

建構都會綠道發展城市觀光 ～以台北市「越嶺道」為例

崔祖錫*、張志湧†

摘 要

相對於景觀絕美的高山、充滿原始氣息的中級山，都會郊山似乎是一個不起眼的小配角。然而，從發展全民登山運動的角度來看，郊山的可及性是高山、中級山望塵莫及的，行政院體委會在 2003 年首推「台灣小百岳」，讓郊山運動如同高山百岳一般，有一個新的目標，小百岳均勻分佈在各個縣市，也讓郊山健行與城鄉旅遊達成一個區域均衡的效果。

大台北的郊山拱衛著台北盆地，彷如台北的城牆一般，順著這個地理特色，在 2015 年登山研討會黃福森先生提出「大台北天際線」的構想，台北市政府也在 2018 年推廣「台北大縱走」的活動方案。相信以步道線串聯郊山，並搭配合適的設施與指標，可以創造出豐富郊山遊程，讓都會生活擁有更多元的面貌。

2018 登山研討會首次將「綠道山林」的概念推播給山友，把「家門口就是登山口」的理念，用具體的規劃及行動方案表達出來。若可以把郊山健行轉化為都會走路文化，把山徑延伸到都會鄰里，並適當地與公共運輸或裝備快遞服務結合，都會區就會變成一個超級步道網，形成一個全新的步道系統！

關鍵字

台灣小百岳、大台北天際線、台北大縱走、綠道山林

*文山社大 講師

†台灣山岳文教協會 常務理事

建構都會綠道發展城市觀光 ～以台北市「越嶺道」為例

崔祖錫、張志湧

都會綠道的深化：翻「閱」台北市～發展台北市越嶺道

天際線之後，下一步該如何做，才能讓都會綠道的理念進一步落實？2018 登山研討會首次將「綠道山林」的概念推播給山友，把「家門口就是登山口」的理念，用具體的規劃及行動方案表達出來。

「越嶺道」在古早時期是聚落間聯繫道路，翻過山頭到另一個聚落訪親、採買，是古早人的生活特色，也是台灣歷史文化的一環，越嶺道是通勤道路、也是生活道路，同時也是登山路。以金面山-大崙尾山越嶺道為例，這條山徑連結內湖美麗華地區與故宮地區，一個遊程可以連結商場、郊山、博物館，用「健行」取代迂迴的車程。

越嶺道與台北市內越嶺古道

小型越嶺路或古道，大多屬於郊山範疇，且相對於一般郊山登頂，或是環天際線這樣的山岳連走來說，在體力要求度來說平均又有更低的門檻，它們有較少陡坡，不必爬上山頭大多只是到鞍部。因這些原本就有實用目的的道路，會發展成用最省力，或是在最快速與省力間獲得平衡的路的原理中走出最佳路線。所以多數古道（如果沒有崩毀高繞或是修改過路線），走起來都會比較舒適合宜。

另一方面，古道（在這裡不嚴格定義，就已至少日治時期以前有利用過的舊路為範疇）沿途有眾多舊的歷史遺跡，道路本身的鋪設與駁坎、開墾遺跡如梯田護欄、菁畧、牛欄“礦坑…；舊部落舊房舍、包括民居、隘勇駐守設施、驛站碉堡、學校官舍…這些眾多十數年甚至百多年已經遺忘荒廢山中的遺址，多少會引發登山者懷舊的情懷，甚至進而加以研究查詢資料，增加了登山活動深度。對於一班市民來說，接觸自然生態的機會也同樣地會創造民眾對土地、動植物的興趣而加以深入了解。

這些都是讓登山健行或旅遊品質深入的重要元素。所以越嶺道雖然可能比一班登頂式登山看到較少的展望，卻非常吸引一班民眾或是登山入門者的願意探索與參與。筆者多年社大課程的經驗也可以體驗到，「古道」課程永遠比「越嶺道」課程更受大家歡迎與接納，就是一個非常鮮明的例子。所以以越嶺道推廣全民親山登山是一個非常好的切入點。

