

## 研究論文

考古人類學刊・第 97 期・頁 65-122・2022

DOI: 10.6152/jaa.202212\_(97).0003

# 同時不共代的道路時間景觀

林文玲\*

## 摘要

隘寮群魯凱族人在沒有「霧臺鄉主動脈」臺 24 線之前，是透過傳統以來的幾條通道彼此連結，或向外移動、行旅。這些傳統道路不僅維繫境內魯凱族人密切往來，藉此移動設施，也能夠與遷移外地的族人保持頻繁的互動。呈現網狀連結的隘寮群魯凱傳統交通路徑，不同於臺 24 線「大動脈」在座標、方向偏移及其向外鋪展的動線及延伸，而是著眼在族群內部的聯繫、生計實施以及物質資源的獲取。就此意義，當代被指稱作微血管的部落周遭往耕作區、往採集區、往獵場的路等，過往其重要性遠遠大過於現今覆蓋其上、通往漢人平原區域的臺 24 線。哪一條路是主要道路？更有它的重要性？透過時間、變遷的視角，將更能掌握它的意義與層次。

千絲萬縷、棲居不同地層的（傳統）道路路徑，承載在地族人的腳步行動、記憶與故事，並註記了個人和集體生命的重要節點。本文對這些場域的探查將透過隘寮群魯凱生活領域當中層級不一的幾條道路，著眼各別道路的修整工作，呈現彼此不甚相似的時間性，以及顯現的時間景觀。如果稍微往物的視角偏移、梳理道路的時間性和時間景觀，從中將能夠相當去掌握它是如何透過物質性之各項作因而形成。而若從人的視角、活動、事件和組織作為進行追索，則程度上能夠體察在物質影響之下而開展出來的社會及文化作為，即時間之社會性進路的探討。道路物質時間與社會時間兩者是否協作、（不）同步或斷裂，呈顯的同時不共代，揭示在地族人通過道路而來的主體能動性以及時間主權的具身、具地體現。

**關鍵詞：**道路，時間景觀，物質時間，社會時間

---

\* 中央研究院民族學研究所副研究員。Email: [wandern@gate.sinica.edu.tw](mailto:wandern@gate.sinica.edu.tw)。

## **Uncoevalness of the Roads' Timescapes**

**Wen-ling Lin\***

### **ABSTRACT**

The Ailiao Rukai relied primarily on traditional roads to connect, to migrate, and to travel before Taiwan Provincial Highway 24, known as the aorta of Wutai Township, was constructed. In the old days, their traditional roads facilitated close relationships among the Rukai people in the region and allowed departed or relocated kinsmen to maintain close connections with home. An intricate network, the traditional roads served the purposes of internal connection, livelihood support, and resource acquisition. By contrast, Taiwan Provincial Highway 24 was built based on the logic of geographic coordination and direction, traffic flows, and potential extensions. This means that these pathways to the farmland around the community, to the resource collecting areas, and hunting ground, the capillaries, were far more important than Provincial Highway 24, which overlays them and leads to the plains, settled by the Han from China. Which road is the main passageway? Which road is more important? A study from the temporal perspective that reflects changes will help shed light on their significance.

The intertwining traditional roads at different geographical strata recorded the footsteps, memories, and stories of the local Rukai people. They were the important nodes in the axis of life for individuals as well as the community. This article explores roads laid out at different layers and imbedded in the lives of the Ailiao Rukai people, focusing on the maintenance of each road to accentuate different temporality and timescapes. In this context, studying the “objects” helps to elucidate on the formulation of roads through the interaction of various factors of materiality. Investigation from human perspectives, activities, events, and organizations provides clues to understanding the social and cultural actions under the influence of materials as well as the social significance of time. The material time and social time of roads, and their coordination and synchronization/asynchronization and disruption highlight the (un)coevalness and the embodiment and emplacement of agency and ownership of time of local people through roads.

**Keywords: road, timescape, material time, social time**

---

\* Associate Research Fellow, Institute of Ethnology, Academia Sinica.  
Email: [wandern@gate.sinica.edu.tw](mailto:wandern@gate.sinica.edu.tw).

## 一、前言

隘寮群魯凱（或以西魯凱指稱），<sup>1</sup> 未曾經歷日治時期大規模「集團移住」，主要區域隸屬屏東縣霧臺鄉以及三地門鄉德文村，分布區域北起大母山、南抵隘寮南溪河谷，傳統獵場範圍往東越過霧頭山至臺東縣境（台邦·撒沙勒 2020：4）。除了遷居瑪家鄉禮納里永久屋的好茶部落，與舊好茶（Kucapungane）距離較遠之外，霧臺原鄉的阿禮（Adiri）、吉露（Kinulane）、大武（Labwane）、霧臺（Vedai）、神山（Kabalelradhane）與谷川（伊拉）（Kudrengere），以及佳暮（Karamemedesane）等聚落（圖一），八八風災之前幾乎都沒有遷移過。未曾大幅度移動其生活領域的隘寮群魯凱族人，自古以來藉由部落之間的聯絡道、往農耕區的路、往採集區的路、往獵區的路，以及取水的路等傳統路徑，獲取生活所需物資並謀求生計與經濟收入。通過這些傳統路徑，在地族人得以維繫彼此之間的親緣關係以及社會互動往來，並能夠與遷往三地門鄉德文村落籍定居的族人，以及 1950、1960 年代移住瑪家鄉三和村美園社區的族人保持連結。



圖一 霧臺鄉位置圖（任斐潔繪製）

隘寮群魯凱傳統交通網絡自日治時期以來，有 5 條重要古道系統：「知本越嶺道路」、「振興、舊好茶道路」、「振興、霧臺、阿禮道路」、「霧臺、大武道路」以及「舊好茶、阿禮道路」（鄭安晞 2009：5）。這 5 條古道當中以貫通東西的「知本越嶺道路」，以及現今還可以尋得較為清楚路跡的「振興、舊好茶道路」最為重要（*ibid.*: 8）。而「振興、霧臺、阿禮道路」由屏東漢人聚落為起點，在山區的許多路段成為當今臺 24 線霧臺公路的一部分（*ibid.*: 10）。今日，隘寮群魯凱族人已經沒有了方便的傳統路徑可以使用，卻多方仰賴現代道路系統。住居霧臺原鄉的族人，目前以臺 24 線為主要聯外道路；亦時常藉由縣道 185、高 132 線，前往高雄境內的濁口群魯凱。此外，重新嫁接的臺 9 線南迴公路，則提供隘寮群魯凱族人前往臺東大南群魯凱，較之以往更為便捷的交通路徑。

隘寮群魯凱各聚落於 2009 年受到莫拉克颱風的侵襲，導致大小不一的災難及毀損。

區域內許多聯外道路、橋樑被大量雨水、土石流截斷沖毀，人車無法通行，原鄉聚落成爲孤島。面對如此嚴重之災損，莫拉克颱風災後重建工作，在「山河路橋共治」的工程觀點引領之下，原鄉道路及橋樑的整理、復修在永續以及更高安全性的通盤考量之下，得以陸續恢復或重新構建。2013年10月5日臺24線「谷川大橋」復建工程通車典禮及「八八風災救災英雄紀念碑」揭碑儀式上，出席的族人認可谷川大橋作爲霧臺的生命之橋，<sup>2</sup>而臺24線則是「我們的大動脈」。<sup>3</sup>言下之意，臺24線這條大動脈成爲今日隘寮群魯凱集體以及個人生命存續、社會活化的基底幹道。現今支撐當地族群交通往來、生計活動及社會互動的這條大動脈，它的許多部份是將傳統路徑覆蓋其下，有些路段則是將古道殘跡重新組裝、配置在一起，或與其他年代的路徑連結而嫁接起來。<sup>4</sup>哪些因素的聚合及作用，使得臺24線從眾多新舊路徑當中脫穎而出，成爲蓬勃脈動、穩定流通的霧臺鄉「大動脈」？

## 二、匯集 / 聚不同地層年代的道路時間

原鄉地區的現代道路有不少是構築或嫁接在傳統路徑之上。這些就時間先後而發展出來的道路系統，彼此之間並非截然劃分，它們之間或疊層、斷裂或前景背景的交錯、置換。不同年代的道路彼此之間呈現的交錯、疊層、分歧或衝突、競爭的關係，並且是在時間的持續、延展之中出現的。換言之，道路由嵌著時間性（temporalities）的人工製作、資源以及物質一起組構形成。而道路的各種時間性以纏繞的狀態，綁束在一起。這之中（在我們能夠感知的界域裡）尤以道路的物質時間（material time）以及道路的社會時間（social time），最有關係並影響一條道路的生成及變化。因此，若沿著道路時間的不同向度，辨析它的物質生活、社會生活、功能、價值傾向，以及道路生命當中的某些重要節點，相當程度將能夠去掌握某條道路的時間性及其樣態。

關於物質時間這項概念之爬梳，不少學者延伸 Henri Bergson (1991[1896]) 於 *Matter and Memory* 一書關於時間、記憶、身體與心靈、圖像等之討論，其中 Hamilakis and Labanyi 兩人即明確指出「物質的一個基本屬性是它的綿延／持續時間」(a fundamental property of material is its duration) (2008: 5)。換句話說，「時間本質上是一個物質過程 (material process)」(Robb 2020: 123)，亦即某物件之形成如何隨時間而展開的一個過程，譬如透過石頭的重量、顏色、硬度等物質過程，而表露其時間、痕跡。正是通過物質過程導出的某樣（暫時性）結果，「人們才得以知道時間」(ibid.: 123)。而物質的時間痕跡亦呈顯

為它的能供性 (affordance)，物質的能供性提點了人們去理解以及使用它的門徑 (ibid.: 124)。物質的能供性提供的是門徑，而非決定人們如何去理解與使用它的條件。情況反而是，意圖去使用這物質的人們、透過能供性之門徑，進到某中介／場域，進而與這物質進行協商。在此基礎上，人們使用某物質所做的大部分工作，都是為了應對它的時間性 (work with materials is to cope with their temporality)，讓它與人類需求與其社會生活的節奏保持一致 (ibid.: 134)。

在社會時間這部分，Pitirim Sorokin 與 Robert Merton 指出社會時間不同於天文時間，它是定性的，卻不純粹是定量的；這些時間的質地是源自於群體共有的信仰和習俗，而且它們還用於表達社會的節奏、脈搏和跳動 (Sorokin and Merton 1937: 623)。Sorokin 與 Merton 並從分辨物理時間到心理時間的多種時間類型，更深入去掌握社會時間。對 Sorokin 與 Merton 兩人來說，各種時間類型皆受到特定社會文化背景影響，從中亦都伴隨著其他類型的社會文化時間。引申而言，時間從來都不是同質的，是在給定的語境脈絡中出現，並反映在它所表達的各種時間形式上 (Cipriani 2013: 25)。另外，綿延／持續時間 (duration) 的社會面向，則是一種被集體闡述或由社會所規定，並內嵌於各種社會結構當中。譬如某個人履行某一機構角色 (例如他／她在組織中擔任理事長職位) 預計的時間長度；不同類型的社會關係 (如友誼或專業客戶關係) 可預見的持續時間；個人執行特定任務的持續時間等 (Merton 1985: 175，轉引自 Cipriani 2013: 16)。

無論從社會時間或物質時間偏向的視角，蔓延地表、型態不一的各式道路線／條，遠非眼睛所見的靜止狀態。道路的構成時常依據地形、地貌、地質、季節以及連接的地點等，共同造就某條道路之型態、曲線與質地，以及它的物質性和實質性。道路的功能由這些物質性與實質性所支撐。不過較之於道路所支撐、在它表層上實施的走路、跑步、騎車、駕車等各種瞬時、短暫的行旅，道路自身 (作為物件和它的物質性) 顯然以不同的方式以及更趨緩慢的節奏，持久存在並有它自己的律動、變化和節奏，顯現為某種時間景觀 (timescape，關於時間景觀概念，請見下面小節)。處於變動狀態的道路，能夠引導它自身之外的其他運動 (movement)，使其順利進行，呈現某種「同步」樣態；也可能干擾或阻斷若干運動、行旅方式，表露某種「不同步」、異時性現象。「不同步」、異時性，至少指涉道路本身的運動以及藉由道路而來的運動，兩者若合拍，則道路功能屬正常運作，人車行旅得以順暢流通。反之，兩者若有了不同步，可能源自道路狀態的大幅變動，或人車移動的頻率、速度超出道路承載的幅度或範圍。這清楚指出道路的社會時間和它的物質時間有所斷裂，兩者出現落差、不是彼此協作、合拍共鳴的狀態。

道路的社會時間與物質時間之間是否協作或同步，還有諸如治理以及技術介入的作用因素。在省道、縣道、鄉道、農路或產業道路等聯外道路的原住民族地區的現代道路系統，其中省道層級以上道路由交通部公路總局負責養護，縣道層級以下道路的維護管理，則屬地方自治項目。再者，原鄉聚落道路所在的區域時常是森林保育、水土保持或上游集水區所在，其主管單位有林務局、水保局等機構，負責造林、崩塌地以及土石流的整治與管理（圖二）。這些不同機構、層級，與原鄉道路的保持與維護息息相關。此外，近年來極端氣候帶來的颱風數量、強度以及短延時強降雨，導致大多由鄉道、農路、林道組成的山區原鄉部落之聯外通道，遭受損壞的幅度以及嚴重程度都呈現加劇趨勢，這對原住民族人的住居、生命安全以及交通往返，造成嚴重衝擊。現代道路遭受損害、無法承擔其應有的功能時，迅速獲得解決，或者延宕、未被納入處理，牽涉治理、官僚系統運作以及社會－技術的介入等各項工作。道路毀損、阻礙得到解決的快慢、處理的尺度與範圍，表面上是對道路所在進行空間整治，實際上與技術及治理系統夾帶的社會時間性，如官僚體系的運作、跨單位協調、資源整合及調度等問題密切相關。



圖二 原住民族地區道路相關權責分工（原住民族委員會 2016：7）

## (一) 時間、歷史與記憶

在進入本文援用的時間景觀這項分析概念之前，有需要認識黃應貴於 1999 年主編的《時間、歷史與記憶》，所收納的臺灣人類學研究關於時間的豐富討論。該書明確指出人類學對於時間的探討，其貢獻在於剖析時間如何被社會文化所建構（黃應貴 1999a: 1）。不同社會文化對時間有不同建構之方式與樣態；即使同一社會文化，在不同的時代對於時間可能有不同之建構。該書所論及的時間之社會文化建構，是同時立基在自然韻律為基礎的自然時間上，以及人的時間經驗為基礎的現象學時間上。人類現象學時間與自然時間，透過該書各篇論文的民族誌材料，呈現出兩者並非是二分對立的關係，反而是彼此作用及相互滲透而「產生」時間。此外，該書各篇論文多從各自主題及田野材料，去再現／呈述立基在自然與現象學式時間之時間的社會文化建構，並從而指認時間背後由文化而來的價值及意義。

對時間的再現／呈述，隱含著時間難以直接被「經驗」、「看到」，時間經常是透過活動、事件或身體的狀態、個人修練去指涉、去觸及。換句話說，活動、事件或身體狀態、個人修練，是時間得以呈現出來的「場域」、「載體」，無形的時間在此有它的具體化樣態。譬如張珣（1999）描繪了香客在進香過程中忘卻、擱置了世俗的鐘錶時間，進而讓「靜止時間」得以出現；或是如參與進香的信徒以默默無語而神情凝聚所再現／呈述的「無分別時間」。此外，對於時間觀的探討，陳玉美（1999）的達悟族人時間研究的案例，指出時間透過與空間、工作、人觀等文化基本概念的關聯及釐清，更好地將之呈現以及再現出來。而不同社會文化對於時間的建構、衍生的時間觀念與系統，往往涉及不同群體或文化之間的遭遇，以及隨之而來的文化（有形、無形、實質、體系或象徵與價值）之間的競逐。亦即，時間（觀）的樣態及動態，是在不平等的權力關係當中，及其支配與被支配關係當中被（再次）建構或加以形塑。這如同黃宣衛（1999）觀察到阿美族人因族群文化的交接、互動，從而促發的異族觀使其對時間有了四種建構樣態。這之中，傳統儀式（如豐年祭）的舉行再現著傳統時間，陽曆所規定的日常活動再現了日本時間，陰曆（或農民曆）的擇日再現漢人時間，上教堂禮拜的活動則是歐美時間的再現。

上述黃宣衛關於傳統時間的民族誌材料，讓我們清楚看到阿美族人依著太陽、月亮、潮汐這些自然／現象及其韻律與節奏而推動其日常事務的生活面向。<sup>5</sup> 黃應貴（1999b）指出，布農人以不同時段的活動及其結果沉澱凝結成夢占、過去時間經驗的再現、歷史意象的建構等垂直方式，指出一條門徑，使得我們可以針對時間等基本文化分類概念，如何構成當事人認識其世界的認知架構之問題，有所深化並加以釐清。時間的垂直構連



方式，隱含時間時常來自其不同地層並產生了匯聚（meeting）。<sup>6</sup>再者，黃應貴（ibid.）論文亦強調人的（實踐性）活動的重要性角色，是構成以及討論時間經驗的基礎。由當地族人的（實踐性）活動，時常觀察到當代時間體制所夾帶的規律與計算方法被擱置，族人（實踐性）活動體現的時間，因而更有其主體能動性在其中。

