

千里步道規劃與新郊山運動之推廣

作者：徐銘謙*

摘要

千里步道運動始於 2006 年 4 月 23 日，為一致力於保護台灣山海風光與人文之美的「公民行動」：從找出生活周遭的美麗小徑開始，在串連各種路徑的同時，透過智庫沙龍討論會、路網試走，以及環境和在地議題的參與，也串連起各地的草根力量與社區的活力。

在串連環島路網的大架構下，我們同時也進行區域路網的連結，希望能結合更多社區與個人，接力合作，串連出各具特色、不同主題的區域環圈。以大台北地區為例，若能規劃「環臺北一週」路線，即能讓住在大台北的六七百萬住民，平常日子裡就可以隨時透過既友善環境又悠閒從容的移動方式，發現不一樣的台北；也讓更多來到台北的國內/外旅人，有更多深度體驗/認識她的機會。

步道運動，透過環島與區域路網的串聯，連結的不僅僅是「路徑」，更是匯集由點而線而面的民間力量，共同守護我們生活的家園、山林和環境。連結僅僅是步道運動的開始，提供公民參與認養、振興山村經濟、建構自然學習的據點，結合大眾運輸進行的兩天一夜以上的「新郊山運動」，將是推廣「環台北一週」公民行動的前提。

關鍵字：步道運動、千里步道、新郊山運動、環台北一週。

*臺灣大學國家發展研究所博士候選人，千里步道籌畫中心副執行長。



千里步道規劃與新郊山運動之推廣

作者：徐銘謙

一、前言

2006年黃武雄、徐仁修與小野三人聯名發起串聯環島綠色路網的「千里步道」運動。希望能結合眾人之力，探查並串連出一條美麗的環島步道路網，人們可以悠遊的行走/騎乘於其上，深入的走進台灣各個社區/角落，並在慢速體驗的過程中，感受大地自然之母的擁抱與生活其中人們所匯聚出的歷史/人文/風土...等在地智慧結晶。

在近四年走過各縣市鄉鎮村里，尋訪既具美麗風光又遠離車陣塵囂的「千里步道」路徑的同時，我們也深深的感受到，越是生活在都會中，若要尋覓一方美麗，越是得耗費更多時間、路程、金錢的成本，然而也正因為時間、路程、金錢等眾多因素的限制，居住在都會的人們，若希望在平常日子裡就可以在居住地周邊，體驗到較具深度的慢速行旅，往往是個緣木求魚的奢望。

也因此，在串聯環島路網的大架構下，我們同時也進行區域路網的連結，希望能結合更多社區與個人，接力合作，串連出各具特色、不同主題的區域環圈。以大台北地區為例，若能規劃「環臺北一週」路線，即能讓住在大台北的六七百萬住民，平常日子裡就可以隨時透過既友善環境又悠閒從容的移動方式，發現不一樣的台北；也讓更多來到台北的國內/外旅人，有更多深度體驗/認識她的機會。

步道運動，透過環島與區域路網的串聯，連結的不僅僅是「路徑」，更是匯集由點而線而面的民間力量，共同守護我們生活的家園、山林和環境。

二、千里步道運動理想與實踐

試想，一條環島的專為雙腳及單車所提供的美麗步道，一條沒有水銀燈、除草劑與水泥護欄「鄉野三害」的山徑古道，一條不經大興土木，就能串連起台灣各地美麗風光的千里步道...

千里步道運動始於2006年4月23日，為一致致力於保護台灣山海風光與人文之美的「公民行動」：從找出生活周遭的美麗小徑開始，在串連各種路徑的同時，透過智庫沙龍討論會、路網試走，以及環境和在地議題的參與，也串連起各地的草根力量與社區的活力。

（一）智庫沙龍與地方討論會

步道運動，是健康運動、是環境運動，更是由下而上、守護文化資產與大地的新公民運動。平均每個月一次在台北籌畫中心舉行的智庫沙龍討論會，以及不定期在各縣市鄉鎮舉行的地方討論會，是為千里步道運動的大腦會議。討論會歡迎大家參加，腦力激盪，雖不作決議，

但每次討論、引言內容皆完整記錄，或線上實況轉播，將各方意見上網公開，供大家參考。

自 2006 年啓動迄今，已辦理超過 50 場以上的智庫與地方討論會，深入探討的議題包括：各地路線規劃、鄉野三害、AONB 美麗風光保留區、環境信託、兩鐵並行、另類環島、行旅文學、步道守護、光害問題、海岸保護、綠色低碳交通...等；進行與公共政策相關之議題討論時，必邀請相關部會與民意代表與會，以期透過公民對話與集思，串連出更多具體的公民行動。

（二）路網/社區串聯與試走活動

步道運動最重要的工作之一即在進行環島步道路網的串聯。環島步道路網包括山線與海線兩條主幹道、沿著河川、圳路、廢鐵道、農路、古道...，臨山近海，伸入平原，進入各鄉鎮、農漁村、社區與偏遠部落，形成綿密的步道路網。

推動環島步道路網的串聯，需先集結民眾的力量，由下而上，並串聯在地公共性社團（生態、文史、社造、空間規劃、登山、健行與綠色旅遊...等），組成跨領域步道推動組織，或成立千里步道地方籌畫站，舉辦步道探查 PPGIS 培力活動、區域路網規劃與修正。每當區域路網串聯成熟，並進行跨區域整合後，即會由籌畫中心與在地團體共同合作規劃步道路網試走活動。

步道試走是城鎮與村落、旅者與居民、生態與生活、開發與保留的深度對話方式。每一次試走活動，皆由在地團體領隊，匯聚對鄉土關注的能量，透過媒體報導，將鄉土之美介紹出去。試走活動同時肩負著：步道沿途生態文史資源，與環境議題、鄉野三害等主題之觀察與紀錄，以作為後續路線修正與社區資源調查之匯整。而每一次試走活動，亦皆結合在地特色，進行不同主題之規劃，例如：雲林虎尾的「追火車」，已成為結合糖業、鐵道、文史的地方盛事；而「花東縱谷浪遊」，更是滿溢著對鄉土的關懷與縱谷風情的浪漫。

