

# 建構國際級之長距離中級山健行步道～

## 花蓮嵐山山地鐵道

古庭維\*

### 摘 要

台灣百岳雖然在國內極具知名度，但更具台灣特色的中級山，長久以來較不受重視，因此需要尋找難度適中、景觀獨特的地點，作為代表性的路線以進行推廣。花蓮嵐山海拔 2033 m，嵐山南峰 2041 m，是花蓮市區近在咫尺的山景，也是這座海洋城市天際線的一部份；嵐山同時也是日本時代南邦林業開發林場之區域，二次大戰後由林務局繼續開發，建設木材搬運用的索道及鐵道，林場廢止撤離後，部分鐵道路線及保線步道，也成為登山步道之一部分。

由水源地到嵐山三號索道及嵐山工作站的步道，長年以來仍為林務局巡山路線，路線品質佳，若稍加整理維護，即能成為高品質步道，且沿途風景震撼，並有完整林業遺跡，極具台灣或花蓮之在地特色。若再引入適度的登山服務，很有機會打造成一條國際級的長距離健行路線。

### 關鍵字

嵐山、嵐山工作站、山地鐵道、索道、步道、健行

---

\*鐵道文化協會副會長、《鐵道情報》雜誌總編輯、合著有《台灣舊鐵道散步地圖》、《新北登山小旅行！》等書

# 建構國際級之長距離中級山健行步道～

## 花蓮嵐山山地鐵道

古庭維

### 一、前言

所謂的中級山，通常定義為海拔 1000-3000 m 之間的山，其林相較為原始，也留存較多產業或聚落遺跡。中級地帶的山峰，知名度通常遠遠不及台灣百岳，卻是最能代表台灣特色的區域。以花蓮來說，山勢大多相當陡峭，從峰頂至平地往往落差極大，如一瀉千里，也成為花蓮專屬的地景識別。

對國人來說，提到嵐山這個名字，通常會先想到日本京都，卻不知在花蓮市的西方，也有一座嵐山。花蓮的嵐山，海拔超過 2000 m，山容壯大，猶如一面大牆，只要天氣不要太差，非常容易從花蓮市區見到。

嵐山的這道稜線，是花蓮市的標準山景，城市天際線的一部分，好像永遠不曾改變，但翻開花蓮市的老照片，童山濯濯的身影卻常在構圖中無意中出現。嵐山山區曾是林務局木瓜林區管理處嵐山工作站的作業範圍，從 1940 年代開始開發，一直到 1989 年才結束伐木。

台灣第一座林場，就是著名的阿里山林場，登山鐵道於 1912 年通車，之後由於「蕃情」日趨平定，八仙山與太平山也相繼開發，與阿里山合稱官營三大林場。木材搬運是林場開發的重要課題，阿里山林場採用全程鐵道的方式，鐵道由高山一路下降至平地的嘉義，主線長度超過 70 km，卻也因此飽受效率低落之影響；於是在規劃八仙山和太平山時，總督府的林務單位分別試驗伏地索道及架空索道的方式。這些經驗和技術集大成後，確立了索道與鐵道接駁登山的模式，並在 1937 年的新八仙山及 1938 年的新太平山徹底實踐。這樣的運輸模式，在花蓮奇峻的山勢中極具優勢，發揮得淋漓盡致，也成為東部林場的一大特色。

由於嵐山山地鐵道是台灣最後運行的林場鐵道之一，廢止至今尚不足 30 年，仍有許多遺跡或文物留存，包含最能代表台灣林業特色的索道頭支架。廢棄鐵道隱身山中，嵐山工作站更留有大片建築遺跡，讓許多喜愛遺跡的山友趨之若鶩。這樣具有人文深度，同時又能體現花蓮陡峭山勢的山徑，其實非常適合作為中級山長距離步道的開發。本篇專文中，筆者以多年研究鐵道歷史及遺跡之經歷，加上多次於嵐山山地鐵道實地踏查之經驗，提出以花蓮嵐山之步道，建構一條國際級長距離中級山健行步道的遠景。

## 二、東台灣林業開發與山地鐵道

台灣森林資源豐富，日本時代除了官方直營的阿里山、八仙山及太平山(合稱三大林場)，也有許多民營林場，計有望鄉山、香杉山、鹿場山、大元山、太魯閣、木瓜山、林田山等伐木事業，大多於 1930 年之後才開始開發，或是在二次大戰期間在軍需背景下成立，戰後則悉數收歸中華民國政府。這些中小型林場，通常僅有簡單的軌道及索道做為運材設施；但位在北花蓮區域的太魯閣、木瓜山及林田山，大舉利用 1930 年代發展成熟的架空索道運材，林場範圍極大，已經可與西部三大林場相提並論。

