

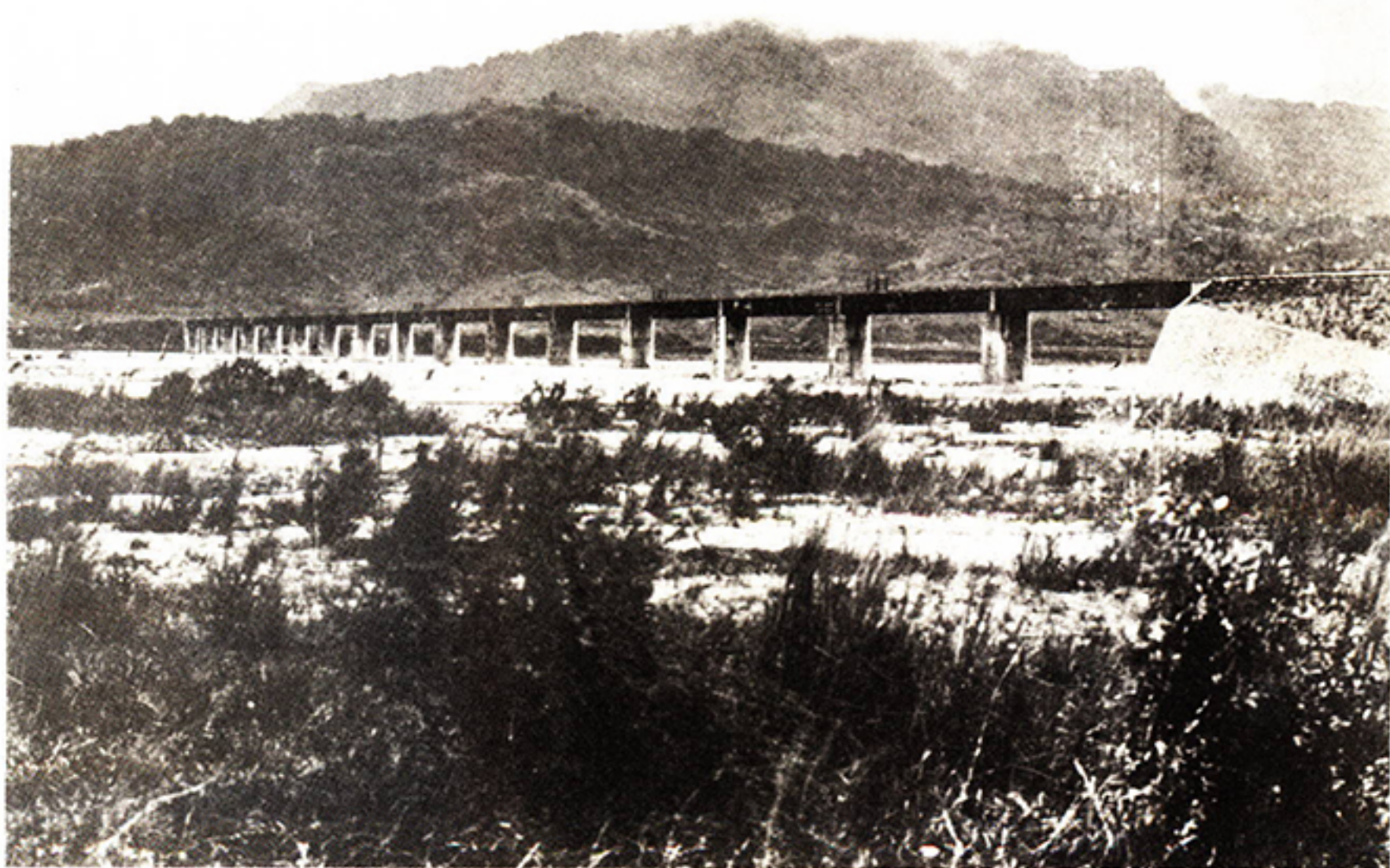
一九三〇年的 花蓮港廳^{*}

早坂一郎 原著 何聰明^{**} 譯



行政區劃和人口

花蓮港廳的西邊境界是台灣山脈（譯註：中央山脈），東邊是太平洋。北邊與台北州相接的邊界是連結南湖大山和大濁水溪口的線，是幾乎接近東西方向的一條線。花蓮港廳與南邊台東廳的境界，在台灣山脈的東側地域是從拉庫拉庫溪的水源地南雙頭山頂的南邊，向著東南方向，以秀姑巒溪水源地為目標所拉出的曲線，而此線越過縱谷平原向台東海岸山脈的西邊延伸，然後在台東廳新港之西邊向北北東方急轉彎，沿著海岸山脈的山嶺到達秀姑巒溪的南方約十公里處的海岸。因此，東台灣的三個地帶中，三分之二以上的縱谷平原屬於花蓮港廳，而花蓮港廳的南端則被台東廳管轄地域的台東海岸