（三）公共議題與立法推動

除了路網的串聯，步道運動尤其關注環境與公共議題參與，例如：綠色交通、慢速深度旅遊、工作假期、無痕山林、文化資產保存、環境信託、海岸生態、食物零旅程、節能減碳、農村發展、社區營造...。

由於千里步道運動直接的訴求是探查並串聯出一條美麗的環島步道，供徒步者與自行車能悠遊其中，因此，步道運動同時希望能推動，於步道周邊立法設為「美麗風光保留區」【如英國的 Area of Outstanding Natural Beauty】，努力保留台灣山海原有的自然與人文之美。

同時，為了避免新闢或拓寬步道工程對自然生態的破壞，千里步道運動同時強調「自然路權」主張：盡量就現有道路進行規劃與連結，目標是將原有完全由汽機車壟斷的路權，部份還予徒步者與自行車。目前已具體完成的是公路法第 58 條的增修條文—「公路主管機關得依自行車與行人之需求，於既有路面內，或另以替代道路方式，設置可供自行車及行人安全通



行之專用道」。(96.12.19 立法院三讀通過)。未來我們希望能就土地信託、路權法案，以及步道法（或綠廊法案）與美麗風光保留區等立法進行研擬與遊說，並參與減碳三法之推動。

(四) 環島步道路網串聯現況

步道運動發起迄今三年半，目前已大致完成台灣東部：台北到台東之山縣與海線之路網規劃，約 800 公里；台灣西部：北桃竹苗中（東勢）、彰（鹿港）雲嘉（大林）、南（白河）高市，約 700 公里路網之規劃。截至目前約計完成 1500 公里，13 個縣市之路網規劃。預計於步道運動發起四周年（2010）時，完成環島步道主幹道路網之規劃，並對社會大眾與政府公布，一方面邀請步道沿線社區共同參與守護、認養，一方面要求政府全面保留步道周邊之自然/人文等環境與景觀，不再進行開發。

為提出更完整經典的環島步道路網，今（2009）年 6 月起，千里步道籌畫中心更邀集各地區步道探查志工，組成「探查先鋒隊」再次確認路網是否符合千里步道的理想步道（詳見附錄），以三年來初步串聯之路線為基礎，進行地毯式的分區踏查，以確認出作為主幹道的路線，務求能讓首次集合眾人之力所規劃之環島步道路網更臻完善。

三、新郊山運動的全民推廣

步道運動發起人黃武雄在千里步道第一篇文獻中，曾勾勒這樣的夢想圖像：「幾年之後，臺灣會出現一條眾志成城、名聞遐邇的千里步道。你可以背著行囊或騎著單車去走一圈，也可以選擇某個區段去走個半天一天，沿途領略臺灣僅存的美麗風光。你手上有本小冊子，告訴你離步道不遠處有個林間茶館可以喝茶，或有個田園民宿可以落腳。小冊子也告訴你，可以在哪裡租借腳踏車，在另一個地方歸還它。小冊子更告訴你步道附近的林相與生物，讓你真切看到、聽到早已被你忽略遺忘的景物。當然小冊子也記載步道附近一些古蹟、文史活動的據點、一些劇場或音樂表演的消息，讓你的健行變成一趟豐富的文化之旅」。

而且這條步道蜿蜒於臺灣的田野與山海之間，沿途沒有：一路阻斷你走入風景的紐澤西水泥護牆、強光照射讓你瞳孔萎縮的水銀燈、殺草劑把花草燒焦死寂枯黑如煉獄的痛楚。（十多年來，這三樣所謂「鄉野三害」正大肆破壞臺灣鄉野的景觀，趕跑了山水間的靈氣。）這條步道臨山近海走入平原。白天你看到沿途美麗的花草與田舍，夜裡你在星光下低迴，在流螢中目眩神搖。雖說環島步道，你並不急著走直線，因為你追求快速走直線的結果，只是回到原點。這條步道蜿蜒曲折，卻讓你看到無限」[†]。這樣的夢想必須先實現於鄰近都會區的區域郊野步道，嘗試在小範圍內先行實驗成形，融入民眾的生活與思考，方能進行全民的推廣。

[†] 黃武雄，2005 年 5 月 9 日，〈夢想幾年後台灣出現一條環島的千里步道〉（原標題：開闢千里步道，回歸內在價值）。

(一) 從區域步道路網到「新郊山運動」

根據行政院體委會與中華山協印贈的《大台北地區登山健行路線圖解》中對「郊山」的定義：「登山界通常指海拔一千五百公尺以下，距市區六十公里以內，可以一天來回的山，行程不長，難度不高，適合大眾活動的山稜」。傳統步道分類，有依照海拔高度作為分類依據的，如下表：

表一：以地理區位（海拔高度）為標準之步道分級表

類型	海拔高度	步道狀況	所需天數
郊山步道	1,500 公尺以下	通常路跡明顯，路況良好，活動所需之裝備亦較簡單，體力消耗小	可當日往返
中級山步道	1,500—3,000 公尺	林相較複雜，路況較不明確，為雪季高山及長程高山縱走外較難攀登之步道	約需 2-3 天
高山步道	3,000 公尺以上	高山氣候變化大，攀登較為困難	

資料來源：郭育任等，2007，〈臺灣步道使用困難度分級之研究〉，台北：2007 全國登山研討會論文集。

亦有以步道長度與步行時間為主的步道分級，如下表：

表二：以步道長度及步行時間為主之步道分級表

級別	步道長度	步行時間
短程型	18 公里以下	1 日以內（約 3-6 小時）
中程型	18-60 公里	1-2 日（6 小時以上）
長程型	60 公里以上	2 日以上

