

族群、歷史與林業— 太平山山毛櫸國家步道人文紀事

廖英杰*

摘 要

太平山森林遊樂區內，鄰近翠峰湖旁的山毛櫸國家步道（以下稱山毛櫸步道），為近幾年來北部相當知名的登山步道。這一條步道全長 3.85 公里，因擁有冰河時期孑遺之珍貴稀有植物山毛櫸（台灣水青岡）而知名，是一個非常良好的生態環境教育場域。

係由宜蘭縣泰雅族南澳群百年傳統山徑、地名、清代古戰場，以及戰後大元山林業開發等歷史事件與遺址的角度，呈現山毛櫸步道除了優美的自然環境之外，在族群關係與人文史蹟上較不為人知的一面，藉以更加豐富此步道的多元特色，使愛山的朋友們能看見此步道更深藏的文化價值與意義。

關鍵字

山毛櫸、泰雅、大元山、古道、亞普拉塞

*文化大學史學博士，現任職於宜蘭縣史館

族群、歷史與林業— 太平山山毛櫸國家步道人文紀事

廖英杰

太平山森林遊樂區內，鄰近翠峰湖旁的山毛櫸國家步道（以下稱山毛櫸步道），為近幾年來北部相當知名的登山步道。特別是每年約於 11 月山毛櫸樹樹葉整片轉黃的時節，更是吸引許多愛山的朋友，前來健行佇足欣賞。山毛櫸步道位於翠峰湖南側，由林務局規畫為國家步道之一，全長 3.85 公里，此步道因擁有冰河時期孑遺之珍貴稀有植物山毛櫸（台灣水青岡）而知名，是一個非常良好的生態環境教育場域。

從水系的角度來看，山毛櫸步道所在之稜線，正也是南澳北溪源頭與和平北溪支流莫很溪的分水嶺。此一分水嶺也是東北季風吹拂過蘭陽平原，進入山區之後地形上的屏障，每年冬日低溫且充滿水氣的季節風，便受此山稜阻擋，在此降下豐沛的雨量。

除了生態的特殊性之外，山毛櫸所在的山區，亦與宜蘭泰雅族南澳群以及大元山林業的開發密切相關。由族群與歷史發展來看，山毛櫸步道所在的山區，實具有更深厚的文化意義。本文將以歷史的角度，說明山毛櫸步道的較不為人知的族群與人文發展面貌。

一、穿越泰雅百年古道—亞普拉塞山徑

泰雅族語所稱的亞普拉塞（yax plasai），是現今山毛櫸步道所在最後一段稜線。或者更精確的說，是位於望洋山東南側，山毛櫸步道臨南澳北溪源頭起，至銅山、雅音山一線之間山區的稱呼。泰雅語「yax」是下去之意，「plasai」是指「那個地方」。地名之由來，是因泰雅族人由南澳山區至此，開始一路下行至南澳北溪源頭，順溪而行，越過大元山東側鞍部，行經寒溪之後，便能進入蘭陽平原。因此，族人此越嶺山頂之地，稱之為亞普拉塞。而此山名除了今日南澳九十多歲耆老仍保有記憶外，在文獻上也分別可見於日治時期警察與官員的調查復命書，以及「五年理蕃戰爭」時軍用地圖上所繪製的標記。

日治初期，宜蘭廳¹在不同年代曾於叭哩沙平原設立叭哩沙撫墾署、辨務署及叭哩沙支廳等行政機關，負責對於泰雅族招撫與治理的工作。當時，由於日人尚未能掌控山區，因此僅能於天送埤（今三星鄉天山與天福村）與阿里史（三星鄉拱照村）兩地，設立出張所（日後成為蕃產物交換所）做為與族人接觸的據點。當時山區主控權掌握於泰雅族人之手，因此，

¹ 宜蘭於 1898~1920 之間稱之為宜蘭廳，1898 之前為宜蘭支廳，1920 年之後地方制度修改，宜蘭劃分宜蘭、羅東、蘇澳三郡，直接隸屬臺北州所轄。

日人雖想深入山區了解宜蘭泰雅族人社群分布與人口數量，但歷經多年均力有未遑。在某一次泰雅族南澳群塔貝賴（Tobera）社人至阿里史出張所交換食鹽時，開啟了日警與官員進入山區的機會。

