

合歡聯絡古道歷史沿革 與景觀資源之研究

計劃主持人：李瑞宗

Principal Investigator

JUI-TSUNG LEE

內政部營建署太魯閣國家公園管理處

中華民國八十八年六月二十日

目 次

誌謝	I
中文摘要	II
英文摘要	III
目次	IV
表目次	VI
圖目次	VII
第一章 合歡越道路開鑿的過程與利用	1
第一節 風暴前夕	1
第二節 討伐太魯閣	2
第三節 軍警會合	3
第四節 越過合歡山	3
第二章 日治時期合歡越登山道路的利用	5
第一節 合歡越道路	5
第二節 中部橫貫公路	22
第三節 道路分期與大事紀要	22
第三章 日治時期合歡山的設施	19
第一節 宿泊設施	19
第二節 休憩設施	21
第四章 踏勘行程	35
第一節 踏勘計畫與工作項目	35
第二節 歷次踏勘紀錄	37
第五章 結論	43

合歡聯絡古道歷史沿革與景觀資源調查之研究

摘 要

本研究執行期間自 1998 年 7 月 1 日至 1999 年 6 月 30 日，為期一年。

本研究以歷史沿革與景觀資源為基礎，藉以瞭解昔日文化的光影與生活的點滴，茲提出經營管理的建議如下：

- (一)本研究對於太魯閣國家公園合歡聯絡古道進行通盤的調查與評估，可作為管理單位在觀光遊憩、企畫、工務之參考，尤其古道的歷史資源，更是自然保育、解說教育的重要題材與資料。
- (二)根據本項調查顯示，合歡聯絡古道所擁有的歷史資源，是國家公園重要的文化遺產，值得進行永續經營。
- (三)本次調查已將古道人文景觀資源做一調查，未來可針對沿線特色，做適當的遊程規劃。
- (四)本研究雖已將合歡聯絡古道路線做一踏勘與訂正，然而古道與全區古道資源之關係，仍待進一步調查與研究，以期呈現國家公園全區古道之豐富性。

A Study on the History along Ho-huan Historic Track, Taroko

Abstract

This study last one year, from July 1, 1997 to June 30, 1998.

According to the actual surveys, what can be concluded is that the route of chui-lu Historic Trail shifted at least for three times. Anbu pass line was the earliest. Then, it was changed to Duanyai old line, and finally, to Duanyai new line. By surveying the remains of the past communities and building along this historic trail, we are able to obtain a more concrete view over the culture of the Atayal Tribe and the controlling policies by the Japan reinforced around that area.

Totally, 87 home buildings of the tribe people, 7 buildings for military purpose, 14 official buildings, 8 bridges and 2 other buildings are included in our investigation.

The concluded suggestions for management drawn from this study are as follows:

- 1.Rebuild the New Shanyue Bridge of the Japanese time, by way of which, people can reach Batagan.
- 2.At the early stage when the trail is opened to visitors, the best route will be from Batagan to Duanyai, returning by the same. This is safer and easier to control. Duanyai station should have water facilities and clear guidance for place to shelter from bad weather.
- 3.Reconstruct Anbu pass line and provide more informative knowledge, as well as guiding pamphlets.
- 4.The section from chui-lu to Holiu should not open to visitors until the water facilities, shelters, emergency treatment, and interpretation notices are all amply provided.

第一章 合歡越道路開鑿的過程與利用

第一節 何謂合歡越的路線

所謂合歡越，就是指由臺中州的霧社溯濁水溪的上游（現在稱做北溪），經過「追分」抵達合歡山，通過合歡主山與東峰之間，經由石門進入花蓮港廳，來到塔次基里溪的上游，再沿著左岸而下，經由天祥（Tabito）、巴達岡（Batakan）到達峽口，全長約 37 日里。這條路線是在大正五年（1916）討伐太魯閣之後，憑藉討伐隊之手開鑿的，從此二十年之間就這樣被擱置下來，除警察及蕃人之外可說沒人走過。後來由於理蕃及軍事上的需要，一直到昭和九年才著手修理、擴張、前進，在昭和十年三月初次與花蓮港聯絡，得以完成。新開鑿完成的是追分、卡拉寶之間。而現在由於理蕃、軍事上的緣故，加上當作觀賞風景登山道路來利用，暑假期間迎接數千名登山客，盛況空前。我在昭和十年七月即完成那年的夏天，斷然帶領學生 20 名，以學校團體之名進行首次的合歡越，接著在昭和十二年又進行了第二次。現在從第一次合歡越時發給學生的刊物中，挑出與這有關的記事來看看。

在台灣，蕃路是理蕃上最受重視的部分。萬一發生番害時，如果蕃路不完備，就無法迅速前赴討伐、支援，只能任由他們懲兇。台中州當局由於體驗過霧社事件、Pisutan 事件等的蕃害痛苦經驗，所以專心致意開鑿、修改蕃路，逐步完成實效。理蕃當局如何重視這個道路，是否在此付出苦心，都是可以感受，對其所做的努力實在讓人敬佩。蕃路的完備不僅在理蕃上、交通上很重要，對我們登山家來說具有不可忘記的價值，這點一定得銘記在心。因為有了蕃路，我們才容易登上一萬尺以上的山岳，也才能探訪遊覽千仞的峽谷。過去在臺中州連結東海岸與西海岸僅有八通關越與能高越二條路線，特別是能高越這條，是連結東西之理蕃上唯一的生命線。另外，從風景的觀點來看，能高越這條路線乃是網羅中央山脈之豪邁、林相、斷崖等所有山岳之美於一身的蕃路，是登山家一走得攀越一次的山嶺，但這次卻由合歡

越這條路線而完全失去光彩。的確，合歡越這條路線是由霧社越過合歡山的半山腰，來到塔次基里溪的上游，觀賞天下的奇岩絕壁即內太魯閣的大斷崖，然後來到東海岸直通花蓮港，長約三十多日里的路線。盤據太魯閣山峽之要害，俯瞰蕃社，縱然用想的也不痛快嗎？說起來，這條道路是在昭和九年六月二十日著手工程，歷經約一年的歲月及花費 35,500 日圓的經費，在昭和十年三月三十一口才完全開通。這條道路最初是在大正五年的大討伐之際，憑藉討伐隊之手開闢的，歷經二十年後的今日才看到辛苦的結果。一想到此事，就覺得身為登山者不僅是觀賞山岳美、溪谷美，對於每一個岩石上所刻鑿的痕跡，要緬懷前人辛苦與努力的印跡，不可忘記且要心存感激之意。有關合歡越這條路線的風景，我認為成為這條路線中心應是合歡山頂的眺望與太魯閣的大斷崖，但這個太魯閣的大斷崖，不只是臺灣的太魯閣，的確稱得上是天下的太魯閣！過去為了探知這個太魯閣，還從蘇澳繞過東海岸而來，讓人有隔世之感。一般說到太魯閣的大斷崖，都是指三角錐山的山崖斷壁，這個大斷崖形成太魯閣風景的中心，但其他與之匹敵的尚有合流的斷崖、畢祿的斷崖。站在這些斷崖俯瞰溪底的話，會讓人全身毛骨悚然，膽顫心寒。特別是太魯閣峽代表的三角錐山大斷崖，聳立 1,200 公尺宛如以刀削過一般，其中央 600 公尺的地點有條直直的，大約寬一公尺的棧道通過，延長約 1,000 公尺之多，是靠數百萬的黃色炸藥挖通的。假若沒設鐵線柵欄恐怕沒有人有勇氣往下看溪底吧！可真是寸草不生啊（連一根草都無法長出），聽說本棧道的開鑿，是從三角錐山的山頂靠著綱絲，想盡辦法搭建鷹架著手施工的，由內地招來的人員隨著作業的同時都逃離了，不得已只好使役蕃人靠著警察官之手所開鑿出來的。其他像眺望一萬尺級的中央山脈連峰、鐵線橋等三十多日里的行程，一一皆是奇觀、壯觀、豪壯。

（臨海道路）從花蓮港通到蘇澳全長大約 121 公里。這條道路恐怕是台灣雄偉的景色之最。長達一、二公里的中央山脈大斷崖，屹立大海波濤之上，山腳成為波濤沖刷之處，半山腰以上則隱沒白雲之中，曾有某位英國人稱它為東洋第一的斷崖。距今六十年前（清同治十二年）臺灣道台夏獻綸訂定計畫上奏，於是泉州提督羅大春受命率領千人之兵分置六十處，使役苦力八百人，花費一年多，開通一條像是蕃路似的道路，據說苦力二百人因蕃害與瘴

癘而斃命。其後不久，這條道路歸於荒廢。大正六年總督府為了理蕃，同時藉著花蓮港與台東方面蕃情歸於平靜的機會，投入工費二百七十萬日圓著手開鑿，大正十三年完成開通。後來認為在東臺灣開發上必須要能行駛汽車，於是在昭和年間第二度開鑿，歷經五年，以工費一百八十萬日圓修成標準寬十二尺的道路。掘鑿斷崖的面海危險區域全部設置欄杆，為防岩石墜落而疊置混凝土的這條道路完成之後，可以取代不愉快的洶湧船路，一點也不覺得危險地開車橫過數千尺的大斷崖，一邊眺望大海，花個半日來趟雄偉的兜風之旅。

第二節 臨海道路自動車道完工

昭和六年(1931)五月，臨海道路自動車道完工，從此自蘇澳至花蓮的交通不再單靠海運，遊客可直接利用客運巴士藉陸路往來，交通大為便捷，而太魯閣峽的景物亦更加為人知悉。同年十月一日，為了宣傳東臺灣的觀光資源，促進地方的開發與繁榮，花蓮港風景紹介同志會成立。次年（1932）三月，花蓮港風景紹介同志會改稱東臺灣勝地宣傳協會。四月十二日，日本國立公園委員田村剛至太魯閣進行國立公園候補地考察（圖 3-5）。這個時期，太魯閣與阿里山正在積極爭取成為國立公園候補地。八月十八日，花蓮港廳提出三萬圓預算要求，希望能在太魯閣峽增添設施、改善交通，為國立公園的成立預作準備。這些未來的建設包括巴達岡宿泊所，峽口至巴達岡的自動車道等（臺灣日日新報，1932b）。八月卅日，東臺灣勝地宣傳協會將漢字的太魯閣峽改稱大夕口コ，用以統稱三棧溪、木瓜溪、夕口コ峽、能高、池南等地（臺灣日日新報，1932c）。九月，花蓮港廳提出請願要求施行「國立公園法」。

太魯閣峽的開發，是以風景攬勝為訴求，希望透過東臺灣勝地宣傳協會的積極鼓吹，不斷向外介紹秀麗風光而逐步達成。當然，交通建設是必要的措施，但此時，太魯閣峽與台中州的聯絡尚未完全暢通。

昭和七年（1932）十一月十日，花蓮港廳著手合歡越道路的踏查，編成合歡越橫斷道路搜索隊。昭和八年（1933）六月廿一日合歡聯絡道路開工。

昭和九年（1934）一月廿八日道路完工，從卡拉寶社向西延伸六日里（23.4 公里），3 月 6 日設置畢祿（今碧綠神木的西北方）、關ヶ原（今關原）、合歡（今落鷹山莊）三個駐在所（花蓮港廳，1935a）。

在臺中州方面，昭和九年（1934）六月卅日合歡越道路開工，從三角峰（今梅峰）開始，向東延伸四日里半（17.5 公里）。十月卅一日設置櫻ヶ峰（今鳶峰）、合歡山（今昆陽）、石門（今台歡山莊）三個駐在所，十一月廿九日道路完工（臺中州，1935）。

昭和十年（1935）二月，花蓮港廳方面的路段全部完工。三月卅一日，台中州方面的路段亦全部完工，同時設立追分駐在所（今翠峰），追分駐在所是由三角峰駐在所移轉而來（臺中州，1935）。從此，花蓮港廳經太魯閣、合歡山至台中州霧社，終於可以相互聯絡。從太魯閣峽口至霧社這條路線，遂改稱合歡越道路。

昭和十年（1935）九月廿一日，大屯、新高阿里山、次高夕ロコ被選定為國立公園候補地。

合歡越道路的完成，對太魯閣峽的主要影響便是登山與觀光的活動增加了。許多登山團體進入太魯閣峽，到達天祥，然後再至合歡山，或至中央尖山、南湖大山。在此同時，亦有許多登山團體是從臺中霧社入山，經追分、櫻峰，越過合歡山，行抵太魯閣。以昭和十年（1935）為例，單就七月來看，有臺北高校、臺北高商、臺北二高女、臺中二中、臺中師範等 12 個團體，109 人辦理入山申請，行走這條合歡越道路（臺中州理蕃課，1935）。

昭和十一年（1936）七月，臺灣山林會發行三頁臺灣國立公園豫定地圖，其中大魯閣次高地帶這幅，清楚繪出合歡越道路的全程（圖 3-8）。同年十二月，臺灣日日新報社發行花蓮港廳蕃地里程表，將合歡越道路沿線各點的里程作一彙整（圖 3-9）。

