

目錄

第一章 計畫緣起與目標.....	1
1-1 計畫緣起.....	1
1-2 計畫範圍.....	2
1-3 期末報告完成之工作項目.....	2
第二章 文獻回顧.....	4
2-1 歷史背景.....	4
2-1-1 八通關越道路與布農族.....	4
2-1-2 八通關越道路的開鑿與演進.....	21
2-2 道路型文化資產維護文獻.....	23
2-2-1 世界遺產文化景觀.....	23
2-2-2 文化路徑.....	24
2-2-3 美國國家路徑系統.....	25
2-2-4 國內古道相關論述.....	33
2-2-5 公部門古道維護準則.....	35
2-3 相關法令研析.....	39
2-3-1 文化資產保存法及相關法令.....	39
2-3-2 國家公園法及相關法令.....	46
2-3-3 森林法.....	50
2-3-4 公路法.....	53
2-3-5 小結.....	56
第三章 日治時期遺構保存現況.....	57
3-1 駐在所據點保存情況.....	59
3-2 紀念物保存情況.....	103
3-3 交通通訊設施保存情況.....	116
3-4 各路段保存狀況.....	133
3-4-1 起點標舊址至省道台 30 線交會處.....	133
3-4-2 省道台 30 線交會處至卓樂部落入口.....	134

3-4-3 卓樂部落入口至「八通關越道：鹿鳴吊橋段」東側入口.....	135
3-4-4 「八通關越道：鹿鳴吊橋段」東側入口至西側入口.....	139
3-4-5 「八通關越道：鹿鳴吊橋段」西側入口至山風登山口.....	140
3-4-6 山風登山口至州廳界.....	141
第四章 繪圖成果與考古分析.....	153
4-1 史蹟測量與繪圖.....	154
4-2 日治時期遺物紀錄.....	169
第五章 文化資產價值與保存維護.....	188
5-1 文化資產價值分析與登錄.....	188
5-1-1 八通關越道路東段文化資產價值.....	188
5-1-2 重要節點價值分析與評估分級.....	190
5-1-3 八通關越道路東段研議登錄範圍.....	196
5-2 保存維護議題與對策.....	201
5-2-1 越道本體維護議題.....	201
5-2-2 越道節點分級維護方針.....	204
5-2-3 頻危資產的緊急措施.....	205
5-2-4 保存及管理原則.....	206
附錄一 期中報告書審查會議紀錄.....	209
附錄二 期末報告書審查會議紀錄與意見回覆.....	213
附錄三 文化景觀提報表與公告清冊.....	221
附錄四 歷次座談會紀錄.....	231
參考資料.....	256

圖目錄

圖 2-1-1 卓溪鄉地圖	6
圖 2-3-1 文化景觀作業階段與作業流程圖	40
圖 2-3-2 文化景觀與其它類別文化資產的相容性	41
圖 3-4-1 起點標至卓麓駐在所路線圖	133
圖 3-4-2 卓樂派出所至開鑿殉職者之碑越道路線圖	137
圖 3-4-3 越道分區管制圖	145
圖 3-4-4 越道登山路線分級區域圖	145
圖 3-4-5 起點標舊址至省道台 30 線交會處路線圖	148
圖 3-4-6 省道台 30 線交會處至卓樂部落入口路線圖	148
圖 3-4-7 卓樂部落入口至鹿鳴吊橋段東側入口路線圖	149
圖 3-4-8 鹿鳴吊橋段東側入口至西側入口路線圖	149
圖 3-4-9 鹿鳴吊橋段西側入口至山風登山口路線圖	150
圖 3-4-10 山風登山口至蕨駐在所路線圖	150
圖 3-4-11 蕨駐在所至抱崖駐在所路線圖	151
圖 3-4-12 抱崖駐在所至大分駐在所路線圖	151
圖 3-4-13 大分駐在所至托馬斯駐在所路線圖	152
圖 3-4-14 托馬斯駐在所至州廳界路線圖	152
圖 5-1-1 起點標舊址至卓樂國小正門登錄範圍	196
圖 5-1-2 卓樂國小正門至產業道路交會口登錄範圍	197
圖 5-1-3 產業道路交會口至「八通關越道路：鹿鳴吊橋段」東側入口登錄範圍	197
圖 5-1-4 「八通關越道路：鹿鳴吊橋段」東側入口至鹿鳴吊橋西側橋門登錄範圍	198
圖 5-1-5 鹿鳴吊橋西側橋門至山風一號橋登錄範圍	198
圖 5-1-6 山風一號橋至州廳界登錄範圍	199
圖 5-1-7 華巴諾支線及賽珂支線登錄範圍	200
附圖 1 起點標至蕨駐在所越道路線及沿線日治時期遺構位置	261
附圖 2 蕨駐在所至拉古拉駐在所越道路線及沿線日治時期遺構位置	262
附圖 3 拉古拉駐在所至州廳界越道路線及沿線日治時期遺構位置	263

表目錄

表 1-1-1 工作時程與進度表	3
表 2-1-1 布農語單字對照表	19
表 2-1-2 卓溪鄉各村落布農語對照表	20
表 2-2-1 NHT 列表	27
表 2-2-2 Trail of Tears NHT 的主要工作事項	30
表 2-2-3 已登錄為文化資產的古道	34
表 2-2-4 歷史型步道功能與建置原則	36
表 2-3-1 文化資產保存法及相關法規中與文化景觀相關之規定	41
表 2-3-2 國家公園法及相關法規中與史蹟保存相關之規定	46
表 2-3-3 森林法及相關法規中與文化資產保存相關之規定	50
表 2-3-4 公路法及相關法規中與本計畫相關之規定	53
表 3-1-1 五次田野調查基本資料	57
表 3-1-2 現存日治遺構分類統計	58
表 3-1-3 駐在所據點現存日治遺構資訊表	101
表 3-2-1 紀念物保存狀況資訊表	115
表 3-3-1 交通通訊設施保存狀況資訊表	132
表 3-4-1 八通關越道路東段路線里程表	146
表 3-4-2 八通關越道路東段路線里程現況表	146
表 3-4-3 各段保存與維護現況	147
表 3-4-4 維護機關所佔比例（主線）	147
表 5-1-1 駐在所據點評估表	190
表 5-1-2 交通通訊設施評估表	192
表 5-1-3 第一級日治遺構明細	193
表 5-1-4 第二級日治遺構明細	194
表 5-1-5 第三級日治遺構明細	194
表 5-1-6 第四級日治遺構明細	195
表 5-1-7 第五級日治遺構明細	195
表 5-1-8 各段登錄範圍與維護機關	200
表 5-2-1 越道衝擊維護對策	203

第一章 計畫緣起與目標

1-1 計畫緣起

八通關越道路為日治時期日本政府為壓制拉庫拉庫流域布農族人的反抗，於大正 8 年（1919）至大正 10 年間修築完成的警備道路，在日治時期修築的眾多理蕃與警備道路中，八通關越道路是目前長度最長、規模最大，且保存完整度最高的古道。

為有效壓制布農族人，八通關越道路在花蓮港廳境內的東段建造了 46 座駐在所（西段僅 10 座），其中兩座甚至配置有山砲、速射砲等重型武器；為了通過沿路許多深邃的河谷，共興建了 20 餘座的鐵線吊橋；為了紀念衝突下遇害的日警與相關人員，沿線共設置了 13 座紀念碑。加上諸如浮築道路、隧道、木炭窯、郵政碑、電話桿等道路建築與附屬設施，東段實為八通關越道路的精華所在。

東段東起玉里鎮中山路與民族街交叉口，西至中央山脈大水窟，全長約 79.419 公里。目前有兩個段落仍保存的相當完整，一段是從大水窟到山風二號橋，長約 63.873 公里，位在玉山國家公園境內，由玉山國家公園管理處（以下簡稱「玉管處」）管理；一段是從鹿鳴吊橋到卓樂部落上方，長約 2.7 公里，位在國有林地，由林務局花蓮林區管理處管理（以下簡稱「花蓮林管處」）；剩下的路段則多改建為公路或產業道路，分別由土地所轄機關如公路總局、鄉鎮公所管理。

雖然多數路段受到國家公園與林務局等資源保育機關的管理維護，但因沒有整體性、一致性的維護方針與措施，將對東段保存的完整性帶來負面影響。改建為馬路的路段雖已喪失原本風貌，但若串連沿線史蹟如玉里神社、八通關越道路開鑿殉職者之碑、山風駐在所等據點，仍可引領民眾追溯昔日東段的歷史風采。

為能妥善保存這極為珍貴的道路型文化資產，期有整體性的保存維護措施供相關單位遵循執行，主管機關花蓮縣文化局依據文化資產保存法之規定，委託國立東華大學自然資源與環境學系針對八通關越道路東段進行文化景觀登錄之先期計畫。

1-2 計畫範圍

本研究場域為八通關越道路東段主線，範圍包括由起點的玉里鎮中山路與民族街交叉口，經玉里神社、卓樂部落、鹿鳴橋、山風、蕨（瓦拉米）、抱崖、大分、托馬斯至州廳界（中央山脈大水窟），以及由大分前往華巴諾、賽珂等兩條支線（八通關越道路東段地圖詳見文末）。

1-3 期末報告完成之工作項目

期末報告完成之工作項目如下：

- 一、建立文化資產價值評估指標，指認八通關越道路東段沿線重要文化資產元素、保存據點與保存空間，並就其現況研擬具體可行之保存維護方案。
- 二、以八通關越道路東段土地管理機關、卓溪鄉布農族族裔團體與關心此議題之民眾為對象，辦理3場相關權益人論壇，討論主題包括日治時期八通關越道路東段文化資產價值、文化景觀登錄相關法令、研擬後續保存維護方案等。
- 三、研提文化景觀登錄範圍、填列文化景觀提報表與公告清冊，支援主管機關辦理後續該文化景觀審議及登錄之行政作業。
- 四、依據期中簡報委員意見修正計畫書內容。

本計畫各項工作時程與進度詳細如下表所述：

表 1-1-1 工作時程與進度表

工作項目	月次											
	第 1 月	第 2 月	第 3 月	第 4 月	第 5 月	第 6 月	第 7 月	第 8 月	第 9 月	第 10 月	第 11 月	第 12 月
彙整歷年來八通關越道路相關研究文獻	XXX											
期初簡報	X											
進行各種調查		XXX	XXX									
法規面執行分析、田野調查準備		XXX	XXX									
田野調查執行、調查資料整理分析、報告撰寫				XXX	XXX	X						
期中簡報						X						
研擬、修正、撰寫保存維護方案						X	XXX	XXX	XXX	XXX	X	
召開公部門、部落社區之說明與權益人論壇							X	XXX	XXX	XX		
填列文化景觀提報表與公告清冊、報告撰寫										XXX	X	
期末簡報											X	
修正與報告書撰寫											X	XXX
預定進度累計百分比	10%	15%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	95%	100%

第二章 文獻回顧

2-1 歷史背景

2-1-1 八通關越道路與布農族

一、前言

八通關越道路雲際屹立著喀西帕南山 (*Kasivanan*)、秀姑巒山、馬博拉斯山 (*Mahulas*)、大水窟山 (*Uningav tu ludun*)、尖山 (*Haun-pudo*)、南雙頭山 (*Antaonkon*)、新康山 (*Sinkang*) 等三千公尺以上之中央山脈。

發源出十數條大河，匯流十八公里長之 *Laqulaqu* (拉庫拉庫溪)，再於 *Busqu* (玉里) 南方一公里處與 *Saiku* (清水溪) 匯流，後再於 *Busqu* 南方一公里處與秀姑巒溪合流，流過 *Mizuho* (瑞穗) 平原後穿越海岸山脈注入太平洋。

八通關越道路沿著 *Laqulaqu* 左岸而行，或穿越密林、或行於數千尺之斷崖，蜿蜒 21 里而至高約 3,280 公尺的大水窟高原，自此進入台中州 (今南投縣)，再經秀姑巒、八通關、觀高等駐在所而至 *Dunpu* (東埔)。*Laqulaqu* 流域是東部布農族遷移的地方，而這個流域位在今花蓮縣卓溪鄉。百年前，布農聚落曾廣布 *Laqulaqu* 流域，但日治時期有計畫的將布農人遷離，舊聚落從此隱沒在荒煙蔓草中。

Laqulaqu 有兩條著名的古道，清朝修建的「中路」在北岸，日治時期修建的「八通關越道路」在南岸，是出入的唯一通路，也是各民族互相來往和文化交流的管道。

Laqulaqu 對布農族來說不只是一條溪流、一個地理名詞，它是布農族的祖地，我們的家，是遷移的路程，是族群人文歷史交錯匯集的地方。

二、卓溪鄉與八通關越道路

卓溪這個詞最早出現文獻是在光緒二十年纂修之《臺灣通志卷》中，當時被記錄為旱溪社。書中用璞石閣中心，標出卓溪村的位置。

旱溪社在璞石閣西十里，(鍾利德 1995：42-43)¹

而在《臺東州采訪冊》中，除了記錄卓溪的所在位置外，也記錄了當時卓溪的人口。

旱溪社(副社長月領銀三圓)：在璞石閣西十里；二十五戶，男、女三百一十人。²

這個記錄的時間為 1895 年，當時的卓溪已有三百一十人多。日本人則根據布農族口述記錄布農更早的遷移和人口數。根據《高砂族調查書》的記載，最早進入卓溪村的氏族為 Tanapima，大約距今 160 年前，約 1850 年開始遷入³卓溪。當時只有二戶 10 人遷移此地。

民國 34 年光復之後，卓溪開始納入國民政府的行政區域內，當時卓溪被劃分二個鄉內，清水以南併入富里鄉，清水以北併入玉里鎮。民國 35 年 6 月 1 日才將玉里、富里西部的山區劃為太平鄉，但與宜蘭縣太平鄉(現大同鄉)同名而改為卓溪鄉。本鄉行政區域劃分為六村，由北至南依序為崙山村、立山村、太平村、卓溪村、卓清村、古風村，圖 2-1-1 則是卓溪的地圖，筆者以紅線分出 *asang daingaz* (傳統領域) 及 *baqlu tu asang* (生活領域)。

asang daingaz 按字意是大部落的意思，而延伸為祖居地。*maiasng* 的前綴，*mai* 多表「過去」、「舊的」、「古老的」等語意，因此 *mai-asang* 這個詞意指「過去的或舊的部落」(余明德，2000：39)。而 *baqlu tu asang* (新的部落) 引伸為「生活領域」，位在現今的卓溪布農族的生活領域。以 *asang daingaz* (傳統領域) 及 *baqlu tu asang* (生活領域)，我們可以下面的圖來看拉庫拉庫流域、八通關越道路與布農族的關係，如下頁圖所繪：

¹ 鍾利德，1995，續修花蓮縣志卷二—土地，花蓮縣政府。

² 國學導航 <http://www.guoxue123.com/tw/02/081/003.htm> 擷取時間 2012 年 9 月 23 日

³ 根據《高砂族調查書》的記載，遷移時間距當時(1936 年)約 80 年前，換算距今約 160 年。參考台灣總督府警務局，《高砂族調查書，第五編：蕃社概況》，南天書局複刻板，1994，頁 412-428。



圖 2-1-1 卓溪鄉地圖

資料來源：改繪自卓溪鄉公所

三、八通關越道路內布農族的遷移

日籍人類學家移川子之藏在其所著《高砂族系統所屬的研究》及根據布農族的口傳歷史：其祖先最早是居留於台灣西部平原上，約為今彰化縣的鹿港、南投縣的竹山、斗六等地方。後來為擴張其生活空間，溯濁水溪漸往中央山脈移動，於濁水溪上游及其支流的卡社溪、郡大溪、丹大溪和巒大溪等河域兩岸居住下來。

而居住於拉庫拉庫溪一帶的布農人，據考究，約在 200 年~250 年前，原本集中在中央山脈丹大溪、巒大溪、郡大溪一帶的布農人，因為人口增加及外來族群的威脅，陸續跨越中央山脈，遷徙至拉庫拉庫溪、新武呂溪中上游一帶定居，過著狩獵及農耕的生活。

其中，巒社群最早遷移到此區，以拉庫拉庫溪北岸的塔洛木溪流域附近為最早的根據地，分別建立阿波蘭社、塔洛木社及阿桑來夏社。並漸次向拉庫拉庫溪南岸發展，如喀西帕南、伊霍霍爾、哈比、及卓麓一帶皆為巒社氏族。

而另一氏族，郡社群，其活動力更勝巒社。來自郡大溪的兩大部落，郡大社及馬西大倫社，翻山越嶺來到此區，分別以大分及那那拖克社為其南遷的最早根據地。之後向四方發展，於北岸建立太魯那斯、米亞桑、馬西桑...等社；而南側則建立闊闊斯、烏賽克、耶西洛...等部落。此後，該地的布農族仍繼續向南遷移，至新武呂溪、鹿野溪流域。

四、古道與布農族的關係

1895 年（光緒 21 年，明治 28 年），日本依據馬關條約佔領台灣，台灣進入日治時期。

日本人統治台灣的時候，為了開採山林資源，所以管制原住民的行動，設立警察廳、駐在所、教育所。布農人祖先生活受到限制，所以發動大小規模、次數不一的襲警行動。布農人襲擊駐在所、屠殺警察的連鎖抗警事件，以喀西帕南事件為抗爭的開始，種下了數年後日本政府耗費鉅資興建八通關越道路的遠因，以下簡單整理布農族與古道的關係。

（一）喀西帕南事件

喀西帕南位於拉庫拉庫溪流域，這裡的部落主要是以巒社 *Nqaisulan* 氏族為主，族人都已遷居到花蓮縣和臺東縣的現居部落，現今只留下幾處石板屋的殘跡，而位於黃麻一號吊橋前約 1 公里處，立著一處高約 2.4 公尺的方尖碑，即「喀西帕南事件紀念碑」，見證著八通關越道路興建之前，布農族與日本的衝突事件。

此紀念碑距黃麻駐在所南方約 15 分鐘路程，在山側的越嶺道旁，其稜線上方高差 90 公尺處極為喀西帕南駐在所舊址。日本人習慣在事件發生地點設立紀

念碑，但喀西帕南事件殉職者之碑卻不是設於事件發生地駐在所，乃因為越嶺道路並未經過原駐在所遺址之故。

本紀念碑設立於事件發生的 16 年後的 1931 年（昭和 6 年）6 月 24 日，主碑體為鋼筋混凝土造，座落於石砌的雙層基座上。主碑高約 2.4 公尺，為方尖碑造型，以有力的楷書體深深嵌入，碑體的銘文為：

正面：カシバナ事件殉職者之碑

右側：大正四年五月十二日戰死

左側：昭和六年六月二十四日建之

主碑自落成迄今均未曾改建過，亦未曾遭到汙損或破壞，只有周圍的竹籬笆曾被改為水泥欄杆與鐵鍊。

根據《東臺灣展望》⁴的記載，「喀西帕南事件」發生在 1915 年（大正 4 年）5 月 12 日早上 11 點左右。主任巡查南彥治和部屬 9 名，正在駐在所準備用餐時，突然出現二十幾名布農族人，進行對日復仇行動。從文獻中也得知，當時參與的布農族人除了拉庫拉庫社班加小社、喀西帕南社的族人，也得到臺東廳霧鹿（*Buruburu*）一帶的布農族的幫助。

喀西帕南事件日警死亡名單：

1915 年 5 月 12 日死亡：花蓮港廳喀西帕南駐在所主任巡查南彥治（鹿兒島縣人，43 歲）、巡查南城武治（宮城縣人，34 歲）、藤年鶴治（長野縣人，28 歲）、大賀敏顯（熊本縣人，24 歲）、梶山才藏（福岡縣人，28 歲）、橫山新藏（鹿兒島縣人，27 歲），警手稻留瑞穗（鹿兒島縣人，24 歲）、岡田孫太郎（岡山縣人，32 歲）、原三之助（鹿兒島縣人，41 歲）、提水流清一（鹿兒島縣人，28 歲），共 10 人。

事件發生後，喀西帕南社 *Katen* 小社社眾留下家屋與糧食離開至臺東廳境內。日本方面，則由花蓮港廳急派宇野警務課長率領警部 4 人、警部補 3 人、巡查 89 人、巡查補 3 人、警手 72 人、挑夫 120 人進入拉庫拉庫流域，進行事後的處理，並鎮壓當地族人。

根據文獻說明，日本第五任總督佐久間左馬太開始「五年理蕃計畫」，有計畫地逼繳布農族人的獵槍。在多種因素下，喀西帕南的布農族人決定從日本駐在所搶回屬於自己的槍枝。遷居花蓮縣卓溪鄉太平村中平部落 *Bisazu Naqaisulan* 的口述，認為起因是「*sizaun busul*（槍枝沒收）」。

⁴毛利之俊原著、葉冰婷翻譯，2003，東臺灣展望，原民文化。

Maqa sia tupaun tu qasivanan a , maki tan-a sia madadaingaz qai tupa tu ,maqa lipun qabas qai musan sia bunun a (tupa tu) maqalav dau busul

naqaisulan 喀西帕南事件，聽老人家說以前的喀西帕南事件，就是因為日本人來到布農族的地方，沒收我們的槍枝。

日本人和布農族原本在山上沒有什麼重大的衝突產生，直到日本開始在部落沒收族人的獵槍，而造成布農族對日本人有所怨言。最初喀西帕南的族人，都按照日本人的政策走，日本要拿槍就給日本人槍枝。最讓喀西帕南族人受不了的原因，已經沒有槍了，日本還要硬叫布農族人找出槍枝來，而發生了虐打事件。

tupa dau lipun tu ai adasun nak qudas ,musan dau 花蓮港 ta , tupa tu na sadu tu kusabai hikuki a , kusabai tupau (lipun) bunun hikiki tu kusabai a, na mun ita sadu qatu daingaz ngiav a,

日本人說帶著我的阿公去花蓮港，到那裡去看飛機，日語的 *hikuki* 布農語叫 *kusabai*。要被帶去在海邊將要去那看很大的船。

日本藉著帶領部落的領袖到花蓮港參觀現代化武器，卻在回來的途中，將 *Bisazu* 等族人刑求，造成布農族人對日本的仇恨。

munita dau a musuqisin , mavia panakun 、 ludakun , nak aqudas , mamatuk inak qudas un , dakun dau a miliskin tu aupa tatini uka sadu a,

當他們從那邊回來時，我的祖父一個人被打，不知為何被毆打。因為只有我祖父一個人被打，沒有人看到。

從引文中可知道受訪者的祖父被日本人拷打。這個事件讓布農族人很生氣，於是發動對駐在所的攻擊。根據布農族人的口述，族人因為獵槍被搶，裝備只有獵刀而已，有的只能赤手打鬥。

uka mita busul na maqmah , ni , makuuni ata tamasaz makauni ata via , kaupa mita via tun mapisihalun via masasak namistabah, maqa tamasaz qai na madamu mapakitun, maki pinvai-in qai na tapalan,

我們沒有槍要如何打，我們就用蠻力和我們的刀，我們就把我們的刀弄利，出草。我們可以用我們是力量與他們搏鬥，並將他們打敗。

當天的情況是，族人先讓幾個年輕人進入駐在所，就跟平常一樣，一個帶頭的領袖怕一群人突然來到駐在所，讓日本警察產生懷疑，「*palau in ta bunun, tantitini aipa munsanan tu 駐在所 bazbaz lipun tu ai,*」(於是叫一群人留在駐在所下方，自己跟日本人講話)他自己一個人來到駐在所，跟日本警手說：「*na mun iti midangaz mu (來這裡幫忙你們)*」，至於幫什麼忙，有人說叫年輕人砍柴。也有人說要順路璞石閣一趟，是不是有貨物可交由其搬運。

na haiza mama avula, na haia matua lukis, laupaku maiduduaz qai haiza madas bataan a haiza madas tubu a , tupaun tu tumulan, na istua lukis ,

有人背油，有人砍樹，有年輕人背背架

但因為是吃飯時間，日本警察原本叫他等一下，於是

tupa dau sia ma qudas daingaz a nam tu , ni na hai-ia sakin,

我們的祖父說，沒關係，我們很快。

na kavava sakin musuqis luqa sak siza iu , na mudan sakin ,

我會很快離開，我只是拿藥，就會離開。

na sin maiduduaz mindangaz na mu in maskalun, a tupa dau lipun tu azua ka ,

接下來由你們指揮年輕人幫忙，日本人就答應。

這個時候日本人就去駐在所拿藥，這個時候

ai dungzavin , haiza haqil a kaupa ta tikis a union masipul a, miliskin dau sia pikau piau hia, ai matitipuhin , matipul iu a ni aipa sadu patiaskan sia lipun matapal I

不久，用一張紙來算再想要如何使用，就用紙折起來在包藥的當下沒有注意，日本人的頭就砍了下去。

時值警備員用餐時間，突然為首布農族人大聲喊叫，發出信號「*minmadia bunun minsuma*（族人瞬間出現）」，近百名族人由駐在所附近同時進襲。

mais madia minsuma laqtun madamu, ai madamu lipun aupa mapakitun uka via matabal ,

所有的人都跑了出來抓日本人，用摔角的方式，用刀把日本人砍下來。

當時的領袖認為要把駐在所的槍搶過來，因為「*na haiza iti busul , maqa ni ata siza busul qai na makubusul naikun na mataz ata,*」（這裡應該有槍，如果我們不去拿，他們就會用這些槍來殺我們）如果不拿這些日本人就會拿這些槍來攻打我們。

nak tama qai kupa sia suku a , ma dadangian busul qai satilan a, na maq isdua uka tutua a, matamasaz katunakun sia hilav a, kanbulbul a, paqun maqa busul a pisihal maqatul a tupa tu lisubuqan sia tupa tu mapusan 二十個 busul sibuyan siza mubai munata dusa bataan tisqu sizau ta,

我的父親去鎖，放槍的地方鎖起來，沒有鑰匙可以開。用腳的力量踢開門，把槍堆起來，胸前可抱著二十多個槍，用二個背架扛，並且往外面跑。

lipun dau minsuma na kanhan busul , ma uka in busul, anu in sia tama nakin zinpi（日語）*tu maki na pasanpanuk , tudip qai minsuma sia tu tatini*

madaingaz malupai sia avula pistabah 駐在所 ukain., at luqa in bunun musbai in,

日本人馬上來到放槍枝的地方，槍已經沒有了，我的父親準備瞄準。有一個老人家帶著油把駐在所燒光光。族人於是逃離現場。

Kaupata mudaan musbai a, mudaan in bunun musan libus tunqabin, na pinu pia tu qamisan han ludun tunqabin han madiklan,

族人逃離，逃到山林裡躲藏，躲了好幾年山壁上。

日人開通八通關古道後，在古道旁設立「喀西帕南殉職者之碑」。這事件對拉庫拉庫溪的布農族人影響很大，接續一週之內各地先後發生「小川事件」、「大分事件」、「阿桑來夏事件」等接續性的抗爭行動，因此種下了數年後日本政府耗費鉅資興建八通關越道路的遠因，而有之後集團移住等事件。

(二) 大分事件

日治時期布農族為抵抗外來政權侵佔族人生存領域而發生的抗日行動中，以大分事件最為著名，此一事件發生在 1915 年（大正 4 年），分有兩波的攻擊，第一波為 2 月 13 日之攻擊行動，結果造成駐在所警手一人死亡；第二次為 5 月 17 日凌晨，結果造成駐在所警員 12 名全部死亡，因該一事件的發生，使得臺灣東部拉庫拉庫溪上游甫設置的打訓（大分）、*Masisan*、*Nanatuk* 等警察官吏駐在所不得不撤廢。撤廢的結果也等於是日本政權勢力在此一地區的退卻，但也因此布農族人遭遇更強大的侵略和壓迫。

何謂大分事件？這是首先要理解的，在布農族人間並不曉得什麼叫「大分事件」，但流傳著相關大分事件的故事，因此界定什麼叫大分事件？必須從文獻中去了解。

記載大分事件最重要的文獻是《理蕃誌稿》。事實上，在此之後敘述大分事件的文獻內容，也幾乎都在此書之基礎上做補充、引用或延伸解釋。該事件起因於日本政府在對付「北蕃」的泰雅、賽德克及太魯閣等族有了相當成效後，開始著手對付中部以南山區之原住民各族。尤其在 1914 年（大正 3 年）6 月結束之「太魯閣之役」後，便挾其餘威強令東部布農族諸社繳納槍械，族人在不堪其辱和生活之壓迫干預下，便在拉庫拉庫溪流域及新武呂溪流域之間相繼發生了布農族的抗日事件。

布農族攻擊大分駐在所共有兩波，《理蕃誌稿》的記載是這樣：

第一波攻擊：

1915 年（大正 4 年）2 月 13 日上午 6 時，服務於花蓮港廳大分駐在所之警手大脇為一郎及興梶豐治兩人交班，即將進入警備所時，突有一發子彈由柵欄外射來，射穿大脇警手前額，當場死亡。與此同時，自西南方約二十公尺高第一發

射有二十餘發子槍彈。所內員警緊急躲入掩體內應戰。擊退來犯兇蕃之前，大分社頭目 *Aziman Sikin* 急奔駐在所，喝令來犯停止射擊，返回社內。犯者人數約二十人，據頭目言，屬台東廳 *Matinkulu* 支社 *Haimus* 社頗具實力之 *Dahu* 一族。來犯的兇蕃撤退後，該蕃地區仍有不靖徵兆，除警備員外，另動用其他蕃八人擔任緊急戒備，且急速增援警部補一人、警察及警手若干各十人，加強防務。⁵

第二波攻擊：

1915 年（大正 4 年）5 月 17 日，大分駐在所遇襲。根據 *Asang daingaz* 駐在所情報，大分駐在所於 5 月 17 日上午 5 時左右受到附近蕃人攻擊（*Aziman Sikin* 一族除外），田崎警部補下落不明。⁶

大分駐在所員遇難者：警部補田崎強四郎、警察紺野勇治、永山武行、西川傳藏、馬場森之助、岡田莊五郎等，警手興梶豐治、松本勝吉、末繼八十雄等。合計九人。⁷

後來在「池田警視之報告」裡稱有 12 名遇害。⁸

布農族襲擊日本打訓警官駐在所有二次，以 5 月 17 日發生的攻擊事件之嚴重性和人員死亡層級之高而引人注目，故通常以第二次行動為所稱的「大分事件」。

為紀念 1915 年（大正 4 年）2 月 23 日與 5 月 17 日的「大分事件」共 13 名駐在所警備員死難的史實，大約在 1930 年前後，日本警察在大分第二階平台，即大分小學校平台下方、高低差約 6 公尺的桂竹林中，設立了「殉難諸士之碑」與「納靈之碑」等兩個紀念碑。

紀念碑周圍有石砌的圍牆，圍出一塊方形的基地，殉難諸士之碑位於正中央，納靈之碑則位於左後方，一般將此二碑並稱為「大分事件紀念碑」。以往俗稱中央的殉難者諸士之碑為「男碑」，左後的納靈之碑為「女碑」，這個說法大概是從兩碑位所在位置中央為尊、左後為卑，轉換為「男尊女卑」吧。紀念碑被視為大分事件死者的共同墳墓，是一處神聖的地點。

兩碑均為天然石材製成，殉難者諸士之碑的銘文是蒼勁有力的魏碑體，而納靈之碑的則是陰柔流暢的行草體。從舊照片可知，1930 年代的紀念碑四周種植櫻花，並非今日所見的竹林，當年大分小學校的學童，每月一次要到這裡進行拔草與青草的工作，就像是掃墓一樣⁹。

⁵ 見《理蕃誌稿》第三卷（台北：臺灣總督府警務局，1932 年，頁 12），參考漢語譯本（臺灣省文獻會編印，1998 年，頁 10）。

⁶ 見《理蕃誌稿》第三卷，頁 16-17。參考漢語譯本頁 14。

⁷ 見《理蕃誌稿》第三卷，頁 17-18。

⁸ 《理蕃誌稿》第三卷，頁 20。

⁹ 林一宏，2005，八二籽一四五米 八通關越道路東段史話，玉山國家公園管理處，頁 166。

(三) 卓溪大屠殺中社騷擾事件

卓樂舊名為 *Takuroku* (卓麓)，原本的部落位於拉庫拉庫溪與秀姑巒溪中流匯集點北岸的河階高地上，1934 年 (昭和 9 年) 當時的臺灣總督府進行布農族「集團移住」的計劃，卓麓也是當時規劃的九個移住部落之一，現在的卓樂派出所前身就是當時的「卓麓駐在所」。

位於卓樂派出所旁有一座「抗日英雄紀念碑」，這座紀念碑於戰後所設立，紀念日治時期 *Takluk* (卓樂) 部落一群慘遭日本軍警所殺死的族人，在當地族人心藏著一段相當悲慘的故事。日治時期的《台灣日日新報》中也曾在 1915 年 (大正 4 年) 8 月 12 日「高山蕃騷擾、敵地の屍十一」、10 月 28 日「警部負傷續報」報導過此事件；《八二籽一四五米》根據耆老的訪談和查閱史料後判斷，「卓樂大屠殺事件」應為 1915 年 (大正 4 年) 8 月 6 日所發生的「中社騷擾事件」。

1915 年 (大正 4 年) 年 6 月 20 日，正值喀西帕南事件、大分事件發生後一個月，拉庫拉庫溪風雲緊急，為了增強警察防備，花蓮港廳當局便將原先設在拉庫拉庫溪下游南岸的中社駐在所向下游後撤約 4 公里遠，移至「拉庫拉庫溪與清水溪會流點左岸高地」，就是今日卓樂駐在所的位置。根據《理蕃誌稿》記載，同年 8 月 6 日，便爆發了所謂「中社騷擾事件」的集體屠殺布農人的慘劇。

大正 4 年 (1915 年) 8 月 6 日，一個炎熱的夏日午後，花蓮港廳當局要求中社、那母岸社、喀西帕南社原住民，向官方繳交槍枝、刀械等武器。並召集各社原住民於 6 日前來中社駐在所報到，收繳刀槍並領取獎金，一共有 93 人前來。下午 16 時 30 分，由璞石閣支廳長訓話完畢後，開始發獎金並給台灣酒罈。布農壯丁們就在中社駐在所庭院內飲酒，大夥兒開始呈現酒意。到了黃昏時分，17 時 50 分左右喀西帕南社 *biriyau* 等 2 人突然走出院外，拿起刀架上的蕃刀砍向值勤警察，混亂扭打中，院內飲酒的喀西帕南社眾群起奔出，各取蕃刀展開反抗。

日警隨即使用武器鎮壓，造成布農壯丁多人死傷，有些人逃出庭院外，又遭到追擊與搜捕，共計造成壯丁 11 人死亡，多人受傷。日警沒有人死亡，僅有警部補 1 名、巡查班長 1 名、巡查 4 名、警手 1 名受傷。¹⁰

當地耆老的印象中，當時日本當局為了鏟除反對勢力，於是設下了酒席款待布農族的壯丁們，趁他們喝醉之後，再將他們推入早先挖好的洞內並將他們活埋！只有少數人僥倖逃過一劫。

¹⁰ 台灣總督府警務局編，吳萬煌、古瑞雲譯，日據時期原住民族行政稿第三卷 (原名《理蕃誌稿》)，(南投：臺灣省文獻會編印，1998 年)，頁 42-43。

Bisazu: u, дума minsuma ita , tupa qabas savan in qaimansut a, paqudaan davus patazun in naika

有的是從別的地方來的，他們給了東西和喝了酒突然加以捕殺活埋，只有少數人僥倖逃過一劫。

mataz haizang musbai, haiza musbai aupa maqu qabas vanglaz musbas, tunpu danun , makahan in ma 南安 nu ludun a ni makasan dan lipun in na haiza lipun , maka ludun musbai , maupata,

有的人見機跑掉，有的從河邊有的從南安的上游，就是不能從日本路因為會有日本人。(黃泰山)

當時正是布農人與日本官方關係劍拔弩張之際，警察亟為 5 月份遭殺害的 30 名同僚報仇的心態可想而知，雖然官方檔案記載指出，事件發生原因是布農人酒醉後向警察動刀攻擊，警察被迫還擊而殺人，不過日本警察趁著這類喝酒的場合蓄意挑起衝突，再以「被迫」為由，以優勢武力「臨機處分」屠殺在場的原住民，卻是警察慣用的鎮壓伎倆。衝突發生時，警察僅有數人受傷，布農人卻有 11 人以上當場死亡，更是具體的證據。

若由以上總記載研判，事件發生迄今已經近 90 年，或許因時間的推移、或許因記憶中的陰影，使史實產生了歷史時空上的錯象，但不論是「中社騷擾事件」或是「卓樂大屠殺」，終究是發生在拉庫拉庫溪的族群衝突的悲劇，令人嘆息不已。

(四) 古道上的駐在所

日本為了掌握對拉庫拉庫溪流域的布農族人，於是在流域中建立駐在所。大分駐在所是拉庫拉庫溪流域中早期建立的駐在所。根據田野報導人的說明，大分這個名字的由來為

黃： isaq maqa tahun qai tas-a ngan maqa tahun bunun qai sintupa tu bungzavan , bunun nu qalinga qai bungzavan maqa tahun na itu lipung ngin qalinga tahun maqa sin tupa bungzavan qai mabauszang

布農族人稱大分這個地方為 *bungzavan*，大分這個名字是從日本名字而來的，*bungzavan* 是平臺的意思

大分是布農族郡社群進入拉庫拉庫溪流域的第一個據點，日治時代是劃分在大分社，屬大分駐在所管轄。根據日本文獻記載，大分的原居地為新高郡郡大社，約 1780 年 3 戶遷到此地。大分也是在布農族的遷移史上佔了很重要的位置，它形成進入花蓮、臺東、高雄的中繼站與原居地，以大分為中心建立許多部落，並從這些部落遷移到現今臺東 (*Pusung*)、高雄 (*Takau*) 等地。這裡的族人與拉庫拉庫 (*Laqulaqu*)、馬西桑 (*Masisan*)、太魯那斯 (*Talunas*)、那那托克 (*Nanathu*)、

清水、塔比拉 (*Tavila*)、古村 (*Qusun*)、鹿鳴 (*Lumin*) 等有親屬關係。

大分駐在所於 1911 年 (明治 44 年) 年底設立。根據學者研究，這個駐在所原本位於大分平台階梯中的第二階，因為布農族人對日本人沒收槍枝產生反感，在 1915 年 (大正 4 年) 4 月發生大分事件，駐在所被族人焚毀，於是日本人在此立大分事件紀念碑。

在 1920 年 (大正 9 年) 年底，日本人重新在大分平台第四階復設大分駐在所。這個駐在所的重要性，在於它是八通關越道路中位階最高、附屬設施最多的重要據點，也是拉庫拉庫流域中，日本人聚集最多的地方，最多時可以居住百餘名日本警察與眷屬。這裡的附屬設備，從闊闊斯溪溪床算起，大分平台第三階設置教育所、公醫診所與大分小學；第四階設置就是所謂的大分駐在所，駐在所平台又可細分為三層，下層為駐在所平台，中間層為官舍平台，上層為武德殿平台，最南側則有軍械倉庫與彈藥倉庫。

這個地方，對布農族來說影響也很大，很多小孩在這受教育，這裡有「蕃童教育所」的設立，是拉庫拉庫溪族人接受現代教育的開始，據田調時耆老 *Umah* 說，這個地方是當時最大的地方，很多布農族的小孩來到這裡唸書。也因為生活空間的壓縮及現代武器的鎮壓，造成布農族產生對日人抗爭。日本警方為了懲罰歷年來布農族對日人的殺害，花蓮港廳決定進行報復的行為。於是召集大分社中的托西佑小社至大分駐在所，屠殺布農族人。

駐在所建築物在戰後，曾做為林務局護管所使用，直到 1992 年，被一場不明火災焚毀殆盡。之後，玉山國家公園在此地建立大分研究站，成為研究者的工作場所，也成為登山客休息的地方。

(五) 古道上的部落-太魯那斯 (*talunas*)

talunas，布農語表示為「細竹」的意思，清代漢譯名為「大崙坑社」。太魯那斯部落群位於米亞桑溪東岸各支陵陵線上，標高 1800 公尺，與米亞桑部落隔溪相對，太魯那斯是東部海拔最高的布農族部落，也是當時台灣海拔最高的部落。據《高砂族調查書》記載，這裡的布農族約在 1860 年由那那托克社 3 戶 30 人遷居此地。居民與伊霍霍爾社、大分社、南投的無雙社、丹大社、*hataran* 社、東埔社等有親屬關係。馬淵東一《台灣高砂族系統所屬的研究》中，寫到他於 1931 年 (昭和 6 年) 11 月 18 日訪問家譜，被訪問人為 *daxo takesi-tsiangan*，說明此地原來從郡大社對岸的 *ixalas* 社，經由那那托克來到太魯那斯。

日本人於 1914 年 (大正 3 年) 在此建立駐在所、醫療所、蕃童教育所。現今駐在所辦公室建築物仍然屹立不搖，規模僅次於華巴諾駐在所，是目前拉庫拉庫流域沿線中極為重要的建築文化資產。根據林一宏的調查建築物以日式屋架與壓緣板構造，高床式地板，面朝西北 (307 度)。屋頂為「入母屋造」，採用鍍鋅鐵皮浪板瓦，大門入口設切破風等具有日本建築風格。

鳥居龍藏連載於《太陽》雜誌篇名〈台灣中央山脈橫斷〉，只寫到這個部落為止。這裡也發生森丑之助逃脫事件，緣於打訓社領導人 *aliman sikin*（阿里曼·西肯），為了要替已死去的長兄報仇。*aliman sikin* 特地跑到太魯那斯部落要人，被太魯那斯領導人 *salilan*（沙里朗）保護而作罷。

根據林一宏調查，此地發現有三個建築群、計 11 處建築遺址。位於支稜或小稜上缺乏水源或取水不便之處，建築群分布位置標高 1880 至 1650 公尺之間，建築大多順著支稜走向面對溪谷，朝向方位角 200 至 300 度（南南西至西北西）。駐在所附近可以發現大日本啤酒、櫻啤酒與專賣局酒瓶、藥罐等用品。現今則劃在玉山國家公園內。布農族仍有族人前往緬懷祖先外，還有少數的登山客和研究團隊，現今已少有人進入。目前為玉山國家公園重要的人文史蹟遺產，保有日本人和布農族相處的歷史，更留下完整的建築物群。

（六）古道上的人物

Dahu Ali（拉荷阿雷），屬於郡社群 *Istanda (Isbukun)* 中氏族裡的 *Takis Talan* 小氏族。約 1869 年出生於現今南投縣 *Asang daingaz* 的 *Ivahu* 社，在家排行老三，妻子屬於 *Takis Dahuan* 氏族的 *Ali*。與妻子連名後，被人稱為 *Dahu Ali*，活躍於花蓮縣的拉庫拉庫溪流域和臺東縣新武路溪流域，以及高雄縣荖濃溪上游。

Dahu Ali 之後遷居到花蓮的 *Dahu*（大分）地區，日本人與當地族人原本過著相安無事的日子，直到 1914 年（大正 3 年），日人進行對臺灣南部原住民沒收槍枝的政策，開始有巨大的改變。1915 年（大正 4 年），拉庫拉庫溪流域各地先後發生布農族人襲擊駐在所、連鎖抗警事件，根據《理蕃誌稿》記載，2 月 23 日來自臺東廳社摩天格魯（*Matinkulu*）支社、戒茂斯（*Haimus*）兩社約二十名布農族人，由 *Dahu* 家族帶領，圍攻大分駐在所。5 月 12 日是「喀西帕南事件」，5 月 17 日則為「大分事件」，官方文書記載大分事件的起因，是「南蕃槍枝收繳行動」。部落族人則認為是拉荷阿雷之兄長 *Husung* 因故被日警捉走，拘禁受虐，返回部落後便去世，造成 *Dahu Ali* 的家族對日本警察不滿。

拉庫拉庫溪的幾件重大事件，讓 *Dahu Ali* 與他的弟弟 *Aliman sikin*（阿里曼西肯）決定離開大分地區。他率領族人輾轉遷移至新武路溪上游之 *Matenguru* 社，再遷往 *Masboul* 社。為了建立日警所無法輕易到達的永久基地，於 1922 年深入荖濃溪上游險要之地 *Tamuhu*（玉穗社），建立家園。

進入 *Tamuhu* 是 *Dahu Ali* 對於日本重要的轉折點。根據余明德對於 *Dahu Ali* 的研究，在未進入 *Tamuhu* 之前的幾場重大抗日事件中，如「喀西帕南事件」和「大分事件」，*Dahu Ali* 並沒有直接參與，*Dahu Ali* 對日本人的抗爭比較不積極，有時是站在族群和諧的角度下，做為布農族人和日本警方的協調者。日本人的強硬態度促使 *Dahu Ali* 決定遠離大分，積極對抗日本人，一些受壓迫的布農族人也跟隨 *Dahu Ali* 的腳步遷移到 *Tamuhu* 社。

整個 *Dahu Ali* 兄弟的抗日行動自 1915 年（大正 4 年），到 1933 年（昭和 8 年）4 月 22 日，以游擊戰或出草的方式騷擾日警，最後逼得臺灣總督府不得不接受 *Dahu Ali* 的條件，在高雄州廳舉辦 *mapakasil*（和解）儀式，日人則稱為「歸順儀式」，創下日本治理原住民史上的首例，也結束了 18 年之久的抗爭。根據《理蕃之友》第三卷記載，*Dahu Ali* 的死亡時間為 1941 年，享年 72 歲。

（七）古道與遷移

以鎮壓布農原住民為主要目的的八通關越道路，可說是耗費鉅資、不計代價於 1918 至 1921 興建完工，貫穿以大水窟為分界的中央地帶，連接西部濁水溪上游的陳有蘭溪與高屏溪主流荖濃溪的上游，和東部秀姑巒溪上游的拉庫拉庫溪流域。

日本人有感於反抗的次數愈頻繁，所以希望這些居住在山頭上的布農族可以遷移至山下居住，所以在 *panital*（卓溪下部落）設置新的教育所。日警柔性勸導布農族人下山接受文明教育，上午學習日語，下午則是勞力為日本樟腦事業工作。

越道的闢建終究發揮了功效，在高壓統治之下，拉庫拉庫溪流域的布農人多數臣服，並接受其「教化撫育」，蕃情逐漸穩定。1930 年代以後，八通關越道路段更成為東部地區攀登新高山（玉山主峰）的主要步道，沿途重要駐在所如蕨、大分、托馬斯等均設有「客間」（招待所）供往來遊客住宿。30 年代中葉，第二階段集團移住的計劃陸續展開，這回則較以強制的手段命令區域內部落遷徙下山，移住至花東縱谷西側山腳下今卓溪、清水、古風、崙天及秀巒等多處。

Bisazu: maqa nakahila qai matu sia punastu sam lipun qai , at nanu qai dusa siduq , maisasan tupaun tu bungzavan-un, tupaun tu at nitu kasiduq(?08:30) luqa tupaun tu anu istanda, makis istanda qai bubukun .aupa masa masia tu maisasan qasivanan qai tupaun sam I tu tiki qasivanan, ni sam I tupaun naqaisulan , nanu takisivanan qai zami siatu mainasia bungzavan ta tu istanda, nanu dusa asang siduq a pusanun nakahila-tun, a aupa inak sia tu madadaingaz sia tama taisan qai mavala , masalpu nak a sia tu pantitina-un.

日本時代在遷村的時候，原本只有遷兩個氏族。一個是從大分來自郡社群的 *istanda*；另一個是住在 *qasivanan* 的 *naqaisulan*，因為住在 *qasivanan*，因此也被稱呼為 *takisivanan*。原本就是來自大分的 *istanda* 和 *takisivanan* 的 *naqaisulan*，被日本人規劃遷移到這個部落。因為我的老人家的爸爸的姐妹的姻親，因為我嫁出去的母輩很傷心

隨著移住的進行，區域內的原住民撫育設施如蕃童教育所及療養院等隨之廢止，駐在所亦因為所轄原住民已被強迫遷離，陸續地遭到裁撤。直到 1940 年代二次大戰末期，當局因為財政窘困，終於將區域內的一切設施人員全部撤除，徒留斷垣殘壁於荒山野嶺之中。

五、結語

薩依德 (Edward W. Said)¹¹就殖民者與被它所支配的「他者」，指出了兩造不平等的對話，是不對稱的權力關係。自古，原住民一直處於被書寫的「客體」地位，文獻資料的外在詮釋，無法真實客觀的反映出原住民文化與其內心的情感思維。殖民者所建構的「凶蕃」反抗者形象，都將原住民的治理有別於漢人的整體，而置於獨特的管理系統下，原住民一直居於臺灣主體論述的邊緣地位，可說是統治者「片面史觀」而產生被扭曲的「歷史事實」。

在這段的古道的發展過程中，布農族的定位顯得十分獨特，這條古道是開拓山林的道路，對布農族來說則是族群流離的開始的道路。集團移住後日本人曾叫布農族人回到馬西桑把駐在所的檜木搬下來，他們就是利用古道，經過瓦拉米、抱崖、多美麗，大分、意西拉、托馬斯、邁阿桑、那那托克、太魯那斯、回到馬西桑，並發生了一個哀傷的故事。

Nasqaivang tu qabasan dau isan tupa iskalunan sipun, musan masisan tu haia dau 三十多個人dau muniti ansaqan banhil, paqpun laupaku isan 卓溪鄉公所宿舍 a, isa qabasan misan masisan tun banhil ansaqan.

一個叫qaivang老人家說，以前的族人被日本人叫去馬西桑，當時約有三十多個揸馬西桑駐在所的檜木，搬到現在的卓溪鄉公所宿舍。那裡的檜木就是從馬西桑搬過來的。

maqa naika qabasan muniti qai minisan taqluk ta painasan walavi ta 抱崖、多美麗, panhan davun ta, mainisan isila mainisan tupaun tu tutumaz ta mainisan maiasangtun tupaun mainisan tupaun talunas tun nanatuq haul tun mainisan masisan tun muniti.

他們經過瓦拉米、抱崖、多美麗，大分、意西拉、托馬斯、邁阿桑、那那托克、太魯那斯、馬西桑。

Aupa haiza qabasan tupaun tu a bubukun dau tupaun tu vilan muniti dau ansaqan banhil a inaita madadaingaz qai iiti, simul busul dau namatqazam dau, ni maqansiap sadu madadaingaz nailumaq tu iti qana madadaingaz mailumaq, kauupa iti tupaun tu tisqashat,

這郡搬運工中，其中有一個郡社的叫vilan也來搬檜木，他的父母也是居住馬西桑。他跟日本人借槍要去打獵，他來到自己的家屋前自殺，他要跟父母死在自己的家屋。(林淵源)

¹¹ Said, Edward W. (蔡源林譯)。2001 (1978)。《文化與帝國主義》。臺北：立緒。(2001：365-6)

對於古道的再現，應該讓布農族人的聲音，讓更多人聽到。隨著時間流轉，原本充滿戰略意味的道路，在國家公園的維護下，成了隱藏在山林間的優美古道。隱藏在古道背後的原住民文化，則呈現族人對於大地、生命的尊重與智慧，因為原住民族秉持著對環境的崇敬，懷著感激的心情重視自然資源，並讓資源能夠被永續利用。

表 2-1-1 布農語單字對照表

人名	
Bisazu Naqaisulan	人名
Dahu Ali	拉荷·阿雷
Aziman Siking	阿里曼·西肯
地名	
Laqulaqu	拉庫拉庫溪
Saiku	清水溪
Busqu	玉里
Mizuho	瑞穗
Pusung	臺東
Takau	高雄
部落名	
Buruburu	霧鹿
Dunpu	東埔
Lumin	鹿鳴
Masisan	馬西桑
Nanathu	清水
Nanatuk	那那托克
Panital	卓溪下部落
Takluk	卓樂
Takuroku	卓麓
Talunas	太魯那斯
Tamuhu	玉穗社
Tavila	塔比拉
Qusun	古村
一般用語	
asang daingaz	傳統領域
baqlu tu asang	生活領域
sizaun busul	槍枝沒收
Tanapima	氏族名

表 2-1-2 卓溪鄉各村落布農語對照表

村	部落名		意譯
崙山	崙山	dauqpusan	石板屋很大的意思
立山	山里 下村	yamasato /mdudux/ mquris	日語/太魯閣語/太魯閣語
	古村	qusung	人名
太平	太平	tavila	荖葉或白鷺鷥之意
	中平	nakahila	日語-位在裡面的部落
	中興	vavaluan/ weivulaku	蔓澤蘭/日語
卓溪	中正	sinkang	高山
	卓溪	panitaz	樹名
卓清	卓樂	babahul/masbul/takluk	樹名/河流流到平原而溢出來的水/日語
	清水	saiku/sisui	溪流彎曲/日語
	南安	lamungan	赭土
古風	白端	sulapatan	石頭/番石榴
	古楓	kuhungaz	很多薰紋草
	崙天	izukan/lunting	橘子/日語
	秀巒	siulang	日語
	石平	sikihiki	日語

2-1-2 八通關越道路的開鑿與演進

1895 年日本統治台灣，雖於 1913 年即在東埔設立駐在所，但一直到 1909 年末設立異錄閣等三處駐在所後，官方勢力才算正式進入拉庫拉庫河流域，且對布農族人是採用懷柔的治理政策，直到 1914 年後才轉趨強硬，卻也引發布農族人的強烈反彈。特別是隨後日本警察執行「銃器收繳」，強制收繳布農族人的槍枝，導致 1915 年 5 月爆發了一連串的流血衝突，到 6 月時有 7 處駐在所遭到攻擊並撤守，隔年 2 月並正式公告裁撤拉庫拉庫流域內所有的駐在所，日人勢力至此全數撤出。

這次的失敗迫使日本政府決定修築警備道路，便於壓制拉庫拉庫流域布農族人的反抗，並切斷他們與高雄荖濃溪及台東新武呂溪地區布農族人間的聯繫。道路於 1919 年 6 月分別由楠子腳萬（今南投縣信義鄉久美村）與璞石閣（今花蓮縣玉里鎮）往中央山脈動工開路，並於 1921 年 3 月全線興築完工，並名為「八通關越道路」（以下簡稱「越道」）。越道西段入口位於南投縣信義鄉東埔村¹²，沿著陳有蘭溪北岸，經過觀高、八通關等數個駐在所，越過中央山脈主稜的大水窟池，沿著拉庫拉庫溪南岸，東下經過米亞桑、托馬斯、大分、抱崖、蕨等數個駐在所，到達東段入口的花蓮縣玉里鎮，全長約 116.3 公里。除了這條主線道路外，日本政府並於西段修築一條通往玉山主峰的登山道路，東段修築四條通往太魯那斯、馬西桑、阿桑來戛、賽珂及華巴諾砲台等地的支線道路。

日本政府開闢警備道路的強勢措施，反而引發布農族人更激烈的反抗，越道完工後的三年內，又造成 25 位日人死亡，日本政府除了增設駐在所、加派員警外，更有調派軍隊入山進行血腥報復的事件發生。整段越道先後共設立有 56 座駐在所，其中 46 座位於東段，並有兩座配有山砲、速射砲數門可砲擊布農族人，之後除少數布農族人遷往南方持續對抗外，整個拉庫拉庫流域的布農族人漸漸屈服於強力高壓的統治之下。1933 年 8 月起，日本政府開始將拉庫拉庫流域的布農族人強制遷往平地居住，至 1935 年中共移出 1434 人，駐在所與相關原住民撫育設施也因為布農族人的遷出而陸續裁撤，在 1944 年時更因為戰爭導致的財政困境，造成沿線所有駐在所全數裁撤，越道也因此開始缺乏維護，不久即因颱風等天災導致路基損毀崩落而無法輕易通行（楊南郡，1987；林一宏 2004）。

1945 年戰後，越道只為少數的林區工作者與登山客所利用。1972 年百岳俱樂部成立後，國內興起一股攀登百岳的風潮，古道西段因對外聯繫交通便利，且

¹² 關於西段的起點史料有不同的記載。除部分日治時期登山行程的文獻將東埔視為起點外，「新高郡管內概況」記楠子腳萬為開鑿起點，但交通起點則是水裡坑（今南投縣水里）；「台灣市街庄便攬」記八通關越道路為水裡坑至玉里；「花蓮港廳勢」記八通關越道路為集集至玉里。而楊南郡研究認為自 1930 年日人公司由水里近郊的社子修築台車道至東埔，此後東埔便視為八通關越道的起點，而不再提到楠子腳萬至東埔這段。

是攀登馬博、秀姑巒、南二段等諸峰的重要出入孔道，因此成為熱門且重要的登山路徑。東段卻因為不是攀登百岳的必經之路，除了少數或是冷門的登山路線或是對古道有興趣的登山客外，只有林區工作者與當地的原住民會去行走與利用。

1981年7月新中橫公路玉里玉山線動工，但因為計畫路線將橫貫玉山國家公園，引起專家學者與民間保育人士的關注與反對，最後僅自玉里向西興建至14.6公里處便終止，但已造成山風至鹿鳴橋之間的越道因施工興建的關係而損毀消失。

1985年玉山國家公園成立，開始著手進行園區內越道的整修工作，西段因已是重要的登山路線且路況較佳，經常維持在暢通無阻的狀態，而東段除了利用度較低外，61.7公里的路程與多達12座的吊橋更增加了維護的難度，直到1990年為止才將山風至瓦拉米一段整修完成，開放做為玉山國家公園東部園區的遊憩重點。1998年起玉管處開始密集整建瓦拉米至大分段的越道，至2005年底完成了東段初步的整修工作，並於同年11月19日上午10時在花蓮縣卓溪鄉的南安遊客中心，舉辦了「貫古穿今—八通關越嶺古道重現典禮」的系列活動，對外宣示越道已貫通可行，之後並開放給登山客作為登山健行的步道。

根據玉管處所提供的資料，至2006年初，除了為數不清的路基整修工程外，整條越道主線共設置有177座棧橋、15座吊橋、8座山屋、5處宿營地（玉管處，2005）。但主線因十三里至大分一段有兩處嚴重崩塌而改道，東段路口也改在目前位在山風附近的省道台30線起點，而非玉里鎮中心，因此越道在玉山國家公園內的總長為92.1公里。另外東段的四條支線，僅華巴諾支線路基尚稱完好外，其餘支線皆因為年久失修，路基流失嚴重，目前仍無法順利通行。

至於位在玉山國家公園範圍外的越道，除山風至鹿鳴橋一段已改建為省道，鹿鳴橋至卓樂部落上方亦有一段保存良好的越道，並於2007年經林務局花蓮林區管理處整修命名為「八通關越道-鹿鳴吊橋段」。卓樂部落至玉里鎮一段於日治時期即可通行汽車，今日則改建為省道台30線與鄉道花71。

2-2 道路型文化資產維護文獻

2-2-1 世界遺產文化景觀

一、文化景觀的定義

「文化景觀」(Cultural Landscape) 在 1994 年被增列入「世界遺產公約執行作業指南」(The Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention) 中世界文化遺產的範疇，並將「文化景觀」定義為：

文化景觀是文化財產，代表本公約第一條所界定的「結合自然的人造產物」。它們展現在自然限制與（或）機會的影響下，如周遭的自然環境與內、外在的社經文化力量，人類社會與居住隨著時間所發生的演變。

文化景觀處於自然與文化間的介面，代表了人與其環境間的持續互動，並形塑了地球表面的豐富樣貌。因此，在世界遺產體系中，文化景觀所強調的是人與其所在自然環境互動的多樣性表現。

二、文化景觀的類別

依據世界遺產公約執行作業指南之列名準則 (Guidelines on the inscription of specific types of properties on the World Heritage List)，可分成下列三種主要類別：

- (一) 人類刻意設計或創造的地景 (landscape designed and created intentionally by man)：最容易辨識的文化景觀，包含了為了美觀而建立的花園與公園景觀，他們通常（但不必然）伴隨著宗教或其他紀念建築物與整體規劃。
- (二) 組織演化的地景 (organically evolved landscape)：起因於社會、經濟、行政、與（或）宗教的需求，反應所處的自然環境後，發產成今日的型態。地景的型態與組成特徵反映出該地景的演化過程，這種地景可再細分成兩小類：
 1. 殘遺地景 (relict or fossil landscape)：指的是一地景在過去某一時期，突然或經過一段時間後達到它演化的終點，然而可辨別該地景的特徵仍可以有形的型態見到。
 2. 演化中的地景 (continuing landscape)：指的是在今日社會中，仍保有活動中的社會作用，並與傳統生活方式密切相關的地景，而其演化過程仍持續進行中。同時它展示了該地景隨時間演化的重要有形證據。
- (三) 聯想的文化景觀 (associative cultural landscape)：根據該地景自然元素所具備撼人的宗教、藝術或文化聯想之美，而非有形的文化證據，而這些美善有可能是顯著的，或甚至看不見的。

2-2-2 文化路徑

文化路徑 (Cultural Routes 或 Cultural Itinerary) 的概念最早是在 1994 年「國際文化紀念物與歷史場所委員會」(International Council of Monuments and Sites, ICOMOS) 於西班牙召開的專題會議中提出，會議以「路徑成為世界遺產的一部份」(Routes as Part of Our Cultural Heritage) 為主題對文化路徑的內涵和外延做了初步的界定。

ICOMOS 於 1998 年專門成立了「國際文化紀念物與歷史場所委員會文化路徑國際科學委員會」(The ICOMOS International Scientific Committee on Cultural Routes, CIIC)，並以「文化路徑」為主題召開過多次的國際會議，對文化路徑的概念、定義、保護、界定、評價、功能等做了大量的理論探索，形成了「國際文化紀念物與歷史場所委員會文化路徑憲章」此一綱領性文獻。此憲章定義文化路徑為：

文化路徑是陸路、水路或其他類型的交流路徑，有明確的地理界線，為實現其自身既定目標而擁有特定的動態和歷史功能，其形成源於人類的遷徙和與之相伴的民族、國家、地區或洲際間商品、思想、知識和價值觀的多面向持續交流，在特定的時空範圍內文化路徑促進了相關文化的相互滋養並通過物質和非物質文化遺產得以體現，文化路徑把相關的歷史聯繫和文化遺產整合為統一的動態系統。

此憲章並對文化路徑進行詳細的分類，依據不同標準其類型為：

- (一) 根據區域範圍：本地的、國家的、地區的洲內的或跨洲的文化路徑。
- (二) 根據文化範圍：在一個特定的文化區域或延伸橫跨不同的地理區域，他們的文化價值觀受各種文化交流的影響。
- (三) 根據目標與功能：社會性、經濟性、政治性或文化性，這些特色也存在於多面相的脈絡中。
- (四) 根據持續時間：包括不再使用的和那些在社會經濟、政治和文化交流影響下不斷發展的路徑。
- (五) 根據輪廓結構：分為線狀、圈狀、十字狀、放射狀和網狀。
- (六) 根據自然環境：分為陸路的、水路的、水陸混和或其他類型。

2-2-3 美國國家路徑系統

為因應民眾對戶外遊憩活動的需求，美國總統詹森於 1968 年 10 月 2 日簽署通過「國家路徑系統法案」(The National Trails System Act)，以提供民眾遊憩、公共通行、愉悅及欣賞國家的戶外開放空間及歷史資源等機會。

一、國家路徑系統的設立標準與特色

1968 年以前，美國聯邦政府各機關僅針對位於所屬管轄區域內的「路徑」(Trail) 進行修築維護。1968 年通過「國家路徑系統法案」，「國家路徑系統」(National Trails System—NTS) 的推動與設置成為法定政策，聯邦政府開始經由提供財務的協助、志工的支持、與州政府和其他有關單位間的協調工作，來認定與推動路徑的設置。NTS 是依據「國家路徑系統法案」的授權來正式的設立，並分為以下四種類型：

- (一) National Scenic Trails—NST (國家景觀路徑)：長度有一百英里或更長、連綿下去且無間斷的路徑。路徑主要提供給步行等非機動車輛的使用，沿途擁有與經過極佳的自然資源與景觀。路徑的設立需符合與遵循「國家路徑系統法案」的規定，並需經國會同意後方可設置。
- (二) National History Trails—NHT (國家歷史路徑)：紀念一個歷史上（或史前）的移動路徑，這個路徑所發生的歷史對整個國家都具有重要意義。路徑的規劃除有必要，否則需儘量遵循原始的路線。路徑的設立需符合與遵循「國家路徑系統法案」的規定，並需經國會同意後方可設置。
- (三) National Recreation Trails—NRT (國家休憩路徑)：屬於地方性與當地性的路徑，鄰近都會地區，並提供都會民眾多樣的戶外遊憩機會。路徑的設立可直接提案或經由農業部長 (Secretary of Agriculture) 或內政部長 (Secretary of the Interior) 指定劃設。
- (四) Connecting or Side Trails (連結或支線路徑)：提供民眾進入 NST、NHT、NRT 的額外通道，或是擔任三個路徑間的聯絡或支線路徑。路徑的設立可直接提案或經由農業部長或內政部長指定劃設。

所以，美國 NTS 主要是以路徑本身的特色、性質與功能來作為步道分類的依據 (郭育任, 2004; 黃德雄, 2004)，並以此來制訂各類路徑的維護、管理與經營的規範。

根據「國家路徑系統法案」，NST 與 NHT 的設立計畫需要先進行「可行性研究」(Feasibility Study)，可行性研究通常是委託 NPS 或 USDA-FS (林務署) 來負責，內容包括了路徑的詳細位置、路徑的特性、開發與維護的計畫與經費、遊客使用對資源造成的衝擊與維護等事項，並要與所有跟路徑相關的中央機關單

位、地方政府、公私部門團體、土地所有人等共同會商。如果研究結果建議設置，那麼國會將把新路徑納入 NTS 內。

因為 NST 與 NHT 的路線長度往往很長，經常會跨越數個管轄單位，許多不同的段落，便是由各個段落的土地擁有者（政府機關、地主、民間團體）來管理。但每個國家路徑皆會經由法案，指派 NPS、USDA-FS、BLM（土地管理局）這三個機關的其中之一來擔任主管機關（Administration）¹³，負責協調所有與路徑相關的公私部門與協力組織，在計畫、定線、資源維護、解說、合作協議等工作來共同努力，並在財務上協助其他合作的政府機構、土地所有者、利益組織與個人。

