

# 立霧溪流域山區文化資產分析

金尚德\*

## 摘 要

從「文化資產」的概念下，本文概略檢視立霧河流域下，豐富多元的山區人文資源。這些重要的文化資產，包括了：太魯閣族傳統聚落遺址、日治時期古道遺蹟、警備機關建築遺址、歷史橋梁遺蹟、無形文化資產，以及區域中的歷史事件。

這些有形與無形的昔日生活遺跡，在立霧溪所造就的特殊的地理環境、與交通阻障下，使得雖然經歷時代的變遷與更迭，如今仍有大部分得以保留於山林一隅；成為見證歷史的斷簡殘編。

盼藉由妥善的山林踏查，田野調查乃至規劃利用這些有、無形的文化資產與歷史事件，將更加地豐富太魯閣的內涵；並期盼以腳步友善地親近山林大地、由見證歷史遺產，從而珍惜與保護，這些昔日所遺留於山林之間的珍貴文化資產。



## 關鍵字

日治時期警備道路、內太魯閣道路、合歡越

---

\*古道文史工作者

# 立霧溪流域山區文化資產分析

金尚德

## 壹、前言

淵遠流長的立霧溪，發源自中央山脈的奇萊山，溪水自發源地一路穿越群山向東奔流五十餘公里，貫穿整個太魯閣地區；太魯閣人稱它為 **Yayung paru**，意即「大河」。

千萬年間源而不絕的立霧溪溪水，蝕刻大地、雕鑿溪谷；造就了雄偉壯麗、舉世聞名的太魯閣峽谷。面積廣達 616 平方公里的立霧河流域，全區位於太魯閣國家公園園區範圍。除了沿途風景線的觀光資源、以及國家公園園區內 3000 公尺高山、中級山；斷崖、峽谷等自然資源之外，尚有豐富的「文化資產」，成為立霧河流域的重要資源。

## 貳、立霧溪流域山區文化資產分析

所謂「文化資產」，一般係指從歷史、藝術或人類學角度檢視，其具有傑出普世價值的文物、建築群、遺址等。我們以此概念，廣義的來檢視立霧溪所擁有的文化資產，則較具代表性者，包括了：

### 一、太魯閣族傳統聚落遺址

立霧溪兩岸千萬年前的古老河床，經過溪流的下切作用，使得河道殘留著部分河床，遺留於兩岸猶如階狀般的小平台，即是河階臺地。

在太魯閣峽谷山高谷絕、邃岸幽深的環境之中，立霧溪兩岸卻有著為數眾多的河階，這些河階臺地遂提供了峽谷文化的承載器皿；三百年前成為族人的居地、以及孕育太魯閣的峽谷文明的搖籃。

目前立霧溪畔河階臺地除了少數經公路開發，成為（如天祥），整理成為登山據點（巴達岡）；而無法窺其原貌之外，大多數遠落於現代交通之外的傳統聚落遺址，仍可在沿岸的河階臺地之上，見到昔日聚落舊社的生活遺跡；也經常為登山團體無意間發現及利用。



立霧溪上游，波卡巴拉斯舊社

## 二、日治時期古道遺蹟

相對於原居於此的族人，對於來到太魯閣的統治者而言，在這個以石灰岩地質、斷崖、深谷遍布為地理特徵的峽谷間，若未能打造一條便捷可行的交通道路，則無法長久治理。因此，以立霧溪為幹線的道路開鑿，成為首要的要務。這些因為各種目的所開鑿的道路，也就是立霧溪上「日治時期古道」的由來。

### （一）戰爭道路—「太魯閣應急軍用道路」：

1914年太魯閣戰爭期間，由合歡山西路俯攻而下的日本軍隊、與峽口溯溪進入立霧溪的警察隊，分別兩面夾擊、入侵太魯閣。

戰爭過程中，日本軍警分別自東西兩端開鑿軍用應急道路，主要路線沿著立霧溪，由合歡山直到太魯閣峽口。由於係戰爭「應急」之用途，採料選擇也多因陋就簡，多未以日後的「交通」為主要考量。

