

一、道路的分類

十九世紀的英國博物學家福布斯（Edward Forbes，1815-1854）認為古代道路主要有四種類型：

- （1）交通運輸或貿易所需的路
- （2）短途轉運特需物資的路，如古埃及人把巨石塊從尼羅河畔運走的路
- （3）戰略性的路，如古羅馬的萊姆斯路（Limes）
- （4）宗教隊伍行走的路。尤其第四類的道路，在古希臘具有庇護權的性質，而有些寺廟在建造時就預先定下供該廟之神的專用路。

中東的兩河文明寧願發展水上運輸而不從事築路，在文明鼎盛時期的公元前 3000 年至公元前 600 年間沒有修過大路。約在公元前 300 年，羅馬人開始整理古義大利的小路網，並修築了一些公路。他們從波斯人、埃及人、希臘人及伊特魯斯肯人那兒學會了築路。每佔領一地，他們就築路，以便商隊和士兵通過。隨著私有財產的擴大，為了劃分地盤，築路變得更有必要，由礫石小道和土路發展成康莊大道的第一條路是公元前 312 年通往坎帕尼亞的阿皮烏大道。羅馬帝國共擁有 180000 英里的平坦大道，其中 53000 英里是主幹公路。沿著這些大路，羅馬帝國的信使平均每小時可走 5-6 英里（約 8-9.6 公里），這一標準維持了 1500 多年之久。

除羅馬人之外，南美印加帝國（1438-1532 年）所修的道路可能比在它以前任何人修的更好些，印加的路狹窄，是為步行者鋪設的，因而在各種地勢和氣候中都能行走。沿途都駐有公文急件接送員，每隔 4-8 英里（約 6.4-12.8 公里）就有一個專為此而設的路邊驛站。

印加的公路主要有二條：一條橫穿群山的路長 2700 英里（約 4320 公里），另一條沿海岸的路長 2400 英里（約 3840 公里）。若把相連與分岔的路計入，印加的公路全長達 10000 英里（約 16000 公里）。凡經潮濕的地段，公路都是加工鋪築的，路面寬 6-45 英尺（約 1.8-13.7 公尺），路旁都築起石砌的擋壁。精心築成的台階、隧道、暗渠、排水溝和附屬的石頭建築以及橋樑是公路網的組成部份，沿路居民則負責築路和保養修理。有名的聖路易斯雷橋（the Bridge of Sam Luis Rey）是一座用繩索掛起的吊橋，繩索每隔一年更換一次。

二、道路的定義

茲參考英語辭書，將各種道路的定義作一引介：

Avenue：(大道) 都市裡，非常寬的，且兩側有商店、林蔭（如仁愛路），或通至一棟主要建物（如凱達格蘭大道）。

Footpath：(步道) 經過開墾的田野的路徑，主供步行使用。

Pass：(越嶺山徑)，橫過或穿越一系列山脈，尤指一條窄的山徑，但不攀過山頂，僅橫過山的鞍部。

Path：(通道) 一條經過原野，穿過森林，翻上山嶺，給人獸行走、旅行的路。不限人為開闢的道路，人體的食道也可稱為 path。

Road：(路) 整修過的 track 或 way，有輪的運輸器材能通行，利用於城鎮之間，且穿過城鎮之內。有時指大的車路，重要的、長的、較寬的且給車子走的，穿越都市的幹道。如 roman road、中山北路。

Route：(路線) 尤指稱長的距離並交會許多路。

Street：(街) 短的、窄的，比較不重要的都市道路，兩邊有商店夾道。

Track：(1.聯絡通道，2.軌跡)，二地之間經常使用、固定來往的交通聯絡通道，形成明顯的輪痕或人的腳印，踐踏留下凹陷的痕跡，特別指人車皆可通行的小路，供人獸行走，亦即小的車路 cart track。如魚路、淡基橫斷古道。

Trail：(荒徑) 經過荒涼的鄉下、原野、荒地且未經刻意整修的路徑，rough path。

Walk：(人行道) 一條 path 或 track，維護非常良好，適合步行的人工道路。

Way：(路) 不限於陸地的路，水、陸、空均涵括。

楊南郡先生曾將古道區分為：(一)社路，也就是原住民各社間通婚往來的道路，(二)隘路，漢人圍堵原住民所設的武裝防線，(三)清古道：開山撫番道路，多建於同治十三年（1874）牡丹社事件之後，(四)理蕃道路（警備道路），日治時期以武力開通或經濟開發闢建之道路。仔細看來，在古道分類方面，集中於戰爭與政治意義，似乎顯得太過狹隘。

