

# 論外國人士來台登山的常見性困擾 與日本登山環境的介紹

曾根正和<sup>\*</sup>

## 摘 要

台灣山岳資源豐富且多元，極具國際獨特價值，坐擁相同緯度國家所沒有高山景觀，然而山岳觀光推展尚落後素以山岳遊憩著稱的歐美國家。近年來中亞等國更因具有八千公尺以上高峰之吸引力，帶動當地觀光契機，成功吸引各國人士前來探訪。反觀台灣，在推動高山景觀旅遊沒有完整的山岳遊憩模式提供給國際登山客，亦缺乏完整的軟硬體設施，導致來台進行山林遊憩的外籍人數低於其他地區。

## 關鍵字

外國人來台登山、日本登山、登山制度

---

<sup>\*</sup> Taipei hiker club 主持人

# 論外國人士來台登山的常見性困擾 與日本登山環境的介紹

曾根正和\*

## 壹 外籍人士來台登山之難題

### 一、申請入山入園證的制度

此制度對部分外籍人士而言無疑是一種文化衝擊，台灣是目前世界上少數必須申請入山證／入園證才能入山進行登山活動的國家。歐美和日本並無相關規定，多數是自行於入山口登記或是投遞登山計畫表。若是基於文化與地質環境不同，有維持此制度的必要性則應該建立完整清楚有脈絡可循的網路申請方式，例如：關鍵字之規劃、網站名稱之設定、網站使用的流暢性……等等，使外籍人士透過網際搜尋引擎即能立刻取得相關申請資訊，而非透過網路閱讀部分旅居台灣的外國人所寫的網路分享文，雖具有參考價值卻未必具有正確性。故建議公部門整合各單位所建置的網路山岳遊憩資訊，並思考外籍人士如何透過關鍵字在網路引擎搜尋到申請入山入園證的申請說明和申請的入口網站。

依照目前現況而言，即便外籍人士者找到入口網站之後，實際在該網站上填寫資料的流暢性與外語說明亦不足，加上網路上申請入山證和入園證的兩個系統是分開的，須個別申請也未相互提供連結。除了上述兩種由內政部警政署(入山證)和內政部營建署(入園證)不同行政單位管理的許可證外，另有農委會林務局管理的山屋和自然保留區／保護區的入區申請，這些重重申請上的不便也是台灣登山人會遇到的申請難題，對於未曾造訪台灣的外籍人士，無疑是重重難關，同時申請的限制也不少，以下列舉說明：

**1. 申請期限：**一定要在一個月內(或期限是依申請單位而不同)，太早太晚都不能申請，即使依照規定按時申請也未必能申請到床位，倘若想申請是北大武之類有總量人數管制的山林，取得入山資格充滿許多不確定性，任何問題僅能透過電子郵件往返來處理(即時通話須克服時差與外語溝通問題)，加上天候的不確定性條件，大大提升的申請難度，降低來台登山意願。

**2. 百岳登山分級制度：**立意甚好，將每座高山各縱走路線的難易度清楚說明是必要的，使國內外的登山客能依據自身能力來衡量合適的山岳，但限制不得跨級攀爬的規定而不論過往的登山經驗一律只能從A級開始，這使得初次來台的外籍人士所能選擇的山岳甚少。

**3. 對外籍人士登山管制條件不一致：**林務局管理的山屋，例如：九九山屋、天池山莊、檜木山屋，外籍人士無法獨立申請住宿。國家公園管理下的山屋，外籍人士則可獨立申請住宿，如此差異使外籍人士困惑亦減損登山的意願。雪季入山管制也是個問題，雪霸國家公園要求領隊必定為台灣籍或雇用台灣高山嚮導才能入山，但歐美和日本等國家的雪季山岳攀爬

