

# 古道、林道與登山

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副教授）



▲清日八通關道路交於於大水窟草原之前。

「古道」顧名思義是以前的路。數百年來，在臺灣地理空間上有不同人群移動，久而久之形成一固定路線，平地與丘陵地帶由於開發因素較難難尋，廣大的山區反而較容易留存，現今多數道路被利用於登山活動。

## 清領時期 關建開山撫番道

1874年11月15日，時任清國欽差大臣沈葆楨在〈請移駐巡撫摺〉中奏請「開山撫番」。

從最早進入山區，清代總共開了八條橫貫中央山脈，或者可說從西部往東部的「開山撫番」道路，分別為1874年「楓港、卑南道」；1875年開鑿的「北路」為提督羅大春負責，率兵十三營，自葛瑪蘭蘇澳開到奇萊，凡205華里。

「中路」為南澳鎮總兵吳光亮負

責，以兩營兵力自林圯埔，開抵臺東璞石閣，凡265華里。「南路」為海防同知袁聞柝率三營兵，兵分二路，從鳳山縣赤山，開自臺東卑南，凡175華里；另派總兵張其光自鳳山縣射寮開路，會於卑南，總214華里。

1877年，恆春知縣周有基開「恆春、卑南道」；1882年開「浸水營道路」；1887年，總兵章高元與後山總兵張兆連開鑿「集集、水尾道路」，凡182華里。

在日治「八通關越嶺道路」尚未開鑿之際，為數眾多的探險隊伍利用清國關建的八通關道路西段，從竹山，經鹿谷、內茅埔、和社、東埔、八通關到玉山，進行相關踏查。日治中期後，許多登山者亦利用此路線登頂玉山；被利用最多於探險的是「集集、水尾道路」。

總體來說，清國開關的山區道路開啟山區治理的濫觴，後來被利用於「探險調查」居多。幾條道路的特色都是從西部開鑿到東部，由官方出資，透過軍隊與雇請民工、部分原住民開鑿，平地約1丈寬度（約3公尺），山區約6尺（約180公分）寬度。經過百年後，這些路徑依然清晰可見。

## 日治時期修築理蕃道路

日本治臺後，官方紛紛利用原有道路系統，如清國「開山撫番」道路、各部落間的社路等；北臺灣的狀況則是透過「隘勇線」的「隘路」來監視原住民，少部分則被改築成「道路」，甚至加鑿其他路段，因此在臺灣各處原住民

所居住的區域內，形成非常完整的道路聯絡網。

臺灣總督府警務局認為「理蕃道路」的好處，如下：

1. 對「蕃」人的壓制上極為有利。
2. 確定警察機關之配置。
3. 有事件發生時可作最靈活處置。

## 日治臺灣重要山區道路一覽表

道路名	基點、終點	開鑿年代
福巴越嶺道路	臺北州烏來、新竹州バロン	1922年1月21日開工，1923年7月31日完工
角板山、三星間道路	新竹州角板山、臺北州三星	1912年計畫，1916年完工
ビヤナン越嶺道路	臺中州霧社、臺北州ギユウトウ	已完成部分路段，1919年繼續開工，1921年3月竣工
霞喀羅道路	新竹州井上、新竹州控溪	1922年
北坑溪道路	新竹州田村臺、新竹州二本松	1922年
大甲溪越嶺道路	臺中州久良栖、太（大）久保	1922年9月開鑿，1923年3月後漸次完工
合歡越嶺道路	臺中州霧社、花蓮港廳新城	1933年6月22日開工，1934年1月完工
能高越嶺道路	臺中州埔里、花蓮港廳初音	1917年9月7日計畫，1918年9月完工
中の線道路	臺中州カネトワン、臺中州觀高	1913年開始修築，1929年完成全段連接
八通關越嶺道路	臺中州水裡坑、花蓮港廳玉里	1919年修築，1920年完工
關山越嶺道路	高雄州六龜、臺東廳理壠	1927年開工，1931年1月完工
內本鹿越嶺道路	高雄州六龜、臺東廳鹿野	1924年6月計畫修築
屏東、臺東道路（知本越嶺道路）	高雄州隘寮、臺東廳大南	1927年12月開鑿，1930年初竣工
浸水營越嶺道路	高雄州枋寮、臺東廳大武	1917年復舊
四重溪道路	高雄州四重溪、高雄州牡丹灣	





