

合歡越與次高太魯閣國立公園

文／李瑞宗（臺北藝術大學建文所兼任副教授） 圖片提供／國立臺灣圖書館



▲合歡越的開鑿，最初是基於理蕃與軍事的緣由。

日治時期的「合歡越」，是指由臺中州的霧社溯濁水溪的上游（今霧社溪），經「追分」抵達合歡山，通過合歡主山與東峰之間，經石門進入花蓮港廳，到塔次基里溪的上游，再沿左岸而下，經塔比多（今天祥）、巴達岡到達峽口，全長約144.3公里。

1914年5月，日軍曾經走過這條路線，後來很少人利用通行；直到1930年10月，霧社事件爆發後，日軍因從埔里很難攻入，想從太魯閣調遣兵力，才發現路線早已荒廢，只能取道能高越。基於理蕃及軍事的需要，1932年11月10日花蓮港廳著手合歡越的踏查，編成合歡越橫斷道路搜索隊。

關路歷程

1933年6月21日，合歡越道路花蓮港廳路段開工，1934年1月28日，道路初步完工，從卡拉寶社向西延伸23.4公

里，設置畢祿（今愚公峭壁東南方）、關ヶ原（今觀雲山莊上方）、合歡（今落鷹山莊北側）三個駐在所。

1934年6月30日，臺中州路段開工，從三角峰（今翠峰西側），向東延伸17.5公里，設置櫻ヶ峰（今鳶峰）、合歡山（今昆陽）、石門（今合歡山莊）三個駐在所，11月29日道路初步完工；3月31日，臺中州方面的路段亦全部完工，同時移轉三角峰駐在所，設立追分駐在所（今翠峰）。從此，花蓮港廳經太魯閣、合歡山至臺中州霧社，終於可相互聯絡。從太魯閣峽口至霧社，改稱「合歡越道路」。

合歡越道路完成後，對太魯閣峽的主要影響是登山與觀光的活動增加。許多登山團體進入太魯閣峽，到達天祥，再至合歡山或至中央尖山、南湖大山；也有從臺中霧社入山，經追分、櫻峰，越過合歡山，行抵太魯閣。因是初關路線，沿途風景壯麗，尤其寒暑假登山團體絡繹於途，盛況空前。

風景宣傳與國立公園倡議

1931年10月1日，為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。1932年3月即改稱「東臺灣勝地宣傳協

會」，同年4月12日，該會聘請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；8月18日，花蓮港廳提出三萬日圓預算要求，希望在太魯閣峽增添設施、改善交通，包括巴達岡宿泊所，峽口至巴達岡的自動車道等，為國立公園的成立預作準備；8月30日，將漢字的太魯閣峽改稱大タロコ，用以統稱三棧溪、木瓜溪、タロコ峽、能高、池南等地。9月，花蓮港廳提出請願要求施行「國立公園法」。

太魯閣峽的開發以風景攬勝為訴求，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。此時花蓮港廳太魯閣峽與臺中州尚未完全暢通，直到合歡越關建，由西部地區可翻越合歡山直接進入タロコ峽。

臺灣國立公園指定

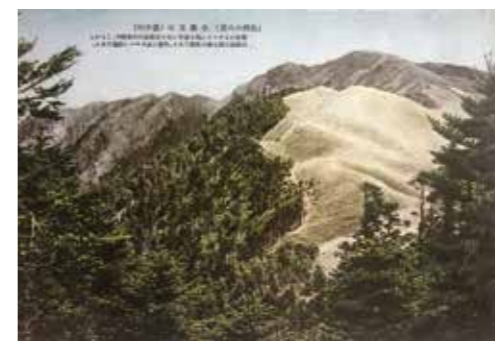
臺灣的國立公園運動受到日本本土的進展而牽動。1935年9月21日，大屯、新高阿里山、次高タロコ被選定為國立公園候補地；1936年7月，臺灣山林會發行三頁臺灣國立公園預定地圖，其中大魯閣次高地帶圖，繪出合歡越道路的全程。同年12月，臺灣日日新報社發行花蓮港廳蕃地里程表，彙整合歡越道路沿線各點的里程。

1936年，臺灣國立公園臺中協會建設合歡山與八通關二

處宿泊所，並添置宿泊設備及整修飲水設施，使登山活動更活絡。1937年12月27日，大屯、新高阿里山、次高タロコ共同被指定為國立公園。次高タロコ國立公園，面積272,590公頃，是臺灣最大，也是日本帝國最大的國立公園。

タロコ國立公園協會與臺灣國立公園臺中協會，分頭改善沿線的各项設施，主要為合歡山以迄花蓮的部分。初期（1934年後）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（1939年後）對深水溫泉（今文山溫泉）休憩所進行改築，並製作地圖解說板與登山指標。

從日治政府的用語與實際措施來看，所謂「指定」意指成立。不過當時的國立公園並沒有設置管理處，只在縣的層級增添業務，又受到戰爭影響經費不充裕，多仰賴官民合組的國立公園協會來推動。總而言之，國立公園協會由先期催生的角色，接著扮演建設的主力，即使1937年7月中日戰爭爆發後，仍然繼續推行。☞



▲合歡主峰位於霧社往太魯閣的途中。

▶ 1939年，國立公園協會號出刊的刊物，專門介紹臺灣國家公園指定紀念事宜。（圖片提供／林玫君）

