

惡地田寮的古今穿越—以田寮的交通初步探索為 中心

李怡瑩*

前言

本文撰寫，初始來自於課堂的作業，參與學校田寮的協作計畫。在田寮的田野調查中，彎彎曲曲的區內市道以及沿途聞名全臺灣的光禿禿惡地月世界，竟勾起我的兒時回憶。我的母親是高雄旗山鎮人，父親雖是雲林人，但認識母親以後已經搬到南投居住，所以當我們要回外公家時，必須開車遠途才能相聚。

然而，在我七、八歲前，我印象中，每次必經台南關廟段，然後開始對乘坐的兒童而言很吃力的彎道幅度極大的蜿蜒山路，直到我就讀國中後才開始改變這樣的旅程。這次田寮的作業，讓我意外發現原來當初經過的月球路就是在田寮，讓我解脫生理因道路彎曲造成的暈車嘔吐之旅是由於道路的開發，於是我想，是什麼改變了田寮的交通？又因交通的改善為田寮帶來了什麼變化？這也是本文撰寫的因由，並且期待藉由惡地田寮的古今穿越能為其帶來契機與轉變的可能。

田寮從明末清初就開始有漢人的移入，在漢人移入之前，多為原住民平埔族居住。直到日治時期，因為地形的關係，有了更多的觀光開發，到戰後開始諸多的交通建設，為了解其道路開發變遷及對田寮的影響，本文將略述從清代開始的道路情形至戰後公路的建設，以一個鳥瞰的視野讓險峻惡地屏障的田寮，漸次產生清晰的輪廓。參考資料方面除了相關史料等，其他則以《續修田寮鄉誌》與《大崗山地區古契約文書匯編》為主。

一、田寮聚落、交通，古昔概說（荷治至日治）

（一）荷治至清代時期

今日對田寮的印象莫過於觀光，也就是知名的月世界，不僅草木稀疏且露出的地表高度大小不一，山形尖禿連綿，地理學上稱做「惡地」，是由於地殼的「回春作用」，也就是經年累月因雨水與河水強烈侵蝕而成的惡劣地形。地理位

* 國立成功大學歷史學系博士班一年級。

置上現在乃在崇德與古亭兩里，有二仁溪支流流經。清代時這兩里乃是位在當時的崇德東里，也就是二層溪的北邊，¹溪的南邊是嘉祥內里。

田寮在清代行政區的畫分就是以二層溪的北南分成崇德東里與嘉祥內里。更早之前，荷蘭治臺期間，新港社人的獵場範圍包括了二層溪南岸大崗山西側的平原地帶（今日高雄平原北部一帶），並曾經在桌山（大岡山）附近與荷蘭人蕭壠社人跟 150 到 200 名左右的搭加里揚人衝突，²同為平埔族的水蛙潭與大尖山社則沒有紀錄，直到清代才有這兩族的文獻記載。分布上以新港社人分布最廣，水蛙潭與尖山社次之，此外尚存有大傑顛社。

清朝時田寮是乃官方眼中著名的盜匪淵藪之區域，曾發生聚集動亂的紀錄不少，康熙年間有兩起，其一是名為蔡機公者，率眾在小崗山上豎旗企圖謀反；另一起則是清朝三大民變之一的朱一貴事件，朱一貴於大目丁（今田寮鄉大廊庭山）及古陳坑（今田寮鄉古亭坑）等地聚集遊民，仗者地勢隱蔽，靠者採薪、養鴨而活，並殺害地方駐守官兵，形成大規模的抗清事件。

雍正年間又有一起動亂乃吳福生領眾燒毀崗山營；乾隆時期則有四起分別是黃教豎旗崗山、搶奪軍火，官民在水雞潭（水蛙潭）對抗；另一起是陳虎（陳泰元），居於番薯寮街，他與林弄（林富元）在小崗山豎旗叛變；第三起是清朝三大民變之一的林爽文事件，南路也以大崗山為基地，形成威凜軍官之處；第四起則是陳光愛在烏山頭豎旗作亂，直到道光咸豐與同治年間仍有諸多反亂案件亦以大崗山地區作為聚眾與逃避軍官鎮壓的處所，就連日治時期亦有抗日勢力在此聚集，故田寮也因此遭到鎮壓清庄。³

從此可知田寮被謔稱暴亂多發地並非無由，光是清朝三大民變就都發生在田寮地區，筆者認為，動亂者選擇此地是地形之故，因山林野地較好藏匿。田寮 80% 是惡地地形，西邊以大崗山為分水線（與今阿蓮岡山為界），東邊有烏山（與今旗山為界）；南邊則有阿公店溪（與今燕巢為界），北邊有灣崎溪（與今台南市的龍崎鄉為界），二層溪本流與支流遍布整區，故地形上被山巒與溪水圍繞，且土壤泥岩裸露，地質多為青灰大泥土岩塊，蓄水不佳，故土地貧瘠，無法形成灌溉水田，大部分作物為山林果樹，居民則在田邊築寮居住，故稱「田寮」。⁴

早期交通不易來往，這樣的地形，軍官克服天然屏障必要曠時費日，且難熟悉地勢，夥眾者則可靠龍眼樹、芒果樹、放山土雞或養鴨等維生，且有竹林可以筏竹為寮，作為居住之的，軍事上有其價值。例如在乾隆時期，黃教聚集在大崗山，新港社土目大里撓等人，選拔壯士與清朝軍官至羅漢門內的三重埔（內門鄉三平村）與文果林及水蛙潭，平定事變後內門鄉木柵地區即被清朝官府定為新港社人的墾區並且予以保護。

¹ 二層溪乃今日的二仁溪，貫穿田寮鄉中央。

² 學者李國銘認為按照社址可能就是阿猴社人。陳秋坤、蔡承維，《大崗山地區古契約文書匯編》，高雄：高雄縣政府，2004 年，頁 19。

³ 陳秋坤、蔡承維，《大崗山地區古契約文書匯編》，2004 年，高雄：高雄縣政府，頁 12。

⁴ 不過清代時，有原住民居住之地，通常地名會出現「寮」，此地名的由來或許可以再追溯。

（二）日治時之紀錄與大崗山古契約文書的紀載

日治時期，新港社人在大崗山（即今田寮鄉）的人口只有 120 人左右，比起西元 1909 年的新港社人人口總數 4829、西元 1930 年新港社人口總數 6178 人，⁵皆不到 1/10，可推測日治時期的田寮新港人數應在 120 左右，就連西元 1897 年伊能嘉矩至羅漢內外門等的調查時，明明經過田寮地區的灣崎、古亭坑與打鹿埔，還在庄民柯榜家住了一晚，並探問街庄歷史，卻留下古亭坑的名的漢人口碑，無留下新港社人的紀錄，可見新港社人在田寮地區的人數較少。

西元 1998 年學者蔡承維發現大崗山地區的接近 300 張的清代地契古文書，包括蕃語文書與 16 張俗稱「番漢契」的新港文書以及官方清查田塊、徵集地賦的諭示、丈單、執照及漢人家族分配產權的鬮書，可觀看原漢的土地關係與部落村莊的基層權力結構變化，對於清代原漢關係研究提供有利的史料。

而筆者認為，照此文書記載的聚落分布，可知道新港社人分布多在大崗山腹地及外圍，靠近旗山則較少，與旗山相近的地區聚集的平埔族多為水蛙潭社，但也只有七處，尖山社則聚集在尖山村，較靠近燕巢，但僅四處。

可推測新港社人從台南新市遷移至田寮，並多在大崗山腹地及外圍定居，而水蛙潭社及尖山社因為荷治時沒有留下紀錄，故無法猜測自古定居或遷移的軌跡。除水蛙潭社與尖山社因史料的缺乏無法得知外，新港社人的遷徙則可推知，田寮因為地勢（高度落差 60-80 公尺且溝古交錯）及惡地地形，造成交通困難，維生也不易，縱使遷徙，也使得這地區的新港人數比起當時總新港人數來得少。

