

# 日治東臺灣的鐵道、公路與越嶺道路

文／孟祥翰（國立中興大學歷史系兼任副教授）

日治初期東臺灣的交通建設，以鎮壓原住民、建構管理網絡與發展糖業與樟腦事業為主，以實踐總督府的殖民政務為目的。迨人口增加，商業貿易日盛，交通事業遂日益開展，東臺灣的社會經濟情勢亦因之逐漸轉變。

## 從輕便軌道到臺東鐵道

1909年，花蓮港街至卑南街（1919年後改稱臺東街）之間開始鋪設輕便軌道，以運輸糖業與樟腦事業所需之原料、設備與產品，1911年陸續完工營運。1909年，總督府鐵道部花蓮港出張所成立，負責興建臺東鐵道的工程。1917年，完成花蓮港街至璞石閣（今玉里）間的鐵道工程。1922年，臺灣總督府收購原臺東糖業會社所修建並已開始營運之臺東街至里壠（今關山）間的鐵道。1926年，里壠至璞石閣間的鐵道完工通車，東線鐵路全線通車。



▲花蓮港鹿卡拉山道的螺旋輕便軌道。（圖片出處／《臺灣寫真帖》，1915年）



▲臺灣鐵道臺東線全通式紀念郵戳。（圖片出處／《臺灣總督府報》，3764號）

臺東鐵道穿越東臺灣甘蔗產區與鄰近樟腦事業區域，沿線所經成為東臺灣新興的發展區域。日後道路的闢建亦沿鐵道而行，形成東臺灣鐵路與公路多處筆直并行的特殊景觀。

## 從人行步道到指定道路

東臺灣地形南北狹長，西阻高山，東臨大海，交通路線以北端的花蓮港街與南端的臺東街為出入口。

花蓮港街往北，經蘇澳花蓮港道路至蘇澳，銜接通往臺北的鐵道。花蓮港街往南至馬太鞍（今光復），路分二途：一自馬太鞍經花東縱谷南下至臺東街；一自馬太鞍翻越海岸山脈（經今光豐公路，臺11甲線）至貓公（今豐濱），再沿東海岸南下至臺東街。臺東街往南沿東海岸至大武可通汽車，但須步行（或乘轎）經浸水營道路至枋寮，或搭車至州廳界，再步行至恆春郡响林（今滿洲鄉長樂村），接駁自潮州經恆春開來的客運車。1939年，臺東楓港道路完成後，大武楓港間方通行汽車。



▲左圖為1934年完工的臺東大橋；右圖為蘇澳花蓮港道路。（圖片出處／《臺灣始政四十年史》，1935年）

所有道路初為人行步道，1930年代以後人口漸增，貨貿往來日漸發達，交通運能的需求增加，原有人行步道陸續改建為車行道路。但花東縱谷西側中央山脈地勢高峻，溪水臨高東下，水勢湍急，橋梁搭建不易，人車每須涉水而過，若遇暴雨，道路沖失，交通中斷，成為常態。再者，由於東臺灣漢人勞動力不足，開路所須的工役均動員當地原

