

山岳地區文化資產發展登山遊憩的執行建議— 以八通關及加羅湖為例

張嘉榮*

摘 要

筆者先陳述山岳文化資產的概念，再以舊太平山加羅湖及日治八通關越道路兩條山徑為例，以自身參與調查規劃的歷程詳述其具備的文化資產價值，並針對文化資產的脆弱性，提出發展登山遊憩時的執行建議。

關鍵字

山岳文化資產、日治八通關越道路、舊太平山、加羅湖

* 國立東華大學自然資源與環境學系博士班

山岳地區文化資產發展登山遊憩的執行建議- 以八通關及加羅湖為例

張嘉榮

壹、前言

臺灣擁有廣大的山地，接近一半的土地為標高超過 1000 公尺以上的山岳地區，蘊含豐富的林木、礦物與生物資源。山勢的崎嶇險峻雖一度阻礙了人們的交通，卻未曾阻擋住人們深入山地、探索資源的意圖與腳步。

從原住民及漢族移民單純的移居拓墾，到後來大規模、系統性的開發山岳資源，人們在山林裡留下一處處生活過的痕跡，痕跡或大或小，有的大幅改變了原本的自然生態與地景面貌，或是僅僅順應自然紋理留下一絲絲、一丁點的證明。

時至今日，這些先人曾在山林裡生活過、奮鬥過的痕跡，提供我們一個瞭解過去、反證歷史的重要證據，以及讓我們得以感受歷史現場，遙想昔日風華的珍貴資源，而這些痕跡就是珍貴的山岳文化資產。

貳、山岳文化資產

文化資產保存法（以下簡稱「文資法」）在民國 105 年 7 月進行大幅度的翻修，其中最主要的變革，即是與世界遺產公約（Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage）接軌，在第 3 條將文化資產區分為「有形」及「無形」兩大類別，其類別與定義如下：

一、有形文化資產：

（一）古蹟：指人類為生活需要所營建之具有歷史、文化、藝術價值之建造物及附屬設施。

（二）歷史建築：指歷史事件所定著或具有歷史性、地方性、特殊性之文化、藝術價值，應予保存之建造物及附屬設施。

（三）紀念建築：指與歷史、文化、藝術等具有重要貢獻之人物相關而應予保存之建造物及附屬設施。

（四）聚落建築群：指建築式樣、風格特殊或與景觀協調，而具有歷史、藝術或科學價值之建造物群或街區。

（五）考古遺址：指蘊藏過去人類生活遺物、遺跡，而具有歷史、美學、民族學或人類學價值之場域。

（六）史蹟：指歷史事件所定著而具有歷史、文化、藝術價值應予保存所定著之空間及附屬設施。

(七) 文化景觀：指人類與自然環境經長時間相互影響所形成具有歷史、美學、民族學或人類學價值之場域。

(八) 古物：指各時代、各族群經人為加工具有文化意義之藝術作品、生活及儀禮器物、圖書文獻及影音資料等。

(九) 自然地景、自然紀念物：指具保育自然價值之自然區域、特殊地形、地質現象、珍貴稀有植物及礦物。

二、無形文化資產：

(一) 傳統表演藝術：指流傳於各族群與地方之傳統表演藝能。

(二) 傳統工藝：指流傳於各族群與地方以手工製作為主之傳統技藝。

(三) 口述傳統：指透過口語、吟唱傳承，世代相傳之文化表現形式。

(四) 民俗：指與國民生活有關之傳統並有特殊文化意義之風俗、儀式、祭典及節慶。

(五) 傳統知識與實踐：指各族群或社群，為因應自然環境而生存、適應與管理，長年累積、發展出之知識、技術及相關實踐。

筆者文中所稱的「山岳文化資產」並不是一個法定的類別，但筆者認為位於山岳地區，以及和山岳民族、山岳資源、山岳活動等密切相關的文化資產，都可以歸屬於「山岳文化資產」的範疇。依據前述概念，筆者依照文資法的分類，挑選數個筆者熟悉的文化資產（無論是否已有法定身份）舉例說明如下。

