止善 第二十期 一般論文
2016 年 06 月 175-209 頁
朝陽科技大學通識學院

路上行人史——蘇花公路的前世今生

王之相
南開科技大學通識教育中心副教授

摘　要

蘇澳花蓮之間的開路是一個長達一個世紀以上的長期事件，性質上乃是一條路線的多次重生。從清朝的後山北路、日本統治時期的東海徒步道、臨海道路，到國民政府時期的蘇花公路，就路的開拓與使用來看，這條路不斷生成的過程，特別是就路上行人的種種活動來觀察，則是充滿某種生死矛盾與情緒的變化，而主權、原住民、管理與科技等元素，分別在不同時期進入這個矛盾格局，終於蘇花公路在它最安全的今日，反而漸漸失去它的生命意義。

關鍵辭：蘇花公路、原住民、後山北路、臨海道路

* 本文於 2015.10.14.收稿，2016.04.08.外審審查通過。2016.05.15.修訂後刊登。

一、關於一條路的生命觀點

本文描述的並不全然是當今臺九線的蘇花公路，因為這條公路乃是臺灣百年來於蘇澳、花蓮之間前仆後繼不斷開路的最後結果，因此「蘇花公路」這個名詞事實上也可以代表著一段長期的事件。

一條路的意義可能是多樣的，它可能是現代國家的政治或軍事產物、可能有經濟發展需求在背後推動，也可能是工程科技的試刀作品；或者，一條路也可能有著屬於它自己的生命，隨著時代的遞變而呈現不同的姿態，例如臺灣許多山區「古道」如今已全然成為休閒的路徑，對於古道在過去歷史中的意義，人們幾乎完全失去記憶。

把臺灣的古道從交通功能轉移為休閒功能而視之為古道的「生命」遞變，這樣的譬喻也過於簡單，因而本文所採取的寫作策略，則是進一步把「路上行人」之歷史現象當作這蘇花公路之「生命史」的觀察對象。同時一如新興的「老年學」經常把生命歷程看作一個週期接著一個週期，或者許多階段所構成的序列，[1] 本文則以原住民山路、後北山路、東海徒步道、臨海道路及至蘇花公路時期作為這條路的生命週期，把它看成一條完整的生命，彷彿一個具有獨特個性的人。[2]

一條路，不可能無中生有；但是一如俗云「路是人走出來的」，則路的生命觀點即來自於與這條路息息相關的人們如何與這條路互動，這即是所謂「路上行人」視角的基礎。在生命週期的分段下，本文試圖近距離觀察基於各種不同目的之「路上行人」的種種相關現象，主要的動機在於一方面因為「人類空間移動是研究現代社會變遷的重要指標之一」，[3] 而移動的真實過程就好像快速播放的黑白影片，濃縮呈現出歷史面貌的改變；二方面則是就具體生活細節來觀察，往往可以發現大敘事(grand narrative)所無法觸及的現象。一如有論者研究中世紀人們進行長途旅行

[1] L. Morgan & S. Kunkel, *Aging, Society, and the Life Course*, (New York: Springer Publishing, 2007), P.95.

[2] 性質上與本文類似的作品，可以參考黃志偉著《省道臺一線的故事》（臺北：城邦出版，2002）。該書掌握人們熟知之「縱貫線」概念作為寫作主題，雖然清代史料中找不到「縱貫道」一詞，但這只是當時人們的認識與觀念與今人不同，並不代表她不存在。（請參頁 5）同時該書就廣義的文化現象來書寫縱貫線從南到北的各種現象（例如貨物的交流、官方的休息站等），也與本文強調「路上行人」的精神是接近的。

[3] 歐勒(Nobert Ohker)著、謝沁霓譯，《中世紀的旅人》(*Reisen im Mittelalter*)（臺北：麥田出版社，2005），頁 9，周惠民教授之導讀。

的實際面貌，寫作的重點不在路線或方向，而在於人們「如何」進行旅行，特別是辛苦的步行，以及它所面臨之「真實、殘酷又無法預測的災難」。[4] 本文希望藉由這些發生在蘇花道上的種種現象，隨著歷史的浮雲流變，記錄這條路的自家生命是如何因變而變，而終至衰老。佛洛斯特 (R. Frost) 寫過的一首名詩《當初我沒有選擇的那條路》(*The Road not Taken*)，而「路上行人」這個書寫方向的本身，似乎也是學術界較少人走的一條路，只不過從某個角度看來，這樣的低角度視野可能更貼近「物件使用過的遺痕」而顯現出「人們與土地的接觸」。[5]

在臺灣東海岸地圖上不斷被劃線、不斷被抹去，然後又被劃線、再抹去而又再畫線的蘇花公路，正是一條人們與土地接觸過的模糊遺痕。為了順利劃出蘇花之間的路線，又必須處理或劃出的許多其他相關的或交織的路線，種種插曲，讓蘇花公路的故事充滿曲折的前世今生。至於蘇花公路上的行人要如何甄別他們在前世今生不同時期的遺痕，本文試圖從兩個大方向來追溯，一是開路，這裡面牽涉工程技術與戰爭技術的影響與演變；另一則是情緒(emotion)，說明開路人或用路人對於腳下這條路的踩踏感，以及這樣的感覺如何隨著前項技術變化而改變。

二、開路：自然與人文的對話

2.1 臺灣原住民的路

遍布在臺灣各山區的道路，其來龍去脈基本上是先後出於原住民踏出的路線、漢民族踏明的拓荒路線、清朝開闢的開山撫番路線，以及日警治山理蕃路線。[6] 雖然山路的性質可以有著上述的分類，但大體上漢民族的拓荒路是以原住民的路線為依循，清政府的開路也以前二者為參考，日本政府的開路則以前三者為基礎，當今蘇花公路的修築也是以日本政府的開路為基本，因此臺灣山路的完整歷史應該從原住民說起。

既然「路是人走出來的」，但是當人的狀態和所處環境不同，路的可

[4] 歐勒(Nobert Ohler)，前引書，頁 13、18。
[5] Pablo Neruda, *The Poetry of Pablo Neruda*, Ilan Stavans, (ed). (New York: Farrar, Straus & Giroux. 2005), p.xxxiii.
[6] 黃炫星，《臺灣的古道》（南投：臺灣省新聞處，1991），頁 16。

能性也隨之不同。臺灣原住民的來歷至今仍然是一個謎，學術界一般認為臺灣原住民是整個南島民族的一部分，千百年來他們通過廣大的海洋進行壯闊而遙遠的大遷徙。然而，就算居住在臺灣各地的原住民本身，事實上也沒有停止他們在島內的遷徙；或者因為漢人及平埔族人的擠壓、基於族群的內部分裂、新獵場的探求及新耕地的尋覓等，或者其他我們仍然不得而知的原因，原住民各族群在臺灣內部似乎經常處於某種動態遷移之中，而且遷徙的範圍上趨山巔下臨海濱；特別是泰雅族、布農族和排灣族，其集體遷移路線早已翻越中央山脈，而形成越嶺古道的先鋒。[7] 其中遷往花蓮方向的誘因則更包括花蓮地區的獵物可能更加豐富，「連山羌晚上都會與人睡覺」。[8] 清人調查彰化縣原住民部落，發現有些部落（當時稱番社）已經「越山遠徙」到噶瑪蘭而名存實亡。[9] 從當時的彰化地區到東北方的噶瑪蘭，這段遷徙路程之遙遠、以及它的實際過程，已遠遠超越漢民族的想像極限，所以只用「越山遠徙」四個字輕輕帶過，或者簡單地描述原住民「足皆重繭，履山險如平地」，[10] 因為穿山越嶺只是他們本來的生活方式。

基本上，原住民行走的路至少可以分成三種類型。一為社路，部落之間較常往來的山路，或者是姻親之間的來往通道，大部份路徑有著至少可以充裕通行一個人的寬度，沿著山稜或溪谷越嶺而行，越過溪流時也架有木橋甚至藤橋。社路沿線在林蔭茂密的地方會設有休息站，用石頭架起高及腰部的平臺，方便行人休息的時候把肩上的行李放下來。[11] 不過，這些路畢竟也只是用腳走踏出來的，一旦後來因故被放棄，很快就荒廢而回歸山林。第二種路為獵徑，只有原住民才有能力加以辨識，是一般漢人眼中認為根本「不是路」的路。原住民腰配番刀手執武器，揹著裝有乾糧的網袋走在這些路上，天熱時上身赤裸走路，衣服掛在脖子上，快到目的地時再把上身的衣服給穿上。如果路程要穿越茂密的森林，

[7] 黃炫星，前引書，頁 18。
[8] 田哲益、全妙雲，《呼嘯山林——南投縣布農族口傳文學集》（南投：南投縣政府文化局，2012），頁 91。
[9] 丁紹儀，《東瀛識略》（南投：臺灣省文獻委員會，1996），頁 67-68。
[10] 丁紹儀，前引書，頁 74。
[11] 森丑之助著、楊南郡譯，《生番行腳：森丑之助的臺灣探險》（臺北：遠流出版社，2000），頁 140。

原住民就會全身穿戴皮帽皮衣皮褲，全身都用獸皮保護著，既可禦寒，也可減少荊棘的刺傷。[12] 以上這兩種路，在漢人看來都是「鳥道崎嶇」，[13] 譏笑它的窄小。

但是第三種路就更別具意義了，連「鳥道崎嶇」這幾個字都派不上用場。1895 年日本開始統治臺灣，之後伊能嘉矩隨即來到臺灣實地調察原住民，真正要深入到山區之時，他還是得請原住民來「帶路」。所謂的帶路是，走完開闊的溪谷之後「沿溪攀石而走，有時走上橫跨深溪的獨木橋，有時抓著藤蔓蠕行於下臨深淵的絕壁上」。[14] 有時「先走平坦的海岸沙地，沙灘的盡頭忽然出現奇岩怪石，壁立於岸邊阻擋我們前進。大家捲起衣褲行走於海水中，水深之處達膝蓋以上兩腿間，海浪一陣一陣湧過來，我們必須快速地於岩角背面或岩洞之間迂迴前進。」[15] 這樣的行進，所謂的路不過就是「方向」而已。同時原住民的路不僅不是漢人的路，而且對於企圖尋根溯祖的現代原住民而言，也必須要親自踏勘祖先的遷徙路線才能真正體會到「祖先們以前是徒手開闢道路，開路要有精準的方向感，也要有爬山涉水的耐力，由於路途遙遠，還得有膽量在半路過夜，也許深夜還有猛獸攻擊」。[16] 這般行路之精神，是「文明人」無法思議的。

2.2 漢人開闢山路的基本模式

大約從十七世紀開始，移民臺灣的漢人數量開始明顯增加，與原住民進行生存空間的爭奪。漸漸地，整個臺灣的西部平原從南到北盡被漢人移民所「開發」，而「開拓的歷史就是侵略的歷史」，[17] 漸漸地漢人布滿了西部的土地，甚至再由北部擠向東北的蘭陽平原或噶瑪蘭（今之宜蘭）。蘭陽平原三面環山，壓覆在西、北方的雪山山脈雖然是臺灣第二高峰，但於地勢有利之處早有原住民開通古道聯通臺北和宜蘭，而且從北部淡水基隆等地繞過來蘭陽平原，除水路之外，還可以利用三貂角等海

