

清代北路(蘇花古道)

調查研究報告

計劃主持人：楊南郡

協同主持人：鄭安晞

協同調查人：王素娥 吳永華

陳永龍 唐先恆

林學聖 賴明佑

金尚德 吳秀緞

中華民國八十九年十二月三十一日

目 錄

第一章 前言	1
第二章 蘇花古道開鑿沿革史	3
第三章 日治時期的蘇花古道	16
第四章 臨海道路時代的來臨	23
第五章 蘇花古道各段現況	27
第六章 本研究建議事項	34
附錄一 踏查與訪談紀錄	38
附錄二 參考書目	68
附錄三 蘇花古道路線圖	73
蘇花古道(蘇澳—大南澳段)	74
蘇花古道(大南澳—大濁水段)	75
蘇花古道(大濁水—大清水段)	76
蘇花古道(新城—花蓮段)	77
台東直隸州後山全圖	78
蘇澳花蓮港間臨海道平面圖及縱斷面圖	82
台灣全圖	83

第一章 前言

「蘇花古道」開通於清同治十三年，原稱北路，與中路「八通關古道」、南路「崑崙坳古道」，同為清代「開山撫番」政策下所完成的三條主要道路。道路開通後，同樣因為「番害」嚴重，使用不久即荒廢。

「八通關古道」與「崑崙坳古道」均為翻越中央山脈的東西向步道，楊南郡曾經以二年時間完成實地踏勘，發現此兩條古道所經的處，除淺山地區因拓墾而喪失部分路段外，在崇山峻嶺間的路基遺構，雖經一百多年歲月，依然有跡可尋。

然而，自蘇澳到花蓮，沿著南北向的海岸，開鑿於著名的清水大斷崖的蘇花古道，位在「地震」、「颱風」與「東北季風」等自然災害特別容易侵襲的地方，經過日治時代開闢臨海道路與光復後「蘇花公路」的三度拓寬，以及石礦開採業不斷炸山開路的人為破壞，我們想知道的是，「蘇花古道」究竟還保有多少遺跡？

經過一年半的實地踏查與訪問，證實「蘇花古道」的保存，確實不如「八通關古道」與「崑崙坳古道」。原因之一是當年築路時，在上下坡路段，大部分使用泥級木階，很少採用石階，不出幾年即崩塌腐朽。羅大春《臺灣海防並開山日記》，已預言道路毀損的必然性：

蓋山麓俱墾泥為級，闌以橫木，左右各釘木格，非如石磴堅固。且須盤旋曲折，否則人馬俱難陡上。而砂土性鬆，一遇大雨，山溜直下，泥級即有崩塌之虞。

原因之二是蘇花古道開通後，因原住民的反抗與攻擊，不論是官方或民間往來蘇澳與花蓮港間，都採用安全性較高的海路。很少被利用的古道在倉促開通之後，很快的又因乏人行走而草木繁茂壅塞道路，路基未固也沒有機會被整修完善。這是蘇花古道先天不良之處。而前述的自然侵害與人為破壞，更直接損毀原本脆弱的古道路基。

雖然如此，經過調查隊員在斷崖峭壁溪壑與長滿荆棘灌叢的山麓反覆搜尋，加上原住民與地方人士的協助，總算能把尚存的蘇花古道找出來，其中蘇澳五里亭至猴猴溪源頭約五公里的溪畔古道；烏石鼻岬角舊蘇花公路上方；大濁水溪至卡那剛溪（清代稱為大清水溪）之間五公里多的山路，以及崇德隧道南口至石碇仔（石公溪）長約三公里多的一段古道最為完整，路寬約四尺，凡經斷崖處皆砌有下駁坎，其中一個岩層破碎帶並以石塊平鋪成寬約六尺的平整路面，除此之外還找到三個石階及陶碗殘片與三個日治時代的酒瓶，顯示在臨海道路未開通之前，日本人也曾使用蘇花古道。

在小清水溪北岸（今誤稱為大清水溪），所找到的古道，除了有駁坎、礮堡的殘跡並找到陶甕殘片與清代青花瓷碗殘片。在立亨溪（今誤稱小清水溪）北岸，古道上則有經過整

理的石洞、上下駁坎，以及裝水用的陶甕殘片。而在錦文隧道南口附近，則可見到蘇花古道、「臨海道路」、「蘇花公路」三代道路並存的景觀，可作為史蹟解說的標本。

至於因崩塌而損失的路段，也能利用所找到的少數斷續路跡，描繪出古道的路線。文獻上所記載的各個營哨，也在踏勘同時找到或判定其遺址。

經此調查證實，以往認為日治時代所開闢的臨海道路(今蘇花公路前身)，是沿用清代蘇花古道路線，這種說法是不確實的。除了卡那蘭溪(清代稱為大清水溪)至小清水溪(今誤稱為大清水溪)路段可能重疊外，清代蘇花古道與臨海道路的高差，約有二十到二百公尺之多。可說是完全不同的兩條道路。

作為一條開山撫番道路，蘇花古道誠然是失敗的。然而，作為歷史見證，蘇花古道自有其等同於一級古蹟八通關古道的價值。

同時，古道所經過的高亢地勢，提供展望清水斷崖直入太平洋的絕佳景觀，也成為太魯閣國家公園新的景觀資產之一。

本調查研究計畫完成後，向管轄單位太魯閣國家公園管理處提出數項建議：如擴充現有的清水遊客服務站的功能，以蘇花古道為展示主題，達到史蹟解說教育功能。同時，對於現在已封閉不用的舊蘇花公路(日治時代所開的臨海道路)，建議國家公園管理處整修後開放為景觀步道，讓遊客可就近欣賞清水大斷崖世界級的壯麗景觀。其他建議，諸如：史蹟紀念物的復原、地名誤稱的更正(如小清水溪被誤稱為大清水溪)等等。皆獲得太魯閣國家公園管理處葉世文處長正面的回應。

第二章 蘇花古道開鑿沿革史

一、開山撫番

清康熙二十二年(1684)，清廷從前明遺臣鄭氏手中取下臺灣後，隨即併入大清版圖，然而並未積極介入管理臺灣的內部事務。直到同治十年十月(1871)，原有清藩屬琉球島民六十六名，因遭逢颱風被吹到臺灣，誤入臺灣南部的八瑤灣(今屏東縣滿州鄉海岸)，其中五十四名遭牡丹社(今屏東縣牡丹鄉)「生番」¹(今排灣族)誤殺，僅剩十二人。同治十一年八月(1872)，日本陰謀生事，片面冊封琉球王尚泰為藩王，藉口琉球已屬日本為由，出兵臺灣。同治十二年(1873)，日本派遣許多間諜刺探臺情，足跡遍全臺，並以豬、酒、鹽與布等物，利誘後山「番人」，冀望為其所利用。

同治十三年(1874)三月二十二、二十三日，日本藉口討伐「生番」為由，派兵來臺，於琅嶼(今屏東縣車城射寮港)登陸。清廷有感於事態嚴重，先派總理船政大臣沈葆楨「帶領輪船、兵弁，以巡閱為外，前往臺灣生番一帶查看，不動聲色，相機籌辦」。四月十四日，清廷進一步授權沈葆楨為「欽差辦理臺灣等處海防兼理各國事務大臣」。五月四日，沈葆楨由福建抵臺，處理善後事宜。九月二十二日，中日互換條約三十款，最後，清廷以撫卹難民銀及賠償銀共五十萬兩了結，日方接受並同意於同年十月二十五日自臺撤兵，據南臺灣約七個月之久。

沈葆楨來臺後，首先改革前山的各項積弊，並積極開發後山，曾於同治十三年十一月十五日(1874)於〈請移駐巡撫摺〉中奏請「開山撫番」，方法如下：

今欲開山，則曰屯兵衛、曰刑林木、曰焚草萊、曰通水道、曰定壤則、曰招墾民、曰給牛種、曰立村堡、曰設碉堡、曰致工商、曰設官吏、曰建城郭、曰設郵遞、曰置廨署；此數者孰非開山之後不辦遞者？今欲撫番，則曰選土目、曰查番戶、曰定番業、曰通語言、曰禁仇殺、曰教耕稼、曰修道塗、曰給茶鹽、曰易冠服、曰設番學、曰變風俗²。

沈葆楨更兵分三路，北路由提督羅大春負責，率兵十三營，自噶瑪蘭蘇澳開至奇萊，凡二百零五華里(約118公里)。中路由南澳鎮總兵吳光亮負責，以兩營兵力，自林圯埔(今南投縣竹山鎮)，開抵璞石閣(今花蓮縣玉里鎮)，凡二百六十五華里(約152.6公里)。南路由海防同知袁聞柝負責，共三營兵力，兵分二路，他本人親自率兵從鳳山縣赤山開至卑

¹ 清代稱原住民為「番」，有「生番」、「熟番」、「化番」；日治時代，在「番」字加上「艸」

字頭為「蕃」，即照當時的時空環境以及尊重當時原作，本文仍沿用的。以下所引清代史冊年月均為陰曆。

² 沈葆楨，《福建臺灣奏摺》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959)，文叢第二十九種，頁2。

南，凡一百七十五華里(約100.8公里)，另一路派總兵張其光自鳳山縣射寮開來，會於卑南，總二百一十四華里(約123.2公里)，由此長途跋涉的深入進展，奠定開發後山基礎。

二、蘇花古道開鑿將領

(一)、夏獻綸初始

夏獻綸，號筱濤，江西新建人；同治十二年(1873)四月起擔任臺灣兵備道員，當時海疆多事，駐守臺灣，對於洋務、牡丹社之役助力頗多，多次深入蠻荒，巡視南、北兩路，光緒五年卒於任內¹。

同治十三年(1874)五月二十七日，臺灣兵備道員夏獻綸咸同參將李學祥一營兵力，由臺南府城乘輪船北上，繞過東北，於六月初三日抵達蘇澳。道員夏獻綸從南澳起工，計六月十六日至二十一止，已開路九千七十餘丈，於七月開至東澳，共二十里清里。

同治十三年，沈葆楨奏派陸路提督羅大春赴臺駐紮蘇澳，籌辦「開山撫番」事務，羅大春違旨未到任之前，由夏獻綸代之。羅大春故妻請別調職將移紮，因蘇澳情形吃緊，他仍未就任，清廷下令革職留任。當時羅大春認為：

1. 余既忝提陸路軍事，則泉厦半壁之安危，即余一身所關繫；自宜通籌緩急，以定去留。故奏請暫緩渡臺，以便駕輕就熟，通籌全局。
2. 蘇澳之防，誠不可少。但閩省如蘇澳者不知凡幾，而陸路止一提督，其不能分身明。誠須置身內地通盤規畫，固內地，尚可以兼顧蘇澳；一至蘇澳，則株守海角一隅，渾如井底之蛙，無能為矣。
3. 現創設練營，添募壯勇，以為通省內地根本之圖；事方經營伊始，未便分身²。

六月二十日，羅大春終於由福建泉州秀塗搭「靖遠」來臺，二十二日抵達臺南府城安平。

(二)、羅大春續建

羅大春，字景山，貴州施秉人，生卒日期不詳。行伍出身，曾在太平天國戰爭期間立下不少軍功³。同治十三年三月，日本兵事南臺，二十九日奉上諭，與沈葆楨、李鶴年等

¹ 臺灣省文獻委員會編，《臺灣省通志》(卷七—人物志)(臺北：眾文圖書公司，1960)，頁134。

² 羅大春，《臺灣海防並開山日記》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972)，文叢第三〇八種，頁1-2；及沈葆楨，《提督羅大春請開缺片》，《福建臺灣奏摺》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959)，文叢第二九種，頁74。

³ 羅大春，《臺灣海防並開山日記》，頁1-2；沈葆楨，《提督羅大春請開缺片》，《福建臺灣奏摺》，頁74。

籌辦臺灣防務。

羅氏七月一日離開安平府城，循陸路，於十三日抵達蘇澳。十七日，接辦夏獻綸所移交的臺北防務與「開山撫番」的工作。七月，陸路提督羅大春接任北路開墾工程，從東澳起工。同年十一月，開抵花蓮港北岸，半年之內便已開通「蘇花古道」。

三、道路里程

(一)、清代文獻

陸路提督羅大春命令陳輝煌區分山路與平路，各予以丈量，以便給予工資，亦可定其里數。「自蘇澳至新城，計山路二萬七千丈；又新城以南至花蓮港北，平路九千丈。仿周制以六尺爲一步，三百步一計一百八十丈爲一里。」⁶里程數爲支付工資的依據，故不致有誤。提督羅大春於蘇澳所立的「里程碑」記載，

表一 蘇澳「里程碑」

自蘇澳至東澳二十里	自東澳至大南澳三十里
自大南澳至大濁水三十里	自大濁水至大清水二十五里
自大清水至新城四十五里	自新城至花蓮港北岸五十里
以上自蘇澳至花蓮港北岸計程二百里	
同治十三年陽月福建陸路提督銜中羅大春勒石	

資料來源：「里程碑」⁷

按照碑文上的里程，整理如下：

⁶ 羅大春，《臺灣海防並開山日記》，頁33-34。

⁷ 原碑立於蘇澳冷東旁，現安置於蘇澳晉安宮前廣場左側。

表二 「蘇花古道」重要據點里程表

蘇 澳						
二十里	東 澳					
五十里	三十里	大 南 澳				
八十里	六十里	三十里	大 濁 水			
一百零五里	八十五里	五十五里	二十五里	大 清 水		
一百五十里	一百三十里	一百里	七十里	四十五里	新 城	
二百里	一百八十里	一百五十里	一百二十里	九十五里	五十里	花蓮港

「里程碑」(單位：清里)

若以一華里為0.576公里換算⁸，屬於今宜蘭縣內的路程，計從蘇澳至大濁水為八十里(約46.08公里)。從大濁水至花蓮港有一百二十里(約69.12公里)，全長約115.2公里。

(二)、日治文獻

清代文獻提到「蘇澳至新城間」絕大部分道路都是懸崖峭壁，「自蘇澳以南至得其黎百四十里，峭壁峻嶒，難通輿馬。」⁹因此要想知道道路的真實狀況，須查看以後相關的記載，甚至推敲當時「蘇花古道」的開鑿狀況。

日治時代，首推由日軍臺灣守備混成第一旅團司令部所出版的報告書—《臺灣史料》，明治三十三年(1900)三月，日本據臺第五年印行，此書是道路各據點間最詳細的資料。但部分里程與里程碑記載不符，如新城至花蓮港，里程碑記為五十里，而非三十九里。另外，大濁水海邊至大濁水應為四里而非二十五里，因此此書僅可參考地名及部分里程。

曾沿路看到清兵屯營過的遺跡。至於北路，其路況最險，尤其新城附近大魯閣木

⁸ 楊南郡：《玉山國家公園八通關越嶺古道西段調查研究報告》(1987)本文的附錄(四)，頁185，所編的「報告內所引用文獻的長度換算表」換算而成。

公 里	公 尺	華 里	日 里	日 町	日 間
1	1000	1.736	0.255	9.167	550.03
0.001	1	0.001736	0.000255	0.0092	0.55
0.576	576	1	0.417	5.28	316.8
3.927	3927	6.818	1	36	2160
0.109	109.09	0.189	0.0278	1	60
0.001818	1.818	0.003	0.00046	0.0167	1
華制 1里=180丈=1800尺					
日制 1里=36町=2,160間=12,960尺					
1臺尺=1日尺=0.30303公尺					
1華尺=0.32公尺					
、本表採自楊南郡《八通關古道西段調查報告》，1987年。					

⁹ 夏獻綸，《後山總圖(說略)》，《臺灣輿圖》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959)，文叢第四五種，頁75。

瓜番的兇悍，攻了就退，退了又襲來。因為到底是不可化育的蕃人，所以在這一帶屯駐了計三千零二十人兵力的軍營。不過後來經過二、三年，因為生蕃的襲擊愈加繁甚，所以最後這條道路終於完全被閉塞，如今甚至難以找出其路跡。明治二十九年我第一旅團雖然盡力探險進剿，仍未能達成目的，實在是由於路況險峻，加上兇蕃能據其險峻來狙擊我軍的緣故。

現在把北路中，道路的里程、山河的形狀、屯兵的多少等情形整理如下表，以供參考。

舊道路險夷里程

間	距	距離	平路	山路
蘇澳→五里亭	五里	✓		
五里亭→圳頭園	二里	✓		
圳頭園→東澳嶺腳	八里			✓
東澳嶺腳→東澳	五里	✓		
東澳→驢人嶺腳	五里			✓
驢人嶺腳→小南澳	九里			✓
小南澳→大南澳埤角	十五里	✓		
大南澳埤角→茅藤山嶺腳	十八里	✓		✓
茅藤山嶺腳→大濁水海邊	八里	✓		
大濁水海邊→大濁水	二十五里	✓		
大濁水→大石公	十五里	✓		
大石公→大清水	十里			✓
大清水→小清水	五里			✓
小清水→石碇仔	六里			✓
石碇仔→擺其力	七里			✓
擺其力→新城	八里	✓		
新城→花蓮港	三十九里	✓		
	計二百里			

資料來源：《臺灣史料》

根據《臺灣史料》中所載：

山路合計六十八里，平路共一百三十二里。從大石公到擺其力之間，皆為斷崖海岸絕壁，道路極為險峻。從蘇澳到南澳是一日的行程，從南澳到新城亦約一日的路程[■]。

■ 臺灣守備混成第一旅團司令部編，《臺灣史料》，明治三十三年刊行，威文出版社重印，臺北：威文出版社有限公司，1985，中國方志叢書臺灣地區第一二〇號，頁614-623。

經過整理後，把書中各個據點中的相對里程數，詳表如下：

表三 日治時代蘇花古道里程數(今宜蘭縣段)

蘇澳																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												</
----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

資料來源：《台灣史料》，鄭安麟整理（單位：清室）

表四 日治時代蘇花古道里程數(今花蓮縣段)

大渴水								
十五里	大石公							
二十五里	十里	大清水						
四十里	二十五里	十五里	小清水					
四十六里	三十一里	二十一里	六里	石磴仔				
五十三里	三十八里	二十八里	十三里	七里	羅英力			
六十一里	四十六里	三十六里	二十一里	十五里	八里	新城		
一百里	八十五里	七十五里	六十里	五十四里	四十七里	三十九里	花蓬港	

資料來源：《台灣史料》，鄭安晴整理（單位：清冊）

此書「平路與山路」印刷排版有誤，按照其書中所寫的數目，發現相加後的平路路程整整比內文中的「一百三十二里」多了「十三里」，此數字剛好是「小清水至石碇仔」間與「石碇仔至攬其力」間的里程數總合¹¹。

四、蘇花古道開路的情況

一、路幅與道路工程

爲了瞭解蘇花古道的路幅與路況，可由欽差大臣沈葆楨所奏的：「現已進關修築之道，

¹¹ 煙橋南岸及蘇花古道調查研究小組指出與訂正。

平路以橫寬一丈為準，山蹊以橫寬六尺為準，俾榛莽勿塞，車馬可行」¹²。另一臺灣候補道劉璣所奏〈開山撫番調陳〉中所載：

開路須先視山勢，取過峽低平之處，作為定盤，不拘區直橫斜，祇期行旅通便……倘已開不使人行，儘可另開便路，不貴省工而貴適用。路寬約須六尺，兩旁尤宜疏濬¹³。

以及羅氏《開山日記》載：「十月，馮安國以起造綢樓至九江坑報，王進良亦以募齊礮勇分布為言；擬山路葺治稍平便於輿馬，當親詣丈量」¹⁴與「余因遍諭陳光華、陳輝煌等：乘間修橋梁，通河道，路之寬廣總以可輿、可馬為率」（此時開山已至新城）¹⁵「余亟命以木櫃實沙石為趾，聯巨木櫃上以通行入」。¹⁶

從上述幾段簡文，得知「蘇花古道」在平原(平坦)地帶，以一丈為道路施工標準(一丈為十尺)，山路以六尺為標準，對於兩旁的雜草盡量刈除，以便於輿與馬通過，在幾處主要過溪處間設有木橋，以木櫃內填實沙石為橋墩，其上用巨木連結以利通行。

據明治二十三年(1900)《臺灣史料》中所載：

舊路中的河流：

大濁水為舊道中最大的河川，其急流平時都在大腿以上，下雨時溪水奔流更無法涉過。南澳溪次之，餘為東澳溪、大清水溪、小清水溪、石碇仔、擺其力溪、新城溪等。

舊道中的橋樑：

大濁水橋長十二丈，大南澳橋長八十丈餘，擺其力橋長七丈餘。

舊道的路寬：

平坦處一丈，險處五尺。¹⁷

清代文獻與日治時代《臺灣史料》相較之下，得知日軍來臺後，勘查清蘇花古道的道路情形，當時尚有三座木橋僅存，分別為橫跨於大濁水溪(今和平溪)上的「大濁水橋」，今南澳溪上「大南澳橋」與擺其力溪(今立霧溪)上的「擺其力橋」。但開墾之初，東澳溪、大清水溪與小清水溪等，未必沒有木橋。除了山路路幅稍窄一尺(約30公分)，不太一樣

¹² 王元屏，《甲戌公牘鈔存》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959)，文叢第三九種，頁1-2。

¹³ 劉璣，〈開山撫番調陳〉，《巡臺退思錄》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958)，文叢第二種，頁1。

