

子計畫十：客家族群產業經濟研究-以後龍溪為例

計畫類別： 個別型計畫 整合型計畫

計畫編號：98-0399-06-05-04-10

執行期間：98年01月01日至98年12月31日

計畫主持人：黃世明副教授

計畫參與人員：

賴怡瑾 子計畫兼任助理(聯合大學客家與政治經濟所)

黃宏至 子計畫兼任助理(聯合大學客家與政治經濟所)

張婷婷 研究群專任助理 (中央大學客家社會文化研究所碩士)

成果報告類型(依經費核定清單規定繳交)：完整報告

本成果報告包括以下應繳交之附件：

- 赴國外出差或研習心得報告一份
- 赴大陸地區出差或研習心得報告一份
- 出席國際學術會議心得報告及發表之論文各一份
- 國際合作研究計畫國外研究報告書一份

處理方式：除產學合作研究計畫、提升產業技術及人才培育研究計畫、列管計畫及下列情形者外，得立即公開查詢

- 涉及專利或其他智慧財產權，一年二年後可公開查詢

執行單位：國立交通大學

中華民國九十九年二月一日

後龍溪流域的山徑水系網絡與地方族群經濟發展之研究

摘要

後龍溪發源於鹿場大山西麓的樂山，是苗栗縣境內相當重要的河川，也是全台灣二十條主要河川其中之一，流經泰安、大湖、獅潭、公館、銅鑼、苗栗、頭屋至後龍等八個鄉鎮市，其中的山徑水系是交通往來的路徑，也是資源拓殖的管道；後龍溪流域是族群發展的空間，也是物質生活建構的場域，穿插著文化實踐的節奏。漢人的入墾後龍溪乃由下游溯溪而上，然而水系資源的開發，卻也造成族群的進入與遷出的過程。透過水系山徑的闢建，客家人憑藉資源開發的移動，政經勢力與客家家族集團的擴張，引發客家人與原住民或剛或柔、或和或鬥的關係，成為後龍溪流域的族群關係構圖的主題。

從清領時期延伸到日治時期的隘勇線推進，樟腦的生產勞動，客家人往往成為被徵召的對象，客家豪族勢力的墾拓山林，形成與原住民的衝突關係。山徑水系之旁的資源開採，造成山城一度繁華的歲月。隨著道路的拓寬與公路網的現代化，古道或者融入公路之中，或者湮沒在荒山漫草中，至今猶存者，其往來挑擔的勞動交易，乃轉型而為休閒體驗的空間，1990年代中期之後的社區總體營造以及本土文化的紮根推動，2000年代之後體驗經濟在山林的植入與發展，處於山林空間的客家生活世界，其中也有由勞動生產場域轉變為休閒消費場域。

客家人的移動構圖，參與並形塑了區域的族群關係、產業資源的開發以及往來的商品交易，依附山徑水系的脈動，打造族群生存發展的場域，「時位結構下的移動構圖」，或許可以開啟對客家人在不同類型的社會生存發展的理解與想像，由「時位結構下的移動構圖」之思維詮釋開展，可以想像詮釋客家人往來行動所建構的生存版圖、資源競取下的類聚群分差異圖、市場交換與往來進出的網絡圖。

關鍵字：後龍溪、客家產業、族群關係、族群經濟

Abstract

A Study on development of Local Ethnic Economies in Path and Stream Network of Houlong River Area.

Path and stream network was not only traffic system, but also the connection of local markets where different communities and ethnic groups exchanged to satisfy their demands one another. There were many Hakka settlements in Houlong river area, along the path and stream network ,natural resources and traditional industries could be developed , production and consumption could accomplished , ethnic groups migrations would advance during an epoch. From the point of view of economic sociology, path and stream network was the field of dialectic development of political, economical ,social and cultural dispositions.

By constructing path and stream network of Houlong river, Hakkas interacted with other ethnic groups ,managed local resources to struggle for life chances, and that also became the theme and rhythm of area development. The migrating figure of Hakkas participated and constructed the field of ethnic networks, it could maybe try to apply the concept of “time-status structure of migrating figure” to imagine and interpret the distinctive culture and social-economical development of Hakka .

Key Words : Houlong River, Hakka industry, ethnic relation, ethnic economy

壹、前言

空間結構是產業經濟的條件，對於傳統產業的發展，尤其更加明顯，地理形勢與生態環境的各種因素組合，影響山林經濟與市場交換的進行，形塑了地方共同體的物質生活風格；人文社會的歷史發展與人口的聚集和遷徙，也鑲嵌在自然地理的形勢脈絡之中；道路交通與山徑水系的交織建構，成為進出族群邊際的往來通道，是以探討後龍流域的經濟社會發展、歷史經驗及其產業資源，有必要對客家人聚集區域的地理形勢、自然環境與水系道路交通，有梗概性的認識，有助於理解客家山林經濟的發展與自然地理錯雜的密切關係。

貳、研究目的

水系山徑不但是物質生活的場域，也是族群關係互動往來的脈絡，更是連結資源開發與市場交易的通道，穿插著人文化成的節奏。本研究以時位結構的層次，專注於從清領時期到日治時期的探源觀流；探討內容架構主要有兩大軸向，一是移動於山徑水系中的族群關係構圖，包括水系與族群關係以及山徑的建構與族群關係的發展；二為山徑水系與豪強家族勢力的拓殖、生活市場的往來交易與地方產業的發展，分別探討墾拓建構與家族擴展生存空間的行動路線以及山徑網絡的生活市場的往來交易與地方產業的發展。

參、文獻探討

耕地的墾拓與家園的建構以及水利與道路的修築，是貫通人群聚散移動的途徑、滿足物質生活需求的憑藉、形塑勞動生產與商品市場的交換機制，也是連結區域資源並遂行開物成務的通道，隨著水利山徑的移動構圖，產生了山林經濟的豪室家族與勞動階級，除了人群往來的交融整合之外，也有衝突紛爭的產生，這是區域社會發展的現象；然而區域資源的開發與區域連結網絡範圍的大小，與中心—邊界的推動消長有關，村落、流域可以成為區域的單元，海域、世界則是更大的區域，就 Braudel 的觀察，地中海的結構性擴張，開闢耕地應有富豪和權貴參與的必要性，尤其是隨著時間的流逝，人們不再滿足於小規模的水利設施，開

始從事巨型的、整體性的和長期的治水工程，如果沒有同心協力的治理開展，缺乏建立在社會秩序基礎上的紀律，也不能達到墾拓擴張之目的。就地中海地區而言，聯繫地中海各地區之間的紐帶，不是自然水域本身，地中海周遭的多元族群才是其中主要的建構者，透過市場和道路的連結，啟動城市的自我生產動能，而區域的發展與城市的興起，總是與道路運輸有關，也與不同形式的資源與資本之間的移動有關（曾培秋、唐家龍 譯 2002）。

區域交通的脈絡節奏，穿插著物質生活世界的交換歷程，形成資源與資本的轉化網絡，產生許多交叉點與接力站。十字路口有時是更換運輸工具的停歇站，道路和貿易也使勞動分工逐漸成為可能。交換通常同時促進供給和需求，從而影響生產並帶動區域經濟的專業化，使這些經濟區域產生互賴交爭的複雜關係，透過交換取得自身的生存發展舞台。此外，Braudel 也強調區域經濟社會的發展，以及任何一種資本主義的生成變化，都有一些前提條件，決定性的條件是流通，而且幾乎可以說，僅僅是流通；流通的區域愈大，成果也就愈多（曾培秋、唐家龍譯 2002；顧良譯 1993）。而流通則是山徑水系的基本功能，是移動構圖的動能所在。

Skinner 在《市場及區域經濟的結構與發展》的分析中，強調聚落發展與交通往來的交相輔成功能。區域經濟的市場結構由許多不同層次的貿易範圍組成，交通便利和農業發展是最重要的兩個因素，其中交通運輸的效率實是決定交易範圍大小的主要因素之一；他分析明清時代的中國聚落，在經濟上的重要功能有三：（一）為腹地提供貨物零售和各種服務；（二）連接各經濟中心並扮演居中調節的地位；（三）交通網絡位置的往來交錯；其中交通網絡的位置，透過山徑水系的交換貿易，形塑市場邊際的消長，尤其在邊緣地區的貿易系統，其疆界大多沿著山脈而進退推移，流動的行商和消費者定期趕集時所產生的經濟活動，就像脈搏跳動一樣，構成了傳統農業社會生活節奏的一環；市場機制如同經濟結構的心臟，山徑水系則如同聯繫心臟和軀體之間的血管，每條都兼有動脈和靜脈的功能，是地方多種類型資源與資本的往來交換孔道（陳秋坤、關文斌、劉端裕 譯

未刊印本)。

水陸交通的往來與城鄉發展的交換鏈條與環節有關，山徑水系的複雜交錯，成為往來移動擴張範圍的媒介，影響進出移動的可及性與不同聚落的關係連帶；是以 Elias (1976) 提及城市所及的區域發展，與交通往來所形成的交換鏈條之多寡長短有關，建構了複雜多變的鏈條交織樞紐環節，而鄉村居民的基本生活需求，乃直接來自於狹小的周邊地區，形成物質生活的交換圈，由於在此範疇的交換鏈條相當短，可以統稱之為「自然經濟」的經濟形態 (袁志英 譯 1999)。

山徑水系作為資源交換與市場交易的網絡媒介，形塑人文地景的產業空間特色，兩條簡陋街道交叉而成十字路口，或可成為市集的起源場所；當十字路口或是本地貿易的場所，若範圍更形擴充，即成市集地 (Fairground)。Brunhes (1920) 強調，無論本地市場的形狀或大小如何，凡市場必有交易，市場與交通交輔相成，交通型式則經常受到地理環境的影響，在整體的通商網絡系統中，各部份都有遠近親疏不等的連結往來關係，如同河道系統中的支流一般；貿易幹流的附近，影響所及，也促使兩旁支流加速地向前邁進 (李旭旦、任美鏗譯 1966)。

除了資源競奪的移動之外，至於空間組織下的移動構圖，Morrill 提出如下的分析命題：如果認為所得或滿足程度的可能增加大於移動的經濟與社會成本，往往產生移民的空間構作，而區位的組織乃意味著功能的專業化，專業化需要移動才能使之有利可圖。沒有地方之間的移動，區位的組織就不能存在 (Morrill 1974)。移動構圖與貿易交換，相互綜錯共創的經驗舞台，形塑了「區域經濟」的範疇與邊際，同時也使區域經濟與「歷史」、「文化」摩盪凝現，在資本主義發展的趨勢下，區域經濟具有開放系統的運作特質，在市場機制、比較利益、分工整合與價值交換的過程中，區域經濟有其整體性與多樣性，藉由組成勢能的相互依存與鑲嵌統合，編織區域系統自我生產機制的消長進退。

族群經濟與族群資源，鑲嵌於山徑水系的區域發展脈絡；族群經濟 (ethnic economies) 源於族群共聚的地域，在此地域之中，經濟的運作有助於地方族群成員的便利並吸引從事商業交易，而這些經濟活動在執行的過程，與地方族群共同

體的連帶及其相互之間的關係強化，有相當密切的關聯。族群經濟對於進入新市場的非預期努力，有助於族群人口開展其群體過去幾乎少有的接觸機會。而族群經濟與經濟政策交相滲透，也有助於文化資本的利益轉化與獲取(Monti, 2003)。族群資源除了族群想像共同體所擁有的物質經濟資源之外，也展現社會文化的特徵樣貌，呈現族群的文化、網絡、社會資本之資源組合以及所鑲嵌的商務行動；族群資源乃形塑了族群的性格特質(Light and Rosenstein,1995)。

