



尋覓山林之美，大阿里山百年躍升

王盈璇¹ 黃信富¹



行政院陳建仁院長視察林鐵，支持中央地方攜手合作，共促阿里山軸帶發展。

壹、無盡藏・臺灣林業的嚆矢

在臺灣所有的風景名勝中，最為人熟悉的，非阿里山莫屬。

「阿里山的神木、日出、雲海，阿里山的林業鐵路、阿里山的櫻花，在歌謠中那美如水的姑娘、壯如山的少年……，成為國內外遊客最嚮往的臺灣映象。」（楊南郡、徐如林，2005）

一、地理的阿里山

阿里山山脈北起南投縣集集的濁水溪南岸，南抵高雄燕巢的雞冠山，幅員近 250 公里長，橫貫南投、嘉義、臺南、高雄 4 縣市，面積逾 3 萬公頃，包含了麟趾山、鹿林山、石水山、大塔山、小塔山、祝山等山峰，雖然沒有任何超過 3,000 公尺的高山，但相隔了和社溪、楠梓仙溪切鑿的山谷，造就了其磅礴山勢。

二、生態的阿里山

阿里山地區海拔高度由平地上升至 2,800 公尺間，包含有農林混植的平地及淺山地景，相思樹、竹林及各類經濟作物交織的熱帶林，柳杉、福州杉層層堆疊的暖帶林，紅檜、臺灣扁柏、鐵杉形成的溫帶林等林相，孕育有豐富的昆蟲、魚、鳥、兩棲類及哺乳類動物。1906 年，英國費古洛自鄒族嚮導取得帝雉尾羽，鑑定發表為新種；同年日本

註 1：農業部林業及自然保育署。

林學技師小西成章，在阿里山採集到臺灣杉標本，經早田文藏鑑定，以「臺灣」為屬名發表，引起全世界植物學界的重視。時至今日，已有阿里山鸕、阿里山山椒魚、阿里山龍膽、阿里山十大功勞等以「阿里山」為名的各類動、植物，可見阿里山在臺灣生態科學發展舞臺上扮演的重要角色。

三、鄒族的阿里山

「鄒族世居於阿里山脈，曾文溪上游與其諸支流的山坡地，其勢力範圍曾經到達嘉南平原，臺南的安平、嘉義的蘭潭，都有鄒族的聚落」（楊南郡、徐如林，2005）。現今以北鄒為主體之鄒族，含達邦、特富野二大社（Hosa），周圍圍繞著許多小社，每年的戰祭、小米收穫祭，仍保存有嚴格遵守的戒律，頭目的威嚴地位亦不容輕忽，成為臺灣原住民的代表形象，吸引外人嚮往一睹風采。

四、溯源的阿里山

阿里山的蓊鬱森林，同時是曾文溪流域的重要水源地。曾文溪在流向大海的過程，切割山谷、帶出泥沙，堆疊於臺灣西南部，1823年古曾文溪改道，蕭壠半島、臺江內海、倒風內海等，逐漸陸化，拓展了臺南市陸域範圍。1930年，嘉南大圳及烏山頭水庫完工，曾文溪水得以挹注至嘉南平原，改變「看天田」的宿命，帶動臺灣農業的現代化；1973年完工的曾文水庫，藉由嘉南大圳提升嘉南地區給水普及率，阿里山的水，滋養了南臺灣的米倉。

五、林業及鐵路的阿里山

1896年2月，臺灣總督府由中尉長野義虎進入「阿里山蕃地」，於4月作成「蕃

地、蕃租調查報告」；同年11月，林圯埔撫墾署齋藤音作署長登上玉山，並將遙望到的阿里山森林，呈報總督府，阿里山深處的森林資源，首度呈現在世人面前。

1912年12月20日，阿里山森林鐵道嘉義至二萬平間的線路開通，12月26日第一批木材運抵嘉義市，1914年嘉義製材廠啟用，開啟阿里山現代化林業的篇章，至二戰結束止，阿里山林場運出材積逾347萬立方公尺，製材業、木材加工及買賣，也帶動嘉義市的發展，成為當時臺灣的第四大都市，被譽為「木材之都」。

貳、林風景・從林場到森林遊樂區

阿里山的林業，為嘉義帶來榮景，1963年玉山林管處結束阿里山林場直營伐木，並因應國際環境發展潮流，1965年起，林場轉型朝森林遊樂發展，後於1983年成立森林遊樂區管理所、1995年正式通過森林遊樂區計畫。至此，以阿里山神木為核心印象的阿里山森林遊樂區，深植人心，也成為臺灣遊客量最高的森林遊樂區。

期間，停止伐木的林業鐵路也為轉型交通客運、觀光客運而努力不懈，於1973年導入絨皮座椅之高級列車「光復號」、1983年專營觀光載客的塔山線（今別稱眠月線）通車、1984年推出有冷氣的阿里山號列車等。然而1983年通車阿里山公路，依然讓鐵路營運大受影響，1990年後主線僅每日上下行各一列班次，沿線小站隨之蕭條。

至於1914年起營運的嘉義製材廠，一度有「東洋第一」的稱號，至1935年，嘉義市全市人口逾一成從事木材相關產業，木材產業對其市制改正（升格為市），有決



定性影響。但隨著阿里山林場終止伐木事業，山下的製材廠也走向沉寂。

1999年，921大震重創阿里山；2001年，行政院核定成立阿里山國家風景區管理處，力圖重振。但在時代的推展下，山區聚落失去具體產業方向引導後，整體形象更顯老態，森林遊樂區內雖遊客不絕，但區外各景據點發展，往往各自為政，阿里山的老牌風味因破碎化而魅力漸減。