¹⁴ 羅大春，《臺灣海防並開山日記》，頁32。

¹⁵ 羅大春，《臺灣海防並開山日記》，頁33。

¹⁶ 羅大春，《臺灣海防並開山日記》，頁20。

¹⁷ 臺灣守備區成軍一旅團司令都編，《臺灣史料》，

外，其餘資料大致相同。

(二)、各段路況

「蘇花古道」以縣轄範圍區分「宜蘭縣段」與「花蓮縣段」，其中「宜蘭縣段」路況，係採吳永華所著的《蘇花古道—宜蘭段調查研究報告》的考證，以及本計劃人員田野調查及實地踏查成果加以敘述。

1. 宜蘭段

(1). 蘇澳→東澳段

自蘇澳白米溪到猴猴溪口是平路，從猴猴溪起，古道沿溪東岸上溯，此段由於未被公路破壞，且世居於此的猴猴族曾利用此路段伐木採樟，故路跡較清晰。古道溯猴猴溪至溪源附近，上攀至蘇花公路七公里站，由此沿稜南行。本段已於1994年起，由楊南郡、王素娥及東吳大學學生經過多次實地踏勘，發現古道路基駁坎、石砌古厝，以及與古道交叉的猴猴溪—南方澳越嶺路。

羅氏《開山日記》：「蓋山路俱墜泥為級，闌以橫木，左右各釘木椿，非如石磴堅固。且須盤旋曲折，否則人馬既難陡上；而沙土性鬆一遇大雨，山溜直下，泥級即有明塌之虞」¹⁸

根據實地調查山路確無石階，且木梯經百餘年已經完全腐壞，七公里站之後的路段已被公路破壞幾乎無跡可尋。

(2). 東澳→大南澳段

羅氏《開山日記》：陸之疊嶂叢林，素皆人跡不到，登高以眺東澳之南，陰翳叢密，極目無際。

既而各軍進駐大南澳之北岸。

大南澳木橋成，工匠繼屬而進，生番匿不能出，徑闢草萊十餘里，達馮安國督造前途碉堡。

〈臺北府宜蘭縣分圖〉(光緒五年)有「烏石礮」、「九弓礮」¹⁹指古道通過今日的烏石鼻一帶。

東澳溪北岸有清軍營盤，俗稱「吳仙營角」，吳永華曾與四個大學生將此營盤清理出來並於1994及2000年二度由楊南郡、紀春興與王素娥勘查過，遺址尚存。另，位於東澳溪南岸的營盤遺址「東澳底營」，位於新南澳隧道北口東側。營盤成正方形，其西側有三個石砌礮堡，呈半月形，原本保存良好，唯最近一次調查(2000年)，發現位於蓮霧園內

¹⁸ 羅大春，《臺灣海防並開山日記》，頁21。

¹⁹ 夏獻綸，〈臺北府宜蘭縣分圖〉，《臺灣輿圖》，頁42-43。

的碉堡已被拆毀。

東澳以南，古道從新南澳隧道北口起，向東彎至烏石鼻日警所遺址，再向西彎回隧道南口。北口及南口附近古道已完成調查。古道在公路上方平均約三十公尺高處，路跡不甚明顯，唯斷斷續續有較清晰的路段出現，最長的清晰路段將近有三十公尺長。因久未使用，灌木叢生於路上。

1994年2月、2000年2月，兩度由楊南郡、吳永華及王素娥實地調查。

(3).大南澳→大濁水

(A).「羅提督師次新城碑」：「自大南澳邊海而南……」²⁰

(B).沈葆楨奏：「大南澳兩河違決為四，勇丁方結筏以渡，蘆葦中突出生番狙擊……」

(C).開山日記：

大南澳橋工未竣，依然跬步維艱耳。至前途，所以開闢者具報已抵石屋，石屋者，以石崖如屋而名也。自大南澳至石屋，中皆平坡。縱橫數十里：雖蒼茅荒穢高至丈餘，而山水清映，勃勃有生氣。溪溜成坳，可備旱澇；後日耕種，悉屬膏腴。過石屋十餘里，即濁水溪也。²¹

(D).開山日記：「其駐濁水溪一旅，由小南澳運糧而歸；路過石壁，兇番蜂擁包抄……墜海死者四人……」²²

「路過石壁」與「墜海死者四人」，可見係循臨海山腰石壁廬道而行。

(E).開山日記：「聞大濁水，大南澳生番百十成群，時犯戴芝亭營壘……因思

自大南澳對山之半另闢一徑通大濁水，即可避沿海履險之虞，於計為得。」²³

(F).〈臺東直隸州後山全圖〉有「石岩」、「石龜磯」²⁴。

(G).〈臺北府宜蘭縣分圖〉(光緒五年)有「石岩」、「石公磯」、「石龜磯」²⁵，皆與「石」字有關。

(G).沈葆楨奏：「惟大南澳至大濁水溪一帶。兇番充斥，狙殺行人；因於大南澳山腰

²⁰ 蔣會林，《花蓮縣志稿》(卷十的一名勝古蹟)，花蓮：花蓮縣文獻委員會，1960，頁75。

²¹ 蔣大春，《臺灣海防並開山日記》，頁28。

²² 蔣大春，《臺灣海防並開山日記》，頁36。

²³ 蔣大春，《臺灣海防並開山日記》，頁32。

²⁴ 不著作人，〈臺東直隸州後山全圖〉，《臺灣輿圖》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963)，文叢第185種，頁72。

²⁵ 夏獻綸，〈臺北府宜蘭縣分圖〉，《臺灣輿圖》，頁42-43。

再闢一路，旁通新城。一以避海濱懸崖之險，一以塞兇番歧出之途。」²⁶

總結以上的文獻資料可知：清軍紮營於南澳溪北岸（今朝陽里一帶）。兩度造橋（八月十六日，大南澳木橋成。九月九日起，可能遭颱風侵襲，風雨兼旬，山溪驟漲把橋沖走。），南澳溪下游河谷十分開闊，清軍為避番人攻擊，道路還是儘量靠海而開。

值得注意的是，大南澳溪谷雖寬，卻並沒有寬到十餘里。（台灣史料，舊道險夷里程，記為十八里平路。）而自石屋（台灣史料記為大石公邊）至大濁水溪僅十餘里。（台灣史料記為八里山路到大濁水海邊。大濁水海邊到大濁水，應該還有四里平路，所以總共有十二里。）

以現代的地圖看起來，大南澳到大濁水（今和平）是一段長約十三公里（換算為清里約為二十三里），且非常險峻的山麓。雖然因為密生植物，而使陡峻的坡面看起來不像清水大斷崖那麼可怕，但也絕不是輕輕鬆鬆的平路。

唯一可能的解釋是：一百多年前海濱線，不像現在這樣迫近山腳。（在調查清軍花蓮港大營時，當地耆老證實，近幾十年來海岸線已後退約三公里。）道路完全開在海邊。（據吳永華在南澳訪問耆老也指稱古道在公路下方。）

另一個證據是，日治時代在臨海道路未開之前，蘇花古道的行走記錄：

到大濁水溪北岸的Berefun駐在所。從此北行，走濱海路，又需要通過「親不知子」之險。我沿著警備員的踏踏走砂地，十町處前方有山崩所形成的岩角，大、小兩個大岩石屹立於海濱，需迴繞過去。

親不知子之險應是指石屋到大濁水海邊（觀音至谷風）的一段。

2. 花蓮段

相較於宜蘭段的土山崎嶇*草木繁密，花蓮段則以峭壁插雲的清水大斷崖成為開路的最大障礙。羅氏《開山日記》：「大濁水，大小清水一帶，峭壁插雲，陡趾浸海，怒濤上擊，炫目驚心，軍行束馬捫壁踰躑而過，尤深險絕。」

(1). 大濁水→大清水

(A) 羅氏《開山日記》：「……前去十餘里，傍海接石壁巉岩；因諭陳輝煌循土山曲折而上。至山巔，更因勢迤邐下三十餘里，即大清水矣；然必先穿番社而過」。²⁷由此可知，從大濁水往大清水的古道，先走一段約十里的平路，經過牛窟社至大石公嶺下，然後沿土山爬上向東北方突出的小支稜，過支稜後，繞行於主稜的山腰，再由

²⁶ 沈葆楨，〈南北路開山並擬布置墩礮併後各情形摺〉，《福建臺灣奏摺》，頁7。

²⁷ 羅大春，〈臺灣海防並開山日記〉，頁31。

金雁山西北鞍下至大清水(今和仁)。

(B).大清水→新城

羅氏《開山日記》：「陳輝煌開路，阻於石壁，別無他徑可緣：不得已遣人至新城，約李阿隆等招徠太魯閣番社十餘人，俾為嚮導，工程方有措手處」。²⁸可知，此段的蘇花古道應為太魯閣番的社路，因此才請他們為的嚮導。李阿隆於同治十三年十月八日，率領十二個太魯閣番頭目到大清水迎接清軍。五日後，即十月十三日，清軍就到達新城，隨即設營於新城，並立師次新城碑以記開路之功。

短短五天，在最困難的地形開路四十五清里，是完全不可能的事。只能說，清軍在李阿隆及太魯閣頭目等人的帶路下，走過這一段路。當然，事後清軍曾回頭去修路。羅氏《開山日記》：「陳輝煌則回任修路之役。」

(C).新城至花蓮港段

此路段為平路，自清代咸豐元年起，漢人即陸續進入花蓮平原墾殖，沿海岸地帶已有步道，清兵僅需稍加整修即可。

蘇花古道開通後的後續整修：

(A). 開山日記：「是晚船回，言前軍之駐新城，皆營於三棧地方，陳輝煌則回任修路之役，各軍盼望濟師甚切。」可知在跟隨李阿隆等嚮導走通大清水至新城段後，清兵又回頭去開路。「濟師」是工匠的熟手，要整修清水大斷崖的「番路」非得靠能幹的工匠不可。這一段路的整修工作，大約花費二個半月，直到隔年一月初，羅大春才得以親自走陸路經大南澳、大濁水、大清水至新城，但是他的幕客及隨員，仍是搭船至新城會合，可知當時路況仍差。

(B). 開山日記：「至一崇山之麓，眾方在叢中開鑿，忽鎗聲四合，……分隊搗其巢穴，乘風縱火，焚其社寮十餘……」²⁹

(C). 光緒元年八月，沈葆楨等奏：「又前報開路二百里內續經修改，計大南澳至大濁水，各增開五里……」。³⁰

²⁸ 羅大春，《臺灣海防並開山日記》，頁21。

²⁹ 羅大春，《臺灣海防並開山日記》，頁36。

³⁰ 諸家，《臺灣撫番開路情形疏》，《道咸同光四朝奏議選輯》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1971，文叢第

五、軍隊兵力與駐紮地

蘇花古道上駐紮的兵力，從日治初期的《臺灣史料》中記載：

舊道中的屯兵人數：

蘇澳大營	五百人
五里亭	一百人
礁仔	二〇人
圳頭城	二〇人
松樹坑	二〇人
堅坑	三〇人
東澳嶺頂	三〇人
東澳嶺腳	二〇人
東澳	二〇人
東澳角	二〇人
東畔驢人嶺腳	二〇人
驢人嶺半嶺	二〇人
驢人嶺頂	二〇人
西畔驢人嶺腳	二〇人
小南澳平林口	二〇人
大南澳	二〇人
大南澳埤角	二〇人
大石公邊	二〇人
滴水坑	二〇人
弔藤半嶺	三〇人
弔藤嶺頂	二〇人
弔藤嶺腳	二〇人
大濁水海邊	二〇人
大濁水	二〇〇人

大濁水溪邊	二〇人	
大石公嶺下	二〇人	
大清水起嶺	二〇人	
大清水	二〇〇人	
小清水起嶺	二〇人	
小清水	二〇〇人	
石碇仔	一〇〇人	
擺其力山腳	二〇人	
擺其力溪邊	二〇人	
新城	二〇〇人	
三層	二〇人	
草蘆仔	二〇人	
柚仔丹坑口	二〇人	
三脚枯	二〇人	
朴鼎金	二〇人	
烏子埔頭	二〇人	
米崙山腳	一〇〇人	
米崙港沙崙	一〇〇人	
花蓮港	五〇〇人	計三,〇二〇人 ³¹

³¹ 臺灣守備混成第一旅團司令部編，〈臺灣史料〉，頁614-623。

第三章 日治時期的蘇花古道

日治初期，廣大的「太魯閣族」(泰雅族東賽德克群)所居住的地區，除原住民本身及一些往來各社的「通事」外，尙少有外人或日本人進入此區。日本人對於東部的探險是不遺餘力的，明治二十九年(1896)，日本據臺後第二年，據說就曾派陸軍混成旅第三旅團，掃蕩自卑南至花蓮間一帶的「生蕃」，此軍隊可能走過「蘇花古道」外。直到明治末年，才陸陸續續有探險隊伍進入本區，以下就是日治時期，調查文書中所顯示的蘇花古道。

一、日治初期蘇花古道的荒廢

事實上，往來蘇澳、花蓮間的日本官員都搭船，而且未有陸路步行紀錄，可見日據初期的陸路是阻塞不通的，如：

(一)、明治二十九年(1896)二月～十月

陸軍中尉探險家長野義虎的後山探險足跡，未曾進入花蓮以北²²。

(二)、明治二十九年(1896)七月

宜蘭支廳長代理、書記官廣瀨充藏，他由宜蘭前往花蓮調查，從蘇澳搭船至花蓮，回抵後向總督府呈報《花蓮港地方情況》復命書，書中載：

從宜蘭到奇萊的道路曾經開通。雖然現為生蕃的陸架，但道路斷絕。但若由海上觀察，則險崖絕壁的地與山谷平闊之地相比，應不到五分之一，因此他日施工時，相信沒有什麼困難²³。

(三)、明治二十九年(1896)七月

臺東撫墾署主事曾根俊虎，在其《臺東北部巡迴日誌》中提到：

花蓮港北至蘇澳三十五哩，若順風搭戎克船，可於十二、三小時內抵達。此地北面由於險山峻崖阻絕，陸路不通，所依賴者，唯戎克船趁天氣平穩時航行而已²⁴。

²² 長野義虎，〈蕃地視察景況報告〉，收入：《臺灣總督府公文類纂》(明治二十九年十二月二十九日，乙種永久，第十卷，第十二門殖產，第十卷撫墾類)，手抄本，而事後長野義虎分別以〈台灣島生蕃地西蕃之探險〉及〈生蕃地探險談〉兩個標題發表。

²³ 廣瀨充藏，〈關於奇萊出張所設置乙案由宜蘭支廳書記官廣瀨充藏提出陳情書及復命書〉，收入：《臺灣總督府公文類纂》(明治二十八年，乙種永久保存，第二卷)，手稿，本文無頁碼。

²⁴ 曾根俊虎，〈臺東北部巡迴日誌〉，收入：《臺灣總督府公文類纂》(明治二十九年，十五年保存，第十卷，

(四)、明治二十九年(1896)八月~十二月

臺灣總督府殖產部技師田代安定足跡遍及宜蘭、花蓮、臺東，但未至石碇社以北之地，他也曾在《臺東殖民地豫察報文》中指出：

巡察新城時曾到石碇社海岸，平原已盡，山脈屹然突出於海岸，此地以北不是急需調查之地，故由此折返花蓮港²⁶。

(五)、明治二十九年(1896)八月

明治二十九年八月，陸軍士官石板莊作配屬於臺東撫臺署時，曾隨署長踏查新城以北的區域，當時他曾寫下《臺島踏查實記》一書(明治三十二年出版)，書中曾提到「蘇花古道」的片段：

明治二十九年，從新城涉渡得其黎溪，沿著山腳北行，走了三、四十町(三、四公里)後，便看到碧波衝擊懸崖，往年清國政府時代，羅大春開鑿至蘇澳山路，一時有行旅往來，但因為蕃害頻頻發生，道路遂廢，現在已無人跡。此地山岳多石灰岩，岩層受風雨吹襲，多半霉爛，易於剝落，當局要重開此路，需多加考慮²⁷。

(六)、明治二十九年(1896)九月二日至十五日

明治二十九年(1896)九月二日至十五日，陸軍豐田少尉從巡視花蓮港一帶，事後撰寫《花蓮港地方巡視報告書》一書，其中有關「清營」、「蘇花古道」與「大鹿角」(太魯閣蕃)的記載：

「花蓮港大營」：

現今的清營距花蓮溪一日里半的地，地方潮濕，兵營前面及側面都有小溪，水牛糞便多，臭氣難聞，而且兵營建築不足，衛生設備不佳，海運貨物的裝卸與搬運甚覺不便。建議放棄之，重新建設兵營於豆腐溪南端，接近南勢蕃之處。²⁸

由此可知，日軍剛佔領花蓮地方時，曾使用羅大春的花蓮港大營營舍，這是唯一描寫大營狀況的文獻。

明治二十九年(1896)九月二日至十五日，豐田少尉五次與太魯閣蕃總通事李阿隆會面於米崙兵營及新城李阿隆住宅。以下為九月二日的初次會談：

第十二門殖產，第十卷撫臺類)，手抄本，本文無頁碼。

²⁶ 田代安定，《臺東殖民地豫察報文》(臺北：台灣總督府民政部殖產課，1900)，頁3。

²⁷ 石板莊作，《臺島踏查實記》(臺北：臺灣日日新報社，1899)，頁101。

²⁸ 豐田龜萬太，《花蓮港地方巡視報告》(臺北：成文出版社有限公司，1985)，手稿本，原書無頁碼，頁碼為出版社印行時所添加，頁38-40。

豐田：我們爲了打通羅大春所開至新城的舊道，並延伸卑南的大道，先要巡視舊道狀況，望你予以方便……。

李：通往南澳的舊道突出於海上，開鑿於半山腰，目前已崩毀，無法通行。開通之時，曾有民人苦力、清兵通行，但是以後行人絕跡，道路已廢。……要前往巡視，將會遇到重重困難。³⁸

各次談話中，李阿隆一直強調太魯閣蕃及南澳蕃紛爭不斷，而且隨行嚮導及苦力難找，故意強調危險與困難度，想阻止日軍直接與太魯閣蕃接觸，阻止日軍走舊道探險。

豐田少尉所獲資料中一擇要譯出。

新城庄：距海濱500尺，漢人二十一戶，牛車四臺。外海有漢人船隻四、五艘停泊。³⁹

大鹿角蕃(外太魯閣蕃地)有三社：

石碇社：有正、副頭目、蕃丁三、四十人

七腳麓社：有正、副頭目，蕃丁六、七十人

擺其力社：有正頭目、副頭目二人，蕃丁約六十人。⁴⁰

由此可知，當時有石碇社(石公溪口)、Dekaron社(位於立霧溪北岸凸棧上)及Takirin社(今崇德)。Dekaron社人後來遷到和平溪南岸，李阿隆活躍的年代仍保持Dekaron舊社，後來成爲廢社。

二、蘇花古道一帶的探險

日本爲了攫取藏於臺灣的富源及「理蕃行政」，據臺後的第二年就積極派出許多結合理蕃行政人員、地質學者、森林、地圖測繪人員等等的「探險隊」進入原住民的區域，當時的探險隊伍遍及全臺，但始終限於經費與地形，對於蟠踞在「立霧溪」與「大小清水」一帶的「太魯閣蕃」遲遲未展開探險活動，一直到明治末年才有「蕃務官吏」進入此區。

(一)、蘇澳奇萊間鐵道線勘查

明治三十年(1897)一月，臺灣總督府企劃施設縱貫鐵道，而當時宜蘭廳理蕃人員對

³⁸ 豐田龜萬太，《花蓮港地方巡視報告》，頁16。

³⁹ 豐田龜萬太，《花蓮港地方巡視報告》，頁24。

⁴⁰ 豐田龜萬太，《花蓮港地方巡視報告》，頁60-61。

於當時的「蕃情」漸漸保持客觀的情勢，對於理蕃設施尚未有可觀之處。因此總督府特派北部班長踏查「蘇澳、奇萊間鐵道線路」，當時由宜蘭廳小野撫堅署長命令技手細谷十太郎隨行。細谷技手於一月二十二日，自羅東出發，於三十日歸還，回抵後呈報《探險報文》於宜蘭廳與總督府。

當時有鐵道北部班長笠川工兵大尉一行與「生蕃通事」Aban，從羅東出發，同日抵達蘇澳。翌日(二十三日)出發，但因該班有些事情而延誤一天。二十四日上午八時，小隊長石丸步兵少尉以下護兵二十七名，北部班長笠川大尉隨行人員七人，生蕃通事一名，搬運糧食與器具的土人四十名。一行人沿著蘇澳河岸出發，沿著清代舊政府的道路抵東澳。三十日回抵蘇澳⁴⁴。

這是宜蘭廳為了調查「蘇澳奇萊鐵道勘査」所派出的探險隊，也是最早由「蘇花古道」北端進入的日人探險隊，可惜他們一行人只有到達今南澳地區，但並沒有往南再行走至舊花蓮港廳轄區內。

(三)、Gukutsu社蕃人操縱始末與報告

從《臺北州理蕃誌》下編中，有一段與「Gukutsu蕃」、「蘇花古道」相關的記載：

Gukutsu社(牛窟社)是蕃稱，主人稱之為「南山腳」，蕃人屬於太魯閣蕃之一。清同治十三年開墾蘇澳、花蓮間道路時，Gukutsu社只有少數社蕃居住，但是因為發生瘟疫，認為是蕃社附近已有漢人遷居過來所引起的，迷信的結果舉社遷移到石碇社的西邊約四日里處(地名叫做Chikaran)，創立一社，叫做Chikaran社(即七腳龍社)。

從「大濁水溪」Gukutsu社到「立霧溪」七腳龍社的道路，距開通之日只有兩年餘，道路已荒廢。雖然其地肥沃，但是遷社後屢受當地太魯閣蕃壓迫，最後不得已再遷回到Gukutsu舊社。據猜測，遷回的年代是明治三十八年(1905)左右。

