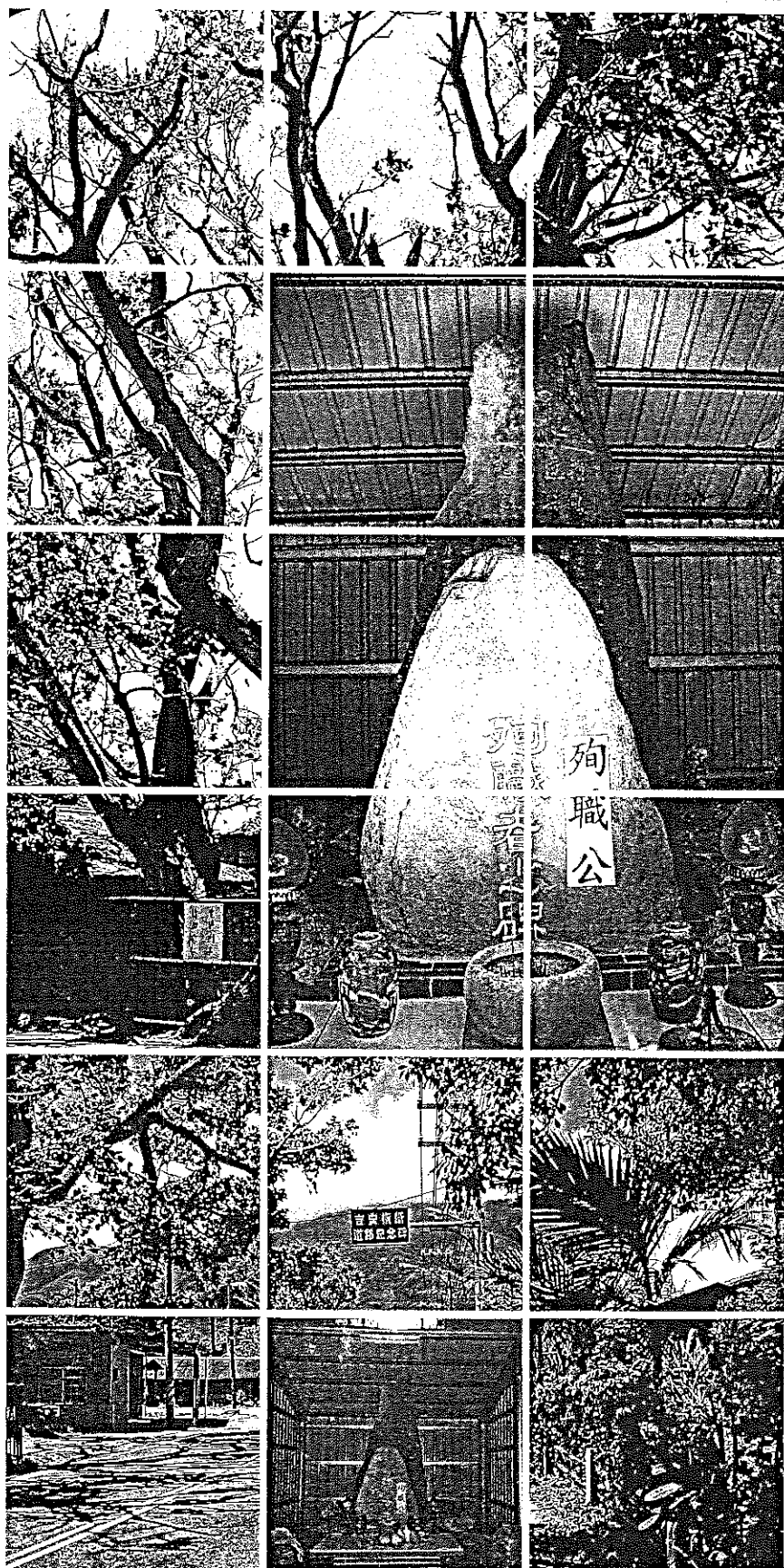


花蓮縣第三級古蹟吉安橫斷道路開鑿紀念碑調查研究

經費補助單位：內政部民政司
 委託單位：花蓮縣政府
 研究單位：中國技術學院



花蓮縣第二級古蹟吉安橫斷道路開鑿紀念碑調查研究	
第一章	吉安橫斷道路與紀念碑的歷史
第一節	台灣古道梗概.....
第二節	日據時期在台灣的心理政策.....
第三節	能高橫斷道路開鑿的先期工作.....
第四節	能高越嶺道路的開鑿與變遷.....
第五節	小結.....
第二章	橫斷道路開鑿紀念碑的環境與碑體
第一節	周圍環境.....
第二節	碑的形式與材質.....
第三章	橫斷道路現況

第一節	道路沿線的地質狀況	25
第二節	道路沿線的溪谷土石流災害	27
第三節	沿路之自然景觀	32
第四章	修護計畫	34
第一節	修護原則	37
第二節	修護建議	40
第三節	修護經費概算	45
附錄一	臺灣古道今昔比較表	50
附錄二	吉安橫斷道路開鑿紀念碑古蹟本體現況測繪圖	55
附錄三	吉安橫斷道路開鑿紀念碑路線地形測量	

前言

保存文化資產的政策與執行成效，已經是世界上衡量各國是否達到「文明」程度的重要指標。花蓮地處台灣東部內山，早在數千年前就有人類到此開墾定居，並留下相當豐富的文化資產。這些被稱為史前文化遺址的古蹟，透過考古學家的深入研究，解讀出原住民在文化上高水準的成就，並在台灣文化史上佔有極重要的地位。

明清兩代，來自大陸的移民在花蓮並沒有留下較具規模的文化遺存。日治時期因著日人治台政策的推動，在花蓮執行官營移民並作為「撫蕃」的重要基地，迄今留存著如吉安、豐田等地名，以及諸多建築、構造物等，都是這段過程的歷史紀錄。其中位在吉安的慶修院和橫斷道路開鑿紀念碑並被列為第二級古蹟。

一八九五年日人據台後，隨即由軍方主導對台灣展開全島的測量調查工作，以作為將來整體控制的基礎。在多次深入山區工作中，發現並量測多座中央山脈的大山，其中包括了能高山和安東軍山。在隨即而來的掌控全台計畫中，被稱為「蕃人」的原住民成為最大的阻力，幾經籌劃下於第五任總督佐久間左馬太任內，展開了大規模的武力討伐。由吉安至南投廬山的能高越嶺道路與另外兩條合歡、八通關越嶺道路也就是在這個背景下開鑿，並成為日據時期往來東西部的重要橫斷道路。

能高古道因所經路徑地勢險峻，目前除高山攀登之外已鮮使用，

通行車輛也止於銅門至龍澗段而已，現存在吉安鄉西寧寺旁的兩方古碑保存完好，也清楚的記錄著這段重要的史實。

花蓮縣王慶豐縣長久以來持續關心縣內文化資產保存工作多年耕耘目前已逐漸展現成效。感謝民政局黃新興局長、鄭政賢副局長對本校持續的信任與支持。縣政府陳前課長勇仁、游振城課長、陳季蘭小姐由始至終傾力協助令人感動。翁純敏小姐、張倪昭葦夫婦、吳金能先生、賴澄漂先生、賴泳成先生在工作上給了相當多的幫忙，審查委員王啟宗、周宗賢、周世璋三位教授細心逐字審閱斧正，在此一併致上最深的謝意。

有關古蹟和這條重要古道的研究，在報告書裡有詳細的文字交待，兩座石碑規模不大，作工也稱不上精美，但古蹟反映的時代意義以及蘊涵的重要歷史文化訊息，卻值得國人深思並應妥為保存的。

閻亞寧 謹誌

九十年 九月

第一章 吉安橫斷道路與記念碑的歷史

「吉安橫斷道路開鑿記念碑」，是日人為紀念大正元年一九一七至大正七年間（一九一七—一九一八），循原住民能高越嶺路徑開闢橫斷道路東段完工後所設，包括了記念碑、殉職者之碑和紀念深堀大尉的神社（已毀）等三個部份。

記念碑以行書在變質灰長石刻成，寬約一一〇公分，高度約在二二七公分。碑文內容如次：

「大正六年九月起工，大正七年一月竣工。自初音至奇萊主山。里程：拾三里。工費：四萬二千圓。警備員：八千五百人。職工：一萬四千人。人夫：三萬六千人。作業隊長：梅擇征。分隊長：柳彥造、酒井樓吉、山本午八、栗卯六、時下美。作業員：菅員善造、向後新藏、今井龍藏、是石武藏、千葉勝藏、袋井勇藏、青山寬吉、野村庫吉、尾田忠吉、寺尾鶴吉、柴田一、村工喜一、武富善一、千岩嘉一、平岩氏、阿部岐治、益戶藤太郎、松尾藤太郎、清水金一郎、宮本榮次郎、齊藤嘉三郎、渡邊善三郎、鴻農卯三郎、鈴木喜三郎、宮原氏三郎、石川藤五郎、市次、井上謙次、川崎□□、前一二、田中員作、下田祐作、渡邊慶作、富山昌雄、肥田木岩男、熊義應、菅野伊之八、市九二八、宮地勇八、外松蒲右衛門、賴澤久右衛門、山田四平、山下喜平、西尾源兵衛、高森葉一、石幸助、森田虎畋、福早太、綠野松平、保科武平、市汁清一郎、古山金太郎、小野川兼一郎、宮米作太郎、武內繁太郎、開村松太郎、櫻井勇次郎、牛三郎、森田時三郎、



記念碑以行書鐫刻於天然石上；殉職者之碑以隸書鐫刻於天然石上

隅居米三郎、梅田千五郎、谷取義千郎、佐佐木專藏、佐藤党藏、山本千代藏、大塚時藏、山岡增榮、淺里文彥、三澤恭三、淺川鹿吉、近藤一吉、森平吉、酒井繁吉、松下治一、森田覺市、上野仁右衛門、北吉雄、村瀬源七、田中桓喜、柴隆、田中金兵衛、出日竹青、野村薰、川村義澄、中野順作、
□。┘（本段文字係參引台灣省文獻委員會稿 殉職者之碑以隸書在雲母石英片岩刻成 寬約八十公分，高度約在一百公分。

第一節 台灣古道梗概

台灣的開發過程歷經了原住民、荷西、明清的漢族、日據以至一九四五年以來的國民政府政權，同一個空間中的不同時間裡，為開發這塊土地，留下各自經營的痕跡，而道路，則是最為顯明的歷史紀錄。

一般研究者皆將一九四五年前，以人行為主的路稱為古道。楊南郡先生認為「台灣的古道有兩種」其一：某個族群為了某種目的，而經常走出來的道路，銜接它自己的文化區域，或銜接其它不同文化區域的通道，是自然形成的。其二：統治者為了政治或經濟目的而開鑿的官道。」（註一）

台灣地形受中央山脈影響，西部平原和東部的蘭陽平原與花東縱谷往來十分不便，再加上漢族與原住民間語言文化的差異，致使東岸的開發明顯滯後。早期台灣的原住民在崇山峻嶺間出入行獵，走出台灣最早的古道，明清之際為了貿易和清末的「開山撫番」政策，循著這些舊道，開闢了聯絡東西的孔道。日據時期的統治階段，為了達到對全島的控制，進一步由設隘線警備路線以致開闢越嶺道路，使台灣的中央山脈出現了許多新的聯絡通路。

