

臺灣歷史與文化研究輯刊

花木蘭文化出版社 出版

三編 4

山海之道

花東聯絡公路之發展(1874~1982)

吳東展·著



臺灣歷史與文化 研究 編輯刊

三 編

第 4 冊

山海之道
——花東聯絡公路之發展 (1874~1982)

吳東展 著

國家圖書館出版品預行編目資料

山海之道——花東聯絡公路之發展（1874～1982）／吳東展

著 — 初版 — 新北市：花木蘭文化出版社，2013〔民102〕

目 4+220 面；19×26 公分

（臺灣歷史與文化研究輯刊 三編；第4冊）

ISBN：978-986-322-466-2（精裝）

1. 公路史 2. 花蓮縣 3. 臺東縣

733.08

102017177

ISBN-978-986-322-466-2



臺灣歷史與文化研究輯刊

三 編 第 四 冊

ISBN：978-986-322-466-2

山海之道

——花東聯絡公路之發展（1874～1982）

作 者 吳東展

總 編 輯 杜潔祥

出 版 花木蘭文化出版社

發 行 所 花木蘭文化出版社

發 行 人 高小娟

聯絡地址 235 新北市中和區中安街七二號十三樓

電話：02-2923-1455／傳真：02-2923-1452

網 址 <http://www.huamulan.tw> 信箱 sut81518@gmail.com

印 刷 普羅文化出版廣告事業

初 版 2013 年 9 月

定 價 三編 18 冊（精裝）新臺幣 40,000 元

版權所有・請勿翻印

山海之道

——花東聯絡公路之發展(1874~1982)

吳東展 著

作者簡介

吳東展，花蓮人，國立東華大學歷史系民族文化系雙主修，國立台北教育大學台灣文化研究所畢業。先後在多所學校任教歷史科。現繼承家業。

自小對於歷史就深感興趣，之後有幸能於大學徜徉在歷史的學海中，並且參與地方文史工作。開始對地方人文感興趣。所以在研究所的修業中，選擇台灣文史作為研究的方向，並以花蓮公路與台十一線作為論文的主題，企圖以草根為觀點，交通為脈絡，認識家鄉的發展過程。

感謝花木蘭文化出版社給予機會能將我的論文出版，給更多人認識花東這塊土地的發展，花東需要更多人的投入，讓這塊土地有更好的遠景。

提 要

公路是連結兩地的人工建物。隨著 19 世紀以降東臺灣的漸次開發，連結花東縱谷區域南北聚落的花蓮臺東聯絡公路，也斷斷續續地在人力建設和自然災害的交互之下漸次完成，而藉由探討各種行動者對花東聯絡公路的論述，本研究將可釐清地方人士如何展現東臺灣的價值來符應國家的態度以獲取對公路建設或經營的支持。

本論文之研究斷限在 1874 年日軍侵臺開始，從晚清的官方史料重建花東間最初的聯絡路線。1895 年以後，總督府與日本資本家對東臺灣的開發也建立現今花東縱貫公路的雛形，並影響往後東臺灣公路交通的發展，這背後都代表國家力量支持東部發展的因素，與東部獲得國家重視的條件。

1945 年後，地方人士的論述則可在《更生報》和《臺灣省議會公報》中窺見東部民眾、地方政府，兩縣籍省議員是如何費盡心思向國家爭取公路建設的通車，及改善工程的完成，並如何經營公路從一級產業發展，到觀光產業的初步過程。本論文進一步了解民眾的需求、國家從忽視到重視東部的因素、地方自主發展的訴求與轉換訴求的過程。

1975 年之後，從兩條花東聯絡公路蛻變成現代公路過程，及該公路建構觀光產業的發展，在這兩者發展脈絡的比較中，可以發現地方人士與國家的回應互動下，發現相較公路建設狀況，以觀光作為花東聯絡公路的主要經營理念可以輕易得到國家的積極協助，以觀光主要經營方式，影響到花東兩縣日後的發展。

綜合以上所述，本論文認為地方要獲得自主發展的空間，是建立在國家重視其時代價值的機會。戰後，東部地方認知到發展觀光產業，可以輕易得到國家大量外援，所以地方轉為發展觀光來滿足該地繁榮的需求，形成可以自主發展的架勢，並主導日後花東縱谷區域的發展方向。

