第六篇

交通與勝蹟篇

交通與勝蹟篇

本篇分四章：第二十八章八通關古道，第二十九章玉里鐵道，第三十章玉里公路，第三十一章玉里勝蹟。

第二十八章　八通關古道

八通關古道在交通篇，原可列入公路，亦可列入勝蹟，茲專列一章，且列為本篇之首，以彰顯其獨特性與重要性。古道在清末，應可列入公路，如今已廢棄不通；日本時代別建越嶺道，當時也是公路，如今大多無法行車，雖有少數登山專家全程見證，沿途風景絕佳，究竟不是尋常民眾可能遊賞之勝蹟，故未列入勝蹟。

清末開闢八通關古道為軍用道路，自林圯埔（今南投縣竹山鎮）至璞石閣。本鎮舊名璞石閣，為八通關古道終點。臺灣三百多個鄉鎮，唯獨本鎮夠資格將八通關古道，列入本鎮特色。他日若八通關古道開闢為大眾旅遊路線，本鎮最有可能成為該旅遊路線之重鎮。

相片 28-1　大水窟

自中央山脈大水窟（相片28-1）以東，八通關古道有兩條：清末古道和日本時代的越嶺道。清末開路之用意，只是打通前山到後山而已；日本時代另闢蹊徑，開路之目的，在於積極統治臺灣東部原住民。

第一節　清末古道

一、命名與開路經過

玉山之名，鄒（亦作「曹」）族稱Pantounkua，漢人取譯音，稱八同關。1875（光緒元）年，中路開到陳有蘭溪源頭上的鞍部草原，以八同關為名。1888（光緒14）年「臺灣番地圖」，改為八通關，沿用至今。

1875年，沈葆楨執行「開山撫番」政策，決心打通前山到後山的通路，兵分南、北、中三路。中路由南澳鎮總兵吳光亮負責，以兵二營，自彰化林圯埔開至璞石閣（今花蓮縣玉里鎮民族路與中山路口、電信局南側）。凡265華里（152公里）。歷時近一年，始闢成此一亙古未開之路（表28-1）。時稱「中路」或「番界中路」，今稱「八通關古道」。

表 28-1　清末八通關古道修築大事一覽

時　間	事　蹟
1874(同治13)年農曆 7 月	募粵勇一千名，組成飛虎軍。
8月	14日起渡，17日抵達旗後(今高雄市旗津)旋往臺灣府(臺南)分紮。
10月	進紮集集埔(今南投縣集集鎮)，隨後遣人入山探路，年底歸報。
1875(光緒元)年農曆正月	吳光亮親率兵勇，由林圯埔(今南投縣竹山鎮公所處，在清水溪畔)與社寮莊(今竹山鎮社寮一帶，居濁水溪旁)分兩路前進，相會大坪頂(今鹿谷村)，續進大水窟、頂城(崁)。
2月	由頂城直抵鳳凰山麓，經鳳凰眼，繞至陳有蘭溪左岸，入茅埔(今信義鄉愛國村)。
3月	由茅埔越紅魁頭(今風櫃斗)，入南仔腳蔓(今久美村)。
4月	抵合水(今和【合】社 或同富村)。大雨兼旬，工程延滯。復雇工從牛轢轆(今水里永興村)旁開一道，接茅埔，分達埔里、集集、社寮、南投各處，便利商旅轉運。(註：水里因此成為水沙連古道與八通關古道支線的交會點)。
5月	自合水過霍薩溪(今和社溪)沿丹柳蘭(今陳有蘭)溪左岸至東埔四鄰前過溪，再沿右岸至東埔社心(東埔一鄰)，吳光亮在此屯營，並招募部分原住民運補。為避開漏斗狀的東埔峽谷及雲龍瀑布前的峭壁，再次過陳有蘭溪左岸切山腹過支稜抵樂樂谷溫泉區，續進乙女瀑布下方越陳有蘭溪至右岸避開上游左岸惡劣地形，途徑對關下「溪底第一峽門」，上到觀高坪下方，鑿壁連橋以克服峭壁地形，過後再以石階之字形直上八通關口。(自東埔起即進入國家公園範圍內，為八通關古道史蹟保存區起點)。
6月	抵八同關(今八通關)，時值飛霜，兵勇披裘以禦盛暑下之酷寒。古道在草原上，以6尺標準寬度，直抵南側進茳濃溪處，屯營。
8月	抵架扎(疑為大水窟)雅托(位在公山南鞍下)。
9月	5日，光亮以其弟吳再添(據奏摺應為吳世添)為百人長，帶粵勇百名，駐大莊(今花蓮縣富里鄉東里村)北邊廟後；續過紅蔴(今富里鄉吳江村安通)。築路工程非常艱困，與卑南來往有數十里路程，一切靠人力搬運，如璞石閣附近物產要越過紅蔴，才能到成廣澳(今臺東縣成功鎮)，而運往各地銷售(中島真澄，《大莊沿革手稿書》，存東里國小)。「後山璞石閣等處，開路19里，係派哨弁鄧國志，先往秀姑巒酌僱民番，由後山開來，以期前後接續」(見9月28日沈葆楨等奏摺)。
10月	16日，沈葆楨等回應諭示，擇優奏獎開路有功人員名單，依階級排序如下：總兵吳光亮、副將吳忠、游擊吳元德、吳立貴、吳世恭、林鴻等各升一級。（見沈葆楨等合奏）。
11月	8日，頒舊例弛禁告示。全路工程告竣，自林圯埔至璞石閣，凡265里（合152公里許），歷時10個月。

二、開路原則

依1874（同治13）年秋，臺灣補道劉璈在「開山撫番條陳」中詳述開路原則為：「開路必先視山勢，取過峽低平之處，作為定盤，不拘曲直橫斜，祇期行旅通便。先日採定，量其難易丈數，按棚分段標記，各令招標承開，以免混錯。倘已開不便人行，儘可另開便路，不貴省工，而貴適用。路寬約須六尺，兩旁尤宜疏廓，山深箐密，在在偪人，須用火工，揭除陰瘴。擬將路旁左右數十丈遠，豐草蔭木，先為剪刈，浪暴林端，俟其風燥而燎之，俾道途開陽，既免行者股慄，亦免凶番伺害。前營專管開路，勢難兼顧路旁，似應責成後路分防營勇，分段照辦，以均勞逸。遇有陡峻缺峽，逐加划修，溪坑橋碑，隨地取造，工料應手，費亦無多，加派委員，會同辦理。再仿十里一鋪之意，於分防要區，另築土堡，起蓋寮房，每擇一社首，招令民番同住，委員監之，曉以路鋪生理，或充轉運巡防等役，計工傭值，餌以便宜，俾資踴躍，而利行人」。

清末所建八通關古道之興築，沿溪谷、走稜線、避生「番」，且隨地勢起伏，鋪砌寬1.8公尺之石階[1]；本來就是人煙稀少之地，日本時代復遭棄置不用，如今幾近被人遺忘。近玉里的八通關古道東段，位於玉山公園自然生態保護區內，目前少有人使用；在伊波克山、公山稜線側的一段，以及塔洛木溪兩岸至稜線的一古道，都已年久失修。

玉里至卓溪山段，近玉里之處，古道遭產業道路破壞。其餘路段，在緩稜上，雜草雜木甚多。

卓溪山至阿桑來嘎附近石階段，石階已有鬆脫現象。

石階至塔洛木社段，路跡尚可見，但過支流處，其兩岸樹木太密，並有小崩坍。

由塔洛木社到西岸稜頂段，已無跡可循。由稜上（山地名Lanpas）至馬嘎次托溪段，有總數達三百階；在支稜頂上之大段石階，完整而壯觀，是古道石階代表作；但下方接近溪谷處石階大部分都殘破，山豬危害甚鉅，野生動物很多。

由馬嘎次托溪至阿波蘭水池段，石階最豐富，保存完好；若發掘被掩埋之石階，總數可能超過五百階，其較高之稜線部分崩坍；阿波蘭水池附近茅草覆蓋，路跡不甚明晰。

阿波蘭池至馬霍拉斯溪底段，阿波蘭山西面長稜上，近水池處有相當完整之石階路段，稍下方則路線寬平易於行走，古道反不明晰。（該地野生動物極多，並有山地舊部落馬西桑的耕作遺跡，山胡桃甚多）。

相片 28-2　清末八通關古道

1　《玉山國家公園簡介》（南投：玉山出版社，不註出版年），玉山出版社。前書，頁35。

第二節　八通關越嶺道

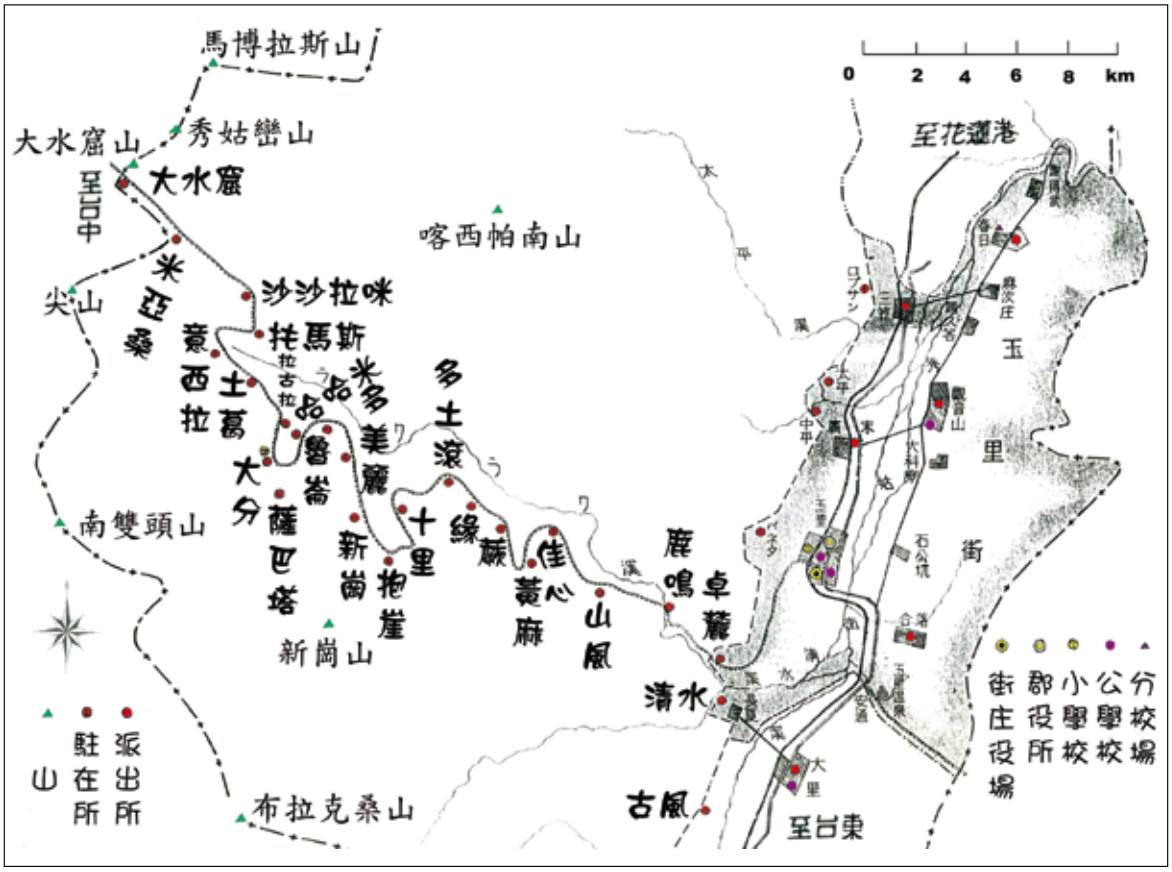
在沒有火車的年代，玉里對外交通，無論北上到花蓮港（1917年5月15日通火車），或南下到臺東（1925年3月通火車），均不便利。清末八通關古道，適合徒步，不利交通運輸，以致與西部臺灣之間，仍缺乏交通聯繫。

