋七腳川社和七腳川分社知伯（*Cihak*）社、木瓜番活動的領域。這對於急於移民加速開發東部，以便從事政治和經濟目的移民事業的日本帝國政府而言，阿美族的存在和毫無經濟效的農業耕作形式，是臺灣東部開發政策的絆腳石。臺東廳的平原三分之二為阿美族所有，農業仍停留在原始的耕作階段，即使移住的日本進步的農民，鹿子木小五郎不免提出質疑：「他日優等人種移住，是否會促進其農業發達，令人相當懷疑。」（鹿子木小五郎，1985：38-39）。除此之外，南勢蕃七社（七腳川、荳蘭、薄薄、里漏、脂鬍鬍、飽干、歸化）擁有相當龐大的武器，將來移民至臺灣東部，對於治安問題也是亟待解決的問題，其暗示臺灣總督府應收繳南勢蕃七社所擁有相當數量的槍械（鹿子木小五郎，1985：47）。鹿子木小五郎對

⁷⁰ 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，《臺東澎湖廳下土地調查事業ニ關スル件》，4681-9，頁 1-15。

⁷¹ 馬里勿為阿美語，指「上坡」的意思，阿美語拚作 *Malifasi*。

於臺灣東部未來發展所提出的建議和構想，在日後成爲不時常見於臺灣總督府對於臺灣東部土地相關政策中，其持續性的影響力維持相當久，顯見鹿子木小五郎對於臺灣總督府的臺灣東部開發政策有一定的重要性。而鹿子木小五郎提出的《臺東廳管內視察復命書》不僅將臺灣東部開發提出具體實踐的辦法，實際上有釐清臺灣總督府開發臺灣東部種種須注意的問題，意即開設鐵路交通在先，日本殖民開發速度必能加快，則能吸引日本內地人移民來臺灣，未來蕃人同化才指日可待。但同時鹿子木小五郎也指出對於臺灣東部阿美族徵收土地和收繳武器將是臺灣總督府所要面對的重大問題。所以如果臺灣總督府將之付諸實行的話，對於七腳川社和木瓜蕃的衝擊是相當龐大的。

關於東臺灣土地調查與整理工作，臺灣總督府顯然想將它與平地蕃人因燒墾農業而零散分布的土地，以及鋪設臺東線鐵路、建設官營移民村等相關事業，相互綰結一起共同考量（臺灣總督府史料編纂委員會編，1897）。自西元 1910 年起，臺灣總督府在東臺灣接連推行林野調查與林業整理、實施官營移民、鋪築臺東線鐵路等事業，雖然這些建設事業促使臺灣東部的開發與移民拓墾浪潮邁入另一個高潮（施添福，1995）。但是這些臺灣總督府引以爲傲的嶄新開發事業，卻圈奪世居於此的平地蕃人賴以爲生的大片土地，也限制了其依循舊慣分配土地，進行燒墾農業兼以狩獵的維生方式。臺灣總督府民政部殖產局以明治 42（西元 1909）年度在東臺灣施行移民適地調查的成果爲基礎，擬定了〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル原案〉針對東臺灣未來土地整理的政策走向規畫出完整藍圖（李文良，1997），而該案對於臺東拓殖移民事業的先決問題包括：

1. 適當整理土著人民的耕作區域，圖謀其安定的生活；2. 決定內定移民農村預定地，以此做爲招徠農民的基礎；3. 確定上述兩類土地外，亦應規畫農耕和造林適地⁷²。從該案看出，對於東臺灣土著人民零散與不規則的耕地進行整理，是爲了推展東臺灣的官營移民事業，臺灣總督府在東臺灣建設內地人移民村，扶助日本大和民族的勢力，而策畫的土地圈奪案（施添福，2003）。臺灣總督府爲了解決上述問題，接著訂出土地調查的方法與施行原則，其採取作法是依照當時東臺灣的狀況，長期以來「土著蕃人」和「土著土人」⁷³大多佔有較爲肥沃的農耕地，若不先實行土地調查與整理兒想取得適當發展的收容移民土地，只能說是緣木求魚罷了。因此爲取得大片集團地供移民之用，就必須壓縮「土著蕃人」的耕作區域。明治 43（西元 1910）年 5 月，臺灣總督府召集相關官員及花蓮港廳、臺東廳兩廳長和相關局課首長，針對〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル原案〉進行討論，並決定〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル決議ノ件〉，其中作出有關土

⁷² 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル決議ノ件〉，5322-15，頁 5。

⁷³ 土著蕃人所指的是東臺灣地區的阿美族和卑南族，亦爲其他文獻所稱的平地蕃；土著土人所指的是清朝時代以來到東臺灣地區拓墾的漢人和平埔族（轉引自賴昱錡，2010：75）。

地整理時在程序上應遵循的若干決議：1.土地整理工作依照〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル原案〉進行，所需的經費由臺灣總督府民政部殖產局編列的林野整理費及移民費支應；2.執行實地調查工作之前，必須先收繳平地蕃人的武器，而其方法由臺灣總督府民政部蕃務本署署長與花蓮港廳廳長及臺東廳廳長會商決定，全部回收工作預計在當年 10 月完成；3.實地調查期間為當年 11 月起以 4 個月的時間完成，蕃務官吏和廳吏皆要參予實際調查；4.根據調查結果確定蕃人耕作區域後，其區域內的土地分割由臺灣總督府民政部蕃務本署署長與花蓮港廳廳長及臺東廳廳長協定，便宜處理（臺灣總督府民政部殖產局編，1917）。

綜觀上述，阿美族的土地因為臺灣總督府基於東臺灣的開發的需要，透過土的調查和整理方式大量釋放給漢人或是日本人，以做為移民事業和其他開發事業之用。從〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル原案〉與〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル決議ノ件〉可以發現，臺灣總督府打算基於移民事業的需要進行土地調查，在〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル原案〉確認空間規畫的畫定，再藉由林野調查事業來成落實其規畫部分（李文良，1997）。圈奪阿美族的土地和限縮生活空間的計畫，其目的除了取得官有集團地供官方規畫利用外，還有另一個相當重要且攸關東臺灣能否推展開發事業的附加價值，就是收奪阿美族的土地並限縮其生活空間後，便可從部落內榨取剩餘的勞動人口，以便可以調集、統籌安排、支配勞動力，轉而投入移民收容地的整理和隨著東臺灣的開發而興起的各項建設事業當中。阿美族的七腳川部落在西元 1908 年到 1909 年歷經七腳川事件後，七腳川部落土地被臺灣總督府收歸為官有集團地，臺灣總督府把七腳川社土地規畫為臺灣第一個官營的日本移民村，而招募來的日本移民多來自日本四國德島縣吉野川沿岸，因此將該移民命名為「吉野村」。而原七腳川社人因為臺灣總督府實施集團移住政策，被迫搬離七腳川社，從此原七腳川社的人也只能完全臣服於日本帝國政府的統治之下，成為歸順度和配合度相當高的蕃社，但卻是因為日本帝國政府對於東臺灣的開發政策造成的結果，原七腳川社人為了生存也只能無奈被迫接受；花蓮港廳是當時唯一能實踐臺灣總督府官營移民地區，臺灣總督府原想藉由七腳川事件順利推展移民事業，在西元 1910 年 2 月臺東廳馬蘭社成立卑南移民指導所，預定計畫建設旭村移民村，卻因旭村圈占原住民土地，引起臺東廳成廣澳支廳阿美族抗爭，不得不延後籌設臺東廳的移民村（臺灣總督府民政部殖產局農務課，1916；孟祥翰，1997）。因而西元 1908 年以來的官營移民計畫，在東臺灣的南部地區不得不暫時終止，臺灣總督府於是傾全力投注於花蓮港廳內的移民事業。七腳川事件對於七腳川社人而言，部落土地被國家充公消失，部落人民的身體之後也要為「國」服役。

第二節 被迫讓渡的身體⁷⁴

臺灣總督府對於蕃地的開發，原本僅著重於山地經濟資源，對於原住民，僅視為障礙的存有。明治 31（西元 1898）年 9 月臺灣總督府民政長官後藤新平提出對蕃政策，其中以解決蕃政問題有兩種方式，即全滅主義和導化主義。但以爲全滅主義違反人類道義及領土治民的本旨，故不應採納（伊能嘉矩編、陳金田譯，1997：103）。西元 1902 年 12 月臺灣總督府參事官持地六三郎提出的《關於蕃政問題的意見書》，其中有採用臺灣民報所載京都帝國大學法科大學教授岡松參太郎博士的生蕃意見：「從社會學上看來，生蕃雖爲人類，但從國際法上看來，其如動物一般。」。確立以經濟利益爲「理蕃事務」優先考量的方針，爲了急於開發新財源，原住民成爲經濟發展的一大障礙物（伊能嘉矩編、陳金田譯，1997：149）。而西元 1896 年臺東廳廳長相良長綱便曾試圖使用平地原住民勞動力，像是利用原住民遞送郵件（王學新譯，1998）。而西元 1908 年 5 月臺灣總督府祕書官齋藤參吉提出對蕃的山地政策，其中提及討蕃的經濟效果，除治水及山地資源調查利用以外，亦可充分利用原住民勞動力（伊能嘉矩編、陳金田譯，1997：515-524）。而後由於臺灣總督府的東臺灣開發政策上，對於拓殖移民事業逐漸興盛，所以臺灣總督府計畫進行土地調查和整理，並擬將蕃社土地畫分爲土著用地、移民用地、其他用途的土地及其他豫查完畢區域，以便充分利用；並以爲日後的日本移民以農民爲主，故計畫於一般建設上利用原住民勞動力。惟實施前必須設法奪取原住民武器⁷⁵。臺灣總督府民政部殖產局以西元 1909 年度在擬定〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル原案〉指出：

隨著臺東拓殖事業的發展，與移民收容建設和其他一般事業有關的諸般勞動工作，都需要投注非常大量的勞動力，而這勞動力除了靠土著人提供之外別無他法。因此藉著限制土著人的耕作面積，並利用其剩餘勞動力的方法，是目前臺東產業政策上最緊要的事項⁷⁶。

西元 1908 年到 1909 年發生七腳川事件，七腳川事件的起因爲隘勇勞役分配不均和薪資糾紛問題所引起，後來臺灣總督府發動派遣日本軍隊和警察以軍事行動方式來對付七腳川社人。在西元 1909 年七腳川事件結束後，七腳川社的土地就被臺灣總督府硬生生地給收繳作爲官方集團地，七腳川社人也就失去原本賴以

⁷⁴ 第四章第二節的標題構想借用卑南族原住民教授孫大川的文章；參見孫大川，2004，〈高砂義勇軍事件—被迫讓渡的身體高砂義勇隊所反映的意識構造〉，《原住民重大歷史事件學術研討會論文集》，臺北市：行政院原住民族委員會。

⁷⁵ 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル決議ノ件〉，5322-15。

⁷⁶ 臺灣總督府公文類纂數位化檔案，〈臺東花蓮港兩廳管內土地ニ關スル決議ノ件〉，5322-15，頁 9-11。

維生的土地。在臺灣總督府的移民政策下，阿美族七腳川社改為臺灣總督府官營移民村—吉野村，吉野村下設宮前（慶豐）、清水（福興）、草分（永興）三個聚落。並招募日本移民到吉野村從事移民拓墾事業，而招募來的日本移民大初期共有日本移民 61 戶、295 人，而其中有五十戶則來自日本四國德島縣吉野川沿岸，其餘 11 戶分別來自北海道、新潟縣、秋田縣與千葉縣。而臺灣總督府也對七腳川部落的人實施集團移住政策，其中有些原七腳川部落人被分散居住至自行投靠親戚關係至薄薄社（仁里）、荳蘭社（宜昌）、里漏社（東昌）、脂飽干社（德安）、脂冠冠社（主農）、歸化社（國福），或被臺灣總督府強制集團移住至賀田庄（志學）、月眉庄（月眉）、十六股庄（豐川）、臺東廳南鄉大埔尾原野（*Defudefu*）（伊能嘉矩編、陳金田譯，1997），而臺東廳南鄉大埔尾原野這個地方後來也被臺灣總督府更名為新七腳川（*パロハイ チカソワン*、*Baruhay Cikasuan*）⁷⁷，該地則由分割阿美族大埔尾社（*パカテツ*、*ホル社*）及漢人新良庄的土地形成而來（伊能嘉矩編、陳金田譯，1997）。被強制遷至集團移住至臺東廳南鄉大埔尾的七腳川社人，一方面遠離故鄉做為懲罰，讓他們遠離七腳川社避免再生事端，在理番政策方面疏散反抗勢力；另一方面疏散人口，協助開墾南方荒地，提供一些人力投入當地開發；甚至後來對於修築臺東線鐵路工程，他們也成為臺灣總督府徵調的人力，有助於後來人力的調配和運用。遷至臺東廳南鄉大埔尾原野的七腳川社人徒步走到臺東，有部分七腳川社人在出發往臺東前一晚逃走，因為不願意離開花蓮的故鄉前往南方的臺東居住（伊能嘉矩編、陳金田譯，1997），這段遷移過程讓七腳川社耆老們敘述當時父祖、長輩們當時遷移的心境：離開家園遷徙的過程，有人哭泣，很多長輩心情都相當沉痛哀傷，因為這個事件（七腳川事件）我們流落到南方，所以到別的地方時，盡量不讓別人知道這件事（指為何被迫流浪在外的原因）（林素珍、林春治、陳耀芳，2005：139）。

這些因為七腳川事件散居各處的七腳川社人，從現今的地理空間和行政區來看，分布在現今花蓮縣吉安鄉的太昌⁷⁸、南華與壽豐鄉的壽豐、平和、光榮⁷⁹、池南、

⁷⁷ 臺東廳南鄉大埔尾原野的位置在現今臺東縣鹿野鄉瑞豐村新豐地方，新豐屬臺東縣鹿野鄉瑞豐村的第 8 鄰，其位置處於景豐（昔大埔庄）的南方，省道臺九號公路經過此處（臺九線路標 354 公里，臺東縣鹿野鄉瑞豐村中山路），即在臺東縣鹿野鄉瑞豐國民小學之旁。臺灣總督府令第 91 號，臺灣總督府將部分七腳川社人移住之地的臺東廳南鄉大埔尾更名為「*パロハイ チカソワン*」（新七腳川），源自阿美語 *Baruhay Cikasuan*，*Baruhay Cikasuan* 採用北部阿美語拚法，臺灣總督府府報第 2834 號，頁 58。

⁷⁸ 太昌部落又稱宮前（*Miyamay*）部落，也有直接稱美雅麥部落，西元 2004 年改稱七卡溯安部落，但最終希望能改回為七腳川部落。

⁷⁹ 當時七腳川社人被臺灣總督府實施集團移住政策時，其中一部分七腳川社人則來到了鯉魚尾（*Rinahem*）（現今花蓮縣壽豐鄉一帶，在當時鯉魚尾行政區域則包括了今日壽豐村與光榮村），主要是為了讓七腳川社人能投入修築臺東線鐵路工程和提供賀田組墾殖會社廉價勞動力。

溪口、月眉、水璉等九個部落。臺灣總督府在七腳川事件後將這些七腳川社人分散各地，是為防止七腳川社人再度聚集，然而臺灣總督府為七腳川社人安排選擇居住的地點，恰巧與後來準備興建的臺東線鐵路工程地點極為類似。而七腳川社耆老也表示，老一輩（祖父、父親輩）的人都從事興築鐵路勞役，由於徵調勞力不分遠近，每個部落都會動員到，以七腳川部落移住之後的位置，剛好散居在規畫的臺東線鐵路沿線（林素珍、林春治、陳耀芳，2005：155）

西元 1908 年日本帝國議會核准臺東線鐵路第一期工程施工，其路線範圍從花蓮港到璞石閣，預計 7 年完成，經費日圓 4,257,000 元執行。西元 1909 年設立臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所，正式展開臺東線鐵路的鋪設和經營⁸⁰。臺灣總督府鐵道部就人口和開發狀況認定，決定以南部地方各製糖會社專用線為準，使用 2 英呎 6 英吋（10.762 公尺）軌距的輕便蒸汽鐵路（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：14-15）。西元 1910 年 2 月臺東線鐵路第一期工程從花蓮港到璞石閣從開始動工，全線分六個工作區。花蓮港至鯉魚尾間為第一工作區，鯉魚尾至溪口為第二工作區。臺東線鐵路第一期工程建設過程當中，除了自然問題難以解決，勞工勞動力的不足一直是一大問題。當時的臺灣東部除了原住民之外，幾乎無其他勞工可以用，故勢必得以原住民作為主要的勞動力。而使用原住民勞動力的手續既費時且繁雜，由於理蕃政策的關係，雇用原住民必須先與蕃務（警察）官吏交涉，得到其認可後，每天必須經由蕃務（警察）官吏中清點原住民人數後方可領其至工地工作。加上蕃社與工地之距離遙遠，故效率不佳⁸¹。在臺東線鐵路第一期工程當中，有關臺灣總督府徵招東臺灣原住民勞動人口部分，從《臺灣鐵道臺東線》指出：

表 4-1 蕃人出役表

年度	數量（人）	一日平均（人）
大正一年	65,179	179
大正二年	160,961	441
大正三年	148,380	407
大正四年	185,316	508
大正五年	194,687	533
計	754,523	413

資料來源：臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，《臺灣鐵道臺東線》（1917），頁 108。

⁸⁰ 〈臺東線建設概要〉，《臺灣鐵道》第 66 號，頁 22-28，大正 6（西元 1917）年 12 月。

⁸¹ 〈臺東線建設概要（其の五）〉，《臺灣鐵道》第 70 號，頁 46-52，大正 7（西元 1918）年 4 月。

若以《臺灣鐵道臺東線》的〈蕃人出役表〉來看，臺灣總督府從大正 1（西元 1912）年至大正 5（西元 1916）年之間，總共徵調 754,523 人次的東臺灣原住民，一日平均徵調 413 人投入臺東線鐵路第一期工程（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所，1917：108；鄭仁崇，2000：15）。由於臺東線鐵路第一期工程招募建築工人不順的情況，臺灣總督府動用警察強制徵調投入臺東線鐵路第一期工程；但再此幾乎同一時間，臺灣總督府在西元 1908 年到西元 1911 年之間，一日有 200 至 250 人投入臺東輕便鐵路工程，而投入的蕃人當中有海岸蕃和山地蕃（臺灣日日新報漢文版：3790）。由此可以看出，阿美族在臺東輕便鐵路工程和臺東線鐵路第一期工程都有投入不少勞動力在裡面，不難想像阿美族在鐵路工程服勞役上的確非常辛勞，在這種情況之下也很難兼顧自己的生活。而在臺東線鐵路第一期工程當中，有關臺灣總督府徵招東臺灣原住民勞動人口來源，從《臺灣鐵道臺東線》看出：

表 4-2 蕃人出役預定表（蕃人出役豫定表）

蕃社名	出役預定（出役豫定）（人）	
荳 蘭	80	
薄 々（薄 薄）		
加禮宛	土人	30
	蕃人	
鯉魚尾	15	
馬太鞍	150	
太巴塢		
針 塢	土人	5
	蕃人	9
海 岸 { 大港口 姑 津 貓 公 新 社	20	
	30	
	20	
公 埔	土人	35
	蕃人	
賀田村	20	
水璉尾	45	
鳳 林	5	
拔仔庄	土人	16
	蕃人	54
大 庄	土人	25

	蕃人	
水尾	土人	20
	蕃人	52
迪佳	土人	22
	蕃人	
觀音山	土人	46
	蕃人	
計		699

說明：1.蕃人⁸²應以阿美族爲主，土人⁸³應該是指漢人。

2.有些蕃社的蕃人和土人人數是合在一起計算。

資料來源：臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，《臺灣鐵道臺東線》（1917），頁 108-109。

從《臺灣鐵道臺東線》的〈蕃人出役預定表〉看出，臺灣總督府徵調東臺灣原住民的來源幾乎遍及臺東線鐵路花蓮港到璞石閣之間沿線的部落。以七腳川事件後被集團移住的七腳川社人居住地點來看，賀田村和鯉魚尾應該有七腳川社人投入臺東線鐵路第一期工程，而七腳川社移住者後代都提到長輩參與臺東線鐵路工程興建，主要的工作是擔任挑夫的工作爲主（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。臺灣總督府在七腳川事件後對於七腳川社實施滅社和把七腳川社人進行集團移住，卻也規畫安排在臺東線鐵路沿線附近，以便臺東線鐵路工程開工時，確保有鐵路建設勞動力的來源。除此之外，臺灣總督府還有徵招東臺灣海岸部落的原住民勞動力，像是水璉尾、新社、貓公、姑津、大港口這些部落，會動員這些海岸部落的原住民勞動力，有可能是爲了興建臺東線鐵路的木瓜溪橋或支亞干溪（壽豐溪）橋。這些鐵路鐵橋的橋墩施工方式類似以沉箱工法施工，需要工人潛入水中進行橋墩壘砌與捆綁鋼筋的工作，以及灌漿與搭建橋墩的作業。以臺東線鐵路第二期工程爲例，臺東廳池上、鹿野一帶的阿美族恆春阿美群人從事臺東線鐵路的新武呂溪橋或北絲蘭橋工程，曾經因爲阿美族恆春阿美群工人因爲不諳深水中的施工作業，卻接二連三發生工人溺斃意外的工安事故，造成工程中斷延宕。後來臺灣總督府只好從位在東海岸的臺東廳新港支廳轄內的阿美族部落，調派較諳水性、具有潛水作業經驗的阿美族海岸阿美群人身著潛水衣，專門進行橋墩地基坑壘砌與捆綁鋼筋的作業，而阿美族恆春阿美群人則專事搬運建材，橋墩地上部