Brunhes 就《人地學原理》的探究，指出一般的地理研究，若能先從嚴密分析一小區域入手，在詮釋過去事實之前，先觀察綜合分析現存的事實，則其結果必將更有可觀（李旭旦、任美鏗譯 1966）。如果可以將區域的經濟與社會發展，結合歷時性與共時性的探討，累積區域研究的許多個案與分類文獻，發掘更多的材料來綜合分析，應可建構發展脈絡的梗概。

肆、研究架構與方法

探究區域經濟與社會的發展，成果的積累彙整與詮釋對話，是相當重要的過程；相關資料的取得，也可以藉由不同主軸的詮釋，發揮文獻的意象與意義。本研究撰述的參考文本，主要透過文獻史料的閱讀，藉由山徑水系的主軸及其開展的時位結構，展現資源競取的族群關係、壑首家族與共同體的擴展經營、商品交換的往來移動、區域市場的交易結點以及地方資源的特色產業及其轉型發展，多元軸向所呈現的移動構圖以及流域發展節奏的族群經濟變遷，同時接受年鑑學派的理論觀點與譬喻想像的啟發，解讀族群共同體在後龍溪的經濟社會律動。

本研究乃綜合上述的關懷思維，整理相關的文獻資料，進行後龍溪流貫的山徑水系網絡區域之中，客家人與其他族群互動形塑的族群關係與族群經濟發展的初步探討；所呈現的行動構圖以及流域發展節奏的族群經濟變遷，不強調或受限於批判式的閱讀理解，也不於初探之際即進行評析式的論證考究，而是透過文獻內容的解構與建構的閱讀取捨與鑲嵌詮釋，進行主題化的理解想像，猶如年鑑學派 Braudel 所言，僅管歷史文化的拼圖中的每一片，看上去似乎絢麗多彩，但是

只有將它們放在整合的宏觀歷史中的適當位置，才能更充分地鑒賞它們，就後龍溪流域的相關文獻解讀進行拼圖式的解讀，也試圖以此為基調，結合其它文獻，結合理論概念的像詮釋啟發，在多元主軸的流動、脈動、鑲嵌、轉動下，理解後龍溪在山徑水系的時位結構的脈動中，所呈現的地方族群經濟與族群關係的生成變化。

伍、研究成果與發現

一、移動於山徑水系中的族群關係構圖

(一) 水系與族群關係

苗栗縣的河川，均向西流注入台灣海峽，溪流坡陡而短急狹窄，暴雨時洪流特大，枯水期水量極小，甚至枯旱乾涸。其中後龍溪發源於鹿場大山西麓的樂山，是苗栗縣境內相當重要的河川，也是全台灣二十條主要河川其中之一，全長約58公里，流域面積約540平方公里，源流多且流域面積大，串流在山地、丘陵、台地、平原之間，主要支流有汶水溪、大湖溪、老田寮溪，次要支流包括桂竹林溪、老雞隆溪、大坑溪、沙河溪、南勢坑溪，構成綿密的網狀水系，流經泰安、大湖、獅潭、公館、銅鑼、苗栗、頭屋至後龍等八個鄉鎮市後，注入臺灣海峽，孕育了苗栗的區域文化與經濟發展（賴志彰 2004；洪東嶽 2006）。

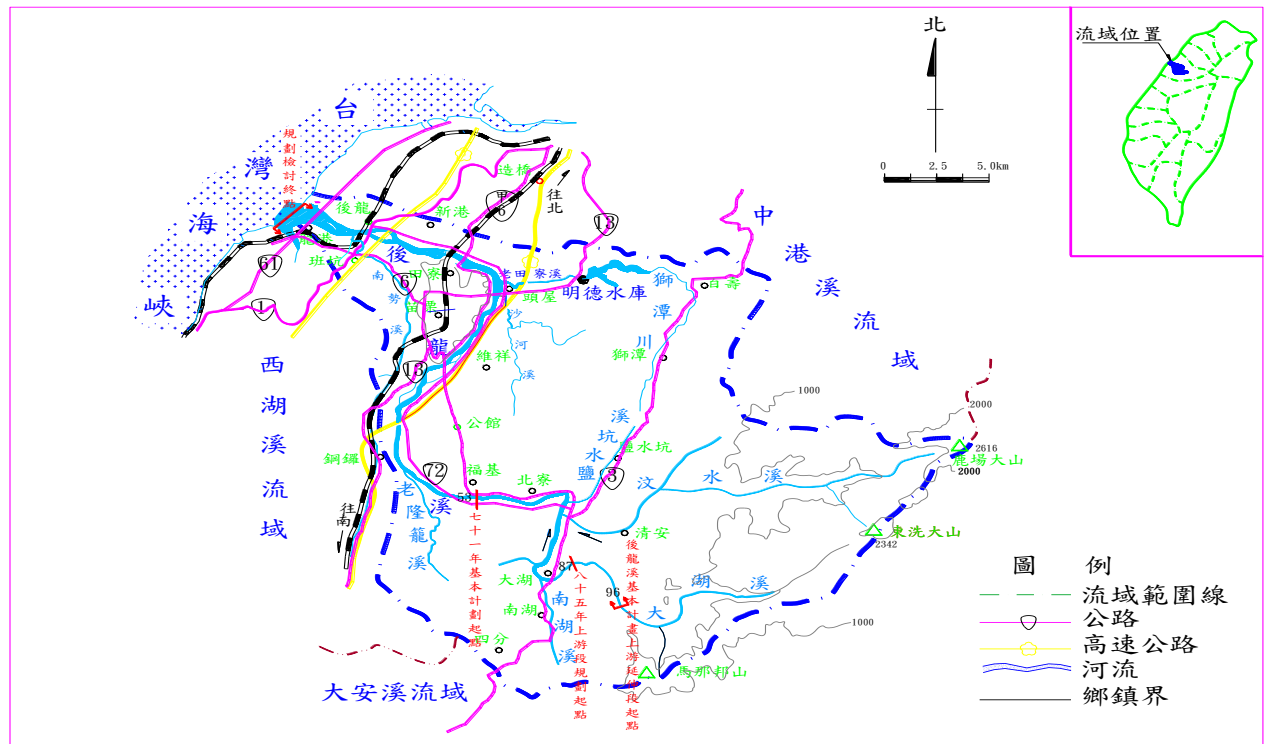


圖 1 後龍溪流域範圍圖 資料來源：經濟部水利署第二河川局規劃課 劉繼仁 提供

水系與族群關係乃由下游的航海遠度至台的漢族移民，依水系而從後龍苗栗頭屋公館銅鑼泰安大湖的方向移動，歷經平原、台地、丘陵而向高山峻嶺移動前進；大致而言，愈往內山深入，族群的武力對抗愈加劇烈。在清領時期的時位結構下，墾拓的移動構作，造成資源競逐與弱勢在地族群的向內遷徙或隱形漢化，或者建立合作墾拓的互利防衛共同體，或者交相衝突而對立抗衡，或者由於水資源的利害交征而發生族群內部聚落之間或合作共利或分化紛爭的移動構圖。

後龍溪流域自明末以後，逐漸有漢族移民來台墾殖，初期有小規模的引水耕作，人口與土地利用，大多分布於沖積平原或圍墾開發的河川新生地。自清康熙末葉的墾拓，始有較顯著的加速啟動，從許多地契和租約可以發現，十八世紀初期即有大規模的閩粵移民移墾，由沿海平原地區，亦即現今的後龍、通霄，逐步向山區的平原—包括苗栗、公館、竹南、頭份等地推動。苗栗縣街庄的形成，在拓殖初期，除了港口之外，大致沿著河系發展，往內山的道路尚未開通之前，河流往往是重要的交通動線，溪流可至的河谷平原，往往是先被開發的空間，流動的水系，也是利用溪水向下游放流貨物的通道。後龍溪流域的夢花庄(今苗栗市)

與頭屋庄，與水系的建設有密切關聯，也許是為了運送產品或是汲取水源的方便，業戶、番社、佃首、墾戶收租的公館，通常位於河岸或距離河岸不遠的地方，每到繳租季節，散佈各地的佃戶會聚於公館所在地，移動往來與貨流貿易，催生街市的區域拓展（黃鼎松 2007）。

利用天然水系進行人工開鑿的「圳」，是灌溉的引道，水路從圳頭下行則稱為「幹線」，到了適當的距離或依田畝的多寡再分「支線」，而後「分線」以達溝渠進入水圳，形成一張水路網絡。乾隆 20 年（1755 年），苗栗、西山所興建的龜山大陂圳，不只是水利的肇始，也開啟了苗栗縣灌溉工程的序幕，後續相繼興建的穿龍圳以及後龍等圳，圳路的開鑿與墾地拓殖密不可分。後龍溪流域在乾隆年間開鑿的圳埤，有位於現今苗栗市的貓裡三汴圳、嘉志閣圳、貓裡座圳以及公館鄉的蛤仔市圳。開鑿於嘉慶年間的有食水圳、蕃仔埔圳、關爺埔，以及道光年間修築的穿龍圳，均位於公館鄉。而後龍圳修築於同治年間（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999；洪東嶽 2006）。

漢人由後龍港前往貓裏或隘墾區開墾的過程，主要透過漢人與平埔族的漢化番民所組成的墾拓群體，逐步進逼未墾的「荒地」，卻也要遭逢世居生番地的泰雅族，因資源競逐所引發的可能衝突。漢人入墾後龍溪的移動節奏，主要由下游溯溪而上，資源競逐的移動過程結合水系資源的開發，卻也造成族群的進入與遞出的構作景象。漢人入墾苗栗河谷平原，由後龍溪出海口的後龍港、公司寮港等地逐漸內遷移動，大約在乾隆 2 年（1737 年）前後，先抵達現今苗栗市的維祥、嘉盛、西山一帶，後龍溪對岸的頭屋也是在大約同一時期入墾；接著南移到河谷平原南邊的地帶，即中心埔、七十份、石圍牆、公館一帶，從乾隆初年到嘉慶年間，再逐漸南移到出磺坑、舊雞隆、新雞隆，值得注意的是，平埔族的遷徙也在客家人佔優勢的空間往來遷徙；例如在乾隆末年，有平埔族到卡斯族貓閣社人從苗栗市遷入頭屋鄉曲洞村的二岡坪；嘉道年間，則有台中的巴宰海族遷移來到大湖一帶聚合立社（賴志彰 2004）。

石圍牆與公館的開發拓殖，構作了族群之間衝突合作與攻防進退的場域。石

圍墻於嘉慶 22 年（1817 年）開庄拓墾，當時的石圍墻，河埔地雜木叢生且原住民經常出沒其間，騷擾附近的墾民；苗栗六庄人士，為了防制「番害」，公推吳琳芳為墾主，把守烏溪河（即後龍溪）上游牛鬥口——即今之上福基南側，並協議募股 81 份，每股出資 40 銀圓，作埤墾圳開墾；由墾主出面，與後龍新港兩社平埔族人，議定讓出荒埔 80 餘甲，眾墾戶積極拓荒，搬磚運瓦，採石築牆，建造墾主館以及隘丁宅寮，招募鄉勇，巡守銃庫，抵禦「番害」（黃鼎松 2007）。

隨著墾拓界限推擴的軍事防衛設施，見證了族群衝突的發展變化，也是當時護持經濟往來交換的必要措施。公館街原稱為「隘寮下」、「隘寮腳」或「蛤仔市」，客籍先民在乾隆年間開墾公館鄉時，與八角嶼山區的原住民爭鬥不休，因此，沿八角嶼山西麓一帶設有芎中七隘、大坑口隘、蛤仔市隘等隘，由隘勇守衛，以維護墾務的順利進行，而聚落適在隘寮下方，故稱「隘寮下」；後因隘寮下乃位於後龍溪沖積而成的河谷平原，南北狹長、中間地勢低平，形似蛤仔，且至道光年間成為農產品集散交易地，故又稱為「蛤仔市」（施添福總編纂 2006）。

