

一
道
來道



太平洋海岸公路
台11線人與路

*The story of Taiwan
Provincial Highway 11*

李紀庭 著



塗改
是台十一
幾十年來一直在進行的事

先是礁岩與礁岩間 跳浪

接著是
級配鋪底


如五年級生的阿密斯承傳者
身形漸寬

4 米～8 米～12 米～15 米 3 或 4 的倍數成長
一代橋～二代橋～三代橋 從傳統到鋼梁
A 跳浪～B 山洞～C 隧道 遠離落石與海浪

也許有人嫌路形如香腸
但不再灰頭土臉是真
也許有人不習慣換橋的角度
但急轉不及直駛山壁的驚險已少是真
也許少了半小時的緩慢
但不再左右上下顛跛嘔吐是真



與大地共舞和環境為伴 ——串聯幸福的公路

 曾經聽花蓮地區一位同仁講起，他在很年輕的時候就強烈的希望能到公路總局服務，這一切緣於學生時代一次不經意的東海岸單車之旅。山海走廊之美驅使他立願『如果有一天，我可以在這條公路上工作，那我就心滿意足了。』天地果然有情，之後，他如願參與「台 11 線東部濱海公路改善計畫」，並見證建設的完成。而我也多次乘車經過這條路，我真的知道他想說的、他所試著要表達當下的那種悸動，因為我對這條路也有著同樣的感動。

省道台 11 線公路是一條緊偎在蔚藍深邃太平洋左岸的海岸公路，遼闊的大海與天空連成一色，海岸地質景觀奇特多樣，沿途部落的人民生活樸實，具有多樣的歷史人文，以及非常獨特的海洋原民文化，是一條非常適宜

發展觀光旅遊活動的景觀道路。隨著台 11 線東部濱海公路的拓寬改善，原本靜僻的土地與聚落，逐漸連結起來，就像一條美麗的項鍊，將灑落在沿途的珍珠串連起來，正展現她的珍貴丰采。

讓「公路」說故事，是這幾年來公路總局積極推動的工作之一，因為長年以來，我們總是揮汗搶災、默默養護，這樣的內斂文化讓大家逐漸忘記原來我們是引以為傲 -- 串聯幸福的公路人。這本書以道路開闢的歷史軌跡為縱軸，以沿路的地質與人文景觀為橫軸，透過文史的蒐集，與對道路社區居民的訪談，和早期築路者的口傳軼事，我們邀請大家一起輕旅行，看路的線條，聽路的故事，體驗公路串聯的幸福。

交通部公路總局
局長

趙興華

一條藍寶石公路的開闢 轉動東岸聚落開發的軌跡

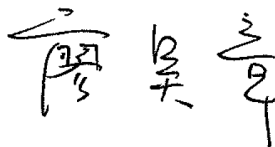
台 11 線東部濱海公路為東部地區沿海岸之唯一縱向幹線公路，北起花蓮縣吉安鄉南埔村經花蓮大橋、鹽寮、水璉、芭崎、磯崎、新社、豐濱，石門、石梯、大港口、靜浦、樟原、長濱、成功、都歷、東河、都蘭、富岡至台東縣卑南鄉知本，沿線除水璉～芭崎段經過山區外，路線大多依傍太平洋海岸而行，因山海景色秀麗，地質景觀優美奇特，公路的開通成了令人嚮往的觀光景點。

東部濱海公路從花蓮縣大港口至台東縣卑南段，由於地形平坦腹地較寬廣，先於清朝光緒三年（公元 1877 年）闢建完成，日據昭和 5 年（1930 年）循此路線修築完成海岸公路靜浦至台東段，當時也稱為東海道，是為台 11 線之前身，隨後又陸續完成靜浦至豐濱段。據《臺灣道路發展史》記載，花蓮港至豐濱，早期僅為供人行走之「產業道路」。花蓮經水璉、磯崎至豐濱的路段，是國民政府來台才興築完成。民國 51 年公路普查後，適逢美國對臺灣經濟援助，為期貨暢其流，增闢「東部產業道路」。但產業道路原不屬公路系統，其建設及維護亦非公路局業務。自民國 54 年起開始修建，並於民國 57 年 7 月闢建完成通車，充其量只是政府將產業道路公路化，直至民國 64 年才正式納編為省道台 11 線。當時修築完成之路線北起花蓮縣花蓮市（現今台 9 丙線起點），途經花蓮溪出海口（花蓮大橋），沿太平洋岸向南至花蓮縣大港口，與原有大港口至台東的道路相連，構成台東至花蓮間的第二通道。

民國 75 年及 77 年，太魯閣國家公園及東部海岸國家風景區管理處相繼成立，帶動花蓮、台東地區觀光事業的蓬勃發展，由於觀光旅遊業的急速發展及地方深切的盼望，且為配合政府推動東部「無煙囪」產業，由當時台灣省公路局依據國家建設六年計畫辦理台 11 線拓寬改善工程。原改善計畫自花蓮起至台東市止，改善長度為 175.16 公里，其中花蓮縣境內長 73.66 公里、台東縣境內長 79.5 公里，其中台東縣境內因新建跨越卑南溪之中華大橋完成後，公路路線往海側改線並於知本和台 9 線相交，公路總長延長為 178.229 公里。本公路歷經約 20 年的改善完成後，為期將本局公路建設之成果與全民共享，行銷公路建設之史記與獨特景觀之美，爰本處特籌劃編輯專書。

本書全一冊，除論述「東部濱海公路」開鑿的歷史，旁及日據時期道路之前身背景，包含闢建歷程、住民訪談、地質景觀及人文回顧，為一本適合民眾導讀之旅遊解說。全書是由地圖、老照片，配合文字、拍攝照片，成為圖文並茂，文詞通俗，淺簡易懂，是一本具可讀性的導覽書籍。呈現東部濱海公路闢建完成及公路養護的艱辛過程，公路養護單位持續的管理養護改善，戮力使其脫胎換骨，成長美麗，成為台灣東部地區最美麗便捷之道路，及推動國際觀光之重要資源，希望藉由本書的出版，將公路開發的艱辛，努力維護的成果，公諸社會大眾，與民共享。

交通部公路總局
第四區養護工程處
處長



台 11 線。花東濱海岸公路

一條回家的路

台 灣本島上大概沒有一條路比台 11 線更具夢幻了，身在海岸山脈與太平洋間的界限上，旅人到此，往往驚豔這條公路上是自己從未見識過的台灣面貌，大片的藍色海洋像似地球旋轉的裙襖，撲岸的白浪是裙襖邊緣的蕾絲，正舞著，隨著季節時而高揚，時而細柔，天際的雲朵與日光是這裙上變幻的影舞者，舞著，隨著一日的光線與水氣千嬌百媚，在公路上滾動的車輪，舞著，隨著瞳孔伸展、時冥想、時讚嘆，發出如轉動法器般的行雲，啟動、暫停都在毫不顛簸的完美圓弧中。風在其間盪著鞦韆，在鞦韆上正是高眺的山頭，一盪又一盪地，往南往北地延展，祖靈彷彿用這個方法移動守護這走廊般的淨土。

因為這層的想像，我回家了。奔走在這一條家之路上。

有人說這裡因為藍而繽紛，也許是那綿延的綠而心靜，也或許是末塵的樸質，洋洋灑滿了空間，台 11 線正處於其中，一段 178 公里的構成，因為奇美之境，也許因此讓文學前輩們放下，少有一本書去揭開屬於海岸公路的面紗，我算是一種幸運，得以在這一條家之路上，

開始尋找在礁岩縫中填成道路的一點一滴，所幸這路面因為海的風雨而潔淨無比，人心又如海上的月般皎潔明亮，我在尋路、尋故事的過程，也因此將篇章點綴地波光粼粼，這僅僅是花東海岸公路的蛛絲馬跡罷了，因為台 11 線其上成串的聚落仍繼續演著夢幻，許多更近身貼切的故事，要靠能在路上領略到露珠剔透的您來發掘了。

我很幸運，在這一生中能有奔走在這一條家的路上的機會。長達 2 年的時光中，將 178 公里劃分了 9 個區段，正好是鄉鎮、文史脈絡的段落，並因為公路總局第三、第四區養護工程處的工作人員指導、參與而扶持我這蹩腳的寫作者能來道一一，將台 11 線海岸公路的建構一一道來，尤其花蓮工務所沈清瑞主任、鄒忠文先生提供許多影像、資訊，對我的幫助最大，當然，奔走在這一條家的路上的人們，能擁有安全又賞心悅目的歸程，真得感謝為這條公路付出心力的公路人，過去 50 年間，公路人以此為家，在此走過青春、成家、生子、終老的生命之路，是海岸山脈邊另一類型的移動聚落，他們因使命而來、為完善慶生，如海潮般回到你我大海之中，波光粼粼中有這些戀念台 11 的公路人的點點光芒。

作者

李孔亮



台 11 線花蓮之道

P.14

局長序	P. 4
處長序	P. 6
作者序	P. 8

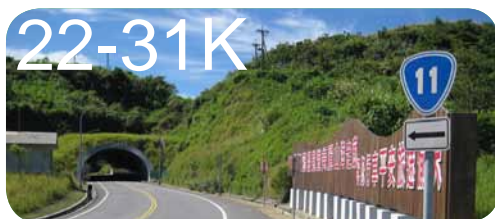


台 11 丙	P. 058
台 11 甲	P. 112

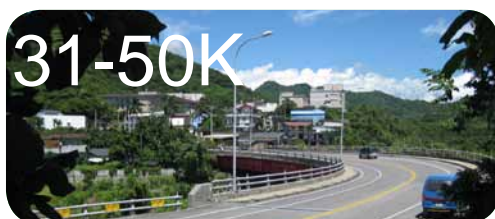
P.32
吉安。鹽寮。跳浪隧道



P.60
水璉。牛山。蕃薯寮



P.84
芭崎。磯崎。新社



P.114
豐濱。石門。石梯坪



P.138
月洞。新長虹橋。靜浦。
縣界





台 11 線台東之道
P.166



台 11 乙 P. 252

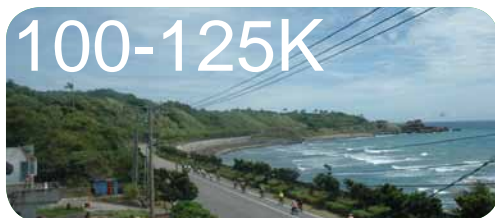
P.184

縣界。樟原。長濱。烏石鼻



P.202

宜灣。三仙台。成功。都歷



P.220

東河。隆昌。都蘭。富山



P.238

富岡。台東。知本





與太平洋浪花相伴的台 11 線公路。圖片 / 公路總局第四區養護工程處



一 道 來

11

花蓮之道

0-73K




民國 53 年開路前，工程隊伍於現今台 11 線 43K 附近新社鼻進行測量。圖片 / 陳精微





民國 53 年，花東海岸未開闢道路前，台 11 線新社往豐濱（今東興附近）需靠人力挑貨，沿海的步行小徑受海浪侵擾崎嶇。圖片 / 陳精微



時間回到 1967 年，暖冬，11 月了，東部海岸的海浪穩定地拍岸，一個沒有東北季風的日子，東部海岸一切風和日麗，水牛懶懶地在水璉溪畔吃草，上百隻舞動潔白翅膀的鷺鷥尋完蟲子回到河岸的樹巢裡，海岸的部落居民在季節轉換中，開始準備冬天的來臨，苧麻、香蕉絲編織的衣物已經備妥，房子前堆了許多海邊撿拾而來的漂流木，這些木頭是冬天取暖烤火必備的木材，老人家分得清楚這些被海浪剝去了皮的木材，哪根耐燒，哪一根適合起火。水璉山腳下的海岸邊，有十多人駐紮在這裡，這些人是為開路而來，中部橫貫公路開通後，美援又提供經費要打通花蓮到靜浦的道路，在此以前，很難說政府全面治理這一段無法車行的地區。幾個海岬凹凸處，雖然有撤退自大陸、帶著濃厚鄉音的軍人駐守著，這些軍人頭髮有的已花白，歲月在浪花中消逝，反共復國的口號，像是潮水，來去恆久，對於軍人而言，崗哨是第二家鄉，走不出去，也沒人會來，海濱、山邊，盡是沒有設籍管理的土地。看到築路的道班來到，軍人們像是親人般熱絡呼應著。

無線電裡傳來 11 月颱風上警報，哨所將這條氣象訊息通知工務段段長楊段長，道班工人正為開路一鑿一鑿地趕工著，美援會 (CUSA) 雖然不太會到工地勘查，但為了稽查經費有沒有落實，時時盯著一里一里的進度。楊段長提醒工人們早早收工，海面的風浪開始變大，颱風夜，東海岸保持著漆黑，雨越來越大，風也是，8 點多，像是船長宣布棄船，楊段長決定放棄道班起居的工寮，所有工人即刻打包移往海防哨所，哨所裡已有多位避風的當地居民，海風呼嘯著，平時和緩拍浪的滾滾礫石灘岸，此時每幾秒就是一陣浪濤驚爆，躲避在碉堡裡的人，因為擁擠已無法躺平，大家就這樣屈膝蹲坐，等待天明。這是民國 56 年 11 月 16 日下午 4 點 30 分發布陸上警報後，在強烈颱風吉達暴風中心登陸花蓮時，水璉的一幕生存場景，這次颱風不但強烈、也久滯，連花蓮氣象站的雷達天線都被吹斷，估計瞬間風速達到每秒 70 公尺以上不可計量程度，每平方公尺至少承受 700 公斤的壓力，颱風過後，楊段長回到工寮，工寮已被颱風夷為平地，幸運熬過這次風災的道班人員，回到碉堡哨所，軍人挖出埋在地下的酒，一方面為慶生，一方面以酒暖身。顯然，道路的開鑿，不但是辛苦，也是一樁性命的交換，在物資缺乏的年代，人工開鑿而成的花東海岸產業道路，就是台 11 線的前身。

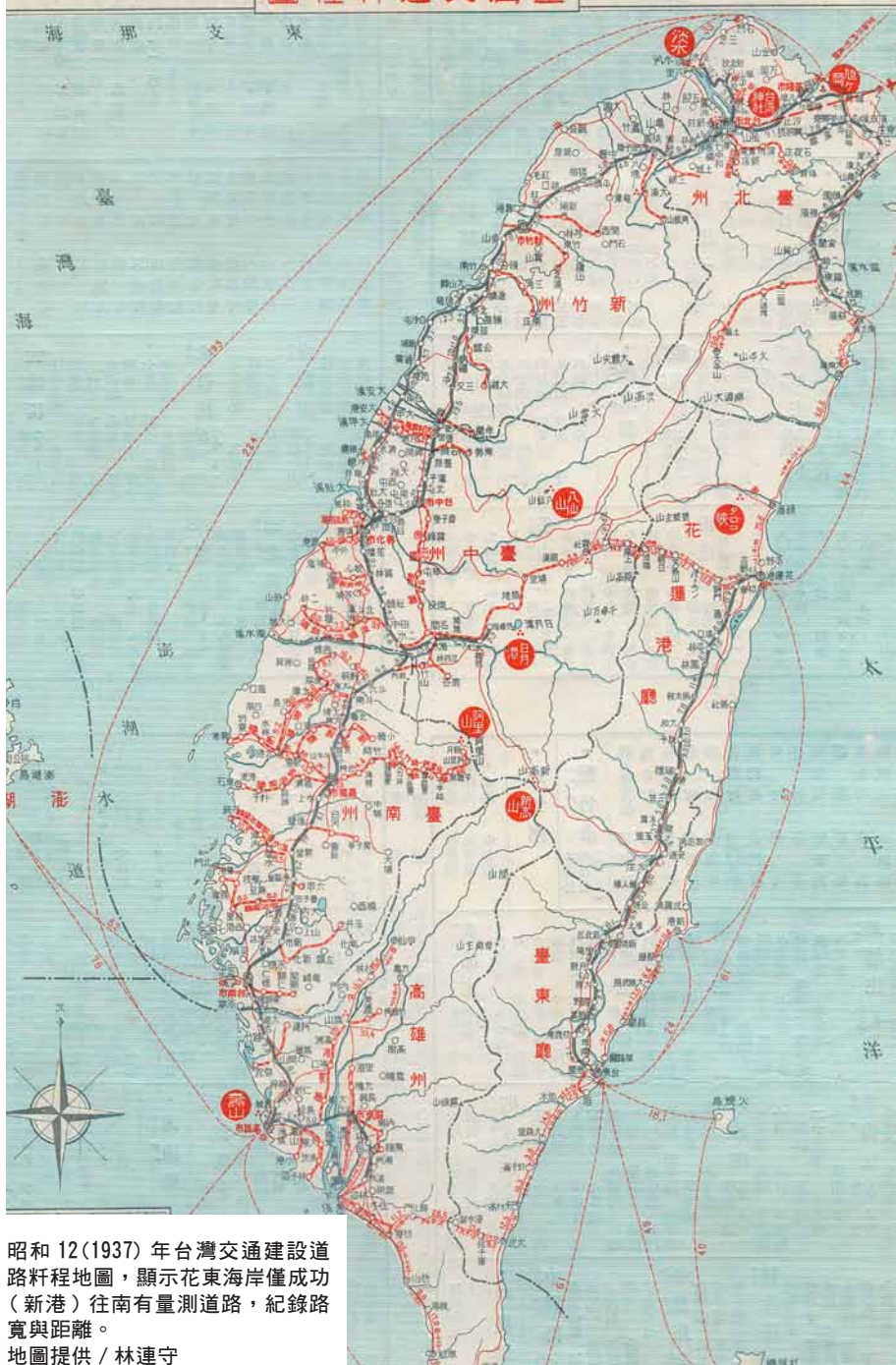


● 花東海岸許多地名在清、日、民國間有不同的稱呼，如奚卜蘭島，清時稱獅球嶼，日據後期稱為辨天島。

1896 年台灣花東海岸是陌生而空白。

此刻的花東海岸產業道路仍是幾畦牛車路，遇雨泥濘難行、阻斷，但對花蓮縣海岸部落而言，婚娶、病送、農作或漁產不再需要徒步攀山越嶺，已是一種福祉。道路並非僅僅由一個單字組成，每一條道路各自擁有各自路的面貌，也就是獨特的生命體，這個生命體由路上的泥土、山勢、當地人與治理者共構，很難界定哪一方的力量影響決定了道路的面貌，但時間對路的軌跡影響的確不容忽略。

三百多年前行過台灣土地上的各國政治家們，對於花蓮海岸是好奇與冷感並具，最後是荒蕪戰勝，不再問津。首先，是 1645 年金礦的傳說吸引了第一批荷蘭商人軍事造訪，尋不到金，連行經之路也棄於荒煙；其後是 18 世紀幾遭飄流落難者的探險，回國後向君王提議殖民開發。至此，海島屬於海權時代，往來花東海岸最多的船隻是戎克船，一種古中國式帆船，由海上的船舶與陸上的部族做短暫少量的接觸與交換；接下來，為了落實治理，清朝的軍人，在 1878 年開進了這塊後山後，崇山峻嶺令軍隊繞路而行，征戰燒燼之後，空留劫後餘生的港口事件阿美族人、加禮宛事件噶瑪蘭族人、撒奇萊雅族人躲藏於這片山深水多的山嶺裡，生命在此被圍困，也在此延續。清朝也視這塊北藉花蓮溪、南由秀姑巒溪阻隔的荒蠻之地為流放生滅之區；1900 年後的日據時期，後山廣開日人移民村，海岸山脈以東則是更小規模的移民，數十人的小聚落，以交通、港澳、軍警為主，地區則以港口部落、貓公部落為主，但仍因為環境條件太差，而少有新增。花東海岸的險峻與美麗倒是讓日人留下思鄉之情，在羊腸般的崎嶇山路，留下日人對家鄉相似的稱呼，如奚卜蘭島又稱辨天島，還有親不知子斷崖的命名，取自日人對狹隘濱海山路的稱呼，由昭和 12 年出版的地圖來看，日人仍無法取捨跨越花蓮溪的道路開發價值，因此，仍未規劃花蓮至新社間的道路。



昭和 12(1937) 年台灣交通建設道路工程地圖，顯示花東海岸僅成功（新港）往南有量測道路，紀錄路寬與距離。
地圖提供 / 林連守

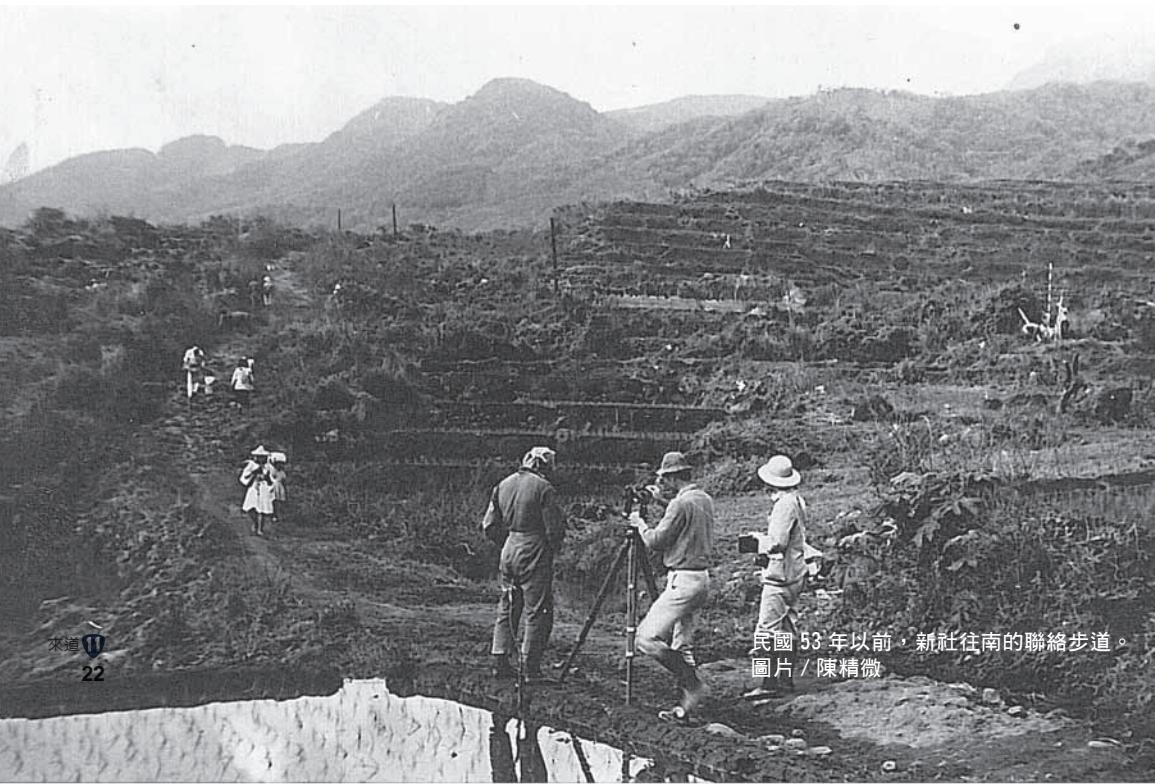
即便地圖中已將秀姑巒溪口至新社連上道路，但實際上的道路仍未開拓，橫越秀姑巒溪上的是一座人行吊橋，橋下仍以阿美族捕魚的舢舨為渡船，過橋後僅有的泥路在港口部落與石梯坪聚落間，供做當地原住民農作需求，石梯過貓公到新社仍是礁岩岸與步行山徑，道路腹地稍廣，但仍有縱切深達 5 ~ 10 公尺的野溪阻斷去路。

● 貓公草為阿美族對文殊蘭的族語稱呼，往昔貓公部落因有許多野生文殊蘭而稱為貓公部落。



1949 年國民政府來台後，花東的經濟、交通建設皆由台灣省政府綜理，至 1960 年為接收期，花東交通建設延續日據時，以花蓮港通往台東的 762mm 軌距的輕軌鐵路為主，修橋為輔，後經連串的耕者有其田政策與八七水患鼓勵西部災民移居花東，花東產業漸由日本株式會社的礦、糖重新轉為個人的農、林業經濟，民國 48 年行經縱谷的花東公路（台 9 線）通車，滿足公路運輸先行連接的需求，當時的花東公路寬度仍是產業道路規格。接下來政府著手進行花東海岸產業道路規劃，因為沒有過往的路徑，測量人員在林子裡、山坡上一小段一小段地測量，為花東海岸產業道路定線。

民國 46 年出版的地圖，大港口至花蓮仍是以虛線表示的步道小徑。地圖提供 / 林連守

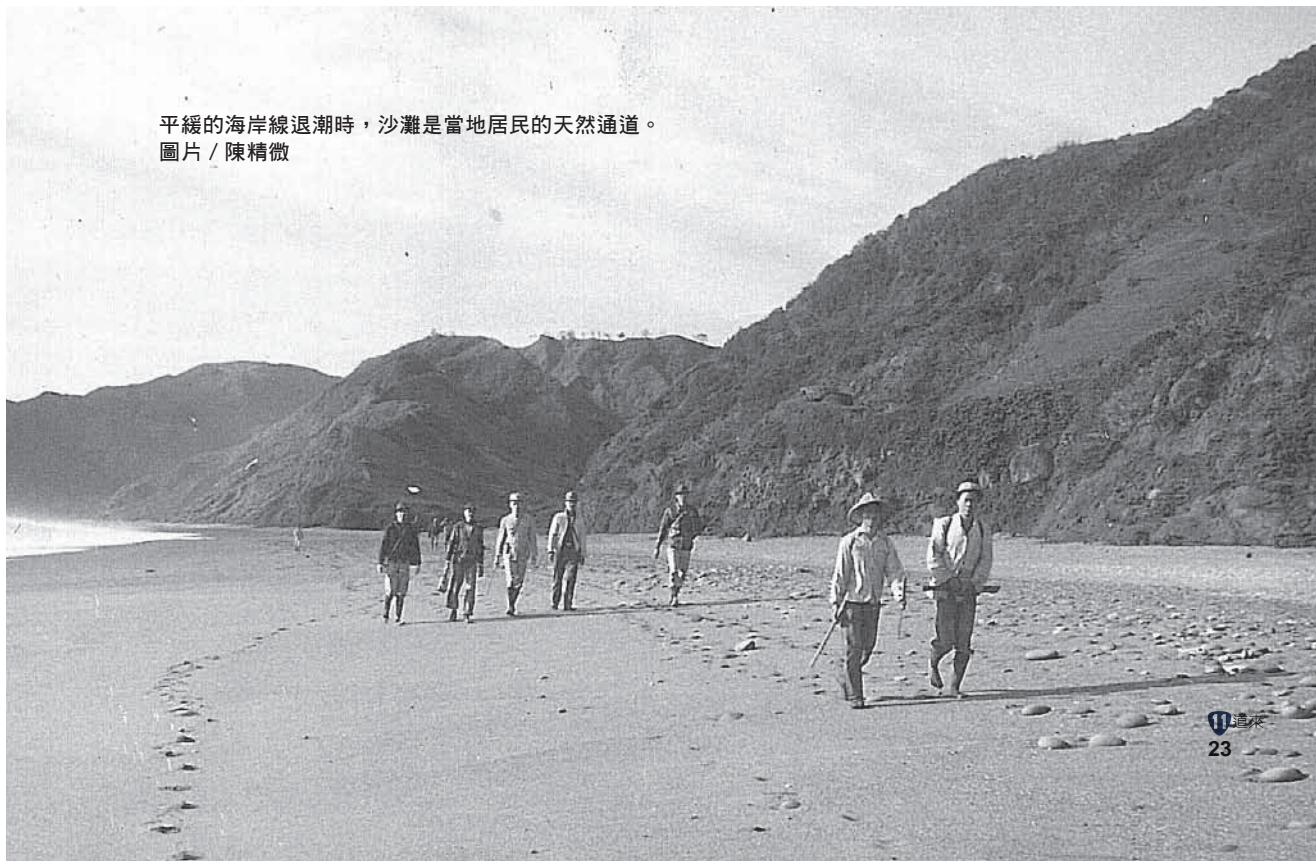


民國 53 年以前，新社往南的聯絡步道。
圖片 / 陳精微

險峭的海岸，道路需高繞關建，
測量人員需攀登於懸崖之上。
圖片 / 陳精微



平緩的海岸線退潮時，沙灘是當地居民的天然通道。
圖片 / 陳精微



龍蝦是一種財經表徵，在都市中以兩計價，地價的敏感性更是，地價有更多重的評價標準，如外來資金的投入性、生活的便利性、安全醫病的照護與教育資源的支援性等，公路的穩定，往往影響土地的基本價值。

花東海岸產業道路完成通車前，海岸只任由太平洋碎浪擊岸，散居隱世的聚落間則是峭壁礁岩阻絕，產業則以聚落經濟之農事、漁獵為主，資源上以當時商業觀點也屬於匱乏，因此即便有豐富的龍蝦資源，也無法運用在經濟上，在當地，可以用香蕉換取活跳龍蝦，物的貴與賤，又反映了道路的需求，當物的價值回歸大眾市場行情時，道路已不僅僅只是一種連繫象徵，也是實質的資源輸送，能賦予路線上的聚落串接成鍊並像珍珠般閃耀！

50 多年前在鹽寮至水璉的 1 號隧道築路時的公路局人員，也負責花蓮大橋的通車典禮，回憶當時鹽寮地方上僅以一萬元就能買實 1 甲花蓮南埔台 11 線旁的土地，可見當時土地乏人問津。現任鹽寮社區發展協會理事長的范光福，回憶民國 53 年時，政府才開放鹽寮當地的地籍登記，他形容，當時用鐮刀把草割一割，用葛藤為記，土地就得以先住民屯墾登記，直到 60

年代，這些”地主”只要見到來開墾的人順眼，就以打工換地，將土地送給這人，對照現在鹽寮 80 多家民宿，可以想像這兒曾經的滄海桑田！

花東海岸公路定線雖然經過測量，但施工時，則必須視地質影響而變動，對於當初施工的造路夥




花東海岸產業道路初期測量作業在民間便道上展開。
圖片 / 陳精微

伴而言，慶幸的是施工到哪，當地居民就歡迎到哪，所有的道路用地都先使用再徵收，一方面是當地居民對開路的期盼，另一方面是因為沒有道路時，政府無法做地籍管理，道路打通到哪，治權才真正落實到哪。

花東海岸產業道路開始興築，最辛苦的是要以渡船一趟、一趟地往來花蓮溪渡口。渡船像諾亞小舟，將建材、機具零零散散地運到海岸山脈這頭，再由牛車拖運到工地，光是這樣的運送，就足以磨掉承包商的耐性，所幸當時的包商是本地出身的青年。渡船是有休息時間的，為了趕工送原料，公路局施工單位特別購入一艘船筏，專供運送原料，解決了夜間臨時渡河的需求。花蓮境內南端由數組工務單位同步進行施工，長虹橋、豐濱橋、新社段就這樣南北推進逐步地完成任務。民國 57 年 6 月 28 日，花東海岸產業道路舉行通車典禮。由時任台灣省政府主席黃杰在花蓮大橋北端空地主持通車典禮，副

花蓮大橋與長虹橋通車典禮，花東海岸產業道路的打通揭開了花蓮海岸的神秘面紗。
圖片 / 財團法人國家電影中心提供





總統嚴家淦、經濟部部長李國鼎應邀致詞，並以傳統舞蹈慶賀。下午，一行人抵長虹橋主持通車典禮。

過去海岸山脈的聚落補給是透過分散在花東公路（縱谷）各鄉鎮裡的橫向聯絡橋梁，對當地而言，通車當然是大事。居住在嶺頂的鹽寮社區發展協會理事長范光福的生命從此不再為了渡溪與冰冷的惡水奮戰，他形容得好，就像一艘航空母艦連上陸岸的空橋，然後再人力翻越海岸山脈，因此沒有重機械在海岸聚落時，遇到天然災害，生命只能任風雨摧殘。

花東海岸產業道路通車初期，是泥路面、是碎石路面、是牛車路與一車單行的寬度，是崎嶇山路加綿蜒海岸。受到考驗的是海岸氣候與地質的殘酷，上有地滑、下有海蝕，前有落石、後有埋徑，足可形容花東海岸產業道路的處境，遇風可怕、遇雨則斷是民國 57 年至 90 年間的道路面貌。因此來往豐濱鄉的道路，時通時斷，仍然十分不便。居民每遇風雨災害，仍不免受阻等待，對於偏重小規模農、漁輸出的海岸聚落，這種情形只能乾等，乾等的意思是要等馬路乾，而馬路乾之前，農漁獲已成干，也就在這種處境，貨無進出，只能日日餐餐龍蝦餐，湧動的大海立刻成為食材的冰箱，雖然大海冰箱取之不竭，但進出冰箱可不是浪漫的事，每年海岸居民 2-3 起溺水事件，帶走的可能是小孩，也可能是主擔家計的青年、婦女，道路的暢通與否，又再次回到一樁性命的交換。從小住在豐濱北橋、現在豐濱國中任職的葉秀

珍，有 5 個兄弟姊妹，其中 3 個海殉，傷痛在海岸阿美部落裡持續由歲月舔著。

已經過世的古景植站長，當時任豐濱監工站站長，從花東海岸產業道路通車後一直照顧著這條海岸公路，每遇路災就沒日沒夜地搶修，往往颱風季節裡家人是不見其影，實有現代大禹的精神，任職於公路養護單位的工程人員是最能彰顯公僕精神的。豐濱當地居民，只要見到古景植站長就表示路已搶通，他退休後當地人仍不忘其對地方的照顧，後來古景植站長的兒子古方新接續著養護衣鉢，轉換為承包施工的角色，還受到當地人推舉為鄉代表會副主席。因道路而轉折的生命際遇，這屬於一段佳話。

碎石路面的車行品質是折磨人的，每一位海岸居民都對那段時期留下深刻印象，自己騎機車的往往灰頭土臉，掛上兩道灰塵白眉，坐客運車的，上車前準備嘔吐袋，這是豐濱人除了阿美服飾外另一個共同印記。葉秀珍說，當時上了客運是不能睡的，客運不但會客滿，行李架上的地瓜葉、大行李還會隨著路面搖搖晃晃掉下來。就這樣花東海岸產業道路，冠著馬殺雞路、香腸路的名聲過渡成為台 11 線公路，修築、管理的權責機關從台灣省政府交通處公路局轉為交通部公路總局。在花東海岸產業道路時間的軌跡上，不變的是對這條道路順暢的期望。