⁸² 蕃人在《臺灣鐵道臺東線》（1917）沒有明確指出有哪些原住民族，只有大概提到荳蘭蕃和海岸蕃之類的話，因此推測這裡蕃人可能就是以平地蕃人爲主，應該指的就是阿美族原住民（臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917：104-105）。

⁸³ 土人在《臺灣鐵道臺東線》（1917）沒有明確指出哪些民族，但是依照《臺灣行政一斑》（1895）、《理蕃志稿》第二編（1895：394-395）、《臺灣總督府公文類纂》來觀察，因此推測這裡可能就是指漢人。參見國史館臺灣文獻館「臺灣總督府檔案」網站，<http://db1n.th.gov.tw/sotokufu/>。

分和鐵路護岸的泥水工事，這才順利完成臺東線鐵路橋樑的橋墩建築工程，臺東線鐵路第二期工程才得以進行下去（賴昱錡，2010：118-126）。

另外在《臺灣鐵道臺東線》提及原住民勞工工資方面部分，當時臺東線鐵路工程測量工作是屬於特別需要雇用原住民傭役事業。因此支付原住民勞工工資也不盡然依照發放補貼工資的規定來實施，而且這種事業也是屬於比較低級的服務事業。可是因為這種鐵路工程測量工作事業是附屬於廳直管轄內的（臺灣總督府）鐵道部（花蓮港）出張所的開設管理，同時又是屬於會社（公司）、商人的規畫行為的關係，需要增加勞力付出。所以只能與地方廳管轄協商之後，才決定實施給予男子每一天日圓 20 錢、女子與小孩各日圓 18 錢。可是像這樣的需求是進化到一直不斷的需要，因此原住民們的生活狀態也漸漸提升，爾後給予地方廳管轄現行的二種原住民出役補貼工資方式如下列表格所示：

表 4-3 蕃人出役補貼工資表（蕃人出役增貸金表）

種類別	當天來回（日歸り）			含住宿費（泊込み）		
	男	女	小孩(小兒)	男	女	小孩(小兒)
廳直轄蕃人	0.28 円	0.20 円	0.20 円	0.36 円	0.30 円	0.30 円
支廳管內蕃人	0.25 円	0.18 円	0.18 円	0.33 円	0.24 円	0.24 円

說明：補貼工資的貨幣單位為日圓。

資料來源：臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，《臺灣鐵道臺東線》（1917），頁 106-107。

《臺灣鐵道臺東線》指出雖然是按照上面表格方式發放補貼工資，但是為了要誘導原住民族出來服務勞動的關係，所以有時候會發放酒、香煙等的原住民們所喜好物品，之外又須貼補招募額外的雜費開銷，因此實際上真正給予每一個原住民的真正額度不能說是低廉！但是實際上對於原住民來說，一直不斷徵集服勞役，取得的補貼工資廉價，卻又被國家政府形容福利不錯的感覺，真的令人得了便宜又賣了乖。

臺灣總督府制訂東臺灣開發政策上，鑑於東臺灣人口稀薄、開拓尚淺，在面對勞動力供給不足情況下，為求解決之道，進而開發東臺灣原住民勞動力的各種來源。在阿美族的生活記憶中，作苦力（*misakoli*）、義務勞動（*kimoloto*、*kaputay*⁸⁴）、ミカサウ（*mikacaw*⁸⁵）等這些勞役詞彙已經從記憶中變成阿美族語言文化的一部分（賴昱錡，2010：101）。七腳川社人在歷經七腳川事件後，被臺灣總督府強制實施集團移住政策，根據臺灣總督府官方文獻記載，我們難以證

⁸⁴ 阿美語的「*kaputay*」是外來語，源自日語的「義務代」。

⁸⁵ *mikacaw* 在阿美語是看守的意思，是阿美族男子年齡組織（*selal*）在部落維持治安的義務工作，臺灣總督府沿用此一制度，並改成徵調阿美族從事臨時性的雜役。

明臺灣總督府存有分化七腳川社人的企圖。雖然七腳川社人普遍相信日本人因為害怕他們的力量集中而將他們分散移住（林素珍、林春治、陳耀芳，2005）。不過臺灣總督府官方文獻卻足以證明集團移住政策產生分化七腳川社人的結果，無論這是有意的還是無意的。最後大概可以看出，臺灣總督府的理蕃政策最初以討蕃或開發山地資源為首要目標，在實施政策過中不斷檢討和修正政策，到後來針對原住民勞動力資源，發現可獲取豐沛廉價的勞動力。而位在東臺灣的阿美族原住民，當時因為人口數量眾多，因此臺灣總督府制定東臺灣開發政策後，成為東臺灣開發建設勞動力的主要來源，但這對阿美族而言身心的壓迫真是罄竹難書。

第三節 榜乍九五八⁸⁶

西元 1906 年賀田組墾殖會社開始在花蓮港到吳全城之間敷設以手押臺車行駛的輕便鐵路，後來臺灣總督府民政部在向西元 1908 年 7 月向賀田組收購花蓮港到吳全城間的輕便鐵路，似乎預告臺灣總督府想把鐵路在東臺灣交通上做為一個重大建設來看待。西元 1908 年 12 月到西元 1909 年 3 月，七腳川社發生與日本人發生重大衝突，後來被臺灣總督府派日本軍隊和警察處理。衝突結束後，七腳川社的人被臺灣總督府強制集團移住離開活多年的七腳川社，其中有些分到池南、光榮、壽豐、溪口、臺東廳南鄉大埔尾原野，而臺東廳南鄉大埔尾原野隨後被更名為新七腳川（パロハイ チカソワン，*Varuhay Cikasuan*）。而這些因為七腳川事件被搬到新七腳川的原七腳川社人，不但居住一個相當陌生的環境，而且之後更因為臺東輕便鐵路的關係，卻又面臨一場你死我活的爭鬥畫面。

臺東輕便鐵路從西元 1908 年開始興建一直到西元 1911 年竣工通車營運，運轉方式是由推車工推著臺車行走在軌道上，臺東輕便鐵路最初是由臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所官營，而後才改為花蓮港內地人的內地人團體「花蓮港港民會」民營。在臺灣總督府鐵道部官營時期，臺車推車工的工作是辛苦而且薪資微薄，因此幾乎沒有人願意擔任此項工作，於是臺灣總督府強徵阿美族原住民和卑南族原住民擔任推車工。從本篇論文第三章第一節《臺東輕便鐵路》敘述可以了解，臺東輕便鐵路迪階、卑南間的路段是布農族勢力範圍，此路段曾經發生過各族群之間的新仇舊恨，例如西元 1912 年 6 月阿美族人開槍射殺布農族人；西元 1912 年 9 月里壟庄民襲擊拔六頭社加典的布農族。西元 1912 年 10 月阿美族南勢阿美群新七腳川社人和布農族反目成仇形同水火不容，族群之間發生了多次衝突出草尋仇事件。雖然日本帝國政府官方強力禁止出草，但出草事件仍舊發生。西元

⁸⁶ 本節《榜乍九五八》的節名構想來自歌曲《愛在九五八》（2005），榜乍是 *Pangcah* 的音譯，九五八是指花東線鐵路原住民九五八火車，就是臺灣鐵路管理局花東線鐵路 655（原 11）次莒光號列車。

1913 年 1 月，雖然經過當地駐在所警察的調停，情勢依舊緊張。後來由新七腳川社阿美族人擔任推車工時，因情勢緊張，每臺臺車配有臺銃一挺，子彈若干，以保障推車工的生命安全，但仍發生布農族人出草襲擊臺東輕便鐵路里壠、老吧老吧（*Lapahlapah*）⁸⁷間擔任臺車推車工的阿美族人，因而引起阿美族人的怨恨與不滿，甚至不願再擔任推車工，一度造成臺東輕便鐵路交通的中斷。後來臺灣總督府在南至北絲鬮北岸、北至臺東廳廳界，架設全長 11 里（43.2 公里）的複線式通電流鐵條網、在里壠增設支廳且強化鎮制布農族人的警力和警備後，出草和衝突的情形才略有改善。

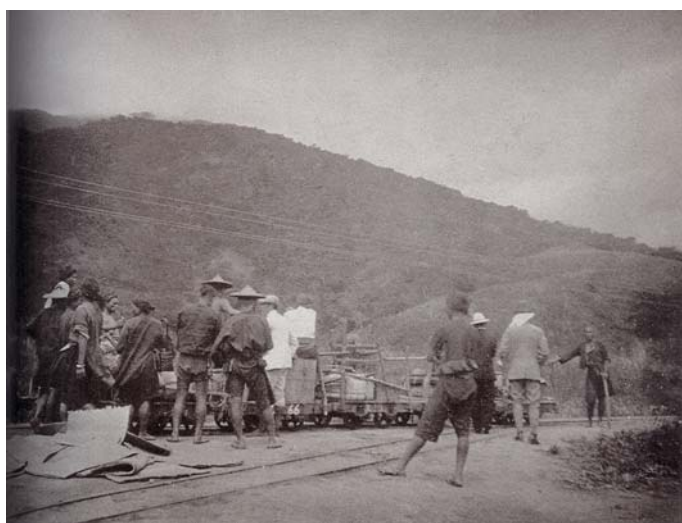


圖 4-1 臺東輕便鐵路老吧咾吧站

說明：臺東輕便鐵路臺車推車工為阿美族原住民。

資料來源：拍攝者待查，《英國長老教會宣教師與臺灣原住民族的接觸 1865-1940》（2004）。

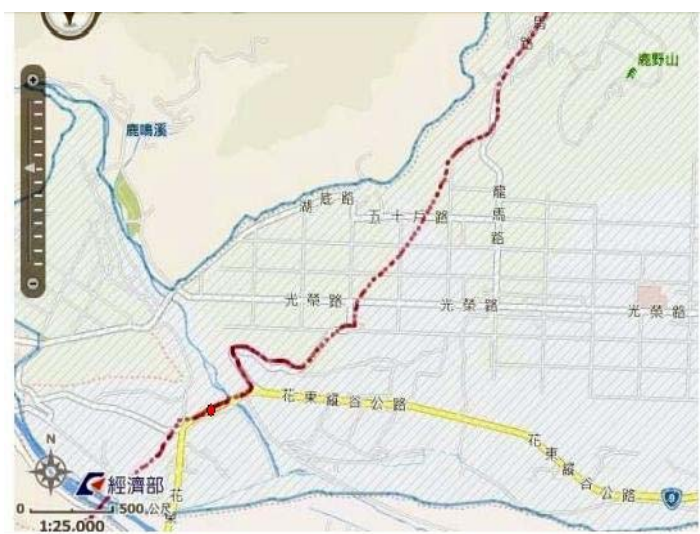


圖 4-2 臺東輕便鐵路老吧咾吧站位置示意圖

說明：紅線為臺東輕便鐵路路線示意圖，紅點為車站示意所在地。地圖取自「經濟部自然環境整合供應倉儲系統」，臺東輕便鐵路路線為林華慶推測，老吧咾吧站位置為筆者推測。

資料來源：《鹿野鄉龍田村的區域變遷》（2012）。

西元 1910 年 2 月臺東線鐵路第一期工程正式開工，如同臺東輕便鐵路建築方式，亦採自北向南築段興工、築段竣工，開始通車營運的方式進行。西元 1916 年 10 月，英國基督教長老教會宋忠堅牧師（Rev. Duncan Ferguson）在第三次巡視東部的石雨傘、石碑及觀音山教會時，提及對於臺東輕便鐵路的臺車的狀況：目前花蓮港、卑南間的交通工具的北一半是由窄軌的火車，而南一半還是由阿眉族所推的輕便車。但火車路線已逐漸地向南擴張，待於明（西元 1917）年 4 月可望著手修通南部全線的火車鐵路（黃茂卿，1999）。

⁸⁷ 老吧老吧（*Lapahlapah*）的位置在現今臺東縣鹿野鄉和平村四維地方，有些文獻資料把老吧老吧的阿美語拚成 *Dapadapa*。

從宋忠堅牧師的觀察可以了解，東臺灣的鐵路交通發展過中，臺東輕便鐵路的人力手押臺車也逐漸要進入臺東線鐵路的蒸氣火車另一階段，這一種第一波流動的力量正準備開始催動東臺灣的空間變貌，改變區域關係和動態。

臺東線鐵路第一期工程興建期間，勞動力一直是影響臺東線鐵路興建成功與否的一個重要因素之一。根據阿美族耆老口訪時回憶，臺灣總督府運用警察的強制力，以部落為單位，調查徵調 15 歲至 50 歲的阿美族男性，遴選有領導能力者為「蕃丁」(*fanti*) 擔任協助事務工作。每個月出工 15 天，每日、每週有畫分工作進度，未達工作進度者，需自行彌補工時延長，每日風雨無阻，遲到、怠工者甚至給予拘留、訓誡或用刑。當時沒有重機械來處理這些土木工程，至多用簡易的人力槓桿原理，從剷平、堆積土方，布設枕木、碎石，搬運笨重的鐵軌。阿美族男性幾乎日以繼夜在建造鐵路，留在部落的婦女、老人和幼兒，則承擔了青壯男子所留下的農事工作(張文良、胡政桂，2008)。西元 1917 年 11 月 11 日臺東線鐵路第一期工程完工通車後，宣告東臺灣交通新時代和新一波空間革命的來臨。臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所在《臺灣鐵道臺東線》提到：臺東線鐵路開創以來的勞動力，十之八、九以上利用警察官署力量依賴當地蕃人，臺東線鐵路築成通車後，應勿忘出役蕃人的勞苦(臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所，1917：107)。而東臺灣原住民的辛勞只有在《臺灣鐵道臺東線》短短出現那幾個字，但也道盡過去東臺灣原住民參與臺東鐵路第一期工程那段刻苦難忘的辛酸血淚史。

在臺東線鐵路分段完工通車營運後，臺東線鐵路開行的旅客列車政策特別增設了「蕃人專用車」的制度，該專用車只限原住民搭乘，而且火車票價費用只有三等客車票價的一半，在《理蕃誌稿》曾經提及相關事項：

(明治 44 年) 7 月，花蓮港廳廳長為優待轄內蕃人(包括巡查補和隘勇)乘火車票價半價作為撫育手段，而與當地(臺灣總督府)鐵道部(花蓮港)出張所(運輸掛)主任協議獲同意，乃製作證明券備置於各山地官吏駐在所及警察官吏派出所，以供蕃人申請應用，他們莫不感謝政府德政(豬口安喜編、陳金田譯，1999：220)。

從西元 1911 年 7 月開始，花蓮港廳轄內原住民(包括巡查補和隘勇)搭乘火車運費五折的優惠政策就此開始實施，當時因為七腳川事件原七腳川社的人被分到池南社⁸⁸，當時池南部落曾經流傳阿美族歌謠《蕃人車之歌》：

蕃人車之歌

⁸⁸ 池南社在現今花蓮縣壽豐鄉池南村池南部落。

逆風的濃煙 翻捲往後
火車載客 方便往返
火車是拓展光明的未來
火車是護送出征的進行曲
有蓋遮雨避陽 平安舒適
無蓋天空海闊 以天地為一
逆風的黑煙 層出翻捲
日人漢人坐上有蓋車廂
坐落的淨淨白白 細皮嫩肉
蕃人坐上無蓋的煤炭車
出壯的黝亮 巧克力似的

(財團法人原舞者文化藝術基金會編，2008：15)

在《蕃人車之歌》歌詞中，日本人和漢人坐上有蓋車廂，原住民坐上無蓋的煤炭車，顯示「蕃人專用車」的設備相較日本人和漢人搭乘的客車車廂不僅差異頗大，且還簡陋許多。原住民乘坐火車的環境相較之下非常克難，當時臺東線鐵路的旅客列車編組是用蒸氣機車牽引客車的方式，也難怪《蕃人車之歌》歌詞中，形容原住民坐上無蓋貨車後，下車時都是灰頭土臉的出站。



圖 4-3 臺東線鐵路花蓮港鯉魚尾間運轉列車

資料來源：拍攝者待查，《花蓮港鯉魚尾間十哩六鎖運轉ノ列車》繪葉書，取自「Taiwan Pictures Digital Archive」網站。

另外還有其他人像是於林德林著的《東臺灣宗教視察紀要》提到他於西元 1934 年的春季抵達東臺灣，並在東臺灣的臺東線鐵路搭乘火車的情況：

十三、東海岸線初乘

暮春的氣候一不寒不暑，清風徐拂，和光東照的辰刻，由普明師引率並法眷

四五人階行，乘包車到臺東停車場⁸⁹去。信徒各位遙遙地列在寺庭見送。我那時的心境不知道怎的生出依依難與海山寺離別的情緒來，但有：「後會有期」一句。

到驛⁹⁰，早已有幾位法眷在這裡等候着。…少頃，「改札！」普明向我道。我們三人登上車去（我和普明、修宗），汽笛一聲，列車震動一碰碰碰地出發了。

這算是自到東都（部）以來，初次的乘車，所見所聞勿論皆是新的。又其是出外旅人對於一切事物的感情強些。然而：第一、感覺着列車不完全一車體狹少（比較西部臺灣社線的列車車幅稍闊些），車中不潔，乘客的風氣和西臺灣差得太多。後面一臺是「專用車」⁹¹，差不多和支那⁹²的四等列車一樣。

「專用中（車）！是什麼？…」我疑呀（訝）的問。

「這是蕃人乘用的。」坐在我身邊一個某友人答。

「不許他們與漢人同乘呢？」

「非耶！蕃人若乘專用車有割引⁹³—只收二分之一！」某君向我道。

「車行得太緩且太搖動！」

「還有急行車⁹⁴。」普明說。

「急行車好麼？」我問。

「不是列車。ガソリンか（機動車）⁹⁵就是急行的。」

「要另貼急行券嗎？」

「要，急行券賃金加倍…。」

某君接著又說：「笑古，明明是帶有蕃地的風氣。機動車在西部臺灣算是普

⁸⁹ 日治時代對於火車站的稱呼有「驛」和「停車場」兩種，從明治 10（西元 1877）年一直混稱到昭和 20（西元 1945）年。日治時代初期火車站稱為「停車場」，明治後期到大正初期，逐漸改稱為「驛」。昭和 11（西元 1936 年）5 月 15 日本帝國鐵道省將日本國有鐵道的站房、月台等客貨運場所，稱為「驛」，「駅」是「驛」的日文漢字簡化字，其他相關部分參見臺灣總督府鐵道部年報各年度。

⁹⁰ 同註解 89。

⁹¹ 文中的「專用車」指的是三等客車等級的「蕃人專用車」，以蒸汽機車牽引客車編組成的旅客列車。

⁹² 這裡的「支那」在當時的日語和日文中是指「中國」。

⁹³ 割引是日文，翻譯成中文是打折、折扣的意思。

⁹⁴ 日本鐵路的急行車有點類似臺灣鐵路的快車，其他像是特急車有點類似特快車，緩行車有點類似慢車的，寢台車有點類似臥鋪車。

⁹⁵ ガソリンか在當時又被稱作汽油機動車、汽油車，有些文獻資料會稱作加斯林機動車、瓦斯林機動車，全名為汽油自走客車，簡稱汽油客車。

通乘用的，搬到這東海岸來，隨時就變成急行車，趁錢的方法，賢矣哉！勿論（無論）如何，凡百東西挪到蕃地來，都是快昇格。」

「マラン（馬蘭）！」驛夫叫，這裡是蕃社。幾個蕃人上車來。其次「ハシカオ（初鹿尾）」、「イナバ（稻葉）」、「シカノ（鹿野）」等等的驛名，都是蕃社的名詞（字），站站皆有蕃人來乘車。…（林德林，1978：41-42）。

臺東線鐵路的旅客列車只有開行二等客車和三等客車，且列車皆加掛「蕃人專用車」。原住民搭乘蕃人專用車享有三等客車車票半價優惠，並非臺灣總督府鐵道部體恤原住民生活困苦，收入有限，才訂定這項政策的。而是因為臺東線鐵路自西元 1910 年開工興建到西元 1926 年全線完工，前後 17 年之久，幾乎大部分都是徵調原住民服役築路，且原住民工資較日本人和漢人為低廉。為了補償原住民損失，或酬謝原住民的苦勞和功勞，在臺東線鐵路通車營運後，實施「蕃人專用車」政策，若原住民搭乘蕃人專用車的話，其車票票價只需要三等客車票價的一半做為優惠。除此之外，臺灣東部的基礎建設和其他事業所需的勞動力，向來皆以原住民充當，而原住民的每日工資卻也是極為低廉。如果調漲蕃人專用車車票費用，勢必帶動工資上漲。雖然臺灣總督府鐵道部曾有調高蕃人專用車車票費用的建議，但為壓低原住民工資，以利各項工程和事業的推行，終究沒有採行該項提議（施添福，2002：376-377）而蕃人專用車的設備相當簡陋，初期臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所以無蓋貨車（敞車）代用客車使用。雖然後來蕃人專用車有改裝設備，但兩側僅裝置百葉窗（臺灣日日新報：10701），特別是蕃人專用車中沒有廁所設備，無法在蕃人專用車上解決生理需求。所以當普通車每站必停時，列車通常都會等待較長時間，因為要等待原住民乘客上廁所而導致列車誤點慢分情況發生。而從西元 1911 年 7 月臺灣總督府鐵道花蓮港出張所實施三等客車「蕃人乘客運費五折」的優惠政策⁹⁶，一直要到西元 1946 年 1 月 1 日臺灣省行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處才取消這項「蕃人專用車」的優惠政策，結束這一段鮮為人知的「蕃人專用車」優惠政策歷史事實（鄭仁崇，2000：15）。

⁹⁶ 關於「蕃人乘客運費五折」的優惠政策部分，參見臺灣總督府鐵道部編，1937，《臺灣總督府鐵道部昭和十一年度年報》，昭和 12（西元 1937）年 12 月，頁 117。



圖 4-4 臺東線鐵路三等客車等級的「蕃人專用車」

資料來源：拍攝者待查，《臺灣蕃界展望》（1935），國立臺中圖書館「日文舊籍數位典藏資料庫」網站。

月	1 2 3 4 5 6 8 9 10 11 12												發 驛			小 兒 蕃 人 三 割 五 割	運 賃						
	日 1 2 3 5 6 7 8 9 20 30												初音	三笠	大原		圓	拾	錢				
第 4 號 No. 1												三等			通用期間 二十 五 百			迄迄迄 迄迄迄 一二三 日日日			1	1	1
著 驛	花蓮港	豐蘭	吉野	初音	賀田	壽	豐田	溪口	平林	林田	鳳林	萬里橋	溪口	新武呂	日谷敷	馬蘭	2	2	2				
	馬太	大和	拔子	瑞穗	三笠	末廣	玉	安通	大庄	與人埔	公埔	池上	萬里橋	月野	馬蘭	3	3	3					
	新武呂	里壠	月野	大埔	大原	鹿野	稻葉	初鹿	日谷敷	馬蘭	臺東		大和	大埔		4	4	4					
																	5	5	5				
																	6	6	6				
																	7	7	7				
																	8	8	8				
																	8	8	8				
																	9	9	9				

圖 4-5 日治時代臺東線鐵路三等客車火車票

資料來源：林志明提供。

另外在林德林的《東臺灣宗教視察紀要》文中提及「ガソリンか」，在阿美語當中也有這類的詞彙，稱作「kasolin」，在阿美族歌謠《馬蘭姑娘》⁹⁷提到：

⁹⁷ 歌曲《馬蘭姑娘》又稱《馬蘭情歌》或《馬蘭之戀》。

Kaying no Falangaw

馬蘭姑娘

Inaaw hay ya amaaw, sololen kako ina.