1903年2月下旬，南澳群塔貝賴社正副頭目等共9人，下山至阿里史交換物資。日人以交換所內存放食鹽不足為由，要求族人等待幾天。在等待時，日警便勸誘塔貝賴人社前往宜蘭城與台北觀光。²這是歷史上族人首次進入宜蘭城，而後途步至大里，越過草嶺古道進入雙溪前往基隆，再搭程火車至台北。此行對於南澳群塔貝賴社的影響可想而知，特別是對於日人的船隻、道路交通、軍事演習及兵工廠印象深刻。此行結束後，宜蘭廳長還大方的贈送50斤「食鹽」、豬一隻及毛絲若干，並另給予每位社人一把柴刀³。透過這次的臺北之旅，塔貝賴社人對於日人有了良好的印像，日後也成為南澳群第一個全社集團移住的部落。

此次的台北觀光，開起了日人進入南澳群居住地的大門。1903年3月18日塔貝賴社人再度下山，其目的在於邀請日本官僚入山，並希望能設立山地道路，將蕃產物交換所設於塔貝賴社。⁴

1903年3月底，宜蘭廳警察、官員及殖產調查人員等十多名，在南澳群塔貝賴（24人）、哈卡巴里斯（14人）、格勒亞賀（37人）、流興（14人）等四社，共89人的陪伴下，沿著蕃社坑溪，越過大元山東側鞍部，順著南澳北溪而上。在南澳北溪源頭夜宿一宿，日人的調查復命書寫到，該地之為ヲワン（Owan），此地並有族人所建之草寮。

翌日，順稜線登上了亞普拉塞山，進入南澳群居住地，完成調查塔貝賴、哈卡巴里斯、格勒亞賀、流興等四社的實地調查，並與其他各社多位部落領導人完成會面後，始離開山區。

此行共計10天（3月23日到4月1日），主要帶隊者為宜蘭廳警務課長本田正己、叭哩沙支廳長岡崎豐治及宜蘭公學校教師諭綾部正吾等。⁵這一次的調查，讓日人了解了南澳各部落正確名稱、人口數量、槍枝概估等，是近代國家政府官員以和平方式，進入南澳山區泰雅族人居住地的第一次。

透過這一次調查的復命書內容，讓我們了解了泰雅族人進出山區，各社有其既有的道路，而此道路的方向、通往平原的路徑又與各社的傳統領域相符，不會跨越他社的獵場，以免產生部落的衝突。

除了《臺北州理蕃誌》記載之外，《南湖大山方面調查事項》亦提供了相同的訊息。當時

² 臺北州警務部，《臺北州理蕃誌》（中譯本）第貳冊（宜蘭：宜蘭縣史館，1924/2014），頁710~720。

³ 臺北州警務部，《臺北州理蕃誌》（中譯本）第貳冊，頁730-735。

⁴ 臺北州警務部，《臺北州理蕃誌》（中譯本）第貳冊，頁739。

⁵ 調查復命書內容，請見《臺北州理蕃誌》（中譯本）第貳冊，頁742~781。

臺灣總督府技師，也就是日後進行太魯閣戰役前主要的地形調查者野呂寧，他於此書中記錄七條泰雅族南澳群傳統山徑如下：

1. 由大南澳平原上溯（南澳）南溪可到達武塔與塔壁罕社，中途又有叉路越過一山可到達哥各滋社。到達塔壁罕社的路 6 日里（約 24 公里），到達武塔社的路 7 日里（約 28 公里），此路較易通行。
2. 由蕃社坑（即寒溪）至大南澳北溪合流點下方オワン（owan，泰雅語稱 wuwan）的地方可分兩路，一路登上亞普拉塞山（yax plasai）到達流興社，路程 8 日里（32 公里）；一路越過亞普拉塞山西側到達塔貝賴社，路程約 10 日里（約 40 公里）。由此到南澳各社的路，比大南澳入山（按：指前一條路）的路更險峻。
3. 從隘勇線蘭坎越山通往武塔社的道路非常危險。
4. 從濁水監督所南方的テンクル（tenkuru，即田古爾溪）越過三星山的西方，經過比亞豪社到達大南澳各社，道路殊為險峻，需過夜一宿，路程約 13 日里（52 公里）。
5. 從四季社越過南湖大山與三星山之間的分水嶺ムルロアフ（meruroafu）可到達比亞豪社，路程約 8 日里（32 公里）。路程比大南澳山路危險，但比蕃社坑山路易走。
6. 從大濁水溪（和平北溪）口上溯可到達哥各滋社，路程約 8 日里（32 公里）。哥各滋社與グクツ（gukutsu）社（現今花蓮縣秀林鄉和中，或稱姑姑仔）人處於敵對關係之中，中間需過一夜。
7. 從九芎湖（三星鄉天送埤聚落西側）南方，由清水溪上溯越過大元山半山腰可到庫巴博社，路程約 10 日里（40 公里）。⁶

