

# 百岳山徑新解

## ～從攀登可行性探討路線管制之相關問題～

張志湧\*

### 摘 要

若循傳統路徑完登百岳，大約需要 26 趟，百岳迄今雖未有更動，但百岳山徑卻隨者時代更迭悄然演進，在林業發展蓬勃年代，循林道或山林鐵道可以輕易地進入深山地帶，完成百岳攀登，這個時期也是百岳攀登最熱門的時期，隨著設施荒費、林道坍塌，又因氣候變遷，風災水災再次阻斷了上山的道路，目前有許多山徑仍處於封山的狀態。

封山措施讓完登百岳變成「違法」的行為，山徑安全性的評估，往往與隊伍本身的技術能力、風險控制能力有關，當登山隊的判斷與政府不同時，便很容易出現「爬黑山」的情況。本文從山徑安全性判斷的課題切入，就目前政府封山的現況，分析其背後的制度原因，並檢討行政責任歸屬的合理性，同時分析現行登山技術判斷山徑安全性的考量因素，在行政責任與發展登山間取得平衡點。

### 關鍵字

百岳、山徑、登山路線、行政管理

---

\* 學歷：東海建築系、政大地政系碩士，現職：財團法人都市更新研究發展基金會 主任，台北市出去玩戶外生活分享協會 常務監事，臺灣山岳文教協會 理事，登山簡歷：登山資歷 23 年，高山百岳完成 92 座，目前以中級山探勘、郊山路線踏查為主。

# 百岳山徑新解

## ～從攀登可行性探討路線管制之相關問題～

張志湧

### 一、問題之提起

台灣百岳路線發展迄今已經超過 40 年，百岳攀登已是台灣山岳文化的核心內涵之一，攀登百岳數量象徵著登山者的攀登能力，百岳山徑也成為體驗高山空間的重要歷史資產。921 地震加上連年的異常降雨，許多百岳山徑在安全有疑慮的情形下，被政府下令封山，「封山」是政府管制登山的行政措施，其核心目的在於避免緊急危難事故的發生，主要基於山徑設施安全性及搜救等行政責任。

然而，登山活動本身具有探險自然的性質，與一般旅遊的性質不同，而山徑本身也與一般公共設施的本質不同，若以一般風景設施的角度實施維護管理，把山徑都變成需要政府發包的工程，必然加深政府的財政負擔，在行政資源有限的情況下，無法全面且即時地照顧所有山徑，而僅能用封山措施確保安全時，必不利於登山運動的推廣。另外，山難搜救往往耗費大量的行政及社會資源，而使用者付費機制在短期內尚無完善的配套機制，山難事件在目前的社會氛圍下，往往容易變成社會事件而導致「封山」成為避免搜救資源濫用的最佳手段。

封山措施讓完登百岳變成「違法」的行為，莫怪乎這幾年來「封山」一直是岳界最關注的核心議題。實際上，山徑安全性的評估，往往與隊伍本身的技術能力、風險控制能力有關，當登山隊的判斷與政府不同時，便很容易出現「爬黑山」的情況，因此，問題根源在於：政府與登山隊對於山徑安全性的判斷基準與立場不同，政府係基於行政責任的角度去判斷，而登山隊係從技術面的角度去判斷，一旦二者發生嚴重落差，便會出現行政管制失靈及登山違法的情事。

本文擬從前揭山徑安全性判斷的課題切入，就目前政府封山的現況，分析其背後的制度原因，並檢討行政責任歸屬的合理性，同時分析現行登山技術判斷山徑安全性的考量因素，在行政責任與發展登山之間取得合適的平衡點。另一方面，百岳路線是人為的文化沉積，在氣候環境變遷的客觀因素下，再從攀登可行性的角度檢視百岳路線，將百岳發展的危機轉化為高山新路線的發展契機，或許是一個新的出路！

### 二、百岳路線的現況

台灣在板塊作用下，造就了高山密布的環境，若沒有山徑的存在，山域將屬於少數人的探險領域，惟有透過步道，登山者才能進入山區，體驗自然造物之美，並在山中構築出歷史人文的脈絡。步道是登山者體驗百岳的重要媒介與依託，步道型態會影響登山者接近山岳的