歷經百年之後，山林間偶然可見太魯閣戰爭所遺留下來的駐地遺蹟、昔日的軍用掩堡，及部分以炸藥開鑿的道路殘段。

### （二）警備道路：

日治時期「警備道路」的開鑿，乃是基於臺灣山地的地理特性，為達統治目的而設置。依據總督府所揭示開設理蕃警備的綜合理由，除了基於強制打開蕃地與外界的交通阻隔、使得理蕃當局得以武力威壓、教育矯正「蕃人」文化上的凶暴性；以及山地資源的開發等綜合性目的而開鑿；因而在各蕃地積極設置「警備道路」，亦稱為「理蕃道路」。

依據其演進過程，警備道路可概分為兩大類型，即：「隘勇線」時期與「警備線」時期。1914年太魯閣戰爭結束後，總督府開鑿道路進入太魯閣山地，作為殖民的基礎工程。太魯閣蕃地因為地理環境的特性，亦發展出其不同的特殊性。

### 甲、「隘勇線」時期—「內太魯閣隘勇線」：

「隘勇線」在路線選擇上，大致善用了天然稜線，大量利用棧道、登山木梯等設施；其優點為展現了「即時性」部署的特性，快速地統合了戰爭中開鑿的應急軍用道路，順利完成戰後佔領太魯閣的警戒監視任務。

太魯閣戰爭結束之後，為了壓制族人，總督府沿用戰爭時期的道路基礎，由溪口延伸塔次基里隘勇線成為「內太魯閣隘勇線」。

「內太魯閣隘勇線」沿著立霧溪共設置 8 個「隘勇監督所」，作為隘勇線上的指揮中心；每個監督所下轄 12 個「隘勇分遣所」，計 96 所；除此之外，於重要聚落設置「警察官吏駐在所」，計 11 所，構成了嚴密的監視系統。在經過了一年短暫的過渡期後，「隘勇線」便由後繼的新設「警備線」所取代。



「內太魯閣隘勇線」上的饅頭山遺址

### 乙、「警備線」時期—「內太魯閣道路」

「警備線」，則以具備「永久性」為道路設計的著眼點，避免使用木料等臨時性材質，而以更精確的測量、等高線為開路基礎；輔以炸藥開路、爆鑿岩石等方式，展現了當時的科技技術；而堪為太魯閣「現代化」道路的起始點。

在太魯閣地區大理岩遍佈，斷崖、峽谷發達的特殊地理環境下，在日治時期理蕃當局實際掌控太魯閣山地的 31 年間，其內太魯閣地區的「警備道路」統稱為「內太魯閣道路」；歷經數度的路線改道，以求克服此間獨特的地理環境限制、適應不同的任務需求，並因應太魯閣的殖民情境變化。分別如下：

#### 1. 「新城內太魯閣道路」：

「新城內太魯閣道路」是太魯閣地區首次出現的現代化永久性道路，1915 年竣工，由太平洋岸的新城起步，西至立霧溪中游的塔比多，全程計約 8 里（31.4 公里）。

其代表性路段，則有「峽口新道」（今日由「橫貫公路牌樓」進入之隧道）、「斷崖道路」（今「錐麓古道」前半段）。

#### 2. 「支廳至西拉歐卡夫尼道路」：

「支廳至西拉歐卡夫尼道路」為接續改善更加深入中央山脈的警備道路。自位於塔比多的「內太魯閣支廳」（今「天祥」）啟程，終點為立霧溪上游南岸的西拉歐卡夫尼監督所。1917年竣工，全程6里28町（26.6公里）。

#### 3. 「卡拉寶道路」：

有鑑於昔日以改良老舊隘勇線，為路線基礎的西段道路，其缺失亟待改善，當局另闢警備道路，以徹底取代西段幹道。

改採沿著立霧溪的北岸通行、順應自然地勢逐漸提高路線。隨等高線漸次升高，將道路終點設於立霧溪北岸海拔1800公尺、有「太魯閣最高蕃社」之稱的卡拉寶社；稱為「卡拉寶道路」。1920年竣工；新道里程5里18町（21.6公里）。

