

教育電台受訪

簡述卑南溪流域的人文與地理故事

受訪人:第八河川局秘書楊啟弘

壹.請問第八河川局轄區卑南溪的地理環境

答: 1.第八河川局辦理中央管河川卑南溪水系、台東海岸、蘭嶼、綠島及金門海堤

等工程測量、設計、監造、管理及防汛搶險工作等。卑南溪流域位於台灣東南部台東縣境內，北鄰秀姑巒溪流域，東界海岸山脈分水嶺，南接太平、利嘉兩溪，西至中央山脈與高屏溪流域分鋸東西向。主流（大崙溪）發源於中央山脈卑南主峰（一二、二九三公尺），循天然山谷東流，於海端鄉新武村下游匯合來自南橫公路側之另一支流霧鹿溪（發源於海拔三、六六六公尺的關山主峰）後，於初來附近流出山谷。主流流至池上南方受海岸山脈之阻擋，轉向沿海岸山脈南走，於瑞源、鹿野東南郊分別納鹿寮溪及鹿野溪兩大支流，後經山里、利吉河谷及卑南、岩灣，於台東市北郊注入太平洋，幹流全長 84.35 公里，流域面積為 1,603.21 平方公里。

2.蓬萊造山運動:

花東縱谷是位於台灣東部的一個縱谷，因橫跨花蓮、台東兩縣而得名，也是上述兩縣的精華地帶所在。有時因地理位置而另稱東台縱谷，早期漢人稱為內平埔，在台灣日治時期也被稱為中仙道平野或中仙道。其由菲律賓海板塊

與歐亞板塊擠壓形成，夾於中央山脈和海岸山脈之間，南北長約 180 公里，東西寬 2~7 公里，面積約 1000 平方公里，海拔 50 - 250 公尺不等。縱谷的地形以沖積平原為主，不少台地夾雜於其中，河流水系分為花蓮溪、秀姑巒溪和卑南溪三大流域，共同塑造出縱谷內的主要地景因而形成了峽谷、瀑布、溫泉、曲流、河階、沖積扇、斷層及惡地等不同的地質地形，也造就了許多獨特的自然景觀，因此上中下游個產生不同的景觀及人文。

貳:卑南溪依照你說法區分上中下游，每個環境有何區別及故事:

答: 歷史部分:卑南溪上游的對南橫布農族對日抗暴事件，三叉山事件、內本鹿事件:

壹..布農族抗日史布農族為臺灣原住民族中最驍悍的一支，其抗日行動也最為持久。從明治 38 年 (1905) 至昭和 8 年 (1933) 的 28 年間，零星的衝突事件多達 54 次。較知名者有明治 44 年 (1911) 的馬典古魯事件，大正 4 年 (1915) 的喀西帕南事件、大分事件，大正 8 年 (1919) 的巴里蘭事件，大正 10 年 (1921) 的托西佑事件、逢阪事件，昭和 7 年 (1932) 的大關山事件 (檜谷事件) 等。遍及花蓮縣的樂樂溪 (秀姑巒溪主源流) 中、上游，臺東縣新武呂溪流域，以及高雄縣荖濃溪上游。主要領導人物之一的拉荷阿雷、阿里曼西肯兄弟，大正 4 年 (1915) 於喀西帕南、大分 (皆位於今花蓮縣卓溪鄉) 舉事後，即轉戰新武呂溪中、上游，於大正 6 年