該論文集以時間、歷史與記憶為主題，指出關於某一族群文化的歷史延續，需透過社會記憶的機制加以承接、貯存，如排灣族的襲名制（蔣斌 1999），以及阿美族的年齡組織（黃宣衛 1999）。而社會記憶機制的運作一方面需有其他制度加以配合、使之運作得宜之外，同時須有其物質性（文化）或實質性物件的支撐，方能承接、延續、活化或轉化「記憶」。另外，關於歷史主體性的建構有其客觀歷史事件作為根據之外，亦透過當地族人主觀意識而形成。誠如前述提及關於阿美族人所凸顯的與異族互動的經驗史（比較來自於經驗事實），經由分屬不同教派及社會地位的三位村落領袖（對歷史經驗之不同認知，或選擇、加強某些記憶），而有了不甚相似的歷史建構及其異族意象（黃宣衛 2005）。總括而言，《時間、歷史與記憶》各篇論文多透過研究者各自扎實的民族誌材料，剖析了時間如何被社會文化當中的個人或集體所建構，以及時間之經驗、樣態與觀念構想，如何藉由社會記憶機制的綿延而持續、承傳或有了轉化，從而勾勒時間、歷史與記憶的複雜關係與多元樣態。時間、歷史與記憶亦是本文關注的議題。然而本文將稍微往物的視角偏移、梳理道路的時間性和時間景觀，進而從中去掌握時間、歷史與記憶如何透過物質性之各項作因而產生關連。

國內人類學關於物、物質文化的研究，黃應貴主編的《物與物質文化》是為先驅。「（《物與物質文化》）最突出的貢獻是在於有關不同的探討路徑所再現的不同物性，以及如何透過象徵性溝通系統性質的探討來連結物性與歷史及社會經濟條件等，更涉及物與其他分類範疇連結之所以可能的物質與心理基礎」（黃應貴 2004：1）。從（某）物切入以及「物自身及其象徵化過程的探討」（ibid.: 15），是《物與物質文化》各篇論文的共同點與核心關注。本文「往物的視角偏移……透過物質性的各項作因而產生關連」，則在於試圖去辨識物質性作因，及其產生之效應，而這些效應之產生在於人事物的相互遭遇、彼此互動、形塑，以及促動之關係樣態、產生的影響。亦即，本文的「稍微往物的視角偏移」試圖去追索的是「物質性過程（一種時間過程）、效應、人事物之能動、行動以及影響之間的關聯與剖析」。

## (二) 道路時間景觀

Barbara Adam (1998) 在她的 *Timescapes of Modernity: The Environment and Invisible Hazards* 一書當中，特別從時間的向度去關注環境問題，並以此深入掌握環境、經濟、政治和社會文化之間的遭遇、交纏以及關係互動。至於時常被視為屬空間問題／範疇的自然、環境以及可持續性，對 Adam 而言更涉及的是時間領域、過程之事物與概念 (1998: 10)。進一步來說，Adam 將環境實踐的重點從顯性空間和隱性時間的範疇分辨及其隱含格局，偏移到具脈絡、肌理的存在 (being)、生成 (becoming) 以及 (諸如人與非人) 棲居 (dwelling) 活動模式的複雜時間性之探討 (ibid.: 10; Ingold 1993; Shama 1995)，並從而發展了時間景觀概念。而時間景觀與其他景觀是有所差別的，譬如 (鄉間小路) 風景、城市景觀或沙漠、海景等，大都標誌著 (一種視覺感官之接收傾向) 從過去而來到現下眼前，一系列人與非人、生物與物質活動以及相互作用，所造就的 (視覺接收傾向的) 空間特徵。與此相對，時間景觀強調的則是它們 (風景、城市景觀或海景等) 的韻律、時間和節奏、變化和偶然性 (ibid.: 10)。

由於時間在人類感官範圍之外運作，時間好比是一個無形的「他者」，加上最困難的環境問題和它的形成過程，往往發生在人類感官無法到訪的「地方」(ibid.: 9)。除非，環境的這些問題作為症狀，具體化為某個時候或某個地方 (譬如火山爆發、地震、海嘯、土石流、曲流、沙洲等)，亦即一種交纏著時間、空間與物質的相互遭遇、互動而導出的狀態。Adam 因此主張，從時間景觀的概念及方法，有機會讓 (社會) 環境的現象和過程的不可見、潛藏、內在以及隱含的向度，一定程度顯現出來 (ibid.: 9)。也就是通過時間景觀，(社會) 環境具脈絡、肌理的時間實踐將變得有其形體，人們藉此得以感知、理解而「看到」它。因此，(社會) 環境現象對 Adam 而言，是複雜的時間以及具脈絡、肌理的整體 (ibid.: 54-55)。時間景觀概念，一方面強調時間與空間和物質的密不可分，另一方面並指出脈絡、肌理的重要性，由此 Adam 將時間景觀定義為「時間關係簇集」(a cluster of temporal features) (Adam 2004: 143)。

承上，以道路為例，各個道路彼此之間是有著不太一樣的時間性以及顯現的景觀。這來自於它們各自的物質性、座落的環境、所在、生活其中的人與非人，以及他們形成、積累並持續發揮作用的棲居活動模式。這些作用及因素，共同形塑某種時間樣態，卻也使其持續存活，並一直處於動態的過程。以此延伸，道路處處都是人與物、物與物相遇、產生接觸的場所，這些相遇以具體的方式構成框架，並通過如此之框架去影響發生在它們身上的事情。而人與非人以及棲居活動模式的相互遭遇、產生的作用、促發的事件及

影響，若從關係性的視角進行梳理，則可以將道路這項基礎設施理解為既是聚集著各種時間性的實體、關係聚集，道路亦是這些關係本身（Larkin 2013: 329）。

最近關於基礎設施的一些研究，與上述論點及關注有所呼應，並開展其社會不平等與權力結構之探討。Ramakrishnan 等人（2021）將基礎設施重新定義為包括物質和社會交錯、聚合／解聚之過程。如此定義的基礎設施，對人們因某項基礎設施而來的生活體驗、治理和社會空間的重新排序，提供比較微觀而細緻的理解途徑。Ramakrishnan 諸位學者通過表徵基礎設施不同生活／生命階段的衰變、維護和修復過程，以推動、鋪展他們的論述與主張；並關注在這些階段與過程中，基礎設施及其配置（configurations）對主體性、社會關係和權力結構所產生的影響（ibid.: 677）。基礎設施在什麼條件下（被）損壞，由／為誰而被修復？通過修復的過程，產生哪樣的意義及情動（affect）？藉由前述幾個提問，Ramakrishnan 等人進一步想要去揭示及探討的是，基礎設施的情感體驗，如何與更廣泛的社會再生產和政治論爭發生關聯、進行辯證（ibid.: 690）。

社會再生產和政治論爭的關聯與辯證之深入剖析及其展開，以本文關注的道路時間景觀為例，將聚焦在地族人對特定道路所進行的維護或修整，以及由此而來對個體或群體產生的意義與效應。道路的衰變、人們對它的維護和修整，揭示了道路與人們的關係與關連。為了確保某道路的順暢移動、連通性和活力，與這一道路有密切關連的人們，時常會去接引自身／社群既有之觀念、想法、社會性與價值，自發性地組織並投注勞動去養護、回復道路的功能及其應有之狀態。這些勞動投入包含了具體身體勞動以及情感體驗在其中（Doshi 2017; Truelove 2019）。本文論及的隘寮群魯凱族人對其重要道路的修整，延續、轉化其原有之（傳統）道路整理／工作，在價值理念、組織實作、希望達成的效用，以及夾帶的多重時間性等面向上，有別於當代公部門的道路養護工作、組織型態、實用目的與快速、加速導向的時間性。前述兩種不同規格、尺度及模式的道路修整工作，將於第四小節「物質時間與社會時間競逐的道路修整工作」透過田野材料進行描繪。在地族人的道路整理／工作其效用於當今現下已不僅在於物理、實質層面的維護、整理，而是更有其社會、文化甚且精神、價值或信仰層次的意涵在其中。關於這部分，下文第五小節「同時不共代的道路時間景觀」會有進一步的討論。

### （三）小結

原鄉區域的傳統路徑，包括部落聯外道路、往農耕區的路、往採集區、往獵區的路以及水走的路等，都是昔日族人從事經濟生計活動、取得日常生活所需、婚姻締結、親

緣維繫，以及社會關係連結的關鍵基底設施。道路沿途的地形、地貌、地質、季節以及連接的目標地點與方向，決定路徑的走勢、線條、特性與質地，並形成它的物質性以及實質性。路的功能由這些物質性與實質性所支撐並提供移動及流通其上的可能或限制。這些功能上各有分殊的部落聯外道路、往農耕區的路、往採集區的路、往獵區的路以及水走的路等，形繪了在地族人的生活網絡及動態延伸，同時承載並活絡族人之間多元多樣的社會關係。這些生活網絡及社會關係是與道路上的事件、故事交纏在一起。即使一條平凡無奇的路徑，都將功能、社會關係與事件糾纏在一起。這些道路功能、社會關係和事件，隨著時間的推移，悄悄地積累起來。道路因此可被視為既是物件也是關係(Larkin 2013: 329)，有其物質性和中介(Appadurai 2015)。以此觀之，道路具有積累歷史的能力，以及作為社會連結與文化生產與再生產的重要面向。然而，道路本身遠非被動、靜默。當某條路徑開放給走踏其上的人們，同時是向著這些人發出聲響、傳送訊息，敘說關於自己的生命點滴(林文玲 2020b: 152)。

具歷史積累能力的道路，它的某些歷史時期可能比其他時期更為突出其特點。這些階段成為一種典型特徵，因此成為一條道路傳記的主要概況，譬如尋根之路、我們的生命線、獵徑、採集的路、農路或者去領物資的路。<sup>7</sup> 也就是說，原鄉區域的傳統路徑於歷史演變，社會、政治、經濟、生計模式或天災等因素，產生許多變化。這些變化反映在路徑所在環境，各種棲居模式及其轉換，行進動線的配置，或使用習慣的更迭。部落連外道路刻劃並記錄著部落之間的關係、連結的樣態、網絡之延伸、消長以及它的變遷。這些變遷隨著歲月的推移而有其時間的厚度和交織其中的各式各樣的線條。這些大小、粗細不一的線條，源自於不同(時間)地層，包括部落間自古以來的傳統路徑，新建造的鄉道、產業道路，以及原鄉連結其他區域、縣市的現代道路。部落聯外道路的變動、偏移，揭示住居此處族人生活某些面向的轉換。聯外道路形成的網絡，造成的移動和張力，則影響部落內部與部落彼此之間的互動與交往。這些日常實質以及關係實作，日積月累將在社會關係，以及奠基於社會關係及其連帶的文化承傳上產生顯著的影響。

綜上所述，本文首先援用時間景觀的視角，在第三小節「部落『生命線』／主要路徑的更迭與消長」，辨識幾個隘寮群魯凱世代前人與道路及其所在環境互動而來的人與非人住居者活動、生活／生命之過程，及其由此而來時間關係束的暫時性顯現／凝結。繼而，透過第四小節「物質時間與社會時間競逐的道路修整工作」針對本文所討論的幾條道路的「修整」這項特定時間景觀，藉由田野資料的鋪陳進行描繪，梳理促使這一景觀得以運作或持續的社會與物質的作因和它的組織作為，呈現的物質時間與社會時間的

互動及樣態。此外，由於時間景觀匯聚著各種時間性及其動態過程，藉此相信能夠更為貼近時間作為敘事、作為經驗、作為連續性和變化的內在物質性，以及在地原住民族人的觀點與主體性。承前，下文的第五小節「同時不共代的道路時間景觀」意圖去論述的即是，隘寮群魯凱族人自主發起的道路修整工作，於彰顯主體觀點的同時，從中也揭示關於生存、領域、治理以及日常生活中所進行的適應、協商、抵抗或社會鬥爭，亦即時時間主權具身體現(embodiment)與具地體現(emplacement)之呈現與實作(Rifkin 2017)。時間主權的視角同時透露著在地後代族人(於此在)所想像的未來，以及投射的未來之可能走向。

隘寮群魯凱族人道路(修整)時間景觀的這一項研究，首先以道路和時間為動線與主軸，梳理道路的興衰更迭、功能或重要性之演變，繼而辨認道路所在的環境、連結區域、部落與人群或造成阻斷的現象及效應，以及由此帶出的時間性與其具肌理、脈絡的時間景觀。藉由前述具肌理、脈絡的道路時間景觀之釐清，進而能夠去剖析與某道路息息相關族人的時間(觀)、體現、主體能動性、歷史與記憶的關係與關聯。承前，本文從道路這項基礎設施出發，選擇以道路(修整)時間景觀之特定主題切入、呈現並探討的是跨部落、移動樣態的演變，以及道路的興衰更迭對在地族人產生的社會影響、或族人因應而起的文化(復振)活動。而本文關注並分析道路、時間、移動、跨部落以及因道路而來的社會影響與文化效應，藉此希望能夠與聚焦單一部落的相關研究，如同屬隘寮群的好茶部落的歷史研究(台邦·撒沙勒 2016)、災難、遷村與社會脆弱性的分析論辯(台邦·撒沙勒 2012; 台邦·撒沙勒、陳傑明 2009)、傳統領域、人地圖譜與空間變遷的探討(台邦·撒沙勒 2008)有所呼應並相互補充。另外，以道路/時間的物質性與實質性的視角，貼近當代魯凱族人於加速社會的處境與經驗，以此企圖和鄭瑋寧(2009、2010、2017、2019)透過細緻民族誌材料，進行書寫與呈現的 Taromak 魯凱族人(諸如人觀、情感、家屋、親屬、社會性、社群性、新自由主義等觀念及範疇的關聯探討)之系列論著，以此開啟比較研究、創造對話可能。

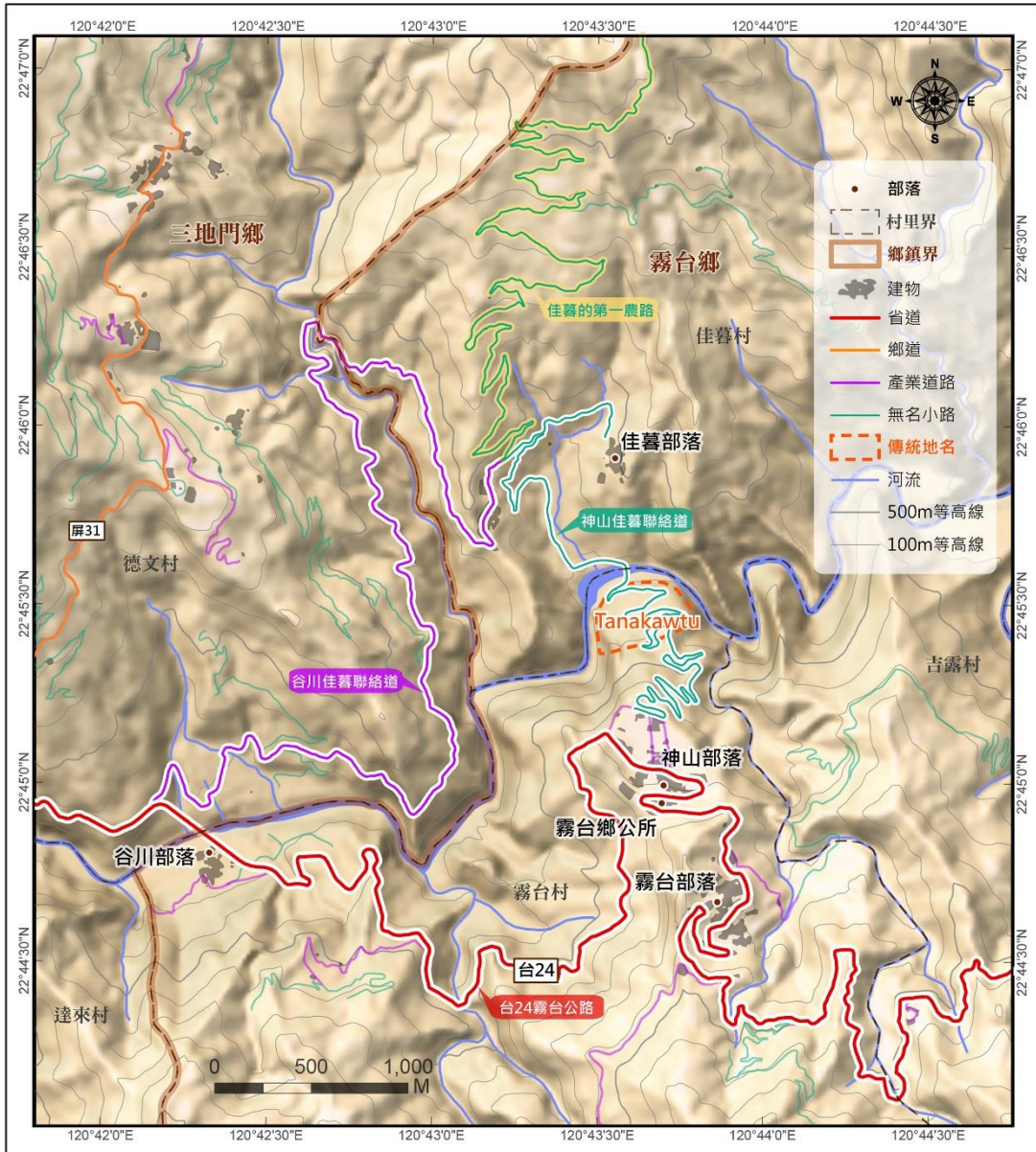
### 三、部落「生命線」/ 主要路徑的更迭與消長

隘寮群魯凱族人在沒有「霧臺鄉主動脈」之稱的臺 24 線之前，是透過傳統以來的幾條通道彼此連結，向外移動行旅。這些傳統道路不僅維繫霧臺鄉境內魯凱族人的交通往返，藉此也能夠與遷移外地的族人保持頻繁的互動。呈現網狀連結的隘寮群魯凱傳統