1914-1917年間，璞石閣支廳管內原住民，多次襲擊製樟腦工匠和築路工人，並與警察人員戰鬥，迨山腰地帶架設電氣鐵條網完成、塔比拉溪（今名太平溪）流域納入警備隊砲臺射程後，情勢稍見安定。1918年8月，玉里支廳長松尾溫爾視察境內原住民事務，勘查八通關越嶺道（相片28-3、相片28-4）之路線（地圖28-5）。

相片 28-3
八通關越道路開鑿紀念(正面)

相片 28-4
八通關璞石(背面)

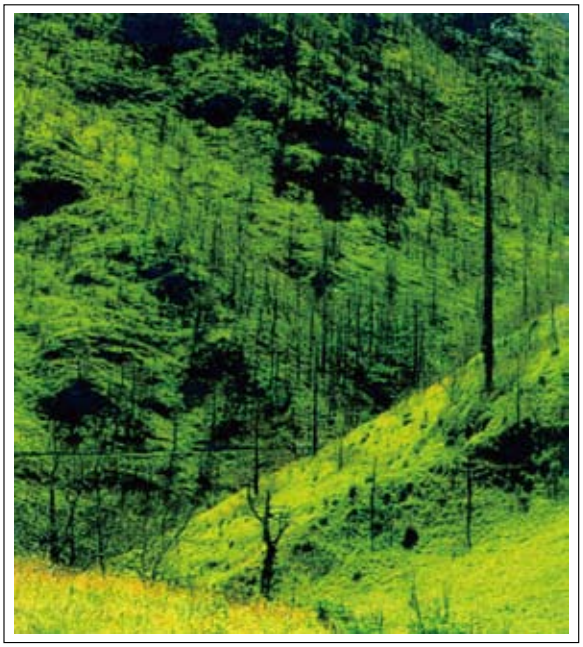
說明：
紀念碑原在今玉里鎮電信局附近街角，現放置於南安遊客中心。



地圖 28-5　八通關越嶺道路線

1918年6月10日，八通關越嶺道東段（玉里至大水窟）興工，沿拉古拉古溪山腰等高線修築，儘量經過原住民部落，以便利運輸為要，故無臺階（相片28-6），路寬1公尺或2公尺[2]。1921年1月，東段完成，施工期間，一再發生多起原住民衝突事件。如今僅存死難警察人員紀念碑（相片28-7－相片28-12）。

越嶺道開路時，為就近監視布農族，沿線重要據點開始設警察官吏駐在所：東段設有23個駐在所，西段設有13個駐在所。



相片 28-6　八通關越領道

2　《玉山國家公園簡介》，頁36。

相片 28-7　喀西帕南殉職者紀念碑

說明：

1915年5月間，因喀西帕南駐在所(黃麻附近)向部落收繳槍枝15支，遭布農族反抗事件。被殺日警27人，11名布農族被臨機處分。

相片 28-8　巡查隘勇戰死碑

說明：

紀念1919年10月10日，在緣附近開闢八通關道路時遇害之巡查野尻光一、暨隘勇潘阿生、潘阿武、潘納仔、パパア、ルヌカフ。

相片 28-9　巡查警手戰死碑

說明：

紀念1922年4月21日在抱崖戰死之巡查後藤又五郎、小山成、暨警手ハラッ。

相片 28-10　警手戰死碑

說明：

在托馬斯附近，紀念(大正10)年3月16日戰死之警手リノウサノ。

相片 28-11
大正4年5月17日殉難諸士之碑 (正面)

相片 28-12
大正4年5月17日殉難諸士之碑 (背面)

說明：
紀念1915年大分事件(布農族人突襲大分)，巡查12人死亡。

表 28-2　八通關古道修築大事一覽

時　間	事　蹟
1909 (明治42) 年6月	整修集集拔仔庄（今瑞穗鄉富源村）；整修清八通關古道的東段；於阿桑來嘎、大分等地設駐在所。
1910 (明治43) 年	粗略完成中央山脈的第一次地形測量。
1915 (大正 4) 年2月	大分駐所在所一名日警被布農族人殺害。
5月	12日，新武呂溪布農族一百人夜襲喀西帕駐在所10名日警，並焚燬駐在所房舍。17日，布農族群起抗日，大分駐所被襲，日警12人慘遭弒首，此即為「大分事件」。事件後，日警封鎖古道，並於璞石閣近山處，架設通電鐵絲網，另開一條橫越中央山脈且能在日警控制下的警備道路，以其有效鎮壓原住民。
1919 (大正8) 年	越嶺道分別從東西端築起，連接於大水窟，全線路寬保持1公尺以上，繞行山腰保持水平，以便二輪手推車運送輜重補給品。東段從玉里築起，投入23,500多的人工，耗費174,846圓。
6月	15日，西段由南投廳興工，從南仔腳蔓築起，花費124,949圓。
11月	東段築路過程中遭受原住民攻擊，造成11名工人傷亡。
1921 (大正10) 年 1月	23日，東段築至大水窟83.23公里的路程。
3月	31日，西段築到大水窟42.43公里的路程。此段工程之艱鉅，以東埔斷崖至雲龍瀑布為最。是日，越嶺道完工。

表 28-3　清末八通關古道修築大事一覽

名　稱	說　明
卓樂	循臺9線指標，往臺18線進入約8公里，可見一棵秀美之大樟樹，右方即為卓樂村落（舊名卓麓）。再右上方，是卓樂國小，附近就是八通關越嶺道入口。有越嶺道路築路殉難者紀念碑，背刻24個名字。
鹿鳴	相傳深秋季節，後山傳來鹿鳴聲，故名。1939（昭和14）年設駐在所，所旁有181公尺長、高約50公尺之「鹿鳴橋」。
山風	原住阿桑崙社，越嶺道完工後，改稱山風，西北行有山風瀑布。
佳心	布農語「風景很好」，標高800公尺，可遠眺拉庫拉庫溪及山風登山口，曾設駐在所和番童教育所。
黃麻	以產黃麻得名，是喀西帕南事件發生地。溯巴拉南溪東側高臺上，有駐在所，腹地雖小，卻有吊橋、溪流(相片28-13)及原始闊葉林等景觀。距登山口約11.7公里，適合玉里一日遊。
蕨（瓦拉鼻）	距登山口14公里，標高1,364公尺。駐在所前方，是塔洛木溪谷與3,000公尺高峰喀西帕南山，下方是落差一千公尺的拉庫拉庫溪谷。曾有招待所、番童教育所、醫療所等設施；現有玉管處所建山屋一座。
綠（美托利）	沿途多為白色大理石，駐在所前，有吉野櫻樹多棵和闊葉喬木，四季長青，日文名「綠」(みどり)。
多土滾（トトクン）	布農語「松樹」，標高1,667公尺，曾設駐在所。
山陰	在新康山東面、可可爾博山北麓，以日光無法照射得名。
十里	距玉里有10日里，約39.27公里，附近有大片松林。
抱崖	在伊霍霍爾溪十多條小支流上方，飛瀑之下，多木橋與鐵線橋，曾設駐在所。
新崗（シンカン）	布農語「山很高」。崖壁上多熊谷草、敦盛草。昔日布農族來往重要通道。
多美麗（トミリ）	曾設駐在所，遺址腹地大；野生動物豐富，原始針闊葉林林積大，更有珍貴植物臺灣胡桃。
魯崙（ルルン）	布農語「山脊」，多岩石且缺水，駐在所建於魯崙稜線上，是展望中央山脈群峰的好位置。
哈哈米（ハハビ）	布農語「曲流突出之處」，在支線上。
薩巴塔（サバタ）	布農語「蜂巢」，以山形如蜂巢名，在支線上。離路面600公尺高處（標高2,000公尺），設砲臺，可眺望南雙頭山、尖山、大水窟山等，正前方腳下，是大分部落群。砲臺原設三吋速射炮、七珊山炮、舊式大砲各一門。
大分（ターフン）	古名打訓，距玉里59.6公里。標高1364公尺，溪底有溫泉，布農語「水蒸氣」。昔日警備員、警丁、眷屬等百多人，以舊駐在所為中心；種植有桃、李、梅、柿等果樹。小學、公醫診療所、酒保、番童教育所、番產交易所、養蠶室、招待所、槍枝彈藥庫、演武所等十多棟房屋，沿著山坡建築，猶如梯田。駐在所石牆四周，設有槍眼，四個角落有平臺，各有一尊臼砲。目前有黑熊研究小組所建簡易小屋（相片28-14）。
拉古拉（ラクラ）	原名拉庫拉庫，布農語「溫泉」，出硫磺質溫泉。越嶺道完工後，簡為拉古拉。
土葛（トウカツ）	原名伊多幹，布農語「柑桔」，訛做土葛。
意西拉（エシラ）	布農語「旁邊」，部落建於河畔，故名。

托馬斯（トマス）	布農語「托托馬集」，指臺灣熊。在太魯那斯道路與往八通關方向道路的分歧點，設駐在所，另有交易所、醫療所、招待所等設施，規模略遜大分。砲臺配備七珊山炮一門，重機關槍一座，遙對薩巴塔。
米亞桑（ミャサン）	布農族意為「舊跡」。曾設駐在所，部落另在米亞桑溪之東南。
大水窟	在州廳界（臺中州與花蓮港廳）之東，有大水池，名「鏡池」。駐在所之西0.9公里處，立界標（標高3,380公尺）。過大水窟，出舊玉里郡（屬花蓮港廳），西行到東埔。

說明：

由玉里入山，至前州廳界的大水窟，為八通關越嶺道東段，屬昔日之玉里郡；如今該路段人跡少見，沿線景點卻頗有可觀。

相片 28-13　黃麻溪

相片 28-14　被麻醉的臺灣黑與研究人員

第三節　八通關古道之變遷

1931（昭和6）年，修築臺車道，自水里至東埔道（現已有柏油路）接替越嶺道，東埔遂取代南仔腳蔓，而成為越嶺道的起點。1950（民國39）年9月飽受颱風、洪水的侵襲，加上地震的災害，使路基嚴重崩坍，路線柔腸寸斷，東段僅有造林工人、及半游牧原住民來往於玉里及大分之間。1951（民國40）年前後，政府以治安問題，派員燒毀沿線大部分駐在所。1961（民國50）年以後，時有登山隊伍攀登玉山或秀姑巒山，借道古道西段，故西段維持暢通。至1971年以後，偶有零星隊伍，勉強通過古道東段，以出玉里。

1985（民國74）年，玉山國家公園成立，越嶺道西段部分及玉山山道獲得修護，此後成為大眾化的健行路線。該路線近年來陸續整修完成，有山風一號、山風二號（相片28-15）、黃麻一號、黃麻二號、櫻之橋、石洞及抱崖等著名吊橋等；其他的吊橋和山屋，還在施工。

相片 28-15　山風二號吊橋附近三段瀑布

圖 表	著作權與資料來源
相片28-1	攝影/ 黃土財 2000年
相片28-2	《玉山國家公園簡介》，玉山出版社。
相片28-3	黃土財
相片28-4	
地圖28-5	資料來源：《玉里邵要覽》，昭和14年。 電腦繪圖/ 葉振輝
相片28-6	《玉山國家公園簡介》，玉山出版社。
相片28-7	攝影/ 林淵源 1999年
相片28-8	
相片28-9	
相片28-10	攝影/ 林淵源 1997年
相片28-11	
相片28-12	
相片28-13	攝影/ 黃土財 1981年
相片28-14	資料提供/ 林淵源
相片28-15	資料提供/ 邱創椿2001提供
表28-1	黃土財
表28-2	
表28-3	

第二十九章　玉里鐵道

玉里舊稱璞石閣，貫穿玉里鎮南北聯外的交通核心為東線鐵路。東線鐵路北起花蓮港，南達臺東海岸，玉里正位於全線中心點，北上南下，無不稱便。玉里倚交通之便，發展程度較東部其他鄉鎮為快，次於花蓮、臺東，稱東部第三大站。