[12] 森丑之助，前引書，頁 223、272。
[13] 楊廷理，《東瀛紀事》（南投：臺灣省文獻委員會，1997），頁 7 0。
[14] 楊南郡，《百年前的足跡》（臺北：玉山社，1996），頁 11。
[15] 楊南郡，前引書，頁 37。
[16] 文高明，《北美鄒再發現》（臺中：白象出版社，2010），頁 180。
[17] 竹中信子著、曾淑卿譯，《日治臺灣生活史：明治篇(1895-1911)》（臺北：時報出版社，2007），頁 230。

岬地形沿著東北海岸進入這個地區。

清政府為了加強蘭陽平原的對外聯繫，依循本有的原住民路徑修築了一段從從今天新北市貢寮穿越至宜蘭縣頭城大里的山路；這條我們今日稱為草嶺古道的修建，或許可以視為先人越山開路的原始模式。首先，在那個沒有現代測量科技的時代，新的道路依照舊有路跡漸次修正而來，可能才是最穩妥的做法。第二，新修的道路改由望遠坑溪溯溪而上，利用較為平坦的溪谷空間，先切到距離目的地最近、或最有利的相對位置，然後拔高，翻越分水嶺，下接山後的平原或再利用分水嶺另一邊特定溪流的上游，循著溪谷再回降至平原，這是先民靈活的開路策略，絕對不是「逢山開路、遇水架橋」這般直接衝撞。至於先民如此這般的開路模式，和臺灣的地理形勢也是相呼應的。臺灣主要山脈是南北走向，雖然山體高大，但仍有許多低緩的鞍部，可做為越嶺地點的選擇；此外，臺灣本身南北狹長，河流自發源到入海距離不遠而坡度降幅很大，同時多以南北縱向山脈為分水嶺，因此向源侵蝕的現象非常發達。因此，平緩的鞍部和向源侵蝕所造成的溪澗山谷，就成為開道越嶺的有利條件。[18]

第三，清政府對於原住民已有「生番」「熟番」之分，深山之中的前者對於往來行人仍具相當威脅，如果一條路不能保障路人的安全，它就無法成為一條可以穩定被使用的路；一條無法穩定被使用的路，就算勉強被開通出來，漸漸也不再成為一條路。為了使草嶺古道成為一條穩定可用的路，路程之中分設了若干「民壯寮」，這是一種民間自設的機制，一方面可作為築路工人的宿舍，路成之後也成為護送路人的組織，而有別於官方所設的「隘寮」。同樣的，清政府也沿著山路分設許多隘寮駐守著護路官兵。隘寮地點的選擇，通常必須靠近水源。因為深山補給不便，為了使沿山各隘的官兵能自給自足，隘的周邊甚至可開闢田園達數十甲。[19] 此外，草嶺古道還設有傳遞信件與貨物的轉運站以及中途停留的驛站，交通十分方便與安全，可謂臺灣開山修路的理想模式。

然而，不久之後蘭陽平原的人口也漸漸飽和，漢人再欲往前（南）

[18] 黃炫星，前引書，頁 15。
[19] 姚瑩，《東槎紀略》（南投：臺灣省文獻委員會，1999），頁 82-83。

遷徙到岐萊（今之花蓮），情況就完全不同了。漢人俗稱臺灣東部為「後山」，借用奇美爾(G. Simmel)的說法，後山一詞當然意味著「隔絕」(separateness)，然而當人類一有隔絕的念頭，即同時也出現「連結」(connection)的念頭與之共鳴。[20] 換言之，當臺灣漢人把花東地區稱為後山的同時，自然即不排除將之連結於島內其他各地。只不過，後山這樣的稱呼反映出人們對於這個極偏極遠地區的總印象深刻地受到高山峻嶺所影響，而這樣的高山峻嶺是令人驚懼、不可穿越的巨大障礙，完全使連結的念頭想都不敢想。花蓮北有南湖大山，西倚中央山脈，南有北大武山，把宜蘭及臺灣西部地區阻隔在海拔 3,000 公尺以上連天巨峰的另外一邊，自己則孤獨地面對廣大無邊的太平洋，而且南北的巨大山脈綿延不盡，末端甚至直插海上，可以利用的海岬地形非常有限，所以形成了四周無路可走的封鎖狀態。當時除了平埔族、泰雅族、阿美族等原住民族生活其間之外，花東地區可以說完全與世隔絕，是個陌生的神祕空間，「雖見紀載，皆託傳聞」。[21] 不過，這般「與世隔絕」、「皆託傳聞」的說法和「後山」之難以連結一樣，都是從漢人的角度來看。

三、後山北路時期

3.1 海陸與陸路的摸索

荷蘭人實質統治下的臺灣其實也只限於西南一隅，但是由於歐洲人對於黃金的渴求實在太強烈，早已聽說哆囉滿（花蓮地區更早的西班牙稱呼）出產黃金，於是數度派遣武裝人員企圖穿透南部山區進入花蓮，或是利用他們最擅長的船航方式直接從東部登陸，但因為遭遇原住民的強烈抵抗以及太平洋海浪凶險運補困難，以及到最後確實也沒有找到真正豐富的礦脈而作罷。依 1646 年荷蘭官方文件所記載，當時荷蘭曾派出多達 210 人的隊伍，抵達哆囉滿之後又失望回來，「嚮往已久的金礦使我們大失所望……每年打撈和收穫的重量也不過 40-50 里耳，結果幾年來用於尋找黃金的費用均白白地浪費掉。從此，我們下令以後不再探勘。」

[20] G. Simmel, (1997), *Simmel on Culture – Selected Writtings*, p.171.
[21] 夏獻綸，《臺灣輿圖》（南投：臺灣省文獻委員會，1997），頁 75。

[22] 不過，幾次的探路經驗也讓荷蘭人領會到一個原則，那就是如果沒有穩定的陸路而只有偶然的海路，後山的事業終究還是難以長久經營的。至於陸路，則「相信總有一天，會從山地原住民那裡發現一條抵達該地的便利通道。」[23] 荷蘭人的觀察很精準，因為日後無論任何人想找到通往後山的通道，都不得不先循著原住民的路跡。

然而陸路與海路的競爭並沒有停止，因為穿越令人望而生畏的叢山峻嶺終究必須冒生命危險，然而使用航船沿海而行則至少看起來是較為可行的，因此鄭成功時代就有文獻顯示在夏天風平浪靜的時期，從基隆出發一日後可至山朝社（三貂嶺地區），再三日可至蛤仔難（宜蘭），再三日可至哆囉滿，再三日可至直腳宣（花蓮吉安地區），但再下去就沒有辦法了。[24] 這樣的記述，表示沿著海岸大山的腳邊來航行確實也可以往返花蓮，但舟小海大，這樣的冒險絕對要看天吃飯而且很不可靠，開發陸路的夢想實在無法放棄。清政府於 1684 年將臺灣收入版圖之後，對於臺灣的開發其實並不積極，對於後山地區的態度更是順其自然。順其自然的結果，宜蘭到花蓮之間的陸路交通完全各憑本事，因此基隆的賴科「晝伏夜行，叢野番中，越度萬山，竟達東面」。[25] 只可惜文獻不足，我們無法得知賴科等人如何在萬山叢林中躲避原住民，如何利用夜間穿越山嶺而能保持正確的方向，因為這實在是個不可想像的壯舉，晝伏夜出畢竟也不是路的常態。同時，對於單個的人如賴科等來說，一切的逾越、攀登、探索都是許可的，誰也阻擋不了他；但如果是一個群體或一個文明，它的整體移動卻是困難的。[26] 一個群體或文明的整體移動，終究還是要依賴一條不必晝伏夜出的路。

3.2 開路作為國家政策

清政府開發後山的態度出現極大的改變，關鍵因素來自於 1874 年的牡丹社事件，日本帝國的軍隊公然在今日屏東縣車城地區登陸，清朝才

[22] 程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》（臺北：聯經出版公司，2000），頁 280。
[23] 楊彥杰，《荷據時代臺灣史》（臺北：聯經出版公司，2000），頁 220。
[24] 彭明輝，《歷史花蓮》（花蓮：花蓮洄瀾文教基金會，1995），頁 37。
[25] 郁永河，《裨海紀遊》（南投：臺灣省文獻委員會，1996），頁 33。
[26] 布羅岱爾，《菲利普二世時代的地中海和地中海世界》（北京：商務印書館，1998），頁 185。

猛醒於國家領土已遭直接入侵。現代國家最基礎的能力之一，即是對於領土保有「穩定的行政/軍事控制」，[27] 迅速打穿後山與臺灣其他地區之通道，而貫徹國家對特定區域的行政及軍事控制，這個重責大任遂落在欽差大臣沈葆楨的肩上。這意味著，開路工程的性質已經提升為國家政策，基本上就是「國防」建設。事實上，當時「海防」、「撫番」、「開山」乃是同一件事情的不同方面而已；後山空虛，外人之能趁虛而入是因為得到原住民之有條件支持，因此原住民若能穩定站在清政府的這一邊，才有條件談及海防。欲使原住民站在清政府的這一邊，則必須先將原住民納入統治，而其大前提則為開山，因而開山築路即成為政策邏輯的第一步。因此，沈葆楨的開山規畫不只非常積極，甚至可謂非常焦急，因為他不只企圖修建直通後山的一條路，而是同時開通三條路，分別是北路、中路和南路。

南路由屏東的萬巒修築至臺東的卑南，是由東西兩個起點同時開工，兩端往中央推進而銜接。這個過程當然非常依賴原住民的協助而循山闢路，然而一條路線貫穿重重山嶺即意味著它將穿越各個不同的原住民部落，但是原住民各族群之間的複雜恩怨根本不是當時的漢人所能事前清楚的，因此在開路過程中就爆發原住民之間爆發衝突，入山越深則情況越複雜，漢人指揮官根本使不上力，因為他自己也只是深山中的一支孤軍，只能在後方不斷增加軍隊以防止場面完全失控。[28] 幸好南路不久後順利完成，事實上還增加幾個支線，後來的官員甚至可以坐轎通行，是三條路當中使用最頻繁的一條。中路大致上是由南投竹山開闢至花蓮玉里，部分路段與今日所謂八通關古道相近，同樣也遭遇越深入山區兵力越單薄的困境。不過相對而言，南路和中路的修築都比北路要順利，中路的興築甚至可以動員原住民的勞力。其實不論北路、中路或特別是南路，原本就存在著漢人所不完全清楚的「古道」，原住民早已來往於其上，只不過這次由國家的力量進行開路，對於路的要求自然也須符合國

[27] Theda Skocpol, Bringing the State Back In: Strategies of Analysis in Current Research, in *Bringing the State Back In*, Peter Evans, D. Rueschemeyer & T. Skocpol, (eds). (Cambridge: Cambridge University Press, 1985), p.16.

