

港口阿美族的竹筏

張瑋琦

國立新竹教育大學環境與文化資源學系助理教授

黃菁瑩

黑潮海洋文教基金會志工



* 謝誌：本研究為《港口部落竹筏製作研究調查計畫》成果，感謝行政院文化建設委員會補助。研究調查期間，獲港口部落耆老陳景松、林文生、陳敬三、林清進，及部落青年達耐·達立夫、許永春、了嘎·里外、了嘎·卡照、林偉民等人提供傳統智慧、共同製作，重現竹筏樣貌；黑潮海洋文教基金會創會董事長廖鴻基先生、執行長張泰迪先生及研究團隊趙敏惠、陳雅芬、陳黎恆青等人協助搜集資料，在此致上最深謝意。本研究初稿曾於2009年10月24日「海的『福善』與『暴戾』國際學術研討會」宣讀，會中謝世忠教授、張雯勤教授與黃智慧教授熱心惠予指正與建議，在此深深感謝。臺灣文獻季刊二名匿名審查者提供珍貴之修正建議，在此一併致謝。

摘要

烏居龍藏在其調查行旅日記中寫道：「太平洋諸島的土人，使用船隻頻繁，而臺灣島可以說是最會使用船隻的太平洋諸島之一」。竹筏，阿美語稱作dadangoyan，是臺灣東海岸阿美族自古以來賴以為捕魚及交通運輸的工具，位於秀姑巒溪匯入太平洋出海口的港口部落，適應當地的地理環境，發展出使用於河流與海上的兩種竹筏型制。本研究以參與觀察法及深度訪談法，記錄了港口部落傳統竹筏的製作方式及與竹筏的相關生活文化。研究發現竹筏在過去是港口部落家家必備的謀生工具，每個男人都必須會做竹筏，而為了做竹筏，家戶一定要養護山林。因此，竹筏連繫了港口阿美人與山、河、海之間的關係。現在竹筏已多為膠筏所取代，年輕人不再學習製造竹筏。從人與竹筏關係的演變中，我們看到了港口阿美族的社會變遷及人與環境關係的變化。

關鍵字：竹筏、港口部落、阿美族、物質文化、生態人類學

壹、前言

阿美族港口部落（Cepo'）位於臺灣東部秀姑巒溪出海口北岸，背倚海岸山脈，面向太平洋的狹小丘陵地上。秀姑巒溪與海洋交會處因有獅球嶼阻擋，形成了腹寬口窄，寬廣平靜的河面。獅球嶼將秀姑巒溪入海處劃分為南北2個出海口（南口靠近靜浦、北口靠近港口部落），出海口南北變化不定，這幾年北出海口呈現沙洲狀態為多，因此港口部落人莫不渴望神靈將秀姑巒溪引導至北端出海。天氣晴朗的日子，常可見港口人「站」在河面上撒網，定睛細看，才發現不是「站」在河面上，而是站在一葉緊貼水面的竹筏上。河海交會為港口部落沿岸外海帶來豐富的迴游性魚類，過去族人常乘著竹筏出海捕魚，今則以膠筏代之。

「筏」指的是以竹、木或塑膠筒等材料併排編成，用來渡河或航海的簡易交通工具，由於製作簡單，人類使用筏已有漫長的歷史。過去在印度沿海及東南亞海域筏被廣泛地使用，印度人稱之為「加打馬朗」（カタマラン），¹阿美語稱作dadangoyan。

臺灣由於地形獨特，河川洪枯懸殊，加上沿海缺乏良港，不利較大的舟船航行，因此，自古以來全島皆盛行竹筏。根據陳政宏的統計研究，臺灣歷年漁筏數量占全國各類漁船總合約50%，是臺灣最普遍的船舶類型，特別在西南部，由於漁業及養殖業興盛，加上沙岸地形適合竹筏，竹材取得容易等因素，筏的使用較北部更為普遍。²臺灣竹筏的記載早見於清人及清代來臺的西方人記錄中，這些文獻描述臺灣西岸漢族使用竹筏之情形，從文獻可知，臺灣西岸漁民不但利用這種底部平淺的舟船捕魚，也兼載客或載運貨物的副業。³唐贊袞的《臺陽見聞錄》就描述了竹筏載客的風情：

-
- 1 國分直一著、邱純惠譯：〈南臺灣的竹筏〉，《高市文獻》，17卷2號（民國93年6月），頁103。
 - 2 陳政宏：〈臺灣筏的前世與今生〉，《科學發展月刊》，425期（民國97年5月），頁52。
 - 3 拙文：〈臺灣民間傳統工藝摭錄——竹筏的製造〉，《民俗曲藝》，61期（民國78年9月），頁82 - 91。拙文的研究中，考證了諸多清代文獻中對竹筏的描述，故本研究不再重覆。

臺島環海之浪，其名曰湧，無風起浪，翻濤捲雪，舟莫能近。……以竹淅置木桶，人坐其中，轉渡數里，出入放波濤之中。⁴

鳥居龍藏在其調查行旅日記中指出：「太平洋諸島的土人，使用船隻頻繁，而臺灣島可以說是最會使用船隻的太平洋諸島之一」。⁵因之不僅是漢族，東海岸的阿美族也自古即使用竹筏。日人秦貞廉（1939）編著之《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》⁶記載了秀姑巒溪口之港口、靜浦部落原住民所使用的竹筏樣貌，是港口竹筏最早見諸於文獻者。根據《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》的解說文，⁷日本箱館港⁸角屋吉右衛門所擁有的「順吉丸」號，由文助等人掌舵，於享和2年（1802年）12月19日自箱館出發，遭遇颶風一路往南漂流，至享和3年（1803年）正月28日抵チョプラン嶋，⁹落腳於アミサン、¹⁰ダブダブ¹¹二部落。該書以民族誌分類的方式，記載了文助等人定居於阿美族部落4年間之見聞，書中指出，當時二部落的戶數約145戶，每戶均備有竹筏，便於津渡往來，但港口人以河川（秀姑巒溪）捕魚為主，海上捕魚為輔，原因是仲夏至初秋之間，常有噶瑪蘭的海盜船前來縛擄人質，族人皆畏懼出海。¹²這一點與近代臺灣學者阮昌銳（1969）針對港口阿美族的生產型態所做的調查結果正好相反，阮昌

4 轉引自許雪姬：〈竹筏在臺灣交通史上的貢獻〉，臺灣風物，33卷3期（民國72年9月），頁2。

5 鳥居龍藏著、楊南郡譯：《鳥居龍藏的臺灣人類學之旅》（臺北：遠流出版社，民國95年），頁227。

6 秦貞廉編：《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》，（臺北：臺北帝國大學，1939年12月），頁51-52。

7 秦貞廉編：《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》之〈解說〉，頁1-11。

8 即現今之函館市。

9 チョプラン嶋，清朝的文獻中亦作芝布蘭島，即今獅球嶼，在《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》中泛指秀姑巒溪口。チョプラン為阿美語地名Ciporan之譯音，日船順吉丸漂流抵達的地點為秀姑巒溪口左岸，即舊新社庄之大港口村。阿美語地名參見呂憶君：《記憶、海祭、身體實踐：花蓮港口阿美的海岸空間》（新竹：國立清華大學人類學研究所碩士論文，民國96年），頁23港口阿美海岸空間地名分布圖，及頁26阿美語地名表。