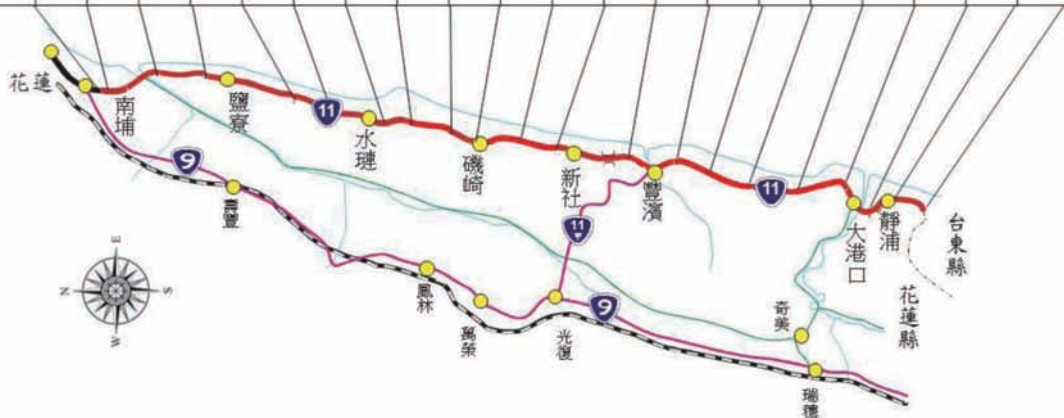


台 11 線 35K+867，20 號橋南端的崖壁有罕見砂質岩脈露頭，地質脆弱有經常性落石故另靠海側築一新橋，取橋名為砂脈橋。

民國 64 年台灣公路進行整編，將海岸公路編號為台 11，再納入台灣公路路網計畫七大系統中的濱海系統，所以常被稱為「東部濱海公路」，並依照公路總局對道路關建分級類別，定位為四級路山嶺區標準設計，指的是由省道、縣道、鄉道組合成的主要、次要幹道，行經區域多以山嶺為主，因此行車設計速率為 40 公里規劃的公路設計，並在民國 67 年至 73 年分兩期辦理拓寬改善。一方面由聚落向外更新為瀝青鋪面，一方面將路幅拓寬，升級為名符其實的省道，拓寬改善後多數路段路寬為 6.0～7.5 公尺，堪稱平穩，但仍有多處途經地形險峻、地質惡劣之地，因此有視距不良、急彎、陡坡與曲折難行的路段多達 2、30 處，因天候產生的坍方阻絕也時有所聞，造成行車安全上的隱憂與道路暢通的困境。

民國 70 年後期，國民觀光旅遊急速發展，花東相繼成立太魯閣國家公園、玉山國家公園、東部海岸國家風景區及花東縱谷國家風景區，確立花蓮與台東兩地區觀光事業的蓬勃發展，東部地區的交通流量大增，地方人士也

地名	南埔段	花蓮橋段	大坑段	鹽寮段	跳浪段	水璉段	蕃薯寮	芭崎段	大崩段	瑞崎段	高山段	新社段	豐濱段	立偉北	立偉南	石門段	石碇港段	長虹橋段	靜浦段	三富段
橋樑	1k+440	4k+880	6k+900	12k+520	18k+700	22k+000	25k+000	29k+900	34k+550	36k+640	39k+500	43k+250	49k+550	51k+800	54k+500	58k+000	62k+400	67k+000	69k+250	71k+200
開工	83.04.16	89.06.05	84.05.10	84.11.26	91.04.30	84.07.22	86.11.19	98.08.01	86.11.04	98.03.17	98.09.11	86.05.07	94.12.22	97.02.25	97.07.15	86.07.09	98.03.17	99.09.20	93.02.26	86.10.01
完工	85.01.06	91.02.25	87.05.03	86.10.20	96.08.17	86.06.21	89.05.30	100.04.05	88.06.12	99.03.15	101.7.14	88.10.04	96.12.29	98.03.06	98.09.13	88.04.26	99.01.28	92.01.08	95.01.28	87.06.24
施工天數	631	631	1090	695	1936	701	924	614	586	364	1038	881	738	376	426	657	318	841	703	267



台 11 線東部濱海公路改善標案與執行示意圖（花蓮縣路段）

冀望能將花東海岸浩瀚、自然、純樸的海岸風光推介給國人，希望克服道路因颱風崩塌導致災情所造成的不便，請求台灣省交通處將台 11 線拓寬改善，民國 77 年時獲得時任省府主席的邱創煥先生允諾地方的訴請，台 11 線開始規劃並徵收路幅土地，逐年編列經費進行拓寬。

後在國家建設六年計畫中，經建會研議將花東定位為無煙肉觀光產業發展重點，將台 11 線拓寬改善納入計畫中，行政院核定自民國 82 年度至 87 年度共分六年計畫辦理，總經費 104 億元，其中花蓮縣境內公路長度 73.661 公里，主要劃分 20 標辦理，台 11 線有了全新的整體規劃與發展契機。

中央決定後，分成 20 個改善工程標案開始逐次辦理工程相關事宜。鹽寮、水璉兩地財團擁有的土地也開始準備興工，開發已是台 11 線將行的方向，首先加入開發的是遠雄集團，5 星級飯店與海洋遊樂園的規劃，在觀光產業發展政策支持下開山闢地，濱海側堆填眾多的消波塊，成為與海爭地的手段，也保護公路路基。很快地，工程進行到鹽寮，進行公路線形改善，及

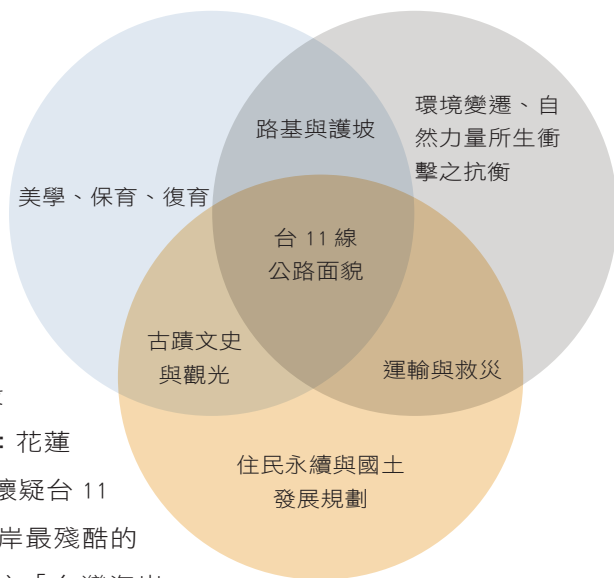


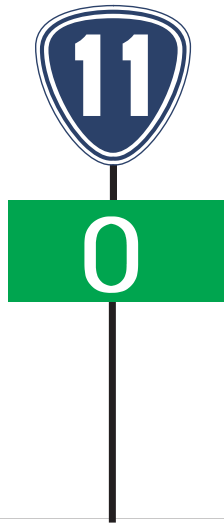
台 11 線海岸日出景觀。

以消波塊修整海岸侵蝕的邊坡，改變海岸景觀，立刻引來環保人士關注，消波塊成為千夫所指，不少花蓮藝文界人士也為文反對，一時之間，台 11 線成了反對花蓮水泥建設聲浪的主幹道，直通社會人心，當時領軍反對的花蓮旅外鞋商黃雍熙投書中國時報「一個心碎的花蓮人：花蓮請不要再建設了」，讓人們開始懷疑台 11 線的拓寬改善計畫是美麗花東海岸最殘酷的殺手，較有名望的，如蕭新煌為文「台灣海岸

預知死亡紀事」，以西部海岸線工業化後果擔憂東部覆轍重蹈，並批判執行者欠缺美學素養。台 11 線東部濱海公路改善計畫在進行三分之一後開始遇到阻礙，拓寬的幹道上匯聚了社會、經濟、自然、景觀、人文、考古、生態、運輸、技術、科學、醫療、生活各種面向議題的洪流，一度使上級指示停工檢討，但民意洪流中又有許多期盼拓寬的聲浪，這些當地聚落居民也前往行政院抗議，要求復工。如何不破壞自然，又能達到兼顧安全、經濟、美觀之交通建設呢？於是時任公路局局長陳世圯陪同民意代表、學者專家及保育團體履勘台 11 線改善工程，並允諾邀集專家學者，就海洋環境、地質、景觀、生態等各界關心之議題做總檢視。先後委託中華民國國家公園學會及新環工程顧問公司辦理環境影響因應對策之研究，公路建設加入美學、保育、復育觀念，避免破壞生態平衡，調查保存沿線遺址，塑造美質景觀公路，讓台 11 線成為一條深具觀光、人文延伸的水準之路。

回到道路拓寬改善，地質仍是道路施工最需要面對的根本課題，除了確保道路不會被海浪侵擾、崩落，最難的就是在不穩定的崩積層或沖積層等環境敏感路段穩定邊坡，從 82 年開始的台 11 線拓寬改善計畫在各種匯集的困難歷程中，經過 20 年終於完成，這條 50 多年的台 11 線有了嶄新、穩定、高價值的新生。





吉安 南埔



晨霧中的花蓮大橋。
圖片 / 鄒忠文

鹽寮
13_K



跳浪
隧道

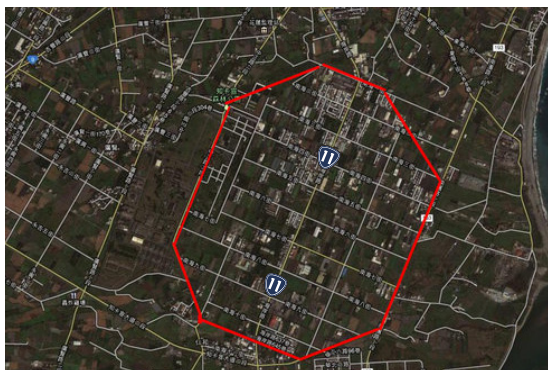




台 11 線 1 公里處。


使用台 11 線海岸公路的人，大概不太知道台 11 線是怎麼開始的？這裡所說的開始，是指怎麼規劃建造？從哪裡起點？或許兩者都有！台 11 線的起始點在花蓮縣吉安鄉的南埔，緊接台 9 線 207k+200，這也是早年蘇花公路終點（花蓮市）的延伸，有趣的是台 9 線的蘇花公路與台 9 線的花東公路和台 11 線花東海岸公路三者都是花東地區對外的主要交通動脈，卻在此默默低語交換著來往的人們車流，這三條主動脈彷彿有一個強而有力的心臟，那就是日據時期的花蓮南埔陸軍機場，而台 11 線公路便是循這顆八角心臟正中間的跑道開始起飛，跨過花蓮溪，將花東海岸與政經活動連接起來。過了花蓮大橋後，進入壽豐鄉海岸的台 11 線，是動脈、也是靜脈，來

回輸送，過去在海岸間避世的族群，因為這樣的輸送，逐漸換化避世的阻絕。花蓮溪兩岸的地球板塊，也因公路南來北往的輸送，重新連結曾經被遺忘的時間、疏忽的空間，而成為一家人，一塊相連的土地。

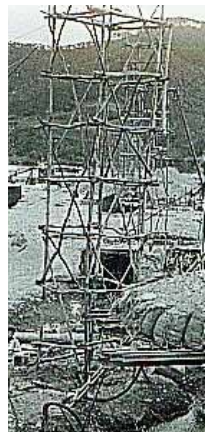


南埔陸軍機場的輪廓面貌。（取自 Google Map）

花東海岸山脈南寬北狹，花蓮溪口以南至豐濱，山脈逼近海濱，海階狹窄，水璉至磯崎甚至毫無海階，藉由海岸山脈群峰阻絕，外加花蓮溪河水阻擋，當漢人進入花蓮拓墾時，不敵漢人移民力量的加禮宛社人因而往南避走，深居在重山庇護的海階上，超過一世紀的歲月。在自然與不同政體的風化中，有些原住民移居地消失不再，有些則保存下來，遺世獨立，漸漸地非原住民族的避世之人也沿著僅有的山道，像溪水滲入般定居在這些不易生活的海岸據點；散居羅列的部落分別和平行緯度西側的花東縱谷鄉鎮成為生活圈，有人形容，海岸山脈像一艘航艦，縱谷上的各個鄉鎮跨越花蓮溪的大橋，就像是補給船艦的空橋，緊緊抓住這艘大船。



由海岸山脈遠眺太平洋與台 11 線公路，山坡上的月桃花被強勁的東北季風吹襲，讓花東海岸有著別於夏天的另一番風貌。



尚未建橋時，需以渡船渡溪。一代橋施工人員來回於花蓮溪口。

直到民國 57 年 6 月，7.5 公尺寬的花蓮大橋通車，也讓這艘海岸大船的甲板上有了貫通南北的通道，開啟秘境的門扉，所有關於現代進行式的一切開始湧入了這片古老、甚至不全屬於人類的淨土。但這不但是時代的必然，也是必需，當時海岸道路規劃為產業道路，先求有再求好，在沒有花蓮大橋前，端看居住的位置，靠的是月眉的渡船或涉溪而過的雙腳，即便是今天，當雨季來時、或颱風帶來暴雨，花蓮溪與木瓜溪匯口的水位之高仍令人害怕，因此當年橋梁的開通，第一個達成的就是保障當地居民穿越花蓮溪的安全，並進而讓紅極一時的香茅、畜牧、礦業稍稍富足了海岸沿途的居民。原先建的花蓮大橋路幅漸漸在台灣車輛數量倍增後不敷使用，民國 82 年開始的六年國建計畫，將海岸資源定位於觀光產業，以此思考出發進行花蓮大



花蓮大橋二代新橋施工測量。



二代新橋打樁。



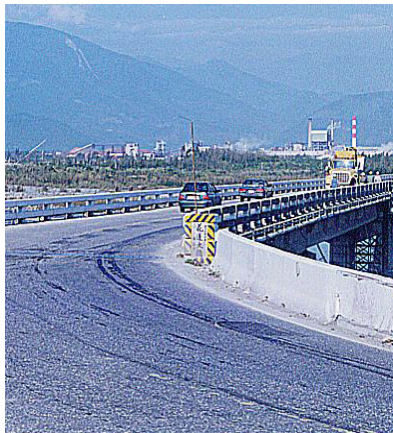
二代新橋橋墩柱施工。



一代橋沉箱施作。



一代橋沉箱作業的潛水伕。



80年代的一代橋樣貌。

圖片／陳梁棟

橋與海岸道路拓寬，民國 91 年花蓮大橋在海口側落成寬 10.7 公尺的二代新橋，與舊橋併行，各司一向雙線車流，新橋還貼心地設計一個人行步道，只是能慢下腳步佇足者少有。由市區往海岸經過花蓮大橋，這個令人視線大開的風景，出海口遼闊，拉開海天一色序幕，不經意地會在花蓮溪口發現洄瀾，在某個程度看，花蓮大橋也是海岸山脈開頭、縱谷的起點。

道路建設由點連成線，再由生活於此的人與經過此處的人由線構築成生活面、教育面、經濟面、醫療面……，如同花蓮溪口激盪的洄瀾，充滿火山集塊岩的海岸山脈那一頭原始採集生活，和縱谷平原現代資本性的經濟活動，每個面向就在這橋梁兩端，各自穿越、交流與融入，人們在這裡創造希望。



逐一完成的橋墩。



二代新橋完工。

過河吧 海岸山脈與花蓮相連

從此，花蓮溪北端海岸開了門戶，雖然日據時有日人在鹽寮設置糖廠，但不論是清朝還是日據時在鹽寮到水璉間的海岸卻一直沒有公路通行，行政區域上屬於水璉村，水璉到鹽寮最好的交通方式是沿著海濱走，當時在海岸上開鑿公路是充滿難度，一方面是海岸的礁岩與山脈地質，一方面是海浪的侵蝕，在初期修築公路，還有一個最大的困擾，那就是溪流，讓開路所呈現的困境是跨越空間的挑戰。

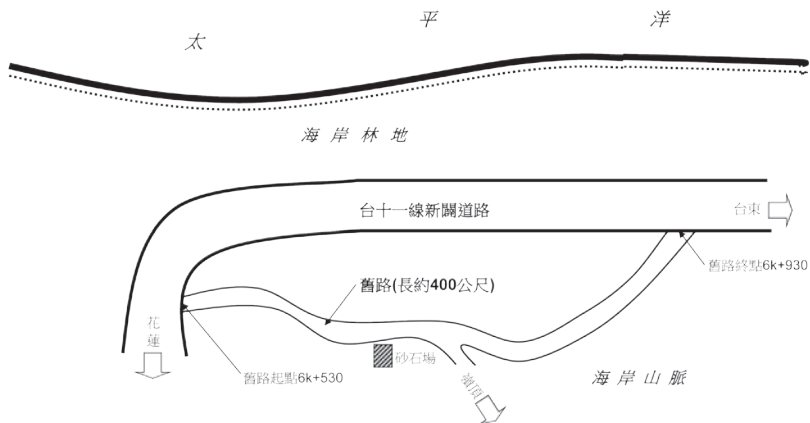
鹽寮的溪流有 16 條之多，舊時以每 4 條溪流畫分一界，過花蓮溪後往南，分別是大坑、福德坑、鹽寮坑、中坑與橄仔樹腳，以現在地景比對這些聚落，大坑為海洋公園，福德坑為和南寺，鹽寮坑有龍蝦餐廳與九孔養殖，中坑的房舍仍稀疏，橄仔樹腳則



花蓮溪口溪海激盪的洄瀾與沙洲
成為國家重要濕地。



花蓮溪與木瓜溪匯口，
右方為紙漿工廠。圖片 / 壽豐鄉志



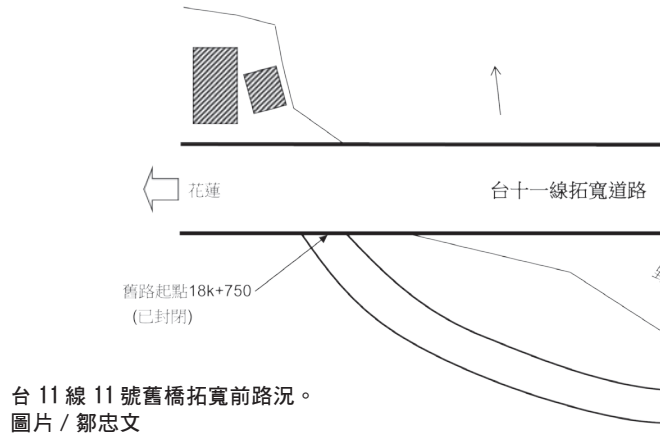


成為漁澳，公路開通後這些溪流上紛紛架起橋梁，橋梁就以編號命名，從花蓮溪岸到豐濱的北橋，50 公里的路程，橋梁編號達到 30 號橋，可見野溪的密集。

早期台 11 線公路進入鹽寮，使用的途徑是現在國姓廟指標對面往嶺頂山上（遠來飯店）的道路，民國 84 年拓寬時向外改建較為平坦的路線，增加路寬與平坦，同時讓公路轉彎線形趨緩，也讓行車者進入良好的公路路廊。



跨越花蓮溪的花蓮大橋，遠方為中央山脈。



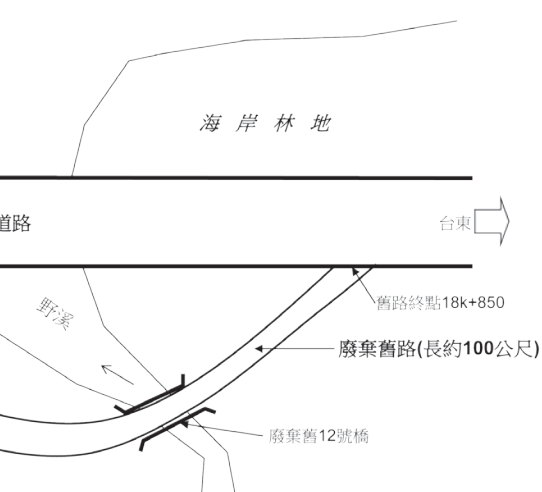
台 11 線 11 號舊橋拓寬前路況。
圖片 / 鄒忠文

改變中的地景 需求與環保間求三贏

現在行經台 11 線公路鹽寮段，美麗的路廊引導，筆直的路，低矮或生態性工法的護牆，穿透性佳的護欄，沒有在視覺上造成礙眼壓力的道路工事結構。海天一色、綠草如茵、景色宜人，這是公路施造者維護此路的許多用心與復育植栽的自然披覆力無人可擋，因而看不出民國 80 年間開始拓寬時所引起的環保紛爭。建設與環境保護者間必然產生的爭論，成為一種相互間的期許要求，也在這樣重重的環境保護聲浪下，公部門有更審慎的態度。

以民國 86 年的交通流量分析，花蓮大橋每日交通量約為 6 千 pcu(註)。而籌建中的海洋公園環境交通評估，全年來園車次將達 130 萬輛，因此原有 8 公尺寬道路的寬度、車速流量勢必不足，所以要將台 11 線拓寬為標準道路勢在必行。根據東部海岸國家風景區管理處 96 年春節交通量統計數據，台 11 線在春節假期間南北端點各湧入約 18 萬與 20 萬人次遊客，可見在旅遊旺季時台 11 線上的熱鬧，道路基礎建設所面對的是全方位的需求與挑戰。


(註) 為計算車流時將不同車種換算成相同之單位，通常以小汽車為標準單位，稱小客車當量，亦既 PCU」



南遠眺台 11 線一、二代 12 號橋並列。
圖片 / 鄒忠文

民國 87 年對於「守住最後東海岸運動」的環境寧靜革命的人士而言是一種勝利，因為投書反對台 11 線拓寬，除了認為台 11 線的拓寬讓海岸死亡，並認為採逐年分段編列預算方式發包施工，是規避「環境影響評估法」的監督之論點，一度得到政府對拓寬預算刪除的允諾，眼見環保一方勝利，生活在台 11 線上的壽豐、豐濱居民也立起抗議，要求一定要有一條安全回家的路，在求得三贏的目標下，時任行政院公共工程委員會主委的歐晉德轉達院長蕭萬長希望工程能在「兼顧景觀與交通安全」下完成，歷任交通部長指示建造一條安全美麗的道路。負責公路建設的公路局，一方面持續基礎施工，一方面評估台 11 線拓寬應注意的環境面向，並將已完成的大坑、鹽寮、水璉路段的後續生態環境需求，視為必需正視的工程內容。

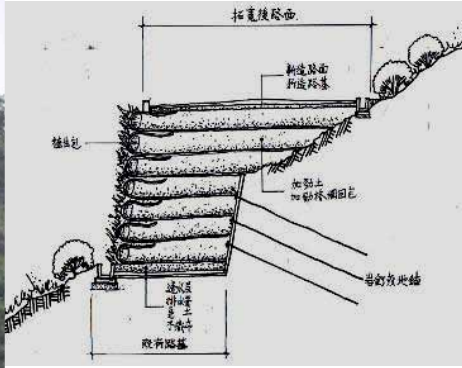
台 11 線 13K 海岸蕃薯寮層砂頁岩互層的地質露頭，淺色為砂岩，深色為頁（泥）岩，經海水蝕刻，風光獨特。
圖片 / 鄒忠文

A photograph of a steep, forested mountain slope. The foreground shows a grey metal guardrail with a black sign on the left. The sign contains the text '中華民國八十六年元月竣工'. The background is a dense forest of green trees covering a steep hillside.

風繼續從太平洋上吹來，公路景觀生態綠化的具體做法，包含視覺上的一切，因應的做法是將觀浪及欣賞海景的最佳路段原有封閉式的紐澤西護欄打除，更換穿透性佳之鋼管護欄，讓用路人在行駛中能欣賞沿途優美的海景，同時在視點較生硬之護欄部分種植低矮的草海桐及白水木等適宜植物，採與大自然共融的方式遮蔽。就安全提昇考量，封閉部份分隔島缺口並予以植栽綠化，提升行車安全性及營造植栽景觀風貌。

民國 82 年開始，台 11 線拓寬改善計畫中重新修造許多沿路的橋梁。

中華民國八十六年元月竣工



鹽寮路段經加勁擋土牆與護坡工程，讓路形、景觀、視覺安全性與路基保護達到多元且一致的目標。圖片 / 公路總局第四區養護工程處

自然綠化與人工綠化 將路廊之美視覺化

對於環保人士所討厭的消波塊，形容為醜陋的海岸水泥長城，於海有了阻隔的功用，於人則產生不能親海的障礙，侵與親是兩個極化方向，一如風雨拍岸與風和日麗時，海的臉色不同，要拿捏箇中平衡的方法是採行減少消波塊與高大混凝土擋土牆量體。慎重評估在公路安全性的主體下，台 11 線有了最親和的視覺，在鹽寮以北公路用地全寬達 30 公尺，可以舒展視覺的緩和，畸零地採用加勁擋土牆使地貌平整然後加以使用，加勁擋土牆外排列消波塊防止侵蝕淘空，近海側的道路畸零地善加美化，讓人文、生態、景觀、美學有可以根植營造的空間，部分路段必須之高大擋土牆輔以掛網，上下種植爬藤類綠色植物改造成綠牆。



綠美化公路的草海桐植栽。



不得不然高築的擋土牆經過綠美化減低對視覺的衝擊。
圖片 / 公路總局第四區養護工程處



台 11 線旁的海洋公園吸引許多遊人來到台 11，同時也改變了部分海岸的面貌。



民間開發場所與道路建造，藉由道路植栽認養，達成公私部門間的雙贏。
圖片 / 公路總局第四區養護工程處

裝置藝術與石雕造景是海岸公路的特色，圖為花蓮女中師生的作品—洄瀾。



具有良好視野的鹽寮段，是台 11 線遊客旅次最高的路段，除了台 11 線穿越性遊客外，就是海洋公園所吸引的觀光客，觀光需求的重要，由此區域民宿家數達 80 多家仍供不應求可知，因此提升視覺景觀是讓此段公路成為景觀公路之先決條件，除了前述生態工法，利用路邊畸零地及新生地，與東部海岸國家風景區管理處塑造路邊公園、景觀亭、自行車道，方便用路人做短暫停留及增加休憩場所。公路靠海側部份原則上不再種植高大喬木，以免影響賞景及觀浪視野。太平洋海邊富有繽紛的色彩，只要稍做停留就能繪上心頭。

另外與遠雄海洋公園協議運用民間資源，參與台 11 線 9K-9.5K 沿線植栽與養護，達成公路綠美化與改善公路景觀。認養項目包含路權範圍內兩側綠帶中央分隔島之行道樹、道路清潔。讓海洋公園與公路景觀融合外，節省一筆養護費用。



台 11 線鹽寮民宿。



擋土牆的美化可以減少壓迫。



現已通車的跳浪隧道群，並從水璉橋俯瞰 15 號兩代舊橋，老中青三代於此併列，圖中山壁裸露岩層即為水璉礫岩指準層。

海岸隧道群 安全縮短車程 10 分鐘

不論是年少時曾背著背包跳浪前行，或是珍惜海岸道路的曲線美，不管是何原因眷戀舊道，愛路人都與築路者、養路者一樣對於舊道廢線有所不捨，而回歸公路的基本的要求——安全，是公路管理者對用路人的保證。台 11 線跳浪段，跳浪之稱來自無路可行時代人們藉浪退時搶灘通行，以此通路連繫鹽寮與水璉間，是台 11 線過往最美麗的路段之一，由海濱行走漸往上抬，由海岸邊往山體內移，只求一段穩定的公路，民國 97 年 2 月跳浪段 4 個隧道完成通車後，縮短近 10 分鐘的車程，養護單位同時也將原有受到長年海浪沖刷影響、路基逐漸侵蝕流失，以及當地土石鬆軟，每逢大雨就坍方的跳浪段公路封閉。

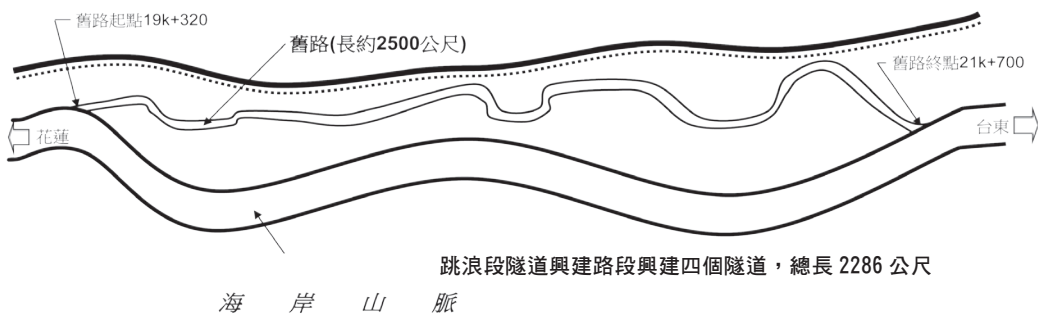


已廢線的跳浪段舊路昔日情景。
圖片 / 公路總局第四區養護工程處



跳浪段改線並興建隧道群現況。
圖片 / 公路總局第四區養護工程處

從新路跳浪 II 號隧道旁的水璉橋往下看，可以看到二座老舊的橋梁，一座建於民國 50 年代，一座則建於 70 年代，工法完全不同，看起來也不一樣，常吸引遊客停車駐足觀賞一番，老中青三代橋正好見證了東海岸交通的演變。



已廢線的跳浪路段景觀仍是許多旅人的嚮往。





鹽寮往水璉路段，這短短 2、3 公里內有 4 座緊緊相連的隧道，分別是跳浪隧道、跳浪 I 號隧道、跳浪 II 號隧道、水璉隧道，這是省道裡獨有的隧道群。隧道與隧道之間，間隔短短的橋梁與廊道，天光灑落，有如天井一般，慢行者更能感受的希望之光，映照人們在隧道中進進出出的光影，形成特有間歇神秘的跳浪隧道群景色。



進入電影「陣頭」場景的跳浪隧道。圖片 / 傳影互動電影



道路的汰舊換新和人們的景色戀舊，是情感面還是理智面，何者該勝出？走訪現已廢線的跳浪舊路段，尋不到文人墨客所留下的隻字片語，已不見養護的絲絲護衛，路垣頹傾地記錄過往歲月，美好與否只有自由心證。



台灣的四個端點立下佛像為台灣祈福，東部端是地藏王菩薩位在跳浪舊路段上，成為廢線後失修的道路上的守護神。

在水璉隧道東端的舊路頭旁，立了一尊與全台另外三端點皆有的祈禱佛像是為台灣四方交通的冥冥祝福。

已廢線的舊 1 號隧道路段在民國 57 年開通後不久，曾發生不熟悉路況的花蓮客運載運滿滿放寒假返家的一車學子、乘客行經懸崖時曾發生花蓮客運摔落的重重大意外，死傷者眾。



已廢線的跳浪路段受路基崩塌、落石等影響嚴重。

豐濱一位就讀花蓮中學的優秀學生因此造成腦傷，無法繼續學業，後來由花蓮客運撫卹安置就業，擔任豐濱花蓮客運站的售票站長，直到退休過世。

往事在公路上，不僅有美麗的回憶，也有過往的淚水。對於世居此路線上的人而言，述說起來淡淡幽幽，成為生活中不得不受的命運哲學。



居住在鹽寮山上的嶺頂，道路一旦發生坍塌，就只能等待天晴時，呼朋引伴一起解決難題，除了常年面對困境而生解決的能力，也培養了一番對自然生命的態度。

鹽寮新舊 求一片坦途 范光福的溪水記憶

已經抱孫子的鹽寮社區發展協會理事長范光福，父親在民國 30 多年花蓮溪還沒有竹筏的時候，在祖父手中分配到鹽寮山上的地，而從花蓮南華移居鹽寮，民國 42 年當母親懷他時，還要常涉花蓮溪而過回到公公家去，有一次下雨淹大水，母親行經現在的中華紙漿廠附近，以為月光照處是行路，而一腳踩到水溝裡，在水裡吃了好幾口水，被湍急的水流沖著，好在一把抓住水溝邊的銀合歡而從鬼門關救回兩命。范光福對這段在母親肚子裡的過往，振振有詞地感謝還好有這些草，小時候就很聰明的范光福，月眉國小求學時是第一名畢業，每天到月眉上學要走上好一陣子山路，童年就靠樹薯、撿地瓜、蝸牛長大，花蓮溪有渡船之前，家裡種植香茅，往往要走 6、7 個

小時把香茅油擔到花蓮車站去賣，過花蓮溪時只能跨溪順水斜行，但花蓮溪在颱風防汛期時溪水漲退很快，所以連同在母親肚子裡，有3次差點去見海龍王。鹽寮舊時歸水璉，到鹽寮開始是走沙灘，需要半個多小時，他說：「日本時代鹽寮就有駐在所，因此山上有牽電線，早期這裡叫牧場，有一位陸阿發養了一百多頭水牛，後來開設生發牧場。」，今天台11線上還常有不少小心水牛的標誌，花蓮大橋剛通時，客運車子只通到水璉，而且還是牛車路，民國77年范光福自軍中退伍，回到鹽寮山上經營中正雞場而名噪一時，連日本富士電台也來專訪，全盛時甚至養了一萬多隻黃皮土雞。



海岸山脈山區聯外崩塌的產業道路。



現在比較專心在鹽寮社區與嶺頂土地公廟事宜的范光福，從過去的時光走來很能體會一條暢通的道路有多重要，因為在我們拜訪他時，他家裡的聯外產業道路才處於坍塌的狀態，坍塌時妻子要開車出去卻陷在產生落差的泥土裡，還好人沒事，范光福說山不轉路轉，人不轉心轉，他很不好意思的說，政府其實已幫了很多水保的工作，以為他會因此氣餒，但想不到他說，希望有朝一日把鹽寮打造成小陽明山般的高級不夜城，看著坍塌的嶺頂山路，覺得生命中最重要的真的是「希望」二字。

嶺頂福德廟的平安燈。



嶺頂岬探幽
觀景。求財。賞花

嶺頂山上植滿百合花。




嶺頂福德廟的香火不絕。

位在花蓮溪口右岸的嶺頂岬，特別有一種神祕的氣勢，植被茂密，這個海岸山脈最北的山嶺，過去台 11 線順著嶺頂山脊而入，山脊像是船艦的塔台，向東看是太平洋，向西看是花蓮鯉魚山與縱谷，「水沖」是木瓜溪，往北最遠可以看見清水斷崖，是戰略上的重要據點。山頂有一間以地為名的福德祠，據說十分靈驗，保庇許多失意求財的人，因此名列全省十大財神廟，嶺頂上座落遠雄悅來飯店，其歐式庭園種植花卉樹木，飯店的聯外道路遍植百合，花季時精彩開放。



15 號橋兩代舊橋樣貌。



路與海結合的乾淨海岸線。

海岸巡禮 巡海。流浪。享受自然

公路是山海自然的客體，在穿越中發現美麗。一生可能會有幾次機會前去海洋公園，但卻鮮少有機會真正「走」在鹽寮與跳浪的海岸公路，如果旅行是一種生活投資，那就不該浪費無價的美好景緻，鹽寮的公路與海之間的落差有高有低，高者幾乎有垂直 10 公尺的礁岩，低者浪花一朵朵，佇足感受海的逼近，或洶湧或靜濤，是觀浪比戲浪多得一些美感的地方。跳浪舊路則是一種探險了，見識舊路的蜿蜒，要與害怕落石的心驚一起攪和，以公路養護的立場，是不會贊成你的進入，所以拍來一組充滿神祕感的照片，人們總問：「在哪拍的啊？」，原來安全與玩家間偶而由互不妥協而成立。不論如何，跳浪舊路景緻屬於上乘的 A 級是無人反對的，走一遭便可感受美麗的自然所提供的無價之寶。



台 11 線 8K+150 大坑 3 號遺址。



台 11 線遺址中保存的古物。



圖片 / 公路總局第四區養護工程處

鹽寮遺址 台 11 線變寬的過程，考古的年代也延伸了

鹽寮段附近日據時即發現大坵坑遺址，公路拓寬時在 8k+150 海階處發現石板棺，後進行考古試掘，該處所出土文物數量最龐大。其上層為花崗山文化層，出土素面陶器、石器、石板棺及甕棺；下層為大坑文化層，出土少量石器及大量繩紋陶器殘片，與花蓮溪以北的花崗山遺址文化堆積大致相同。發現此考古點時公路單位即編列經費委由國立台灣史前博物館辦理遺址搶救、調查監視保護作業（包括辦理大坑、鹽寮、水璉等 23 處遺址調查及嶺頂、大坑、鹽寮、港口遺址搶救）。