本篇專文以最核心都會的台北市範圍為例，列出可以更佳優化和系統化的越嶺道十五條，作為推廣的起點。不過相對於其他地區，台北是因為高度的開發，而開墾拓墾的歷史從清乾

隆年間起也有兩百多年，周圍淺山地區也都已開發，越嶺道路遭受墾地、建築、墓地甚至大型開發園區所切斷甚至淹沒，而顯得更加支離破碎，所以台北市的古道相對於其他地區有顯得特別片斷、甚至有些混雜。

但一方面幸運是，台北盆地多山，因此即使在台北市範圍，崎嶇的地形仍為台北市留下大片自然山林區塊，甚至有全國唯一的都會型國家公園，只是多數被切割成大小塊鑲嵌在自然山林中，讓我們可以在喧擾中鬧中取靜，也迅速從繁華的大都會進入安靜、生機盎然、舊跡處處的古道之中，獲得知性與感性上深度的饗宴與提升。在規劃與構想親山運動上，台北市的古道、越嶺道又有其關鍵引人入勝的地位與特質。

盤點台北市越嶺道路線

我們選出十五條台北市內各具特色，路線大多數在兩小時內可完成的「越嶺古道」，因為都市周邊的開發，這其中有些越嶺道其實只是舊古道中的片段，因此很多條並沒有讓你有真正「越嶺」。但如果串連了前後交通，並與進出口區域的風景區或是商圈一同作為一半日或一日遊行程，不但在鬧中取靜走入小片山林中得以喘息，更因為貼近山林生態，跟隨古人步伐而更貼近我們的土地，兼具增進國民旅遊的深度與增加體力上來說，是非常值得推廣給全民都能參與的。

一、魚路古道

魚路古道大名鼎鼎，可以說是現今台灣古道熱潮的起點，也是一條非常經典的地方與地方商業交通越嶺古道路。又稱「金包里大路」，為昔日金山（金包里）與士林（毛少翁）間漁獲與生活用品交易走出的道路，而於大屯火山群的大嶺（擎天崗）越嶺而過，在日治時間又被修整為可拖行輪車的警用道。

至今以擎天崗城門至八煙路段沒有被公路切斷最為完整，並經國家公園整修，成為台北最熱門的假日健走去處之一。北入口八煙或上磺溪停車場，南入口擎天崗金包里城門，有「河南勇」路與「日人路」兩個走法可以選擇。全程約二至三小時，可順遊連結的風景線為陽明山、竹子湖、小油坑、七星山、夢幻湖、冷水坑、擎天崗風景線與八煙、花藝村、日月農莊、天籟與金山風景線。

二、陽峰古道

陽峰古道為清朝竹子湖居民與北投的聯絡道路，地形上比較是單向坡的古道，因為竹子湖略有「盆地」之姿，又算是北市知名歷史聚落，因此也有越嶺古道的意味在。南段和中段被公路代替與切割，但沿途風景優美，且可以見到日本時期草山水利系統的設施。南口為陽投公路（紗帽路與泉源路交街口）鼎筆橋，寶山建設招待所側，中段銜接湖山路後再峰頂橋

側續行古道，經大屯瀑布、青春嶺第一蓄水井，後段又稱猴崁湖田國小步道，綠意盎然又優美，最後接竹子湖。全程約兩小時，可順訪北投溫泉風景區、陽明山風景區、竹子湖風景區。

三、天母古道

真正的天母古道與現在大家熟知且常走的「天母水管道」不同，後者是日治時期草山水利系統所修建的道路，前者更古老，廣義算是魚路古道的一部分。西口中山北路七段 219 巷慈母橋跨越松溪畔，延松溪上行經翠峰瀑布後逐漸上坡，東口接上水管道平緩路段，故真正殘存的古道路段極小。可與天母水管路共同搭配，全程一小時，可順遊天母商圈、天母棒球場與華岡地區的文化大學校區、紗帽山風景區及草山夜未眠等著名的夜景餐廳景點。