類別	文化資產名稱	說明
古蹟	369 山莊	民國 58 年救國團與林務局規劃雪山新路線時興建，為量體及規模皆相當大的山莊建築
歷史建築	巴奈伊克山屋	民國 67 年起由多個單位出資興建的避難小屋，曾廣設在臺灣多處山區，有多棟經改建後仍持續使用，目前僅巴奈伊克維持原貌
聚落建築群	林業聚落	如哈崙、嵐山、人倫等林業工作站，為昔日林場的前線指揮中心，遺留辦公廳、宿舍、廟宇等建築，為最前線的林業聚落
考古遺址	萬山岩雕	為國內唯一大型雕刻遺址，岩雕之技法、母題及其相關之組成，均具有豐富的意涵
史蹟	警備道路	如合歡、能高、八通關等日治時期興建的警備道路，興建歷程皆伴隨著殖民政政府對原住民族的鎮壓與衝突，建築體具有優美的工藝水平
文化景觀	林業生產	如太平山、阿里山等林業生產重地，具有因應自然地形興建的運材設施，以及後續進行的造林、森林遊樂等林業生產工作
傳統知識與實踐	原住民族狩獵知識	原住民族因狩獵、採集所累積的生態智慧與技能

當我們住進具有歷史的山小屋，彷彿參與到昔日的登山模式與生活；當我們走在古道上，便可以感覺到數百年來人們流下的汗水和喘息的步伐；當我們看到具有歷史的物件，好奇當時人們在此過著怎麼樣的生活。文化資產讓我們懷想歷史、連結過去、傳遞記憶，他的價值與可看性實不亞於山岳本體所呈現的自然資源，並能給予登山者加乘的體驗與收穫。以下筆

者將舉舊太平山加羅湖及日治八通關越道路兩條山徑為例，以自身參與調查規劃的經驗，陳述兩者之文化資產價值以及發展登山遊憩活動的執行建議。

參、蘊含豐富文化資產的兩條山徑

一、豐富的林業遺產-舊太平山加羅湖

舊太平山泛指多望溪西南岸，由土場沿溪向上至加羅山、給里洛山一帶之伐木作業地區，臺灣總督府營林局於 1915 年著手開發。由於 1937 年將伐木作業地點移轉至多望溪東側山區，同時將行政中心轉移至目前太平山森林遊樂區位置，稱為新太平山，故原本較早開發之區域稱為舊太平山，兩者經營區域見圖 1。

