



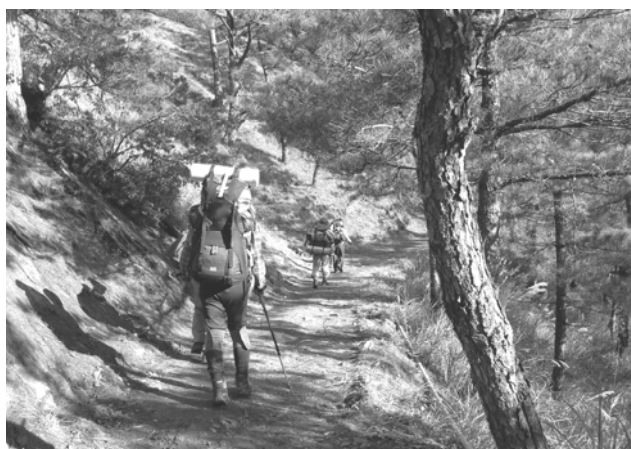
台灣歷史步道（古道）與歷史文化

—兼論保存方法（第五場）

楊南郡 Nelson YOUNG

山岳作家/古道專家

- 摘要
- 前言
- 古道與歷史文化
- 古道遺構的辨認
- 古道的整修、復舊新思維與實際的做法
- 結論



台灣歷史步道(古道)與歷史文化----兼論保存方法

A Guide to Preservation of Formosan Ancient Trails as Historical Sites and Cultural Landscape

山岳作家/古道專家

楊南郡

Nelson YOUNG

摘要

歷史步道（古道）與相關設施，曾經見證了數百年的台灣開拓史，與台灣的歷史、文化有緊密的關聯，應該被認定為古蹟或歷史文化資產遺跡，值得研究並朝永續「應用保存」方向努力。台灣島上古道的種類與數量繁多，基本上都反映著時代背景與歷史文化的脈動。尤其是貫穿山區的古道，穿過不同族群的部落與文化圈，不僅在有形與無形中，刻印著先民的活動足跡，也訴說著一頁頁血汗交織的台灣開拓史與殖民抗爭史，甚至可以說：古道就是一部台灣歷史的縮影。

本文內容主要區分為以下幾部分，包括古道的定義、古道之歷史文化意涵、古道遺構的辨認及古道整修、復舊新思維與實際作法...等重點，其中並以台灣現存兩大類古道類型：清代古道與日治時代警備道路為示範案例，深入探討古道整修之觀念與作法。

古道的修復需要採用當年開鑿的工法，就地採用與當地環境相合的原始建材，尊重原有的路幅、砌石法與走向，如此，才能符合古蹟或文化資產所講究的真實性與完整性。同時，古道要靠人們像過去那樣繼續使用，才能保持它的生命和價值，也才能符合古蹟『應用保存』的真意。

古道的文化資產價值，在於道路與人的關聯性，與在地人文現象的結合，必須獲得古道所經村莊部落住民的共同保護意識，透過在地人的價值觀來認定才有意義。所以，除了透過人文史蹟調查，發掘古道的遺跡及其歷史，並加以解說之外，也需要主管機關、規劃施工單位、秉持復舊其真實性與完整性的理念，妥善維護，更要喚起民眾對古道所代表的歷史文化資產價值的共識、認同與自發性的想要對古道加以保護的意念。

壹、前言

台灣島面積只有 36,000 平方公里，但是千百年來，超過 20 個語言與文化習俗互異的原住民族聚居在此，數百年前又有來自中國大陸的漢族移民渡海而來，占居平原與丘陵地帶繁衍生息。因此，島上呈現族群多元化，不同文化並存或融合的現象。

我們回顧台灣歷史，從西元 1624 年與 1626 年，荷蘭人與西班牙人分別在台灣南部與北部，建立治權。歷經明鄭、清、日，以至民國，至少有 6 個以上不同統治政體，相繼在這個島嶼上經營。無論是歐洲人、日本人或唐山人，都帶來各自的施政方針與文化特色，也在島上進行不同程度的拓殖。所以短短的四百年間，台灣島也呈現多元化文化，以及不同民族之間，因為生存空間的衝突，產生拓墾、侵占、反抗、征伐、和解等等事件，而匯成一部錯綜複雜的台灣歷史。