新路徑的主管機關，必須在納入 NTS 後的一年內組成新路徑的「諮詢委員會」（Advisory Council），委員會的執行效期為十年，人數最多不能超過 35 人，成員包括了路徑所通過之土地的管理機關，包括聯邦政府機關與州政府的首長或代表，以及佔有多數的民間團體與私人土地擁有者的代表。委員屬於無給職，兩年一任，不定時的與主管機關針對路徑的各個重點事項進行諮商，如路權的選擇、路徑沿線標誌的設立與維護準則、路徑的經營管理事宜等。

另外，主管機關必須在兩個會計年度內，與所有跟路徑相關的政府單位與諮詢委員會進行完整的會商，完成並遞交一份路徑的「整體管理與使用計畫」

（Comprehensive Management and Use Plan），具體詳列出主管機關日後在路徑經營管理上的工作與目標，內容包括了確認路徑內所有重要的自然、歷史與文化資源已受到維護；完成所有與各級政府機關及民間團體間的預先合作協議；確認路徑的承載量與相應的執行計畫；全區及特定地區的發展計畫與預期成本等。

而之後主管機關在擬定諸如路徑利用規則、遊客規範、維護重點、發展方向等，也都必須要跟所有與路徑相關的機關單位共同會商與研議。在一份五個部門所共同簽署的備忘錄裡¹⁴，也強調路徑的主要管理機關對於所負責的路徑，最重要的工作在於協調所有與路徑相關的政府機關與協力組織，共同在計畫、資源維護、解說、合作協議、財務協助上合作。這種要求主管機關必須與所有相關公私單位與組織共同研商的精神與規定，是「國家路徑系統法案」在經營管理上的一大特色。

「國家路徑系統法案」另一個重要的特色，則是強調義工（Volunteers）與民間組織對於路徑的重要性。先是在法案的第 2 章（SEC.2.）即認定義工、個人與非營利組織對路徑的發展與維護具有極大的貢獻，鼓勵且協助義工及公民團體與主管機關一同在路徑的計畫、發展、維護、管理等事宜中協力合作，並在法案的第 11 章裡明訂義工參與及政府培力的相關原則。因為這樣的精神，使每條路

¹³ 只有兩條路徑是由 NPS 與 BLM 來共同擔任。

¹⁴ 參照 Interagency Memorandum of Understanding。

徑至少都有一個與主管機關密切聯繫的民間組織，除與主管機關共同協力路徑管理工作外，更為路徑提供義工、後勤支援等幫助。

二、NHT 的標準與現況

依據「國家路徑系統法案」，NHT 的定義為：紀念一個歷史上（或史前）的移動路徑，這個路徑所發生的歷史對整個國家都具有重要意義，路徑的設立需符合與遵循以下三個規定：

- (一) 必須是因為歷史上的使用所形成的路徑或路線，且因為這樣的使用過程奠定了他重要的歷史意義。路線並不一定到現在還要以能清楚辨識的狀態存在，但所處的區域位置必須能被充分的辨別指認，以能評估是否有提供大眾休憩與歷史遊覽的潛力。

指定的路線大致上應準確地遵循以前的舊跡，但若原址已遭開發而造成定線的困難，或有另外能提供更多愉悅遊憩體驗的路線，有以上的需要則可稍微偏離舊跡，但因此而修改的路線必須要在現場被標示說明清楚。若路徑的一部份因日後開發而成為行駛機動車輛的道路，且無法重現昔日路徑的型態，此種被改建的路段需在現場被標示說明。

- (二) 必須具有重要的國家意義，能展現出廣泛且多樣面向的美國歷史，如商業貿易、拓荒、遷徙移民或是軍事戰役等。為了證明具有全國性的意義，路徑上所發生的歷史事件必須對美國文化的主要典範有著長遠的影響。

對美國原住民歷史有重要意義的路徑也應被納入。

- (三) 必須有極大的「潛力」(potential)，能為民眾提供休閒遊憩的使用，或是以歷史文化的解說與欣賞為主的歷史巡禮。昔日的歷史路徑沿線以及與路徑有關連的歷史場所，通常就具有能符合上述使用模式的潛力。若路徑所擁有的遊憩潛力並未以歷史意義為主，那就沒有充分的理由與意義來列入歷史路徑的類型中。

因此某一路徑若符合上述三個原則且可行性研究的結果建議納入 NTS 內，此路徑就可以成為 NHT。目前 NTS 共有 19 條 NHT，經整理後列表如下：

表 2-2-1 NHT 列表

設置年代	路徑名稱	主管單位	長度 (英里)
1978	Oregon NHT	NPS	2,170
1978	Mormon Pioneer NHT	NPS	1,300
1978	Lewis and Clark NHT	NPS	3,700

1978	Iditarod NHT	BLM	2,350
1980	Overmountain Victory NHT	NPS	275
1986	Nez Perce (Nee-me-poo) NHT	USDA-FS	1,170
1987	Santa Fe NHT	NPS	1,203
1987	Trail of Tears NHT	NPS	5,045
1990	Juan Bautista de Anza NHT	NPS	1,200
1992	California NHT	NPS	5,665
1992	Pony Express NHT	NPS	1,966
1996	Selma to Montgomery NHT	NPS	54
2000	El Camino Real de Tierra Adentro NHT	NPS&BLM	404
2000	Ala Kahakai NHT	NPS	175
2002	Old Spanish NHT	NPS&BLM	2,700
2004	El Camino Real de los Tejas NHT	NPS	2,500
2006	Captain John Smith Chesapeake NHT	NPS	3,000
2008	Star-Spangled Banner NHT	NPS	290
2009	Washington-Rochambeau Revolutionary Route NHT	NPS	2,020

資料來源：NPS NTS 網站

19 條 NHT 中，多數在當時是移民、開發、淘金、貿易所使用的通道，這些通道在美國開發史上具有重要的歷史意義與貢獻，也就成為他們被列入 NHT 的主要原因與紀念的歷史重點，如 California NHT、Lewis and Clark NHT、Oregon NHT 等。而比較不同的如 Overmountain Victory NHT 是紀念對英國戰爭時軍隊所經過的通道；Selma to Montgomery NHT 是紀念 1965 年發生在那條道路上的黑人民權運動；最特別的是 Captain John Smith Chesapeake NHT 是紀念船長 John Smith 探索與繪測 Chesapeake Bay 的路徑，其為一條國家級的水上路徑。除此之外，只有 Ala Kahakai NHT、Nez Perce NHT、Trail of Tears NHT 這三條路徑是以美國原住民的歷史與文化為紀念重點。其中 Ala Kahakai NHT 是以保護夏威夷原住民傳統的文化與自然資源為主要目的，Nez Perce NHT 是紀念 Nez Perce 人為了逃避美國陸軍的追擊而奔馳千里的路線，Trail of Tears NHT 則是為了紀念 Cherokee 人因為美國政府不合理的強制遷移，被強迫離開祖居地遷往政府為他們劃設的保留區的遷徙路徑。

Cherokee 人這段被政府強制從祖居地遷移到新土地，甚至造成原住民族重大傷亡的歷史過程，與布農族人所遭遇的「越嶺道興築」、「集團移住」的歷史歷程有許多相似之處，雖然台灣與美國在歷史、文化與地理環境等各個面向上是截然不同的兩個國家，但 Trail of Tears NHT 在經營管理上的模式、方法與重點，應該擁有許多值得我們借鏡的地方。

三、Trail of Tears NHT 的歷史背景與意義

1838 年，美國政府為了歐洲移民對土地的需求，派遣軍隊將總數約 16000 名的 Cherokee 族人，從他們的祖居地（位於現今 Tennessee, Alabama, North Carolina, and Georgia 等州），強制遷移到為他們安排的印地安保留地（Indian Territory，位於現今的 Oklahoma）。

軍隊先搜捕散居各地的 Cherokee 人，強制移送到位於 Tennessee 南方的拘留營中，然後再準備往西方遷移。處在拘留營的 Cherokee 人約有 15000 名，很多在等待遷移的時間中，即因為擁擠、髒亂與惡劣的環境而死亡，最後 Cherokee 人主動要求在秋天的時候會開始遷移。1838 年 11 月，Cherokee 人分為 12 個隊伍，經由陸路與水路，跋涉超過 800 英里前往位於西方的保留地，在暴雨與寒冬的侵襲下，每天都有人因為寒冷、飢餓、疾病而死亡，到了 1839 年 3 月，倖存的人終於來到了目的地，據估計總共有超過 4000 名，五分之一的 Cherokee 人死於遷移途中。

不久之後，遷移到西方的 Cherokee 人與逃避追捕而依然留在東方的 Cherokee 人，都各自組成了自治政府。為了紀念、保存與維護整個 Cherokee 人遷移的歷史與史蹟，美國國會在 1987 年將當初遷徙所使用的一條陸地路徑與一條水域路徑指定為 NHT，也就是今天的 Trail of Tears NHT，總長度約 5,045 英里。

而根據 Trail of Tears NHT 的「整體管理與使用計畫」(Comprehensive Management and Use Plan)、「解說計畫」(Interpretive Plan)與「策略計畫」(Strategic Plan)，Trail of Tears NHT 的意義為：

代表了美國政府的錯誤政策對原住民所造成的重大影響，讓人們有機會能從新檢視並省思美國立國的歷程，避免類似的錯誤與不義再次發生；讓人們瞭解美國原住民對於國家的貢獻，以及為此他們付出了什麼，並且透過教育、保育、遊憩等方式，讓當地社區瞭解他們在遷移歷史中所扮演的角色。

四、Trail of Tears NHT 的經營與管理重點

根據「國家路徑系統法案」，每一條國家路徑都需要制訂一份「整體管理與使用計畫」(Comprehensive Management and Use Plan)，具體詳列出主管機關日後在路徑經營管理上的工作與目標，因此從「Trail of Tears NHT Comprehensive Management and Use Plan」這份文件中，即可瞭解主管機關對於路徑的經營管理所具體執行的程序與事項。茲將文件中的主要工作事項統整後如下表：

表 2-2-2 Trail of Tears NHT 的主要工作事項

Historic Routes and Significant resources 歷史路線與重要資源 (資源的鑑定與確定)	Identify Trail Route 確定路徑路線 & Identify High-potential Historic Sites and Route Segments 確定高價值潛力的歷史場所與路段
Management and Cooperation 管理與協力合作 (協力經營與管理)	Site/Segment Certification 具有歷史價值場所與路段的認證 & Cooperative Management System 協力合作管理系統 & Resource Protection 資源保護事項 & Interpretive Programs 解說計畫
Visitor Uses 遊憩使用 (瞭解與體驗歷史)	Interpretation 解說 & Walking/Hiking and Horseback-Riding Trails 步行、健行或騎馬 & Auto Tour Route 汽車旅行路線

資料來源：Trail of Tears NHT Comprehensive Management and Use Plan、本研究整理

由上表可知，Trail of Tears NHT 的管理工作約可分為三個主要事項。第一個事項為路徑路線與沿線重要文化資源的鑑定與確定，執行內容包括了：

(一) 進行調查研究以確定路徑路線應盡可能的遵循歷史上所使用的路線，同時

也對沿線的文化資源進行價值鑑定。

- (二) 重要的文化資源必須具有能說明路徑歷史意義的價值潛力，並能提供高品質的遊憩體驗。鑑定的標準則包括了文化資源的歷史意義、史蹟的留存與完整性、景觀品質、干擾的程度，以及解說的價值潛力。
- (三) 重要的文化資源包括了涉渡點、渡口、構造物、露營點、墓葬處等歷史場所，以及部分路段。

第二個事項為路徑的管理原則、方式與細節，主要是以與相關公私部門協力合作的模式，進行資源保護、路徑發展與遊憩利用等管理工作，執行內容包括了：

- (一) 利用「認證制度」(Certification) 來鼓勵非聯邦政府機關的資源所有者，包括地方政府、私人組織、民眾等，與主管機關共同協力來管理文化資源。認證對象包括了土地、史蹟、景點、遊憩點、解說站等。
- (二) 只要通過認證，主管機關會提供各個方面的支援與協助，包括資源的利用、維護方針與技術、計畫的資助與協助，以及認證本身帶來的表彰與榮譽。雙方並可依據共同簽署的「認證協議」(Certification Agreement)，擬定諸如時間、人數、型式等使用的相關規範。而通過認證的文化資源，也將被視為 Trail of Tears NHT 的一部份。
- (三) 主管機關也會與各個公私單位間簽署「備忘協議」(A memorandum of understanding)、「合作協議」(A cooperative agreement)、「單位間協議」(An interagency agreement) 等合作協議，以及與 Cherokee 部落所組織的 Trail of Tears Association (以下簡稱 TOTA)，共同進行路徑經營管理的相關工作。
- (四) 盡量利用合作協議的方式來進行資源的維護與利用，資源的購買與徵收才是最後手段。

第三個事項為路徑的遊憩使用，利用解說與實地探訪，讓民眾能瞭解路徑的歷史意義，並有機會能在歷史現場進行體驗與學習，執行內容包括了：

- (一) 根據路徑的意義，確立解說的重點與主題，並建立相應的解說計畫、設施與媒材，讓民眾瞭解感受路徑的歷史與資源，進而增進資源的維護與正確的利用，以及 Cherokee 人在美國歷史上所佔的重要意義。
- (二) 讓民眾能以健行、騎馬、馬車等方式來使用路徑，感受當時 Cherokee 人遷徙時的狀況。另外也規劃了汽車旅遊路線，讓民眾能開車探訪重要的文化資源，並藉由在公路上設置的路徑指示牌，讓民眾瞭解是否正行駛在歷史的路徑上，或是剛好與路徑交會而過。
- (三) 仍殘留有車軌等歷史遺跡的路徑段落，只能採取低密度的利用模式，以維持史蹟的完整性。

除了上述重點，「整體管理與使用計畫」強調主管機關必須對 Trail of Tears NHT 的歷史文化資源進行更進一步的研究，研究主題包括以下四個部分：

- (一) 路徑路線：已被指定為 NHT 的「北方路線」(Northern Route)，仍有部分段落需要更仔細的確認，另外兩個由 Benge 與 Bell 所使用的路線也需要進一步的研究。
- (二) 遷徙過程：在整個被迫遷移的過程中，Cherokee 人對於整個事件的觀點十分概略且不明，這必須由口傳歷史中獲得更多有關這方面的資料，或是從檔案文件中更為仔細的搜尋研究。
- (三) 歷史場所：許多拘留營與露營點需要更進一步的定位與確定。
- (四) 歷史路徑的觀點：整個路徑的歷史觀點是以 Cherokee 人被迫遷移的過程為主，並包括其他同樣被迫遷移的印地安原住民族的故事。

綜合以上資料，可以發現雖然 Trail of Tears NHT 的主管機關為 NPS，但是路徑的解說、歷史詮釋、研究發展卻是以 Cherokee 人為主體。TOTA 也是經由 NPS 與 Trail of Tears 諮詢委員會的共同努力下，於 1993 年由東西兩方 Cherokee 族自治政府的首長所共同簽署成立，並與 NPS 協力共同致力於 Trail of Tears NHT 資源的維護、歷史的解說、管理與發展計畫。因此，NPS 對於路徑的管理除了著重在文化資源的維護、利用與歷史體驗外，以原住民為主體的觀點與歷史詮釋，以及在經營管理上與原住民的協力合作，更是其管理上的特色與重點。

2-2-4 國內古道相關論述

古道泛指古舊的道路，以國內而言，稱古道者其形成或修築年代至少在日治時期結束（1945年）以前；隨著社會經濟需求與交通建設的開發，許多古道或是改建為可供機動車輛通行的公路，或是因交通運輸功能喪失而不再為人所利用。隨著近年來本土、在地歷史文化研究的重視，以及古道作為觀光遊憩資源的潛力，許多古道被重新發掘整理，轉變為提供休閒遊憩的步道。

然而從歷史文化的觀點，古道就不僅僅只是步道，他是遺留在地表上的歷史陳跡，沿線並遺留著許多族群的文化遺跡；古道除可作為一個時代下交通與產業的見證，更蘊含許多重要的歷史事件，對所在區域的族群，甚至是台灣整體的歷史發展具有許多面向的影響與貢獻（楊南郡，1996；李瑞宗，1999；鄭安晞，2000）。依據形成與修築的年代及目的，學者與民間古道研究者將古道分為以下四種類型（黃炫星，1991；楊南郡，1996；黃育智，2012）：

1. 原住民的社路：原住民族各族群與各部落間，因狩獵、遷徙、結親、探親而走出的道路。
2. 聚落間的聯絡道路：聚落間因物資運輸與聯絡溝通所走出的道路。
3. 清代官道與開山撫番道：清朝政府為移民拓墾而以官方力量修築而成的官道及開山撫番道。
4. 日治時期理蕃與警備道路：日本政府為武力壓制原住民族所興建的理蕃及警備道路。

國內目前沒有政府機關與法令特別針對「古道」提出明確的定義與規範，根據學者與民間古道研究者所提出之古道定義與分類，可歸納出以下四個古道的特性（黃炫星，1991；楊南郡，1996；李瑞宗，1999；鄭安晞，2000）：

1. 為當時人們因生活、經濟、政治等目的而形成。
2. 形成年代至少在日治時期結束（1945年）以前。
3. 對於一個地區的開發史佔有重要的地位。
4. 經由研究判斷後，古道可依照歷史意義與價值來區分等級。這與步道分級中常見的難易度、功能性、區位屬性等分級標準完全不同。

本研究搜尋文化部文化資產局的「文化資產查詢」系統¹⁵，顯示已有5條古

¹⁵ 網址為：

<http://www.boch.gov.tw/boch/frontsite/cultureassets/CultureAssetsAction.do?method=doEnterTotal&menuId=310&siteId=101>，最後搜尋時間為2014/02/20。

道被指定或登錄為文化資產。雖就規模與類型，僅八通關古道、新店獅仔頭山隘勇線及平溪竿蓁坑古道等3處較符合目前台灣古道的定義，但已顯示古道的確是有成為文化資產的價值與潛力。

因此古道與步道的分別，最明顯的就在於古道具有歷史與文化的意義與元素，並由此來構成古道的各種形貌與特色；古道不僅僅只是一條供人們進行遊憩利用或登山健行的步道，古道更是一種文化資源，他的價值甚至足以成為國家或地方重要的文化資產及歷史見證。

表 2-2-3 已登錄為文化資產的古道

名稱	公告日期	級別	種類	所在地
歷史意義				
八通關古道	1987/04/17	國定古蹟	碑碣	南投縣竹山鎮 至 花蓮縣玉里鎮
清光緒元年（1875年）為辦理開山撫番要務，並以此為經營臺灣的第一要務，積極招徠墾民，開闢後山，由總兵吳光亮督兵三營所開闢的古道。				
大溪鎮石板古道	2004/01/13	歷史建築	其他	桃園縣大溪鎮
約建於清末，為昔日往來大漢溪碼頭與大溪老街的主要通道，在桃園至大溪的輕便鐵道完成之前，是桃園及中壢一帶通往角板山等內山地區唯一的道路。				
新店獅仔頭山 隘勇線	2004/08/30	直轄市定古蹟	其他遺蹟	新北市新店區
獅仔頭山所屬範圍很廣，其中之隘寮建築、防蕃碑、古井、隘勇線壕溝、古道等，都與當地之開發、樟腦之打採、日治初期之抗日活動、日治時期的開山撫蕃、漢族與原住民—泰雅族之互動等都有直接的關係。				
打狗英國領事館 登山古道	2004/10/18	直轄市定古蹟	古道	高雄市鼓山區
為連通山丘上英國領事館與海濱英國領事館館舍間所設之階梯古道，約於1879年完工，深具高雄港開港時期商貿發展之重要意義。				
平溪竿蓁坑古道	2009/05/11	文化景觀	農林漁牧 景觀	新北市平溪區
係昔日平溪地區居民聯繫坪林的主要道路，留存先民的產業交通發展、聚落開發歷史記憶，於地方發展歷史文化與現代生態休閒、鄉土教育等均具保存之價值。				

資料來源：文化部文化資產局「文化資產查詢」系統

2-2-5 公部門古道維護準則

若只用傳統的步道維護思維與方式，很可能會對古道本體與其沿線資源造成不可逆的改變與破壞。營建署與林務局的管轄區域內擁有許多重要的歷史古道，分別於設施規劃與步道系統之設計規範中，針對古道的資源特性訂出整修維護的相關準則與注意事項，內容非常清楚詳明，可為本案與管理單位進行維護管理與規劃設計時之主要依據。主要內容經本案統整後如下所示。

一、營建署：國家公園設施規劃設計規範及案例彙編-第二版 (2003)

(一) 文化資產保護理念 (P. II-26):

1. 重現遺跡、遺址場景：

文化資產、歷史紀念物、文化遺址不僅具重要保護價值，也同時具高度觀賞、教育價值與吸引力。對歷史古蹟保存區之處理尤甚應審慎，在保存地形原貌、文物原樣之前提下更應有嚴格規範，以避免破壞歷史環境景觀。古人活動、生活的遺跡或遺址，是現代人追溯古代的重要管道，具有歷史、教育、文化意義，因此對於國家公園內的遺跡、遺址應加以保護、保存，並進行深入的研究，甚至可透過博物館的方式加以保存，並可藉由模型、虛擬實鏡、電腦模擬等方式重現古人生活方式。目前對於瀕臨威脅文化景觀環境 (Threatened Landscape) 之調查保護仍屬起步階段，例如：玉山、太魯閣原住民古道及舊獵場之考據調查...等工作尚在起步，仍有許多未知不解之盲點，如橫跨立霧溪山月吊橋之復健，布洛灣台地原住民型態旅館住宿區之開發，以上瀕臨威脅文化景觀或亟待更新復育之文化景觀，均亟需有系統有計畫更深入研究探索。

2. 重塑古道體驗環境

國家公園內的古道通常是以前東西岸交通的要道，或是獵徑、巡邏道等，極具歷史文化意義。古道的保存除了實質空間的維護之外，更重要的是保存了先人生活遺跡與場所。古道的維護除實質空間的保存之外，可藉由深入的研究，延伸其歷史意義；並可藉由體驗活動的舉辦，提供現代人體驗古代生活的機會。

(二) 文化資產保存程序 (P. II-28):

文化資源能反映昔日文化、歷史和環境對人類的影響。在任何擁有文化資源的地區發展前，我們都應該審慎規劃、設計、建設，並在整體運作時，確保這些非再生性和脆弱的資源都能被妥善保護、保存、說明，並且完好無缺地留傳給下一代。任何會影響到文化資源的永續設計，都應該考量下列的建議：

應該對建議的開發基地進行文化資源調查，了解區內資源的重要性、完整性，以確定資源的有形和無形品質。所有基地和設施的設計都應該整合主要的文化資源的保護方式來擬訂長遠的保護和保存方法。新發展區的建築風格、景觀設計和建築材料，應該反映出當地或整個地區的文化襲產。

文化資源的處理和維護方式，應該要兼顧到長遠的環境和文化保護的敏感性以及永續性。當時機成熟時，應該宣導如何透過文化資源課程的環境解說來說明環境開發、永續性、以及昔日的環境演替。

一切發展建議都必須考慮到最大的影響範圍，並且尋求並執行有效的緩和和方法。我們必須具備周詳的計劃及敏感的技术，才能以保育的角度切入保存和管理文化資源。此外，我們也要熟悉物料知識及與其的互動方式；結構、營造常識、雕刻技巧、熟練的技術人員和可用的資源、以及持續對資源保育的承諾。成功的保存計劃必須兼顧到與未來開發計劃有關的建設與營運方式。

(三) 步道分級定位 (P.V-4-29)：

依所在地理環境劃分：可分為高山型、歷史型、郊野型、海岸型四大類。古道屬於歷史型步道，其功能與建置原則如下表所示。

表 2-2-4 歷史型步道功能與建置原則

類型	功能	建置原則
歷史型	1. 提供感受歷史空間氛圍 2. 提供瞭解先人生活之教育功能	1. 著重人文資源調查與歷史考證。 2. 強調史蹟之解說功能，例如遺址、紀念碑或紀念地。 3. 應進行資源之長期環境監測與遊客管理，避免有價值之史蹟日漸損耗。 4. 避免使用非現地原有材質，或與原有材質色彩、質感差異過大之材料。 5. 盡可能利用當年之開鑿工法、原始建材，尊重原有路幅、砌石工法等。 6. 對具脆弱性資源如神木應有具體對策，例如對於遊客之使用參觀接近形式應有更嚴格之設計規範。 7. 具價值之古道應專案處理，組成研究小組，重視歷史價值，此外，取得在地居民的保存意識與認同感更是永續經營之鑰。

(四) 歷史古道修復 (P.V-4-32)：

1. 考證

- (1) 原有材質、工法、砌法。
- (2) 是否有修復準則、規定、注意事項、老匠師等資料。

- (3) 諮詢相關研究學者、當地耆老、傳統匠師等。

2. 原貌復原

- (1) 恢復古道原來的面貌、規制、機能與完整性，採行原本的設計與工法，使用當初選用的建材。
- (2) 古道修復保存除道路本體外，尚括路寬、兩側植生、砌石收邊、排水等附屬設施之材質、作法。
- (3) 與古道相關的神社、砲台、紀念碑、炭窯等紀念物，也應視同古道之一部分。
- (4) 唯有因地質或地理因素，大規模崩坍至完全無法復舊者，才可考慮變更路線。

3. 永續經營

- (1) 與在地人文結合，必須獲得古道所經村莊部落住民的共同保護意識，透過在地人的價值觀來認定才有意義。
- (2) 透過持續人文史蹟調查，發掘古道遺跡及歷史，加以解說。
- (3) 主管機關、規劃施工單位、秉持復舊其真實性與完整性的理念，妥善維護。
- (4) 喚起民眾對古道所代表的歷史文化資產價值的共識、認同與自發性的對古道加以保護的意念。

二、林務局：國家步道系統設計規範（2003）

（一）古道規劃設計應注意原則（P.2-16）：

1. 古道應依調查結果，採用符合歷史原貌之施工方法，再予以規劃設計。原則上，不應變更傳統路線或寬度、坡度、鋪面，以符合歷史場景與文化價值。古道應作現地保留、復舊整建、重新改建等三種路段界分，以利工程之進行。
2. 古道轉彎型式、踏面砌法、石材規格、通過溪流與岩壁等地形障礙，應依調查結果，尊重歷史原貌予以復舊。
3. 古道沿線之棧橋、吊橋、石橋、涵洞、排水設施等，原則上應以傳統型式設計或以集體記憶作為規劃設計的依據，若有新式工法或造型，應詳列改變理由，並闡述設計造型之理念。
4. 遺址包括史前遺址、史後古蹟及各項人為殘留的聚落、建物、設施殘跡等。依文化資產保存法施行細則第46條為基準。「古道維護應依下列原則為之；(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)非有必要不得解體重建」。¹⁶

5. 古道除步道本體、橋、遺址之外，應避免過度增建各項附屬人為設施，除必要之標誌及解說系統、安全措施外，應盡量保留歷史原貌與自然景觀。

(二) 資源敏感之步道工程計畫-注意事項 (P.2-26)：

1. 其適用範圍包括古道、自然資源區、保育區內之步道。
2. 文化資產整修工程不同於一般新建工程，承包廠商絕對遵守規範中之規定施工，不可有破壞自然生態與文化資產的行為發生，否則將依相關法規從嚴處理。
3. 本工程為古道整建工程，故承包廠商必須注重施工品質，若有現場地形等因素與原規劃設計有所質疑，必須由業主、專業教授及規劃建築師共同協調後，尋求解決方案方可施工。
4. 承包商於得標後，須會同業主及設計單位做現場會勘及步道定線，對現存的地形、地物或深具歷史意義之文化遺產（須保留者），應詳實記錄。工程施工疑異應報請業主及設計單位解釋，切勿擅自先行動工破壞現場，違者將扣除工程款外，並依文化資產及自然保育相關法令罰則辦理。
5. 本工程所採用之石塊，須符合當地的地質條件，露面部分勿留鑿痕，勿呈直角，須做自然收邊處理，石材間應相互咬合不晃動，若有縫隙應以塊石填塞達成平衡狀態不至陷落以利步行。
6. 本工程使用之木材應盡量符合歷史場景及景觀視覺需求。
7. 本工程施工若遇直徑 10 公分以上大樹時，不得擅自砍除，除非已獲得業主及設計單位之同意，否則須依文化資產及自然保育相關規定處理。
8. 古道若通過史蹟保存區、生態保護區、環境敏感區，材料運送及施工應以人力施作為主，工程施工除現有道路通達之地點可使用機械搬運外，其餘地區須以人力搬運為主，禁止以機械工具搬運（包括小型機動推土機、小型怪手）僅可以輕便運送纜車做工程材料之運送，切勿開設施工便道，以免擾動生態環境破壞當地自然資源，或擾動遺址古蹟，破壞歷史人文場景，若有任何疑義，應徵得業主及設計單位核可，切勿擅自變更。

¹⁶ 此處引用之細則為民國 90 年 12 月 19 日公佈，原法條（第 46 條）內容如下：「古蹟修復，應依下列原則為之：一、保存原有之色彩、形貌及文化風貌；二、採用原用或相近之材料；三、使用傳統之技術及方法；四、非有必要不得解體重建。」惟文化資產保存法在經大幅修訂後，關於古蹟的修復與管理已另於「古蹟修復及再利用辦法」、「古蹟管理維護辦法」中詳細規定。

2-3 相關法令研析

因土地管轄分屬不同單位，越道東段的保存維護涉及多項法規，以下依次整理分析如下。

2-3-1 文化資產保存法及相關法令

2005 年完成修正的新版文化資產保存法（以下簡稱「文資法」），已將文化資產增加且細分為七大類別，雖然國內目前已登錄為文化資產的四條古道其登錄類別各不相同，但許多專家學者皆認為古道應適用登錄為「文化景觀」之類別¹⁷。文資法暨其施行細則對文化景觀的定義與類別說明如下：

- 指神話、傳說、事蹟、歷史事件、社群生活或儀式行為所定著之空間及相關連之環境。（文化資產保存法第 3 條）
- 包括神話傳說之場所、歷史文化路徑、宗教景觀、歷史名園、歷史事件場所、農林漁牧景觀、工業地景、交通地景、水利設施、軍事設施及其他人類與自然互動而形成之景觀。（文化資產保存法施行細則第 2 條）

鑑於文化景觀為國內文化資產保存工作的新增項目，文化部特別針對文化景觀的定義及其所屬種類做進一步的說明：

- 文化景觀最後的對象應該是「空間及相關連之環境」，而影響空間及相關連之環境是否得以成為文化景觀的乃是「神話、傳說、事蹟、歷史事件、社群生活或儀式行為」。
- 「文化路徑」（cultural route）一詞指一種文化活動發生過程中行經之處與周邊環境。文化路徑是根基於人口移動、接觸、對話，並且在不同時空下的文化交流，是一種人類互動了解非常特別的架構，也是歷史多元化的詮釋。其可能是先民開拓歷史過程相關之古道，如八通關古道；有可能是宗教民俗的路徑，如大甲媽祖或各地神明繞境之路徑；也有可能是移民或產業遷徙之路徑，如阿朗壹古道。（王淳熙等編輯，2007）

依照文化資產保存法暨其施行細則以及文化景觀登錄及廢止審查辦法之規定，文化景觀提報、審查、登錄等作業階段及流程如下圖所示：

¹⁷ 筆者曾於會議、電訪、課堂徵詢過多位專家學者及實務工作人員，皆表示古道應適用登錄為「文化景觀」。

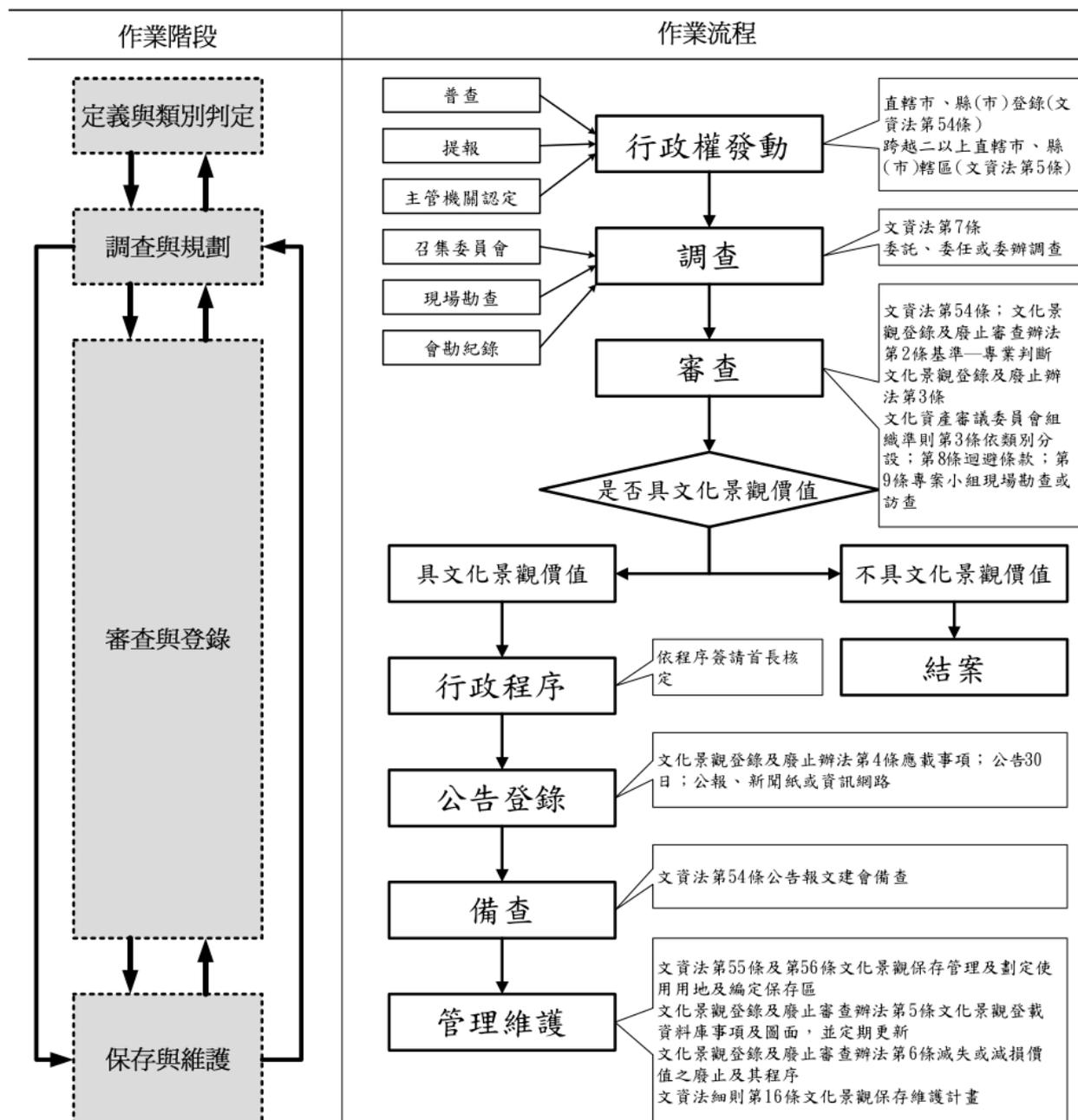


圖 2-3-1 文化景觀作業階段與作業流程圖

資料來源：李光中、王鑫、張惠珠，2006，文化景觀作業準則先期性研究

在實務執行與操作上，文化景觀有以下特點：

- 一、「文化景觀保存及管理原則」與「文化景觀保存維護計畫」可視為主管機關針對文化景觀進行管制、維護時，重要之基本資料與管制準則。擬定「文化景觀保存維護計畫」之目的在於，地方主管機關據以進行文化景觀個案監管保護，並輔導相關當事人配合辦理相關事項之依據（劉銓芝，2012）。

二、文化資產可以具有多重指定之情形，亦即大範圍之文化資產可以包含較小的文化資產，所以位在文化景觀範圍內的文化資源，如駐在所、吊橋、建築物等，可依照其資源之價值與特性，經審議委員會決議後再登錄為古蹟、歷史建築、遺址等其他類型的文化資產，受到該項文化資產相關法令的規範及保護。而大範圍的文化景觀將起著緩衝區和連結走廊的作用，確保重要且核心的文化資產地不致受到直接的衝擊與威脅，其概念如下圖所示。

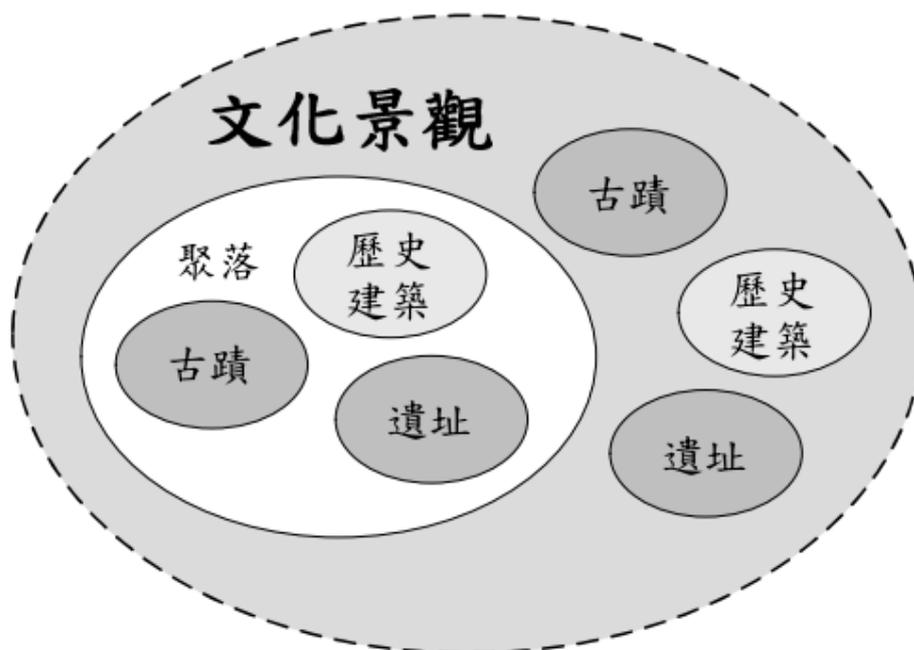


圖 2-3-2 文化景觀與其它類別文化資產的相容性

資料來源：李光中、王鑫、張惠珠，2006，文化景觀作業準則先期性研究

三、位在文化景觀範圍內的建築物，如果不是屬於古蹟、歷史建築、聚落等法定之文化資產，在未依照文化資產保存法第 56 條規定，編定、劃定或變更為保存用地或保存區、其他使用用地或分區之前，則仍然依照原有之區域計畫法、都市計畫法或國家公園法等相關法規規定來處理，不會有新增之新限制。（王淳熙等編輯，2007）。

表 2-3-1 文化資產保存法及相關法規中與文化景觀相關之規定

法規	條次	條款內容
文化資產	第 1 條	為保存及活用文化資產，充實國民精神生活，發揚多元文化，特制定本法。
	第 2 條	文化資產之保存、維護、宣揚及權利之轉移，依本法之規定。本法未規定者，依其他有關法律之規定。
	第 3 條	本法所稱文化資產，指具有歷史、文化、藝術、科學等價值，並經指定或登錄之下列資產：

法規	條次	條款內容
產 保 存 法		<p>一、古蹟、歷史建築、聚落：指人類為生活需要所營建之具有歷史、文化價值之建造物及附屬設施群。</p> <p>二、遺址：指蘊藏過去人類生活所遺留具歷史文化意義之遺物、遺跡及其所定著之空間。</p> <p>三、文化景觀：指神話、傳說、事蹟、歷史事件、社群生活或儀式行為所定著之空間及相關連之環境。</p> <p>四、傳統藝術：指流傳於各族群與地方之傳統技藝與藝能，包括傳統工藝美術及表演藝術。</p> <p>五、民俗及有關文物：指與國民生活有關之傳統並有特殊文化意義之風俗、信仰、節慶及相關文物。</p> <p>六、古物：指各時代、各族群經人為加工具有文化意義之藝術作品、生活及儀禮器物及圖書文獻等。</p> <p>七、自然地景：指具保育自然價值之自然區域、地形、植物及礦物。</p>
	第 4 條	<p>前條第一款至第六款古蹟、歷史建築、聚落、遺址、文化景觀、傳統藝術、民俗及有關文物及古物之主管機關：在中央為行政院文化建設委員會(以下簡稱文建會)；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。</p> <p>前條第七款自然地景之主管機關：在中央為行政院農業委員會(以下簡稱農委會)；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。</p> <p>前條具有二種以上類別性質之文化資產，其主管機關，與文化資產保存之策劃及共同事項之處理，由文建會會同有關機關決定之。</p>
	第 53 條	<p>直轄市、縣(市)主管機關應普查或接受個人、團體提報具文化景觀價值之內容及範圍，並依法定程序審查後，列冊追蹤。</p>
	第 54 條	<p>文化景觀由直轄市、縣(市)主管機關審查登錄後，辦理公告，並報中央主管機關備查。</p> <p>前項登錄基準、審查、廢止條件與程序及其他應遵行事項之辦法，由中央主管機關定之。</p>
	第 55 條	<p>文化景觀之保存及管理原則，由直轄市、縣(市)主管機關設立之審議委員會依個案性質決定，並得依文化景觀之特性及實際發展需要，作必要調整。</p> <p>直轄市、縣(市)主管機關應依前項原則，擬定文化景觀之保存維護計畫，進行監管保護，並輔導文化景觀所有人、使用人或管理人配合辦理。</p>

法規	條次	條款內容
	第 56 條	<p>為維護文化景觀並保全其環境，主管機關得會同有關機關擬具文化景觀保存計畫，並依區域計畫法、都市計畫法或國家公園法等有關規定，編定、劃定或變更為保存用地或保存區、其他使用用地或分區，並依本法相關規定予以保存維護。</p> <p>前項保存用地或保存區、其他使用用地或分區用地範圍、利用方式及景觀維護等事項，得依實際情況為必要規定及採取獎勵措施。</p>
	第 91 條	<p>私有古蹟、遺址及其所定著之土地，免徵房屋稅及地價稅。</p> <p>私有歷史建築、聚落、文化景觀及其所定著土地，得在百分之五十範圍內減徵房屋稅及地價稅；其減免範圍、標準及程序之法規，由直轄市、縣(市)主管機關訂定，報財政部備查。</p>
	第 93 條	<p>出資贊助辦理古蹟、歷史建築、古蹟保存區內建築物、遺址、聚落、文化景觀之修復、再利用或管理維護者，其捐贈或贊助款項，得依所得稅法第十七條第一項第二款第二目及第三十六條第一款規定，列舉扣除或列為當年度費用，不受金額之限制。</p> <p>前項贊助費用，應交付主管機關、國家文化藝術基金會、直轄市或縣(市)文化基金會，會同有關機關辦理前項修復、再利用或管理維護事項。該項贊助經費，經贊助者指定其用途者，不得移作他用。</p>
	第 102 條	<p>本法修正前公告之古蹟，其屬傳統聚落、古市街、遺址及其他歷史文化遺蹟者，由主管機關自本法施行之日起六個月內依本法規定，完成重新指定、登錄及公告程序；本法修正前公告之自然文化景觀，亦同。</p>
文化資產保存法施行細	第 4 條	<p>本法第三條第三款所定文化景觀，包括神話傳說之場所、歷史文化路徑、宗教景觀、歷史名園、歷史事件場所、農林漁牧景觀、工業地景、交通地景、水利設施、軍事設施及其他人類與自然互動而形成之景觀。</p>
	第 8 條	<p>本法第十二條、第三十七條、第五十三條、第五十七條、第七十七條及第八十七條所定主管機關普查或接受個人、團體提報具古蹟、歷史建築、聚落、遺址、文化景觀、傳統藝術、民俗及有關文物或自然地景價值者或具保護需要之文化資產保存技術及其保存者，其法定審查程序如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、現場勘查或訪查。 二、作成是否列冊追蹤之決定。 <p>前項第二款決定，主管機關應以書面通知提報之個人或團體。</p>

法規	條次	條款內容
則	第 16 條	<p>直轄市、縣(市)主管機關依本法第五十五條第二項擬定之文化景觀保存維護計畫，其內容如下：</p> <p>一、基本資料建檔。</p> <p>二、日常維護管理。</p> <p>三、相關圖面繪製。</p> <p>四、其他相關事項。</p> <p>前項保存維護計畫至少每五年應通盤檢討一次。</p>
文化景觀登錄及廢止審查辦法	第 1 條	本辦法依文化資產保存法第五十四條第二項規定訂定之。
	第 2 條	<p>文化景觀之登錄，依下列基準為之：</p> <p>一、表現人類與自然互動具有文化意義。</p> <p>二、具紀念性、代表性或特殊性之歷史、文化、藝術或科學價值。</p> <p>三、具時代或社會意義。</p> <p>四、具罕見性。</p> <p>前項基準，直轄市、縣(市)主管機關得依地方特性，另定補充規定。</p>
	第 3 條	<p>文化景觀之登錄，包括下列程序：</p> <p>一、現場勘查。</p> <p>二、審議並作成登錄處分之決定。</p> <p>三、辦理公告。</p> <p>四、報中央主管機關備查。</p>
	第 4 條	<p>直轄市、縣(市)主管機關對審議登錄之文化景觀，應辦理公告。</p> <p>前項公告，應載明下列事項：</p> <p>一、名稱。</p> <p>二、位置、範圍。</p> <p>三、登錄理由及其法令依據。</p> <p>四、公告日期及文號。</p> <p>第一項公告，應揭示於各該主管機關公布欄三十日，並刊登政府公報、新聞紙或資訊網路。</p>

法規	條次	條款內容
	第 5 條	<p>文化景觀經登錄公告後，應由主管機關填具文化景觀清冊，載明下列事項，附圖片電子檔，函報中央主管機關備查：</p> <p>一、名稱。</p> <p>二、特徵、保存現狀。</p> <p>三、登錄理由及其法令依據。</p> <p>四、位置、範圍。</p> <p>五、土地使用分區或編訂使用類別及使用狀況。</p> <p>六、區域內其他指定或登錄之文化資產。</p> <p>七、與該文化景觀直接關連之具有歷史、文化、藝術、科學價值之口傳、文獻資料或生活、儀式行為。</p> <p>八、其他相關事項。</p>
	第 6 條	<p>文化景觀滅失或減損其價值而應廢止者，由直轄市、縣(市)主管機關依登錄程序廢止之。</p>
	第 7 條	<p>本辦法自發布日施行。</p>

2-3-2 國家公園法及相關法令

保護國家特有之重要文化資產級史蹟，並供國民之育樂及研究，是國家公園設立的目標，也是國家公園選定的基準之一。國家公園需對園區內人文史蹟負起保護之責，表 2-2-2 列出國家公園法及相關法規中與史蹟保存相關之規定，並有以下幾點需管理與規劃單位特別注意：

- 一、史蹟保存區係指為保存重要歷史建築、紀念地、聚落、古蹟、遺址、文化景觀、古物而劃定及原住民族認定為祖墳地、祭祀地、發源地、舊社地、歷史遺跡、古蹟等祖傳地，並依其生活文化慣俗進行管制之地區（國家公園法第 8 條）。
- 二、史蹟保存區保存之標的雖屬文資法中之「文化資產」之範疇，惟本區係作國家公園區域內特定空間之土地使用管制分區，與個別經營管理之文化資產尚有程度上之差異（國家公園法修正草案總說明）。
- 三、除了劃定保護區域與設定管理維護規定外，文化資產的維護工作還包括了審查、登錄、管理維護、修繕、經營等事項，但國家公園法缺乏這方面的規定，有規定的條文內容也過於簡略。就文化資產之保存而言，文資法因較鮮明應作為執法之主要依據，但國家公園法特重景觀風貌之保存可加一層保護，惟在實際執行上仍應相互配合（林山田，1989）。

表 2-3-2 國家公園法及相關法規中與史蹟保存相關之規定

法規	條次	條款內容
國家公園法	第 1 條	為保護國家特有之自然風景、野生動物及史蹟，並供國民之育樂及研究，特制定本法。
	第 2 條	國家公園之管理，依本法之規定；本法未規定者，適用其他法令之規定。
	第 6 條	國家公園之選定基準如下： 一、具有特殊景觀，或重要生態系統、生物多樣性棲地，足以代表國家自然遺產者。 二、具有重要之文化資產及史蹟，其自然及人文環境富有文化教育意義，足以培育國民情操，需由國家長期保存者。 三、具有天然育樂資源，風貌特異，足以陶冶國民情性，供遊憩觀賞者。 合於前項選定基準而其資源豐度或面積規模較小，得經主管機關選定為國家自然公園。 依前二項選定之國家公園及國家自然公園，主管機關應分別於其計畫保護利用管制原則各依其保育與遊憩屬性及其型態，分類管理之。
	第 8 條	本法用詞，定義如下： 一、國家公園：指為永續保育國家特殊景觀、生態系統，保存生物多樣性及文化多元性並供國民之育樂及研究，經主管機關依本法規定劃設之

法規	條次	條款內容
		<p>區域。</p> <p>二、 國家自然公園：指符合國家公園選定基準而其資源豐度或面積規模較小，經主管機關依本法規定劃設之區域。</p> <p>三、 國家公園計畫：指供國家公園整個區域之保護、利用及發展等經營管理上所需之綜合性計畫。</p> <p>四、 國家自然公園計畫：指供國家自然公園整個區域之保護、利用及發展等經營管理上所需之綜合性計畫。</p> <p>五、 國家公園事業：指依據國家公園計畫所決定，而為便利育樂、生態旅遊及保護公園資源而興設之事業。</p> <p>六、 一般管制區：指國家公園區域內不屬於其他任何分區之土地及水域，包括既有小村落，並准許原土地、水域利用型態之地區。</p> <p>七、 遊憩區：指適合各種野外育樂活動，並准許興建適當育樂設施及有限度資源利用行為之地區。</p> <p>八、 史蹟保存區：指為保存重要歷史建築、紀念地、聚落、古蹟、遺址、文化景觀、古物而劃定及原住民族認定為祖墳地、祭祀地、發源地、舊社地、歷史遺跡、古蹟等祖傳地，並依其生活文化慣俗進行管制之地區。</p> <p>九、 特別景觀區：指無法以人力再造之特殊自然地理景觀，而嚴格限制開發行為之地區。</p> <p>十、 生態保護區：指為保存生物多樣性或供研究生態而應嚴格保護之天然生物社會及其生育環境之地區。</p>
	第 12 條	<p>國家公園得按區域內現有土地利用型態及資源特性，劃分左列各區管理之：</p> <p>一、 一般管制區。</p> <p>二、 遊憩區。</p> <p>三、 史蹟保存區。</p> <p>四、 特別景觀區。</p> <p>五、 生態保護區。</p>
	第 13 條	<p>國家公園區域內禁止左列行為：</p> <p>一、 焚燬草木或引火整地。</p> <p>二、 狩獵動物或捕捉魚類。</p> <p>三、 污染水質或空氣。</p> <p>四、 採折花木。</p> <p>五、 於樹木、岩石及標示牌加刻文字或圖形。</p> <p>六、 任意拋棄果皮、紙屑或其他污物。</p> <p>七、 將車輛開進規定以外之地區。</p> <p>八、 其他經國家公園主管機關禁止之行為。</p>

法規	條次	條款內容
	第 14 條	<p>一般管制區或遊憩區內，經國家公園管理處之許可，得為左列行為：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、公私建築物或道路、橋樑之建設或拆除。 二、水面、水道之填塞、改道或擴展。 三、礦物或土石之勘探。 四、土地之開墾或變更使用。 五、垂釣魚類或放牧牲畜。 六、纜車等機械化運輸設備之興建。 七、溫泉水源之利用。 八、廣告、招牌或其類似物之設置。 九、原有工廠之設備需要擴充或增加或變更使用者。 十、其他須經主管機關許可事項。 <p>前項各款之許可，其屬範圍廣大或性質特別重要者，國家公園管理處應報請內政部核准，並經內政部會同各該事業主管機關審議辦理之。</p>
	第 15 條	<p>史蹟保存區內左列行為，應先經內政部許可：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、古物、古蹟之修繕。 二、原有建築物之修繕或重建。 三、原有地形、地物之人為改變。
	第 16 條	<p>第十四條之許可事項，在史蹟保存區、特別景觀區或生態保護區內，除第一項第一款及第六款經許可者外，均應予禁止。</p>
	第 22 條	<p>國家公園管理處為發揮國家公園教育功效，應視實際需要，設置專業人員，解釋天然景物及歷史古蹟等，並提供所必要之服務與設施。</p>
國家公園法施行細則	第 2 條	<p>國家公園之選定，應先就勘選區域內自然資源與人文資料進行勘查，製成報告，作為國家公園計畫之基本資料。</p> <p>前項自然資源包括海陸之地形、地質、氣象、水文、動、植物生態、特殊景觀；人文資料應包括當地之社會、經濟及文化背景、交通、公共及公用設備、土地所有權屬及使用現況、史前遺跡及史後古蹟。其勘查工作，必要時得委託學術機構或專家學者為之。</p> <p>前二項規定於國家公園之變更或廢止時，準用之。</p>
	第 11 條	<p>依本法第十五條第一款規定修繕古物、古蹟，應聘請專家及由有經驗者執行之，並儘量使用原有材料及原來施工方法，維持原貌；依同條第二款及第三款規定原有建築物之修繕或重建，或原有地形、地物之人為變更，應儘量保持原有風格。其為大規模改變者，應提內政部國家公園計畫委員會審議通過後始得執行。</p> <p>國家公園內發現地下埋藏古物、史前遺跡或史後古蹟時，應由內政部會同有關機關進行發掘、整理、展示等工作，其具有歷史文化價值合於指定為史蹟保存區之規定時，得依法修正計畫，改列為史蹟保存區。</p>

法規	條次	條款內容
國家公園計畫通盤檢討作業要點	五	國家公園計畫通盤檢討前應先進行自然及人文資源分析，作為通盤檢討之基礎。
	六	<p>各分區計畫檢討原則：</p> <p>(一) 生態保護區之檢討依下列之規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依自然生態資源狀況，仍須嚴格保護其天然生物社會及其生育環境之地區，不得變更。 2. 具有重要史前遺跡、史後文化遺址及有價值之歷代古蹟，須予保存之地區，得變更為史蹟保存區。 <p>(二) 特別景觀區之檢討依下列之規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依自然生態資源狀況，具有天然生物及其生育環境而須予保存之地區，得變更為生態保護區。 2. 具有重要史前遺跡、史後文化遺址及有價值之歷代古蹟，須予保存之地區，得變更為史蹟保存區。 3. 依自然生態資源狀況，仍須保護之特殊天然景緻地區，不得變更。 <p>(三) 史蹟保存區，為保存重要史前遺跡、史後文化遺址及有價值之歷代古蹟，不得變更。</p> <p>(四) 遊憩區之檢討依下列之規定：</p> <p>遊憩區之位置，因自然環境及道路交通之改變無法作遊憩區使用者，得變更為其他使用分區。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 具有重要史前跡、史後文化遺址及有價值之歷代古蹟，須予保存之地區，得變更為史蹟保存區。 <p>(五) 一般管制區之檢討依下列規定：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依自然生態資源狀況，具有完整之天然生物之生育環境應予保護之地區，得變更為生態保護區。 2. 依自然生態資源狀況，具有無法以人力再造之天然景緻，而應予嚴格限制開發行為之地區，得變更為特別景觀區。 3. 具有重要史前遺跡、史後文化遺址及有價值之歷代古蹟，須予保存之地區，得變更為史蹟保存區。 <p>具有適作各種野外育樂活動，而不影響周圍地區環境者，得變更為遊憩區。其發展應以管理處擬訂之計畫為之。</p> <p>(六) 海域地區之分區計畫，按實際需要及資源狀況檢討之。</p>

2-3-3 森林法

森林法為森林經營與林地管理的基本法令，其中論及文化資產的部分，僅有在第 22 條第 1 項第 8 款，「為保存名勝、古蹟、風景所必要者」，國有林、公有林或私有林「應由中央主管機關編為保安林」。而保安林依森林法第 30 條規定，「非經主管機關核准或同意，不得於保安林伐採、傷害竹、木、開墾、放牧，或為土、石、草皮、樹根之採取或採掘」。

保安林經營準則第 3 條中詳列保安林編定種類，而與保存名勝、古蹟、風景相關的為「風景保安林」。保安林如有砍伐必要時以「擇伐」為主，以維持老幼林木共存的林向。透過風景保安林的編入，文化景觀當中的林業景觀，或是在文化景觀中具有重要的景觀、文化意義的森林，應可以被完整的保存（王淳熙等編輯，2007）。

森林法僅針對森林之林政、經營、利用、保護等事項擬定相關規範，對位於森林區域內之文化資產，除為「保存名勝、古蹟、風景所必要」而編定「風景保安林」，並無更詳細的配套說明與規範；森林區域內文化資產之管理維護，應以文資法為執法依據。

表 2-3-3 森林法及相關法規中與文化資產保存相關之規定

法規	條次	條款內容
森 林 法	第 1 條	為保育森林資源，發揮森林公益及經濟效用，制定本法。
	第 3 條	森林係指林地及其群生竹、木之總稱。依其所有權之歸屬，分為國有林、公有林及私有林。森林以國有為原則。
	第 22 條	國有林、公有林及私有林有左列情形之一者，應由中央主管機關編為保安林： 一、為預防水害、風害、潮害、鹽害、煙害所必要者。 二、為涵養水源、保護水庫所必要者。 三、為防止砂、土崩壞及飛沙、墜石、泮冰、頽雪等害所必要者。 四、為國防上所必要者。 五、為公共衛生所必要者。 六、為航行目標所必要者。 七、為漁業經營所必要者。 八、為保存名勝、古蹟、風景所必要者。 九、為自然保育所必要者。
	第 24 條	保安林之管理經營，不論所有權屬，均以社會公益為目的。各種保安林，應分別依其特性合理經營、撫育、更新，並以擇伐為主。 保安林經營準則，由中央主管機關會同有關機關定之。
	第 30 條	非經主管機關核准或同意，不得於保安林伐採、傷害竹、木、開墾、放牧，或為土、石、草皮、樹根之採取或採掘。

法規	條次	條款內容
		除前項外，主管機關對於保安林之所有人，得限制或禁止其使用收益，或指定其經營及保護之方法。 違反前二項規定，主管機關得命其造林或為其他之必要重建行為。
森林法施行細則	第 3 條	本法第三條第一項所稱林地，範圍如下： 一、依非都市土地使用管制規則第三條規定編定為林業用地及非都市土地使用管制規則第七條規定適用林業用地管制之土地。 二、非都市土地範圍內未劃定使用分區及都市計畫保護區、風景區、農業區內，經該直轄市、縣(市)主管機關認定為林地之土地。 三、依本法編入為保安林之土地。 四、依本法第十七條規定設置為森林遊樂區之土地。 五、依國家公園法劃定為國家公園區內，由主管機關會商國家公園主管機關認定為林地之土地。
	第 16 條	國有林或公有林之管理經營機關對於所轄之國有林或公有林，認有依本法第二十二條規定，編為保安林之必要者，應敘明理由，並附實測圖，報經中央主管機關核定後，函知該管直轄市或縣(市)主管機關。
	第 17 條	依本法第二十六條規定申請保安林編入或解除，應填具申請書並檢附位置圖，載明下列事項： 一、申請編入或解除保安林之名稱、位置及其面積。 二、編入或解除之理由。 三、申請人姓名、住址，係法人或團體者，其名稱、地址及其代表人、負責人之姓名。
保安林經營準	第 3 條	保安林依本法第二十二條編定目的，分為下列各類： 一、水害防備保安林。 二、防風保安林。 三、潮害防備保安林。 四、鹽害保安林。 五、煙害防止保安林。 六、水源涵養保安林。 七、土砂捍止保安林。 八、飛砂防止保安林。 九、墜石防止保安林。 十、防雪保安林。 十一、國防保安林。 十二、衛生保健保安林。 十三、航行目標保安林。 十四、漁業保安林。

法規	條次	條款內容
則		十五、風景保安林。 十六、自然保育保安林。 前項各類保安林之施業方法，由中央主管機關公告之。
	第 8 條	保安林除有下列情形之一，不得伐採： 一、更新、撫育上所必要，經主管機關核准者。 二、為增進保安林功能所必要，經主管機關核准者。 三、遭受病蟲害、風倒、火燒、枯損及其他災害之竹木必須伐除，經主管機關核准者。 四、政府為搶修緊急災害或國防安全所必要者。 五、為林業試驗研究必要者。 六、公用事業、公共設施、公共建設、探礦、採礦或土石採取用地無法避免之障礙木，經主管機關核准者。
保安林施業方法	二	保安林於編入或檢訂時，應視氣象、地況、林況及編入目的等，選定鄉土造林樹種為原則，訂定其伐期齡。
	七	各類保安林之施業，除應遵循第三點至前點之規定外，並應分別依下列方法施行： （三）風景保安林、自然保育保安林、衛生保健保安林： 1. 應選擇鄉土樹種，建造複層混合林。 2. 溪流兩岸之森林，應保留五十公尺以上寬度之保護林帶，其更新以擇伐為限。

2-3-4 公路法

越道在玉里至卓樂、鹿鳴至山風兩段皆已改建為公路，規劃使用上需遵循公路法及相關規定辦理，與本計畫相關之規定如表 2-2-4 所示。公路法為「加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全」所制定，故公路範圍內文化資產之管理維護，應以文資法為執法依據。如西螺大橋分別由雲林、彰化兩縣登錄為歷史建築，目前也仍通行小型車擔負兩地交通運輸之用。

表 2-3-4 公路法及相關法規中與本計畫相關之規定

法規	條次	條款內容
公 路 法	第 1 條	為加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，特制定本法。
	第 2 條	本法用詞，定義如下： 一、公路：指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。 三、省道：指聯絡二縣（市）以上、直轄市（省）間交通及重要政治、經濟、文化中心之主要道路。 五、縣道：指聯絡縣（市）間交通及縣與重要鄉（鎮、市）間之道路。 七、鄉道：指聯絡鄉（鎮、市）間交通及鄉（鎮、市）與村、里、原住民部落間之道路。
	第 6 條	國道、省道由中央公路主管機關管理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之管理，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。 市道、區道由直轄市公路主管機關管理；縣道、鄉道由縣（市）公路主管機關管理。但直轄市、縣（市）公路主管機關認有必要，得與中央公路主管機關商定委託管理期限，將市道或縣道委託中央公路主管機關管理。 前項市道委託管理期限，以改制直轄市後三年為原則。第二項委託程序、權利義務及管理等事項之辦法，由交通部定之。
	第 11 條	國道、省道修建工程，由中央公路主管機關辦理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之修建，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。 市道、區道之修建工程，由直轄市公路主管機關辦理；縣道、鄉道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理。但委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，由委託機關與受委託機關協商辦理。
	第 12 條	公路修建經費負擔原則如下： 一、國道、省道：由中央負擔。但因地區性交通需求，地方政府所提之增設或改善交流道，由中央及有關之直轄市或縣（市）政府共同負擔；其負

法規	條次	條款內容
		<p>擔比例，視直轄市或縣（市）政府負擔能力定之。</p> <p>二、市道、區道：由直轄市政府負擔。</p> <p>三、縣道：由縣（市）政府負擔。</p> <p>四、鄉道：由縣政府負擔。</p> <p>前項市道、縣道、區道、鄉道修建經費，直轄市、縣（市）政府財力不足時，得向上級政府申請補助。</p>
	第 26 條	<p>國道、省道之養護，由中央公路主管機關辦理。但省道經過直轄市、市行政區域部分之養護，除自成系統之快速公路外，由中央公路主管機關與直轄市政府、市政府協商定之。</p> <p>市道、區道之養護，由直轄市公路主管機關辦理；縣道、鄉道之養護，由縣（市）公路主管機關辦理。但委託中央公路主管機關管理之市道、縣道，由受委託之中央公路主管機關辦理。</p>
	第 32 條	<p>公路主管機關對於所管轄之公路，應重視景觀、力求美化。</p> <p>地方政府得經公路主管機關之同意，種植行道樹、花木或設置景觀設施，並負責養護；其種植或設置位置，不得妨礙公路原有效用。</p>
公路 用地 使用 規則	第 3 條	<p>本規則之用語，其釋義如下：</p> <p>一、公路用地：指現有供公路使用之土地及依本法第九條編定預供公路使用之土地。</p>
	第 4 條	<p>本規則所定公路主管機關應辦事項，國道、省道由交通部之專設機構辦理。縣道由縣（市）政府辦理，鄉道由縣政府或以命令指定之鄉（鎮、市）公所辦理。縣政府並得將縣道委託交通部之專設機構辦理。</p> <p>省道經過直轄市政府、市政府行政區域部分，除快速公路由交通部之專設機構辦理外，交通部得委託當地直轄市政府、市政府辦理。</p>
	第 5 條	<p>在公路用地內，非經公路主管機關同意不得為任何其他用途之使用。</p> <p>編為公路使用之土地，於其所定之使用期限得為從來之使用外，不得供其他用途之使用。</p>
公路 修建 養護 管	第 4 條	<p>本規則所稱公路之修建，指新路線之興建、原路線之改善或修復工程。</p>
	第 5 條	<p>本規則所稱公路之養護，指為維持公路原有效用及公路用地之完整，並避免造成環境公害，所採行之各種維護措施。</p>
	第 7 條	<p>公路之修建、養護及管理，國道、省道由交通部之專設機構辦理，縣道、鄉道由縣（市）政府辦理；縣政府並得將縣道委託交通部之專設機構辦理。</p> <p>省道經過直轄市政府、市政府行政區域部分，其修建、養護及管理除快速公路由交通部之專設機構辦理外，交通部得委託當地直轄市政府、市政府辦理。</p> <p>跨兩省（市）或兩縣（市）之橋涵、隧道，其修建、養護及管理權責之歸屬，由交通部統一規定。</p>