交通路徑（圖三），不同於臺 24 線「大動脈」在座標、方向偏移及其向外鋪展的動線及延伸（圖四，白底紅色路線的臺 24 霧臺公路段），而是著眼於族群內部的聯繫，生計、生活的實施以及物質與資源的獲取。就此，當代被指稱作微血管的部落周遭往耕作區的路、往採集區的路、往獵場的路、水走的路等，在過往其重要性遠遠大過於現今覆蓋其上、通往平原區漢人鄉鎮的臺 24 線省道。哪一條路是主要道路？更有它的重要性？透過時間以及變遷的視角，預期更能掌握它的動態變化以及意義層次。



圖三 霧臺鄉境內古道網絡圖（參考鄭安晞 2009：12，任斐潔重新繪製）



圖四 隘寮群魯凱族人主要使用路徑圖 (李玉亭繪製)

### (一) 在地族人持續走踏其上的道路

住居山區的隘寮群魯凱族人，昔日欲前往平地「部落」鄉鎮，<sup>8</sup> 僅能依靠崎嶇的山徑步行來往，單程即需 8 小時以上。以全長 35.3 公里的「振興、霧臺阿禮道路」為例，

從起始點的屏東縣鹽埔鄉振興村，通過三地門社之後，抵達伊拉社附近，往上繼續前行則可以至霧臺社，以及終點的阿禮社。隘寮群魯凱古道，隨著日本理蕃政策的推動，將許多原有的傳統路徑重置或給予拓寬。「振興、霧臺阿禮道路」經過重新組裝、配置及拓寬之後，成為臺 24 線省道的許多路段。完成於 1973 年的霧臺公路省道臺 24 線（原臺 22 線），<sup>9</sup> 目前已成為霧臺鄉對外主要通道。

起自屏東市的臺 24 線（圖四白底紅線標示的是為臺 24 線霧臺公路段），道路終點為霧臺鄉阿禮部落。這條省道通過三地門鄉的三德檢查哨，經谷川大橋往上行進，第一個到達的霧臺村部落為神山。霧臺村位於井步山北北西方（圖一），由霧臺、神山以及谷川／伊拉三個部落合併而成。其中神山部落位在山腹中央圓型台地，鄉治中心所在地。神山又稱為下霧臺或華容，位於隘寮北溪左岸的廣闊臺地上，距南方地勢稍高的霧臺部落約 1 公里，地勢自南向北微傾，海拔高度約 700 公尺。神山與霧臺的居民同樣源自舊好茶的魯凱族人，聚落的開創約與霧臺同時。由於人口逐年不斷增加，神山族人於是越過隘寮北溪往佳暮尋找新耕地。由神山延伸而後自成新聚落的佳暮或稱舊佳暮，於 1982 年由 Kavadhanane 及 Karamemedesane 合併形成。佳暮位於隘寮北溪右岸與其支流德文溪會流點北方，海拔約 450 公尺的緩斜坡地上，與神山聚落隔著溪流相對望（圖五、圖六）。



圖五（左） 由佳暮第一農路望向舊佳暮與神山部落（褚敏生 2008）；  
圖六（右） 由第一農路望向新佳暮與神山部落（ibid.）

從舊好茶到霧臺、神山，再擴展至隘寮北溪右岸佳暮的新興墾地，刻劃著隘寮群魯凱前述幾個部落其生活領域由南往北的逐步拓展，以及農耕做為生計、經濟的重要活動。



佳暮是霧臺鄉最年輕的部落，土地甚為肥沃，盛產芋頭、地瓜、小米等雜糧作物，是昔日霧臺的主要「糧倉」。而佳暮作為神山農耕區的延伸，神山往農耕區的路，它的方向多數指向佳暮這邊。神山往耕作區的主要路徑，首先到達神山部落下方與隘寮北溪之間的 Tanakawtu（圖四，橘色點狀線所框出的範圍）。再往前越過隘寮北溪，即到達神山族人位在佳暮的耕田區。前往農耕區的這一條道路，對昔日多數以務農維生的神山族人而言，是一條最為重要且充滿記憶的路。這一條收納不同時間地層及線條的道路，目前稱為「神山佳暮聯絡道」。<sup>10</sup> 從當代道路系統歸納其位階，神山佳暮聯絡道是接連霧臺鄉主幹道臺 24 線的一支分叉出去的鄉道小路。

對佳暮的族人而言，與神山之間的通道其重要性同樣不言而喻。然而，隨著定居新墾地而來的農耕勞作及生活日常各項活動的積累，以及前往（與去神山部落反方向的）大母山、戶亞羅山（托庫棚山）取用豐富的山林資源，佳暮漸漸有了自己的重要道路。「這條路（第一農路）」<sup>11</sup> 對我們部落每一個人從小到大、全部落的人的重要性……是我們的經濟命脈」。<sup>12</sup> 佳暮這條「經濟命脈」以往其重要性在於它所承擔的耕作勞動之實質與實作，物質資源的獲取以及生活安全之維護。如今，這一條往耕作區的路因務農人口銳減，其重要性已轉為佳暮族人每年一次大家一起修農路，其用意在於佳暮族人之凝聚、團結以及認同強化的意義內涵。關於佳暮原鄉修農路的討論將於第四小節以及第五小節有進一步的展開。

八八風災之後，佳暮族人將近一半的家戶被迫遷移到位於屏東縣長治鄉的百合部落園區。<sup>13</sup> 移住長治百合永久屋的佳暮族人，回原鄉的路有兩條，一條為經瑪家鄉三和村美園社區，連接臺 24 線，經水門、三地門蜿蜒行進，至谷川大橋前、不過橋而轉向左手邊方向，走谷川佳暮聯絡道（昔日曾被編列為「鄉道屏 38」），再行 7、8 公里，即達新、舊佳暮。佳暮另一條聯外道路則是佳暮自古以來往返神山、目前名為「神山佳暮聯絡道」。這條聯絡道由於中間有一段是下降河谷走隘寮北溪河床，若遇河水高漲淹沒則形同中斷。「谷川佳暮聯絡道」因此成為現在前往佳暮的主要通道，<sup>14</sup> 也是遷居百合部落園區佳暮族人驅車往返原鄉的唯一道路。<sup>15</sup>

臺 24 線霧臺公路段（白底紅色路線）、神山佳暮聯絡道（白底綠色路線）、佳暮第一農路（棕底綠色路線），以及谷川佳暮聯絡道（白底紫色路線）（圖四），基於不同理由以及從不同部落族人的觀點，都被視為最重要的道路：支撐、維持部落與族人存續的主動脈。這些重要道路／生命線，有著不同時空尺度，並交織著多重的時間性。而所謂的重要道路，是基於道路在地方（社群中）上所扮演的角色，以及與在地族人的關係互動

之動態生成過程而來。道路的社會意義因此不能脫離與它有密切關係人們的生活、活動與事件。地方社群的重要路徑，因此有著各種事件、故事、傳說，並留有社會互動的各種痕跡。再者，地方社群重要道路的生成，是由投入時間和精力塑造它的人們，因應人事物的可及與可用而鋪設、持續維護、不間斷地整理而漸次發展起來的。

## （二）路徑記載的變遷、勢力與消長

從當代的觀點來看，與臺 24 線主動脈相連，大小不一、通往各個區位的動脈、微血管，有部落之間的聯絡道，往耕作區的路，去山上的獵區或採集的小徑等。現在這些被喻為較小血管的路徑，大多源自更早年代，它們的重要性隨著時間地層的挪移而有所更迭。譬如舊好茶與阿禮之間的聯絡道，以及舊好茶與舊霧臺之間的道路，曾經承擔舊好茶母社以及由它源出的阿禮部落、霧臺部落之間的重要往來通道。如今阿禮與好茶族人共同修復兩部落之間舊時聯絡路徑的阿魯彎古道，雖然已不再承擔族人的日常活動，卻沿途刻劃著族中長輩絡繹不絕的行走痕跡，成為人們探訪隘寮群魯凱人文生態的重要步道。而舊好茶與舊霧臺之間的道路，中間路段因幾次颱風、降雨有了大崩塌，已無法順利通行。

同樣源自舊好茶的霧臺與神山，以及由神山延伸出去的佳暮，其中神山與佳暮之間的道路，一直以來支撐並維繫族人農作勞動以及兩地之間的緊密連帶。如今神山佳暮聯絡道兩端下降至河床的路徑，從遠處望去彷彿潛入溪流、隱沒在往下游奔馳的水流當中。加上 2021 年 8 月 7-8 日降在佳暮的豪大雨，隘寮北溪岸邊往佳暮上行的道路遭到嚴重損毀，神山與佳暮之間的聯絡道目前已無法通行。以大動脈、小血管或微血管來指稱現今霧臺鄉不同系統、層級之道路，<sup>16</sup> 述說的是區域內道路、網絡延伸之變遷與消長。臺 24 線被指認為大動脈，所表達的是當代道路交通服務的功能，及其標榜的安全、便捷及快速移動的價值目的。大動脈與周邊血管之間的關係及轉變，隱含的則是中心與邊緣，以及「中心-邊緣」連續體所夾帶的價值序列、傾向、引導作用，及其對日常生活產生效應以及帶來的改變。<sup>17</sup>

八八風災之後到臺 24 線交通幹道全數修復完成之前，隘寮群魯凱族人經歷了交通阻絕、道路中斷、臨時通道、河床便道以及大大小小的工程營建。在這同時，在地族人不時啟動回溯聚落舊時、踏勘傳統聯絡道路及分布網絡，以認識之前的經濟、生計模式以及自足的生活型態。持續至今，自發性的「藉由回溯、看向未來」的腳步行動，涵蓋舊部落、傳統領域探訪，走進傳統道路網絡，獵徑、採集的路，勘查水走的路以及農路

整理等。這些不同時間尺度以及空間延伸的道路，在物質、環境、棲居模式和時間性不同作因的匯聚之下，各有其導引、中介和偏移傾向，影響著進到其中、走踏其上的人們，連動其身心、意識、感知及意念，也讓道路上流動的人、事、物、想法相互遭遇、激盪與交流。這些源自不同時間地層、交錯堆疊的道路時間景觀，有其社會文化之重要意涵，成為需要仔細去探查的場域。

千絲萬縷、棲居不同地層的（傳統）路徑，承載族人的腳步行動、記憶與故事，並註記了個人和集體生命的重要節點。本文對這些場域／所在的探查將透過隘寮群魯凱生活領域當中層級不一的道路修整：臺 24 線霧臺公路段、神山佳暮之間的道路、谷川至佳暮的聯絡道，以及佳暮的第一農路，進行探討。這些大小不一的道路修整，夾帶各自的時間性，以及顯現的時間景觀。如果稍微往物的視角偏移、梳理道路的時間性和時間景觀，從中將能夠一定程度掌握它是如何透過物質性之各項作因而形成。而若從人的視角、活動、事件和組織作為進行追索，則能夠體察，在物質影響之下而開展出來的社會性及文化作為（導引及偏向），而這即是時間的社會性進路之探討。道路修整的社會時間與物質時間的關係與互動的現象，將透過第四小節進行梳理。道路物質時間與社會時間兩者之間是否協作、同步、斷裂或不同步，呈顯之現象、蘊藏的意涵，以及在地族人在這之中的意識狀態與時間感知，則是第五小節論述展開的重要面向。

#### 四、物質時間與社會時間競逐的道路修整工作

道路實則包括道路主體、<sup>18</sup> 道路主體所在空間、坐落的地質環境、分布的範圍等。這些道路構成的物質與實質，各有其生成變化的進程與節奏，亦即它的綿延／持續時間。而道路之所以為道路，通常在於人們經常性地藉由它而移動在不同目的地之間。道路的持續與存在，除了來自於人們的經常性使用之外，還在於人們對它進行一定的維護與修整。道路的維護、修整因應損毀、阻礙之尺度範圍、狀態以及所在環境等因素，衍伸適當處理方式，以及技術介入之可行性考量。承前，本文討論的道路修整可以區分為兩種樣態，一為有傳統意涵的道路修整工作，另一為現代道路系統的養護工程。當代道路交通需透過經常性的養護工作，使其如常運作並提供人、事、物在其上順利移動。相對於現代交通運輸系統，在地族人持續使用、走踏其上的鄉道或農路等傳統路徑，其路況之清理以及障礙的排除，許多時候是依賴族人自發性的修整動作來維護它的功能。

修整道路，從以前到現在一直是隘寮群魯凱族人生活與工作的一部分。當代族人自

主地修整某一條道路，尤其那些來自不同時間地層、與世代族人緊密相繫的道路。自主地修整道路，凸顯此一道路與在地族人的日常關係、生命連結以及它的重要性。對這樣一條重要道路的維護與修整，是一項組織性的工作，啟動在地族人的參與、協作及分工。族人傳統以來自主地對主要道路進行修整，指出道路（基礎設施）的社會性，是隱含在最平常和最基本的日常動態當中，並藉由文化機制進行協調、共作以及任務分派。部落生命線／主要道路的更迭及消長，也反映在修整道路的社會性意涵之轉變以及文化機制的調整上。

從時間的視角，無論是哪種型態的道路維護、修整，都是在道路的物質性與社會性的綿延／持續時間之交會及互動當中，找尋、研擬可能的處理方案。有「雲端上的公路」之稱的南橫，經歷 13 年在高海拔濕冷天候以及極度敏感性的地質條件之下，對這條道路所進行的修復被比喻為「與天爭道」的任務（余曉涵 2022）。南橫公路「與天爭道」的修復工程，實則是一項時時刻刻與不同時間（性）進行協商的過程。有等待山林環境的復原時間，13 年期間遇到多次天災、阻礙了工程進度，或因應物質、環境的劇烈變動而需研擬新的工程實施方案，或持續徵募尋找能夠適任高風險的「蜘蛛人」等。<sup>19</sup> 這些等待的時間、重新擬定的進度，以及自然環境的復原時間或瞬時產生的劇烈變動，在在說明了道路維護的物質時間與社會時間的交接、互動與張力。

### （一）趕在日昇之初完成的神山部落道路修整動作

神山往佳暮方向的聯絡道路（圖四中的白底綠色路線），是從不同年代兩地之間的移動、行旅往返之紛雜路徑，整合、演變而來。神山佳暮聯絡道全線暢通時期，由神山出發，一路由海拔 700 公尺左右的神山，在短短的 4、5 公里、行經多個 Z 字型彎道與陡坡，並在路幅寬度大多為 3、4 公尺的道路上蜿蜒行進（圖七、圖八、圖九），下降到海拔 360 公尺神山這邊的隘寮北溪河岸。昔日越過架在隘寮北溪上的便道，可以到達溪對岸的佳暮，從溪邊再往上行 2、3 公里即到達原鄉佳暮村辦公室。<sup>20</sup> 神山與佳暮之間的通道，自古以來即是在地族人頻繁走踏其上的重要路徑。這一通道，途經神山耕作區 Tanakawtu（圖四），過隘寮北溪則可以前往佳暮聚落後方山坡各家族所屬的農耕地。

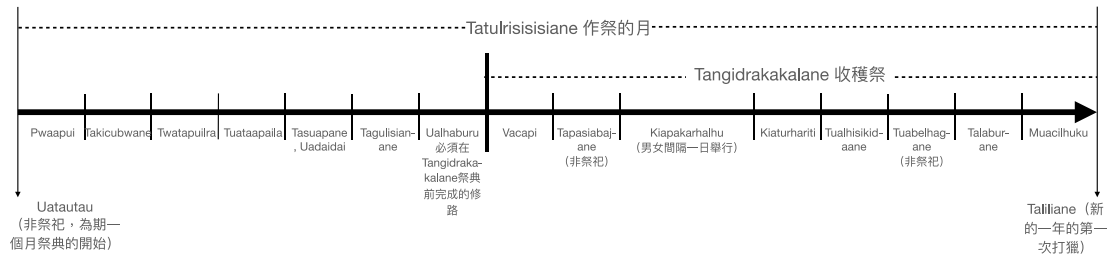


圖七（左上）、圖八（右上）（林文玲拍攝）；圖九（下）（Betty's footprints 2020）  
神山佳暮聯絡道幾處路段

對於這條道路的維護、修整，目前雖有鄉公所公部門負責的除草、路況、邊坡、排水的整治與改善等工程。然而，對於平日生活會通行其上的部落與部落之間的路、往耕田區的路、往採集區、往獵區的路之修整，一直是在地族人日常工作的一部分。「如果你走在路上看見有落石、坑洞……，要將石頭搬開、清除，或就地取材把洞填平。好讓後來的行路人有安全的路可走」。<sup>21</sup>「如果壞掉的路段很多，你來不及做完，要做記號讓其他人知道，路有狀況還需〔你我接著去〕整理、修復」。<sup>22</sup> 神山佳暮聯絡道上，時常看見族人停下車，拿出隨身工具譬如鐮刀，自動自發地將掉落路面上的樹幹、枝條、樹葉或雜草、碎石塊隨手清理，讓道路回復乾淨、好走的狀態。