東部的林場，最早在 1918 年開始，當時鐵道部的「台東北線」已經通車(花蓮港至玉里)，東台灣木材合資會社自平林驛(林榮站)興建台車軌道，沿知亞干溪南岸上溯開發，即戰後的林田山事業區。然而由於設備不足，縱谷產業條件仍不成熟，東部聯外交通不便，雖增資改組為花蓮港木材株式會社，仍未見起色，終於放棄經營。1930 年成立第二會社，將目標轉移至木瓜山一帶，也就是今日哈崙山地鐵道之前身。1934 年，由台東線池南驛(今平和站)至土場的池南線完成，用於將木材轉往花蓮港，此路線同時也與當地製糖鐵道銜接。

哈崙山地鐵道由土場(今池南森林遊樂區)開始以 3 段索道登上海拔約 1800 m 的「大景主線」，索道間的鐵道稱為中間軌道，距離不長，為東部運材的一大特色。林場在戰後歷經不同單位經營，路線不斷延伸，最後共有 5 座索道，鐵道沿中央山脈知亞干山支脈向西擴展，由最初的木瓜山，深入大檜山、壩嶺山及巴沙灣山一帶，最高處接近海拔 2400 m。

東台灣木材合資會社投資失敗的林田山地區，到 1938 年由台灣興業株式會社重新開發，生產紙漿原料，並選定萬里橋驛(今萬榮站)西邊山麓設立工作站，次年開始興建運輸設備。1940 年，萬里橋至タガハン(即大加汗) 2.8 公里的鐵道完工，稱為萬里橋線，也就是後來由萬榮至森榮的萬森線。此路線提供便乘服務，因此有客車一輛，如今在林業文化園區展示。林田山在戰後由台灣紙業公司(中興紙廠前身)接收，又因 1972 年森林大火損失慘重，再轉由林務局接手。

森榮舊名森坂，當地居民仍慣稱其日文發音「摩里沙卡」，是工作站所在地，伐木聚落遺跡已成為著名景點。由森榮出發，經由長僅 4 km 的溫泉線抵達萬榮溫泉，隨即以連續 3 段索道直達大觀，銜接鐵道大觀線，索道彼此銜接，沒有中間軌道。戰前的林田山已完成四號索道，並開發高嶺線木材，戰後除了延長高嶺線，又興建五號索道及高登線。自 1961 年開始開發的高登線，自海拔 2400 m 的高登，沿中央山脈主稜往北直到草山(2811 m)，海拔最高達 2600 m，耗時 15 年才完成，是戰後最大規模的高山鐵道工程。而林田山鐵道自森榮出發總長達 60 公里，規模直逼阿里山林場鐵道。

太魯閣林場是在太平洋戰爭時期成立，由南邦林業株式會社在 1942 年規劃開發，隔年展開山地運輸工程，開採範圍幾乎都在當時的次高太魯閣國立公園內。時值大戰，資源短缺，加上地勢高聳，因此先從嵐山至七腳川山一帶開採，但初期所產均投入林場本身建設，直至 1945 年 7 月終戰時才有餘力對外銷售，兩年後林場由林管局接收。

在太魯閣林場設立之初，土場位於佐倉，當時已有田浦驛（東部鐵路拓後取消）至吉野村之糖業鐵道，遂自築 3.7 公里平地線予以銜接，其餘鐵道租借使用。雖然終戰前已完成 4 段索道，可爬升近海拔 2000 m，但由佐倉至（舊）一號索道間長 140 m 的伏地索道，卻是在 1947 年才完成。由於佐倉腹地狹窄，加上砂婆礑溪橋樑損壞，重新檢討運輸路線後，在 1951 年著手改線：平地鐵道不再過溪，而是由太昌開始新建 1.5 公里路線至新一號索道到著點。新線共有三段索道，於 1956 年 5 月完成，長度分別為 1560 m、1600 m、1400 m，其中二號索道有「東亞第一長索」稱號。太魯閣林場的運材路線，稱為「嵐山山地鐵道」，總長度超過 40 公里，三號索道至嵐山工作站為太魯閣主線，其中在三號隧道口另外向北分歧出立霧溪支線，作業範圍藉由鐵道深入至帕托魯山及立霧主山。

木瓜山、林田山太魯閣林場，歷經不同單位經營，最後皆納入林務局的木瓜林區管轄，至 1989 年才結束伐木，是台灣最後的林場鐵道。在伐木末期，池南工作站已先轉型森林遊樂區；林田山工作站則因交通方便，產業遺址風貌獨具魅力，於 2001 年成立林田山林業文化園區。至於深山裡的哈崙與嵐山工作站，雖然曾擁有生活機能完整的伐木聚落，但在遷移下山成為南華及新城工作站後，從此荒廢在遙遠的森林裡。

