

南華大學管理學院文化創意事業管理學系
碩士論文

Department of Cultural & Creative Enterprise Management
College of Management
Nanhua University
Master Thesis

文化資產保存與在地居民關係之研究－以阿里山林業
鐵路為例

A Study of Cultural Relics Preservation and Local
Residents: A Case of Alishan Forest Railway

黃建哲
Chien-Che Huang

指導教授：趙家民 博士
賴文儀 博士
Advisor: Chia-Min Chao, Ph.D.
Wen-Yi Lai, Ph.D.

中華民國 110 年 6 月

June 2021

南華大學
文化創意事業管理學系
碩士學位論文

文化資產保存與在地居民關係之研究-以阿里山林業鐵路為例

A Study of Cultural Relics Preservation and Local Residents : A

Case of Alishan Forest Railway

研究生：黃建哲

經考試合格特此證明

口試委員：趙家民

施能木

謝昆霖

指導教授：趙紀 賴文儀

系主任(所長)：洪子超

口試日期：中華民國

110年 6月

6日

謝誌

在剛開始要撰寫論文之前，總是讀著學長姐們的論文且不斷學習，從許多資訊得知到論文所需的內容嚴謹、大量文獻閱讀和精細的排版；剛進研究所時不太相信自己能夠如期的完成論文研究，但自己也經歷過了這兩年的洗禮、成長，到了現在寫致謝詞的階段，整個論文撰寫的過程僅憑一己之力是絕對無法完成的。

必須感謝的人很多，首先誠摯的感謝指導教授趙家民教授，經由老師悉心的一步步指導，適時提醒我，並藉著不斷的討論及指點我正確的方向，讓我從中獲益良多，而老師對於文化保存領域的涵養和學問是我需要去學習的方向。

而本論文的完成也感謝再研究階段協助過我的各位碩士班的同學及老師，感謝常常在課程中指點我的楊聰仁教授和賴文儀教授，提供我學務問題解答的系辦助教郭秘書，在訪談問卷中協助過我的各位受訪者；而同學中不管是給予研究相關資訊的明秀班代，還是在課業協助我的林同學等，從學術上的討論到生活上的互助，這些良師益友都是我完成本論文的一個重要關鍵。

再來我要感謝碩士學程這兩年多來都一直陪伴在我身邊的家人和朋友們，他們往往是我壓力釋放的管道，也是一路走來都支持我的人；最後我要感謝我內人許喬茵，雖然工作關係分隔兩地不能常常見面，平時帶好 3 個小朋友，照顧好生活起居讓我後顧之憂，支持我做的任何事情並給我適當的建議。

最後，願以本篇論文和大家分享我心中的感激。

黃建哲 謹誌

2021/06/05

南華大學文化創意事業管理學系 109 學年度第二學期

碩士論文摘要

論文題目：文化資產保存與在地居民關係之研究-以阿里山林業鐵路
為例

研究生：黃建哲

指導教授：趙家民博士

賴文儀博士

論文摘要內容：

阿里山一個相當響亮且聞名全台的地方，更因阿里山林業鐵路而知名於中外。整個阿里山林業的鐵路的歷史，就是一部阿里山地區的發展史，更可說是一部台灣近百年來生活水平的紀錄史。民國 71 年阿里山公路正式開通，造成許多原本林鐵車站聚落凋零，人口大量遷移至公路旁，林業鐵路運量從此一落千丈。早期對於文化資產的保護不甚重視，產業運輸轉型後，鐵路運輸迅速沒落，阿里山林業鐵路一樣面臨到支線廢線、拆除，老舊火車報廢、橋樑被鋼筋水泥建築予以取代，在十九世紀對於鐵路，尤其是富有歷史意義的林業產業鐵路，文化保存並不受到重視。本研究先透過相關文獻回顧及輔以訪談的方式進行資料蒐集與分析，發展出問卷設計基礎，設計訪談大綱。訪談對象則為阿里山地區的在地指標性居民、民意代表、觀光旅遊業者等。而後經訪談蒐集相關看法與意見，經由訪談逐字稿進行資料編碼分析。根據研究顯示，政府應成立專職單位，編列獨立預算來保護阿里山林業鐵路相關文化資產，另外改善車廂、確保鐵路行車安全與回復老舊蒸汽火車動態行駛、多角化經營外，亦應與沿線社區合作，加強資源共享與策略聯盟，期能達到林業鐵路永續經營。

關鍵字：文化資產保存、阿里山林業鐵路

Title of Thesis: A Study of Cultural Relics Preservation and Local

Residents: A Case of Alishan Forest Railway

Name of Institute: Department of Cultural & Creative Enterprise

Management, Nanhua University

Graduate date: June 2021

Degree Conferred: M.B.A.

Name of student: Chien-Che Huang Advisor: Chia-Min Chao, Ph.D.

Wen-Yi Lai, Ph.D.

Abstract

Alishan is a very loud and well-known place in Taiwan. It is also well-known at home and abroad for the Alishan Forestry Railway. The entire history of the Alishan forestry railway is the history of the development of the Alishan area, and it can be said to be a record of the living standards of Taiwan in the past 100 years. In 1971, the Alishan Highway was officially opened, causing many settlements at the original forest railway station to wither, and a large number of people migrated to the roadside. Forestry railway traffic has since dropped. In the early days, the protection of cultural assets was not paid much attention. After the transformation of industrial transportation, railway transportation quickly declined. The Alishan Forestry Railway also faced branch line scrap and demolition. Old trains were scrapped and bridges were replaced by reinforced concrete buildings. In the 19th century Regarding railways, especially forestry railways with historical significance, cultural preservation is not paid much attention to. This research first conducts data collection and analysis through relevant literature review and supplemented by interviews, and develops a basis for questionnaire design and design interview outlines. The interviewees are local indicator residents, public opinion representatives, and tourism and

tourism companies in the Alishan area. Then collect relevant opinions and opinions through interviews, and conduct data coding analysis through the verbatim manuscripts of the interviews. According to research, the government should set up a full-time unit to set up an independent budget to protect the cultural assets of Alishan Forestry Railway. In addition, it should improve the carriages, ensure the safety of railway traffic, and restore the dynamic driving and diversified operation of old steam trains. Cooperation, strengthen resource sharing and strategic alliances, and hope to achieve sustainable operation of forestry railways.

Keywords: Cultural Heritage Preservation, Alishan Forestry Railway



目次

謝誌	.....	I
中文摘要	.....	II
Abstract	.....	III
目次	.....	V
圖目錄	.....	VII
表目錄	.....	VIII
第一章 緒論	.....	1
1.1 研究背景	.....	1
1.2 研究動機	.....	2
1.3 研究目的	.....	4
1.4 研究流程	.....	4
1.5 研究對象	.....	6
第二章 文獻回顧	.....	9
2.1 阿里山林業鐵道發展史	.....	9
2.2 文化資產	.....	12
2.3 鐵道文化動態保存	.....	16
2.4 文化觀光	.....	20
2.5 文化地景與社區參與	.....	23
第三章 研究方法與執行	.....	27
3.1 研究方法	.....	27
3.2 研究設計	.....	29
3.3 研究執行	.....	31
第四章 資料整理及分析	.....	33
4.1 阿里山森林鐵路的歷史沿革	.....	33
4.2 公路開通與社區產業影響	.....	36
4.3 對於林鐵文化資產保存看法	.....	45

4.4	阿里山森林小火車納入世界遺產登錄建議·····	50
4.5	阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光看法·····	53
第五章	結論與建議·····	59
5.1	研究結論·····	59
5.2	研究建議·····	62
參考文獻	·····	63
附錄一	訪談逐字稿·····	67
附錄二	阿里山林業鐵道動態保存照片·····	122



圖目錄

圖 1.1 研究流程圖.....5



表目錄

表 3-1 受訪名單及編號·····	29
表 4-1 阿里山森林鐵路的歷史沿革·····	36
表 4-2 阿里山公路開通對阿里山林業鐵路的影響·····	40
表 4-3 阿里山林業鐵路列入國家重要文化景觀對社區的影響·····	44
表 4-4 對於阿里山林業鐵路文化資產保存看法·····	49
表 4-5 阿里山森林火車納入世界遺產登錄建議·····	52
表 4-6 阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光看法·····	57



第一章 緒論

本研究的研究目的主要在探討文化資產保存與在地居民關係之研究-以阿里山林業鐵路為例。本章共分為五節，第一節為研究背景，第二節為研究動機，第三節為研究目的，第四節為研究流程，第五節為研究對象。

1.1 研究背景

阿里山的開發歷史，要從 1894 年的中日甲午戰爭及其之後簽訂的「馬關條約」說起。但凡說是開發史，應可說是殖民地歷史。時值清朝政府甲午戰敗，北洋艦隊大半折損，大清國國力急轉直下，開啟我國遭列強入侵分割史。除了賠償鉅額白銀現款之外，被迫與日本簽訂「馬關條約」，條約內容將台灣、澎湖等諸島嶼割讓予日本國，台灣正式成為大日本帝國之海外殖民地，爾後更成為二戰期間日本大東亞共榮圈的一環，作為日本國之海外生產基地，開啟日本國殖民台灣地區之歷史新篇，歷史簡稱日治或日據時期（張新裕，1997）。

阿里山森林鐵路（阿里山林業鐵路的前身，以下簡稱阿里山林鐵）開發源由西元 1896 年，日本陸軍步兵中尉長野義虎首度登上玉山，並發現玉山高度超過日本富士山，隨後日本林圯埔撫墾署長齋藤音作，為探勘山地資源及部落，一行 27 人再次前往玉山，雖然只有署長一人登頂，卻無意中在玉山西方的山脈，發現蘊藏豐富的原始森林區，遂開啟了阿里山森林開發之大門¹。

阿里山林業在臺灣的重要性，是因為它是跨時空的產物，日本人來讓林業變成一種工業，很多人投入其中。這個產業變成以林場經營為核心，在林業鐵路周邊形成生活圈，有生活圈就會有日常的需求，會有學校等等，最後林場的員工就幾乎遍佈在幾個重要的林區與作業工廠週邊，這個時空脈絡一直延續。保存林鐵文資的原因，不是因為阿里山風景漂亮，也不只是因為林業鐵路的鐵軌很厲害，而是因為林鐵可以串連臺灣過去幾百年來的歷史脈絡。阿里山森林鐵路從 1906 年²開始興建，1912 年通車，包含蒸汽機車、柴油機車、柴油客車、客車、貨車等五

¹ 見「阿里山森林鐵路縱橫談」，張新裕著，P12~p42。

² 見「台灣鐵道傳奇」，洪致文著，p252。

大類的鐵道車輛，從 1912-2012 年已經跨越百年。由於阿里山森林鐵道，有很多非常精采的故事，不止成就台灣鐵道史上不朽的史詩，更是全球登山鐵道，令人驚嘆的一頁傳奇。

1.2 研究動機

鐵道文化資產並非狹義的單只法定的「古蹟」或「歷史建築」，應為「詮釋鐵道歷史、文化、藝術、科學等任一價值的關連……鐵道建築物、設施如：車站、車庫、月台、倉庫群、隧道、橋樑等，鐵道設施則包含了如扇形車庫的中央轉車臺、維修設施、設備以及車輛等等。」因此可見鐵道文化的保存其實相當的廣泛³（劉啟盟，2019）。早期我國的文化資產保存偏向靜態展示，譬如歷史建築或者是老火車頭、車廂的靜態展示，對於動態的文化資產保護展示付之闕如，加上阿里山森林鐵路為公務部門經營下，在面臨大環境民意高漲不求有功但求無過的氛圍下，營運大不如前，文化資產保護也就停滯了下來。文化資產保存通常需要耗費大量的經費，面對年年虧損的阿里山森林鐵路，主管單位行政院農委會林務局每年均需編列上億元的經費來撥補營運上虧損。最好例子就是「鐵路局台北機場的保存案」，先前台灣鐵路管理局欲把號稱台鐵火車醫院的「台北機廠」舊址予以開發，藉由該土地位置位屬台北市精華地段，期望能透過土地開發獲得一定的效益，並減少台鐵歷年鉅額營業虧損。「台北機廠」建築有近 80 年的歷史，廠內有一台刻著 1889 年的蒸汽錘，更是台灣巡撫劉銘傳向英國 Barack Raph Co 製造⁴的購買，是目前台灣能見到最古老的工業機具⁵，該廠內具有相當豐富文化保存與人文歷史價值。由此也就不難看出主管單位在年年虧損的情形下，對於文化資產的保護無法與事業單位的經營獲利共存。上述案件在地方人士、熱心鐵道文史工作者的大力奔走之下，台鐵台北機廠才順利地保留下來，未來預計將現址整建為台灣首座國家級火車博物館對外開放。反觀具有世界高山鐵道五大要素其中

³ 鐵道文化資產保存與文化觀光之研究－以阿里山林業鐵路為例，劉啟盟著，p2。

⁴ 鐵道文化景觀保存策略研究-以臺北機廠為例，吳學諭著，p71-73。

⁵ 台灣-鐵道的故事，張鈺良、許菲著，p75。

之四大施工法的阿里山林業鐵路，卻因政府長年不重視⁶，許多森林鐵路文物在歷次的阿里山森林遊樂區整建計劃中，早已破壞殆盡，森林鐵路歷史文物早已不知去向。舊阿里山站蒸汽火車機關車庫、機關車加油槍、加油島、煤炭場與水鶴、老舊火車軌道線、維修工具，如今均已不復見，後人僅能由過往的老照片憑空回憶過往時光，讓人徒呼負負。

主管機關農委會林務局對於國有林地的保育、巡察與放租地的管理忙得焦頭爛額之際，實無餘力對於鐵路有多大的關注，阿里山林業鐵路的經營，對主管機關林務局來說甚至是個燙手山芋。「不求有功、但求無過」的公務人員保守經營心態下，使其無法得到政府多大關愛的眼神；軟、硬體的不足，致使遊客對於搭乘小火車也興趣缺缺。