昭和十二年（1937）八月，臺灣山岳彙報刊出「蕃地入山者宿泊所」這則報導，將蕃地登山的住宿地點與費用彙整製表（圖 3-10）。當時，合歡越道路在台中州能高郡方面，可供住宿的地點是霧社、追分、合歡山，在花蓮港廳研海支廳則是巴達岡（供 20 人住宿），天祥（供 20 人住宿），西拉歐卡

(供 5 人住宿)，關原 (供 15 人住宿)。

昭和十二年 (1937) 十二月廿七日，大屯、新高阿里山、次高夕ロコ共同被指定為國立公園。太魯閣所屬的次高夕ロコ國立公園，面積 272590 公頃，是臺灣最大，同時也是日本最大的國立公園 (花蓮港廳，1943)。

六、霧社蕃與霧社事件

霧社蕃

霧社蕃的歷史

霧社蕃就是在眉溪及濁水溪上游佔地而居的泰雅族。特別是這個霧社蕃即使是在泰雅族中，也是傳說與語言等與其他不同的種族，自稱做 Seddatsuka。所謂 Seddatsuka，是指「高處之人」、「深山內之人」的意思。其他蕃對其稱呼有種種的名稱。例如 Hatsuku 蕃稱他們為 Taasete 或是 Kakuseku，而 bunun 族將其稱為 Debuu，支那人稱他們為古來霧社或是致霧社。支那人亦將萬大社與霧社併稱為萬霧蕃。一直到現在，俗稱的霧社是由致霧社演變而來的，並不是由於霧多而得此名，那是支那人聽了萬大蕃所叫的 Deboo 或是布農族所叫的 Debuu 的稱呼之後，採其近音取名為漢字的致霧(Chimuu)所致。

但在「臺灣蕃族研究」中另有一說「支那人因該地自濁水溪的谷底有遼闊的白雲湧出，且遇到高山的寒冷氣候變成霧，朦朦朧朧地籠罩著社頭，所以從前清時代起舊稱為霧蕃或致霧蕃，在府誌上記載為致霧蕃」，是從霧多之處而得此名。在「蕃族調查報告書」裡也記載「此地四季的每天早上皆因雲霧被覆，清朝時代命為此名，究竟哪一個是真的尚有研究餘地。恐怕霧社蕃是在數百年前溯眉溪而上，一直佔領此地吧？在霧社蕃的附近有萬大蕃、Tarotsuku 蕃、Tattsua 蕃、白姑蕃、Maretsupa 蕃、Bibara 蕃等，有關與這些蕃族的交通，在「台灣蕃族志」有如下的記載「往昔與這些種族時有敵對交戰，而大多處於不和的情況，領台後也長久與各部族反目，大多處於宛如孤立一般的狀態，而布農族絕對是其仇敵。至於與太魯閣蕃及木瓜蕃，昔日即互有交通，現今亦有親戚關係。與萬大社、Tattsua 蕃等亦有關係。蕃語的系統與前記泰雅族系統的各部族稍有不同，故將之當作 Seddatsuka 系統，但方言多少有些差異。地質屬於黏板岩，蕃社的位置在海拔三千尺到四千三百尺之間，住家方面雖然大多是石綿瓦修葺，但當中也有用茅草葺頂的，形成密集部落。」

依此看來，霧社蕃與 Maretsupa 蕃、Torotsuku 蕃、Tattsua 蕃等似乎並不太友好的樣子。另外，藤崎濟之助的「臺灣的蕃族」提到：「霧社蕃在泰雅族中特別稱做 Seddatsuka，在語言風俗方面與其他泰雅族區分開來，而且有關祖先的傳說被認為是有差異的。自古以來番社就比較大，且認為自己階級較高，以凶猛聞名四鄰。明治三十年探險橫越道路而入山約深堀大尉一行十四人被其殺害，所以遭到膺懲，長久被封鎖而導致貧困，雖曾一度提出歸順的請求，但因沒有誠意而不被允許。又遭到有仇敵關係的「干卓萬」蕃的謀略陷害，蒙受很大的傷害，終至維持困難的地步，在明治三十九年提出哀求，總算被准許歸順。其後隘勇線抵進，儘管警備嚴密，蕃害卻毫無止息的樣子，且漸有不聽從官命的傾向。因此明治四十三年十二月，由一千多名軍人組成討伐隊，歷經三個月施行膺懲，收押槍枝一千二百挺。明治四十四年，Hoggoo 社頭目二名主謀企圖反抗，但因事前發覺得以平安無事。即使在後來雖有反抗計畫發生，但每次都未實現。霧社蕃與鄰近各蕃的關係，與 Torotsuku、Tattsua 等雖偶有衝突，但仍屬比較平和的關係，對於萬大、白姑 Maretsupa 蕃等自古即是仇敵關係，不過也沒聽說近來處在不合的狀態。」

另外，在「太魯閣討伐誌」裡有這麼一段「南投廳下泰雅族的霧社、Tarotsuku、Hatsuku 各蕃社恃其勢力，不僅屢次出沒於山麓附近逞兇施暴，而且對官署頗為倨傲，時有不穩的舉動，因此在明治四十年在埋日即檜山方面設置隘勇線，打算壓制這些部落，但這條隘勇線在地理上尚不完備，於是更將此線延伸至濁水溪岸以期控制各社，以警部以下 508 名編成前進隊，在明治四十一年十二月十七日開始行動，在第二年二月二十五日，未遭到絲毫的抵抗而完成延長九日里十二町(約 26.6 公里)的隘勇線。然而明治四十二年三月二日蕃人數十名襲擊合水分遣所，殺害警備員十一名，掠奪槍枝彈藥而去。因而以警部以下 613 名編成討伐隊，開始前進行動，遭到 Hatsuku、Aretsupa 兩蕃持續抵抗，在犧牲了巡查四人、人夫三名之後，於五月二十三日完成延長數日里的新線，敵蕃終於屈服且交出槍枝哀求歸順，其後便處於寧靜的狀態。但是明治四十三年五月，隘勇線前進之際，Gaogan 蕃眼見霧社附近的警備員因被派往赴援而全線的防禦力減少，所以故態復萌，或殺傷警備員，或襲擊駐所等，日益猖狂相當嚴重。於是我方召回赴援的警備員，

設置於各重要據點，不料他們反而表示反抗的氣勢，構築掩蔽堡壘防備我方。最後命桃園、宜蘭、新竹三廳來救援，十二月十五日派警部以下 1,004 名編成討伐隊，首先砲擊 Taotsuku 蕃社，破壞多處的蕃屋，蕃人倉皇遁竄，最後揮著白色的蕃布乞求停止砲擊，並交出所有槍枝。由於這個事件，Tattsua 蕃亦因畏縮而將槍枝全部交出。四十四年一月加速完成突出隘勇線，佔領 Haggoo 社的北方高地，發砲威脅 Boarun、Sikku 兩社，接著砲擊 Baaran、Shippau、Toogae 各社，命其將槍枝全部交出來。而隔著濁水溪與霧社相對的萬大社，為僅次於霧社的強蕃，從來就很遵守官命，雖不應問罪，但仍認為應趁此大好機會，曉諭交出槍枝。由於這些討伐，除 Baibara 之外，不僅收押各蕃的槍枝彈藥，杜絕禍根，並將其自祖先以來梟首殺頭所獲之骷髏全部埋於地下，毀壞圍柵，命其發誓將來改掉殺人的惡習。在這次的行動上，我方連一名也沒死傷...」。

以上可知，霧社蕃的歷史由領台到明治末期為止極盡兇暴，不服官命且持續抵抗，但在大正及昭和時代後完全歸於平穩，處在和平狀況，直到昭和五年突然發生那個慘虐至極的突發事件（霧社事件）。

第二章 日治時期合歡越道路的登山利用

早在日治時期，合歡越道路便有登山活動。昭和十五年（1940）花蓮港中學教諭前日正吉利用徒步的方式，自臺中州霧社健行至花蓮港廳峽口，沿途詳細記錄所需日數、花費時間及距離等事項，並發表於「臺灣新聞」，現將行程整理如下：

一、日治時期遊覽合歡聯絡古道的行程

起迄地點	花費時間	距離
霧社—見晴	一時間五十分	一里一町（上行）
見晴—迫分	二時間	二里一七町（上行）
迫分—櫻ヶ峰	二時間	一里一八町（上行）
櫻ヶ峰—合歡山	一時間四十分	一里一二町（上行）
一泊		
合歡山—石門	一時間四十分	一里五町（上行及下行）
石門—合歡	一時間三十分	二里二町（下行）
合歡—關ヶ原	一時間四十分	一里二十六町（下行）
關ヶ原—畢祿	一時間四十分	二里九町（下行）
畢祿—セテオカ	二時間四十分	三哩一町（下行）
一泊		
セテオカ—クパヤン	一時間四五分	一里二十七町（下行）
クパヤン—シキリヤン	一時間十五分	一里二八町（下行）
シキリヤン—タピト	二時間二十分	三一町
一泊		
タピト—合流	四十分	二里七町（下行）
合流—錐鹿	一時間三十分	一里一三町（上行及下行）
錐鹿—パタガン	一時間四十分	一里一一町（急崖上行）

パタガンーセンガン橋 二時間

二里六町（下行）

センガン橋ー峽口 三十分

一八町（平坦）

日程表

前田正吉歩行合歡月道路の實際行程：

▲第一日				
	抵達		出發	
地名	午前	午後	午前	午後
霧社			8:30	
見晴	10:20		10:30	
追分		12:30		1:00
				(晝食)
櫻ヶ峰	3:00			3:20
合歡山		5:00		(一泊)
▲第二日				
合歡山			8:30	
石門	9:50		10:00	
合歡	11:30		12:00	(晝食)
關ヶ原		1:40		1:50
畢祿		3:30		3:40
		6:20		(一泊)
▲第三日				
			8:00	
	10:00		10:15	
	11:30		11:40	
		1:00	(深水溫泉行)	
▲第四日				
			8:00	
合流	8:40		8:50	
錐鹿	10:20		10:30	
		12:10		1:00
				(晝食)

センガン橋	3:00		3:30	
峽口	4:30			

二、合歡越道路適合的遊客條件

由於合歡越道路沿線宿泊地有限，最適合的遊憩方式為四、五人結伴同行，大約以十人為上限，規模不宜過大，因為宿泊所的設備條件限制，不能同時提供大量的遊客進駐。另外，合歡越道路沿線的遊憩行為並不適合老年人及小孩，若加上體力的考量，一般的女學生亦不可能，主要的遊客群為中等學校的男生及青少年至壯年者。

三、徒步健行合歡越道路需注意事項：

- 1.需身體健康強壯之人。
- 2.有高山病及心臟病等，不宜從事此項活動。
- 3.冬季健行時，需準備防寒衣物及用具。
- 4.應穿著輕便之服裝從事活動。

四、建議最適合賞玩之季節

建議於七月至八月中旬前來，尤其是正在放暑假的學生們。

第三章 日治時期合歡山的設施設施

昭和十年（1935）台灣國立公園協會成立後，積極加強各項宿泊、指標設施，使登山活動更趨活絡。縱觀當時的硬體設施，大致包括：

一、灣國立公園協會

主要的建設是「國立公園の家」，計有三處。

(一)大屯坪「國立公園の家」，在大屯國立公園，地點位於大屯鞍部附近的谷地，昭和十三年（1938）八月廿七日完成。經費 2500 日圓，為木造十八坪的平房，有浴室、食堂及賣店，並有壁爐設施，周圍草坪可供露營，屋前設有升旗台。昭和十四年（1939）九月卅日，曾在此地舉辦露營大會，並由台北帝大正宗嚴敬助教授、台北高校齋藤教授、台北第二師範堀川安市教諭演講大屯國立公園的植物、地質、動物特色及國立公園的使命與利用。

(二)卡拉寶「國立公園の家」，在次高タロコ國立公園，昭和十五年（1940）十月完成。卡拉寶位於畢祿（今碧綠）與西拉歐卡之間，是合歡越這條路線重要的宿泊地。合歡越由霧社出發經過合歡山抵達花蓮，沿途的宿泊地有霧社（可宿 100 人）、合歡山（100 人）、關原（15 人）、西拉歐卡（5 人）、達比多（今天祥）（30-40 人）、巴達岡（100 人）。其中關原至達比多的路段最為不便，故選擇於卡拉寶駐在所附近，建築一棟二層的木屋，占地 62 坪，一樓為澡堂、食堂，二樓為宿泊室，可容 40 人，稱為「國立公園の家」。工程費 5500 日圓，宿泊設備費 2000 日圓，該地是太魯閣區域最深處的部落所在（海拔 1878 公尺）。

(三)草山「國立公園の家」，在大屯國立公園，昭和十五年（1940）開始建設，工程費 23000 日圓，由台灣國立公園協會分攤 6000 日圓，大屯國立公園協會與其他單位分攤 12000 日圓，不足額則以借貸方式湊齊。

