

五、森林遊樂

(一) 森林遊樂區之發展

1. 森林遊樂區之規劃建設

台灣森林資源涵蓋從熱帶以迄亞寒帶之植生帶，生物相極為豐富，加上地理環境特殊，極具以發展森林環境資源為主之生態旅遊活動之潛力。為有效開發森林遊樂資源，民國56年研訂之「臺灣林業經營改革方案」第13條即明訂：「發展國有林地多種用途，建設自然生態保護區及森林遊樂區，保存天然景物之完整及珍貴動植物之繁衍，以供科學研究及教育，並增進國民康樂。」民國74年修正公布「森林法」第17條明定：「森林區域內，得視環境條件，設置森林遊樂區；其設置管理辦法，由中央主管機關定之。」嗣行政院農業委員會於民國78年訂定發布「森林遊樂區設置管理辦法」，齊備了設置與管理森林遊樂區之法源依據。

森林資源之多樣性與所衍生之各種效益，已受高度肯定及重視，其中森林遊樂及生態保育效益，更隨民眾對戶外休閒活動需求日增，更益顯重要。為提供民眾高品質之休閒育樂環境，並使森林遊樂資源得以永續發展，本局自民國54年起陸續規劃整建國家森林遊樂區，除逐年編列預算加強整建及維護太平山、奧萬大、阿里山、墾丁等17處國家森林遊樂區外，並發展自然步道系統，導入適宜活動，結合地方人文產業特色，拓展森林生態旅遊活動。

為營造國家森林遊樂區之生態旅遊環境，減少設施對自然環境之破壞與改變，同時融入森林美學與生態學之理念，營造聚落植物及野生動物棲地，開創季節性特色及增益動態美，導入與環境相調和之活動，本年度辦理山林美學景觀維護研習營，邀請日本景觀建築學會會長杉尾深太郎、馬來西亞沙巴國家公園署副署長Paul Basintal及國內專家學者等，透過案例分析及經驗分享，以強化同仁對環境景觀美學之概念，提昇專業智能。並自92年9月起委託中華民國景觀學會為國家森林遊樂區之景觀總顧問，冀藉其專業團隊，審慎評估各森林遊樂區之景觀資源特色，考量各項設施對環境之影響及遊客之安全，提供森林遊樂區各項建設之規劃設計原則、設施位置及工程材料等建議，充分展現國家森林遊樂區之自然美質風貌，並提供遊客使用安全舒適、良好機能與教育啟發功能之設施。

92年度計完成太平山森林遊樂區之遊客中心解說設施、歷史房舍、公廁及仁澤溫泉浴室等整建及新建工程；觀霧遊客中心周邊環境及解說設施裝潢、九九山莊公廁整建工程；大雪山遊



觀霧遊客中心外觀 林務局資料



觀霧遊客中心內部裝潢 林務局資料

客中心、停車場新建整建工程；八仙山遊客中心內部裝潢工程；合歡山雪山山莊整建工程；奧萬大環境美化及污水處理設備整建工程；阿里山入口區、沼平車站區、祝山區、神木車站區等景觀改善工程；墾丁遊客中心周邊環境改善工程、知本吊橋整建、地熱探勘工程；池南遊客中心展示館裝潢及林田山林業文化園區中山堂復舊、商店街房舍及展示館整建等工程，共計66件。另為改善森林遊樂區整體環境景觀品質，並進行阿里山及大雪山森林遊樂區整體景觀規劃作業，同時辦理阿里山鐵路沿線及墾丁森林遊樂區整體景觀規劃之國際比圖工作，其中阿里山森林鐵路奮起湖及二萬坪站區規劃之國際競圖工作評選作業，由美國紐約Reiser及Umemoto公司得標，期藉由國外優良設計理念及經驗團隊，改善整體遊憩之景觀品質。

妥適之國家森林遊樂區規劃建設，完善之經營管理體系，積極推動森林遊樂區有償性設施民間投資經營業務，係提昇國家森林遊樂區競爭力之重要工作，同時配合國家自然步道系統之建置，將可使國家森林遊憩資源達永續利用之目標。

2. 森林遊樂區之管理經營

依本局轄屬17處森林遊樂區92年統計共提供302萬人次遊憩機會，顯見森林遊樂區已成為國人從事戶外休閒活動之重要選擇。

因此，在森林資源永續經營、生態保育、提昇森林遊樂產值與活絡山村經濟等原則下，本局針對森林遊樂區經營管理策略如下：

(1) 加強森林遊樂區之策略行銷：

依各森林遊樂區資源特色，結合附近地區景點、人文及民俗之特色，訂定四季行銷策略，發展具代表地方性之遊憩活動。

92年辦理「國民新森活運動」系列行銷活動，內容有親子戶外嘉年華會、「森活玩家旅遊講座」公務機關宣導活動、邀請公務機關自強活動及國民旅遊卡承辦單位主管體驗之旅及「國民旅遊卡發卡銀行合作行銷」活動等，主動創造國家森林遊樂區之話題，吸引不同的族群親身體驗，反映良好。