四、內寮古道

為魚路古道的南支線之一，又稱「番婆古道」、「礁坑古道」，為大嶺後向南聯絡內寮聚落的舊路。由平菁路 93 巷終點（小 19 路公車終站）起登。沿礁坑溪谷上行，經陽明牧場界碑，鐵絲網和番婆故居遺址，最後與瑪礁古道會合進入擎天岡草原。全程一個半小時，連接山子后、平等里等風景區，北側為擎天岡與七星山風景線，與魚路古道串連體驗真實「越嶺」的意義。

五、內雙溪古道

為魚路古道的南支線之一，為大嶺後向南聯絡坪頂（今平等里）地區的舊路。由坪頂古圳不到最高點的清風亭起右側下行至古圳。坪頂古圳是清朝前人就建設的水圳系統。沿古圳走一段後下至內雙溪溪谷，開始此段古道之行。古道上山又下溪，來回越溪數次，在炎炎夏日頗為消暑，最終至溪流源頭上至擎天岡草原區，需注意草高牛路亂易迷。全程一個半小時可完成，連接山子后、平等里等風景區，北側為擎天岡與七星山風景線，可以與魚路古道串連體驗真實「越嶺」的意義。

六、荷蘭古道

又稱高頂山古道，相傳為荷蘭人攻打西班牙人所走的路線，但應只是山區部落聯絡道路。起點為至善路三段 370 巷巷底。由此上登高頂山，高頂山為北五指山連綿的草原帶，風景展望令人驚艷，可以連接頂山石梯嶺步道，但是需注意迷路，亦建議公單位完善步道。若從登山口來回高頂山約兩小時路程。連接平等里風景線、坪頂古圳步道系統，東北接頂山石梯嶺步道線、萬溪產業道路風景線。

七、雙溪溝古道

為昔日聯絡士林雙溪地區與萬里地區的「萬溪古道」支線。萬溪古道現今幾乎都被萬溪

產業道路和附近道路所覆蓋或損壞，只有這段「雙溪溝古道」殘存五指山產業道路和萬溪產業道路之間。可從五指山產業道路五指幹 228 起登，下至溪谷可見木炭窯遺址，在上登接大石平台，可接上萬溪產業道路，回程可以走另途登梅花山回到五指山產業道路。本路線連接風櫃嘴、雙溪風景線與五指山、內湖白石湖、內湖三尖風景線。

八、更寮古道-土庫尖古道

為連接南港舊莊與深坑土庫尖的一條越嶺古道。可從舊莊街二段 122 巷口起登，沿途石階，有時陡有時緩，可順訪有明的潘宅槍孔厝，上行繼續經過椿萱農場後，即可登頂身為一等三角點和小百岳的土庫岳（又稱大坪山）。土庫岳後的古道又稱土庫間古道，優美而充滿綠意的階梯路，由深坑大坪街上登，應該是算攀登土庫月最快的路徑。此路線步程約兩小時，可串聯中研院、南港展覽館與深坑風景區為一輕鬆的踏青行程。

九、大嶺古道

大嶺古道是南港後山四分溪流域居民直接翻越南港山列北稜至錫口（松山）地區的古道。現今已經整理為市民登山步道路線，即北興宮-麗山橋口步道。由成福路北興宮起步，沿途石階上行至大嶺鞍部，有土地公廟。越嶺後路線較為原始質樸，但設有打印台，也可以參觀永安居古厝，於中研院路四段 50 巷口完成越嶺。此路線步程約一小時，連接松山地區商圈與南港中研院地區，可安排半日遊行程。