### 三、嵐山工作站鐵道現況

嵐山鐵道的入山地點，位在花蓮市西方的水源村，當年一號索道到著點就在砂婆礑淨水廠後方，現僅留下雜草空地。嵐山的三段登山索道，均在嵐山(2033 m)與嵐山南峰(2041 m)稜線的南側。一號索道發送點位在地圖上標示「扎年」之位置，海拔約 775 m 左右的平台；亦有地圖標示「年禮山」，名稱由來推測是將札誤認為禮，再將古時漢字左書誤讀為右書所致。一號索道發送點巨大的鳥居架，在 2004 年龍王颱風侵襲時倒塌，之後有部份結構被鋸成塊狀。平台上原有長條狀辦公室等木造房舍遺跡，目前已全部倒塌，僅有鐵道旁一水泥平頂小屋仍完好，提供林務局巡山員及當地獵人遮風避雨。

由一號索道發送點至二號索道到著點之間，是一段 1.68 km 的中間軌道，沿途木造橋樑大多已傾頹，無法行走其上。二號索道發送點及三號索道到著點彼此接續，沒有中間軌道，位置在嵐山南峰稜線 1870 峰的南向支稜上。由於已將近 20 年沒有記錄提及，這條支稜上的詳細近況不得而知，但若由遠方眺望觀察，目前該地點已成為一片芒草坡，僅三號索道到著

點「」字形支架留存，二號索道發送點支架及周邊房舍已經消失。

三號索道發送點海拔約 1900 m，位在七腳川山（2311 m）和嵐山南峰之間，一旁是不起眼的 1921 峰。從花蓮市區仰望，其實很容易可以找到這處山凹，並且在天氣晴朗的時候，以肉眼即可看到藏在森林中的發送點支架。巨大的發送點支架結構尚稱完整，但後半部已在近年倒塌。長條形辦公室依然健在，但破損日益嚴重。除了相關的建築物，由於三號索道是太魯閣主線鐵道起點，在木材運輸上有重要地位，鐵道站場頗有規模，目前雖然長滿一層樓高的芒草，仍有許多機關車與蹦蹦車遺留其間。

三號索道與嵐山工作站之間，鐵道僅有 5.4 km 長，但景觀之多變令人難忘。由三號索向西前進，鐵道在七腳川山至嵐山間稜線之北面腰繞，在一號隧道前有一座非常巨大的轉彎長橋，其高度至少有 20 m，保存完整，非常壯觀。二號隧道西側是長距離的大崩壁，許多路段鐵軌已崩失，但路基仍存且狀況頗佳，並不難走；僅有一處垂直峭壁，高度至少有數十公尺，緊靠著一根橋墩支撐的橋樑，是行走這段鐵軌風險最高的地點。太魯閣主線鐵道，以三號隧道穿過帕托魯南稜，隧道東出口也是立霧溪支線的分歧點。目前這個隧道口已經崩坍，必須高繞通過。通過三號隧道之後，走向變化為在榮山之南面腰繞，景色與先前的大崩壁截然不同。一直到嵐山工作站之前，沿線鐵道路基及橋樑保存狀況並不差。

#### 四、舊鐵道再利用模式

自從 1825 年世界第一條商業運轉鐵道在英國通車以來，鐵道隨著資本主義蔓延到全世界，台灣最早的鐵道則是 1876 年八斗子煤礦的台車軌道，以及 1891 年由台北大稻埕通車至基隆的路線。鐵道起源歷史悠久，隨著時代變遷，自然也有廢棄鐵道不斷產生，其沿線各種建築物或設備，則可能成為史蹟、文物而獲得保存，甚至有再利用之機會。鐵道遺跡與一般建築遺跡最大的不同，在於路線遺跡為線狀串連，場站遺址則時常擁有寬闊的地坪面積。舊鐵道的再利用，通常有下列模式：

**都市更新及重新開發：**由於鐵道是因應產業而生，在產業因素變遷後，車站或調車場時常不再具備早期需求量，但同時周邊聚落又因鐵道而高度發展，久而久之這類的場域已被市區包覆，成為黃金地段裡的閒置空間。例如新北市板橋車站特定區，原本是板橋調車場所在地；又如尚未開發的台北市華山大草原，原本是華山車站廣大的貨運站場。這樣的開發過程中，未必會完全將鐵道元素剔除。例如日本東京的汐留高樓群，在開發過程中發現日本第一個火車站的地基遺址，最後決定依老車站 1870 年代設計圖重建，成為摩天大樓群中極有特色的公共空間。