方式，它是構成百岳三度空間的最基本元素。台灣百岳座落於玉山山脈、雪山山脈與中央山脈，百岳探勘者利用舊有的古道、社路、獵路、林道、農路....等道路，走出屬於登山者的路。民國 62 年百岳訂定後，完登百岳成為登山者的共同夢想，大家用足跡把山徑烙印在高山上，留下難忘的高山記憶，百岳山徑已成為登山者最堅實的依託。

若循傳統路徑完登百岳，以一般慣用的行程規劃來安排大約需要 26 趟，從單日往返的單攻行程，到長天數的縱走行程，不一而足，路線的挑選也是領隊的專業。路線雖然是固定的，但登山的目的早已不限於登頂，山岳攝影追求特定時點的光影變化，親子登山可以在山中感受親情傳遞，新型的行程規劃開始發展出來，百岳路線的面貌也因此呈現出更多元的風貌！

百岳迄今雖未有更動，但百岳山徑卻隨者時代更迭悄然演進，在林業發展蓬勃年代，循林道或山林鐵道（碰碰車），可以輕易地進入深山地帶，完成百岳攀登，這個時期也是百岳攀登最熱門的時期。隨者時代的演進，環保意識的抬頭，民國 81 年全面禁伐天然林，隨著設施荒費、林道坍塌，山徑亦隨之改道；之後，又因氣候變遷，風災水災再次阻斷了上山的道路，目前有許多山徑仍處於封山的狀態，詳表一所示，26 條路線中有 7 條是封山或局部封閉狀態，相較於 105 年的封山情況雖稍有好轉<sup>1</sup>，但大都屬於長期封山的狀態，對於百岳攀登影響鉅大。

表一 百岳路線現況分析表

行程名稱	里程 (KM)	天數	百岳名稱	步道現況 (106.09)
1 北一段	85	6-7	審馬陣山、南湖北山、南湖東峰、馬比杉山、南湖大山、南湖南峰、巴巴山、中央尖山(8 座)	開放：傳統路況變化不大；登中央尖山前有很長之陡峭碎石坡及溯溪路段。馬比杉山，路途遙遠；南湖南峰及南湖東南峰有巨大亂石堆。中央尖溪遇颱風、豪雨時，水量很大，須特別注意。
2 北二段	64	4-5	門山、鈴鳴山、無明山、甘藷峰(4 座)	部份路段封山：斷崖、崩塌地形特別多、極易落石傷人、落差亦大，須特別注意。25K 工寮至門山新闢『金明真路』之捷徑，因剛開闢不久、沿途箭竹又多，故短期內可能不好走。鬼門關斷崖陡峭危險難行，必須『手不離繩』。
3 能安縱走	86	6-7	南華山、奇萊南峰、能高主峰、能高南峰、光頭山、白石山、安東軍山(7 座)	開放：傳統路況變化不大；高山大草原、高山湖泊及水鹿特多，風景極佳。萬大南溪湍急，又具流沙河性質，人站溪中會略下沉，尤其颱風豪雨時非常危險，若走『金杏真路』，除可免除涉溪危險外，又可避免穿、脫登山鞋數次、過溪牽引確保等動作，隊伍既快又安全，建議山友可多多利用。(以往雨大或颱風季時，因無法涉溪，很多團體都撤退，如今有『金杏真路』，則可免除涉溪危險)。
4 南一段	80	5-6	庫哈諾辛山、關山、海諾南山、小關山、卑南主山(5 座)	封山：刺柏多，部分路段芒草、箭竹多；冬季行走稜線上，因風大感覺極冷！原石山林道崩塌多且危險，但石山稜線新路線則較安全。

<sup>1</sup> 主要是長期封山的雪山西稜終於開放。參照張志湧，〈破解百岳山徑全新提案〉，收錄於《台灣山岳雜誌第 127 期》，2016 年 8 月，頁 91。