父母親大人呀！請同意我倆的婚事。

Matini similicayay ko wawa no tao to tireng ako ina.

我倆情投意合，愛情已深山長水流永不移。

Ano caay kamo pisolol to tireng ako ina,

我倆親事若未能蒙許。

Omaan say ko pinang ko nika patay makinotolo toloan no kasolin⁹⁸.

我將躺在鐵軌上，讓火車截成三段。

（吳明義，1993：170-171）

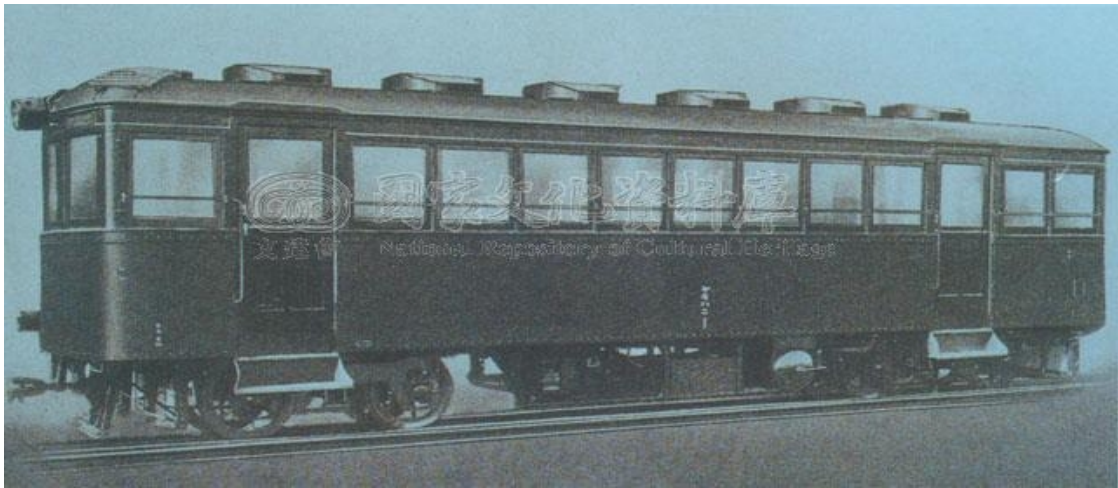


圖 4-6 西元 1932 年臺東線鐵路ケオキハニ 1000 形氣動車

資料來源：拍攝者待查，湯口徹提供，「國家文化資料庫」網站。

⁹⁸ *kasolin* 就是汽油車、汽油機動車，同註解 95；有些文獻資料會稱作ガソリンか、加斯林機動車或瓦斯林機動車，全名為汽油自走客車，簡稱汽油客車。這批車輛是日本車輛製造株式會社所製造的汽油客車，西元 1932 年臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港出張所把車輛型號命名編為ケオキハニ 1 形氣動車（氣動車），西元 1937 年命名改編為ケオキハニ 1000 形氣動車（氣動車）；第二次世界大戰後，西元 1948 年臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處把車輛型號改名編為 LSGA2000 型汽油客車；後來因為實施汽油客車動力柴油化政策，把汽油引擎更換為柴油引擎的關係，西元 1952 年臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處再把車輛型號更改編為 LDR2000 型柴油客車；西元 1962 年 LDR2000 型柴油客車卸下柴油引擎改為拖車，臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處把車輛型號更改編為 LTPB1700 型客車，最後因為花東線鐵路拓寬軌距關係，西元 1982 年 LTPB1700 型客車停用，西元 1984 年 LTPB1700 型客車報廢拆解，從起用運轉到報廢拆解來算，臺東線鐵路第 1 輛汽油客車可能活了 52 年。

從林德林的《東臺灣宗教視察紀要》和歌曲《馬蘭姑娘》可以得知，臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港出張所於西元 1932 年 11 月從日本引進的汽油客車，由於行車運轉時速較以蒸氣機車牽引客車為編組的旅客列車速度還快，因此在東臺灣頗受火車乘客的喜愛。這對阿美族人而言除了蒸氣機車（*cilamalay*、*cinamalay*）作為阿美語的火車詞彙，汽油客車（*kasolin*）也收錄於阿美語當中，從語言學觀察角度來看，不失為一種在社會語言學中作為語言接觸的阿美語外來語探討案例。



圖 4-7 阿美語火車示意圖

資料來源：圖片取自《臺灣鐵路管理局電氣化鐵路漫畫》（1978）。

第四節 小節

日本帝國政府在西元 1895 年開始統治臺灣之後，在臺灣進行土地調查、人口調查和國勢調查等等的統計調查，透過這些統計調查資訊，有助於日本帝國政府制定臺灣的殖民政策。西元 1908 年臺灣西部縱貫線鐵路完工通車，同一年日本帝國議會核准臺東線鐵路工程預算案，東臺灣的臺東線鐵路工程即將就此展開。西元 1908 年臺灣總督府民政部通信局局長兼臺灣總督府參事官鹿子木小五郎在奉命視察臺東廳在《臺東廳管內視察復命書》在東臺灣開發政策上提出具體

實踐的辦法，有助於臺灣總督府在開發東臺灣時各種須注意的問題，而且特別指出先興建鐵路運輸系統，可以加快日本帝國政府殖民開發速度，則能吸引日本內地人移民來臺灣，未來蕃人同化才指日可待。另外臺灣總督府對於東臺灣土地調查與整理工作，顯然想將它與平地蕃人的土地，以及鋪設臺東線鐵路、建設官營移民村等相關東臺灣開發政策，相互一起共同考量。所以在七腳川事件發生後，沒收七腳川部落的土地和實施七腳川部落人的集團移住政策，這樣便可從七腳川部落內取得勞動力人口，以便轉投入東臺灣開發事業和臺東線鐵路工程。

西元 1908 年到 1909 年發生七腳川事件，七腳川事件的起因為隘勇勞役分配不均和薪資糾紛問題所引起，後來臺灣總督府發動派遣日本軍隊和警察以軍事行動方式來對付七腳川社人。在西元 1909 年七腳川事件結束後，七腳川社的土地被臺灣總督府沒收作為官方集團地，在臺灣總督府的移民政策下，阿美族七腳川社改為臺灣總督府官營移民村—吉野村。且臺灣總督府也對七腳川部落的人實施集團移住政策，其中有些七腳川部落人被分散居住至自行投靠親戚關係至薄薄社（仁里）、荳蘭社（宜昌）、里漏社（東昌）、脂飽干社（德安）、脂冠冠社（主農）、歸化社（國福），或被臺灣總督府強制集團移住至賀田庄（志學）、月眉庄（月眉）、十六股庄（豐川）、臺東廳南鄉大埔尾原野（*Defufefu*）。臺灣總督府會採取這樣的作法，一方面疏散七腳川部落反抗勢力；另一方面疏散七腳川部落人口，提供人力投入東臺灣開發事業，而後來西元 1910 年 2 月臺東線鐵路第一期工程，也成為臺灣總督府徵調的人力。臺灣總督府從西元 1912 年至 1916 年之間，總共徵調 754,523 人次的東臺灣原住民，其中這些勞動力人口又以阿美族原住民為主，阿美族投入不少勞動力在臺東線鐵路第一期工程，加上工資低廉並不足以養家活口，在面對這種情況之下也只能自力救濟。

西元 1911 年 7 月臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所實施原住民搭乘火車優惠政策，這項優惠政策在於原住民搭乘火車時火車票價有半價優惠。當時臺東線鐵路的旅客列車只有開行二等客車和二等客車兩種等級的列車，臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所還特別開行「蕃人專用車」加掛在二等客車和二等客車上。「蕃人專用車」開行初期使用的是做車代用客車，顯示「蕃人專用車」的設備相較日本人和漢人搭乘的客車車廂相差頗大且簡陋許多，乘坐火車的環境也就非常克難。後來蕃人專用車雖有改裝設備，但蕃人專用車中仍沒有廁所設備可供使用。「蕃人專用車」的優惠政策，起因於當時東臺灣開發事業中，原住民工資較日本人和漢人工資低廉。為了補償原住民損失或酬謝原住民的苦勞和功勞，臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所才實施「蕃人專用車」政策，直到西元 1946 年 1 月 1 日臺灣省行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮辦事處才取消「蕃人專用車」政策。

第五章 結論：阿美族和火車的對話

當柴油火車隆隆地停在交通部臺灣鐵路管理局花蓮管理處花東線鐵路吉安火車站等待交會列車的時空裡，七腳川的傳奇便在眼前持續放映著。畫面轉動著關於那麼個擅飛行的馬威青年，述說著他如何慘死在卑南族族人的竹牆上，於是大家開始懂得崇尚和平。並且在同一處空間中傳映著另一個關於阿美族末代金臂人在柴油火車上通過吉安火車站時，飛車拋接黃昏通行證神乎其技的神話傳說，我必須把畫面忠實寫下來，來證明我所言皆如屬實，發誓我雖然大白天在火車上見不著星星，也能見證到一對各名為李那麥和巫頓的兄弟星星，我看見了那伊娜傷心的眼淚，以及從部落裡飄來的檳榔花香…。

—— 陳孝平 《榜乍九五八》(2004)

第一節 研究發現與研究結果

本篇論文從花東線鐵路和阿美族原住民之間的關係著手，以花蓮七腳川部落個案為例，從發展研究（發展理論）中的依賴理論（依附理論）觀點，並以文獻分析法和個案研究法為研究方法，從「點狀」的七腳川部落延伸成「線性」的花東線鐵路擴張為「面向」眾多面向的影響分析方式，觀察七腳川部落在「臺東輕便鐵路」、「臺東線鐵路」、「花東線鐵路」興建前後這些歷程中，如何受到國家政府的介入和造成哪些影響，來看「原住民」、「火車」、「國家」之間的關係和意義。經過析論花東線鐵路和阿美族原住民七腳川部落之後，本篇論文研究發現：

一、自然的商品化—土地開發

七腳川部落的土地因為臺灣總督府基於東臺灣開發政策的需要，透過土地的調查和整理方式，大量釋放給日本人或是漢人，以做為實施官營移民、興建臺東線鐵路和其他開發事業之用。這些建設事業促使臺灣東部的開發與移民拓墾浪潮邁入另一個高潮，掃除日本企業家的資本在投資東臺灣開拓事業時的障礙。這些臺灣總督府引以為傲的嶄新開發事業，卻圈奪世居於此的阿美族原住民七腳川部落人賴以為生的大片土地，也限制了其依循舊慣分配土地，進行燒墾農業兼以狩獵的維生方式，使得阿美族原住民七腳川部落人的生存遭受打擊。

二、身體的使役化—勞動力支配

臺灣總督府將七腳川部落的土地收編為官方集團地，七腳川社人在歷經七腳川事件後，被臺灣總督府強制實施集團移住政策，一方面疏散反抗勢力，另一方

面疏散人口作為投入東臺灣個項開發事業的勞動力。舉凡官營的吉野移民村整地、臺東線鐵路、指定道路花蓮港臺東道（中仙道、御大典紀念道）、指定道路蘇澳花蓮港道（宜花道路、臨海道路）、花蓮港、花蓮港北飛行場、花蓮港南飛行場等工程，作苦力（*misakoli*）、義務勞動（*kimoloto*、*kaputay*）、ミカサウ（*mikacaw*）這些阿美語詞彙對於當時阿美族原住民而言，就是勞動力歷史的一部分。臺灣總督府透過土地的調查和整理方式，收奪阿美族原住民的土地並限縮其生活空間後，便可從部落內榨取剩餘的勞動人口，以便可以調集、統籌安排、支配勞動力。

三、部落的重組化—新舊部落認同

七腳川事件後，臺灣總督府對七腳川部落人強制實施集團移住政策，分散七腳川部落人。其中有些分配搬遷到池南、光榮、壽豐、溪口、臺東廳南鄉大埔尾等地方，在第二次世界大戰後曾有七腳川部落後裔企圖整合七腳川部落，不同部落有同一個 *Alafangas* 年齡層級組織舉辦聚餐；另外在 30 多年前花蓮縣壽豐鄉有七腳川部落後裔在花蓮縣鯉魚潭舉辦七腳川聯合豐年祭，但都因為各村距離相隔太遠，加上涉及主導權的問題，每個村的頭目無法達成共識，此後始終未有類似活動（林素珍、林春治、陳耀芳，2005：185）。這裡顯示分散各處的七腳川部落後裔新部落意識逐漸強過原七腳川部落意識，年輕一代的七腳川部落後裔對七腳川部落自身歷史也不甚了解。

本篇論文研究結果指出七腳川部落在臺東輕便鐵路、臺東線鐵路、花東線鐵路興建前後這些歷程，國家政府透過制定東臺灣發展政策，進行東臺灣開發事業。臺東輕便鐵路和臺東線鐵路的運輸政策，也是為了配合東臺灣發展政策而一起設計規畫。基於殖民主義和資本主義的思維，國家政府制定鐵路運輸政策和東臺灣開發政策，七腳川部落在這種時空背景和社會氛圍之下，逐漸受到生存威脅。最後因為七腳川事件的發生，讓國家政府有機會可以介入七腳川部落發展，使得七腳川部落最後面臨部落瓦解和住民集團移住的結果。

鐵路興建的初始，也因為工業革命所帶來的變革，成為資本主義集中的最佳利器，包括了國土擴張、領土延伸、移民招募、資源開發、國力展示的象徵。鐵路運輸系統則是一方面國家對於流通領域積極介入的表現，另一方面也是國家政績的最佳也最易有成效之表現所在。而殖民主義扮隨著帝國主義而來，鐵路成為資本主義與帝國主義擴張的最具體象徵，也成為殖民主義擴展的最具體表徵。從興建鐵路運輸系統的四個因素：資金、技術、土地、人力，再來對照花東線鐵路興建前後來看，西元 1908 年 1 月臺灣總督府通信局局長兼臺灣總督府參事官鹿子木小五郎在《臺東廳管內視察復命書》提出土地方面和東臺灣原住民貨幣交易活動。鹿子木小五郎擔心一旦鐵路開通，將更強化東臺灣原住民對土地所有權的概念，了解土地可為其帶來利潤，也可擴大其田園面積以增加獲利。接著在鐵路

開闢之後，除了流通生產之外，直接又帶動了鐵路兩側土地的交換價值。值得注意的是，在七腳川事件後，七腳川社被臺灣總督府滅社，臺灣總督府對七腳川社人實施集團移住政策被迫放棄和離開自己的土地。以七腳川社人移住之後的位置，剛好散居在規劃的花東線鐵路沿線，這也使得七腳川人在形式上開始被邊陲化。在東臺灣鐵路運輸發展上，因為國家政府的介入，七腳川社人不得不變成「依賴」發展，與花東線鐵路產生一種從屬關係。舉凡有關鐵路工程的興建，臺灣總督府徵召阿美族人從事勞役工作，這裡面也有包括七腳川社人在內。我們也看到七腳川社人因為國家政府的政策而被支配，實際上深深的關係著經濟上的剝削、政治上的壓迫與文化經驗上的支配。在充滿了衝突的社會過程之中，部落的結構一再地被建構與替代，族群間的關係被一再地改變，族人也結構性地被賦予了歷史的新意義（部落認同）。

本篇論文研究從「點狀」的七腳川部落延伸成「線性」的花東線鐵路擴張為「面向」國家政府介入後眾多面向的影響分析方式，觀察七腳川部落在臺東輕便鐵路、臺東線鐵路、花東線鐵路興建前後這些歷程中，如何受到國家政府的介入和造成哪些影響，來看「原住民」、「火車」、「國家」之間的關係和意義。從西元 1909 年的日治時代到現在的西元 2013 年為止，顯示七腳川部落對於國家政府制定政策介入後，面對一段時間一再不斷抗拒與調適，最後因為原七腳川社土地變臺灣總督府官營移民村一吉野村，即便想要回去也無法要回土地，在理解這是不可能的事之後只好無奈接受事實；加上臺灣總督府動員阿美族原住民參與花東線鐵路工程，其他還有像是官營的吉野移民村整地、臺東線鐵路、指定道路花蓮港臺東道（中仙道、御大典紀念道）、指定道路蘇澳花蓮港道（宜花道路、臨海道路）、花蓮港、花蓮港北飛行場、花蓮港南飛行場等工程，臺灣總督府幾乎完全掌控和支配阿美族原住民。這也顯示國家政府因為運輸政策、經濟政策、移民政策等其他東臺灣開發政策規畫，結合理蕃政策做有系統性、整合性、計畫性的考量，對臺灣原住民族土地資源的掠奪、生活空間的重新分配。最後導致七腳川變成斷裂的部落狀態，疏離的文化關係；就如同英國搖滾樂團何許人合唱團（The Who）在《下一個是誰》（Who's Next）專輯裡的一首歌曲《在憂鬱眼神之後》（Behind Blue Eyes）⁹⁹（1971）一段歌詞：「No one knows what it's like/ To be mistreated/ To be defeated/ Behind blue eyes」（沒人知道那感覺是怎樣/被虐待

⁹⁹ 何許人合唱團（The Who）的歌曲《在憂鬱眼神之後》（Behind Blue Eyes）歌詞最初訴說的是關於歐洲白人在探索殖民時代，對美洲原住民侵略行為的哀嘆。那些藍眼睛的征服者們被憎恨、以謊言包裝著侵略，以惡霸的姿態「佔領」了美洲新大陸。在緩慢卻憂傷歌聲中，征服者與被征服者絕對不平等的地位，那份傷痛可以同樣地被感受；它那美麗而憂傷的歌詞，歌中充滿自我懺悔療傷感覺，讓人百聽不厭而且還有一種感同身受的難過。參見〈Behind blue eyes〉，「Skye 的魔幻世界」Yahoo!奇摩部落格，

<http://tw.myblog.yahoo.com/skye-liao/article?mid=7402&prev=7832&next=7282&l=f&fid=57&sc=1>。

的感覺/隱藏在憂鬱眼神的感覺)。

第二節 研究建議與未來展望

本篇論文研究受限於時間、資金、資源、人力等因素，僅透過政治經濟學的角度來切入，並以發展研究(發展理論)的依賴理論觀點探討興建花東線鐵路前後，七腳川部落在土地變遷、勞動力、社會文化上的轉變，未再以運輸社會學角度切入，且訪談資料甚乏，進行研究與分析，為本篇論文研究不足之處。根據先前從本篇論文研究所提出的研究限制過程當中，本篇論文研究建議對於未來後續的相關研究，可以朝向下述幾個研究方向進行分析和研究：