資料來源：郭育任等，2007，〈臺灣步道使用困難度分級之研究〉，台北：2007 全國登山研討會論文集。

本文在此提出的「新郊山運動」，取郊山步道的海拔高度，同時取中、長程型步道的長度而成，提倡郊山以兩天一夜的時間，深度漫步並住宿偏鄉。此概念或與林務局所推動的區域步道系統較為接近。郭育任在接受林務局委託之《北臺灣區域步道系統藍圖規劃及整體發展計畫》[‡]中曾指出，「區域步道因有別於國家步道之環境資源代表特性，因此建議將其操作性定義訂為『位處臺灣山岳、海岸及郊野地區之步行體驗廊道，其步道本身除具備地區自然人文資源或景觀美質的特色外，並可提供便利之國民生態旅遊、自然體驗、環境教育、休閒遊憩、與景觀欣賞等機會』」。

[‡] 行政院農委會林務局委託，中華民國永續發展學會執行，2007，《北臺灣區域步道系統藍圖規劃及整體發展計畫》，頁 2-21。



李嘉智在《南臺灣區域步道系統藍圖規劃及整體發展計畫》[§]中則認為：「從感性面來說，區域步道是跨越自然的範圍界線，在地理環境藩籬之上形成自我的系統，落入日常生活空間中，並與社區、產業結合，是一種休閒遊憩、活動健身、親子互動、環境教育、生態保育，而展現在常民文化、地方產業、社交生活」。

千里步道運動所提出的「新郊山運動」，範圍將包含現有郊山、親山、親水、區域步道、產業道路、社區小徑、文史古蹟...等路線的區域路網，且包含：有大眾運輸可達的「點」、有可以非機械動力方式行進的「線」，並可以有山村社區作為「面」的據點，以進行住宿與補給的支援。「新郊山運動」，將可以創發出兩天一夜就可以享受沿山進沿溪行爬大山的過夜體驗。

事實上，有些郊山也有著像大山一樣的土徑、有些郊山雖然算不上中級山，卻往往也得走上七、八個小時，甚至還會鑽箭竹林、攀岩，相當於在高山上一天的豐富路程體驗，但是卻可輕裝而行，不用背大背包重裝上路，也不用耗費交通時間，半夜趕路。同時還可以就近住宿在一日可及的山間聚落，或者整建一些偏遠廢校成為可供住宿的山屋驛站；而兩天一夜的行程，也常常可以連接到大眾運輸系統可及之處。

綜上所述，新郊山運動有以下幾點特色：

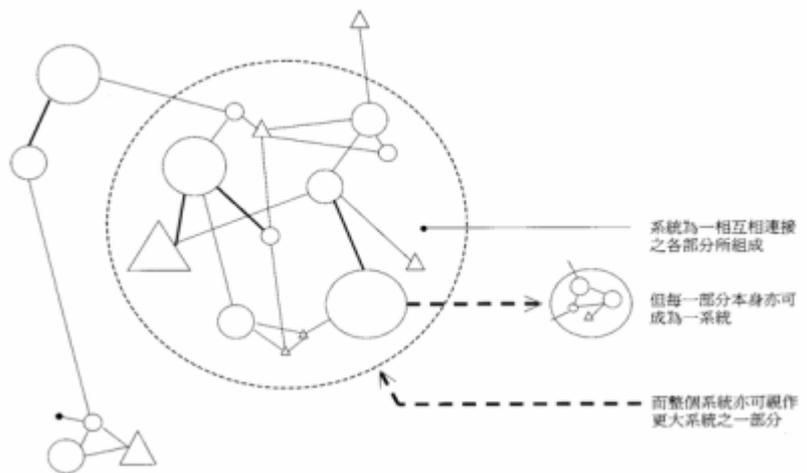
1. 以行進方式來說：慢速、非動力的行進
2. 以海拔高度而言：1,500 公尺以下淺山、中級山
3. 以與都會的距離來看：距離都會 60 公里內的近郊
4. 以步道長度或步行時間為準：至少兩天一夜，以節省交通費用與時間用在住宿
5. 路線選擇最好兩端都能結合大眾運輸可及的行程規劃
6. 有效發展山村聚落（或進行廢校認養）的住宿、驛站

（二）新郊山運動：結合社區與自然的健康運動

以「環台北一週—新郊山運動」作為主題的區域步道路網串連，是環島千里步道路網串聯過程中，極為重要的一個社區/社群串連的實踐案例。它是一個結合社區與自然的都市健康運動。在林務局所推動的國家步道系統中，其建設目標主要為達到「提高遊憩體驗品質，增加戶外遊憩選擇機會」、「提供自然學習場所，建立安全之自然遊憩及登山環境」、「舒緩遊憩壓力，降低環境衝擊」、「活絡山村產業及經濟，創造多元就業機會」、「保存原鄉文化，凝聚族群共識」等五大效益。新郊山運動結合「環台北一週系統」路網的規劃，將有可能在區域實現此構想。

[§] 行政院農委會林務局委託，大凡工程顧問公司執行，2007，《南臺灣區域步道系統藍圖規劃及整體發展計畫》，頁 50。

透過路徑將社區山村與自然文史資源點連結成系統，將可彰顯系統中的單一元素。根據李銘輝所描述，系統為：(1) 一個有秩序的整體。(2) 欲達成相同的目標而集結。(3) 各單一元素或次系統互相集結後具有複雜性。(4) 各單一元素或次系統間具有關聯性。(5) 各單一元素或次系統互相集結後具有穩定性**。在系統的觀念下，步道所串連之觀光遊憩資源皆可視為一個系統（如右圖）。