法規	條次	條款內容
理 規 則	第 33 條	公路養護業務之範圍如下： 一、公路路權之維護。 二、公路路基、路面、路肩、橋梁、隧道、景觀、排水設施、行車安全設施、 交控及通信設施之養護。 三、其他設置於公路用地範圍內各項公路有關設施之養護。

2-3-5 小結

根據前述彙整結果，將文資法、國家公園法、森林法及公路法的目的與規範要件摘錄如下：

一、 文資法：

1. 為保存及活用文化資產，充實國民精神生活，發揚多元文化，特制定本法。
(第 1 條)
2. 文化資產之保存、維護、宣揚及權利之轉移，依本法之規定。本法未規定者，依其他有關法律之規定。(第 2 條)

二、 國家公園法：

1. 為保護國家特有之自然風景、野生物及史蹟，並供國民之育樂及研究，特制定本法。(第 1 條)
2. 國家公園之管理，依本法之規定；本法未規定者，適用其他法令之規定。
(第 2 條)

三、 森林法：

1. 為保育森林資源，發揮森林公益及經濟效用，制定本法。(第 1 條)
2. 森林係指林地及其群生竹、木之總稱。(第 2 條)

四、 公路法：

1. 為加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，發展公路運輸事業，以增進公共福利與交通安全，特制定本法。(第 1 條)
2. 公路，指國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道、專用公路及其用地範圍內之各項公路有關設施。(第 2 條第 1 款)

保存國家特有的自然與文化資產是國家公園的設置目的(第 1 條)與條件(第 6 條)，並依據資源特性進行分區管理(第 12 條)，但除各項禁止與管制事項外(第 13~16 條)，對於文化資產保存維護等規定均不如文資法完備。故國家公園範圍內文化資產之管理維護，應以文資法作為執法之主要依據，並配合國家公園法特重景觀風貌之保存，讓文化資產的整體風貌得到完整保護。

森林法及公路法因均無針對文化資產之保存維護有更詳細的配套說明與規範，故森林區域與公路範圍內文化資產之管理維護，應以文資法作為執法之主要依據。

第三章 日治時期遺構保存現況

本研究主要進行五次的田野調查，逐步完備越道沿線日治時期遺構紀錄，田野調查基本資料如表 3-1-1 所示。

表 3-1-1 五次田野調查基本資料

調查時間	人數	主要成果
2013/07/31	8	完成鹿鳴駐在所與鹿鳴第 3 代橋門之現況記錄。
2013/08/02~14	10	完成山風登山口至州廳界一段位於玉山國家公園內越道路線與日治遺構之現況記錄。
2013/09/03	2	完成起點標至卓樂部落間越道路線、表忠碑及山風橋之現況記錄。
2013/09/06	2	完成鹿鳴吊橋至卓樂部落間越道路線與八通關越道路開鑿殉職者之碑之現況記錄。
2014/01/24	2	完成鹿鳴第 2 代橋門之現況記錄，調查發現鹿鳴山風段越道遺構。

本研究將參照過往研究記錄之資源狀況，將日治遺構之變遷情況與保存現況列表說明如下。山風至州廳界一段，本研究將以「日治八通關越嶺古道文化資源管理與遊憩利用計畫」（宋秉明，2011）所記錄之資源狀況為基礎；起點標至鹿鳴一段，本研究則以「拉庫拉庫流域日治時期遺址原地保存之可行性研究與初步規劃」（黃俊銘、林一宏，2001a）及「八二籽一四五米：八通關越道路東段史話」（林一宏，2005）為主要參考依據。

位於魯崙與哈哈比崩壁間無法通行的越道路線，包含魯崙、雷波斯、哈哈比三處駐在所及關儀三郎、田中金兵衛等兩處戰死地之碑，以及賽珂支線與賽珂駐在所，其日治遺構狀況依據「拉庫拉庫流域日治時期遺址原地保存之可行性研究與初步規劃」（黃俊銘、林一宏，2001a）及「八二籽一四五米：八通關越道路東段史話」（林一宏，2005）之記錄。

本研究使用手持式 GPS 進行越道路線與各個日治遺構之定位，廠牌型號為 Garmin Dakota 20，記錄之座標值為 TWD97 二度分帶座標，依據地形與天候狀況，定位誤差約在 5~20 公尺之間。未能進行實地調查的日治遺構，其座標則為文獻記載的 TWD67 二度分帶座標。

依據功能，可將現存之日治遺構分為「駐在所據點」、「紀念物」、「交通通訊設施」等三種類型，分類數量詳見表 3-1-2 所示。

表 3-1-2 現存日治遺構分類統計

駐在所據點		紀念物		交通通訊設施	
分類	數量	分類	數量	分類	數量
據點	35	紀念碑	1	鐵線橋	2
木製房舍	3	殉職者紀念碑	6	木棧橋	2
彈藥庫	1	戰死之地碑	10	橋門遺構	4
火砲	1			鐵線橋殘蹟	5
				浮築橋	4
				隧道	2
				起終點標誌	1
				郵政石碑	1
				電話桿	2
				木柱	1
小計	40	小計	17	小計	24
總計	81				

3-1 駐在所據點保存情況

越道沿線最明顯也最具特色的史蹟遺構便是各個駐在所據點，各個據點依據所在位置、所處地形與設置目的，形成各種不同的建築形式與配置，以及各種大小、形狀、規模不一的平台、駁坎、階梯、引道等。雖然昔日興建的木造建築物已因各種因素而毀損消失，但仍有許多如酒瓶、瓷器碎片、磚子、刺鐵絲、木料等器物殘蹟，讓人得以遙想過往場景、感受歷史氛圍。

本節將依序說明自越道起點起沿線各個駐在所據點的保存情況。

名稱	T97 座標	標高	調查日期
卓麓（卓樂派出所）	277607 / 2577022	211	2013/09/03 1440
<p>此次調查研究記錄：</p> <p>駐在所原址目前為卓樂派出所，位於卓樂部落入口位置，前方是一片略成三角形的道路空地（左圖），當時從玉里鎮至此便可通行汽車，自此才開始步行進入山區。派出所是鋼筋混凝土結構建築，現場已無日治時期遺構殘留（右圖）。</p>  <p>據熟悉部落文史的當地民眾表示卓樂大屠殺（中社騷擾事件）的發生地點就在派出所後方，戰後便在面向派出所右側平台豎立一個「抗日英雄紀念碑」以資紀念（下圖）。</p> 			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
鹿鳴	276149 / 2579561	264	2013/07/31 1745

此次調查研究記錄：

位於鹿鳴橋橋門旁（左上圖），平台邊界尚屬明顯，西側角落有小片駁坎牆（右上圖），但無法確認是否為日治遺構。平台東側為 1960 年代林務局興建的水泥房舍，為昔日之林地護管所（下圖）。



沿越道往卓樂方向約 200 公尺，左上方有一叉路通往一處平台，2006 年 11 月花蓮林管處整修此段越道時曾清理此處植被，發現殘留有駁坎、酒瓶等，目前解說牌誌將此處標示為鹿鳴駐在所。惟根據《東台灣展望》之照片駐在所辦公室應位在鹿鳴橋旁，故推測此處可能為官舍、宿舍等生活空間所在。



2006 年整修時照片



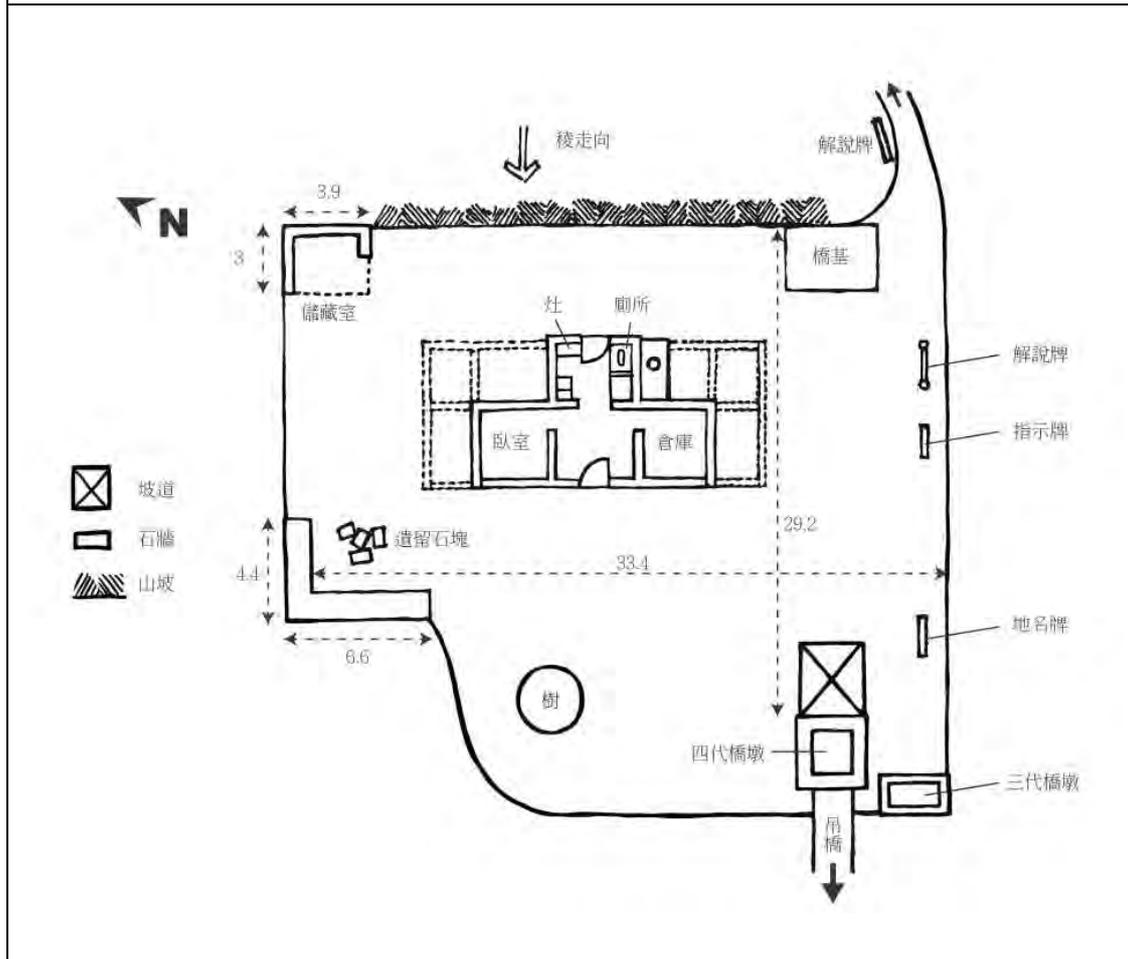
此處發現之駁坎牆



此次記錄平台已密生植被



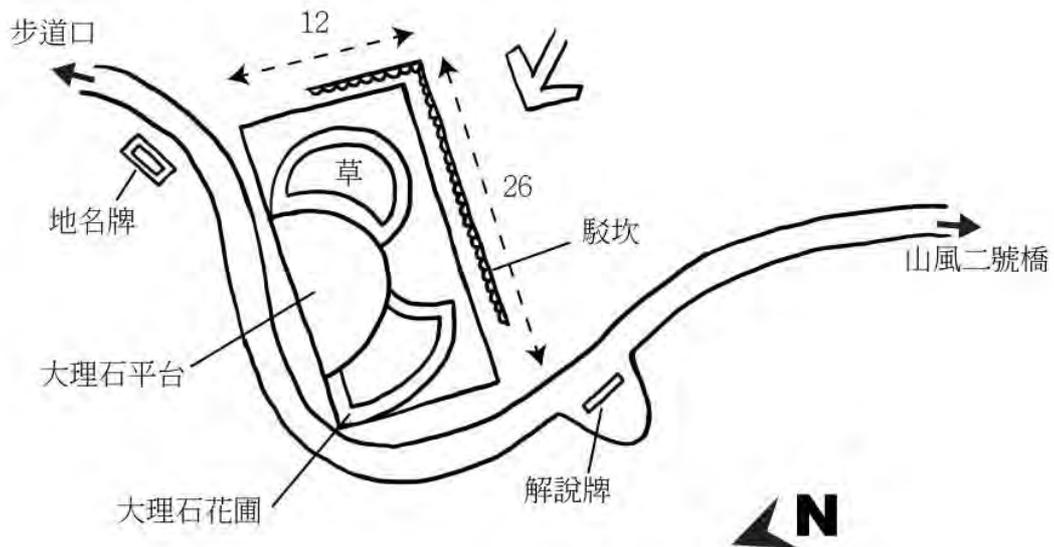
台平上的解說牌



名稱	T97 座標	標高	調查日期
山風	273569 / 2580547	509	2013/08/02 0925

此次調查研究記錄：

平台上興建為一座大理石平台(左上圖)，平台下方有小規模的駁坎(右上圖)，後方山壁則有兩面駁坎牆(左下圖)，惟規模皆不大，且無法確定是否為日治遺構。前方越道已拓寬為可供四輪傳動車輛行駛的土石路面(右下圖)。



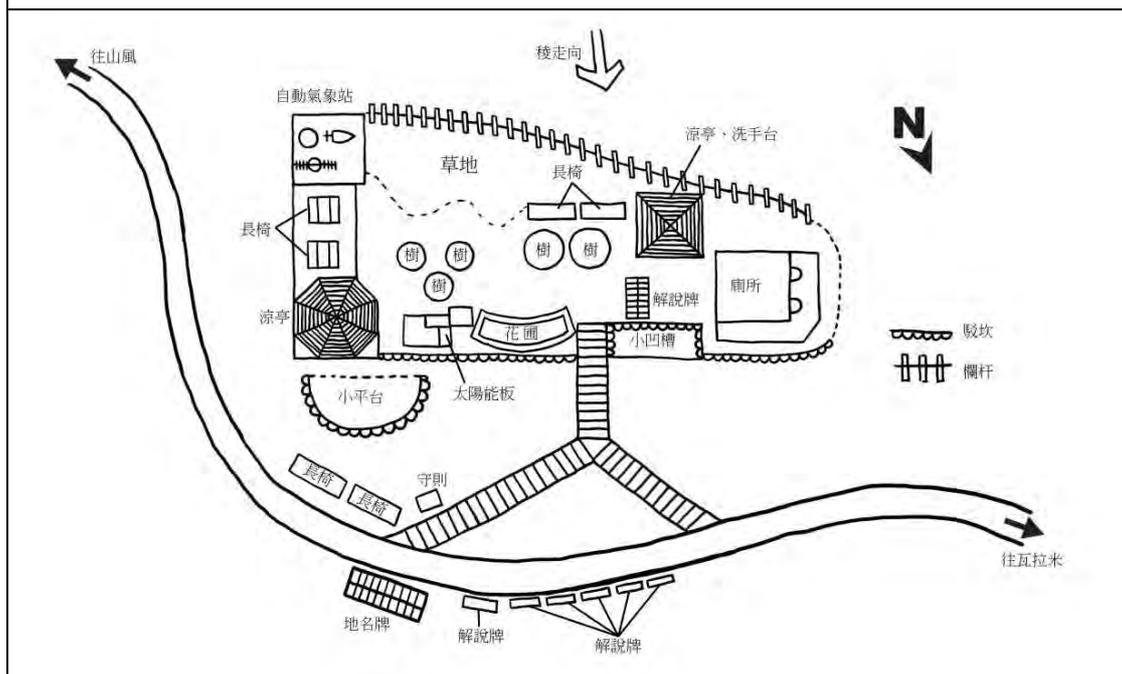
名稱	T97 座標	標高	調查日期
佳心	271782 / 2582577	819	2013/08/02 1153

此次調查研究記錄：

1980 年代後此處陸續由玉管處整建規劃為露營地，目前設置有廁所、淋浴設備、涼亭、洗手台、木平台、休憩桌椅等設施。平台上鋪設大量的白色小圓石，並以石板隔出類似花台、走道等空間（左圖）。平台下方有駁坎，北側並有些許駁坎牆，但無法確認是否為日治遺構（右圖）。



由越道往黃麻方向，距離佳心約 700 公尺處有一座保存良好的木炭窯，僅被草木略微遮掩，窯門、牆體等結構仍保存完整（T97：271174 / 2582926）。



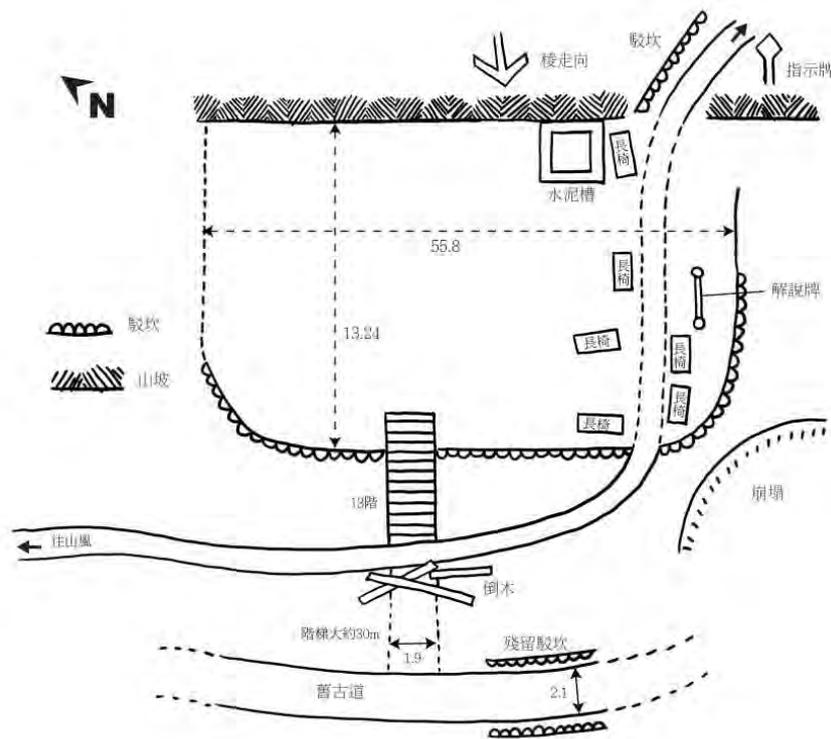
名稱	T97 座標	標高	調查日期
黃麻	270508 / 2581388	931	2013/08/02 1345

此次調查研究記錄：

平台上遍生植被，沒有發現日治遺構或器物（左圖）。目前的步道路線是在距平台前約 50 公尺處，即離開越道斜切上平台。越道位在平台下方，有階梯與平台相連接，階梯兩旁的越道仍保存完整（右圖），但往兩側走路基皆漸漸不明。



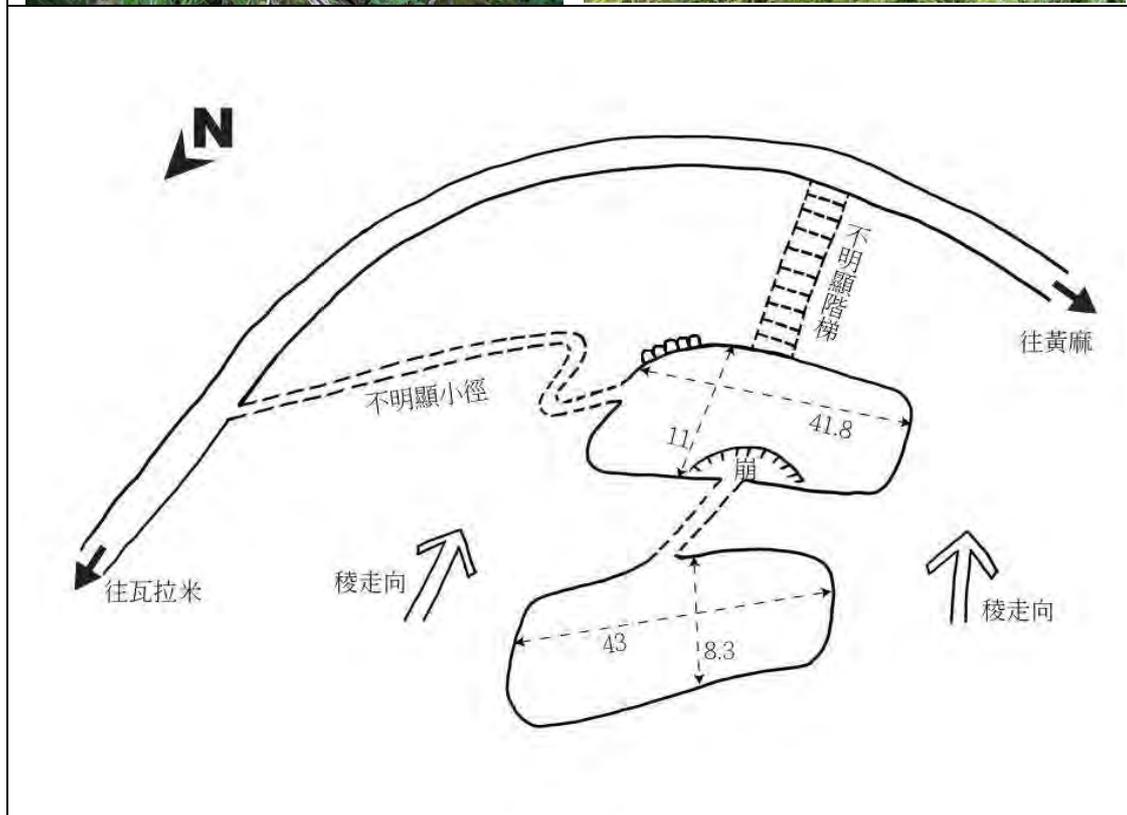
石砌階梯被步道路線斜穿而過（左圖），但多數結構仍還完整（右圖）。階梯最寬達 1.9m，步道上至平台處共有 13 階，步道下方至古道處則有 35 階。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
桃林	269756 / 2581281	909	2013/08/02 1542

此次調查研究記錄：

位在黃麻一號橋與二號橋間的凸稜上，由越道往上看仍可發現第一層平台殘留的些許駁坎牆（左圖）。由平台通往越道與兩層平台間的道路已無清楚路基，平台植被生長茂密（右圖），未發現文獻記載中殘留的大量玻璃酒瓶，但卻棄置有些許的塑膠桶、帆布與塑膠瓶罐。

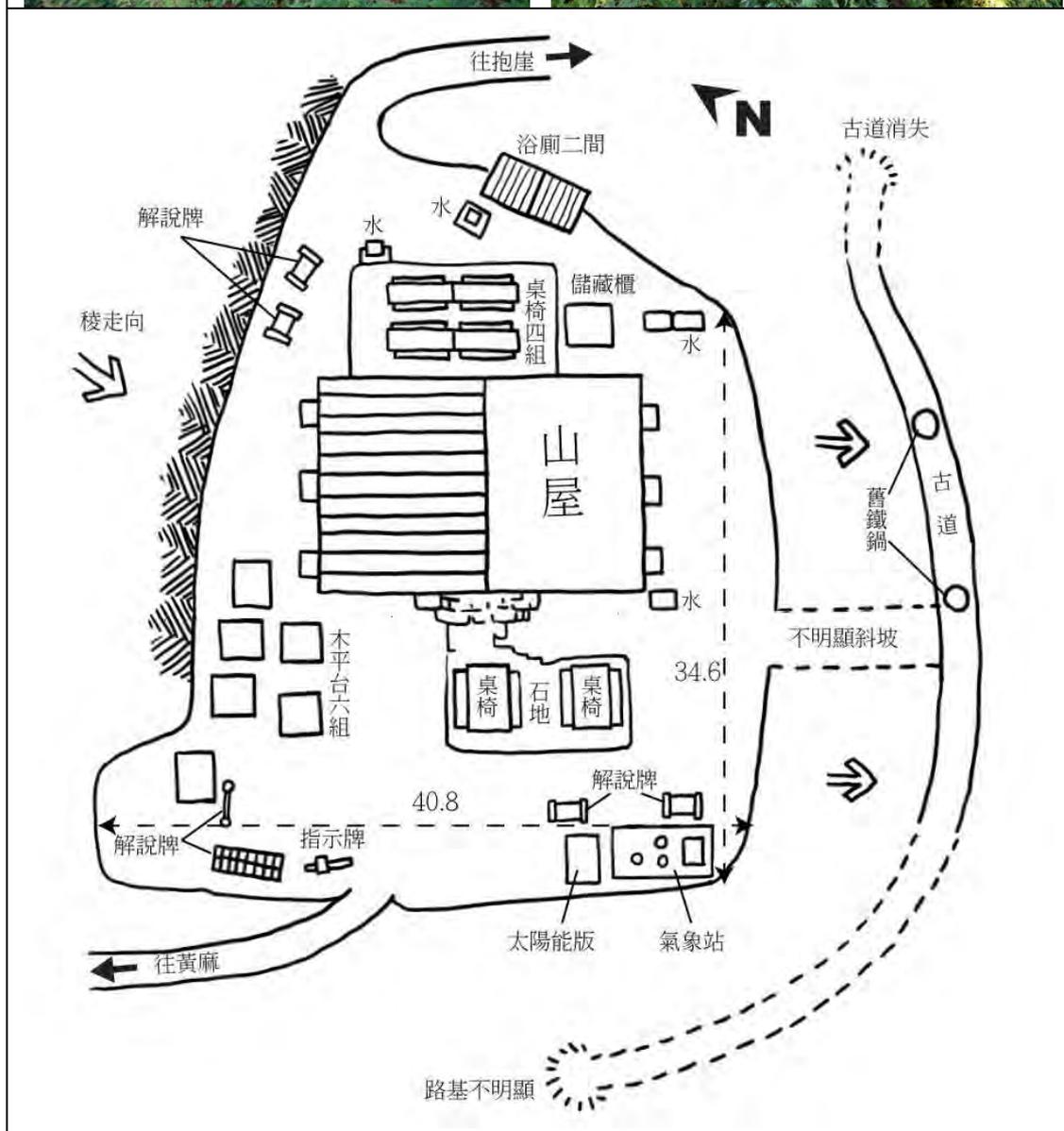


名稱	T97 座標	標高	調查日期
蕨 (瓦拉米)	269065 / 2583478	1077	2013/08/03 0726

此次調查研究記錄：

為玉山國家公園瓦拉米步道的終點，住宿設施完善，除山屋外另有廁所、露營用木平台、休憩桌椅、水龍頭、儲物坑等設施。

平台通往越道的斜坡道仍在（左圖），因草木遮掩與土石崩落的影響而不明顯；平台下方的越道路基也仍完整（右圖），但由斜坡道往兩側走路基皆漸漸不明。



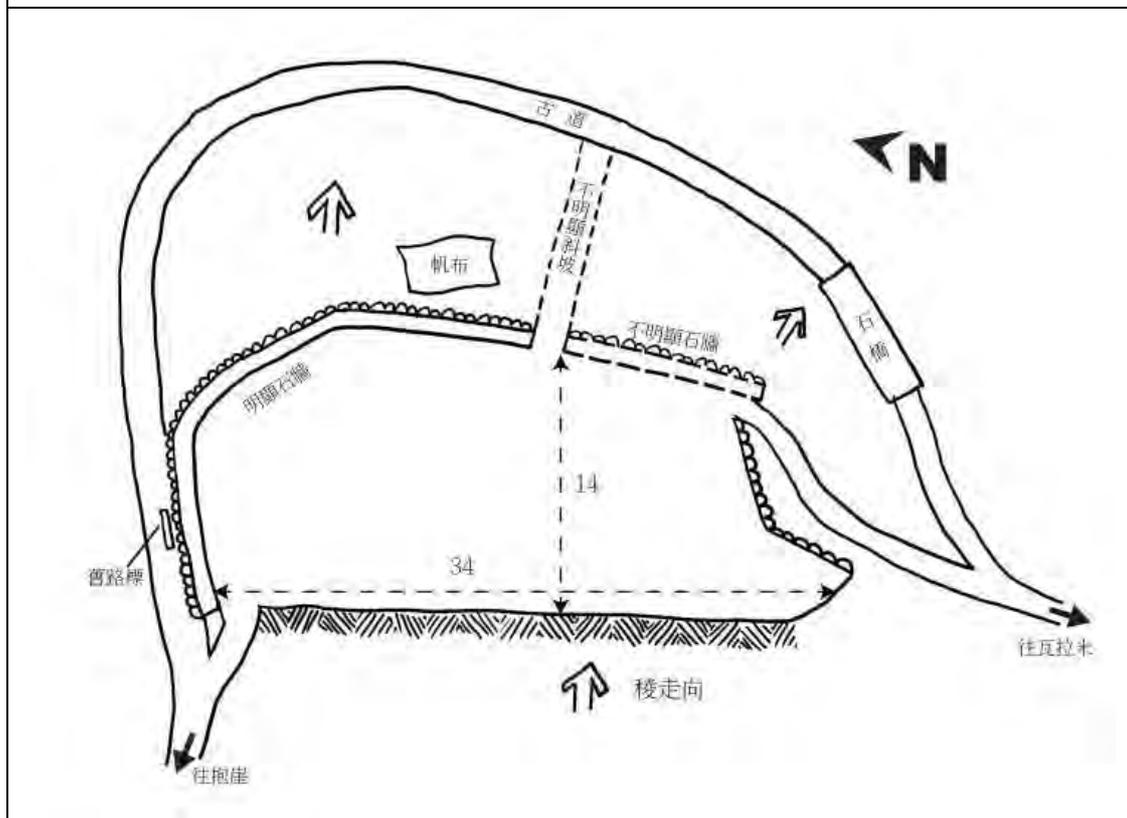
名稱	T97 座標	標高	調查日期
綠	267809 / 2583245	1268	2013/08/03 0843

此次調查研究記錄：

越道路基仍保存完好，但現今步道路線已改直接穿越平台而過（左圖），越道本身則被茂密植被掩蓋（右圖）。平台前方尚有一處階梯或坡道連接越道，但結構不太明顯。



平台曾在 1999~2000 年間作為步道整修工程的工寮，越道上散落部分帆布、塑膠桶、鍋具等垃圾。



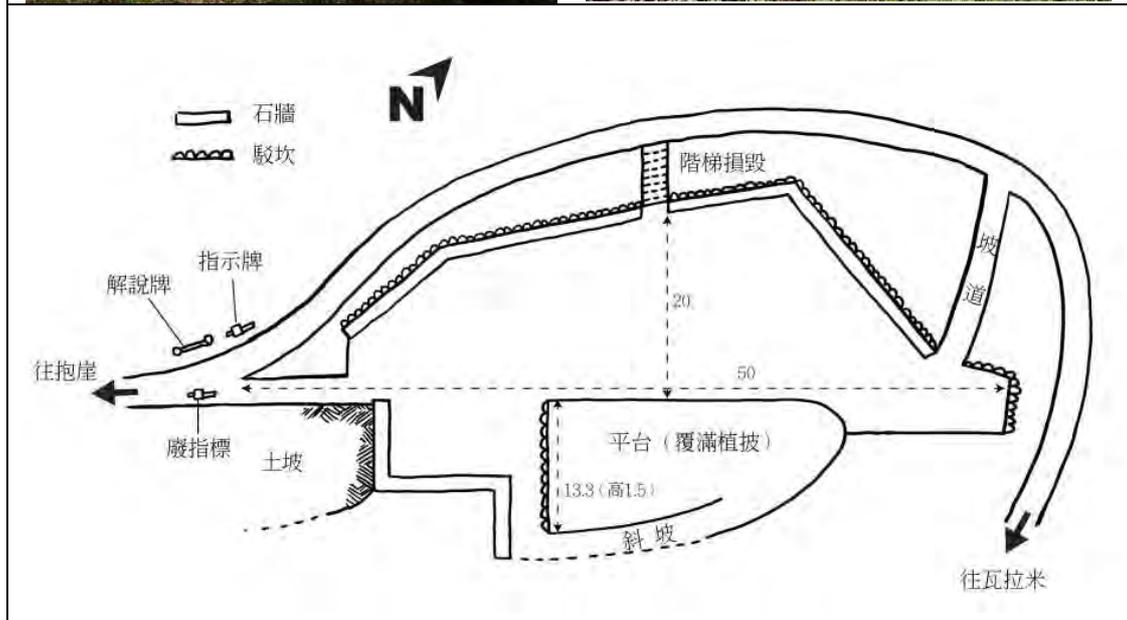
名稱	T97 座標	標高	調查日期
多土袞	267252 / 2584837	1514	2013/08/03 1049

此次調查研究記錄：

平台建有兩座斜坡道和一座階梯來與越道相通。位於平台南側的斜坡道較短也較陡，入口並有玉管處設置的解說牌與路標，為目前通往平台的主要通道（左圖）。位於平台北側的斜坡道較長也較緩，因植被生長茂密難以通行，然而從側面觀察可以發現長坡道的石砌路基仍保存完好（右圖）。石砌階梯位於平台西側，但已有多處損毀且密生植被不易通行。



平台面積寬廣且視野良好（左圖），在 1998 年因 6 號橋整修而砍除植被設置為停機坪。在靠近山壁處另有一方形空間，芒草茂密且有許多大型垃圾（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
山陰	266373 / 2584044	1682	2013/08/03 1300

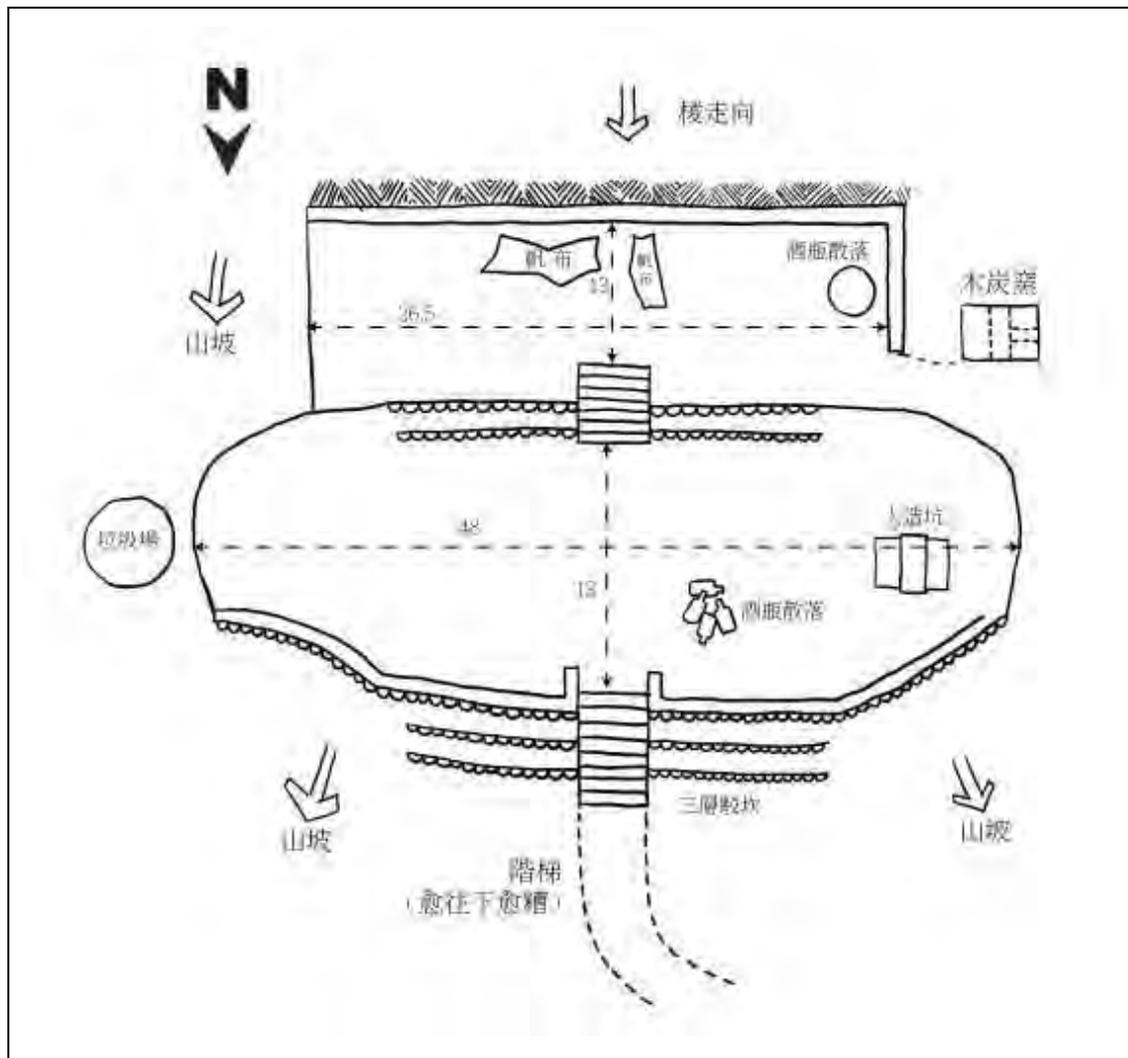
此次調查研究記錄：

駐在所共有兩層平台，位在步道上約 40m 處。兩層平台間的階梯已有部分毀損（左圖）；下層平台通往古道的階梯在接近平台處較為完整（右圖），但越往下損毀越嚴重，到步道上已完全損毀。



駐在所平台的駁坎牆頗具規模且仍保存得相當完好（下大圖），除有許多日本酒瓶遺留外，還有木炭窯（左下圖）與人造坑等遺構（右下圖）。曾有生態攝影家在此處設置據點，所以兩層平台皆留有部分帆布、塑膠桶等垃圾。

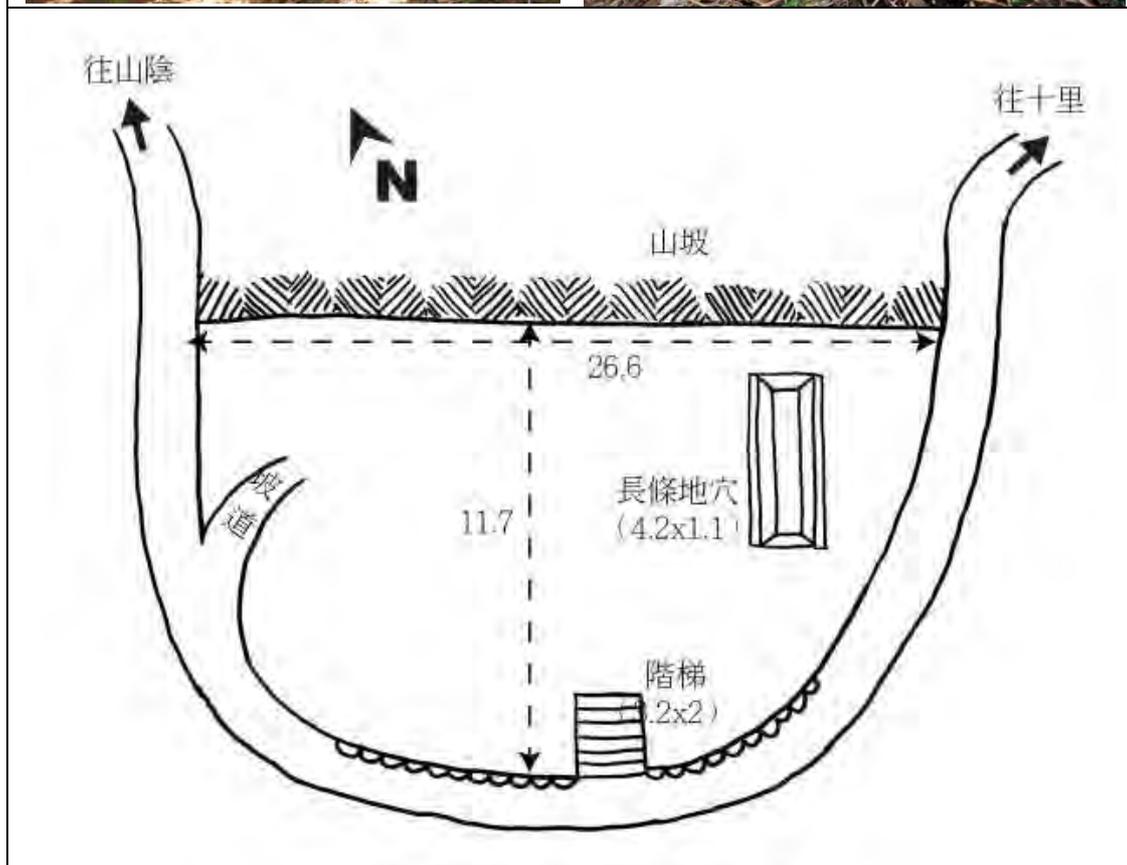




名稱	T97 座標	標高	調查日期
卡雷卡斯	265644 / 2584717	1666	2013/08/03 1432

此次調查研究記錄：

平台密生茅草，已不見文獻記錄的廢棄建材，但發現獸骨、塑膠布等獵察遺跡。平台規模不大，但駁坎牆仍保存得相當良好，位於平台中央的入口階梯也僅有些許毀損。平台西側有一斜坡道通往越道（左圖）；東側有一個長 4.2m、寬 1.1m 的人造長型淺坑，用途不明（右圖）。



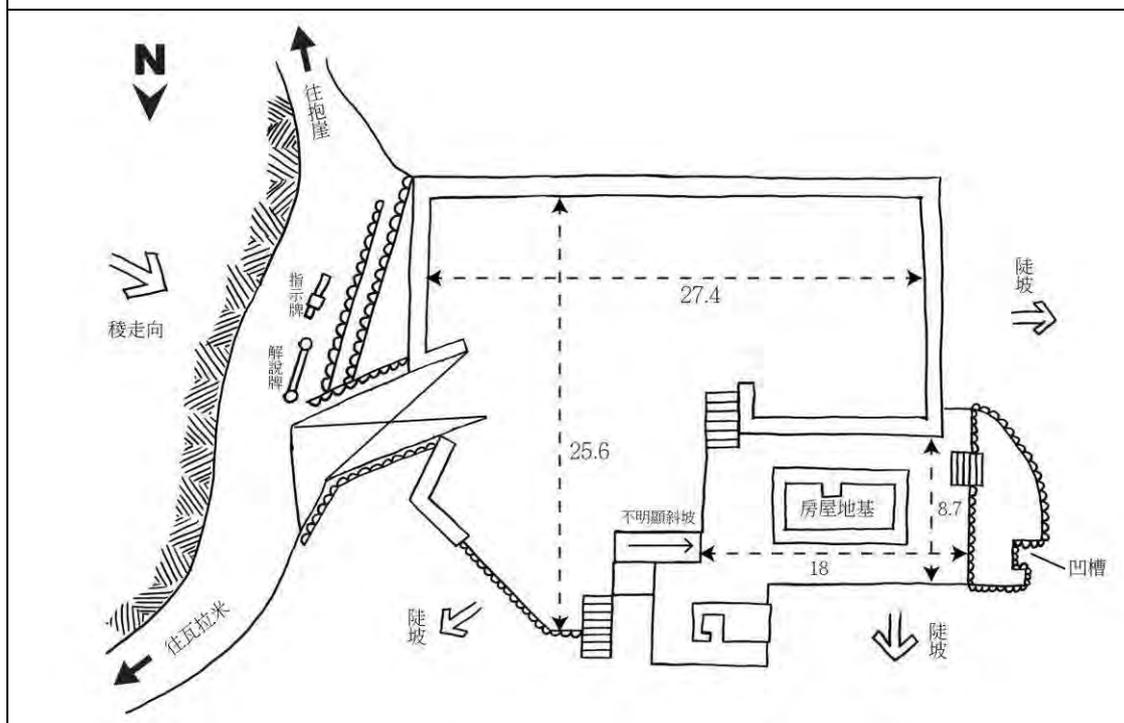
名稱	T97 座標	標高	調查日期
十里	265351 / 2583434	1731	2013/08/03 1615

此次調查研究記錄：

位在稜線轉折處，兩層的駁坎牆與(左圖)入口的大斜坡皆十分搶眼，長 15.5m、寬 2.3m 的入口斜坡更是視覺焦點(右圖)。



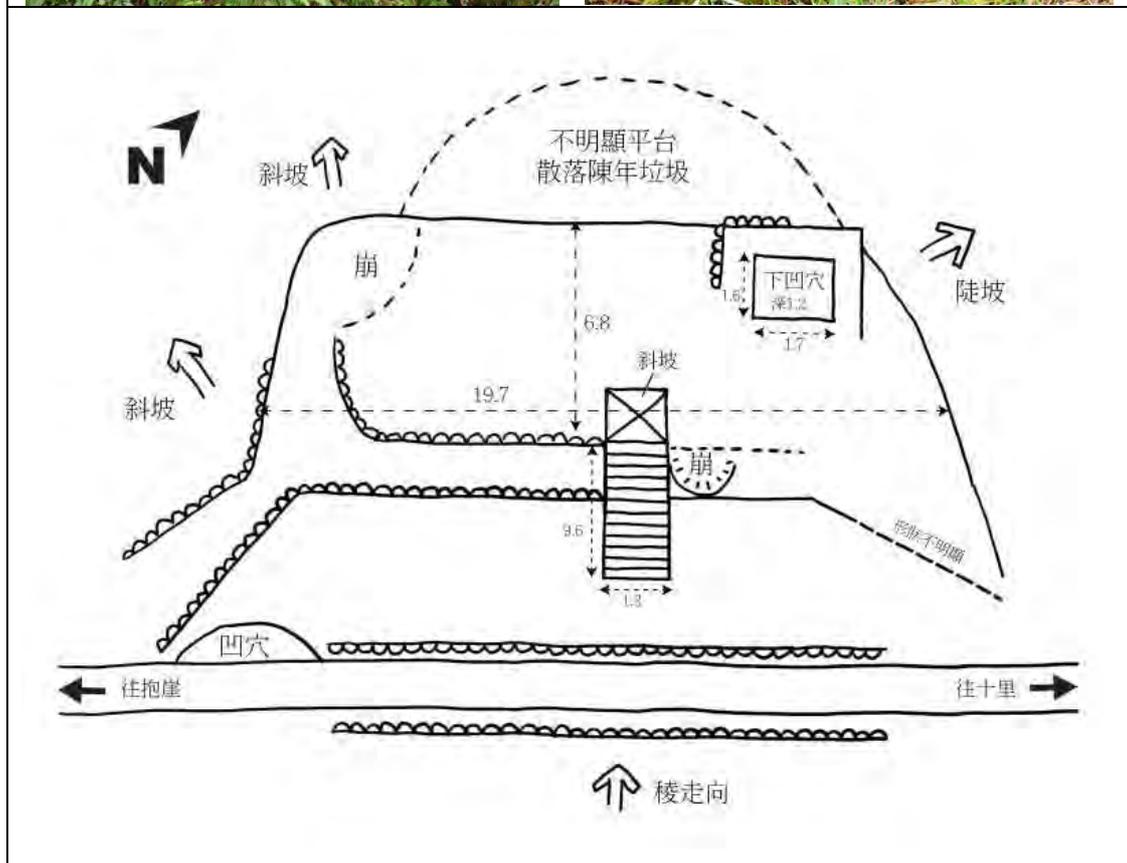
平台僅有一層，西北角則以駁坎區隔出額外的小空間，並以小規模的階梯、坡道相連接(左圖)，此處並有明顯的建築物地基(土台，見右圖)。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
三四溪	265318 / 2582331	1704	2013/08/13 0927

此次調查研究記錄：

越道兩側有微微突起的駁坎或夯土牆，越過後就可看見長 9.6m、寬 1.3m 的階梯。階梯西側的駁坎保存良好，東側駁坎則有多處崩塌（左圖）。階梯前方沒有明顯的平台範圍。人造坑洞位在東北處，長 1.7m、寬 1.6m、深 1.2m（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
石洞	264711 / 2582168	1783	2013/08/13 1140

此次調查研究記錄：

駐在所駁坎、階梯、坡道等建築構造十分多樣且優美，狀況也保存得相當完好。平台有三層，最上層平台一角有小徑通往越道，文獻所記錄的方尖木柱、刺鐵絲網、步階（左圖）都位在這條小徑上，其中一根方尖木柱已傾斜（右圖）。小徑中段處會經過位於稜線上的小平台，此處殘留些許酒瓶、瓷器與建築木料，而小徑在接近越道處的路跡則已崩毀。



上層平台以兩座石砌階梯與中層平台相通，右側的階梯並有轉折的設計，十分別緻（左上圖）。中層平台為大門（右上圖）所在，大門前方有一條寬約 1.8m 的之字形坡道通往越道，與越道高差有 60 公尺，坡道芒草等植被非常茂盛，不易行走。大門後方挖掘出房屋地基（土台，見左下圖），平台右側邊緣另挖掘出爐灶遺跡（右下圖）



下層平台位於中層平台的左側，兩個平台間以長坡道相通。平台殘存許多日本酒瓶，以及些許木柱與碍子。

名稱	T97 座標	標高	調查日期
抱崖	264299 / 2581388	1710	2013/08/04 0830

此次調查研究記錄：

平台僅一層但規模很大，越道在平台前方駁坎下經過，並在北側有斜坡道通往平台（左圖），步道路線則因抱崖山屋與吊橋的興建改為直接穿越平台（右圖）。

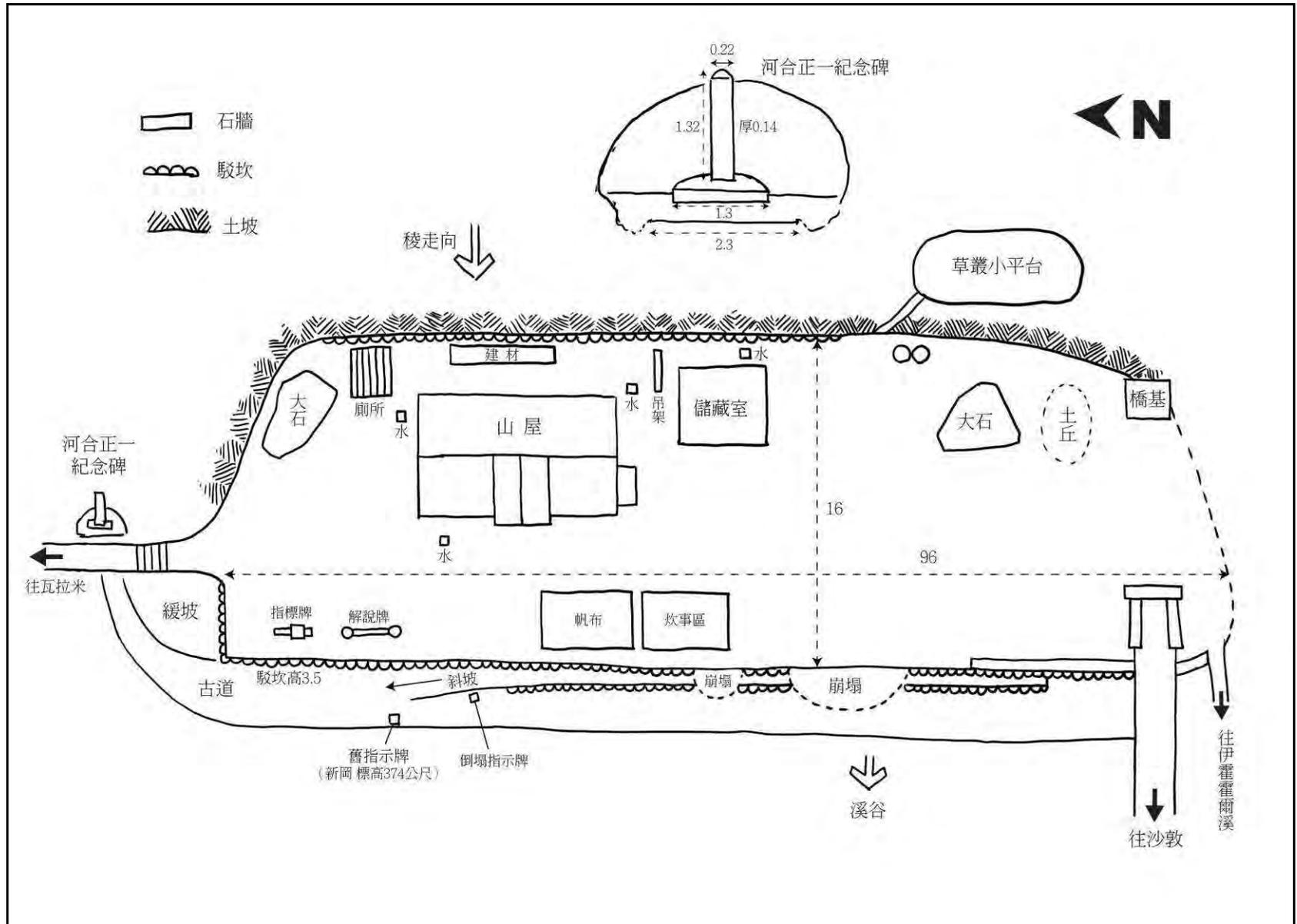


駁坎採用人字形砌法，長度與美感與十三里齊名（左圖），平均有 3.3m 高，而在吊橋旁的最高處則高達 4m，但因乏人通行而密生芒草，且已有多處塌陷（右圖）。



平台邊緣堆置些許建材與塑膠桶等大型廢棄物，平台下方的駁坎牆與越道上則散佈各式各樣的近代垃圾（左圖）。東南角有一處小平台，草叢中散佈著工程廢棄物（右圖），與平台間有階梯相連接，但小平台與階梯皆不確定是否為日治遺構。





名稱	T97 座標	標高	調查日期
沙敦	263355 / 2582378	1798	2013/08/048 1045

此次調查研究記錄：

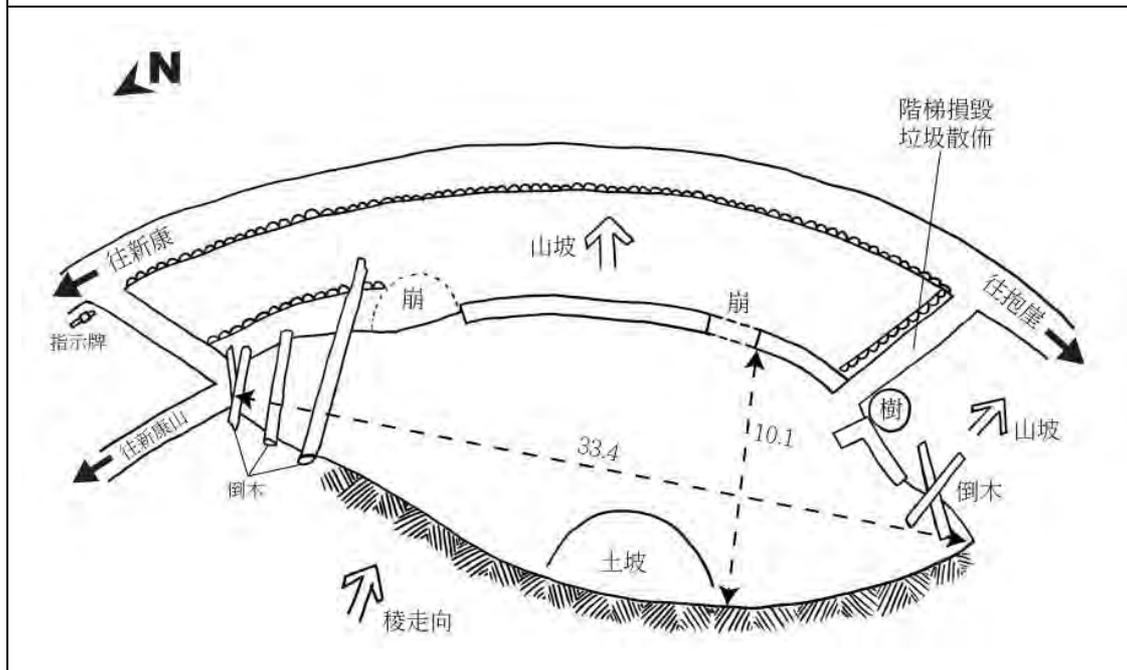
平台以坡道及階梯和越道相連接，北側坡道目前規劃為新康山的登山口（左圖），南側階梯則已損毀不易行走（右圖）。



沙敦平台雖小但駁坎作工依然精細，平台邊緣築有小規模的駁坎矮牆（左圖），而駐在所駁坎從越道起至平台也有近 5 公尺高（右圖），是處小而美的駐在所。



坡道入口因倒木橫陳不易穿過，而倒木也壓毀平台一角的護牆與駁坎牆。1999 年因改建 8 號橋所需曾闢建為工寮，階梯上的大量近代垃圾應為當時遺留。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
新康	263085 / 2583124	1865	2013/08/04 1250

此次調查研究記錄：

平台與越道高差近 40 公尺，並以兩條斜坡道與越道相通。新康橋（今新崗吊橋）北側橋門通往平台的坡道較為寬敞（左圖），並自第三個之字彎後以長階梯通往平台大門；北側坡道路面較窄，路況與路基仍維持的十分良好（右圖）。



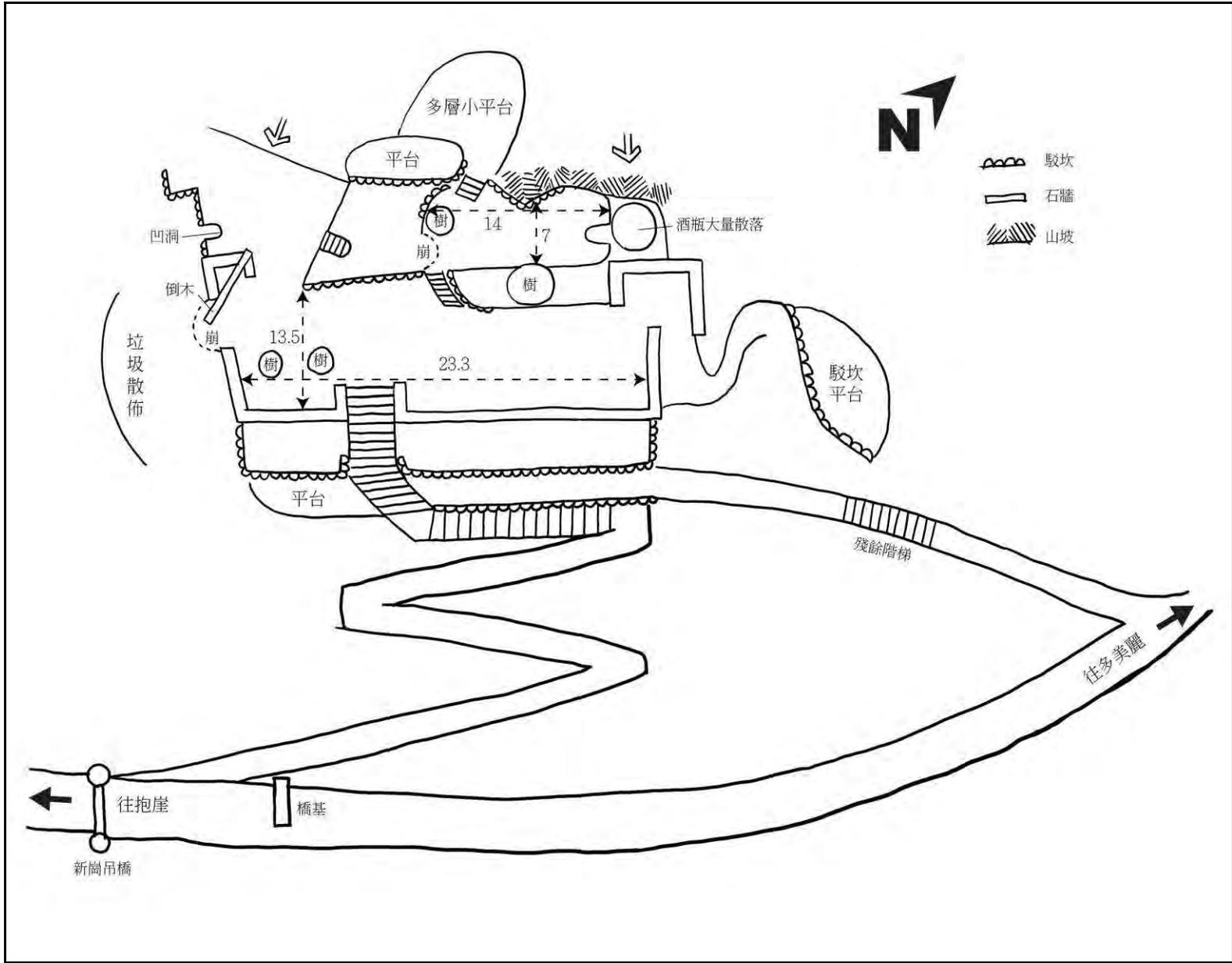
第一層平台邊緣的護牆（左圖）與下方的駁坎牆仍保存完好（右圖），只有南側一處駁坎護牆被倒木壓毀。



第一層平台北側一角有許多日本酒瓶集中堆放（左圖）。後方緊鄰著第二層小平台，而後方斜坡上則另有多層石砌短牆與小平台（右圖）。



平台南側下方的斜坡則散佈有許多近代垃圾，應為 2001 年 9 號橋工程作為工寮及建材吊掛場所致。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
十三里 (多美麗)	263183 / 2584711	1813	2013/08/04 1550

此次調查研究記錄：

平台規模龐大且作工精緻，北側靠山壁處有一石砌平台（左上圖）；南側另有一長 1.1m、寬 0.7m、高 1m 的人造坑（右上圖），可能為儲藏物料之用；人造坑上方則為第二層小平台（左下圖）。北側木炭窯仍保存完整（右下圖），周遭地面散佈有許多日本酒瓶。



根據葉柏強先生提供的照片（左圖），研判照片中的噴水池應位在十三里，現場並發掘到極為相似的遺構（右圖）



越嶺道在駁坎牆南北兩側皆以「浮築橋」的型式建造，北側長 30m、寬 1.9m、高 0.7m（左圖），南側長 20m、寬 2m、高 2.4m（右圖）。與駁坎牆共同形成一處優美的歷史建築景觀。



位於北側門旁的駁坎牆已傾斜的十分嚴重，研判為駁坎上方的樹木根系生長（左圖），重量並導致下方越道路面塌陷（右圖），目前已有部分石版掉落造成駁坎牆出現缺口



位於南側門旁的護牆因生長其上的樹木倒塌，造成約有 50 公分長駁坎倒塌（左圖），北側門旁的護牆亦因樹木生長出現傾斜狀況（右圖）



有樹木生長在北側駁坎牆的上方或外側，需嚴密注意其生長對駁坎牆的影響



名稱	T67 座標	標高	引用文獻
魯崙	261480 / 2587240	1710	林一宏，2005
文獻記錄： 位於稜上高處，是玉里至大分之間道路開始下坡的起點，平台僅一階，越道從平台下方通過，憑一道 60 級的階梯相連，目前僅餘石牆數堵。			

名稱	T67 座標	標高	引用文獻
雷波斯	261040 / 2587050	1620	林一宏，2005
文獻記錄： 距魯崙約 1.2 公里，平台有兩階，距離越道約 50 公尺遠，與越道相通的路面用大片的板岩鋪設，並設有步階，路旁有工整的駁坎及排水溝。			

名稱	T67 座標	標高	引用文獻
哈哈比	260240 / 2586705	1430	林一宏，2005
文獻記錄： 駐在所位於谷側、越道下方，平台僅一階。殘存屋舍建材與倒塌的屋頂，為越道僅存 3 處建築殘跡之一。			

名稱	T67 座標	標高	引用文獻
賽珂	258500 / 2584380	1250	林一宏，2005
文獻記錄： 賽珂支線終點，平台僅一階但佔地廣闊，有方形坑洞 3 處，殘存不少酒瓶、藥瓶等。圍牆東北角有座工寮，是布農人於戰後利用駐在所圍牆與下方部落家屋舊建材所搭建的。			

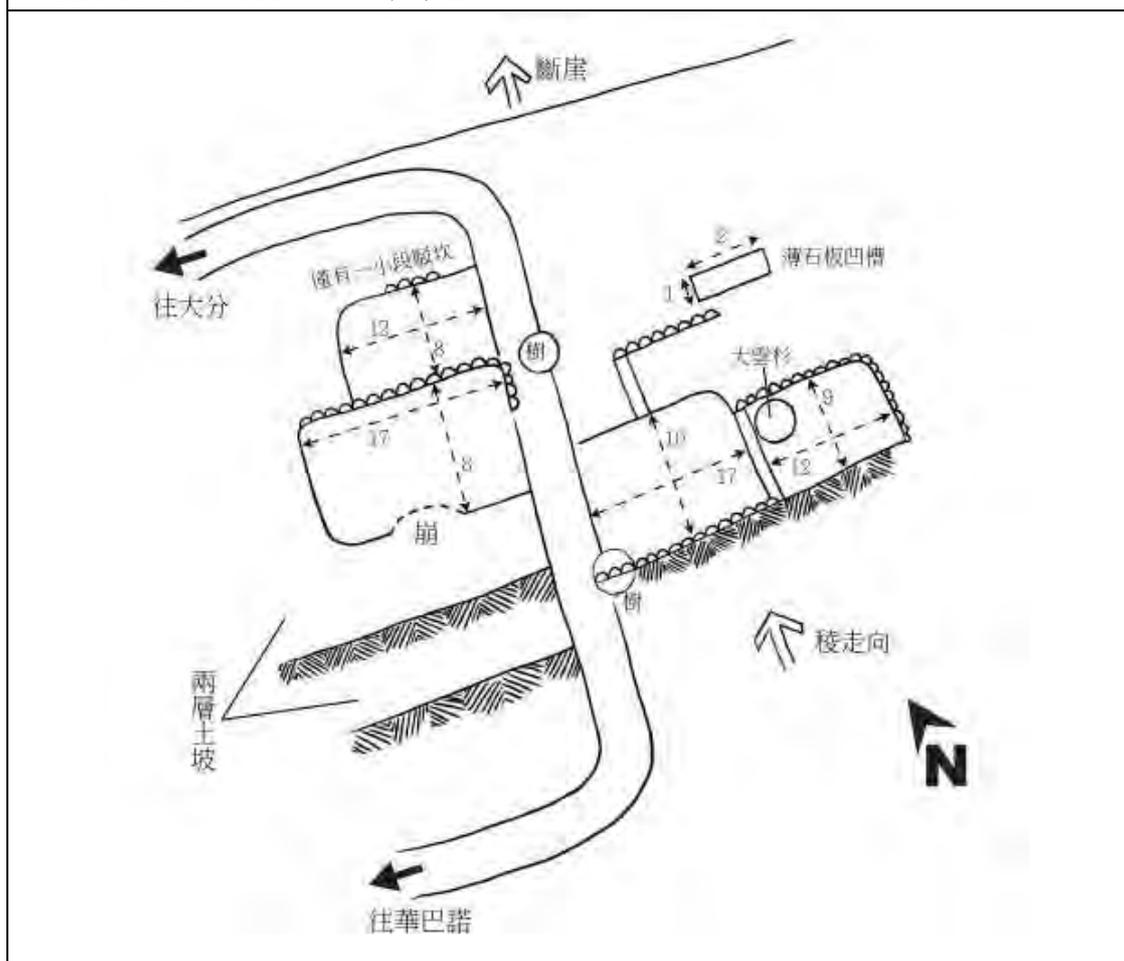
名稱	T97 座標	標高	調查日期
馬斯博爾	260796 / 2584031	1806	2013/08/06 1542