此外，水流的形勢變化、水資源的利益競奪與水利安全的共同體維護，致使聚落分化衝突而相互抗衡的局面；後龍溪在公館附近，也有改道變遷的多次紀錄，早期的河流由東流出時，蛤仔市隘寮等地區，年年患害甚大，所以蛤仔市（公館一帶）人等每欲持橫築造石壩，攔河斷絕，使全條河水向西流走；此舉卻促使石圍墻、老雞籠、七十份、中心埔、芎蕉灣的居民惶恐不安，認為會對田佃家屋造成危險，數千人生命也會受到嚴重威脅，於是號召共同處境的居民，聯合抵抗，兩方執意強硬，致生五庄聯盟誓約共同生死。五庄聯盟社成立於咸豐 6 年（1856 年），當時的目標，一為保障並防制水害問題，二為保全灌溉水權，水權的爭奪則誘發武力相加、銃炮相擊，後來官府親臨訊斷，允准蛤仔市建立石堤八丈五尺，對方利用其判決期間，竟造出八十五丈。當時政府未再釐清明判，於是溪水大半趕過西流，導致某些聚落蒙受水害的侵襲；由於水流經地的水權奪競及其利害衝突，水流因衝突競爭而流道產生變化，也促成客家聚落彼此以武力相抗的現象（周錦宏總編輯，黃鼎松等撰 1999）。

光緒2年（1876年），銅鑼鄉所發生的「吳阿來事件」，則是地方墾拓史上的重要事件，其中山徑水系區域中的資源競取，亦為導致此事件矛盾衝突的重要因素之一。新雞籠莊為隘外的新墾區，莊中以吳姓為大族，其領袖為吳阿來、阿富兄弟；吳阿來承襲臺灣鄉莊的傳統，有其自衛武裝，構築竹圍銃櫃並蓄士練武，防禦外來敵對勢力的侵襲。然而新墾區的墾民，在財力上即使與隘內紳富可堪匹敵，然而在政治及社會的地位，卻往往不敵隘內。當時鄉治的隘外各莊歸隘內的芎、中、七三莊管轄，對於地方公事，官方苛派，致使隘外各莊吃虧；因而與隘內外有對立相抗的情勢，加上雙方資源競取的利害衝突：灌溉用水之爭與撈取浮油之爭，官方誘導激化衝突對抗，最後吳阿來被出賣而失勢敗退（黃鼎松編纂1998），由此亦可見政治力對族群分類矛盾的分化宰制技術之一斑。

至於後龍溪上游的汶水溪、大湖溪區域，泰雅族對於漢人—尤其是客家人的反抗與防衛更加激烈，雖然從乾隆中葉以後，即有墾民從屏東、東勢、豐原以及西湖、銅鑼、公館等地前來墾闢，雖有組織動員的前仆後繼，仍然付出慘烈的代價，一直要到光緒14年（1888年）以後，在官方與民間的合力圍剿，甚至協調，地方才逐漸平靜下來。

到了日治時期，重要的水圳與水利設施皆逐步收歸公有，除了少數在源頭灌溉面積不大且利益不豐之處，如大湖鄉的幾個小水圳，仍維持民間生活共同體的經營方式之外，皆由國家整併管理，藉此削減地方豪強對地方勢力的資源控制並強化水資源的經濟利益。而日治時期因水源的墾拓所引起的族群之間的對立或合作關係，並不如清代重要，也不是重要的族群構圖媒介。

日治時期，從明治28年(1895年)佔領臺灣，至明治34年(1901年)，利用6年的時間，從事私有埤圳的全面調查並繪圖，大致完成農田水利建設之基本資料，認為台灣水利事業在私有制度下，很難管理且不符合經濟管制效益，於是以改善農田灌溉工程為號召，頒布《台灣公共埤圳規則》，將過去私人埤圳有關公共利害者，一律指定為「公共埤圳」，之後計有龜山大埤圳、穿龍圳、田洋圳、樟樹林圳、隆恩圳、南龍圳、內灣圳等七大圳被指定為公共埤圳，列入行政系統的管理

監督。公共埤圳規則的立法要旨，促使官廳得以監督各埤圳的經營與財政，合併若干小圳於單一的系統，以便管理。公共埤圳的管理人，雖由協議會或組合會決定，但是行政官聽得予以免職之處分；至于財務方面，不但預算與決算須經官廳認可，且規定帳簿種類，並可隨時派員抽查，預算各款不得移用，均可見管制之嚴密程度（洪東嶽 2006；徐世大 纂修 1955）。

官設埤圳繼公共埤圳而建立，明治41年(1908)制頒官設埤圳規則，積極推動新灌區的開發與舊灌區的擴充，附帶兼辦水力發電。當時以苗栗縣境水圳的環境條件，缺乏可供大規模開發的基地，於是官設埤圳規則雖然制頒但在苗栗縣境內，並無官設埤圳的設置。後來由公共埤圳及官設埤圳演變而為水利組合的管理形式，而《臺灣水利組合令》乃公布於大正10年(1921年)，大正12年（1923年）龜山大阪圳、穿龍圳併組成「上後龍水利組合」（1928年易名為「苗栗水利組合」，灌溉面積2,726公頃；田洋圳、樟樹林圳併打那叭溪流域（即今西湖溪流域）各圳，合組為「富士水利組合」，灌溉面積1,301公頃，而後龍圳則自成為「後龍水利組合」，灌溉面積1,329公頃。當時的水利組合之一切實權，均操於組合長，組合長可由非組合員充任，且須由知事或廳長任免，知事或廳長可任免評議員，其權力的總樞紐，也完全操於政府手中（洪東嶽 2006；徐世大 纂修 1955）。

（二）山徑的建構與族群關係的發展

1. 清領時期的山徑交通與族群往來

臺灣的道路構作，多由墾拓移動的先後次序，逐步形塑凝現，某一村莊至另一村莊的人行小徑，隨著墾殖範圍的逐漸擴大，路面逐漸長寬延伸，也擴增了徑路之間的連結密度，以街為中心的道路，商業侷限於狹小地區，每條道路初期的里程都很短，鏈結的數量與長度也較短，中心與邊緣的功能差異並不顯著，鄉間道路也只會比田間畦畔稍大而已，隨著政治安定與農商業發展，路線乃逐漸交錯連結並延長加寬（陳俊 編著 1987）。至於鐵、公路的現代化建設，多肇基於日治時代；苗栗縣長期以來受到地形的影響，海線、山線、內山三個地區，彼此往來相較有限，各自形成一個地域單元，並逐漸塑造成為不同的經濟社會之發展特

色（施添福總編纂 2006）。

山徑水系的連結與土地資源的墾拓，除了經濟需求的動力外，往往也是形塑族群空間的行動網絡。漢人墾拓推進的大肆巧取豪奪，造成原住民空間資源的衰隱消虛；隨著漢化勢力的加深，平地原住民與漢人移民的界限逐漸模糊消失，納入成為漢人的本土化社會（黃鼎松編纂 1998）。就後龍溪下游的平原地帶而言，隨著漢人的移入增多，導致資源競逐的分類械鬥以及恩怨情仇，例如道光 6 年（1826 年），彰化以北的粵閩墾民掀起大械鬥，苗栗沿海各地受到波及，劉獻廷乃會同後龍的「開臺進士」鄭用錫往返各庄勸阻疏導，藉由地方士紳的傳統影響力量，減輕並消弭可能釀成巨禍的爭鬥（黃鼎松 2007）。劉獻廷祖籍為廣東鎮平，是苗栗地方鄉試及第的第一人，故居在公館尖山村錫隘古道的南側，道光 6 年（1826 年），閩粵墾民互鬥，獻廷率領鄉勇守禦有功，總督孫爾準，奏准賞加副貢生（黃鼎松主編 2008）。

然而後龍溪流域的閩粵械鬥，並不是啟動族群衝突矛盾關係的主調，也不是促成閩粵族群各從其類的分布動力，福佬人與原住民的族群互動關係，也並非區域歷史節奏的基調；透過水系山徑的闢建，客家人憑藉資源開發的往來移動，政經勢力與客家家族集團的擴張，引發客家人與原住民或剛或柔、或和或鬥的關係，成為後龍溪流域的族群關係構圖的主軸。

後龍溪流域的高山丘陵廣布，流域內各鄉鎮市與聚落之間，或者與其它流域之間的交通甚易受阻，若逢河流湍急不平穩，輒缺乏舟楫之利，因此早期先民在拓墾時，交通多賴自行集資出力修築的道路。其中修建於平原或河谷地區的道路，到後來多被延伸拓寬為現代公路，至於捨河谷以翻越山嶺的最短距離，所修建而成的古道，則因為路況險峻，現代交通工具無法通行，許多古道荒廢閒置而野草蔓生，路徑樣態及其交通功能，於歷史舞台中消褪隱匿（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999）。

台灣最早的古道，乃原住民為了方便狩獵與耕作需求，闢建獵物征逐與地利開發的羊腸小徑，蜿蜒逶迤且多依山傍嶺而崎嶇難行。清領時期，漢人大量入墾，

墾殖範圍逐漸擴大，由西部平原向內山發展，除了進入移動的資源空間闢建外，「拓地」與「開路」的交相迭用，「耕作」與「防番」的兼顧相成，是拓墾推進的重要啟動與脈動節奏。就黃鼎松與黃炫星等人的分類，台灣古道的形成，包括苗栗古道的闢建，主要可歸納為四類：1.原住民生活、農墾、狩獵或遷移的路徑，如高熊山卡古道、鹿加古道等。2.明清時期的拓墾、林務開發路線，如十分嶼、錫隘古道。3.清廷撫番開山闢建的道路，如八通關古道。4.日治時期為加強控制原住民，開闢的隘勇道，如橫龍、北坑溪古道等。大部分的古道為多類型的組合，也有沿襲拓衍的關係，例如馬那邦古道，既是原住民的狩獵遷移路徑，亦是日治時期的隘勇線以及原住民抗日的古戰場（黃鼎松主編 2008）。

古道的交織發展，與物質生活世界的需求滿足有關，也與政經系統的空間支配與資源經營有關，共同形塑族群往來進出的移動構圖；然而古道的闢建興築，並非依序由下游至上游的逐步開拓闢建，若以古道作為漢族移民與在地原住民的族群互動往來的移動場域，則大致也溯循下游至上游的次序，依時位結構的脈動，啟動族群經濟與族群往來的交換功能，形成在族群邊際的進出脈動孔道。

防番設隘是古道在清領初期的重要經營策略，康熙 60 年朱一貴事件之後，在迫近番界之處豎石禁止越入，其原意雖出於禁止漢民越入，亦可謂為防番設隘的「封山禁墾」之考量，然而仍然有漢民偷越侵墾，於是開挖深溝推築土牛，設立隘寮嚴施防守（臺灣省苗栗縣志第八篇 防戍）。當時與來臺漢人互動最頻繁的原住民族群，主要是邊界內西部海岸平原地帶與漢人雜居的平埔族。平埔族由於置身於高山族與漢人兩端之間，左右依違而角色曖昧，在「趨利避害」原則的考量下，必要時則與漢人共同防堵高山族出草，成為山徑交織的守隘者；乾隆中期以後，清政府支配熟番族群離開原居地到指定前往的地方---沿邊近山地帶，隨著漢人隘墾區向生番地界的擴張，熟番的保留區漸居內緣，熟番的角色任務調整為對內的、協助清廷維持內部社會治安的補助武力（柯志明 2001）。