10 清朝文獻多記作「阿棉山社」，即今河口北岸的大港口。

11 清朝文獻多記作「納納社」，即今河口南岸的靜浦。

12 秦貞廉編：《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》，頁47-48；54-55。《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》之史料意義及文助漂流阿美族始末，詳見洪敏麟（1992）。

銳指出，因海魚捕捉容易，港口人對捕捉海魚的興趣大於河魚。筆者認為，此一生產型態的改變，或許是因為東臺灣的族群關係在國家的統治下已有所改變，各族群間的傳統領域被國家重新劃分、管轄，鹹首習俗也已受到中止，港口人的海上威脅解除之故。

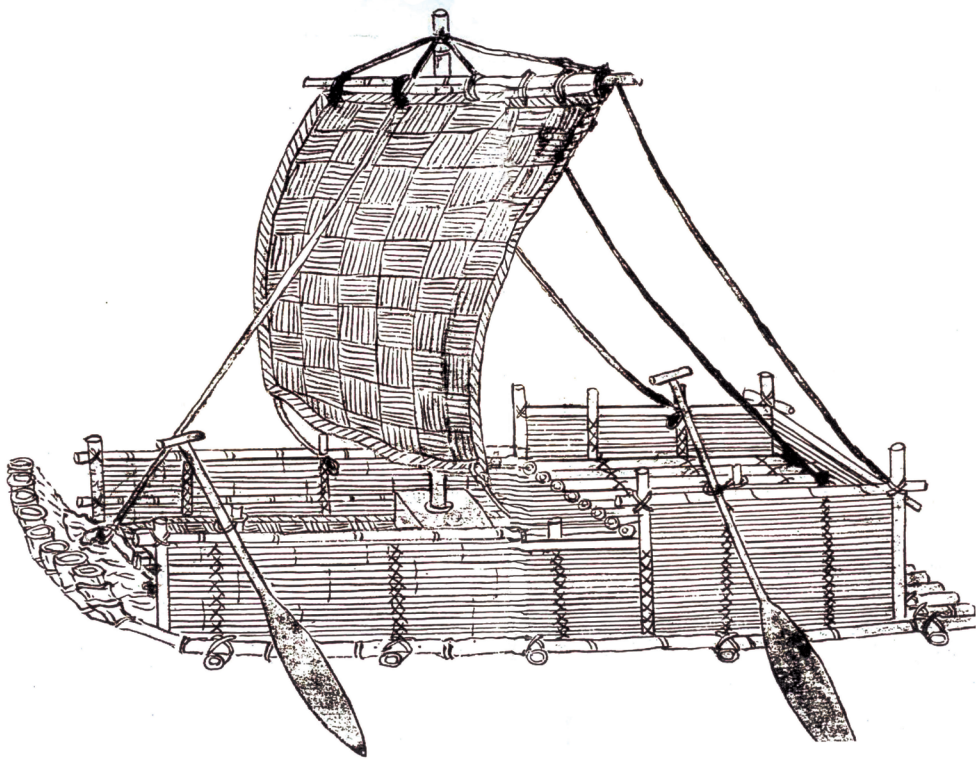


圖1：1802年日人繪製之港口阿美族竹筏

（出自：秦貞廉編：《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》，頁52。）

在諸多臺灣竹筏研究之文獻中，唯《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》對阿美族竹筏略有著墨，篇幅雖少，但其所描繪之阿美族竹筏型制，較今日筆者調查所見更為精緻，值得特別在此引述：

竹舟長約4尋多，寬約7尺，左、右、後3側的船緣剖竹編成船舷，帆以竹篾編製，艫的附近設置平臺，做為食物

料理之處。竹舟為2、3人一組捕魚之用。¹³【圖1】¹⁴

凌純聲（1956）指出，臺灣帆筏多用於遠洋航行，划槳、風帆、舵槳及插板的設計，乃為海上控制方向之用，¹⁵由此可知，《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》所描繪者應為海上用筏。雖然竹筏是相當初級的水上交通工具，然而，根據凌純聲（1956）的研究，港口阿美族的竹筏在船舷、食物料理臺及竹編風帆的設計，展現了與西部竹筏的差異，可說是相當具有地方或族群特色的設計。¹⁶只可惜本研究調查時發現，此一精緻的設計已不復見於今日港口阿美族之竹筏，料理臺也被魚獲儲存箱所取代。

社會變遷、文化傳播以及新的造筏原料、技術之引進，影響了近代阿美族竹筏的演變。前人的研究多著重於臺灣西部漢人的漁筏製作技術之演變，但從這些研究中也一窺技術傳播對東臺灣阿美族造筏技術之影響。由文獻中得知，由於臺灣西部沿海起湧的時候，船泊無法靠岸，竹筏乃成為載客、載貨的最佳交通工具，清中葉以後一直至今皆扮演重要航渡角色。¹⁷光緒中葉，劉銘傳推動現代化運動，購置輪船行走於大陸與臺灣之間，但竹筏因能適應各種環境及捕魚作業型態，反而未被時代所淘汰，1954年以後更是與時俱進地加入了動力引擎，提高其效能；¹⁸直到1960年代末期，塑膠業興起，素材也由竹材演變成膠管，竹

13 秦貞廉編：《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》，頁52。1尋＝8尺；1尺＝0.333公尺。引文為本文作者翻譯，原文為：「竹舟長凡四尋幅大抵七尺許、左右後の舟ばたは割竹を編付て、帆は竹のあじろを用ゆ、艫の處に牀を設け食事調度する處となし、人數二三人組乗漁事をなすと云う。」

14 圖1為作者秦貞廉聽取順吉丸船長文助漂流チョプラン之經驗，整理、繪製之手繪圖。文助為「順吉丸」號唯一生還者，在大港口部落滯留4年後，始得瑯嶠（今恆春）商船之助輾轉返日，途中於江戶（今東京）偶遇地理學素養豐富之秦貞廉，乃得將文助所目睹之嘉慶年間的臺灣風俗，以流暢文筆輔以精巧工筆繪記載，本圖即其一。

15 凌純聲：〈臺灣的航海帆筏及其起源〉，《中研院民族所集刊》，第1期（臺北：中研院民族學研究所，民國45年），頁5-6。

16 凌純聲：〈臺灣的航海帆筏及其起源〉，頁10。

17 如：拙文：〈臺灣民間傳統工藝摭錄——竹筏的製造〉；陳政宏：〈臺灣筏的前世與今生〉；許雪姬：〈竹筏在臺灣交通史上的貢獻〉。

18 凌純聲：〈臺灣的航海帆筏及其起源〉，頁2；胡興華：《臺灣的漁業》（臺北：遠足文化，民國91年），頁107；陳政宏：〈一脈相承：臺灣筏之技術創新與特性〉，《中國海洋發展史論文集第10輯》（臺北：中央研究院，2008），頁539。

