

合歡越嶺道東段現存資源景點

陳志強*

摘 要

昭和 10 年（西元 1935 年）日人修築的合歡越嶺道，在民國 49 年（西元 1960 年）中橫公路通車使用後漸被遺忘荒廢。歷來太魯閣國家公園管理管處委託完成三份相關的調查報告，近年又陸續有數本關於太魯閣和中橫公路的文史著作出版。本文參考上述資料及現場探查經驗，紀錄合歡越嶺道東段現況及存留的資源景點。

本文涵蓋現大禹嶺至太魯閣口，由西向東以現今地名分為 5 段描述：1.大禹嶺—卡拉寶、2.卡拉寶—荻坂埡口、3.荻坂埡口—天祥、4.天祥—巴達岡、5.巴達岡—太魯閣口

關鍵字

合歡越嶺道、太魯閣、古道

*四季探古道臉書社團成員

合歡越嶺道東段現存資源景點

陳志強

前言：合歡越嶺道

從合歡山到太魯閣這片廣大的山域，早先散布有許多太魯閣族部落。百年前日軍發動戰爭強行橫入，在情勢平穩後修築諸多步道系統以連絡管理，之後劃入為國家公園預定地，興起旅遊健行的風氣潮流。政權轉替後修築貫通此區的中部橫貫公路，大抵形成現今所見樣貌。合歡越嶺道是日據時期此區域最主要的聯絡通道，最早起自於大正 3 年（西元 1914 年）年討伐戰爭，日軍臨時開闢的前進路線。在局勢穩定後，經歷多次規劃逐段增建，最終於昭和 10 年（西元 1935 年）完成西起霧社、東至太魯閣全長 27 日里（約 105,5 公里）的橫貫步道。這條古道在民國 49 年（西元 1960 年）中橫公路通車使用後，部分路段被闢建為公路而消失，部分路段被整修利用為登山步道，其他大部分的路段則漸被遺忘荒廢。歷來太管處委託完成三份相關的調查報告，包括民國 77 年楊南郡老師，88 年李瑞宗老師和 99 年米亞桑山岳協會。近年又陸續有數本關於太魯閣和中橫公路的文史著作出版。

本文以現場探查經驗為基礎，參考歷年來相關的調查報告及近年內數本相關文史著作，紀錄合歡越嶺道東段現存資源景點，涵蓋現大禹嶺至太魯閣口，由西向東以現今地名分為 5 段描述：1.大禹嶺—卡拉寶、2.卡拉寶—荻坂埡口、3.荻坂埡口—天祥、4.天祥—巴達岡、5.巴達岡—太魯閣口。



▲紅色為中橫公路；藍色為合歡越嶺道

壹、大禹嶺—卡拉寶

古道從大禹嶺經卯木山到關原，現成為登山步道。關原至卡拉寶間無人走動多處中斷，現存有關原、畢祿駐在所，古道約存留有五成，其路況和景觀相當良好。

一、大禹嶺至關原

古道從大禹嶺開始經過卯木山下方到關原，另有登山步道往下連接至救國團觀雲山莊，目前常有登山團體造訪，或被誤稱為卯木古道。因常有山友走動，路跡清楚路況大多也良好。

二、關原至畢祿

現存有關原、畢祿兩間駐在所，古道現存可分為關原駐在所、赤松斷崖、金馬隧道、畢祿駐在所等四段，都可沿著山徑由中橫公路當天內個別前往來回。

1. 關原駐在所

若由觀雲山莊的山徑往上來到接合歡越的叉路口，往左是往卯木山大禹嶺，往右往下的古道已中斷沒有痕跡，往前尋找一段才能重接回古道。

探查中發現此區域有兩條上下平行的古道。當初日本人修這段路時，因前方有名為「賽之河原」的大片碎石坡斷崖無法克服，曾經工程中修正路線再重建，所以存有上下兩段，下方才是正確的古道路線。古道經過關原駐在所，往前中斷於「賽之河原」無法通過。