秀姑巒溪的鐵橋：如同台灣的其他河川，向東海岸暢流的秀姑巒溪平時是沒有河水的河灘地，可是一旦進入雨期，即呈現濁水泛濫的恐怖景象。這張照片是連結花蓮港和台東兩廳跨越秀姑巒溪河灘地的鐵路大橋。

* 本篇譯自日本東京新光社1931年6月發行的《日本地理風俗大系》第十五卷〈台灣篇〉，頁379-412，「花蓮港廳の人文」。

** 何聰明 從事貿易兼文史工作者

山脈的東半部，從東邊抱著。

花蓮港廳的管轄總面積大約達四千六百三十平方公里，其中百分之八十七是山地，百分之七是平地，其餘百分之六是河床地。

花蓮港廳的行政區劃，只有作為主要城邑的花蓮港街和玉里庄，其他不具街或庄資格的吉野、平野、壽、鳳林、新社、瑞穗、大庄、研海等區之外，亦有一百零一個部落，其中大部分是蕃社（譯註：原住民部落）。花



大濁水溪的鐵線橋：蘇澳至花蓮港間有長達一百二十公里的道路，是打通東洋第一大斷崖，經過多種困難而築成的。在其路上，跨越大濁水溪的這座鐵線橋，全長有五百五十公尺左右。

蓮港廳底下還有四個支廳，而各別以花蓮港、鳳林、玉里、研海支廳稱之。

按昭和三年（一九二八年）的統計，花蓮港廳的人口共有七萬七千二百八十六人（譯註：原文記載的人口：六萬七千三百四十四人，乃不包括山地原住民），其內容如下：

內地人（譯註：日本人）：一萬二千零五十九人（包括少數朝鮮人）

蕃人（以山地原住民為主）：九千九百四十二人

本島人（譯註：漢人）：五萬三千九百人（包括住在平地的蕃人）

外國人（中華民國人）：一千三百八十五人

其中除去居住山地的蕃人之外，其餘住民以支廳為單位的人口如下：

	內地人	本島人	外國人	合 計
花蓮港支廳	7,718	15,359	699	23,766
鳳林支廳	1,899	21,694	415	24,008
玉里支廳	1,552	14,769	212	16,533
研海支廳	890	2,078	59	3,027
總 計	12,059	53,900	1,385	67,344

花蓮港廳的人口每年在增加，尤其顯著增加的是本島人人口。究其原因，除自然增加之外，以開墾東部為目的前來定居的人增加之故。蕃人很少有人移住他處，近年來伴隨著衛生觀念進步而產生的自然增加，是人口增加的主要原因亦提高。



蟹轎：台灣東部的特殊交通工具之一就是蟹轎。因坐上此轎的人好像在橫行，故稱為蟹轎。坐轎者向側方看而不是前方，所以當轎夫行走斷崖時，坐轎者面對斷崖，不免提心吊膽。圖上的轎夫是本島人，但平常以原住民為多。

花蓮港支廳因其面積寬闊，特別是因包含可供開墾的北部縱谷平原，以及開墾事業由此地著手的關係，不但人口最多，移住進來的人也多。研海支廳雖小，但與花蓮港支廳，尤其是與花蓮港鄰接，是與台北方面往來的陸上交通的要道，所以人文相當進步，人口也持續增加。鳳林支廳和玉里支廳的文化，以縱谷平原為中心，也逐年在發展之中。

產業

日本領台以來，台灣在多方面逐漸進步，其中以產業的發展為最，但比起西台灣，東台灣在各方面都有嚴重被閒置的事實。其根本原因在於面對怒濤洶湧的太平洋深海，和由蕃人居住的高達三千五百公尺嶮峻的台灣山脈所包圍的天然地理環境所使然。總督府於領台後不久，即為了開發東台灣，自內地招來移民，費了種種苦心，但由於交通不方便所帶來的生活不安定，在初期似乎不能隨心所欲。今天，花蓮港廳下的移民村，以鄰接花蓮港街西邊的吉野村為最早成立。該村是自明治四十三年（一九一〇年）以來，由北海道及其他廿一縣招募的移民所構成；其中以四國的德島縣人為最多，來自本州的廣島、山口和四國的香川，九州的福岡、熊本和佐賀等縣之移民次之。