此外，台灣國立公園協會還補助地方性質的國立公園協會建設登山指標。

例如，台灣國立公園台中協會進行了三條登山道路的建設，包括道路指標（每公里設一柱）、植物標誌、展望台、休憩所等。此三條登山道路為：

- (一)合歡越（能高郡）：霧社—追分（今翠峰）—合歡山—石門山。
- (二)八通關古道（新高郡）：東埔社—觀高—八通關—新高山（今玉山）。
- (三)大甲溪沿岸道路（東勢郡）：明治溫泉（今谷關溫泉）—平岩山（今環山）。

昭和十一年（1936），台灣國立公園台中協會以 8000 日圓建設合歡山與八通關二處宿泊所，共計建地 86 坪，再以 2000 日圓添置宿泊設備。同年，亦整修合歡山宿泊所的飲水設施，工費 2000 日圓。昭和十三年（1938）並在櫻溫泉（今廬山溫泉）、霧社附近（眉溪、樓台）沿途栽種杜鵑、吉野櫻，美化前述的三條登山路線。昭和十四年（1939）修繕八通關宿泊所。

台灣國立公園台中協會總計建設十五處展望台（能高郡三所、新高郡六所、東勢郡六所），二十處登山道路旁的休憩所（新高郡十二所、東勢郡八所）。

二、タロコ國立公園協會

本協會與台灣國立公園台中協會分頭改善合歡山沿線的各项設施，但主要為合歡山以迄花蓮的部分。初期（昭和九年（1934）以後）經營合歡山的山小屋（白雲山莊，今落鷹山莊附近）與巴達岡宿泊所，後期（昭和十四年（1939）以後）對深水溫泉（今文山溫泉）休憩所進行改築，並製作太魯閣峽谷的地圖解說板與登山指標。

總而言之，國立公園協會由先期催生的角色，按著扮演建設的主力，即使是在昭和十二年（1937）中日戰爭爆發後，國立公園的事業仍然繼續進行。

次高夕ロコ國立公園的登山宿泊設施(夕ロコ部分)

	登山宿泊設施	負責單位
宿泊所	卡拉寶「國立公園の家」	台灣國立公園協會
	合歡山宿泊所	台灣國立公園台中協會
	巴達岡宿泊所	夕ロコ國立公園協會
休憩所	深水溫泉休憩所	夕ロコ國立公園協會
山小屋	合歡山的山小屋 (白雲山莊)	夕ロコ國立公園協會
	南湖大山的山小屋 (南湖山莊)、(寄歷亭)	夕ロコ國立公園協會

第四章 踏勘行程

第一節 踏勘計畫與工作項目

第二節 歷次踏勘紀錄

一、碧綠神木——新白楊

踏勘日期：2001.2.2-2.5

踏勘行程：碧綠神木——新白楊

踏勘人員：李瑞宗、林國榮、陳德福（Unau Galau）

昨日就在觀察天氣決定行程，今天早上醒來就發覺天氣不好，天空飄著小雨，但我們還是決定進行踏勘。早上 08：30 與嚮導會合後，採買所需的裝備與食糧，於 09：45 從閣口往碧綠神木出發。一路上驅車狂飆，兩側景物被我們快速地拋在腦後，在 11：15 抵達往卡拉寶的流籠頭，看見有兩台箱型車停放在這裡，而工寮無人居著，推測另一端的農場有人在。本想搭乘流籠過去卡拉寶，以節省一個半小時的時間，無奈敲擊流籠鐵柱數十響後，仍是無人回應，只得整備行囊，一步一腳印地緩緩走去。

11：55 分從流籠旁的小徑出發，步上陡峭的小徑。濕滑的路況加上飄雨的天氣讓我們提昇注意，未料更驚險的路段還在前方等著我們。12：00 遇到一處崩壁，根據二、三年前走過的夥伴說沿路較危險的路段都有架設繩索，路況尚佳。不過我們放眼望去，哪裡還有繩索的蹤影，可能最近都沒人行走維修，有些崩塌損毀了。我們只好小心翼翼地越過橫壁，本以為就此一帆風順，但第二段崩壁卻出現眼前。橫渡至中途，發覺有段較高的落差，難以通過，只好由嚮導先探路，探清地勢後，再傳遞一行人的裝備，人員再依次滑下，總算通過這段危險的路段。之後還陸續通過幾條崩溝，可以說在 12：30 前均在崩塌地形上通過。沿途不時出現朝下延伸的黑色水管，以及靜佈陷阱的咬人貓與懸鉤子。

後續的路段可說是漸入佳境，順暢地沿著右方的山壁前進，路徑也很寬敞。這條路徑為卡拉寶祥發農場的主人所開闢，因為碧綠神木至卡拉寶的流籠有時會損壞，必須要有一條臨時連絡的通道。12：35 突然在眼前出現一段往右折上的木梯，接著再攀上另一座，一段平路後，由第三段木梯步下，

這三段木梯已有些腐朽，不由得讓我們放輕腳步。之後的路程愈來愈好走，都與黑色水管平行前進，沿途出現眾多的藍嵌馬蘭、冇骨消及稀子蕨族群。12：55 時稍作休息，這時卡拉寶已在前方不遠處，我們便繼續前進，於 13：16 抵達流籠尾，海拔 2000 公尺。這裡停放著一台卡車與一台農用耕耘機，我們認為有人在下方的本場工作，預計待會兒前去拜訪。

日軍攻打西拉歐卡時，有位叫室島的軍官在附近山區殉難，為了紀念這位軍官便把那座山取名為室島山，山上還有一顆大石刻「室島山」三字為記。我們懷疑流籠尾的山頭就是這裡，於是前去尋找。從纜線後方進入森林，登上崎嶇的山頭，只見沿途的數粒大石長滿青苔與植物鬚根，卻無半點字跡。我們只好放棄這個推測，循直下的捷徑轉至車路，來到農場的本場，海拔 1900 公尺，這時已是 14：00 了。

沿著車路前進，兩側的高麗菜圃已成為草原，一個個裝有高麗菜的紙箱散置其間，彷彿呈現半荒廢的狀態，讓高麗菜多長側芽，同時也使土地休養生息。我們一邊叫喊一邊走近工寮，卻沒人回應。進入屋子內一看，四下無人一片狼藉，大概老闆與工人已離開一段時間了。

我們這時考量了飄雨潮濕的灰黯天氣，決定先在此過夜，待明日天氣轉好再朝西拉歐卡出發。便先在室內借用瓦斯爐煮午飯，讓香噴噴的米粉滿足了飢餓的肚腸，再至駐在所遺址的石牆四周查看，是否有槍眼的設置。砍找一陣後，卻無任何發現，便在附近摘取高麗菜幼葉作為晚餐，稍稍補給我們困頓的食糧。行經板栗樹下時，發現一球球狀似海膽的栗子，毛茸茸地十分可愛。

不久後天色漸暗，我們回到屋內，嚮導早已昇起了一盆熊熊的爐火，晚餐就在爐火邊享用。一邊將濕漉漉的衣物鞋襪披吊在架設的竹竿上，一邊心想如果今天繼續前行，就無法享受此刻的溫暖舒適。不禁在心裡想像明日晴空萬里的景象，期待著豐富的行程。

2.3

雖然鬧鐘早已響起，卻還是僵持了一陣才起床。我們將昨夜烤乾的衣物

鞋襪穿戴完畢，整頓行囊，相信有個舒爽乾燥的清晨會讓今天過得更加愉快。用過早餐，後準備出發，卻發現一隻戴項圈的飢瘦黃狗正狼吞虎嚥地吃著我們昨晚的廚餘，並且還跳進屋內尋找其他的食物。這時讓我們訝異一下，這隻狗的右後腳被鋼索捆住了，不僅扯斷了後肢，還將鋼索拖著到處跑。我們覺得於心不忍，便把鋼索敲斷，讓它行動較為方便。至此，我們便告別了可憐的大黃狗與滿地青翠的卡拉寶，邁向今天的目的地——西拉歐卡與見晴。

07：35，我們自卡拉寶第二段流籠的流籠尾步下山坡，來到桂竹林旁昔日部落聯繫的小徑，前往接續合歡越古道的入口前進。一路上均在桂竹林裡穿梭，途中發現三個吊子（陷阱），想起剛才那隻黃狗的遭遇，真是有些不齒獵人之所為。不久通過溪谷，往左折，在雜亂傾斜的桂竹中前進。數分鐘後接至昔日旅館（國立公園山之家）下方的平臺，海拔 1780 公尺。此處接往古道的樹上綁有「東海大學登山社」黃色路標。由平台下至小徑，右折過溪谷後，於 08：02 便接至合歡越古道，海拔 1775 公尺。古道的路況甚佳，行走十分順暢，路面落葉甚多，踩起來沙沙作響，我們大步快速前進，雖然偶有小崩塌，卻無法減緩我們的行進。

08：26 來道路的分叉點，海拔 1640 公尺，另一道路往左折之字型向上延伸，這是通往聚落的道路，我們前次已走過，因芒草紛雜，路跡不甚明顯。我們繼續直行，發覺古道的路況十分良好，遇稜線轉彎處土質側坡有時會轉變成岩壁。08：30 發現古道左方有一台紅色的廢棄野狼 125 摩托車，實在是太神奇了，可見以前古道寬闊平坦地可供行車。1 分鐘後在轉彎處發現一處生火堆與另一個「東海大學登山路標」，海拔 1630 公尺，原來此處有一岔路可下至溪底再上行至托博闊，這是東海大學登山社的行程。通過此處後路況開始變差，大概是因為之後的路段較少人行走，沒人清理。由路面上方橫互的枝條蔓藤，屢屢阻擋去路，砍伐不盡，只好清理枝條下方以便穿越，直至 08：57，才離開鑽洞的路段，略見清爽的路面。

09：06 古道靠山谷側的視野十分開闊，可遍望群峰。其中最特殊的就是突出的佐久間山，高翹的山頭最為令人印象深刻。之後越過了數個小山谷，09：57 經過一處小稜線後，路面變的寬闊易行，出現了柳杉及一片臺

灣箭竹族群，通過一處小山溝不久，路面突然被崩壁所中斷，此處海拔 1540 公尺。靠近斷崖處觀察，天啊！又深又陡，且均為岩壁，而非碎石坡面。我們為了安全著想只得上切高繞再下接古道，總共花了約 50 分鐘才通過。接至古道處附近，生長著許多台灣二葉松。我們覺得崩壁對古道與行進的干擾可說是相當地嚴重。

11：00 古道順著山腹蜿蜒前進，大致在視野較開闊處可預見後續的行進路程。11：10 發現一截作為路標的藍色垃圾帶塑膠條，並無其他記號，推測為打獵者所綁。在 20 分鐘及 25 分鐘後均再次發現藍色路標，這時溪澗聲愈來愈大，我們已漸漸接近溪邊了。11：40 來到溪邊，古道路跡已不見蹤影，大概都被溪流所沖蝕殆盡，而殘存路面距溪岸邊還有垂直的 3、4 公尺高差。我們還是先派出身經百戰的嚮導 Unau 輕裝探路，左攀右踏，一點一點地下至岸邊。原來已有人放置一根木頭，削出可供腳踏處作為簡便的木梯。我們傳遞完背包後，便利用這截木頭與底下夥伴的扶持，輪流下至岸邊，之後就在溪中央短暫休息。因為古道已多年無人維護，在崩壁或溪谷處多遭破壞中斷，增加路程的危險與艱辛。

因接續的路段有些危險，再由嚮導前去開路，除了砍除妨礙前進的雜草枝條之外，在崩塌路段還以砍刀挖掘一小塊踏腳處。25 分鐘後，嚮導回至溪中央，我們重新出發。從溪邊接至古道才發現，原來早已有人以繩釘敲入岩縫中綁設繩索以利通過，附近還有一個東吳大學登山隊橘色路標。之後又通過了兩處小碎石崩壁，都不是很斜。13：32 時突遇一段之字形的上昇，為整段古道所罕見，大概是要高繞一些障礙。14：00 古道上有一些空罐及垃圾，並且還揀到一個礮子的碎片，不禁令我們對沿路上的大樹加以注意，察看是否有礮子釘附其上。隨著古道不斷前進，所見的景物亦隨之變化。14：30 時往對面的山谷望去，可看見上方山坳間的托博闊，以及下方河邊台地平坦的開晉，我們便在此停留觀察一陣，在仔細地與地圖對照之下，一條條連接聚落的軍用道路模糊地出現，令人十分興奮，而不遠處的西拉歐卡就近在眼前，山羌的叫聲不斷在山谷間響起。