筏才逐漸被膠筏取代。¹⁹然而，港口阿美族則遲至1970年代後葉，才由動力膠筏取代竹筏。筆者的調查發現，1976年以後，部落青年大量外流至都市工作，導致部落人口高齡化，採竹造筏的工作難以進行，故多由屏東地區購入處理妥當之竹材，直接進行綁製。²⁰到了1978年以後，自西部傳入的動力膠筏逐漸普及並取代了竹編漁筏，竹筏的製作遂漸勢微。陳政宏認為臺灣筏在20世紀以後受到工業化的影響，演變速度之迅速，遠超過同樣是竹筏文化發達的祕魯、孟加拉地區，因此，臺灣筏是一個研究技術演變與社會變遷相關之好題材。²¹

關於臺灣造筏技術的演變，前人的研究已相當詳盡，²²但調查對象多集中於西部漢人漁村，雖然史料顯示，臺灣原住民從13世紀就有能力乘竹筏渡海，²³但關於原住民竹筏的研究卻十分缺乏；少數關於阿美族竹筏之記載散見於人類學的民族誌研究中，但這些研究僅將竹筏視為阿美族眾多漁撈方式之一，故描述甚簡，而未有以竹筏為主要研究對象者，更遑論探討竹筏製作技術的演變對該民族文化或生活環境之影響。然而，一項技術的消失，對人類而言所損失的並不只是技術性的知識而已，更重要的是失去了與該項技術所關連的生活文化，以及透過該技術所串連起來的人與環境的互動關係。基於上述，本研究即以臺灣東海岸大港口部落的阿美族竹筏為研究對象，試圖超越純粹製作技術的描述，希望能透過竹筏技術的重現，來理解技術、社會變遷與港口阿美人和山、河、海關係的轉變。

本研究乃以2位作者於2005年參與《港口部落竹筏製作研究調查計畫》的成果為基礎，復於2009年7至10月補充文獻及訪談資料撰寫而成。《港口部落竹筏製作研究調查計畫》緣自2004年黑潮海洋文教基金會志工及工作人員提出「自己造1艘船」的夢想，經討論後，決定尋求仍保存造筏技術且有合作意願的部落，期借此計畫再現傳統阿美族竹

19 陳政宏：〈臺灣筏的前世與今生〉，頁48-52；胡興華：《臺灣的漁業》，頁107。

20 田野記錄2005/09/28。

21 陳政宏：〈一脈相承：臺灣筏之技術創新與特性〉，頁528。

22 這方面研究如，陳政宏：〈一脈相承：臺灣筏之技術創新與特性〉；陳政宏：〈臺灣筏的前世與今生〉；胡興華：《臺灣的漁業》，頁105-111。

23 陳政宏：〈一脈相承：臺灣筏之技術創新與特性〉，頁531。

筏的製作工法，並讓部落青年有機會從做中學，傳承耆老的傳統技藝。最後覓得港口部落為合作對象，並在文建會補助下，於2005年1月起籌備，4月9日開工，同年11月初完工，包含竹材浸泡（5個月）及等候「適當的綁筏時機」的時間，全程工期約6個月。共完成河上及海上竹筏各1艘，完成後的竹筏寄贈港口國小做為海洋教育使用。

貳、港口阿美族的捕魚文化

阿美族最重要的文化特色為母系繼承（*metrilineal descent*）及男子年齡階級制度（*male age-grade system*）。其居處法則（*residence rule*）是夫從婦居，子女從母居（*matrilocality*），財產和家系的傳承都是母女相承（*matrilineal inheritance and succession*）；男性則依年齡區分年齡組（*age sets*），擔任整個部落大型活動時的重要組織，也是阿美族部落政治的基礎。²⁴港口阿美族的年齡階級組織是以4歲為1級，部落每4年舉辦1次的入階、進階儀式，凡部落年滿15歲男子，會在父母親的陪同及鼓勵下接受入階儀式，正式成為年齡階級的1員。年齡階級的命名方式各部落不同，港口部落兼採襲名與創名制，男性青年的年齡組織為襲名制，老年人的年齡組織為創名制，²⁵現共有22級。部落男子的權利、義務及待人接物之應有態度，均依其階級不同而異，階級越低者，擔負的責任與工作量越重；階級越高者，擔負的責任與工作量相對減輕，這樣的分工方式不但展現在祭典中，也展現在部落日常的共同勞動事務上。

傳統上阿美族的傳統生計活動（*livelihood*）及性別分工與上述社會制度相關，女性從事農耕，男性從事捕魚和狩獵。到了近代，由於受到主流的漢文化影響，阿美族的婚姻制度逐漸轉變為從夫居（*patrilocality*），母系繼承制度也逐漸崩解；年齡階級組織雖然仍維繫著，但除了

24 阮昌銳：《大港口的阿美族（上冊）》，中央研究院民族研究所專刊之18（臺北：中央研究院民族研究所，民國58年），頁25；117。

25 呂憶君：《記憶、海祭、身體實踐：花蓮港口阿美的海岸空間》，頁68。

祭典外，對部落居民日常生活的約束力已逐漸鬆散，甚至有許多從小在
外地就學的族人一生未曾接受年齡階級組織的訓練。前人研究阿美族社
會結構和產業主體的關係，指出傳統園藝經濟的生產方式以女性為主要
的生產者，是形成母系社會特質的重要因素之一，但隨著現代化、工業
化的影響，傳統產業結構產生了巨大的改變，導致母系社會特質逐漸消
失，轉變為漢族的父系社會特質。²⁶由此可知，產業技術變遷亦可能影
響社會文化變遷，探討兩者間之互動有其重要性。本文中所探討的竹筏
製作與捕魚的工作多屬於男性，因此，與竹筏製作技術改變所影響的社
會文化範疇，主要是圍繞在與男性相關的男子年齡階級文化上。關於這
部份，我們在第四節中有較多的討論。

阿美族（Amis）喜居平坦、多河流或靠海的地區，這種地區魚產
豐富，所以他們的捕魚文化很興盛。魚，在阿美族社會不僅是蛋白質營
養的主要來源，更重要的是它的社會文化意涵。²⁷每年5月，族人均面
對大海舉行海祭，以感謝照顧族人生計的海神Idek。²⁸此外，魚在宗教
上也具有脫聖返俗的象徵意義，每當婚喪喜慶或祭典結束後，男性族人
都要出海捕魚，以象徵脫離神聖時間，回到日常生活。由於捕魚對阿美
族而言具有重要的社會文化意義，同時因為在兩性分工上，捕魚被視為
是男性的工作，因此，捕魚能力也被用來做為判斷男子能力的標準，以
及女性擇偶的依據。自古以來，鍛鍊捕魚技巧及製筏技術，是阿美族社
會中男子的重要功課，在過去，幾乎每個港口人家庭都擁有相當齊全的
捕魚工具，有為捕捉不同季節、不同魚類而準備的各式漁網、魚槍、魚
釵、釣魚竿以及竹筏，大部份的漁具皆自己製造。²⁹竹筏的製作，並不
是部落共同的事務，而是1個家庭的事務。由於所製作的是1個家庭從事
簡單魚撈的海上／河上工具，通常綁製者為家族的男性，或夫妻2人，
若時間較趕，才邀請部落其他人一起幫忙，未來再「還工」即可（即