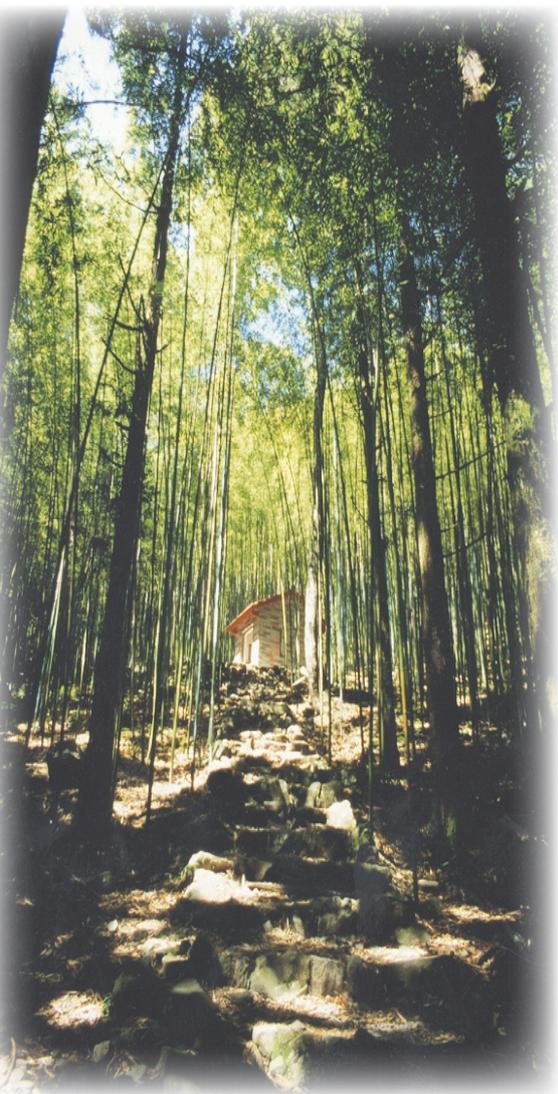
另配合高雄市及台北縣旅展、行政院農業委員會2月及9月「感恩與惜福」活動及12月「母親的關懷」活動設攤參展，加強國家森林遊樂區之宣導。



國民新森活運動記者會現場 林務局資料



婆婆媽媽大掃除行動－健康操示範 林務局資料



八仙山國家森林遊樂區 李文達／攝

(2) 推動森林生態旅遊：

森林生態資源之豐富性，是歷經數千年演化結果，為人類寶貴之資產，在森林遊憩活動中，利用森林生態理念（融合自然保育、遊憩活動並兼顧地方村落發展）、地理景觀及隱蔽幽靜效益，發展體驗自然之生態旅遊活動，兼具遊憩休閒、自然教育及保健、運動、健身效果。訂定「92年度生態旅遊年工作計畫」，以5大策略落實生態旅遊各項措施，永續推動生態旅遊。辦理8條生態旅遊遊程評鑑。

辦理生態旅遊環境監測，委託學者研訂環境監測操作規範，由各林區管理處實地執行，以瞭解步道規劃設計的良窳、人為因子干擾的程度，加以探討經營措施改善之急迫程度。

推動「國家森林生態旅遊策略聯盟計畫」，審慎選定森林遊樂區策略聯盟伙伴，以共同發展生態旅遊對外推廣行銷。積極推動「森林、健康、休閒」的理念，以大雪山森林遊樂區為示範區，透過與學術界合作，分別進行：①國家森林遊樂區配合公務人員休閒旅遊規劃及行銷；②高山森林活動與溫泉健身效益；③森林遊樂區活動安全管理規劃專案研究計畫。針對不同年齡、性別的遊客，在各高度不同的遊樂區，從事活動的生理反應與不適症狀，作更深入的研究，以提供安全、合宜的健康休閒活動。

(3) 辦理生態旅遊與環境監測教育訓練：

本年度辦理2梯次DIY體驗種子教師研習班、2003生物多樣性自然體驗進修訓練及民眾環境教育宣導活動及29梯次教育訓練，培訓本局員工、國家森林志工及社區團體負責人等共計1,300人次。

(4) 辦理生態旅遊宣導業務：

本年度辦理86場次生態旅遊活動，積極推廣生態旅遊概念，並出版「森情款款－森林知性之旅」、「森活巧思－自然素材製作DIY」、「森林遊蹤－探索森林的30個活動」、「森林遊蹤－探索森林必備的活動單」、等書籍及印製「二〇〇三森林生態旅遊」宣傳海報。