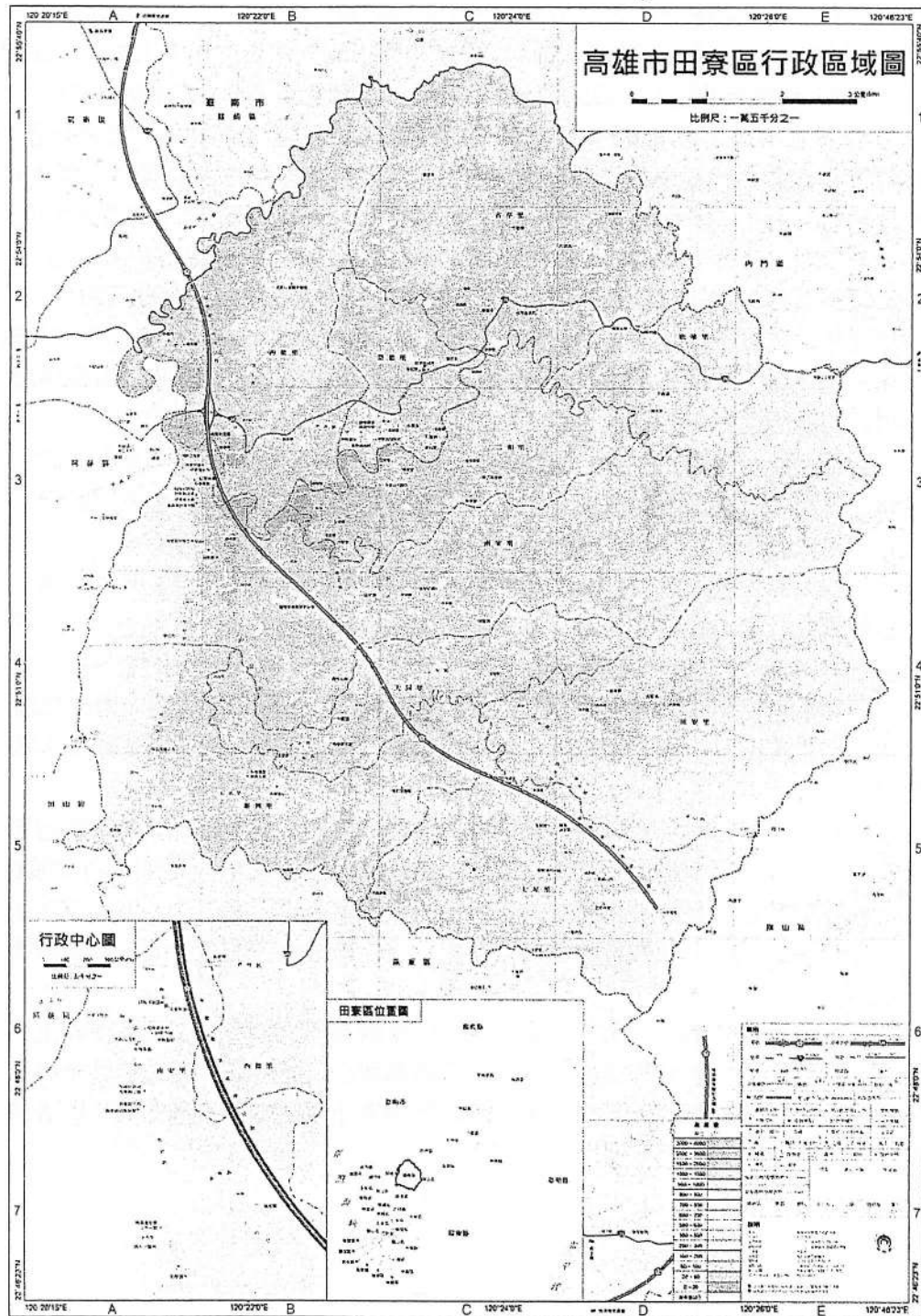
依照廟宇的建設，一些廟方稱其廟的沿革，最早，隨明朝鄭成功渡臺的先人就在田寮居住，並攜帶神佛偶像供奉，爾後清代建造成廟，⁶故明鄭時期渡台者臺來到田寮發展亦有其可能，朱家古宅的後人也有說過其先人乃隨鄭成功來台，娶平埔族女子，並砍筏竹林為寮，採拾果樹等維生，隨者時間，漸次發展成大宅。⁷

又此次新出土的古文書，筆者認為，田寮因為惡地山形，交通不便與土地貧瘠，造成人口相對於臺灣當時各地區都較為稀少，但也因此形成暴亂多發地，而原漢土地關係，則可看出漢人逐漸將田寮土地從繳番租到典買及買賣移轉成為後來的地主。

⁵ 陳秋坤、蔡承維，《大崗山地區古契約文書匯編》，高雄：高雄縣政府，頁 22。

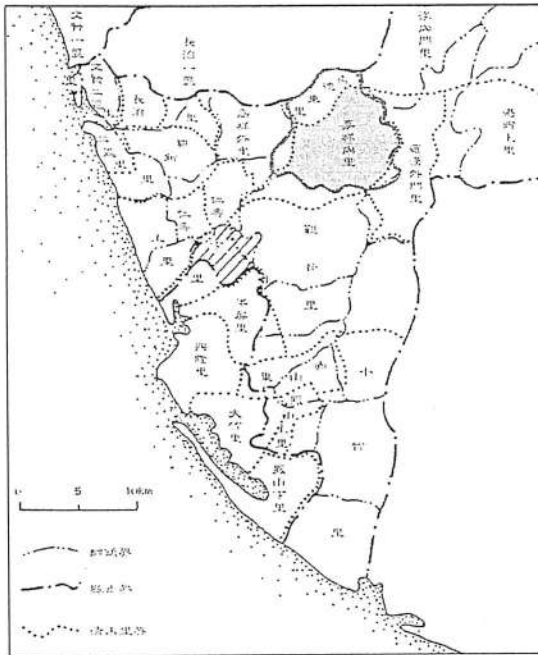
⁶ 沈同順總編輯，《續修田寮鄉誌》，高雄縣：高雄縣田寮鄉公所，2014 年，頁 366-372。

⁷ 《續修田寮鄉誌》記載朱家大宅乃清代時朱家先人渡臺所建設，但筆者口訪其後人有稱之乃明鄭時期渡臺，來到田寮，隨後才漸漸發展成大宅。口訪日期：2020/05/26，地點：朱家古厝。



圖一：高雄市田寮區行政區域圖。 資料來源：高雄市田寮區公所網站

<https://tianliao.kcg.gov.tw/cp.aspx?n=5942CAB1240F3609>，檢索日期：2020/06/21。



圖二：清代田寮鄉地理位置圖。資料來源：沈同順總編輯，《續修田寮鄉誌》，高雄縣：高雄縣田寮鄉公所，2014年，頁33。



圖三：清代田寮鄉古契約分布圖。資料來源：沈同順總編輯，《續修田寮鄉誌》，高雄縣：高雄縣田寮鄉公所，2014年，頁54。

二、田寮的道路開發

(一) 清領時期：

荷蘭時期前，臺灣尚無規模化的道路，多為原住民為採集、狩獵及游耕活動而有的人行小徑。西班牙、荷蘭至明鄭時期，統治臺灣部分地理位置，所建設的道路，也僅屬於區域性的鄉間道路。清朝康熙年間將臺灣納入清帝國版圖，在清領前期，所謂交通之「道路」，屬於拓墾性質之羊腸小徑。田寮鄉在此時期當然不例外只有這些屬於拓墾性質的道路。

從康熙將臺灣納入版圖後至日治時期前，及西元 1684 年至西元 1895 年的兩百年間，漸次開始，陸續規劃建築人民通往機關洽公或官方為統治目的而築之道路，稱為「官道」，南北往來的道路，有安平向南至沙馬磯（約恆春一帶）的「南路」，及往北至雞籠的「北路」，大致上，北路路線多由各平埔族部落串連，南路則以屯墾的區域串連，也是日後省道臺一線的初始樣貌。