放在台灣歷史的框架裡，試看台灣歷史步道（簡稱古道）的形成與獨特性質，不難發現：除了原住民在山區生活，自然形成的獵路、社路、姻親道路之外，無論是漢人為了拓墾山麓地帶、保護經濟利益而開的隘路，或是清廷在牡丹社事件後，為了充實後山國防而開的開山撫番道路，或是日治時代為山地治安而開的警備道路網，其開鑿動機與架構，都與各政權為遂行在台灣島上的掠奪經濟利益，並達到軍事上攘外安內的施政方針，緊扣在一起。

對於台灣古道作深入研究後，自然會引出一個結論：台灣島上古道的種類與數量繁多，基本上都反映著時代背景與歷史文化的脈動。尤其是貫穿山區的古道，穿過不同族群的部落與文化圈，不僅在有形與無形中，刻印著先民的活動足跡，也訴說著一頁頁血汗交織的台灣開拓史與殖民抗爭史，甚至可以說：古道就是一部台灣歷史的縮影。

貳、古道與歷史文化

古道的研究與復舊，關聯到一個國家歷史文化的保存，在先進國家日漸受到重視，甚至有的國家已經成立古道研究機構，（如日本的「古代道路研究會」成立於 1993 年）。近年來新興的「古道學」，更促使文獻史學、古建築學、土木工程學、歷史地理學、歷史考古學、民俗學方面的專家學者，紛紛投入古道的調查研究。

近幾年來在台灣，地域性的古道，都有地方的文史工作者、生態保育團體，及登山界人士，熱烈參予路線踏勘與文獻資料的整理。至於全島古道系統的全面性調查與研究，則還停留在起步階段。

國家級歷史步道，如一級古蹟「清代八通關古道」，以及與其相同時代背景的同級古道，如蘇花古道、關門山古道、崑崙山古道、三條崙古道等，或是日治時代重要的警備道路如鹿場連嶺道、合歡越嶺道、能高越嶺道、八通關越嶺道、關

山越嶺道等，都沒有受到正確的認識與保護

已如上述，古道是見證歷史活動重要的證據，與古道關聯的古部落、古戰場、營盤、堡壘、砲台、駐在所、土地廟、碑碣、紀念柱、炭窯、橋樑等遺構，以及古文獻、古地圖、耆老口述歷史等，保存著不同面相的台灣本土文化。所以古道本身具有國家文化資產價值，應立法列入「文化資產保護法」內，受到法定的保護。現行的「文化資產保護法施行細則」列舉文化資產審核、評定標準：

- 1.所具歷史文化、藝術價值
- 2.時代之遠近
- 3.重要歷史事件及人物之關係
- 4.表現各時代之特色、技術、流派或地方之特色……等。

按這些標準來看，古道的主體價值、築路技術、相關建物，以及古道與歷史事件的密切關係，應該是屬於「古蹟」或「歷史文化遺產」範疇內。我國文化資產保護法所列古蹟類，只包括「已經公告之古建築物、傳統聚落、古市街、考古遺址及其他歷史文化遺產」，而自然文化景觀類，也只是指定「具有保存價值之自然區域、動物、植物及礦物」。

屬於歷史步道類的古道，似乎可涵蓋在「其他歷史文化遺產」內，但未經明晰單獨舉列，結果長久以來無法受到保護，造成「近年來全省各地的古道，不斷的被挖掘、破壞，以進口的石材花崗岩、大理石等取代自然古步道，古人留存的歷史遺跡被破壞殆盡。」-----引自中國時報 2003,3,27 的報導，林宗宏等 400 人聯名上書，要求行政院修正文化資產保護法，增列「歷史路徑」項目。

古道也是文化遺跡之一，留存於山區原野，穿過無數個古部落廢墟，一般不易發現它的遺構，只在政府或私人建造屋舍、開闢農地、開築新路，或進行大規模開發工程時，偶爾地發現它的存在，隨即又被破壞。

因此在規劃、設計、施工之前，主辦單位應該事先進行人文史蹟調查，了解未來開發地的地表或地下，是否遺留著史蹟物或古道曾經通過的痕跡（如石碑、古代橋樑、墓葬區、石器、陶瓷用品等）、古建物（如營盤、駐在所）、戰跡地（如砲台、碉堡、戰壕、紀念柱、義塚、合葬地），以及古道主體的遺構等文化遺跡，並提報相關單位，優先進行保護措施