5	南二段	93	6-7	向陽山、三叉山、南雙頭山、雲峰、轆轤山、塔芬山、達芬尖山、大水窟山、八通關山(9座)	開放：傳統路況變化不大；沿途均有山屋及水源。拉庫音溪山屋至轆轤谷山屋間，路途遙遠，宜摸早黑出發。配合「嘉明湖國家步道」實施承載量管制、及禁止露營，申請南二段線入園經初審完成，如須住宿向陽山屋或嘉明湖山屋者，須提供住宿證明。
6	丹大橫斷(南三段)	160	9-10	無雙山、東郡大山、東巒大山、義西請馬至山、內嶺爾山、丹大山(6座)	花蓮端開放、南投端不開放：傳統路況變化不大；但鐵線斷崖倒木多、無雙腰繞路陡峭危險、郡大林道崩塌多處、秋季虎頭蜂兇悍、瑞穗林道及鐵線斷崖螞蝗多。(若不走傳統鐵線斷崖，則可從林道34K走沙武巒山新路線，唯此路線得重裝攀升300~400M)。南三段也可從裡門山經『童話世界』紮營住一天，再從『天南可蘭山』接上傳統路線，天數一樣，風景更秀麗。丹大山屬南投縣，不開放，但南投端之郡大林道則有開放。
7	馬博橫斷	102	7-8	秀姑巒山、馬博拉斯山、駒盆山、馬利加南山、馬西山、喀西帕南山(6座)	開放：申請入園時須附登山保險資料。傳統路況變化不大；沿途均有山屋及水源，但35K工寮屋況極差、中平林道多螞蝗、且崩塌多處。盆駒山(亦稱駒盆山)路遠，去程下坡，回程連續上坡，很辛苦。烏拉孟斷崖及塔比拉斷崖須小心通行；喀西帕南山前新闢『金守鳳路』，路跡清楚，登頂容易又省時，已廣受山友利用及好評。
8	新康橫斷	95	6-7	(向陽山、三叉山)、布拉克桑山、新康山(4座)	開放，但僅限原路來回：傳統路況變化不大；但上下落差大，攀登辛苦；國家公園在沿途標示的里程不準確，山友看看就好，不必太相信它。下瓦拉米路線之步道、路跡均清楚易行，也無危險地形，比起原路來回，下瓦拉米路線輕鬆許多，但國家公園卻不開放。配合「嘉明湖國家步道」實施承載量管制、及禁止露營，申請新康線入園經初審完成，如須住宿向陽山屋或嘉明湖山屋者，須提供住宿證明。
9	奇萊東稜	90	5-6	奇萊主峰、奇萊北峰、磐石山、太魯閣大山、立霧主山、帕托魯山(6座)	開放：傳統路況變化不大；沿途倒木、箭竹多，落差大。研海林道12K工寮屋況極差，已不適合居住；9K工寮屋況尚可。江口山叉路口以下陡峭、繩索少、芒草茂密，易迷路，不宜脫隊獨行。經嵐山工作站出花蓮路線，入園證亦可申請，但需注意鐵道及最後長距離陡下路段之安全。
10	千卓萬群峰	90	5-6	千卓萬山、牧山、火山、卓社大山(4座)	封山：千卓萬大斷崖岩石易鬆動；十八岩峰落差大、拉繩處非常陡峭；武界林道V形谷已有熱心山友架鋼梯易行，栗栖溪豐水期水量大且湍急。封山理由是萬大林道前段有大崩避，但近年來，地質已穩定，路跡亦明顯，已可安全通過。
11	六順山	46	5-6	六順山(1座)	封山：封山理由是丹大林道未開放、及萬榮林道亦未開放。此外，也有山友從丹大山北上，經大小石公山、關門北山抵六順山，但此路線冗長、路跡亦不明。
12	合歡群峰	32	2	合歡主峰、合歡東峰、合歡北峰、合歡西峰、石門山(5座)	開放：傳統路況變化不大，百岳最容易登頂。
13	南橫三星	22	2	庫哈諾辛山、塔關山、關山嶺山(3座)	封山：關山嶺山登山口及進涇橋前崩塌嚴重，然路跡明顯；塔關山路況未變。
14	畢羊縱走	32	2	畢祿山、羊頭山(2座)	開放：傳統路況變化不大；若縱走經鋸山，須注意沿途陡峭、箭竹多；畢、羊兩山各別單攻為最近流行走法，然而均需上升高度達800~1000M左右。
15	屏風山	28	2-3	屏風山(1座)	開放：傳統路況變化不大；合歡金礦遺址以後陡峭。新開闢路線雖陡峭，但比較近，利用的山友越來越多。