豐田村是明治四十四年（一九一一年）以來的移民之地，而以來自九州的熊本、宮崎兩縣之移民為主。當時此地茂生著鬼茅（譯註：銀葦），開墾極為困難，加上各種天災、水害、風害接踵而來，移民們遭受的許許多多困難，至今仍令地方上的人們難忘。林田村於大正三年（一九一四年）收容第一批移民。因當時部分鐵路已開通，移民們雖未曾嚐到吉野村及豐田村時代的移民所經歷的困難，但他們為開墾荒野所付出的辛勞是一言難盡的。

今日花蓮港廳的田地面積只不過二萬多甲，但今後若治水成功，進行開墾

，本廳的耕地不久可能達到現有的二倍。

農耕地之外，約有三千甲土地被利用，作為放水牛和黃牛等動物的牧場。用於農耕的牛隻由此地供應。

山岳地被蒼鬱的森林覆蓋著。現在由此出產的扁柏材料輸出內地。因此，有木材會社（譯註：公司）在此地活動，另外，水產業、礦業等都有發展的希望，但是還沒有得到可以列舉的顯著成績。怒海和交通不方便，妨害著漁業的發展。近年來總督府特別在得其黎溪口附近調查砂金，但尚無結果，唯一般人相信將來會有希望。



花蓮港的菜市仔：有許多不合季節，但在日本本土銷售的鮮菜是從台灣進口的。近年來日本也盛產速成栽培的鮮菜，但至今台灣產的鮮菜仍然是日本人餐桌上熱門的菜色。只是台灣產的鮮菜味道太重，不太適合日本人的口味，是缺點。照片攝於花蓮港的菜市仔。

本廳產業的生產價額（昭和三年，即一九二八年）如下：

農業：	4,058,333圓
畜業：	497,620圓
林業：	593,849圓
水產：	319,019圓
工產：	6,712,993圓
總計：	12,181,814圓

與上一年度的生產價額比較，約增加二百萬圓。

其中最重要的物產是：砂糖（4,532,446圓）和米（1,963,094圓）。之外，木材、煙草葉、甘藷、落花生等項目較為醒目。

本廳有二個都屬於鹽水港製糖會社的糖廠，一個在壽驛，另一個在馬太鞍驛和大和驛之間。二工廠所需的甘蔗都由各工廠附近佔有廣大面積的農場供給。

在本廳生產的物產中，米尚未達到自給自足的程度，所以在昭和三年內購進價值約達十二萬圓的內地米和其他本島米。另外，購進價值約達三百三十多萬圓的酒、醬油、味噌、及其他食用品和肥料、水泥等；然而，在輸出方面則有砂糖、酒精、樟腦、腦油、煙草葉等，進帳達六百五十多萬圓之譜，但此等輸出入金額是，一九二八年本廳與內地及西台灣所進行交易額的總計。



豐田村的開墾：一九一一年的移民之地豐田村，當初地上密生著銀藎，開墾之困難一言難盡。至今移民們還一如此照片所示，開墾荒野。



吉野村的煙草田：靠近花蓮港街的吉野村是於一九一〇年，召募日本廿一縣及北海道的移民所構成的最早的移民村。農業長足發展，煙草的種植是其重要工作之一。



林田村的甘蔗田：繼吉野村、豐田村之後，林田村於一九一四年，開始收容移民。由於交通方便許多，二村村民進行開墾，比從前較為順利。由照片中的甘蔗田，可見農業欣欣向榮。

理蕃

在本廳居住的蕃人，有阿美、排灣、泰雅、布農等四族。其中阿美族人居住於平地；自台東移住過來的排灣族人數極少，且和阿美族人雜居。住在平地的阿美族人，平常和內地人、本島人及中華民國人接觸頻繁，所以能夠受

惠於多種社會公共設施，在農業和牧畜頗有成效，整體而言，過著富裕的生活。在花蓮港北邊的富世岡、武士林等部落，都有自來水的設備，也有花園，或蕃人開的理髮店，暗示著教育的普及和衛生觀念的進步。這些地方自古以來，黑水病、恙虫病等疾病頗為猖獗，但自明治四十二年（一九〇九年）設立花蓮港廳以來，教育和衛生設施逐漸進步，現在已有顯著的改善。