參、古道遺構的辨認

有關遺留在地面上，能夠辨認的古道遺構，現在列舉下面幾個例子來說明：

- 1.道路上下陡坡時，為便利行走而鋪設石階，在轉折處並以扇狀排列形成工整

- 的石階路面，稱為石階路面遺構。（如清代八通關古道鳳凰山段、東埔段、八通關山南麓段等）
2. 為保持道路平直伸長，遇丘陵地時，將丘陵切割通過，形成凹型地貌，或道路切割山腰，形成 L 型地貌，稱為人工凹型或 L 型道路遺構。（如合歡越嶺道舊關原段、錐麓斷崖段）
 3. 道路通過山腰時，為水土保持而在道路上方或下方砌石成為駁坎，稱為石砌駁坎遺構。（清代或日治時代古道大多有此遺構）
 4. 道路通過森林地時，超出路幅的數公尺空間內，林木被砍除，因而從空中或高處俯瞰，樹梢呈現直線溝狀，可稱為凹型樹梢遺構。（如八通關古道雅託段）
 5. 道路通過低窪地時，加築土壘或疊石，作成堤狀的土、石浮築橋，以保持道路高度，稱為浮築橋遺構（如崑崙坳古道諸也葛段、合歡越嶺道托博闊段）
 6. 因牛車往來，在道路上留下重複輾軋的平行車轍，陷於地面下深達數尺，形成溝渠狀，稱為車轍遺構。（如浸水營古道水底寮起嶺點段）
 7. 為防止箭竹或雜草竄生，在路面鋪設石片或瓦片，或用夯土拌合石瓦片加以固定，稱為石路遺構。（如八通關古道八通關草原東段、阿波蘭池段）
 8. 路肩石整齊，隨著道路伸直或彎曲保持等距，而且其外側植有成排的行道樹（通常是台灣山櫻或柳杉），顯示道路的位置和路幅，稱為行道樹遺構（如合歡越嶺道卡拉寶段、霞喀羅隘路）
 9. 道路兩旁側溝或道路本身路面，因長期使用而形成路面或溝底硬化現象，稱為硬化面遺構（如淡蘭古道）
 10. 道路保持 6 尺寬的清代規制，或保持 1.2 公尺的日本警備道路規制，作連續性、等幅、帶狀的伸展，可稱為帶狀遺構（清代及日治時代所有古道）
 11. 道路通過溪流，雖然橋板已腐朽或被沖失，但仍留下砌石工整的橋墩，可據此判斷道路的過溪點和走向，稱為橋墩遺構。（如清代八通關古道、舊能高越嶺道東段、崑崙坳古道）
 12. 道路已廢而變成水田或聚落，無法以平視方法辨認其原有位置和走向，但從航照圖中，可以看出成線狀伸長，穿越現今的聚落等障礙物繼續伸長，或隨地形變化彎曲伸展的古代道路遺跡，可稱為空照判讀遺構。（如西部平原拓殖時代的驛道，台 1 線前身）

肆、古道的整修、復舊新思維與實際的做法

整修或復舊古道，目的是恢復古道原來的面貌、規制、機能與完整性，所以應採行原本的設計與工法，使用當初選用的建材如石材、木材、夯土等。如此，才能符合古蹟或文化資產所講究的真實性與完整性。

去年（2002）11月，在西班牙馬德里召開的世界文化遺產學會 ICOMOS 第 13 屆大會，與會多國代表提出了新論述：更寬弘的文化遺產概念。依照新思維，文化遺產可分為有形與無形二種，其中，有形文化遺產不再侷限於最初 ICOMOS 所強調的「原始性」。舉例來說：創建於西元 603 年的日本「法隆寺」，每隔幾十年，就要抽換原木建材，但是，因為它的維修完全按照原始設計與工法施工，繼續保持原有的形式與功能，並不損及它被認定的真實性與完整性。法隆寺已於 1993 年被登錄為世界遺產。與法隆寺相對照的是，原本已被登錄為世界遺產的中國雲南麗江古城，為了因應旅遊需求，不斷增加現代建物，入夜燈火通明，因而喪失了完整性，而被要求除名。