不過，道路品質並不優良，郁永河於在《裨海紀遊》中，描寫渡河過東螺溪（舊濁水溪）的情形：「...至東螺溪，與西螺溪廣正等，而水深湍急過之，輾中牛懼溺臥而浮，番兒十餘，扶輪以濟，不溺者幾矣」。

到了清朝派巡撫沈葆楨治臺，他主張開山撫番、修築道路，故建築三條連結東西部的「重要」道路，北路由蘇澳至奇萊（今花蓮），中路為林圯埔（竹山）至璞石閣（今花蓮玉里），南路則是射寮（屏東）至卑南（臺東）。

清代所建設的道路，雖然有初始的雛型與規模，但是仍是充滿泥濘雜草，雖比起羊腸小徑進步，但仍不是現今所謂的現代道路，如遇到雨季，則遭雨水沖刷並且泥濘覆蓋，橋梁亦為簡陋，要渡河乘船都必須等水較少或枯水期才能通往。⁸

由此可知，清代主要的官道都如此泥濘，更不要說是非主要官府所在地的田寮，當時田寮的道路應是類似由平埔族等部落走過的小徑，並且應該為清代的番路，如果要從田寮到旗山那真是一段辛苦的道路。

(二) 日治時期：

日治時期臺灣才開始有現代道路的鋪設，但並非一治臺就如此。在治臺之初是為了抵擋臺灣人民的反抗避免臺人常在小道上對日軍突襲，於是派遣陸軍後勤工兵，按照清代留下的路徑沿線開鑿、建築而成，被稱為「陸軍路」。⁹隨後全島平定才開始以陸軍路及清代官道為基礎，修築縱貫南北的道路，但目的僅是力求通行，西元 1919 年才完成具有公路規格的南美北縱貫道路。

西元 1920 年代前，日本以建築鐵路為主，殖民地臺灣亦不例外，此時連日本國內的道路都粗惡不堪，直到汽車開始普及化，西元 1920 年道路法通過後，

⁸ 劉仁翔，〈臺灣的公路發展〉，《國史館臺灣文獻館電子報》，第 183 期，2019，06 月 28 日。

⁹ 國史館臺灣文獻館臉書官方網站，2019 年 04 月 03 日貼文：

<https://www.facebook.com/twhistorica/posts/2241355125930243/>，檢索日期：2020/06/22。

才開始有以汽車行駛為考量的道路構造標準，但是在臺灣按照道路法所研擬的計畫案卻沒有獲得支持，乃是各州廳等地方官府自己籌建，總使存有些建造良好的道路，但卻難以在各州廳界中連結。

直到西元 1925 年，生野團六接任交通局長之後，才改變交通政策，國有鐵路從西元 1926 年到西元 1936 年間不再有新線的建設與擴張，而是進入改良的時代。總督府交通局並暫時擱置早年的環島鐵路計畫，改成以汽車運輸來完成環島的交通。「鐵路萬能」時代此時才告結束。

在西元 1926 年前臺灣的道路，編入道路費的比例遠遠低於日本內地，多依賴臺人，並以保甲道路為政策，由街庄保甲等招來民力，也有番人投入開墾道路，但因為待遇苛刻時常造成警民衝突，使得道路發展成果不彰。

西元 1926 年之後的道路改良，進行的是全島性的改修，並且是為了能配合汽車運輸，具有邁向近代道路之性質，與之前的道路改良全然不同，臺灣的道路正式邁入「改良時代」，但主要是致力於重要幹線道路的修築。除了西部最重要的縱貫道路之外，並重視連絡東西部的鐵路代替線道路，而近代郊外幹道的鋪設自西元 1937 年以後才有快速的進展。

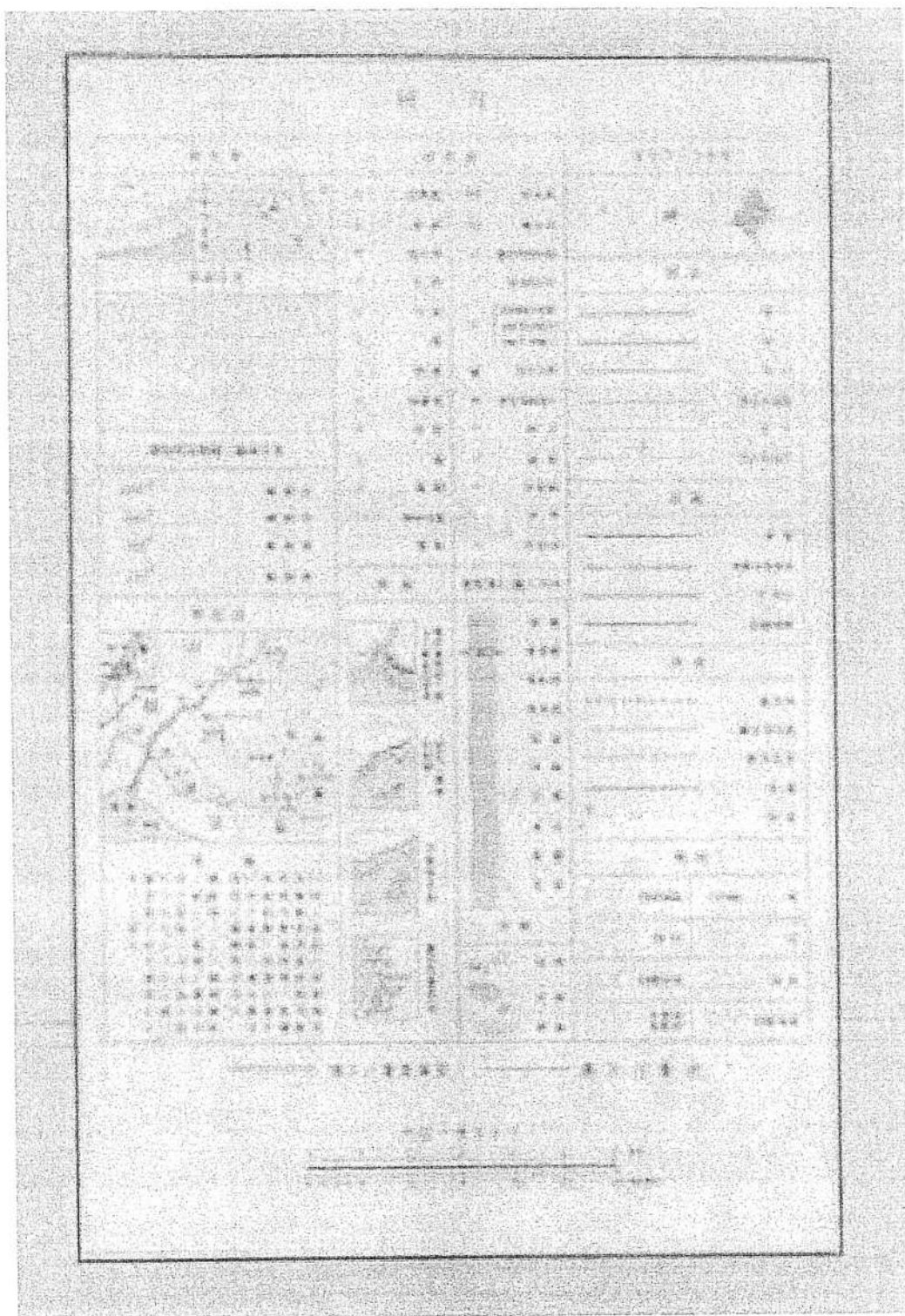
西元 1930 年至西元 1940 年國庫補助改修指定道路，高雄州獲得補助，改善的指定道路：楠梓·旗山道，旗山·甲仙道，東港·枋寮道，旗山·六龜道，潮州·恒春道，屏東·旗山道，屏東·東港道，屏東·潮州道，內埔·高樹道，旗山·關廟道，而西元 1930 年、西元 1935 年、西元 1941 年州廳自行推動的道路事業，高雄州分別是：一、西元 1930 年：開鑿恒春·臺東道，改修縱貫道路鳳山·九曲堂間，架設荊桐腳橋、蟀蛇橋、高雄橋、大津橋，改修東港·恒春道、楠梓·旗山道、恒春·臺東道；二、西元 1935 年：架設番子寮橋，改修高雄·鳳山道、四重溪·臺東廳界間道路、鳳山·大林蒲道、墾丁·鵝鑾鼻道、墾丁·林業試驗所道；三、西元 1941 年：改修萬年橋。¹⁰

