



師大地理研究報告  
第30期 民國88年5月  
Geographical Research  
No 30, May 1999

EJ095199930065

# 開山與築路： 晚清臺灣東西部越嶺道路的歷史地理考察

## Mountain Settlement and Road Construction: A Histori-Geographical Study of East-West Cross-Mountain Transportation in Taiwan during Late Ching Dynasty

施添福 \*  
Tien-fu Shih

### 壹、緒論

對臺灣東部的歷史發展，同治十三年(1874)是一個新時代的開端。在這一年的三、四月間，日本人藉口牡丹社殺害琉球人，出兵侵犯瑠嶠。船政大臣沈葆楨奉命渡臺督辦海防和調兵防禦後，為防日軍窺伺後山，盤距東部，乃有一連串所謂「開山撫番」的舉措，而拉開晚清積極經營東部的序幕。

「開山撫番」的重要措施之一就是廢除自康熙六十一年(1722)以降所實施的封山政策，並藉開鑿東西聯絡道路，以突破長久以來臺灣東部的孤立狀態(施添福，1998b：1-8)。自同治十三年(1874)至光緒二十一年(1895)，從臺灣西部的南、北、中等三方面，先後總共開通八條，以及五條雖動工但因故未能開通的東西越嶺道路，期望在短期內能剿撫番民、移民實邊，達得「以內地之治治之」的目的(臺東州冊：5)，而免外人窺伺。

\* 國立臺灣師範大學地理系教授、中央研究院臺灣史研究所籌備處研究員

然而晚清經營東部二十一年，雖然開通的道路，多達八條，但使用的壽命皆不長，有的二、三年，有的只有數個月，即告廢絕；光緒十一年(1885)後，東西聯絡道路只剩下一條沿途必須駐紮兵勇始能通行的山徑，即三條崙・卑南道，以致東部依舊孤立，境內依然存在大片未開墾的荒野。

本文的主要目的即在重建晚清臺灣修築聯絡東西部道路的歷史過程，以明瞭晚清經營東部、移民實邊二十有一年，而臺灣東西部的陸路交通，依然無法暢通的緣由。

## 貳、南路的修築

### 一、晚清以前的南路

遠在十六世紀外來民族尚未進入臺灣之前，臺灣南部遙拜山(2415公尺)以南的中央山脈東西兩側，即有魯凱族和排灣族活動其間(馬淵東一：348-392)。這些原住民基於遷徙、耕作、狩獵、婚姻、訪親、祭典等生活需要，而在這一片重巒疊嶂、林樹蓊鬱的山區，經漫長歲月而逐漸走出一些橫貫東西兩岸獵徑之類的道路，雖無文獻可指出其道途里程，但從常理推斷，應屬可預期之事。

一六二四年荷蘭人據臺灣，一六三七年荷蘭文獻即記載有漢人在瑤崎(恆春)、卑南等地活動長達十四年之久(中村孝志，1957：107)，可見漢人最遲在十七世紀就已經找到由西部通往東部的路徑。當然這些通路皆屬原住民小徑之類，也極可能只有在原住民嚮導之下，才能順利通過。

十七世紀三〇年代中期至四〇年代中期，荷蘭人為了探尋金礦產地，曾經不斷派人從臺灣南部橫越中央山脈前往卑南，並且多次沿東海岸北上花蓮立霧溪附近一帶，而發現許多橫貫東西兩岸的路徑(中村孝志，1992：87-90；郭輝譯：246、371-373；翁佳音：17-18)。儘管荷蘭人走過和知道的路徑相當多，但從沒有留下任何修築道路、派兵沿途駐守以及詳細路程的文獻記錄來看，當時似乎並未出現一條全天候可供通行東西兩岸的道路，使用的應該都是原住民的路徑。

永曆十五年(1661)五月，鄭成功率軍入臺，而展開前後二十三年的臺灣統治。明鄭治臺的目的在反清復明，屯田拓墾的主要地區在臺灣西南部。除點狀軍屯外，北路不越濁水溪，南路只達下淡水溪西岸。下淡水溪以東，明鄭勢力所及亦僅止於鳳山八社，而瑤崎一地已視為極邊，成為安置「皋人」之鄉(陳文達：72、162)，更遑論遠在中央山脈以東的卑南地方。因此，就明鄭時代而言，後山的對外交通，最多只有原住民和極少數漢人，不定期利用既存的羊腸鳥道，或駕小船，來往於東西兩岸之間。

清朝領臺以後，閩、粵移民絡繹不絕渡臺。不僅以府城為中心向南、北擴張，且有東進後山的跡象。漢人東進後山的目的，並非農墾定居，而是為了賜社貿易。

康熙年間，由南路赴後山的陸路，主要是由柴城(車城)入山，經牡丹社，然後出東海岸北上。其行程為：「鄉崎山後行一日至貓丹(牡丹社)，又二日過丹哩溪口(牡丹溪)至老佛(阿美族舊社，後移至滿州鄉老佛)，又一日至大鳥萬社，又三日過加仔難社(猴仔蘭，今香蘭)、朝貓籬社(太麻里)，至卑南覓社」(黃叔璥：160)。此一路線為荷蘭時代的舊路，晚清恆春・卑南道的支線。除繞行鄉崎山後外，尚可自枋山至楓港一帶直接越山而行。如康熙中葉屏東平原拓墾力力社附近一帶土地的業戶施世榜(文標)即指出：前往卑南地方，「大龜文、謝必益諸社，俱有路可通。或云自糞箕湖入傀儡山，行二日可至；鳥道盤旋，跋履匪易。外此則穿荊度莽、越嶺攀藤，尤難施步矣」(黃叔璥：159-160)。施世榜指出的道路，事實上都是早在荷蘭時代以前即已存在，也是荷蘭人發現並走過的原住民路徑。這些路線相當於晚清所開的楓港・卑南道和射寮・卑南道。

康熙年間，雖然漢人已逐漸發現一些可以通往後山的路徑，然而卻因康熙六十年(1721)發生朱一貴事變，而導致全面的割界封山，使剛剛萌芽的東西交通，又告中斷；也使臺灣東部，再度陷入孤立狀態。自此以後，惟賴民間商販由海路私入後山與原住民貿易，以及准許原住民赴山前交易，而維繫了東西兩岸若斷若續的交通。直到道光朝以降，南路屏東平原和恆春半島的平埔族和漢族，相繼越境，陸續移居後山，才使東西交通再現生機。

南路平埔族東遷後山所走的路線，除海路外，陸路主要有三條(張耀錡：133)：其一為北線，即溯荖濃溪而上，越過中央山脈後，沿新武路溪而下，再進入臺東縱谷。此路的方向，大致符合日治時代的關山越道路或民國時代的南橫公路。其二為中線，楓港溪到隘寮溪之間有許多河谷，每一條較大河谷的集水域，大多有路徑通往東部。其中較常使用者，大概是自七佳溪入山，越中央山脈，於大武(巴塱衛)附近出東海岸，再北上卑南地方的路線。此一路徑相當接近清末的射寮・卑南道或三條崙・卑南道。其三為南線，即由恆春或車城，越山東出海岸，再北上卑南地方；此路為荷蘭時代以來，就已存在的恆春・卑南古道。然而，必須注意的是：這些路線至同治末年時，大多仍屬「鳥道羊腸，菁深林密」的高山原住民平日行走的天然路徑；只有南路恆春・卑南道，即自車城經保力、猴洞(恆春城)，東向越嶺到射麻裡、豬勝東的這一段，路較寬敞，「路徑約可容牛車經過。車式仿中國製造所常用者，計闊五尺二寸，夾以堅木兩輪，駕三、四牛掣之」(臺灣番事：7，79，89)。

## 二、晚清南路的修築

同治十三年(1874)，因「牡丹社事件」而有「開山撫番」的舉措，臺灣東部才開始有了人工修築的對外陸路交通路線。自同治十三年(1874)至光緒二十一年(1895)之間，南路先後開通五條，以及二條開而未通的東西越嶺道路。

### (一) 赤山・卑南道的修築

赤山・卑南道是臺灣東部有史以來第一條人工修築的聯外道路。儘管此路構造簡陋，使用壽命不長，但以其有創始之功，而別具歷史意義，值得詳加論述。

先是同治十三年五月中旬左右，渡臺辦防的沈葆楨，得知有日人暗中託人前往卑南勾引頭目陳安生，於是立即派遣同知袁聞柝乘坐輪船前往招撫。陳安生等隨袁聞柝來郡回報，社衆皆願歸化。當時沈葆楨對卑南一地的了解是：「其地對準鳳山，膏腴遠過鄉嶠，正倭奴目前所垂涎。由海道繞山南而東，輪船日半始至。陸道由下淡水穿山，百七十餘里可通；惟鑿險縋幽，頗費人力」。因此，為了開路，以原船送陳安生等返回卑南時，袁聞柝即派兵弁隨行，命其尋找從後山出前山的路徑(侵臺始末：63-64)。

六月初旬，袁聞柝派往卑南的兵弁回報，卑南和西部各村社素無往來。因此，須從下淡水一帶，先行招徠開路，方有把握。另外臺灣鎮總兵張其光，也從當地居民獲知，由潮州莊開通，路較直且平坦(侵臺始末：70)。六月十五日，袁聞柝再帶頭目買遠等五十六人來郡。在派船送歸時，彼等苦求派兵駐防其地。沈葆楨乃飭令袁聞柝招募土勇五百組成「綏靖軍」，無事以之開路，有事則以之保護原住民。由於連日颱風猛雨，溪漲淹途，遲至六月二十四日始著手招募開路的土勇(侵臺始末：85)。

七月，勇夫齊集，南路動工。同知袁聞柝親督人夫，由赤山步步為營，披荆斬棘，於八月初旬，跨越獅頭山，進入雞籠坑，開至離中央山脈崑崙坳山十餘里之地。其時卑南社頭目陳安生等亦率領社衆由本社循山闢路，出至崑崙坳相迎。八月八日，復有崑崙坳(古樓社)及內社頭目率二百餘人，來袁營請領開路器具，願為開路前驅。不料附近的望祖力社(望嘉)頭目與卑南社素不相能，互相仇殺。沈葆楨恐袁聞柝孤軍深入，後援無資，乃令副將李光帶勇三哨進紮雙溪口，遊擊鄭榮帶勇一營進紮內埔莊，節節相銜，庶入山日深，後顧無慮。八月十一、十二、十三等日，內山風雨大作，柵帳齊飛，開路為之停工數日(侵臺始末：167)。

九月，開路已過中央山脈崑崙坳山而東；但入山越深，原住民越雜，必須沿途留隊扼險，兵力漸單。沈葆楨乃飭總兵張其光親率新到粵勇兩營，於九月十二日馳赴內埔，調撥各軍，挨次進紮，使無後顧之憂(侵臺始末：197-198)。

十月初一日，張其光隨派副將李光領軍至崑崙坳山之東，袁聞柝乃得率綏靖軍拔營開路東進。同月初七日，至諸也葛社。「自崑崙坳至諸也葛，計程不過數十里，而荒險異常；上崖懸升，下壑駕墜，山皆北向，日光不到，古木慘碧，陰風怒號，勇丁相顧失色，不能不中途暫駐，以待後隊之來」。特別是，此時七家蛋(七佳)社和陳阿修社，已沿途屢出獵殺勇丁。十月二十日，都司張朝光奉命率兩哨紮營於大石巖，而都司張天德亦率隊至諸也葛駐守，袁聞柝乃得拔營前赴卑南。諸也葛以下係沿千仔崙溪岸開路，地較平坦，雖說「榛蕪未翦，焚萊伐木，頗費人功」，但「業經諸番墾荒闢穀，雖所開未

必合法，然從而擴之，沿途尚易施功」（侵臺始末：167-168；沈葆楨：5-6）。因此，赤山・卑南一路，大概在十一月初旬即已全線開通。這一條道路是由屏東縣萬巒鄉赤山起程東南行，然後轉入林邊溪向東，於崑崙坳山（衣丁山）南側翻越中央山脈入金崙溪上游，再沿溪出東海岸，北上卑南。其路程和道里如下：（括號內為兩地距離，單位里；以下同）

赤山-(15)-雙溪口-(5)-內社-(15)-崑崙坳-(10)-大石巖-(40)-諸也葛-(20)-干仔崙-(13)-大貓裏-(25)-知本-(20)-卑南。總計163里（胡傳：272；臺東州冊：2；盧嘉德：38；夏獻綸：52-53）。

從上述的開路過程及其路程，有幾點值得特別注意：

第一、此一道路的修築，其目的與其說是為了東西兩岸的交通，不如說是為了攔截日軍穿山越嶺深入山地或後山勾結原住民來得恰當。路線的選擇係看上此路原為山地原住民路徑的樞紐，不僅西可抵鳳山縣城，東可出海岸；而且東南可通牡丹社領域，西南可出楓港。更重要的是，跟日軍大營所在的瑤崎龜山附近一帶，有一段的距離，可杜窺伺而免遭破壞（沈葆楨：1；臺東州冊：1）。

第二、此路所經，地形崎嶇，菁深林密；徒步步行，亦須費時四、五日，而全線竟能於四個月完成。由此可見，築路工程相當簡陋。全線大致只是以原住民既有的山徑為路基，略施土工，芟除兩側雜草林木即告完成而已。其間渡溪不架橋，逢山不鑿路，以致山區路段，既難昇肩轎，亦不容牛車；而自干仔崙以北至卑南一段，更無闢路紀錄，大概仍舊如荷蘭人一樣沿山腳一線海灘而行。因此，就整體來看，所謂赤山・卑南道只是一條乾季枯水期才能通行的人行步道（黃富三等：總147）。