第一節　沿革

臺灣東部少平原，川流錯縱複雜，鐵路興建開發前，荊莽繁茲，自花蓮迄臺東，蕃患蛇蟲，行旅不便。但此段狹長的花東縱谷地帶要皆肥沃之區，形勢險要，礦藏亦豐，徒以交通不便，利棄於地。1907（明治40）年，佐久間總督巡視東臺灣後，認為東線鐵路的建設為發展東臺灣之當務之急。1908（明治41）年日本帝國議會核准臺東線鐵道自花蓮港至璞石閣（今玉里鎮）第一期工程費用433萬８千日圓，預計七年完成，至於南段路段鐵道的鋪設，礙於財政上的考慮，待他日再議。1909（明治42）年，東線鐵路於焉施工；同年，日政府派技師勘定臺東線鐵路，同時為加速東部開發、佈政及運米糧、甘蔗、蔗糖、木材、石礦等之需要，於花蓮港設鐵道部花蓮港出張所負責擘劃興築東線鐵路。翌年2月1日開始著手鋪設軌距0.762公尺之鐵路。1914（大正3）年開鑿水尾（瑞穗）至迪佳（三民）段及掃叭隧道，但因瑞穗、三民間「掃叭隧道」土質鬆軟，工程艱鉅，耗時二年始於1916年竣工。1917（大正6）年築成迪佳至璞石閣一段，花蓮港至璞石閣間鐵道至此銜接，開始通車，工程歷時九年。

交通機關之充實，與東西的聯絡鐵道之完成，為加速東部發展根本問題。因此，鐵道的延伸，勢必為東部發達的重要課題。但東部地方事業的推動，首先苦於勞力不足的問題。東部人口稀少，只能半強制地利用平地蕃人農餘之時從事鐵道工事，效率甚低；再加上東部中央山脈與海岸山脈連亘，花蓮溪、秀姑巒溪、卑南溪三大溪南北貫流，其支流更錯綜其間；再加上東部每年特有的暴風雨季侵襲，河川氾濫，河床堆積，地層軟弱，故鋪設鐵道、橋樑不易，河川主流不定，水利、堤防護岸的措施難免，工程施工艱鉅，再加上第一期工程期間風雨為患，已成工事往往隨即遭毀，工程預算往往超支。1920（大正9）年，日本帝國議會才通過自璞石閣至里壠，第二期的工程預算2,144,400圓，長41.4公里，次年開工，卻又因日本國土關東大地震的影響，財政吃緊，工事一時停頓，最後才終於在1925年完竣通車。自花蓮至關山段，為一純官方興築之鐵路。里壠以南至臺東一段41.9公里，原係臺東拓殖株式會社經營之私營鐵路，於1922（大正11）年4月，由日本官方予以收買合併，改稱臺東北線，並加以路線改善至1926（大正15）年3月25日東線鐵路全線告通，全長173公里（地圖29-1）。是月27日在全線中點玉里，舉行臺東線鐵道全線通車典禮，計開工至竣工，歷時17年，耗費800餘萬圓[1]。

民國六十年政府推動十大建設，其中擬定環島鐵路網之計畫，興建北迴鐵路，於1973（民國62）年12月25日開工，1980（民國69）年2月1日竣工通車。為使北迴

1　堀口勉一郎，《東臺灣研究叢書，第二十四編》（臺北：東臺灣研究會發行所，昭和3年1月15日），頁22-28。

鐵路與東幹線方便銜接，東線鐵路拓寬工程亦於1978（民國67）年7月正式興工，將舊軌0.762公尺改成1.067公尺與西線鐵路同標準的軌距。日本時代，鐵路之路盤、橋樑及隧道為了來日與西部鐵路銜接成環臺鐵路網，闢建時即以西線鐵路標準寬軌距來施工，所以改軌工程並不大費周章。拓寬工程於1982（民國71）年6月26日竣工[2]，全長約168公里[3]，里程縮短了8.3公里，至此花東地區連外交通更臻完善，經北迴鐵路可直通西部幹線各主要城市，奠定了環島鐵路之基石。

地圖 29-1　鐵路臺東線　1926

說明：
當時稱臺東線，今稱花東線。本鎮境內的火車站，有玉里、末廣，和三笠。

1991（民國80）年，因現有花東線係沿臺灣東部海岸山脈西側山麓行走，穿過花東縱谷斷層，對整體交通運輸安全有所影響。為改善現有花東路線標準，並縮短運輸里程，鐵路東改局核定辦理玉里至東里間的鐵路改善工程，經過相關單位進行地質調查分析與評估，於1995年6月間完成改線工程的最佳路線。此工程改線範圍為玉里至東里原路長10.4公里，其間最小曲率半徑為400公尺的曲線共十四處，路線坡度超過百分之十以上者有五處，路線不良且其間有部分路段臨秀姑巒溪，側為花東公路，遇洪水地震侵襲，安全堪慮。故改善工程將在新路線的截彎取直上符合行車速度及安全，將原路段縮短三公里餘，全面改線。此工程於2000年7月動工，預計三年後完成[4]。

第二節　路線設備

一、路線形勢及軌道標準

東線鐵路北以花蓮港為起點，沿中央山脈與海岸山脈間夾谷南向延伸，迄於臺東海岸。堅石流砂，土性不穩，加以地震風災肆虐。路跨花蓮溪秀姑巒溪及卑南

2　德田耕一，《臺灣的鐵道，花東線》（日本：交通公社出版事業局，1996，版二），頁43。
3　http://zh.wikipedia.org/wiki/台東線
4　《更生日報》，2000年3月22日，版五。

溪三大流域，其間支流縱橫，山高溪淺，豪雨即成災，土石流、山洪氾濫。沿線修築制水壩導流堤頗多，或制水橫溢，或約水歸槽，但洪流奔瀉，挾石淤沙，河床逐年增高，流路常為改變，此治標工程仍難經久。全線通車以後，各項設備已具，暫時破壞頗多，1945年9月颱風掃境，橋樑路基多被沖毀，戰後次第整修，至1949年，始全部完成[5]。1973年又遭「娜拉」颱風嚴重肆虐，東線鐵路73處受創，為戰後最嚴重的風災。玉里境內清水溪橋鋼樑流失，橋墩損毀[6]。在此不良的先天環境下，日本時代初闢鐵路之時，東線鐵路的特殊標準，即異於其他路線。初建時東線鐵路的軌距為0.762公尺的狹軌鐵路，最小曲率半徑為100公尺，最大坡度為千分之二十五。1973年東線鐵路拓寬工程改軌距為1.067公尺，最小曲率半徑為300公尺，最大坡度降為千分之十五[7]。

二、車種

日本時代，車輛有蒸汽機車24輛、汽油車10輛、客車37輛、貨車459輛。1945年戰後，東線鐵路仍延用日本時代之老舊設備，以蒸汽機車牽引車輛，除貨運平車外，其餘客貨車之中身均為木造。由於沿途坡度陡，彎道多，且曲半徑小，致車速低，牽引噸數少，平均行車時間客車約8小時，貨車則長達12小時以上。無論客、貨運輸均頗為耗時且不經濟，實無法符合社會及滿足時代之需求。1951年代初，政府遂開始著手改善路線，機車逐步實施柴油化，藉以提高行車速度增加牽引噸數。1957年5月購進柴油車，實施柴油化運轉，逐漸淘汰逾齡舊車輛，至1959（民國48）年完成客車柴油化[8]，1964（民國53）年7月1日起行駛對號特快車，1967（民國56）年10月10日起增駛光華號特快車，使行車時間縮短為3小時10分。貨運亦於1969年元旦完成柴油化，東線鐵路至此邁入了一個新的里程碑[9]。

三、車站

(一) 玉里車站

玉里車站建於1917年（相片29-2），位居臺東線中心，是早年「黑頭仔」蒸氣火車大本營，昔建築材料乃採臺灣珍貴檜木建造而成，是座非常氣派的木造站房，但在第二次世界大戰末期，玉里亦遭轟炸，車站受損，車站內轉車臺有留下炸痕[10]（相片29-3）。

相片 29-2　玉里驛－玉里車站前身

5　《花蓮縣志 卷十五 交通》（花蓮：花蓮縣文獻委員會，1974），頁51。
6　《更生日報》，1973年10月13日，版二。
7　吳玉階，〈東線鐵路今昔〉，《花蓮文獻》，期三（1955年4月），頁50。
8　《花蓮縣志 卷十五 交通》，頁52。
9　玉里車站網頁 http://210.240.45.2/yulistation/，2001年10月7日摘錄。
10　花松村主編，《臺灣鄉土全誌》（臺北：中一出版社，1996），冊九，頁393。

相片 29-3　轉車臺

該日本時代興建之木造站房，隨著使用年代之久遠及逐漸擴張之業務量，已漸無法滿足業務需求，乃配合改建為鋼筋混凝土站房。站房面積625平方公尺，月臺雨篷324平方公尺，工程費新臺幣94萬元，於1968年5月2日竣工並使用迄今。當時新站房係採西式建築，美侖美奐，獨步東線[11]。站場設施及路線配置如下：一股為下行正線，二股為客車停留線，三股為上行正線，四、五股為貨車到開線，六、七股為貨車停線，八股為機迴線；另貨物裝卸線二股，轉車盤線、汽車端末月臺線、機關庫線、南北端調車拖上線等各一，站內分歧支線有中油支線、站外分歧支線有臺灣鳳梨公司支線。以及轉車盤、機關車庫汽車端末月臺、第一月臺、第二月臺、零擔倉庫、與貨物倉庫等[12]。

1998年，玉里鎮火車前廣場闢建，初期工程為周邊房屋的拆除、闢建規劃停車場及下水道工程，總經費約兩百萬元[13]；1999年，進行第二期工程，主要為規劃地標建築及景觀之綠化美化工程，總經費高達一千萬，工程亦包括有計程車、汽機車迴旋道、汽機車停車場，及裝設三座象徵著玉里鎮的藝術石雕像。玉里火車站前廣場全部面積共計234平方公尺，象徵著玉里車站現代化的腳步[14]。

(二) 其他車站及招呼站

相片 29-4　末廣驛－大禹站

大禹車站，施工時名為針塑，1917（大正6）年11月1日東線鐵路花蓮至玉里段開始通車時，設末廣驛（相片29-4），戰後改為大禹站；該站於1984（民國73）年2月1日起停辦零擔貨運，1995年裁廢，目前站房仍保存良好。

三民車站前身為1917（大正6）年11月1日設立之三笠站（相片29-5），地當舞鶴臺地之起點，也是從前掃叭隧道的出入站。該地原名笛階或迪佳，戰後為了配合國民政府的三民主義改稱三民。因戰時既多炸毀，風水為災復多損壞，1949年與大禹車站同時重建。1984（民國73）年2月1日起與大禹站停辦零擔貨運。

民國五十年代起，曾恢復設樂合站，該站距離玉里3.2公里，距安通2.4公里。

11　《更生日報》，1968年4月18日，版三。
12　同註8。
13　《更生日報》，1998年8月3日，版五。
14　《更生日報》，1999年8月14日，版五。

太平站設於1957（民國46）年5月5日，又於1958（民國47）年5月4日取消。站名取自該站鄰近西側卓溪鄉太平村。1970（民國59）年11月於大禹玉里間曾設泰昌招呼站。

1924（大正13）年4月27日設安通乘降場，5月1日設安通驛（相片29-6）。戰後為三等站，1983（民國72）年9月15日起停辦零擔貨運，1986（民國75）年3月24日改為招呼站，由玉里站管理[15]。

相片 29-5　三民驛－三民站驛

相片 29-6　安通驛－安通招呼站

四、其他設備

玉里機關庫成立於1917（日大正6）年。昔日南下北上的蒸汽火車都要在玉里加水、加煤、準備、休息再折返。東線鐵路開築時，花蓮港到玉里的路線強度、橋樑荷重是以1.067公尺的軌距為建築基準，玉里以南的路線則以0.762輕便鐵道的路基為準，其軌道標準僅能行駛22噸中型及15噸各式小型機車，無法負荷於1943年之後引進重達56噸的大型機車（戰後改稱LDT100型）的行駛，遂於玉里新建一龐大的車庫，以容納四輛大型的機關車，是東臺三大機關車庫中最龐大的木造建築。1943（昭和18）年，玉里機關庫改為玉里機關區。