關原駐在所選建在一略高起的小山頭上，前方是 2 到 5 公尺高的堆疊石牆，配合地形砌整出一寬廣平整的平台。平台前方有約 2 公尺寬階梯通道向下，背山的後方則有約 5 公尺寬平整斜坡道往上連接合歡越古道。整個駐在所被三面半高不及 1 公尺的連續矮牆所包圍，構成目估長寬約 40 乘以 20 公尺的長方形外牆。整個駐在所平台都已長滿高大的松林，地面上有些小台階和疑似門柱的疊石和屋舍地基，外圍還有座完整的木炭窯。



▲關原駐在所中的宿泊所

▼關原駐在所及宿泊所示意圖



2. 赤松斷崖

關原、畢祿兩間駐在所日本地圖上的標示大概相距 4.2 公里，之間有「賽之河原」、「赤松斷崖」、「夕霧坂」三個地名。「賽之河原」是不停崩落的大片碎石坡斷崖，「赤松斷崖」是有許多紅色樹幹松樹的斷崖地形，「夕霧坂」是段上升的山坡路，這段合歡越古道平行橫亙在中橫公路上方大約三百公尺處，往右斜下在金馬隧道前和公路交會。



▲赤松斷崖段的完好古道

「赤松斷崖」段古道都是直接在岩壁上開鑿出 L 型的路面，存留十分完整，平緩開闊處都有大片松林間雜巨大老樹，路況良好林下乾淨清爽。這段古道往西止於「賽之河原」碎石坡斷崖。往東經過「夕霧坂」，斜下在金馬隧道前和中橫公路交會。

3. 金馬隧道

從金馬公廁旁順著稜線直下一小段就會接上古道，往右往上是關原合歡山的方向，大概只剩三十公尺就中斷於崩壁。往左往下是畢祿太魯閣的方向，平行沿著公路下方還有約三百公尺長，中斷於也稱愚公峭壁的畢祿斷崖。這段古道大致平行腰繞，途經多處溪溝被沖毀中斷，繞過這些坍塌路段後就能再接回古道，其它林下的路面大致都很清楚。猜測是因中橫公路興建期間，築路人員應該會行走使用並加以維護。

4. 畢祿駐在所

畢祿駐在所遺址主要是一大塊長橢圓的平台，前方下方有兩層半的駁坎石牆，有一顆大樹長在門口右側的石牆中。正門口地面有長條形岩板排列，上頭還有一個應是門栓的插孔。平台後方靠山坡處，有個背倚大石的長方形水泥集水槽，上緣嵌埋了玻璃酒瓶嘴當作出水孔。駐在所下方有另兩塊更大的平台，應該曾有部落家屋。循駐在所左側往下的古道前行，約百多公尺有石洞獵寮和小溪水源，過小溪後路就中斷於大片崩塌後的芒草溪溝。駐在所往右側往上古道約有兩百公尺長，中斷於畢祿斷崖前。

三、畢祿至卡拉寶

這段古道片片段段中斷於崩塌溪溝或芒草叢無法連貫，與幾條登山路徑有垂直交會。

貳、卡拉寶—荻坂埡口

古道一樣呈片片段段無法連貫。現存有卡拉寶、西拉歐卡、見晴、古白楊四間駐在所。有魯翁、古白楊兩座大吊橋，塔次基里溪旁有溪底司令部和佐久間露營地遺跡。托博濶支線有魯比、托博濶駐在所和勅使橋柱。

一、卡拉寶

昔日是太魯閣族重要的大部落，日軍討伐戰爭中也是重要據點，越嶺道時期曾設有警官駐在所、衛生所及供旅客過夜的宿泊所等，光復後有大面積的農場開墾一直到現今，仍有使用中的纜車系統和車道連接至中橫壁祿神木站。

現址經多年的開墾使用後已難以辨認部落痕跡，只剩卡拉寶駐在所四方型的疊石平台，合歡越經過其前方，古道兩側多處有直線延伸排列的高大柳杉。

二、托博潤支線

古道支線始於卡拉寶，下降經過魯比合流點的勅使橋和魯比駐在所，再上升腰繞於托博潤山或稱杜銜山的山腰，終而抵達托博潤社。古道過魯比駐在所後會經過一處稜線山凹，有楊南郡老師報告中提到長 8.8 公尺的浮築橋。

