

致理科技大學應用日語系

一一一學年度畢業實務專題報告

從歷史發掘花東地區的「全方位」

旅遊

指導老師：陳萱

組員：108221A1 黃語欣

10822225 林苡慈

10822226 倪至弘

10822235 楊珮汝

10822236 曾紀榕

108222A1 吳婕寧

108222A3 游雅筑

2023年01月

實務專題報告授權書

本授權書所授權之實務專題研究報告為授權人共七位於致理科技大學應用日語系111學年度第一學期完成之實務專題報告。

實務專題報告題目：從歷史發展看花東地區的「金方便」旅遊

同意授權，開放全文檢索

不同意授權，僅開放書目資料及索引摘要相關資訊

(上述同意與不同意之欄位若未勾選，則視該組同學皆同意授權)

授權人茲將本報告電子檔與紙本裝訂成冊後，以非專屬、無償方式授權致理科技大學(以下簡稱本校)得不限地域、時間與次數，以紙本、光碟或數位化等各種方法收錄、重製與利用；為助益完整典藏全校之學術研究成果，同時提升學術產出之能見度及影響力，同意應用日語系辦公室留存，且本校圖書館得將本報告收錄於本校機構典藏系統，作者仍保有著作權；於著作權法合理使用範圍內，讀者得進行線上檢索、閱覽、下載或列印。授權人保證本報告係本組之原始創作，且並未侵犯任何人之智慧財產權。

指導教師：陳登 (請親筆正楷簽名)

授權人：

學號：108221A1 學生姓名：黃語欣 (請親筆正楷簽名)

學號：10822236 學生姓名：曾心怡 (請親筆正楷簽名)

學號：108222A3 學生姓名：游雅琪 (請親筆正楷簽名)

學號：108222A1 學生姓名：吳婕寧 (請親筆正楷簽名)

學號：10822235 學生姓名：楊珮珊 (請親筆正楷簽名)

學號：10822225 學生姓名：林啟慈 (請親筆正楷簽名)

學號：10822226 學生姓名：倪至弘 (請親筆正楷簽名)

學號： 學生姓名： (請親筆正楷簽名)

中 華 民 國 117 年 1 月 4 日

從歷史發掘花東地區的「全方位」旅遊

原創性報告

14%

相似度指數

14%

網際網絡來源

0%

出版物

1%

學生文稿

主要來源

1	zh.wikipedia.org 網際網絡來源	1%
2	www.iot-sky.com 網際網絡來源	1%
3	culture.hccc.gov.tw 網際網絡來源	1%
4	zh.unionpedia.org 網際網絡來源	1%
5	www.th.gov.tw 網際網絡來源	1%
6	appsuhua.thb.gov.tw 網際網絡來源	1%
7	9lib.co 網際網絡來源	<1%
8	www.hlepb.com.tw 網際網絡來源	<1%
9	www.ntl.edu.tw 網際網絡來源	<1%

要旨

過去 5 年間、文化部は交通部の観光局と積極的に協力して、「台湾文化観光」を実現しようとしています。これまでの低価格でコンパクトな旅程から脱却して、世界の隅々まで広がります。生活をスローダウンさせ、地元の文化を体験して、観光客に還元すべき経験を理解して、深い記憶を与えています。

この専題研究は、台湾の花東地域の歴史に基づいて、外国の観光客に適するための出発点として使用されています。主なターゲットグループは、台湾への外国の観光客の第 2 位の日本人観光客です。この専題研究の歴史のタイムラインは、日本統治時代と国民政府の移転から現在までに始まり、花東地域の鉄道の建設、港の盛衰、娯楽用水資源の利用、砂糖と米の産業の発展、先住民の文化と祭り、紅葉部落の遺跡と日本統治時代の神社を中心に、研究しています。

以上のように、時間の経過とともに、現在の花東地域は非常に便利な交通手段を備えています。観光客が旅行への意欲を大幅に高め、他の地元の観光産業や文化的な祭りを推進できるようにします。台湾花東地域は歴史性がある、全面的で特別な観光名所を日本人観光客に紹介したいです。

キーワード：花東の旅行、花東の歴史、文化の観光、グリーンツーリズム

摘要

近五年來，文化部積極地與交通部觀光局合作，試圖想讓「臺灣文化觀光」傳至世界每個角落，跳脫以往主打價格低廉、行程緊湊的旅遊行程；改為以減壓慢活、體驗地方文化的深度旅遊，用心感悟土地原本應回饋給遊客的經驗。

本專題以臺灣花東地區的歷史為背景，以此為出發點應用於外國遊客上，以國外來臺人數第二名的日本遊客為主要目標客群。本專題內容以日治時期為起點及國民政府遷臺至今為歷史時間軸，以花東地區的鐵路興建、港口興衰、休閒水資源利用、糖米產業發展、原住民文化與慶典、紅葉部落遺址以及日治時期的神社為中心進行探討。

綜上所述，隨著時間的遷移，今日的花東地區交通已非常便利。讓旅客們大幅地增加旅遊意願，使其帶動其他在地的觀光產業和文化慶典。想將臺灣花東地區具歷史故事的全方位獨特旅遊景點介紹給日本遊客。

關鍵字:花東旅遊、花東歷史、文化觀光、綠色旅遊

目錄

章節目錄	1
圖目錄	3
表目錄	3
第一章 開啟花東地區繁榮之路	4
第一節 日治時期花東地區鐵路建設	4
第二節 日治時期後花東地區鐵路發展	11
第三節 現今花東地區鐵道景點	15
第二章 海陸交通帶動花東旅遊經濟發展	18
第一節 花東港口歷史	18
第二節 備嘗艱苦的興築之路(臺 11 線、中橫、南橫)	22
第三節 港口與公路延伸遊憩活動及觀光景點	26
第三章 花東的水資源運用	31
第一節 花東民生的發展	31
第二節 花東景觀的不同看法	34
第三節 溪水與海的活動	41
第四章 花東地區糖米產業發展下的觀光概況	44
第一節 日治時期的糖米產業發展	44
第二節 國民政府遷臺至今的糖米產業	48
第三節 糖米產業下發展出的觀光景點與美食	51
第五章 花東地區的原住民族之部落發展及慶典	55
第一節 花東地區的原住民歷史	55
第二節 花東地區的原住民文化	59
第三節 原住民文化衍生的觀光景點	65

第六章 紅葉部落文化遺址.....	70
第一節 紅葉部落介紹.....	70
第二節 紅葉少棒與紅葉少棒紀念館.....	74
第三節 花東溫泉及景點介紹.....	76
第四節 結論.....	79
第七章 花東的神社.....	80
第一節 承載移民信仰的吉野神社.....	80
第二節 國家古蹟之一的吉安慶修院.....	84
第三節 記載歷史的新城神社.....	86
第四節 鹿野神社的所在地-鹿野鄉.....	88
第五節 臺日合作重建的鹿野神社.....	89
結論.....	91
參考文獻.....	92
組員分工表.....	99
專題報告修正要點.....	100

圖目錄

圖 2-3-1 海洋劇場的海豚特技表演.....	28
圖 2-3-2 石梯坪遊憩區.....	29
圖 2-3-3 霧鹿峽谷壯觀景致.....	30
圖 3-2-1 砂卡礑步道.....	39
圖 3-2-2 九曲洞.....	40
圖 3-2-3 小錐麓步道.....	40
圖 4-3-1 臺東縣金針山.....	52
圖 5-3-1 馬拉桑獵人學校-射箭體驗.....	65
圖 5-3-2 吉籟獵人學校-部落風味餐.....	65
圖 5-3-3 布農部落休閒農場-部落劇場.....	67
圖 5-3-4 布農部落休閒農場-特產中心.....	67
圖 6-2-1 紅葉棒球紀念館.....	75
圖 6-3-1 瑞穗溫泉.....	76
圖 6-3-2 安通溫泉.....	77
圖 7-2-1 吉安慶修院 88 尊石像.....	85
圖 7-5-1 鹿野神社.....	90

表目錄

表 1-1-1 縱貫線鐵路開通前後五年營運狀況.....	5
表 2-1-1 花蓮港四期擴建計畫.....	19
表 4-2-1 1945 年(民國 34 年)第 2 期各類米穀收購價.....	49
表 5-2-1 魯凱族與排灣族比較.....	62
表 5-2-2 花東地區原住民族的比較.....	64
表 6-1-1 紅葉部落族群遷徙之原因.....	73

第一章 開啟花東地區繁榮之路

從日治時期開始，總督府積極建設鐵路及公路下，與臺灣其他地區開始有往來，尤其是花東地區，不再因為交通的問題造成對外地區的不便，在興建的過程中也克服種種困難，雖然花費很長的時間才將完整的鐵路工程結束，但對花東地區帶來的影響巨大。

本章講述日治時期至國民政府時期，花東地區的鐵路及公路的建設和發展，以及在鐵路和公路的建設過程中所遇到的重重困難。

第一節 日治時期花東地區鐵路建設

在日治時期以前，臺灣的鐵路線只有基隆至新竹段，據戴寶村、蔡承豪的《縱貫環島·臺灣鐵道》一書提及¹，在 1895 年(明治 28 年)日本占領臺灣後，首任臺灣總督樺山資紀²為鎮壓反抗勢力，加上對統治和軍事防備的需要，將興建縱貫線鐵路視為改善臺灣交通的第一要務。因此決定在臺灣的西半部，興建從基隆到打狗開始進行縱貫鐵路的計畫。隔年，日本政府撥發 77,300 餘日幣作為縱貫鐵路的調查費用。當時，樺山資紀派遣臨時鐵道部長小山技師調查臺灣鐵道路線狀況，但由於經費不足，無法興建新的路線，因此只得整修基隆至新竹的鐵道。

1898 年(明治 31 年)，第四任臺灣總督兒玉源太郎³及民政長官後藤新平⁴，對縱貫鐵路有更加深入的計畫，同年，後藤新平發行公債籌得 2,880 萬日幣的建設基金後，縱貫鐵路正式動工，終於於 1908 年(明治 41 年)正式全面通車。這可說是日本在占領臺灣以來最引以為傲的一項大建設。

¹ 戴寶村、蔡承豪，《縱貫環島·臺灣鐵道》(臺北市：國立臺灣博物館，2014 年)，頁 37。

² 樺山資紀：任職期間(1895 年-1896 年)在臺灣除軍事鎮壓外，也建立行政組織、創立司法制度、教育制度、醫療制度、監獄制度以及防止傳染病、確立吸食鴉片的處理措施等。

³ 兒玉源太郎：任職期間(1898 年-1906 年)兼任過日本內閣陸軍大臣，軍務大臣，文部大臣等職位，因在臺灣任職時間很短，主要負責政務的人為民政長官後藤新平。

⁴ 後藤新平：在臺灣日治時期兒玉源太郎任職總督期間擔任民政長官，成立臺灣總督府鐵道部，同時擔任鐵道部長。

在縱貫線鐵路通車後，對產業運輸帶來的收入可說是逐年上升，總督府為讓臺灣東、西部相互往來更加方便，因此開啟對東部鐵路的計畫。本節講述日治時期花東鐵路建設和發展，及至現今對人們所帶來的影響。

表 1-1-1 縱貫線鐵路開通前後五年營運狀況

縱貫線鐵路開通前後五年營運狀況		
收入來源 年度	客運收入 (含客運車資、隨身行李運資、雜項)	貨運收入 (含貨運車資、雜項)
明 治 3 6 年	541,927	966,174
明 治 3 7 年	612,720	1,122,552
明 治 3 8 年	847,176	1,628,559
明 治 3 9 年	964,107	1,902,460
明 治 4 0 年	1,062,343	2,209,856
明 治 4 1 年	1,232,517	2,710,318
明 治 4 2 年	1,449,935	3,301,046
明 治 4 3 年	1,782,811	4,057,711
明 治 4 4 年	1,965,835	4,512,496
大 正 元 年	2,310,492	4,768,102
大 正 2 年	2,419,852	4,998,925

註：資料來源：學生游雅筑自製。

一、臺東線鐵路興建

1907年(明治40年)，當時的第五任臺灣總督佐久間左馬太⁵與鐵道部長長谷川謹介⁶，前往東部視察，因花東兩地都沒有良好的港灣，因此認為沒有興建鐵道的必要。但由於先前興建縱貫線，在營運方面成效極佳，隨後為讓臺灣東部與西部的交通往來更加便利，決定興建臺東線鐵路。

(一)第一期工程路段：花蓮港至璞石閣(現在的玉里)

1908年(明治41年)經過日本帝國議會的同意後，隔年開始臺東線鐵路的興建。由於當時給的經費不足，決定首先興建花蓮到璞石閣(現在的玉里)路段，採用較為狹窄的762毫米軌距，決定日後再進行拓寬。在興築鐵道過程中所遭遇的難度，遠遠超過當初預期。例如：先天地理條件極差，有許多結構鬆散的砂礫地形，以及各式各樣的複雜地質，對於興築鐵路時所需要的穩固路基，大大增加工程上的難度。在開鑿鐵道上的掃叭隧道時，原本預定於1915年(大正4年)7月完工，但因當時遭到暴風雨侵襲，受到洪水的威脅，導致先前的建設皆遭到破壞，使整個工程進度又更加延後。其次是勞力的嚴重缺乏，除當時當地的原住民外，並無其他的勞工來源，僱用原住民勞力不僅手續繁雜也還得遵守理番政策之相關規定。除此之外，花東地區當時的對外交通並不便利，物資補給也非常困難，種種因素都大大增加臺東線鐵路的興建難度。由於在工程中曾中止過二次，1916年(大正5年)10月才開通完整個隧道，第一期的臺東線鐵路直到1917年(大正6年)才完工，總長不到100公里。

⁵ 佐久間左馬太：為臺灣日治時期第五任總督，任職期間(1906年-1915年)對原住民實施「五年理蕃計畫」，1914年太魯閣戰爭也率領2萬大軍親征，同時也是臺灣總督中任職最久的一位，因不斷對原住民發動抗戰，有「鐵血總督」之稱。

⁶ 長谷川謹介：1855年出生於山口縣，1874年畢業於大阪英語學校後，進入中央鐵道機構鐵道寮工作，1899年來臺擔任「臺灣總督府鐵道部」技師長，是建設臺灣縱貫鐵路的總工程師，因此有「臺灣鐵道之父」之稱。

(二)第二期工程路段：璞石閣(現在的玉里)至臺東

1921年(大正10年)，臺東縣的工程繼續進行，從璞石閣(現在的玉里)向南延伸到關山，由於關山到臺東的路線已被臺東製糖株式會社建設鐵道以利發展產業，1922年(大正11年)經由總督府收購後，正式成為官營的臺東線鐵路，直到1926年(大正15年)，玉里到關山的鐵路完工，整個臺東線鐵道才是真正的完成。

臺東線的完成，在興建過程中遇到不少困難，但完工後的運行效果也不佳，缺乏穩固的對外交通，僅能依靠花蓮港的海運聯絡，天候不佳時，船運也無法行駛，加上關山至臺東間的路段為收購的鐵路，鐵道品質不一，也造成運輸成本的提高，以及花東地區的地理環境不佳，每逢暴雨必會增加對鐵路的損毀，導致需要投入大量資金進行整修，造成臺東線鐵路的收入呈現入不敷出的狀態。

二、臺9線建設

臺9線對於臺灣東半部地區來說是很重要的公路之一，從臺北到屏東，全程有453.851公里，其中較知名的路段就是「中山南路」、「羅斯福路」、「北宜公路」、「蘇花公路」、「花東縱谷公路」及「南迴公路」，其中蘇澳到花蓮段的「蘇花公路」在臺灣東部佔有重要地位，全長約100公里，興建過程及完工後所遭遇的自然災害也是難以想像的。

(一)蘇花公路由來

1874年(清同治13年)因牡丹社事件，沈葆楨實施開山撫番政策，同年，福建省陸路提督羅大春來臺修築理蕃道路，開闢宜蘭蘇澳至花蓮港的山路全長約110多公里，當時被稱為「後山北路」。於日治時期，日本人對先前的「後山北路」進行修築，改稱其為「沿岸理蕃道路」，直至1932年(昭和7年)完成全長約100公里的道路，完工通車後，才正式改名為「臨海公路」。

二次大戰結束後，國民政府來臺，將其改名為「蘇花公路」，因這條公路是連接蘇澳到花蓮的主要道路，在公路局的改善擴建下，此路段才能通行大客車，但僅限單向車輛能通行。接著於1974年(民國63年)繼續拓寬改善，歷經16年，直到1990年(民國79年)解除單向行車管制，成為可雙向往返的道路。這條道路所面臨到的，不僅是受到地形考驗，也面臨到氣候變遷的問題，成為不定時會有落石與崩塌狀況發生的危險道路。在開挖隧道的期間，由於地質的情況不佳，除受到開挖面成風化岩盤外，在開挖過程中也常發生破碎岩塊掉落的狀況發生，導致在隧道施工時困難度極高。

據黃琳婷等在《蘇花改：臺9線蘇花公路山區路段改善計畫108八部曲》一書提及⁷，2010年(民國99年)10月，因梅姬颱風襲臺，於蘇澳及南澳地區降下超大豪雨，是臺灣平地氣象史上最大的雨量。由於颱風的衝擊，造成蘇花公路在開通以來史上遇到最嚴重的一次災害，在豪大雨的沖刷下，使路段遭到大量土石沖刷下來，造成四百位旅客受困。在災害發生後，因道路狹窄無法有完整的空間進行修復工程，需長時間進行交通管制，造成許多不便。

(二)蘇花公路改善計畫

由於蘇花公路常常會因氣候的變化帶來危險的災害，因此公路總局也開始重視安全方面的問題，經過多次的走訪探查，重新思考並提出路段的改善計畫，於2011年(民國100年)成立蘇花公路改善工程處，對交通的各項工程有新建計畫。

蘇花公路改善計畫分成三段，分別是蘇澳至東澳段、南澳段至和平段以及和中至大清水段，全長有38.8公里。據黃琳婷等在《蘇花改：臺9線蘇花公路山區路段改善計畫108八部曲》一書提及⁸，在修建隧道時，針對在隧道內的空氣品質改善問題，採用複合型點排式通風系統，在主隧道上方增設通風隔板，區分隧道上層的排煙管道以及下層的行車通道，加上噴流式通風機的輔助，使氣流方向和推力把有害物質及火

⁷ 黃琳婷等，《蘇花改：臺9線蘇花公路山區路段改善計畫108八部曲》(宜蘭縣：交通部公路總局蘇花公路改善工程處，2020年)，頁12。

⁸ 黃琳婷等，《蘇花改：臺9線蘇花公路山區路段改善計畫108八部曲》(宜蘭縣：交通部公路總局蘇花公路改善工程處，2020年)，頁157。

災時的濃煙能夠快速從隧道內排出，除可快速縮短濃煙的擴散範圍，也能達到人煙分離的效果，尤其是在緊急事件發生時，是個很重要的配備之一。為確保行車安全，也增設交控系統來監看路況，有控管人員 24 小時全天監控，當車在長隧道裡行駛發生危險時，能即時做出緊急狀況處理。同時在自動偵測攝影機裡結合錄影功能，儲存當下事件發生的影像，做出分析事件、道路壅塞原因及事件原因釐清的參考，幫助日後在檢討時能對症下藥，擬出改善措施。也開發公路隧道維護管理系統，除可進行各項資料建置及查詢外，也可提供營運維護決策參考，提升隧道維護管理效率及防災應變能力。

交通部公路總局蘇花改善工程處在 2011 年(民國 100 年)請特有生物研究保育中心協助執行對蘇花改工程的生物研究計畫，其中，發現到生存在當地的野生動物，有臺灣野山羊、蝙蝠類、蛇類、蜥蜴、青蛙、洄游性魚蝦蟹等，了解到生物的多樣性和對人類永續生存的重要性。因應全球溫室效應與氣候變遷問題，據黃琳婷等在《蘇花改：臺 9 線蘇花公路山區路段改善計畫 108 八部曲》一書提及⁹，公路總局在 2012 年(民國 101 年)年初研擬道路工程碳管理架構，推動道路工程碳管理工作，經過 6 年的努力，2018 年(民國 107 年)蘇澳東澳段通車後，同年取得全國首張公共工程碳足跡正式國際標準查證聲明書，為地球節能減碳盡一份心力。

⁹ 黃琳婷等，《蘇花改：臺 9 線蘇花公路山區路段改善計畫 108 八部曲》(宜蘭縣：交通部公路總局蘇花公路改善工程處，2020 年)，頁 23。

(三)蘇花公路改善計畫完工

1994年(民國83年)到2010年(民國99年)的16年間，蘇花公路曾中斷84次，除阻斷交通外，同時人員傷亡事件頻繁，交通部因此開始對蘇花公路提出改善計畫，據黃琳婷等在《蘇花改：臺9線蘇花公路山區路段改善計畫108八部曲》一書提及¹⁰，全線工程中一共建造8座隧道、13座橋梁及綠化平面道路(5.6公里)，歷經10年，於2020年(民國109年)1月正式全線通車，有這些在背後努力付出的工作人員們，讓蘇花公路成為臺灣公路史上美景之一。2021年(民國110年)公路總局也接續積極推動「臺9線蘇花公路安全提升計畫」解決當地民眾赴外地醫療及產業運輸等需求，優化蘇花路廊整體運輸效能，藉由大眾運輸促進地區觀光產業，目標於2030年(民國119年)全線完工。

¹⁰ 黃琳婷等，《蘇花改：臺9線蘇花公路山區路段改善計畫108八部曲》(宜蘭縣：交通部公路總局蘇花公路改善工程處，2020年)，頁168。

第二節 日治時期後花東地區鐵路發展

國民政府遷至臺灣後，為讓臺灣完成環島鐵路系統，促進東部交通發展，在 1947 年(民國 36 年)1 月開始北迴線的第一次勘查，但後來因為經濟效益不高未能實施工程，1963 年(民國 52 年)起又進行第二次調查，期間完成路線規劃工作，開始北迴線鐵路的計畫。在北迴線工程快完工時，1978 年(民國 67 年)7 月開始臺東線鐵路的拓寬工程，為的是能讓臺東線與北迴線接軌。在臺東線的拓寬工程，同時也繼續完成環島鐵道最後一環的南迴線興建，完成臺灣環島鐵路。本節講述北迴線和南迴線的鐵路發展，及臺東線拓寬後帶給當地的影響。

一、北迴線鐵路的興建與發展

北迴線鐵路是在日治時期未完成的環島鐵路之一，1970 年(民國 59 年)初期，對北迴鐵路的興建有具體的計畫，由於是貫穿中央山脈北端，興建艱難且耗資金，加上東部的居民也因蘇花公路時不時坍塌中斷，對公路的興建不持有期望，因此期盼政府能興建鐵路。在 1973 年(民國 62 年)當時的行政院長蔣經國指示：「基於文化、經濟、軍事之價值決定興建北迴鐵路。」將其列為十大建設¹¹之一。

(一)北迴線鐵路的興建與電氣化工程

北迴鐵路在開工後，遇到的困難是隧道工程，須面對總長度將近 30 公里的隧道，是個大挑戰，同時引進許多新的隧道開挖方法及技術，當時引進的大型開挖機具「大約翰」(BigJohn)¹²，估計以每日開挖約 30 公尺的進度，花三年半的時間來完成所有的隧道開挖。雖然引進機具為整體的工程增加不少信心，殊不知隧道中的地質比調查時

¹¹ 十大建設：為國民政府於 1974 年至 1979 年間，當時的行政院院長蔣經國為改善臺灣的基礎設施及產業升級所提出的一系列重大基礎建設工程，總共分為十大項目，分別是南北高速公路(今中山高速公路)、北迴鐵路、臺中港、蘇澳港、中正國際機場(今臺灣桃園國際機場)、鐵路電氣化、大鋼鐵廠(中國鋼鐵股份有限公司)、大造船廠(今臺灣國際造船公司)、石油化學工業、核能發電廠。其中有六項是交通運輸建設、三項是重工業建設、一項為能源項目建設。

¹² 大約翰(BigJohn)：為隧道鑽掘機，是一種專門用來開鑿隧道的大型機具。

的還複雜，導致大約翰在開挖後常陷於砂石之中，卡在隧道中無法動彈，實際上，只執行 1,000 多公尺就成為無法使用的工具，於是工程單位又引進日本的十部機具來接續工程進度，因此工期又多延長一年。最終，北迴鐵路於 1979 年底(民國 68 年)完工，1980 年(民國 69 年)正式通車營運。通車後，北迴鐵路連結臺灣東部交通和開發臺灣東部水泥產業，促進經濟開發，可說是貢獻不少。

隨著 2002 年(民國 91 年)宜蘭線鐵路電氣化工程完工，北迴線鐵路在通車後的 20 年，也實施鐵路電氣化的工程，由於先前設計的是單線軌道，因此這次也將鐵路雙軌電氣化，放棄許多舊的單線隧道與橋梁，重新開挖雙線隧道，最終於 2003 年(民國 92 年)7 月北迴鐵路電氣化完工通車，2005 年(民國 94 年)1 月完成雙軌化工程。