神山佳暮聯絡道的修整、維護，除了有公部門的工程施作以及族人自發的整理之外，還有一項道路修整的工作是發生在 7、8 月舉行收穫祭 Tangidrakakalane 的時候。神山族人至今依舊會在 Tatulrisisiane（作祭的月）這一特定時節，實行修整道路的动作，以此維護與這一條通往耕作區——維繫族人生計、生命綿延重要道路經久而持續的關係。而這一個夏天收成之後祭儀期間的道路修整工作，必須在舉行 Tangidrakakalane 祭典之前

完成。Tangidrakakalane 字面直譯為甦醒階段，意謂從睡眠中起來、從沉睡中醒來，或者是說本來是躺著的，然後你的身體起來，進一步延伸為一年的結束暨一年的開始。實行 Tangidrakakalane 前面的那個晚上，就是在做修路的動作（圖十）。<sup>23</sup>



圖十 神山部落歲時祭儀（施博雯繪製）

以往在 Tatulrisisiane（作祭的月）時的修路，是由各個部落（霧臺、神山、佳暮等）參與祭儀實施的男性，以接力的方式進行（你的部落是從這裡到那裡，我的從這邊到那邊）。譬如神山部落族人負責往耕作區 Tanakawtu，亦即往隘寮北溪方向的這一段路去修。到達溪流需要過河、繼續前行，河流也是一條路，河流也需要整理。在更古老以前，沒有什麼橋，在地族人要想出方法過河，當時就是用人的身體過河，所以需要去整理一下那個河。河的某些位置因其地形、地勢或水流方便人們通過此處過河。不過河流會變，因此每次過河都還需就當時情況再行研判，看是從哪裡落腳，以及用什麼方法去過河。過了隘寮北溪之後，繼續往佳暮方向修過去，神山族人一路修整位於佳暮的各家族所屬的農地所在。也就是說，昔日神山族人於 Tatulrisisiane 期間所作道路修整動作，是從神山一路修到河對岸的佳暮。這個道路修整由於需在 Tangidrakakalane 祭典進行的前一天太陽快要出來的時候完成，因此天亮前的整個晚上，族人通常是抓緊時間通宵在修路。「所以我們就帶著火炬，就整個通透到這個山脈」（圖十一）。<sup>24</sup> 總之，這個修整道路時常需要在夜間趕著進行，這是因為日昇之初，Twaumase（天神）就會來了。



圖十一 2021年夏天霧臺夜景（杜廷豪拍攝）

以神山族人的觀點，要到達往田裡以及往狩獵區的方向，也就是這一條往佳暮的路。從神山往河流（隘寮北溪），過河之後就要往現在佳暮後面那座山往田裡的路延伸下去。神山部落最大的耕田區就在其部落對面的那座山（大母山系）。因此，神山族人在修復的道路，就一直延伸到那座山頭，狩獵區也是在山的後面再往上去。因此，當神山族人過河到達佳暮之後會分兩條路，一條叫做 Mwadradratha（往上走，上坡路的意思），往新佳暮的左邊那一區；往右邊就叫做 Amcemeau（往獵區）。一直到現在，修路的動作沒有斷過。不過現在往 Amcemeau 的地方人少了，所以這邊比較沒有修，往 Mwadradrath 這一條路，神山和佳暮族人都繼續維持這一個修路的習俗。<sup>25</sup>

神山以及佳暮的族人於收穫祭時節持續進行的道路修整，經歷了不同政治治理、社會文化與經濟生計的變遷，以及基督宗教信仰的傳入，在祭儀、組織、形式以及實施方式上，既承襲以往、亦注入新的想法及意涵在其中。昔日隘寮群魯凱的收穫祭 Tangidrakakalane，以小聚落為單位或於部落、家族內部舉行。到了日治時期統治者將族人集中一地（如學校操場），讓大家在指定的場地一同舉辦。收穫祭 Tangidrakakalane 期

間的道路修整同樣有了變化。霧臺、神山、佳暮目前各自舉辦部落為單位的收穫祭 Tangidrakakalane，與這項祭儀相關的道路修整亦不再如同之前以段落分工、部落為界，一同著手修路。

年輕一代神山族人由於就學、工作以及生計模式整體環境變動使然，對於農作勞動、以農為主題要旨的收穫祭 Tangidrakakalane，或者祭典期間的道路修整，如何進行以及它們的意涵為何的掌握有所不足。有鑒於此，神山族人近年來積極向長輩請教關於傳統祭儀的傳承與內涵，並企圖重新恢復更為全貌的 7、8 月祭儀之實施。這就包括祭儀期間修整部落附近的路、在 Tangidrakakalane 前一個晚上必須完成的修路動作，以及參與佳暮族人在小米收穫祭之後的修農路 Swadalrane（請見下一個小節）。老一輩神山族人盧光明先生認為，這些傳統以來的修路習俗不會斷掉，「由於我們仍然在進行農耕活動，<sup>26</sup> 所以往 Ameameau 那個區塊就比較少人去做修理，而且因為族人農耕工作的地方一直都還在 Mwadradratha 這一區」。<sup>27</sup>

誠如盧光明先生所觀察到的，八八風災前後陸續有不少屆齡退休、回到原鄉的霧臺、神山族人，動手整理荒蕪已久的祖傳田地，開始務農、嘗試栽種傳統或新興經濟作物。由於農作勞動的再復甦，修路的時候，就專注 Mwadradratha（往農耕區）這一部分的道路。而族人更容易到達的地方、經常走的路，就更容易去修復它。與此相應，青年世代族人對於土地、族群身分與文化自主的意識日益茁壯，體認傳統生計模式連帶的社會關係，以及由此牽動的族群文化活力。於此，以農為核心的生活與價值，重新回到族人的視野並逐漸成為一部分族人的（新）日常。

## （二）全部落出動的佳暮原鄉 Swadalrane「修農路」

早期由神山往佳暮開墾的族人，沿著神山與佳暮之間的傳統路徑直線上下，取最短的距離來回往返。神山往佳暮新興墾地的路，途經神山的耕作區 Tanakawtu，往下繼續前進則到達隘寮北溪。越過溪流去到對岸，往上行則抵達目前佳暮聚落後方山林裡各家族的耕作地。神山族人原先通勤往來於耕作區，稍後有臨時工寮供族人農忙時節、天候不佳不利移動或涉溪過河時，有棲身遮護之所。1914 年，日本人實施理番政策，欲沒收族人槍枝引發不滿，演變為武裝衝突，日本警察自德文砲轟神山、燒毀民房。為了躲避砲火，神山、霧臺族人紛紛棄家，前往大武、佳暮等地避難（屏東縣霧臺鄉公所 1996：16）。1916 年前往大武、佳暮躲避戰禍的霧臺、神山族人陸續歸來、重建家園。部分族人顧及耕作之便利性，選擇留在避難地點持續經營農事，進而定居下來（ibid.: 16）。



1945年霧臺鄉公所成立，鄉內6個村均設有各自的村辦公室，佳暮亦不例外。佳暮土地肥沃、物產豐富，人口繁盛，加諸行政組織上是一個獨立村落，逐漸地在生活日常、社會組織運作以及活動舉行，不再隸屬於神山，而有自己的規劃與時間表，並舉行自己（以佳暮村為單位）的年度祭儀。目前佳暮收穫祭 Tangidrakakalane 的時間多在8月的某一個周六與周日兩天，祭儀舉行的日期與鄉內其他村落、部落，藉由鄉級行政會議協商安排，錯開彼此舉辦的日期。以2016年為例，8月13-14日（六、日）辦理為期2天佳暮村「105年度 Tangidrakakalane 傳統文化活動」，活動包括魯凱傳統祭儀、勇士舞、表揚模範母親、模範婦女，以及頒發小米豐收獎。另擇定2016年8月26日動員部落青年回原鄉修古道及農路。修路活動是小米祭文化活動的一項延伸。<sup>28</sup> 佳暮與 Tangidrakakalane 祭儀相關的道路修整，主要針對往佳暮聚落後方山林之間各家族耕地的第一農路（詳見圖四棕底綠色「佳暮第一農路」路線圖）。



圖十二（左）（林文玲拍攝）；圖十三（中）、圖十四（右）（馬克褚 2008）  
佳暮第一農路幾處路況

佳暮第一農路由柏油路、水泥路，以及土石路組成，自新佳暮旁邊的入口一路往上，坡度適中，方便行走、行車（圖十二、圖十三、圖十四）。這條佳暮耆老杜安一先生眼中的「經濟命脈」穿梭於戶亞羅山（托庫棚山），<sup>29</sup> 持續往山林前行，則到達神山以及佳暮族人的採集區以及各家族的傳統獵場。對佳暮族人而言，去到自己田裡的路是最重要的路，而這一條路也是前往山林深處，進行山林生計活動時必經的路。這一條路同時也是

族人迎接獵人帶著獵物歸來的路口。這一條路的突出地位今昔皆然，然而它的重要性所指向的意涵卻有了轉變。這條路早期是族人往耕作區的路，也是前去更遠的採集區、獵區必經的路。爾後國家用來取用、管理山林資源的林業道路，亦鋪墊其上。林業道路的存在，指出許多族人行走往返在這條路上，前去林班工作的共同經驗。

佳暮第一農路一直承載、反映著在地族人體力勞動的生計活動模式，直到 2000 年左右這一情況有了一些變化。沿著這條第一農路出現標榜親近山林的旅遊設施、民宿、景觀營造、步道、登山遊程等。這同時，亦有族人秉持「靠山吃山」，與山林共存的理念，於這一處山林養鹿、養羊，多元化生計經營的模式。<sup>30</sup> 如此多元而繁榮的山林生計景象，遭遇 2009 年莫拉克颱風而產生巨變。第一農路多處嚴重損毀、道路斷裂，道路下方的聚落成為危險區域、不適居住，為數不少的佳暮族人因此搬遷至長治百合部落園區。八八風災之後，佳暮第一農路穿越及坐落的山林環境經歷休養生息，地質、水文有了一定的穩定度，不少佳暮族人再次回到這一片山林，循著農路分叉出去更小的路徑，到達各自家族所屬的土地，小心而謹慎地展開新一波「靠山吃山」生計新模式。這些近期以來，藉由佳暮第一農路而生發、復甦的新興生計，包括咖啡、可可、中藥草的種植，以及配合不同類型遊客及其需求，規劃、提供難度不一的深度生態體驗遊程。<sup>31</sup> 這條承擔並象徵佳暮族人經濟、生計實際來源的路，當前由於務農人口日益減少，轉型為各式靠著山林資源的經濟方式，亦大多沿著這一條農路施作。佳暮村長徐仁輝先生表示，這條關乎佳暮經濟命脈的農路，現在稱它為產業道路更為貼切。<sup>32</sup>

佳暮族人在 Tangidrakakalane 傳統文化活動之後的「回原鄉修古道及農路」，針對的即是這條充斥著社會性與物質性，以及各種時間性交接與互動，閱歷豐富的農路。佳暮原鄉 Swadalrane 「修農路」，通常於 8 月小米收穫祭的隔天或再之後的某日，選擇其中一天來修復農路。「我們已經採收完了、我們已經過新年〔指的是小米收穫祭〕，我們要開始上山工作，所以要修復農路。那修復農路才是我們說的結束與開始」。<sup>33</sup> 佳暮修路有小米收穫祭之後修整往農耕區的路，以及修更遠的往獵場的路。修往農耕區的路還分為兩部分，一是從新佳暮這邊到部落的報信台，這個是 12 歲以下族人的任務範圍。12 歲以上就是所謂的青年，會到部落耕作地與獵場界線的地方，從那裡開始往部落方向修回來。在另外的時間（沒有與 8 月小米收穫祭時間綁在一起），則是從耕作地與獵場界線的地方，往採集區或是更遠處的獵場，去修整這次要去修的主要道路。譬如，這次要修的主要道路是往大鬼湖方向的路，這條路就會是這次修整動作的主要對象。某次要修的主要道路，獵人或是會使用這些路的族人，就會將它視為如同現在臺 24 線在霧

臺鄉的地位一般，負責任地去做這個修路的動作，並好好完成任務。

為了參與每年一度的修農路，佳暮族人有的前一天提前回到原鄉，有的則一大早專程趕路回來。修農路當天 8 點半一到大家在新佳暮籃球場集合，村長用大聲公請一鄰一鄰族人依序坐在階梯觀眾席上。大家於是重新整隊、陸續坐定之後，隨即由活動總召杜安一耆老首先向大家扼要提點修農路的意涵：我們要去修的這一條往耕作區的路，以前到現在一直都是我們佳暮的經濟命脈。接著，耆老簡要說明修路進行方式：身體力壯的人從路的最遠處往回修，<sup>34</sup> 老人、小孩、婦女則由部落附近、分段往上修過去。如同往年，杜安一耆老最後一定會提到並再三強調，關於無法前來修農路的族人，他們所繳交的 1000 元並不是違反了那一條律法而被罰錢。族人奉獻 1000 元是為了表達自己無法來到現場，與大家一起修路，還有在修路活動完成之後與大家共食共飲的心意。<sup>35</sup> 杜安一耆老用白話文再一次解釋：這是沒有來的族人要跟大家一起共食、分享的便當錢。耆老精簡扼要的講話之後，族人紛紛起身，選取或帶著適合自己的工具：掃把、耙子、鐮刀、鋸子或割草機，<sup>36</sup> 三、五成群，前往這一條農路的某一定點，開始一起動手修整這條已然有著多元指涉並飽含多重時間性「我們部落的生命線」（圖十五、圖十六）。



圖十五、圖十六 佳暮 Swadalrane 「修農路」（林文玲拍攝）

### （三）谷川佳暮聯絡道難以測度的物質時間性

佳暮位處隘寮北溪右岸、戶亞羅山下方接近溪流之嶺線高地上，與神山部落隔著河

谷遙望，東鄰三地門鄉德文村，隘寮北溪於佳暮村下方形成曲流，蜿蜒流向谷川（伊拉）部落。部落高程介於 500 至 450 公尺間，地勢為北高南低，落差約 50 公尺。隘寮北溪由部落南側曲流朝東下流，原溪床與部落高差約 150 至 200 公尺。八八風災之後佳暮聯外僅剩「谷川佳暮聯絡道」以及「神山佳暮聯絡道」可通行車輛。不過「神山佳暮聯絡道」在 2021 年 8 月因豪大雨摧毀，已無法通過，佳暮聯外交通目前僅能依靠谷川佳暮聯絡道（詳見圖四白底紫色路線）。

谷川佳暮聯絡道沿隘寮北溪河谷北岸闢築，昔日為「鄉道屏 38」，後因莫拉克風災嚴重毀損，殘破的路況條件不符公路編制而解編。2014 年 7 月 31 日霧臺鄉幾條鄉道之災後重建工作告一段落。當時政府運用莫拉克特別預算 5.25 億元修復霧臺至大武、谷川至佳暮及神山至佳暮 3 條部落聯絡道，以及四座橋梁，其中並包括長度 80 公尺，寬 5 公尺的嘎溪給亞呢橋（谷佳橋）（圖十七）。嘎溪給亞呢橋興建經費約 3,170 萬元，採用鋼箱橋形式跨越野溪，讓佳暮部落族人回家的路不再遙遠。<sup>37</sup> 前述幾件工程因地質環境複雜，又地處偏遠地區，興建過程遭遇許多困難。最後，終於在先進技術的導入，以及工程施工的推動之下，有了階段性修復成果。谷川佳暮聯絡道除了 2K 至 3K 路段時常出現邊坡落石、堆積，以及地基沖刷等問題之外（圖十八、圖十九），全長約 8 公里的路程路況大致良好，成為現今離散在外以及移住長治百合部落園區的佳暮族人，能否順利往返原鄉的關鍵通道。



圖十七（左） 谷川佳暮聯絡道路行至 5.5K 嘎溪給亞呢橋（Kathikiane）。嘎溪給亞呢橋地勢高聳，橫跨隘寮北溪支流卡地給洋溪，座落在屏東縣三地門鄉與霧臺鄉交界（林文玲拍攝）；圖十八（中） 谷川佳暮聯絡道 3K 處（林文玲拍攝）；圖十九（右） 谷川佳暮聯絡道路 2K 處（林文玲拍攝）

谷川佳暮聯絡道須注意路況之外，2021年4月22日舒力基颱風帶來大雨，同年8月7日、8日兩天在佳暮降下的驚人雨量，導致谷川佳暮聯絡道1K至2K之間土石嚴重滑落，體積龐大的土砂石完全阻斷道路通行（圖二十至圖二十七）。這個位於谷川部落對面坍塌的地方，部落老人家將它叫做Dakilaifan。Dakilaifan在魯凱語是曾經被洪水淹沒的地方。2021年8月的大豪雨，讓這個老人家特別指認的地方再一次大坍塌。谷川佳暮聯絡道如同屏東縣原鄉許多道路，由於不符合公路6級標準，拓寬改善困難，因而遭到解編。逢雨必斷的原鄉部落聯外道路被解編，首先面臨道路養護難題，包括責任歸屬，無固定道路養護之經費預算，以及缺乏制度性、經常性的路況巡查、定期檢測、清理工作等。谷川佳暮聯絡道的維護、養護，多數時候依賴族人、村長、鄉民代表的路況查看、拍照並主動報修，積極通知、聯繫相關單位，並督促工程發包、不時詢問修整的日程、時間與進度，並實地監看施工單位的工程實施。

