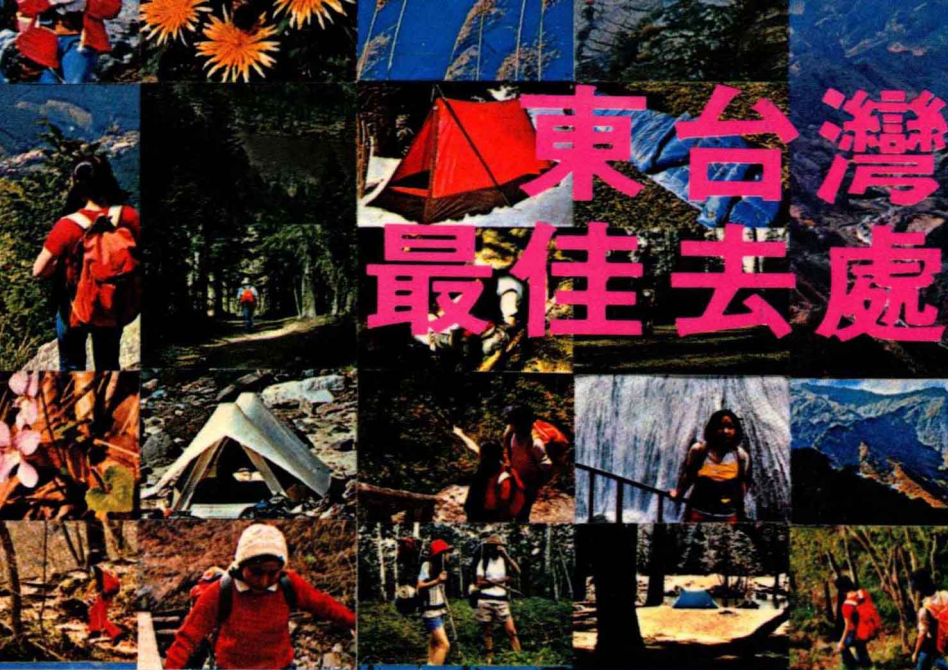




東台灣 最佳去處



戶外生活渡假系列

9

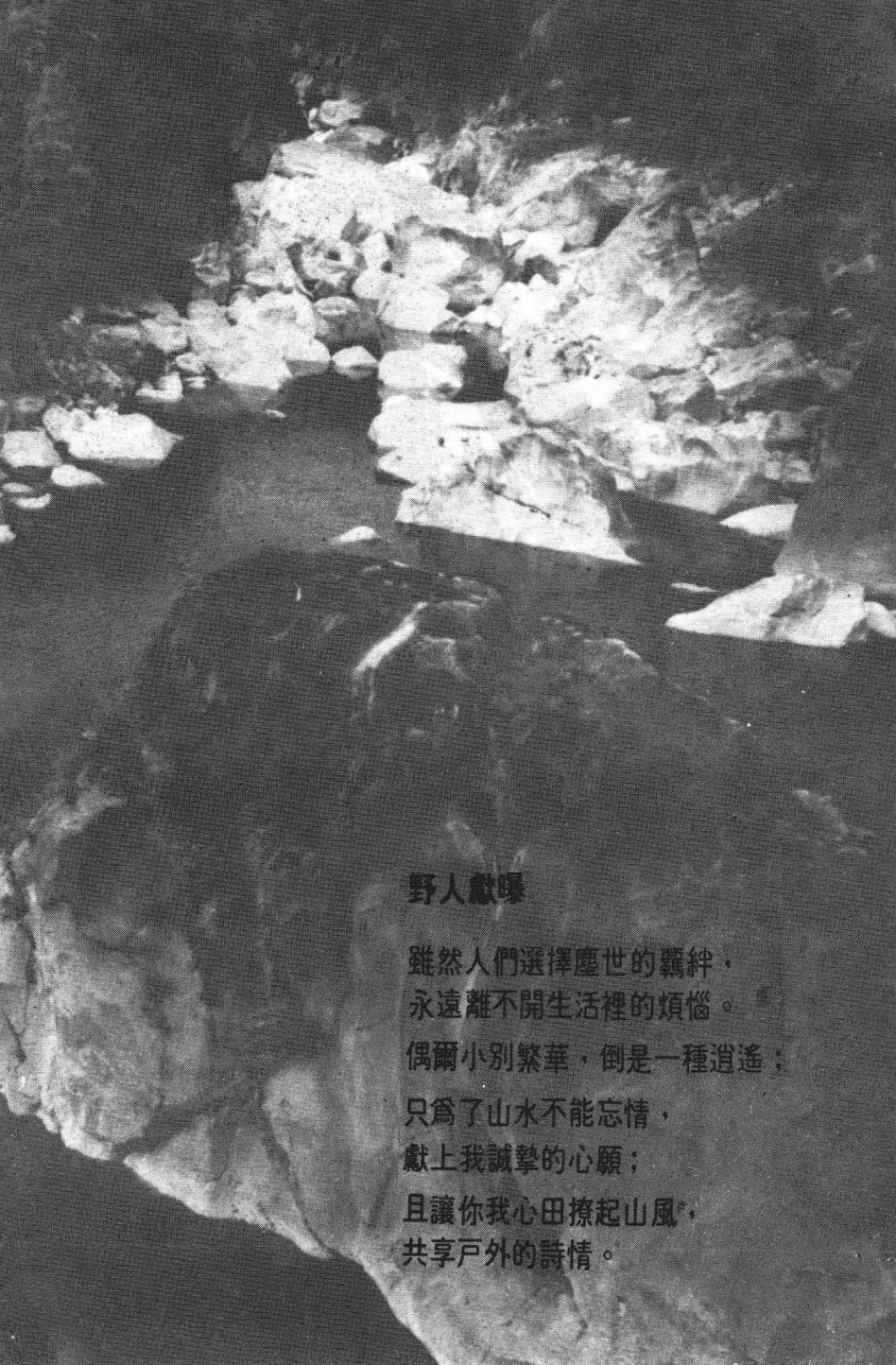
中部橫貫公路 / 花東縱谷公路
花東海岸公路 / 南部橫貫公路
南迴公路 / 蘇花公路

翻過這一頁
就走向大自然



戶外生活雜誌渡假系列 ⑨





野人獻曝

雖然人們選擇塵世的羈絆，
永遠離不開生活裡的煩惱。

偶爾小別繁華，倒是一種逍遙；

只爲了山水不能忘情，

獻上我誠摯的心願；

且讓你我心田撩起山風，

共享戶外的詩情。



隨時帶你去 你想去的地方

假日，許多人都想到戶外走一走，鬆散一下身心，可是，他們都有過同樣的感慨：許多想去的地方，總是不曾留下地址？

這也就是為什麼許多風景秀麗的地方總是像明星一般，一旦被發現、捧紅立刻跟著洶湧人潮，不出多久，便失去了其原本純樸的氣質了。

