

從臺灣第一個「國家重要文化景觀」看百年林業發展

文、圖／郭瓊瑩（中國文化大學景觀學系教授兼系主任）



「國家重要文化景觀」的意義與角色

2019年7月9日文化部公告了臺灣第一個國家級的重要文化景觀——「阿里山林業暨鐵道文化景觀」，文化部前部長鄭麗君並親赴阿里山林業鐵路及文化資產管理處竹崎站頒授「重要文化景觀」證書，正式啟動了臺灣「重要文化景觀」保存維護與活化之新頁，同時，更加融合了林業開發經營、鐵道建設相關技術與沿線周邊環境發展形塑的聚落、相關產業

與不同族群間的交流合作。此跨北緯23.5度、海拔爬升逾2,400m，因臺灣特有地形地貌、物候變化演替而成的森林景觀，如櫥窗般濃縮於約48,100 ha集水區之影響範圍內。此正詮釋了文化景觀之完整定義：「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」。

「阿里山林業暨鐵道文化景觀」之所以升級為「重要文化景觀」，正充分代表此廊帶蘊含包括古蹟、歷史建築等14種文化資產類型，其在



■ 大阿里山的山水地景與氣象萬千是臺灣第一個重要文化景觀之DNA



隨著海拔上升，阿里山廊帶地理氣候亦隨之改變。



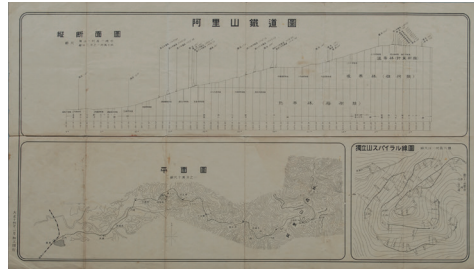
阿里山鐵道廊帶沿線延伸的諸多山林部落是串連古今人文生活地景的關鍵

2022 年間因時空、人類活動與環境交互形成的豐富場域。而此間又有昔日因伐木而上山勘查的人類學者、博物學者披荊斬棘探險、採集等諸多歷史印證與歷史文化路徑；更遑論在實質建設過程中，鐵道建設技術須克服地形、地質、坡度的路徑規劃設計、蒸氣機車牽引的相關周邊工業技術，以及自高山伐木搬運所研發的配套索道運輸技術等。

此外，沿著嘉義平原到阿里山乃至玉山山腳下原住民鄒族部落，及因此鐵道而上山發展的漢族客人，在鐵道沿線形塑出許多不同尺度類型的山村、小型產業聚落，各種族群文化的交融，也讓此「重要文化景觀」廊帶成為指標性的國家級文化與自然資產，更加突顯其世界遺產潛力。衡諸全球各大高山鐵道建設，其在文化多元性、產業豐富度、工程技術複雜性，以及跨 4 個物候帶所形塑的自然垂直森林生態景觀，尤為全球獨一無二，作為 Formosa 之名片堪稱名符其實。

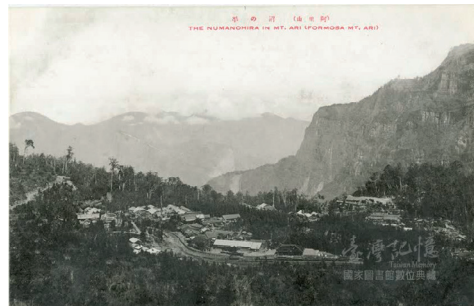
歷史變遷 百年林業發展

在臺灣的伐木歷史中，雖於 1886 年（清光緒 12 年）已設有全臺撫墾總局負責伐木熬腦，但實際伐木作業文獻考據有限。日治初期為民營伐木，



日治時期阿里山鐵道圖

（資料來源：國立臺灣歷史博物館典藏網）



日治時期阿里山沼平地區

（資料來源：國家圖書館 臺灣記憶）



■ 昔日嘉義製材所及其相關林業產業遺構，已成為今日及未來阿里山林鐵故事起點之鑰。

岑，伐盡千年古木林，枕石席苔散無蹤，鳴泉當作舊時音。」

在阿里山伐木營林期間，吸引了山下村民約 2,000 人集居於沼平，並設有小學、郵局、雜貨店、派出所、林間學校、阿里山神社、迎賓館等，形成一相對完整、互助合作之「山村」。阿里山鐵道初期以伐木運輸為主，後期也逐漸發展轉變為載客用途，民眾有機會上山進行森林旅遊觀光，帶動高山旅遊與相關產業的發展建設。