\* Taipei hiker club 主持人

困難度不輸於台灣卻沒有如此規定，僅部分地區要求提出入山計畫(例如日本富山縣)，使得台灣雪季山岳之魅力鮮少人能體驗。

## 二、台灣山屋質量不足

台灣的山屋不容易申請，縱使申請到入住資格也未必有乾淨的伙食自理環境，而目前唯一有食宿的山屋是排雲山莊和天池山莊，其他山岳的山屋皆須自行負責伙食和寢具，倘若未抽中山屋床位，須多攜帶帳篷，這對部分登山客是體力上的考驗，即使有高山協作提供相關服務，但難憑網路搜尋找到與其聯絡之方式亦無公開透明的價格體系。

## 三、往返各登山口的交通問題

抵達台灣的機場後前往登山口，如搭公共交通工具前往要花費相當多時間才能抵達。有些山岳則根本沒有提供公共交通工具。以台灣最有名的玉山塔塔加登山口為例子，登山者需要自行預約接駁車才能抵達，即便外籍人士能自行與登山接駁專車聯繫，也無從比較其服務品質與價格的合理性。自行租車開到登山口是另外一個選項，對於不熟悉台灣交通情況的外籍山友是有困難度的。

## 四、登山步道的規畫

抵達登山口的林道多處坍方未修補增加行進的困難，且路標不清楚，數量也不夠。

## 五、語文資料不足

個別國家公園網站皆有英文版(部分有日文版)，卻幾乎沒有說明整體來台灣登山的所需要申請各項要件的文件，包括:交通、入山/入園證、山屋、嚮導、保險等一切需求。

# 貳 現行日本登山環境概況

## 一、入山管制

在日本進行山岳活動全民皆有自行負責的概念，這是長年以來公部門執行的觀念宣導，故全民隨時隨地可以入山林活動無須經由特殊申請取得許可，即使是雪季，攀爬山岳也無須公單位的許可。雖然沒有申請許可的制度，但有登山計畫書(登山屆)的機制。設置此機制是為快速有效地進行救難活動而非管制山林活動。此機制的進行模式是由登山人於自行填寫後投入登山口的投遞箱亦可透過電子郵件或傳真等方式傳遞給相關單位即可(亦可當地填寫投遞)。若干地方政府(目前共四個縣政府)有自治條例要求入山前一定要提出計畫書，舉例來說：富山縣在 1966 年制定登山屆出條例，要求攀爬雪季劍岳(12/1~5/15)必須在入山 20 日前提出登山計畫書，當地政府單位審閱後發行確認書，但縣政府並不是審核入山許可與否，而是審核其計畫內容若有不恰當之處則進行建議或勸告。故登山人萬一發生山難需要救援時，當地救難隊依據投遞的登山計畫書提供援助，日本各地負責救援山難的單位如地方政府單位和民間登山團體都大力推廣登山計畫書的使用。(遇到山難的登山人，在救援當中產生的費用和傷亡皆自行承擔吸收，在山岳保線的部分會在說明。)

## 二、日本的山屋

日本也是山區佔其國土七成的山岳國，主要高山集中在本州中央地帶，全國各式山屋共有五百多間，其中大約一半的山屋集中在此區域。隨著過去一百多年的登山活動的發展，山屋逐漸新增或擴建。全國第一家是由白馬岳山麓的民間旅館 1907 年開業的白馬山莊，後來被火燒和颱風破壞並隨著登山人口的增加而持續擴建，如今成為可容納 800 人的日本最大山屋。也因應登山人口高齡化和女性登山人口增加，提升山屋的經濟價值也提供登山人在山林過夜一個更加舒適安全的選擇。