14：55 出發，由於即將到達目的地，腳步不覺加快許多。終於在 15：40 時於古道邊發現了一座水池的遺跡。可分為南側的水槽與北側的矮牆，

兩者相距 96 公分。長方形水槽長為 260 公分，寬為 70 公分，於兩側短邊有著傾斜的下凹。而矮牆則長為 260 公分，寬為 26 公分。

繼續前行 2 分鐘便至一處小平臺（第一平臺），長約 30 公尺，寬約 15.2 公尺，南側有一段坡坎，似乎形成入口的形狀。接著來到一處更大更平坦的平臺（第二平臺），此處就是西拉歐卡，海拔 1450 公尺。在第一平臺和第二平臺之間有著 7 株柳杉。第二平台長約 90 公尺，寬約 20 公尺，最明顯的特徵就是東側狹長的兩段土坡，整體高約 1.8 公尺，厚約 4 公尺。在入口北側長約 10 公尺，在南側則長約 30 公尺。在南段靠近入口處還有一座正方形水泥儲水池，邊長為 1.8 公尺，高為 1.4 公尺，水泥壁厚 10 公分。我們在平台上到處搜尋，由北而南，依序發現了一座精緻藍色圖案的小便斗，大量的日治時期啤酒瓶與清酒瓶，一些藍色花紋的磁碗碎片，一個石輪，一處直徑約 4 公尺的圓形凹洞，最後是一處屋基遺址。整個屋基約呈 L 型，長邊為 12 公尺，短邊為 6.8 公尺。殘存一座柱基，長為 15 公分，寬為 12 公分，高為 18 公分。平臺南端下方長有一簇八芝蘭竹，附近又有一處平坦地，我們還在此發現一隻日本藍色清酒瓶。

我們在西拉歐卡搜索測繪至 15：45，覺得今天的行程至此已差不多，便決定在此紮營過夜，嚮導便四處尋找生火的木頭，我們則往平臺近山處的稜線出發，利用黃昏前一小段的時間爬高 200 公尺高度至山頂，再度尋找室島山的蹤跡。

稜線上的小徑即為軍用道路。我們快速地爬昇，氣喘吁吁地奮力向前，同樣還是要尋找刻有「室島山」字跡的大石。不過，搜索至 16：45 還是無所發現，便折返回至平臺，等著享用美味的晚餐。晚上，夜霧悄悄地飄了過來，寒意加深，我們便圍坐在營火旁烤火取暖，一邊聊天，一邊計劃著明天的行程。山羌的叫聲不斷響起，青蛙的叫聲也隨之唱和，偶而出現如下雨般的駭人落石聲，這一夜就在眾多聲響中度過。

2.4

06：20 起床，準備早餐。昨夜被一陣連續數分鐘的落石聲所驚醒，不

禁讓人擔心今天的路程。用過早餐後，所帶的水已用盡，只剩一丁點飲用的水，在途中應可遇見水源，到時候要將水裝滿， 07：28 於西拉歐卡東側入口出發從往古白楊方向前進，預計今天會通過兩座溪谷，一座吊橋。

一開始的路況就不佳，07：45-07：48 在大棵倒木間穿梭，沿途也都有著小枯木或蔓藤橫亙路中央。經過約 40 分鐘連續的竄高伏低後，08：10 來到一條水量充沛的小溪邊，真是太魯閣山區中少見的水源啊！我們將攜帶的容器通通裝滿，總共裝了一個 10 公升的水袋，2 大 2 小的礦泉水寶特瓶，還趁機洗把臉、刷個牙，享受山區難得的盥洗。

通過小溪後，於 08：16 發現一處鑿空岩壁形成的半隧道，令人印象深刻。08：32 於古道邊發現藍色清酒瓶一隻，古道上方還有一座平臺，遺有一只藍色醬油瓶，有著「choshishoyu 田」等字樣。5 分鐘後還發現了一枚礮子。08：41 於稜線轉彎處道路變得極寬，約 5 公尺，上方有一處石砌坡坎與平臺。09：04 發現橫亙路中央的樹幹上還嵌進了一枚礮子。在此半小時之間就發現了多處遺址，可見此處有著豐富的人文資源。

09：15 時，來到焦土山一處約 300 公尺寬的大崩壁。這裡就是昨天晚上所聽見如下雨聲的落石處。自這端望去有四道深溝，前三道為土石夾雜的坡面，似可橫切而過，但第四道卻被遮住無法看見。我們便從第一道深溝斜斜切上，來到第二條深溝探視。但第四道還是無法看見，為安全起見便決定上切高繞。烈日當空，曬的我們汗流浹背，口渴難耐。好不容易上到第三道深溝上方，發覺第四道為岩壁夾雜碎石的坡面，應可順利通過。便開始從頂上斜斜下切，夥伴一馬當先，踩著輕盈的步伐，自斜坡上走下。之後我與嚮導兩人各自保持距離，緩緩切下，以免落石殃及他人。夥伴在前走的極快，而我只能一步一步，或坐或蹲，緩緩踏下。在烈日下的碎石坡面移動，好似身處蒸籠一般，口渴不堪，實在忍不住時，才啜飲一、兩口水。向下移動了約 50 公尺之後，好像有聽到一點點水聲，才發現附近有個如同原子筆芯粗細的小水泉，正緩慢地流著，在底下聚成一個如荷包蛋大小的水潭。我立刻不假思索地狂吸了起來，真是暢快無比，覺得差不多了，便繼續趕路，直至與找到古道的夥伴會合，此處海拔 1360 公尺。總計通過此崩壁花了 2 小時的時間。

在樹蔭裡只前進了 5 分鐘，11：20 又遇見另一個崩壁，真是福無雙至，禍不單行，心裡暗暗地咒罵了一聲。幸好，這段崩壁較短，斜度也不大，再加上土石間雜的坡面，應可順利通過。因嚮導仍在後方，這次便由我打頭陣開路，以腳底踏整出穩固的平面，再加上砍刀挖掘出落腳處，一步步橫越碎石坡。來到碎石坡中央後才發現斜度更大，坡面更鬆軟了，腳下的土石不斷滑落，眼看著就要發生山難了。這時我只好硬著頭皮，四腳著地向上攀爬到較堅實的地方，才勉強渡過這段崩壁。大夥也是手腳併用，挖土鑿穴地通過，真是一段辛苦的歷程。通過崩壁後仍在陡峭的坡面上尋找古道，至接到古道為止，總計花去了 1 小時。

後續的路程較方才的驚險路況還算不錯，總之樹林中的路徑清楚，就是枯倒木多了些。12：33 我們通過了焦土山的稜線，逐漸進入較潮濕的森林。隨著不斷的前進，溪水聲愈來愈響。13：46 我們來到了魯翁橋頭，海拔 1345 公尺，這裡綁有東吳大學登山路標。橋頭靠近森林處長滿了植物，我們將橋頭及橋墩的芒草蔓藤清理乾淨後，便拍照測繪。橋頭牌樓為拱門形，高為 310 公分，寬為 150 公分，橋柱直徑為 31 公分。牌面寬為 100 公分，上有弧形的「橋ノオロ」橋名，此外別無其他字跡。主索為五號鋼索一條，加上 8 分的鐵絲數十條構成。橋面寬為 150 公分，為五道鐵線所構成。最外側兩道為各 10 條鐵絲所構成，較內側兩道為各 3 條鐵絲所組成，中間一道為 10 條鐵絲所構成。而側邊的保護線每道都是 3 條鐵絲。放眼望去，有一段的橋面還是傾斜的，不曉得要如何通過。我們一樣由嚮導先探路，他將砍刀綁在背包上，示範了較安全過橋動作。腳要踩在橫木上，而非橋板上，因橋板較易破損。而手要抓住側邊保護線的縱線，而非橫線上，這是因為縱線較為牢固。他示範完畢後便開始行走，穩健地行進。5 分鐘後，嚮導已通過，接著由夥伴行走。過了 5 分鐘後，終於輪到我了。揮別恐懼與不安，冷靜地嘗試以制式的口令命令自己的行動。「1、2、3、4，1、2、3、4……。」果然有效，能夠心無旁騖地做到渡過損壞的吊橋。不過到了傾斜的那一段，我就楞住了，還好夥伴在另一端通知我說要走單邊的纜線，我就當作如同野戰訓練一般側行而過，終於渡過傾斜的路段，走上平路，最後來到橋的另一端。通過後大家都很興奮，訴說著自己的感想。

嚮導：過這種吊橋是可以勝任的事，不背東西的話更好走。（一付老神在在的口吻）

李瑞宗：看到嚮導走的很快，心想待會兒就輪到我了，能否平安通過。走到傾斜橋面的當時，不知道要怎麼走，幸好有看到嚮導走單邊纜線，才順利通過。真沒想到有這種走法，真是大開眼界。（有點恐懼、很多興奮）

林國榮：一個口令一個動作，不把過橋當作危險的事，只當作在進行一個動作就可以免除害怕。（有點麻木、不痛不癢）

就這樣一行人通過了驚險萬分的魯翁橋，休息一會兒後，於 14：55 繼續前進。沿途都發現了有人砍過的痕跡，2 分鐘後發現了一個獸夾，捕獲了一隻母的藍腹鵲，已經死去。14：54 在古道上出現了一座岩壁鑿空而成的隧道。進入隧道內仔細觀察，裡面有著一些棉被、瓶罐等生活用品，被當作獵寮使用。隧道長為 380 公分，寬為 160 公分，高為 190 公分，可謂十分暢通。在出口左側靠近山壁處還以石塊堆起一處離地 80 公分高的置物臺，長為 140 公分，約為 40 公分，放著許多作陷阱的鋼索。

離開隧道後一路走來路況奇佳，大該是因為有人因打獵而清除雜草的關係。天氣也十分晴朗，走起來非常舒服。15：10 至兩條山稜交會的地方，海拔 1335 公尺，古道恰巧通過這個鞍部，路寬約 150 公分。此鞍部的上方稜線有一條軍用道路，可穿過合歡越古道下至溪谷，兩條道路在此相會。我們在此看見正前方的古白楊大崩壁，形成一處白色的深峻山谷，這是從萩¹反至古白楊必須通過的天險。

15：30 逐漸進入了草地，附近有著比人還高的粗壯蘆竹，十分罕見。不久後，抵達了一片長草的寬闊平臺，這裡就是巴多諾夫，日治時期稱為見晴。在平台上找尋一陣後，未發現任何遺跡，只發現有人在下方居住，種植桂竹。

離開見晴後不久，路況開始便差，芒草叢生，我們便砍草前進。好不容易離開了草生地，進入樹林，這時已是 15：40，在此發現興大法商登山社

路標。繼續在古道上不斷前進至 16：45 才停止，在古道較寬闊處紮營，海拔 1325 公尺。

在準備晚餐的同時，我們聽見了附近白面鼯鼠的叫聲，便拿出手電筒尋找。原來一隻白面鼯鼠在一棵樹上不停的叫著，我們用手電筒一直照著它，它只瞪著兩隻大眼睛看著我們，也不逃走。這時嚮導表示，這種白面鼯鼠要先用光照它，再用獵槍射擊，通常一次就會命中，若不中也不會離開，可再打第二發。而紅色的飛鼠則較聰明，一槍不中便會逃走。原來白面鼯鼠是容易打中的獵物，難怪獵人們都會想捕獵它。之後回到營地，這夜就在鼯鼠的此起彼落的叫聲中度過。

2.5

用過早餐後，我們率先於 07：30 出發，嚮導整理行囊後再跟上。一路都在樹林中穿梭，不久後便遇明亮開放的草地，此時路跡不甚明顯，多為草叢所掩蓋，一路上上下下地找路前進，總計在 08：15 至 08：30 均在蕨類與有骨消群從中奮鬥。清晨的日光雖溫馴，但卻使走了一個小時的我們感到炎熱，便將多餘衣物脫下，休息 5 分鐘後出發，繼續前往昨天所說的第二河谷。

08：39 通過一座乾河谷。08：53 發現了一處東吳大學登山社路標。2 分鐘後來到了一座有水的河谷，寬度雖小，卻反倒有水。較之前所通過的寬闊乾河谷，真是相差甚多。在此河谷洗臉休息，我則趁機刷了三天來第一次牙，此時嚮導也跟上我們。加滿飲水後，繼續前進。此時可見前方稜線轉彎處就是我們所要經過的列別克。

09：07 經過了一些枯倒木，繼續在森林中不斷前進。09：43 我們已到達稜線上的轉彎處。因昨夜手機可以接到訊號，今日便嘗試聯絡新白楊的朱太太。試用之下果然可以通聯，朱太太告訴我們，到達古白楊後，在第二片桂竹林旁有國家公園鋪設的木棧道，一直連到新白楊服務站後方。真是感謝朱太太的幫忙。

繼續沿古道前進，10：08 可見到對岸公路上方的朱姓人家，而服務站

則在鞍部上。15 分鐘後，我們抵達了古白楊橋頭，海拔 1300 公尺，同樣予以測繪記錄。經過一陣的清理，橋頭上並未有任何字跡。橋墩高 180 公分，橋面寬 120 公分，每條橫木間隔 90 公分，而每片橋板則跨接兩個橫木的間距，為 180 公分。嚮導仔細觀察橋柱後發現，其實原有的橋柱是圓形的，直徑為 38 公分，兩側超過的部分是光復後補強的。鋼索亦是如此。這座吊橋的橋面較平衡而無傾斜，兩側的橋板約有 7 公尺的長度已腐爛。有了行走魯翁橋的經驗，走這座古白楊橋可說是駕輕就熟，反而是小 case 一件。眾人大約都花 3 至 4 分鐘接續通過吊橋，往回一看，發現這一側的橋柱仍保持著日治時期的原貌，並無其他水泥的補強。