民國 92 年的「0301」⁷阿里山森林鐵路神木線區間車發生翻車事故意外，該事故為民國通車以來最慘重的傷亡事故，造成 2 百多人死傷，各界批評聲浪不斷，小火車安全性備受質疑，營運始終蒙上一層陰影。政府主管機關亦不堪連年虧損，終將鐵路與沿線五星飯店整合包裹成 BOT 開發案⁸，由民間業者「宏都阿里山國際開發公司」得標。民間企業輔接手經營之際，民國 98 年卻又遇到百年的大災害「88 風災」，整個阿里山林鐵柔腸寸斷，龐大的修復金額，政府部門與民間廠商對於契約的歧見無法化解，讓此一開始就爭議不斷的 BOT 案，注定要分道揚鑣⁹，至此林務局收回阿里山林鐵經營權改為自營。

在原有森鐵員工資遣或改派其他林務單位情形下，民國 100 年又發生「0427」的大樹壓垮區間車廂意外，阿里山森林鐵路經營管理再次易主，由林務局出資、委由台鐵局負責管理。以台鐵百年的鐵路營運經驗來管理，看似美好又專業，但政府忽略了高山鐵路的行車速度、方式與台鐵有著本質上的差異，加上雙方對於管理、營運、經費運用等產生歧見，民國 107 年阿里山森林鐵路經營管理權再次

⁶ 莫讓政策冷莫大樹壓垮阿里山森林鐵路，台灣林業雙月刊，蘇昭旭著（2011）。

⁷ 0301 事故指民國 92 年 3 月 1 日發生於阿里山林業鐵路阿里山新站與神木車站區間，此事故造成 17 人死亡、205 人輕重傷，是阿里山林業鐵路通車以來最慘重事故。

⁸ 見「民間參與投資經營阿里山森林鐵路及阿里山森林遊樂區-興建暨營運契約」-行政院農業委員會林務局。

⁹ 「阿里山森林鐵路 BOT 案」，詳見謝崇毅君有專注完整論述研究。

又移轉林務局，並由林務局新成立「阿里山林業鐵路暨文化資產管理處」來負責小火車的營運、統籌有關阿里山林業鐵路的文化資產保存等事宜。這是政府首次正式面對阿里山森林鐵路具文化資產價值的同時，成立專責單位來負責，林鐵文化資產保存總算有個初步雛形。而鐵路的文化資產如果僅是只有靜態的展示，跟原本文化資產存在時的功用與其擔負的歷史責任來看，是遠遠不夠的。

1.3 研究目的

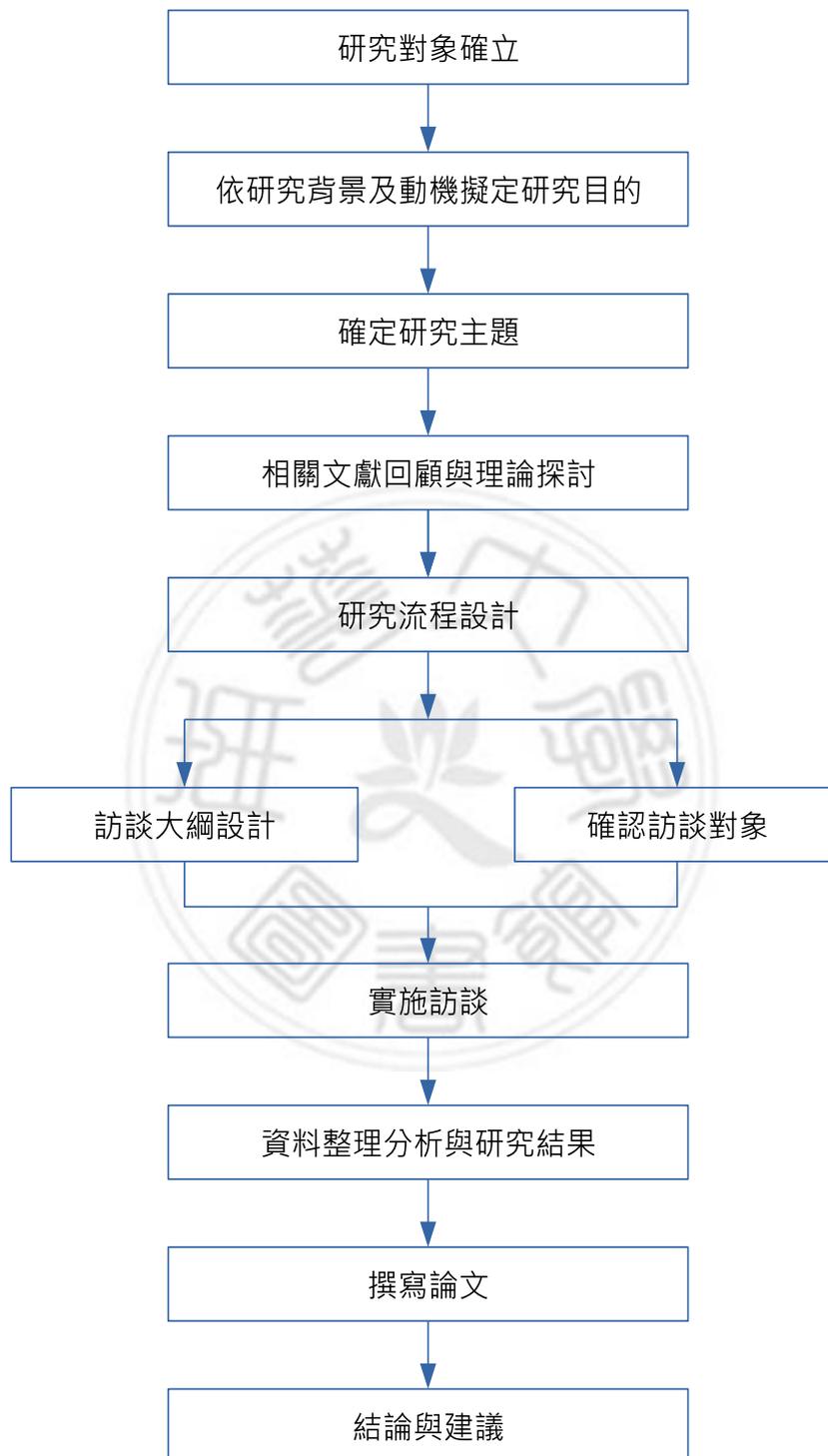
本研究希望能夠用文化資產動態保存的方式，進一步的保留並重現阿里山林業鐵道文化，除了讓人們能瞭解到什麼是鐵道文化外，更希望藉由政府與民間的力量來共同保存台灣碩果僅存的一條高山林業鐵道。做為我國百年林業鐵道注入文化保存一新的里程碑。本研究主要研究目的在於藉由歷史文獻與現有的世界各地經營經驗，試著找出一可行的方式，替百年國寶鐵路找尋一動態保存方式，除了文化與歷史價值外，更重要的是藉由文化資產的保存，喚醒在地社區與居民的認同感，替阿里山森林鐵路注入一劑強心針。

- 一、探討林業鐵道文化資產之動態保存。
- 二、探討林業鐵道文化資產與社區觀光發展的關係。

1.4 研究流程

本研究論文首先確認研究主題為「文化資產保存與在地居民關係之研究-以阿里山林業鐵路為例」。以下為研究流程圖

圖 1.1 研究流程圖



圖片來源：本研究自行整理

本論文將收集相關的文獻資料，並參考國外現有鐵道文化的保存方式以及成功營運的經驗之關鍵要素，再來選定研究的對象。其次再依研究背景與動機訂定研究目的，根據此確立本研究之研究主題，並藉由閱讀相關的文獻資料來了解研究主題對象的歷史發展與情況。在整理相關研究文獻並與指導教授進行討論後，選擇質性之研究方法並設計出訪談大綱與選擇訪談對象，隨後進行訪談並錄音。在取得訪談資料後加以整理分析出結果，最後做成結論並提出個人建議。

1.5 研究對象

阿里山林業鐵路沿線社區系早期在林鐵開發初期所形成的一個聚落，除了林木採集地阿里山地區外，尚有擔負著沿線農產品運輸、路線交會而產生的聚落。例如阿里山林鐵的十字路車站，在公路尚未開通前是前往達邦（里佳）、來吉（豐山）等地區交會點的重要車站。早期民生物資由阿里山林業鐵路運輸至十字路車站後，在阿里山公路尚未開通前，先民必須以人力挑擔將民生物資挑肩運回；奮起湖車站則為早期上、下山火車的交會與中途大站。據歷史文獻記載，阿里山林業鐵路在以蒸汽機關車擔負行駛重任的時代，火車行駛至此必須要加水、補充煤礦，尤其是火車在經歷獨立山的螺旋軌道爬坡與 8 字型環繞後，駕駛與司爐早已疲累不堪，火車行駛至奮起湖車站，人員剛好可以稍事休息且蒸氣火車也需補充煤、水，而因為休息時間比較長又接近中午時間，搭乘遊客亦有用餐需求，攜帶方便且服務迅速的便當文化在此蓬勃發展，便當小販的叫賣聲此起彼落，「奮起湖鐵路便當」成為在阿里山林業鐵路重要歷史文化的一環。

日治時期的官營林場計畫，促使阿里山林場成為臺灣近代經營林業的開端，進而開展出日治時期臺灣三大官營林場的輝煌事業。以鐵道作為主要運輸工具的阿里山林場，保存了平地至高山之登山鐵道完整的發展歷程，其鐵道技術包含各式火車線路因應登山的路線工法與列車運行方式，並使用特殊的直立汽缸 Shay 式蒸汽機車，為臺灣目前僅存見證二十世紀初索道運材技術發展成熟前之林業鐵道特色。阿里山林業鐵道的開發具有許多重要意義，除了作為運輸的工具外，因阿里山林業鐵道的串聯，形成沿線土地使用的興起及以木材為城市景觀風貌的基礎，

特別是嘉義北門車站周邊的製材產業遺產與鐵道維修基地，與中途的奮起湖及沿線聚落的形成，其林業與相關人文自然遺跡，呈現出線性人文地理及豐富產業文化，但現今「森林鐵道文化資產」保存面臨重大的挑戰，上述文物日漸消失是不爭的事實。

阿里山森林鐵路委由台鐵代管的模式，於 106 年由行政院核定阿里山森林鐵路終止代管回歸林務局，並由農委會林務局下新成立「阿里山林業鐵路及文化資產管理處」¹⁰來負責管理與經營，將百年鐵路朝文化資產的角度來保存與經營，落實文化資產保護，冀能保存更多的阿里山林業鐵路鐵道文物。



¹⁰ 行政院農業委員會林務局阿里山林業鐵路暨文化資產管理處暫行組織規程及編制表審查報告，考試院。

第二章 文獻回顧

本章基於第一章所確立之研究背景、動機及目的，執行搜集與本研究相關的文獻資料，透過文獻分析法來探討有助於本研究之各項資料，完成文獻為回顧與探討。本章共分為 5 節，分別為 2.1 阿里山林業鐵道發展史，2.2 世界遺產，2.3 鐵道文化動態保存產，2.4 文化觀光，2.5 文化地景與社區參與。

2.1 阿里山林業鐵道發展史

阿里山林鐵早期開發源由日本殖民時代為了開發阿里山的森林資源，鋪設軌道用以載運阿里山豐沛的森林資源，是一條不折不扣的產業鐵路，與我國沿海地區早期發展曬鹽、嘉南平原種植甘蔗因採收製糖需要而鋪設的製糖鐵道，甚至是九份、瑞芳挖礦、採煤而鋪設的輕便鐵道都屬同一類型，都稱之為產業鐵路，大抵具有鋪設軌距小，軌道距離 762mm 約略為正常標準軌道（1435mm）寬度之一半，又名五分車。當時堀田式索道尚未實現應用在林區伐木，山區木材運輸只能藉由鐵路實現大量材積的運送。

1920 年代初期，日人堀田氏蘇彌太氏以索道運材方式開發成功，俗稱「堀田式索道」¹¹。用索道搭配材丁車方式運送木材，可以避開台灣東部山脈險峻的地勢，減輕鋪設鐵路的困難度。雖然用索道運送木材的材積比鐵道小，但具有運輸時程短、穿越地形容易、初期建設成本低等優點，以致於後期阿里山森林鐵路支線的開發案皆用索道的方式運送木材，例如眠月下線、東埔下線等，藉此避開山脈高地落差，都是以架設索道方式，然後鋪設輕便軌道運送木材。當路線附近森林資源砍伐後，相關機具、設備立即轉移其他林場支線，原有的鐵道支線與索道已不復存在。而阿里山林業鐵道與太平山的林業鐵道因有兼辦客運與貨運需求而被留了下來，但是反觀諸如林田山林場、木瓜林場之堀田式索道，在伐木完畢後，大都皆已淹沒在高聳的芒草叢中。可以說，如果「堀田式」索道開發林場方式早一步被提出，今日也就不會有阿里山森林鐵道的存在，由此可見阿里山森林鐵道在台灣林業與鐵路史上的獨特性與獨具歷史文化保存之價值。

¹¹ 堀田氏索道，見蘇昭旭老師（2019）的著作「阿里山森林鐵路與台灣林業鐵路傳奇」，p6~p10。

而阿里山森林鐵道開發案在日據時期，開發初期並不是那麼樣的順利，台灣總督府上報日本國會決議不予開發，爾後東京帝國大學林學博士河合鉢太郎認為阿里山具有豐富的林產價值，不能開發甚為可惜，因此遊說日本民間投資興建，正式獲得日本國會同意，以民間資金大阪合名會社「藤田組」開發阿里山森林鐵路，可以說是為早期 BOT 公私協力制度的先河。1909 年鋪設軌道到獨立山的時候，開發單位藤田組評估計算，整體工程支出經費經估算已達一百三十幾萬元，若要將鐵路鋪設到阿里山二萬坪一帶，至少還要經費一百二十餘萬，藤田組在經費不足情形下，不得不宣告阿里山森林鐵路終止開發，是以阿里山森林鐵路開發再度終止，民營鐵路開發案面臨無以為繼。1910 年日本帝國議會正式通過阿里山森林鐵路暨阿里山森林開發案收歸國有，改以官營接手開發，而藤田組先期施工部分由當年度與次年度分兩年度預算撥補，至此阿里山森林鐵路正式收歸國有開發。

