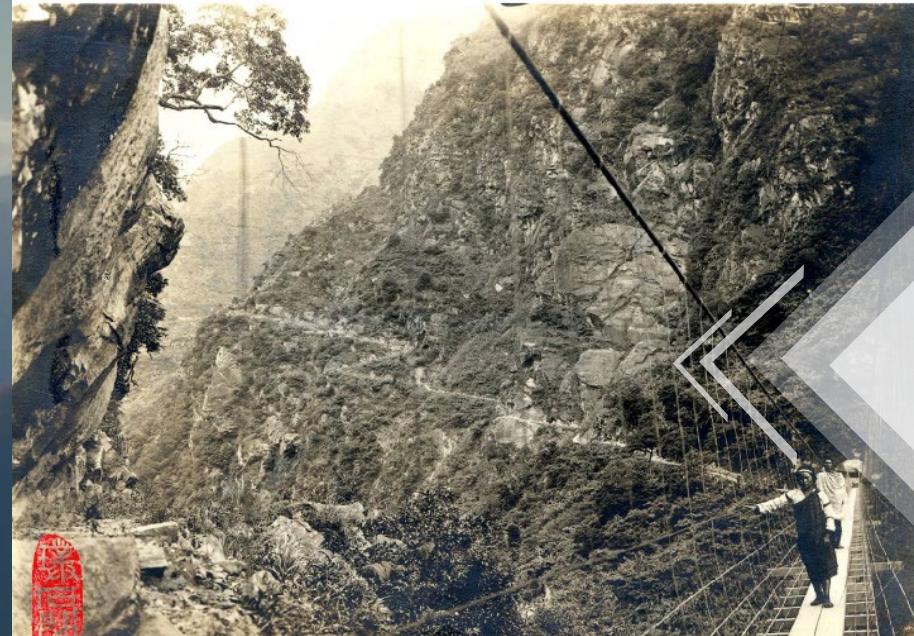


新舊山月橋



照片來源 https://tm.ncl.edu.tw/article?u=001_005_0000391496



開心果探險隊
胡詠心、林博予、林羽晴、王昱凱

壹、前言

一、研究動機



三棧有三層山

三棧的古部落踏查

發現困難

初見山月橋的震撼



照片來源:金尚德先生

二、 研究目的

- ◎了解山月橋的歷史沿革
- ◎了解山月橋的過去與今日的改變
- ◎進一步加深太魯閣國家公園觀光的豐富歷史性。



照片來源方亞馨提供



照片來源   2010.006.0122.0007
<https://collections.nmth.gov.tw/CollectionContent.aspx?a=132&rno=2010.006.0122.0007>

三、研究方法與流程

01

決定主題及目的

經小組討論結合生活經驗進行發想，並列出主題與目的

02

文獻探討

1. 閱讀書籍
2. 網路資料

03

進行訪談

訪談太魯閣族文史古道專家—金尚德先生

04

撰寫報告

將調查結果進行統整、分析，並且依據調查結果下結論並給予相關人員建議。



小組討論



文獻資料蒐集



訪談對象



照片來源:金尚德先生

II 一、歷史沿革

(一) 山月橋的由來

日本治臺第五任總督佐久間左馬太，在1914年發動了「太魯閣戰役」，由於太魯閣族人不敵日軍武力，日軍很快就取得控制權，族人被迫接受殖民統治。

日人想要治理太魯閣部落，不開鑿道路無法深入山區，在1915年完成由新城通往塔比多（今天祥）的「新城內太魯閣道路」，打通了原先與世隔絕的峽谷山林。

新城內太魯閣道路進入峽谷之後，立霧溪谷兩岸的大理岩層綿延數公里，施工單位捨棄原來的

「高遶路線」改採水平捷徑，遇山開路，見水搭橋，第一代山月吊橋在此情況下問世，山月橋為理蕃而建。

二、新舊山月橋基本資料整理

第一代山月橋



最早的山月吊橋建於日治時期大正3年(1914)太魯閣戰役期間，是隘勇線的一部分，從立霧溪底部越過，當時橋長154公尺，其主要的目的是為深入立霧溪流域各族社，以達到治理的目的。

圖片來源:
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=3223220807904607&set=a.3223231001236921>

第二代山月橋



第二代山月橋
第二代橋經提升高度
後，橋長達190公尺、
橋高75公尺，於昭和
5年12月20日竣工。

圖片來源:
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=3223220807904607&set=a.3223231001236921>