26 吳天泰、陳紫娥：〈臺灣阿美族母系社會自然與人文互動關係之初探〉，《原住民教育季刊》，第30期（2003年5月），頁21－36；Ifuk・Saliyud：《U o'rip nu kadafu nu makutaay（港口阿美族kadafu的口述生命史）》，國立東華大學族群關係與文化研究所碩士論文（花蓮：未出版，2007），頁3。

27 《大港口的阿美族（上冊）》，頁194。

28 《記憶、海祭、身體實踐：花蓮港口阿美的海岸空間》，頁64。

29 《大港口的阿美族（上冊）》，頁183、185。

換工)。雖然綁製竹筏過程中女性得以協助，但女性仍應遵守生理期間不得碰觸漁具及船體的禁忌，否則所建造完成的筏將成為「不會豐收的船」。³⁰

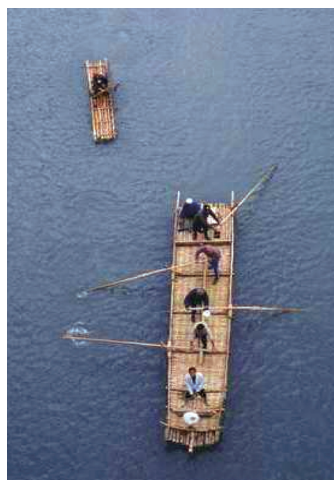
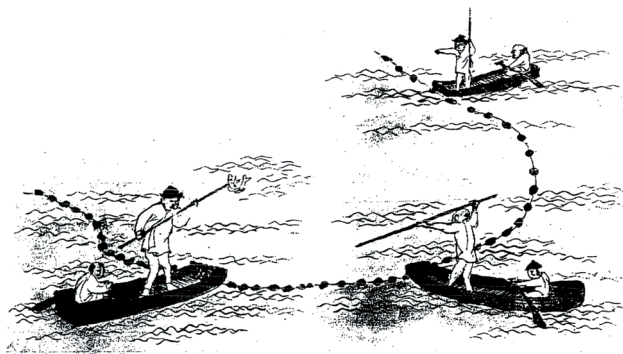
參、港口阿美族竹筏的製作

竹筏適用於沒有岩石的沙灘海岸及流速緩慢的河川，秀姑巒溪下游河床坡度平緩，正是適合泛筏的地形，港口人不但利用竹筏渡河，也做為河上或海上捕魚的工具，他們在筏上釣魚或撒網。港口的竹筏皆屬單層竹筏，分為海上用筏與河上用筏（圖2,3），型制略有不同。海上用筏要能破浪，因此筏艚造型向上彎曲，筏艚彎曲的弧度與浪的大小有關，必須適應當地風浪的情況製作，行舟才能平穩。但觀察港口阿美族的竹筏，筏艚只是微微向上彎曲，彎曲的弧度沒有其他部落或其他地區大。族人的解釋是今日的法令規定無動力船不能行駛於外海，因此筏艚的弧度不必太彎。海上筏的船體的大小約7公尺長、1.5公尺寬，也可依個人需要調整大小。

河上用筏的筏身多為平底，有時會綁置14張小凳子，在筏上，可以舒適的坐著，兩手握著1支槳左右交錯划行。河上用的竹筏最小的不及1個成人身高，其浮力正好可承載1位成年人，游泳時將身上的衣物脫下放置小竹筏上，可保持衣物乾燥；大一點的筏長約3公尺，寬約1公尺。

以下根據本研究田野採集的結果，依序介紹港口阿美族竹筏的製作流程與方法。

30 張瑋琦：《港口部落竹筏製作研究調查計畫成果報告書》（花蓮：黑潮海洋文教基金會，民國94年），頁5。



港口阿美族的竹筏

圖2：阿美族乘筏圍魚圖，與右圖今昔對照饒有趣味。 圖3：河上及海上用筏
（出自：秦貞廉編：《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》，頁24。）
（黃菁瑩攝）

一、開工

根據港口部落的傳說，「掌管」海的祖先是第一代頭目Marang Papaw。本研究發現這個信仰對部落的人們而言非常重要，無論在開工、綁製或造筏途中遇到困難的時候，老人家都會慎重地拿起米酒，沾酒祈求祖先Marang Papaw保佑工作順利進行。本研究調查期間，黑潮海洋文教基金會與部落合作造筏的開工儀式上，族人便如此祈禱：

我們的mama（祖先），現在有人要我們製作這些竹筏。祖先，如果我們真的要製作，我們要到山上，請保佑我們，讓我們做好這一艘船，能夠很成功。然後，不管在山上、海裡，都要很安全的回來，大家都平安，不要有人受傷、生病。³¹

二、採集材料

製作竹筏所需之竹子、榕樹氣根、黃籐等材料，都由部落附近的山區取得，因此可說是完全就地取材。採集材料當天，參與的族人及黑潮

31 田野記錄2005 / 04 / 09。

海洋文教基金會成員們攜妥裝備，騎機車至預定地點，準備上山前，1位faki³²蹲在公路旁（縣道花46）的排水溝邊，手持1個由保特瓶剪裁下來的自製小酒杯，口中唸唸有辭，祝禱完畢，把杯中的酒往地上倒掉一點，然後飲乾杯中餘酒。大家才離開公路邁入山中。

除了從材料的辨識與採集外，從類似上述不起眼的祝禱動作，以及族人對植物及空間的解釋中，我們都可看到銘刻於族人身上的關於地景空間的知識與記憶，但也從參與的部落青年身上看到此一地方知識的斷裂。以下將一面介紹製筏所需的材料，一面呈現港口人對材料以及地景空間的認知：

（一）竹子—刺竹、麻竹

過去竹子是日常生活中極為重要的素材，因此家家戶戶幾乎都會固定巡山養竹，砍去不要的竹子，保留陽光、水分、養料給長得最好的竹子，以備需要時使用。他們把一叢竹子中的一株砍倒，讓留下來的竹子長得更粗大。耆老們說：

我們現在把竹子鋸掉後下一次就會再長出更多竹筍，以前就是有常常去拿竹子 所以會讓竹子長得更好。現在竹子越來越小就是因為很少拿。³³

竹筏所需的是樹齡五歲、皮色褐黃且直徑15cm～20cm左右的活的竹子。這樣的竹管管徑、厚度和韌度才夠，才是理想的竹材。傳統上，主筏體所使用之竹子為刺竹（pitonay），是節理較厚實的竹子，較為堅固，是良好的建材，也較適合海上使用。但由於近年來，幾乎已不再有人使用竹子造筏，山裡的竹子放任自然野生，缺乏人為篩選養竹的結果，刺竹產量已大幅減少，加以刺竹不易處理，故黑潮海洋文教基金會所做的竹筏只能以當地現有產量較多的麻竹為主。