**公園綠地：**許多穿越擁擠市區的鐵道，在廢棄後產生的舊路廊難以開發，若不改建為一

般道路或停車場，則時常轉型為公園綠地。例如台北捷運淡水線，台北車站至民權西路站之間，利用台鐵淡水線路廊興建為地下化路線後，地上原址就成為線狀公園。美國紐約市著名的景點「高線」(High Line)亦為類似案例，是將曼哈頓市區留存的高架鐵道予以保留，並在鐵橋上施作園藝景觀，成為獨特的都會花園。車站或調車場廢棄後，也可能不做開發，直接保留作為公共空間，例如台東舊車站成為藝術村，整片舊站區成為綠地或展演空間；又如台南新營區南紙社區的卸鹽台公園，保存了台糖與台鹽合作轉運的鐵道設施。

**自行車道及步道：**台灣島上曾經擁有大量的鐵道路線，但在相關產業結束，以及政府大公路主義之交通建設後，也產生大量的廢棄鐵道。改建為自行車道是目前最常見的再利用方式。全台灣第一條廢鐵道改建自行車道的案例，是由原東勢線改建的「東豐綠廊道」，接著由舊山線改建的「后豐鐵馬道」也接通，兩者都非常受到遊客歡迎，成為一種新興的觀光模式。此後這樣的鐵馬道在台灣蔚為流行，例如宜蘭線舊草嶺隧道及圓山隧道群、海線白沙屯舊隧道群、山線舊銅鑼隧道等，將原已封閉的隧道重新整修為自行車道；台中的神岡線改建為潭雅神綠園道，嘉義的中油溶劑廠鐵道改為嘉油鐵馬道，高雄的第一臨港線改為西臨港線自行車道，花東鐵路在花蓮港、瑞穗、玉里、台東等路段有鐵馬道的設置；另外在嘉義六腳、大林、高雄旗山、屏東崁頂等地，也都有台糖鐵道改建鐵馬道的案例。

鐵道改建為自行車步道，在國外亦行之有年，例如紐西蘭南島的奧格塔中部鐵道步道(Otago Central Rail Trail)，長達 152 km 且翻山越嶺，非常精采。台灣山區在過去有許多山地運材鐵道，不論是位在西部的三大林場，或是花蓮木瓜林區的三處林場，廢棄鐵道也都有被登山客利用的情形。例如阿里山林場水山線，是特富野古道的一段，而眠月線長久以來是溪阿縱走的必經之路；太平山林場的見晴線與茂興線部份路段整修為大眾化的步道，林田山的高登線則是前往七彩湖、六順山的傳統路線。

**觀光鐵道：**鐵道在失去產業價值而停駛後，可能因行經地區的特殊景觀、風土民情或文史價值，因而重新恢復行駛觀光列車。這類案例在國外非常多，但在台灣，僅有台糖公司溪湖、蒜頭、烏樹林、新營、高雄等糖廠，以及太平山蹦蹦車、烏來台車、平溪台灣煤礦博物館、瑞芳猴硐坑休閒園區等觀光鐵道，且規模差異相當大，而太平山與烏來更因颱風災損的關係，目前都暫時停駛。台鐵路線方面，原已停駛的深澳線，由於成為海科館聯外交通，因而復駛一小段；全台知名的舊山線(三義至泰安)也是停駛十餘年後復出，但並非定期行駛。

## 五、嵐山工作站與登山活動

林場仍在營運的時代，完成奇萊東稜的縱走隊伍，即時常借道嵐山鐵道，甚至便乘鐵道蹦蹦車及索道流籠下山。嵐山工作站於 1989 年 7 月 1 日起廢止，留下辦公室、餐廳、福利社、



宿舍、招待所、發電所、機關車庫等，是一大片的伐木聚落遺址。雖然位處深山，百岳縱走隊伍不再青睞，但聚落遺址極具探險魅力，且此區有榮山（2383 m）、南江口山（2065 m）、夫婦山（2052 m）、七腳川山等基石，或可與奇萊東稜路線搭配，時至今日仍不時有山友造訪。

在西元 2000 年之後，探訪嵐山工作站的隊伍，大多由吉安의榕樹村起登，經由白葉山（1984 m）、七腳川山、2288 峰，之後下切至三號隧道西口，再走鐵軌抵達工作站。2010 年，筆者由砂婆礑水源地出發，循舊時保線路上山，行經一號索道發送點、海拔約 1200 m 處舊索道頭，陡峭的山徑可直抵嵐山南峰北側，路徑越稜後又之字下降，抵達海拔約 1800 m 處，會遇上一條地圖上未標示的鐵道。這條鐵道所用的軌條較細，是太魯閣林場開發初期的設施。沿著舊鐵道西行，很快地來到 1921 峰東邊的鞍部，至此山徑依然寬大清晰，與花蓮中級山的印象截然不同，最後在一小段台階後抵達三號索道發送點。