西元 1920 年臺灣地方自治制合併田寮、古亭坑二區為田寮庄，隸屬高雄州旗山郡，從西元 1934 年日治 30 萬分之一的臺灣全圖，可以清楚辨識相當於今日省道臺 28 線左右的位置，已經建築了一等道路。但不像岡山與旗山有鐵路的經過，也無巴士的經過，田寮地區內存在大小不一的聯絡道路，並且在狗氳氳、古亭坑、打鹿埔、田寮與水蛙潭一帶，設有番地駐在所、警戒所、官吏派出所。故可得知從日治時期田寮的交通觀察，田寮在區域地理位置上被定位成往來臺南與旗山的過繼站，主要交通幹道都在田寮外圍。

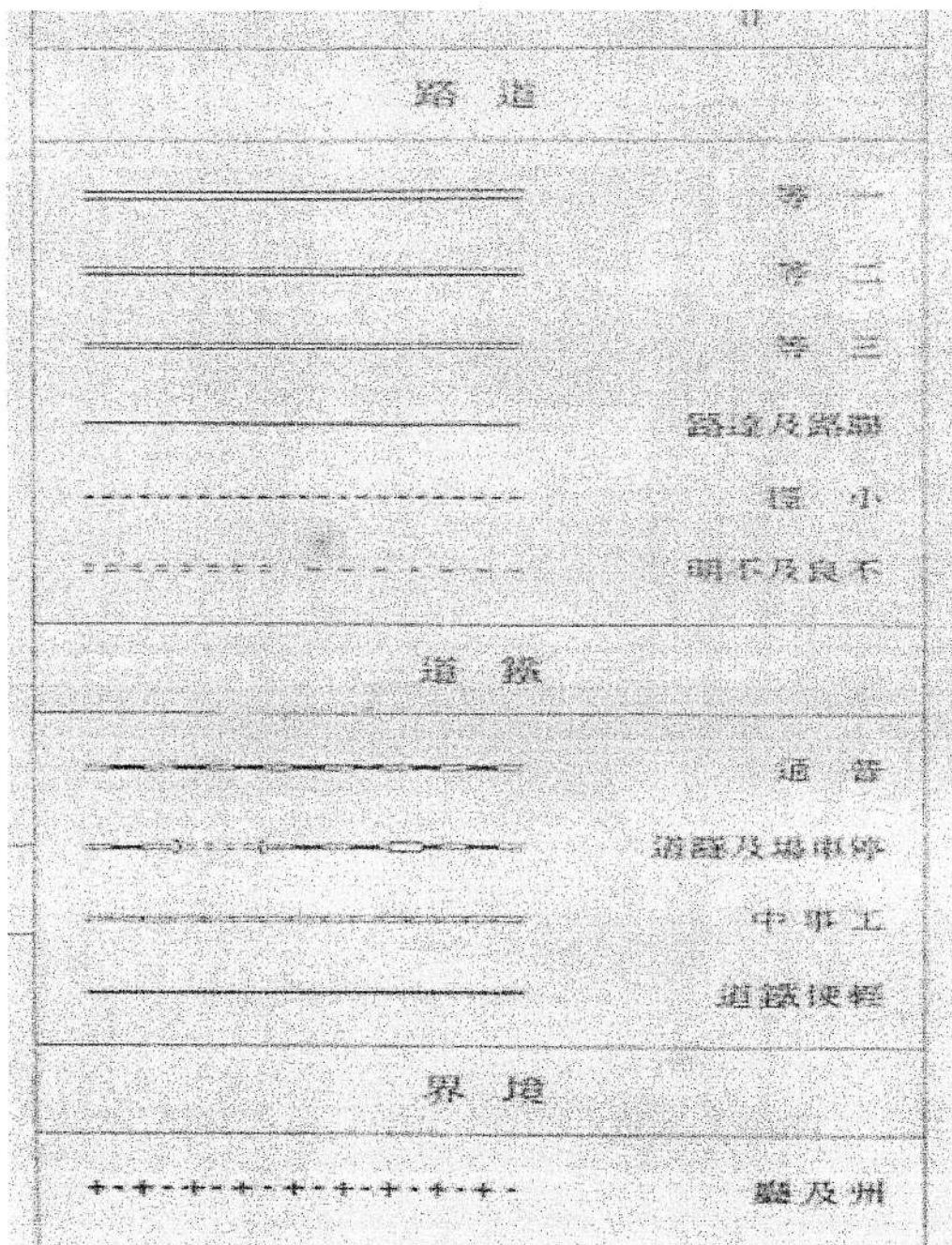
¹⁰ 蔡龍保，〈日治時期臺灣道路改良事業之展開（1926-1936）〉，《國史館學術集刊》第 17 期，2008 年 09 月 1 日。



圖四：日治時期田寮地圖。 資料來源：中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究
專題中心，臺灣百年歷史地圖，西元 1934 年日治 30 萬分之一臺灣全圖，
<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx#>，檢索日期：2020/06/22。



圖五：西元 1934 年日治 30 萬分之一臺灣全圖凡例。中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究專題中心，臺灣百年歷史地圖，西元 1934 年日治 30 萬分之一臺灣全圖，<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx#>，檢索日期：2020/06/22。



圖六：西元 1934 年日治 30 萬分之一臺灣全圖凡例道路部分放大。資料來源：中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究專題中心，臺灣百年歷史地圖，西元 1934 年日治 30 萬分之一臺灣全圖，<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx#>，檢索日期：2020/06/22。

(三) 戰後，中國民國政府遷臺後：

1. 鄉內道路：184 線與高 14、高 14-2、高 37 與高 40 與之前道路開發：

第二次世界大戰臺灣為日本南太平洋的補給站具有戰略上重要地位，故成為美軍轟炸的目標，多數重要公路被炸毀，道路滿目瘡痍，能通車的只剩 40

%。民國 35 年成立臺灣省公路局，但公路工程仍歸公共工程局負責，民國 38 年 10 月 1 日，臺灣的公路工程才歸併公路局。

民國 35 年起，除了重要縣道之橋梁工程亦仍由前公共工程局代辦，次要縣道及鄉道之養護，則仍由各縣市政府負責。以臺 1 線為例，僅約 140 公里為高級路面，餘為碎石路面，縣、鄉道多則更為簡陋，僅將地面修平稍鋪碎石，以供軍需民運。隨後民國 48 年發生「八七水災」，相隔一年，又發生雪莉風災，全省公路道毀橋斷，政府全面搶修，各線公路路況得到修復。民國 50 年舉辦公路普查並且建立公路登記制度，民國 53 年完成公路編號路線圖的繪製。民國 64 年、72 年、85 年、93 年、103 年舉辦第 1 至 5 次(省道)公路工程設施總清查。¹¹

由此可知田寮鄉的鄉內交通，在 184 線尚未編入臺 28 線時，乃是以 184 線為主要幹道，連結臺南到旗山的道路，鄉內乃高雄縣內的鄉道（縣市合併後為高雄市道的區道）高 14 線、高 14-2 與高 37 線及高 40 線為主要交通幹道。這些路段按照歷史沿革，乃從清代時平埔族人的人為小徑道日治時期道路的建設，以及戰後 60 年代前就陸續建築而成。西元 1975 年蔣經國任行政院院長時並曾到田寮月世界一遊。