（二）榕樹氣根

選擇榕樹氣根製作划槳，是因為榕樹氣根是由上往下著地生長成為

32 男性長輩的稱呼。

33 田野記錄2005 / 04 / 15。

筆直新幹的，樹幹不會歪扭，適合拿來製作划船使用的木槳（圖4）。不過，田野資料顯示過去也曾用過檜木做槳：

之前是沒有檜木，才會用到氣根，如果有檜木的話，檜木是最好的了。如果那氣根蠻直的話，等到它陰乾，也是蠻輕的。你再怎麼划槳，也不會折斷。如果用檜木的話，會比較沒有彈力，如果用檜木用力划，會斷。³⁴

（三）黃籐

綁筏所需要的線繩是用黃籐削成的籐篾做的。做籐篾的上好材料必須取自垂直攀在樹上或爬在岩壁上，且籐節節距約20公分左右的籐；爬在地上的籐彎彎曲曲的，不是做綁材的好質料。黃籐的採集在一個叫kiyunwayunsay的地方：

這地名叫kiyunwayunsay，這座山的地形是一層一層錯落的，再深入裡面的話，是有一種特殊的腥味，味道比魚腥味還重。如果部落要蓋房子的話都在這裡拿籐，因為這裡滿山遍野的籐。³⁵

黃籐採集後，先削成薄片，再蔭乾。取出使用前先泡水使其柔軟，再將其繞在樹幹上來回拉扯、磨擦，使其更為平滑。

（四）苧麻

在過去，除黃籐外，經抽絲、曬乾、編成繩子的苧麻也被用做為綁材，特別是錨繩，就是用苧麻做的。

34 田野記錄2005 / 11 / 09。

35 田野記錄 2005 / 11 / 09。



圖4 採集榕樹氣根
(黃菁瑩攝)



圖5 製作槳座
(黃菁瑩攝)



圖6 削皮後的竹材浸泡於
池中 (黃菁瑩攝)

(五) 九芎

九芎樹的木材質地緻密而堅韌不易腐壞適合做為槳座，族人會選擇Y狀的九芎木製作槳座，以減少修製的工夫（圖5）。

三、削皮、浸泡

竹子採集之後，搬運到浸泡池邊，以山刀將竹子的表皮削除，準備浸泡於水中（池塘）至少1個月。竹子下水前，先以大錘將Y狀九芎木樁打入池底，再將已削皮的竹子排列整齊，以鐵絲固定在九芎枝幹上，將竹子壓入水中（圖6）。

將整支竹子浸泡在水中的目的在使竹子較易腐化之組織完全腐爛，而留下堅固且不易腐爛的纖維，使竹筏綁製較為順利，並提升竹筏每次使用後之乾燥效果，有益於延長竹筏的使用年限。部落耆老估計，浸泡3個月可讓竹筏使用年限提升至1年以上，若保養得宜，應該可以維持2年左右的壽命。

四、製作筏體

(一) 蔭乾

浸泡於水中3個月的竹子取出後，需在陰暗處架高斜放晾乾約1週至10天，使積存於竹節間的水分充份流出，但又避免日曬以維持適當的溼度，使其適合於水中航行。

（二）烘烤竹子（彎曲）

海上航行之竹筏，筏艚之處必須上揚，當迎向波浪時較不易翻覆。竹子的彎度是經由火烤，軟化纖維後施以外力使其彎曲的。竹子泡完水後取出，搬到樹下，利用樹枝將竹子一端以電纜繩懸掛於樹下。然後在懸掛起的一端約位於竹長三分之一處的竹節上塗黑色機油，³⁶再以一大把點燃的茅草，在塗機油處來回灼燒。大約燒到油乾不再滴下的程度，若彎度已調整足夠即可停止，澆水冷卻，使其固定形狀，再用肥皂水刷除機油。

烘烤竹子的過程中，若出現竹子破裂，只要裂痕不大最後都可用玻璃纖維填補，來防止航行時河水或海水滲入。烘烤竹子技術最大的改變在於，以前以燃燒茅草來烘烤竹子，後來一度改燒輪胎，現在已經演變成使用瓦斯槍了。

烘烤的過程必須兼施以外力彎曲竹子，2005年黑潮海洋文教基金會製作過程中嘗試了兩種彎曲竹子的方式：

- 1、以石頭的重力彎曲竹子：以鐵絲或繩將竹子一端懸掛在樹下，在懸掛端的最前方垂吊1顆石頭，把竹材放入1個鐵線圈中，將鐵線圈放置於火的上方，燒紅的鐵絲圈會烙印在竹子上，鐵絲圈以每次15 - 20公分的間距向後方移動，並透過鐵絲圈的熱度，將竹子纖維軟化，輔以石頭向下的重力，使竹材彎曲（圖7）。竹子的前端下方以木材製作的Y型木棍撐住烘烤處之前後，做為控制彎度的基準。但這個方法因為嘗試數次都無法克服竹子爆裂的問題，以致大家陷入了困境（有可能是因為老人家數10年沒做竹筏，而有些忘記）。最後決定以鐵絲在竹子上刺小洞讓熱空氣排放，以防止火烤時竹子爆裂，待竹筏做好再來填補，但這種作法並未見於其他文獻中，應不是正確的做法。
- 2、以人力彎曲竹子：將竹子平放、綁好，並以鐵線圈串在所將要

36 傳統的做法為擦塗海龜脂肪以避免竹子烘烤時爆裂，然今海龜已列保育類，乃以機油取代之。

彎曲的部位，以火烤之。此方法所使用的彎曲力量，是以人力向上彎曲，故較第一種方式辛苦。

（三）製作相關工具（槳、槳座、錨）

1、槳：依照過去港口人的經驗，竹筏有3支槳，在筏尾左後方設有1支舵，槳舵控制筏航行的方向，也作為推進的動力工具。划行用的槳，是以榕樹氣根製成的，必須找到5至6隻直徑約10公分粗的氣根。氣根從榕樹取下後，直接在溪邊去皮，再將削好皮的氣根用卡車運回工寮。竹筏的槳為兩段接連式的，中間以卡樺連接，連接處用竹籐套住，使其固定。

2、槳座：需較為堅固、造型上適當的枝幹，例如不易腐爛的九芎木就是適合做為槳座的材質。

3、錨：錨也是利用天然素材製作而成的，港口人將石塊與帶勾的木棍牢牢地網綁在一起，成為1個十字錨，錨勾能勾住海底縫隙，籐繩穿過錨頭與錨尾兩個環，將竹筏固定在魚群出沒的海域。錨頭的籐編環必須緊密結實，以防鬆脫；錨尾上的籐編環則編織得十分簡單，以利卡錨時扯斷此環，改變錨的角度，從錨的設計，可以發現港口人是善用天然素材且精於設計的民族。



圖7 以石頭的重力彎曲竹子
(黃菁瑩攝)

（四）綁製竹筏

竹筏主體的綁製，乃是將烘烤完成的竹子依序排列，以黃籐網綁而成。港口部落竹筏製作研究調查計畫中所綁製的竹筏，共使用15支（中央1支，左右各7支）長9公尺、寬1.8公尺的竹子，大小與傳統的海上捕魚用竹筏相近（傳統大約長7公尺、寬1.5公尺）。竹筏主體綁製過程如