誌謝

以前在沒有能力選擇大學的時候，東華選擇了我。當我有能力選擇研究所，我放棄了東華。來到台北，選擇台灣文化研究所。要來台北前，家人、老師、同學認為這是個不明智的選擇，到今天經過了一些事情，一方面證明他們是對的。只是如果我一值呆在花蓮，我會後悔。而且來台北的初衷，真的是想見見世面，增加自己的社會歷練。到今日，真的是歷練了一些以前從來沒有經歷過的事情，也讓自己體會到一些道理。當初來到台北前，設定的目標也都達成了。其中最重要的論文研究，絞盡腦汁想了一堆題目，到最後真得沒想到在外面兜了一圈，結果是做自己家鄉的研究。

這篇論文接收到最多的也是來自於家鄉人們的幫助。感謝啓蒙並給予研究方向的李宜憲老師，一路上不停給予珍貴建議的潘繼道老師。本所的指導教授李筱峰老師，讓我百般騷擾下，能夠及時回應，教授論文寫作技巧的方真真老師。在口試時，給我思考方向的戴寶村老師、林呈蓉老師。再來是同學部分，寫論文這一年來，不停刺激我思索的宏毅，給予我不少研究資源的欣美，星期二晚上打工的坤季，愛講冷笑話的柏偉、日文指導的家榮，讓我得以完成畢業學分。繪圖技術與打字的雨璇、凱婷，更生日報劉小姐，讓我省去不少整理資料的時間。地方耆老，若不是巧合的遇到李旭寧議員，是沒有辦法完成這篇論文的，邱文政老師熱心提供舊路線的脈絡，讓我得以思考該路線的變遷過程，陳烈旗議員對舊公路社會文化的指點。今天能夠完成論文，非常感謝大家的協助。

最後感謝我的父母與三位姐姐。非常感謝你們提供很好的成長環境，對我的不離不棄，成爲最堅強的後盾。讓我能夠專心的衝刺，自己所設下的人

生每項目標。這本論文是到目前為止的成長歷程中，所有心血的結晶，是最用心的作品，所以可以將此費盡心力的成果獻給你們，爸爸、媽媽、大姐、二姐、三姐，弟弟謝謝你們！

2008年5月於台北



目

次

第一章 緒論	1
第一節 研究動機與目的	1
第二節 研究範圍與對象	2
第三節 研究方法與史料回顧	9
第四節 關於東台灣論文研究回顧	10
第二章 花東交通道路的初創	15
第一節 帝國接觸與縱貫道路(1874年~1895年)	16
一、後山路線的開闢	16
二、路線的鋪成	18
三、影響路線鋪成的在地因素	23
四、官方交通策略	25
第二節 東台拓墾與台東輕便鐵道(1895年~1915年)	29
一、總督府在花東縱谷區域的扮演角色	29
二、1895年~1907年的花東聯絡道路狀況	30
三、1908年建設台東輕便鐵路的契機	33
四、花東縱谷原住民與台東輕鐵的建設	35
五、台東輕鐵的經營	41
六、台東輕鐵的困難與終結	46
第三節 汽車引進與花東聯絡道路的初成(1926年~1945年)	49
一、建設汽車道路的背景	49
二、花東聯絡道路的任務	51
三、花東聯絡道路的初步建設	53
四、台東廳的縱貫線、新港線汽車運輸	73
第四節 戰前地方自主機制的成形	75
第三章 花東公路的連貫與海岸公路的闢建	79
第一節 國府遷台後花東連絡公路的修復(1945年~1956年)	80
一、戰後國民政府對東部經濟態度的演變	80
二、自力更生造橋鋪路	81
三、1951年~1954年海岸公路及縱谷公路的狀況	83

