

花東鐵道與區域發展變遷

文／孟祥瀚（國立中興大學歷史學系退休教師）

清季以降，東臺灣的交通建設受到國家政策的影響甚深。牡丹社事件後，三路開山，目的在強化版圖的意識，以杜外人置諸化外之議，但事過境遷，道路仍然險阻難通。日治時期，則是作為殖民政策的一環，以建構攫取地方利源的網絡。

1896年8月至12月間，臺灣總督府殖產局技師田代安定前往東部進行移民預定地調查，歷經南北各地，留下當時縱谷內交通情況的第一手觀察。他指出，東臺灣縱谷內礫石平野上的路徑，實難稱之為道路。路面未經平整，路線不定，僅靠近村落處見牛車路，貨物運送不便。且溪流橫貫於村落之間，支流漫散，天晴之時，猶須涉險渡河，多雨之日，河川暴漲，無從涉渡，交通因而受阻。因此，東臺灣的道路若是未能改善修建，則郵遞、軍隊與警察的往來都受到限制，猝有事故，將無法應變處置，殖民事業也將受到影響。

嗣後，臺灣總督府為建構管理網絡、鎮壓原住民、扶植樟腦與製糖事業、建立日本移民村等與殖產興利相關事業，每須賴交通暢通以落實，交通的規畫也在此政策脈絡下陸續推動。

1926年，花蓮至臺東的東線鐵道全線通車，東部縱谷南北連成一氣。鐵道



▲日治時期，賀田組與鹽水港製糖株式會社合併後，於壽驛（今壽豐車站）旁興建的「壽鹽糖工廠」。（圖片提供／葉柏強）

沿線所經成為新興的發展區域，依據總督府對東臺灣的治理規畫，經由後續修建之鐵道加以深化與固化，成為現今所見之交通景觀，影響地方發展甚鉅。

從輕便鐵道到臺東線

1902年，賀田金三郎所屬之賀田組請准在吳全城種植甘蔗。1904年，賀田組獲中央山脈東側山麓一帶的製腦許可，為便利原料、產品、設備與人員的運輸，1906年自英國進口12磅鐵軌一批，預計鋪設花蓮港至璞石閣的輕便鐵道。但實際完工通車，僅花蓮港至吳全城之間8哩（12.8公里）。輕便鐵道即一般俗稱之手押臺車，「手押」係日文，用手推動之意。此為東臺灣鐵道運輸之嚆矢。

1908年7月，總督府收購賀田組已鋪設之輕便鐵道，改為官營，並計畫向南



▲1917年，臺東線瑞穗玉里間通車紀念郵戳。（圖片出處／《總督府府報》，第1420號）

▲璞石閣市街。（圖片出處／《臺灣鐵道臺東線》，1917年）



主，主要集中在花蓮港與璞石閣之間，故應該先行鋪設此段鐵道。璞石閣至卑南之間，由於溪流縱橫，不時氾濫，工程困難，應俟河道改修後，再圖延長。在鐵道興建完成之前，仍然以手押臺車為主之輕便鐵道為主。長谷川謹介的建議隨即付諸執行。

鐵道採分段完工即

鋪設至臺東的輕便軌道。工程由卑南街與花蓮港街南北二端分段同時進行，預計於璞石閣會合。1910年3月至1911年5月間，各段陸續完工通車。全線設置海岸、花蓮港、荳蘭、吳全城、鯉魚尾、溪口、鳳林、馬太鞍、拔仔庄、水尾、迪佳、針墾、璞石閣、大庄、頭人埔、公埔、新開園、里壠、新七腳川、老吧老吧、北絲鬮、兵舍前、馬蘭、卑南、海岸等二十五站。

1907年7月，總督府鐵道部長長谷川謹介向總督府提出修建東臺灣鐵道的建議。他指出，東臺灣由於道路不完備，貨物運送成本如人工價銀、牛車車資、人力需求與運送時間等居高不下，隨著東臺灣人口與產業的發展，貨物運輸需求增加，運輸成本隨之提升，勢將帶動物價上揚的效應。因此，興建鐵道以暢通貨物運輸，降低成本，對東臺灣的發展實屬必要。

東臺灣的貨物運輸以樟腦與製糖為

通車方式進行；鐵道通車後，該段輕便軌道即停止營運。1910年12月，花蓮港至鯉魚尾間鐵道完工，即日開始營業。1917年11月，花蓮港街至璞石閣之間開始營運通車。

同時，臺東製糖株式會社根據總督府鐵道部測量之璞石閣至卑南的鐵道路線，於1916年4月，向總督府申請興建卑南街（臺東市）至新開園（車站位於今池上福文村）的鐵道。1919年12月，卑南至里壠間開始營運通車。

1922年，總督府買收臺東製糖會社鐵道，沿途設臺東、馬蘭、日奈敷、初鹿尾、稻葉、鹿野、大原與里壠等站。1926年3月，里壠至玉里鐵道完工通車，沿途設置里壠、新武呂、池上、公埔、頭人埔、大庄、安通與玉里等站。東線鐵道全線通車。

鐵道沿線的族群關係

東線鐵道路線受地形影響，花蓮溪、秀姑巒溪與卑南溪，及其大小支



▲日治時期跨越新武呂溪的鐵橋。(圖片出處／《東臺灣展望》，1933年)