(二)北迴線鐵路的發展

電氣化和雙軌化工程完工後，增加列車班次的密集度，從臺北到花蓮的自強號，最快縮短到兩個半小時。據蘇昭旭在《臺灣鐵道經典之旅：環島鐵路篇》一書提及¹³，2007 年(民國 96 年)5 月傾斜式電聯車太魯閣號營運後，臺北到花蓮最快只需要兩小時就可以抵達，改寫北迴線鐵路的歷史。2014 年(民國 103 年)7 月起，傾斜式電聯車普悠瑪號臺東線營運後，從臺北到臺東，最快只需要三個半小時，可說是寫下新的里程碑。有北迴線鐵路的興建，在交通上更為便利，讓更多人會選擇搭乘火車，來一覽臺灣東部之美。

¹³ 蘇昭旭，《臺灣鐵道經典之旅：環島鐵路篇》(新北市：人人，2014 年)，頁 191。

二、臺東線鐵道拓寬與營運終止

光復後，鐵路局首先引進新式柴油動力火車來減少營運成本。雖然這樣的改善措施有成效，但治標不治本，須將標準提高成和西部幹線相同的 1,067 毫米軌距系統，北迴線鐵路的動工，恰好提供這個契機，東線的拓寬工程也在 1978 年(民國 67 年)開始動工。臺東線鐵路因在興建時經費不足，整段鐵路都採用 762 毫米窄軌系統，由於養護成本高、速度慢、車輛裝載量也少，導致臺東線鐵路自開通以來，一直呈現虧損的狀態，營運狀況不佳。

整個臺東線拓寬工程除改良新的寬度外，沿線的橋樑幾乎都重新建造，符合新的載重標準，車站站房也重整翻新，整個最困難的就是要一邊施工一邊維持營運，終於在 1982 年(民國 71 年)6 月完成臺東線的鐵路拓寬，可說是完成一項不可能的任務。

隨著 1991 年(民國 80 年)12 月南迴線通車後，臺東線鐵路的地位和重要性被臺東新站(原卑南站)所取代，據蘇昭旭在《臺灣鐵道經典之旅：環島鐵路篇》一書提及¹⁴，2001 年(民國 90 年)5 月 31 日臺東新站營運終止，由於與南迴線鐵路並行，因此臺東新站成為南迴線終點站，接著，臺東新站於同年 12 月改名成「臺東車站」。

三、南迴線

據蘇昭旭在《臺灣鐵道經典之旅：環島鐵路篇》一書提及¹⁵，在經過五次勘查，衡量施工容易度和路線的長度後，最終選定由枋寮經過枋山、安朔、大武的「枋山線」，於 1980 年(民國 69 年)7 月，南迴線開始動工。南迴鐵路沿線的地形與北迴線相似，但難度又略微提升，由先前北迴施工人員豐富的工程經驗來繼續從事南迴鐵路建設，因此在北迴線接近完工時，大批技術人員便往南移，開始南迴線的計畫。

¹⁴ 蘇昭旭，《臺灣鐵道經典之旅：環島鐵路篇》(新北市：人人，2014 年)，頁 154。

¹⁵ 蘇昭旭，《臺灣鐵道經典之旅：環島鐵路篇》(新北市：人人，2014 年)，頁 125。

比起北迴線，南迴線鐵路需開挖的隧道及橋樑又更多，其中最長的中央隧道，全長 8,070 公尺，是當時臺灣最長的隧道，也是整個南迴線工程中最困難的地方，由於長度極長，地質又多變，過程中也常發生災害，使得進度拖延不少。

經過了 11 年的時間，終於在 1991 年(民國 80 年)年底舉行通車典禮，於隔年正式營運，歷經將近百年的歲月，終於完成臺灣的環島鐵路工程。

不論是鐵路或公路的興建，確實改善花東地區的交通問題，完成臺灣環島鐵路計畫，在日治時期有鐵路興建經驗，對之後的北迴線及南迴線鐵路，技術人員在路線勘查及興建時更加有幫助，以及完工通車後，除對外交通更方便，同時帶來觀光經濟發展，讓更多人可以搭乘火車欣賞到花東地區的大自然之美。

第三節 現今花東地區鐵道景點

日治時期所遺留下的花東地區鐵道遺址，大多都是經由當地政府申請經費來重新整修修復完成的，將歷史遺址再利用，結合鐵道文化及觀光來發展，使得花東地區的鐵道遺址更富有歷史意義。

一、花蓮鐵道文化園區

早期為鐵道部花蓮出張所，負責掌管當時鐵路的工程與營運。位置鄰近花蓮市區，在花蓮縣文化局經過十幾年的爭取經費，將園區內的歷史建築修復完成後，把歷史空間活化再利用，2011年(民國100年)成為鐵道文化園區，分成一館與二館，館內也有志工專業導覽解說可預約。由於二館目前整修中，僅開放民眾參觀一館，是花蓮縣富有歷史意義文化的觀光景點，也被稱是全臺保有最完整的窄軌鐵路遺址。

一館的外觀保留1932年(民國21年)建造的四合院型木造建築，屋頂是洋式的尖塔造型，一進到館內，可看到復古的車站售票口，在館內走廊可看到舊處長室、舊工務課、舊會計室的標示牌，裡面擺放有關鐵道歷史的文物讓民眾欣賞，牆上也有講述到花蓮鐵道的歷史故事，館內後方有展示目前僅存一輛的窄軌糖蜜車，整個館可說是充滿許多鐵道歷史遺址的一個地方。

二館的位置鄰近一館，外觀是1946年(民國35年)興建的木造建築，房屋的構造可看到幾乎都是以卡榫工法接合，保存舊花蓮管理處、蒸汽火車加水水塔、舊花蓮工務段、舊花蓮警務段及處長宿舍的歷史建築。由於目前整修中，故無法參觀。

二、臺東舊鐵道路廊

臺東舊鐵道路廊全長 6 公里，是臺東火車站舊站自 2001 年(民國 90 年)6 月 1 日正式廢站後，經過臺東縣政府爭取經費補助，將舊火車站到卑南大圳之間的舊鐵道鋪設木棧道，鼓勵居住在鐵道附近的居民，以自主參與的方式改造家園外觀，讓居民親自參與打造公共環境，一同整理、清掃鐵道兩側的雜草及美化，成為人們可騎自行車、步行的步道。由於整條舊鐵道路廊貫串臺東市區，沿途風景優美、環境整潔，保留臺東舊火車站的原有的風貌，也因鄰近鐵花村商圈，吸引許多遊客前往。

三、臺東鐵道藝術村

鐵道藝術村先前為臺東火車站，是原來臺東線的終點站，2001 年(民國 90 年)5 月 31 廢止後由位於卑南的臺東新站取代。經過整修後，將原來月台區整建成臺東鐵道藝術村，當時的月台和鐵軌皆被保留下來，還有一台三節的火車車廂展示。鐵道藝術村位於臺東市區鐵花商圈內，商圈內的鐵花村音樂聚落在假日也會有市集擺攤、室內音樂表演及街頭藝人演出。早上是一個放鬆散步的公園，晚上就成為臺東最有文藝氣息之一的創意市集。藉由商圈整合臺東地區的藝文表演活動、鐵道歷史文化及旅遊觀光資訊，是個具有紀念價值的景點。

四、賓朗(檳榔)舊火車站

檳榔車站位於臺東縣卑南鄉賓朗村，於 1922 年(大正 11 年)設立，為日奈敷乘降場(招呼站)，在臺灣光復後改名為檳榔站。是一個窄軌鐵道，因為東線鐵路拓寬為 1,067 毫米改道，於 1982 年(民國 71 年)宣告廢站。檳榔站外觀迷你，是很少見的全檜木建造火車站，當時是負責南北向會車的要站，有著折返式車站的設計，現在木造站房的基本結構依然保存良好，站房一旁的水泥票房、木造廁所及蒸汽火車頭所需的給水塔外觀也依然保存完整。

藉由上述和花東地區息息相關的歷史文化，不只能更加認識花東的鐵道和公路歷史外，也提出富有歷史意義的景點，希望能讓日本人對臺灣花東地區有更深入的了解，來到實地走訪探索。

第二章 海陸交通帶動花東旅遊經濟發展

歷經明治維新的「文明開化、殖產興業」日本迅速成為近代社會。向先進國家學習，由封閉思想轉為開放態度，除去過時的僵硬制度，政策的改革也順應著時代環境，再加上堅實的技術基礎，使日本踏上工業化階段。也在殖民臺灣時，推動起港口興築及公路開鑿等建設，交通的便利也奠定臺灣日後發展觀光旅遊的基礎。本章節以花東地區的港口與公路為主，從築港後帶動的公路建設，中間歷經的發展變遷，再到今日所延伸的新休閒遊憩及觀光景點來看花東地區如何發展。

第一節 花東港口歷史

日治時期交通的建設是帶動花東地區經濟的關鍵之一。清朝政府治理臺時，抱持著安逸、穩定、無動亂即可的態度，當時的臺灣以傳統農業經濟為主，「民間主導、官方協助」的模式自行發展農業。直至日治時期，進行臺灣地區初次的人口調查、土地制度的革新、統一貨幣及度量衡制度、公共衛生與治安的改善、興建水圳和水力電廠以及農、工業的改革，花東地區交通的不便利成為迫在眉睫的問題，築港的需求也跟著與日俱增。

一、數度波折的花蓮築港

花蓮在日治初期時交通多半仰賴海運，南濱是當時進出的主要港口，往來花蓮的大船都需停泊外海再以小型舢舨接駁上船，人們將其稱為「駁駁仔船」。但花蓮沿岸的海浪變化多端，如遇天候不佳時，輪船更是無法停靠，又或者必須逆著浪頭前行，其中貨物產生的耗損，最後只能以運費補貼，以致於當時運送至花蓮的運費為全臺之首。1899年(明治32年)第四任臺灣總督兒玉源太郎至東部巡視，將可能受風襲危害的花蓮港移至美崙溪南岸的新港。當時的花蓮港廳長江口良三郎也積極到日本國會爭取在花蓮蓋港，可當時花蓮尚未有任何產業，因此築港提議被拒。根據葉柏強在《顧我洄瀾》一書提及¹⁶江口良三郎為了讓日本中央記住花蓮，藉著當時日本風行的棒球運動，將原住民能高棒球團作為宣傳花蓮港的媒介。隨後在與日本政要關係良好的第七任花蓮港廳廳長豬股松之助的提議下重啟築港計畫，於1931年(昭和6年)興建花

¹⁶ 葉柏強，《顧我洄瀾：花蓮歷史影像集》(花蓮：花蓮縣文化局，2013年)，頁150-155。

蓮港，首先修築東長西短的的波堤，波堤圍繞形成人造矩形港灣，最後於 1939 年(昭和 14 年)完工，當時主要是運送砂糖至日本及環島貨運為主。原訂 1940 年(昭和 15 年)展開港口擴建工程，但因太平洋戰爭關係擴建工程停擺，港口設施成為美軍轟炸的目標。

1945 年(民國 34 年)國民政府來臺後，開始重建港口的工程計畫，修復被美軍炸毀的港口設施及打撈沉船。花蓮舊有的碼頭，因水深不足，造成港內可迴轉空間狹窄，輪船難以進出停靠，為配合臺灣東部的開發及貨運趨勢的發展能承載下足夠的吞吐量，花蓮也開始展開四期的港口擴建計畫，隨後成為臺灣四大國際商港之一。

表 2-1-1 花蓮港四期擴建計畫

擴建時程	第一期	第二期	第三期	第四期
時間	民國 48-51 年	民國 58-62 年	民國 62-67 年	民國 67-80 年
作用	擴建水域面積 9 萬 6,000 平方公尺；建築 9 公尺深鋼板樁碼頭；建築淺水碼頭 200 公尺；建築護岸 300 公尺。	擴建水域面積 4 萬 5,454 平方公尺；興建 6-8 號深水碼頭共長 409 公尺；續建淺水碼頭 120 公尺。	興建 9-16 號深水碼頭共長 1,249 公尺；再將航道拓寬為 543 公尺。	用巨型沉箱再次延伸防波提，擴建面積最大東防波提至 1,837 公尺，西防波提長 1,050 公尺則抽沙造地。
功能	足夠兩艘 1 萬噸的大型輪船進港停靠，年吞吐量達 50 萬噸。	拓寬航道，年吞吐量達 100 萬噸。	深水碼頭合計達 16 座，可供 1.5 萬噸船隻進出，年吞吐量達 290 萬噸。	主要為防波提、碼頭、沉箱渠與填築新生地，並在外港增建九座深水碼頭(17-25 號)，此時已可供 3 萬至 10 萬噸大型輪船停靠。

註：資料來源：學生黃語欣自製。

(一)擴建花蓮港之六大理由

- 1.增加碼頭容量：進出口貨物的增加，現有碼頭不足以容納。
- 2.闢為國際港：1963年(民國52年)經行政院決議將花蓮開放為國際港口，使得船隻得以直接停靠，無需再經過基隆可省去轉口運費。中國石油公司也在港邊建築油庫亦解決船隻加油問題。
- 3.疏散船隻：擴建後的水域面積增加，可使船隻有較大空間安置。
- 4.促進工業建設：東部木材及礦產豐富，早期因出口不易開發遲滯，擴建港口船隻得以暢通往來，生產建築必隨之興盛。
- 5.配合交通：花蓮港亦與橫貫公路連接，進出口之貨物外銷均須仰賴花蓮本港。
- 6.利用土地：港口周邊空地寬廣，可利用增設工廠，提高土地價值。

二、消失的鳥踏石聚落與白燈塔

花蓮成為國際港口後，因第四期花蓮港擴港工程，原先佇立於東防坡堤的白燈塔因工程所需被迫炸毀，不遠處的鳥踏石仔漁村也被畫入港內岸邊禁區，在擴建過程中被迫遷移。在花蓮築港以前，當時的移民們由海灘登陸，因尚未擁有堤防、燈塔與任何明顯的地標，經常有海鳥群聚在礁石上，漁村被自然而然地稱為「鳥踏石仔」，鳥踏石仔也陸續聚集許多族群，帶來各自不同的生活習性和捕魚方式。花蓮港的變遷牽制著鳥踏石仔的命運，在築港後被歸入到港區範圍內，為方便工程運輸加鋪鐵路從花蓮車站至港口工廠路段，港口竣工後也將其支線開放載客，也在鳥踏石仔增設站點「米崙站」也稱為「花中站」。1941年(民國41年)4月19日由於新花蓮車站的落成，北迴歸線通車，臨海鐵道的海岸線、臨港線與舊火車站隨之被拆除廢止。而後花蓮縣政府於2000年(民國89年)將廢止路段改建成兩潭自行車道，在車道旁設立公園，命名為江口良三郎紀念公園(現今花蓮港鳥踏石公園)，園內並設有江口良三郎紀念碑及日式鳥居，來紀念催生花蓮港的重要人物以及消失的鳥踏石仔漁村。東堤盡頭的白燈塔也在現今港務局的幫助下重建，依照航海安全的國際慣例，將燈塔漆為紅色。

三、臺東地區港口之形成

根據毛利之俊在《東台灣展望》一書提及¹⁷有關於日人管理臺東廳最早的行政紀錄是在 1895 年(明治 28 年)，在當時臺東港只是純粹停靠船隻的地方，尚未有完善的港灣設施。由於舊臺東港為一段弓狀平直的海岸線，缺乏避風浪的灣澳，大型船隻無法停靠，須以小船接駁運送，逐漸在日治中期被機能相似的花蓮港所取代。1929 年(昭和 4 年)臺東海岸線鐵路通車，設立臺東海岸站。原在 1938 年(昭和 13 年)有北遷至加路蘭港(現富岡漁港)的計畫，但因太平洋戰爭而擱置，1954 年(民國 43 年)才成功遷移且以「臺東港」為名開始動工，於 1956 年(民國 45 年)10 月初步完工。早期的富岡漁港是由以捕魚為生的漁民所形成的漁村聚落，隨後因賞鯨、海釣的發展熱潮加上是對外聯絡蘭嶼及綠島的唯一港口，成為聯絡離島的重要樞紐，也是現今少數保有傳統漁業行為及漁村聚落的港口。

花東地區最大規模的漁港並非上述的這兩港，則是位處黑潮、親潮兩流交會處，擁有豐富漁產資源的成功漁港(又稱新港漁港)。於 1908 年(明治 41 年)當時的通信局長鹿子木小五郎來到東部考察，提出建港於麻荖漏(現為新港)的建議。當時正經歷關東大地震帶來的經濟恐慌，緊縮的財政導致建港工程困難，終於在 1929 年(昭和 4 年)開始動工成功漁港於 1932 年(昭和 7 年)完工。陸續在 1941 年(昭和 16 年)闢建內港，1954 年(民國 43 年)升格為省內港，1988 年(民國 77 年)起進行為期八年的擴建工程，1996 年(民國 85 年)擴建工程才正式完工並成為臺灣東部最大漁港。雖開發較晚，但兩潮流經之故漁獲量豐富且龐大，為保存魚肉，日本人教授當地居民製作柴魚，因此不只旗魚料理外，成功鎮也擁有歷史悠久的柴魚加工製品之特色，每年 4 至 10 月更是賞鯨的熱門景點之一。

¹⁷ 毛利之俊，《東台灣展望》(臺北：原民文化，2003 年)，頁 100。

第二節 備嘗艱苦的興築之路(臺 11 線、中橫、南橫)

花東地區的居民早期多半利用天然渠道來進行物資運送，礙於交通受阻、往來不易，更是不利於日本政府對於居民的管理，因此道路興建及修築成為日治時期重點工程之一，動員當時原住民開鑿東臺灣臨海的道路。

一、臺 11 線的建設

臺東街形成初期由鋪設道路及架設竹、木便橋，一直持續到新港，將其道路稱為「臺東馬太鞍道」，也是當時新港唯一的對外道路。由於東海濱公路(花蓮縣大港口至臺東縣卑南段)地形平坦腹地寬廣，早在 1877 年(明治 10 年)便以闢建完成。直至 1930 年(昭和 5 年)日本政府便依循此路線修築靜浦至臺東段，也就是當時的東海道，為現今臺 11 線的前身。因臺 11 線正式全線通車時間需等到 1968 年(民國 57 年)，沒有實質道路建設的水璉、新社、豐濱等部落深受阻礙，只能透過唯一的米棧古道以人力運輸的方式運輸樟腦油、香茅、稻米等農作物，再由渡船轉運至鳳林、壽豐等地進行商業交易。隨著臺 11 線公路的開通，雖然米棧古道的運輸功能逐漸被取代，但古道也在修復之後成為人們認識歷史發展的絕佳景點。位在水璉部落南邊的豐濱鄉，在花蓮至靜浦路段尚未開通前，更是化外之地，除徒步行走外別無其他選擇。在現今的新豐隧道旁，除舊有的新機隧道外，鄰近海岸的懸崖有條狹窄的小路，因路段極為險峻只能容許一人行走，在背著孩子行走時，孩子若是意外掉落更是難以察覺，因此有在當時便有親不知子斷崖的稱號。自臺 11 線公路全線通車之後，成為串連花東的縱貫道路，不但縮短兩地交通距離及時間，也讓水璉及豐濱兩地有對外交通的道路，不再受到交通不便的限制。

再者臺 11 線興築以來，因海岸作用影響，海蝕侵蝕劇烈，使得海岸後退，導致數度往內陸遷移。1975 年(民國 64 年)被正式編號命名為的臺 11 線海岸公路，起初是以產業道路的運輸功能為主，沿線的美景也帶動了東海岸觀光旅遊的風潮。為了符合標準設計，公路局歷經 18 年在多處進行隧道拓寬和改善工程直至 2011 年(民國 100 年)才告一段落。1981 年(民國 70 年)起在國旅急速發展下，東部海岸國家風景區、花東中谷國家風景區、太魯閣國家公園、玉山國家公園的相繼設立，奠定了花東地區的觀光事業。現今公路局將臺 11 線定為景觀道路，除提升用路安全外，也將公路沿線建設與措施與景觀結合，如大量撤換混泥土式的紐澤西護欄，改為鋼管式護欄，使其

風景不受遮蔽。藉由臺 11 線將沿路熱門的旅遊景點串聯，除沿途自然景觀外，多種族的文化融合，更是豐富花東地區的人文風情。

二、中橫公路的開墾

中橫公路為連接臺灣東西部的第一條公路，從前只有原住民靠著獵徑來往行走。1895 年(明治 28 年)為治理橫貫東西兩側的原住民族人，於 1914 年(大正 3 年)發動太魯閣戰役討伐頻繁發生衝突的太魯閣族，日本政府為能更好的控制原住民，進一步將討伐的路線開闢為方便行走的道路，設置警備機關。以臺中州霧社為出發點連接至花蓮廳銅門的為「能高越道路」；至宜蘭羅東的則為「埤亞南道路」。太魯閣內的討伐路線也修築成可供人行走的「新城太魯閣道路」，於 1915 年(大正 4 年)完工也是中橫公路最初的路線。臺灣總督府為發展觀光，將起初只到天祥的新城太魯閣道路延伸，翻越合歡山至臺中霧社，1934 年(昭和 9 年)完工也將其道路更名為「合歡越道路」。1937 年(昭和 12 年)中日戰爭爆發，花蓮港廳被要求利用立霧溪發電，來煉製製作成飛機的鋁。1940 年(昭和 15 年)為開發立霧溪發電計畫，在溪畔修築水壩引至太魯閣關口，此道路為人車皆能行駛的發電道路。同時日本政府發現立霧溪底下蘊含豐富的金礦並下令開採，為使人、物力方便進入，將原先只供人行走溪畔至天祥的道路拓寬為車子也能行駛的產金道路。

1949 年(民國 38 年)國民政府戰敗，國共雙方處於緊張局面，來到臺灣的國民政府發現受中央山脈阻隔的地形不利於打仗，政府將以日治時期興建的「理蕃警備道路」為基礎，興建貫穿東西的橫貫道路，使軍隊能即時地相互支援，也有助於經濟發展。1950 年(民國 39 年)韓戰爆發，美國為避免共產勢力延伸，拉攏臺灣加入反共陣線。除了駐軍、派兵，提供美援貸款，正好也解救當時為修築中橫公路缺乏資金的中華民國政府。在美國的技術監督及國民政府無數次的探勘下，因東部已有日治時期修築的「發電、產金道路」，西部則有臺電修築的汽車道路作為基礎，以臺中東勢為起點到花蓮太魯閣選定為中橫主線。

1956年(民國45年)11月中橫公路正式開工，東西雙方同時推進，以人工方式搬運物資及補給。因薪資福利高，縱使工程危險也有許多榮民願意冒險，擔起爆破挖掘的責任。橫貫公路開闢的過程中，最艱難的不是技術問題而是天災太多，使蓋好的路有坍塌造成工程延宕。為避免拖長工期導致費用增加，「先求其通，逐步改善」降低道路設計標準。1960年(民國49年)5月9日中橫公路正式竣工，因築路過程有許多人因爆炸、天災而喪生，為紀念罹難者公路局而在太魯閣興建長春祠來祭祀，也有許多地名是以築路人之名定名，如進涇明隧道是為緬懷當時因工殉職的南橫工程處段長蘇進涇而命名。

中橫公路通車後時常遭遇坍方及堵車，公路局為改善路況，1961年(民國50年)起隨即展開一系列的改善工程。逐步拓寬雙車道鋪上瀝青，改善原本簡易的倍力橋，開挖隧道。當時為供應築路人的飲食，陸續開闢福壽山、西寶、清境、武陵等農場，以種植高冷蔬菜及溫帶水果為主。福壽山農場佔地廣闊，因海拔高、日夜溫差大，進而種植出擁有獨特風味的高山青茶聞名，四季更是有不同玩法『一月漫雪飛，二月賞梅櫻，三月讚桃花，四月笑蘋果，五月百花開，六月喫茶香，七月激菊黃，八月望星辰，九月品甜柿，十月頌秋豐，十一月秋楓賞，十二月迎霜降』等豐富四季景致，吸引眾多遊客一再到訪。種植的農作物更擴大到中橫沿線上，如梨山高麗菜、福壽山蘋果、谷關甜柿，成為臺灣重要的蔬果生產地。1980年(民國69年)後順應觀光風潮，中橫沿線發展出許多觀光景點，如早在日治時期就已聲名大噪的谷關碳酸氫鈉泉，促使許多溫泉飯店相繼開業，成為臺灣代表溫泉之一。山上的武陵農場，每當春天時會遍佈漫山的粉色櫻花，秋天時的楓葉則會將整座山頭染紅，吸引許多攝影愛好者前來。清境農場上清晰的空氣及大片草原，再加上牧羊人的綿羊秀，成為假期時親子出遊的首選之地。1990年(民國79年)政府開放農地放領政策，更是間接促成民宿產業的蓬勃發展。太魯閣國家公園也在中橫公路的改善計畫下，以截彎取直開隧道的方式，讓車輛行經隧道，民眾則能行走在步道觀賞沿路美景。

三、南橫公路的開鑿

南橫公路西起臺南玉井，終點位在臺東縣海端鄉及關山鎮德高里的交界處。南橫公路為臺灣三條橫貫公路中建造時長最短的一條道路，前身是日治時期的「關山越嶺道」，早期是布農族祖先遷徙的路線，曾修築理蕃越嶺道，為監視山區原住民設置警察駐在所。1968年(民國57年)動工，於1972年(民國61年)通車。大部分以闢建新道路為主，也依循著中橫公路的標準施作，以傳統人力方式修築開闢道路，也在南橫公路的天池上設置長青祠，來紀念因闢建道路而喪生的築路人，於1994年(民國83年)才完成全面加固瀝青。