16	北大武山	24	2-3	北大武山(1座)	開放：傳統路況變化不大；步道及山屋均佳。每天登山人數有總量管制。
17	○型聖稜線	35	4-5	(池有山)、品田山、雪山北峰、(雪山主峰)、雪山東峰(5座)	開放：傳統路況變化不大；沿途斷崖、崩壁、亂石堆多，部分斷崖宜採人包分離方式通過，山屋及水源均佳。雪季時封山。
18	雪山西稜	80	6	中雪山、大雪山、頭鷹山、火石山(4座)	開放：傳統路況變化不大；大雪山森林遊樂區端之230林道芒草多，草下亂石多、不易行走；『翠池至大南山下營地』間之步道箭竹已砍除，行進容易。火石山下營地有時候無水源，此時宜沿乾溪溝往上溯約50M左右，即可取到活水。
19	大小劍	42	3-4	佳陽山、小劍山、大劍山(3座)	開放：大小劍線防火巷路遠及陡，小劍山路途遙遠、落差大，宜摸早黑出發。大劍山因居稜線高處，沿途無遮蔽物，因此若逢雷雨時宜放棄攀登。大小劍線建議安排四天，行程較輕鬆。
20	武陵四秀	45	3	池有山、品田山、桃山、喀拉業山(4座)	開放：傳統路況變化不大，山屋及步道維護得不錯；品田山前之V形斷崖宜小心。全程勿單獨行動，以免迷路。
21	大霸群峰	74	3~4	大霸尖山、小霸尖山、伊澤山、加利山(自觀霧進出)(4座)	開放：鎮西堡的北稜線，大部分在樹林內行走，路跡清楚、不虞曬太陽；品田線過斷崖要小心，塔克金溪源頭線，需注意濕滑路段；霸南山屋及中霸山屋之屋況均佳，水源無虞；觀霧線則因大鹿林道不開放車輛通行，山友往返均須徒步35~40K左右。
22	志佳陽大山	26	1~2	志佳陽大山(1座)	開放：傳統路況變化不大；路跡清楚易行。
23	白姑大山	30	2-3	白姑大山(1座)	開放：紅香路線易行，但阿姑家卻很遠！有人安排1、2、3日完登。
24	玉山群峰	76	5	玉山前峰、玉山西峰、玉山主峰、玉山北峰、玉山東峰、玉山南峰、南玉山、玉山東小南山、鹿山(9座)	開放：傳統路況變化不大。鹿山路遠，去程下坡，回程連續上坡，大晴天易晒，宜摸早黑出發。東峰岩石陡峭，但有鐵鍊可攀引。玉山前峰登山步道多巨大亂石堆，下坡宜小心。南峰及南玉山裸岩險峻，攀爬須特別謹慎。每年2月份為靜山期間，對外不開放。每年1或3月間，若因適逢雪季，則暫停玉山主(西)峰線單日往返入園活動。
25	西巒大山	26	1	西巒大山(1座)	開放：傳統路況變化不大；陡峭，宜摸早黑出發。(此路線檢查哨受『一例一休』影響，宜摸早黑出發！)
26	郡大山	10	1	郡大山(1座)	開放：郡大林道易因颱風、豪雨、地震影響而致崩塌，出發前宜先查明路況。此路線檢查哨受『一例一休』影響，宜在32K工寮紮營過夜，否則太晚下山時會出不了林道。

資料提供：台灣山岳雜誌社

### 三、百岳路線封山問題解析

封山係政府透過行政措施禁止民眾進入特定山域，其目的在於避免因山難事故，造成人命損失及社會資源浪費。由於封山屬於公權力行為，會對登山者的登山行為產生限制，勢必會發生限制是否適當之爭議，甚至涉及憲法層次的人民自由權問題。臨時性或短期的封山，對於登山者的限制有限，或可解釋為合理的限制，但長期性的封山，就可能構成不當限制，或者有消極不作為的疑慮。本節將針對長期封山或有長期封山之虞的路線，分析政府封山的考量因素，並從登山技術實務面的角度，分析封山山徑安全性的問題，或可從二者的差異找到是適當的平衡點。

## (一)行政管理面向

國內現有法制未將「登山」明文定性成為人民之權利，然臺灣登山活動之發展超過百年，已成為人民生活的一部分，人民的在山區活動的權利，應受憲法人民自由權的保障<sup>2</sup>，管理機關限制登山活動的進行，應符合憲法第 23 條規定之要求，即「除為防止妨礙他人自由，避免緊急危難，維持社會秩序，或增進公共利益所必要者外，不得以法律限制之」，至於法律限制人民自由權的手段，亦有比例原則之適用。