四、1955年～1956年花東、東海岸公路的發展情況	88
第二節 通車後花東公路狀況與省府態度（1957年～1964年）	95
一、1957年～1959年花東公路的第一期修復工程狀況	95
二、1959年～1964年全線通車比登陸月球還難的花東公路	101
三、花東公路整體發展狀況	108
第三節 豐濱鄉的需求與開闢東海岸公路（1957年～1968年）	114
一、豐濱鄉對外公路的形成	114
二、豐濱往花蓮方向的公路部分——海岸公路的成形	120
三、海岸公路工程狀況	122
四、1968年海岸公路完工前後的國家與地方觀點	127
第四節 花東公路的改善過程與觀光帶的初營（1964年～1975年）	130
一、邁向全天候公路	130
二、花東公路的改善過程——柏油與鐵公路橋	136
三、經營觀光	147
第五節 戰後的國家訴求	150
第四章 公路改善與觀光大道（1975年～1982年）	153
第一節 東海岸艱辛的柏油之路	153
一、東海岸公路的改善	153
二、海岸公路柏油鋪設與拓寬	157
三、東海岸風景帶的營造	162
第二節 省議員推動花東公路拓寬	171
一、池上大橋與木瓜溪大橋的興建	171
二、花東公路的拓寬	175
三、省議員張俊雄的積極態度	184
第三節 觀光大道	189

一、花東連絡公路觀光面的形成	189
二、花蓮縣觀光帶的建立	189
三、台東縣觀光帶的形成	195
四、東部區域計畫的意義	199
第四節 地方與國家互動中的主導籌碼	199
第五章 結 論	205
參考資料	209
附 錄	219
表 次	
表 2-1-1 晚清後山軍力表	27
表 2-2-1 日治時代臺東輕鐵手押臺車的營業哩程及其開業、廢業年月	44
表 2-2-2 日治時代臺東輕鐵手押臺車線的營業者及路線	45
表 2-3-1 御大典紀念道路事業計畫表	61
表 2-3-2 1937 年花蓮港台東道橋樑架設計劃表	65
表 2-3-3 日治時代台東廳（關山郡）內縱貫線汽車車輛表	74
表 2-3-4 日治時代台東廳內（新港郡）新港線汽車車輛表	75
表 3-1-1 花東公路加寬整修計畫表	92
表 3-4-1 1972 年省道修建重要橋樑台 9 線表	135
表 3-4-2 東部幹線路面分類長度演變表	139
表 3-4-4 1962 年～1975 年花蓮縣車輛登記表	141
表 3-4-5 臺東縣小客車和機車的成長率表	142
表 3-4-6 鐵公路橋改建表	146
表 4-2-1 花蓮縣汽機車登記表	175
表 4-2-2 台東縣小客車與機車持有率表	177
表 4-2-3 1977 年～1982 年花東公路沿線橋樑改建後情形	178
表 4-2-4 花東公路十三橋樑改善計畫表	182
表 4-2-5 台九線花東公路（213k～317k）路面改善狀況	185
表 4-2-6 1983 年以後花東公路改善情形	188

圖 次

圖 1-1	花東縱谷區域範圍	7
圖 1-2	花東縱谷區域沖積扇	8
圖 2-1-1	台東直隸州圖	21
圖 2-2-1	1911 年台東輕鐵路徑重建圖（北段）	39
圖 2-2-2	1911 年台東輕鐵路徑重建圖（南段）	39
圖 2-2-3	1911 年台東輕鐵路徑重建圖（中段）	41
圖 2-2-5	1911 年台東輕鐵路線重建全圖	49
圖 2-3-1	花蓮港台東道圖	56
圖 2-3-2	新港到台東公車票價表	60
圖 2-3-2	花蓮港台東道橋樑架設計劃圖	66
圖 2-3-3	花蓮港街到壽火車站公車票價表	68
圖 2-3-4	1942 年花東聯絡道路鋪設瀝青圖	70
圖 2-3-5	花東聯絡道路鋪設柏油計劃表	71
圖 2-3-6	1945 年花東聯絡道路重建圖	72
圖 3-2-1	舊花東公路北段重建圖	98
圖 3-2-2	舊花東公路中段重建圖	98
圖 3-2-3	舊花東公路南段重建圖	99
圖 3-3-1	1966 年台十一線公路重建圖	125
圖 3-3-2	1968 年台十一線公路重建圖	126
圖 3-4-1	1962 年~1975 年花蓮縣車輛登記表曲 線圖	142
圖 3-4-2	花蓮縣三輪車成長圖	143
圖 3-4-3	臺東縣小客車和機車數量成長圖	143
圖 4-1-1	舊海岸公路重建圖	156
圖 5-1	戰後花東連絡公路建議及建設時程干梯 圖	200
圖 5-2	1975 年以前東西公路建設經費比較表	201
圖 5-3	1975 年以後東西公路建設經費（含東部 區域計畫）比較表	201