位處熱帶地界，但因海拔高聳，形成一條擁有豐富景致的旅遊道路，沿途路段圍繞在高山及古木之間，能夠欣賞連綿山巒、巉岩、溪流、森林等壯麗之美。其中梅山段至埡口間落在玉山國家公園範圍內，有許多遊客會依循公路沿線景點遊玩。霧鹿溫泉、天龍吊橋、新武路峽、鹿野觀光茶園、初鹿牧場以及卑南文化公園，更是民眾爭相到訪的熱門觀光景點。但由於沿途岩壁受風化影響嚴重，地質普遍脆弱，時常會因坍方導致交通中斷。2009年(民國98年)8月8日因「莫拉克颱風」挾帶超大豪雨導致南橫公路受到重創封閉，修復工程歷時近13年，直到2022年(民國111年)5月才完成並全線通車，自此沿途的美景才重新回到大眾視野裡。

第三節 港口與公路延伸遊憩活動及觀光景點

擁有「臺灣最後一塊淨土」之稱的花東地區，在豐富的生態環境下造就出多樣物種，發展出多項海上體驗活動。與其他城市相比無過度資源開發的花東地區加上政府對於本土文化資產的重視及維護，也較完整地保留下獨特的歷史古蹟與原民文化。

一、從商業捕鯨發展成旅遊賞鯨的契機

臺灣進行商業捕鯨活動開始於 1913 年(大正 2 年)，結束於 1981 年(昭和 56 年)。根據黑潮海洋文教金會在《花蓮賞鯨地圖》一書中提及¹⁸內容將其時期細分如下：

(一)日本治臺時期(1913 年~1943 年)

1913 年(大正 2 年)「臺灣海陸產業株式會社」將基地設在大阪埕(現今墾丁南灣)，以「小艇式標槍追捕捕鯨法」捕鯨，但因捕獲的鯨隻無工廠可處理而被迫中斷。1920 年(大正 9 年)臺灣總督府委託採「挪威式近海捕鯨法」的「東洋捕鯨株式會社」，利用捕鯨砲獵捕，當時捕獲的鯨類占比最高的為大翅鯨種類。雖提高捕獲成績，也擁有豐富漁獲，但由於經營業者不斷更換，隨後又受太平洋戰爭影響，於 1943 年(昭和 18 年)結束經營。

(二)臺灣光復後(1957 年~1967 年)

臺灣「祥德漁業公司」在 1957 年(民國 46 年)與日本「極洋捕鯨株式會社」合作，利用 285 噸捕鯨船「第一京久」抓捕鯨隻，捕鯨基地也從原本的大阪埕(現南灣)遷至現今的墾丁香蕉灣。1961 年(民國 50 年)「臺灣漁業管理處」攜手祥德漁業公司，由漁管處聘僱日本船員利用 50 噸的「護漁一號」進行捕鯨作業。三年後祥德漁業公司更再次向日本添購 50 噸「祥德一號」鯨船，請來日本砲手親自抓捕，皆同樣因捕獲的成績不佳告終。

¹⁸ 黑潮海洋文教基金會，《花蓮賞鯨地圖》(臺中：晨星，2002)，頁 108-109。

(三)工船捕航時期(1975年~1981年)

1975年(民國64年)「銘泰水產公司」從日本進口600噸的拖網漁船「海雁號」，其船隻特色是可單船作業，從鯨隻解剖到加工皆可在船上進行處理，再以低溫冷藏外銷出口。因為高機動性，與不受限制的作業漁場引起許多漁業公司注意。1980年(民國69年)位在澎湖的沙港村，因早期物資匱乏、動物保育觀念也無明確規範，居民會將捕獲的鯨豚作為蛋白質攝取或禮品贈與，每當冬天鯨豚洄游時會使用「驅趕漁法」捕捉鯨豚。起初只是單純的區域經濟活動，鯨豚帶來的好利潤便引來商人轉為國際性的海豚買賣。1991年(民國80年)國際動物保護團體「信任地球組織」前來沙港拍攝「驅趕漁法」的紀錄片，播放在全美電視網引發國際譁然，臺灣在受到國際輿論壓力下，於同年8月將所有鯨魚和海豚納為保育動物，此事件也成為臺灣鯨豚保育的一大轉捩點，沙港村的傳統習俗也跟著走入歷史。

(四)娛樂漁業賞鯨時期(1997年~至今)

全世界鯨豚種類將近90種，臺灣有紀錄的就有31種，占全世界三分之一左右，其中東部海域為鯨豚主要出沒地帶。1997年(民國86年)漁民在外海發現虎鯨的蹤跡，從花蓮石梯漁港駛出的第一艘賞鯨船「海鯨號」，也在1997年(民國86年)至2001年(民國90年)間開始海上調查作業，奠定臺灣鯨豚資料的基礎。21世紀開始，環境保育與經濟發展雙邊互利模式的生態旅遊成為觀光發展的新走向，帶動臺灣賞鯨事業的發展。花蓮沿岸因黑潮靠岸能夠為海域帶來豐富的洄游性魚類，縱使大陸棚窄短，擁有乾淨的海水域也能吸引大量豐富的鯨豚前來。目前在花蓮海域至少發現15種以上的鯨豚，其中以瑞氏海豚、熱帶點斑原海豚、長吻飛旋原海豚最為常見。

受到板塊擠壓，形成獨特地質景觀的臺東海域，擁有壺穴、海蝕洞、海蝕凹壁、海岬、珊瑚礁等多樣景觀，再是環繞海蝕洞奇景且發現舊石器時代長濱文化遺址的長濱八仙洞、可迎全臺第一道曙光與擁有國寶級植物(如白水木、臺灣海棗、濱龍吐珠)的成功三仙臺，以及介於中間因石灰石隆起像極撐開的傘般，而被稱作石雨傘的海蝕岩柱，都因有海潮流經，使得漁獲產量豐富，成為許多釣客熱愛前往的海釣場所。位在臺東縣最北端且最具規模的新港漁港，則在1998年(民國87年)擁有第一艘賞鯨船「美冠達一號」，每年最佳賞鯨時間為4月至10月，其中最好的時段更是5月至9月。瑞氏海豚是臺東海域最為常見的鯨豚種類，其次為長吻飛旋原海豚、熱帶點斑原海豚、瓶鼻海豚及小虎鯨等等，一共發現17種以上的鯨豚出沒。以知名的多羅滿賞鯨為例，

一天共有四個賞鯨航班:早上8點半、午間10點半、午後2點、傍晚4點，乘船人數達15人以上即可成團出行，賞鯨全程約兩小時左右。除賞鯨活動以外，港邊也設有休閒碼頭、海生館、魚獲拍賣場等觀光設施，遊客能盡興享受並體驗漁村傳統文化。

二、遊憩活動與特色景點

(一)稻草人飛行傘

稻草人飛行傘位在花蓮豐濱海岸線上，是一群喜愛飛行的教練所組成的，也是亞洲唯一一個能夠從太平洋上空欣賞湛藍海洋的飛行傘體驗。從磯崎搭乘專車至起飛定點，體驗大多於上午8點至10點舉辦。目前1人的費用為臺幣2,980元且酌收訂金280元，當中包含GoPro攝影、市區接送服務、旅客保險等等，非常推薦大家來到花蓮能親自體驗看看這個特色活動，用不同角度欣賞花蓮將其壯麗美景盡收眼底。

(二)遠雄海洋公園

遠雄海洋公園佔地51公頃，園區依海岸山勢而建，能將太平洋的壯闊景致收盡眼底，為國內第一座國際級大型海洋公園。海洋公園有八大主題區組成，乘坐晴空纜車便可直接攀升到海岸山脈高處，也可藉由電扶梯或步道遊覽園區。園區中最具特色的區域是每日演出水族秀的海洋劇場及探險島，可觀賞精彩的海豚特技與海獅表演。此外，海盜灣及布萊登海岸的海底王國是以遊樂設施為主；水晶城堡也設有觀景塔、劇場、餐廳等等設施。



圖 2-3-1 海洋劇場的海豚特技表演
資料來源：交通部觀光局網站。

(三)石梯坪

石梯坪位於花蓮縣豐濱鄉，秀姑巒溪北側濱海地帶，是東海岸風景區的主要景點之一，近年來由於賞鯨活動整建為遊憩觀光港。海岸地形發達，由海蝕洞、海蝕溝、海蝕本臺、海階地、珊瑚礁岩等所構組而成。岩石上也遍生各種海洋植物，林投樹、仙人掌、馬鞍藤等，海底更是擁有豐富的珊瑚礁群和熱帶魚類棲息，是潛水者及海釣者流連忘返的磯釣場所。近年露營活動盛行，較無光害的石梯坪也成為熱門扎營地點。



圖 2-3-2 石梯坪遊憩區
資料來源：花蓮觀光資訊網。

(四)花蓮縣石雕博物館

花蓮縣境內盛產大理石、帝王石等石材，有著「石頭之鄉」的稱號。佔利之便，石雕藝術也蓬勃發展，其中以花蓮縣文化局所屬的石雕博物館來展示縣之特色，館內蒐羅 200 餘件典藏品，分為傳統石雕與現代創作主題區及兩間特展室，更是吸引許多藝術工作者前來展出，附近石雕工作室、藝石店更是林立。近年，隨著每兩年一度的國際石雕藝術季揚名海外，更是博得「石藝之鄉」的美稱。

(五)關山埡口

南橫公路海拔最高點 2,722 公尺大關山隧道旁的埡口平台，是南橫公路東西端的分界，全長共 615 公尺。隧道內長年陰濕晦暗，滴水不斷，因在隧道上方裝設塑膠片，避免影響用路人。隧道東西兩端分別在向陽面與背陽面，氣象迥異。隧道東口，季風挾帶水氣，隨著地勢抬升，雲往大關山隧道上方的風口地形堆積，形成特色雲海與雲瀑；隧道西口則受山壁圍繞，風勢小，也較無水氣。地形及氣候造就出獨特的隧道景觀外，也能感受到雲海近在眼前的壯觀景致。

(六)霧鹿峽谷

霧鹿峽谷的大 S 型峽谷，與因泉水中的礦物質在峭壁上留下多種五彩斑斕的岩壁，再加上霧鹿溪湍急而下，形成鬼斧神工的峽谷景觀。一旁的六口溫泉為早期榮民在開鑿挖路時發現的溫泉源頭，做簡易六個口的小溫泉，目前只剩下三個可供使用。與其他更不易到達的野溪溫泉相比，六口溫泉已有較完善的規劃，能在山谷與公路之間一邊體驗泡腳，一邊聆聽蟲鳴鳥叫聲，感受寧靜悠閒的氛圍。



圖 2-3-3 霧鹿峽谷壯觀景致

資料來源：花東縱谷國家風景區官網。

在瀏覽關於花東地區的文獻資料時，了解到每一步的歷史前進，背後都承載著難以想像的艱難辛苦，如果沒有相互往來的道路，人們就無法聯絡彼此建立情誼，城市間更是無法相通交流，因此交通的發展便是帶動經濟與文化很重要的一環，更是將生活周遭息息相關的各種資源串聯在一起。在如今快節奏的生活下，時間等於金錢，交通發達不僅搭建起人與人的橋樑，縮短往返各地的時間與距離，也相對提升生活品質，再順應旅遊觀光的熱潮下，與時俱進的將屬於花東的獨有之美與在地風情文化結合，使更多人能認識及看見擁有多元面貌的花東地區。

第三章 花東的水資源運用

花東地區的天然地理環境為斷層與懸崖較多地帶，因為巨大高低差的溪水有著強大的流動力，在重力的作用下能夠提供巨大的效益。日治時代日本人就看花東這樣的天然環境，所以建設許多溪水相關的設施，例如，利用高低差做為動力的水力發電廠，提供的電量完全足以應付當時的需求量甚至還有點供過於求的現象。

此外，花東地區因位於板塊交接地帶所以山脈高聳、地勢險曲的關係，導致有很多大型產業無法在此地設廠，因此當時山地的開發程度比較低，相對的環境跟水質都保護得比較好，這樣的環境很適合對水質很要求的工廠運作，所以就有廠商在花蓮設置糖廠並且吸引許多人來投資在這裡，以及當時港口的興建，進出口的貿易興盛，也為花東寫下一段輝煌歷史。

第一節 花東民生的發展

清澈、乾淨的溪水是花東地區的特點之一，可以為工廠提供良好水源，甚至連人們的日常用水都可以透過溪水來供應，溪水與人們的生活有著密不可分的關係，因花東地形高聳，高低差大，就連電力也可以藉由溪水來發電。本章節介紹幾個歷史上溪水的運用，這些作用都對於現在的花蓮有著很大的貢獻。

一、仰賴花東木瓜溪的水力發電廠

花東的溪水因為流量大與湍急的原因很適合水力發電，日治時期開始即有許多條溪水，皆設置水力發電機或是有設置水力發電廠。像是花蓮溪的分支：鳳林溪、木瓜溪、壽豐溪等，另外花蓮溪最北的木瓜溪是支流最多，流域面積最廣的溪流，由於溪水量豐富上游落差大，利於水力發電的形式，成為東部發電廠最主要的取水流域，因此建造「龍溪、瀧澗、水簾、清水、清流、銅門、榕樹、初英」八座水力發電廠，木瓜溪的水力發電排名於臺灣第三，僅次於大甲溪與濁水溪。清水發電廠是在 1939 年(昭和 14 年)完工啟用，是第一座水力發電廠，因為臺電公司東部發電廠進行組織改造，現已改名為東部發電廠清水機組；瀧澗發電廠的發電水頭落差達到 855 公尺，是亞洲最高落差的水力發電廠，也是這八座水力發電廠當中，發電量最大的一座；水簾發電廠主要作用，是增加瀧澗發電廠的發電量，所額外興建的一座發電廠，是這八間發電廠當中第一間採無人電廠的設計，之後其他發電廠才跟進如此的設計。

從 1941 年(昭和 16 年)開始陸續興建「初英、銅門發電廠」，當時剛好也是花蓮港完工的時間點，擁有豐富資源和電力的花蓮吸引日本人來投資設廠，進出口的貿易也越來越頻繁，使得花蓮經濟發展快速。但在 1945 年(昭和 20 年)的時候，因為洪災與聯軍轟炸使銅門發電廠收到嚴重損壞因而廢棄此座發電廠，之後臺電在 1955 年(昭和 30 年)修復銅門發電廠的三座發電機並且把設備搬至地底下，也因為如此，臺灣的第一座地下發電廠就此誕生，此座電廠也為花蓮帶來更大的效益。

2019 年(民國 108 年)9 月的時候「木瓜溪文物生態故事館」開館，位於著名景點慕谷慕魚的入口，開放民眾參觀與體驗，讓民眾能夠更加解木瓜溪流域水力資源的分布以及特色，木瓜溪文物生態故事館紀錄生態故事、電力發展史以及水力發電技術等等，為後人留下珍貴的歷史紀錄，到目前 2022 年(民國 111 年)為止，八座發電廠都還在運作，努力地為臺灣提供電力。

二、美崙淨水廠損壞的影響

花東的溪水除水力發電之外，因為水質良好及清澈的原因，也用來作為日常民生用水。像是鳳林溪與沙婆礮溪(美崙溪)是最主要提供花蓮自來水的溪水，其中又以沙婆礮溪最為有名。在 1917 年(大正 6 年)日本人為開發臺灣東部以及政府所需，因此興建美崙淨水廠來提供自來水，美崙淨水場是在 1921 年(大正 10 年)完工，之後在 1940 年(昭和 15 年)進行擴建後提供穩定的自來水。

1945 年(昭和 20 年)因戰爭的影響導致各處的自來水設施受到影響，自來水得供應當時全國民生用水，因此臺灣光復後，積極修復各地的自來水設施，共計修繕 77 處自來水設備，於 1950 年(昭和 25 年)時所供應的自來水量已恢復到戰爭前的供應量，之後隨著人口的增加與需求量變大，於 1951 年(昭和 26 年)到 1963 年(昭和 38 年)逐年新建自來水廠供應人民所需，例如花蓮市自來水廠、吉安鄉自來水廠、壽豐鄉自來水廠、鳳林鎮萬榮鄉聯合自來水廠、光復鄉自來水廠、瑞穗鄉自來水廠、玉里鎮自來水廠及富里鄉自來水廠皆是額外增設的自來水廠，統一由臺灣自來水公司管理。

2007年(民國96年)位於花蓮的自來水管理處遷移到現在的地址成立花蓮自來水文物館，園區內可以看到1921年(大正10年)的美崙淨水廠，部分設備可以在園區內看到，例如慢濾池、消毒井和清水井等，位於興新路上的水錶室，建築年代也是1921年(大正10年)左右，原來在裡面使用的巴洛克式水錶，目前保存於自來水文物館，已然成為一個記載著當年淨水廠發展的地方。

三、大和工廠的興衰與轉型

日治時期，花蓮的工業用水大部分都是用於糖廠。1899年(明治32年)時，一名日本商人賀田金三郎¹⁹，因受到臺灣總督府的命令前來拓殖花東地區，因此成立「賀田組」，賀田組在花蓮的壽豐鄉建造「壽工場」又稱為「鯉魚尾糖廠」，但當時因為資金不足與原住民的反對，讓製糖廠面臨許多困難，在1910年(明治43年)「臺東拓殖株式會社」合併「壽工場」，後來於1915年(大正4年)時「壽工場」又被轉移到臺商王雪農成立的「鹽水港製糖會社」，製糖廠的規模逐漸壯大、陸續有更多人前來投資，「鹽水港製糖會社」在1921年(大正10年)興建大和工場，全名為「鹽水港製糖株式會社花蓮港製糖所大和工場」。

二次世界大戰期間，大和工場以及壽工場都受到影響，兩個工廠都受到損毀，於1945年(昭和20年)戰爭結束後由民國政府接收兩個糖廠，由於當時戰爭受損較大的是壽工場產量也不及於大和工場，所以只修復大和工場，隨後將壽工場拆除，之後大和工場改名為「花蓮港糖廠」，直到2002年(民國91年)，因為製糖成本過高、也沒有什麼利潤的情況下，停止「花蓮港糖廠」的運作。停閉後臺灣糖業公司花蓮處經營，糖廠已轉變成觀光工廠，近年積極經營園區的觀光業務，結合導覽解說、以日治時代的各式建築及尚存的大量宿舍做為旅館、藝文空間、教育展示之用，還有當地特色商品等等，提供旅客各種豐富的體驗，還能夠保留著糖廠的樣貌。

¹⁹賀田金三郎(1857年~1922年)：於1895年(明治28年)以臺灣總支配人的身份來臺，1904年(明治37年)創設製糖工廠，生產紅糖外銷到日本，是花蓮製糖的始祖。

第二節 花東景觀的不同看法

花東有著許多景觀是透過溪水的長期沖刷、岩石的堆積與風力作用下所產生的自然資產，這些大自然的傑作吸引人們前往一探究竟。1936年(昭和11年)被選出來的「洄瀾八景」到1950年(民國39年)的「花蓮八景」，包含的內容有很大的改變，從單純的市區景象到包含整個花蓮的景觀，讓花蓮能夠整個被看見。日治時期以「花蓮八景」為最熱門的自然景觀，每個景觀根據給予人的感受被賦予相對應的涵義，每個人的審美不同所看到的感受也有所不同，甚至同個人在不同時間線去看同一個景觀都會有不同的感覺，這就是自然景觀如此吸引人的地方。

一、花蓮曾經的美景

1936年(昭和11年)由奇萊吟社²⁰的日本人加藤鶴凌²¹提出「洄瀾八景²²」的八大景觀。在日本戰敗後，則是由花蓮的著名學者駱香林²³根據「花蓮縣志」提出了光復的「花蓮八景」，八景包含「太魯合流、八螺疊翠、築港歸帆、澄潭躍鯉、能高飛瀑、紅葉尋蹊、秀姑漱石、安通濯暖」，「花蓮八景」與以往的「洄瀾八景」不同，前者著重的景觀在於花蓮市區的繁華與港岸邊的經濟盛況，後者著重的景觀是更加的全方位。

光復後的花蓮八景不但跟以前一樣有著與船港、經濟相關的景觀之外，還有著與峽谷有關的「太魯合流」、與瀑布有關的「能高飛瀑」、與溫泉相關的「紅葉尋蹊、安通濯暖」等等。

²⁰ 奇萊吟社創：始人為許天送、曾文新、陳鏡如，創辦時間為1933年(昭和8年)，主要為分享詩篇文章的社團，加藤鶴凌也為此社團得成員。

²¹ 加藤鶴凌：奇萊吟社的一名社員。

²² 洄瀾八景：包含花岡曉望、南濱歸帆、沙溪垂釣、旭橋煙景、米崙築港、奇萊牧笛、蓮祠夕照、稻街夜色等八景。

²³ 駱香林(1895年~1977年)：本名榮基，字「香林」，號「月舲」，晚年號「與木石居」、「百石室主人」，1915年(大正4年)與同門李騰嶽、黃水沛、張純甫、杜仰山、陳心南、林湘元等人共組「研社」，兩年後改組為「星社」，1924年(大正13年)與星社的社友創《臺灣詩報》，是臺灣最早的詩刊，負責其中部分編務。1933年(昭和8年)，駱香林移居花蓮，擔任《東台日報》主筆，又受聘花蓮鐵路醫院事務長，編撰《花蓮縣誌》、主編《花蓮文獻》等，致力於地方藝文的發展，成為花蓮藝文風潮的帶動者。

(一)太魯合流

太魯閣屬於秀林鄉，地形為兩岸高聳，極其險峻，日治時期原住民為抵抗日本的施壓，用此地形作為安全的堡壘，兩岸的立霧溪合荖西溪合流匯集一起，以此當作兩岸的合流，因此得名太魯合流。

(二)八螺疊翠

位於花蓮忠烈祠一帶，原本是花蓮縣的特色美景，由於都市發展的關係，現在已經失去當時的景象，花蓮忠烈祠舊稱為「花蓮港廳神社」，於1916年(大正5年)9月建造完成，被綠樹包圍、沿著石階步步高升，為花蓮港最高格的神社，在每年的10月27日都會舉辦大祭日，與新年祭典相當，為祈求人民的安康，於1946年(民國35年)改為忠烈祠，現已被高樓大廈遮蔽。

(三)築港歸帆

現位於花蓮港鳥踏石公園，早期臺灣人與琉球漁民為躲避颱風所以才建造鳥踏石漁村，以這裡做為船隻的中繼站，因此才會稱為築港歸帆，現在鳥踏石聚落的遺址已成為公園內的一部份，擁有許多日式風格建築。

(四)澄潭躍鯉

位於花蓮縣壽豐鄉的鯉魚潭，這座鯉魚潭是因為山形的得名，因為山的形狀遠眺像是鯉魚的形狀，才命名為鯉魚山，也才有鯉魚潭這個名稱，鯉魚潭的面積闊達104公頃，因為此處的風景漂亮，所以於公路修通後旅客很多。

(五)能高飛瀑

是一座從初英、銅門、瀧澗、桐里到能高的瀑布，1930年(昭和5年)日本人為圍攻霧社原住民，從東面包抄時有經過此路，霧社事件結束後，此路改為民眾觀光地，因瀑布高度高達300多公尺，所以看不見出水處，因此日本人將此稱為「無源瀑布」。

(六)紅葉尋蹊

位於花蓮縣萬榮鄉紅葉村，1919年(大正8年)在此地建造日式旅館與公共澡堂，名為「滴翠閣」，由花蓮港廳直營，1944年(昭和19年)規劃於瑞穗庄役場管理，此溫泉內含食鹽的鹼性碳酸泉，從高處往下看，可以眺望整個紅葉村與瑞穗鄉。

(七)安通濯暖

安通溫泉是縱谷的景點之一，昔日從東線鐵路安通站沿著安通溪步行 2.6 公里可以到達，溪流被大量的翠綠樹木所壟罩著，依山傍河建造安通溫泉。1930 年(昭和 5 年)因萬圓補助，興建日式旅館，命名為玉里溫泉，兼營警察招待所，1974 年(民國 63 年)被民間企業買下後，改名為安通溫泉大旅社，至今依舊保持著日式樣貌。

(八)秀姑漱石

因許多條山溪匯流為秀姑巒溪，秀姑巒溪流經猴子山，風景優美，溪水與巨石的碰撞波濤起伏，清澈的溪水沖刷著白色的石頭，就好像在沖洗玉石一樣，因此得名秀姑漱石。

光復後的「花蓮八景」所包括的觀光景觀跟以前相比範圍更大、更廣，也更能夠代表整個花蓮市，雖然現在「花蓮八景」已經比較少人知曉，但還是有一部份的人會用網路、攝影作品或是畫作來記錄著當時的「花蓮八景」和現在的樣子。

