

埤亞南警備道沿線文化資產保存現況與展望¹

許勝發*

摘 要

警備道一般指稱日治時期台灣總督府在原住民領域內建造的交通路徑，臺灣長程的警備道多數屬於東西走向的橫貫道路，然而竣工於 1921（大正 10）年全長約 94 公里（24 日里）的埤亞南道則是少數屬於南北走向的長程縱貫道路。由地理型態觀察，埤亞南道沿著中央山脈西側闢築，將蘭陽溪、大甲溪、北港溪三條溪流上游區域串聯，其間翻越兩個鞍部地形。埤亞南道沿線散佈許多泰雅族部落，早期周邊已有許多區域性道路得以局部連接這些部落，埤亞南道設置的重要目標之一乃建立一條可快速貫穿中央山地的南北向幹道，用以整併沿途各聯絡道路，路線規畫並未刻意直接連結周邊既有部落或駐在所，而是藉由其他支線或既有聯絡道路與主線相聯。雖然未直接穿越各部落，但埤亞南道長程、便利的聯絡功能，穩固區域性的交通網絡建立及駐在所間的防衛支援能力，擴大各項治理政策的推行範圍，包含部落撫育工作（授產、教育、醫療等）及後期的集團移住。對於泰雅族而言，埤亞南道堪稱「淚之路」的歷史翻版。本文透過文獻回顧及現地調查，回顧埤亞南警備道的建造歷史，並盤點沿途相關營造設施的留存狀況、詮釋其文化資產價值內涵以及可能的再利用方式，做為未來山區警備道路相關保存維護之參考。

關鍵字

警備道、駐在所、聚落、文化資產

¹ 本文主要修改自雪霸國家公園管理處 2022 年出版之《山徑聚落與人群-雪山山脈周邊人文景觀資源》一書中局部內容，並經調整、補充。

*國立臺北藝術大學建築與文化資產研究所 助理教授

埤亞南警備道沿線文化資產保存現況與展望

許勝發

前言

台灣的「警備道」通常指稱日治時期日人為了治理原住民族所整建的步道，可供人員通行、物資輸送之用。不同時期、地區的警備道路線長度、延伸區域、設施特色等各不相同，隨著時局變遷，後續的利用發展也有所差異，成為國家體制進入山地區域的歷史發展過程之重要見證者。

台灣山地區域跨越不同行政區域的長程警備道路多為貫通中央山脈的東西走向者，藉以連接西岸與東岸的交通，如八通關越嶺道、合歡越嶺道、能高越嶺道、內本鹿越嶺道等，本文探討的埤亞南道（圖 1、表 1）則是少數南北走向的長程警備道路，在眾多長程警備道中有其地理區位的特殊性。



圖 1 埤亞南道與周邊族群區位關係示意圖（底圖引自台灣總督府，1935，〈蕃地里程表〉）

表一 埤亞南道沿線相關駐在所一覽表²

駐在所名稱	設置年代	構造留存現況	使用現況	備註
崙埤仔駐在所	1921		九芎湖北側耕地	
小林駐在所	1922			
牛鬥駐在所	1914		牛鬥派出所	
芄芄駐在所	1911			
濁水駐在所				
碼崙駐在所				
井上駐在所				
多望駐在所	1922			
土場駐在所	1909	不明		
烏帽子駐在所		平台	公路局養護工程處獨立山工務段 相關設施	
嘉蘭駐在所		已無痕跡		
新星駐在所		已無痕跡		
留茂安駐在所	1911	平台	茂安分校	
加納富駐在所		已無痕跡	敦厚橋附近	
四季駐在所	1909	局部駁坎	四季警察局	
馬諾源駐在所	1912	已無痕跡	菜園區	
米羅駐在所	1919	不明		
埤亞南駐在所	1909	平台	南山派出所	
耶克糾駐在所	1919	平台	私人建築	
突稜駐在所	1921	平台，部分短牆		
埤亞南鞍部駐在所	1921	平台，部分短牆，階梯	思源派出所	
有勝駐在所		平台	勝光派出所	
志良節駐在所		平台	志良派出所	
志佳陽駐在所		平台	民宅	
平岩山駐在所		平台，部分駁坎	民宿、露營區	
太保久駐在所		平台		
櫛岡駐在所 I		不明		遭攻擊燒毀
沙拉茅駐在所	1921	平台，部分駁坎	果園	
佳陽駐在所	1923	不明		
達盤駐在所	1923	不明		
氣合駐在所	1923	不明		
櫛岡駐在所 II	1921	平台		
達見駐在所	1923	平台，部分階梯	台電招待所用地	
小澤台駐在所	1923	不明		
烏來駐在所	1923	不明		
馬崙駐在所	1923	不明		
松嶺駐在所 I		平台	達觀亭天池	
松嶺駐在所 II		空地		
明治駐在所	1923	平台	谷關警光山莊	

² 本表彙整自林一宏，2017；臺灣總督府警務局編，1997；臺灣總督府警務局編，1999。

駐在所名稱	設置年代	構造留存現況	使用現況	備註
馬里闊丸駐在所 I		不明		
白冷駐在所		不明		
莫古波波駐在所		不明		
馬里闊丸駐在所 II	1913	不明		
久良栖駐在所		平台	民宿、餐廳	
八仙山駐在所		平台		
稍來坪駐在所	1909	平台	和平國小	
南勢駐在所		平台、宿舍	南勢文化健康站	
裡冷駐在所				
紅香駐在所				
溪岸駐在所				
白毛駐在所	1907	平台	民宅	
馬烈霸駐在所	1912	平台、彈藥庫	新望洋公墓	
左岸駐在所				
塔比倫駐在所				
白狗駐在所		平台	民宅	
邁西多邦駐在所		平台	民宿	
無名溪駐在所				
合望駐在所	1912	平台、壕溝		霧社事件遭燒毀
梅木駐在所		平台、樟腦出張所	茶園	
霧社駐在所	1908	平台	霧社派出所	