此次調查研究記錄：

駐在所以越道華巴諾支線為中心（左圖），兩側各修築有 2~3 階平台，東側較為明顯的有 3 階，西側則約有 2 階。東側平台規模較大且駁坎牆較為明顯（右圖），有可能為昔日辦公室的位置所在。



此地位在緩坡上，平台西側與南側仍有寬緩的腹地，鄰近溪谷取水便利，平台上挖掘出不少酒瓶、化妝罐等器皿。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
華巴諾	260483 / 2583926	1940	2013/08/06 1220

此次調查研究記錄：

越道華巴諾支線的終點，平台兩階但高差不大。1999 年文獻記錄四棟建築物的保存狀況仍屬良好，除辦公室後方約 1/3 已倒塌。

時至今日四棟建築物已有不同程度的損毀。最嚴重的為廁所，已往山坡處整個倒塌，結構與形貌尚能辨識。其次為官舍，東半側的屋頂與結構已破損嚴重，僅於西半側尚能維持原有形貌。



曾經倒塌在砲庫屋頂上的倒木已清除（左圖），但似乎已影響屋頂結構，目前已有多處大小不一的破洞（右圖），整體結構似也不若以往穩固。



辦公室的保存狀況尚屬良好，但多處接榫已脫開（左圖），顯示整體結構漸趨不穩，辦公室入口目前也已呈傾斜狀態（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
大分	260009 / 2585796	1314	2013/08/11 0711

此次調查研究記錄：

駐在所平台：面積廣大，三層平台間皆以石砌坡道相通，下圖由左至右分別為駐在所平台、官舍平台、武德殿平台。



第一層駐在所平台為設施集中地，設置有山屋（左圖）、廁所、儲物間（右圖）、休憩桌椅等設施。



第二層官舍平台則遺留有昔日黑熊研究小組搭建的工寮，以及雨量計、地震儀等儀器（左圖）。工寮後方有水泥建成的方屋基座，並遺留些許鐵器構件、石磨等（右圖）。



第三層武德殿平台除解說牌外沒有人為設施，後方彈藥庫曾被充作儲藏室，目前已清空還原。彈藥庫兩個房間的門及通風窗皆已破損（左圖），西側房間的牆面更嚴重破損（右圖）。



平台邊緣的駁坎護牆有多處毀損，尤以二、三層靠山谷側的崩塌情形較為嚴重。一、二層間坡道旁的駁坎在 2011 年的文獻記錄有大規模坍塌（左圖），此次調查卻已重新修砌好（右圖），據嚮導所稱是包商在工餘閒暇時順手修護。



越道由大分瀑布通往大分的路面十分良好，但在快接近駐在所時路面卻毀損嚴重，據了解為山豬拱地而造成的破壞（左圖）。正門通往大分橋的路面則保存良好（右圖）。



學校平台：位在駐在所平台下方高差約 40 公尺處，原為蕃童教育所、教員官舍、公醫診所及小學校所在。學校平台約有兩層，平台邊緣的駁坎與階梯都還保存良好（左圖）。平台上有兩至三處方正的砌石堆，推測可能為升旗台（右圖）。



學校平台的地表上有許多利用石板砌成的構造物，推測可能為蓄水之用（下圖），其中一座目前仍有蓄水功能（右下圖），其板岩的接縫處似有用水泥填補。



大分事件紀念平台：位在學校平台下方高差約 5m 處，原為一片竹林，目前則長滿多種蕨類植物。由紀念碑往越道方向走會經過多處家屋遺址（左圖），部分家屋似乎有遭人變動（右圖）



名稱	T97 座標	標高	調查日期
拉古拉	260237 / 2587109	1389	2013/08/10 1628

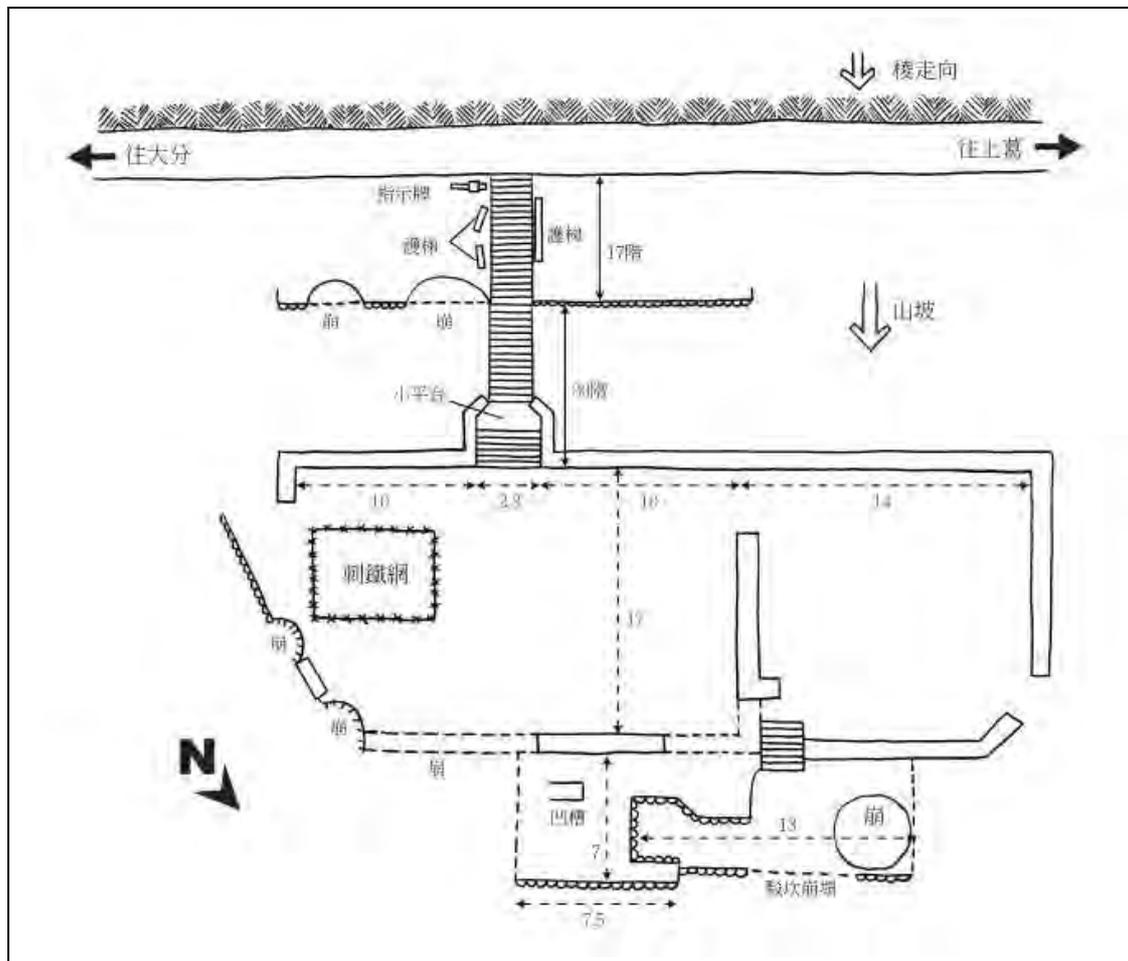
此次調查研究記錄：

平台以長階梯和越道相通，48 級石砌階梯長 20.7m、寬 2m，僅有一兩階略有損毀，其餘保存狀況仍堪良好（左圖）。在靠近駐在所平台處有一處梯型空間，給人即將進入重要場所的感覺（右圖）。



平台被明顯的駁坎牆區隔成兩塊，北側並以一小階梯與下方的小平台相通，不過許多駁坎牆都遭山豬破壞而傾倒損毀（左圖）。越道與平台間的斜坡以階梯為中心，兩側各建置一道駁坎牆，東側已因倒木、土石滑落等因素而損毀（右圖）。





名稱	T97 座標	標高	調查日期
土葛	259828 / 2589046	1573	2013/08/07 1220

此次調查研究記錄：

文獻記錄有兩層平台，但兩層平台間的高差、界線並不明顯。平台上有兩個用石板插入地面圍成的正方形空間（左圖），並有多個固定房舍用的鐵線頭殘留地表（右圖）。



平台與越道相鄰的駁坎牆有大規模的損壞（左圖），推測可能是被山豬拱壞。駁坎牆後方用石板砌成的花園仍保存良好（右圖）。



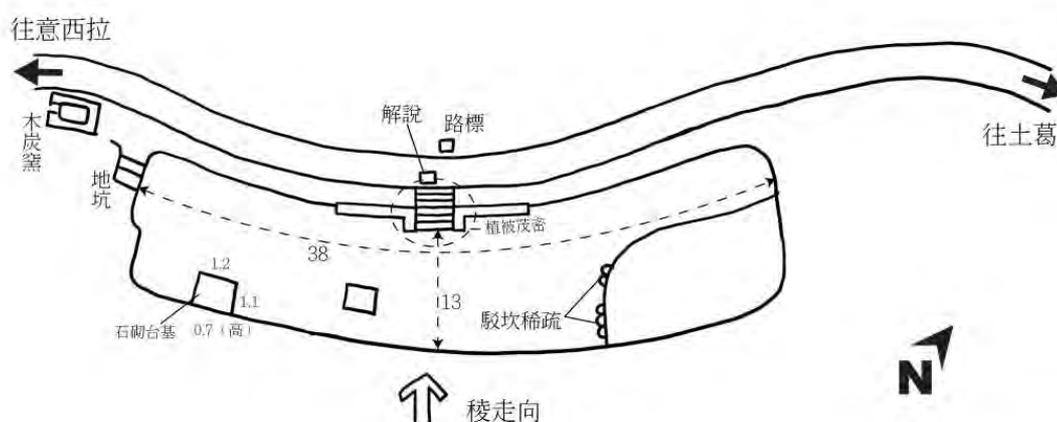
名稱	T97 座標	標高	調查日期
塔達芬	258836 / 2589493	1638	2013/08/07 1420

此次調查研究記錄：

平台僅一階，文獻記載的第二層平台其範圍、型態極不明顯，推測可能為自然形成的小平坦地，或是後方土石滑落所造成。文獻記載的方形凹洞（左圖）、石砌台基與木炭窯均位在平台西側（右圖）。



平台與越道間的階梯已因土石滑落、植被生長等因素而難以通行，入口處並錯置為「電話桿」解說牌（左圖）。此處曾作為直昇機吊掛場而砍除駁坎上方的樹木，樹木倒塌後壓毀下方駁坎，並導致前方越道不易通行（右圖）。此地為玉管處進行東段步道整修工程中，受到最嚴重破壞的駐在所。

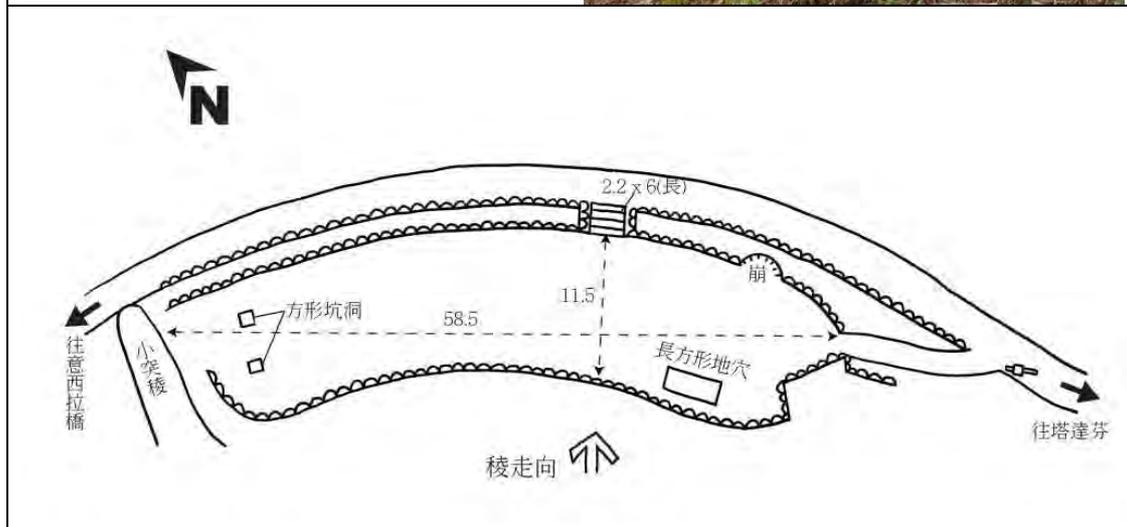


名稱	T97 座標	標高	調查日期
意西拉	257370 / 2590381	1732	2013/08/07 1625

此次調查研究記錄：

平台僅一階，文獻記載的第二層平台其範圍、型態極不明顯，推測可能為自然形成的小平坦地，或是後方土石滑落所造成。

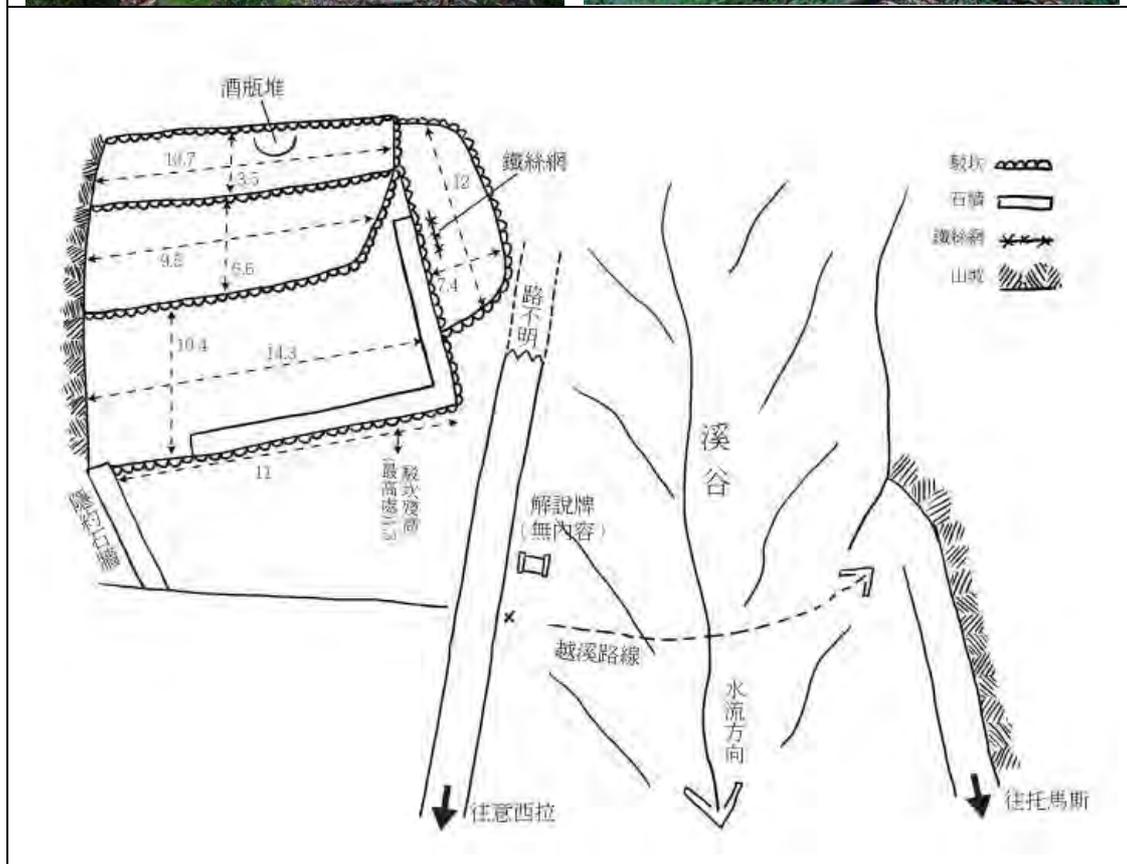
除北側正門的階梯外（左上圖），西南側另有斜坡道與越道相通（右上圖）。平台前方的駁坎牆有兩層，長度與高度皆小有規模（左下圖）。平台上長方形地穴、方形坑洞、建築木料等（右下圖），但文獻記載的酒瓶則所見不多。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
朋珂	257387 / 2591726	1862	2013/08/08 0740

此次調查研究記錄：

平台位於溪畔，與河床高差約 5m。越道自戰死碑後路基即不明顯，推測可能在接近駐在所時，以之字形爬升至平台，但山壁似有土石滑落，導致平台與越道皆未有明顯範圍與基礎。下層駁坎牆最為明顯（左圖），但上方遍佈大石塊（右圖），平台規模與型態均難以辨識。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
托馬斯	258110 / 2590986	2003	2013/08/09 1400

此次調查研究記錄：

駐在所面積廣大，共有三層平台。從入口處進來的是上層平台，與中層平台有三處坡道相通，其中位於中央長 9m、寬 2m 的坡道最具規模（左圖）。下層平台與中層平台間僅以一小斜坡道相通（右圖）。



每層平台間皆有駁坎牆，上、中層間之駁坎牆最具規模，以塊石砌成的三公尺高駁坎牆具有壯闊的美感（左上圖），但東南面的駁坎牆因倒木等因素導致大幅崩毀（右上圖），西北處也有小規模崩塌情形（左下圖）。中、下層間的駁坎牆則幾近全毀，僅有幾處駁坎尚堪完好（右下圖）。上、中層平台遍生高大喬木，林相優美舒適，中、下層平台交接處與下層平台則多為草地。



入口木柱已倒塌（左圖），但越道旁的刺鐵絲木柱皆保存良好，平台周遭也仍有許多殘留（右圖）。



上層平台的人造坑（左圖）與中層平台的加熱水槽（右圖）結構相似（石板疊砌出坑洞並在上方放置鐵板），推測極有可能是同樣的物品。



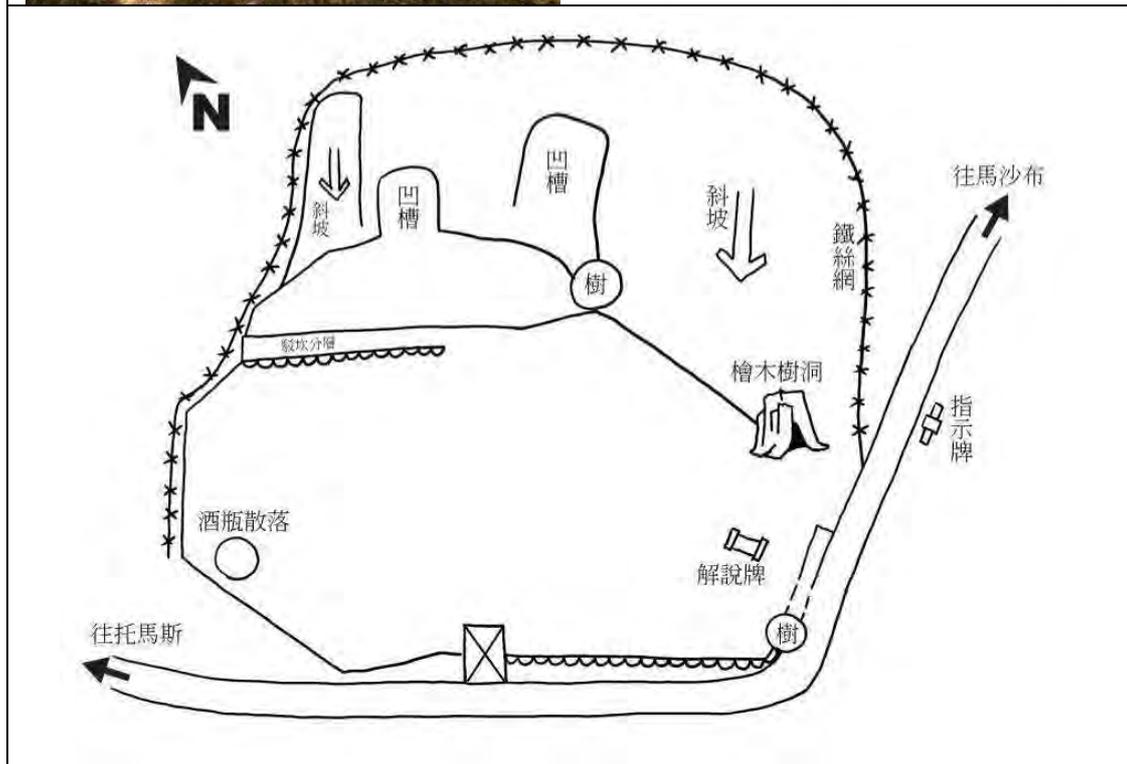
平台下方的緩稜為一層層類似梯田的平台（下圖），範圍頗大，是否真為梯田或其他用途尚須進一步考證。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
沙沙拉比	259266 / 2591178	2226	2013/08/08 1036

此次調查研究記錄：

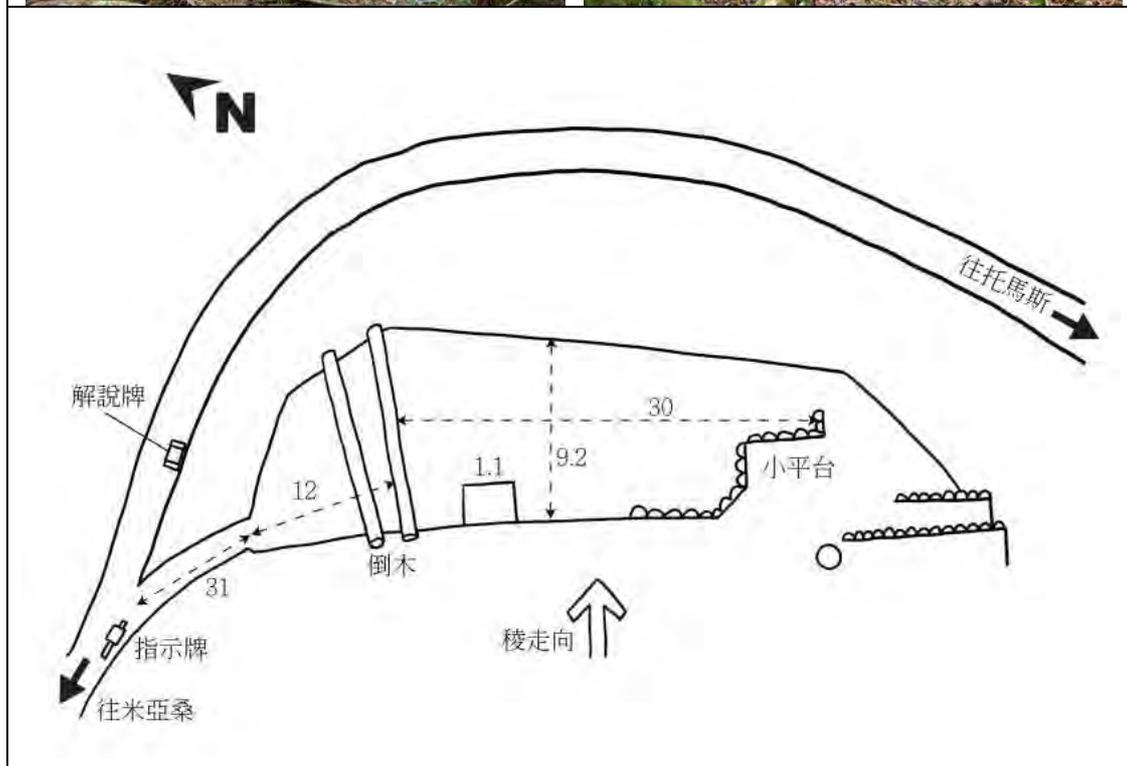
平台在檜木樹洞旁與越道相通（左上圖），另在南側有一斜坡通往越道，但斜坡損毀不易行走（右上圖）。平台後方尚有兩層小平台，但與駐在所平台間無明顯道路相通（左下圖）。與托馬斯相同整個平台四周仍有不少的刺鐵絲與木柱殘留（右下圖），可瞭解當時警戒的設置情況與氛圍。而文獻記載的大量日治建材與器皿則多已不見。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
馬沙布	258470 / 2592302	2419	2013/08/08 1244

此次調查研究記錄：

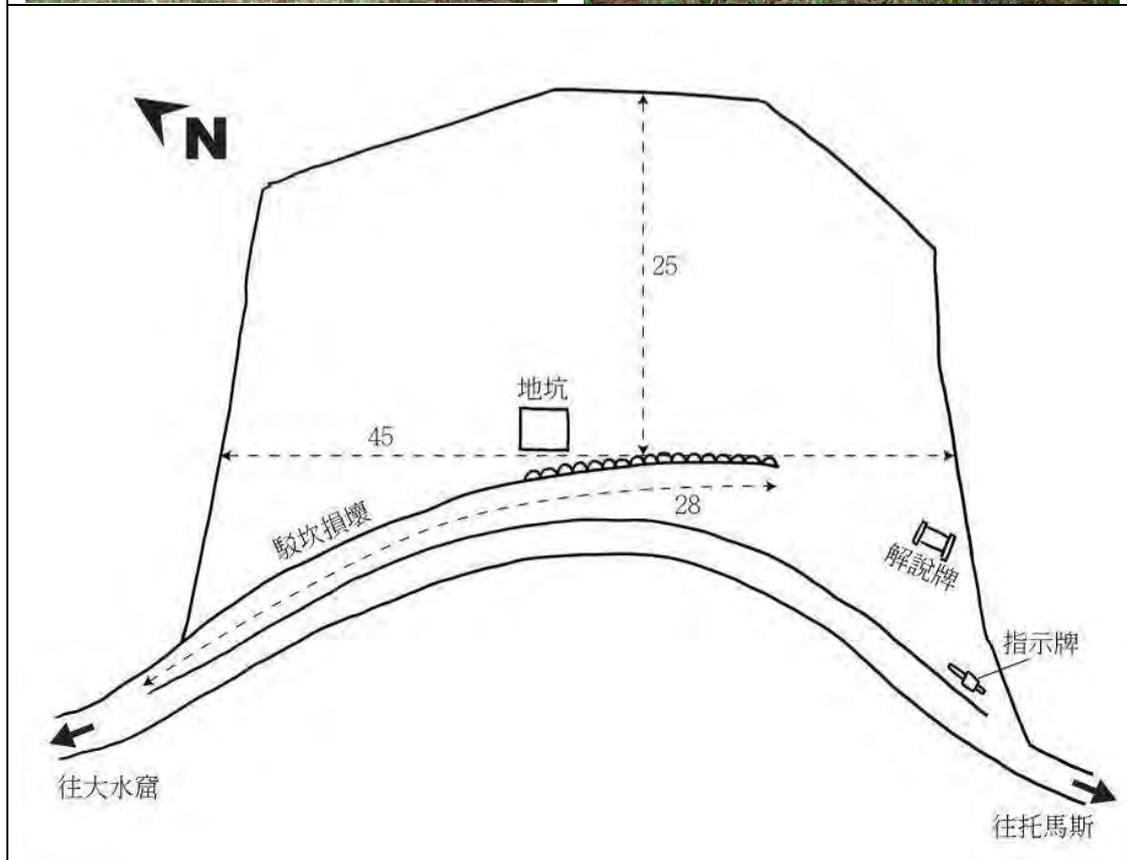
平台以一條大斜坡道與越道相接(左上圖)，有約 3~4 根大倒木橫躺在平台上(右上圖)。平台長有許多小灌木(左下圖)，南側上方尚有數階小平台，但規模很小且邊界不易辨識(右下圖)。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
米亞桑	257813 / 2593213	2645	2013/08/08 1445

此次調查研究記錄：

平台僅一階（左上圖），除目前立有解說牌與路標的南側入口外（右上圖），另有一條斜坡道往西北方連接至越道，但箭竹生長茂密難以行走（左下圖、右下圖）。現場已無發現文獻記錄的「朽壞木料、鐵皮」等建材。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
大水窟	255858 / 2594574	3176	2013/08/09 0905

此次調查研究記錄：

平台四周的駁坎護牆仍保存完整（左上圖）。廢棄山屋位於平台東南角，結構已幾乎全倒（右上圖）。南側駁坎牆下有兩個埋入地下的圓形鐵製容器（左下圖），周遭散落鐵皮水管，推測應該為儲水設施。南側後門前的地表上發現有石板插入地上做成的排水溝（右下圖）。

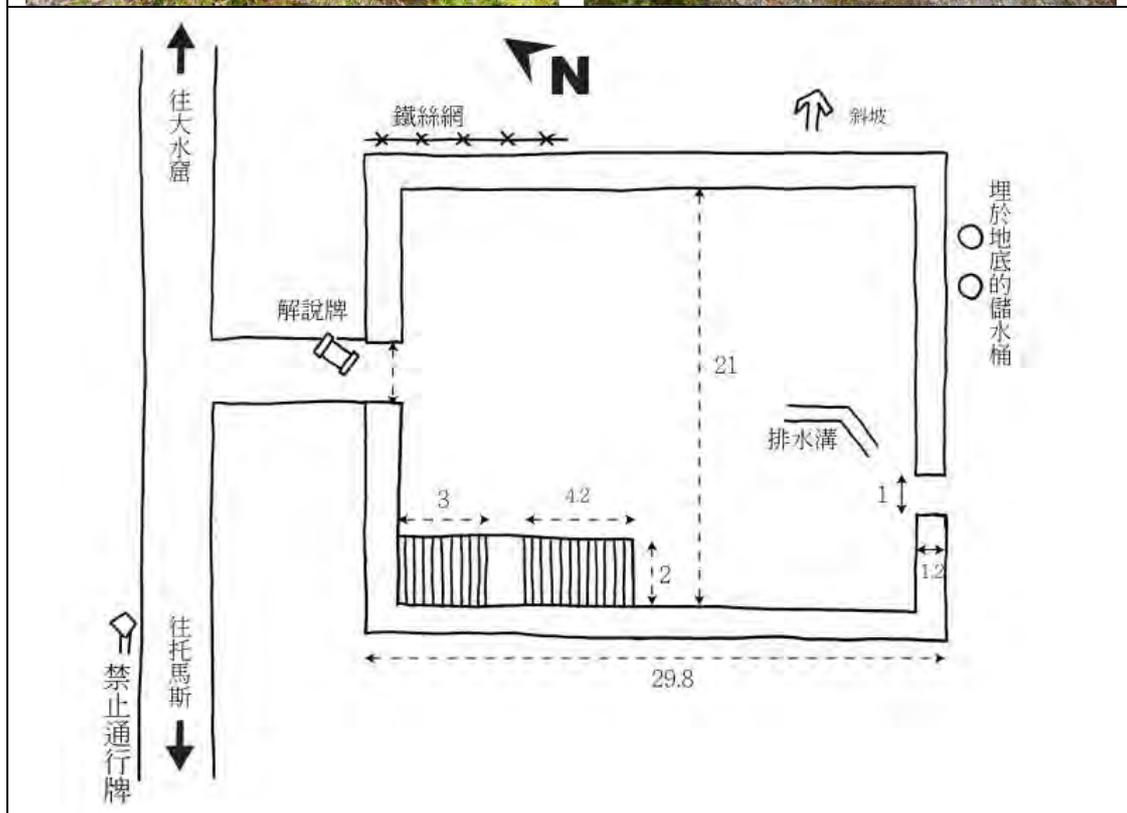


表 3-1-3 駐在所據點現存日治遺構資訊表

名稱	設置日期	撤廢日期	文獻記載之附屬設施	現存日治遺構							
				平台	階梯	坡道	木炭窯	人造坑	石砌台基	其他	
卓麓	1920/6/29	1945									
鹿鳴	1920/6/29	1945		1							
山風	1920/6/29	1944		1							
佳心	1920/6/29	1944	乙種蕃童教育所、蕃產交易所、療養所	1	1		1				
黃麻	1920/6/29	1944		1	1						
桃林	1920/6/29	1934/10/3	酒保	2							
蕨	1920/6/29	1944	酒保、客間	1		1					
綠	1920/6/29	1942/3/31		1		1					
多土袞	1922/6/13	1944		2	1	2					
山陰	1920/6/29	1940/12		2	2		1	1			
卡雷卡斯	1922/6/13	1925/7/31		1	1	1		1			
十里	1922/6/13	1944		2	3	2					房屋地基
三四溪	1922/3/13	1930/8/9		1	1	1		1			
石洞	1920/6/29	1940/12	酒保	3	3	3		1			房屋地基、爐灶遺跡
抱崖	1922/6/13	1944		1		1					
沙敦	1922/6/13	1934/10/3		1	1	1					
新康	1920/12/2	1944		2	2	2					
十三里	1921/2/5	1944		2	3		1	1	1		水池遺跡
魯崙	1922/6/13	1944		1	1	1					
雷波斯	1922/6/13	1925/7/31		2	2	1					

名稱	設置日期	撤廢日期	文獻記載之附屬設施	現存日治遺構						
				平台	階梯	坡道	木炭窯	人造坑	石砌台基	其他
哈哈比	1920/12/2	1944		1		2				官舍屋頂遺構
賽珂	1925/7/31	1944		1				3		
馬斯博爾	1922/6/13	1925/7/31		4				1		
華巴諾	1920/12/2	1944	三吋速射砲、山砲、舊砲	2	1	1				木製房舍、火砲
大分	1920/12/2	1944	駐在所平台：辦公室、蕃產交易所、被服倉庫、酒保、俱樂部、官舍、警手宿舍、豆腐小屋、木工作坊、貯水槽、武德殿、彈藥倉庫	3	1	3				彈藥庫
			學校平台：蕃童教育所、大分尋常高等小學校、教員官舍、公醫診所	2	1			5	4	
			大分紀念事件平台：紀念碑	1						
拉古拉	1920/12/2	1944		2	2					
土葛	1922/6/13	1944		2						花園
塔達芬	1920/12/2	1934/10/3		1	1		1	1	1	
意西拉	1920/12/2	1944		1	1	1		2		
朋珂	1922/6/13	1930/8/9		4						
托馬斯	1920/12/2	1944	托馬斯療養所、香菇乾燥室、山砲、重機槍	3		4		1		熱水爐、刺鐵絲木柱
沙沙拉比	1922/6/13	1944		2	1					刺鐵絲木柱
馬沙布	1922/6/13	1934/10/3		2		1			1	
米亞桑	1920/12/2	1944		1		1		1		
大水窟	1920/12/2	1944		1						儲水桶、排水溝

3-2 紀念物保存情況

越道另一重要且數量眾多的史蹟，便是目前僅在東段發現的紀念碑與戰死之碑，這些紀念物有的緊鄰駐在所據點，有的位在據點之間，大部分皆還保存良好，而且是瞭解越道歷史的重要史料。

名稱	T97 座標	標高	調查日期
八通關越道路開鑿紀念碑	276487 / 2577838	211	2013/09/03 1420

此次調查研究記錄：

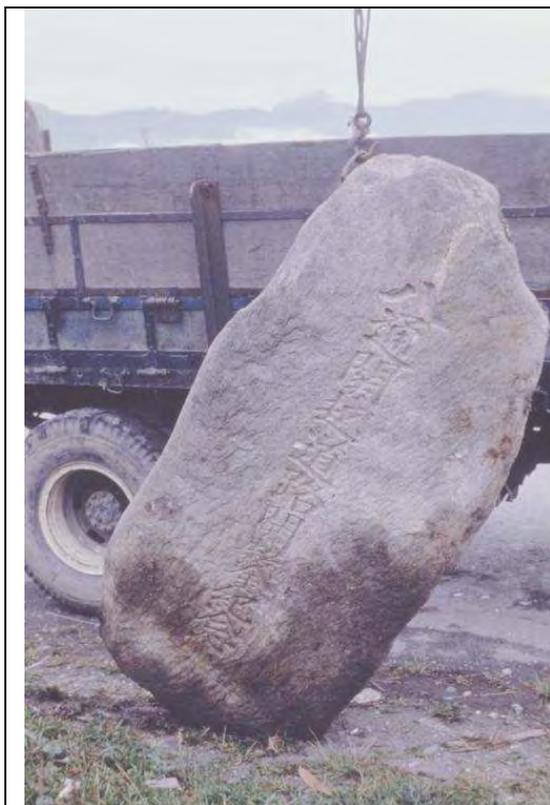
越道完工後日本當局在今玉里神社第一鳥居前方立下此碑，戰後因道路拓寬而被拆除，並曾一度淪為客城土地公廟前的圳溝蓋，後於 1988 年由楊南郡、陳台重、曾霖炳三人尋獲，轉交給南安警察小隊保管後，今日豎立在玉山國家公園南安遊客中心前方廣場。

碑體保存狀況良好，玉管處並在其上方與四周設置強化玻璃以避免雨水侵蝕，基座前後皆立有解說牌，說明此碑尋獲經過（前方），及抄錄、說明碑文意義（後方）。

正面碑文：八通關越道路開鑿紀念

背面碑文：

起工	大正八年六月十日
完成	大正十年一月二十二日
里程	自玉里 至大水窟 二十一里十二町十七間
經費	十七萬四千八百四十六圓
隊員延總計	五萬四千四百七十人
職工人夫全	十一萬三千九百二十一人
第一期	自大正八年六月十日 至全 九年三月二十一日 隊長 警部 梅沢 枉
第二期	自全 九年五月十日 至全 九年九月十六日 隊長 警視 伊關 喜一
殘工事	自全 全年十月十五日 至全 十年一月二十二日 隊長 警部補 向後 新藏
殉職者	二十六名 負傷者四十九名
最高道路標高	一萬一千尺
大正十年一月二十二日建之	



紀念碑尋獲時之記錄照片，引自「國家公園數位典藏網頁」



紀念碑正面



紀念碑背面解說



周遭環境

名稱	T97 座標	標高	調查日期
表忠碑	281558 / 2581394	154	2013/09/03 1220

此次調查研究記錄：

表忠碑位在玉里社第一鳥居北方，建立於昭和 7 年（1932）1 月，合祀著自警部田崎強四郎以下共 195 名殉職、殉難、病故的警察人員（閻亞寧，2013）。碑體除外觀略有污損外保存情況仍算完好，但基座、欄杆及部分附屬設施則多處毀損，並有水塔、天線、電線等攀附，嚴重影響整體景觀。今日已與鳥居、參拜道、石燈籠等共同登錄為縣定古蹟「玉里社殘蹟」。

正面碑文：表忠碑



表忠碑正面



側面照，可見碑體、基座與欄杆



昭和初年玉里社與表忠碑之照片，引自《東台灣展望》

名稱	T97 座標	標高	調查日期
八通關越道路開鑿 殉職者之碑	277253 / 2577143	263	2013/09/06 1642

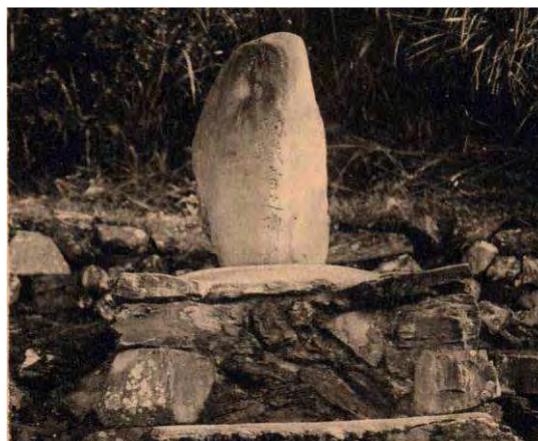
此次調查研究記錄：

沿著卓樂國小後方產業道路爬升，在第二個叉路口旁就可以發現此碑（左上圖）。碑體與基座保存良好（左下圖），甚至仍維持與東台灣展望照片中看到的
形式（右上圖）。背面雖長有地衣，但碑文仍可辨識（右下圖）。

正面碑文：八通關越道路開鑿 殉職者之碑

背面碑文：

職工	隘勇	警手	巡查	警部	花蓮港廳	殉職者
邱傳風	張敦	李武仔	阿帕クパヨ	野尻光一	梅沢 証	
林金波	潘阿生	潘阿武	アヤルラブネ	アトシラブネ		
迫口龜吉	潘納仔	ルスカウ	ロアツ	アラウガホンロ		
小中房之助	鶴伊之吉	アトワン				



名稱	T97 座標	標高	調查日期
喀西帕南事件殉職者之碑	270151 / 2581192	923	2013/08/02 1507

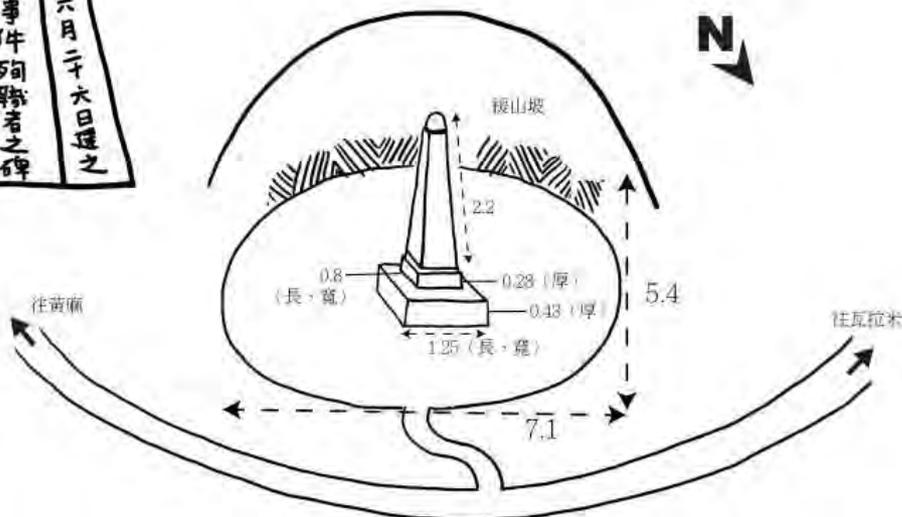
此次調查研究記錄：

位於越道山側（左圖），紀念碑本體與基座仍保存良好（右圖），紀念碑平台連接越道的階梯則較不明顯。碑體為鋼筋混凝土造，為方尖碑造型。

正面碑文：カシバナ事件殉難者之碑

右側碑文：昭和五年六月二十六日建之

左側碑文：大正四年五月十二日戰死



名稱	T97 座標	標高	調查日期
野尻光一、潘阿生、潘阿武、潘納仔、 ルスカウ、パバイ戰死之地	267677 / 2583154	1293	2013/08/03 0916

此次調查研究記錄：

位於越道谷側（左圖），本體仍保存良好，但原本設置的基座已毀損，如今底部僅靠數塊大石支撐且非常不穩固（右圖）。根據經常進出大分的工作人員所述，紀念碑曾有倒塌的紀錄。

正面碑文：故花蓮港廳 巡查 野尻光一；隘勇 潘阿生、潘阿武、潘納仔、
ルスカウ、パバイ 戰死之地

左側碑文：大正八年十月十日戰死



名稱	T97 座標	標高	調查日期
圖師八藏、河合正一 戰死之地	264279 / 2581426	1675	2013/08/04 0921

此次調查研究記錄：

位於越道山側（左圖），碑體與基座仍保存良好（右圖）。

正面碑文：故花蓮港廳 巡查 圖師八藏、河合正一 戰死之地

左側碑文：大正十年三月二十三日戰死



名稱	T97 座標	標高	調查日期
後藤又五郎、小山惟精、 パラツ戰死之地	263787 / 2581470	1684	2013/08/04 1000

此次調查研究記錄：

位於越道山側（左圖），碑體與基座仍保存良好（右圖）。

正面碑文：故花蓮港廳 巡查 後藤又五郎、小山惟精；警手 パラツ 戰死之地

左側碑文：大正十年三月二十三日戰死



名稱	T97 座標	標高	調查日期
田中貞作、中川藤七 戰死之地	263162 / 2584293	1820	2013/08/04 1537

此次調查研究記錄：

位於越道谷側（左圖），碑體已遺失，僅存方形石砌基座（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
リノウサン戰死之地	263046 / 2584717	1820	2013/08/04 1711

此次調查研究記錄：

位於越道山側（左圖），碑體與基座仍保存良好（右圖）。

正面碑文：故花蓮港廳 警手 リノウサン 戰死之地

左側碑文：大正十年三月十六日戰死



名稱	T67 座標	標高	引用文獻
關儀三郎戰死之地	261560 / 2587140	1730	林一宏，2005

文獻記錄：

位於魯崙駐在所南方約 100 公尺處山側路旁，恰為魯崙大崩壁邊緣。另根據中興山社 2008 年行程記錄，此隊伍於 2/14 抵達時發現此碑滑落崩壁，便合力把碑搬回越道並移至安全的位置。

名稱	T67 座標	標高	引用文獻
田中金兵衛等戰死之地	-	-	林一宏，2005

文獻記錄：

根據《東台灣展望》此碑位於魯崙與哈哈比駐在所之間，距離魯崙約 1.1 公里處，位處路旁山側，惟尚未有調查或登山人員尋獲。

名稱	T97 座標	標高	調查日期
高谷米吉戰死之地	260492 / 2583971	1934	2013/08/06 1516

此次調查研究記錄：

位於越道華巴諾支線谷側（左圖），在華巴諾駐在所下方不遠處，碑體已遺失，僅存石砌台基（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
殉職者之碑	260163 / 2585618	1282	2013/08/11 1620

此次調查研究記錄：

位於越道大分橋北側，紀念碑本體與基座仍保存良好，越道自此開始陡升至大分駐在所。此次調查發現此碑背面有碑文，但可能因當時刻的過淺，或是受到雨水、地衣等侵蝕之影響導致碑文不易辨識，目前僅辨識出部分日期與人名。

正面碑文：殉職者之碑

背面碑文（目前可辨識文字）：大正四年五月十七日戰死 部 田崎強四郎
巡查 田中金兵



正面

背面

背面文字

名稱	T97 座標	標高	調查日期
殉難諸士之碑、納靈之碑	260142 / 2585778	1260	2013/08/05 1805

此次調查研究記錄：

此二碑並稱為「大分事件紀念碑」，周圍的石砌圍牆圍出一塊方形的基地，但因植被濃密而不明顯。殉難諸士之碑位於平台正中央（左圖），左側及背面各有碑文；納靈之碑則位於左後方，除正面外其他三側皆沒有碑文。紀念碑本體與基座仍保存良好，納靈之碑基座前方還埋入酒瓶做為插花座（右圖）。



殉難諸士之碑

正面碑文：殉難諸士之碑（左圖）

左側碑文：昭和四年五月十七日建之（中圖）

背面碑文：大正四年五月十七日戰死（右圖）



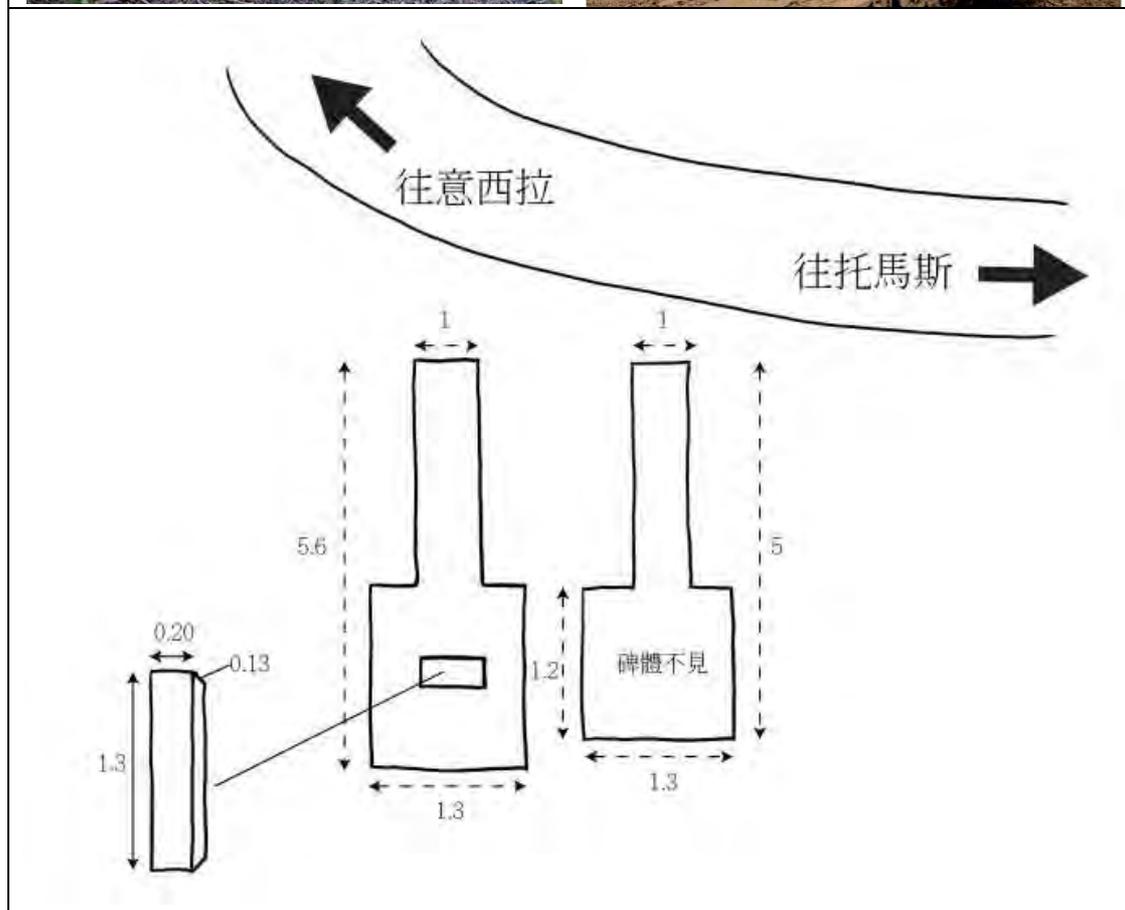
名稱	T97 座標	標高	調查日期
仁木三十郎戰死之地	257126 / 2590394	1713	2013/08/07 1721

此次調查研究記錄：

位於越道谷側突稜處，碑體與基座仍保存良好（左圖）。然而從東台灣展望的照片中顯示基座只有一個，上方豎立兩支木標，左邊為「巡查部長 仁木三十郎之墓」，右邊為「警手 林賴明和之墓」（右圖）。如今雖有兩個基座，但僅有仁木三十郎的紀念碑。

正面碑文：故花蓮港廳 巡查部長 仁木三十郎 戰死之地

左側碑文：大正九年十月二十三日戰死



名稱	T97 座標	標高	調查日期
宮野七衛、大島三郎、 カサウ戦死之地	257431 / 2591625	1852	2013/08/08 0730
<p>此次調査研究記録： 位於越道山側（左圖），碑體與基座仍保存良好（右圖）。 正面碑文：故花蓮港廳 巡查 宮野七衛、大島三郎；官役人夫 カサウ 戦死之地 左側碑文：大正十年三月十六日戦死</p>			
			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
スラ、アセン戦死之地	258997 / 2590942	2164	2013/08/08 0950
<p>此次調査研究記録： 位於越道山側（左圖），碑體與基座仍保存良好（右圖）。 正面碑文：故花蓮港廳 警手 スラ、アセン 戦死之地 左側碑文：大正十年二月十七日戦死</p>			
			

表 3-2-1 紀念物保存狀況資訊表

名稱	類型	位置	碑體材料	基座	其他
八通關越道路開鑿紀念碑	紀念碑	移至南安遊客中心	天然原石	原基座形制不明	
表忠碑	殉職者紀念碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	略有毀損	
八通關越道路開鑿殉職者之碑	殉職者紀念碑	原地保存	天然原石	保存良好	
喀西帕南事件殉職者之碑	殉職者紀念碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	保存良好	
野尻光一、潘阿生、潘阿武、潘納仔、 ルスカウ、パイ戰死之地	戰死之地碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	無基座或已毀損	
圖師八藏、河合正一戰死之地	戰死之地碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	保存良好	
後藤又五郎、小山惟精、パラツ戰死之地	戰死之地碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	保存良好	
田中貞作、中川藤七戰死之地	戰死之地碑	原地保存	碑體已遺失	保存良好	
リノウサン戰死之地	戰死之地碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	保存良好	
關儀三郎戰死之地	戰死之地碑	移至地質安全處	鋼筋混凝土澆灌	基座已崩毀	
田中金兵衛等戰死之地	戰死之地碑	未尋獲	未尋獲	未尋獲	
高谷米吉戰死之地	戰死之地碑	原地保存	碑體已遺失	保存良好	
殉職者之碑	殉職者紀念碑	原地保存	天然原石	保存良好	
殉難諸士之碑	殉職者紀念碑	原地保存	天然原石	保存良好	
納靈之碑	殉職者紀念碑	原地保存	天然原石	保存良好	插花座
仁木三十郎戰死之地	戰死之地碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	保存良好	
宮野七衛、大島三郎、カサウ戰死之地	戰死之地碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	保存良好	
スラ、アセン戰死之地	戰死之地碑	原地保存	鋼筋混凝土澆灌	保存良好	

3-3 交通通訊設施保存情況

橫跨溪谷兩岸的鐵線橋為越道最搶眼的交通設施，鋼筋混凝土與檜木橋門皆具有古樸的美感。然而尚有棧橋、浮築橋、隧道、電話桿、標誌物等交通與通訊設施，豐富、深化越道的價值與內涵。

名稱	T97 座標	標高	調查日期
起點標舊址	282132 / 2581461	142	2013/09/03 1200

此次調查研究記錄：

位於今日玉里鎮中山路與民族街交叉口，中華電信東南側轉角的位置，本體與周邊設施已因道路拓寬或政治因素而先後拆除。



由路口往玉里分局方向景觀



由路口往玉里社方向景觀

根據舊照片資料，起點標本體與周邊景觀至少歷經四次改建。

最早的照片出自大正 12 年（1923）所出版的《東宮殿下奉迎記念寫真帖》，材質為木製，正面刻有「八通關越橫斷道路起點」，左側刻著至台中州的距離，且單位為日里（左圖）。其次為昭和 5 年（1930）改造社出版的《日本地理大系 11-台灣》，材質、外觀皆相同（中圖）。至昭和 8 年（1933）出版的《東台灣展望》，碑體已改為鋼筋混凝土構造，碑體正面為「八通關越道路起點」，左側為「至臺中州廳界八二軒一四五」，里程已改為公制單位（右圖）。



根據山口政治的《東台灣開發史-花蓮港と夕口》一書，起點標的右側豎立有同樣方尖碑造型的「新高登山東口 玉里」標（左圖）。而由葉柏強先生提供的舊照片所示，兩個標誌互換位置，且入口擺置了兩個與玉里社相同的石燈，使此處包含了道路起點、玉山登山口、神社參拜入口等三個象徵意義。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
清水橋橋門	278299 / 2576707	201	2013/09/03 1310

此次調查研究記錄：

清水橋跨越樂樂溪兩岸，北側銜接越道，南側則有道路通往今日清水、長良、卓清、古風等地。根據《東台灣展望》之照片，清水橋為鋼筋混凝土造，橋柱鑄有「昭和五年三月竣工」、橫樑由右至左題有「清水橋」等字。

今日僅存北側橋門立於堤防外側，惟外觀與《東台灣展望》之照片截然不同，推測可能為戰後原址改建或重建。橫樑題字「清水橋」為由左至右，橋門兩側各有首任民選花蓮縣長楊仲鯨題字「自治之基」及卓溪鄉長高宗榮所題「庶民有賴」兩面石匾，另記載壬辰（民國 41 年）秋竣工等事蹟。清水吊橋一直沿用至民國 68 年，才因颱風大水而沖毀。



《東台灣展望》清水橋之照片



橫樑題字「清水橋」



圖左為清水橋外觀，圖中為「自治之基」，圖右為「庶民有賴」

此次調查較為重要的是在橋門一側發現當時施工者的名冊（左圖），以及橋門前方似乎刻有興建年代，但遭水泥刻意抹塗（右圖）。

施工者名冊為：監督 五十嵐警部；工事主任 塚脇部長、圖師巡查、优藤巡查、須戶巡查、木戶巡查、田中巡查、淺野警手。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
鹿鳴山風段越道殘蹟	275132 / 2580406	404	2014/01/24 1400

此次調查研究記錄：

位於省道台 30 線 1.5K 處上方，高差約 20 公尺，長約 150 公尺，路面雖長滿矮灌木但仍可行走（左上圖），除一小處崩塌外路基仍保存良好，並發現有一小段路緣石（右上圖）及浮築橋（左下圖）。此段越道兩側盡頭路基皆損毀嚴重，再往前行皆無法發現明顯路基（右下圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
山風橋 (今山風二號橋)	273024 / 2580775	598	2013/08/02 1000

此次調查研究記錄：

日治時期興建之鋼筋混凝土橋門（左上圖）與鐵線（右上圖）都還在，只在原本的鐵線上加固鋼索（左下圖），以及更換新式的橋板。山風橋南側橋門似乎也刻有興建年代，但也遭水泥刻意抹塗（右下圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
螃蟹谷鐵線橋殘蹟	272315 / 2581580	725	2013/08/02 1044

此次調查研究記錄：

此處為一小溪谷，目前以一座小型鋼棧橋跨過。在橋頭平台下方發現有鐵線橋的鐵線遺跡，推測此處河床跨距雖短，卻曾可能興建鐵線橋通過。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
浮築橋-瓦拉米	269375 / 2582634	1027	2013/08/02 1726

此次調查研究記錄：

位於瓦拉米橋與蕨駐在所之間，距離蕨約 1 公里，若由瓦拉米橋往蕨的方向前進，會先看到浮築橋，緊接著便是長達約 250 公尺的駁坎護坡。

浮築橋長 14m、寬 1.85m，最高處有 2.5m，為瓦拉米步道中最高且最具規模的越道工程景觀（左圖）。

駁坎護坡長約 250 公尺，高度不一，但長度、規模已是全段少見（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
浮築橋-十里	265474 / 2584150	1663	2013/08/03 1530
<p>此次調查研究記錄： 位於卡雷卡斯與十里之間，距離卡雷卡斯約 700 公尺，浮築橋長 37.5m、寬 1.8m，最高處有 2m。</p>			
			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
沙敦隧道	263383 / 2581912	1755	2011/05/08 0900
<p>此次調查研究記錄： 長約 10m、寬約 1.2~1.8m、高約 1.8m，附近地質為高硬度的石灰岩壁，緊鄰昭日橋（今石洞吊橋）北側橋頭，是越道主線上唯一的隧道。</p>			
			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
嚴戶棧橋	263128 / 2582721	1831	2013/08/04 1216

此次調查研究記錄：

角木搭造之棧橋，橋板、欄杆早已朽壞，但橋柱、木樑（左上圖）、橋柱土台（右上圖）以及兩側用砌石堆疊成的橋基（左下圖）仍保存完好。2001 年玉管處於步道整修工程時在上方搭建新式鋼構棧橋（右下圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
新康橋舊橋門	263138 / 2583050	1838	2013/08/04 1247

此次調查研究記錄：

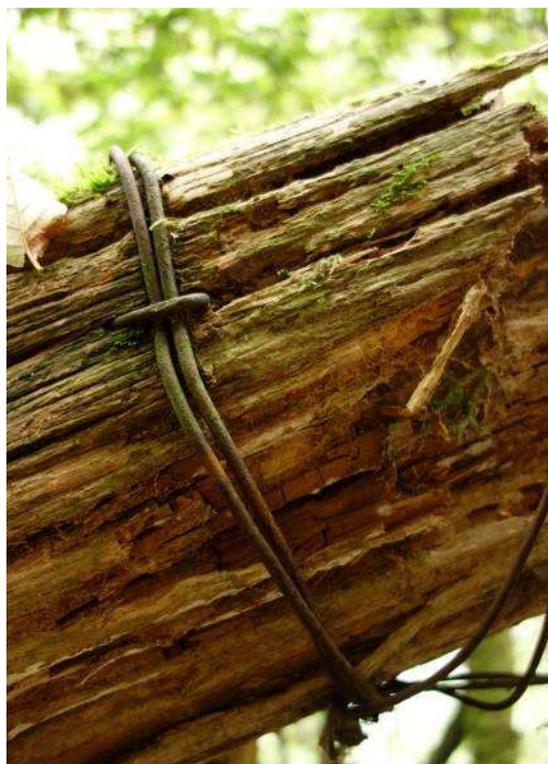
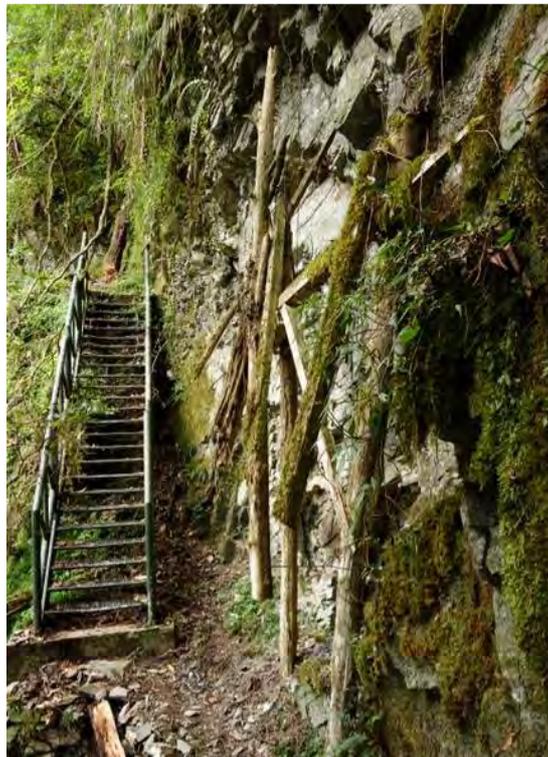
舊橋於 2001 年拆除以新建新崗吊橋，如今僅剩南側橋門仍豎立在原址（左圖），北側橋門則於拆除後堆放在新崗吊橋北側橋門旁（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
高架棧橋	262981 / 2584185	1823	2013/08/12 1440

此次調查研究記錄：

位在十三里南方約 800 公尺處，越道行經至此地基突然陡落（左上圖），施工者在此用角木搭設棧橋，並在岩壁上打入鐵釘（右上圖），鐵線繞過棧橋後再固定於鐵釘上（下圖）。棧橋目前已損毀，部分木料掉落地面或倒伏在岩壁上。



名稱	T67 座標	標高	引用文獻
哈哈比斷橋	260130 / 2586610	1395	林一宏，2005
文獻記錄： 位於哈哈比駐在所南方不遠的山谷上，現場已無檜木橋門遺構殘留，僅殘存半邊的主索與鐵線。			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
闊闊斯隧道、斷橋	259633 / 2585290	1275	2013/08/05 1426
此次調查研究記錄： 長約 10m、寬不及 1.2m、高約 1.8m，為越道賽珂支線上的隧道（左圖），往南出隧道不久後即到闊闊斯斷橋的北側橋頭，地面上仍殘留有部分鐵線（右圖），此外已無任何鐵線橋的遺跡。			
			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
郵政石碑	260166 / 2585697	1274	2013/08/05 1740
此次調查研究記錄： 位在大分國小舊址的圍牆外，尺寸約為 10×20×30 公分，兩側分別陰刻著「45」、「〒」等字樣，推測應與山地郵政有關。			
			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
浮築橋-大分	260164 / 2586231	1311	2013/08/11 1414

此次調查研究記錄：

位於大分瀑布與大分之間，距離大分約 500 公尺，浮築橋長 25m、寬 1.8m，最高處有 1.8m。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
拉古拉斷橋 (大分瀑布斷橋)	260145 / 2586675	1341	2013/08/10 1740

此次調查研究記錄：

北側橋頭處有大規模的崩塌，雖可行走但無法修築橋樑設施（左圖）。南側橋頭處的地形則穩定，且還有腐朽橋柱及鐵線殘留（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
電話桿	259136 / 2589464	1617	2013/08/07 1353

此次調查研究記錄：

距吉馬電話桿約 200 公尺，位在一處小凸稜上，桿身已斷裂倒塌，2011 年調查時碍子所在的橫桿仍與桿身相連（左圖），這次發現橫桿已自桿身脫落，幸好碍子仍穩固的在橫桿上（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
吉馬電話桿	258958 / 2589536	1631	2013/08/07 1411

此次調查研究記錄：

桿身刻有「吉馬」等字，原本豎立在越道谷側（左側圖，2011 年紀錄），這次發現桿身已自底部斷裂倒塌（右側圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
意西拉鐵線橋	257034 / 2590530	1707	2013/08/07 1750

此次調查研究記錄：

西側橋門的橫樑已腐朽斷裂，主索目前主要靠橋柱以及一根砍下的枝幹來支撐，但整個橋面已略微傾斜，且橋柱也有輕微的腐朽情況（下圖）。



東側橋門的狀況目前仍算完好，但橫樑目前也已有腐朽情況（下圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
第一代意西拉橋殘蹟	257244 / 2590535	1716	2013/08/08 0648