二、花蓮的溫柔反抗

1951 年(民國 40 年)，知名畫家溥心畬²⁴以「花蓮八景圖」描繪當時臺灣東部的各個美景，將山水的自然景觀與花蓮的繁榮景象一併在他的畫作中呈現給大家。在事隔 70 年後，2021 年(民國 110 年)時，花蓮跳浪藝術節²⁵以當時的花蓮八景圖為主題，邀請十位與花蓮相關的藝術家，以繪畫、攝影等方式創作出現代人的「後花蓮八景」，雖然說是後花蓮八景，但是卻不是只有八個作品而已，變成是在致敬當時的花蓮八景的感覺，後花蓮八景當中，每個藝術家都對自己熟悉的花蓮做出屬於自己的詮釋，每個人切入的角度不同，關注的方向也不一樣，因為這樣才能創作出如此多面向、能夠完整呈現出花蓮的美好風光。

在這十位藝術家當中也包含不少原住民的創作者，當中也有幾個與原住民相關的作品，與之前的花蓮八景相比，後花蓮八景呈現的景象並不是完全在表現出花蓮的自然景觀，變成自然景觀與人們結合的景象，除此之外也包含原住民的傳統文化，當中

²⁴ 溥儒(1896 年~1963 年)：字心畬，號西山逸士。曾隱居於西山戒臺寺，讀書、作畫，張大千並稱為「南張北溥」，1949 年(民國 28 年)來臺，任教於師範學院，也到日、韓、香港等地方演講，詩文書畫街廣為世人推重。

²⁵ PALAFANG 花蓮跳浪藝術節：為花蓮當代視覺藝術品牌的活動。PALAFANG 的意思是阿美族語的「來做客、去拜訪」，「跳浪」則是地名也是一種生活方式，早期東海岸的人們往來需計算好浪的節奏，具「回家」的意涵。

也有些作品是在呈現對於家園受到破壞後無力反抗的無奈，現在的人們更加勇於說出自己的意見與不滿，不會像以前的人們一樣因為時常被施壓的關係而不敢說出真正的相法，這也是現在的時代跟以前很不同的地方。

現在透過作品的方式來說明之前不敢說的事情，雖然過去的事情已經無法改變，但是能過訴說出當時受到的不公平對待或是不滿，也算是一件很有意義的事情，當事情一直壓抑在心中無法說出來時，不論事情過去多久都很難去釋懷，或許這就是花蓮跳浪藝術節想要做出「後花蓮八景」的理由之一，讓人覺得是非常有意義的事情。

(一)《不安的風景》

潘小雪著作，他的一系列的畫作裡含括山林與海洋，當中有許多玻璃瓶的存在，意涵著自然環境所造受到的人為破壞，表現出對這個世界的擔憂。

(二)《我看見》

宜德思·盧信著作，畫作中的每個人都帶著墨鏡，但是墨鏡里反射出來的，都是土石流、國家公園等景象，隱含著對於過度開發與自然環境的破壞發起控訴。

(三)《如果海只剩下風景》

伊佑·噶照著作，畫中呈現的是漂亮優美的太平洋，因為伊佑·噶照從小就住在海邊，對於海洋有強烈的關係，透過畫作想要表達的是光鮮亮麗的海洋底下，那不為人知的一面，海底的世界所遭受的破壞以及海洋生物過度捕撈的景象，反映出一般人不會去了解的一面。

(四)《觀音》

秋承宏著作，作品呈現出一隻潔白的鹿看著自己被人們作成的製品，表現出人們為製作器具捕獵動物來用以製作，以現在環境來說不太會使用到動物來當作材料，但在早期的社會，尚未沒有這樣的觀念存在，導致生物過度捕捉，對生態造成危害。

(五)《花蓮·花園》

王煜松著作，這個作品的出發點為考古，回憶起自己年少時的木瓜溪，在木瓜溪的沿途上，都會出現陶片、雜物，利用水泥混製的球體，放在軌道中滑動，有時會出現球體互相碰撞的聲音，但是卻沒有看見碰撞的樣子，王煜松以這樣的作品想表示出，「現在還有許多沒有看見的事情，但是這些事情卻是實際存在的。」

(六) 《停工》

林介文著作，以綠網、毛線河競選布旗做為原料，製作成一張大面積的布料，覆蓋在一台小型挖土機上做為呈現，表示對於土地過度開發、原住民無法決定居住地發起柔軟的抗議。

(七) 《沒有被認出的詩》

巴卡芙萊著作，藉由鋤頭、斗笠，來象徵土地的開墾，用這兩樣物品製作出類似紀念碑的作品，表示已經做過的土地開墾與連帶影響無法挽回，令人反思這些所帶來的影響。

(八) 《山在花蓮·太魯閣》

葉子奇著作，作品所呈現出的是花蓮的山景，樹林如此翠綠，主要表現出花蓮的壯麗，利用水、霧、風等元素來創作，展現出臺灣山景之美。

以上的花蓮八景和後花蓮八景，可以說兩者想要表達出的樣貌差異很大，花蓮八景主要在說明花蓮的自然景觀與美好的一面，但是後花蓮八景想要表達的是與花蓮八景相差的七十年裡，花蓮所產生的變化，對於人們的過度開發提出反抗與控訴，不再只是單單地訴說花蓮之美，兩者的切入點不同，代表著現在與過去的看法不同、在意的事情也不再相同，這就是兩個花蓮八景最大的差異。

三、花東特色景點

在花東當中有很多經過長時間大自然的作用下所產生的自然景觀，在這些景點當中，能夠欣賞到許多花東的自然風景，在沒有甚麼人為的建設下，更能展現出花東的自然美好，途中也會有跟花東相關的歷史，在觀光的同時也可以對這個地區有更多的了解，以下舉三個景點分享。

(一)砂卡礑步道

花蓮縣秀林鄉的砂卡礑步道(圖 3-2-1)全程長 4,100 公尺、海拔 60 公尺，屬於陰濕的河谷地形，砂卡礑溪全長 16 公里的流路之中，長年沖刷後形成的壯麗峽谷，伴隨著清澈的溪水以及岩石與豐富的森林環境，像是臺灣蘆竹和沿階草等植物所形成這樣的特色步道，沿途曾經有多個原住民聚落，也為砂卡礑步道增添許多不同的文化風采。砂卡礑步道為第一級步道²⁶，在不破壞自然環境的狀態下，花蓮縣政府將步道設置圍欄用以確保遊客們的安全，走在步道中可以欣賞花東地區因地理原因形成的懸崖峭壁、聽到溪水的流水聲和蟲鳴鳥叫，希望遊客能多多利用攝影設備將步道的自然風光記下。



圖 3-2-1 砂卡礑步道
資料來源：太魯閣國家公園。

(二)九曲洞

位於花蓮縣秀林鄉的九曲洞(圖 3-2-2)主要呈現的是花東的山區風景，海拔 300 公尺、步道全長 700 公尺，步道分級為第一級步道，九曲洞步道緊緊倚著高山山壁築成，視角向下俯瞰便能看見急湍的立霧溪在腳下流過，步道與對岸的山壁也呈緊峙的狀態，也因這些地勢原因，九曲洞步道與砂卡礑步道不同。

²⁶ 第一級步道：臺灣步道分級中，第一級步道為較為平緩且資源豐富，解說內容一天之內即可介紹完畢之步道。

九曲洞除峽谷之外，大理岩壁上的斷層等地形，以及在峭壁上絕地逢生的岩生植物，皆是值得觀察的重點，因此被稱為「自然的地質教室」。可以欣賞到各種的壯觀的峭壁景觀，途中有設立中繼站，有專人在此解說有關九曲洞的歷史，來九曲洞步道不僅能觀賞大自然的巧妙，還能了解當地的歷史與人文色彩。步道中保留早期中橫公路的隧道，當中可以看出當時修建公路的痕跡。此外，日治時期為修建「採金道路」所建的施工小路，懸在步道外的岩壁上，狹小的道路依舊清晰可見。



圖 3-2-2 九曲洞

資料來源：太魯閣國家公園。

(三)小錐麓步道

花蓮縣秀林鄉的小錐麓步道位於砂卡礑隧道的外側(圖 3-2-3)，是個單程的步道，全長 650 公尺、海拔 60 公尺，全程需約 20 分鐘步行時間，小錐麓步道為第一級的登山步道，步道上一邊是立霧溪谷，另一邊則是生長在山坡崖壁上的森林，可以俯瞰立霧溪下游的河床，也可以清楚看到太魯閣的東西橫貫的公路牌坊和橫跨立霧溪的錦文橋，還有建造於山中的吊橋，能夠欣賞到完整的山林風貌，小錐麓步道境內設有兩座吊橋設施，探索吊橋限以及棧道吊橋，其中探索吊橋使用傳統麻繩與木板搭建，行走空間狹窄且搖晃程度高。



圖 3-2-3 小錐麓步道

資料來源：太魯閣國家公園。

第三節 溪水與海的活動

花東因為菲律賓板塊與歐亞板塊的擠壓，導致地勢高聳，因此溪水、河流主要都是流向太平洋，水流的速度也會比西部海岸快，不過也因為水流快的關係，如果碰到長期不下雨的時期，花東就會出現乾旱、溪水枯竭的可能，不過因為鄰近太平洋，所以有許多水資源能夠利用，加上有許多漂亮的自然風景，因此能夠吸引觀光客前來。本章節主要是分享各類水上活動或是觀賞海洋生態的活動。

一、花東的特色水上活動

因為天然環境的關係，花東溪水量非常多，每條溪流又會有其他支流，因此整個溪水的分布非常廣泛，其中因為高低差的關係，使溪水的流速也有所不同。因為溪水於日治時期就有在積極開發，再加上當時無法出國遊玩，只能於國內旅遊的時期，因此花東地區發展不少溪水的活動，以下介紹幾個比較受歡迎的活動。

(一)泛舟

泛舟為花東最受歡迎的特色活動之一，泛舟是全程坐橡皮艇，多人駕駛一艘橡皮艇的活動。最早泛舟是從 1981 年(民國 70 年)左右所發展的活動，國民政府時期只能於國內旅遊，這種具有挑戰性與刺激性的活動大受歡迎。秀姑巒溪全長 104 公里，為臺灣東部最大的河川，也是唯一的切穿海岸山脈的河川。沿途會經過奇美吊橋，奇美吊橋於日治時期為奇美古道的一座吊橋，也是瑞穗通往奇美的唯一一條道路，但自從瑞港公路開通後，這座吊橋也走進了歷史。泛舟的最後會在「秀姑漱石」結束此趟的活動。至今，都還是許多觀光客會想參與秀姑巒溪的泛舟活動。

(二)溯溪

溯溪跟泛舟一樣都為花東相當受歡迎的活動，但溯溪主要為步行，有時候使用繩索輔助前行，花東的溯溪則共具有五條特色的路線，按照路線的難易度來排列，第一條是翡翠谷路線，這個路線當中會有許多巨石和急流，對於初學者來說比較不適合，是五條當中最有難度的，但沿途可以欣賞翡翠谷古道風景，翡翠谷古道已有兩百多年的歷史，為早期是太魯閣族人遷到木瓜溪的重要道路，是個具有歷史意義的景點。不過目前因為生態保育的關係，此路線暫時不開放。第二、三條是三棧北溪及三棧南溪路線，這兩條路線差不多，所以放在一起說明，兩條的地形都相當豐富，有岩石、開闊的河床和深潭等等，會游泳的人會比較適合這樣的路線，是比較具有挑戰性的路線。

第四條是砂婆礑溪路線，此路線雖然高低差比較大，但是因為路程短、水質也很清澈，相對也是比較安全，對於初學者來說較適合。第五條為白鮑溪路線，白鮑溪位於鯉魚潭的上游，全長僅有 9 公里，全程路線都較為平緩，白鮑溪為臺灣翠玉礦的產地，因此在溯溪的過程中還能發現一些礦石，這條路線難度最低，是適合全家大小的路線。

二、海與海灘的活動

花東地區因為附近有著太平洋還有黑潮的流動，因此讓花東的海洋生態變得更加豐富，花東的特色也更為明顯，這樣的環境下，發展的海上活動也更加吸引人，下面就介紹四個來到花東觀光，推薦遊玩的活動和各個活動當中能夠欣賞到的花東特色景點。

(一)沙灘車

在花蓮縣秀林鄉清水斷崖的沙灘岸邊可以體驗到這個活動，花蓮的沙灘車會如此受歡迎是因為花東的特色景點「天空之鏡」，花東的沙灘車的遊玩路線基本上都是綁定天空之鏡。所謂的天空之鏡是透過鏡子的反射和專業的攝影手法所拍攝出來的景象，能夠倒映出天空的景象，形成水天一色的景觀，因為與世界著名的天然景觀天空之鏡相似，所以才被稱為臺灣版的天空之鏡，不過臺灣版的是透過人工的方式。駕駛沙灘車途中會經過各種沙灘、樹林等地形，整個行駛的時長大約為 1.5 個小時左右，沿途也會看到花東的各特色景點，像是，清水斷崖、七星潭或是崇德月牙灣等景色，天空之鏡位於太魯閣國家公園附近，當結束沙灘車的行程時也可以到國家公園裡觀賞大自然的鬼斧神工。

(二)獨木舟

獨木舟與沙灘車一樣也是在花蓮縣秀林鄉清水斷崖的活動，因為花東的地理位址為全臺最東邊，可以一覽無遺地看到太陽升起，這樣的日出被稱為「全臺最美的日出」，是花東地區最獨特的景觀之一。獨木舟是在 2015 年(民國 104 年)，花蓮縣秀林鄉為首創，秀林鄉位於花蓮的北部，面積為 1,642 平方公里，為全臺灣面積第三大的三級行政區，乘坐獨木舟時可以欣賞到清水斷崖、崇德月牙灣的景色，皆是屬於花東地區熱門的觀光景點。2018 年(民國 107 年)獨家推出金銀島的登島活動，金銀島是位於臺灣東北角的一個貝殼島，透過獨木舟登島，可以欣賞到無人島的景色。花東獨木舟的特色是自然景觀很豐富，能夠欣賞到臺灣其他地方不曾有的景色。

三、海洋輪船觀光

花東地區鄰近太平洋，再根據花東的特殊地形和黑潮流過的關係，剛好吸引到鯨豚跟魷魚，所以海洋資源是相當豐富，2021年(民國110年)，花蓮港務分局與花蓮縣政府在規劃建造「海洋資源博物館」，預計會占地7.4公頃，投資花費約為32.9億臺幣，預計花費七年的時間建造，不過這些皆還在商討地階段，如果能夠順利簽約，那花東的海洋資源會更加被重視，對於環境保護更會有很大的幫助。以下介紹幾個花東與大海觀光資源相關的特別活動。

(一)賞鯨

賞鯨這個活動是從1997年(民國86年)開始，臺灣第一艘觀賞船是位於花蓮縣石梯漁港的「海鯨號」，在經歷數十年的時間，臺灣的賞鯨遊客已達數百萬人以上，然而目前在宜蘭的烏石港、花蓮漁港和石梯漁港、臺東的成功漁港都已經有賞鯨活動的存在，人們賞鯨的同時還能夠欣賞花東的風景，更可以了解山與海的連結和鯨豚的習性，讓人們有機會與鯨豚相遇，也可以將如此美好的活動延續下去，希望海洋生態能夠受到更良好的保育。

(二)夜釣

夜釣為花蓮的特色活動，晚上會在花蓮石梯漁港出海。每年7到9月是釣南魷的季節，僅在花蓮石梯坪因靠近黑潮才能釣得到南魷，夜釣並非像是傳統捕魚那樣直接使用漁網捕撈，是使用手撈網捕飛魚或是使用特殊釣具釣魷魚，透過實際操作的方式來認識東海岸的生活與文化，釣南魷的方式是透過燈光的方式來吸引南魷靠近船隻，再利用釣具來捕捉南魷或是如果南魷已經距離海平面很近的時候也可以直接使用手撈網來捕捉南魷。在船上，船長會把當下釣到的海鮮用簡單的方式處理，讓遊客吃到最新鮮的海鮮料理。

透過這個專題，發現到原來花東地區有這麼多歷史古蹟與文化，日治時期的建設影響到現代很多事物，因為有前人的作為才會成就現在的花東地區，利用不同的方式保留文物，像是興建許多文物館去保存，或是將廢棄的工廠轉型成觀光工廠，讓歷史以不同的形態再現，徹底保存它們的價值與意義。花東地區的自然景觀也是需要人們繼續保護，天然形成的地形與景觀是很難使其再現風貌的，如果因為人為因素導致景觀消失，是相當可惜的事情，希望歷史上都能夠好好保存這些，讓歷史有更大的意義。

第四章 花東地區糖米產業發展下的觀光概況

花東地區在日人還未來臺開墾以前，清朝政府雖然有訂定相關的移民開墾、產業發展等條款，但因早期山脈阻隔交通不便、地質不適耕種、人口稀少、原住民溝通不良等諸多因素，開墾的過程並不順利，時常還未開墾就被迫宣告停止。因此，相較於臺灣其他地區，花東地區的產業發展較為緩慢。即使到現在，產業結構目前仍以第一級產業為大宗，當中又以農牧業為主。

本章以花東地區的農牧產業發展為主軸主題，其探討產業發展大致劃分為兩個時期，分別為日治時期與國民政府遷臺至今，以當時發布的各項條款與治理手法來觀看花東地區的糖米產業發展。

第一節 日治時期的糖米產業發展

1895年(明治38年)臺灣總督府在設立之初，為有效開墾臺灣地區荒地，即以軍中每日下命令的日令方式分別頒布「官有林野取締規則」、「臺灣官有森林原野豫約賣渡規則」。之後在1902~1905年(明治34~37年)間為擴大糖業發展，先後頒布「臺灣糖業獎勵則」、「製糖廠取締規則」等政策，以申請制的方式鼓勵大量日人來臺開墾，以解決花東地區因人口稀少的問題。

1899年(明治32年)尚未規劃日本移民臺灣的移民村之前，就有高達38家企業申請來臺開墾。雖諸多企業紛紛申請來臺開墾，但起初只有賀田金三郎通過。賀田金三郎認為台東廳荒地面积龐大、有利開墾，故向臺灣總督府遞交臺灣東部地區開發計畫書，申請開墾禮宛(今新城鄉嘉里村)、鯉魚尾(今壽豐鄉)、吳全城、(今壽豐鄉志學村)、馬黎馬鵝(今鳳林鎮萬里橋一帶)等地。

同年 2 月賀田組申請開墾通過，起初計畫在吳全城設置農場種植甘蔗。《臺灣殖產年鑑》提及，當初日人在評估臺灣地區土地時，東部地區其實不適合耕種甘蔗。但為配合日本頒布的「臺灣糖業獎勵規則」規定，移民全部種植甘蔗、建新式糖廠-花蓮壽工場。隨後 1922 年(大正 11 年)因日本國內經濟政策改革，提出「工業日本，農業臺灣」之策略，導致日本國內糧食嚴重卻乏不足才開始增加耕種稻米等作物，這時才漸漸出現日後人們所熟悉的花東地區特產。當時因人口稀少、交通不便、颱風、瘴癘及原住民等問題，經營狀況其實並不理想。

1909 年(明治 42 年) 臺灣總督府將原台東廳拆分為花蓮港廳與台東廳，以此拆分兩廳敘事：

一、花蓮港廳

1911 年(明治 44 年) 臺灣總督府分別將七腳川蕃社、荳蘭社一部分耕地劃分為吉野移民村，收回原許賀田組種植甘蔗的鯉魚尾(今壽豐鄉)、馬黎馬鵝(鳳林鎮萬里橋一帶)。於隔二年 1913 年(大正 2 年)建豐田移民村，部分移民亦改為官僚移民。1912 年(大正 1 年)設置台東拓殖製糖株式會社，合併台東拓植合資會社(原為賀田祖)，其之後大量資金湧入。在鯉魚尾擴建新式糖廠，奠定往後花蓮地區糖業的基礎。

1917 年(大正 6 年)豐田村分配到的土地皆已順利全數開墾完畢。有成功的案例後，臺灣總督府開始規劃更多的移民村，以利吸引更多日人移民來臺開墾。並開始實施地籍調查登錄，徹底落實土地土地的歸屬權，亦劃分官有與民有。1921 年(大正 10 年)在大和(光復鄉)興建新式糖廠-大和工場，形成大規模的製糖事業，日後大和工廠的產量逐漸超越原壽工場的產量。

1931 年(昭和 11 年)第二次世界大戰爆發，甘蔗需求變少、糧食需求急增，稻米需求量遠超過甘蔗。1941 年(昭和 16 年)從日本引進蓬萊米，經日本洋畫家青木繁的意外配種，研發出花蓮地區特殊品種「天皇米(吉安一號)」。

第二次世界大戰期間，全臺各地糖廠多成美軍轟炸目標，壽工場與大和工場皆有受損。戰後，大和工場更名為花蓮港糖廠，也就是現今的花蓮觀光工廠，隸屬於臺灣糖業公司第四分公司；而壽工場受損較嚴重且產量小於大和工場，故臺糖決定將其廢棄。

二、台東廳

早在清光緒年間，即開始招募中國漢人來臺東縣開墾，最早開發的地方就是芒網莊(今池上鄉福文村)、大埔莊(今關山鎮、鹿野鄉)一帶。後在臺灣總督府接手後，1899年(明治32年)賀田組依「臺灣官有森林原野豫約賣渡規則」開發卑南、加走灣、加路蘭、大埔尾4,048甲，但開發依舊不理想，截至1907年(明治40年)僅加路蘭原野被開墾成約100甲。1911年(明治44年)發生原住民襲擊巡查的麻荖漏事件²⁷(日本官方稱廣奧事件)，導致開墾更加困難。

臺灣總督府依臺灣總督府殖產局長新渡戶稻造²⁸提出出之「糖業改良意見書」，前後發布「製糖會社依貸渡規則」與「頒布移民獎勵要領」等條款，鼓勵移民來臺植蔗，但效果皆不佳。因為水田化過程後，水田面積迅速增加。在1921年(大正10年)，糖廠在土地開墾和移民事業不順利之下，計畫改為招募本島人為主。交付給台東開墾會社，台東開墾會社幾乎也主宰日治後期臺東平原與縱谷平原的土地開墾。

同時，臺灣總督府也開始注重稻米的增產，1921年至1925年(大正10年至14年)，農民獎勵法的獎勵結果不僅台東廳的雙冬稻作面積增加，同時也達到自給自足的標準，甚至已經可以外銷其他產地。隨著政策的變動，水稻與甘蔗的種植面積大幅增加。因臺灣西部移民主食多以水稻為主，以小米為主食的卑南族與阿美族，在大正末年的小米的栽植面積與產量已日趨減少。此時的里瓏支廳蓬萊米的產量面積甚至超過台東支廳，成為台東廳的重要米倉，它正是後來享譽全臺的池上米。

²⁷ 麻荖漏事件(廣奧事件)：為臺東史上最大規模的抗日行動。1910年(明治43年)，臺灣總督府下令開始實施五年理蕃計畫後，其中一項為收回原住民武器以防滋事，先以個性溫和的阿美族人為第一實施對象，但這對以傳統打獵為主的阿美族人來說，被迫改變原本的生活方式。後都歷派出所巡查福間彥四郎訓斥管轄範圍內修築道路怠惰的原住民，與都歷社副頭目 Raoron 產生口角，當著其餘人的面前攻擊 Raoron，引發都歷本社頭目 Asan 及其他社頭目、代表的激憤，逐將福間彥四郎殺死。麻荖漏社頭目 Likaru 聞訊響應加入，憤而群起驅逐日人，麻荖漏、都歷社翁等聯合進攻成廣澳支廳，日本人還緊急調集其他廳警力支援前來協助鎮壓。整起事件前後近達兩個月之久，後來馬蘭馬亨亨大頭目出面協調，才暫時平息這個事件。

²⁸ 新渡戶稻造：日本的農學家、政治外交家及教育家。生於日本東北得岩手縣盛岡市。有著「臺灣糖業之父」的美稱，與磯永吉(被稱為「臺灣蓬萊米之父」)同為日治時期影響日後臺灣農業發展的很深遠的專家。

日治時期的花東地區在土地開墾的規劃上，不論是平地或高原都具明確的方向性。與臺灣西部比起來，花東地區的土地大多數都為無主之地，這也是日本政府想在花東地區開墾的最大主因。儘管開墾期間波折不斷，但在配合臺灣總督府的各项政策與持續的追查與修正之下，以總觀看來對花東地區開墾的貢獻還是十分充沛的。

土地開墾上，臺灣總督府對於花東地區的規畫以種植稻米和原料甘蔗為主。期間頒布的移民開發獎勵政策，吸引大量日本與西部臺灣移民前來花東地區，解決人口稀少問題。引進新興農業技術與設備廠房，讓花東地區的荒地被大規模的開發利用，使稻米和原料甘蔗的產量大幅度的增加。因日治時期的大量開墾下，花東地區保留到現今許多街道都是日治時期切劃的棋盤狀的街道格式，許多公家單位建築也都保留日式老建築的模樣。這些建築也是現今許多遊客去花東地區時一定會參觀的景點。