下：

- 1、先將基準的竹子平放，左右依序擺放其他竹子。
- 2、排列整齊後，以橫木條（或竹子）置放於筏艏與地面交接處，由中央開始固定，並逐漸往左右編綁（圖8）。
- 3、爾後再陸續編綁其餘段落，總共8支橫木（竹）（筏艏部分3支，筏體平直的部分5支），均以籐篾將橫木（竹）與主體的竹子固定。在編綁的順序上，先編綁筏體平直的部分，再將筏艏上揚的竹子以木條固定，最後修飾末端過長的部分使其平整。
- 4、將兩支較粗的竹子（通常會選用堅固的刺竹），架在筏體最外緣的兩側，並將之固定於橫木條之上。一方面可兼顧搬運方便和航行安全，另一方面也可固定槳座。
- 5、將槳座固定在最外側的竹子上，並以黃籐網綁。
- 6、把槳安置到槳座上，並以黃籐製作環套，讓槳倚靠支架使其容易操作且不至掉落。

（五）編織筏面竹蓆

竹筏完成後，再編織竹筏筏面的竹蓆（圖9）。竹蓆的有無，並不影響竹筏的功能，而是為方便搭乘者於筏面行走而鋪設的。竹蓆是由削下的竹子表皮，以交錯方式編排而成的，因此，整個製作竹筏的過程，幾乎沒有一項材料被浪費。

（六）製作儲存箱

儲存箱置放於竹筏尾端，以竹子製成。做法是先將竹子剖開成為竹片，再將竹片排列編織，然後以黃籐編綁竹片、固定，最後再於儲存箱上方製作1個開口，便於拿取和儲存。捕到魚後先放置於儲存箱，航行時水會滲入儲存箱，以保持漁獲的鮮活度。



圖8 綁製主筏體
(黃菁瑩攝)



圖9 編製海上用筏的筏面竹蓆
(黃菁瑩攝)

(七) 完成

黑潮海洋文教基金會與部落合作的竹筏組裝時間相當長，由9月中旬至11月初，扣除期間經歷的颱風或雨天，光是組裝總共就花費將近1個月的工作天。在國分直一（2004）的研究中，南臺灣的竹筏組裝只需大約1天左右。³⁷

竹筏製作完成後需常保養，不用時要拖上岸，亦須避免長時間強烈日曬，還須定期塗瀝青，平均使用壽命1年，保養得宜最長可使用約2年。值得說明的是，港口部落習慣在竹筏完成後才塗瀝青保養，這點與國分直一（2004）在安平의調查不同，安平的漁筏是先塗瀝清再組裝。³⁸

肆、技術、環境與地方知識——竹筏與港口阿美族的生活

前人研究中較少討論到的是竹筏製作與社會變遷及自然環境的關係，然而，這卻是我們在港口田野工作期間經常碰觸到的。耆老們的身體銘刻著豐厚的在地知識，而這些在地知識是透過日常生活的實踐過程中一點一滴建立起來的。當一項技術——特別是運用傳統素材的技術

37 國分直一著、邱純惠譯：〈南臺灣的竹筏〉，頁105。

38 國分直一著、邱純惠譯：〈南臺灣的竹筏〉，頁105。

——消失時，所損失的並不只是該項技術性的知識而已，甚至包括與該項技術所關連的生活文化及環境互動的知識，也都隨之消逝了。因此，在以下的分析中我們可以看到的造筏技術如何牽連港口人與山林、河流、海洋的關係，以及此一技術的變遷對該社會之文化與自然環境的影響。

一、製筏與養山

（一）對素材的了解

造1艘耐用的好筏，首要決定於素材的好壞，這方面的知識包括哪些素材適合做哪些用途？使用前需做哪些特別的處理？如何保養？等。例如，竹節中空的特性形成一種天然的水密隔艙，其類似現代船艙的原理，即當竹子破裂時，只會讓某一節進水，其他節都不會進水，可以保持浮力，因此，竹筏可說是比膠管更安全的素材。³⁹其他如，分辨麻竹與刺竹的不同，族人了解刺竹質地較緊密厚實，比較能承受在海水中使用；九芎木在水中不易腐爛；也了解竹子要經過削皮才能泡水、彎曲。港口人在上山的時候就很自然地觀察植物，因此經常能適材適用，例如需要1個Y型支架，他們會尋找大自然原本就長好的，不需要特別經過大幅修改就能使用的材料。

1、對山林的掌握

族人熟知在某些地方特別容易取到某些素材（例如前文所提到的籐或粗壯的榕樹氣根）；熟悉動物的味道與路徑；以及什麼時候上山對自己是危險的等。在山林裡，不見得每個有意義的地點都被命名，有時候他們會以附近的植物、大石頭或特殊景物，幫助記憶，例如以下這段對話中，「茄苳樹」就是1個標示位置、幫助他們記憶地點的標的：

「我去過那裡再往上也沒有籐了。」

「往北一點那邊有。」

「再北邊嗎？如果往那裡籐很好拉下來因為路比較好

39 陳政宏：〈臺灣筏的前世與今生〉，頁47。

走。」

「對，就不用再往上爬。」

「是不是有茄苳樹那裡就很多了？」⁴⁰

2、對山林的管理

如前所述，過去家家戶戶在山上都有一片自己的竹林或茅草，他們會特別去照顧某些「有用的」植物，讓它長得更好。例如把一部份的竹子砍掉，讓留下的竹子長得更粗壯，或除去其他植物，讓茅草繁衍成原，這些一方面是為了創造可利用的「材料」，同時也是為了養護山林。報導人林清進說：「這邊山都有種箭竹，因為蓋房子時做屋頂都會用到，每一家都要自己準備。還有，天然的茅草不能用，要整理過的才會長得好」。⁴¹如今族人常感嘆因為不再蓋茅草屋、做竹筏，山林都荒蕪了，必要的時候常找不到可用的材料。可見族人認為「養山」是重要的，經過適當的人為介入管理，可讓山林資源發揮最大效用，也可避免荒蕪。

（二）竹筏溯流

烏居龍藏在第一次調查行旅日記中指出，臺灣東海岸除了竹筏外，找不到其他類型的船隻，可見在當時竹筏不僅是捕魚的工具，也是東海岸原住民主要的航運工具。直到日本時代搭建簡便的吊橋之前，從港口部落往北、往南都必須靠竹筏接駁運輸。但吊橋也常因風災受損斷裂，因此，靜浦的學童到港口上課多半還是依靠竹筏。1986年瑞港公路開通前，港口部落對外連絡的唯一通道是秀姑巒溪，日治時代開始，麵、米、油、糖等生活物資都必須到瑞穗購買，由港口至瑞穗間的貨物補給，多依賴船或竹筏2種水上交通工具；船係公家單位或漢人船主所有，竹筏則部落家家戶戶皆有之。無論船或筏，上行至瑞穗皆須以人力拉繹，比較小的竹筏可1人扛著走，比較大的竹筏要數人拉扛；下行則可順流泛駛。隨著公路的開通，這樣的生活僅存在於老人家的記憶