泰雅族人居住於馬太鞍溪以北之山地，布農族人則居住於馬太鞍溪以南之山地。人口以阿美族的二萬二千餘人為最多，泰雅族的八千七百餘人，布農族的二千八百餘人繼之。現在這些族人遵守官方命令，努力從事生產。

花蓮港街

花蓮港街位於東台灣的入口處，不只是廳政府的所在地，對於整個東台灣而言，占著極其重要的位置。現在自台北赴花蓮港可以利用陸路或海路。海



太魯閣語：花蓮港廳下的原住民有阿美族、排灣族、泰雅族、布農族。他們經常與日本人和本島人頻繁接觸並幹活之故，過得很好。黑板上寫著泰雅族的太魯閣語與日本語發音的比較。

路交通自古即有，今日已有二千噸左右的汽船每天往來於台北州蘇澳（蘇澳）與花蓮港之間。天氣晴朗海上平穩的春、夏季搭船，即可從海上眺望那著名的大斷崖，享受四、五小時愉快的航海，但是一旦大風和海浪肆虐，布滿石礫之海邊和不具防風和防波設施的花蓮港，很多時候都無法讓旅客登陸。



西拉克社的女人：花蓮港廳內有多達三萬三、四千人的原住民居住，繼續努力從事於農業或牧畜業。照片上是泰雅族的西拉克社的女人，有人穿和服，有人穿洋裝，有人穿原住民服，多種多樣很有趣。



花蓮港廳府：一九〇九年創設廳治以來持續發展的花蓮港街，因鐵路開通，又是定期航線船隻的主要停泊地，附近又有花蓮溪造成的平原，近年來愈趨發展。

相較於海路交通，正在大斷崖的腰部開拓中的所謂蘇花道路（譯註：今之蘇花公路）已近完成，不久全線可供汽車行駛，旅行者將受其大恩惠。蘇花道路是沿著由結晶片岩、片麻岩、粘板岩等受過劇烈褶曲破壞而構成，幾近垂直絕壁的岩層側面開挖的道路，旅行者行走其中，定可欣賞雄大的風景，大飽眼福，可是因受到暴風雨和地震的影響，蘇花道路隨時有遭受不能預測的破壞之虞。



花蓮港公園：花蓮港雖是台灣東部海岸最大的都市，但因為是新興都市，幾乎沒有名勝，只有北邊的米崙山和花蓮港公園還可算是僅有的名勝。



米崙山（美崙山）：米崙灣位於花蓮港之北，其西邊有米崙（今之美崙）。米崙的後面有一座由第三紀層構成的名勝，米崙山（美崙山）。米崙山的東北方有近年才建設完成的高爾夫球場和飛機場。