(5) 充實森林遊樂區公共設施及服務設施，以提昇服務品質：

改善遊樂區自然環境及公共設施，提供自然學習、藝術啟迪與戶外遊憩體驗的題材與場所；遊客至森林遊樂區從事遊憩活動，除了受資源特色之吸引外，設施品質與服務水準，亦是攸關遊客到訪之重要因素，因此人性化設施規劃與專業解說服

務是提昇遊憩品質重要目標。

(6) 建置完善便利的旅遊資訊系統：

藉由旅遊資訊系統之建立與電子化，透過資訊之即時傳輸，提供國人遊程安排，選擇多元化活動，以增進資源經營與利用效率。

(7) 森林資源環境保育：

為維護森林遊樂區遊憩資源之完整與自然，指定遊樂區內各項限制與禁止行為，依「森林法」各項規定，執行森林資源保護工作。

(8) 培訓國家森林志工加強生態解說：

為推動國家森林志工制度，引進豐沛社會人力及各項專才，協助本局推動森林生態旅遊解說服務與自然教育工作，92年度計有616位志工夥伴參與國家森林志願服務工作，全年度投入28,325小時，服務遊客411,395人次，成果豐碩。為增強志工在森林遊樂及自然教育的專業知識與技能，就各森林遊樂區之自然與人文之認識及解說技巧、生物多樣性保育、動植物、地質地理、自然體驗、DIY活動及志願服務法規等課程，辦理42梯次研習訓練。



林田山林業文化園區林業展示館一景 林務局資料

3.民間參與森林遊樂區興建營運

世界各國為減少政府財政負擔，並引進民間經營效率及服務品質，故大力推動民間參與公共建設。本局所屬已開放供民眾休閒旅遊之森林遊樂區，每年約提供300餘萬人次之遊憩機會。為因應國人休閒旅遊之需要及提昇服務品質，爰積極推動森林遊樂區有償性之餐宿服務設施開放民營工作，以引進民間資金、企業經營理念及管理能力，提升森林遊樂區之經營效率。

本局鑑於森林遊樂區面積遼闊，有位於國有林中心地帶者，亦有位於重要集水區上游者，且依森林遊樂區設置管理辦法第6條之規定，森林遊樂區內之森林，視其資源特性，得劃分為營林區、遊樂設施區、景觀保護區及森林生態保育區等，除遊樂設施區外，均須由林業機關以林業專業技術加以經營管理。是以，在兼顧自然保育及提升休閒旅遊品質之原則下，僅將有償性之住宿及餐飲等服務設施，提供民間投資經營，至區內之森林環境及公共設施，則仍由本局經營管理。

經審慎評估，並基於國土保安、環境保護、林業整體經營之考量，除已提供民營之墾丁森林遊樂區墾丁賓館本館、海濱分館二館，另擇定東眼山、觀霧、合歡山、大雪山、奧萬大、阿里山、藤枝、富源等森林遊樂區，依據「森林遊樂區設置管理辦法」及「促進民間參與公共建設法」之規定，視各地點之資源條件及投資規模，交由民間機構投資興建及營運。



阿里山賓館未來新貌

林務局資料

阿里山賓館及富源民營案係由民間業者依促參法第46條規定自行提出之規劃案，其中阿里山賓館民營案歷經公開及初步審查、再審核作業階段、公開徵求其他投資人、資格預審、綜合評審、協商議約等作業程序，於議約簽約之際，受到外界之關心，幸賴嚴謹之作業程序及機關首長之完全支持，始於92年12月12日與民間機構完成契約之簽訂，歸納得以順利完成本案首例民間提案之關鍵，在於工作團隊的分工合作、前置作業之審慎嚴謹、辦理程序之公平透明及機關首長之充分支持等；至富源民營案已於92年11月17日公告徵求其他民間投資人，預計93年4月完成簽約作業。

另奧萬大民營案經3次公告招商均無業者參與投標而流標，將審慎評估相關招商資格及整體投資環境，重新研擬招商文件；阿里山森林鐵路及森林遊樂區民營案，因鐵路投資風險太大，將再明確界定本案風險因子，研訂未來因應之政府底線，預計93年進行招商事宜；合歡山民營案業經公開說明會與民間業者交換意見修正相關投資內容，預計93年辦理招商作業；至藤枝、觀霧及東眼山民營案已完成專案顧問之評選，期由專案顧問之協助，依促參法其及相關規定，賡續完成民營計畫。

森林遊樂區內餐飲、住宿逐年開放民間經營為本局既定之政策，除可增進經營管理效率及餐宿水準，提昇遊樂區之競爭力，並能將政府之人力及經費，專注於生態旅遊服務及改善公共設施之品質，並與周邊社區、相關產業結合，促成策略聯盟，甚或回饋地方，結合地方居民就業機會，協助地方建設等，透過政府、民間機構、地方居民三方之合作，對生態旅遊之發展，將有亟大之助益。