第一章 緒 論

第一節 研究動機與目的

筆者家就住在花東縱谷內的北端壽豐鄉。壽豐鄉有兩條主要的道路可以連結到台東縣，一條是台九線花東公路段，沿著花東縱谷內陸往南延伸，俗稱山線。一條台十一線，在東海岸蜿蜒著延伸到台東，俗稱海線。家前是台九線的花東公路段，記得小時候常搭父親的車沿著這條兩線道公路南來北往。上了高中後的 12 米公路擴寬為 30 米，原來狹窄的空間一下子變得開闊，車速變得更快，沿途景緻的感受也不同了。念大學時，自己開車經由台十一線到台東，享受沿途東海岸的景緻與寬大的道路，使人心曠神怡，開到豐濱鄉這一段，沿途是在進行拓寬中的道路工程，到了台東又是整個寬闊的台十一線，景象彷彿與夏威夷般似的山與海的鋪成。公路這樣日常可見且理所當然有的交通設施。直到最近家裏發生了大事，就是家門前面一直未拓寬的台九線即將拓寬成四線道，這條不起眼且習以為常的道路突然有了強烈的存在感。看著縣政府的人員拿著地圖挨家挨戶地通知，爸爸天天跑工程調解委員會捍衛沿線周邊居民的權益，以及鄰居拿著反對拓寬的連署書為自己即將遭受拆除的房子請命。

這樣的狀況呈現了現代花東縱谷區域，地方政府、人民對道路擴寬的不同態度，前者屬於贊成道路拓寬；後者屬於反對態度。在 1996 年東海岸的台十一線道路拓寬事件引起了極大的關注，關心的層面不只是地方居民及地方政府，還擴及全台灣的環保人士、專家學者及企業家等人注意。在自然環境

保存及地方經濟發展的正反意見引起相當的爭議。〔註1〕更早在1950年代，花東縱谷內的人民對於當時進行花東道路建設是樂觀其成且極力爭取，希望道路建設的路線最好能夠畫到自己家門前。〔註2〕而此時的東海岸沿線的居民也一直希望有條對外聯絡的公路出現。更早之前的日治時代，花東聯絡道路建設，除了能讓汽車通行的便捷外，國家與地方是如何藉由道路交會出花東縱谷的意義？最早晚清時官方只沿著河床及海岸為後山縱貫路線，〔註3〕這樣的路線是如何走出清代花東縱谷區域的定位？以上綜合三個時代的問題，筆者想追問公路之於人這樣密切的交通設施，不管是建設及經營中，一定充滿了很多國家與地方對於它相關的論述。花東兩縣財政困乏，該地方的公路建設都必須依賴國家經費才得以進行。但在東部及公路發展相關研究中（之後會在下節回顧），前者研究重心在於族群史、政治史、經濟史，缺乏交通史的論述；後者強調硬體建設、法規設置，但缺乏探討區域民眾的論述，是如何影響公路發展的內容。本論文試圖從國家與地方的論述如何影響公路發展這個層面，瞭解台灣東部，這塊一直被認為是邊陲區域，受國家宰制的空間。是否有取得自主發展的歷史面？自主發展的機制是什麼？三個時代會如何呈現不同自主機制？這是本論文所要探討的主題。

第二節 研究範圍與對象

一、時間斷限

本研究觀察花東區域縱貫公路的發展演變，為了顧及研究主線公路歷史發展的整體性及一貫性。時間定為1874年沈葆楨進行「開山撫番」的政策，開始進行縱谷線的道路設置，結束時間定在1982年木瓜溪大橋通車。雖說1874年以前有原住民及漢人遷入，但他們的活動路線僅在自己的勢力範圍，並無