第二節 國民政府遷臺至今的糖米產業

據臺灣省民政廳地政局在《荒野開發一書》提及²⁹，國民政府來臺時統計全臺灣的荒地面積，當時花蓮占 24%、臺東占 23%，幾乎就占全臺灣荒地面積的一半。儘管日本政府在日治時期在花東地區規劃許多土地開發政策，但還未實行就因第二次世界大戰後歸還給國民政府，之後日本人在臺留下的日資產業由日產委員會接管。臺東縣與花蓮縣的縣地交由當時的臺東縣政府與花蓮縣政府管理，這些機構負責繼續經營日治時期未完成的土地開發事業。

一、花蓮糖業發展

1946 年(民國 35 年)花蓮縣政府成立後，開始著手調查清算境內土地。1949~1951 年(民國 38 年至 40 年)間政府主要以改善農民生活為背景，頒布「耕者有其田」、「公地放領」、「三七五減租」等重大土地發展政策。讓國防部兵工督導委員會派遣士兵前往開墾地方、改良土及興建水利等，以解決人口稀少、勞動力不足等問題。1963 年(民國 52 年)為讓花東地區更加快速發展，以臺灣東部為主，擬定「臺灣省東部荒地墾殖辦法」鼓勵公私企業與海外僑胞回國來東部開墾、投資。

花蓮的糖業在 1945 年(民國 34 年)由臺灣糖業監理委員會派遣官員至花蓮糖廠監督修復。經評估過後，決定保留大和工場；壽工場所遺留之勘用製糖器機械則為配合中國製糖技術協會所頒佈的「戰後全國製糖工業五年建設計畫」，決定將部分運至海南島，想藉此在海南島發展糖業。

當時蔗糖是臺灣重要的經濟作物，為確保原料甘蔗的供應穩定。1948 年(民國 37 年)為保障糖廠與蔗農雙方利益，會依當年期蔗作契約基準及特約苗圃設置辦法個條款之規定下，訂立「蔗作契約書」。除貨源穩定外，為確保原料甘蔗的品質，臺糖公司會透過資源委員會臺灣辦事作為保證人，向臺灣銀行提出各項蔗農貸款事務。與其他各項土地政策相同，以改善農民生活為目標，以提高農民耕種意願。

1967 年(民國 56 年)因外銷市場營業額逐漸下降，甘蔗種植面積逐漸減少。隨後民國 70 年代初，因糖價持續下跌與製糖成本過高、蔗糖的需求量大幅減少等種種原因，花蓮縣的原料甘蔗種植面積規模不斷縮小，糖廠的製糖產量也亦是如此。2000 年(民國 89 年)提出的「花蓮糖廠再升級轉型計畫書」，內容主要講述花蓮縣的糖業至現

²⁹ 臺灣省民政廳地政局，《開墾荒地》，頁 1。

今已無豐厚的邊際利潤可得，過多的閒置資源與各項產量指標已顯示糖業的沒落。2002年(民國91年)花蓮製糖場宣佈停爐，由上計劃書之規劃，把部分原料甘蔗田地劃為後續花蓮土地開發之土地資源。

二、臺東稻米發展

第二次世界大戰結束後，臺灣省行政長官公署準備接收臺灣，為此成立各州廳接管委員會。依據臺灣省行政長官公署的農林施政報告，中央訓練團臺灣訓練班及農林部復員委員協助臺灣農林接管計畫，因此農林處也參與前進指揮所，10月5日即抵臺展開接收。

為穩定戰後糧食不足、掌握稻米生產量等問題，臺灣省行政長官公署延續日治末期的「總徵收總配給」制度，以全面收購稻米的方式進行。此時農民純生產費每千臺斤成本為1,292.70元。但政府米糧收購價以1945年(民國34年)第2期各類米穀收購價花東地區的特等級為例(參見表4-2-1)僅629.40元至643.74元，遠不足生產成本；在黑市每千公斤可賣到5,330元，農民自然不願意把稻米賣給政府。農民甚至要求將過去繳交的稻米返還，以便在黑市以較高的價格售出。加上，「總徵收總配給」制度配給範圍只限於軍公教人員，不包括生產的農民；當農民的稻米不足時，甚至需從黑市購米買，造成「賣的是公定價格，買卻是黑市價格」的現象。

表 4-2-1 1945 年(民國 34 年)第 2 期各類米穀收購價

種類	地區	特等	上等	中等	下等
蓬萊穀	臺北、新竹	637.38	625.44	609.48	593.58
	臺中	637.38	629.40	613.50	597.54
	臺南、高雄、花蓮、臺東	629.40	621.42	605.52	589.56
本地粳穀 及陸稻粳穀	臺北、新竹	567.66	-	552.84	538.02
	臺中、臺南、高雄、花蓮、臺東	571.38	-	556.56	541.74
圓糯穀	臺北、新竹、臺中、臺南	660.42	-	634.74	627.00
	高雄、花蓮、臺東	643.74	-	627.00	610.32

註：資料來源：〈臺灣省糧食局呈送7月來工作報告的有關文書(1946年6月-10月)〉，陳雲林主編。

隔年 1946 年(民國 35 年)就因收購政策不理想停止該項政策，行政長官公署不止透過武力強行收運糧食，以數倍價錢賣出賺取暴利。甚至操弄媒體造謠農民阻運、攻擊地主等.....將責任推卸給當地農會、產地地主，造成許多負面的言論紛紛出現。戰後原就因可耕種的土地面積稀少所困，加上失敗的收購政策，民眾對於國民政府的長期不信任之下，全臺稻米的發展存在一段時間的停滯期，以關山米聞名的臺東地區亦是如此。

戰後的全臺因土地受到大面積的轟炸加上糧食短缺的問題，戰後初期的土地規劃包括花東地區都是以糧食為主，經濟作物次之。花蓮縣的糖業因國際糖價低迷走向衰退；臺東縣的稻米發展也因糧食短缺的問題無法前進。直至民國 90 年代兩縣的該產業才開始轉型，並逐漸跟上，至今仍維持著臺灣稻米產業前段班的水準。

第三節 糖米產業下發展出的觀光景點與美食

2008年(民國97年)的花蓮縣議會第16屆第5次定期大會施政總報告³⁰中可知，目前花蓮縣政府以結合產業與地理特色，整合各項農業休閒資源。以設計具花蓮地方特色及建立在合法土地利用之上，配合原生清新環境塑建構農業休閒旅遊網狀體系，提升休閒農業發展品質；並結合產銷班及休閒園區業者辦理地方產業體驗活動，發展永續旅遊。

臺東縣也與花蓮縣相同，一樣往地方生態的綠色觀光為發展重點。據臺東縣政府農業處110年度施政績效報告³¹提及，近年來受到農業轉型及國際化影響，有機無毒農業推廣、青農培訓與小農行銷等之重要性及前瞻性日趨活化重要，計畫未來將以建構健康關懷、樂活農村及科技農業為導向的觀光發展。

本章節延續前兩章所提及各項產業土地開發政策、移民政策下所開墾之花東地區的城鄉鎮，其延續到至今具歷史代表性又符合兩縣未來對觀光產業的規劃。

一、花東地區觀光景點

(一)金針山

1959年(民國48年)的八七水災為臺灣戰後僅次1999年(民國88年)921大地震及2009年(民國98年)八八水災之災害。其影響範圍以臺灣中南部為主，當時因大量房屋及農田被摧毀，大量災民移民前往臺灣東部，移民地以大王村山坡地為主。這些山坡地戰後歸政府公有，開發條件以「臺灣省東部荒地墾殖辦法」為基準，給予一般民眾開墾完壁之日起三年免租，開發二十年後即可獲得臺東縣政府頒發的土地狀。此地因經上述事件開發過後，則成為享譽全臺的臺東金針山。(參見圖4-3-1)

³⁰ 花蓮縣議會第16屆第5次定期大會施政總報告，要點5。

³¹ 臺東縣政府農業處110年度施政績效報告，頁27。



圖 4-3-1 臺東縣金針山

註：資料來源：學生楊珮汝拍攝。

(二)關山米國學校³²

花東地區在日人還未來臺開墾以前，清光緒年間臺東縣關山鎮即已開發；延續至今，臺東縱谷素有「臺灣米倉」之美稱。然而國人卻越來越不愛吃白米，1981年(民國70年)時，每人每年平均食米量大約為90公斤；但到2018年(民國107年)時卻只剩下約45.61公斤，此後逐年下降到幾乎腰斬，米食文化似乎逐漸消失。

為此，臺灣休閒農業發展協會以「找回米食文化」為目標，在臺東縣設立關山米國學校，融合臺東縣政府積極推廣的食農教育，以「看米、聽米、吃米、玩米、買米」為課程主張，盼往後能成為食農教育的前進基地。

(三)黑金通商店(原賀田組辦公室)

日治時期的黑金通為現今花蓮市中山路，靠近舊花蓮火車站、今東大門夜市一帶。「黑金通」名稱的由來有許多說法，一是因為其作為花蓮市區最主要的幹道，很早便鋪設柏油路面，看上去為「黑金色」；也有另一說法是指，此區夜生活豐富，賺的是入夜後的黃金。

黑金通位在花蓮市的交通運輸紐上，在當時是非常繁榮重要的商業中心。第一個向臺灣總督府申請來臺開墾的賀田組，花蓮市辦公室據點即在此地。後朝日組、更生日報、大阪商船株式會社和七海報關行等都曾進駐此過。建築外觀為舊日式洋樓樣貌，現商店內規劃為小農餐廳以及地文化選物商店。

³² 臺東縣觀光旅遊網(<https://tour.taitung.gov.tw/zh-tw/attraction/details/459>)

(四)花蓮糖廠

花蓮糖廠停爐後，配合花蓮市施政之方向將糖廠轉型成以休閒遊憩景點。主打全臺灣保存最完善的日式木構造建築聚落，以及運用糖廠空間資源結合文物館展示。自 2017 年(民國 106 年)開始成立「花蓮觀光糖廠環境教育中心」進行環境教育推動工作，以「糖」為核心，擴大至歷史文化和生態相關的導覽解說，朝生態永續及文化教育的經營方向。

(五)壽豐鄉文史館(豐田文史館)

日治時期為配合臺灣總督府的移民政策，即在壽豐鄉建立豐田移民村，豐田移民村亦是目前全臺灣保存最完整之移民村。保留日治時期臺灣總督府切劃的棋盤狀的街道格式、日式風鼓斗建築、廣島式菸樓與鳥居等。附近的豐裡國小、豐田移民村警察官吏派出所也為當時所建造之機構。

(六)吳全城開拓記念碑(含被損壞的辦公室)

1825 年(清道光 5 年)吳全和蔡伯玉二人從噶瑪蘭(今宜蘭)，率領漢人二百餘人來到現今的花蓮市平和村吳全社區一帶，從事開墾荒地。而當時木瓜社人常常窺伺侵襲，為防原住民危害，吳全率眾人築石堡防禦，後遂稱當地石堡為吳全城。後由賀田金三郎經營的賀田組，經召募日本人及漢人佃農至花蓮壽豐鄉吳全村一帶開墾，至 1940 年(昭和 15 年)日本人在村內建立「開拓記念碑」紀念吳全、賀田金三郎二人先後開發吳全城的功績。

前文化局長陳淑美道：「臺灣許多日本人豎立的碑戰後都被破壞，吳全城的開拓記念碑與花蓮土地開墾史關係密切，碑碣類型具稀少性，深具歷史文化價值，因此依文化資產保存法開會後，指定為縣定古蹟。」

二、花東地區特色美食(含特產伴手禮)

(一)天皇米(吉野一號)

1919年(大正8年)日本洋畫家青木繁因吃不慣臺灣稻米，將菊池米和臺灣秈稻相互配種，培育出吉安一號。該米香氣十足，外觀極像日本國旗圖騰，被視為吉祥的象徵，當時更進貢日本天皇，亦被稱為「天皇米」。當時吉安鄉曾種植約1,000公頃的吉野一號，其米心白，是全臺做清酒最好的品種，又有「酒米之王」美名，產量高時甚至將多達1,700噸的米送往酒廠製酒。但戰後由於糧食缺乏，天皇米抗蟲害性低，容易倒伏，逐漸被產量高的水稻取代；隨國民政府來臺，清酒文化亦逐漸消失。

(二)禾田野

花蓮市壽豐鄉當時為日本政府規畫的移民的重點區域，沿路可見許多日本遺留下來的痕跡。禾田野原屬於臺糖資產，早年為方便運送甘蔗到臺糖豐田原料園區製糖，但隨著糖業的沒落逐漸荒廢，後翻修改建為小餐酒館。建築外觀為典型的日本傳統鄉村屋舍擁有廣大森林系庭園，外觀與內部仍維持日治時期樣貌。

(三)小和山谷

位於花蓮市壽豐鄉將近一世紀的老屋，前身為原民國初年當地的助產室，同時也是助產婆的家。後經裝潢改建為咖啡廳，因外觀融合日式建築和國民建築的風格，近年來也成為遊客必訪的咖啡廳。

上述所提及的觀光景點與特色美食(含特色伴手禮)皆以日治時期到國民政府遷臺至今的糖米產業發展為背景，經前人們所開墾後所遺留下的痕跡。為延伸出花東地區從歷史開始的全方位旅遊中，具代表糖米產業發展下之觀光旅遊。

第五章 花東地區的原住民族之部落發展及慶典

近年來花蓮市公所及臺東縣政府不斷推行部落體驗的套裝行程，透過部落體驗的方式進一步了解原住民的文化，利用此方法帶動部落的觀光發展，也能讓來訪的觀光客對原住民文化留下深刻的印象。本章節將花東地區的原住民發展分成三個部分描述，則分別為原住民的歷史、原住民的文化及觀光發展，並從清領時期至國民政府來臺後，原住民透過原住民運動爭取自身權益、推動部落主義而持續推行觀光發展的角度來敘述。

第一節 花東地區的原住民歷史

從清領時期(1683年至1895年)至日治時期(1895年至1945年)發生許多戰爭，因為原住民及日本軍方文化不同，或是入侵土地，甚至其他原因而導致戰爭爆發。日治時期為管理原住民，第五任臺灣總督佐久間左馬太提出理番政策，但在管理的途中日本軍方結合阿美族攻打太魯閣族及入侵太魯閣族的土地等原因，死傷慘重的太魯閣戰爭就此爆發。國民政府來臺後，原住民為了爭取屬於自己的土地，透過原住民運動來捍衛自己的權利，並向中華民國政府要求修改憲法條款、正名等，使原住民不再受到不公平的待遇。

一、原住民的起源及清領時期的原住民管理

關於原住民的起源是由古物及原住民的語言所推斷出的說法有兩種：(1)原住民來自中國(2)原住民來自南方海島。考古學家透過古物推測，原住民從中國沿海移至臺灣或者是從中國先移至南洋群島再遷移至臺灣；早期原住民使用的語言與東南亞及南太平洋島嶼的語系相同，因此被歸為南島語族³³。南島語族是世界上分布最廣的族群，主要分布於印度洋及太平洋海域，範圍為北至臺灣，東至復活節島，南至紐西蘭，西至馬達加斯加島但並不包含澳洲。起初的臺灣南島民族是沒有文字記載，直到1624年才逐漸有詳細的紀錄，隨後經歷荷蘭人、西班牙人統治時代、明鄭時期，接著進入清領時期。

³³ 臺灣原住民族資訊資源網(http://www.tipp.org.tw/aborigines_info.asp?A_ID=1&AC_No=2)

清領時期將原住民分類並於 1683 年(康熙 22 年)時，清國以帝國文明化程度及繳納稅金為基準的方式將原住民分為生番、熟番，漢化程度不深的稱為「生番」；漢化程度較深的稱為「熟番」。漢人來臺開墾時，因入侵原住民的土地並與當地的原住民發生衝突，為減少漢人與原住民的衝突，於是清廷政府在 1722 年(康熙 61 年)時頒布民番畫界政策將原住民及漢人的接觸降至最低。接著於 1871 年(同治 10 年)時，琉球宮古島的船隻因天氣不佳而漂流至屏東縣牡丹鄉，船員由當地的原住民收留，隨後原住民將船員殺害。當時琉球屬於中國與日本的狀態，日本想透過「琉球處分」—廢番置縣的方式來成為併吞琉球的根據，且日本藉著保衛人民的名義進攻臺灣，於 1874 年(同治 13 年)爆發牡丹社事件。

經歷牡丹社事件後，清廷政府開始積極經營臺灣，由沈葆楨推動開山撫番政策，讓臺灣東部的原住民也能接受教育，為鼓勵漢人開墾臺灣東部，沈葆楨建議清廷政府將原有的禁臺令廢除並推出移民拓墾政策，但在推行開山撫番政策的過程中，未與東部的原住民達成協議不斷與當地的原住民發生衝突，造成族人們強烈的反抗，使得軍隊的兵力不斷增加，族人們為捍衛生存空間於 1877 年(光緒 3 年)爆發大港口事件。

二、日治時期的原住民政策

1895年(明治28年)清國於甲午戰爭戰敗後，簽訂馬關條約將臺灣割讓給日本，臺灣由日本統治後將原住民稱作「蕃族」、「高砂族」。隔年日本軍方從臺東市上岸後接著前往花蓮港守備並在新城設立駐紮地，由於新城鄰近太魯閣族的地區因此會看到族人出沒。當時日本軍方侵犯太魯閣族女性，於是族人將守備在花蓮港的日本軍方殺害，此事件為新城事件。

新城事件發生後，日本改變策略治理太魯閣族，但治理方式不妥導致日本軍方不僅損失慘重還讓太魯閣族更加輕視日本人，隨後第五任臺灣總督佐久間左馬太將進行理蕃政策的準備，於1910年(明治43年)擬定「五年理蕃計畫」³⁴，在山區興建蕃人學校及教育所，興建的目的是為日本軍方能有效利用山林礦產等資源。第五任臺灣總督佐久間左馬太在治理太魯閣族時運用推進隘勇線的方式來包圍太魯閣族的地盤，使用武力迫使原住民順從政策，同時也抵抗泰雅族及太魯閣族的攻擊，但在理蕃的過程中卻爆發太魯閣戰爭。

爆發太魯閣戰爭的原因是太魯閣族與日本軍方有文化差異、日本軍方侵犯太魯閣族的女性、日本軍方結合阿美族攻打太魯閣族，加上日本軍方需拓展樟腦事業入侵太魯閣族的生存空間等因素，使得太魯閣族非常不滿日本軍方。日本軍方為要攻打整個太魯閣族，於是架設四條隘勇線³⁵—威里隘勇線、巴托蘭隘勇線、七腳川隘勇線、得其黎隘勇線防止太魯閣族逃走，最後太魯閣族因武力不足被迫逃離，五年理蕃計畫也就此落幕，隨後在1930年(昭和5年)爆發霧社事件之後臺灣總督府將理蕃大綱重新訂定。

³⁴ 五年理蕃計畫：計畫第一、二年討伐泰雅族並同時推進隘勇線、調查南部的開闢道路以便後續的計畫；第三年討伐太魯閣族；第四年則是針對南部及東部的區域作攻擊、鋪設東西向橫貫道路；第五年將隘勇線興建成永久性的道路。

³⁵ 隘勇線：日治時期日本軍方為區隔原住民與漢人所架設的防護網。

三、原住民運動的影響

隨著 1945 年(民國 34 年)第二次世界大戰結束後，臺灣由國民政府統治將原住民稱作「山胞」。國民政府來臺後接手日治時期臺灣總督府所擁有的原住民土地進行耕種農業、企業開發、育苗造林等發展，卻無正視原住民族的土地及族人人口增加耕地不足的問題，於是泰雅族試圖組織原住民自衛隊，希望新政府能歸還在日治時期被奪走的土地，但這個要求不被理會加上白色恐怖的陰影下原住民自覺運動也就此沉默。1983 年(民國 72 年)因《高山青³⁶》出刊，使得原住民自覺運動又再次成為原住民權利的提倡運動，隔年成立「原住民權利促進會」，且在年底發表〈臺灣原住民權利宣言〉。

原住民運動的發展事件有：(1)廢除吳鳳神話(2)正名、自治與憲法條款(3)反蘭嶼核廢料(4)還我土地運動(5)反興建瑪家水庫(6)反水泥運動。藉由原住民運動後開始推行部落主義，部落主義的能量啟發部落間的結盟與民族議會的成立，各個族群開始成立該族的民族議會，於是 1997 年(民國 86 年)布農民族議會由布農文教基金會、布農文化發展總社及布農文化經濟發展協會等共同推廣，則阿美族、太魯閣族、排灣族也在積極籌備民族議會³⁷。藉由推行部落主義後，各個民族議會及部落的社區發展協會開始在該部落發展觀光，不僅成立部落體驗、獵人學校也興建文物館，讓到訪的遊客能停下腳步深入了解原住民文化的奧妙。

³⁶ 高山青：第一本原住民創辦的雜誌，內容描述原住民長期受到不公平待遇、歧視等，同時呼籲族人們應挺身而出捍衛自己的權利，因此高山青在原住民自覺運動是扮演重要的角色。

³⁷ 臺邦·撒沙勒(2018)，從泛原運、部落主義到民族議會：回首走過的路，原視界。
(<https://insight.ipcf.org.tw/article/75>)

第二節 花東地區的原住民文化

花東地區擁有許多族群，更是原住民的發源地。蘊含悠久的原住民傳統文化加上族群文化具有獨自的特色，使花東地區充滿濃厚故事的色彩。分布於花東地區的原住民共有十族，本節選取具有特色且常見的五族來作探討，分別為阿美族、布農族、魯凱族、太魯閣族及卑南族。

一、阿美族

阿美族為臺灣原住民 16 族中人數眾多的一族，分布於花蓮縣、臺東縣及屏東縣的恆春半島，因部落規模較大，舉辦祭典也特別盛大，祭典以豐年祭最具為代表性。

(一) 家族

阿美族為母系社會，但受到漢人影響母系社會逐漸淡化。家庭由數對夫妻及子女組成，一個部落由五個或五個以上的氏族所構成，通常以較大的氏族為領導氏族，而頭目由氏族的族舅³⁸負責擔任，頭目須具備的條件為領導能力、公正、勇敢。

(二) 族群分布

1. 南勢阿美：阿美族最北方的一群，分布於花蓮市、新城鄉、吉安鄉、壽豐鄉、鳳林鎮等。
2. 秀姑巒阿美：為中部阿美族，分布於富里鄉、玉里鄉、光復鄉、瑞穗鄉、鳳林鎮等。
3. 海岸阿美：海岸山脈以東沿太平洋岸之阿美族，分布於花蓮縣豐濱鄉、臺東長濱鄉、成功鎮等。
4. 卑南阿美：南部阿美最主要的族群，又稱臺東阿美，分布於成功鎮、東河鄉、太麻里鄉、臺東市等。
5. 恆春阿美：阿美族最南方的一群，原屬於卑南阿美，但受到排灣族及卑南族的隔離而自行獨立一群，分布於池上鄉、鹿野鄉、關山鎮、太麻里鄉、恆春鎮等。

³⁸ 族舅：男子出贅後成為家中姊妹婚後所生子女的舅舅，有權利照顧姪子、姪女，且具有孩子的監護權。

(三)生活方式

1.食物來源

阿美族將食物分成三種類別，分別為植物性農作物、動物性食物、礦物性食物。植物性農作物：以前以小米和甘藷為主，接著水稻取代小米，近年來由稻米取代小米。動物性食物：主要來源捕魚、飼養及打獵。礦物性食物：自製鹽為調味品、嚼檳榔時會加入少許石灰。

2.服飾

衣服：分為常服和禮服。男性的常服為冬天穿皮衣、皮雨衣、麻布外衣、丁字褲，夏天則是上裸下著丁字褲；禮服為綁褲、長外上衣、羽冠。女性的常服為長袖短衣、短袖上衣、圍裙，夏天則是上身赤裸下身為圍裙；禮服為珠冠、裙子、有袖上衣。飾品：分為體飾和裝飾。男性體飾需拔除體毛、額毛、鬚髭；裝飾物有羽冠、額帶、耳飾、紅頭帶等。女性體飾需拔面毛、染齒；裝飾物有額帶、耳墜、頸鍊、頸飾、腰帶等。

3.著名的祭典

阿美族的祭典為海祭及豐年祭。海祭是阿美族人向海神和天地靈神感恩的表現，則豐年祭相當於漢人的過年，原本在 10 月舉辦，但各地族人舉辦的時間大多落在 7、8、9 月這三個月，於是從原有的 10 月變成 7、8、9 月舉行。詳細內容於第三節的第八點之阿美族作說明。

二、布農族

布農族分布於中央山脈兩側海拔 500 至 1,500 公尺是原住民族中分布海拔最高的一族，因歷史因素而四處遷移，使布農族的範圍十分遼闊，祭典以射耳祭最具代表性。

(一)家族、族群分布、飲食

布農族為父系社會，性質為父系繼承、父長制。以大家庭為主，一個家庭由兩個世代所組成，人口可多達三、四十人。主要分布於臺灣中部山區，以南投縣為中心。布農族有六個祖群，分別為：巒社群、丹社群、卓社群、群社群、蘭社群、卡社群。飲食方面以甘藷、芋頭和粟為主，其次為高粱、玉米、早稻等；副食為狩獵肉、野菜，偶爾捕魚蝦。