清代苗栗各地的道路，多由閩粵人士渡台開拓時自動整合修築，開拓初期的道路均屬泥土路，閩人於康熙末年開拓後龍為基地，漸次向南北發展；乾隆 12

年（1747 年）粵人從白沙屯、後壟進入苗栗，由西部沿海逐漸往東開拓，道路也隨之興建；同治 13 年（1874 年）巡撫沈葆楨發動民工開闢道路，始有官道的闢建，台灣的官方經營政策取向，乃由保守消極轉為積極開放（宋國英 2005）。

從「防番設隘」到「開山撫番」，隘道的修築情勢有所變異，同治 13 年（1874 年）之後，清廷受到「牡丹社事件」的衝擊，乃依沈葆楨之議，開拓台灣全土，闢建貫穿台灣南北的縱貫公路，此舉可視為清廷官方正式積極經營台灣公路交通的開始，隨著「開山撫番」政策的實施，卻也急驟壓縮了原住民的生息空間（黃鼎松 1998）。根據劉銘傳的奏疏，當時建路之目的約有數端：（一）利於海防：使本島各港聯絡便利，軍隊調撥迅速；（二）便於建省：當時省垣擬設彰化，以距海較遠，衙署建築，須有鐵路，以利鳩工冶材；（三）繁榮經濟：建設臺灣，振興實業，首應發展交通，而島內運輸不便，導致內地貨物不能運至港口，妨礙實大；（四）永久性建設：全省西川繁多，不能通航，如關驛道，均須架設橋樑，唯一勞永逸計，應建鐵路（李汝和主修 1969）。開山撫番之後，到了光緒 15 年（1889 年），黃南球完成內山（獅潭、大湖、卓蘭）的開發，整條後龍溪流域成為漢人主導的生存發展空間（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999）。

道卡斯族分布於苗栗平原區內，包括後龍社、新港社、嘉志閣社及貓裡社；康熙 36 年（1697 年）郁永河在《稗海紀遊》中即提到道卡斯族。自乾隆年間漢人入墾後龍溪流域後，漢人多已聚集成莊，道卡斯文化即逐漸流失；後龍社則因位於河川最下游，與漢人接觸最早，很快融入消失在漢人社會中，只留下後龍鎮公司寮附近的分社南社；苗栗市的嘉志閣社與貓裡社合併為貓閣社，於乾隆 12 年（1747 年）以五千大員將全社土地賣與漢人，其中原嘉志閣社的平埔族則遷居到後龍溪東側的頭屋鄉曲洞村，貓裡社則往南遷居於苗栗市的新英里。乾隆 47 年（1782 年），也有道卡斯平埔族貓閣社人，遷入墨硯山腳頭屋鄉二岡坪（今曲洞村）（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999；劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。

由後龍溪下游向中游推進，涉入水系古道錯綜交織的空間，其中的鳴鳳山區有五條著名的古道：八達嶺古道、鳴鳳古道、南長城古道、八達嶺古道與錫隘古

道，這些古道與先民開發苗栗內山地區有重大關係，鳴鳳山區內的古道，乃為早期拓墾的住民，為了防範原住民出草所設的隘勇線；除了隘勇之外，也是早期內山住民將農畜產品挑擔到頭屋、苗栗街區的捷徑（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。

古道交錯雜多，是獅潭鄉的一大特色，幾乎每一村都有自行踏尋開闢的山徑；向東往南庄、泰安，向西往頭屋、苗栗、公館，向南是大湖，北面交連三灣、頭份。錫隘古道位於獅潭鄉和興村，銜接苗栗市新東街，是昔日獅潭鄉通往公館、苗栗地區的重要通道，約在光緒年間興建，全長約十多公里，東側於獅潭鄉入口處，早年設有小營頭，配置隘勇站崗巡哨，抵禦原住民的侵害（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999）。錫隘古道中最險峻難行的，莫過於公館鄉北河村與獅潭鄉接壤約一公里餘的羊腸小徑—錫隘崎。昔日扛轎人流傳：「上崎觸鼻孔，下崎觸髻鬃」，由此亦可想像錫隘崎段的險惡難行（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。

早期的獅潭屬原住民賽夏族人居住的地方，直到漢人入墾與原住民發生衝突後，賽夏族人漸漸往內山南庄方向遷移，而獅潭逐漸變成拓墾住民—客家人的居住地。根據史前遺址的發現，賽夏族強盛時期的活動範圍，曾經一度擴展到後龍溪中、上游，後來由於泰雅族勢力由南向北發展，並往後龍溪中、下游移動遷徙，與平埔道卡斯族傳統居地混雜，加上漢人入墾後龍河流域，賽夏族於是只好在族群勢力消長的空間場域，再往中港溪上游遷徙，最後的落腳處則集中分佈在新竹縣五峰鄉（北群）和苗栗縣南庄鄉、獅潭鄉（南群）（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999）。十九世紀上半期，隨著中港河流域的開疆設隘，山區開發變為積極，賽夏族受到的外來壓力也逐漸加大；後來上坪溪一帶「金廣福」墾拓組織的墾務推移，黃南球等豪強開始在南庄、獅潭一帶進行的大規模屯墾，引進大批客家人入墾，此後一波波從事墾植開發山林資源的勢力，進入原來賽夏族的空間領域範圍，促使賽夏族聚落往更上游的山區遷移。

山林資源的開發與產業利益的掠奪，造成客家人與原住民的衝突，從地名亦可略窺一端，例如獅潭鄉和興村的「殺番嶼」，乃指稱該地有一凸狀的山稜，隘

勇藏身於原住民必經的通路兩旁，趁原住民不察通過時，合力加以殺害，故名「殺番嶼」。族群衝突與樟腦資源的經營，往往在山林經濟的開發過程中，交相應和，隨著山徑的闢建與拓墾資源的向上游延伸競奪，清末及日治時期，製造樟腦是獅潭鄉和興村的重要產業，亦是獅潭「內山」等地的主要經濟命脈，因此，當地尚有不少與製腦有關的地名，如「三份」、「十九份」等（黃鼎松 2007）。

鄰近頭屋與獅潭的公館鄉，其中的八角嶼登山步道，乃是貫穿公館沖積平原的古道，客家人的移動進出，也造成該地的原住民向山區遯奔。公館於嘉慶至道光年間，為了保護漢族群的漸次墾殖，常因抵禦原住民的出草而設隘防制。位於公館市區東隅山區（即大坑村），當時為墾首張進生所佔領，原住民則退居獅潭縱谷以東，咸豐年間（1851年左右），在行修寺南側設瓦窯廠，並置土地廟於岩壁間，此後大坑山區乃由客家人張、楊、曾、謝、鄧、陳等家族墾殖落戶（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。

銅鑼鄉的開發，始自乾隆年間，客家人的墾拓推進而競趨後龍溪上游，也同樣造成族群之間的矛盾衝突。乾隆十二年（1747年），有吳士貴、吳榮芳者，繼藍三貴之後，廣招佃戶，循藍氏墾闢遺跡，南行至田祥、九湖、樟樹林一帶，一面驅番族於雞隆深山，一面開墾田園而逐漸形成村落。由於漢民墾拓急進，「漢番」之間屢生爭執，到了乾隆31年（1766年），台灣南北兩路各置理番同知，專責管理山地行政，辦理民番交涉事件（黃鼎松編纂 1998）。

漢人移民溯溪東進，至同治年間深入到八角嶼山脈以東的地區，遭遇頑強的泰雅族以武力相抗對峙。光緒12年（1886年），巡撫劉銘傳派林朝棟率兵，進入大湖地區「撫墾」（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999）。由於族群之間為了掠奪山林資源以及保衛家園，乃有武力相向的攻防進退，在地名也可以窺出「漢番」衝突的歷史痕跡，例如在造橋鄉與獅潭三灣的交界，即有中隘壩、銃櫃嶼頂的地名，在獅潭溪上游有屯營仔、大銃櫃、竹銃櫃、銃庫山、楔隘（又有稱錫隘）等地名，大湖鄉與泰安鄉交界的番仔林溪源頭處，也有「屯兵營」地名，另大湖鄉最西南角與卓蘭鄉交界地，也有「大銃庫」地名（賴志彰 2004）。

橫龍山登山步道貫穿泰安鄉的錦水村，沿橫龍山稜線方向往北，經騰龍山(橫龍山北峰)越過加里山和八卦力山之間，向西可達南庄鄉賽夏族巴卡山社，這是昔日龍山泰雅族和蓬萊賽夏族的「婚姻道路」，兩條山徑都是龍山村人的獵路，稱為「斯瓦細格古道」。鄰近後龍溪上游的大湖卓蘭老官道，乃因開墾、撫番、運送物資而興築，並於清咸豐10年(1860年)開始闢建，由大湖漸次修建至南湖；光緒2年(1876年)，詹阿祝入墾南湖，為了使大湖與新開之庄連成一氣，乃與吳定新等墾戶鳩資修築。整體而言，老官道由南湖至卓蘭，整段幾乎都在山脊上，當時除了開墾之外，更重大的功能乃是防止景山、蘇魯等地的原住民侵擾，選擇視野良好的山脊，以收監視防衛的效果(鍾年誼建築師事務所 2002)。

現今苗栗縣若干公路的闢建，與水系古道相互穿插，例如台六線公路(又稱後汶公路)為東西向的橫貫公路，大致從後龍溪的下游往上游興建，與先民拓殖後龍溪流域密切關聯。乾隆年間開闢貓裏～公司寮道，其路徑大致與台六線公路後龍～苗栗段相同；嘉慶年間闢建貓裏～五穀岡道，同治年間延長至蛤仔市，光緒年間修築公館～大湖道，明治31年(1898年)改修福基段，由後龍溪北岸山麓闢建，經出磺坑、北寮、桂竹林至汶水。台六線公路自乾隆年間貓裏～公司寮道興建，至日治時期公館～大湖段的完成，興建年代長建一百多年，全長二十多公里，其後經歷了數次的拓寬；現今的台六線公路，西起後龍鎮龍港，經十班坑、苗栗、公館、福基，東至大湖汶水，全長26里，西接西濱快速公路、台一線省道，東接台三線省道，貫穿連結後龍溪流域的精華區(宋國英 2005)。

2. 日治時期的帝國統治與道路興建

到了日治時期，日本人為了更能掌握台灣的山林資源，隘勇線的興築經營結合綿密的警察網絡，對於原住民進行深入而徹底的武力宰制與撫育規馴，也承續了清末的招撫政策，以保護採腦業為主軸，推展隘勇制度，連接各地隘勇線，逐步建立貫串的警備系統，而隘勇線的推進與樟腦資源的掠奪，除了促使原住民活動空間，或被包圍縮小而集中監控，或被驅離而遠避它地之外，隘勇與熬腦的工作，也吸納客家人於政經系統的運作之中，於是隘勇線的推進，除了形塑殖民帝

國掠奪山林資源、加深與世界資本主義的連結之外，統治支配所造成的族群矛盾關係，也隨之開展延續。

「凡是殖民地的交通建設，都具有濃厚的軍事、政治色彩」，這是張漢裕在《日據時代臺灣經濟之演變》一文的綜合分析論斷，日治時期的臺灣交通建設，以軍事為首務；軍政廢止以後，則以警察為第一。日人在臺的交通建設，具有幾項特色：(一)軍事和政治意義濃厚，(二)國家領導力量和國家資本的宰制，(三)交通機關現代化與日本化(張漢裕，1955)。至於警察的職務，除了一般的警察、衛生與戶籍事務之外，也包括抽稅、開路、治水的土木工程、耕地防風林的設置、催促種蔗種蓬萊米的勸業事務；自大正6年(1917年)起，開始計畫逐年修建立番警備道路，至昭和3年(1928年)，修成1,116公里，接近平地的山區道路逐漸解除管制，接著繼續修築向山區推進的道路(陳俊 編著 1987)。