第三、道路全線所經，大多為少與外來民族接觸的排灣族之生活領域，馘首盛行。因此，開路之後，必須派兵分段駐守，行旅才得以較安全通過。一旦軍隊撤離，道路立即歸之荒廢。

赤山・卑南道開通後，原由總兵張其光所部粵軍分段駐紮彈壓（沈葆楨：6，49）。光緒元年（1875）六、七月間，渡臺防禦日軍的淮軍十三營，分批內渡，並抽調張其光所部粵軍，墳紮於同年二月至五月間發生「獅頭社之變」的莿桐腳一帶（沈葆楨：26-71）。守軍一去，赤山・卑南道，隨之荒廢；東西兩岸的交通，遂為其他新路所取代。

## （二）楓港・卑南道的修築

楓港・卑南道一般都接受伊能嘉矩的說法，認為是：「光緒三年（1877），為獎勵開墾，命候補通判鮑復康，開闢自楓港，經阿朗壹（安朔）通卑南的山路」（伊能嘉矩，1911：164）。事實上，楓港・卑南道不太可能在光緒三年修築。理由有二：其一，福建巡撫丁日昌於光緒三年三月二十五日的一通疏文指出：「南路自社寮（射寮）至卑南為止，共紮振字四營，又綏靖軍一營，總兵張其光、同知袁聞析主之」（四朝奏議：86）。

可見光緒三年三月時，南路主要的越山道路是射寮・卑南道。其二，約在同時，丁日昌又飭令恆春知縣周有基「自恆春八瑤灣新開一路，由大鳥萬以達卑南」（吳贊誠：7）。因此，光緒三年，實無可能又修築楓港・卑南道的餘地。

果如是，則楓港・卑南道修築於何時？這有三條重要線索：其一，福建巡撫王凱泰有詩歌詠赤山・卑南道，詩云：「雙溪迤邐轉崑崙，直向卑南問水源；正是艱難初著手，如何此事不推袁」，其下有註云：「袁警齋（施按：指袁聞柝）司馬南路開山，由雙溪口至崑崙坳入卑南，山徑崎嶇；緣上年時勢，不能不於此路先開。嗣鮑吉初（施按：指鮑復康）通守開楓港，張奎垣（施按：指張其光）鎮軍開射寮，路較平易矣」（臺灣雜詠：51）。由此可推知，楓港・卑南道的修築年代介於赤山・卑南道和射寮・卑南道之間。其二，《清末臺灣海關歷年資料》所收一份同治十三年（1874）〈打狗貿易報告〉中指出：「據說日人曾略加改修一條通過日軍與牡丹社交戰而聞名的石門、牡丹社域，而抵東海岸的路徑。中國人最近亦著手修築一條自楓港通往卑南的道路」（黃富三等：總147）。其三，同治十三年十二月，沈葆楨在一封「致夏 筵濤（夏獻綸），劉蘭洲觀察（劉璈）」的信函中云：「讀手教，知初六日安抵柴城，…風港（楓港）至卑南路甚平坦，間春夏溪漲斷路，則亦僅得半之道矣」（沈葆楨，1998：236）。據上引三條史料可知，此路大致修築於同治十三（1874）年十一、二月間，且與日軍在鄉崎的活動，具有密切的關係。

同治十三年三、四月間，日軍先後在鄉崎的社寮一帶登陸和紮營。同年四月十七日，日軍兵分三路攻打牡丹社。其中由參軍谷干城少將率領的一路，由楓港（風港）進入。在攻破牡丹社後，於四月二十日撤退時，即留下部份兵力駐紮楓港，而以其作為日軍北進或東進征伐原住民的重要據點。同年四月二十八日，日軍再度從楓港進入征伐原住民；六月四日楓港增紮日軍百餘名，並「日以蓋兵房、掘濠溝、豎竹圍為事。」九月二十二日，中日達成和議；十月十六日駐紮於楓港的日軍開始撤離，並留下營房三十七間，由巡檢周有基接收填紮（侵臺始末：22，27，69，116，205，226；伊能嘉矩，1991：98-100）。從日軍攻破牡丹社後勢力遍及楓港溪以南的恆春半島（黃富三：總145），以及分營駐守楓港近半年等情況推測，日軍在往後的近半年內，不僅如上述引文內所言，曾拓修一條自石門通往東海岸的路徑，同時也很有可能曾沿楓港溪向東，以原住民的路徑為基礎，修築簡單的小路；花新路、牡丹路即為此時修路所遺留下來的地名。只是無法知道此路，修築至何處。楓港・卑南道的修築，很可能就是在日軍於同年十月二十五日撤出臺灣，次月袁聞柝開路抵後山，進紮卑南，因染瘴病出山就醫，而由候補通判鮑復康接帶綏靖軍時（沈葆楨：6，35），即奉命著手沿日軍留下的小路拓建，並連結原住民的路徑，在短期內即開通楓港至巴郎衛一段。此一線路，主要係溯楓港溪而上，越中央山脈，再沿阿朗壹溪出東海岸，北上巴郎衛（巴塱衛）。至於自巴郎衛到卑南，仍舊是

沿海岸沙灘而行。其路線和道里如下：

楓港-(10)-射不力-(10)-圓山下-(5)-雙溪口-(10)-武吉山-(10)-大雲頂-(15)-英華嶺-(10)-魯木鹿山-(10)-阿郎壹溪-(10)-巴郎衛-(10)-大鳥萬-(10)-干仔闢-(20)-干仔崙-(13)-大貓裏-(25)-知本-(20)-卑南寶桑。全程總計188里(夏獻綸：52；胡傳：272)。

開通楓港，卑南道所費時日極短，但可能也是清末南路所開衆多東西交通路線中使用壽命最短的道路。楓港，卑南道係沿楓港溪東北行，而楓港溪自古以來即為恆春上、下十八社原居民的分界，溪北為恆春上十八社的分布地帶；溪南則為下十八社的領域。同治十三年日軍征勦牡丹社，下十八社嚴重受創，情勢漸趨穩定；但上十八社，卻因長期以來跟南起楓港北迄加六堂(加祿堂)山腳沿海一帶的入墾漢人或平埔族，素不相能，仇殺不已。當日軍進出楓港征勦牡丹社時，楓港居民即曾表示願意提供必要的協助，以換取日軍保護而免受原住民的侵擾，同時也傳出莿桐腳莊民欲勾結日軍攻打龜紋社消息(黃富三等：總145；侵臺始末：130，197)。日軍撤出臺灣後，上十八社情勢漸顯不穩；當沈葆楨於同治十三年十二月十五日南巡前往瑤崎勘查築城事宜時，「十七日，過莿桐腳。鄉民泣訴，先後為獅頭社番戕者五人」。雖然沈葆楨認為：「論起鬱之根，番直而民曲」；但是「及其仇殺，斷難縱番以殃民」。因而決定派出汎弁至社，飭交兇犯懲辦，並於交待「如敢違抗，則不能不示以威」後，繼續南行，而於同年十二月二十四日內渡。由於獅頭社一直抗不交兇，當時駐紮在楓港的溫州遊擊王開俊乃於光緒元年(1875)正月八日入勦獅頭社，不幸遇伏陣亡，而爆發所謂「獅頭社之變」。由提督唐定奎率領的淮軍十三營，共10970名的文武兵力，遠渡重洋來臺，雖未與日軍交戰，但卻在發生「獅頭社之變」後，於光緒元年一月底到二月初，以其中十一營加上由副將王福祿接帶王開俊原營，劉璈率總兵朱名登一營和鎮海中營兩哨，總共十三營二哨近萬人的兵力，分別駐紮於枋寮、南勢湖、枋山、莿桐腳到楓港一帶，並自二月下旬起全力展開征勦恆春上十八社長達二、三個月之久，至同年五月初八日左右始告結束(沈葆楨：23-48)。當時入山圍剿上十八社所走的路線之一就是新闢的楓港，卑南道。光緒元年(1875)六月二十六日《申報》〈臺灣軍事詳記〉報導說：其時淮軍「大營兵駐於(莿)桐腳....由楓港新闢之路，沿途斬木通道，入險縋幽....計十餘日，始回駐雙溪口。振字右營建築盤營，加廣倍大，並添蓋兵房，以備內埔(屏東縣內埔鄉內埔)大營盡移入雙溪口駐紮。由昆侖坳(崑崙坳)過卑南一路，振字各營防護嚴密，生番不敢出」(清季申報：541)。

這一場起於光緒元年正月，波及楓港溪以北和士文溪以南之莿桐腳溪流域內所有原住民村社的戰火，自然使剛開通不久的楓港，卑南道又告中斷而荒廢。這一場戰火唯一較具「建設」性意義的是：提督唐定奎曾招募土勇千餘人，將南勢湖到莿桐腳原屬「鳥道獸蹊，蜿蜒如線」的自然步道，開闢成「寬三十餘丈、直三千餘丈」的道路(侵臺始末：45；沈葆楨：30)。「寬三十餘丈」未免誇張，但不可諱言，自此以後，從枋寮南

行到楓港，才有了一段像樣的道路。

### (三)射寮・卑南道的修築

光緒元年(1875)六月，提督唐定奎所率淮軍付出極高的傷亡代價，制伏主要分布於莿桐腳溪流域內的恆春上十八社後，移回鳳山，以待內渡。總兵朱名登、副將王福祿等二營駐紮莿桐腳，千總郭占鼈一營駐紮南勢湖外，調蘭軍兩營由郡城墳紮瑣嶠，並抽調總兵張其光前駐崑崙坳等處四營的部份兵力，接辦招撫原住民事宜(沈葆楨：54)。由於南路兵力齊集枋寮以南的地區，因此總兵張其光乃自枋寮以北的射寮(社寮)新開一路通往卑南，此即射寮・卑南道的起源。

射寮・卑南道的修築年代，根據張其光的一通報文稱：「本年(光緒元年)六月以淮軍撤回，令(參將盧爲森)移營墳紮莿桐腳，旋令馳回社寮稽查路工，染受瘴溼，於七月十六日病歿社寮工次」(沈葆楨：75-76)。可知係始修於光緒元年六、七月間。這條道路的修築，係採東西兩岸同時動工，面向中央山脈會合的方式進行。沈葆楨等人於光緒元年八月初旬的一通疏文中對此路的修築有一段說明：「南路先由崑崙坳，開至卑南，溪深嶺峻，險阻崎嶇，蓋地勢使然也。鎮臣張其光別開射寮(社寮)一路。茲准函報，工分兩處，自山前盆箕湖(糞箕湖)，開至鹿力(力里)社界，計二十餘里。自後山大烏口(大烏萬溪口)開至春望巖，計三十餘里。就春望巖搭蓋草寮，分兵扼守，仍逐段開通，以過卑南」(四朝奏議：76)。

射寮・卑南道大致是從今日屏東縣新埤鄉糞箕湖附近的射寮啓程入山，經望嘉社下到力里溪，再上嶺經力里社、大樹林山(大漢山)，於姑仔崙山南側下嶺，東經舊姑仔崙社，沿大烏萬溪出東海岸。全線路程和道里如下：

射寮-(8.5)-紅泥嘴-(16)-立里社-(8.5)-南崑崙-(20)-古阿崙-(23)-春望巖-(10)-大烏萬溪口-(43)-大貓裏-(45)-卑南。全程總計174里(夏獻綸：53)。

射寮・卑南道修成後，由總兵張其光所部振字四營和同知袁聞析管帶的綏靖軍一營，分途駐防(四朝奏議：86)，而成為南路東西兩岸交通的唯一通道。此路使用至光緒二年(1876)，因該年「四月以來雨水過多，颱風間作。郡城南路自六月初九日以後，大雨滂沱，通宵達旦，至十七日始息。....張(其光)鎮軍所部分紮內山營堡及新開山路」，多處沖壞(撫臺檔案：2)；繼而於次年二、三月間，又發生「率芒社之變」，遂使射寮・卑南道終告廢棄，而由另一新路，也是舊路所取代。

### 四恆春・卑南道的整建

光緒三年(1877)初，分布於率芒溪(土文溪)流域的排灣族率芒社群，發生「殺人滋事，復抗官殺兵」事件(屠繼善：287)，再度引起大軍征勦。該地正位於莿桐腳溪和力里溪之間，恆春上十八社之北，非常靠近射寮・卑南道。關於此一事件，史料相當有限，僅《清德宗實錄》有零星的記載，茲引述如下：

(1) 光緒三年三月二十七日條：

「以臺灣防勤生番、輕敵失利，暫革副將李光職，戴罪自贖。」（德宗實錄：35）

(2) 光緒三年四月十四日條：

諭軍機大臣等：『丁日昌奏「攻破率芒番社，分別勸撫」……』各摺片。臺灣南路率芒社番人恃險負嵎，經總兵張其光、道員方勳帶兵進攻、破其巢穴，並將南屏、心麻等社亦皆歸順，丁日昌所擬善後章程六條，尚屬周妥；著即責成妥員認真辦理，不得有名無實。此次進攻番社都司林新未能得力，著即革職，仍留營效力。在事出力之總兵張其光，著賞穿黃馬褂，道員方勳，著賞布政使銜。其餘出力及傷亡員弁，准其彙案奏請獎卹。』（德宗實錄：38）

從有勞臺灣最高軍、政長官親自帶兵征勤，以及事後朝廷慎重獎卹等來看，「率芒社之變」，論其規模及時間，雖不如「獅頭社之變」大且長；但聲勢想必相當壯大，過程亦頗為慘烈。因此，不但使射寮・卑南道不堪繼續使用，同時也導致福建巡撫丁日昌於光緒三年初飭令恆春知縣周有基「自恆春八瑤灣新開一路，由大鳥萬以達卑南」（吳贊誠：7）。

