走在歷史軌跡上
八通關越道路

緣起

日治時期之八通關越道路於1919年開工、1921年竣工，東起花蓮玉里，穿越中央山脈主脊的大水窟池，西達南投久美。路寬在1.2至1.8公尺之間，海拔高度從140到3280公尺，蜿蜒在美麗深邃的拉庫拉溪、萬濃溪及陳有蘭溪的南北兩岸，穿越低海拔的闊葉林，中海拔針闊葉混生林，以及高海拔的針葉林帶，生態景觀豐富。

在登山者的心中，八通關越道路一直是令人神往的路線，一方面有多變的地形景觀，一方面有豐富的自然生態資源，又是布農人、日本人與漢人活動歷史的活見證。就讓我們一起攜手走在歷史軌跡上一回首八通關越道路。

內政部營建署玉山國家公園

興建背景

1895年日本統治台灣後，為了開發資源而經略山地，並陸續在南投、花蓮山區熬腦伐木。自1909年起開始在花蓮港廳拉庫拉溪流域設置駐在所，展開對當地布農族的統治與「教化」工作。遂因強制收繳槍枝引發布農人的激烈反抗，在1915年5月爆發了「噶西帕南事件」「大分事件」等等一連串的流血衝突，日方深感因交通不便而無法為有效壓制原住民族，乃計畫興建八通關越道路。

後續變遷

八通關越道路完工後，與合歡越道路、能高越道路並稱三大越嶺道路，同樣肩負東西交通、產業開發及對原住民「制壓化育」的三大任務。1930年代後期，八通關道路由理蕃警備的角色逐漸轉型為攀登玉山的要道，戰後林務局則利用此路進行山林護管事業。1970年代起我國登山運動勃發展，八通關越道路西段成為眾多山友攀登玉山、南二段、馬博橫斷等路線之要道而名噪一時，反觀東段則因年久失修逐漸被遺忘，曾被誤認為多處崩坍無法通行。

沿線生態景觀

由南安低海拔的熱帶林相，經常綠闊葉林、台灣胡桃林、台灣赤楊林、松林等較溫熱的林相，到中海拔紅檜、雲杉、台灣杉等針葉樹高聳入雲的溫帶針闊葉混生林，到高海拔松林、鐵杉林、冷杉林、杜鵑灌叢與箭竹草地等較寒冷的區域的生態景觀，隨著海拔高度轉變，加上河川山巒等地形地貌的錯陳展現，景觀變化多端，水鹿、長鬃山羊、山羌、黑熊等野生動物穿梭其間，交織成完整的自然生態體系。

1910年代馬西桑部落的壯丁

1910年代的阿桑來戛社與正中央的日本駐在所

紀念1915年5月17日大分事件的「殉難諸士之碑」

日警調查魯凱族人開闢合歡越道路

1932年的大分駐在所全景

1932年的大分蕃童教育所師生

營建過程與道路特色

八通關越道路以中央山脈為分界，區分東西兩段。西段由台中州興建，西起楠仔腳萬（今南投縣信義鄉久美村）東至大水窟，全長約42.5公里，自1919年6月14日開工至1921年3月31日竣工；東段由花蓮港廳興建，東起玉里（今花蓮縣玉里鎮）西至大水窟，全長約82.1公里，自1919年6月10日開工至1921年1月23日竣工。總工程費299,795日圓，沿線警官駐在所建設費用亦高達7萬餘日圓。

開路當時由日本警察統籌指揮，日籍技工及台籍、原住民工人挑夫建造，為了防禦布農族人的抵抗，更編組武裝搜索警戒隊保護施工人員。以東段為例，施工作業人總計113,921人次，而搜索警備隊員則高達54,470人次。八通關越道路路寬1.2至1.8公尺之間，道路斜率在1:10到1:31之間，坡度平緩，沿著等高線上上下下，繞行在山腰上，遇到溪谷便架設鐵線橋或棧橋，每隔2至4公里就配置一處警官駐在所。

整修暢通

1885年，本處成立後陸續邀請專家學者調查清朝八通關古道及日治八通關越道路。1998年起本處開始整建老舊損壞的鐵線橋，並深入考查越道東段沿線的人文史蹟，2000年確定東段路基大致上仍保存完好。歷經數年的修復工程後，2005年意西拉鐵線橋保存及意西拉吊橋新建工程完竣，八通關越道路全線終於重新貫通。

