

# 浸水營古道—臺灣東西部移民道路

文·圖片提供／鄭安晞（國立臺中教育大學區域與社會發展學系教授兼系主任）

日治時期的「浸水營道路」，前身為清代所修的「南路」之一，道路西起屏東縣枋寮鄉水底寮，東迄臺東縣大武鄉，原長度約47公里，主要通過排灣族的傳統領域，當地也以浸水營道路稱之。日本領臺後，曾利用此條道路往來東西部，直到大正年間新修較為平坦的日式道路後，此條清代道路才正式退出東西交通要道。

## 經中央山脈南段 平埔族東移要道

清代「浸水營道路」，又稱為「三條崙」、「卑南道路」，一般都認為此道開鑿於1882年以後，由提督周大發、張兆連相繼開通，用以取代難行的「崑崙劫道路」，道路通過中央山脈南段，海拔降至1,000公尺-1,500公尺之間。

根據胡傳《臺東州采訪冊》（1894年）所載：

「自鳳山縣南三十里之東港東南行三十里至三條崙，上嶺十五里至歸化門，又東南七里至六儀社，又南十三里至大樹前，又南下嶺十五里至大樹林，又南下嶺十八里至出水坡，又東七里下嶺至溪底，沿溪東行七里至海，曰巴壟衛。」

約170年前，屏東沿山地帶的平埔族馬卡道人因受漢人移民壓迫，開始向東展開數波的遷移，此道為平埔族往東

部移動的要道，更是日治前朝西部往東部的重要道路。

此道路通過排灣族的傳統領域，沿途兩側的舊聚落有力里、龜崇與古華等，沿途古道所屬的頭目家族系統，共計有Djakudjakuc（謝媽傳）、Luvljin（黃出）、Mablingalin（陳文祥）三個頭目家族。其中，Kaubsan（高美枝，其夫家為Djakudjakuc頭目）為力里系統中最大的家族；Mablingalin橫跨到東部區域，與Djakudjakuc家族經營東部之處。

## 負東西郵遞任務 因原民騷擾中斷

日治初期，因為浸水營道路的海拔較低，以及距離較短等因素，被日方作為東、西部間的郵遞與電報發送中繼站之道路。1908年2月，官方曾經維修屏東轄內枋寮經浸水營到卑南的道路。



▲日治時期巴壟衛社（大武）的原住民。（圖片出處／《臺灣寫真帖》，1908年）

1909年3月，《臺灣日日新報》指出臺東的浸水營道路郵遞路線，發生原住民騷擾的「柴壟驛事件」，因阻塞不通，只能經由恆春東海岸線路遞送。5月25日，駐紮在鳳山的陸軍第二聯隊鳳山大隊，通過水府嶺、力力社、浸水營、巴壟衛等處，與討伐原住民的部隊會合在大竹篙。



▲剛過中央山脈的浸水營道路路基。

6月1日，浸水營道路繼續擔負起東西郵遞的任務。《臺灣日日新報》又云：「枋寮至巴壟衛者，其通路最為困難，途次經水底寮庄、力基力吉等番社，至浸水營，由是下急坂，為至巴壟衛者，此行程凡十四里半，此十四里間，比較的尤勝，在來若刈除路旁雜草，採伐雜木，四人昇之輿，可得通之，而無障礙，然若將原三尺闊乃至六尺之道路，重加修造，而為九尺闊者，且將傾斜處，修造得中，而於溪谷中造橋，則二人曳之人力車，得以通行，要之此間道路，視諸想像，尤為良好。」

可見當時的路況依然不佳。1914年10月9日，浸水營道路上發生了「南蕃事件」，更讓道路中斷許久。

## 姑仔崙為出發點 東西向多次重修

由於浸水營古道是當時唯一的東西聯絡道路，1917年2月12日，臺灣總督府警察本署希望恢復臺東廳下巴壟衛通

往阿緱廳下枋寮的蓄地橫斷道路，因此派出隊伍調查蓄情。6月5日，官方開始修復舊力基利基社到浸水營為止4里24町（約18.3公里）的道路，並把道路標準提高到4尺-6尺（約1.2公尺-1.8公尺）。

阿緱廳計畫派出警部補以下22名組成搜索隊，經費18,400日圓。道路完成後，在枋寮支廳內增設大樹林警察官吏駐在所。

最後出發的搜索隊，以枋寮支廳長為隊長，有警部補1名、巡查24名、巡查補5名、警手6名、人夫105名，全部142名，從姑仔崙溪合流點為起點，向浸水營方向前進。

臺東方面亦以姑仔崙為出發點，6月21日於姑仔崙溪合流點，構造橋基，預計7月初可以完工，修好4,437間（約2里餘），當時亦有內地人3名、原住民1,703人參與工事。

整條浸水營道路復舊工事按照原定計畫，阿緱廳內的工事7月20日完成，臺東廳的部分7月23日完成，增設兩個駐在所——阿緱廳下的大樹林駐在所，以及臺東廳下的古里巴保諾。之後經多次的補修，及至日治末期，一直是官方東西電信的重要道路。