戶外生活從創刊以來，就一直以「挖掘自然美景，保護自然美景」為職志。經驗告訴我們，要保護自然美景，除了國民道德的培養外，最好的辦法，就是讓社會大眾多知道一些可遊的去處，分散洶湧的人潮。

只是，台灣雖然不大，但值得介紹的地方很多，雜誌雖是每月出刊，為了兼顧內容的平衡，還是無法完全發揮。因此，我們一直希望，只要能力做得到，我們就出版一套真正能「隨時帶您去 你想去的地方」的導遊書籍。

這一年來，由於大家的支持與愛顧，戶外生活已經很持穩的站起來，在人力物力上，比較有餘裕可以做些事情，為了向社會大眾提供更多的服務，特地著手進行「北台灣地毯計劃」，動員數十名大專同學及十數名戶外活動專家，以二個月的時間，將北台灣所有可遊的去處，做個地毯式的探勘，然後依其特性、活動方式，規劃成四書一圖，定名為「北台灣渡假系列」。

由於我們在製作這套書的態度嚴謹，規劃新穎實用，資料確實可靠，在編輯設計及印刷方面，也遠超乎一般出版品之上，所以出版之後，不僅風靡北台灣，更意外地暢銷全省，在極不景氣的出版市場上，居然一枝獨秀。遠蒙獲「嘉年華大飯店」暨生產「三陽野狼機車」、「喜美汽車」暢銷海內外的「三陽工業公司」，大批購為贈品。