恆春・卑南道大致是由恆春城東門起程東行，越小嶺後，溯港口溪北上至源頭附近，向東越山嶺出八瑤灣，再沿東海岸直達卑南。全線路程和道里如下：

恆春城東門-(13)-射麻里-(20)-萬里得-(20)-八瑤灣-(25)-牡丹灣-(27)-阿郎壹溪-(108)-卑南。全程總計213里（夏獻綸：52）。

由於恆春・卑南道，大多沿溪或沿海岸而行，地勢較為平坦，遠自荷蘭時代以來，即常被用以通往後山的路徑。特別是自恆春（猴洞）至港口溪一帶，尚可通行牛車。因此，奉命開路的周有基，約在光緒三年（1877）二月間，即開通八瑤灣至阿郎壹（安朔）溪一段，而接上前開楓港・卑南道、射寮・卑南道和赤山・卑南道出東海岸後所使用的沙灘線路。光緒三年四月，奉命移紮後山璞石閣（玉里）、水尾（瑞穗）一帶的總兵吳光亮，即率大隊「由恆春今年新開之路」通過（清季申報：715），沿途已無阻礙。另外，來臺查勘後山防務的督辦福建船政大臣吳贊誠，於同年五月十二日，亦取道鳳山、恆春前進卑南。他在〈查勘臺灣後山情形並籌應辦事宜〉一摺中，對這一條路線，做了有史以來最詳細的說明，值得全文引述，以了解光緒初年時，東西兩岸交通的實際狀況。

查自恆春縣城東北行過射麻里、萬里得、八瑤、阿眉等社，僅越小嶺三重；中間溪澗迴環，路旁皆係水田，民番雜居耕作。出八瑤灣，北至知本社百四十餘里中，皆一線海灘，環繞山腳；怒濤衝擊，亂石成堆。其間巴郎衛一處，地段稍寬，有土人林讚承墾，居然村落；其餘曠地，為「振」字中營分哨駐防。而牡丹鼻及紅土崁山地勢最險；周有基所開此段石路，（光緒三年）二月間撫臣曾派知府周懋琦勘明，必須開鑿寬闊，方能經久。因周有基另有差委，致未興工；現經大雨沖刷，石皆碎裂成片，坍塌入海。臣

去時過此，尚有石級參差，勉強可度；回時則棄輿步行，前挽後推，躡足於峻嶒危石之尖，凡數百步乃過。再北去，路雖平坦，中有大小溪流十數道。最深者為大鳥萬、諸也葛、大貓狸(太麻里)、知本四大溪，在冬、春時皆可徒步；惟至盛夏大雨時行，山水陡漲，溪流迅急，勢若建瓴，枯樹大石皆隨流而下。臣至大貓狸，阻雨三日；十里中前、後兩溪隔斷，從人幾至絕糧。及晴已兩日，溪水尚不得渡。前此吳光亮經過此路，水尚未發；即飭地方官於每處溪口預備船筏，搭蓋蓬寮。臣再三審度，除大鳥萬溪尚可兼用船筏外，大貓狸等三溪水底多石，勢極洶湧，有時船筏皆不能施；即飭署臺防同知袁聞析、知縣周有基等緣溪開路，溯至上游稍狹處，用生番編藤為橋之法架設數十丈懸橋，跨溪而過，以通文報。再另繫緊固竹筏，縛以巨藤，於兩岸釘立木樁，安設絞關，左右牽曳；漲水稍平時，尚可藉以渡筏。其紅土崁山一路，仍飭周有基添僱石工，開寬至丈，方免坍卸；此自恆春至卑南後山南路山溪間阻，現經設法布置之情形也(吳贊誠：7-8)。

恆春・卑南道開通後，原由「振」字中營及綏靖軍分段駐紮，以資巡防。光緒三年(1877)五月，連續發生驛夫、哨官和勇夫在牡丹灣、阿郎壹溪兩地遭原住民殺害，以致管帶「振」字中營，駐紮於大鳥萬附近的遊擊朱荷思被革職。同年九月，因「振」字中營和綏靖軍弁勇大多疲弱，由閩浙總督何璟和福建巡撫丁日昌下令立即裁撤，並由「蘭」字軍兩營，即原駐恆春城提督高登玉一營及三條崙副將李光一營移防墳紮。其中高登玉一營墳紮於知本、卑南、大陂、平埔(大庄)和成廣澳；而李光一營則駐守於八瑤灣、牡丹灣、巴郎衛(大武)、大鳥萬和大貓釐(太麻里)等處(吳贊誠：13；撫臺檔案：12-13)。同時，為使此路長保暢通，乃沿途實行招墾。其理由誠如吳贊誠所言：「至八瑤灣新路中間隙地，雖然偶有數處水源甚旺，稍可墾辟僅容數家及十數家者；現亦招募山前土人前往試墾。緣此路本極荒僻，除巴郎衛一村外，百數十里中絕無人煙；雖節節紮營駐防，而商賈行人尚無食宿之地，無怪其裹足不前。前山土人多習番情，前往耕種，可冀相安無事；而行人望衡投止，得所依託，此路始可通行也」(吳贊誠：11)。

至光緒三年十二月底，墾民總計有八瑤灣九十名，牡丹社灣九十一名，而巴郎衛則有六十一名(撫臺檔案：17)；沿途於各要站並設有郵遞，遂使恆春・卑南道一時成為東西交通要道。一直到光緒十一年間(1885)開通三條崙・卑南道，東西往來，始皆改由東港或枋寮分路東行，「而恆春縣城至牡丹灣一帶遂成僻境」，「長林豐草，路鮮行人」(屠繼善：39，265)。儘管恆春・卑南道不再成為清末東西兩岸的通衢，但做為一條具有悠久歷史的區域性道路，還是不斷有人通過。最有名的一次，或許是英人泰勒(G.Taylor)在恆春著名頭目潘文杰的陪伴下，率領二十二名客家人和排灣人於光緒十三年(1887)五月間沿此路由蚊蟀(屏東縣滿州鄉滿州)前進卑南，並留下珍貴的旅行紀錄(劉克襄譯：79-130)。

### (五)三條崙・卑南道

恆春・卑南道的最大優點是：越嶺部份地形較緩，路較平坦；且沿途所經，原住民村社較單純。特別是自「牡丹社事件」後，原住民跟外界接觸日多，較能容忍外人通行來往其生活領域。然而，路途遙遠，迂迴曲折，卻是它的致命傷。從鳳山、東港一路南下，經枋寮、楓港、車城到恆春城，就長達142里（盧嘉德：15-16）。全線比赤山・卑南道長1.73倍，較新修的三條崙・卑南道長1.54倍（表一）。

對於三條崙・卑南道的修築，一般都採信胡傳的說法：「乃光緒八年以後提督周大發、張兆連相繼開通者也。」（胡傳：274；臺東州冊：3）然而，胡傳對於周、張二氏修築三條崙・卑南道一事，看法並非十分肯定。他在《臺東州采訪冊》內有一段附言曰：「袁（聞析）記（開山日記）止於（光緒）六年（1880）六月；自此以後，既無案件可稽，又無他書可証。三條崙現在通行之道，訪聞係（光緒）八年周提督大發屯兵三營所開。九年裁去，調張提督兆連鎮海後軍中營接開」（臺東州冊：69）。

表一、清末自鳳山至卑南各道路的里程

道路名稱	鳳山至卑南里程	資料來源
赤山・卑南道	2 0 5 里	夏獻綸：52-53；臺東州采訪冊：2
射寮・卑南道	2 3 4 里	夏獻綸：53；臺東州采訪冊：2
三條崙・卑南道	2 3 0 里	夏獻綸：52；臺東州采訪冊：3
楓港・卑南道	2 8 2 里	夏獻綸：52；盧嘉德：15-16
恆春・卑南道	3 5 5 里	夏獻綸：52；盧嘉德：15-16

說明：為便於比較，三條崙・卑南道的里程，自鳳山至巴朗衛根據《臺東州采訪冊》，而巴朗衛至卑南則參考夏獻綸的《臺灣輿圖》。

胡傳訪聞所得是否屬實，似有追查的必要。

在恆春・卑南道之外，另建新路的措施，始於光緒七年（1881）十二月福建巡撫岑毓英二度來臺辦理「開山撫番」之時。對於籌開新路的來龍去脈，他在同年十二月十八日的一通奏摺有相當清楚的交待，茲引述如下：

臣於（光緒七年）九月旋省時，復委（記名提督鄒復勝）往後山詳加查看。該員自臺灣南路之鳳山、恆春、卑南至中路之水尾、璞石閣、大巴塱，共走十八站，始到花蓮港；因北路生番隔絕，仍由南路折回臣營，面述一切。以後山僅有恆春一路可通，防軍繞道，行走維艱；每遇換防及採運糧米、軍火，皆需輪船渡送。而後山谷營紮處又無大港，輪船難泊；一有缺乏，坐困堪虞！其言尚屬可采。此時辦法，必須將中、北兩路先行開通，俾後山谷營糧餉、軍火及往來文報皆便於運送，則開山撫番方能應手。擬即以吳光亮兼統之飛虎三小營撥歸鄒復勝統帶，並將南路屯丁挑派五百名為鄉導，責成由臺灣、嘉義交界之三重埔、老弄社、小八洞、關嶺開路六站，即至後山之大陂，以通璞石

閣、卑南等處；又將現紮蘇澳一小營撥歸駐防基隆提督何秀林就近兼統，並將北路屯丁挑派五百名為鄉導，責成由大小南澳、新城一帶開路，以通花蓮港……惟查臺灣後山番地，言語難通，煙瘴甚大；必須鄉導，及冬春兩季方好辦理。臣擬飭何秀林、鄒復勝等俟開年春暖瘴輕，即設法將路開通。（關係文獻：123-124）

岑毓英的奏摺清楚顯示二點：第一、由於既存的恆春、卑南道和海運，於換防和運補時兩皆困難，所以必須加開中、北兩路。第二、籌開的中路，並不是三條崙・卑南道，而是「由臺灣、嘉義交界之三重埔（臺南縣玉井鄉三埔）、老弄社（高雄縣六龜鄉荖濃）、小八洞（地望不詳）、關嶺（關山）開路六站即至後山大陂（臺東縣池上鄉池上）以通璞石閣（花蓮縣玉里鎮玉里）、卑南等處」。此路即日治時代關山越或民國時代南橫公路的前身。

光緒八年（1882）三月初六日，岑毓英奏稱：「前奏委記名提督何秀林、鄒復勝分開北、中二路以通後山，均已分投修路，紮營前進。」（關係文獻：129）但是到了同年六月一日，岑毓英又奏稱：「重開後山中、北二路，因煙瘴盛發，未即開通」（關係文獻：125）。或云：因築路工役被原住民截殺，而由臺灣道劉璈奏請停工（清季申報：1059）。自此以後，直到光緒十三年（1887），鎮海前軍副將陶茂森又企圖自隘寮（屏東縣內埔鄉隘寮），經大路關（屏東縣鹽埔鄉），開一新路，到達新開園（臺東縣池上鄉錦園），但同樣因遭受附近原住民的抗拒而中止（伊能嘉矩：181），遂使有清一代終未能開通此一「中路」。

光緒八年五月間，記名提督鄒復勝無法開通「中路」後，行蹤成謎。但次年臺灣道劉璈的一通批示文似乎又顯示鄒復勝率領南路屯丁轉而修築三條崙・卑南道。劉璈於光緒九年（1883）二月初四日，在〈批撫番委員稟建碉設備等情非招撫要事由〉中曰：

山徑之蹊，間為不用，則茅塞之，後山之路屢開屢塞，職事故也。鄒軍門所開，多係從前張（其光）鎮臺所開舊路，原為入山捷徑。將來後山果能開闢此路，的係孔道。該軍營駐紮其地，應妥為護惜，隨時修培毋棄前功，是為至盼。

至於建碉設舖，原為通防軍聲氣，漸引居民地步。所擬建造地方，四面皆番，原非數人所能駐為巡防者。應先由該軍營派隊分駐，以屯番為最便，再參以就近生番，較為合用，亦可經久。……至於建造之法，用鬆茅不如用活板，上以石塊壓之，隨時檢蓋，亦甚妥便。因該處大木最多，解板較易。西陲番屋無瓦，皆用此，應酌之。（劉璈：186-187）

上引劉璈的批文，有幾點值得討論：

第一、文中開路所指應為三條崙・卑南道的一段。清末所開南路越山道路中，以臺灣鎮總兵張其光所開的射寮・卑南道，最靠近三條崙・卑南道，自力里社至大樹林山一帶，兩路重疊。何況批文的最後一段提到：「又查地圖，從大樹前起，有水港一道」。

大樹前為三條崙・卑南道的一站。

第二、光緒九年二月間，全線尚未完工，可能只開通中央山脈以西的路段，故有：「將來後山果能開闢此路，的係孔道」一句。証之於署理福建巡撫張兆棟於光緒九年二月十四日所呈奏摺中說：「歷任撫臣，於南、北、中各開道路直達後山，僅南路由恆春至卑南者，民人多有往來，土田亦漸墾闢」（清宮月摺檔：3430）。可知至光緒九年二月間，恆春・卑南道仍為南路東西間的通道，而三條崙・卑南道尚未開通使用。光緒十一年（1885）正月奉命招編隊伍來臺灣準備與法國軍隊作戰的前陝甘總督楊岳斌，於同月二十一日坐輪船至後山卑南廳登岸，同月二十四日自卑南帶隨員、衛隊等百餘名啓程沿海岸陸行南下，「歷高山生番中，四日始過恆春境，至鳳山縣」（楊岳斌：33）。楊氏等所走的路線，似尚為恆春・卑南道。故三條崙・卑南道築成的年代，最早亦應在光緒十一年間。

第三、路開兵紮、兵撤路塞，這是清末東西兩岸陸上交通的通則。劉璈建議以當地平埔族和高山原住民組成的屯兵取代以往的客勇，分段駐紮，是具有創見的做法。這也就是三條崙・卑南道能維持到割臺為止，未被其他新路所取代的理由所在。

第三、鄒軍門究竟是誰？軍門是提督的別稱，因此，鄒軍門應該就是記名提督鄒復勝。至於周是否為鄒的誤寫，或大發是否為復勝的別名，以及鄒復勝所募南路屯丁五百名是否於光緒九年二月後被截撤，而由提督張兆連的鎮海後軍中營接開，還是由鄒復勝於九年二月後繼續開通全線，因遍尋不著相關史料，只好讓「好事者」繼續解謎了。