月世界的由來根據在地人呂自揚的歷史求證，西元 1871 年，英國攝影家湯姆生，來內門、六龜拍攝原住民的生活，在內門附近拍了第一張惡地形照片，是世界最早的台灣月世界惡地形報導，而耆老記憶中，是日治時代高雄州長或岡山郡長，來到田寮視察過夜，見到荒山在月照下反應的光芒，驚嘆中取其地名為「月の世界」，本意是月光之世界。日治時期，西元 1940 年日文的《高雄新聞》也曾報道過田寮月世界的美景，必且將之媲美為日本九州豐前名勝—耶馬溪，¹²戰後西元 1949 年民聲日報也報道過大崗山溫泉與月世界。

田寮廣為人知的月世界因為地理位置無論是日治時期還是戰後都在主要幹道（即日治時期的一等道路與戰後的臺 28 線附近），也成了田寮古今重要觀光指標。其實除了月世界，田寮仍有其他美麗的景觀例如大崗山龍峽盤古、五里坑、月世界泥火山、小滾水泥火山，卻因為早期道路沒有開通，也未經報導而隱藏在鄉間，故，在交通要塞附近的觀光總是較為知名。

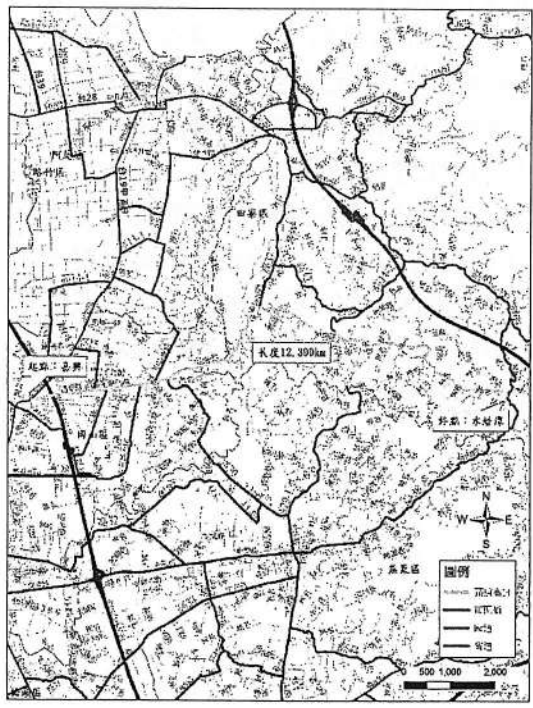
¹¹ 公路總局網站 <https://www.thb.gov.tw/page?node=4846961e-961c-44bd-9839-b0167b4029a7>，檢索日期：2020/06/23。

¹² 呂自揚，〈【詩寫台灣】台灣最險奇荒涼的地質景觀—月世界〉，民報電子報專欄，2018 年 12 月 19 日。



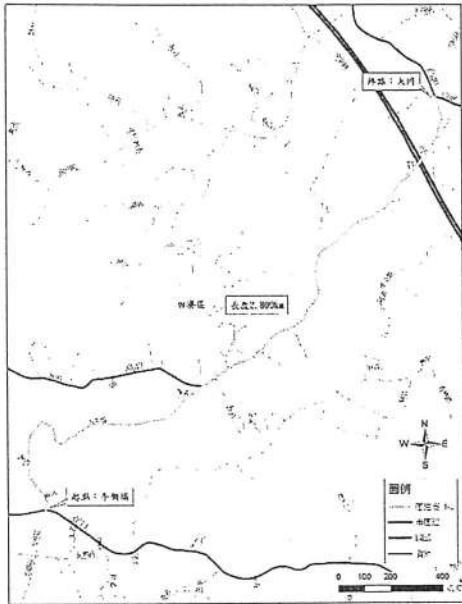
圖七：民國 64 年，蔣經國時任行政院院長至田寮月世界旅遊之報導。資料來源：中國時報第三版，西元 1975 年 11 月 09 日。

區道高14 (原鄉道高14)



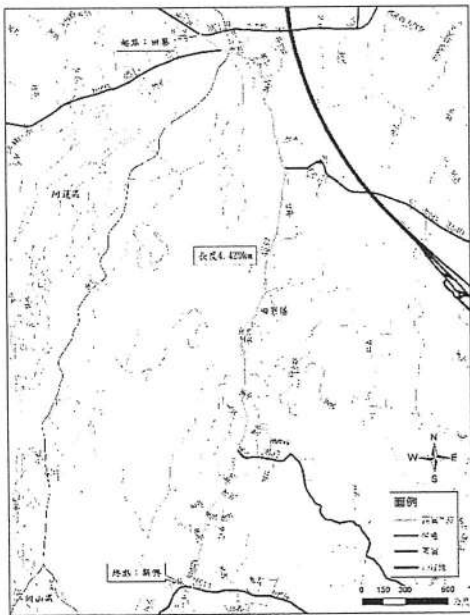
圖八：高 14 路線圖。資料來源：高雄市政府工務局網站，高雄市道區道網 <http://pwb.kcg.gov.tw/RoadLine/>

區道高14-2 (原鄉道高14-2)



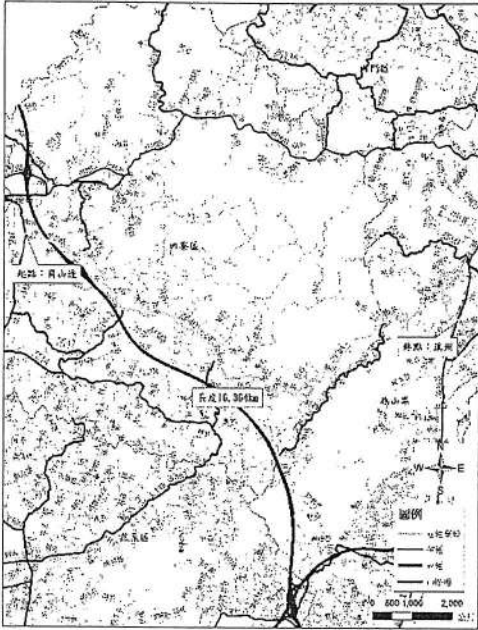
圖九：高 14-2 路線圖。資料來源：高雄市政府工務局網站，高雄市道區道網
<http://pwb.kcg.gov.tw/RoadLine/>

區道高37 (原鄉道高37)



圖十：高 37 路線圖。資料來源：高雄市政府工務局網站，高雄市道區道網
<http://pwb.kcg.gov.tw/RoadLine/>

區道高40 (原鄉道高40)



圖十一：高 40 路線圖。資料來源：高雄市政府工務局網站，高雄市道區道網
<http://pwb.kcg.gov.tw/RoadLine/>

2. 國道 1 號與國道 3 號及臺 28 線建設之後：

國道 1 號又名中山高速公路，是蔣經國任行政院院長，在民國 57 年初，臺灣省政府主席黃杰、經濟部長李國鼎、交通部長孫運璿舉行聯席會議，會中議定臺北到中壢直達公路新建計畫。

然而在亞洲開發銀行的協助下，擴大為基隆到高雄貫穿臺灣西部走廊的南北高速公路計畫。民國 60 年臺灣第一條高速公路正式破土開工，歷經 7 年才完工並於民國 67 年 10 月 31 日時全線通車。

如同田寮在以往統治者的現實考量與政策下，國道 1 號並無從鄉內經過，依然維持臺南通往旗山時必要經過的鄉鎮，規劃上仍停留在維持縣道 184 的規模。民國 76 年第二高速公路開工，但乃是侷限在北部區域。¹³民國 86 年北二高全線通車，民國 77 年後續才計畫擴展北部到中南部，開始有中二高與南二高的興建，其中，南二高唯一的隧道工程中寮隧道於民國 87 年 10 月 04 日貫通，民國 93 年 1 月二高才全線通車，而這第二條貫通南北的高速公路就是國道 3 號，又稱為福爾摩沙高速公路。