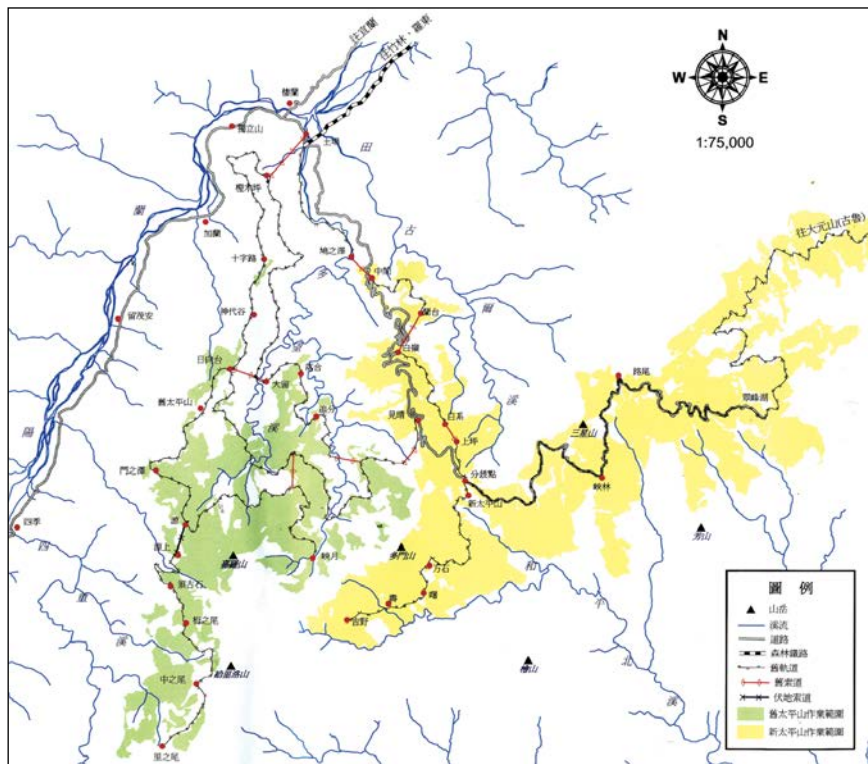


圖 1 新舊太平山生產線圖（資料來源：林鴻忠、翁儷真，2008。）

太平山的林業資源起於 1905 年（明治 38 年）「屈尺叭哩沙橫斷隘勇線」的完工，日人得以更深入當時宜蘭、深坑、桃園等三廳交接處一帶的山林，且經調查發現棲蘭山地區的檜木蘊藏量僅次於阿里山林場。1914 年（大正 3 年）台灣總督府理番事業告一段落，北部地區的原住民多半已歸順日本，營林局認為可以著手進行開發作業，便於同年 10 月派遺中里正與矢田英輔兩人前往調查，最後在寫給當局的報告書提到：「宜蘭濁水溪兩岸堪稱本島森林資源的精華所在，極富開採價值，為增加國力，該流域之開發是刻不容緩的急務」（林清池，1996）。

營林局很快就擬定了開發計畫，並於 1915 年（大正 4 年）11 月開始實施伐木作業，採用伐木→集材→木馬→管流的出材方式，1916（大正 5 年）年於蘭陽溪下游之員山設置貯木

原路折返，或是轉往シキクン（四季）、ピヤナン鞍部（思源啞口）等地。其中ムルロアフ高地因擁有高海拔的草原風光，加以視野遼闊可一覽南湖大山、雪山、大霸尖山等名山，成為舊太平山最具代表性的自然勝景，營林所出版的「太平山登山の栞」甚至撰文介紹為「天下の絶勝」。

根據文獻紀錄之描述，筆者研判ムルロアフ高地應泛指今日加羅湖、加羅山至ムルロアフ駐在所一帶之地區。

（二）舊太平山遺址紀錄

筆者於 2014 年 5 月 11 日前往舊太平山遺址進行調查，雖自 1937 年遷移後已荒廢了 70 餘年，但整體基地規模仍保存得相當完好，尤以神社結構群仍保存得相當完整。初步調查有以下重點發現：

1. 神社相關建築構造，包括本殿基座、拜殿地基、水手舍、鳥居龜腹、踏階等皆是混凝土構造，相較之下其他房舍平台與階梯都未發現混凝土構造物，多數平台間相接的階梯甚至只是單純的石砌結構。



左圖為本殿基座，右圖為通往神社的踏階，踏階以方整的石塊砌成，外表塗抹水泥以求美觀



左圖為平台間相連的階梯，階梯皆是直接以石塊堆砌而成。右圖為房舍平台，皆為土石地面

2. 僅在部分平台區域發現些許的磚造結構，鐵道也無殘留任何鐵軌及枕木，猜測當時應將所有可利用之資源皆遷至新太平山。



磚造結構，應為房舍基礎



結構與功能皆不明的「田字」構造物



鐵道遺跡，沒有鐵軌或相關設施殘留



棄置成堆的鐵軌，但已扭曲變形

遺址範圍內發現大量、多樣且保存完整的玻璃瓶罐，推測有酒瓶、調味料瓶、化妝品瓶、藥瓶等，然而相較之下瓷器器皿則較少且多有破損，推測完整且可使用的瓷器應該也都搬移至新太平山，玻璃瓶罐則視為廢棄物而留下。



左為可果美的飲料或調味料瓶，中為龜甲萬醬油瓶，右可能為醬菜瓶



瓷器器皿不多且多有破損，但仍可看出精緻的繪畫與色彩

(三) 山徑上的森林鐵道

根據日治時期地圖顯示，舊太平山施業時所興建的鐵道應有經過加羅山西側山腹，筆者於現場也記錄到多筆鐵道遺構。由登山口至撤退池一段，如圖 3 所示沿途會經過多處鐵道遺跡，包括鐵道路基、枕木遺跡、建物遺構、駁坎等。



圖 3 登山口至撤退池鐵道遺跡分布圖

(說明：紅色線條為「鐵道」，紫色線條為「古道」，青色線條為「林道」，黑色線條為「山徑」)



