

# 名揚國際的高山健行道：能高越嶺道

文／吳政憲（國立中興大學歷史系教授）



▲能高越嶺道斷路基點。(圖片出處：《東宮殿下奉迎紀念寫真帖》)

中臺灣越嶺古道「能高越」，從獵徑到警備道，再到健行古道，戰後因成為臺電保線道路，百年來集健行、橫斷、輸電、探險、測繪、交易、通婚、運輸的多用途，見證日治初期的太魯閣戰役、中期的霧社事件，迄今臺灣國際觀光、山脊年等活動，未來仍將是臺灣山地道路中親和性最高的道路。

## 日治時期 山地探險到警備道

早年中臺灣中央山脈以東的賽德克族三群，透過能高越嶺前身的山徑遷徙至東部，後來稱為太魯閣族，此橫越中央山脈的山徑可說是獵徑與通婚之路。

日本領臺後，1897年深崛大尉率探險隊從埔里入山，探測是否有道路橫越中央山脈到達東部，做為打通東西部鐵路的基础，一行人入山後卻失去蹤影。日方派人前往部落探查，陸續發現探險隊的裝備、衣著等，拼湊出遇害過程。

1900年代，隨著眉溪隘勇線的推進，日方據點從清代埔里的蜈蚣崙（今

蜈蚣里），陸續推進到獅子頭、本部溪，抵達人止關，進駐霧社鞍部。此時期雖有日人到達今日的都達村（都達群）與合作村（托洛庫群），但從此地到能高山鞍部仍屬探險路線。

1910年代，隨著對內太魯閣族分布的觀測與掌握，日方從合歡山、能高山分別判斷部落位置並測繪地圖，對道路大方向已能初步掌握。1914年爆發太魯閣戰爭，能高越嶺成了運送人員物資的道路。其後由梅澤征等警察率領人工，分從東西兩端修築山地道路，能高越嶺道正式成為山地警備道路，沿途設有警察駐在所。最大的能高駐在所（現天池山莊）因以純檜搭建，又稱為「檜木御殿」，是山地調查與健行人員的重要住宿據點。能高越嶺連結霧社到銅門，霧社事件時多處據點被毀；事件後，1930年代成為中學生、學術調查或軍隊雪季行軍訓練之道路，因從能高鞍部通過中央山脈，故稱「能高越」。



▲天池山莊（原能高駐在所）以純檜搭建，日治時期又稱為「檜木御殿」。(攝影／連亮謙)



▲能高越嶺道西段崩塌處。(攝影／連亮謙)

## 戰後 臺電保線路到健行道路

1950年代因東西輸電線需求日增，能高越成為臺電保線道路，沿途的高壓電塔也是路標指引，當時山地屬管制區域，能高越仍非普及路線。1990年代以後，隨著道路配套措施便利性提高，車道開闢到屯原。相較於以前的人當天從臺北或任一地點出發，當晚夜宿霧社，第二天再行經壯觀的斯庫鐵線橋（今雲龍橋），觀能高瀑布，傍晚抵達能高駐在所；遊客可搭車直達屯原，一樣可傍晚徒步至天池山莊。

現在能高越西段除二段長年崩塌外，基於安全與便利，山徑道路逐漸水泥化，甚至有機車騎士騎到光被八表碑。西段因崩塌處比較危險，登山健行者通常行至磐石保線所後，由接駁車經天長隧道往銅門。但在日治時期，第三天住宿東段的駐在所，第四天須步行往銅門才能接駁往花蓮，比現在行程增加一到兩天。



◀▲能高越為國民最易親近高山的越嶺道路。左圖為能高瀑布；右圖為光被八表碑。(攝影／吳政憲)

現在能高越在山地健行套裝行程中，稱為「奇萊南華」，三天兩夜的行程，第一天從屯原下車步行，沿途通過多座吊橋，可觀察隨海拔變化的動植物生態、埋沒於路旁的駐在所遺址。第二天從天池山莊出發，抵達奇萊南峰與南華山兩座三角點，觀看日出後，俯瞰高山盛景——位在中臺灣「十字路口」的中央山脈一路往南延伸，花蓮雲海翻騰；當天傍晚再返回天池山莊，第三天原路返回。

屯原以東的東段路況稍差，較少團體選擇行走全段，無法對能高越有「完整體驗」。天池山莊原址歷經多次改建，從檜木到太陽能板的新式山屋，提供健行者更多便利，也造就能高越成為國民最易親近高山越嶺道路。

有能高越的先行經驗，戰後中橫道路的開發，合歡越部分道路闢為車道，稱為中橫道路的「霧社支線」。能高越因未被闢為車道，保留更多原始元素，利用者眾，是中臺灣見證百年歷史變遷、饒富趣味的山地道路。☑