¹³ 蔡金鼎主編，《大道之行》，交通部臺灣區國道高速公路局，2017 年 06 月。

通貫 道隧寮中高二南

步大邁車通道國新 鈕按持主正豐林 多年兩工施

【記者張森西 鹿港報導】南二高田寮段中寮隧道，二日上午在工務局西寮行按鑽貫通儀式，交通部部長林豐喜、林豐喜率領工程進度，要求南二高在明年年底通車。中寮隧道工程由中寮顧問工程設計監造，大陸工程公司承攬施工，屬經費二十二億元，全長三公里的C37標，隧道由高雄縣南勢湖西北向東南延伸，中寮南關止，隧道南北口各於八十五年三月及八月先後開挖，歷時兩年四個月全線順利打通。

南下線段一八五公尺，北上線段一八三七公尺，雙向各三車道設計，貫穿中寮山，地質相當複雜，施工相當困難，是南二高唯一的隧道工程。

這項原訂上午十時開始的儀式，因交通部長林豐喜所搭飛機延誤，延至十時五十分舉行，林豐喜副主委李俊德、林源山、尤宏，一起在瀟瀟雨中的隧道內按鑽，讓隧道外的紅色布幕徐徐揭開，慶賀隧道順利貫通，一百多位地方人士及廠商代表到場觀禮祝賀。

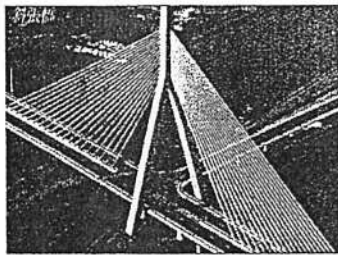
林豐喜對中寮隧道順利貫通，讚許監理人員掌握進度，讓南二高通車日期邁進一步，並提出南二高在明年年底通車的要求，林豐喜副主委要求國土局官員，確實掌握工程進度，由C三三、三六、三九、二、二號高架橋工程進度。

中寮隧道貫通後，南二高全線通車日期將提前，屆時配合主線彰化出空段，出空段東段、台南支線及高雄支線等路段陸續完工，將使中寮公路構成台南、高雄兩都會間的環狀高速公路網，行政院解中寮公路於台南、高雄雙車道。

圖十二：民國 87 年中寮隧道貫通新聞報導。 資料來源：中國時報第九版，社會脈動，西元 1998 年 10 月 4 日。

國道 3 號雖然經過田寮，但建造過程中，卻對田寮水利、人力資源產生不少衝擊。從當時的報紙可以發現，興建國道 3 號，因為排水的過程不良以及砂石車引起沙塵漫天，又適逢水災與碧利斯颱風來襲，整整五年，田寮都因為二仁溪的暴漲，飽嚙沙塵與淹水之苦，田寮鄉民還未蒙其利，反倒先受其害。

在興建南二高時，包商大量聘請外籍移工，來自泰國與印尼，也曾因管理問題造成移工食物中毒，姑且不論食物中毒，這反應了田寮區的本土勞工不多，並且臺灣也開始引進外國移工，這也是田寮區內石頭廟與移工的因緣由來。另外也因為田寮交流站的增設為鄉內居民帶來就業機會與人口移入的流動。



工程礙排水 余政憲吐苦水

南二高施工造成田寮、仁武水患 高雄縣長爭取解決

【記者張森西 鹿港報導】二仁溪田寮段，二日上午在工務局西寮行按鑽貫通儀式，交通部部長林豐喜、林豐喜率領工程進度，要求南二高在明年年底通車。中寮隧道工程由中寮顧問工程設計監造，大陸工程公司承攬施工，屬經費二十二億元，全長三公里的C37標，隧道由高雄縣南勢湖西北向東南延伸，中寮南關止，隧道南北口各於八十五年三月及八月先後開挖，歷時兩年四個月全線順利打通。

南下線段一八五公尺，北上線段一八三七公尺，雙向各三車道設計，貫穿中寮山，地質相當複雜，施工相當困難，是南二高唯一的隧道工程。

這項原訂上午十時開始的儀式，因交通部部長林豐喜所搭飛機延誤，延至十時五十分舉行，林豐喜副主委李俊德、林源山、尤宏，一起在瀟瀟雨中的隧道內按鑽，讓隧道外的紅色布幕徐徐揭開，慶賀隧道順利貫通，一百多位地方人士及廠商代表到場觀禮祝賀。

林豐喜對中寮隧道順利貫通，讚許監理人員掌握進度，讓南二高通車日期邁進一步，並提出南二高在明年年底通車的要求，林豐喜副主委要求國土局官員，確實掌握工程進度，由C三三、三六、三九、二、二號高架橋工程進度。

中寮隧道貫通後，南二高全線通車日期將提前，屆時配合主線彰化出空段，出空段東段、台南支線及高雄支線等路段陸續完工，將使中寮公路構成台南、高雄兩都會間的環狀高速公路網，行政院解中寮公路於台南、高雄雙車道。

圖十三：民國 87 年南二高造成田寮淹水新聞報導。 資料來源：中國時報第 17 版，西元 1998 年 7 月 22 日。

森美堡汽車旅館
旗山花旗

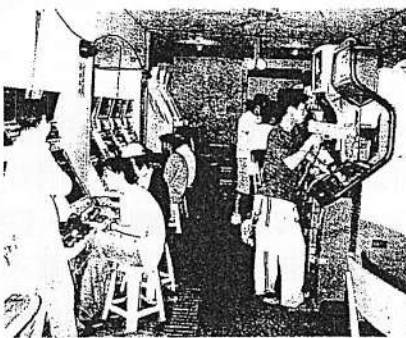


水的高樓 舟行外室

淹沒再世界月報最高，設計地地利對... 淹沒五家系今年世界月是已這，沒樣一建水... 報社有年舟行上三民居地會，水... 影攝：程毅書記

人的了屋一 樂玩內室

不但，加交而見開外，天似真，天似地... 扇扇動地地山地，鏡鏡的人人對年等影... 樓及院對電，居居然其地，獨獨地地地地... 報社有年舟行上三民居地會，水... 影攝：程毅書記



一仁溪毀了百公頃農田

碧利斯強風豪雨 田寮梓官農民辛勞泡湯 月世界積水一樓深 今年第五度遭殃

【記者程毅書報導】碧利斯強風豪雨，田寮梓官農民辛勞泡湯，月世界積水一樓深，今年第五度遭殃。碧利斯強風豪雨，田寮梓官農民辛勞泡湯，月世界積水一樓深，今年第五度遭殃。碧利斯強風豪旗山花旗

近，上午八時，水約五十分公分，車路上不去，出不來，水約五十分公分，車路上不去，出不來，水約五十分公分，車路上不去，出不來...



民、路水抽紀甲五頭山同看察（五左）憲政委公務局... 影攝：程毅書記

戒煙 海防

余政憲 視察 五甲尾 抽水站

岡山百甲圳湖滿水位 將爭取千萬元補助增設機組

【記者程毅書報導】省長余政憲，於昨日視察五甲尾抽水站，並視察五甲尾抽水站。余政憲視察五甲尾抽水站，並視察五甲尾抽水站。余政憲視察五甲尾抽水站，並視察五甲尾抽水站...

策對 海防

墊高路基 月世界明年不淹

嘉興／增設六閘門 仁武及烏松／整潔百甲圳下游河道

【記者程毅書報導】省長余政憲，於昨日視察五甲尾抽水站，並視察五甲尾抽水站。余政憲視察五甲尾抽水站，並視察五甲尾抽水站。余政憲視察五甲尾抽水站，並視察五甲尾抽水站...