圖一：系統的層級結構示意圖

資料來源：李銘輝、郭建興，2000，《觀光遊憩資源規劃》，台北：揚智文化

此概念與「全國步道系統」中「轉運站」的定位接近，林務局將「全國步道系統」分為五大建設向度，強調從「都會生活圈」經過「主要交通動線」，抵達「轉運站」後，沿著「接近動線」，到達「步道本體」（如下圖）^{††}，亦即社區/聚落作為轉運介面作為登山旅遊系統之廣義出入口，提供轉運補給、餐飲住宿、登山裝備租售、緊急醫療救護功能，同時結合現有戶外遊憩系統（如國家森林遊樂區、風景區、國家公園之遊憩區、國家步道系統、自行車道等），「提供民眾多樣性的遊憩體驗機會外，還可避免區域步道系統中接近道路之拓寬闢建，而可能造成的環境衝擊，並進一步增加區域步道系統鄰近生活圈的經濟利益」^{†††}。新郊山運動亦突出偏鄉山村的地位，甚至鼓勵近郊過夜的行旅方式，將更能有效活化山村。



圖二：國家步道系統五大建設向度圖

資料來源：行政院農委會林務局編，2005，《九十一至九十四年國家步道成果彙編--走入山林，體驗臺灣之美》，台北：行政院農委會林務局

** 李銘輝、郭建興，2000，《觀光遊憩資源規劃》，台北：揚智文化。

†† 行政院農委會林務局編，2005，《九十一至九十四年國家步道成果彙編--走入山林，體驗臺灣之美》，台北：行政院農委會林務局，頁 2-3。

††† 行政院農委會林務局委託，中華民國永續發展學會執行，2007，《北臺灣區域步道系統藍圖規劃及整體發展計畫》，頁 2-27。

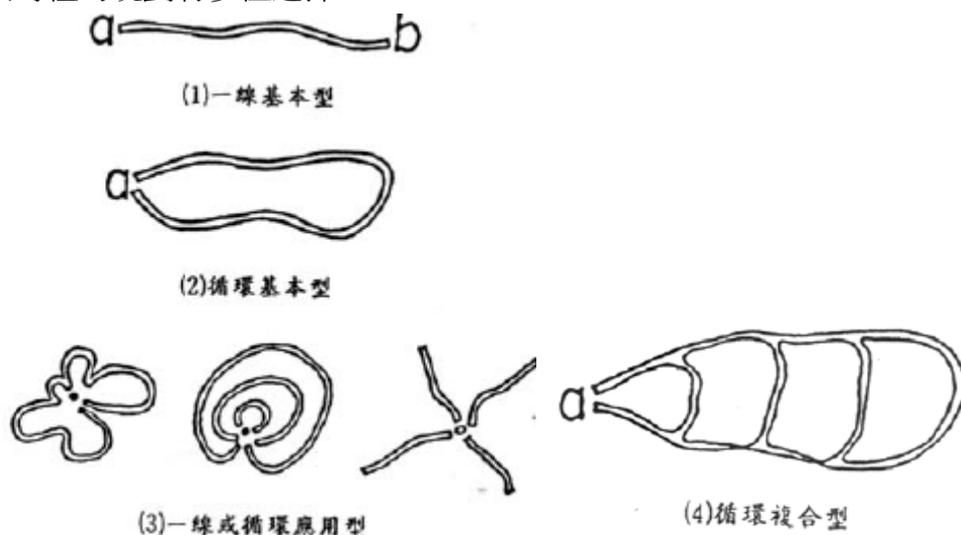


「新郊山運動」希望從都會生活圈到步道本體之間，都能成爲步道路線，透過大眾運輸之連結，將生活的近郊變成無限延伸的步道網絡。透過個人與社區的接力合作，串連出沿著山脊稜線、郊山古道、水路圳道...，不同主題/特色的環線；然而，它不僅僅只是地圖上路網的串聯，更是民間活力與創意的聯結，透過「環臺北一週—新郊山運動」串連起散佈在這個網上如珍珠般閃閃發亮的特色社區；同時，結合深度慢速旅行的方式，促進地方觀光產業。

(三) 推廣新郊山運動爲基礎，串連環台北一週

根據 1997 年交通部觀光局「山岳遊憩系統資源評估與規劃」研究報告中對登山者所做的調查：「登山活動主要分布在淺山（一千公尺以下）部分佔了 36%；低海拔（一千五百公尺左右）及中海拔（二千五百公尺）各佔約 16.5%、19.5%；高山（三千公尺以上）則佔了 28%。在性別方面，男性以高山活動爲主，女性則以淺山活動爲主。主要活動的年齡層則在 20-49 歲爲主，佔了 85.9%，而 50 歲以上的登山活動人口佔了 10.3%，主要以淺山爲主」⁸⁸。新郊山運動訴諸的推廣對象，即是囊括了超過百分之五十的淺山、低海拔的現有登山人口，同時要以新郊山運動訴求大台北地區，日日生活在緊張忙碌的水泥叢林中，高達七百萬的居民，將兩天一夜郊山行蔚爲風氣，學習登山入門，養成登山的習慣，以及學習登山禮儀。

明年將要來臨的「三個生活圈、五個直轄市、七個發展區」，將會形成更大規模的生活圈系統，透過有意義的路線選擇、串連與建構新的生活圈想像。串連環線的路徑，有幾種類型（如下圖），我們準備邀集大台北的社區大學、民間團體、登山組織，以各種不同的主題想像，來串連「環台北一週」路網，使得路網可以發展成各種不同循環複合型的組合，以使民眾可以依據體力與時程的規劃有多種選擇。