[28] 王之春，《清朝柔遠記選錄》（南投：臺灣省文獻委員會，1997），頁 46-47、54。

家標準。為配合本文的主旨，以下的細節解說則是以後山北路為主。

3.3 與原住民搶奪山裡的路

後山北路從蘇澳開始規劃南下。事實上由於漢人的不斷移入，噶瑪蘭加禮宛社平埔族部分族人就已經先移往花蓮了。加禮宛社一部分走山路，另一路則製作竹筏沿著海岸線南下。換言之，當時的海路其實也是「有跡可循」的，於是沈葆楨派也請調了一艘輪船，搭配「通曉算法」之藝生轉入山後周迴調查，「量水深淺，探其形勢」。[29] 然而這一段水路「水程百餘里，懸流逆浪，舟行甚險」，[30] 即便偶有民間船隻往來，但何時可以啟航出發又何時可以到達，時間完全無法預期，[31] 終究不如陸路來得可靠。可是，山區的原住民或許可以相互借道，但漢人直接闖入原住民領域執斧開路則是性質完全不同的事件，因此北路開山隊伍才來到南澳就遭遇強烈抵抗。

南澳雖屬平原地形，但是原住民早已耕牧其間，生存領域自然不能輕言放棄，四十幾個部社集結超過千人，以巨大的木頭架設高臺俯望防守，清軍難以力敵之外，關鍵時刻偏又颱風來襲，駐紮的帳篷全部被風雨吹翻；此時溪水暴漲，清軍緊急結筏渡河，原住民則埋伏在河岸叢葦中趁機出擊，清軍傷亡慘重。[32] 在此河水氾濫無路可進的困境下，清軍趕忙找來許多木櫃一個個連接起來，把沙土充實於木櫃之內，使之勉強形成臨時便道，軍隊才能順利過河推進。[33]

克服南澳之後，開山隊伍轉入更崇峻的深山，情勢更加不利。傳統的軍隊靠數量與布陣取勝，而這兩個因素在山區「鳥道」上完全使不上力，因為「陸路二百餘里，則懸崖峻峭，古木老藤叢雜，兵難大進」。[34] 兵難大進的意思是說，當「大軍」只能魚貫進入狹窄的通道，能夠發揮的軍事正面只剩尖端的少數兵力，但是對於原住民而言則四面八方都是正面。清軍雖有火砲，但就算勉強拖近山區也沒有重大的實質功效，「憑空

[29] 王之春，前引書，第 40 頁。
[30] 王之春，前引書，第 47 頁。
[31] 夏獻綸，前引書，頁 75。
[32] 王之春，前引書，頁 56-57。
[33] 羅大春，《臺灣海防並開山日記》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972），頁 20。
[34] 王之春，前引書，頁 47。

震撼以奪其魂」而已。[35] 在這樣的處境下，清軍與原住民在武器水準上其實是相去不遠的，因此個別身體的較勁即為勝負之關鍵。然而，當時許多的文字可以看出漢人眼中的原住民「地險民悍」、「蹻捷敢死」、[36] 丁壯「皆強悍有力」，[37] 如同看見魔鬼一般，一開始對於原住民的身體想像就充滿了恐懼，完全無有勝兵先勝的士氣。

清軍的標準配備是藤牌、鳥槍、長矛和半斬腰刀，[38] 而原住民的武器是番刀、弓箭、鳥槍與標鎗，其中讓清軍最感害怕的是標鎗。原住民的標鎗「桿長五尺許，鐵鏃約兩寸，有雙鉤」，[39] 殺傷力非常強大，因為它原本就是獵鹿的利器。當原住民隱身在樹叢間，弓箭是無法事先瞄準的；可是當目標趨近之際，原住民即時現身、臂膀順勢射出標鎗，「往往中人要害，不知所由」，[40] 完全讓人防不勝防，連怎樣被射中都不知道。清軍在白天不時遭受突襲，原住民甚至可以一次出動兩三百人從不同的方向對清軍實施集中夾攻，到了晚上則故意在山上生火設光，引誘清軍前去進攻而趁機伏擊，人生地不熟的清軍一旦迷路就完全被動而成為獵物了。原住民「專恃深林密箐以為護符。我進彼隱，我退彼現」，這種作戰方式與清軍在中國大陸平原作戰的經驗完全不同。[41] 清軍限於舊有的經驗，在山徑中選擇適當處所進行駐防，以步步為營的方式進逼，但一時之間也難有適當的磚塊石塊可以趕建防禦工事，同時隔天又要順著狹窄山徑向前推進，也無暇就地整頓，進退之處境頗為狼狽。然而一面作戰一面從失敗的經驗中學習，結果意外發現最佳的作戰利器竟是「麻布囊袋」。相關文獻並無關於麻布囊袋功能的詳細說明，因此本文作者的推測是，麻布袋價格低廉又便於攜帶，除了簡單的後勤用途外，撐張之後還可以作為貼身的防禦布幕，因為它可以部分消解原住民弓箭標鎗襲擊的殺傷力，所以清軍急忙購買數以萬計的麻袋上山運用，讓清軍可以遇

[35] 羅大春，前引書，頁 44。
[36] 劉銘傳，《劉銘傳撫臺前後檔案集》（南投：臺灣省文獻委員會，1997），頁 58。
[37] 《援臺紀略》（南投：臺灣省文獻委員會，1997），頁 96。
[38] 姚瑩，前引書，頁 99。
[39] 黃叔璥，《臺海使槎錄》（南投：臺灣省文獻委員會，1999），頁 102。
[40] 《援臺紀略》，頁 98。
[41] 《援臺紀略》，頁 98。

敵則攻，得險即守。[42] 但是好不容易推進到原住民的居住部落，清軍又發覺所謂的部落根本就是一座堅固的城堡，原住民早已把石塊累積為高牆，牆緣插滿鹿角當作阻敵障礙，中央設有哨臺指揮作戰，旗號鮮明，虛實難分，清軍雖然人多勢眾但也不敢貿然進攻。[43] 換言之，原住民乃是道道地地的「戰鬥民族」，個別勇士戰力強悍之外，整體戰術的運用也極為靈活，所以清軍北路開山隊伍遭致極大傷亡。歷經千辛萬苦之後，清軍終於穿越最艱險的山區而順利再往南推進，渡過和平溪之後開始進入花蓮地區，並幸運得到太魯閣地區原住民的協助而進展迅速。不過從海岸地區要進入新城，又遭到加禮宛族和阿美族的抵制；此時因為防線過長，清軍已感兵力不足，北路指揮官羅大春調集所有商人和一般人民，命令大家通通穿上軍服，全體羅列出清軍「壯盛軍容」的唬人架式來壓制原住民的反抗情緒，最後終於抵達了花蓮港。[44]

3.4 工程技術與管理技術

北路開山過程中，不同的地形地質導致不同的困擾與工法。從蘇澳到南澳是依循較傳統的做法，沿著猴猴溪谷而闢開山路，因為這本是原住民部落的舊道，困難不算太大，基本上只是「伐木通道」。然而繼續南下，困難就越大了。整條後山北路「蘇澳至東澳廿里，東澳至大南澳卅里，大南澳至大濁水溪卅里，大濁水溪至大清水溪廿五里，大清水溪至新城四十五里，新城至花蓮港北岸五十里，通二百里」。[45] 其中「大濁水、大清水一帶（即今日所稱清水斷崖），峭壁插雲，陡趾浸海、努濤上擊，眩目驚心，軍行束馬，捫壁蹜蹜而過，尤稱險絕。」[46] 這應是後山北路施工最困難的一段，當開路的障礙從樹木轉為巨石，不僅步步艱險，而且此時遭遇原住民的突襲，許多工人即落海而死。

既然勉力開路了，則新開山路的規格自須符合一定的標準。蘇澳以南的地形是峭壁高險而「難通輿馬」，[47] 而難通輿馬四個字正好可以說明

[42] 沈葆楨，《福建臺灣奏摺》（南投：臺灣省文獻委員會，1996），頁 40。
[43] 《援臺紀略》，頁 99。
[44] 森丑之助，前引書，頁 433-434。
[45] 羅大春，前引書，頁 34。
[46] 沈葆楨，前引書，頁 33。
[47] 夏獻綸，前引書，頁 75。

新路的標準必須不只可以通行人，連馬匹輿轎也可以行走，以便軍事、行政和商務往來都可以穩定利用這條路。整個開路的計畫，平面道路必須寬有一丈，山路必須寬有六尺；清代度量一丈等於十尺，一尺約 35 公分，所以山路基本上是兩公尺寬。不過即便原住民一時不構成威脅，也不代表開路隊伍能夠全力、全時進行工作。當天氣不佳風強雨大時，山區的溪流立刻暴漲而形成糧食補給和軍隊增援的障礙，所以修路工作必須趁著溪流乾涸之際，搶時間進行。[48] 事實上，後勤補給的困難始終困擾著開山的隊伍，因為所有的補給皆從蘇澳南下運補，新開路地段的海邊並無任何港口可以運用。[49] 爾後日本軍警同樣也面臨類似的難題。

當開山隊伍遇上險惡的地形，工作者必須配合繩索垂降或鑿擊巨石，等路的雛形出來，再以土石鋪砌路面。雖然路面鋪設土石，但北路的路面並不是若干文獻所謂之「石路」，同時「石路」也不是鑿開山壁而形成的路。實際上，石路是指以特殊的石片鋪在路上以防止路面長出雜草、箭竹，做法其實相當用心。[50] 然而這樣的石板路可能常見於當時的中路，因為中央山脈的板岩是容易取得的鋪面石材，可是這樣的地質優點並不存在於北路。雖然如此，但北路有些路段的邊側還敷以路肩石，用以維護中央路面的穩定，部分路段甚至還有上下駁坎檔土護坡，通過低窪地時也以浮築橋保持道路高度落差不致太大，施工規格確實有一定的要求。但是由於山路高低起伏不定，遇到坡度太大的地段只好把泥土闢墾成一級一級的階梯，每一階都架上橫木，左右各釘木樁加以穩固；但是為了避免用路人爬行陡坡過於吃力，這樣的山階也只好盤旋曲折而上，[51] 但這樣的緩昇做法自然也增加道路的長度。

可是，前方不斷開路推進並不意味後方已開之路就已安全無虞，因此每隔一段距離就必須設寮駐勇來鞏固成果，所以越往前進，後方節節留守的人力越多，前方的兵員就越單薄。清軍所設的隘寮多係碉堡形式，大約每一華里（大約半公里）設一座，駐守 10 至 15 名清兵，每隔 5 至

[48] 姚瑩，前引書，頁 57。
[49] 吳永華，《蘇花古道——宜蘭段調查研究報告》（宜蘭：宜蘭縣立文化中心，1994），頁 42。
[50] 鄭安溪，《臺灣最後秘境：清代關門古道》（臺北：晨星出版社，2000），楊南郡之序，頁 7。
[51] 羅大春，前引書，第 21 頁。

6 個隘寮就設一個更正規的屯營，維持 50 至 100 名清兵，整個基盤看起來規模很大。[52] 屯營的建築非常堅固，基石深埋地下，用石塊砌成雙層牆以為防禦，內有儲存火藥的地洞，四周建有排水溝，設置地點通常也靠近溪流以方便取水，接近屯營附近的石階也較為整齊堅固，道路也修得比較好；[53] 比較危險的地段，碉堡或屯營的外圍還樹立木城以為阻絕，然而沿路還是常見「千人塚」，因為死亡一直是這條路的強烈氣息。兵寮和屯營雖是駐軍，但他們仍然是原住民不時攻擊的目標，天候昏暗時如此，補給發餉的時候更是如此。所以無論就人力的動員、傷亡或財務來看，這都是一條成本極高的道路。

除了配有正規軍，清政府也招募民力進行開路，因此開山隊伍的角色可分為兵勇和工匠，但事實上也沒有辦法區分這麼清楚。當開山隊伍面對原住民的攻擊時，人人都不得不是兵勇；當原住民的威脅暫時鬆緩時，人人都是開山的工人。這樣雜用人力的方式，後來發現並不是個有效率的做法，於是清政府開始招募更多的、分工更細的工人來提高效率，不料這又碰上另一個難題。當時臺灣民工專司伐木者每天可以得五百錢，專司抽藤者每天有七八百錢（還有後來增加招募更多的石工），工錢並不算少，可是當時的民工稍有積蓄就不來工作，要等積蓄花掉之後才肯入山上工，人力資源的不穩定讓主事者頭痛不已。[54] 為了改善這樣的狀況，指揮官羅大春將召工的做法進行相當激烈的改變。行伍出身但實務經驗豐富的羅大春把開路工程發包給一個特殊的人物陳輝煌來張羅，而陳輝煌本身是一個很特殊的角色；[55] 羅大春考量陳輝煌的「大哥級」領導能力而不斷委之以重任，事後證明陳輝煌確實也不負所託。接受陳輝煌的建議，開山工程改為實施「績效管理」，不再每天發工錢，而變成「按丈定值」，山路每開一丈發一圓，平地的路則是另外較低的計費。[56] 一