左圖為昔日林地各工作據點間的聯絡道路，右圖為聯絡道接上的駁坎平台



左圖為山徑經過的鐵道遺跡，右圖為地上殘留的枕木



左圖為撤退池上方的水泥地基遺構，右圖為撤退池邊坡那片裁切過的邊材

二、深具價值的古道-日治八通關越道路

1895 年日本統治台灣，雖於 1913 年即在東埔設立駐在所，但一直到 1909 年末設立異錄閣等三處駐在所後，官方勢力才算正式進入拉庫拉庫河流域，且對布農族人是採用懷柔的治理政策，直到 1914 年後才轉趨強硬，卻也引發布農族人的強烈反彈。特別是隨後日本警察執行「銃器收繳」，強制收繳布農族人的槍枝，導致 1915 年 5 月爆發了一連串的流血衝突，到 6 月時有 7 處駐在所遭到攻擊並撤守，隔年 2 月並正式公告裁撤拉庫拉庫流域內所有的駐在所，日人勢力至此全數撤出。

這次的失敗迫使日本政府決定修築警備道路，便於壓制拉庫拉庫流域布農族人的反抗，並切斷他們與高雄荖濃溪及台東新武呂溪地區布農族人間的聯繫。道路於 1919 年 6 月分別由楠子腳萬（今南投縣信義鄉久美村）與璞石閣（今花蓮縣玉里鎮）往中央山脈動工開路，並於 1921 年 3 月全線興築完工，並名為「八通關越道路」（以下簡稱「越道」）。越道西段入口位於南投縣信義鄉東埔村，沿著陳有蘭溪北岸，經過觀高、八通關等數個駐在所，越過中央山脈主稜的大水窟池，沿著拉庫拉庫溪南岸，東下經過米亞桑、托馬斯、大分、抱崖、蕨等數個駐在所，到達東段入口的花蓮縣玉里鎮，全長約 109.1 公里。除了這條主線道路外，日本政府並於西段修築一條通往玉山主峰的登山道路，東段修築四條通往太魯那斯、馬西桑、阿桑來戛、賽珂及華巴諾砲台等地的支線道路。

日本政府開闢警備道路的強勢措施，反而引發布農族人更激烈的反抗，越道完工後的三年內，又造成 25 位日人死亡，日本政府除了增設駐在所、加派員警外，更有調派軍隊入山進行血腥報復的事件發生。整段越道先後共設立有 56 座駐在所，其中 46 座位於東段，並有兩座配有山砲、速射砲數門可砲擊布農族人，之後除少數布農族人遷往南方持續對抗外，整個拉庫拉庫流域的布農族人漸漸屈服於強力高壓的統治之下。1933 年 8 月起，日本政府開始將拉庫拉庫流域的布農族人強制遷往平地居住，至 1935 年中共移出 1434 人，駐在所與相關原住民撫育設施也因為布農族人的遷出而陸續裁撤，在 1944 年時更因為戰爭導致的財政困境，造成沿線所有駐在所全數裁撤，越道也因此開始缺乏維護，不久即因颱風等天災導致路基損毀崩落而無法輕易通行（楊南郡，1987；林一宏 2004）。

1945 年戰後，越道只為少數的林區工作者與登山客所利用。1972 年百岳俱樂部成立後，國內興起一股攀登百岳的風潮，古道西段因對外聯繫交通便利，且是攀登馬博、秀姑巒、南二段等諸峰的重要出入孔道，因此成為熱門且重要的登山路徑。東段卻因為不是攀登百岳的必經之路，除了少數或是冷門的登山路線或是對古道有興趣的登山客外，只有林區工作者與當地的原住民會去行走與利用。

1985 年玉山國家公園成立，開始著手進行園區內越道的整修工作，西段因已是重要的登山路線且路況較佳，經常維持在暢通無阻的狀態，而東段直到 1998 年起才開始密集整建，至 2005 年底完成了初步的整修工作，並於同年 11 月 19 日上午 10 時在花蓮縣卓溪鄉的南安遊客中心，舉辦了「貫古穿今—八通關越嶺古道重現典禮」的系列活動，對外宣示越道已貫通可行，之後並開放給登山客作為登山健行的步道。