花蓮港街除廳政府之外，尚有支廳府、分屯大隊（譯註：營級駐軍）、專

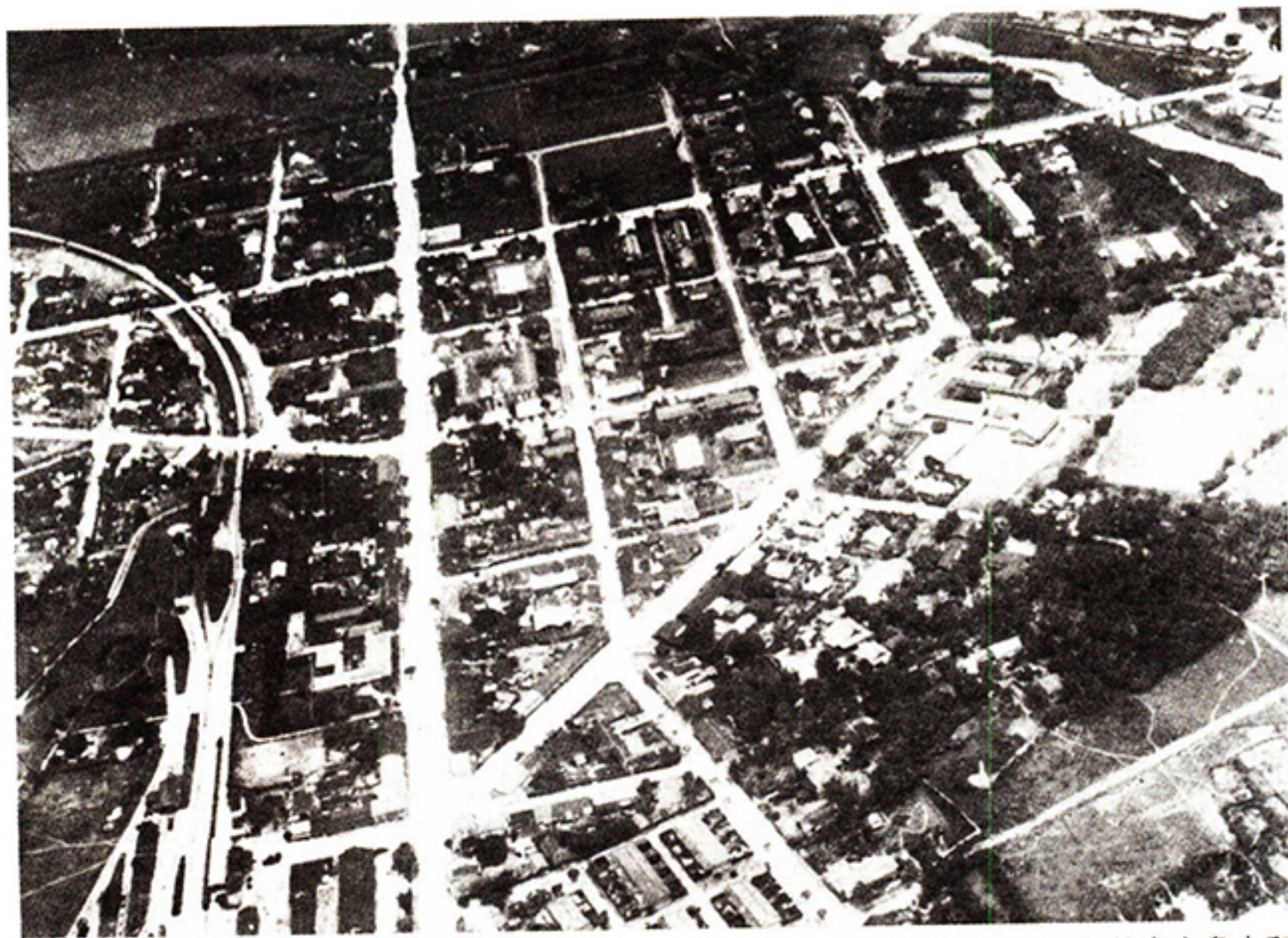
賣局（譯註：公賣局）、測候所、法院等官衙。教育機關，除小學校（譯註：主收日本學童）、公學校（譯註：主收台灣學童）之外、有農業補習學校、高等女學校（譯註：四年制女子中學）等。產業有關的機構有木材會社、電力會社、製腦（譯註：樟腦）會社等，加上，銀行業成為地方經濟的原動力。

花蓮港街的人口有九千七百人，其中內地人超過四千人，占本廳內地人口之三分之一。本街是東台灣最大的都市，市容多少也已有整頓。

花蓮港街的名勝，有花蓮港神社、花崗山公園等。本街之北方隔著米崙川（譯註：今之美崙溪），有一座被砂覆蓋的第三紀層的小山，名為米崙山（譯註：今之美崙山，山頂海拔高度為一〇八公尺），米崙山的東端平地是米崙，而其海岸雖被稱為米崙灣，但事實上，並無可稱為海灣的地形存在。米崙山的東北方有高爾夫球場和飛機場，是加禮宛平原的一部分。



花蓮港街：花蓮港街是廳下唯一的海港，是地方上的物資集散地及吞吐港口，又是往台東的鐵路起站。雖是東部沿海航路上定期航船的停泊地，但並非良港，故倘逢風強浪高時，船隻因無法停泊而過門不入。照片右上方的山是台東海岸山脈的北端。