一、鐵路從業人員研究

原住民籍鐵路從業人員和非原住民籍鐵路從業人員在工作時的互動，我認為這方面值得研究。目前在臺灣鐵路管理局裡面，原住民籍鐵路從業人員人數比例仍然不高，在面對非原住民籍鐵路從業人員人數較多的工作場域環境裡，原住民籍鐵路從業人員是如何去面對和調適，對於非原住民籍鐵路從業人員是如何互動，這些部分都是值得討論和分析研究。如果就日治時代和民國時代花東線鐵路鐵路從業人員，兩個不同時期的鐵路從業人員作比較研究，關於這部分的研究應該會相當生動和有趣，從中可以比較出兩個不同時期的鐵路從業人員工作環境和氛圍等等的差異，從中了解原住民籍鐵路從業人員和非原住民籍鐵路從業人員互動過程和其意義。

二、鐵路研究

在東臺灣鐵路系統中，還有其他像是糖業鐵路、林業鐵路等不同於花東線鐵路的鐵路系統，這些專用鐵路系統的功能比較偏向自然資源、農產品和食品的運輸。其中包括鹽水港製糖株式會社糖業鐵路北埔線、臺灣糖業股份有限公司糖業鐵路北埔線、臺灣糖業股份有限公司花蓮(光復)糖廠鐵路系統、臺灣糖業股份有限公司臺東(馬蘭)糖廠鐵路系統、木瓜林區森林鐵路、林田山林場森林鐵路等等。例如鹽水港製糖株式會社糖業鐵路北埔線和輕便鐵路北埔線是否有關連值得探討，如果糖業鐵路北埔線和輕便鐵路北埔線有關連的話，可在進一步探討是否和第二次太魯閣事件有關係。另外在西元 1950 年代，臺灣糖業股份有限公司鐵道室和行政院美援運用委員會曾研議將花蓮(光復)糖廠鐵路系統和臺東(馬蘭)糖廠鐵路系統的路線接軌，修築一條與臺灣鐵路管理局花東線平行的路線，有如東部版南北平行預備線。花蓮(光復)糖廠鐵路系統和臺東(馬蘭)糖廠鐵路系統遍及花蓮縣和臺東縣，雖然東部版南北平行預備線最後沒有實現，但其計畫案的歷史背景與運輸考量仍值得探討研究。

三、地理資訊系統結合運輸與原住民研究

本篇論文研究涉及花東線鐵路和阿美族原住民，有關花東線鐵路路線走向分布和阿美族原住民人口分布在時間上與地點上的動態變化，除了要有歷年詳細花東線鐵路路線圖之外，另需要詳細蕃社邊界的地圖資料及長期且連續性的蕃社人口統計。面對地理資料、運輸資料、人口資料的量化和空間處理，地理資訊系統（Geographic Information System, GIS）是一個相當理想的研究分析工具。對於建構歷史邊界網和統計數量是一個有效方法，像是各種地理資訊整合、社會經濟屬性的空間觀點、地圖繪製與空間思考、鐵路運輸與社會經濟觀點等等發展面向值得開發的議題和研究領域。

四、運輸社會學研究

本篇論文研究建議可以從運輸社會學角度切入，原住民族公共運輸在東臺灣地區來說，是一個亟需迫切討論的議題。誠如本篇論文第一章第一節所言，住在偏遠地區的原住民族族人，會碰到私人民營汽車客運公司公車面臨裁減班次或縮短路線等情況發生。如果公共運輸作為扶助政策，在處理公共運輸政策上，如何讓資源最有效地使用，考慮到偏遠地區原住民族族人的需要。因此本篇論文研究建議有關東臺灣運輸政策可以參考日本國的第三部門鐵道（第三セクター鐵道）模式，以第三部門方式，由鐵道沿線的地方政府及公司等共同出資所成立的鐵道公司，是日本鐵道集團及私人鐵道公司以外的另一種鐵道營運型態。至於第三部門鐵道的鐵道車輛可以參考日本國北海道旅客鐵道株式會社研發的雙模式交通工具—鐵公路兩用車或路軌兩用車（Dual Mode Vehicle, DMV）。鐵道運輸界其實已經有再使用鐵公路兩用車紀錄，不過這種鐵公路兩用車多半都是維修工程車輛為主，日本國北海道旅客鐵道株式會社研發鐵公路兩用車屬於旅客客運車輛，將旅客客運鐵公路兩用車運用在客運運輸上。未來如果臺灣原住民族的「民族自治法」通過，成立各原住民族的「民族自治區」和「民族自治區政府」，加上「鐵路法」修改通過，民族自治區政府可以和交通部臺灣鐵路管理局設立交通基金成立第三部門鐵路公司方式，購買鐵公路兩用車行駛偏遠地區提供公共運輸服務。例如位在省道臺 11 號公路的花蓮縣豐濱鄉和臺東縣長濱鄉阿美族部落，因為離花東線鐵路有段距離，可以透過鐵公路兩用車可以行駛省道臺 11 甲號公路和省道臺 30 號公路抵達光復站和玉里站後，連接花東線鐵路南來北往。對於有需要公共運輸服務的原住民族部落族人，是一個與外界互動相當重要的模式和機制。



圖 5-1 日本國北海道旅客鐵道株式會社鐵公路兩用車
資料來源：廣田尚敬攝影，《レイルマガジン》(Rail Magazine) 第 268 號 (2005)，取自「編集長敬白アーカイブ」網誌。

從東臺灣鐵路運輸發展過程來看，規劃過程是個政治的過程。國家透過制定興建花東線鐵路的政策，來配合東臺灣的經濟發展，原住民部落是殖民資本主義體制下，位處邊際區域的非主流社群，透過運輸系統連結，將原住民部落從封閉、獨立的地理區位，實質納入臺灣的殖民地社會經濟體制，進而可以全面掌控整個原住民部落社會。對於東臺灣的阿美族原住民而言，「滿清皇帝—殖民接觸」、「日本天皇—帝國邊陲」、「民國總統—國境之東」這些歷史和地理脈絡面向，代表國家政府觀看東臺灣的阿美族原住民的印象，一種大時代小人物的特殊時光縮影，誠如 Hobsbaum 所言：

帝國的年代是一則寫滿矛盾的擴張／死亡故事。無與倫比的和平造就出無與倫比的戰爭，無限進步的希望隱藏著日漸不安的恐懼，不費吹灰的征服孕育了無力招架的毀滅，它似乎永遠斷裂了過去，卻又直接聯繫著現在，我們已不在其中，但不知它還有多少在我們裡面 (Hobsbaum、賈士蘅譯，1997)。

七腳川社從東臺灣花蓮地區奇萊平原一個強大的部落，分散居住各處部落，最明顯的改變即傳統禮儀規範和宗教、祭典、組織、制度、知識變淡變薄了。胡政桂 (2003) 提到七腳川社 *Milisin* 從過去具有鍛練體力成果的表現，轉換為一般競技比賽，失去原有文化的內涵；*Malaligid* 則因為祭儀日程的大幅縮減，已不具有農業收成慶典的意義存在，轉換為娛樂族人的活動，也完全喪失過去的宗教意涵。這也是因為國家政府的介入下，臺灣原住民族社會的變遷，使得部落和族人跟過去「斷裂」不再有相關連；一種斷裂的生命狀態，疏離的民族關係。從此可以看出國家政府如何經由運輸政策，因應東臺灣開發問題，塑造新的區域空間。

如果從民族發展觀點來說，臺灣的運輸發展對於原住民族的民族發展而言，制定運輸政策時不應該忽視臺灣原住民族的事實上「實質存在」。依據聯合國西元 1986 年通過的《發展權宣言》規定各國人民的自決權利，此種權利包括各國人民有權自由決定他們的政治地位和謀求他們經濟、社會和文化發展；在此宣言中宣示，發展權是一項不可剝奪的人權，每個人和所有各國人均有權參與、促進並享受經濟、社會、文化和政治發展。加拿大皇家原住民族委員會的《加拿大皇家原住民族委員會重點報告：人民對人民、民族對民族》指出：

從過去歷史的面向來看，加拿大聯邦政府對於原住民族政策的態度仍是有所保留，導致加拿大原住民族社會「酗酒和家暴」、「高犯罪率」或「高失業率」等問題不斷；加拿大原住民族認為，這些問題根源乃源自他們失去土地、資源和獨立地位所造成。加拿大皇家原住民族委員會則進一步提出，正因大家必須長久分享土地及其資源，因此他們建議政府應以肯認 (Recognition)、尊重 (Respect)、分享 (Sharing) 和責任 (Responsibility) 等四項原則做為原住民族相關政策的基礎，且雙方應該尊重彼此法律、制度及組織，才能成為伙伴 (Royal Commission on Aboriginal Peoples, 1996)。

加拿大籍亞美尼亞裔導演電影導演艾騰·伊格言 (Atom Egoyan) 曾說過：「我們怎麼面對當下，決定了我們怎麼看待過去。¹⁰⁰」；同理，我們怎樣看待過去，也左右了我們如何面對當下。誠如前述，臺灣原住民族因為歷史、文化及社會性結構因素，長期處於弱勢的地位，從如何發現一種方法或建構一種良善的運作方式來實現原住民族的民族發展，特別是以肯認 (Recognition)、尊重 (Respect)、分享 (Sharing) 和責任 (Responsibility) 等四項原則作為政府與原住民族成為伙伴的最高指導原則。國家政府造成七腳川部落變遷的最主要外在動力，透過鐵路系統的擴張，火車運具的流動，使得阿美族原住民自身的民族發展流轉於時間裡。例如日本幕末時期是江戶時代的日本進入明治時代的轉折期，日本帝國德川江戶幕府土佐藩鄉士 (下級武士) 坂本龍馬曾經說過：

「今一度日本を洗濯致し候！」 (現在要將日本予以重新洗滌一遍！) (青山剛昌畫、林捷瑜、陳榮毅譯，2011：21)。

這段話被視作是日本從幕府時代轉變為帝國時代的一句經典名言，從幕末到現代的日本歷史當中，發展過程藉由「洗滌」方式作為一種轉變。如果可以的話將臺灣予以重新洗滌一遍，作為一種流轉返回重新再出發的可能。雖然無法讓所有的臺灣原住民族能夠得以受到重視，但如同日本家庭裁判所判事桑田義雄在《家裁之人》所說的：

說實話，我們實在沒有能力使每一個人都幸福。設法使失敗的人能或多或少地改變，才是我們工作的目的 (魚戶修畫、毛利甚八編、小熊森林譯，1994：23)。

¹⁰⁰ 參見〈不要再鬧了〉，「即興的永恆」網誌，<http://nicole669.pixnet.net/blog/post/33256533>。

設法讓臺灣原住民族能或多或少的改變，也是我寫本篇論文的其中一個目的，透過書寫本篇論文，就像尋找一條臺灣原住民族的第三條道路一樣，作為一個人生小小夢想，如同林克孝在《找路：月光·沙韻·Klesan》說過：

人的一生無法完成所有的夢想，甚至無法完成任何的夢想。所以我把已完成的這段歷程，回溯算成我的夢想之一，覺得自己終於做了一件以後不會後悔沒做的事。有點取巧，但也接近真實（林克孝，2010：17）。

我想最終的目的，除了卑南族原住民族學者孫大川形容臺灣原住民族的情況：夕陽無限好，只是近黃昏。過去，臺灣原住民族沒有一個場域和空間，認同自己的文化。所以有臺灣原住民族有志之士都會有共同想法：我們下一代都快要忘了自己是什麼身份了！但我們還是會在困境中求生存，畢竟生活還是要繼續過下去。無論在什麼年代，都有他生存下去的方法；無論在什麼艱困的時候，都要試圖生存下去，「Le vent se lève, il faut tenter de vivre.」（風起了，總要試著活下去。）

101。



圖 5-2 黃昏的花東線鐵路（100.07.23）

資料來源：陳孝平攝影。

¹⁰¹ 日本動畫導演宮崎駿的動畫作品《風起》（風立ちぬ）（2013）的一句話「風立ちぬ、いざ生きめやも」引用出自於法國詩人昂布魯瓦茲-保爾-圖桑特-於勒·瓦雷裏（Ambroise-Paul-Toussaint-Jules Valéry）的詩歌作品《海濱墓園》（Le cimetière marin）（1920）中的一句話「Le vent se lève, il faut tenter de vivre.」（風起了，總要試著活下去。），這句話也是日本小說家堀辰雄的小說作品《風吹了》（風立ちぬ）（1936）的序言。宮崎駿的動畫作品《風立ちぬ》已經在西元 2013 年 7 月 20 日日本上映，將在西元 2013 年 9 月 18 日晚上在臺灣上映，定名為《風起》；另一方面，預計在西元 2013 年 12 月 9 日香港上映，定名為《風起了》。

謝誌

老實說，現在的我不想用太多的文字語言去影響看謝誌的人，我的論文走筆至此，沒想到有一天還有機會可以寫謝誌，現在的我已經沒法再生產文字出來貢獻到謝誌上，因為已經走了五個兩年…

We're Mifaso, we're supposed to be surrounded. (我們是民發所，被包圍是意料中的事。)。在 Mifaso 書寫論文和研發第二專長的過程，總是會遇到一些困難和障礙，不是資金和戰備物資不到位，不然就是每當有資金和戰備物資可以進行論文研究，卻又常常遇到刺客和不明生物的襲擊。後來終於可以動筆書寫論文，但是書寫論文過程是絞盡腦汁又頭昏眼花，甚至已經到了沒有呼吸又不醒人事的狀況…

面對這樣沒有呼吸又不醒人事的狀況，首先我要特別感謝我的碩士學位論文指導教授：排灣族 *Janubark Kujayau* (高德義) 老師，當初決定要寫本篇論文之後，尋找指導教授便是個緊張又刺激的過程。後來高德義老師收容了我這位學生願意指導我的論文，但是直到現在我還不是很清楚高德義老師願意收容我的原因。高德義老師指導論文過程中，幾乎就是挑戰人類的極限，高德義老師每次提出的學術理論要如何應用在論文研究中，常常令我想直接丟到一旁，先去拍火車解放再說！還好高德義老師沒有把我放入傷兵名單 (Disabled Lists, DL) 釋放出去，加上高德義老師讓我自己自由發揮，我的論文發展過程還好有低度發展成功，今天才有機會在這裡書寫謝誌。特別是今 (102) 年 4 月 12 日是碩士學位論文研究計畫審查時間，高德義老師因為家裡有急事，在 4 月 10 日匆忙回臺東老家一趟，又匆忙趕在 4 月 12 日之前回到花蓮參加審查，在此也要向高德義老師說聲：謝謝高德義老師！感謝高德義老師願意指導我的論文，讓我從中學習不少東西，不管是書寫文字的思維，還是面對世界的態度；希望不會因為我的碩士學位論文而影響高德義老師去英國找約瑟夫·錢德勒 (Joseph Chandler)。

接著要感謝兩位考試委員：卑南族和阿美族 *Agilasay Pakawyan* (林志興) 老師和楊政賢老師。感謝林志興老師百忙之中願意擔任我的考試委員，林志興老師在考試時對於我的論文指出不同的面向，也提醒我寫論文的風格的注意事項，基本功練扎實點，再來研發自己的風格。感謝楊政賢老師在考試時對於我的論文提出論文很多不足的地方，而且鉅細靡遺分析評論指出要改進的部分，好心的告訴我論文哪些部分要加強。本篇論文是一篇失敗且不成熟的學術研究習作，因為撰寫和修改論文時間實為倉促，未能完全能依照指導教授和兩位考試委員的建議和指正，在此學生向三位老師致歉，修改後的論文由我負責。

記得多年前來參加 Mifaso 第二階段口試時，當時三位考試委員分別是卑南族 *Paelabang Danapan* (孫大川) 老師、匈牙利籍 *Jozsef Szakos* (蔡格怒) 老師、林蒔慧老師，其中孫大川老師對我於我以拍攝紀錄片《榜乍九五八》作為論文研究計畫首先發難，中間的過程因為太引人發出會心一笑，所以最後我記得孫老師針對「火車」和「原住民」提出不少問題。雖然最後紀錄片《榜乍九五八》沒有拍攝成功，變成一篇碩士學位論文，但是我在書寫本篇論文當中，不時想起當初口試的過程，因此感謝孫大川老師在「火車」和「原住民」方面提出不少看法和方向，讓我有機會寫這篇論文。另外感謝阿美語教師阿美族 *Namoh Rata* (吳明義) 老師，每當我有阿美語問題請教吳明義老師，吳明義老師總是很熱心指導我阿美語的問題，儘管有些問題很難用阿美語翻譯。但吳明義老師還是很用心說明，吳明義老師在「火車」和「原住民」方面提出他自己的經驗，感謝吳明義老師分享。

還有 Mifaso 第 6 屆 695930 梯同學，Mifaso 男人幫方面，*Langod* (林志洋) 的阿美語學習經驗對我來說是相當重要的啟蒙角色，儘管我的阿美語程度仍持續停留在殘障階段，仍然跟我不吝指教和分享阿美語知識，志洋學習阿美語的精神也是我應該要效法學習；今年是你的人生轉折點，希望你們全家都可以快樂幸福。阿伯 (謝柏宇) 跟我分享寫論文不為人知的一面，分享自己的經驗供我做參考，也是一樣希望你可以幸福快樂。*Yaso Kacaw* (林志翔) 也感謝你不吝指教和分享阿美語知識，還有很多很多說不完的故事。姊姊 *Vari Palauran* (孫雅馨) 祝你可以很快樂幸福，你的決定是對的！卑南族學長 *Umang* (董孝華) 感謝你的建和射馬干駐點又可以一起聊火車，還跟我講了很多卑南族的故事，祝你趕快找到對的女生可以幸福快樂！太魯閣族 *Walis Buya* 學長感謝你的電腦設備和諮詢急救服務又可以一起聊電腦，還跟我講了很多太魯閣族的故事，祝你和學姊 *Ciwang* 可以幸福快樂！布農族學長 *Qansuaz Takihunang* 感謝你的論文寫作分享，還跟我講了很多布農族的故事。阿邦 (劉彥邦) 感謝你的頭份駐點又可以一起聊火車，有空咱們再找時間聊火車和拍火車去。*Grace* (吳珮甄) 感謝你分享論文寫作過程，還會記得打電話關心獨居類中年男子，有機會我們要再找時間聚會聊聊，祝你可以幸福快樂！昱瑄 (黃昱瑄) 感謝你的寫作指導和文書編輯技術指導，還有很多很多說不完的故事，還會記得關心獨居類中年男子，總之祝你可以幸福快樂。書鳳 (吳書鳳) 感謝你在我顛沛流離的時候提供緊急避難協助，阿讓 (何俊賢) 感謝你在我顛沛流離的時候提供戰備物資協助。好攝之徒的睿哲 (陳睿哲)、塔克 (羅仕璋)、卡爾 (高裕凱)、書大 (葉書帆) 感謝你們的攝影器材協力和分享攝影經驗及知識。道上兄弟的 DR2801 (郭秋宏)、Lilica (溫文佑)、Ray (李凱騏)、焦栗 (李哲皓)、肥咪 (林炫均)、明哲 (謝明哲)、阿浩 (周敬浩)、偉勳 (王偉勳)、強強大哥 (黃振華)、榮榮大哥 (吳彥均)、鋼輪壓鐵軌的朋友們，感謝你們的攝影器材協力和分享鐵道攝影經驗及知識。另外還有淑梅姊 (楊淑梅)、劉霖助大哥、鄭仁崇大哥、史吳傑站長、李明德大哥、陳清

雲大哥、范懷榮副站長、寶珠姊（李寶珠）、月蓉姊（趙月蓉）、韓老師（韓筆鋒老師）、阿尼哥（黃東榕）、忠融哥（王忠融）、東華影印社趙姊、松舍江阿姨、好佳劉阿姨、東大陳阿姨、山崎張叔叔和莊阿伯，在這五個兩年期間受到各位幫忙和照顧。民族發展與社會工作學系碩士班助理 *Haking Pihaw*、民族語言與傳播學系學士班助理玉豐姊（黃玉豐）感謝有你們一路關心到底。感謝還有帶領我進入七腳川的 *kaka Halu Lengus*（胡政桂），才有機會誕生這篇論文。檳榔堂表兄弟 *Koli*（王忠義）大哥和王依麥大嫂感謝你們讓我認識水璉阿美族；巴黎阿美族的林惠美大姊感謝你跟我說很多阿美族在法國巴黎的故事。溫哥華阿美族的曾文俊叔叔感謝你從加拿大回臺灣來說你爸爸曾富勝很精彩的故事，雖然最後我來不及寫進論文裡，但我希望有機會可以找時間說說你爸爸的故事。感謝過去這段時間幫助我的人，再來感謝家人和親戚，我完成一篇論文。從民族發展研究所（碩士班）到民族發展研究所（碩士班）和民族社會工作學位學程（學士班）合併為民族發展與社會工作學系（學士班、碩士班），這段過程我想令人記憶深刻，聽說不久將來民族發展與社會工作學系（學士班、碩士班）要分解改為民族事務與發展學系（學士班、碩士班）和民族社會工作學位學程（學士班、民族社會工作在職專班），這對 *Mifaso* 會變成什麼樣的發展？希望會有好的發展！