一、山地交通路網建置與集團移住

綜觀日治時期，日人對於臺灣北部原住民的治理，從初始延續清朝隘勇線封鎖策略以及發動局部戰爭攻擊，瓦解各區域原住民的反抗勢力。一方面採用數段隘勇線，配合通電鐵絲網進行空間封鎖，斷絕山區原住民族與外界的物資交換管道，並透過勸誘手段讓部分原住民移住封鎖線內；另一方面隨軍警攻擊勢力進展，逐步將封鎖線向山區推進，漸次包圍、縮小各區域原住民勢力。

一段時日後，再敷設較為長程的警備道路³貫穿山地區域，將整個臺灣山林的原住民族傳統領域分割成數個區塊，輔以設置駐在所及推動集團移住，策動族人逐漸靠攏聚居於警備道沿線區域。

待國家體制逐漸深入原住民社會後，接續施行移住淺山或平地區域的集團移住工作，並撤除警備道沿線駐警單位、朝向山區人群淨空、土地收歸國有的終極目標前進。然至 1945 年日人離臺，此一淨空山林的集團移住政策並未完全實現，部分原住民聚落至今仍舊位於山區的傳統領域內。

³ 文獻亦稱「理蕃道路」，泰雅族人稱之「ribong roro」（環山）或「yaniage ibun」（四季），都是「日本人建造的道路」之意。

（一）山林戰爭⁴

日治初期總督府對於台灣原住民的武力攻擊直接的導火線多來自樟腦開採與林木伐墾侵入原住民傳統領域引來原住民的出草行動，再接續軍警的鎮壓，發生的地點都在山野原林中，如同「山林戰爭」般。以下依照時序略舉數起賽夏族、泰雅族在清朝後期及日治時期遭受軍警攻擊之事件：北勢群戰役（1886年9月-1886年10月）、霞喀羅群及基納吉群戰役（1886年12月）、南庄事件（1902年7月8日）、北埔事件（1907年11月14日）、北勢群戰役（1911年4月至1912年2月）、霞喀羅群及基那吉群戰役（1913年至1926年）、馬諾源事件（1913年8月）、托阿卡（Tuwaqa）事件（1914年）、烏來里馬事件（1916年，青山事件）、佳陽事件（1917年）、沙拉茅事件（1920年9月18日）等。由這些各別的戰役事件回顧，可觀察到近代國家體制進入北部山林的推進過程，其順序首先由西部東勢周邊淺山地區靠近，接著從北側的蘭陽溪、南澳一帶向南及西南，以及南側的北港溪上溯向北，逐步形成包圍態勢，限縮整個賽夏族、泰雅族的生存領域，最終瓦解各地族人的治理自主性，並將之收納成為國家體制的邊陲一環。

以本文探討的埤亞南警備道為例，在軍警不斷的透過隘勇線封鎖與武力進攻壓迫之後，至1920年，雖然南北向的長程埤亞南警備道仍未建造，但沿途的泰雅族人便已不再與日本政府進行武裝對抗。待埤亞南警備道完工通行後，軍警勢力對於沿途聚落的掌控能力更加穩固，族人的日常生活益加明顯地受到主體社會影響，並朝向更為依賴警備道交通系統進行物資交換及訊息傳遞。

（二）隘勇線與駐在所

日治時期對於原住民地區⁵的治理，初期因應各地原住民族群的情勢差異，採取北部征伐南部綏撫的不同手段，具體的措施為北部設置隘勇線，南部設置駐在所。隘勇線重防禦，駐在所主撫育，兩者的空間配置、建築型態並不相同。隘勇線是線狀空間，駐在所是點狀空間，隘勇線沿線會配置相對應的警力據點，如監督分遣所、分遣所、警戒所等，而駐在所本身即為警力據點。

1. 隘勇線（1895-1926年）

隘勇線源起於清領末期，有官設與私設兩類，主要在透過隘線、隘寮、隘勇等設施與武裝人員，巡守固定邊界範圍，藉以保護侵入原住民傳統領域製腦、伐木或採集山產者，以降低被出草的風險，這些外來族群與官府除了資源的掠奪，最初並無積極治理原住民的意圖。日人領台後，致力於盡速實質統領全島，對於山地原住民傳統領域的經營，除了天然資源的掌握利用，亦思索原住民族群的治理方針。日治初期延續清朝隘勇制度設置隘勇線，除了對於製腦事業及林木採集的保護之外，也用以封鎖、圍堵不願意接受國家體制治理的原住民部落，以隘勇線將原住民領域劃分成「線內」與「線外」兩種不同治理型態的區域，願接受國家治理者移住隘勇線內，仍居住於線外者則成為封鎖、包圍及攻擊的對象。隘勇線的設置以

⁴ 「山林戰爭」一詞引自高俊宏，2017。

⁵ 文獻中亦稱為「山地理蕃行政區」、「蕃地」。

中、北、東部為主，特別是鄰近臺北、桃園、新竹、宜蘭的淺山地區，當隘勇線不斷往山區推進、縮小包圍範圍時（隘勇線推進），常造成線外原住民更為強烈的反抗，但亦會引來軍警的另一波強勢武力鎮壓，形同連續的「山林戰爭」，直至所有反抗勢力消失。隘勇線上設有「監督分遣所」、「分遣所」、「警戒所」等警力據點，配置員警及隘勇，負責維持隘勇線的安全及管制人員進出，並未執行原住民部落的撫育工作。隨著封鎖、包圍的不斷推進，隘勇線呈現頻繁的變動狀態，線上的警力據點也隨之不斷移動調整，這些警力據點的建築形式相對較為封閉、簡陋，主要以能滿足自身防禦安全為主。而隘勇線通常搭配通電鐵絲網構成實質的防禦線，沿著鐵絲網一定距離設有一道平行的「巡視道路」，供隘勇監視行走。1915 年之後「隘勇線」改稱為「警備線」，並逐步撤撤，1926 年全面取消，仍留存之相關警力據點如「分遣所」、「警戒所」等皆併入駐在所系統改制為「警察官吏駐在所」。而原本巡視「隘勇線」、「警備線」的「巡視道路」，則併入日後警備道路系統之一。