我國行政程序法第 7 條已將比例原則的內涵具體化，明定「行政行為，應依下列原則為之：1. 採取之方法應有助於目的之達成（適當性原則），2. 有多種同樣能達成目的之方法時，應選擇對人民權益損害最少者（必要性原則），3. 採取之方法所造成之損害不得與欲達成目的之利益顯失均衡（衡量性原則）」。登山場域管理機關，在颱風、暴雨發生之後，因山徑發生土石坍方、設施損毀等情況，而限制登山者進入該地區（即所謂的封山），其本質即為限制登山的公權力行為，應有憲法或行政法上比例原則之適用。

在災後發生後的一段時間內，由於災區狀況不明，管理機關為避免災難發生，限制人民進入該地區，可援用災害防救法第 31 條第 1 項規定，「各級政府成立災害應變中心後，指揮官於災害應變範圍內，依其權責分別實施下列事項，並以各級政府名義為之」，其中第 2 款「劃定警戒區域，製發臨時通行證，限制或禁止人民進入或命其離去，第 3 款「指定道路區間、水域、空域高度，限制或禁止車輛、船舶或航空器之通行」；同條第 2 項則規定，若違反前述二款規定「致遭遇危難，並由各級災害應變中心進行搜救而獲救者，各級政府得就搜救所生費用，以書面命獲救者或可歸責之業者繳納」。管理機關為應變災害，限制或人民進入災區，應屬於「臨時性」措施，對於人民的影響有限，且確實可以減少發生傷亡的機率，應符合比例原則的要求。

惟臺灣山區環境複雜，劇烈氣候常造成新的崩塌地形，或致使相關附屬設施修復不易等問題，致使管理機關因難以控制活動風險，而長期封山。當限制或禁止的公權力措施長達一定時間後，恐將難以符合比例原則的檢視。

封山是否是必要且唯一的措施，就有檢討的空間。若該山徑的座落位址確實風險太高，通常可以透過改道的方式處理，以百岳路線為例，羊頭山的舊路線常有落石擊傷登山客，後經官方委託民間團體重新探勘改道；白姑大山北稜舊路線，在九二一震災後嚴重毀損無法使用，民間團體從東稜走出新的路線。因此，管理機關進行特定區域的長期封山，而未採取其他有效解決方式，似有消極不作為之嫌，且長期封山絕非促進安全的唯一手段，故不符合必要性原則；依過去的經驗，長期封山往往造成爬黑山的風氣盛行，對於安全確保無疑是雪上加霜，也難以符合適當性原則；更甚者，長期封山往往扼殺鄰近地區登山團體的登山機會，

<sup>2</sup> 參照憲法第 22 條：凡人民之其他自由及權利，不妨害社會秩序公共利益者，均受憲法之保障。

對於登山活動的發展有一定的不利影響，亦不符合衡量性原則。綜言之，長期封山的作法應不符比例原則的要求，而有行政違法之虞。

若從管理機關的角度來看，行政資源的使用有其限制，相關損毀的設施在經費、人力不足的情形下，難以在段時間內復原，甚至評估後發覺不宜再進行修繕，致使該等山徑無法恢復原有之安全水準，然而，回復原有安全水準，是否應歸為管理機關的責任？若從登山活動的發展歷程來看，登山活動並非在政府相關設施的保護下發展，登山活動的本身主要循既有自然山徑進行，並透過攀登技術克服困難地形的自主性活動，真正的安全依靠在於登山專業人員與隊伍本身的能力。

政府維護山徑、設置附屬設施，讓登山活動得以更安全地進行，也確實有利於登山活動之發展，但不宜將所有登山安全的責任，歸由政府概括負責，畢竟場域利用僅是登山活動的一個面向。實際上，更應著重登山隊伍自律管理，除了嚮導認證制度外，更應建立留守搜救、保險等配套措施，讓登山隊伍有實質自立的能力與資源。

表二 百岳封山路線分析表

	管轄單位	行程名稱	封山原因
1	太管處	北二段	無明西峰至無明山之間，因地質不穩定導致山徑崩塌，再造成山難事件後封山。
2	玉管處	新康橫斷	東出下瓦拉米路線，因八通關古道東段部分路段封閉，而尚未開放。
3	玉管處	南橫三星	關山嶺山登山口及進涇橋前崩塌嚴重，封山係因南橫公路封閉所致。
4	玉管處、林務局	南一段	目前未開放主要原因是受南橫公路未通車所致。
5	林務局	丹大橫斷(南三段)	丹大山封山（南投縣管轄），但郡大林道則開放。
6	林務局	千卓萬群峰	因林道毀損封山。
7	林務局	六順山	因林道未開放而封山。