比照這個判別古蹟價值的原則，台灣歷史步道的修復，如能「使用原來的建材與工法，保持原有的形式與功能」，一樣地能夠保有它的真實性與完整性。

又如古道所通過的部落群，由於部落群眾長期使用古道探親、交易、舉行祭典，或用於遷徙、戰爭、和解、尋找新耕地、狩獵，形成部族的文化圈或生活圈，自然地，古道和生活文化圈形成緊密的關係。宛如有機體的古道，隨著生活文化圈的擴大、緊縮、遷移而增長、縮短、移動或消失。部落文化與古道的結合體，可視為仍具有功能性的文化資產。

此次世界文化遺產大會中，也提出了無形的文化遺產概念，包括音樂、舞蹈、語言、祭典、儀式、戲劇……，甚至口述歷史，都可視為重要的文化遺產。

第二次世界大戰結束以後，波蘭以重建被炮火損壞的教堂，來達成「與過去歷史發生聯結」的目的，而不是以保存廢墟來展現「真實性」與「原始性」。

這種作法在過去並不被 ICOMOS 接受，但是在新的思維下，已經獲得與會大多數國家代表的認同。

過去，文化遺產以「純粹保存」為主，現在則發展出「應用保存」的概念。本來所有的無形文化遺產，音樂、舞蹈、語言等等，就是要靠繼續不斷的被使用，才有生命與價值。而像古道、老街這樣的文化資產，也是要靠繼續使用來保持它的生命和價值。如果迪化街不做生意還有老街市的意義嗎？如果古道不再供人行走，還算是道路嗎？恢復原有的形式與功能，讓人們繼續像過去那樣使用，這就是「應用保存」的真意。

依照以上的新思維，古道的本體，以及其上的營盤、砲台、駐在所等，如能

夠按照原有的規制與工法，儘量去恢復舊觀，並不損及其古蹟的價值，也能符合真實性與完整性的要求。

清代留下的古道群：隘路、開山撫番道路、汛、塘、驛、舖聯絡道路，日治時代留下的警備道路群（又稱理蕃道路），各有不同工法與材料，下面試舉數例說明：

一.清代古道

- (一).清代同治 13 年（1874）到光緒 13 年（1887）間，官方陸續開鑿的開山撫番道路共有 8 條。其中，只有北路（蘇花古道）是沿著東海岸成南北走向，其餘的 7 條，全部是橫越中央山脈，貫通前山與後山的東西走向。爲了縮短里程，清代道路盡量採取直線，陡上陡下，即使所通過的地形險峻，也是利用木橋和石階來克服。

清兵僱用漢人或平埔族石工，就地取山石切割成長方塊，舖成 6 尺（1.8 公尺）寬的石階路，某些地方諸如扒不坑（信義鄉白不仔）的石階路甚至寬達 8 尺。人工切割的石塊有稜有角，排列整齊，遇到地形困難需要轉折時，還以工整的手法砌成扇形。階高與踏面深度都相當符合人體工學，走起來十分舒適。

整修或復舊清代官道時，仍要維持它的路線，不可隨便改道，來降低道路的坡度，也不可炸開岩壁，以求取捷徑。如有石階因山豬挖掘而崩壞或地質變動而鬆動移位，則重新砌平，小規模崩毀路段，仍應採行原有道路走向，重新按規制復舊。唯有因地質或地理因素，大規模崩坍至完全無法復舊者，才可考慮高繞等方式變更路線。

- (二).清道部分路段是以手工鑿石，切割丘陵地或石壁形成凹形通道。這樣的路段通常比較狹窄，甚至僅容一人通行（如馬那邦古道北稜段）。雖然現代施工法很容易用炸藥擴大路寬，但是爲了尊重先民的足跡，應保留鑿痕供後代子孫體會祖先用手工開鑿岩壁的艱辛。

- (三).清代官道部分路段是石路，也就是在低窪處或箭竹、芒草茂盛處，在路面上舖石片，以防止箭竹、芒草或灌木生長在路面，破壞路基、妨礙通行。（如八通關古道八通關草原東側、阿波蘭池東南側路段，淡蘭古道）