谷川佳暮聯絡道有阻斷發生時，在未有公部門出面處理之前，大都由族人主動組織人力，或出動小山貓盡快將路面清理出來，以恢復道路通行。若遇道路排水不暢，路面積水、坑窪不平，族人就地取材將坑洞暫時填平，讓行車不至打滑，或陷入其中而動彈不得。在此，道路或橋梁的毀損，除了讓自己（道路或橋梁）由隱蔽的支撐物件，變為「可見」、暴露其身形之外，並且迫使必須仰賴它通行的人們「與自己（道路或橋梁）產生互動」（Verbeek 2004: 79-80）。谷川佳暮聯絡道沿途路況的不穩定物質性，隨著季節、天候，時常有劇烈變化。在地族人日常生活受到這條特定道路的物質性和它所帶來的斷開或連通性的影響甚大。此道路雖然被解編，政府亦沒有提供固定、充分的勞動力，資源和設備，維修、整治這條族人必經之路。如此狀態，反而讓在地族人升起維護這個與自己息息相關基礎設施的意識，更體認到這一條唯一聯外道路的切身與重要性。



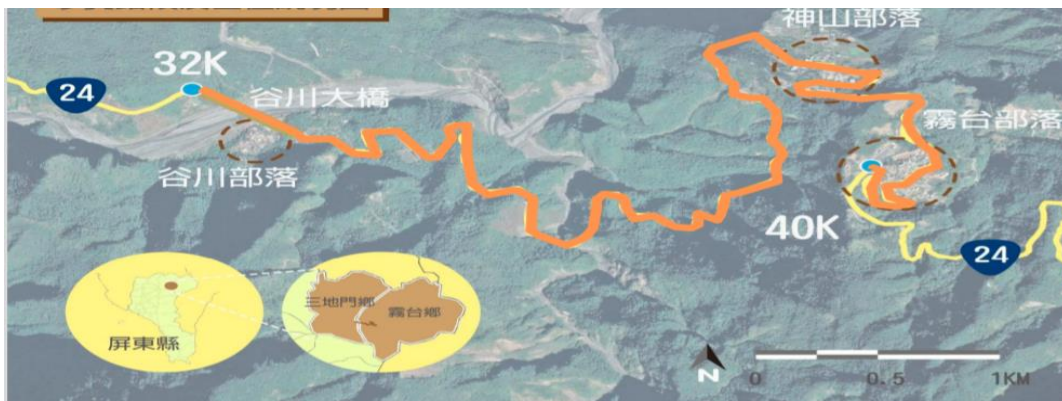
圖二十至圖二十七（左上至右下） 2021 年 8 月 7 日、8 日降下的豪大雨，  
谷川佳暮聯絡道 1K 至 3K 幾處嚴重毀損情況（徐仁輝拍攝）

#### （四）臺 24 線「安、平、潔、美、暢」的道路養護規格

以當代便捷交通的眼光來看，以往隘寮群魯凱各部落族人對外確實沒有一條安全、好走的道路。昔日若遇族人疾病、作物運銷、來往舊部落搬運石板材料，或者部落間的聯繫，都僅能依靠山間小徑徒步往返。1973 年底省道臺 24 線霧臺公路開通，族人使用的交通工具亦隨之改變。之前泥土小徑上備極艱辛的負重行走，<sup>38</sup> 終於有了其他可能性。臺 24 線西起屏東市臺 3 線，經內埔鄉水門、蜿蜒行進至三地門鄉東界時，藉由霧臺谷川大橋通過隘寮北溪進入霧臺鄉。進入霧臺鄉界，途經之部落依序為 33K 左右的谷川、38K 附近的神山以及大約 39K 的霧臺三個聚落。臺 24 線道路目前僅供通行至 44.5K 處，而原道路本來可到達 48.6K 的阿禮村（圖二十八）。這一條道路沿線經過的屏東縣三地門鄉以及霧臺鄉，皆已劃入茂林國家風景區。臺 24 線三地門至霧臺段除交通運輸的基本功能之外，也積極營造配合國家風景區的氛圍，增添道路生態、景觀及旅遊體驗的新型態功能。這條被賦予多重功能的山區道路，原計畫路線從阿禮繼續往東至臺東縣知本連接臺 9 線，全長原計 131.215 公里，有新南橫公路的稱呼。然而，這條「新南橫公路」遲遲沒有動工，2009 年莫拉克颱風重創原鄉道路，處處留下技術工程難以克服的不穩定道路環境。有鑑於八八風災指認出來的脆弱地質與道路整體環境，行政院於 2011 年 3 月 28 日公告解編阿禮至知本路段。<sup>39</sup>

省道台24線 屏東—阿禮 里程表							
項次	地名	里程(公里)	備註	項次	地名	里程(公里)	備註
001	屏東	0.000	起點，接省道台3線	009	水門	20.155	接縣道187線
002	鶴聲國小	0.079		010	三地國小	22.782	
003	屏東	1.105	接省道台27線	011	三地門鄉公所	22.916	
004	長興	4.549	接鄉道屏40線	012	第一號橋	33.001	
005	德協	8.545	接鄉道屏23線	013	第二號橋	35.925	
006	長治交流道	9.050	接國道3號	014	霧台鄉公所	39.396	
007	繁華	11.669	接鄉道屏26線	015	阿禮	48.690	終點
008	鹽埔	18.247	接鄉道屏37線				

圖二十八 省道臺 24 線里程表（中華民國交通部公路總局 2011）

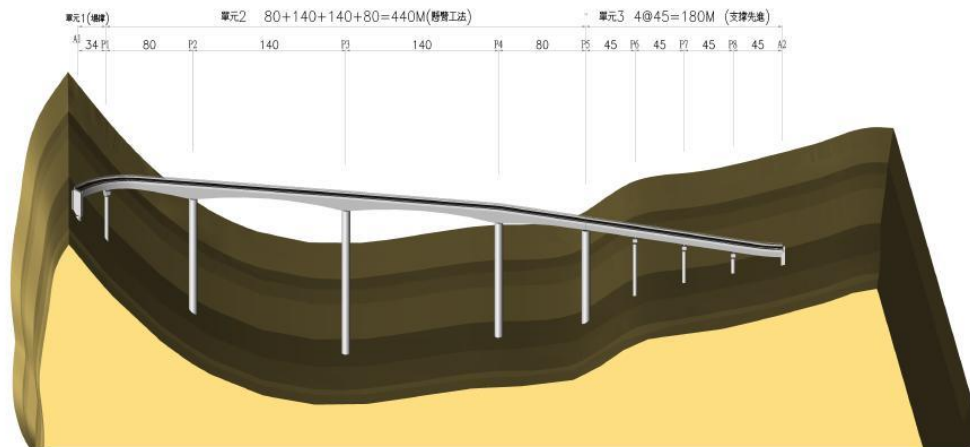


圖二十九 臺 24 線霧臺鄉養護路段  
（交通部公路總局第三區養護工程處潮州段 2019：6）

臺 24 線道路養護業務，屬交通部公路總局第三區養護工程處潮州段的業務範圍。<sup>40</sup> 以 32.8K 起霧臺鄉範圍路段為例（圖二十九），每年編列有道路養護預算，辦理例行性交通安全設施的設置、維護路容、景觀花木修剪及整理、標誌整併與標線重整等工作，以及路面平整度、修補道路工程。道路養護非平日工作與事務則有公路防救災應變處置，包括確實掌控災情、搶修復建，以及後續災害成因檢討並辦理減災相關業務。霧臺鄉範圍的臺 24 線路段，近年來遭受地震、颱風、豪雨之侵襲，地質鬆軟、邊坡大量坍方，甚且路基整段滑落。道路受到山崩、落石及土石流之威脅，加諸山區濕冷環境更增添施工養護的各種挑戰。本路段之修復如遇邊坡受損，經常以乾砌石工法，以及掛網植生工法處理。路基修補以加勁改良工法及石籠植生工法施作，欄杆部分則以穿透性佳之鋼管護欄替代傳統之紐澤西式護欄等（交通部公路總局第三區養護工程處潮州段 2019：91）。養護工作除確保道路安全行車的最基本狀態之外，亦積極打造景觀生態道路，以生態的觀念、減法設計原則，配合當地人文景觀、生態環境，並與之融合，提供用路人於視覺及感官之享受，以達「安、平、潔、美、暢」原鄉道

路養護之目標及任務（交通部高速公路局 2019：22）。

2009 年八八水災將霧臺鄉唯一聯外通路以及伊拉橋沖毀，霧臺地區對外交通完全中斷。在地族人殷切盼望有座安全回家的路，交通部公路總局與行政院莫拉克颱風災後重建推動委員會決定興建一座堅固的橋梁。伊拉舊橋原道路是由隘寮北溪右岸陡峭山壁山腰處下降至溪谷，過溪後再上升到左岸山壁山腰。新橋址為避開上游右岸土石流及降低溪床淤積土石影響與溪水衝擊，僅 P3 墩柱落於主河道區，採預力混凝土箱型梁設計。除溪右岸 A1~P1 場撐及溪左岸 P5~A2 為特別之支撐先進施工外，第二單元 P2~P5 採懸臂施工，跨 80+140+140+80=全長 440 公尺，為舊橋 8 倍多長。其中 P2 墩柱設計高度達 75 公尺，比國道 6 號國姓交流道橋墩 68 公尺，還更高 7 公尺。重建之後的新橋全長 654 公尺，墩柱從基礎至橋面達 99 公尺，高達 30 幾層樓，地面最高橋墩高度也達 74 公尺，是目前國內最高橋墩橋梁，橋梁跨距也長達 140 公尺<sup>41</sup>（圖三十至圖三十二）。



圖三十 谷川大橋工程結構施作圖（阿爾格工程有限公司 2013）





圖三十一 第2單元懸臂橋施作(溫蘭魁 2013)。第2單元懸臂橋於2013年3月底P2第一節塊進場施作預力開始，至8月13日閉合完成，經歷4個月即完工(阿爾格工程有限公司 2013)



圖三十二 谷川大橋完工(溫蘭魁 2013)

谷川大橋橋梁設計融入並落實「高、大、直之施工工法」，亦即透過高橋墩、大跨徑、截彎取直3項重點來避開災害。臺24線霧臺公路段也因高聳、壯麗的谷川大橋，延續並提升其作為景觀、生態道路的傾向及條件(圖三十三)。而「高、大、直之施工工法」構建了安全性更高的道路橋梁基礎設施，同時要求後續道路養護能夠連動配合，這包括行政效能、技術規格以及修繕工作的組織及施作工法和工程規模。臺24線的路況通報機制，循線即時回報路況，架設有太陽能驅動的土石流監測器，工程標案、發包及施作驗收等，構成養護的各個環節。總括而言，谷川大橋的構建，提高並要求維繫此一橋梁以及它所連接的道路通行、品質及效能，所需養護工作之規格與相應的工程技術水準。「打造道路景觀新風貌、縫合公路缺陷、科技智慧管理交通」確實成為養護臺24線

的最佳寫照（交通部公路總局第三區養護工程處潮州段 2019）。<sup>42</sup>



圖三十三 整修安全返山路各項工作與時程進度  
(交通部公路總局第三區養護工程處潮州段 2019: 28)

## 五、同時不共代的道路時間景觀

未經集團移住的隘寮群魯凱昔日交通、行旅，僅能依賴供雙腳行走的傳統路徑以及土石鋪面的道路來回往返。又因位處交通不易到達的地區，八八風災之前隘寮群魯凱族人大都居住、生活在原居地附近，族群內部保有相當的文化連結，並維持既有社會機制的運作。因此，若從現代道路的構築、路徑與路網的更迭、消長，人們對主要、重要道路所進行的維護、整理工作，一定程度可以探索其社會文化變遷的作因、樣態以及意涵。交通路徑的到來，促發的改變是多個向度的，並於日積月累當中，顯現它的偏移、傾向以及沉澱出來的變化。臺 24 線許多路段沿著原有傳統路徑構築，卻也因應地形及道路設計藍圖而加以改置、或重新予以配置。當年建造完成的臺 24 線，來到霧臺村、首先穿過原先整齊而呈階梯式的神山部落石板屋群，將它一分為二。<sup>43</sup> 緊鄰這條主幹線兩邊的家屋因為道路的經過而改換其住屋大門方向。<sup>44</sup> 原先一致望向對面山頭的眾家屋前庭，有的變成了後門。面向山的住屋型態因方位、方向的轉置，也意味著日常節奏以及生活重心的悄然移位。

## (一) (不)暢通、(不)便捷的現代道路景觀

霧臺鄉族人的交通行進方式，因臺 24 線以及後續柏油路面的鋪設而有了很大的改變。摩托車、汽車目前已成為在地族人主要代步工具。「1986 年 7 月 16 日公路局正式開班行駛屏東霧臺」(屏東縣霧臺鄉公所 1996:136)，之後屏東客運 8233 線自 1996 年 3 月開始規律出班營運，起點站為屏東火車站，行駛臺 24 線，終點為霧臺鄉。2004 年 7 月起 8233 線客運因敏督利颱風造成道路多處坍方，致使臺 24 線三地門至霧臺段無法行駛大型車輛，8233 線只行駛至三地門鄉公所為止。2013 年 10 月 5 日谷川大橋落成後，停駛 10 年的屏東客運 8233 霧臺線，因應越來越多的入山遊客，終於在 2014 年 12 月恢復行駛，8233 霧臺線目前以中巴車輛載客。客運運輸之外，另有因應觀光旅遊的臺灣好行 508 神山線郵輪巴士，沿途停靠谷川大橋、神山部落、霧臺部落以及禮納里部落等著名景點。此外，霧臺鄉公所開闢有服務鄉民的專車接送，即是 2014 年 11 月 1 日正式營運「屏東縣霧臺鄉原鄉社區巴士」。<sup>45</sup> 2019 年霧臺鄉公所自購了 8 人座小巴，同年 5 月 28 日推出採預約制的「霧臺幸福巴士」服務，<sup>46</sup> 以便利族人前往隘寮群魯凱除德文部落之外的主要居住地點，以及至特定醫療院所就醫、定期回診的交通服務。公車行駛以來其時間的標準化，逐漸取代曾經的無數「當地時間」；採預約制的社區巴士也在行政以及公眾服務的時間管理，資源調配的常規和標準化方面，發揮了作用。

以下試著仿效縮時攝影鏡頭，快寫神山部落臺 24 路段一日場景。經歷安靜的夜晚，就在蟲鳴鳥叫此起彼落的時刻，神山部落入口道路轉彎處出現重型機車身影。轉進部落的重機夾帶器械呼嘯聲，三輛成群前後駛進部落住居範圍、催促著油門呼嘯往上升騰而過。若以道路為場景設定，重機的現身常常標誌著神山部落一天的開始。此時位於神山部落入口處不遠、6 點開始營業的 7-11 霧臺門市已就定位。<sup>47</sup> 隨著天色越發明亮，經臺 24 線上山的車流漸次出現。公路兩側的商家亦陸續開門營業。中午用餐時間以及下午時段時常看見想要一嚐山上各式餐飲、小吃、冰品的排隊人龍由店家蔓延到馬路上來。這些時刻神山部落臺 24 線路段由於道路兩側常有車輛臨停，加上行人跨越馬路、橫著行走在道路上，原本供車輛通行的公路，儼然化身成為臨時市集，使得汽車行駛增添不少困難。然而，這卻是臺 24 線神山路段平常時日的寫照。部落的日常因應道路帶進一波一波人潮、湧現而活絡起來。下午 5、6 點天色漸暗、人潮散去，夜幕低垂時路上人、車「瞬時」清空。這幅情景是以臺 24 線為舞台的生活日常及其進行節奏，而這個節奏是由商店、旅遊及觀光活動作為其主要時鐘及時間尺規來轉動的。夜晚的到來，神山稍微拾回部落生活況味。與此相對應，7-11 霧臺門市也應在地族人要求營業至晚上 10 點，

暫時擱置 24 小時營業，以協作、調節部落的作息節奏以及維護寧靜的夜晚。

如上所陳，約略速寫臺 24 線的道路社會時間。然而，道路社會時間與其物質時間兩者緊密關聯並相互影響。作為物質對象的道路，雖然是一項人工製造品，卻有其自身之能動性。它不僅讓人們能夠克服自身能力的限制、排除天然屏障、跨越溝渠、鑿通隧道等；甚且人類生活的常規化與穩定性來源，時常是架構在這些（看似）「穩固的」道路橋樑上（Schwanen 2007: 11）。臺 24 線道路目前顯現的「穩固」狀態，相當程度上來自於有效的「社會—技術」介入的養護工作。這些「社會—技術」介入服膺橋墩高達 99 公尺的谷川大橋所釋出的道路養護之高度及規格，也是讓道路功能常規化與穩定性持續保有的關鍵作為。<sup>48</sup> 谷川大橋橋墩高度「拉直」了曲折的山路並提升道路維護的即時性和有效性。這使得這條霧臺主幹道能夠「時時刻刻」回到正軌並處於正常運作的狀態。