海角工作室內堆陳各種進行中的木雕創作。



細緻的木碗是海角最受歡迎的文創產品之一。



海角工作室入口放置著從鹽寮海灘撿拾來的卵石擺飾。

海角工作室 在海水洗滌的漂流木間，人心也被洗滌了

行經台 11 線 16K+200 路邊，撥開樹林裡的樹葉才會發現海角工作室，主人黃天佑先生十年前移居此地，喜愛花蓮的人文、藝術、生態、有機、永續五個面向，將自己的美學融入，早期是社區發展協會的工班訓練師，將颱風後的漂流木變成美麗的藝術資源，在他的口中談的是哲學，說的是社會與自然的適應，在花蓮生活是唯一的事業，人來自於自然，就要回歸自然，而不是帶太多的旅行目的，海角工作室提倡深度旅遊，讓來學木工的學生享受生活，剛來的學生，黃天佑要求他先吃飽、睡飽、閒飽，然後才開始創作，這樣才會有創作的能量。黃天佑將農具、漁具、石頭、或原生在地的植物融

入創作，希望距焦生活裡的環境藝術，將美學回歸於天、地與人之間，而人是最後的一位。

台灣擁有全世界最好的檜木，台灣檜木能榨油就是因為富含特別多芬多精，作為一個研究木頭的人，視木頭擁有與人之間的身心靈，來這裡不只飄流，也聽木頭、聽生命。海角工作室走一趟是掀起生命一角的人文之旅。



台 11 丙光華溪口公路 台 11 線公路最筆直、原野的支線

台 11 丙線公路起點在吉安的光華工業區與台 11 線 4K+823 和 193 縣道交會，終點在壽豐鄉溪口附近銜接台 9 線省道 228K+900，民國 83 年配合東華大學設校興建，91 年興築完成通車，不但是大學之路，也是南花蓮台 9 線最佳的替代道路，全長 18.290 公里，路寬 30 公尺筆直，中間 2 公尺寬分隔島的四線車道，車道旁是美麗的田野風光，同時也是花蓮最早期漢人開發的地區，清道光時期的吳全城、日據時的賀田組移民聚落的核心地區，因為跨越木瓜溪的東華大橋有 2,065 公尺，是在花蓮縣境內的省道中最長的大橋，因此在月眉山區俯瞰時，更覺得台 11 丙線公路在大地中獨特橫亙的氣魄。



台 11 丙線起點—光華。



台 11 丙線 10K 理想大地。



台 11 丙線 14K。



終點—溪口。



跨越木瓜溪的台 11 丙線東華大橋，此段前後擁有長達 8 公里的直線。



水璉
隧道南口

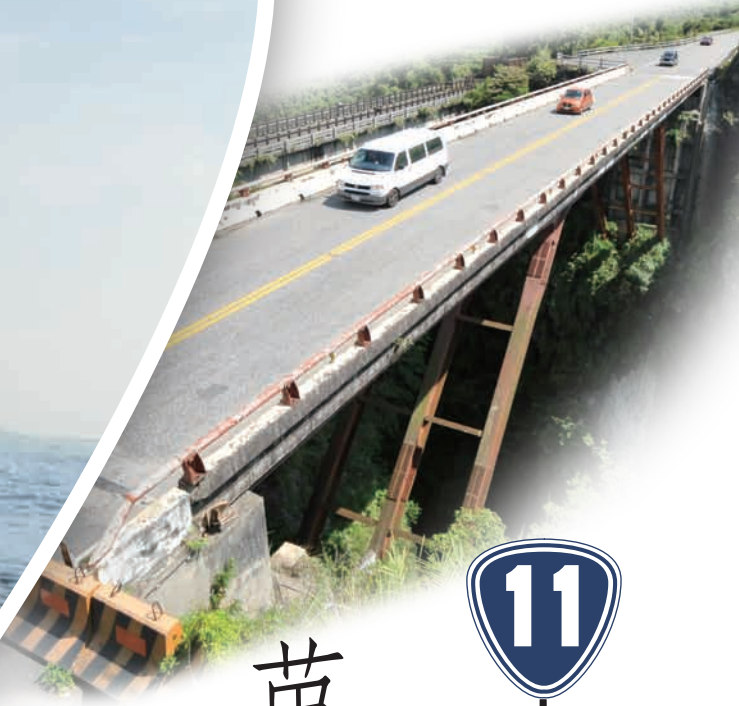


當心動物

水璉
24_K

牛山
27_K





芭崎隧道南口

番薯寮

29_K



水璉部落新婚宴客的小倆口。

穿過約 2 公里的跳浪、水璉隧道群，即進入水璉盆地，最早關於水璉的記錄是 1642 年荷屬東印度公司助理商務員在探勘金礦的過程被殺，而引起多場荷蘭進兵戰役，當時荷蘭人稱水璉為 Sibilian，意思

是美麗的村落，由於水璉溪口原始溼地多水蛭，因此阿美族稱「知維地岸 (Ciwidian)」，後改稱水璉，舊時北邊的鹽寮也屬水璉，以海岸沙灘通行稱為跳浪，但對外並無可供車行之路，主要的聯外是西邊的月眉，然後與壽豐為一日生活圈，說是一日生活圈，卻是翻山越嶺，但這已是水璉與月眉間婚嫁、探親唯一路徑，民國 73 年時水璉開闢一條與米棧間 15 公里、可供車行的產業道路（花 28-1 鄉道），台 11 線開通後，這條相連的產業古道就漸漸被冷落。



水璉部落的撒奇萊雅族撒法度祭祀廣場頭目紀念碑石。



水璉村舊台 11 線街景。

水璉村原是阿美族的世居地，依據前人考證，現有的水璉阿美族於一千年前由靜浦遷徙而來，屬於南勢阿美，水璉盆地的中心，還立有千年的傳說巨石，近代來開墾者和月眉同為薄薄社人，並陸續移入從台北、宜蘭來的漢人移民，八七水災時有更多西部漢人移入壽豐，最新的移民，則是自台 11 線開通後由南坑、北坑處遷入村中社區。現在的水璉村，漢原比例各占一半，仍是台 11 線北端所行經的重要原住民部落，甚至曾是阿美 4 大部落之一。另因撒奇萊雅族正名運動，有人主張此地阿美為加禮宛滅族事件來此避居化稱阿美族的撒奇萊雅族人，2007 年在水璉國中外，台 11 線 23k 處立石紀念當時率領開墾的年輕頭目。

水璉除水璉溪流經的水璉盆地外，受水璉尾山（當地稱為美人山）、牛山與蕃薯寮山等影響，因此對外聯絡道必須翻山越嶺，北邊台 11 線公路改為隧道穿越，南邊受地質影響，只能越過牛山與蕃薯寮山，除了海岸山脈都巒山層與蕃薯寮層的安山岩質碎屑岩、頁岩、砂岩外，這裡也有豐富的黏土質。

● 薄薄社是清朝時期在花蓮地區的阿美族大社，清、日據時期向南、向東擴散移居。現在舊社的根據地為仁里村。



遇水成泥，乾則硬結的土質。

為公路的穩定努力 地質的不穩是坍塌的主因

台 11 線北從跳浪、南到芭崎開始偏離海邊築路行進，道路進入盆地與山區，算是整個海岸公路上的獨特路段，一方面是因為此段為較晚開鑿，配合已有的村落，一方面則從地質看，為八里灣層、水璉礫岩、泥岩，從 15 號橋到 18 號橋皆屬於蕃薯寮層地帶，帶有黃壤類黏壤土不穩定的土質並不適合開鑿施工。黃壤類黏壤土，這種黏土旱時堅硬，遇雨鬆軟成泥，對於道路的穩定性影響最大。台 11 線公路剛開始開通時，一遇大雨水璉往新社便因黏土質而使道路難行，最嚴重是民國 63 年 10 月中的豪大雨造成道路中斷



台 11 線水璉新拓道路筆直，常有警察測速。



台 11 線 22K 邊坡整治後，不再崩塌，22K 上坡是台 11 線全線唯一的不對稱車道，這是針對坡度超過 10% 時多關給重車的爬坡道。

3 個多月，那段時間補給物資運輸困難，豐濱人笑說每天吃龍蝦吃到膩，好不容易等到道路搶通，又發生貨運卡車深陷泥濘而再度讓交通中斷，可見當時道路的平坦度、車道寬度與穩定度都無法與今天比擬，後來仍時有因道路中斷，斷水、斷電、斷交通、斷糧食的情形，少則 2、3 天，多則三個月，這是屬於花蓮東海岸居民艱苦的共同記憶，道路的整修與拓寬基於民生、產業需求，成為養護之急，民國 89 年台 11 線先行完成 0K - 29K 非隧道部份一般道路的拓寬工作。水璉街區避免居民因徵收拆除房屋受到影響，另外開闢新路，直接進入水璉盆地的道路；因為是盆地，所以來往車輛都是下坡進入水璉，有的車速甚至達 8、90 公里時速，呼嘯鳴笛間也漠視了此間行人的安全，行經的遊人也不能從旅途中感受水璉早期開發的街廓。



水璉村舊台 11 線有許多老房子。



水璉村舊台 11 線的恬靜氛圍。

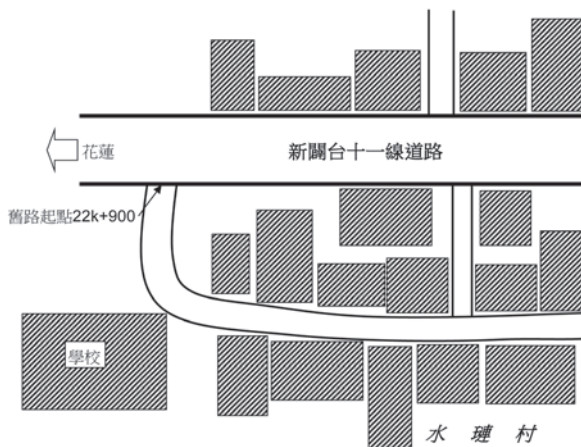


傳統的阿美族竹造家屋。

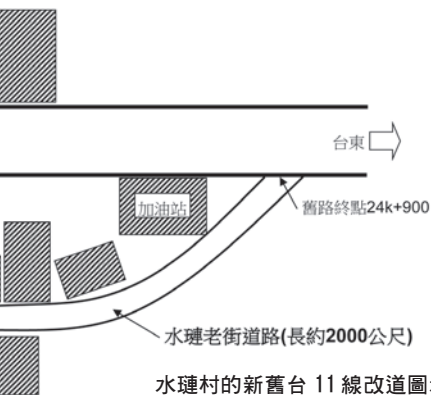
新馬路舊街道 保存一世紀光影

水璉聯外依靠山道，同時地質屬於黏土層特性，對於道路施作具有一定的難度。不論往北或是南向，為了貫通，規劃與經費的花費都相當龐大；相對於此，位在水連盆地底部的街區新闢路段需要耗費的心思則少了許多。

水璉有其獨特的美感，即使又過了三百年，「美麗村落」的荷蘭時期美名仍不虛傳，舊街區是這三百年的事，從台 11 線 22k+900 處轉入，居住的是移居到此愛上而無悔的人們，人煙是這裡的特色，老人與煮飯的柴香穿梭在空氣中，即使公路開發半世紀，屋垣並未過於誇張的改建，也沒有特別引用觀光資源而大興民宿，據當地人說，有學者來研究，其中不乏是撒奇萊雅族傳統的木造家屋，這些房子



有 70 年以上的歷史，有的已經失修，事實上除了台 11 線 24k+900 舊街與新路南端交口的加油站，應該很少有外人在水璉佇佇，更無人尋著舊街而去，馬路上的車聲之外，生活的空間像是消音一般地寂靜，偶而看見到對門去買雜貨、串門子的老人跨過只有幾步之遙的舊路，與後來的新路，路幅寬 15 公尺，像是一種對比，當公車繞進舊台 11 線街區，老人們與剛從客運下車的老人們重新相遇，稍稍帶了一些些遠方的空氣。與世隔絕的水璉村，卻有不同於其它地區的民主文化，因為除了村長是在地方自治的法規下選舉出來，村裡許多鄰長也是一票一票的選出來。這樣的民主或許是因為頭目來自遴選有關，讓村民有互助團結與服務的文化。團結的村民為了保有清淨生活的環境，一起擋下牛山火力發電廠的興建。



舊台 11 線木造家屋，馬路地基墊高後，房子與路面有落差。



養牲口是水璉村的副業。

護坡的適切 確保山間的行進安全

牛山段的特色，是護坡的數量比其它路段多且高，形成一個傳統山區所見的道路面貌，也較無法由景觀地標得知所在的道路位置，台 11 線 27 公里往北行一過彎道，道路已在牛山的山脊線上，正前方右側為標高 212 公尺的牛山，偏左遠方山頂較尖的是標高 531 公尺的水璉尾山，自此，水璉尾山就不時地在水璉地區陪伴所有行經台 11 線的人們，對水璉人而言這就是家鄉的風景。

行經牛山段，此處是台 11 線北段最高點。



遠眺當地人稱美人山的水璉尾山山形。



牛山呼庭遺世獨立的海灣。

串起村落的情感 道路是一種血脈相連

牛山的美很特別，原本就被劃為自然保護區的牛山，阿美族語唸法為 Huting- 呼庭，意指此地原來為放牧牛隻的地方，人們散居在大片的山區裡是牛山的基本面貌，結合水璉、北坑、南坑、芳寮等，是深度呼吸、深度隱居之地，往往一個社政工作人員訪查一位在山裡居住的老人，都得花費大半天時光，經過許多積水、崩塌、草淹等與自然相混融的產業道路，當訪查人員從產業道路接回台 11 線的坦途，便有一股放下的輕鬆。對外地人而言，總以為經過幹道就經歷了這地方，但往往走進連接這些幹道如微細血管般的村道中，我們才一窺在地的真正面貌，原來城鄉發展是如此不均！至此反思，我們以幹道做為視界，對車道興築、拓寬時破壞環境的抨擊是唯一的觀點面向嗎？



「型框植生」主要是以混凝土和鋼筋等打造連續框，藉此固定客土層，再噴植或以植生袋種植原生植物的種子，木本及草本原生植物混合植生，鞏固、穩定邊坡，植物長成後也達到綠美化效果。





減少髮夾彎路段的新建芭崎隧道北口。

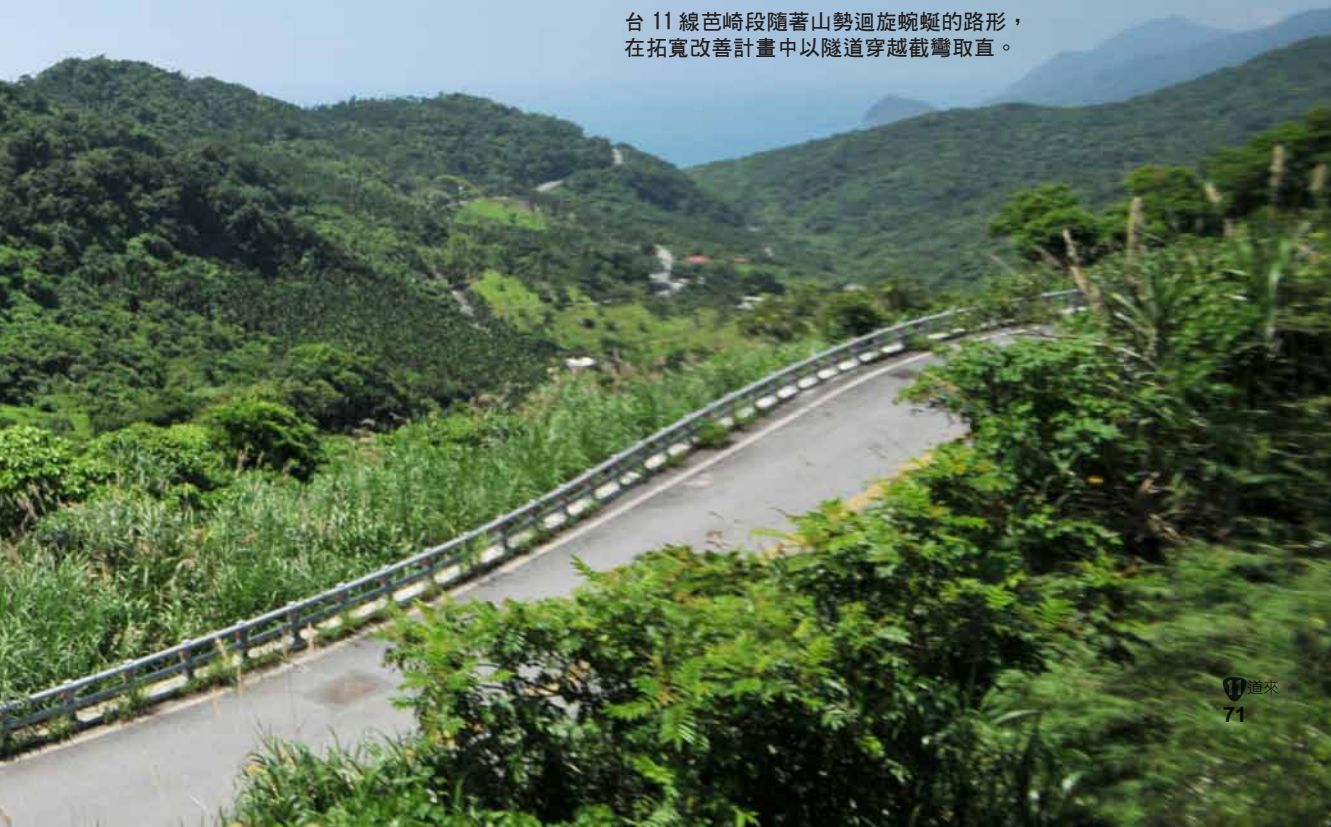
改善交通線形 不得不捨山路蜿蜒

台 11 線 25K ~ 29K 路，道路已進入牛山山區，80 年代的海岸環境保護運動與道路發展拓寬計畫間的爭議拉扯，像是牛山的坡度，升降蜿蜒，最終的結果像山一樣回歸平靜，並非那一方得勝負的塵埃落定，而是一種現實，公路的修築與養護作業深受地形與地質因素影響，克服已是一種挑戰，面對自然的持續力量，道路體質的增強可以說是一種自保，因為不進則退，大自然有隨時收回道路的準備；施工時需要考慮對環境保育與景觀生態的衝擊，則是另一種道路經營的昇華。花東海岸的美麗與潔淨，是旅者賞心時的盛宴，卻是居住者間斷的迴



夢，這點只要在風雨交加且黑夜時候行過台 11 線就能感受，當水流從護坡或岩頂灌下，往往讓人提心吊膽，天候平靜與否，山坡有相當極端的面貌。公路拓寬時對愛護環境美感的環保者而言，殘敗、光禿的跡象實難接受，台 11 線在 80 年代，有如人換了髮型般的不自然與尷尬，當時的媒體多著墨於保護者，對於道路上的工作者形成巨大的壓力，天下雜誌製作廢土內幕探索專題就以台 11 線拓寬為引子探討全台的廢土政策，這份報導並得到吳舜文新聞獎，牛山段的拓寬廢土在文中被形容將一棵棵失根樹枝樹幹填埋，雨水混著廢土不斷向下流，甚至衝入住家賴以進出的小路。花蓮環保聯盟會長鍾寶珠指著廢土流向說：「這一路流下山，就流向牛山自然保護區的海邊。」牛山挖山拓寬的護坡工程也被當地人質疑設計錯誤，同時也有違法濫挖濫倒的情形，對於這些指控，由 25K 至 29K+900 的路基路面改善工程經費，是台 11 線北段既未築橋與興建隧道工程中花費最多來看，施工所做環境保護的努力不言可喻， $21,911\text{m}^2$ 的型框植生護坡面積與搭配地錨來提高強度，對應破壞環境的指責，相對展現道路整治十足的決心。

台 11 線芭崎段隨著山勢迴旋蜿蜒的路形，在拓寬改善計畫中以隧道穿越截彎取直。



遺勇成林的傳說 其實是希望從彼到此 的連接



芭崎 29K 舊路髮夾彎路段上的豐濱鄉界碑，由鄉公所技士設計代表鼓勵投資的金錢符號。



蕃薯寮利用舊橋闢建的觀景休憩區。



象徵省道路權的界址。



牛山路段的涼亭休息區。



芭蕉也是水璉～蕃薯寮路段上的主要農產。



台 11 線新舊道路相會於芭崎隧道南口。

有沒有一種美來自人造的安全感？而這種美勢必會與自然的美產生衝突嗎？如果，沒有足夠的人與自然環境的美產生相應，美還是美嗎？是誰能定義呢？在台 11 線舊路往芭崎的第一個 180 度角髮夾彎上坡中，一個全台獨有的彎道圖騰所打造的迎賓地標出現在眼前，也像極金錢的符號，是否象徵一種渴望、一種期許，這條拓寬改建的台 11 線道路，每一公尺可以說是用金錢打造，所為何來？身處於台 11 線花蓮段深處的豐濱鄉，經過許多封閉隔離的年代，渴望的是在便捷都市裡生活的人所不以為意的暢通道路，以此，美感不僅止於美麗的自然，也出於安全而來的守護。

4 個髮夾彎，是過去台 11 線全線 178 公里中不得不的危險線形，過客行經於此，在片刻中感受形塑的路線之美，藉由觀賞、聆聽、審視或是在車輛行動的交錯瞬間，是感受不到當地人取直需求的渴望。



芭崎段舊路線上的髮夾彎道。



18 號橋新橋與舊橋由北端往南眺望。

29.5K 18 號橋 蕃薯寮溪的特殊地質景觀震撼人心

牛山的南邊是標高 290 公尺的北加路蘭山，台 11 線北端最高處就在北加路蘭山鞍部，位置約在 18 號橋處，兩山之間是地質獨特的蕃薯寮溪，蕃薯寮日據前叫做蕃仔寮，地質學家將水璉的地質歸類為蕃薯寮層。蕃薯寮層屬於深海相砂頁岩互層沈積物所堆積，地質特性軟弱，因此蕃薯寮溪沖刷時，易造成沖刷成為河階，再向東流經一段長約一公里的峽谷後注入大海，台 11 線跨越蕃薯寮溪由 18 號橋聯結牛山與北加路蘭山，剛好架設在 70 公尺高的峽谷上，18 號橋的東邊是岩性堅硬的都巒山層火山集塊岩，橋的西邊則為



十八號橋東側險峻的溪谷受到溯溪者愛好。



由下往上仰看 18 號橋的高聳氣勢。



18 號橋西側是河階曲流地形景觀。

軟弱的八里灣層及蕃薯寮層地質。因此東側呈現的是深峻陡峭的峽谷地形，而西側則是低緩起伏的山丘及平坦的河階地，曲流穿行其中，並散布著農田及農舍。成為在一橋上的兩面即可以觀賞到兩種不同地質特性的獨特景觀，東海岸國家風景區管理處在橋的南端設置遊憩區，讓往來的旅者，能在瞭望台上俯瞰深邃山谷與岩壁的陡峭，稍做休憩並用思古幽情的方式體會此地「遺勇成林」傳說，看看原住民勇士在此撐竿過谷的功力與挑戰。18 號橋下的蕃薯寮溪谷深具艱險的特色，也成為溯溪運動者近年來探索溪流的愛好之地。



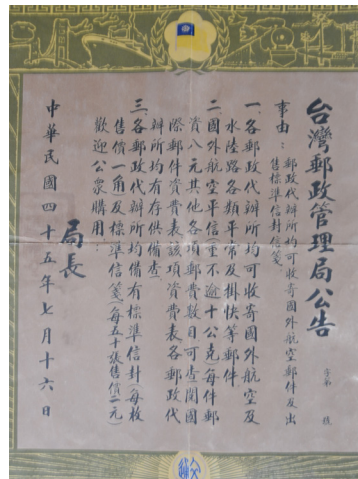
老當益壯的許清秀。

古道挑夫的清閒 腳力的存在是因為路的崎嶇

沒有台 11 線公路之前，水璉地區的居民們，必須仰賴米棧古道翻山越嶺，將當地生產的農產品送至米棧集中，再用渡船渡過花蓮溪，搭配牛車載運到壽豐與花蓮販售，將這些農作與貨品翻山越嶺運送到米棧的苦勞工作則是由年輕力壯的青年人擔任挑夫。已經 75 歲的許清秀，就是當年幾位挑夫之一，閩南籍的許清秀家族自新店遷來，到他已是第三代，在這裡的生活很清苦，因為水璉人口並不多，民國 30 多年與他一起就讀水璉國小的同學只有 9 個人，後來他當挑夫時需要攀山而行，每日單趟的腳程就需要花費四個小時才能到壽豐，水璉當地居民多務農，主要的作物有五穀、花生與地瓜，回程則是把水璉需要的雜貨挑回，他說在山上常遇見山豬、狐狸等動物，村裡有人生病時就要兩個人用藤椅來扛，最怕是有人要生產時肚子痛，因為什麼時候會生都不知道，而娶親也要用人力這樣把老婆扛過來，後來他轉任壽



許清秀不少的送信歲月都跟著浪花而行。



民國 45 年代辦郵務的收費公告。

豐鄉郵政代辦所，27、8 歲當起了聘雇郵務士一直到郵局改制後退休，當年 1 個代辦所不只要負責 3 個村，每 2 天還需要翻山越嶺往返 1 次壽豐郵局，2 天之中沒去壽豐的 1 天則是把壽豐帶回來的信送給當地的收信人並代為送信，開始時，因為沒有馬路，因此鹽寮也是他的代辦區，15 公里的路程需要濱海跳浪而行，然後再走山路到山區送信給人，辛苦的人力時代，見到有馬路很高興，慢慢的村子裡有牛車然後有車子，民國 50 年代，因為香茅價錢不錯，因此遷居到水璉的人口慢慢變多，最多時 6 百多戶，現在則只剩下 3 百多戶，可見人的移居與流失，是隨經濟發展性而變遷，這是無法避免的，到了民國 70 年代，水璉村才拉了電話，許清秀就把郵便所業務多加了電話收發業務，當時水璉村只有派出所和他這裡有電話，電話撥完後還需要跟話務中心確認打了多少時間，當場再向使用者計算收錢。往昔的不便，與今日不時行經的遊人，人手行動電話的對比，也成為這遺世之村不可思議的演變。



民國 70 年後電信收發業的收費基準表。



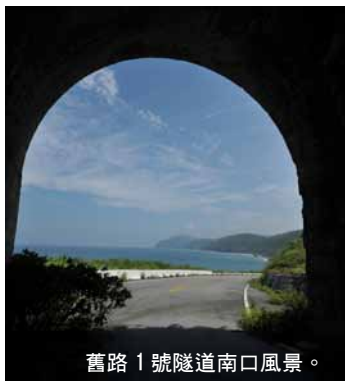
吳阿金老師與她的染布創作。



水璉國小進入校園的階梯。

便捷的照護之路 台 11 線拓寬讓回家的路更輕悠

在水璉出生，又在水璉國小任教直到退休的吳阿金老師，對於童年擁有許多美好的記憶，這種美好來自於水璉部落所在的環境與當年水璉國小李來旺校長對教育的投入，對外交通阻隔的水璉人口數並不多，家家都過著清貧的生活，李校長在光復初期師範畢業後，進入山地鄉任教，並在 27 歲時回到日據時代就讀的母校水璉國小擔任校長，是第一位當地原住民校長，當時這是轟動部落的大事。已經過世的李來旺校長認為：「有信心、有尊嚴的族群，才能在面對逆境時奮力衝刺，不向命運低頭！」。因此在水璉擔任校長時不但勉勵不重視教育的父母親讓孩子接受教育，同時也常常利用水璉的地理環境讓就讀的學生擁有快樂童年，因此，即使全盛時也只有 6 百多戶的水



舊路 1 號隧道南口風景。



舊路 15 號橋附近的海岸。

璉，至今許多村民都擁有高等教育。吳阿金老師就在李來旺校長的影響下，享受了還沒實施義務教育時，快樂且充滿回憶的小學生活，畢業後再去花蓮師範求學，回到母校教書，她回憶道：小時候家住水璉這邊，每天早上她要先牽著水牛去牛山放牧，下午下課後再去牽回來，有時走累了會坐在牛背上，牛隻輕慢地踏在當時有兩百公尺寬的沙灘上的傍晚是最浪漫的回憶，對於跳浪海岸的記憶也很深，因為李來旺校長會帶著學生往跳浪海邊遠足，在舊路一號隧道附近旁，男生玩起爭奪地盤的戰爭，女生則在溪谷下嬉戲。

吳阿金老師對於台 11 線的記憶也很深，因為從沒有路、到泥路、石子路、然後到柏油路再拓寬，幾乎佔了她大半的人生，她說舊路隧道（過去名為 1 號隧道）常坍方，以前很危險，尤其花蓮客運那次在舊路隧道附近翻落崖下的事件，讓村子裡一下子喪失了好幾戶人家，是很傷心的事。退休後與女兒住在花蓮市，吳阿金老師常常自己一人開車回水璉，她認為道路拓寬對自然生態會有一定的影響，親身走過台 11 線新舊道的變遷廢道的歷史，她也擔心新蓋好的隧道的未來是不是能養護妥善，但有一件事是確定的，她從花蓮回水璉照顧長輩的交通真的便捷許多，安全的公路，不但速度快，也能全時段通行，比起以往遇雨坍方只能在市區乾著急，現在她可以很快地移動，知道舊家的安好。

喜歡原始織染的吳阿金老師最喜歡水璉山上與海岸四季、晨昏時的植物與海洋顏色的變化，獨自開車的她，只要穿過台 11 線隧道，就深深地被故鄉的景色所安慰。

水璉溪濕地。



遺世獨立最美的村落
我的心在海之濱

水璉溪出海口。



水璉海岸黑白礫石。

水璉的範疇，剛好由台 11 線界定，台 11 線以西，是居住、農業區，由北坑、水璉市街、南坑與蕃薯寮大片山區組合，屬於深居簡出，人居在深山不便處討生活，產出簡約有限的農作；台 11 線以東，可稱作休閒區的外客驛站停留區，由水璉濕地、

船澳、延續到牛山的沙灘、海灘和公路上休憩站所組成，沒有任何人覺得這樣偏斜是不均等的，因為這山、河、海成就的隔絕之地，造就水璉最美的境態。水璉濕地位於水璉溪出海口，由水璉尾山與牛山所環抱，牛山鼻的曲折岩石紋理是地質教室。樂在其中的是水牛與鷺鷥和各種鹹、淡水生物，與牛山自然保留區組成自然植物教室，屬於熱帶雨林，主要為血桐、野桐群叢，海岸植被主要為馬鞍藤、無根藤群與林投。山谷地有花東海岸植物縮影，構

水璉海岸換膚海灘。



水璉海岸精彩的日出。



樹、紅楠、樟樹、青剛櫟、蓮草、咬人狗、山棕、羅氏鹽膚木、泡桐、筆筒樹、台灣杪欏、荊桐等植物，靠近海岸則為以山林投、黃槿、五節芒、百香果、月桃為主。其中最珍貴的保護的植物是台灣海棗。

海洋的邊界是號稱會換膚的春夏沙質、秋冬礫岩交互更替的海灘，踩在上頭沙底含石，有一種綿感，這綿感綿延 2、3 公里，自然純淨、線條優美、浪花細柔，是台灣少有美麗未被汙染的海灘，海灘上的黑白石，在海潮中滾磨來回洗鍊，曾得到日本人禪庭雅居的最愛！自從法令規定不得用機械開採後，只見當地人以手工撿拾。海邊，是水璉阿美族傳統的祭場，5 月的飛魚祭、8 月的海祭，阿美族人世代透過與海的約定，將海的賞賜永續留存。



水璉海岸奇岩。



原織創意工作室各式手作文創產品，獲得許多讚賞。



原織創意工作室 將水璉豐富的自然槌印在布品上

原織創意工作室是水璉國小吳阿金老師退休後投入原住民織染的延伸，與其它花東海岸地區的工作室不同，原織從開始就有染織、文創加工、行銷的三段產、銷面向的整合，吳阿金老師在水璉、花蓮間往返，採集水璉的在地熟悉、無汙染植物葉片，進行先期植物染與槌染，然後將植物的生命纖細、鮮活地染印到布上，再由自己女兒進行文創產品加工，兒子則在台北做品牌推廣與宣傳，母與子女間的前、後端合作，讓親子互動更密切，也對彼此更了解，這是感嘆人口外流的東部海岸另一種難得的幸福。槌染在吳阿金老師的眼裡，是一項源自回憶中的發現，小時候，祖母因偏愛自己所帶的孫子，引起其他沒被關愛的表兄弟所妒，而常上演小孩作弄老人的戲碼，有一次小表哥們趁祖母不注意，用石頭把檳榔搗碎在祖母的檳榔袋上，染上的顏色洗不掉，讓祖母十分生氣，在旁看到整個過程的吳阿金將這個過程記在腦海，學植物染後，吳阿金老師就嚐試將植物槌染到織布上，植物染過的作品變成獨特的作品，保持嚐試是原織創新的態度，因為不同植物的顏色、深淺、紋理，所形成的美也很獨特，這些完全無化學的布品做成包包、筆袋、手機袋、活頁夾，深受歡迎。兒子也因此得到了文創比賽的獎項。



牛山呼庭引人入勝的綠意與海景。



素人雕刻創作
是牛山呼庭的
文化資產。

牛山呼庭休閒園區 藍海、綠茵、飄流木空間

牛山呼庭算是花東海岸的旅遊亮點，位處牛山灣，與水璉村間隔著牛山，具有海崖、海階沙灘和開闊的丘陵地三種地形，牛山灣是水璉人放牧水牛的地方，海灘旁的海階地原是阿美族人祖先屯墾的地方，曾被劃歸為軍事管制區，後來歸還給吳家，主人吳哲雄與素人藝術家兒子吳千來和其他家人，一面撿拾海上的廢棄物做為藝術創作素材，一面利用漂流木打造讓人來此休憩的空間，因為牛山灣的美麗太引人，也讓這裡變成假日遊客最喜愛的地方。手作充滿簡樸與原味的小木屋，讓旅人有一個自由自在、無拘無束的度假空間。



剛開始使用這塊地時，其實是困難重重的，一家人就這樣慢慢經營起來，吳千來本業是造景，曾在日本工作許多年，接觸木雕是因為在花蓮的鄰居是木雕家，看別人雕一段時間後就想自己試試看，算是無師自通，在牛山呼庭園區裡的木雕大多保存漂流木原樣，局部性的將木頭的形像延伸，不拘泥於細節，卻把每一個漂流木頭創造出新的生命。



芭崎
瞭望台



磯崎灣 38_K



小湖
船澳 43_K



新社
梯田

44_{K+500}

豐濱
北橋





被漁人捕捉的飛魚，巨大的魚鰭吸引遊人。

芭 崎到豐濱間約 20 公里是隨著海岸地形起伏彎曲的狹長公路，行政區屬於豐濱鄉的北端，由磯崎、新社兩村組成，除了有沿著東海岸散居耕牧的阿美族人世居此地之外，還有清治時漢人、原住民在花蓮奇萊平原爭地，引發

1878 年加禮宛事件，被滅族而避居隱沒於此的噶瑪蘭族和撒奇萊雅族人；加禮宛事件又稱為達固湖灣事件，噶瑪蘭人從蘭陽平原為避走吳沙等漢人的開拓，在花蓮奇萊平原建立加禮宛社，清朝受到牡丹社事件影響，加緊開闢後山的軍事行動，噶瑪蘭族加禮宛社與達固湖灣撒奇萊雅族人為了保族衛