1. 勅使橋

位於塔次基里溪與支流托博潤溪的魯比合流點，離魯比駐在所約百公尺。在太魯閣戰爭中，日軍在該處架起木橋，後來改建為鐵線橋，名為「勅使橋」。合歡越古道上的吊橋多以地名來命名，這座則是因大正 3 年 7 月，日皇派遣軍事侍從若見少將當特使，遠至位於卡拉寶社的前線指揮部，慰問討伐軍司令官佐久間總督。

勅使橋在駐在所這側僅剩門型水泥橋柱，橋衍上的名稱已看不出來，應是被刻意敲毀，地上的鐵線錨索也明顯是被人工剪斷。橋邊有一屋舍疊石地基，應是類似守橋的警哨站。

2. 魯比駐在所

位在魯比合流點一寬廣河階平台上，有高大完整的長方形外圍石牆，目估長寬約 40X30 公尺，高約 1.8 公尺，牆內外都有多處倒塌的屋舍殘跡。牆內角落還有一間完整的木屋，這是祖居的族人在日本人撤離後返回該處，收集堪用的建材重建了木屋，民國 36~70 年間重新生活居住在此。



▲魯比駐在所示意圖

3. 托博潤駐在所

托博潤社遺址位於杜銜山南稜上，有托博潤警官駐在所，目前只遺留地基和駁坎石牆，前方有道完整筆直的砌石通道。

三、西拉歐卡駐在所

西拉歐卡也是個大部落，現仍有廣闊分佈的許多大型家屋平台，日軍討伐戰爭中也是重要據點，西拉歐卡駐在所就是位在當時軍隊紮營的小山頭上。

駐在所寬廣的平台外側有道外牆，牆上有一座後期興建的水泥蓄水塔。駐在所曾附設有番童教育所，遺有疑是升旗台的土丘，地面存有屋舍的水泥地基和排水溝、茅坑，屋外有玻璃酒瓶埋設排列的花圃。台地上有很多後期的垃圾雜物，有一組石磨不知為何會出現在這兒。

部落上方有警手莫那亞高之墓，是該部落頭目又擔任日本警察，31歲英年殉職，日警為他用日式葬禮修築了日式墳墓。原本是標準的三層日式墓碑，但這個不小的水泥墓台已被掀倒分離，最上層的長方形墓碑滑落到後方山坡下，之間生長的樹木已經不小棵，可猜測已分離幾十年。墓碑的刻字仍很清晰，正面「故花蓮港廳警手莫那亞高之墓」，背面「昭和九年殉職 享年三十一歲」。除了水泥墓石，地上也還可見長方形的砌石地基，對比日式墳墓規制，莫那亞高的遺骨應該還在這兒的納骨室中。

四、西拉歐卡夫尼

西拉歐卡夫尼河階地位在塔次基里溪底，在討伐戰中是日軍司令處，是合歡山以東最大的軍營，佐久間墜崖負傷後也在此療養多日。討伐戰後此處設立了「西拉歐卡夫尼隘勇監督所」，在合歡越主線開闢之前有西拉歐卡夫尼道路經饅頭山連接至天祥，主線更改路線後即被廢棄不再使用。