[52] 森丑之助，前引書，頁 582。
[53] 楊南郡，前引書，頁 146。
[54] 沈葆楨，《沈文肅公牘》（福州：福建人民出版社，2008），頁 87。
[55] 陳輝煌本是宜蘭地區的墾首，隨著陳輝煌配參與處理地方械鬥事件、開路與對外戰爭，長期以來已自有武裝人馬，這些在地的「土勇」原本即忠於召養他們的鄉紳，成為陳輝煌官銜日昇的本錢，而此例也顯出清政府與民間的動員或支援關係非常複雜。請參楊慶平，〈清代的宜蘭駐軍〉，1988 年 11 月《「宜蘭研究」第三屆學術研討會論文集》（宜蘭：宜蘭縣文化局出版，2000），頁 86。
[56] 羅大春，前引書，頁 15。

丈 10 尺，約為 355 公分，所以後來的計算數字顯示蘇澳至新城，山路共 2 萬 7,000 丈（180 丈為一里）。當然，後山北路事實上還有一段路完全靠海而行，稱為「跳湧」，意味著跳避海湧。

不過，前面提到臺灣民工之所以不願積極進山開路，全然歸究他們的好逸惡勞也並不公平。開路工程，除了不斷堆高的財務支出讓沈葆楨也吃不消之外，還牽涉到一個神祕難解的因素，那就是原始山林中的所謂「瘴癘之氣」。佈署重兵本來就需要龐大的軍餉，清政府對此已經頗感沉重，更何況入山的軍隊往往因為瘴癘之氣而病倒，「上年之所謂精銳者，今年已成衰弱」[57]，最後不堪任務而撤出，甚至當各路指揮官也紛紛染病去職（包含北路的羅大春），繼沈葆楨之後來臺主事的劉銘傳也深感「臺事無人主持，實深焦灼」。[58] 即便兵員可以增加招募，但是鑑於投入山區就等於讓它失去戰鬥力，所以生力軍也只能在後方待命，前方有事則進山協助，事情一緩就趕緊撤回平地，不敢做最有效率的利用。不過基於當時的經驗，似乎冬春兩季溫度較低，瘴癘的危害也相對輕緩些，所以築路、修路的時機儘可能集中在這個時期。[59] 然而總的說來，開山工作補給不易而生活艱苦之外，隨時還得遭遇來自原住民的有形襲擊，以及面對瘴癘之氣這種無形而更可怕的傷害，簡直是拿生命去交換腳下的尺寸路面。但如今騎虎難下，山路的開通非貫徹到底不可，強力貫徹之餘卻也激起越來越多的逃兵，必須嚴厲制裁才能稍加遏止，甚至連大南澳這裡還特別設有關卡來查緝逃兵，所以連羅大春也不得不坦承「內山之苦非人所堪，思歸者眾」。[60] 開路之艱苦連許多兵勇都撐不下去，民工又作何感想？

1874 年起清政府辛苦修築了通往後山的北中南三條路，十年後劉銘傳來到臺灣想巡視後山，發現只剩下南路可通，後山的換防、運補都很麻煩。[61] 中路、北路從無到有，不久又似有實無，原則上是受到下列三個因素所影響。一方面，這些山路開通之後需要大量人力的不斷維修，而臺灣全島事務（包含戡亂）非常繁重，道路開通之後不可能把重兵滯

[57] 《劉銘傳撫臺前後檔案集》，頁 6。
[58] 《劉銘傳撫臺前後檔案集》，頁 6。
[59] 劉銘傳，前引書，頁 39。
[60] 羅大春，前引書，頁 32。
[61] 例如中路的關門古道從開通到荒廢僅有四個月的壽命，參鄭安溪，前引書，頁 92。

留在後山，而當人力紛紛被抽掉到西部之後，當初辛苦開闢的路也就任其崩壞，同時原住民的襲擾也恢復原樣。當一條路不再穩定確保它的安全通行，在人們的期待中它也就不再是路了。二方面，就當時的築路技術而言，山路的堅固耐用程度到底如何呢？事實上在開路的當下，羅大春就已經觀察到臺灣山地「沙土性鬆，一遇大雨，山溜直下，泥級崩塌」，[62] 同時我們也可以從後山禁止牛隻出口的命令看出一些端倪。由於通往後山的路況不穩定，後山地區的開發速度也就不如預期，在耕牛迅速繁殖而耕地擴展有限、牛隻豐沛但無田可耕的情況下，就開始有人連絡西部平原的牛販到東部來以低價集體採購牛隻，當牛販催趕一群買來的耕牛循原路回去的過程中，牛群往往就把路給踏壞了。[63]

第三，除了開山人員之外，使用後山北路的人其實本來就不多。原本沈葆楨期望可以一邊開路而同時又有人願意沿路墾田，但這個目標始終無法實現，沈葆楨就已預知這些路可能保不住了。[64] 事實上墾田也是一種軍事手段，當四周景觀因為墾田而變為平整開闊之後，原住民也比較沒有辦法躲藏其間而伺機發動突襲。但就經濟效益來說，道路的開通可以促進商業貿易的往來，同時商業貿易的往來也可促進道路的不斷被利用，因而道路的維護就會受到相當的重視。但是，上述邏輯的大前提是後山地區須有大量移民開墾之進駐。清政府對於後山移墾政策是積極介入，此與前山之開發大都靠民間之自動而官方少有干涉，是大異其趣的。[65] 然而花蓮地區除了原住民之外，1857 年有卅餘漢人從噶瑪蘭移居到花蓮溪口（吉安鄉），建茅屋十五六戶成為村落，1873 年大約有四十餘戶，1893 年有 322 人，1911 年有 3,071 人，後來的人口雖穩定增加，但有相當比例是日本移民，及至 1942 年總人口才接近四萬人。[66] 換言之，無論上述的人口統計存在多少的誤差，清政府統治時期花蓮地區人口總數成長有限則是事實，商業貿易往的規模自然也不大。同時，由於

[62] 羅大春，前引書，頁 21。
[63] 劉銘傳，前引書，頁 106-107。
[64] 沈葆楨、《沈文肅公牘》，前引書，頁 114。
[65] 張永楨，《清代臺灣後山的開發》（新北：花木蘭出版社，2013），頁 169-170。
[66] 張家菁，《一個城市的誕生——花蓮市街的形成與發展》（花蓮：花蓮縣立文化中心，1996），頁 7 之表一。

三路的開闢是因為清政府急於將統治力量在最短時間內延伸到後山地區，所以路線雖也參照原住民各自形成的路徑，但是因為心存最短時間內完成相對最短距離的開路，所以路的走向未必與原住民的路徑一致，通常是針對既定的大方向而循山闢路。所謂循山闢路就是依著大方向、順著山勢起伏而儘量直行開通，所以這些山路給後人的印象都是坡度很大，遇到陡坡輒以石階來墊底。由於新開的路非常容易崩壞，不像原住民自己的路來得結實可靠，況且原住民本來就有自己的路，所以最後連原住民也不走清政府開設的山路。[67] 當漢人很少走，原住民不必走，後山開路的命運基本上也就註定徒勞了。

在這個時期，有一座城鎮的命運直接受到後山北路的開闢與荒廢所影響，那就是蘇澳。因為開路的關係，總指揮羅大春坐鎮於蘇澳，蘇澳的地位一度迅速拉高，甚至讓今日的宜蘭市一度似被超越。此時的後山成為臺灣新的政治邊疆，爾後基隆港與花蓮之間逐漸可以相對安全進行海運互通，經濟地位日漸重要的台北與後山直接連通之後，中間宜蘭的地位反而變得曖昧起來，彷彿是可以忽略的。然而由於開路成果有限，蘇澳本身雖然是個良港，但此時沒有搭上基隆、花蓮之間的海運交通機會，再加上陸路的中斷，蘇澳的盛況也就跟著曇花一現了。[68]

繼沈葆楨之後不久來臺的劉銘傳當然不可能坐視後山地區的再度阻絕，他也花了相當心力再度打通後山北路，但付出的人命代價同樣相當可觀，最後仍然徒勞無功。因此，蘇花古道一直到清廷治台末年都還是處於荒廢的狀態。[69] 當然，關於開路之事，劉銘傳也有他自己的看法，他格外重視的並不是北路，而是中路，只不過劉銘傳的美好藍圖未見落實，臺灣已經成為日本的殖民地。

不過總的來看，後山地區在清政府開路之後陸續有官兵進駐及移民入墾，設官分治且耕地擴展之餘，也使後山成為漢、土互利共榮之地，也並非清代批評者所認定之「有名無實」。[70] 隨著日本帝國第一年就來到

[67] 森丑之助，前引書，頁 387，譯註 44。
[68] 楊慶平，前引書，頁 83。
[69] 吳永華，前引書，頁 42。
[70] 張永楨，前引書，頁 171。

臺灣的森丑之助，以其親自踏勘臺灣深山地區、同時親自接觸清政府留下開山遺跡的實地感受，認為「最初的年代，臺灣全島就是番地。漢人不顧危險侵入其地盤，經歷三百年才占到一半的土地，這是流血又流汗、努力爭取到的結果，相當不容易……因此，我私底下認為在這種情況下，三百年來漢人在臺灣努力開拓的成效，比世人所想像的，有更高的價值。」[71]

四、臨海道路時期

4.1 意外的路障

後山北路在當時雖然沒有造成太大的改變，但日後卻有著深遠的影響，因為此時的後山北路只是廢而未死。

道路是統治的基礎，日本統治臺灣之後第一件重大工作即是公路的新築，新開闢的平原公路集中在臺灣西部而貫穿各大城市，交給軍隊的工兵單位負責；雖然「該工事為急於達成，概依軍路開鑿設計施行，故難免有不完全之嫌，然而不失為割台後最初大事業，對於將來之公路事業，貢獻頗大。」日本政府在最初三年之內新設或修築公路總長達 1200 餘華里。[72] 除了西部平原迅速建立公路網，日本政府並沒有忘記橫貫中央山脈的道路，以及「蘇澳、花蓮港間與海岸線平行的蘇澳線，可望成為臺灣東部的縱貫線，是理蕃上最重要的道路，也是往昔清國政府所開，但以目前險惡的蕃情來看，此線無法探查而不予考慮。」[73] 明治維新之後日本已成現代國家，但臺灣原住民所形成的路障卻意外地讓現代日本停下前進的腳步。

蘇澳與花蓮之間的陸路交通等於中斷，但是日本並沒有急著立即開通，臺灣東部的南北隔離局面竟然保持了十五年。一方面由於進入花東地區的道路不只北路，而且日本現代化的海運能力也非清政府可比，同時另一方面則是日本不打算步上清政府把作戰與開路兩件事畢其功於一役的後塵，所以陸路開通的方案暫時擱置。日本政府的策略，是先綏靖山區的原住民，然後再放心開路，分兩步來走。由於花蓮此時暫時處於有待進一步處理的地區，因此從行政區的設置來看，清朝設州以強化東

