

穿越古今，暢遊極東 舊草嶺環狀線 自行車道

文、圖／駱致軒

白雲飛處

▲ 舊草嶺隧道南端洞口「白雲飛處」的題字。

舊草嶺隧道的前世今生

舊草嶺隧道，是一條為了連接北部及東部地區的鐵路運輸而興建的鐵路隧道，它連通新北市福隆及宜蘭縣石城鎮。民國 10 年底，臺灣鐵路管理局先後由北口（福隆端）及南口（石城端）以人工挖掘方式開挖。工期中程後，才改以機器代替人力。歷經兩年半工期，舊草嶺隧道於民國 13 年 2 月貫通，正式接通東北部的鐵路通道。

舊草嶺隧道總長 2,167 公尺，是當時臺灣鐵路最長的隧道。然而「山不在高，有仙則靈」，鐵路隧道的長短，只是數字上的紀錄，單線通車的舊草嶺隧道，50 多年來為北部及東部帶來的便利及經濟效益，在臺灣發展史上，有著重要的貢獻。

隨著人口及交通運輸量的增加，臺北宜蘭的鐵路交通運輸往來即將達到飽和之際，民國 74 年起，鐵路局建造另一條替代路線，也就是今日火車通過的「草嶺隧道」，方便銜接北迴鐵路（蘇澳到花蓮）段，新舊 2 隧道比鄰而建，不同的是新隧道可提供鐵路雙向通車，大幅提高鐵路運輸量，逐步完成鐵道迴線。隨著新路線的啓用，舊草嶺隧道功成身退，從臺灣之最淪為湮沒山谷草木之中的廢棄隧道。

古道之名更勝隧道

在福隆地區，有兩個知名的「草嶺」，一為草嶺古道；另一則為草嶺隧道。一直



▲ 舊草嶺隧道北端「制天險」題字。

以來，草嶺古道都是一處熱門的爬山步道，每到假日，總有人要踏著先人的足跡，領略闢路之艱辛；或是來到雄鎮蠻煙、虎字碑拍照打卡。近年來在新北市政府的有計畫的推廣下，秋芒時期更舉辦一系列的活動，讓來往福隆的列車擠滿來共襄盛舉的人潮。慕名而來的旅客年齡層分布多元，只要腳力尚可，穿雙好走的運動鞋，帶足水、乾糧等補給品，幾乎都能完成全長約 9 公里的古道之旅。

對比鄰近的當紅路線，從民國 74 年起便停止使用的舊草嶺隧道，可說是沒沒無聞、乏人問津。所幸在民國 93 年，被宜蘭縣政府認定為縣定古蹟，才開啓了舊草嶺隧道風華再現的曙光。經過相關規劃、整治，舊草嶺隧道以嶄新的身分重新開啓，吸引鐵道迷、文化工作者、國外旅人、單車愛好者、老中青少等遊客們，用不同角度一起欣賞這具有歷史意義及經濟發展推手的舊隧道，從福隆車站到隧道口北端入

口約 3 公里的路程，加上隧道 2 公里的長度，來回 10 公里里程，和草嶺古道逐漸成為福隆地區的懷舊觀光路線。隨著單車風潮興起，民國 100 年，新北市政府與宜蘭縣政府共同規劃，延伸舊草嶺隧道南口至福隆地區之道路，以逆行台 2 縣濱海公路的方式，兩相銜接成為全長 20 公里的「舊草嶺環狀自行車道」，一覽隧道、海景，成為東部地區自行車路網示範計畫中，第一個示範自行車網路。

環狀自行車道

舊草嶺環狀自行車道，以福隆車站為起訖點，以自行車（或電動車）為主要遊覽方式的路線，若要以步行的方式遊覽，可選擇平日造訪，假日的舊草嶺隧道，僅開放給單車通行。環狀線的完整路線由福隆火車站→舊草嶺自行車隧道→石城→石城服務區→萊萊海蝕平台→四角窟觀景區→三貂角燈塔→卯澳漁村→東興宮→福隆火車站。若是搭乘火車來到福隆，可以就近在車站前租借腳踏車，順便品嚐福隆便當、石花凍飲等風味小吃，便可輕鬆上路。若是開車前往，可從火車站旁再往隧道口前進，路旁的租車店多數也有提供停車服務，租車、停車一次完成，便能一訪北宜海岸風情。