儘管三條崙・卑南道的修築過程，並非完全明朗，但可確定的是，從光緒十一年間修成三條崙・卑南道後，該路即成為東西兩岸交通的唯一孔道。即使由恆春赴後山，仍須折回鳳山縣界內，由三條崙新道而行。此誠如胡傳所指出的：雖然清末所修各道皆「用重兵，糜鉅餉所開；穿番中以行，處處築堡設防，勦撫兼施，不遺餘力。然兵甫撤，而道即為番所阻；今皆不復能通行，前功盡棄矣。今前後山相通，只三條崙一縷之道」（胡傳：19，274）。

三條崙・卑南道的路程和道里如下：

三條崙-(15)-歸化門-(7)-六儀(力里)社-(13)-大樹前-(15)-大樹林-(18)-出水坡-(7)-溪底-(7)-巴塱衛-(15)-大得吉-(15)-干仔崙-(20)-大麻里-(20)-知本社-(20)-埤南。全程總計172里（胡傳：274）。

三條崙・卑南道的寬度大約在五、六尺至一丈左右，乾季時，可騎馬通過，惟於不少陡坡處，必須牽馬而行（史料稿本：明治29年，公文類纂，乙二二卷，三一）。同時，此路開通後，亦曾經一度，成為牛販驅趕牛群自東部前往西部的通路。直到光緒十三年（1887）閏四月，由於地方官員認為後山牛隻大量出口，有礙東部墾務發展，以及牛群常踩壞用木石土方砌築的三條崙越嶺道路，而出示嚴禁耕牛販賣西部後，成群結隊的

牛隻，艱苦彳亍於東海岸的一線沙灘之上，以及奮力掙扎上下三條崙越嶺道之鳥道羊腸的壯觀景象，才告消失（撫臺檔案：106-107）。然而，不論是牛販、行商，或是文武弁員，行走此路都必須在屯兵的護衛之下，結隊而行，安全才能得到保障。先後佈防此路的屯兵有南路屯兵、埤南屯兵和海防屯兵：

(1) 南路屯兵：光緒八年(1882)開路時原設三營，據說九年裁去，十年復募二哨。巡防區域原自三條崙至溪底，光緒十八年(1892)秋，改為自三條崙至出水坡。

(2) 埤南屯兵：光緒十四年(1888)冬，原設三哨；光緒十五年夏裁去二哨，只存一哨。巡防區域原自巴塱衛至知本社。十七年(1891)改為自干仔崙至知本社。十九年(1893)調防拔仔庄（花蓮縣瑞穗鄉富源）。

(3) 海防屯兵：設於光緒十五年(1889)六月，共有二哨，原駐守拔仔庄。十八年(1892)秋，後哨調防溪底至大竹高。十九年九月，前哨與埤南屯兵互調，防區自溪底至知本社（臺東州冊：16-17）。

上述南路屯兵、埤南屯兵、海防屯兵，根據胡傳的說法：「始皆擬倣古者屯田而設，牛隻、農器皆備。今（光緒二十年）屯政久廢，當日所墾之田，聞皆報被水沖，牛斃、器壞久矣，不堪復問；亦無卷可查」（臺東州冊：42-43）。

儘管如此，由於有這些屯兵長年駐紮於荒山野水之間，才使得三條崙、卑南道能夠保持暢通，行旅也才能獲得安全的保障。胡傳就說：「三條崙道自知本社以至巴塱衛七十餘里，皆沿海沙磧之路；由巴塱衛折而西，行溪中，至溪底；自溪底以至石盤營（屏東縣枋寮鄉大嚮營）七十餘里，皆山嶺崎嶇之路。旁無居民；官商往來皆依營房以資餐宿，並須營勇護送，乃保無虞。」（胡傳：24）

光緒二十年(1894)二月，為候補知州胡傳聘為幕友的池志徵，履任時曾走過三條崙、卑南道。他對這一條道路的描述，很能幫助我們明瞭清代臺灣東西部交通最後唯一能夠通行之陸上道路的品質。茲引述如下：

（光緒二十年二月）十六日，由東港行約五里，遙望對峙海中有一島。....再行十五里曰蕭家莊....再行二十里為石頭大營，即東州界，止焉。營官譚鎮軍以余統營幕府，即以官銜手版聲炮飭隊而迎。欲於次日上三條崙，譚營官曰：『去此數里皆番山險社，地僻人稀，非多隊不能行，必須啟營先飭知各分棚以便派差伺候』。遂勉留一日。

十八早。譚營官即派哨官一人，洋槍隊二十人，刀叉大旗對號各二人，護余上嶺。十五里至歸化門營，換隊焉。又十五里至六義社營，又換隊焉。又八里至大樹前營，止焉。營官歐君曰：『自三條崙至此，雖峻嶺，馬轎皆可行，過此四十里，凶巖峭壁，草木蒙茸，非番轎不能涉，故啟營半番兵焉』。十九日歐營官即備番轎一乘、番兵三十人，皆執槍矢以行。歐君復曰：『此去二、三里煙瘴甚厲，歲不見天日，六月非重棉不暖，公須含檳榔數口，以避氣焉』。番人每行數十步，輒長嘯一聲，作老鶴鳴，其聲甚

裂，群山皆應。復前行數武，見高峰數重，果皆壁立，番人屢以指語。不能輜，遂下轎攀援而上，屢涉屢仆，不得已復命兩番兵挾掖而行。煙霧淋漓，十步之外不見人，鹿啼猿吼，遠近俱聞，如是者十八里到大樹林營焉。大樹林十里，兩旁皆合抱大樹，樹黑如山，人皆樹中行，兜番往往匿此以槍矢殺人，月必數發。番兵過此，砲聲不絕。屢以番語告人曰：『隔隔莫』，又曰：『麥溜溜』。隔隔莫，謂小心也；麥溜溜，謂快走也。再行十五里，爲出水坡營，遂下嶺焉。下嶺較上嶺愈險且峻，余既不能步，祇得面山背坐，閉目任扛。八里爲溪底營。谿底亦爲番社最險之區。谿闊數里，冬春水涸可涉，秋夏颶風暴雨，往往漂人入海。兩山石壁，皆作奇形。獮猿數百，見人不避。忽聞砲聲，群焉升木，林樹遂震震有聲。有一哨兵告余曰：『數日前有兜番於此殺二人焉』。時日未暮，陰風怒號，巖壁半黑，鴉鳥無聲，余心悚焉。今晚遂回舍谿底營。

十九日（施按：應爲二十日），出谿底營，四里皆海岸行，北風捲面，塵揚接天，怒濤拍岸，倒捲如山。回視昨日所過諸峰，或霧或日，皆矗立萬疊，不知昨日何以能過之。天地之色，至今日又爲一變矣。十五里到巴朗衛。二十里到大竹篙，飯焉。又二十里到蛤仔崙。又八里到大麻里，亦大營，宿焉。

二十日（施按：應爲二十一日），自大麻（里）營復遵海而行，數里遙見野番數人，皆卉服配刀、騎牛高嘯而來，余心復驚。哨官曰：『此皆已撫之良番，毋慮焉。前途山麓東西，茅穴纍纍，皆其寮社也』。余自十八日上三條崙，被凶草、歷瘴毒，旁行四百里，上升崖懸，下墜壑谷，竟不見人，至今日茅荒沙渚，始遇島夷，則此行險苦可知矣。二十里到知本營。有番兵四人適殺鹿刺血而飲。李哨官留余午飯，遂煨鹿脯以待。飯後約行五里，遙見海中兩嶼對峙。.... 又行十里，則埠南大營焉。

埠南面山背海，土瘠砂飛，一州僅寥寥茅屋十數家，其餘鱗比皆番社也。登高一望，茅茅盈丈，大海無涯。欲城、無可築之原，欲池、無可鑿之水，欲田、無可耕之土，而並無可遷之民。.... 而總以三條崙爲通衢，然亦左山右谿，鳥道一線，側足乃通。余甚怪當時官吏拔山通道，斬棘披荆，糜國家金錢數百萬，僅開此三百里無益之巖疆，亦可爲失計較矣。（臺灣遊記：12-15）

晚清「開山」二十有一年，南路前後開通道路五條，最後東部對外陸路交通，卻只剩三條崙・卑南道一路。而此路又似路而非路，不僅全線鳥道一縷，有溪而無橋，處處病涉；而且沿途無兵則馘首，有兵亦受害，步步驚魂。因此，「失計較」的恐怕並非「開此三百里無益之巖疆」，而是「視此三百里巖疆爲無益」，以致「開山」一事，敷衍塞責，了無實績。

## 參、北路的修築

### 一、晚清以前的北路

自北路前往後山，海路是唯一的交通途徑。遠在清朝領臺之初，明朝遺老沈光文即提到從雞籠城乘小船沿海行，可達崇爻八社的直腳宣(七腳川社)。他說：「雞籠城以外無路可行，亦無安澳可泊船隻；惟候夏月風靜，用小船沿海墘而行；一日至山朝社、三日至蛤仔難、三日至哆囉滿、三日至直腳宣。以外，則人跡不到矣」（范咸：705-706；林謙光：15、56）。

康熙三十二年(1693)，有陳文、林侃等商船，遭風飄流至岐萊，住居經年，略知番語並通曉附近一帶港道。康熙三十四年(1695)，大雞籠通事賴科、潘冬等乃前往招撫，崇爻九社遂皆歸化，而附阿里山社內輸餉。自此以後，「每歲賜社之人，用小舟裝載布、煙、鹽、糖、鍋釜、農具，往與貿易。番以鹿脯筋皮市之。皆以物交物，不用銀錢。一年止一往返云」（藍鼎元，1968a：90-91）。

然而賴科等前赴後山招撫崇爻九社，走的並非海路，而是穿越萬山的陸路。此為晚清以前，自陸路進入後山的唯一紀錄。賴科的後山行，郁永河《裨海紀遊》的記載是：

客冬有趨利賴科者，欲通山東土番，與七人為侶，晝伏夜行，從野番中，越渡萬山，竟達東面；東番知其唐人，爭款之，又導之遊各番社，禾黍蕪蕪，比戶殷富，謂苦野番間阻，不得與山西通，欲約西番夾擊之。又曰：『寄語長官，若能以兵相助，則山東萬人，鑿山通道，東西一家，共輸貢賦，為天朝民矣』。又以小舟從極南沙馬磯海道送之歸。....使當事者能持其議，與東番約期夾擊，勦撫並施，烈澤焚山，夷其險阻，則數年之後，未必不變荆棘為坦途，而化桀瓠焚竹為良民也（郁永河：33）。

康熙年間，北路除賜社貿易外，沿海一帶尚有一種不定期的民間交易活動。《諸羅縣誌》對於此種活動有簡單的描述：

蛤仔難、哆囉滿等社，遠在山後。崇爻社飼附阿里山，然地最遠。越蛤仔難以南，有猴猴社，云一、二日便至其地，多生番，漢人不敢入。各社於夏秋時，划蟒甲，載土產，如鹿脯、通草、水藤之類，順流出近社之旁，與漢人互市。漢人亦用蟒甲載貨以入，灘流迅急，蟒甲多覆溺破碎；雖利可倍蓰，必通事熟於地理，稍通其語者，乃敢孤注一擲（周鍾瑄：99）。

北路沿岸此種民間交易活動，在正式的賜社貿易於康熙末年廢除後（周鍾瑄：97），仍舊不定期的在各地進行，而使西起金包里、經雞籠城、山朝、蛤仔難、哆囉滿至岐萊，在封山劃界時期，仍能維持某種程度的海路聯繫。直到乾隆二十六年(1761)，官方再度示禁，如有藉端越販，將照偷越番境例，從重治罪，後山貿易遂無問津者（余文儀：456；丁紹儀：53）。但隨著噶瑪蘭於嘉慶十五年(1810)設廳收入版圖後，又逐漸重

開由海路赴歧萊平原與原住民的貿易活動。道光朝以降，漢族和噶瑪蘭族，亦先後南下，進入歧萊平原拓墾（陳淑均：44；柯培元：34）。前者，如福建分巡臺灣兵備道姚瑩於道光二十一年（1841）所云：後山「與噶瑪蘭之蘇澳，中阻兜番，不能陸進。數十年前，有漢人泛海至彼，為番婦贅婿，後人陸續往墾，番亦安之」（姚瑩：48）；而後者，則在米崙溪（鯉浪港）以北陸續建立加禮宛、竹仔林、武暖、七結仔、談仔秉、瑤歌等所謂「加禮宛六社」（沈葆楨：33；夏獻綸：77）。雖然由蘇澳經東澳，再陸行一百五十里，可抵歧萊（陳淑均：44），但因途中有生番梗阻，這些移民南遷的路線主要是海路。此一移民路線，大致是由蘇澳港或冬山河的加禮宛港上船，沿海岸南行，至米崙山北側或花蓮溪口附近登陸，再進入內陸開墾（施添福，1995：112-116）。

同治十年（1871），《淡水廳志》對這一段海路有如下的描述：

臺北山後為噶瑪蘭，向屬淡界，嘉慶十四（施按：應為十五）年始開闢。由噶而南邊境即蘇澳。又二十里為大南澳，再七十里為奇萊。陸路未闢，由海道一日可到。港口頗狹，僅容四、五百擔小船。入口後，水極陡，每年三、四等月，乘風入口，各熟番牽舟競進。每番給予鹽一、二甌，歡極而去，陸續挾鹿茸獸皮各貨來，換布疋等物。該處寬廣與噶瑪蘭等，亦有中國人（漢人）。....又聞之出口後，水程半日，復有水口，稍寬廣可停泊者，為繡孤鸞。土地膏腴，比之噶瑪蘭，寬廣一、二倍」（陳培桂：456-457）。

