

古道、公路與南迴鐵路

文／蕭景文（財團法人蕭珍記文化藝術基金會董事）

屏東兩條知名古道—浸水營古道與阿朗壹古道，以山海交織的美景廣受喜愛。其中，浸水營古道是近代交通方式取代越嶺步行前，今日國境之南的屏東東西兩端，以及屏東到臺東的最重要交通路徑。隨著時代演進，古道為通行的人們服務的目標有所改變，從西到東也有了更快速的交通方式。

開山撫番的越嶺道

屏東縣南北距離長，南端的恆春鎮、滿州鄉、牡丹鄉，已是國土東邊面向太平洋的區域；中央山脈分隔臺灣島東西，也形成屏東縣內的霧臺、泰武、來義、春日、獅子等鄉與臺東縣的分界；境內平原區以東，又屬中央山脈南段地勢較高的丘陵與山地。

陸路的東西交通，山脈的高峻是難以克服的天險。除了數百年來各族群習

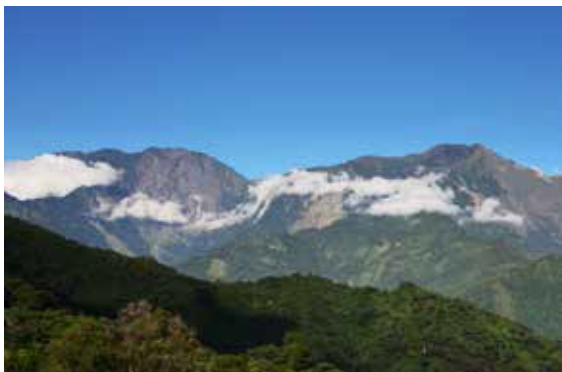
於利用的自然路徑外，大規模的人工闢路始於1874年牡丹社事件後，大清政府為有效統治後山地區，屏東—臺東間，先後開鑿多條東西越嶺道，分述如下：

赤山—卑南道：從屏東萬巒赤山通往臺東卑南，雖然是在卑南族人協助下所開，終因往來官兵難以抵擋排灣族襲擊，1874年11月開通，1875年6、7月後逐漸廢棄。

楓港—卑南道：自楓港東行溯楓港溪而上，越中央山脈南段，沿安朔溪而下入東海岸，之後北上巴壟衛（臺東縣大武鄉大武村）、大烏萬（大武鄉大烏村）等地抵卑南，約於1874年11月間開始修築，歷經1875年2月至5月清兵征討排灣族獅頭社的戰役後，逐漸廢棄。

射寮—卑南道：獅頭社戰役結束後，總兵張其光率軍另闢之新路，由屏東新埤射寮，經太麻里抵卑南。1875年6月開始修築，至1877年初因排灣族土文群與清軍開戰，本道緊鄰土文群社域，受戰爭波及，於戰爭平定後逐漸廢棄。

恆春—卑南道：由恆春東行，經射麻里（今滿州鄉永靖村），越中央山脈南段而下至八瑤灣，再沿東海岸北抵卑南。1877年由恆春知縣周有基所開，以取代射寮—卑南道。主要沿河川、海岸而行，路況相當平緩，在道路開築前已



▲屏東陸路東西交通，高峻的山脈是難以克服的天險。圖為大武山全景。（圖片來源／開放博物館，數位島嶼典藏）

是人群來往東西兩地的交通要道；全線長約120公里，知名的阿朗壹古道即屬其中一段道路，主要沿海而行，南起屏東縣牡丹鄉旭海村，北迄臺東縣達仁鄉南田村。由於恆春—卑南道的路徑長途迂迴，對於軍隊移動、物資運補來說，效率太低，大清另闢三條崙—卑南道後，恆春—卑南道則不再是主要道路。

三條崙—卑南道（又稱三條崙道）：日治時期改稱浸水營越嶺道，即今浸水營古道。大清官方於1882年起，將三條崙道開鑿成寬6至8公尺的開山撫番道路，1884年開通。以稱為三條崙本營的石頭營為起點，向東沿山稜而上，途經歸化門社、力里社，於大樹林山北側越中央山脈，經浸水營至巴壟衛，再沿東海岸北上，經太麻里、知本抵卑南。全長99公里。

三條崙—卑南道路況良好，其中屬於山路的三條崙至巴壟衛間，共47.2公里，越嶺點大樹林山海拔僅1,430公尺高，且大樹林山東、西兩側稜線平緩，又是枋寮與大武間最短的距離，道路開通不久便取代迂迴的恆春—卑南道，成為清領時期唯一往返臺灣東、西部的越嶺道，並延續使用至日治時期，以至戰後1960年代。