(二)服飾

衣服：男性穿著為皮帽、胸袋、皮套褲、腰帶、皮鞋等。女性穿著為頭巾、腰帶、短上衣、綁腿等。飾品：分為飾物和體飾。男性飾物為頭飾、頭箍、耳飾等；體飾則是用竹轟拔除身上的體毛或修眉毛。女性飾物為額飾、耳墜、頸飾等；體飾則是用細麻線拔除身上的體毛或修眉毛。

(三)祭典

布農族的祭典為射耳祭、小米播種祭。射耳祭舉辦時間約在 4、5 月舉行，於部落農作物收成後及狩獵的尾聲，則小米播種祭是為了祈求小米能順利豐收，舉辦時間約落在每年的 11、12 月。詳細內容於第三節的第八點之布農族作說明。

三、魯凱族

魯凱族是臺灣原住民中人口數較少的族群，與排灣族非常相似，以百步蛇為祖靈、百合花為族花，代表聖潔、勇氣及尊榮之意。魯凱族分為東魯凱、西魯凱及下三社群，雖然風俗及語言有差異，但在文化方面還是極為相近。

(一)家族、族群分布、飲食

魯凱族為父系社會，由長男繼承家產。分布於中央山脈南端的兩側山區，分別於臺東縣卑南鄉、屏東縣霧臺鄉、高雄縣茂林鄉。飲食方面主要來源以生產農業及狩獵為主食，容易取得的花生為副食品，農業為芋頭、甘藷等；狩獵方面以山豬肉等肉類為食物來源。

(二)服飾

衣服：男性穿著為上衣、腰帶、肩帶、套褲、頭巾等。女性穿著為頭巾、長袍、綁腿、腰裙等。飾品：男性飾品為頭飾。女性飾品為花冠、頸飾、肩飾等。因百合花為魯凱族的族花，對女子來說百合花代表貞潔，男子代表善於狩獵的勇士。

(三)著名的祭典

魯凱族的祭典分為萬山祖靈祭、收穫祭及黑米祭。萬山祖靈祭四年舉辦一次，是萬山部落最原始且具有特色的祭典；收穫祭是魯凱族為感謝神賦予豐收，在小米收成後進行的祭典；黑米祭是感謝神靈為族人帶來黑米種子，其中以茂林多納部落最為重視此祭典。詳細內容於第三節的第八點之魯凱族作說明。

(四)魯凱族與排灣族的差異

表 5-2-1 魯凱族與排灣族比較

	魯凱族	排灣族
社會組織	父系社會、長男繼承	雙系社會、長嗣繼承 ³⁹
工藝文化	刺繡、木雕、編織品等	琉璃珠、陶壺、青銅刀等
守護神	百步蛇	百步蛇
族花	百合花	X
祭典	萬山祖靈祭、收穫祭、黑米祭	收穫祭、五年祭
喪葬	一人一墓	一家一墓

註：資料來源：學生楊珮汝自行製作。

四、太魯閣族

太魯閣族於 2004 年(民國 93 年)認定為臺灣原住民之一，是目前臺灣原住民族中第五大族群。較重視的文化分別為織布、祖訓(gaya⁴⁰)及紋面，其中以紋面文化最具代表太魯閣族的特色，而祭典則以祖靈祭為主。

(一)家族、族群分布、飲食

太魯閣族為父系社會，由男性繼承家產且大多以小家庭為主。在婚姻方面男性須具備狩獵技巧，女性須通過織布考驗能被視為理想的對象。太魯閣族目前分布於秀林鄉、萬榮鄉、卓溪鄉、吉安鄉等地。飲食方面以農業生產的小米、甘藷、玉米為主食，副食品則是狩獵及捕魚所獲得的肉類。

(二)服飾

太魯閣的服飾以白色為主，衣服上的橫紋象徵通往靈橋的道路，菱形紋為祖靈的眼睛，代表祖靈的眷顧，也象徵祖靈會看著自己的後代是否遵守祖先的訓誡。男性穿著無袖方衣、胸兜、遮陰布等；女性則是穿著頭飾、短袖上衣、單片裙、腰帶、護腿布等。

³⁹ 長嗣繼承：不論性別以家中出生順位第一的小孩繼承。

⁴⁰ Gaya：太魯閣族祖先留下的生活規範，是行為與道德上的訓誡，族人們必須嚴格遵守。

(三)著名的祭典

太魯閣族的祭典為祖靈祭，是族人們感謝祖靈最重要的祭典，詳細內容於第三節的第八點之太魯閣族作說明。

五、卑南族

關於卑南族的起源根據傳說有兩種說法，分別為竹生及石生。竹生顧名思義是從竹子誕生，以卑南社為中心；石生是由巨石裂開所誕生，以知本社為中心。各個部落以卑南社及知本社為核心，因歷史遷移而發展至各個部落。

(一)家族、族群分布、飲食

卑南族為母系社會，但受到父系社會、魯凱族及排灣族的影響，母系社會逐漸變弱，甚至有些家庭開始從父姓。族群分布於卑南鄉與臺東市一帶。主要來源為農產品及狩獵，副食為河中的魚。雖然住在海邊但不從事捕魚的工作，比起捕魚更喜歡在山上狩獵。嗜好物主要以菸、酒、檳榔為主，即使祭拜神鬼時主要的祭品以檳榔為主。

(二)服飾

花環為卑南族最具代表的特色，頭上的花色為紅色、黃色及白色。男性服飾為上衣、黑短褲、腰帶、套褲、檳榔袋，以青年服飾最美。則女性服飾為上衣、腰裙、背兜、頭巾、綁腿，以適婚少女的服飾最為完整。

(三)著名的祭典

卑南族的祭典分別為海祭、猴祭、大獵祭、聯合年祭。海祭是展現族人們的勇武表現外，也期望稻穗能像摔角的男人一樣結實、挺立；猴祭代表的意義是對傳統的追思及除舊迎新的喜氣；大獵祭原本的意義為年度的狩獵、復仇，時間可長達數個月；聯合年祭是卑南八社對猴祭、大獵祭、聯合年祭的一系列活動的總稱。詳細內容於第三節的第八點之卑南族作說明。

表 5-2-2 花東地區原住民族的比較

	社會組織	文化	守護神	祭典
阿美族	母系社會、 母系繼承	製陶、織布、藤編	X	豐年祭
布農族	父系社會、 父系繼承	藤編	貓頭鷹 (嬰兒的守護神)	打耳祭、 小米播種祭
魯凱族	父系社會、 長男繼承	刺繡、木雕、 編織品等	百步蛇	萬山祖靈祭、收 穫祭、 黑米祭
太魯閣族	父系社會、 男性繼承	編織、紋面、祖訓	X	感恩祭
卑南族	母系社會	刺繡	X	收穫祭、 猴祭、狩獵祭
達悟族	父系社會	打造銀器、製陶、雕 造拼板舟	X	小米豐收祭、飛 魚祭
排灣族	雙系社會、 長嗣繼承	琉璃珠、陶壺、 青銅刀等	百步蛇	收穫祭、 五年祭
撒奇萊雅族	母系社會、 女性繼承	風車、彈弓、陀螺	X	獵首祭、 巴拉瑪火神祭
噶瑪蘭族	母系社會、 母系繼嗣	香蕉絲編織	X	海祭、豐年祭、 祭祖儀式
賽德克族	父系社會	紋面、藤編、 編織品	貓頭鷹 (孕婦的守護神)	播種祭、收穫 祭、祈雨祭、狩 獵祭、獵首祭

註：資料來源：學生楊珮汝自行製作。

第三節 原住民文化衍生的觀光景點

伴隨在地部落的族人們一起體驗傳統文化、服飾與部落美食，展開花東地區不曾探索過的部落文化，同時透過體驗部落文化的方式來推動原住民的部落觀光，不僅能體驗到原住民的文化與美學，也能領悟到每個部落積極傳承文化及崇敬大自然的精神。

一、觀光景點

(一)獵人學校

花東地區的獵人學校分別為馬拉桑獵人學校、吉籟獵人學校，族人們興建獵人學校的目的是為傳承部落文化、推廣環境教育，學校充內滿濃厚的阿美族文化。馬拉桑獵人學校位於花蓮縣吉安鄉，體驗的課程有傳統射箭與彈弓競技、漁獵技巧體驗、傳統服裝體驗等還能享用部落風味餐；吉籟獵人學校位於花蓮縣壽豐鄉水璉部落，「吉籟」在阿美族語中不僅有太陽之意還象徵母親，期許自己能如母親一般守護土地。體驗的課程除陷阱製作、溯溪、空中滑翔等還能享用部落風味餐。



圖 5-3-1 馬拉桑獵人學校-射箭體驗
資料來源：馬拉桑獵人學校官方網站。



圖 5-3-2 吉籟獵人學校-部落風味餐
資料來源：吉籟獵人學校官方網站。

(二)太巴塿部落之紅糯米生活館

太巴塿部落位於花蓮縣光復鄉，是花蓮最古老的部落，「太巴塿」在阿美族語中為螃蟹之意，因此在部落可以欣賞到木雕螃蟹。部落也保留許多阿美族文化，在傳統家屋上能欣賞各式各樣的圖騰，此外太巴塿部落是全臺唯一生產紅糯米的產地，每到豐收季節時會舉辦紅糯米文化祭，另外成立太巴塿紅糯米生活館，館內提供導覽、紅糯米酒釀，甚至能體驗搗麻糬的樂趣。

(三)奇美部落之部落巡禮

奇美部落位於花蓮縣瑞穗鄉秀姑巒溪沿岸，是阿美族的發源地，因早期交通不便而較晚接觸外地文化，使奇美部落完整保留阿美族的傳統文化及生活智慧。部落體驗的活動有泛舟、體驗傳統家屋、製作傳統器皿等，除上述的活動外還有較特別的草藥營、獵人生活體驗營及野菜營，可以親自實踐及領悟部落族人們的智慧，此外部落內興建奇美文物館，珍藏許多阿美族的文物及故事。

(四)鸞山部落之森林文化博物館

鸞山部落位於海岸山脈南端的都蘭山，則鸞山在布農族語中代表「土地肥沃」的意思。部落保留完整的楠榕混森林帶，因部落內榕樹的氣根四處生長，有如行走般的大樹，所以榕樹又被稱作「會行走的樹」。此外部落內建立森林文化博物館，園區內雖然沒有任何的圍籬、電力設施，但能領悟環境生態的奧妙及族人們的智慧、體驗傳統文化及享用部落風味餐。

(五)下賓朗部落之花環部落學校

賓朗部落位於臺東縣卑南鄉，是卑南八社之中規模最小的部落，部落內有專人導覽、手編花環等體驗，此外為傳承卑南文化，卑南族設立花環部落學校，讓部落的年輕人了解卑南文化的精隨，花環對於卑南族來說是族群榮耀的象徵，因此卑南族花環部落學校不僅是傳承文化教育場所同時也是族人們彼此學習的環境。

(六)銅門部落之部落巡禮

銅門部落又稱慕谷慕魚部落，位於花蓮縣秀林鄉。「銅門」在太魯閣族語中有山麓平地之意，目前是臺灣原住民唯一懂得製造刀具的部落，部落內以鍛造太魯閣族刀為工藝產業，有著「山刀的故鄉」之稱號。銅門刀在太魯閣族中代表勇士英勇的象徵，有避免厄運之意。銅門部落由花蓮縣秀林鄉榕樹社區發展協會推動部落觀光，村里有傳承近百年歷史的打鐵店，除保留傳統製刀流程還能打造出獨一無二的獵刀套。

(七)布農部落休閒農場

布農部落休閒農場位於臺東縣延平鄉，以布農部落的形式經營，讓來訪的觀光客體驗原住民的生活、文化。園區不僅結合原住民的傳統藝術、販售在地居民自製的農產品及原住民的手工藝品等，還能欣賞布農族的八部合音劇場。布農族的八部合音在臺灣原住民當中是保留最完整的，也是觀光客走進布農部落休閒農場不能錯過的表演。



圖 5-3-3 布農部落休閒農場-部落劇場
資料來源：布農部落休閒農場官方網站。



圖 5-3-4 布農部落休閒農場-特產中心
資料來源：布農部落休閒農場官方網站。

(八)五族的原住民祭典

1.阿美族

阿美族的祭典為海祭及豐年祭。海祭又稱捕魚祭、河祭，是阿美族人向海神和天地靈神感恩的表現，族人們相信自然生態是由許多神明所支配，因此非常尊敬大自然，希望每年的海祭滿載而歸，舉行時間約落在每年的 5、6 月；豐年祭相當於漢人的過年，原本於 10 月舉辦，但各地族人舉辦的時間大多落在 7、8、9 月這三個月，於是

從原有的 10 月變成 7、8、9 月舉行。根據部落的長老描述，舉辦豐年祭大致歸納成三個意義，分別為：紀念阿美族的祖先、表現阿美族男人的活動及迎接新的一年。

2. 布農族

布農族的祭典為射耳祭、小米播種祭。射耳祭又稱打耳祭，舉辦時間約在 4、5 月舉行，正是部落農作物收成後及狩獵的尾聲。舉辦射耳祭的目的是祈求農作物及狩獵豐收，具有代表團結、薪火相傳之意也是整年當中最盛大的活動；小米播種祭則是為祈求小米能順利豐收，族人們相信透過合唱的方式能讓小米果實飽滿，而舉辦時間約落在每年的 11、12 月。

3. 魯凱族

魯凱族的祭典分為萬山祖靈祭、小米收穫祭及黑米祭。萬山祖靈祭四年舉辦一次，舉行時間約在春季，是萬山部落最原始且具有特色的祭典，主要活動為神石的祭儀，是祈求族人們平安、健康；小米收穫祭是族人為感激神賦予作物收成，在豐收後進行的祭典，舉辦時間為每年的 8 月 15 日，在儀式中族人賜給祖先的東西有小米糕、小米酒、小米飯；黑米祭則是族人們堅信黑米涵蓋稻米種、小米種，兩種種籽是神明送給耕種的婦女，族人按照傳統儀式，感激神明為族人增添黑米種子，祭典時間約落在每年的 11 月舉行，此祭典以茂林多納部落最為注重。

4. 太魯閣族

太魯閣族的祭典為祖靈祭，是族人們感謝祖靈最重要的祭典，舉辦時間約落在每年 10 月 15 日之小米收成後，祭典上除感謝祖靈的庇護、祈禱家庭美滿之外，也會祈禱隔年的農作物能順利收成。

5. 卑南族

卑南族的祭典分別為海祭、猴祭、大獵祭、聯合年祭。海祭又稱收穫祭，祭典舉辦時間約落在 7 月且在海邊舉行，並舉辦摔角活動，展現族人們的勇武表現外，也期望稻穗能像摔角的男人一樣結實、挺立；猴祭是卑南族少年的軍事訓練，隨著時間的改變，以稻草編紮的草猴取代原本的猴子，軍事訓練也只是儀式的過程，代表的意義是對傳統的追思及除舊迎新的喜氣，舉辦時間約落在 12 月下旬；大獵祭原本的意義為年度的狩獵、復仇，時間可長達數個月，目前將大獵祭的時間改訂為 12 月 28 日至 31 日，共四天，祭典儀式則是在野地抓田鼠；聯合年祭是卑南八社將猴祭、大獵祭、

聯合年祭作為一系列活動的總稱。卑南八社分別為一知本村、南王村、初鹿村、檳榔村、利嘉村、泰安村、寶桑村、建和村。

二、原住民主題式之飯店

(一)伊塔原旅－臺東縣原住民族文化會館

伊塔原旅位於臺東縣臺東市中山路，「伊塔」代表南島語系，意思是我們，以「我們」都是一家人作為經營理念。伊塔原旅為環保旅宿，且館內打造許多與原住民族文化相關的展示品供訪客近距離欣賞。每層樓的地毯顏色都有不同的意義，二樓的青綠色代表臺東南迴線；三樓的藍色代表臺東的海浪，則五樓的黃色代表臺東的金黃稻浪，除此之外房內也充滿原住民族的文化，床尾巾上的菱形是運用原住民族共有的圖騰作為設計，桌上放置阿美族的毛線燈，似乎來到原住民族的部落內。

(二)太魯閣山月村

太魯閣山月村位於花蓮縣秀林鄉，飯店以太魯閣族文化所設計，以類似村莊聚落作為整體規劃。園區內有太魯閣族的舞蹈、歌唱等的表演可以欣賞，透過欣賞的方式能親身體驗太魯閣族特有的文化，除此之外，房間內的織布飾品是純手工製作，衣櫃內的造型雕刻將太魯閣族的文化凸顯出。由於園區四周被山嶺包圍，因此像是生活在世外桃源裡。

從原住民的歷史一直到原住民族文化衍生出的觀光發展這段期間經歷一連串的事件、戰爭等，原住民透過部落體驗的方式來帶動部落內的觀光發展，不僅將部落的文化傳承、凝聚族人們的向心力，還展現族人們與大自然的和諧關係，在觀光方面原住民扮演非常重要的角色，原住民的傳統文化對永續發展來說含有重大意義，促進社會進步、經濟成長及環境保護來推動部落的觀光發展。

第六章 紅葉部落文化遺址

近年來，人們意識到原住民部落文化的重要，進而關注部落的觀光旅遊，比起其他觀光景點紅葉部落的商業氣息較不那麼重，並能造訪歷史悠久的溫泉景點。本章節探討分佈在花蓮、臺東的紅葉部落文化遺址、溫泉景點及聞名的棒球紀念館。

第一節 紅葉部落介紹

紅葉部落位於花蓮縣萬榮鄉，1895年～1905年(明治28年～明治38年)起是以阿美族和布農族為主的部落，但因為受到日本政府的侵擾及族群被迫的遷移，導致部落的人們漸漸移往平地，離開原本熟悉的生活場域。現今紅葉部落是以太魯閣族為主的部落，也有少數布農族及閩客族群居住於此。紅葉部落周圍觀光資源豐富，以瑞穗溫泉及安通溫泉聞名，每逢泡湯季節觀光客總是絡繹不絕。

一、紅葉部落的遷移

帖喇·尤道、王人弘、督努·媯颯《太魯閣族紅葉部落歷史研究》一書提及⁴¹關於紅葉部落歷史1895年～1905年(明治28年～明治38年)，紅葉為阿美族住地，散居於派出所附近的山腳。原本居住的阿美族，因遇颱風及洪水暴漲，農田耕地流失，又因布農族侵擾，遷居海岸山脈西側，也就是現今的鶴岡。布農族遷移來之後，位於紅葉溪兩岸，山腹人口不多，1933年(昭和8年)起，太魯閣族來此居住，稱此地為：伊豆夫可樂南，其地狀狹長故譯紅葉，族人仍以「悅付南」稱之。最後太魯閣族定居於紅葉村，遷來之初族人大都住於瑞穗溫泉以西之紅葉溪左岸，虎頭山之南方山麓，被稱紅葉部落；少部份的人住於紅葉溫泉迪佳山附近。

⁴¹ 帖喇·尤道、王人弘、督努·媯颯，《太魯閣族紅葉部落歷史研究》(臺灣：國史館臺灣文獻館2021年)，頁70-75。

二、集團移住及影響

1914年(大正3年)太魯閣戰爭後，日方在山區這帶發啟第一波的被迫遷移行動，但內太魯閣⁴²地區大部分的族人因拒絕下山，仍居住於內太魯閣地區，1930年(昭和5年)直到霧社事件⁴³爆發後，日方認定當時東賽德克⁴⁴族群難以馴服，乃強制族人遷襲下山。更有導演將這段歷史拍成電影賽德克巴萊，講述這一段原住民與日本的關係，才使大量原住民迫遷來到平地。

隨後實施將各部落分散、遷移、集中到中央山脈東側的平地。從高山到平地，太魯閣族的移居改變原本的生活習慣，此外，一般的傳統部落大多以同一個家族組合而成，移居之後大多家族都是混合居住的模式。因集團移住導致部落文化、傳統管理、生活方式影響最大，特別是不同家族、部落的人混合居住，部落結構和型態受到衝擊，文化傳統因而混雜不清難以傳承。

農業生活及原有的管理機制，傳統的習俗，例如狩獵、紋面等被迫禁止或廢除，使太魯閣傳統文化以及人口遷移等問題。最明顯的改變就是生活場域由高海拔地區改變為低海拔地區，此種自然場域的轉換導致農耕與狩獵的不適應，例如：織布所需要的苧(出义)麻大多生長在中高海拔的山區裡，遷移至平地或山腳下這些自然植物就難以取得，另一個則是族人狩獵的場域大多是祖先代代流傳下來的獵場，不同家族或是部落各自擁有不同的區域，其位置幾乎都在深山，即便各部落族人被遷至平原或山腳一帶生活，想進行狩獵時仍然是長途跋涉到傳承下來的獵場中進行狩獵，因路途遙遠，所花的時間相對也長，使得族人無法以從前的方式生活，只好更改生活方式以平地現有的資源繼續生活。

⁴² 內太魯閣：指立霧溪上游。

⁴³ 霧社事件：是臺灣在日治時期 1930年(昭和5年)發生的原住民武裝反日事件，地點在南投縣仁愛鄉。事件的發生是因為賽德克族的原住民不滿意日本政府在統治時長期殘忍凶暴，而由莫那魯道率領各部落聯合起事，襲擊日方建立的霧社聚落，趁霧社小學校舉辦運動會時突襲日本人。

⁴⁴ 賽德克巴萊：是 2011年由魏德聖導演指導的電影，主要演員有游大慶、林慶台、馬志翔、溫嵐、徐若瑄、羅美玲、及四位的日本演員(安藤政信、河源佐武、木村祐一、田中千繪)。內容簡述，分為上下兩集，太陽旗及彩虹橋，上集是以日本國旗命名，描述賽德克族頭目(莫那魯道)，帶領賽德克族反抗被日本長期施壓引發的霧社事件。下集是描述日軍的鎮壓，與日本努力奮戰的傳奇故事。

三、轉型的紅葉

1937年(昭和12年)，日本人以日語中紅葉與高藥的音相近，而改為紅葉，但族人仍以悅付南稱之。阿美語山貓 koyo 與日語こうよう音相近，故日本人稱為紅葉，臺東的紅葉村則是因滿山遍野皆是楓樹圍擁而得名。

花蓮縣的紅葉村與臺東縣延平鄉的紅葉部落的不同之處在於命名的方式和地方政府的政策。現今，花蓮和臺東的紅葉村變更為風景特定區發展觀光，但因政府政策不同使兩個地區有著截然不同的發展。花蓮政府採取由原住民自行整合私有土地，以合理條件引進非原住民資金和經營方式，以開發許可方式開發溫泉。臺東政府則是用每三到五年的通盤檢討計畫去進行分割，使族人擔心一旦劃入特定區，將限制房舍整修新建，也限制土地使用。這樣劃設為特地區，以外來者想要賺錢的思維來規劃空間利用，占用自然資源，及剝奪原住民的生活空間，也衝擊到當地文化，不同之處在於花蓮是透過族人自己的思考模式去經營，臺東是透過政府以商業模式去經營，兩個經營模式相較下，前者能使部落的歷史更加清晰及更了解其生活方式，較能達到傳承的真正意義，後者則是能使當地的觀光蓬勃發展，卻沒有辦法讓族人能有更深入的了解也失去對原住民來說最重要的文化傳承，導致後者原有的權利被剝奪而漸漸失去他們的文化。

表 6-1-1 紅葉部落族群遷徙之原因

族群	遷出原因	遷入原因	遷出地點	遷入地點	年代
阿美族	原住民族群	一、水患 二、布農族 侵擾三疾病	吉安鄉、 壽豐一帶	花蓮縣光 復鄉大 馬、大 平、大同 等村	1908 年 (明治 41 年)
布農族	一、族群自動 遷徙 二、日方集團 迫遷	一太魯閣族 的遷入 二傳統禁忌	南投	奇美、新 社、高雄 一帶	1930 年- 1940 年 (昭和 5 年)
太魯閣族	一、日方集團 迫遷 二、逃避瘧疾		立霧溪上 游一帶	秀林鄉、 萬隆鄉及 卓溪鄉立 山村	1918 年- 1937 年 (大正 7 年-昭和 12 年)

註：資料來源：學生吳婕寧參考自廖守陳「泰雅族的文化：部落遷徙與拓展」、余文旺、彭俛福等人口述。

第二節 紅葉少棒與紅葉少棒紀念館

1970年(民國59年)以前，即使棒球已經在臺灣廣為盛行，但無論如何，其盛行範圍乃限於臺灣島內，大部分的人認為紅葉才是臺灣棒球的源頭，也是第一支打敗日本世界冠軍少棒的臺灣球隊，也由於紅葉，臺灣棒球才得以在數年間迅速發展，稱霸海外。

一、紅葉少棒由來

紅葉少棒是由臺東縣延平鄉紅葉村的紅葉國小，於1963年(民國52年)林珠鵬校長所成立的一支棒球隊，為提高學生上課的出席率，也因山村的原住民小朋友具備體能的優勢，於是決定成立棒球隊，讓小朋友能夠因為棒球的吸引力喜歡到學校上課。球隊成立之初，因當時學校經費拮据，其中球與棒又是耗損相當可觀的器具。在刻苦的環境下，以竹為棒、以石為球的訓練，在樹幹上綁廢輪胎讓球員揮棒練習，然而這段話成為今後景點的名言。1965年至1968年(民國54年至民國57年)間不斷參加臺灣各地的比賽，皆有獲得佳績。但真正讓紅葉搖身成為棒壇的傳奇球隊，是1968年(民國57年)對日本和歌山的比賽，這也是臺日第一次的少棒交流，為入境隨俗，改練軟式棒球配合臺灣。因日本投手認為投變化球，會傷害到手臂，所以在投手這方面臺灣反而較佔優勢，以及當天臺灣投手投打俱佳，終場以七比零大獲全勝。由於紅葉的勝利，激起國內少棒的發展。