日人統治台灣之後，汲汲於山地經營，首任台灣總督樺山資紀即明白表示：「樟腦之製造，山林之經營，農產之增殖，礦產之開發」，無一不涉及番地。明治36年(1903年)，臨時台灣舊慣調查會囑託小林里平進行調查分析，小林里平調查分析指出，在日治初期，防番制全力向住在埔里社以北一帶山地的泰雅族集中，而埔里社方面於嘉慶年間已有民隘；大湖的桂竹—八角林等地，自古即有民隘；水底藨以迄北港沿著道路之官隘，設於光緒13年(1887年)；大崙崁係同治年間彰化人潘永清首先開拓的，當時與生番有激烈衝突，乃設置隘勇；光緒8年(1882年)，林維源開始在此開墾及採腦並成立隘勇；劉銘傳為台灣巡撫後，置撫墾總局於大崙崁，在各處設隘勇。就小林里平的觀察，隘勇大多係生長在山地附近的農夫或苦力，但其大率品行不正，且在故鄉無法謀生，他們時常只經體格檢查即加以採用，其收入雖然不及苦力、農夫，而優於月薪四、五圓的民壯，仍能克盡隘勇警備番界之職責。

他也考察清代所設置的隘勇線與後續推前的據點，進逼原住民生息已久的山林空間，卻也往往與客家人聚集之處鄰近貫穿而交織相連，舉其要者有：(一)埔里社、東勢角方面(1)由埔里社北方之小埔社經北港庄至二拒，由此而抵上

水底寮；(2) 由前線與北港溪之交叉點抵龜仔頭；(二) 大湖、獅潭方面係由南湖經大湖、水尾坪、桂竹林，過新店而抵獅潭東北；(三) 南庄、咸菜礮、大崙崁、三角湧方面係由上坪附近經上坪、內灣，過馬武督、竹頭角、奎輝、吶哮、枕頭山、詩頭山、大豹社、大舌仔而至屈尺。埔里社、東勢角方面及大湖、獅潭方面係人民私設，向來即欠完備；咸菜礮、大崙崁、三角湧方面係官隘，深入番地。日本領台時官隘悉數廢絕，私隘則遠較從前後退方能維持，而且未能取得充分聯絡，只不過在最重要的地點設置隘（吳文星、鄭瑞明 譯 1988）。

黃鼎松整理明治年間苗栗地區的隘勇線分布，主要也是向泰雅族聚集的地區推進，如表一所示，統治者的政治技術與山林資源的掠奪管制，隘勇線結合警察制度而日益深化綿密的交通網絡，引發許多族群政治與族群經濟的問題。

表 1 明治年間苗栗隘勇線的修建一覽表

時間	隘勇線之布建與推進
明治 33 (1900)	1. 南庄內山柏社窩－中和亭－風尾－鱸鰻窟－大湳－八卦力－小東勢－獅里興
	2. 小東勢－大東勢－八卦力－砂埔鹿－關牛窩－三寮坑－汶水河（廢止從前施設之大河底－小東勢附近隘勇線）
	3. 汶水河－鷓婆山－社寮角－小馬那邦－大馬那邦－苗栗大稻埕－竹橋頭溪（廢止從前施設之竹橋頭－新開庄－壠西坪隘勇線）
	4. 竹橋頭－食水山－內灣－房裡溪
明治 34 (1901)	馬那邦（今大湖東興村）－社寮角－上砲臺－楊梅排－洗水
明治 35 (1902)	馬那邦（今東興）－大棟（馬那邦主峰）－蘇魯坡（司令山）－爽文路－大坪頭
明治 36 (1903)	馬那邦（今東興）－分水崙－大南勢－南勢山－南洗水（今大坪部落）－洗水坑－洗水（清安）
明治 39 (1906)	自苗栗楊梅排分遣所附近，溯上汶水溪，包括加裡、額公髻等山，在五指山被與

	新竹廳現在隘勇線相接。
明治 40 (1907)	1.4 月馬那邦—珠湖—長橋—司馬限—南洗水 (大坪) 1.9 月 盡尾山—洗水山—汶水
明治 41 (1908)	八卦力—汶水 (錦水)—橫龍部落—橫龍山—南庄
明治 44 (1911)	用心山—司令—象鼻—梅園—天狗—二本松

資料來源：黃鼎松主編，2008，苗栗文獻，苗栗縣古道專輯（一），第四十三期。苗栗：苗栗縣政府。頁：99-100。

後龍溪上游的古道，蘊含著許多經濟統制與族群歷史的集體記憶，或隱或顯地交雜呈現在古道的殘跡中，例如法雲寺古道，為客家人開發大湖水尾坪的交通要道，原位於開礦國小後方，越過金童山（尖山）鞍部，下至法雲寺彼岸橋，可達大湖鄉水尾坪及獅潭鄉汶水地區，日治撫番亦以此道進入大湖地區，亦名「陸軍登山步道」（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。馬拉邦山登山步道從馬拉邦主峰南側，循稜下降，密林中有多處石塊疊成的砲台，乃是日軍遺留的軍事統治遺痕。最低鞍部於士林部落的越嶺古道，這條山徑寬1公尺，為昔日泰安山區士林、蘇魯等社山胞進出東興、大湖的主要通路，日人據台後，闢為「隘勇路」，後來由於其它道路的拓建代替而至今鮮見人蹤（鍾年誼建築師事務所 2002）。

現今的馬拉邦山賞楓步道，位於大安溪、南湖溪、後龍溪的上游，昔日為泰雅族人狩獵生存的競逐空間，「乙未」割台之前，墾民深入山區抱隘、焗腦、抽藤，也是泰安鄉至大湖鄉的聯絡步道，在馬拉邦的稜線上，日軍和泰雅族人曾在此展開激烈的戰鬥。探溯馬拉邦古道的前身，主要是馬拉邦社、武榮社、蘇魯社、細道邦社等北勢群泰雅族人走出來的社路、獵路；馬拉邦古道越嶺經細道邦，可南連北坑溪古道；經南湖、大湖，可北接鹿場連越嶺古道。在馬拉邦山南、北向主稜線上的古道，日治初期曾利用為隘勇路。民國40年代，泰雅族人仍經常越嶺利用此古道進出，到60年代始漸絕跡。如今，除了登頂路線所經之路段被保留下來之外，多已淹沒在荒煙漫草間（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。

橫龍山古道位於泰安鄉錦水村汶水溪北岸山區汶水國小龍山分班附近，乃日治時期為了鎮壓霞喀羅群泰雅族所建造的隘勇線之一段。日治初期，為了深入山林伐木採樟，遭遇原住民的武裝抵抗，日本政府乃於台灣中北部山區配置隘勇線，圍堵壓制原住民並開墾掠奪山林資源。明治 41 年（1908 年），日本人自新竹鵝公髻山、鹿場大山之間，向南越過加裡山、經橫龍山至汶水溪楊梅排，興建隘勇道，其中橫龍山一段即今「橫龍山古道」，官道寬逾六尺，坡度起伏平緩，沒有清代古道的石階，以便於運送砲彈鎮壓部落。沿途有不少當年的日警駐在所，目前遺留可見當時的地基、駁坎和矮石牆等防禦工事遺址（周錦宏總編輯，黃鼎松等撰 1999；鍾年誼建築師事務所 2002）。

後龍溪上游的道路修築，主要以軍政勢力護持經濟掠奪的利益，在族群統治秩序的維護下，結合警備力量以及經費投入，動員民工加以修築。明治 30 年（1897 年），台灣總督府制定「道路橋樑準則」，著重於國防軍事，為了控制全台，主要幹線道路，陸續予以拓建，幹道的經營由國費開支，保養則由地方負擔（黃鼎松 1998）。例如北埔汶水段，長 51.6 公里，為山地路線，乃理番警備道路之一段，明治 32 年（1899 年）起，發動民工修築，簡易道路，北埔珊瑚湖 14.7 公里，列入指定道路、配水汶水橋，苗栗大湖道，則於 1937 年至 1938 年間整修。珊瑚湖汶水段，長 36.9 公里，列入街庄道路，發動民工修築後，由街庄養護。汶水豐原段，長 47.6 公里，咸豐 10 年（1860 年），客家人入墾大湖，與番人集麇，相安無事，惟卓蘭、東勢間為泰雅番族分居地區，拒絕東勢入墾的漢人，相峙對立約六十餘載之久，客家人死傷慘重，最後道路終究開通；汶水到東勢亦為理番警備道路，多為行人便道，日治時期雖修建公路雛形，橋樑多未築成，或只架設簡陋的木橋（陳俊編著 1987）。

二、山徑水系與豪強家族勢力的拓殖、生活市場的往來交易與地方產業的發展

（一）墾拓建構與家族擴展生存空間的行動路線

山徑水系除了是族群互動關係的場域外，也是家族與豪強勢力發展的憑藉，就水圳的施設而言，乾隆 2 年（1737 年），廣東梅縣客家人謝鵬仁、謝雅仁、謝

昌仁、謝成仁等兄弟四人，率領族人由龍港上岸，與後龍社平埔族洽商並獲同意，開墾維祥（今維祥、維新里）、內麻（今恭敬、勝利里）、芒埔（今玉清里）一帶，是漢人開發苗栗平原之始。乾隆初年，後龍新港以及貓閣諸社平埔族，已多成為漢化頗深的「熟蕃」。當時客家人在苗栗開墾，須向平埔族納租，至光緒 20 年（1894 年）才停止繳納（黃鼎松 1998）。乾隆中葉，客家墾民在苗栗已開墾的田地多達八百餘甲，為了引用後龍溪水灌溉所闢墾的農地，乾隆 20 年（1755 年），墾民合力開墾「貓狸三汴圳」，由謝雅仁擔任總理，也由於謝家對水圳的開發，乃奠定了苗栗山城發展的基礎，該圳後來稱「龜山大阪圳」，至今仍是苗栗農田灌溉的大動脈。

除了苗栗的謝家外，黃南球家族、吳定新家族所率領的墾拓集團，溯循後龍溪與古道向中上游開發山林資源，致使山徑水系成為豪強家族勢力擴張的途徑。咸豐同治年間，苗栗地區的八角嶼山脈以西各地，已被漢人開闢殆盡，黃南球乃東向挺進獅潭開發，當時三灣大河底（今大河村）至獅潭百壽、新店、八角林一帶，仍為原住民蟠踞的生息空間，光緒 2 年（1876 年），黃南球由大河底率壯丁入山，以軟硬兼施的手段，對原住民或剿或撫，至光緒 10 年（1884 年），推進至八角林（今新豐村），原住民遷入泰安、南庄山區。逼退原住民的拓墾阻力後，招佃墾闢農田、興築道路並建設腦寮，不但伐林製材，也築糖廩生產赤糖，不數年間，成為地方首富。除了黃南球之外，劉緝光則由公館福基進入北寮、東坑拓墾，組織金永昌墾號，光緒 9 年（1883 年）起，自南往北開發今汶水、桂竹林一帶，累積不少財富，成為在地富豪（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999）。

獅潭街庄的形成，與黃南球、劉緝光的拓墾關係密切，黃劉兩人入墾後，始有大量的漢人定居。光緒 15 年（1889 年）苗栗設縣時，置內獅潭庄、桂竹林庄，八角林庄。桂竹林庄的汶水，因得苗栗、大湖交通之便，成為全鄉最早具有商業市街型式的地方。光緒初年，黃南球入墾獅潭內山時，永興是重要的根據地，為了便於推展經營獅潭的拓墾事業，黃南球在獅潭縱谷的墾區內，建築兩所公館以及兩座「伙房」，分別位於獅潭（今永興）、新店、打鍋片（今和興）、八角林