流，沖積扇土砂礫石堆積，每遇大雨洪水氾濫，沖積扇面動輒遭沖失或淹沒，故鐵道大多沿中央山脈東側山麓、靠近河川出山口及河面較窄地方鋪設。

中央山脈東側山麓傳統上為東賽德克族木瓜群、布農族的勢力範圍，在路線測量與鐵軌鋪設的過程中，為防範上述二族群的威脅，以及七腳川事件後隱匿於山中未屈服之七腳川社眾的攻擊，沿途均由警察以鐵道事務雇員的名義協助警戒，以策安全。工程所需之勞動力主要徵調阿美族之力，除了南勢阿美各社外，馬太鞍、大巴壟與海岸阿美各社均遭徵調出役，甚至遠調成廣澳地區的阿美族前來應役，終而引發成廣澳阿美族反抗的「成廣澳事件」。

1915年以後，拉庫拉庫流域的布農族拉荷阿雷和阿里曼西肯與族人紛起反抗，襲殺日警，攻擊樟腦工人，一時間風聲鶴唳。新武呂河流域的布農族時出攻擊擔任輕便軌道臺車役夫的阿美族人與卑南族人，雙方劍拔弩張，族群衝突一觸即發，腦丁遁走，臺車停駛，鐵路運輸為之中斷。日人為避免衝突擴

大，乃於中央山脈東側山麓架設通電鐵絲網，與設置密集的警察駐在所以攔阻族人穿越，力圖控制情勢。

初音（今吉安鄉南華）蕃務官吏駐在所扼木瓜溪出口，能高越嶺道的起點，為壓制賽德克木瓜群的入口。1930年霧社事件爆發，駐守花蓮港之日軍連夜搭乘火車至初音站，再沿能高越嶺道前進至能高駐在所，以截阻反抗各社向東突圍。

地方行政中心與拓殖事業區

1909年，總督府調整臺灣地方制度，臺東廳外，新設花蓮港廳。廳下各區區役場所在，均為輕便軌道所經之處，如臺東廳之卑南街、里壠庄、新開園庄，花蓮港廳之花蓮港街、太巴壟庄、公埔庄、大庄、璞石閣庄、迪佳庄、水尾庄、拔仔庄等。此次地方行政區域的調整，因應治理與區域社會發展的情況重新設定區域中心，中心之間以鐵道串聯，強化國家對於地方控制。



▲東臺灣鐵道沿線的甘蔗原料區（紅色區域）〈臺灣糖業圖〉（局部）。（圖片來源／國立臺灣圖書館地圖資料庫）

1937年東臺灣改行郡制，下設街庄，郡役所與街庄役場所在地方計臺東街、

鹿野、關山、池上、富里、玉里、瑞穗、上大和（馬太鞍）、鳳林、壽、吉野、花蓮港街等。地區行政中心與交通據點的結合，帶動人口與商貿聚集的效應，學校、市集等公共機能完善，每成為區域的重心。

鐵道並連通拓殖事業區域，打造東臺灣成為殖民事業基地。日治時期整個花東縱谷的平野均被劃為製糖原料區，並設立糖廠。中央山脈東側山麓除了作為樟腦事業區外，亦推展木材事業，曾於林田山闢建林業鐵道，以平林與林田作為事業基地；同時設立豐田、林田、瑞穗、池上、月野與鹿野等移民村，提供所需勞動力。鐵道貫穿各事業區，運送樟腦、砂糖、木材、設備與人員等，成為運轉日人拓殖事業的動力。

花蓮港廳內，木瓜溪以南至壽豐溪之間原稱為馬黎馬憩原野，壽豐溪至馬太鞍溪之間原稱為烘爐地原野，馬太鞍社至拔仔庄之間稱為加籠籠埔，為族群與部落之間的緩衝區域。日人將上述廣大區域編入官有地後，積極推展其拓殖事業，於馬黎馬憩原野設置賀田移民村與製糖場，並設置行政區域壽庄，戰後改設為壽豐鄉。烘爐地原野設置林田移民村、製糖場與大和農場，並設置鳳林庄，戰後改設為鳳林鎮。加籠籠埔則原屬瑞穗庄一部分，戰後改設為光復鄉。

上述的拓殖事業所在土地，原為當地原住民的傳統領域，為發展拓殖事業被畫歸為官有地，成為引入日資事業的窗口。

產業畫分與社會區塊

鐵道所經東臺灣的產業與社會，被畫分為兩個區塊：

1. 鐵道所經，以行政治理與樟腦、製糖與移民所在的區塊為主，出現集散市場，貨物往來便利，成為人口聚集的地區。隨著車站設置，帶動車站周邊的繁榮，成為人口、商業與行政機能的中心，地方的重心也因而轉移。例如水尾庄原位於今瑞穗鄉瑞美村，車站設於其西側（今瑞穗村內），市區發展遂向西轉移，車站前成為市肆所在。新開園原為早期拓墾據點，但車站設於其西側之池上村後，市街亦隨之轉移。

2. 鐵道未經之地，如海岸山脈西側山麓之聚落，多為早期阿美族與平埔族拓墾所在，產業仍以農耕稻作為主，成為另一區塊。

結語

鐵道路線奠定日後東臺灣縱谷地區交通的架構。鐵道興建後，花蓮港臺東道（今花東公路）之路線即沿鐵道路線闢建而成，形成鐵道與道路時而平行時而交錯的現象，成為東臺灣縱谷內道路的特有景觀。中央山脈東側山麓，原為防備布農族而設之隘勇線，以派出所相連，構成鄰近山腳的道路，沿途主要經過布農族聚落。與鐵道、花蓮港臺東道經過之區域，以及海岸山脈西側，則為連貫清末秀姑巒阿美群與東遷平埔族聚落的山麓道路。三條道路、三種歷史脈絡，至今仍然交錯於花東縱谷。☞