▲ 1930年代新高(玉山)登山道。

- 4. 與「蕃」人接觸密切，感化效果顯著。
- 5. 物質之供給，搬運便利。
- 6. 增進蕃人的農耕能力，以及其他經濟生活之改善。
- 7. 從事蕃地內各種事業的必要措施。
- 8. 通信上的利益。
- 9. 便利在蕃地內各種調查事項的進行。
- 10. 奠定開發東部的基礎。
- 11. 對蕃人心態上的影響。「管理原住民」與「開發蕃地資源」是修築「理蕃道路」之最重要精神。

日治中、後期，總督府透過「理蕃道路」進入山區進行實質管理，除了少部分外，大部分沿著等高線方式修築，避免陡上陡下的築路方式；多數道路也通過原住民部落（社），在部落（社）與重要道路據點上設立警察官吏駐在所。一般「理蕃道路」路幅寬約1.5公尺至1.8公尺，用以保護行人通行與形

塑山區行政治理的基礎工程。

1920年代中期開始，伴隨民間如臺灣山岳會創立、國立公園設置計畫，社會大眾與學生透過申請「入蕃證」，藉由綿密山區道路得以親近山林。

例如經合歡越嶺道路與大甲溪越嶺道路，可以到雪山山塊（雪山、志佳陽大山等）與合歡山區；經能高越嶺道路，可以到奇萊山區；經關山越嶺道路可以

到向陽山區；經八通關越嶺道路，加上後來修築新高登山道路，可以優游玉山主峰與山塊、秀姑巒山與馬博拉斯山。

1930年代以降，攀登山岳的難度降低甚多。福巴越嶺道路與霞喀羅道路，被利用於攀登中低海拔的山，如拉拉山、霞喀羅大山等；也有些登山行程是



▲日治八仙山林場的伏地索道。



▲左圖為 1970 年代山區的交通；右圖為登山客走在森林鐵道鐵軌上。



結合多種交通工具，如攀登八仙山即結合森林鐵道、伏地索道與步道；從嘉義攀登玉山則是結合林鐵與登山步道。

### 戰後構築林道幹線

1951年底，臺灣山岳會「中央山脈玉山團」游彌堅、周延壽、蔡禮樂等人登上玉山，展開戰後臺灣登山活動歷史。初期，利用日治時期留下的「臺車」，以及平地通山區的太平山、八仙山、阿里山等森林鐵路（後期也有林田山、嵐山等），加上「理蕃道路」，有利於山區攀登行程的規畫。

1958年6月，臺灣省政府擬定高山林業經營方針，透過「臺灣全省林道幹線構築計畫」，預計以二十年時間建設936公里的伐木幹線。

已確定興建的二十五條林道：桶後28公里，阿玉30公里，溫（汶）水溪17公里，檜山30公里，角板山（北部橫貫公路前身）35公里，大南澳27公里，大

濁水林道6公里，大湖大安溪（司馬限）25公里，水長流（興和產業道路）17公里，眉原（裡冷溪）30公里，北港溪林道30公里，清水溪30公里，丹大32公里，郡大40公里，東巒大（人倫）36公里，陳有蘭20公里，撈水坑10公里，竹崎霞山110公里，拔子（光

復）13公里，瑞穗48公里，玉里秀姑巒50公里，楠梓仙溪51公里，新武呂（霧鹿）10公里，關山荖濃溪120公里，屏東臺東（知本越嶺道路）91公里。

四條林道幹線為荖濃溪、北港溪、玉里、東巒大山林道。其中，荖濃溪、玉里及西巒大山（人倫）三線，由國軍退除役官兵負責承建，興建經費由林產管理局籌資，臺灣省政府申請美援補助，並分年進行。

之後，臺灣山區的登山活動，在臺車道、森林鐵道、索道、日治理蕃道路、伐木道路及林道中，構築出愉快的登山旅程。例如攀爬秀姑巒大山，可利用郡大林道到山腳再攀爬至頂，攀爬大霸尖山可利用大鹿林道。

隨著1990年代行政院「森林禁伐」政策，許多林道不再被使用，登山又回到純粹「步行」年代，錯綜複雜的林道主、支線仍是山區登山主要路徑。☒