交通部三工處整合各種行政資源、組職道路養護、修復工作，並借助各項邊坡防治、植生、路基修補、排水系統整治等工程施作，有效率地將有著「雲川霧境」氛圍的隘寮群魯凱「返山之路」（臺 24 線霧臺段）給予「縫合」（交通部公路總局第三區養護工程處潮州段 2019: 2）。從時間性的角度著眼，每次道路縫合／工程，都是透過「社會—技術」的介入這項時間工作，<sup>49</sup> 干預、調整道路的物質時間，使其能與道路的社會時間更趨同步，讓兩者處於能夠協力的狀態，以支撐、穩定道路的功能及運行。有效率的道路養護工作所含藏的治理動作，是一種時間管理。這項時間管理盤點了規劃、技術、工程以及行政官僚運作系統之間有所不同的體系步調與節奏，將它們悉數納入、整合成一個解決問題的時程進度表。當道路問題獲得解決，再度導回正常運作系統、提供順暢的交通行旅時，從中亦夾帶及傳播著快速、便捷有效率的時間意識。這項時間意識與道路的順暢平穩狀態相伴共生，並潛移默化著人們的社會行為以及日常生活組織。

反觀昔日被編列為「鄉道屏 38」的谷川佳暮聯絡道，於 2009 年遭遇八八風災而嚴重損毀，殘破的路況不符公路編制而解編。解編的鄉道之養護不再由屏東縣政府負責，轉由鄉公所自行統籌管理。這使得道路維護工作未能常規、制度化，養護之人力、物力與經費，相形之下捉襟見肘。當發生不預期的道路損害時，亦不容易及時回復道路原有功能。2021 年 4 月 22 日因舒力基颱風影響，屏東霧臺鄉當日午後 2 小時內，一共降下 110 毫米的急雨，使得谷川佳暮聯絡道出現大量落石、崩塌，大大小小落石綿延有 20 公尺，道路交通因此中斷，連機車都無法通行（圖三十四、圖三十五）。2021 年 8 月 7 日再受西南氣流影響，屏東連日豪大雨，至 7 日下午 5 點，佳暮累積雨量達 782 毫米。<sup>50</sup> 道路被大雨掏空路基，柏油路面被沖刷成不規則狀裂痕、大塊土石滑落，阻斷道路的通

行。如此巨大損害，使得讓道路回復功能的「社會—技術」介入，難有施展的空間。8月大雨造成谷川佳暮聯絡道的損害程度，經專業評估，在短期甚至較長期的時間，未能找到可行作法，克服這些自然或物質性作因（譬如地質、地形、降雨等）導致的巨大改變。換句話說，道路物質時間與道路社會時間無法在如此規模的複合型破壞當中，取得「暫時性」的協作關係。



圖三十四、圖三十五 2021年4月22日的降雨，使得隔（23）日上午谷川佳暮聯絡道由於落石太多，來不及清理完全，村民無法進出，排隊等候清理的情況（霧臺鄉民代表柯信雄先生拍攝）

谷川佳暮聯絡道的物質基礎及其物質化的作用及現象，亦即聚焦道路物質（如何在不斷變化的環境與社會（環境）中保持其型態，或磨損、變形甚至消失的方式，從中去掌握道路的物質時間性。而這個時間性與自然和社會—技術的時間性相互遭遇，它們彼此之間的互動比較不是線性展開的關係，而是來自不同地層的時間／事物相互貫穿的時空非線性包裹（Barad 2010），亦即關係束於某些時間點的聚合，形成一種時間景觀。換言之，在谷川佳暮聯絡道的例子，我們看到「社會—技術」與「自然」和「物質」之間因各自發展（路徑、環境）及進行的節奏、速率，使得它們彼此之間的調節，在前述的時間點上難以維持「同步」的狀態。如此導出的結果：谷川佳暮聯絡道當前時常處於有待整治、要求修復的狀態。或道路工程施作當下，又有道路損害發生，因此衍生新的工程施作需求，以及必須啟動其他一些與之配合的「社會—技術」作為。如此時間景觀當中持續出現的場景將會是，人們等待谷川佳暮聯絡道搶通，道路修修補補是它的常態，以及道路通行時段的管制等。

此外，臺 24 線從泥土砂石路到柏油路面的物質性轉換，<sup>51</sup> 加上社會—技術的時時介入，維持了道路的平滑與順暢，由此而有一些導引作用和效應的產生。如此暢通而便捷的路徑延伸，基本上「便利」各種運輸器械的加入，使得行旅時間經由速度的扶持，而

有節省出來的便利性，並有快速、加速的傾向及可能。然而，快速與便捷的移動時常使得人們與路的關係變得不再「切身」。除非這一條路有什麼狀況發生，否則經常用路的人逐漸會在速度與便捷當中，無感於路的存在。<sup>52</sup> 在臺 24 線這樣一條便於移動的道路上駕車，速度很有機會成為無視所有時間和物理測量的突出向度 (Virilio 1997: 385)。這也意味著，臺 24 線的快速、加速，其效應讓真實空間為去脈絡的實時過程騰出空間，人車行進的平滑、速度與強度取代了 (譬如時間的) 延展、擴展性 (Adam 2003: 68)。而延展、擴展性時間，提供社會互動與連結的積極可能。換言之，「快速、加速」使得社會空間變得暫時且短暫，即時性戰勝了時間深度 (Virilio 2000[1996]: viii-ix)。

上述這些包裹社會與科技治理術、力求暢通與便捷的現代道路臺 24 線，有著因道路源自不同時間地層的各項作因之互動，以及相互纏擾而重構的社會關係。這演繹了時間的社會性與物質性的遭逢及相互作用，凝結、形成暫時性時間景觀，進而充實「新的社會經濟表現形式以及它重構時間的社會關係」這樣一種主導性敘述 (Adam 2002: 14)。然而，重機飆車族、腳踏車越過道路邊界 (一種時間樣態的突變) 成為某種日常歧出，與從谷川大橋一躍而下的人 (中斷其生物時間的事件)，已經時有所聞。此外，「奔馳 24」神山青年騎單車回家，<sup>53</sup> 與臺 24 線這一條道路的關係，從而浮現的時間感知與經驗體現，明顯有別於加速社會的時間邏輯。對這些事件的進一步探研，會看到一些會去破壞、干擾有時過於宏大的「速度以及加速社會」這一類的敘述，讓它有了不少雜音 (Glennie and Thrift 2009)。

## (二) 鋪整 Twaumase (天神) 到來神山部落的路徑

Tatulrisisiane 作祭的月、Capi (烤小米餅占卜) 實施的前一天，要打掃好祭典期間所針對通往各個部落的路以及往農耕區的路。以往通往各個部落的路，包括部落與部落之間的聯絡道，以及往平原區漢人群落的道路。原先以部落為本位在祭典時需要打掃生活上所有的道路這件事，由於國家治理、基督宗教、政治經濟以及社會演進，部落、部落組織以及社會關係已有很大的改變。對神山族人而言，現今祭典時期要去打掃、修整的往部落的路以及往農耕區的路，限縮、聚焦於從神山部落往隘寮北溪方向、經過 Tanakawtu，至隘寮北溪河岸一帶的道路。祭典時期去修往部落的路、往農耕區的路，是有時間上的限制，必須要在某個時限之內完成 (某一天太陽升起之前)，不然就會無效。這些路如果沒有在 (某一天) 太陽升起之前好好將它們清理出來，Twaumase 會不知道要走哪裡，Twaumase 的祝福因此不能來。修路在此不僅只是針對路的物理、物質以及

它的實質性作修整。而是透過修路，將這一條重要的路從草木叢生的地表上清晰地展露出來，並將身上帶來的物品、穀物作為獻祭。藉由這一連串的動作，將這一條連結族群精神與價值的通道標幟出來，整備好得以連結信仰、信念層次道路／介面的整體環境及其氛圍。

「老人家說，不管天候、溪水暴漲或農作收成不好，每年祭典期間都還是要將路整理出來；即使農作歉收，還是要拿那個草，來當作感謝、當作是穀物來作獻祭這樣」。<sup>54</sup> 所以作出修這一段路以及獻祭的動作很重要，不能省略不作。而為什麼一定要趕在日昇之前完成修路的動作？「老人家解釋道，那天亮了，Twaumase 的祝福要走哪裡啊？」<sup>55</sup> 所以它是有時間上的限制，於特定時限內完成工作才会有它的成效。老人家提綱挈領地指出，「人的一個完滿的生活，包括兩種層面，一個是人為的，一個神性的。神性的是祝福，那個是我們人不能控制的」。<sup>56</sup> 神的神性處於人們無法企及、難以對其操控的境域。人們只能在可以領略、企及的事物上去設想並作出動作。「祝福怎麼來，我們不知道。可是我們能做的就是修好一條路，讓祝福可以進來。我們用我們人為的一種思考方式與作為，來去成全了神的祝福這件事」。<sup>57</sup>

參與並經歷過昔日祭典期間修路的老一輩神山族人回憶道，當這些通往部落的路都修好了，知道 Twaumase 有個好的路可以進來，這時心裡面是安心的。後輩神山族人翻譯、引申老人家這一番話語的深意，「因為這是一種信念，是在我們自己文化的薰陶下，而被養成的一種信念。……在此我們有一種我們認為的價值觀，所以只有做到這樣的時候，我們才能夠在心裡面有這樣子的信念：我們知道神有個好的路可以進來。所以他們〔參與之前祭典期間修路的老一輩神山族人〕才會坦然，覺得很安心」。<sup>58</sup> 路修好了，Twaumase 找到路也帶來了祝福，族人就能夠好好地進行 Tangidrakakalane 祭典，以及重要的 Capi（烤小米餅占卜）活動。

具體而言，神山族人祭典時的修路，族人並不是順著臺 24 線行進，而是橫向穿越臺 24 線，逕自往隘寮北溪以及耕田區 Tanakawtu 的方向、地點，去作修路的動作。舉凡砍草、修掉兀自突出的樹枝、坑洞填補、路面平整、地面清掃等，都是道路修整工作內容。而這一個修路動作是扣著祭典舉行的時間而運轉、律動。基本上，神山族人是利用時間去完成祭典月當中修路這項特定任務。而時間在此有許多不同樣態，首先在祭典期間的時間，一種自當前周遭世界的時間制度（居主導的時間布局）分出來的一個時段，「時間」暫時脫離 24 小時（及加速）社會律動的管轄，而置身於祭典的時間、氛圍當中。

爾後，在這一切割出來的時間／氛圍的某個特定時限之內，人們需要完成特定一個工作任務。亦即，神山族人採用承傳而來的族群文化理念、思維以及實踐的方式，透過勞動，一種時間工作（time work）干預、擱置了主導性的時間體制（ibid.: 18）。在限時的狀態下，勞動的族人的某些時間感知與向度被喚起、鋪展開來；並隨著把往部落的道路清理出來、完成工作任務的同時，創造了一個「環境」／時空情境，以接引 Twaumase 到來的路徑。在這個特別的「環境」與路徑當中，投注時間修路的人，讓自己以及部落族人在未來幾日，準備好自己（心境與狀態）以及環境所在，如此當 Twaumase 祝福來臨時（雖然我們不知道何時來），能夠浸淫其中，領受其祝福。

若從時間能動性這條探究線索進行析論，揭示了神山族人如何將「時間發生在我們身上」這樣一種不主動的態勢，反轉自己成為時間經驗、體驗及感知的締造者（Flaherty 2020: 4）。神山族人持續向老人家請教、學習做祭的月修路這項傳統任務，並於每年一度的實作與實踐當中，將自己從在世現實的時間流中暫時鬆綁，輾轉與神性時間及其氛圍進行聯繫。由此，神山族人於 Tangidrakakalane 祭典前的修路，修的是一條縱向連通的道路。而在這一條整頓好的道路上來回往返、流動其上、進行中介的是關於精神、信仰與價值信念的事物。<sup>59</sup> 這一條修整完備的道路時間景觀，是關於族人在這條修好的道路／媒介及其中介力場當中，（再一次）體認、演練作為魯凱族人應有的內涵、心性以及價值信念，並將這些作為人應該具備的品質，讓它滲透、刻寫到自己身上。這樣一種修路的過程及動態（一種時間的樣態），已經不是物質生活、生計維持（譬如祈求豐收）的問題，而是關乎腦袋與心靈的課題，亦即作用以及呈顯作為魯凱人之存在與心態：一種心靈之樣態。<sup>60</sup> 神山族人於 Tangidrakakalane 祭典實行之前的修路動作及任務，在於修習事關主體與主權的功課，其核心則是時間主權的體現及落實。<sup>61</sup>

### （三）佳暮族人年復一年鞏固同心圓的團結之路

神山佳暮聯絡道所連結的兩個部落，在修整道路的活動以及動作上，至今已有各自的變化與著重。過往，參與佳暮部落修整道路的活動其實是以神山部落的族人為多數，這是因為佳暮在早期是神山部落的耕田區，神山族人在當地擁有的土地甚至比佳暮族人所擁有的更多。換言之，佳暮的耕田區昔日猶如神山的命脈，凡是在佳暮擁有土地、從事耕作的、會往那裡去的，都會參與修路的活動。因此，即便佳暮從過去就是動員全村參與道路的修整事宜，然而，參與者仍以神山部落的家戶為多數，甚至一個家戶還要分成兩隊（往農耕區以及往獵區）進行。以現在來看，神山由於便利的道路交通（以臺 24



線最具代表)，族人生活、上學、就醫以及生計方式有了很大的改變，越來越少人從事農作或回自己的耕田區。神山很多人選擇到山下，能夠回來參與修路的人每年都不一定。幾十年下來，神山的人數逐漸比佳暮的還要少。

原鄉佳暮 Swadalrane「修農路」，之前只能由男生從事修農路；現在，每一個家戶依然都會有人參與，卻不一定是男生，也不一定是田地的人，都一起回來修農路。甚且，現在來參與的人大多不是住在原鄉，而是已經住在山下的。<sup>62</sup> 不過，只要有要做這個動作（修農路），山下的佳暮族人時常全員出動，他們沒有在想說有沒有耕田的地，還是會主動回來、去做修路的動作。就像過去一樣，佳暮族人是整村去參與，到現在為止都是如此。大家一起動手修農路很重要，這都還是老人家自己教育佳暮族人的：「你們一旦中斷，這個團結會分散。我們會變成各自為政，我們會沒有所謂的彼此」。<sup>63</sup>

佳暮村長徐仁輝先生進一步闡述耆老話語之內涵，「而且魯凱族永遠是我們的田、我們的家、我們的爸爸、我們的孩子。我爸爸在哪裡，去我們的那個田裡去拿東西，去我們的家拿醬油，我們的媽媽有沒有在……。不會說那是誰的孩子。以前都是分享、都是大家的，沒有〔特別去分〕你我他」。<sup>64</sup> 佳暮族人透過對第一農路的整理，強化社會連帶並凝聚佳暮族人認同。修農路啟動既有的社會機制、組織修農路活動，同時結合承傳下來的價值：共作、共食、共享與共榮而推動、落實這一項文化事件。<sup>65</sup> 第一農路因此不再只是一條物理意義、讓人們在其上行走、通到田裡的硬體／物件，同時也是支撐在地族人彼此黏合、強化身分認同的文化事件／物件。

從時間的視角來看，道路物質時間積累而來的變化，要求人們對它進行維護、整理，讓路有它應有的樣子，進而能夠承擔其功能，並凸顯它的象徵意涵。「老人家說，小米收穫祭是我們講的新的一年，翻轉的意思；然而真正是修復農路才是我們／佳暮人（一年）的結束跟開始」。<sup>66</sup> 佳暮族人選擇緊鄰年度小米收穫祭之後的某一天作為道路維護的工作日，所執行的是一種社會—文化日曆／時間。這個日曆時間的運動不是物理時鐘般的從一個到另一個連續的運動，亦即它不是直線運動的箭頭。它「每做一次〔修農路〕就是喚醒一次，喚醒現在人的記憶，也喚醒下一代人〔記起〕過去的老人家是怎麼去做這些事情的〔記憶〕」。<sup>67</sup> 時間，在此比較是一個展延／擴展的時間，它的擴張／運動將過去和未來納入現在的視野（Merleau-Ponty 2002[1945]: 481-482）。而它的特徵是由當下經歷過的時刻（共作、共食、共享以及一起體驗、彼此交談、想起關於修農路的種種）所定義的。時間的經驗在這些時刻發生，並取決於它們相互關聯的方式，並涵蓋在場參與的每個人。別人的時間——（參與修農路的族人）「談起」或「想起」（某事件）作為

一項時間框架——可以穿插其他參與者的時間，就像其他參與者的時間可以穿插另一些參與者的時間一樣（Kearney 2012: 166-167）。因此，來到現場參與修農路，即是讓現在的記憶成為現實不可或缺的必要作為。