根據玉管處所提供的資料，至 2006 年初，除了為數不清的路基整修工程外，整條越道主線共設置有 177 座棧橋、15 座吊橋、8 座山屋、5 處宿營地（玉管處，2005）。但主線因十三里至大分一段有兩處嚴重崩塌而改道，東段路口也改在目前位在山風附近的省道台 30 線起點，而非玉里鎮中心，因此越道在玉山國家公園內的總長為 93.6 公里。另外東段的四條支線，僅華巴諾及賽珂支線路基尚稱完好外，其餘支線皆因為年久失修，路基流失嚴重，目前仍無法順利通行。

至於位在玉山國家公園範圍外的越道，除山風至鹿鳴橋一段已改建為省道，鹿鳴橋至卓樂部落上方亦有一段保存良好的越道，並於 2007 年經林務局花蓮林區管理處整修命名為「八通關越道-鹿鳴吊橋段」。卓樂部落至玉里鎮一段於日治時期即可通行汽車，今日則改建為省道台 30 線與鄉道花 71。

（一）深具時代及社會意義

日治時期日本政府為了開發山林資源所以嚴格管制原住民的行動，居住在拉庫拉庫流域的布農族人感到生存尊嚴不斷受到侵犯，終於發動大小規模、次數不一的攻擊駐在所、襲殺警察的連鎖抗警事件，因而促使日本政府耗費鉅資興建八通關越道路，以優勢武力鎮壓當

地布農族人，最後更強迫布農族人離開祖居地移住至淺山平原。越道是這段衝突下的產物，紀錄了布農族人從抵抗到被迫遷徙的歷程，是這段歷史的見證與保存。

隨著時代演變，今日越道包含著各種不同角色。部分路段配合運輸工具的發展而改建，至今仍擔負起交通運輸的功能；多數路段則仍維持供登山健行、觀光遊憩、調查研究的利用型態。對於祖居地在此的布農族人，越道更代表了返鄉、祭祖、聯繫傳統，通往祖居地的歸鄉道路。

（二）類型多樣且工藝精美

為有效壓制布農族人，越道共建造了 56 處駐在所（東段 46 處，西段 10 處），其中 2 處甚至配置有山砲、速射砲等重型武器；為了通過沿路許多深邃的河谷，共興建了 20 餘座的鐵線吊橋；為了紀念衝突下遇害的日警與相關人員，沿線共設置了 13 座紀念碑，以及諸如浮築道路、隧道、木炭窯、郵政碑、電話桿等道路建築與附屬設施。越道包含多種類型之史蹟構造物，許多日治時期興建的鐵線吊橋、駐在所木製建築、火砲、通訊設施、駐在所平台、紀念碑碣仍保存良好，且工藝精美細緻，堪稱為帶狀的文化資產博物館。



越道西段仍保存完整的兩處石砌棧橋，左圖位在巴奈伊克山屋附近，右圖位在南營地至大水窟間



對關下方的木炭窯，外觀雖不起眼（左圖），
但由內部發現是用板岩層層環繞往上堆砌而成，工藝十分精美（右圖）

（三）最具代表性與歷史價值的古道

越道從東埔至玉里全長約 109.1 公里（東段約 79.4 公里，西段約 29.7 公里），其中約有

93.6 公里位於玉山國家公園內，另有由林務局花蓮林區管理處管理從鹿鳴吊橋到卓樂部落上方長約 2.7 公里的段落，合計 96.3 公里、佔全長 88% 的路段都受到管理機關經常性的維護，而且多數路段仍能保持原貌。在日治時期修築的眾多理蕃與警備道路中，八通關越道路是目前長度最長、規模最大、保存完整度最高，也是國內最具代表性與歷史價值的古道。

肆、發展登山遊憩時的執行建議

山岳文化資產有其吸引人的魅力，若能經過良好的規劃與操作，結合文化資產所在地的自然資源，即可成為一條獨具特色的山徑路線。然而人為活動是造成文化資產衰敗或損毀的重要因素之一，但相對於自然資源，文化資產是無法自行再生、回復及修復，在自然環境下文化資產的保存狀態是一種不可逆的損毀進程，除非經由人為的維護與修繕。因此筆者建議這兩條山徑在發展登山遊憩時應有以下的規劃考量。