相對於日治時期在戰史上的詳盡敘述，愈發顯得產業古道的資訊較難調查與蒐集。產業古道，包括清代修築的坪頂古圳步道、日治時期闢建的天母水管路、為了興建立霧電廠開墾的沙卡礑步道，以及縱橫穿梭山區的林道（包括清末的樟腦伐採與日治時期的

山林開發)等等,這一類產業古道的歷史考據,相當欠缺。從年代來看,這些無疑便是古道。劉克襄先生在「台灣舊路踏察記」一書中,首先指出這些產業古道的重要歷史地位。

陽明山國家公園區內的金包里大路(魚路古道)近十年來進行多項的調查與研究,對於古道沿途的經濟活動,例如金山的漁業運銷與染料大菁的生產等,提供了相當詳盡的口述歷史與聚落遺址資料,是產業古道研究的先例。

綜合上述,Pass、Track、Trail 具有越嶺山徑、聯絡通道、荒徑的意涵,而 historic pass、historic track、historic trail 較符合一般通稱的「古道」,若將古道改稱為歷史山徑、歷史道路、歷史步徑,將更為明確且貼切。古道是一種「具特殊歷史或文化意義的交通路線」,與古蹟或歷史建築不同之處,在於古道是一種交通路線,是一種獨特的線性空間,甚至是數條路線構成的交通系統,而非僅限於一小塊地面或數棟建築物。古道與遺址不同之處,在於許多交通路線不僅具有考古學研究的價值,且現今仍在使用,是一種活的文化資產。無論是就戰爭、政治或產業的歷史意義進行的古道研究,均可包容在此一「歷史道路」的概念中。

三、古道的要件

古道,不僅是一個炫人的名詞而已,必須要有其他的要求才能顯出價值。

(一)古道的年代

古道的年代其實是爭議最大的項目,到底是古道出現的年代還是古道修築的年代。如今,常把許多條古道如能高古道、石鹿古道,甚至合歡越道路毫無根據地認為是早期原住民獵徑,但我卻認為原住民獵徑的垂直起降極大,沿途少有留下修築、開鑿的人工設施,而原住民部落之間扼守防範的需求遠大於來往聯絡的功能,是否會修築路徑,頗值懷疑?或許稱為「鹿道」較為恰當。所謂「鹿道」,如同野生動物行走的路徑,隱秘且未刻意闢築,如果久未利用,自然掩沒消失。某些獵徑,其實是靠父兄傳承,親自帶領才能辨識與體會,常為某個狩獵群、祭祀群或某個部落專屬獨享的路徑,非供大眾使用,亦不許其他狩獵群、祭祀群、部落等接近,使用與侵犯。日治時期所修築的軍用道路、理蕃道路則是經過測量,具有戰略、交通、運輸等考量,與原住民獵徑的路線大相逕庭。比照現行古蹟的認定標準,一條道路闢建之後,距今至少要有 100 年以上的歷史,才能稱為古道,但這並非絕對的要件,只是作為判定古道的一個參考。

(二)古道的長度

依長度來衡量,必須是聯繫二地(至少一地為城市)的長距離道路。以英國的歷史古道

(historic tracks) 為例，至少要有 20-30 公里以上的距離。從陽明山區的地理條件來看，則淡水、三芝、石門、金山、萬里、基隆通往臺北的北投、天母、土林的各條長距離交通孔道，才能符合古道的標準。至於各村莊之間的聯絡便道或小徑，其地位自然不如上述的交通幹道來得重要。

(三) 古道由什麼人開鑿

一條道路的興築必須投入許多人力與物資，而耗費的時間與金錢更是十分可觀。若由政府運用公費，軍隊徵用人夫、豪商籌資開闢則較易留下文獻資料，年代亦較明確，如淡蘭古道、八通關古道、蘇花古道、淡基橫斷古道均屬此類。至於村里之間的聯絡道路便極難確認年代，也不易提出明確的文書證據。

(四) 古道有多少人利用

昔日交通尚未發達時，若有一條平坦且迅捷的道路將聚落與城市緊密聯繫，而許多人藉此相互往來，不只促進了物資的集散與商業的繁榮，甚至造成兩地文化的影響與交流。若只是兩個貧寒小村彼此偶而接觸，行走的人數稀少，其影響力自然微弱，亦無法為人熟知，更談不上深刻的印象了。

(五) 古道有什麼人走過

人的社會免不了會有貧富賢愚之分，這本是極其淺顯，也無可奈何的事實。而歷史的光環總是聚集在名人的頭頂，於是皇室、將相、文豪、詩人、藝術家曾走過哪一條路，到過哪一個景點，留下哪些膾炙人口的作品，都會使古道更加出名，而後人亦常依循名人的腳步親履其地，使得古道之上人馬雜遝，終至絡繹於途。名人與古道，相得益彰。