40 田野記錄2005 / 04 / 15。

41 田野記錄2005 / 04 / 15。

之中，由於青年人口外流，年事已高的長老減少出海捕魚，加上大約1979年以後動力膠筏普及，竹筏的使用與製作技術已逐漸被族人所遺忘。

（三）海就是我們家的冰箱

在過去，不論是捕魚或交通運輸都要用到竹筏，因此在部落裡每一戶必須有1艘竹筏，製作 / 修補竹筏是家家戶戶每年例行的工作之一。製筏的時間與部落農事的淡旺及海上的漁汛有關，通常在第一期稻插秧完畢（大約3、4月左右）農事稍微清閒下來，才開始做竹筏。以部落過去的習慣，從砍竹到完成1艘竹筏，前後大約至少要3個月的時間。由於5月開始進入捕飛魚的季節，飛魚季結束後接下來是鬼頭刀的魚汛來臨，因此如果造筏是為了捕飛魚，就必須在飛魚季之前完成竹筏綁製；另外也是考慮6月起天氣逐漸悶熱，山區多蟲蛇出沒，取材較危險之故。

在竹筏製作過程中，港口人特別重視綁竹筏的時機，族人強調要選在「剛好的日子」。田野調查期間，我們聽過兩種關於「剛好的日子」的說法，第一種說法是若是竹筏要作為漁撈使用，會選擇在下弦月（wali no telan）的時候開始綁製，最好的下水時間也同樣是在下弦月。族人認為在下弦月綁製或下水，可以增加漁獲量。

另一種對於「剛好的日子」的解釋是報導人林文生先生的說法：

（剛好的日子）就是每個月有那1、2天，午時月亮就出現在正頭頂上，就是要選在那樣的日子裡開始綁竹筏，這樣才能符合豐收的兆頭。⁴²

我們曾請年輕人詢問耆老們上面這句話的意思，他們解釋，部落裡抓魚的人都知道每個月有1、2天，要脫殼的蝦、換鱗片的魚都會近岸，那1、2天去抓魚保證豐收，或許因此族人選擇在這種日子開始綁筏。不過，不論是哪一種說法，由於竹筏是要用來捕魚的，族人都非常重視「豐收」的象徵意義，當然，這些意義的詮釋也來自於族人長期與自然

42 田野記錄 2005 / 04 / 02。

環境互動所累積的地方知識。

港口部落位於山、河、海交會之處，山林、溪流、岩岸、海洋等豐富多樣的自然環境，提供部落居民得天獨厚的食物採集場，港口人的日常生活與海的關係緊密。族人經常會一起至石梯坪遊客中心附近海域捕魚、撿拾貝類海菜，如：蝴蝶魚、線條魚、鸚哥魚、夜光螺、鹿角藻及一些小螃蟹等，都是港口人的餐桌佳餚。港口人的料理非常簡單，所有的海鮮生吃、直接下鍋或上烤架，不做特殊處理。魚烤成焦黑熟透後，輕刮去表皮即可食用；水煮者僅加鹽巴，待湯滾後直接整鍋端上桌。另摘取野生辣椒調以魚湯，即成美味沾料（tenas）。吃飯時，年輕人們談論著自己的捕魚技巧，有人擅用漁槍，只用簡單管子即可潛水至3、4公尺深以下的地方。族人說：「海就是我們家的冰箱！」

但這些年輕人的捕魚技巧在耆老們的眼中是微不足道的，這時候，老人家們總忍不住要炫耀自己的捕魚技巧及過去patenas⁴³儀式的景況。

我們從來不用買魚，我們抓的魚什麼都有，像鬼頭刀你們也是用買的，吃起來就沒有那麼有味道。這是當時我們的生活，patenas要去海邊抓魚回來孝敬老人家，有時是親自出海，有時候魚太少就留在海邊過夜，夠了我們才能回去。每個人都用挑的，老人家都在聚會所等著，看了有那麼多的魚，老人家很稱讚我們，用朋友的態度迎接我們，不分階級。有很年老的人也以朋友相稱，那一天都不分階級一視同仁，老人家很高興的遞檳榔、香菸熱情招待，他們看到1串串的魚很高興。當時這些年青人很了不起，說做就做，老人家一直拿檳榔、香菸，稱讚我們。過去的事就是這樣子。不像你們現在都用買的就是patenas了。你們認為patenas是這樣嗎？什麼時候可以和我們當時相比來孝敬我們老人？我們當時是如何孝敬老人家的？老

43 patenas：為港口年齡階級中，青少年組的最高階級mama no kapah要脫離青少年級，進入青壯年級之際，所舉行的進級儀式。儀式期間，mama no kapah必須到出海捕魚回來餽贈給他們的上級，以感謝長輩的指導。同時，長輩們會視patenas魚獲的多寡，以及mama no kapah階級成員的表現賦予其終生的級名

人家也是挑最好、最香的鹹肉來答謝年輕人，吃中飯時沒有魚，只吃老人家送的鹹肉，魚都給老人家吃，所以叫做patenas啊！太多了，都是上好的魚，他們吃不完，剩下的老人家就帶回去。以前我們的長輩也是經歷這種過程，你們年輕人跟不上我們那個時代！……若是按照過去的抓魚方式，你們現在的年輕人只能跟在我們屁股後面。⁴⁴

資本主義的透滲讓年輕人放棄傳統的生計方式，轉向都市謀求經濟，逐漸生疏了捕魚的技巧，而市場的便利性也讓年輕人更輕易地以「買魚」來取代「抓魚」。然而，年青人的困境不僅是捕魚技術的退步，近數10年來，港口的竹筏被動力機械船或動力膠筏所取代，更先進的捕魚技術加速了資源的耗竭，「現在每1艘都在抓，也沒什麼魚可以抓了」，⁴⁵這恐怕才是造成patenas菜單貧乏的真正原因。如今，Patenas的形式依然存在，只是老人家在吃魚時，敏感地查覺到它的內涵已漸漸改變了。

伍、結論

竹筏是臺灣東海岸阿美族自古以來即賴以為捕魚及交通運輸的工具，特別是位於秀姑巒溪匯入太平洋出海口的港口部落，發展出使用於河流與海上的兩種竹筏型制。竹筏在過去是港口部落家家必備的謀生工具，每1戶都必須要有竹筏，透過竹筏的製作和使用，我們看到圍繞著傳統生計活動而建構的知識體系，它包括對自然的掌握，例如：在什麼季節可以取到什麼食物、適合用什麼樣的工具、方法及如何維持收穫與生態穩定等等。也包括圍繞此一「自然」與「物」的連結所產生的生活文化，例如：祭祠或祝禱的儀式、禁忌、patenas文化、家戶間換工的文化等。