雖然時隔百餘年，箭竹、芒草或灌木仍閉塞道路，但因路面舖石早已硬化，仍然能夠清晰辨認路跡。古道復舊時，可刈除封閉道路的植生，重新將部分流失的石片舖好，將來若經常使用，即可使路面硬化，不再雜草叢生。

- (四).清兵築路嚴謹，不但有工整的石階隨坡上下，遇到積水沼澤或低窪地形

則以土壘、疊石，造成堤狀土石橋，稱為浮築橋（橋下並無涵洞，如崑崙崙古道諸葛段、浸水營古道溪底營段）。

清代官道所築的浮築橋，土堤兩側均為工整的砌石，橋面兩側也有路肩石。

(五).清代古道上、下駁坎及排水溝，大都以切割整齊的石塊堆砌，石塊間的空隙很小。而維護古道安全的兵營，其營盤的圍牆和營舍的牆壁，也多用石塊或石片堆疊。華南地區典型的「人字形」砌石法，不同於原住民水平的砌石法，很容易分辨出來。如三條崙古道（浸水營古道）上的大樹前營盤，八通關古道的東埔營盤，都可以看到人字形砌石圍牆。

(六).和古道有關聯的史蹟文物，包括營盤遺址、碉堡戰壕遺址、砲台遺址、木造華表遺址（關門古道上）、土地公廟、合葬義塚、隘寮、郵遞舖站（淡蘭古道上）、碑碣（如淡蘭古道的金字碑、雄鎮蠻煙、虎字碑，八通關古道的德遍山陬、萬年亭衢、化及蠻獠、山通大海、過化存神、入番撤禁告示碑、蘇花古道的里程碑、開路碑等），以及清兵所使用的食具（陶瓷碗盤、陶甕、茶壺等）、用具（搗製火藥石臼、槍頭、刀、銅錢、槍彈、磨刀石等）等等，都是重要的史蹟物，應該要妥善保護或收藏，以作為史蹟文化的解說依據。

二.日治時代警備道路

日本統治台灣 50 年間，台灣總督府蕃務本署與各州廳，開築了綿密的警備

道路網，深入每一個山地部落。由於開鑿警備道路的目的是監視、控制部落的活動。不僅在各部落的最高點設有警官駐在所，警備道路沿線重要據點也設有警官駐在所。依其重要性派有警部、警部補、巡查、巡查補、警手駐守，以維護山地治安與交通的暢通。警備道路不僅供警備員往來巡邏，還要讓日常補給用的二輪手推車，以及裝有輪子的野砲、山砲、臼砲通行。因此，絕對不能鋪設石階，且因砲車與補給車的輪距都是 1 公尺，警備道的路幅必須維持在 1.2 公尺以上，才可安全通行。

日本警備道路的開鑿定線是順著等高線緩緩爬升，其坡度不超過 5%，遇山

壁時則用火藥炸開（如合歡越嶺道錐麓斷崖段），過溪流時則架設鐵線橋（吊橋）或棧橋，遇陡坡時則以之字形路因應。總之不論地形如何，都以二輪推車或砲車可以通行為原則。

日本警備道路的復舊，也要配合原有的開路原則，不可便宜行事，以石階道路取代（如玉山國家公園管理處將八通關越嶺道部分路段加鋪石階），更不宜

任意改道（如玉山國家公園管理處將八通關越嶺道東段，原在北岸風景優美的鹿鳴到山風段，改成南岸南安至山風的車道）。

與警備道路相關聯的設施如：駐在所（大門石階、屋基、疊石圍牆、夯土或木板牆壁、廚房及浴廁設備、花台、駁坎、推車道等）、武器彈藥庫、蕃童教育所、衛生所、養蠶室、湯屋、酒保、砲台（大砲）、蓄水槽、炭窯、神社、紀念碑（殉職者之碑、開路碑、忠魂碑、紀念木標等）、佛像（地藏王菩薩、不動明王、觀音菩薩等）、戰壕、雙重鐵絲網、墓葬群等，以及遺留在遺址上的物品如：大量的酒瓶（不同品牌的啤酒瓶、清酒瓶）、醬油瓶、醋瓶、藥瓶、化妝保養品瓶、瓷器碗盤、煤油燈、罐頭（八通關越嶺道上，曾發現大量罐頭儲藏在地道內）、熱水爐等。