十、樹梅古道

因為沿途經過一片楊梅而得名，是南港四分溪源頭「後山」區翻越南港山列直接到信義區三張犁的舊路。從研究院路四段坑頭福德宮起步，沿小溪上行，有拉繩處，也會經過石壁，中間一段路段四至六月可見古道命名的楊梅林結實蕾蕾。終點為南港山列地標名峰，標高 313 公尺的拇指山。之後可以從象山步道下山，或是繼續往南港山玖五峰爬去。此路線可串連中研院、南港展覽館與信義商業核心區為半日遊行程。

十一、糶米古道

糶米是「賣米」的意思，是昔日三張犁居民開路越過南港山南稜到木柵深坑南港地區所開的石階路徑，如經已經翻修較失原味。從吳興街 600 巷 100 號的糶米公廟牌坊啟登，沿途經過德興煤礦遺址至糶米公廟，有叉路可通往挹翠山莊。古道制高點新坡嶺右轉木柵路 159 巷三百多公尺可接土地公嶺古道續行，至和平東路三段 636 巷出世界山莊，較增加古道行來得豐富度。古道兩側可接信義商圈、四獸刪南港山步道系統和木柵「動物園與貓空風景線」。

十二、茶路古道-拳山古道

茶路古道為淡蘭古道南線的正路線，而拳山古道為日治時期保甲路而來，拳山本身即文山的舊名，原意應是可看群山的視野。茶路從和平東路 631 巷為歷史悠久的石泉巖寺起登點，十多分鐘的水泥石階，即可到越嶺點的崇德街，若續接拳山古道，一路沿水泥路面可至木柵路四段 159 巷。

此兩古道與糶米古道、土地公嶺古道可順道走完。古道兩側可接信義商圈、四獸刪南港山步道系統和木柵「動物園與貓空風景線」。但由於此兩古道皆為水泥步徑，又經過墓地靈骨塔，古味全失，景觀也不加，建議公單位重加規劃，已讓民眾了解茶路身為淡蘭南線正線的歷史價值所在。

十三、猴山坑-匏仔崙古道

兩條古道可連成一氣走完。猴山坑古道為木柵動物園後山迷你古道，從萬壽路的淒霞山莊起步，沿途經過古樸的古橋兩座，越嶺後經過兩個歷史悠久的土角厝，接上新光路二段 74 巷的福德祠，左轉到靖龍宮為匏子崙古道西側入口，上爬越嶺點可爬魚衡山或是至新光路二段 74 巷路底看台北盆地展望。回到越嶺點續行下降，林相變化豐富，最後抵達匏子倫產業道路 1.1K。完成木柵後山越嶺匏子崙的行程。

十四、茶山古道

茶山古道為昔日深坑匏子崙與木柵草埔地區的村落連絡舊路，從深坑匏子倫產業道路 1.5 公里處起登，可欣賞農田茶園景觀，更可順訪匏子崙瀑布，最有名的為林家草厝，因主人相當好客、環境如世外桃源聞名。山友也樂意為其整修石頭厝。越嶺後抵達木柵草埔。此古道可連接深坑與貓空風景線。

十五、茶葉古道-銀河洞越嶺

茶葉古道是木柵貓空地歷史悠久的鐵觀音茶農闢建下山賣茶古道，銀河洞則是位於新店的一條岩壁瀑布所見的老廟。兩者皆為熱門且風景優美的短程古道，串連起來即為木柵與新店的越嶺路線，中間又有貓空纜車站可為進退路線選擇，附近其他步道系統亦極為豐富完善。

茶葉古道從指南路 34 巷的指南國小起步，中間有一段茶園與舊石階路頗具特色。終點貓空纜車站，可由此接樟湖步道至稜線祈福編鐘，而後下行至銀河洞瀑布，在下行可至銀河靈山媽祖廟登山口。兩側連結政大、貓空與新店風景線，建議新店方面增設較為便捷交通接駁有利於大眾交通者利用。