一、賦予法定身份以彰顯文化資產的價值

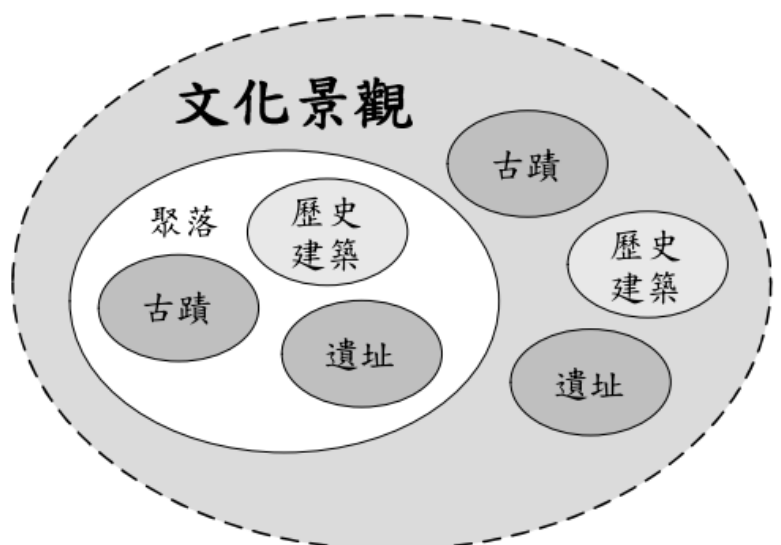
依照文資法的規定，具有價值的文化資產，可經由普查、提報等方式，指定或登錄為法定的文化資產，文化資產便能受到法令的保護管制，並得到適切的保存維護措施。文化資產也同時得到法令的表彰，象徵其具有顯著的歷史、藝術、科學等文化價值，得以獲得國家的保存維護，成為國人共有的記憶與資產。

二、根據資產類型研擬適切的保存維護措施

自然資源需因應不同物種的生態習性，研擬各別的保育策略與措施，文化資產亦是如此，且需在確保文化資產真實性（Authenticity）的原則下，根據研究考據及管理目標來決定採用保存（Preservation）、修復（Restoration）、復舊（Reconstruction）等何種措施。

若是小區域或單一類型的文化資產尚好處理，若是類似筆者文中所舉這兩個案例，涉及範圍及所涵蓋的類別既大且多，則需要在一個大的類別下，再依據各別資產的特性及價值進行分類，並考量管理目的、維護能力、再利用模式等進行個別規劃。就如圖 4 所示，文化景觀做為大範圍、整體地景的保存維護，內部再包含如林業聚落、歷史建築等各別的文化資產，這樣才能針對不同的資源類型與特性，妥善的執行保存維護措施。

圖 4 文化景觀與其它類別文化資產的相容性
資料來源：李光中、王鑫、張惠珠，
2006，文化景觀作業準則先期性研究



三、進行保護宣導避免保存狀況劣化

我們知道登山遊憩活動會對環境造成衝擊，近年來在「無痕山林」的宣導下，登山者逐漸注意對環境及資源的保護，並採用一些減少衝擊的登山方式。但對位在山林中的文化資產或如酒瓶等日治器物，登山者若無特別的意識或提醒，就不會對文化資產產生保護的意識。

以筆者調查的越道為例，根據林一宏（2001）研究記錄，如沙沙拉比、意西拉、塔達芬、華巴諾等多處駐在所殘留有大量酒瓶、藥瓶等日治器物，但筆者於 2011 年調查時卻僅發現少量酒瓶；然而如新康、石洞、山陰等偏離步道路線的駐在所卻仍可發現大量日治器物。