同時，因為Gukutsu社土地很有潛力而且有舟楫之便，石碇社全部社蕃及部分Kanagan社的社蕃，遷到Gukutsu社居住，因而Gukutsu社膨脹為擁有七十多戶的大社⁴⁵。

上面附記是臺東廳警部石田貢大談話紀錄，對於大濁水溪南岸的Gukutsu社與立霧溪北岸的羅其力社、石碇社(Yapui)間的道路、遷社及互動關係，有清晰的描述，明治三十八年(1905)以後，石碇社已成廢社狀態。

⁴⁴ 臺北州警務局，《臺北州理蕃誌》，上編，(臺北：臺北州警務局，1924)，頁32-35。

⁴⁵ 臺北州警務局，《臺北州理蕃誌》，下編，(臺北：臺北州警務局，1924)，67-75。

石碇社、七腳籠社的狀況描寫，其他文獻上幾乎看不到，所以本談話紀錄很珍貴。

(三)、太魯閣蕃牛窟社探險隊

明治四十四年(1911)八月二十二日，終於由總督府派遣的「太魯閣蕃牛窟社探險隊」報告說：二十二日一行人，羅東支廳廳長(警部)田丸直之率領四名巡查、一名蕃務本署測量技手財津久平及一名測夫，從蘇澳乘船同日抵達Gukutsu社(牛窟社，位於大濁水溪南岸)。當時回抵羅東後，曾經呈報探險報文給總督府，文中有關「蘇花古道」的部分如下：

1. 清國時代道路的描述

清國道路(指北路)沒有利用價值。蕃人對本隊人員報告：他們打獵時，處處看到人用火藥破壞岩石的痕跡。本隊判斷：這是清國政府時代開鑿道路遺留的「岩火」(即炸藥爆炸焚燒岩壁所留下的燒痕)。將來大南澳到Gukutsu社(今和平)之間，需要開鑿另一條道路，舊道已經沒有利用價值。

2. 清國時帶兵勇的配置

光緒元年，清國政府開北、中、南三條道路之際，兵勇屯駐於道路沿線，保護行人，同時防禦蕃人的攻擊。如今尚在各地可以看到碉堡遺跡。⁴¹

此外，由臺灣總督府民政部蕃務本署，於大正三年(1914)發行《太魯閣蕃調查事項》中也指出：

明治四十一年(1908)五月，宜蘭廳發動隘勇線前進，席捲大南澳，歸順後方便了對太魯閣蕃政策的制訂。明治四十四年(1911)八月，羅東支廳長田丸直之率領三名巡查及蕃務本署測量技手財津久平，從羅東到大濁水溪南岸Gukutsu社(牛窟社)探查。(原本預定要踏查至小清水，因故只到牛窟社)。明治四十五年(1912)六月，Gukutsu蕃歸順，由警務課長金子惠敏主持歸順儀式。設置「清水溪蕃務官吏駐在所」及「Gukutsu蕃務官吏駐在所」，Gukutsu社位於大濁水溪口，往上游三十町餘的右岸，沿海岸走山腰蕃路，可到Kanagan社，再往南走至得其黎溪，須經由大、小清水溪，蕃道約需一日半。⁴²

(四)、清兵的「花蓮港大營」

本段原花蓮港廳所印行《花蓮港廳勢》的序言，原文題為〈花蓮港街起源〉，由於與當年羅大春開北路時的「花蓮港大營」位置及「花蓮港街」的形成有關係，特收錄於此。

⁴¹ 臺灣總督府警務局編，《理蕃誌稿》，第二編，(臺北：臺灣總督府警務局，1921)，頁

⁴² 臺灣總督府民政部蕃務本署，《太魯閣蕃調查事項》(臺北：臺灣總督府民政部蕃務本署，1914)，頁73-74。

花蓮港地方原來是阿眉蕃佔居之地，清咸豐七年，從宜蘭地方遷來三十名漢人，他們在屬於里漏社領地的「舊花蓮港」（位於花蓮溪口）搭建十五、十六間的茅屋，形成一個聚落，叫做花蓮港。光緒元年，清提督羅大春領十三營清兵開北路前來。從蘇澳經新城至花蓮港共二百華里的完工後，於花蓮港建兵營，屯兵五百名。後來清人發現舊「花蓮港」地利不佳，遷到現今花蓮港街北端，叫做「新港街」。不久以後，因蕃害頻繁，又從新港街遷回花蓮溪畔的舊住地。明治二十九年(1896)五月，皇軍一個大隊登陸於卑南，開始向北掃蕩清兵。駐紮於花蓮港的清軍營官邱光年繳械投降。於是花蓮港地方漸趨安定。當時舊花蓮港人口有30戶，81人。明治三十二年(1899)，兒玉總督到東部巡視，覺得花蓮港街位置太接近海岸，有風浪侵襲之虞，指示遷移。明治三十三年(1900)，設立花蓮港出張所於新港街(現今的花蓮港街)，住民也漸漸遷到新街居住。⁶

三、蘇花古道行走紀錄

除了早期陸軍混成旅第三團走過外，蘇花臨海道路尚未開通以前(臨海道路初期12尺寬步道於大正五年【1916】六月開工，於大正十四年【1925】二月完工)，尚可找到幾份有關日人行走蘇花古道的紀錄。

(一)、行走者姓名與時間不明

大正十四年(1925)十一月，由柴山愛藏編《臺灣交通研究》一書，由編者著作，台灣交通研究會發行，書中有關「花宜道路」的部分，引述如下：

午前十點從新城出發，過得其攀溪後，望見高4,000尺的Harok臺(大禮)，以及其右方東洋最大的斷崖，分為三處突出於海岸。道路開在斷崖半腰，海拔高度約五、六百尺。部分路段需通過崖石滑落處，或要跳石前行。有的路段需側著身體從狹窄處閃過，行人不敢仰望或俯視，只能留意踏腳處，小心翼翼地行走。過了第一個斷崖後吃午飯。由此上升500尺的斷崖路，再下500尺到海濱近處，有石坑子(石空子)駐在所。從石坑子前行，又要上上下下數百尺，經由清水駐在所到Kanagan(和仁)駐在所，因為已近黃昏，在駐在所過夜。次日，午前八點半出發。抵達Gukutsu(和平)已是午前十點半。

過了Gukutsu後，就沒有斷崖了。再走一日里就到大濁水溪南岸，北邊是臺北州蘇澳郡。濁水溪分遣所的老巡查和隘勇蕃人牽著我的手過溪，下半身全濕，來到大

⁶ 花蓮港廳編，《花蓮港廳勢》(花蓮：花蓮港廳，1929)，序古，無頁碼。

濁水溪北岸的Berefun駐在所。從此北行，走濱海路，又需要通過「親不知子」之險。我沿著警備員的踏踏走砂地，十町處前方有山崩所形成的岩角，大、小兩個大岩石屹立於海濱，需迴繞過去。沿途到處有半倒的蕃人小屋，有十個地方必須踏石而行，最後才到達大南澳。花宜道路以花蓮為起點，沿海岸通過東洋最大的絕壁，至蘇澳共31日里餘，是三日行程⁸。

此份踏查日記無紀錄者署名，也無日期紀錄，據文中描述的道路地形與狀況，如：連續上升500尺(約150公尺)或下降500尺(約150公尺)，以及必須側身橫越斷崖小徑等，皆非12尺寬的臨海道路應有的路況。另外，文中把所走的路稱的為「花宜道路」而非臨海道路，也可知當時尚無臨海道路。

由以上記載可知：當時由崇德至石碇溪的道路築在斷崖半腰，路況甚差，僅能勉強通行。而由石碇溪往北到和平，道路上下起伏，步程大約是一日。但是，由於紀錄者本身對行進的過程完全沒有描述，無法判斷道路是如何通過大、小清水斷崖。只能得到在臨海道路開工之前，蘇花古道路況雖差，卻可通行的結論。

⁸ 柴山宣藏編，《臺灣交通研究》(臺北：臺灣交通研究，1925)，頁374-378。

第四章 臨海道路時代的來臨

明治二十九年(1896)，日本據臺第二年，駐紮於東部的陸軍第一旅團，組成一支探險隊，沿北路而行，想要掃蕩沿線的泰雅族，但遭受重大抵抗，無功而退。明治四十三年(1910)，臺灣總督府理蕃當局發動「警備線前進」因為警備需要，從蘇澳起至南澳，拓寬成3尺左右的道路，沿路分別於各據點設置一駐在所，派警備員防守，南澳以南則因為屬於「警備線外」，沒有拓修。

日本總督府土木局爲了架設東部通信線，分別在明治年代完成電信、電報線路，當時東部最早從「卑南—花蓮」間架設，從明治四十年起工，四十一年(1908)一月完工。其次爲「蘇澳—大南澳」線路於明治四十五年(1912)完工。唯獨「大南澳—花蓮」間，日本史料沒有記載，所以也無從得知當時道路狀況。

大正三年(1914)，臺灣總督佐久間左馬太發動「太魯閣蕃討伐戰」，在花蓮Busegon(立霧溪南岸，今花蓮縣秀林鄉富世村)，舖設臺車軌道，僅供臺車行駛，方便於部隊與物資運補的便。

日治時代，兩本非常重要的著作，對於瞭解清「蘇花古道」有很大幫助，分別爲明治三十三年(1900)的《臺灣史料》與昭和六年(1931)發行的《臨海道》，內文顯示的一些關於北路的訊息，經翻譯並摘要如下：

一、正式修築蘇花「臨海道路」

大正五年(1916)六月一日起，日本政府正式開築「蘇澳、花蓮港間道路」，從「蘇澳白米橋右岸」起工，開到「花蓮港街筑紫橋左岸」。當時道路的施工資訊如下：

- (一)、道路長度：30日里30町59間(121公里)。
- (二)、標準寬度：12尺(3.64公尺)。
- (三)、道路規格：徒步道路、橋樑及道路設備均爲臨時性構造(如：便橋)。
- (四)、施工費用：總工程費2,375,000日圓。
- (五)、完工日期：大正十四年(1925年)2月。
- (六)、利用效益：不佳。
- (七)、因天然災害不斷，完工前的整修費用達629,000日圓。
- (八)、整修後效益：仍然不佳，無法達成聯絡東西部交通的目標。尤其是南澳至新城間的山路，一般行人不敢通行，只有理蕃警察在使用。
- (九)、建碑：大正十一年(1922)十月立殉職碑於清水。

二、改修「臨海道路」

因為東部開發的需要，東、西部聯絡道路—南部越嶺道、中部越嶺道及北部越嶺道中，只有蘇澳、花蓮間的車道開築，不用多額經費，距離臺灣總督府所在地臺北最近，因此，才有重開蘇澳、花蓮間汽車道路之議。昭和二年(1927)度，即兩年後，將大正十四年(1925)完工的12尺寬的步行道路，改修為可供汽車通行的道路。

(一)、標準寬度：維持現有的12尺(3.64公尺)，可提供汽車單線通行。

(二)、改善工程：

1.把原來的臨時性的側壁、駁坎等道路工程設施，改為永久性構造。

2.把斷崖的曲路，修正為直線道路並降低起伏量。

3.適度拓寬部分路段，使單線通行的汽車道，有會車的空間。

(三)、延長施工期間：預定於3個年度完工，但施工期間天然災害頻傳，所需經費不斷增加，又因國庫採緊縮政策，所以把施工期間延長2年。

(四)、結果：昭和六年(1931)年底才竣工(但是昭和六年初，局部路段准許汽車通行)

(五)、施工項目：全線路面整修及交通標誌豎立。其中立霧溪新城至花蓮間的道路寬度，擴大為3~5間(約18~30尺)。

(六)、東澳橋、南澳橋、大濁水橋、Kanagan橋及立霧溪橋，都在大正年間架設。

自大正五年度至昭和六年度(1916~1932)，臨海道路總工程費為526萬日圓，因公殉傷人數共507人，其中死亡者58人。

完工後，臺灣總督石塚英藏命名為「臨海道路」，臨海道路以大濁水溪(和平溪)為界，以北範圍內道路屬於舊臺北州管轄，最高點為海拔1,369尺(約410公尺)，花蓮港廳範圍內道路，海拔高度不超過344尺(約100公尺)。

三、「臨海道路」區間里程

據臺灣總督府港灣課所刊行的《臨海道》中，整理出今「臨海道路」(舊蘇花公路)各區間的里程數，從蘇澳到花蓮總里程數約為31里1町，以大濁水橋為舊臺北州與花蓮港廳的界線，若以蘇澳為起點到橋邊的大濁水警官駐在所，里程為16日里1町多(約62.9公里)；過大濁水橋即為花蓮港廳轄內，花蓮境內的路段從大濁水橋南邊到花蓮港街為止共15日里(約58.9公里)，詳細區間據點如下：

蘇澳起點—猴猴溪—烏岩角—烏岩橋—東澳橋—粉鳥林—烏石鼻(最高地)—

南澳分室—南澳橋—南澳駐在所—澳尾橋—ルキヨフ駐在所—ゴオン—ベレフン駐在所—大濁水駐在所—大濁水橋—州廳界—キネボウ駐在所—グウクツ駐在所—カナガン駐在所—カナガン橋—清水溪—斷崖最高地—石碇子溪—タツキリ駐在所—タツキリ牧場—タツキリ橋—ブセガン駐在所—新城—三棧橋—カウワン駐在所—北埔派出所—米崙灣へ分岐點—花蓮港街。(資料來源：臺灣總督府港灣課，《臨海道》，原書附有各站間里程及珍貴照片，可供參考。)

完工後的「臨海道路」有自動車(汽車)通行於宜蘭的蘇澳支廳與花蓮港廳間，當由「東海岸自動車運輸株式會社」所經營的路線是由花蓮港至蘇澳⁴⁷。

隨著蘇花「臨海道路」時代的到來，當時僅供人行走的步行道路，甚至告早期的「蘇花古道」，都退居幕後，取代的是車道。

隨章附上「蘇花古道」的重要大事年表，如下：

表八 「蘇花古道」重大事件年表

時 間	開鑿的背景與開路擇要
同治10年 (1871)	牡丹社、高士佛社排灣族殺死54名琉球漁民。
同 治 13 年 (1874)4月	日軍登陸車城的射寮港，3,658名日軍設營在龜山。
5月	欽差大臣沈葆楨抵臺交涉，要求日軍退兵未果，不久提出開山撫番之議。
6月	一、日軍派員勾結卑南王陳安生，沈氏派袁開柝前往卑南招撫。 二、同時，北路由臺灣兵備道夏獻綸負責開鑿。
6~7月間	六月，夏獻綸從蘇澳起工，開路一個半月，於七月開自東澳，共20清里，另乘船至新城招撫番民。
7月	陸路提督羅大春接任北路開鑿工程，從東澳起工。
8月	開至大南澳。
9月25日	開至大濁水。
10月初	軍功陳輝煌率領2哨進駐大清水(今和仁)。
10月8日	太魯閣番總通事李阿隆率12名頭目，至大清水迎接清兵開路隊，表示願意嚮導至新城(可見此路段在北路開鑿前，已有蕃路可以通行)。
10月13日	移營於新城河東。羅大春在新城立「師次新城碑」。
10月	羅大春分別於蘇澳及南澳立「里程碑」與「開路碑」。

⁴⁷ 臺北州自動車協會編，《臺灣地誌》，全一冊，(臺北：臺北州自動車協會，1940)；威文出版社有限公司重印，頁94。

11月	開路至花蓮港。陳輝煌進駐三棧城，同時受命回修新開的北路。
12月	沈葆楨奏請開放後山舊禁，同時呼籲噶瑪蘭人民前往南開墾，但無人響應。
光緒元年1月 (1875)	羅大春取陸路巡視，經大南澳、大濁水、大清水，1月9日抵新城。
	完工後的第二年，大濁水、得其黎、新城一帶的碉堡頻頻受原住民攻擊。
光緒2年 (1876)	新城、三棧城一帶原住民叛變，巡撫丁日昌上奏建議廢撤北路。
光緒4年 (1878)	加禮宛(Kalewan人)及竹窩宛(Sakiraya人)叛變，因軍事行動頻仍，向古道出人的行旅絕跡，古道也告廢。
光緒8年 (1882年)	提督何秀林率一百名兵工重修古道，只修南澳至大清水間，但未屯兵，致古道再度閉塞不通，大清水至新城的山路，始終未予以整修。
光緒16年 (1890年)	劉銘傳令都司陳輝煌募上勇300人，自蘇澳開路至大南澳，以利清軍攻打南澳番事後，大軍撤退，道路再度閉塞。
明治29年 (1896)	日本據臺第二年，駐紮於東部的陸軍第一旅團，組成一支探險隊，沿北路而行想要掃蕩沿線的泰雅族，但遭受重大抵抗，無功而退。
明治43年 (1910)	臺灣總督府理番當局發動「警備線前進」因為警備需要，從蘇澳起至南澳，拓寬成3尺左右的道路，沿路分別於各據點設置一駐在所，派警備員防守，南澳以南則因為屬於「警備線外」，沒有拓修。
大正3年 (1914)	臺灣總督佐久間左馬太發動「太魯閣討伐戰」，在花蓮Busegon(立霧溪南岸，今花蓮縣秀林鄉富世村)，鋪設臺車軌道。
大正5年6月1日 (1916)	日本政府正式開築，「蘇澳、花蓮港間道路」，規格為12尺寬人行步道。
大正14年 (1925年)	蘇澳、花蓮港間道路」竣工，全長121公里，費時九年。
昭和2年度 (1927年)	將大正14年完工的12尺寬的步行道路，改修為可供汽車通行的道路。
昭和6年底 (1931)	蘇澳、花蓮港間道路」單線車行道路正式完工，費時四年半，臺灣總督石塚英藏命名為「臨海道路」。
民國89年 (2000年)	絲花古道調查研究計劃完成，發現自1874年古道開通後，126年來，迭受天然災害及開路、採礦等人為破壞，大約僅存十分之一的路基。

楊南輝

整理

(注：同治、光緒年均沿用清曆(陰曆)，大正、昭和年均沿用陽曆。)

第五章 蘇花古道各段現況

一、古道現況

1 宜蘭段

(一) 蘇澳→五里亭段

五里亭在蘇澳大營南方約二·五公里的地方，以清里來說，大約是五里，其地原有一個小土丘，當地人稱作娃仔山（Gava）。五里亭原設有100人之小營，以便控制蘇花古道的進出，並防範原住民下山出草，因中油建儲油庫而劃平。蘇澳至五里亭段目前已成爲市街，完全無跡可尋。

(二) 五里亭→猴猴溪源頭

由五里亭循猴猴溪西岸南行，大約一公里可到猴猴坑部落遺址。此地爲一寬闊谷地，原住民猴猴族當時遷居於武荖坑口。清軍在此設砦仔小哨，其地有一間土地廟及殘留屋基，但應是猴猴族所有。目前，該谷地被開墾成山蘇等山菜的種植區。

從砦仔哨向南溯猴猴溪往源頭，古道在溪東岸，路跡尚清晰，並可看到石砌駁坎。此段古道因猴猴族人砍柴及後來的製腦工人繼續使用，同時，日治時代開闢臨海道路並未經過此地，因而保存下來。

近溪源處有一間廢棄石厝，疑爲清代營哨或日治時代猴猴坑駐在所遺址。

(三) 猴猴溪源頭→東澳嶺腳

古道由猴猴溪源頭上鞍部，越過支稜即爲目前蘇花公路七公里站。由此古道即脫離谷地，開始沿東澳嶺山腰繞行。這一段路古道在蘇花公路上方高差十公尺左右，但是此路段由於曾發生大崩坍，加上蘇花公路的開闢，以及台灣石粉礦業公司在此開路採礦，目前可用面目全非來形容。

古道曲折迂迴繞過東澳嶺東稜後，轉向西南，繼續在東澳嶺南方山麓開路，這一段古道完全開在陡峻且茂密的森林內，與公路高差約二十~三十公尺。早年當地居民曾在上山拾柴時看到部分路段，目前因泥土掩覆及密生植物，幾乎無跡可尋。

古道完全繞過東澳嶺後，下至東澳嶺腳，在此設東澳嶺腳營哨。此地自有一個清代營盤遺跡，俗稱爲吳仙營角。營盤約爲長寬各十八公尺的正方形，其西方十公尺處，尚有一個高約三公尺的石砌瞭望台。民國八十三年二月，楊南郡與吳永華、紀春興來此調查時，尚十分完整清晰。但最近一次調查（八十九年二月），發現已有傾圮現象。

(四) 東澳嶺腳→東澳

從東澳嶺腳到東澳中營的古道，是從東澳溪入海口附近渡溪的。原因也是爲

防番害。東澳溪南岸，當地人俗稱東澳底是清代東澳中營的營盤遺址。楊南郡於1984年2月與吳永華、紀春興同去勘查時，發現在鐵路南澳隧道入口東邊一百公尺的蓮霧園內，有多處營壘遺跡。包括：半月形的防禦工事及許多石砌圍牆或地基。可惜今年（2000年）楊南郡、王素娥前去復勘時，發現已被果農折毀。

營盤旁就是路跡清晰的蘇花古道。

（五）東澳營盤→南澳

宜蘭段的蘇花古道，除五里亭至猴猴溪段有較明顯的路跡外，另一段保存較好的古道，就是東澳至南澳段。

東澳營盤址旁，就是目前仍繼續被使用的一小段古道，其寬度約有三公尺（十尺），上升坡度平緩。走在古道上大約一公里後，可以看到前上方的「東澳崎頭」，以及蘇花公路。古道就是由此上升，與蘇花公路交會，再繼續上升至公路上方約三十~五十公尺處繞山腰而行。

