

文化復甦與產業創新之反思－以蘭嶼拼板舟為例

The Introspection of the Revival of Culture and the Innovation of Industry－Take Canoes in Lan-Yu as an Example

晏禎* 諸葛正**
Yen Chen Chuko Chen

*朝陽科技大學設計研究所
**朝陽科技大學設計研究所

摘要

近年來隨著社會的多元轉變，世界各國皆以知識文化創意之推展為首要目標，並締造大量的產業契機。以在地原有之特色予以創新，是保有自我面貌的重要關鍵，而文化結合在地性及全球市場的深層思考，遂成為各國兼顧經濟與文化發展的重要政策。於台灣政府強調文化經濟價值、推動以文化藝術為核心的各項創意產業計劃的同時，部落文化的傳承、保存與發揚顯得更為重要。台灣的原住民族群，長久以來充滿文化的神秘色彩，雖然在現代化的過程中長期與外界接觸而失去了許多於過去自給自足時期發展而出的生活方式，但隨著近年政府有計劃的保護、教育及推動下，許多珍貴的先民智慧與文化資產逐漸受到一定程度的重視，也讓原住民部落慢慢找回自我面貌。

本研究以蘭嶼拼板舟文化的演變及發展為例，完整蒐集並整理分析其史料，再藉由當地參訪作為交叉佐證，將拼板舟文化作各階段性的比對。研究發現，許多達悟族人民過去將之視為神聖而不可跨越的大船文化禁忌與信仰，如今因為文明產物的引進，以及在各界為保存其文化而消費訂購的舉動下，逐漸薄弱；政府為保存文化努力推廣當地技藝，卻帶來觀念上的轉變及價值混淆，實非初時所能料想之事。發展「文化產業」，實須杜絕某些使其扭曲及變質的外在因素；地方政府的計劃極有可能將活的文化產業變成死的樣版文化。民間資本家的壟斷，亦可能將文化產業變成純商品來消費，並影響「文化產業」原有的價值。

原住民部落的振興，倘若一味追求經濟發展，將容易造成資本主義之下許多文化生機與文化財被當成商品來買斷；以深厚的文化作為基礎振興部落的文化產業，才是長久之計。

關鍵詞：蘭嶼、拼板舟、部落文化

一、前言

蘭嶼古稱「紅頭嶼」，位於台灣東南方海上，為一自給自足的島嶼型民族，擁有諸多獨特的自然與人文資源。蘭嶼島上的主要居民－Tao（達悟族），是台灣原住民族群中唯一以農耕與漁撈為主要生計者，其於日治時期被刻意的隔離保護，因此較未受到文明污染。

約 400 年前，達悟人常跟南方菲律賓的巴丹島進行小規模交易。隨著蘭嶼開放觀光，台灣文明物質開始進入改變其生活習慣，達悟人所擁有的傳統生活用具與工藝文化也因此逐漸消失。對於一個海洋民族而言，船隻是其不可或缺的營生工具，四面環海的蘭嶼島居民達悟族因而孕育出屬於自己的船文化。

研究藉由蘭嶼史料及文獻的蒐集與分析，進行分類及考證。分別以拼板舟工藝產業發展、工藝技術、材料之使用、漁船組織及現有產業，探討部落族群於文化產業的推動下所帶來的深層影響。

二、拼板舟文化

達悟族人為馬來波里尼西亞語系，約於 8 百年從菲律賓北部的巴丹島移居蘭嶼（Beauclair, 1959）。早期曾與巴丹島維持相當程度的往來交易，於三、四百年前中斷，至今才又開始交流。蘭嶼居民主要以農耕與漁撈維生，考古學家推測當地的金銀、玻璃珠與牛皮甲等物皆出自於巴丹島的供應（Beauclair, 1958, 1969; Benedek, 1987）。其最早被介紹於西洋人為 1624 年，名其 Bottol。清治期間，政府曾派員多次探訪，認為該地毫無開發價值，因而少有漢人前往。1895 年台灣割據，蘭嶼島隨之納入日本屬地，其獨特的傳統與生活環境因日人的刻意隔離保護而未受文明污染，始終保持著自給自足的家庭手工藝社會族群文化。一切基本器具用品及衣物，包括賴以為生的拼板船，皆使用出自於父系氏族所提供的原料與自己的技術所製成。