數月來，各地讀友紛紛來函要求本社繼續進行地毯計劃，建議我們比照北台灣渡假系列的做法，將中、南、東部各地的渡假去處做個清理。爲了答謝大的厚愛，本社再度投下百萬製作費，特派原製作群並邀集中南東各縣市戶外動社團幹部，及蘭嶼、綠島、澎湖地方人士，爲數近百名戶外活動專家，及餘名年輕攝影家，深入中南東及離島各地作地毯式探勘，將各地可遊去處共成中、南、東及離島四冊最佳去處，連同已出版的北台灣最佳去處，五冊共「台灣渡假全集」。

中、南、東及離島四冊最佳去處，大多比照北台灣最佳去處的製作原則，五冊的總和，等於涵蓋台灣全省的郊遊、旅遊、渡假去處。名山、瀑布、潭、溫泉、溪谷、名利、古蹟等等。每個單獨的渡假據點、或幾個據點連成線、或幾個據點組成的面，都附有地圖、照片、據點描述、交通食宿資料、境分析、行程設計說明，任何人有了這本書，隨時都可以去他想去的地方。

戶外生活自創刊以來，即針對本省的高山以至於海隅的所有渡假資料，投了大批人力與財力，經過兩年的苦心蒐集，已經建立了一個全國最多最齊全渡假資料中心。因此，凡本社所出版的渡假資料，都是最新最完整的第一手料，然而，環境變化很快，交通食宿資料時常會有變動，爲了做更完美的服，我們除了在每版出版前更新資料外，同時在每本書中都附有「讀者服務卡換券」（請見券中說明），希望讀友們在購買之後，馬上寄來本社兌換服務，憑卡在三年內可以連續索取最新資料，歡迎善用這出版界前所未有的「售服務」。當然，也期望大家隨時將最新資料提供給我們，好讓所有愛好大自然的朋友共享。

目錄

野人獻曝	3
序	4
前言	8

伽蘭港P.169

中部橫貫公路 10

中橫導遊 18

台中縣

- 1 谷關溫泉 21
- 2 德基水庫・達見溫泉 23
- 3 梨山風景面 25
——梨山・天池・福壽山農場

花蓮縣

- 1 大禹嶺賞雪 29
- 2 關原雲海 31
- 3 碧綠神木 33
- 4 慈恩招待所・洛韶白宮 34
- 5 文山風景線 36
——西寶農場・梅園・文山溫泉
- 6 蓮花池 40
- 7 天祥 41
- 8 合流風景線 46
——合流・九曲洞・迎賓峽・雉鹿大斷崖
- 9 燕子口・嶺珩公園 49
- 10 銀帶瀑・不動明王 51
- 11 長春風景面 54
——長春祠・彌陀岩・太魯閣・禪光寺・葫蘆谷
- 12 神秘谷 59



花東縱谷公路 62

花蓮縣 63

- 1 三棧——小太魯閣 67
 - 2 花蓮機場·七星潭 68
 - 3 花蓮縣政府·高爾夫球場 71
 - 4 花崗山·菁華遊樂區·東淨禪寺 72
 - 5 海濱公園·花蓮港 74
 - 6 美侖公園·忠烈祠 78
 - 7 田寮苗圃·砂婆礑水源地 80
 - 8 王母娘娘廟·慈惠堂·阿美文化村 83
 - 9 翡翠谷 86
 - 10 福興寺·福興山 89
 - 11 鯉魚潭·木瓜山林場 91
 - 12 鳳林水源地 93
 - 13 紅葉溫泉·瑞穗溫泉 96
 - 14 擎天矗立舞鶴石柱 99
 - 15 協天宮·玉泉寺 101
 - 16 安通溫泉 104
 - 17 石公瀑布 107
 - 18 羅山瀑布 109
 - 19 光復大湖 110
- ### 台東縣 113
- 1 池上大埤 118
 - 2 紅葉谷 119
 - 3 加拿瀑布 123
 - 4 鯉魚山風景面 125
 - 5 海山寺·天后宮 129
 - 6 台東海濱·猿嶺長橋 131