[71] 森丑之助，前引書，頁 526。
[72] 井出季和太著，郭輝編譯，《日據下之臺政（卷一）》（臺北：海峽學術出版社，2003），頁 281-282。
[73] 日人野呂寧 1913 年「南投花蓮港兩廳間交通道路踏查」（楊南郡翻譯），鄭安溪，前引書，頁 166。

部的開發，日本一開始的時候卻只把花蓮設為廳，比臺灣其他地區的州還要低一層級，似乎有意按部就班慢慢來進行。

不過，綏靖山區的原住民也是一件異常棘手的任務。基本上，日本的「理蕃」事業可分為四期，1985-1902 只能採取懷柔政策而無力積極征伐，1903-1909 開始積極進行征伐，1910-1915 推動五年理蕃計畫而完成綏靖，1916 年起進入教化時期。[74] 日本政府對於蘇花道路的決策也與上述的不同階段有關。

1897 年春天日軍攻打太魯閣原住民，原本認為這應該是很容易的任務，但當時海象惡劣，船隻無法靠岸致使日軍的補給品送不上來，再加上山區連日陰雨，作戰地形崎嶇險惡，日警先病倒的人就不少，結果「太魯閣番陣亡的不到十名，但我軍被割去三十多顆首級」。[75] 事實上日軍在攻伐原住民的幾次戰役中，雙方的傷亡都很慘重。即便在日人眼中，原住民「身體強健、膽氣豪壯……行走如飛，來去迅速」，「僅二、三人亦敢突擊我砲兵隊或機關槍隊，單身揮刀，躍入我軍壘內，其不怕死的狀況由此可察」。[76] 對於日本軍警而言，一如之前的清政府軍民，步入深山首次接觸完全陌生的原住民，都是踏上充滿恐怖與死亡想像的一條路。雖然日本警察使用的現代武器遠遠超過清軍的裝備，但此時原住民所使用的武器同樣也今非昔比，五年理蕃計畫結束後統計「收穫番人銃器約達兩萬枝」，[77]「其攜帶槍枝，有一半是精銳的，有毛瑟槍，有施奏德槍，連發槍亦不少」。[78]「十六日晚上，各隊都是在與敵人的對戰中等待天明，大概沒人睡覺。十七日早上，發現敵人就在距離約 20 間（約 38 公尺）的前方，持續發動攻擊，最後只能以全軍力量進攻，希望一舉驅散他們，但是白天裡絲毫沒有進展。不僅如此，只要稍微一探頭，就遭到攻擊，身體連動都不能動，非常辛苦。」[79] 從 1896 年到 1920 年日本政府對原住民進行 150 次以上的攻伐，日本軍警負傷人數不計，陣亡人數就高達

[74] 井出季和太著，前引書，頁 193。
[75] 森丑之助，前引書，頁 452-453。
[76] 藤井志津枝，《理蕃》（臺北：文英堂出版，1997），頁 238-239。
[77] 井出季和太著，前引書，頁 193。
[78] 藤井志津枝，前引書，頁 238。
[79] 竹中信子，前引書，頁 286。

6,924 人。[80] 雖然如此，日本政府最終還是逐漸控制了臺灣的山地，而這和「隘勇線前進」的成功策略有關。

4.2 隘勇線前進與空間的壓縮

隘勇線的構想原本是仿照清政府的作法，藉著隘線道路將山區分為線內和線外，把不受節制的原住民防堵在線外。然而二者不同的地方，在於清政府基本上只消極地防守隘線，日本政府則決定把這些理蕃道路不斷往深山推進，逐步擴大線內的範圍而壓縮線外的空間。換言之，此時的隘勇線就像是個移動的萬里長城，一步步往前把反抗日本統治的原住民推逼後退，確保線內居民的生命安全與政治秩序之外，線內樟腦業與林業也得以順利開發。例如 1908 年的大南澳隘勇線前進，刻意鑿路而直入深山，之後再繞大圈回到海岸，以 39 公里的新闢道路，形成後方一個 160 平方公里的和平區域。[81] 處於線外的原住民遭到經年累月的圍堵，不僅農具、番刀等生產用的鐵器不足，就連日常用品的補給也發生困難，無論物資和精神都遭到打擊而陷入困窘；此時日本政府再以「甘諾政策」推助一把，也就是先以物質的引誘讓原住民甘心承諾任自己的部落被置於隘勇線之內，等隘勇線順利再前進涵蓋該部落而佈置完成之後，隨即以雄厚的武備壓制原住民使之不敢反抗。[82]

當線外的原住民收歸線內之後，日本即以駐在所進駐該部落。相對之下，當年清政府設置的開路兵營多位於部落下方的近水處，與部落保持一段緩衝距離以策安全。而今日本配置在理蕃路上的駐在所因為擁有強大的火力和電話聯繫，所以通常直接設在部落正上方的最高位置，俯視監控著整個部落。[83] 部落的駐在所沒有外牆，但設有雙重鐵刺網、崗哨及戰壕；駐在所建築多為木造建築，但彈藥庫及槍械庫則用鋼筋水泥建築，有時也設有木造的牢房。由於此時的權力關係已然改變，所以不一定要靠近水邊，取水自有其他人力代勞。[84] 在隘勇線前進之似柔實強

[80] 竹中信子，前引書，頁 15。
[81] 李瑞宗，《蘇花道今昔》（花蓮：太魯閣國家公園，2003），頁 56。本書對於各時期蘇花之間道路的相關史料與實地探查，資料之蒐集非常詳盡。
[82] 藤井志津枝，前引書，頁 213。
[83] 楊南郡，前引書，頁 129-130。花
[84] 楊南郡，前引書，頁 45-146。

的蠶食鯨吞下，再加上必要時的大規模武力攻擊，臺灣各地原住民漸漸完全歸順於日本的統治。

整條隘勇線上分別佈署隘寮、分遣所、監督所等層級不同的單位，重要據點也設有砲兵陣地。不論山嶺、山腰或山谷，隘路都是由隘勇打碎岩石、披荊斬棘才弄出一條道路的模樣。沿路數量最多的是隘寮，大約每隔 218 公尺就設有一座，裡面至少有三個隘勇（含臺灣漢人），而許多隘寮只是以土塊木板構成一個臨時建築，除槍眼之外沒有窗戶，內部封閉而昏暗，隘勇日夜警戒，危險的取水問題最為頭痛。[85] 1895 到 1908 年，隘勇線上的警察每年有 37 名殉職。[86] 由於隘勇線上的勤務與生活相當艱苦，不少從日本來的警察人員因而辭職或逃跑。同時為了防止隘勇線上的人員遭受原住民襲擊，日本人沿著隘勇線佈設的鐵絲網，鐵絲網則通上電流；但是，觸電而死的不只是原住民，還有野豬、兔子、猴子、山羌等野獸，同時也有日本警察利用鐵絲網自殺。此外，隘寮之外有時還會埋設地雷，可是當負責埋設的警察調職後，地雷的位置就沒人清楚，所以也不只原住民，連日本警察本身也曾被炸死。[87]

4.3 使用於路上的新科技

不過，無論是武力攻伐還是隘勇線前進，有幾項新科技的加入才是日本政府得以佔取優勢的關鍵，首先就是火砲，特別是架設在輪車上可迅速移動的山砲，直到廿世紀中期被迫擊砲取代之前，山砲是專門為山地作戰而設計的火器。以大約 2,000 公尺為射程半徑，日本的砲臺架設在能夠攻擊到番社的高地。但是火砲要能夠真正發揮作用，還須要另一項後勤條件的配合，那就是橋樑。清政府在山區開路時多運用竹木、藤索製橋，無論跨距或載重量都十分有限。而今，日本格外依賴運動性極高的山砲，然而此時一具日製的 31 式山砲的重量就超過 900 公斤，再加上推動火炮之人員，其重量已非簡易橋樑可以支撐，所以「斷牙絕壁、激流奔湍等一般橋梁渡船無法使用之處，則以鐵線架起吊橋，此乃番界

[85] 竹中信子，前引書，頁 248。
[86] 竹中信子，前引書，頁 283。
[87] 竹中信子，前引書，頁 345。

必要的一種設備。」[88] 事實上鐵線吊橋不只是山區軍事活動的必要設備，它也是溝通蘇澳花蓮間南北通道的重要功臣。

雖然沒有馬上進行開路，但是日本政府對後山北路確實已進行過實地勘查。1908 年大南澳地區實施隘勇線前進之後，日本政府隔年就動工開鑿了蘇澳到大南澳之間的道路，但是放棄清朝的山線而改走沿海，這條警備道路的路寬大約 90 公分。1914 年日本政府決定大規模攻擊太魯閣原住民，因此在花蓮港到富世（立霧溪口）之間開設 26 公里的理蕃道路，上面還鋪設手推臺車軌道以利軍事補給。也就是說，日本此時等於先完成了蘇澳至花蓮通道的北段和南段。太魯閣戰役勝利後完全解除原住民的威脅，日本政府立刻積極把南北貫通出一條理蕃道路，全線步行，山區路寬約 60 公分，臨海而平緩的地區則可以有 120 公分寬。貫通南北之際，新路線同時也迴避了危險路段，重新選擇升降較平穩的路線。雖然主要路段仍維持在海拔 300 公尺以上，但是高低差已經縮小，遇到難以直接通過的山嶺則還是得採之字型蜿蜒上下。換言之，理蕃道路的搶修在性質上與後山北路很接近，是為了能夠迅速聯通南北，所以理蕃道路也是直接沿稜線而上，再順著山腹前行，迂迴彎折而下。[89] 雖然剛開始的時候理蕃道路當中沒有橋樑，行人必須涉水而過，但這已是後山北路廢棄之後第一次蘇澳到花蓮可以步行直通，距離後山北路的荒廢已經有 38 年了。原則上，這條貫穿南北的理蕃道路只有駐在所的員警使用，沿線並設有電話。事實上，電話所代表的意義也是非凡的，因為無論隘勇線或理蕃道路，電話的配備顯示出現代國家行政控制能力的主要特徵之一，即是「通訊與運輸的分離」。[90] 與清代道路上設有驛站騎馬傳遞消息相比，此時的國家已展現跨越廣闊時空的行政能力。

4.4 理蕃、徒步到臨海：行人視野的日漸寬闊

以這條理蕃警備道為基礎，1916 年起日本政府起再將之調整修築為

[88] 伊凡諾幹，〈樟腦戰爭與'tayal[msbtunux]/[bng'ciq]初探〉，收於淡江大學歷史系主編，《臺灣開發史論文集》（臺北：國史館，1997），頁 22。
[89] 李瑞宗，前引書，頁 84。
[90] 紀登斯(A. Gideens)，胡宗澤、趙力濤譯，《民族國家與暴力》(*The nation-State and Violence*)（臺北：左岸文化，2002），頁 192。

正式的東海徒步道。東海徒步道的路線是依理蕃道路而再作調整。由於理蕃道路基本上只是一條應急的路徑，所以安全顧慮甚大，行經斷崖之處「無論俯瞰或仰望，景色雖人令人激賞，但是雙腳卻要謹慎踩放，雙手握住岩角，非常小心地起伏前進。」[91] 東海徒步道的路線規劃則是將理蕃道路的高低起伏再加以減緩，通過海崖的路段甚至下降至 100 公尺左右，人力和工程費用都很浩大，1925 年完成。徒步道的規格是路寬 3.6 公尺，彎度最小半徑 5.045 公尺，沿路以土橋（木橋以土鋪面）300 多座數量最多，木造板橋 54 座，鐵線橋 7 座。技術最新的鐵線橋是以鋼筋混凝土興建塔柱，使用 8 號鐵線，樑柱使用檜木，橋面由雜木敷設。[92] 這條東海徒步道的開築整整花了 8 年多的時間，過程中強行徵用大批原住民擔任築路工人，原住民與政府在「路的關係」上已經與過去半個世紀迥然不同，從路障而被迫成為路工；整個東臺灣交通建設的基礎工程，最主要的勞力提供者就是阿美族。[93] 同時，花蓮地區的「生蕃」（日人分類為高砂族）所佔人口比例原為其他族類之冠，但隨著東臺灣對外道路的不斷整修及港口的擴建，大約在東海徒步道完工後不久，也就是在 1925 到 1930 年間，漢人族群的比例開始超過生蕃。[94]