10：58 我們正準備離開之際，發現左方有一條小徑，應是部落間聯絡道路，我們則往右方的合歡越古道前進。2 分鐘後，進入混亂紛雜的草地，沿途都有著破損的灰色水管不斷出現，此時已近中午，在草地中並無遮蔭，太陽便散發了它的威力，迫使我們不得不在蔓藤下喘息一會兒。休息 10 分鐘後，於 11：25 再次出發，在芒草堆中前進。草叢上方出現了一層層的平台，大小似乎可容下房舍，推測這裡應是古白楊社舊址。不久後離開草原進入桂竹林，清爽的路況加上不時吹來的涼風，讓我們倍覺舒暢。11：45 時，也就是進入桂竹林 5 分鐘後，嚮導突然於左方發現一座約 3 公尺高的坡坎，並且坡坎上方還有著一座水泥短柱，不禁令人想起巴達岡駐在所的門柱，原來我們已到達古白楊駐在所了，此處海拔 1280 公尺，我們便開始進行測繪。駐在所與古道之間有著約 3 公尺的高差，以一條斜坡道接至正門，長為 12 公尺，寬 1.9 公尺。斜坡道上還遺有一些石階的痕跡。駐在所正門寬度與坡道相同，東側門柱仍完整豎立，而西側卻已向北傾倒，斷成兩截。大門向外朝方位角 210 度。我們測得門柱高 175 公分，長寬均是 50 公分，為正方柱體。柱頂有兩層造型裝飾，下層為 70 乘 70 公分大小，高 17 公分，上層則為 34 乘 34 公分，厚 4 公分。基座為 70*70 公分，厚 27 公分。

再往門柱進入昔日駐在所房舍位置，只見一片桂竹林，絲毫未發現任何地基遺址。我們便轉向右方的廣大的草原裡搜索，卻無所獲。之後便離開駐在所繼續前進。走沒幾步，就在古道左方發現水槽，一大一小相依並置。大水槽內壁長 170 公分，寬 90 公分，小水槽內壁長 100 公分，寬 65 公分。繼

續前進，自離開水槽後就進入了草原，這時已是 12：15 了。繼續前行還發現一些不成規模的石牆遺跡，約呈 L 型，高僅 65 公分，長 340 公分，寬 170 公分，另一側長 175 公分，應為房舍遺址。而且，古道北側還有 2 層坡坎。出現在草原上的植物有高粱砲、瓦氏鳳尾蕨、冇骨消、蓮草、葛、美人蕉、颱風草以及火炭母草。

在草原裡不斷穿梭前進，12：25 已接近桂竹林邊緣，這時發現了一隻肚破腸流的台灣獼猴死於此地，似乎剛死不久，尚未嚴重發臭。我們再猴子屍體旁發現一段木棧道便拾級而上，這段木棧道就是朱太太說國家公園所舖設的。一會而後通過由古白楊聯絡新白楊的流籠纜線下方，來到桂竹林與草原交界的平台，這裡有著生火的遺跡和一些垃圾。時至中午，我們便取出乾糧當午餐，將數日來珍藏的小蛋糕、餅乾和鳳梨罐頭一掃而空，感覺十分舒暢，因為只要再努力一陣就可抵達新白楊了。

休息置 03：10 後出發，預計順著木棧道前往上方鞍部的新白楊服務站。但先後遇見「太魯閣國家公園巡查路標」、「興大法商登山社」路標都在小徑上，便跟隨前進。但 13：24 置一片桂竹林後，小徑不見蹤影，我們找尋一陣後，才自榜有「太魯閣國家公園巡查路標」處上行，此時已是走在草叢裡的小徑。13：42 又發現登山路標，均在小徑上爬昇，而木棧道時隱時現，路線不明。

14：00 不斷的爬昇中，出現了一座坡坎平台，海拔 1455 公尺。上面長滿了桂竹林。有人在此搭建寮社，卻已年久失修，破損不堪。旁邊還有一片儲水的帆布圍成長方形。我們推測此地為古白楊舊駐在所，因為依地形研判附近附近在野沒有這麼平的地方，而且道路自坡坎正中央而上，與駐在所的特徵十分相似，便開始測繪。入口階梯寬 1.2 公尺，共三階，高 1.4 公尺。由入口往下測得方位角 140 度。西側坡坎長 12 公尺，東側坡坎長 17.2 公尺，並順地勢往北延伸 4.8 公尺。測繪完畢後便往上爬昇離開平台。道路在稜線上呈之字形過四次大轉彎後直上。不久又在草叢裡行進，但此時木棧道較明顯，之後接至果園。我們在層層陡坡間之字形繞昇。不斷直直上昇的結果，已有些偏離往鞍部的方向。我們便往右接近鞍部。接著於 14：40 看到坡地農場運輸用的單軌車道，便一邊抓扶軌道一邊上行。於 14：55 終於看見一

棟屋舍，此時雞鳴不已，頗有親近人世之感。15：05 終於上至公路，這裡有一處「洛邵 11 公里 天祥 27 公里」的路程標示牌。總計由古白楊至新白楊，共爬昇了 350 公尺，花費了二個小時的時間。

之後進入朱先生家中享受水果招待，休息一陣後，由我搭便車至碧綠神木取車，於 16：30 回至新白楊，踏上歸途，結束一連四天的旅程。此行終於打通了合歡越路線，將之前遺漏的點串聯起來。

二、饅頭山----新白楊

踏勘時間：2000.10.12----10.15

踏勘地點：饅頭山----新白楊

踏勘人員：李瑞宗、Unow、Gilo

10 月 12 日

一大早天氣陰沉不定，時有間歇性小雨。早上 10：15 抵達洛邵上方的鶴壽居，從這裡開始出發，往山谷下行，3 分鐘後抵達一間木造小屋，這間小屋無人居住，由於這裡以前住有百歲的原住民人瑞，所以稱為鶴壽居，然後再繼續往稜線下行，沿途有箭竹，10：20 沿稜線右下看見紅色路標，花費一些時間才找到明顯的路徑。10：45 沿稜線左下，看見一段白色棉繩，便攀棉繩從陡峭的山勢下降，接下來遇鋼索，再過棉繩，總計共有 6 次的棉繩，沿途都是陡峭的下降。

11：05 時接往軍用古道，取左前進，路面非常平坦，為開鑿岩石而成，路寬 180cm，緩慢下降非常好走。11：20 循稜線轉彎，發現左上方有 6 層坡坎，朝向 210 度方位角，形成掩堡，海拔 180 公尺，可能為 的掩堡，在此測繪並休息 15 分鐘 11：35 出發，遇見崩場地，這裡可能是 ruboku 社舊址，在此失去路標，在草叢裡找路 20 分鐘後都無發現，我們只好順山勢緩緩下降，不久看到瓦黑爾溪，又名塔比多溪的小支流，而且也看到橫跨瓦黑爾溪上方的鶯橋，本來是想去看走走，不過拿起望遠鏡一瞧，真不是人可以走的，橋上僅剩下 1/5 的橋面尚稱完好，Unow 表示貿然行走可能會有危險，只好作罷，順著小支流下切，經常在支流量測左右變換行進路線，此時看見對岸的平台，推測可能為 sikiliyan 的駐在所。我們計算了從看到鶯橋再走到瓦黑爾溪岸花費的時間，從 11 點半到 1 點半，共計 2 小時。

之後跳石過溪，在對岸找到鶯橋掉落的破裂橋板，便取來生火煮飯，除此還補充水源，這時天空飄起雨來。到了 14：00 雨停後開始出發，順著鶯橋下方的的小乾溝向上爬昇，20 分鐘到達鶯橋頭。只見有著「鶯橋」「大正十五年完工」字跡的橋柱矗立在崖邊，連接著橋柱的鐵索尚稱完整，每一邊

共 5 根，最上為 10 條以上的鐵絲合成一束，中間三根為 4 條鐵絲集成一束，最下為 10 根鐵絲組成一束。放眼望去，就如同從望眼鏡中所見的，橋面殘破不堪，僅剩下 1/5，迴響剛才在溪床上都可撿到破碎的橋板。我們在橋頭也發現了合歡越的古道的路線，路基清楚但雜草蔓生。

15：30 發現古道左方有數層坡坎，這裡可能是 sikiliyan 社的舊址。我們向左折上，以後就不斷陡昇，這時又下起雨來，增添行走的困難，每次都以為快要走到山頂，直到 16：45，也就是一個小時以後，在路上看到兩小段坡坎，可能是軍用道路的路跡，這時天色將晚，因為在潮濕的河溝中往前進，速度十分緩慢，隊伍就拉得很長，每人相隔約 50 公尺，只好靠著呼喊聯繫方向，另一位揹食物的嚮導 Gilo 走不動又走錯了，更加拖延行程。17：50 終於到達稜線，此時天已全黑，稜線上沒有腹地可供紮營，只好拿起手電筒下降至鞍部，18：20 時終於可以紮營。

今天的天氣都斷斷續續地下著雨，到晚上煮飯時才停了，這時有螢火蟲不時飛來，大概被我們的營火吸引吧？不久，又下起雨來，整也都在溪流聲和雨聲中度過。奇怪，為什麼會有溪流聲呢？隔天醒來才發現，溪流聲就是南向白楊瀑布的聲響。

10 月 13 日

第二天早上 06：00 醒來，先調查鞍部附近的植物，這裡是海拔 930 公尺，喬木種類有山肉桂、三斗石櫟、青剛櫟、山琵琶為主，灌木有南澳杜鵑、雀梅藤等，而地被則是南海鱗毛蕨、擬密葉卷柏、台灣蜘蛛報蛋、粗毛鱗蕨、芒草等。紮營處正好為三條路的交會點，是晚上沒發現的。自東前去為軍用道路，可通往饅頭山頂，向東北之字型陡下可至內太魯閣道路道路（即合歡越道路），可接至鶯橋，向西緩下可抵見晴駐在所，最後也和內太魯閣相接。除了調查植物與古道外，吃早飯時被向犬吠似的山羌叫聲所驚嚇，原來是山羌這種動物性喜陡峭乾號的山坡棲息。

08：15 我和 Unow 由宿營地往饅頭山前去，Gilo 則往見晴方向踏勘。我們往東前進行時，沿途都下著小雨，遍布著細細的雨霧，在 08：23 遇到

寬廣的日軍營地，海拔 930 公尺，在此測繪 5 分鐘。此處長 7 公尺，寬 5 公尺，為一ㄣ字型石牆所圍成的區域。石牆高 60 公分，厚 90 公分，感覺十分紮實牢固。營地之後就是山谷。離開營地後，在 08：30 到達鞍部終點，遇上一大片的芒草地，未避過芒草，08：40 順著登山者的路徑開始陡上，08：47 在岩壁上攀著意外發現的棉繩而上，08：58 又遇陡峭的坡坎繼續陡上，09：20 抵達饅頭山頂砲陣地，長 公尺，寬 公尺。之後左折上行，到達社友台電三角點的山頂。在這裡我們要找一條台電的施工道路，但未尋獲。此時又下起雨來，展望不佳，10：10 離開饅頭山，11：00 回至宿營的鞍部。詢問另一位嚮導踏勘的情況，Gilo 表示因山溝阻隔無法通過只好回來等待。

休息一會兒之後，由 Unow 插拆帳棚，我與 Gilo 再次前往並尋找水源。15 分鐘後遇到 Gilo 所指的山溝也可以攀越，也可以通過，在 15 分鐘後遇 20 公尺長岩壁，尚且攀抓芒草通過，因為 Gilo 嫌麻煩，便把刀先放在岩壁上，14：00 遇無水乾凹谷，無功折返。我於 14：20 回至宿營地後吃午餐，而 Gilo 卻晚了我 20 分鐘才回來，原來他找不到寄放的刀子，引來 Unow 一陣斥責。

最後我們取東北方軍用道路，沿溪谷迂迴之字型下降，14：30 下至鶯橋上方的平台，這裡有一些酒瓶，10 分鐘後便接至 sikiliyan 社舊址，開始接到內太魯閣道路。我們便帶著剩下的 6 罐水出發，心想應該再過一夜，明天就可到達新白楊，根據紀錄，內太魯閣道路應平坦易行，沒想到 10 分鐘後遇見有著巨石的大崩谷，沿途均為倒木及高大草本地被斷斷續續出現，使得行進速度有些緩慢。15：25 過一崩壁，16：35 遇見另一座崩谷，16：45 又過一河谷，路段曲折再度高繞。16：47 遇見一 4 公尺高的坡坎，可能為萩坂駐在所舊址，17：15 長滿刺柄碗蕨的第六座河谷，至此為止，每個河谷都很難通過，17：30 陰天黑而紮營，雨一直下個不同，我們判斷再不久就可到達萩坂。