第二次世界大戰結束，依開羅宣言，日本國所佔領殖民土地無條件歸還中華民國，相關設施交通一併回歸國有。阿里山森林鐵路由國民政府自日本總督府手中接辦，初期貨運業務仍以伐木為要，但此時大阿里山地區之林業資源業大都已砍伐殆盡，僅剩下東埔線下線方面尚餘木材外，其他地區支線軌道不是拆除就是任由荒廢，早年的伐木盛況已無法得知，僅能由歷史文獻與先人的黑白照片，去想像早期先人那種胼手胝足拼命的精神與開發阿里山的艱辛。

光復初期，阿里山林業鐵路一直都由省府林務單位負責營運與管理，隨著 60~70 年代國民生活水平逐漸提升，搭乘阿里山森林小火車不再是遙不可及的夢想，取而代之的是阿里山美景再次響亮的呈現在國人的眼前，此時期為阿里山森林鐵路最為輝煌的時刻。然好景不長，1982 年台 18 線阿里山公路觸口至阿里山段正式全線通車¹²。往返阿里山與平地間僅需 2 小時不到，公路交通便利搶走大部分的客源，阿里山森林鐵路至此開始赤字營收，營運每況愈下，每年均需依賴「林務發展及造林基金」撥補營運虧損¹³。2003 年 3 月 1 日發生阿里山森林鐵路通車以來最

¹² 阿里山這本書，謝國源、張新裕著，p30。

¹³ 見「阿里山森林鐵道-景觀篇」，蘇昭旭著（1999），p16~p17。

為嚴重的意外事故，一列阿里山車站開往神木車站區間列車於前往途中，因檢車士、駕駛、列車長等疏忽未注意列車氣壓不足，列車的『角旋塞』開關閥未開啟，導致列車一出阿里山車站後立即迅速往下方急速前進，列車司機員期間嘗試用機關車煞車降低車速，但因機車與車廂間之角旋塞未開啟，導致列車失速翻覆於橋下，造成 17 人死亡、205 人輕重傷的慘劇。全國各界除了哀悼死、傷者外，更要求時當局的執政團隊民進黨政府應對百年森林鐵路應做全面性的安全體檢，徹底檢討事故的原因，避免重蹈覆轍。隨後阿里山森林鐵路主管機關『行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處』為了減輕政府財政負擔，增進公共服務效率，提升阿里山森林小火車遊憩品質，計畫將阿里山森林鐵路、北門暨沼平車站大飯店採三合一方式 BOT 案，希望藉此 BOT 案吸引民間資金投資，並藉由北門、阿里山車站附麗兩家星級飯店提供足夠的自償率，減輕阿里山森林鐵路營運上負擔，一次性解決阿里山森林鐵路長年赤字問題。阿里山森林鐵路三合一 BOT 案在政府強力主導推動執行下，由民間參與且唯一投標並獲得最優候選人之『宏都阿里山國際開發公司』取得阿里山森林鐵路與相關站場特許開發之經營權 25 年，將百年的鐵道由官營首次改為民間企業接手經營。然此一 BOT 合約，因時空背景不成熟下倉促簽訂，條約中相關的權利義務存在不少缺漏，飯店經營是否應附麗在鐵路經營基礎上並無任具文¹⁴，合約漏洞百出。簽約民營化首年即因颱風來襲，造成山體邊坡滑動，本線鐵路 23.4 公里處樟腦寮路段路基下陷，政府與民間雙方為了修復經費支出比率產生歧見，森林鐵路營運隨之中斷，改以人工接駁方式，搬運行李越過登山小徑，搭上另一側開往阿里山的列車，蔚為當時國際奇觀。時任行政院院長劉兆玄蒞臨至嘉義阿里山森林鐵路視察時，評論為『世界級的鐵路，世界級的不方便』¹⁵。隨後 2009 年 88 風災，大量雨水從天而降，南台灣受害嚴重，根據交通部中央氣象局資料顯示，阿里山地區三天累計更是破紀錄降下近 3000 公釐雨量，阿里山林業鐵路路線大範圍、大面積毀壞，尤其以二萬坪下方鐵路路基整個流失，阿里山林業鐵路柔腸寸斷，全線修復經費之龐大，已超過民間企業所

¹⁴ 詳見臺灣高等法院臺南分院民國 109 年 2 月 14 日判決。

¹⁵ 詳見聯合報記者謝恩得 98 年 6 月 4 日 A8 版報導。

能負荷。在『宏都阿里山國際開發公司』遲遲無法提出本線災後修復計畫，雙方正式決裂。2010年3月23日林務局正式收回鐵路經營權，2011年4月27日阿里山小火車一列由神木線開往阿里山車站的區間車，因路旁的櫟樹突然倒伏壓到行進中的第六節車廂，造成列車脫軌並翻覆至鐵路橋下，第5節車廂橫臥斜坡，第7、8節車廂脫軌。此次事故造成5人不幸罹難，84人輕、重傷，阿里山小火車的安全性再度受到質疑，而中央執政團隊也有意將阿里山森林鐵路委由台鐵來管理經營，2013年5月1日起正式由臺灣鐵路管理局協助林務局營運，但產權仍屬於林務局。2017年台鐵局與林務局雙方對於經營支出、營業收入等存在巨大差異，高山鐵道與一般平地鐵道即存在本質上的不同，行車速度、運量、軌道寬度、號誌系統、行車保安系統、維護體系均存在重大的差異性，經營理念亦不相同。民國107年行政院核定「阿里山森林鐵路」回歸林務局並交由新成立機關「阿里山林業鐵路暨文化資產管理處」負責管理、營運。百年鐵路，管理權責機關一再易手經營，原有技術耆老、經驗豐富的列車司機員，早已因多次的主管單位轉換，技術與經驗早已流落殆盡，不知去向，本研究就是以此為出發點，希望能為森林鐵路除了文化資產的名份外，尚且能以動態營運的方式保存這一條百年鐵路。

2.2 文化資產

邁入21世紀，我國的「文化資產保護法」（以下簡稱文資法）隨著2016年大幅修正以來，我國的文化資產保存邁入新的紀元。依上述該法第三條所稱文化資產，以存在方式可分為「有形」與「無形」的文化資產。其中有形文化資產概分為9大項：

- (一) 古蹟：指人類為生活需要所營建之具有歷史、文化、藝術價值之建造物及附屬設施。
- (二) 歷史建築：指歷史事件所定著或具有歷史性、地方性、特殊性之文化、藝術價值，應予保存之建造物及附屬設施。
- (三) 紀念建築：指與歷史、文化、藝術等具有重要貢獻之人物相關而應予保存之建造物及附屬設施。

- (四) 聚落建築群：指建築式樣、風格特殊或與景觀協調，而具有歷史、藝術或科學價值之建造物群或街區。
- (五) 考古遺址：指蘊藏過去人類生活遺物、遺跡，而具有歷史、美學、民族學或人類學價值之場域。
- (六) 史蹟：指歷史事件所定著而具有歷史、文化、藝術價值應予保存所定著之空間及附屬設施。
- (七) 文化景觀：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。
- (八) 古物：指各時代、各族群經人為加工具有文化意義之藝術作品、生活及儀禮器物、圖書文獻及影音資料等。
- (九) 自然地景、自然紀念物：指具保育自然價值之自然區域、特殊地形、地質現象、珍貴稀有植物及礦物。

無形文化資產則有 5 大項：

- (一) 傳統表演藝術：指流傳於各族群與地方之傳統表演藝能。
- (二) 傳統工藝：指流傳於各族群與地方以手工製作為主之傳統技藝。
- (三) 口述傳統：指透過口語、吟唱傳承，世代相傳之文化表現形式。
- (四) 民俗：指與國民生活有關之傳統並有特殊文化意義之風俗、儀式、祭典及節慶。
- (五) 傳統知識與實踐：指各族群或社群，為因應自然環境而生存、適應與管理，長年累積、發展出之知識、技術及相關實踐。

文資法第 3 條第 1 項第 1 款第 7 目所謂文化景觀系指「指人類與自然環境經常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。」；又同法施行細則第 6 條「所定文化景觀，包括人類長時間利用自然資源而在地表上形成可見整體性地景或設施，如神話傳說之場域、歷史文化路徑、宗教景觀、歷史名園、農林魚牧景觀、工業地景、交通地景、水利設施、軍事設施及其他場域」。

文化保存從政府做起，政府應該帶頭換顆「有文資保存觀念」的腦袋，優先解決國公有文化資產未完善修復的問題。希望各部會、各地方政府都具備文化治

理的思維，從過去倡議的「部部都是文化部、局局都是文化局」，到現在面對文化資產保存議題「沒有人是局外人」。(前文化部長鄭麗君，2018)。

據文化部表示，阿里山擁有豐富的森林資源、多元的動植物生態與特殊的山形地勢，為原住民族鄒族及不同族群生活活動的場域。目前我國指定、登錄的古蹟、歷史建築及文化景觀中至少有 11 項與阿里山鐵道相關，是極為重要的區域性文化資產。其中包含相關場域、鐵路路線設計、開鑿工法、行駛機車等等，都極具富有文化歷史價值。民國 108 年由文化部指定為臺灣第一個國家級的重要文化景觀—「阿里山林業暨鐵道文化景觀」，將森林鐵道文化資產保存正式邁入新的里程碑。

2.2.1 世界遺產

聯合國教科文組織「UNESCO」是聯合國旗下的一個專門機構，組織之宗旨在於通過教育、科學及文化來促進各國之間合作，對和平與安全作出貢獻，以增進對正義、法治及聯合國憲章所確認之世界人民不分種族、性別、語言或宗教均享人權與基本自由之普遍尊重。1965 年美國倡議將文化和自然聯合起來進行保護。世界自然保護聯盟在 1968 年也提出了類似的建議，並於 1972 年在瑞典首都斯德哥爾摩提交聯合國人類環境會議討論。聯合國教科文組織大會於 1972 年 10 月 17 日至 11 月 21 日在巴黎舉行的第十七屆會議，注意到文化遺產和自然遺產越來越受到破壞的威脅，一方面因年久腐變所致，同時變化中的社會和經濟條件使情況惡化，造成更加難以對付的損害或破壞現象。1972 年 11 月 16 日，聯合國教科文組織在法國巴黎通過了《保護世界文化和自然遺產公約》(Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage) 聯合國教科文組織致力於推動各國在教育、科學和文化領域開展國際合作，以此共築和平。(UNESCO 聯合國教科文組織，2021)

「世界遺產」是指登錄於聯合國教科文組織名單，具有傑出普世價值的遺蹟、建築物群、紀念物以及自然環境等。1972 年 11 月聯合國教科文組織大會決議之《保護世界文化和自然遺產公約》(簡稱世界遺產公約)，基本觀念是希望將世界

遺產地登錄於世界遺產名單，保護具有傑出普世價值之自然遺產及文化遺產免於損害威脅，並向世界各國呼籲其重要性，進而推動國際合作協力保護世界遺產。
(文化部，2020)

2.2.2 世界文化遺產登錄

登錄世界遺產，須由簽署《世界遺產公約》的締約國提出，經聯合國教科文組織（UNESCO）轄下之「世界遺產委員會」討論，凡符合傑出普世價值、真實性(Authenticity)、完整性(Integrity)標準，並具備適切經營管理法規體制的實體資產，才有機會獲選列入世界遺產名錄。

世界遺產分為文化遺產、自然遺產和二者兼而有之的複合遺產，以及 1992 年 12 月第 16 屆 UNESCO 世界遺產委員會議提出、納入《世界遺產名錄》的文化景觀。任何遺產如果想要成為世界遺產，必須滿足兩項條件，第一項條件是具有傑出普世性價值（Outstanding Universal Value，簡稱 OUV），且至少擁有一項《世界遺產公約執行作業指南》（Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention）定義的十項標準之一，然後再滿足完整性（integrity）與真實性（authenticity）之檢驗，並且擁有良善的保存維護與經營管理機制。

一、文化遺產的登錄標準：

- (一) 代表人類創意與天賦的名作。
- (二) 可藉由建築、科技、偉大藝術、城鎮規劃或景觀設計的發展，展現某一段時期或一世界文化區域內，重要人類價值觀的交流過程。
- (三) 是某一文化傳統或現存／消失文明的獨特或特別的證明。
- (四) 是一建築物類型、建築或技術綜合體、或景觀的顯著典範，訴說人類歷史中的重要階段。
- (五) 是傳統人類居住、土地利用或海洋利用的顯著典範，代表了一種文化（或多種文化）或人類與環境的互動關係，特別在不可逆轉的變化衝擊下顯得脆弱。

- (六) 與具有顯著全球重要性的事件、現存傳統、觀念、信仰、藝術與文學作品有直接或明確的關聯（委員會認為此項準則最好與其他準則同時配合使用）。

二、自然遺產的登錄標準

- (一) 包含極致的自然現象，或具有特殊自然美景與美學重要性的地區。
- (二) 是地球歷史重要階段的顯著代表範例，包括生命紀錄，地貌發育重要進行中的地質作用，或重要的地形、地文現象。
- (三) 對於陸域、淡水、海岸與海洋生態系和動植物族群的演化發展而言，足以代表重要且進行中的生態和生物作用。
- (四) 就生物多樣性現地保育而言，包含最重要且最有意義的自然棲地，特別是那些在科學或保育上具有顯著全球價值但面臨威脅之物種的棲地。