不過，有些事情還是沒有改變。在開路期間，疾病傷害程度仍然令人恐懼，蘇花全線都是瘧疾、傷寒、黑水病、赤痢和腳氣病大流行，平均每年奪走 5 千到 1 萬人的性命。[95] 日後日本人行走在徒步道上「為了防止恙蟲、瘧疾，除了包紮綁腿之外，還特別攜帶蚊香」。[96]

值得注意的是，日本政府此時能夠順利開路也是拜炸藥的使用所賜。清政府在開山之時也曾使用過炸藥，但炸藥的質與量無法和此時相比，東海徒步道使用炸藥達 112 萬 6,000 發之多。當然，炸藥的處理也容易引起災難，使得開路過程出現新的死亡方式。[97] 施工期間，共有 51

[91] 益子生(1914)，引自李瑞宗前引書，頁 72。
[92] 戴寶村，《宜蘭縣交通史》（宜蘭：宜蘭縣政府，2001），頁 75。
[93] 賴昱錡，《日治時代東臺灣阿美族人勞動力釋出》（臺東：東臺灣研究會，2013），頁 168。
[94] 賴昱錡，前引書，頁 173。
[95] 吳永華，前引書，頁 160。
[96] 李瑞宗，前引書，頁 189。
[97] 李瑞宗，前引書，頁 108。

人死亡 431 人受傷。[98] 當時日人探查徒步道的施工遺跡，還有如下的描述：「僅有一條繩索綁住操作者的身體，然後垂降到岩壁間進行開鑿……石工綁在身上像鞦韆模樣的東西還存在，實在令人看了膽戰心驚……有時也會發生一塊大岩盤和幾個在上片作業的人一起墜落海中，連想去收拾遺體都沒有辦法的慘事….人伕逃走的情形每日都發生，有時還不得不就這樣停工，不過幸運的是，大部分的苦力來自花蓮港的平地蕃人，所以還能夠收拾這種殘局。」[99]

炸藥的使用不只在於有效移除開路的障礙，更重要的是它增加了路線選擇的可能性。「鑿石開山」的清政府未能有效使用炸藥，所以山道上沿稜線下切溪谷而行；日本人大量使用炸藥開山，才大略可以維持在一定等高線的山腰上盤繞，不像清道或理蕃道路的陡上陡下。再者，減少陡坡之後也比較不必使用到上下石階，平緩路面不鋪石片而改鋪碎石，如此一來更方便於二輪山砲車的通行，交通和軍事考慮也環環相扣。同樣因為使用了炸藥，日後可能崩落的危險之處可先行消弭，事後維修起來更容易而使道路的使用更持久。儘管如此，途步道於夏秋颱風來襲之際還是不斷遭到崩塌落石的阻斷，路的使用其實仍不穩定。不過更具關鍵性的改變是，為了穿越陡峭的斷崖，徒步道打通 11 處隧道，奠下後來臨海道路的基本規模，致使它在斷崖處的高度維持 100 公尺左右，比之前理蕃道路高度 300-600 公尺又下降許多。[100]

東海徒步道完成之後，「利用率相當低，而且是長距離的徒步道路，無法滿足大眾的需求」；[101] 1927 年，日本政府決定再將徒步道改建為可以行駛汽車的現代化交通道路，這一動工又是 13 年。道路的重新修建，同樣是由南北兩端向中間推進，這次的重點放在切除斷崖，整理彎道與改善路基，崖邊與側溝也開始加裝護欄，較為開闊的地方設置會車空間，路寬仍然維持 3.6 公尺，同時大量以鋼筋混凝土興建的新橋取代以往的橋樑；當然，炸藥也使用了 513,798 枚。[102] 一如以往，以清水斷崖路段

[98] 戴寶村，前引書，頁 79。
[99] 大橋隨鷗(1926)，引自李瑞宗前引書，頁 111-112。
[100] 李瑞宗，前引書，頁 94-95。
[101] 毛利之俊著、葉冰婷譯，《東臺灣展望》（臺北：原民文化出版，2003），頁 21。
[102] 戴寶村，前引書，頁 80。

的開鑿最為困難，由於沒有立足的地方，工人腰繫繩索從上方垂降下來，以鐵追鑽孔安置炸藥，落石山崩走避不及就會造成人員傷亡。[103] 然而最頭痛的問題不在炸開新路，而是在已開道路的路基問題，路基旋開、旋崩、旋補，工程預算不斷加，施工時間也不斷拉長。雖然 1931 年終於開通，實則要到隔年才真正完工，同時全長 121.2 公里修建了 11 座通車隧道，最長的隧道有 133 公尺。[104] 從理蕃道路、東海徒步道到這條臨海道路，路線逐次調整之後，前期道路不再使用的路段也隨之廢棄，已經與最早之後山北路的重疊性越來越少，而且道路的長度也越見縮短。

臨海道在施工期間曾被稱為「花宜道路」、「蘇花崖道」或「蘇花道路」等，1930 年即將完工之際才由日本總督正式命名為「臨海道路」。由於路面鋪設的是砂石，所以每天固定有灑水車灑濕路面。爬坡之處，則鋪設兩條水泥軌道板，各寬 90 公分，以免車轍越壓越深。[105] 為了維護路面保持穩定可用，每 12-20 公里就設有工程養護單位。臨海道路完工之後，東海自動車株式會社推出蘇澳花蓮每日定時往返的班車，這條道路的使用遂正式邁入新頁。

艾力亞斯(N. Elias)曾經以道路系統做為個人低度或高度整合於單純或複雜社會的指標，在一個低度整合的單純社會裡，例如一個人走在鄉野的道路上而「眼光不時掃瞄著樹木、山丘或道路，因為總是要為武裝攻擊做好準備」，與走在大都市的擁擠街道相比，在情緒(emotion)上是截然不同的。[106] 從「理蕃」道路之警戒，到接下來「徒步道」之相對安全與放鬆，再到「臨海」道路上行人可以把視線投諸道路之外的藍色海洋，名稱的轉換其實也說明路上行人在情緒上的轉變。如今為了經營臨海道路這條路線，東海自動車株式會社購買 8 輛新車，每輛車 16 人座，初期每天從蘇澳和花蓮對開一班車。為了配合火車從基隆抵達蘇澳的時間，早班車於 8 點 30 分出發以便銜接臺北過來旅客。爾後客車之運量、班次逐年增加，1935 年之後單日客運量可達五百人，但此時已不再以公務往返為主，而

[103] 張泓斌，前引書，頁 73-74。
[104] 李瑞宗，前引書，頁 132。
[105] 李瑞宗，前引書，頁 135。
[106] Nobert Elias, *The Civilizing Process*, Oxford: Blackwell Publishing, 2000, p.368.

成為一種觀光旅遊。[107] 當然，在日本政府的移民政策下，花蓮本身也成為日本本土之外日本人比例最高的一座城市，人口的增加自然加速交通的需求。同時，作為蘇花公路起點的蘇澳，曾經因為後山北路的荒廢而由盛轉衰，如今也因為交通的樞紐地位而再度興旺；相較之下從 1920 年到 1941 年，宜蘭市的人口增加約 1.8 倍，但蘇澳的人口則增加約 2.6 倍。[108] 但無論如何，當一條道路可以作為觀光路線時，路上行人的情緒已完全不同，而這條路的開拓史可以說也已經從澎湃的上游來到平緩的中游。

五、蘇花公路時期

5.1 車輛與道路的對話

國民政府遷臺後，臨海道路改稱蘇花公路，但是初期只能維持搶修、搶通的勉強堪用狀態，之後才有餘力逐漸進行局部改善工程。

或許正因為戰後臺灣百廢待舉，汽車客運的需求量此時反而逐年大增；以每月平均之營業車輛數計算，在日本統治期間之最盛時期 1943 年是 139 輛，在接收之際降至 110 輛，1946 年馬上增加到 141 輛，1949 年更達 350 輛。[109] 當時接收日本人的車輛雖然為數不少，但是經過戰亂與破壞，全臺灣仍然可以行駛的只剩 68 輛，而且多為五十鈴木造車身的客車，此即臺灣光復後第一代客車了。[110] 木造客車外形看起來很像有遮蓬的軍用卡車，結構並不安穩，而且數量嚴重不足。

公路局成立於 1946 年 8 月，接收花蓮段時，才發現該路段僅蘇澳通到南澳、花蓮港通至新城，南澳到新城之中間的漫長道路早已斷絕一段時日。公路局於當年年底即貫通了蘇澳到花蓮的道路，隔年從台北到花蓮及相關路線的營業旅程已提高到 223.9 公里，其中蘇花之間 119.9 公里每日對開 4 個班次。[111] 為應付日漸遞增的客運量，公路局向銀行借款購得一批福特 618T「校車型」汽車底盤，軸距僅 4.013 公尺，在臺灣自行

[107] 陳家豪，〈蘇花公路的興建與東海自動車株式會社〉，《臺灣學通訊》第 40 期，2010 年 4 月，頁 9。
[108] 石計生，《宜蘭縣社會經濟發展史》（宜蘭：宜蘭縣政府，2000），頁 75。宜蘭市 1920 年人口調查 20,685 人，1941 年 38,922 人；蘇澳鎮 1920 年 8,355 人，1941 年 22,080 人。
[109] 臺灣省政府交通處編，《臺灣省交通建設史蹟》（南投：臺灣省政府交通處，1995），頁 272。
[110] 臺灣省政府交通處編，《臺灣省交通建設》（南投：臺灣省政府交通處，1987），頁 323。
[111]《公路局 40 年》（公路局編印，1968），頁 238-240。

打造金屬車身而加入營運，這一批金屬皮的突頭客運車才被公路局資深員工視為真正公路局車輛的濫觴。事實上在 1953 年韓戰結束之前，除民營客運公司部份採用日產、豐田汽車之外，當時所有汽油大客車幾乎都是各式美國車的天下。[112]

由於蘇花公路的路寬仍然維持臨海道路的 3.6 公尺寬，因此行駛在這條路上的都屬於短底盤車輛，不只車身長度較短，車寬也約略超過兩公尺。行駛於蘇花公路碎石路或泥土路上，不論木造車身或金屬車身客車，由於座椅都是用堅硬木板打造，車身搖晃震動的感覺非常直接；晴天時塵土飛揚，下雨時泥濘四濺，行車旅途一路顛簸，駕駛與乘客都非常辛苦，下車時所有人皆精疲力盡。[113] 時屬光復初期，各項建設亟待從頭來過，有錢搭汽車就已經相當欣慰。年節期間交通輸運量暴增，公路局甚至請軍方支援道奇 T234 軍車支援輸運旅客，民眾搭乘軍車返鄉一時成為最新奇的經驗。[114] 道奇 T234 為 2.5 噸六輪軍車，是滇緬公路的常見車種，雖然也是美國車，但它卻是右駕的車子，行駛在戰後臺灣的道路不僅需要小心適應，而且車輛的大小也不適合蘇花公路。為了配合蘇花公路的路況，軍方則另採道奇 1.5 噸的六輪貨卡做為交通車，寬度較窄，適合穿梭於狹窄彎曲的山路。不過，乘坐軍車也是一件顛簸的苦事，因此有些人便拿出雙喜香菸討好駕駛以便擠塞在副手座。行駛蘇花公路之車輛的長度、寬度與舒適度，隨著爾後道路改善的進度而逐步改善。