河階地存有大型的軍營矮石牆，佐久間宿營地有座龐大的刻字水泥紀念碑，但早已被推倒多有毀損，也不見舊照片中的基座。

五、魯翁橋

魯翁橋與古白楊橋和鶯橋，昔日並稱合歡越三大吊橋。前兩座橋因台電曾計畫作為工程通道，在舊橋另加上現代鋼纜補強，橋的形制和原本已經有所不同。

門型水泥橋柱上有和其他橋不同的雙弧形造型，橋衍上刻有日文橋名。新舊的鋼纜和鐵索大致仍完好，但木頭橋板已腐壞掉光不能通行。

六、見晴駐在所

魯翁橋到見晴駐在所之間的古道路況良好，有一幾公尺長的小隧道，隧道西側已有坍塌。見晴駐在所還有平台痕跡。

古道與現登山路徑交會於一舊部落，有多層家屋平台和山坡耕地痕跡。部落下方有一小山頭上闢建有砌石平台，以前都傳說是日軍墓葬區，但經考據應只是族人的集體墓葬區。

七、古白楊

1. 古白楊部落

古白楊為合歡越嶺古道沿途最大部落，為開闊平緩之山坡台階地，上下共約7層，日據時代有駐在所、教育所、衛生所等。太管處曾修築步道，由新白楊休息站通至古白楊，可惜

荒廢已久無法通行，現是由山友另開闢的山徑前往，由中橫新白楊往下，落差 350 公尺。

山徑往下會先抵達第一對門柱，右側一根已倒地斷裂，太管處歷年調查報告中認為此處是古白楊駐在所的平台，前方有斜坡通道和三層的駁坎高牆。左下方有另一個在駁坎高牆上的大平台，有第二對門柱，其前方有斜坡，清理後呈現清楚的水泥階梯，可是這水泥階梯太新太完整，會懷疑是開墾農戶或太管處重修過。

70 年代這兒曾有農戶在此開墾，種植果樹及蔬菜，建有可容納 30 人之大工寮，水電皆備，用流籠往上運送。遺留下的噴藥機，生活器具，屋舍痕跡到處可見。現大片山坡地都是開墾後的芒草叢生，到處都長有高大蘆草，應該是以前人工種植所留下。

2. 古白楊橋

離古白楊部落不遠，橋身構造和鋼索仍完整，兩端的橋板已爛光，只殘存中段的橋板。橋頭的固定錨座和魯翁橋一樣經過增建，下方是日本人編纏的舊鐵索直接埋入地下，上方是台電加強的鋼索和水泥基座。

3. 古白楊大崩壁

大片寬廣斷崖由山頂直洩至溪底，已形成多年仍持續崩塌中，古道很大段完全消失早已無法通過。

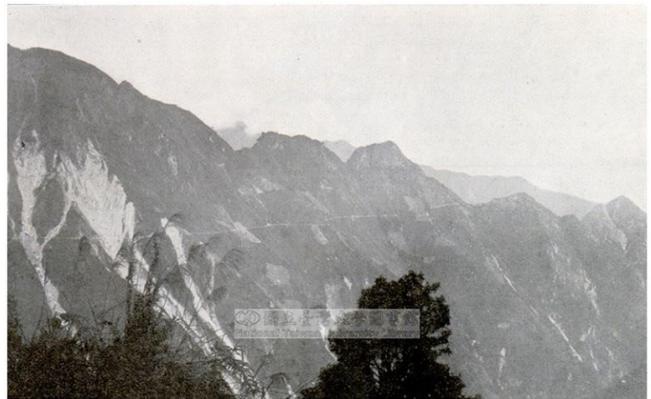
參、荻坂埡口一天祥

從荻坂埡口經荻坂駐在所一路下坡至鶯橋，路況八成仍完好，鶯橋旁有西奇良駐在所和洛韶支線。鶯橋到天祥的前半段被台電拓寬為工程用路，後段太管處曾整修為天祥白楊步道，但都已崩壞封閉。天祥鄰近又有多條支線和警備道。

一、荻坂埡口

古道旁的荻坂山又稱西奇良山，在日據時期原本的名稱是荻坂山，後因誤用又廣為沿用，如今都已改稱之為荻坂山。

荻坂山這道稜線是由畢祿、羊頭山往東沿伸至饅頭山，在這一帶呈狹窄的參差鋸齒



▲古白楊大崩壁和荻坂埡口
▼荻坂饅頭山道路系統



狀。古道通過古白楊大崩壁後，在荻坂埡口由稜線南側的塔次基里溪北岸轉至稜線北側的瓦黑爾溪南岸。埡口存留有小疊石平台。另荻坂至饅頭山這條稜線上，在饅頭山西側的大鞍部前後有討伐戰後修築的饅頭山道路，路面存留有幾十公尺，寬度約只有一公尺，比後來的合歡越嶺道明顯窄了許多，路旁留有當時軍隊在此駐紮搭帳所砌建的數個平台。