此次調查研究記錄：

目前尚保存良好的意西拉鐵線橋推測為第二代，第一代鐵線橋目前僅存已腐朽的橋柱與纏繞其上的鐵線。北側橋柱位在意西拉橋前 180m 處，古道下方的小平台上（左圖）；南側橋柱即位在仁木三十郎戰死之地碑後方（右圖）。



名稱	T97 座標	標高	調查日期
朋珂橋	-	-	2013/08/08 0740
此次調查研究記錄：			
雖發現有駐在所平台的駁坎，但因現場遍佈沙土石塊，與文獻所記錄之狀況截然不同，推測可能已受到洪水等自然力的破壞，故無法確認此遺構之正確位置與現況。			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
馬沙布木柱	258538 / 2592287	2407	2013/08/08 1211
此次調查研究記錄：			
位於越道山側（左圖），鄰近馬沙布駐在所，沒有石砌基座，木碑約長 10cm、寬 10cm、高 120cm，頂端為斷裂狀，本體已無可供辨識之文字或刻痕（右圖）。實際用途仍待考證。			
			

名稱	T97 座標	標高	調查日期
州廳界 (大水窟池)	255738 / 2595260	3224	2013/08/09 0755

此次調查研究記錄：

位在大水窟池的西側，石砌台基仍保存良好，台基北側為坡道與越道相連（左圖），東側階梯共 3 階，長為 4m（右圖）。

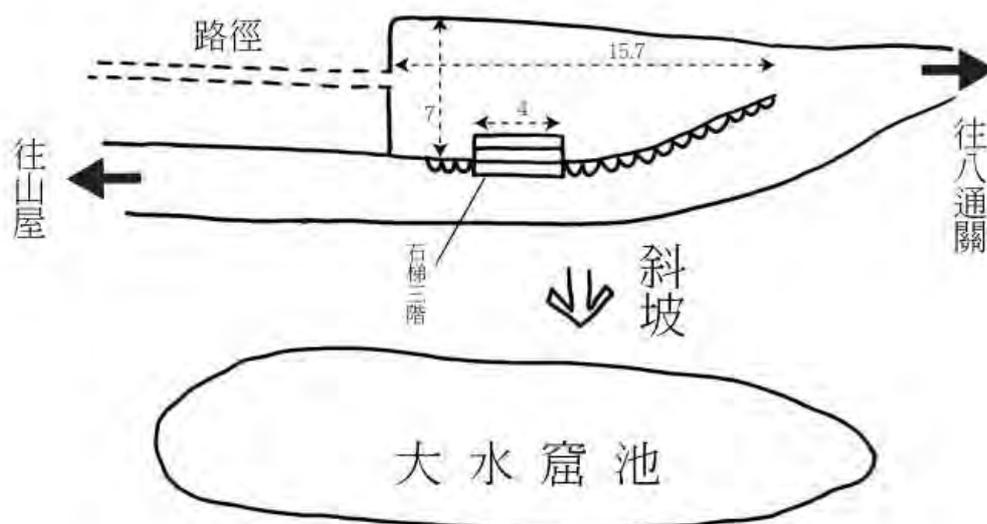


表 3-3-1 交通通訊設施保存狀況資訊表

名稱	類型	主要結構與材料	保存情況
山風橋	鐵線橋	鋼筋混凝土、8 番線	整體保存情況良好
意西拉鐵線橋	鐵線橋	檜木橋門、8 番線	橋門橫樑毀損嚴重
嚴戶棧橋	木棧橋	木結構	主要結構仍保存良好
高架棧橋	木棧橋	木結構	殘存木料、鐵釘等建材
清水橋橋門	橋門遺構	鋼筋混凝土、8 番線	僅存北側橋門
鹿鳴橋第二代橋門	橋門遺構	鋼筋混凝土、8 番線	僅存東側橋門、基座及部分建材
鹿鳴橋第三代橋門	橋門遺構	鋼筋混凝土、8 番線	僅存兩側橋門
新康橋舊橋門	橋門遺構	檜木橋門、8 番線	僅存南側橋門
螃蟹谷鐵線橋殘蹟	鐵線橋殘蹟	未知	僅餘一小段鐵線遺跡
哈哈比斷橋	鐵線橋殘蹟	檜木橋門、8 番線	僅殘存半邊主索與鐵線
闊闊斯斷橋	鐵線橋殘蹟	檜木橋門、8 番線	地面上殘留部分鐵線
拉古拉斷橋	鐵線橋殘蹟	檜木橋門、8 番線	南側橋頭殘留腐朽橋門柱及鐵線
第一代意西拉橋殘蹟	鐵線橋殘蹟	檜木橋門、8 番線	兩側殘留已腐朽橋門柱及鐵線
朋珂橋	鐵線橋殘蹟	未知	現場無發現明顯遺構
鹿鳴山風段越道殘蹟	浮築橋	天然石材	僅存長約 150 公尺之完整路基
浮築橋-瓦拉米	浮築橋	天然石材	整體保存情況良好
浮築橋-十里	浮築橋	天然石材	整體保存情況良好
浮築橋-大分	浮築橋	天然石材	整體保存情況良好
沙敦隧道	隧道	天然石材	整體保存情況良好
闊闊斯隧道	隧道	天然石材	整體保存情況良好
起點標舊址	起終點標誌	鋼筋混凝土	本體與周邊設施已不存
州廳界	起終點標誌	天然石材	整體保存情況良好
郵政石碑	郵政設施	天然石材	整體保存情況良好
電話桿	電話桿	木結構	橫桿自桿身脫落
吉馬電話桿	電話桿	木結構	桿身自底部斷裂倒塌
馬沙布木柱	木柱	木結構	頂端斷裂

3-4 各路段保存狀況

越道東段主線全長約 79.419 公里。依據所處土地的管轄機關與區位，越道東段可概分為六段，其路線與保存現況分述如下。

3-4-1 起點標舊址至省道台 30 線交會處

一、路線概述

此段越道已改建為鄉道花 71。日人曾於玉里街上設有方尖碑造型的起點標，根據耆老口述與多份文獻記載起點標位於今日玉里鎮中山路與民族街交叉口，中華電信右側的位置（楊南郡，1988、林一宏，2005、閻亞寧，2013）。自起點標至卓麓駐在所（今卓樂派出所）的越道路線，可以經由「日治五萬分一台灣地形圖」來研判。從起點標位置開始，僅有一條「道幅三米以上」的道路通往玉里社，經過玉里社後便沿著卓溪山的山麓往南延伸，過卓溪山東南稜後續往西行，直到卓麓駐在所。

利用中研院的「台灣百年歷史地圖」，使用「線上數化」功能將古道路線標示出來，再將路線套疊至「二萬五千分之一經建版地形圖」，可以發現此段越道的確是與今日的鄉道花 71（民族街、西邊街、水源路）與省道台 30 線的道路十分吻合。

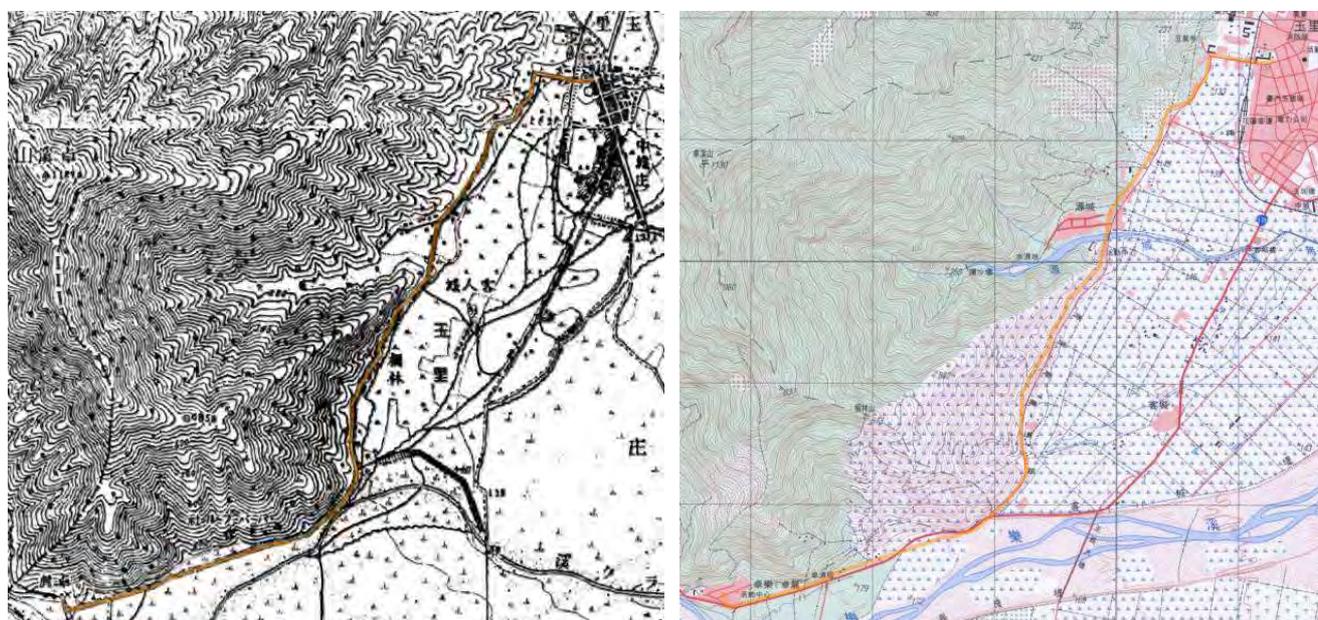


圖 3-4-1 起點標至卓麓駐在所路線圖

說明：左圖為日治五萬分一地形圖，右圖為二萬五千分之一經建版地形圖

二、長度

計算鄉道里程樁號為 4.986 公里。

三、景觀概況

隨著城鎮發展，起點標周遭目前已為繁華之市街景觀，多數房舍皆為鋼筋混凝土結構。由起點標往西過火車地下道後，除源城聚落外住家皆較少且零散，多數路段兩旁盡是水田，景色優美宜人。



四、重要節點

起點標舊址、玉里社殘蹟（表忠碑）。

五、管理維護單位與現況

此段皆已改建為鄉道花 71，全線皆為柏油路面，依公路法目前由玉里鎮公所負責養護。

3-4-2 省道台 30 線交會處至卓樂部落入口

一、路線概述

此段越道已改建為省道台 30 線。由「日治五萬分一台灣地形圖」研判，此段為「道幅三米以上」的道路，再將路線套疊至「二萬五千分之一經建版地形圖」，可以發現此段越道的確是與省道台 30 線的道路十分吻合。

二、長度

計算公路總局里程樁號為 2.31 公里。

三、景觀概況

此段兩旁放眼望去盡是水田，景觀十分優美。



鄉道花 71 與省道台 30 線交會處



越道兩旁景觀

四、重要節點

清水橋橋門。

五、管理維護單位與現況

此段皆已改建為省道台 30 線，全線皆為柏油路面，依公路法目前由交通部公路公路總局第四區養護工程處負責養護。

3-4-3 卓樂部落入口至「八通關越道：鹿鳴吊橋段」

東側入口

一、路線概述

據熟悉部落文史的當地民眾表示，越道路線由省道轉進部落後直抵卓麓駐在所（今卓樂派出所），再由駐在所前方通往今卓樂國小正門口（左上圖）。卓樂國小為戰後興建，當時國小操場仍是一片緩丘（右上圖），越道在經過今日的校門口後便沿著緩丘爬升，直達位於國小後方產業道路的第一個之字彎（左下圖）。之字彎後的越道便幾乎改建為產業道路，直至「八通關越道：鹿鳴吊橋段」東側入口（右下圖）。





民國 50 年 8 月卓樂設立卓清國民學校卓樂分校，58 年 8 月獲准獨立設校並改名為卓樂國民小學。日後卓樂國小為興建校舍、操場，便將越道經過的緩丘開挖、整平，此段越道路基因此損毀。惟經查地籍資料顯示此段越道已登記為「卓溪鄉卓樂段 502-1」此筆土地。



此為卓樂國小提供之校地地籍圖，可見到操場有一長條形土地斜穿而過



此為玉里地政事務所提供之卓溪鄉卓樂段數位地籍圖，可見到左圖斜穿操場而過的土地，兩側皆銜接道路用地

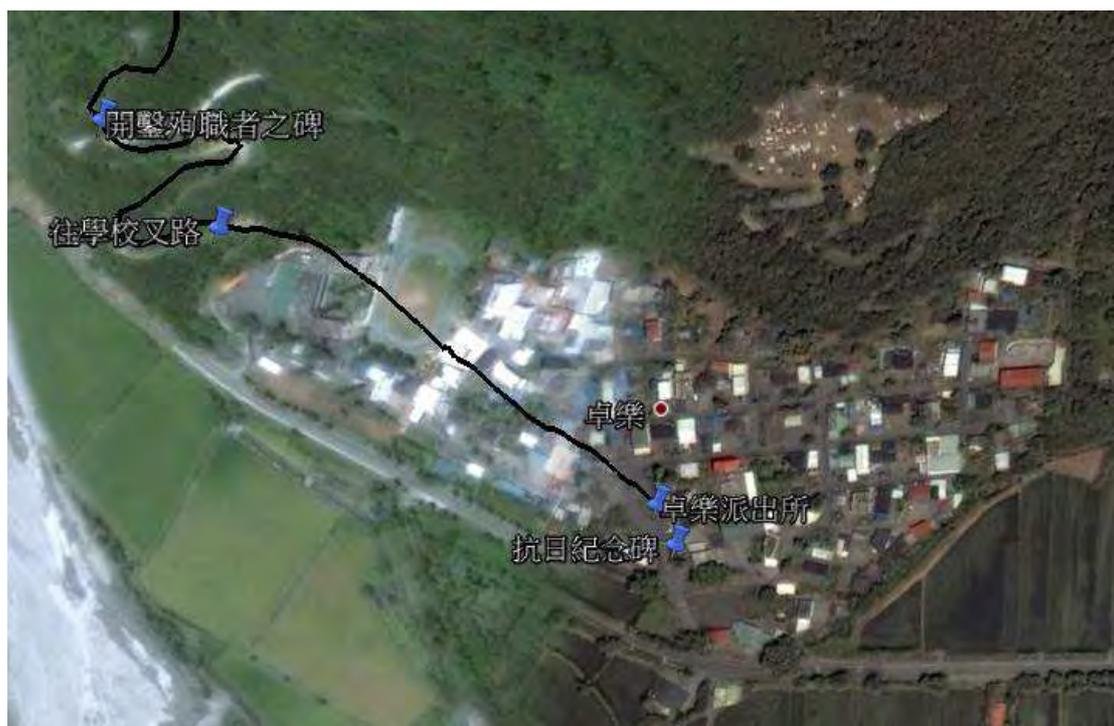


圖 3-4-2 卓樂派出所至開鑿殉職者之碑越道路線圖

說明：底圖為 Google Earth 的衛星影像，從「往學校叉路」至校門口一段為地籍資料所描繪的路線，其餘皆是現場調查之 GPS 軌跡。

二、長度

計算 GPS 軌跡長度為 2.3 公里。

三、景觀概況

卓麓是昭和 9 年（1934）日本政府進行布農族「集團移住」所規劃的 9 個移住部落之一，設有卓麓駐在所，戰後改名為卓樂（林一宏，2005）。部落內房舍緊鄰林立，與《東台灣展望》中僅有駐在所等少數幾棟屋舍的影像截然不同。

產業道路除路旁偶見的水塔及沿線的電線桿外鮮少人工建物，道路兩旁植物生長茂盛，為低海拔樹林景觀，偶而可見如竹雞等小型動物穿越，環境已十分自然。



左圖引自《東台灣展望》，右圖則為卓樂部落今日景觀



卓樂國小正門往派出所之越道景觀

產業道路兩旁環境十分自然

四、重要節點

卓麓駐在所（卓樂派出所）、八通關越道路開鑿殉職者之碑。

五、管理維護單位與現況

部落內越道已改建為柏油道路，學校後方通往步道東側入口的越道則改建為水泥鋪面之產業道路，目前由卓溪鄉公所負責養護。

卓樂國小內之越道已因興建操場而損毀，原址目前由卓樂國小依現況使用維護。

3-4-4 「八通關越道：鹿鳴吊橋段」東側入口至西側入口

一、路線概述

林務局花蓮林管處於 2007 年整修此段越道，命名為「八通關越道-鹿鳴吊橋段」，由步道東側入口至鹿鳴吊橋一段之越道仍保存得十分良好，而鹿鳴吊橋至西側入口則已改建為新式鋼構吊橋及產業道路。越道主線自鹿鳴橋後才開始沿著拉庫拉庫溪南岸山地穿梭，直抵中央山脈主稜。

二、長度

1. 步道東側入口至鹿鳴吊橋：花蓮林管處步道里程資訊為 2.7 公里。
2. 鹿鳴吊橋至省道台 30 線交會處：計算 GPS 軌跡長度約為 0.7 公里。
3. 總長約為 3.4 公里。

三、景觀概況

林務局花蓮林管處於部分路面搭設棧橋、截水溝、重建路基、設置解說及指標牌誌外，並在距東側入口約 700 公尺處新建一座小型的繩索吊橋（左圖）。除部分新建設施外，越道多數路段仍維持原有的風貌（右圖）。



四、重要節點

鹿鳴駐在所、鹿鳴橋第二、三代橋門。

五、管理維護單位與現況

此段越道經林務局花蓮林管處整修，屬林務局全國步道系統之「國家級步道」，並由花蓮林管處負責管理維護。

3-4-5 「八通關越道：鹿鳴吊橋段」西側入口至山風登山口

一、路線概述

此段越道已因新中橫公路玉里玉山線的闢建而遭到破壞，部分可能依越道原有路基進行拓寬改建，或是在另築路線時而破壞。

二、長度

計算公路總局里程樁號為 2.55 公里。

三、景觀概況

由 2.6K 往西北走，至 0K 山風登山口為行車終點，此 2.6 公里皆為雙線柏油路面，道路順拉庫拉庫溪南岸緩緩爬升，部分透空處可眺望下方蜿蜒的溪谷。0K 處目前由玉管處設置為山風登山口，設置有地圖、告示牌等標誌。



公路上眺望溪谷與鹿鳴吊橋



山風登山口

四、重要節點

鹿鳴山風段越道殘蹟。

五、管理維護單位與現況

此段皆已改建為省道台 30 線，全線皆為柏油路面，依公路法目前由交通部公路總局第四區養護工程處負責養護。

3-4-6 山風登山口至州廳界

一、路線概述

此段越道長度約佔全長的 80%，在玉山國家公園的保護下多能保存原始的風貌，堪稱越道的精華所在。惟因應遊憩利用的需求及自然災害的影響，部分路段與駐在所據點有進行設施新建、道路整修、路線改道等情況。

越道阿桑來戛、華巴諾、賽珂、馬西桑等四條支線皆位於玉山國家公園範圍內，華巴諾及賽珂的路基多數仍保存良好，阿桑來戛及馬西桑則多已毀壞難尋，無法瞭解其確切路線。

二、長度

1. 山風登山口至抱崖：玉管處里程資訊為 27.8 公里。
2. 抱崖至大分：文獻記載里程資訊為 14.073 公里（林一宏，2005）。
3. 大分至州廳界：玉管處里程資訊為 22 公里。
4. 主線總長為 63.873 公里。
5. 華巴諾支線：文獻記載里程資訊為 3.382 公里。
6. 賽珂支線：文獻記載里程資訊為 2.618 公里。

三、景觀概況

（一）山風登山口至山風一號橋

此段長約 1 公里，在 1988 年時就已拓寬改建為車道，目前為可通行四輪傳動車輛的土石路面，但玉管處於山風登山口即進行車輛管制，禁止非公務車輛通行。途中會經過山風駐在所。



(二) 山風一號橋至蕨（瓦拉米）

此段長約 12.6 公里。越道自山風一號橋起才真正進入玉山國家公園的園區內，山風一號橋至佳心為特別景觀區，民眾可自由進出；佳心以後為生態保護區，需向玉管處提出入園申請才准予進入。此段越道因交通便利且路程適中，被玉管處規劃為瓦拉米步道，作為玉管處推展生態旅遊的重要遊憩資源，但因應遊憩需求沿線與重要休憩據點皆設置如山屋、廁所、桌椅、水源等遊憩設施，道路的維護整修也相當頻繁。除佳心、蕨（瓦拉米）兩處休憩據點因設施興建造成較大衝擊外，道路沿線仍保存原有景觀。



(三) 蕨（瓦拉米）至抱崖

此段長約 14.2 公里。玉管處將蕨（瓦拉米）以西至州廳界（大水窟）一段規劃為高級登山步道，提供登山客從事登山健行活動，與瓦拉米步道相比遊憩需求大為降低，沿線除必要的棧橋、吊橋、道路整修工程外，僅住宿據點興建有較多的遊憩設施。此段除抱崖興建有山屋、吊橋等設施而稍有變化外，沿線景觀皆保存的相當完好。



(四) 抱崖至大分

此段越道長約 14.073 公里，步道則長約 11.9 公里。因魯崙稜線兩側之魯崙及哈哈比崩壁造成越道阻斷，今日步道路線在經過十三里（多美麗）之後，便往西翻閱魯崙稜線，在距大分橋前約 500 公尺處才又接回越道。而位於魯崙及哈哈比崩壁間的越道除幾處小型坍塌外，多數路基仍保存良好（林一宏，2005）。

魯崙與哈哈比崩壁上的越道雖已崩毀不存且無法通行，但依據越道修築乃採取「沿等高線」、「緩升緩降」之原則，以崩塌地兩端仍保存良好的越道路基為基準，依上述修築原則劃設一線將兩端相連，即為越道可能之原始路線。



魯崙稜線東側的魯崙大崩壁

魯崙稜線西側的哈哈比崩壁

(五) 大分至托馬斯

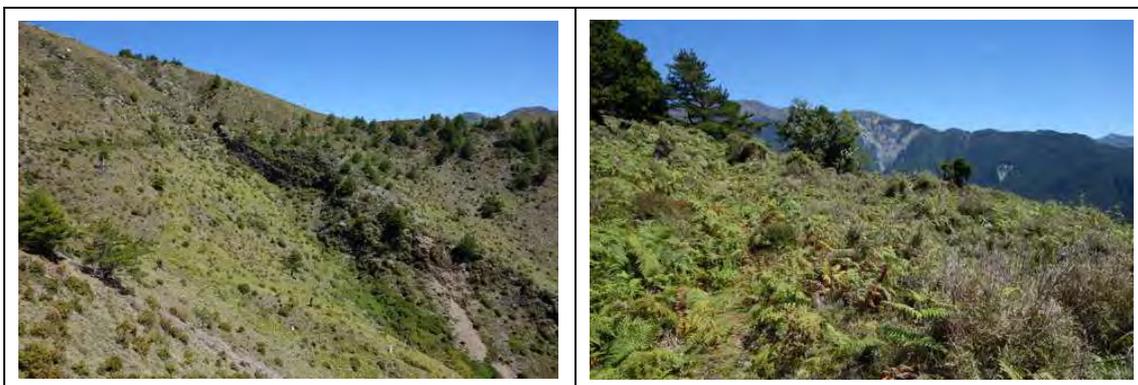
此段長約 12.7 公里。然而土葛崩壁一段在八八風災後受損嚴重，至今仍未修復暢通（圖左），玉管處則另行開闢一條繞過崩壁的下切路（圖右），里程比以往大幅增加。除土葛崩壁外，越道其他段落保存良好並未有大規模的災害。

土葛崩壁的原始越道路線，可將崩壁兩端仍保存良好的越道路基依修築原則相連來推測。



(六) 托馬斯至州廳界 (大水窟)

此段長約 9.3 公里，要從標高約 2000 公尺的托馬斯陡升至 3200 公尺的州廳界，坡度雖陡但景色優美，特別是接近大水窟時眼前由蔭蔽的森林變成遼闊的草原景觀。



(七) 華巴諾支線

長約 3.382 公里。此段起點為大分橋前約 150 公尺處的溪谷，道路沿溪谷上溯開鑿，至馬斯博爾才離開溪谷沿山腹開鑿至華巴諾。

從海拔 1260 公尺的起點處沿溪谷上溯至 1400 公尺，此段道路皆已因自然力而毀損。自 1400 公尺後才於山壁接上連續且良好的路基，但經過溪谷地形則路基又告毀損 (左圖)，必須穿越崩塌地至對岸尋回路基。一直要到接近馬斯博爾路況才比較良好，而從馬斯博爾到華巴諾的道路則仍完好易行 (右圖)。



(八) 賽珂支線

長約 2.618 公里。起點位於大分駐在所平台下方約 130 公尺處，道路沿闊闊斯溪左岸上溯開鑿，直至終點的賽珂駐在所。此段路基保存良好，沿山腰平直前進，但因闊闊斯鐵線橋已斷，必須溯溪才能前往。

四、重要節點

沿線駐在所據點、紀念物與交通通訊設施，詳見 3-1 至 3-3 節之內容。

五、管理維護單位與現況

山風登山口至山風一號橋雖未在玉山國家公園範圍內，但作為緩衝區目前由玉管處負責管理維護。

山風一號橋至州廳界一段，依照入山管制相關法令與玉山國家公園計畫第三次通盤檢討計畫書，大致劃分為圖 3-4-3 所示之區域：

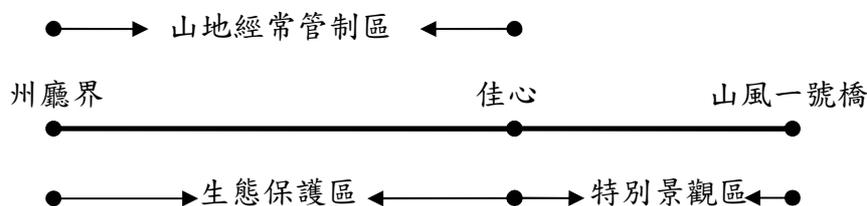


圖 3-4-3 越道分區管制圖

說明：上方為入山管制區，下方為國家公園經營管理分區

依照玉山國家公園計畫第三次通盤檢討計畫書，玉山國家公園依國家公園登山經營管理制度、步道之困難度、危險性、宿營狀況及登山者之裝備與體力，將越道劃分為高級登山步道、中級登山步道及一般健行步道等三級步道，範圍區域如下圖所示：

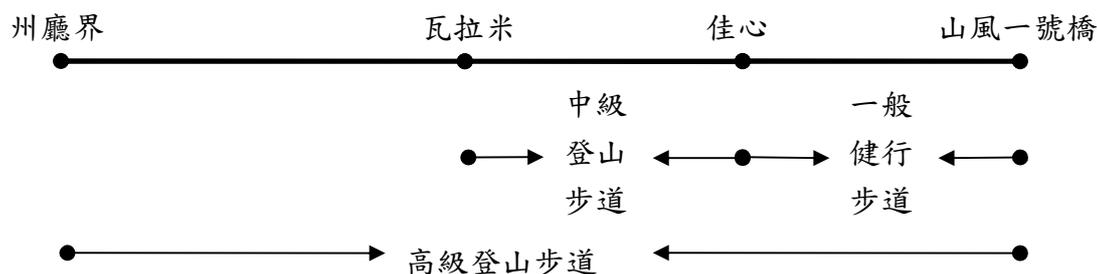


圖 3-4-4 越道登山路線分級區域圖

表 3-4-1 八通關越道路東段路線里程表

據點名	日里	日町	換算公里	累計
玉里	0	0	0	0
卓麓	2	9	8.836	8.836
鹿鳴	1	8	4.800	13.636
山風	1	3	4.255	17.891
蕨	3	7	12.545	30.436
抱崖	3	23	14.291	44.727
大分	3	21	14.073	58.800
托馬斯	3	8	12.654	71.454
州廳界	2	21	10.145	81.599
華巴諾(支線)	0	31	3.382	-
賽珂(支線)	0	24	2.618	-

資料來源：林一宏，2005，八二籽一四五米。

表 3-4-2 八通關越道路東段路線里程現況表

段落名	公里	累計	資料來源
起點標-省道台 30 線交會處	4.986	4.986	鄉道里程樁號
省道台 30 線交會處-卓樂部落入口	2.31	7.296	公路總局里程樁號
卓樂部落入口- 「八通關越道-鹿鳴吊橋段」東側入口	2.3	9.596	GPS 軌跡
「八通關越道-鹿鳴吊橋段」東側入口 -西側入口	2.7	12.296	林務局里程標
「八通關越道-鹿鳴吊橋段」西側入口 -台 30 線 2.6K	0.7	12.996	GPS 軌跡
台 30 線 2.65K-山風登山口	2.55	15.546	公路總局里程樁號
山風登山口-蕨	13.6	29.146	玉管處里程標
蕨-抱崖	14.2	43.346	玉管處里程標
抱崖-大分	14.073	57.419	林一宏，2005
大分-托馬斯	12.7	70.119	玉管處里程標
托馬斯-州廳界	9.3	79.419	玉管處里程標
華巴諾(支線)	3.382	3.382	林一宏，2005
賽珂(支線)	2.618	2.618	林一宏，2005

表 3-4-3 各段保存與維護現況

段落名	公里	保存現況	維護機關
起點標-省道台 30 線交會處	4.986	改建為公路	玉里鎮公所
省道台 30 線交會處-卓樂部落入口	2.31	改建為公路	公路總局
卓樂部落入口-卓樂國小正門	0.3	改建為社區道路	卓溪鄉公所
卓樂國小正門-產業道路交會口	0.1	改建為學校設施	卓樂國小
產業道路交會口- 「八通關越道-鹿鳴吊橋段」東側入口	1.9	改建為產業道路	卓溪鄉公所
「八通關越道-鹿鳴吊橋段」東側入口 -西側入口	2.7	維持原狀	花蓮林管處
「八通關越道-鹿鳴吊橋段」西側入口 -台 30 線 2.6K	0.7	改建為產業道路	花蓮林管處
台 30 線 2.65K-山風登山口	2.55	改建為公路	公路總局
山風登山口-山風一號橋	1	改建為產業道路	玉管處
山風一號橋-州廳界	62.873	僅部分路段因自然 災害毀壞，多數路段 仍維持原狀	玉管處
華巴諾（支線）	3.382	維持原狀	玉管處
賽珂（支線）	2.618	維持原狀	玉管處

表 3-4-4 維護機關所佔比例（主線）

維護機關	段落名	公里	比例(%)
玉管處	山風登山口-州廳界	63.873	80.37
玉里鎮公所	起點標-省道台 30 線交會處	4.986	6.29
公路總局	省道台 30 線交會處-卓樂部落入口	4.86	6.17
	台 30 線 2.65K-山風登山口		
花蓮林管處	「八通關越道-鹿鳴吊橋段」東側入口 -台 30 線 2.6K	3.4	4.28
卓溪鄉公所	卓樂部落入口-卓樂國小正門	2.2	2.77
	產業道路交會口- 「八通關越道-鹿鳴吊橋段」東側入口		
卓樂國小	卓樂國小正門-產業道路交會口	0.1	0.12



圖 3-4-5 起點標舊址至省道台 30 線交會處路線圖

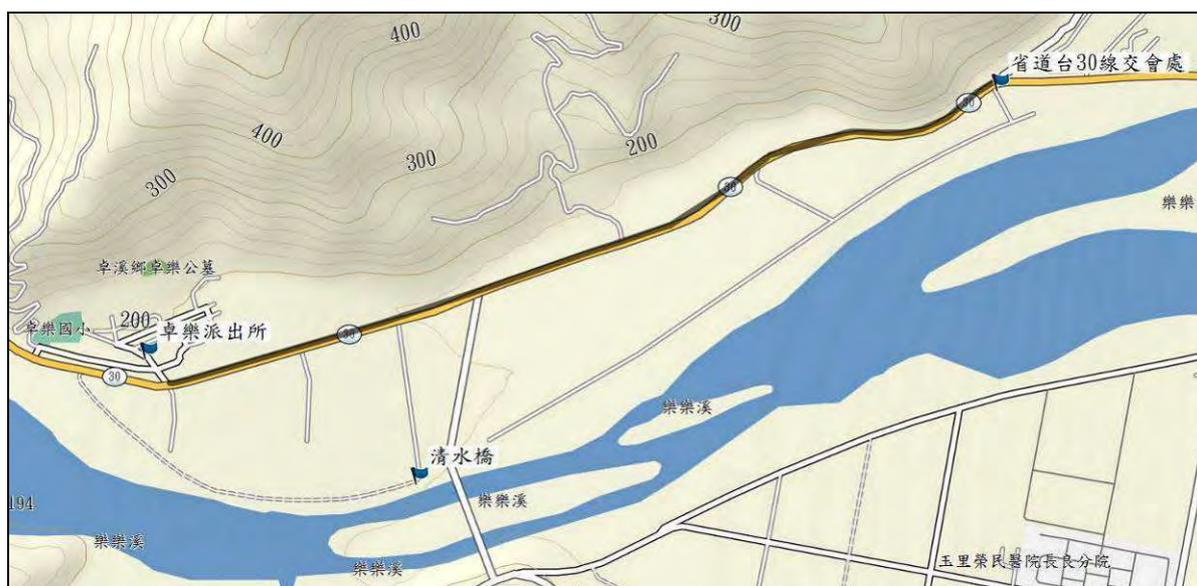


圖 3-4-6 省道台 30 線交會處至卓樂部落入口路線圖



圖 3-4-7 卓樂部落入口至鹿鳴吊橋段東側入口路線圖



圖 3-4-8 鹿鳴吊橋段東側入口至西側入口路線圖

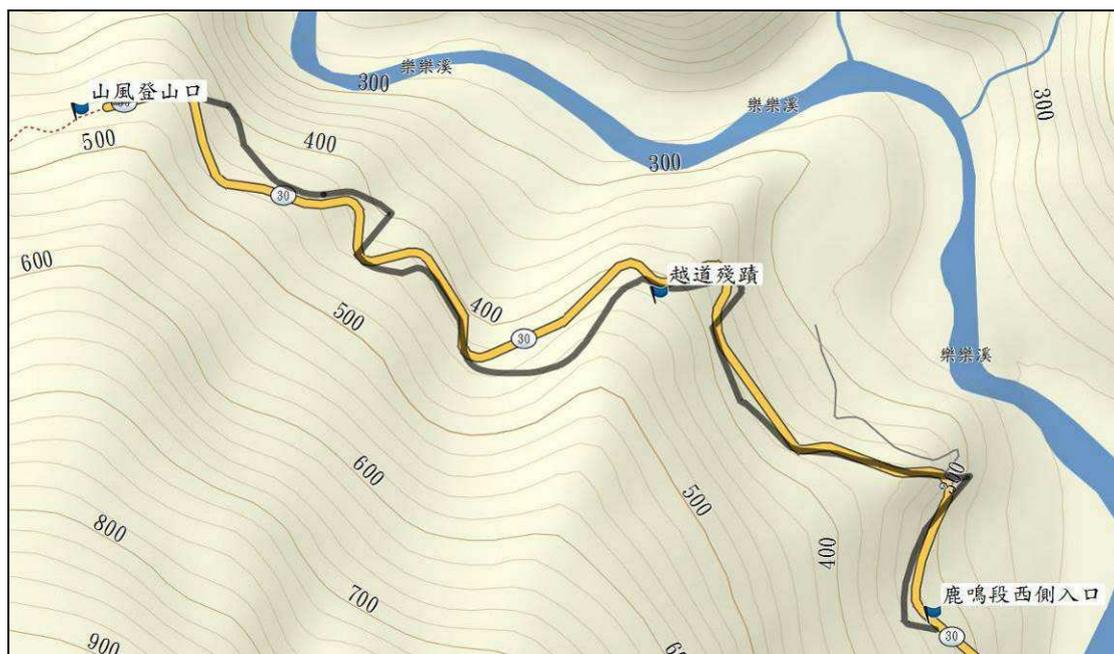


圖 3-4-9 鹿鳴吊橋段西側入口至山風登山口路線圖



圖 3-4-10 山風登山口至蕨駐在所路線圖

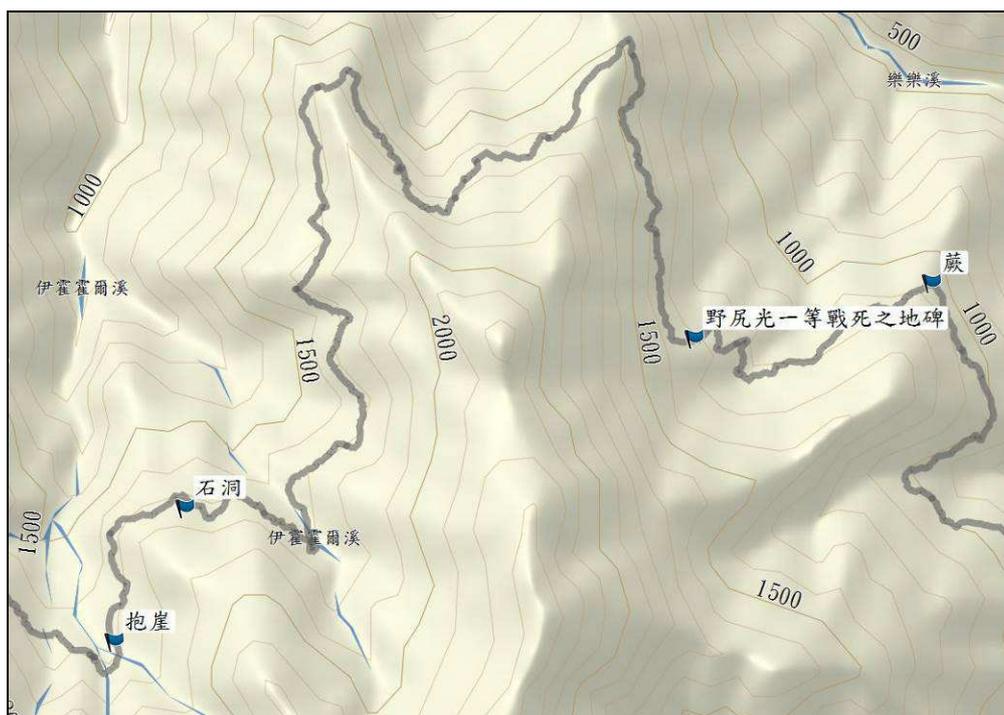


圖 3-4-11 蕨駐在所至抱崖駐在所路線圖



圖 3-4-12 抱崖駐在所至大分駐在所路線圖

說明：虛線路段為橫越魯崙稜線的步道



圖 3-4-13 大分駐在所至托馬斯駐在所路線圖



圖 3-4-14 托馬斯駐在所至州廳界路線圖

第四章 繪圖成果與考古分析

本計畫之目標與工作項目中，很重要的一部分是以考古學方法研究與評估八通關越道路的史蹟與文物。工作內容主要可以分為兩個項目：一、對於八通關越道路東段部分日治時期史蹟進行測量與繪圖。二、以考古學地表調查方式，紀錄東段主線出土之日治時期遺物。本段落的目的是在於說明上述項目的研究方法與成果。



圖一：調查隊使用全站儀測繪華巴諾駐在所遺址

4-1 史蹟測量與繪圖

一、研究方法

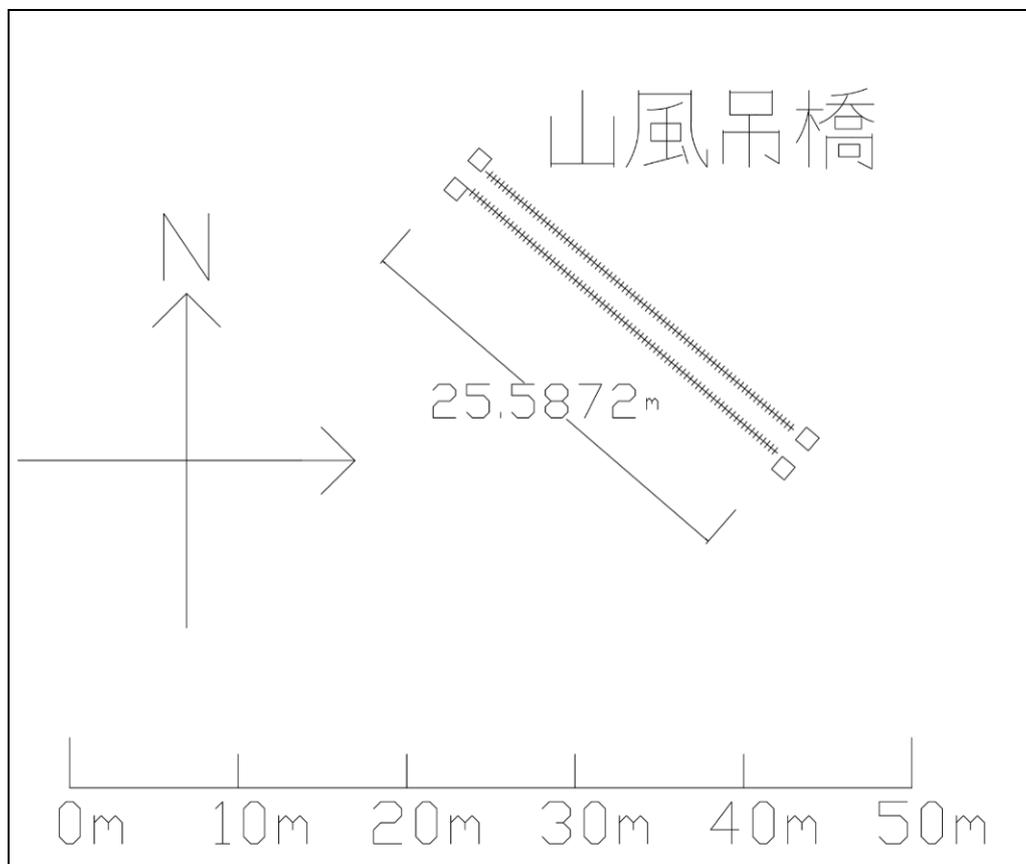
本計畫測繪之史蹟包括日治時期舊橋與駐在所遺址，包括山風二號橋、意西拉鐵線橋、石洞駐在所、十三里駐在所、華巴諾駐在所與砲庫砲台遺跡、大分駐在所與托馬斯駐在所等。以考古學測繪方式紀錄史蹟可以：一、獲得史蹟之精確資訊，如範圍、面積、高程等肉眼測繪無法收集之資料。二、以精確測繪所獲得之平面圖比較不同駐在所的建設模式。三、在未來進行考古發掘時參考。四、精確紀錄日漸破壞的駐在所遺址。五、在未來規劃遺址保存工作時參考用。

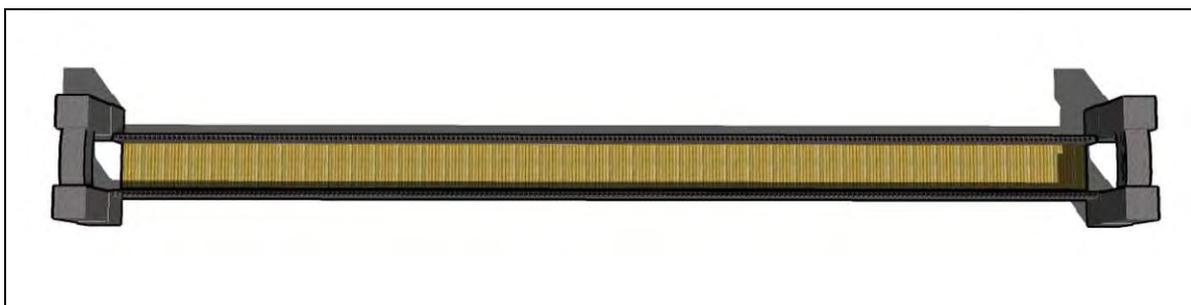
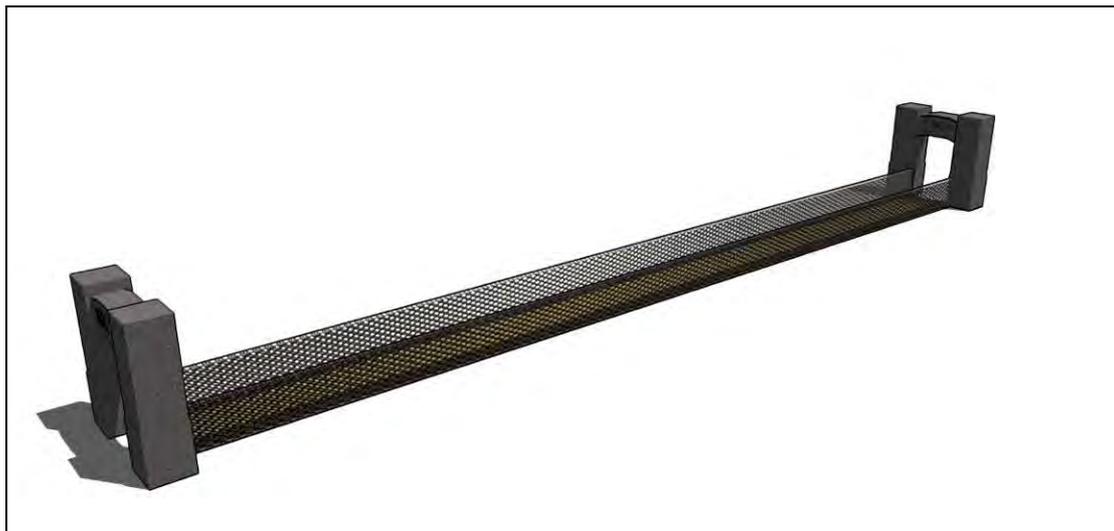
測繪史蹟時調查隊使用全站儀(total station)，型號為 Topcon GDP-3005LN，紀錄史蹟的相對空間位置，包括駐在所遺址的平台、建築遺存與重要現象；以及吊橋的橋柱與橋身的相對座標〔工作照如圖一〕。除記錄相對座標外，測繪史蹟時亦使用手持 GPS，型號 Garmin GPSmap 60CSx，紀錄二到七個控制點的絕對位置，以將所紀錄之遺址相對座標整合於地理資訊系統(GIS)中¹⁸。完成測量後，將田野調查收集到的座標資料用 Office 2013 與 ArcGIS 10.1 整合，以 AutoCAD 2014 與 Sketchup 8 繪製相關圖片。

¹⁸ 然受限於手持 GPS 的準度，GIS 中的遺址位置會有數公尺的誤差。

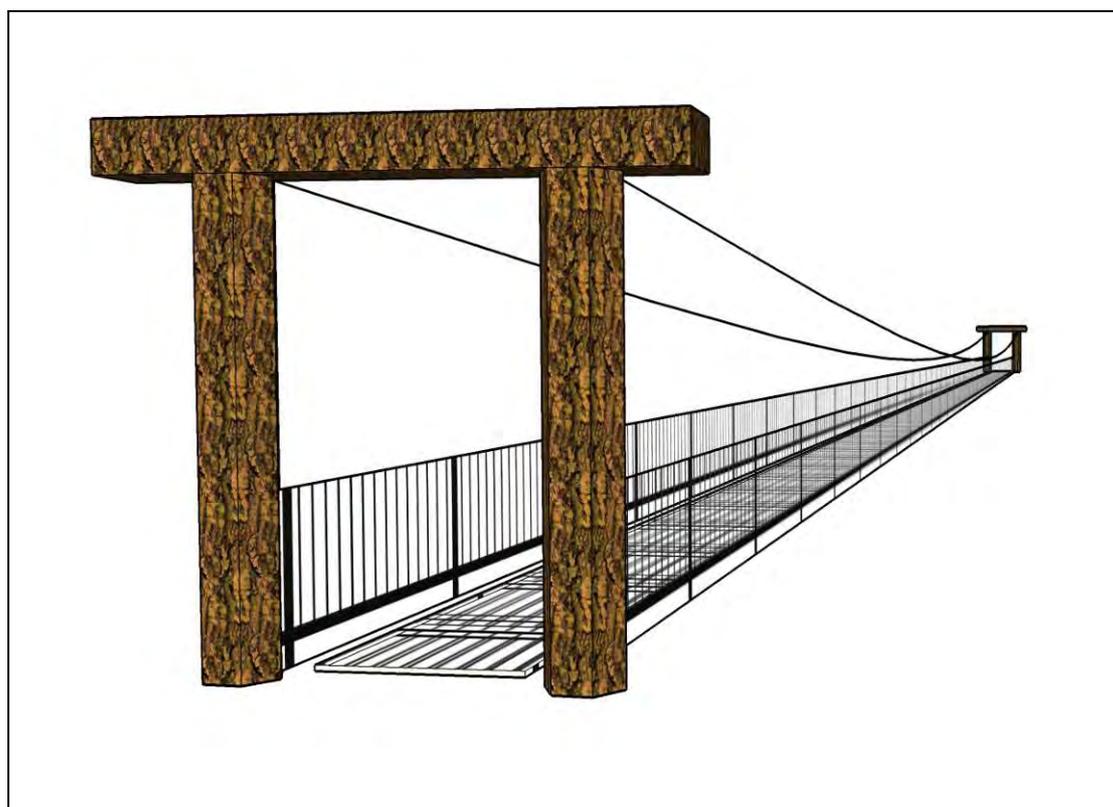
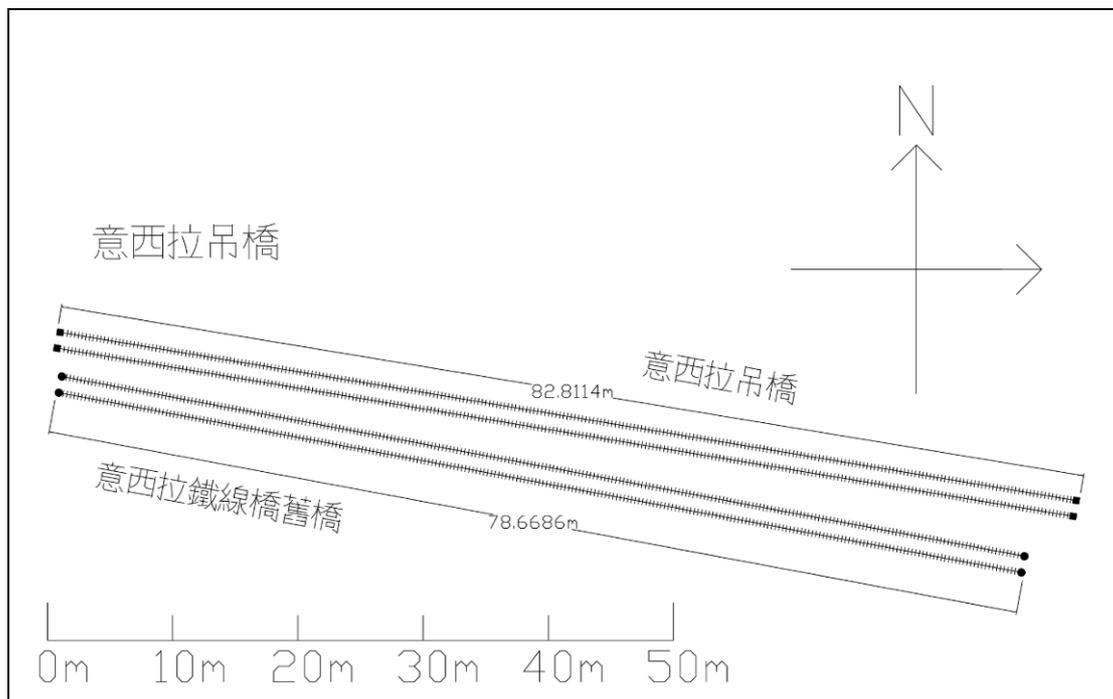
二、研究成果