上引史料顯示，直到同治末年，自噶瑪蘭到歧萊向無陸路相通，海路是北路東西兩岸唯一的交通路線；道光朝以降，每年皆有小船自北路赴後山與原住民，以物易物，目的地在歧萊，以及秀姑巒、璞石閣（玉里）一帶。

## 二、晚清北路的修築

晚清北路的修築年代，雖然和南路一樣，都是在同治十三年（1874），而且修築的基本目的，也都是為了東部的防務。但是，其修路動機，並非完全相同。

### （一）蘇澳・水尾道的修築

議開北路的時間，雖略晚於南路，但動工修築，北路卻早於南路；而其創始者，則是臺灣道夏獻綸。

同治十三年三月，日軍侵犯瑠嶠，沈葆楨奉命渡臺辦防時，即咨調福建陸路提督羅大春一同到臺會籌一切。然而閩浙總督李鶴年，卻為福州、廈門等處布防事宜，而奏請羅大春暫緩赴臺，並統領兵勇六營，駐紮廈門（羅大春：4；侵臺始末：33）。沈葆楨渡臺後，由於日船經常出現於北路洋面，且認為：「臺地精華，又在北路淡水、噶瑪蘭、雞籠一帶，物產殷阜；蘇澳民番關鍵，尤他族所垂涎，故（洋將）日意格謂急須派兵駐紮」（侵臺始末：66-67）。於是再度咨准調派羅大春渡臺坐鎮蘇澳，但羅氏以「蘇澳之防，誠不可少。但閩省如蘇澳者不知凡幾，而陸路止一提督，其不能分身明」為由，函

覆沈葆楨等請暫緩渡臺，並請先行擇人往守蘇澳（羅大春：6-7）。沈葆楨只好調派臺灣道夏獻綸率領原有部勇一營，以及擬添募一營，北上蘇澳，坐鎮防守（侵臺始末：46）。

夏獻綸係於同治十三年五月二十九日，由旗后乘坐輪船北上，於六月初三日抵蘇澳。隨即發現蘇澳「港道寬深，非東南風輪船亦可停泊。而倭人之在北路者，全用利誘」，以致原住民招撫困難，情況尤較南路緊急。特別是又查出，同年四月間，有日人劉穆齋（成富清風）雇船赴岐萊，船至花蓮港打破，宣稱失洋銀一千餘圓。因恐日人再度藉口侵擾，乃決定派員前往徹查此案，兼可隨機招撫岐萊--帶原住民。只是「由蘇澳至岐萊，港道艱險異常，輪船既不能通，小艇須候風汛」。因此，認為開通陸路，實有必要。然而所部只有一營，駐紮蘇澳，兵力甚為單薄。於是決定「就淡、蘭添募土勇兩營，有事則當勇，無事則開山。山路既開，即可分移岐萊各處墾荒」（侵臺始末：70-71）。此為北路開路之緣起。

夏獻綸在淡、蘭兩處，各募練勇一營，約計千人後，先是以兩日的時間，開通自蘇澳至南風澳山路，繼而「進闢岐萊之道。平路以橫寬一丈為準，山蹊以橫寬六尺為準，俾榛莽勿塞，輿馬可行」。由於「新開岐萊山道，須節節設竅駐勇，後路方無他虞」。因此，又增募勇三百人、料匠二百人，隨同入山伐木。自同治十三年六月十六日起，至二十一日止，共開路九百七十餘丈（侵臺始末：87），約五里餘。另一方面，羅大春因延不赴調，遭朝廷革職留任，並奉命迅赴臺灣，而於同年七月十三日抵蘇澳接替夏獻綸駐防蘇澳，以及負責開路，夏獻綸則於同月十八日起程返臺灣府城。夏獻綸駐防「蘇澳月餘」，其開路業績是：「率所部鎮海一營並募土勇千三百人、料匠二百…計開東澳路二十餘里，築碉樓一所，撫新城及附近東澳番數處，要皆草創之舉」。而移交給羅大春的「只九百二十勇、百五十八匠，並銀萬兩」（羅大春：21）。

羅大春對於道路的修築，認為「開路工程，雜用客兵，不如專用土著；計日給費，不如按丈定值：為價廉而收功易」。修路的方式大致是：由官軍在前蘿草伐木，是謂前軍，繼由土勇工役在後築路，然後再殿以營勇護衛。羅大春在募足土勇和料匠後，乃於同年七月二十五日（一說二十四日）由東澳起工（羅大春：15；侵臺始末：168）。但開工不到五日，就聽說：「前途斗史社番兇悍殊甚，巡兵力單，不足於用」，而向沈葆楨請求添募精勇三營和壯丁千人；其後並以所闢地面既大且遠，隨改三營為四旅，而以「綏遠」名其軍（羅大春：15、19）。

同治十三年八月一日，開路抵大南澳嶺下（一說大南澳嶺頂）；次日，開至偏仁嶺，又「諜聞大南澳番將阻我前軍，因令停進開之工，回修後路加廣；仍以營勇衛之」（羅大春：16；侵臺始末：168）。八月三日，「官軍正開路下嶺，突有兇番數十出擾；後見工匠人衆，拋鎗而遁。尋復糾黨數百人設伏深林密箐間，乘我營勇伐木，聚石以結壘也，倉卒出撲」，彼此交戰，死傷各數人。八月五日，各軍進駐大南澳溪北岸，因大

南澳南、北兩溪衝決爲四，官軍阻莫能濟。八月十三日，「勇丁方結筏以渡，蘆葦中突出生番狙擊」；八月十六日，大南澳木橋築成，開路徑闢草萊十餘里，並遣弁兵建築前途碉堡（羅大春：19-20）。

當北路開到大南澳澳尾山腳時，由於一路開來，沿途原住民反抗激烈，不斷出擾，時時伏莽狙擊。因此，不僅進一步須紮一哨，以勇兵護夫役，而且更須沿途建碉堡以保護勇兵。結果是，兵力日單，土伍不敷，開路工程嚴重受挫，而未能順利前進。開路可說已成騎虎，「若不節節疏通直至奇萊，既恐他族兵力稍集，佔踞新城；而欲漸迫漸進，又慮兇番隨在梗阻，實有戛戛其難之勢」（羅大春：21）。

同治十三年九月三日，前軍之開山者，已漸至大濁水，惟苦兵力不足。九月七日至十日間，自南路調撥的福靖前營，以及新募的綏遠左、右兩旅先後抵蘇澳。九月十九日，道路已開抵石屋，「自大南澳至石屋，中皆平坡，縱橫數十里。....過石屋十餘里爲（大）濁水溪，路極險仄，須得兵勇由海道前途扼紮，方免邀截之虞。現已造船五隻，足資配戴」（侵臺始末：198）。於是將既有和新到營勇，重新調整，分紮於大南澳、大濁水，以及尚未開抵的大清水，並有部份兵力進紮新城、得其黎一帶，使能首尾聯絡，護衛開路（羅大春：28）。同日（一說十八日）各軍以次拔隊挺進。九月下旬，開路至大濁水溪，造主流與支流木橋各一座，各軍乃得越溪而進。開路之軍，越溪至跳湧地方，又爲石壁所阻，傍海皆斷崖巉巖，此即舉世聞名的清水斷崖。因困於斷崖石壁，又別無他徑可緣，不得已遣人招徠大魯閣原住民做爲嚮導，俾有益開路工程的進行。儘管如此，面對「巒屹萬丈，下臨無際」的斷崖，「開鑿之功，終恐難施」。於是檄噶瑪蘭廳多召石工，以助開路，並擬自大石公嶺開達後山（羅大春：31）。

同治十三年十月八日部份營勇進紮大小清水，其餘則在太魯閣頭目的嚮導下，於十月十三日抵新城，紮營於三棧地方（沈葆楨：7；羅大春：32），同日石匠到，助開大石公嶺路。開路至此，沿途營勇分紮，兵力又告不足，於是決定在內地新勇未到之前，新城以南的道路工程，暫緩施工。對於自蘇澳至新城，一路開來或通過的路徑，除大石公嶺繼續修築外，並「乘間修橋樑、通河道，路之寬度總以可輿、可馬爲率；生番之可撫者，亦趁此廣爲招徠。新軍一到，即當乘破竹之勢而進也」。另一方面，則派人丈量自蘇澳到新城的里程。

同治十三年十一月四日，由於大南澳至大濁水溪一帶，原住民衆多，經常狙殺行人。因此，決定由「大南澳山腰再闢一路，旁通新城，一以避海濱懸崖之險，一以塞兇番歧出之途」。在新路開鑿期間，該地原住民亦屢出狙擊，全力阻擾。於是，羅大春以原住民「四出雲擾，山場遼闊，營勇不敷分布」爲由，函請再添兵前來，沈葆楨乃調撥駐紮彰化的宣義左右兩軍赴北路助開道路（羅大春：33，36-37；沈葆楨：7-8）。自同年十一月初旬至十二月下旬，在等待新軍到來之前，除疏通新城到花蓮港北的路線外，仍

繼續開鑿或整修新城以北的道路，並沿途廣建碉堡和招募守路之勇（羅大春：34，37，42）。

同治十三年十二月二十二日，內地新勇抵蘇澳。光緒元年（1875）正月二日，命新募綏遠前、後、左、右四營，移營前進。正月五日，羅大春率親軍取陸路，行經大南澳、大濁水、大清水，而於正月九日抵達新城。次日，遣新到之綏遠左、右兩旅進紮花蓮港，並履勘花蓮港以北之地，蘇澳至花蓮港的北路，可說正式開通。

表二、北路沿途屯兵地點與人數：光緒元年

營址	兵力	營址	兵力	營址	兵力
蘇澳大營	500	大南灣（澳）	200	石碇仔	100
五里亭	100	大南灣（澳）埠角	20	擢其力山腳	20
控（碇）仔	20	大石公邊	20	擢其力溪邊	20
圳頭城	20	滴水坑	20	新城	200
松樹坑	20	吊藤半嶺	30	三層	20
豎坑	30	吊藤嶺頂	20	草藍仔	20
東灣（澳）嶺頂	30	吊藤嶺腳	20	枯（柚）仔丹坑口	20
東灣（澳）嶺腳	20	大濁水海邊	20	三腳枯（柚）	20
東灣（澳）	200	大濁水	200	朴鼎金	20
東灣（澳）角	20	大濁水溪邊	20	鳥（鵠）仔埔	20
東畔騙人嶺腳	20	大石公嶺下	20	米崙山腳	100
騙人嶺半嶺	20	大清水起嶺	20	米崙港沙崙	100
騙人嶺頂	20	大清水	200	花蓮港	500
西畔騙人嶺腳	20	小清水起嶺	20		
小南澳平林口	20	小清水	200		
計 3020(3250)					

資料來源：《臺灣史料》，頁620-622，

對於北路所經的後山形勢，羅大春指出：「自蘇澳起至花蓮港之北止，計途二百里；中界得其黎。得其黎以北百四十里，山道崎嶇，沙洲間之。大濁水、大小清水一帶，峭壁插雲，陡趾浸海；怒濤上擊，炫目驚心。軍行束馬捫壁，踴躍而過，尤稱險絕。得其黎以南六十里，則皆平地，背山面海；如悉墾種，無非良田，奈地曠人稀，新城漢民僅三十餘戶耳；外盡番社也。」於是，自蘇澳五里亭起迄鵝子埔（三棧溪南一帶）區分為五段，沿途建三十二碉，各派營哨屯駐，俾一氣聯絡（表二）。同時以光緒元年一月二十四日新到的宣義左營駐三棧城，策應鵝子埔以北；宣義右營駐加禮宛，策應鵝子埔以南（羅大春：46-47；沈葆楨：32-34）。

光緒元年三月初旬，開路抵吳全城；同年七月初，到達秀姑巒水尾（四朝奏議：74；沈葆楨：32）。北路歷經年餘，終於全線開通。光緒元年的上半年，除開通花蓮港至水尾之間約百餘里的道路外，並就「前報開路二百里（蘇澳至花蓮港）內續經修改，計大

南澳至大濁(水)，各增開五里，大小清水、得其黎、尤仔丹、馬鄰、木瓜、花蓮、水蓮、嗎噠唵(馬大鞍)等處沙灘，約開二十餘里，沿途建築碉堡，分布勇營捍衛」(四朝奏議：77)。

北路蘇澳・水尾道的全線里程如下：

蘇澳-(20)-東澳-(30)-大南澳-(35)-大濁水-(25)-大清水-(35)-得其黎-(10)-新城-(50)-歧萊花蓮港-(20)-吳全城-(39)-大巴籠-(22)-周望社-(22)-秀孤巒水尾。全程總計308里  
(夏獻綸：76)

自同治十三年(1874)六月至光緒元年(1875)七月，歷經年餘，先後投入十餘營兵力(表三)，犧牲四位副將及數百名弁勇，所開通的這一條全長308里的道路，沿線雖然建有三、四十座碉堡，並駐紮三千餘名哨兵(表二)，以防衛行旅安全。但是自建築期間，到開通以後，原住民伏莽狙擊、乘間撲碉，從未因官員的招撫而間斷。特別是大南澳、大濁水以及得其黎(立霧溪)一帶，抗爭出擾尤其激烈，甚至歧萊平原的加禮宛和南勢，以及更南邊的木瓜溪一帶，也同樣並不平靜(羅大春：43-44，46-49，54；沈葆楨：7-8，32-34，48-49)。

表三、清末開通北路蘇澳・水尾道的防營

防營名稱	管帶官	資料來源
練勇前營	都司陳光華	羅大春：15
福銳左營	副將周維先、守備時榮貴	羅大春：27、50
福靖前營	總兵戴德祥、都司黃朋厚	羅大春：19、27
綏遠右旅	副將李東來、守備李英	羅大春：20
綏遠左旅	遊擊李得升(陞)	羅大春：27
練勇右營	都司古春榮	羅大春：37
綏遠前營(旅)	副將石得寶	羅大春：42、43
綏遠後營(旅)		羅大春：42
綏遠左營(旅)		羅大春：42、43
綏遠右營(旅)		羅大春：42、43、49
宣義右營	副將唐守贊	羅大春：43、62
宣義左營		羅中春：47
練勇後營		沈保楨：66