類似粽子的阿里蹦蹦是噶瑪蘭人傳統食物

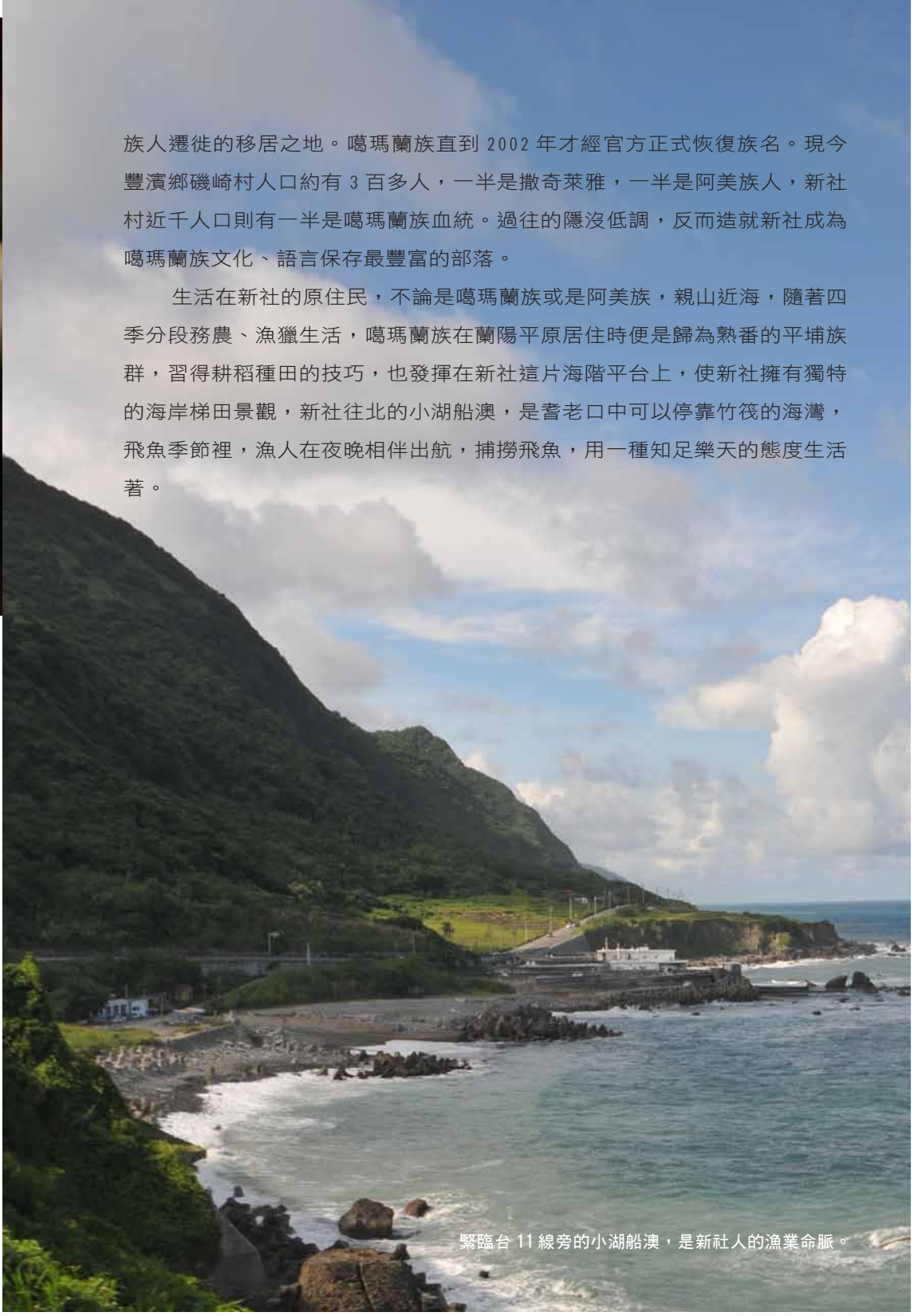
土，決定聯盟對抗清兵，這場對抗行動歷時 3 個多月，最後造成加禮宛社賴以棲身的竹林被清軍火功滅族收場，逃出的婦孺與青少年族人，從此避居花蓮溪以南的花東海岸中，新社村落名稱的由來，便是為了紀念加禮宛事件後，




飛魚季是此段原住民的漁獵象徵。

族人遷徙的移居之地。噶瑪蘭族直到 2002 年才經官方正式恢復族名。現今豐濱鄉磯崎村人口約有 3 百多人，一半是撒奇萊雅，一半是阿美族人，新社村近千人口則有一半是噶瑪蘭族血統。過往的隱沒低調，反而造就新社成為噶瑪蘭族文化、語言保存最豐富的部落。

生活在新社的原住民，不論是噶瑪蘭族或是阿美族，親山近海，隨著四季分段務農、漁獵生活，噶瑪蘭族在蘭陽平原居住時便是歸為熟番的平埔族群，習得耕稻種田的技巧，也發揮在新社這片海階平台上，使新社擁有獨特的海岸梯田景觀，新社往北的小湖船澳，是耆老口中可以停靠竹筏的海灣，飛魚季節裡，漁人在夜晚相伴出航，捕撈飛魚，用一種知足樂天的態度生活著。



緊臨台 11 線旁的小湖船澳，是新社人的漁業命脈。



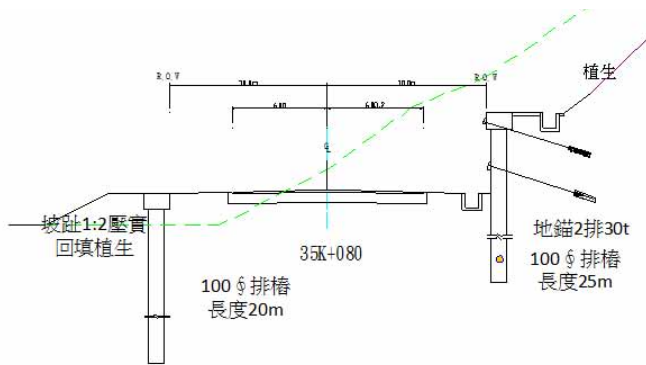
在台 11 線 30K+300
髮夾彎旁的芭崎休憩區眺望台
往南遠眺，台 11 線蜿蜒地從腳下
淡入遠山，延續著海岸部落的新生，
由芭崎開始越過的海灣是磯崎海灘，突出
的是地名為龜庵的大石鼻山岬角，右邊有著
朵朵白雲的高山是加路蘭山，龜庵後方則是新
社部落的地標——拉拉板山，新社人進出小湖船澳
的膠筏漁船都依靠拉拉板山的指引而不迷航。





落屎山的整治 在反覆的坍塌中 尋求邊坡的穩定

芭崎與磯崎間，公路穿過一段居民與公路養護單位經常頭痛的路段，這段道路就是有『台 11 線之瘤』稱呼的大崩段，早期大崩段同時有海水侵蝕的問題，1980 年代路線移往山側，並解決路基下陷問題。但困擾的泥流，讓當地居民笑稱這段路所經過的山是「落屎山」，一遇大雨、颱風就落屎。公路總局花蓮工務段統計，1989 至 1998 年十年間就發生多達 14 次的邊坡坍塌、落石及泥流災害，是台 11 線全線坍塌規模最大、又最頻繁的路段。



護坡工程施工進行的樣貌。



護坡工程施工完成的樣貌。



這塊深 200m、長 300m 的崩場地質，就是乾燥時堅硬如石、遇水化為爛泥的八里灣層中的灰黑色泥岩破碎剪裂造成，因此這裡的地貌呈現上陡下緩地形，一旦發生落石、崩塌、地滑、泥流，土石就像溜滑梯滑落到公路路面上，造成道路中斷、汽機車打滑等災害；苦思的解決方案中，若興建明隧道，因地質很難掌握，加上蕃薯寮斷層通過，地表滑動與潛在的移動可能對隧道結構造成影響，另若全面實施邊坡保護工法，施工規模又會過大，因此目前採取的對策，是施以植生護坡工法，並將易成為侵蝕溝的泥岩節理水流導引至截水溝，引導排水保護，過陡的邊坡修整成階段邊坡，減少開挖公路降低擋土牆高度，以防止淺層岩層滑動。

深層的岩層邊坡穩定，搭配排樁、排水、利用擋土牆、預力地錨，再加以植生護坡。以此繁複的對應整治，才漸漸讓大崩段邊坡趨向穩定，現在的大崩段，已經是綠色植被包覆完好，比以往更加安全的路段。



配有地錨的擋土牆，增加泥岩抗剪強度。



大崩段邊坡施以植生護坡工法後綠色植被包覆完好。

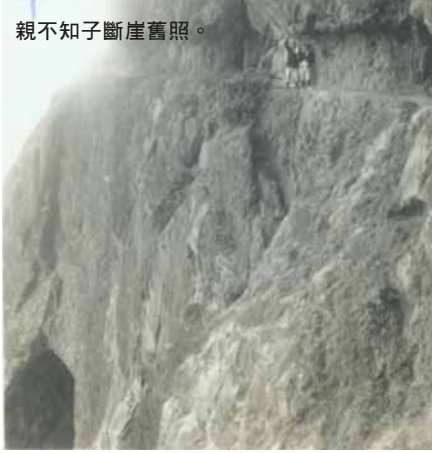
新磯變新機 親不知子斷崖 成風化過往



現在的親不知子斷崖上風化植被後，
已不見往昔行人行走的通道。

噶瑪蘭與撒奇萊雅族人在加禮宛事件後之所以選擇隱世於磯崎與新社，最主要的是這一段海岸與奇萊平原間重重的交通阻絕，西有海岸山脈高峰阻擋，東為太平洋礁岩海岸，向北與奇萊平原 30 公里間，第一道有花蓮溪阻隔，第二層是牛山、北加路蘭山阻擋，第三層是難以越嶺成道的沿海斷崖，據台的日本人在此開鑿僅容一人進出的崖壁道路，道路上下高聳陡峭，崖底激浪作響，行人經過時需要異常的專注，行過崖壁脊嶺間，又無能得知前後

親不知子斷崖舊照。



遠望新機隧道。



新機隧道南洞口。



親人安在，因而沿用類似日本本州稱呼海岸上難行如關卡的海岸斷崖，命名為親不知（おやしらず）。由此可見，南往豐濱、北往水璉的海岸跳浪通道到了新豐這個親不知子斷崖，只能依靠崖壁上的小徑行走，對避居的新社人而言無異是絕佳的天然屏障。

民國 57 年開闢貫通花東海岸產業道路時，在此崖開闢穿越隧道，此後，親不知子斷崖上行人的緊張成為茶餘的傳說，進而傳言有婦人行走斷崖時因過度緊張，過崖後才驚覺背上小孩不見蹤影的故事。

穿越新社與磯崎間許多的悲歡離合歲月，原本無以為名的石洞隧道，仍以新社往磯崎而稱為新磯隧道，後來為了避免洞口落石風化崩落，幾次修築，在隧道南北口加以鋼筋混凝土強化，隧道掛牌時以除舊布新，並為當地展現新機而更字為新機隧道，當時磯崎人對此機非彼磯的寫法，還有長者議指施作工人只知勤工不勤卷之譏，每每行人再走新機隧道徒剩親不知隧道命名新機何來，而留下納悶。

新豐隧道 掌握火山集塊岩開挖難度



完工通車的新豐隧道。
圖片 / 公路總局第四區養護工程處

親不知子斷崖上舊有的新機隧道路幅僅約 8 公尺，劃成雙向線道，當遊覽車在隧道會車時，駕駛仍得小心翼翼，隧道前後數百公尺又處在都巒山層火山集塊岩層與崩積層，坡形陡峭不穩定、易有落石，當台 11 線列入六年國建後，決定另外改線興建道路寬度 12.4 公尺的隧道，以此減少山壁截切與開挖，隧道的定線卻因地質影響與野溪穿越，讓隧道坡度、洞口位置遲遲無法定論。88 年面臨守護東台灣環保運動壓力後，使得規劃胎死腹中，於 89 年辦理第一次修正計畫。



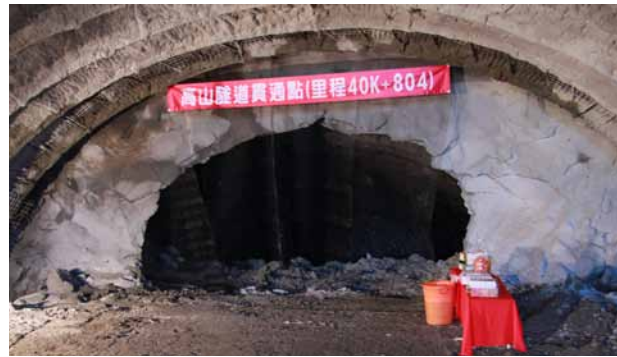
而後這項名為高山段隧道的施工計畫，在民國 95 年重新定線、測量、鑽探、設計、發包，98 年再開工時已是 87 年守護東台灣環保運動過後的 10 年，成為台 11 線東部濱海公路改善計畫的最後一標工程。

兩年後，民國 100 年 9 月 6 日隧道貫通剎那，讓當初一同為隧道定線、測量、開挖的工程人員們，嶄露興奮而榮耀的神情，因為長達 20 多年台 11 線的改善工作，在這一刻都將可以用成功無誤來劃下句點。

高山段隧道完成後以行經地段名稱命名為新豐隧道，總長度為 841 公尺。除了精準的尺寸量測外，也是台灣公路隧道興築經驗中，充分掌握火山集岩塊地質不穩定性的隧道施工案例之一。由親不知到施工的全知性掌握，是工程人員對待公路以親身專注投入，體會時空下人們對交通便利與安全需求的殷殷期盼。



新豐隧道貫通時工作人員合影。
圖片 / 公路總局第四區養護工程處



取代新機隧道的**新豐隧道**在民國 100 年 9 月 6 日貫通，同日舉行慶祝貫通活動。(新豐隧道施工時以高山隧道為標案名稱)
圖片 / 公路總局第四區養護工程處



完工的**新豐隧道**內部車道。
圖片 / 鄒忠文



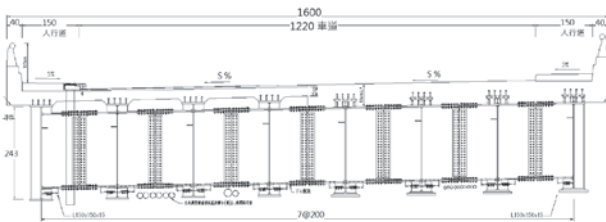
30 號橋改善前舊橋側面



30 號橋改善前端呈近 90 度的轉角。
圖片提供 / 公路總局第四區養護工程處



豐濱北橋橋梁施做人員為新橋進行假安裝
圖片 / 公路總局第四區養護工程處



豐濱北橋橋梁構造設計圖
圖片 / 公路總局第四區養護工程處



豐濱北橋新橋座落在丁仔漏溪河床
上，右下突出角為舊橋基座。

變更橋幅 豐濱北橋新生

位在台 11 線 50K+500 處的豐濱北橋跨越在台 11 線豐濱村北邊的丁仔漏溪上，橋身彎幅最小半徑 50 公尺，橋面淨寬 15.2 公尺，是 97 年完工通車的鋼構橋梁，鋼體漆上鮮豔的紅色，車輛行經時，在河口連續彎路中顯得特別亮眼。

豐濱北橋前身為編號 30 號的橋梁，據當地耆老記憶是花東海岸產業道路開通時最後通車的橋梁，通車前蔣經國先生還來視察，到訪前一天警備總部先來勘查，碎石的路面上灰塵漫漫，吉普車隊停在豐濱北橋旁光豐公路路口的國賓海鮮餐廳（現已歇業），讓這家餐廳的老闆黃協忠覺得蓬壁生輝。

豐濱北橋總共有 3 次改建，因為過去興建橋梁時，經濟考量選在河道最短的地方跨河而建，但丁仔漏溪北

岸的腹地、地質十分受限，橋梁跨溪後，必須以 90 度角轉彎的道路，造成舊橋 40 年間不少交通事故。

台 11 線改建初期，豐濱街道原規劃路段，計畫捨舊橋經過市區的方式，直接在更靠近出海口的地方興建大橋，但地方評估對豐濱發展影響過大，加以出海口有奇美斷層而決定以舊橋現址興建新橋，這也是今天豐濱北橋以橋身最小半徑 50 公尺彎弧面世的原因。

以彎弧極大的曲線建築橋梁，需要的是先進的工程技術、鋼鐵鑄造產業的成熟，經過精密的結構算計，豐濱北橋每節 I 型鋼梁都因曲線及超高，呈現不一的尺寸、形狀，又需維持交通而採半半施工方式，其施工難度不輸其他大橋。

完成加工的鋼橋在丁仔漏溪現地架上之前，已先行預先模擬架設一次，以確認尺寸精準度。

豐濱北橋新橋現場施工時的另一個困難點，是不能讓台 11 線交通斷線，因此特別採行先架一半寬度的橋面，保持車道單線通車，完成後再架另一

半橋面的變通辦法。

現在當你經過豐濱北橋的極小半徑曲線橋身，已不再是過於曲折的驚險，安全回家的路在鮮豔的紅色中所襯托的是一種經過許多思慮的祝福。



道路線形的改善是寸尺計較的，台 11 線 50K 處經過改善前（上圖）、後（下圖），坡度、彎幅對行車都有更好的視野（左圖）。

圖片 / 公路總局第四區養護工程處



視野與視距 都是現代道路的改善目標

$$\text{『 } \Delta W = Wc - Wn = [N(Uc + Cc) + Zc] - Wn \text{』}$$

這不是彗星撞地球中，計算行星運行軌跡的公式，而是台灣的公路路線設計規範，對平曲線路面加寬度的依循計算公式，以此決定隨彎度半徑變化增加的路寬。公路工程施工並不是隨便由推土機任意推進，而是經過連串的規劃、溝通、定線、改線、設計與修正，為了確保行車的安全，車輛駕駛時的停車視距、應變視距、超車視距中的速率與距離的關係，也在道路施作、改善時被設定，例如時速 60 公里時，行車視距是 170 ~ 235 公尺，以這樣的標準，台 11 線從產業道路晉昇為省道。



依照地形改變高程的道路，必需為駕駛提供更完善的視距努力。



成功兼顧灌溉與景觀、公路需求三贏的新社路段。

景觀道路 來自海誓山盟的約定

為了降低道路高程，新社段將道路的高繞路段截彎取直，部分影響視距的坡度，勢必採取下挖方式降低高程，一旦下挖，路旁的地勢就高於道路，新社梯田恰恰分布在道路兩邊，還必須考量左右水田灌溉渠道的暢行，道路改善工作開始初期的渠道設計，是規劃以倒虹吸式將渠道由道路下方通行，靠海側突出路面的水田卻將面臨無法灌溉的窘境，當時負責拓寬改建的林達盛工程司，還考量到行經車輛視線將無法看到海景及梯田風光，於是主動與當地農民溝通，將水田的沃土全數刨起收藏，並將水田高度全部降低後，再將沃土填回，經過半年道路工期，成功達成灌溉與景觀兩者的需求，另外也



改善民宅出入口高度，成為工程單位施工時與居民主動協調溝通，成功地讓公路為當地的景觀加分的案例。

經過平曲線路面加寬度的彎道，保留較多的路外寬度，讓過往的車子過彎時有所緩衝。



台 11 線進行養護工作時的施工狀態，讓道路煥然一新。

彎蜒的山海走廊 是走過半世紀的生命之美

早期台 11 線還是石子路時，走在顛簸路途，豐濱人笑稱是馬殺雞路；經過芭崎到磯崎間，他們說那愛崩落的山是落屎山；進行道路改善工程前，隨著地理條件與舊有橋梁，居民通行的是路幅寬度不一的道路，當地人取笑說這是香腸路，對照今天寬敞筆直、路幅一致的景況，道路不但更加襯托天際線的美感，也有了安全的行車品質，生活在經濟資源較為匱乏的海之濱，



49K+100 處拓寬改善前後樣貌。圖片 / 公路總局第四區養護工程處



磯崎道班房舊貌。

監工站是道路養護人員駐紮的地方，花蓮縣境內的台 11 線，在磯崎海水浴場附近、水璉國中旁、豐濱光豐公路口，都設有監工站，這些昔日與天候、地質奮戰的基地，隨台 11 線拓寬改善工程的完成，雖然沉靜許多，但經過美化，不僅成為道路上景觀一部分，部分也成為單車休息加水的驛站。

人們善於用幽默與等待，面對資源不足的愁苦，好讓世界多一些色彩。基礎建設擴充後，人們的生活品質也隨之改善，台 11 線的建設與居民息息相關，也融入了更多的外來資源的生機。



整修後成為磯崎監工站。



定期進行的路面養護工作。



修整後的水璉道班房。

路靠海那一側就是藝廊 看海山、看風陽 停留就有美



擠壓
林金昌 / 台灣 2003
富含伸縮的意象空間，單純
中具造形的變化性，也是地
質變化。



無題
卡特琳李娃 / 法國
作品主體切割成兩部份。黑色
石頭成為主體，人們可透過這
個缺口看見不同的風景。



風與陽光
坂井達省 / 日本

由北岸眺望豐濱溪出海口南岸的奇美斷層
露頭，該地也挖掘出土許多阿美族文物。



北有居高遠望的芭崎瞭望台，南端有豐濱溪與丁仔漏溪匯流出口，芭崎到豐濱 20 公里路之間，剛好是來往台 11 線的過客們最喜愛的山海廊道北段，有蜿蜒曲折的過山路線，也有筆直平順的日光大道。賞景、休憩都很適宜。在 49K 路邊置放的是 2003 年花蓮國際石雕藝術節，邀請國際名家卡特琳•李娃與坂井•達省創作的石雕藝術作品，以花蓮的大理石材雕塑，往往能在俐落的石材線條中，找到與花蓮藍色陽光相呼應的氣息，在線條與光影中，堅硬被搓揉、型塑後變成柔軟，沉積在涼亭裡旅人絲縷的午甯中。

31K 芭崎瞭望台入口處，一座由台灣藝術家林金昌雕塑的作品——擠壓，存於這個台 11 線僅剩的 180 度髮夾彎旁，在來往的川流中，往上的爬升、往下的奔馳，不也如堆擠般，述說人類生活的軌跡，也是一種有過程的美麗。

東海岸的海階多分佈在中、南段，如
新社、豐濱間和大港口到台東之間，
海階常是聚落及農耕集中的地方。



台 11 線的遠望 公路海景 日日行在眼角下

最早母親的感覺
最早的一份覺醒
吹動無數的孤兒船帆
領過寧靜的港灣
穿梭著美麗的海峽上
吹上延綿無窮的海岸
吹著你 吹著我
吹生命草原的歌啊
太平洋的風一直在吹



怡然平實的崔春子。

這是民歌教父胡德夫形容太平洋的風的歌曲，對於每天經過台 11 線到芭崎瞭望台工作的崔春子再貼切不過，芭崎休憩站最有看頭的就是台 11 線經過豐濱鄉芭崎與新社間的秀麗山景、半月海岸與在山間穿梭綿延的台 11 線，這裡是許多人口傳最美的地方，崔春子的工作是芭崎瞭望台休憩區販賣部的店長，從花蓮市區到芭崎間通勤，過著每天早上 9 點到下午五點的看海日子，行駛台 11 線上，她習慣往左看海，每天的海都不一樣，形容自己超喜歡這裡的工作的春子，在客人『高關』（台語）之間，也充當視野導覽，所有在眼前的山海走廊都在她的指尖解說下，令人一目瞭然，她說：「這種在大自然下與過客互動的日子，感受是很 happy 的。」她在這裡嘗試過賣些餐點，所有的餐點都龜毛的自己製作，後來改為小點，連竹筒飯的竹子都自己砍，後來實在忙不過來，才改請當地的原住民大哥幫忙，她笑說自己不像生意人，店裡的果凍是當初為了給兒子下課吃的健康點心，都是純天然果凍，有人覺得好吃，她也不宅配，原因是不好意思，因為芭崎的快遞由光復來，跑一趟太遠了。

看著來來往往的人在此休憩，她說是有緣才會進來，當有人說這裡真是



芭崎休憩區的歲月充滿與道路的連結。

是知足常樂、珍惜這片大自然的禮物涵養而來。天天在這裡服務遊客的春子，看著海景說：就這樣看著看著心就放空了。

問起在休憩站外的髮夾彎是不是容易有事故，她說反而是往豐濱過髮夾彎後的險降坡因車速過快偶爾有事故，車禍最多的反而是大約 35 公里處，以前因常坍方，摩托車不知坍方而在泥、石堆”犁田”滑倒擦傷。休憩站這時就成為通報點、小小的急救站。

春子跟台 11 線的因緣早在孩提時代開啟，父親當時是新社國小的老師，平常都住在學校的宿舍，只有等暑假時，春子與姐妹才能到新社跟父親相聚，那是春子最喜愛的暑假行程，但每每要出發時，就是春子擔心的時候，春子說：因為那時候台 11 線是石子路，路況並不好，車子顛得很厲害，讓容易暈車的她一下子就吐得七葷八素的。印象最深的是有一次行經跳浪段，遇到土石流，一行人下車走過土石流到另一端再搭接駁車，後來道路變柏油還沒拓寬前，她搭公車仍是又暈又吐，直到現在自己開車才不再暈，才能享受風景，春子下了結論，現在台 11 線硬體建設很好，護欄、公設等都很優質，也很少破壞自然環境，今昔的對照是外人所不知道的。

芭崎休憩區的花廊與山海景色讓旅人得以稍歇。





張明豪有許多在台 11 線往返的故事。

一種記憶加上一種經過 台 11 線造就家的風景

服務於豐濱鄉公所民政課的張明豪，現在的職務是豐濱鄉清潔隊的隊長，從小就住在台 11 線旁，充滿了在這條主要公路上玩耍的回憶，這條路是他與同齡豐濱孩子的棒球場、過街的一旁則是紙牌撕殺的競技場，不時響起酒瓶蓋相互撞擊的聲音，一個孩子起身正準備把戰利品帶回家，路旁就是溪流與海，往往走著走著孩子們就吆喝游泳去，當時全校 4 個班 100 多人，是只有柴燒的年代，漂流木撿來就是當柴薪，現在還有許多當地居民保有撿木柴燒水的習慣。

55 歲的張明豪回想，民國 40 幾年的豐濱人並沒有路可走，甚至要走八



安全的道路讓豐濱的通勤族放心在車內歇息、言笑。

里灣的山路，在他的記憶裡，有一次生病，媽媽揹著他循著貓公溪（八里灣溪）走山路到富源轉搭火車到花蓮求醫，直到今天，他還記得媽媽走路時背上的汗水。

民國 50 年代豐濱人依賴的是光豐公路，說是公路卻沒什麼車子往來，從富源來商辦的人，翻山騎摩托車過來還要住一晚，所以當時家裡才會經營飯店供人住宿。

10 多年前張明豪考慮孩子的教育問題移居花蓮市區，台 11 線鋪上柏油由 8 公尺進而 12 公尺寬，需要每天通勤的張明豪有了越來越便捷的交通道路，在豐濱鄉的行政、教育、醫療單位工作的人，最多時有將近 50 多人跟張明豪一樣，屬於共乘通勤族，來往於花蓮市與豐濱間，台 11 線還未拓寬前，每逢颱風，豐濱的聯外道路就會造成中斷、坍方、淘空災害，然後豐濱變孤島。這群共乘通勤族，就得先看看花蓮客運開不開，不開就得繞路，從花蓮繞到光復，或者更往南繞道瑞港公路，甚至都不通就只好打道回府，民國 85 年時，已是柏油路面的台 11 線，風災後南北通道全斷，豐濱鄉連帶電、水全無地度過半個多月，農、漁產品運送此時也碰到困難，這種情形讓豐濱鄉民覺得暢通的道路很重要，有人質疑公路導致人口外移，讓豐濱由 6000 人減至 4700 人，但他認為主因是年齡層老化。每每遇到台 11 線 35K（大崩段）的坍塌、落石及泥石流災害時，張明豪對平安道路的感受最深，他說部分改善是不夠的，非常破壞才能帶來非常建設，現在全線拓寬改善後，通勤的時間不但減少了 20 分鐘，最重要的是颱風時不再擔心路斷，這才是豐濱人要的。



磯崎灣海灘有沙岸的海岸線。
圖片 / 豐濱鄉公所




鱗剝凹壁。
圖片 / 鄒忠文


浪濤盡處 在沙灘一端的休戚與共

磯崎靜臥在加路蘭山下，北有牛山，南有龜庵，其間有八里灣層地質的砂頁岩，長期受太平洋侵蝕後，成為沙岸海灣，冬季時海浪湧上黑色沙石，夏潮退卻呈現細沙沙灘，擁有長達 3 公里長的細柔沙灘，開發後委託民營為海濱遊憩區，有海水浴場、露營區、餐廳等休憩設施，海水浴場大門正對的台 11 線山壁旁有獨特的鱗剝凹壁地質，是大地集巧而成；磯崎灣南側，現仍存有漁民膠筏的出入灘地，與小湖船澳同為原住民出海漁獵的地方，尤其飛魚當令時，夜晚的船澳有等待飛魚滿載而歸的漁郎家屬，與熟門熟路的遊客在岸邊，是賞遊風土民情的好時機。

磯崎灣南端的龜庵，還建有一條近約 1 公里的大石鼻山步道，全程步行需要 1 小時，能觀察海岸動植物生態、眺望磯崎灣景觀，步道高點還可以觀看遠近台 11 線蜿蜒，是條適合親子共遊的自然生態步道。



增加地方特色的稻草造景。
圖片 / 豐濱鄉公所



在磯崎監工站旁的水牛生態。
圖片 / 豐濱鄉公所

依時節農牧漁產 成為特殊景觀

在省道旁就能欣賞到海景、路景、地質、轉身並進入浴場、步道與港澳，這是台 11 線磯崎段的特色，當然，行經台 11 線磯崎與新社段，也很容易透過景觀一窺這裡住民的生活型態，在磯崎海濱草原上有水牛放牧，新社海階地形上有綿連的梯田，加上入夜後生動的季節性漁獵活動，滿足當地人自給自足的生活方式。

據說早期的阿美族人還利用磯崎的天然地勢曬鹽，狩獵完畢順道在此取鹽。住在磯崎村的撒奇萊雅族人，每年 3 月舉行山海祭，除了祭海神外，還特別加祭山神，以族語誦祈禱文，祈請神靈保佑。巴拉瑪火神祭則是撒奇萊雅族對祖先的追思祭典。祈福儀式後，舉行火葬儀式燃燒火神太花棺，祈求火神的靈魂能與族人一起浴火重生。

噶瑪蘭香蕉絲編織工作室 台 11 線旁再生的傳統工藝

成立於民國 94 年的新社香蕉絲工坊，是噶瑪蘭人復振傳承引以為傲的傳統工藝編織工坊，質地素樸的噶瑪蘭香蕉絲編織，也是今日台灣重要的文化資產。台 11 線開通後，新社開始與外界交流頻繁，低廉且色彩豐富的商業物品進入部落，族人逐漸放棄了辛苦的地織織物，十幾年前，日本人來台尋找香蕉絲的歷史技藝，引起迴響。在資源匱乏的時代裡，香蕉絲編織工藝陪伴許多家庭度過艱苦的歲月。當噶瑪蘭的婦女坐在地上，把香蕉絲一線一線的織起來，織成半成品之後，再做成各種不同的生活用品。

從大幅的香蕉絲織物，到出門採集野菜或工作置物的背包，或是遮雨用的蓑衣、避寒的衣物，處處都是噶瑪蘭人地織織物的創意延伸。



各種香蕉絲作品。



坐在地上才能工作的傳統編織。
圖片提供 / 花蓮縣噶瑪蘭族發展協會



阿迪克木工坊 取台 11 線沿岸的漂流木安身立命

阿迪克 6 歲（民國 55 年）時全家搬到花蓮縣磯崎部落，入境隨俗，由原住民部落長老給了名字，A-di-c 阿美族語義為「蚯蚓」，它的意思是：雖然不是由這裡出生，但必須靠這裡的泥土養分長大。因為是家裡最小的小孩，哥哥姐姐都到都市工作，在部落裡阿迪克從小跟大家打成一片，參加換工、割稻、插秧、蓋房子、婚喪喜慶。換工就是一戶人家出一個人，互相幫忙。當時的磯崎部落對外交通只有石頭路，步行行走花蓮需要 5、6 個小時，那時候配菸酒還要用膠筏，划船到豐濱，因為路不通。後來政府派駐軍人到部落裡，他們就幫忙鋪路修路，裝水電，將近 10 年才通，雖然還是石頭路，但比走路快多了。前幾年在花蓮市開工作室，決定以「阿迪克」為名，作品以台 11 線沿岸的漂流木為素材，擅長以即時閃現的靈感，為大自然的恩賜賦與新生命。

作品從小型的書架、閱讀燈、留言版、拆信刀…到居家空間的整體設計，都展現他風味獨到的藝術手法。包括花蓮的特色民宿，磯崎的「後湖水月」，及鯉魚潭的「在水一方」，遠雄悅來飯店及「木心書屋」，都可以見到阿迪克作品的風采。



參加文創市集的阿迪克。



台 11 甲光復豐濱公路 台 11 線海岸最早的越嶺夢想之道



台 11 甲線海岸山脈西側與 193 線的交叉路口。

台 11 甲線公路起點在光復市區的台 9 線省道 250K+450 處，終點在台 11 線豐濱北橋南端，行經花東縱谷最大的阿美族聚落太巴塢，越過海岸山脈稜線後，與丁仔漏溪交會蜿蜒相伴至豐濱。

最早期的光豐公路是循丁仔漏溪旁上溯的山路，在日據時期（1939）由當地的貓公聚落居民借義務勞役開鑿稱為貓公越一路寬為 5.4 公尺的土石道路，但常因颱風水患而中斷，因此原本計畫的上大和道由台東一路北上到豐濱，進入上大和（光復）的夢想遲遲無法實現，1943 年



台 11 甲線光豐公路一直扮演著豐濱對外的重要交通要道，此為台 11 甲線增產橋。

7 月颱風後光豐山區路基沖毀，日人又因太平洋戰事不暇，漸漸淡忘了開鑿之願。直到民國 49 年到 53 年間藉著美援資助開闢東部產業道路計畫將光豐道路納入開鑿。據說這是一條會跑的路，工程人員每日開鑿完，隔日位置便滑動位移、甚至消失，以此可見光豐公路地質敏感與易坍的個性，在養護上也增添難度。光豐公路的通車解決了豐濱鄉長期被隔離的狀態，因此通車當天，整個豐濱鄉，村民們夾道歡迎，高興地載歌載舞直到深夜。

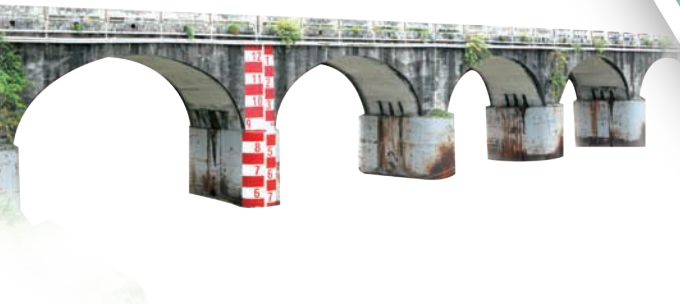


台 11 甲線中途唯一的休憩站是福德正神廟。



50

豐濱



立德
55 K+500



石門
60_K

石
梯
坪





豐濱鄉有最樸質的阿美族部落，八里灣是全台僅有的純阿美族人聚落。

豐濱到石梯坪間傳統上是港口部落的耕牧地區，舊時從港口到豐濱並沒有道路可

達，而是依潮水漲落，在海濱間跳浪探徒步方式移動，因為此領域綿延的吉拉雅山群山勢高聳進海，海岸邊又

多為巨大、複雜的礁岩與礫石，因此進出並不方便，更不用說修築道路，此路段裡的海崖、海溝及海蝕平台是跳浪徒步時的主要地景，也因此形成豐濱南向舊時對外交通的封閉狀態，保留了最純樸的自然風情與原貌，在這個被隔離的海岸帶間，最大的聚落是伴貓公溪出海口生活的貓公部落，因當地有許多原住民稱為貓公草（文殊蘭）的植物而命名，從日據時代設庄，民國