蘭嶼工藝發展至今，伴隨著開放觀光而逐漸落沒。早期各種傳統的木器、石器，紡織、藤編、

陶藝及金銀器打造等，如今已完全被文明物質所取代而消失，遺留下來的只有大船（拼板舟）工藝尚存，而在所有的船隻當中，尤以有雕刻的大船更是受到社會群體重視，也代表著社會地位與權威象徵。即便今日大船的數量或團體組織已不再是過去的規模，然而大船文化至今仍為現存的文化形式。

1. 蘭嶼拼板舟工藝產業發展

(1). 清治時期以前（1895 以前）

蘭嶼有帆的大船曾於 400 年前扮演著與巴丹島交易往來的載具（鄭漢文，2004），以農、畜產品或巨大林種換取當地的黃金、玻璃珠或牛皮戰甲等物。後因雙方衝突事件，加上西班牙統治菲律賓，因而中斷聯繫。此後，有帆的 40-50 人大船便逐漸退出港灣之外不再製造。

(2). 日治時期（1895-1945）

拼板雕舟象徵達悟族的文化基石及族群理念。建造船舟是為其主要重視的工藝技術，而船的擁有與否，則是整個社會對於其角色價值認定之符號，同時也象徵依附或否決某個權力結構的基礎。鄭漢文（2004）指出，擁有小船視為對達悟男人基本能力的肯定。建造大船，則是「以船團的力量對已經取得領祭權的船團挑戰」。因此，造船的知識與技術於在個人角色或社會地位上顯得極為重要。

(3). 戰後（1945 至今）

約於 1956 年初，台灣學人才陸續繼日人之後再度對蘭嶼開始多項研究調查。國家行政的系統改變整個社會結構，並逐步瓦解蘭嶼人的傳統生活文化。1967 年蘭嶼正式對外開放，文明產物陸續進入，使其對貨幣的需求增加。該地青年亦大量投入台灣人力市場，以賺取金錢協助家庭生計與住屋改建。當蘭嶼未受污染的自然風光在台灣打響知名度後，觀光客逐漸增長，因而帶動蘭嶼的觀光產業。機場正式開放民用、開元港可通船、經濟部亦核發執照給蘭嶼觀光開發公司經營民宿。

1983 年起，蘭嶼開始引進機械漁船與漁具，其捕獲量遠超過傳統人力漁撈。加上蘭嶼大多數的年輕人轉至台灣工作，造舟技術的傳承形成斷層、各項大船活動也只剩下中老年人。政府為使造船技術與雕飾藝術不致隨時代變遷而失傳，開始大力推行各種關於造舟工藝的活動與課程，如成立「蘭嶼文化園區推動委員會」、由東清黑翅膀工作室開辦為期 3 個月的「造舟技藝研習班」，以及勞委會職訓局委託蘭恩文教基金會辦理「傳統木雕班」等，以鼓勵鄉民推展傳統文化藝術。

拼板舟曾經是達悟人捕魚謀生之唯一工具，而今成為台灣的獨特文化珍寶及歷史符號。行政院經建會自 2004 年起透過離島基金補助結合地方社區總體營造，將蘭嶼拼板舟珍貴技藝以影像與圖片予以系統性地保存，使得達悟族人對於自我文化更加重視。「蘭嶼鄉達悟族拼板舟造舟推展及保存計畫」中，建造十人拼板舟，使達悟族年輕人得以學習此項技能。製作拼板舟藝品、成立工作室展示銷售、創造就業機會，舉辦蘭嶼飛魚招魚祭等文化活動，結合大船下水典禮，將具有特色之觀光資源予以整合吸引旅客，進一步繁榮地方經濟。不過，各單位對於拼板舟的重視，卻讓該地居民逐漸將大船視為經濟物品。蘭嶼從 2000 年起所建造的無數拼板舟，不論大船小船，目的都與往常不同。各部落建造的拼板舟，除經濟價值外沒有其他目的。