林務局為推動阿里山林業及森林鐵路登錄世界遺產，與文化部文化資產局、嘉義縣文化觀光局、嘉義市政府文化局及阿里山國家風景區管理處等單位合作。除共同成立「阿里山森林鐵道暨文化景觀申請世界遺產推動委員會」外，並以(一)基本資料蒐集及研究、(二)阿里山林業鐵路行銷推廣及推動國內教育宣導等工作、(三)推動國際交流及(四)相關設施及歷史建築整建等四大方向，分年度逐步推動各項計畫，其中與多國進行相關國際交流活動則因為世紀大流行病 Covid-19 的因素暫停迄今（2021）¹⁶。

2.3 鐵道文化動態保存

世界上第一輛蒸汽機車誕生於英國，在煤礦場牽引貨車載運礦石¹⁷，而台灣最早的軌道運輸出現在 1870 年代，也被運用在煤礦場之中。在鐵道演進的歷史中，先運貨，然後載人，是一貫的傳統脈絡。當人們漸漸開始以鐵道作為交通工具後，依乘客需求設計各種設備應運而生，而與傳統上依產業特性設計的鐵道逐漸有所區隔，例如 19 世紀中誕生於倫敦的地鐵，20 世紀中誕生於日本的高鐵，都是客運

¹⁶ 見「阿里山林業鐵路國際交流-阿里山林業鐵路文化資產與未來展望」，林務局新聞稿，林務局網站。

¹⁷ 見「台灣百年鐵道縮影」，謝明勳、童振疆、古廷維著，p35~p36。

鐵道。工業革命蒸汽機的發明，對於現代人類文明歷史的進展有著不可磨滅的功勞，而鐵路的發展則是此一進展的加速器，因此鐵道文化的保存也是人類發展歷史的保存，更是文化資產不可忽略的一環。許釜崧、謝宜宸、潘美莉（2007）在台灣鐵道文物保存研究中提到：

蒸汽機車是早期鐵道車輛的動力來源，為早期鐵道機車頭的主力，由此可見蒸汽機車於鐵道史上，無疑是佔有一席之地。二次大戰後蒸汽機車已經逐漸被淘汰，儘管如此，對於大多數人而言仍是不分老少的共同記憶，尤其是它們的汽笛聲、行駛節奏、濃黑煙等，這些都凝聚著早期離鄉學子的親切夢影，同時鐵道旅行的魅力焦點，無非就是蒸汽機車與一些舊型車輛牽引特別列車的運行。加上近幾年來的懷舊風潮漸起，眾多國家（尤其是歐洲、美加、紐澳、日本等先進國家）的蒸汽機車又被修復，自靜態保存的博物館或公園駛出並牽引著觀光列車行駛一些觀光路線，或開至全國各地巡迴展示，並吸引了很多民眾前來搭乘，進而帶動了一些地方的觀光發展。而蒸汽機車的動態保存，也必定要有大型的蒸汽機車（煤水車型），如此一來才有魅力與氣勢十足的感受。……德國以動態行駛方式保存的蒸汽機車所有數量，則有上百輛，堪稱歐洲之冠，更有著眾多的鐵道博物館，不僅是文化與科學並重的最佳典範，更足以彰顯德國工業科技的實力。

黃士娟、陳柏良（2018）認為鐵道文化資產動態保存的精神可以簡單歸納為「**尊重多元專業、促成民間與官方積極的投入鐵道保存工作，並以全環境的可持續性發展為目標邁進。**」「整體的可持續性」、「專業合作」、「民間參與」、「技術保存與研發」並不只是文化議題，而是產業、經濟、生活的一環，若僅由鐵道管理機關與文化主管機關參與，而無法全面性的看待，不但會使阿里山森林鐵道邁向世界遺產的目標越行越遠，甚至會造成區域性的蕭條。因此，鐵道文化除了管理機關外，不可或缺的是民間單位的參與，而「火車不僅是被觀看者，也是連結線型空間的目視者，既是活歷史，就需動態展示、會說故事。」鐵道學者洪致文

¹⁸如此表示。鐵道文化資產不應該只有靜態的擺設，而是應盡一切的可能，讓火車能夠在鐵軌上奔馳，這才是火車文化資產動態保存。

為了火車能夠適合爬山，不至於走一步退二步，使用和美、國一些登山鐵道一樣，使用直立汽缸及傘形齒輪帶動，不在鐵軌上動手腳而直接在火車頭的設計上改進。而阿里山蒸汽火車最迷人的地方，就是精細的機械結構¹⁹，當它冰冷陳列時，是萬萬無法想像它是怎樣「動」起來，唯有它跑給你看，你才知道它的珍貴之處原來就在這裡。

2.3.1 里加憲章

「里加文化資產真實性與歷史性重建關係憲章」，簡稱「里加憲章」²⁰是由 ICCROM 文化資產保存修復國際研究中心在 2000 年於拉脫維亞首都里加（Riga）所簽訂的條約，旨在為全球的鐵道文化資產制定國際性的維護、保存與操作標準。該憲章基本上延續 1964 年「國際文化紀念物與歷史場所維護與修復憲章」（The Venice Charter 1964）的精神，加上 1999 年「國際文化觀光憲章」的方向，特別為鐵道文化資產領域所制定的國際保存、維護及操作標準。

里加憲章第 3 條：「上述鐵道設施之維護與保持規律的營運，對於遺產鐵道的永續存活是必要的。以傳統操作程序營運具有價值的歷史鐵道設施，並對公眾展現，是詮釋此一資產的重要方式。」

依上述該憲章，保存及維護遺產鐵道設施的目的，就是為了要能夠以傳統操作程序（機械連鎖號誌、扳轉轉轍器、燃燒煤炭或木材生成蒸汽等）營運，而且這樣的營運最好是規律性的公開定期實施，如此才是遺產鐵道存在與有意義的詮釋。既然要達到可以定期營運的目標，也就是保持可動、可用的狀態，勢必構成鐵道車輛及設施的零組件也必須可以運作。

謝明勳（2014）提到：「遺產鐵道包括可移動的火車、電車及機械電氣設備，它是活的遺產，也必須讓它可以運轉才算是永續存活，並彰顯其文化價值。」目

¹⁸ 師範大學地理系教授，現任國家鐵道博物館籌備處主任。

¹⁹ 見「台灣火車的故事」，洪致文著，p121~122。

²⁰ 謝明勳（2013），里加憲章-遺產鐵道的國際保存規範，文化資產保存學刊，2013 年第 26 期。

前世界上各洲的鐵路相關文化組織，例如：FEDERCRAIL（European Federation of Museum & Tourist Railways）「歐洲旅遊鐵道暨博物館聯盟」、北美地區的 ATR&RM、拉美地區的 ALAF、和亞太地區的 APHTRO 的遺產鐵道組織，均採認「里加憲章」作為遺產鐵道保存修復及營運的準則。

謝明勳（2014）亦提到近年遺產鐵道的保存及永續經營面臨許多問題，經費限制、安全法規、建築法規、環保法規、勞動法規等等。例如 921 地震之後，百年橋梁無法符合新修訂標準及建築技術規則；操作蒸汽火車必須取得鍋爐操作許可、鍋爐修復必須符合新的檢驗標準；蒸汽火車的整備及運作過程，所排放的煤煙，必須符合新的空氣污染排放標準。台鐵近年花費不少經費修復幾輛古老蒸汽火車，例如 CK101、DT668、CT273 等型號機車，搭配特殊的節日活動，也吸引不少民眾前來參加，成功吸引大眾目光，實現鐵路文化資產動態保存²¹。但是復駛的過程中，蒸汽機車行駛中排放的大量黑煙，屢遭鐵道旁的民眾抗議，也有民眾對台鐵以文化活動之名排放大量空汙不以為然，甚至提出檢舉，對此主辦單位不得以「無火回送」²²、「低硫燃煤」或柴油機車後方推動方式，減少黑煙排放，但是沒有蒸汽響笛聲、鍋爐燃燒黑煙那還能說是蒸汽火車嗎？

從台灣目前的狀況來看，對於可動的有形文化資產，像是蒸汽火車、古老客貨車、老式巴士、退役飛機與艦船……的保存，並沒有特別的思考與規範。這些可動的有形文化資產，應該有不同於古蹟建築的考量。最基本的差異，是這些遺產未必「固定於某一地」。因此在分級上，現行建築古蹟常用的中央／地方概念就將不適用。而這些科技文明紀念物在復原重修及再利用時，要怎樣有歷史考據地審慎執行，以及修復後怎樣動態展示與活用，便都是新觀念下的文化資產保存必須面臨的課題。

²¹ 台灣鐵道文物保存研究，許益崧、謝宜宸、潘美莉著，國立虎尾科技大學學報 第二十六卷第二期，p40~p43。

²² 「無火回送」指蒸汽火車、柴油機車等以無點燃鍋爐、無啟動柴油引擎，藉由電力機車頭推、拉等方式來運行，等於是無動力狀態。

2.4 文化觀光

文化觀光是衍生自觀光的一部份，大約自 1980 年代中葉起，強調旅遊經驗中文化層面的觀光方式開始從一般的觀光市場區隔開來，除了是不同類型的旅遊型態外，聯合國教科文組織（United Nations Educational ,Scientific and Cultural Organization ,UNESCO）定義文化觀光為：一種與環境，包括景、視覺表演藝術特殊地區 的生活型態、價值傳統事件活動及其它具有創造經歷文化交流的一種旅遊活動。對於文化資源與觀光，賈涵珺（2012）認為：

文化資源之轉換為觀光產品，對資源本身的保存而言有其益處，因為觀光的獲利可以讓文化資源免於消失。由此可見，將觀光作為文化商品的保存媒介，部分原因是因為觀光能夠為資產的保存帶進實質的收益。其中，文化觀光的發展對資產保存的又特別有利，因為文化觀光客通常教育水準較高且經濟能力較好，相對於一般觀光客來說於觀光消費也有較大的貢獻（Kapodini-Dimitradi, 1999; Richards ,1996; Smith,1989 etc.）。The Beatles Story 將文化資產商品化為文化觀光產品，不但能夠做到資產本身的保存，同時達到經濟上的效益，還能增進當地人民對地方文化的驕傲及認同感（Richards, 1996; OECD,2009）。將文化資產包裝為文化觀光產品，須符合六項要素：為資產編織神話；強調資產的他性；使資產成為奇觀；使資產成為幻境；以及使體驗有趣、輕鬆、娛悅（McKercher & du Cros, 2004）。

王逸峰（2016）認為文化資產在觀光產業中扮演角色最大的關鍵在於：

（一）結合 VR 與 AR 技術……滿足觀光客的視覺感官……透過聲光效果的方式介紹古蹟，讓來訪的觀光客建立一個基礎的印象。（二）是創造有趣的氛圍，透過個人的故事分享可以創造很好的效果……即使文化資產維護得非常好，也必須要費點心思好好來規劃……（三）找到偏好自己的旅遊商品與文化資產相結合：……。然後與文化資產相結合，長久經營下去才可以看到成效。

綜合前述文化觀光可以定義為：「人們為了增進知識、文化與審美需求，以商務、旅行等方式，藉由參觀或體驗數個文化資產的過程。」

2.4.1 大井川鐵道

大井川鐵道位於日本靜岡縣，最初是為了運送建造接岨峽長島水壩、井川湖水壩及發電廠設備而建的鐵路，後來轉用於運輸附近山區所產木材，並發展為民間經營的觀光鐵路，是一條從森林鐵路發展為觀光鐵路，也跟阿里山林業鐵路非常相似。大井川鐵路係因沿著日本靜岡縣大井川鋪設之鐵路，故以此命名。之後於昭和 34 年接收中部電力公司所擁有的井川線（南阿爾卑斯阿布特線 **ABT**）開始行駛。

1976 年由於 **SL**（**Steam Locomotive**）列車加入，率先全日本全國推廣 **SL** 火車的復活行駛，以定期行駛蒸汽火車的方式，將蒸汽火車以動態行駛及運行方式保存，因此以觀光鐵路之名聞名全日本，許多鐵道愛好者多慕名前來。截至目前為止，大井川鐵道目前至少有 4 台的蒸汽機關車仍每日行駛動態保存中，可定期且幾乎每天發出蒸汽機車的列車營運，便想像到其維修人員的努力與高超技術，多數機件老舊，零組件籌補不易，市場上不易找到相關零件，大井川鐵道株式會社²³網羅日本各地修復蒸汽機車的老師傅，並且將蒸汽機關車的修復技術加以保存、傳承後進。

由於大井川鐵道隸屬於名古屋鐵道集團的私有鐵道，在日本又簡稱為大鐵（だいてつ、**Daitetsu**）²⁴或大手私鐵。大井川鐵道線分為本線及井川線，共通過隧道約 65 座，橋樑約 45 座，合計全長 65 公里。大井川鐵道擁有兩條鐵路線，一條是大井川鐵道本線，另一條是井川線；其中大井川鐵道本線有動態保存的蒸汽火車，井川線是日本現存僅有的 **Abt** 式鐵道(齒軌式鐵道)，因此又稱為「南阿爾卑斯 **Abt** 線」。

²³ 見「觀光列車データブック」，川崎俊哉，p106。

²⁴ 考察日本黑部峽谷鐵道、大井川鐵道與相關軌道設施出國報告書，廖一光等著，p34。

據大井川鐵道公開資料顯示，平日即從上到下落實員工安全守則、更換枕木、鋼軌、道渣更換夯實、修整路面等常備維修工作。每年春、秋兩季與附近學校加強擴大實施學童平交道安全宣導。依該公司公開顯示資料顯示，過去 6 年僅發生一件行車事故，有 2 人輕傷，行車安全績效非常出色²⁵。相關的安全績效與作為，尤其是營運類似這種具百年歷史的蒸汽火車頭，更值得我國台鐵、林鐵處等單位借鏡。