所謂夢想就是只能在夢裡想到的事情才會成功，雖然拍攝紀錄片《榜乍九五八》和劇情片《榜乍九五八》沒有成功而且失敗，不過我還是想保留一些夢想來做白日夢。在「火車」和「原住民」的世界當中，我進入了一個奇異的國度，一切都異乎於尋常，但問題始終要解決。要是我也留下來，會締造什麼奇蹟呢？有天我回想此事，也許會覺得在這場混帳戰爭中，遇見「火車」和「原住民」是唯一的好事。不過可惜的是，馬蘭姑娘前陣子結婚去了，我的夢想得必須要重新改版計畫。這讓我感覺有股淡淡的哀傷情緒升起，好像某種什麼也一起永遠永遠的離開了。很想用那已消逝、或即將消逝的寶貴光陰，企圖留下些什麼。一直以來我都擔任「送行者」的角色，松任谷由實（本名荒井由實）主唱的歌曲《飛機雲》（*ひこうき雲*），我想就是個不錯的註解。最後的最後，要把這篇論文送給提前出國深造去的威爾森，我連你的份都一起寫了，感謝你看完我寫完這篇論文！

講好不要用太多文字的，結果還是很多文字…



孝平（*Anan*）／*Godfather* 102.07.31
于剩夏光年的花東線鐵路 10.25 公里處
香蕉甲輸送
（圖片改繪自 2011 臺灣燈會在苗栗 DM）

參考資料

中文部分：

Chantal Zheng (白尙德)、鄭順德譯，1999，《十九世紀歐洲人在臺灣》，臺北市：南天書局有限公司。

Chantal Zheng (白尙德)、鄭順德譯，2004，《英國長老教會宣教師與臺灣原住民族的接觸 1865-1940》(Les Presbytériens anglais à Taiwan Irencontre avec les Austronaésiens 1865-1940)，臺北市：順益臺灣原住民博物館。

Eric John Ernest Hobsbaum、賈士蘅譯，1997，《帝國的年代(1875-1914)》(The Age of Empire 1875-1914)，臺北市：城邦文化事業股份有限公司麥田出版股份有限公司。

George Leslie Mackay (馬偕) 著、James Alexander MacDonald (約翰·亞歷山大·麥克唐納) 編、周學普譯，1960，〈臺灣六記〉(From Far Formosa: The Island, Its People and Missions)，收錄於《臺灣研究叢刊》第六十九種，臺北市：臺灣銀行經濟研究室。

George Leslie Mackay (馬偕) 著、James Alexander MacDonald (約翰·亞歷山大·麥克唐納) 編、林晚生譯，2007，《福爾摩沙紀事：馬偕臺灣回憶錄》(From Far Formosa: The Island, Its People and Missions)，臺北市：前衛出版社。

José Eugenio Borao Mateo (鮑曉鷗) 著，1992，〈西班牙時期的臺灣(1626-1642)〉(Spanish Presence in Taiwan, 1626-1642)，《國立臺灣大學歷史學系學報》第17期，頁315-330，臺北市：國立臺灣大學歷史學系暨研究所。

Lilian Charlotte Anne Knowle、周憲文譯，1971，《十九世紀產業革命史》(Industrial Revolution in the Nineteenth Century)，臺北市：臺灣銀行經濟研究室

Mark A. Allee (艾馬克)，王興安譯，2003，《十九世紀的北部臺灣：晚清中國的法律與社會》(Northern Taiwan in the Nineteenth Century: Law and Local Society in late Imperial China)，臺北市：播種者文化有限公司。

Reginald Kann (雷吉納德·康)、鄭順德譯，2001，《福爾摩莎考察報告》(Rapport

sur Formose) , 臺北市：中央研究院臺灣史研究所。

Richard E.Barrett & Martin King Whyte、丁庭宇、馬康莊譯，1986，〈依賴理論與臺灣：一個異例的分析〉(Dependency theory and Taiwan : Analysis of a deviant case)，收錄於丁庭宇、馬康莊編，《臺灣社會變遷的經驗——一個新興的工業社會經驗》，臺北市：巨流圖書公司（後改爲麗文文化事業有限公司巨流圖書股份有限公司）。

Susanne Schech & Jane Haggis、沈台訓譯，2003，《文化與發展：批判與導論》(Culture and Development: A Critical Introduction)，臺北市：巨流圖書有限公司。

水野遵、陳錦榮編譯，1978，〈臺灣行政一斑〉，收錄於洪敏麟主編《日本據臺初期重要檔案》，臺中市：臺灣省文獻委員會。

中村孝志、許賢瑤譯，1990，〈村落戶口調查所見的荷蘭之臺灣原住民族統治〉，《臺灣風物》，第四十二卷第三期，頁 89-103，臺北市：臺灣風物雜誌社。

中村孝志、吳密察譯，1994，〈荷蘭時代的臺灣番社戶口表〉，《臺灣風物》，第四十四卷第一期，頁 197-234，臺北市：臺灣風物雜誌社。

伊能嘉矩編、陳金田譯，1997[1911]，《日據時期原住民行政志稿第一卷》(理蕃誌稿第一編)，南投縣：臺灣省文獻委員會。

伊能嘉矩編、陳金田譯，1997[1918]，《日據時期原住民行政志稿第一卷》(理蕃誌稿第二編)，南投縣：臺灣省文獻委員會。

吉盛清、魏廷朝譯，1997，《日本殖民下的臺灣與沖繩》，臺北市：前衛出版社。
原田倭編、宋建和譯，1999[1921]，《日據時期原住民行政志稿第二卷(下卷)》(理蕃誌稿第三編)，頁 375，南投縣：臺灣省文獻委員會。

桂長平編、吳萬煌、古瑞雲譯，1998[1932]，《日據時期原住民行政志稿第三卷》(理蕃誌稿第四編)，南投縣：臺灣省文獻委員會。

渡部慶之進、黃得峰譯，2006，《臺灣鐵道讀本》(臺灣鐵道讀本)，頁 30-31，南投縣：國史館臺灣文獻館。

臺灣總督府鐵道部編，江慶林譯，1990，《臺灣鐵路史》，南投縣：臺灣省文獻委員會。

豬口安喜編、陳金田譯，1999[1921]，《日據時期原住民行政志稿第二卷（上卷）》（理蕃誌稿第三編），南投縣：臺灣省文獻委員會。

不著撰者，出版時間不詳，《東線運輸概況》，出版地不詳：出版者不詳。

王志弘、溫蓓章，2008，〈速度的激情：北宜高速公路的社會生產與地域回應〉，收於李素月、張曉婷、石雅如編《交通與區域發展——「宜蘭研究」第七屆學術研討會論文集》，頁 289-366，宜蘭縣：宜蘭縣史館。

王昌甫，2001，〈民族想像、族群意識與歷史——《認識臺灣》教科書爭議風波的內容與脈絡分析〉，《臺灣史研究》，第八卷，第二期，臺北市：中央研究院臺灣史研究所籌備處。

王珊珊，1999，《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887-1935）》，國立成功大學歷史研究所碩士班碩士學位論文，臺南市：國立成功大學歷史研究所未出版。

王珊珊，2004，《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887~1935）》，新竹縣：新竹縣文化局。

王慶雲，2006，《交通運輸發展理論與實踐》（上下冊），北京市：中國科學技術出版社（現科學普及出版社）。

王學新譯，1998，《臺灣總督府檔案專題翻譯（一）：日治時期東臺灣地區原住民史料彙集與研究》，南投縣：臺灣省文獻委員會。

交通部運輸研究所編，1985，《臺灣地區公鐵路發展政策之研究》，臺北市：交通部運輸研究所。

吳易翰，2003，《從北迴鐵路的興建與東澳的變遷看鐵道、社區、國家的發展關係》，私立世新大學社會發展研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：私立世新大學社會發展研究所未出版。

吳明義，1993，《哪魯灣之歌：阿美族民謠選粹一二〇》，臺東縣：交通部觀光局東部海岸風景特定區管理處。

吳東展，2009，《山海之道—花東聯絡公路之發展（1874~1982）》，國立臺北

教育大學臺灣文化研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺北教育大學臺灣文化研究所未出版。

吳東展，2009，《山海之道：花東聯絡公路之發展（1874~1982）》，花蓮縣：花蓮縣文化局。

吳進書、姜家珍總編，鄭仁崇主編，2004，《典藏記憶：花東鐵道情懷》，花蓮縣：花蓮縣文化局。

李文成，2001，〈吉安鄉境內南勢阿美族各部落之歷史變遷〉，收錄於社團法人花蓮縣原住民健康暨文化研究會承辦《阿美族歷史與文化研討會》，花蓮縣：社團法人花蓮縣原住民健康暨文化研究會。

李亦園，1957，〈南勢阿美族的部落組織〉，《中央研究院民族學研究所集刊》，第4期，頁135-169，臺北市：中央研究院民族學研究所。

李金都，2010，《鐵路運輸與經濟發展—以北迴鐵路的興建與營運為探討中心（1973-1990）》，國立政治大學臺灣史研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立政治大學臺灣史研究所未出版。

李凱騏，2011，《戰後臺灣鐵路管理局臺東線研究：以《花蓮管理處處報》為考察中心（1956-1969）》，私立淡江大學歷史學系碩士班碩士學位論文，臺北縣：私立淡江大學歷史學系未出版。

沈俊祥，2007，《空間與認同—太魯閣人的認同歷程》，國立東華大學民族發展研究所碩士班碩士學位論文，花蓮縣：國立東華大學民族發展研究所未出版。

沈嘉玲，2001，《宜蘭的「落後」與發展：地方自主觀點的反思》，私立世新大學社會發展研究所碩士在職專班碩士學位論文，臺北市：私立世新大學社會發展研究所未出版。

孟祥瀚，1988，《臺灣東部之拓墾與發展》碩士論文，國立臺灣師範大學歷史研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學臺灣史研究所未出版。

林世曼，2008，《榮工處與東台灣的建設》，國立花蓮教育大學鄉土文化研究所碩士班碩士學位論文，花蓮縣：國立花蓮教育大學鄉土文化研究所。

林克孝，2010，《找路：月光·沙韻·Klesan》，頁17，臺北市：遠流出版事業

股份有限公司。

林素珍，2003，《日治後期的理蕃——傀儡與愚民的教化政策（1930-1945）》，國立成功大學歷史研究所碩士班碩士學位論文，臺南市：國立成功大學歷史研究所未出版。

林素珍、林春治、陳耀芳，2005，《原住民重大歷史事件—七腳川事件》，南投縣：總統府國史館臺灣文獻館、臺北市：行政院原住民族委員會共同出版。

林素珍，2008，〈七腳川事件與部落之遷徙與處置〉，《七腳川事件一百年紀念研討會》，花蓮縣：行政院文化建設委員會、花蓮縣政府文化局主辦、社團法人花蓮縣青少年公益組織協會承辦。

林淑華，1999，《日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）》，國立臺灣師範大學歷史研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學歷史研究所未出版。

林華慶，2012，《鹿野鄉龍田村的區域變遷》，國立東華大學臺灣文化學系碩士班碩士學位論文，花蓮縣：國立東華大學臺灣文化學系未出版。

林詩群，2005，《花蓮市都市形成發展歷程之研究（1895-1995）》，私立淡江大學建築學系碩士班碩士學位論文，臺北縣：私立淡江大學建築學系未出版。

林道生，2000，《花蓮原住民音樂系列—2.阿美族篇：臺灣阿美族民謠近百年的流變—馬關條約至今（1895 - 1995）以 10 首阿美族民謠為例》，花蓮縣：花蓮縣立文化中心。

林碧霞，1997，〈七腳川阿美族的建立與遷徙〉，收錄於吳雪月計畫主持，《阿美族的生活智慧—南勢阿美七腳川社特展專刊》，臺北市：順益臺灣原住民博物館。

金尙德，2006，《知識、權力、部落地圖：「太魯閣族傳統領域土地調查」的社會學解析》，國立東華大學族群關係與文化研究所碩士班碩士學位論文，花蓮縣：國立東華大學族群關係與文化研究所未出版。

施添福，2002，〈交通篇〉，收錄於施添福總編，《關山鎮志（下冊）》，頁 341-465，臺東縣：臺東縣關山鎮公所。

施添福，2003，〈日本殖民主義下的東部臺灣：第二臺灣的論述〉，收錄於中央研究院臺灣史研究所籌備處主辦《臺灣社會經濟史國際學術研討會》，頁 1-47，臺北市：中央研究院臺灣史研究所籌備處。

柯志明，2001，《番頭家：清代臺灣族群政治與熟番地權》，臺北市：中央研究院社會學研究所。

柯志明，2003，《米糖相剋：日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》，臺北市：群學出版有限公司。

洪致文，1992，《臺灣鐵道傳奇》，臺北市：時報文化企業出版有限公司。

洪致文，2011，《臺灣鐵道文化志》，臺北縣：遠足文化事業股份有限公司。

胡政桂，2001，〈七腳川（*Cikasuan*）社事件的歷史與發展〉，收錄於社團法人花蓮縣原住民健康暨文化研究會承辦《阿美族歷史與文化研討會》，花蓮縣：社團法人花蓮縣原住民健康暨文化研究會。

胡政桂，2003，《七腳川（*Cikasuan*）社的研究》，國立政治大學民族學系碩士班碩士學位論文，臺北市：國立政治大學民族學系未出版。

苗允豐纂修、駱香林主修，1974，《花蓮縣志》，卷一，花蓮縣：花蓮縣文獻委員會。

夏鑄九，1988，〈空間形式演變中之依賴與發展—臺灣彰化平原的個案〉，收錄於杭之總編，《臺灣社會研究季刊》，夏秋季號，第一卷，第二、三期合刊，頁 263-338，臺北市：臺灣社會研究季刊社。

孫大川，2010[2002]，〈島嶼·臺灣——花東傳奇〉，《搭蘆灣手記》，頁 115-117，臺北市：聯合文學出版社股份有限公司。

徐金基，2004，《客家鄉鎮市發展與臺灣公路交通之關係—以臺灣北部桃竹苗地區為探討中心》，國立臺灣大學國家發展研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學國家發展研究所未出版。

翁佳音，2008，〈荷蘭時期原住民分佈研究回顧〉，發表於國立臺中教育大學臺灣語文學系主辦「臺灣的語言方言分佈與族群遷徙工作坊」，臺北市：中央研究院臺灣史研究所。

財團法人原舞者文化藝術基金會編，2008，《原舞者 2008 年度新作「風起雲湧—七腳川事件百週年紀念演出」演出手冊》，花蓮縣：財團法人原舞者文化藝術基金會。

高俊峰，1986，《新建運輸系統對區域發展變遷之影響—以北迴鐵路為例》，國立臺灣大學工學院土木工程研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學工學院土木工程研究所未出版。

康培德，1997，〈被遺忘的歷史：十七世紀的花蓮—南勢阿美史初探〉，《守望東臺灣研討會論文集》。臺北市：財團法人聯合報系文教基金會。

康培德，1997，〈被遺忘的歷史：十七世紀的花蓮—南勢阿美史初探〉，《守望東臺灣研討會論文集》。臺北市：財團法人聯合報系文教基金會。

康培德，1999，《殖民接觸與帝國邊陲—花蓮地區原住民十七至十九世紀的歷史變遷》。臺北市：稻鄉出版社。

康培德，1999a，〈空間認知與異族建構—「南勢阿美」的建構與演變〉，夏黎明、呂理政主編，《東臺灣社會與文化的區域研究研討會論文集：族群、歷史與空間》，臺東縣：國立臺灣史前文化博物館籌備處。

康培德，1999b，〈南勢阿美聚落、人口初探：十七到十九世紀〉，《臺灣史研究》，第 4 卷第 1 期，臺北市：中央研究院臺灣史研究所『臺灣史研究』編輯委員會。

張文良、胡政桂，2008，《花蓮縣重大交通建設原住民開拓史實調查研究》，花蓮縣：花蓮縣原住民行政局未出版。

張有恆，1999，《運輸學（二版）》，臺北市：華泰文化事業股份有限公司。

張有恆、蘇昭旭，2002，《現代軌道運輸》，臺北縣：人人出版股份有限公司。

張家菁，1992，《花蓮市街的空間演變：臺灣東部一個都市聚落的形成與發展》，國立臺灣師範大學地理研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學地理研究所未出版。

張家菁，1996，《一個城市的誕生：花蓮市街的形成與發展》，花蓮縣：花蓮縣

立文化中心。

張蕙，1984，《鐵路運輸學理論與實務》，臺北市：臺灣商務印書館股份有限公司。

莊建華，2007，《戰後初期臺灣鐵路事業之研究（1945-1947）》，國立中央大學歷史研究所碩士班碩士學位論文，桃園縣：國立中央大學歷史研究所未出版。

許心萍，1999，《運具、商品與象徵符號—小汽車異化問題的社會學解讀》，國立臺灣大學土木工程學研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學土木工程學研究所未出版。

許木桂、廖守臣、吳明義，2001，《臺灣原住民史：阿美族史篇》，頁 1-9、43-47、65-77，南投縣：臺灣省文獻委員會。

許木柱，2008，〈七腳川事件與東台灣〉，《七腳川事件一百年紀念研討會》，花蓮縣：行政院文化建設委員會、花蓮縣政府文化局主辦、社團法人花蓮縣青少年公益組織協會承辦。

許景勳，2004，《交通建設與區域均衡發展關係之研究》，國立彰化師範大學地理學系碩士班碩士學位論文，彰化縣：國立彰化師範大學地理學系未出版。

許靜琇，1995，《花蓮地區北迴鐵路通車前後區域發展差異之比較研究》，國立臺灣大學地理學研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學地理學研究所未出版。

陳文德，2005，〈東臺灣「族群」的研究〉，刊於《戰後東臺灣研究的回顧與展望工作實錄》，東臺灣叢刊之六，頁 55-57，臺東縣：東臺灣研究會。

陳宗仁，2010，〈1632 年傳教士 Jacinto Esquivel 報告的解析——兼論西班牙佔領前期的臺灣知識與其經營困境〉，《臺灣文獻》第 61 卷第 3 期，頁 1-34，南投縣：國史館臺灣文獻館。

陸信雄，1986，《民生主義鐵路政策對區域發展的影響—以北迴鐵路為實例之研究》，國立臺灣大學法學院三民主義研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學法學院三民主義研究所未出版。

陸俊元，2012，《日治時期臺東市街都市發展與變遷之研究》，私立東海大學建

築研究所碩士班碩士學位論文，臺中縣：私立東海大學建築研究所。

黃宜衛、黃貴潮、廖守臣，1991，《東部海岸風景特區阿美族社會文化之調查研究》，臺東縣：交通部觀光局東部海岸風景特定區管理處。

黃智偉，1998，《統治之道－清代臺灣的縱貫線》，國立臺灣大學歷史學研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學歷史學研究所未出版。

黃智偉，2002，《省道臺一線的故事》，臺北市：城邦文化事業股份有限公司貓頭鷹出版社。

黃智偉，2011，《省道臺一線的故事》，臺北市：大雁文化事業股份有限公司如果出版社。

黃寶珠，2011，《空間、命名與地方認同一花蓮阿美族七腳川人的歷史與經驗》，國立東華大學民族發展與社會工作學系碩士班碩士學位論文，花蓮縣：國立東華大學民族發展與社會工作學系未出版。

楊子葆，1989，《臺灣都市交通政策的政治經濟學分析：臺北都會區大眾捷運系統計畫之個案研究》，國立臺灣大學土木工程學研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學土木工程學研究所未出版。

楊子葆，2002，《迷戀捷運》，臺北市：田園城市文化事業有限公司。

楊仁煌，2008，〈七腳川事件對南勢阿美部落社會的影響〉，《七腳川事件一百年紀念研討會》，花蓮縣：行政院文化建設委員會、花蓮縣政府文化局主辦、花蓮縣青少年公益組織承辦。

楊森豪，2007，〈謎樣多變的糖鐵：花蓮糖廠糖鐵路線初探（一）〉，《鐵道情報》雜誌，第 178 期，臺北縣：社團法人中華民國鐵道文化協會。

楊森豪，2007，〈謎樣多變的糖鐵：花蓮糖廠糖鐵路線初探（二）〉，《鐵道情報》雜誌，第 179 期，臺北縣：社團法人中華民國鐵道文化協會。

楊森豪，2007，〈謎樣多變的糖鐵：花蓮糖廠糖鐵路線初探（三）〉，《鐵道情報》雜誌，第 180 期，臺北縣：社團法人中華民國鐵道文化協會。

楊鵬飛，1994，《臺灣鐵路古今站名》，臺北市：作者自印出版。

楊鵬飛，1999，《臺灣區鐵道古今站名詞典：臺灣區鐵路史》，臺北市：作者自印出版。

溫文佑，2010，《戰後臺灣鐵路史之研究—以莫衡擔任鐵路局長時期為例（1949-1961）》，國立政治大學臺灣史研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立政治大學臺灣史研究所未出版。

溫皓平，1997，《北迴鐵路建設前後東部各縣發展狀況之分析》，國立臺灣大學工學院土木工程研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學工學院土木工程研究所未出版。