2. 駐在所（1899-1945 年）

「駐在所」為日治時期治理原住民地區的基層警察機關，主要負責行政管理與治安管制，並兼任衛生、授產、教育等「教化撫育」工作。也是配合官方政策進行部落「集團移住」的主要執行者。「駐在所」的名稱經歷三個階段的演變⁶：

(1) 1899-1907 年間的「蕃地警察官吏派出所」，僅出現於南部斗六、嘉義、蕃薯寮、阿緞、恆春、東部的臺東及北部的深坑等 7 廳的原住民區域，大多直接建置在部落中。中部及大部分北部管轄原住民區域的宜蘭、桃仔園、新竹、苗栗、臺中、南投等 6 廳並未設置。

(2) 1907-1915 年間的「蕃務官吏駐在所」，由前期「蕃地警察官吏派出所」改稱或於 1907 年之後新設。1907(明治 40)年 4 月 1 日臺灣總督府發布「蕃地警察職務規程」取代原先 1904 年發布之「隘勇線設置規程」。當中規定「蕃地警察官吏派出所」該稱「蕃務官吏駐在所」，另規定：「廳長呈請臺灣總督認可，於必要之地設隘勇線或蕃務官吏駐在所」⁷。因此，部分管轄北部山區的地方官廳便自 1907 年底開始在隘勇線周邊設置「蕃務官吏駐在所」，用以管轄隘勇線前進後被納入線內原住民的治理。

(3) 1915-1945 年間的「警察官吏駐在所」。其源流及演變較為複雜，一部分為前期「蕃務官吏駐在所」改制而成；一部分為「隘勇線」(1896-1915) 或「警備線」(1915-1926) 上的「監督所」、「分遣所」改制而成；一部分為 1915 年之後新設。三者規模尺度、設施構築、管轄範圍等面向存有差異。即使是同一處駐在所，不同時期因任務需求的變動也可能出現規模、構築上的差異。

1921 年以前的駐在所多半點狀分散在各部落內，規模僅比四周原住民家屋稍大，1921 年以後則多配合警備道線狀串聯，刻意與原住民部落保持一定距離，並選擇展望良好、視界開闊且便於監視處，形成堡壘式據點。主要的駐在所另附設原住民「教化撫育」設施，如「蕃童教育所」、「蕃產交易所」等。某些位於地理要點、重要部落的駐在所，肩負區域性警備監視及行政事務任務，其主管位階較高，會稱為「監督駐在所」。

⁶ 林一宏、王惠君，2007：71-122。

⁷ 臺灣總督府警務局編；陳金田譯，1997：441。

日治時期隘勇線及警備道設施名稱演變一覽表

分期	名稱	據點設施	副防禦設施	人員	附註
1895-1903	隘勇線			隘勇	延續前清制度以保護製腦事業，包含官隘、民隘。
1903-1915 (五年理蕃計畫時期)	隘勇線	隘勇監督所、隘勇監督分遣所、隘寮(位階由高而低)	地雷、鐵條網、木柵、掩堡、探照燈等	警部、警部補、巡查、巡查補、隘勇	隘勇線全部轉移官營。制定「隘勇線設置規程」(1904)、「蕃地警察職務規程」(1907)等。
1915-1926	警備線	警戒所(監督所改制)、分遣所		警部、警部補、巡查、巡查補、警手(隘勇改稱)	總督府「理蕃組織」改變，「警察本署」取代「蕃務本署」，「理蕃費」改由警察費支應。
1926-1945		警察官吏駐在所	肩牆、塹壕、鹿砦、鐵條網等		總督府訓令修正「地方警察配置及勤務規程」(1926)：「蕃地」警察機關分工，警戒所、分遣所主管防禦，駐在所主管撫育。有鑑於原住民情勢穩定後以撫育事務為主，駐在所也能兼具防禦功能，機關區分已不必要，故全面廢止警戒所與分遣所名稱。

臺灣山地警察行政機關名稱演變一覽表

分期	名稱	附註
1899-1907	蕃地警察官吏派出所	主要出現於南部原住民區域。
1907-1915	蕃務官吏駐在所	依據 1907 年「蕃地警察職務規程」保護山地製腦、林木資源開採事業，並管理因隘勇線擴張而被納入線內的原住民。
1915-1945	警察官吏駐在所 ⁸	因應總督府「理蕃」組織改制，1926 年後又加入改稱「警察官吏駐在所」的「警戒所」與「分遣所」。

3. 駐在所建築形制

駐在所依據設置年代及區位可大致區分為 1899-1921 年間的「散在式」以及 1921-1945 年間的「集團式」兩類⁹。

(1) 1899-1921 年間的「散在式」駐在所

這個階段的駐在所大多設置在原住民部落內，位處原住民家屋群之間，目的在就近監視部落族人動態，並透過員警示範日人的日常生活模式，帶有「教化」的意味，但駐在所常深入原住民領域中的狀況，造成不同駐在所之間缺乏彼此有效支援照應，遇部落反抗常陷入孤立無援狀態而可能遭殲滅。另一方面，初期的警察員額及設施常不足以控制整個部落，多需靠近部落中具有勢力者譬如頭目家屋，以獲取保護與協助，一但原本支持警察的勢力者出現問題，亦可能帶來駐在所的危險。

⁸ 國府時期之後又區分為警察分駐所、派出所、入山檢查哨等不同等級駐警單位。

⁹ 林一宏，2009。

建築形制方面，以沙拉茅駐在所、志佳陽駐在所 1914 年的平面圖為例，兩者建築空間規模及配置相同，可視為標準平面的使用，較缺乏因地制宜之設計考量。其空間組成的特色為辦公廳舍與宿舍結合，整體平面呈長方形，中央設辦公室，兩側為宿舍。辦公室為夯土地面，兩側宿舍為架高地板且鋪設榻榻米的房間，擁有獨立出入口及玄關，並有內走廊與辦公室相通。此建築未附設廁所，推測廁所應獨立設置於外。少數配置較高階警官的駐在所可能另設有中高階警官宿舍。而類似白冷、久良栖等規模較大的駐在所，周邊則另設阻絕壕溝，並築鹿柴加固防禦。