(六) 古道是否發生重要的歷史事件

道路在特殊的時空下，成為重要事件的場景。以戰爭為例，大正三年（1914）日軍討伐太魯閣蕃，開闢了一條從合流至巴達岡的錐麓古道。大正十一年（1922）日軍征討石鹿蕃，亦開闢了一條從二本松至日村台的北坑溪古道，這些見證了歷史的更替與戰爭殘酷的古道，別具意義。

以上，是判斷古道的六項要件，兼具多項要件的古道自然也就加添其資源與魅力了。

四、台灣的古道

台灣的古道從荷治時期便有記載，歷經清治時期、日治時期的變遷，可謂極具豐富性與多樣性。筆者對原住民獵徑相信其存在，也曾親身走過多條，但對此種獵徑的路線確認與歷史定位仍持保留，暫不列入古道之中。

表 1-1 臺灣重要古道的開鑿年代

時期	名稱	開鑿年代
荷治時期	淡基繞海古道	1631 (?)
	淡蘭古道	1781-1823
清	1.三貂嶺古道	1781-1788
	2.隆嶺古道	1786-1812
	3.草嶺古道	1810-1823
治	*百六砌古道	1816
	*藍路古道(大桶湖溪古道)	1823
	*鹿角坑溪古道	1832
	*金包里大路(魚路古道)	1852
時	北路(蘇花古道)	1874
	中路(八同關古道)	1875
	南路(崑崙坳古道)	1875
	南路(南崑崙古道)	1875
	恆春卑南古道	1877
	浸水營古道(三條崙古道)	1882
	*淡基橫斷古道	1892
	合歡軍用道路	1914
日	內太魯閣道路(錐麓古道)	1914-1915
	能高越道路	1917-1918
	八通關越道路	1919-1920
	石鹿古道(霞喀羅古道)	1921
	北坑溪道路	1924
期	合歡越道路	1933-1935

* 代表陽明山區的古道

以上列舉 20 條古道，當然，台灣的古道絕不只這些。2001 年，王一婷曾列出 33 條古道，林宗聖亦曾列出 200 條古道。古道的認定，倒不是在 20 條或 200 條的多寡，而在我們對每條歷史道路是否確實認知，是否建立基本資訊與內涵。

五、古道調查研究與未來努力的方向

古道的調查與研究絕非一朝一夕之功，實地踏勘須有強健體魄與毅力，蒐集文獻與訪談更需完備的文史訓練，可說要有「超人」的本領或功夫才行。

目前，古道的調查與研究尚有極多不足之處，換句話說，也就是還有更大的改善空間，供有志之士去突破、去努力。

1)台灣大部分的古道仍舊停留在踏勘與定線的階段。

2)對於每條古道的歷史文獻與訪談資料，仍嫌不足。

3)古道沿途的動植物資源多未調查。

4)對於路線決定、修築工法、過水設施、石階打鑿的知識仍極度缺乏，可說處於無知的狀態。

5)歷來行走古道的旅人紀錄、俗諺、繪畫、詩歌、文學的描繪，亦處於資料蒐集的階段，尚未進入分析與比較的層次。

6)目前的登山記錄或遊記大多為個人的私房心情寫照，文學性不夠，對於事物的觀察訓練亦不足，以致無法提供更多的參考性。

最後，附上筆者的建議：

1)勤讀前人的資料。

2)每次踏勘，均留下詳盡的遊記。

3)調查每條古道，要有當地居民的訪談，而非自己的命名與臆測。

古道除了道路的復舊外，如果能夠在歷史的尊重與人文的關懷這兩方面，賦予更多的注視與經費挹注，將可成為感受台灣歷史文化的極佳場景。要知道，即使盡了最大的努力，也無法打造或恢復古道的原貌，這是因為居住或行走利用的那批人已經遠離，而昔日社會與經濟環境也已逝去。我們只能期待有一些參與式的活動，得以清楚如實看到過往的點滴。希望的是鮮明且實在的空間，而不是精心安排的觀光經驗，最終的目標是重獲古道，參與古道。

新造的古道若能充分尊重歷史原貌予以復舊，相關的解說牌示、解說手冊、紀錄影片亦以關懷與體驗為出發點，待這些軟硬設施完備後，人們再次來感受、參與古道，那時便可真切感受調查規劃者的用心與付出，也更能深深體會人與古道的整體關係。