10 月 14 日

06：00 起床，在營地附近調查植物。這裡的海拔為 960 公尺，生長著青剛櫟、阿里山千金榆、山琵琶、山肉桂、大葉石楠、疏果海桐等喬木，灌木有細葉鰻頭果、高山莢迷，而地被層則以台灣蘆竹為最多，其次為台灣黃苑，其他則零星分布著腎蕨、南海鱗毛蕨、山菅蘭、天門冬等植物。07：15 從宿營地出發，15 分鐘後古道崩壞，高繞而過，草長路難行，08：30 抵達一生長著刺柏的懸崖，氣勢雄偉，頗似錐麓斷崖的景況，可見對岸的中橫公路，在此停留拍照。

繼續前行，09：00 石突然有一隻白面鼯鼠竄出，從我們面前飛過，順山谷下降，有如滑翔翼一般的感覺，再前行不久，在路旁看到 2 隻山羊的殘骸，為獵人打中未收回。09：25 石通過一整排的倒木群，通過後發現第二隻白面鼯鼠，順著樹幹一躍一躍地往上爬，增添路程的趣味。回顧之前的路段，發現這裡的動物資源豐富，沿途都聽見山羌的叫聲。

09：45 進入芒草叢，開始之字型上升，我有愈趕快到鞍部了，果然三分鐘以後來到荻坂啞口。發現中興大學法商登山社路標和日本酒瓶，突然有一隻山羌快速地從邊緣奔跑衝勁草叢裡，真是讓人嘖嘖稱奇。沿途都可聽見山羌叫聲充斥在河床及對岸，這裡大概是太魯閣地區山羌最多的地方，大概是因為無獵人前來捕獵的關係。測繪拍照後心想既有登山路標，路應該較好走才是，10：15 越過啞口，來到鰻頭山系的南側，進入立霧溪岸的山坡。吃過早飯之後雨雖停止，但天空依然暗沉。10：20 道路崩壞，下接後接上，11：25 通過岩壁形成的稜線，在此展望一番，看著立霧溪河床開闊，山勢雄偉，可見佐久間山、立霧主山等景色。11：45 來到短草平台，海拔 1200 公尺，自此逐漸上昇，回顧今天行走的路線，自 10：15 以來，比昨天更難行走，且，未發現人跡，草地乾旱又高大，需要費力地拔草才能通過。

12：22 來到一半隧道，高 2.5 公尺，長 4 公尺，殘留著腐壞的帆布，為一獵寮的遺跡。13：00 時，發現一處小崩壁，芒草叢生，勉強穿越。14：20 至一有時快的小支稜，在此休息吃午飯。15：10 時，終於遇見第一個斷崖，需要先下切再緩緩爬昇，花了將近一小時才通過，15：55 時我和 Unow 已通過，但 Gilo 卻爬不上陡峭山壁，便呼叫他把種的東西丟掉再上來，他索性把所有東西都放下，包含了重要的食物和飲水，空手爬到坡頂後我們才

發覺這件蠢事，不禁又罵了 Gilo 一頓。

16：40 通過第二個乾溝，古道路程便不明顯，再我們以為就快要到新白楊時，我們看見古白楊崩壁，此時已 17：00，怕晚上無法通過便在此先行紮營，由於沒東西吃只好睡覺，我裹著睡袋，Unow 則披著夾克，而 Gilo 則只用帳棚包著睡覺。

10 月 15 日

第四天 05：40 就醒了，隨即於 06：00 出發，原來我們就睡在古白楊的前方，07：00 就通過了古白楊崩壁，此處陡峭但草多，我們先攀扶崩壁上留下一些鐵絲和芒草下降，再往上攀昇越過，其實並不像以前紀錄的那麼驚險，反而是容易通過。

因為沒水，07：30 看見鹽敷木的果實，便抓了一把作為一整天的食糧，每隔半小時吃幾粒，而 Unow 和 Gilo 則取食極苦的芒草心，各展求生技能。08：10 路跡不明顯，通過一座乾河溝，在 08：40 找到古道，保持平行的前進，08：50 又發現山羌，但其身影稍縱即逝。今天天氣開始放晴，炎熱不堪，加上缺水更為口渴。08：55 進入桂竹林，大概快到古白楊了，09：00 再林中發現一處大平台，長 60 公尺，寬 30 公尺，09：08 在路邊發現日本碗片及流籠鋼索。09：30 通過古白楊第一條稜線，因找路而逐漸上昇，09：30 到第二條稜線，是座乾河谷，我們在竹林中沿稜線上昇下降，找尋有水的地方，每個人都非常的渴，每走幾步就要喘息一番，而路還在很高的山上。

12：00 看到垃圾及寶特瓶空罐，只好順著往上走，赫然發現大約是 4 個臉盆大小的水潭，充滿了不斷扭動的綠色孑孓，大概是前幾天下雨而積聚在凹溝所形成的水窪，我們只好以寶特瓶裝表層的水，以不喝入孑孓為原則盡量補充水分，真是無法形容的悲慘。停留十分鐘後，繼續順著有垃圾的山溝上溯，肚中因飢餓腹鳴不已，好像隨時都可以聽到咕咕叫的聲音。13：00 在山坡上方聽見雞叫聲，不覺升起一種興奮的感覺，14：10 聽到溪溝的水聲，便趨近流水處，只見似眼淚一般的水答答地流著，再往山溝爬昇，發

現水量如水龍頭一般，再往上更加奇怪，水源已消失，14：30 終於接至公路，這裡就是心白楊，總算可以活著走出這片山林。三個人狼狽不堪，全身沾滿泥土草屑。再 15：00 攔住一台車子，搭到鶴壽居取車，沒想到因車燈沒關，引擎發不動，推了老半天又沒辦法，只好攔了一台大卡車來充電，才發動車子順利下山，結束這一段天災人禍、雪上加霜的危險行程。

從鶯橋到古白楊這一段路，日治時期的行程是兩個半小時，我們竟然走了四天，真是落差極大，山路之艱險、道路之崩壞可以想見。

二、昆陽---大禹嶺

踏勘時間：2000.3.27---3.28

踏勘地點：饅頭山---新白楊

踏勘人員：李瑞宗、詹景良、DEMU

2000 年 3 月 27 日

昨晚已到春陽與嚮導 DEMU 討論今天的行程，早晨 7:30 從春陽出發，往合歡山方向前進，一路上雲霧飄渺視線不甚清楚，7:50 陽光乍現，但是天氣依然陰霾，車子依舊往上前行，8:07 行抵翠峰標高 2309 公尺在此作一次高度計校正，8:12 經過新人崗標高 2506 公尺，雲霧忽聚忽散，坐在車上可以感覺到陣陣涼意襲來，時而看看窗外可看見奇萊北峰奇萊主峰橫在眼前。8:30 達武嶺標高 3275 公尺，天空雲霧逐漸飄散，暖洋洋的陽光灑在身上令人感到舒暢。9:03 抵達大禹嶺，天氣完全放晴一片湛藍，9:10 從合歡派出所後方的小徑入山，一路上雜草叢生，路況尚稱良好，9:20 至橫貫公路紀念碑休息。

在紀念碑小憩十分鐘，繼續古道的探勘，9:31 在樹上發現台中新象登山隊的記號標識，9:35 在 DEMU 跟 EKAU 的開路下第一次接上古道，在陽光的直曬下令人感到澳熱，一片蔚藍的天空馬尾雲掃過天際，時而有大冠鷲的叫聲傳入耳中，9:45 抵達合歡山隧道上方的稜線，四周的植被情況經大略觀察後約可看見森氏杜鵑、紅毛杜鵑、扁柏、松柏、高山芒、高山栗等，9:55 進入森林中，在森林入口發現台中育樂會山岳委員會及高雄登山會的標示，一入森林及可感受到一陣涼爽，在離入口不遠處發現一巨大鐵杉胸徑約有兩人合抱的大小，10:00 在林徑中發現山羌道，10:05 古道路基不明，DEMU 與 EGAU 分別高繞與下切尋找古道路基，在這空檔之際趁機享受一下林間的閒逸氣氛，叢林中望去依舊可以感受到奇萊山系的磅礴氣勢，10:35 依舊找不到古道路基，一行人在稜線及箭竹林中穿梭，在古找不到路基之餘，對了

對高度計 2700 公尺，與日據時代文獻相對照我們離舊古道遺址高出海拔約 50 公尺，10:55 從稜線下切找尋古道遺跡，望眼所見為二葉松、玉山箭竹、鐵杉、高山芒及玉山杜鵑等，此時微風徐徐吹來，令人感到無比舒暢，11:05 行進在古道上在林中遠望可以看見雲山莊及對面山頭的古道遺址，11:15 古道中斷遭原住民開墾成菜園，中午時分相當炎熱，一行人繼續地探索古道痕跡，11:22 離開產業道路重新進入森林，11:29 行進在扁柏林中再次接上古道，11:30 一枯木擋路大伙需要爬行前進，11:45 再次失去古道痕跡，大伙在箭竹叢中穿梭，DEMU 跟 EGAU 兩嚮導又分別高繞與下去找尋路跡，12:25 尋尋複尋尋，尋找到一疑似關原駐在所遺址，路上方有一小平台，四周散落數個盛松油的鐵桶，但是比對古文獻及地圖，此地並非關原駐在所遺址，大家沿著古道繼續前行，12:40 隨著古道進入雲杉林內，13:10 咕嚕咕嚕大家的肚子開始發出叫聲，大家在松林內享用著早晨準備的便當，順便享受山中午後的寧靜，13:35 吃飽喝足，精神體力也恢復不少，繼續探尋的任務，13:45 行經一崩坍地，14:25 不停地在樹林中穿梭，在箭竹林中來回，忍著被玉山茶藨子刺到的疼痛，被咬人貓螫到的危險，終於又接上古道，真是一步一腳印呀！14:45 古道遭河溝中斷，河溝與古道大約有兩公尺半的落差，靠 EGAU 以樹枝當繩索在上方的幫忙，我們才得以順利攀爬，再一次上到古道，繼續我們尋找關原駐在所的行動，15:10 測量古道寬度約 2 公尺，15:52 大伙在高過於人的高山芒中行進，雙手不停的揮動著，是為了開路也是擦拭汗水，一面要注意腳下的樹藤與茶藨子，一面要小心頭頂的樹枝，就在這樣危機似伏的情況下，尋找關原駐在所。

16:15 在久尋不至之際，坐在高山芒堆中拿出地圖相對照，決定再回頭尋找一次，這次兵分兩路一路往上走，一路下切，大家又再次地在林中爬行、翻滾或爬或走如此踉蹌而行，找到疑似關原駐在所遺址的駁坎，16:23，測量駐在所的海拔高度約在 2610 公尺，駐在所大小長約 7 公尺 20 寬約 4 公尺，在地基駁坎方位 150 度前方有四棵巨大的鐵杉面對著駐在所，以此推測可以肯定此為關原駐在所遺址，也為我們的探索留下見證。16:30 在嚮導建議下考慮天色將黑，今天的找尋工作就先告一段落，以避免在林中摸黑趕路，大伙開拔下山 16:35 在下切往中橫的林道上發現一日據時代的清酒瓶，16:45

繼續往公路下切，發現高雄市及台北市登山會標示，在林間可以感到暮色漸漸降臨，增加了不少寒意，16:49 在路旁發現白色小玻璃瓶及水源，疑似有人在此露營，此地海拔 2580 公尺，繼續往下行看見林中有以紅繩劃分的樣區，可知離關雲山莊已不遠，17:50 沿著水管走至關雲山莊，天色尚有餘暉，結束這一天的探索行動。

3 月 28 日

昨晚夜宿關雲山莊，休息充足，六點半起床準備今天的行程，7:00 開車至大禹享用早餐，7:25 茶足飯飽往碧綠前進，又是個萬里無雲的大好天氣，天空又是一片蔚藍，時而聽見鳥語啁啾令人神清氣爽，7:30 車行至大禹嶺山莊尋找昨日有經過原本是古道但是遭開墾成菜圃的古道入口，但是沒有斬獲，上車往碧綠前進，時間尚早所以中橫公路上車子不多，坐在車上遠眺奇萊山系巍峨山是直逼眼前，8:00 至碧綠隧道路口，從路旁古道進入森林，但是走約五分鐘古道路基即消失，嚮導 EGAU 找尋許久也不見古道蹤跡，8:34 至金馬隧道入口，決定由此下切尋找古道，8:39 在台 8 線 123 公里處即金馬隧道口，從路旁的公廁平台旁下切至古道，一下平台就是個大下坡在 8:50 接上古道，行走在這段古道上與昨日路況相比，有如天地之別，今天的路況平坦古道路基明顯，走起來不費吹灰之力，8:55 古道因有懸崖受阻，所以我們改變方向往碧綠方向尋找，此時古道海拔約 2300 公尺，一路上都可聽到鳥鳴與水聲，古道兩側都是頂牙狗脊蕨跟台灣堇菜，9:04 在古道上發現四堆山羊排遺與山羊足跡，古道行至此尚為良好路段，9:23 至一坍塌崩壁，前行古道受到阻斷，嚮導 DEMU 與 EGAU 分別去探路，我們留下對照古地圖，坐在崩壁的岩石上，舉頭就可看見公路橫躺於上，不過在眼前的是一片若大的碎石崩壁，不幸的是由嚮導探路的結果，我們就是必須爬上這片崩壁重新接上公路，這片崩壁可說是山羊走的路，四人手腳齊用，在 9:41 分重新接上公路，10:01 於明隧道坍塌處向下俯瞰古道，似乎可以看見古道的遺跡，10:08 車行至台 8 線 126 公里處，由此進入森林繼續探尋古道及駐在所。