(二) 國家自然步道系統

過去的台灣山地林野間，有許多先住民用雙腳走出來的山徑步道；今日將藉由步道系統的整合，轉換為台灣子民體驗自然、觀察生態、認識鄉土、增進健康及提供旅遊之重要處所。本局期藉步道系統之規劃設計與整理修建，以步道系統為骨架，串聯整合全島旅遊區及自然景觀、遊憩等據點；依據資源條件發展多型態生態旅遊，開創多功能步道系統，平衡城鄉發



阿里山沿線奮起湖車站國際競圖第一名設計圖 林務局資料



徵求民間參與興建暨營運阿里山賓館案簽約儀式 林務局資料



步道建置規劃訓練班 林務局資料



步道建置規劃訓練班現場實作 林務局資料



國家步道識別標章



國家步道自然資源 林務局資料



2003山徑古道大縱走 林務局資料

展，進而促進資源合理永續利用。除提供國人大眾得共享健康活動空間，並期結合步道沿線及周邊的山村社區，活絡城鄉經濟流動與文化傳輸，促使自然環境與地區居民和遊客三方各蒙其利。深植在地文化內涵，建立具環境共識及文化共識的社區，塑造自然樸素之生活風貌。

為達計畫發展願景，有效展現臺灣生態與人文等資源特色，本年度積極推動步道系統各項工作內容如下：

1. **國家步道各項規範研訂**：完成國家步道系統設計規範、國家步道系統標章及指標、解說牌誌系統規範、步道系統案例彙編參考手冊編印。
2. **國家步道系統藍圖規劃**：完成高山步道屬性、歷史步道屬性之國家步道系統藍圖規劃。
3. **步道資源調查**：完成霞喀羅古道、浸水營古道及能高越嶺道等5處步道人文及自然資源調查。正積極辦理第二期國家步道系統藍圖規劃（包含郊野步道屬性、海岸步道屬性）及步道生態旅遊系統規劃。
4. **步道路體及設施整建維護工作**：辦理47件國有林之步道整建、沿線服務設施設置整修、解說指標牌誌設置等相關規劃設計及維護整修工程，總計修整維護步道260公里。
5. **公眾參與**：辦理霞喀羅古道、北大武步道、浸水營古道等鄰近部落社區營造計畫。
6. **訓練、宣導及推廣**：辦理步道相關研討會、訓練班暨生態旅遊活動。
 - ①辦理國家步道建置發展研訓班：針對步道系統規劃、設計準則與方法、解說設施規劃與設置等範疇辦理全國研討會（7月24、25日），參加人數逾300人。另辦理本局員工之系統規劃與施工工法訓練班（8月11日至18日），培訓種子教師45人。
 - ②辦理「2004國家步道一山徑古道大縱走」50日縱走活動，7月19日自屏東縣春日鄉七佳至9月6日抵達台北縣烏來鄉福山，踏查南北18條山徑古道，並探訪沿線原住民部落及古道遺址。
 - ③「步步桃花源·國家步道季」宣導系列活動，辦理北、中、南步道博覽會等系列活動。另配合步道生態旅遊活動，全年度於本會林務局所轄國家森林內提供環境解說服務，總計服務約43,000人次。

7. 霞喀羅步道：

(1) 本局自著手致力於規劃全國性的國家步道系統，即選擇一處自然生態與人文歷史資源豐富，路體設施與環境地位、聯外交通與兩端部落亟需投入調查、規劃設計、建置發展之步道作為實際操作，提供示範。爰擇定鹿場連嶺古道系統的「霞喀羅、薩克亞金警備道路」，即「霞喀羅步道」作為國家步道系統建置發展過程的第一條規劃、測試與示範之道路。



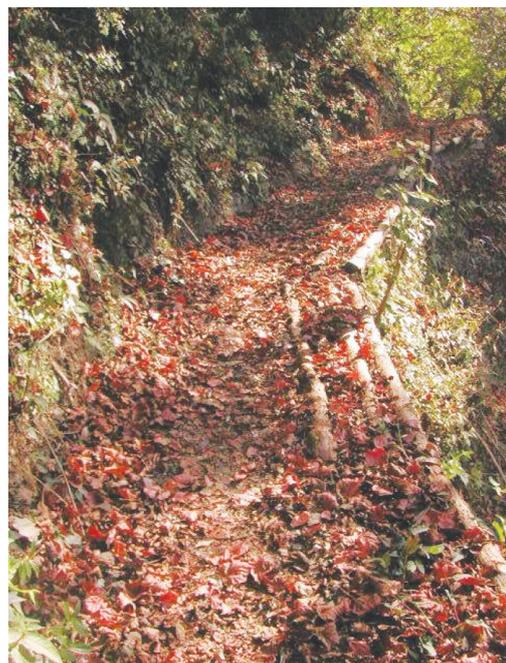
國家步道人文史蹟調查 林務局資料

(2) 91、92年先後委託古道專家楊南郡老師及生態暨植物學家李瑞宗教授，調查古道之人文史蹟及自然資源調查，另亦針對古道兩端部落進行相關社經調查。並在完整瞭解步道環境內涵後，於92年間以自然工法及盡力維持自然環境條件之原則，完成步道第一期的整頓修復及方向指標工作。