花東海岸公路 134

花蓮縣

- 1 蔣仔寮——遺勇成林·水璉村——陡崖跳浪 135
- 2 豐濱風景線 138
——長虹橋·奚卜蘭島·靜浦海灘·石梯坪·石門海灘·親不知斷崖
- 3 秀姑巒風景線 146

台東縣

- 1 長濱風景線 150
——八仙洞·長濱國中露營地
- 2 成功風景線 155
——成功港·三仙台·石雨傘
- 3 泰源幽谷 160
- 4 都蘭灣·杉原海濱 165
- 5 伽蘭港——小野柳 169

南部橫貫公路 174

南橫導遊 176

台東縣

- 1 新武路峽 179
- 2 霧鹿峽谷 181
- 3 關山垭口 184

高雄縣

- 1 梅山溫泉 187
- 2 天池 189
- 3 寶來溫泉 190

南迴公路 193

- 1 知本風景面 197
——知本露營區·知本溫泉·內溫泉·木蝶谷
- 2 金峯溫泉 202
- 3 金崙溫泉 203

蘇花公路 205

花蓮縣

- 1 清水斷崖 209
- 2 和仁·和平海濱 211

宜蘭縣

- 1 南澳·東澳風景線 214

前言

近來市面上，常可看到許多關於旅遊方面的書籍，對於喜歡旅遊的朋友而言，這是很好的現象；人們可以從這麼多教人玩的書籍裏，挑選真正的行家。

所謂真正的行家是什麼呢？這就好比人們常愛拿來誇口的一句話「戲法人人會變，巧妙各有不同而已。」的確會玩的人不少，但是真正玩的巧妙的人有多少呢？

處於今日時間與金錢都在緊密控制下的狀況，能够以有限時間與少量金錢，完成旅遊最大空間，已成為每一個喜愛旅遊者的最大願望。

因此在策劃「東臺灣最佳去處」這本書的時候，我們曾經一再修改整個結構與組織，為的是使這本書到讀者手上時，能够讓您很明確的把握住一個原則，即以最精簡、最緊湊的方式遊覽東臺灣，而達到娛樂身心的旅遊目的。

東臺灣所包含的範圍，指的是花蓮與臺東兩縣，由於地形及所處

位置的特殊，全書將花東兩縣的最佳去處，置於中部橫貫公路、花東縱谷公路、南迴公路、南橫公路、花東海岸公路、蘇花公路六條路線之下。其中花東縱谷公路、花東海岸公路兩線，為溝通花東的交通主幹，也是本書的主體；您可依所使用的交通工具，採各個擊破的方式遊覽分佈於此二線的最佳去處，也可以線的方式來回一網打盡。

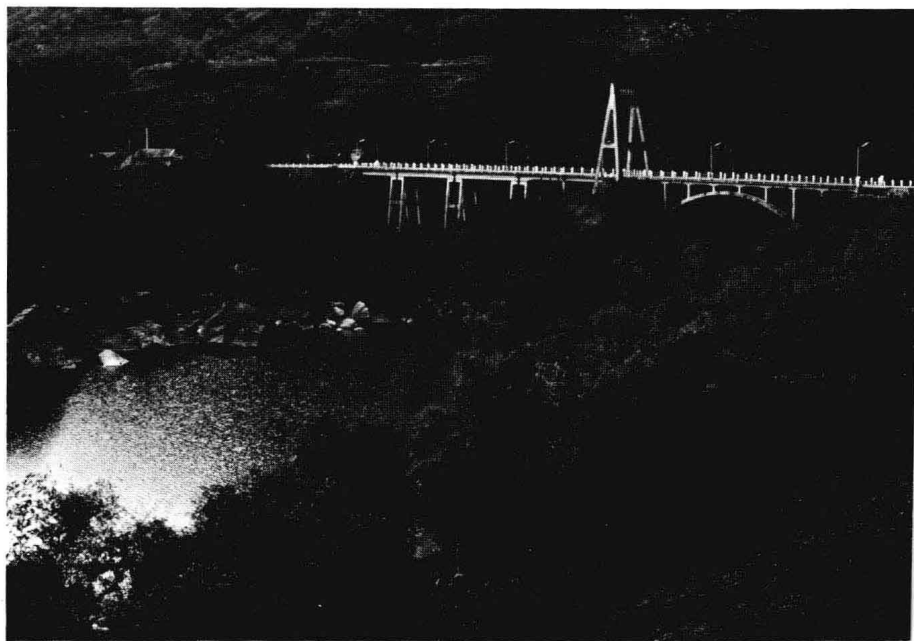
而不管您由南或北經公路來花東兩縣，中橫公路、蘇花公路、南橫公路、南迴公路，都是必經的交通孔道；因此我們採線的介紹方式，輔助縱谷公路與海岸公路這兩線所構成的主體。當然中橫公路的山水屬寶島第一，我們也不能忽略它，所以特地又將中橫沿線的據點，一一提出來介紹，便利您採點或線的遊覽方式；南迴公路由臺東至楓港，沿途所經以知本、金峯、金崙較為值得一遊，因此也特別提出介紹，希望您不要錯過。

