

近代蘇花陸路交通的演進

文・圖片提供／張嘉榮（森悅戶外規劃有限公司負責人）

牡丹社事件後，清朝為加強對臺灣山地的管理，推動「開山撫番」政策，開鑿北中南三條通往後山的人行步道。

其中，北路一開始由夏獻綸著手建設，從1874年6月3日抵達蘇澳，至7月17日交接給羅大春時，已朝東澳方向開路二十餘里（約11.34公里）。因應開路時與周遭原住民部落的衝突防衛，以及開通後沿線據點的守路駐軍，羅大春先後投入約十餘營兵力，至11月6日由蘇澳至花蓮港（今花蓮縣吉安鄉仁安村海岸）開路共200里（約115.2公里）；隔年1月5日至10日，羅大春率軍視察履勘，代表蘇花一段北路正式開通。

然而，即使沿線皆有駐軍，大南澳（今宜蘭縣南澳溪兩岸平原）至得其黎（今花蓮縣秀林鄉崇德村）一帶，仍持續受到原住民的抗爭狙擊。1876年11月，福建巡撫丁日昌巡視後山，認為蘇花一帶耕地等可開發資源極少，卻須耗費龐大的人力、財力維護道路通暢，於隔年3月裁撤蘇澳至新城間沿線駐軍；5月，又因颱風造成數十年罕見的嚴重災情，蘇澳、新城兩地營壘、碉堡、屋舍等少有倖存，各處橋梁、道路受損嚴重，蘇澳至新城間道路自此斷絕。

1878年11月，繼任福建巡撫吳贊誠以「蘇澳舊開之路既廢不通行」，裁撤

已非處扼要的新城軍營。此後，花蓮港以北已無兵勇駐紮，代表羅大春開鑿的蘇花一段北路就此完全廢棄。

大南澳道路與沿岸道路

1895年日本領臺，根據為數不多的日本官員調查報告，指出蘇花一段僅有原住民行走形成的路徑，沿途發現清代開闢的道路或營盤遺跡，但都損壞廢棄，無法再修護利用。日方為達成拓墾、理蕃等目的，勢必須重新建設便利人員與物資運輸的陸路交通，先後完成由蘇澳至大南澳的「大南澳道路」，以及由グウクツ社（今花蓮縣秀林鄉和中部落）至新城的「沿岸道路」。

為了壓制南澳蕃並獲取南澳鄉的山林資源，日本當局於1908年4月23日至6月21日發動大南澳隘勇線前進，期間警察隊於大南澳平原發現今位於蘇澳



▲「南澳古道附近地質圖」，圖中紅色實線為大南澳道路。（資料來源／臺灣總督府檔案，1919年）

鎮朝陽里的「羅大春開路紀念碑」。同年10月10日，為開發大南澳平原，由土木局設計，開鑿由蘇澳經東澳至大南澳的「大南澳道路」，於1909年4月底竣工，道路長度為9里18町（約37.3公里），路寬為9尺（約2.73公尺），坡度平緩易行，讓蘇澳至大南澳一段的交通運輸更為便利。

1914年5月至8月，臺灣總督府發動太魯閣戰爭；同年8月23日《臺灣日日新報》報導花蓮港廳擬以警察隊開鑿沿岸道路，由擢其力（同得其黎，今崇德）起工經グウクツ至大南澳。11月6日《臺灣日日新報》記者益子逞輔隨民政長官內田嘉吉進行全島一周的視察，一行人於8日搭轎從蘇澳走大南澳道路至浪速（今蘇澳鎮朝陽里），9日步行渡過大南澳溪至海岸分遣所（研判位今蘇澳鎮海岸社區），再沿海岸南行約2里（7.8公里）高繞一處稜線（研判今鼓音溪兩岸山稜），回到海岸後再續行1里（3.9公里），即到大濁水溪（今宜、花兩縣交界的和平溪），當晚夜宿グウクツ駐在所。

10日上午，由花蓮港廳警視宇野英種及警部兩田勇之進隨行照應，一行人往山上攀登，經過稜線上的ルーサウ社（今和中部落南方山稜）再上行約1,000尺（303公尺），沿山腹南行。途中兩田警部提到8月時搜索隊砍除道路沿線兩側的林木，清出障礙以便於通行。之後不斷翻越稜線，經過大清水、小清水、石碇仔，下午4點半至擢其力