1919年5月底，第七任臺灣總督明石元二郎視察東部，透過此道返回西部；此外，有眾多官員走過此道，如總

務長賀來佐太郎等。1927年4月第11任總督上山滿之進、1928年10月第12任總督川村竹治、第16任總督中川健藏等，都曾走過浸水營道路，往返東西部。

### 歷史與文化路徑 重要生態保護區

浸水營道路附近有排灣族歸化門社遺址、力里社大小兩處遺址。從枋寮開始，沿途設有崁頭、歸化門、リキリキ、大樹林、浸水營、出水坡、軒子崙、大武等警察官吏駐在所，目前僅剩下駁坎所堆疊而成的平臺，昔日木造房屋已消失，地基附近隨處可見碎玻璃、碎酒瓶與碎瓷器等文化遺留。

目前清代三條崙道路與日治時期的浸水營道路，有大部分路幅重疊，但仍可在局部路段發現清代道路開鑿於稜線上，其中又以州廳界以西的稜線上可尋覓路蹤，並可在東段溪底營盤之前的稜線上發現鋪有石階的路基。

2003年，林務局曾委託楊南郡執行《浸水營道路人文史蹟調查報告》，後



▲浸水營道路上新修築的橋梁。

▶排灣族力里舊社入口處之勇士立像。

改編成《浸水營道路：一條走過五百年的路》（2014），鉅細靡遺說明清代與日治時期浸水營道路的修築歷史。2019年，屏東縣文化資產保護所委託森邁顧問有限公司執行《浸水營道路（屏東段）文化景觀保存維護計畫》，將屏東段的2.5公里路廊，以道路上下方投影面積30公尺方式，維護道路路徑，此路段亦被列為文化景觀。

浸水營越嶺道路已被林業暨自然保育署列為國家步道系統之一，也已修繕完畢，從大漢山林道23.6公里開始走，穿越中央山脈下到大武鄉加羅板姑仔崙吊橋旁，全程走完約需一天時間，目前被列為優良的戶外健行路線，也是攀爬大漢山與姑子崙山的登山道路。

此處亦為「浸水營野生動物重要棲息環境」，屬於農業部林業及自然保育署屏東分署所管轄，地處潮州事業區第16林班，東以姑仔崙山為界，西南為北區最高峰大漢山，西方為日暮山，東南方為浸水營，主要溪流力里溪發源於姑仔崙山。



由於山區潮溼，有珍貴的穗花杉及種類居冠的蕨類，共238種，還有南洋杪羅與殼斗科的鍵子櫟、浸水營石櫟等珍貴植物。

## 從移民村到客家庄—戰後花東客家移墾

文·圖片提供／黃雯娟（國立東華大學臺灣文化學系教授）

1874年牡丹社事件之後，清政府著手開山撫番，東部臺灣進入官方治理。但因氣候條件與原住民威脅，造成開路不順，聚落有限。

根據日治初期（1896年）田代安定的調查，東部地區有民番34,124人，其中漢人僅3,214人，已墾土地也僅2,225甲，顯示出清代拓墾的有限。

那麼，日治時期是透過何種殖產策略，使得戰後初期，東部逐漸成為桃、竹、苗、六堆地區之外，另一個重要的客家族群分布區？本文從歷史發展脈絡梳理客家人進入東部拓墾的歷程，並進一步探討這些客籍顯著聚落的空間分布特性。

### 清治客家人的東部移住

牡丹社事件後，清廷基於「開山撫番」政策，鼓勵漢人前往東部拓墾，以達到「移民實邊」的國防目的。

有鑑於東部地區地廣人稀，乃積極籌畫招墾事宜。1877年，福建巡撫丁日昌派員至廣東汕頭等處招募農民來臺拓墾，當時開墾的地方包括：拔仔、水尾（花蓮縣瑞穗鄉）及璞石閣（花蓮縣玉里鎮）等地。

日治初期，根據田代安定的調查，東部地區的廣東籍人口計121戶，498人，僅占漢人總數3,214人的15.5%，主要分布在璞石閣、打馬煙庄（瑞穗鄉瑞北村）、拔仔庄（花蓮縣瑞穗鄉富源村）及大巴墾庄（花蓮縣光復鄉富田村）等處。

### 日本移民村與客家人移住

1895年，日本領臺後，臺灣總督府將東部臺灣定位為「移住型」殖民地，在此興辦農業殖民，建設新日本農村，以創造「第二日本」，扶植日本民族勢力。1906年，賀田金三郎主導的賀

田組為響應日本政府的「獎勵私營移民政策」，開始於日本招募移民，於花蓮吳全城地方（今花蓮縣壽豐鄉平和村），建立臺灣首座移民村，並

日治初期(1896年)臺灣東部廣東籍人口的數量與空間分布

聚落名	戶數	人口	聚落名	戶數	人口
加禮遠庄	19	61	中城庄	7	35
大巴墾	13	61	新開園	1	7
拔仔庄	12	64	成廣澳	7	30
打馬煙庄	9	46	大港口庄	5	16
璞石閣庄	41	170	合計	121	498

（資料來源／田代安定，《臺東殖民地豫察報文》，臺灣總督府民政部殖產課，1900年）