說明：(1)光緒元年七月裁宣義右營(羅大春：62)。宣義左營稍後可能調回彰化。

(2)接統北路的福寧鎮總兵宋桂芳，其所部的福靖新營、福靖左營，原來只有三百名，係分撥福銳左營、福靖前營及綏遠四旅，以補其缺(羅大春：62；四朝奏議：77)。

花蓮港以北的二百里道路，特別是自蘇澳到得其黎的一百四十五里，雖然峭壁峻嶒，中亘東澳、大南澳、大濁水、大小清水以及得其黎等大溪，但其開通所費的時間，卻幾乎跟「俱屬平地，開闢甚易得力」之花蓮港至水尾一段一百零三里相同。其主要的理由就在於道路愈開愈長，投入防衛和招撫原住民的人力也就愈來愈多，以致用於開山

的人力遠不如防衛武力之多。由此可見，北路開通固非易事，但開通後，原住民的招撫則更加困難。也就是因為無法妥善解決新城到蘇澳沿途原住民的招撫問題，必須投入龐大的防衛武力頻年株守荒山，保護一條平時行人稀少，沿線可墾土地又不多的道路，而造成極大物力和人力負擔，最後才導致北路開通後不及一年半，蘇澳到新城一段即告廢棄的命運。宣告廢除新城以北道路的是福建巡撫丁日昌，他在光緒三年(1877)三月二十五日的一通疏文中清楚地說明撤廢北路的理由，他說：

臺灣自同治十三年日本鄉嶠之役，始議通關後山，於南北中三路籌辦開路撫番：北路則自蘇澳至吳全城，共紮一十三營半，又水師一營，提督羅大春主之；南路自社寮至卑南為止，共紮振字四營，又綏靖軍一營，總兵張其光、同知袁聞析主之；中路自牛轆轤至璞石閣為止，共紮二營半，總兵吳光亮主之。前山所紮兵勇，尚不在內。每年耗餉鉅萬，成效毫無。棄之則恐後山為彼族所佔，後患滋深；守之則費重瘴深，兵勇非病即死。荒地仍然未墾，生番仍然殺人，年復一年，勢成坐困。....

後山北路除蘇澳至新城，約一百六、七十里，崇山峻嶺，偏近生番。上年勉強開路，終屬艱險難行，而且無田可墾，無礦可開，我既味同嚼蠟，則彼族亦斷不垂涎，可想而知。....

前數年所辦開路撫番，精神專注於蘇澳至新城一帶不毛之地，而近海平埔，可以開墾之處，尚未極意經營。且南北中三路統領，各辦各事，平時既不能相通，臨時復不能首尾相顧，頻年株守荒山，士卒時遭疫癟，非計之得也。....吳光亮忠勇有為，不避艱難，即商囑日內將所部移紮後山璞石閣、水尾，居中控馭，使南北聯為一氣，而將蘇澳至新城中間所紮各營移紮歧萊、秀姑巒、卑南一帶，歸該鎮調度節制，免致零星散紮，漫無歸束。」（四朝奏議：86-87）

將蘇澳至新城中間所紮各營撤離，事實上，等於廢絕新城以北的道路。防營甫撤，北路於同年五月又遭受數十年最嚴重風災的侵襲，沿途營壘、兵房、碉堡概行坍塌。蘇澳、新城被災尤重，不僅廬舍鮮有存者，各處橋梁、道路亦大多殘破（吳贊誠：14）。因此，經此次颱風大雨的蹂躪，北路可說實質上已經不堪使用。防營經過移紮和汰遺病羸後，中、北路兵勇只剩五營，即福銳左營、福靖前營、練勇左營、練勇前營和線鎗營，依序駐紮於新城、花蓮港、吳全城、水尾、中溪洲和大港口一帶（吳贊誠：8-9，27）。因此，由卑南北上，此時最遠只能通達新城附近一帶。

中、北路五營防兵，集中分布於秀姑巒和歧萊平原之後，由於兵勇久戍瘴鄉，漸生玩愒，不斷侵擾原住民的傳統生活，終於激起反抗。先是光緒三年(1877)七月間，居住於中路水尾附近一帶的阿眉族如阿棉、烏漏和納納等社糾衆抗爭，臺灣鎮總兵吳光亮調集前山各軍，包括記名提督孫開華擢勝二營、總兵沈茂勝鎮海左營等援勦，而於同年十二月十九日平之（臺東州冊：68；德宗實錄：43）。在雙方交戰期間，由副將林福喜管帶

的線鎗營損失慘重，而由副將李光的振字前營入替填紮大港口。「阿棉、納納社之變」平定剛滿半年，即光緒四年(1878)六月十八日，由宜蘭移居北路的噶瑪蘭平埔族加禮宛等社，因不滿同樣來自噶瑪蘭地方之土棍營勇的索詐脅削，而聯絡當地南勢阿眉族巾老耶社，揭竿反叛，殺害弁勇。除由吳光亮統率後山中、北路各營外，並由孫開華率參將張兆連選帶擢勝一營，以及臺灣道夏獻綸添撥鎮海中營七哨和海字營四哨，於同年八月下旬齊集花蓮港一帶，自九月五日展開全面圍剿，至同月八日，先後攻毀加禮宛、巾老耶諸村社(吳贊誠：17-28；撫臺檔案：20-23；清季申報：792-793)。

署福建巡撫吳贊誠，為「加禮宛社之變」，帶印東渡，於同年九月十五日抵花蓮港，周歷查勘被攻毀之加禮宛社等處。事後，他雖然認為：由吳全城北抵新城鵲子舖(埔)六十里內，平原沃壤，最為膏腴；而該處各社歸順已久，並非無從教化。因此，土地和人民，皆不可撤廢。但在光緒四年(1878)十一月調整防營的布置時，卻撤廢新城一營，理由是：「新城僻在最北，距農兵營三十餘里中間，並無人煙；蘇澳舊開之路既廢不通行，則此處並非扼要」(吳贊誠：27)。後山中、北路防營經過此次調整後的布置是：裁撤福靖前營、練勇左營、練勇右營、振字前營等四營，將原駐新城的福銳左營移紮吳全城，並新募福靖右營、飛虎前營和飛虎後營，依序駐紮於花蓮港、中溪洲和大港口(吳贊誠：27、31)。因此，到了光緒四年底，自卑南北上，最遠只能到達花蓮港附近一帶。花蓮港以北，既已無兵勇駐紮，同治十三年(1874)羅大春所開蘇澳到花蓮港道路，也就完全廢絕。

光緒六年(1880)四月，閩浙總督勒方錡為節省開山經費，奏請「將臺灣後山防勇抽出兩營，歸併臺北操練」(德宗實錄：71)。被調出後山究竟是那兩營，並不確知，其中有一營，似乎是福銳左營。自光緒三、四年起，後山兵勇雖然日益減少，但地方卻從此維持平靜達十年之久。其中的歷史意義，足堪吟味。

## (二)疏通未成的蘇澳・新城道

光緒七年(1881)十一月間，管帶福靖右營副將陳安邦，再度稟請招撫北路原住民和疏通新城至蘇澳一帶道路。當時在臺之福建巡撫岑毓英乃將此稟批交臺灣道劉璈妥議具詳。劉璈認為，疏通該道路「似亦為目前難緩之工」。他說：「職道查新城至蘇澳一帶地方，計程一百二十里，既由陳副將勘明，擬募就地土民，疏通首尾道路。並請添築碉堡，派勇護衛。果如所議辦理，自蘇澳而至新城，諒必悉成坦途，商品既利遄行，並免風濤之苦」(劉璈：216)。一如前面三條峯・卑南道一段所述，由於後山當時僅有恆春・卑南道一路可通，所以岑毓英不但贊同疏通北路，同時亦派人修築中路。然而北路的疏工程，並非交給副將陳安邦負責，而是委由隨岑毓英渡臺的黔軍記名提督何秀林辦理。他在光緒七年(1881)十二月十八日，不僅奏請「將駐紮蘇澳一小營撥歸駐防基隆提督何秀林就近兼統，並將北路屯丁挑派五百名為嚮導，責成由大小南澳、新城一帶開

路，以通花蓮港。」而且飭令何秀林俟開年春暖瘴輕，才著手設法將路開通（關係文獻：124）。何秀林於光緒八年（1882）三月間，紮營前進，從蘇澳著手疏通道路。但不久即傳出駐紮「蘇澳之黔軍，因開路事，被生番截殺二十餘人，然不敢據實稟報也」（清季申報：1059）。同年五月七日，岑毓英奉上諭署理雲貴總督：五月二十七日，即奏請由何秀林等將在臺黔軍及帶兵各員弁全數帶回貴州歸伍，並於六月一日向朝廷報告：「重開後山中、北路，因煙瘴盛發，未即開通」，而草草結束重開北路的企圖（關係文獻：130-131，135）。

### （三）悲劇收場的山內道

光緒十一年（1885）九月五日，詔設臺灣巡撫，臺灣改設行省，並由福建巡撫劉銘傳首任臺灣巡撫（德宗實錄：207，211-212）。為「期於三、五年後，以臺地自有之財，供臺地經常之用，庶可自成一省」，劉銘傳除於光緒十二年（1886）五月八日奏准「丈量田畝、清查賦稅」外（劉銘傳：303-35；德宗實錄：214），並積極展開招撫原住民和拓墾山地的工作，他認為：「必先漸撫生番，清除內患，擴疆拓墾，廣布耕地，方足自成一省」（劉銘傳：155-156）。因此，從光緒十一年十月起，即派遣各路軍隊，開路入山，勸諭原住民「雜髮歸化」；凡抗不輸誠，或戕殺入山拓墾和採煎樟腦者，立即以重兵圍剿。儘管至光緒十三年間四月據報：「後山南、北兩路生番二百一十八社，番丁五萬餘人，前山各路生番二百六十餘社，番丁三萬八千餘人，均各次第歸化」（劉銘傳：223），但是大軍圍剿殺伐之聲，卻南自大甲溪一路傳遍大安溪、後龍溪、鳳山溪、淡水河等流域的上游。光緒十四年（1888）十二月，大軍終於進入宜蘭濁水溪，一舉降服了內溪頭四社，並昆連後山之拾高搖等十四社（劉銘傳：199-234）。

於是自光緒十四年初以來，在征勦大料崁溪、後山卑南和宜蘭濁水溪等處原住民屢建「奇功」的副將劉朝帶（臺灣通志：904-912；劉銘傳：230-234），認為原住民既已降服，再度疏通後山北路，應是良好時機。因此，他於光緒十五年（1889）八月間稟稱：「蘇澳、花蓮港一路，光緒初年，經提督羅大春自海邊築碉漸進，大兵既退，旋復荒蕪。今社番撫定，請由山內逐漸開修，直達花蓮港，以免迂繞」。劉銘傳見其「深明地利」，而「批飭相機辦理」（劉銘傳：234-235）。

劉朝帶為避免迂繞，想從山內開路直達花蓮港，不僅不知開路翻越中央山脈的難度，似乎也忘了在中央山脈以東，分布於大南澳和大濁水溪流域的南澳群泰雅族，不論是實質或形式上皆尚未「雜髮歸化」。因此，當他於光緒十五年（1889）九月一日率弁勇五百人自番社坑溪（蘭陽溪支流羅東溪上游）的小埤南塘（小埤塘）入山開路，在距蘇澳五十餘里之光立嶺（南澳山附近一帶）地方，即中伏，而被原住民戕害，陣亡的還包括參將一名、都司三名、守備一名、千總四名、把總八名、外委三名，及勇士、通事等共二百七十三名（臺灣通志：905）。

自山內開路，不到五日，副將劉朝帶陣亡，所領部隊死亡逾半，劉銘傳自然難於坐視，他認為：「南澳絕險，未示以兵威，敢殺統兵大員，亟應嚴勦，以除殘虐」。於是，飭令澎湖鎮總兵吳宏洛統率各軍約十三營，五、六千人，聯旂東征。劉銘傳亦於光緒十六年(1890)正月二十七日抵蘇澳親自督勦。

各軍或乘輪船，或沿爲利行軍而重新疏通的北路舊道，齊集南澳，自同年二月三日分路入山攻勦，至閏二月一日，原住民乞降，願送子爲質，入義塾讀書，乃停止攻勦行動。旋飭各軍回防，僅由沿山隘勇，自蘇澳進紮十里(5.76公里)，嚴密設防(劉銘傳：240-241)。然而，爲方便行軍而重新疏通的北路舊道蘇澳至南澳一段，因撤軍乃告再度廢棄。自此以後，到割臺爲止，未聞再有稟請疏通北路者，而「加里宛以北新城、得其黎、大小清水、濁水溪及大南澳等處延袤百六十七里」，也就全「棄在境外」了(臺東州冊：5)。

## 肆、中路的修築

### 一、晚清以前的中路

康熙年間，臺灣中部南投一帶至少已知有二路可通後山。

(1)自斗六門東進越山，可達哆囉滿。最早提到這一條路徑的是蔣毓英《臺灣府志》，志云：「北路之斗六門，自二重埔而進，至於林驥(林圯埔)，環溪層拱，有田可耕，爲野番南北之咽喉，路通哆囉滿、買豬抹、里(黑)沙晃等種，匪人每由此出入」(蔣毓英：244)。文中哆囉滿、買豬抹(末)和黑沙晃皆爲社名，後兩者亦爲山名，黑沙晃山位於買豬抹山南，其東南即歧萊直腳宣等五社所在(蔣毓英：39)。對於這一條路徑，《諸羅縣誌》的記錄是：「由斗六門山口東入，渡阿拔泉，又東入爲林驥埔，亦曰二重埔，土廣而饒，環以溪山，爲水沙連及內山諸番出入之口，險阻可據，有路可通山後哆囉滿」(周鍾瑄：143)。