2.4.2 九州鐵路公司「SL 人吉」D&S 列車

日本九州的肥薩線，於 1903 年通車營運（與舊山線的 1908 年同時期）。路線特別之處在於巧妙地運用 Z 字型折返與迴圈路線 loop，讓火車能緩緩爬坡，又可觀賞霧島國家公園。當初這條路線過於險峻，不利於貨物輸送，故後來另建由八代經出水、內川至鹿兒島的海線（今鹿兒島本線）。當它開通以後，肥薩線並未就此廢棄，反而轉為保存鐵道路線，運行觀光列車。使用蒸汽火車為是日本現役運轉中最古老的蒸汽火車，原本是日本國有鐵路 8620 型蒸汽機車 58654 號，最初隸屬於日本國鐵長崎本線，歷經 50 個年頭的活躍期，後來退休保存於日本九州人吉市 SL 展示館。1987 年，民營化後的日本九州鐵路公司（以下簡稱 JR 九州）開始著手復原，並由 JR 九州的御用設計師「水戶鋼銳治」²⁶事務所負責整個修復與整體車廂設計。蒸汽機車修復時在外觀加上金色線條點綴，而客車則以融入當地元素加以改造，運用大量的木材（紫檀木、楓木等）元素，讓整體列車整體感覺更為溫暖；三節一組的客車車廂，車廂內採用大面積玻璃窗設計，提供遊客更好的視野範圍；兩端設有景觀展望室，當列車掉頭行駛時，都有一段是尾側可看見沿途的美麗風景；列車中間有一販賣部，提供當地的特色食材小吃、包裝設計過的名產。

旅客搭乘時除了有特製的紀念車票外，列車亦提供特定的取景框提供遊客拍照紀念。列車運行時，行駛經過幾處重要的歷史建築，例如百年木造車站、原石

²⁵ 見令和元年度安全報告書，日本大井川鐵道株式會社，p6。

²⁶ 「につぼん観光列車の旅」，p93~p94。

砌造機車庫，會定點停留加上解說，藉此讓遊客體認到文化資產保存的意義；列車整體以設計和故事圍繞著主題列車的精神而成的 D& S 列車，在 2009 年時日本 JR 肥薩線營運 100 週年慶，慶祝當時復駛了這列車，因大受好評。這輛懷舊的「SL 人吉」成為固定於假日運行的觀光列車，運行在鹿兒島本線、肥薩線上，成為 JR 九州知名的觀光列車之一。目前公司的網頁²⁷上亦運用了 google 街景技術，提供有興趣的遊客，在網路上就可以瀏覽列車的整體內部設計，對於外國遊客也相當的友善。

2.5 文化地景與社區參與

2.5.1 文化地景概念

地景 (landscape, 或翻譯為景觀) 和風景相較，地景的涵意更為廣泛。它不只是一群自然現象的組合，而是人與自然之間錯綜複雜相互作用的呈現。地景又稱景觀，是德文 landschaft, 英文 landscape 的中譯。德文的 Landschaft, 除了「土地的外觀」外還指「一個區域與該區域的外觀」。此一名詞，原指農鄉的風景，後來地理學者們普使用來泛指任何一地區的所有景物，無論是在農鄉所見，或在都市所見，一律稱為地景。地景通常區分為自然地景 (natural landscape) 和人文或文化地景 (cultural landscape) 二大類。我國「文化資產保存法」及其施行細則中規定具有特殊地形、地質及意義之地區為自然文化景觀之一部份。(李石頓，國家教育研究院，2002) 而國內的學者李光中則認為文化地景的概念為：

在許多地區，地景對於特定社群還具有聯想的和精神的價值。和許多自然保護區的保育焦點放在「自然」相比，地景保育更把「人」放在中心地位。人的生活造就了周圍環境，但也受到周圍環境的潛移默化。形形色色的生活與文化經過歲月的累積形成各地區的地景多樣性。依據歐洲地景公約的說法，地景是「人類生活品質的重要組成」，也是「個人和社會福祉的重要元素」。地景既然來自人類

²⁷ 見九州旅客鐵路株式會社：<https://www.jrkyushu.co.jp/#>

日常生活的營造，就不能只把它視為過去的襲產，而應該要為未來而經營。

文化地景具有多重涵義，不同的人有不同的解釋。在學術界方面，美國地理學者 Carl Sauer 在 1925 年為文化地景下了經典性的定義：「文化地景由某一文化團體形塑自然地景而來，文化是作用力，自然地景是媒介，文化地景是結果。」Wagner and Mikesell 在 1962 年做了更詳細的闡述：「文化地景是一具有某種文化偏好的人類社群，和他們所在的特殊自然環境背景之間交互運作下的一種具體的、有特色的產物，它是許多時期的自然演變和許多世代的人類努力的遺產。」

相對於文化資產的其他類別，文化地景具有一種緩衝和連結的功能，因此文化地景的規畫應妥善連結其他文化資產地或自然保護區。有些範圍廣大的文化地景區內包含著一個或多個小型的文化資產地，例如古蹟、歷史建築、聚落、遺址等。這種大範圍的文化地景區可視為大型文化資產地，並發揮著緩衝區和連結廊道的作用，有助於確保土地使用不致威脅到核心文化資產地的原真性。

2005 年修正「文化資產保存法」部分條文，將文化景觀納入為文化資產保存之範圍，開啟了文化資產保存之新紀元，正式將保存維護的主體由單體建築保存觀念轉變為較大區域尺度保存概念。

2.5.2 社區參與

地景多位於居民生活的場域，它的調查規畫和保存維護過程勢必和在地居民的生產活動、生活習俗、自然資源的利用和保護地圖與地景等息息相關，可能會互相衝突，也可能相輔相成，關鍵在於社區居民等權益關係人的共同參與。（李光中，2009）

文化地景保育工作推動的不同階段，都應強化在地居民的投入和參與，不僅讓居民了解文化地景為何，更應善用在地知識，輔導投入文化地景的資源守護和經營管理。透過在地居民的參與，能夠獲得在地的對於過去生活和文化的記憶，以及長年生活在文化地景中的在地知識，並可使文化地景的規畫契合環境現況和在地居民的需求，也能讓在地居民認識文化地景的概念，使文化地景的畫定對居

民具有實質上的意義。在規畫階段，一定要說明文化地景潛在的經濟、社會和環境的互動關聯，並誠實面對可能發生的限制條件，當然潛在利益更應加強釐清和確認。

阿里山林業鐵路被指定為國家重要文化景觀，必須有國家的和地方的各級權益關係人的共同參與，在規畫過程中會出現不同權益關係人，確保他們在不同層次的適當介入是很重要的，應在全國範圍內廣泛徵求專家和全國性民間團體代表的意見，權益關係人的參與尤其重要，事實上，地方社區的參與愈早愈好。將文化帶入民眾的生活中，結合民間豐沛的資源與力量，不斷的創新與突破，不僅可以開拓文化視野，也促使地方蓬勃發展²⁸。



²⁸ 泰安鐵道文化觀光發展之研究，洪武詮著，p17。



第三章 研究方法與執行

本研究採用質性研究，藉由對受訪者進行訪談與文獻分析取得研究資料，在文化資產動態保存研究上取得鐵道文化資產歷史概況，並執行相關研究。本章分別針對三個部分來說明，第一節為研究方法，包括質性研究法、文獻分析法、訪談法及次級資料分析法；第二節為研究設計，包括訪談對象之設定及訪談大綱之設計；第三節為研究執行，包括深度訪談的過程、資料編碼分析說明。

3.1 研究方法

本研究採用質性研究之文獻分析法、深度訪談法及次級資料分析法。在文獻分析的部分，透過書籍、學位論文、期刊論文等相關文獻資料大量閱讀，經由歸納及分析，獲得與本研究相互呼應之文獻；在訪談方面，對於訪談對象提出有助於本研究的問題，並將訪談結果整理分析；次級資料分析的部分，藉由分析其他相關研究成果資料。

3.1.1 文獻分析法

文獻分析法是指「蒐集與某項問題有關的期刊、文章、書籍、論文、專書、研究報告、政府出版品及報章雜誌的相關報導等資料，進行靜態性與比較性的分析研究，以瞭解問題發生的可能原因，解決過程及可能產生的結果」，希望能發揮站在巨人的肩膀上看世界，提供了解相關理念與概念。(胡雅芳，2012)。本研究在資料蒐集方面，主要為透過「國家圖書館全球資訊網」中的「全國博碩士論文資訊網」、「期刊文獻資訊網」等資訊網路來搜尋蒐集阿里山林業鐵路相關資料，蒐集有關研究先進的研究成果來加以分析，進而豐富本研究內容。

3.1.2 訪談法

訪談可區分為結構式與無結構式之訪談，進行訪談前可以透過一些輕鬆的交談來暖場，並與訪談者建立信任關係。針對訪談者的不同，須調整用語與語調(例如專業的或鄉土的)。訪談之重點係「聆聽」，須盡可能的使受訪者感到氣氛舒適，

引導受訪者能侃侃而談，才能蒐集更多資訊，輔助後期對訪談內容之分析。訪談者須隨時回應受訪者、進行語言或肢體互動，保持耐心與同理心，以錄音筆及手寫筆記同步紀錄，避免漏記，但同時切記注意與尊重受訪者之隱私，不問冒犯性或侵害性問題，訪談並須緊扣主題並謹記訪問之目的，因此訪談前文獻資料之蒐集與題綱之亦十分重要（林淑惠，2017）。

胡幼慧（1996）指出，訪談法可分為「非結構式」、「半結構式」及「結構式」三種形式，非結構式訪談往往是以日常生活閒聊的方式來和知情人士、專家等訪談來取得資料；半結構式又可稱為「引導式訪談」，其優點為可提供受訪者匙現較真實的認知感受；畢恆達（1995）指出深度訪談是人與人之間的一種對話的行動。而陳向明（2002）指出訪談可以進入受訪者的內心，了解他們的心理活動和思想觀念。

由於文獻資料只能得知過去阿里山林業鐵路的歷史，但是對於文化資產的保護這個領域，目前仍是較為缺乏的狀態，加上阿里山林鐵終點站所在的阿里山森林遊樂區，從民國初年政府接收日治時期的阿里山營林所開始，此區域一直是國有林地。當年伐木終止後，阿里山營林區改為關建森林遊樂區，著重在於建設與提供遊客的服務品質，當時的時空背景並未能考慮到小火車對於未來觀光的歷史與價值，許多的歷史建築，早已移平作為新的遊憩設施。

3.1.3 次級資料分析法

引用先前研究者的次級資料作為研究的基礎，對於既有的資料加以解釋及闡述，對於自身的研究增加了便利性，次級資料又稱做二手資訊（**secondhand information data**），是對初級資料加以分析、比較加以彙整後的綜合性資料（周文欽，2000）。

次級資料包括不同的資料來源，以及由其他研究人員所搜集的資料或不同形式的檔案。這些資料來源包括政府部門的報告、工商業界的研究、文件記錄資料庫、企業組織資料以及圖書館中的書籍及期刊。次級資料能提供一個相當便捷及經濟的路徑以回答不同的問題。次級資料更包涵一個重要的意義，就是將原始研

究所搜集的資料，作新的方向分析（David W. Stewart;Michael A. Kamins，董旭英、黃儀娟，次級資料研究法，2000）。

次級資料研究分析法具有節省時間、成本，具有整合不同時期研究成果，但缺點為資料的時效性信度有可能會隨時間增長而降低。越來越多的社會學家採用其他研究者或研究機構所蒐集的資料，作為與原來第一手資料不同研究目的之用。藉由次級資料來針對本論文的主題加以研究，對本研究而言就顯得相當重要。本研究主要採用書籍、文獻資料、政府出版品以及官方網站、報章雜誌、官方統計資料及業務報告、新聞稿等作為分析資料的來源。

3.2 研究設計

本研究之研究設計採用質性研究深度訪談法、文獻分析法與次級資料分析法。在深度訪談方面，先行選定訪談對象，再設計訪談大綱，同時蒐集相關文獻資料進行彙整與分析比對最後得到結果與結論。

3.2.1 選定訪談對象

本研究深度訪談對象為當地旅遊業者、政府公部門、社區民意代表、專家學者，其中政府公部門以 B、D 為編碼代號，當地業者以 A、G 為編碼代號，社區意見領袖以 C、E 為編碼代號，專家學者以 F 為編碼代號，共計 7 位。受訪名單及編號如下表

表 3-1 受訪名單及編號(依照訪談時間編排)

編號	姓名	受訪者職稱	受訪時間	受訪地點
A	湯○○	阿里山鄉公共造產阿里山閣大飯店副總經理	2021/02/19 晚上 7 點~10 點	飯店 一樓咖啡廳
B	許 ○	林務局技術士（前阿里山林鐵火車司機）	2021/02/24 早上 9 點~12 點	林務局阿里山 工作站辦公室
C	朱○○	阿里山鄉中山村村長	2021/02/24 下午 1 點~4 點	阿里山消防隊 會客室

D	羅○○	林鐵阿里山車站站長	2021/02/25 下午 2 點~6 點	阿里山車站 辦公室
E	徐○○	阿里山鄉民代表會代表 (前阿里山社區理事長)	2021/03/04 下午 7 點~10 點	阿里山消防隊 會客室
F	簡○○	阿里山林業鐵路文化愛好研究者	2021/03/06 早上 11 點~13 點	大統一商行
G	呂○○	阿里山神木賓館總經理 (前社區總幹事)	2021/03/08 早上 10 點~12 點	神木賓館 一樓櫃臺前

資料來源：研究者自行整理

3.2.2 設計訪談大綱

本研究確定研究方向後，研究者即著手收集相關文獻，依照研究的目標擬出訪談大綱，並與指導教授討論訪談大綱的適切性與可能性，經過再三的反覆修正之後，最後定稿。

本研究因應研究範圍為阿里山森林鐵路的歷史、沿線社區的發展、文化資產的保存與觀光發展的建議，故在設計訪談大綱上，為求周延依本研究之訪問對象設計三份訪談大綱，而訪談的內容分為六大部分，第一部份是阿里山林業鐵路的歷史；第二部分是阿里山公路的開通的影響；第三部分是文化部指定為國家重要文化景觀的影響；第四部分是阿里山林業鐵路之文化資產保存現況；第五部分是對於世界遺產登錄建議作法；第六部分是發展觀光旅遊的看法，依上述架構，本研究的訪談大綱如下：