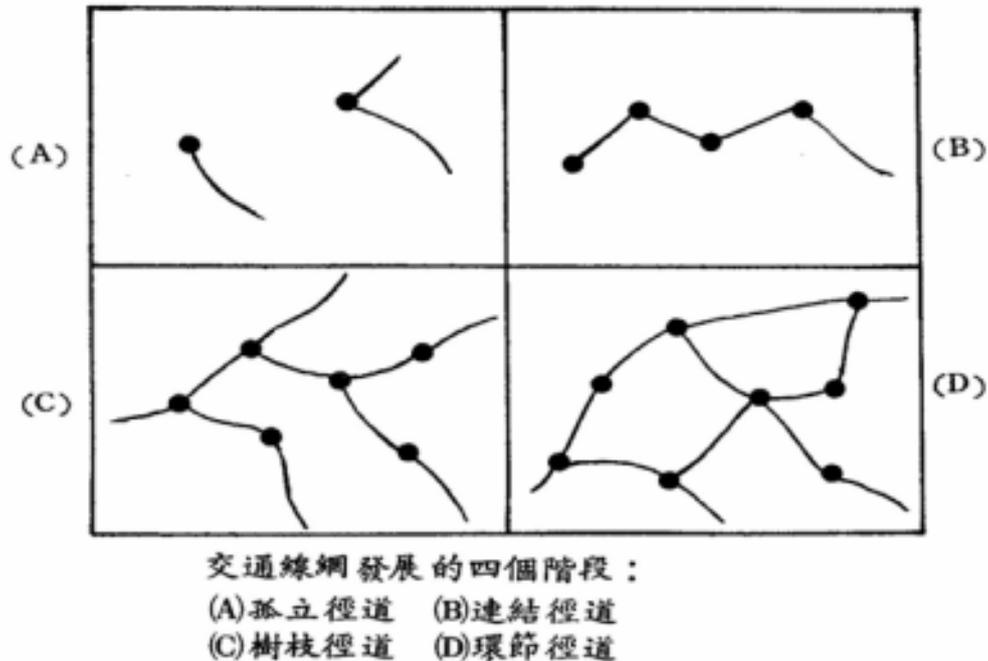


圖三：步道型態之四種類型

資料來源：楊秋霖，2003，〈步道規劃設計重點及案例說明〉，收錄於《國家步道系統建置發展研討會論文集》，台北：行政院農委會林務局。

⁸⁸ 黃德雄，2004，《臺灣長程遊憩山徑環境特質之研究》，國立臺灣大學地理環境資源研究所碩士論文，頁 17。

一般交通線網的發展可以分成四個階段（如下圖）：從孤立徑道經過連結徑道，發展成樹枝徑道，然後可以形成環節徑道^{***}。環台北一週路網的串連主要也是從點、線到面，將既有的路徑串連成系統，將斷點運用現有的小路連結起來，以成系統。



圖四：交通線網發展的階段

資料來源：梁蕪善，1991，《地理學計量分析》，台北：中國文化大學出版部

「環臺北一週--新郊山運動」將能具體提供大台北住民，一個平常日子裡就可以隨時透過既友善環境又悠閒從容的移動方式，發現不一樣的台北的機會。並鼓勵人們願意以雙腳親近土地，一方面帶給自身不同的都市慢速樂活體驗，同時也帶給這片已高度開發的大都會，更多休憩的空間和綿延生息的機會。

肆、環臺北一週--新郊山運動的倡議

你總是遙想著被山林擁抱的滋味嗎？也許在不久的將來，你就可以不需要累積很多年假、背很重的大背包、開很遠的車，就可以隨時走向「環臺北一圈」的環線上。而學校孩子們的戶外教學、畢業旅行，也可以善用這一層層綿密的環圈，跳脫現有大陣仗遊覽車蜻蜓點水式的觀光行程，而以深度體驗方式，與在地生活連結，讓鄉土教學不再只是教室內、課本上的靜態知識，而是充滿人味、鮮活動態的周遭發現之旅。

^{***} 梁蕪善，1991，《地理學計量分析》，台北：中國文化大學出版部。



(一) 「環台北一週」路線主題的多元想像

例如，關心偏鄉教育資源與小校發展的社區朋友，可以透過「環臺北一週」偏鄉小學路線的串聯與行旅，更深入教育現場，與地方家長對話，讓偏鄉行腳除了休閒、健康、聯誼..等元素外，還能更具知性與反思；或如，喜愛踏尋先民步履感受歷史氛圍的朋友，則可以串連起「環臺北一週」古道路線，讓行旅過程充滿人文歷史故事，彷彿進入時光隧道；再如，你若喜愛以水路探詢台北盆地與河岸沿線之鄉鎮村里聚落，或是同時結合山/水之美，進行山-河天際線之串聯，皆有其獨特之踏查樂趣，亦能因此看見不同的台北風貌；又若，登山愛好者或登山團體，則可嘗試將環繞台北盆地周邊的山稜脊線串接起來，進行一個了不起的田野探查。

(二) 「環台北一週」的推動方式

環台北一週的核心精神在「公眾參與」與「社區串聯」。從議題倡議、串聯過程以及後續發展，都需要有民眾與社區的參與：

1. 議題倡議與社區/社團邀集

廣泛拜訪、邀請對此議題有興趣、可能合作之社區、團體或個人，說明共同討論、描繪「台北環圈」願景與藍圖；並把握每一個適當的場合與機會，將此一構想散播出去，讓「環臺北一週」成爲一個新興的都市議題；

2. 舉行焦點團體座談

邀請來自不同領域、地區、組織之代表，例如：登山社群、古道專家、社區大學、社區代表...等，進行「環臺北一週」主題路線初步規劃分享討論，並進一步發展各主題環圈之間的橫向串聯與資源連結。亦可針對「環臺北一週」路網串聯過程中可能促發、連結之議題，例如：地方產業與小民經濟、廢校再利用（單車驛站、背包客客棧、田野學校據點等）、大眾運輸+步行/單車/水路=綠色低碳交通路網之建構、特色社區共同行銷/結盟策略...等，邀集各領域專業者，腦力激盪，創新集思。