〔註1〕 不著撰者，〈必要之惡〉，《中時晚報》，第十七版，1996年8月29日。

〔註2〕 不著撰者，〈玉里鎮春日一帶民眾，為爭取花東公路改線，列舉四大優點〉，《更生報》（後改為《更生日報》以下更生報新聞因找不到作者名，所以不再列不著撰者，特此聲明），第三版，1956年10月22日。

〔註3〕 陳英，〈台東誌〉，收錄自《台東州采訪冊》台灣文獻叢刊第81種（以下略示如「文叢81」）（台北：台灣銀行經濟研究室（以下略示「台銀經研室」），1971年），頁84。

成爲縱貫縱谷區域南北的路線，而荷治時期雖有荷蘭人的採金路線，〔註4〕但是這條路線只限於荷蘭時代，並無延續到後期。爲顧及歷史發展的完整，不能切割的特性，就不做任何論述。而1982年以後，花東兩條聯絡公路繼續在改善中，但是有關公路硬體改善及沿線風景帶的論述大致上跟1982年以前差不多，前者如拓寬改直這是公路改善必然的趨勢；後者由風景帶演變爲國家風景區，國家的手早已在介入規劃，而國家風景區只是在加以制度化、機構化而已，所以也不做任何的論述。

二、研究區域範圍

本研究探討的花東縱谷區域包括花東縱谷區及東海岸。花東縱谷爲台灣島平原最後開發的區域，有其歷史發展的特殊性。而東海岸作爲對照組，可以比較兩者路線開發過程的不同。其地理區範圍爲北至木瓜溪、花蓮溪出海口以南爲界，西邊以中央山脈等高線200公尺以東爲界，東邊則以東海岸臨太平洋以西爲界，南邊以台東都市計畫區以北爲界。花東縱谷區涵蓋的行政區包括北從花蓮縣的壽豐鄉、鳳林鎮、光復鄉、瑞穗鄉、玉里鎮、富里鄉，到台東縣的池上鄉、關山鎮、鹿野鄉、卑南鄉爲止。東海岸涵蓋的行政區則包括北至花蓮縣的壽豐鄉、豐濱鄉，台東縣的長濱鄉、成功鎮、東河鄉。〔註5〕（參見圖1-1）本文探討的對象針對於台九線花東公路段及台十一線所經過的鄉鎮。花東縱谷區域除了有這兩條主要幹線外，在中央山脈及海岸山脈還有許多的產業道路、橫斷道路、支線，但顧及研究篇幅與時間考量，且會模糊研究焦點，所以不在本研究中討論。以下介紹本研究區域的地理狀況。

〔註4〕康培德，《帝國主義與殖民邊陲：花蓮地區原住民十七到十九世紀的歷史變遷》（台北：稻鄉，1999年），頁105~117。

〔註5〕陳正祥對這個區域以東台縱谷及東台海岸山脈討論。林朝榮則以縱谷地區及東部海岸山脈討論。但顧及本文的一貫性及論述方便，所以將兩個地區統稱爲花東縱谷區域，至於名稱上官方將區域定爲花東縱谷，在民間上一稱爲花東縱谷或台東縱谷，但主流上還是稱之爲花東縱谷，所以本文將研究範圍定爲花東縱谷區域。參自陳正祥，《台灣地誌》（臺北市：敷明產業地理研究所），1959年。林朝榮，《台灣省通志稿》，卷一〈土地志·地理篇〉，台北：台灣省文獻委員會編纂，1957年。

（花東縱谷風景管理處網站，<http://www.erv-nsa.gov.tw/>，查詢日期：2008.10.8）。（台灣新舊地圖比對——台灣堡圖（1989~1904年），查詢日期：2008.10.8）。