1. 請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？
2. 請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？
3. 請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？
4. 對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（過去、現在以及未來）
5. 對於爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄，請問您有何寶貴建議？

6.對於阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光，請問您的看法？

3.3 研究執行

3.3.1 訪談執行過程

本研究為質性研究中之半結構式訪談，在確定研究的目的後，開始擬定訪談大綱，並選定研究之訪談對象。在實施訪談之前，研究者先行聯繫受訪者，並向受訪者說明研究的動機、理由及目的，最後再詢問受訪者接受訪談的意願，在徵求訪受者口頭同意後，親自將接受的訪談大綱送至受訪者並與予先行過目。在受訪者同意接受訪談之後，與受訪者約定訪談的時間、地點，並先行告知是否願意接受全程錄音，確保文字內容的正確性，以利後續資料的整理與歸納。

訪談過程中，訪談大綱提供本次研究所需的訪談方向，藉由訪談大綱可以使研究者有個依據而不致遺漏問題，而受訪者也能先行準備與調閱相關資料，增進回答的深度與廣度，詳實的提供問題的來龍去脈。而在訪談的過程中適時的提出問題並導正問題的方向，以期獲得更詳盡的資訊。期望在訪談的過程中，基於信任、尊重及無利害衝突迴避的情形下，暢所欲言，提供建言。

3.3.2 訪談資料編碼說明

本研究對象分為政府公部門、民意意見領袖及當地旅館、商店業者，如表 3-1。而訪談逐字稿編碼的方式為將逐字稿分為左、右兩欄，左欄是受訪者回答時的訪談內容所做成的逐字稿，右側是將原始的逐字稿經過整理後的訪談內容重點，作為分析參考依據。以下列出其編碼方式所代表的意義以受訪者 A 為例：

A-1 代表 1. 請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？

A-2 代表 2. 請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？

A-3 代表 3. 請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

若是第二部分的第一細目則為 2-1，第二細目為 2 2，第三細目為 2 3，編碼方式以此類推。假如在文中引用到受訪者 A，其談到有關「第一部份阿里山森林鐵路的歷史沿革」中的第一細目「1.請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何」時，就以 A 1 1 表示；第一部分中的第二細目，就以 A 1 2 表示，後續以此類推。



第四章 資料整理及分析

本研究主要探討阿里山林業鐵路文化資產動態保存與在地居民關係連結，以一對一的方式將受訪者訪談之後的資料轉成逐字稿，參考文獻資料來交差分析說明，藉以歸納出研究結論與建議。本章共分為六節；第一節阿里山森林鐵路的歷史沿革；第二節阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路的影響；第三節阿里山小火車文化資產保存（過去、現在以及未來）看法；第四節阿里山森林火車納入世界遺產登錄；第五節發展阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光看法。

4.1 阿里山森林鐵路的歷史沿革

4.1.1 請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？

根據受訪者 A：「以前為了伐木運輸所以，才闢建的的鐵路，然後必須得用這種小火車，把阿里山的木頭運送出去，鐵路最主要的還是木頭的運輸功用。」(A-1-1)

根據受訪者 B：「早期是日本人為了阿里山這附近的龐大森林資源，而鋪設的鐵路。」(B-1-2)

根據受訪者 C：「阿里山鐵路就是日本人來台灣拿木材，要砍伐阿里山這些高大數千年的檜木，用鐵路來運輸，所以才有的高山鐵路。」(C-1-1)

根據受訪者 D：「阿里山森林鐵路有分的日據時期，然後還有光復初期。然後它最早是一個伐木載運木頭產生因應的一個鐵道。」(D-1-1)

根據受訪者 E：「這條鐵路，當初是為了就是日本人為了砍阿里山的檜木、伐木然後開闢的這條鐵路。」(E-1-1)

根據受訪者 F：「1915 年日本人為了要開發阿里山的林業資源也就是興建的運材鐵道。」(F-1-1)

根據受訪者 G：「對阿里山林鐵印象就是日治時期造就阿里山林場成為臺灣近代經營林業的開端先河。」(G-1-1)

綜合以上 A、B、C、D、E、F、G 受訪者的看法，阿里山林業鐵路的由來就是日本殖民地時期的台灣，為了開發阿里山地區龐大森林資源，建設構築的鐵路，是一條不折不扣的產業鐵路。而現今的管理單位「阿里山林業鐵路暨文化資產管理處」的名稱也可以正名此一歷史源由。

根據受訪者 A：「居住的部落早期並沒有公路，交通也不便利，所有對外的交通就是只有鐵路，然後走路這樣子。」(A-1-2)

根據受訪者 B：「我進入阿里山森林鐵路服務的時候就已經是現在的樣子，完全是以客運為主，那時後已經沒有在伐木，也沒有載運木材。」(B-1-1)

根據受訪者 E：「然後它這條鐵路的沿線村落，也是有滿多村落的經過。經過這些村落，當然也是對這些村落帶來交通上方便。」(E-1-2)

根據受訪者 E：「這條鐵路當然當初就是為了這些伐木人口，伐木工人也多，日本人也是因為運輸，最主要運輸這些檜木，當然也為這些人帶來交通上的方便以及運補上的方便，當初主要的目的就是在這裡。」(E-1-3)

根據受訪者 G：「阿里山林業鐵道的開通，串聯沿線部落、村莊土地的使用率，本、外地人口的進駐與日俱增。」(G-1-2)

綜合受訪者 A、B、E、G 所述，森林鐵路以前運行的目的是伐木及將現地的木材運送至平地，但後續因為森林資源的匱乏，只剩下人員交通運輸的功能。而社區人口的分佈，在早期尚未有公路開通前，皆以沿線的各車站作為聚落，而聚落形成也是因為倚靠著鐵路車站的相關服務而產生，而車站沿線聚落的居民對外交通、補給也是這條鐵路。

根據受訪者 C：「阿里山除了開發林場伐木作業以外，阿里山的風景很漂亮，馬上就傳回到日本國內，所以那時後就有開通鐵路除了運輸木材以外，並肩負遊客上阿里山觀光。」(C-1-2)

根據受訪者 C：「所以阿里山鐵路初期是因為伐木來建設的，但是自從鐵路建設之後，阿里山美麗的風景就被傳到大日本帝國，所以沒多久就有遊客上來阿里

山遊玩，也可以說是早期就有觀光客，只是當時阿里山鐵路比較注重在林場的開發。」(C-1-3)

根據受訪者 D：「到 1963 年之後，我們就開始停止伐木了，然後就開始變形轉型的一個觀光鐵道。」(D-1-2)

根據受訪者 F：「大抵上來說，其實就是還是要這個砍伐阿里山的這些木材，運送這些木材，當初是運材目的，當初其實真的沒有考慮到觀光，運輸也是一小部分，大部分是運材。」(F-1-2)

依據受訪者 C、D、F 所述，阿里山林業鐵路除了是為了開發林業外，早期通車之後，阿里山的美景亦讓日本國內相當震撼，也有許多遊客來到阿里山，但以當時時空背景環境來看，上山欣賞風景的遊客以日本遊客居多，但觀光用途仍不是這條鐵路的主要用途，鐵路擔負的功能仍以運輸木材為主，注重的是林場的開發。

根據受訪者 D：「1982 年開始阿里山公路通車，之後會變成比較新鮮的一個感覺。然後再加上經濟開始在起飛的時候，會越來越多人開始有自用車，所以這個時候開始，我們鐵路就是開始衰退。」(D-1-3)

根據受訪者 D：「九二一大地震之後，其實我們會有影響、會開始去思考這段路的危險性，以及整個地質的轉變之後，所以我們那時候的車次會慢慢的減少。」(D-1-4)

根據受訪者 D：「我們分為日據、光復還有一個停止伐木之後轉型為觀光鐵道，再來是一個阿里山公路的興起、鐵路的一個衰退，然後再來是一個「九二一大地震」跟那個「莫拉克颱風」，然後再來「莫拉克颱風」過後，從林務局接手，之前還有台鐵處的代管，然後五年的時間，又交還給林務局，之後成立一個林鐵處。」(D-1-5)

依據受訪者 D 所提到表示，林鐵由於時空背景及種種的因素下，主管單位與經營團隊一再易手。自公路開通與天然災害的衝擊下，班次漸漸的減少。

表 4-1 阿里山森林鐵路的歷史沿革

項目	訪談結果
A. 林業鐵路建設起源， 西元 1900 年～1945 年	1. 日本殖民台灣時期。 2. 取得阿里山地區林業資源。 3. 林業鐵道建設營運初期。
B. 林鐵初期 1945 年～1963 年	1. 國民政府來台接續伐木，開闢林鐵支線。 2. 提供鐵路沿線周邊居民主要上、下山交通工具。
C. 林鐵中期（公路開通 前）1963 年～1982 年	1. 轉型觀光列車。 2. 台灣經濟成長，大量國內遊客上山觀光。
D. 林鐵後期（公路開通 後）1982 年～迄今	1. 受到公路通車的衝擊，鐵路式微。 2. 歷次災害 921 大地震、88 風災重等創鐵路經營。

資料來源：本研究自行整理。

綜合上面受訪者的內容，阿里山林業鐵路早先日人開發並以產業鐵道的方式存在，而後當大阿里山地區的林業資源枯竭，已無其他林木可供砍伐，遂開始慢慢轉型為觀光鐵道，為往來各地旅客服務。公路開通後，林業鐵路式微，921 大地震、88 風災更是重創阿里山林業鐵道。

4.2 公路開通與社區產業影響

4.2.1 阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路的影響

根據受訪者 A：「我住在達邦村，要下去嘉義的話，就必須要走到十字路車站去搭……。小時候印象可能要走三、四個小時（早期公路並不發達）……，然後再搭火車到嘉義嘛，因為我還小走路慢。是民國大概七十幾年後，而公路開通以後，當然因為公路汽車相對性比較便利，且直通我們所在的聚落啦，所以就不再選擇用鐵路做為我們跟山下交通的工具。」(A-2-1)

根據受訪者 B：「小孩送醫都是要靠鐵路上、下山。但是公路開通後，公路交通方便，鐵路以純觀光為主。」(B-2-2)

根據受訪者 C：「因為坐火車時間長，要 4、5 個小時久，上廁所也不方便。阿里山公路開通後，交通便利很多，汽車 2 個小時，大家都嘛愛開車，時間差很多，開車又闊方便，沒人愛坐火車。」(C-2-3)

根據受訪者 D：「公路開通之後，不管是公路還是說大家可以自行上山，那搭乘鐵路的會越來越少，這其實最大的差異就是在因為鐵路搭乘的時間是太久了，然後你如果自己開車的話其實時間上可以節省了一半，所以這一定會有影響。」(D-2-4)

依據受訪者 A、B、C、D 所述，當時阿里山各村並無對外的聯絡道路，下去嘉義都必須搭乘阿里山林業鐵路，費時許久。阿里山公路開通之後節省許多往來平地甚至就醫時間，公路汽車的交通方便，搭都選擇以公路為主。

根據受訪者 A：「原本聚落在在這個車站的人口是不是有增加，就公路開通，公路沿線就增加了一些相對應的休息站，那應該會衝擊到一些場站做生意的人。」(A-2-2)

根據受訪者 A：「交通便利以後那個，人口應該是屬於比較有外移的跡象，就是人口外移。」(A-2-3)

根據受訪者 D：「停止伐木之後，當然有些人口一定會外移，大家為了也是生存之道。」(D-2-2)

根據受訪者 E：「公路開通以後，那時候已經沒有，已經不是日據時代那時候的伐木的那種盛況了。所以人口外移，以阿里山地區來講是外移的，還滿嚴重的。」(E-2-2)

根據受訪者 E：「但是對於阿里山沿線，這些包括原住民部落，公路開通，他們的人口你像石桌，以前石桌就是一個小小的幾戶人家，你看石桌現在那麼熱鬧，這是公路開通以後移進來的人口也是蠻多的或者回鄉的人也很多。」(E-2-3)

依據受訪者 A、D、E 所述，公路開通，居民往來山下與山上變的便利性，鐵路沿線社區人口也就跟著大量外移，而公路經過的村落則是人口漸漸增加。

根據受訪者 A：「社區產業的話就是，運輸又更多……..更多的選擇，農作物的運送。這些以前在火車，是不能載運的一些，東西譬如蔬菜話就是可以一次很大量的運輸出去，不再像是以前那種人力肩挑，那樣數量比較少，而農民的農作就可以種多一點。就是等於公路開通，以後其實因為公路的運輸也比較方便，那所謂的農產品也可以容易的往平地輸送販賣這樣子。」(A-2-4)

根據受訪者 B：「早期社區的農產品、物資採購都是由鐵路直接運送。公路開通之後，公路方便，物資都改由公路運送，用汽車運送上來阿里山。」(B-2-1)

根據受訪者 C：「種植山葵的農民變多了，山葵是日本人從日本引進台灣種植的，因為阿里山的海拔高度較高，氣候條件各方面都比較適合，各地的、高級餐廳需求很大，加上當時山葵有在外銷日本，外銷的價格也很好。公路開通後，很多人因交通方便上來開墾種植。面積據林務局統計有數千公頃，這也是公路開通後影響很大的一部份。」(C-2-6)

根據受訪者 E：「公路開通，當然對於鐵路的衝擊，我覺得是還滿大的啦。但是公路開通，畢竟它是比較方便，而且縮短時間。然後對於產業公路開通對產業當然就是帶動了很多，像阿里山、阿里山的茶葉啦什麼，這些都是公路開通以後發展出來的農產。」(E-2-1)