上述第二點，即 1903 年日人調查報告書實地調查之路線。除前面兩份重要的文字史料之外，1914 年佐久間左馬太總督時期所進行的太魯閣戰爭，於戰爭結束後所印製的《太魯閣蕃附近圖》⁷中，亦清楚標示了ヲワン（Wowan）、ヤブラサイ（Yaburasai）等地名。透過此圖，讓我們對於泰雅族各社之山徑，獲得清楚的解析，並解讀前述史料內之文字記錄。

2009 年初，筆者與南澳出生於 1927 年的泰雅耆老 Hayun Yuraw 及族人韋文豪老師三人，亦曾行實地調查。泰雅國寶 Hayun Yuraw 能在未曾閱讀過史料與地圖情況之下，清楚的帶領筆者完整的走完亞普拉塞山徑，進入塔貝賴與哈卡巴里斯。調查完成後，將 GPS 軌跡與日治時期地圖相比對，路線幾乎一致。

⁶ 野呂寧，《南湖大山方面調查事項》（台北：蕃務本署，1914），頁 21-22。

⁷ 臺灣總督府，《太魯閣蕃討伐寫真鐵》（臺北：編者，出版年不詳），附圖，圖上標註 1914 年 6 月製版。

二、由族群關係史看見山毛櫸步道的價值

由各項史料之內容，我們可知亞普拉塞泰雅山徑，是一條百年的泰雅族古道。此古道與山毛櫸國家步道最後一段山稜呈十字交會。而該段稜線，族人稱其為亞普拉塞。就道路本身與亞普拉塞山而言，在族群關係、日治理蕃等歷史發展上，具有以下重要的意義：

（一）泰雅族之傳統領域可能具有共同性與重疊性

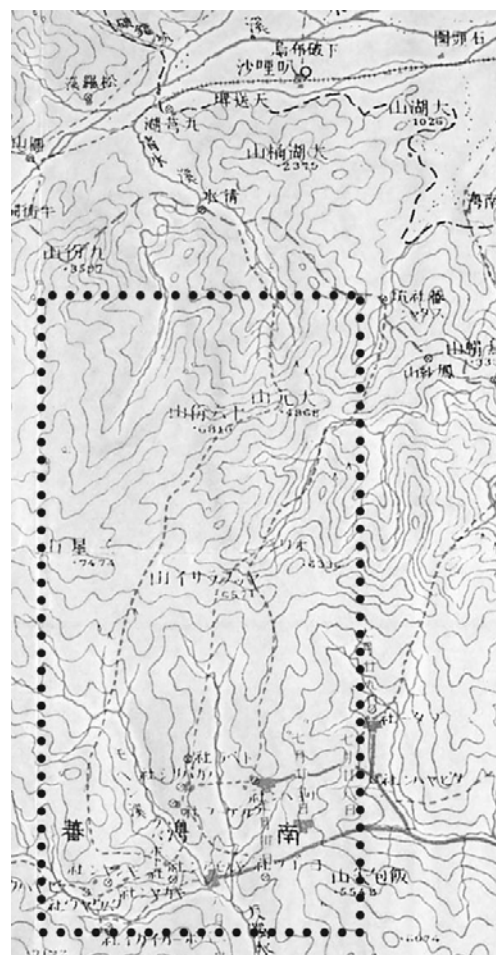
由日人調查報告所知，南澳泰雅族塔貝賴、哈卡巴里斯、格勒亞賀社因共居於同一山稜，因此共同使用亞普拉塞山徑。而流興社人，由其部落出發往北於雅音山北側不遠處，登上亞普拉塞山，而後與塔貝賴、哈卡巴里斯、格勒亞賀共用同一山徑進入蘭陽平原。也因此，由亞普拉塞山徑ヲワン（Owan）、大元山東側鞍部、蕃社坑溪此一地區，變成為四社共有之傳統領域。