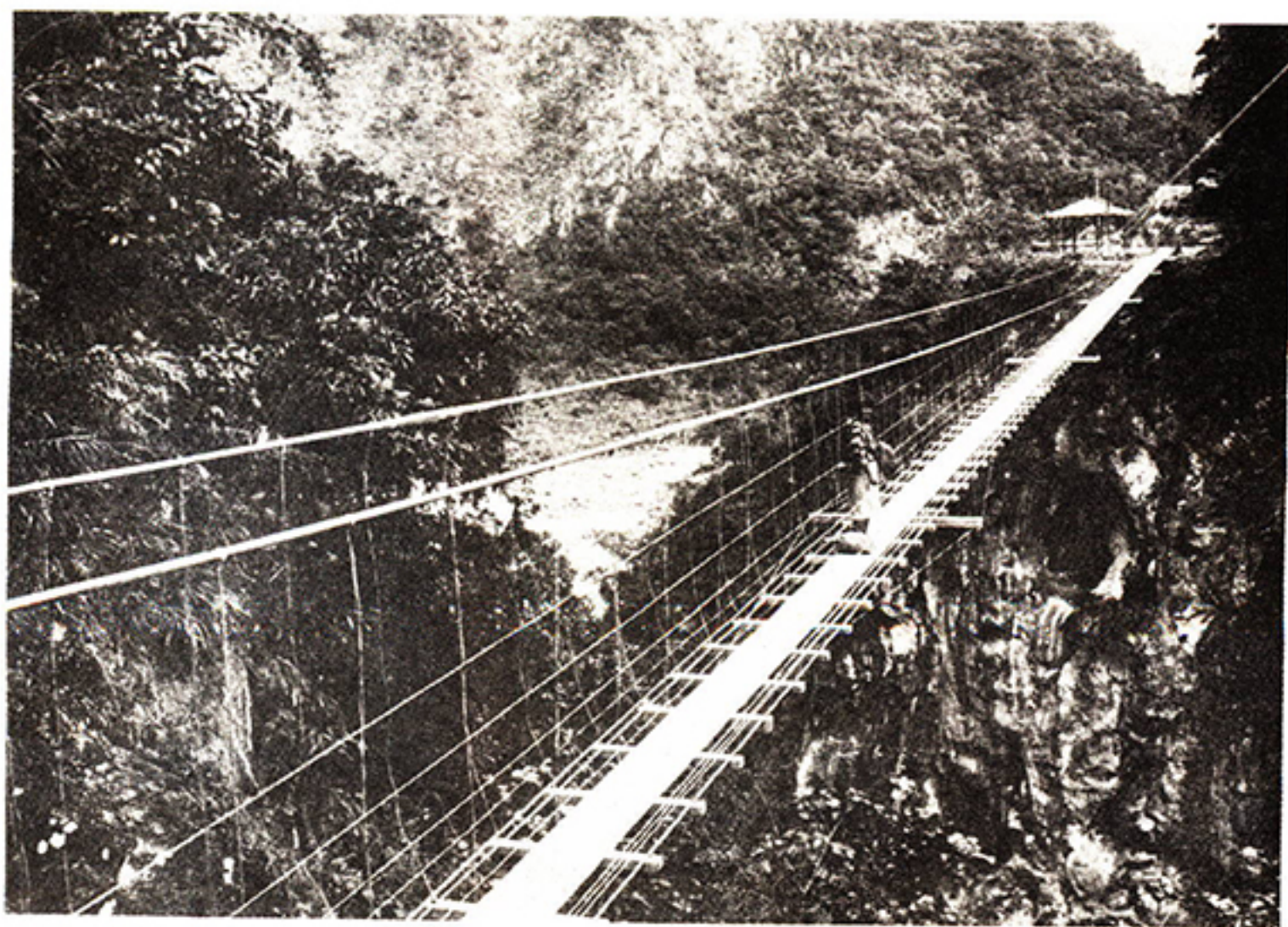
花蓮港街鳥瞰：花蓮港街的街道整齊舒適，住民中日本人約佔半。其他也有很多本島人和原住民居住、幹活，呈現其他都市罕見的情形。照片的左邊可以看到花蓮港至台東的鐵路起點，花蓮港火車站附近之狀況。

太魯閣峽谷

本廳著名的地方，首推太魯閣峽谷。沿著花蓮港北邊的蘇花公路向北行走約二十公里，即可抵達研海支廳的所在地新城。它是鄰近立霧溪口的小部落，也就是著名的神祕之境，太魯閣峽谷的入口。立霧溪口大約具有三至四段明顯的段丘，而自溪口的大三角洲溯行，經過富世岡部落，然後自蘇花公路穿過立霧溪右岸的隧道前進，即是太魯閣峽谷。過了隧道，前進約一公里半即到太魯閣茶屋，然後經仙裊橋、巴達干、大斷崖等地，再前進二十五公里即可抵太比哆（譯註：今之天祥）。太比哆有奉祀故佐久間總督（譯註：日本第五任台灣總督，任期一九〇六年四月年至一九一五年四月）的佐久間神社。再向前走約二、五公里之處，有深水溫泉。立霧溪是橫斷，大致由南向北排列的結晶片岩、大理石及片麻岩而成的峽谷，其雄壯的風景不能以語言表達。它和位於北方的蘇花道路的大斷崖，可稱為一對壯觀勝景。