楊南郡先生把台灣既往的古道分為1、社路—原住民的姻親道路，2、隘路—隘勇線、隘勇路，3、理番道路警備道路，4、清代古道。（註二）黃炫星先生則將古道形成與衍生歸納為四項原因，1、先住民踏出的路線，2、漢民族踏明拓荒路線，3、清廷撫番開山，4、日警理番治山。（註三）黃先生並透過研究，整理列出一台灣



首任總督 樺山資紀

(資料來源：藤井志津枝，1998《日治時期台灣總督府理蕃政策》台北：永續圖書有限公司)

古道今昔比較表。茲引於附錄一。

第二節 日據時期在台灣的理蕃政策

壹、治台之初的「綏撫」和「緩和」與「圍堵」

早在據台的二十一年前的同治十二年（一八七三）九月，當時任少佐的樺山資紀一八九五年首任台灣總督就曾由淡水僱戎克船以四十五天的時間深入噶瑪蘭一帶勘察，次年五月樺山又再次準備赴南方澳，後因牡丹社事件發生，才匆匆轉往恆春。光緒二十一年（明治二十八年，一八九五）日人據台後，一方面在台灣西部執行殖民統治，也同時注意到東部內山的「理蕃」與「開路」。

樺山早期在噶瑪蘭勘察所遇的原住民主要是熟番，接觸的經驗相當良好，再加上領台之初主要重心在清除西部漢人的反抗勢力，日人治台之初的「番政」，基本上採綏撫懷柔的政策。樺山的原住民治理大綱為

「惟台灣乃是帝國的新版圖，未浴皇化之地。加上，島東部由矇昧頑愚之蕃族割據。故今日入臨該土者，雖須以愛育撫孚為旨，使其悅歸我皇覆戴之仁，但亦要恩威並行，使在所人民不得生起狎侮之心……」（註五）。



民政長官 水野邊

(資料來源：藤井志津枝，1998《日治時期台灣總督府理蕃政策》台北：永續圖書有限公司)

並進一步再以訓示指出：

「：若欲拓殖本島，必先馴服生蕃，而如今會遇此際。但若使生蕃視我本島人，支那人時，我本島之拓殖之學，必遭莫大障礙。故本總督專以「綏撫」為主，欲於後日以其效果。各官亦須體諒此意，訓誡部下決不得有誤接遇生番之途」(註六)。

民政局長水野邊，是當年陪同樺山入蘭勘察的譯員，也在明治二十八年（一八九五）年提出的施政報告中，將山地人列入「殖產」的項目。(註七)藤井志津枝指出，水野民政長官此種觀點，已將原住民視為「野蠻未開化」，而與「文明」的漢人作簡單二分法區分，「否定了原住民的基本人格和其尊嚴」(註八)，也成為日後「理番」政策下的主導觀念。

在綏撫的政策下，一方面沿用清代撫墾局的作法，設立撫墾署，並以贈予生活用品、酒食等，攏絡蕃人的感情，對太魯閣、大嵙崁、南庄等社的反抗，也只給予有限度的鎮壓。另一方面，則以研擬法令預備奪取蕃人的土地所有權，供應槍枝，設立隘線希望達到以蕃制蕃的目的，並派遣測量隊、探險隊深入山區調查，將勢力逐步侵入原住民的生活領地。這段過程歷經了第二任桂太郎、第三任乃木希典和第四任兒玉源太郎等三位總督，而政策已逐漸進入「緩和」和「圍堵」的時期。(註九) 執地六三郎的「野蠻人」理論，影響了政策由撫蕃轉為理蕃，而兒玉總督在明治三十六年（一九〇三）的《理蕃大綱》，也將警政系統由平地移入了山地。(註十)



◀第五任總督 佐久間左馬太

◀◀蕃務總長 大津麟平

(資料來源：藤崎濟之助・1988

《台灣的蕃族》內文前頁圖

片，台北：南天書局)

貳、佐久間左馬太總督的「理蕃」政策

一、前期四年理蕃計畫（一九〇六—一九一〇）

明治三十九年（一九〇六）四月佐久間左馬太中將抵台任台灣第五任總督。佐久間曾參與同治十三年（明治七年，一八七四）的牡丹社事件戰爭，並以「生蕃的剋星」馳名（註十一），本身不諳政治，在台以「理蕃」為其主要施政重心，佐久間重用總督府官房秘書課長兼警察本署代署長大津麟平，開始前期四年「理蕃」計畫。

計畫的基本構想在於將蕃人分為北蕃和南蕃。對較頑抗的北蕃，採設隘勇線封鎖，使蕃人由線外遷至線內，南蕃則採撫育政策，但在社內置「撫蕃官吏駐在所」達到控制目的。整個施政，按蕃務課長賀來倉太所提《蕃地經營方針實施計畫書》執行，分為兩個部份。（註十二）

1、在北蕃境內開闢十條包圍隘勇線和一條縱貫南北的隘勇線。南蕃境內則誘驅蕃人開闢修補山徑。

2、明治四十一年（一九〇八）年起由技師野呂寧負責，開始推動隘勇線內的「蕃界」調查五年事業，完成時，蕃界土地也自然成為官有地。

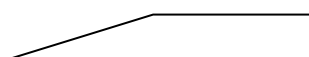
蕃界土地調查基本上是成功的，但隘勇線的設立與推動卻屢屢受到挫折。當蕃人發現日本政權的陰謀後，引起激烈的不滿並進而反抗。在花蓮的第一隘勇線有明治四十一年（一九〇八）十二月的「七

腳川社蕃、「覓卓蘭蕃」、「木瓜蕃」共同抗日，在北部的第二線則有「大嵙崁蕃（前山、後山）」、「大豹蕃」、「馬武督蕃」和「馬里可萬蕃」的聯合抗日等事件，使日人必須重新考量調整政策方向。

一一、後期五年理蕃計劃（一九一〇—一九一四）

此期基本上是一個以軍警圍剿為主的計劃，其中軍人出身的佐久間總督認為警察出身的大津（時已任蕃務署長）在明治四十三年至大正元年（一九一〇—一九一二）間的「威撫兼用」過於軟弱，而在大津去職後，於大正二年至三年（一九一三—一九一四），親自深入山區，展開以「武力」為主的全面圍剿時期（註十三）。

整個計劃動員人數，在主要八次戰役中動員了二萬八千多人，收繳槍枝二萬七千餘支，有紀錄的六次戰事中，日人死亡近一千八百人，原住民死亡當更遠高於此（註十四）。日人在武力支持下，最終達成了對原住民地區的控制，並於大正三年（一九一四）採丸井圭治郎的建議，轉而執行另一階段撫育的同化政策。（註十五）



合歡越嶺道



能高越嶺道



八通關越嶺道

台灣視察案内圖



圖 1-1 台灣視察案内圖顯示的三條
(資料來源：台灣總督府交通局鐵道部)

第三節 能高橫斷道路開鑿的先期工作

壹、能高隘勇線計畫

能高越嶺道 在清代原已是「蕃人」往來台灣東西部的道路，也是佐久間總督的前期理蕃計畫的隘勇線之一。很可能受七腳川社蕃事件影響，這條隘勇線的進度因而延後，並成為理蕃計畫中第四年的工作重點。

按日本的五年行動計畫表，在第四年（一九一三）準備建設三條盼望已久的東西橫貫道路，第五年（一九一四）則計畫將隘勇道闢為永久性道路。（註十六）這三條線分別是：（如圖1-1）

1. 由太魯閣經合歡山到霧社；即合歡越嶺道的前身。
2. 由馬太鞍或璞石閣（玉里）經八通關至集集；即八通關越嶺道的前身。
3. 由木瓜溪上游經能高山至霧社；即能高越嶺道的前身。

貳、台灣東部移民村

樺山資紀在一八七三年赴蘭陽地區勘察，原有藉詞清廷「生番住地不隸中國版圖」的觀點，而遂行其在台灣東海岸移民的計畫（註十七），後雖因牡丹社事件而作罷，但是在台灣割讓予日本後，移民的計畫終於正式展開。

台灣總督府早期對台移民原採放任態度（一八九五—一九〇五），後轉為獎勵私營（一九〇六—一九〇八）。明治三十二年（一九〇九）六月份仍是放任移民的階段，日人賀田金三郎進入花蓮開發了吳全城今志學。北至三棧一帶，得到官地一萬二千五百甲並招募日本農戶和「本島人」、阿美族合力開墾。同年十二月成立「賀田組」，除了經營運輸、金融、製糖等事業，明治三十七年（一九〇四）取得樟腦製造權，儼然是當時花蓮地區舉足輕重的商賈。（註十八）明治三十九年（一九〇六），賀田組將腦區擴大至「太魯閣蕃社」領域，影響原住民生活並引起了激烈反抗，釀成八月的「太魯閣社蕃害」事件，原住民獵取日人頭顱三十六個之多，花蓮港廳支廳長也同時遇害。日人對此次事件雖然低調處理，但卻進一步決心佈置更嚴密的封鎖隘線。（註十九）明治四十一年（一九〇八）十二月再次爆發「七腳川社



台灣東部的第一處移民村：吉野村（資料來源：《臺灣總督府官營移民事業報告》）

「蕃抗日事件」，此次日人改採高壓的「滅族」政策。幾經鎮壓後，蕃人殘存者已寥寥無幾，被強行遷移到他「蕃」圍堵的平地，從事農耕。（註二七）

受幾次重大的蕃社事件影響下，日人決定將移民政策轉納為官營。明治四十二年（一九〇九），以預算三萬日元著手實施官營移民事業，首先進行土地調查，並在移殖統治、南進熱帶發展、調節日本人口、國防同化與施行的便利性等考量下，選擇以東部為官營移民的試驗地。（註二八）次年六月以訓令第一一四號成立「移民事務委員會」，民政長官內田嘉吉任委員長，總督府技師野呂寧兼移民課長與賀田直治兼林務課長任主事，正式推動在花蓮的移民工作（註二九）。

賀田金三郎的企業在移民政策由獎勵私營轉為官營後，明治四十三年（一九一〇）黯然將兩萬甲的土地，和相關事業經營權轉售給台東拓殖合資會社。（註三〇）同年二月，日人在花蓮設荳蘭移民指導所，並安排來自日本德島縣的模範農民在原七腳川社址（今吉安耕作，六月將之依故鄉吉野川之故改名為「吉野」，次年在吉野村轄下已有一百七十六戶移民，並分為草分、宮前、清水等三個部落。（註三一）同時並有豐田、林田等移民村，而能高越嶺道路起點的初音，則位在吉野與豐田兩村之間的木瓜溪畔。

參、日人對台灣的山地調查

一、領台之初的調查

台灣的山地，本是原住民活躍的生活空間，清代開闢的隘線和越嶺道，使得寧靜的山區逐漸產生變化，日人入台後為達成全面控制的目的，多次派遣調查隊、測量隊入山工作，揭開了高山峻嶺的神秘面紗，卻也為自在生活了千百年原住民，帶來了亙古未有的浩劫。

日人對台灣山地最早的調查，很可能是明治二十九年（一八九七）七月，久留島武彥和陸地測量隊人員，由台東卑南溯新武路溪，經小關山東側循雲小南山迂迴鞍部而下，再沿寶來溪轉楠仔溪出甲仙、旗山。（註二十五）。曾經寫過《生番地探險》一文，以及向總督府提出《義勇蕃隊組織意見書》的長野義虎中尉，在九月至十月間踏勘了八通關越嶺道。長野是否在此行中是否登上玉山主峰有頗多爭議，但十一月由本多林學博士首先以「文化人」身分登頂。但也有主張首次登頂者是鳥居龍藏和森丑之助的說法。（註二十六）。日人於明治二十九年開始對玉山的測量發現其遠高於富士山，並在次年六月由明治天皇命名為新高山。