台北市越嶺道一覽表

越嶺道名稱	起	迄	時間	接駁起點捷運站與公車
一、魚路古道	擎天崗	八煙	2 小時	劍潭站-小 15
二、陽峰古道	陽投公路	竹子湖	2 小時	新北投站-230 公車
三、天母古道	天母中山北路七段	華岡	1 小時	芝山站-計程車
四、內寮古道	內寮聚落	擎天崗	1.5 小時	劍潭站-小 19
五、內雙溪古道	坪頂古圳清風亭	擎天崗	1.5 小時	劍潭站-303 公車
六、荷蘭古道	至善路	頂山	2 小時 來回	劍潭站-小 18
七、雙溪溝古道	五指山	風櫃嘴	2.5 小時 O 型	昆陽站-小 3+步行
八、更寮古道-土庫尖古道	南港舊莊	深坑(南深路)	2 小時	昆陽或南港展覽館站 小 5、212、276、306
九、大嶺古道	後山埤	南港後山	1 小時	後山埤站或信義幹線
十、樹梅古道	南港後山	三張犁	1.5 小時	昆陽站-小 12
十一、糶米古道	信義-三張犁	南港-木柵間	0.5 小時	市政府站-32 路
十二、茶路古道-拳山古道	六張犁	木柵	1 小時	六張犁、動物園站
十三、猴山坑-匏仔崙古道	木柵淒霞山莊	深坑匏子崙	1.5 小時	動物園或木柵站 棕 5、棕 11
十四、茶山古道	深坑匏仔崙	貓空草湳	1.5 小時	貓空站或指南客運 660
十五、茶葉古道-銀河洞越嶺	貓空	新店	2.5 小時	萬芳社區站-小 10 貓空站(中間點)

結論：大台北越嶺道配套措施

台北市四面環山，盆地地形為台北留下大片綠色山林，在發展都會親山運動的向度上，台北市的越嶺道又有其引人入勝的地位與特質，更有全國唯一都會型的陽明山國家公園，讓我們可以從喧囂都會生活，迅速轉換進入安靜、生機盎然、充滿歷史風情的山徑裡。台北越嶺道的發展，如果可以從單純登山轉化為都會生活的通勤步道，不僅可以讓都會生活充滿綠意，真正落實健康/健走城市的精神，同時也可以讓古時的越嶺通勤，重現於都會山林之中！要落實這個理想，尚有幾個配套措施必須進行，說明如下：

路線選定及分級：建構路網指標系統及分級管理

目前的郊山指標系統功能在於：指示上、下山，如果要具備連絡道的性質，必須重視登山口對登山口的指標作用，每個路段要有明確的里程、路況分級管理；其次，連絡道係為網絡的概念，交叉路口是核心標示的重點，並應給予適當的編號，並搭配舊地名或者統一說法的新地名，以形成區域地標。有了路段資訊及指標系統後，應給予適當分級，通勤路段應具備一定程度的安全性，過於崎嶇複雜的山徑仍應以一般登山道視之，行走者需自負安全責任。

硬體面向：步道設施基準

傳統的山徑以維持自然為優先原則，儘量不擾動自然環境，越嶺道或聯絡道因為扮演「通

勤」、「都會生活動線」的角色，在步道形制上要具備較高的耐用性與安全性，在外觀上應予一般山徑區隔，以達到自然引導的作用。

軟體面向：連結交通導航資訊系統

有了完整的資訊及分級系統，接下來就是透過資訊化達到推廣效果，傳統登山 APP 的功能僅限於專業登山，若要變成生活連絡道，可以必須融入交通導航 APP，在 APP 的功能中，納入綠道健行的選項，有關山徑連絡道的資訊標示，必須等同於道路狀況標示，可以預估里程、路況、時間、安全性等因素，讓使用者選擇合適的山徑搭配行程。若有緊急狀況，亦可透過線上系統求救，或者請求線上指示。