## (二) 登山技術面向

登山本身具備冒險的性質，透過技能及智慧面對困難環境，正是登山活動迷人之處，也是它有別於其他體育活動的原因之一，在台灣，登山活動的技能，幾乎等同於戶外安全教育的全部內容，我們或許應該透過登山教育、登山者自旅及使用者付費等方向，建構登山者自律責任，以緩解不適當的行政負擔，從根本面解決長期封山的問題。

若從登山技術的角度檢討封山路線的攀登可行性，主要可以分為二類問題：1.因公路、林道設施問題而封閉；2.因山徑本身危險而封閉，主要是易坍塌的崩塌地形；各封山路線的建議解決策略，請參考表三所示內容。公路封閉非屬於傳統登山技術的領域，應從行政措施的角度去檢討，而林道的問題幾乎是封山問題的大宗，維持林道的基本步行機能，對於登山活動具有深遠的影響，應是未來來政府投入行政資源的重點；山徑是人走出來的，山友應有自行維護山徑的責任，但對於困難路段，政府得考慮設置公共確保設施，並提供山友回報設施狀況的訓訊息，即可有效降低活動風險。

表三、封山路線解決對策綜理表

管轄單位	行程名稱	有問題路段	解決對策
1 太管處	北二段	無明西峰至無明山之間的無明斷崖，地質不穩定，原有山徑容易崩塌毀損，加上近期發生山難事故，本路段已封閉，尚未開放。	1. 替代路線：無明東稜路途遙遠、難度高，不適合作為替代路線；現階段則放棄縱走行程，分二段單攻，僅適合作為短期的權宜之計。 2. 增加確保措施：無明西峰至無明山之間的斷崖地形，若有適當的繩索確保措施，仍可通行。
2 玉管處	新康橫斷	東下瓦拉米的路段封閉，必須從單攻往返新康山。	下瓦拉米路線之步道、路跡均清楚易行，也無危險地形，就登山技術面而言，應無問題。比起原路來回，下瓦拉米路線輕鬆許多，建議開放。
3 玉管處	南橫三星	關山嶺山登山口及進逕橋前崩塌嚴重，目前未開放主要原因是受南橫公路未通車所致，但山徑部分均完好。	1. 本路線的封閉，並非山徑風險的問題，係屬於接近動線（公路）的課題。 2. 替代路線：由於塔關山及關山嶺山位於關山大斷崖上，並無合適之替代路線
4 玉管處 林務局	南一段	目前未開放主要原因是受南橫公路未通車所致。石山林道崩塌多且危險。	1. 公路封閉並非登山技術面向之問題； 2. 進逕橋登山口替代路線：並無其他合適之可替代路線，小關山林道可以做為撤退出口，但並非合適的替代路線。 3. 石山替代路線：石山林道崩塌問題，可以改走稜線新路線。
5 林務局	丹大橫斷 (南三段)	丹大山屬南投縣，目前不開放，但南投端之郡大林道則有開放。	若西邊登山口郡大林道已開放，本路段山徑狀況正常，均可透過登山技術通過，應全線開放。
6 林務局	千卓萬群峰	是萬大林道前段有大崩避，山徑危險。	近年來，地質已穩定，路跡亦明顯，已可安全通過，應可考慮開放。
7 林務局	六順山	丹大林道及萬榮林道均未開放。	丹大林道狀況良好，步行應無問題，但路程遙遠，可以考慮公共接駁的可行性。

#### 四、台灣高山運動的新契機～百岳新選？

台灣百岳，是岳界自發形成的共識，百岳壯麗多變的山景，引領了攀登風潮。登山者的雙腳，在蠻荒的高山刻畫出山徑，山徑與山岳構成了人可以親近的百岳空間。百岳空間的形成，迄今即將屆滿半個世紀，天王們史詩般的探勘事蹟，已成為傳奇，然而，英雄時代已然過去，如今，百岳空間已經成為平民生活場域，這瑰麗的山林凝結了無數人的回憶，也成為台灣最具特色的生活空間。人們接近百岳已從最初的收集山頭，轉化為精緻登山、多元登山，百岳空間的意義不限於自然景觀價值，還刻畫著豐厚的文化內涵。當初百岳的選定，有其客觀依據及特殊的歷史機緣，雖之後也有改變名單的倡議，但仍以林文安先生選定的版本延續至今，高山百岳應已具備文化景觀的內涵<sup>3</sup>。