(2) 1921-1945 年間的「集團式」駐在所

1910-1915 年的「五年計畫理蕃事業」結束，日人陸續開闢縱貫或橫貫原住民地區的長程警備道路（「理蕃道路」）。1921 年開始推動駐在所「集體制據點式」的改良，即「集團式」駐在所。1921 年前的駐在所為了監視原住民，多設置在部落內家屋群間，因而規模發展受限，且與部落家屋用地鄰近，缺乏獨立具緩衝空間的完整基地，對於駐在所本身的安全防護是很大的隱憂。而「集團式」駐在所則改設置於警備道沿線視野開闊處，並將警力配置員額增加、集中，擴大管轄範圍並增強防禦能力。除此，另配合「集團移住」政策將族人移居至警備道沿線駐在所的鄰近區域，以便就近監視。

集團式駐在所通常順應山坡地形配置各類建築物，基地具一至數階平台，這個階段的駐在所通常較注重防禦效果，會有相對應的石砌短牆、圍牆、壕溝等阻隔構築。有時依據基地內建築群機能屬性的差異會另增設小區域的阻隔構築。基地內最主要的建築物為辦公廳舍及員警宿舍，廳舍多位於中心、前方或下方，宿舍則在側方、後方或上方，有獨棟、雙併、三至五戶連棟等多種類型，面積大小視警察位階而有差異，各宿舍多數附有廚房及廁所，而非分離在外。構造型態以日式木造建築為主，配合各地材料取得狀況適度進行調整，少部分呈現土板壁、茅葺頂的型態。其他的警務或服務設施如彈藥庫、倉庫、砲庫、演武場、俱樂部、酒保等則視各駐在所位階差異而有不同的配置。埤亞南道沿途的駐在所，如平岩山、馬烈霸等，便屬於「集團式」駐在所。

(3) 其他設施

駐在所除警務相關設施之外，亦有增設教育、醫療、交易及其他產業輔導設施者，這些附屬設施通常靠近駐在所，獨立設置或利用駐在所既有空間。

教育設施主要為「蕃童教育所」。臺灣總督府實施的原住民義務教育包含「蕃童教育所」與「蕃人公學校」兩類，前者屬於「警務系統」，後者屬於「學務系統」。「蕃童教育所」1908 年開始實施，主要設置在山地原住民區域，由駐在所警察兼任教師，依設備規模及設置區位可區分為甲、乙兩種，甲種教育所有正規的教室及相關教學設施，乙種教育所則使用駐在所既有的空間，設備相對較為簡便。1928 年取消甲、乙種區別，所有教學空間及設施標準化，1936 年改稱「教育所」，戰後 1945 年再改制為「國民學校」，與一般行政區域的學制相同，是大部分山地原住民族部落國小的前身。「蕃人公學校」1905 年開始實施，主要設置在平地的一般行政區，1922 年改制為「公學校」，1941 年與一般行政區域的小學校、公學校一同改制為「國民學校」。

醫療設施涉及疾病醫治及公共衛生維持，如施藥所、診療所。此外如有特殊狀況，譬如鄰近溫泉區域，另可能設置可供非族人使用的療養所。

交易設施如交換所、交易所等，是收受原住民族群提交的物品，如小米、花生、甘蔗、甘藷、蠶繭、苧麻、竹子、木材、黃藤、獸皮、獸骨、愛玉子、木炭等，日人則會提供等值的家具、農具、日式衣物、食鹽、石油、火柴、菸草、糕餅、鹹魚、麵粉、砂糖等生活用品及器物供其交換。其他產業輔導設施則有養蠶指導所、香菇乾燥室等，譬如埤亞南道上的四季部落即曾經擁有大規模的養蠶產業。

1920 至 1930 年代之後，原住民地區局勢漸漸穩定，著名山岳區域的警備道路沿線駐在所成為山區學術調查者、登山者、公差官員、旅行修業學生等經常借用的宿泊處。警備道與駐在所都因為國家化的逐漸深入原住民生活中而漸漸減少昔日煙硝征伐味，轉變成較為明顯的交通聯繫與行政管理功用。

（三）交通路網

埤亞南道及大甲溪道是相對較為長程的道路系統，其中埤亞南道縱貫宜蘭、臺中、南投的山地區域，沿著蘭陽溪、大甲溪、北港溪上游區域，翻過思源埡口及松嶺附近隘口。而大甲溪道橫貫大甲溪中游原本人跡罕至的陡峭岩壁區域，連通東勢到梨山的交通。在此之前，雖已有部分駐在所隘勇線推進時期逐步設置進入北港溪、大甲溪、蘭陽溪上游區域，並透過局部的聯絡道路與外界相連，但並無法達成不同駐在所之間的交通串聯，待這兩條警備道的貫通，整併周邊各類交通路徑，才使得中北部山地區域的交通路網建置更趨於完整。

二、埤亞南道

（一）路線概況¹⁰

臺灣的長程警備道多數屬於東西走向的橫貫道路，然而竣工於 1921（大正 10）年的埤亞南道則是少數屬於南北走向的長程縱貫道路。由地理型態觀察，埤亞南道沿著中央山脈西側闢築，將蘭陽溪、大甲溪、北港溪三條溪流上游區域串聯，其間翻越兩個鞍部地形，即蘭陽溪與大甲溪分水嶺的埤亞南鞍部及大甲溪與北港溪之間的松嶺附近（靠近沙拉茅鞍部）。因具有南北向、長程、越嶺的特色，使得此條警備道擁有眾多名稱，如「比亞南越道路」、「皮亞南越嶺道路」、「皮亞南縱貫道路」、「皮亞南縱貫路警備線」、「埤亞南越嶺警備道」、「ピヤナソ越道路」、「比亞南越」、「埤亞南鞍部—松嶺越」、「埤亞南越」、「松嶺越」等，本文概以「埤亞南道」稱之。

據 1921 年的工事報導：「埤亞南道以新星（西線）駐在所為起點（距離羅東郡三星庄 7 里，今嘉蘭），沿濁水溪（蘭陽溪）右岸越壁蘭鞍部（埤亞南鞍部、思源埡口），通往社加勇駐在所（指位於松嶺的第一代松嶺駐在所，非志佳陽駐在所或平岩山駐在所）。傾斜緩慢，雖高 6,300 餘尺之壁蘭鞍部，女子木屐草履亦得往來。過去駐在所警員到羅東街要數日，今則一日