3. 組成工作推動小組

邀集積極參與之社區/社團/個人，組成工作推動小組，進行環圈主題之確認、社區/社團主責與分工、路線串連進度討論、資源串連與分享...等工作之執行。

4. 路線踏查與志工培力

組織探查先鋒隊，進行環圈路線探查。環圈主題與路線，可由社區/社團/個人於座談會或工作會議中提出，亦可由先鋒隊成員藉由地圖判讀與路線資料蒐集。除了先鋒隊之外，同時也廣邀社區/社團與一般民眾，包括社區工作者、上班族、公務人員、教師、學生、家庭主婦、喜愛登山者...舉行培力課程。課程內容包含：無痕山林理念推廣、地圖判讀、PPGIS 地理資訊系統、Google Earth 及 GPS 衛星定位儀使用、簡易手作步道生態工法...等，以協助推展後續各項步道調查、路線串聯與步道維護等工作。

5. 舉行試走活動，擴大社區參與和影響層面

「環臺北一週」要能持續推動，在大台北的天空下，織出一層層綿密的網，達成帶動社區經濟產業、提升深度旅行內涵、凝聚綠色生活共識、拓展綠色社區營造的行動面向，完成串聯社區的綠色生活廊道夢想，最重要的還是民眾的支持—願意踏上這美麗環圈。透過兩天一夜試走活動的規劃與舉行，將能有效帶動慢速旅遊觀光風氣，具體鍛鍊社區服務品質。

6. 步道資料庫建置與網站經營

「環臺北一週」除了透過人與人的直接溝通、互動與合作，本計劃當然也需透過網路資訊平台的建構，結合網路、GPS、文史景點田野調查等，將社區資源、生態文史點、綠色路網探查及串聯...等相關資訊，與社會大眾的交流與對話，拓展並累積社區工作推動之能量，讓在地的社區工作透過網路，不僅能收事半功倍之成效，更能跨越時/空的限制，發揮它無遠弗屆的影響力。

7. 後續認養/維護工作的啟動

本計劃並將號召步道志工，於成熟的山徑或社區定點進行工作假期與步道認養或河川守護，讓親山愛步道的人士有機會以勞動付出的方式，回饋其平日享受的山山河川與步道，同時也更能融入綠色廊道周邊社區的整體環境當中。

(三) 「環台北一週—新郊山運動」的效益與影響

1. 增進社區的在地意識與鄰近社區的連結

透過路線的找尋、串連與討論，增進在地的/生活的議題深化，讓民眾有機會跨越「個人」與「公共」藩籬，由過去對公共議題的疏離、對環境週遭問題的冷淡，有機會藉此重新思索生活空間新的可能，進而促進人們對生活與自身，以及周遭環境的連結，並在實際的參與行動後，深化對社區的認同。

另一方面，透過與鄰近社區的串連過程，社區得以跳脫自身議題的關注，而將合作與學習的視野延伸到社區以外的場域，而得以擴展視野。

2. 建立並推廣近郊慢速的新郊山運動綠色旅遊模式

「環台北一週」路線串連完成後，集居擁擠狹窄大都會的民眾可以擁有新的自然活動空間，利用週休二日、大眾運輸，就可以在大台北郊區體驗出遊的靜謐。美國阿帕拉契山徑有所謂的「全程行者」，也就是從頭到尾不下山地走完山徑，也有所謂的「分段行者」，也就是分成好幾次完成全程。

未來，「環台北一週」也可以提供民眾進行各種類型的體驗，有挑戰級的中級山稜線縱走，也可能是台北古城、古道的人文巡禮...，這些都可以有不同的全程行者、分段行者，推廣一般大眾接受慢速的、在大台北郊區過夜的旅遊模式。



3. 促進偏鄉山村生態經濟發展

鼓勵民眾在使用「環台北一週」路線時，選擇留宿在郊區、偏鄉的小山村，體驗熱門景點在人潮散去、山城寧靜的小村夜晚生活，或者去到非熱門的社區，透過社區發展協會選擇一般民家投宿、或者居住在廢校轉型的背包客棧、單車驛站，隨興地輕裝在鄉村健行一天後，抵達一個小村莊投宿、享受在地風味餐點，在台灣也能有像在歐洲健行一般的輕鬆經驗，在郊山也能體驗到百岳的健行感受，省去裝備的費力，轉而支持山村在地的經濟發展。

4. 促成大台北步道與廢校認養

藉由「環台北一週」路線串連的經過，促使台北縣、市政府提出步道與廢校認養機制，並進而開放給社區、社團與企業進行實質作為的認養乃至規劃之參與，包括進行步道志工的培訓、步道生態工作假期的舉辦，以及結合社區現場資源的田野學校等環境教育的舉辦，民間的社區與社團將有新的、開放的公共場域實踐公民實作的參與，步道、廢校將成為新的學習的生活空間，而非孤立、休閒的場所。

參與步道、廢校認養維護的過程中，將轉化使用步道的人的觀念，從「環境的消費者」變成負責任的「環境參與者」，外來的旅遊者將不會像傳統觀光一樣帶來社區的負擔，而是動手參與、學習的互助。

5. 為沿線社區導入外部資源與社區培力

人的經營往往是最長久也是最重要的。「環台北一週—新郊山運動」希望不僅可以提供給所有參與者賦權增能的深刻學習和參與體驗，也能培養出更具現代公民素養的行動者，可以持續對各種在地公共議題，有更多的觀察和反省，並進而持續帶動社區的凝聚力與活力。

6. 以路線串連跨領域的社區關注的多元議題

「環台北一週」的串連，將跨越整合各社區資源特色與社團關注的議題，包括自然生態、文史人文、鄉村型或都會型社區議題、綠色交通、環境保護等議題，路線本身將促使關注不同領域的社區與團體相互合作，並且擁有全觀格局的視野重新看待台北新故鄉。而路線本身串連的特色風光，也將透過在地社區、參與社團的長期參與，而能被完整地守護、保留下來。