太魯閣斷崖：照片是太魯閣峽谷巴達岡的上游。三角錐山（2,606公尺高）和塔山（2,448公尺高）相會於峽谷，形成四千至六千英尺（按最新資料記載：自數十公尺至1,666公尺）的絕壁。白天也黑暗的峽谷底部，流著湍急的溪水。



太魯閣峽谷仙雲橋：仙雲鐵線吊橋是離立霧橋約四公里處的名勝。此橋離形成旋渦的河流上面有九十公尺之高，初次渡過此橋者，雙腳不禁發抖。從太魯閣峽谷入口處至太比哆（天祥），長三十二公里，其間共有十二個這種鐵線吊橋。圖上有一位女性原住民，滿不在乎地過橋。



太魯閣峽谷巴達岡：通過太魯閣峽谷入口處的隧道後，再前進約一公里半，經過太魯閣茶屋和仙雲橋，即抵巴達岡。照片是巴達岡的全景，可以看到深入山間溪谷和顯著的蜿蜒蛇行的溪流。另外又可見，沿著溪谷的山腹有一條蛇行狀的道路。

「能高越」道路和玉里

從花蓮港街到台東之間，有行駛於寬度二英尺半軌道上的火車。花蓮港廳下主要部落都在此軌道的沿線上。其中的一站初音驛（譯註：車站），就是橫貫台灣山脈道路之一的「能高越」道路的起點。從初音驛沿著木瓜溪溯行，在能高山的北邊跨越脊梁山脈，經過最近才發生過大事件（譯註：指霧社事件）的波阿倫社、荷歌社、霧社等蕃社後，即可到埔里盆地。這條道路是最著名的橫貫道路之一，但最近尚未開放通行。

從豐田村越過花蓮溪，再至台東海岸山脈那邊的水璉尾（譯註：今之水璉）的道路，正在開拓中。大和與拔子兩車站之間的縱谷平原明顯隆起，成為花蓮溪和秀姑巒溪北邊支流的分水嶺。自南邊流進來的秀姑巒溪本流，在瑞穗站附近突然轉向東流，蜿蜒蛇行橫貫海岸山脈後入海。在河流蛇行之途上有苛密（譯註：今之奇密或奇美）部落，河口有大港口村。瑞穗因其車站西方約三公里半處有瑞穗溫泉而著名。



瑞穗溫泉：瑞穗溫泉位於秀姑巒溪左岸的埃夫南山（虎頭山）山麓，其泉質屬於岩鹽性鐵礦泉，傳聞對於胃腸病和婦人病有特別效果，位於高而乾燥的絕佳之地，自瑞穗車站利用軌道台車向西行，約三公里即可到。

瑞穗的南邊有一座貫穿洪積層的長隧道。在此細長縱谷的低地上通過一條彎曲的鐵路隧道，令人有些意外的感覺。經過三笠（譯註：今之三民）、末廣（譯註：今之大禹）即到達玉里。