#### 4. 「斷崖新道」：

1926年竣工，為改善「斷崖道路」而做的部份路段修正，直接開鑿穿越第二斷崖的水平路線；成為今日錐麓大斷崖道路景觀的全段步道。

#### 5. 「合歡越道路」：

在「臺灣八景」風潮帶領下，太魯閣峽逐漸成為熱門的觀光覽勝之地。當局構思一條以橫斷中央山脈為目標、同時助益於進行中的國立公園設立、以及「臺灣始政四十週年」活動，成為兼顧理蕃警備與觀光交通的新道路。此一新道於合歡山完成橫斷越嶺，故名為「合歡越」。

合歡越分別利用中央山脈東、西兩端的既有的警備道路，加以延伸、並銜接會合於中央山脈主稜。

花蓮港廳與臺中州合力，分別由東、西兩側接力開鑿，工程於1934年9月完成東段、11月完成西段，全線貫通。

#### 丙、支線警備道路：

除了警備道路主幹道，太魯閣山區也遍佈網絡狀的支線警備道路，以串點成面的方式，全面並深入控制立霧流域的太魯閣族人。

1. 砂卡礑流域～「砂卡礑警備道路」
2. 三角錐山東稜～「西拉岸警備道路」
3. 陶賽東岸～「合流梅園警備道路」
4. 中游南岸～「科蘭警備道路」
5. 陶賽溪上游～「支廳至陶賽道路」

6. 陶賽溪下游～「西寶警備道路」
7. 小瓦黑爾流域～「西拉克警備道路」
8. 瓦黑爾流域～「洛韶警備道路」
9. 深入中央山脈～「托博闊警備道路」

如今，這些古道大多雖已廢棄，甚至消失；然而卻也仍有部份日治時期的警備道路仍為各種目的所利用；無論成為中橫公路省道、國家公園健行步道、觀光景觀步道，乃至於登山步道；古道乃成為立霧溪最具代表性的文化資產、「古道學」更成為一項跨學門的熱門顯學，吸引了許多同好者，深入研究。

### 三、日治時期警備機關建築遺址

「警備機關」係配屬於隘勇線或警備線上的警察單位，這些佈滿沿線的警備機關，除了將擔負線上的警備防務外，也擔當任務區的道路維護作業，如清除倒木雜草、修復崩坍等任務。

立霧溪岸的昔日警備線上，散佈著許多警備機關的設置，如今遺址之上大都僅存屋基、駁坎、木炭窯等建築遺蹟，遺址上也經常發現，如酒瓶、瓷器等昔日的生活物資；登山者對於這些山林活動之中常見的遺址，多習慣以「駐在所」統稱這些廢墟。實則它們有些屬於隘勇線時期古老的「隘勇監督所」、「隘勇分遣所」；有些則屬於警備線時期的「警戒所」、以及晚期全面改制後的「警察官吏駐在所」；依據不同的任務，而設立於舊址之上。

立霧溪及其支流的警備機關建築，由 1914 年全盛的隘勇時期 115 所（「隘勇監督所」8 所、「隘勇分遣所」96 所、「警察官吏駐在所」11 所），至 1945 年太平洋戰爭結束，日本戰敗離台時，僅存「警察官吏駐在所」19 所。它們至今大多依然散佈於溪畔臺地，以及山林的深處，成為一項重要的文化遺產。



卡魯其駐在所遺址的疊石駁坎



古白楊蕃童教育所

#### 四、歷史橋梁遺蹟

由於立霧溪峽谷的中、下游地帶均為石灰岩地質，在石灰岩堅硬的地質及千萬年間溪流下切作用下，使得區域內斷崖及深谷遍布，為數眾多的鐵線橋是下游道路的特色，也是昔日面對此處峽谷斷崖遍佈的地理環境，築路者不得不採取的築路對策。