（二）清代古戰場之所在

1889年宜蘭管帶劉朝帶原想重新開啟「北路」通往花蓮，其親自所率之部隊於光立嶺遭遇泰雅族人襲擊，約兩小時內陣亡兩百多人。該地，目前推知約為大元山東側鞍部之處。翌年，劉銘傳欲報此仇，動用數千大軍攻入南澳山區，親自登上富太山（日治稱ブタ山，即武塔山）炮擊泰雅各社。除主力軍隊由南澳南溪入山外，劉銘傳亦另派部隊，由寒溪入山欲遷制泰雅族人，在日人調查報告中對於亞普拉塞山越嶺之記載如下：

依據蕃人所述，此地是當年臺灣巡撫銘傳發動膺懲之師而進兵的地方，因蕃人扼住山險，終於把他們擊破，使得巡撫的全軍在此覆沒，而生還者甚為稀少。⁸

由上述可知，今日山毛櫸國家步道除了具有其冰河時期孑遺珍貴的山毛櫸（台灣水青岡）外，更也是泰雅族南澳群多社族人進出山區必經之孔道，也是過去族人於1890年與清兵爭戰之地，因此不論在生態、族群與歷史上，均極其重要。



圖：大元山兩側泰雅山徑圖。

圖中顯示之泰雅族傳統山徑，是由日治時期臺灣總督府技師野呂寧所調查。⁹

⁸ 臺北州警務部，《臺北州理蕃誌》（中譯本）第貳冊，頁750。

⁹ 臺灣總督府，《太魯閣蕃討伐寫真帖》（臺北：編者，1914）無頁碼，書中附圖。

三、大元山林業直營伐木事業的鐵道遺址

山毛櫸國家步道自登山口出發後不久，除了前段為林道之外，在接近亞普拉塞山之前，有一段為山地運材軌道之舊路。此段舊路，實與戰後大元山林業生產息息相關。事實上，山毛櫸國家步道地區週邊山區，原均屬戰後大元山工作站所轄林業事業區範圍。¹⁰

日治時期臺灣總督府為準備太平洋戰爭所需軍事木材，因此鳩集日資林業會社及少數臺資較富有的林業商人共組南邦林業株式會社（以下稱南邦會社）。¹¹

1945年7月底，透過臺灣總督府南邦會社取得大元山山區林業經營權，不過未正式開始經營前，日方便於8月宣布戰敗。同年10月，臺灣省行政長官公署成立，於農林處下設立林務局接收臺灣總督府山林課之業務，並負責接收阿里山、八仙山、太平山等三個伐木事業區，並接收72所日資木材株式會社，包含前述南邦會社以及所屬的大元山林業經營權。

1946年9月，當時有鑒於接收會社有統一指揮之需要，因此成立林產管理委員會以利各木材會社接收工作。委員會以林務局長黃維炎任主任委員，共分三組進行收作業。委員會第一組接收臺拓會社，第二組接收植松木材行，第三組接收南邦會社、櫻井組、天龍木材行等。而第三組接收之事業地範圍，便包括當時臺北縣羅東區大元山山場、花蓮縣太魯閣山場、臺中縣新高區望鄉山山場、西巒大山山場等四大事業山場。¹²日後，大元山山場改設立為太平山林場大元山分場。¹³

表：大元山事業地立木材積調查表

| 林班 | 面積(公頃) | 林產管理局調查材積(立方公尺) | | |
|-----|--------|-----------------|--------|---------|
| | | 針葉樹 | 闊葉樹 | 共計 |
| 130 | 298 | 2,821 | 24,040 | 26,861 |
| 131 | 152 | 8,483 | 8,782 | 176,265 |
| 132 | 150 | 34,301 | 13,142 | 47,443 |
| 133 | 264 | 46,275 | 12,544 | 58,819 |
| 135 | 363 | 73,030 | 1,901 | 74,931 |
| 136 | 184 | 39,067 | 1,056 | 40,123 |
| 137 | 240 | 31,790 | 8,115 | 39,905 |
| 138 | 221 | 7,459 | 16,194 | 23,743 |
| 共計 | 1,872 | 243,316 | 85,774 | 329,090 |