在氣候上，北回歸線在本區瑞穗的舞鶴附近通過，因此，本區北部屬亞熱帶氣候而南部屬熱帶氣候。氣溫常年很高，平均在 20°C 以上。夏季很長，達 210 日以上，沒有真正的冬季。本區雨量很豐富，年雨量在 1,500～2,000mm 之間，多集中在夏季。旱季在十二月到一月之間，僅有三十五天。所謂旱季以每候（五天）10mm 為標準，不足 10mm 為旱季的開始，超出 10mm 為旱季的結束。季風對本區的影響也很大：東北季風於每年十月下旬開始，到次年三月下旬終止，為期約有六個月之久。在這期間東北風盛吹，梯度也很大，又與東北信風合在一起，因此風力更強。且包含水分過多，陰雨的區域與季風的強度成正比。西南季風於五月上旬開始，到九月下旬結束，為期五個月。在這期間西南風盛吹，因此沒有東北季風的災害，對農業有利。東北季風的雨量不大，雨季甚長；西南季風的雨量大，但雨期為短。從五月開始到十一月結束，在這一段期間內，常遭颱風的襲擊。它的威力很大，且來時不定，又本區在中央山脈之東，沒有天然的避風屏，若在本區登陸，常造成很大的災害。暴風挾帶大雨，水災風災同時而來。（註 6）

花東縱谷是一個很明顯的地理單位，兩側山地，中間平原，海拔高度在 500 公尺以下，北起壽豐鄉，南到卑南鄉，〔註 7〕全長 158 公里，面積 138,368 公頃。縱谷地帶，西側為中央山脈，東側是海岸山脈，中間為狹窄平原。此一縱谷，由斷層作用所成，最大寬度 12.5 公里（光復附近），最狹處（富里鄉竹田村附近）僅有 4.5 公里。縱谷之中的地勢，大致由西向東傾斜。縱谷西側之山地高度增加急速，在平距一二十公里，高度從 500 公尺升至 3,294 公尺。縱谷東側海岸山脈，長約 135 公里，在瑞穗以東被秀姑巒溪分為南北兩段。南段高度多在 1,000 公尺左右，東側山麓略有平地。北段海拔多在 500 公尺左右，山坡地直入太平洋中，無沿岸平原可言。縱谷西側，即谷中平地傾斜度為 22 度，縱谷東側，平均斜度為 18 度，相對其較緩。

縱谷內的河川為數眾多，主要有三大流域，從北到南分別為，北段花蓮溪水主要由木瓜溪、豐坪溪、萬里溪、馬太鞍溪、光復溪，發源自興魯郡山東麓，自大豐村（光復鄉）附近進入平原，至大富村（光復鄉）轉向東北，

〔註 6〕 劉斌雄，《秀姑巒阿美族的社會組織》（南港：中研院民族所，1965 年），頁 2。

〔註 7〕 以花東縱谷風景管理處所劃定的範圍為定，範圍劃定包括海端鄉與延平鄉。參自花東縱谷風景管理處網站網頁，<http://www.erv-nsa.gov.tw/>，查詢日期 2008/10/9。

成爲花蓮溪。至東富（光復鄉）附近納入馬太鞍溪，然後又繼續向東北流，流入光復溪、豐坪溪、木瓜溪，轉向北流至花蓮市南郊入海。〔註8〕中段爲秀姑巒溪發源於台東縣池上鄉的大坡池，向北流至納入。主要支流有富源溪、紅葉溪、太平溪、卓溪和樂樂溪，東流入台東縱谷後，受海岸山脈阻擋，乃沿縱谷平原向北流，在匯納兩岸諸水後，於瑞穗鄉舞鶴台地前再折轉向東流，並以其巨大侵蝕力橫切海岸山脈，而在豐濱鄉大港口附近流入太平洋。〔註9〕南段卑南溪流域上游爲新武呂溪納入支流鹿寮溪、鹿野溪、大崙溪，向南流至台東市進入太平洋。花蓮河流域形成的沖積扇爲木瓜溪沖積扇、豐坪溪沖積扇、萬里溪沖積扇及馬太鞍溪沖積扇。秀姑巒溪流域沖積扇爲富源溪沖積扇、紅葉溪沖積扇、太平溪沖積扇、卓溪和樂樂溪沖積扇，秀姑巒溪所形成的河丘爲掃叭段丘（位於瑞穗鄉舞鶴村西北方），三民段丘（位於玉里鎮三民里西方）、打落瑪段丘（位於瑞穗村西北方）、謝得武段丘（位於玉里鎮德武里東北方）、馬久答段丘（位於玉里鎮松浦里麻汝至觀音里一段）、脹脹埔段丘（位於富里鄉富南村三台）。卑南溪流域支流新武呂溪、鹿寮溪、鹿野溪、大崙溪，堆積的河丘爲池上段丘（台東縣池上）、白毛寮段（位於台東關山新武路溪對岸）、電光丘（位於關山鎮電光里）、鹿野段丘（位於台東鹿野）、卑南山段丘，此段丘高350公尺，也可稱爲「卑南山台地」，劍山段（位於卑南鄉利吉村南方）。〔註10〕總體而言，花蓮河流域與卑南大溪流域之於縱谷西側發育較佳，秀姑巒溪流域之於縱谷西側發育不佳，縱谷平原東側發育較差。〔註11〕（參見附錄圖二）