昭和元年（一九二六）十二月「台灣山岳會」成立之前的山地活動，基本上以配合資源調查、地圖製作與理蕃政策為主，參與的人士多為總督府官員、軍人、警察、測量人員及調查的專業技師，他們多徵用熟悉地形的原住民為嚮導，由警察隨行保護，展開在深山峽谷中



活躍於台灣山地調查的野呂寧氏

(資料來源：沼井鐵太郎，1997《台灣登山小史》p27，台北：晨星出版社)

的探險。鳥居龍藏、川上瀧彌(植物學者，台灣博物館首任館長)、岡本要八郎(礦物學者，北投石發現者)、鹿野忠雄、國分直一、千岩助太郎等，都是活躍在台灣山地的傑出學者。

總督府技師野呂寧，自明治二十九年(一八九六)起就開始持續的山地調查，而森丑之助和測量技師志田梅太郎則是經常一起勘察的夥伴，他們的足跡幾乎踏遍了台灣主要的高山。佐久間總督的前期理蕃計畫，在明治四十一年(一九〇八)起，就由時任蕃務課蕃地地形測量主任的野呂寧負責隘線內「蕃界」土地調查五年計畫，後再轉任官營移民工作。野呂曾在明治四十三年(一九一〇)至次年間，擔任隊長進行「阿卑線橫斷」的調查工作，為開鑿橫斷道路及鐵路線作踏勘，隨行的有川上瀧彌、岡本要八郎和測量土木、鐵道、蕃務等人(註二十七)。事實上早在領台之初，日人就已派遣類似的勘察隊為一系列「橫斷道路」的開鑿作準備。

一一、深堀安一郎大尉事件

明治二十九年(一八九六)，台灣總督府陸軍部原先計畫編成台灣縱貫鐵路線調查探險隊，北部有泉參謀和笠川大尉兩隊，中部有深堀大尉和曾根大尉兩隊，南部由山根大尉組隊。計畫曾作了稍許修改(註二十八)，深堀安一郎大尉一行十五人於明治二十年(一八九七)一月三日由台北出發，十五日抵埔里社後經霧社，入中央山脈往花蓮港途中，在二月八日失蹤。按日人《陸軍幕僚歷史檔案》所載，深堀大尉等於十一日在溪上游被殺。(註二十九)《台灣登山小史》中的記

西寧寺內奉祀不動名王神像

原有西寧寺建築

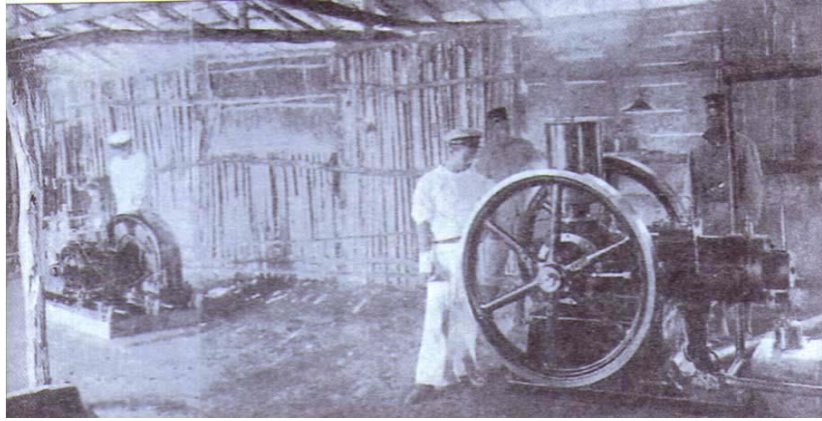
載則略有出入：

「明治三十年（一八九七）一月底，深堀大尉、林學士一行十八人可能原本計畫由主山、能高山連峰的中央山脈橫越，卻在霧社進入托洛庫（今南投縣仁愛鄉靜觀）原住民地域抵達合歡山附近的密那奎溪時受到原住民襲擊，結果一行人全部橫死。此一慘劇於當年五月經秋元、柿內兩少尉的探險而發現其遇難地點；更於明治三十三年（一九〇〇）進行實地再調查而更加明朗。」（註三十）

深堀大尉的事件，日人事後查明後係霧社地區原住民所為，但在種種原因下，對霧社地區採安撫政策，並把帳轉嫁給當時的「太魯閣社蕃」而發兵討伐。另一方面為了紀念深堀大尉，則在能高橫斷道路開通後，於大正十年（一九二一）在東端出口的紀念碑旁附建了「深堀神社」，同時自國內迎奉不動明王神像供奉，但因颱風引起木瓜溪氾濫沖毀神社，後人再建的西寧寺已與神社無關。（註三十一）

三、賀來倉太警視的越嶺活動

受深堀大尉事件影響，由霧社往東的探險停滯了十年，至明治三十九年（一九〇六）十二月，才由總督府蕃務主任賀來倉太警視由埔里入中央山脈的探勘隊打開。賀來於次年升任課長，他也正是明治四十年（一九〇七）《蕃地經營計畫書》的主稿人（註三十二）。明治四十一年（一九〇八）一月，賀來再率十餘人由南投經霧社入山，越過



發電所(輸送鐵絲網用)內部(1900 年代)

(資料來源：成田武司・1995《台灣生蕃種族寫真帖》p131 台北：南天書局有限公司)

分水嶺以十天左右時間平安抵達台東。賀來此行的東段路線不明但西段即為能高越嶺舊道，也成為日後道路開闢的先驅。(註三十三)

四、伐太魯閣社蕃戰役前的準備與江口警視的能高登頂

大正二年(一九一三)九月十六日，決定進行伐太魯閣社蕃的偵察探險登山計畫，同時進行合歡山與能高山方面的探險。合歡山隊由總督佐久間領軍，組成了近三百人的大隊伍，能高山則以荻野少將為主，探險指揮官為江口警視，人數亦達一百餘人。(註三十四)

能高山及奇萊主山探險隊於九月二十五日由埔里出發，三十日在能高山九合目露營。十月一日上午六時半終於登上了海拔三二六公尺的能高山主峰，觀察地形測圖終了後，再循中央山脈北進縱走，這也是「文化人」(按：採文化人係有意與原住民區別)第一次的能高山登頂活動。(註三十五)

接連的幾次大規模山岳探勘活動，雖主要目的在於大正二年一九一四的太魯閣社蕃討伐戰役，但也間接為對日後越嶺道路的開闢路線，奠定了良好的基礎。

第四節 能高越嶺道路的開鑿與變遷

壹、開鑿始末

能高越嶺道路，原為泰雅族的賽德克亞族巴雷巴奧部所開發，他們的發祥地在今南投廬山附近，經狩獵發現東部平原，部份族人漸越

中央山脈能高鞍部東移，到達木瓜溪上游柴田溪左岸山腹聚居，後再遷至銅門附近。藉長於爬山涉水，成為往來於埔里與後山阿美族之間的貿易媒介，因遷居地為木瓜溪流域，故又名為木瓜番。這條清代貿易狩獵至日據變為隘勇線的山徑，也正是能高橫斷道路的前身。（註三十六）

大正六年（一九一七）的東台灣，歷經了「七腳川社蕃」和「太魯閣社蕃」等事件，蕃情受到控制，再加上明治末年的移民村逐漸安定，執行理蕃政策計畫開闢越嶺道路的時機已經成熟。

近人陳俊的《台灣道路開發史》對這段道路有清楚的記載：

「民國六年（公元一九一七年，大正六年），日人開鑿所謂聯絡東西臺灣道路。初稱能越道路，後改稱高橫貫道，東至初音至霧社，沿木瓜溪左岸西行，至銅門渡右岸。越烏帽，至瀧見還左岸，盤旋山腹，經桐里，坂邊、奇來、東能高，達花蓮南投縣交界，跨奇來主山能高山間之鞍部，向西逐漸下降，逾能高，松原、尾上、屯原，不加散等地，至富士接合歡橫貫道，以達霧社，全程九十公里，花蓮縣境佔四八・八七公里，南投縣境佔四十一公里，路基寬一・二公尺，最急坡度五分之一，平均坡度十七分之一，工程費七三・三八八元，民國七年竣工。」（註三十七）

有關這條道路開鑿的確切情況，目前掌握的資料並不十分一致，茲說明於次：

一、開鑿時間

按紀念碑所示，道路施工始於大正六年（一九一七）九月至七月完成共四個月，但在《台灣登山小史》中卻指出「能高越嶺舊道（三三〇八公尺）從前年（一九一七）十月十一日起工，此年一九一八三月二十四日竣工」（註二十八）同書並提及大正六年十二月「能高越嶺的警察道路開鑿隊員一行，探險登上能高山三三四九公尺的南峰」。「花蓮古蹟導覽手冊」所述施工時間則為九月十五日至次年六月三十日。三者之說皆有其本，很可能是不同角度下的撰述所致。

二、開鑿與死難殉職

能高道路盤旋山腹險狀異常，除坡度甚陡須經過瀑布、斷崖等險阻外，遇到無路可循時，也必須藉重炸藥開鑿山洞，其中天長隧道長度達八公里，施工造成死傷在所難免。按紀念碑載，道路東段自初音至奇萊山的四個月施工時間內，用了警備員八千五百人，工一萬四千人，人夫三萬六千人以上數據應為人次，足見其工程浩大。

三、開鑿費用

按碑文所記為四萬二千元，此應為東段開鑿費用，倘與陳文俊前引相較，則可瞭解，自奇萊鞍部至富士接合歡橫貫道而抵霧社的西段，花費約在三萬一千元，合計約七萬三千餘元。



能高道路

(資料來源：許朝卿等·1997《台灣經典寫真》台北：田野影像出版社)

由碑所示，開鑿過程仍需有八千五百餘人次的警備力量，也可了解深入山區仍不時有來自原住民的侵襲。道路開成後，日人的山地調查工作有了較便捷的路徑可循。大正八年（一八一）的九月至十一月為籌設日月潭水電工程的濁水溪水源調查隊，就曾沿著這條道路探查中央山脈初登安東軍山（三〇六七公尺）後再行能高縱走，最後循路下到霧社。（註二十九）到了昭和年間，能高越嶺道路已經成為登山者的常登路線了。雖在昭和五年（一九三〇）霧社事件後，曾略作封閉，但八年初（一九三三）又再次出現登山者的足跡。（註四十七）

貳、一九四〇年擴建公路失敗

能高越嶺道路開成後的第二年（一九一九），日人循大正三年（一九一四）佐久間總督的合歡越嶺線，繼續開鑿合歡橫貫道。二月興工，次年完成，總長五十點二公里，耗資八萬八千餘元，路寬在一·二—一·五公尺，和能高線同為東西聯絡要道，但因地形更為險峻，日據時期幾次分段拓寬為公路但終未貫通。（註四十二）

論者曾指出能高道是幾條越嶺道中最寬，達一·八公尺，走起來極為平穩安全，此說可能有誤（註四十二）。按陳俊前引文，路寬僅達一·二公尺。另昭和十二年（一九三七）四月，國立公園候補地調查隊的小林武男和由銅門、平林雇來高砂族一行三十人，計畫由東能高經中央山脈縱走至丹大山，但因困難度過大，只踏察了能高山至安東軍山一段，就由知亞干溪下山。（註四十二）可見道路及其環境仍處於不甚穩定的情況。