¹⁰ 1960年前稱太平山林場大元山分場。

¹¹ 林產管理局出版委員會，《臺灣林業產管理概況》（臺北：編者，1948），頁1-2。

¹² 林務局編，〈臺灣林業概況（民國三十五年度）〉，《臺林》，第一期，頁107-108、133-134。

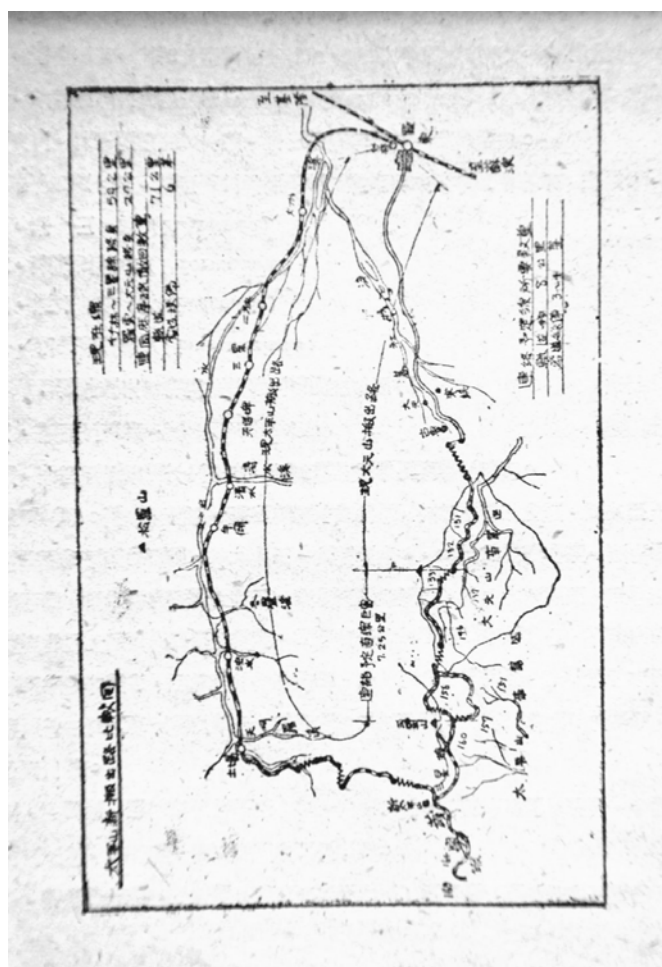
¹³ 林產管理局出版委員會，《臺灣林業產管理概況》，頁87。

大元山分場初設立時，最初計畫伐採當時的 132 至 138 林班地，¹⁴即包含大元山工作站所在位置至晴峰，其範圍約為前述南澳北溪源頭左岸，自大元山東側鞍部至望洋山一線。然而，在設立大元山分場同時，太平山林場苦於水災對於山地及平地運材軌道之破壞，導致大量生產之一級木無法運送下山，當時的林產管理局開始思考太平山運材道路改道的構想。¹⁵

對於太平山運材道路的改道，林產管理局曾提出多項方案。最後，是由當時仍留用的日籍林業技正近藤勇提出〈太平山運材路線計畫檢討〉報告書，在該報告書中指出若開設大元山通往翠峰湖附近 152 林班地的運材道路，與太平山林場三星線運材道路相接，將能比原有路線縮短 60%。

另一位留用的日籍技正豐澤豐也提出更詳細的看法，豐澤豐認為，太平山林業之砍伐，應沿三星線 157、156、155、151、150 林班地之順序，進行作業，此方向將能朝大元山方向推進。而大元山分場則應依 131、132、133、135 林班方向推進，與三星線 150 林班相接，當兩分場運材道路相銜接之際，也是太平山林場砍伐趨於終了之時。日後，豐澤豐的研究指出太平山運輸道路工程修復費用將使生產成本增加百分之 13，如果改道大元山縮短運程，可以使林業利用增加兩倍。¹⁶

此方案於 1948 年 6 月 6 日，由林產管理局工務組謝世澂率太平山林道改道調查隊開始進行調查，歷經 8 天，終於在 6 月 14 日完成調查工作，豐澤豐本人亦為調查隊伍成員之一。¹⁷