舊草嶺自行車隧道開放之初，筆者蹭著熱潮造訪了一趟，不過上次未完成環狀

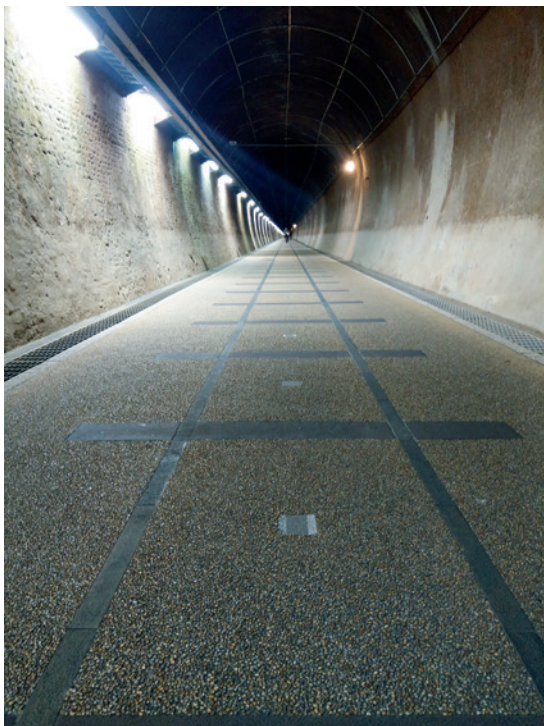
路線，本次特地選在秋芒盛放時期造訪，以腳踏車踏訪了環狀線沿途各點，對東北角的海岸風情，多了一分認識。

從車站到隧道

舊隧道環狀自行車道長度約 20 公里，路程中不算平坦，偶有陡坡。由福隆車站出發，沿著鐵軌而行，兩旁的林蔭尚能遮陽擋風，不時還能聽到火車通過的轟隆聲響，環狀道路上都有著明確的標示，能隨時掌握位於環狀線上的哪一區段。在經過一段路程後，眼前出現了一座涼亭，涼亭旁的一個角落，豎立著一個石碑，是紀念在舊草嶺隧道開鑿期間，因為罹患黑水熱（瘧疾）而於工程期間病死的日籍工程師—吉次茂七郎（きちじしちろう）。吉次茂七郎一生奉獻給日本鐵道部，在舊草嶺隧道建造時，被日本政府指定為舊草嶺隧道及三貂嶺舊隧道的現場總監，吉次茂勤奮認真的個性，掌握 2 隧道的工程進度得以順利進行。無奈在開鑿工作中，不幸染病亡故，令人敬佩他的犧牲奉獻。

為了紀念他的付出，便在舊草嶺隧道口前豎立紀念碑，供後人了解這段建造的艱辛歷史。而舊草嶺隧道在開放觀光之時，也曾邀請吉次茂七郎的孫女來臺，見證這位對臺灣鐵路貢獻良多的工程師。

紀念碑的另一頭，便是舊草嶺隧道北端入口，洞口上方飛舞的題字—「制天



▲ 舊草嶺隧道內鋪平坦的地面，非常適合騎行。



▲ 鄰近舊草嶺隧道口的吉次茂七郎紀念碑。

險」，說明著足下之地的重要性，通過這段路，北、東部的資源方能流通，地勢的險峻，也增加隧道工程的難度。

進入隧道，耳邊聽到的是閩南語歌謠「丟丟銅仔」的旋律。「丟丟銅仔」歌詞的歌詞寫道：「火車行到伊都，阿末伊都丟，唉啲磅空內。磅空的水伊都，丟丟銅仔伊都，阿末伊都，丟仔伊都滴落來。」，其中「磅空」便是以舊草嶺隧道為歌詞主角，描述著火車行走到山洞中，山洞中的水因為震動而滴落的寫實情景。而今，整理過後的火車山洞只見紅磚色的牆面、鋪設完整的路面，隧道內有明亮的燈光保障行車的安全，不見往日滴水的情景。騎行