以上這些設施與物品，在日本人撤離台灣後，到現在的近六十年間，其中駐在所及其關聯屋舍，曾經在白色恐怖時期被大量破壞或燒毀，倖存的部分被利用為造林工寮、台電保線所、登山者的山屋。然而，大部分因燭火不慎或惡意拆下做為燃料等，目前僅存者寥寥可數。其餘的，如海鼠山的墓葬群被破壞殆盡，許多殉職者紀念碑被故意破壞，以及遺址上的物品被攜走，都造成無法挽回的遺憾。

在日治時代古道與史蹟的保存上，應該有下列的工作：

- (一).找出目前還存在的駐在所，如台電雲海保線所（原日本尾上駐在所）、檜林保線所（東能高駐在所），因尚有利用價值而幸運的留存到現在。另外，如銅門駐在所附屬的衛生所、控溪（秀巒）駐在所的彈藥庫等。以文化資產保護法加以保護，以免遭受進一步的破壞。
- (二).屋舍已經焚毀或因自然力量傾頹者，能夠復舊者盡量將其復舊，如薩克亞金（白石）駐在所警部補宿舍。大分駐在所的廳舍、教育所、養蠶室、湯屋、酒保、俱樂部，雖然在民國七十年代被焚毀，但因許多登山者都留有照片，可依其原有規模及工法重建，作為台灣史上重要的「大分抗日事件」的歷史見證及八通關越嶺道（國家步道）的住宿站和登山基地。
- (三).大部分的駐在所雖然只留下屋基、圍牆、駁坎疊石等，也應盡量維護現存的遺跡，防止進一步的人為或自然損害。
- (四).前述所有與古道相關的神社、砲台、紀念碑、炭窯等紀念物，也應視同古蹟一併加以保護。
- (五).日治時代的警備道路網串聯全台灣所有部落舊址，其中，除了十幾條經常被登山者使用外，大部分因乏人走動而被芒草灌木湮沒。這些道路目前路基 80%以上都還在，吊橋部分除了橋板需要更新或加強鐵線外，大

部分也還能依原樣修復，在未來數年內，要恢復全盛時期的步道系統並非難事。作為國家步道的基礎，日治時代的警備道路網是最佳首選。

除了少數大型崩塌，源自於地質或特殊地理因素無可挽救，可考慮改道外，其餘的路段，應照原有路線復舊。

伍、結論

歷史步道（古道）與相關設施，曾經見證了數百年的台灣開拓史，與台灣的歷史、文化有緊密的關聯，應該被認定為古蹟或歷史文化資產遺跡，值得研究並永續保存。

古道與其他古蹟不同，若刻意保存而不使用，終究會因自然的復原力量而消失，（如清代的八通關古道）。許多曾經有輝煌歷史的步道，因不再被人利用而黯然退出舞台，被土石、雜草、蔓藤掩埋。重新整理台灣的歷史步道，開放給所有民眾來健行，是延續古道生命最好的方式，也就是前述所謂「文化遺產的應用保存」。古道的整修、復舊，應該在規劃動工之前，先做好路況與人文史蹟調查，除了可提供規劃施工單位參考外，人文史蹟背景資訊也可使民眾了解古道的意義，而產生敬畏先人、保護古蹟之心。

古道的修復需要採用當年開鑿的工法，就地採用與當地環境相合的原始建材，尊重原有的路幅、砌石法與走向，不應隨便使用現在工法或進口建材（如花崗岩、大理石）來改變原貌、功能（如將步道拓寬改為車道，或鋪上混泥土路面供摩托車行駛）或走向（如前述八通關越嶺道的鹿鳴至山風段）。

古道的文化資產價值，在於道路與人的關聯性，與在地人文現象的結合，必須獲得古道所經村莊部落住民的共同保護意識，透過在地人的價值觀來認定才有意義。所以，除了透過人文史蹟調查，發掘古道的遺跡及其歷史，並加以解說之外，也需要主管機關、規劃施工單位、秉持復舊其真實性與完整性的理念，妥善維護，更要喚起民眾對古道所代表的歷史文化資產價值的共識、認同與自發性的想要對古道加以保護的意念。