¹⁰ 本段未特別標注者主要參考自臺灣總督府警務局，1935、1999：111、1999：114；吳永華，2006；林一宏，2009；堀川安市，1935：73-77；田中薰，1937：82。

可到。世人素所不知之時爾崎山麓（雪山）及南湖大山的良材，皆得自此運出¹¹。」再由松嶺南下，經紅香、新望洋、瑞岩（白狗）等地通抵霧社，全長約 94 公里（24 日里）。雖然埤亞南道工事記載標示了南北兩端的起始地點，然日後道路系統的使用與標記，南端固定起點為霧社，北端則因接續蘭陽溪下游其他步道系統，起點經常出現變動，新星、三星、羅東等地都曾被標示為北端起點¹²，如 1935 年臺灣總督府警務局出版的《蕃地里程表》便以羅東作為北端起點。

埤亞南道沿線散佈許多泰雅族部落，由北而南依序為宜蘭地區溪頭群的留茂安、四季、馬諾源、南山；臺中地區志佳陽群的志佳陽（環山）；沙拉茅群的梨山；南投地區馬里闊灣群的翠巒；馬烈霸群的新望洋、梅村、慈峰；福骨群的紅香、瑞岩等部落。

埤亞南道興建之前，已有許多區域性道路得以局部連接這些部落，少數部落內也已設置駐在所，如四季、埤亞南、志佳陽社以及北港溪流域的幾個部落，但當時這些區域性道路並未系統性串聯，警力據點也無法有效相互支援。

因此，埤亞南道設置的重要目標之一乃建立一條可快速貫穿中央山地的南北向幹道，用以整併沿途各聯絡道路，路線規畫並未刻意直接穿越前述部落（四季除外）或駐在所，而是藉由其他支線或既有聯絡道路與主線相聯。主線採用沿著山腹平緩升降的方式通過各個流域，途中新設置的駐在所主要任務都在維持警備道主線的防衛安全及交通管制，如此形成主線上多數駐在所無直接管轄部落的特殊景象，如烏帽子、加納富、米羅、耶克糾、突稜、埤亞南鞍部、有勝、志良節、平岩山、太保久、桐岡、松嶺、馬里闊丸、合望、梅木等駐在所，後期才透過集團移住政策將附近泰雅族聚落的部分族人移居至主線駐在所周邊，如留茂安、馬烈霸駐在所等。

雖然未直接穿越各部落，但埤亞南道長程、便利的聯絡功能，穩固區域性的交通網絡建立及駐在所間的防衛支援能力，擴大各項治理政策的推行範圍，包含部落撫育工作（授產、教育、醫療等）及後期的集團移住。對於泰雅族而言，埤亞南道堪稱「淚之路」的歷史翻版。

這種在山地區域的長程交通路線，道路相對寬敞、平緩，沿途有設備完善，物資充足的駐在所服務據點，除了既有的警務防衛及部落撫育之外，亦提供其他多面向利用的可能，如官員視察、軍隊寒地行軍訓練、登山健行、學校旅行、產業調查、學術研究等，對於治理者而言，更能落實山地區域人群動態及土地資源的實質掌握。

在官員視察的利用方面，1923（大正 12）年 9 月 26 日臺灣軍司令官鈴木莊六中將至宜蘭的留茂安視察駐紮於當地之部隊。1934（昭和 9）年 8 月中川健藏總督進行臺北、臺中兩州中央山脈原住民地區視察，13 日經太平山到四季，14 日越過埤亞南鞍部進入臺中州，前往平岩山、松嶺、埔里等地，為第一位蒞臨埤亞南道的臺灣總督。1937（昭和 12）年 11 月 17-21 日，臺北州知事藤田為視察戰時體制下高砂族教化狀況，至留茂安、四季、埤亞南、埤亞南鞍部等地視察。1941（昭和 16）年 10 月，長谷川清總督沿埤亞南道經過烏帽子、留茂安、四季、埤亞南、埤亞南鞍部等地進入臺中州，成為第二位蒞臨埤亞南道的臺灣總督。

¹¹ 《臺灣日日新報》，1921 年 7 月 9 日，06 版。

¹² 臺灣總督府警務局，1935、1999：112；吳永華，2018：275。

在山地行軍的利用方面，1922（大正 11）年 4 月，臺灣步兵第一聯隊一行 163 人（軍官 13 人、士兵 150 人）利用埤亞南道進行山地行軍，15 日宿留茂安，16 日宿埤亞南鞍部，19 日抵達霧社，途中曾進行機關槍射擊訓練，兼有威嚇原住民之意圖。

產業調查及學術研究方面，進行蘭陽溪、大甲溪兩岸治水、森林、礦業、地質、動植物等調查或研究者眾多，如 1922（大正 11）年 7 月植物學家佐佐木舜一、鈴木重良與臺灣總督府治水調查隊一行即利用埤亞南道至耶克糾溪後再上行至南湖大山，首度採集到許多臺灣特有高山植物新種。大島正滿 1935 年的櫻花鉤吻鮭調查也是利用埤亞南道、大甲溪道等警備道進出，並寄宿於沿途的駐在所。1940 年鹿野忠雄以多年藉由埤亞南道造訪的雪山地區調查資料綜整為博士論文《次高山の動物地理學研究》（Zoogeographic studies of the Tsugitaka mountains of Formosa）¹³等等。