戰後玉里機關區改為玉里機務段，首任段長為謝俊先生；因戰時的破壞，1947（民國36）年，於玉里新建一機關車庫；1948（民國37）年，新建玉里機務段倉庫；1951（民國40）年，玉里設油庫一座。1954（民國43）年，玉里機務段改為玉里車房，車房主任為柯萬見先生；1963（民國52）年臺鐵通盤檢討修正組織編制後，把玉里車房（花蓮、臺東改為機務段）撤銷改為分駐所由臺東機務段管轄。雖然玉里機關庫名稱幾經變革，其蒸汽火車依然運作如昔，直到1969（民國58）年1月1日東線貨運機力全面柴油化，蒸汽火車功成身退，機務段的功能盡失，辦公廳改為機班的寄宿舍，偌大的車庫作為報廢火車的倉庫。

1982（民國71）年6月停在玉里車房的東線各類火車報廢後，部分由日東急公司購回，部分解體當廢鐵拍賣，荒廢的玉里機關車庫也在1988（民國77）年全部拆除，原有的煤臺、水塔、轉車臺、辦公廳也在1996（民國85）年、1998（民國87）年間撤除[16]。

15　楊鵬飛，《臺灣區鐵道古今站名詞典：臺灣鐵路史》（臺北：國家圖書館，1999，再版），頁95-96。
16　鄭仁崇，《臺灣後山鐵道風華》（著者自版，2000，初版），頁42-45。

另外，1982（民國71）年7月起，花蓮至玉里各車站自動電話啟用；同年10月中，花蓮至臺東間平交道三等甲設備完工啟用。

第三節　行車

1926年起，東線鐵路全線通車，每日花蓮至臺東有對開客車一個班次，對開汽油車一班次，花蓮、玉里間，玉里、臺東間，對開半長途混合車一班次，光復、玉里，玉里、關山，各有對開區間混合車一班次[17]。1993（民國82）年止，花蓮至玉里、玉里至關山間的鐵道仍為單線未電化之幹線。以本站為始發站之列車，計有開往花蓮之普通車2個班次，開往臺東之普通車2個班次，開往關山之普通車1個班次，迴送花蓮之自強號1個班次，另貨物列車中途整編上行1個班次、下行2個班次[18]。同年，花蓮、玉里間上下行的聯絡班次，計自強號共十三次，莒光號計十二次，快車、普通車計十次；玉里、臺東間的班次，計自強號、莒光號、快車、普快車各十二次[19]。近年，每日開抵玉里站之固定班次，計有花蓮、光復、關山、臺東至玉里之普通車，各2、3、5、4個班次，臺北、臺東至玉里之對號車各6、10個班次；每日由玉里開出之固定班次，計有往花蓮、光復、關山、臺東之普通車各3、3、5、4個班次，往臺北、臺東之對號車各8、10個班次。

第四節　營運

東線鐵路的客運最早於日本時代開始營運。日本時代末期，由於鐵道鋪設里程的延長、人口的增加及交通的普及所伴隨而來產業的興勃，客貨運業務以1941-1944（昭和16-19）年間最盛[20]。戰後，鐵路客運方面早期以中、短途旅客為主，每日上、下車人數達千人以上；自1981（民國70）年代北迴鐵路通車及東線拓寬完成後，則以花蓮、宜蘭、臺北、桃園、新竹、苗栗、臺中等之北上中長途旅客為主，旅客來源涵蓋卓溪鄉、玉里鎮絕大部分、富里鄉北區一部分人口近6萬人。每日上、下車人數略減為約8、9百人，但延人公里卻大幅成長。1992（民國81）年南迴通車後，南下往臺東、屏東、高雄、臺南、嘉義、彰化、臺中方面之中長途旅客亦有逐年增加之趨勢。戰後初期，鐵路貨運以運出米糧、甘蔗、煙葉、木材、石礦、鳳梨加工食品、軍運等為大宗；到達則以肥料、民生必需品、石油、水泥、軍運為大宗，直至1971（民國60）年代初期業務仍十分暢旺。每日發送噸數約350噸，到達約150噸。

但自1971（民國60）年代末期起，因西部米糧產量提高，需求漸減，加以蔗糖外銷遲滯無法拓展，導致甘蔗種植面積大幅縮減，以及煙葉之進口，森林之砍伐殆盡、鳳梨外銷停擺（臺鳳支線已拆除）；玉山國家公園的設置，範圍涵蓋絕大部分石礦區，致無法開採；駐紮部隊的縮編、肥料開放民營、私人加油站的設置（中國石油公司到達油料減少）等種種不利因素的衝擊，造成貨運業務的急速萎縮。玉里

17　同註4，頁53。
18　同註8。
19　《臺灣鐵路旅客列車時刻表》（臺北：臺灣鐵路管理局，1993）。
20　同註4，頁55。

站目前之營運形態係以客運為主，編組為輔，貨運則次之。

玉里地區因無機場之設置，對外交通主要仍仰賴鐵路及公路，雖然近幾年來國內小汽車成長迅速，致短途旅客略有流失，但整體而言，鐵路運輸仍呈現穩定需求。以1993（民國82）年資料為例，光復鄉至本鎮間，鐵路路線利用率約百分之八十二；本鎮至關山間則為百分之六十六，尚有增加班次的空間[21]。然中長途旅客為免舟車勞頓之苦，仍然較偏愛鐵路。臺汽客運自1997年元旦起停駛，除私有車外，鐵路已是一般民眾唯一抉擇，這也是客運業務持續暢旺，歷久不衰之主要原因。然因北上自強號列車長途配座不足，而由花蓮開往高雄、臺中（經南迴）之班次既少，且配座更顯嚴重不足，八折票（站票）多、營收一直無法提高。

1991（民國80）年代起國人休閒與工作並重的意識抬頭，1997年元旦起實施公家機關週休二日，其後私人公司也陸續跟進，國內旅遊熱潮漸起。玉里地區名勝古蹟繁多，諸如玉山國家公園南安遊客中心、南安瀑布、山風瀑布、鐵份瀑布、情人谷、安通溫泉、鳳凰谷森林遊樂區、八通關越嶺古道、玉泉寺、協天宮等，供旅遊之資源相當豐富，尤其是安通溫泉，水溫達66℃，水質透明無色可供生飲，對於外傷、皮膚病、腸胃病等深具療效，在國內眾多溫泉區中獨樹一幟，加以鄰近之鳳凰谷森林遊樂區，縣府業以提撥新臺幣400萬元先期整建步道、涼亭、停車場等，於1997（民國86）年5月1日花東縱谷國家風景特定區正式掛牌運作後移交該處，頗具管理處設置之優異條件[22]。此觀光旅遊之利亦提昇了東線鐵路的使用。

第五節　管理

一、沿革

東線鐵路管理機構，在日本時代，初稱「花蓮港鐵道出張所」，隸屬於臺灣總督府交通局鐵道部，太平洋戰爭時，改稱「花蓮港鐵道事務所」。事務所設所長一人，下設庶務、輸送、工務三課，及工場（機廠）、病院各一所。1945年戰後，該所改為辦事處，隸屬臺灣鐵路管理委員會。1947（民國36）年，玉里新建工務段鐵工廠。1948（民國37）年3月改組，改隸屬臺灣鐵路管理局，辦事處下設總務、工務、運務、機務、主計等五課，併於花蓮、玉里、臺東三地，分設運務、電務、工務、機務、檢車各段，及醫院、營建所各一處。同年，新建玉里機務段倉庫。1949（民國38）年、1950（民國39）年興建玉里代用官舍。1959（民國48）年，鐵路辦事處改組，稱花蓮鐵路管理處，在花蓮、玉里、臺東各設車房及工務段，玉里、臺東各設電務分駐所及玉里枕木防腐工廠[23]。原在玉里站駐紮機關計有：機務分段、檢車室、工務段、工務分駐所、道班房、電務分駐所、貨運服務所、鐵路餐廳、講堂（中山堂）、機務、運務乘務人員寄宿舍、運輸軍官辦公室、鐵路警察分駐所等。1981（民國70）年後，鐵路配置機關現存工務分駐所（隸屬臺東工務段），道班房、電務分駐所、貨運服務所、機務、運務乘務人員寄宿舍（東改時新建）、鐵路

21　黃辰男，《花蓮縣大眾運輸路網整體規劃暨經營環境改善之研究》（交通部運輸研究所，1996，初版一刷），頁72-73。
22　同註8。
23　同註4，頁61。

警察派出所（原分所）。1988（民國77）年9月12日花蓮管理處裁撤，玉里站改運務處花蓮運務段[24]。2000（民國89）年玉里鐵路電務分駐所新建三層樓辦公大廈完竣啟用，美侖美奐，壯觀雄偉；玉里鐵路工務段亦相繼大興土木新建兩層大樓，取代原工務段已老舊不堪使用的日式木造平房[25]。

表 29-1　玉里火車站歷任站長名錄

任　別	姓　名	服 務 起 訖 年 月	年　資
一	謝崑茂	民國34年10月至48年3月	13年5個月
二	徐兆森	民國48年3月至56年6月	8年3個月
三	潘雙燈	民國56年6月至59年7月	3年1個月
四	邱美和	民國59年7月至72年12月	13年6個月
五	廖俊賢	民國72年12月至80年4月	7年5個月
六	賈家和	民國80年4月至84年7月	4年3個月
七	林竣曜	民國84年7月至89年11月	5年4個月
八	張烝慕	民國89年11月到任	

二、人員編制

玉里站規模在東線為僅次於花蓮，臺東（新）之一等站、兼中途編組站，創建編制站長一人、副站長三人、總務二人、車號二人、調車員司二人、雜務二人、播音一人、貨物員司二人、行李房二人、剪票二人、收票二人、售票四人、調車工四人、轉轍工四人，計三十三員。1961（民國50）年後，隨著動力的柴油化，行車時間的縮短，以及貨物運送的業務逐漸凋零，致車站配置人力縮減，配置機關亦陸續裁撤或縮編。目前車站配置人力設站長一人、副站長三人、總務一人、播音兼收票一人、售票四人、行李兼辦貨物、收票三人、剪票三人、調車兼車號三人、轉轍六人，計廿五人。除站長（表29-1）、總務、播音兼收票、預售為常日班外，餘實施三班制[26]。

24　同註8。
25　《更生日報》，2000年1月20日，版五。
26　同註8。

圖 表	著作權與資料來源
地圖29-1	資料提供/ 唐榮源　電腦繪圖/ 葉振輝
相片29-2	資料提供/ 謝金華
相片29-3	資料提供/ 鄭仁崇
相片29-4	資料提供/ 蘇昭紀
相片29-5	資料提供/ 三民站
相片29-6	資料提供/ 蘇昭紀
表29-1	玉里車站資訊站 http://210.240.45.2/yulistation/

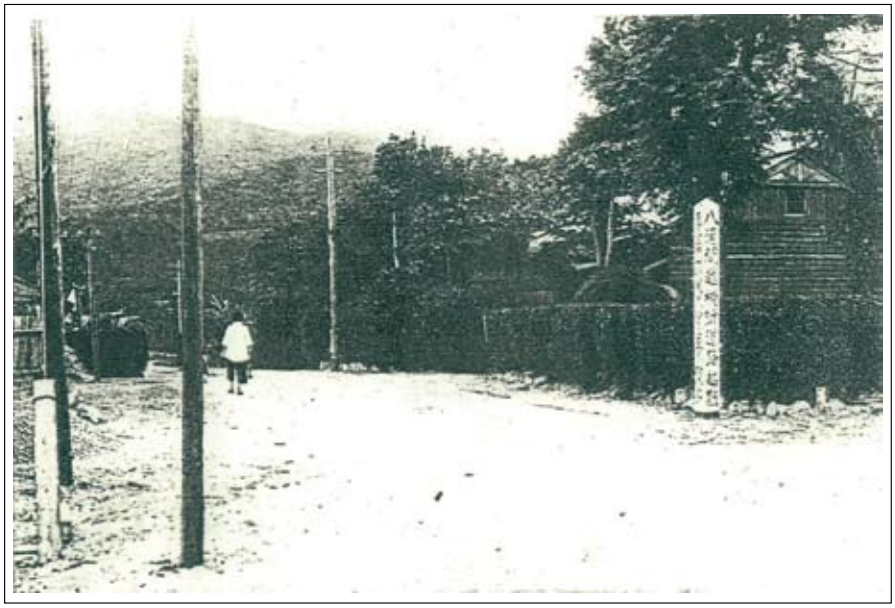
第三十章　玉里公路

玉里鎮道路，以縱貫玉里南北的花東縱谷公路及樂德公路為主幹，橫有穿山越嶺橫斷東西的八通關古道（今新中橫公路），因東部的開發原本較本島其他區域為遲，是以交通網的發展也於近年才逐漸形成完備。