縱谷兩側有成串的沖積扇，縱谷內爲大沖積扇，東海岸爲小沖積扇。縱谷內爲花蓮河流域及卑南大溪流域沖積扇發育爲佳，秀姑巒溪發育最小。一般情況之下，沖積扇常爲農田及聚落集中的地區。但是花東縱谷不然，第一個因爲沖積扇常爲礫石遍布。第二個因素在於沖積扇面河床游移不定，任何一年發生水災，農田與聚落無法生存，縱谷地帶農田與人口之分布，都避開沖積扇正面而退至靠山比較安全之地。

〔註8〕 陳正祥，《台灣地誌》，（臺北市：敷明產業地理研究所，1959年），頁126。

〔註9〕 經濟部水利署第九河川局，<http://www.wra09.gov.tw/sucurn.htm>，查詢日期：2008/10/4。

〔註10〕 林朝榮等修，《台灣省通志稿》卷一《土地誌·地理篇》（台北：台灣省文獻委員會編纂，1957年），頁346~349。

〔註11〕 《台灣省通志稿》卷一《土地誌·地理篇》，頁343。

位於花東縱谷東側的海岸山脈長約 150 公里，寬 16.5 公里（新港富里間），南寬北狹，大致呈一細長的楔形山脈。山脈中山稜呈雁排列，走北東——西南方向。為海岸抬升運動地形。山中河流西短東長，東坡水璉尾（壽豐鄉水璉）、豐濱、高原等河谷盆地發達，所以東西兩側成不對稱。山脈之南部與北部，地形上也有不同。河流呈曲流，南深北淺；山脈東源之海岸接地南部比北部較高也較寬大，有隆起珊瑚礁，隆起岩台，隆起海蝕凹壁等地形。海岸山脈北段大港口、成功一帶有顯著的隆起珊瑚礁，隆起岩台，都蘭及長濱等地為海岸階地之表面呈延續頗廣之斜面。長濱、成功、都蘭等地也是海岸山脈上升運動最顯著的地方。海岸山脈中溪流有曲流越發達者，段丘也最為發達，所分布溪流有水璉溪（位於花蓮鹽寮）、丁字漏溪（位於花蓮縣豐濱鄉）、貓公溪（位於豐濱鄉貓公部落）、秀姑巒溪（位於大港口部落）、馬武窟溪（位於台東泰源），其中以海岸山脈中段及南段的秀姑巒溪、馬武窟溪河丘發育最為顯著，所以形成較多聚落，交通較為方便。而海岸山脈北段，海崖逼近海岸，受到強烈波浪打擊侵蝕，因此磯崎（位於花蓮縣豐濱鄉），〔註 12〕以北交通困難，海蝕亦盛，海岸段丘不甚發達，形成多種風貌的海蝕地形。如新社貓公之間有高 60 公尺廣闊的海岸段丘。豐濱村南方兩公里有一海蝕凹壁，石梯坪有顯著的海蝕岩台，秀姑巒溪為珊瑚礁岩台、烏石鼻為海蝕礁岩，台東長濱鄉長濱村為砂丘，富岡附近有長四十到五十公尺的海蝕岩地。形成東海岸特殊的景觀風貌。〔註 13〕

〔註 12〕 駱香林（主修），《花蓮縣志》，（卷一：疆域，花蓮縣文獻委員會，1974 年），頁 13。舊名加路路，是曬鹽的地方。

〔註 13〕 《台灣省通志稿》卷一《土地誌·地理篇》，頁 181~189。