二、荻坂駐在所

從荻坂埡口往下的路況都非常完好，不多遠古道會先再經過一段在陡峻岩脈上直接鑿出的狹窄路徑，類似錐麓斷崖的景觀，落差溪底大概 600 公尺，可以清楚對岸中橫公路和周遭山勢地形。

再往前先來到荻坂駐在所和西奇良社舊部落，駐在所平台有砌石疊牆位在古道上方，邊緣有小石牆，有階梯正門和石階側門。駐在

所主屋是夯土牆長方形結構，開口面對正門階梯，是目前在太魯閣地區唯一看過的土牆建築。古道下方還有兩大塊部落家屋的平台，鄰近也還有些小平台和遺址。

三、荻坂道路

從荻坂埡口開始，合歡越一路斜下落差 600 公尺，經由鶯橋越過瓦黑爾溪，這路線也稱為荻坂道路，以取代原先太陡峭的饅頭山道路。目前的路況非常完好，只有在幾處溪溝處有較大段被沖毀中斷，繞過這幾處不容易走的崩塌就是一路暢行。

四、鶯橋

鶯橋長度 113 公尺，是當年合歡越嶺道上僅次於山月橋的第二長吊橋。橋的南北兩端各有座水泥灌注的簡單橋門，橋衍上以不同的字體各題寫著鶯橋，左側的橋柱有日期刻字，大正十年三月。北口的後方有道當初堆疊的石牆，平台上有顆總督府埋設的基石，礦務課第九百二十二號。

鶯橋是重要的路線匯集點，北側橋頭的上方山坡是西奇良駐在所和洛韶支線，橋的下方是鶴壽路橫過，橋的對岸是合歡越主線荻坂道路。



▲饅頭山西側的大鞍部有道路和平台痕跡

鶯橋和古白楊橋、魯翁橋，並稱合歡越三大吊橋。後兩座橋因台電曾計畫作為工程通道，在舊橋另加上現代鋼纜補強，橋的形制和早先已經有所不同，鶯橋成了整條合歡越上唯一仍舊維持原始樣貌的古吊橋。



▲鶯橋和西奇良駐在所的古今對照

五、西奇良駐在所

在鶯橋北側橋頭上方曾有西奇良駐在所，屋舍前有寬廣的前庭和兩根門柱。如今駐在所只留下一道石牆和入口階梯，前庭變成台電工寮的水泥地基，現又被芒草完全盤據，兩根門柱則不見蹤跡。

六、洛韶支線

洛韶支線正式名稱為洛韶警備道路，起自西寶部落，翻越過現今豁然亭上方的山頭後，往下來到西奇良駐在所與主線交會，再沿著瓦黑爾溪北岸上行，抵達終點洛韶部落。洛韶駐在所在現今中橫公路上方山頭的舊洛韶部落中，佔地寬廣旁有成列高大柳杉。

洛韶支線的後半段已被闢建為中橫公路，靠西寶的前半也無人走動早已荒蕪，只剩中段大概有三百公尺長。目前要通往鶯橋的山徑，是由豁然亭後方的中橫公路往下切，先接上這段古道，再沿條小溪溝下到鶯橋。

這段殘存的洛韶支線通過段不短的垂直岩壁，古道硬生生在大理石岩壁上開鑿出ㄇ字型的通道穿過，探身外就是深邃溪谷的驚險美景。這條目前通往鶯橋的唯一山徑，雖然有古道上的美景，但不容易走也有相當危險性，並不適合一般大眾行走。

七、鶯橋到天祥

鶯橋到天祥的前半段被台電拓寬為工程用路鶴壽路，後段太管處曾整修為天祥白楊步道，但都已崩壞封閉。

1. 鶴壽路

台電曾計畫立霧溪水力發電工程，截取立霧溪各大支流之水，以為水力發電之用。為了建設各取水口之水壩，在民國七十三年六月之前，陸續共修築了 7 條相關的施工道路。其中鶴壽路是沿用由白楊步道入口到鶯橋這一段合歡越古道，拓寬為可行車的工程用路，全長 4.12 公里，路寬 3.5 公尺，經過鶯橋下方通達鶴壽壩預定地。築壩發電的計畫後來夭折終止，只留下已完工未啟用的道路。