近 50 年來大肆砍伐已耗盡原始森林的珍貴紅檜蓄積量，在 1947 年 10 月聯合國派林業顧問來臺調查，更提出



■ 奮起湖不只是阿里山重要的轉運、修復、保養核心，更拓展為此廊帶觀光之節點，透過此文化景觀廊帶之活化復興帶來新氣象。

■ 阿里山林鐵沿線之一級車站（圖由上至下，阿里山、沼平、北門、竹崎）新舊夾陳，連結歷史風貌保存與創新。新的鐵道文化觀光已進行總體規劃中，期盼賦予歷史新生機。



為達阿里山檜木伐採生產經濟效益，促使鐵道建設更躍進，有其近代之林產貢獻，應視為重要資產，透過生活博物館式之展示與解說品味過往歷史。



阿里山溪谷與臺 18 線沿線茶園至今依然屹立不搖，更緣於其大環境之保全與關注，以及高山茶葉文化之永續經營。

擬將各伐木林場的新伐區、新路線規劃擴大到楠梓仙溪、大雪山、棲蘭山、西巒大山等原始森林，並設立林產副產品增值生產工廠，包括林田山之臺灣中興紙業公司、東勢之大雪山林業公司及退輔會之橫貫公路森林開發處。

這些引進之新技術與生產模式確實拓展延續了日治後伐木生產事業另一高峰，惟林木伐採、造林復育與輪伐等相關計畫未更完整配套，自 1964 年起已有多處林場的直營伐木事業陸續結束，直到 1989 年政府正式公告林務局（2023 年 8 月改制為林業及自然保育署，下稱林業保育署）的林業生產事業轉型為林業資源經營保育的

行政單位，阿里山林場亦隨之由專業伐木生產經營逐漸轉型為林業行政治理，並藉由遺存之林業鐵道及沿線車站之山村聚落，發展轉化為國人喜愛的高山旅遊、健行與鐵道觀光，甚而串連玉山攀登及沿線山村、茶田、中海拔山岳遊覽等新興國民休閒旅遊空間載體。

另在轉型過渡期間，內政部亦於 1985 年設立了玉山國家公園，其涵蓋之面積雖未包括原阿里山林場，但範圍內之原始林仍屬於林業保育署經營的森林資源，在生態保護區、特別景觀區乃至史蹟保存區內之森林更受到「國家公園法」之保護。



緣於此廊帶地域水文地理之科學性知識，全線中可見各個不同年代變遷之隧道，此土木運輸產業遺產亦為重要鐵道技術活資產。



■ 歷經 30 年來的保育成果，森林裡的黑長尾雉及一葉蘭均是阿里山自然生態指標，其保育復育尤應融入整體山林生活地景。

同時在 1975 年起，國內各界對生態保育、生物多樣性保育、珍稀動植物保護之關注亦逐漸掀起熱潮，迄 1985 年更為熱烈。因此在玉山國家公園設立前，已有許多相關學者開始著手調查阿里山地區及林鐵沿線的指標生物（黑長尾雉、藍腹鷓、一葉蘭）及跨區的野生動物（如黑熊、臺灣野山羊、水鹿乃至溪流中之魚類、兩棲類等）棲地，此風潮與日治時期派來的諸多生物、地質、植物、博物等專家之研究調查具不同政策目標。儘管日治時期的專家均很有學術熱忱與科學知識、技術能量，惟其調查之目的與結果是「以臺灣的農業（含林業資源）支持日本的工業（含軍事）」，