豐濱鄉公所收藏的傳統阿美族家屋模型。

35年將豐濱鄉的行政、教育、文化等中心設於此，並更名為豐濱村，往南經立德部落連接港口部落，往北則是貓公聚落與噶瑪蘭族共同耕地新社。貓公部落依考據起源於嘉慶年間沙那賽島（綠島）的阿美族人遷徙；豐濱至石梯



豐濱鄉的阿美族豐年祭。

坪間，也是傳說中阿美族發源的聖山—吉拉雅山 (Gilangasan) 的所在區域，入山口一端位在豐濱貓公溪上游的八里灣部落，另一端則在台 11 線 59K 處。吉拉雅山標高 924 公尺，根據秀姑巒群阿美族傳世的歌謠，一對兄妹因母親得罪天神而使兩兄妹陷於洪水中，剛好飄流到此山，並將口袋中掉出的一粒小米與稻米種植而繁衍下來。

也許阿美族各部落對發源的認定不同，但清朝開墾東部時發生的大港口事件，吉拉雅山卻是讓港口部落族人避難延續之地，是近來確定無誤的。

豐濱到石梯，除了有壯觀的石梯海階與單面山，沿著吉拉雅山群的山腳下，台 11 線公路的蜿蜒與美麗，正展延阿美族族群老化與外移的美麗與哀愁。



吉拉雅山山腳下的民家自栽作物，在交通不便的年代，是自給自足的糧食來源。



俯瞰豐濱鄉行政區與往南的台 11 線。圖片 / 豐濱鄉公所



人定勝天路段近海側東北季風時節浪高洶湧。



人定勝天碑。

貓公溪的孕育 豐濱鄉治所在貓公聚落

貓公溪(上圖)孕育了豐濱村的開墾，豐濱橋(上圖左下)橫跨貓公溪，讓貓公溪兩岸生活圈變成一體，從日據時期就是外來移民喜愛的落腳之地，先是日本移民，戰後撤出，民國 55 年時，當時駐在此地區的海防老兵陸續退伍，即在此定居，同時因海港、道路的開發，與香茅產業的興盛，最多達 15000 多人，隨著台灣經濟形態改變與老兵凋零，現在豐濱鄉人口數將近 5 千人，80% 為原住民。



人定勝天路段受地形限制呈現彎道。

人定勝天 重點不是人勝了天 而是人心的挑戰

經過台 11 線 62K 石梯附近海灣的人，一定會發現這個在靠海一側有點像米粒形的石碑，上面以紅色油漆刻寫「人定勝天」四字，這是曾任花蓮民選縣長的胡子萍為慶祝此處破巖開通時所立，此工程是由日據時代後慣用的「義務勞動」方式，徵集當地每戶一人丁，由政府提供開鑿工具，再由民眾自己一鎬一鏟整理出一條路徑，那時石梯港也正在進行擴建港區的建設，49 年五月底，胡縣長行將卸任，進行了縣民感恩之旅，當時胡縣長還必須先搭火車到台東，然後再由台東經成功進入豐濱，據當時隨行的記者側記，胡縣長的座車進入這段路時，車前還需人力急忙搬開礫石，可見當時此路的偏僻與不完整，但連貫石梯坪與豐濱間的交通也從此展開。



豐濱橋下游側邊舊橋



豐濱橋上游側新橋下



豐濱橋新舊橋橋底結構，右為日據時舊橋。

遺世豐濱 聯外開拓歷經一世紀

豐濱鄉豐濱村南端的豐濱橋（當地人稱南橋）位於台 11 線 50K+789 處，橫跨貓公溪，是豐濱村主要聯絡橋梁，豐濱橋早期為日據時期建造，根據豐濱村耆老描述，豐濱在日據時代對外交通，一種是由八里灣溪上溯到奇美，再往富源，另一種則以現在光豐公路前身，沿丁仔漏溪越嶺到太巴塢，直至二次大戰期間，日本資源匱乏、無力整修太巴塢線，後又遇坍毀無法通行，最終荒草漫漫。另外早期的豐濱藉著花蓮與日本間的海運發達，豐濱的物資如鹽、醫藥、人力與此地收成盡以海上運輸交換，現在的豐濱鄉公所附近，在日據時有一座神社，日本移民則住在豐濱橋另一端，現在豐濱消防隊對面民家後駁坎上還可見居住的平緩坡地，據此，當時豐濱橋的主功能是供日人祭祀往來的需求。舊橋為 RC 拱橋，民國 76 年時因交通流量需求，再將橋面拓寬，於舊橋旁併建一橋。新舊橋梁分別為一向車道，解決壅塞。

台 11 線沿線山勢高聳，因此野溪甚多，光是豐濱市區到石梯間十五公里，就有 7 條溪流，在台 11 線拓建時多採新舊併橋，增加路面寬度。

早期的道路開通，除了行政需求，就是產業的需求，民國 40 年代，花蓮縣政府提出了石梯漁港擴建計畫，石梯漁港原本在日據時代就有，當時僅有阿美族小竹筏在此捕捉虱目魚，第一期擴建工程於民國 48 年 1 月開工後，經過三次的再擴建而成為現今的樣子，隨著公路的開鑿，建立對外聯繫的通道，石梯漁港躍登為全國飛魚產量重要的漁港，民國 80 年代後，東部海岸由農產、畜牧轉型致力發展觀光，藉著台 11 線公路來往的觀光人潮，民國 86 年台灣第一艘賞鯨船——海鯨號在石梯漁港首航，開始東海岸的搭船賞鯨熱，與鯨豚邂逅於海上的生態旅遊於焉成形，提昇了台灣民眾對海洋生態的重視，影響所及，甚至改變西岸國光石化的開發。



石梯漁港位於台 11 線 64 ~ 64.5 公里處，依恃秀麗的海岸山脈，前眺遼闊蔚藍的太平洋，是往來台 11 線間最美麗的漁港。






拓寬前的迎賓石路段。

不放棄的石頭 從環境擔憂到 路廊示範大道

台 11 線過豐濱橋後，沿豐濱溪出海口右岸，先是經過右岸居住家，道路兩旁的住家在台 11 線自 80 年代從 8 公尺拓寬至 12 公尺時，住家前廳或前院被徵收為道路。台 11 線拓寬工程曾一度因環境保護反對意見而喊停，使得豐濱鄉內 5 個台 11 線路段無法進行拓寬工程，而引起豐濱鄉一千多位居民強烈的反彈，還計畫北上向行政院交通部等機關抗議，後來公路總局向鄉民提出說明，5 個尚未拓寬的路段仍將進行道路改善工程，才緩和豐濱鄉親不滿的情緒。這 5 個路段包括立德北段與南段，兩段全長 5.54 公里，其中立德北段 2.7 公里先行於

98 年完成拓寬，立德段路線設計採四級路山嶺區標準，最低設計速率每小時 40 公里，道路寬度 8 到 11.5 公尺，線形不好的路段以改善線形、縱坡、排水及路面加寬為主要任務。從豐濱到大港口間的道路拓寬改善工程也被列為「路廊示範案例」，在施工前對生態、環境、地質、文化等充分調查與建議，並對施工相關人員施以教育訓練。施工中並辦理環境影響監測、遺址監視並妥善處理剩餘土，在平坦寬敞的路面下方，還設有生物通道，對生物的延續提供保障，這一路段的海岸山脈裡據花蓮縣誌自然篇描述，曾有台灣朱鷗、獼猴、黑熊、長鬃山羊等生態，因此彌足珍貴。在路廊示範的規則下，道路景觀與聚落、環境間也發展出更好的關係，52k+200 處邊坡上的礫岩巨石在拓寬時便以此原則，決定原地保留，上下兩石遂成為豐濱村迎賓門。

52 公里處轉角邊坡下是豐濱鄉貓公自行車道入口，邊坡上包含公墓區的轉角範圍，則有奇美斷層露頭，是地質保護的重點，護坡工程也更小心翼翼，露頭上方且有麒麟文化（豐濱一號）考古遺址的發現，考古遺物有橢圓形岩棺、石斧、石刀、石鎚、石杵、素面陶片、繩紋陶片…等。



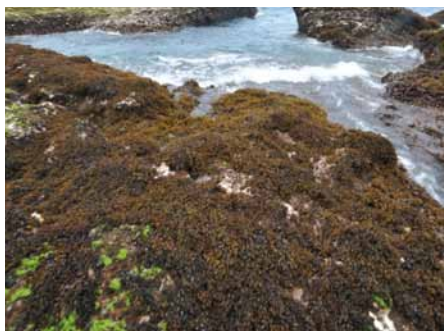
迎賓石路段現況。

公路親海新思維 改變護欄讓天地透明

道路拓寬工程在景觀道路的思維下，台 11 線的護欄由傳統的紐澤西護欄改採穿透性的鋼管護欄，讓台 11 線車道與海洋間視野更加開闊，同時降低用路者的心理壓迫感，道路的潔淨感因穿透性佳也提昇許多。52 ~ 53k 間的直線道路線形也是許多攝影者向東拍攝人與海洋間關係時，所喜好捕捉的畫面。視覺穿透性的護欄，讓觀海有了更為舒坦的空間。



視野穿透性良好的鋼管護欄。



沿著礁岩的路段處處驚奇。

立德段 皮膚病之地與平整大道

立德是豐濱往南約 5 公里的聚落，阿美族音譯而名，意思是「皮膚病」，這一路段過去是沿礁而行，立德南段將近 3 公里的路基拓寬與路面和排水改善工程在 98 年間完成，這項改善工程將該路段路面拓寬，不但車行視線變好，行車安全也提高許多。大灣到石梯則早在立德南段改善前 10 年因石門景觀的獨特即優先拓寬美化。於台 11 線公里程約 58-60 公里之間的海蝕平台上方有一高約 7 公尺、寬約 17 公尺、縱深十多公尺的海蝕洞，日據時期因而命名為石門，此海蝕洞也是無道路時代，沿海岸由南往北進入豐濱的必經之途。雖然海蝕洞與公路間有緩衝距離，但公路拓寬工程施工時，考量維護景點完整，故對於台 11 線拓寬工程開挖之剩餘土嚴格管制，以保護海崖腳與海蝕平台的完整。



石梯灣附近的海象在風和日麗時平靜美麗，浪起時節便波濤洶湧，風浪奇猛，在公路上行走更感到台 11 線公路的壯闊與人在自然間的渺小，為了保護公路的路堤與結構，施以消坡塊保護，以免路基流失而影響居民與用路人的出入，在台 11 線拓寬時另請港灣研究所分析海浪衝擊力道，減少消波塊數量與降低堆放時凸出視覺。



獨特的山海走廊 不要為了趕路而漏失這裡獨特的路感

停留、往前看、往後看，是欣賞這段公路的不二法門，慢行就能得到至美的風景，只要自己的時間願意停留，那怕片刻。

立德南段台 11 線並無海階腹地，山稜由東北走向西南，62K+100 人定勝天碑往北眺和大灣休憩區往北的風景，山巒的展演層次與路形穿梭的英姿，彷彿觀賞山脈雁行與環繞的玉帶。

道路的打造，不只是工具機的穿梭，也是施造者手工的揉合，規劃道路時的思維用心、保護、強調安全的慈悲態度及跟當地人文盡力融合的結果，會像是焙好的茶一樣值得品嚐。民國 80 年以後的拓寬與路面改善工程，讓台 11 線更具有國際的景觀品質。美麗的花東海岸，何以只配生活的清貧？！



有山海走廊之稱的台 11 線豐濱鄉路段。



道路的建設，有改善生活品質的功能，人因外在世界的通道而活得更美麗，就像顏面的美容，撫平、拉直、削尖，台 11 線在這樣的過程中更盡完美了。

54-57 公里往南的台 11 線道路線形在彎曲與筆直間變化，是豐濱往石梯坪段道路本身所呈現的最美，海岸線曲直的線形，永遠有壯麗的風景搭配，從不會停歇，人們在道路的進化工程中，接受改變的風貌，在此生活、在此遊歷的同時，也多了更多行路空間所給予的安全、大美。

居高俯瞰台 11 線，氣勢、婉約兩種美感兼具。



右梯漁港的章魚地標。



品味十足的山海藝廊 車窗外最美的邂逅



佇立海岸的花蓮國際石雕節藝術家石雕作品。

豐濱－石梯間有石梯遊憩區、石梯灣休憩區與大灣休憩區，休憩點上展列過去花蓮國際石雕藝術節所邀請的國際雕刻家的作品。

大灣休憩區南北展示兩座石雕作品，靠北端的石雕作品由白俄羅斯雕刻家阿力亞榭·索羅金所雕，名為「日蝕」，表現日蝕發生時太陽變化令人深刻的意象，南端則是由羅馬尼亞雕刻家潘納提·契富用白大理石創作的「時間的照相術」，從地面而出的波浪，瞬間定格在這山水之間，時間似乎是分秒般的精準、強烈、神秘地等待每個旅人，藉由台 11 線公路來到此地，讓人精準停格在花東海岸公路上日與海的展覽中。

在石梯坪休息區入口的公路邊還有一個有趣的雕刻指標，是由動態的章魚爪與箭頭組成，海洋的生生不息反而成了一種人生的方向。

台 11 線讓 豐濱有對流的風 全台第一個 安全社區

豐濱鄉擁有全國第一個國際安全社區的認證，為了打造這個認證，交通便利與交通安全絕對扮演關鍵角色，在鄉裡行動不便的老人乘坐電動輪椅的椅背

後面加裝了反光條，穿梭在道路上也安全不少。在近期的豐濱鄉公所施政報告裡，寫著『在公路局部分爭取了「台 11 線 45K ~ 72K 及台 11 甲線 18K ~ 19K+200 路燈新建工程」；東管處方面爭取了「台 11 線花蓮段道路隙地景觀設施改善及河濱公園設施改善、大理石雕造景工程等」...』，顯見台 11 線公路在豐濱鄉建設裡所扮演的重要性。因為從北到南與對外，台 11 線都是主要幹道。劉靜芳身為鄉長，也對這條幹道有所感念與期待。

對於道路的記憶，劉靜芳說了一些關於台 11 線過往，在台 11 線通車初期一直是石子路面，道路並不平整，許多鄉民搭乘行駛此線的花蓮客運到花蓮去，那時並沒有空調，人們乾乾淨淨地出門，快到站時已暈車嘔吐外加風塵僕僕，有個笑話是騎車的族人到目的地後下車，笑另外一個騎車的人怎麼有兩道白眉毛，對方一定會說你也有，這兩道白眉毛就是因為揚起的灰塵太多，都積在汗水的眉宇上。當時任行政院長的蔣經國有一次來豐濱還笑說這條路是馬殺雞道路，可見當時道路的崎嶇，雖然早年道路並不平整，但對當地人而言已是一種方便，劉靜芳鄉長回憶說，初中時媽媽鼓勵她求學讀書，



在台 11 線公路上穿梭忙碌的劉靜芳鄉長，期許公路拓寬改善後，讓豐濱成為台灣觀光的亮點。



生於斯、終於斯是豐濱貓公村人在此的生活面貌。

因此必須到台東成功的新港初中念書，有一次很想家，便從下午搭車回家，當時的成功運輸車輛只能到靜浦，然後是再坐渡船渡過秀姑巒溪，問她那時不是有吊橋？她說吊橋的橋板並不完整，所以她不敢走，過了溪後已經是晚上八點了，她只好一個小女生走在坑坑疤疤只能算是產業路徑往豐濱家的路上，黑夜裡只剩月亮陪著，又累又急只想快到家的劉靜芳，便連跳帶跑地走著，直到看到夜光下家門上的茅草才安心，這是劉靜芳唯一一次走的漫長夜路，直到今天，當她開車行駛台 11 線看到美麗的月亮與星辰，都想停下車享受屬於回憶中的那片寧靜。

更早以前是連路都沒有的時代，港口部落族人就從港口沿著海邊踏浪而行往北到耕地工作，在海邊行進速度是無法加快的，因此走一段路後會先在現在是人定勝天碑旁的有水的山岩凹處吃早餐，因此那裡被稱為吃早餐的地方，吃午餐的地方則是在石門洞裡，當時的石門洞午餐甚至有千人的場面。

有台 11 線道路的記憶是從小學一年級時開始的，是從豐濱國小打著鼓走到人定勝天碑去慶祝這條路的開通，每個人對於這條路都有一段記憶，有文化的、有恐懼的、也有淚水的，屬於台 11 線上生長的人們，在有路之後才開始有與西部人平起平坐的基礎生活，也許有落後，但卻也有了追趕的條件。

劉靜芳鄉長在台 11 線公路上穿梭忙碌著，也期許公路觀光美化後，讓豐濱成為台灣觀光的亮點，施政計畫寫著正朝健全安全、便利、美麗的公路，與拓展鄉裡美好生活的未來。



一家人聚在一起回顧昔日的豐濱生活面貌，顯得特別溫馨。

從封閉到豐饒之濱 對外連接才有生活水平

在當地熱心人士的引見翻譯，有幸拜訪貓公部落過去的頭目江文吉先生，民國 23 年出生於貓公的江文吉，用片段的國語與族語讓我們很快地回到過去，他 10 多歲後到民國 60 年間，當時的花蓮因為有許多軍人進駐，這些老兵的嗓門大，說著當地人聽不太懂的語言，並住在學校裡，因此當地人看到大陸來的兵都害怕得不敢靠近。22 歲時江文吉被徵召入伍服役，隻身到楊梅與民國 44 年自大陳失守的義胞一起軍事訓練，楊梅高山頂的軍事基地那時連住的地方都沒有，江文吉便在基地發揮原住民的本事用茅草當床蓋茅屋，有一天，什麼都不知道的江文吉跟著這些義胞在蔣總統的照片前歃血簽名支持蔣總統，並且在手臂上刺上精忠報國四個字，自此，江文吉的生命才與以前害怕老兵有所交集。現在若在豐濱看到他手上的刺青，還會以為他是一位老兵，對於過去在豐濱的原汁原味生活，江文吉形容是非常清苦的，因為家裡窮，連灶也沒有，常常在山上吃樹薯等植物，還吃到拉好幾天的肚子，看著現在的生活，因為有公路連繫，他說簡直天壤之別。

問起江文吉道路的故事，他說豐濱的人口比港口的居民更多，所有的水泥、鹽巴、用品都是用船載來，但一直沒有公路，不論是往光復還是往港口，

走過從前，江文吉特別感受到豐濱因交通改善所帶來的變化。

都只有步行的山道，但常常因為颱風打壞不能走，住在這裡只有 10 多人的日本人就發起義務勞動，每戶為 1 單位，除草開路到太巴壠，義務勞動的施工方式是只說明什麼時候要做完什麼，怎麼做是不管的，就這樣形成與光復的生活圈，當時從貓公到光復需要走 3 個小時。戰爭期間日本人無暇管理，往光復的便道也就荒廢了，直到民國 45、6 年再由

老兵接著開鑿，光豐公路上的英雄崗就是老兵後來開發的聚落。那時往港口並沒有道路，有許多野溪，要上上下下涉水越溪而過，很辛苦。連貓公部落往八里灣的連絡橋都是民國 56 年才有，因此是很封閉的。貓公村民到新社種水田，還需要派出村裡的壯丁護送婦女安全渡溪。江文吉說封閉的生活已經埋藏在過去的歲月裡，沒水、沒電、沒吃的過去，讓阿美族的平均壽命較短當然其來有自。藉由婚姻的結合、並由道路現代化的接軌，他的生活也慢慢的由貧苦而安逸，對於下一代，他直說太幸福。

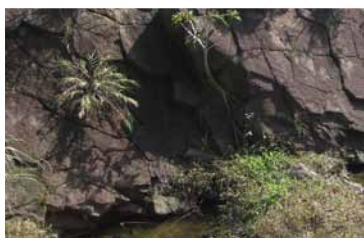


石門海蝕洞。



神秘的採集地 石門海岸保護區

採集礁岩上海菜的當地婦女。圖片 / 豐濱鄉公所



有淡水的礁岩是居民農作時的休憩點。

石門海蝕洞屬於集塊岩平台，臨海崖階受海濤侵蝕，形成海蝕洞，有三個出口，天然原始，極富景觀價值，洞南 30 多公尺處有柱狀節理的大塊安山岩。石門洞往南 30 公尺處還另有一個 26 公尺寬、15 公尺高，深度 40 公尺的壯闊海蝕洞，是此區域最大的海蝕洞。海蝕地形由於海階綿延數公里，成為礁岩海岸灘地，冬季長滿各類海藻，魚蝦覓食，自然成了當地原住民食物取材來源。礁岩上各類海藻顏色相爭，神秘自然，當地的文化感十足。

礁岩上的海藻與壺穴。



石梯坪單面山。



每一眸都是畫 石梯坪海岸保護區

石梯海灣南側尾端的石梯坪，有面積極大的海岸階地，景觀精彩壯觀。海蝕平台、隆起珊瑚礁、海蝕溝、海蝕崖近在眼前，還有海潮與地質交織造成的離水桶狀壺穴，礁石節理繁複多元，火山泥灰岩的地質特色，還適合光腳登上小單面山，飽覽石梯坪的地質風景，感受太平洋的壯闊。在此任意框住每一個岩面與風景都會是天公巧意的畫布，可算是台灣最獨特的景緻之一。這裡的海底蘊藏豐富的珊瑚礁群和熱帶魚群，捲起褲管可以體驗潮間帶與壺穴內魚蝦穿梭在腳邊。遊憩區已開發成露營區，設有廁所、浴室…等公共設施。因離台 11 線公路有一段距離，因此公路拓寬的工程對景點並無影響，改善的結果則是讓更多人輕易安全抵達。



一年只有最大潮時發生的石梯坪潮吹。

長期在台 11 線旁創作的拙而奇作品，道路成了展示背景。



拙而奇工作室 敲敲打打中 工作室旁的台 11 線變寬了

經過台 11 線石門路段，石門風景區入口處的建築物，寫著「拙而奇」。

主人甘信一跟著父親從西部移民到此，自從民國 85 年開始以樸石、原木與金屬銅等三元素進行複合性材質創作與展示，設置咖啡飲食，讓過了石梯與豐濱的台 11 線旅者在石門也有可以落腳暫歇的地方。

甘信一將其對生命的感動與想像，在複合媒材的運用下以創意重新解構組合，透過點、線及不規則圖塊的交舞，跳脫事物表象束縛，直接與觀賞者進行心靈對話。

在斷斷續續過往的車聲中，作品透過門窗外的台 11 線，正栩栩添加了不可思議的生命。



Alik 工作室 燒製獨特的阿美陶

對於許多重視部落文化的人來說，文化的承傳的確是最重要的事。雖然豐濱的貓公部落對外聯繫是自民國 50 年後公路開闢才開始通行，但日據時期後，外來的介入已對部落產生深遠的影響，還有鐵器的引進，讓易碎的阿美陶製作技術失傳。貓公部落的阿美陶製作技術獨特的原因，是因為一直以非大量生產模式製作，主要是部落內部自製自用供應傳統文化生活。在製法上待陶土捏製成形後，逐層鋪上茅草、樹枝、五節芒草，最上面鋪上一層茅草和米糠後點火悶燒，悶燒時間約需一天，燒的陶件多時則悶燒時間延長，燒出來的阿美陶顏色很原始、很古樸。這種燒製方法被稱為素燒，即便是今天重啟承傳，仍有工序是無法確定的。這些陶件有水甕、陶甕、陶鍋、祭杯、酒瓶、酒杯。相傳燒製陶器時，必須遵守禁忌。例如不得嘻笑、放屁和房事是最基本的禁忌，避免燒出來的陶器破損、瑕疵。傳統阿美陶製作是女人才可以的，工作室的主人 kulas（古拉思）說貓公部落的豐年祭自建社以來，從未中斷過，這是一直以來非常自豪的文化紀錄。這個只有女人才製作的阿美陶傳統技藝，目前已被登錄在國家文化部無形文化資產項目內。kulas 在豐濱玩陶是為了玩出文化的意味，遵行古老的習慣，豐濱阿美也在此得到延續與承傳。

阿美陶充滿質樸原味。





月洞



65^{K+200}

新長虹橋

68^K

靜浦

69^K





北
回
歸
線

71_K

72_{K+569}

花
東
縣
界





在秀姑巒溪出口沿用傳統膠筏捕漁的靜浦部落居民。

秀姑巒溪河口由於是東部海岸可停泊小船的河口地，世居此處的阿美族人，有著祖先飄流來此的神話，也有各種國際船舶或冒險、或遇難而泊船於此。過去，奚卜蘭是日本文學家西川滿筆下，滿足讀者對漂流遐想探尋的秀姑巒島，現在奚卜蘭是原住民據以追尋祖先記憶的起點—Cepo。

定居台灣的鋼琴家魏樂富先生撰寫《福爾摩沙的虛構與真實》一書，提到西元 1771 年一位匈牙利冒險家貝尼奧斯基曾在大港口上岸後燒燬了部落，並有意佔領台灣東岸，後來因法國國王請貝尼奧斯基征服馬達加斯加島而作罷，貝尼奧斯基在遊記中，描寫眼前一位台灣原住民華波王子（Price Huapo）頭戴斗笠、佩一把劍、一把弓、一支長矛，率領一支部隊來會見他，其部隊全部裸體，僅用一小塊布纏住正中間。華波王子以茶葉、菸草款待貝尼奧斯基，請他嚼食包裹少量石灰的檳榔，我們才得以窺見一點 18 世紀大港口原住民的生活景象。

大港口與靜浦位於秀姑巒溪出口兩岸，夾著一座小島，河北端有獅山一座，漢人稱此島為獅球嶼，原住民世稱這一區域為 Tipor-an，意思是「河口」，在 1771 年後的一百年，到此的漢人



百年前秀姑巒溪上常見的阿美族傳統竹筏。

多為民間旅者到訪，而產生不同音譯，所以後來有「泗坡蘭」、「芝母瀾」、「薛波瀾」之稱，最後以秀姑巒定名，我猜是因音律與時人熟悉描寫陳三五娘愛情的南管曲子〔繡成孤鸞〕字音相近，而在《彰化縣志》稱為繡孤鸞，進而再修改為巒，清道光時旅行文學家施鈺來此見聞還作了一首秀孤巒並記，「卑南覓近秀孤巒，欲訪桃源在此看。菊有黃華能結實，山多青子可加餐。仙舟獨木初冬到，西水三年轉派難。換取社番鮮鹿肉，歸來說又一台灣。」，描繪了大港口的風景有別於西部，具有桃花源之美。

然而，別具風貌的桃花源卻在光緒初年清朝軍事治權進入時，發生誘殺 165 名阿美族壯丁的大港口事件（亦稱奇密社事件），讓秀姑巒河口的溪水染上悲悽四散的滅族血淚。

今天大港口村即是昔日的阿棉社。河對岸的靜浦村是誘殺事件發生的地點，昭和 12 年以前舊稱納納社，原住民語意為河口邊的傾斜地。河的兩岸間清朝時以船渡之、日據時以吊橋相連、民國 57 年後以橋梁懸跨，歷史則留在時隱時現的長虹裡。

海祭台是港口部落居民與自然界心領神會的地方。





呼喚三世紀以上的 Pangcah 心

北接石梯坪南觸秀姑巒溪，港口村是秀姑巒北岸自成一格的部落，從石梯灣往南行，會經過港口阿美族人神聖的生活領域，祈雨的月洞、項鍊海岸，過去港口部落的成年禮，是由石梯坪往南游到一塊 Pakeriran(音為巴克力藍)水域的大石上。至今港口部落仍延襲嚴謹的年齡階級制度與豐富的海祭、年祭等傳統祭儀樂舞。世代的艱難讓港口部落保持緊密的族群向心力，在豐年祭時每位港口部落的人都會回到部落裡，即使辭去工作也在所不惜。

部落裡的經濟以自給自足為主，受限於耕地面積狹小，生產少量的芋頭及水稻，台 11 線沿線有小塊梯田分布，親海的藍與賞心的綠色田地成為獨有的海稻米風光。漁業上，以傳統的舢板船為主，捕魚多限於河海交會處，



港口村部落口中的聖山

屬小漁經濟，冬天是較為頻繁的捕魚季節。

台 11 線由北而南連繫港口村石梯港、石梯坪、港口、大港口四個聚落，並藉由瑞港公路上溯秀姑巒溪到瑞穗，經過台 11 線港口部落，會發現這一段路是台 11 線少數不進行拓寬的路段之一，一方面是台 11 線經過港口部落，路旁緊臨住家與教會，是聚落重要的生活圈，另一方面原欲改線，以靠海岸一側另闢新路替代，卻因探勘時發現拓寬範圍有許多港口遺址文物，同時當地居民對海祭場的保留，引起改線與不改線、拓寬與不拓寬兩派意見，最後以不改線、不拓寬，進行改善原有路面與排水。

遺址的挖掘則由國立台灣史前文化博物館進行考古搶救發掘計畫，並將不少出土的陶器、陶片、紡輪等文物帶回史前館保存。

連接的大橋 就像是接渡了陸塊



秀姑巒溪南北岸的往來，在清朝時以當地人的竹筏往來接渡，日據時則在兩岸間以吊橋銜接，風災過後，吊橋往往容易破損搖晃，地處偏遠不便而失修，令行人膽怯，因此併以竹筏過渡，一直到民國 55 年，為了開通花東海岸產業道路，在兩岸石灰岩壁上搭建一座懸臂式橋，橋中完全沒有橋墩的橋體，像極有一道長虹跨越秀姑碧波而以長虹命名，長虹橋是台灣第 1 座以此工法施作的箱型單拱預力混凝土橋梁，由日本工程師設計監造，當時日夜



新舊長虹橋跨越了秀姑巒溪，也跨越了時空。

趕工，還讓坊間流傳，日本人怕技術被偷，而都在夜裡進行的傳言。

長虹橋全長 120m，橋面寬 7.5m，57 年完工通車以來，還有各國的橋梁建築專家來台參考，80 年代因交通量與車輛載重逐年增加，橋寬不敷使用，同時發現預力損耗，導致橋面中心下垂，伸縮縫損壞不適維修等因素，另造新橋通車後，公路總局將長虹橋移交地方政府，由東管處認養整修，做為人行景觀步道。

拱腳架設。



主梁架設。



拱圈架設。



拱圈閉合。

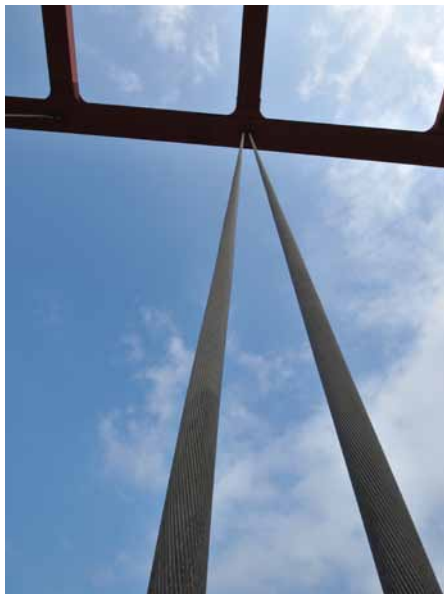
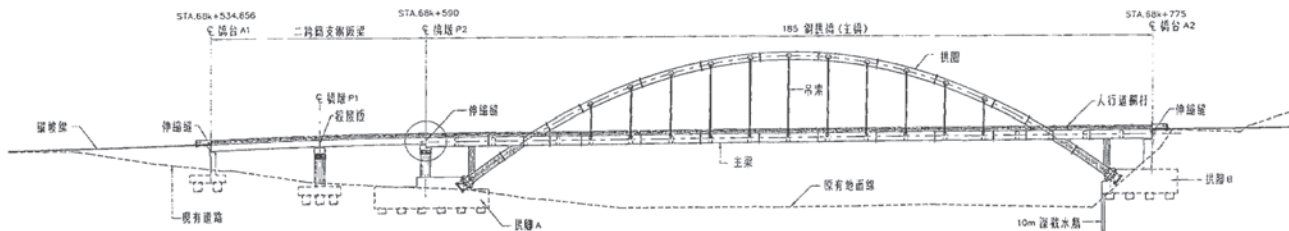


新橋新景觀 謀定而後動

五年七班的長虹橋評估需要新橋取代時，受地形限制，無法在原址拓寬整建，於是另覓新線改建，並配合變更石梯、秀姑巒風景特定區都市計畫。

由於新橋的位置對於當地景觀、土地使用以及聚落拆遷皆有重大的影響，並與當時水利單位計畫興建的堤防相交，因此初期有關改建位置各方有多種不同的觀點。

新長虹橋經由地形、地質、水文、景觀、生態資源、觀光遊憩、土地規劃管理、都市更新、人文以及環境影響種種考量；從橋位、橋型、橋長、斷面配置、欄杆、塗裝顏色等等均與當地居民、學者專家、以及相關主管機關研商後決定，讓景觀橋梁融入當地環境，施工挖填地形地貌改變最小化來審慎評估，並配合大港口水上遊憩基地規劃，最終的橋位依據電腦景觀模擬及現地勘查後，擇定新橋位於舊橋下游側 200 公尺，以單跨徑鋼拱橋呈現，橋長 185 公尺，北側端加兩跨簡支梁引橋，橋長 55 公尺，全長計 240 公尺，淨寬 21.7 公尺，配置兩線快車道，兩線慢車道，配合景觀及觀



新長虹橋上的鋼索。



新長虹橋立體預組立。

光需求，特別規劃與快慢車道分離的 2.5m 寬機慢車專用道及兩側各 1.5m 人行步道，並於橋上設置 8 座觀景台。

新橋南端與舊有公路呈近 90° 左轉急彎不利行車，同時通過靜浦聚落之路段面臨拆除民房的難題，於是截切納納山麓往南新關外環公路。



新長虹橋完工通車。





氣宇軒昂 虹橋與帝王石相佐

以單一跨徑中路式繫索鋼拱橋設計，鋼體漆上亮眼鮮艷橙紅色的新長虹橋，已成為花東海岸公路及秀姑巒溪泛舟新地標。不但通行順暢，也兼顧安全賞景的需求，夜間時橋面並無照明，讓秀姑巒溪出海口保持低光害環境，夜裡人們得以賞星之餘，對夜間生態也得以減少侵擾。