這些立霧溪上的「鐵線橋」遺蹟，作為昔日古道上的重要設施，它們多數依然存在於山林之間，見證著古道的興衰；也經常成為登山者造訪的目標。自峽口進入立霧溪沿溪上溯，則沿途的歷史橋樑計有：

外太魯閣（峽口～三角錐山）	內太魯閣（三角錐山～塔比多）	奧太魯閣（塔比多～合歡山）
1. 紅鏡橋	10. 山月橋	18. 瀨之音橋
2. 香瀧橋	11. 巴達岡橋	19. 白杵橋
3. 仙裳橋	12. 不急橋	20. 鶯橋
4. 冰柱橋	13. 荖西橋	21. 古白楊橋
5. 榮橋	14. 瀧石見橋	22. 魯翁橋
6. 銀帶橋	15. 彌生橋	
7. 千里眼橋	16. 岩中橋	
8. 白妙橋	17. 塔比多橋	
9. 岩松橋		



古白楊橋遺蹟

#### 五、無形文化資產

除了上述的有形的文化資產之外，聯合國教科文組織關注到了文化資產中，無形與有形文化資產之間的相互依存關係，因此賦予了「無形文化資產」的定義。

其定義為無形文化資產是指與實踐，表徵，表達，知識、技能；在某些情況下，社群、團體、或個人，認同為他們的文化遺產。這些傳承代代相傳的無形文化資產，與自然及其歷

史相互作用，為其提供身份認同感和連續性，從而有助於豐富文化多樣性的尊重與人類創造力。而這些無形文化資產在具體表現上，包含了口傳或口述傳統；社會風俗、祭典活動；以及有關自然知識、宇宙觀等習俗的文化內涵。

300年前太魯閣族自發原地移居東部，世代生活於立霧溪流域，發展出屬於峽谷族群共享的傳統與文化；日治初期雖有改變，但大多數的族人與土地並未失去連結。1930年10月27日清晨，「霧社事件」突然爆發，導致其後台灣原住民史上最大規模的強制遷徙—「集團移住」。

霧社事件後一片檢討聲浪中，逐漸形成全面顛覆的政策共識，即將改變成為強制性的報復手段，將山區族人全數強制遷移下山，成為新的平地聚落；並經過刻意分散化的安排，透過混居將族人文化徹底改造。這項計畫中，針對居住於深山的太魯閣人於1941年之前，完成內太魯閣地區共計7百餘戶、近4千人的大規模集團遷移計畫。

經歷了「集團移住」之後的太魯閣族群文化，雖然遭致刻意破壞，並致使傳統文化的斷裂；然而這些源自於300年間立霧溪流域傳統領域的祖靈信仰、部落口碑與遷移史、狩獵文化、古調音樂等族群文化，卻幸而被保留，歷經了當代的族群復振運動，如今依然仍存續於經「集團移住」下山後的太魯閣族人的文化活動與日常之中，成為了立霧溪傳統領域遺留給族群中，重要的無形文化資產。

## 六、區域中的歷史事件

歷史上，無論是為了統治、征戰、交通、經濟等不同目的，百年間，立霧溪畔豐富的活動痕跡，與事件場景，在大河流域開展，使得這些歷史遺事，成為了台灣歷史的重要章頁，與鑑古知今的重要資源。這些迴盪在立霧溪畔的歷史事件，僅列舉其中部分為例：

1. 「太魯閣戰役」歷史事件
2. 理蕃政策下「內太魯閣警備道路」的開拓歷史
3. 救亡圖存的日治末期的產業道路（發電及產金道路）
4. 太魯閣產金史
5. 戰後建設「東西橫貫公路」開拓歷史
6. 典範移轉下的「立霧溪水力發電計畫」