如同針對自然資源的保護，管理機關也應該針對具有豐富文化資產的山徑步道，透過廣泛的宣導來呼籲登山者維護區域內的史蹟資源。

四、透過現場的深入研究來重構歷史

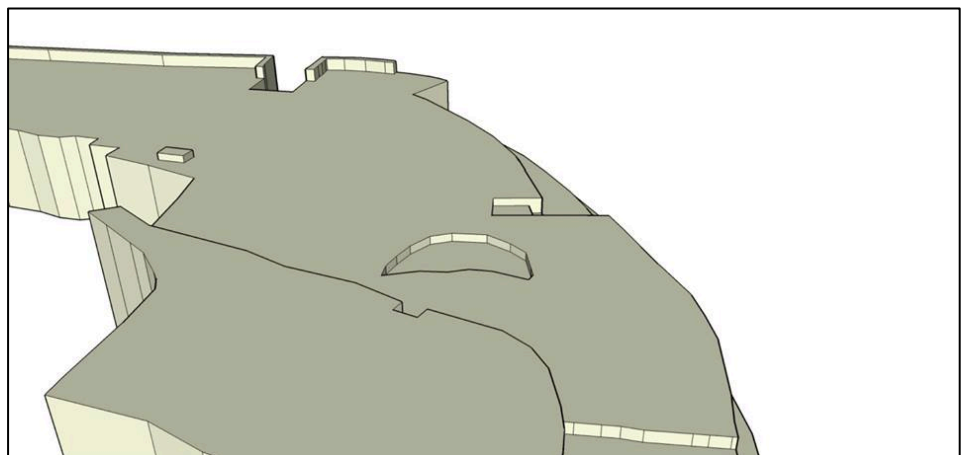
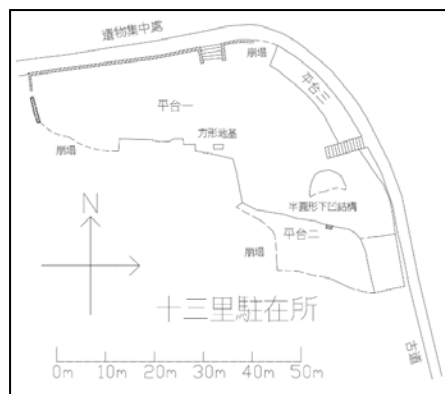
除文獻檔案及口訪蒐集，現地的深入調查與探索可以發掘出許多文獻沒有記載的現象與事蹟，其中考古學地表調查是一個可行性高且效果顯著的研究方式。以筆者參與過的越道東段調查為例，首先對調查地點進行全區的測繪，再用手撥弄表層土壤，發掘地表上被腐質層、土壤掩蓋的日治遺物，並在測繪好的地形圖上標示發現位置。而根據遺物發現的類型、位置，就可以推測當時的生活型態、水準，甚至是建築設施的配置（例如醬油瓶罐特別集中的地方是否就是廚房所在）。這些發掘若配合文獻及其他研究發現，就可以發掘出更多的歷史樣貌。

左上圖為越道十三里駐在所的平面測繪圖，

右上圖為十三里駐在所噴水池的照片。

下圖為模擬照片視角的 3D 立體圖

資料來源：左上圖、下圖，宋秉明、張嘉榮，2014，八通關越道路東段文化景觀登錄先期計畫；右上圖，林一宏，2015，八二籽一四五米：八通關越道路東段史話



伍、結語

文化資產在訴說一個故事，他告訴我們這裡曾經發生的往事，將記憶、情感、文化藉由訴說，一代代傳頌下去。我們聆聽了故事，因而更瞭解了這個地方，並把故事裡的驚喜與感動傳遞出去。

文化資產豐富了山旅，也為山岳增添更多的魅力，但他的存在也極為脆弱，需要大家一致的珍惜與守護。

參考文獻

- 玉山國家公園管理處，2005，八通關越嶺古道設施回顧與展望，玉山國家公園管理處。
- 宋秉明、張嘉榮，2011，日治八通關越嶺古道文化資源管理與遊憩利用計畫，玉山國家公園管理處。
- 宋秉明、張嘉榮，2014a，八通關越道路東段文化景觀登錄先期計畫，花蓮縣文化局。
- 宋秉明、張嘉榮，2014b，太平山至加羅湖國家步道路線調查與遊憩發展評估分析，林務局羅東林區管理處。
- 李光中、王鑫、張惠珠，2006，文化景觀作業準則先期性研究，文建會。
- 林一宏，2015，八二籽一四五米：八通關越道路東段史話，玉山國家公園管理處。
- 林清池，1996，太平山開發史，浮畚小築文化。
- 林鴻忠、翁儷真，2008，太平山林業，森林文化，34：51-73。
- 黃俊銘、林一宏，2001，拉庫拉庫流域日治時期遺址原地保存之可行性研究與初步規劃，玉山國家公園管理處。
- 楊南郡，1987，玉山國家公園八通關越嶺古道西段調查研究報告，玉山國家公園管理處。
- 臺灣總督府營林所，出版年不詳，太平山登山の栞，臺灣總督府營林所。