(1917) 翻越馬巴奧克 (關山垵口) ，據有玉穗社 (塔馬荷社) 天險 (今
荖濃溪上游玉穗山南麓) ，與日人長期對峙。另一領導人物拉馬達星星則
自大正 3 年 (1914) 起，即以馬西巴秀山東麓的伊加之蕃為根據地，神出
鬼沒於大崙溪流域進行游擊戰。日人於大正 4 年 (1915) 設置北絲蘭溪
(今鹿野溪上游) 至玉里間山腳通電鐵絲網隘勇線，並配置巡邏警察，仍
無法完全消弭布農族的反抗行為。後來改採「開路理蕃」政策，先於大正
10 年 (1921) 完成八通關警備道，復於昭和 2 年 (1927) 完成內本鹿警
備道 (沿鹿野溪) ，最後於昭和 6 年 (1931) 完成關山警備道 (沿荖濃溪
至新武呂溪) 。隨著警備道的逐段闢建，大砲之類重武器也得以深入山區。
布農族人的最後天險日益暴露，抗日氣數漸盡。昭和 7 年 (1932) 拉馬達
星星被捕，翌年拉荷阿雷歸順，長達 19 年的布農抗日運動終告結束，而臺
民的抗日事件亦自此完全落幕。此時已是日人據臺 38 年後，距蘆溝橋事變
亦僅餘 4 年。台灣總督佐久間馬太的「五個年計劃理蕃事業」，由台灣總
督府發佈，從明治 43 年 (1910) 4 月起實施，於 5 年後的大正 4 年
(1915) 1 月結束，1914 年〈沒收原住民之槍枝〉至 1916 年的 2 年內，
拉庫拉庫溪與新武呂溪流域就發生了 35 次襲擊出草等事件，日警、眷屬與
工作人員死亡達 98 人之多(全台日駐警約 886 人，里璦郡轄 486 人)，包括
殺戮慘重的「喀西帕南事件」與「大分事件」，甚至蔓延至荖濃溪六龜地
界，組織號令的正是抗日史上著名的布農三雄：大分社的拉荷阿雷與阿里

曼西肯兄弟，以及葉巴哥社的拉馬達星星。

日本人除設見張所及駐在所來控制布農族人，另從玉里間山腳通電鐵絲網隘勇線至北絲蘭，並配置巡邏警察，仍無法完全消弭布農族的反抗行為。

後來改採「開路理蕃」政策，先於大正 10 年（1921）完成八通關警備道，復於昭和 2 年（1927）完成內本鹿警備道（沿鹿野溪），最後於昭和 6 年（1931）完成關山警備道（沿荖濃溪至新武呂溪），將大砲之類重武器也得以深入山區（坑尾.霧鹿.摩天 3 座砲台）台灣總督佐久間馬太的「五個年計劃理蕃事業」，由台灣總督府發佈，從明治 43 年（1910）4 月起實施，於 5 年後的大正 4 年（1915）1 月結束，1914 年〈沒收原住民之槍枝〉至 1916 年的 2 年內，拉庫拉庫溪與新武呂溪流域就發生了 35 次襲擊出草等事件，日警、眷屬與工作人員死亡達 98 人之多，包括殺戮慘重的「喀西帕南事件」與「大分事件」，甚至蔓延至荖濃溪六龜地界，組織號令的正是抗日史上著名的布農三雄。

- 2.內本鹿越嶺道橫貫高雄縣及台東縣境內，位在台東鹿野溪中上游的中央山脈深處，西起高雄縣六龜鄉，東至台東縣鹿野鄉，長約 126 公里，部分經過花東縱谷風景區範圍，日人為管理「蕃人」，開始開鑿從高雄六龜到台東紅葉的內本鹿越嶺道，沿途並設立日警駐寨所，以方便監、管理布農族。15 公里的古道在日本統治時代，設置溫泉、清水、楓 3 個駐在所（現在的派出所），「海蘇」Haisul 也在這一波的的遷移中搬離 halipusun 部落，帶

著 takisvilainan 家族 10 幾個人到現在的鸞山上野，因當地正流行瘧疾等傳染病，「海蘇」Haisul 的兩個孩子也死於流行疾病，Haisul 本來就不願意被遷下來，於是萌生重返內本鹿的想法，1941 年，日本政府允許「海蘇」返回內本鹿；未料「海蘇」晚了 3 天下山，「海蘇」被帶到駐在所毆打，感覺受到屈辱，於是終於爆發他心中的壓抑，Haisul 開始對遷移做出反動的行為，Haisul 和他的家族從清水駐在所，一路殺到嘉嘉代，最後躲在卑南主山附近，沿路和日本警察發生激戰，日本警察動用 300 多名阿美族、卑南族青年團和日本警力圍捕 3 個月，還是無法抓到「海蘇」，最後，日本人拜託布農族長老進入山區勸降，允諾不殺害「海蘇」，「海蘇」才跟著長老下山投降，不過，「海蘇」入獄幾個月後在監獄「暴斃」。內本鹿事件造成日本警察 2 死多傷，還誤殺 1 名日本小孩，Haisul 事件後，日本馬上將仍留在內本鹿的布農族全部強迫遷下山，並燒掉布農族的房子。