參、一九五一年台灣電力公司的重修

「民國二十九年(公元一九四〇年，昭和十五年)，計畫改築自銅門至霧社公路，經由路線，循能高橫貫道酌予改築，新闢路段七〇・七四二公里，銜接霧社至臺中段原有公路，全程一七三公里。至東西環島幹線相連接。翌年(公元一九四一年)春施工，預定六年完成。新築道路，路基寬三・五公尺，適當地點設避車道。橋樑淨寬三公尺，工程費總預算九・二六七・〇〇〇元，以戰事失敗，庫收短絀，至民國三十三年(公元一九四四年)，僅支出工程費九十萬元。至三十四年，東段修至桐里，西段修至尾上，約十餘公里，是年九月大颱風，既成之路及前警人行道多毀，成廢道。」(註四十)

「台灣光復後，民國四十年，台灣電力公司為架設東西輸電線，利用舊路基，略改路線，築成二公尺人行道，為晚近花蓮通西部唯一橫貫道路(民國四十九年五月前後)。其里程(以公里為計算單位)如下：

銅門(四・八)、烏帽(四・二)、瀧見(七・五)、桐里(五・〇)、盤石(七・三)、奇萊(五・六)、涼亭(五・三)、檜林(四・九)、南投、花蓮縣交界，共長四四・五九八公里。西段霧社(四・二)、春陽(四・七)、廬山(五・五)、屯原(五・九)、富士(三・六)、雲海(三・三)、松原(五・七)、天池(四・

二)南、花縣交界，計三六・九六六公里。全線合計長八一・五六四公里」(註四十五)

路線上附掛了國防電話線 每十公里設保線所共一百二十七座鐵塔十分壯觀。(註四十六)民國四十六年(一九五七)設龍澗發電廠、銅門龍澗間段拓寬可通材車，七十三年(一九八四)延伸至龍溪和檜溪壩。目前道路屬山地管制區，道路狀況仍然不佳汽車無法通行，僅能作為登山者和保線工作的通道。

第五節 小結

台灣地形有中央山脈阻隔東西往來，漢人入墾前，已有原住民開闢生活所需的山林小徑獵道。清代貿易與開山撫蕃政策，在山地開始了有計畫的道路建設。一八九五年日人據台後，為執行「理蕃」政策，逐步循原有古道獵徑設立隘勇線，將「蕃人」圍堵在線內。第五任總督佐久間左馬太治台期間，執行的五年理蕃政策，對蕃人強烈的武力鎮壓，並配合蕃地清查，開闢東西橫斷道路等，遂行其統治目的。

能高越嶺古道，原為賽夏族支系由南投廬山遷移至木瓜溪流域的「木瓜蕃」往來東西行獵貿易的路徑。木瓜溪下游的花蓮平原一帶，是原住民生活空間，日人入台對其武力鎮壓，引起了多次的反抗事



能高橫斷道路路線圖

(資料來源：黃炫星，1998《臺灣的古道》p249，台中：台灣省政府新聞處)

件。七腳川社蕃事件後，日人驅走原住民引入了來自本土的日籍移民，並建起吉野（原七腳川社址）、豐田、林田等移民村。並在情況較為穩定後開始於大正六年（一九一七）興建能高橫斷道路。

為了控制山區而闢建道路，日人於明治二十九年（一八九六）起多次有計畫的對台灣山區進行調查測量。大正三年（一九一四）討伐太魯閣社蕃事件前，曾組織了龐大的山區調查隊伍，其中包括了能高線的一隊，為越嶺道路的開通，作了良好的事前準備。

能高橫斷道路總長約九十公里，東段部份長約四十四公里。大正六年（一九一七）九月動工，次年完成，耗資四萬二千元。橫斷道路原為寬一、二公尺的步道，建成後在昭和十五年（一九四〇）曾有拓寬為三、五公尺的車道的計畫，但因戰爭與經費的不足而作罷，部份道路亦為颱風摧毀。民國四十年（一九五二）由台灣電力公司再次修建為寬二公尺的人行道，四十六年（一九五七）和七十三年（一九八四）兩次修建，現銅門至龍溪與檜溪壩間已能通行汽車。能高橫斷道路所經之地形勢異常險峻，由於工程艱鉅死傷人數也頗為不少，為了紀念這段過程並表示對殉職者的紀念，大正七年（一九一八）一月東段出口立了「橫斷道路開鑿記念碑」和「殉職者之碑」。此外為紀念明治二十九年（一八九六）入山的深堀安一郎大尉，也在大正十年（一九二一）建起深堀神社，現兩碑猶存而神社早為洪水沖毀。

內政部深感能高橫斷道路興建背景反映花蓮開發史的深遠意義，特於八十六年四月一日，將之指定為第二級古蹟，並進行後續保存工作以示來者。

《第一章註釋》

註一：楊南郡，《台灣百年前的足跡》，玉山社，2000年4月第一版五刷，頁140。

註二：前引書，頁143-145。

註三：黃炫星，《台灣的古道》，台灣省新聞處，1997年再版，頁16。

註四：前引書，頁250-253。

註五：藤井志津枝，《理蕃》，文英堂，1998，頁3。

註六：前引書，頁4，原書引《台灣歷代總督之治績》，頁12，高濱

三郎，《台灣統治本既史》，東京，新行社，1936，頁52-3。

註七：前引書，頁5，原書引《日本據台初期重要檔案》，台灣省文獻委員會，1977，頁143-151。

註八：前引書，頁6。

註九：此處「綏撫」、「緩和」、「圍堵」等係參用藤井老津枝氏之觀點，詳見前引書第一章至第三章。

註十：台灣總督府參政官執地六二郎，參考當時美國駐台領事大衛生（J.W.Davidson）的美國治理印第安人政策，並親赴台灣北部蕃地考察後，於明治三十五年（1902）十二月提出對漢人與蕃

人二分法的《關於蕃政問題的意見書》。次年兒玉總督以茲為依據發表《理蕃大綱》。參見藤井前引書151-153。

註十一：前引書，頁209，原書引小森德治《佐久間左馬太》，台北，

台灣、台灣總督府警務局內財團法人台灣救濟團、1933、頁178、藤井志津枝《日本軍國主義的原型》、頁129。按佐久間總督執行的理蕃政策 依山崎繁樹及野上矯介合著的《台灣史》（昭和二年九月十日發行）頁424-431所載，前四年為隘勇線的佈置前進，後五年才是正式大規模的「討伐」。此說與藤井氏之「兩期五年計畫」不同，本文採前說。

註十一：前引書 頁215、原書引《理蕃志稿》第一篇 頁483-485、頁593-595。

註十三：前引書 頁258。

註十四：戚嘉林，台灣史（二），頁1313-1314。

註十五：同註五，頁269至276。

註十六：同前引書頁247、原書引《理蕃志稿》第二篇 頁110-115。

註十七：同註一，樺山資紀噶瑪蘭的殖民大夢，頁76-100。

註十八：林炬壁，《花蓮講古》，花蓮師範學院鄉土研究所，2000、頁45。

註十九：同註五，頁206-207、原書資料以引用《理蕃志稿》第二篇為主。

註二十：同前引書，頁226-227、原書引《理蕃志稿》第一篇 頁636、781-784、792。

註二十一：台灣總督府編《官營移民事業報告書》1919、頁54-57。

註二十二：同前引書，頁478-479。

註二十三：同註二十，頁213。

- 註二十四：移民村過程詳見中國工商專校《花蓮縣第三古蹟吉安慶修院調查研究》，花蓮縣政府，1999。
- 註二十五：沼井鐵太郎著 吳永華譯《台灣登山小史》，台灣歷史館，1997，頁19-20。
- 註二十六：同前引書，頁21，原書引《日本山岳誌》，頁488。一戶直藏「新高山 關 研究」，頁74-75。
- 註二十七：同前引書，頁41-42，原書引《山岳》，第十年一號，1915-頁21。
- 註二十八：同註五，頁46-47，原書引《陸軍幕僚歷史草案》第二卷及第三卷。
- 註二十九：同上註。
- 註三十：同註二十五，頁30-31，原書引《山岳》，第一年一號，1907，頁177。
- 註三十一：《花蓮縣古蹟導覽手冊》，花蓮縣政府，1999，頁49-50，原文為翁純敏小姐所撰。另按王啟宗教授提供資料，在台北市東和禪寺內立有深堀大尉事件的記念碑，形狀為類似砲彈的長圓錐形，但現已逸失。
- 註三十二：同註十一。
- 註三十三：同註十五，頁31-33。
- 註三十四：同上註，頁56-57。
- 註三十五：同上註，頁61。
- 註三十六：同註三，頁137-138。
- 註三十七：陳俊，《台灣道路發展史》，交通部運輸研究所，1987。

頁246。

註三十八：同註二十五，頁71。

註三十九：同上註，頁71-72。

註四十：同上註，頁193。

註四十一：同註三十七，頁247-249。

註四十二：同註三，頁138。

註四十三：同註二十五，頁254-255、
原書引《台灣山岳彙報》第
十二年，頁44、51、57。

註四十四：同註三十七。

註四十五：同註三十七，頁246-247。

註四十六：同註三，頁139。

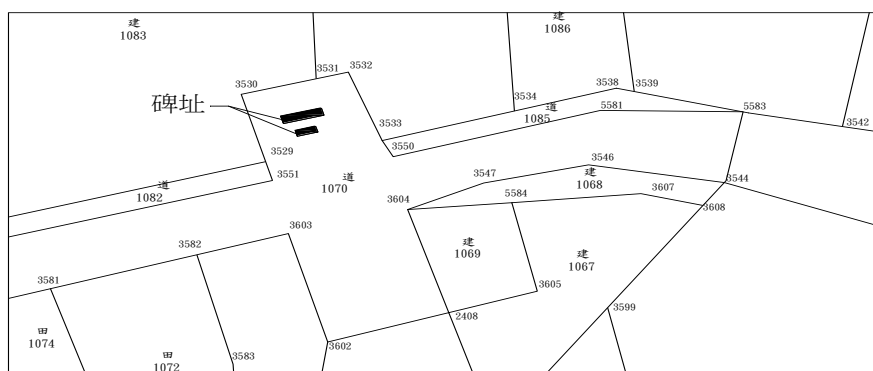


圖 2-1 橫斷道路開鑿記念碑位置之地籍圖

第二章 橫斷道路開鑿記念碑的環境與碑體

第一節 周圍環境

「橫斷道路開鑿記念」碑目前座落位置位在花蓮台九丙線公路吉安鄉千城村往壽豐方向中途上。旁為台電初英發電廠及民宅一戶，路對向為新建兩層樓高之西寧寺。原「殉職者之碑」立於西寧寺側之路旁刺桐樹下，後為寺方人員將其移至路對側，與「橫斷道路開鑿記念」記念碑並立，並搭一鐵皮屋棚以防日晒雨淋。在記念石碑立碑處設有塊石嵌砌基座，高約一一〇公分，前方築砌貼紅色二丁掛面磚之供桌祭台，以供地方民眾祭拜，並尊其為「殉職公」，平時有人定時祭祀。鐵皮屋棚前右側立一金亭以為焚燒紙錢用。後方隔一高牆即為台電初英發電廠的倉庫，而左側則有陳設雅緻的綠蔭庭園及兩層樓的民房。