## 七、結語

台灣是個多山的國家，也唯有透過登山活動，才能全面、且深刻的認識瞭解這塊土地，我們世代所生活的美麗家園。

近年來登山風氣與人口的快速增加，使得除了攀登百岳的風潮歷久不衰之外，中級山與古道探勘，也逐漸有同好者加入踏查的行列。



目前國家公園內，已規畫了許多深入山區的健行步道。此外，國家公園也規畫了本區豐富的生態、文化、與歷史資源的調查計畫、出版解說書籍；進一步補充了我們對於區域內更深層的認識。未來，若更進一步針對具備登山能力而非一般的健行者，再利用昔日的古道，作為高級的登山路線，如此便是一項兼具登山活動與歷史意義的活動。

這些歷史步道諸如：「合流梅園警備道路」整修此道，可作為竹村梅園道路之外，進出蓮花池的替代道路；「西拉克警備道路」則是昔日鹿野忠雄首登中央尖山的歷史道路；「洛韶警備道路」則可以作為進出百岳無明山的支援路線，途中的舊洛韶警察官吏駐在所，更是一處難得的機關遺跡、與舊社遺址；內太魯閣隘勇線上的「饅頭山道路」路段，則可憑弔太魯閣戰役的峽谷烽火。

綜合規劃利用這些有、無形的文化資產與歷史事件，也將使得佔國土面積百分之 70 的山地地區，更具其不凡價值。

細數立霧溪流域豐富多元的山區人文資源，這些昔日所遺留於山林之間的珍貴文化資產，更加地豐富了太魯閣的內涵，而使得太魯閣堪為世界瑰寶。

作為東台灣重要的大型河川，立霧溪與其所造就的太魯閣峽谷，形成了特殊的地理環境、與交通阻障。也因為地理環境的限制，使得廣大的山林，能在觀光與發展的浪潮之下，歷經時代的變遷與更迭，仍存留於獨立遺世的空間。許多屬於山林的文化資產，歷史事件的現場，得以繼續保留於山林一隅；靜待人們背起行囊發掘，以及更具歷史意義的深度探查。

這是屬於世界的太魯閣，也唯有得天獨厚的登山者，能以腳步，友善地親近這片山林大地、見證歷史遺產；唯有珍惜與保護，才能使得這份價值永續，得以如日夜東流的立霧溪，繼續永恆奔流。

## 參、參考文獻

### 一、書籍

- 毛利之俊，1933，《東臺灣展望》。東臺灣曉聲會。
- 金尚德，2015，《百年立霧溪：太魯閣橫貫道路開拓史》。玉山社。
- 金尚德，2016，《日治時期之內太魯閣「理蕃警備道路」變遷沿革史暨書稿》。太魯閣國家公園管理處委託辦理報告。太魯閣國家公園管理處。
- 宮村堅彌，1940，《合歡越え》。臺灣新聞社印刷部。
- 楊南郡，1988，《太魯閣國家公園合歡越嶺古道調查與整修研究報告》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 楊南郡，1990，《太魯閣國家公園合歡古道西段調查與步道規劃報告》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。

- 臺灣省文獻會編印，1997 至 1999，《理蕃誌稿》。臺灣省文獻會。
- 臺灣總督府警務局，1935，《臺灣の警察》。臺灣總督府警務局。
- 鄭安晞，2010，《日治時期蕃地隘勇線的推進與變遷(1895-1920)》。國立政治大學民族研究所博士論文。
- 橋本白水，1922，《東臺灣》。南國出版協會。
- 藤崎濟之助，1930，《臺灣の蕃族》。國史刊行會。

## 二、官方檔案

- 東臺灣新報社，《花蓮港廳報》。
- 臺灣總督府，《府報》。
- 臺灣總督府，《臺灣總督府公文類纂》。

## 三、報紙刊物

- 財團法人臺灣山林會，《臺灣の山林》。
- 財團法人臺灣山林會，《臺灣山林會報》。
- 臺灣山岳會，《臺灣山岳》。
- 臺灣日日新報報社，《臺灣日日新報》。
- 臺灣總督府警務局理蕃課，《理蕃の友》。
- 臺灣警察協會，《臺灣警察協會雜誌》。
- 臺灣警察協會，《臺灣警察時報》。