3. 南橫公路開路死難英雄

南橫公路於 1968 年 7 月動工，1972 年 10 月通車，歷時 4 年 4 個月施工，工期間大部分路段均為新闢道路，設計標準比照中部橫貫公路施作，均採用傳統人力方式修築開闢，早年行政院退輔會動員大批隨著國府來台的老兵以鏟、鎬、鋤，徒手開山闢路，因工程甚為艱鉅，4 年工期總計有 116 位工程人員（老榮民）喪命，這些老榮民不是被火藥炸死、就是遭到落石砸死，或不慎墮落山崖摔死，當年為紀念這些不幸闢路先賢犧牲奉獻，退輔

會也在天池設置長青祠悼念。據了解，當年不幸在開闢南橫公路喪生的

116 位老榮民中，其中有 60 人埋葬在台東縣關山鎮公墓。

貳.中下游部分(卑南溪部分)著重農地開發及農業生產

池上鄉.關山鎮.鹿野鄉水利工程開發

1.第八河川局前身第八工程處自民國 37 年開始至 80 年間，在增產報國的年代興

建了關山大圳(37-47 年).因為開發關山大圳需出公工，當時鎮長曾玉崙發起出公工，讓現在關山鎮民緬懷當時情景，才連續多年在 10 月期間，舉辦夜行游龍活動。

2.池上大圳(45 年進水口，逐年改善至 90 年)台東池上大同農場農地開發灌溉工程(由 45 年 11 月 25 日陸續開工至 68 年間整修) 由國防部總政治部、台灣省水利局、東部土地開發處合辦，在卑南溪的池上、萬朝、關山、太原等地，開墾河川地 827 公頃。

3. 鹿野大圳:

本工程計畫先由本局關山工程處，後於四十四年一月交由臺東工程處（現今之第八工程處）執行。工程用地之取得依例由關山水利整理委員會（後與臺東、新港水利委員會整併為臺東農田水利會）辦理。

本工程計畫分項工程第一標「進水口工程」於 42 年 11 月 22 日開工，至第

39 標 (實際上全部為四十三標) 「攔河壩新建工程」於 51 年 9 月 30 日完工為止，歷經八年餘計完成進水口、攔河壩、沈砂池、引水渠、幹支渠 (第六支渠除外) 及各災害復建等，並自四十七年七月順利通水，情形良好。

及豐源圳開發的故事(自助人助天助)的大原地區客家開發的故事。

4.卑南上圳:(清水計畫)

卑南上圳是全部由國人自行測量、規劃設計及施工的水利工程。雖然早在 1948 年，台東縣卑南鄉一帶因農作缺乏用水即有興建之議但直至 1977 年，在規劃、選址施工與經費等問題都克服之後才由本署在規劃、選址施工與經費等問題都克服之後才由第八河川局之前身-水利局第八工程處與機械隊等著手興建。該項工程之經費高達 10 億元，於當時堪稱為鉅資真正代表的意義是工程的浩大與艱鉅。卑南上圳位處崇山峻嶺，部分地段質極不易開發工程的浩大與艱鉅。部分地段質極不易開發大幅增加施工難度，其中尤以貫穿初鹿山、長達 4,086 公尺的導水隧道為最。直至現今，這座導水隧道仍是國內長的山岳型而 19 座垂直撞擊式跌水工之設計與規模，是為東南亞唯一。更加可貴的施品質之精良，足見當年負責設計施工的前輩先進是以何等審慎、嚴謹且細膩的態度去完成這項工程。

這項東部地區最大規模的水利灌溉工程竣之後，大幅改善了當經濟發展條件。原本因缺水導致生產力薄弱、甚至荒蕪的田地，變成經濟發展條件。原本因缺水導致生產力薄弱、甚至荒蕪的田地，變成 2,000 公頃擁有完整灌溉系統的

良田，創造了每年 20 億元以上的產值；農業收入的產值；更帶動了地方經濟繁榮也提高當人民生活水準。對利而言，確實能夠帶給人民福祉就是一項水利工程所發揮的最大價值。政府投資十億建設卑南上圳通水營運 30 年來，灌區由原的看天田轉變成為具有完整灌溉系統及穩定水源的良田，增加區產值達 20 億元以上。卑南上圳各分項工程中，以長達 4,086 公尺的導水隧道工程最為艱鉅。隧道開鑿過程中，先後有五人用生命換得卑南上圳工程的建成。上圳灌區的繁榮景象，實是卑南上圳建最大功臣。此外工程十年之中，參與卑南上圳建的工程技術人員不計個名利、和衷共濟，日夜趕其為達成政府照顧農民之目標而犧牲奉獻的精神，更值得我們緬懷及感恩。