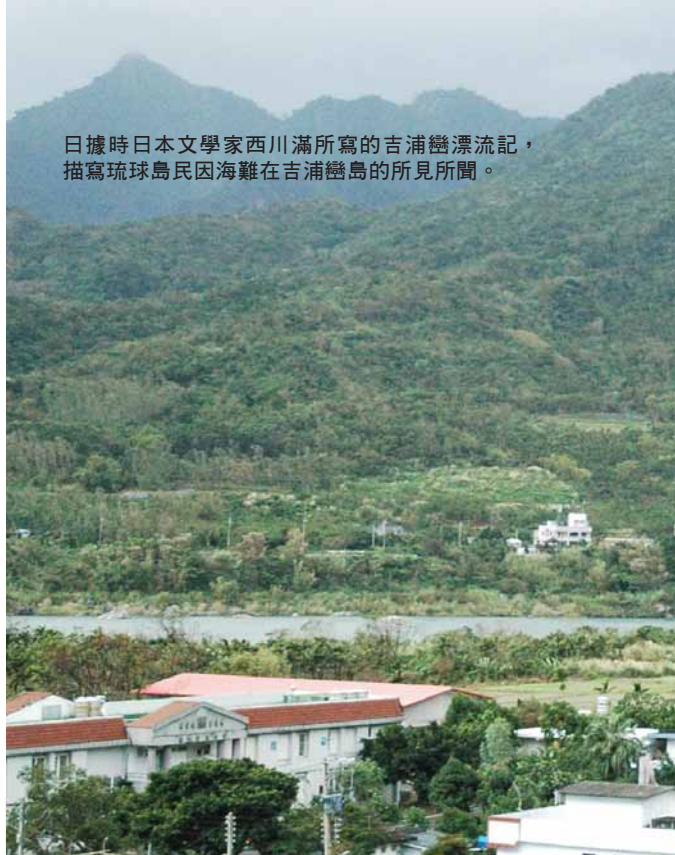


港口聚落 也是長壽村

港口村的百歲人瑞。



日據時日本文學家西川滿所寫的吉浦巒漂流記，描寫琉球島民因海難在吉浦巒島的所見所聞。



現在，在大港口村外的台 11 線公路上，可以得見新長虹橋橫躺在納納山腳下的秀姑巒溪河道上。而村子裡是留在部落裡生活的老人，對於 70 多歲的人而言，有著像小孩般的可愛純樸笑容，因為長輩是 8、90 歲才叫長輩，歷來港口



老而不休的港口老人家。



村就是長壽村。現代由於部落的經濟是小聚落形態經濟，所以台 11 線一方面將年輕人帶往都市，一方面將年輕人便利地送回部落，新一代港口阿美族人往更好的教育、工作奔忙，老一輩的長輩就堅守部落，保有文化等待傳承。幸運的是有些壯年回到部落裡接手承傳，組成了有濃厚阿美族色彩的文化工作室，部落除了向族人傳承港口阿美文化，也用網路吸引、凝聚更多的都市人愛上這裡，並期待藉由台 11 線——道來一書，展現部落古老的文明，讓人們知曉屬於台灣的另一種面貌。



原地保留的老樹。

新靜浦橋 跨越歷史保情懷

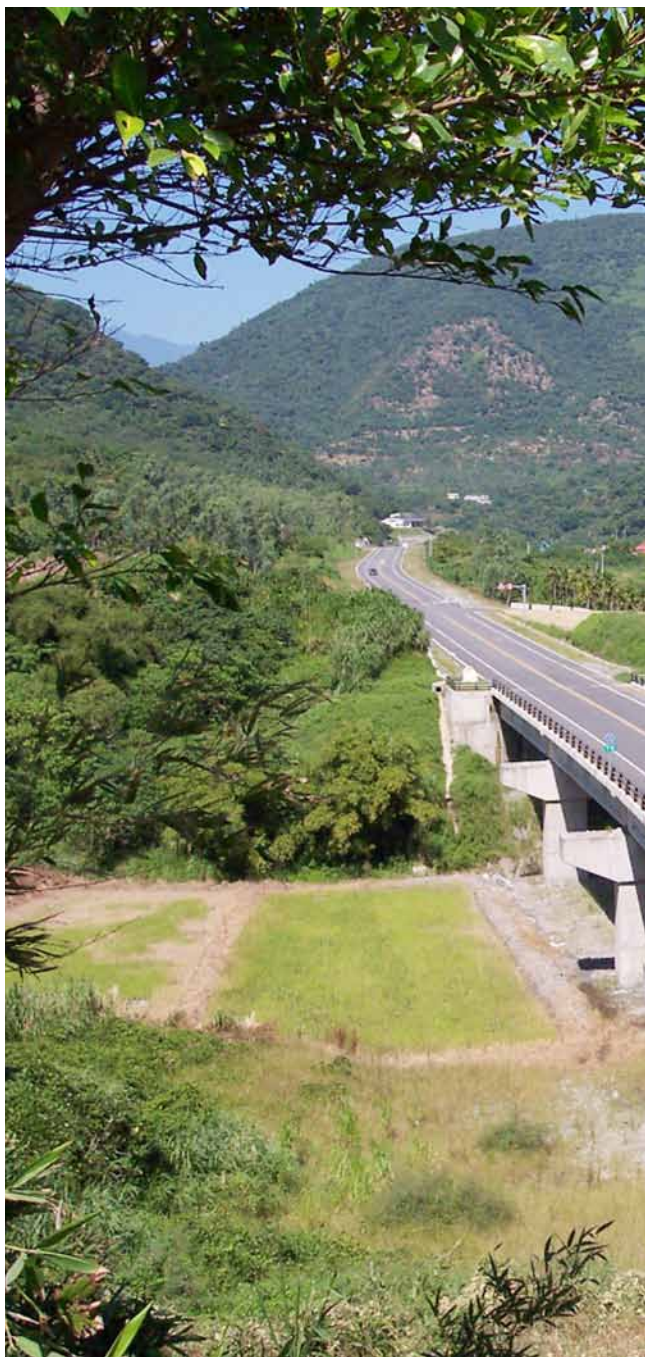
92年新長虹橋通車後，為了改善原南引道90°左轉急彎路型，於是往東南在納納山麓劃定新線，截彎取直繞過靜浦村。

工程由上往下挖，逐層施作格梁混凝土牆，過程中發現因地層軟弱，做好的格梁混凝土牆下陷，造成邊坡下滑，格梁地錨變位過大，位於邊坡上方的虹橋餐廳廣場同時發生龜裂，重新細部地質調查，確認開挖路線為八里灣層礫石黏土，施工即加強排水、格梁錨定力量，克服這段易滑動邊坡。

靜浦外環道北端銜接新長虹橋，南端則興建一座橋梁新靜浦橋然後在靜浦聚落南端與原線會合，繞過靜浦村。

新靜浦橋橋長140公尺，橋寬為12公尺混凝土橋面，施工時挖出巨石塊，遂將橋名柱以巨石替代。

在新靜浦橋上往東北端橋下望去，有美麗的河流與河谷田地，田地旁就是港口事件的竹林地。







靜浦村時有地形雨，因此當地人出門習慣多帶一支傘。



跨越長虹橋又一村，這個村名為靜浦，是花蓮縣海岸最南的村落，由靜安、靜浦、三富橋三個部落組成，過去台 11 線繞行秀姑巒溪河口，通過靜浦部落，在 93 年建成新靜浦橋後，台 11 線改道部落西邊的山麓下，讓這裡成了名符其實安靜的溪口村落。

民國 57 年以前花東海岸公路尚未開通，靜浦是秀姑巒溪南岸，台東往花蓮間的最後一站，因此道路交通有靜浦往成功或往台東的動線，所有機動車輛到靜浦折返，花東海岸公路開通後，靜浦再增加花蓮客運行經。

靜浦國小後方便是大港口事件發生的地點，從考古、歷史、文化與交通上來看，靜浦都擁有十足輕重的角色。



靜浦村的對岸就是大港口村。隔著河與島和港口村對望，東管處在河口邊設置了觀景台，是觀賞新長虹橋和欣賞靜浦漁人以三角網捕漁最好的地點，但卻鮮少遊人長時間駐留，因此商業並不發達，僅有少數的餐廳與補給飲料的雜貨店。



北迴歸線路段昔日的道路景緻。



臨海側設 2.5 公尺寬腳踏車專用道，圖為施工時。



從腳踏車專用道往北迴歸線地標望去。



走啊走 北回的歸依與毛蟹的故鄉

靜浦部落一部分族人因為耕地、分家的關係，光復初期時南移至離靜浦約 2 公里的三富橋，另立一社，即三富橋部落，因此有小靜浦之稱。族人將此地稱為「Sahfongan」，形容該地的地理環境屬「沙土低窪處」，三富橋下的三富溪有「毛蟹故鄉」的美譽，夏秋交替之間，溪中有數以萬計的幼蟹（因大小如豆，又稱「豆蟹」），但真正能夠爬行到三富溪上游成長的比例並不高，是此處最珍貴的生態特色。有一段時間毛蟹等水中生物資源相當豐富，招來許多不肖人士的覬覦，大量捕捉導致生態資源枯竭。當地人士於是封溪護溪，進行保育。



靜浦往長濱路段，依地形起伏拓寬，減少人為的平整，讓路線多了一分流動感。



三富溪。



茅平橋。

靜浦以南 3 公里路段在台 11 線拓寬改善工程中，是較早進行路基拓寬工程的路段，由公路總局第四區養護工程處自辦測量設計。路段按原路右挖左填拓寬至 12 公尺寬。臨海側加設 2.5 公尺寬腳踏車專用道。現在，這一路段與北回歸線界標和花蓮、台東縣界共同成為景觀道路。單車道邊分隔道植滿扶桑，花開時色彩點綴，與地標、海岸相互輝映，是台 11 線上單車、旅行者最喜愛的路段之一。

在 87 年拓寬調整路面時，同時將茅平橋、三富橋橋梁寬度由原設計 16.5 公尺的橋寬改善為 20 公尺。

Lafay 承襲父志 讓 Makutaay 樣貌更鮮明

花蓮阿美族港口部落的孩子，有許多是離開了部落很久，才在某些造弄與呼喚中一點一滴的找回與部落的連結，Lafay 就是其中一位。對於部落的記憶，有許多空白，但卻因為這些空白，反

而成為尋找與部落連結時更緊密的空間，Lafay 的漢名是陳英彥，近年來在「手護世耕地，Makutaay 港口部落族人宣示主權」的爭取世傳耕地活動中，接替父親 Puton 陳精志 20 多年來的努力，成為港口原住民族爭取世傳耕地的主要人物。回到 Makutaay 港口部落在太平洋海岸邊的家，這裡有全台灣最美的院子，漂流木為籬，平凡的花朵綻放，圍籬外是海稻田，田外是太平洋，雲在海上每天展演不同的面貌，有時雲湧、有時晴空，讓這裡充滿色彩。

這棟屋子是陳精志以傳統工法復建的阿美族家屋，也是 Lafay 一家人推動港口文化的根據地，吉浦巒文化發展協會成立於民國 85 年，吉浦巒是港口部落舊社自荷蘭時期的地名稱謂，Lafay 期盼藉著協會，將港口部落傳統中已消失，或急速瀕臨消失之固有文化技藝，研究挖掘與發展傳承下來。同時冀望針對吉浦巒園區之遺跡進行採集整理與保存紀錄，發揚傳統豐年祭並重建年齡階級制度等多元性目標發展而努力。最特別的是 Lafay 的家族是 4 代的阿美族祭師家庭，因此除了將 Makutaay 的文化、地景推介之外，Lafay



有著溫柔的堅持力量的陳英彥，娓娓述說著部落的故事。

的父親陳精志十幾年前即開始採集自己族裏的歌謠，並在 92 年成立東海岸藝術文化團，挖掘記憶裏的歌謠、舞蹈，從事「巫師樂舞」的復興，適度的展演。港口豐年祭 ilisn 在日本人統治之後便被影響停止，有關巫師的祭典則更早，在西方宗教的進入之後，部落的人受洗後便停止，父親陳精志也是如此，因此部落的中、青年，也都對於部落的宗教「巫」極為陌生或恐懼。因此當 Lafay 與父親在推動「巫師樂舞」的復興時，並不受部落的認同。舞團成立初期，Lafay 的弟弟過世，有人甚至認為這是一種咀咒。但 Lafay



工作室中擺放陳精志的傳統服飾。

說：「因為這樣，我體認到生命有限，很多事不做，就沒有機會再做，這是她對摯愛族人貢獻的事。」這反而是堅定她繼續做下去的力量。現在，Lafay 會帶著來到部落的遊人進行港口社區慢走漫遊，讓人們從海洋發現部落工作室的資源，並一窺港口部落豐年祭 ilisn 與巫師樂舞之秘。

平日主要居住在花蓮市區，往來港口部落，就以台 11 線為主，Lafay 記得有一次舞團出去參加比賽展演，剛好遇上大雨，一出水璉舊路的隧道口

時，水就像整桶地潑下來，把車頂潑的乒乓作響，同車的人嚇得半死，但她卻覺得好玩，也許是她有較多的通勤往來經驗，公路的連接也造就港口部落與都市文化有更近的距離，也讓吉浦巒文化發展協會希望外界認識的港口部落，樣貌更加地鮮明。



陳英彥 80 多歲的母親 Arik 張金蘭，仍從事各種手工創作，將港口的美用作品傳達。

神秘的月洞。圖片 / 豐濱鄉公所

散落在海邊的「項鍊」礁石。



神秘的月洞 漲落滿滿潮汐的傳說



月洞前的停船。

月洞原本是港口阿美族的神聖祈雨聖地，神奇的是月洞離海岸約 800 公尺、高約 80 公尺的山麓上，洞中潭水位卻會隨著月亮盈虧與海水漲退而變化，故名月洞，或稱月之井、月亮水桶，若遇天旱，阿美族女性巫師會到此洞取水祈雨。月洞洞內岩壁上的景觀十分特別，有鐘乳石、石筍、石柱、魚頭化石、燕窩化石、蝙蝠群、浮流及滴樹等景觀。山洞內分左右兩洞穴，左方的洞口較大，右方洞穴較短，洞內幽暗神祕，有伏流及滴泉，入洞須搭乘小船，洞穴全長約 176 公尺，洞的盡頭斜向下，水中的洞穴究竟有多長，到目前為止還是個謎，因為水下還有洞穴。

月洞下的海岸邊是傳說中由勇士灑落的項鍊形成的美麗海岸

港口往南眺望北回歸線地標與海岸。



如獅弄球 奚卜蘭島名的時空之舞

奚卜蘭島。



(Cacangawan)，海邊的礁石像一串項鍊珠子散落在岸邊，這片小海灣腹地不大卻是個美麗天堂，退潮時是礁岩生態探索的絕佳地點。項鍊海岸外的大礁石，由石梯坪至此海域叫 Pakeriran，勇士必須從石梯坪徒手游泳到礁岩再游回石梯坪，是阿美族階級中的成年試鍊海域。



昭和時代的日本辨（弁）天島。

富有傳說的奚卜蘭島，清朝名獅球嶼，日據時因島形像當時的日本弁天島而稱之辨（弁）天島，位於河口中央，屬於花東沿海保護區中的自然保護區。奚卜蘭島由都巒山層火山集塊岩所構成。動、植物幾乎保持天然狀態，有難得一見的完整荊棘林，植群明顯的分成海岸林、荊棘林、放牧草原、岩礁植群及砂原植群，可用望遠鏡清晰觀察。



項鍊工作室的手感吧台。



飄流木雕藝術。

項鍊咖啡工作室 年輕、野性，活在項鍊的美景裡

項鍊咖啡工作室在台 11 線 65K，月洞下正對面，台 11 線拓寬時特別將原本入工作室的陡坡改為緩坡。早先原住民撒布和伊祐兄弟先後在甘信一老師、季拉黑子老師的藝術工作室拜師，學藝過程深受影響，心底響起對阿美族文化傳承、發揚的熱誠。因此回到共同成長的部落，開闢了項鍊咖啡工作室，展開原住民木雕創作，並在此開班授課教導族人雕刻技術，傳達靈性與知性的部落故事。在項鍊咖啡工作室的展示場裡，以彎彎曲曲的水泥、鑄鐵藝術、細緻編織的網，還有游來游去的彩色魚，創造了空間，讓到過項鍊咖啡工作室的遊人，很少不是帶著感動和懷念回家。



升火工作室成為花東海岸精神平台。



充滿個性的創作。

升火工作室 咖啡與深度文化的交會

「後來我才發現，沒辦法離開自己的故鄉太久。」位於東海岸台 11 線上 64.5 公里處的升火工作室負責人舒米如妮說：「晚上睡覺的時候，就可以聽到海浪的聲音。」要是離開部落到外地去，沒有了海浪聲，舒米就沒有辦法入睡。舒米說，記得國中以前，家家戶戶、包括自己，沒有人晚上是睡在屋子裡面的，大家都睡在屋外，月光下、海岸邊。投入豐濱鄉港口部落臨海水梯田復育工作的舒米如妮，曾因此獲得總統表揚為傑出鄉村女性代表，對於港口部落的文化創作，舒米都不餘遺力地推動。例如東海岸阿美族往昔主要的編織材料有山芙蓉，構樹和苧麻，其樹皮纖維，可以做麻袋、包包等。部落耆老說：會這種手工藝的都是窮苦女孩，因為採集、取纖維、整線、上機、製作、編織，完成作品極為費時，一般需要 3 個月以上。舒米如妮就利用這樣的樹材，從事工藝、編織創作。升火工作室是一間具有地方性的文創商店，瀰漫咖啡香，舒米如妮把空間釋放出來，陳列部落共同努力的手作創作，營造出藝術的氛圍和環境，累積文化創作和展演能量，希望在地藝術能被看見。

界限、界線 以禮相待

建造了跨越溪流的橋梁，若說挑戰自然的界線是人的本能，那立下界線是人類的另一本能，本路段的最終景觀特色是界線。

界線一是北回歸線碑，北回歸線（Tropic of Cancer）是太陽在北半球能夠直射到的離赤道最遠的位置，其緯度值為黃赤交角，是一條緯線，大約在北緯 23.5 度。每年夏至日（約是 6 月 21 日或 22 日），太陽直射點在北半球的緯度達到最大，此時正是北半球的盛夏，正午時立竿不見影，靜浦的北回歸線界標是台灣島上三座界標中唯一臨海的。

界線二是花蓮縣與台東縣的縣界，這個界線依據的是花東間兩座山流下的山溝為界，山溝



北回歸線碑。



花東縣界是由一條不顯眼的小溝渠所分隔。



在北回歸線地標內由下往上瞻望。

並不明顯，當然也不會自然顯示「縣界」，因此在台 11 線公路旁可見官方以大理石所雕的花東縣界界碑，海側界碑後頭有一個突起的小山巖，是與澎湖特有的石頭－玄武岩，在台灣地質上是一個比較特殊的地區，說明這裡也是造山運動時噴發的台灣火山地質地形。

界線三是在縣界對面由民間宗教人士所立的蘇花台東公路殉難慰靈之碑，這算是三界碑，是善心人士為昭和 5 年東海道開設以來，在公路上殉難的亡靈所做的撫慰紀念，也祈求公路行車更加平安，立碑人也在北宜公路、蘇花公路各立 1 座公路殉難慰靈之碑。



花蓮縣界碑。

蘇花台東公路殉難慰靈之碑。



處處景觀的台 11 線公路。



來道一



台東之道

73-178K



民國五十年代宜灣大濱橋下到出海口是宜灣部落的娛樂空間。圖片 / 黃貴潮





1933 年闢成的台 11 線前身東海岸公路（現台 11 線 148K 附近）的樣貌。
圖片來源 / 毛利之後【東台灣展望】



現台 11 線 148K 附近的樣貌。

百多年前，從台東卑南來往都歷之間，已有方便日本軍警進入的便道，這條早期便道路寬不過一尺，日本政府以此路行使治權、汲取北台東海岸的人力與資源，於此更早的時期，則是清朝統領向國際宣示國土的理番路，世居於海岸的原住民部落，在道路的漸進中也改變了生活面貌。

1911年（明治44年）台灣總督府鐵道部正面臨從花蓮港到璞石閣（現在的玉里）間輕便鐵路的完工期限壓力，許多成廣澳、麻荖漏（現在的成功）、都歷地區的原住民已長期被徵集從事花東道路修築的勞役，常常一被徵調就需要勞役2、30天之久，因此面對一再被徵喚修築鐵路，住民心中都顯得憤憤不平、意興闌珊，當年7月25日都歷派出所巡查員福間彥四郎召集徵調不力的各社頭目訓誡，都歷社副頭目拉屋路（Raoron）忿忿抗言，被福間彥四郎擊頭責備，頃刻間各社頭目起身將福間彥四郎扭出派出所打死，麻荖漏社隨即佔領都歷派出所與麻荖漏公學校，並計畫佔領成廣澳支廳，想將日本人逐出，不再受其欺壓；戰事共延燒48天，日人由海上接應撤退的日本籍居民，再由陸上以砲擊挺進，最終由馬蘭頭目馬亨亨居間調解平息，此為轟動東台的麻荖漏事件。事端引爆當日，台東廳由電報得知成廣澳支廳被圍困，立即派出16名日警探查，卻遇卑南大溪溪水暴漲無法渡越，以此可知，當時便道並無橋梁，多為越溪而過，當地的生活圈，台東端以卑南為中心向外進行開拓墾荒，1906年日人在卑南設置「加路蘭浮浪者（流氓）收容所」，依據「台灣浮浪者取締規則」，從各地解送地痞無賴到台東接受開導，顯見當時，台東的荒蕪勞役已是連地痞無賴都懼怕的。台東北端海岸地區則以成廣澳為中心，成廣澳則因為是天然的港澳，成為漢人、日人漁業移民台東的次基地，同時是台東北部海岸線的中繼站。卑南、成廣澳兩地原住民人數則有數千人。

麻荖漏事件後，成廣澳支廳為了更有效管理支廳所屬南北各社，將廳內道路修築列為首要，繼續以保甲形式徵調勞役，修路主力仍以沿途阿美族各社為主。自1917年（大正6年）至1926（大正15年）年間，以成廣澳為中心，先後完成台東沿海廳界所轄約94公里長，3.6公尺寬之道路，架設橋梁48座。1921年，支廳辦公所移往成廣澳南端新建中的港區，地名稱為新港，以此據點再計畫與台東間道路拓寬為寬度5.45公尺可行使汽車的石子道路。

● 麻荖漏社主要分布在成功溪以南，與都歷社隔鄰墾居，社人來自丁仔漏、大港口，被認為是海岸阿美的南界，或是卑南阿美的北界。日據後，都蘭、都歷社人也向此地移居，因此本地成為三個阿美族群混居的聚落，乃東海岸線上較大部落之一。

1929年（昭和4年）3月20日已完成架設都巒（今都蘭）至加路蘭間鋼筋混凝土橋梁14座，從此汽車可以穿梭行駛新港、卑南溪間的海岸線上。

1932年（昭和7年），都巒、新港間有客運汽車兩輛定期來回載客。

同年9月，完成卑南溪大橋，為長490公尺、寬4.8公尺之鐵索混凝土吊橋，據說為當時亞洲最長的鐵索吊橋。工程浩大，橋景也成為台東八景之一。汽車可一路由卑南廳直達成廣澳支廳。

1933年（昭和8年）4月25日完成新港（成功）以北的新港第14-19號橋，成廣澳第2-4號橋。1936年9月30日完成石寧埔、加走灣間橋梁15座。1937年4月30日完成加走灣（長濱）、廳界間橋梁11座，成廣澳支廳內橋梁至此全部完工。

成廣澳支廳此時也已更名為新港區，這條由台東沿著海岸通往豐濱的公路，計畫連接豐濱的溪谷開拓道路通往馬太鞍（現地名光復），因此命名為馬太鞍道，1921（大正十年）時馬太鞍因設立「大和工場」改稱上大和，因此道路又有上大和道的稱呼，這條位於海岸卻用縱谷地名來稱呼海岸道路的方式，多少反映當時生活地理中，以對縱谷地區開發較熟悉的地名，來讓人們得以知道此路最北端相對位置。

有趣的是，海岸交通屬於北段的花蓮段，和屬於南段的台東段，因為歷史發展、地理條件，剛好呈現完全不同的橫向與縱向生活圈方式，北段聚落藉由橫向越嶺交通，和同緯度區的縱谷城鎮商業往來密切，南段則由東海道（今台東岩灣與大港口間道路）連貫，以成功鎮為中心越往北越深入，漢、和移民越少。東海道成為現存最清晰的『理番路』。空間順著路線上的部落遊走，時間則從清朝越渡到日據，所呈現的是原住民與土地新治理者間像溪水與海水相互沖盪的哀愁。





昔為台東八景的台東大橋，日據時興建，至民國 54 年黛納颱風襲台重創，興建新橋後拆除。
圖片 / 黃貴潮



民國 55 年台 11 線宜灣段前身成靜公路的樣貌。圖片 / 黃貴潮

日據中後期，臺灣開始跟著日本本國觀光趨勢發展觀光，昭和年間為觀光發行的俯瞰地圖中，當時台東廳主要道路路網已普及開發，因此也加入這波觀光的行列。

直到二戰時期，美軍實施地毯式轟炸，台東的糖廠、市街、港口也遭受波及，新港街區、通往卑南的海岸道路盡被炸毀。

光復初期，政府接續交通建設展開復原，而後衡諸台灣發展現況，改變東部產業結構的政策，日據時以大型會社經營的生化形態農產經濟，國民政府後來經過公地放領、三七五減租後打散，由一般住民發展農業、漁業經



民國 5、60 年代的宜灣橋。圖片 / 黃貴潮



民國 5、60 年代宜灣段成靜公路靠海側遇強風時，海浪拍岸侵擾公路的畫面。圖片 / 黃貴潮

濟，除水田外，台東糖廠、都蘭新東糖廠生產的紅糖、民營投資生產的鳳梨罐頭，都在 50 - 70 年代之間國際貿易中受到歡迎，此時的交通思維以產業公路漸次取代糖礦鐵路，花東地區依賴的農、礦、工、漁業面貌逐次隨潮流改變，在潮流中，台東幾度成為西部移民的夢想之地，也成為某些特有物產輸出的基地，道路也在這些需求中進而改善與拓寬。

進步中的台東海岸道路建設，所面臨的不確定因素，其一是天然災害的應變，其次是因應地方產業與重要建設需求的更替而變動。

民國 54 年黛納颱風襲台，暴風在台東登陸，由南往北貫穿台灣東部，



民國 55 年宜灣部落居民與成靜公路間息息相關的聚落活動。圖片 / 黃貴潮



跨越卑南溪的中華大橋。

暴風之強，台東機場的軍機也受到損害，台東八景之一的台東大橋橋面則受損嚴重，於是台灣省政府決定在下游重建橋長 503 公尺的混凝土橋，當時任縣長的黃鏡峰並在卑南溪對岸山壁題上「莊敬自強」4 個字，這座原日據時代唯一通往海岸道路橋梁的第二代橋有了國民政府的面貌。

第二代台東大橋在卑南溪急湍的沙石衝擊下，部分橋墩因河床下刷導致沉箱基礎裸露，並有持續刷深的趨勢，成為危橋。加上長度高度都不符合卑南溪治理計畫需要，因此列入『省道老舊受損橋梁改建計畫』，台 11 線此時已改線，台東大橋已不再是台東市區往東海岸連絡道路的唯一通道角色，公路總局台東工務段採取橋墩補強措施，等待新建計畫，多次因風雨而封閉通行，直到莫拉克風災造成台東大橋橋墩裸露更加嚴重，於是立即新建全長 720 公尺的鋼橋，橋面淨寬 12 公尺，採用鋼橋箱型梁型式施作，隨著民國 99 年新橋建成啟用通車，歷經 44 年的舊橋也隨後拆除。



如同台東大橋的演進，在台 11 線台東段沿線許多的橋梁都歷經日據時期開發東台灣、民國 40 至 70 年代重修改建、民國 80 年代以後拓寬新建的三段更替，有的老舊橋梁已拆除，有些保留成為交通發展見證，像樟原大橋將三代橋梁並陳於一處，舊橋面規劃設計成為休憩區，新橋擔負行駛車輛穿越的重任。這樣的陳列，在台灣其它的省道並不多見，新舊橋的並存，獨白了台 11 線這條海岸命脈的演變。

提案人：章議員博隆 (第五屆第三次大會 交字第六一三五號)。
 案由：建議政府對臺東縣成靜線公路早日鋪設柏油路，以利交通案。
 大會決議：送請政府辦理。
 政府辦：貴會五屆三次大會章議員博隆提案建議早日鋪設臺東縣成靜線公路柏油路面，以利交通案，六十四年度受財源限制，未能儘儘編列，六十五年度後當分年編列預算向北鋪築，復請查照。(省府六三、七、一六府交二字第八〇四〇一號函)

提案人：洪議員樹 (第五屆第三次大會 交字第六一三六號)
 案由：東成公路東河鄉隆昌至成功鎮都歷，長十二公里鋪設柏油路面工程請速加強施工，以維政府信譽及便利交通案。
 大會決議：送請政府辦理。

臺灣省議會公報 第三十一卷

道路的演進、拓寬，橋與路間是相輔相成的生命共同體，台 11 線台東段隨著橋梁拓寬、新建，道路面貌也隨之改善。

台東段台 11 線雖然早在民國 26 年就已經修築道路，但一直都是碎石路面，民國 60 年代在地方催促下，此路段才開始逐段鋪設柏油，當時的道路還未編號納列為省道台 11 線，而是以花東海岸產業道路的角色由省府管理，路段則依當地俗稱，分為東成公路、成靜公路兩段，前者為成功往南至台東市，後者為成功往北到靜浦，依據省議會民國 63 年的公報，成靜公路當時還未編列鋪設柏油預算，東河隆昌到都歷間，則已經委由國防部軍工協建處鋪設柏油，但進度也因故遲延。在地方數度要求下，台東路段逐年編列預算，成靜段則由成功往北鋪築，直到民國 69 年，才達成全線柏油鋪設。





民國 5、60 年代的宜灣橋上的遊行隊伍。圖片 / 黃貴潮



台東大橋。



因應台 11 線台東段需求而設的成功監工站，站內還保有火藥庫房。
圖片 / 公路總局第三區養護工程處

造成東成、成靜公路柏油路面鋪築工程耽擱的因素，在於造橋鋪路的經費，除了中央的補助，還需要各級地方政府分配款按經費比例支應，對於人口向來較少的台東縣，著實是一筆龐大的負擔。

戰後歷時 45 年間，東成、成靜兩段公路逐段整建，同時也隨著台東海岸點、線狀開發的際遇而逐步改變。

際遇之一是富岡地區的開發。民國 43 年富岡啟建漁港，並在民國 44 年安置一江山戰役撤退的漁山島軍民，建村又建港，這一年也是中美間共同防禦條約開始之年，民國 4、50 年代爆發的韓戰與越戰，美軍大量進駐台灣，駐台美軍尋覓在台灣供轟炸機起降的軍用機場，於是政府決定在石川、富岡間為美軍興建神鷹空軍基地，雖然美軍以該地交通過遠而改用台中清泉崗機場，但國防部仍建成志航基地，成為台灣東部空防重鎮。興建志航機場時，行經基地範圍內的東成公路則改道貼著卑南溪與海邊繞過機場外圍。民國 63 年後地方暢議，將台 11 線直接由台東市中華路越過卑南溪，避免繞道。經過 20 年間不斷的建設需求，富岡段海岸公路最後改線為筆直進入台東市

公路整體改善工程省縣(市)經費負擔標準區分表 七十七年三月印製

項 目	財源別		中央撥款省縣負擔部分								省庫撥款部份								附 註
	路線別	負擔別	省				縣				省				縣				
			都市區	計畫區	市區	計畫區	都市區	計畫區	市區	計畫區	都市區	計畫區	市區	計畫區	都市區	計畫區	市區	計畫區	
用地收購			省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	公路標準外各項費用皆由地方負擔。
地上物補償			省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	
管線電桿遷移			省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	
公路兩側邊溝			省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	
照明設備			協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	
人行道路			省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	省 (如有必要)	
打通騎樓			省 (如有必要)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	縣(市)	
陸橋或地下道			協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	協商辦理	
工程費 (除以上各項費用)			省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	省	

早期公路建設地方、省政府間的經費分攤比例區分參考表。

的大道。

際遇之二，影響東成、成靜公路最大的是東部產業道路的興建。民國 50 年代，為了平衡東西部發展，促進台灣省整體繁榮，政府趁熱提撥美援相對基金，在東部興建 6 條產業道路，這 6 條產業道路以東成、成靜兩段公路為基礎，北邊開通花東海岸產業道路，將成靜公路往北延伸，渡過大港口然後到花蓮，其間另修路往西邊接築光豐公路到光復，並興築八里灣產業道路（約完成一半的路段）；台東海岸段則往西關建東富公路連絡東河到富里（約完成一半路段），然後連接南橫公路，並興築東河到南溪道路，台東縣境內另闢現標號為 197 縣道的產業道路，由利吉到池上（總長 60 公里中完成約 37 公里）。這 6 條產業道路的開通，等於賦予東成、成靜公路更強固的聯外骨架。

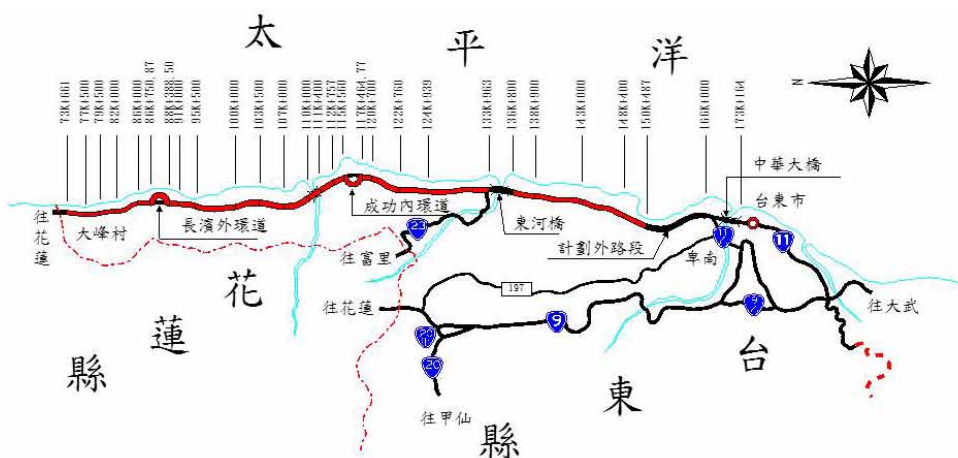
民國 60 年後到 75 年間，花東海岸產業道路一方面正式納編為台 11 線公路，一方面因為觀光旅遊開始發展，如三仙台興建跨海大橋、秀姑巒溪泛舟興盛，促使東部海岸成立東部海岸風景特定區，並將台 11 線定位為「景觀道路」，這項定位上的改變，於是讓道路柏油化後的台 11 線再一次面臨

台 11 線東部濱海公路改善工程執行表

(台東縣路段)