玉里是次於花蓮港街的商業地，人口有三千五百（內地人有七百七十人）

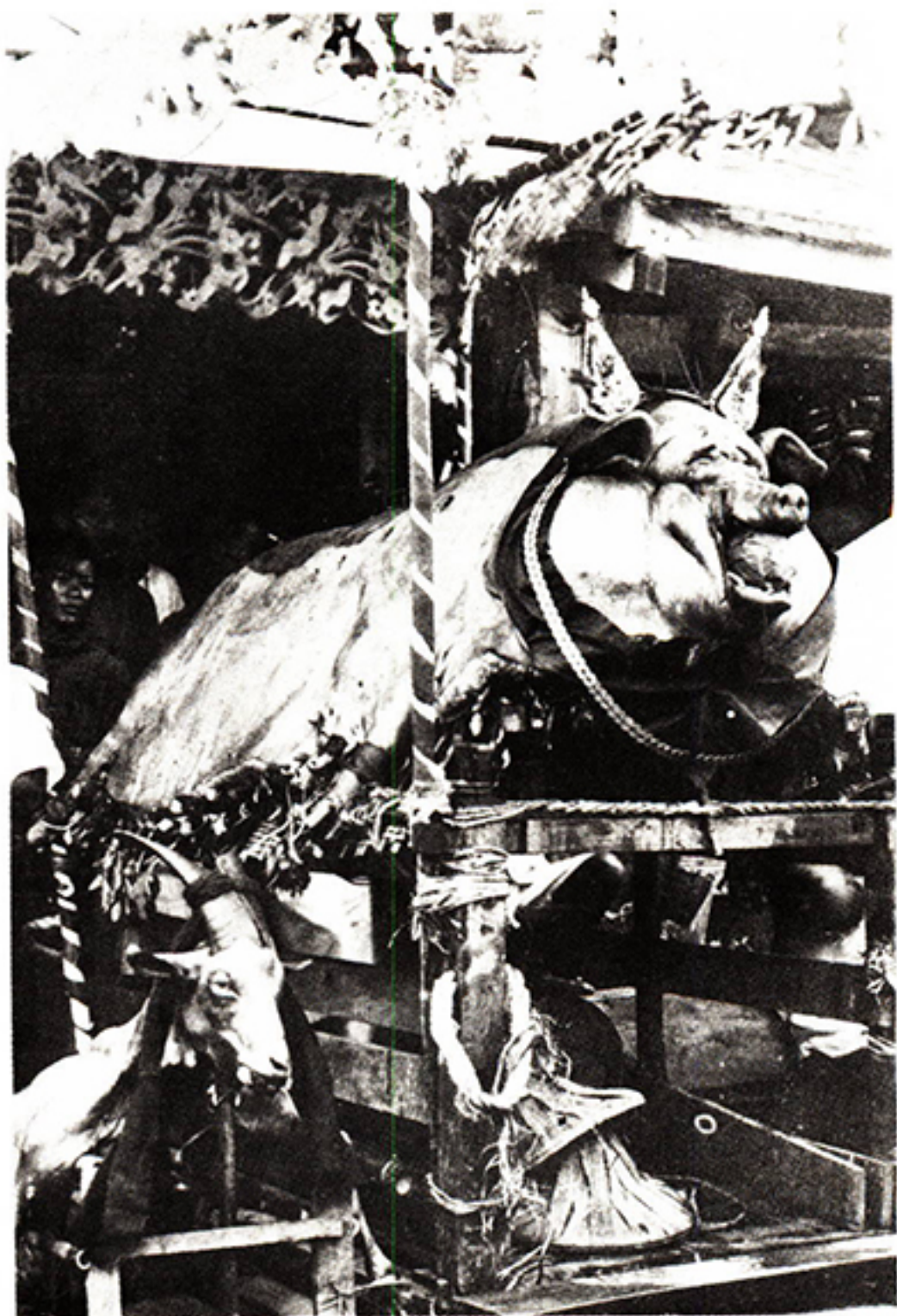


玉里街：自玉里神社望玉里街。前面的山是台東海岸山脈，而在山麓下面流著的河川是秀姑巒溪。玉里位於玉里平原的中心，是次於花蓮港的商業地，人口有三千五百人。

，有支廳、分遣中隊（譯註：連級駐軍）、法院出張所（譯註：分處）等官衙，亦為脊梁山脈橫貫道路之一「八通關越」的起點。此路也是新高山（譯註：今之玉山）登山道路。玉里西邊丘陵上有玉里神社，越過秀姑巒溪東側的海岸山脈內有玉里溫泉。

三笠、末廣的對岸，就是海岸山脈的山麓平原，有織羅（譯註：今之春日）和觀音山兩部落，部落的人從事農業。

本廳最南邊的車站是公埔（譯註：今之富里）。沿著台東海岸山脈東邊的部落，有一個是已在上提過的水璉尾部落。從花蓮港街渡過花蓮溪通到水璉尾，現在已有一條海岸道路。雖然這一條道路最近有改建的計劃，但目前仍然是從水璉尾經加路蘭（譯註：今之磯崎）、新社、貓公（譯註：今之豐濱）等地，而到達秀姑巒溪河口的大港口，然後再向南通往台東廳的一條路。



玉里的大豬：玉里平原適合農業，畜牧業也很盛行，最近又特別獎勵和保護畜產業。照片上753斤重的大豬在原住民的「豬祭」中得頭獎，旁邊的山羊則得二獎。在台灣豬隻的需求很普遍。此為玉里地區獎勵畜產之一個好例子。