第一節　聯外交通

一、沿革

臺灣自清康熙朝納入版圖以後，統治教化集中在西部平地，到1722（康熙61）年，立石劃「番」漢之界，嚴禁人民踰越後山。而後山，即所謂臺灣東部一帶，原住民聚族結社之地。同治10年，牡丹社事件發生，清廷始決計治理東臺。1874（同治13）年，欽差大臣沈葆楨銜命督防臺灣，辦理海防，與日方交涉牡丹社事件，一面調度開闢由西部通往後山的越嶺道路，闢北中南三路，開路撫番設屯。其中，中路於1875（光緒初）年由前南澳鎮總兵吳光亮率兵三營，自林圯埔（今南投縣竹山鎮）開道，越山造橋、興站化番，跨中央山脈，出秀姑巒溪之背，至璞石閣（今玉里）止[1]。甲午戰爭後，於1895（光緒21）年起，臺灣淪為日本的殖民地，日人一面藉越嶺道路（相片30-1）治理原住民，一面大肆建設道路、鐵路，以利經濟產品的運輸及政治上的管理。戰後，政府為建設復興基地，以昔日越嶺道路及公路為基礎，興修了中橫、南橫、花東公路等線現代化公路，促進東西部經濟開發的平衡發展[2]。



相片 30-1　八通關越嶺道起點

說明：現址為玉里電信局。

1　《花蓮縣志　卷十五 交通》（花蓮：花蓮縣文獻委員會，1974），頁2-10。
2　黃炫星，《臺灣的古道》（臺灣省政府新聞處，1991），頁4。

二、省道、縣道

(一) 花東公路（臺九線）

花東公路臺九線，係東部區域內（花東縱谷）主要交通孔道，日本時代，由日方於1930（昭和5）年開闢，沿以往輕便臺車路線開築，1933（昭和8）年竣工，自花蓮至臺東，全長175公里餘，路面幅寬4至7公尺。因沿途所經地形複雜，河川錯縱，河床主流無定，造橋鋪路不易，原搭建的橋樑常有破損流失。全段修復前，皆以分段的方式局部通車，無橋處需涉水在河床行駛。玉里鎮境內，路線沿中央山脈東麓，入三笠（今三民），經末廣（今大禹）至玉里折東，越秀姑巒溪，於樂合南走，經安通出鎮境。1945（民國34）年9月，颱風襲境，多處路基與原架設之太平橋及小型橋樑，多遭山洪沖毀。1957（民國46）年，利用原有路基橋樑加以修整拓建；1959（民國48）年6月17日竣工通車，全長增為189公里864公尺[3]。此時玉里鎮內路段雖無法全線通車，但三民到富里間已較諸從前便利[4]。1983（民國72）年以前，部分路段辦理拓寬改善路基，由6公尺拓為9至11公尺；1984（民國73）年至1989（民國78）年間，花東公路改善計畫內為求全線路基12公尺寬度一致，再辦理拓寬改善，1994（民國83）年度重要經建投資計畫，係花東公路後續工程改善，為求全線寬度一致，部分改線、截彎取直，提高交通流量，增進行車安全，將原有用地為12公尺至25公尺不等寬，一律拓寬為30公尺（用地寬度），並作路權保護及綠美工程，兼配合加速東部區域發展[5]。

2000（民國89）年4月，玉里醫院卓溪橋至光復路間路段拓寬；市區外環一號道路（花東公路分支）路段，長1.6公里，路幅30米，2001（民國90）年完工[6]。

(二) 臺十八線新中橫公路（八通關道）

橫跨玉山與中央山脈之交，海拔2,800公尺的八通關隘口古道，初闢於清光緒元年，統領吳光亮率飛虎軍三營開闢中路，正月開工，自彰化縣（今南投縣）林圯埔起，經鳳凰山、楠仔腳、八通關、大水窟，越中央山脈脊嶺，沿轆轆溪（今樂樂溪）東下，12月通璞石閣（今玉里），計程265華里，歷時11個月。

該路段里程，據1894（光緒20）年，薛紹元、王國瑞所撰修《臺灣通誌稿》所述：「中路從雲林縣之林杞埔東南至社寮十二里、龜仔頭十里、牛轢轆二十五里、茅埔二十里、紅魁頭九里、南仔腳蔓十里、合水十里、東埔社心十一里、霜山橫排五里、坑頭陳坑五里、鐵門洞五里、獅頭山十里、八同關十里、雞公山十里、八母坑十里、水堀十里、雙峰仞十里、坑底五里、大崙坑五里、雅託十里、神仙嶺十里、雷峰洞十里、玉屏山溪十里、奇淋山十里、打林番寮十里、黃崎十里、排山十里、璞石閣二十里」[7]。

1909（明治42）年，日人開始整修八通關古道東段部分，並於阿桑來嘎、大分等地設駐在所。1915（大正4）年，樂樂溪流域布農族人，大舉襲警抗日，日警乃

3 同註1，頁14-15。
4 《更生日報》，1959年5月21，版三。
5 http://www.thbu5.gov.tw/main_01_04.htm，於2001年9月21日摘錄。
6 《更生日報》，2000年5月31日，版五。
7 同註2，頁158。

封鎖此道，並於璞石閣近山處，架設通電鐵絲網，防範原住民攻擊。古道中斷後，日人另闢一條橫貫中央山脈、且能在日警控制的警備道路，以期有效鎮壓反抗原住民。

1919年6月，分由東西兩段施工，東段由玉里築起，投入二萬三千多的人工，耗費174,846圓，於1921年1月闢至大水窟83.23公里的路程，連接西段。全線路寬保持1公尺，繞行山腰保持水平，以便二輪手推車運送輜重補給品，全工程於1921年3月完竣，定名「八通關越道路」，為一理番道路[8]。

該道路開闢時，沿線重要據點設有駐在所，就近監視布農族原住民（圖28-5）。沿途駐在所，在西段設有內茅埔、南仔腳萬、東埔、樂樂、對關、觀高、八通關、新高、巴奈伊克、秀姑巒、躑躅山（杜鵑）、南（米那米）、州廳界、大水窟等14個駐在所。在東段設有卓鹿、鹿鳴、大心、山風、佳心、黃麻、多林、厥（瓦拉咪）、綠（美托利）、多土滾、十里、抱崖、新崗、山蔭、多美麗、魯崙（儒潤）、大分（打訓）、意西拉、托馬斯、米亞桑等駐在所[9]。

八通關道東起玉里街，循卓溪山山麓拉庫拉庫溪左岸，經源城，迂迴卓溪山南麓，至卓麓樂樂溪左岸，於鹿鳴渡右岸，歷山風、佳心、黃麻，過篤篤溪，經蕨、抱崖、泰豐等地而至大水窟，越中央山脈達八通關，花蓮縣境內佔82.15公里，玉里至卓麓間，平均斜度五十五分之一，最急坡度二十分之一，縣界八通關間最急坡度十分之一，平均坡度二十四分之一，1945（民國34）年9月，毀於颱風崩山，幾成廢道[10]。戰後，政府當局以治安問題，派員燒燬沿線大部分的駐在所[11]。

1977（民國66）年，政府擬定東部區域開發計畫中，新中橫公路延伸至臺東長濱鄉，玉里鎮的地位重要，此路的開闢將對於均衡東、西部人口及經濟資源都有特殊的價值。當時的玉里鎮長黃正榮為促進玉里鎮的市政建設，積極推動新中橫公路的闢建[12]。新中橫公路玉里玉山線於1981（民國70）年7月開工，於1983（民國72）年10月完成了由玉里至卓麓段中東段14.6公里的部分，原已測定路線長約125公里，但因大分至玉山間60公里，經國家公園的特定區，對自然景觀及生態環境有所影響，故公路局決定暫停闢建，一面配合玉山國家公園的施工，一面重新勘查，另選新線開闢[13]。1991（民國80）年，玉里玉山線經評估後，認為對環境生態破壞過大，且東部地區多風災水患，開山興路之技術問題無法克服，故行政院決定此段新中橫公路不興建[14]。

1985（民國74）年起，玉里鎮境內臺十八線於196K至206K+500m處全線鋪設柏油。1999（民國88）年，於202K+100m至206K+500m處重鋪設柏油，路面更形完整順暢[15]。

8 同註1，頁29-30。
9 同註2，頁170-171。
10 《花蓮文獻》，期二（1953年10月），頁180。
11 同註2，頁172。
12 《更生日報》，1977年5月13日，版二。
13 《臺灣時報》，1984年4月13日，嘉義訊，記者沈匡時、同富山電。
14 《更生日報》，1991年3月16日，版一。
15 玉里公路工務段謝福鏡段長提供，2001年11月9日。

(三) 玉長公路

花東縱谷與東海岸地區，受海岸山脈所阻隔，北起瑞穗，南至富里長約65公里，無橫貫公路連通，運輸交流費時，故經地方人民積極爭取下，終獲中央及凍省前的省府同意，撥出上億經費，於花蓮縣玉里鎮與臺東縣長濱鄉之間，闢建一條橫貫海岸山脈之公路。工程於1998（民國87）年開始動工，預計六個年度完成。公路局按四級路山嶺區標準設計，以兩頭施工方式進行，西段玉里段施工路線，由臺九線玉里安通橋附近起，發包工程經費約6,000餘萬。長濱鄉動工路段，從臺十一線寧埔附近開始，施工路面約500公尺，工程經費為2,500萬元。

該路段全長16.2公里。其中必須打通一座單孔雙車道隧道，長約2,660公尺，淨寬達10.5公尺，淨高4.6公尺，路基寬9公尺，用地寬15公尺。全線中有兩座橫跨過安通溪之拱型橋樑，路面全面鋪設雙車道柏油瀝青。總經費高達23億餘元。其中，中央及省府各負擔11億及12億元，計劃於2003（民國92）年完成通車，完成後並列為省道。開通之後，可縮短玉里至長濱交通時間，屆時玉里至長濱鄉的行車時間，只需25分鐘，且對促進海岸山脈之山地經濟利用，平衡東部與西部交通與觀光發展，減少人口外流，可帶給長濱鄉與本鎮實質的惠澤[16]。

雖然在施工的第一年度，即遭遇豪雨土石流崩塌等「走山」現象，加之以玉里動工起點兩公里處，地質脆弱易滑動，山地路基不穩，導致工程進度延誤，包商亦傳損失，玉長公路竣工日期也因之延後[17]，終於在2007年6月16日通車，全程歷時十年。

(四) 玉新道路

玉里至臺東成功新港之間聯絡道路，自1920（大正9）年起，陸續進行實地勘查；由當地通曉地勢的住民、與地方仕紳，組踏查團，往來兩地，希望闢建玉新道路，以利玉里等中部地方出口糖、香蕉等製品，並由東海岸天然良港的成功新港，進口沿岸生產過剩的米等產品，平衡海岸山脈以西內地的物價及不足的糧貨，促進東臺灣的發展。其勘查路線主要有六：