八年前，吳永華先生曾得到八十三歲老腦工劉利靜先生的協助，順利找到數段蘇花古道的路基。最長的一段約二百多公尺，在烏石鼻附近。因蘇花公路開闢新澳隧道，不再經過烏石鼻一帶，古道因此得以保留下來。

楊南郡與王素娥曾承吳永華先生帶路，勘查蘇花公路125.5K上方的古道現況。發現古道原有路面，因植生及鬆軟的腐植土掩蓋，若非有人帶領並指出路跡，確實很難一眼辨認出古道來。

古道在蘇花公路新澳隧道南口附近，沿南澳溪北邊的小支流所形成的溪谷南下，至南澳朝陽里一帶。

南澳北溪與南澳南溪在大南澳會流形成很大的沖積河谷，河谷北邊近海處有一座獨立的小山稱為南澳龜山。龜山之北現稱朝陽里（日治時代稱浪速）在清代稱為小南澳，而龜山以南至大石屋的廣大平野，則稱為大南澳。

小南澳為天然港灣，開路時清軍的糧食皆用船運由此上岸，當時有小南澳20人營哨。龜山之南現稱南強里一帶，則為大南澳。清軍在此設有大南澳200人中營，並建木橋跨大南澳溪以利通行。

營盤及哨站遺跡皆因農地開墾而不存，只能由耆老口中問出大略位置。

同治十三年（1874年）十月十三日，羅大春在新城立了「師次新城碑」。同月在蘇澳七星嶺下立「里程碑」。他並命當時駐守大南澳的部將馮安國也立一個「開路碑」於道路旁，以表彰將士功勞。這個石碑原本傾覆，日本明治四十一年（1908年）六月十六日，在台灣總督府的隘勇線前進行動中，重新被發現。短短三十幾年，石碑不可能那麼快傾覆。應是清軍撤退後，被原住民推倒的。此碑目前被安置於南澳鎮安宮前，蓋有碑亭保護。碑文如下：

大清同治十三年夏六月丙戌，福建陸路提督黔中羅大春欽奉諭旨，巡防台灣，開禁撫番，秋七月癸丑，師次蘇澳。八月辛未，達大南澳。初臺澎道江右夏獻綸，以千人伐木通道，自蘇澳及東澳。七月戊午，還郡東澳。以往萬山莽然，亙古未蕪，凶番伏戎，大為民害。大春徵募齊師，斧之，斤之，階之，級之，砌之，堡之，又從而以番說番，招撫之。於戲！軍士鋸幽鑿險，宿瘴食霧，疫癘不侵，道路以聞。朝廷威福也。將校用命也。不可不記。囑幕次三衢范進祥撰文，三山應道本書丹，龍眠方宗亮，齊安高士俊選石，勒諸大南澳道左，黔中馮安國監造。

（六）大南澳→大濁水

過南澳溪後，古道直接開路到河谷南邊，澳尾山東北稜的稜尾。當時稱為大南澳埤角。設有20人小哨，位置約在現在協天宮之北。古道由此往南沿海岸開在山腳下，羅大春師次新城碑所謂：自大南澳遶海而南即指此。

這一段海濱路線的蘇花古道，目前已完全看不出來。但是，明治三十年（1897年）細谷十太郎與笠川大尉勘查蘇澳至大濁水的復命書特別提到：（自大南澳）分成兩路……一路由（清區）舊路沿海濱前進，走了三里（約十二公里）左右，來到吊藤嶺下。

吊藤嶺下就是古道開路時所稱的石屋。羅大春開山日記所記：石屋者，以石崖如屋而名也。明治三十五年〈蘇澳以南沿海觀察復命書〉稱此地為大石穴鼻。這是海拔1239公尺御恩山東面直伸入海的凸稜。由於石崖直入太平洋，無法再沿海濱開路，只好向山上開路。因地形陡峭，上攀時必須以藤條援引，因此又稱為吊藤嶺。這一段山路共設有五個20人營哨，分別是：

大石公邊，又稱石公礮，吊藤嶺下。

滴水坑，位在現在蘇花公路觀音橋下游約五百公尺處。

吊藤半嶺，蘇花公路觀音二號橋往東續行一公里，下方約一百公尺處。

吊藤嶺頂，約在現在蘇花公路鼓音站。

吊藤嶺腳，位在蘇花公路谷風站稍北的無名小溪入海口北岸。

由吊藤嶺腳往南，又有海濱砂洲可開路。往南約二公里，砂石洲更開闊。清軍在此設大濁水海邊營哨，其位置在漢本火車站東南方海邊，目前仍有營壘石牆。大濁水溪（現稱和平溪）下游沖積扇非常遼闊。羅大春開山日記所記：大濁水寬廣約數十里，……其溪寬三十丈許，深六、七尺，我軍之開路者，率曲踴而過。

清軍設200人中營於溪北岸，並築大濁水橋以利通行。

2 花蓮段

(一)、大濁水→大清水

「蘇花古道」通過大濁水橋後進入花蓮縣轄內，在日據初期仍可看到木製的「大濁水橋」，可惜遺跡早已不存。

大濁水溪邊設有20人的哨站。據研判約在和平溪南岸，和平國小附近。

古道過大濁水溪後先是循海岸砂石洲南行，穿過Gukutsu部落（牛窟社）到達大石公嶺下。這裡就是開山日記所說的：至跳躑地方，忽為石壁所阻，施工又艱易矣。

大石公嶺下設有20人哨站，其位置在為今日臺泥礦場南側的稜角。

羅大春開山日記所記：周維先告大濁水橋成，前去十餘里，傍海皆石壁巉巖。因諭陳輝煌循土山曲折而上，至山巔，更因勢遙遞下三十餘里，即大清水矣。然必穿番社而過。

循上山曲折而上即大清水起嶺處，大清水起嶺為目前和中(屬和平村)南側之地，其地約於今日已廢棄「和中分校」後方的土地公廟附近，昔日清代為20人駐紮的哨站。古道由此上至稜線約200-300公尺處沿海岸山麓腰繞，再由金雁山(338M)西側鞍部下至「大清水營盤」，此段古道尚存，相當明顯。

大清水營盤：為「和平隧道」南口西側的海防哨，正對著和仁(昔日Kanagan社)，民國四、五十年代，駱香林編纂《花蓮縣誌稿》(古蹟名勝篇)時，曾替清代「大清水營盤」拍照，經研究小組深入訪談與研究後，核對無誤，此處即為清代200人的中營。

(二)、大清水→小清水

此段為所謂的「大清水斷崖」段。古道先沿著今公路往南行走，通過卡那剛溪(舊稱大清水溪或Kanagan溪)南側的沙洲，至斷崖前開始上攀。此地稱為小清水起嶺，設有小清水起嶺20人營哨，光復初期曾經於此處開礦炸山，地形景觀已有變化，據研判其地約在「太魯閣國家公園」北界路牌附近，清代設有20人的小哨於此。古道上升後，在道路上方約50-150公尺處，沿著公路上方岩階，順天然地形上上、下下腰繞。日治時代開建臨海道路時，古道受到切削崩潰，路跡大部分消失，只剩下一片大斷崖。

調查隊在接近小清水的路段，發現不甚清晰的路跡，並發現礮堡遺跡、古道駁坎及清代青花瓷碗破片。尚可辨認的古道高度在海拔150公尺處。

附近灌木叢生，且有許多落石掩沒路面。

小清水營盤：約在小清水溪南岸，地點在太魯閣國家公園「大清水服務站」下

方與鐵路間的平臺，因為施工關係，遺址已被破壞。

(三)、小清水→石碇子

小清水至利亨溪(舊稱無名溪，現誤稱小清水溪或大富溪)段，古道約在公路上方約30~80公尺處，可看到數段寬約3尺寬的舊路，但是不連續。自利亨溪至石公溪段，古道築在公路上方30~40公尺處，與公路平行，路跡清晰。

石碇子營盤：位置約在石公溪與無名溪兩支流匯流處，是一個小平台，其地有一廢棄的「海防哨」，經本研究小組判斷此處為「石碇子營盤」所在，清代設有100人戍守的小營，日治時期沿用清代的地籍，曾設「清水警官駐在所」於臨海道路下方平台位置。

(四)、石碇子→擢其力山腳

從石碇子過後的古道為避開「石碇子至擢其力」間斷崖，古道從石碇子南側兩尾稜中間，以「之字型」方式上升爬至351M峰稜線的寬稜處，大約貼著稜線南行，在海拔約300公尺處，緩緩沿著稜線東側下至「崇德隧道」(崇德以北的第一個隧道口旁)，此段有大石塊鋪路，古道上發現清代陶碗破片、日治時期電信杆、石階與酒瓶等遺物。

(五)、擢其力山腳→新城

古道從石碇子段下至擢其力平原(今崇德平原、崇德沖積扇)後，便進入平地，古道應靠近海岸而行，由立霧溪河口附近渡溪到新城，並沒有繞進太魯閣峽口，原有七丈長木橋橫跨溪上，現已毀。

(六)、新城→花蓮港

古道由擢其力往南，在立霧溪河口附近渡溪，至南岸的新城。新城原有漢人居民三十戶，都是通事李阿隆的族人。

1 新城營盤址：位於立霧溪河口南岸，新城通事李阿隆家族居地的東，為200人的中營。日治代為新城小學校地，目前是秀林國中校地。

羅大春曾立「師次新城碑」於此。碑文如下：

新城面海負山，居東荒之極北，民番雜處，解耕種，通人理，尚嗚嗚然有內附心。自大南澳遵海而南，踰大濁水、大小清水。天作高山，我軍荒之，彼阻深谿，我軍

案之。十月十三日壬子，師次新城，大春喜聲教之已通，而輿情之感慰也。於是乎書。大清同治十三年，歲在甲戌小春之月，福建陸路提督功加一等毅中羅大春記，參將玉屏李得陞勒石。

明治二十九年(1896)，日本人製學家島居蓮藏與森丑之助在草叢中發現此碑。民國四十八年因颱風豪雨山洪爆發，位於立霧溪入海口附近的石碑因此流失，目前只留下碑文。

由新城沿海岸南下，即達三層。

2.三層小哨：即現在位於新城南方不遠處的順安(舊稱三層城或順安城)。

3.草藍仔小哨：目前當地人仍稱草藍仔，地圖標示南部。

4.柚仔丹坑口小哨：位於現在三棧南溪(原名柚仔丹溪)溪口南岸。

由此繼續沿海岸南下，清兵不敢靠山開路，為防原住民的攻擊，其路線即為今193號公路，日治時代早期地圖以虛線顯示為舊道。清咸豐元年起，漢人即墾殖於花蓮十六股地方，由花蓮到新城，近海岸處應有現成道路，羅大春僅於各據點設20人小哨駐防。原本這些小哨多位於海防管制區內。至北埔東北方的遮埔頂(又名烏仔埔或鵝仔埔)後，道路始轉向內陸，經美崙山西側南下，並在此設米崙山下小營。

5.米崙山下營盤址：位在美崙山北邊，農兵橋東北方山腳，為100人的小營。美崙山舊稱紫山，目前其北面有稱紫塚的古墓群，應是清代駐守此地的官兵的墓。農兵橋西側在美崙溪與十六股莊之間，為農兵墾殖區，由米崙山下小營及米崙港沙崙小營的官兵，於閒暇時耕作，故稱「農兵」。

6.米崙港沙崙營盤址：位於美崙溪口南岸，目前為花蓮女中校地，為100人的小營。米崙港在清代是進出花蓮主要港口，據延平王廟管理委員會前主委詹燕清所稱，當時船舶可由美崙溪上行至十六股莊。

7.花蓮港大營營盤址：羅大春率十三營兵力抵達花蓮後，在七腳川溪與花蓮溪的間的近海平野，設置駐軍500人的花蓮港大營，其餘兵力繼續南下開路至秀孤懸，與中路八通關古道相接。遺址位於花蓮濱海公路(193號公路)19公里處，營地在公路東側，原為里漏社範圍。由里漏社(今稱東昌里)東海十街向東南而行，穿過濱海公路至對街光明路直行即到。

目前營盤址因土地重劃，開溝渠圳道而無跡可尋。營盤址北側有一小丘，丘前有一座大眾廟，供奉因土地重劃及開路而露出的清代遺骨。明治二十九年日本學者田代安定曾經繪製舊花蓮港街圖，標示出位於花蓮溪北岸的日本軍營，以

及位於七腳川溪與花蓮溪的間的清營位置。對照現代地圖，確認前清「花蓮港大營」位址無誤。

花蓮港大營營址的海岸，即是阿美族族老相傳的祖先登陸之地，雖無明顯的港灣，但適合停泊大船，並以小艇接應上岸。據現住於東昌里東海十街72號阿美族長老，今年73歲的前縣議員吳春生所稱：日治時代，由花蓮輸往日本的蔗糖也由此出海，小時候他們曾被日本人僱用，推送載糖小船出海以接駁大船。

二、蘇花古道消失的幾種狀況

經過一年半的探勘，發現許多「蘇花古道」路段，不如預期的明顯及好走，因此本研究模擬古道、復原古道消失的原因。

(一)、掩沒

因風雨或小型地震，使位於古道上方的土石滑落掩埋路跡。大部分的古道均因此而埋沒，即使未完全掩沒，而尚可辨認的古道，也失去6尺寬的規模，成為傾斜狀態，外觀上有如蹺路。若非老獵人或老腦工指認，很難據以判斷其為古道。若要重新現出古道，只需清除掩埋土石及其上的植物即可。

(二)、崩塌

因風化或地震或開路炸山，使得古道地基產生鬆動而崩塌，此種破壞使古道成為不連續狀況，以錦文隧道上方的古道為代表。

(三)、端點切削

因公路或採礦道路的開闢，切掉古道上下溪谷的路段，使古道斷落成為懸空狀態。幾乎每一個溪谷都有採礦路，也使古道的端點出入口全部被切削殆盡。

(四)、全段削潰

蘇花古道大清水至小清水段(今和仁至大清水)，為陡峻度超過七十度的清水大斷崖，日治時代開闢寬12尺的臨海道路，即必須切削掉50公尺以上的斜面，任何在其上方的古道，均難逃被削潰的命運。(這一段古道舊跡不明，可能是與臨海道路重疊，也可能因位在臨海道路上而被削潰。)

第六章 本研究建議事項

一、「蘇花古道」崇德至石碇子路段的保存

「蘇花古道」崇德至石碇子段為最完整的一段，石公溪至崇德隧道南口段，恰在太魯閣國家公園範圍內。但考量地形及道路現況，仍不宜開放給一般大眾或登山健行隊伍使用，建議做最低限度的整修，僅開放供學術研究及媒體攝影使用。

二、設立古蹟解說牌於重要路段

錦文隧道南口為「蘇花古道」、「臨海道路」及「蘇花公路」三代道路並列處，建議在此設立解說牌，解說「蘇花古道」的變遷史。

三、選擇性開放與修復日治「臨海道路」

日治時期所修築的「臨海道路」(舊蘇花公路)，許多路段具有世界級的景觀，目前棄置不用十分可惜，建議篩選幾段路況較佳者，如利亨溪至小清水段(現稱小清水溪至大清水溪段)，開放作為景觀步道的用。僅需極少的整修費用即可增加景觀遊憩及解說點。

四、擴充「小清水遊客服務站」功能

「小清水遊客服務站」(現稱為「大清水遊客服務站」，請改名稱)目前幾乎沒有解說教育功能，應充實歷史、地理上的資料，如「蘇花古道」、「臨海道路」、「蘇花公路」開闢歷史文獻及照片，甚至是臨摹或拍照清代及日治時期的歷史史蹟紀念物(如：碑文、牌坊等等)，或清水斷崖形成的解說等等於服務站內，使成為蘇花公路上重要的解說教育與景觀遊憩點。

五、史蹟紀念物的復原

除了蘇澳的「里程碑」，南澳的「開路碑」外，羅大春曾經立於新城的「師次新城碑」也是非常重要的史蹟物，其碑文如下：

新城面海負山，居東荒之極北，民番雜處，解耕種、通人理，尚喁喁然有內附心。自大南澳遵海而南，踰大濁水、大小清水。天作高山，我軍荒之，彼阻深谿，我軍

梁之。十月十三日壬子，師次新城，大春喜聲教之已通，而輿情之感慰也。於是乎書。大清同治十三年，歲在甲戌小春之月，福建陸路提都功加一等黔中羅大春記，參將玉屏李得陞勒石。

此碑傳達開山撫番目的，並以「天作高山，我軍荒之，彼阻深谿，我軍梁之」十六字，充分展現開闢北路蘇花古道的氣魄。

目前原碑雖然已流失，但可參考位於蘇澳晉安宮的「里程碑」的形式，復原並展示於小清水遊客服務站。

也可考慮複製蘇澳之「里程碑」，南澳之「開路碑」與「師次新城碑」並立。

六、舊地名的恢復與辨正

蘇花公路上，有幾個地名有張冠李戴的現象，如小清水溪被誤稱為大清水溪，目前稱做小清水溪或大富溪，文獻上稱為無名溪，但此溪本有泰雅原住民的名稱Ayo Riham (暫譯：利亨溪)。

為符合世界潮流，應儘量用原住民原有的稱呼。有關新舊地名對照及地名復原建議如下：

表九 新舊地名、漢名對照表及建議

編號	泰雅語原稱	清代所稱	日治時期所稱	光復後所稱	建議正名
1	Takkiri	攬其力/得其黎	タタツキリフキリ	立霧溪口	
	Ayo Takkiri	得其黎溪	タタツキリ溪	立霧溪	
	Dekaron社	七腳龍社	社	上榮德	
	Takkiri社	攬其力社	タタツキリ社	崇德	
2		石碇仔	石碇仔	小清水	石碇仔，不再使用小清水
		石碇礮(營)	石碇(坑)仔駐在所 (北岸、早期)清水警官駐在所(下方平台、晚期)石碇仔社(北岸)		
	Yapui社				
	Ayo Musegon		石碇仔溪(主流)	石公溪/小清水橋/匯源橋	石公溪(今名照用)
	Ayo Riham		無名溪(支流)	小清水溪(大富溪)	利亨溪(Riham)，不再使用「小清水溪」

3	Ayo Chiko	小清水 小清水溪 小清水礮(營)	小清水溪(早期) 清水溪(晚期) 小清水駐在所 (日治後期撤消) 分社	清水/大清水 大清水溪 大清水遊客服務 站 清水橋 下清水橋	小清水，不再使用大 清水 小清水溪 小清水遊客服務站
	Ayo Kanagan	大清水/大清水 礮(營) 大清水溪	大清水(早期) (晚期) 大清水溪(早期) 溪(晚期)	和仁 卡拿岸溪 卡那剛溪 良里溪 和仁溪	大清水/和仁並用 卡那剛溪，加注原稱 大清水溪 不再使用良里溪或 和仁溪
			駐在所 (北岸)		
	Kanagan社		社(南岸)		

資料整理：楊南郡

正名表說明

- (一)、清代及日治大正初年，石碇仔溪分別設立有「石碇礮」及「石碇仔駐在所」。日治晚期，在其下方小平臺，日人新設。其地被夾在石碇仔溪(今名：石公溪)及其北支流(日文獻稱為無名溪)之間。此無名溪今日地圖誤稱「小清水溪」或「大富溪」。
- (二)、清代及日治初期所稱的「小清水」、「小清水溪」，其溪口南岸，日治時期原設有「小清水警官駐在所」，後來被撤銷，改在石公溪下方處新設「清水警官駐在所」。溪口北岸坡地原有卡那剛社(Kanagan)的分社。其地太管處目前設置「大清水遊客服務站」。
- (三)、大清水溪今名為卡那剛溪，溪口北岸原有「卡那剛警官駐在所」，而南岸坡地原有卡那剛社(Kanagan本社)。下方有海防哨，即清代大清水礮遺址。此溪南岸為太管處北界。
- (四)、本報告敘述之前，需要澄清新、舊地名，以免文獻上清代及日治初期，晚期各傳統名稱，與今日公路局隨便更改的今名，發生混淆。同時希望太管處恢復有歷史背景的、正確的舊地名及舊溪名。
- (五)、石碇仔溪，今名石公溪，發音近似，可以照用。
- (六)、新地圖所標示的「小清水溪」不對，此小支流應恢復為泰雅原名Ayo Rihan(利亨溪)並加注(原稱無名溪)。
- (七)、新地圖上的「大清水」，其實是清代及日治初期所稱的「小清水」，公路局隨便更

改為「大清水」，因而太管處把設於其地的遊客服務站稱為「大清水遊客服務站」，已誤用了。應該改為正確的名稱「小清水遊客服務站」。

- (八)、大清水溪指現在流經和仁(Kanagan社)的那條溪，今名卡那蘭溪。清代文獻稱為「大清水」、「大清水溪」。臺灣總督府警務處於大正十一年(1922)調製的1/300,000的《臺灣全圖》(大型細密圖)已改稱「卡那蘭溪」。但是昭和十三年(1938)五月，臺灣總督府調製的1/500,000的《臺灣全圖》，仍稱為「大清水溪」。為配合使用原住民原有地名的世界潮流，建議使用卡那蘭溪，但加注(原稱大清水溪)。另二個名稱良里溪、和仁溪廢除。