圖十四：民國 89 年月世界因碧利斯颱風颶風第五度淹水新聞報導。 資料來源：聯合報第 18 版，高雄新聞，西元 2000 年 08 月 20 日。

月世界184線道將墊高

【記者劉良／田寮報導】高雄縣田寮鄉一帶連日大雨，為解決此間連日大雨，高雄縣政府及公路局田寮工程處設計將世界一八四線道墊高三三三公尺，昨天上午在月世界口開工。公路局表示將於下月動工，明年四月完工。月世界以往每逢大雨，且鄰近一樓高，居民常苦不堪言，高雄縣政府決定將二仁溪改道，並在地面加築抽水機，希望能解決淹水情形，但今年七月、八月二次大雨來襲，淹水情況嚴重，高雄縣政府決定以墊高路面方式解決。

圖十五：民國 91 年防止月世界淹水縣道 184 道路墊高工程新聞報導。資料來源：聯合報第 17 版，高縣焦點，西元 2002 年 09 月 21 日。

第二高公路橋架高段星七鄉寮田 路公速高二第 斃溺勞外兩 塘成水積座基

【記者林水順／田寮報導】第二高公路橋架高段星七鄉寮田路公速高二第，最近開挖的部分基座因雨後積水，形成大水池，印尼籍勞工蘇拉諾昨天準備抽水時滑落基座坑洞，泰國籍勞工卡宗下水救援，卻被拉到深處，慘遭溺斃。

二高田寮七星到燕巢段第三七六標高築橋工程，由麻勝營造公司承包興建，其中在七星村桂潭地區山坡開挖的兩個高築橋基座，因最近一連大雨，積水深達四公尺，形成大水池。

昨天上午十時許，施工人員準備灌漿，由蘇拉諾（廿三歲）及卡宗在基座上方使用馬達抽水，蘇拉諾不慎滑落水坑中，卡宗見狀跳下水欲將蘇拉諾救起，不料被蘇拉諾拖到水深處，兩人在水中掙扎後，吸入大量泥水被沈溺，此時經監工人員陳世昌發現，喊來工人合力與消防隊人員搶救到中午，才將兩名外勞撈起，送阿蓮長佑醫院急救無效。

麻勝公司經理林士哲及工地副主任黃世聰說，蘇拉諾和卡宗二年前來台工作，都很認真，尤其卡宗更勇於挑水擔救蘇拉諾，卻也不幸溺斃，公司決定從優撫卹。

圖十六：民國 86 年南二高基座雨後積水造成外勞溺斃新聞報導。資料來源：聯合報社會第七版，西元 1997 年 6 月 25 日。

南二高田寮交流道工程 百餘外勞疑似食物中毒

【記者林水順／田寮報導】南二高公路橋架高段田寮交流道工地的泰國、印尼籍勞工，昨天凌晨有一百廿六人疑似集體食物中毒，經警方協助送回家醫院治療後，已陸續由施工單位接回工寮休養。

高雄縣衛生局第一課昨天上午派員到醫院，並動員岡山、路竹、永安等鄉鎮衛生所人員，協助採取送往治療的外籍勞工糞便及抽血，將送衛生署檢驗並所留取樣化驗。

衛生局人員因此中斷，已到工地廚房和水塔分別採取剩餘菜餚與水樣送檢，同時要求屋主新亞建設公司將工地為泰國、印尼勞工所設的兩間廚房暫停使用，並消毒消毒。

新亞公司施工處組長曾專台及工地主任黃國明說，該公司有專人採購食物，前天供應外勞晚餐的菜餚有綠瓜炒鴨肉和茄子、綠瓜炒豆腐、滷菜、鹹蛋等四道菜，都是當天購買，應該不會有問題。

新亞公司承辦南二高田寮交流道工程，引進二百五十名外勞，其中逾半疑似食物中毒後，工程也暫停。

昨天下午這些外勞已陸續返回工寮休養，病情也多已穩定。

圖十七：民國 86 年南二高田寮交流道工程百餘外勞食物中毒新聞報導。資料來源：聯合報社會第七版，西元 1997 年 07 月 27 日。

南二高招考女性收費員 分部名額保留給鄉人 人口流失的田寮見遷入戶

（記者林永順、鄭毅／田寮報導）高雄縣田寮鄉人口嚴重流失，目前尚未減人，且人口數逐日減少，最近國道高速公路局南區工程處為配合明年二月底南二高通車，將招考一批女性收費員，由於設有田寮收費站，在田寮鄉長陳清興力爭下，高工局同意給田寮鄉部分保額名額，竟吸引不少人將戶口遷至田寮鄉。

高工局招考女性收費員，將在明年一月四日至六日受理報名，八日考試，由於南二高田寮收費站設在田寮鄉內，鄉長陳清興多次與高工局力爭下，高工局同意保留部分名額回饋田寮鄉，消息傳出後，很多有意報考的女性為爭取保額名額，已有不少人有意將戶口遷至田寮鄉。

陳清興指出，田寮鄉形容是活人走出去，死人抬進來埋葬，人口流失十分嚴重，迄至目前全鄉人口數僅九千七百卅三人，連一萬人都不到，好不容易高工局肯給田寮鄉錄取名額機會。

陳清興表示，高工局招考收費員雖然只要國中以上學歷，但最近經濟不景氣，不容易找到一份好工作，竟吸引不少大學生也有意報考，他昨天還接到一名高中學生查詢電話，表示願持國中畢業證書報考，陳清興還問她，如果考上收費員，學校課業怎麼辦？不料該名學生竟說：「當然是休學」。

圖十八：民國 88 年南二高田寮交流道女性收費員招考新聞報導。資料來源：聯合報第 18 版，高雄新聞，1999 年 12 月 30 日。

高公局招考收費員 田寮鄉 262 人應試

【記者鄭毅／田寮報導】南部第二高速公路即將在下月通車，由於在高雄縣田寮鄉內設有田寮收費站，國道高速公路局招考收費員，因待遇不錯，且傳出田寮鄉民有保額名額，吸引不少報名，高工局為了方便應考人，在田寮國中設置六個考場，昨天考試竟無一人缺考。

南二高在田寮鄉境內設有田寮收費站，由於待遇不錯，應徵條件也不高，只要具有國中以上學歷，身高在一百五十六公分以上，就可以報名，設置六個考場。

高工局岡山收費站長侯金生說，如果田寮鄉報名人數超過卅人，為方便應考人，將在田寮國中另闢一個考場，沒想到報考人如此踴躍，一口氣

錄取者國中學歷月薪二萬四千元起，高中二萬八千元起，大學以上三萬四千元起，田寮鄉長陳清興為增加鄉民就業機會，向高工局力爭，希望能提供部分保額名額，消息傳聞後，吸引二百六十二人報名，其中不乏大專以上學歷。

左圖為圖十九：民國 89 年南二高田寮交流道收費站人員招考新聞報導。資料來源：聯合報第 18 版，高雄新聞，2000 年 01 月 09 日。

右圖為圖二十：民國 87 年南二高施工砂石車橫行惹民怨新聞報導。資料來源：中國時報第 21 版，西元 1998 年 09 月 16 日。

南二高砂石車橫行 惹民怨

道路、農作受害 田寮鄉民拿著照片吐苦水 國工局應允善後

【記者林永順、鄭毅／田寮報導】南二高田寮段工程開工以來，各車道砂石車在田寮鄉各主要道路來回穿梭，不僅造成交通阻塞，且砂石車揚塵，對當地居民生活造成影響，甚至造成農作受害，田寮鄉民怨聲載道，田寮鄉長陳清興多次向國工局力爭，要求國工局採取措施，改善砂石車行駛問題，但國工局表示，砂石車行駛是工程需要，無法避免，國工局應允善後，但國工局應允善後，但國工局應允善後。

田寮鄉民拿著照片吐苦水，國工局應允善後。田寮鄉民拿著照片吐苦水，國工局應允善後。田寮鄉民拿著照片吐苦水，國工局應允善後。

線道 184 是台南經過田寮通往旗山自古以來的要道，此道路在日治時期就是一等路，民國 50 年公路普查編成線道 184 號，起訖路段乃大湖到六龜，然而在民國 70 年代時，曾發生因為道路產權的問題，造成縣道修補彷彿皮球任人踢左踢右，四處可見的大小坑疤，縣道儼然變成鄉間的產業道路，使得月光影的惡地山形更顯荒涼，也影響遊客到此旅遊，重挫沿途土雞城業者。

至民國 86 年，縣道 184 拉長為湖內橋到六龜，民國 93 年 1 月 13 日公告升格成為省道臺 28 線。然而，前述因為水災引起月世界的淹水卻延宕十多年才解決。