(3) 本局亦自92年度起，配合步道整理建置過程，輔導營造地方組織，除提供步道整修維護之工作機會予步道兩端社區部落居民，更進行霞喀羅步道系統之生態旅遊及社區部落配套發展營造，藉由協助步道兩端社區部落人才培養，辦理部落發展居民說明會、座談會，並提供步道兩端石鹿、養老等部落居民參與步道維修工班培訓、生態嚮導培訓等，協助提昇部落居民技能及工作競爭力，提昇社區組織體質。



霞喀羅古道整建施工前 林務局資料



霞喀羅古道整建施工後 林務局資料



山徑古道大縱走路線圖

(4)震喀羅步道在本局第一期的整修及媒體大力宣傳下，一夕成為響亮知名的登山步道，本局亦將於未來持續發展優質、貼心且量體適當之公共、服務設施，期待能夠提供完整而豐富之生態環境、景觀資源與國人共賞。未來並將廣續進行步道認養及設置環保廁所等相關規劃事宜，並進一步啟動震喀羅步道沿線之後續環境營造，結合新竹縣政府、五峰與尖石鄉公所等相關機關部門、社團單位，共同建構該步道系統完整之區域形象，營造環境資源之永續利用。

由於國家步道之地景特殊性、環境複雜度乃至挑戰都是比較高的，於是走訪國家步道不同於一般定點旅遊，而是線性的、動態的旅遊。期待藉由多功能步道系統的發展、開創新的自然健行旅遊模式，一種友善環境、永續資源、優質體驗的新旅遊模式。



國家步道季—步步桃花源開幕記者會 林務局資料



國家步道季—步步桃花源開幕 林務局資料

(三)阿里山森林鐵路

阿里山森林鐵路是全世界著名的登山鐵路，從海拔30公尺的嘉義開往海拔2,216公尺的阿里山，全長有71.34公里，從嘉義到竹崎為平地線，竹崎到阿里山為山地線，火車平均每行走30公尺就爬升1公尺的高度，鐵路軌距762公厘、最小半徑40公尺、最大坡度百分之6.25，是全世界坡度最大的鐵路，有世界之最的紀錄。

阿里山森林鐵路在民國前6年開工，民國元年12月25日嘉義到二萬坪正式通車，原是用來運送木材的，現改為觀光鐵路，91年來它仍帶著歷史腳步的巨輪，傳承著活動文化資產，繼往開來的運轉著，往昔木材生產及販售，帶動了整個嘉

義及阿里山地區的開發、建設與繁榮。

民國3年3月間，火車直通到阿里山沼平車站，這條工程艱鉅的登山鐵路，共通過51個隧道及66座橋樑，沿途可以看到熱帶，暖帶及溫帶3種林相，景緻各不相同，當火車穿林而過，感覺好像身置童話世界中的綠野仙境。

阿里山森林鐵路的特色包括有：

(1) 折返式車站

以樟腦寮車站為典型代表。此一設計乃因車站的正線是在坡度上，故停留等待的站內軌道與正線需有角度之差異。如果火車要交會，等待的列車得先開進站內，等另一列車駛離後，再倒退開出。

(2) 螺旋狀 (Spiral) 登山

嘉義起點27.36公里處的獨立山，地勢急峻，路線無法提升。因此日人琴山河合博士模仿蝸牛外殼，設計以環繞3圈如螺旋狀盤旋至山頂。

(3) Z字型爬升 (Switch back)

自屏遮那站到第一分道後，為在有限的用地上做最有效的火車爬坡，鐵路成「Z」字型曲折前進。火車時而前進，時而後推，俗稱「阿里山火車碰壁」。

阿里山森林鐵路為台灣僅存，保持良好之專用鐵道，具有國際知名度，在行政院文化建設委員會初步評選台灣具潛力的世界遺產項目中，與太魯閣峽谷、棲蘭山檜木林及卑南文化遺址等並列為可儘速推動之第一類，由此可見其文化資產價值。然本鐵路的營運在歷經91載，由昔日輸送木材的產業鐵道，轉型為今之觀光鐵路，必須有更安全、科學之設備與技術，相關從業人員亦需具備高度專業與敬業精神，方能確保行車安全，本局嘉義林區管理處在現有人力與設備下當戮力而為，以零事故目標，致力提昇營運安全，建立阿里山森林鐵路的普世價值，爭取成為臺灣第一個世界遺產的殊榮。