第一、安通越－此路線以新港為起點，越過海岸山脈最低標高3千2百尺（日尺）的頂邊達安通。全長11.5里。

第二、安通經由沙汝灣越-此路線以玉里為起點，經安通再越過海岸山脈2千7百尺的頂邊到達沙汝灣。全長9.5里。

第三、沙汝灣越－此路線以大庄（今東里）為起點，越過海岸山脈2千7百尺的頂邊到達沙汝灣。全長9里。

第四、公埔越－此路線以公埔為起點，沿坪溪越過海岸山脈 1 千8百尺的頂邊，經過哈拉葩萬（ハラバワン）原野，到達都歷上方的拔甕（バオン）。全長9里。

第五、公埔都歷越－此路線以公埔為起點，走公埔越經哈拉葩萬社到達小馬武窟。全長12里。

16 《臺灣新生報》，1998年6月13日，版四。
17 《更生日報》，1999年8月17日，版五。

第六、新開園越－此路線由哈拉葩萬上方，右折達新開園（今錦園附近）。此道早已為臺東廳測量勘查畢，並記入地圖。全長15里。

其中，於大正年間玉里庄民大會討論的結果，希望敦請總督府開闢安通越為步道路，並於公埔都歷越鋪設輕便臺車道[18]。玉新道路之闢建，對於玉里庄民的交通、產業發展等利益自不待言，然道路開發建設對地方的發展有重大的影響，對於玉新道路路線的決定，各方人士無不各持己見。且玉新道路的建設必經陡峭的海岸山脈，不但鑿洞鋪路工程困難，耗資巨大，即使道路完成，其運輸的成本與效益，仍有待質疑。玉新道路計畫，在日本時代雖先後數度請願開鑿，始終未能持續闢建。

(五) 縣道195甲樂德公路

樂德公路，為瑞穗樂合公路在玉里鎮內路段，北起玉里鎮、瑞穗鄉界的瑞穗大橋，沿海岸山脈西麓南走，經德武、春日、松浦、觀音、高寮、坪頂、東豐、迄樂合，全長22公里，於樂合溪橋接花東公路，在玉里境內形成環狀交通幹線，為玉里鎮秀姑巒溪以東各里間聯絡最重要的幹道。其中，德武至樂合間，依山麓而築，地有起伏，最急坡度二十分之一，平均坡度六十分之一，路寬4公尺，路基完整。日本時代，謂春日樂合道[19]，雖有計畫在秀姑巒溪架橋，但因戰爭起而作罷，致未行駛汽車。

戰後至1961（民國50）年，樂德公路所經沿線：樂合、觀音、松浦、春日、德武等里，居民有13,500餘人，面積廣闊，土地肥沃，年產豐收，樂德公路雖為鎮民寄望通車的要道，但因財政拮据，橋樑鋪設及溪床路面整修等無法竟全，復以路基備受風雨山崩破壞，故不被公路局認為有通車經濟效益，經年而未能通車。直到1962（民國51）年6月16日，在沿路路基橋樑修建工程的完成、及河東五里里民的殷殷期盼下，始正式通車[20]。1986（民國75）年，樂德公路全線柏油化，路幅由9米拓寬為15米，路面亦由6米拓寬至9米[21]，2002年路面又拓寬為15米，成為標準雙線車道，本鎮河東居民交通聯絡，自此更為便捷。

第二節　鎮街交通建設

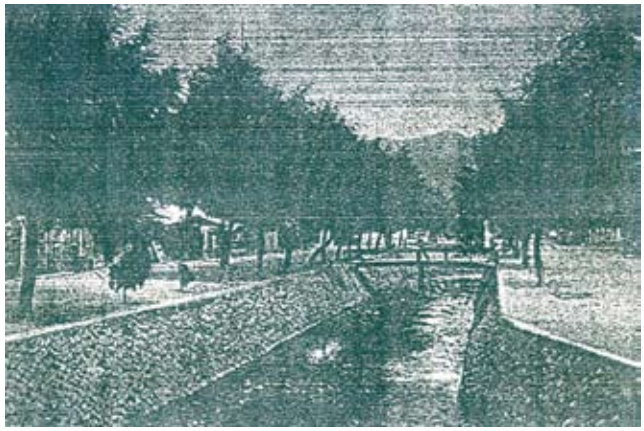
一、市街交通建設與路線

日本時代在花蓮港廳實施都市計畫之地區，有花蓮港市、玉里街（圖12-1）和鳳林街。1920（大正9）年12月30日，玉里發生大火災，當時178戶住家化為烏有，當局以4萬日圓低利貸款，協助鎮街重建，當時災後復建計畫進展，至今形成了現在市區的雛形[22]。

18　入澤片村，〈玉里と新港の聯絡〉，東臺灣研究會，《新港と玉里》。1925（大正14）年，東臺灣研究叢書，第九編，頁7-10。臺北：成文出版社，1985年，中國方志叢書，臺灣地區，第307號。
19　玉里郡役所，《玉里郡要覽 昭和13年》（臺北：玉里郡役所，1939），頁22。
20　《更生日報》，1962年6月6日，版三。
21　玉里公路工務段謝福鏡段長提供，2001年11月9日。
22　《玉里庄勢一覽》（花蓮：玉里庄，1926）。

戰後百事待興，政府財政經費有限，市街延續日本時代形式，街道仍以石子或泥土路面為主。市中心且由火車站前，貫穿圓環的光復街（相片30-2）、中山路、中正路及中華街所圍之繁華地帶。

截至1967（民國56）年止，中華街仍為崎嶇坎坷的泥土路面。餘者雖已鋪柏油路面，但經年失修，路面殘破不堪，尤以要道中山路，先後因配水管線遷設等工程，一再挖路補路，路面養護經費負擔沈重，兼屬玉里交通中樞之省道，路面瘡痍，影響交通安全與市容至鉅。市區街道兩側房屋，除部分為機關單位及店面之外，半數均為荒置或為住宅、或為倉庫，在鬧區街道的使用上可說為浪費[23]。地方政府積極推動著都市計畫，然在缺乏足夠的財政經費下，諸多建設依賴各里長或鎮公所發動民工，以義務勞動方式修路造橋。當時鎮民團結奉獻的精神，持續地推動著玉里的交通建設。



相片 30-2　玉里圳風光 1935

說明：
今民權路、昔玉里圳，兩岸木麻黃倒影，夏日乘涼好去處。

1971（民國60）年，鎮公所實行柏油路面計畫，先後完成源城、客城、長良、仁愛、大同等道路，由省公路局第四工程處興修的中山路，也鋪上了高級柏油路面，市容為之一新[24]。但排水溝、路燈設置及路面拓寬等都市交通系統的建設，礙於經費拮据，及徵地拆除違建困難，多未跟上路面品質提升。例如，至1973（民國62）年為止，位於市區內，有4,200餘人口的啟模里，行政區內啟模、自由、博愛、公正、廉明等五條主要街道中，除了啟模路（今民國路）有鋪設柏油之外，其餘都還停留在石子路階段；且除啟模路與自由街一帶之外，其他地區還未有排水溝的裝置引導污水排放， 每遇颱風來襲，往往水鄉澤國，污水橫流，蚊蠅叢生[25]。路燈不足與狹道問題，更關係著民眾的人身安全與交通的暢通，尤感美中不足。

本鎮中心以鎮內圓環為原點，中山路為縱軸，北起玉里警察分局，沿路有中華電信公司、郵局、農會等機關分佈，南迄忠孝路、中城國小；火車站前光復路為橫軸，從大同路交界，東行經玉都戲院、臺電、臺糖、玉山戲院，至興國路止。橫向之民權路，經規劃成市場與停車場區；民生街有1878（光緒4）年建造之協天宮；縱向之中正路、中華路上，有玉里鎮公所、玉里國小、玉里簡易法庭、玉里高中等公家單位。

新闢拓寬道路橋樑工程方面，1991（民國80）年，闢民國路南段，路寬15公尺，下水道、側溝、柏油路面、路燈等設施完備。同年，亦闢建仁愛路南段，路面北

23　《更生日報》，1962年3月5日，版三。
24　《更生日報》，1971年11月4日，版二。
25　《更生日報》，1973年7月23日，版三。

段寬15公尺，南段新闢路面為19公尺[26]。鎮內屬花東公路段的忠孝路及忠孝橋，因拓寬改善工程完成，路寬橋狹的凹狀路況因獲改善，市區內省道幹線車流，較前流暢安全[27]。

1992（民國81）年，再延伸闢建民國路一段，即自中山路至大同路此間路段，完竣後，自玉里高中至大同路段，斜越市區中心，一氣呵成；同年，新闢中正路（自光復路至民國路一段止）、仁愛路二段（自民權街至建國四街止）、忠孝四街、復興街、城東三街、城南五街等街；民權街東段打通工程；拓寬中華路（至卓溪橋至新興街止）、博愛路[28]。

1993（民國82）年，新闢中山路一段南段、忠勇路等街[29]；拓寬建國五街、忠智路等街道[30]。1994（民國83）年，拓寬更生路[31]。1996（民國85）年，新闢民國路商區道路。1997（民國86）年，省府補助之「都市計畫內村里道路工程」（民權街巷道、民族街等）完工[32]。1998（民國87）年後，陸續進行中山路等街巷路面、排水溝改善、路燈裝置工程[33]。

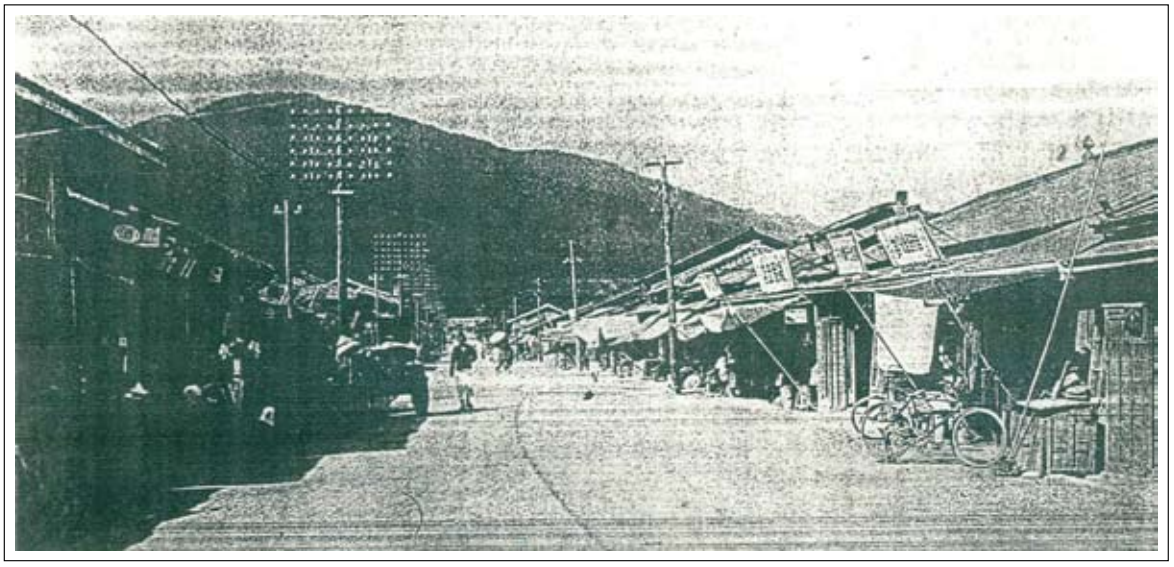
由市區聯絡其他鄉鎮之路線，循中山路縱軸，北向循博愛路接中華路、過卓溪橋往大禹、三民、瑞穗；西向以自強路、新興街連接新生街，過中正橋即達卓溪鄉；南向轉仁愛路，沿十八號省道，經客城，通往卓溪鄉。循光復路橫軸，西行直達玉里火車站，東行接興國路30米大道（新省道）。

玉里火車站前、大同路南端路段，久壽食堂至鐵路平交道間，原本路面狹小，貨、卡車通行不易，來往交通頻繁，影響行車速度[34]，經加建排水溝與水銀路燈後，乃告完整。大同路為本鎮另一重要通道，東南行經仁愛路口，至中山路口，銜接忠孝路，通往臺9線；西轉循更生路（花63號），過鐵路平交道，接卓富產業道路，可達卓溪、富里。