此最大的目標差異的確是臺灣自然保育界的分水嶺，也掀起另一波本土自然保育意識，並於過去近 50 年來為臺灣山林保育、環境教育、原（先）住民聚落與文化保存、生態復育等，不斷累積新能量與全新的本土保育價值規範。

自 1970 年後，臺灣的經濟起飛也帶動了山岳旅遊、登山探勝、賞景、攝影等非政治性、非產業開發的無煙囱產業發展，加上自日治後期帶動的文人、藝術家、畫家等對山林的描述、繪畫、創作、著作發表，累積的文化藝術底蘊也是建構今日「文化景觀」（Cultural Landscape Conservation）的關鍵基礎。

1937 年日人指認之「新高阿里山國立公園」，為 1985 年玉山國家公園設立奠定了有法令依據與組織財務基礎的實體，1984 年「行政院公告之臺灣地區自然保育方案」亦為保育、



■ 除了主線，各支線未來之復原與復駛，將結合林鐵觀光與健行套裝生態旅遊。

保護、復育邁出新的里程碑。阿里山林場自 1963 年結束自營伐木，阿里山鐵道的定位也逐漸轉為觀光旅遊，林業保育署於 1965 年開始評估整建森林遊樂區，原來的林業經營場域在 1981 年正式轉型為「阿里山國家森林遊樂區」，接續為擴大國民優質綠色旅遊，交通部亦於 2001 年成立「阿里山國家風景區管理處」，雖與「玉山國家公園」、「阿里山國家森林遊樂區」部分重疊，但經營理念各司其職，逐漸形成一共管、共好、共治的行政實體。

過程中與自然保育、林業開發交集較少的「文化資產保存法」亦於 1982 年 5 月 26 日公告，並於 2005 年增訂「文化景觀」項目、2016 年新增「重要文化景觀」類別。因此，阿里山百年林業加上鐵道工業資產，兩者加成更豐富了原來只作單一文化資產「古蹟」、「歷史建築」、「紀念物」等之指認，它依地理環境、生態棲地、產業發展及人與環境、產業互動所形塑的總體空間場域與生活文化認知價值，整合成一跨領域、跨疆界、

跨目的事業的臺灣第一個「重要文化景觀」，而此正是阿里山百年林業變遷的另一個百年新契機里程碑。

阿里山林鐵與森林垂直廊帶的生態景觀涵構

臺灣的阿里山林業鐵道擁有兼具森林鐵道、登山鐵道與高山鐵道之美譽，自海拔 30m 一路攀升至沼平 2,274m，若就歷史支線來看，東埔線塔塔加更達 2,584m。以其地理氣候、生態景觀而言，自北緯 23.5 度嘉義北門站經熱帶—亞熱帶—暖溫帶—溫帶，沿途垂直上升的生態、氣候、植被、農產業、氣象與民族文化聚落景觀，更猶如走入一趟真實的時空景觀之旅，是實體、非虛擬的沉浸式體驗。

早期沒有空調的車廂可即時體驗不同氣候帶的溫度與隨海拔爬升的氣象與地質地形景觀，亦可觀察廊帶沿線微生態棲地景觀及農林產業，如平地段的檳榔、芋頭、玉米、花卉、竹林、樟樹、苦楝、油桐等物種。到了



林鐵沿線不同氣候帶之森林景觀，是此文化景觀廊帶沿線最重要的自然資產與森林生態環境教育教材。



春天的櫻花及以阿里山命名的四季植物，是今日阿里山觀光的熱門焦點。下圖為阿里山十大功勞。（林業及自然保育署提供）

約 800m 以上，即可發現植被景觀開始出現茶園、檜木林、殼斗科植物，也會有竹林、杉林及較屬暖帶的花卉，亦因處於雲霧帶，大氣景觀顯得更濕潤。當爬升至 1,800m 以上，除深山裡的檜木林，在鐵道沿線可看到少數