(四) 阿里山森林鐵路0301事故

92年3月1日14時整，110次自阿里山臨時車站開往神木方面普通客車區間列車，於70公里582公尺橋上因列車角旋塞未開啟致發生事故，造成17人死亡，202人輕重傷，總統指示此次意外傷亡之民眾，政府要負起全責，充分予以照料；負擔傷者之醫藥費用，並優予撫卹，儘速對阿里山小火車進行安檢，確定安全無虞時，儘早恢復通車，傷者就醫治療，應全力照護。本局遵照指示立即採行下列因應措施：



阿里山小火車 許世楨／攝

1. 緊急應變及善後處理：

(1)事故發生後，行政院農業委員會立即成立「災害緊急應變中心」，由李健全副主任委員任指揮官，負責調度、聯繫及救助事宜，嗣有關賠償與救助之內部作業協商，則由戴振耀副主任委員與本局局長顏仁德主持。本局內部則成立「0301阿里山森林鐵路意外事故善後處理小組」，由李桃生副局長擔任召集人，余春榮主任秘書擔任副召集人（92年7月16日退休後，由鄭昌樹主任秘書接任），指揮各組室人員調度、管制、救助、服務等事宜。本局嘉義林區管理處成立善後處理中心，由楊昭勳副處長擔任召集人，指揮各課室辦理通報、聯繫、救助等事項工作。

(2)有鑒於受害者散佈全台，為確實照顧各傷亡人員及家屬之需求，本局動員138位員工成立「一戶一人服務團」，採取一戶一人之個別輔導方式，指定專人個別輔助辦理罹難者之喪葬處理、傷者醫療照護與長期復健安排、意外保險理賠之協助等事宜，截至12月31日止共服務1,346次數。農委會副主任委員多次率領本局副局長及相關同仁赴各醫院，慰問住院傷者，協助處理相關事宜。

(3)本局嘉義林區管理處於3月8日在嘉義市立殯儀館辦理罹難者公祭，由農委會李主任委員金龍主祭，總統並親臨公祭，本局由黃前局長裕星率相關同仁陪祭，慰問家屬。各罹難者出殯時均由農委會副主任委員率本局副局長、當地林管處處長、嘉義處處長及相關同仁參加，以表哀悼。

(4)受傷者因本事故所發生必要醫療費用，全部由本局負擔，本局完全尊重醫療院所之專業治療，若有超過健保給付之必要醫療皆全額負擔，住院病房之等級亦從優處理，此外關於住院期間看護、醫療器材及伙食等各項費用均全部負擔。至於非重傷者的醫療費用負擔亦與重傷者一樣方式處理。

(5)本局為確實掌握賠償和解情形與一戶一人服務狀況，除責請一戶一人服務員機動服務關懷，按時填報服務紀錄外，遇有緊急需協調討論事項，則召集會議研商，積極回應受害者訴求，落實一戶一人服務機制。有關受害者請求事項約計有升學就學問題、勞工請假權益問題、兵役問題、就業問題、醫療問題、罹難者骨灰安置問題等，本局皆積極回應，商請各部會協助解決；另為減緩受害者心理創痛，透過內政部提供專業心理輔導服務，並函請相關縣（市）政府惠派社工員至受害者家中服務。直至中秋節仍在治療中傷者計16員，本局副局長與相關林區管理處高級同仁，分持水果代表農委會主委、本局局長前往慰問，渠等對本局之關懷均表肯定。

2. 對罹難者與傷者之賠償與救助：

(1) 賠償之法律依據及金額：

①**罹難者**：依鐵路法第62條規定，發生行車事故致人傷亡時，該鐵路主管機關應負賠償之責，至於賠償數額依鐵路法第62條第2項授權訂定之「鐵路行車及其他事故損害暨賠償補助費發給辦法」，死亡者每人賠償新台幣120萬元，惟上開賠償金額依同辦法第9條規定，必要時得予以調整。行政院游院長指示上開賠償金額與民情不合，應從優撫慰。行政院農業委員會爰決定，死亡者每人賠償提高為新台幣480萬元，已納入消費者保護法第51條所定懲罰性賠償金（按該條所定：「依本法所提之訴訟，因企業經營者之故意所致之損害，消費者得請求損害額3倍以下之懲罰性賠償金；但因過失所致之損害，得請求損害額1倍以下之懲罰性賠償金。」，本應經訴訟後才能確定，農委會體恤罹難者，無待訴訟即行決定付與）。另外，死亡者喪葬補助費每人新台幣40萬元，加上本局已投保公共責任險，其保險理賠每人可領新台幣410萬元。此外，院長指示由林副院長在3月1日發放慰問金，死亡者每人新台幣20萬元，合計950萬元。應家屬要求，於3月7日由本局發放罹難者家屬賠償金額之前置處理費120萬元。