承載歷史的浸水營古道

浸水營古道沿線族群非常多元，包括排灣族、馬卡道族、西拉雅族、卑南族，原是排灣族與卑南族聯絡東西兩岸的社路。

浸水營古道是移民遷徙之路。1829

年到1850年間，大批鳳山八社馬卡道族人帶著家當、牛隻、牲畜，先南下枋寮，從枋寮翻越中央山脈，再經巴壟衛前往卑南。1850年代，漢人也開始踏上三條崙道向東臺灣遷徙。

浸水營古道也是貿易之路。1845年，漢人鄭尚從水底寮經三條崙道，前往卑南貿易後，有更多漢人前往卑南，以衣服、鐵具、食器、穀物、果樹種苗、耕牛等，與原住民交易。

隨平埔族人移徙東臺灣的牛隻，在後山豐美水草的餵養下大量繁衍；三條崙道開闢後，吸引眾多西部的牛販到東臺灣購買牛隻，提供西部地區拓墾耕作的殷切需求。日治時期，臺灣西南部大量開闢甘蔗園，對牛隻的需求量更大，臺灣總督府在東臺灣放養大量水牛和黃牛，年復一年經由浸水營古道翻山越嶺，運送到西部各地蔗作區。

浸水營古道還扮演郵件遞送之路。三條崙道完工後，沿線重要據點設有營盤屯兵，在臺灣道劉璈建議下，屯兵多以平埔族人擔任，另外雇用排灣族人擔



▲日治時期總督府派遣原住民利用浸水營古道運送郵件。（資料來源／國家文化記憶庫，國立臺灣博物館典藏）

任番勇，負責遞送公文、郵件及護送客旅。日治時期沿襲此制，由排灣族力里社執行郵遞工作。

日治中期，在總督府的鼓勵下，浸水營越嶺登山活動相當盛行，已成為觀光之路。除臺灣年輕學子、社會人士，甚至來自歐美各國、中國等外國人士也慕名而來。

戰後1960年代起，南部沿海地區發展養殖漁業，需要大量鰻苗與虱目魚苗，主要來自臺東大武海岸。浸水營古道成為西部漁民前往臺東撈捕魚苗，再挑運回西部販售的重要通路。

公路的開闢與客運交通

隨著汽車數量增加及客貨運業發展，1933年，臺灣總督府開始進行楓港—呂家溪道路新設工程，新設道路延伸至巴壟衛，至1939年6月1日開通楓港—巴壟衛道路。

客運業務則於1939年11月開始營運。臺東側的巴士業者為臺東自動車，高雄側的業者為潮恆自動車，聯絡地點設於高雄州、臺東廳交界的壽峠。臺東與潮州之間每日3班車往返，其中一班為急行巴士，只停靠知本、太麻里、大武、壽峠、楓港、枋山、枋寮7站，其他站不停靠。全程單趟客運所需時間為6小時半。1941年11月1日局營巴士南迴線

		潮州		大武	
	歸化門	0.25	7.06		
リキリ		2.10	2.35	9.15	
大樹林		1.19	3.29	4.16	10.54
境界		1.20	3.03	5.13	6.00
浸水營		1.51	2.06	3.54	5.34
大武		6.30	6.15	6.00	9.15
				11.25	12.15
					14.35

▲屏東潮州到臺東大武間的公路里程表。（資料來源／《潮州郡概況》，1938年）

開始營運，路線改為佳冬至臺東。

戰後，這條道路改稱為南迴公路，屬於省道系統臺9線的一部分，今日則有「臺灣最美公路」之稱。

南迴線通車與環島鐵道網

臺灣鐵路環島鐵路網，在1991年12月南迴鐵路全線完工通車後，終於達成。這段從屏東到臺東的橫斷鐵路，從1947年起，歷經多次測勘與紙上選線，最後於1980年決定採施工較易、工期較短、經費較省之枋山線，以枋寮站為起點，於臺東站銜接東線鐵路。工程於1984年3月動工，克服許多自然與人為的困難，全線共修築大、小橋梁158座，隧道35座，總長38,202公尺，其中，中央隧道長達8,070公尺，曾多年位居全臺最長隧道地位。南迴鐵路於1992年10月5日開始營運，是臺鐵最晚開通的主要幹線。

進入火車快飛的時代後，古道幾乎消失在人們的記憶中。直到1990年代政治民主化、山海解嚴、本土文化復振，浸水營古道與阿朗壹古道因緣際會重現其面貌，重新迎接踏上步道的人群。🚶



▲南迴鐵路於1992年10月5日開始營運，是臺鐵最晚開通的主要幹線。（攝影／黃基峰）