(今豐林)，隨著歲月遷流與臺三線的拓寬，「獅潭公館」已拆除殆盡(黃鼎松，2007)。石觀音古道位於頭屋鄉飛鳳村境內，光緒初年該地仍為蠻荒之地，相傳黃南球開墾內山地區，與羅成在石觀音結拜為兄弟，其後羅成於光緒24年(1898年)隱居洞中修行，並發動鄉中父老開造該古道共1,600多石階(劉增城、朱錦龍、江新雄 2006)。

伊能嘉矩在明治30年(1897年)，接受民政部的囑託，進行「蕃人教育施設之預查」，在兵馬倥傯、治安與衛生極差的情況下，從1897年5月23日至12月1日，連續無間斷地第一次完成二千多公里的蕃界跋涉，長達192天，對黃南球、吳定新家族的墾拓事蹟亦有所紀載。苗栗的豪族黃南球與新林的李相宏二人，於1883年協同開墾八角林，庄內住民來自各地，其中來自苗栗的佃農最多，黃南球將一半以上的人，僱用於製腦、製糖事業的勞動生產。大湖庄的拓墾始於咸豐11年(1861年)，墾主吳定新(吳定連的哥哥)在其他三十二人的協同下，投注巨大資本開墾，但是沒有得到預期的成果，其他合資者由於缺乏資金，乃將自己已拓墾的土地賣給吳定新，到別的地方經營商業；後來吳定新將移動遷入的人口雇用為佃農而擴大開墾。到了光緒14年(1888年)，黃南球也挾其巨資來到大湖從事拓墾，苗栗的黃南球、大隘與北埔的姜兆居、葫蘆墩(台中縣豐原)的陳汝舟和林振芳等四人進入南湖拓墾，設立「廣泰成」的墾號，在庄內設公館掌理事務。吳定新則劃定界線，墾界東接生蕃地，西至崗水，南至草山東面，北臨汶水河口，自己當墾戶的「頭主」，獎勵小墾戶繼續拓墾；後來的墾拓事業則由弟弟吳定連承接，掌握大湖地方發展的大權(楊南郡譯註、伊能嘉矩原著1996)。

大湖鄉原為泰雅耶魯族的根據地，咸豐初年，客家人吳立傳開闢大湖西側地帶，在雞隆山下的地區(即雞隆)屢受鄰境「番人」的侵擾，咸豐10年(1860年)，吳立傳率領壯丁越山企圖進擊番界；咸豐11年(1861年)吳定新進入大湖鄉富興村，翌年組成「金合成」墾號拓墾，泰雅族則逐漸退守到汶水溪中上游，客家人乃在後龍溪的芎蕉坑、九寮坑、十寮坑等支谷建立村落，伐樟採腦，逐漸

形成市街。咸豐 13 年，吳等率佃農四十餘人，試圖進襲番人的根據地—草嶼山以及水尾坪附近，與番人激烈衝突達三次之多，將番人擊敗並驅至大湖東面大山一帶〈林士偉 1968；施添福 總編纂 2006〉。大湖卓蘭段於咸豐 10 年（1860 年）闢建，由大湖漸次修建至南湖，光緒初年，吳定新等地方大墾首，鳩資闢建南湖壩底寮，經校栗林、新開庄，過咚囉固溪（今鯉魚溪），越壩西坪與卓蘭連接。汶水三灣段則是黃南球於光緒初年拓殖獅潭縱谷時所修築，路徑由三灣經大河底，入柏色樹下〈獅潭百壽村〉，循永興、新店、和興、八角林、至桂竹林過汶水溪至大湖（宋國英 2005）。地方豪強與墾務組織的勢力擴張，強化開展了山徑的交織往來連結，使山徑成為山林資源的掠奪孔道與族群邊緣的進出徑路。

（二）山徑水系中的生活市場的往來交易與地方產業的發展

山徑交通的延伸，成為鼓舞山林經濟脈動與市場交易往來的媒介，古道的行程範圍及其連結的供需交換，多以區域經濟的生活市場為主；古道東向鑲嵌伸入山林地帶，大多是上山的做工小徑，或到鄰鄉的原住民地區「抽藤吊鹿」，以山林資源的開採與生產勞動為主，路況通常較劣；西向則是通往公館、頭屋、苗栗等較平坦地帶的市鎮，以日用百貨的商品消費為主，鄉民至此銷售所出產的物品並挑回日用貨品。其中北窩口至頭屋、錫隘經茄苳樹下出公館南北河到苗栗、香圓窩經大坑道公館以及弘法院越黃肉嶼接桂竹林的後汶公路，這幾條路線是現代公路尚未鋪設以前，貨品山產運送相當頻繁的重要路線（鍾年誼建築師事務所 2002）。

位於苗栗市新英里與新川里的榕樹嶼步道，是先民招墾往來的重要路段，農民生產的手工竹製品與農產品，肩挑過此而前往苗栗街，買賣交換並帶回日常所需的用品；古道附近的古炭窯，係居民燒火炭的窯址，窯址位於麻原坑地段，當地廣植相思樹，樹幹是良好的薪炭材，由於資源的貼近、勞動技術的應用以及生涯機會的選擇，木炭業是當地群聚的傳統產業之一，曾經是客家人財富來源的重要產業。交織與炭窯與市集之間的山徑，形成挑炭古道的交易空間，燒成的炭挑至市區販售，並交易換取生活必需品或賺取家計收入。此外，早期從西湖鄉經貓

狸山到苗栗市，經西湖半天寮與八甲的原石步道，居民將生產的竹篾製品、茶葉、蔬果等農產品，肩挑至苗栗街販售（鍾年誼建築師事務所 2002）。

隘寮頂步道位於頭屋鄉的頭屋村，早期飛鳳村（畚箕窩）居民通往頭屋市區重要聯絡道，也是茶農的採茶小徑，昔日頭屋鄉飛鳳村畚箕窩大水塘的居民，從山窩翻過山頭，經隘寮頂西邊的山腰，即可抵達頭屋街區，若繞行二岡坪到頭屋，時間相差幾乎兩倍，在交通往來不便利與市場經濟不發達的年代，是飛鳳山區中學生到頭屋初中上學、飛鳳山區人家到頭屋街趕集販售農畜產品的捷徑（鍾年誼建築師事務所 2002）。

鳴鳳山區內的古道原為早期拓墾的住民，為了防範原住民出草所設的隘勇線。除了隘防的功能之外，區內古道也是早期近山住民將農畜產品挑擔到頭屋、苗栗街區的捷徑（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。鳴鳳山古道位於頭屋鄉鳴鳳村與獅潭鄉新店村界，長約 3 公里，光緒年間黃南球至獅潭開發，為了運送當地的稻米、茶葉、樟腦等物品而開闢，經頭屋運送至苗栗市區交易，是當時獅潭鄉的重要交通要道之一，山上的挑夫們，走步道將山產運送到平地，再換取民生物資挑回內山，後來為苗 22 線道路取代而逐漸荒廢（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999；宋國英 2005）。

鳴鳳的開發，早期以木材業為主，日治時期發展礦業，以煤礦、玻璃砂為主，興盛時期，此地曾被稱作「小上海」，燈紅酒綠，徹夜歌舞；在頭屋村到象山村之間，也因為此處的礦砂，設立許多的玻璃工廠，如今的煤礦或玻璃砂礦業風華已褪而冷落蕭條（周錦宏總編輯、黃鼎松等撰 1999；黃鼎松主編 2008）。

墨硯山古道連結頭屋鄉的曲洞村與公館鄉的尖山村，是清代及日治時期，天花湖（今頭屋飛鳳村）、獅潭鄉等內山地區居民，將甘蔗、茶葉、木炭及豬羊等農畜產品，運送至苗栗街販售的要道；對於苗栗維祥、芒埔一帶的居民而言，乃是上山撿取燒飯煮菜燃料的拾柴道路，也是日本侵台戰爭時期的疏散戰略道路（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。

獅潭雖然有豐富的山林資源，然而在地生活市場機能不足，往往必須往返於

苗栗平原之間，進行區域經濟的貨品交換，以山產的交易所得來購買生活的必需品，致使獅潭與頭屋、苗栗之間的古道，交織著不同族群的往來步調以及物質生活的文化節奏。當時重要的古道，自北向南，包括：長城步道、永鳴道、鳴鳳古道、南長城步道、八達嶺古道、錫隘古等，永鳴道是東西向交易路線最北端的路線，在苗 22 縣道未開闢之前，是頭屋鄉鳴鳳村與獅潭鄉新店村山區居民的交通孔道，是當時新店村民往鳴鳳村三湖宮參拜，或是山頂居民到新店街採買日用品所行走的徑路。此外，八卦力登山步道位於獅潭鄉和興村、泰安鄉八卦村交界，是早期獅潭鄉的客家居民與南庄、泰安鄉泰雅族、賽夏族交換物品的路線之一，漢人以鹽、鐵器、陶器等日用品與原住民交換鹿皮以及各種山產物品（鍾年誼建築師事務所 2002）。

富有經濟角色功能的古道，往往因為輸具的改善變遷、道路的改善拓衍以及產業經濟的擴張伸展，角色功能逐漸被替代而隱沒消褪於歷史舞台。例如八達嶺古道與南長城古道在臨雲台分出，其間有早期栽植烏龍茶的「烏龍嶼」，如今只留下廢棄茶園。隘寮頂步道在頭屋鄉頭屋村，過去隘寮頂是茶園滿岡，其中有頭屋新振昌茶廠的茶園；然而現今的高速公路將隘寮頂步道斷截，無法通往畚箕窩，學子翻山趕路上學、山區人家趕集販售的畫面，已湮沒在社會變遷的洪流之中（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006；鍾年誼建築師事務所 2002）。

獅潭鄉的百壽村內有一條「紙湖古道」，又名「挑紙古道」，是早期村民運送紙品前往苗栗頭屋的產業道路。昔日的村民經由紙湖古道將生產的草紙運往頭屋，然後再轉運至苗栗竹南，而紙湖村所產的草紙則是竹南金銀紙的重要原料供應地（范以欣 2007）。

從獅潭鄉和興村西行，越過八角嶼山脈，經過公館鄉北河村、尖山村，接著橫跨後龍溪的尖山水底橋到苗栗市，在省道台三線未開闢之前，這條長十餘公里的聯絡孔道，是昔日苗栗內山地區物產和居民對外的重要通道，也是苗栗往獅潭的捷徑。六十歲以上的獅潭鄉長老，大多能回憶起「獅潭內山」的水果、木材、樟腦油等山產，如何從這些古道運送出去，然後又換回一擔一擔的民生必需品。

從事往來貿易的「挑夫」往往結伴而行，在前一天傍晚就將該運送的貨品打理妥當，第二天清晨四點半出發，通常挑夫一人兩擔，用接駁的方式（即先挑一擔至一定腳程的甲地，再返回挑另一擔至乙地，然後又折返把第一擔挑至丙地，如此周而復始運送，空肩不挑折返的那一趟，就算是休息）。這樣折騰往復的挑運過程，可望在九點前抵達目的地趕上市集；稍事休息採購完畢，沿著原路回到家時，卻又是傍晚的時候（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。

阿必崎古道是蜿蜒在銃庫山西麓及南麓公館鄉南河村與北村內山地帶的聯絡道路，在 1960、70 年代，煤炭盛產時期闢有運煤道路，1980 年代後煤產枯竭，原有的運煤產業道路，部分荒廢在雜木蔓草之間（黃鼎松主編 2008）。八卦力登山步道所經的八卦力山脈的地層構造，西南與出磺坑油田毗鄰，東北側則與南庄煤層相接，在東麓蓬萊一帶，煤礦開採極盛，大寮坑的舊礦區，當地耆老表示，此一煤礦場在 1970、1980 年代的盛產煤礦時，大寮坑的繁華勝景一時，可惜停產之後，大寮坑一帶就乏人問津。（鍾年誼建築師事務所 2002；黃鼎松 2007）。