紅檜、扁柏、肖楠與松樹林、杉林夾雜其中，林相漸轉單純；而溫帶開花樹種則如櫻花、高山茶。另因特殊微氣候關係，在暖帶與溫帶區（尤其在潮濕、有陽光之岩壁中）有 120 多種植物是以「阿里山」命名，且有 55 種為臺灣特有種，17 種列為保育等級，包括阿里山忍冬、阿里山薊、臺灣一葉蘭、阿里山鬼督郵、阿里山五味子、阿里山三斗石櫟、阿里山油菊、阿里山佛甲草、阿里山繁縷、阿里山十大功勞、阿里山水晶蘭、阿里山莪白蘭、阿里山龍膽等。

1913 年阿里山林業鐵道通車帶來日本東京帝國大學、法國、美國等多國植物專家傳教士，一睹其它國家高山鐵道廊帶少見的豐富植被與生物多樣性景觀。這些多樣的鄉土植物不僅代表本廊帶的生態特色，其在不同棲地環境下生長對生態美質乃至藥用研究價值，仍值得再深入調研發展，而其將超越所謂「鐵道觀光」之表層價值。



河合鍾太郎博士

資料來源：《東京名古屋現代人物誌》



「琴山河合博士旌功碑」與「樹靈塔」見證了日治時期的伐木史

這些微棲地生態景觀也同時影響了爾後阿里山地區的高山農業、園藝、林下經濟等產業，其自然條件如能被妥適保育、清除外來種（如平地段之檳榔），妥善應用以「阿里山」命名之植物作為本廊帶的生態環境復育媒介，則此廊帶與周邊山林生態之縫合將逐漸營造出臺灣獨一無二的品牌——國際級高山鐵道廊帶旅行、深度環境體驗與海拔變遷景觀欣賞。

人與地互動之生活地景時光膠囊

與地質史相較，阿里山山脈中的森林資源或許只有數千年歷史，但原始林中的紅檜、肖楠、扁柏或玉山上的玉山圓柏，這些有生命的「樹」真實見證了樹林（植物）與大自然地殼運動及地理氣候的互動，包括冰川與地質地貌的變遷。而以塔塔加為一節點，其與東埔線、眠月線、水山線

之建構，亦具體見證了日治時期一邊興建鐵道，一邊開發珍貴森林資源的歷程。

山林裡密布險峻陡峭的岩壁、深邃起伏的溪谷，只有在稍微平緩的平臺（plateau），被砍伐下來的林木才得以被集中處理，再轉運到山下的嘉義，而沿途這些平臺就成為伐木事業中重要的生活節點，包括山村、聚落、商店、學校及生活生產相關之必要維生設施。這樣的「生活地景」也建構了另類的「移民村」模式，有來自平地的治理森林事業行政長官、決策者、具備技術之伐木工，以及能邊築鐵道、邊砍伐林木、邊運用生產的林木輸回日本挹注戰爭需求與建構重要神社建材之「資源」。

高山地形險峻，築鐵道更成為另類科學技術工藝的挑戰與研發，包括木構橋梁、8字鐵道、之字型鐵道等克服地形地貌之鐵道土木工程智慧設計



■ 幾條支線之修復將重述昔日林業開發之路徑、木材搬運與伐木鐵道工作人員之專業技術與工作風險。



不同時期的機車頭、車廂陳述了林鐵營運政策之變遷，也同時迎向未來之國際化品牌，下排圖為福森號。
(林鐵及文資處提供)

與實踐構築更一一保留下來，成為自然景觀外之「林業遺產」。過程中犧牲了諸多工程人員、領導者、設計者的生命，當中有漢人、原住民，也有日人。

「開發森林」、「砍伐檜木林」似乎又陷於一種生態系統破壞與伐木事業經濟發展間的矛盾，隨著珍貴紅檜森林砍伐枯竭後，造林速度跟不上復育之長河，原始森林的自然景觀亦

嚴重破壞，直到 1991 年全面禁伐天然林後，這片山林終獲舒緩，而無論是千年神木（地標）或今日森林中留下的巨大殘存檜木樹頭，雖長滿青苔但亦見其自土壤種子庫中又發出新芽，長出小苗、小樹，即便生長速度非常有限。