2009年的莫拉克風災，再度重擊阿里山及林業鐵路，當時的行政院農業委員會林務局（簡稱林務局）大破大立完成森林遊樂區之整建計畫，區內氣象一新，惟阿里山林業鐵路在欠缺穩定預算專款的限制下，始終未能全面奮起，主線及眠月線仍須長期復建。而山下製材廠，在2011年檜意森活村重啟後，氣象一新，但仍有相當範圍的文化資產亟待重整。整體而言，阿里山至嘉義市間，在觀光遊憩的環境品質、旅宿餐飲、國際友善程度等方面，是否得以提供符合國際水準的服務、建立國際品牌形象，亟需整合相關單位共同大力改造，再起風華。

參、新思維・擘劃下一個百年願景

一、再起！大阿里山軸帶百年躍升建設計畫

在農業部（改制前為行政院農業委員會）林業及自然保育署（改制前為林務局；簡稱林業保育署）長期爭取及行政院的支持下，2018年「阿里山林業鐵路及

文化資產管理處」正式成立，阿里山林業鐵路終於獲得專責機構之營管。2019年，文化部登錄「阿里山林業暨鐵路文化景觀」為臺灣首個「重要文化景觀」，以豐富森林資源、多元生態及原住民傳統場域，保存平地至高山登山鐵路發展歷史，展現林業活動及景觀特色。

專責機構、價值定位陸續到位後，行政院於2022年指示，考量嘉義地區整體區域發展，由農業部會商大阿里山地區相關機關，就林業、交通、部落、產業、步道、農村再生、地方創生等面向，規劃下個百年阿里山之國家級整體升級躍進目標，提出跨部會合作之公共建設計畫，以持續活絡阿里山地區觀光經濟發展。

本計畫由林業保育署統籌，會商交通部觀光署、文化部文化資產局、原住民族委員會、內政部國土管理署、嘉義縣市政府及觀光業者，以百年尺度討論大阿里山之發展願景，藉由林業底蘊、軌道軸帶為基礎，以區域發展亮點建設，結合旅遊服務及在地產業，展望大阿里山地區下一個百年願景，開啟阿里山邁向世界遺產之門，讓世界看見臺灣文化保存的精神，突顯這塊土地上百年來所累積的人文價值。

透過盤點各相關部會現在及未來的執行計畫，嘗試整合行政資源，確立各自的分工，並召集大阿里山地區的觀光業者進行座談交流，瞭解不同的角度和立場。以多面向綜合考量，制定出森林資源合理開發、土地管理的合理利用、景觀風貌塑造、觀光發展規劃、文化資產再利用，以及交通運輸整合等全面之發展方案。

二、計畫工作重點

計畫以8年長期展望（第一期113～116年，第二期117～120年），落實「亮點區域建設」、「林業鐵路安全與國際級旅服體驗」及「沿線聚落景觀提升與旅運網絡拓展發展」目標。第一期計畫以6項子計畫為架構，由林業保育署及其嘉義分署、阿里山林業鐵路及文化資產管理處、交通部觀光署、嘉義市政府及嘉義縣政府共同執行。

- （一）由林業保育署整合各機關資源，執行「軸帶整合規劃與行銷推廣」，建立跨部會溝通與協調機制，滾動調整計畫內容，達到資源管理與共同協作治理之效能，並促成林業鐵路國際交流活動、形象宣傳。
- （二）由林業保育署嘉義分署執行阿里山國家森林遊樂區之軟硬體提升，透過商店區、服務區改造，及步道及林道串聯、林鐵沿線林相風貌營造，並著力中山村居住品質提升，將力行山莊再生為青年旅舍，提升住宿量能。
- （三）由林業保育署阿里山林業鐵路及文化資產管理處執行優化林鐵整體運行質量及林業文化景觀建設，透過林鐵旅服中心建置、運行設備改善、隧道邊坡整治、汽機車整修及沿線場站服務空間整建，並引進沉浸式展覽重現林業歷史。
- （四）攜手交通部觀光署、嘉義市政府及嘉義縣政府共同推動計畫，執行辦理奮起湖及其周邊地區觀光環境亮點建設、嘉義車站再利用及臺18線多功能旅服中心建置；

並由原住民族委員會（簡稱原民會）協助原鄉聯絡道路改善、文化部文化資產局提供文化資產保存及相關審議、內政部國土管理署協助軸帶入口人行動線改善計畫等行政協助。

肆、森展望・今日山林明日瑰寶

本計畫透過跨部會及中央、地方合作，推動從嘉義到阿里山森林遊樂區軸帶之整體規劃及軟硬體、行車安全提升，並以大眾運輸和林鐵郵輪式列車、步道路網等，透過低碳旅遊串聯阿里山國家森林遊樂區及沿線聚落，同時結合在地社區與旅宿業，推動在地旅遊。透過文化旅遊、環境教育場域的建立，與當地社區和博物館系統合作，豐富遊客體驗並讓民眾更瞭解阿里山及臺灣在地文化，落實阿里山林業鐵路的保存活化。

期待透過服務節點的功能，連結軸帶沿線之聚落及社區組織，與在地觀光圈組織合作，跨界結盟，建立在地夥伴關係，推廣在地產業及永續旅遊，促使大阿里山地區成為國際級的旅遊廊道，展現大阿里山地區百年多元文化風華及獨特之處，並將帶動地方遊憩效益。

林業保育署將與嘉義縣市政府、交通部觀光署、文化部、原民會密切合作，共同將阿里山沿線自然資源，與百年來累積的文化底蘊，以鐵路為主軸，自嘉義市、嘉義製材所一直延伸至阿里山國家森林遊樂區，形塑為臺灣引以為傲的自然人文遺產。

（參考文獻請逕洽作者）