中橫公路、蘇花公路、南橫公

路這幾線交通孔道，都分別由本區進入相鄰的他縣，爲了整線的連貫性，我們又將中橫公路屬於臺中縣的谷關、梨山、達見，蘇花公路屬於宜蘭縣的東澳、南澳，南橫公路屬於高雄縣的天池、梅山、寶來，都納入本書中。

全書地圖的繪製，也配合這項原則，除了有六條路線的總圖，獨立而深入的據點，則另外繪製詳圖。

明瞭本書的規劃之後，必能幫助您如何利用它，完成一趟逍遙而難忘的東臺之旅。



中部橫貫公路

臺灣中部的東西橫貫公路，以其雄偉艱鉅的工程及瑰麗富變化的景緻，贏得了中外人士一致的推崇。每天中橫道上的遊客川流不息，觀覽其中的峽谷、深壑、斷崖、瀑布、綠林……當人們沉醉於這片綺麗的風光時，不禁也對中橫鬼斧神工的建設，發出了由衷的讚嘆。

寶島長虹通東西

臺灣是個島國，地形南北長而東西狹，四周環海，中央山脈綿亙於南北，造成了東西兩部的橫梗，相距一百四十餘公里。由西部到東部，須由北邊宜蘭經蘇花公路繞了409公里才到花蓮；或者由南端的南迴公路繞了580公里，來到臺東。

交通的不便，使得連絡困難，使東部像個棄兒一樣，獨自深處荒山僻野中，整片資源也就深藏谷地，未被開發利用了。

日據時代，日本人爲了取得臺灣豐富的資源，曾打算興建東西橫

貫公路。以臺中縣王田爲起點，東行經臺中、埔里、霧社，過屯原，越中央山脈的能高山後，沿木瓜溪下行至花蓮縣的銅門爲終點，全長共計192公里。

當時闢建完成了埔里至霧社的一段，及太魯至合流的一段；其餘路段因爲所經地區均爲崇山峻嶺，斷岩深谷，人烟荒蕪，工程極爲艱鉅，無力繼續完成，於是東西的溝通希望又被擱置了！

臺灣光復後，政府積極建設臺灣，鑒於環島公路沿海建築，戰時容易遭受襲擊，選擇一條隱藏於山谷中的橫貫公路，來運輸物資，在國防軍事上的價值，應具有重大的意義。於是臺灣省公路局開始勘察研究一條最妥當的東西橫貫公路，當年日本人所選定的路線，當然列爲第一考慮。