②**傷者**：

* 事故發生後，即先就住院者每人發放慰問金10萬元，未住院者每人新台幣5萬元。

* 依據「鐵路行車及其他事故損害暨賠償補助費發給辦法」，重傷者每人賠償新台幣80萬元，非重傷者每人賠償新台幣40萬元，經大幅調高為重傷者每人新台幣100萬元，非重傷者每人新台幣40萬元。重傷者之認定需經醫師最終診斷證明後，依刑法的重傷標準認定，惟由於各傷者傷勢情形較為複雜，部分傷者係介於重傷、非重傷二者之間，如以同一標準賠償似欠公平，為回應傷者之要求，爰委託衛生署中央健康保險局推薦之台灣外傷醫學會，依診斷證明書所敘傷勢，運用「創傷嚴重程度分數（ISS）」計算各傷者分數，ISS在5分（含）以下者，仍以原定非重傷標準賠償40萬元，5分以上者，以賠償額40萬元為基礎，每增1分為一等級，每一等級加5萬元賠償額，最高為210萬元。

* 另本局所投責任保險所列傷殘6個等級，給付保險金，分別為410萬元、307萬5千元、205萬元、143萬5千元、61萬5千元及20萬5千元；如經傷者提出公立醫院出具之勞工保險殘廢診斷書，即送請保險公司據以判斷是否符合責任保險契約所約定殘廢等級，俾給付保險金額。

(2) 和解情形：

①本局為妥善處理賠償和解事宜，共召集8次「研商阿里山森林鐵路神木線區間車意外事故賠償作業」會議，分別就賠償金額認定、一戶一人服務員服務情形報告、和解協調問題等案件研商處理，冀求提高和解率。本案尚未和解者除少部分尚在治療外，多以賠償金未達期望標準，或自認受傷程度嚴重，雖經過治療之後已康復，然對無法列為重大損害程度賠付賠償金而不滿意等原因而不接受和解，雖經一戶一人服務員及本局轄屬各林區管理處主管說明，仍不願和解，另因已委託消基會提起團體訴訟，部分受害者為個人生活不受影響，數度表明若賠償金額沒有提高，請本局一戶一人服務員不要再拜訪，然本局仍責請一戶一人服務員應隨時保持連繫，爭取和解機會，至尚在復建之受害者則仍由一戶一人服務員繼續關懷協助醫療事宜，截至92年12月31日止，一戶一人服務人次已達1,349人次，罹難者已有10人和解，傷者亦有163人和解，總計和解人數已達173人，和解率為79%。尚未和解者計有46人，其中38人委託消基會





阿里山小火車 曹明華／攝

提起團體訴訟（該會於民事準備狀第二狀遞狀時增加委託人8位，共計46位），計罹難者家屬7人，傷者有31人。無論受害者是否委託消基會提起訴訟，本局一戶一人服務員仍積極誠意溝通進行各項服務事宜。

②財團法人中華民國消費者文教基金會於7月1日向台北地方法院提起團體訴訟，訴請本局給付原告損害賠償及懲罰性賠償金共計新台幣5億7,296萬5,552元，案經台北地方法院分別於9月5日及26日開言詞辯論庭，因阿里山森林鐵路之運送契約存在於本局嘉義林區管理處與受害當事人之間，嘉義林區管理處為阿里山森林鐵路運送契約當事人，也是森林鐵路營運人，報稅者也是嘉義林區管理處，故被告應為嘉義林區管理處。全案於10月8日宣判，基本上法院大致採納本局見解，認為本件應以嘉義林區管理處為被告，消基會以本局為被告，起訴對象錯誤，因此原告之訴及假執行之聲請均駁回，訴訟費用由原告負擔。消基會不服判決，於11月11日向台灣高等法院民事庭提起上訴。

3. 本事故求償情形：

阿里山森林鐵路為本局嘉義林區管理處直接管理經營，該處為運送契約之當事人，也是森林鐵路之營運人，事故發生後，本局即已飭令該處，對肇事之4位員工依法展開求償事宜，以維政府權益。

4. 鐵路營運改善情形：

(1)阿里山森林鐵路於事故後，為保障森林遊樂區遊客安全，小火車暫時全線停駛，嘉義林管處於3月2日配合檢察官會同交通部鐵路局行車保安委員會完成現場及列車勘驗後，即全面進行鐵路及火車設備之安全檢修，並建立標準作業程序。

現場勘驗後，嘉義處即於3日調用怪手等大型機具，將毀損車箱調離現場並進行路基及鐵軌整修；4日完成整建路基、鋪設枕木鋼軌、夯實道碴及增設撐木等工作；交通部中部辦公室第一科及鐵路局工務處於5日指派鐵路工務、機務、電務及運務專家組成履勘小組，協同嘉義處鐵路課人員，分組進行鐵路全線整體檢查工作，並進行深入討論，於6日提出整體查核報告，同日該處立即動員，全力投入改善工作，並就擬具之標準作業程序進行操演。7日上午交通部履勘小組就其中應改善事項進行複驗，於上午8時自嘉義發車試車，全部流程於12時50分完成，複驗通過。農委會副主委戴振耀於3月9日上午8時