登山旅遊方面，1934（昭和 9）年 7 月臺北第一高等女學校旅行隊一行 14 人行走「埤亞南越」，基本上就是沿著這條路線¹⁴。1935（昭和 10）年由臺北第二師範學校教師暨著名動物學者堀川安市推薦的「埤亞南越」觀光、採集路線，則是建議從四季部落出發後，於埤亞南鞍部多停留一夜，即較臺灣山岳會推薦的版本延長一日¹⁵。但同時期也有地理學者田中薰等人反向從霧社進入，宿泊於邁西多邦（瑞岩）、馬烈霸、松嶺、平岩山、埤亞南、四季等駐在所，最後從土場到達羅東結束「松嶺越」之行程¹⁶。1936（昭和 11）年由臺灣山岳會常務理事千千岩助太郎推薦的登山路線中，「埤亞南鞍部—松嶺越」之建議行程，第一日可從羅東驛轉乘輕鐵至土場溫泉，住宿於四季部落；第二日越過標高 1,909 米的埤亞南鞍部向西南前進，住宿於平岩山駐在所（今環山附近）；第三日經過松嶺進入今南投縣的範圍，住宿於馬烈霸駐在所（今新望洋公墓一帶），於第四日抵達霧社。第五日登山者可從眉溪搭乘臺車前往埔里，經日月潭至水裡坑驛，結束全部的行程¹⁷。

埤亞南道的南北交通縱貫功能一直到中橫公路的開通後才逐漸被取代。1959（民國 48）年 5 月中橫公路宜蘭支線（台 7 甲線）通車後，車道取代僅能步行的警備道，且部分警備道直接拓寬成為中橫公路宜蘭支線（台 7 甲線）及力行產業道路的一部分，斷續留存的警備道已非完整連通狀況，因而失去原本長途交通聯繫的主要功能，日後僅局部路段成為附近居民牽引水管的便道或通往耕作、採集地之用，其餘路段則自然荒廢遭植被淹沒或崩塌毀損而不復存。

（二）警備道現況

1、北段—新星至埤亞南鞍部

新星至馬諾源之間的警備道多維持在蘭陽溪右岸，相關道路與橋樑多已隱沒難尋，僅四季南側仍保有小段警備道路基（浮築路）及鐵線橋遺構（鋼筋混凝土造門框）。馬諾源至耶克

¹³ Kano, T. 1940。

¹⁴ 永田東一郎，1934：8-9。

¹⁵ 堀川安市，1935：73-77。

¹⁶ 田中薰，1937：82。

¹⁷ 千千岩助太郎，1936。

糾溪（逸久溪）間的警備道多數設於蘭陽溪右岸，而現今之台 7 甲線（中橫公路宜蘭支線）則多位於左岸，兩者在這個區域內甚少重疊，此段路跡久無人勘查，現況不明。耶克糾溪至埤亞南鞍部（思源埡口）之間的坡地之字型路線有一小段路基仍留存，但沿途倒木甚多，行走困難，實際留存長度及保存狀況不明。

關於此路段的駐在所，曾有新星、留茂安、加納富、四季、米羅、馬諾源、南山、耶克糾、突稜、埤亞南鞍部等。新星及加納富駐在所設置時間短，確實位置與留存現況不明，附近 1914 年曾發生金山伍長帶領的警務人員遭襲遇難事件¹⁸，埤亞南道完工後，日人在嘉蘭附近（現今嘉惠橋旁）道路旁設立金山伍長戰死之地紀念碑，目前亦已無構造遺留。四季駐在所（現為三星分局四季派出所）仍殘留入口處部分之石砌駁坎。米羅（メラ）駐在所位於蘭陽溪右岸高灘地，周邊已成為農耕地，駐在所確實位置與構造物殘留現況不明。埤亞南駐在所僅餘平台。突稜駐在所狀況不明，周邊警備道途經陡坡地採用之字形路段通過，並可能曾經改道，路跡殘留狀況不明。埤亞南鞍部（思源埡口）駐在所僅餘平台及部分短牆，平台入口仍可辨識，但入口階梯及原本連通警備道的引道已無痕跡。

2、中段—埤亞南鞍部至松嶺

中段路跡多已消失，可能與日後興建的中橫公路宜蘭支線（台 7 甲線）部份重疊。關於此路段的駐在所，曾有有勝、志良節、平岩山、志佳陽、太保久、櫛岡等駐在所，這些駐在所的位置大致仍可辨識，但幾乎無明顯的構造物遺留。其中有勝及志良節駐在所舊建築物皆已無存，現址目前分別為勝光派出所及志良節派出所。志佳陽駐在所位於今日環山聚落西側小山頭上，曾附設「蕃童教育所」。駐在所平台的東側山坡目前仍殘留昔日之字形步道痕跡，但平台頂已無原駐在所相關構造遺留，現況為民居及果園。太保久駐在所周邊仍保有少部分警備道路跡，但已成為農路之一；太保久鐵線橋兩側仍有小段警備道路跡殘留。而第二代櫛岡駐在所可能為梨山文物館南側之平台。達觀亭周邊為第一代松嶺駐在所，目前已無構造遺留。梨山至松嶺（達觀亭天池）之間仍保有大致完整的警備道路跡，目前被附近居民作為牽引水管之便道使用，這個路段近年退輔會曾整理其中福壽山農場到達觀亭天池下方約 3 公里路段供民眾遊憩使用，沿途林木生長茂密，因此被稱為「黑森林步道」，但後續缺乏維護，目前僅北段約 1.5 公里可通行，南段已崩塌，原連接到達觀亭天池之步道亦已封閉未開放。

3、南段—松嶺至霧社

關於此路段的駐在所，曾有松嶺、馬里闊丸、馬烈霸、合望、梅木駐在所等。達觀亭天池可能是第一代松嶺駐在所位置，或最早的社加勇駐在所及沙拉茅大砲台，附近的警備道路線曾經經歷改道，最初直上松嶺，但後期改為沿著等高線從松嶺西側腰繞通過沙拉茅鞍部後往南，因此第一代松嶺駐在所亦由山頂（達觀亭天池）移往西側山腹，成為第二代松嶺駐在所，目前靠近達觀亭天池附近仍有警備道路基遺留，即為改線後的路跡。沙拉茅鞍部附近（臺中市、南投縣交界處）往霧社方向的路段可能與現今翠巒產業道路（南投 91 號鄉道）及力行產業道路（南投 89 號鄉道）多所重疊，沿途仍可見部分駐在所平台遺跡、建築物及彈藥庫，