附錄一：踏查與訪談記錄

說明：以下所附之踏查訪談記錄，是調查過程中所記。其中部分推斷，因踏查當時資料尚未齊全，故有推斷錯誤及互相矛盾處。為保留踏查歷程，並未予以更正，請讀者留意並諒察。

一、第一階段田野訪談與初探

一、時間：1999年4月27日

二、踏查地點：崇德

三、參與人員：楊南郡、鄭安勝、陳永龍、唐先恆與泰雅族原住民江廣泰、吳問祥

四、調查日誌

從「關門古道」下來，途經花蓮，四人前往立霧溪北口崇德，先訪問崇德派出所。經蔡主管及賴警員的協助，找到了地方上熟悉古道的三位泰雅族族人。

(一)、受訪談人

- 1.江廣泰(55歲)——採集海底玫瑰原石為業。住崇德村141號，電話：(03)8621009。
- 2.其父江秀郎(83歲)，電話：(03)8621062。
- 3.吳問祥(46歲)——德祥汽車修護廠老闆，兼超商(車廠隔壁)老闆。電話：(03)8621037，行動電話：0937165650。

(二)、談話內容

- 1.崇德隧道南口上方有路，疑似清朝古道。
- 2.古道在斷崖上方。
- 3.古道通過溪流時，都下降。

(三)、實地踏勘

- 1.六個人從崇德隧道南口爬升，右上至古道，有雜木，路跡寬二、三尺，用刀砍除雜木後，出現六尺寬(清朝規制)。古道似乎向北平緩地伸長。
- 2.從石碇溪(今名石公溪)爬上，左上方未發現路跡，需再度來現場細勘。
- 3.石碇溪北側有舊工寮，地方平整，疑似日警所「石碇仔警官駐在所」遺址，上方為石碇社舊址。清朝「石碇仔營盤」舊址需細查。此一

百人清兵駐守的小營盤，疑為日警所同址。

4. 遇見正德探礦廠職員林先生，他說公司已經停止開採石礦，本人不知道古道的存在。
5. 六個人轉往小清水溪(太管處及公路局所稱的「大清水」，有太管處所設遊客服務的中心)進行初探，爬上採石路，向左、右尋找古道路跡，尚未發現，需專程來細勘。
6. 轉往新城踏勘「新城營盤址」，秀林國中校址可能就是清代新城營盤址。

五、檢討與分析

事後由楊南郡分析：

- (一)、古道從崇德隧道南口，向南下降至今崇德平地，自此古道沿海岸平整地伸向Takkiri社(崇德)。
- (二)、清古道「擺其力山腳」小哨，疑為古道由斷崖上方下降至平地的接觸點。原有一哨堡，20名清兵駐守，因為公路的開鑿，哨堡已廢。舊址已無遺構存留。
- (三)、Takkiri社的位置，依《蕃地地形圖》，位於更南處，疑為今崇德公路局站及上方山坡地一帶，需專程爬上、爬下找尋遺構。
- (四)、日治時代明治43年測繪的一幅蕃地地形圖很珍貴。此圖顯示：日人開鑿臨海道路(公路)以前的舊道用虛線標示於圖上，成為清朝古道調查的基礎資料。
- (五)、更南的「擺其力溪邊」哨堡(20名清兵駐守)的位置。可能的位置為
 1. 從海岸直角轉往立霧溪口北側的Dekaron社舊址。
 2. 立霧溪口南側的Busegan社舊址(今富世村)
- (六)、「新城營盤址」疑為今秀林國中校址。(羅大春《開山日記》寫「營於新城河東」，有200人清兵駐守)，清朝的營盤應該是秀林國中這塊濱海開闊地。

理由：

- (一)、外牆面向海洋的一面，土地有堀陷，成一直線，疑為舊海濱線。那麼，舊址上的「師次新城碑」被海水捲走的客觀條件具備。
- (二)、牆內有整排老榕樹盤根錯節，可見年代很久。需要重查此塊公地的來歷。

六、訪問太管處

向林培旺處長及楊南聰保育課長作口頭報告，說明初探的成果。

(一)、蘇花古道今日仍有遺跡可尋。

(二)、此古道與八通關古道一樣，有一級古蹟的價值，將來有更豐富的成果後，可以由太管處及花蓮縣政府聯合向內政部申請評鑑。

(三)、此古道需展開調查，作為史蹟保存的依據及國家公園地理、歷史、開拓史的解說資料。

第二階段田野訪談與踏查

第一次探勘

一、時間：1999年7~10月—文獻與地圖研判、考證

9~10月—多次調查

二、踏查地點：

(一)、和仁(即「大清水溪口」)Kanagon社舊址。

(二)、和平(即「大濁水溪口」)Kinebo社及Gukutsu社舊址。

(三)、澳花(即「大濁水」)大濁水營盤址。

(四)、和中(屬和平村)Gukutsu社分社舊址。

(五)、大清水服務站(即「小清水溪口」)Kanagan社的分社舊址。—以上清代至日治明治年代止，均屬「外太魯閣」群。

(六)、三棧及三層城。

(七)、新城(新城營盤址)。

(八)、北埔(鵲仔埔)、花蓮市(米崙山腳及米崙溪口)。

三、參與人員：楊南郡、王素娥、鄭安晞、陳永龍、唐先恆等人

四、調查日誌

細述內容—實地調查由10月開始。

(一)、和仁(大清水)—太管處轄區北限。項目：Kanagan社舊址、清古道、營盤。

1.受訪對象：

(1)圓昌礦場職員張先清及和仁派出所主管。

(2)Ipai Amai(女，泰雅族，67歲)—日治時代由Sakadan社(大同)遷下，住和平村和仁16鄰50—1號。

(3)Vian Pisau(女，泰雅族，66歲)—原Sakadan社人，住和平村和仁15鄰33號。

(4)林泰昌(男，泰雅族，43歲)Ipai Amai的兒子，住和平村和仁34號。

2.談話內容及實查

- (1).古時候，族人從東海岸回大同(Sakadan)娘家，都由「清水」(今石公溪口)，日治時期設有清水駐在所)上山，半天走陡路即到，不知有否清道交叉。
- (2).和仁(Kanagan社)段古道彎向上游處，原有吊橋處過溪，吊橋已廢。
- (3).溪南岸有幸福水泥公司採石場，北岸有東方公司石礦採石場。
- (4).清道「小清水起嶺」地點一不清楚。研判可由和仁(Kanagan溪)南岸，與一家「打碎石廠」相對的古道西側，沿列路直上，可接到古道，起點即「40公里限速牌」位置。起嶺點需重來細查。
- (5).北岸，今和仁派出所的背後，有日警駐在所遺址。完成實查這個遺址及向北通往和中(Kanagan社)的舊道起點。古道起點即疑為此日警所(異疑為清代「大清水營盤」遺址)，經由Ipai老婦家(和仁部落)，向北越過小鞍部，鞍部上方有桂竹林，伸向和中。
- 此段疑為清代古道，亦已顯示於臨海道路開工前測繪於《臺灣蕃地地形圖》上。想試走一段，卻因老婦的兒子喝醉，阻止隊員上去。
- 需改天專程調查。
- (6).Kanagan日本警所位於「和平村014號」電線杆後面，前門面臨舊臨海道路(舊公路路段)。

(二)．和平(Gukutsu社及Kinebo社遺址)

此為太魯閣國家公園界外，為顧及古道調查完整性，進行訪談與實查。

1.受訪對象

- (1).和仁派出所主管及泰雅族警員張文誠。張先生是擔任和仁管區警察。
- (2).薛有才(自稱清朝時代遷來的早期漢人)，被警察稱為「先住民」，住和平208—25號，阿里山火雞肉館老板。
- (3).Robek Tanleha(女，泰雅族，76歲)，日治時代從蓮花池(Sowasaru社)經三民(Mikasa)遷來Kinebo社，住和平村和平126號。

2.談話內容及實查

- (1).和平火車站附近俗稱「克來寶」，實為Gukutsu社舊地，今為臺泥和平工業區及採石場。
- (2).由和平派出所張文誠開警車至台泥採石場，車行至5公里處，沿途觀看，有否清道由此橫繞山腰，發現山壁陡峭，似乎不可能。
- (3).回到張文誠家，其父張富貴(Rokyan Delun，泰雅族，65歲)說：未聽過清道繞山腰。

(4).交代張文誠續查。

(5).和平火車站附近應該是清道上「大石公嶺下」哨堡處，哨名「嶺下」，可見並非「由此起嶺」。

(6).觀察和平到和中的現今地形，發現海岸邊平地寬廣，古道沒有必要上嶺腰繞山腰。

(7).但是，上述《臺灣蕃地地形圖》則在斷崖處上方高處，用虛線畫出一條舊道路線，而且偏向內陸由北向南伸展。需實查解決矛盾現象。

(8).張繼續開警車載送調查人員及Robek老婦往北，在接近和平溪南岸溪口處，即大濁水溪橋南端公路西側，觀看Kinebo社遺址。研判此段清道與公路重疊。

(三)、澳花(大濁水)—古道與大濁水管盤遺址

此地也是國家公園界外。實查與訪問的理由亦為古道調查的完整性，古道切成片段調查不合理。

1.訪談對象

(1).澳花派出所主管劉瑞明。

(2).Yuba Pinan(男，泰雅族，72歲)，住宜蘭縣南澳鄉澳花村25號及其子羅竹清。

2.訪談內容與實查

(1).大濁水溪(和平溪)過溪處，今有鋼筋水泥橋，往上游方向另有兩座舊水泥橋(都已廢)，而日治早期的吊橋是一座上游內彎的橋，現只剩水泥橋墩。

(2).Yuba說：「以前舊吊橋位於水路狹窄，水淺易渡，岸上多樹」，所以此處應該是古道過溪地點。當然，清兵所架設的竹、木橋早已廢去。

(3).舊吊橋南端(南岸)溪畔，溪畔有寬平的河階，但《臺灣蕃地地形圖》顯示⊕一日警駐在所標記，此地應該是清道上「大濁水溪邊」哨位，20名清兵駐守的哨堡需覆查。

(4).今澳花派出所，位置寬平，扼部落出入口。派出所面東側有疑似日治時代舊「大濁水駐在所」，所遺留的水泥地基及水塔。

(5).從地形與形勢及今日部落位置看來，有200名清兵駐守的大濁水管盤應該在同一位置，需再查。

(四)、和中—大清水起嶺(今屬和平村，大濁水沖積扇南端)

1.訪談對象

(1)張文誠(和平派出所負責和中管區的警員)。

(2)連源通(Saburo Rokin，男，泰雅族，63歲)，住和平村和中102號，熟悉當地地理的舊獵人。

2.談話內容與實查

(1)和中俗稱「牛窟仔」，即從和仁分離的牛窟社(Gukutsu)分社所在地。

(2)往南的古道路口，位於「舊和平隧道」北口(今尚在使用)旁邊的淨水場旁。

(3)Saburo先生帶路下，調查隊試走一段，路況不錯，更上則變成狹窄的「水管路」，一小時後撤退。

(4)Saburo說，越過隧道上方的山嶺，下至南邊的和仁，小徑下降至有上地公廟處即為平地，單程約需3小時，參照一(和仁項)的敘述。

(5)大清水起嶺哨堡位置及古道需重來踏勘。

(五)、大清水服務站(即小清水溪口)—原有Kanagan社的分社

1.訪談：沒有部落，沒有訪談。

2.實查內容：

(1)溯小清水溪約半小時，右上方有草木覆蓋的缺口，似乎是古道橫繞處，時間不夠，改天重來踏勘。

(2)此溯溪路為一條廢棄的採石路，上游方向也需一併調查。

(六)、三棧—三層城

1.訪談對象

(1)林萬海(約40多歲，泰雅族，秀林鄉鄉民代表)，住秀林鄉景美村三棧79-1號。

(2)林樹旺(67歲，泰雅族)，林萬海之父，住三棧78-1號。

(3)Ritok Haron(89歲，女)(林王秀琴)，林萬海的祖母，住78-1號，從Tabito(天祥)及Batakan社遷下的，知道，可惜臥病於床，無法開口說明。

(4)Byan Hason(女，泰雅族，83歲)(王秀美)，王秀琴的妹妹，住81號。

2.談話內容與實查

(1)Byan老婦說：古道繞到三棧溪靠近上游處，迴繞辦圓圈至南岸。

(2)迴轉處的上方有Buratan山，山上原有日本警所，後來遷下來，設於山麓，再遷到今三棧派出所位置。

- (3)從三棧部落轉向蘇花公路的轉角處，地名叫Karabata，日治時代原有軍營及神社。
- (4)北邊從蘇花公路向部落轉角處是棧尾，曾經被採石場破壞，但昔日地勢居高臨下，而且與部落保持一點距離，而且與部落保持一點距離，疑此處即舊「柚仔丹坑口」哨堡(20名清兵駐守)。需再查。

(七)、新城、鵲仔埔頭、米崙、花蓮

1.未訪談

2.初勘地勢

(1).古道位置尚未確認。

(2).「新城」(200名清兵駐守的營盤)，再次實查，結論是需追溯秀林國中校地的歷史。亦需訪談地方父老。

(3).「鵲(鳥)仔埔頭」(20名清兵駐守的哨堡)，猜測是北埔東北角溪海岸處，但地方住戶均為榮民，未能獲得進一步消息，需從舊文獻查蛛絲馬跡。

(4).「米崙山腳」(100名駐守的小營)，尚無法確認確實位置。

(5).「米崙溪沙崙」(100名駐守的小營)，全上。

(6).「花蓮港大營」(500名駐守的大營)，只知位於花蓮溪出海口北岸，(舊《臺灣蕃地地形圖》及地方文史工作者潘繼道與李宜憲兩位老師之言)，需前往實查。

(7).從新城起向南，另外共有5個小哨—三層城、草藍仔、柚仔丹坑口、三腳枯、什鼎金等，需查問地方父老，各小哨位置確認後，即可畫出古道路線。

(8).以上新城及以南至花蓮的營盤哨堡位置，需煩請甫先匠查證日地籍資料，以核對是否自清、日初期遺留下來的公家土地。

(9).地籍資料確定後與地方父老核對文獻資料的內容。

以上初步資料蒐齊後，就正式展開實查行動。

總結：

綜合以上初勘所獲的資料，今後實查工作於11月起展開，實查區域可分下面幾段，分述如下：

一、山路踏勘

- (一)、崇德隧道南口—石公溪南岸。
- (二)、石公溪北岸—大清水服務站(即小清水)。
- (三)、大清水服務站—和仁(即大清水)。
- (四)、和中—和仁。

二、平地踏勘

- (一)、和中—和平。

- (二)、和平—澳花(即大濁水)。
- (三)、崇德—立霧溪口。
- (四)、立霧溪口—崇德。
- (五)、新城—花蓮。

各據點地名辨正

- (一)、日據時代晚期，日人在石碇溪口(今稱石公溪口)下方平台，設「清水警官駐在所」。
- (二)、戰後，因為此駐在所的名，「石公溪口」地名叫「小清水」，而把原來「小清水溪口」改稱「大清水」，沿誤迄今。以致太管處解說資料國家公園簡圖，以及公路局地名標示，均誤用。
- (三)、需正名，恢復清代築路以來的正名，建議太管處更正。

更正內容是：

- 1. 石碇仔溪可繼續使用「石公溪」，停止稱小清水。
- 2. 大清水遊客服務站應改稱「小清水遊客服務站」或簡稱「清水遊客服務站」。
- 3. 和仁應恢復其正名，正式稱為「大清水」。

第二次探勘

- 一、時間：88年11月9日～11月13日
 - 二、踏查地點：崇德隧道南1第二次覆勘與大清水二度踏勘
 - 三、踏查人員：鄭安晞、陳屏君等數人
 - 四、調查日誌：
- 紀錄：鄭安晞

早上10點，首先我們先騎著摩托車到崇德的海邊，觀察「得其黎階地」以及崇德到大濁水間的斷崖地形。從崇德隧道南1沿著上次原住民所說的水管路，我們跟了一段平行的腰繞路。約1小時後，通過一個乾溝，路幅4～5尺(約120～150公分)海拔300公尺，疑似清代古道，但不甚確定。

過了乾溝後的路徑，變得很不清楚，我拿出了草刀，對著雜草砍草，砍了一會兒，路跡不見了。原想回去，突然在地上發現一只碎玻璃，一看之下，覺得很納悶，這裡怎麼會有這個日據時代的酒瓶呢？據我猜測，古道應該在酒瓶的上方附近而已，但是我們並沒發現確定的證據，有必要再來一次。

隔日，從和仁(舊稱：大清水)附近的採石場，調查大清水溪右岸的採石道路，我們利用摩托車騎上去，一直到海拔350公尺左右，切入東側坡面，只有一些臺灣桫欏及白蠟樹等，並沒有發現古道遺跡。

第三次探勘

一、踏查時間：89年1月8日～1月9日

二、踏查地點：崇德隧道南口第三次覆勘與石碇溪北側支流二度踏勘

三、參與人員：陳永龍、唐先恆、鄭安晞、陳雪菁

四、調查日誌：

紀錄：陳永龍，鄭安晞改寫

第一天 89年1月8日 C0花蓮→崇德→崇德隧道南口→352公尺鞍部→隧道口→花蓮C1

前一天的夜車讓大家今早提不起勁來，一直睡到10點才起床。由於崇德隧道南口離花蓮市區有一段路程，抵達隧道口時已經是中午12點了。

眾人整理包括草刀、山刀與個人登山必備的裝備後，於12點準備出發，沿著隧道北側(右側)的碎石溝，往上陡爬，稍不小心就會滑下來。12點10分，來到一岩尾小稜，展望奇佳！可眺望由立霧溪沖積所形成的崇德臺地(得其黎)，台地外圍形成三角洲。

休息一下，12點25分出發，路基被用來架設水管，此地海拔約210公尺。跟上水管路，路跡斜上腰繞，路幅約有4尺(約120公分)。12點35分，海拔約265公尺，至另一條乾溝，水管在此沿小支稜陡上，老龍與楊南郡往上跟著水管爬，至一個乾瀑布下，有水泥築成的蓄水池，我們兩人繼續沿著不甚明顯的小路往上勘查，鑽入密密麻麻的雜草中，查看有無古道痕跡，惜並無所獲，撤退點海拔約300公尺，約莫用了30分鐘在此地尋找。退回約265公尺處，繞過乾溝，繼續沿著一條腰繞路，路痕有點像清蘇花古道。道路繼續往上繞，來到上次發現日治時代碎酒瓶的地方，過了此處後的路跡是新砍出來的，我們要感謝去年唐先恆等人的辛勞開路。

下午1點23分，在路旁有兩根廢棄的木製電線杆，高度約320公尺，上面的陶瓷絕緣體都還在，還有一片長方形的錫製名牌，上面刻有一隻類似鷹的圖騰以及編號二三七號，據吳永華的《蘇花古道—宜蘭段調查研究報告》中指出：昔日蘇花臨海道未開鑿的前，宜蘭與花蓮間有架設電線與電話線於古道上，直到道路開鑿後，才移至新路上，此點讓我們更加確認此條路跡的正確性。1點25分，不久古道繞出一崩塌區，整個坡面被白色的大理石巨石所堆滿，亂石堆中有人為刻意的疊石痕跡，大理石疊得非常有序，非天然形成，路幅約有4尺寬，腳下的路基紮實，應是清蘇花古道無誤，連忙拍照留作紀念。此

時白耳盡眉警戒聲不絕於耳，舉目所及，海天一色，視線毫無阻擋，尤其是遠方的「清水斷崖」從天際直瀉而下太平洋，真是美極了！

2點多，出了巨石區，由於往前的路已沒有人走過了，我只好拿出草刀，對著前行的方向，硬開出一條血路。約345公尺，發現了此行的最大收穫—石階，此處共有石階3階，探勘人員非常高興，興奮得說不出話來。我以最快的速度清除四周的雜草，拍照存證這「歷史性的一刻」。

拍完照後，繼續往前出發，不久有碎石乾溝，並長滿整片的姑婆芋，古道變得不是很清楚，我們選擇直接切上稜線，約陡上50公尺，來到千里眠山向東北延伸入海的尾稜稜尾，此處海拔約420公尺。有一獵人休息處，散滿塑膠類垃圾，我與老龍沿稜往上爬，發現稜線上有一條獵路，推測可直接陡上清水大山，也許昔日的泰雅族人曾經利用它回大同(Sakadan)也不一定。

3點半，往石碇溪的方向下坡，發現一叢竹子，似乎有人曾經居住過。竹下一石洞，可容納一人，拾獲2瓶日本酒瓶。續下，並沒發現較明顯的路跡，偶見一些用疊石形成的駁坎，但不確定是否為古道的遺跡，有點像是泰雅族開墾地的護坡。坡度愈來愈陡，因為我的疏忽—沒帶輔助繩，因而下不去，決定原路撤回。天色已晚，四人跌跌撞撞，一連在古道上摔了很多次。

傍晚，約6點20分，終於回到隧道口，結束今日的探勘行程。

第二天 89年1月9日 C1花蓮→崇德→石碇溪→石碇溪北側支流C2(舊名無名溪或Ayo Rihan【利亨溪】—錦文隧道口段)

昨天下石碇溪的途中，由於太偏溪的上游地帶，導致無法下至溪旁。今天從與石碇溪交會的小清水溪往北探。

11點左右，我們直接跟著水管溯溪直上，不久右側出現一條獵路，四人一同爬上去。10分鐘後，坡度越來越陡，路跡消失了，不見清代蘇花古道，撤退至溪旁吃午餐。

12點多，飯後，沿著廢棄的採石路回到公路旁，老龍一付心不甘情不願的樣子，在附近的稜線上爬來爬去。30多分鐘後，老龍下來了，說坡面上遇到許多「咬人狗」，被折斷的滿頭包。兩人一同前往錦文隧道南口探路，不久遇到另一隊踏勘隊。