此時（修農路的這一天）在這裡（第一農路），你我聚集在一起，在橫向連結、縱橫交錯的重疊關係當中，佳暮族人通過具身感知而彼此相遇。在這之中，參與活動的佳暮族人對時間的體驗，傾向於是一種族群內部之互動與連結之體驗，亦是立足社會性基底（關係連帶、社會組織等）而來的體現實踐。「像樹幹一樣，一年一年地長」，<sup>68</sup> 逐年演變並留下它生長的痕跡。佳暮修農路的時間景觀，如同一棵樹的年輪，是一種同心圓時間工作的結果。每作一次修農路動作，就是再一次凝聚、團結與認同之演練。而每一次演練產生的內聚、向心力，其效果出現在個人與群體層面，並且讓「我（們）佳暮」此項邊界清晰浮現出來。此外，「修農路」記錄著每一輪時間的人事物之變遷，以及這項動作實施如何面對環境所作出的回應。2021 年由於新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，佳暮原鄉修農路在沒有舉行 8 月中旬小米豐收祭典的情況之下，延遲了一個多月，還是在 9 月 20 日（中秋節連假期間）舉行。當天，谷川佳暮聯絡道因 8 月 7 日那幾天的豪大雨造成的道路毀壞，還未修復而有車輛通行管制。然而，佳暮各家族的人還是紛紛回到原鄉，大家一起動手整理、維護這一條「我們／佳暮人」（及）族群存續的關鍵命脈。

#### （四）反身放慢腳步的「奔馳 24」

臺 24 線是霧臺魯凱族人回家必經之路，如今平坦鋪整的柏油路面，提供快捷的汽機車通行，族人返鄉較之以往更便利，也節省許多時間。然而，神山青年每年春節前夕，一反常態地捨棄自動器械的汽機車行旅，秉持追尋過去 umu（祖父）與 kayngu（祖母）他們以徒步方式往返部落與平地、穿梭在山林古道中的身影，在臺 24 線以騎乘腳踏車的方式「回家」。腳踏車行走的路線並不是採行 A 到 B 點的方式，而是不時「騎／岐出」主幹道、沿途去造訪隘寮群魯凱各個聚落之所在，以此認識魯凱族 Mapabebere 的意涵：以往，當部落有重大事件（多半是危難事件）發生的時候，部落成年男子就會聚集，然後分頭奔向鄰近各部落，去向那邊的族人週知這一事件，然後再折返回到自己部落，這樣才算完成整個事件、整個訊息的傳遞與告知，而這即是 Mapabebere。簡言之，Mapabebere 可以理解為，當部落發生重大事件時，該部落成年男子攜帶此項訊息，往其他族人部落奔相走告的一種緊急通報機制。<sup>69</sup> 第一個完成通報任務並來回折返的男子，

因訊息傳送造就大家的福利，未來有機會被賦予諸如帝雉羽毛的榮譽。<sup>70</sup>

八八風災之後的 2011 年是「奔馳 24」騎單車回故鄉活動的第一年。神山部落族人宋克強先生意識到，從前部落重大事件發生的時候，部落男子會出去報告這些事件狀況。「如今發生危及原鄉部落生存如此重大的災害事件（指八八風災），長年在平地生活的孩子們，他們知道他的鄉鎮在哪裡嗎？他知道他的部落在哪裡嗎？若是這些孩子以後需要去傳遞消息時，他會知道要傳到哪裡嗎？由於意識到這一危機，所以就開始了『奔馳 24』」。<sup>71</sup> 神山長老教會執事與活動主要推動者之一的杜梅霞女士表示，「奔馳 24」是由教會兒青少年帶動大人們持續參與的活動，想當初僅僅是靠「上學用的腳踏車」便勇敢啟程；如今參與首屆的青少年們已經是青年人了。同樣是主要推動人與教會執事的宋克強先生則指出，活動目的在於連結部落、關懷部落，參與者無需勉強騎完全程、也沒有競速和限時壓力，而是在過程中發掘自己與土地的關係。<sup>72</sup>

「回家」是奔馳 24 唯一的理由；「認同自我」是奔馳 24 不變的初衷；「挑戰自我」是奔馳 24 堅持的原因。<sup>73</sup> 腳踏車騎乘之路線一定經過長治百合、禮納里等從霧臺原鄉搬遷之部落，藉以展現即便因風災遷村，族人仍不忘本的精神。2021 年 2 月「奔馳 24」第 11 個年頭，騎單車回故鄉的路線第一次由臺 24 線「三教寶宮」附近，轉往屏 185 線、接高 132 線，全長約 50 公里。此次擴展、延伸至濁口群魯凱區域，藉此路線旨在瞭解魯凱族群各個部落分佈的狀況。<sup>74</sup> 走訪各個魯凱部落所在，在過程中認識沿途的環境及歷史故事，了解魯凱族在 Mapabebere 時需要前往的地方，而這正是舉辦「奔馳 24」的意義所在。神山青年回憶最早幾次的「奔馳 24」，當時八八風災使得臺 24 線斷裂、破損，當時騎乘活動很多路段是走河床及臨時便道，路程顛簸、困難重重（圖三十六至圖三十八）。腳踏車行進的速度始終快不了，並且不時需要找到可以繼續往前走的路。年輕人說，早先有一次由河床從谷川好不容易到達神山佳暮聯絡道，靠近神山這頭 Tanakawtu 一帶的溪邊。接著年輕人沿著這條時有陡坡的鄉道往上騎，終於回到了神山。回家的路不好走，身體努力騎乘，結果「精神飽滿」、至今「記憶猶新」（年輕人對這次腳踏車騎乘給出的註解）。<sup>75</sup>



圖三十六至圖三十八 2012 奔馳 24 的神山青少年 (宋克強拍攝);  
圖三十九 (右) 跨越隘寮北溪的谷川大橋 (林文玲拍攝)

腳踏車騎乘活動，希望秉持祖先不畏艱辛跋山涉水的精神，每年堅持以身體氣力完成一趟返鄉之路。道路的社會時間與物質時間之互動有了騎乘事件的加入，從而浮現主體意涵的時間性。騎單車的年輕族人在蜿蜒顛簸的道路上行進，速度無法全然展現，這使得均分而平滑的鐘錶時間有了一些皺摺。速度的單一性被擱置，取而代之的是許多時空坑洞，如此反而讓時間多重性有了出現的契機。Merleau-Ponty (2002[1945]: 477) 認為，為了擁有時間的流動，必須有一個體驗它的主體。如果沒有主體，就不會有任何觀察者來定義事件。引申而言，騎腳踏車奔馳在臺 24 線上，在前往隘寮群、濁口群甚至未來將去到大南群魯凱的各個聚落，知道這些地方的方向以及在哪裡之外，這些地方的意義以及與自己的關係，是因應騎乘者經驗主體的「自我意識」而起落、生發的。這也如同 Merleau-Ponty (ibid.: 479) 的主張，意識不是時間的被動接受或記錄者；而是時間的構成需要意識。在這裡，時間產生於我與沿途地點與事件、事物的關係，騎到我們族群住居、生活的地方，從中對時間的感知，源自於這些地方的意義以及它的變化。也就是說，這些我們的地方因騎乘者之主體而獲得了時間性。

「奔馳 24」時間景觀當中的人、動作與時間的關聯，主體體驗到的感知是通過具身空間 (embodied space) 來理解時間性 (ibid.)。尤其是現在、當下的時刻，亦即腳踏車騎乘者的在場。正因為他的在場，從而自覺地與周遭世界產生關聯並存在著，而這是主

體在具體存在中突出的時間向度。此時，身體在場與時間在場是重疊的，這符應著 Mapabebere 親臨現場的初衷及意涵。而如此之現象學式的時間體驗，使得「奔馳 24」騎腳踏車回家的年輕人，在與道路及其所在的多重時間性相互遭遇的實踐體現裡，一種時間景觀當中，因速度受阻、無法順行的當下，有了不少反身回看的時刻。無法順暢行旅的路面反而成為鋪平的路面，讓騎腳踏車回家的年輕人，他們的主體能動性有機會浮現出來。而騎乘的行動、每年走動、劃出的路線，出現的視域範圍，是一次一次更為清晰的魯凱族人傳統生活及活動之空間，亦即族人一直或曾經生活其中的疆域範圍。

## 六、結語

蔓延自不同地層、歷經演變而匯聚形成的當代道路，其得以持續運作、發揮作用、提供移動行進可能，許多時候是立基並維繫在道路的社會時間與物質時間之間的關係、互動以及能否協作的狀態演變。本文藉由隘寮群魯凱傳統以來生活領域內的幾條大小、層級不一的道路及其道路修整為對象，借助時間景觀的理論視角描繪、梳理其中人事物的組織作為，導引出來的後果、積累的事物以及產生的意義效應。更明確地講，本文即是處理道路的（不）同步時間景觀，從中分辨為達成人車順暢移動之交通服務而將省道臺 24 線「時時」同步化的道路社會時間／介入；面對強勁律動與變化著的道路物質時間，暫時難以完備修復，有效給予同步的鄉道、聯絡道。與此相應，在地族人主動對某條道路之修整，其意涵不僅在於物理狀態以及道路便利移動的功能訴求，而是輾轉持續去維繫、連結與表述的是，圍繞道路而來的修整以及投注的時間工作，所進行的社會連結，文化價值與信念的再一次提煉，以及族群生存心態具身以及具地體現。

以時間景觀的概念與方法，探析不同道路及其道路修整的時間景觀，並讓它的現象和過程，從不可見、潛藏、內在以及隱含的狀態，轉而以一種具脈絡、肌理的時間實踐而呈顯出來。如此道路（修整）時間景觀之顯現，透露時間的多重向度、多元向量、錯綜的運行軌跡、交纏的社會與物質性，以及不甚整合的異質性。如此駁雜而多元的顯現，遠非線性（包括速度與加速）時間，或者物理時鐘能夠給予定位或加以規範。道路（修整）時間景觀所指涉的事物，在此有別於物理意涵的同步（synchronous）、同時性（simultaneity），或具類型學指涉的當代性（contemporary）（Fabian 1983: 30），而是著重人與非人行動體的在場、一起現身以及共同參與，亦即一種同時不共代（*umcoevalness*）的樣態指認。這樣一種與同時共代的正面遭逢，或許能夠緩解 Johannes Fabian 討論人類

學與民族學研究所產生及加深對他者／文化「同時共代的否認」(denial of coevalness)，以及所造成的不平等知識關係 (epistemic relations) 與互動 (Fabian 1983)。「同時本共代」嫁接的關係介面，也將使得參與的各方在時間共享以及經驗交流的情境氛圍當中，有機會發出各自的話語聲響。

## 附註

1. 陳奇祿 (1955) 以地理所在將魯凱族分為隘寮群魯凱、濁口群魯凱，以及大南群魯凱。
2. 資料來源：民視新聞網，2013 年 10 月 5 日「民視即時新聞」。<https://www.youtube.com/watch?v=ZhQaJHu6Cnc>，2019 年 7 月 14 日上線。
3. 2019 年 5 月 27 日訪談阿禮部落頭目包基成先生。
4. 當代許多道路如同霧臺公路臺 24 號，基本上是從傳統路徑演化而來。
5. 太陽、月亮、潮汐等現象，產生的韻律、節奏，人們與它們的互動、共振，實則與本文援用的時間景觀這一主要概念，有著高度關聯。
6. 這與本文將道路視為不同時間地層的匯聚，有異曲同工之處。
7. 佳暮部落族人 1970 年代時常通過神山佳暮之間的道路，去霧臺鄉行政中心所在的神山領取世界展望會的救濟物品。
8. 老一輩族人對平地漢人所在亦用部落給予稱呼。
9. 1969 年 5 月 8 日「霧臺公路破土開工，由榮工處退除役官兵承包並以人力開闢」(屏東縣霧臺鄉公所 1996: 40)。1973 年 12 月 24 日「霧臺公路(臺 22 線)新闢工程完工，車輛可以通霧臺村」(ibid.: 45)。1982 年 12 月 5 日「霧臺至阿禮公路新闢工程完工」(ibid.: 56)。
10. 1989 年 5 月 30 日「神山社區至佳暮村新闢道路橋樑工程全數完工」(ibid.: 66)。
11. 又稱中興林道。
12. 2020 年 4 月 3 日訪談佳暮部落耆老杜安一先生。
13. 2009 年莫拉克風災豪雨造成土石流淹沒了屏東縣霧臺鄉好茶村，而吉露村、阿禮村

及佳暮村則發生大規模邊坡崩滑災害。前述四個村落被評估為不宜居住，多數族人皆已遷移至霧臺鄉外的瑪家禮納里部落，以及長治百合部落園區。

14. 1982年6月1日「台灣省政府核定自伊拉—佳暮—大武村止長17公里大武產業道路，以分期逐年開闢方式，預計1992年底完工」(屏東縣霧臺鄉公所1996:55)。
15. 佳暮大武聯絡道是佳暮另一條聯外通道，目前也已無法通行。
16. 2019年5月27日訪談阿禮部落頭目包基成先生。
17. 霧臺鄉現代道路引領的價值觀在橋墩高達99公尺的谷川大橋通車典禮上完全顯現出來。
18. 道路主體包括地基土、下部構造(位於地基土與上部構造之間，是人工製造的路基主體)、上層構造(由一個或多個片層狀之結構所組成，細分為承載層與交通主體直接作用的面層)、岩土工程構造(如路堤、路塹、邊溝、邊坡、護坡等)，另外還有如排水系統、擋土牆、橋梁、隧道等建物(參考維基百科〈道路〉)。
19. 「蜘蛛人」靠著繩索垂懸或攀爬在陡峭山壁上，主要工作是穩定道路的上下邊坡、灌漿、復育植被，避免邊坡落石、坍方發生。
20. 自神山經由神山佳暮聯絡道，至佳暮村辦公室有7.6公里，車程約20分鐘。目前，神山至原鄉佳暮則需下至谷川大橋，右轉進入谷川佳暮聯絡道，到達佳暮有14.5公里，行車時間約30分鐘。
21. 2019年10月7日訪談阿禮部落耆老杜忠勇先生。
22. 2019年1月3日訪談神山部落耆老盧光明先生。
23. 「神山八月小米收穫祭」圖示，參考、整合巴神一的《魯凱神山風俗誌》(2003)，以及宋文臣先生2021年12月的口述訪談，繪製而成。
24. 2021年8月14日訪談神山部落族人貝若桑·甦給那笛米女士；2021年11月2日訪談霧臺部落耆老杜含笑女士。
25. 2020年5月28日訪談神山部落耆老盧光明先生。
26. 現在轉型的山林產業活動依舊是在這些地方進行。
27. 2020年5月28日訪談神山部落耆老盧光明先生。

28. 2021 年 5 月 6 日訪談佳暮部落耆老杜安一先生。
29. 2020 年 4 月 2 日訪談佳暮村長徐仁輝先生。
30. 2020 年 4 月 2 日訪談佳暮村長徐仁輝先生。
31. 2021 年 5 月 6 日訪談佳暮村張生先生。
32. 2019 年 10 月 7 日訪談佳暮村長徐仁輝先生。
33. 2019 年 10 月 7 日訪談佳暮村長徐仁輝先生。
34. 距離第一農路入口約 8、9 公里、海拔約 900 公尺處。
35. 道路修整完成之後，來參與修路的族人一起享用餐點。餐點當中有傳統食物以及現場烹煮的熱食。傳統食物的製作與準備，在修路活動三個月前的活動籌備會議即已分派妥當。而當天的熱食、菜餚、湯品等豐盛食物，則由婦女會成員現場料理。食材有公基金購買的部分，亦有族人主動捐獻的部分。
36. 村辦公室購置有掃把、耙子、手套、割草機機油、牛筋繩等工具物品，供族人取用。
37. 資料來源：公民新聞，2014 年 7 月 31 日「霧臺鄉聯絡道通車祈福 回家的路不再遙遠」。 <https://www.peopo.org/news/250603>，2020 年 12 月 1 日上線。
38. 幾乎是所有經歷步行年代的受訪者共有的記憶。
39. 中華民國 100 年 3 月 28 日「院臺交字第 1000014364 號公告」行政院依據公路法第 4 條公告「解編省道臺 24 線阿禮至知本路段」，省道臺 24 線調整後路線名稱屏東－阿禮 48.690 公里，原路線名稱為屏東－知本 130.997 公里。
40. 交通部公路局第三區養護工程處（簡稱三工處）下有 9 個工程段，轄管範圍包括高雄市、屏東縣、臺東縣、澎湖縣等縣市內省道（含部分縣道）的公路橋梁養護業務之推動。
41. 資料來源：阿爾格工程有限公司，2013 年 12 月 20 日知識交流「台灣最高橋梁-屏東霧臺鄉台 24 線谷川大橋完工通車」<http://www.alga.com.tw/supportDetail.asp?id=5>，2019 年 5 月 13 日上線。
42. 公部門對公路的養護之外，目前亦有飆車族為行車安全，自動自發組織人力，投入道路安全的維護，其中包括巡視路面，以此防範有人撒放鐵釘，刺破毀損機車輪胎。