住民擔任，東臺灣原住民不斷輾轉於開路、養護與改建的循環中，加上其他如興建辦公廳舍、傳遞郵件與救災重建等勞役，淪為國家動員下的廉價勞力。

## 從隘勇線道到警備（橫越）道路

日治初期，為防止東臺灣太魯閣族與布農族的攻擊，自花蓮港廳得其黎溪（今立霧溪）南岸沿中央山脈東麓，至臺東廳北絲蘭溪（今鹿野溪）北岸均劃

## 日治時期東臺灣平地地區主要道路

名稱	說明
蘇澳花蓮港道	1916年，闢建蘇澳至花蓮港間之步行道路，1925年完工。1927年起，改修為單線通行的車行道路，1931年完工，並新設東海自動車會社，開辦蘇澳與花蓮港間的客運業務，每天各往返三班次，行車時間單程5個小時。
花蓮港臺東道	自花蓮港街經吉野穿越花東縱谷至臺東街。1934年改修為車行道路，但因橋梁未建，僅能局部通行，或須涉水而行。
馬太鞍臺東道	自花蓮港廳馬太鞍穿越海岸山脈至貓公，再沿東海岸經大港口與成廣澳至卑南。1934年，臺東大橋完工，大幅增加東海岸間人員與貨物往來的便利性。
馬蘭知本道	自臺東街馬蘭經利嘉至知本。
臺東大武道	自臺東街臺東經旭村、美和，沿東海岸南下至大武。1927年動工，1932年完工。次年，開辦客運業務，每日三個班次，其中二班次開至州廳界，以接駁往來潮州、恆春與臺東的旅客。
屏東臺東道	原為自屏東隘寮經三地門、阿禮，沿知本溪至知本的步行道路，1927年動工，1929年完工。1945年3月，改修為車行道路，然因沿線地質粗鬆崩塌嚴重，交通維持困難。
楓港呂家溪道	1933年動工，自楓港沿楓港溪而上，橫越中央山脈尾段至阿塹衛，再北上接臺東大武道路至呂家溪，1939年完工。

設隘勇線，封鎖其出入。但是沿線日警駐在所仍然時遭攻擊，日人防不勝防。

1914年的太魯閣戰役改變了日人以防堵為主的策略，改採軍警攻擊與闢建警備道路的方式，達到壓制目的。1917年，總督府召開「南蕃會議」，確定採取開路到部落，直接攻擊「生蕃」根據地，迫其屈服的策略。於是，針對東臺灣布農族所在區域陸續開闢警備道路，以為壓制。浸水營舊道亦在恢復郵遞與

人員貨物往來的需求下，加以復建。

警備道路的闢建使日人得以掌控臺灣的「蕃地」，原住民成為自己家園上的他者。迨情勢穩定後，警備道名稱逐漸改稱為橫越道路，並因劃設入國家公園與登山活動為人所注意。1930年代以後，總督府積極推動集團移住政策，強迫山區部落遷移至低海拔山麓地區居住，將其自傳統生活領域抽離，並改變其生產方式，以達完全控制的目的。[5]



▲合歡與能高警備道路。（圖片出處／《花蓮郡要覽》，1939年）



▲八通關橫越道上的駐在所。（圖片出處／毛利之後，《東臺灣展望》，1933年）

## 東臺灣的橫越道路

道路名稱	說明
合歡越嶺道路	1914年，開闢自新城支廳富士岡經塔比多（今天祥）至托博闊的警備道路，次年完工。1933年，開鑿自卡拉寶向西延伸至州廳界的道路，次年完工。
能高越嶺道路	自臺中州霧社至花蓮港廳初音，位於「南番」與「北番」之間。1917年動工，次年完工。1941年改修為車行道路，1945年9月遭颱風侵襲，道路毀壞幾近廢道。
八通關越嶺道路	為鎮壓拉庫拉庫河流域之布農族而開，東起花蓮港廳玉里，經大水窟與東埔，至臺中州水裡坑（今水里）。1919年動工，1921年完工。
內本鹿越嶺道路	內本鹿地區位於今臺東縣鹿野溪中上游，本路東自臺東廳北絲鬮（今延平鄉桃源村）駐在所沿鹿野溪而上，西至高雄州藤枝駐在所，1924年動工，1927年完工。
關山越嶺道路	1922年，修建新武路至薩古薩古高地道路。1928年，修建新武至霧鹿的道路。1930年，修建霧鹿至廳界道路。高雄州自1928年起修建由馬舒霍爾（今梅山部落）至州廳界的道路，1930年完工。
浸水營道路	日治初期作為軍用道路而整修。1915年「南番事件」後重修，1917年完工。楓港臺東道完工前，本路與恆春卑南古道一直為臺東往來恆春的主要道路。