(4). 小結

現有拼板舟之供需，買主大多以政府單位、博物館事業單位、文化學術單位、商業團體或個人珍藏為主，而博物館單位則為最大宗。其中有一共通性，即為外需的供給而非內部主動提供。另外，供給買賣的物只限定了文化財產的完整性——雕刻的拼板舟，並不指定造舟程序及材料的選取。拼板舟的買賣讓文化習慣順應了市場的操作模式，以蘭嶼人可接受的方式建造大船。是故，造舟成員出現新的認知，他們理解此類行為是以原有的概念區分個人權利，來爭取應得的回饋。產出的船舟為其財產、買斷時必須計價，買方市場於是建立（卡洛普·達瑪拉山，2007）。

2007 年，蘭嶼十四人舟打破傳統禁忌，400 年來首次通過黑潮，亦為達悟族人以划船方式抵達台灣的紀錄。十四人舟非依蘭嶼的規範與曆法起造，造船的組員也非為船團，較類似包工團體與持有經費的人協商工作條件，但在強調跨越傳統的造舟過程中，仍然有其依舊堅持的理念習慣與他們不可觸碰的禁忌。十四人舟的運作，主要以「點工叫料」的方式進行。造舟的工資由原先公家大船的單日工資 1000 元、2006 年十人舟的 2000 元，到十四人舟的單日工資 3000 元，造舟的成本提高，相對個人的所得也會因此提高。舟體材料的取得由參與造舟的成員提供，也是以計價方式。主建者在十四人舟的相對地位可視為船主，主要為建造過程的工作分派與進度的掌控。

當今島上各部落的大船文化，呈現在林木經營、大船建造、小船越軌、大船作為博物館典藏、作為大眾文化下的龍舟，以及機動船引入取代大船為生產的主要工具等等互為疊影的現象。

2. 蘭嶼拼板舟工藝技術

(1).日治時期（1895-1945）

蘭嶼達悟族的雕刻著力於大船與住屋之上，且均由達悟族男子製作（王嵩山，2001）。造船與雕舟時期約於每年七月至九月中旬。拼板舟依船團組員數分為十人大船、八人大船、六人船、二人船、單人船。最初製造 *Tatara* 時，在船底放置一根木頭，左右裝釘木板，用桑木釘接合船板。木板接合後用籐固定，船板的外表是波浪形，兩端四處刻有「眼」的圖紋，達悟人稱「眼」為 *Mata-no-tatara*，也就是船的眼睛之意。「眼」的兩邊飾以各社之特有圖紋，並塗上紅、白、黑之色彩。

(2).戰後（1945 至今）

建造雕刻大船時，通常在飛魚季終了翌月開始養豬、羊，並開墾新水田，以備三年後下水典禮之用。船舟材料的取得則是船團所有組員共同尋覓合適樹木，找到即作記號，三年後的七月集合在長老家後一同上山，分組找尋。當有人發現適合木料時，就派人通知其他組員。大家都到齊後，先由經驗豐富的人觀察樹木生態，而只有經常伐木的人與長老，才具有這種能力。最先砍的是製作龍骨的部份，稱為 *Ipannwang*，先把樹材根部用斧頭砍斷，用繩測量，再截去其它沒必要的部份。這時候，擁有技術的船員自動改造木材成龍骨的模型，而無龍骨知識的船員就在一旁休息並觀看學習。