這條已荒廢的路，從白楊步道和鶯橋各還能走進去一段，但中間已嚴重崩毀無法相通。若能由這路從鶯橋往下游走，離天祥其實很近大約只有三公里，但改走中橫公路就變成盤繞有十幾公里。



從鶯橋往下游走，這段鶴壽路有一長一短兩個隧道，隧道內還殘存一些工程留下的物品和淹水的痕跡，但路面多已被不見天日芒草盤據，想要來到隧道探訪得花不少功夫砍草開路。

▲鶯橋往天祥的古道被拓寬為鶴壽路

2. 天祥白楊步道

從天祥到白楊步道入口這一段，國家公園太管處曾多次整修為天祥白楊步道，可惜因多處嚴重崩塌已封閉多年。現遊客只能來到天祥基督堂後方步道，猶仍有一道浮築橋能略窺越嶺道的修建樣式。

八、鶴壽居

位於鶯橋鄰近，中橫公路下方，有段溫暖的贈屋故事。中橫公路開闢時，96歲西奇良頭目瓦基母潤與其119歲母親居住於今薛家場附近，與開路榮民多有協助互動。榮民對他感恩圖報，有一日陳誠副總統到場巡視時將上情秉告，於是蓋了一棟「鶴壽居」贈與兩位老人家。該屋舍目前仍有後人使用中，未經同意不宜逕行打擾。

肆、天祥—巴達岡

天祥至合流被拓為公路，合流部落和海鼠山有許多遺址建物存留，合流至巴達岡即現知名的錐麓古道。天祥鄰近又有多條支線和警備道。

一、天祥

舊名「塔比多」，日治時期在此設置花蓮港廳下的內太魯閣支廳，是此區域最重要的行政和交通中心。有佐久間神社、駐在所、學校、地藏庵、俱樂部、療養所、交易所等，但都已被新建築取代不復存在。

昔日龐大的佐久間神社舊址，後續被改建為第一代和現今的第二代文天祥公園。今仍保留昔日石砌擋土牆及參拜道改建的階梯外，另有三根石燈籠水泥柱，還有隻新出土的神社狛犬，目前保管於天祥管理站中。

二、西寶警備道路&達布拉駐在所

現今文山賓館舊址上方有多層河階台地，有達布拉部落遺址，設置有駐在所。由此有西寶警備道路，沿小溪谷直線陡上至西寶，全長約 1.6 公里，現今中橫公路則是盤繞了約 6 公里。警備道下方約 1/3 還可見路跡，再往上就被上方開闢中橫時往下傾倒的土方完全掩埋。



▲達布拉駐在所平台現存有四棟木屋

駐在所平台現存有四棟榮民曾居住的木屋，木屋的生活機能完整，曾有水有電，冰箱、瓦斯桶都還在，有民國 77 年青年日報還有 1980 年法文報紙。

三、陶賽道路

合歡越最大的一條支線，由天祥沿立霧溪的最大支流~大沙溪又名陶賽溪，抵達上游的陶賽部落。又有西拉克和合流梅園兩條支線。

1. 陶賽道路

由天祥出發一路往大沙溪上游，迴頭彎之前的古道已被拓為中橫公路，之後的古道在榮民開墾時期被拓寬為可通行農用搬運車的產業道路，也被利用為攀登南湖中央尖的路線。但現今這路到處崩塌柔腸寸斷，已封閉多年難以進入。

昔日沿途多處河階台地上都有舊部落和駐在所，榮民開墾時期都轄屬於西寶農場，竹村還曾有建立教堂。沿途包括現名九梅吊橋的梅園駐在所、現名梅園的山里駐在所、現名竹村的陶賽駐在所。

2. 西拉克警備道

由匯流口的瓦黑爾吊橋（現清溪橋），沿大沙溪的支流~小瓦黑爾溪，通往上游西拉克部落，有西拉克和川向駐在所。古道前 1/3 路況仍很好，路面比較窄，沒有合歡越主線的標準寬度。往內崩塌嚴重，尚未能再深入探勘。