二、紅葉少棒興起與衰退

韓聖和在《紅葉傳奇和少棒王國》一書提及⁴⁵關於紅葉少棒衰退，就在紅葉對享受著名聲譽之際，卻被人檢舉超齡球員出賽及冒名頂替，當時球隊的重要角色校長、教練皆被處一年徒刑、緩刑兩年。紅葉棒球在法律判決的干擾下，教練一度心灰意冷地想放棄紅葉隊。但因為地方人士的鼓舞下，燃起鬥志東山再起。1969年(民國58年)，參加第一屆少棒賽，由於有進軍世界少棒賽的機會，各縣市都積極的訓練球員。雖然紅葉只得到第四名，但其中一名球員入選明星組成的中華隊，奪下臺灣第一座少棒賽的冠軍盃。成為紅葉隊僅有一位開花結果的球員。因而成末代紅葉，紅葉棒球隊正式走入歷史。

⁴⁵ 韓聖和，《紅葉傳奇和少棒王國》(臺灣：莎士比亞文化，2006年)，頁15-17。

為保留 1968 年(民國 57 年)來自臺東縣延平鄉的紅葉少棒隊與當時世界冠軍日本關西少棒聯盟和歌山隊那一戰的記憶，紀念當時紅葉少棒隊在臺灣棒球所帶來的運動精神和傑出的戰績，使得地方人士極力爭取，在紅葉國小內興建一座「紅葉少棒紀念館」，使得布農村廣為人知，更打響全國棒球熱潮，使得棒球運動蓬勃發展，更奠定日後臺灣成為棒球三冠王的基礎。

三、紅葉少棒紀念館

紅葉少棒紀念館位於臺東縣延平鄉的紅葉村，是臺灣少棒的發源地，為紀念這一段輝煌歷史，臺東地方民眾爭取興建紅葉少棒紀念館，但卻限於經費籌措因素，一共花費 20 年才興建完畢。首先呈現過去紅葉少棒如何在艱苦的環境中訓練球隊，因此館內呈現許多當年做為訓練的球具。呈現過去紅葉少棒在那麼艱苦的訓練環境下，如何在國內棒壇成名，到後來能夠擊敗日本少棒冠軍隊，因而成為國家的英雄，推動臺灣棒球發展的重要歷史事件。

紅葉少棒紀念館 1992 年(民國 81 年)成立到現今已有 30 年歷史，因建築老舊，加上紅葉村固有的活動中心，但在 2016 年(民國 105 年)因颱風侵襲遭土石破壞，延平鄉公所積極籌備興建紅葉少棒紀念館暨多功能活動中心，提供族人擁有更完善的公共服務空間，包含附設族人能辦公及參與展場等多元運用空間，預計 2023 年(民國 112 年)底完工。

活動中心內也設有介紹布農族祭典、以及提供部落教室讓觀光客可到館內二樓的布農文物館和視聽室參觀體驗，讓布農族文化和紅葉少棒隊聯想在一起。因而吸引觀光客前來參觀，成為臺東一個新亮點的景點之一。



圖 6-2-1 紅葉棒球紀念館
資料來源：臺東觀光旅遊網。

第三節 花東溫泉及景點介紹

溫泉，從以前就流傳著浸泡後能修復肌膚、養顏美容，透過碳酸氫鈣泉的功能使身體循環良好。花蓮、臺東除擁有溫泉及大自然所形成的芬多精，也能瞭望無邊境的大海，以及使身心放鬆，享受溫泉同時帶來的樂趣，藉由這些優點來探討花蓮、臺東溫泉間不同的美麗。

一、瑞穗溫泉

瑞穗溫泉，另外稱之為外溫泉，位於花蓮縣虎頭山，1899年(明治32年)日本政府所建，因水質佳含豐富鐵質，所以經過空氣氧化後水會呈淡淡的黃色，又被封為鐵色金泉的名號，與日本神戶有馬溫泉齊名。據說能助於關節炎和過敏性皮膚之復原。另一種碳酸氫鈣泉，泉水透徹、無色也能舒緩風濕與神經痛的痛楚。

黃麗如在《美麗湯之旅》一書提及⁴⁶瑞穗溫泉自1922年(大正11年)設有公共澡堂的日式旅館。臺灣的軍司令官福田雅太郎先生來到花蓮瑞穗參觀完此地方建設後，於是又籌建警察療養所，將其命名為滴翠閣。最一開始是由花蓮港廳，即是現今的花蓮縣直營，一直到1944年(昭和19年)才改由瑞穗公所進行管理。1945年(民國34年)日本戰敗後，產權歸於瑞穗鄉公所公共造產，之後政府因財政困難將地上物標售出。於1956年(民國45年)業者張東俊買下這個山莊，形成現在聞名的溫泉。至今可以看到是當時遺留下來的建築架構。瑞穗溫泉最大的特色，就是它在日治時期遺留下來道地傳統的日式房間。



圖 6-3-1 瑞穗溫泉

資料來源：瑞穗溫泉官方網站。

⁴⁶ 黃麗如，《美麗湯之旅》(臺灣：生活情報文化事業股份有限公司，2000年)，頁62-64。

二、安通溫泉

1904年(明治37年)，一位名叫出口九米七的先生上山採樟腦在安通溪發現溫泉源頭，1930年(昭和5年)，在此地興建警察招待所，開發公共澡堂，使其發展為溫泉勝地。戰後，安通溫泉先由鎮公所接管，之後發展成玉里溫泉公共浴場，1947年(民國36年)在由民間業者改建成為安通溫泉大旅社；業者仍保留著日治時期的建築，還有安通溫泉大旅社的名稱，流傳到現今更具有歷史價值。

業者已將日治時期的建築翻新為堅固的水泥鋼筋，不過在飯店後方仍保留日治時期所遺留下來的建築。近幾年業者花費高額資金重新整修，翻新為日式風格的床鋪，也因此吸引許多遊客前來此地觀光。



圖 6-3-2 安通溫泉

資料來源：安通溫泉官方網站。

三、知本溫泉

李碧華在《泡青春不老泉：環島泡湯美麗之旅》一書提及⁴⁷，知本溫泉歷史源自知本西岸的知本溫泉，民初時原住民卑南族的族人狩獵中發現有蒸汽熱全由地底冒出來，前往泡湯後，發現溫泉的水質對於各種皮膚病，有很好的療效，卑南族人因而稱之為「神水」。一般所指的「知本溫泉」是外溫泉區，源於知本溪南方的岩縫及河床中的外溫泉，內溫泉則位於知本森林遊樂區吊橋下方的溪谷附近，據說早年只要在溪床中挖一小池就是泡溫泉的好場所。也因有這樣的特色，知本溫泉成為臺東地區最富盛名的遊覽勝地，當人們想到溫泉便會聯想到臺東知本溫泉。

⁴⁷ 李碧華，《泡青春不老泉：環島泡湯美麗之旅》(臺灣：東森媒體科技股份有限公司，2002年)，頁150-152。

四、紅葉谷綠能溫泉園區

2020年(民國109年)所建造位於臺東縣延平鄉紅葉村紅葉谷綠能溫泉園區，這是個被山谷與溪流環抱的一個部落。這裡的溫泉也廣為人知，除居民在河床上徒手挖掘的野溪溫泉，由當地布農部落等業者經營過的「紅葉溫泉」，也乘載著許多人的美好回憶。因八八風災而毀損的紅葉溫泉，經延平鄉公所積極推動規劃紅葉谷綠能溫泉園區。讓人們不僅可以體驗到園區活動，認識布農族的智慧與文化及更深入瞭解園區對於這塊土地共生共榮的價值。

五、松園別館

「松園別館」於1943年(昭和18年)成立，因老松樹圍繞及其幽靜的環境，因而取名為松園別館。那時是日軍在花蓮的軍事指揮中心，也是日治時期徵兵的單位，稱之為花蓮港兵事部和附近的廣播電台，現今稱為中廣公司花蓮台、海岸電台，是現今中華電信、及美崙淨水廠等皆是當時美崙山重要建築。

二次大戰結束後，此地由國民黨接管，1947年(民國36年)管理單位轉為陸軍總部，後來又成為美軍顧問軍事團休閒渡假中心。中美斷交後，1977年(民國66年)改為國家財產局所有，1978年(民國67年)交由行政院退輔會管理，1996年(民國85年)傳出管理單位將出售給財團，由花蓮縣青少年公益組織協會號召許多民間團體發起搶救，獲得許多民眾及民意代表支持，順利取得保留。2000年(民國89年)由花蓮縣政府訂為歷史風貌專區，2002年(民國91年)開始整修，2004年(民國93年)修復落成完工，在這裡可體驗藝文活動，音樂演出、文學講座、以及更貼近原住民文化的手作體驗，近年來成為花蓮重要的歷史及藝文發展空間。

部落發展的溫泉觀光景點，能讓旅客利用溫泉的水質來治癒皮膚、保養皮膚及放鬆身心靈，這些都是自然且最有效的方法，因而吸引喜愛泡溫泉的旅客來此地旅遊，藉由溫泉景點的發展提供族人多一個經濟來源，也可導入更多生態、人文等各種特色，再以傳統節慶及限定旅遊，將可提供整個部落旅遊觀光產業的發展，保留原住民更多原有的文化。

第四節 結論

紅葉部落早期由多個族群聚落組合的統稱，各部落為了更多狩獵、耕作區域給自己的族人，竟而發生了侵擾事件，導致各部落遷移，日治時期發生了霧社事件，後來因國民政府播遷來臺，又受了一次的災害，濫墾濫伐及土石流，導致整個部落滅村，才使得遷制平地，也喪失了狩獵的傳統。

紅葉少棒的興落，1968年(民國57年)對日本和歌山的比賽，這也是臺日第一次的少棒交流，當時與世界冠軍日本關西少棒聯盟和歌山隊那一戰的記憶，用來紀念當時紅葉少棒隊在臺灣棒球所帶來的運動精神和傑出的戰績，使得地方人士極力爭取，在紅葉國小內興建了一座「紅葉少棒紀念館」，就在紅葉對享受著名聲譽之際，卻被人檢舉超齡球員出賽及冒名頂替，紅葉棒球在法律判決的干擾下，教練一度心灰意冷地想放棄紅葉隊。但因為地方人士的鼓舞下，燃起鬥志東山再起。

花蓮和臺東的紅葉村擁有能治癒皮膚不適的自然溫泉，但因政府政策不同而使兩個地區有著截然不同的發展。花蓮政府採取由原住民自行整合私有土地，並以合理條件引進非原住民資金和經營方式。臺東政府則是用每三到五年的通盤檢討計畫去進行分割，使族人擔心一旦劃入特定區，將限制房舍整修新建，也限制土地使用。而這樣劃設為特地區，以外來者想要賺錢的思維來規劃空間利用，占用自然資源，及剝奪原住民的生活空間，也衝擊到當地文化，不同之處在於花蓮是透過族人自己的思考模式去經營，而臺東是透過政府以商業模式去經營，兩個經營模式相較下，前者能使部落的歷史更加清晰及更了解其生活方式，較能達到傳承的真正意義，後者則是能使當地的觀光蓬勃發展，卻沒有辦法讓族人能有更深入的了解也失去了對原住民來說最重要的文化傳承，導致後者原有的權利被剝奪而漸漸失去他們的文化。

部落發展的溫泉觀光景點，能讓旅客利用溫泉的水質來治癒皮膚、保養皮膚及放鬆身心靈，這些都是自然且最有效的方法，因而吸引喜愛泡溫泉的旅客來此地旅遊，藉由溫泉景點的發展提供族人多一個經濟來源，也可導入更多生態、人文等各種特色，再以傳統節慶及限定旅遊，將可提供整個部落旅遊觀光產業的發展，保留原住民更多原有的文化。

第七章 花東的神社

「神社」是日本的常見的宗教信仰場所，在日本政府治理臺灣時，隨著日本的移民與歷史事件增加，也在臺灣地區建立許多神社建築，提供當時的移民一個信仰場所，這一章將會從歷史事件開始進一步了解這些遺留在花東地區的「神社」，以「文化保護」的立場探究這些「遠渡而來的宗教信仰」。

第一節 承載移民信仰的吉野神社

吉野神社建立於 1912 年(大正 1 年)，被視為當時吉野村移民的守護神，當時居民們也經常在吉野神社舉辦重要的儀式與祭典，希望透過儀式與祭典祈求農耕的豐收與順利。吉野神社如今已經被夷為平地，被規劃成綠地公園，其中一部分由客家委員會重整後，設立成「好客藝術村」與廣場，提供民眾休閒遊憩、舉辦活動的空間，並在其中設立「吉野神社鎮座紀念碑」，提醒人們吉野神社曾經的存在。

一、吉野村的建立

吉野村的現址為花蓮吉安鄉吉安村，吉野鄉對於當時的日本政府與日本移民們有著些許不同的意義，對於當時的花東地區的產業發展也有重大的意義，吉野村對於當時的人民而言，就是他們遠渡重洋後的另一個故鄉，因此當時的日本移民也將自己原本的信仰引進臺灣。

(一)吉野村發展的起源 - 七腳川事件

七腳川事件是原住民族阿美族歷史上重要的事件之一，也是日治時期發生在花東區的其中一場抗日事件，這個事件也為之後花東地區的發展帶來影響，七腳川社是日治時期初期，在花蓮地區阿美族南方勢力中最大的聚落，他們長期活躍於奇萊平原，也是奇萊平原上最強悍的一個部落。清朝初期有著知卡宣、竹腳宣、直腳宣、七交川等幾個稱呼，七腳川社為清朝初期文獻中「崇爻九社」⁴⁸中的其中一社。清朝光緒初年，清廷進行「開山撫番」的政策，改變當時的「後山」也就是中央山脈東側的原住民族群原有的勢力範圍，並且在「加禮宛社之役」⁴⁹後，七腳川社成為奇萊平原上最強大的原住民部落。

(二)因資金而起的衝突

日本政府來臺不久，期間不只有反抗事件頻傳，對外當時日本政府正與俄羅斯爆發衝突，使得日本政府在臺灣的甘蔗產業計畫出現困難，也因此臺灣地區的產業發展受到阻礙，以及來臺的日本移民人口日益增加等問題，讓日本政府將原本應發給七腳川社的隘勇⁵⁰們的報酬中苛扣，用這些資金用以發展甘蔗等農產品產業，最後因薪資偏低且多次與日本政府爭取無果，以及少壯族人對日本政府的行為不滿等因素，七腳川社與太魯閣族聯合發起抗日行動。

⁴⁸ 崇爻九社：1695年(清康熙34年)被列入諸羅縣轄內的「山後番社」，其中多為阿美族人，至今實存的僅剩八社。

⁴⁹ 加禮宛社之役：為1878年(清光緒4年)噶瑪蘭族與撒奇萊雅族聯合抵抗清廷政府的事件，戰後幫助清軍的七腳川社為最強部落。

⁵⁰ 隘勇：日治初期，七腳川社與日本政府維持著良好的合作關係，當時的日本政府與太魯閣族，以及中部地區的原住民族時常發生衝突事件，因此日本政府聘請七腳川社的族人，借他們之力壓制太魯閣族的進攻與進行監視等工作，這些七腳川社族人則被稱做「隘勇」。

(三)雙方爭執的過程

隘勇由日本政府發派至各區的「頭目」管理，由於七腳川社族人遲遲拿不到應得的工資，多次與各地頭目反應此問題，卻屢屢得不到回應，於1908年(明治41年)有族人因此出手打傷當地頭目，日本政府隨後以此事為由，派遣當時的支廳長前往七腳川社進行談判，但談判的結果並不順利，支廳長在七腳川社領地內遭到襲擊談判最終以破裂收場，隨著時間的累積與推進，同年的12月又有日本政府的官員遭到七腳川社族人殺害，成了七腳川事件的導火線，日本政府正式向七腳川社宣戰，戰役持續三個月，七腳川社最終以人數與武力不敵日本政府落敗，於隔年1909年(明治42年)的3月宣布歸順於日本。

(四)七腳川社最後的結果

七腳川社歸順於日軍後，社地遭到日本政府全數沒收，成為日後建立日本移民村「吉野村」的土地。隨後七腳川社族人被迫遷徙至花蓮縣志學、光榮、月眉等地區，甚至還有遠遷至臺東鹿野大埔尾地區的族人，此次事件結束之後，七腳川社在奇萊平原的勢力也漸漸消失。

二、神社的建築與過程

最初建立起的吉野神社是一座非常樸素的神社，鎮座的當時神社的建築只有基本的本殿和鳥居，1914年(大正3年)也就是神社落成的兩年後，開啟「拜殿」的建造工程，使吉野神社更加完整，隨後在1924年(大正13年)與1933年(昭和8年)在吉野村居民的努力下，相繼在吉野神社增加玉垣以及在周圍裝飾燈籠。

三、祭神與社格

吉野神社為無格社⁵¹，主要祭祀的神為大國魂命、大己貴命、少彥名命⁵²及能久親王，雖然吉野神社的所在地為臺灣的一個移民村，但吉野神社卻不是臺灣的第一座神社，神社內的神明是由村民從臺灣神社請來吉野神社的分靈。

⁵¹ 無格社：為日本神社的「社格」中的一種，指的是非官方設立但承認存在的神社。

⁵² 大國魂命、大己貴命、少彥名命：為日本神話中的開拓三神，代表著開墾國土經營產業的守護神。

四、神社傳說

如今前往吉野神社舊址，已無法親眼看見當時神社的樣貌，但在慶豐市場內有一座「拓地開村」的石碑，此石碑位於「吉野神社鎮座紀念碑」的前方，在兩座石碑旁有一棵樟樹，在第二次世界大戰之後，據說當時在神社附近工作的居民想將樟樹砍下，卻沒想到用來鋸樹的鋸刀卻斷成兩截，從此人們便認為這棵樟樹是一棵神樹，禁止一切砍伐工作，近年來每逢國定節日時，也會有許多燈籠被裝飾在樟樹旁。

如今吉野神社已不再是當年的模樣，但在當地居民心理，吉野神社的精神或許跟著紀念碑留在這片土地上，現在的級野神社是一座綠化公園，是一個新的文化廣場，同樣有著豐富的人文色彩。

第二節 國家古蹟之一的吉安慶修院

吉安慶修院建立於 1917 年(大正 6 年)，創建的原因是日本政府為能讓遠渡重洋來到臺灣東部開墾，而思念故鄉的日本人民能夠安定心靈，提供一個可以讓日本移民能心安的力量，另一方面也是為進行日本宗教的傳教事宜，決定在花蓮吉野村建立派屬日本真言宗⁵³高野派的「吉野布教所」，正是現今的「吉安慶修院」。「吉安慶修院」不只是日本人民的信仰中心，也包含日語講習班、醫療所及喪葬法事服務等多樣化的工作。1945 年(民國 34 年)「吉野布教所」正式改名為「慶修院」，於 1997 年(民國 86 年)4 月由臺灣內政部公告，將「吉安慶修院」列為國家第三級古蹟。

一、建築

「吉安慶修院」的建築是日本傳統佛寺的造型設計，設有出軒式的入口，木欄以及四角鐵皮的屋面，寺院正面採用的是出軒式入口，三邊帶有廊及木製欄杆，格局則是面寬有三間、進深有四間，呈現一個大略的方形；中間向後則為布教壇，進深有四間。木製構架上的頭貫、斗拱以及木鼻等架構，皆有日本江戶時代的建築風格。神社整體的建築架構也是日治時期日本的傳統木造建築架構，是花東地區具有代表性的日式建築之一。

二、石像與傳說

「慶修院」內有 88 尊依照順序排放的石佛，每一尊石佛前皆堆疊著木牌與紅紙條，這些木牌與紅紙條代表的是信眾們對石佛的祈願。「慶修院」內主要的祭神是「不動明王」、「弘法大師」及「毘沙門天王」，這 88 座石佛是當初神社的住持依照日本著名的空海大師的規定，前往日本四國造訪 88 所寺廟，最後請回這 88 尊石佛，在這些石像之中，有一座石佛是由於當時的花東地區深受「疫病」困擾，因此特別刻出一尊能夠治好許多病症的「光明真言百萬遍」石碑。這些石佛像至今皆保存良善。甚至相傳在住持的帶領下，雙手合十順時針方向的繞著「光明真言百萬遍」石碑走，一邊口中唸佛號「南無大師照遍金剛」，便可使疾病治癒。

⁵³ 日本真言宗：日本佛教的其中一個主要教派，起源於印度佛教，隨後發展出小野與廣澤兩個流派，最後再從這兩個流派分出大量的小流派。

此外，在這 88 尊石佛前方，還設有一座名為「百度石」的石碑，此石碑有一個傳說，如果信徒繞著「百度石」走 100 遍，便可以將這 100 次的功德回報給身邊的人；另外一個傳說則是，信徒對著「百度石」石碑祈禱，也會有與繞著「光明真言百萬遍」石碑相同能夠治療病症的效果。在「慶修院」內也有漂流木造形的「護摩木」支架。「護摩木」正是眾所周知的「祈福板」，是用以求神祈福的方法之一；祈福板上可以寫自己的心願，或是祝福他人的內容，之後將祈福板繫於佛堂，則能夠獲得眾神的守護。於每年年末之時，「慶修院」官方會邀請日本真言宗的高僧來臺，協助舉行名為「火供護摩」的法會，法會上住持會將一年中所累積的護摩木與薪柴、松葉一起燒掉，這個活動代表心想事成，希望來「吉安慶修院」參拜的民眾皆能諸事平安、順心。



圖 7-2-1 吉安慶修院 88 尊石像
資料來源：花東縱谷國家風景區官方網站。

三、吉安慶修院近年的發展

日治時期的「吉安慶修院」在當時有過一段風光無限的時期，在第二次世界大戰後，日本宣布戰敗、投降，「慶修院」改由當地居民接手負責管理，從此信奉釋迦牟尼佛及觀世音菩薩至今。之後「慶修院」不但被居民遺忘，還殘破、廢棄長達半個世紀之久。能以如今嶄新的樣貌再次被人們記住，是在近年臺灣古蹟維護觀念的日漸旺盛之下，以及花蓮縣政府文化局、花蓮青少年公益組織協會以及花蓮當地的地方文史工作者的努力奔走之下，「吉安慶修院」被重新整建起來，是臺灣古蹟維護與文化精神延續的其中一項工程，「吉安慶修院」也成為目前臺灣保存最完整的日本神社之一，不但是臺灣東部地區保留最完整的日治時期宗教古蹟建築，也被列為臺灣國家級的古蹟。

第三節 記載歷史的新城神社

新城神社原先只是一座用以紀念因新城事件殉難的所有日本軍警人員的小靈堂，日本政府於 1914 年(大正 3 年)建造納骨堂，不只是紀念日本軍警人員，同時也用來悼念因一連串的太魯閣事件而失去生命的原住民勇士，隨後於 1920 年(大正 9 年)設立「殉難將士瘞骨碑」，新城神社真正建立於 1937 年(昭和 12 年)在納骨堂與「殉難將士瘞骨碑」舊址的西南側建造神社，正是現今的「新城天主教堂」。

一、新城事件

1896 年(明治 29 年)11 月，在當時的花蓮港廳守備隊新城監視哨內的十三名日本軍人之中，有人做出對太魯閣族女性不尊重的行為，甚至有一名婦女遭到日軍輪姦，這讓太魯閣族人感到不受尊重為保護族內的婦女，因此發起行動突襲設在新城的日軍監視哨。

(一)事件的發生與過程

新城鄉原為太魯閣族與阿美族南方勢力的領土，在日治時期，日軍也對太魯閣地區的原住民發起多次的討伐行動，這些大大小小的衝突都為雙方累積不少緊張的關係與對立，1896 年(明治 29 年)12 月，由漢人的李阿隆協助族人一同策劃之下，由赫赫斯社的頭目及玻士林社的頭目帶領著族內的壯丁，將當時駐守於新城監視哨的十三名日軍全數殺害，「新城事件」也為 1914 年(大正 3 年)的「太魯閣戰役」埋下導火線，「新城事件」也是花東地區的原住民第一次發起的抗日行動。1897 年(明治 30 年)，日本政府為懲治太魯閣族人，由花蓮港廳下令，招募大約六百名阿美族青年，聯合基隆步兵第二大隊、臺北的砲兵以及工兵第一小隊，登上一艘名為「葛城號」的軍艦，向太魯閣發起進攻。

(二)事件帶來的新理番政策

當時的日本政府正與中部地區的賽德克族發生糾紛，因此投入新城事件的兵力不足，節節敗退，中間對太魯閣族進行總共四次的討伐卻最終皆以失敗收場，隨後日軍於 1897 年(明治 30 年)的 5 月 13 日撤退，停止對太魯閣族人的所有軍事行動，此次事件不論是軍事、人力及財力的消耗皆超出日本政府的預期，此事件之後日本政府意識到太魯閣族的「兇猛」，更瞭解到太魯閣族與泰雅族之間的「仇敵關係」，因此開始進行「以番制番」的理番政策。