船板的組合與後製，同樣由整個船組分工，製作木釘的、刨平船板與龍骨的、組合的，完成一側再做另一側，逐漸製造成船。組合的工作中，有的上木釘、有的將上好的木釘修整、有的重覆打著小孔、有的上木棉、有的用芭蕉繩壓住木棉花、有的塗紅泥。這些工作完成之後，才將上層船板對好木釘慢慢敲打下去，槌打之後兩塊板子便得以密合（周宗經，1994，1996）。就造船時的工作分配，船首組員負責採取魚艙蓋板、兩根木槳，及座位上的數層船板。位於船尾的組員則負責船舵與架子、龍骨、魚艙蓋板及座位上的船板，其在飛魚季時也負責船尾內之一切工作，如魚網的製作、準備火把等。中央的八個船員必須負責船內的坐板及個人的木槳、水漂、龍骨架、桑木釘、紅土及個人坐板與坐椅等。雖然各自分工，若有未完成的部份大家亦會合力完成。

達悟族除船的大小之分，也區分成雕刻船或白船。每一種船皆使用不同的樹種或替代樹種，使得達悟船在樹材選擇上呈現多樣變化。一般建造船隻需時三個月，最慢約五個月方能完成，大船完工後接著便是修補船身及缺陷。其雕刻先以手斧劈成模型，再以雕刻刀修飾，之後船身再雕刻以波浪形、螺旋花紋、人形紋，與幾何的連續

紋等。船頭飾羽毛，顏色的部份則為凹處塗白色、凸部塗黑色、浸在水中的四塊船板則著以朱色。當決定好下海的時間，所有船員都必須坐上新船決定每個人的角色與位置，然後打孔安放木槳架。

3. 蘭嶼拼板舟的材料使用

(1).日治時期（1895-1945）

鳥居龍藏（1902）於其當時對蘭嶼的人類學報告中提出，達悟族所建造的拼板舟為木板船的最簡單型，稱其作 *Tatara*。漁船的建造為使其各部機能發揮最大功效，須慎選約十二種不同木材依其性質施作於各個部位。達悟拼板舟的構造分為船底龍骨、船首龍骨與船尾龍骨等三段，兩舷側板則為二至四層，每層三片。漁舟出海及入港時需在海邊拖拉磨擦，故船底選擇耐磨硬材；而船首船尾在海中常會撞及礁石，須用堅實硬木。其造船將厚木板剝造成合適的曲度之後，再將數塊板條拼接而成，整艘大船共需二十七塊板子，因此被稱為拼板船。

漁船建造時依其各部份所使用的木材各有不同。造船底龍骨使用蘭嶼赤楠 *pagoum*、船上邊板為綠島榕 *anogo*、船首尾龍骨使用麵包樹 *chipogo*、船底拼板用大葉山欖 *nato*、船底第二、三拼板使用 *chipago*、船壁第四拼板為大葉樹蘭 *marachai*、船邊最上拼板中央部使用 *itap*、船上邊板中央部 *pagoum*、船塞縫用木棉 *pasek*（小葉桑）、造船楫支木使用 *aroi*（蘭嶼月橘）、造玩具船使用 *azon*、船櫂使用 *Timonius arborens*（奧田或等，1941；衛惠林，1959；衛惠林、劉斌雄，1962）。

(2).戰後（1945 至今）

戰後學者的調查中，雖然每塊板子依舊按照它所在的位置與功能差異來選擇材料，但所使用的木材已經較為多元、木材的稱謂也有些微改變。莖幹粗直、質地堅硬、耐腐耐磨、不易反翹的樹種是船底龍骨的最佳選擇，其有台東龍眼、蘭嶼赤楠、蘭嶼福木等。而具寬大板根、質地輕軟的台灣膠木、麵包樹、蘭嶼肉豆蔻、綠島榕、糙葉榕、蘭嶼斥楠、欖仁舅、大野牡丹則是船舷側板的主要材料（黃正德等編，2001；鄭漢文、呂勝由，2000）。船板間的接合先以台灣膠木或毛柿為暫時木釘，完成後以小葉桑的心材（木棉）製成數千根木釘，加以蘭嶼花椒根部的白色纖維圍繞馬尼拉麻作為填縫材料，使拼板船得以緊密結合不滲漏。