百岳路線的經營，經歷幾個世代的探勘調查後，路線的豐富程度超越草創時期，惟公路、林道的封閉、廢棄，導致攀登百岳的困難度逐漸升高，面對環境的改變，是否應該更改百岳

<sup>3</sup> 參考文資法第三條規定，文化景觀係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。



的名單，或者另訂新百岳？台灣的高山有 268 座，要另選合適的名單並非難事，但要形成「共識」則並不容易，我也很難從個人經驗歸納出符合岳界期待的名單，但可以建議從以下的脈絡思考可行性，當高山體驗路線有新的依託與價值時，或許能更富彈性地檢視現有百岳路線的存廢，山不轉路轉！

### 1. 從山頭主義轉向到路線主義

從發展路線的角度，以核心山區及重要景觀為標的，重新發掘山岳的價值。百岳除了傳統路線外，大專社團或社會社團亦持續進行路線勘查，形成不少膾炙人口的新興路線，或可將百岳登頂的意義轉化成百岳路線，在這些路徑上「欣賞」百岳，完成這些路線亦代表已深入體驗台灣高山環境，從點的觀念走到線的觀念。收集路線，相較於收集山頭，或可避免執著一點，可以更彈性地用鄰近區域的路線替代原有路線。

### 2. 新百岳

台灣百岳已行之有年，有其一定的歷史價值，與其因改變名單而徒增爭議，似無必要，台灣百岳可以讓他繼續存在，以登山文化資產的角度繼續存續。台灣百岳真正的價值並非山岳名單，而是它訂定了一個標竿，這個標竿引發的登山風潮，讓參與的登山者對高山產生一個「集體識別」；在新的時代，台灣高山是否可以產生另一種新的集體識別，我想，一個可以包容新舊概念的登山環境，應該是值得期待的！小百岳、大台北天際線等思維，都是賦予山岳意義的一種做法，相同的環境，被賦予新的意義後，必然會產生不同的攀登感受，這也正是深耕登山文化的一種方式。

## 五、結論與建議

封山導致完登百岳必須爬黑山，短期封山應屬於合理限制，長期封山則會影響登山活動的發展，但國民遭受山難事故時，總對於政府有過深的期待與依賴，在行政責任與登山自律責任分際不明的情況下，政府對於封山的考量，必然與岳界的期待有落差。就長期發展而言，在法制上建構政府與登山者的合理責任關係，並搭配相關配套措施，讓登山者有能力且合理地負擔山難責任，應該最佳的出路，但共識的凝聚及立法作業冗長，尚有賴時間與經驗的累積。茲就前揭相關分析內容彙整建議事項如下：

### 1. 適當修繕林道維持通行功能

而林道的問題幾乎是封山問題的大宗，維持林道的基本步行機能，對於登山活動具有深遠的影響，應是未來來政府投入行政資源的重點；山徑是人走出來的，山友應有自行維護山徑的責任，但對於困難路段，政府得考慮設置公共確保設施，並提供山友回報設施狀況的訊息，即可有效降低活動風險。

## 2. 落實封山的山友參與程序

可以先從封山措施的決策程序面改進，臨時、短暫的封山措施，應可由行政機關本於職權做緊急處理，以避免山難發生！但封山期限一旦超過一定期間（一個月或二個月），便應檢討是否繼續封山的必要性，對於登山活動的限制，應邀請熟悉登山事務的民間人士參與討論，透過民間參與機制，可以讓政府知悉目前登山實務的實際狀態，也間接讓民間理解政府背負責任的難題。

## 3. 封山與彈性管制

封山本身是一種行為限制，齊頭式的限制看似公平，卻反而容易產生限制過度的問題，較先進的法制對於不同事物，應給予不同的限制程度，並建構差別待遇合理基準，在傳統山徑領域，對於準備充分的登山隊伍，應放寬管制措施，並明確告知或透過資訊揭露的方式，揭示其應負擔的風險。