由三號索道至三號隧道之間的鐵道，則是在 2012 年初由崔祖錫再次探勘，並發表於《台灣山岳》，至此，近年由水源地往工作站的路線也被確定下來。而到了最近兩年，在探勘專家的開發下，又發展出從水濂發電廠起登，經由瀧向山（832 m）、夫婦山的路線，路程相對短，第二天晚上即可在工作站過夜。

## 六、建構林業主題的長距離中級山健行步道

台灣百岳已經風行數十年，相關路線歷久不衰。然而放眼國際，不論海拔、山勢山形、獨特文化或歷史，台灣高山地帶未必能與外國高山「競爭」，最具台灣特色的山區，其實正是在岳界相對冷門的中級山領域。

中級山之所以較不具「吸引力」，可能原因，包括登山環境通常較為悶熱、濕滑，植被茂密因而較少有「展望」風景之機會，山岳名稱遠不及百岳之知名度，各種誘因降低使得隊伍較少，復因此導致路徑不清，成為一種惡性循環。而中級山獨特的美感與價值，也就此埋沒。

花蓮嵐山，乃至於嵐山工作站，林業遺跡豐富，沿途風景獨特，極具發展為長距離中級山步道之潛力。筆者建議可朝三個階段著手進行：

### （一）近程目標：水源地至三號索道路徑維護

從水源地到稜線的爬升過程中，時時出現精采的展望景觀，且隨著高度提升而愈加壯觀，眺望花蓮市區及花蓮港毫無遮蔽。距離越稜點不遠處的嵐山南峰是一座裸岩山頭，因此展望景觀極為驚人，勢必成為這條步道的經典主題。此外，一號索道、三號索道的房舍遺跡、發送點支架、機關車與蹦蹦車，則是難得一見的林業史蹟，使得這條步道具備深刻的人文面向。

這條路徑雖然爬升速度極快，相當陡峭，但長年來作為巡山路線，路況頗佳，路基大致

維持 1 m 以上寬度，並沒有危險地形。只有在海拔 1500 m 附近的腰繞路段，常因芒草茂密使得路跡難尋。越稜點過後，到三號索道之間，林相與路況均佳，在大雨過後時有倒木等阻礙則是山區常見現象。只要定時維護，就是一條宛如郊山步道的路線，再加上自然與人文景觀兼具，可說是潛力無窮。

## （二）中程目標：三號索道至嵐山工作站路徑

嵐山工作站具有神秘氛圍，知名度不低，長年以來探訪之隊伍不在少數。這段路線承接水源地至三號索道的步道，而轉彎長橋與垂直大峭壁上的木造橋樑，是這段路線的經典景觀，也很有機會以「奇景」之姿登上國際舞台。然而由於全線幾乎都是舊鐵道，因此仍有安全因素必須克服。

## （三）遠程目標：建立食宿服務

上述路徑其實是林務局的巡山路線，獵人活動也堪稱頻繁，已經是頗為穩定的路線，若能稍加積極整理維護，勢必能打造更輕鬆的健行環境。

此外，台灣登山的住宿或用餐服務，目前仍侷限在高山，例如排雲、三六九、天池、向陽、檜谷等山莊，或是新達、桃山、成功、馬布谷、拉庫因溪等山屋，這些建設目前在中級山路線付之闕如。而花蓮嵐山的路線，就是一個開始的可能地點。

## 七、結論

由水源地到嵐山三號索道及嵐山工作站的路徑，步道品質佳、風景震撼、林業遺跡完整，都具有台灣或花蓮的在地特色；若再加上適度的登山服務，很有機會打造一條以林業為主題的國際級長距離健行路線。若將這個遠景分為三個階段目標，則第一階段由水源地至三號索道的整理較為容易，應有機會由民間組織或團體先開始進行。

## 八、參考文獻或書目

- 《台灣山岳》雜誌
- 近藤勇《台灣之伐木工程》台灣銀行經濟研究室 1960.8
- 姚鶴年《中華民國台灣森林志》中華林學會 1993
- 古庭維·鄧志忠《台灣舊鐵道散步地圖》晨星出版 2010.8
- 張雅綿《失序的森林——日治末期太魯閣林業開發》花蓮縣文化局 2012.12