(2)自倒咯嚕或水沙連越山，可抵崇爻社。此路徑，《臺海使槎錄》的記載是：「有至崇爻社者，自倒咯嚕用土番指引，盤山逾嶺，涉澗穿林，計程五日夜方至....或云：水沙連過湖，半日至加老望埔，一日至描里眉....二日至斗截，半日至倒咯嚕；過大山數重，四日夜可抵崇爻社。路極崎嶇，坑塹險阻，難於跋涉；若陰雨水漲，更難計程」(黃叔璥：122)。

儘管遠在康熙年間，臺灣中部就有路徑通往後山，但是由於文獻記載簡略，加上所錄途中若干村社難於查考其地望，因此，並無法確實了解所經的地點和延伸的方向。唯一可以肯定的是：自康熙年間至同治末年，中路一直都有路徑聯絡臺灣東西兩岸。這些路徑，主要是原住民出山，或漢人入山以物易物的路線。如陳英〈臺東誌〉云：「咸豐

年間，…中路璞石閣之番子有鹿茸等物，往嘉義齊集街(南投縣集集)兌換；稅歸鹿港廳。久之，亦有人隨番頭進山，於璞石閣住家者」(臺東州冊：81)。而同治十年(1871)，《淡水廳志》亦云：「地名樸實閣(璞石閣)者，中國人住約千家，不知何時攔入。…此地即在彰化東界，行六日可通埔裏社云。此二處每年皆有問津者，惜未入告」(陳培桂：456-457)。然而，必須理解的是：這些路徑只是原住民平時來往的獵徑，既非人工修築，亦非經常可以通行的道路。

## 二、晚清中路的修築

### (一)林圯埔・璞石閣道的修築

同治十三年(1874)六、七月間，南、北兩路先後自蘇澳和赤山動工築路入後山後，欽差大臣沈葆楨進而指出：「中路水沙連、秀姑巒一帶，全臺適中之區，腹背膏腴之壤，故洋人之在臺者，每雇奸民帶往，煽惑番衆。聞該處社寮，竟有教堂數處，深林疊嶂，罪人、積匪，往往逋匿其間。如逆匪廖有富等即恃以藏身。而彰化之集集街，近復有紮厝斃命之事，安保日後不為倭族勾通，斷我南北之路？」因此，乃於同年八月二日奏准由當時在營務處辦事之前臺灣道黎兆棠募兵前往，一面撫番搜匪，一面開路設防(侵臺始末：117-118)。此為中路修築道路之緣起。

黎兆棠奉命召募營勇，不久成軍，即開赴中路水沙連。但因該處徑途百出，巖壑阻深，久為逋逃之藪；且新募營勇無多，不敷分布，只好先搜捕積匪，而暫緩撫番開路。適奉命募勇調臺的南澳鎮總兵吳光亮，於同年八月十七日率軍抵旗后，駐紮郡城，沈葆楨乃飭令其統領粵勇兩營(實有二營半，一千二百七、八十名)，於九月十四、十五等日拔隊北上，進紮中路集集街辦理開山撫番事務(侵臺始末：167、199；臺案壬集：97、100-101)。

吳光亮統軍進紮集集街後，即遣人入山探路，因久未回報，無法立即動工。延至年底探路回報後，始於光緒元年(1875)正月九日，兵分兩路，各以林圯埔和集集街西南對岸的社寮為起點，著手開路。兩路越嶺開至大坪頂再合為一路，然後經大水窟，抵頂城，計43里半(一百八十丈合一里)。二月七日，復由頂城開工，直抵鳳凰山麓；躋半山、越平溪、經大坵田、跨扒不坑等處，而入陳有蘭溪左岸的茅埔，計又開路約21里，合計64里半。沿途建塘坊八所，並興修橋道、溝壑、木圍、宿站等。自集集街起至社寮、大水窟、大坵田、茅埔、南仔腳蔓、東埔等各要隘，亦分派兵勇，節節配紮(沈葆楨：34-35)。

光緒元年三月九日至四月八日，由茅埔越紅魁頭、經頭社仔坪、過南仔腳蔓(萬)至合水止，開路26里。同年四月九日至五月八日止，又自合水起，歷東埔社心、走霜山橫排抵東埔坑頭止，再開路21里。三月以來開路合計47里。沿途亦擇要建置塘坊、茶亭、

木柵、土圍、公所、營疊兵房等。此外，復雇工從濁水溪和陳有蘭溪匯流處的牛轆轤分別開路旁通茅埔、龜仔頭、迴龍廟等，計30里，使商旅自後山抵茅埔後，能經牛轆轤分達埔裏、集集、社寮、南投等處（沈葆楨：49；四朝奏議：78）。

光緒元年五月九日起，接續開路抵鐵門洞，六月至八同（通）關，越中央山脈下嶺經八母坑、架札、雙峰仞、粗樹腳、大崙溪底，而於八月八日抵雅托，共計79里。沿途建設塘坊卡所十處，由副將吳光忠等各率所部填紮。同時，先前派遣哨官鄧國志，前往秀姑巒酌僱民番，由後山璞石閣西向開路，以期前後接續，所開通路亦有19里（四朝奏議：77-78）。

自光緒元年八月以後，中路開路的情況不明，一般認為係於同年十一月開抵璞石閣（伊能嘉矩：169），如連橫說：「中路自東埔坑頭越八通關而過，....過關而東，爲雉公嶺，爲先鋒印，爲雷風洞，地皆險峻。遂經黃祈山，以光緒元年冬十一月至璞石閣」（連橫：519）。但均缺乏直接史料，支持此一說法。不論此路是否如一般所言於光緒元年十一月開通，但在光緒初年所開進入後山的道路中，以中路最受好評。如光緒二年（1876）一、二月間福建巡撫丁日昌在奏文中稱：「臺灣開山，共分三路。南路業已開通（施按：指張其光的射寮・卑南道）；中路統領記名提督吳光亮辦理最爲節省，民番亦最爲帖服。惟北路由蘇澳至新城一百五十餘里，路雖開通，而番情反覆無定，時有沿海截殺之事，一時難於行走」（臺案壬集：56）。光緒二年（1876）三月一日，福州將軍文煜亦在奏文中說：「刻下中路、南路業已開通，提督吳光亮辦理中路頗爲得力，惟北路地方遼闊，兼之番情反覆無常，尤須認真經理」（德宗實錄：21）。

儘管地方大員肯定吳光亮辦理中路開山事務的績效，沿途居民亦於光緒二年三月在大坪頂新寮街（南投縣鹿谷鄉鹿谷）立「德遍山陬」碑以彰揚吳光亮的德政（倪贊元：162；伊能嘉矩：97）。然而，西起林圯埔（南投縣竹山鎮竹山）東迄璞石閣（花蓮縣玉里鎮玉里）的中路，路況並非良好，時有損壞。當光緒二年三月間，駐紮於東埔的吳光亮奉命會同提督彭楚漢前赴蘇澳整頓北路營務時，在起程赴郡城轉乘輪船北上蘇澳的通報中，他尚提到：「中路修理工程，夏初（四月）定可完竣」（臺案壬集：98）。由此可見，雖說中路已經開通，但並非行旅可以通行無阻，特別是他還提到：「擬本月（三月）二十日親赴後山及各海口，沿途履勘，順撫番黎，....所有後山路工，或由北路秀姑巒海口繞轉璞石閣勘驗回營、或俟北路事竣回營再行定期前往勘驗」（臺案壬集：99）。吳光亮的這一段話，如果不是顯示，中路開通不久，路工尚未經過勘驗；就是顯示中路雖經開通，但損壞程度嚴重，再度整修後，尚待查勘。

光緒二年三月中旬，吳光亮在郡城會同奉命來臺查辦北路營勇的水師提督彭楚漢前赴蘇澳後，因彭氏染受瘴病，即於四月間返回內地，獨留吳光亮兼統北路，繼續處理營務（撫臺檔案：5；清季申報：628）。同年六月九日至十七日間，臺灣中、南部連日豪

雨，南路射寮・卑南道沖壞多處，而「吳（光亮）鎮軍（福寧鎮總兵）所開中路，被沖尤多，飛虎營勇丁紮在內山者，沖沒兩棚，勇丁淹斃八名」（撫臺檔案：2）。中路道路沖壞，加上吳光亮於七月間，在北路染受煙瘴致病，「幾死者數次，旋回中路養病」，至光緒二年十二月下旬，尚無法起床（撫臺檔案：5）。因此吳光亮似未能如願履勘後山路工，中路即告廢絕。光緒三年（1877）三月下旬，吳光亮奉命統領後山各軍；四月下旬率飛虎軍左、右兩營暨中哨親兵，移紮璞石閣時，走的已不是親自修築全長為265里的林圯埔・璞石閣道，而是迂迴八百里，經由南臺灣恆春半島的恆春・卑南道（四朝奏議：87；吳贊誠：4-7）。據此而言，這一條備受地方大員讚賞的中路，其使用壽命，並不比南路或北路長，甚至更短，最多只有一年三、四個月而已。因此，吳光亮之於臺灣道路交通，其主要貢獻，不在於開通聯絡前、後山的中路，而是在前山修築了自東埔到牛轆轤和林圯埔，以及牛轆轤或集集街到埔裏社的道路（四朝奏議：89）。

林圯埔・璞石閣道的里程如下：

林圯埔-(17)-大坪頂-(7)-大水窟-(4)-頂城-(3)-鳳凰山麓-(4)-平溪-(14)-茅埔-(8)-紅魁頭-(5)-頭社仔坪-(5)-南仔腳蔓-(8)-合水-(11)-東埔社心-(3)-霜山橫排-(7)-東埔坑頭-(5)-陳坑-(10)-鐵門洞-(18)-八同關-(13)-八母坑-(13)-架札-(5)-雙峰仞-(5)-粗樹腳-(4)-大嵙溪底-(12)-雅托-(13)-雷風洞-(31)-打淋社-(40)-璞石閣。全程總計二百六十五里（約152.6公里）（夏獻綸：76-77）。

林圯埔・璞石閣道開通後，係由吳光亮所募飛虎軍粵勇兩營半（實勇一千一百名）沿途分紮。光緒三年（1877）四月，全軍撤離，隨吳光亮移紮璞石閣和水尾。中路和北路，約在同時正式宣告撤廢。經過三年餘「開山撫番」的努力，整個後山此時只剩一條恆春・卑南道可通臺灣西部。

## （二）半途而廢的後大埔・卑南道

光緒十一年（1885），一如前述，臺灣改設行省，為求財政自給自足，「開山撫番」的熱潮，再度興起。光緒十二年初，後山統領副將張兆連稟稱：「自奉檄撫番開導，諸酋先後就撫，一百七十二社均經薙髮歸化」。由於深山未降原住民村社尚多，因此，他稟請派兵嘉義，開道直達卑南，以便兩面夾撫。同時又指出：「此路開通，達埤南纔五、六日程，可免自恆春盤繞數百里」。劉銘傳詳「考地圖，見其所議極是」。乃於同年二月二十八日飭令「駐防安平記名提督楊金龍、署臺灣鎮章高元兩軍，各出七成隊伍，於三月初旬，自嘉義進兵」。同年三月十八日，章、楊兩軍，以「降番二十人作為嚮導」，自後大埔（嘉義縣大埔鄉大埔）開道架橋前進。但不久即發現：「師行過雁裏溪、八潼關等處，實屬險阻，入夏之後，溪漲輒經旬不退。八童既過，兩軍方可與張兆連所部聯絡」。這一段話，雖然已暗示由後大埔開路直達卑南的困難，但如果講的更清楚一點，應該是以後大埔做為直達卑南的起點，根本就是一項錯誤的決策。理由是：其

一，若從後大埔開路直通卑南，勢必先翻越阿里山山脈入楠仔仙溪，然後再越玉山山脈下荖濃溪，最後還要再越中央山脈，才能沿卑南大溪的上游新武呂溪出臺東縱谷，再轉到卑南。其二，若從後大埔沿曾文溪溯溪而上，也必須繞過達邦（嘉義縣阿里山鄉）背後，橫貫陳有蘭溪和楠仔仙溪、荖濃溪之間的分水嶺，轉到八通關，沿吳光亮前開的後山中路下到璞石閣，再南行約120里才能抵達卑南。不論是選擇前者或後者，沿途皆地形陡峭險阻，不僅開路難，即使勉強開通，行路亦難。所以劉銘傳不得不曖昧地說：「已諭飭該統領等步步穩慎，妥商辦理，不求近功」。（劉銘傳：206）「不求近功」一辭其實是宣布此路停開。

### （三）集集・拔仔道的修築

光緒十二年（1886）夏初自後大埔開路直達卑南受挫後，同年八、九月間，署臺灣道陳鳴志和後山統領鎮海後軍副將張兆連，先後再度稟請開路連絡後山水尾和前山彰化。請求的主要理由是：「後山番社，未撫尚多。番在深山之內，北抵歧萊、蘇澳，南至埤南、恆春。若由水尾適中之地與前山彰化遙遙相對開通道路，聲氣聯絡；先撫後山中路，其餘聞風向化，招撫較易。否則，一撫之後，聲氣仍然隔絕；徒糜經費，難求實效」（撫臺檔案：100-102、265）。基於此一要求，劉銘傳乃再飭令章高元統帶砲隊並鎮海中軍前營、「定」字左營及練勇七百人兼傭石工、民夫等，由彰化縣境內之集集街開山而東，而張兆連則由水尾拔仔莊（花蓮縣瑞穗鄉富源）開山而西，兩面刻期對開山路（撫臺檔案：265）。此即中路集集・拔仔道的修築緣起。