月光廣的寒宮

落沒趨日界世月寮田雄高

萬物皆神明

（見怪不怪）

圖文 / 林藝斌





萬物皆神明，見怪不怪。鬼火車也，水田不道其怪。反得道地，開者自各地方開。這地，所以女子老之，奇蹟上場。鬼火車也，水田不道其怪。反得道地，開者自各地方開。



全然是「怪」的自然景觀。觀本台，到有空虛是種閒產。萬物皆神明，見怪不怪。鬼火車也，水田不道其怪。反得道地，開者自各地方開。

對這地，所以女子老之，奇蹟上場。鬼火車也，水田不道其怪。反得道地，開者自各地方開。



鬼火車也，水田不道其怪。反得道地，開者自各地方開。這地，所以女子老之，奇蹟上場。

不來電

由來科學進步，品質提高。用電腦修圖，一般而言。教的教到不如自然見效果。

圖二十一：民國 72 年田寮月世界漸趨沒落新聞報導。資料來源：中國時報第 12 版，西元 1983 年 01 月 15 日。

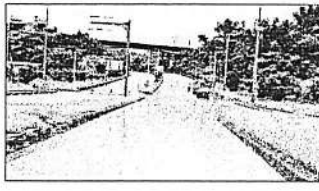
田寮常淹水 藍綠爭鋒促改善

交流道附近地勢低 遇雨阻斷住旗山、阿蓮交通「三不管地帶」10年未解決 水利署兩週內提完整計畫

【記者林光光／田寮報導】國道三號高速公路高雄市田寮交流道附近路段，最近常淹水阻斷通往旗山、阿蓮交通，引起旗山地區藍、綠立法委員候選人相互爭鋒，聯署要求水利署提出對策。水利署表示兩週內要提出完整計畫。

田寮交流道附近地勢低窪，每逢大雨，淹水嚴重，交通阻斷。當地居民表示，淹水問題已困擾多年，且淹水範圍不斷擴大，嚴重影響當地交通與經濟發展。水利署表示，將儘快提出完整計畫，解決淹水問題。

田寮地區地勢低窪，每逢大雨，淹水嚴重，交通阻斷。當地居民表示，淹水問題已困擾多年，且淹水範圍不斷擴大，嚴重影響當地交通與經濟發展。水利署表示，將儘快提出完整計畫，解決淹水問題。



圖二十二：民國 100 年田寮臺 28 線地區淹水新聞報導。資料來源：聯合報 B2 版，大高雄綜合新聞，西元 2011 年 07 月 27 日。

三、結語

田寮的交通在清代，是暴亂多發地，因為地形險峻，難有良田耕作，樹木山果，容易成為反叛勢力的聚集地，就連深諳山區的原住民在此也難成為大本營，就連平埔族人數也相較於他區來得少寡，除此以外，田寮扮演的是「驛站」的角色，外鄉人常當作田寮是臺南與旗山的過站地。

到了日治，隨者總督府配合日本內地道路法的實施與世界汽車風行的潮流開始整建清代留下的道路用地，並將之拓寬，但田寮雖有一等路的建設，驛站的角色並無替換，雖然留下月世界的觀光價值，但當時的時空地理環境也難發展成人口稠密的市鎮。

戰後全臺灣道路百廢待舉，又歷經八七水災與雪莉颱風，全臺灣的道路才開始大規模的整修與清查、編號，田寮的道路，在此時也修建成縣道 184，但仍然扮演者臺南通往旗山的擺渡站。爾後隨者國道 3 號的興建，又加上月世界發展成國家風景區的聲浪，終於有了整體的改變。

一直是田寮最主要的交通幹道縣道 184，曾面路面坑洞無人理的窘境，並影響了周圍的觀光產業發展，隨後有了道路整修及起點的延伸，並在幾年後升級成為臺 28 線，而國道三號也設了田寮交流道，並且有南二高唯一的隧道—中寮隧道，田寮才不再只是交通往來過繼站，觀光資源正式成為發展的主要目標，月世界的建設帶來觀光的人潮，使得國道 10 號的興建，未影響臺 28 的使用價值，成了遊客為觀光惡地的另一個交通選擇，但交通設施造成雨季淹水問題，也在過程中造成交通中斷與不便，直到水利設施工程的投入，改善積年甚久的二仁溪雨季氾濫，才有今日新脂抹粉，煥然亮眼的新面貌。

然而，過往交通得到改善，觀光有了新的發展，隨及面臨卻是全臺灣少子化與高齡化的問題。西元 2000 年田寮就被報導人口外移，鄉內流傳「活的出去、死的抬近來」，短短 20 年，田寮鄉人口已經是高雄市倒數幾名，高齡更是居冠全臺，雖然有建設成為樂齡模範的聲音，但要如何改善人口漸趨稀少，則是新的課題。

徵引資料

一、史料

(一) 官方檔案

高雄市田寮區行政區域圖

高 14 路線圖

高 37 路線圖

高 40 路線圖

西元 1934 年日治 30 萬分之一臺灣全圖

高 14-2 路線圖

(二) 報紙

呂自揚，〈【詩寫台灣】台灣最險奇荒涼的地質景觀—月世界〉，民報電子報專欄，2018 年 12 月 19 日。

〈蔣院長闡釋毋忘在莒，勉青年堅定奮鬥意志〉，《中國時報》，1975 年 11 月 09 日，第三版。

〈南二高中寮隧道貫通〉，《中國時報》，1998 年 10 月 4 日，第 9 版。

〈工程礙排水，余政憲吐苦水〉，《中國時報》，西元 1998 年 7 月 22 日，第 17 版。

〈二仁溪毀了百公頃農田〉，《聯合報》，2000 年 08 月 20 日，第 18 版。

〈月世界 184 線道將墊高〉，《聯合報》，2002 年 09 月 21 日，第 17 版。

〈基座積水成塘，兩外勞溺斃〉，《聯合報》，1997 年 6 月 25 日，第七版。

〈南二高田寮交流道工程百餘外勞疑似食物中毒〉，《聯合報》，1997 年 07 月 27 日，第七版。

〈人口流失的田寮，喜見遷入戶〉，《聯合報》，1999 年 12 月 30 日，第 18 版。

〈高工局招考收費員，田寮鄉 262 人應試〉，《聯合報》，2000 年 01 月 09 日，第 18 版。

〈南二高砂石車橫行惹民怨〉，《中國時報》，1998 年 09 月 16 日，第 21 版。

〈月光的廣寒宮—高雄田寮月世界日趨沒落〉，《中國時報》，1983 年 01 月 15 日，第 12 版。

〈田寮常淹水，藍綠爭鋒促改善〉，《聯合報》，2011 年 07 月 27 日，B2 版。

二、專書

沈同順總編輯，《續修田寮鄉誌》，高雄縣：高雄縣田寮鄉公所，2004 年。

陳秋坤、蔡承維，《大崗山地區古契約文書匯編》，高雄：高雄縣政府，2004年。

蔡金鼎主編，《大道之行》，臺北：交通部臺灣區國道高速公路局，2017年06月。

三、期刊論文

劉仁翔，〈臺灣的公路發展〉，《國史館臺灣文獻館電子報》，第183期，2019，06月28日。

蔡龍保，〈日治時期臺灣道路改良事業之展開（1926-1936）〉，《國史館學術集刊》第17期，2008年。

四、網站

高雄市田寮區公所網站

<https://tianliao.kcg.gov.tw/cp.aspx?n=5942CAB1240F3609>，檢索日期：2020/06/21。

國史館臺灣文獻館臉書官方網站，2019年04月03日貼文：

<https://www.facebook.com/twhistorica/posts/2241355125930243/>，檢索日期：2020/06/22。

中央研究院人文社會科學研究中心地理資訊科學研究專題中心

<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx#>，檢索日期：2020/06/22。

公路總局網站 <https://www.thb.gov.tw/page?node=4846961e-961c-44bd-9839-b0167b4029a7>，檢索日期：2020/06/23。

。