兩座記念碑現址的土地座落在道路上（如圖21），地號為「道1070」，在圖上可明顯看到此道路的行進由吉安鄉千城村往秀林鄉銅門村及鯉魚潭，為通往鯉魚潭風景區重要的觀光道路。到此處前約十公尺即有明顯轉彎路口，且內彎處植有一棵巨大的老刺桐樹。經現場訪談居民，此處因彎道且平日車少而車速快，時常有車禍災害。而兩記念碑原分立路兩側相對，各由路向外獨立佔一方正基地，各約二十平方公尺，與現有台九丙線道路通行路面分開。然卻未將此兩塊土地地籍劃分開，而併入道路同地號一筆土地內。此種道路位置的地籍分割模式，並不多見，推測應為因應記念碑的座落。在台九丙線道路新修築拓寬、地籍重劃而成現狀，使兩記念碑有獨立座落的腹地，而不

在道路上。

周圍區域位於都市計畫區外，為非都市土地，台九丙線道路由花蓮縣工務段負責管理，經與該主管道路機關訪查，數年來及目前皆無拓寬台九丙線之計畫，且在聯通花東新闢的二十公尺寬幹道闢築後，此路已失花東聯通主線功能，僅有遊客至鯉魚潭遊玩的路徑過渡而已，平日車流量低，交通承載負荷輕，未來自無拓寬現有路面需求，故古蹟座落現址暫能安座而無道路侵擾之威脅，即使將來道路如遇拓寬或有其他用途時，應避讓開此碑址位置，且應維護此碑之安全。



老刺桐樹

第二節 碑的形式與材質

「橫斷道路開鑿記念」碑位址現有碑體兩座。原為隔路相對望而立。後底鄰西寧寺之碑移至路對向，兩碑併立，碑文正面面朝道路前為「殉職者之碑」，後立較高者為「橫斷道路開鑿記念」碑。此為記念日本大正六年（一九一七）九月十五日，日人據台為謀求「蕃地」長治久安，期改善交通來控制「蕃地」，而開鑿能高道東段為「理蕃」道路，不惜耗費鉅資與五萬八千餘人次，於大正七年（一九一八）六月三十日完工，為此而立碑記念。「橫斷道路開鑿記念」碑體高二二七公分，最寬處寬為一一〇公分，形體為長高型不規則切面的變質灰長岩，於刻文面磨平刻字處理。「殉職者之碑」則為高一〇四公分，最寬處寬七九公分，形體正面略呈三角形的雲母石英片岩，原立西寧寺之路旁，後為寺方人員移至開鑿記念碑前同置。



橫斷道路開鑿記念碑

此兩記念石碑皆為日人所立，外觀形體自由，較不似我國傳統的碑碣形制作法，且在文獻中即有明確的說明：

說文段注：「聘禮鄭注曰：『官必有碑，所以識曰景，引陰陽也；凡碑引物者，宗廟則麗牲焉，其材，官廟以石，窆用木。』非石而亦石碑，假借之稱也。」秦人但曰刻石，不曰碑，後此凡刻石皆曰碑矣，凡刻石先立石，故知豎石者碑之本義。」王注：「古碑有三用：官中之碑，識曰景也，廟中之碑，以麗牲也，墓所之碑，以下棺也。秦之紀功德也，曰立石曰刻石，其言碑者，漢以後之語也。」據此，則古所謂碑，皆無文字。秦時有立石刻紀文字始曰刻石，漢以後多鐫先人功美植於墓壙官廟等處曰碑，非最古之制。（註一）

原始之碑，皆無文字，刻石始於秦朝，為紀念史蹟、業績，並將文字雕刻石上，俾使流傳久遠。秦始皇刻石記功以降，豎立碑碣之風氣持續不墜。碑碣石刻現存最早之實例有「泰山刻石」、「琅邪刻石」，立於秦朝（西元前二一九年）。

碑碣內容記載以歌功頌德、記事、亦諭、文告、契約、經典、墓誌等，其種類可分碑、碣、墓誌、摩崖、刻石。設置地點位置常在山川、陵闕、關塞、祠廟、墓塚、津梁、庭園、渡口等。（註二）

「碑」按說文段注：「秦人但曰刻石，不曰碑，後此凡刻石皆曰碑矣，凡刻石先立石，故知豎石者碑之本義。」（註三）碑由碑座、碑身、碑首組成。碑座稱趺，多為方趺，也有龜趺。趺上為碑身，多為長方形，正面為陽面，背面為陰面。碑身上端為碑首，作圭形成環形，



橫斷道路開鑿紀念碑之正面現況



橫斷道路開鑿紀念碑之正面現況

由上述古時有關碑、碣、摩崖形制的說明，依此來歸類此兩紀念

多有題字或雕飾稱為碑額。碑文刻在碑身陽面為主。亦有在碑身作雕刻花紋裝飾。唐宋以來碑有定制，如宋營造法式卷二龕冥贊坐碑。(註四)

「碑」為獨立之石，見說文，按後漢書竇憲傳注：「方者謂之碑，圓者謂之碣」，據此則碣為碑之圓者。(註五)多坐于大上小的圓錐形，即圓錐形無方正菱角之碑，周身刻字，用與碑相類。(註六)

「摩崖」以文字或圖像摹刻於崖壁上者曰石刻亦稱摩崖。金石索：「古者方曰碑，圓曰碣，就其山而鑿之曰摩崖，亦曰石刻」(註七)指在天然之崖壁上鐫刻文字。摩崖石刻是事先將文字書寫於紙上，臨摩轉拓山石，經石匠精雕細鑿打磨而成，完成後可長久保存。(註八)

碑石 在形體外觀雖為自由粗曠的表切面 但整個形貌較趨於錐形無方正菱角 應初步歸於「碣」的形制為宜 只是一般人對立石刻字紀念多慣稱為石碑 不查實有形制上的分類差別 而常將記念「碑」之稱呼延用成習 蓋稱鑿石刻字之立石 多稱之為「碑」。

「橫斷道路開鑿記念」碑及「殉職者之碑」兩座碑石 其為日據時期日人所立 形式樣貌雖不似我國古時立碑形制 外觀形式以「碣」稱之應更為適切。表面粗獷的鑿切表面 仍不失其自然灑脫之貌 樸拙挺拔，別具風格。

兩座碑石石材均採自當地岩石 「橫斷道路開鑿記念碑」材質為變質灰長岩 「殉職者之碑」則為雲母石英片岩。依此古蹟座落木瓜溪畔 與其溪河谷沿岸之地質岩相相比對 此兩碑石材皆為此河谷區地質構造之一，可推論兩碑體石材應為當地所就地取材者。



殉職者之碑現況

《第二章註釋》

註一：參考台灣中華書局《辭海》，頁2090。

註二：參考中國工商專校《金門縣二級古蹟虛江嘯臥碣群之調查研究》，頁27。

註三：同註一，頁2090。

註四：同註一。

註五：同註一，頁2092。

註六：同註一，頁28。

註七：同註一，頁2007。

註八：參考中國工商專校《金門縣二級古蹟漢影雲根碣群之調查研究》，頁24。

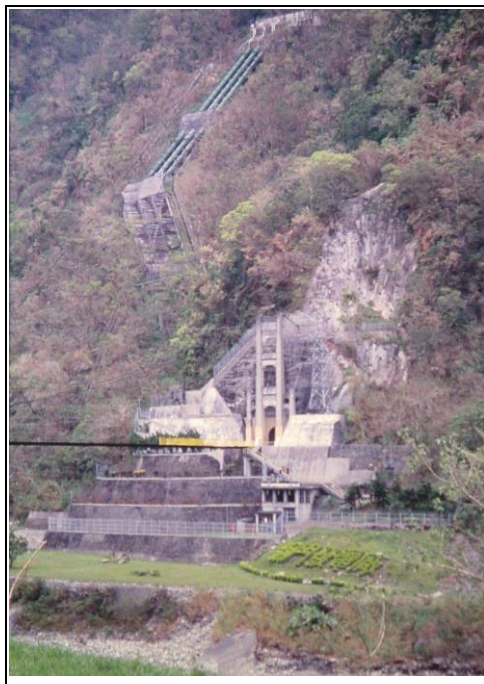
第三章 橫斷道路現況

橫斷道路始闢之初，在花蓮縣境的路段，即是沿著現今木瓜溪河岸兩側河階陡坡鑿闢而成。木瓜溪沿岸的地質岩相構造特殊，且河谷坡度陡峻，溪流急湍，每每颱風帶來豪雨後，溪水暴漲而易造成土石流災害，實屬溪谷邊坡不穩定的狀況，尤其是民國七十九年侵台的歐莉颱風帶來大量的豪雨，使木瓜溪谷頓時山洪爆發，夾帶上游河谷沿岸崩落土石，形成土石流急沖而下，狂瀉而出的土石流，讓下游的此公路位花蓮縣境入口的銅門村村民躲避不及，造成該村嚴重的居民傷亡及房舍損毀。所以，沿木瓜溪谷闢建之橫斷道路，受此溪谷水流及地質狀況影響路況安全至鉅。

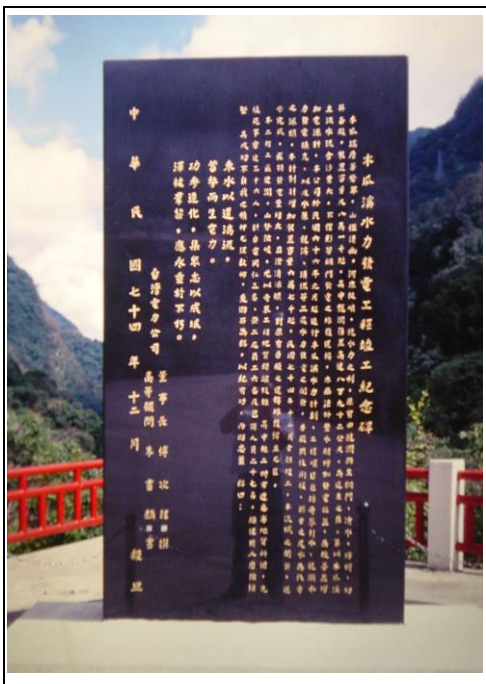
本計畫對公路的現況沿線踏勘調查期間，自民國八十九年九月起始，陸續多次冒險沿木瓜溪流上溯公路沿線勘查，因沿河谷闢築的公路不斷有落石滾下，或路旁邊坡崩塌，使調查及測繪工作多所險阻及困難。九月初探時，即遇見台電公司工程人員分別在銅門村入山公路八公里處搶修崩塌路面，過了龍澗發電廠後約四公里處，路旁邊坡崩塌，將整個道路面堆滿土石，阻斷交通，囿於路況不良，遂以銅門村起始到龍澗發電廠間約十公里路況較良好部份進行測量與詳細調查分析。



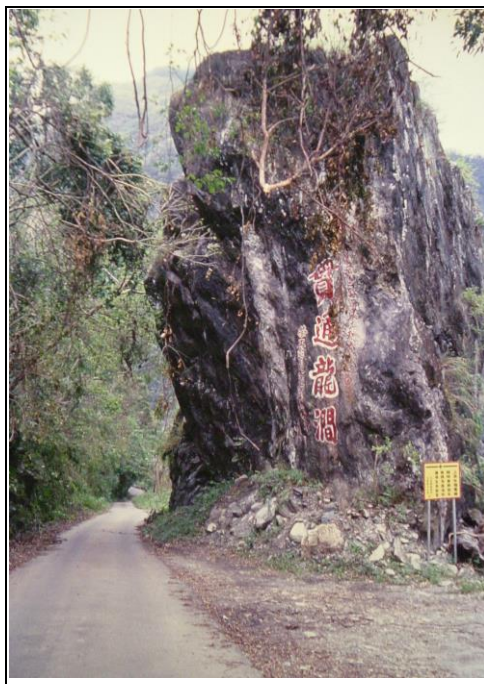
台電龍澗發電廠鐵拱橋



台電銅門發電廠



龍澗發電廠建設工程竣工紀念碑



榮工處修路施工後提字紀念

第一節 道路沿線的地質狀況

本計畫調查自銅門村至龍澗之間的區域沿路之地質岩相構造現況。木瓜溪河谷沿岸自銅門開始溯流而上，除河谷兩岸外，標高迅速驟升至五百公尺至一千公尺，形成陡峻之山嶺。木瓜溪自龍澗流向東南，於初英注入花蓮溪。溪谷尚稱寬闊，龍澗附近寬約一百公尺，至銅門以下則寬至五百公尺以上。因此溪有龍澗發電廠及銅門發電廠，須截水發電，故平時水量稀少，僅在見返隧道及楊清橋處有較深潭水。然遇雨則溪水暴漲，易釀土石坍方災害。