由於蘇花公路沿線並沒有通訊設備，狹窄的路面只容許單向行駛，為了行車安全必須實施交通管制，一開始的時候每天開放兩次，禁止夜間通行。為了收容日漸增加的車輛，1971 年之後蘇花公路的管制站增加到 6 個。[115] 蘇花公路在部分碎石路面上鋪設兩條 0.9 公尺寬的水泥軌道，車輛就沿著軌道行駛。通過隧道的角度也須特別謹慎，特別是所謂 9 號隧道，因為在黑暗的隧道當中還需要轉彎，所以完全不可偏差，否則頭頂的岩石就會刮擦車體。經驗豐富的老手天天行駛其在路上，雖似

112 錢大群編著，《臺灣公路巴士之沿革》（臺北：自編，2001），頁 26。
113 錢大群，前引書，頁 36。
114 錢大群，前引書，頁 87。
115 李瑞宗，前引書，頁 37。

駕輕就熟，也得全神貫注；況且蘇花公路沿線地質極不穩定，一遇風雨地震就常發生災害阻斷交通，當道路中斷了一段時間，再度開通之後即使老手第一次上路，一樣會感到恐懼。

蘇澳至花蓮山路全程實際需要 4 個小時，中間雖設有休息站，南下花蓮的北部旅客前一晚必須在蘇澳過夜，蘇澳又成為重要的中途驛站，飯店銀行旅館紛紛設立而繁榮一時。由於各項制度與設施並沒有完全上軌道，軍方運輸官兵在蘇澳多投宿於民營的亞洲旅社作為休憩轉運點，軍民的分野並不嚴格。[116] 無論南下北上，車輛都必須在檢查站集結整隊，出發時公路局幾輛班車先行、軍車次之，民用貨車殿後，常常的車隊雖是由各式汽車組合而成，遠看卻像一節節火車正在緩緩移動。車隊的每一輛車都發給號碼牌，以利另一端確定全部車輛都已順利通過。由於路況很差，除第一輛車外，後面的車隊幾乎都在黃沙飛揚中推進，到了目的地時人都快散了。所以想不吃風沙的人，只有搶搭第一輛車。[117] 基於交通安全，無論公路局、軍方或民間貨運車輛的駕駛都是選優擔任，方能克服外在的危險與內心的恐懼。公路局的駕駛雖已行駛蘇花公路而感到驕傲，不過蘇花公路沿線幾個聚落也曾有人養牛，當自由放牧的牛群集體走上蘇花公路的狹窄道路，後方長長的車隊拿牛隻也毫無辦法，只得跟在牛群後面慢慢前進，再伺機設法超越。當然，牛隻集體漫步蘇花公路的現象很快被政府禁止了。由於蘇花公路上大體都是固定的同一批駕駛，所以彼此之間也不陌生，因此當車隊停留在管制站休息時，駕駛下車簽到、用餐後會相互檢視車廂頂部邊緣、汽車輪胎的岩石擦痕多寡，彷彿進行某種較勁，也算是苦中作樂。[118] 車輛行駛蘇花公路等山區經常使用剎車動作，為避免高溫影響剎車功能，公路局還自行研發冷卻剎車鼓之備用水箱，於下坡時啟動放水，使剎車鼓頓時白煙水氣瀰漫，

[116] 由於軍方駕駛與運輸軍官居住在某一旅社，其他往來的官兵也會在該旅社住宿過夜以便隔日搭車，因此蘇澳大小旅社甚至出錢爭取軍人行政人員的住宿；為避免弊端，國防部指定當時最大的亞洲旅社作為軍方人員轉運站。請參註 115。

[117] 錢大群，前引書，頁 36。

[118] 家父王瑜先生當年係蘇花公路軍車駕駛，關於道奇軍卡、蘇澳轉運、雙喜香菸、蘇花公路牛隻及駕駛較勁等均為其口述。

乘客驚訝不已。[119]

行駛於蘇花公路上的客運，隨著永久橋樑的修建、隧道加寬或重建，增設避車道、改善彎道等工程的逐年進行，也日漸從突頭車改為較長的扁頭車，例如 1968 年採購的五十鈴 BF-50 金馬號柴油客車，軸距增至 5.02 公尺，車身長度 9.45 公尺，車寬 2.5 公尺，已經不似當年客運之短小寒酸；以 1975 年的資料來看，金馬號台北到花蓮 225 公里，8 小時 10 分，票價 117.5 元。[120] 然而扁頭車的情形是，當車輛過彎時，車輪仍在路面邊緣但駕駛的位置已在懸崖之外，看似非常驚險，幸而此時蘇花公路的路面已漸漸鋪上柏油或水泥，安全性大為增加。不過，此時的蘇花公路也已經漸漸逼近發展史上的最高點了。

5.2 人定勝天：鐵路與隧道

蘇花公路是迷人的，單單它的危險性、單線行駛與交通管制就非常引人好奇。1953 年清水斷崖入選臺灣新八景，1961 年發行的一圓紙鈔再以該路段作為圖像，這是自日本政府發行的郵票之後，蘇花公路第二次躍登國家級有價證券之上，使一般民眾對蘇花公路燃起無限憧憬之情。[121] 同時，清水斷崖也十足「代表」著蘇花公路的精神。雖然如此，狹窄的蘇花公路屢因風災地震而中斷，道路搶修費時費力，因此交通運量仍然非常有限，民眾觀光的熱情無法充分實現。依 1965 年的統計，當時台北市登記有案的觀光旅館有 23 家，而花蓮市只有一家。[122] 為了滿足民眾觀光與交通的需求，海運的補充曾經一度熱鬧地加入，例如花蓮輪從 1975 年開始營運，雖然乘車與搭船所花費的時間相差不大，但當年花蓮輪就吸引了 13 萬人次的旅客，1979 年更高達 56 萬人次；在那個空運還不算開放的時代，花蓮輪之所以吸引眾多乘客，實在也是因為蘇花公路的路況不佳而且單線管制，假日往往造成車輛大排長龍而使用不便。不過好景不常，1983 年花蓮輪因故停航的前一年，旅客已暴跌至 19 萬人次，

[119] 錢大群，前引書，頁 51。
[120] 《工程》月刊，第 48 卷第 6 期，1975 年 6 月，公路局之廣告頁。
[121] 李瑞宗，前引書，頁 33。
[122]《中華民國道路年鑑》（臺北：道路協會，1966），第 6-14 頁，表 86。

主要的衝擊即是來自北迴鐵路。[123]

正因為蘇花公路本身的不穩定性極高，海空運的效能也十分有限，所以 1973 年政府決定平行於蘇花公路而興建北迴鐵路，畢竟鐵路相對而言是較為可靠而更有效率的交通工具。同樣基於臺灣地形地質特性而導致山路交通的不穩定，其實日本統治臺灣之時不只早有興建蘇花鐵路的想法，甚至還構想興建穿越中央山脈的鐵路，揚言「我們寧可忍受開鑿道路的勞苦，以求一勞永逸」。[124] 不過基於當時的科技水準，鐵路案一直無法付諸實現。而今政府於公路工程的經驗與能力又更上層樓，在十大建設之大有為時代與人定勝天的氛圍中，北迴鐵路興建案迅速獲得熱烈的響應。為此，宜蘭花蓮兩縣共有 144 戶民眾自願捐獻土地供鐵路之興建，雖然捐獻之土地佔民有地徵購面積的 5%，但意義非常重大。[125] 何以宜蘭花蓮民眾如此熱烈期待北迴鐵路？實在是因為鐵路運輸的可靠性和輸運量遠遠超過蘇花公路，而且也大幅縮短行車時間。果然 1980 年北迴鐵路完工之後，蘇花公路的客運輛隨即逐年跌落。撐到 1997 年，公路局終於作了停駛蘇花線的最後決定，蘇花公路上蜿蜒行駛的金馬號只能成為眾人的回憶。

興建北迴鐵路的那一年，距離後山北路的開闢已有 100 年，但此時蘇花公路的意義與光彩已漸被北迴鐵路奪走。北迴鐵路之所以能有效快速地到達花蓮，主要是因為它直接穿越了 16 座大型隧道。在北迴鐵路完工報告書篇幅只有一頁序言中，當時榮工處長嚴孝章就特別強調「此一全長 88 公里之鐵路工程，包括隧道 16 座，全長達 31 公里，其中觀音隧道長達 7,740 公尺，為我國鐵路隧道最長的一座。」[126] 大型隧道的出現與遞增象徵著人類工程科技的驕傲，但同時也註定了蘇花公路的命運。

北迴鐵路開始動工的第二年，政府也決定開始拓寬蘇花公路，把它改為雙線道。這項工程前後歷時十六年，於 1990 年底完成後也正式解除蘇花公路的行車管制。新拓寬之蘇花公路的寬度在 8 公尺以上，路況看似已經非常良好，然而因為沿線地質的特殊性，蘇花公路一直無法免於

123 交通部 86 年度研究專題報告，《臺灣地區環島航運現況之探討》（臺北：交通部統計處編印，1997），頁 12。

124 野呂寧(1913)，楊南郡翻譯，引自鄭安溪前引書，頁 166。

125 《臺灣省交通建設史蹟》，頁 67。

126 《北迴鐵路完工報告》（臺北：榮民工程事業管理處，1982），上冊，序言頁。

落石崩壞的威脅。因此在拓寬期間以及拓寬之後，政府仍然不斷地修正蘇花公路的路線，避開陡坡、急彎而更趨近於平緩直線，這意味著長距離隧道的角色越來越重要。事實上為了應付路面不時崩壞而難以短期修復的難題，從 1947 年到 1973 年政府就已經在蘇花公路上修建了 6 座新隧道，1974 年起配合道路拓寬而至 1990 年，又修建了 7 座隧道。[127] 新隧道的產生，往往也意味著路線的調整和舊隧道的荒廢。屢次調整之後，蘇花公路的路線也已經不再是臨海道路的舊路線；臨海道路舊路線荒廢後雖曾開放為景觀道路，但也因為落石危險而形同封閉。如今蘇花公路上已有十座大型隧道，其中距離最長的是匯德隧道，總長度 1,460 公尺，然而臨海道路最長的隧道只有 133 公尺，人定勝天的科技能力充分表現在隧道的長度上。

從後山北路、東海徒步道、臨海道路到蘇花公路，這條路已經越來越現代化，離開海洋與斷崖越來越遠，對於用路人也越來越「友善」，因為它穿越一座又一座長長的隧道。如今路上行人的情緒安穩而舒適，然而「曾幾何時，人們早已忘卻就在隧道外側亦有一條臨崖的車道，而隧道之上更有一條越嶺的步道。歷史，悄悄地從我們的身邊淡去且消失」。[128]

結　論

蘇花公路，或者蘇花之間的那一條路，其實是一件很曖昧的「長期事件」。「長期」和「事件」，看起來像是兩個相互矛盾的概念，但是蘇花公路的意義就是如此。事件的意義是指在每一個時間點，同一條蘇花公路上所發生的種種不同於以往的現象，但是這些看似彼此不同的事件卻又遵循著一個長期的趨勢，這個趨勢就是某種生死交關的循環運動，其中包含由死而生，以及由生而死。