記錄：陳永龍

11:00 抵小清水溪口，判斷地形，回憶去年崇德老人家所帶的路。

11:15 出發，沿溪右岸取水路上行一小段，即沿溪上溯。小溪雖陡並不難走但要注意滑。

11:45 接抵探礦路過溪點，約185m，有數根斷掉的水管，谷中可見新城平原，極美。

12:30 沿溪左岸上切上探，抵285m，經礫石塊溝幾至稜線，判斷這不明獵徑不會接到古道。

12:55 附近地形勘查一下的後，不像會有路的樣子，決定下去到溪口，另尋上去的路。

13:15 下抵215m高度，可回眺石碇仔溪上方的尾稜，似乎有像古道會走的路。

13:20 下到溪邊，在探礦路下方午餐。大冠鷲尖鳴，黑枕藍鶺鴒也在林中應和；小剪尾、鉛色水鶇及紫嘯鶇溪中皆可見。

13:50 沿溪右岸的探礦路下山，路基寬而平坦。

14:05 下抵溪口公路旁。

14:10 獨自沿溪左岸路邊駁坎上方上探，岩階旁有像是路徑的地形，但因時間不足未續探。

14:30 沿公路往北，抵錦文隧道口。

14:35 獨自上探隧道上方獵徑，上爬約35公尺處有一棵巨大箭冬樹。

15:00 會同楊老師、阿佑等人後，阿佑又再循此獵徑上探約80公尺，地形變陡，路不明。

第四次探勘

一、時間：89年1月8日～1月9日

二、踏查地點：小清水至中段與小清水至石碇段

三、參與人員：楊南郡、賴明佑、林學聖、吳秀緞

四、調查日誌：

紀錄：林學聖

第一天 1月8號 花蓮→崇德→小清水→花蓮

10:30 經由山社學長的幫忙，得以有兩輛車出發。

11:00 兩對人馬於太魯閣加油站旁的7.11碰面，採購好午餐

11:30 抵達大清水休息站，午餐。

12:20 出發，先觀察地形，向北邊探行。

12:40 決定上鞍部觀察，於公路旁找到較緩的處開始上切，一路上十分陡峭，不好

上行。

01:00 上行至水泥護牆上方，我們繼續上看。此時林學聖發現左邊似乎有路跡，於是一行人開始沿著可能的路跡往旁斜斜上切。

01:30 切至鞍部處，此時我們發現有破陶紅片，林學聖向後探路，有一片竹林疑似有部落遺址。阿佑往前探路發現一清磁碗碎片，應為古道或是部落遺址，標高150公尺。

02:10 發現駁坎，此為一平坦處，阿佑回去拿回他與林學聖的背包，準備以此為根據地探詢古道的遺跡。

02:30 阿佑取回背包，我們開始討論這也許是一個礮堡(因為半圓形狀的駁坎)。

03:20 至稜線上續探，有駁坎痕跡，但卻無明顯路跡，令人不得其解。

03:43 決定沿著懷疑是古道的方向前進，希望能就此回到公路上。

04:10 一路陡降，至此未再發現任何可能是遺跡之處。降至距公路10公尺處非常陡，大約有80度的坡度，利用繩索垂降至公路。

05:00 全員都至大清水休息站，對於古道依舊覺得很困惑，古道你究竟在哪裡呢？決定明天要先沿著清水溪旁的採礦路探行，希望能找到古道過溪的痕跡。

05:20 搭上便車。

07:00 回到唐檢家。

1月9號 C1花蓮→小清水→石碇→花蓮C2

09:00 唐檢在我們至花蓮火車站旁的客運站等車。

09:20 上車前往太魯閣。

10:10 至太魯閣加油站與唐檢一行人會合。

10:20 唐檢先載我們一行人出發。

10:00 抵大清水休息處。

- 10:50 沿清水溪的探礦道路探行。
- 11:05 林學聖沿溪右岸的路跡探行，無獲，此時天氣十分炎熱，一點也不像有冷氣團的樣子。
- 11:10 沿溪右岸的卡車路探行，有砍痕及測量隊的遺跡。
- 11:00 一路探至崩壁處，標高約170公尺，研判古道不可能開到如此險峻的地形，找尋古道的希望變得十分渺茫，除非能找到臨海道路報告書，或是做一番全面性的地毯式搜查。
- 12:00 回到卡車大路上午餐。
- 12:25 出發。
- 12:30 沿大清水休息站對面旁公路上方的水泥牆上向南察看，依舊無獲。
- 12:50 也許古道是開在靠海處，於是向海邊鐵路靠近。
- 12:55 抵鐵路旁，此時向上望，有一小平台(位於公路下)也就大清水休息站下方，十分平坦。
- 01:10 沿休息站下方的路續行，有炸藥的遺跡，路十分大及平坦，走至盡頭為鐵路隧道口上方，研判此應為開隧道的路。
- 01:20 無獲，返回休息站。
- 01:50 經過討論，決定沿公路向南前進，找尋可能的地形。
- 02:10 進公路舊時隧道旁的臨海道路，路崩得十分嚴重，看來古道沿著海邊開的機會十分微小，海岸十分陡峭，唯一的希望一定還是上接稜線。
- 02:40 一路沿著海邊道路走來，已完全否定古道開在海邊的可性。
- 03:00 於錦文隧道口(南口)，遇鄭安暉一行人。此時老龍發現隧道口上有明顯的獵路痕跡，於是阿佑、林學聖、鄭安暉等一行人上去探路。
- 03:30 三人至獵徑上至標高約200公尺處，仍一無所獲。
- 03:40 決定先行撤回花蓮。

第五次踏查

一、時間：89年5月19~21日

二、踏查地點：沙卡礑社、石碇仔及小清水段

三、參與人員：楊南郡、鄭安晞

四、調查日誌：

第一天 5月19日 新城→太管處→沙卡礑社

前往大同(Sakadan社)訪問老獵人張富貴(Rokkin Tairon)，1935年生，65歲。(戶口設在富世村民樂九鄰一號，電話03-612878)Rokkin在大同種菜、採箭筍為生，每週六下山至太魯閣，星期一又上山。其子張文德現為巡山員。Rokkin談話內容簡述如下：

一、從前常常往清水山及舊千里眼社(沙卡礑溪上游Sinligan)方面打獵。也曾經從石公溪(石碇仔，Yafu Palo，海岸Takini獵人把它叫做Ayo Muscgan)溯溪到上游打獵，三夜四天。妻子同行採蘭花。石公溪至清水山、千里眼山稜線有很多山羊、野豬、羌，但沒有水鹿。

二、Yafu Palo，Palo即溪谷開闊的意。溪谷寬大，獵路則細小，可以上至大同。從稜線往大同的山路，路況不錯。從大同下到石公溪，不用半天。

三、從清水山頂有路通往Kanagan溪(和仁的卡那蘭溪)，一天即可到，但是很容易迷路，此路與清朝古道無關。和仁(Kanagan社)那邊也有路，朝大同這邊延伸過來。

四、父親Tairon Okka已於1963年，以57年齡去世。因為打獵，並曾為日警嚮導走過清代古道，對古道的情形知之甚詳。由Rokkin轉述如下：

1. 從清水駐在所(石公溪下游，公路下方)沿清朝古道到和平Gukutsu社，一天即可到。路寬一公尺左右，距離臨海道路高100公尺上下。古道上沒有石階或土階。路不是平整的，清兵走過，日警也走過，不能騎馬過去。
2. Tairon曾經為了打獵走過古道，去訪問位於和平的Gukutsu社及Kinebo社。這兩個部落的人，原是從大同(Sakadan社)分離的。彼此之間有姻親關係，所以時常來往。
3. 這條清代古道固然開在斷崖上，道路上有灌木，石頭很多。
4. 日本人開臨海道路時，人員站在清朝古道上，用繩子吊竹籃，籃裡的人是埋炸藥的工人，他們是阿美族及漢人。竹籃徐徐垂下後，籃中的工人在岩石上挖洞，填入炸藥，然後被提升到古道上，點燃引爆線炸開岩壁築路。泰雅族不會做這種危險工作。

調查過程與成果

5月19日：楊、鄭及東華大學登清水山的隊伍，從東華大學出發。

06:30 計程車出發

08:30 太管處停車場旁路口起登。

14:40 抵大同Rokkin的家訪問。登山隊紮營於他家附近林道上。

第二天 5月20日 沙卡礮社→新城

學生以兩天時間由此來回清水大山。古道調查隊(二人)與Rokkin交談，觀察上棧小徑後，直奔下山。中午，搭計程車前往石公溪。下午至公路下方的日本清水警官駐在所勘查。此遺址被夾在石公溪與北支流無名溪之間，入海處兩條溪幾乎貼近，形成一個平台。公路海拔150公尺，平台遺址海拔110公尺。日警所在戰後被海防哨改建為水泥平房，但日警所水泥地基及護坡疊石駁坎猶在。石公溪公路下方這個遺址據判斷應該是清代「石碇仔小營盤址」。理由是：石公溪口(公路)腹地狹小，而且南岸臨溪的山坡有石碇仔社(Yapuh社)。清兵管哨選擇此公路轉彎角下方的平台。此遺址東臨海洋，西傍鐵路「清水隧道」南口，展望好。搭便車回太魯閣過夜。

第三天 5月21日 新城→錦文隧道口

早晨從太魯閣搭計程車往「錦文隧道」北口擋崩石架旁下車。目的是從石公溪與小清水溪(今稱大清水)的中央點，沿崩石坡上升尋找古道。沿露岩的石坡爬升。

08:10 爬到海拔290公尺一帶，亦即大峭壁下，向左(南)、右(北)，以不同高度多次橫繞。北側灌木密林中，看到路跡，路面被崩石所覆蓋，但不敢斷定是古道。

左岸找到有舊砍痕四處，又有樹幹被鋸斷，不敢斷定是獵路還是古道。

升至海拔330至340公尺一帶，岩棚處處，但未找到古道。判斷此崩石坡南側的勘查，需繩索隊來支援以確保安全。又回到臨海道舊路。由此向南斜上，

09:40 在海拔150公尺處，發現古道橫繞灌木林山腰。不久發現約三公尺半高的電信桿二支，一尺半四方的水泥台座，二尺高，海拔185公尺。

附近有岩洞，有焚燒的痕跡。古道離舊臨海道路約三十公尺上方

三、第三階段田野訪談與調查

第一次踏查

一、時間：89年6月4日

二、踏查地點：匯源橋(石空溪)／小清水橋(小清水溪)段臨海公路舊道，小清水橋(小清水溪)至大清水隧道口(下清水橋)段。

三、參與人員：楊南郡、陳永龍、張富貴(Rokkin)

四、調查日誌：

北側的勘查後來於Rokkin帶楊南郡與陳永龍來複勘，確實找到橫繞於山腰，伸向小清

水的古道。由於古道距離公路稍高處，因而推斷清兵沿著太魯閣族原先用於聯絡得其黎(崇德)與大濁水(和平)間的「蕃路」而開。當時在北邊峭壁處應該有缺口，因而日人開鑿臨海道時，也以此缺口為定線的依據。況且，如前文所述，日人利用清道下放人員在岩壁上埋炸藥開新路，所以古道與臨海道的高差不大。

6月3日：上午訪問Rokkin的岳母Ipai Toyafu(李連珠，1917年出生，83歲。位富世村民樂九鄰六號)。Ipai出生於托博關社(Toboko)，十歲時遷到新城。新城當年有40戶遷入的泰雅家庭，Ipai在這裡完成四年的教育(畢業於蕃童教育所)，二十歲時嫁到Sakadan社(大同)，父親是頭目。因為日警要求頭目以身作則，不讓女兒刺青，所以Ipai沒有刺青。54歲時遷來Busegan(富世村)。Ipai已年邁，不記得日道與清道的事。

下午：當天傍晚，Rokkin夫婦從大同下山來了。與Rokkin約好明晨帶刀從太魯閣出發，上山勘查。

6月4日：凌晨，陳永龍坐夜車抵達新城。七點會合於太魯閣Rokkin Tairon(張富貴)的家。

07:00 由Rokkin的媳婦開車送三人調查隊前往石公溪。

07:30 抵達石公溪。Rokkin指著溪南岸匯德隧道北口的上方坡地，說是舊石碇仔社(Yapul社)。古道剛好從隧道上方向南延伸(此南段已調查完畢)。

07:45 從石公溪北岸向北調查。從公路溪畔爬升，直到海拔120公尺，離公路約二十公尺上下的高度，路跡清晰，約四、五尺寬度，但路面已長生灌木，又被石塊半掩蓋著。Rokkin說：「這是非常早期的道路，從前的人經常走。」直徑約八公分粗的水管被架設在古道上，可能是開公路或開隧道工程人員所置放，處處斷裂。

09:00 過木橋舊址，山壁陡直，棧橋已腐朽不存。海拔130公尺。從橋下凹處通過即接上約十尺寬古道路段。發現下駁坎。

09:10 抵達寬平的地方，約二、三十坪大小，疑為兵營遺址。這裡剛好位在「小清水觀景平台」的正上方。此處離利亨溪(新的地圖標名為「小清水溪」)很近，取水方便，離觀景平台的高差約30公尺。

09:30 下至利亨溪，海拔120公尺。舊稱無名溪泰雅語叫Ayo Rihaan。

建議：此利亨溪南岸平台，有探礦者用炸藥探礦，炸成一個洞取石質標本。古道經此處，將來可以指定此處為遊客觀摩清代古道的據點。而石公溪至利亨溪段古道，離公路最近，

而且無危險性，所以建議整修此路段，作為歷史古道「北路」的示範區段。

11:40 由利亨溪(今稱小清水溪)往北岸，維持同樣高度續勘。海拔140公尺一帶古道開始崩壞，灌木與荊棘密密麻麻，揮刀砍路太辛苦了。更前方遇峭壁(即小清水斷崖)，古道急升於峭壁上方，需動用繩索冒極大危險才能實查斷崖處。今天此段只調查到銜接斷崖處。

12:20 回到公路，在「錦文隧道」南口休息。據觀察所得，古道由隧道口附近繞上峭壁上方。隧道東側是舊臨海道路，未開路以前應該是峭壁。據目測並參照地形圖形勢，古道升高到高差100公尺處。與Rokkin相約，七月初再來踏勘，將從公路「大清水隧道」北口上攀，至古道處沿路朝南踏勘。

一行人從錦文隧道北口的擋崩石架上攀崩石坡，在北側150公尺處試登，發現一條古道穿行於灌木與茅草叢中，微微上升至180公尺高，橫繞峭壁處因落石多，路跡消失。下降，改由南測試探。先由崩石架上古道電信桿處，海拔150公尺，繼續南行，路斷，折返。回到崩石架處，重新細察崩石坡南側地形。Rokkin說南側古道應該是比電信桿位置還高，如此才能維持同標高度直線橫越崩石坡。他判斷剛才在北側180公尺處的高度，是古道通過崩石坡的高度，南側高度應該和北側高度一致。

此崩石坡南側猜測點，帶下次複查。

隊伍下降到舊臨海道，沿舊道走向小清水(今太管處「大清水遊客服務站」)。在小清水溪(今名清水溪)溪口重新勘查地形。現今大清水遊客服務站一帶，未整地以前稍微寬平，有一棵樹齡約五十年的老龍眼樹在路旁，枝葉繁茂，已開始結實。樹的胸徑約40公分。

老樹的存在顯示：日人於大正五年(1916)開鑿臨海道路，於昭和六年(1931)完工汽車開始通行後始長出的。此寬平地方應該是開汽車道以後填平的，開臨海道路之前，公路處是斜坡。

如此，可以推斷清「小清水營盤」不在遊客服務站那裡，而是公路上或其上方。由於公路的興建與溪南岸有採礦公司工務所房屋，舊址不存。

小清水溪(今名「清水溪」)，照海岸泰雅語是Ayo Chiko。Ayo是河流，Chiko意謂「溪身狹窄」。Sakadan社那邊的人，把Ayo唸成Yafu，所以小清水溪也叫Yafu Chiko。

預定於八月起重來調查：

小清水溪(太管處遊客服務站處)的南岸古道(古道開始時沿現在的公路，亦即公路與古

道重疊一小段)，然後於今公路「大清水隧道北口」急升。

複查小清水溪北岸，朝和仁方向踏勘。本段因屬於「大清水斷崖」，可能會遇到極大困難。

和仁以南古道路段的踏查。

記錄：陳永龍

07:00 昨夜搭夜車抵達花蓮，一早即在太魯閣人Logeil家中，和楊老師會合。

07:30 搭Logeil媳婦的車子，抵匯德隧道口下車。

07:40 匯源橋北側公路旁，沿著山坡上爬，在距離約20-30公尺高的處腰繞。高度約120m，為一水管路，時而出現像古道的路幅；水管路可能即是利用古道。

08:15 經一乾涸陡溝後，抵一陡峭岩階；岩階像是古道規模。

08:30 之後路和地形都變陡峭；抵一山凹，隱約仍有舊路痕，可回望石公溪口。

08:40 岩壁下的岩階，約150m，水管轉折而上，我們也跟著爬上岩壁上方。Logeil說他父親提過，這裡以前都有木棧道以及木橋。

08:55 岩階上方約160m，路幅寬約一呎，之後有約兩呎寬路痕，小地形也像是鑿過的。

09:10 約距公路的小清水觀景平台上方30公尺(130m)處，路幅大而清楚，約10-12呎寬。這段路長約30-50公尺，原本覺得像是古道營盤，但無水源。

09:25 在更北側的近溪處，發現西側有探礦炸過的巖穴，岩凹下約5m、15m的橢圓狀基地。

09:30 下抵小溪（小清水溪），我們曾經來過，有水管路與探礦的路。判斷之前以為的1-1.2m古道，應是探礦的路，循原有的古道拓寬後所遺留下來的。

09:50-10:30 沿著溪，在小清水溪北岸找了許久，仍沒找到路，之後沿山腹砍上稜線去。Logeil說他父親描述過當年開臨海道路時，曾在古道用繩子綁竹籠垂降，以埋炸藥。當下到現在蘇花公路高度時，就打洞放置炸藥，然後抓繩子搖動當作訊號，請上面的人拉上去，然後點燃炸藥。有的人因為繩子斷掉，或是來不及拉

上來卡住就爆炸了，就會和離子一起掉到海裡。從和平到這裡，分了好幾段，工程班都是如此處理。而炸藥工程太魯閣人是不會的，因此多是漢人和阿美族人在作。

11:20 沿著山腹高繞到180m左右高度，沒路，再往東北下切回繞，地形極陡。

12:00 Logci順著地形慢慢下砍陡下，接抵我元月九日獨自上探的岩階；快下到公路處，有一小段像是路痕，Logci說這應該就是古道，這和我們的前找到的也大致延續。

12:10 走到崇文隧道口休息。判斷路應在此的前，即已開始緩繞到清水斷崖上方，海拔約220-250公尺左右。

12:30 沿著舊公路往大清水隧道口方向走。舊臨海公路，是極佳的景觀步道，一路可見到許多無患子的果實，可洗衣服用。

12:50 舊隧道出口，午餐。

13:15 繼續沿著臨海舊道往北行。

13:20 在明隧道崩坍的山凹，上爬約20公尺，南側有古道的電線桿二根及鐵線。

13:50 平行往北找，過岩溝後上方岩階，有一平行帶茅草叢，像古道，砍找一番未獲。

14:50 下抵舊公路和明隧道口的山凹。

15:00 往北循舊道續行。

15:15 續往北，出大清水隧道口；經下清水橋。

15:25 勘查地形後，抵清水溪休息平台；路旁有一約為40cm的龍眼樹，應是舊路所經處。

15:50 攬便車回家。

第二踏查

一、時間：89年8月11~12日

二、踏查地點：

第一天 八月十一日 和平車站(車)→大清水服務休息區→兩組分別探勘清水溪左岸與海邊的古道

第二天 八月十二日 大清水服務區→分成兩組探勘清水溪左、右兩岸古道→新城→臺北

三、參與人員：鄭安暉、楊成翰、林志清、林偉莉、陳雲屏

四、調查日誌：

第一天 和平車站(車)→大清水服務休息區→兩組分別探勘清水溪左岸與海邊的古道

昨晚睡在和平車站，清早起搭首班的普通車到和仁車站，原本的計劃是從卡那蘭社(今和仁村)對面的探礦路上至海拔550公尺處，再沿著清水大山的支稜右岸山的北稜走到右岸山頂(標高1,042公尺)，當登頂後再沿著東南側的支稜直接下至大清水服務休息區，此行程約需三天，不過當天一早天氣就變陰，似乎要下雨，考慮整隊隊員的安全，因此決定直接到休息站，從附近的探礦路探勘起。

一到休息站，我們便兵分兩路，我與雲屏負責探勘蘇花公路下方可能出現的古道遺跡：承翰、志清與偉莉三人，負責探勘清水溪左岸的古道。我們從服務站的下方階地直接溯溪到清水溪的出海口，先往北探，在巨石間跳躍，岸邊波濤洶湧，不時拍打著巨石，我們走了好長一段沙灘，左找右找，但並沒有於公路下方發現古道遺跡，再往南走也一樣沒發現。傍晚，回到休息站，另一組則傳回好消息，他們回報說：在海拔155公尺處發現疑似「蘇花古道」，道路約有4公尺寬，當天下午我先把消息回報給楊老師，但明天還是必須親自上去一趟，進一步的確認是否為「蘇花古道」。