船艙內的槳、槳架、舵、舵架、座墊等，及各項捕魚工具之材料的選擇亦極為重要。捕飛魚的撈網架選擇多枝的山黃梔、毛柿、蘭嶼玉心花

與蘭嶼福木等質地堅韌的枝條，以最省工省材的方式製作。釣鉤則以筆筒樹、象牙柿與菲律賓藤為主。網具則為黃槿、落尾麻、瘤冠麻與馬尼拉麻。船首尾龍骨利用欖仁舅或台東龍眼等接近地面的主根幹，以主幹橫置而板根朝上的方式劈製而成。船舵以白榕的支柱製成、舵架則以羅漢松、烏心石、大花檜木為主。槳為欖仁舅、台灣膠木與烏心石、槳架為革葉羊角扭、交趾衛矛、毛柿、長果月橘、蘭嶼柿及大葉樹蘭等。鄭漢文與呂勝由（2000）亦於蘭嶼民族植物研究中提出，其造船零件如木釘，以小葉桑、毛柿、台灣膠木、欖仁舅及蘭嶼桫欏（暫時固定）製成，填縫材用蘭嶼花椒及馬尼拉麻，漆具則以林投氣根或果實。

造船時紅土是其刨平木板的基準線，將標準船塗以紅土壓印在未造船板，木板上未被壓平的即是多餘可刨去的部份。早期的色料以紅、黑、白三種為主，紅色原料為紅土以石頭搗碎加入果實混合當調劑、黑色原料為鍋底的灰炭加入豬油調和、白色原料則是架堆上等木材，將貝殼、角岩螺等燃燒化燼，成灰後裝入陶壺、加入海水，以文株蘭皮蓋封，放在主屋灶處冷卻，即成白石灰粉。現在多以鮮艷的白、紅、黑三色油漆代用，亦偶有藍漆（蘭嶼數位博物館，2008；田哲益，2002）。拼板舟船身之造型彎曲，其每片船板是取整根木幹削成弧狀而非外力彎折，並且使用完整心材的徑切面，非僅為寬大邊材之弦切面。大船取材需要長年的林地經營，各部落至今仍有其各自認定的山林，且部落內每個家族亦有彼此熟悉或共有的林地，其均為祖先所遺留。任何人於公有林地栽植林木得以透過伐木標記（kakis）取得先佔權並確定所有權。

(3).小結

蘭嶼往年建造大船，在新材料引進之前，木棉的填塞必需在 pipilapila 月的第六日，並選定某個神聖的日子進行。傳說在最吉祥的時刻能夠獲得最大的安全保障，航行的大船仰賴蘭嶼花椒的根毛填塞船縫，避免漏水而發生不幸。新材料引進之後，以樹脂取代蘭嶼花椒（vazok）的纖維，改變造船技術最為典型。樹脂材料的穩定性與可控性，讓神聖的日子不再被視為必要，而過去必需以金片換取花椒的交易亦不復存在。蘭嶼花椒在林地的經營中失去其存在的價值。價值的轉變來自於市場需求，同時也牽涉到社會地位的滑落。當島上販賣大船的新型態出現之後，木材開始產生金錢價值，林木也成為族人紛爭的緣由之一。

4. 蘭嶼拼板舟組織

(1).日治時期（1895-1945）

早期的達悟船團為標準的父系世系群漁船組織，達悟的青年男子必需加入一個船團成為組員。造大船時需要大量的人工，因此造船便由船團的組員互助合作。工作的地點在發起人工作室前的平地，並在造船完成後，以召集人或船長為中心舉行盛大的祝典。每個組員的親族或姻族都要參加，此時也是新船員入組的機會。原則上子弟輩通常參加其父兄已加入的船組，因而基本上每一船組常是由同一個世系群的男子所組成，船名及船組的名稱亦常是以其所屬的世系群的名為名，船壁外的雕刻並以代表著船長與大多數船員所屬之父系群之特殊圖紋為其標記。