5. 卑南大圳:

卑南大圳最早資料在民國前 14 年(1897)遠在日據時期，為了東部開發從岩灣引進卑南溪溪水橫貫台東平原至台東新站永樂里、豐源堤防一直到知本農場於 1936 年完成成為當時東部最大的一條水利防洪的灌溉渠圳所以說卑南大圳一直扮演著台東平原生命甘泉的角色。

開始初創至民前七年〈西元 1905 年〉兩地民眾為增加生產改善生活，聯名呈請施設卑南圳，由政府補助總工程費 13,000 元，民眾負擔勞力，開墾卑南圳，因工程款過少，僅能完成一小型簡陋之素據圳，灌溉面積亦只有 700 餘公頃，是欠完善之設施，灌溉時感困難，一過雨期，進水口取水不易，時遭泥

沙埋沒，無法取水，無法發揮生產效力。迄至民國 22 年（西元 1933 年）各界感以欲謀台東農業發展，非先徹底改修卑南大圳不可，當即計劃擴大改修，並請總督撥總工程費八十八萬餘元，地方政府負擔改修。工程款著落後，于民國 22 年（西元 1933 年）十月五日開工。該工程預定二年完成，但工程於進行中，民國 23、24 年（西元 1934-1935 年）分別還受兩度颱風災害，將業已完成之工程，除進水口損壞較輕外，渠道及其他工程具毀殆盡，所以工程期延長 1 年至民國 25 年（西元 1936 年）3 月始告竣工。當即交由卑南水利組合管理，總工程費亦由 88 萬餘元增至 90 萬餘元，通水灌溉後，轄區土地墾耕受益面積達 2400 餘公頃，全部由單期作成為兩期作良田，農林經濟、人民生活均改善。

五十八年（西元一九六九年）遭受「衛歐拉」颱風衝擊，進水閘基礎被破壞傾斜倒塌。自遭受此衝擊後，2400 餘公頃良田，即接遭受水量不足現象。為此，卑南圳進水口即委託台灣省水利局第八工程處代為規劃設計、施工等工作。將遭毀上游處設進水口閘門，以 285 公尺長之隧道連接原有圳渠，全交第八工程處接手。

本工程係由中壢太原營造廠承包於 59 年 2 月 15 日開工，經三次展延施工期限至 60 年 4 月 22 日完工。卑南大圳後續工程：(民國 64 年至 85 年計施作 44 項工程，不含大南區灌溉工程)

上述工程均由第八河川局施作後交由農田會做後續的管理。

6.初鹿通谷

初鹿通谷昔日為卑南大溪舊河道，卑南大溪改道後，舊河道成為有谷無水的縫隙長約 8 公里，平均寬約 1 公里。龍過脈至卑南大溪間，已成隘口地形，由於地殼持續隆起與河流不斷下切，使得這一段的通谷較為險峻。東線鐵道為拓寬之前，由此穿過，鐵道旁有一條清澈的小溪，流入卑南大溪處，是北絲蘭社人，馘首後清洗人頭的地方，被稱為首洗谷，這一條小溪，也因而名為首洗溪。

出龍過脈至檳榔至太平溪這一段則有初鹿牧場.巴蘭遺址.綠色隧道，日本海軍航空機場等等故事。

下游段(略)

1.卑南溪從利吉至出海口孕育最豐富的地質人文及景觀

2.卑南史前遺址文化

3..利吉惡地及小黃山(國家地質公園)

4.卑南大圳水利公園

5.黑森林與伏流水濕地(國家濕地公園)

6.因此在民國四十三年（1954）順天宮 蘇王爺降乩指示，於卑南溪北川堤防邊（今寶桑國中附近）籌建玉雲亭，中立釋迦佛祖石像，左右安設龍虎石碑，

以鎮祭洪水之災，經耆老說明，得知早年水災期間，曾在地表發現刻有「龍」

「虎」字樣碑各一及五個「雷」字碑，馬亨亨大道上有因施作特二道路，將台東護岸、副堤及仁愛堤防移除(約 70 年代)施作(特二道路時)，此碑就在特二道路上發掘出。

卑南溪是台東的母親河，源遠流長，孕育著台東流經 7 個鄉鎮的人文.歷史.經濟發展,值得我們茶餘飯後去探討的。