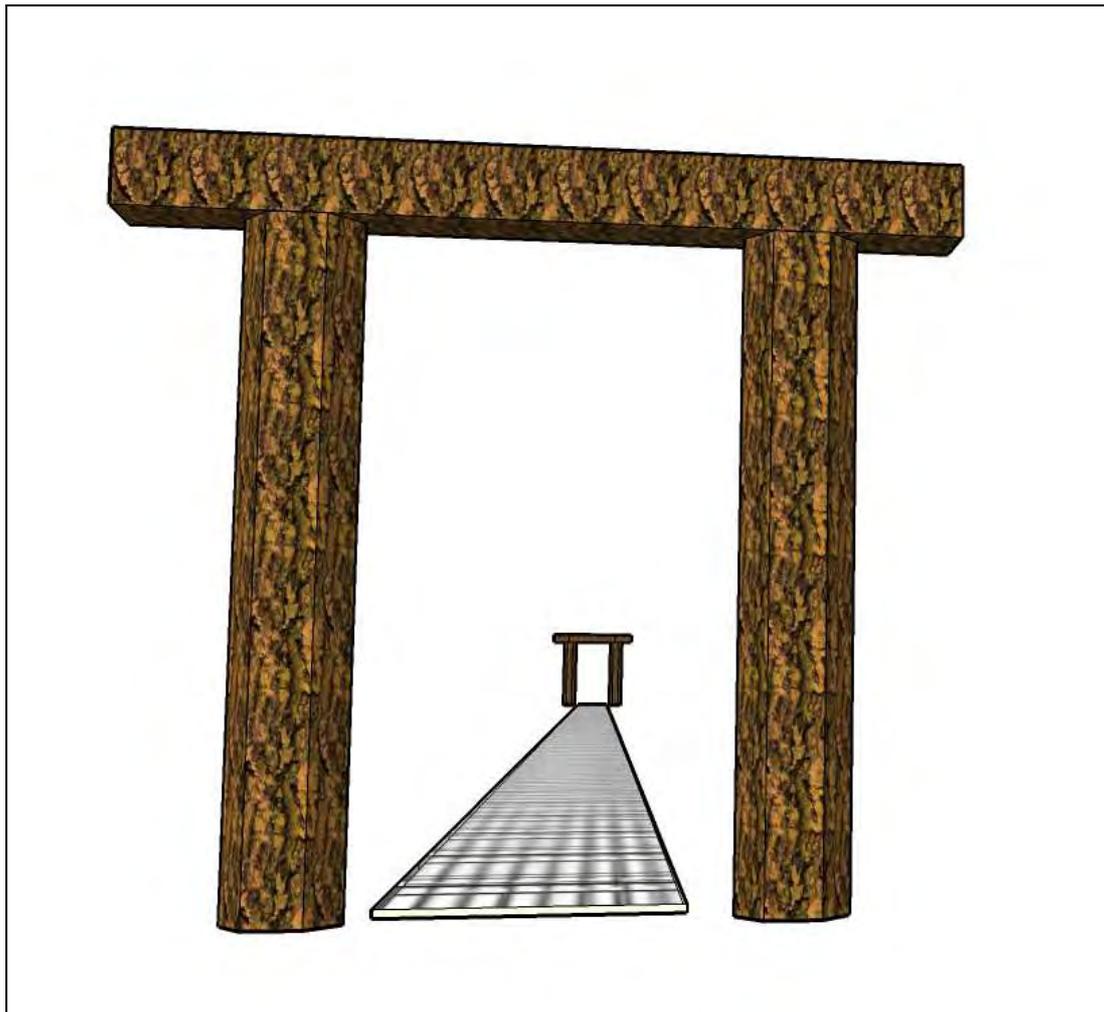
(一) 山風吊橋





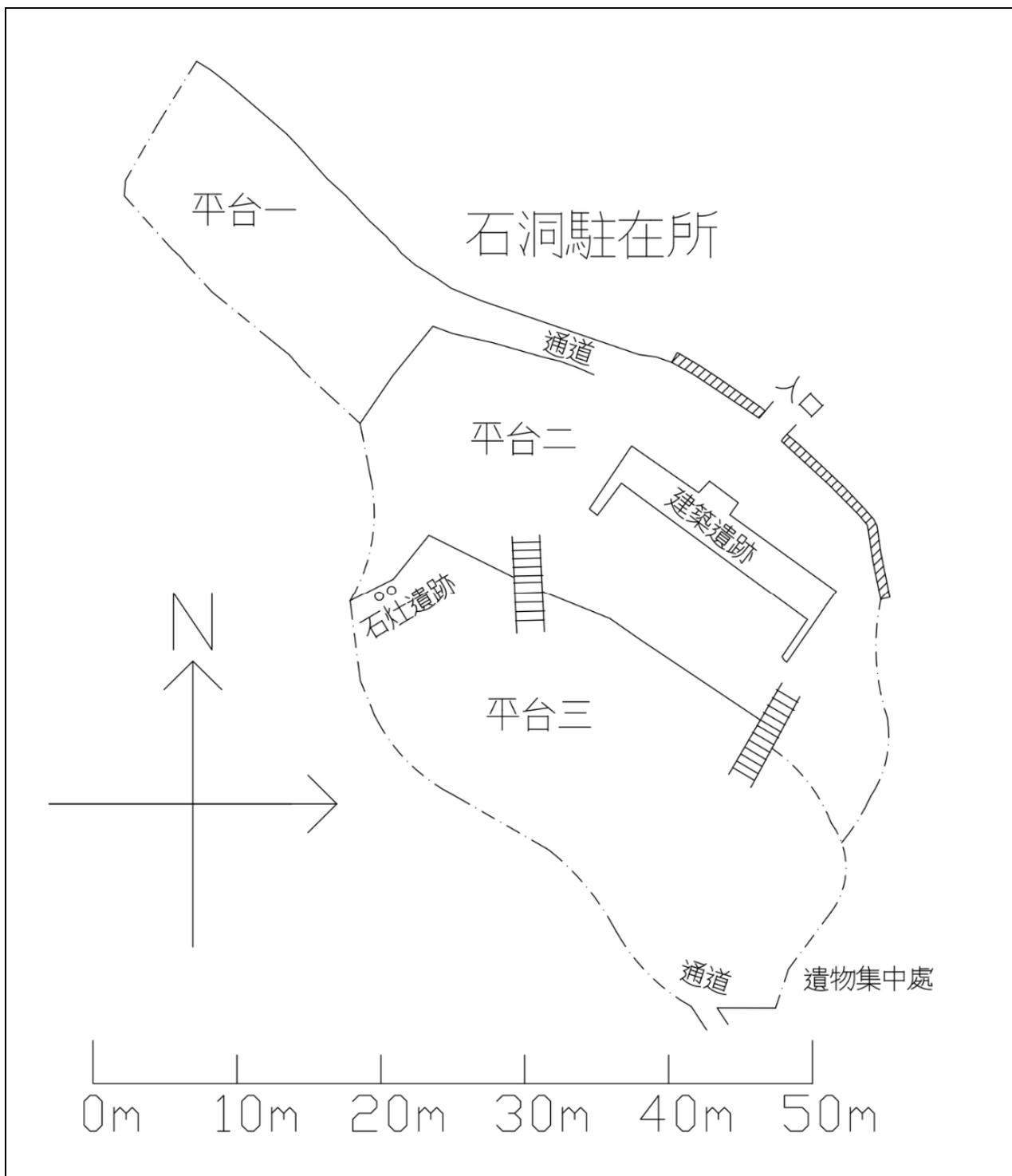
(二) 意西拉吊橋



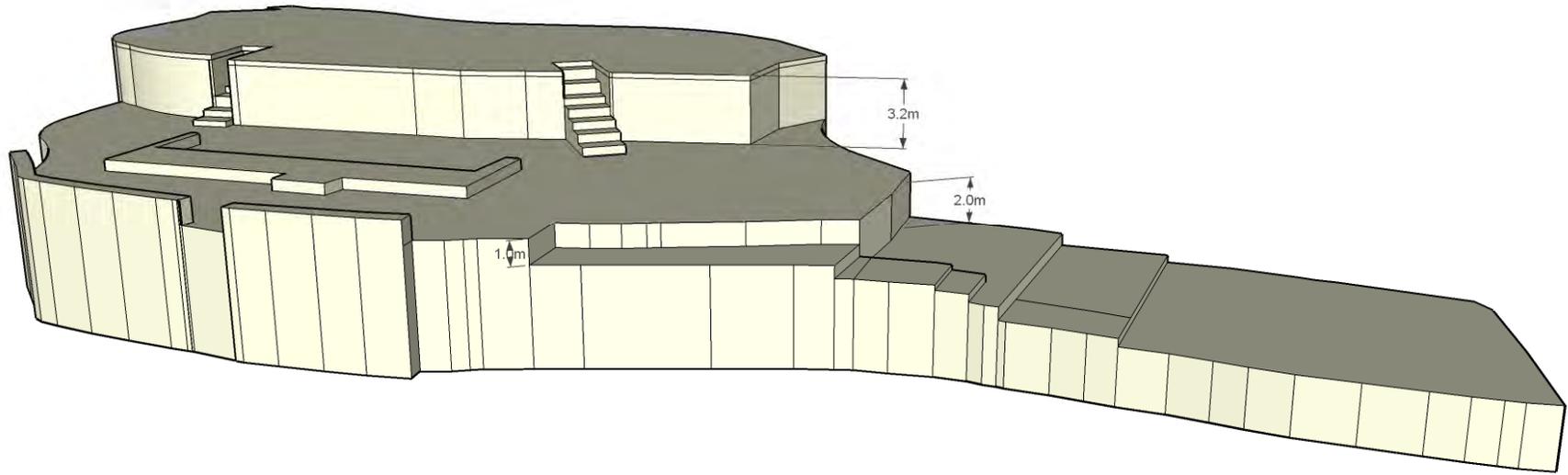


(三) 石洞駐在所

總面積：約 1533 平方公尺

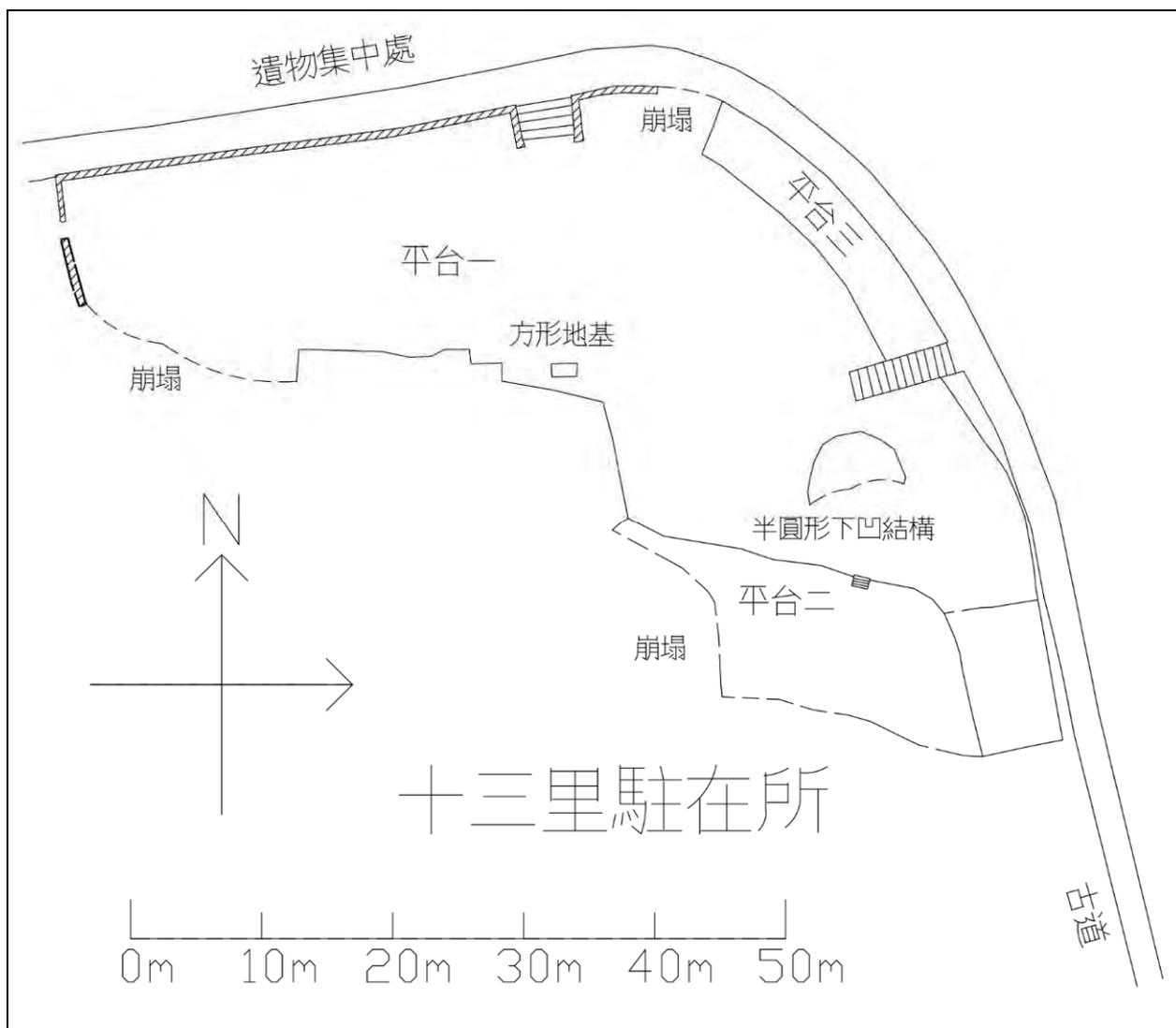


高程示意圖：

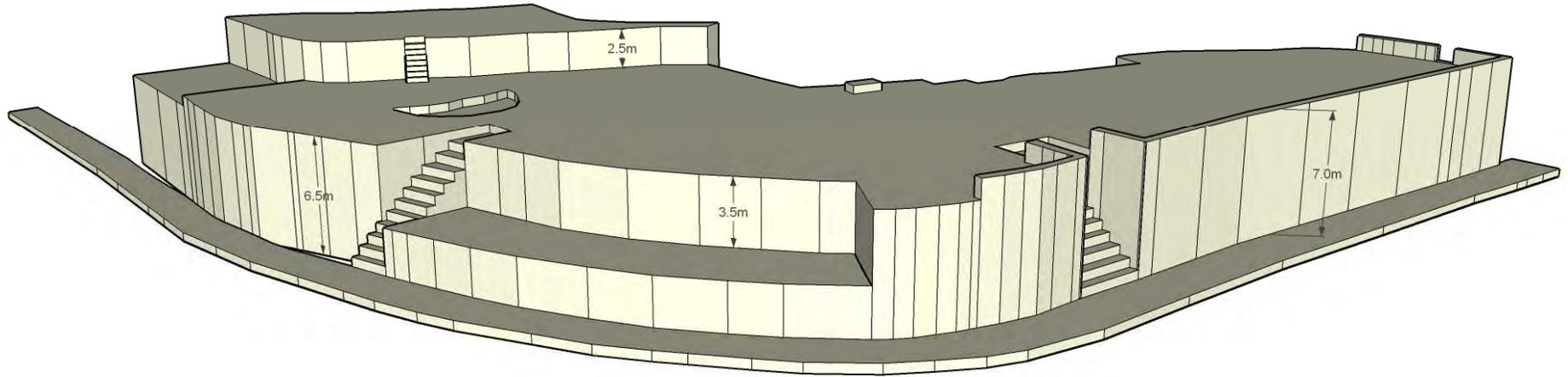


(四) 十三里駐在所

總面積：約 1884 平方公尺

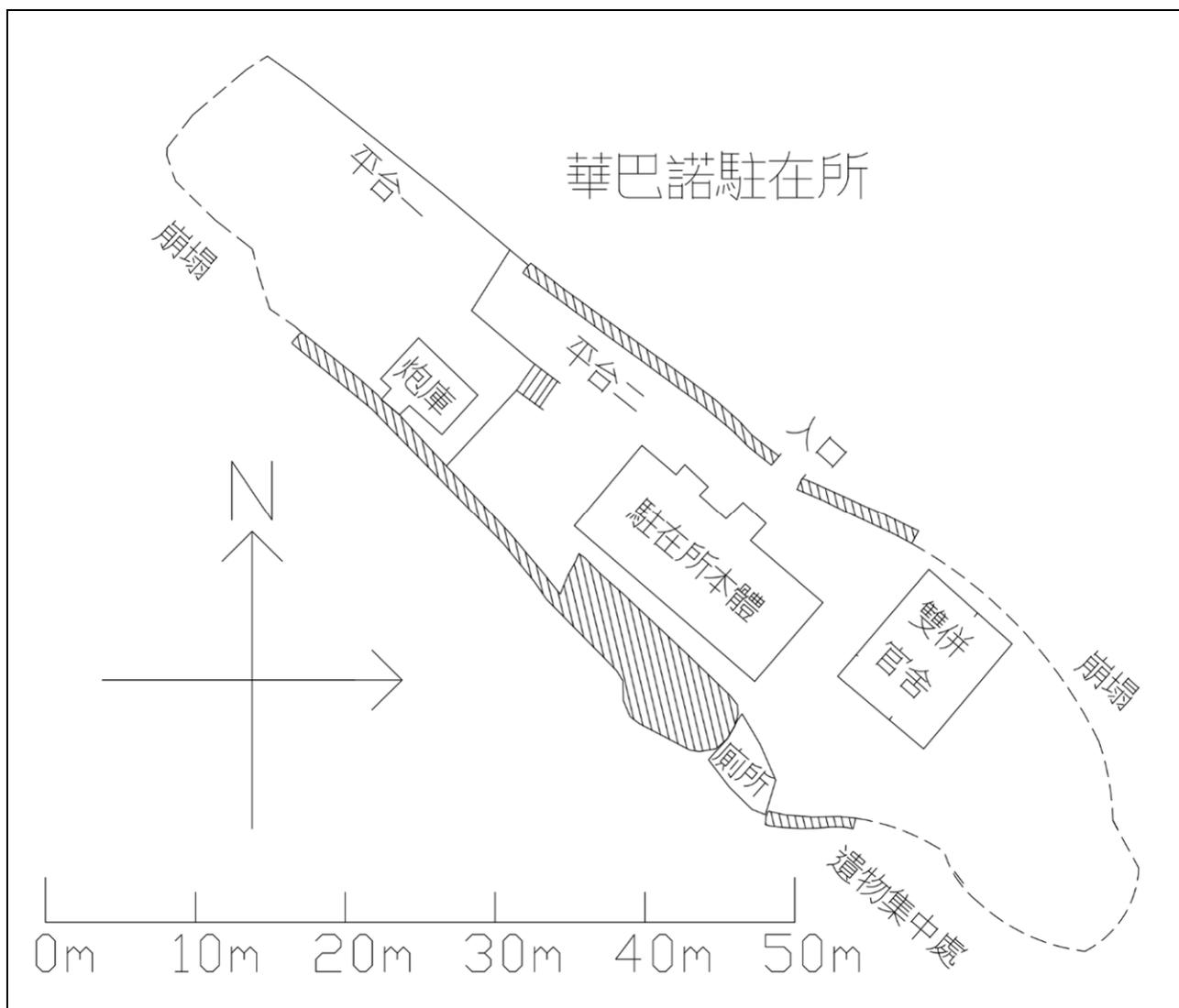


高程示意圖：

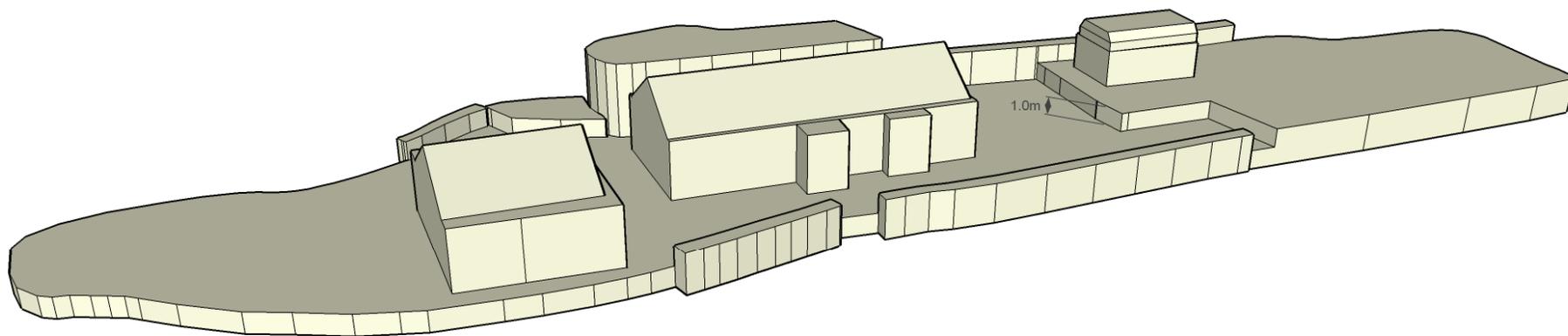


(五) 華巴諾駐在所

總面積：約 1230 平方公尺

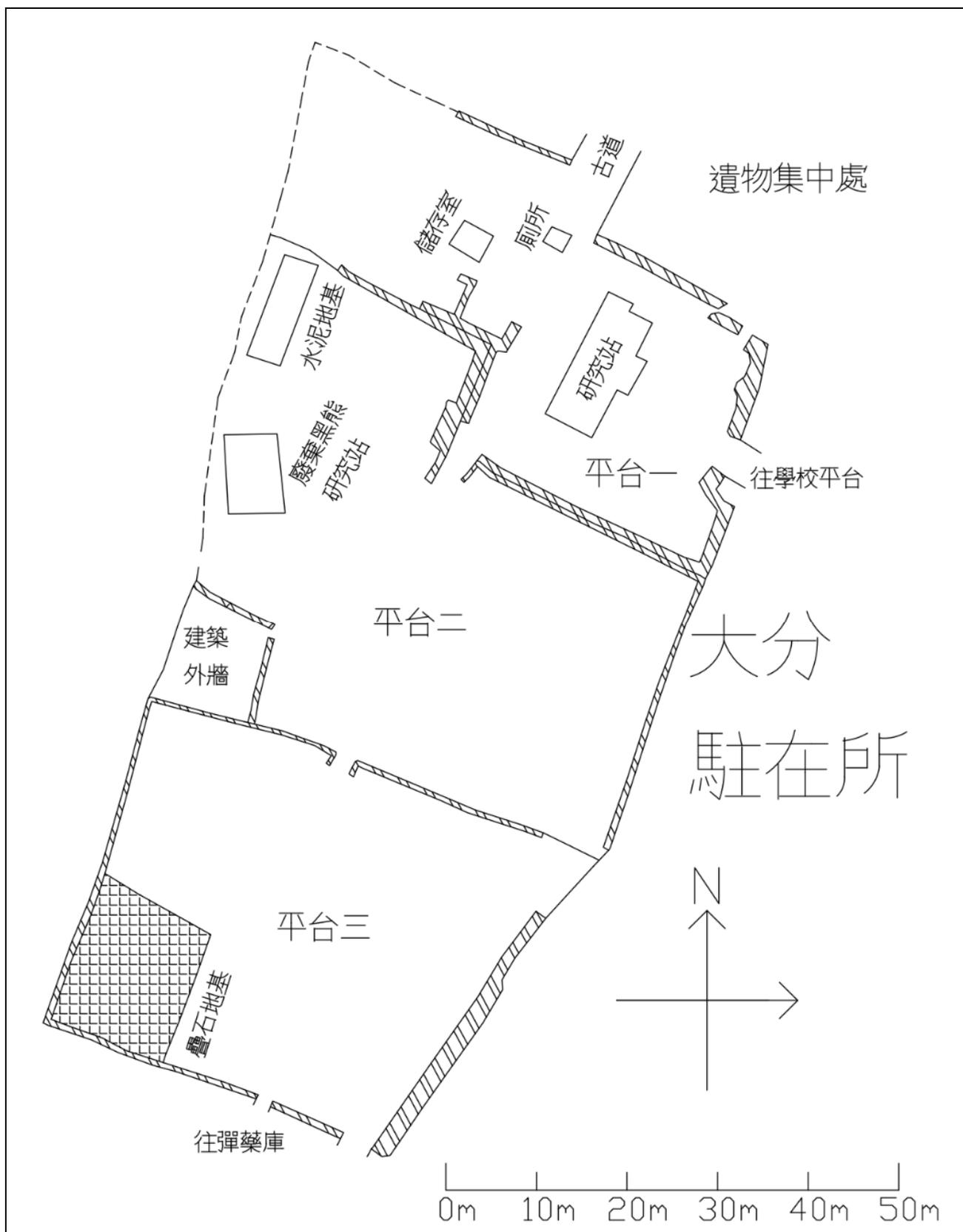


高程示意圖：

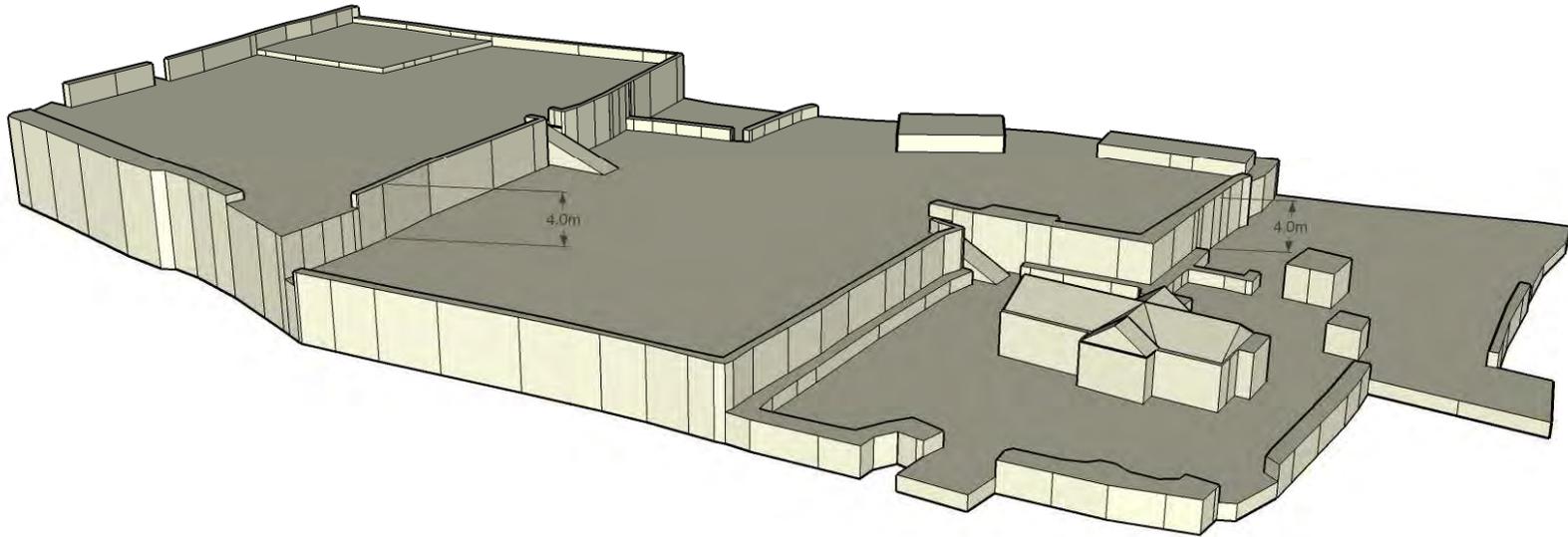


(六) 大分駐在所

總面積：約 5648 平方公尺

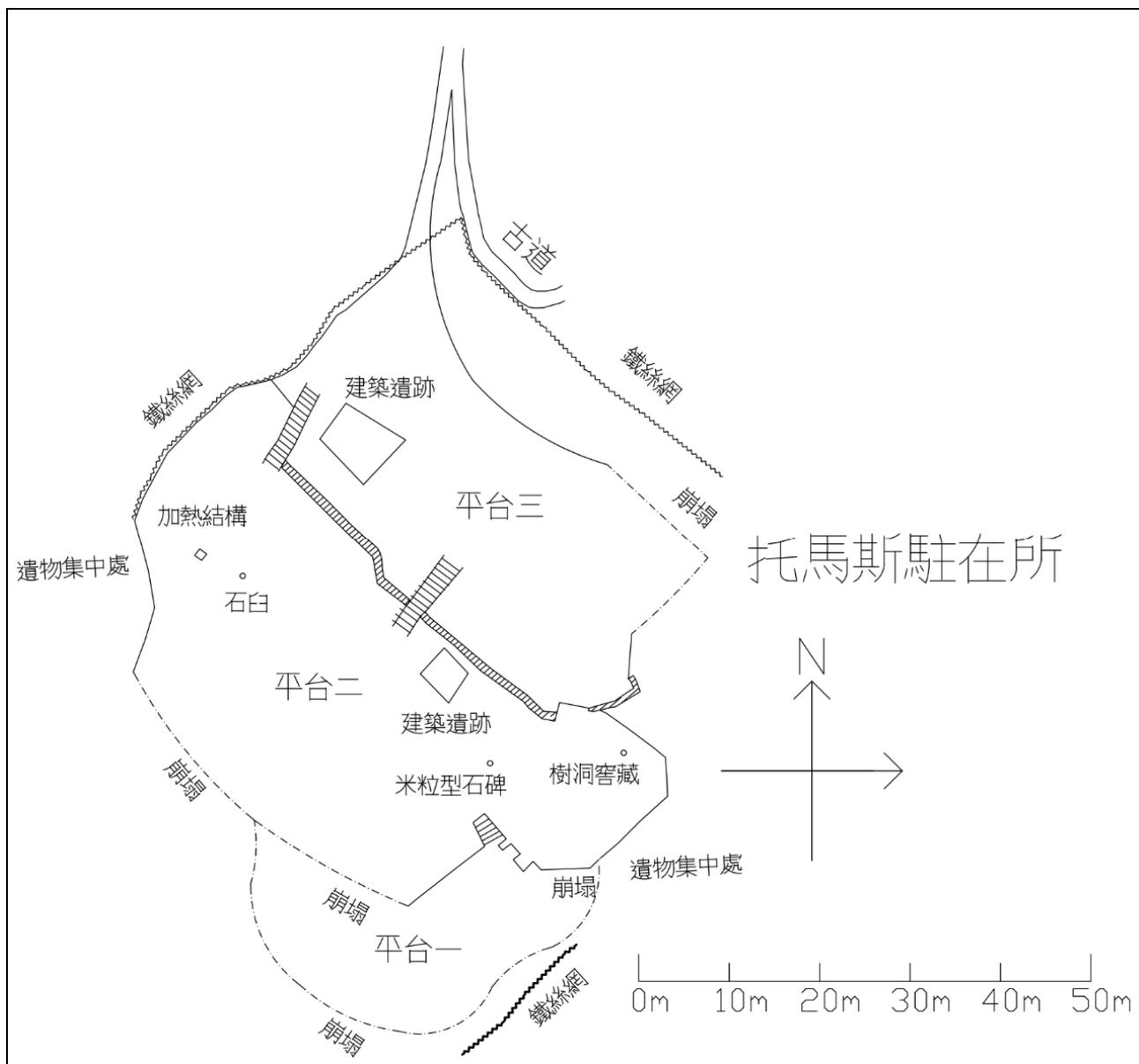


高程示意圖：

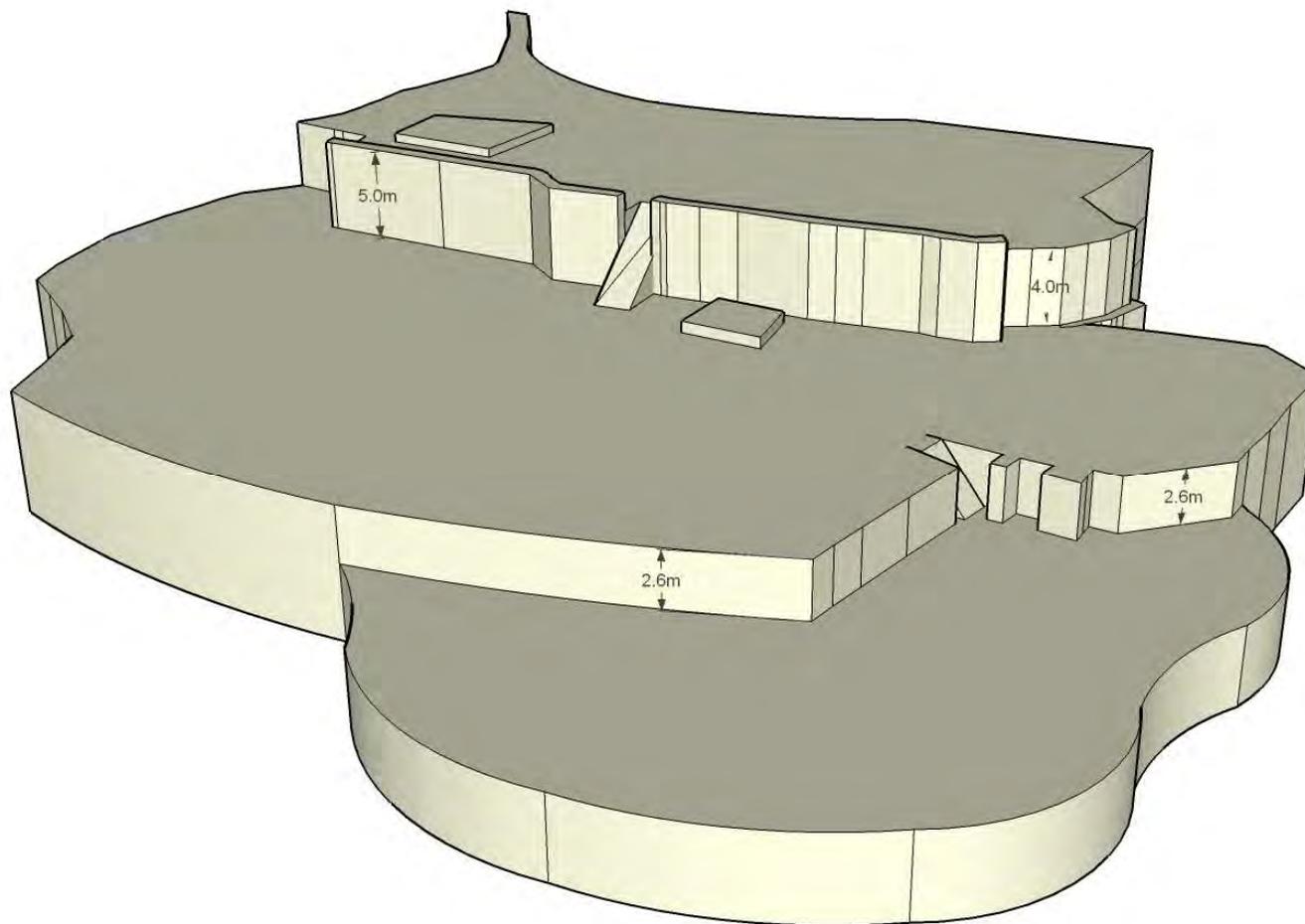


(七) 托馬斯駐在所

總面積：約 3391 平方公尺



高程示意圖：



4-2 日治時期遺物紀錄

一、研究方法說明

遺址地表調查與紀錄主要是針對幾個核心駐在所，包括石洞駐在所、十三里駐在所、華巴諾駐在所、大分駐在所與托馬斯駐在所。地表調查主要分成三個工作；一、系統性調查遺址地表之遺物。二、尋找遺址是否有遺物集中處或棄置處。三、原地測量與照相紀錄重要考古文物。此外，除在上述駐在所進行通徹調查外，在其他駐在所若發現重要標本也一併紀錄〔工作照如圖二〕。



圖二：遺址文物紀錄

由於遺址發現的標本數量龐大，無法每一個標本都照相記錄。因此調查隊所採取的策略為：針對數量龐大的同類標本〔如相同類別的啤酒瓶〕，僅測量與照相代表樣本。其他數量較少，甚至僅有一個的類別標本則全部測量與照相紀錄。

二、研究成果

根據調查隊的觀察，部分駐在所遺址由於已在原地興建山屋，或者是曾經作為工寮使用，地表上考古遺物已多被清除。此外，由於來此區域的工程人員及登山客多年以來有撿拾文物的習慣，遺物的豐富程度與 2006 年八通關越道重新開通時已不能相比。然而，本次調查隊仍然能夠在幾個核心駐在所找到遺物集中或棄置處。此外，雖然很多標本已被撿拾，但本次調查成果顯示，此區域仍有保存

一定數量的文物，有許多相關主題可供研究。本調查紀錄之標本類型大致可區分為：飲食相關類、個人用品類與其他類。

三、飲食相關類標本

飲食相關類標本以酒類玻璃瓶為大宗。大多數的駐在所都可以見到空酒瓶散落，大分駐在所的學校遺址甚至有發現酒瓶集中處。啤酒瓶為酒類玻璃瓶的大宗，幾個常見的類別包括本地的高砂麥酒株式會社出品的啤酒〔圖三〕，以及其後來的台灣專賣局出品之啤酒〔圖四〕；大日本釀造啤酒 Dainippon Brewery〔圖五、六〕；櫻花啤酒〔圖七、八〕；以及麒麟啤酒〔圖九〕。啤酒之外，也發現有日本酒瓶子〔圖十、十一〕與白酒的瓶子〔圖十二〕。跟酒相關的標本除了玻璃酒瓶外，也發現有瓷清酒瓶〔圖十三〕。飲料類除了酒類外，也發現有一件德國進口的軟性飲料〔圖十四〕。

除了飲料類，本次調查亦發現許多關於準備食物的用具與調味料等標本，可以幫助我們在討論駐在所居民的飲食習慣(foodways)，這些標本包括：熱水壺〔圖十五〕、茶壺〔圖十六〕、杯子〔圖十七〕、煮飯用的釜〔圖十八〕、湯瓢〔圖十九〕、碗〔圖二十〕、盤子〔圖二十一〕、搥鉢〔圖二十二〕與石臼〔圖二十三〕等

四、個人用品類

本調查發現之個人用品包括身體保健產品容器如：化妝品瓶子〔圖二十四、二十五〕、胃藥瓶〔圖二十六〕、人蔘精瓶〔圖二十七〕、染髮劑瓶〔圖二十八〕、香錠金屬盒〔圖二十九〕、保健漬瓶〔圖三十〕。此外，還有文具用品如墨水瓶〔圖三十一〕等。

五、其他類

其他類標本包括了於砲台附近發現的彈殼〔圖三十二〕、電話線桿上的礙子〔圖三十三〕、炭爐〔圖三十四〕與鐵絲網〔圖三十五〕等。



圖三：高砂麥酒株式會社啤酒瓶，發現於卡里卡斯駐在所



圖四：台灣專賣局啤酒瓶，發現於十三里駐在所



圖五：大日本釀造啤酒瓶，上還有不明顯標籤，發現於華巴諾駐在所



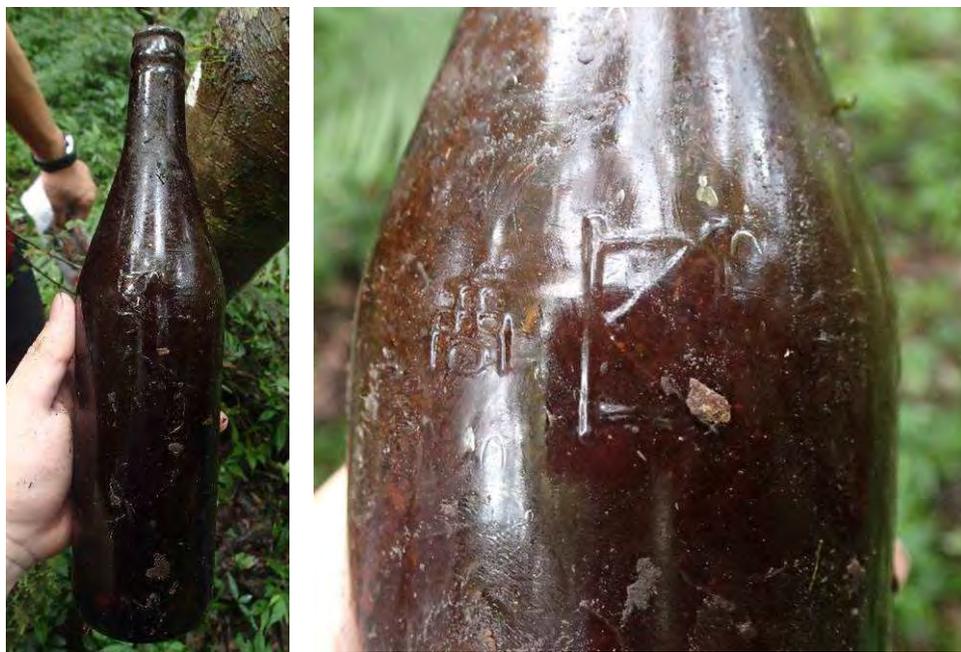
圖六：大日本釀造啤酒瓶底座，星型標誌與今日札幌啤酒雷同，發現於華巴諾駐在所



圖七：Sakura Beer 玻璃瓶，發現於十三里駐在所



圖八：Sakura Beer 玻璃瓶，發現於十三里駐在所



圖九：麒麟啤酒瓶，右為其商標，發現於十三里駐在所



圖十：日本酒酒瓶，發現於托馬斯駐在所



圖十一：野村吟釀酒瓶，發現於石洞駐在所



圖十二：SHIRATAMA WHITE WINE 發現於托馬斯駐在所



圖十三：瓷清酒瓶〔德利〕，發現於華巴諾駐在所



圖十四：德國 Sinalco 軟性飲料玻璃瓶



圖十五：熱水壺，發現於十三里駐在所



圖十六：茶壺，發現於托馬斯駐在所



圖十七：杯子，發現於十三里駐在所



圖十八：釜，發現於華巴諾駐在所



圖十九：湯瓢，發現於托馬斯駐在所



圖二十：瓷碗殘片，發現於十三里駐在所



圖二十一：淺盤，發現於托馬斯駐在所



圖二十二：播鉢，發現於托馬斯駐在所



圖二十三：由調查隊員復原之石臼，發現於托馬斯駐在所



圖二十四：化妝品罐，發現於華巴諾駐在所



圖二十五：內部仍有存留物的化妝品瓶



圖二十六：Wakamoto 整腸藥，發現於大分駐在所。



圖二十七：純人蔘精腦瓶，朝鮮製藥合資會社，發現於石洞駐在所



圖二十八：染髮劑瓶子



圖二十九：森永香錠，發現於大分駐在所



圖三十：保健漬瓶，發現於華巴諾駐在所



圖三十一：墨水瓶，發現於大分駐在所學校平台



圖三十二：彈殼，發現於華巴諾遺址



圖三十三：礙子，發現於十里駐在所



圖三十四：炭爐，發現於大分駐在所學校平台



圖三十五：成網鐵絲網，發現於朋珂駐在所

第五章 文化資產價值與保存維護

5-1 文化資產價值分析與登錄

本節將依據調查研究結果，分析越道整體文化資產價值，並針對眾多日治遺構進行分類與價值評估，再依據結果研擬文化景觀登錄範圍，及具有價值日治遺構之登錄建議。

5-1-1 八通關越道路東段文化資產價值

「文化景觀登錄及廢止審查辦法」第二條說明文化景觀之登錄有四項基準，茲依據四項基準分述文化資產價值如下。

一、 表現人類與自然互動具有文化意義

越道繞行於山腰上沿等高線緩升緩降，並配合自然地形選擇展望良好、視野開闊處，每隔 2~4 公里設置駐在所作為警備據點。沿線構造物均利用當地自然資源加工修築，如砍伐檜木、杉木等加工成為角木與板材來興建房舍、橋樑、門柱等，以及利用石材砌成駁坎、階梯、圍牆、平台、浮築橋等構造物，以及花圃、儲水槽、排水溝、爐灶、水池等設施。

越道日後漸漸轉型成供民眾從事登山健行及戶外遊憩的步道，至今仍有約 80% 的路段維持這種功能，成為民眾接觸自然環境、感受自然之美、體驗自然感動的道路。

二、 具紀念性、代表性或特殊性之歷史、文化、藝術或科學價值

作為警備道路，越道串起沿線 40 餘個駐在所，擔負起物資運輸、溝通聯繫、行旅往來等多項重要任務，至今沿線仍遺留許多鐵線橋、橋樑、電話竿等交通通訊設施之構造物或遺跡，作為武力及撫育據點的駐在所遺址，以及紀念殉職者事蹟及重要事件之各類碑碣。越道包含多種類型之史蹟構造物，且工藝精美細緻，堪為帶狀的文化資產博物館。

越道的規模是以可通行二輪人獸力輕便車輛為基準，工程運用大量人力使用手工具來進行開鑿，僅在岩壁堅硬處才運用炸藥爆破，所需建材係運用當地石材壘砌駁坎、路基、橋墩，砍伐巨木製材以搭建房舍、橋樑、棧橋，故是以傳統人力工程建造合於當代運輸功能的道路，堪為國內道路建設的重要典範。

三、具時代或社會意義

日治時期日本政府為了開發山林資源所以嚴格管制原住民的行動，居住在拉庫拉庫流域的布農族人感到生存尊嚴不斷受到侵犯，終於發動大小規模、次數不一的攻擊駐在所、襲殺警察的連鎖抗警事件，因而促使日本政府耗費鉅資興建八通關越道路，以優勢武力鎮壓當地布農族人，最後更強迫布農族人離開祖居地移住至淺山平原。越道是這段衝突下的產物，紀錄了布農族人從抵抗到被迫遷徙的歷程，是這段歷史的見證與保存。

隨著時代演變，今日越道包含著各種不同角色。部分路段配合運輸工具的發展而改建，至今仍擔負起交通運輸的功能；多數路段則仍維持供登山健行、觀光遊憩、調查研究的利用型態。對於祖居地在此的布農族人，越道更代表了返鄉、祭祖、聯繫傳統，通往祖居地的歸鄉道路。

四、具罕見性

在日治時期修築的眾多理蕃與警備道路中，八通關越道路是目前長度最長、規模最大，且保存完整度最高的古道。為有效壓制布農族人，八通關越道路在花蓮港廳境內的東段建造了 46 座駐在所（西段僅 10 座），其中兩座甚至配置有山砲、速射砲等重型武器；為了通過沿路許多深邃的河谷，共興建了 20 餘座的鐵線吊橋；為了紀念衝突下遇害的日警與相關人員，沿線共設置了 13 座紀念碑。加上諸如浮築道路、隧道、木炭窯、郵政碑、電話桿等道路建築與附屬設施，東段實為八通關越道路的精華所在，且許多日治時期興建的鐵線吊橋、駐在所木製建築、火砲、通訊設施、駐在所平台、紀念碑碣仍保存良好，足為國內最具代表性與歷史價值的古道。

5-1-2 重要節點價值分析與評估分級

歷史文化路徑是以節點與連結各節點的道路所共同形塑而成，越道沿線的日治遺構即為重要之節點，是越道文化景觀的重要元素。本研究採用矩陣圖法 (Matrix Diagram)，參照「拉庫拉庫溪流流域人文史蹟原址保存或復舊工程之整體規劃」(黃俊銘、林一宏，2001b) 及「日治八通關越嶺古道文化資源管理與遊憩利用計畫」(宋秉明、張嘉榮，2011) 之評估參數，依據日治遺構的保存狀況、建築工藝及特殊性，將駐在所據點及交通通訊設施評估分析如表 5-1-1、表 5-1-2。

屬紀念物類別的紀念碑、殉職者紀念碑、戰死之地碑等，為越道及此區歷史留下文字與空間紀錄，具有重要的歷史價值，可供研究單位與民眾進行研究考證、解說教育、史蹟巡禮之用，所以紀念物的價值皆評估為「★★★★」。

表 5-1-1 駐在所據點評估表

名稱	現況概要	評估建議		
		保存度	建築工藝	總評
卓麓	現場已無日治遺構殘留	-	-	-
鹿鳴	僅發現部分駁坎牆等	☆	☆	☆
山風	僅發現部分駁坎牆等	☆	☆	☆
佳心	僅發現部分駁坎牆等	★	★	★
黃麻	平台下方尚殘留大面積駁坎，步道下方階梯規模大且保存良好	★	★★	★☆
桃林	僅發現部分駁坎牆、酒瓶等	★	★	★
蕨	僅發現部分駁坎牆等	★	★	★
綠	平台周邊尚殘留大面積駁坎	★☆	★☆	★☆
多土褒	平台周邊尚殘留大面積駁坎，正面通往古道的長坡道頗具規模	★☆	★★☆	★★
山陰	平台周邊尚殘留大面積駁坎，兩層駁坎牆保存良好且具特色	★★☆	★★☆	★★☆
卡雷卡斯	平台周邊尚殘留駁坎、階梯、斜坡道、長方形地穴等	★★	★	★☆
十里	平台周邊尚殘留大面積駁坎，兩層駁坎牆與入口斜坡道十分顯眼且具特色	★★☆	★★☆	★★☆
三四溪	平台周邊尚殘留駁坎、階梯、方形地穴等	★	★	★
石洞	平台周邊尚殘留大面積駁坎及許多日治器物，平台間的階梯、坡道具特色。正面通往古道的階梯與坡道頗具規模	★★★★	★★★★	★★★★

名稱	現況概要	評估建議		
		保存度	建築工藝	總評
抱崖	平台周邊尚殘留大面積駁坎，下方人字砌駁坎牆頗具規模，雖有多處毀損但仍具特色	★★☆	★★★★	★★★☆☆
沙敦	平台周邊尚殘留駁坎、斜坡道等，平台面積雖小但駁坎牆做工與規模甚大	★	★★	★★☆
新康	平台周邊尚殘留大面積駁坎，正面通往古道的階梯與坡道頗具規模	★★☆	★★★☆☆	★★
十三里	大規模的人字砌駁坎牆極具特色，石砌平台、階梯、儲物坑、木炭窯、浮築橋等皆保存良好	★★★★	★★★★	★★★★
魯崙	餘有駁坎牆及 60 級石砌階梯	★★★☆☆	★★☆	★★
雷波斯	餘有駁坎牆及長坡道	★★★☆☆	★★☆	★★
哈哈比	餘有駁坎牆、坡道及官舍屋頂	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆
賽珂	餘有駁坎牆與許多日治器物	★★★☆☆	★★☆	★★
馬斯博爾	僅發現部分駁坎牆、酒瓶等	★★☆	★	★
華巴諾	平台周邊尚殘留大面積駁坎，駐在所本體、官舍、砲庫、廁所等四棟木製建築物及 3 吋砲極具珍貴性	★★★★	★★★★	★★★★
大分	整體規模龐大且極具特色，擁有許多不同類型的日治遺構	★★★☆☆	★★★★	★★★★
拉古拉	平台周邊尚殘留大面積駁坎，有多處駁坎牆受自然力衝擊而倒塌。入口階梯具特色	★★☆	★★★☆☆	★★
土葛	平台周邊尚殘留大面積駁坎，駁坎護牆推測被山豬拱土破壞	★★☆	★★	★★☆
塔達芬	平台後方尚殘留大面積駁坎，下方駁坎牆受人為衝擊而嚴重倒塌，惟西側木炭窯仍保存良好	★	★★	★★☆
意西拉	周邊雙層駁坎牆具有特色且保存良好	★★	★★	★★
朋珂	僅發現部分駁坎牆、酒瓶、刺鐵絲等	☆	☆	☆
托馬斯	塊石駁坎牆極具建築特色與美感，周邊刺鐵絲木柱保存良好，且有大量日治器物殘留供進一步研究調查	★★★☆☆	★★★★	★★★★
沙沙拉比	平台周邊尚殘留大面積駁坎牆，周邊刺鐵絲木柱保存良好	★★	★★	★★
馬沙布	平台周邊尚殘留大面積駁坎	★★	★★☆	★★☆

名稱	現況概要	評估建議		
		保存度	建築工藝	總評
米亞桑	平台周邊尚殘留大面積駁坎	★★	★☆	★☆
大水窟	平台周邊駁坎牆保存良好，東側貯水槽具特色	★☆	★★☆	★★

說明：★表示一分，☆表示半分

表 5-1-2 交通通訊設施評估表

名稱	現存及特色資源	資源現況評估建議		
		保存度	特殊性	總評
起點標舊址	本體與周邊設施已因道路拓寬或政治因素而先後拆除	-	-	-
清水橋橋門	北側橋門保存良好，且留有兩位首任民選地方首長之石匾	★★☆	★★★★	★★★★
鹿鳴橋 第二代橋門	鋼筋混凝土造的門字形橋門及基座仍保存良好	★★☆	★★	★★☆
鹿鳴橋 第三代橋門	西側橋門外觀略有破損，東側橋門保存良好且刻有施工者名冊	★★★★	★★★★	★★★★
鹿鳴山風段 越道殘蹟	長約 150 公尺，路基仍保存良好，印證新中橫與越道間之關係	★★	★★☆	★★☆
山風橋 (山風二號橋)	日治時期興建之橋門與鐵線都還保存良好	★★★★	★★★★	★★★★
螃蟹谷 鐵線橋殘蹟	僅餘一小段鐵線殘蹟	☆	☆	☆
浮築橋- 瓦拉米	整體結構仍保存得十分完好，充分展現昔越道工藝之美	★★★★	★★	★★☆
浮築橋- 十里	整體結構仍保存得十分完好，充分展現昔越道工藝之美	★★★★	★★	★★☆
沙敦隧道	保存狀況良好	★★★★	★★	★★☆
嚴戶棧橋	舊橋之主要結構，以及兩側用砌石堆疊成的橋墩仍保存完好	★★	★★★★	★★☆
新康橋舊橋門	僅存的南側橋門仍保存良好	★★	★★	★★
高架棧橋	僅餘鐵釘、鐵線、木料等部分建材	☆	★☆	★☆
哈哈比斷橋	僅殘存半邊的主索與鐵線	★	★	★
闊闊斯隧道	保存狀況良好	★★★★	★★	★★☆
闊闊斯斷橋	僅殘留有部分鐵線	☆	☆	☆
郵政石碑	保存狀況良好	★★★★	★★★★	★★★★

名稱	現存及特色資源	資源現況評估建議		
		保存度	特殊性	總評
浮築橋-大分	整體結構仍保存得十分完好，充分展現昔越道工藝之美	★★★★	★★	★★☆
拉古拉橋(大分瀑布吊橋)	南側橋頭處的地形穩定且還有舊橋柱及鐵線殘留	★	★	★
電話桿	桿身雖倒塌但碍子結構仍保存良好	★★	★★☆	★★☆
吉馬電話桿	桿身已倒塌，惟結構仍保存良好	★★	★★☆	★★☆
意西拉鐵線橋	為國內僅存的日治時期木製鐵線橋，但西側橋門的橫樑已腐朽斷裂	★★☆	★★★★	★★★★
第一代意西拉橋殘蹟	南北兩側僅存已腐朽的橋柱與纏繞其上的鐵線	★	★	★
朋珂橋	現場受嚴重自然衝擊，無法確認遺構位置	☆	☆	☆
馬沙布木柱	頂端為斷裂狀，本體已無可供辨識之文字或刻痕	☆	☆	☆
州廳界	石砌台基仍保存良好	★★☆	★★☆	★★☆

說明：★表示一分，☆表示半分

根據前述評估建議結果將日治遺構分為五種等級，分別說明如下。

一、第一級(★★★★)：

此級遺構的保存狀況皆非常良好，在建築型式、規模、工藝表現、史實考證上均有別於其他遺構，具有不可或缺的獨特性與歷史價值，部分甚至已是全國僅存，極具珍貴的歷史意義與價值。

表 5-1-3 第一級日治遺構明細

駐在所據點	交通通訊設施	紀念物	
		分類	數量
石洞	清水橋橋門	紀念碑	1
十三里	鹿鳴橋第三代橋門	殉職者紀念碑	6
華巴諾	山風橋	戰死之地碑	10
大分	郵政石碑		
托馬斯	意西拉鐵線橋		
小計	5	小計	5
總計	27		

二、第二級 (★★☆):

此級遺構皆為保存狀況良好，且擁有獨具特色與規模的建築型式或構造物，具有重要的價值與歷史意義。

表 5-1-4 第二級日治遺構明細

駐在所據點		交通通訊設施	
山陰		鹿鳴橋第二代橋門	沙敦隧道
十里		鹿鳴山風段越道殘蹟	闊闊斯隧道
抱崖		嚴戶棧橋	電話桿
哈哈比		浮築橋-瓦拉米	古馬電話桿
		浮築橋-十里	州廳界
		浮築橋-大分	
小計	4		小計 11
總計	15		

三、第三級 (★★):

為保存度良好但特色性較低的資源。或受到人為或自然衝擊導致資源狀況受到損害，但仍保有與其他日治遺構相比較具特色的建築型式或構造物，如引道、壕溝、水泥門柱、儲水槽、花台、長階梯、長坡道、石砌橋基、木製橋門等。

表 5-1-5 第三級日治遺構明細

駐在所據點		交通通訊設施	
多土袞	拉古拉	新康橋舊橋門	
新康	意西拉		
魯崙	沙沙拉比		
雷波斯	大水窟		
賽珂			
	小計	9	小計 1
總計	10		

四、第四級 (★☆):

此級遺構為受到人為或自然衝擊導致資源大幅損害，但仍保有許多如駁坎、夯土牆、階梯、門柱、橋基等原有構造物；或資源原本的規模與條件即較為普通，與其他遺構相比缺乏較具特色之建築型式或構造物。

表 5-1-6 第四級日治遺構明細

駐在所據點		交通通訊設施	
黃麻	土葛	高架棧橋	
綠	塔達芬		
卡雷卡斯	馬沙布		
沙敦	米亞桑		
小計		8	小計 1
總計		9	

五、第五級 (★、☆):

此級日治遺構因人為或自然的嚴重衝擊導致保存狀況不佳，或興建時的規模不大，僅殘留部分如平台、駁坎、橋柱等構造物，或些許酒瓶、鐵線等殘蹟可供辨識。

表 5-1-7 第五級日治遺構明細

駐在所據點		交通通訊設施	
鹿鳴		螃蟹谷鐵線橋殘蹟	
山風		哈哈比斷橋	
佳心		闊闊斯斷橋	
桃林		拉古拉橋(大分瀑布吊橋)	
蕨		第一代意西拉橋殘蹟	
三四溪		朋珂橋	
馬斯博爾		馬沙布木柱	
朋珂			
小計	8	小計	7
總計		15	

5-1-3 八通關越道路東段研議登錄範圍

根據調查結果與保存狀況，依據以下原則考量登錄範圍：

1. 改建為道路或公路的路段，考量道路養護機關之權責僅止於道路本體與兩側設施（如邊坡、排水溝等），故應以道路本體為登錄範圍。
2. 維持原貌的路段，考量古道路寬約 4~6 尺（約 120~180 公分），沿線之交通通訊設施與附屬構造物（如上下砌石邊坡、路緣石、排水溝等）也多緊鄰道路兩側，故以現有步道中心線兩側各 5 公尺之區域為登錄範圍。
3. 因人為或自然力而毀損不存的路段，以經考證之越道路線為登錄範圍。
4. 沿線重要節點如駐在所據點、紀念物及交通通訊設施，考量文化景觀的共通特色與整體性，應將所處區域納入登錄範圍。

如上所述，本計畫研議八通關越道路東段文化景觀登錄範圍分段詳述如下：

（一）起點標舊址至卓樂國小正門：

1. **越道本體：**此段已改建為公路及道路，以道路本體為登錄範圍，計有鄉道花 71、省道台 30 線、卓樂社區內道路。
2. **重要節點：**包含「起點標舊址」、「玉里社殘蹟」、「清水橋橋門」及「卓樂派出所」（含抗日英雄紀念碑）。

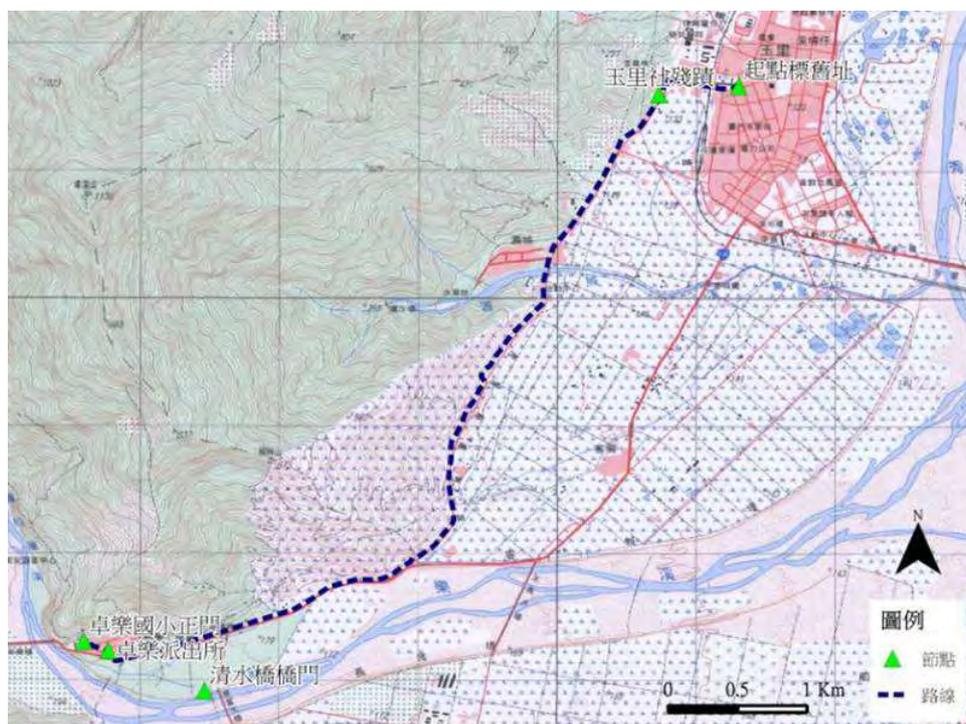


圖 5-1-1 起點標舊址至卓樂國小正門登錄範圍

(二) 卓樂國小正門至產業道路交會口：

1. 越道本體：經考證為卓溪鄉卓樂段 502-1 地號此筆土地。
2. 重要節點：無。



圖 5-1-2 卓樂國小正門至產業道路交會口登錄範圍

(三) 產業道路交會口至「八通關越道路：鹿鳴吊橋段」東側入口：

1. 越道本體：此段已改建為產業道路，以道路本體為登錄範圍。
2. 重要節點：八通關越道路開鑿殉職者之碑。

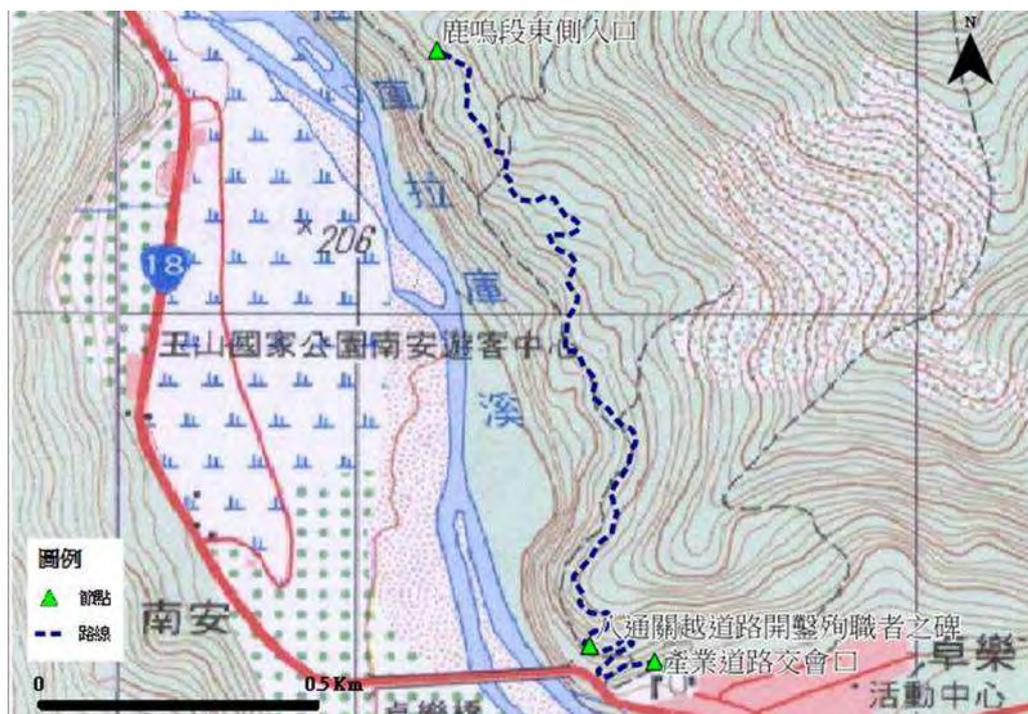


圖 5-1-3 產業道路交會口至「八通關越道路：鹿鳴吊橋段」東側入口登錄範圍

(四) 「八通關越道路：鹿鳴吊橋段」東側入口至鹿鳴吊橋西側橋門：

1. 越道本體：以現有步道中心線兩側各 5 公尺之區域為登錄範圍。
2. 重要節點：包含「鹿鳴駐在所」及「鹿鳴橋第二、第三代橋門」。

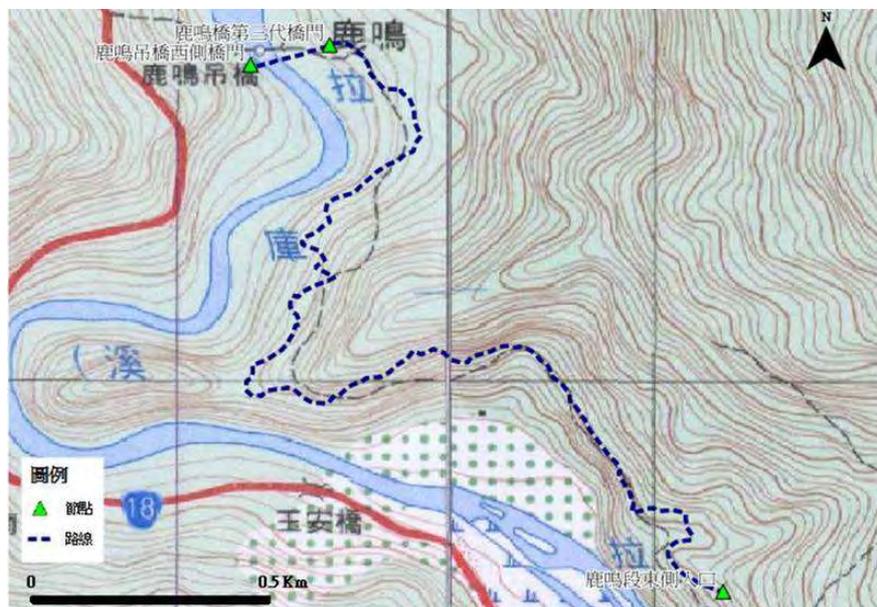


圖 5-1-4 「八通關越道路：鹿鳴吊橋段」東側入口至鹿鳴吊橋西側橋門登錄範圍

(五) 鹿鳴吊橋西側橋門至山風一號橋：

1. 越道本體：此段已改建為公路及道路，以道路本體為登錄範圍。
2. 重要節點：包含「鹿鳴山風段越道殘蹟」。

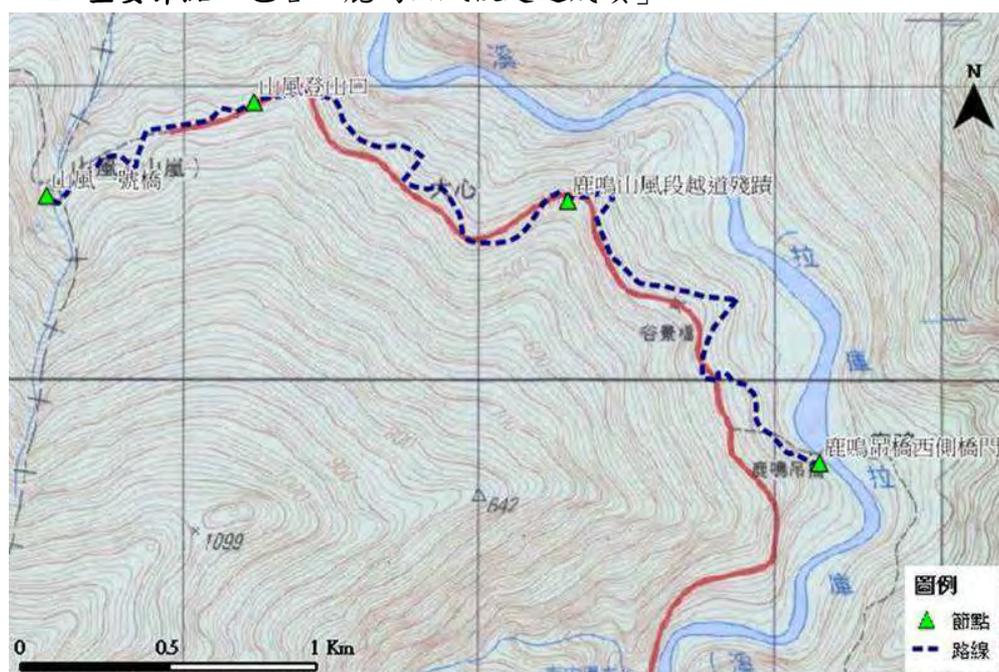


圖 5-1-5 鹿鳴吊橋西側橋門至山風一號橋登錄範圍

(六) 山風一號橋至州廳界：

1. **越道本體**：以現有步道及經考證為越道之中心線兩側各 5 公尺之區域為登錄範圍。

魯崙、哈哈比、土葛等大型崩塌地，依據越道修築乃採取「沿等高線」、「緩升緩降」之原則，以崩塌地兩端仍保存良好的越道路基為基準，依上述修築原則劃設一線將兩端相連，即為越道可能之原始路線。

2. **重要節點**：包含第三章所列沿線各駐在所平台及與越道間相通之階梯、坡道，以及紀念物、交通通訊設施等重要節點。

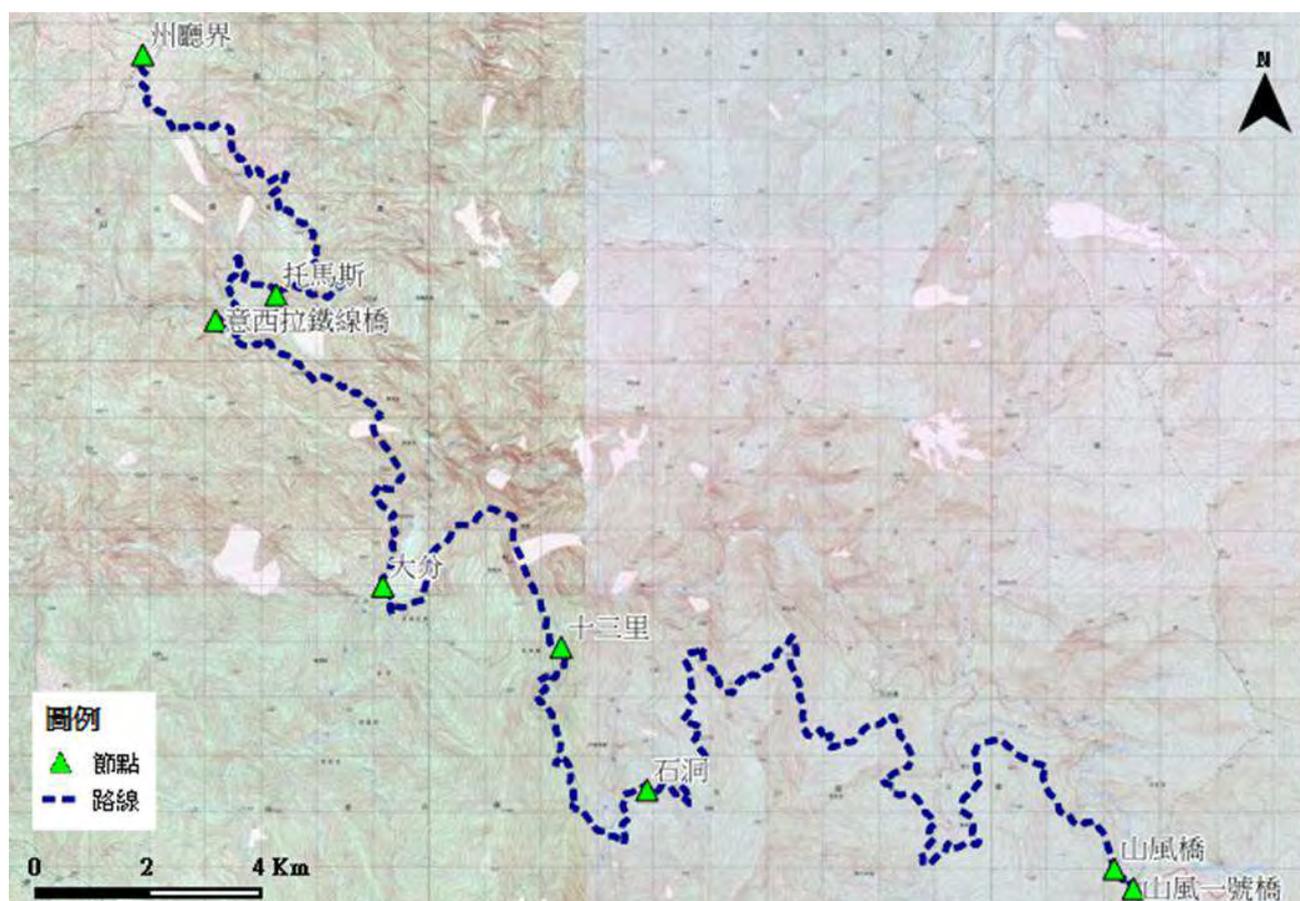


圖 5-1-6 山風一號橋至州廳界登錄範圍

(七) 華巴諾支線及賽珂支線：

1. **越道本體**：以經考證為越道中心線兩側各 5 公尺之區域為登錄範圍。
2. **重要路線**：包含第三章所列沿線各駐在所平台、紀念物、交通通訊設施等重要節點。

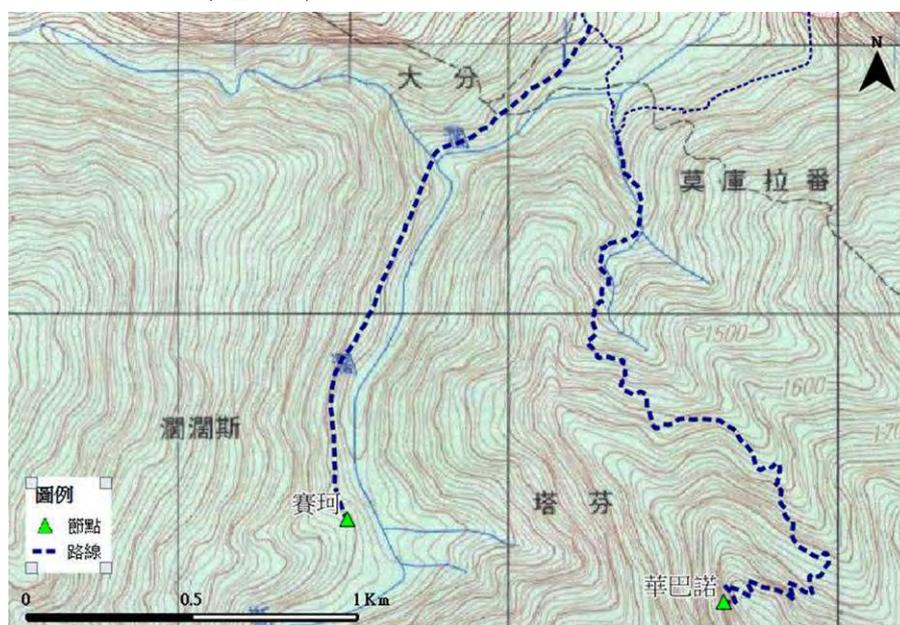


圖 5-1-7 華巴諾支線及賽珂支線登錄範圍

表 5-1-8 各段登錄範圍與維護機關

段落名	公里	登錄範圍	維護機關
起點標-省道台 30 線交會處	4.986	道路本體	玉里鎮公所
省道台 30 線交會處-卓樂部落入口	2.31	道路本體	公路總局
卓樂部落入口-卓樂國小正門	0.3	道路本體	卓溪鄉公所
卓樂國小正門-產業道路交會口	0.1	卓樂段 502-1 地號	卓樂國小
產業道路交會口- 「八通關越道-鹿鳴吊橋段」東側入口	1.9	道路本體	卓溪鄉公所
「八通關越道-鹿鳴吊橋段」東側入口 -西側入口	2.7	越道中心線兩側各 5 公尺	花蓮林管處
「八通關越道-鹿鳴吊橋段」西側入口 -台 30 線 2.6K	0.7	道路本體	花蓮林管處
台 30 線 2.65K-山風登山口	2.55	道路本體	公路總局
山風登山口-山風一號橋	1	道路本體	玉管處
山風一號橋-州廳界	62.873	越道中心線兩側各 5 公尺	玉管處
華巴諾 (支線)	3.382	越道中心線兩側各 5 公尺	玉管處
賽珂 (支線)	2.618	越道中心線兩側各 5 公尺	玉管處

5-2 保存維護議題與對策

5-2-1 越道本體維護議題

依據保存狀況，越道本體可分為「已遭改建」與「維持原貌」兩種類型，而其所遭遇的衝擊類型與維護對策有所不同。

一、已遭改建

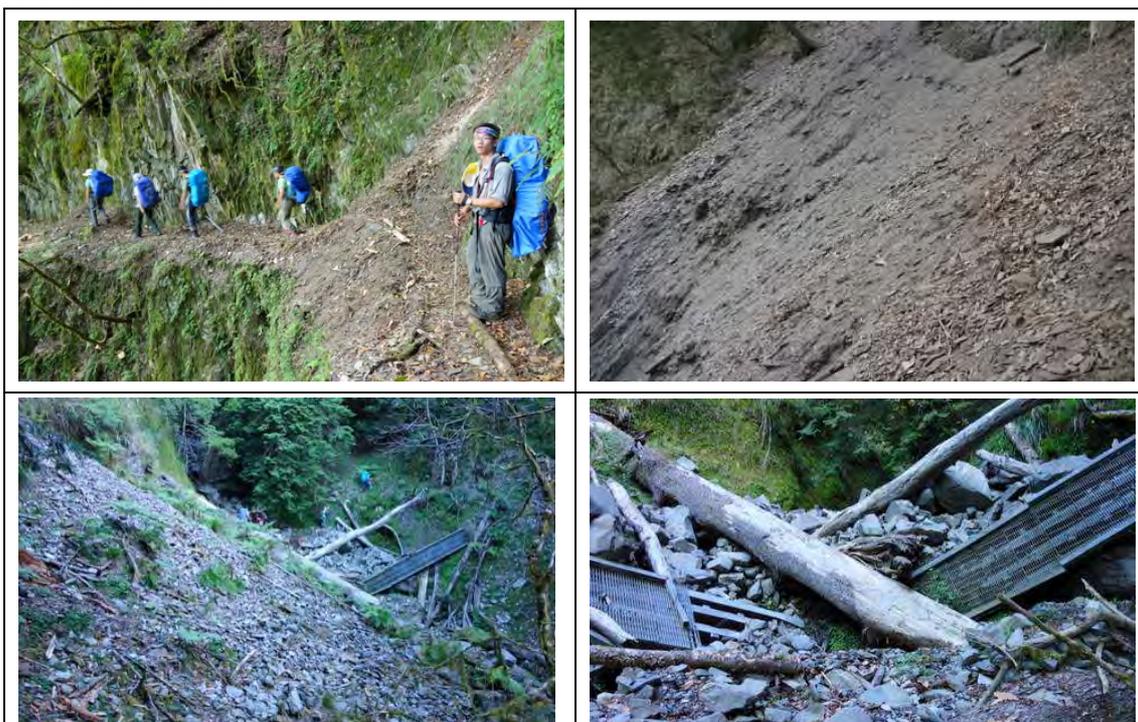
此類越道位在公路總局與鄉鎮公所的管轄範圍，因交通建設的發展與社會經濟的需求，越道幾乎已被改建為公路、產業道路或其他設施，現場已鮮少有越道遺構殘留，景觀上也很難與越道產生連結。