第三代山月橋



第三代山月橋建於則於產金道路施工期間，因舊橋橋基龜裂後傾倒，遭到拆除，並於昭和16年8月25日在上游一町處重建。

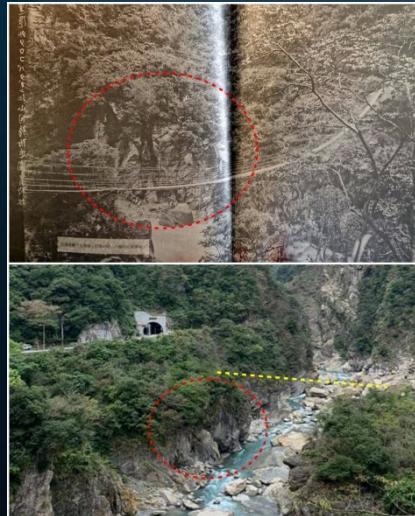
圖片來源:
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=3223220807904607&set=a.3223231001236921>

第四代山月橋

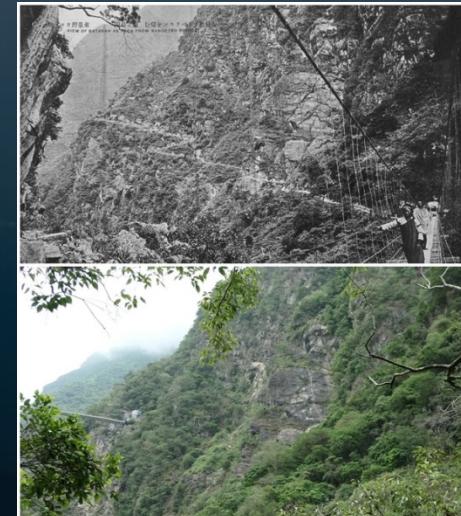


第四代山月橋工程於2014年12月辦理吊橋委託設計，2016年8月11日開工，2019年5月13日竣工，2020年8月12日啟用。全長196公尺，寬2.5公尺，距離溪谷153公尺。

| 歷代山月橋 | 位置 | 長度、高度或材質 |
|-------|---|--|
| 第一代 | 位於靠近公路旁 | 橋長154公尺、木梯棧道 |
| 第二代 | 為峽中最長的鐵線橋，後方山徑續通往巴達岡，曲折緩升的Z字山路被稱為「電光形道路」。 | 橋長達190公尺、橋高75公尺、鐵線橋 |
| 第三代 | 推測接近第一代吊橋 | 資料不確定。 1941年昭和11年8月重蓋，吊橋位置往上游約109公尺處興建。 |
| 第四代 | 從布洛灣布洛灣伊達斯廳旁邊的步道走進去 | 橋長196公尺，橋面寬2.5公尺，距離溪谷約152公尺。橋體主結構由一座橋台、兩座主錨碇座組成。 |



第一代



第二代



第三代

圖片來源:
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=3223220807904607&set=a.3223231001236921>



三、新舊山月橋的歷史故事

(一)通往地理位置極為重要的巴達岡部落，是重要的戰略位置

(二)為了開採立霧溪沿岸的金礦炸山方式開鑿第二代山月橋的南岸基礎因炸山施工龜裂而傾倒、拆除。

(三)最長的鐵線橋第二代山月橋在北岸的山壁爆破開鑿出永久性的Z字型上升路線「巴達岡坂電光道路」，並連接南北岸。

(四)第三代橋使用率降低而荒廢，「產金道路」開通後，山月橋使用率降低。戰後初期政府無力於後山管理，產金道路、山月吊橋連帶荒廢。

(五)山月橋別名辭職橋日治時期，山月橋也有辭職橋的別名，反應了要通過山月橋往巴達岡側派駐的「蕃地警察」內心的掙扎。過了山月橋通往山區的「巴達岡坂電光道路」及「斷崖道路」(錐麓古道)，又被稱「離緣坂」、「辭職坂」、「妻返坡」，同樣反映了警察、家眷面對此險路內心無奈的寫照。

(六)技術問題無法重建

民國79年（1990年），太魯閣國家公園管理處曾預計重建吊橋，因技術無法克服作罷，徒留兩座橋台在布洛灣及巴達岡兩地。

(七)第四代橋誕生

以風洞測試克服峽谷風勢確認全橋振動的穩定性與行人舒適性。設計採用高架棧道方式，減少對環境生態的擾動。。橋體工程於2019年5月完工，民國109年（2020年）8月12日正式啟用試營運。

參●結論與建議

- 一、山月吊橋位在太魯閣族傳統領域，族人認為吊橋命名應該尊重在地文化。山月橋的命名與文史資料大多以日本人的角度編寫，缺少以太魯閣族人的角度思考，連命名也是。
- 二、山月橋的名字不統一，網路上、書籍、文獻資料有稱山月吊橋或山月橋，應統一為山月橋。
- 三、觀光山月橋應結合在地的歷史，而不是單純看風景，應增加更多在地的歷史元素。



研究心得



第一次做研究
困難與挑戰
學習與成長





THANKS