第二天 大清水服務休息站→大清水服務區→分成兩組探勘清水溪左、右兩岸古道→新城→臺北→新城→臺北

早上約十點多，我們依然兵分兩路，偉莉、雲屏與我一組，承翰與清水一組，今天預計探路的地點有兩處：

一、清水溪左岸(北岸)：昨天他們所發現位於大清水休息服務站北側(大清水溪左岸)海拔155公尺處的古道遺跡，必須進一步去確認是否為「蘇花古道」。

二、清水溪右岸(南岸)：大清水(原小清水)至石碇溪的古道起轍處，此段由承翰與志清負責。

探勘手札：

一、清水溪左岸(北岸)：

早上約十點多，我與偉莉與雲屏先出發，過清水溪橋後，沿著蘇花公路往北走約150公尺，即發現他們昨天所上切的地點，路旁綁有一條路標，陡上10公尺後，即發現一間用帆布搭蓋而成的臺寮，寮內瓦斯爐、睡袋與新材一應俱全，但從臺寮的殘破情況看來，好一陣子獵人不再上山了，此處海拔約110公尺。

鑽過鑽寮後，經過一堆亂石區，不久接到他們所說的古道(海拔155公尺)，初看此道有點像是「蘇花古道」，但細看又不像，因為太寬了(4~5公尺)，此寬度足以開車了，雖疊有下駁坎，但是施工手法太粗劣了，簡直是隨意堆置，因此我百分之百斷定是「採礦路」，頓時心中非常沮喪，探勘了不少古道，截至目前為止，「蘇花古道」唯一沒有任何突破性任何進展的。

時近中午，大家並不餓。然而，我心有不甘，因此決定繼續上切，三人跟著採礦路繼續往北走，不久路跡完全不見，取代的是一片原始林，開始在密林中往上切，坡度非常陡約有50度。拿出草刀，往陡坡上的藤蔓砍去。下午一點，來到海拔255公尺處的一個小鞍部，從林中往南望去，可見從沿著清水大山往南延伸經千里眼山、立霧山的稜線，下方即是著名的清水斷崖，而每一條東向的支稜在接主稜線時，幾乎全是斷稜(約海拔500公尺)，因為東側全部是裸岩，從林隙中出望，非常壯觀，不過也更加確定，古道不可能開鑿的如此高。

由於坡度越來越陡，因此三人決定不再上攀，因為可供攀附的樹根與大石漸漸變少，我們決定回撤，就當回途之時，發現了一小段的古道(位於海拔235公尺處)，有明顯的下駁坎，他們利用頁岩，一片一片疊起來，做工非常用心，不過只有一小段，全長只有15公尺，我們稍微清除附近的雜木，拍了幾張照片，留做活動照片。

為了搜尋附近的坡面，我們不走原路，決定自行下切至公路旁，但回程途中，依然沒有任何新發現。下午3點，下到只離蘇花公路數公尺處，由於公路開鑿關係，山壁被挖鑿很深，呈現懸岩狀，大夥下不來，只好東繞西繞到回到原路，4點回到休息站，結束今天的探勘活動。

二、清水溪右岸(南岸)：

和承翰自下清水橋右側上切，下清水橋的後即接隧道，之前則為水泥牆，故上切地方有兩處。一進去即見生火痕跡，往左有一小徑通向一大乾溝，我們便沿著該乾溝先向上切一段距離再左右找尋至石經溪的古道。該溪溝寬約六公尺，西北東南向，亂石堆砌其間，走來倒也不困難，坡度有點陡約45度，沿途兩邊密林叢生，分別不出何種樹種。往上走約半個小時後，見右邊疑似有古道痕跡，遂前往踏查，走了約2分鐘，開始往上砍路，路愈走愈不明顯，後發現連個獸徑也沒有，續行困難，遂放棄找尋，回溪溝。心想此處海拔也有160~170公尺高，再走上去一點應會有其它線索，於是我們便沿著溪溝續行，溪溝走向未變，依舊寬敞，植被稀少，間有若干空瓶與垃圾，可見曾有人留連於此，而兩旁的樹林未見稀少，亂林叢生，地勢依然很陡峭，途中見有臺徑就前往觀測，卻始終毫無頭緒，之後稍微有明顯的上坡路，此時約十一點半，愈走幾乎無腳點可踩，樹根亦

脆弱異常不堪攀援，好不容易爬上去，卻見一堆一堆樹根巨石擋路，再往上走環顧四週皆是險惡之林，我們遂放棄，我想下來時也非常危險。

休息二十分鐘後，繼續上切溪溝，約三十分鐘後，溪溝分爲西北向與西向，中間爲一小小的支稜，我們選擇了右邊(即朝西北向)繼續走，發現溪溝植被漸密，走了不久兩條溪溝又合在一起，開始懷疑是否能找到古道。大約上至250~260公尺時，信心全失，對上頭漸漸雜亂的植被不再抱有任何希望，開始回撤，此時大約十二點多。

下來時有些大石頭不甚好爬，沿途繼續觀察是否有發現新路跡，仍無重大發現，於是猜測倘若真有古道，也許下到稜線下接溪溝前，早已崩壞了，一路走來都蠻陡的，幾乎是砍上稜線的。我們花不到一小時就下到公路，再次尋覓是否有更佳的上切點，仍無，除非爬上公路邊的水泥牆仔細鑽行，不過也只是大海撈針而已。

探勘心得：

前前後後來和仁與清水溪附近找尋「蘇花古道」也有6-7次之多，但始終沒有突破性進展，讓我開始懷疑現在的「蘇花公路」是否就爲清「蘇花公路」的前身，因爲整個地形區實在是太破碎了，又有天然的斷崖，再加上人爲的採礦，因此幾乎不見舊跡。

第三次踏查

一、時間：89年9月5~6日

二、參與人員：A隊：鄭安諾、楊成翰、顏郁玫、李定宇、林志清(由北而南踏查)

B隊：楊南郡、陳永龍、吳秀巖(由南而北踏查)

三、踏查地點：和中(Gukutsu社)和仁(Kanagani社)間，亦即大清水起嶺與大清水營盤間清道調查

四、調查日誌：

A隊行程與成果簡報

2000年9/4晚上夜宿和平火車站

9月5日 花蓮→和平→和中

昨晚睡於和平車站，一大清早我們便攜便車到和中一帶觀察，日治時代和中曾設有「警官駐在所」，其位置爲清「蘇花古道」往大清水起點，我們兵分兩路

第一路—楊成翰、顏郁玫、李定宇

三人前往去年原住民曾說的古道入口—自來水廠入口處，約九點左右沿民宅後的水管路隨溪溝路上切，至下午一點左右上切約兩百公尺，植被雜，坡度很陡，他們用大哥大回報一無所獲，完全無任何路跡跡象，可見當時原住民告訴我們的水管路應是獵路並非

是古道路口。

第二路—鄭安諦、林志清

九點多，沿著和中部落往隧道口走去，我們兩人從已廢棄的「和中分校」旁的砂石路走去，在砂石場的後方有一戶臨時搭蓋的原住民工寮，裡面有一位年紀約40歲的原住民女士，往門詢問她有關「蘇花古道」的事情，一問三不知，她指說後面有一條路，我們很好奇往上爬，發現一條蜿蜒的道路(海拔約40公尺)，路中鋪有兩排水泥，原來是蘇花公路改道後，被廢棄的日治「臨海道路」，我們沿著舊道往南走，不久通過兩個隧道，隧道口的日文隧道名稱都還在。從此處的鯉角可遠眺和平，景色優美。約十點，沿著舊臨海道，回抵轉彎處，此處為《臺灣舊地形圖》中古道上嶺處，我們發現有一條小徑，可以往上走，跟了上去，路基不甚很明顯，但是難約有路痕，不久鑽入了竹林在海拔90公尺處發現一個6、4公尺的平台，疑為古道遺構，後繼續上爬到海拔約150公尺處，叢生桂竹，鑽行不易，但是可以行走，是清「蘇花古道」沒錯，約十一點半，回抵臨海道，沿著舊道往西行，不久發現一顆茄苳樹，樹圍頗粗，需兩人合抱，樹旁有一間土地公廟，後面矗立一間屋瓦的磚造平房，我判斷應該是「大清水起巔」處是沒錯的，在大樹旁的平台午餐，約十二點半回到和中，等待另一隊下來，約下午兩點，三人回來，並沒有新發現。後前往和仁與楊老師會合。

B隊行程與成果簡報

9月5日 抵達和仁部落

訪問劉玉梅(Ipai Amai)，67歲，和平村16鄰50號。Ipai曾經年輕時，由Kamagan社循清道(她叫Munkaran道路)北至Gukutsu社(和中)及Kinebo社(和平)訪親。行程3小時。她說舊道約二尺寬(因有雜草叢生於踏足點兩旁，所以實際寬度應超過二尺)。40多年前去走舊道，當時路上仍看到通信電桿，沒有斷崖，只是橫越後向北下降時，地形稍微不好。

另外訪問了吳祥雲，74歲，和平村16鄰42號。吳老先生在和仁落籍30多年，從事採礦工作，目前已退休。

他說曾經多次走和仁至和中道路，舊道以前好走。自從日本建造臨海道路以後，人們利用公路，所以舊道少有人利用。他指出和仁部落公路下方的海防崗哨是清營遺址。

行程時間：

9月5日

13:00 和仁火車站北邊土地公廟，海拔120M，由此開始勘查。

13:05 和仁火藥庫(退輔會所屬)，目前這裡是路口，但不是清道路口。過乾

溪到西側，順小溪畔小徑溯行。

13:40 遇見瀑布(四條水流直瀉，很美)至此路跡清晰，路上有水管，再上則路跡不清，判斷此小徑不是清道，退回。

14:00 繞至西側，有林道上升而來。

15:10 開始接上六尺寬清道，位於密林中，路肩石整然，部分路段呈之字形而上。

15:30 接近橫亘在北邊支稜上的鞍部(越嶺點)。清道在「和平隧道」上方。展望極佳，大清水溪(和仁溪)及海岸線均收入眼簾。海拔350M。

估計天黑以前無法來回鞍部，而且從手機得知北隊剛剛下降至平地。就此打住今天的上攀行動。順清晰的清道，邊下降邊勘查此清道由和仁部落上來的路線方向。

16:40 走清道直降至和仁部落內，按照路的方向，剛好直接降落到目前的「海防營哨」。

17:00 開始觀察、拍照此營哨。石牆內是「大清水營盤」遺址。牆角有一棵巨大榕

葉榕，盤根錯節，根部擁抱著清兵所築石牆。因為望樓哨兵在監視，無法用捲

尺測量其大小，只拍照存證。當年200名清兵所住的營盤，面向大海，又位於

古道路口。

記錄：陳永龍

07:58 搭莒光號往和平

11:04 抵達。

11:44 搭快車子

12:04 抵和仁。沿著施工中的鐵路向北走，到和仁部落，訪談自砂卡礑嫁的來Ipai Amai Ba-i。古道在山凹上鞍部，上去有桂竹，下方有斷崖，以前有電線桿。昔日路好時，由和仁到和中只要三小時左右。

13:00 沿山凹進去探路，路口海拔約50m，為一小土地公廟，有百年的大樹茄苳。

13:15 水泥路盡頭，為開礦所需的炸藥彈藥庫，稱為和仁火藥庫。

13:30 專過火藥庫旁的鐵絲網，即接到沿著乾溝的舊探礦路，寬約八到十呎，荒煙漫草。

13:45 海拔100m左右，隱約可見探礦路的西南向有像是古道的痕跡接進來。

14:00 海拔135m，之字型探礦路由西東轉北，往東沿溪溝有取水路，沿取水路到

水源探路。

14:20 取水路不斷和的字型探礦路相交，沿溪溝往上。

14:45 抵200m溪溝水源，沒路了。沿著溪上探瀑頂以及東側山腹，均無像古道的路。

15:10 回到最後一個和探礦路交叉口，沿著探礦路繼續往上走。

15:30 遇到另一條舊水管路，和探礦路相交，沿取水上行。

15:40 探礦路盡頭附近，有一蠶徑之字型向上，往稜上小鞍部上方的方向。

沿著蠶路上探，路基漸寬像是古道，但必須砍路才能前行。

16:10 抵265m山腰，天氣變壞，已經下雨了，但此蠶徑，應即是古道，路基寬約1-2呎。

16:15 沿著原路下，循舊水管路下山，路跡像是古道規模，最後直接下到和仁部落。

16:50 請部落耆老帶路，找到營盤所在，即現在軍營所在，在部落公路對面的東南側。

營旁有一株巨大的糙葉榕，卵石的疊石還相當清晰。

第四次踏查

一、時間：89年9月24日

二、參與人員：楊南郡、王素娥

三、踏查地點：石公溪南北岸蘇花古道的探查

四、調查口誌：

07:20 富世村出發

07:45 小清水橋(小清水橋所跨越的，其實是無名溪，亦即石公溪的北支流。勘查者由無名溪北岸，橋頭附近的小徑強登。坡度相當大，有鐵線可供攀援)。

08:00 小徑分岔口，沿水平路跡前行，距下面蘇花公路高差約30公尺，林下土石鬆軟，蔓藤極多，僅能勉強通行。

08:30 前行至隧道上方，向下可見到海水，路跡完全崩毀，無法繼續前行返回分岔口。

08:50 回到分岔口，向左上方沿不明顯路跡強登。

08:55 路上有二支被砍斷的竹竿棄置。

08:58 地形稍微平緩，路跡亦較明顯，約在蘇花公路上方70公尺處，向北北東方向爬升。

09:55 前方可見一個小小的凸稜，路跡顯然是準備穿過凸稜左方較平緩處。

10:15 凸稜上，路右方有一個巨大的岩塊高約3公尺，長約7公尺，岩上已生長二棵榕樹，樹齡約50年。過此後，路跡向左上方沿稜上升。

10:20 發現一個單斜面的石洞，面向東方，高約2公尺，寬約3公尺，石洞北側砌有50公分高的上駁坎，以防土石流入。石洞前方砌有高60公分，長8公尺的下駁坎，以穩固石洞的地基並加大面積，使石洞下形成深2公尺，寬4公尺的平台，約可容6、7人露宿。

最值得注意的是此石洞本身有水源，由石洞內側下方滲出，現場找到一個原用來接水的粗陶甕殘片。殘片寬22公分，高10公分，是陶甕的底部，由殘片可推斷陶甕底部直徑約1尺，容量約10公升。應是清代蘇花古道開路時留下的遺物。(如此笨重的容器，不可能是原住民或日人所留。)在此停留30分鐘測量及紀錄後，由北側駁坎旁沿路跡續前行。

11:00 前方面臨大斷崖，無法通行，在此折回。

11:10 石洞。

12:00 回到小清水橋。沿蘇花公路向南到匯源橋頭觀察地形。

12:05 匯源橋石公溪北岸平台，有石階、駁坎、日式廁所遺跡，應是日治時代「石公溪駐在所」遺址。測量及紀錄。

12:15 由平台後方循小徑往無名溪方向前行。用以比對泰雅族老獵人Rokin所指的清代古道。

- 12:50 返回匯源橋。
- 13:00 沿施工道路往北迴鐵路方向下至鐵路旁觀察地形。
- 13:50 回到蘇花公路。
- 14:00 沿舊蘇花公路（第二代）南行，以觀察地形，陸上落石頗多。
- 14:25 崇德隧道口，不入隧道，沿第一代蘇花公路，亦即日治時代臨海道路南行。
- 14:30 道路全部崩塌，長、高各數百公尺的崩裂面，完全沒有駐足的餘地。
- 14:40 返回至崇德隧道口，經幽暗的隧道續南行。
- 15:05 舊崇德隧道南口。路面亦有落石，無法通車。
- 15:30 回到現今通車的(第三代)蘇花公路上。結束此次調查。

第五次探勘

- 一、時間：89年10月19日
- 二、參與人員：鄭安晞、陳永龍、林偉莉
- 三、踏查路段：崇德隧道南出口到石碇仔溪
- 四、記錄：陳永龍

民國八十七年四月，在剛和楊老師以及安晞自南投翻越中央山脈，走完關門古道下山後的隔天，我們就在崇德一位老先生的帶領下，找到蘇花古道崇德附近的入口。當時太魯閣的朋友，帶我們從面對崇德隧道南出口的右側，直上取水鐵路，這段路至今都還是重要的水管路，當時曾經發現古道遺構，之後我們有好幾次不同調查隊員的組合，從這裡上來調查過，希望走通到石碇仔，找出這一段的蘇花古道；最後終於在今年的十月十九日，我和安晞等人，才砍通後半段，並且有了重大的發現。

- 23:05 夜車往花蓮
- 03:10 抵花蓮，到後站打地舖睡覺。
- 07:18 莒光號往新城，轉計程車到太魯閣，車資150元。
- 08:50 在太魯閣口攔到便車抵達崇德隧道南出口。
- 09:00 沿著隧道口右側的碎石溝上切。

09:15 上到人約海拔150公尺高的地方，抵崩石稜線；之後山路沿山腰緩緩繞行。

如果當時沒有人帶路，我想我們不是那麼容易找到這段入口；因為沒想到取水路徑是利用當年的古道，而且在崩後之後，古道路跡才比較清楚。山路雖然經常鑽入叢草中，偶而總還是出現了稍微像是古道的路幅寬度，但卻多不到一公尺寬。跟以前找過的八通

關古道、浸水管古道、關門古道比其來，這裡竟然是最不明顯的，因此前幾次儘管覺得很像是，但也不敢完全拍胸脯保證說，就是這裡了。

09:35 路在海拔190M左右，過一乾溝。

09:45 水管路的盡頭，是一條小小的山溝，海拔250M。由隧道口至此約莫五十分鐘；村民的水管，即是以此作為水源地，接水而下。這次來此，因為前一天才剛下過雨，路顯得又濕又滑；加上以前都是穿雨鞋爬山，這次第一次穿登山鞋勘查，即使是很高級的登山鞋，仍是走不習慣。因此走起路來，一滑一拐的，相當狼狽。所幸，一路上天門冬盛開，一串串淡淡的白紫的小花，顯得分外脫俗。而山溝暗角傳來斯文豪氏赤蛙咻一、咻一的尖鳴，令人倍感提神；而草叢裡的蟲斯奮力地振翅嘶鳴，頓時使我清涼舒爽，勞累盡消。原來，大自然的音韻，始終是最佳的樂音。

10:15 腰繞而上，海拔290M時出現寬約四呎的古道，清晰可見；緊跟著也出現了並不工整，卻像是埋在土裡的10-12個石階，然後繼續水平腰繞。

10:25 抵達昔日遺留的木頭電線桿，直徑約15cm，間距約1.2M，高四、五公尺。還有懸掛其上的鐵線和礙子；推測應是日本人修築臨海道路前，所遺留下的。由水源地至此，約需半個鐘頭。

10:30 抵崩石坡疊石古道，撿到一寶特瓶，內有一張朱崙工作室名片。出了舊電線桿所在的林子裡，立即眼界一亮。原來，古道在此經過了大石崩坍區，真是亂石崩雲，捲其千堆浪；更令人驚奇的，是古人竟然將大石塊鋪平最為道路，成為這段古道中最特別的地方。抬頭看，上面是絕壁；俯瞰，則見下方的海洋漾漾漣漣，南北迥異。北側的清水斷崖，山壁直直地插天入海，拍岸驚濤；南方崇德平原、新城、以及更遠的花蓮是美崙山，盡在眼裡，美不勝收。遙想當年羅大春開路至此，看到新城原野，內心湧現的會是什麼樣的心情？

11:10 續行。亂石崩雲之後，路基沿著山腰一小段，到一整片姑婆芋林後即消失不見。

11:40 再度沿著上次的路徑方向，陡直地切上稜線。

12:15 抵稜線上，海拔410M，午餐。由於找路，從亂石堆到此，一個小時是跑不掉的；上稜線為一稜邊凹口，上有一廢棄獵寮痕跡，前次所見一棵直徑約70公分的巨木，應是俾利斯颱風的傑作，已成倒木，葉仍未完全枯乾。

13:05 出發。由此向北，沿著稜線而行，約十分鐘左右，即可見到一叢竹子，顯

見以前這裡應該有人住過，找到一疊石屋基基台，約2、4公尺平方。前次於此，因為西側有疊石痕跡，遂令我們誤判古道應該向稜線西側之字型而下；結果，自然是悲慘無比，下了一大段後，幾為絕壁，險不可言。於是只好再砍回稜線，最後摸黑循原路下山。

13:25 沿稜繼續向北走。古道悄悄地沿著瘦稜東側出現，寬約六呎，稜邊有大石駁坎。這才是我們熟知的清朝古道樣式與規模啊！

13:45 走著走著，我高喊前面的安睇說：「中獎了！中獎了！」發現大刺刺的粗胚破碗，以及日據時代的玻璃瓶！

此後，路大致沿稜而行，但路況卻變差了；由於林相過密，只要稍有閃失就不復尋遺，偶而會突然出現一小段像是古道的地方。但稜線上藤刺之多，也是爬山時不常遇到的狀況。幾次我們必須砍斷像小手臂一樣粗的黃藤，才能繼續向前走，所以前進速度很慢。

14:25 過鞍部，地形平緩；沿著東北方向在叢草中鑽砍。

14:45 遇上第二個斷稜，都不好繞而有危險性；繞回崩稜南方平坦處找路，310m。

15:30 向西側腰繞而下，即陡峭，沒有路，要小心。

15:55 接回稜線後，才在海拔260M左右地形變緩，接到廢棄的探礦道路。依路基走向判斷，應是利用古道拓寬而成的。

16:30 沿著探礦路往下走，其出口已經因公路開隧道而被阻斷，變成光禿的陡直險坡。

16:45 下抵公路口，疲憊不堪。

小結：

從上稜後到下至石碇仔的隧道口，地圖上短短一公里多、高差三百公尺左右的稜線，竟讓我們砍了四個小時，才下到公路，可見這段稜線極不好惹。所幸這次收穫盈盈，因為尋獲前人遺物，確認了古道的定線，足以讓我們在驚險刺激的疲累中，仍感到不虛此行。