葉至誠、葉立誠，1999，《研究方法與論文寫作》，臺北市：商鼎文化出版社。

葉高華、劉孟奇，2013，〈再探鐵路對於 20 世紀初臺灣農業生產的影響〉，《經濟論文叢刊》，臺北市：國立臺灣大學經濟學系。

壽俊仁主編，1987，《臺灣鐵路百週年紀念》，臺北市：臺灣鐵路管理局。

熊家珮，2005，《孫中山發展理論與依賴理論之比較研究》，政治作戰學校政治研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：政治作戰學校政治研究所未出版。

臺灣糖業股份有限公司臺東區處編，2008，《東糖小故事》，臺東縣：臺灣糖業股份有限公司臺東區處。

臺灣鐵路管理局編，1959，《十年來臺灣鐵路》，臺北市：臺灣鐵路管理局。

趙大維，1998，《非正式之流動—臺灣地區機車現象的政治經濟學分析》，國立臺灣大學土木工程學研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣大學土木工程學研究所未出版。

劉文駿、王威傑、楊森豪，2003，《百年臺灣鐵道》，臺北市：城邦文化事業股份有限公司果實出版社。

劉克襄，2009，《11 元的鐵道旅行》，臺北市：遠流出版事業股份有限公司。

劉興鏘，2004，《行政區劃的政治經濟學：以馬武督為例》，私立世新大學社會發展研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：私立世新大學社會發展研究所未出版。

潘禹璐，2007，《交通建設等同於經濟發展的迷思之研究—以臺十一線長濱村外環道拓寬為例》，私立淡江大學建築學系碩士班碩士學位論文，臺北縣：私立淡江大學建築學系未出版。

潘繼道，1998，〈被遺忘的「奇萊」民族與其故事〉，《歷史月刊》127期，臺北市：歷史智庫出版股份有限公司（原歷史月刊雜誌社）。

潘繼道，2002，〈晚清「開山撫番」下臺灣後山奇萊平原地區原住民族群勢力消長之研究〉，《臺灣風物》52卷4期，臺北縣：臺灣風物雜誌社。

潘繼道，2003，〈國家、族群與歷史變遷—近代臺灣後山南勢阿美「七腳川社」勢力消長之研究〉，《臺灣風物》，第53卷第1期，臺北縣：臺灣風物雜誌社。

潘繼道，2003a，〈日治前臺灣後山南勢阿美「七腳川社」的歷史變遷〉，《歷史月刊》，第185期，臺北市：歷史智庫出版股份有限公司（原歷史月刊雜誌社）。

潘繼道，2005，《國家、區域與族群—臺灣後山奇萊地區原住民族群歷史變遷之研究（1874-1945）》，國立臺灣師範大學歷史學系博士班博士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學歷史學系未出版。

潘繼道，2006a，〈日治時期「七腳川社之役」之研究〉，《臺灣文獻》57卷2期，南投縣：總統府國史館臺灣文獻館。

潘繼道，2006b，〈「七腳川社之役」後日本當局的善後措施〉，《第一屆吉安慶修院與花蓮地域發展國際研討會論文集》，花蓮縣：花蓮縣文化局主辦、社團法人花蓮縣青少年公益組織協會承辦。

潘繼道，2007，〈日治初期東臺灣七腳川社勢力之消長〉，《歷史月刊》233期，臺北市：歷史智庫出版股份有限公司（原歷史月刊雜誌社）。

潘繼道，2008，〈七腳川事件前後族群關係〉，《七腳川事件一百年紀念研討會》，花蓮縣：行政院文化建設委員會、花蓮縣政府文化局主辦、社團法人花蓮縣青少年公益組織協會承辦。

蔡佩芬，2009，《地方開發與交通建設互動關係之關係—以北宜高速公路對宜蘭縣發展為例》，國立臺灣師範大學政治研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學政治研究所未出版。

蔡龍保，2001，《日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910～1936）》，國立臺灣師範大學歷史研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學歷史研究所未出版。

蔡龍保，2003，〈日治時期花東鐵路的興築與花蓮港廳的發展（1895-1936）〉，《臺灣人文》，第8號，頁89-115，臺北市：國立臺灣師範大學歷史學系。

蔡龍保，2004，《推動時代的巨輪－日治中期臺灣的國有鐵路（1910－1936）》，臺北市：臺灣古籍出版社有限公司。

蔡龍保，2006，《殖民統治的基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，國立臺灣師範大學歷史學系博士班博士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學歷史學系未出版。

蔡龍保，2008，〈殖民統治之基礎工程－日治時期臺灣道路事業之研究1895-1945〉，《國立臺灣師範大學歷史學系專刊》(33)，臺北市：國立臺灣師範大學歷史學系。

蔡龍保，2009，〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部的官制改革(1937-1945)〉，《臺灣師大歷史學報》，第42期，頁297-326，臺北市：國立臺灣師範大學歷史學系。

蔡龍保，2010，《推動時代的巨輪：日治中期臺灣的國有鐵路（1910－1936）》，臺北市：臺灣書房出版有限公司。

鄭仁崇，2000，《臺灣後山鐵道風華》，花蓮縣：花蓮縣文化局。

蕭新煌編，1985，《低度發展與發展－發展社會學選讀》，臺北市：巨流圖書有限公司。

賴昱錡，2010，《Misakoliay Kiso Anini Haw？（你今天做苦力了嗎？）－日治時代臺東廳阿美人的勞動力釋出》，國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學臺灣史研究所未出版。

賴昱錡，2013，《Misakoliay Kiso Anini Haw？（你今天做苦力了嗎？）－日治時代東台灣阿美人的勞動力釋出》，臺東縣：東臺灣研究會。

鍾書豪，2004，《花蓮地區的糖業發展（1899～2002）》，國立花蓮師範學院鄉土文化研究所碩士班碩士學位論文，花蓮縣：國立花蓮師範學院鄉土文化研究所。

鍾書豪，2004，《花蓮糖廠：百年來的花蓮糖業發展史（1899～2002）》，臺東縣：東臺灣研究會。

韓彪，1994，《交通運輸發展理論》，大連市：大連海事大學出版社。

顏進儒，2006，《運輸學》，臺北市：五南圖書出版股份有限公司。

顏建程，2007，《依賴理論再思考：淵源、流派與發展》，國立中山大學政治學研究所碩士班碩士學位論文，高雄市：國立政治大學政治學研究所未出版。

魏際剛，2003，《運輸業發展中的制度因素》，北京市：經濟科學出版社。

龐建國，1993，《國家發展理論—兼論臺灣發展經驗》，臺北市：巨流圖書有限公司。

藤井志津枝，1987，《日據前期臺灣總督府的理蕃政策》，國立臺灣師範大學歷史研究所碩士班碩士學位論文，臺北市：國立臺灣師範大學歷史研究所未出版。

藤井志津枝，1998，《日本治理臺灣的計策：理蕃》，臺北市：文英堂出版社。

蘇俊賓，2002，〈東線拓寬二十年〉，《鐵道情報》雜誌，第 133 期，臺北縣：社團法人中華民國鐵道文化協會。

蘇昭旭，2004，《臺灣鐵路環島風情—特殊路線篇》，臺北縣：人人出版股份有限公司。

公報、統計

《臺灣鐵路管理局公報》（西元 1951 年—西元 1984 年）

《臺灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》（西元 1956 年—西元 1958 年）

《臺灣鐵路管理局花蓮管理處處報》（西元 1959 年—西元 1983 年）

《臺灣鐵路統計年報》（西元 1951 年—西元 1985 年）

網路資料

林益仁，2013，〈林益仁：Puyuma 進行曲—從臺鐵「普悠瑪」號談起〉，《獨立評論@天下電子報》，臺北市：天下雜誌股份有限公司。

<http://opinion.cw.com.tw/blog/profile/63/article/123>

劉啓禾，2011，〈鐵道的記憶 戀戀風塵〉，《喀報》，第九十九期，新竹縣：國立交通大學傳播與科技學系。

http://castnet.nctu.edu.tw/castnet/article.php?id=3533&from_type=issue&from_id=169

中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究專題中心 - 臺灣百年歷史地圖

<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>

國立臺中圖書館 - 數位圖書館 - 日文舊籍數位典藏資料庫檢索系統

<http://jdlib.ntl.gov.tw/cgi-bin/browse.cgi?bookid=bjn00216&ftype=jpg&root=NTdat>

國立臺灣大學圖書館 - 國立臺灣大學特藏資源展示系統

<http://photo.lib.ntu.edu.tw/pic/db/search.jsp>

國史館臺灣文獻館 - 臺灣總督府檔案

<http://db1n.th.gov.tw/sotokufu/>

國家文化資料庫，後山鐵道風華文化資產數位博物館 - 臺東線第一輛汽油車

http://nrch.cca.gov.tw/ccahome/photo/photo_meta.jsp?xml_id=0003218097&collectionname=%E5%BE%8C%E5%B1%B1%E9%90%B5%E9%81%93%E9%A2%A8%E8%8F%AF%E6%96%87%E5%8C%96%E8%B3%87%E7%94%A2%E6%95%B8%E4%BD%8D%E5%8D%9A%E7%89%A9%E9%A4%A8

漫畫

青山剛昌繪畫、林捷瑜、陳榮毅翻譯，2011，《名偵探柯南》（名探偵コナン），第 70 卷，頁 21，臺北市：青文出版社股份有限公司。

毛利甚八編劇、魚戶修繪畫、小熊森林翻譯，1994，《家裁之人》（家裁の人），第 1 卷，頁 23，臺北市：時報文化企業出版有限公司。

動畫

宮崎駿，2013，《風起》（風立ちぬ），日本國東京都：株式會社吉卜力工作室（株式会社スタジオジブリ）。

電影

侯孝賢，1986，《戀戀風塵》，臺北市：中央電影事業股份有限公司。

日文部分：

二九一生，1912，〈臺東鐵道に就て（其の二）〉，《臺灣鐵道》第 2 號，大正 1（1912）年 8 月，頁 14-16

小野拓，1916，〈臺灣鐵道事業概要（大正四年度）〉，《臺灣鐵道》第 54 號，大正 5（1916）年 12 月，頁 18。

白勢黎吉，1926，〈臺東線の全通に就て〉，《臺灣鐵道》，大正 15（1926）年 4 月，第 166 號，頁 2。

不著撰人，1908，〈東臺發展〉，《臺灣日日新報漢文版》，第 3059 號，第八版，西元 1908 年 11 月 11 日。

不著撰人，1909，〈臺東輕鐵〉，《臺灣日日新報漢文版》，第 3316 號，第八版，西元 1909 年 5 月 21 日。

安倍明義，1994[1938]，《臺灣地名研究》，臺北市：武陵出版有限公司。

伊能嘉矩、粟野傳之丞，1900，《臺灣蕃人事情》，臺北：臺灣總督府民政部文書課。

移川子之藏、宮本延人、馬淵東一，1935，《台灣高砂族系統所屬の研究》，台北：台北帝國大學土俗人種學研究室。

金澤吉次郎，1933，〈臺灣移墾事業之展望〉，《臺灣時報》，臺北：臺灣總督府臺灣時報發行所。

高橋泰隆，1995，《日本植民地鐵道史論－臺灣・朝鮮・滿州・華北・華中鐵道經營史の研究》，日本國東京都：日本經濟評論社。

佐山融吉，1915，《蕃族調查報告書》，第一冊，臺北：臺灣總督府臨時臺灣舊慣調查會。

鹿子木小五郎，1985 [1912]，《臺東廳管內視察復命書》，臺北市：成文出版社有限公司復刻出版。

森重秋藏，1943，《臺灣交通小史》，頁 69，臺北：臺灣交通協會。

西村虎太郎編，1923，《賀田金三郎翁小傳》，東京：芳誼會。

中川正左，1928，《帝國鐵道政策論》，日本國東京都：鐵道研究社。

田代安定，1985[1896]，《臺東殖民地豫察報文》，臺北市：成文出版社有限公司復刻出版。

藤崎濟之助，1988 [1931]，《臺灣の蕃族》，臺北市：南天書局有限公司復刻出版（東京：國史刊行會）。

德田耕一，1996，《台湾の鐵道：麗しの島の浪漫鐵道》，日本國東京都：株式會社日本交通公社出版事業局。

伯天生，1915，〈國鐵の目的〉，《臺灣鐵道》，大正 4（西元 1915）年 2 月，第 32 號，頁 11-12。

片倉佳史，2008，《台湾風景印—台湾駅スタンプと風景印の旅》，臺北市：玉山社出版事業股份有限公司。

片倉佳史，2010，《台湾鐵路と日本人 線路に刻まれた日本の軌跡》，日本國東京都：株式會社交通新聞社。

片倉佳史，2012，《台湾に残る日本鉄道遺産》，日本國東京都：株式會社交通新聞社。

臺灣總督府交通局鐵道部編，1925，《臺灣總督府交通局鐵道部第二十六年報》，大正十四年十二月，頁 5-6，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所編，1917，《臺灣鐵道臺東線》，臺北：臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所。

臺灣總督府鐵道部編，1909，《臺灣總督府鐵道部第十一年報》，明治四十二年度，頁 163、165、188，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府鐵道部編，1910，《臺灣總督府鐵道部第十二年報》，頁 54，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府鐵道部編，1910，《臺灣鐵道史》，臺北：臺灣總督府鐵道部。

蔡龍保、都留俊太郎訳，2011，〈近代台湾における台東線鉄道の敷設と花蓮港庁の発展（1895-1936）〉，《現代中国研究拠点 研究シリーズ No.9 『近代台湾経済とインフラストラクチュア』》，頁 33-61，東京都：国立東京大学社会科学研究所。

豐田龜萬太，1985 [1896]，《花蓮港地方巡視報告》，臺北市：成文出版社有限公司。

臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部年報》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

公報、統計

《臺灣總督府府報》（西元 1897 年—西元 1942 年 3 月）

《臺灣總督府官報》（西元 1942 年 3 月—西元 1945 年 9 月）

《臺灣總督府鐵道部年報》（西元 1899 年—西元 1941 年）

報紙、雜誌

《臺灣日日新報》（西元 1908 年—西元 1937 年）

《臺灣日日新報漢文版》（西元 1908 年—西元 1911 年）

《臺灣鐵道》（西元 1915 年 1 月—西元 1937 年 12 月）

網路資料

地図と鉄道のブログ -台湾 台東線（現 花東線）を地図で追う

<http://homepage.cocolog-nifty.com/map/2008/09/post-0728.html>

北山敏和の鉄道いまむかし - 日本統治時代の台湾台東線

<http://ktymskz.my.coocan.jp/agia/daito.htm>

編集長敬白アーカイブ - いよいよ始まる “DMV 時代

<http://rail.hobidas.com/blog/natori09/archives/2006/02/dmv.html>

英文部分：

Andrews, K. R. 1951. “*Executive Training by the Case Method*”, Harvard Business Review, September, p.58-70.

Blum, U. ,1982. *Effects of Transportation investment on regional growth: a theoretical and empirical investigation*, “Papers and Proceedings of the Regional Science Association”, 49: 169-184.

Daluwatte, S. and Ando, A.,1994. *Impacts of Regional transportation improvements on urban development in Japan*,”*Journal of Advanced Transportation*”, 28(1): 29-51.

Gauthier, H. L. ,1970. *Geography, transportation, and regional development*, ”*Economic Geography*”, 46: 612-619.

Botham, R. W. ,1980. *The regional development effects of road investment*,

Harvey , D. , 1989. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford: Blackwell Publishers Inc.

Hoogvelt,Ankie M.M.,1982,*The Third World in Global Development*, London: The Macmillan Press.

Linneker, B. J. and Spence, N. A. ,1996. *Road transportation infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway*,”*Journal of Transport Geography*”, 4(2): 77-96.

Royal Commission on Aboriginal Peoples (RCAP), 1996, *People to People, Nation to Nation: Highlights from the Report of the Royal Commission on Aboriginal Peoples.*, Ottawa:Indian and Northern Affairs Canada.

Sato, R. ,2000. *Transportation and economic development: A US-Japan comparison*,” *Japan and The World Economy*”, 12: 103-106.

Turnock, D. ,2001. *Railways and economic development in romania before 1918*, “*Journal of Transport Geography*”, 9:137-150.

Vickerman, R. ,1996. *Location, accessibility and regional development: The Appraisal of Trans-European Networks*,” *Transport Policy*”, 2(4): 225-234.

Website

Taiwan Pictures Digital Archive
<http://taipics.com/>

附錄

一、臺灣鐵路鐵路營運管理組織

臺灣鐵路鐵路營運管理組織			
時間	隸屬單位	機構名稱	備註
1887.04~1895.06.16	福建臺灣省商務局	臺灣鐵路商務總局	臺灣鐵路軌距為3呎6吋（1.067公尺），西元1891年10月通車的基隆—大稻埕段長28.6公里，西元1893年10月通車的大稻埕—新竹段長78.1公里；臺灣鐵路全線共16站，總長106.7公里。有些文獻資料的臺灣鐵路鐵路機構名稱為「全臺鐵路商務總局」或「全臺輪船鐵路商務總局」。
1895.05.10~ 1895.06.20	臺灣總督府陸軍局 工兵部	臨時鐵道隊	接收臺灣鐵路並進行勘查和整修。
1895.06.10~ 1895.08.25（或09.24）	臺灣總督府陸軍局 工兵部	臺灣鐵道線區司令部	接收基隆~新竹間的臺灣鐵路。
1895.05.21~ 1895.09.30	臺灣總督府民政局 遞信部	鐵道課	以運輸、營業為主，後來並未實際掌握鐵路各項業務。
1895.08.25~ 1896.03.30	臺灣總督府陸軍局 工兵部	臨時臺灣鐵道隊	1895.08.25臨時臺灣鐵道隊抵達臺灣，輕便鐵路（輕便軌道）由「臨時陸軍（局）運輸通信部基隆支部」負責。
1896.04.01~ 1897.03.31	臺灣總督府軍務局 陸軍部	臨時臺灣鐵道隊	1896.04.01臺灣總督府陸軍局和海軍局合併為臺灣總督府軍務局，改設為臺灣總督府軍務局陸軍部和臺灣總督府軍務局海軍部。
1897.05.29~ 1897.06.21	臺灣總督府民政局 通信部	鐵道掛	1897.04.01始接收臨時臺灣鐵道隊，1897.05.29設置鐵道

			掛；以運輸、營業為主。
1897.06.22～ 1897.11.01	臺灣總督府民政局 通信部	鐵道課	以運輸、營業為主。
1897.11.01～ 1899.11.08	臺灣總督府民政局 通信部	鐵道掛	以運輸、營業為主。
1899.03.30～ 1899.11.08	臺灣總督府	臨時臺灣鐵道敷設 部	以鐵道建設為主。
1899.11.08～ 1924.12.24	臺灣總督府	鐵道部	有些文獻資料的隸屬單位為 臺灣總督府民政局。
1924.12.25～ 1945.10.31	臺灣總督府交通局	鐵道部	為統一交通行政，臺灣總督府 設立交通局，將鐵道部、遞信 局及土木局道路港灣課合併 為一局。
1945.11.01～ 1947.04.21	臺灣省行政長官公 署交通處	臺灣鐵路管理委員 會	接收臺灣總督府交通局鐵道 部。
1947.04.22～ 1948.03.04	臺灣省政府交通處	臺灣鐵路管理委員 會	以運輸、營業為主。
1948.03.05～ 1999.06.30	臺灣省政府交通處	臺灣鐵路管理局	以運輸、營業為主。
1999.07.01～2014	交通部	臺灣鐵路管理局	以運輸、營業為主，後來以任 務編組方式成立臺灣鐵路管 理局專案工程處進行鐵路新 建和改善工程。
2014～	交通及建設部	臺灣鐵路管理局	以運輸、營業為主。

資料來源：林淑華，《日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）》（1999）、王珊珊，《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887～1935）》（2004）、蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部的官制改革（1937-1945）〉（2009）、蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期臺灣的國有鐵路（1910—1936）》（2010）、鄭仁崇，《臺灣後山鐵道風華》（2000）；《臺灣省政府公報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局公報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局花蓮管理處處報》（各年度）；《臺灣鐵路統計年報》（各年度）；《臺灣鐵路年鑑》（各年度）；《中華民國交通年鑑》（各年度）；「交通部臺灣鐵路管理局」網站；《維基百科》。

二、花東線鐵路鐵路營運管理組織

花東線鐵路鐵路營運管理組織			
時間	隸屬單位	機構名稱	備註
1909.09.01～ 1924.12.24	臺灣總督府	鐵道部花蓮港出張所	前期以鐵道建設為主，後來接管臺東輕便鐵路業務，後期運輸、營業為主。
1924.12.25～ 1942.12.31	臺灣總督府交通局	鐵道部花蓮港出張所	為統一交通行政，臺灣總督府設立交通局，臺灣總督鐵道部改制為臺灣總督府交通局鐵道部。
1943.01.01～ 1945.10.31	臺灣總督府交通局	鐵道部花蓮港鐵道事務所	以運輸、營業為主，1945.04.24 花蓮港鐵道事務所之下設置臺東支所。
1945.11.01～ 1947.04.21	臺灣省行政長官公署交通處	臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處	1945.11.01 成立臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處，1945.12 接收鐵道部花蓮港鐵道事務所。
1947.04.22～ 1948.03.04	臺灣省政府交通處	臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處	以運輸、營業為主。
1948.03.05～ 1958.12.31	臺灣省政府交通處	臺灣鐵路管理局花蓮辦事處	以運輸、營業為主，花蓮港辦事處改名為花蓮辦事處
1959.01.01～ 1988.02.29 (03.01 裁撤)	臺灣省政府交通處	臺灣鐵路管理局花蓮管理處	以運輸、營業為主，1988.03.01 裁撤臺灣鐵路管理局花蓮管理處。