### 1. 經營型態

日本的山屋可分為有人的營業山屋和無人的避難山屋，以營業山屋為居多，無人管理的避難山屋僅占二成。營業山屋普遍會供應寢具和伙食，同時販賣零食酒水、登山用品或紀念品等，稱之為山上的旅社也不為過。目前山屋所佔的土地很多位於國有林地以內，由山屋經營者向管理單位租用土地繳納租金並接受管制。現行的經營者大部分是民間家族世代的傳承經營或由山岳團體承包，以公司型態串聯經營幾間山屋的模式也有，少數山屋是地方政府自行經營。一般山屋的一日費用包含早晚餐和住宿，金額大約 6,000 ~ 9,500 圓日幣。倘若是只能無雪季節營業且地點較遠的山屋會收取較高的費用(例如:北阿爾卑斯山脈)，靠近都市運輸方便的山屋則較低。山屋會提供自行炊煮的區域，登山人可以自己準備伙食並付住宿費即可，大部分的山屋也附設露營區，山友亦可選擇支付營地費，自行紮營。避難山屋可分為兩種：一是以住宿煮炊為前提而興建的避難山屋，另外一種則是躲避大風/雨/雪等不可預期因素的臨時性避難山屋。前者位於離水源處不遠處，可住宿煮炊伙食亦有廁所的建置(台灣高山山屋的型態類似此種)，少數的此種避難山屋在夏天旺季有民間人士經營伙食的供應，相對於台灣的高山協作借用山屋供應伙食的做法。第二種避難山屋是當地政府為促進地方登山觀光安全而建的居多。

### 2. 山屋的設備

因地點和經營規模的不同會有差異性但營業山屋主要(基本)的設備有如下：

**住宿臥室：**通鋪為主，提供乾淨棉被，枕頭等寢具，部分山屋擁有個室(另外加價收費)。

**食堂伙食：**熱門路線的山屋有直升機運輸日常用品也有自行發電設備，能供應豐富的菜色。(旺季人數多時分批入室用餐。)

**洗手間：**不管哪裡的山屋，處理排泄物是很大的考驗，自 1999 起日本中央政府補助一半費用改進山屋洗手間的水準。山屋的洗手間一般開放於給非住宿人使用但需要支付使用費。

**其他：**少數山屋有特殊設備例如烘乾室，溫泉浴池等，更添加住宿山友的方便。

### 3. 營業期間

具體期間依據每間山屋的立地條件而定。日本北部在冬季有大量的降雪，故入山人數銳減也影響入上下山之交通，部分山屋甚至有雪崩的危險，因此冬季停止營業。(冬季不經營的山屋，在此期間會開放給登山人當作緊急避難所。)而日本的八之岳山區同樣是冬季降雪但該區的山屋全年營業居多。一般而言山屋是採預約制但它同時具有避難所的性質，因此沒有預約也可住宿(仍須付費)，伙食方面也無法保證供應。

#### 4. 特殊服務

部分的山屋開設臨時夏山診所由大學醫學部來經營(夏季登山人數龐大)，目前山岳臨時診所共有二十多處，多數集中在北阿爾卑斯山區，其他區域設立有富士山四處，白山和南阿爾卑斯的北岳的各一處。

### 三、往返登山口的公共交通

主要高山皆可搭乘鐵路和巴士等公共交通抵達，不須自行開車或雇用高山接駁車，各樣交通工具服務班次也相當頻繁，舉下列實例來說明其路線和所需時間：

\* 北阿爾卑斯山槍岳穗高岳等登山口上高地 (東京→上高地 4.5 小時)

東京→JR 3 小時→松本→松本電鉄 30 分→新島々1 小時→公車→上高地

\* 南阿爾卑斯山北岳 (日本第二高山) 等登山口広河原(東京→広河原 3 小時 40 分)

東京→JR 1 小時 40 分→甲府→公車 2 小時→広河原

前往上述的主要山岳登山口。旺季期間有從東京等主要城市出發的夜間專車，都不需轉車而直達登山口，或最近的公車總站，非常方便。

### 四、日本的山岳保險

山岳保險與一般的人壽保險之差，是前者包括搜救費用的支付。日本的搜救活動，主要的負責單位是各縣警察署的山岳警備隊，其費用由公費來支付。倘若進行大規模搜救活動，就需要當地山岳會等民間人員的參與協助。警察等公家以外的費用必須由受患者(即受難者)負擔。據說一天一人的費用會高達幾萬元日幣，因此保險是必要的。