¹⁸ 許君慧，2013：149。

如馬烈霸駐在所彈藥庫、梅木駐在所樟腦巡視所等。而合望駐在所因與合歡越嶺道及北港溪流流域諸部落另有連絡道相通，為相對重要之交通節點，1930 年霧社事件中遭賽德克族人焚毀，目前僅餘平台、壕溝遺跡。

此路段在埤亞南道主線完成前，西側的北港溪兩岸已有隘勇線設置，這個區域的聚落及相對應的警力據點移動頻繁，1920 年代埤亞南警備道通行之後，部分駐在所仍深入北港溪上游兩岸部落中，與埤亞南警備道的主線另透過聯絡道相連，如紅香、邁西多邦駐在所，後期亦有就近將周邊泰雅族人移居至主線駐在所旁之例，如馬烈霸駐在所旁集團移住的聚落。路段南端終點的霧社設有霧ヶ岡社，仍有部分構造遺留，如鳥居、獻燈、參拜階梯道等。埤亞南道的部分部落亦曾設有神社，如碼崙、四季、瑞岩等，僅碼崙的濁水祠仍留存正殿基座殘跡。

三、大甲溪道

(一) 路線概況

大甲溪道西起久良栖（松鶴），沿大甲溪河谷往東上溯，到達梨山地區（志佳陽）接上埤亞南道，全長約 66 公里（16 里 28 町），路幅寬度 1.2-1.8 公尺（4-6 尺），工事約晚埤亞南道一年啟動，於 1922 年 9 月開工，1923 年 3 月完工，工程費 198,113 圓，施工期間並組成搜索隊，負責山地調查、工程設施警戒等任務¹⁹。路線在久良栖（松鶴）與明治溫泉（谷關）之間多保持在大甲溪右岸，明治溫泉與梨山之間則多位於大甲溪左岸。初期沿途共設置明治、馬崙、烏來、小澤臺、美壽潭（達見）、達盤、佳陽、氣合等八處警戒所，後期「警戒所」改制為「警官駐在所」²⁰。1925（大正 4）年曾進行全線之修補²¹。

沿線部落主要為泰雅族，由西而東包含南勢群之久良栖（松鶴）、哈崙台，以及沙拉茅群的佳陽、梨山等。大甲溪道東西向的設置截斷了泰雅族橫過大甲溪南北向的移動路徑，其中哈崙台與佳陽之間為陡峭峽谷地區，原先僅在烏來駐在所附近仍有烏來里馬部落，但 1927 年遭日警遷移至久良栖及哈崙台後，此段峽谷地形區便等同淨空，不再有聚落出現。

東西向的大甲溪道與南北向的埤亞南道在梨山附近交會，形成一「T」字形道路系統，兩者有時會被視為同一路，或將大甲溪道視為「埤亞南道大甲溪支線」²²，或將松嶺到霧社之間的路段視為「埤亞南道松嶺支線」。堀川安市（臺北第二師範學校教師暨著名動物學者）曾於 1935（昭和 10）年提及一般的「埤亞南縱走路線」安排是由北往南，沿著濁水溪土場上溯至埤亞南鞍部、經平岩山、松嶺、馬烈霸等地到達霧社。若沿著大甲溪循大甲溪道到達明治溫泉，則是「埤亞南斜走路線」，他將埤亞南道及大甲溪道兩條步道合稱為「埤亞南越」，此斜走路線他安排的行程第一日可從羅東驛轉乘羅東森林鐵道至土場溫泉，住宿於四季部落；第二日從四季到埤亞南鞍部；第三日越過埤亞南鞍部，住宿於平岩山駐在所。第四日開始與

¹⁹ 臺灣總督府警務局，1999：401、407。

²⁰ 臺灣總督府警務局，1999：406。

²¹ 臺灣總督府警務局，1999：672。

²² 吳永華，2006。

埤亞南道松嶺支線行走不同路徑，沿大甲溪道前進，住宿於達見駐在所（Pistang、美壽潭、德基）；於第五日抵達明治溫泉。第六日可轉乘久良栖（松鶴）之輕便鐵道（八仙山林業鐵道）至豐原驛，結束全部的行程。若以採集為目的則可在佳陽多停留一夜²³。1936（昭和 11）年臺灣山岳會由千千岩助太郎推薦的「埤亞南鞍部—大甲溪越」路線與堀川氏相似，僅將日程縮短為五日²⁴。

（二）路線現況

戰後初期，大甲溪道仍為梨山地區族人往西到達東勢主要利用的交通路徑，當時族人對於入伍當兵者的送行都會走到達盤鐵線橋頭附近。1960（民國 49）年中橫公路（台 8 線）完工通行後，取代了大甲溪道原本的交通聯絡功能。雖然中橫公路（台 8 線）大部分路段保持與警備道平行，並未運用原本警備道路廊，但警備道在失去通行功能後逐年遭受自然毀損、掩蔽，大部分已無法辨識。目前，大甲溪道原本久良栖（松鶴）到十文溪匯入口（篤銘橋）之間的路段可能拓寬成為十文溪聯絡道路，而十文溪匯入口到明治溫泉（谷關）之間的路段因位處峭壁區域，乃開鑿於大甲溪右岸植被生長相對較稀疏的峭壁上，部分路跡至今仍留存。

明治溫泉（谷關）至佳陽之間中橫公路（台 8 線）維持在較低的位置，警備道在較高的位置，兩者大致保持平行設置，其中谷關隧道旁的峭壁仍可見一小段昔日之警備道路跡。東關路一段台電巷前面約一公里長的路面可能為昔日警備道路廊拓寬而成，自此往東之警備道路段因 1999（民國 88）年 921 地震之後車道封閉之故，至今難以進入勘查，除達見駐在所周邊區域仍留存一小段警備道路廊，沿線其餘警備道及駐在所的實際保存狀況不詳。佳陽至梨山之間的中橫公路（台 8 線）則與警備道交會後成為中橫公路（台 8 線）在較高的位置，警備道在較低的位置，但此段警備道可能已被整併為周邊果園區的聯絡道路，無明確的構造痕跡可供辨識。而此段靠近佳陽社的佳陽鐵線橋仍留存，為大甲溪道僅存之日治時期吊橋，橋台、橋塔、主索鞍座、錨錠鐵絲構件大致完整，但橋面木板多已佚失。