依據受訪者 A、B、C、E 所述，公路開通方便是把山上的農產送往山下，這在之前是火車不能載送的，例如高山新鮮蔬菜不能運送，火車運送數量少且限制。公路開通後，增進了農產品往山下輸出，從事種植高山農作物山葵、茶葉的人口增加了。社區產業從伐木造林逐漸轉向高山農作，例如茶葉、山葵，頗具台灣知名度。經濟提升同時，也帶來新一批的新興產業高山農作人口。

根據受訪者 C：「早期公路沒開通之前，大部分阿里山人都是住在舊車頭也就是沼平車站這一帶。舊社區較雜亂，當時政府要成立阿里山國家公園，為了改善此一混亂情形，欲將阿里山舊社區遷入至第四分道下方，分商店區、住宅區、旅社區等。」(C-2-1)

根據受訪者 C：「阿里山舊社區（沼平車站一帶）發生火燒，隔天嘉義憲兵、警察全部都坐火車上來阿里山，把其他沒燒完的房舍全部拆除，而舊有的蒸氣機車機車庫也在此次大火中燒毀。」(C-2-2)

根據受訪者 C：「公路方便，從事觀光服務旅遊的外來人口很多，因為有搭野雞車、看日出的、臨時流動的攤販用小貨車搭載。」(C-2-5)

根據受訪者 C：「光復後，阿里山本來就是很出名的觀光地區，有鐵路、雲海、櫻花、坐小火車一路搖到阿里山，隔天凌晨天黑前跟隨著其他遊客一同摸黑上山，這都是相當知名的。因此公路開通每逢假日，阿里山到處都是人。」(C-2-4)

根據受訪者 D：「阿里山地區，當時繁華的程度真的是比九份有過之而不及。」(D-2-1)

根據受訪者 E：「鐵路在公路開通以後，對阿里山的觀光帶來的人口數也比較多，所以阿里山很多就是在生計上就是一堆觀光客為主的，鐵路以前就是運木材，就是交通、運輸為主要，現在公路開通以後，他帶來的是一個觀光的效應。」(E-2-5)

根據受訪者 F：「公路開通，那人會比較多，遷進來(人口)就是做生意，做觀光業的人也會比較多，社區比較興盛。但是相對鐵路就是沒落。鐵路慢慢沒落，鐵路行車時間比較長，現在變成搭鐵路上山的人很多都是年輕的時候有搭過，那是一種回憶，變成一種回憶。」(F-2-1)

根據受訪者 G：「公路開通後，國內旅客大增數千倍，在地商家、旅館業者、菜農和運輸接駁業者…等，大家都賺了很多錢。」(G-2-1)

依據受訪者 C、D、E、F、G 所述，居民早期所居住的部分都是以阿里山林業鐵路沼平車站一帶為主要的聚落，包含如蒸汽機車車庫等許多歷史建築。公路開通，阿里山地區爆滿，因應遊客增多並改善雜亂景觀，阿里山國家公園成立。不久之後沼平車站一帶發生大火，居民被迫遷移至新社區，許多人口外移，阿里山公路開通對於阿里山地區的居民帶來深遠的影響。

根據受訪者 E：「相對它多面的，他的衝擊有多面的。他影響我覺得說影響有好有壞，就是比較不同層面的地方。」(E-2-4)

根據受訪者 F：「大致上是影響說，就是公路開通影響鐵路。」(F-2-2)

根據受訪者 G：「公路開通後，因為交通便利，個人、小孩就學、置產...等因素，因為阿里山是國有土地，這是無法購買的。原本居住的在地人口外移到平地、嘉義市等，在地人口也慢慢減少。」(G-2-2)

綜合上面受訪者 E、F、G 所述，公路開通具有增進觀光的效應，社區有外移進入觀光服務業的人口，產業結構改變，從事觀光、高山農、特產人口變多。觀光人口靠公路帶來大量遊客，產業靠公路提供便捷的服務，相對鐵路就是慢慢沒落。

表 4-2 阿里山公路開通對阿里山林業鐵路的影響

項目	訪談結果
A.產業的影響	1.運輸方便，需時較短。 2.高山農特產產業增加，茶葉、山葵聞名全台。 3.觀光服務業需求變大。 4.伐木業已沒落。
B.人口的變化	1.鐵路沿線人口大量外移。 2.公路旁移入大量的人口。 3.以從事高山農業、觀光旅遊服務業為主的人口，例如觀賞日出小巴車司機。
C.社區的改變	1.鐵路逐漸沒落，社區聚落在火車站旁逐漸沒落。 2.阿里山公路沿線村落、原住民部落旁慢慢成形。 3.公路開通帶來大量遊客，整個阿里山地區熱鬧非常。
D.鐵路的影響	1.公路通車帶來衝擊。 2.觀光遊客由公路大量進入阿里山。

	3.公路提供便捷的服務，交通時間大大減少，遊客大都選擇公路，鐵路慢慢沒落。
--	---------------------------------------

資料來源：本研究自行整理

4.2.2 就你的觀察，阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

根據受訪者 A：「是希望他能夠，就是能夠讓國人或者是國際的人，都會因為森林鐵路是國家文化景觀，而來山上……來看這個森林鐵路，然後，對整個社區原本的觀光產業、增加一些價值吧。」(A-3-1)

根據受訪者 A：「森林鐵路，納為重要國家文化財好像不簡單，也只有阿里山這邊才有嘛，所以那對於社區的話，產業但是也是希望說，就是能夠多帶動一些，這些觀光的一個常態性的一個人流上來。」(A-3-2)

根據受訪者 C：「鐵路被指定做為國家重要文化財產，個人是持正面的看法。」(C-3-1)

根據受訪者 D：「我們還要讓人家看到，不管你是一個有形的一個資產，或者是無形的資產。其實像我們這個工法就是可以讓在地的居民，他們也是可以去帶動這整個觀光，他從這些點可以沿延伸成整個面。」(D-3-3)

根據受訪者 D：「那像之字型的話，這是以前阿里山火車撞山壁，其實早期大家來說，來坐阿里山火車，看火車碰山壁，其實這也是我們的一個景觀。」(D-3-4)

根據受訪者 D：「現在的特富野特古道，其實這些早期都是我們阿里山森林鐵路的一段，它都有它當時的一個故事，雖然它目前沒有已經停駛了，但我們鐵道的遺跡還在，其實，這些都是一個景觀保存最好的一個正面的教材。」(D-3-5)

根據受訪者 E：「我是覺得這一條鐵路，如果列入國家文化景觀的話，這條鐵路我覺得他現在就是要以觀光發展為主啦。他列入文化景觀，對觀光發展應該會有所幫助。」(E-3-1)

根據受訪者 E：「現在這條鐵路，你說要以交通跟運輸為主的那是不太可能。公路方便，它不會再以這種這種交通跟運輸為主的，我覺得他應該是比較多元化下去經營這條鐵路。」(E-3-2)

根據受訪者 E：「如果能以這條鐵路為主要去發展觀光的話，然後可以成立一個在現在，因為也有成立一個森鐵處，他可以做一個平台，去行銷……就是整個大阿里山地區，然後以森鐵為主，這條鐵路為主，然後去散播，因為它成網狀，鐵路為主線，然後公路網狀，一路送出去，我覺得是發展觀光的一個很好的…….應該是說，一個很好去推銷的一個一個東西啦。」(E-3-3)

根據受訪者 E：「如果說能列重要的國家文化景觀的話，他更有一個有一個比較重點型的、可以重點型的去行銷這條鐵路的…….這些沿線的。」(E-3-4)

根據受訪者 F：「如果它已經就定位森林鐵路，指定為國家文化、景觀是重要的資產的話，它影響到的就是，當然這樣會帶動觀光，觀光客會來這邊會有比較有人文、歷史。」(F-3-1)

根據受訪者 G：「阿里山林鐵被指定為重要國家文化景觀，這是一個很好的方向啦！應該說就是實至名歸啦！更可以說是遲來的正名。」(G-3-1)

依據受訪者 A、C、D、E、F、G 所述有國家的資源進入，均秉持正面態度。大都希望能帶動更多常態性的觀光人流，對觀光發展有所助益，尤其是人文、歷史，會是一很好推銷的旅遊賣點。林業鐵路被指定為國家文化財，有人文、歷史價值，會帶動觀光，可以對林業鐵路周邊沿線有一定的重點型觀光行銷，

根據受訪者 A：「國家重要文化景觀，這個部分有沒有什麼現況，看得到的部分有沒有什麼政府目前是覺得社區產業，並還沒有因為阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀而有很顯著的、很顯著的影響。」(A-3-3)

根據受訪者 B：「影響應該不大，如果這條鐵路能列入國家重要文化景觀，應該由就近各部落、各村去認養去保留才有一些成就感。」(B-3-1)

根據受訪者 G：「林鐵現況對於社區產業影響來說，就跟阿里山的鐵軌一樣啦，是兩條平行線，沒有交集。」(G-3-2)

依據受訪者 A、B、G 所述阿里山林業鐵路列入「國家重要文化景觀」初期效應對於社區產業影響不明顯，甚至在社區發展這一區塊可說是沒有交集。

根據受訪者 C：「國家有在重視這條阿里山鐵路，我個人認為這是一個正面的決定，政府相關單位應該與當地社區、地方民眾多多參與，共同來保存這條鐵路。」(C-3-2)

根據受訪者 D：「那相對於我們社區影響，其實以獨立山來講，它會帶動一個社區的一個一個發展起來。」(D-3-1)

根據受訪者 D：「當地居民其實可以，像文史工作者好了，他可以來推，現在配合太平雲梯，還有我們太平老街，然後可以在來一整個從原本的一個點，其實他可以再加入我們一個阿里山森林鐵路了這個獨特的工法，就是小火車它可以繞行這一個獨立山，你可以在山下樟腦寮的地方看到四次我們阿里山的小火車來爬這座山，用一個類似蝸牛這樣子，其實這個就是文化景觀帶來對社區的一個影響。」(D-3-2)

根據受訪者 G：「阿里山的社區跟鐵路是一同發展，有鐵路的開通，才會有人群的聚集形成聚落、村莊。」(G-3-3)

根據受訪者 G：「建議未來林鐵於政策規劃同時應該納入阿里山社區在地居民建議與整體發展，共創多贏格局。」(G-3-4)

根據受訪者 C、D、G 訪談者所述，阿里山林業鐵路列為國家重要文化景觀，應該由沿線各村、社區來共同認養，加入森鐵沿線特色，納入在地居民意見，這樣展現出來的成就感才有文化保存的意義。

根據受訪者 F：「但是他對一些硬體的更新或建設就會限制，我們當地或沿線鐵路沿線的一些建設會比較有限制，到時候可能很多開發會變的比較慢，或是屆時會有限制，所以就是說，可能一些東西設備沒有辦法去做，即時的做更新。」(F-3-2)

根據受訪者 F：「就沒辦法說每個社區做自己的，因為沿線有很多社區，有很多人是事實，沒辦法分開來做。因為它變成是一個，整個全部指定是一個國家的重要文化財，那你要做什麼，一個可能稍微幅度比較大的改變的話，可能就是限制蠻多。」(F-3-3)

受訪者 F 提到沿線鐵路的社區很多，這是無法分開、分頭來做，因為是國家重要的文化財，所以必須有個一致性的辦法才可以。另外因為是國家重要的文化景觀資產，林業鐵路更新或建設的時候會有一些相關限制，或者是鐵路沿線的開發會比較慢。

表 4-3 阿里山林業鐵路列入國家重要文化景觀對社區的影響

項目	訪談結果
A.短期	1.可以增加鐵路一些重點式的行銷。 2.管理單位與社區民眾並無共識。 3.短期內影響並不是很明顯。
B.中期	1.應納入在地居民意見。 2.由沿線的社區、民間團體來認養。 3.帶動社區整體發展。
C.長期	1.由政府挹注資源。 2.沿線開發會比較慢或受到限制。 3.整條鐵路開發，必須要有一致性。

資料來源：本研究自行整理。

綜合上述受訪的意見林業鐵路列入文化部國家重要文化景觀對社區目前並無很明顯的影響，加上管理單位林務局長期與沿線居民互動不多，短期內影響不大。但中、長期而言，對於整體鐵路的文化資產保存，會因有政府的資源挹注，而有一致性的開發或保存計畫，如果能搭配社區或民間團體來認養或者是合作，更可以共創雙贏。

4.3 對於林鐵文化資產保存看法

4.3.1 對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（過去）

根據受訪者 A：「沼平早期就是一個很重要的火車站，然後他們那時候的生活、文化、都在在火車站的旁邊，經過他們敘述是很珍貴，有澡堂、有……，就是那時候的生活，讓人家很羨慕，生活環境以及人文很豐富。」(A-4-1)

根據受訪者 A：「有火車站才有這些聚落，但是，現在這些人文生活的景象已經不復存在，我個人是覺得還蠻遺憾，這些沒有被保存下來的文化資產。」(A-4-2)

根據受訪者 B：「機關車只有留下一些老火車這些比較大樣的，這也不能怪林務局，因為當時鐵路是在由嘉義林管處的一個鐵路課在負責，我們都說這是林務局天下第一大課，這層級太低，一個課長要管這麼龐大的鐵路，實在是很困難的事情，而且預算也不足，人員編制也不夠，對於管理真的不是真好，也才會發生 0301 事件。」(B-3-2)

根據受訪者 G：「有了森林鐵路的建設，阿里山才讓國人廣為熟悉，也才會在世界上這麼出名。」(G-4-1)

根據受訪者 A、B、G 所述，沼平火車站本身就是一個很大的聚落，有豐富的聚落人文歷史與文化資產，有車站才有這些聚落，但是非常遺憾都沒有保存下來。而林務局因為編制的關係，人力、經費不足、管理欠佳，文化資產的保護較為缺乏，也才有「0301」的行車事故發生。