(2).戰後（1945 至今）

大船從建造、儀典到出海作業，牽涉許多細微的分工。其成員不論是由親族或朋友間的自然組合，在建造之前已充分考慮每個人的經驗、地位、角色及能力，各就其位、各盡其能。船團中，各年齡層佔據的角色位置有顯著差異，並意味個人與其它成員相互依存的關係或工作習慣。船主擁有大船的所有權，也擁有與其所在社會體系之間的關係。他是大船建造的發起人、是船團組織的核心人物、是受到敬重的長者、是航海經驗最為豐富並對漁場最為瞭解者、是落成儀式邀請賓客吟唱歌謠者、是代表船團接受禮讚之人、是招魚祭站在船首代表家族勢力者，也是在 paneneb 的月份中共宿與共饗的大家長（衛惠林，1959；衛惠林、劉斌雄，1962；鄭惠英，1984；鄭漢文，2004）。

「現在孫子都去台灣，為什麼要造船？沒有人上山砍木頭，也沒有人划船。」蘭嶼的老人這麼說著。老人對於建造大船的知識並沒有流失，流失的是逐漸衰老的體力及新一代承接經驗與技術的意願。機動船的引入，使年輕人不再願意辛苦造船了（鄭漢文，2004）。而現代達悟十人船組，亦被政府所配給的小型機動船取代。多數的拼板舟或沉入海底、或漂流、或在岸上當標本，只有倖存的幾艘。伴隨機動漁船的引進及異文化的接觸，船團組織及其功能瀕臨瓦解，各項儀式的集體記憶也面臨轉變。

前人學者分別從不同的年代探討達悟船團社會組織，日治時期鹿野忠雄體驗其強烈的船團組織特性，當時飛魚季出海，並不允許漁團以外的人參加；台灣學者研究初期衛惠林（1959）認為達悟族為父系世系群、之後王崧興（1965）則以非單系的社會組織為其觀點，晚期余光弘（1992）卻主張蘭嶼的船團已經沒有固定的型態（衛惠林，1959）。如今部落共同建造大船以及機動船引進後臨時性的組合，使得傳統組織結構搖搖欲墜。此種變化，船隻的販賣與人口結構是

其關鍵因素。如前述 2007 年建造十四人大船，由類似包工團體運作，其不為一個船團，只是臨時性的邀約，以日薪作為報酬便是一例。

(3).小結

政府及文化單位作為國家消費蘭嶼拼板的指標，認定大船即為實在的事物，忽略虛構的、擬人化的及創發美感形式等不同的想像力。大船作為達悟文化藝術，並不在於純粹的造船技巧，乃是其如何作用於日常生活之中。藝術品「榮耀」之名，是該族依儀式或信仰而導致真實與獨一無二的光環，而此光環於現今已被去儀式化的技術複製所瓦解（鄭漢文，2004）。蘭嶼文化在消費傳統藝術地氛圍中，光環逐漸消散，大船變成觀光與遊樂的設施。透過文化的包裝，將製造出來的產物出售給消費大眾，文化產業與產業文化在此被緊緊串聯，大船及其儀式成為文化觀光的媒材，自此更加明確。以政治面論，選票考量亦會造成大船補助的轉向。達悟某長老曾述說一位行政長官承諾將補助其建造一艘大船，於是他開始墾土種芋，不料後來該長官為連任，認為如果補助他做大船，只有其家人會投票給他。如果給部落做，則會得到更多選票，因此而停止補助。在幾次的大船創作中，政治已經滲透到自主的藝術中。