大甲溪道沿途多數駐在所平台仍留存，但建築物都已無存。明治溫泉駐在所旁留有一座立於 1933 年之弔魂碑，已於 2003 年被台中市政府登錄為一般古物，是大甲溪道沿途少數擁有文化資產身分的建築物。

三、文化資產價值

- 1、歷史見證：埤亞南道歷經約 40 年的使用，是日治時期官方治理原住民族群的重要歷史見證者，透過其實體構造物留存，得以窺見治理者貫徹國家意志之過程，以及理解原住民族群近代歷史發展中非自願性的土地、治理自主性喪失與文化轉變。
- 2、轉型正義的再思考：埤亞南道的相關留存都是官設交通及警備設施建築構造物，對原住民族群而言多帶有負面之意涵，皆屬於「不義遺址」，是政府近年追求轉型正義，落實多元文化尊重的實踐過程中亟待被再詮釋者。
- 3、交通路網體系建立與演變：埤亞南道的通行，代表山地區域聯絡的南北貫通，使中北部山

²³ 堀川安市，1935：73-77。

²⁴ 千千岩助太郎，1936。

地區被整合於全島的交通路網中，配合鐵道、自動車道、人行步道等交通路線，構成一個完整的交通路網體系，而其戰後的使用與荒廢也是交通路網、周邊產業演變息息相關。回顧警備道的歷史發展，表面是人員通行、物資輸送、軍事維持，深層則是山區住民治理與資源管理利用，乃國家體制實質統治山地區域的具體表現。

四、未來展望

- 1、相關構造物點狀留存，亟待保存維護：埤亞南道雖然距離長，跨越宜蘭縣、台中市、南投縣三個行政區域，但並未位於國家公園範圍內，無法受到國家公園法之保護，沿途各種構造遺留亦僅少數具有文化資產身分，文化資產保護法相關法令的保存維護效力也有待加強。
- 2、路徑現況資訊難以連串整合，部分路段仍待調查釐清，其中尤以大甲溪道因道路封閉難以靠近調查之路段最為明顯。
- 3、周邊文化資產與聚落文化的連結：朝向與埤亞南道、大甲溪道沿途泰雅族聚落的歷史文化結合，從聚落移動、文化變遷、警備道相關設施利用變遷等面向體會台灣山地區域自然環境、族群互動與社會變遷的複雜歷程，為多元文化尊重融合的未來努力。

五、結論

本文介紹之警備道路主要為 1920 年代日人所興築之埤亞南道及大甲溪道。就國家體制透過交通系統的建置來達成國土有效控制與資源運用有其歷史脈絡的敘事意義。前兩條警備道，埤亞南道由北而南貫通宜蘭、臺中、南投三地的中央山地區域，使得臺灣山區之南北向交通聯繫取得一個前所未有的時效便利性，突破思源埡口、松嶺隘口等幾處隘口地形在臺灣自然演化及人文遷移歷史中的區域隔閡性。而東西向的大甲溪道更消除峽谷峭壁人跡絕境的自然限制，使得人群、物資得以在較低海拔的河谷地區平緩挪移。回顧百年前的警備道路發展史，正具體而微地展現了臺灣自然地史演變與傳統人文脈絡的近代化歷程，而其相關物質遺留，雖不完整，卻仍足以拼湊，使我們得以窺知先人一路走來的各種面貌，以及思考當下該用如何的視野去重新認識這段已然寧靜卻不平凡的過往歷史。

參考書目

1. Kano, Tadao. 1940. Zoogeographical studies of the Tsugitaka Mountains of Formosa. Tokyo:Shibusawa Institute for Ethnographical Researches.
2. 〈羅東蕃路〉，《臺灣日日新報》，1921年7月9日，本刊06版。
3. 千千岩助太郎，1936，《臺灣山岳寫真集》，臺北市：臺灣山岳會。
4. 永田東一郎，1934，〈ピヤナン越隨感記〉，《理蕃の友》第3年10月號頁8-9，台北市：臺灣總督府警務局理蕃課。
5. 田中薰，1937，《臺灣の山と蕃人》，東京：古今書院。
6. 吳永華，2006，〈埤亞南越嶺警備道宜蘭段初探〉，《宜蘭文獻雜誌》，75/76：頁135-155。
7. 吳永華，2018，《霧林之歌：宜蘭古道自然發現史》，宜蘭縣：行政院農業委員會林務局羅東林區管理處。
8. 吳永華，2018，《霧林之歌：宜蘭古道自然發現史》，宜蘭縣：行政院農業委員會林務局羅東林區管理處。
9. 林一宏，2009，《日治時期台灣山地「駐在所」建築之初步研究》，臺北市：國立臺灣博物館。
10. 林一宏，2017，《日本時代臺灣蕃地駐在所建築之體制與實務》，中原大學設計學博士學位學程博士論文。
11. 林一宏、王惠君，2007，〈從隘勇線到駐在所：日治時期李嶼山地區理蕃設施之變遷〉，《臺灣史研究》，14(1)：頁93-94。
12. 高俊宏，2017，《橫斷記：臺灣山林戰爭、帝國與顯影》，新北市：遠足文化出版社。
13. 堀川安市，1935，〈ピヤナン越〉，《臺灣教育》，401：頁73-77。
14. 許君慧，2013，《魏德聖賽德克·巴萊研究》，屏東教育大學碩士論文。
15. 臺灣總督府警務局，1935，《蕃人教育概況》，臺北市：臺灣總督府警務局。
16. 臺灣總督府警務局編；陳金田譯，1997，《日據時期原住民行政志稿》第一卷，南投市：臺灣省文獻委員會。
17. 臺灣總督府警務局編；陳金田譯，1999，《日據時期原住民行政志稿》第四卷，南投市：臺灣省文獻委員會。
18. 許勝發、王雅恬、林秋婷，2022，《山徑聚落與人群-雪山山脈周邊人文景觀資源》，苗栗縣：雪霸國家公園管理處。