在大地構造方面，此區域包含大南澳片岩之太魯閣帶與玉里帶（註一）。而變質度則屬綠色片岩相。地質學者陳維民對銅門地區大南澳片岩之岩相構造的研究成果中，提到前人學者劉聰桂由綠色片岩之岩石組織觀察，認為此區域至少受過兩次的變質作用，且最後一期達到綠色片岩相黑雲母帶之變質程度（註二）。在地層上，大南澳片岩因化石稀少且構造複雜，分層甚為困難（註三），陳維民君經構造分析，提出其成果：

由岩石褶皺軸面與劈理的重疊關係及變質組織的研究，顯示本地區至少遭受過三次的褶皺作用並伴隨有軸面劈理生成。

基於本區之岩性分佈及構造學研究，將本區由下而上分成A、B、C、D、E共五個岩石地層單位（如圖3-1）。A層以塊狀大理岩為主，B層以石英岩（變質燧石）及綠色片岩（包括綠泥片岩、綠簾石鈉長石片岩等）為主，C層以石英大理岩、大理岩為主，偶亦有綠



溪谷地質岩相



溪谷景色

泥片岩及石英雲母片岩夾於其內。其上部石英雲母片岩逐漸發達而與石英大理岩成互層出現，D層主要以石英雲母片岩、雲母石英岩、千枚岩為主，偶而夾綠泥片岩及變質基性岩。變質基性岩多分布於本層下部，E層主要以雲母石英岩（變質砂岩）為主。石英雲母片岩、石英千枚岩、千枚岩其次，偶亦夾綠泥片岩。（註四）

圖 3-1 大南澳片岩之岩相分布

(資料來源：陳維民，1985〈花蓮銅門地區大南澳片岩之岩相構造學研究〉台大地質學研究所，碩士論文)

第二節 道路沿線的溪谷土石流災害

近幾年來，台灣地區每逢颱風侵台時，夾帶的豪雨總給各河流或山坡地區形成土石流、淹水氾濫或土石崩塌的災害。又台灣地處地震頻繁區，地震後使山坡地土石擾動鬆軟，一下豪雨的沖刷下，大量的土石即鬆散和水泥漿而瀉流，對河岸居民的生命財產形成嚴重的威脅。在去年（民國八十九年）七月八日登陸侵入花蓮的啟德颱風及八月二十二日直撲花東地區的碧利斯颱風，即給花東地區帶來重創，強風將山區林木吹折或折腰拔起，山坡土石崩塌，木瓜溪流下游直接受影響的銅門村民早已因民國七十九年的風災教訓而遷離低窪地區，然沿溪谷的橫斷道路則山壁土石坍塌，將原已崩塌而不易修通的道路，又造成數處邊坡坍塌，土石淹覆而受阻，依據踏勘時訪問現場修路工程人員及台電電廠的駐廠員工，皆表示此接連能高越嶺古道通往南投霧社的道路沿線，經常不定時各處會有崩塌意外，在台灣全島縱貫鐵路連通後，鮮有民眾自此路來回花蓮、南投間，早已不具交通要道功能，現僅為台電電廠人員、機具材料運送使用，或偶有登山活動的路徑使用。而在本計畫執行調查與路線實地測量期間，於十一月一日遇象神颱風沿花東海岸邊北上掃過，造成銅門往龍澗八公里處，即接近龍澗電廠兩公里附近道路邊坡坍塌，土石堆阻通路。由此調查工作經驗與現地調查訪問結果，確實可推估幾點結論：1、道路闢築之困難與危險，2、天然災害對道路的影響甚鉅，3、現今已失去交通要道功能，鮮少人經過，使自然的景觀生態得以保持完好。



邊坡土石崩塌情形

地質學家張石角將土石流的型態，由其發生機制而言分為兩大類：1、山谷型土石流：為堆積在溝谷中之深厚未壓密土石，被豪雨帶來之強大逕流與沖蝕作用所引起。2、地滑型土石流：發生於山坡由土崩或地滑（弧型或平面型地滑）產生，滑動面位於風化層內或風化層下淺處（註五）。由上述之分類來觀察此沿木瓜溪谷關築之道路現況，發生土石崩塌狀態兩者兼有，在道路邊側的邊坡土石崩塌為地滑型土石流，而溪谷內及河岸崩塌則多為山谷型土石流。而在地質學的現有研究成果綜合而言，影響土石流發生的因素一般包括有水文條件、地形條件、地質條件、堆積材料之粒徑分布及堆積材料之力學特

性箋註六。又一般而言，發生土石流之基本條件有：1、特殊的地形，大約在坡度 50° 以上的坡地；2、豐富的地質材料來源，主要為溝谷中堆積地質材料或由溝谷兩側谷壁之地質材料所提供；3、充沛的水份供給，通常為暴雨或融雪所提供。當堆積或崩落之地質材料與水作用達到飽和後產生破壞，形成土石流，沿邊坡或溝谷冲刷而下註七。由以上的諸項土石流形成要素條件，再比對本計畫研究之橫斷道路沿線，路緣邊坡皆為大於 50° ，地質材料為片岩變質岩，又曾有民國七十九年六月二十二日的歐菲莉颱風帶來豪雨形成重大傷亡及房屋毀災難，平時亦多有土石崩塌事件，可知此路段公路並不穩定安全。在王幼行君對花蓮銅門村土石流研究報告中明確指出此木瓜溪河谷區域的地質構造與土石流發生之關連，其提出溪流兩岸的土石不穩定狀態，引發成為土石流發生之因素為豐富的土石材料，大量的水份供給及溪谷坡度陡峭與沿岸不良的植生狀況等四項註八，此研究結果即印證此木瓜溪沿岸的土石流發生潛藏危機。所以沿著溪流河階地陡坡所築道路在此自然的地質與土石構造型態下，受其災害之影響極大，雖然現今已不具交通要道價值，卻總是經常道路路基崩塌或遭邊坡崩落土石掩蓋而中斷，以致於目前台電公司為了電廠物資及人員進出安全，而自行在易崩塌處築設鋼筋混凝土護廊，將道路邊坡壁面及上方完全灌漿封住，抵擋山上落石，成為特殊的人工通道，尤令人想起先人闢路之艱難與路況的險峻。

第二節 沿路之自然景觀

由於橫斷道路現今已不具聯絡東西岸重要的交通運輸地位，且有落石坍方的事故，又在東部鐵路與西部幹線連通後，多年來鮮有民眾以此為交通幹道，僅有台電公司電廠設置的需要而長期維護銅門至磐石間的道路順暢。人煙的罕至，給了自然生態不受人工污染破壞的機會，除了前節所述的地質風貌外，亦讓溪谷與深山林地的動植物自然的發展，與溪谷蜿蜒的流水深潭，形成一幅天然山水的美好景象，致身其境尤令人忘記塵世的浮躁與獲至心靈上的舒坦。

木瓜溪流域位在花蓮縣秀林鄉行政區內，秀林鄉位全縣北端最大的一個鄉，面積一千六百四十二平方公里，全縣面積的三分之一強。境內幾乎全為聳峻的山脈，蘊藏豐富的自然資源（註九）與風光秀麗的山水景色。秀林鄉至古以來，多為泰雅族人的生活區，鄉境內有著名的立霧溪為主流的太魯閣國家公園及蜿蜒曲長的木瓜溪，及沿著溪岸早期狩獵通行的古道，留下不少原住民生活的史蹟與早期漢人及日本據台時期拓墾的遺跡，除了自然山水，稀有動植物景觀外，增添許多的人文色彩。

橫斷道路即是一般人所慣稱的「能高古道」，沿著木瓜溪溯流而上，蜿蜒走群山峻嶺間，山澗峽谷潭水相間，陂陡多姿，林壑之美，可與太魯閣峽相埒。蓋太魯閣峽以雄渾瑰奇勝，能高道以明媚幽靜勝。（註十）

能高道東起秀林鄉銅門村，西迄南投縣之霧社，全長九十公里，

花蓮占四十八公里又七百八十公尺，均為峽仄人行道。民國二十九年，改築公路，稱能高道，三十四年東段修至桐里，西段修至尾上，是年九月大颱風，既成之路及以前人行道全毀。民國四十年，台灣電力公司架設東西輸電線，利用舊基，略加繕治，而改以銅門為起點，縮短八公里餘，花蓮占四十四公里又五百餘公尺。四十六年新建龍澗發電廠，將銅門龍澗間道路拓寬通車輛，龍澗以西仍仄徑崎嶇，僅通行人）註十一（。能高道的山林溪壑之美，民國三十八年，花蓮縣志編纂委員會成立時，主任委員駱香林先生即將此道的途中瀑布水景訂為花蓮八景之一。此著名的花蓮八景為「大魯合流」、「八螺疊翠」、「築港歸帆」、「澄潭躍鯉」、「能高飛瀑」、「紅葉尋蹊」、「秀姑漱玉」、「安通濯暖」。駱先生曾有文記其始末云：花蓮山水自佳，而大魯閣獨蜚聲國際，能高之雄奇，秀姑巒溪之幽邃，與鯉魚潭、八螺等，皆在所必傳，當事者不能憚其煩矣）註十二（。另外，針對「能高飛瀑」之山水景色文獻記載亦有數則，如民國六十九年如花蓮縣文獻委員會出版的《花蓮的文物與風光》即讚曰：道中瀑瀧殊多，得雨尤者，大者如匹練高掛，細者若銀絲一縷。花蓮八景中的「能高飛瀑」，乃為眾瀑中之佼佼者，而天長斷崖之險，連嶺雲海之奇，亦為遊者所樂道，註十三（。

又依駱香林先生之描述則為）註十四（。自花蓮而初英，而銅門，瀧見，桐里，以至東能高，凡六十有五華里，而縣界盡矣，民國十九年日人攻霧社，自東抄圍，始成是路，霧社既平，改為民眾遊觀，山岳之美，直雨大魯伯仲焉，瀑在烏帽桐里間，高二百於尺，日人呼為

無源，謂不見其源之所自出。其上下左右，無非丹楓。秋冬之際，萬木酣醉之色，恐小杜霜葉紅於二月花，猶未盡其勝耳。

另有三篇能高飛瀑景色的記載文獻為）註十五（

能高瀑布

溥心畬

白波下崇山。倒影搖松竹。奔流散煙霏。迴風灑陵谷。雨氣半成虹。流光照溪曲。稅駕邁孤往。於焉心自足。

能高飛瀑

王彥

何年天上泉。掛向萬仞壁。潭為眾壑雷。散坐天下澤。伊余山水人。神遊信所適。笑踏青芙蓉。坐看白銀闕。隨風散珠璣。映日拖全碧。色相偶然殊。心源終古白。誰云氣質寒。花實四時得。沾灑不辭勞。去住非所擇。莫把能高山。喚作飛瀑窟。願化為電流。人間照昏黑。願化為甘糜。貧勞得飽食。不然順自然。空山弄明月。