項次	工 程 名 稱	總經費	承 包 商	開工日期
		發包費		完工日期
1	台11線73K+661~77K+500路 路基面拓寬改善工程	11,816	泰有工程股 份有限公司	86.02.25
		9,007		87.07.30
2	台11線77K+500~+960.2及 79K+116.72~+500路路基面 拓寬工程	7,851	全通工程股 份有限公司	86.11.23
		7,430		87.09.08
3	台11線79K+500~82K+000路 路基面拓寬改善工程	6,649	造林工程股 份有限公司	86.07.02
		4,868		87.08.25
4	台11線82+000~86K+000路 路基面拓寬改善工程	16,764	長虹工程股 份有限公司	86.05.12
		12,119		87.10.25
5	台11線88K+750.87~ 88K+388.5長濱外環線新闢 工程	4,999	財昇工程股 份有限公司	83.07.09
		3,819		85.08.07
6	台11線86+000~86K+750.87 及88K+388.5~91K+000拓寬 改善工程	14,133	財昇工程股 份有限公司	84.03.28
		10,080		86.02.02
7	台11線91K+000~95K+500路 路基面拓寬改善工程	11,379	承隆工程股 份有限公司	84.03.20
		8,856		86.03.21
8	台11線95K+500~100K+000 路路基面拓寬改善工程	12,849	新世紀工程 股份有限公司	84.03.20
		8,767		86.10.31
9	台11線100K+000~103K+500 路路基面拓寬改善工程	14,608	瑞鋒工程股 份有限公司	86.11.02
		10,161		88.04.17
10	台11線103K+500~107K+000 路路基面拓寬改善工程	11,530	瑞鋒工程股 份有限公司	86.09.21
		8,089		88.01.12
11	台11線107K+000~110K+000 路路基面拓寬改善工程	8,519	啟益工程股 份有限公司	86.10.01
		5,617		88.01.10
12	台11線110K+000~111K+400 三仙橋及引道工程	19,626	上佳工程股 份有限公司	86.10.26
		9,903		88.11.05
13	台11線111K+400~ 112K+757(原114K+000長埤 埤)三仙隧道及引道工程	18,985	瑞鋒工程股 份有限公司	86.11.02
		10,225		89.05.26
14	台11線115K+560~ 117K+464.77(成功內環線) 路路基面拓寬改善工程	4,585	順風工程股 份有限公司	84.06.21
		3,398		85.06.03
15	台11線114K+000~115K+560 及117K+464.77~120K+700 路路基面拓寬改善工程	18,198	宏統工程股 份有限公司	86.02.03
		10,791		88.02.04
16	台11線120K+700~122K+760 路路基面拓寬改善工程	16,294	呂發起工程 股份有限公司	86.11.23
		8,617		88.02.22
17	台11線122K+760~ 124K+939(原126K+000長埤 埤)路路基面拓寬工程	12,141	呂發起工程 股份有限公司	86.11.23
		6,779		88.07.09
18	台11線126K+000~133K+963 路路基面拓寬工程	11,606	盛台工程股 份有限公司	82.11.30
		8,574		84.10.22
19	台11線136K+800~ 138K+900路路基面拓寬 工程	8,877	財昇工程 股份有限公司	82.12.08
		5,824		84.05.20
20	台11線138K+900~ 143K+000路路基面拓寬 工程	10,535	盛台工程 股份有限公司	83.05.15
		7,758		86.01.10
21	台11線143K+000~ 148K+400路路基面拓寬 工程	14,834	新洲工程 股份有限公司	84.04.30
		11,163		86.10.30
22	台11線148K+400~ 150K+487路路基面拓寬 工程	4,869	群瑞工程 股份有限公司	85.02.05
		3,078		86.11.06
23	台11線122K+800~ 124K+720路路基面拓寬 工程	4,760	東新工程 股份有限公司	86.08.09
		4,328		86.12.06
24	台11線123K+750橋梁新 建工程	1,126	永錕營造 有限公司	89.07.16
		926		90.03.12

台 11 線東部濱海公路改善標案示意圖（台東縣路段）



路面與橋梁拓寬的需求，第二代橋梁多在此時期陸續興建。

當中央以國家建設為計畫，籌措專用資金，負擔全部的開發經費，對於地方需要的整體交通建設，無非是一勞永逸之舉。

民國 82 年經建會核定「台 11 線東部濱海公路拓寬改善計畫」納入六年國建計畫中執行。花蓮縣境路段由當時的公路局第四區工程處花蓮工務所負責，台東縣境路段則由第三區工程處東濱工務所負責。台東縣境總長 100 公里的路段，全線按計畫用地寬度 20 公尺，路基寬度 12 公尺，分劃 20 標案同時進行施工，並每月由局本部長官到場督導，拓寬進度時程拿捏精準，且未如花蓮段民國 85 年時受到環保團體關注，因此進度並未受到延宕，全段於 88 年 12 月底完工結案，原編列經費 45 億 4 千萬餘元，僅支用 39 億 5 千餘萬元。

台 11 線台東段在工程完成後，進行道路景觀工作，路樹植栽，選擇以耐風、耐鹽害、耐高溫的原生喬木、灌木為主，如茄苳、台灣欒樹、小葉欖仁，並於護坡掛網植生蔓藤類植栽，以柔化護坡構造物對用路人之壓迫感，道路景觀呈現自然親切。

景觀的塑造是讓台 11 線東部濱海公路成為「太平洋景觀之野—海的公路」。行經台 11 線的美是感受陽光、海洋與自然純樸交融的饗宴。



73

花東縣界



樟原三代橋

76 K+500



與海天連成一線的台 11 線。



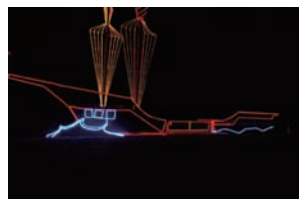
長濱 86_K



烏石鼻 98_K



塢橋休憩區



台 11 線宜灣往塢橋的現況。





節日裡熱鬧絡驛的長濱市街。

長濱是台東縣最北邊的鄉鎮、也是本島台東地域的極東，清朝時期到日據中期，長濱多為濕地沼澤，地名取自對當地地勢有守望功能，阿美族族語稱之為 pikakasawan 的諧音，因此漢人稱為加走灣，加走灣位在日據時期新港支廳所開闢的海岸道路的末段，長濱




長濱的部落出土許多巨石文化的石器。

相對於台北，在海岸與縱谷間還未開通道路之前，可說是台灣早年最深入的邊陲的鄉鎮，當時東海岸以成廣澳為開發中心，遠到此地開墾或參加戰役的漢人，步行到此已是荒煙漫漫，必定有台語的「多走」之嘆，這樣說是純屬臆測，但加走的弦外之音不乏也是對此地位處天涯邊際的喟嘆。




民國 57 年時在長濱八仙洞挖掘出台灣最古老的史前石棺，這片丘陵地，自 5 萬年前到 5 千年前之間，有舊石器時代晚期人類以漁獵和採集為生的聚落，直到今天，長濱村落住宅外的圍籬仍可見隨著建築房屋時挖掘出的各種石器。

古老的文化在東海岸，隨著潮起潮落生滅，



當地的住民也隨著戰事、產業移動。在 1875 年近代第一批移民，平埔族馬卡道人在此落腳，後來發生靜浦事件，來征戰的清軍駐紮移入，並再從屏東大庄徵調平埔族人協助戰役，靜浦事件後由大港口地區散離移入了阿美族人、新社地區的噶瑪蘭人，日本時代還鼓勵漢人移民來此從事樟樹砍伐、稻作的種植，戰後在各種時興的產業中，玉、礦石、香茅、漁業、農耕衍生，人們從西部翻山而來。直到今天，不少退休的教授、將領仍偏好這片美麗的海之涯，長濱因此成就為一片多元族群共存的新生地與終老的移居之地。



長濱南竹湖與烏石鼻間的台 30 線玉長公路，讓台 11 線多了與縱谷快捷連繫的交通。



橫跨在水母丁溪上的樟原一代橋仍充滿著秀麗的身影。



樟原舊橋橋名柱在戰後被改為民國年號。



長濱圳的興築改變水母丁溪水位。



樟原三代橋交錯的橋面天際線。

長濱自 1937 年（昭和 12 年）完成庄內橋梁 11 座，台東廳境內的東海道於此全線貫通，這 11 座橋梁中，水母丁溪上的樟原橋最具氣勢，樟原橋寬度約 4 公尺，長度約 50 ~ 60 公尺，採用橋拱跨座水母丁溪上的岩石，跨距約 40 公尺，以當年的技術來看是大跨距。這樣的施造，一方面是因為水母丁溪溪水翠綠深不見底、峽谷窄而深，一方面是台灣總督府專賣局當時準備積極開發樟原境內的土地資源，堅固的橋梁才能負起載運的功能，



第二代樟原橋橋面仍可通行汽車。



第二代樟原橋橋名與興建時間。



三代橋併存的橋史路段。

三代橋 近百年間的交通面貌

原名姑仔律的樟原，自 1927 年（昭和 2 年）已建有姑仔律祠神社，因為有大片的樟樹林，官方更名為樟原，國史館臺灣文獻館中現存有昭和 12 年台灣總督府專賣局玉里出張所，在樟原興建丁種官舍的文件，顯見樟原橋落成前樟原的興起，與樟原橋建成後大量開採的命運，當時還搭配了松本芋仔會社農場將砍伐光的樟木林地種植芋麻，樟腦與芋麻成為供應太平洋戰事重要的物資，日人將這些芋麻運送到忠勇村，開闢了芋麻加工廠，現在已停產的廠房，是國內保留最大的芋麻廠。

戰後日人離境留下沒有樟樹的樟原與被利誘來此的漢人，芋麻需求大減而改種香茅，直到民國 58 年，花東海岸產業道路通車後，長濱改種交通頻次需求較高的檳榔和柑橘，道路扮演著產業更替時重要的角色。

水母丁溪仍幽幽地匯集流域內的北溪、中溪、南溪後流向大海，民國 58 年，藉花東海岸產業道路通車之便，在第一代樟原橋上游處，開鑿出全長 15 公里的長濱大圳，隧道引水供應長濱 512 公頃的稻田農作灌溉需求，路、



第三代樟原橋橋面寬敞，同時改善了過水母丁溪的道路線形。

橋與產業的關係，在長濱明顯聯貫，原本深不見底的水母丁溪水位也在攔河引水後降低，在樟原橋上所見，是另一番高聳的景象。1937年建成的第一代樟原橋的時代任務，也在優美的石砌拱橋的倒影中結束。

民國 68 年以後，行政院繼完成十大建設後，再推動十四項建設，改善全台路網，花東海岸產業道路納編為台 11 線省道，至 75 年間台 11 線全線一面鋪整柏油，一面拓寬為雙向車道，配合拓寬必須新造橋梁，以取代日據時期車道寬度 4 公尺的一代橋，樟原二代橋也就在此時誕生。

民國 80 年台 11 線海岸道路因應全線拓寬為 20 公尺路幅，路寬 12 公尺的四線道道路，同步拓寬橋梁，又再興建第三代橋梁，樟原橋的獨特之處，是將三代橋梁一併共存，並開闢了休憩區，成為了台 11 線上獨特的地景。




台 11 線 90K 永福社區路段的海側路基維護施工。



路基防浪駁坎的弧度 給浪潮的彎道

與台 11 線花蓮段不同之處，是台東端的路線自日據即已規劃定線，因此道路路幅依海而建，有些路段必須與海相爭，平和的海讓人喜悅，浪濤洶湧的海則讓道路吃苦，海側護岸、保護路基就成為重點工作。

在這些路段，施工規劃在路基用了特別的防浪駁坎內凹弧度，是配合海浪襲擊時的波能狀態。



台 11 線有許多路段非常靠近海邊，在 77K 八仙洞前、78K 大俱樂部附近道路的邊緣是無植被與隔離帶的路與沙灘相連，尤其在 78K 處路面就能看見沙灘，僅用鋼管護欄與自行車道分隔島區隔。路基底部採用向內的凹弧（上圖），配合海浪衝擊。

船形、波浪屋頂 有濃濃的海的嚮往

反映長濱當地文化的特色標識、建築與裝置藝術，點綴了台 11 線的藍與白。



好似把蟹舉起遮陽的白螃蟹是阿美族南竹湖社區的由來。



基督教長老教會在長濱樟原村的船形教堂。



路旁休業的船筏。



木頭啊？你從何處漂浮至此？...
名為漂浮的裝置藝術，佇立在掃別溪出海口旁由東管處設的瞭望台休憩區內，讓旅人欣賞山海交會的景象時，感受粗獷動人的海洋文化。

早期長濱工作資源較為匱乏，生活收入以務農、漁撈為主，有些年輕人因此到外地參與營造工作，辛苦幾年後回鄉，也學得一身模板本領，用這份技術，將當地原住民對海的嚮往，從夢想擁有大船落實在屋垣中，造就了船形房屋、船形教堂，成為當地特別的地景，令外人驚豔佇足。

船形教堂興建時，是由當地長老教會信眾，每戶捐輸均分建築所需，堅定的信仰擔負了生命的苦與樂。

這的確是充滿夢想之地，有特色民宿的開展、有將童話彩繪在公車亭上的可愛。長濱各部落也擁有各自特色的部落標誌，這些標誌也是認識當地原住民文化的媒介。



台 11 線旁三間國小的候車亭裡外畫著兒童喜愛的卡通人物，類似這樣的裝飾法，在日益現代化的候車亭設計主流中已不多見。



烏石鼻船澳。

開闊的山海 與台 11 線共舞

與海爭地的台 11 線，也是與海共存的道路，由水利局興建的烏石鼻海堤，在台 11 線 97 ~ 98K 路段特別顯眼，人類的渺小一樣在這裡感受的到，最終，俗稱的水泥消波塊長城，仍是埋沒在海波之下，海岸的新生態勢不減，至此，台 11 線已是大器之作。



烏石鼻北端的台 11 線海景。



台 11 線烏石鼻路段旁的海堤。



與海爭不了地的就繞山而行，由南往北進入長濱，最早期公路在長濱國中旁的山徑小路，路幅僅有 4 公尺，坡度也很大，85 年改善工程時，遂將此路段改線至今天的路線，興築一座加走灣橋，挖開丘陵，直通長濱。

這路段因此產生約 6 米高的路塹，高聳的水泥路塹，產生壓迫感，因此綠美化就十分重要，後來由東部海岸國家風景區管理處執行綠美化工作。

路塹當然不是人們所樂見，但對照日本的雪塹，可嘆是同塹不同命啊，或許有一天，這個路塹也會有遊客青睞的時刻。





林阿謙夫婦與家中參與義消的匾額。

年輕時的落腳 與路併存的老來安康

日據時代在長濱填平許多沼澤濕地，開發成為台東海岸沿線的米鄉，當時下田耕種務農的原住民，買賣漢人販售的日常用品，往往都是先賒帳，等到每半年稻子收割後再清償，現在已近 80 歲的長濱鄉農會理事長林阿謙就是在這樣的商業背景下，來到長濱幫叔叔辦理記帳工作。

民國 40 年初抵長濱時，18 歲的林阿謙當作來玩很開心，到田裡一看，驚訝這裡的原住民不論男女都幾近裸身，只用一片布擋住下胯，吃的食物是地瓜與地瓜葉，配法是用薑沾點鹽配地瓜啃食，十分貧瘠，夜裡林阿謙聽著濱臨的海浪聲嘯嘯吼叫，有些後悔答應叔叔來長濱幫忙，但想到要回到台北石碇，路途遙遠又談何容易，先是必需從長濱搭煤炭發動的公車，這種車還

是有錢的人才坐得起，走的是石頭與泥路，搖搖晃晃將近 4 小時的車程到台東時一身衣服已被炭灰燻黑，在台東住一晚，隔天再搭車到林邊過夜，然後才能搭火車到台北，身無分文的林阿謙只好打消回台北的念頭，開始在長濱的買賣記帳歲月。

那時的住家都是茅草屋，一旦失火房子就很快燒光，有一次他見一戶人家失火，放在側廳倉房的穀子在房子燒燼後也全被燒黑，連鴨子都不吃，沒有了房子與穀子依靠，那戶人家只能坐在地上嚎哭，林阿謙也感到難過不忍，於是加入長濱消防義消，10 個人輪日夜三班，搭配 2 名公家的消防員，守護長濱的消防工作，山區人家因為沒有道路，救災只能用走的，石子路面的海岸道路，救災則有一部手動啟動的吉普車，上面放一台人力打水幫浦。

日子就由剛開始還不習慣的裸裎相見，逐漸過渡到見久不怪，最後與長濱住民間的坦然交心，經歷 43 個年頭的義消生涯中，期間擔任 20 年的調解委員主席與兩任的農會理事長，長濱人總說林阿謙是當地脾氣最好的人。

在鄉里間互動不曾間斷的日子裡，林阿謙在長濱市街上開了最早的商店，騎著鐵馬將長濱農人種的米販賣給海岸當地沒種田的漢人，他記得秀姑巒溪只有吊橋的時代，牽車走在吊橋上搖來搖去的，有些橋板腐爛到很多空隙，往橋底看都覺得險峻的可怕，那時賣米要有牌（糧商執照）才可以賣，農民 100 斤的濕穀換 2 斗 9 升的白米（約 23 台斤），米的交易只能以升斗為單位，後來有了秤才能零賣，雜貨交易仍是採賒帳的方式，都得等人們領了貨錢才能稍稍清結，民國 50 年代是長濱人口最旺的時期，當時許多人來這裡捕虱目魚苗，順著每月大流（即大潮）時，魚苗跟著潮水而來，林阿謙向捕魚苗的漁民收購後，先養 3、4 天再轉賣到台南，在還沒有用氧氣筒打氧的時代，因為魚苗死亡的風險很高，林阿謙得跟著大貨車送魚苗到台南，每一個大盛桶最多只能裝 3 萬條魚苗，桶子上再蓋一塊白布遮陽，林阿謙不是坐在副駕駛座閒晃，而是待在車斗上，為一桶一桶的魚苗上下造浪，魚苗跟著人工的浪頭在桶子裡循漩渦迴游，保持生命力，貨車必須在楓港幫魚苗換海水，這樣的過程十分辛苦，而且魚苗的價格落差很大。後來花東海岸產業道路慢慢鋪設柏油，魚苗也有打氧設備，這時台灣已是工業生產的時代，許多漢人再次外移，本地人也移往都市發展工作，人們賺了錢、學了手藝，回到家鄉後紛紛改建了茅草屋子，現在已經很少發生嚴重的火災。

烏石鼻岬角。



烏石鼻金剛山 原始的后山世界

貌似金剛猩猩的金剛山。



台 11 線成為大陸遊客最喜愛的環島路線，每日有許多遊覽車行經。

長濱有一種獨特的原始風貌，屬於山與海，清純、淨美，如果說後山有一片毫無污染的天地，那麼長濱一定是極淨的。東部海岸有許多當地部落居民捕漁進出的小碼頭，這些小型碼頭叫做船澳，船澳通常停泊舢舨、膠筏，主要是利用潮汐或吊纜進出船隻，小巧樸拙。烏石鼻漁港也是一種船澳，剛好位於烏石鼻礁岩的避風港，也是欣賞台 11 線沿

著海灣彎蜒的好所在。得見花東的大山大海。

長濱有一座山，長得像蹲坐的金剛猩猩，山麓上剛好的眼、鼻，巧妙述說大自然的鬼斧神工。

八仙洞。



神秘的石穴
滋養千萬年的人類

台 11 線 78K 臨近路邊的石灘。



長濱的原始特色也表現在八仙洞群，位在台 11 線 78K 處的八仙洞，也是發掘長濱文化重要的地方，現在是觀光客行經台 11 線時必定停留的地方。

八仙洞往南約 1 公里處的路段，有現存最貼近道路的海灘，海灘上堆砌沙與礫石，是單車行經美麗的停靠點，這樣的公路與海灘的結合已是全台少有的景觀。

長濱與成功的魚種最不同處是長濱仍以飛魚為主，因此夜間行經長濱，可見長濱鄉以霓虹燈做成的飛魚造型。



堺橋旁的長濱鄉與成功鎮地標。



100

宜 灣



石 105_K
雨
傘

成 廣
澳 107_K





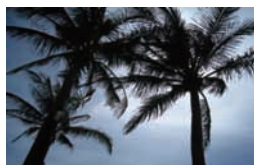
三仙台
111_K



成功
113_K



都歷





台 11 線公路旁的成廣澳文化地景。

台 11 線上、台東北端海岸線上的發展中心，非成功莫屬，這個在日據時期，以麻荖漏社地域為根據，藉由海港建設規劃而成的人工城鎮，取名為新港，迅速取代清朝時漢人就落腳、自然發展的成廣澳聚落，成廣澳是漢人在清朝時藉由海上運輸而發展的早期聚落，雜貨由海上運輸，讓當地販賣米、鹽等日常生活用品的廣恒發商號，成為當時此地的最大盤商。

1900 年（明治 33 年）初台東廳下轄花蓮港、璞石閣、成廣澳、巴塢衛四個支廳，直到新港建成後成廣澳支廳改為新港支廳，管轄範圍往北到宜灣的埤橋，往南轄區到卑南溪，

南北總共 50 多公里的海岸線，開始時並沒有一條完全貫通的道路，新港成為道路往南北發展的中心，到 1937 年（昭和 12 年）完成往北到靜浦的汽車道路，成功與玉里還共同影響長濱地區的農、林產業與發展。新港建成後，也奠定非原住民移民進入台東北海岸開墾的基礎。



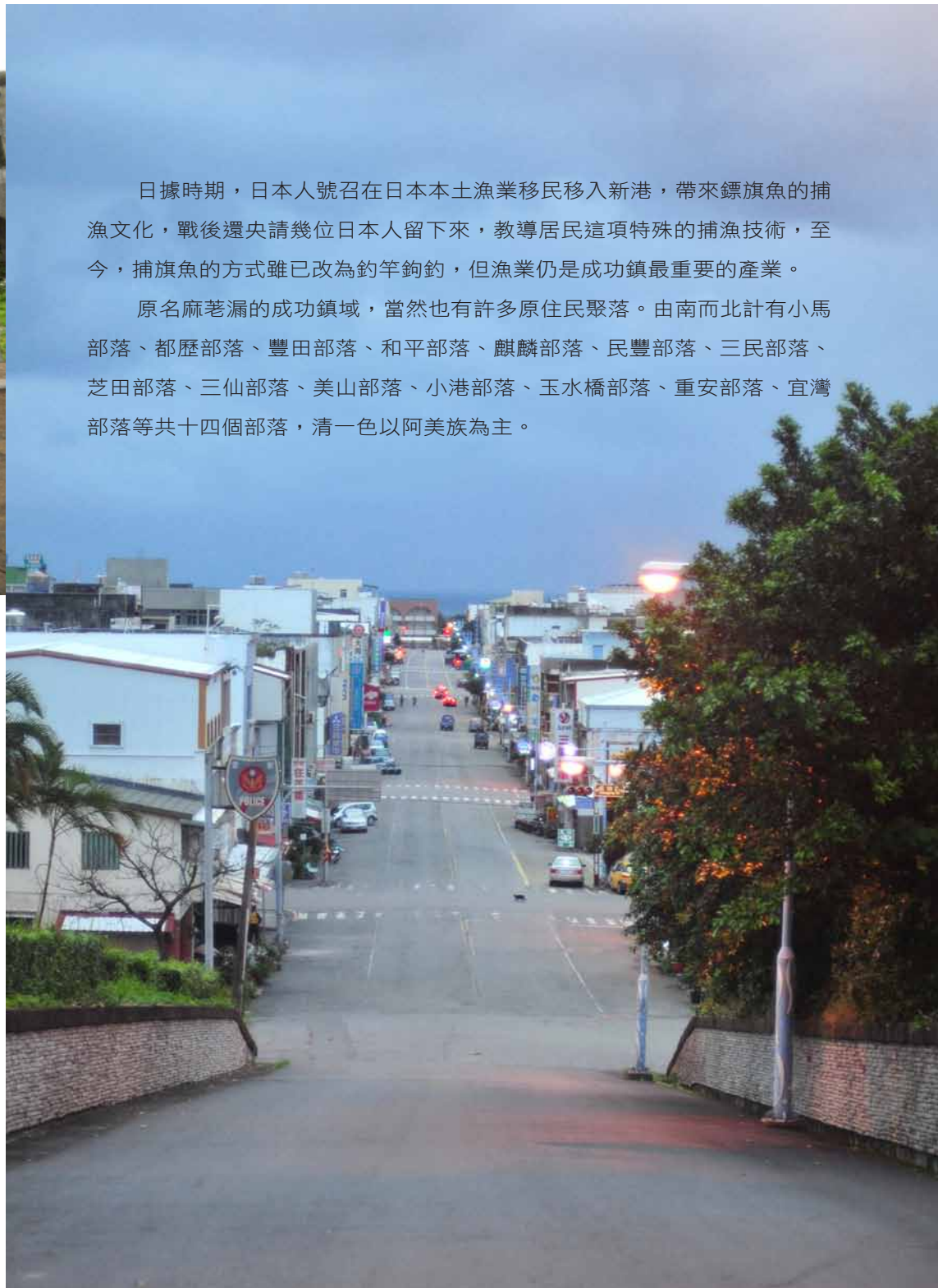
三仙台外請遊客勿將岸邊石頭攜走的人形看板與回收桶。



有傳統鏢魚檣的漁船。

日據時期，日本人號召在日本本土漁業移民移入新港，帶來鏢旗魚的捕漁文化，戰後還央請幾位日本人留下來，教導居民這項特殊的捕漁技術，至今，捕旗魚的方式雖已改為釣竿鉤釣，但漁業仍是成功鎮最重要的產業。

原名麻荖漏的成功鎮域，當然也有許多原住民聚落。由南而北計有小馬部落、都歷部落、豐田部落、和平部落、麒麟部落、民豐部落、三民部落、芝田部落、三仙部落、美山部落、小港部落、玉水橋部落、重安部落、宜灣部落等共十四個部落，清一色以阿美族為主。



成功警察分局坡下的中華路是昔日台 11 線穿越成功鎮市集的主要路段。



三仙隧道 成功北邊新孔道

成功市區地勢獨特，以港而立，依山陵而築，過去由北進出成功市區，需要依地形繞行經過三仙部落，交通著實不方便，車輛必須遠繞該地，不但耗時，車輛常因趕路而加快車速，也讓三仙部落增加危險與噪音，80年改善工程時，挖開白守蓮山海側的山脊，施做隧道後再將土方回填，建成三仙隧道。這條外環路改善了三仙聚落原有的車流危險與噪音，也節省進出成功的時間。

開山挖路並不是現代一般道路工程樂見的施工法，但幾經評估後，以此為最佳工法。

站在隧道口上方可見道路筆直由隧道竄出，就像飛機跑道一般。



聚集最多數字1 樁號一
台11線111公里。





新舊三仙橋一上一下分岔。



改線後回歸寧靜的三仙部落。



舊線上的三仙橋是民國 75 年所造，橋下只見日據時期的第一代橋橋墩與消波結構。

線形筆直 一路越過三仙

三仙隧道只是三仙段截彎取直、改善線形的一環，隧道位於海階台地上，規劃時還決定在北端興建新的三仙大橋，一方面解決舊橋兩岸建橋腹地地質過軟、白守蓮溪河道淤砂嚴重問題，一方面讓路線達到取直的目的。

新三仙橋從近海平面一路傾斜上開，高度陡斜，遠遠望去就像飛機跑道一般，筆直地由隧道竄出，讓成功這塊東部的福地，更有氣勢。





從海濱（上圖）與橋下（下圖）凝視，三仙橋都充滿氣勢。

行經成功街區的舊台 11 線，此為昔日日本神社，
現為麻荖漏事件紀念碑處往港區方向俯瞰。





成功市區南段 修整海岸侵蝕與取直

早期台 11 線行經成功鎮上需穿越鎮區中央中華路路段，對於四周都是高地凹陷的鎮街地形，車輛行駛的音爆，尤其是夜間，如同是在擴音般地散發著強大噪音，同時號誌、繞行也對行車造成不便，因此在街區西邊重劃外環道，通過性車輛不進入街區，同時整理往北的三仙路段、往南一直到嘉平的路段，還給屬於這個漁港海潮般的寧靜。

嘉平、八邊路段另外因海側堤岸被海浪侵擾，民國 40 ~ 80 年間此段路多次遇颱風被海水打壞、吞蝕，85 年台 11 線改善時移線到高處近山側，在 122K ~ 114K 長 8 公里的路段內興築了 13 座橋梁，一次解決濱海道路的海浪侵蝕問題。

改線後，舊八邊路段，仍保留了平整安全的行車條件，是遊興不減的遊人最愛。



海的生活空間 就是不一樣

為了預防海嘯災害，設立的防災路線引導指標，是台11線南段的獨有指標。



忠孝國小旁的花海，吸引遊人佇足。



東海岸不乏各種造型的礁岩，此為三仙台停車場旁，像一隻蹲坐在八拱橋前的杜賓犬礁岩。



海岸的教會是當地原住民的宗教信仰中心，處處可見。

歲月流轉 漢原不同之和



1911年的麻荖漏事件紀念碑座落在舊時的新港神社。



將近有 140 年歷史的小港天后宮佇立在台 11 線旁。

成功鎮因開發較早，有比較多元且悠遠的文化。

成廣澳除了著名的廣恒發商號地景外，廣恒發商號隔著台 11 線馬路對面的天后宮也是台東海岸的歷史老廟，自 1871 年建廟，經過建廟時原住民信仰不同的反對、日據時禁止民間信仰的折

廟、戰後祝融之災，現仍屹立在台 11 線上，是當地漢人的心靈仰賴。

成功鎮公民路是舊台 11 線進入成功城垣的道路，路旁原有日人興建的神社，戰後拆除，前些年當地部落長老在此立碑紀念麻荖漏事件，並將事件故事刻於碑上，是行經台 11 線最好的歷史憑吊場所之一，碑前觀看海景與街垣，滿溢環境裡的滄桑。

宜灣長老教會以聖誕卡片上的歐洲小教堂為靈感設計建造，有「卡片教堂」之稱，現與宜灣天主堂都是台東歷史建築。



宜灣一名音譯自此地阿美族宜灣部落 Sa'aniwan，親眼見到這片海灣更能明瞭此地是海灣宜人。



成就海的公路 海灣的美感與道路線形相呼應

在宜灣路段行車往往容易呼嘯而過忽略了這裡的聚落，這一路段有美麗的海灣，與道路線形搭配，馬路上的標線與沙岸上白色的浪花，就像是琴弦彈奏後引起了波波潮音。

早期的宜灣路形自民國 26 年日據開路時即已定線，但因離海側僅有咫尺之距，一旦遇到颱風過境或常年東北季風時的兇浪影響，都容易造成侵蝕與沖刷，當地居民也希望家園不再因侵蝕而流失，因此海側保護不可免，早在民國 70 年開始，石雨傘往北、壩橋以南，近海處又接近海平面的路段，海側便進行積極保護，安置消波塊，與擋浪牆，80 年代道路拓寬完成後，為了防風，路旁上植栽路樹與喬木植物，讓車輛行駛其中更為愜意。



現在的大濱橋。



部落前後的橋梁對部落的生活地域具有象徵意義，野溪造成的鴻溝，往往是部落領域的界限，架於其上的橋梁，也成為一種部落領域起點的標示，這是在當地生活的人才有所感，每遇到喪、喜慶典遊行，或豐年祭典，橋上都是重要的活動點，而橋下則是娛樂中心、戲水野餐，幾十年來，當地的阿美族人在其中生活，也在其中綿延。

過橋後往南的路段，往往是部落先人的墓區，這路段改善拓寬時，還發生先人棺木滑落的情形，後由施工單位協助改善而不再發生。



成功漁港的旗魚是維繫了這個東部海岸第一大鎮的經濟命脈。

穩定平坦的台 11 讓成功漁產日日搶先上市

常常上市場的人可以分得出哪一攤老闆賣的魚好，但有一個人，卻可以分得出那一艘漁船捕的魚比較好吃，這位懂魚新鮮度的人就是成功魚產界極富盛名的林寶山，小學畢業後不愛讀書的林寶山放棄學業，到船上去當小工，當時的年齡上船，只能幫忙煮飯，由於爺爺並不希望林寶山跟著討海，逼著林寶山讀書不成，於是讓林寶山先後到派出所、郵局、銀行打工，希望他能往文職發展，但熱愛漁業的林寶山想說，在公家單位 1 個月只有 500 元的薪資，為什麼放著在魚市場一個月 1800 元的工作不做？成功鎮有 2/3 是綠島人，恆春人佔 1/3，在綠島同鄉的建議下，父親開始在成功漁港學買魚，



林寶山於是黏著已從捕魚轉往承銷魚貨的父親到魚市場工作，就這樣開啟自己往魚產批發的事業走，成為台東最主要的魚產批發商，這一腳跨入至今，經過 40 多年，發展事業過程中，歷經花東海岸產業道路開通、台 11 線全線鋪上瀝青、台 11 線拓寬改善等重要交通變遷，這些變遷當然也對自己的魚產銷售有直接的影響。

林寶山回憶，剛開始經營魚貨銷售時，因為當時魚的保存方式很差，所以只能將成功的漁獲銷往花蓮和西部的台南以南，後來台灣經濟較佳，人們喜歡吃魚，也轉而重視魚貨的新鮮，林寶山用冰塊將保鮮的魚貨經由台南中繼轉運到台北。直到花東海岸產業道路開通後，林寶山嘗試將台東的旗魚賣往宜蘭與台北，交通的演進讓自家的魚貨車，能一日間往返台東與台北，南迴公路的便利讓往南到台南的送貨時間就少了一半，拓寬改善後的台 11 線，往北到台北、基隆，單程交通時間就少了兩個小時，林寶山為了魚產的新鮮，每日與時間競賽，一天 24 小時的工作裡，最重要的目標，就是把當天拍賣標到剛下船的魚貨送到台北、基隆、台中、台南、高雄的大盤經銷商。漁業要靠天吃飯，但最害怕的是送漁貨時也要靠天吃飯，早期一旦台 11 線花蓮段中斷，台 9 線蘇花公路不時的坍方，都會造成微薄的買賣利潤受到損失，並且增加更多的銷貨風險，林寶山用鄉土的口吻，斯文地說，晚一點送到拍賣魚市場，魚貨立刻跌價，少了 1~2 成的價值。讓自己的魚貨搶鮮運抵魚市場，是每個漁港領牌經銷商第一要務。

為了每天以百萬現金精心挑選的漁產能保有最新鮮的狀態，除了生魚買賣，也希望讓一般大眾也能一嚐以往只外銷的頂級魚產，林寶山發展確保肉質鮮度的急速冷凍方法，供人宅配下訂，如果有機會一試，你會知道，林寶山在台 11 線上所汲汲堅持的滿腔鮮美口感。



小港天后宮裡的陳設具有歷史氛圍。



成廣澳文化地景。

歷史古蹟建物 述說成廣澳百年滄桑



忠孝國小操場邊的百年黑松。

成廣澳是台東海岸上漢人最早的據點，百年後的今天，雖已沒落蒼涼，但百年前的足跡仍深深的刻劃在這個天然海港邊。新港建成後，成廣澳又稱小（湊）港，所以天后宮又稱為小港天后宮，小港天后宮主祀媽祖，戰後曾受祝融，復建時因無法找到西部工匠，只好委請原住民協助雕樑畫棟，首開原住民建廟。在天后宮對面的成廣澳文化地景，原本已是廢墟，反倒因為台 11 線拓寬時，同時由台東縣政府整理，成為文化地景，為台 11 線此路段增添新色。

位於成廣澳的忠孝國小，日據時是台東海岸線最早設立的公學校，當時並植栽黑松數棵，是難得一見的百年樹木，對應了忠孝國小百年樹人的教育功能。

漁船進港交易時是新港漁港最繁忙的時刻。

空間的存在
因人的生活而延續

三仙台的八拱橋。

成功漁市場有著獨特的鏢旗魚文化，到中午過後，漁市場開始有船隻進港卸下漁貨，在此停靠的漁船有當日來回的，也有歷經數日遠赴菲律賓捕魚的漁船，同時魚隻的大小也比附近其他漁港來的巨大，因此每到遊客旅遊時節，港區也不乏爭看漁貨的人，這些新鮮的漁貨當日即送往北、中、南不同的拍賣市場，因此只見繁忙的工作人員進行分類、清洗、包裝，十分熱鬧。