清代文獻銘刻在現今蘇澳晉安宮旁的碑文，提到「自蘇澳以南至得其黎百四十里，峭壁峻嶒，難通輿馬。」又在羅大春の《台灣海防並開山日記》中記載：「陳輝煌開路，阻於石壁，別無他徑可緣；不得已遣人至新城約李阿隆等招徠大魯閣番社十餘人，俾為嚮導，工程方有措手處」。顯見蘇澳至新城間，絕大部分的道路都是懸崖峭壁。

幾次探勘，驗證了這些文獻。不禁心想，如果不是為了極為特殊的目的怎麼會這麼陡

峭的岩壁上，開出一條路艱險的路來呢？引人深思的，即是清末開始的「開山撫番」政策，及其後的一連串影響：它既帶來後山的開發，卻也是原住民邁向土地與文化流失的起點。走在蘇花古道，我們再度看到被埋藏在荒煙漫草中、一段段被遺忘的歷史。

第六次探勘

一、時間：89年12月5日

二、踏查路段：

(一)、大富溪(小清水溪)至小清水(清水溪)段

(二)、臨海公路舊道，小清水橋(小清水溪)至大清水隧道口(下清水橋)段

三、參與人員：陳永龍、鄭安晞

四、調查日誌：

記錄：陳永龍

凌晨鄭安晞抵達新城，到太魯閣民樂部落與我會合，住原住民朋友家。因睡眠不足，決定睡飽再說，複查大富溪至清水溪的間的路段。

13:00 攔便車抵達大富溪溪口的彎路邊，海拔約100m。

13:05 沿著山凹彎路的駁坎邊向上找，循我元月五日及六月四日曾經上來的地方再看一遍。駁坎上方約十公尺左右即有類似古道寬度的路痕，但因路基不夠紮實，只能說應該是古道，卻不敢拍胸脯地說就是古道。主要是沿著岩階斜斜地而上，林相寬鬆，巨無霸的觀音座蓮四處可見，比平常所見的幾乎高大了一倍。

13:30 在海拔180m的地方，又接到比較像是古道路痕的地方，依舊有些傾斜的小碎石，如同比較清楚確定的崇德—石碇仔段。

13:40 砍路跟了一小段，海拔180m，路基大致像是古道，但叢草太密，決定以後有時間再來砍。現在是冬天，卻比我前兩次來此草都還要茂密，真是弔詭。決定向小稜線上砍一段勘查地形。

13:50 向上砍一段，地形便很陡峭，依舊是林木茂密，決定撤退。

14:10 衝下來抵達公路，決定去看看臨海舊道。

14:15 臨海舊道和蘇花公路錦文隧道口，取舊道。

14:30 新隧道和舊道貼在一起的裂口，在隧道裂口外發現臨海舊步道的電線桿。

14:40 舊臨海道隧道口外的岩稜稜尾，又見另一臨海步道電線桿，及固定用的鐵線。

15:00 舊臨海道和蘇花公路相貼的明隧道口崩壁溝，崩溝上方約20公尺南側有臨海步道舊電線桿。推論這些舊電線桿所在是臨海舊步道，也就是清朝北路的一路段，所以這段古道幾乎都被開路炸壞了。

15:25 大清水隧道北出口，下清水橋舊橋旁邊，路痕像是古道，而營盤址則應當是

現在觀景平台下方的古河階小平原。也看了開蘇花公路的兩個殉職紀念碑，在溪口公路的轉彎處。

16:00 下小雨了，搭便車回太魯閣。

12月6日 下雨，無法繼續複查。

附錄二 參考書目

中文部分

- 一、王元鼎，《甲戌公牘鈔存》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959，文叢第三九種。
- 二、吳子光，《臺灣紀事》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959，文叢第三六種。
- 三、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。
- 四、沈葆楨，《福建臺灣奏摺》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959，文叢第二九種。
- 五、周學普譯，馬偕原著，《臺灣六記》，臺銀研究叢刊第六九種，1960。
- 六、宜蘭縣文獻委員會，《宜蘭縣志》（合訂本），宜蘭：宜蘭縣文獻委員會，1970。
- 七、花蓮縣文獻委員會，《花蓮文獻》，第一～四期，花蓮：花蓮縣文獻委會，1953~1955。
- 八、花蓮縣文獻委員會，《花蓮縣志初稿》，花蓮：花蓮縣文獻委員會，未具年代。
- 九、花蓮縣文獻委員會，《花蓮縣志稿》，花蓮：花蓮縣文獻委員會，1958。
- 十、洪敏麟，《臺灣舊地名的沿革(一)》，南投：臺灣省文獻委員會，1980。
- 十一、胡傳，《臺灣日記與稟啓》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960，文叢第七一種。
- 十二、夏獻綸，《臺灣輿圖》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959，文叢第四五種。
- 十三、翁佳音譯，《日治初期花蓮地方史料》，〈史聯雜誌〉第十七期，中華民國史蹟研究中心，1990。
- 十四、盛清沂，《清代同光的際「開山撫番」史事編年》，《臺灣文獻》第三十卷第三期

- 南投：臺灣省文獻委員會，1979。
- 十五、許雪姬，《清代臺灣的綠營》，中央研究院近代史研究所專刊(54)，臺北：中央研究院近代史研究所，1987。
- 十六、連橫，《臺灣通史》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962，文叢第一二八種。
- 十七、楊南郡，《玉山國家公園八通關古道東段調查研究報告》，玉山國家公園研究叢刊，1988。
- 十八、楊南郡，《玉山國家公園八通關越嶺古道西段調查研究報告》，玉山國家公園管理處，1987。
- 十九、溫吉編譯，《臺灣蕃政志》，南投：臺灣省文獻委員會，1957。
- 二十、臺灣省文獻委員會，《臺灣省通志》，南投：臺灣省文獻委員會，1970。
- 二十一、臺灣銀行經濟研究室，《同治甲戌日兵侵臺始末》，臺北：臺銀文獻叢刊第三八種，1959。
- 二十二、臺灣銀行經濟研究室，《清史稿臺灣資料集輯》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1968，文叢第二四三種。
- 二十三、臺灣銀行經濟研究室，《清末申報臺灣記事輯錄》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1968，文叢第二四七種。
- 二十四、臺灣銀行經濟研究室，《清德宗實錄選輯》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964，文叢第一九三種。
- 二十五、臺灣銀行經濟研究室，《清穆宗實錄選輯》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963，文叢第一九〇種。
- 二十六、臺灣銀行經濟研究室，《道成同光四朝奏議選輯》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1971，文叢第二八八種。
- 二十七、臺灣銀行經濟研究室，《臺東州採訪冊》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960，文叢第八一種。
- 二十八、臺灣銀行經濟研究室，《臺灣地輿全圖》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963，文叢第一八五種。
- 二十九、臺灣銀行經濟研究室，《臺灣通志》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962，文叢第一三〇種。
- 三十、臺灣銀行經濟研究室，《臺灣關係文獻集零》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972，文叢第三〇九種。
- 三十一、臺灣銀行經濟研究室，《劉銘傳撫臺前後檔案》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1969，文叢第二七六種。
- 三十二、劉克襄，《後山探險》(自立本土系列二)，臺北：自立晚報，1992。

- 三十三、劉銘傳，《劉壯肅公奏議》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958，文叢第二七種。
- 三十四、劉璈，《巡臺退恩錄》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958，文叢第二一種。
- 三十五、諸家，《道成同光四朝奏議選輯》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1971，文叢第二八八種。
- 三十六、鄭安諦，《台灣最後秘境—清代關門古道》，臺中：晨星出版社，2000。
- 三十七、駱香林，《花蘇公路開築沿革》，〈花蓮文獻〉創刊號，花蓮：花蓮文獻委員會1953。
- 三十八、羅大春，《臺灣海防並開山日記》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972，文叢第三〇八種。

日文部分

- 一、日本陸地測量部，《臺灣的公路建設》（臺銀臺灣研究叢刊）—〈臺灣的交通〉，1895。
- 二、田代安定，《臺東殖民地豫查報文》，臺北：台灣總督府民政部殖產課，1900。
- 三、石板莊作，《臺島踏查實記》，臺北：臺灣日日新報社，1899。
- 四、伊能嘉矩著、森口雄槍編著，《伊能嘉矩の臺灣踏查日記》，臺北：臺灣風物雜誌社，1992。
- 五、伊能嘉矩編，《理蕃誌稿》，第二編，臺北：臺灣總督府民政部蕃務本署，1911。
- 六、尾部仲榮編，《臺灣各地視察要覽》，第二冊，臺北：不明，1930；成文出版社有限公司重印。
- 七、杉山靖憲，《臺灣名勝舊蹟誌》，臺北：臺灣總督府，1916。
- 八、東臺灣研究會編，《東臺灣研究叢書》，日大正十二年至昭和七年排印本，臺北：成文出版社重印，1985，中國方志叢書臺灣地區第三〇七號。
- 九、花蓮港廳編，《花蓮港廳勢》，花蓮：花蓮港廳，1929，序言，無頁碼。
- 十、近藤泰夫，《臺灣の道路》，N057，東京：日本同業會道路部，1939。
- 十一、長野義虎，〈蕃地視察景況報告〉，收入：《臺灣總督府公文類纂》，明治二十九年十二月二十九日，乙種永久，第十卷，第十二門殖產，第十卷撫墾類，手抄本，而事後長野義虎分別以〈台灣島生蕃地西蕃的探險〉（生蕃地探險談）等不同篇名，發表於各種單位。
- 十二、柴山愛藏編，《臺灣交通研究》，臺北：臺灣交通研究，1925。

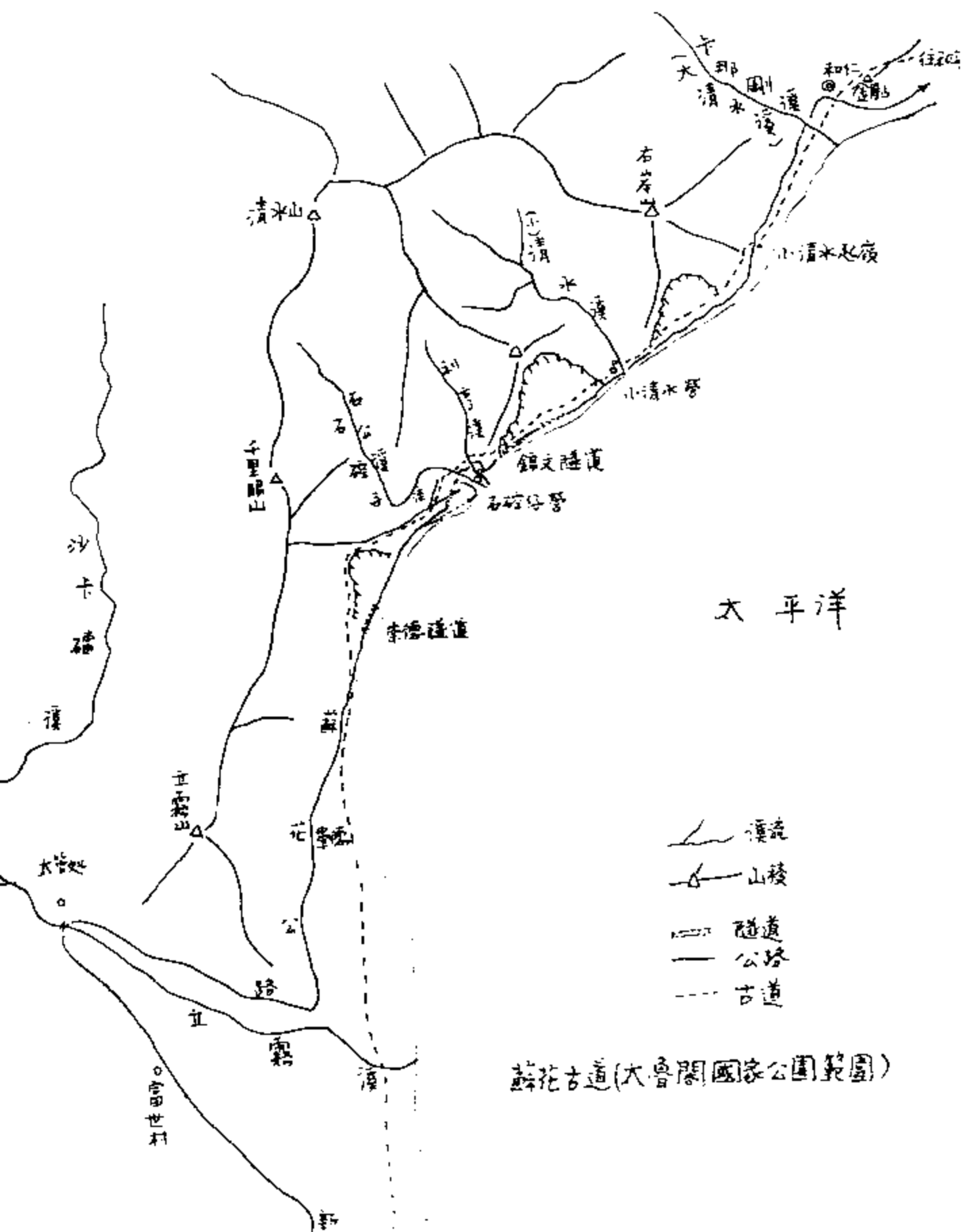
- 十三、曾根俊虎，《臺東北部巡迴日誌》，收入：《臺灣總督府公文類纂》，明治二十九年，十五年保存，第十卷，第十二門殖產，第十卷撫墾類，手抄本，本文無頁碼。
- 十四、筒井太郎，《東部臺灣案内》，昭和七年排印本，臺北：成文出版社重印，1985，中國方志叢書臺灣地區第三〇八號。
- 十五、臺北州自動車協會編，《臺灣地誌》，全一冊，臺北：臺北州自動車協會，1940，成文出版社有限公司重印。
- 十六、臺北州警務局，《臺本州理蕃誌》（全二冊），臺北：臺北州警務局，1924。
- 十七、臺灣守備混成第一旅團司令部編，《臺灣史料》，明治三十三年排印本，臺北：成文出版社重印，1985，中國方志叢書臺灣地區第一二〇號。
- 十八、臺灣新報，〈奇萊探險報告〉，《臺灣新報》，臺北：臺灣新報，1896/8/11。
- 十九、臺灣新報，〈奇萊通信〉，《臺灣新報》，臺北：臺灣新報，1897/5/22。
- 二十、臺灣總督府民政部文事課，《臺灣蕃人事情》，臺北：臺灣總督府民政部文事課，1900。
- 二十一 臺灣總督府民政部蕃務本署，《太魯閣蕃調查事項》，臺北：臺灣總督府民政部蕃務本署，1914。
- 二十二 臺灣總督府交通局，《臺灣の道路》，臺北：臺灣總督府交通局，1930。
- 二十三 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臨海道》，臺北：臺灣總督府交通局道路港灣課1931。
- 二十四 廣瀨充藏，〈關於奇萊出張所設置乙案由宜蘭支廳書記官廣瀨充藏提出陳情書及復命書〉，收入：《臺灣總督府公文類纂》，明治二十八年，乙種永久保存，第二卷，手稿，本文無頁碼。
- 二十五 豐田龜萬太，《花蓮港地方巡視報告》，臺北：成文出版社有限公司，1895年手稿本，原書無頁碼，頁碼為出版社印行時所添加。

地圖部分

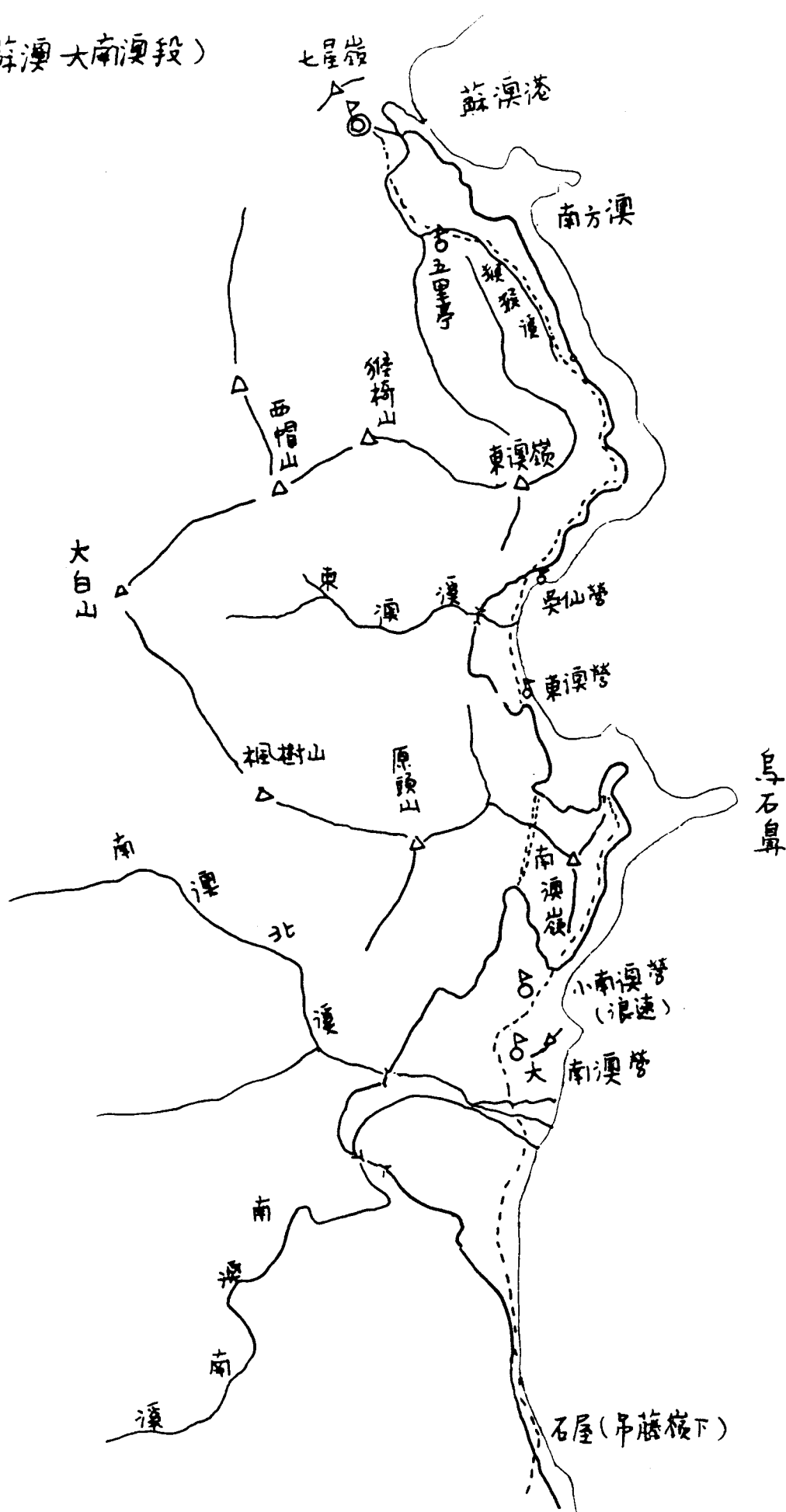
- 一 夏獻綸，《臺灣輿圖》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959，文叢第四五種。臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣地輿全圖》，臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963，文叢第一八五種。
- 二 日本陸地測量部，《臺灣地形圖》，比例尺1/50,000，大正十二年～昭和十三年（1923～1938）。
- 三 日本陸地臨時測量部，《臺灣地形圖》，比例尺1/50,000，明治二十八年～明治二十九年（1895～1896）。

- 四 臺灣總督府警務局，《臺灣地圖》，比例尺1/300,000，大正十一年(1922)編製，大正十二年(1923)發行。
- 五 臺灣總督府警務本署、臺灣總督府蕃務本署測量，《臺灣蕃地地形圖》，比例尺1/50,000，明治四十年～大正五年(1907～1916)，臺灣日日新報社發行。
- 六 臨時臺灣土地調查局，《臺灣地圖》，比例尺1/100,000，明治三十八年(1905)。
- 七 臨時臺灣土地調查局，《臺灣堡圖》，比例尺1/20,000，明治三十一年～三十七年(1898～1904)始完成測量，通稱《臺灣堡圖》(或臺灣堡圖的兩萬分之一地形原圖、堡圖原圖)，臺灣日日新報社於明治三十九年(1906)對外發行。
- 八 內政部，《臺灣地形圖》，比例尺1/25,000，1988。
- 九 戶外生活雜誌，《高山導遊圖》，比例尺1/50,000，1980。
- 十 主管機關內政部，協辦機關為國防部、行政院農委會，《經建第一版臺灣地形圖》，比例尺1/25,000，民國七十四～七十六年(1985～1986)測製，1988。
- 十一 美國遠東司令部製圖局，民國四十～四十五年前後(1951～1956)編製，比例尺1/50,000，1954。
- 十二 國民旅遊出版社，《臺灣高山湖泊登山導遊圖集》，比例尺1/50,000，1995。
- 十三 聯合勤務總司令部，《臺灣地形圖》(六十二年版)，比例尺1/50,000，1973。
- 十四 上河出版社，《臺灣高山導遊圖》，比例尺1/50,000，2000。

附錄三：蘇花古道路線圖



蘇花古道 (蘇澳大南澳段)



太
平
洋