隧道中，因為沒有陽光的照射，顯得陰涼舒適；若是下雨，隧道內也提供遮風避雨的功能，十分宜人。

舊草嶺隧道是連通新北市及宜蘭縣的隧道，隧道中也將縣、市界明顯標示出，隧道中的一線之隔如此輕易就能跨越，但在開闢隧道的工程歲月，想要跨過這一條線，卻是格外艱辛。過了縣界不久，便能看到出口的光線，隧道的南端是宜蘭縣石城，眺往遠方的龜山島，正悠閒的在海上橫臥。回頭看看洞口上方的題字—「白雲飛處」，想必題辭之人必定是在一個風和日麗的天氣下造訪此地，此時抬頭看看白雲身在何處？只見太陽高掛，湛藍的天空

卯澳漁村如何去？

- 從福隆車站沿台二線往宜蘭方向，行經約 6 公里處左轉，即可看到卯澳漁村
- 若沿著舊草嶺環狀自行車道，以逆時針方向騎乘，在路程 17 公里處（距離舊草嶺隧道南口約 12 公里），即進入卯澳漁村

僅有些許不成狀的雲朵拂過天邊，隧道旁，一列火車正通行進入新草嶺隧道，頗有新舊交替之感。

轉個彎 撞見極東角落

環狀自行車道行經此處，是山線、海線景色的分隔點。若是不想繼續吹風日曬，石城端原路折返是個不錯的選擇，因為接下來的 15 公里，將進入沒有遮蔽物的單車道。順著隧道旁的一段爬坡而上，連接到

台 2 線端的自行車專用道。柏油上有著明顯的方向標誌，沿著箭頭，與海同行，回到福隆車站的起點。

連接台 2 線後，自行車專用道獨立於外側，騎乘過程無需擔心與車爭道，湛藍遼闊的海洋及遠方的龜山島隨侍在側，踩著屬於自己的節奏，彷彿走入海天一色的風景畫裡。無論是海蝕沿岸地形，四角窟觀景台、三貂角燈塔，彷彿走入世界盡頭的馬岡漁村、極東公園，都值得駐足停留。

17 公里處，自行車道略微離開了台 2 線，進入卯澳漁村，一個從昔日繁華回歸純樸的小漁村。若非自行車道行經，實在很難發現這個充滿漁村風情，有著豐富潮間帶的聚落。

卯澳漁村的入口處，有艘以石頭及貝殼裝置而成的漁船，顯見漁業是卯澳主要經濟來源。豐厚的海洋資源，讓卯澳漁村



▲ 環狀自行車道行經的極東公園。



▲ 福連國小的彩虹階梯。

得以靠捕魚、養殖九孔自給自足，濱海公路尚未開通之前，漁村人口眾多，全盛時期全村約有近百戶人家，村內的福連國小學生數最高達 200 多人，可見當時熱鬧的盛況。民國 67 年，濱海公路開通，卯澳對外的門戶大開，小聚落人口逐漸外移，賴以為生的漁業也敵不過鄰近大港的衝擊，漸漸沒落，慢慢轉型為觀光導向的村落模式，村內海岸牆上關於漁業工作的手繪圖文，詳細記錄著福連里的漁人魂。

除了漁業文化，福連國小外一座面海的彩虹階梯，亮麗鮮明的色階以及臺灣極東國小的特色，吸引了眾多旅客目光成為拍照打卡熱點，成為卯澳漁村的另類觀光

行銷。行經此處，不免俗也上傳一張彩虹背景的照片，讓好友們有機會欣賞這風光景色。走訪卯澳漁村，可透過現在新北市政府推出的卯澳漁村手機 APP，進行個人化導覽，深入漁村文化及漁民生活，認識臺灣東北角的漁業風情。

賦歸

離開卯澳漁村後，進入環狀自行車道的最後一里路程，從海岸邊可見到核四廠廠房，盤旋空中的老鷹不時低空飛越，不知是想要捕捉獵物，或是要向騎著單車的旅人示威，為整趟旅程增添一筆有趣的插曲。就在躲避老鷹的追擊下，彎進了福隆漁港旁的防風林，看見環狀車道終點的指示牌。20 公里的旅程在此畫下句點，為了補充消耗的體力，就近買了個福隆便當飽餐一頓，回想穿越隧道及沿途海風吹襲，一段鐵道歷史及海岸風光的單車之旅，彷彿穿越古今，先人們披荊斬棘的付出及沿途的山海依戀美景，是無法忘懷的一段心靈視野之旅。🐟

▲ 卯澳漁村蘊藏豐後的漁村特色。