從草莽峻嶺之中伐木通道或鑿石穿路，這開路的剎那就象徵一種新生，而後軍警、民工開始進入這條山徑而試圖開鑿出它的完整生命，接著石板、腰刀、槍枝、山砲、鐵線橋、炸藥、測量、工程及交通管理技術、電話線、車輛、柏油、水泥橋，最後是隧道、越來越長的隧道，等

[127] 李瑞宗，前引書，頁 39-39。
[128] 李瑞宗，前引書，頁 26。

等人類的新科技不斷把開路這件事注入新生命，創造出新的可能。不過，打從蘇花道路開鑿之際，原住民的阻擋、軍警民工的恐懼、道路遭遇天災就中斷、無名瘴癘之氣的神祕奪命、施工過程的大量死亡等等，在在顯示一路伴隨著新生的是死亡。即便到了蘇花公路階段的前期，行駛於懸崖峭壁而俯臨壯闊無邊的太平洋，既是這條路最為壯麗的生命禮讚，同時也最接近死亡的邊界。換言之，是生死交關成就了驚險無比的蘇花公路，使它完全不同於別的公路。

然而，這生死交關的運動並非靜止僵局。從原住民道路、後山北路、理蕃道路、東海徒步道、臨海道路到蘇花公路，這條路的路線不斷被更改，甚至在臨海道路和蘇花公路時期，同一時期內的路線也不斷在更改；之前的路，後來宣告死亡，新生的路，不久也被廢棄；之前的隧道，後來宣告死亡，新生的隧道不久也被廢棄或重建。這條路之不斷畫線、不斷抹去，然後又不斷畫線的過程，路的平均高度不斷被下修、路的距離不斷被拉近、路的寬度不斷被增加，蘇花道之前世今生的總趨勢則是朝一個方向發展，那就是人類社會的理性化。

理性化的意義，在此是指韋伯(M. Weber)所提到的「形式理性」或「工具理性」，它是從「量」的計算或「是否在技術上可行」(technically possible)來考慮，而有別於追求某種終極價值的「實質理性」。[129] 無疑的，現代社會是工具理性佔有絕大優勢的時代，[130] 因而工具理性為內涵的理性化也就成為現代人的某種自我認同。凡是科技能辦到的，就是應該辦的。因此當今的路上行人開車穿越安靜平穩的隧道，他的情緒是安適的，因為他知道自己正在享受科技理性的成果，享受某種自我認同的印證，因此蘇花公路的歷史也就是理性化的歷程。目前正在討論中或施工中的「蘇花快」或「蘇花改」也只是這種歷史的延續，或許它們也正是蘇花公路的來世。

人類的自我認同緣起於人類與自然的對立，從此開始人類自視為「有智者」(knowing subject)，因著人類自身原是最高精神的載體，而竟以為

[129] Max Weber, *Economy and Society*, (Berleley: University of California Press, 1978), p85.

[130] 就臺灣的公路工程而言，工具理性雖然始終是主流，但也不表示它從未遭遇反駁，民國 70 年行政院經建會就曾因「玉里/玉山」線新中橫「影響國家公園自然生態之保育甚大，且有將導致環境破壞及水土流失之虞……該路線闢建應予放棄」之劃時代決議。參葉昭雄著「新中橫之開闢及玉里玉山線之放棄闢建歷程」，《臺灣公路工程》第 28 卷第四期，民國 90 年 10 月，頁 5。

「我們逐漸看待我們自己不只是個有限的主體，而是在我們之上的思想的載體；而這在我們之上的思想，就黑格爾的詞彙來說，就是上帝。」[131] 輕率來到這個地步，思想的對立面已不存在，人類與自然也不再對立；就辯證法的角度來說，失去對立就失去生生不息的發展，這樣的勝利若非代表人類已是上帝，就是代表人類自取滅亡。

就一條道路而言，它的死亡有可能是在它之外的因素所影響，例如高速公路的聯通造成部分平面道路的冷清，然而蘇花公路是另一個故事。就實用功能而言，如今的蘇花公路越來越安全便捷，但它自身驚險之美的個性、生死交關的精神也趨於消失。蘇花公路確保了它的「生」，而生的確保卻也同時注定了它的「死」，宛如一種「自我成全」即是「自我否定」的先天困局(aporia)。[132] 或許唯一可以突破這種困局的途徑，就是學習尊重自然，一如尊重死亡方能真正尊重生命。

參考文獻

丁紹儀　《東瀛識略》（南投：臺灣省文獻委員會，1996）
中華民國道路協會編　《中華民國道路年鑑》（臺北：道路協會，1966）
王之春　《清朝柔遠記選錄》（南投：臺灣省文獻委員會，1997）
井出季和太著，郭輝編譯　《日據下之臺政（卷一）》（臺北：海峽學術出版社，2003）
毛利之俊著、葉冰婷譯　《東臺灣展望》（臺北：原民文化出版，2003）
文高明　《北美鄒再發現》（臺中：白象出版社，2010）
石計生　《宜蘭縣社會經濟發展史》（宜蘭：宜蘭縣政府，2000）
田哲益、全妙雲　《呼嘯山林——南投縣布農族口傳文學集》（南投：南投縣政府文化局，2012）
竹中信子著、曾淑卿譯　《日治臺灣生活史：大正篇(1912-1925)》（臺北：時報出版社，2007）
———　《日治臺灣生活史：明治篇(1895-1911)》（臺北：時報出版社，2007）
伊凡諾幹　〈樟腦戰爭與'tayal[msbtunux]/[bng'ciq]初探〉，收於淡江大學歷史系主編，《臺灣開發史論文集》（臺北：國史館，1997）
交通部編　《臺灣地區環島航運現況之探討》（臺北：交通部統計處，1997）
吳永華　《蘇花古道——宜蘭段調查研究報告》（宜蘭：宜蘭縣立文化中心，1994）
沈葆楨　《沈文肅公牘》（福州：福建人民出版社，2008）
———　《福建臺灣奏摺》（南投：臺灣省文獻委員會，1996）
李瑞宗　《蘇花道今昔》（花蓮：太魯閣國家公園管理處，2003）
姚　瑩　《東槎紀略》（南投：臺灣省文獻委員會，1999）
郁永河　《裨海紀遊》（南投：臺灣省文獻委員會，1996）

131 Charles Taylor, *Hegel and Modern Society*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1979), p.48.
132 Zygmunt Bauman, *Postmodern Ethics*,(Oxford: Blackwell Press, 1993), p.89.

夏獻綸 《臺灣輿圖》(南投：臺灣省文獻委員會，1997)
陳家豪 〈蘇花公路的興建與東海自動車株式會社〉,《臺灣學通訊》第 40 期，2010 年 4 月
森丑之助著、楊南郡譯 《生番行腳：森丑之助的臺灣探險》(臺北：遠流出版社，2000)
張永楨 《清代臺灣後山的開發》(新北：花木蘭出版社，2013)
張家菁 《一個城市的誕生——花蓮市街的形成與發展》(花蓮：花蓮縣立文化中心，1996)
黃志偉 《省道臺一線的故事》(臺北：城邦出版，2002)
黃叔璥 《臺海使槎錄》(南投：臺灣省文獻委員會，1999)
黃炫星 《臺灣的古道》(南投：臺灣省新聞處，1991)
彭明輝 《歷史花蓮》(花蓮：花蓮洄瀾文教基金會，1995)
程紹剛 《荷蘭人在福爾摩莎》(臺北：聯經出版公司，2000)
葉昭雄 〈新中橫之開闢及玉里玉山線之放棄闢建歷程〉,《臺灣公路工程》第 28 卷第四期，2001 年 10 月
楊廷理 《東瀛紀事》(南投：臺灣省文獻委員會，1997)
楊南郡 《百年前的足跡》(臺北：玉山社，1996)
楊彥杰 《荷據時代臺灣史》(臺北：聯經出版公司，2000)
楊慶平 〈清代的宜蘭駐軍〉,《「宜蘭研究」第三屆學術研討會論文集》(宜蘭；宜蘭縣文化局出版，2000)
榮民工程事業管理處編 《北迴鐵路完工報告》上冊（臺北：榮民工程事業管理處，1982)
劉銘傳 《劉銘傳撫臺前後檔案集》(南投：臺灣省文獻委員會，1997)
臺灣省公路局編 《公路局 40 年》(南投：臺灣省公路局，1968)
臺灣省文獻委員會 《援臺紀略》(南投：臺灣省文獻委員會，1997)
臺灣省政府交通處編 《臺灣省交通建設史蹟》(南投：臺灣省政府交通處，1995)
——— 《臺灣省交通建設》(南投：臺灣省政府交通處，1987)
鄭安溪 《臺灣最後秘境：清代關門古道》(臺北：晨星出版社，2000)
錢大群 《臺灣公路巴士之沿革》(臺北：自撰，2001)
賴昱錡 《日治時代東臺灣阿美族人勞動力釋出》(臺東：東臺灣研究會，2013)
戴寶村 《宜蘭縣交通史》(宜蘭：宜蘭縣政府，2001)
藤井志津枝 《理蕃》(臺北：文英堂出版，1997)
羅大春 《臺灣海防並開山日記》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972)
《工程》月刊第 48 卷第 6 期，1975 年 6 月，廣告頁。
布羅岱爾(F. Braudel)著、吳模信譯 《菲利普二世時代的地中海和地中海世界》(北京：商務印書館，1998)
紀登斯(A. Gideens)著、胡宗澤、趙力濤譯 《民族國家與暴力》(*The nation-State and Violence*)(臺北：左岸文化，2002)
歐勒(Nobert Ohler)著、謝沁霓譯 《中世紀的旅人》(*Reisen im Mittelalter*)(臺北：麥田出版社，2005)
Bauman, Zygmunt, *Postmodern Ethics*, (Oxford: Blackwell, 1993)
Elias, Nobert, *The Civilizing Process*, (Oxford: Blackwell Publishing, 2000)
Morgan, L. & Kunkel, S., *Aging, Society, and the Life Course*, (New York: Springer Publishing Company, 2007.)
Neruda, Pablo, *The Poetry of Pablo Neruda*, Ilan Stavans, (ed). (New York: Farrar, Straus & Giroux. 2005)
Simmel, Georg, *Simmel on Culture –Selected Writtings*, D. Frisbt & M. Featherstone, (ed). (London: Sage Publication, 1997)
Skocpol, Theda, "Bringing the State Back In: Strategies of Analysis in Current Research", in Peter Evans, D. Rueschemeyer & T. Skocpol, (eds). *Bringing the State Back In*, (Cambridge: Cambridge University Press. 1985)
Taylor, Charles, *Hegel and Modern Society*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1979)
Weber, Max, *Economy and Society*, (Berleley: University of California Press, 1978)

A History of People on the Road:
The last lives and the Present of Suhua Highway

Wang, Chih-Shiang
Associate Professor, General Education Center, Nan Kai University of Technology

Abstract

The road-building between Suao and Hualian has been a kind of long-term event which operated more than one century. From the North Road Behind the Mountains of Ching Dynasty, Walking Path and Coastal Road under Japanese Governing to Suhua Highway of National Government, this road has undergone many times of rebirth. Through the ways of its building and usage, and the activities with different kinds of emotion of the people on this road, this road has been full of contradictions from its beginning. Elements like sovereignty, aborigine, transportation efficiency, dynamite, technology and tunnels have joined into such contradictory situation in turn. Today Suhua Highway seems to be functionally much safer than ever before, but the significance of the road fades away in aporia logic.

Keywords: Suhua Highway, Aborigine, North Road behind Mountains, Coastal Road