走向未來

八通關越道路貫穿玉山國家公園園區，串連陳有蘭溪、荖濃溪與拉庫拉溪流域，是親近玉山山脈及中央山脈眾多名峰的通道，沿途自然地理景觀之雄渾秀麗，足堪名列國際高山步道。深邃幽遠的山林溪谷，是各種珍稀動植物賴以生存繁衍的樂土，更是學者眼中進行學術研究的天堂，更是國人最寶貴的大自然教室。

從警備、理蕃、護管山林到登山步道，不同時期的八通關越道路扮演著不同的角色。全線重新暢通的八通關越道路，扮演生態、人文、保育、研究、教育及觀光遊憩的重要角色，尤其在環境教育上更具深遠意義。

八通關越道 示意圖

東埔登山口 → 雲龍瀑布 → 樂樂 → 乙女瀑布 → 對關 → 觀高工作站 → 八通關西峰 → 八通關大山 → 巴奈伊克 → 中央金礦山屋 → 秀姑巒駐在所 → 杜鵑 → 大水窟山 → 南 → 大水窟山屋（大水窟池）→ 米苡桑 → 馬沙布 → 沙沙拉比 → 朋珂 → 托馬斯 → 嘉西拉 → 塔達芬 → 士葛 → 拉古拉 → 大分 → 賽珂 → 馬斯博爾 → 華巴諾 → 哈哈比 → 雷波斯 → 魯甫 → 十三里多美麗 → 新康 → 沙敦 → 抱崖 → 石洞 → 十里 → 多士袁 → 瓦拉米（峽）→ 馬西桑山 → 太魯那斯 → 阿桑來翼 → 佳心 → 黃鹿 → 山風 → 鹿鳴 → 南安 → 玉里

東埔登山口

雲龍瀑布
氣勢磅礴，宛如飛龍從天而降，日治時期在此搭建木橋穿越，是著名的景點。

觀高
連接中之線道路的分叉點，觀賞玉、秀、馬等名岳的最佳展望台，附近建有觀高山屋。

八通關
廣闊的高山草原，自古以來的交通要衝，有清代營盤及日本駐在所的遺跡。

大水窟
越嶺道在此翻越中央山脈，有終年不凋的水池、清朝營盤遺跡與日本時代的州界。

托馬斯
座落於大分的重要駐在所，往馬西桑的分叉點，還殘存著不少的日本時代構造物。

太魯那斯
位於松林稜線上，駐在所建築物仍完整地保存著，是重要的文化資產。

峽（瓦拉米）
日本時代的重要駐在所之一，現今建有瓦拉米山屋，是生態步道的終點。

山風瀑布及山風橋
山風橋跨越秀麗的飛瀑，鋼筋水泥造的橋門仍維持日本時代後期的風貌。

南安遊客中心
「八通關越道路開闢紀念碑」安置於此，並提供豐富的導覽解說及旅遊資訊。

嘉西拉橋
跨越塔達芬溪，是全線僅存最完整的檜木造鐵線橋，更是重要的文化資產。

大分
位於閣閣斯溪對山腰，號稱「東段首都」是規模最大的駐在所，今日建有大分山屋。

華巴諾
護衛大分的砲台，日本時代的建築物及大砲仍完整保存，是重要的文化資產。

沙敦隧道
位於石洞吊橋（8號橋）北側，是越嶺道主線上唯一的隧道。

抱崖
位於伊霍霍爾溪谷深處，日本時代的重要駐在所之一，現今建有抱崖山屋。

塔西帕南事件紀念碑
1931年落成，為紀念1915年5月12日死亡的10名日本警察而建。

圖例
- 主要線路
- 其他支線
- 駐在所
- 步道口
- 山屋
- 營地
- 高山
- 水源

◆進入國家公園生態保護區，請依規定辦理入園許可；登山健行亦請依規定辦理入山申請。
◆本步道困難度高，沿線多毒力、毒蜂、毒蛇、蜱蝨、蚊蟲，遊客需有豐富登山經驗及完整裝備。相關詳細入山入園資訊，請參考本處網站 http://www.ysnp.gov.tw。

★本步道圖為示意圖，非依原比例繪製，僅供參考。