公館鄉的出磺坑地區，在清領時期即已發現石油，第一口油井位於後龍溪南岸，日治後期正式有計劃的開採石油。龍船山登山古道在銅鑼鄉盛隆村，步道附近有台灣第一座鑿井成功的油井；雞隆山登山古道在銅鑼鄉盛隆村與大湖鄉大寮村之間，和薑麻園越嶺路同為大湖鄉東西向重要的交通孔道。出磺坑發現第一口油井始於嘉慶 22 年（1817 年），當地居民吳琳芳於後龍溪岸的石隙中發現有油跡滲出，咸豐 11 年（1861 年）淡水廳通事邱苟在出磺坑掘井深約三尺，得油四十餘台斤，光緒 3 年（1877 年）清廷將石油開採權收為官辦，延聘二名美國鑽井技師，指導鑽井，鑽至 300 公尺深，日可得油 1500 公斤（鍾年誼建築師事務所 2002）。

錦水隧道步道在中油錦水礦場所在地「錦水村」，錦水隧道即係當年寶田石油公司，為搬運掘井探勘建材、物資而開鑿，隧道全長 800 公尺；早期利用台車輸送物資，在台 13 線未開通之前，錦水隧道是錦水村與明德村的往來要道。台 13 線開通之後，隧道久無使用，乏人管理，已無法通行。至於錦水油礦的發展，

在清光緒 12 年（1886 年）錦水豪紳邱阿生，計畫在羅阿旺宅前採掘石油，聘請荷蘭技師挖掘一井，深達十公尺，未見油氣而作罷。大正 2 年（1913 年），日本寶田石油株式會社，開始在此鑽探採油；至民國 34 年（1945 年）為止，日本人開發經營約 33 年，共鑽鑿有 48 口井，有生產的油井共 16 口。戰後的錦水礦場由中油公司接管，先後開採八十餘口，並於錦水村設立礦場行政中心，民國 40、50 年代全盛時期，錦水村人口密集，入夜後五光十色且燈火通明，一度被譽為「小香港」。隨著礦源枯竭，後來民國 77 年（1988 年）中油將錦水礦場行政中心遷往頭屋扒仔岡，中油眷村也外移他鄉，錦水村人口遽減，與全盛期相較，現今的錦水礦區如同荒村（鍾年誼建築師事務所 2002）。

錦水村也有數條與林木、溫泉產業有關的古道，上島山登山步道在登山口向上的前段是南大窩舊林道的遺蹟，山腳則有泰安溫泉發源地以及警光山莊溫泉區。虎山登山步道的汶水溪旁之泰安溫泉，日治時期已有開發經營。至於橫龍山登山步道，自路底往橫龍山而上，桂竹與杉木林夾道，自橫龍古道的石碑而上，主要是杉木林及原生雜木林（鍾年誼建築師事務所 2002）。

古道縱橫於南北不同流域與東西山海地勢之間，有平地、丘陵與山林的貫穿，也有山林與海口之間的連結，形成山產資源與沿海商品往來流動交換的交織網絡。道光年間，為了聯絡現今苗栗縣境的重要部落，修有多條「官道」，其中最長的一條即為虎頭坎道，串連銅鑼鄉九湖村和通霄鎮城南里，南起大甲，經山腳，南和，越過虎頭坎，抵九湖、銅鑼，可向北延伸，經芎蕉灣、太坪頂、龜山至苗栗。虎頭坎古道，也稱「挑鹽古道」，清領時期的通霄、苑裡等地，是鹽貨的集散地，銅鑼、大湖、公館等地所需的食鹽，多由挑夫沿著崎嶇道路肩挑販售；同治 4 年（1865 年），地方鄉紳黃阿財、邱連進、李新福捐資，將虎頭坎段用卵石逐級鋪陳，以方便人行，該梯道長 1,237 階，因路徑彎曲如「礮溝」，又稱這段石鋪的梯道為「礮鉤崎」。日治中期，烏梅溪村落成型，開闢通霄經烏眉，經過高埔到銅鑼（即苗一二八線前身的道路），銜接銅鑼灣貓裏官道後，銅鑼通霄的虎頭坎古道因而就此式微（黃鼎松編纂，1998；劉增城、朱錦龍、江新雄

2006；宋國英 2005)。

虎頭崁古道、礮鈎崎與挑鹽古道同在銅鑼斷層西側的東西走向，前兩條接銅鑼鄉九湖村，後一條則接樟樹村。虎頭崁上段居北端，與礮鈎崎上段相距不及一公里，與南端挑鹽古道上段距離 2.5 公里，都具有挑鹽運輸的商旅交易功能，也是福佬人與客家人進行山海交換的孔道。在先民墾拓時期，山線與沿海地區的交通不便，古道對於當時的農產運輸交通，扮演相當重要的角色；由於山線不產鹽，食鹽又是民生必需品，沿海地區的福佬人利用海灘曬鹽，把曬好的食鹽用扁擔挑送到山線客家地區販賣，回程也買一些沿海沒有的茶葉、山產、皮貨，各足所需而互通有無（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006）。

早期的台六線公路尚未開通時，大湖內山的開發多由苗栗、公館入山，冬季枯水期則沿後龍溪床行走，夏季豐水期在出礮坑過吊橋，行走法雲寺古道，經過法雲寺下至法雲寺彼岸橋，到大湖、汶水地區。咸豐 11 年（1861 年）金和成進入大湖拓墾後，原是利用大寮坑的古道，跨越關刀山山脈，與銅鑼新雞隆、三義雙連潭聯絡，至清末之時，大寮坑道路即由坡度較緩的挑鹽古道取代，當時古道為大湖重要的東西聯絡道路，生活用品中不可或缺的鹽，即由此古道運補而來，其中的十分嶼古道，乃是先民開發大湖盆地大寮村、南湖村重要的交通步道，由於墾民在此焗腦，設有腦灶十份而得名，原有古道由銅鑼鄉新隆村鹿湖，沿新雞隆上游，越過十分嶼為關刀山脈的最低鞍，成為銅鑼、三義通往大湖的重要道路，大約闢建於同治、光緒年間（1870 年代），為拓墾時期銅鑼通往大湖的重要鹽路與郵路（黃鼎松，2007；施添福 總編纂，2006）。雞冠山古道乃由四份沿瀝底寮溪入山，到達百二份的地區，是客家族群入墾的重要路線，百二份位於關刀山稜上的小丘陵地上，因墾民在此焗腦，設有腦灶多到數不清而取名一百二十份；大湖鄉栗林村的出關古道北起出礮坑，沿關刀山脈稜線，南行至關刀山主峰，為昔日採樟之古道（劉增城、朱錦龍、江新雄 2006；黃鼎松 2007）。

陸、計畫成果自評

本年度研究成果已通審查並預計以專書論文的方式出版，並達成原計畫的規畫完成的階段性成果，除此之外，也完成其它的相關論文，如附錄所示，並在第三年中延續相關的主題探究，構思並完成相關的章節內容，並與產經組的其它研究成果整理，以期對區域的族群經濟及其開展的客家文化，有更多元整體的理解。

柒、結論與建議

山徑水系的連結與土地資源的墾拓，除了經濟需求的動力外，往往也是形塑族群空間的行動網絡。水系與族群關係乃航海遠度至台的漢族移民，依水系下游至上游，從後龍苗栗頭屋公館銅鑼泰安大湖的方向移動，歷經平原、台地、丘陵而向高山峻嶺移動前進；大致而言，愈往內山深入，族群的武力對抗愈加劇烈。在清領時期的時位結構下，墾拓的移動構作，造成資源競逐與弱勢在地族群的向內遷徙或隱形漢化，或者建立合作墾拓的互利防衛共同體，或者交相衝突而對立抗衡，或者由於水資源的利害交征而發生族群內部聚落之間或合作共利或分化紛爭的移動構圖。而漢人入墾後龍溪的移動節奏，伴隨資源競逐的移動過程並結合水系資源的開發，造成族群的進入與遷出的構作景象。到了日治時期，重要的水圳與水利設施皆逐步收歸公有，水源的墾拓所引起的族群之間的對立或合作關係，並不如清代重要，也不是重要的族群構圖媒介。

古道的交織發展，與物質生活世界的需求滿足有關，也與政經系統的空間支配與資源經營有關，鑲嵌形塑族群往來進出的移動構圖；古道的闢建興築，並非依序由下游至上游的逐步開拓闢建，若以古道作為漢族移民與在地原住民的族群互動往來的移動場域，則大致溯循下游至上游的次序，依時位結構的脈動，啟動族群經濟與族群往來的交換功能。清代苗栗各地的道路，多由閩粵人士渡台開拓時自動整合修築，開拓初期的道路均屬泥土路，閩人於康熙末年開拓後龍為基地，漸次向南北發展；乾隆年間粵人從白沙屯、後壟進入苗栗，由西部沿海逐漸

往東開拓，道路也隨之興建。到了日治時期，日本政府為了更能掌握台灣的山林資源，隘勇線的興築經營結合綿密的警察網絡，尤其在後龍溪上游的道路修築，對於原住民進行深入而徹底的武力宰制與撫育規馴，是以隘勇線的山徑推進，除了強化殖民帝國掠奪山林資源、加深與世界資本主義的連結之外，統治支配所造成的族群矛盾關係，也隨之開展延續。

山徑水系除了是族群互動關係的場域外，也是家族與豪強勢力發展的憑藉，除了苗栗的謝家外，黃南球家族、劉緝光家族、吳定新家族所率領的墾拓集團，溯循後龍溪與古道向中上游開發山林資源，致使山徑水系成為豪強家族勢力擴張的途徑。山徑交通的延伸，也成為鼓舞山林經濟脈動與市場交易往來的媒介，古道的行程範圍及其連結的供需交換，多以區域經濟的生活市場為主；古道東向鑲嵌伸入山林地帶，大多是上山的做工小徑，或到鄰鄉的原住民地區競取山產，以山林資源的開採與生產勞動為主，路況通常較差；西向則是通往公館、頭屋、苗栗等較平坦地帶的市鎮，以日用百貨的商品消費為主，鄉民至此銷售所出產的物品並挑回日用貨品。山徑古道縱橫於南北不同流域與東西山海地勢之間，有平地、丘陵與山林的貫穿，也有山林與海口之間的連結，形成山產資源與沿海商品往來流動交換的交織網絡。

藉由山徑水系在時位結構下的生成變化，可以觀照行動者彼此進出往來的複雜關係，除了受到自然地理等形勢因素的影響之外，乃與資源的開發競奪、共同體的建構發展、區域市場的交換網絡以及物質生活的脈動節奏，多軸共構了族群往來的行動場域、經濟產業的擴張消長以及政治勢力的涉入宰制，展現了「移動構圖」的鑲嵌運作及其呈現的多元景象。是以「時位結構的移動構圖」之想像思維，藉由主題的詮釋彙整與文獻資料的綜合分析，可以勾勒啟動對後龍溪族群經濟與區域經濟的鑲嵌運作想像，並與年鑑學派對時位結構縱深多層次的區域經濟之理解風格、Skinner 提出的傳統區域經濟市場之構作旋律、經濟地理與族群經濟以及社會與經濟的交鑲牽動，均可藉由視域的融合而非批判的評析，闡發文獻資料的現象特質與生動串連，對於後龍溪流域的產業經濟理解，可催生更寬廣的