7. 建立資訊共享機制

平等對話的關係、社區共識的凝聚，需要建立在資訊充分交流與共享的基礎上，透過數位/資訊的培力與學習、專業團隊的技術支援和協力，以及民眾在公民行動中所累積對社區網絡的實際操作經驗，將有助於在有形的網站經營或是社區網絡連結上，為社區資訊的共享機制建立，打下厚實的基礎。

「環台北一週—新郊山運動」不僅在社區意識的提升、社區活力的激發上，將有所貢獻；並透過在地民眾的培力與分工協力，進一步與在地生活和文化層面，有更多具體的連結。

五、結語

從串連美國「阿帕拉契山徑」的倡議者班頓·麥凱，到倡議串連「綠色山徑之旅」的黃德雄前輩，以及發起「千里步道環島路網」的徐仁修、小野、黃武雄，這些串連路徑的行動，代表了一種共同的夢想。「這個時代也有許多步道，不是依循自然與人文的演變而來，而是有一群人，決意把一些原本沒有關連的步道，串連在一起。這群不為政治、經濟、宗教、自我挑戰等理由改寫、創造歷史的人們，乃是為了證成其對世界的理想，將內心形而上的哲思，以最具象的步道形式來向世界宣告」^{†††}。

環台北一週的新郊山運動，建立在千里步道環島路網的願景上，做為區域生活圈小規模的實踐，展現串連、認養、維護與生活化的理想模型，吸引新新登山的民眾力量，同時也與登山界前輩們對話。對未來，我們的願景是：能在人口密度極高的台北縣市，連結起社區、生態、文史的生活空間，完成綠色環狀網絡的串聯，並在實踐推動的過程中，激發社區民眾對都市生活不同的想像。而當我們願意放慢速度，以非機械動力的移動方式，重新認識、再次發現我們所居住的環境與週遭的人/事/物時，我們也將越能學習到如何謙卑的面對大自然、如何開放的與他人合作，進而共同守護山林，打造更適宜的居住空間與環境。

參考文獻

1. 千里步道籌畫中心網站：<http://www.tmitrail.org.tw/>
2. 小野，2006年4月23日，〈千里步道〉，http://www.tmitrail.org.tw/Page_Show.asp?Page_ID=335
3. 中國時報社論，〈千里步道，始於當下〉，2006年4月25日
4. 王俊秀，2007，〈讓『國民信託運動』催生千里步道〉，
http://www.tmitrail.org.tw/Page_Show.asp?Page_ID=375
5. 行政院農委會林務局委託，大凡工程顧問公司執行，2007，《南臺灣區域步道系統藍圖規劃及整體發展計畫》，台北：行政院農委會林務局
6. 行政院農委會林務局委託，中華民國永續發展學會執行，2007，《北臺灣區域步道系統藍圖規劃及整體發展計畫》，台北：行政院農委會林務局
7. 行政院農委會林務局編，2005，《九十一至九十四年國家步道成果彙編--走入山林，體驗臺灣之美》，台北：行政院農委會林務局
8. 李丁讚，2006年4月25日，〈千里步道，文化臺灣〉，中國時報，
http://www.tmitrail.org.tw/Page_Show.asp?Page_ID=316
9. 李銘輝、郭建興，2000，《觀光遊憩資源規劃》，台北：揚智文化。
10. 徐仁修，2006年4月23日〈千里步道繞臺灣〉，
http://www.tmitrail.org.tw/Page_Show.asp?Page_ID=334

^{†††} 徐銘謙，2008，《地圖上最美的問號—尋找夢幻步道的旅程》，台北：野人文化，頁270-271。



11. 徐銘謙，2007年2月，〈從阿帕拉契到霞喀羅一步道志工的觀察〉，《臺灣林業》第33卷第1期，頁88-95。
12. 徐銘謙，2007年3月5日，〈親愛的，我把步道變好玩了！！〉，《荒野快報》第182期，頁14-15。
13. 徐銘謙，2007年9月，〈從國外取經到打造本地特色的工作假期〉，《臺灣環境資訊電子報》。
14. 徐銘謙，2008，《地圖上最美的問號》，台北：野人文化。
15. 徐銘謙，2009，〈讓步道志工成為常態的步道守護力量〉，林務局臺灣山林悠遊網電子報，7月號。
16. 梁蘄善，1991，《地理學計量分析》，台北：中國文化大學出版部。
17. 郭育任等，2007，〈臺灣步道使用困難度分級之研究〉，台北：2007全國登山研討會論文集。
18. 黃武雄，2005年5月9日，〈夢想幾年後臺灣出現一條環島的千里步道〉（原標題：開闢千里步道，回歸內在價值）。http://www.tmitrail.org.tw/Page_Show.asp?Page_ID=333
19. 黃武雄，2006年5月26日，〈從千里步道談環保運動---致所有關心「千里步道」運動朋友的一封公開信〉，http://tmitrail.blogspot.com/2006_05_01_archive.html
20. 黃武雄等，2007，《走路》，台北：左岸文化。
21. 黃德雄，2004，《臺灣長程遊憩山徑環境特質之研究》，國立臺灣大學地理環境資源研究所碩士論文
22. 臺灣步道志工網站：<http://tw.myblog.yahoo.com/trailstw/>
23. 蔡建福，2004，〈綠道的規劃與花蓮的鄉村發展〉，《東海岸評論》2004年7月號，http://www.tmitrail.org.tw/Page_Show.asp?Page_ID=296
24. 楊秋霖，2003，〈步道規劃設計重點及案例說明〉，收錄於《國家步道系統建置發展研討會論文集》，台北：行政院農委會林務局