5. 蘭嶼拼板船著名匠師及現有產業

早期的達悟民族可說皆為造船好手，如今隨著年歲的增長、體力的流失，以及下一代不願承接的斷層出現，使該技術只剩中老年人尚存。筆者於 2008 年 10 月探訪蘭嶼時，巧遇銀野部落建造大船（圖 1），第一日見到二個老人共同合併船板、第二日只見一個老人獨自以手斧刨船（圖 2），早期的船組現象已不可見。拼板舟在未上色前，細觀其結構材料，明顯可以看出每一塊板子的不同（圖 3）。溝通之下，老人願意給人拍照，交換條件則是金錢與照片寄回。造船旁的涼亭上，亦有九十幾歲老人夫婦，分別以小雕刻刀與紅黑奇異筆手工製作拼板舟工藝品。交涉後以購買一隻船的代價讓人拍照如圖 4。細看該藝品實與一般工藝店所賣之拼板舟模型完全無法比擬（圖 5），或許年老眼衰且完全手工，連上色對位都有些微差距。

目前蘭嶼的拼板舟，除政府與文化單位訂製的大船外，其餘皆以拼板舟手工藝為各工藝店主要販售或展示之主要商品。其中首推陳碧蓮先生的達悟木雕工作室，其人雖為漢族，但因自小居住當地習得一手工夫，他以推廣達悟拼板船為己任，在台開辦許多拼板舟 DIY 活動，吸引民眾前往瞭解拼板舟的製作過程。

另有朗島國小的學友之家、蘭恩教會的蘭嶼

文物館、賴憲章的飛魚文化館與三姐妹工作坊等，皆提供各式古早文物給遊客參觀。其中賴憲章亦非達悟人但生長於蘭嶼，其所擁有的達悟文化物品為集蘭嶼之大全，滿室被保存得完好如初的稀有古老文物，卻因其個性而在當地倍受議論，只有住宿在該處才擁有觀賞的權利。

觀光客至蘭嶼會想造訪的亦有希崗菜木雕工作室、伊娜傳統工藝店、先菇瑪令文化工作室、迦南園工藝坊、避風港工作室與毛用工作室。並且即使不特意尋找工藝品店，在各民宿也均會有當地婦女代售的手工藝品販售。



圖 1 老人造船



圖 2 以手斧刨船



圖 3 拼板舟結構



圖 4 老人手工製作拼板船工藝品



圖 5 工藝店販售之拼板舟藝品

三、結論與建議

蘭嶼長久以來自給自足的生活方式造就其特有的文化與藝術表現，其傳統工藝在造船、木石器、紡織、藤編、陶藝與金銀物打造上，皆有長久的歷史發展。從日治時期所遺留下來的文獻（以挖掘出的遺跡而言），不難得知蘭嶼早期的文化從八、九百年前起便有相當的水準。

人類的進步是由於經驗的累積，經驗則是以歷史傳承而來。擁有獨特民族文化的蘭嶼，就目前既有的文獻，陳雨嵐的「台灣的原住民」、陳玉美的「台東縣史雅美族篇」、王嵩山的「當代台灣原住民的藝術」、劉其偉的「台灣原住民文化藝術」、余光弘的「雅美族」、倪再沁的「福爾摩沙之美－臺灣民間工藝」、江韶瑩的「蘭嶼雅美族的原始藝術研究」等文中僅有蘭嶼工藝之相關項目簡述及圖片介紹，卻難以從中得知其歷史發展狀況。另有較為後期的如鄭漢文的「蘭嶼雅美大船文化的盤繞——大船文化的社會現象探究」、卡洛普·達瑪拉山的「跨越、轉化與持續：論蘭嶼朗島部落拼板舟的社會文化脈絡」、鄭惠英的「雅美的大船文化」、鄭漢文等人所著的「雅美拼板舟之結構用材」等，皆著重於拼板舟的建造與船的文化傳承。隨著時代變遷與漢化，前述除了拼板舟工藝的獨特傳統已完全被取代，後期的相關研究亦不再往該處繼續發展，然而，蘭嶼的文化實非船舶技藝便可一言以蔽之。