走入阿里山廊帶不同海拔、地理、氣候仔細閱讀觀察，處處可見過去百



■ 森林中殘存之檜木樹頭，見證了林業開發百年歷史及林業政策之調適。

年林業經營與森林資源變遷的「時空膠囊」，120多種以阿里山命名的植物、氣象萬千的雲海景觀、昔日鄒族原住民的獵徑，以及爾後鐵道觀光發展以各小站為核心輻射出去、不斷發展蛻變的各式山林聚落與山村產業，亦沉默訴說著這百年來受不同政治政策干擾的人類文化生態系與自然生態系兩者互為作用，亦可自山村建築、對水資源之利用，對運材、運客到今日各種不同類型火車機型變化與今日觀光產業之再生與活化。

自林業、茶、山葵、咖啡、高山花卉到夜觀野生動物、觀日出、觀星象，自河合鉢太郎、鹿野忠雄等到今日之「阿里山國家森林遊樂區」、「世界遺產潛力點」及「臺灣第一個重要文化景觀」，交錯互置的鐵道廊帶生命史，尤為未來高山鐵道觀光與林業遺產保全活化的新生命力。

前瞻未來百年 林業遺產的保全與活化

在全球重要高山鐵道的興建歷史中，阿里山鐵道應是最特殊的一條，除了工程技術外，其「開發建設」是以「伐木營林」為目的，與瑞士、印度完全不同，而與美加為了採礦、運煤而開發鐵道相似，均是為了採取資源，因此其影響更具人類生態學與殖民產業文化的研究價值。此外，本廊帶海拔自平原到高山之垂直變化，更是其它國家高山鐵道所未能比擬的特殊生態景觀，此氣象景觀體驗自昔日之開疆闢土、斧斤以時入山林，迄今日郵輪式鐵道旅遊之發展變遷，也加上自林業開發、山村聚落發展、沿線農村產業之不斷發展提昇，以至山下平地鐵道文化歷史、製材貯木輸出等一連串故事與場景之變遷。



鐵道與橋梁、隧道之修復與部分原貌復原應可作為高山鐵道之生活博物館。

今日成為國家重要文化景觀，自有其無可取代之珍貴價值，而更可貴的是諸多昔日的機車、蒸汽火車頭依舊保存。為拓展未來國際與國內文化生態觀光，近 50 年來之變遷優化與對鐵道技術、山林廊帶保護，及公路、步道、山徑、鐵道旅遊網絡串連與斷裂點的修補縫合，均是須持續進行的重要使命。

跨種族、族群產業與行政管理之合作確是當務之急，這條廊帶承載了另一向度之「臺灣自然史與文化史」，而變遷中的文化景觀亦因不同統治（治理者）階段之信念有所差異。承繼歷史變遷，此廊帶將帶給世人多元多視角之體驗、咀嚼、回味與再激勵之觸媒，它必須透過跨域整合，讓其歷史註記點滴細膩保存、修復、復育，應投入的不再只是硬體建設與加法建設，而是亟需更有厚度的軟體經營、智慧管理，以及有溫度美感與人文氣息之減法設計。

自海平面到海拔 2,451m，可以望見聖山—玉山，這一趟文化旅遊必須串連多國、多族群的專家學者、博物學家、藝術家、歷史家、工程人員乃至各不同村落的在地住民。

期待昔日鐵道建築工法有部分可復建之機會，也期待那 120 多種以阿里山命名之植物有再回到其棲地生存成長的機會，更期待無論其「開發」初衷為何，未來吾人後世均能用更客觀、更宏觀的視角來閱讀此百年發展歷史，也得以開啟可長可久的紅檜林復育長征之途。🌱



塔塔加外來種法國菊之去除也是未來阿里山文化景觀自然復育與減法設計之指標