資料來源：林淑華，《日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）》（1999）、王珊珊，《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887～1935）》（2004）、蔡龍保，〈戰時體制下臺灣總督府交通局鐵道部的官制改革（1937-1945）〉（2009）、蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期臺灣的國有鐵路（1910—1936）》（2010）、鄭仁崇，《臺灣後山鐵道風華》（2000）；《臺灣省政府公報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局公報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局花蓮管理處處報》（各年度）；《臺灣鐵路統計年報》（各年度）；《臺灣鐵路年鑑》（各年度）；《中華民國交通年鑑》（各年度）；「交通部臺灣鐵路管理局」網站；《維基百科》。

三、花東線鐵路及花蓮臨港線鐵路車站一覽

花蓮臨港線鐵路車站一覽（民國 46 年營業里程基準） 單位：公里						
車站名稱	國音電碼	花蓮港 站起	花蓮海岸站起	花蓮（舊） 站起	臺東（舊） 站起	臺東海岸 站起
北埔	ㄅㄨㄅㄨ					
花蓮港	ㄌㄨㄢˊ ㄏㄨㄢˊ ㄍㄨㄥ	0.0	5.6	4.0	174.4	175.7
美崙		1.3	3.8	2.7	173.1	174.4
新村		1.9	3.2	2.1	172.5	173.8
民立		2.3	2.8	1.7	172.1	173.4
花蓮（舊）	ㄌㄨㄢˊ ㄏㄨㄢˊ	4.0	1.1	0.0	170.4	171.7

備註：

- 1.花蓮（舊）站與花蓮（新）站距離 4.7 公里（經田浦站）。
- 2.花蓮（舊）站與田浦站距離 2.3 公里。
- 3.花蓮（舊）站與吉安（新）站距離 3.3 公里。
- 4.花蓮（新）站與田浦站與距離 2.4 公里（民國 70 年營業里程基準）。
- 5.田浦站與吉安（新）站距離 1.0 公里。
- 6.田浦站與吉安（舊）站距離 2.3 公里。
- 7.吉安（舊）站與吉安（新）站距離 1.3 公里。
- 8.吉安（新）站與花蓮（新）站距離 3.4 公里。
- 9.花蓮（新）站與花蓮港站距離 5.8 公里（民國 70 年營業里程基準）。
- 10.花蓮（舊）站與花蓮港站距離 4.0 公里。

資料來源：楊鵬飛，《臺灣鐵路古今站名》（1994）、《臺灣區鐵道古今站名詞典：臺灣區鐵路史》（1999）；德田耕一，《台湾の鉄道：麗しの島の浪漫鉄道》（1996）；鄭仁崇，《臺灣後山鐵道風華》（2000）；《臺灣鐵路管理局公報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局花蓮管理處處報》（各年度）；《臺灣鐵路統計年報》（各年度）；《臺灣鐵路年鑑》（各年度）；《中華民國交通年鑑》（各年度）；「交通部臺灣鐵路管理局」網站；《維基百科》。

花東線鐵路車站一覽（民國 46 年營業里程基準） 單位：公里						
車站名稱	國音電碼	花蓮港 站起	花蓮海岸站起	花蓮（舊） 站起	臺東（舊） 站起	臺東海岸 站起
花蓮（新）	ㄉ一ㄅ					
花蓮海岸			0.0		171.5	172.8
花蓮（舊）	ㄉ一ㄅ	4.0	1.1	0.0	170.4	171.7
田浦	ㄉㄨ	6.3	3.4	2.3	168.1	169.4
吉安	ㄉㄅ	8.6	5.7	4.6	165.8	167.1
千城	ㄉㄟ	12.1	9.2	8.1	162.3	163.6
木瓜溪		14.15	11.25	10.15	160.25	161.55
志學	ㄉㄕ	16.3	13.4	12.3	158.1	159.4
平和	ㄉㄆ	17.2	16.3	15.2	155.2	156.5
壽豐	ㄉㄑ	21.0	18.1	17.0	153.4	154.7
豐田	ㄉㄉ	23.7	20.8	19.7	150.7	152.0
溪口	ㄉㄨ	27.8	24.9	23.8	146.6	147.9
林榮	ㄉㄛ	31.6	28.7	27.6	144.1	142.8
南平	ㄉㄨ	34.1	31.2	30.1	140.3	141.6
鳳林	ㄉㄉ	35.3	35.4	34.3	136.1	137.4
萬榮	ㄉㄨ	43.3	40.4	39.3	131.1	132.4
光復	ㄉㄑ	47.7	46.8	45.7	124.7	126.0
大興	ㄉㄨ	52.044	51.144	50.044	120.356	121.656
大富	ㄉㄑ	57.5	54.6	53.5	116.9	118.2
富源	ㄉㄑ	60.5	57.6	56.5	113.9	115.2
瑞北	ㄉㄨ	66.3	63.645	62.545	108.1	109.4
瑞穗	ㄉㄨ	67.8	66.9	65.8	104.6	105.9
舞鶴	ㄉㄆ	71.9	71	69.9	100.5	101.8
三民	ㄉㄑ	79.6	76.7	75.6	94.8	96.1
太平		83.468	80.568	79.468	90.932	92.232
大禹	ㄉㄨ	85.4	82.5	81.4	89.0	90.3
泰昌	ㄉㄨ	89.5	86.6	85.5	84.9	86.2
玉里	ㄉㄨ	91.1	88.2	87.1	83.3	84.6
樂合	ㄉㄨ	94.3	91.6	90.5	80.1	81.4
安通	ㄉㄨ	96.7	93.8	92.7	77.7	79.0
長良						
東里	ㄉㄨ	100.8	97.9	96.8	73.6	74.9
萬寧	ㄉㄨ	103.4	100.735	99.635	71.0	72.3
東竹	ㄉㄨ	106.8	103.9	102.8	67.6	68.9

富北	ㄇㄨㄟ	110.7	107.98	106.88	63.7	65.0
富里	ㄇㄨㄟ	113.1	110.2	109.1	61.3	62.6
富南	ㄇㄨㄟ					
三臺	ㄇㄨㄟ			113.9		
池上	ㄇㄨㄟ	120.0	117.1	116.0	54.4	55.7
海端	ㄇㄨㄟ	126.1	123.2	122.1	48.3	49.6
德高	ㄇㄨㄟ	127.4	126.7	125.6*	45.0	46.3
關山	ㄇㄨㄟ	132.5	129.6	128.5	41.9	43.2
月美	ㄇㄨㄟ	136.4	133.5	132.4	38.0	39.3
瑞和	ㄇㄨㄟ	140.4	137.5	136.4	34.0	35.3
瑞源	ㄇㄨㄟ	143.3	140.4	139.3	31.1	32.4
鹿野	ㄇㄨㄟ	149.0	146.1	145.0	25.4	26.7
山里	ㄇㄨㄟ					
中興	ㄇㄨㄟ	152.2	149.3	148.2	22.2	23.5
嘉豐	ㄇㄨㄟ	153.7	150.8	149.7	20.7	22.0
初鹿	ㄇㄨㄟ	159.2	156.3	155.2	15.2	16.5
東成	ㄇㄨㄟ	163.1	160.2	159.1	11.3	12.6
檳榔	ㄇㄨㄟ	165.7	162.8	161.7	8.7	10.0
臺東(新)	ㄇㄨㄟ					
馬蘭	ㄇㄨㄟ	171.9	169.0	167.9	2.5	3.8
臺東(舊)	ㄇㄨㄟ	174.4	171.5	170.4	0.0	1.3
臺東海岸	ㄇㄨㄟ	175.7	172.8	171.7		0.0

備註：

- 1.花蓮(舊)站與花蓮(新)站距離 4.7 公里(經田浦站)。
- 2.花蓮(舊)站與田浦站距離 2.3 公里。
- 3.花蓮(舊)站與吉安(新)站距離 3.3 公里。
- 4.花蓮(新)站與田浦站與距離 2.4 公里(民國 70 年營業里程基準)。
- 5.田浦站與吉安(新)站距離 1.0 公里。
- 6.田浦站與吉安(舊)站距離 2.3 公里。
- 7.吉安(舊)站與吉安(新)站距離 1.3 公里。
- 8.吉安(新)站與花蓮(新)站距離 3.4 公里。
- 9.花蓮(新)站與花蓮港站距離 5.8 公里(民國 70 年營業里程基準)。
- 10.花蓮(舊)站與花蓮港站距離 4.0 公里。

資料來源：楊鵬飛，《臺灣鐵路古今站名》(1994)、《臺灣區鐵道古今站名詞典：臺灣區鐵路史》(1999)；德田耕一，《台灣の鉄道：麗しの島の浪漫鉄道》(1996)；鄭仁崇，《臺灣後山鐵道風華》(2000)；《臺灣鐵路管理局公報》(各年度)；《臺灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》(各年度)；《臺灣鐵路管理局花蓮管理處處報》(各年度)；《臺灣鐵路統計年報》(各年度)；《臺灣鐵路年鑑》(各年度)；《中華民國交通年鑑》

(各年度)；「交通部臺灣鐵路管理局」網站；《維基百科》。

花東線鐵路車站一覽（民國 102 年營業里程基準） 單位：公里			
車站名稱	國音電碼	花蓮（新）站起 （民國 90 年營業里程基準）	花蓮（新）站起
花蓮（新）	ㄉ一ㄎ	0.0	0.0
田浦	ㄉㄅ	2.4	2.4
吉安	ㄉㄎ	3.4	3.4
千城	ㄉㄟ	8.2	8.2
木瓜溪		10.25	10.25
志學	ㄉㄕ	12.4	12.4
平和	ㄉㄆ	15.3	15.3
壽豐	ㄉㄘ	17.1	17.2
豐田	ㄉㄉ	19.8	19.9
溪口	ㄉㄎ	23.9	24.0
林榮	ㄉㄇ		27.7
南平	ㄉㄆ	28.3	28.4
鳳林	ㄉㄉ	32.5	32.5
萬榮	ㄉㄎ	37.5	37.3
光復	ㄉㄘ	43.1	42.9
大富	ㄉㄘ	50.9	50.6
富源	ㄉㄘ	53.9	53.6
瑞北	ㄉㄆ	59.8	59.8
瑞穗	ㄉㄆ	63.2	62.9
舞鶴	ㄉㄆ		67.3
三民	ㄉㄆ	72.6	72.1
大禹	ㄉㄆ	78.4	78.4
玉里	ㄉㄆ	84.1	83.6
安通	ㄉㄆ	89.8	
長良			
東里	ㄉㄆ	93.9	90.3
東竹	ㄉㄆ	99.9	96.2
富里	ㄉㄆ	106.1	102.4
池上	ㄉㄆ	113.0	109.4
海端	ㄉㄆ	118.6	115.1
關山	ㄉㄆ	125.2	121.5
月美	ㄉㄆ	128.9	125.2
瑞和	ㄉㄆ	132.9	129.4
瑞源	ㄉㄆ	135.8	132.1

鹿野	ㄌㄨㄛˊ	141.4	137.7
山里	ㄕㄨㄥˊ	147.6	143.9
臺東(新)	ㄊㄞˊ	155.7	151.9
馬蘭	ㄇㄚˊ	159.8	156.0
臺東(舊)	ㄊㄞˊ	162.2	158.4

備註：

- 1.花蓮(舊)站與花蓮(新)站距離 4.7 公里(經田浦站)。
- 2.花蓮(舊)站與田浦站距離 2.3 公里。
- 3.花蓮(舊)站與吉安(新)站距離 3.3 公里。
- 4.花蓮(新)站與田浦站與距離 2.4 公里(民國 70 年營業里程基準)。
- 5.田浦站與吉安(新)站距離 1.0 公里。
- 6.田浦站與吉安(舊)站距離 2.3 公里。
- 7.吉安(舊)站與吉安(新)站距離 1.3 公里。
- 8.吉安(新)站與花蓮(新)站距離 3.4 公里。
- 9.花蓮(新)站與花蓮港站距離 5.8 公里(民國 70 年營業里程基準)。
- 10.花蓮(舊)站與花蓮港站距離 4.0 公里。

資料來源：楊鵬飛，《臺灣鐵路古今站名》(1994)、《臺灣區鐵道古今站名詞典：臺灣區鐵路史》(1999)；德田耕一，《台湾の鉄道：麗しの島の浪漫鉄道》(1996)；鄭仁崇，《臺灣後山鐵道風華》(2000)；《臺灣鐵路管理局公報》(各年度)；《臺灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》(各年度)；《臺灣鐵路管理局花蓮管理處處報》(各年度)；《臺灣鐵路統計年報》(各年度)；《臺灣鐵路年鑑》(各年度)；《中華民國交通年鑑》(各年度)；「交通部臺灣鐵路管理局」網站；《維基百科》。

四、花東線鐵路事紀年表

花東線鐵路事紀年表		
年代	日期	事件
1894 年	03 月	朝鮮王國東學黨之亂。
	07 月 25 日	因朝鮮王國東學黨之亂，大清帝國軍隊與日本帝國軍隊交戰，此為中日甲午戰爭。
1895 年	04 月 17 日	大清帝國和日本帝國訂立中日馬關條約，割讓臺灣、澎湖。
	05 月 10 日	日本帝國派日本帝國海軍大將樺山資紀為第 1 任臺灣總督。
	05 月 29 日	日本軍隊從基隆廳澳底登陸，臺灣總督府正式進入臺灣北部地區。
	06 月 17 日	第 1 任臺灣總督樺山資紀到臺北始政。
1896 年	05 月 25 日	日本軍隊從臺東直隸州卑南寶桑新街海岸登陸，隨後向北往花蓮港前進。
	07 月 05 日	日本軍隊抵達臺東直隸州花蓮港街，臺灣總督府正式進入臺灣東部地區。
1898 年	01 月 10 日	臨時臺灣鐵道隊隊長山根武亮，率隊勘查花蓮港、卑南間興建臺灣東部線鐵路的可能性。
1899 年	11 月 8 日	臺灣總督府鐵道部成立。
	12 月	日本人賀田金三郎成立賀田組墾殖會社，開墾花蓮港加禮宛（今嘉里村）、吳全城（原吳全村）、鯉魚尾（壽豐）、鳳林等處荒地，並經營運輸、郵遞、金融、製糖、製樟腦等事業。
1906 年		賀田組墾殖會社於花蓮港、荳蘭社（宜昌）、吳全城（原吳全村，後改為平和村吳全）、荳蘭社（宜昌）興築花蓮港—吳全城間的輕便鐵路，以利運輸甘蔗，為花蓮縣壽豐鄉鋪鐵路之始。
		臺灣總督府開始課徵臺東廳平地蕃人（阿美族原住民和卑南族原住民）地方稅的家屋稅。
	04 月 11 日	日本帝國政府指派日本帝國陸軍大將佐久間左馬太擔任第 5 任臺灣總督。
1907 年	01 月	臺灣總督府交通局鐵道部部長長谷川謹和技師鈴木善八等人，陪同第 5 任臺灣總督佐久間左馬太巡視勘察臺

		灣東部，並向其反應當地鋪設東部鐵路之必要，以平衡東西兩海岸的交通聯絡與發展。
		日本帝國第 24 屆帝國議會批准建築東部臺灣臺東線鐵路路線。
		臺灣總督府鐵道部技師新元鹿之助等人覆勘臺灣東部線鐵路路線。
	05 月 09 日	臺東廳平地蕃人（阿美族原住民和卑南族原住民）實施蕃社行政編入普通行政區。
1908 年		日本帝國帝國議會核准撥下臺東線鐵路第一期（自花蓮港至璞石閣間）的工程經費日圓 425,7000 元，預定 7 年完工通車。
	04 月 20 日	縱貫線鐵路完工。
	10 月 24 日	臺灣總督府於臺中公園舉行「縱貫線鐵路全通式」。
	12 月 13 日	臺東廳花蓮港支廳的阿美族原住民七腳川社發生七腳川事件，臺灣總督府動用軍隊和警察隊討伐。
1909 年	03 月 16 日	七腳川事件結束，臺東廳花蓮港支廳的阿美族原住民七腳川社改為臺灣總督府官營移民村—吉野村，吉野村下設宮前（慶豐）、清水（福興）、草分（永興）三個聚落。原七腳川社居民被分散居住至自行投靠親戚關係至薄薄社（仁里）、荳蘭社（宜昌）、里漏社（東昌）、飽干社（德安）、尪尪社（主農）、歸化社（國福）；或被臺灣總督府賀田庄（志學村）、月眉庄（月眉）、十六股庄（豐川）、臺東廳南鄉大埔尾原野（臺東縣鹿野鄉瑞豐村新豐）。
	04 月 26 日	臺灣總督府鐵道部技師管野忠五郎率領鐵路測量隊開始測量臺東線鐵路路線。
	07 月 16 日	花蓮港—卑南間的臺東輕便鐵路動工，徵集阿美族原住民為鐵路建築工人。
	09 月 01 日	臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所在臺東廳花蓮港支廳花蓮港區成立，籌建臺東線鐵路事宜。
	10 月 25 日	臺灣總督佐久間左馬太依照日本帝國明治天皇睦仁敕令第 282 號，公布改正《臺灣總督府地方官官制》，臺灣東部原有的臺東廳添官分治，分為南部的臺東廳和北部的花蓮港廳，從此花蓮地區和臺東地區分治至今。
1910 年		臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所廳舍落成。
		臺東拓殖合資會社成立，賀田組墾殖會社併入臺東拓殖合資會社。
	02 月 01 日	花蓮港—鯉魚尾（壽豐）間鐵路開工，徵集阿美族原住

		民為鐵路建築工人。
	06月30日	臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所設立花蓮港區醫務室（花蓮鐵路醫院前身）。
	12月15日	花蓮港—鯉魚尾（壽豐）間鐵路通車。
1911年	04月01日	鯉魚尾（壽豐）—鳳林間鐵路開工，徵集阿美族原住民為鐵路建築工人。
	5月10日	鳳林—馬太鞍（光復）間鐵路開工，徵集阿美族原住民為鐵路建築工人。
	05月15日	花蓮港—卑南間的臺東輕便鐵路竣工通車營運。
	07月	花蓮港廳廳長與臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所運輸掛主任協議獲得同意，為優待花蓮港廳轄內原住民（包括巡查補及隘勇）乘坐火車票價五折優待。
	07月04日	臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所設立璞石閣醫務室。
1912年	01月14日	花蓮（舊）站—花蓮（南濱）港間的長1.1公里的花蓮海岸線（南濱線）鐵路通車和花蓮海岸站設立
	06月21日	鯉魚尾（壽豐）—鳳林間鐵路竣工，花蓮港—鳳林間鐵路通車。
	07月	臺東拓殖合資會社改名為臺東拓殖製糖株式會社。
1913年		鹽水港製糖株式會社在鯉魚尾（壽豐）設新式製糖工廠，為鹽水港製糖株式會社花蓮港製糖所壽工場成立。
	02月25日	臺東製糖株式會社成立，賀田金三郎是股東之一，臺東拓殖合資會社為子會社。
		臺東製糖株式會社在馬蘭設新式製糖工廠，為臺東製糖株式會社臺東工場成立。
	11月20日	鳳林—馬太鞍（光復）間鐵路通車。
1914年	03月08日	馬太鞍（光復）—拔仔庄（富源）間鐵路通車。
	04月18日	臺東拓殖製糖會社購買組合成立。
	05月1日	拔仔庄（富源）—迪階（三民）間鐵路開工，徵集阿美族原住民為鐵路建築工人。
	06月15日	水尾（瑞穗）—迪階（三民）間的掃叭隧道開鑿。
	07月21日	臺東拓殖製糖會社與鹽水港製糖株式會社合併，改稱為鹽水港製糖拓殖株式會社。
1915年	01月26日	拔仔庄（富源）—水尾（瑞穗）間鐵路通車。
		花蓮港—基隆間大阪商船株式會社的商船航線開航。
1916年	05月01日	迪階（三民）—璞石閣（玉里）間鐵路開工，徵集阿美族原住民為鐵路建築工人。
	10月18日	水尾（瑞穗）—迪階（三民）間的掃叭隧道竣工。
1917年	05月15日	水尾（瑞穗）—璞石閣（玉里）間鐵路竣工，臺東線鐵