為保存文化，地方政府努力推廣當地技藝，卻帶來觀念上的改變與價值混淆，實非當初所能料想之事。從過去到現在，蘭嶼的工藝變化與人民心態上的轉變甚大，若可以重新找回其已流失的技術，以正確的觀點詮釋地方傳統工藝，而非將文化消費在外界的訂購上，或可達到復興傳統技藝文化的目的，讓蘭嶼留下更多元的文化面貌。未來蘭嶼於工藝歷史的研究，可將重點放在已流失的文化上，尋找出真正屬於達悟族的初時風華。

四、參考文獻

王崧興著（1965），黃智慧譯，黃應貴編（1986）。非單系社會の研究：台灣 Atayal 族と Yami 族を中心として。（黃智慧譯：非單系社會研究--以臺灣泰雅族與雅美族為中心。收錄於黃應貴主編，台灣土著社會文化研究論文集。）聯經出版。
王嵩山（2001）。當代臺灣原住民的藝術。臺灣藝術教育館。
田哲益（2002）。台灣的原住民－達悟族。臺原藝術文化，233-234。
卡洛普·達瑪拉山（2007）。跨越、轉化與持續：論蘭嶼朗島部落拼板舟的社會文化脈絡。台東大學南島文化研究所碩士論文。
江韶瑩（1973）。蘭嶼雅美族的原始藝術研究。

台北：文化學院藝術研究所。

余光弘（1992）。雅美族。台北：三民書局。

周宗經（1994）。雅美族的社會與風俗，臺原藝術文化，p.74。

周宗經（1996）。雅美族的古謠與文化，台北：常民文化，p.43。

倪再沁編（1998）。福爾摩沙之美-臺灣民間工藝。台北：文建會。

鳥居龍藏（1902）。紅頭嶼土俗調查報告，東京帝國大學。

陳雨嵐（2004）。台灣的原住民－達悟族。台北：遠足文化。

陳玉美（2001）。台東縣史雅美族篇。台東縣政府文化局。

黃正德、趙仁方、陽美花編（2001）。蘭嶼生態人文之旅，台東縣永續發展學會。12

奧田或、岡田謙、野村陽一郎（1941）。紅頭嶼ヤミ族の農業，大南洋（文化と農業）353-357。

劉其偉（1995）。台灣原住民文化藝術。台北：雄獅圖書公司。

鄭惠英（1984）。雅美的大船文化，中研院民族學研究所集刊，57，95-141。

鄭漢文（2004）。蘭嶼雅美大船文化的盤繞——大船文化的社會現象探究。東華大學族群關係與文化研究所碩士論文，8-91。

鄭漢文、呂勝由（2000）。蘭嶼島雅美民族植物，地景企業，17-21。

衛惠林（1959）。雅美族的父系世系群與雙系行為團體，中研院民族學研究所集刊，18，1-43。

衛惠林、劉斌雄（1962）。蘭嶼雅美族的社會組織，中研院民族學研究所，14-52。

蘭 嶼 數 位 博 物 館
（2007）。<http://dln.ncnu.edu.tw/lanyu/Lite/home.asp>。

Beauchair, Inez de. (1959). Display of wealth, gift exchange and food distribution on Botel Tobago. Bulletin of Institute of Ethnology。中研院民族學研究所，8，185-207。

Beauchair, Inez de. (1958). Fightings and weapons of the Yami of Botel Tobago。中央研究院民族學研究所。

Beauchair, Inez de. (1969). Gold and silver on Botel Tobago: The silver helmet of the Yami。中央研究院民族學研究所。

Benedek, Dezso. (1987). A Comparative Study of the Bashiic Cultures of Irala. Ph. D. dissertation. The Pennsylvania State University.