一入森林就是一連串之字型的下坡，眾人在林間忽引忽現，10:40 發現一獵寮，也接上古道，並且聽見台灣獼猴的叫聲，10:50 古道旁的雲杉上發現日據時期的電話線，稍作紀錄與照相，繼續前行，11:05 發現日據時期開

挖的碧綠隧道在四周尋找是否有題字的痕跡不過沒有找到，照張全體探險隊員的興奮照後繼續前行，11:38 來到疑似碧綠駐在所的位置上，尋找駐在所位置，兩嚮導又前去探路，於 11:49 尋找到駐在所可能所在的稜線，標高 2120 公尺，在前方有兩棵巨大的雲杉，已經中午時分又是肚子餓的時間，11:50 決定在此午餐，在稜線上享用早上在大禹嶺包的便當，在山上有這樣的菜色已可直逼五星級餐廳了，時可聽見大冠鷲叫聲，這可是五星級餐廳所沒有的附加享受，用完午餐再稍作休息 12:13 再次出發找尋駐在所位址，往前沒有多久立刻遇到一大崩壁，古道路基完全不可見，所以被迫向上高繞，往公路方向前行，這一段路又是山羊走的路除了手腳並用之外又要小心一路上的伏牛花，不然被刺到鐵定又是唉唉大叫一行人小心地在林中穿來彎去，12:58 嚮導在三斗石栗上發現白面飛鼠，四周的植被有日本灰木、玉山灰木、鋸葉耳蕨、裏白流竹蕨等，13:10 在林中發現捉野雞的陷阱，舉頭一看公路近在咫尺，13:15 接上公路，13:30 回到台 8 線 126 公里處，決定再去找尋昨日菜園路段的古道入口，13:30 開車往大禹嶺，13:45 行經金馬隧道口，可以遠眺明隧道口下方有明顯的古道遺跡，宛如一縷絲帶繫在山腰上，14:30 回到大禹嶺山莊尋找古道的入口，往山莊後方的大上坡直往上衝，又是接到一處蠻荒之地，有勞 DEMU 跟 EGAU 開荒闢地，一行人又是跟昨天同出一轍地在草堆樹林間或爬或走，終於在 14:57 分接上古道，海拔約 2620 公尺，這裡的路況十好時壞，有時路基明顯有時又不明，15:10 行抵合歡山隧道上方，15:30 行至中橫公路紀念碑的涼亭，再下至大禹嶺，15:45 離開大禹嶺，往霧社方向行進，15:55 尋找合歡駐在所痕跡，16:15 車行至落鷹山莊，再此準備找尋此趟任務的最後一段古道，在山莊的陽台上往下俯瞰，發現山莊後面的菜園疑似古道遺址，拿出地圖出來比對，有點相似但是無法確定，16:30 離開落鷹山莊，已又接近傍晚時分，一股涼意再次侵襲而來，再次遠望著奇萊北峰、奇萊主峰、安東軍山，能高山，感覺上似乎離它們又更近了。

四、饅頭山----新白楊

踏勘時間：2000.10.27----10.28

踏勘地點：饅頭山----新白楊

踏勘人員：李瑞宗、黃春男 Unon

10 月 27 日

08：00 駕車抵達綠水，2 分鐘後裝滿水啟程，沿著綠水合流步道前進，08：40 到達 dayon 的分叉口左折，08：25 至大沖蝕溝，穿過芒草與箭竹，又接至古道。08：40 看到一座方形水池，長 160 公分，寬 150 公分，高 120 公尺，這裡是一處寬闊的平台，附近還有一個深洞，直徑 3 公尺。08：55 至一河溝，之前的右方有坡坎，河溝旁邊有扶手，09：05 過河溝，發現許多坡坎，此地海拔 960 公尺，在此踏勘搜尋遺跡。

09：25 沿稜上山，09：37 接至原先河溝右岸的獵徑之字型上昇，09：48 海拔 550 公尺繼續上昇，10：25 至一平台，10：35 至另一處平台，入口寬度約 2 公尺，海拔 700 公尺，這裡就是 Dayon 的駐在所，左方有著大棵的九芎，旁邊有著兩個乾枯的石砌水池遺跡，駐在所最後方有一座高台，長 15 公尺，寬 6 公尺，高 1 公尺。高台之後就是懸崖，而在水池和高台兼有兩簇高大的山棕，山棕下發現了 16 支啤酒瓶，各種商標品牌都有，Kinlin Beer 有 4 支，Sakura Beer 有 1 支，大日本麥酒株式會社有一支，無名的黃色酒瓶有 1 支，白色直條紋的有一支，藍色無名的有 3 支，台灣專賣局的瓶子有 5 支，總共 16 支，是我們找到啤酒瓶最多的駐在所，大概是因為沒人來開墾的緣故，才能保存的這麼完整吧？在此測繪半小時。

11：10 繼續沿稜上昇，路徑清楚，寬約 1.5 公尺，6 分鐘後道路崩壞石公尺，高繞越過並離開古道，11：42 沿著稜線來到山頂的平台，發現有少許的石片，根據地圖，這裡可能是原住民的目的，但目前沒有什麼遺跡，四周長有蘆葦、芒草、山黃麻等植物。

11：50 好不容易爬昇至稜線，景色頗佳，一掃之前的辛勞，在這裡可以望見陶賽溪、中央尖山，最引人注目的是中央尖山陡峭發亮的崩壁。這是我在太魯閣第一次清楚眺望中央尖山，因為在峽谷中很難發現。12：00 下稜線，在海拔 700 公尺處重新接至古道，12：15 來到 Maheyan 駐在所，海拔 690 公尺，暫此午餐測繪。此處有著兩段披坎，第一段為 1.5 公尺，第二段亦為 1.5 公尺，共 3 公尺高。整座平台長 17.5 公尺，寬 8.5 公尺，在平台上可發現一支日本藍色酒瓶，平台前方有兩株高大的白雞油構成入口，一株 20 公尺，另一株 30 公尺。另外在四處眺望，可看見 SikalahamS 型迂迴環轉的溪流，造成了並排矗立的三座山頭。

12：50 離開駐在所，路況清楚十分好走，7 分鐘後遇左方有三段鐵扶手，通過一座傾斜的吊橋，向內傾斜無法行走。13：10 發現兩株高大的櫻花樹。10 分鐘後抵 Iboho 駐在所，13：20 沿稜線陡上，13：50 路邊有一座掩堡，形成三座披坎，海拔 800 公尺，繼續上昇。14：00 路旁又有三層坡坎，海拔 870 公尺，從此後開始雜草叢生路跡不明，約一小時都在芒草叢中前進。因為很熱又看見附近樹上有疑似虎頭蜂窩的不明物體，為不驚擾它們，只好彎繞前進，直到 15：00 接至另一稜線，發覺路跡不明，而水又已喝完，無奈之下還是得繼續上昇，15：45 抵達一片草地，生長著蕨、瓦氏鳳尾蕨、過溝菜蕨等一群蕨類。15：55 海拔 1000 公尺，發現樹層坡坎，16：10 已可看見夕陽，此時海拔 1000 公尺。不遠處海鼠山的牛群正在喝水，又繞開牛群迂迴上昇，減慢了行進速度，往後大約每一小時爬昇 100 公尺。

17：15 海拔 1200 公尺，天色已黑，兩人口渴不堪，打起手電筒，炎山批評行前進，希望能找到水源，這時才發現靠近溪古處地形起伏很大，連續遇到好幾次 2-3 公尺深的凹溝，下降又上昇，行走十分困難。18：30 歷經千辛萬苦，終於聽到水聲，至河流邊的小平台休息，因怕被前來喝水的牛隻踩到，便搬來石塊排成圍牆，才開始取水生火煮飯，兩個人吃了 3 包泡麵，度過了寒冷的一夜。

10 月 28 日

早上 05：40 醒來，發現睡袋上都是露水，只好生火烤乾睡袋，同時煮早飯，這一天天氣十分晴朗。06：50 裝滿水出發，以為今天是個美好的一天，可走至目的地-----蓮花池。17：15 抵達海鼠山上方的河谷，從這裡可俯瞰海鼠山軍營的平台，以及縱貫穿越太魯閣峽谷的主要三條稜線，最右方的是無明山至豁然庭稜線，中間的是畢祿山、古白楊至饅頭山稜線，最左方的是畢祿山至空巴尾山稜線。這種觀賞地理形勢的好位置就在這裡。08：30 至海拔 1390 公尺的稜線上，在稜線之間尋找古道，08：50 越過稜線開始下降，09：10 渴望見蓮花池，一塊翠綠色平坦的斜坡在於 Sikiliyan 山頭的後方，這片與四周環境迥異的斜坡地區都是桂竹林，此番特殊的景象相信很少人可以看見。

道路繼續下降，09：40 穿越芒草叢及建築林，古道在此失去蹤跡，只知要不斷下降，以期發現古道。10：40 至一長滿蓮草的平台，海拔 1240 公尺，古道依然未出現。11：10 出現一片桂竹林，葉片轉為黃紅色，令人生疑，似乎是颱風過後而造成的。11：30 過一小乾溝，發現流籠的鋼索。這時陽光非常強烈，我們開始猛灌水，12：07 遇有一條細水的河溝，12：30 發現芒草叢中有坡坎，還有兩層的平台，可能是古道的痕跡，但不久後又消失，然後就在此吃午飯。

13：30 平行第往前走，發現又有數層坡坎，令人懷疑。不久至筆直的岩壁，我請嚮導 Unon 走岩壁上方，我則從下方通過，兩人約好過岩壁後會合，我在 15 分鐘後通過岩壁，兩人一在上一在下，雙方已呼喊聯絡，因古道在下方，我便呼叫他下來會合，但不知何故失去信息，於是等待並呼喊半小時，筋疲力盡，我只好向上爬升至稜線，推測他在稜線休息等我。14：50 至稜線後仍不見其蹤影，又在左右方呼喊尋找，均無回應。看著遠方的蓮花池還遠在兩座山頭一座山谷後，再加上糧食也不足，時間又已逼近下午三點了，只好狠下心來咬牙硬撐，靠著地圖判斷方向來求生。

揮別孤獨一人的不安全感，於 15：15 進入桂竹林的陡坡，來到 Sikiliyan 社舊址，十分鐘後就飛快地滑降至河邊，途中還不小心地由 3 公尺高的陡坡跳落，幸而毫髮無損。至河底一邊大口喝水，並裝滿水瓶，一邊看著夕陽西下，這樣的我還要爬過兩座山、一條河。16：10 開始下降，5 分鐘後過另

一條河再爬昇，16：50 爬上有桂竹林與箭竹的山坡來到山頂，只剩半小時天就要黑了，不由得更是加快腳步，走一段平路後又下降至桂竹林，在裡面不斷穿梭，17：10 古道終於出現，順著行走，全身都是土垢與草屑，於 17：20 來到蓮花池的聚落。蓮花池以一座長有蓮花的水池得名，不過現今時值秋冬，成為沒有植物的一灘咖啡色的水池。沿著路有四棟房子，以第二棟為最長，第三洞最短，而在第四棟遇到一為吳姓老榮民坐在門前休息，詢問之下才發現 Unon 還沒到蓮花池，只好一個人下山。

17：30 天已全黑，打著手電筒走山路，17：35 開始順著水泥產業道路下降，17：40 轉而走快捷的石階小徑，15 分鐘後走到九梅吊橋，18：17 至清溪吊橋，8 分鐘後抵迴頭彎，在此於 18：50 搭便車至綠水取車，至富世 Unon 家查看，但他還是沒回來，於是便安撫他太太，Unon 一定是在山裡過夜，第二天再下來。到了第二天下午，我在文山附近看到一個原住民孤獨地走在路上，步伐蹣跚，發現竟是是 Unon，便趨前會合，原來他在失散後便在稜線等待，無利呼喊回應，也沒聽見我的叫喊，只好晚上在溪邊過夜，第二天再跋山涉水，甚至還游泳才來到文山，對兩人而言，都是一次辛苦的路程。

五、碧綠神木—卡拉寶—畢祿

踏勘行程：碧綠神木—卡拉寶—畢祿

踏勘日期：2000.8.1

踏勘人員：李瑞宗、林國榮

行 程	地 點
16：00	本場出發
16：21	抵溪邊仔（國立公園山之家所在）
16：27	接上古道往畢祿方向
16：57	路況時好時壞，遇一粗大柳杉
17：16	發現柳杉上兩枚 子
17：50	越崩場地後接通路線，折返
18：57	回至本場