		路第一期工程完工。
	09月22日	璞石閣驛開業。
	11月01日	花蓮港—璞石閣（玉里）全長87.55公里的臺東線鐵路正式開通，璞石閣驛改名為玉里驛。
	11月11日	在玉里驛舉行臺東線鐵路的開通式，花蓮港廳內的400名原住民參觀臺東線鐵路開通式。
		興建臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所花蓮港修理工場場房於花蓮南濱，此場西元1919年起擔任臺東線鐵路所有車輛的維修。
		臺灣總督府准許臺東製糖株式會社，經營卑南溪假（臨時）線鐵路運輸。
1919年	12月16日	臺東製糖株式會社開築卑南（臺東）—里壠（關山）間的私營里壠線鐵路通車營運。
1920年	06月	鹽水港製糖拓殖株式會社改名為鹽水港製糖株式會社。
1921年		鹽水港製糖株式會社在馬太鞍（光復）設新式製糖工廠，為鹽水港製糖株式會社花蓮港製糖所大和工場成立。
		臺灣總督府鐵道部編列日圓210,4400元預算興建玉里—里壠（關山）間長41.4公里的鐵路。
	07月	玉里—里壠（關山）間全長41.4公里的鐵路開工。
	12月23日	臺東開拓株式會社成立，原臺東製糖株式會社的移民、開墾、運輸等事業移交給臺東開拓株式會社經營。
1922年	04月25日	臺灣總督府鐵道部以日圓94,8290元收買臺東開拓株式會社所屬長43.45公里的臺東—里壠（關山）間私營里壠線鐵路，併入「臺東線鐵路」，稱為「臺東南線」，將花蓮港—玉里間稱鐵路為「臺東北線」。
1924年	12月25日	臺灣總督府鐵道部改隸於臺灣總督府交通局之下，「臺灣總督府鐵道部」改名為「臺灣總督府交通局鐵道部」；「臺灣總督府鐵道部花蓮港出張所」改名為「臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港出張所」。
1926年	03月	玉里—里壠（關山）間全長41.4公里的鐵路竣工。
	03月25日	全長171.5公里（花蓮海岸站—臺東（舊）站間）的臺東線鐵路完工，並廢除「臺東南線」和「臺東北線」的區分，全線正式定名為「臺東線」；花蓮港—卑南間的臺東輕便鐵路因為花蓮港—臺東間的臺東線鐵路通車而停駛廢止。
	03月27日	在玉里驛舉行隆重的臺東線鐵路全線通車典禮。
1929年	04月1日	全長1.2公里（臺東（舊）站—臺東海岸站間）的臺東

		海岸線鐵路通車和臺東海岸站設立。
1930年		(昭和)紀念道路—指定道路花蓮港臺東道(今花東公路)開工,徵集阿美族原住民為道路建築工人。
1931年	10月27日	花蓮北濱的花蓮港工程開工,徵集阿美族原住民為港口建築工人。
	11月	花蓮港站(花蓮舊站)—東花蓮港站(花蓮港站)間的花蓮臨港線鐵路開工,徵集阿美族原住民為鐵路建築工人。
	12月	花蓮港站(花蓮舊站)重建竣工
1932年	11月	臺東線鐵路首次引進4輛汽油客車行駛;臺東線鐵路旅客列車開始動力內燃機化。
1933年		(昭和)紀念道路—指定道路花蓮港臺東道(今花東公路)竣工(橋樑尚缺)。
1936年		花蓮港鐵路診療所設立(花蓮鐵路醫院前身)。
1937年	11月01日	里壠驛改為關山驛。
1938年	04月28日	花蓮港鐵道住宅信用利用組合成立。
1939年	04月12日	花蓮港站(花蓮舊站)—東花蓮港站(花蓮港站)間的全長4公里的花蓮臨港線鐵路完工。
	12月02日	花蓮港工程第一期工程完工,舉行開港典禮。
1940年	04月18日	(昭和)紀念道路—指定道路花蓮港臺東道(今花東公路)開始架橋。
1941年	04月19日	花蓮海岸線(南濱線)鐵路的花蓮海岸站廢除裁撤,但花蓮海岸線(南濱線)鐵路仍繼續使用。
	05月15日	東花蓮港站(花蓮港站)至加禮宛(嘉里村)工業地帶物質輸送鐵路開工。
1941年		臺東製糖株式會社與明治製糖株式會社合併,仍稱明治製糖株式會社,原臺東製糖株式會社臺東工場改名為明治製糖株式會社臺東工場。
1943年	01月01日	「臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港出張所」改制稱為「臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港鐵道事務所」。
1944年	10月12日和13日	花蓮大空襲;臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港鐵道事務所花蓮港修理工場疏散到玉里的機器全遭炸毀。
1945年	04月24日	臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港鐵道事務所之下設置臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港鐵道事務所臺東支所。
	08月15日	花蓮港市市民聚集於花蓮港市花崗山體育場聆聽透過日本廣播協會播放的日本帝國昭和天皇裕仁停戰詔書廣播,宣布日本帝國無條件投降、停止戰爭。
	09月02日	第二次世界大戰結束。

	11月01日	原「臺灣總督府交通局鐵道部」改稱為「臺灣省行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會」，首任主任委員為任顯群。
	11月06日	臺東廳接管委員會成立，臺東廳接管委員會主任委員為謝真。
	11月11日	花蓮港廳接管委員會成立，花蓮港廳接管委員會主任委員為張文成。
	12月	原「臺灣總督府交通局鐵道部花蓮港鐵道事務所」改稱為「臺灣省行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處」，首任處長為黃叔喬。
1946年	03月08日	開始遣送在臺日僑回國。
	04月21日	遣送在臺日僑回國完畢，共計17,632人。
	05月01日	臺灣糖業股份有限公司成立，原「鹽水港製糖株式會社花蓮港製糖所大和工場」改名為「臺灣糖業股份有限公司花蓮（光復）糖廠」；原「明治製糖株式會社臺東工場」改名為「臺灣糖業股份有限公司臺東（馬蘭）糖廠」。
1947年	04月22日	「臺灣省行政長官公署交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處」改組為「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處」。
1948年	03月05日	「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理委員會」改制稱為「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局」；「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處」改制稱為「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處」。
	07月	臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處設花蓮機務段、玉里機務段、臺東機務段三個機務段及花蓮檢車段。
1949年	03月01日	「東臺灣通運股份有限公司」改組為「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處貨運服務所」。
	06月24日	重建的花蓮港站（花蓮舊站）落成。
1950年	07月23日	臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處貨運服務所大廈落成。
1951年	01月15日	花蓮港站改名稱為花蓮（舊）站，東花蓮港站改名稱為花蓮港站。
1956年	03月06日	臺東線鐵路掛臥鋪車試駛。
	05月07日	第1輛柴油客車行駛。
	11月15日	開始行駛柴油特快車，是年臺東線鐵路旅客列車動力車開始柴油化。
1957年	07月06日	臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局接受臺灣省政府交

		通處公路局委託辦理美援花蓮臺東間公路，特設(代辦)花東公路工程處，臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局(代辦)花東公路工程處成立。
1959年	01月01日	「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮辦事處」改制稱為「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處」。
	06月17日	臺灣省政府主席周至柔主持花東公路通車典禮，花東公路汽車客運和養護業務由臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處兼辦。
1962年	03月01日	臺灣鐵路貨物搬運股份有限公司花蓮分公司成立，花蓮營業所、鳳林營業所、玉里營業所、關營業所山、臺東營業所五個營業所同時營業。
	10月01日	臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處兼辦的花東公路業務移交給臺灣省政府交通處公路局。
1967年	10月10日	臺東線鐵路開始行駛「光華號」特快車(對號特快車)。
1968年	11月05日	向日本國日本車輛製造株式會社採購的LDH200型柴液機車第一批6輛在花蓮港下船。
	12月05日	第二批LDH200型柴液機車6輛在花蓮港下船。
1969年	01月01日	臺東線鐵路貨物列車牽引機種由蒸汽機車改為柴液機車，臺東線鐵路貨物列車動力柴油化。
1970年	09月26日	花蓮修理廠(後改稱花蓮機廠)自行仿造LDH200型柴液機車設計、製造的LDH100型柴液機車—LDH101號柴液機車在花蓮修理廠出廠完工。
	12月01日	LDH101號柴液機車投入臺東線鐵路運輸行列。
1973年	11月06日	臺東線鐵路拓寬列入二期工程完成勘測。
	12月25日	臺灣省政府交通處北迴鐵路工程處成立，北迴線鐵路正式動工。
1977年	10月14日	臺東線鐵路拓寬工程依行政院指示列為第一優先。
	12月01日	臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局東線鐵路拓寬工程處成立。
1978年	01月01日	臺東線鐵路拓寬工程開工。
		是年臺灣省政府交通處北迴鐵路工程處成立臺灣省政府交通處北迴鐵路工程處南迴鐵路工程籌備處。
1979年	03月	瑞穗—三民間的自強隧道開鑿。
1980年	02月01日	北迴線鐵路正式通車。
	02月02日	北迴線鐵路正式營運。
	07月01日	臺灣省政府交通處南迴鐵路工程處成立，南迴線鐵路正式動工。
1981年	12月20日	萬榮—光復間的光復河底隧道通車。

1982 年	03 月 31 日	溪口—南平間的溪口河底隧道通車。
	06 月 01 日	新購自強號柴聯車（「自強號」特快車）花蓮—臺北間行駛。
	06 月 26 日	0.762 公尺軌距的臺東線鐵路開始進行路線切換。
	06 月 27 日	0.762 公尺軌距的臺東線鐵路拓寬切換為 1.067 公尺軌距的鐵路，拓寬切換後南下第一班莒光號列車，05 時 50 分由花蓮（新）站開出。
	06 月 28 日	花蓮（舊）站—花蓮海岸站間全長 1.1 公里的花蓮海岸線（南濱線）鐵路廢除裁撤；臺東（舊）站—臺東海岸站間的全長 1.2 公里長的臺東海岸線鐵路和臺東海岸站廢除裁撤。
	07 月 01 日	花蓮機務段搬到豐川新址。 花蓮（舊）站廢除裁撤，花蓮（舊）站—花蓮港站間的全長 4 公里的花蓮臨港線鐵路仍繼續使用。 0.762 公尺軌距的的臺東線鐵路拓寬為 1.067 公尺軌距的鐵路完工通車，「臺東線鐵路」改名為「花東線鐵路」。 行政院核定正式成立「交通部臺北市區地下鐵路工程處」（簡稱地鐵處），負責臺北市區鐵路地下化作業之規劃與執行。
1984 年	10 月 17 日	11 時瑞穗—三民間的自強隧道全線貫通。
	12 月 28 日	瑞穗—三民間的自強隧道與掃叭隧道完成路線切換。
1985 年	01 月 01 日	瑞穗—三民間的自強隧道啟用通車。
	09 月 07 日	原臺東線鐵路火車 LDK59 號蒸氣機車、LDH101 號柴油機車、LDR2201 號柴油客車、LTBP1813 號客車經由輪船運送交給澎湖縣政府。
1988 年	03 月 01 日	臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局花蓮管理處裁撤。
1991 年	12 月	南迴線鐵路全線通車。
1992 年	09 月	花蓮（舊）站拆除。
	10 月 05 日	臺東機務段搬到岩灣新址。
1996 年	04 月 23 日	蓮機廠停用開始搬遷到豐川新址，花蓮（舊）站—花蓮港站間的全長 4 公里的花蓮臨港線鐵路廢除裁撤。
1999 年	07 月 01 日	因為臺灣省政府功能業務與組織調整，原「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局」改隸於交通部，改制稱為「交通部臺灣鐵路管理局」。
		因為臺灣省政府功能業務與組織調整，原「臺灣省政府交通處東部鐵路改善工程局」（簡稱東改局）改隸於交通部臺北市區地下鐵路工程處，改名為「交通部臺北市區地下鐵路工程處東部鐵路改善工程局」，專責辦理東

		部鐵路改善工程。
2001 年	06 月 01 日	臺東（舊）站廢除裁撤。
	08 月 01 日	馬蘭站廢除裁撤。
2002 年	01 月 01 日	「交通部臺北市區地下鐵路工程處」再奉核定更名為「交通部鐵路改建工程局」（簡稱鐵工局或鐵改局），業務職掌隨之修訂，為重大鐵路改建工程之綜合規劃、設計與施工等；原「交通部臺北市區地下鐵路工程處東部鐵路改善工程局」改名「交通部鐵路改建工程局東部工程處」（簡稱鐵工局東工處）。
2003 年	07 月 04 日	北迴線鐵路電氣化及雙線化通車營運。
	08 月 11 日	花東線鐵路最後一個使用人工手動控制的臂木式號誌機火車站—海端站，停用人工手動控制的臂木式號誌機改用電腦自動控制的色燈式號誌機。
	08 月 21 日	配合馬蘭鈎溪橋改建，馬蘭鈎溪橋—瑞穗站間全線高架化，富源站、馬蘭鈎溪橋新設引道；瑞北站廢除裁撤。
2004 年	04 月 27 日	花東線鐵路（吉安—山里間）行車方式由電氣路牌閉塞式改為自動閉塞式。
2005 年	11 月 23 日	光復—大富間加濃濃溪橋改建為二孔下承式花樑，並新設引道 4.5 公里以避免橋樑被洪水沖毀。
	09 月 30 日	因為列車交會業務需要，新設舞鶴站（號誌站）。
2007 年	01 月 17 日	鳳林—萬榮間截彎取直；於鳳林站—萬里溪橋間新建雙線的鳳林隧道一座及新建萬里溪橋（雙線下承式）。
	03 月 30 日	玉里—東里間截彎取直、雙線化工程（為當時全花東線鐵路唯一雙線化區段）；東里站西遷至新站址，安通站廢除裁撤。
2008 年	02 月 18 日	行政院經濟建設委員會第 1318 次委員會議討論通過交通部提報「東部鐵路快捷化—花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化綜合規劃」修正報告，花東線鐵路電氣化工程，推動經費需求 150 億元，花東線鐵路全長 155.46 公里，由花蓮站至臺東站，沿線設 30 處車站。
	03 月 27 日	為應業務需要，海端站（三等站）調整為招呼站，其管理站為關山站。
	04 月 07 日	花東線鐵路（花蓮—臺東間）行車方式由自動閉塞式改為中央控制行車式。
	12 月 13 日	臺東廳花蓮港支廳的阿美族原住民七腳川社的七腳川事件發生適逢 100 年。
2009 年	7 月 6 日	行政院經濟建設委員會第 1363 次委員會議討論通過交通部提報的「臺鐵南迴線鐵路電氣化可行性研究」報

		告，南迴線鐵路電氣化工程，總工程經費 75 億元，西起枋寮站、東至臺東站總長約 98 公里，南迴線鐵路全線除中央號誌站到古莊站間 16.76 公里長的路段會配置雙線電氣化外，其餘路段皆為單線電氣化。
	10 月 15 日	玉里—東里間電氣化電線桿立桿工程開始動工。
	10 月 25 日	臺東廳分為南部的臺東廳和北部的花蓮港廳，花蓮港廳成立適逢一百年。
	11 月 26 日	新自強隧道完成發包。
	12 月 04 日	交通部鐵路改建工程局「花東線鐵路全線電氣化及瓶頸路段雙線化」暨「花東線鐵路車站服務效能提升」工程開工祈福典禮在花蓮縣玉里鎮玉里火車站舉行，總統馬英九、行政院院長吳敦義、交通部部長毛治國、臺東縣縣長鄭麗貞出席，花蓮縣縣長謝深山缺席。
2010 年	01 月 16 日	「花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」瑞穗—三民間的新自強隧道土建工程開工，長約 2,667 公尺，分為南北 2 個工作面，隧道工期預計 39 個月。
	01 月 22 日	「花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」關山—瑞和間的月美截彎取直土建工程開工，長約 4,640 公尺，本區段截彎取直，縮短距離，且可改善曲率半徑，提高行車效。
	02 月 01 日	花東線鐵路興建開工適逢一百年。 北迴線鐵路通車適逢三十年。
	08 月 02 日	花東線鐵路全線電氣化暨瓶頸路段雙線化工程「壽豐高架臨時軌土建工程」開工。
	08 月 28 日	交通部鐵路改建工程局辦理「花東新車站運動座談會」，邀請地方立法委員、議會及代表會代表、地方政府官員、記者、民眾等參與。
	09 月 14 日	交通部鐵路改建工程局推動「花東新車站運動」，辦理「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」委託細部設計及監造技術服務案評選活動公告。
	12 月 06 日	「花東線鐵路全線電氣化暨瓶頸路段雙線化計畫」鳳林站至光復站路段工程開工。
2011 年	05 月 30 日	花東線鐵路電氣化工程新山里隧道重大突破，通過隧道關鍵淺覆蓋破碎地形，交通部鐵路改建工程局局長許俊逸至現場主持祈福及慶祝儀式。
	06 月 30 日	交通部臺灣鐵路管理局與首都客運股份有限公司、葛瑪蘭汽車客運股份有限公司於 6 月 30 日合作推出花蓮—臺北間鐵公路聯運，其中臺北—羅東為國道客運，羅東—花蓮為鐵路運送，初期於花蓮站、新城站、吉安站

		等站發售鐵公路聯運票，以無縫運輸方式方便旅客。
	12月27日	交通部部長毛治國主持交通部鐵路改建工程局「花東線鐵路全線電氣化暨瓶頸路段雙線化計畫」新山里隧道中段貫通儀式。
2012年	02月04日	交通部鐵路改建工程局「花東線鐵路全線電氣化暨瓶頸路段雙線化計畫」修正計畫，行政院101年2月4日函核定。
	03月04日	交通部部長毛治國主持交通部鐵路改建工程局「花東線鐵路全線電氣化暨瓶頸路段雙線化計畫」新山里隧道貫通典禮。
	05月14日	因應省道臺九號公路蘇花公路中斷，自本日起至5月19日止每日加開宜蘭—花蓮間區間車，上下行共計12列次，並視旅客輸運情形機動加開列車；又接洽花蓮縣農會、國防部運輸署，以駝背運輸方式(平車載運卡車)載運農漁產及蔬果北上，運費以五折計收，中斷期間共載運蔬果卡車24輛，計約720噸農漁產品。
	06月09日	交通部鐵路改建工程局「花東新車站設計成果巡迴展」開幕啟動。
	6月22日	自6月22日0時起花蓮港站及花蓮港支線鐵路電氣化全線通車。
	07月24日	行政院院長陳冲聽取南迴線鐵路電氣化簡報，交議行政院經濟建設委員會，並指示提前完工。
	10月21日	行政院副院長江宜樺主持花東新車站運動「新城車站」新建開工祈福儀式，本工程預定於103年7月完工。
	11月03日	為讓民眾了解「花東線鐵路建設」工作成果，交通部鐵路改建工程局東部工程處辦理「臺東月美段截彎取直高架橋樑工程」、「花蓮兆豐農場段溪口隧道工程」參觀宣導活動(一)。
	11月17日	為讓民眾了解「花東線鐵路建設」工作成果，交通部鐵路改建工程局東部工程處辦理「臺東月美段截彎取直高架橋樑工程」、「花蓮兆豐農場段溪口隧道工程」參觀宣導活動(二)。
	2013年	02月28日
05月18日		交通部部長葉匡時視察「花東線鐵路全線電氣化暨瓶頸路段雙軌化計畫」新自強隧道及自強隧道通車替代方案執行情形，並前往瑞穗車站勘察新站改建工程。

	05月28日	花東線鐵路電氣化工程修正計畫之財務計畫評估，行政院核復同意備查。
	06月03日	行政院核定臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫。
	06月08日	總統馬英九視察花東線鐵路電氣化計畫新自強隧道工程，期勉儘早突破隧道施工困境及肯定工程團隊辛勞。
	06月16日	交通部部長葉匡時主持「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」臺東車站開工典禮。
	06月18日	花東線鐵路整體服務效能提升計畫「瑞穗站改建工程」結合交通部觀光局相約夏至23.5度活動舉行「歷史風華再現—瑞穗車站舊北回歸線紀念碑揭幕」暨「臺灣夏至二三五—仲夏原鄉舞動縱谷」系列活動。
	06月26日	辦理「花東線鐵路全線電氣化暨瓶頸路段雙線化計畫」CL312標月美段截灣取直改善工程夜間軌道切換事宜；已於6月26日跨27日辦理軌道切換作業。
	07月11日	「花東線鐵路電氣化計畫」花蓮～壽豐（含壽豐站）里程（K0+847～K17+544）電車線送電測試。
	08月28日	辦理「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」CL314新山里隧道至臺東站路段土建工程夜間軌道切換事宜；已於8月28日跨29日辦理軌道切換作業。
	09月01日	自本日起將行駛新山里隧道。
	12月	「花東線鐵路全線電氣化計畫」完工。
2014年	02月	「花東線鐵路全線電氣化計畫」完成通車。
		瑞穗—三民間的自強隧道和新自強隧道完成路線切換。
		瑞穗—三民間的新自強隧道啟用通車。
2015年		「花東線鐵路全線電氣化及瓶頸路段雙線化」暨「花東線鐵路車站服務效能提升」工程全部完工，花東線鐵路邁向另一個新時代。
<p>資料來源：楊鵬飛，《臺灣鐵路古今站名》（1994）、《臺灣區鐵道古今站名詞典：臺灣區鐵路史》（1999）；德田耕一，《台灣の鉄道：麗しの島の浪漫鉄道》（1996）；鄭仁崇，《臺灣後山鐵道風華》（2000）；《臺灣鐵路管理局公報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局花蓮辦事處處報》（各年度）；《臺灣鐵路管理局花蓮管理處處報》（各年度）；《臺灣鐵路統計年報》（各年度）；《臺灣鐵路年鑑》（各年度）；《中華民國交通年鑑》（各年度）；「交通部臺灣鐵路管理局」網站；「交通部鐵路改建工程局」網站；「交通部鐵路改建工程局東部工程處」網站；《維基百科》。</p>		