因原有遺構已幾近毀損不存，此類越道即維持現有利用模式進行維護使用。但可透過沿線重要節點的維護、解說，及適當的解說指示牌誌規劃，加強越道意向的營造。

二、維持原貌

此類越道即是位於玉山國家公園與林務局管轄範圍內的段落，在同屬自然資源管理機關的管理維護下，越道多能維持原有風貌。

對於此類越道的衝擊類型可概分為自然力與人為。自然力多為上方的落石、崩塌，下方的路面侵蝕與路基流失（上圖），或是豪雨、洪水造成大規模的沖蝕與崩塌（下圖）。



自然生物也會對越道造成干擾，較常見的為倒木、植被阻礙通行（上圖）與山豬拱土而破壞駁坎與路面（下圖）。



人為衝擊的部分，影響最大的即是步道整建工程，在以工程施做為前提之考量下，許多日治遺構受到了嚴重的干擾與破壞。依據宋秉明、張嘉榮（2011）的調查，有許多駐在所在步道整修工程期間，因作為工寮、吊掛場、設施興建的地方，造成駁坎損毀、廢棄物棄置等現象（上圖）；更有甚者乃對越道路面、交通設施造成不可逆的破壞（下圖）。



遊憩活動帶來的衝擊也是影響越道遺構維護的一個重要因素，其又可分為兩個面向，一個是管理者為因應遊憩需求所做的必要設施，但在外型與設計上與越道意象相距甚大（上圖）；一個則是遊憩者對資源的不瞭解，以及文化資源規範準則的缺乏與宣導，導致遊憩者對資源做出種種干擾行為（下圖）。



因應不同的衝擊類型與成因，本計畫研擬初步的維護對策如下：

表 5-2-1 越道衝擊維護對策

類型	細分	對策
自然力	天然災害	無法預防，僅能加強維護密度，以高頻率、小規模、符合越道意象的方式進行災後整修
	動植物	
人為	管理者	制訂管理機關遵循的維護準則
	遊憩者	透過解說、出入管制等管道加強宣導，籲請遊憩者共同維護文化資源

5-2-2 越道節點分級維護方針

依據 5-1-2 之評估分級，針對各級別研擬以下維護方針。

一、第一級

為極具珍貴歷史意義與價值之節點，針對所處區位有以下維護方針：

- (一) 位於玉山國家公園與林務局管轄範圍內：宜與管理單位研商，考量賦予適當之文資身分，給予更完善的保存維護措施及彰顯其價值。
- (二) 位於公有道路兩側：計有清水橋橋門及八通關越道路開鑿殉職者之碑，目前未有專責之管理維護單位，應由主管機關積極辦理賦予適當之文資身分，給予完善的保存維護。

二、第二級

擁有獨具特色與規模的建築型式或構造物，針對結構類型有以下維護方針：

- (一) 木結構：包括嚴戶棧橋、電話桿、吉馬電話桿，考量木結構已日趨腐朽與修復、再生之必要性，建議先以詳細的結構分析與影像紀錄其形貌，再行研討進一步的保存維護措施。
- (二) 其他：皆為石材與鋼筋混凝土構造，僅需定期巡視記錄保存狀況，留意樹木、動物、風災等自然因素所造成之衝擊。

三、第三~五級

維護上僅需定期巡視記錄保存狀況，留意樹木、動物、風災等自然因素所造成之衝擊。

5-2-3 頻危資產的緊急措施

意西拉鐵線橋與十三里（多美麗）駁坎牆，這兩處極具特色的史蹟已因自然力的衝擊，分別造成橋柱腐朽斷裂與駁坎嚴重傾斜等狀況。華巴諾駐在所的木製房舍，木結構也隨著時間漸漸衰敗。這三處日治遺構皆為越道，乃至全國重要的文化資產，宜立即進行適當的緊急措施，避免衰敗情形日益嚴重導致毀損消失。以下僅提出初步的處理建議。

一、意西拉鐵線橋

因支撐主索的橋門橫樑斷裂，導致橋面產生歪斜情況。建議可用鋼材製作橋門柱並架設在檜木橋門旁，以鋼材代替原本的橋門柱來支撐主索，檜木門柱將因不再承受主索重量而減少斷裂、崩毀的危險，整個橋樑結構也能因此維持。

二、十三里駁坎牆

駁坎牆因承受上方柳杉的重壓導致嚴重傾斜，但由胸徑推測其生長年份此株柳杉很可能為當時日人所栽種，故亦為越道重要的文化景觀元素。為能同時保存駁坎牆與上方柳杉，可以鋼材緊急支撐牆面以避免大規模的坍塌。

三、華巴諾木製房舍

考量此地運輸與再利用的可行性，保存維護的費用將極為龐大。建議聘請熟悉古道研究及歷史建築的學者專家，針對木製建築群進行詳盡的建築分析與測繪，並透過攝影、錄影等工具詳盡紀錄建築群之細節與樣貌，再行研討進一步的保存維護措施。

5-2-4 保存及管理原則

一、 維護整體價值

八通關越道路東段東起玉里鎮中山路與民族街交叉口，西至中央山脈大水窟，全長約 79.419 公里。雖分屬不同管轄單位而有不同的管理與利用型態，惟依據其道路本體與沿線節點的保存規模、數量與完整性，並不減損其作為道路型文化資產的價值。

基於歷史意義與完整性 (Integrity)，八通關越道路東段應視為一條完整的道路，以維護其整體價值，彰顯其不凡的歷史意義。

二、 針對道路本體的管理維護

依據保存狀況，八通關越道路東段可分為「已遭改建」與「維持原貌」兩種類型，其保存與管理原則分別如下。

(一) 已遭改建

此類路段因交通建設的發展與社會經濟的需求，道路本體幾乎已被改建為公路、產業道路或其他設施，現場已鮮少有路基或其他日治遺構殘留，景觀上也很難與八通關越道路產生連結。

因原有遺構已幾近毀損不存，此類路段即維持現有利用模式進行維護使用，並透過沿線重要節點的維護、解說，及適當的解說指示牌誌規劃，營造八通關越道路的整體意向。

(二) 維持原貌

此類路段皆位於玉山國家公園與林務局管轄範圍內，在同屬自然資源管理管理機關的管理維護下，越道多能維持原有風貌，提供民眾登山健行、遊憩賞景之功能。此類路段於遊憩管理及利用上應維持現有模式，維護上應注意自然力與人為造成的衝擊，維護重點分別如下。

1. 自然力：為落石、崩塌等自然災害，及倒木、動物活動等自然生物的破壞。此類衝擊無法預防，僅能加強維護密度，以高頻率、小規模、符合八通關越道路整體意象的方式進行災後整修。
2. 人為：透過解說、宣導、出入管制說明等管道加強宣導，籲請遊憩者共同維護文化資源。

三、針對沿線節點的管理維護

八通關越道路沿線的日治遺構與道路本體共同形塑歷史文化路徑的整體意向與景觀，所有節點經價值分析與分級評估，其保存與管理原則分別如下。

(一) 珍貴資產

為極具珍貴歷史意義與價值之節點，針對所處區位有以下維護方針：

1. 位於玉山國家公園與林務局管轄範圍內：計有石洞、十三里、華巴諾、大分、托馬斯等 5 處駐在所據點；鹿鳴橋第三代橋門、山風橋、郵政石碑、意西拉鐵線橋等 4 處交通通訊設施；以及 1 處紀念碑、5 處殉職者紀念碑、10 處戰死之地碑等紀念物。宜與管理單位研商，考量賦予適當之文資身分，給予更完善的保存維護措施及彰顯其價值。
2. 位於公有道路兩側：計有清水橋橋門及八通關越道路開鑿殉職者之碑，目前未有專責之管理維護單位，應由主管機關積極辦理賦予適當之文資身分，給予完善的保存維護。

(二) 重要元素

需定期巡視記錄保存狀況，留意樹木、動物、風災等自然因素所造成之衝擊。

(三) 緊急措施

針對瀕臨傾倒毀壞的意西拉鐵線橋及十三里駁坎牆，應儘速採用可逆性的維護措施以維持現況避免衰敗。

針對華巴諾木製房舍、嚴戶棧橋、電話桿、吉馬電話桿等木結構構造物，考量木結構已日趨腐朽與修復、再生之必要性，應先以詳細的結構分析與影像紀錄其形貌，再行研討進一步的保存維護措施。

四、彰顯時代意義

日治時期日本政府為了開發山林資源所以嚴格管制原住民的行動，居住在拉庫拉庫流域的布農族人感到生存尊嚴不斷受到侵犯，終於發動大小規模、次數不一的攻擊駐在所、襲殺警察的連鎖抗警事件，因而促使日本政府耗費鉅資興建八通關越道路，以優勢武力鎮壓當地布農族人，最後更強迫布農族人離開祖居地移住至淺山平原。越道是這段衝突下的產物，紀錄了布農族人從抵抗到被迫遷徙的歷程，是這段歷史的見證與保存。

主管機關與各管轄機關，應充分了解這段歷史對拉庫拉庫流域布農族人造成的衝擊與影響，與為此受到的不平與磨難。

為彰顯此段不凡的歷史，主管機關與各管轄機關應積極支持、協助祖居地位在拉庫拉庫流域的布農族人，持續進行口傳歷史、傳統文化、舊社遺址等各項基礎調查、記錄與研究；並以布農族人為主體，鼓勵書寫在地布農族人的歷史、傳說與發生在八通關越道路的故事，形成與文獻的對話，豐厚八通關越道路東段文化景觀的整體內涵、意義及價值。

五、協力合作

以不損及八通關越道路東段道路本體與沿線節點之文化資產價值為前提，主管機關應尊重各路段管轄機關之現有利用與管理模式，並積極協助、提供、引介保存維護的專業意見、技術及資源予各管轄機關。

主管機關應尊重八通關越道路東段沿線聚落居民，以及傳統上與沿線土地具有緊密聯繫的族群，應積極瞭解他們的意見、觀點與感受，並創造與各管轄機關溝通研討之環境與平台。

附錄一 期中報告書審查會議紀錄

一、時間：102年9月18日（星期三）上午10時

二、地點：本局石雕館一樓會議室（石美廳）

三、主席：侯副局長玉珍

記錄：陳孟莉

四、出（列）席單位及人員：如簽到簿影本

五、主席致詞：（略）

六、受託單位（國立東華大學）報告：略（如期中報告書）

七、審查委員意見：

（一）林委員一宏

1. 審查通過。

2. 意見：

- (1) 迄期中簡報止，調查研究成果豐碩，肯定調查研究團隊的付出。
- (2) 頁149「文化景觀登錄範圍」乙節，有關道路在都市計畫範圍內，有明顯界線較無爭議。在非都市土地及國家公園範圍內以步道中心兩側各25公尺為登錄範圍之理由為何？有關駐在所之登錄範圍並未說明，期末報告應有補充。
- (3) 在法規檢討方面，已羅列文資法、國家公園法、森林法、公路法等各特別法系，期末報告應加以檢討其關連性、位階及矛盾衝突之處，以利後續登錄作業。
- (4) 期末報告請統一撰文體例，如引註格式(MLA 或 APA)、族語人名、地名之正體或斜體標示等。
- (5) 建議期末報告編列族語/漢字的地名、人名對照表格，以利後續登錄作業。
- (6) 同意期中報告審查通過。

（二）趙委員金勇

1. 審查通過。

2. 意見：

- (1) 本計畫調查成果豐碩，建議通過。
- (2) 文化景觀無疑是山區、林業等文化資產的方向，基於此，同意本報告結論，也肯定本計畫強調口傳歷史與近現代考古的方向，可深化文化景

觀的資產價值，故建議期末報告增加「古道歷史」乙節，包括地區史前史、近現代史（清領、日治開發史）、口傳及原住民族浩劫歷史等，比較全面的概念化古道的發展歷史。

- (3) 頁 101，「3-4 各段保存狀況」乙節，可增加表格，以概結現況，同樣的，結論中以表格彙整重要文化資產及發現，方便理解，特別是未來說明會。
- (4) 其它文字誤漏如下：
 - A. 頁 5 第 21 行「本論文」、又這裡有關 asang daingaz/baqlu tu asang 可拓大。
 - B. 頁 7 中「三、拉庫拉庫溪的遷移」，標題不對，建議修改。
 - C. 頁 13 第 24 行「出奇大意」？
 - D. 頁 14 第 6 行「宮」應為「官」。第 21 行「有的有」？第 31 行「若由以上總總記載研判，」斷行。
 - E. 「(七) 古道與遷移」該標題是否有誤？

(三) 李委員光中（書面審查）

1. 本研究在國內有先驅重要性，主要期待能確立文化路徑（cultural route）作為文化景觀之重要類別，並開創文化、國家公園和林業等主管機關協同經營模式。
2. 依據文化資產保存法施行細則所定義文化景觀中，包括「歷史文化路徑」類別。目前各地方政府公告之 39 處文化景觀中，似僅有「平溪竿蓁坑古道」性質為「歷史文化路徑」，然公告中將其歸類於「農林漁牧景觀」，其重要性亦較屬地方層次。可見目前台灣對於文化路徑作為文化資產保存項目，尚未受到重視，概念亦較模糊。期待本研究對國內文化路徑作為文化景觀重要保存類別提供先驅性貢獻。
3. 「文化路徑（cultural route）」是世界遺產近年受到重視的新項目。聯合國教科文組織世界文化遺產的技術顧問機構—國際文化紀念物與歷史場所委員會（International Council of Monuments and Sites, ICOMOS），於 1998 年成立國際古蹟理事會文化路徑科學委員會（The ICOMOS International Scientific Committee on Cultural Routes, CIIC），其後文化路徑成世界文化遺產的重要項目。例如：阿根廷的塔夫拉達·德烏瑪瓦文化路徑、卡法國到西班牙聖地牙哥的朝聖路、橫跨東西的絲路、古羅馬軍隊征戰路線、參加朝聖路等。為補足國內對文化路徑之定義、類別、保存和管理原則等概念之訊息，建議參考世界文化遺產有關文化路徑之文獻，作為本研究之參考指引。
4. 文化景觀是美國國家公園文化資產保存工作的重要類別，台灣的國家公園目

前尚無此保存維護項目。林業文化近年受到林務局重視和推廣，文化路徑概念尤其有助於古林道之價值認取，惟目前亦少討論。文化資產保存法中文化景觀的「歷史文化路徑」宜可與國家公園「史蹟保存區」及林道之林業文化價值相容和互補。八道關古道具國家級重要性，提供絕佳機會 探索如何透過文化、國家公園和林業等主管機關之協同經營，開創國內文化資產保存新類別，與世界接軌。東華大學在本研究規劃過程中，將扮演重要促進者（facilitator）角色，成功與否有賴上述主管機關的支持。

（四）業務科意見

1. 依據本案契約書第 5 條第 1 項第 1 款第 2 目「廠商於機關通知期初報告通過次日起 130 個日曆天內提出期中報告書 7 本，期中報告書內容需含八通關越道路東段主線日治時期遺構現況資料、八通關越道路東段主線定址、八通關越道路東段部份日治時期遺構之基礎圖說、八通關越道路東段主線出土之日治時期文物紀錄與研提文化景觀登錄範圍等」，執行單位業依限送達期中報告書，另請就「八通關越道路東段主線定址」工作項目補充說明。
2. 關於報告書中測繪圖說，可否補充以下資訊：
 - (1) 各駐在所環境平面圖，請加註測量單位。
 - (2) 高程示意圖缺乏標高資料。
 - (3) 意西拉鐵線橋未呈現橋門與鐵線之結構關係。
 - (4) 十三里駐在所環境配置圖請標註有坍塌危險之駁坎處。
3. 關於「八通關越道路東段主線出土之日治時期文物紀錄」成果，缺乏較為詳細之遺物位於地表資訊，譬如位於駐在所的那個位置，另期末報告中可否擇重要標本進行繪圖。
4. 5-2 文化景觀登錄範圍乙節，請加一段文字說明研擬登錄範圍之整體概念，譬如劃設原則、為什麼是道路 2 側 25 公尺。

八、國立東華大學回應：

- （一） 林委員所提「法規檢討」乙節，本團隊預計於今年度年底於東華大學召開說明會，邀請相關單位進行研討與溝通，屆時也邀請在座審查委員參與，協助就文化資產價值的說明。
- （二） 關於體例的統一以及錯漏字，會再調整與校正。
- （三） 會再補充古道歷史乙節。
- （四） 每個章節前會再增加表格予以提綱挈領概述該段重點。
- （五） 高程變化圖將加註相對高程資料。
- （六） 因地表歷史文物已離開原址，故較無必要呈現精確之位址，但會再以文

字補充地表文物出土大概位置。

(七) 因本計畫紀錄之歷史文物標本仍留在現地未措下山，故進行繪圖較為困難。

九、玉山國家公園管理處賴佳儀技士：

目前越道路上瀕危之文化資源，十三里駐在所駁坎有坍塌之虞以及意西拉鐵線橋傾倒之虞，想就教在座專家處理方案？

十、林委員一宏回應：

十三里駐在所駁坎可作緊急支撐，意西拉鐵線橋的部份，可作一個支撐橋門結構以緊急加固，避免橋樑崩坍。

十一、決議：

本案審查通過，請參酌委員意見併入期末報告修正，並於 103 年 3 月 1 日函送期末報告書 7 本至本局審查。

十二、散會：上午 11 時 40 分。

附錄二 期末報告書審查會議紀錄與意見回覆

一、時間：103 年 3 月 6 日（星期四）上午 10 時

二、地點：本局石雕館一樓會議室（石美廳）

三、主席：侯副局長玉珍

記錄：陳孟莉

四、出（列）席單位及人員：如簽到簿影本

五、主席致詞：（略）

六、受託單位（國立東華大學）報告：略（如期末報告書）

七、審查委員意見：

（一）林委員一宏

1. 審查通過。

2. 意見：

(1) 規劃團隊執行本案，現場調查成果豐碩，如螃蟹谷鐵線遺構（頁 119），田中、中川戰死地（頁 107）等均有新發現，並部分實測地形，紀錄殘存器物等，釐清若干不明處，應予肯定。

(2) 架構及策略方面：

A. 章節 2-3 相關法令研析方面，宜增列小節，統整各法系相容與相斥之處，並確立以文資法優先的原則。

B. 關於章節 5-1-3 登錄範圍乙節，頁 195 山風一橋至州廳界部分，已無法通行之崩坍區（魯崙、土葛）之登錄策略為何？

(3) 內容仍須確認補正者如下：

A. 頁 34，已登錄、指定之古道型文化資產，漏列 2004 年新北市市定古蹟新店獅仔頭山隘勇線。

B. 頁 80 古道上未調查/實測之節點，引用既有文獻之座標應為 T67，報告書上寫 T97，是否有換算？其取得方式為何？精確度為何？應討論座標記錄方法，如 GPS 或地圖推定等，以利後續應用。（類似頁 143 表 3-4-2 的呈現）

C. 頁 101 八通關越道路開鑿紀念碑，其四周之保護材為玻璃，非壓克力。

D. 以 Total Station 測得之鐵線橋，繪圖太粗略，缺少兩端橋門基礎之高程，橋面懸垂或偏傾狀況，橋門 3D 圖像也太陽春。

E. 大分駐在所之測繪，缺少械彈倉庫。

(4) 其他建議修正事項：

A. 調查案例的排版，資料表格宜於頁上緣，每一案例可增減現況照片，以補滿一頁為原則。

B. 體例請再檢視。(例如頁 16-17Dahu Ali 的字體正斜等)

C. 錯別字請修正。

(二) 趙委員金勇

1. 審查通過。

2. 意見：

(1) 本報告內容精彩，資料充實，充分符合契約要求，並有過之，建議通過，文末建議具體，請文化局考慮。

(2) 本報告將提供縣府後續開展行政處置之重要參考，茲以讀者角度提供參考：

A. 從過往報告已知執行團隊包括當地原住民工作人員，並曾進行訪談，然本文對於研究區的舊社著墨略少，似乎可以增強，亦可強化對文化資產價值的陳述。

B. 頁 192，章節 5-1-3 可增加各路段當前的權責機構。

C. 頁 56，「日治時期遺構保存情況」可改為「日治時期遺構保存現況」。

D. 本報告內容非常豐富，若能於頁首標示章節編號，將方便閱讀。

(三) 李委員光中

1. 審查通過。

2. 意見：

(1) 本案有先驅性研究價值與貢獻：國家公園將八通關越道路定位為「史蹟保存區」，史蹟則不免偏重物件保存。本研案則以「文化景觀」角度重新檢視八通關越道路，由於文化景觀著眼於人與地互動的過程和結果，因此需探索八通關越道路之興建緣起、過程和興建後的演變等涉及的「當事人」。誠如本研究所示，八通關越道路乃是以「鎮壓布農族原住民為主要目的(頁 17)」，因此惟有同時探索當時日本殖民政府和布農族人兩方的觀點和事件內容，才可能較完整呈現八通關越道路的真實性。否則，經日本殖民政府刻意經營八通關越道路，留下大量日人的駐在所、紀念碑、戰死地碑、火砲、橋樑等遺構和文件，任一死傷者皆詳細紀錄和紀念，這些遺跡和紀錄也容易引導今天我們的認知和理解，問題是：原住民方面的資料和觀點呢？本研究除了在史蹟和遺址等調查有新發現和新

整理外，尤其重要的是初步觸及過去所忽略的當事人之原住民觀點，如 2014 年 2 月 19 日第三次座談會中各與會者的發言內容，呈現了呼之欲出的主題，亦即：過去和現在的布農族原住民如何看待八通關越道路？惟限於研究期程，未能深入探討和發現，有待未來新研究補充。未來的研究，除了透過歷史文件、史跡和考古遺址調查等方式，更應著重民俗學方法，深入原住民社群進行踏查、訪談和理解。

- (2) 八通關越道路的完整性價值：玉山國家公園範圍內雖納入八通關越道路最長、史跡保存最完整的路段，國家公園法和國家公園計畫書也有妥善的管理維護規範。然而，八通關越道路東段尚包括玉山國家公園範圍以東延伸至玉里鎮的路段，涉及之林務局、公路局、卓溪鄉公所和玉里鎮公所等單位對文化景觀登錄似皆表歡迎，未來還是以整段登錄為文化景觀為宜，乃能呈現完整性價值。特別是在史跡修復和解說設施等方面，最需統一規範，其他方面則可回歸各主管機關的法規和權責，行政上應避免無謂之疊床架屋。
- (3) 八通關越道路的真实性價值：今天的我們似乎傾向以「多元和包容」的觀點看待八通關越道路等史蹟，肯定任何史蹟遺址的歷史知識價值、古道沿線的生態價值和森林育樂價值，也以這些主題作為八通關越道路的「時代與社會意義」。然而，如果缺少了當事人布農族原住民的資料和觀點，所謂多元和包容觀點是殘缺不真實的。一個對真实性還瞭解不足的文化景觀，建議待未來新研究補足後再討論依法登錄事宜
- (4) 本研究回顧美國國家歷史路徑之一「淚徑 (Trail of tears)」，其路徑經營的主要意義在於深刻檢視過去美國政府錯誤政策對原住民的重大衝擊，反思如何避免類似的「不義」不再發生，這樣的省思角度值得借鏡。此外，挪威科技大學在 2009 至 2012 的三年間，以歷史文件、史跡調查和民俗訪談等方法，探討二次大戰德軍所遺留下來的軍事文化景觀的物件特徵和公眾認知，最後以「痛苦遺產 (painful heritages)」一詞詮釋之，不失為挪威人的主體性觀點。在此並非鼓吹仇恨記憶，而是強調八通關越道路需要補上布農族原住民的過去經歷和現代觀點，才能建構這條道路完整的真实性內容，並賦予今日的時代與社會意義。
- (5) 其他技術性建議：
 - A. 若可能，將八通關越道路的調查據點及遺構位置標示於一總圖中。
 - B. 內文及登錄表中有關述及八通關越道路的「時代與社會意義」，宜補充原住民觀點。
 - C. 頁 186 有關價值分析和評估方法，若能補充相關參考文獻更佳。
 - D. 文中「日治」、「日領」等用詞，建議改為中性之「日本時代」。

(四) 陳委員建村

1. 審查通過。

2. 意見：

- (1) 本縣將於今年六月成立第六屆文資審議委員會，本案擬俟新任文資審議委員到任後，再行進入登錄審議之行政程序。故於本案提報審議之前，應完備與各相關權責機關、民眾的溝通的前置工作，如下：
 - A. 關於玉管處對於八通關越道路登錄為文化景觀之疑慮，本局將行文予玉管處，請其以書面說明。
 - B. 卓溪鄉在地布農社群是否有可能組織一團體，作為八通關越道路登錄為文化景觀行政程序之際與公部門的溝通窗口？
 - C. 執行團隊於本案例中協助本局製作文化景觀公告清冊，其中位置、範圍欄位可否以地號呈現？
 - D. 本案例中關於文獻回顧的章節，是否納入沙力浪的論文，補充布農族人的觀點？

八、列席單位意見：

(一) 林務局花蓮林區管理處

1. 八通關越道東段列為文化景觀，林務局樂觀其成，並積極維護原有景觀，惟維護管理原則應完整訂立，以利將來維護管理遵行。
2. 章節 5-2-2 (頁 199) 中提及「賦予適當之文資身分」，也請文化局或委員提供明確說明。
3. 章節 5-2-3 (頁 200) 有關瀕危文化資產的緊急措施，均位於玉山國家範圍內，請玉管處依相關法規(文資法或國家公園法及森林法)辦理，涉及森林法部分，林務局將全力配合。
4. 回應玉管處於第二次座談會所提意見(頁 228)：

八通關越道大部分位屬國有林班地，林務局是土地權屬機關，惟大部分區塊已列入國家公園範圍，維護管理權責應屬國家公園，林務局在國家公園範圍內未編列相關管理維護費用。
5. 卓溪(即部分越道路路段)是有規畫列入卓溪森林遊樂區範圍，惟該森林遊樂區尚未正式公告設立。
6. 欲登錄範圍，請提早知會相關權責機關。

(二) 公路局第四區養護工程處玉里工務段

1. 因八通關越道路為一線性的道路型文化資產，建議登錄範圍以道路樁號表示。

2. 未來八通關越道路沿線若要設置解說牌，建議形制統一。
3. 報告書中關於3次座談會會議記錄以逐字稿呈現，建議以重點摘要的方式表現。

(三) 玉里鎮公所：公所樂見八通關越道路登錄為文化景觀，將配合辦理後續相關行政事務。

九、決議：

本案審查通過，惟報告書中仍有需補充與修正之處，請受託單位國立東華大學參酌委員意見予以修正，並於103年3月21日函送期末報告書1本至本局審查。

十、散會：上午11時40分。

委員審查意見與回覆表

委員	審查意見	意見回覆
林委員 一宏	規劃團隊執行本案，現場調查成果豐碩，如螃蟹谷鐵線遺構(頁119)，田中、中川戰死地(頁107)等均有新發現，並部分實測地形，紀錄殘存器物等，釐清若干不明處，應予肯定。	謝謝委員。
	章節2-3相關法令研析方面，宜增列小節，統整各法系相容與相斥之處，並確立以文資法優先的原則。	已補充說明，詳見2-3-5。
	關於章節5-1-3登錄範圍乙節，頁195山風一橋至州廳界部分，已無法通行之崩坍區(魯崙、土葛)之登錄策略為何?	謝謝委員提醒，於P.143、199加強說明。
	頁34，已登錄、指定之古道型文化資產，漏列2004年新北市市定古蹟新店獅仔頭山隘勇線。	謝謝委員提醒，於表2-2-3補充說明。
	頁80古道上未調查/實測之節點，引用既有文獻之座標應為T67，報告書上寫T97，是否有換算?其取得方式為何?精確度為何?應討論座標記錄方法，如GPS或地圖推定等，以利後續應用。(類似頁143表3-4-2的呈現)	謝謝委員提醒，於P.57補充說明，未進行現場調查之節點沿用文獻記載之T67座標。
	頁101八通關越道路開鑿紀念碑，其四周之保護材為玻璃，非壓克力。	遵照修正。
	以Total Station測得之鐵線橋，繪圖太粗略，缺少兩端橋門基礎之高程，橋面懸垂或偏傾狀況，橋門3D圖像也太陽春。	全站儀主要用在測量建築物基座的座標，長度資訊準確，其他訊息需輔以影像說明。
	大分駐在所之測繪，缺少械彈倉庫。	因調查時程與全站儀電力之限制，僅完成駐在所主要平台之測繪。

委員	審查意見	意見回覆
	調查案例的排版，資料表格宜於頁上緣，每一案例可增減現況照片，以補滿一頁為原則。	遵照修正。
	體例請再檢視。(例如頁 16-17Dahu Ali 的字體正斜等)	遵照修正。
	錯別字請修正。	遵照修正。
趙委員 金勇	本報告內容精彩，資料充實，充分符合契約要求，並有過之，建議通過，文末建議具體，請文化局考慮。	謝謝委員。
	從過往報告已知執行團隊包括當地原住民工作人員，並曾進行訪談，然本文對於研究區的舊社著墨略少，似乎可以增強，亦可強化對文化資產價值的陳述。	舊社考證工作龐大，本計畫受限時間與經費，建議後續另案辦理。
	頁 192，章節 5-1-3 可增加各路段當前的權責機構。	遵照辦理，詳見表 5-1-8。
	頁 56，「日治時期遺構保存情況」可改為「日治時期遺構保存現況」。	遵照修正。
	本報告內容非常豐富，若能於頁首標示章節編號，將方便閱讀。	遵照修正。
李委員 光中	<p>本案有先驅性研究價值與貢獻：國家公園將八通關越道路定位為「史蹟保存區」，史蹟則不免偏重物件保存。本研案則以「文化景觀」角度重新檢視八通關越道路，由於文化景觀著眼於人與地互動的過程和結果，因此需探索八通關越道路之興建緣起、過程和興建後的演變等涉及的「當事人」。誠如本研究所示，八通關越道路乃是以「鎮壓布農族原住民為主要目的(頁 17)」，因此惟有同時探索當時日本殖民政府和布農族人兩方的觀點和事件內容，才可能較完整呈現八通關越道路的真實性。否則，經日本殖民政府刻意經營八通關越道路，留下大量日人的駐在所、紀念碑、戰死地碑、火砲、橋樑等遺構和文件，任一死傷者皆詳細紀錄和紀念，這些遺跡和紀錄也容易引導今天我們的認知和理解，問題是：原住民方面的資料和觀點呢？本研究除了在史蹟和遺址等調查有新發現和新整理外，尤其重要的是初步觸及過去所忽略的當事人之一的原住民觀點，如 2014 年 2 月 19 日第三次座談會中各與會者的發言內容，呈現了呼之欲出的主題，亦即：過去和現在的布農族原住民如何看待八通關越道路？惟限於研究期程，未能深入探討和發現，有待未來新研究補充。未來的研究，除了透過歷史文件、史跡和考古遺址調查等方式，更應著重民俗學方法，深入原住民社群進行踏查、訪談和理解。</p>	<p>文化景觀的登錄作業是一持續的過程，可分期完成。本計畫完全同意委員的觀點，然此計畫在有限的時間與經費下，先進行具體的史蹟調查與分析，至於當事人之一的當地布農族人過去在越道的經歷、遷移及故事等，及現代在地布農族人的觀點等，因所涉龐雜又多所隱沉，故探索工程預期相當困難與浩大。本計畫將建議相關主辦單位重視之並建議後續專案辦理探索研究之。</p>

委員	審查意見	意見回覆
	<p>八通關越道路的完整性價值：玉山國家公園範圍內雖納入八通關越道路最長、史跡保存最完整的路段，國家公園法和國家公園計畫書也有妥善的管理維護規範。然而，八通關越道路東段尚包括玉山國家公園範圍以東延伸至玉里鎮的路段，涉及之林務局、公路局、卓溪鄉公所和玉里鎮公所等單位對文化景觀登錄似皆表歡迎，未來還是以整段登錄為文化景觀為宜，乃能呈現完整性價值。特別是在史蹟修復和解說設施等方面，最需統一規範，其他方面則可回歸各主管機關的法規和權責，行政上應避免無謂之疊床架屋。</p>	<p>謝謝委員說明。</p>
	<p>八通關越道路的真实性價值：今天的我們似乎傾向以「多元和包容」的觀點看待八通關越道路等史蹟，肯定任何史蹟遺址的歷史知識價值、古道沿線的生態價值和森林育樂價值，也以這些主題作為八通關越道路的「時代與社會意義」。然而，如果缺少了當事人布農族原住民的資料和觀點，所謂多元和包容觀點是殘缺不真實的。一個對真实性還瞭解不足的文化景觀，建議待未來新研究補足後再討論依法登錄事宜。</p>	<p>多謝委員提供此「時代與社會意義」的觀點，本計畫完全同意。將加強說明，以提醒相關單位未來在登錄作業前，能加入真實性的探索與充實之。</p>
	<p>本研究回顧美國國家歷史路徑之一「淚徑 (Trail of tears)」，其路徑經營的主要意義在於深刻檢視過去美國政府錯誤政策對原住民的重大衝擊，反思如何避免類似的「不義」不再發生，這樣的省思角度值得借鏡。此外，挪威科技大學在 2009 至 2012 的三年間，以歷史文件、史跡調查和民俗訪談等方法，探討二次大戰德軍所遺留下來的軍事文化景觀的物件特徵和公眾認知，最後以「痛苦遺產 (painful heritages)」一詞詮釋之，不失為挪威人的主體性觀點。在此並非鼓吹仇恨記憶，而是強調八通關越道路需要補上布農族原住民的過去經歷和現代觀點，才能建構這條道路完整的真实性內容，並賦予今日的時代與社會意義。</p>	<p>謝謝委員說明。</p>
	<p>若可能，將八通關越道路的調查據點及遺構位置標示於一總圖中。</p>	<p>遵照辦理，詳見文末附圖 1~3。</p>
	<p>內文及登錄表中有關述及八通關越道路的「時代與社會意義」，宜補充原住民觀點。</p>	<p>謝謝委員提醒，遵照辦理。</p>
	<p>頁 186 有關價值分析和評估方法，若能補充相關參考文獻更佳。</p>	<p>遵照辦理，詳見 P.190。</p>

委員	審查意見	意見回覆
	文中「日治」、「日領」等用詞，建議改為中性之「日本時代」。	「日治」已被認為是較為中性的描述，且普遍被學術研究機構採用。
陳委員 建村	關於玉管處對於八通關越道路登錄為文化景觀之疑慮，本局將行文予玉管處，請其以書面說明。	略。
	卓溪鄉在地布農社群是否有可能組織一團體，作為八通關越道路登錄為文化景觀行政程序之際與公部門的溝通窗口？	建議由文化局輔導協助，透過座談、部落會議等方法，由當地布農族人自行組織。
	執行團隊於本案中協助本局製作文化景觀公告清冊，其中位置、範圍欄位可否以地號呈現？	越道以道路及步道本體為登錄範圍，管轄維護單位已可明確指認，以地號呈現會導致資料龐雜且難以查詢，本計畫不建議為之。
	本案中關於文獻回顧的章節，是否納入沙力浪的論文，補充布農族人的觀點？	遵照辦理。

附錄三 文化景觀提報表與公告清冊

花蓮縣文化景觀提報表

提報編號 (提報人無需填寫)	(年度-月份-3位序號)	*提報 日期	年 月 日 (年度) (月份) (日期)
*名稱	八通關越道路東段	其他別名	日治八通關越嶺古道東段
*種類	<input type="checkbox"/> 神話傳說之場所 <input checked="" type="checkbox"/> 歷史文化路徑 <input type="checkbox"/> 宗教景觀 <input type="checkbox"/> 歷史名園 <input type="checkbox"/> 歷史事件場所 <input type="checkbox"/> 農林漁牧景觀 <input type="checkbox"/> 工業地景 <input type="checkbox"/> 交通地景 <input type="checkbox"/> 水利設施 <input type="checkbox"/> 軍事設施 <input type="checkbox"/> 其他人類與自然互動而形成之景觀 <input type="checkbox"/> 其他_____		
*所在位置	相對位置：東起玉里鎮中山路與民族街交叉口，西至中央山脈大水窟，全長約 79.419 公里。 鄰近地標：玉里社殘蹟、玉山國家公園。		
*發現日期			
*發現經過			
*簡要描述	<p>八通關越道路為日治時期日本政府為壓制拉庫拉庫溪流域布農族人的反抗，於大正 8 年（1919）至大正 10 年間修築完成的警備道路，除以優勢武力鎮壓當地布農族人，最後更強迫布農族人離開祖居地移住至淺山平原。越道是這段衝突下的產物，紀錄了布農族人從抵抗到被迫遷徙的歷程，是這段歷史的見證與保存。</p> <p>為有效壓制布農族人，八通關越道路在花蓮港廳境內的東段建造了 46 座駐在所（西段僅 10 座），其中兩座甚至配置有山砲、速射砲等重型武器；為了通過沿路許多深邃的河谷，共興建了 20 餘座的鐵線吊橋；為了紀念衝突下遇害的日警與相關人員，沿線共設置了 13 座紀念碑。加上諸如浮築道路、隧道、木炭窯、郵政碑、電話桿等道路建築與附屬設施，東段實為八通關越道路的精華所在，且許多日治時期興建的鐵線吊橋、駐在所木製建築、火砲、通訊設施、駐在所平台、紀念碑碼仍保存良好。在日治時期修築的眾多理蕃與警備道路中，八通關越道路是目前長度最長、規模最大、保存完整度最高，足為國內最具代表性與歷史價值的古道。</p>		

東段東起玉里鎮中山路與民族街交叉口，西至中央山脈大水窟，全長約 79.419 公里。目前有兩個段落仍保存的相當完整，一段是從大水窟到山風二號橋，長約 63.873 公里，位在玉山國家公園境內，由玉山國家公園管理處管理；一段是從鹿鳴吊橋到卓樂部落上方，長約 2.7 公里，位在國有林地，由林務局花蓮林區管理處管理；剩下的路段則多改建為公路或產業道路，分別由土地所轄機關如公路總局、鄉鎮公所管理。

八通關越道路東段雖分屬不同管轄單位而有不同的管理與利用型態，惟依據其道路本體與沿線節點的保存規模、數量與完整性，並不減損其作為道路型文化資產的價值。基於歷史意義與完整性 (Integrity)，八通關越道路東段應視為一條完整的道路，以維護其整體價值，彰顯其不凡的歷史意義。

文化景觀特徵照片及說明



大分駐在所為昔日東段行政中心，佔地廣闊且仍保存有許多日治遺構與器物



華巴諾駐在所為昔日重要的武力據點，尚存有木製房舍三棟及火砲



駁坎與石砌遺構展現工藝技術與美感，且為駐在所的焦點



沿線眾多的紀念物記載了發生於此處的衝突事件，為重要的歷史文獻



日治時期興建之鐵線橋為國內重要的交通史蹟



浮築橋與隧道呈現人力與手工具修築的美感

情形	辦理情形	<p>資料核對：</p> <p>1. <input type="checkbox"/> 已登錄</p> <p>2. <input type="checkbox"/> 已普查</p> <p style="padding-left: 40px;"><input type="checkbox"/> 已完成法定列冊審查</p> <p style="padding-left: 80px;"><input type="checkbox"/> 列冊追蹤 <input type="checkbox"/> 不列冊追蹤 <input type="checkbox"/> 其他</p> <p style="padding-left: 40px;"><input type="checkbox"/> 未完成法定列冊審查</p> <p>3. <input type="checkbox"/> 未普查</p> <p>4. <input checked="" type="checkbox"/> 其他：<u>業於 102 年執行「八通關越道路東段文化景觀登錄先期計畫」</u></p> <p>說明：</p>
----	------	---

填表說明：

1. 本表內有雙框之格線者提報人無需填寫。
2. 在運用時應依需要自行增刪內容或重行設計表格格式。
3. 「*」表必填欄位，請確實填具。
4. 照片與圖面至少一張（幅），並得依需要增加。
5. 提報人基本資料請確實填寫，否則將無法受理。

文化景觀清冊

* 公告日期 及 文 號			
*名稱	八通關越道路東段	其他別名	日治八通關越嶺古道東段
特徵、保存現狀	<p>八通關越道路為日治時期日本政府為壓制拉庫拉庫溪流域布農族人的反抗，於大正 8 年（1919）至大正 10 年間修築完成的警備道路，除以優勢武力鎮壓當地布農族人，最後更強迫布農族人離開祖居地移住至淺山平原。越道是這段衝突下的產物，紀錄了布農族人從抵抗到被迫遷徙的歷程，是這段歷史的見證與保存。</p> <p>為有效壓制布農族人，八通關越道路在花蓮港廳境內的東段建造了 46 座駐在所（西段僅 10 座），其中兩座甚至配置有山砲、速射砲等重型武器；為了通過沿路許多深邃的河谷，共興建了 20 餘座的鐵線吊橋；為了紀念衝突下遇害的日警與相關人員，沿線共設置了 13 座紀念碑。加上諸如浮築道路、隧道、木炭窯、郵政碑、電話桿等道路建築與附屬設施，東段實為八通關越道路的精華所在，且許多日治時期興建的鐵線吊橋、駐在所木製建築、火砲、通訊設施、駐在所平台、紀念碑碣仍保存良好。在日治時期修築的眾多理蕃與警備道路中，八通關越道路是目前長度最長、規模最大、保存完整度最高，足為國內最具代表性與歷史價值的古道。</p>		
* 登錄理由及其法令依據	<p>理由：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 日治時期拉庫拉庫溪布農族人在日治政權統治下從抵抗到被迫遷徙的歷史見證與保存。 2. 包含多種類型之史蹟構造物，且工藝精美細緻，堪為帶狀的文化資產博物館。 3. 以傳統人力工程建造合於當代運輸功能的道路，堪為國內道路建設的重要典範。 4. 在日治時期修築的眾多理蕃與警備道路中，八通關越道路是目前長度最長、規模最大，且保存完整度最高的古道。 <p>依據：文化資產保存法第 54 條及文化景觀登錄及廢止審查辦法第 2 條。</p>		
位置、範圍	八通關越道路東段東起玉里鎮中山路與民族街交叉口，西至中央山脈大水窟，全長約 79.419 公里。		

土地使用分區或編定使用類別	
使用狀況	東段東起玉里鎮中山路與民族街交叉口，西至中央山脈大水窟，全長約 79.419 公里。目前有兩個段落仍保存的相當完整，一段是從大水窟到山風二號橋，長約 63.873 公里，位在玉山國家公園境內，由玉山國家公園管理處管理；一段是從鹿鳴吊橋到卓樂部落上方，長約 2.7 公里，位在國有林地，由林務局花蓮林區管理處管理；剩下的路段則多改建為公路或產業道路，分別由土地所轄機關如公路總局、鄉鎮公所管理。
區域內其他指定或登錄之文化資產	玉里社殘蹟
與該文化景觀直接關連之具有歷史、文化、藝術、科學價值之口傳、文獻資料或生活、儀式行為	<p>大日本帝國陸地測量部、台灣總督府民政部警察本署，2007，日治時期五萬分之一-台灣地形圖新解，上河文化複刻。</p> <p>毛利之俊 原著，陳阿昭 主編，2003，東台灣展望，原民文化。</p> <p>江冠榮，2008，臺灣雲端上消失的獵人—再現布農族於八通關聚落原貌與遷移歷程，中原大學室內設計研究所碩士論文。</p> <p>沙力浪，2007，拉庫拉庫流域中的「蕃童教育所」，東海岸評論，210 期，頁 83-86。</p> <p>沙力浪，2006，清朝八通關古道雜記，東海岸評論，209 期，頁 114-118。</p> <p>沙力浪，2006，興建在祖居地的日本路：八通關日據越嶺古道，東海岸評論，205 期，頁 61-65。</p> <p>林一宏，2005，八二籽一四五米：八通關越嶺古道東段史話，玉山國家公園管理處。</p> <p>徐如林、楊南郡，2007，最後的拉比勇-玉山地區施武郡群史篇，玉山國家公園管理處。</p> <p>海樹兒、友刺拉菲，2006，布農族部落起源及部落遷移史，國史館臺灣文獻館。</p> <p>黃俊銘、林一宏，1999，玉山國家公園拉庫拉庫溪布農族舊部落調查研究，玉山國家公園管理處。</p> <p>黃俊銘、林一宏，2001a，拉庫拉庫流域日治時期遺址原地保存之可行性研究與初步規劃，玉山國家公園管理處。</p> <p>黃俊銘、林一宏，2001b，拉庫拉庫流域人文史蹟原址保存或復舊工程之整體規劃，玉山國家公園管理處。</p> <p>葉振輝，2010，玉里鎮志，花蓮縣玉里鎮公所。</p> <p>葉家寧，2002，台灣原住民史—布農族史篇，國史館臺灣文獻館。</p> <p>楊南郡，1987，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。</p> <p>楊南郡，1988，玉山國家公園八通關古道東段調查研究報告，玉山國家公園管理處。</p> <p>趙聰義，2008，拉庫拉庫流域語言、權力、空間的命名—從 panitaz 到卓溪，國立東華大學民族發展研究所碩士論文。</p> <p>鄭安晞，2009，台灣原住民族傳統聚落（含古道）委託研究報告建置計畫案-八通關古道與聚落研究報告書複查版，行政院原住民族委員會文化園區管理局。</p> <p>閻亞寧，2013，花蓮縣縣定古蹟玉里社殘蹟修復與再利用計畫，花蓮縣文化局。</p>
其他事項	無

圖照說明(一)

(可增頁，至少應包含保存區(或登錄範圍)二張，建築物外觀及細部各四張，至多不限)



照片一 大分駐在所為昔日東段行政中心，佔地廣闊且仍保存有許多日治遺構與器物



照片二 華巴諾駐在所為昔日重要的武力據點，尚存有木製房舍三棟及火炮



照片三 駁坎與石砌遺構展現工藝技術與美感，且為駐在所的焦點



照片四 沿線眾多的紀念物記載了發生於此處的衝突事件，為重要的歷史文獻



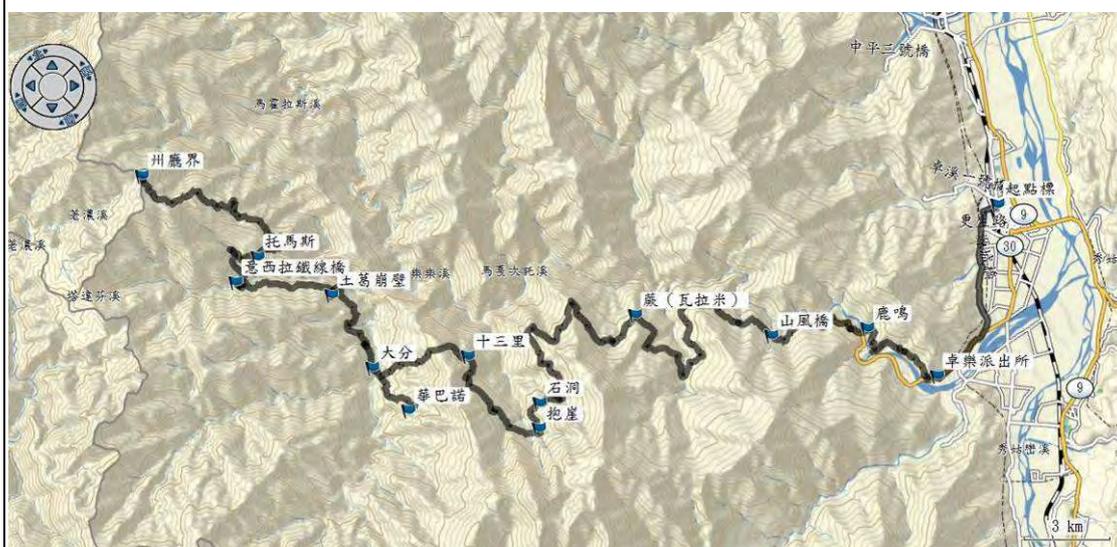
照片五 日治時期興建之鐵線橋為國內重要的交通史蹟



照片六 浮築橋與隧道呈現人力與手工具修築的美感



照片七 郵政石碑（左）及電話桿（右）展現八通關越道路東段的豐富度



文化景觀範圍圖及位置圖

附錄四 歷次座談會紀錄

一、第一次座談會

(一) 時間：102 年 11 月 14 日 (禮拜四) 14:00-16:00

(二) 地點：玉山國家公園管理處 3 樓第 1 會議室
(南投縣水里鄉中山路一段 300 號)

(三) 會議流程：

時間	議程	備註
14:00-14:10	會議目的說明	
14:10-14:30	簡報說明 1. 田野調查成果與重要發現 2. 文資法暨其細則之規定與說明 3. 保存維護方針探討	東華大學 簡報
14:30-15:30	綜合討論	
15:30-16:00	臨時動議	
16:00	散會	

(四) 各方重點意見：

玉山國家公園管理處：

依照國家公園法，國家公園對史蹟資源的保護有相當嚴格的規定，保護強度並不亞於文化資產保存法之規定；為求事權統一，園區內之越道應由玉山國家公園管理處依據國家公園法之相關規定進行保護、管理。

(五) 照片紀錄：



(六) 簽到記錄：

「八通關越道路東段文化景觀登錄先期計畫」座談會-簽到單

一、日期：102年11月14日(星期四)下午2時整

二、地點：本處3樓第1會議室

三、出(列)席單位及人員：

機關(單位)	職稱	簽名
國立東華大學	教授	宋秉明
		張若瑩 鄭珮瑛

本處人員	簽名
處長室	林秋
企劃經理課	黃俊毅
遊憩服務課	邱中治 洪以國
環境維護課	

本處人員	簽名
解說教育課	姜和商 許慧美 辜怡帆 紀慧雅
保育研究課	許志峰 吳佩儀
入園小組	
塔塔加管理站	
梅山管理站	
南安管理站	
排雲管理站	
主計室	

二、第二次座談會

- (一) 時間：102 年 12 月 19 日 (禮拜四) 15:00-17:00
- (二) 地點：林務局花蓮林區管理處玉里工作站二樓會議室
(花蓮縣玉里鎮中華路 414 號)
- (三) 會議主持人：國立東華大學自然資源與環境學系 宋秉明教授
- (四) 會議流程：

時間	議程	備註
15:00-15:10	會議目的說明	
15:10-15:30	簡報說明 1. 八通關越道路東段資源特色與保存現況 2. 文化景觀登錄作業說明 3. 八通關越道路東段文化資產價值 4. 八通關越道路東段研議登錄範圍	東華大學 簡報
15:30-16:30	綜合討論	
16:30-17:00	臨時動議	
17:00	散會	

- (五) 各方重點意見：

1. 林務局花蓮林區管理處

林務局所負責卓樂部落到鹿鳴吊橋共 2.7 公里這個路段，以不破壞原貌為原則沿著舊有的道路做整修，故保存得十分良好。林務局對於此段登錄為文化景觀是樂觀其成且全力配合。

2. 交通部公路總局第四區養護工程處

很榮幸越道有兩段位在省道台 30 線內，長度大概有 4.8 至 4.9 公里，路寬幅度平均在 8 公尺。公路局職責是維持現有的道路的通行性，未來可考量在道路旁設置指標，告訴用路人正行經昔日越道。

3. 花蓮縣議會議員 呂必賢

我是在四十年前就上去過了，那個時候那些山路都是很新鮮的，我們走過的那個吊橋全是木造，看到了很多很多布農族早期氏族的聚落。在文化景觀的話，就是要幫助我們布農族，把我們這些傳統知識，我們過去的這些聚落，重新再繁衍，讓我們及後代知道曾經有這樣的一段歷史。

4. 卓溪鄉公所

文化資產的維護地方行政單位應該義不容辭來配合。

5. 卓溪鄉卓清村村長 吳玉蘭

越道建議能適當修復做為學生進行戶外教學的場地。

6. 卓溪鄉居民 趙聰義

劃設的行政作業要能納入部落的想法與意見，如以後保存或是做一些文化史料的解說詮釋，可以回歸到部落的族人、年輕人去銓釋去保存。

(六) 照片記錄：



(七) 簽到記錄：

八通關越道路東段文化景觀登錄先期計畫案
座談會簽到表

單位	職稱	姓名
花蓮縣議會	議員	吳必賢
花蓮縣議會	議員	
五里鎮公所	王幹事	廖仁祥
五里鎮民代表會		
卓溪鄉公所	課員	林嘉政
卓溪鄉民代表會		
卓溪鄉卓清村	村長	吳玉蘭
卓清社區發展協會		

單位	職稱	姓名
五里鎮泰昌里	里長	李永輝
五里鎮源城里	里長	徐永成
源城社區發展協會		
南安部落發展協會	理事長	石君忠
卓樂部落	組長	
清水部落	組長	
南安部落	組長	
財團法人花蓮縣王燕美文化藝術基金會		
花蓮縣布農文化教育關懷協會		趙永祥
五里神社志工隊	隊長	黃永榮
花蓮縣卓樂國民小學		
林務局花蓮林區管理處五里工作站		

單位	職稱	姓名
交通部公路總局第四區養護工程處五里工務段	副段長	李長雄
玉山國家公園管理處南安管理站		
花蓮縣文化局	科長	陳建村
	科員	陳孟新
花蓮縣古蹟處	技正	楊國偉
白油村部		古油峰

單位	職稱	姓名
東華大學	學生	朱煥純
"	"	游昌諭
"	"	陳佳菘
"	"	李舒煜
東華大學	"	陳志銘
"	"	唐伯良
"	"	葉國
"	"	張益榮
		李永明
		李欣香

三、第三次座談會

- (一) 時間：103 年 2 月 19 日（禮拜三）13:30-17:00
- (二) 地點：國立東華大學環境學院二樓院大會議室（B216）
（花蓮縣壽豐鄉志學村大學路二段 1 號）
- (三) 會議主持人：國立東華大學自然資源與環境學系 宋秉明教授
- (四) 會議流程：

時間	議程	備註
13:30-13:40	會議目的說明	
13:40-14:10	簡報說明 1. 八通關越道路東段資源特色與保存現況 2. 八通關越道路東段文化資產價值 3. 八通關越道路東段研議登錄範圍 4. 前二次座談會各方重點意見 5. 文化景觀登錄作業說明	東華大學 簡報
14:10-16:30	綜合討論	
16:30-17:00	臨時動議	
17:00	散會	

- (五) 各方意見陳述（逐字稿）：

主持人宋秉明教授：八通關部分的範圍都在我們的一個玉山國家公園的範圍之內，玉山國家公園也把它保護的很好，也把它保護的很好，那基於站在學術上再來看，我們總是希望能夠好還要再更好，然後還要再更嚴謹，就像各位已經知道的，文化資源其實非常脆弱的，當然不能比，自然資源還可以再生，文化資源幾乎是不能再生的，所以它其實它的急迫性是非常的重，所以我想我們的文化部應該也是非常這個，尤其文化總局也是非常清楚這個，所以後來園林的各種的方式總是希望能夠再多幾層的保護的文化資源，好。所以我們的基本的背景，我們大概就說到這個地方，接下來呢，我想我們先請我們的學者專家們，能不能夠先就他們的理解，他們的個人對於文化景觀或者是我們八通關越道他們的那個見解或者是他們可以給所有的大家都可以有一個建議，可不可以先請他們能夠做第一回的發表的意見，好不好，我們可不可以，我們先請就從我們比較靠近主席臺的位子，我們可不可以先請黃耀文老師，我簡單的介紹一下黃老師目前是世新大學觀光系的教授，那他本身在營建署方面有非常深的淵源，他在學術界之前是我們營建署的國家公園服務的，所以他是，我們講他是兩棲類了，那他這方面的就非常深入的，實務上就非常理解，甚至於在行政上，我看他也可以拿捏的到蠻多的這種關鍵性，我們是不是先請黃老師來給我們一些指導。

世新大學觀光學系黃躍雯教授：好，謝謝啟蒙老師，宋老師，局長、主席、各位與會貴賓大家好。是的，我在國家公園呢這個系統工作大概九年多，那當然啦，對文化景觀的理解可能有幾位中研院的老師啊什麼，他們比我更熟悉。我大致上就分幾個點來說明一下，第一個呢，我個人也非常同意剛剛宋老師他所有，他支持要劃設的一些理由啊，就是說如果在國家公園的史蹟保存之餘呢，我們還有一個文化景觀啊，那是不是可以在凸顯它的價值。第一個就是說它可以好要更好，那它的價值呢好像就保險了是雙重保險一樣，這是第一個。第二個呢，文化景觀的那個價值根據很多的資料，還有像以前我們讀過人文地理學，我們知道它很多東西是看不到的，但是很精彩，那何況是這邊，因為我有在把它玉山出的這個八通關古道再看過，我看它所留下來一些東西，看起來也還是有一些看頭，還是有點可看度的，那在我的看法是這樣子，這個國家公園法雖然對於史蹟保存區有規範，而且特別感謝玉山玉管處就保護的那麼的好，這麼多年來他們做研究、出DVD，然後也讓它是維持臺灣還是一個最高的一個聲望的古道。然後呢，雖然是如此，但是我們老實的說，國家公園法跟國家公園細則過去好像是對於文化的那種琢磨呢是相對於自然是少很多，那這也沒辦法，因為你看啊，我們國家公園法是61年就通過了，那早期的想法就是只有保存一塊那個比較漂亮的地方，一個海灣，然後一塊山嶽，那後來呢，這宋老師特別知道，還是從自然資源先著手，每一個國家幾乎都是這樣子，從自然資源慢慢的發展，到時機成熟了那才會注意到人文文化這一塊。所以呢，我想玉山管處呢可能是就過去嘛，一直還是用一個比較消極的一個態度來對待裡面所有的資源，比如說特別是文化啊，我們看國家公園法或是執行細則，裡面大體上它並沒有非常細項的去提到說他還可以怎麼做，還可以怎麼樣讓它這個空間再現，然後因為國家公園它就還是比較偏重在自然資源，那史蹟保存在臺灣本來就已經算是國家公園裡面劃的相對是少很多的，當然除了金門以外，大部分，像陽明山好像最近才考慮到劃設，以前好像也都沒有。所以呢我想說並不是玉山過去刻意在這部分東西呢能發揮的空間很少，而是說它本來就是先自然後人文，那我想唯一的要擔心就是說國家公園像過去，我們曾經跟林務局跟經濟部跟很多單位都有這部分打算了，特別一開始的時候，就是各持己見，他會有事情統一的問題，那是沒有錯，可是慢慢慢慢之後呢，他會隨著時代的潮流或者隨著那個學術的典範，那個觀念哦，也會慢慢的，好像有一個自然的決定在那邊，比如說經濟部的那個什麼台泥亞泥之類的，或者是以前在陽明山我也是辦過，把那個所有的礦都收回哦，那一開始經濟部也不要啊，也不願意啊，可是他後來也是慢慢的放，慢慢的放，因為整個大趨勢就是這樣子。所以呢我基本上，我這樣看我是覺得，我支持多餘反對啦，我覺得只要各市做得事情能夠把它規範的更清楚，然後讓玉山國家公園繼續哦，他們保護的這麼好的方法呢繼續下去，那可是說不定以後文化局呢還有一些比較積極的，讓它空間有很多的想法，讓他在維護上，因為那個東西恐怕都是要他們學建築學文化的人，他們在規劃設計上，這些人我們看好像都比過去好很多，過去我們看那個建築物要把它修建啊都會越修越糟糕，那現在我想我們應該是可以信任的，這個人才好像都養成

了，所以初淺上，我想我只是，這個是我的態度，我認為說還是利多餘弊啦，就是比較傾向說如果對玉山沒有太大的影響之下，那我左看右看，好像想不太出在哪裡會有特別的影響，早期國家公園要劃設原住民保留地，那個時候我再營建署，那時候劃來劃去，原住民保留地真的是比較麻煩，因為原住民會去抗爭，還我土地一大堆，那我覺得文化局也不會去抗爭啊，也不會去還我，不會有這些問題啦，所以我覺得玉管處何妨再想想看啊，我覺得當然沒有絕對很大的意見啊，以上先報告，謝謝。

主持人宋秉明教授：好，謝謝黃老師，我想我們先做第一輪的那個說明一下，我們接下來請我們的文化專家趙老師。

計畫委員趙金勇老師：那宋老師、主席、局長、各位委員、各位朋友，大家午安。那我先說明一下我個人的經歷，其實我這個百岳那也還是二十好多年前，三四個，所以我對，我等於說對山裡面是外行啦，那對國家公園當然就是更是大外行了，但是我很，我就從剛才談到這個國家公園的一些經營的一些方式的轉變，從早年只注重到自然景觀，然後後來慢慢慢慢的把人文的顏色帶進來，但其實現在在做文化做人類學來說，我們常常用一種一樣的道理，就是我們用一種，就是我們叫文化景觀，會說文化地景這樣子的觀念去看的話，我們可以清楚的可以看到說道路它是，路這個東西它不是現在才有，它在有人類以來它一直都有，人類習慣性的一個步道，我想在登山的都很清楚，那這個路呢，它是一個重要的人類行為，它是毫無疑問，那對於理解整個人群的發展甚至人性的發展，其實它都有很大的重要性，它這個道路溝通了人，沒有問題，溝通了文化與文化，溝通了部落與部落，那在這個例子呢，我們可以看到它溝通了國家與國家，國家機器與部落社會，那同樣的，道路其實它也帶來了一個開拓世界的一個辦法，那甚至說我們可以說在傳統上好了，我們像登山也是一樣，距離不是以公尺做單位，而是以時間做單位，這個時間的單位隨著道路的產生整個的擴大，你的距離甚至你的宇宙觀，整個你對這個世界的認識都跟著擴大了，我們可以很清楚的看到，這條這個越道，不管是清古道、日越道，它當然也一開始是為了一個殖民的軍事的目的，但是實際上對所有生活在這地方人，他們的世界觀改變了，他能夠看到世界改變，他用時間去衡量距離這件事，徹底的改變了。所以那甚至我們在說，這條路對我們宋教授來說，這私人情感，因為私人的情感他會綁在這條馬路上，所以馬路作為，不是馬路，一個道路作為一個文化景觀來看的話，它是一個多層面，它就是一個完全是一個整體考慮的。所以我們再回到，就是說如果以現在的狀態來說，我們為什麼要特別去提說這個我們希望以一個文化景觀的方式去把它整個整體的綁起來，我非常的接受宋老師的說法說我們需要的是一個整體性，因為道路它是一個整體，它牽扯的東西，牽扯的人性社會跟所有的都是一個整體的，它把歷史、發展、地方、人統統綁在一起，那所以以現在的這樣子的說我們希望能夠把八通關越這個當做一個文化景觀來把它指定，來建議指定，來保存它，我個人是非常非常的贊成的，那就是另外我說過，我不是登山人，我對這個的看法是單

純是從一個文化，你去討論文化跟人之間的這個關係的話，那這條道路的重要就是毋庸置疑啦。順便我也說一下好了，就是對於這個現在的呈現的狀態，那也是因為我對這邊不是很熟，所以我在看的時候，我第一個，雖然我非常支持這個觀點，但是對於說要去說服別人的話，恐怕在必要性的地方上，必須要能夠強化說現在的狀態，除了剛才說得現況，還有史蹟保存的現況，哪一些點或者哪一些面已經保存到，哪一些沒有，這個現況我們應該要用表列的方式在最後地方能夠說明出來，這樣子才能夠進一步強化說我們提出文化景觀用文化保存法的這個範疇，因為它跟國家公園法是兩個完全不同的範疇，用這個範疇去做會比較全面性，那是基於它的現況跟它自己本身的重要性，那這樣子的說明的話，會強化這個必要性，我一點點的小建議。

主持人宋秉明教授：是，謝謝趙老師，那我們是不是再請林老師，林老師我這邊也要特別介紹一下，林老師應該是我們國內對八通關越道是最清楚的一位專家，那我們實驗室雖然在 2006 年開始，我自己也走一遍，我們走了七天六夜，從南安走到東埔，可是我們都是步林一宏老師的後塵，這個中間我們也請他協助很多，給我們很多的指導，那所以今天也特別請林老師來給我們繼續指導，謝謝林老師。

計畫委員林一宏老師：局長、宋老師、各位委員前輩、各位先進好。今天非常榮幸來參加這個座談會，當然這條八通關越道在 1919 年新建到 1921 年落成哦，一直到現在它都還維持著一個穿越我們山區的一條道路的一個起源。在不同的時候一直扮演著各種它那個時候需要去扮演的角色，或許在當年他被開路的目的，在日本的這個文獻裡面明白著寫了三個理由，一個就是對山裡的統治，就是對本地的原住民族，布農族的這個治理的需求，一個是去連貫臺灣東部跟西部的交通，第三個當然是希望能夠透過這條路，把山裡面的所謂的物產跟資源能夠加以開發應用，官方的說法是這個樣子，那麼到後來經過這麼多年了演變，那目前為止從玉山國家公園成立之後，它又一直是一個非常重要的登山步道，是一個研究的通路。在每個時期賦予它不同的一個角色，很多人在裡面活動進出，所以它其實相當程度的反應了這個地區整個歷史的發展，包括各個不同的族群在裡面的互動，不管是衝突也好、融合也好，那相當有價值的。所以我從來就沒有懷疑過這條路去登錄文化景觀的這個必要性，他是不一樣的。那在這個之前，首先一定要先對於各個管理單位，因為它現在被切很多塊，各個管理單位長久以來對它的這個經營管理跟維護的肯定，特別是這個，特別要跟玉山國家公園做一個非常大的感謝，從國家公園在準備要成立的時候開始的那些先期的人文史蹟的調查計畫，一些前輩學者們，陳仲玉教授啊，楊南郡老師啊，這些先期研究，以至於到 1998 年開始委託中原大學，我個人在執行的這些所謂人造物，包括部落與步道的這個調查，其實都累積了非常多的基礎的知識。這個當然宋老師在你們團隊在現在的這個貢獻真的是非常的巨大，不只是把之前有很多還沒有釐清的這個遺跡都給考證清楚了，也很明確的去指出來如何作為一個統合的立場，把各個不同監管單位