早晨 07:15 從特生中心出發，08:15 到達碧綠神木，等待巡山員 Adin 與我們會合前往卡拉寶。奈何一等就是兩個鐘頭，聯絡之下才發現原來巡山員要接受訓練，無法與我們同行，只好硬著頭皮披掛上陣，天氣也時陰時晴，不禁令人擔心往後的行程。來到流籠頭一看，有數位工人正在維修纜線，只好耐心等待，並與工人聊天，也認識了在卡拉寶經營農場的何老闆。終於在 12:46 流籠測試完畢，我們便與何老闆以及半籠的肥料，一起滑向卡拉寶。

由於是第一次乘坐流籠，心裡不禁有些害怕，隨著流籠緩慢前進，心裡的不安也隨之增加，看著纜線的一端藏在雲霧當中，叫人很難猜想何時會抵達，若真的發生意外，只有即刻長出翅膀才能逃脫，不過，這是不可能的，只好看著腳下的高深的山谷，希望快點到達對岸。另一個伙伴卻老神在在，還拿出相機拍照留念，真是服了他。

12:54 好不容易到達了卡拉寶，在老闆的邀請下，搭乘運送肥料的小貨車，在顛頗的路況下到達了工寮。與大家用過午餐後，先瞭解整個地理環境，用餐的工寮附近稱為本場。與本場隔溪相望的山坡稱為溪邊仔，上方設有兩間工寮，為旅館所在地，而我們搭乘流籠來到卡拉寶的位置稱為流籠尾，地勢較低，而地勢較高的碧綠神木起點稱為流籠頭。這時老闆及一位工人帶領我們四周搜尋工寮後方山頭，據他們指出這裡有原住民的墳墓，於是一行人

魚貫進入長滿柳杉及桂竹的混合林，林下落葉堆積甚厚，隨著腳步沙沙作響，踏遍山頭之後，只發現了有數座散立的石碑，並無墳墓的證據。之後便告別老闆，前往溪邊仔的旅館（國立公園山之家所在）調查往畢祿方向的古道。

16:14 經過停放廢棄小貨車的轉彎，3 分鐘後來到產業道路的分叉點，往左下前進，16：21 來到下方第二座的工寮，此時沿產業道路轉左下，方位角 120° ，接至最下方的平台，即旅館所在地，平台邊緣還矗立了一株柳杉。整個國立公園山之家目前只剩下一座三孔的灶，因為耕作的需要，農場主人將旅館的地基犁平，作為菜圃，只剩下這一座灶以供紀念，長 1.7 公尺，寬 1 公尺，高約 0.8 公尺，真是令人惋惜。

16：27 從柳杉旁切右下至河溝，寬約十幾公尺，跨越後便於 16：37 接至古道，開始往畢祿方向行走，古道寬近 2 公尺，路面平坦，走起來十分舒暢。在 16：39 時遇到一段近 4 公尺的崩塌，於是高繞翻越。古道緩慢地逐漸上昇，於 16：42 越過稜線後又遇崩塌，再度高繞越過，此時注意了四周的植被，上層有赤楊，下層有冇骨消、芒草等植物。之後十分鐘路況較差，多有芒草阻礙去路，直到 16：52 才逐漸轉為土質的清爽路面。5 分鐘後左方出現一株柳杉，胸圍 250 公分，可謂十分粗大，此時路面多為石塊，堅硬踏實。17：04 時路況極佳，地面鋪滿二葉松針，行走迅速，在轉彎間越過一條小稜線。

古道路況時好時壞，17：05 路面崩落，僅剩 30 公分，只得小心行走，此時發現古道逐漸上昇，3 分鐘後路況又轉好，大葉石櫟葉片散落滿地，此時彎過一條小山谷。17：10 古道又崩壞，減緩行進速度，5 分鐘後在路旁的大樹上發現 2 枚 子上下排列，可作為此條古道的證據。17：20 又發現左方生長 2 棵柳杉，胸圍均約 190 公分，看來這裡有很多高大的柳杉。5 分鐘後至一處崩落的乾溝，以 2 分鐘的時間通過，之後越過一條支稜，17：33 右方出現岩壁，高約 5 公尺，17：37 又越過一條支稜，此時四周窸窣窸窣地響了起來，原來開始下雨了。17：44 古道被陷落的土石所掩蓋，行進路線中斷，於是高繞再接至古道。17：50 路面塌陷約 20 公尺，不得前進，於是發揮媲美山羊的身手，再度往上方岩壁跨越崩落處，好不容易才接至古

道。往回觀視，夥伴依稀記起這是上次從畢祿往卡拉寶方向未能打通的端點，而再往畢祿方向行走一段，夥伴更加確定，於是在 17：57 決定折返，此時天色昏暗，濃霧大作，兩人飛也似地斜下大步邁進，遇阻礙只耽擱一會，便再跨步迅速向前，使得一個半小時的路程，只花了 40 分鐘就回到菜園，真是可謂神速，逃命的速度真不是蓋的。18：57 回到工寮，天已全黑，身上全部濕透，趕快吃飯洗澡，渡過在在卡拉寶的首夜。

第五章 結論

- (一)本研究對於太魯閣國家公園合歡聯絡古道進行通盤的調查與評估，可作為管理單位在觀光遊憩、企畫、工務之參考，尤其古道的歷史資源，更是自然保育、解說教育的重要題材與資料。
- (二)根據本項調查顯示，合歡聯絡古道所擁有的歷史資源，是國家公園重要的文化遺產，值得進行永續經營。
- (三)本次調查已將古道人文景觀資源做一調查，未來可針對沿線特色，做適當的遊程規劃。
- (四)本研究雖已將合歡聯絡古道路線做一踏勘與訂正，然而古道與全區古道資源之關係，仍待進一步調查與研究，以期呈現國家公園全區古道之豐富性。

引用文獻

1. 台灣總督府警察總署.1913.南投廳合歡山奇萊主山方面探險隊ノ遭難,理蕃誌稿第三編:373-386
2. 賀田直治.1914.中央山脈橫斷記,並太魯閣番地視察概要,拓殖新報社,東京
3. 小林生.1929.合歡山と畢祿山に登るの記,台灣山林會報 36:44-49
4. 台北一中登山隊員.1930.タロコよ奇萊主山北峰、合歡諸峰を越ゆ,台灣山岳 5:70-83
5. 羚羊人.1933.合歡諸峰と畢祿山,台灣山岳 7:161-166
6. 北川清.1934.合歡越道路開鑿に伴ひ駐在所新設,台灣警察時報 229:93
7. 角田猛.1934.合歡山をえて,台灣警察時報 227:101-109
8. 台灣山岳會.1935.消息及通信—紅頭嶼、合歡越,台灣山岳彙報 7 (9) :6
9. 台灣山岳會.1935.消息及通信—奇萊主山峰、合歡諸峰,台灣山岳彙報 7 (10) :2
10. 台灣山岳會.1935.夏季大登山報告—合歡越,台灣山岳彙報 7 (8) :2
11. 台灣山岳會.1935.消息及通信—合歡越,台灣山岳彙報 7 (8) :4
12. 花蓮港.1935.合歡附近早くも降雪,理蕃の友第四年十二月號:11
13. 台灣山岳會.1935.消息及通信—新高山、合歡越,台灣山岳彙報 7 (2) :5
14. 台灣山岳會.1936.雨の合歡越,台灣山岳彙報 8 (6) :5-7
15. 河崎寛康.1936.合歡山を越ゆる,台灣警察時報 243:93-100
16. 東村龍成.1936.合歡越,台灣の山林 123:198-201
17. 台灣山岳會.1936.消息及通信—合歡越、中央尖山、南湖大山,台灣山岳彙報 8 (3) :6
18. 台灣山岳會.1936.消息及通信—合歡越、中央尖山,台灣山岳彙報 8 (5) :4
19. 齋藤生.1936.合歡越の旅,理蕃の友第五年三月號:3
20. 山下生.1936.合歡越の思出,理蕃の友第五年九月號:7-8
21. 河崎寛康.1936.合歡山を越ゆる,台灣警察時報 244:101-109

22. 台灣山岳會.1936.冬期大登山—合歡越,台灣山岳彙報 8 (12) :1
23. 台灣山岳會.1936.夏期大登山日程—合歡越、南湖大山,台灣山岳彙報 8 (6) :1
24. 山口庄八.1936.合歡、タロコ方面活動寫真フィルム撮影隊來花,台灣警察時報 245:158
25. 桂長平.1937.番地登山が出来るまご (二) —合歡奇萊の兩山探險,台灣山岳彙報 9 (12) :3
26. 台灣山岳會.1937.夏期登山日程—合歡越,台灣山岳彙報 9 (6) :1
27. 台灣山岳會.1937.昭和 12 年度夏季大登山報告—合歡越,台灣山岳彙報 9 (9) :3-4
28. 台灣山岳會.1937.冬期大登山—合歡越,台灣山岳彙報 9 (12) :1
29. 平澤生.1938.合歡山夏季移動放牧,理番の友第五年三月號:3
30. 小松松濤.1938.合歡山岳午の涎,台灣山岳彙報 10 (10) :5-8
31. 台灣山岳會.1938.夏期大登山日程—南湖大山、合歡越,台灣山岳彙報 10 (6) :1
32. 台灣山岳會.1938.冬期大登山日程—合歡越,台灣山岳彙報 10 (12) :1
33. 台灣交通問題調查研究會.1938.合歡越道路,旅と運輸 11:5
34. 小松松濤.1938.合歡山岳午の涎 (2) ,台灣山岳彙報 10 (11) :2-4
35. 台灣交通問題調查研究會.1939.タロコと合歡越,旅と運輸 10:5-7
36. 荻原英夫.1939.合歡を越える,台灣の山林 164:312
37. 大橋準一郎.1939. タロコ峽より合歡越,台灣の山林 164:326-32
38. 宮村堅彌、小山横太郎.1940.合歡越え,不祥
39. 森キヨ子、高橋富佐子.1941.鍛鍊と觀賞の夏山合歡登山記,東台灣新報 7 月 27 日、7 月 28 日、7 月 29 日、7 月 31 日
40. 台北第四中學校.1943. 合歡越遭難の記,台灣山岳 13:47-60
41. 台灣山岳會.1937.昭和 12 年度夏季大登山報告—合歡越,台灣山岳彙報 9 (9) :3-4

附錄一

合歡越年代表

時間	事件
昭和 4 年 (1929) 1 月	合歡越 霧社—東合歡山—北合歡山—畢祿山—古白楊—天祥—花蓮
昭和 4 年 (1929) 4 月 26 日—5 月 10 日	台北—中タロコ—奇萊主山北峰越合歡山—埔里
昭和 5 年 (1930) 10 月 27 日	霧社事件
昭和 6 年 (1931)	蘇澳—花蓮臨海道開通
昭和 7 年 (1932) 9 月 30 日	太魯閣と能高聯絡循環道路行程 (カラバオ—合歡東峰—奇萊連峰)
昭和 7 年 (1932) 11 月 10 日	合歡越搜索隊編成
昭和 8 年 (1933) 6 月	合歡越道路起工
昭和 8 年 (1933) 9 月	太魯閣峽と奇萊主山縦走
昭和 9 年 (1934) 1 月 28 日	合歡越道路完工
昭和 9 年 (1934) 10 月 31 日	合歡越設櫻峰、合歡山、石門三駐在所
昭和 10 年 (1935) 3 月	合歡越と太魯閣峽
昭和 10 年 (1935) 7 月 10 日—16 日	合歡越行：台北 (10 日) —霧社 (11 日) —合歡山駐在所 (12 日) —關原 (13 日) —タビト (14 日) —バタガン (15 日) —台北 (16 日)
昭和 11 年 (1936) 1 月 1 日—6 日	嘉義二青年自轉車雪中合歡越横斷：嘉義 (1 日) —霧社 (2 日) —追分 (3 日) —關原 (4 日) —花蓮 (5 日) —バタガン (5 日) —花蓮 (6 日)
昭和 11 年 (1936) 3 月 1 日	河崎寛康發表「合歡山越」於台灣警察時報
昭和 12 年 (1937)	次高タロコ指定為國立公園

12 月 27 日	
昭和 13 年（1938） 7 月 24 日	小松忠文等 12 人 合歡越
昭和 14 年（1939） 7 月 22 日—29 日	早村幸一等 12 人 合歡—タロコ紀錄
昭和 15 年（1940） 1 月 13 日—2 月 20 日	台灣新聞發表宮村堅彌「合歡越コ-ス」，台灣新聞社主辦， 台灣國立公園徒步獎健コ-ス，第一位當選
昭和 15 年（1940） 3 月 7 日—9 日	台灣新聞發表前田正吉「合歡タロココ-ス上中下」，第四位 當選
昭和 15 年（1940） 12 月 29 日—31 日	台灣國立公園徒步獎健旅行
昭和 16 年（1941） 1 月 4 日	カラバオ山小屋

合歡聯絡古道歷史沿革與景觀資源之研究

計劃主持人/李瑞宗

研究助理/林國榮、邵偉榕

委託單位/內政部營建署太魯閣國家公園管理處

花蓮縣秀林鄉富士村富士 291 號 (038) 621100

印刷/大進印刷有限公司 (02) 23087600

出版時間/中華民國八十八年六月三十日