3. 合流梅園警備道

由九梅吊橋的梅園駐在所，經蓮花池、海鼠山、牧水山至合流部落，後續發展成海鼠山的道路系統。即目前往蓮花池的路徑。

四、科蘭警備道路

即目前岳王亭過吊橋後往研海林道的登山路徑，往上有科蘭部落和駐在所遺址。但因林務局曾使用增建工寮，只剩石階台地和一些水泥地基。

五、合流部落

位於荖西溪匯入立霧溪的河階台地，銜接錐麓古道及海鼠山聯絡道路。光復後有族人和榮民居住開墾，最多時有約三十戶。

部落附近存有完整古道和吊靈碑，即現在的綠水合流步道。部落內有教育所、駐在所和部落遺址。後方山腰有七、八層高大石牆，最長的幾層有 30-40 公尺長，高有 3-4 公尺。有個說法疑似日軍戰俘營，但應是部落的遺址，多處有家屋的地基痕跡。

六、海鼠山

此處腹地寬廣並有穩定水源，大正三年（1914）太魯閣討伐戰結束後，日軍留置兩百多人的步兵中隊於該處，包括有砲兵小隊並飼養戰馬，所以也稱跑馬場，之後軍隊撤離改交給日警設立駐在所。光復後此地暫時荒廢，後由西寶農場榮民陸續來此開墾。楊南郡老師民國 75 年合歡越嶺古道調查寫道，榮民胡炳南在此放牧數頭水牛。爾後此處即不再有炊煙人跡，無人照顧的水牛自然繁衍，變成獵人傳述會攻擊追人的危險野牛。

海鼠山駐在所一帶地勢平坦，經歷日本軍警長期駐紮建設，留存有許多文資照片與史蹟遺址。現今雖已林木雜生，當初的規模都還依稀可辨，包括房舍地基、分層駁坎、中置階梯、寬闊集合場、外圍壕溝等等。高大的《建設紀念碑》仍可見清晰的碑文，「建設臺灣軍經理部 建設主任者 一等主計正 佐藤忠一 技師 淺井新一」。

以海鼠山為中心，日人陸續闢建了多條支線，形成此山區綿密的路線網。依據 1916 年日軍陸測圖，共有四條古道分出，以途經主要部落，由北而南逆時鐘方向依序為 1.巴奇干線、2.蘇瓦沙魯線、3.伊坡厚線、4.合流線。

1. 巴奇干線

由駐在所往北翻過海鼠山主稜，至鍛鍊山下的巴奇干部落，沿稜線下西喀拉汗溪，出蓮花池。巴奇干（或譯巴支干）部落有多處寬廣平台遺跡，有新舊兩代巴奇干駐在所地基，曾設有蕃童教育所，還可發現有浮築橋、大片邊坡擋土牆、廁所。廁所的小便槽、茅坑、化糞池各種水泥構造明顯可辨。

2. 蘇瓦沙魯線

自海鼠山主稜，約直線斜切而下，越過一道尾稜至蓮花池，中途有一寬廣的部落遺址。在海鼠山主稜上，林下有幾百公尺長，目測有超過兩米的寬闊古道，是這塊區域中保存最完整一段。

▼海鼠山道路系統



3. 伊玻厚線

從海鼠山稜線沿溪谷下至伊玻厚部落，接現文山綠水步道。大多已崩毀，僅存少數路跡和駁坎。

4. 合流線

沿松山稜前行下牧水山，沿荖西溪旁稜線再下至合流，銜接合歡越主線。是以往日軍前進途徑，也是海鼠山對外主要路線，遺跡景點最多。忠魂碑、牧水社、合流峽谷眺望、合流部落，還有重現的花蓮港廳下名物一天狗岩。目前的登山路線多沿稜線行走，不同於原警備道盤繞而上，僅在中途略有交會。