二、神社的建築與保存

新城神社不如一般印象中的木製建築，則是整體皆由鋼筋混泥土所築起，在第二次世界大戰戰後，日本政府宣告投降退出臺灣返回日本，新城神社部分的建築因為戰爭的影響遭到破壞，只遺留下鋼筋混泥土建造的鳥居、石燈籠及狛犬等大型設施，建造成天主教堂後，不同的只有在主殿裡的聖母像，如今參道的兩旁還保有各三盞燈籠以及三棵松樹，狛犬也還保留下兩對。

新城天主堂的內部目前仍然保有昔日神社的空間與模樣，神社本殿的舊址四周也栽有將近百年樹齡的日本黑松，有著日式神社遺址與莊嚴的天主堂景觀，不止顯得古樸也讓人不禁感到歷史一直伴隨著時光被傳頌下去，曾經的「殉難將士瘞骨碑」也被完整的保留在天主教堂的花圃中，在大理石碑的背面還能隱約瞧見當時殉難的日本軍警人員的姓名。

三、戰後神社的改建與現況

1956年(民國45年)在臺灣進行傳教的瑞士籍神父，在原新城神社的西側建立幼稚園；1959年(民國48年)再由另一名瑞士籍神父在神社的東側建立「神父會院」；最後在1964年(民國53年)此地被收購，並且計畫興建成一座信奉聖經「諾亞方舟」的禮拜堂，六年後天主教醫院也順利落成，在服務民眾28年後新城神社於1998年(民國87年)功成身退。如今的新城神社已是「新城天主堂」，供民眾進行禮拜與參觀。

第四節 鹿野神社的所在地-鹿野鄉

臺東鹿野擁有豐富的自然資源與景觀，其中也還保有著居民們爭取所遺留下的歷史痕跡，自然的資源使得鹿野地區有著名的「熱氣球嘉年華」活動，歷史與人文的故事更是為鹿野增添不少色彩。

一、龍田村

臺東鹿野的龍田村是一個擁有豐富歷史與人文風采的聚落。也是日治時期著名的移民村之一，至今也還保有日式的建築與神社，可以說是一座花東地區最「豐富」的地區，在龍田村不只有單車路線，還有專業的自然解說導覽員。

(一)地理與歷史

龍田村位於鹿野溪北部上游，海拔約 170~220 公尺，其面積約 7.40 平方公里，其中的居民以閩南、客家以及漢人為主，也有少數平埔族、阿美族與卑南族人居住於此。早期的龍田村是卑南族人的狩獵場，被卑南族人稱為「鹿寮」，不只有漫天蝴蝶飛舞的自然景象，也有成群的野生鹿群們在龍田村裡奔跑。在日本政府統治臺灣，進入日治時期後，龍田村成為一座移民村，也是至今仍然保有「日式校長宿舍」此種傳統的日式建築的村落，也是這些不同時代的移民，為龍田村帶來不同的文化特色。

日治時期被日本政府選定，建立移民村將其命名為「鹿野村」。隨後臺東的製糖株式會社為發展臺灣糖業，有許多日本的農業移民移入，鹿野村正式成立。第二次世界大戰戰後，日本人漸漸退出臺灣地區，開始有大量西部農民移入鹿野村，龍田地區因為突然的人口增長，在 1961 年(民國 50 年)從鹿野村分出設立成村莊，從此改稱為「龍田村」，其中包含的地區有龍田、五十戶仔、湖底以及馬背等聚落。

第五節 臺日合作重建的鹿野神社

鹿野神社從建立至今已有 91 年的歷史，2012 年(民國 101 年)時，由當地的居民向花東縱谷風景區管理處提議，與日本合作進行修復工程，歷時兩年完工，是臺灣光復之後第一座與日本合作修復的神社。

一、神社的歷史

鹿野神社為移民村－龍田村的神社，當時由臺東製糖會社出資，與當時的龍田村日本移民共同興建，於 1923 年(大正 12 年)7 月 10 日完工，當時的鹿野神社為無格社，主要供奉日本的開拓三神，也就是大國魂命、少彥名命、大己貴命及北白川宮能久親王，日治時期由臺東神社負責管理，神社的主要建築構成並不複雜，僅由本殿、鳥居、手水舍等構成，隨後於 1931 年(昭和 6 年)11 月被遷往現今崑慈堂的所在地。第二次世界大戰戰後，鹿野神社被拆毀，留下的只剩下一座基座。

二、神社的祭典與儀式

日治時期，鹿野神社每年的主要祭典有：祈年祭舉辦於每年的 6 月 8 日，及每年的 10 月 28 日舉辦的臺灣神社鎮座日，當地的各機關與學校職員、師生都要前來神社參加祭典，在當時鹿野神社可說是鹿野區最重要的神社。平時村民們可以自由參拜，鹿野神社也是當時經常被選做為婚禮的場地，如有村民被當時的政府招入伍，當地居民也會在鹿野神社舉行盛大的歡送儀式。

三、神社的重建

2014 年(民國 103 年)時，當年的龍田村村長表示，對於村內尚存的日本歷史建築的保護，是很重要並且希望被看重的事情，於是當地政府計劃恢復龍田村的歷史風貌，與日本籍的匠師合作一同重建鹿野神社，也再次重現當年龍田日本移民村的樣貌。花東縱谷風景區管理處為完整的重建工作，與有修繕八田與一宿舍經驗的顧問公司，一同進行長達兩年的歷史考據、規劃還有設計及監造的工作，不僅重建神社的木材從日本進口，也請來日本專門修建神社的「宮大工」，與臺灣一起合作回復鹿野神社當年樣貌。

來臺幫忙重建神社的日本建築師們，依照日本的習俗，以象徵當地豐收的鹿野米、鮮魚及蔬菜祭祀，而鹿野神社也改變為主要祭祀「自然神」，也就是看重人類與大自然之間的關係，鹿野神社的重建總計花費新臺幣五千萬元，也是當地居民對於歷史為土地留下的足跡的重視。



圖 7-5-1 鹿野神社

資料來源：臺東觀光旅遊網

透過以上內容，不只希望能夠將神社的觀光資訊傳達出來，也從過程中發現觀光不再只是好吃好喝的活動，我們能從歷史的角度發現更多存在於觀光景點不同的樣貌，歷史雖說是已經無發更改的事實，但也深深的吸引我們前去探究，這些過往的故事能讓我們更加了解觀光地區，理解這一路上所經歷的時光，如今變成這番模樣供我們前去參觀、遊玩，也希望能讓更多人能重視歷史遺跡的維護，這些皆是對臺灣而言珍貴的文化之一。

結論

從歷史角度來看花東地區，可知道臺灣花東地區不管是在交通建設、水資源、人文地理、產業發展、原住民部落及神社保存都是具有豐富的歷史文化背景。

有日治時期日本政府的鐵路、港口和公路的建設以及農地的開發，因而帶起花東地區的經濟，儘管在開發過程中因為地形與地質加上不斷有災害發生，加深不少困難，但最終也還是有順利完工，對接下來的建設技術也有幫助到，更知道要如何去克服工程困難。在日本政府統治下的農田開墾，對花東地區實施政策種植甘蔗與水稻，儘管最後因糧食短缺而衰退，但藉由現今的政府對花東地區的歷史文化保留，和觀光做結合後，以糖和米聞名，展開當地觀光特色。

水資源的開發與利用，對當地的人民來說是很重要的，除水力發電外，工業用水對糖廠來說也是不可或缺的，現今也發展許多水上活動設施，帶來不少觀光客前來遊玩。講到花東地區，國家風景區的成立也是因當地的地理環境，有大自然最真實的景觀，藉由對大自然的保護與管理，成為花東地區最珍貴的資產，富有多樣的生態，保留大自然原有的樣貌。

花東地區的紅葉部落棒球隊在一場比賽中因贏得日本棒球隊，帶起紅葉少棒的知名度，藉由對紅葉部落深度的探討，才了解到原來花東地區有如此一段輝煌的歷史故事，對紅葉部落有更進一步的認識。在最後探討到的歷史文化遺址，為日治時期所遺留下的神社建築，雖留存下的神社不多，但經由當地政府對建築的保存，重現當年歷史足跡。

綜合上述，可了解到這些歷史背後都是有它的意義在，沒有先人對花東地區的開發，人們也就不會意識到這塊土地的重要性。有當地政府積極的保存文化遺址，讓更多人能參觀到這些富有歷史價值意義的景點，加上花東地區特有的大自然景觀，帶大家認識更多元的花東地區。

參考文獻

書籍—中文

- 毛利之俊、葉冰婷譯(2003)。〈東臺灣展望〉。臺北：原民文化。
- 王惠民(1994)。〈紅葉的故事〉。臺灣：民生報社。
- 王鴻濬(2020)。〈讀鹿踏野：神社修行紅烏龍〉。新北：斑馬線文庫。
- 王學新、黃得峰(2005)。〈牡丹社事件史料專題翻譯二，處蕃提要〉。臺灣：國史館臺灣文獻館。
- 王人弘、帖喇·尤道、督努·媯飄(2021)。〈太魯閣族紅葉部落歷史研究〉。臺灣：國史館臺灣文獻館。
- 行政院秘書處(1946)。〈臺灣行政長官公署農林施政報告〉。臺北市：臺灣省行政長官公署。
- 交通部鐵路改建工程局(2009)。〈汽笛聲渺—花東·鐵道·老故事文集〉。臺灣：交通部鐵路改建工程局。
- 阮昌銳(1996)。〈臺灣的原住民〉。臺灣：臺灣省立博物館。
- 花蓮吉安鄉公所(2002)。〈吉安鄉誌〉。花蓮縣吉安鄉：花蓮吉安鄉公所。
- 花蓮壽豐鄉公所(2002)。〈壽豐鄉志〉。花蓮縣壽豐鄉：花蓮壽豐鄉公所。
- 花蓮縣文獻委員會(1960)。〈花蓮縣志稿卷七上物產〉。臺灣：花蓮縣文獻委員會。
- 李宜憲、莊雅仲(2020)。〈大港口事件 1877—1878〉。原住民族委員會。
- 李宗仁等人(2015)。〈蘇花改：臺9線蘇花公路山區路段改善計畫.103 三部曲〉。宜蘭縣：交通部公路總局蘇花公路改善工程處。
- 李紀庭(2014)。〈一一道來來道 11〉。宜蘭：交通部公路總局第四區養護工程處。
- 李碧華。(2002)。〈泡青春不老泉：環島泡湯美麗之旅〉。臺灣：東森媒體科技股份有限公司。
- 吳進書、姜家珍總編輯(2004)。〈典藏記憶—花東鐵道情懷〉。花蓮市：花蓮縣文化局。
- 沈俊祥(2008)。〈空間與認同—太魯閣人認同建構的歷程〉。臺灣：翰蘆。
- 明立國(1989)。〈臺灣原住民族的祭禮〉。臺原出版社。
- 林素珍(2020)。〈七腳川事件〉。花蓮：原住民族委員會。

- 林永輝(2007)。〈紅葉少棒的故事〉。臺灣：中華民國棒球協會。
- 林佩瑩、林佩君文字(2015)。〈臺東日日有意思開始在太平洋畔慢旅遊〉。臺北市：墨刻。
- 孟祥瀚(2018)。〈增修臺東縣史觀光產業篇〉。臺東：臺東縣政府文化局。
- 孟峻璋(2006)。〈旋動歲月：臺灣棒球百年史〉。臺灣：中華民國棒球協會。
- 金子展也、陳嫻若譯(2020)。〈遠渡來臺的日本諸神〉。新北市：野人文化股份有限公司。
- 邱上林、張明洵(1995)。〈洄瀾本土叢書－觀光花蓮〉。花蓮：財團法人花蓮洄瀾文教基金會。
- 洪致文(1992)。〈臺灣鐵道傳奇〉。臺灣：時報。
- 洪致文(1998)。〈臺灣鐵道印象〉。臺灣：南天。
- 洪致文、古庭維(2015)。〈百年輪轉·臺灣鐵道〉。臺灣：國立臺灣博物館。
- 洪瓊君、潘資洲、胡智偉、廖書屏、賴沛緹、張文柔(2020)。〈龍田村百年移民史〉。臺東：臺東縣政府。
- 唐賢龍(2004)。〈臺灣事變內幕記〉。北京：九州出版社。
- 旅享家製作群(2007)。〈東臺灣遊樂吃喝達人〉。臺北：地圖王。
- 陳俊(1987)。〈臺灣道路發展史〉。臺北：交通部運輸研究所。
- 陳鳴鐘、陳興唐主編(1989)。〈臺灣光復和光復後五年省情(下)〉。南京：南京出版社。
- 高育仁(1996)。〈重修臺灣省通志卷四經濟志農業篇全一冊〉。臺灣：國史館臺灣文獻館。
- 徐如林、楊南郡(2016)。〈合歡嶺道：太魯閣戰爭與天險之路〉。行政院農業委員會林務局。
- 徐松海、邱永雙、中華綜合發展研究院應用史學研究所(2002)。〈吉安鄉誌〉。花蓮：花蓮縣吉安鄉公所。
- 夏黎明(2007)。〈鹿野鄉誌〉。臺東：臺東縣鹿野鄉公所。
- 曾文誠(2004)。〈棒球王：臺灣人用棒球寫歷史，棒球不死，故事還在繼續〉。臺灣：我識文化。
- 莊慕華、陳育萱、林清盛、顧瑋(2020)。〈本地 ThePlace：花蓮〉。臺北：編輯者新聞社股份有限公司。

- 渡部慶之進(2006)。〈臺灣鐵道讀本〉。臺灣：國史館臺灣文獻館。
- 黑潮海洋文教基金會(2002)。〈花蓮賞鯨地圖〉。臺中：晨星。
- 黃雯娟、沈佳姍(2021)。〈臺灣風情畫：地名篇〉。國立空中大學。
- 黃琳婷等人(2020)。〈蘇花改：臺9線蘇花公路山區路段改善計畫.108 八部曲〉。
宜蘭縣：交通部公路總局蘇花公路改善工程處。
- 彭明輝(1995)。〈洄瀾本土叢書-歷史花蓮〉。花蓮：財團法人花蓮洄瀾文教基金會。
- 張耀宗(2009)。〈國家與部落的對峙：日治時期的臺灣原住民教育〉。臺灣：華騰文化。
- 張海鵬(2017)。〈臺灣光復史料匯編(第六編)：臺灣行政長官公署施政與工作報告〉。中國：重慶出版社。
- 鈴木植(1992)。〈臺灣原住民的風俗誌〉。臺原出版社。
- 葉柏強(2013)。〈顧我洄瀾：花蓮歷史影像集〉。花蓮：花蓮縣文化局。
- 楊維晟(2016)。〈臺東之眼〉。臺北：遠見天下文化出版股份有限公司。
- 群友文化編輯小組(1995)。〈原始瑰奇：南部橫貫公路知性之旅〉。臺北：群友文化。
- 群友文化編輯小組(1995)。〈麗景神雕：中部橫貫公路知性之旅〉。臺北：群友文化。
- 廖高仁(2021)。〈悅讀花蓮〉。花蓮：花蓮縣政府。
- 滿分(2021)。〈達人滿分，週休二日帶你輕鬆走跳宜花東〉。桃園：新創文化。
- 趙苜玲(2009)。〈臺灣開發故事：東部地區〉。臺北：天衛文化圖書股份有限公司。
- 臺灣省農林處技術室(1948)。〈臺灣農林法規輯要〉。臺灣：未出版。
- 臺灣總督府鐵道部(2021)。〈新編臺灣鐵道史全文譯本〉。新北市：遠足。
- 臺灣省民政廳地政局(1949)。〈開墾荒地〉。臺灣：臺灣省民政廳地政局。
- 劉文駿(2003)。〈百年臺灣鐵道〉。臺北市：果實。
- 蔡石山(2011)。〈海洋臺灣：歷史上與東西洋的交接〉。臺北：聯經出版事業股份有限公司。
- 蔡龍保(2012)。〈推動時代巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路(1910-1936)〉。新北市：臺灣書房。

- 韓聖和(2006)。〈紅葉傳奇和少棒王國〉。臺灣：莎士比亞文化。
- 戴震宇(2002)。〈臺灣的鐵道〉。新北市：遠足。
- 戴寶村、蔡承豪(2014)。〈縱貫環島·臺灣鐵道〉。臺北市：國立臺灣博物館。
- 謝士淵(2017)。〈新版臺灣棒球一百年：從野球到棒球，從柴球到國球臺灣人與棒球的百年相遇〉。臺灣：玉山社。
- 鴻義章(2020)。〈太魯閣事件〉。花蓮：原住民族委員會。
- 蘇昭旭(2014)。〈臺灣鐵道經典之旅：環島鐵路篇〉。新北市：人人。

書籍—日文

- 上野幸佐、蒲田丈夫著(1923)。〈臺灣米穀年鑑〉。臺灣：成文出版社。
- 梶原通好(1932)。〈臺灣農業論〉。東京市：新高堂書店。
- 佐藤政藏(1936)。〈臺灣の糖業〉。臺灣：臺灣產業評論社。
- 澁谷平四郎(1934)。〈臺灣產業組合史〉。臺灣：產業組合時報社。
- 澁谷平四郎(1937)。〈臺灣產業組年年鑑〉。臺灣：臺灣產業經濟調查所。
- 田中一二(1930、1943)。〈臺灣年鑑〉。臺灣：臺灣新生報社叢書編纂委員會。
- 畠中正行(1938)。〈臺灣殖產年鑑〉。臺灣：成文出版社。
- 樋口三雄、盛康(1924)。〈臺東廳及花蓮港廳土性調查報告〉。臺灣：臺灣總督府中央研究所。
- 梓本誠一(1936)。〈『臺灣拓殖』の出来るまべ〉。東京市：財界之日本社。

論文

- 李宜憲(2015)。太魯閣事件與五年計畫。「太魯閣族抗日戰爭史學術研討會」之論文，政治大學。
- 曾獻緯。戰後初期臺灣的糧食管制(1945—1949)，國立臺灣大學。
- 鍾書豪。花蓮地區的糖業發展(1899~2002)。國立花蓮師範學院。

期刊

- 孫大川(2012年10月)。用筆來唱歌—臺灣當代原住民文學的生成背景、現況與展望。原住民族文獻。(5)。
- 蘇新(1946年1月)。再論「糧食問題」。政經報。2(1)。

臺灣省行政長官公署(1945年12月)。公布「臺灣省徵購34年第2期米穀獎懲辦法」。臺灣省行政長官公署公報，1(5)。

技術及研究報告

花蓮縣政府(2008)。花蓮縣議會第16屆第5次定期大會。未出版。

臺東縣政府(2022)。臺東縣政府農業處110年度施政績效報告。未出版。

網頁

KKday，盤點八大花蓮水上活動！溯溪、SUP立槳、沙灘車自駕、星空露營，原來花蓮也可以這樣玩(2019年07月13日)檢自 <https://blog.kkday.com/45760/asia-taiwan-hualien-water-activities-ai>(2022年09月24日)

一路報導，秀姑巒溪泛舟第一勝地(2017年08月12日)檢自

<https://www.ourtrails.com.tw/eastcoast-touristspot-xiukuluan-rafting/>(2022年09月30日)

中國時報，花蓮港活化打造海洋資源博物館(2021年12月12日)檢自

<https://www.chinatimes.com/newspapers/20211212000402-260107?chdtv> (2022年09月30日)

太魯閣山月村官方網站(文章登載日期未註明)。檢自 <http://www.tarokovillage.com/> (2022年12月22日)

文化部國家文化記憶庫(文章登載日期未註明)。檢自

<https://memory.culture.tw/Home/Index> (2022年09月24日)

布農部落休閒農場官方網站(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.bunun.org.tw/> (2022年09月24日)

交通部公路總局蘇花公路改善工程處全球資訊網(文章登載日期未註明)。檢自

<https://suhua.thb.gov.tw/tw/default.aspx> (2022年11月01日)

交通部觀光局(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.taiwan.net.tw> (2022年09月24日) 吉籟獵人學校官方網站(文章登載日期未註明)。檢自

<http://www.cidal.com.tw/about.html> (2022年09月24日)

妞妞幸福花園，伊塔原旅-台東縣原住民文化會館11月全新開幕，原住民藝術文化特色飯店，食尚慢食市集有點野九宮格一口食，感受台東六大族震撼力量，走

入部落兩天一夜遊記(2021年12月13日)。檢自 <https://niuniutravel.tw/post-354431479/> (2022年12月22日)

花東縱谷國家風景區(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.erv-nsa.gov.tw> (2022年10月10日)

花蓮交通部觀光局，溫泉景點與圖片(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.taiwan.net.tw/m1.aspx?sno=0001124> (2022年10月12日)

花蓮縣文化局(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.hccc.gov.tw/zh-tw/LocalCulturalHall/Detail/22> (2022年11月01日)

花蓮觀光資訊網(文章登載日期未註明)。檢自 <https://tour-hualien.hl.gov.tw> (2022年09月30日)

花蓮觀光糖廠，園區資訊(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.taisugar.com.tw/resting/hualian/CP2.aspx?n=12001> (2022年09月30日)

卑南下賓朗部落官方網站(文章登載日期未註明)。檢自 <http://ks-kisa.com/ttftp/beinan/index.html> (2022年10月10日)

故宮博物院，文人畫最後一筆—溥心畬書畫特展(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.npm.gov.tw/Exhibition-Content.aspx?sno=04011673&l=1> (2022年09月30日)

紅葉谷綠能溫泉園區官方網站(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.vakangan.com/>(2022年10月12日)

馬拉桑獵人學校官方網站(文章登載日期未註明)。檢自 <http://www.riverking.com.tw/malasang/> (2022年09月24日)

國立東華大學原住民族國際事務中心，原住民族國際對話 環境正義永續發展(2022年05月29日)。檢自 <https://www.ndhu.edu.tw/p/406-1000-196953,r4956.php?Lang=zh-tw>(2022年10月27日)

國家文化資料庫(文章登載日期未註明)。檢自 <http://newnrch.digital.ntu.edu.tw/nrch/> (2022年09月24日)

遠雄海洋公園官方網站(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.farglory-oceanpark.com.tw>(2022年09月24日)

臺邦·撒沙勒(2018)。從泛原運、部落主義到民族議會:回首走過的路。原視界。檢自 <https://insight.ipcf.org.tw/article/75>(2022年09月24日)

臺東觀光旅遊網,紅葉部落簡介與圖片(文章登載日期未註明)。檢自 <https://tour.taitung.gov.tw/zh-tw/attraction/details/1259> (2022年08月20日)。

臺東觀光旅遊網(文章登載日期未註明)。檢自 <https://tour.taitung.gov.tw> (2022年09月24日)

臺灣自來水公司第九區管理處,本處沿革(2020年11月13日)檢自 <https://www.water.gov.tw/dist9/Contents?nodeId=7059> (2022年08月26日)

臺灣原住民族資訊資源網,原住民族群介紹(文章登載日期未註明)。檢自 <http://www.tipp.org.tw/> (2022年08月26日)

臺灣港務股份有限公司花蓮港務分公司(文章登載日期未註明)。檢自 <https://hl.twport.com.tw/chinese/> (2022年09月24日)

稻草人飛行傘官方網站(文章登載日期未註明)。檢自 <https://www.j7paragliding.com>(2022年09月24日)

攝影之聲,沃土的記憶—駱香林影詩(文章登載日期未註明)。檢自 <https://vopmagazine.com/lo/> (2022年09月30日)

組員分工表

	黃語欣	林苡慈	倪至弘	楊珮汝	曾紀榕	吳婕寧	游雅筑
資料收集	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
撰寫各章節	第二章	第七章	第三章	第五章	第四章	第六章	第一章
摘要					◎		
結論							◎
統整				◎			◎
簡報製作						◎	
海報製作	◎						
校稿		◎	◎				

專題報告修正要點

評審老師建議

- 1.文章未使用引用、標註資料來源。
- 2.各章節可加入觀光旅館、遊樂景點來充實全方位旅遊的內容。
- 3.專題內頁格式跑版。
- 4.專題內文用字未統一且有錯別字。
- 5.標點符號使用不當且含有贅詞，需再重新檢閱。

修正要點

- 1.已檢查各章節所使用的文獻資料，分別於第 4 頁、第 8 頁、第 12 頁、第 49 頁、第 50 頁、第 52 頁、第 53 頁、第 56 頁、第 59 頁、第 71 頁、第 75 頁、第 77 頁等加入引用及標註資料來源。此外，重新修改第 88 頁的歷史敘述，並於第 89 頁新增結論內容。
- 2.已從旅行業業者的角度增加具有歷史性的觀光景點或與花東地區相關的在地特色旅館，例如：第 70 頁加入原住民主題式之飯店等。
- 3.已重新檢閱各章節，且按照標準格式修改。
- 4.已重新檢閱各章節且用字統一書寫，並修改文章中的錯別字。例：繁體的「臺」、數字使用阿拉伯數字等。
- 5.已加入適當的標點符號並將多餘的標點符號、贅詞刪除。