根據劉銘傳的說法：集集・拔仔道，自光緒十二年冬（十月）到十三年（1887）春（三月），半年之內，即全線修竣。然而，卑南同知歐陽駿的一通稟文，卻顯示，到光緒十三年閏四月：「拔子莊之路尚未開通」（撫臺檔案：106）。由於缺乏相關史料，此路開通的明確日期，以及詳細的開鑿過程和沿途各站的里程，皆無從知悉。唯一留下來的資料是：章高元率勇自拔埔社（拔社埔）開至丹社嶺，計修路122里；而張兆連則自水尾（拔仔）開至丹社嶺，計程60里（劉銘傳：218），合計182里（104.8公里）。

集集・拔仔道開通後，一如其他的東西交通路線，在沿途各險要處，皆建設塘碉，並撥兵勇分駐，以護行旅安全。自卑南北上，沿此路除可通達集集街外，尚可經由光緒二年（1876）吳光亮開通的道路到埔裏社，連接光緒十二年（1886）九月由章高元會同林朝棟開闢的道路抵東勢角，再沿舊路前進罩蘭，並經由光緒十一年十二月林朝棟和柳泰和開通的道路抵大湖，最後轉入苗栗，而抵終點後龍（劉銘傳：89、101、203）。然而，此路開通後，亦一如其他的東西越山道路，立即遭受沿途原住民，特別是布農族的不斷伏莽狙擊，最後不得不於光緒十三年（1887）七月間（伊能嘉矩，1911：96），即開通二、三個月後，全面撤防，而宣告廢絕。

## 伍、結論

晚清「開山撫番」、經營東部二十有一年，基本上，利用原住民歷經漫長歲月所走出來的路徑，先後自南、北、中三路開通八條，以及雖動工但未開通的五條越山道路（表四），以聯絡臺灣東西部。然而，已開通的八條越山道路中，大多在短時間內即宣告廢棄。事實上，自光緒三、四年（1877-1878）以後，大部份的時間，臺灣東部只依靠一條簡陋的人行步道，即先是恆春・卑南道，而後是三條崙・卑南道，跟臺灣西部保持聯繫。由於未能克服空間障礙，臺灣東西部的交通依然困難，以致晚清經營東部雖然長達二十有一年，但效果依舊有限。故胡傳感慨地指出：

臺東僻在後山，拊全臺之背。用兵經營其地，以杜外夷窺伺之萌，所謂臥榻之旁，不容他人鼾睡也。然由前山陸路勞師鑿險，冒瘴深入，扼要設防，勦番、撫番、招民墾荒，不遺餘力已二十年，糜餉已數百萬，而兵猶不(能)撤，歲費尚需十餘萬金；始設廳，繼改州，悉以內地之治治之。而至今民不加多、地不加廣，如耕石田，徒費財力，且將成為漏卮，無所底止。豈前山可開而後山獨不可開哉？（臺東州冊：5）。

表四 晚清臺灣開築的越山道路

路名	開築年代	築成年代	主事者	廢棄年代	廢棄原因
(1)赤山・卑南道	同治十三年七月 (1874)	同治十三年十一月 (1874)	袁聞柝	光緒元年六、七月 (1875)	駐軍移紮 原民截殺
(2)楓港・卑南道	同治十三年年十一月 (1874)	同治十三年年十二月 (1874)	鮑復康	光緒元年一、二月 (1875)	原民截殺
(3)射寮・卑南道	光緒元年六月 (1875)	光緒元年九月 (1875)	張其光	光緒三年二、三月 (1877)	暴雨沖塌 原民截殺
(4)恆春・卑南道	光緒三年初 (1877)	光緒三年二月 (1877)	周有基	光緒十一年間 (1885)	路途窩遠
(5)三重埔・大陂道	光緒八年間 (1882)	未開通	鄒復勝	—	煙瘴盛發 原民截殺
(6)隘寮・新開園道	光緒十三年間 (1887)	未開通	陶茂森	—	原民截殺
(7)三條崙・卑南道	光緒九年間 (1883)	光緒十一年間 (1885)	鄒復勝 張兆連	光緒二十一年 (1895)	
(8)蘇澳・水尾道	同治十三年六月 (1874)	光緒元年七月 (1875)	夏獻綸 羅大春	光緒三年三月 (1877)	原民截殺
(9)蘇澳・新城道	光緒八年間 (1882)	未開通	何秀林	—	原民截殺
(10)內山道	光緒十五年九月 (1889)	未開通	劉朝帶	—	原民截殺
(11)林圮埔・璞石閣道	同治十三年九月 (1874)	光緒元年十一月 (1875)	吳光亮	光緒三年三月 (1877)	暴雨沖塌 原民截殺
(12)後大埔・卑南道	光緒十二年九月 (1886)	未開通	楊金龍 章高元	—	地形險峻 路途窩遠
(13)集集・拔仔道	光緒十二年十月 (1886)	光緒十三年四月 (1887)	章高元 張兆連	光緒十三年七月 (1887)	原民截殺

說明：自第一至第七號道路為南路；第八至第十號道路為北路；第十一至十三號道路為中路。

胡傳的感慨不是沒有根據的，用兵經營後山，鑿山開道，設官招撫民番，前後達二十一年，但升科的地畝，卻只有二千二百五十五甲餘，歲僅徵銀1142兩餘，扣除吏役各項俸工銀外，每年解繳省庫的只有銀三兩三錢，如此而已（臺東州冊：46）。晚清開山撫番，之所以效果有限，胡傳認為主要的原因是：捨海道，專事陸路。他說：「島嶼之鄉，利用舟楫由海道自外而入易為力，由陸道自內而出難為功」；而「舍海道、棄舟楫，專事陸路；道踰山嶺，穿番社，力求深入。處處設防，處處為番所牽制，徒自罷其力於山荒窮谷之間；如羝羊觸藩，不能退、不能遂。師老財費，夫何怪焉」（臺東州冊：6）。透過重建晚清開築臺灣東西部越山道路的歷史過程，儘管清楚顯示，不論是已開通或開而未通的道路，之所以紛紛廢棄或半途而廢，大部份都是由於原住民狙擊和截殺（表四）。然而，若論其激烈反抗，不惜訴諸狙擊和截殺，以阻止外人侵犯其傳統生活領域的根本緣由，則不能不歸之於清朝治臺，長期以來所採取的治邊政策。清朝統治臺灣二百一十二年（1684-1895），其間長達一百五十三年，即自康熙六十一年（1722）至光緒元年（1875）正月初十日，為落實「空間隔離」的治邊政策，而實施劃界封山，不許原、漢來往。特別是，自乾隆十年（1745）以降，朝廷基本上已將原住民完全封鎖於所謂番界之外，完全摒棄於崇山峻嶺之中，不再招徠撫育教化；只刻意利用其獵首嗜殺的傳統習俗，對抗不法漢奸，以維護其在臺的統治基礎（施添福，1998a：56）。國家長期利用「素性嗜殺」的原住民，作為海疆邊區的外圍；結果，「素性嗜殺」的原住民，反成國家拓展海疆的最大阻力。如此說來，開山撫番，師老財費，而成效有限，也就不足為怪了。

## 參考文獻

丁紹儀

1957 《東瀛識略》，臺灣文獻叢刊第二種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

中村孝志 胡明遠譯

1957 〈十七世紀荷蘭人在臺灣的探金事業〉《臺灣經濟史五集》，頁101-131，臺灣研究叢刊第四四種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

中村孝志 許賢瑤譯校

1992 〈荷蘭人的臺灣探金事業再論〉《臺灣風物》，42(3)：85-118。

王瑛曾

1962 《重修鳳山縣志》，臺灣文獻叢刊第一四六種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

史料稿本

- n.d. 《臺灣史料稿本》，南港：中研院臺史所籌備處藏。
- 四朝奏議**
- 1971 《道咸同光四朝奏議選輯》，臺灣文獻叢刊第二八八種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 伊能嘉矩**
- 1911 《大日本地名辭書續編：第三臺灣》，東京：富山房。
- 伊能嘉矩 王世慶等譯**
- 1991 《臺灣文化志(下卷)》，臺中：臺灣省文獻委員會。
- 余文儀**
- 1963 《續修臺灣府志》，臺灣文獻叢刊第一二一種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 沈葆楨**
- 1959 《福建臺灣奏摺》，臺灣文獻叢刊第二九種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 1998 《沈文肅公牘》，南投市：臺灣省文獻委員會。
- 村上直次郎 郭輝譯**
- 1989 《巴達維亞城日記》，臺北：臺灣省文獻委員會。
- 吳永華**
- 1994 《蘇花古道宜蘭段調查研究報告》，宜蘭文獻叢刊第五種，宜蘭：宜蘭縣立文化中心。
- 吳贊誠**
- 1966 《吳光祿使閩奏稿選錄》，臺灣文獻叢刊第二三一種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 周鍾瑄**
- 1958 《諸羅縣誌》，臺灣研究叢刊第五五種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 郁永河**
- 1959 《裨海紀遊》，臺灣文獻叢刊第四四種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 范 咸**
- 1961 《重修臺灣府志》，臺灣文獻叢刊第一〇五種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 柯培元**
- 1961 《噶瑪蘭志略》，臺灣文獻叢刊第九二種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 施添福**
- 1995 <清代臺灣東部的族群遷移>，《地方考古人才培訓班(第二期)實錄之一講

- 義彙編--課程講義》，邱水金主編，臺灣：行政院文化建設委員會、財團法人蘭陽文教基金會，頁107-122。
- 1998a <清代臺灣屏東平原的土地拓墾和族群關係>，《平埔族群與臺灣歷史文化》學術研討會，中央研究院歷史語言研究所、臺灣史研究所籌備處、語言學研究所籌備處、臺灣省文獻委員會等主辦，66頁。
- 1998b <臺灣東部的區域性：一個歷史地理學的觀點>，《族群、歷史與空間：東臺灣社會與文化的區域研究》研討會，中央研究院民族學研究所、國立臺灣史前文化博物館籌備處、東臺灣研究會等主辦，主題演講，8頁。
- 姚 莹
- 1960 《中復堂選集》，臺灣文獻叢刊第八三種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 侵臺始末
- 1959 《同治甲戌日兵侵臺始末》，臺灣文獻叢刊第二三一種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 陳文達
- 1961 《鳳山縣志》，臺灣文獻叢刊第一二四種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 陳淑均
- 1963 《噶瑪蘭廳志》，臺灣文獻叢刊第一六〇種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 陳培桂
- 1963 《淡水廳志》，臺灣文獻叢刊第一七二種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 黃叔璥
- 1957 《臺海使槎錄》，臺灣文獻叢刊第四種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。翁佳音
- 1996 〈歷史記憶與歷史事實：原住民研究的一個嘗試〉，《臺灣史研究》，3(1)：5-30。
- 高宗實錄
- 1964 《清高宗實錄選輯》，臺灣文獻叢刊第一八六種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 胡 傳
- 1960 《臺灣日記與稟啓》，臺灣文獻叢刊第七一種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 馬淵東一
- 1974 〈高砂族の移動および分布〉，《馬淵東一著作集：第二卷》，頁275-460，東京：社會思想社。

泰勒(G.Taylor) 劉克襄譯

- 1992 〈南路與後山〉，《後山探險：十九世紀外國人在臺灣東海岸的旅行》，頁79-130，臺北：自立晚報社文化出版社。

連 橫

- 1962 《臺灣通史》，臺灣文獻叢刊第一二八種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

清季申報

- 1968 《清季申報臺灣紀事輯錄》，臺灣文獻叢刊第二四七種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

清宮月摺檔

- 1995 《清宮月摺檔臺灣史料》，臺北：國立故宮博物院。

夏獻綸

- 1959 《臺灣輿圖》，臺灣文獻叢刊第四五種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

倪贊元

- 1959 《雲林縣采訪冊》，臺灣文獻叢刊第三七種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

黃富三、林滿紅、翁佳音編

- 1997 《清末臺灣海關歷年資料》，臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處。

屠繼善

- 1960 《恆春縣志》，臺灣文獻叢刊第七五種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺東州冊

- 1960 《臺東州采訪冊》，臺灣文獻叢刊第八一種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺案壬集

- 1960 《臺案彙錄壬集》，臺灣文獻叢刊第二二七種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣史料

- 1900 《臺灣史料》，臺灣守備混成第一旅團司令部報告書，東京：同志社。

臺灣通志

- 1962 《臺灣通志》，臺灣文獻叢刊第一三〇種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣番事

- 1960 《臺灣番事物產與商務》，臺灣文獻叢刊第四六種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣遊記

- 1960 《臺灣遊記》，臺灣文獻叢刊第八九種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣雜詠

- 1958 《臺灣雜詠合刻》，臺灣文獻叢刊第二八種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 蔣毓英
- 1985 《臺灣府志三種》，北京：中華書局。
- 關係文獻
- 1972 《臺灣關係文獻集零》，臺灣文獻叢刊第三〇九種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 楊岳斌
- 1959 《楊勇毅公奏議》，臺灣文獻叢刊第六二種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 劉 瑥
- 1958 《巡臺退思錄》，臺灣文獻叢刊第二一種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 劉銘傳
- 1958 《劉壯肅公奏議》，臺灣文獻叢刊第二七種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 德宗實錄
- 1964 《清德宗實錄選輯》，臺灣文獻叢刊第一九三種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 撫臺檔案
- 1969 《劉銘傳撫臺前後檔案》，臺灣文獻叢刊第二七六種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 穆宗實錄
- 1963 《清穆宗實錄選輯》，臺灣文獻叢刊第一九〇種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 盧德嘉
- 1960 《鳳山縣采訪冊》，臺灣文獻叢刊第七三種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 羅大春
- 1972 《臺灣海防並開山日記》，臺灣文獻叢刊第三〇八種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 藍鼎元
- 1958a 《東征集》，臺灣文獻叢刊第一二種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 1958b 《平臺紀略》，臺灣文獻叢刊第一四種，臺北：臺灣銀行經濟研究室。