能高飛瀑

前人

風驚飛瀑響。煙冷樹森森。灑落天人際。真源不可尋。

從上述的道路沿途風光的現況與文獻記載說明，可瞭解此道路在花蓮地景風貌特色佔有非常重要的角色，也是當地引以為傲的八景之一。然今日的現況，卻因路況的安全性不佳與東部旅遊觀光路線上的未串連，復以不在為台灣東西通連的交通要道，逐漸失去其景色亮眼，為人注目的地位，除了少數登山遊客造訪外，早已成為太魯閣國家公園與秀姑巒溪泛舟旅遊的引人色彩所掩蓋，又稱為「夫婦瀧」的



能高瀑布景色

「能高飛瀑」漸漸少有人再提及，甚至隨機探訪花蓮年青一代，鮮有人知道此地是文獻記載花蓮八景之一的美景勝地。

《第三章註釋》

註一：參考 Yen, T.P. (1963). The metamorphic belts within the Tananao schist terrain of Taiwan. Proc. Geol. Soc. China. 頁6、72-74。

註二：參考陳維民，1985年，〈花蓮銅門地區大南澳片岩之岩相構造學研究〉，臺大地質研究所碩士論文，頁4。

註三：同註一，頁5。

註四：同註一，頁59-60。

註五：參考張石角，1983年，〈台灣之土石流災害〉《洪水與泥沙災害學術研討會論文摘要彙集》，頁27-29。

註六：參考陳琨銘，1994年，〈花蓮木瓜溪沿岸土石流災害之工程地質特性〉，臺大地質研究所碩士論文，頁5。

註七：同註六，頁1-2。

註八：參考王幼行，1994年，〈土石流發生機制之研究〉，臺大土木研究所碩士論文，頁22。

註九：參考花蓮縣政府，1994年，《續修花蓮縣志》，卷五勝蹟，頁293。

註十：參考花蓮縣文獻委員會，1980年，《花蓮的文物與風光》，頁89。

註十一：同註九，頁176。

註十二：同註九，頁170。

註十三：同註十，頁90。

註十四：同註九，頁176。

註十五・同註九 頁176。

第四章 修護計畫

第一節 修護原則

壹、一般原則

依文化資產保存法第三十條「古蹟應保存原有形貌，不得變更，如因故損毀應依照原有形貌及文化風貌修復，並得依其性質，報經古蹟主管機關許可後，採取不同之保存、維護或再利用方式。」

古蹟之發掘、修復、再利用，應由各管理維護機關構提出計畫，報經古蹟主管機關許可後使得為之。前項修復計畫之提出，必要時得採用現代科技與工法，以增加其防震、防災、防蛀等機能。」（于八十九年二月九日增訂）

古蹟建築皆經長時間的演變而成現有形貌，過程中常因主觀的需求功能轉換或客觀的社會變遷影響而有所增改。這些活在古蹟裡的歷史人文活動，皆蘊涵著具獨特代表性的風格與特色，因此「原有形貌」的意義對每個古蹟而言，均應視其特色或演進過程而各有不同，在斷代的定位上也應視其各部位的現況，並經多方研判後再予決定註一）。

就一般破壞現況分析顯示，因自然力造成的破壞應不具有特殊保存價值，若能考證其原貌則儘可能的予以修復或說明其現況。人為的改築則包含複雜的時代意義，必須就其改變原因加以慎密的探討。再決定其修復與否，在研擬進一步的修復對策前，應先對古蹟作以下兩

項檢討的工作：

一、已改變原貌者鑑定其原貌，對近年來修復或破壞的部份儘可能予以恢復，而對無法考據的現況，不作猜測性的修改或重建。

二、仍維持原貌者，視其材質破壞情況，分別施以不同程度的保存，使不再繼續遭受破壞，並注意不做無謂的修復。

當以上二項工作確立後，則依文化資產保存法施行細則第四十六條之規定：「古蹟維護，應以下列原則為之，」

- 1、保存原有之色彩、形貌。
- 2、採用原有或相近之材料。
- 3、使用傳統之技術及方法。
- 4、非有必須不得解體重建。」

八十九年二月九日增訂第二十九條之一規定：「古蹟之管理維護係指左列事項：

- 一、使用與再利用經營管理。
- 二、防盜、防災、保險。
- 三、日常維護。
- 四、定期維修。



記念碑現址及周邊環境現況

貳、橫斷道路開鑿記念碑的修護原則

五、緊急計畫之設定。

六、其他古蹟管理維護事項。

碑、碣或摩崖石刻一般均以露天鑄刻於石材上，使人明顯得以觀看的方式呈現，其修護原則與一般的古蹟建築自有所差異。以此古蹟的鑄刻立石現貌而言，依前述之法令檢討所擬原則，建議本古蹟修護原則如下：

一、保存原有之色彩、形貌：

此古蹟現有兩座立石，現況依原貌保存完整。然其現有塊石基座，依現場居民的訪談結果，長久以來即為此原貌，並無任何變動。唯「殉職者之碑」原位址在現位置的路對面大刺桐樹下、西寧寺舊址旁，寺方將其移至現址，砌築混凝土貼紅丁掛磚之桌案而座立，將兩石併立為人供奉。雖然「殉職者之碑」移立於「橫斷道路開鑿記念碑」之前併立，但完全未損古蹟本體的原貌狀態，且此古蹟及附近周圍環境在訪查期間，並無探訪尋獲紀錄文獻及老照片，無法確知原兩石隔路對望的原始景象，及「殉職者之碑」原座立形貌。故乃以採用維持現貌狀態為原則。

一一、石材保存：

記念碑左側與民家佈置的庭園相鄰

記念碑臨接的道路

古蹟的石材本體 大抵上材質保存十分良好 其有部份原因乃是西寧寺寺方以鐵皮屋棚將其妥為蔽護有關 使碑石免於遭受日曬雨淋的破壞 且亦減低風蝕風化等危害。然雖如此 年代長久的石材亦會受大自然的風化及潮濕氣候的影響 仍有輕微的表面風化及菌類危害現象, 需要採用進一步的現代科學防治方法及材料作清理與保護。

三、環境保存：

古蹟本體的維護外, 周邊環境的保存也是極為重要的工作, 以彰顯文化資產的保存價值。現況腹地面臨現有道路 背後緊連台電初英發電廠的高牆 唯面路的左側接連民家陳設佈置的庭園 臨路邊植大樹與路對向的大刺桐樹相映 形成路上的綠蔭 正好在道路彎處形成框籬美景。所以 在此古蹟周邊鄰近環境腹地不大 但卻綠蔭、老樹圍覆 加上前方兩層樓高的仿古建筑西寧寺 相連結成良好的休閒環境 應予妥善作景觀上的保存維護管制。

另外 在考慮古蹟歷史風貌的整體保存原則下, 應使現有碑址與其記載開闢之道路間 進行整體的規劃措施。

四、設施維護：

本古蹟為鑄刻碑石 材質為屬於大自然的轉化 為保育其自然的整體形貌風格 在人為的設施添加物應朝向與自然風貌結合的模式處理 勿以太突兀的現代材料製造人工設施為宜 故現有的鐵皮屋棚



木瓜溪溪谷及道路混凝土護廊

參、橫斷道路現況的修護原則

雖具保護古蹟的實質功能，然其材質與自然環境風貌差異甚大，應予改築為仿古形貌或自然材質的「碑亭」或較適切的披護構造為佳。

道路為提供人隨時通達與聯繫的使用功能，為因應迅速暢通、安全與舒適，往往為了使用目的的需要而隨時更動，又人車長期使用下，難免造成道路損害，也會有定期維護及特別的損害維修進行。此橫斷道路現今主要功能僅具台電公司的電廠物資及人員運送的功能，除了偶有登山健行遊客外，鮮有人往來，且自銅門村進入起始點即為法定的山地管制區，必須經申請同意方可進入，使道路人為損害機率降至最低，幾乎發生過的坍方與土石崩塌危害，皆為大自然天候或地震所引發，目前道路維護經常是台電公司自行應電廠之需要而不定期維修。日據時期開鑿道路的痕跡早已成為現代的柏油路面及邊坡混凝土護廊取代，雖然能高古道路線依舊完整，但「橫斷道路開鑿紀念碑」碑當時所紀念的關築道路路表型態已完全難窺得其原貌，所以依照文化資產保存法施行細則第四十六條所規定的保存原有之色彩、形貌的古蹟維護原則，實際上已難復原，在現今道路使用上的功能或意義而言，也無改變現貌的必要，加上沿木瓜溪而築的道路，時有坍方與土石流天然災害現象，建議保持現況為最佳上策，勿進行非必要的發展開發，以免危及道路的土石穩定與進出人員的安全。至於未來的人員進出管制，則以現行人山管制法令的規範沿用為原則。

紀念碑為民眾所祭祀，設有香爐、香紙、儲物櫃等設施。紀念碑置於鐵皮棚架內，碑體與棚架風貌差異甚大。

第二節 修護建議

壹、古蹟構造本體部分

紀念碑石構造完整，表面略有附著地衣苔蘚，建議以四基胺化合物去除即可。石材刷塗矽酸脂類的Siloxanes塗料加固，並可防止水分進入。紀念碑四周地坪雜草及雜物清除、環境整理。而石碑均在遮蔽棚內，風化情形不嚴重，另目前國內正對石質文物進行保存科學研究，成果尚未有明顯結論，除了解決附著地衣苔蘚外，擬暫不考慮進行任何外加保護處理事宜，以免傷及古蹟本體。

現有紀念碑遮蔽的鐵皮屋棚，與自然環境風貌及古蹟本體石構造材質差異甚大，為考量整體風貌，應拆除鐵皮屋架，改採加強磚造，兩坡屋面拜亭，亭前及左右側鏤空形式，以使紀念碑醒目可見，凸顯古蹟本體的風貌。

至於古蹟本體座落位置的土地權屬現況為道路用地，雖然位址由現有道路向路外緣據一約正方二十平方米的完整地坪，且經與管理維護單位公路局花蓮工務段查證，目前並無道路變更或拓寬計畫，故短期不受道路建設問題的影響，為保持古蹟的完整與歷史意義，應就現有位址進行最佳的維護措施，現在及未來皆不宜因交通建設而移動古蹟本體現貌。但為使古蹟維護管理上的完整起見，此古蹟應將土地權屬管理明確劃歸古蹟主管機關為宜，建議將此古蹟座落方正的土地區塊，進行土地分割，變更其「道路」的使用地目為其他洽當之地目。



碑座以砌石為基座

在未來如果花蓮縣的都市計劃納入此區域範圍時，再將其劃定古蹟保存區的土地使用，以達古蹟管理上的功效。

兩座紀念碑碑座部分，「橫斷道路開鑿記念」碑的基座為原建時所砌築的卵石粗面狀的塊石，堆疊有秩，護立碑石，與古蹟本體間的構造材料質感結合一體。併立的「殉職者之碑」則為後移至此，原立碑之基座狀態已無可考。現況為西寧寺寺方自行出資砌築人工方整貼紅面磚之基座，狀如一般的祭台供桌，形式與記念碑的自然質樸的形態格格不入。建議將現有貼紅面磚敲除，改貼與碑石相近石材貼面，使其基座的表面質感與古蹟本體相襯。