除了漁市，這座城鎮屬於靜謐，近年部落正以鼓聲喧囂來培育孩子文化與表演天份，有機會，逛完漁市，也請走入部落，聽聽這些草根的聲音。



PAWPAW 鼓是以白守蓮海岸定置網的浮球仿製成非洲鼓，成為鼓團特色，鼓團也是部落青少年的精神依靠，課餘後聚集會所練鼓，成為東海岸深具草根的表演團隊。



125

都歷



以草為頂的
仿古涼亭。

阿美文化園區

124_K

東河
132_K



東河橋。





台 11 線 124K。

都蘭
146^K 糖廠



成為東海岸文創重鎮的新東糖廠。

新蘭
149^K



150

富山
護魚



富山海邊的護漁區就在安天宮前。



日據時為便於管理，東河鄉內的部落被迫遷居到現在是台 11 線的海岸公路旁，並且進行棋盤式的聚落規劃，此為興昌社區的街道。

台 11 線過黑髮橋 (154K+500) 屬於卑南鄉，然後在郡界 (151K) 進入東河鄉，一直到馬武窟溪與成功交

界，再往北是成功鎮的小馬村與都歷，東部海岸國家風景區管理處與阿美族民俗中心便座落在此路段北緣的都歷。日據時，郡界以北、包含長濱都屬於新港郡，東河地區名

為都蘭庄，庄治卻在大馬，戰後都蘭鄉為避免前往鄉公所之人，來往時誤在都蘭下車，首任官派鄉長陳曲江 (1899-1964) 遂將大馬改稱為東河，連同鄉名併稱東河，以指出鄉所在馬武窟溪河之右。東河之名的由來，還有一個耆老版趣談，有成功鎮史活字典之稱的王河盛老先生談及在某一次餐敘時，成功政壇聞人宋子鰲笑問陳曲江，東河乃以其名拆解而取，陳曲江笑而不




遠方的海階平台是都蘭部落視為聖地的都蘭鼻。



雀榕取下的樹皮敲擊做成的衣帽，是都蘭部落傳統工藝。

答。陳曲江日據時受過 8 年日式教育，擔任過保正，經營米貨商業，一時間頗富盛名，又取得漢藥商資格，家塾漢學深厚，戰後任鄉長一年，改名東河緣由已不可知。過黑髮橋後到都歷間，這段路程上，都蘭庄日據時興築的橋梁，橋名來看非常有大和風



味，羊橋、貝橋、籐橋、鉛橋、千鳥橋、見返橋、渚橋、幸橋... 等。王河盛老先生說，日本時期這些橋名在橋名柱上都是以平假名書寫，直到民國 34 年後才以音意改為中文。

都蘭庄是日本人欲開發的農林區，除了部落的街區規劃，還有橫向都蘭山脈的五條山線路，也就是所謂的五線，並在此種植甘蔗、咖啡、發展畜牧，至民國 60 年代糖業式微後，改種鳳梨、香茅，現在仍以務農為主，種植柑橘、釋迦、文旦。

東河世居以卑南阿美族人為主，百年來因靠近台東，移民漸多，佔現在人口約 47%。

杉原灣的月色緩緩在平靜的海面上升起，造就月昇都蘭獨特的美感。



東河橋一代橋是鋼索吊橋，橋身護欄全由紅檜木打造。



東河橋二代橋橋名柱。

深具歷史感的東河橋建橋壯志

西元 1929 年（昭和 4 年）都巒（庄）境內至加路蘭間共建成橋梁 14 座，以現今都歷至加路蘭間約 20 公里來看，約每 1、2 公里就需要一座橋梁越溪，是明顯的海岸山脈地區，由野溪切割地形。座落在馬武窟溪上的東河橋是其中最重大的橋梁工程。

馬武窟溪風光明媚，日人以媲美本土耶馬溪溪流美景命名，1921 年（大正 10 年）時興建人行吊橋一座，寬 0.9 公尺、長 134.5 公尺，完工不久遭颱風吹壞，復建配合道路通車需求，改建鋼索吊橋，當時台東廳日本土木技師吉田一之負責規劃監造，寬 2.86 公尺、長 127.3 公尺，南北兩座高塔，由 8 對長 168.2 公尺長的鋼鐵索將橋身懸吊。兩側橋身護欄全由紅檜木打造，但橋身尚未完成，吉田卻染上當時最可怕的瘧疾病故，後來車行鋼索吊



東河橋二代橋仍佇立在馬武窟溪上，映照著東河歲月。



東河橋二代橋南段支架式橋墩。民國 40 年代台灣省主席吳國禎訪視台東時由人力扛抬過溪。

橋完工後，便以其名命之。

當時在日本的橫濱港也有一座吉田橋，為了聯絡市區往橫濱港區，是日本名橋，都蘭的吉田橋也有通往新港之巧，吉田之名此時也充分表露了遠在南國的思鄉之情。

民國 41 年省主席吳國禎抵台東縣巡視，地方人士聲稱橋梁年久失修相當危險，刻意安排省主席與縣長下車，讓挑夫扛抬「中央官員」涉溪而過，勘察橋梁損壞情形。民國 42 年省政府即完成新的「鋼筋水泥橋」。第二代東河橋造型獨一無二，配合地質結構、北段橋墩在較堅硬的石灰岩層採用「圓拱型」，南段在脆弱的堆積層採用「支架式」。橋寬 4.65 公尺、長 127 公尺、北側高塔（高 18.2 公尺），目前仍都完整保留。



東河橋與大馬武窟山。

民國 80 年台 11 線全面拓寬，於 131K+644 靠海側取直，另建新東河橋，新橋與河面有 32 公尺的落差，採用鋼 π 型橋，長度 223.2 公尺，於 82 年通車，為台灣 π 型鋼橋典範之一。



舊東河橋於民國 91 年「封閉」，只開放步行觀光並闢做東河影像史詩走廊，除了喚起大家塵封已久的記憶外、又能感受歷史地標的建築之美！



東河橋下的馬武窟溪。



馬武窟溪出海口的東河橋風光。



舊東
河橋封閉後，
在東河街區的舊
台 11 線，地方政
府嚐試用紅色瀝青
鋪面，十分特別。新的
路段則在建成新的
東河橋後闢建外環
道，並植栽小葉
欖仁夾道，非常
美麗。





景觀道路最基本的概念就是讓人感覺在景觀裡而非在路裡。

塑造道路景觀並非透過創造人為的設施來增添道路風貌，而是調整行車歷程中所見道路設施元素讓人體驗景觀。依循這樣的觀念，景觀塑造與相關的遊憩設施不論在設置點、量體、形式、色彩、資材上，都堅持與環境融合的原則，讓遊客在從事東海岸的遊憩體驗時，有一種「它本來就是在那裡」的自然而然感覺，巧妙的扮演遊客與觀光資源間的界面而不喧賓奪主。


利用景觀調和手法，以柔化或遮蔽突兀之視覺景觀，較無行車安全顧慮之路段，儘可能不設置護欄以保持視覺穿透性。



海與路的結合 路與物種的邂逅



海天一色讓人們常常形容東部海岸是最後的淨土，這片陽光與海洋的故鄉，擁有獨特的靈性美，連路邊被豢養的牛隻與家畜都非常具有生命力，讓人驚艷不已。



台 11 線公路台東段的護欄由紐澤西護欄更換為具穿透性的鋼管護欄，讓路邊的椰子樹林更簡潔地展現濱海風情。

一條公路需要怎樣才會有生命感，藉由生命感產生美感。

都歷段因為東管處阿美族文化中心而有了豐富的人文面貌，加上東河段往北後和都歷段間，台灣黃牛的放牧就在路邊，稻田依四季灌溉、播種、種苗，時而綠油，時而映照晴空，這樣的道路，彷彿車道邊有一大片綿延的觀景窗，路旁的植栽茂盛豐富，道路有時彎蜒、有時起伏，順著道路而行，有一種隨心的搭配，行駛其中是一種優雅的自在。





獨特的日式橋名 接續河岸的是時空記憶

細心的在公路上，也能體會日本味，在台 11 線杉原、都蘭、東河路段間屢見有大和風味橋名的橋梁，雖然羊橋、貝橋、籐橋、鉛橋、千鳥橋、見返橋、渚橋、幸橋、入船橋... 等皆已改建或改線，但望名思古，而此古意，與漢人的命名文化有顯著的不同。

以見返橋而言，橋身的位置就在彎道上，在橋面上錯身的人，過橋後也能回頭見望招呼，這樣的環境橋名，



當地舊有的生活型態與日消逝，隨著改善拓寬搭建了新橋，橋的詩意只能憑古橋名嚮往。



台 11 線 146K+900 的漁橋新、舊樣貌。



是不是提供後人對往昔地貌的遐想？漁、貝、千鳥是不是對橋所經過的環境生態做了解說？渚橋、幸橋、入船橋則說明了橋下溪流、溪口的狀態？

台 11 線台東段歷經 2 次拓寬改善，最重要的是橋梁汰舊、取直、加寬。如水往上流路段的漁橋，第一次的拓寬改善，新橋靠海側改線拉直後，又在第二次拓寬，加建新橋併於一旁，提供多車道，所以往往會見到同一橋名有兩個完工的時間，這在省道上也屬於特別的現象。

近百年的橋名，一直是「新」橋，兩橋併行，也都稱為「新」橋。



在台 11 線上以美味香腸成為自己人生代表作的許翊緯，充滿信心。



吹著海風的香腸 順台 11 線香溢四方

省道台 11 線連繫著許許多多生活命脈，對於返鄉的青年而言，公路不再是為了背景離鄉的運輸，往昔的橋梁，不再是出外拼搏耽心是否勇往直前的見返、或黑髮離鄉白髮歸的過路，而成為將四方與自我聯結的道路。

返鄉經營香腸網購品牌的許翊緯，世居在成廣澳（小港）天后宮旁，父母一直經營肉攤生意，從小對肉品、肉質耳濡目染，高中畢業後許翊緯跟許多台東青年一樣，嚮往台北大城市中的發展，在餐飲界中擔任廚師，經歷五星級飯店、練就中西式料理廚藝的好本領，但個性溫實、來自太平洋畔的許翊緯卻一直懷想著東海岸那份靜逸與樸實，於是與女友決定回到成功發展。



一改傳統摩托車烤架的簡陋，許翊緯用氣壓式現代烤肉車，讓人對烤香腸品味一新，並以台 11 線為主軸，將隨到隨烤的生意沿台 11 線南北開展。



在台 11 線上用海風風乾的香腸。

承接家裡的肉品生意，剛開始對家人說起自己要將香腸賣到全台灣，總是換回懷疑的眼光，許翊緯就這樣默默地與成廣澳地景為伍，安靜地如海洋一般製作著美味香腸。

許翊緯將自家的肉品研發成蒜味、黑胡椒、辣味、原味的香腸，與肋眼、五花部位的鹹豬肉，自創益頂味品牌，用網路宅配的方式行銷販售到全台各地，每遇三節都讓自家人通宵忙碌，許翊緯一改人們對香腸產業簡陋骯髒的印象，創業時添購了許多先進的加工、冷藏設施，讓產品符合許多衛生標準。為了推廣自家的香腸，許翊緯決定購買一部可以烤香腸的餐車，假日時到台東各個地點分享高品質香腸的美味，開著烤香腸餐車，在台 11 線來來回回，許翊緯不再是遠離家鄉的行者，而是伴著家人的完夢者，台 11 線成為實現這份夢想的大道。

許翊緯的歸鄉故事，也傳頌鄉里，許多老一輩的長輩也因此對兒孫歸鄉更有信心，這個香腸創業的歸鄉故事，也成為台 11 線台東段的一則歸「香」美譚。

最具人氣的水往上流休憩區。

通往泰源幽谷的台東歷史建築小馬隧道，其實是水圳渠道。

反向的哲學 東河西流、糖廠文創



新東糖廠。

由南往北，新東糖廠、金樽休憩區、水往上流與小馬隧道都是遊人喜愛的東河海岸沿線景點。

新東糖廠在民國 91 年登錄為歷史建築，早在昭和 8 年新東糖廠在日本政府鼓勵產業移民下，由高屏大家族來此開設，成為馬太鞍道上的新事業，戰後易手，但仍生產品質絕佳的紅糖，直到台灣糖業在國際競爭下式微而停用，現在的糖廠園區是許多文創藝術家的天堂，也吸引許多年輕人造訪。

東河自日據時開田闢地，旱地眾多，因此開闢了灌溉水渠，而泰源山谷可農用面積頗大，在小馬渠道開闢時，也開鑿可供人通行的隧道，就是希望把作物送出而設想，現在在這些渠道感受的都是當時的幽靜，水雖更換，卻

瞭望台是台東海岸阿美族部落的特色。



海岸瑰寶 玉石與原文化的展場

新、舊七里橋。



是百年的不缺。

現在這些水渠的水，灌溉了成功以南、都蘭的田野，在台 11 線上看到這些濱海的水田，不覺滄海桑田，而是碧海綠野相互映照於藍天，成為一種大地與人文之美。

阿美族文化中心座落在東部海岸國家風景區管理處內，一進入文化園區，彷彿進入世外桃源，成為一個阿美族仿古的生活世界，是值得參訪，一窺此地早期面貌的據點。

在台 11 線 137k+846 的七里橋橋下常有愛好奇石者尋覓玉石，每逢大雨後就是撿石的好時機，七里橋也是舊時註記交通距離的標誌，人們自台東市行走自此，七日里至少是半天的交通時程。



東海岸有許多玉石。



150

郡界



加路蘭休憩區的裝置藝術。

富岡
158^K



加路蘭



在台 11 線中華大橋下的
台東森林公園。



台東 162_K



知本





富岡漁港每日的漁獲供應臨近的舞台縣、市的魚產需求。

台 11 線的終點，對台東人而言卻是向外的起點。這個起點—台 11 線 178K 位於人們所熟知的知本，自此往北一直到郡界，卑南鄉與台東市穿插在台 11 線上，以地名分別為知本—台東—富岡—杉原。

知本到台東段，在日據時稱為知本道，百歲橋即在此路終端，戰後漸稱此路為知豐公路（道路編號 198 線），豐是指台東豐里，曾是台東市最大的里，日本時代豐里地區屬於台東市區向外擴張時所劃訂的移民村—旭村，種滿稻



米，是台東市的米倉，收割時旭村需請多達 2500 名的原住民協助，當時此地的移民以日人、卑南阿美族、漢人分區，農地則徵收為糖業會社所屬，利嘉溪另一岸則屬於知本的卑南族射馬干社，民國 52 年，退輔會在此開闢知本農場，兩岸間為利嘉溪所阻。民國 58 年後地



小野柳夜間鯨豚造景。

方人士倡議，興築利嘉溪橋，縮短現為台 9 線台東到知本間的道路，可減少約七公里距離，直到民國 66 年通車，橋名為豐源橋，並採過橋收費制，當時台東只有此橋與池上大橋收過橋費，大車行經 20 元、小車 10 元，以分攤地方建橋貸款，直到 80 年停止收費。

卑南溪以北，台 11 線往北經過的富岡地區，傳統上屬於石川部落與加路蘭社，富岡建港後也有許多綠島人移居此地，一江山戰役中漁山島住民也遷來安置於此。



台 11 線東濱工務所前身是豐源橋收費站。



台 11 線知本陸橋是台 11 線 178 公里中唯一的跨越鐵路橋梁。

早期台 11 線的路徑是由台東大橋進出台東市，照片近處是舊時公路局的站牌，站名是大橋站。圖片 / 黃貴潮



早期的台 11 線並非通達卑南鄉知本，而是經由台東大橋、就是現在更改編號為台 11 乙線的路段，這路段自日據時開通，日人在卑南溪河道最窄處建設鋼纜台東大橋，成為台東往成功的東成公路開端，然而早期的台東市活動中心在鯉魚山、天后宮，東成公路算是繞著卑南溪進入市區，來往並不方便，民國 60 年起，地方人士提出將東成公路臺東至富岡路段改直的議案，此時也興起日據後期時便有的規劃，直接由台東市中華路跨過卑南溪，避免繞道，這個想法，直到民國 80 年興建中華大橋通車後，遂將台 11 線改線為由知本過豐源橋，經中華路過卑南溪的路線。

改線既是工程，也是人文，更是經濟思維的變更，成為台 11 乙線的台東大橋也失去需求性，直到近年重新建設第三代箱型鋼橋，通車後並保留第二代水泥橋橋名碑，以此紀念過去的橋梁史，橋的另一岸，石川、富岡在前一波的重大建設中已歷經兩次改線，一次是於富岡漁港街區，改採外環道



路。一次是志航基地建設前後，將跑道範圍裡的東成公路繞過機場。同時將原本的石川部落、漁山島撤退移民的富岡新村等聚落遷移到新的東成線旁。

台東市區方面，至民國 90 年，興建外環道路，避免市區壅塞與拓寬徵收的難題，臨海路開通後，台 11 線也由中華路改行臨海路。



台 11 線成功以南俗稱東成公路，在富岡路段因為建設空軍基地而大幅改線。



中華大橋卑南溪上游側橋名石上的竣工年份是民國 80 年。

民國 80 年落成的中華大橋，全長 1320 公尺，先完成 12 公尺寬的橋梁，於 9 月 20 日通車，後於台 11 線拓寬改善計畫中，88 年再拓建另一橋併用。當地的馬蘭部落阿美族人，對於部落的階級使用創名制，記下三年之中影響每一階級的重大事件，便記錄了中華大橋對其族群的影響。

從最小到最年長階級依序為：

- 拉台東大學－ 紀念 92 年 8 月 1 日正式成立的「國立台東大學」。
- 拉竹旗－ Ra-fayfay，阿美語竹旗之意，紀念當時他們扛著竹旗晉見陳水扁總統一事）
- 拉馬亨亨－ 紀念台東馬亨亨大道通車。
- 拉原住民－ 紀念由山胞正名為原住民
- 拉南迴－ 南迴鐵路通車。



中華大橋由先後完成的兩座橋並行。

- 拉中華大橋— 台東中華大橋通車。
 - 拉電腦— 反映電腦科技的使用與普及，電腦時代的來臨。
 - 拉公園— 台東體育公園落成。
 - 拉隧道— 南迴鐵路隧道貫通。
 - 拉台東市— 紀念設立台東市。
 - 拉洪水— 紀念三十年前台東縣魯凱族大南部落的嚴重水災，淹沒全村，今已移村至東興新村。
 - 拉噴射— 紀念台東志航空軍基地。
- 以此追溯，則可以知曉每個階級的歷史大事。

日據時台東廳俯瞰圖中的計畫道路線成為真實，台東市區道路本身的便利性也達到高峰，至此，中華大橋完成了台東近百年來所希望的直線跨越卑南溪的想望。

中華大橋是民國 80 年代中，台 11 線預力混凝土橋的代表作，人與河之間將進入更新的演化。



中華大橋卑南溪下游側橋名石上的竣工年份是民國 88 年。





台 11 線的美，連外國單車愛好者都想來台一騎。

拓寬後的台 11 線線形筆直，尤其是知本段，成為了銜接南迴與花東海岸道路的大道，也成為台 9 線以外，台東向南、向北的主要聯絡道，同時改善台東生活圈的整體性，對於台東的城鄉發展引起了整合之效，也將日據起的新生市郊與台東市中心緊密的連接起來。

最顯見的是知本溫泉區的旅遊在民國 80 年後的盛況，藉由筆直的大道，也同時將海岸地區的觀光帶動，成為觀光的環島行程，台東的乾淨與質樸，是國際四方的旅人心中所嚮往的邊界，也成為這個國家在這片島嶼上，最美的一道線條。



已經鏽蝕的東部濱海公路改善工程工務所的招牌，在 80 年掛牌後，著手台東段的台 11 線改善工程，在任務結束後，將轉為大武工務段，繼續為道路的新生努力。

漂流木與柏油路 交織平面與立體 在海與藍之中參天



加入藝術家的創作思維，台11線的沿途有當地漂流木藝術的造景，這些造景成為到此一遊的照景，也為旅人多添了一份道路記憶。



小野柳附近的向日葵花園，向日葵是台東海岸休耕常用的休耕花。

台 11 線的路與海，共同交織了美麗的天際線。旅人到了台 11 線，就是到了一條讓人身心舒展的地方，不知不覺中，發現了台東屬於陽光、鮮豔的海濱之美。

近年以台 11 線道路交通方便的沿伸，藉著台東魯凱族、阿美族、卑南族的原住民的力與美，在當地駐村的文創人士努力之下，加路蘭、都蘭、甚至市區的鐵花村都越來越顯藝文與創新，讓這條更新拓展的大道也注入新穎的活力。



台東公園琵琶湖。



新造的黑髮橋，橋名柱已統一型式，黑髮橋也是台東縣、市交界。

黑髮橋是本段道路的北源，也是台東市與卑南鄉在台 11 線北端的界線，黑髮橋橋名的由來，傳說是過去一位頭目，為了興建穿過這條溪流的橋梁，但一直被洪水侵擾而無法完成，請示天神需要將社內一名女子獻祭，頭目不捨，但頭目的女兒卻以此為己任，當晚剪下頭髮，作為獻身的訊息後消失在黑夜中，果然，溪水水況穩定下來，頭目也完成了橋梁，所以名為黑髮橋。當然，因為橋名的特別，也有人發展夜間在此見到黑髮女子的異譚。

當地人說，因為以前的人很窮，葬時以席革裹屍，埋於橋旁公墓，大雨後沖刷，屍首就暴露於外，以此推，顯然黑髮易見。

傳說與推測往往是居民茶餘之談，但相信過去的台 11 線在此的橋梁線形已非今日之線形，來往於此的彎道的事故，難免成為軼事。



台東市界碑

反倒是詩人總是浪漫的，戰後詩人覃子豪來此公出，就作了一首名為過黑髮橋的詩：

佩腰刀的山地人走過黑髮橋
海風吹亂他長長的黑髮
黑色的閃爍
如蝙蝠竄入黃昏
黑髮的山地人歸去
白頭的鷺鷥，滿天飛翔
一片純白的羽毛落下
我的一莖白髮
溶入古銅色的鏡中
而黃昏是橋上的理髮匠
以火焰燒我的青絲
我的一莖白髮
溶入古銅色的鏡中
而我獨行
於山與海之間的無人之境
港在山外
春天繫在黑髮的林裏
當蝙蝠目盲的時刻
黎明的海就飄動著
載滿愛情的船舶



黑髮橋溪已看不出洪水的跡象。



台 11 乙線富岡卑南公路 台 11 線之尾的更迭變換

現在的台 11 乙線是早期台 11 線的最終里程，自中華大橋通車後，台 11 線的尾端伸直改往知本，這段銜接跨越卑南溪的舊公路因為台東大橋養護、改建需求，並未移交給台東縣政府，而將道路編號改為台 11 乙線，全長 7.4 公里，起點在台 11 線中華大橋北端，終點銜接台 9 線更生路段，台 11 乙線過去是台東通往縣境北端海岸地區唯一道路，其上的台東大橋，經歷了時光更迭改朝、改建，如卑南到富岡的字首連結，「背負」了一段不可取代的時代任務，橋體也背負卑南溪水利的共同需求，台 11 乙線路寬保持了 70 年代的寬度，對照台東市道路擴建，反而成為當地建設歷程的見證。



台 11 乙線起點銜接台 11 線中華大橋。



台 11 乙線終點與台 9 線在更生路相會。



民國 61 年搭建的富源橋橋寬見證舊台 11 線的路面寬度。



大地一直取之不盡地豐滿人們的生活，台東富山地區的陽光、土地與海洋讓胡靜妹依著潮水、日頭信手就能撿拾潮間帶的螺貝、栽種蔬果，收獲供應給富岡的餐廳，也是與鄰居以物易物博感情的好伴手。

從黑髮到白髮 等待依舊換來等待

在黑髮橋邊的小山丘，我遇見了一位騎著機車前往菜園的原住民阿嬤胡靜妹，這位阿嬤住在郡界這一區域的卑南鄉富山村，也就是大家較為熟知的荖桐部落，胡靜妹原本是石川地區的阿美族人，空軍基地擴建時，胡靜妹的父親帶著她往北尋找水源遷居種田，她的記憶中，早年這一帶生活相當辛苦，道路都是土石路，去一趟台東搖搖晃晃的要大半天，更何況窮人家只能用走的。胡靜妹因為變故，成為單親媽媽，度過許多含辛的歲月，帶著孩子到海邊撿拾潮間的螺貝、海菜，勉強給孩子溫飽，全家人在家徒四壁的小房子裡等著一鍋米飯，當時當地人的收入，主要是鳳梨田的收成，這些鳳梨就



這一片土地早期被用來種甘蔗、後來用來種香茅、鳳梨，現在回歸小農自主，植栽也多樣性起來。

是 50 年代台東的鳳梨加工外銷貨源，後來虱目魚苗的需求大增，胡靜妹就帶著孩子在深夜裡抓魚苗給那些收購魚苗的盤商，等到南迴公路通車、台 11 線鋪了柏油後，眼看當地沒法賺錢養孩子，胡靜妹就跟著村裡其他的婦女一起到高雄左營的工廠打工，這段只能住在工廠的歲月裡，每天都讓胡靜妹想盡家中由父親幫忙照料的孩子，唯一的成就是有較多的收入，看著孩子溫飽成長。

在菜園中的胡靜妹有著現今的安適，海邊的撿拾、山坡邊的種植不再需要擔負那麼多嗷嗷待哺的口，而是提供富岡街上的餐飲店，她的孩子已忙著在外地生活，這位大半生操勞的老婦人此時最渴望的，是孩子多回家幾趟，面對孩子無法在當地得到適當的就業機會，這裡的老人們只能望穿台 11 線，幾十年下來，不過是孩子在這頭等待，媽媽在那頭當女工，到今天的老婦人在這頭，孩子在那頭生活的想念位置互換，台 11 線始終成為一條思念的牽引。

胡靜妹說著說著，說到近來美麗灣的公聽會上，她挺身站在支持美麗灣的角色，一個從小沒讀多少書的婦人發言嚇壞許多反美麗灣的支持者，「這個原住民阿嬤怎麼這麼會講」，這些只是希望保留環境自然美好的人們，沒有經歷這位老婦人的滄桑，感受不到村裡的老人盡力一生後的失落。

一條路給人選擇，也給人應允，拓寬建設是土地之害還是生命之美呢？

海神廟是移居到富岡的大陳島居民的信仰中心。



時空之廟 神隨人遷的如意娘娘

石川部落與志航基地在石頭山下。



富岡往杉原路邊休憩區觀賞海景。

在台 11 線許多的遷徙故事中，富岡漁山新村是遷徙距離最遠的，離原住島嶼 110 海哩，村民 487 人是民國 44 年自大陳島搭著美軍艦隊撤退到台灣安居的漁山列島漁民，撤退時男人背著棉被家當，婦女抱著新生的嬰兒，老人帶著祖宗牌位與菩薩神明，漁山島娘娘廟的神明與附近廟宇的神明也被全數裝箱隨船搬運來台。民國 54 年漁山村集資安奉神明，取名為海神廟，民國 59 年空軍關建志航基地，漁山村遷至現址，空軍也協助遷建新的海神廟。因此廟垣格式與一般民間興廟不同。主祀如意娘娘是全台唯一的，是江浙沿岸漁民祈祝平安的主神，有說法稱如意娘娘是媽祖娘娘的妹妹，今日娘娘廟也因村民柯受良成名而受注意。

F5E 是最常在富岡雲霄露臉的機種。




穿梭之港 富岡商港與漁貨碼頭

與空軍機場建設同被遷村的還有石川部落，石川阿美族人長期以來跟隨著台東產業需求、種甘蔗、鳳梨，遷村後以機場與卑南溪間種植稻米，因此在中華大橋上往北望去能見到猴子山下美麗的稻田景觀，和在頭頂呼嘯的戰機身影。蘭嶼、綠島發展觀光後，富岡漁港成為到台東的旅人經過的亮點，交通船班來往中，旅人也愛在漁港碼頭上觀看漁獲，因為富岡的漁獲主要銷售的地區是當地，因此魚隻大小、拍賣節奏都比成功漁港小而慢，也成為外地人欣賞當地購魚文化的好窗口。



充滿在地味道的阿伯帶著魚貨回家。



突然之間
台十一
像一條失了聲的五線譜
我是為尋找曾在譜上的音符而來

親愛的海與山啊
還記得誰在此歌唱嗎

如今一條寬大的柏油鋪底
線與線之間

就是鮮明的雙黃線與道路邊緣線加上單車專用緩慢線

在行進間
發出樂音





參考文獻

- ◎《豐年》第十七卷 第二十四期 23 頁 吉達颱風，花蓮災情
- ◎《壽豐鄉志》花蓮縣壽豐鄉公所 / 中華綜合發展研究院應用史學研究所
- ◎《花蓮講古》花蓮縣花蓮市公所 / 林炬璧
- ◎《花蓮縣志》駱香林主修，苗允豐等纂修
- ◎《台東文獻復刊》第 12-14 期成功鎮軼聞 / 王河盛
- ◎《成功鎮志》· 臺東縣成功鎮 / 成功鎮公所 / 2003.
- ◎《瑞穗鄉誌》國立東華大學編者 / 許榮盛發行 / 花蓮縣瑞穗鄉公所出版
- ◎中央氣象局颱風資料庫
- ◎《日治時期台東市街都市發展與變遷之研究》陸俊元 / 東海大學建築學系 / 2012
- ◎《土工技術》第 131 期 (2012 年 3 月) / 台 11 線東部濱海公路北段土工特性與修築養護對策探討 / 陳麗華 王泰典 劉曉樺 關禮琳
- ◎大地工程技術於塑造公路新風貌之研究—以台 11 線濱海公路花蓮縣境為例 / 陳麗華 / 國立臺灣海洋大學河海工程學系碩士 / 2006
- ◎《公路通訊》第 269 期 / 第三版 / 台 11 線 18k~22k 間跳浪段隧道通車後記 / 第四區養護工程處花蓮工務所主任 戴進富
- ◎礫岩地層濱海公路隧道選線與規劃案例探討 / 王泰典，劉世桐，陳麗華，羅偉，丁原智 /
- ◎《臺灣公路工程》第三十卷第十期 / 民國 93 年 4 月 / 台十一線新長虹橋新建工程 / 朱育正交通部公路總局養路組副工程司
- ◎《撒奇萊雅族的社會文化與民族認定》陳俊男 / 國立政治大學民族學系博士論文 / 2010 年 6 月
- ◎《台東平原的農業民族：馬蘭社阿美族社會經濟變遷—1874~1970 年》郭祐慈 / 國立政治大學民族研究所博士論文 / 2007
- ◎《台灣地區公路橋樑特性統計分析之研究》賴明皇 / 國立中央大學土木工程研究所碩士論文 / 中華民國 93 年 7 月
- ◎《公路工程施工規範草案之研究》執行單位：國立中央大學 / 委託機關：交通部 / 中華民國 99 年 4 月
- ◎《82 年度政府重要經建投資計畫 - 台 11 線濱海公路改善修正計畫計畫書》交通部公路總局 / 88 年 2 月
- ◎《原住民族文獻雙月刊》第二期 / 中華民國 101 年 4 月 5 日 / 發行：行政院原住民族委員會
- ◎海岸山脈北段公路沿線邊坡崩塌特性研究 / 孫維芳 / 國立東華大學自然資源管理研究所碩士 / 2002
- ◎鋼橋與預力 I 型梁橋上構施工安全及經濟性之分析研討 / 蕭新祿 / 逢甲大學土木工程學系碩士論文 / 中華民國 99 年 6 月
- ◎《新活水》生命裡的交會與擁抱——Makutaay 的 Cepo' 故事 / 李姮德
- ◎《走自己的路，在峰迴路轉間的 Cepo' 劇團》國立東華大學民族發展研究所碩士論文 / 李姮德 / 民國 97 年 7 月
- ◎《失落與再現——一個關於東海岸環境史學的行動與論述》鍾國風 / 國立東華大學環境政策研究所碩士論文 / 2003
- ◎101 年交通部金路獎優良景觀類評選簡報 / 台 30 線 19k+100~28k+822 路段 / 交通部公路總局第四區養護工程處玉里工務段 / 101 年 2 月 23 日
- ◎金路獎優良道路景觀評比與綜合改善建議 / 國立臺灣大學蔡厚男教授 / 中華民國 95 年 6 月 28 日
- ◎交通部 97 年度金路獎臺 11 線 6k~15k 優良景觀類參選簡報 / 交通部公路總局第四區養護工程處花蓮工務段 / 中華民國 97 年 3 月 31 日
- ◎更生日報 1957 ~ 2013
- ◎台 11 線東部濱海公路改善計畫工程執行情形報告表簡報 / 第三區工程處
- ◎臺東廳報 314 號
- ◎旭村產業探討與展望簡報 / 鄭君軒
- ◎花東地區交通部門整體施政中程計畫 / 交通部 / 中華民國 101 年 2 月
- ◎商業週刊 259 期 / 海岸戀歌 / P. 91 / 2012. 1
- ◎挑戰 2008：國家發展重點計畫重要成果摘要報告 / 彙編機關：行政院經濟建設委員會 / 2008 年 4 月
- ◎台 11 線東部濱海公路改善計畫（花蓮縣路段）竣工報告輯要 / 交通部公路總局第四區養護工程處 / 2013
- ◎台灣東海岸馬卡道族在抗清事件的角色 / 林江義 (Mayaw Dongi · ·)
- ◎行政院原住民族委員會副主任委員 / 台灣原住民族研究論叢 第三期 / 民國 97 年 6 月 / 花蓮，請 / 《海洋台灣 雙月刊》不要再“建設”了！ / 黃雍熙 / 第 3 期 / 1997 年 6 月出刊海洋台灣 雙月刊第 11 期 / 台十一線踏察報告 / 方雅芬、施心翊 / 1998 年 10 月出刊
- ◎海洋台灣 雙月刊 / 擴大內需請造就東台灣的文化景觀 / 馬撒爾 · 尼卡爾 / 第 11 期 / 1998 年 10 月出刊
- ◎ NEW IDEA MONTHLY / 台灣海岸預知死亡紀事 / 蕭新煌
- ◎東海岸評論雜誌 122 期 / 台十一線風雲 / 1998. 10

一一道來來道

太平洋海岸公路
台11線人與路 *The story of Taiwan
Provincial Highway 11*

國家圖書館出版品預行編目資料

一一道來來道11 / 李紀庭著. -- 初版. --
宜蘭縣蘇澳鎮：交通部公路總局第四區養護工程處，
民103.06
面；公分
ISBN 978-986-04-0859-1(平裝)
GPN：1010300996
1.公路史 2.臺灣
557.38339 103009836

發行人 廖吳章
總策畫 薛讚添
審查委員 李玉芬、蔡建福
編審 張運鴻、陳營富、張榮福、劉世桐、王振懷
張宇博、沈清瑞、陳麗華、鄒忠文、林奕雯
著者 李紀庭
美術設計 李紀庭
書名題字 沈 暨

出版機關 交通部公路總局第四區養護工程處
27045 宜蘭縣蘇澳鎮中山路2段3號
電話：03-996-2501
<http://thbu4.thb.gov.tw/>

印刷 鴻譽彩色印刷有限公司
23556 新北市中和區福祥路66號8樓
TEL：02-8248-3166

版(刷)次 2014年6月 初版一刷 1200冊
定價 新台幣390元

ISBN：978-986-04-0859-1
GPN：1010300996

展售地點：

國家書店(松江門市)
10485 台北市中山區松江路209號1樓
電話：02-2518-0207

五南文化廣場(台中總店)
40042 台中市區中山路6號
電話：04-2226-0330