日本的山岳保險目前有年費制和單次制的兩種。前者為以年單位來保險。其中保險制度是先參加協會後選各自所適合的保險內容。譬如日本山岳協會(JMA)底下的山岳共濟會保險，先參加協會支付會費 1,000 圓日幣，再投保各自選的保險方案。其保險方案包括基本登山活動的健行保險和攀岩冰雪攀爬等的高難度登山保險。保險項目金額與保險費有幾個不同的選擇，登山人依各自的需求可投所選的保險。健行保險最高保險費為日幣 8,180 圓(一年)，可保死亡等 300 萬、搜救費 500 萬，登山保險最高保險費為日幣 24,600 圓(一年)，可保死亡等 500 萬、搜救費 500 萬。年制保險也有專門保險搜救費用的，年費日幣 4,000 圓可保 300 萬的搜救費用但沒有死傷治療的保險的項目。

單次制的保險由幾家公司發售。其費用和方案有相當豐富，有只保一兩天的方案，也有保整月的方案。費用方面都是幾百圓日幣的水準，但都包括幾百萬圓的搜救費用的項目。對登山次數不多的山友來說，單次保險較適合。

## 參、給台灣登山環境的建議

### 一、取消入山／入園證的制度並改善山屋申請制度

據相關文件，入山證是過去日治時代為理蕃政策而設置，後來民國政府為軍事戰略的目的繼續實行，對於旅遊價值，山林資源維護和山難搜救以及山難預防並無正面積極效果。

建議仿效日本登山計畫書的方法，基於安全的因素使山友自主性的申請同時有利於行蹤管理，若無沒有提出登山計畫書便自行而貿然入山而遭難，應自行承擔。登山是自己負責的活動，政府相關單位和民間山岳登山團體應合作強力推廣此基本觀念。加強山屋的建設與管理是提高登山安全性的要點之一，增加山屋的數量，同時山屋的使用應是不分國籍皆能自行申請使用。

## 二、加強山屋的基本建設

日本現今的山屋環境是經由數十年的演變而來，台灣也需要時間才能達到一定的水準但不開始永遠不會出現。如何設計建設山屋以及如何經營(包含物資運輸、單價訂定等等)，都是台灣政府與相關民間團體互相研討的課題。建議山屋管理單位與協作者合作，做出服務價格透明化公開化，同時維護山屋的作業由協作者來進行，提高現有的山屋的服務水準。硬體的規劃建設需要時間和金錢，與協作者合作則是現有的硬體人員條件能夠實現的，可當作改進山屋環境的第一步。

## 三、加強前往登山口的公共交通

增加前往各登山口的公共運輸並將其路線與價格公布於網站或是各大交通樞紐站，縮短國內外人士抵達登山口的時間，目前有不少提供山岳接駁服務的業者，政府相關單位應介入管理，促使合法經營並提供公開透明化的價格，使其能透過網路預訂服務，確保業者和登山客的雙邊權益與義務。

## 四、擴充台灣山岳相關的外語資訊

建議統籌相關的指南系統，補助民間業者共同進行主要外語如英語和日語的資料庫，建立完整的外語登山指南。

## 五、建立山岳保險制度

建議政府與民間業者合作建立支付救難費的保險制度，搜救費原由國民稅捐支付的制度可考慮改成部分由受惠者(受難者)負擔，此保險無須強制購買但要讓登山人清楚明白須自行負擔救難費並推廣使用者付費的基本觀念，以促進登山活動自行負責的基本觀念同時能有效嚇阻貿然登山或私自入山的危險行為。

## 結語

台灣山岳具有豐富的各项自然生態資源與壯觀的山峰景致，隨著近年來國內外的登山人口增加，此篇以日本人的身份闡述在台灣登山的實際經驗，說明外籍人士在台灣登山所面臨的不便，以及分享相關的台日登山環境之差異，期許未來能有更多國際人士徜徉在福爾摩沙的美麗山林。(上述的言論都皆為個人在台灣山岳漫步三百多次的觀察和意見，唯恐逆耳，請各單位多加包涵。)