附錄：〈探查千里步道的參考條件〉

步道參考條件		〈供路段探查人填寫〉		說明
		滿足與否？ 請打「V」	請稍加描述(篇幅不足，請於表末續完)	
[1]. 美麗路徑	遠離喧囂，沿途有美麗的自然景觀或田園意趣？	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/> 尚可		沿途風景美麗是步道的必要條件，但有些鄉道偶被迫穿過村鎮，也不必排斥，因可藉此休息或補給，不必拘泥全程遠離喧囂，以符合實際。
[2]. 走向	大體與環島方向一致？	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 其他		步道若無法與環島方向一致時可考慮 S 形前進，雖然拉長距離，但可增加免於快速開發之區域面積。
[3]. 住戶稀少	為現有道路，沿途住戶稀少？	<input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> 其他		若規劃為千里步道，將採取某些管制車輛的措施，沿途住戶稀少，管制措施也較容易落實。見註[A]。
[4]. 替代道路	附近有可供替代之現有道路？	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 否〈請轉第[8]欄〉 <input type="checkbox"/> 其他		例如附近若有與此步道平行之現有道路，則可以減少對原有(汽機車)交通的負面影響。
[5]. 路寬	路寬？ 〈指一般路寬〉	<input type="checkbox"/> 約 1 米以下 <input type="checkbox"/> 約 1 至 3 米 <input type="checkbox"/> 約 3 米以上		此便於評估徒步者與自行車，能否併行於同一步道。另外，當自行車需與汽機車合流時，也需這項資訊。
[6]. 高度	海拔高度？ 〈指路段最高處〉	<input type="checkbox"/> 300 米以下 <input type="checkbox"/> 300-500 米 <input type="checkbox"/> 500 米以上		千里步道設主幹道與支道。主幹道海拔不宜太高，以便於自行車上下，但支道則不受此限，可延伸至山區，甚至接連古道，或切入國有步道系統，必要時同路折返。
[7]. 特點	有特殊自然景觀或文史背景	<input type="checkbox"/> 自然 <input type="checkbox"/> 文史 <input type="checkbox"/> 其他		若本路段有重要古蹟、生態特點，或文史意義，請作描述。
[8]. 弓狀路線	如果附近無替代道路，那麼現實路況是否可規劃為「弓狀路線」？	<input type="checkbox"/> 可 <input type="checkbox"/> 否 〈 <input type="checkbox"/> 已有合適之替代道路〉 (請轉回第 5 欄)		徒步者與自行車不一定要併行於同一步道。必要時可考慮在某一路口分途，但殊途同歸，於另一路口又相會。分途之後自行車暫時在現有道路與汽機車合流，(但路面墊高，且路面材質不一，以作區隔)，徒步者則可走小徑，山路/古道/荒野僻道皆可考慮，這項考慮會使千里步道完成的可能大幅增加。見註[B]。
[9]. 照明情況	沿路有無水銀燈？	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/> 其他		請說明①兩盞水銀燈平均間隔？②水銀燈是否為強光(1000W)？
[10]. 水泥護牆	沿路有無水泥護牆？或金屬浪板護欄？	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/> 其他		①路外(崖邊)路內(靠山)或者兩側有護牆？請稍做描述。②你的感受？
[11]. 路面鋪設	柏油或水泥鋪滿路面？	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/> 其他		請說明鋪設範圍佔滿全路面或只鋪設中間部份？
[12]. 除草劑！	沿路多處噴灑除草劑！使草木仍焦乾？	<input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 <input type="checkbox"/> 其他		除草劑噴灑後數月之內會使週遭草木焦枯，不若平時繁茂，請說明你的觀察及感受。



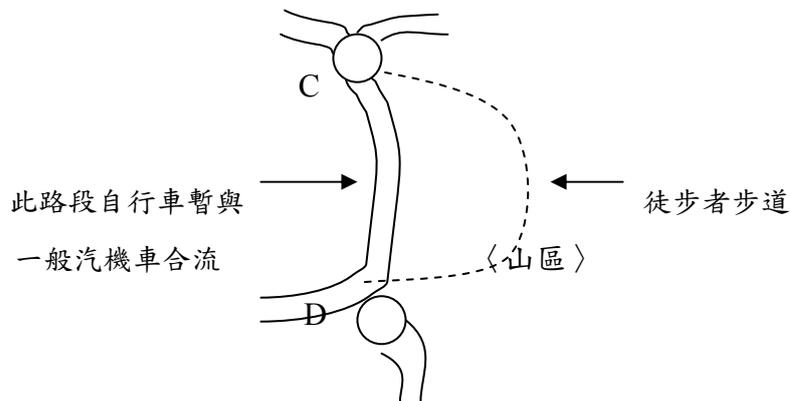
註[A]：對步道上之原有住戶，考慮其交通需求，容許其自用汽機車出入步道，但須作管制，例如：

方案一：於路段兩個相鄰的路口設置路障(參見圖三)，阻止兩路口間之汽機車通路，只准住戶汽機車出與入。

方案二：若路段兩個相鄰的路口之間，距離太遠，可考慮外車不准經過，只准住戶及其特定訪客通行的管制方式，或採其他更適當之管制方案。

註[B]：「弓狀路線」如圖四所示(並參見本文第二節[圖例])。

當步道路段規劃不易時，可考慮在最靠山邊(或沿海)之現有道路，規劃為自行車暫時與汽機車合流，而另闢山區小路(或岸邊小徑)作為徒步者之步道。如此可大幅提高千里步道環島一圈之可能性(至若蘇花公路，既無替代道路，自行車與汽機車合流又不安全，此路段可考慮徒步者走山路，自行車由接駁車運送)。



圖四 人車分道

以下空白，供探查人續完，附表各欄的路況描述。請標明參考條件欄次，如 [1], [5] 等。