溪左岸的平地。沿岸道路雖打通自1876年起中斷，グウクツ至擢其力這段須跨越清水斷崖天險的陸路交通，但步行涉水、翻山越嶺的路況已無法滿足官民對東部交通的需求。

蘇澳花蓮港間道路

太魯閣戰爭結束後，花蓮、宜蘭兩地官民認為蕃地已受控制，應開鑿兩地間的縱斷道路，便利東部陸路交通。1915年1月17日，花蓮港廳組織官民宜蘭視察團陸路縱隊，從花蓮港廳出發，經陸路於20日抵達蘇澳；21日在宜蘭官民舉辦的歡迎晚宴中，宜蘭內地人組合長佐藤德治陳述希望急速開發東部道路，提議由花蓮港、臺東、宜蘭三廳官民聯合向總督府建議，獲滿場賓客贊同。宜蘭視察團也於2月19日乘船至花蓮，24日有6名團員經陸路北返並於27日抵宜蘭，兩地官民再於3月中旬向總督府提出「東部縱斷道路開鑿速成建議書」，訴求建設完善的蘇花陸路交通。

總督府得知東部官民對宜蘭花蓮間陸路交通建設的期待，並考量蘇澳至新城間蕃地警備補給需求，1916年6月1日由土木局著手開鑿蘇澳花蓮港間道路，

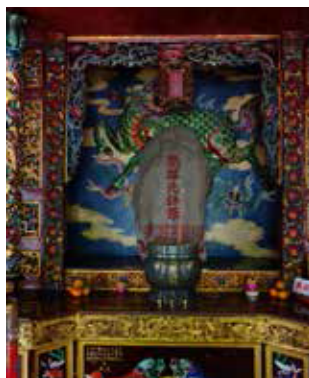


▲位在花蓮縣秀林鄉崇德村的石碇仔步道，前身可能是沿岸道路。

至1925年2月完成蘇澳庄白米橋右岸至花蓮港街筑紫橋左岸，長30里30町59間（121.198公里）、寬12尺（3.6公尺）的徒步道路。總計動用工人、礦工、雜工等勞力高達160多萬人次，警備人力6萬餘人次，工程費用237萬餘元。

長達近九年的施工期，除了為防止原住民襲擊等治安考量，施工地點仍有警察編成警備線進行庇護。因沿線多處斷崖地形施工困難，工人甚至須用繩索繫住身體，垂掛在岩壁上進行爆破、開鑿等作業，1916年11月13日烏岩角即發生炸藥爆炸，造成5人死傷憾事。至於瘧疾、傷寒、痢疾更在各處威脅工人的健康，大南澳工區甚至遭遇恙蟲肆虐，總計施工期間有多達6萬5千餘人染病。颱風、豪雨、地震等天災更加重許多修復工程，延誤全線暢通時間。

隨著工程推進，當局分別於三處建立遭難、殉職、紀念等碑。遭難碑建於1917年，位在東澳嶺南方道路靠海側，紀念1916年烏岩角爆炸與開鑿道路殉難人員，戰後興建「慶安堂」。殉職碑建於1922年，為弔祭築路犧牲的51名工人，原位在清水溪左岸道路靠海側，一旁有戰後樹立的「吳故段長錦文殉職紀念碑」，2005年因蘇花改工程一起遷至大清水遊憩區停車場下方。紀念碑建於1919年，位在和平溪左岸、大濁水橋北側橋頭旁，鑿刻於山壁，書有參與工程的9位土木局技手與雇員姓名。



▲遭難碑現改刻為開路先鋒。



▲殉職碑與吳錦文紀念碑。

蘇澳—花蓮港間道路的開通對於臺灣東西兩地的運輸聯絡帶來極大效益，但步行僅能滿足治安警備需求。隨後，總督府考量東部開發須有一條聯絡東西部且能行駛汽車的道路，蘇澳—花蓮港間道路已打下良好基礎，又是首都臺北聯絡東部最短的路線，決定於1927年進行改修，為符合汽車行駛進行拉直曲線、整理彎道、擴大路基等工程，總計動用勞力88萬餘人次，工程費用189萬餘元，於1931年3月竣工，歷經數次雨災修護後，在6月26日開始通行汽車。

改修時，宜蘭、花蓮兩地對道路名稱爭論不已，花蓮港民眾希望名為花宜或花蘇，宜蘭則認為應叫宜花或蘇花，總督石塚英藏為此在1929年10月6日於蘇澳公會堂命名「臨海道路」。

通車至今，公路單位在臨海道基礎上持續維護、拓寬、拉直、開鑿隧道，讓這條重要的陸路管道暢通。雖已無法滿足當代在舒適、時間、速度上的需求，以及天災重創後的安全保障，沿線的雄偉奇景與驚險終將是臨海道蘇花公路的永恆印象。☞