路邊攤販昔來即為臺灣街道的特色之一，本鎮為安置市街流動及無照攤販，曾規劃和平路（地政事務所附近）、光復路底（玉山戲院前）、民權街（中山橋頭）、關帝廟廟庭等地集中管理[35]。嗣經交通整頓，於民權路、成功路一帶，另劃攤位區管理[36]。1979（民國68）年，民權路上（相片30-3）興建玉里公共市場，面積750平方公尺，係屬一層樓鋼筋水泥建築物，由鎮公所維護管理。

---

26 玉里鎮公所檔案室（藏），《玉里鎮第十四屆鎮民代表會第二次定期大會鎮長施政總報告》，頁49-50。
27 《更生日報》，1991年6月11日，版四。
28 玉里鎮公所檔案室（藏），《工作報告－民國81年4月至9月30日》，頁7-9。
29 玉里鎮公所檔案室（藏），《工作報告－民國81年10月至民國82年3月》。
30 玉里鎮公所檔案室（藏），《工作報告－民國82年4月至9月》。
31 玉里鎮公所檔案室（藏），《玉里鎮鎮民代表會第十五屆第一次定期大會工作報告－民國83年5月至10月》。
32 玉里鎮公所檔案室（藏），《玉里鎮鎮民代表會第十五屆第六次定期大會工作報告－民國85年11月至民國86年4月》。
33 玉里鎮公所檔案室（藏），《玉里鎮鎮民代表會第十六屆第一次定期大會工作報告－民國87年5月至10月》。
34 《更生日報》，1974年5月19日，版二。
35 《更生日報》，1965年9月9日，版三。
36 《更生日報》，1968年3月20日，版三。



相片 30-3　玉里街本通 1935

說明：東臺灣中部，物資集散地的玉里，市街交易興盛。圖示今光復街。

二、鎮街交通

為便利農產品的輸出、改善地方農業生產環境，本鎮內持續鋪建產業道路，路寬多為5至8公尺，路面以砂石子路為主，自民國80年代起陸續改鋪柏油，並整修排水溝。

秀姑巒溪與其支流河川，縱橫本鎮境內，故橋樑之興修，自屬交通建設重點，橋多亦為東臺灣地區道路共同特色。橫跨秀姑巒溪之橋樑，據1938年的地圖顯示，已經興築三座橋樑，由北而南，分別是三笠至麻汝庄、末廣至觀音山、與長良至富里庄大里，後者如今僅存兩座無吊橋之橋墩，分立秀姑巒溪流域兩側。2000年，橫跨秀姑巒溪、連通本鎮之橋樑，由北而南，亦有四座：瑞穗大橋、高寮大橋、玉里大橋與長富大橋（表30-1、表30-2）。

1965（民國54）年，為連結樂德公路與瑞穗鄉的交通，於紅葉溪與秀姑巒溪匯流處，興建瑞穗大橋，橋長560公尺，橋墩高度22.5公尺，拔水高度15公尺，橋孔共16孔，每孔跨徑35公尺，橋面淨寬4.6公尺，其中第8孔橋面淨寬7.5公尺，供作橋中會車之用，工程費用9,865,000元，1966（民國55）年8月20日竣工通車。1973（民國62）年娜拉颱風嚴重肆虐，橋全毀，1974（民國63）年興工重建[37]；翌年3月修建完工。

1981（民國70）年竣工之玉里卓富大橋，銜接本鎮與卓溪鄉，全長300公尺，寬4.6公尺，單行道兩端引道約1,500公尺，施工費用達1,500萬元[38]。

1997（民國86）年完工通車之玉長大橋，聯絡本鎮長良里與源城里客城，橋面全長780公尺，北端引道長367公尺，南端引道為470公尺，總經費高達 91,513,000元

37　同註1，頁26－27。
38　《更生日報》，1977年9月5日，版二。

。其中北端引道，因安全變更及土地問題，停工兩次，經政府與地方民代積極協調下，重新發包才順利完成。

1992（民國81）年，由大禹里跨越秀姑巒溪、到達高寮里的高寮大橋（相片30-4）完工，引道全長1,562公尺，橋長880公尺，寬7.5公尺，總預算達1.76億元。

1998（民國87）年，由長良里連接至富里鄉東里村的長富大橋完工通車，全長2100公尺，寬18公尺，斥資2億3千萬元。

跨豐坪溪、新拓寬拉直的太平橋，於1999（民國88）年完成，連接大禹、三民，橋面為筆直的四線道，行車快捷舒適。

但玉長大橋與太平橋兩橋，在橋樑工程完工後，久無路燈裝置，影響夜間通行安全[39]。

表 30-1　玉里鎮內臺九線主要橋樑一覽

橋　名	橋長(M)	橋寬(M)	孔數×跨徑(M)	建造年月
三笠橋	16.3	12.0	15.0	1986年10月
三民橋	6.2	12.0	6.0	1986年10月
三福橋	5.7	12.0	4.7	1986年10月
三軒橋	10.5	16.0	10.3	1998年 9月
太平溪橋	390.0	16.0	10×35＋1×40	1998年 9月
大禹橋	6.5	12.0	5.0	1986年 9月
純柑橋	7.4	12.0	6.0	1986年 9月
玉興橋	160.0	15.0	5 × 30.0	1990年11月
民權橋	15.6	15.0	15.0	1989年 8月
玉里大橋	575.0	7.5	1× 15.0	1977年 2月(右)
	575.0	7.5	1× 15.0	1995年 6月(左)
樂合溪橋	105.2	7.6	4× 25.0	1970年 9月(左)
	120.0	16.0	4× 30.2	1994年 3月(右)
安通橋	120.0	12.0	4× 29.2	1991年10月

39　《更生日報》，1999年11月14日，版五。

表 30-2　玉里鎮內樂德公路(縣195甲)主要橋樑一覽

橋　名	橋長(M)	橋寬(M)	孔數×跨徑(M)	建造年月
德武橋	10.0	14.0	10.0	1997年10月
能雅橋	10.5	7.5	10.5	1990年01月
玉里大橋	165.6	4.6	8× 19.4	1974年12月
	160.0	4.6	8× 20.0	1990年01月
春北橋	4.5	7.6	3.5	
春日橋	10.3	4.6	9.0	
泰林橋	10.3	4.6	10× 4.95	1997年10月
泰林大橋	240.4	7.5	12× 18.5	1981年03月
福音橋	5.7	7.5	5.7	1989年06月
麻汶橋	11.5	7.5	10.5	1984年12月
萬麗橋	272.8	9.0	9× 30.5	1994年
杜風橋	20.0	9.0	20.0	1996年04月
松浦橋	26.7	14.0	25.0	1996年04月
舊田橋	7.0	5.4	5.8	1996年04月
觀音橋	40.0	14.0	2× 20.0	
觀音一號橋	6.0	14.0	6.0	
觀山橋	20.8	14.0	20.5	1988年12月
高寮橋	62.0	7.5	3× 20.65	
愛國橋	35.0	9.0	35.0	1993年11月
愛鄉橋	6.7	9.0	6.5	1993年11月
水圳橋	6.0	20.0	5.0	
鐵份橋	39.0	14.0	3× 13.0	
石公橋	24.0	14.0	2× 12.0	1998年09月

三、公路機關單位

交通部公路局第四區工程處為公路局轄下單位，1947（民國36）年5月16日，因省政府改制，公共工程局改隸省政府建設廳，隨之改名為臺灣省公路局。1949（民國38）年10月1日，公共工程局奉令裁撤；其經管之公路工程部門，歸併於公路局，隸省政府交通處。公路工程部門歸併於公路局，由臺灣省公路局接管養路工作後，局內設有工務處，局外養路組織仍採分區劃段制度，當時於四個區域分設工程處，其中第四區工程處設於花蓮。1989（民國78）年7月1日，第四區工程處因業務需要，報准增加第六工務段，設於玉里。1997（民國86）年4月1日，第六段工務段更名玉里工務段[40]。

40　同註5。

表 30-3　玉里鎮內臺十八線主要橋樑一覽

橋　名	橋長(M)	橋寬(M)	孔數×跨徑(M)	建造年月
客城橋	14.0	7.5	(1) 4.8	1982年3月（右）
	14.0	7.5	(2) 7.4	1982年3月（左）

玉里工務段的業務，主要為省道及縣道公路修建、養護工程，並設有光復、玉里兩個監工站，分別負責道路養護工作。轄區範圍為花蓮縣光復鄉以南至縣界，包括光復鄉、瑞穗鄉、玉里鎮、富里鄉、與卓溪鄉等五個鄉鎮。

公路客運事業方面，曾有臺汽客運、安榮客運、鼎東客運（以上皆已停駛）、花蓮客運等班車，先後在本鎮運行。

相片 30-4　高寮大橋

圖 表	著作權與資料來源
表30-1	王喬稜 / 整理 據：公路局第四區工程處轄區橋樑表 民國88年公路普查前資料。
表30-2	
表30-3	
相片30-1	《日本地理大系》，昭和5年。
相片30-2	《臺灣寫真集》，昭和10年。
相片30-3	
相片30-4	攝影/ 歐立中　2000
文稿	王喬稜、葉振輝

第三十一章　玉里勝蹟

地圖 31-1　玉里勝蹟交通

玉里攬山水之勝，欲親近玉里名勝，交通因素為首要。雖因位居東臺灣、土地開發較晚，但在花東縱谷中央位置，為東臺灣南北來往必經之地（地圖31-1）。本章所稱古蹟，乃一般之歷史性遺蹟，非古蹟維護法專門定義之古蹟。

一、安通溫泉

安通溫泉是玉里鎮唯一的溫泉，亦稱玉里溫泉，在本鎮南邊，與富里鄉為鄰。奇密（今瑞穗鄉奇美村）分社之阿美部落，先到此定居；溫泉來自溪之上流，流水有硫磺臭，阿美語「安糟」，意為「臭」，漢人以諧音稱「紅薁」或「甕座」。

1904（明治37）年，腦丁出口久米七發現該溫泉[1]，嗣由玉里庄役場經營。1917年，取日語諧音，改名安通[2]。1922（大正11）年，玉里庄撥款改善聯外道路。1930（昭和5）年3月，由明治恩賜財團濟會、臺灣警察協會、新元財團等共捐10,000圓，費時7個月，完成公共浴場[3]。

本溫泉距玉里鎮中心約7.8公里。沿臺9公路南下，過玉里大橋，至臺9公路311.1公里處；或沿臺9公路北上，至310.9公里處：轉東進入玉長公路（花72號縣道），續行約2.5公里，到達安通溫泉飯店（相片31-2）。溫泉附近原有火車安通站，出了車站，再沿安通溪步行，即可到達安通溫泉，遊客稱便。後因乘客稀少，1986年改為招呼站，由玉里車站管理。2005年在新任玉里鎮長劉德貞與民意代表爭取之下，鐵路局自2006年春節起，恢復火車停靠，該年底每天行駛上行、下行普通車各四個班次[4]。

本溫泉在安通溪北岸，居海岸山脈幽靜峽谷之中，東側濺珠飛瀑，掩映岫岸翠嶂，以花蓮八景「安通濯暖」聞名[5]。飯店仍保有日式木造瓦屋，木框格子糊紙的「障子」（日語讀音SHOZI，係日人隔開房間與房間或通道用的門）拉門，榻榻米房間及公共浴室。

相片 31-2　安通溫泉旅館

溫泉透明無色，稍呈硫化臭之鹼性，味鹹，湧出口之水溫，達攝氏64℃，湧泉量豐沛。泉質含有：硫酸鈉（鉀、鈣），重碳酸鈉（鉀），氯化鈣（鈉、鋇、鎂、鉀），亞酸化鐵，硅酸、硫化氫、磷酸等化合物。25℃時比重為1.007。近年闢建戶外溫泉浴池和簡易SPA設施。

在「安通溪」與堤防交接處，帆布或鐵皮搭蓋的露天簡易溫泉池（地圖31-5），完全免費。河段處處泉源，是地下水與地熱異常發達的地區。1980（民國69）年

1　《花蓮縣志　卷一大事記》，頁20。
2　同上，頁42。
3　《東部臺灣案內》，昭和7年版，頁195。
4　安通開車上行（往玉里方向），上午06:41、08:46，下午18:14、18:53；下行（往關山方向），上午06:29，下午17:06，18:35，21:11。
5　《花蓮縣志　卷一大事記》，頁112。