貳、古蹟現有附屬設施部分

古蹟現有鐵皮屋棚蔽護，其改善建議已於前文提出。另旁有供人祭祀使用的置物櫃及燒紙錢之金亭，置物櫃為鋁料製成，材質尚屬新而完好，現有金亭為鐵製品亦狀況良好，然其材質與古蹟本體之古樸風貌截然不同，差異太大，應與碑亭一併進行符合材質風貌的適當之設計。在新設計之材質上應以結合地方自然景觀風貌為前題下，建議碑亭以四坡水約六公尺見方，牆體四面儘量敞開之建築形式。且應一併設計與古蹟風貌及碑亭形式鄉配合之燈具夜間照明措施。

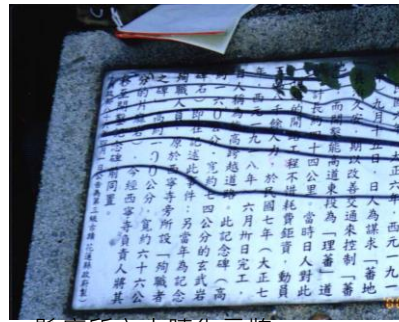
古蹟前座立一石製刻字「古蹟告示牌」，為縣府主管機關所設，狀況良好，亦一併保留。與現有鉛櫃及金亭等附屬設施採現況現狀保存模式，除了建議在現有告示牆旁設立一簡樸形式的古蹟紀念開鑿過程歷史與橫斷道路路線簡介的解說牌示外，不再添加其它器具設施。



古蹟現址左側之私人住宅庭院



古蹟現址左側之私人住宅庭院



縣府所立古蹟告示牌

參、周邊環境部分

古蹟臨道路正處於道路轉彎角附近，此路車流量小，路過車行速度通常快速，經地方居民訪談得知，在此轉彎處偶有車禍發生，所以為使臨道路座立的石碑古蹟的安全考量，適當的安全防護措施有其必要，建議在古蹟前臨道路路緣裝設防護石柱，已防車行撞入古蹟周邊區域，危害古蹟安全。

古蹟現址後方的台電初英發電廠及民宅建物，對古蹟本體並無危害或是視覺不良之影響，且未來亦無擴建或新建建物發展之計畫，不需進行改善處理措施。惟周邊鄰地的樹籬雜亂部分及地面雜草，應於整理清除，且建議鄰地民宅所屬庭院樹籬能改植整齊的灌木圍籬，不但配合內院原有石桌椅盆栽的庭園風貌，亦與古蹟結合為整體的景觀。庭園臨道路緣矗立一株綠蔭大樹，與路對向的大刺桐樹相呼應，拱圍成道路的醒目樹蔭，也成為遠處標示古蹟位置的最佳地標，加上仿古的西寧寺建物形貌，將可自成一個具古蹟文化風貌的景緻優雅區，亦可成為至鯉魚潭風景區路過遊客停留景點。所以，除了植栽的整理之外，建議將兩株大樹進行防蟲保護措施，並加以妥善修剪，增強植栽的健康狀態，維護整體景觀環境。

肆、建議擴大整體保存範圍，劃定保存區

本古蹟之歷史意義不僅表達了開闢道路的艱辛，且與日人在花蓮進行的移民政策相關措施關係密切。除了道路開闢外，為使日人東部移民順利開墾新居地，即闢築了銅門發電廠，以及灌溉農地的吉野圳

設施。在本計畫研究期間，獲得地方人士之協助，註記發現已遭樹

「吉野圳取入口」碑

(資料來源：張倪昭葦夫婦提供)

叢雜草掩覆的木瓜溪榕樹社區邊緣山林小徑，往廢棄吊橋橋墩基座下行，即見日據時所築吉野圳的水源取水入口措施，且現存有斷裂傾倒之鋼筋混凝土記念柱一座，上有陰刻文字「吉野圳取入口」及「昭和七年六月竣工」等字。此吉野圳取入口設施與銅門發電廠，直接說明了日據時期日人的移民政策執行具體措施，結合本研究案之「橫斷道路開鑿記念」碑，為花蓮地區留下日據時期完整的史實，深具歷史價值。在整體歷史風貌保存觀點上而言，應立即進行後續的保存規劃工作，將銅門發電廠及吉野圳取入口設施一併納入古蹟保存維護事宜，且考量沿路木瓜溪畔的自然景觀與銅門、榕樹地區原住民部落，進行整體的保存規劃。現址將由座落空間狹小的古蹟範圍，擴大為全面的整體保存，使之更具古蹟「活化」功能與歷史文化價值。此範圍涵蓋廣闊，涉及水源管制與道路管理及發電廠主管機構，應邀各單位共同協商處理事宜。

記念碑旁設置鋁櫃供置物使用



第三節 修護經費概算

本案修復所需費用預估為新台幣三二五萬元，其概算如左：

表 4-1 修護經費概算表

《第四章註釋》

註一：參考中國工商專校 1996，《金門縣第一級古蹟虛江嘯臥碣群調查研究》，頁 38。

註一：由吉安當地居民張倪昭華夫婦帶領，於民國九十年八月四日踏勘其所發現目前已斷裂之「吉野圳取入口」碑。

	6		5		4	3	2	1	項次
總計	工程管理費	合計	稅捐利潤管理費	小計	解說牌示	古蹟遮棚拆除重作	環境美化	假設工程	內容
一二五	二五	二〇〇	三〇	一七〇	一〇	一二〇	三〇	一〇	費用
	含設計監造費百分之八·五		約百分之十八			與古蹟本體及環境配合	含雜物清理		說明

單位：新台幣萬元

表一 臺灣中部古道今昔比較表

地 區	次序	古 道 名 稱	起 訖		步 行 肇 始	維 護	現 代 公 路、別 稱	現 況
泰雅 布 分 區	1	北坑溪道路	曙鞍部	東 勢	民國十三年(1924)	△		健行道路
	2	大甲溪道路	久良栖	梨 山	民國十一年(1922)	△	中橫公路西段	可通汽車
	3	合歡越嶺道	霧 社	太魯閣	道、咸年間	△	中橫霧社支線、東段	可通汽車
	4	能高越嶺道	霧 社	銅 門	道、咸年間	✓	(東、西總)	登山步道
	5	八幡嶺越嶺道	東 勢	埔 里	道、咸年間	△	21 號公路	可通汽車
邵 族	6	水沙連山道	集 集 龜仔頭	埔 里	同、光年間	△	14、21 號省道	可通汽車
布農 分 區	7	郡大溪山道	曲 冰	八通關	同、光年間	×	武界、卓社、郡大林道	登山步道
	8	丹大越嶺道	集 集	瑞 穗	光緒十二年(1886)	×	(集集拔仔庄道路)	久無人行
	9	八通關古道	林圯埔	璞石閣	光緒一年(1875)	×	(番界中路、(吳天大路)	久無人行
	10	八通關越嶺道	東 埔	玉 里	民國八年(1919)	✓		登山步道

表二 臺灣南部古道今昔比較表

地 區	次序	古 道 名 稱	起 訖		步 行 肇 始	維 護	現 代 公 路、別 稱	現 況
曹 族	1	玉山古道	阿里山	八通關	民國十五年(1926)	✓	(新高古道)	登山步道
平埔族	2	鐵線橋古道	諸羅山	府城	康熙年間	×	(嘉南道路、1 號省道)	可通汽車
布農族	3	關山越嶺道	六 龜	新武路	民國十六年(1927)	△	南橫公路	可通汽車
	4	內本鹿越嶺道	六 龜	鹿野	民國十三年(1924)	×		久無人行
魯凱族	5	知本越嶺道	三地門	知本	民國十六年(1927)	△	(鬼湖越嶺道)	登山步道
排灣族	6	卑南道路	萬巒	卑南	同治三年(1874)	×	南迴公路、(南路)	可通汽車

卑南族	7	浸水營山道	枋寮	大武	民國六年(1917)	×		久無人行
-----	---	-------	----	----	------------	---	--	------

附錄一

表一 臺灣北部古道今昔比較表

地 區	次序	古 道 名 稱	起 訖		步 行 肇 始	維 護	現 代 公 路、別 稱	現 況
平埔族	1	淡蘭古道	暖暖	頭城	乾、嘉年間	△	東北角濱海公路	健行步道
	2	北宜山道	新店	宜蘭	道光年間	△	北宜公路	可通汽車
泰雅 分布區	3	福巴越嶺道	福山	巴陵	光緒年間	✓		登山步道
	4	桶後越嶺道	烏來	礁溪	光緒年間	△		登山步道
	5	哈盆越嶺道	烏來	雙連碑	光緒十三年(1887)	△	(雙連坡越嶺道)	登山步道
	6	角板山道路	大溪	三星	光緒十二年(1886)	△	北橫公路	可通汽車
	7	匹亞南山道	霧社	宜蘭	道、咸年間	×	力行產道、中橫宜蘭線	可通汽車
	8	比亞豪山道	四季	南澳	光緒年間	×		久無人行
	9	斯馬庫斯山道	棲蘭	秀巒	光緒年間	△		登山步道
平埔族	10	龜崙嶺古道	中壢	新莊	乾隆十六年(1751)	×	1 號省道	可通汽車
	11	鹿場連越嶺道	五峰	大湖	光緒年間	△	觀霧林道、石鹿道路	健行步道

表四 臺灣東部古道今昔比較表

地 區	次序	古 道 名 稱	起 訖		步 行 肇 始	維 護	現 代 公 路、別 稱	現 況
泰雅族	1	蘇花道路	蘇澳	花蓮	同治二三年(1874)	△	蘇花公路北段	可通汽車

阿 美 族	2	磯崎越嶺道	磯崎	富田村	光緒四年(1878)	△		健行步道
	3	奇美古道	瑞穗	大港口	同光年間	△	(奇密古道)	可通汽車
	4	安通越嶺道	璞石閣	成廣澳	光緒元年(1875)	△	(紅酢越道路)	健行步道
布 農 族	5	北絲蘭越嶺道	延平	桃源	約民國一四年 (1925)	×		登山步道

國家圖書館出版品預行編目資料

花蓮縣第三級古蹟吉安橫斷道路開鑿記念碑調查研究
閻亞寧主持；張震鐘研究

第一版。—台北市：中國技術學院，民 90
面； 21*29.7 公分

含參考書目

ISBN 957-97631-7-8

1.花蓮—記念碑 2.花蓮--古蹟

花蓮縣第三級古蹟吉安橫斷道路開鑿記念碑調查研究

九十年十月出版(第一版)

經費補助單位：內政部

委託單位：花蓮縣政府

研究出版：中國技術學院

台北市興隆路三段 56 號

校長：周文賢

建築系主任：周鼎金

主持人：閻亞寧

研究員：張震鐘

參與人員：周世璋、林敏哲、陳昶良、譚以德、楊松裕、林立驄、
施弘晉、蕭添進、詹添全、李景亮、張湘揚、涂堯威、
陳慶銘、簡福錚、吳東昇、陳鼎周、黃郁榮、陳子淳、
張學誠、蕭清江、楊立明、黃天浩、孫啟榕、蘇毓德、
翁國華、張偉斌、蔡得時、呂孟儒、彭喜豪、黃漢雄、
鄭鴻銘、陳致和、游璧菁、吳韻吾、陳建豐、文 芸

研究助理：蕭萬騰、翁暉雅、彭祺翰、潘泰江、詹靜怡、鄭欽方、
翁嘉琪、黃朝宏、陳宏岳、邱奕裕、林誌隆

版權所有，未經同意請勿任意引用

ISBN 957-97631-7-8(平裝)