下面的這些片斷資源把它整個用一個整體的文化景觀的觀點來看待，真正的能夠把所謂因為有特殊的自然地理條件自然的資源加上人文的經營跟人的歷史湊在一起的這件事情才能形成這個重要的道路，那也反應了這個文化資產確實是全民共同的資產的這個觀念，如果它能夠順利的去登錄文化景觀的話，等於是賦予它一個非常重要的文化資產的身份。那當然文化景觀在文資法的設計上面跟希望用所謂剛性保護的這個所謂建築類的文化資產是有一點差異，像古蹟也好，他其實是很強勢的去要求你限制它的這個變更的行為啊，當然有很多的限制，也相對有很多的福利給它，比如說要補助它的修護啊跟它的調查，它是屬於一個剛性保護的辦法。所以大家如果拿古蹟的標準來看文化景觀其實還是有差異的，文化景觀它是屬於一個柔性的，相對柔性的一種保護的方式，比較像是賦予它一個，讓大家都知道，哦，這個東西是重要的，是屬於我們共同的文化資產，但是他沒有那麼多的限制。事實上不管林務局也好、玉管處也好，現在對這條路的經營跟管理跟維護都做得非常好，我想未來即使是登錄了文化景觀，可能也不會對現有的這些管理單位造成太大困擾，反而會因為這個文化景觀的登錄之後來形成了這個所謂對它的一個維護的這個計畫，可能因為清楚的去指認出這條路的各個地方的特色，需要去凸顯或保護的這個重點，甚至是建立了以後怎麼去做管理跟維護的標準作業程序，反而會讓行政程序省事多，這可能是一件更好的事情，所以我覺得這個也非常感謝各單位在這邊都表達一些意見，那我想最大的疑慮可能來自於玉山國家公園管理處擔心用文資法來做這個，加進文資法以後，這條路的經營管理維護會不會變得綁手綁腳，我覺得是不會啦，目前看起來是不會，可能還會有好處。那所以最後我有一個小小的建議是對整個目前的執行團隊對宋老師這一邊，這個可能也要先請教一下，國家公園計畫裡面對於這個特別景觀區它的指定的範圍是不是只有山風步道而已，還是說已經延伸已經到了大分，甚至是全線都把它劃定為國家公園區域裡面的特別景觀區啊，如果是這樣子的話，那第六頁演譯登錄範圍（6）的這個部分可能就沒有什麼疑慮了。其次是我們都知道東段有四條支線，很難指認的支線不去劃定它的範圍大概，實際上的困難，我覺得沒有問題，可是從大分出來往南邊延伸到那個賽珂部落，有一個賽珂支線，那條路基其實非常清楚，它只有一個問題，就是原本跨越吊橋斷了，這個橋斷了，但是其他路基還清楚，否則可以把這個部分給加進去，我大概先報告到這邊，謝謝。

主持人宋秉明教授：好，謝謝，林老師所提到這個的細節的，之後我們再來一下。那接下來我要特別介紹第四位我們的學者專家，在介紹他之前，我做一個小廣告一下，那大家擺在前面的吃的東西可以放心吃，這是我們東華大學綠色實驗餐廳自己的產物，這個是來自玉里大里的有機柳丁，然後所有的東西都是自己做得，不會有添加物，我為什麼要特別介紹，因為我現在是餐廳老闆，從去年開始，我們校園裡面開了一個綠色實驗餐廳，可是我把它定位成是我在環境學院的第二個實驗室，它不是一般的餐廳，那我為什麼要特別講這個東西呢，因為其實在這餐廳的前身是在2010年的時候，我們在校園開了一門課，叫校園綠色廚房，那個是一開始的這個，那從這地方我就轉到了，那個時候允許我開這門課的就是當時

的通識教育中心的主任陳鴻圖，就是我們目前的第四位，他是我們東華大學歷史系的老師，對我們東部的文化資源非常非常，進行的非常深，所以我們特別榮幸也請到陳老師跟我們做開示，謝謝。

文資審議委員陳鴻圖老師：謝謝宋老師，那局長，各位前輩，大家午安。我想抱歉我因為系務會議 delay 一下下，跟各位致歉。那其實我收到這個開會通知有一點頓了一下，想到這一段應該都是在國家公園的一個保護之內啦，那我們文化局有主動想要提出一個登錄文化景觀這樣的一個意願哦，然後其實第一個念頭其實是蠻高興得，因為好像這一段八通關的東端的這一段好像之前跟南投縣之間有一點步伐不太一致。因為南投其實他們的做法，我記得在 2007 年的時候，他們其實是比較積極，那反而花蓮縣這邊其實是比較消極，所以我記得好像在 2007 年的時候有一點點爭議，南投縣好像就是登錄，而且他們是比較，像剛剛林老師提到的，他們用比較剛性的，比如說在沿路上的兩邊的那些石碑什麼，他們就指定為古蹟或者歷史建築，我覺得按照現在做法其實比我們更積極啦，所以我想這是我印象中發生過這樣一件事情。那我覺得我們現在做還是不會太晚，真的是不會太晚，當然我想這一段哦，歷史價值真的不用多說了，那其實整個古道指定為，登錄為歷史文化景觀，第一條好像是在臺北縣，今天那個新北的平溪那邊有一個好像是一條，在平溪有一條古道，然後它沿路主要是大概大小清代留下來的橋樑大概有十幾座，然後土地公廟等等的，大概整個兩邊東西加起來大概有四十幾座，所以它是整條道路做一個指定這樣，一個登錄這樣子。但是誠如林老師剛剛提到，其實文化景觀的位階相對的低啦，它其實真的是一個比較柔性的東西。那我如果針對這一次我看的資料，還有文化局跟宋老師這邊想要推的，我大概有幾個我的想法。第一個我想登錄文化景觀這個大家毋庸置疑啦，那範圍的部分，我不曉得到底目前看到裡面有沒有私有地的問題，我想這個東西可能在過程當中會比較辛苦，必須要去說服的，要去溝通協調，因為包括這個卓樂國小到產業道路門口等等的那個範圍，到底幾公尺之內有沒有民有地的問題，他們對這個東西的概念不清楚，那我覺得這方面可能我們就要花的時間會比較久，那第二個可能要拜託宋老師的團隊，可能在整個結案的建議當中，是不是還可以舉出整個八通關古道的東端部分兩旁，有哪些可以更積極，我們這樣可以推動可能歷史建築或者是古蹟的部分，就像南投縣這樣子，因為可能有些遺跡可能歷史價值真的還很高，而且沒有被大量破壞，那我想這是。然後可能再來，我們下一步就可以努力針對宋老師的建議，可能文化局這邊可以再努力，是不是跟國家公園再來協商我們可以有這樣的指定的過程，我想我簡單先對宋老師團隊，也是真的跟你們致意，真的很辛苦，謝謝。

主持人宋秉明教授：謝謝陳老師，那我跟大家再說明一下，八通關古道現在大部分都在我們的玉山國家公園的境內，但是如果我按照歷史的角度來看，不看現在的所屬的範圍，看歷史的角度來看，一直到拉到那個玉里鎮這邊來，其實是這樣，我們按照它最大的範圍是在玉山國家公園這一個單位裡面，那接出來外面到走路

的那一段，那個就是現在我們的林務局，我們的那個農委會的林務局，然後再出來再產業道路往外走一段的話，應該是碰到我們的卓溪鄉公所，然後再出來一段就會碰到我們的玉里鎮公所，那剛剛陳老師所提到的兩側的文化資源方面，那這樣講好了，我就必須要倚老賣老一下，我小的時候在玉里玩的時候，我會到神社去玩，OK，那一帶就是我們的那個很多，有很多的碑還在那個的附近，當然不只那個了，所以我們感謝陳老師再提醒我們一下，其實是那個我們會把那個沿線的那個都把它儘量把它找出來。那剛才我提到，那個玉管處提到林務局，提到卓溪鄉公所，提到玉里鄉公所，這個就是我們所有參與的單位，當然還有我們公路段，出來外面的時候都有我們的公路段，那我們現在其實大家除了林務局，今天有請假，那其他單位都到了，我們可不可以也請我們所屬的單位，我們可不可以就這樣，按照它範圍最大的開始講，好不好，我們可不可以先請來表達一下你們的看法，謝謝。

玉山國家公園管理處吳沛珊技士：宋老師、局長、各位委員、各位與會的同仁，大家好。玉管處先講一下剛剛簡報中有說，就是依特別景觀區的那個，那目前我們第三次通盤檢討以後，整個就是八通關越道現在是生態保護區，所以它是依生態保護區的一些原則在做保護。然後第二個是我們處的意思就一樣是跟之前兩次座談會的意見是一樣的，就是因為國家公園法的保護強度也是不亞於文資法，所以求事權同意的話，我們還是希望維持現狀。第三個是如果說真的有劃為文化景觀的話，那我們是想釐清，就是因為如果劃為有文化資產的話，那必須有所有或者是管理機關去編列預算，但是因為現在在園區裡面的越道它是屬於國有林班地，所以變成土地管理機關是林務局，那這個管理機關變成是林務局，那之後如果劃為文化景觀，林務局是不是會去編列預算做維護，這個變成是，我們是怕說因為劃了這個文化景觀，變成最後還是我們跟林務局之間的問題，這樣我們會沒有辦法，就是變成劃之前跟劃了之後好像都差不多，所以我們就會覺得說基於實際上的經營管理考慮，我們才會希望還是由國家公園來做維護。因為現在在國有林班地上，所以像我們對於越道如果要進行一些步道的修護，我們還是要發公文經過花蓮林管處的同意，我們才可以進行，就是說我們還是要經過土地管理機關的同意，所以變成日後的維護上還是要有釐清的地方，這樣。因為我們想知道，比如說在我們國家公園範圍內的公路是屬於公路局會來維護嗎，那國家公園裡面的國有的管理機關是林務局，那在國家公園裡面，像國有領域上面的住宅所或者是紀念碑這個管理人到底是誰，就是這個我們是想釐清的這樣，謝謝。

主持人宋秉明教授：好，謝謝我們玉管處，先表達一些意見，那我們也趕快很快聽一下每一個相關的單位，因為之後等一下我們還有很精彩的，我們民間的歷史文化的這個專家還會給我們一些意見，那是不是林務局我們今天請假，我們請公路段。

玉里工務段詹晨耀副段長：那宋老師、局長還有各位學者、老師，還有與會，大

家好。我們公路局的意見呢應該是跟上次基本上是一致的。因為當時那個玉里玉山線的闢建，我也不否認，應該有多少都會損壞到當時一些越道，因為畢竟是歷史，過去的事情了，那我也很，剛剛在聽簡報的內容中，我也很訝異的發現說，在台 30 線 1.5K 這個位置在上方還有發現舊道的一個遺址，這個我們，現在整個公路的整個發展，除了在上次的會議記錄裡面說，公路局職責是維持道路的通行性以外，另外道路的安全性也是最近幾年公路局非常注重的一個區塊。那另外在相對的在公路局現在整個公路的養護績效考核裡面，那漸漸的把一些以公路的一些特色也納入那個公路總局的它的一個績效考評的一個指標裡面，所以我們當然發現說在八通關越道有部分是在我們台 30 線這個沿路路徑的時候，我們就很期待說，如果說劃為我們史蹟保存區的時候，以後我們在我們的養護績效裡面，或者是在我們的道路特色裡面，我們可以把它作為我們一個凸顯的一個重點，那後續的，我想公路局這邊應該是比較針對以後在制訂文化景觀的管理維護的這一個區塊的制定，到時候會對公路以後的，我的修建、我的改善會有什麼限制，這倒是我們比較 care 的事情，那如果說在以現在的路線說劃為文化景觀的話，這個我們是樂觀的，謝謝

主持人宋秉明教授：好，感謝，那我們再請卓溪鄉

卓溪鄉公所朱祖昊技士：局長、宋教授以及各位專家學者，大家好。不好意思，我是剛剛來卓溪鄉公所新接這個，新的承辦人，那我就以書面資料以及簡報上提我的淺見。在之前的我們鄉公所前兩次的會議當中也有提到說，八通關古道東端也是屬於我們卓溪鄉的轄內，所以在文化資產上維護上我們也會，地方單位會儘量配合，然後協助。另外我提出的淺見就是說剛剛宋教授也提到說八通關古道從卓溪鄉，玉里鎮，然後卓溪鄉公所，所以它有橫跨到我們原住民的部落，就是布農族的部落，所以在歷史上作為重要的史料這樣子，所以我希望是可以多多的徵詢一些部落各方的一些想法，然後在文化景觀的登錄上面能夠更具完整一致性，這樣子，謝謝。

主持人宋秉明教授：好，謝謝，那接下來呢，我想請一位對於我們東部文化資源認識非常深的專家，真的是專家了，葉柏強先生，可不可以給我們大家多清楚一點，謝謝。

葉柏強先生：各位老師、各位委員大家好，那事實上我老家就在玉里鎮那邊，然後我還記得大概我小學二三年級、三四年級的時候，家裡常常帶我們到那個南安瀑布那裡玩，正好就看到那時候在開公路的樣子，有這個印象。然後我覺得這個計畫對於保存八通關越道是非常好的，那剛剛也有委員有提到，就是說國家公園在設立之初比較比較重自然輕人文，但事實上這個現象，我是覺得可能不管是太魯閣或者是玉管處都有這個現象，那例如說我玉里人我想要知道早期八通關越道資料的話，事實上到現在都是以比較日文的原始資料存在，然後東埔這一遍可能也是比較少這方面的那個範本還是什麼之類的。然後而且我是覺得說在人文方面

可能就是加緊這些日本時代的一些那個把它中文化，然後讓這些資料成立一個可以方便查閱的電子資料庫，然後此外的話，可能也要加強，就是卓溪鄉方面還有玉里方面那些原住民的口述歷史調查或者是傳說，因為這方面台東，我記得台東達悟那邊的布農族部落有做，但是玉里這一邊卻很少聽到這方面的事情。還有就是說我們這一次調查的八通關越道道路東端，這是以日本時代日本人踏查出來的路線為主，那麼他們當初新建這個最主要也是為了能夠有效控制布農族部落，然後我印象中花蓮縣市裡面提到布農族部落的抵抗運動幾乎一直到1920年代都還有發生，那我就想說，除了這個日本人他們所勘察出來的路線之外，那當初這個路線上的那些部落在什麼地方，他們有沒有名稱，然後他們的住所或者是他們的祖墳之類的，那這方面來講，幾乎完全看不到這方面的資料或者調查，連圖像也非常的少見。所以就是說可能這一次文化局完成這一次的那個日本時代日本警察所踏查出來的路線調查之後，或許下一步可能可以結合一些玉里在地的一些布農族耆老，可能就請他們大概就講一下早期的一些口述歷史，他們的事蹟，例如說早期他們怎麼抵抗這一些日本人，因為我想，我覺得在我們接觸這一些資料的時候，比較提到的可能就某年某月某日，這個地方什麼的被收到攻擊還是什麼，但是我是覺得說有一點我們大概不會去想到，就是說當初原住民他們決定要攻擊這些外來的日本警察的時候，他可能會採取哪些步驟，他們怎麼勘察地形，還是怎麼樣，他們怎麼從部落來到這裡，我相信除了日本的他們開闢的這一些道路之外，可能他們也有自己日常出來的狩獵的路線啊還是什麼的，那這一些路線事實上我個人也是覺得說可以調查，因為在這幾年的，就是說在搜尋這一些資訊的方面發現花蓮北部這邊太魯閣族或者阿美族這方面的調查報告很多，但是問題是說在東端的布農族這邊的資料幾乎都是缺，所以很可能就是說希望可以透過卓溪鄉公所那一邊結合花蓮縣文化局或者東華大學來進行這方面比較詳細的口述歷史或者是說在地的一個那個文史調查。我相信這樣子的話，國家公園的那個它的完整度會更高，就是說除了日本或者是說自然景觀之外，還有屬於本來幾百年來就一直住在那個地方那一群人的那個生活的形態的一個記錄。

主持人宋秉明教授：感謝葉柏強先生，果然一提就提到很多的關鍵，那待會我們可以再西部再來討論一下。那接下來我們卓樂國小的陳老師也來了，那卓樂國小就在我們沿線旁邊還有一個很重要的碑，我們是不是請陳老師也發表一些意見，謝謝。

卓樂國小陳月英老師：大家好，那我想針對那個第六頁八通關那個東段研擬登錄範圍那邊做一個說明，起點標至卓樂國小正門，那因為依政府真的是有村落才有學校，我們那不是正門是側門，從部落進去那個才叫正門啊，所以那個是側門。原有的那個比較古老的那個，就是道路就是剛好從我們正門那個已經變成是我們的操場，對，所以那個小路已經沒有了，所以產業道路是在我們的側門，那側門那個上來是有水渠，那個是屬於水利局在管轄的範圍，那目前也有私有地啊，那一部分是私人的土地，所以我們的側門跟產業道路都有占到私有地的部分，所以

我們，就是產業道路的那個側門跟產業道路的交匯口都是有占到私有地。然後再來就是行政院原民會的管轄的那個土地，上去到都是屬於原民會的土地，這樣子，目前是這樣子。那在暑假期間，寒假，不管是哪一個時段，那我們學校現在在推廣八通關越道路的時候，現在目前我們學校算是一個最好的停車場，就很多人就是要上去走那個步道就會把車停在我們這邊，可是他們走出來是在步道口那邊，就是快到步道口，所以就請我們老師載他們到步道口再把車開走，因為交通不便，所以也會造成我們的一些困擾，不過我們也很願意，就是讓他們車停在我們學校啦，當然是我們也非常是希望就是我們學校也劃入那個文化資產的範疇，謝謝。

主持人宋秉明教授：好，謝謝。那我還想再請一位在座的朋友來說明一下，這位朋友很特別，他有雙重身份，沙力浪他其實也是我們的，他是在地的居民布農族，他其實也是我們的工作團隊之一，他現在在做得事情就是剛剛葉伯強葉老師所提到的，部落耆老的訪談這個部分，但是因為部落耆老的訪談不是容易的一件事情，也是漫長路，所以我們其實在這個計畫裡面，我們其實只是做一個開端，只是做一個開端。那沙力浪我想請你來發表一些意見，不是要報告我們這個團隊的事情，因為你的另外一個更重要的身份，你是在地部落當地的人，你不是耆老，你是年輕的人，那沙力浪東華大學族群研究所畢業的，他的博士論文，他就是做八通關古道裡面拉庫拉庫溪他的祖籍地的地方的名字的什麼，所以我想是非常非常專業的，而且站在當地的居民的這樣的一個角度，你可不可以提出你個人針對於文化景觀，如果要設立的話，你的想法是什麼，謝謝。

沙力浪（趙聰義）先生：各位老師大家好，我是那個卓溪鄉太平村的人，很高興能夠參與這次的活動，就是研究調查這樣子，從裡面就學習到很多自己布農族的傳統文化，還有一些歷史這樣子。然後就是在討論到文化景觀的部分上，所以我會覺得說我們的傳統領域它有國家公園、有文化部，如果以後文化景觀又進來的話，就又有文化部了，現在還有林務局，然後就我們沒有看到屬於自己布農族年輕人或者耆老弄的一個比如說管理單位啊或是什麼之類，我是希望說政府以後再次進入那個布農族的傳統領域，就是玉山國家公園的時候能夠打破那種現有的那種管理制度或者是管理團隊這樣子，直接有一個布農族的管理團隊跟文化部跟林務局跟國家公園一起平等的去面對布農族的傳統領域，就是之前一直談的共管的東西嘛，可是到現在都沒有落實在布農族的傳統領域裡面，像可能國家公園覺得說那個地方他可以管理一切，可是卻忽略了說，其實布農族他們是希望能夠管理自己的土地，我們也想進去裡面看我們自己，雖然裡面都是那個日本人的石碑，可是我們也想去憑弔以前我們的布農族人，那我們要如何去傳承我們的儀式啊，如果去山上限制，這樣子，然後我是覺得說應該是說透過這種文化景觀，然後再從事那種山林的那個如何再重新管理，這樣子或許會讓布農族的聲音更加進去，而不是只是學習或是什麼之類的，讓布農族的聲音能夠更強而有力的跟各個單位評論，這是我除了在這個活動學習到自己的一些布農族文化以外，也有一些小小的

反思這樣，謝謝。

主持人宋秉明教授：謝謝沙力浪，因為這個稍微找到一點原住民的這個議題，我站在主持人，我現在不做主持人啊，那我想發表一點小小的一個意見。那當然我們第一次看過很多的史料，當我第一次走入到八通關，其實它非常的陰啊，沿途就是看到，不是戰死碑就是紀念碑，可是都是紀念日本人的，可是有的時候我就會在想另外一件事情，那個時候如果我以看武力，打架的那個武力來看的話，日本人的武力跟他們所有的那個配對，其實跟原住民是完全不成比例的，那我就這樣子來做一個推論，死了一個日本人，不曉得後面是死了多少原住民的朋友，其實這個是很多很多的可以讓我們去做這種好像歷史小說性的這種去思考的問題，所以其實原住民在沿途的舊部落或者他們的生活或者他們的變遷或者是在沙力浪所提到的，還沒有日本人來之前，他們在那裡面的生活的變遷遷移等等其實是非常非常豐富的，絕對是非常豐富的，可是為什麼我們現在在做這個的時候不太看得到這些東西，不是忽視，不是，因為它太龐大了，要慢慢來，要慢慢來，所以我個人認為，在八通關古道在講原住民的這個部分，這個腳步我們要快要開，一定要很快就要開始，可是要慢慢來、慢慢來，可是在某些部分要很快，比如說在耆老的這個部分，逞他們在，不是，其實一直都在凋零當中了，能夠快一天就快一天，可是這樣子的一個想法對於我們在先明在這裡生活的這種的想法，我覺得站在歷史的觀點來看，我們一定是要非常非常注重。那當然這個部分，據我們所資料的顯示，可能我們國內在這個八通關古道對這個部落最早最早最認識，也認識最多的恐怕就是林老師，林一宏老師，在他很早很早以前的報告書裡面就已經有做過一些測繪的東西了。那我想等一下我們進入到大家大概都發表一些意見，我不曉得左手邊的是不是記者朋友們有沒有，如果現在不是記者身份的話，有沒有什麼要，記者身份也可以啦，就是是不是可以發表，有沒有要發表一些讓我們也能夠。

文化局陳淑美局長：我們科長好像要代表那個呂必賢呂議員表達一下呂委員的意見。

主持人宋秉明教授：好，沒問題、沒問題。

文化局陳建村科長：謝謝局長、謝謝主持人，還有各位委員、各位與會的夥伴。我們在在在的那個布農族的民意代表，我們花蓮縣呂必賢，他上一次在玉里的這個座談會的現場的時候他有表達過意見，在今天的會議資料第七頁，那他今天還有其他的公務，不可前來，所以他特別請我幫他表達三點意見。第一點意見是，因為我儘量用他的原意啊，就是說他說原住民是臺灣的主人，那八通關越道這整個空間呢是過去布農族的傳統生活空間，所以呢請我們政府的各機關哦，要尊重這段歷史，不要忘記這段歷史了。那第二，一件事情就是說在這整個歷史空間裡面留下的許多布農族人的舊部落，還有誠如剛才很多天前輩提到的，布農族的抗日的這些重要的史蹟點哦，他希望這些都能夠政府各機關共同努力來做記錄，特

別是可以用現代的科技，例如像用 GPS 把它定位出來，幫助他們的後代子孫未來記得這段歷史。那最後一點，第三點就是他非常希望這個地方有文化資產的身份，但是後續這一個相關的一些保存工作一定要有布農族人參與。這是呂必賢議員請我表達的意見，謝謝。

主持人宋秉明教授：好，謝謝。那我們還想，我們可不可以請我們文化局，無論是站在我們地方的文化管理的角度或者是我們在地的居民，可不可以也請我們的文化局的局長，可不可以也發表一些意見，就是說針對這個八通關古道，針對這一個文化景觀的這種設置，是不是也給我們一些指導。

文化局陳淑美局長：謝謝主席，我想指導不敢啊，我就是很快第一時間來就是有一些的回應。第一個呢就是剛才林老師還有一些議員所談到的關於在這個八通關這個部分跟我們布農族的過去的這些歷史的，口述歷史的這些的調查，特別是這些耆老調令的速度，那當然不然我們林一宏老師啊他有，之前有一些的研究，但是我想呢，就是說就這個部分口述歷史的這個部分，其實也是在跟時間賽跑的一個工作，那今年跟文資局申請經費要來做這個，其實一定是來不及的，所以呢但是我覺得就是說我們聽到的就覺得應該做得事情就是立刻要準備來做，所以我的意思說針對口述歷史的這個，我是覺得我們可以分階段性的啦，我想比如說口述歷史的一部分可以先進行，然後呢剛才呂必賢議員講的包括的什麼 GPS 這一些的運用現代科技進一步的這樣子有系統的整理，我覺得第二階段、第三階段我們可以來做，但是無論如何我覺得 103 年我們應該可以立刻上手的，那就是口述歷史的這個辦理，那有多少錢我們可以做多少事，沒有關係，但是總是要做。那我這個時間我所想到的一部分的經費，我想我們是可以走那個社區，所謂的社區再造，社區再造其實是包括所謂的部落再造，那這個部分的經費不會多，三四十萬，但是錢總是錢，所以我其實蠻歡迎我們卓溪鄉，如果說是我們社區協會，以社區協會為主體，然後呢可以來提出這樣子的一個案件，那我們在年度的一個社造的案件裡面，因為社造我們包括了好多的主題，包括記憶傳承、歷史的民族記憶的傳承，還有包括社區美學等等等等的，你想做什麼會讓你的社區、讓你的部落有光榮感的，或者是你可以經營社區產業，那你只要你提出來有說服力，那其實委員就可以，就你能夠勝出，委員就可以把這個經費下放，所以我是建議那部分可以去走社區營造的經費。再不然，就是說如果還不夠，我們可以另外部分去申請文化基金的經費來做補足。就像我講的我們有多少錢做多少事，就是說只要是該做得事情真的是跟時間賽跑，那我們能夠做，我是建議我們 103 年就要開始來進行。的確我是覺得就像很多前輩所講到，就是說如果我們在這個場域所看到你是大量的，就是日本的這一些的，不管是住宅所或者是這些的歷史建築這些的碑體等等等等的，但是真正作為那樣子的一個場域真正的主人，那就是我們的原住民族，反而他的這個部分的，這邊是完全是缺席的或者是嚴重不足的，那其實這個真的是非常非常可惜，好，很大很大的遺憾，我覺得這個部分我們真的要面對它，然要把這個部分來部族，那這個部分的工作，我其實鼓勵科長會後，我們剛才跟

沙力浪是不是，名字，對不起，我記不住你的名字沙力浪，對，就是把我們的把電話號碼什麼都把它記起來，然後你回去把這個訊息跟陳建村科長講一下，我們來怎麼樣的來輔導，然後把這個工作開始往前推，這是第一個意見。那第二個意見，其實我自己作為一個法律人，那我的理解啦，其實這整個工作，我們如果要去把八通關越道我們的東段這個部分如果要去把它指定，如果要把它登錄為我們所謂的文化景觀，因為其實法令是在那邊的，我其實不太能夠想像說會因為這樣子會有，其實不會有主管機關或是各個實務主管機關移轉的問題，我的理解是應該是不會的，所以剛才玉管處同仁講到說你有點擔心說登錄之前那是玉管處跟林務局的一個互動的問題，那我的理解啦，就是說就原來各自的一個法令的一個適用，那縱使在登錄了以後，其實對各自，依照各自的法律應該做得事情也跑不掉，也推不掉，也搶不來，我的理解應該是這個樣子，只是在想說，如果能夠去讓它能夠登錄的話，那從文化的一個面向的話，它其實是會有更完整的一個論述，那其實也是對這段歷史包括對這樣子的一個這個區域呢，其實一個是最好、最應該給它的一個待遇嘛，好。那另外一個就是說如果我們能夠因為這樣而爭取得到文資局的經費，那其實想像中我們可以導入更多的公部門的資源對整個的一個場域的一個經營，那其實應該也是會有幫助啦，這個是我的理解，我第一時間的意見就表達到這邊。

主持人宋秉明教授：是，謝謝。那個因為我們的黃躍雯老師他要趕飛機，他想要在趕飛機之前最後再說最重要的一點可不可以。

世新大學觀光學系黃躍雯教授：一句話就好，沒有，因為最主要是剛剛我聽了那個簡報，我發現哦，因為他畫的他是已經延伸國際公園範圍外，所以既然我們那麼重視它的完整性哦，所以好像是，就是國家公園常常是沒有辦法管到別人的，所以就變成是因為它的完整，所以看起來傾向畫好像比不畫好一點。那當然我想在國家公園的感受，我也是這個系統出生，那我覺得是不是國家公園這邊可以回去把各種可能會碰到的問題，把它一一的羅列出來，那如果是這樣的話，就比如上一次就講說，什麼國家公園法有規範啊、細則有規範啊、計畫有規範啊可能會更明確，如果這樣的話，國家公園如果沒有太大的那個的話，那我覺得說完整是很重要的，以上報告。不好意思，因為晚上我有個課我一定要回去了。

主持人宋秉明教授：黃老師我就不送你了啊，謝謝。那我們可以的話，我們就再繼續接下來討論，科長你這邊是不是也給我們一些意見。

文化局陳建村科長：首先第一個先針對文化景觀我們的實際操作經驗，因為剛才我們局長一開始就有先講，我們花蓮縣這些年陸陸續續有三個文化景觀的經驗，那我們特別是在光復鄉的光復糖廠它全區 26 公頃裡面有一百多棟建築物全部是文化景觀，那另外我們在富里鄉的的這一個阿美族的這一個水渠跟梯田，這裡相當大的面積是文化景觀，那這兩個文化景觀範圍裡分別曾經也因為一些主管機關或一些開發有經驗，例如大家多知道，光復糖廠的文化景觀現在是有二星級的旅

館，那這個旅館從老舊的木造建築物，怎麼樣變成現在大家看到的那個旅館，他一定有文化資產、文化景觀介入的一個過程，所以才能夠讓它目前呈現的整體風貌，大家還不至於說會去批判光復糖廠說你怎麼做一個不倫不類的，所以它的那個二星級的旅館大致上跟當年木構造的那個建築物的關鍵的元素都保存。那再一個我們講非常謝謝那個我們公路局玉里公路段有經驗，我們在去年為了這個富里的範圍內曾經因為交通安全的需要考慮，曾經有規劃一些工程，那在這個過程當中，我們也文化景觀的學者，那我們就做了一個平臺讓學者跟居民然後跟相關的主管機關共同來討論，最後找出一個三贏可以解決的一個方案來做解決，所以我們就發現說其實文化資產法很多的一些相關主管機關一開始碰到說，大部分會比較馬上退三步問說這會是什麼，可能會發生什麼，對我未來產生什麼影響，那其實我們就實務經驗上來看，文化資產法很清楚的是在現在的第 55 條有明定，一個文化景觀取得它法定身份之後，第一件事要做事情的是地方主管機關，換句話就是我們文化局。我們要先針對這個文化景觀它的特性去定出一個保存的一個維護原則，保護及管理原則，這是一個大方向原則性的一個規定，但這個規定它的程度必須是經過花蓮縣文化資產審議委員會專家委員審議通過，然後我們會去公告它這個內容，那有了這樣的一個架構性的保存管理原則之後，下一步呢，按照最近這幾年文化資產局的操作模式，他就會補助我們一筆經費去依據這個保存管理原則去制訂一套保存維護計畫。那這個保存維護計畫呢，講比較白話一點就有點像是我們在使用一個東西的說明書，那什麼意思呢，就是說這個文化景觀所牽扯到的利害關係人，相關的主管機關就必須依照這個所維護計畫作為後續我們這個文化資產整個範圍裡面的一個操作，很可能就是剛才我們林委員提到的未來它的標準作業流程。那一旦這個過程，這一個計畫裡面的內容具體訂定出來，其實大家就不會有疑慮，就是說它那個整套的那個遊戲規則，還有它的權利義務關係，然後誰做什麼事，其實是很清楚的。那我們再強調一件事情，就是按照我們的經驗，我們在定這一個保存維護計畫的過程中，一定會充分讓相關主管機關跟它的利害關係人有充分參與討論的機會，因為我們再清楚不過了，如果一個文化資產，你把它定的一個遊戲規則是大家沒有辦法玩下去的話，這樣的文化資產不如不要，為什麼，因為大家會抗拒，就老百姓，甚至是說相關機關就問我，原來文化資產有這個法令身份之後，大家竟然如此的難追求多疑，難以互相相容的話，所以基本上這樣的一個保存維護原則一定會在各自要追求的那個最大利益當中去找出它實際可操作面，那當然也許在這過程中，大家互相有妥協、有讓步或者是說去找出它的一套的規則，所以這個部分我們非常感謝今天與會各機關對於這樣的一個問題有共識，那也誠如過程委員有提到的，就是說如果相關主管機關關於這個部分還有疑慮的話，我們花蓮縣文化局非常願意，很誠懇的，我們大家互相再來溝通，找到最大的共識之後，我們就來做這個文化資產的這個登錄的工作，讓他掀起一些相關的溝通準備工作，我們絕對希望充分到位，之後大家水到渠成，大家樂觀其成，這個是以工作上的第一點意見。那第二點意見，我要講一個個人情感的部分哦，就是說我在民國 96 年在行政院原住民族委員會服務的時

候，當時玉山國家公園出了一本楊南郡先生的大作，就是最後的拉比勇這本書，那因為我的學弟我的好夥伴是楊南郡先生的女婿，所以這本書一出的時候，我就立即拜讀這個大作，坦白講我當初看到這本書在描述布農族人在八通關這裡抗日過程中，每讀一頁都是起雞皮疙瘩，就是說當年這個比我們對霧社事件的瞭解更慘烈，他們幾乎是布農族人幾乎是以日本人的觀點來講，他一直是未歸順方，一直是臺灣，他在臺灣統治裡面最後一塊最後的歷史的句點，那我今天在做這個工作的時候，我一直會很好奇，當初有在讀那個書的時候，因為他的書中描述了非常多布農族人的舊部落，甚至是當年那些抗日人他躲到什麼地方去，如何的天險，如何讓日本人難以攻進，或者是他們在攻擊住宅所之後，他們的那個整個動線，那因為我們沒有辦法去對照這些歷史事件發生的那個點，所以假如就是說未來如果我們有了這個文化資產身份之後，這個其實就是呂必賢議員希望我們做得事，就是說將來我們有機會把這樣的一個整個歷史空間，他現在的那個位子現況還有過去的那個布農族人在這邊的事情上，我們可以有一個更全面的理解。那最後第三點我要講一舉坦白話，就好像我在花蓮做文化資產工作，我們大部分我們的古蹟目前全部都是日治時期，全部都是日治時期所留下的建築物，那我們在做這些古蹟的時候我們看到很多日本官方，例如說像江口良三郎先生也許很多人都對他在築港這個部分對花蓮開發建設有很多的認識，但是在，他在理蕃扮演的是一個什麼角色，過去可能很多人比較不知道，所以如果我們可以把這個部分補足的話，也許我們對整個日治時期臺灣在花蓮，這裡面的歷史有更全面性的瞭解，以上謝謝。

文化局陳淑美局長：我再呼應，我再補充一下科長，就是說當然我覺得剛剛講的那個進一步歷史上的一些的盤點，然後呢去把它耙梳，然後呢再進一步發揚光大的前提就是如果我們可以把這個場域呢登記成文化景觀，那你這個所有的歷史的整理工作你才有所依附嘛，我覺得其實是能夠相得益彰的吧，我這樣聽起來其實是覺得這是一個很有意義的工作。

主持人宋秉明教授：是，很棒哦，我想今天就是一個討論的一個平臺，趙老師。

計畫委員趙金勇老師：不好意思，我就接著局長剛才說得，其實也是要回給呂議員的一個他的一個意見，因為我們在文化部、文資局談過很多次，就是現在全國的登錄的文化資產 99%都與臺灣這塊土地的主人無關，99%都不是原住民那這件事情我們現在文化部跟原住民委員會希望能夠把它修正過來，那也跟我們中央研究院有在談，從明年開始的時候，希望能夠做一點，從考古學、歷史學跟人類學能夠把原住民的歷史把它補充出來，然後是賦予文化資產的這樣子的切入點，能夠去增加原住民或先住民的文化資產在裡面，那所以我們歷史語言研究所呢今年就開始，要開始做一點就是像是這個大的計畫的先導計畫，那其中我們現在正在找就是，也是團隊中的鄭玠甫同學，鄭玠甫先生，他可能今年會來跟著，也是跟這個相關，那就是重新再回去拉庫拉庫溪那邊希望能夠做一點先導型的工作，那

我就這邊給他做一點廣告，希望大家能夠給他一點支持，給他一些更多的意見，因為他博士論文是希望做這邊，那談的是日據時代的，但是我一直跟他說你的內容絕對要從地跟人來說，要把日據時代外來者的跟本地的能夠平衡的角度來去重新復原整個八通關越道真正的一個意義，在這塊地上的對這個人群的一個意義，那我也希望各位像葉老師能夠給他一些協助，謝謝。

主持人宋秉明教授：好，謝謝，剛剛趙老師所提到的那個 Jeff 他其實是在我們這一個團隊裡面也做協助，那我其實上一次到玉管處跟游處長報告，就是以我們現在做出來的調查的東西來向玉管處跟他們說明一下的這情形的時候，我其實也是特別感謝趙老師我們中研院這邊的協助，就是說我們以前我們這個團隊，我們所調查的文化資源，因為是專業的關係，我們比較是屬於大範圍，比如說是在地理的性質，在各方面資源的狀況，而比較沒有探究在地下的情形，而我們在這一個計畫裡面的探索部分有因為 Jeff 這邊的介入，我們就開始在淺層的地下開始在做一些，不敢講挖掘啦，其實在清除一些東西，結果非常非常的豐富，非常非常的豐富，所以我特別把這樣的一個發現也特別跟我們玉管處的那個處長報告，也是建議未來國家公園，因為國家公園裡面的文化資源真的是非常多，因為它範圍很大，因為你們的範圍很大，那以前我們所做得調查，其實一個就是大家一定很清楚，因為受到專業上的限制，以前一直沒有真正的考古的真正的這樣子參與在這個裡面，所以我們就很多就會不知道這些，所以其實是我在這個地方也特別感謝一下我們中研院這邊，還有 Jeff 那個是不是我們在座的老師，是不是再給我們一些意見。

文資審議委員陳鴻圖老師：我再插個話，因為這個可能講下去可能跟宋老師這個團隊的計畫會有一點分叉，不過其實這個計畫有意義的地方就在這裡，它會有很多我們其實真的是在搶救的動作啦。其實之前那個吳局長剛上任的時候有問過我們一些意見，對文化局的將來發展的一些意見，我記得我那時候還寫一個萬言書給吳局長，那萬言書裡面其實，對，之前那個吳局長，對，那時候我在建言當中我提到一個最重要就是說其實我們都太重視那個硬體的東西，其實太忽略了，那時候我一直覺得花蓮其實以文化局來講，其實很急著要做得就是耆老的口述訪談，其實一直到今天又隔了好多年，其實我們在這部分，我們的步調真的是比其他縣市都還要慢。所以可能我們如果順這個計畫來講，可能請宋老師在建言的部分其實就講到，因為文化景觀的登錄其實很重要是人跟地之間的互動，那其實在講到人的部分，其實整個這一段的過程當中，其實布農族被集體移住，整個遷那個過程，其實我們可以順著這個計畫再提建言的時候，是不是對耆老的遷徙或者是抗日的部分，我們比如說跟文化局獲國家公園建議說，是不是可以由他們來提出一些爭取經費來趕快做這個補救動作，其實這個可以跟原民會來要一點點經費嘛，我想這個是我覺得可以在裡面順著這個寫起來的一個建議。然後再來可能局長這邊我就再跟局長做一個建言，就是說其實我覺得文化局將來可以有一種徵集的計畫，比如說針對花蓮縣，其實徵集看看誰願意提出口述訪談的計畫，比如說

他要用主題式的，或者用一個比如說跟這個八通關古道有關的口頭訪談計畫，其實我們經費也不用多，然後他自己提出他大概他圈地名單，那我們到時候來看看是不是可行，其實我們就大概有一定的那個經費的補助辦法，那其實我們可以用主動這樣徵集的方式，每年編一點點經費不用多，那一年一個主題、兩個主題，其實我們要幫花蓮留下還蠻珍貴的，因為這個真的是在跟時間賽跑，我想這是做一個插話，這樣子，謝謝。

主持人宋秉明教授：謝謝，林老師。

計畫委員林一宏老師：現在很簡單的幾個感想，第一我覺得如果能夠順利推動八通關越道東端的文化景觀呢，我想在用我國現在的文化資產保存的觀點來看，那可能是第一條這個日本時代有計劃新建的這種道路被登錄文化景觀的一個個案，那跟之前的其他的古道被登錄文化景觀其實是有差異的，那今天我們凸顯的是官方的力量的介入去形成的道路跟背後這個反應出來的歷史。那其實花蓮境內還非常多，比如說花宜道路、合歡越、能高越很多，對不對，以後還大有可為。再來就是大家都提到了蠻重要的事情，就是族群跟這個八通關越道的關係，特別是布農族人，那我還要提醒，其實在這個區域裡面不只是布農族人傳統領域，布農族人之前還有，只是我們不太清楚，比如說在佳心那個地方，像之前科博館的趙啟明先生也有做了一些研究，我個人在1998年到2000年之間因為也是非常感謝玉管處，有給我們那個機會去進行裡面的布農族的，就部落跟建築物的地毯式的普查的時候，也在嘉欣的那個地方曾經找到完全不像已知的布農族人的建築的這種舊遺跡，那表示說這個區域裡面非常豐富的歷史縱深跟過去的事情，不只是我們現在，也許有時候是過分簡化了，比如說日本人跟布農族人的這個衝突，他怎麼跟原住民的這個拉扯，事實上可能還有更多更細膩的事情被隱藏在已知的史料跟被報導出來的故事的背後，那最重要的是一個身體經驗，有時候是我們自己要去才會理解，我們到了那個部落的現場，比如說我去到米亞桑在那個山坡上，吹到那個風，曬到那個太陽，哇，忽然間理解，原來這就是布農族人心理面覺得最棒的，可以住家的地方，是這個樣子。那我是外來人，好像想當然有這種理解，布農族子孫進去有什麼不一樣的想法，當年曾經生活在這邊的日本人的後代，八九十歲了，如果他能夠回來，他會有什麼樣子的感觸，這是屬於各種不同的人可能都會有的這種共通的這種，可以去有一種經驗，當然是，但是你提供了場域可以讓他進去，這樣子的事情會激發出來，會被記載下來，有助於我們更去瞭解過去，然後讓我們想想看現在為什麼會這樣子，這個才是好玩的地方。那至於前面那個跟擔心什麼事權不統一什麼的，我覺得那個沒關係啊，反正我們一定是有辦法可以解決的嘛，因為最終一定會有一個計畫，保存維護計畫出來，那個就是遊戲規則，只要大家都有共識覺得這事是重要的，這是需要透過來保護這個實體，然後來延伸其他更多的事情，讓我們更理解這個地方，更理解我們自己，那應該是好事。

主持人宋秉明教授：謝謝，那我不知道在座的各單位或者是各位，還有沒有想要表達的意見，那我們的文化局的同仁，還要不要再，大家清楚哪方面的東西呢，那不然我就做一個小小的小結了。我想真的是感謝各位，那如果現在來看過去，歷史一旦成為歷史，它是沒有對跟錯的問題，可是卻是有在跟不在的問題，而且是非常非常快速，也非常非常脆弱，那我站在這個地方，無論是站在哪一種角色，我都希望大家把歷史當做非常珍貴的資源，我們可以屏除所有的個人得主見或者是機關之間的各自的這種看法，一起把歷史當做我們在這一塊土地上非常重要、非常重要的一個資源，我們一起盡我們的力量一起來保護，我想就借著這一個計畫，文化景觀的這一個，我們大家一起繼續的努力，我們感謝各位。那在這個當中，在我們這個計畫結束之前，3月31號之前，那各位有任何的意見，歡迎你們隨時再提供給我們，就算是3月31號結束之後，我們也希望大家一起還是來關心我們的八通關越道或者是整個的我們東部地區的景觀，我們在這個地方，我們也特別感謝我們的文化局這麼熱心能夠來，也是非常的辛苦，那我想最後還是再感謝大家，謝謝大家今天來參加我們的座談會，謝謝。

(六) 照片記錄：





(七) 簽到記錄：

八通關越道路東段文化景觀登錄先期計畫案
座談會簽到表

單位	職稱	姓名
花蓮縣議會	議員	
玉里鎮公所		
玉里鎮民代表會		
卓溪鄉公所	技士	朱祖昊
卓溪鄉民代表會		
卓溪鄉卓清村	村長	
卓清社區發展協會		

單位	職稱	姓名
交通部公路總局第四區養護工程處玉里工務段	副段長	李添權
玉山國家公園管理處南安管理站	技士	吳沛珊
花蓮縣文化資產審議委員會		呼明國
中央研究院歷史語言研究所		趙金堂
國立臺灣博物館	研習助理	林一岳
世新大學觀光學系	教授	黃作俊
花蓮縣文化局		陳淑美
花蓮縣文化局	科長	陳建村
花蓮縣文化局	科員	陳益莉

單位	職稱	姓名
卓康國少	教師	陳月英
更化中心		李志
永豐學校	主任	許子平
報務發展協會	助理	趙鳳武

單位	職稱	姓名
華大書	主任	陳煥然
"	"	游昌論
"	"	陳偉松
"	"	李冠輝
華大書	"	陳志強
"	"	唐伯良
"	"	葉國
"	"	張志榮
		李國明
		李秋香

參考資料

八通關越道路相關書籍

大日本帝國陸地測量部、台灣總督府民政部警察本署，2007，日治時期五萬分之一-台灣地形圖新解，上河文化複刻。

毛利之俊 原著、陳阿昭 主編，2003，東台灣展望，原民文化。

台灣總督府警務局理蕃課 原著、中央研究院民族學研究所編譯，2011，高砂族調查書-第五冊：蕃社概況，中央研究院。

台灣總督府警務局理蕃課編，1993，理蕃の友-第三卷，綠蔭書房複刻。

台灣總督府警務局理蕃課編，1995，理蕃誌稿，南天複刻。

台灣總督府臨時台灣舊慣調查會 原著、中央研究院民族學研究所編譯，2008，蕃族調查報告書-第六冊：布農族前篇，中央研究院。

玉山國家公園管理處，2012，玉山國家公園計畫第三次通盤檢討計畫書，玉山國家公園管理處。

玉山國家公園管理處，2005，八通關越嶺古道設施回顧與展望，玉山國家公園管理處。

江冠榮，2008，臺灣雲端上消失的獵人—再現布農族於八通關聚落原貌與遷移歷程，中原大學室內設計研究所碩士論文。

沙力浪，2007，拉庫拉庫流域中的「蕃童教育所」，東海岸評論，210期，頁83-86。

沙力浪，2006，清朝八通關古道雜記，東海岸評論，209期，頁114-118。

沙力浪，2006，興建在祖居地的日本路：八通關日據越嶺古道，東海岸評論，205期，頁61-65。

余明德，2005，布農族 Dahu Ali 發動大分事件說之解謎，台灣原住民研究：日本與台灣的回顧與展望（Studies on Indigenous People of Taiwan:Retrospect in Japan and Taiwan）研討會（日本東京）。

宋秉明、張嘉榮，2011，日治八通關越嶺古道文化資源管理與遊憩利用計畫，玉山國家公園管理處。

李瑞宗，1999。陽明山國家公園全區古道調查，陽明山國家公園管理處。

林一宏，2005，八二籽一四五米：八通關越道路東段史話，玉山國家公園管理處。

- 林山田，1989，國家公園區域內國家公園法與其他相關法律競合適用之研究-以陽明山國家公園為例，陽明山國家公園管理處。
- 林文和、陳鴻助，1995，玉山國家公園東部園區（山風—瓦拉米）實質規劃研究，玉山國家公園管理處。
- 侯錦雄，1990，玉山國家公園東部園區暨南安森林遊樂區規劃研究報告，玉山國家公園管理處。
- 郭城孟，1998，玉山國家公園瓦拉米地區生態資源與經營管理之研究，玉山國家公園管理處。
- 陳仲玉，1982，玉山國家公園人文史蹟調查，內政部營建署。
- 徐如林、楊南郡，2007，最後的拉比勇-玉山地區施武郡群史篇，玉山國家公園管理處。
- 海樹兒·友刺拉菲，2006，布農族部落起源及部落遷移史，國史館臺灣文獻館。
- 移川子之藏、馬淵東一、宮本延人，1996，臺灣高砂族系統所屬の研究（第二冊），南天複刻。
- 張嘉榮，2008，玉山國家公園文化資源管理之研究—以八通關越道路為例，國立東華大學觀光暨遊憩管理研究所碩士論文。
- 黃育智，2012，台灣古道地圖-北部篇，晨星。
- 黃俊銘、林一宏，1999，玉山國家公園拉庫拉庫溪布農族舊部落調查研究，玉山國家公園管理處。
- 黃俊銘、林一宏，2001a，拉庫拉庫河流域日治時期遺址原地保存之可行性研究與初步規劃，玉山國家公園管理處。
- 黃俊銘、林一宏，2001b，拉庫拉庫河流域人文史蹟原址保存或復舊工程之整體規劃，玉山國家公園管理處。
- 黃炫星，1991，台灣的古道，台灣省政府新聞處。
- 葉振輝，2010，玉里鎮志，花蓮縣玉里鎮公所。
- 葉家寧，2002，台灣原住民史—布農族史篇，國史館臺灣文獻館。
- 楊南郡，1987，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。
- 楊南郡，1988，玉山國家公園八通關古道東段調查研究報告，玉山國家公園管理處。
- 楊南郡，1996，台灣百年前的足跡，玉山社。

趙聰義，2008，拉庫拉庫河流域語言、權力、空間的命名—從 panitaz 到卓溪，國立東華大學民族發展研究所碩士論文。

鄭安晞，2000，丹大地區人文生態—布農族與古道概說，第四屆全國大專院校登山運動研討會專文集，頁 51-65。

鄭安晞，2009，台灣原住民族傳統聚落（含古道）委託研究報告建置計畫案-八通關古道與聚落研究報告書複查版，行政院原住民族委員會文化園區管理局。

閻亞寧，2013，花蓮縣縣定古蹟玉里社殘蹟修復與再利用計畫，花蓮縣文化局。

鍾利德主修，1995，續修花蓮縣志-卷二：土地，花蓮縣政府。

薩依德（Said, Edward W）原著、蔡源林翻譯，2001，文化與帝國主義，立緒。

文化資產相關書籍

文建會文化資產總管理處籌備處，2009，技術諮詢 Q&A，文建會文化資產總管理處籌備處。

王淳熙等編輯，2007，文化資產實務執行參考手冊 1-總則、古蹟與歷史建築，文建會。

王淳熙等編輯，2007，文化資產實務執行參考手冊 2-聚落、文化景觀，文建會。

王麗萍，2012，滇藏茶馬古道-文化遺產廊道視野下的考察，中國社會科學出版社。

何立德翻譯，2011，世界遺產公約執行作業指南，文建會文化資產總管理處籌備處。

李光中、王鑫、張惠珠，2006，文化景觀作業準則先期性研究，文建會。

李光中，2012，花蓮縣富里鄉豐南村水圳與梯田文化景觀登錄先期作業暨管理維護計畫，花蓮縣文化局。

周劍虹，2013，文化線路保護管理研究，科學出版社。

張玉璜主編，2008，文化性資產清查操作參考手冊，文建會文化資產總管理處籌備處。

單霽翔，2010，走進文化景觀遺產的世界，天津大學出版社。

蔡明志，2012，羅東林業文化園區保存管理維護及活化再利用計畫，宜蘭縣政府文化局。

劉銓芝編著，2012，聚落與文化景觀保存操作執行手冊，文化部文化資產局。

網頁

中興山社，<http://nchumcc.pixnet.net/blog/post/19244618>

臺東州採訪冊，<http://www.guoxue123.com/tw/02/081/003.htm>

台灣百年歷史地圖，<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>

台灣國家公園數位典藏，<http://npda.cpami.gov.tw/bin/home.php>

台灣舊照片資料庫，<http://photo.lib.ntu.edu.tw/pic/db/oldphoto.jsp>

維基百科：新中橫公路，

<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E6%96%B0%E4%B8%AD%E6%A9%AB%E5%85%AC%E8%B7%AF>

璞石閣：八通關越道路開鑿紀念碑，<http://blog.yam.com/yuliman/article/1125713>

璞石閣：尋找失落的「八通關越道路起點」標以及「新高登山東口」標(1)，
<http://blog.yam.com/yuliman/article/22807799>

璞石閣：尋找失落的「八通關越道路起點」標以及「新高登山東口」標(2)，
<http://blog.yam.com/yuliman/article/23116972>

英文部分：

National Park Service, U.S. Department of the Interior. (1992). Trail of Tears National Historic Trail Comprehensive Management and Use Plan. Denver Service Center, Denver, CO.

The National Trails System Act. (2009). Retrieved January 11, 2014 on the World Wide Web: <http://www.nps.gov/nts/legislation.html>

National Park Service, U.S. Department of the Interior. (2004). Trail of Tears National Historic Trail Interpretive Plan. Retrieved January 11, 2014 on the World Wide Web: <http://www.nps.gov/trte/parkmgmt/planning.htm>

National Park Service, U.S. Department of the Interior. (2006). The National Trails System Memorandum of Understanding. Retrieved January 11, 2014 on the World Wide Web: <http://www.nps.gov/nts/memorandum2006.html>

Steven Elkinton. (1997). National Trails System Act Analysis of Authorities. Retrieved January 11, 2014 on the World Wide Web: <http://www.nps.gov/nts/authorities.htm>

工作人員名錄

一、計畫主持人：宋秉明

二、撰文：

宋秉明：內容統籌及校對

張嘉榮：第一章、第二章（除 2-1-1）、第三章、第五章

趙聰義：2-1-1

鄭玠甫：第四章

三、部落訪談及資料收集：趙聰義

四、日治遺構測量與繪圖：鄭玠甫

五、日治遺物發掘與紀錄：鄭玠甫

六、八通關越道路東段田野調查工作：

行政統籌與調查記錄：張嘉榮

建築測量與遺物記錄：鄭玠甫

駐在所示意圖繪製：馮于庭

調查協力：高瑩山

姚山

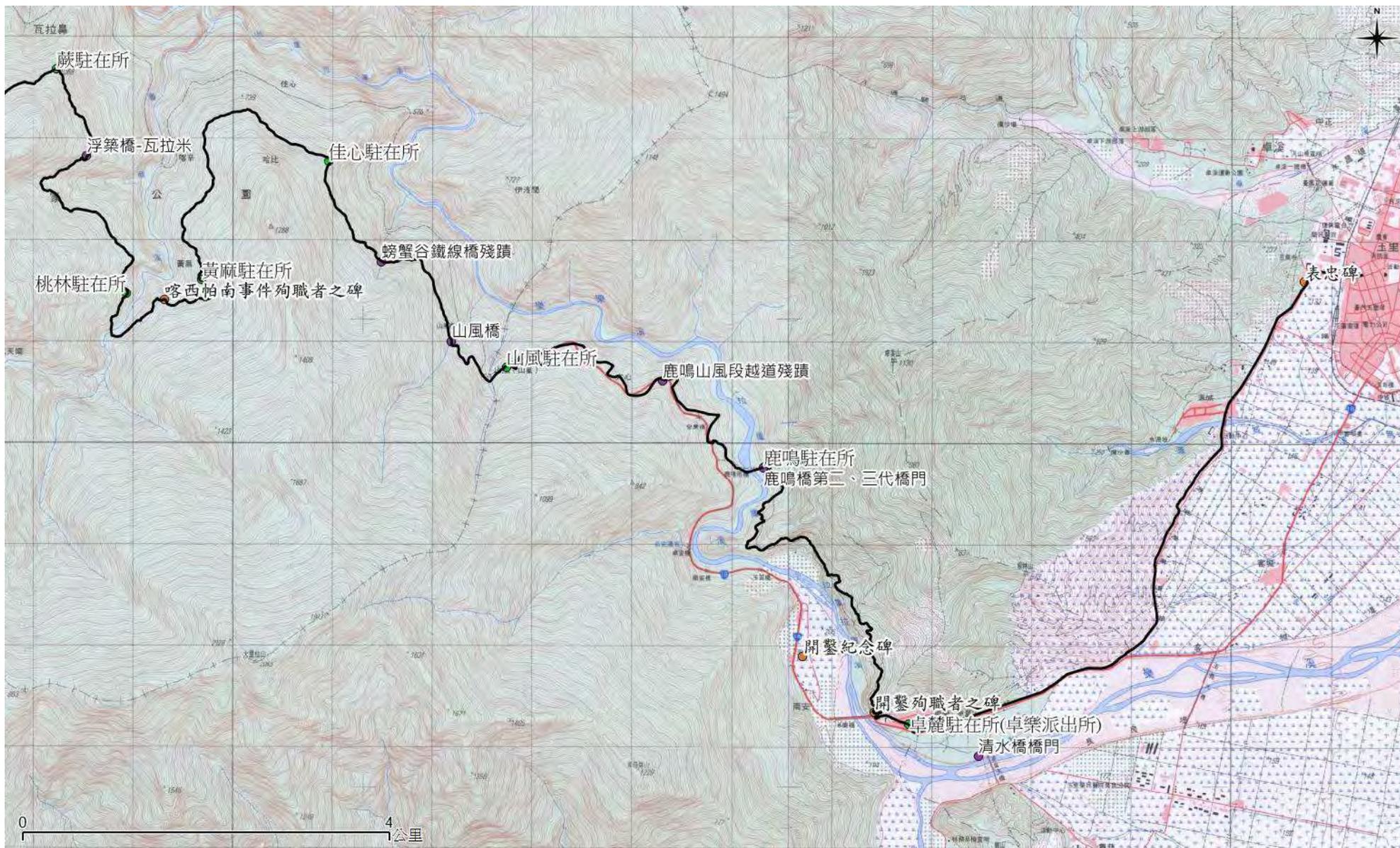
郭明耀

翁武湘

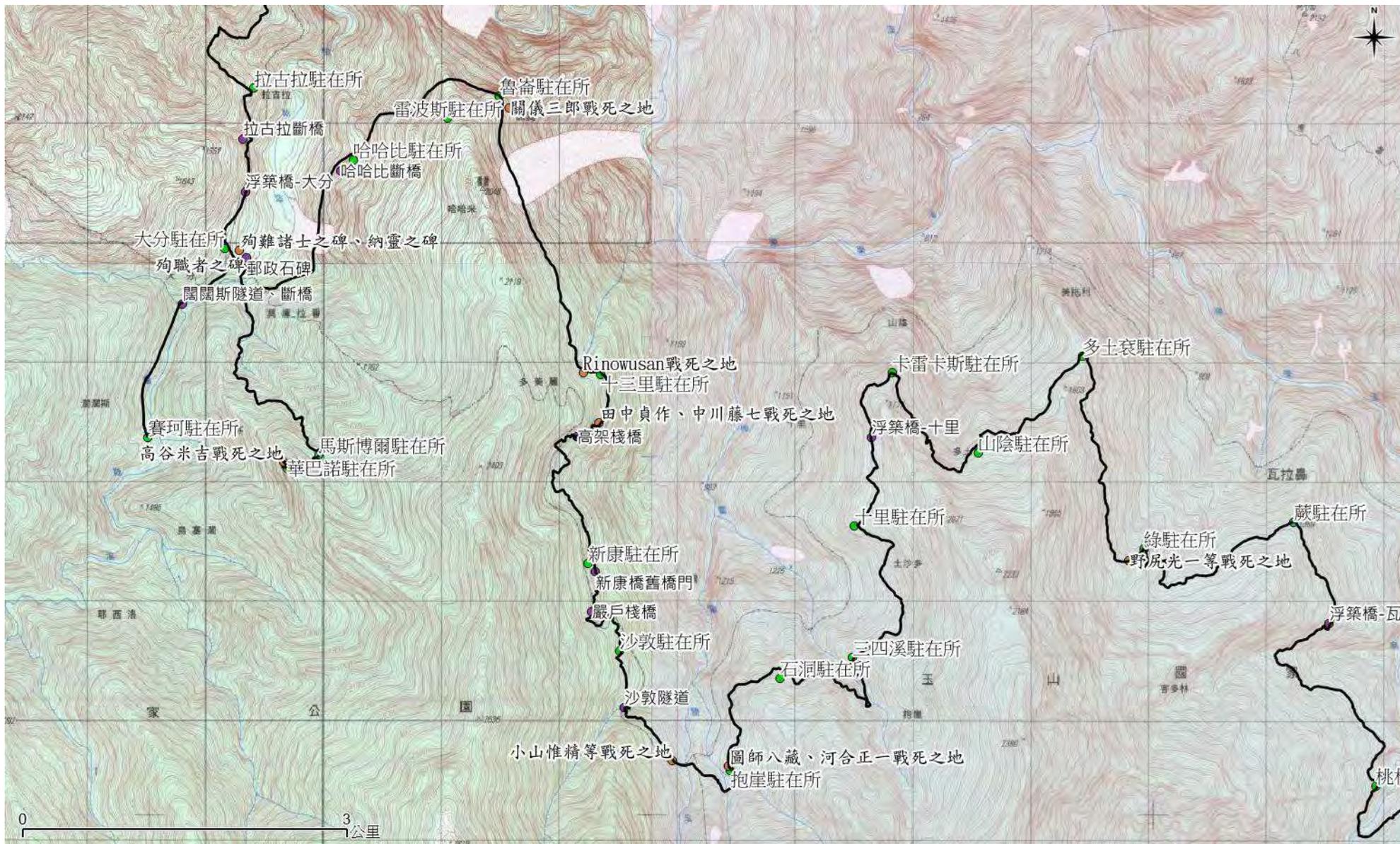
林乾棟

林逸庭

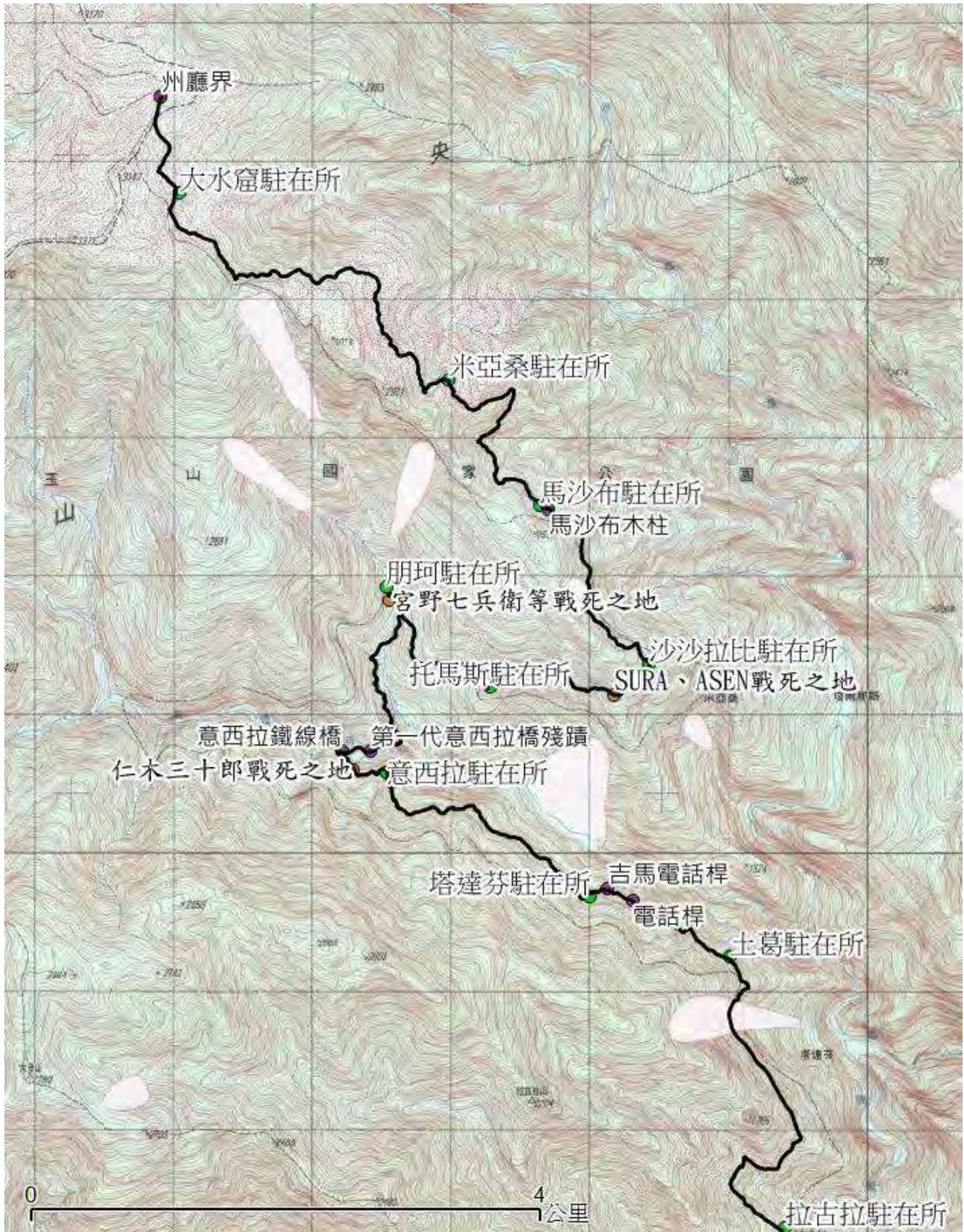
曾信翰



附圖 1 起點標至蕨駐在所越道路線及沿線日治時期遺構位置



附圖 2 蕨駐在所至拉古拉駐在所越道路線及沿線日治時期遺構位置



附圖 3 拉古拉駐在所至州廳界越道路線及沿線日治時期遺構位置