43. 台階式的家屋聚落，使得房屋後壁靠山腹建築、前門朝著同一對面山方向的各個家屋，前屋屋頂不至於遮擋後屋前庭，陽光照射相當平均。
44. 2019年7月17日訪談神山部落耆老巴梅英女士。
45. 霧臺鄉公所的「原鄉巴士：長治百合—霧臺」：百合→三和、好茶→水門→三地門→霧臺（每周一至周五，早晚各一班往返）。
46. 霧臺鄉公所的「幸福巴士：大武部落—寶健醫院」：大武部落→霧臺→神山→谷川→屏東客運水門站→三和村→百合部落→基督教醫院→屏東醫院→寶建醫院（每周一、三、五，一班往返）；「幸福巴士：佳暮部落—國仁醫院」：佳暮部落→谷川→屏東客運水門站→禮納里（好茶部落）→榮民醫院→東寧市場→國仁醫院（每周二、四，一班往返）。
47. 位於神山部落的霧臺 7-11 開幕於 2021 年 3 月 29 日。
48. 橋墩高達 99 公尺，取其「長長久久」之意。
49. 對時間工作的研究揭示了人類干預事件軌跡的努力。通過如此之干預，人們試圖控制、操縱和制訂自己或他人的時間體驗（Flaherty 2020: 13）。
50. 資料來源：聯合新聞網，2021 年 8 月 7 日要聞「雨彈狂襲屏東 5 橋梁逼近滿水位封橋」<https://udn.com/news/story/122373/5657835>，2021 年 8 月 7 日瀏覽。
51. 1990 年 12 月 19 日「霧臺公路水門—霧臺村全線柏油路面工程全部完工，大大提昇路面品質」（屏東縣霧臺鄉公所 1996：70）。
52. 「開車走公路」這樣的經驗不同於小時候去神山、走「隘寮北溪」河床的時候，對路上的一草一木的深刻記憶（2021 年 4 月 7 日訪談佳暮部落族人柯信雄鄉民代表）。
53. 「奔馳 24」活動於下面小節將另有討論。
54. 2021 年 10 月 31 日訪談神山部落族人貝若桑·甦給那笛米女士。
55. 2021 年 10 月 31 日訪談神山部落族人貝若桑·甦給那笛米女士。
56. 2021 年 10 月 31 日訪談神山部落族人貝若桑·甦給那笛米女士。
57. 2021 年 10 月 31 日訪談神山部落族人貝若桑·甦給那笛米女士。
58. 2021 年 9 月 19 日訪談神山部落族人貝若桑·甦給那笛米女士。

59. 道路成為一處中介發生的力場（林文玲 2020a：31）。
60. 當原住民詳細描述我們如何生存下來、心中感受、彼此之間的關係質地，以及我們與他人的相互關係時，這就是對於原住民主權的近身探索與深入描繪（林文玲 2013：85）。
61. 此在的意義是時間性（*Der Sinn des Daseins ist die Zeitlichkeit*）（Heidegger 2002[1967]: 331）。
62. 八八風災之後，佳暮原鄉常住人口不到 30 人。
63. 2021 年 5 月 6 日訪談佳暮部落耆老杜安一先生。
64. 2019 年 10 月 7 日以及 2020 年 4 月 2 日訪談佳暮村長徐仁輝先生。
65. 在佳暮有不少耕地的神山耆老盧光明先生談到修路時一起吃便當這件事：「全部的人工作都做完了，大家要坐在一起把便當拿出來，大家要去分享便當，大家可以一起去吃彼此準備的便當。所以，家裡的人會絞盡腦汁去做這份便當，要很豐盛，因為你要帶出去還要跟大家共食，所以能提供出最豐盛的食物分享跟你一起工作的人，所以大家一定會帶 lawlri（便當）。我們的便當不是自己吃，是大家一起食用的，一定要分享出去」。盧光明先生解釋說，會將便當準備的很豐盛一方面是大家在競爭，另一方面也是讓大家盡興地去吃（2020 年 5 月 28 日訪談神山部落耆老盧光明先生）。
66. 2021 年 5 月 6 日訪談佳暮部落耆老杜安一先生。
67. 2021 年 5 月 7 日訪談佳暮部落族人李姍媛女士。
68. 2020 年 4 月 2 日訪談佳暮村長徐仁輝先生。
69. 2021 年 9 月 19 日訪談神山部落族人貝若桑•甦給那笛米女士。
70. 2021 年 10 月 31 日訪談神山部落族人貝若桑•甦給那笛米女士。
71. 2019 年 5 月 29 日訪談神山部落族人宋克強先生。
72. 2019 年 5 月 29 日訪談神山部落族人宋克強先生。
73. 2021 年 2 月 3 日訪談神山部落族人宋克強先生。
74. 組織「奔馳 24」活動的神山青年表示，未來挑戰是要到大南群魯凱的達魯瑪克。如

果一旦騎乘至達魯瑪克之後，「我們就橫跨了我們〔魯凱族〕所有傳統領域裡面的部落」（2021年9月22日訪談巴于鳴、趙子絜與宋豪三位神山部落青年）。

75. 2021年9月22日訪談神山部落青年宋豪。

## 參考書目

中華民國交通部公路總局

- 2011 〈省道公路里程表〉。「中華民國交通部公路總局」，  
<https://www.thb.gov.tw/resource/upload/download/49b0f9cf-95d0-426c-a290-96c9db0a37df.pdf>，2019年5月9日上線。

巴神一（Kapulu Paerece）

- 2003 《魯凱神山風俗誌》。屏東縣潮州鎮：潮州高中。

台邦·撒沙勒

- 2008 〈傳統領域的裂解與重構：kucapungane人地圖譜與空間變遷的再檢視〉。《考古人類學刊》69：9-44。
- 2012 〈災難、遷村與社會脆弱性：古茶波安的例子〉。《臺灣人類學刊》10(1)：51-92。
- 2016 《好茶部落歷史研究》。國史館臺灣文獻館出版。
- 2020 〈序〉。刊於《Irigilane kila supungu ki Ngudradrekai魯凱族的植物智慧：隘寮群傳統草藥植物調查專書》。杜良君著，頁4-5。高雄：峰德文化。

台邦·撒沙勒、陳傑明

- 2009 〈好茶遷村計畫：一個社會人類學的初步考察〉。《臺灣原住民族研究季刊》2(2)：115-135。

民視即時新聞

- 2013 〈霧台「生命之橋」谷川大橋今通車〉。「民視新聞網」，  
<https://www.youtube.com/watch?v=ZhQaJHu6Cnc>，2019年7月14日上線。

交通部公路總局第三區養護工程處潮州段

- 2019 〈雲川霧境返山路：台24線 32K-40K路段〉。「交通部公路總局」，  
<https://www.thb.gov.tw/FileResource.axd?path=html%252Fdoc%252F%25E5%2585%25AC%25E8%25B7%25AF%25E6%2599%25AF%25E8%25A7%2580-%25E9%2587%2591%25E8%25B7%25AF%25E7%258D%258E%25E7%25B0%25A1%25E5%25A0%25B1%252F108%25E5%25B9%25B4%252F%25E4%25B8%2589%25E5%25B7%25A5%25E8%2599%2595%25E6%25BD%25AE%25E5%25B7%259E%25E6%25AE%25B5%25E5%258F%25B024%25E7%25B7%259A32K-40K-1.pdf>，2020年2月11日上線。

交通部高速公路局

- 2019 〈108年金路獎頒獎典禮手冊〉。臺北：交通部高速公路局。

余曉涵

- 2022 〈與天爭回家路，南橫公路的美麗與哀愁[影]〉。「中央通訊社南橫通車專題」，  
<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202204290032.aspx>，2022年4月30日上線。

來義鄉久拉卡拉久部落推展協會

- 2014 〈霧臺鄉聯絡道通車祈福 回家的路不再遙遠〉。「PeoPo公民新聞」，  
<https://www.peopo.org/news/250603>，2020年12月1日上線。

林文玲

- 2013 〈疆域走出來：原住民傳統領域之身體行動論述〉。《臺灣社會研究季刊》91：33-92。
- 2020a 〈社會議題的中介與轉化：以撒舒優·渥巴拉特兩部台灣原住民族紀錄片為例〉。《中外文學》49(4)：25-66。
- 2020b 〈活力的部落，培力的評鑑？原住民族部落活力計畫現場的民族誌觀察〉。《臺灣人類學刊》18(2)：129-174。

阿爾格工程有限公司

- 2013 〈臺灣最高橋梁-屏東霧臺鄉臺24線谷川大橋 完工通車〉。「阿爾格工程有限公司」，  
<http://www.alga.com.tw/supportDetail.asp?id=5>，2019年5月13日上線。

屏東縣霧臺鄉公所

- 1996 《霧臺鄉大事紀》。屏東：屏東縣霧臺鄉公所。

原住民族委員會

- 2016 《原住民族部落特色道路改善計畫(107-110年)(核定本)》。臺北：行政院原住民族委員會。

張珣

- 1999 〈香客的時間經驗與超越：以大甲媽祖進香為例〉。刊於《時間、歷史與記憶》。黃應貴主編，頁75-126。臺北：中央研究院民族學研究所。

黃宣衛

- 1999 〈一個海岸阿美族村落的時間、歷史與記憶：以年齡組織與異族觀為中心的探討〉。刊於《時間、歷史與記憶》。黃應貴主編，頁485-539。臺北：中央研究院民族學研究所。
- 2005 〈歷史建構與異族意象：以三個村落領袖為例初探阿美族的文化認同〉。刊於《異族觀、地域性差別與歷史》。黃宣衛著，頁137-169。臺北：中央研究院民族學研究所。

黃應貴

- 1999a 〈導論：時間、歷史與記憶〉。刊於《時間、歷史與記憶》。黃應貴主編，頁1-29。臺北：中央研究院民族學研究所。
- 1999b 〈時間、歷史與實踐：東埔社布農人的例子〉。刊於《時間、歷史與記憶》。黃應貴主編，頁423-483。臺北：中央研究院民族學研究所。
- 2004 〈導論：物與物質文化〉。刊於《物與物質文化》。黃應貴主編，頁1-26。臺北：中央研究院民族學研究所。

陳玉美

- 1999 〈時間、工作與兩性意象：蘭嶼Tao的時間觀〉。刊於《時間、歷史與記憶》。黃應貴主編，頁127-156。臺北：中央研究院民族學研究所。

陳奇祿

- 1955 〈臺灣屏東霧臺魯凱族的家族和婚姻〉。《中國民族學報》1：103-123。

溫蘭魁

- 2013 〈全國最高橋墩 霧臺谷川大橋今完工通車〉。「中國廣播公司」, <https://tw.news.yahoo.com/%E5%85%A8%E5%9C%8B%E6%9C%80%E9%AB%98%E6%A9%8B%E5%A2%A9-%E9%9C%A7%E5%8F%B0%E8%B0%B7%E5%B7%9D%E5%A4%A7%E6%A9%8B%E4%BB%8A%E5%AE%8C%E5%B7%A5%E9%80%9A%E8%BB%8A-083253961.html>, 2019年4月17日上線。

維基百科編者

- 2022 〈道路〉。「維基百科」, <https://zh.wikipedia.org/zh-hant/%E9%81%93%E8%B7%AF>, 2022年5月9日上線。

褚敏生

- 2008 〈馬克經驗：711.佳暮村中興林道、佳暮-大武-霧臺-神山環線〉, <https://www.markchoo.com.tw/mark/711>, 2022年4月27日上線。

潘欣中

- 2021 〈雨彈狂襲屏東 5橋梁逼近滿水位封橋〉。「聯合新聞網」, <https://udn.com/news/story/122373/5657835>, 2021年8月7日上線。

蔣斌

- 1999 〈墓葬與襲名：排灣族的兩個記憶機制〉。刊於《時間、歷史與記憶》。黃應貴主編, 頁381-421。臺北：中央研究院民族學研究所。

鄭安晞

- 2009 《台灣原住民族傳統聚落(含古道)委託研究報告建置計畫案：霧臺、好茶古道與聚落研究報告書複查版》。行政院原住民族委員會文化園區管理局委託開得數位科技顧問有限公司。

鄭瑋寧

- 2009 〈親屬、他者意象與「族群性」：以Taromak魯凱人為例〉。《東臺灣研究》12：27-68。
- 2010 〈文化形式的商品化、「心」的工作和經濟治理：以魯凱人的香椿產銷為例〉。《臺灣社會學》19：107-146。
- 2017 〈勞動、身體和「親密的家」：以Taromak魯凱人為例〉。刊於《跨·文化：人

類學與心理學的視野》。胡台麗、余舜德、周玉慧編，頁131-167。臺北：中央研究院民族學研究所。

- 2019 《關係的心：資本主義過程中的魯凱人觀、情感與家的社群性》。臺北：中央研究院民族學研究所。

Adam, Barbara

- 1998 *Timescapes of Modernity: The Environment and Invisible Hazards*. London and New York: Routledge.
- 2002 *The Gendered Time Politics of Globalization: Of Shadowlands and Elusive Justice*. *Feminist Review* 70: 3-29.
- 2003 *Reflexive Modernization Temporalized*. *Theory Culture and Society* 20(2): 59-78.
- 2004 *Time*. Cambridge: Polity Press.

Appadurai, Arjun

- 2015 *Mediants, Materiality, Normativity*. *Public Culture* 27(2): 221-237.

Barad, Karen

- 2010 *Quantum Entanglements and Hauntological Relations of Inheritance: Dis/continuities, SpaceTime Enfoldings, and Justice-to-Come*. *Derrida Today* 3(2): 240-268.

Bergson, Henri

- 1991[1896] *Matter and Memory*. N. M. Paul and W. S. Palmer, trans. New York: Zone Books.

Betty's footprints

- 2020 〈【屏東霧臺】最短距離.陡下即達.回程陡上心肺運動-神山瀑布〉。「痞客邦」，<https://newbetty.pixnet.net/blog/post/49359192-%e3%80%90%e5%b1%8f%e6%9d%b1%e9%9c%a7%e5%8f%b0%e3%80%91%e6%9c%80%e7%9f%ad%e8%b7%9d%e9%9b%a2%ef%bc%81%e9%99%a1%e4%b8%8b%e5%8d%b3%e9%81%94%ef%bc%81%e5%9b%9e%e7%a8%8b%e9%99%a1%e4%b8%8a>，2022年4月21日上線。

Cipriani, Roberto

2013 The Many Faces of Social Time: A Sociological Approach. *Time & Society* 22(1): 5-30.

Doshi, Sapana

2017 Embodied Urban Political Ecology: Five Propositions. *Area* 49(1): 125-128.

Fabian, Johannes

1983 *Time and the Other: How Anthropology Makes Its Object*. New York: Columbia University Press.

Flaherty, Michael G.

2020 The Lathe of Time: Some Principles of Temporal Agency. *In* *Time Work: Studies of Temporal Agency*. Michael G. Flaherty, Lotte Meinert, and Anne Line Dalsgård, eds. Pp. 13-28. New York and Oxford: Berghahn.

Gao, Hudson

2009 〈屏東 | 臺24線小記〉, <https://rdwreertaiwan.blogspot.com/2009/01/24.html>, 2020年12月13日上線。

Glennie, Paul and Nigel Thrift

2009 *Shaping the Day: A History of Timekeeping in England and Wales 1300-1800*. Oxford: Oxford University Press.

Hamilakis, Yannis and Jo Labanyi

2008 Introduction: Time, Materiality and the Work of Memory. *History and Memory* 20(2): 5-17.

Heidegger, Martin

2002[1967] *Sein und Zeit*. Elfte, unveränderte Auflage. Tübingen: Max Niemeyer Verlag.

Ingold, Tim

1993 The Temporality of Landscape. *World Archaeology* 25: 152-174.



Kearney, Amanda

- 2012 Present Memories: Indigenous Memory Construct and Cross-Generational Knowledge Exchange in Northern Australia. *In Time, Media and Modernity*. Emily Keightley, ed. Pp. 165-183. London: Palgrave Macmillan.

Larkin, Brian

- 2013 The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology* 42: 327-343.

Merleau-Ponty, Maurice

- 2002[1945] Phenomenology of Perception. Colin Smith, trans. London and New York: Routledge.

Ramakrishnan, Kavita, Kathleen O'Reilly and Jessica Budds

- 2021 The Temporal Fragility of Infrastructure: Theorizing Decay, Maintenance, and Repair. *E Nature and Space* 4(3): 674-695.

Rifkin, Mark

- 2017 Beyond Settler Time: Temporal Sovereignty and Indigenous Self-Determination. Durham and London: Duke University Press.

Robb, John

- 2020 Material Time. *The Oxford Handbook of History and Material Culture*. Ivan Gaskell and Anne Carter, eds. Pp. 123-139. New York: Oxford University Press.

Schwanen, Tim

- 2007 Matter(s) of Interest: Artefacts, Spacing and Timing. *Geografiska Annaler Series B, Human Geography* 89(1): 9-22.

Shama, Simon

- 1995 Landscape and Memory. London: Harper Collins.

Sorokin, Pitirim A. and Robert K. Merton

- 1937 Social Time: A Methodological and Functional Analysis. *American Journal of Sociology* 42(5): 615-629.

Truelove, Yaffa

- 2019 Rethinking Water Insecurity, Inequality and Infrastructure through an Embodied Urban Political Ecology. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Water* 6(3): e1342.

Verbeek, Peter-Paul

- 2004 *What Things Do: Philosophical Reflections on Technology, Agency and Design*. University Park: Pennsylvania State University Press.

Virilio, Paul

- 1997 The Overexposed City. *In Rethinking Architecture: A Reader in Cultural Theory*. Neil Leach, ed. Pp. 380-390. London: Routledge.

- 2000[1996] *A Landscape of Events*. Julie Rose, trans. Cambridge, MA: The MIT Press.