8月間，工業技術研究院礦業研究所地質專家鐘振東博士，前來進行地熱鑽探，結果認為，本溫泉區深部極具地熱潛能。

泡湯之餘，沿森林步道臺階，登至迎春亭、御風亭，綠蔭蔽天，有緣者或可一睹本縣縣鳥朱鸝丰采（相片31-3），傾聽如笑聲之啼鳴。

相片 31-3　朱鸝

安通溫泉附近的常客／朱鸝

二、安通龍鳳園

從安通溫泉入口，循產業道路，北行蜿蜒上坡，約3.6公里，到達500多公尺海拔高地，有雙株共生老榕樹（圖31-8），高25公尺，樹冠寬30公尺，樹齡逾300年。因樹冠似龍鳳飛舞，本區以安通龍鳳園為名（相片31-4）。

1983（民國72年），鎮民林添益發現老榕樹；次年5月，邱逢春捐26000元、孔強隆捐6000元、詹張達捐3000元、邱耀輝捐2000元，林添益再湊32000元，連同林添清、吳明紀所捐砂石（折價各3000元），在本鎮公所補助款下，建成有平臺、邊坡、涼亭、鵝卵巨石的庭園，面積約850平方公尺；老榕樹西側之大型橫石匾，題「安通龍鳳園區」；老榕樹東側，置石桌椅乙套，以本鎮特產蛇紋石製成。興來赤足在園區內活動，有按摩效果。

相片 31-4　安通龍鳳園

園區展望良好，上方不遠處，有小寺兩座。東望貓公山，南眺臥佛山。2000（民國89）年遭碧利斯颱風與象神所襲，路段坍方，是為美中不足之處。

地圖 31-5　安通溫泉區導覽

三、鐵份瀑布

鐵份瀑布不在幹道上，路途迂迴。由本鎮南端玉里大橋出發[6]，臺9線公路308.3公里處，有三角綠地，內置玉里國際同濟會所建巨型地標（相片31-6），在該地標轉北，入花195甲縣道。北上者，過樂合橋，亦可達該地標。花195甲縣道北行，至21.3公里處，過鐵份橋，約50公尺，經客運招呼牌路口，轉東行200公尺，過東豐橋，進入海岸山脈東側山麓，從社區水庫前之岔路折北，沿溪行，途中木棉夾道，約1.16公里，即抵鐵份瀑布（相片31-7）。

相片 31-6　玉里地標

南下車輛自臺9線公路299.01公里東側，即大禹加油站北面岔路，東行過高寮大橋，至花195縣道，從客運招呼牌路口折南，直行達鐵份社區。

瑞穗鄉方面來車，可由瑞穗火車站前中山路東行，入花195縣道，過瑞穗大橋，續向南行，經德武、春日、泰林、松浦、觀音、高寮，一樣到達。

該瀑布區遊憩設施，在2000（民國89）年12月，由水土保持局第六工程所整建完成，包含露營地、烤肉區、汽機車停車場、水池與涼亭、假山、花廊、親水區、拱橋、護藍橋、與現代化公廁；距花195縣道，僅1.45公里，為花東兩縣免費遊憩區路程最近者。

該區另有一處冷泉，水量豐沛，撲鼻的溫泉水味，來自路段東側、一口加蓋的湧泉井，旁有3英吋口徑引水管。該入口處之社區水庫，和附近耕地，均以冷泉為源頭。

文旦開花時節，沿途濃香；木棉開花時節，紅妝點點；其他時節，綠意盎然。傾聽鵝群快樂頌歌，則是意外收穫。

相片 31-7　鐵份瀑布

6　玉里大橋跨花東縱谷斷層，橋面東端欄杆明顯下陷，南下車道邊落差達20-30公分。

四、東豐休閒農業區

相片 31-8　東豐處理中心

臺灣東部三縣，唯一由省農林廳時代輔導的廢棄資源處理中心，即在本鎮，目前由本鎮農友成立「花東有機肥料生產合作社」經營。該中心在東豐里棣芬7-13號山麓，距鐵份瀑布約1公里，距195縣道約300公尺；左翼坡地種植火龍果，右翼青翠山丘，狀似翠虎，匍匐路口，屬深入縱谷的海岸山脈，廠房和辦公室建在其中。中心占地2535坪，建築面積835坪，其餘1700坪為道路和庭園景觀（相片31-8）。

進場之農牧廢棄物，以牛糞、雞屎、植物性的粗糠、蔗渣為主。製程不生惡臭[7]，每日處理農牧廢棄物約40公噸，並生產有機肥料20-30公噸。全年有機肥料產量6000公噸。其產品：混合有機質肥料、高級有機質肥料，均已獲行政院農業委員會認證，頒臺製職漬306001、306002號登記證；2000（民國89）年中華民國消費者協會發給全國消費金品獎證書。本鎮出產之文旦和聞名的東豐有機米，均採用該中心產品有機肥。

五、赤柯山金針園

赤柯山(亦稱赤科山)金針園在本鎮觀音里高寮，亦名高寮金針山（地圖31-9）。早年山上遍生赤科樹（屬楮木科），目前仍為林務局列管之造林地，無從依照企業化方式經營。東臺灣其他種植金針處所，如富里鄉六十石山；臺東縣太麻里金針山，開發時間都比本鎮赤科山晚。

地圖 31-9　赤柯山導覽

7　該中心先後獲國立屏東科技大學、國立中興大學、和花蓮區農業改良場之技術指導，由專家規劃設計，廠房造型美觀獨特，採用溝槽軌道杓子全自動堆翻設備，和新式「好氣性微生物發酵」處理方法。

六、協天宮

協天宮又稱「關帝廟或帝君廟」，主奉關聖帝君（相片31-10）。1875（光緒元）年建於現址（國武里民生街52巷13號）。1976（民國65）年4月8日成立財團法人管理之。

相片 31-10　協天宮

相片 31-11　吳光亮手蹟

1875年，吳光亮總兵，率軍沿拉庫拉庫溪，抵璞石閣駐旌，適逢駐地大疫，屯兵將士與住民病故者眾，乃建茅堂安奉隨軍奉拜之關聖帝君，座西朝東。1881（光緒7）年在原址立廟，塑像奉祀，命名為「關帝廟」（通稱宣化堂）[8]，吳光亮親題「後山保障」匾額（相片31-11），懸掛拜殿之上。1887（光緒13）年，發公帑改建畫棟雕樑的傳統廟宇。

1918（大正7）年，本地瘟疫又起，病死者眾。傳聞關聖帝君又顯神威施治病良方，故香火日盛，信眾遽增。1919（大正8）年，信徒馮連二、張曾河、吳鶴、洪恭林等，募款重修擴建[9]，改稱「協天宮」[10]。

1920（大正9年）12月30日玉里大火，焚燬民房178戶[11]，協天宮部分焚毀，嗣經募款整修復舊。

1951（民國40）年11月25日凌晨2點49分22秒，玉里大地震[12]；協天宮部分坍塌，但正殿神龕與兩支石雕「龍柱」一對「石獅子」（現已移置廟門外左右各一），完好無損。信眾在各自復建中，同時發起重建協天宮，翌年春鳩工重建，1953（民國42）年竣工。

1984（民國73）年秋，因木構不耐腐蝕，有傾圮之虞，再以鋼筋水泥改建，1986（民國75）年冬竣工。含前堂、正殿、左右偏殿、金爐，其左右兩側樓上別建自動鐘鼓樓。

廟門牌樓之籌建，得「勸化堂」之捐款，於1990（民國79）年11月動工，1991（民國80）年12月完成，具華北風格。

8　《花蓮縣志　卷五　民族宗教》，頁87。
9　同上。
10　《花蓮縣志　卷一　大事記》，頁45。
11　同上，頁47。
12　參見第三章大事記。

七、加蜜山教會

原觀音山教會（相片31-12），1999（民國88）年7月13日，為避免與他教混淆，改現名。

相片 31-12　加蜜山教會

緣1877（光緒3）年秋，西拉雅族信徒張源春，沿吳光亮所開璞石閣蜈廣澳道，越海岸山脈，由紅座（安通）處聚會聽福音。

用「祈禱水」為人醫病的張源春，只是未領洗的慕道友，憑其所帶的一本聖詩的歌詞，傳道並教唱聖詩。1881年，巴克禮牧師來到信徒所建迪階禮拜堂，接納20名求道者，施洗並共守晚餐，其中11名來自秀姑巒溪東岸觀音山一帶。

河東地區的信徒做禮拜，都要跋涉及腰的溪流，徒步橫越近5公里寬的河床，每逢大雨或颱風，溪水大漲，既危險也不便。1890年秋，信徒在觀音山教會現址（觀音里觀音14-4號）、觀音派出所後面，建造新禮拜堂，供雨季使用。

1891年1月30日禮拜一，巴克禮牧師二次巡視東臺灣，適逢雨期，無法涉秀姑巒溪，乃用觀音山禮拜堂。嗣後因迪階教會信徒大多居住在河東，為教會發展與信徒方便安全計，巴牧師與眾議定。是年農曆2月5日安息日，正式啟用「觀音山教會」，置執事2名；當日上午，成人10名、幼兒8名受洗。迪階原禮拜堂改為雨期西岸信徒之用。但「教會報」一直記載迪階教會，至1893年始改為「觀音山」教會。一般亦稱「迪階觀音山教會」[13]。

八、自來水公司源城淨水池(廠)

本鎮源城里源城溪上游，今源城國民小學西北斜後方山谷中之自來水廠，乃本鎮之歷史建築（相片31-13）。1911（明治44）年8月，陸軍省為駐地守備隊飲用水供給，選定枯水期日出水量尚有1,442立方公尺以上，距營地3,418公尺之遙，與駐

相片 31-13　舊水源設備

13　《臺灣省中小學校園附近活動斷層普查及防震對策研究計劃東區研討會手冊》（臺灣省教育廳，1997），頁92。

地落差78.2公尺高的異馬福溪（ＩＢＡ ＦＵＫＵ當地原住民話，ＫＵ為喉聲，不讀出）上游，鋪設給水管道工程。本地居民即向軍方經理部洽商爭取共用，結果以負擔水源工程及部分鐵（銑）管費用之條件，軍方將給水幹管延至市街內。

給水主幹管，自水源地淨水池起至守備隊營地末端止，共鋪設4吋銑鐵管三3,296公尺。再由此延伸同口徑管716公尺，將自來水引到玉里市街內各重要處所，安裝公共給水栓7處。1912（大正元）年5月竣工，由軍方管理營運。總工程費33,806元。分由陸軍經理部付25,000元，花蓮港廳支付8,806元，為本鎮早期最大規模的公共建設。

後因經常維護，災害復舊，增加供水戶等需要，由經理部長、花蓮港廳長、鐵路部長等商議結果，以陸軍負責全部費用的二分之一，花蓮港廳、鐵道部各負責全部費用的四分之一的原則下達成協議，陸續改善設備，增加供水戶等，到1929年止，完成公共給水栓15處，私有給水栓101個，用水戶數擴增至495戶，用水人口亦達二千餘人之多[14]。該水源設備淨水池、慢濾池、喇叭進水頭、止水閥等，因原有進水容量無法滿足用水戶的激增，終在水公司的深水井完成後，自1993（民國82）起，暫停使用。

圖 表	著作權與資料來源
地圖31-1	《玉里鎮觀光導覽簡介》。
相片31-2	歐立中
相片31-3	曾霖炳
相片31-4	
地圖31-5	《玉里鎮觀光導覽簡介》。
相片31-6	曾霖炳
相片31-7	
相片31-8	
地圖31-9	《玉里鎮觀光導覽簡介》。
相片31-10	曾霖炳
相片31-11	
相片31-12	
相片31-13	

14 《玉里庄勢一覽》，1929（昭和4）年，「水道」。