七、錐麓古道與巴達岡

合流至巴達岡即現知名的錐麓古道，沿途設有錐麓、斷崖、巴達岡駐在所。另在合流對岸舊路線上有所荖西部落和荖西駐在所遺址。

巴達岡是日據時期僅次於天祥塔比多的重要據點，設有駐在所、教育所、衛生所、招待所、宿泊所。現僅存一對門住和屋舍地基。

巴達岡再通往山月橋的古道仍大致完好，中間經過的「巴達岡一號吊橋」橋體也完好，但橋板多已腐壞待修復。

伍、巴達岡—太魯閣口

山月橋之後的古道幾乎已全被拓為公路。在新完工的第四代山月橋旁仍有舊橋柱，長春祠鄰近有仙寰橋門柱和一小段古道，公路沿線有多個小型駐在所遺址和支線道路。

一、山月橋

太管處剛新建完工第四代山月橋，在布洛灣對岸仍有還不確定是哪一代的舊橋柱。新橋工程可惜未能同步整修「巴達岡一號吊橋」，不能連接前往巴達岡台地成一環狀路線。

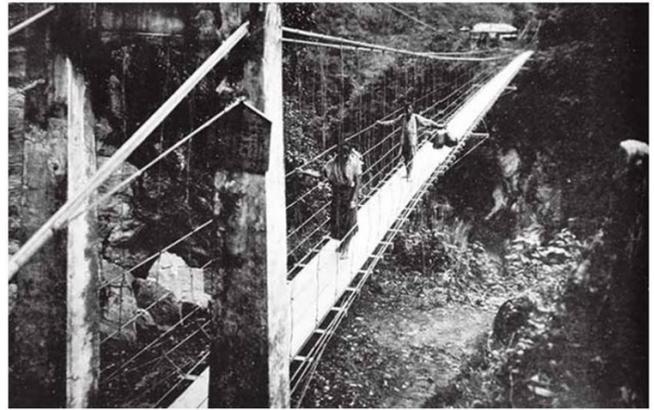
二、西拉岸警備道路

由中橫公路通往上方河階台地，有西拉岸部落和駐在所遺址，光復後曾被更名為大德部落。也是目前登三角錐山的主要山徑。

三、仙寰橋與太魯閣茶屋

仙寰橋位在現長春橋停車場上方，應是日據時太魯閣最熱門也最容易到達的景點，舊照片中很常出現。遊人渡過高聳驚險的仙寰橋，抵達橋頭的太魯閣茶屋休息採買紀念品，觀賞對面的二叉瀧瀑布，等同是當時的遊客中心。茶屋砌石平台上殘有寬廣的水泥地基，最特別是有個大型水泥洗手台和蓄水槽。

仙震橋初建於 1915 年，目前矗在於南岸的高大橋門是 1929 年第三次重修，前方地面中有第二代的圓形橋柱殘跡。該橋門位在現禪光寺對岸岩壁上，由路旁過落支煙溪會先經過另座香瀧橋的小型橋門。古道由此沿著岩壁下之字形轉折爬升到仙震橋，有一段很高也工整的浮築橋。



四、砂卡礑警備道路

即現今的砂卡礑步道，通抵砂卡礑（大同）部落。

五、公路沿線有多個小型駐在所遺址

包括溪畔壩旁的溪畔駐在所，新白砂橋頭的托莫灣駐在所，近太魯閣口的突角駐在所、落支煙監督所。



▲仙震橋的古今對照

參考資料

- 一、楊南郡，1988，《太魯閣國家公園合歡越嶺古道調查與整修研究報告》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 二、李瑞宗，1998，《錐麓古道沿線聚落暨建築之調查研究》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 三、李瑞宗，1999，《合歡聯絡古道歷史沿革與景觀資源之研究》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 四、米亞桑山岳協會，2010，《合歡越嶺道銜接中橫公路中海拔生態旅遊步道系統調查規劃》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 五、金尚德，2015，《百年立霧溪：太魯閣橫貫道路開拓史》。玉山社。
- 六、金尚德，2017，《峽谷山徑二十里：內太魯閣警備道路》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 七、王廷元、林佩琪，2019，《百年太魯閣：尋覓歸鄉路》。采蒼軒文創美學有限公司。