然而經過一番研究調查後，發現此線所經地區，地層變動劇烈，峻嶺深谷，山崩巖斷，河床淤塞，真要動起工程來，不但花費款項龐

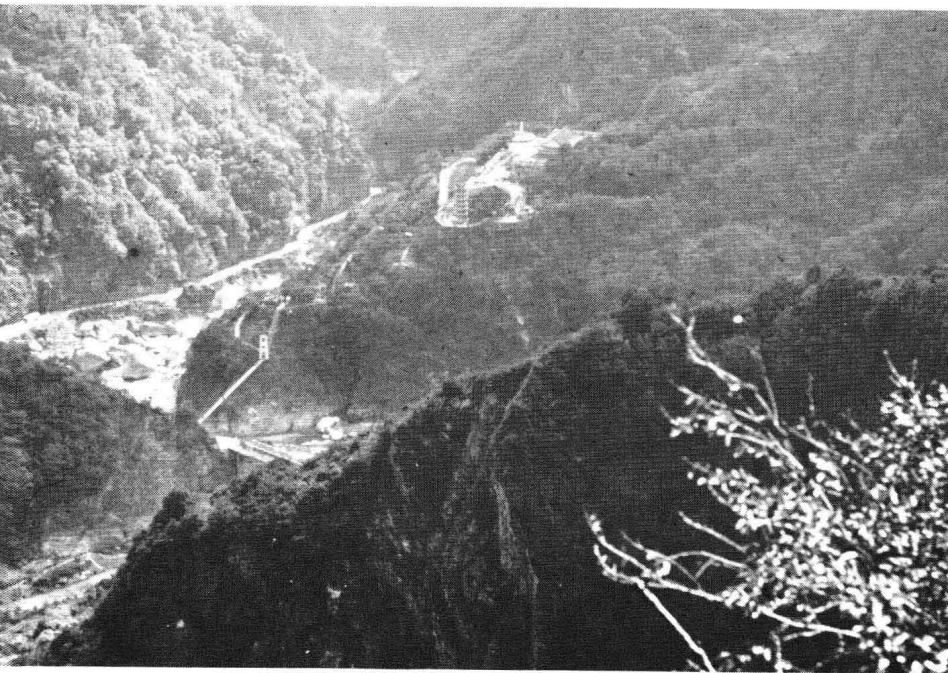
大，日後保養也很困難，開闢為東西橫貫公路實在並不適宜。

於是在民國39~40年，公路局先後又派出兩隊探查隊。在原來路線北邊的「北線」，由霧社起循濁水溪岸北上，越南合歡山，再沿立

旅遊中橫，每個轉彎都是一個大驚喜。

霧溪東行，經關原、天祥而至太魯閣。另一線為在原來路線南邊的「南線」，係由霧社經廬山、屯原、武陵山、沿清水溪、清流溪東行至銅門。

民國41年初步決定南線、北線



後，公路局爲慎重起見，又邀請了公路、水利、農林、及地質專家組隊複勘，最後，選定了「北線」。

主線・支線・供應線

民國44年，由公路工程人員、臺糖公司工程司、鐵路工程司等50餘人所組成的四個測量隊，先在東勢經短期測工訓練後，即開始展開測量工作。

四隊共分四路進行工作，第一、二隊由公路局人員組成，一隊由臺中縣東勢入山，負責測量達見到關原段；一隊由花蓮縣新城入山，負責測量關原到太魯閣峽口段；第三隊由臺糖公司工程人員組成，也由東勢入山，負責測量梨山到四季段；第四隊由鐵路工程人員組成，由羅東入山，負責測量至天送埤，及土場至粗坑兩段。整個測量工作，歷時半年才告完成。

測量工作結束之後，公路局歸納各方意見，決定將原路線加以研究擴展，即將橫貫公路分爲主線、

支線及供應三線，總計 348.1公里。

主線由臺中縣東勢鎮爲起點，沿大甲溪岸上行，經達見、梨山，越合歡埡口後，再循立霧溪東行經關原、碧綠、古白楊、合流迄於太魯閣，與東部的蘇花公路啣接，全長爲 194.2 公里。支線爲由主線的梨山北行，沿大甲溪上游，經環山、勝光，越思源埡口後，再沿宜蘭濁水溪下行，經馬當、四季、土場而達宜蘭，全長 111.7公里。爲了便利運輸合歡埡口兩端材料，給養及加速工程的推進，另外闢築一條霧社供應線。由霧社經梅峯、昆陽至合歡埡口與主線相啣接，全長爲 42.2公里。