視野觀照與整體性的結構化想像，又能在行動與結構的兩端，使二者相輔相成而深化對文獻資料與理論概念的多元應用理解。

如何想像詮釋後龍河流域的地方族群經濟發展以及客家族群的產業經營？客家人在不同時位結構下，歷經清領一日治到戰後時期乃至二十一世紀的多層次移動構圖，與其族群共構形塑了區域的族群往來關係、產業資源開發以及商品市場交易等機制，依附山徑水系的脈動，打造族群生存發展的場域，時位結構限制也提供了行動者的選擇與資源的利用形式，自然生態的環境與資源、資本主義的運作邏輯、生活市場的需求滿足與價值交換、國家機器的宰制或公民治理、從族群經濟到族群永續的追求，多元勢力鑲嵌摩盪作用於區域經濟與族群共處的社會之中，時位結構下的移動構圖，或許可以開啟對客家人在不同類型的地方社會，生存發展與經濟產業的理解與想像，結合「時位結構下的移動構圖」，可以想像詮釋客家人往來行動所建構的生存版圖、資源競取下的類聚群分差異圖、市場交換與往來進出的網絡圖；這些多軸向的移動構圖思維，有鑲嵌交織與各具差異的視域呈現，除了得以經由「時位結構下的移動構圖」的理解想像之圖像解讀之外，後續也可以善用 GIS 地理資訊系統，建構時位結構分層與移動行事構作的區域發展與族群經濟的往來構作圖像。

以下說明<99 年度計畫內容綱要>：

99 年度後龍河流域客家族群產業經濟專書寫作之撰述構想如下：

專書標題：後龍河流域的族群文化與產業經濟在時位結構下的移動構圖

專書架構：

第一章 緒論(綜說)

第一節 區域空間的族群文化與產業經濟之理解取向

第二節 相關理論概念分析及其取捨整理

第三節 相關文獻彙整與調查研究方法

第四節 問題意識、闡述旨趣以及全篇撰述架構

第二章 後龍河流域的地理空間及其發展變遷

第一節 流域的範圍與自然人文環境的特色

- 第二節 流域空間的變遷及其影響因素
- 第三節 流域空間的資源分布及其交織的族群文化與產業發展
- 第四節 小結：空間場域中的時位想像與移動構圖
- 第三章 山徑水系的網絡及其族群文化的移動構圖(改寫已發表之《山徑水系網絡與後龍溪客家產業發展研究》一文)
 - 第一節 交通往來、族群互動以及產業經濟的交織關係
 - 第二節 山徑古道作為資源掠奪、市場交換以及經濟功能的展現舞台
 - 第三節 水系與水利系統及其對族群文化與產業經濟的影響
 - 第四節 小結：山徑水系的興衰變遷與功能轉化
- 第四章 交通系統作為往來行動與商品交換的輪轉脈動網絡(改寫自己發表的《由鄉鎮志解讀後龍溪流域的客家文化及其產業發展》〔擬改題目為《由鄉鎮志解讀後龍溪流域的族群在地方經濟之移動構圖》一文)
 - 第一節 流域的墾拓空間、產經發展與族群互動的移動構圖
 - 第二節 陸路與港運整合的交通系統及其形塑的物質生活節奏
 - 第三節 輸具的變遷發展及其展現的挑、扛、渡、乘、駛之往來脈動
 - 第四節 小結：流域的交通網絡變遷及其展現的人文社會景觀
- 第五章 流域空間的食貨系統在物質生活世界的移動構圖(於2009年發表的兩篇論文加以改寫)
 - 第一節 地方特產與飲食系譜鑲嵌化成的探討(公館紅粟、...)
 - 第二節 食貨出入聚散所形成的地方生活市場交織及其連結網絡
 - 第三節 食貨交易系統、地方產業經濟以及族群互動往來的關係圖像
 - 第四節 小結：食貨系統在時位結構下所形塑的地方產業經濟與族群關係
- 第六章 地方資源與產業的興衰及其展現的時位移動節奏(預計於2010年發表)
 - 第一節 地方產業資源的分布及其類型
 - 第二節 物產的資源價值與媒介功能
 - 第三節 物產的類型及其時位移動的消長興衰節奏
 - 第四節 不同勞動參與類型(種、採、伐、挖、燒)的物產在時空脈動下與族群互動的關係
 - 第五節 小結：地方傳統產業與族群經濟的關係
- 第七章 區域產業經濟變遷的轉化軸向(預計於2010年寫出並發表)

第一節 地方資源(人、文、地、產、景)組合運用及其對產業發展的影響

第二節 從勞動掠奪到休閒體驗的產業轉型

第三節 夕陽產業透過文化創意的加值轉化

第四節 社區產業與共同體經濟在產業變動脈絡下的經營適變

第五節 小結：產業的功能轉化、展現詮釋及其批判思維

第八章 時位結構下的產業經濟系統運作機制(預計於 2010 年寫出並發表)

第一節 政治勢力對區域產業資源的支配影響

第二節 不同勢力交互鑲嵌運轉所形塑的區域時輪律動特色

第三節 制度經濟與共同體經濟在空間場域的交織運作

第四節 小結：時間期程與時位結構對在地產業運作的想像分析

第九章 結語

=====

=====

99 年度論文標題：後龍流域的族群文化、在地產業以及生活共同體的體驗經濟建構(暫定)

論文摘要：

後龍河流域空間景觀的鑲嵌變動，乃由地理形勢與人文社會的交錯互動，歷經漫長的歲月積累形塑而成，族群文化的生成發展，融入地理形勢與人文社會交互鳴奏的行動場域，客家人與其他族群，在不同時位結構的運作節奏過程中，共同參與了台灣移民社會不同層次與不同區域的在地發展與移動構圖。客家人依附資源開發的移動，政經勢力與客家家族集團的擴張，引發與其他族群或剛或柔、或和或鬥的關係，而客家人往來行動所建構的生存版圖、資源競取下的類聚群分差異、市場交換與往來進出的網絡，提供族群文化與在地特色產業交遇的機緣，也促使鄉村的產業行動場域，由掠奪性勞動生產的共同體轉變為共生性體驗網絡的共同體，而在地資源的人、文、地、產、景的組合，在政治經濟系統滲透到生活世界的發展脈絡下，在地產業產生不同節奏的律動構圖。

後龍流域的族群文化與經濟社會的交響節奏，透過年鑑學派的鑲嵌運轉、

脈動周流等譬喻啟發，得以進一步衍生「時位結構下之移動構圖」之思維解讀，而有深入有趣的想像理解。本篇論文，主要探討後龍溪流域與其它流域空間，自成系統、互為環境的複雜運作，其中不同產業與在地資源的組合運作，在共同體的建構轉化與網絡連結過程中，形塑不同主題類型的經營樣態，在本研究論文中，將結合文獻分析與訪談資料，探討代表傳統客家族群產業的樟腦業在戰後的銅鑼鄉之轉型發展、產業客家化運動—桐花祭對客家經濟意象的衝擊改變、進入成熟市場的在地新興產業—大湖溫泉產業的經營策略、公館陶瓷產業的轉型與紅粟通路的建構，頭屋鄉明德水庫周圍地域體驗經濟的興起以及與在地生活共同體的關聯性，透過多重資料的整合解讀，結合理論觀點的譬喻啟發，進行類型化與概念化的詮釋分析，以期能對鄉村在地產業，透過族群文化的思維，結合體驗經濟與生活共同體的理解軸向，對城鄉產業經濟的發展，有更多元的理解闡述。

捌、附錄

參考文獻

一、專書

吳文星、鄭瑞明，1988，台灣慣習研究會 原著，《台灣慣習記事（中譯本）第三卷下》。台中：台灣省政府。

宋國英，2005，《苗栗縣志 卷十三 交通志》。苗栗：苗栗縣政府。

李旭旦、任美鏗 譯，1966，白呂納（Brunhes, Jean, 1920），《人地學原理》。台北：國防研究院。

李汝和 主修，1969，《臺灣省通誌 卷四 經濟志交通篇》（全四冊），第二冊。臺北：台灣省文獻委員會。

周錦宏總編輯、黃鼎松等撰，1999，《苗栗縣河川誌專輯—物阜民豐的後龍溪》。苗栗：苗栗縣立文化中心。

林士偉，1968，《臺灣省苗栗縣志卷一地理志地理篇》，苗栗：苗栗縣政府。

- 林振豐 編，2007，《苗栗老行業》。苗栗：苗栗縣政府國際文化觀光局。
- 施康強、顧良 譯，1993，(Fernand Braudel, 1979)，《十五至十八世紀的物質文明、經濟與資本主義》，第三卷，世界的時間。北京：生活、讀書、新知三聯書店。
- 施添福 總編纂，2006，《臺灣地名辭書：卷十三 苗栗縣(上)(下)》。南投：國史館。
- 洪東嶽，2006，《重修苗栗縣志 卷廿一 水利志》。苗栗市：苗栗縣政府。
- 范以欣，2007，《獅潭草紙行業》。頁 202-207，收錄於林振豐 編，2007，《苗栗老行業》。苗栗：苗栗縣政府國際文化觀光局。
- 袁志英 譯，1999，(諾貝特·埃利亞斯 Norbert Elias, 1976 原著)，《文明的進程——文明的社會起源和心理起源的研究》。北京，生活·讀書·新知三聯書店。
- 張漢裕，1955，《日據時代臺灣經濟之演變》。收錄於臺灣銀行經濟研究室編輯，1955，臺灣研究叢刊第三二種 臺灣經濟史二集。台北：臺灣銀行。
- 陳秋坤，關文斌，劉端裕等譯，G.W. Skinner 施堅雅《市場及區域經濟的結構與發展》，中文未刊印本。
- 陳 俊 編著，1987，《台灣道路發展史》。台北：交通部運輸研究所。
- 曾培秋、唐家龍 譯，2002，(Fernand Braudel, 1949 原著)，《地中海史(上)》。台北：台灣商務印書館股份有限公司。
- 黃鼎松，1998，《苗栗的開拓與史蹟》。台北：常民文化事業股份有限公司。
- 黃鼎松編纂，1998，《銅鑼鄉誌》。苗栗：銅鑼鄉公所。
- 黃鼎松，2007，《重修苗栗縣志 卷四 人文地理志》。苗栗：苗栗縣政府。
- 黃鼎松主編，2008，《苗栗文獻，苗栗縣古道專輯(一)》，第四十三期。苗栗：苗栗縣政府。
- 楊南郡譯註，1996，伊能嘉矩原著，《台灣踏查日記(上下冊)》。臺北市：遠流。
- 劉增城、朱錦龍、江新雄，2006，《重修苗栗縣志 卷十九 農林志》。苗栗市：苗栗縣政府。

編纂者不詳，出版年不詳，《臺灣省苗栗縣志第八篇 防戍》。苗栗：臺灣省苗栗縣文獻委員會。

顧良 譯，1993，Fernand Braudel，1979 原著，《15 至 18 世紀的物質文明、經濟和資本主義第二卷》。北京：生活·讀書·新知三聯書店。

Light, Ivan and Rosenstein ,Carolyn ,1995, "Expanding the Interaction Theory of Entrepreneurship. "Portes ,Alejandro(ed),1995,The Economic Sociology of Immigration. New York : Russell Sage Foundation.PP166-212.

Monti, Daniel J,2003, "Ethnic Economies and Affirmative Action", in Stone, John and Dennis ,Rutledge (ed.) ,2003,Race and Ethnicity, Oxford: Blackwell Publishing company.

Morrill, Richard L. ,1974, The Spatial Organization of Society, North Scituate, Mass. : Duxbury Press.

二、專書論文

柯志明，2001，《番頭家清代臺灣族群政治與熟番地權》。臺北：中央研究院社會學研究所。

(3) 其他

賴志彰，2004，《苗栗縣後龍溪沿岸客家人文地景之歷史變遷》，行政院客家委員會獎助客家學術研究計畫。

鍾年誼建築師事務所，2002，《苗栗縣古（步）道基本資料調查建立及重點規劃報告書》。苗栗：苗栗縣政府。