44 田野記錄2005 / 10 / 31。

45 田野記錄2005 / 10 / 31。

如今，竹筏已多為膠筏所取代，年輕人不再學習造筏。更有效率的捕魚技術取代了傳統的技術，新的漁船只需要更少的人力即可達到相同的效率，但是高效率的捕魚方式卻為部落帶來過漁的危機。動力膠筏的製作也不再需要從森林中取得材料，剩餘的勞力可以離開部落到都市謀生，然而，人口外流導致部落人口迅速老化、文化傳承中斷，以及人與自然關係的斷裂。老化的人口無力繼續管理山林，只能任其荒蕪，而逢年過節才回到部落的青年，自然疏於捕魚的知識，在patenas的時候，只能購買市場販售的魚來孝敬老人家，市場的買賣關係取代了部落的人情關係。因此，當一項技術消失時，我們從人與這樣技術關係的變化中，也看到了該族群的社會文化產生了變化，甚至人與自然環境的關係也隨之改變了。這對人類而言，所損失的並不只是技術性的知識而已，更重要的是失去了與該項技術所關連的一連串生活文化及人與環境的緊密關係。

如何為這些與地方知識緊密扣連的傳統技術找到新的意義、創造新的生命，重建人與傳統文化、人與自然環境的關係，是今天人類共同面對的課題。2005年1月，黑潮海洋文教基金會與港口部落合作，以傳統的方式製造1艘竹筏，並為之留下文字及影像記錄；南島社區大學亦於同年4月30日舉行竹筏比賽。這些活動為東海岸掀起了一陣阿美族造筏熱潮，並延燒至2008年，由部落青年所組成的「升火工作室」開始自主地舉辦「港口阿美海洋文化一部落遊學課程」，並將「秀姑巒溪出海口竹筏體驗」納入課程中。從短期的社會文化變化來看，人們或許會質疑這些竹筏競賽以及展示是否將原住民的經濟實踐挪用為觀光資源，造成原有生態文化的扭曲與斷裂。然而，本研究認為，社會文化體系並非永久不變的，社會文化中的行動者經常是在學習與實踐中參與社會文化變遷的。拉長時間軸線來看，該文化中的行動者正一步一步地透過這些機會而重新看見傳統文化的光，重新思考傳統文化在現代社會中的意義。

所謂的社會文化，不正是每個時代的人們運用他們所能掌握的知識，重新詮釋「傳統的」文化所做的當代實踐嗎？今天，我們看到的部

落青年用他們所熟悉的觀光的、藝術的、活動的方式重新建立港口人與竹筏、山林、河流及海洋的連結。這些方式所帶來的小型經濟，提供了願意以不同於主流經濟價值觀生活的部落青年們留在部落的另一個出路，而這些青年的反思與實踐並非為了回到過去，而是要延伸部落文化的未來。面對地方知識與現代性潮流的挑戰，不僅是學術工作者，部落青年們也正思考，歷經百年來的異族殖民與現代化洗禮，尋找純粹的地方知識是否可能？或者是否仍具有意義？如何重建人與自然的關連？

本研究發現，「海洋」對於當地人而言，是一種生活的範圍；因此，海洋文化的研究應將海洋民族的生活視為一種與海洋深切關連的文化展現。最後，文末我們想借用《港口部落竹筏製作研究調查計畫成果報告書》⁴⁶中的一句話做為結語，同時也做為未來從事地方文化重建／活化工作時的參考：

所謂之『傳承』，不僅僅是物之製作過程的傳承，也許，還有屬於『生活』的傳承。

46 張瑋琦：《港口部落竹筏製作研究調查計畫成果報告書》，頁6。

徵引書目

中文部分

- Ifuk · Saliyud：《U o'rip nu kadafu nu makutaay（港口阿美族kadafu的口述生命史）》，花蓮：國立東華大學族群關係與文化研究所碩士論文，民國96年。
- 吳天泰、陳紫娥：〈臺灣阿美族母系社會自然與人文互動關係之初探〉，《原住民教育季刊》，第30期，2003年5月，頁21 - 36。
- 呂憶君：《記憶、海祭、身體實踐：花蓮港口阿美的海岸空間》，花蓮：國立清華大學人類學研究所碩士論文，民國96年。
- 阮昌銳：《大港口的阿美族（上冊）》，中央研究院民族研究所專刊之18，臺北：中央研究院民族研究所，民國58年。
- 拙緣：〈臺灣民間傳統工藝摭錄——竹筏的製造〉，《民俗曲藝》，61期，民國78年9月，頁82 - 91。
- 洪敏麟：〈「漂流臺灣芝舞蘭嶋之記」的史料意義〉，《臺灣文獻》，第43卷第2期，民國81年6月，頁7 - 26。
- 胡興華：《臺灣的漁業》，臺北：遠足文化，民國91年。
- 凌純聲：〈臺灣的航海帆筏及其起源〉，《中研院民族所集刊》，第1期，臺北：中研院民族學研究所，民國45年，頁1 - 65。
- 國分直一著、邱純惠譯：〈南臺灣的竹筏〉，《高市文獻》，17卷2號，民國93年6月，頁103 - 111。
- 張瑋琦：《港口部落竹筏製作研究調查計畫成果報告書》，花蓮：黑潮海洋文教基金會，民國94年。
- 許雪姬：〈竹筏在臺灣交通史上的貢獻〉，《臺灣風物》，33卷3期，民國72年9月，頁1 - 9。
- 陳政宏：〈一脈相承：臺灣筏之技術創新與特性〉，《中國海洋發展史論文集第十輯》，臺北：中央研究院，2008，頁527 - 573。
- 陳政宏：〈臺灣筏的前世與今生〉，《科學發展月刊》，425期，民國97年5月，頁46 - 53。

鳥居龍藏著、楊南郡譯：《鳥居龍藏的臺灣人類學之旅》，臺北：遠流出版社，民國95年。

日文部分

秦貞廉編：《享和3年癸亥漂流臺灣チョプラン嶋之記》，臺北：臺北帝國大學，1939年12月。

Bamboo Raft in Cepo' (Kangkou) :
an Analysis of Material Culture in an Amis Village, East Coast

Taiwan

Chang, Wei-Chi*

Abstract

Torii Ryuzo wrote in his investigating diary that, "People in Pacific Islands use the vessels frequently, and Taiwan can be said as the most one of the Pacific Islands." In Amis language, the bamboo raft is called "dadangoyan". Bamboo raft is the key tool used to catch fish and transport by Amis people in the east coast of Taiwan since ancient times. Especially in Cepo', one Amis tribe located in the outlet of Siouguluan River to the Pacific Ocean, people created two types of the bamboo rafts to adapt the environment of river and sea. This research recorded the traditional way of bamboo raft making and discussed the evolution of bamboo raft and its culture. Based on the participation observation and in - depth interview, it is found that the bamboo raft was an essential tool for the livelihood for every family in Cepo'. Every man must learn how to make the bamboo raft. In order to make the bamboo raft, people have to protect the bamboo forest. Therefore, the bamboo raft also connected Cepo' people, mountain, river and sea. Now the bamboo raft has been replaced by the plastic raft and young people are no longer to learn the skills of bamboo raft making. The evolution of the raft reflects the social change, and also the change of the relationship between human and environment in Cepo' Amis society.

Keywords : bamboo raft, Ce'po (Kangkou), Amis, material culture, ecological anthropology

* Associate Professor, Department of Environmental and Cultural Resources National Hsinchu University of Education .