資源豐富・遍地黃金

民國45年，橫貫公路路線測量完畢以後，經濟部聯合電力公司、中央農業研究所、農林廳、農業試驗所、林業試驗所、林產管理局、建設廳、地質調查所、水利局等十

個單位，組織一支20人的「橫貫公路資源調查團」，從東勢入山，到梨山分爲花蓮、羅東兩隊，着手調查橫貫公路全線的資源。

調查結果，發現橫貫公路資源蘊藏極豐富，顯示開發價值絕對可靠；農業方面，大甲溪及宜蘭濁水溪流域、立霧溪流域總計可開闢耕地面積爲二千公頃，全線可容納移民墾殖人數約五千多人，可能發展的作物生產爲水稻、雜糧，經濟價值較高的作物有臺中縣和平鄉的梨、蘋果、馬鈴薯等，及宜蘭縣太平鄉的各種夏季蔬菜。

林業方面，大甲溪、研海、太平山、宜蘭等五個林區，林積相當廣濶豐富，却因交通不便，都沒有採伐，沿線的草生地也有幾萬公頃可供造林，以充裕森林資源。

畜牧方面，松嶺、合流、關原、留茂安……一帶；總面積達1500公頃的草生地，可供畜養乳牛、山羊、耕牛等六、七千頭，並可容納400多工人。

蠶桑方面，橫貫公路沿線荒山草地面積大，適宜桑樹生長，約可栽桑五千萬株，容納2500人就業。

鑛業方面，橫貫公路沿線鑛產資源種類繁多，金鑛居首位，以段丘沙金最多，沿大甲溪、立霧溪，宜蘭濁水溪都是。計立霧溪37處、濁水溪24處，大甲溪79處，總價值達20億臺幣以上。

水利方面，大甲溪、濁水溪、立霧溪三條流域的水量，可供發電廿萬瓩，灌溉百公頃的山地。

七七開工・三年完成

一切準備就緒後，於民國45年7月7日，在臺中縣谷關及花蓮縣太魯閣兩地，同時舉行中橫開工典禮，由行政院國軍退除役官兵輔導委員會成立橫貫公路總處主其事，下設梨山、合流、四季三個工程處，分別辦理東勢至合歡埡口、合歡埡口至太魯閣及環山至宜蘭段施工事宜。

由於財源籌措困難，爲遷就經

費，全路線工程標準，決定了幾項原則：採用單車道，以能通行十輪大卡車及大客車為原則。路基及路線彎道，以保持行車安全為原則，儘可能採用最低標準。並設計行車速度，每小時20公里，不超車視距20公尺，最小彎道半徑15~20公尺，最大縱坡度為10%，長度不超過120公尺。

因係單車道，所以必須管制行車，在中途設置會車站以利交通；雖然整條路線多迴旋彎曲，但緩和區間的設置相當適宜，所以行車時不會有不快之惑。

總計全部工程費用新臺幣三億二千多萬，及美金一百三十九萬，預計三年完成。

大致說來橫貫公路各線所經地區，多屬崇山峻嶺，地勢陡峻；主線翻越高差達2600公尺的中央山脈，所經路線，更多斷崖深谷，所以橋樑隧道較多。太魯閣至天祥段；路線蜿蜒20公里，大部份都建造於懸岩峭壁之上，半隧與隧道毗連其

間；宜蘭支線地區，跨越濁水溪、荖荖、圓山諸溪流，所建大橋頗多，成了此線的風景特色。

施工期間，屢次遭遇颱風、地震等災害，許多工程人員也因此遇難。例如民國46年時，花蓮附近發生地震，其中錐鹿附近有一橋樑正在施工，竟被地震墜下的巨石擊毀，工段長副工程司靳珩，不幸為坍落的巨石擊中，與未完成的橋樑及工人數名，同墜深谷中，當場殉職。

儘管工程艱鉅，榮民們却本著戰場上犧牲奮鬥的決心，發揮冒險犯難的精神與最高的工作效率，寶島長虹終在民國49年4月關建完成，5月9日在谷關舉行通車典禮，同時，行政院國軍退除役官兵輔導委員會，將橫貫公路正式移交臺灣省公路局接管，公路局並調派金馬號客車，行駛花蓮、臺中之間。東西兩岸的交通終於溝通了，花蓮的命運也隨之飛躍了。

地圖請見P.16~17



走入長春祠的畫境中，追尋那份美。

中部橫貫公路全圖