阿里山吉野櫻 許世楨／攝

30分自嘉義試車上山於12時15分抵阿里山，並於12時25分原車下山，於16時0分抵嘉義北門車站，試車過程一切順利，戴副主委振耀在16時20分於北門車站宣佈阿里山森林鐵路自3月10日（星期一）下午1時30分以新面貌重新出發。

(2)嗣經交通部、台灣鐵路管理局及阿里山森林鐵路姊妹鐵路日本大井川鐵道公司專家現場勘察，分別提出改善建議事項共計132項，由本局及嘉義林區管理處逐案列管，均列表逐項改善。為確實督導列管執行進度，本局於92年4月29日成立「阿里山森林遊樂區暨森林鐵路督導小組」定期開會，就阿里山森林鐵路改善情形列管檢討，除部分涉及法規修改及工程施工期間較長外，本年度共計完成83項。

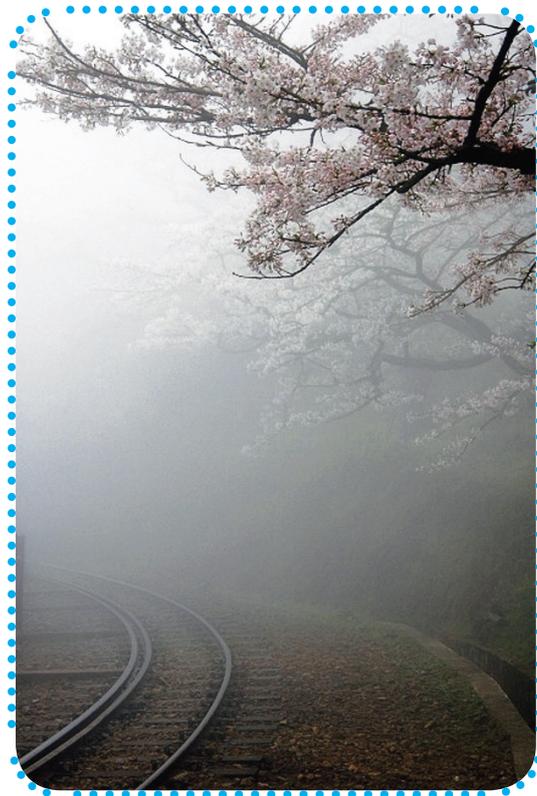
(3)為辦理每年度阿里山森林鐵路自評及審查各項營運計畫，由本局相關人員並邀鐵路局各類技術人員，共同組成「阿里山森林鐵路督導小組」，定期審查阿里山森林鐵路計畫及對自評結果提出改善建議。

(4)擬訂阿里山森林鐵路基礎設施改善維護計畫，自92至96年度將由林務發展基金籌措12.43億元，購置機關車10輛、客車廂17輛及相關營運設備，並加強隧道、橋樑、邊坡、路基等基礎工程改善，加強人員補實與培訓，強化緊急救難系統，未來亦將不定期演練，以確實發揮緊急救難效率。

(5)另為執行行政院「挑戰2008國家發展重點計畫」中「觀光客倍增計畫」之「阿里山旅遊線」整備計畫，並改善森林鐵路路基安全，在「擴大公共建設計畫」編列經費5,000萬元，整修沿線舊橋樑、隧道工程計8件，以提昇森林鐵路行車安全。

本局處理阿里山火車事故，對罹難者家屬及傷者之賠償、救助，依法必須以鐵路法第62條所訂之「鐵路行車及其他事故損害暨賠償補助費發給辦法」之規定為準據，已將額度大幅提高，為歷來鐵路行車事故賠償金額最高者，且為多數罹難者家屬與傷者所肯認；為妥為善後，動員本局員工成立「一戶一人服務團」，採取一戶一人個別輔導方式，針對事故受害人竭盡誠意，妥予善後與醫療照護，盡心盡力極獲肯定；至於對肇事4人之求償事宜，亦已依法啟動。

本事故對社會衝擊甚大，機關形象亦受創甚鉅，致本局黃裕星局長、嘉義處洪明川處長調職，相關人員亦受到嚴厲處分，監察院對本事故提出糾正，並對洪處長彈劾。然人為失誤，咎無可辭，對罹難者家屬或傷者造成傷害不謂不大，雖獲賠償，而身心所受創傷亦難彌補，本局各相關同仁須引以為戒，謹慎行事以提供乘客優質旅遊環境。



雲霧中的鐵軌及吉野櫻 許世楨／攝