

# 從探險到築路：側記合歡越嶺道路的開鑿

文·圖片提供／鄭安晞（國立暨南國際大學歷史學系兼任助理教授）



▲原為合歡越嶺古道是中橫霧社支線。

「合歡越嶺道路」前身之部分路段為軍需道路，日治後期則轉變成採金道路，在原住民歷史發展上有重要的歷史地位。

內太魯閣區域由於山高谷深，且發生過幾次歷史事件，在原住民管理上被日人視為頭痛之地。南投與花蓮間山區的封鎖得從 1898 年 1 月「深堀事件」說起。深堀安一郎大尉進入南投山區探險「北蕃」，一行 18 人無一生還，日人封鎖南投山區，連帶影響到東部。早在 1896 年間森丑之助即曾調查部分太魯閣外社蕃與木瓜蕃；1897 年 1 月由叭哩沙撫墾署小野三郎撫墾署長，命令技手細谷十太郎調查蘇澳、奇萊間鐵道。1907 年 1 月總督府警視賀來倉太率領 80 多名探險隊，計畫以臺東廳花蓮港支廳部內知亞干溪為起點，調查往南投埔里社之道路，未果；10 月東部花蓮支廳長岩村慎吾一行人前往木瓜溪流巴托蘭社探險，了解蕃情並與之訂約，希望不再加害日本人。

1910 年 4 月，官方調查南湖大山位置與北蕃圖的差異，溪頭、南澳、タウサー蕃、タロコ蕃蕃社的分布狀況，タウサー蕃、タロコ蕃的地形與交通狀況，以及從タボ一社到分水嶺道路的位置、橋梁數、

里程、作業難易、物資供給狀況，圓山到マナウヤン社の狀況，這也是多年後離內太魯閣最近的一次探險。1911 年 8 月，宜蘭羅東支廳田丸直之警部為探險太魯閣蕃愚堀社；12 月，總督府蕃務本署署長大津麟平派技手財津久平與南投廳警部伊藤泰作，前往奇萊主山與合歡山方面調查，觀測太魯閣山地地形。

1913 年 3 月蕃務本署的野呂寧技師、相澤作藏警部、齋藤武彥、財津久平、中島 3 技手組隊，計畫從合歡山東方連奇萊山的中央山脈以東，太魯閣蕃（タロコ）的背後塔次基里溪（タツキリ）上游一帶，進行地形探險與地形測量，因天寒造成百餘隊員凍死的嚴重山難；為調查蕃情，同年 9 月再度由臺灣總督佐久間左馬太編隊，25 日由臺北出發，28 日與其他探險隊集合於櫻ヶ峰，分作兩支隊伍進行探險，佐久間總督合歡山探險隊。

為徹底統治山區原住民，總督府 1914 年 4 月成立「太魯閣討伐軍」，組成三支「太魯閣人居住地探險隊」進行最大規模的軍事行動，做情報蒐集；並為後勤補給修築從太魯閣口至文山溫泉的軍用道。



▲日治時期，從錐鹿遠眺中央山脈群山。

4 月 20 日，宜蘭廳探險南湖大山，探險搜索隊由警部松本勇作、警部補大道諦觀以下巡查 15 名、隘勇 2 名編成，探險員有宜蘭廳蕃務課長金子惠教、叭哩沙支廳長小島仁三郎、總督府技師野呂寧、技手財津久平、齋藤武彥，外雇測夫 3 名，第二守備隊步兵大尉竹中政雄，合計 29 名，登頂三星山南方的分水嶺山頂，觀測從南湖大山到雪山、大霸尖山一帶。ビヤハウ社、キンヤン社、クムヤウ社 3 社擔任共同警戒，3 社頭目率領蕃丁 247 名登南湖大山最高處，觀測タロコ、タウサー、シカヤウ、サラマオ各方面山脈、溪流、蕃社分布狀況。

同年 5 月，日本官方正式展開「太魯閣討伐戰」，此次討伐是軍警聯合行動，由總督佐久間左馬太督師。從討伐一兩年前，探險隊即展開太魯閣地形探查、蕃情調查等，並新設花蓮港與北埔間、吉野村與木瓜溪間、埔里社與眉溪間輕便鐵道，且變更數條路線；以及延長巴蘭鞍部到舊哈朋的山腰道路，通過該山脈北方至追分，並新開鑿從馬黑保到能高山山腰道路，其餘也補修或者變更道路與鐵線橋等。

戰爭時期，日方並兵分五路，包括：畢祿山線、塔次基里線、托博闊溪線、奇萊北峰線、奇萊南峰線，其中部分路段後來也被改築成「合歡越嶺道路」；1921 年則先完成外內太魯閣道路。

1932 年，東臺灣勝地宣傳協會成立，日本國立公園委員前來太魯閣進行國立公園候補地考察，當時花蓮南投道路尚未暢通。1933 年 6 月 22 日，在花蓮街街長宮崎花的主持下，橫互立霧溪兩岸的「合歡越嶺道路」正式開工；同年 7 月起，日人



▲僅供一人通行之錐鹿古道。

◀日治時期太魯閣國立公園入口。

從卡拉寶開始動工，但受限當時連日大雨與寒氣影響，開路工程頗受影響。開鑿隊員區分為 3 班，共計 112 人；7 月 6 日以第一班為主的開鑿隊從卡拉寶為起點，完成 670 公尺；7 月 31 日則從 6,200 尺（約 1878.6 公尺）往上開鑿至第一據點的警官駐在所；9 月，道路開鑿隊築路至合歡山北峰附近的第二、三據點，原預計到 12 月上旬開鑿 6 里（約 24 公里），礙於寒冷天候，暫時中止開鑿。

1934 年 1 月初，施工將近 6 個月的「合歡越嶺道路」僅剩下一些路段需補修；同月的 28 日，在塔比多（タビト、今天祥）舉行盛大的搜索隊解隊式，花蓮港廳廳長森萬吉、臺北州警務課長瀨野尾等也列席參加。1935 年全線打通，可從花蓮經太魯閣、天祥、卡拉寶、合歡山直達霧社，稱「合歡越嶺古道」。

戰後，日治時期所修築的「合歡越嶺道路」使用過一段時間，直到 1960 年 5 月中部橫貫公路全段完工，取代日治時期的大甲溪警備道路與合歡越嶺道路。1988 年，曾由楊南郡、王素娥受國家公園委託調查合歡越嶺古道，結案成〈合歡越嶺古道調查與整修研究報告〉，此後尚有李瑞宗等人繼續調查與研究，為目前太魯閣國家公園內最重要的歷史文化資產。現僅有錐麓段、綠水合流段、古白楊段等，提供一般遊客遊憩，其餘路況不佳。✎