圖：太平山林場運材道路比較圖

¹⁴ 林務局檔案，識別號：LW1-02-103-0003，〈大元山事業計畫書〉。

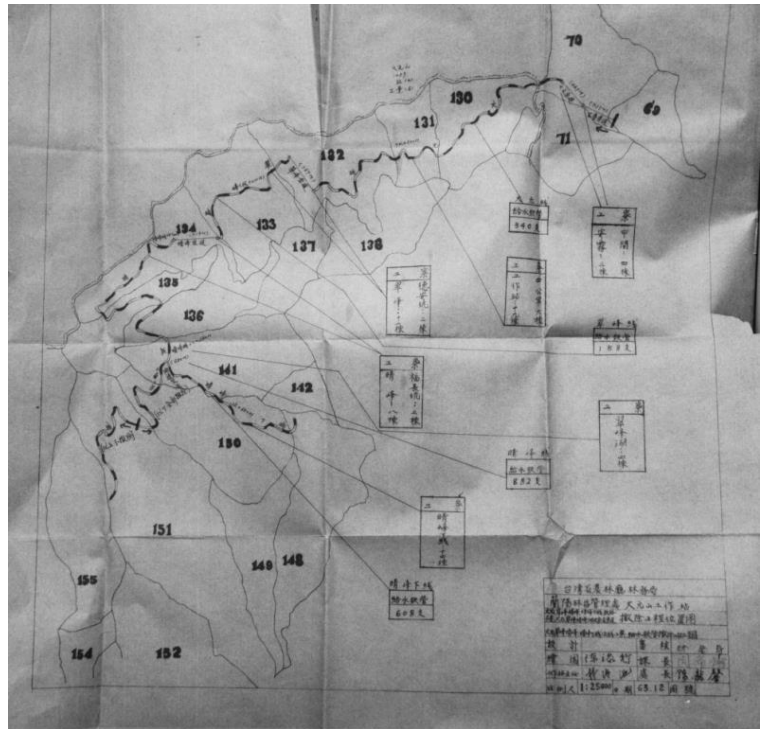
¹⁵ 曹昇，〈太平山林場觀光記〉，臺灣省政府農林處林產管理局，《林產通訊》，1(5)，1947.11.1，頁 25。郭欽堂，〈太平山竹東羅東新竹個區視察報告書〉，《林產通訊》，1(6)，1947.11.16，頁 66、68。郭欽堂為當時林務局副局長。黃範孝、孟傳樓整理，〈視察臺拓林業部阿里山八仙山鹿場大山等處業務報告及其整理意見〉，臺灣省行政長官公署農林處林務局編，《臺林》，第一期，1947.4，頁 91。本次視察由當時林產管理局長黃維炎、臺北山林管理所所長林渭訪主持，時間為 1946 年 8 月 22-25 日。

¹⁶ 豐澤豐著，白迺義譯，〈地利級與利用率〉，《林產月刊》，8(2)，1950.2.20，頁 10。

¹⁷ 林產管理局，〈消息拾零—計畫避免太平山林道頻年災害威脅謝世澂組長率領改道調查對積極展開工作〉，《林產通訊》，3(4)，1948.6.16。

正因為此運材路方案的確認，使得大元山林業直營伐作業範圍，擴及至翠峰湖週邊以及望洋山南側。山毛櫸步道所存之舊鐵道路線，過去屬翠峰鐵道的一部份，當時為下線，利用集材機與索道將原木運至翠峰後，再由山地運材軌道經由翠峰、大元山工作站運至古魯，途中尚需經三段索道接駁轉運。翠峰鐵道興建於1950年6月，完工於1956年9月。推測山毛櫸國家步道此段之舊有鐵道，應是最後完成之路段。¹⁸

圖：大元山工作站直營伐木作業設施拆除
圖中最左側部份即為翠峰線鐵道。



四、結語

太平山山毛櫸國家步道近年來，以山毛櫸純林的珍貴稀有性，以及其植物變葉之特色，相當受到遊客的喜愛。除此之外，透過上述相關研究的說明可知，除了生態環境價值，在族群關係、歷史發展與林業生產，亦深具解說的故事性，應予以發揮，使其成為環境教育解說內容的一部份。

由日治時期文獻、地圖及目前耆老訪談可知，山毛櫸步道在望洋山南側，南澳北溪源頭與莫很溪分水嶺的稜線，過去在泰雅族南澳群稱之為亞普拉塞，是多社族人下山時必經的道路。此外，更也是1890年族人抵禦劉銘傳部隊時的古戰場。至於步道中一段的鐵道遺址，則是大元山直營伐木事業興盛時期，翠峰鐵道的一部份。

從整體環境教育的觀點來看，除了生態教育之外，筆者建議應可設立相關解說牌於步道上，提供遊客有關步道更豐富的文化知識，同時也能保存泰雅族人，以及曾於大元山工作站工作過之林業前輩們共同的歷史記憶。如此，當能更加深化山毛櫸國家步道多元性的內涵，使其成為不只是景色秀麗的登山步道，更是一條能打動人心的充滿故事山徑。

¹⁸ 羅東林管處所藏永久報存檔案，檔號：63/730/2G/1/7，〈檢送「專用山地鐵路部份廢止申請書」6份，請報呈交通部核准〉。