根據受訪者 B：「早期對於小火車的保存較少啦！一些比較價值的東西都沒去保存。像是嘉義車庫一些老機關車、老車廂都在風吹日曬真的很可惜，沒有一個地方保存，任其風化，一些很有紀念價值的物品，最後都是以廢鐵論斤重量拍賣，這真的是可惜。」(B-4-1)

根據受訪者 C：「早期並無重視阿里山老火車的保存，實在有必要在山上找一個適當的地方來好好的保存這些歷史，現在在阿里山還可以看到這些小火車的文

化歷史嗎？有剩下一棵集材柱、一台蒸汽集材機、一兩台老火車頭，早期的材丁車都不見了。」(C-4-2)

根據受訪者 E：「如果列入文化資產的話，以後就不會有類似之前民國九十幾年有把這條鐵路比如說委外啦、BOT 啦，這種方式出去了。」(E-4-2)

根據受訪者 F：「過去我們對小火車文化資產保存，大部分都是僅存於車頭，就那個老火車頭。火車頭的部分，因為也是靜態展示。」(F-4-1)

根據受訪者 F：「阿里山可能因為腹地的關係，還有很多東西拆掉沒有保留了。像奮起湖就比較好，它車庫裡面還有展示，像以前的車庫還有一些歷史。」(F-4-2)

綜合受訪者 B、C、E、F 所述，早期對於文化資產保存僅在火車頭的保存，且是靜態的保存，其他火車相關的文物資產不是變賣、拍賣就是拆除，在阿里山已經看不到當初小火車的歷史，如果列入文化資產就不會發生 BOT 事件；奮起湖車庫就比較好，有展示區還有一些歷史說明也有留存下來。

4.3.2 對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（現在）

根據受訪者 A：「林務局有成立小火車文化資產的……，對那我是很樂觀其成，政府願意就是成立這個來對於阿里山小火車資產保護的，對於小火車的資產保存。」(A-4-3)

根據受訪者 B：「新的林鐵處（林業鐵路暨文化資產管理處），他們說起來比較專業，一些比較具價值或者是較久、歷史意義的車輛看能不能來保存起來。」(B-4-2)

根據受訪者 C：「國家有另外成立一個專門單位來管理這條鐵路，這是一件好事情。早期鐵路是屬嘉義林管處的一個鐵路課來管理，預算金額、人員編制都比較不足，如今一個專門的單位來管理是好。」(C-4-1)

根據受訪者 D：「文化資產保存我的建議會覺得說，其實像現在的話，其實我覺得很多不需要的一些商業化的指示，可以是不須要去存在的。那一些老車站，我覺得其實是可以保存下來。」(D-4-2)

根據受訪者 D：「管理處有做得很好了一點事，逐漸在修復以前的一個蒸汽老火車頭，蒸汽老火車頭其實都有 108 年。像我們目前的 31 號、25 號，這些其實目前都還是可以在行駛的，這些都有 108 歲了。這些其實都是可以列入文化資產的保存。」(D-4-3)

根據受訪者 E：「這條鐵路就是要國家來維護、來保護它。你看這個過程，這個 BOT 過程到後來也證實了，委外是一個不適當的方法，還是要以國家來保護它為主。」(E-4-3)

綜合 A、B、C、D、E 受訪者的意見，均有提出且認同政府成立專責單位「阿里山林業鐵路及文化資產管理處」來負責阿里山火車的文化資產保存，預算、人員充足也比較專業。而且提到了把阿里山林業鐵路 BOT 是一個不適當的方法，小火車列入文化資產以後，也不會有 BOT 委外事件，小火車需要國家來維護、保護，帶動整個阿里山甚至沿線社區、部落的觀光發展。

4.3.3 對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（未來）

根據受訪者 B：「早期紅色的光復號車廂應該可以整理起來，來修復、復古一下讓它可以營運行駛，我相信鐵道迷應該很希望這個東西可以重現……活動的展示，不一定要跑全線，跑個區間就可以。」(B-4-3)

根據受訪者 C：「有機會將早期老火車，用蒸汽動力的這些老火車來復駛，不一定要每天，但是至少可以每個禮拜來營運，相信除了可以帶動觀光以外，更可以讓其他後代的人知道早期阿里山的歷史文化。」(C-4-3)

根據受訪者 F：「車頭的部分，可能至少要保留一、兩台是至少它的狀況要動態保存，動態保持就是可以行駛的狀態。不要說髒了就一直油漆一直油漆，可以把它維持的完整。」(F-4-3)

根據受訪者 F：「二萬平它有部分就是加水站，加煤的牌子都還留著，因為那個是可以設個解說的牌子，因為現在很多人看到那個不知道那個在幹什麼，所以

民眾不曉得那個到底是什麼東西，所以那個都是可以做做完整的文史資料。」(F-4-4)

根據受訪者 F：「二萬平那邊，因為那邊就三角折返線都還有留著，那也是很重要的東西。」(F-4-5)

根據受訪者 F：「有機會弄個文史資料館，仿效奮起湖這樣，奮起湖文史資料館弄的料也是蠻充足，至少進去看也看的到車頭、看的到歷史資料，如果未來這樣做，應該是會整體會比較，這樣會比較好，一個層級比較高的單位，然後去統籌規劃。」(F-4-6)

依據受訪者 B、C、D、F 所提意見，應將許多的鐵道文物除了要保存，二萬平三角折返線、加水、加煤設備解說，早期的光復號車廂整理修復、用蒸汽動力的老火車可以復駛，活動的展示，除了帶動觀光，可以讓後代的人瞭解阿里山的歷史文化。動態保存就是可以行駛的狀態，不要只是一直油漆，把它維持完整。

根據受訪者 C：「早期日本人在這個地方伐木伐很久，好幾十年，怎能可以將這些歷史全部都消滅掉？希望政府應該要好好來回復這些早期有關火車的歷史。」(C-4-4)

根據受訪者 D：「我們去發掘更早以前，可能早期我們在這邊的一些先民們他們工作，可以發覺到沿線鐵路的一些設施……對於列入我們的文化資產保存，我覺得絕對是加分的一個效用。」(D-4-4)

根據受訪者 E：「這樣對未來對現在及未來都有好處，因為我認為這條鐵路將來能帶動阿里山，整個社區還有沿線場站各部落等整個大阿里山地區，它很會有很大的一個觀光發展。」(E-4-4)

根據受訪者 E：「對它也感情也是很深厚。我個人也希望說，這個文化資產，要保存下去。」(E-4-1)

根據受訪者 F：「聘請一些譬如說老司機啦或是對這條鐵路更深入了解的人當顧問這樣子，好像是以前的從業員工比較有經驗的人，老一輩的從業員工來做這條鐵路的一個顧問，盡量保持原始的狀態。」(F-4-7)

根據受訪者 G：「藉由歷史對文化資產的誠懇與尊重，更能突顯阿里山原始的特色。」(G-4-2)

依據受訪者 C、D、E、F、G 所述，阿里山小火車的保存具有歷史意義，這是日本人伐木好幾十年的歷史，無法抹除，也是當地老一輩的耆老共同的情感與回憶，未來政府應當重視此一深具歷史意義之文化景觀，也應聘請早期司機、從業人員回來當顧問，協助小火車的歷史文化經驗傳承。

表 4-4 對於阿里山林業鐵路文化資產保存看法

項目	受訪者的看法
A.過去	<ol style="list-style-type: none"> 1.舊火車站聚落大火發生後，相關的人文歷史與文物沒有保存。 2.早期的預算、人員編制不足，也不重視小火車的文化資產保存。 3.除了鐵路本身，保存下來的文化資產不多。
B.現在	<ol style="list-style-type: none"> 1.對於政府成立專職單位負責森林鐵路皆表示持肯定的態度。 2.林業鐵路就是要政府出面來保存與維護，避免再次發生 BOT 的事件。 3.林鐵處目前正朝向將老舊蒸汽火車頭修復，並將以動態方式運行保存。
C.未來	<ol style="list-style-type: none"> 1.恢復行駛蒸汽老火車與老車廂，以文化資產的身份動態來保存。 2.保留林業鐵路早期的營運有形、無形文化資產，配合觀光來行銷阿里山。 3.政府或主管單位應搭配鐵路沿線社區共同來推廣林鐵小火車文化。

資料來源：本研究自行整理

綜合上述受訪者的建議，阿里山林業鐵路就是應當政府來實施專法、編列獨立預算來保護這條百年國寶，避免 BOT 事件再度發生。保存這條鐵路的同時也可

以帶動周邊社區的觀光發展，老舊蒸汽火車持續的動態運轉，對於文化資產動態保護，具有指標性意義。

4.4 阿里山森林小火車納入世界遺產登錄建議

根據受訪者 A：「建議結合名人，能夠做影片上的宣存。我舉一個例子，最近台灣的國際知名網球好手謝淑薇國際賽²⁹的期間，就介紹到台灣的臭豆腐，並說他想要開一間臭豆腐店，這在無形中就幫助我們的小火車來宣傳。」(A-5-1)

根據受訪者 A：「拍攝一些紀錄影片，不關只是對小火車行駛中或者是說，阿里山的道班工（阿里山林鐵的鐵道修復工）在工作期間，他們的工法、他們用的工具、工法，而是一些特殊的技術，都可以讓人產生好奇心增加它的價值也增加對小火車的了解。」(A-5-2)

根據受訪者 A：「請國家地理頻道或者是探索頻道，都需要各別這些的頻道跑來拍攝一些，像這個我們阿里山小火車的特集類似這樣子，增加小火車在世界能見度，結合海外國人，發展觀光。」(A-5-3)

依據受訪者 A 所述結合媒體、名人及海外國人的力量，以小火車工法、施工工具等特殊技術讓人產生好奇心，幫小火車在國際上多多宣傳小火車，增加世界能見度，提高小火車納入世界遺產登錄。

根據受訪者 B：「有在說林鐵處要把車站跟北門車庫區間納入文化遺產登錄，這政府要打拼，繼續努力。」(B-5-1)

根據受訪者 C：「阿里山的鐵路很有特色，之字形火車碰壁、螺旋鐵道的設計，蒸汽老火車頭的使用，希望政府有關單位要重視，把老火車頭繼續行駛。如果有損壞，看能不能修復好，讓老蒸汽火車頭繼續在園區內來來回回活動，這樣肯定會增加阿里山小火車的能見度，對於阿里山小火車納入世界遺產一定有幫助，政府單位應大力推廣。」(C-5-1)

²⁹2021 年澳洲網球公開賽，謝淑薇闖入單打 8 強，隨後接受《Tennis Channel》專訪，表示以後想在台灣開臭豆腐店，此事廣為世界運動媒體報導。

根據受訪者 C：「火車到奮起湖之後，木盒裝著熱騰騰的便當，由叫賣小販以一條圍繞頸部的布巾撐著「便當！便當！」，那都是我們早期的阿里山鐵路記憶。」(C-5-2)

根據受訪者 D：「世界遺產登錄我們最大的本錢，就是我們這一條路，就是超過百年，就是最簡單的、也是最有力的可以登錄世界遺產的。」(D-5-1)

根據受訪者 E：「我覺得阿里山鐵路登錄世界遺產是必須要的，因為它的條件可能，甚至全世界沒有人有它的條件，因為它不只是鐵路本身的工程的部分，當初鐵路的建造，然後現在的鐵路的狀況。然後你看它從溫帶林、暖帶林、寒帶林這種高山海拔、這種林相、這種生態。」(E-5-1)

根據受訪者 E：「然後甚至你看它經過的地方。它甚至在我們文化方面來說，它有原住民的文化，它都是在沿線，它沿線有原住民的文化。它有農產的經濟價值，你看它經過的茶區、咖啡什麼的……它可以帶動的很多元化的東西出來。」(E-5-2)

根據受訪者 E：「它可能，甚至比其他世界其他的高山鐵路更有資格來登錄這個世界遺產。因為它是很多元化的而且很多面向的這條鐵路。」(E-5-3)

根據受訪者 E：「我們的阿里山小火車，他的整個整體的各個文化是很多元性的，多彩豐富，所以應該是不是如政府應該多朝著把這幾個面向，應該都要把可能來蒐集進來、框列進來，然後跟這條鐵路一起來做推廣。」(E-5-4)

根據受訪者 F：「小火車納入世界遺產登錄，這個我是持正面的態度。」(F-5-1)

根據受訪者 F：「除了硬體之外，要它的歷史，歷史，整個文字資料立起來。不要只有火車的部分、還會有鐵道本史的部分、整個歷史故事沿革、人類歷史故事來也要給。」(F-5-2)

根據受訪者 G：「爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄才能讓全世界更多人認識台灣、認識嘉義阿里山。」(G-5-1)

根據受訪者 G：「我們的森林小火車有很多的建築工法，例如爬獨立山段的螺旋鐵道、靠近阿里山神木這附近的之字形鐵道、老蒸汽火車頭，這些都很有歷史意義與價值。」(G-5-2)

綜合受訪者 B、C、D、E、F、G 的敘述，阿里山林業鐵路具有很多元的歷史且多彩豐富，有原住民的文化，有農業的經濟價值；鐵路經過的地方，從溫帶林、寒帶林、暖帶林的林象，鐵路本身之字形火車碰壁、螺旋鐵道的設計，蒸汽老火車頭的使用，沿線車站傳統小販叫賣等，政府應該來大力推動。

根據受訪者 D：「不是我們條件不好，是本身的話，就是這已經是政治層面上的，如果我們沒有在聯合國的話，我們其實連推都推不動。」(D-5-2)

依據受訪者 D 所述，阿里山林業鐵路無法納入世界遺產登錄，最主要的原因就是我們不是聯合國的一員。

表 4-5 阿里山森林火車納入世界遺產登錄建議

項目	訪談結果
登錄認同	1. 媒體或名人。 2. 拍攝紀錄片。 3. 政府應大力推動。
優勢	1. 百年鐵路。 2. 獨特建築工法。 3. 多元的歷史文化價值。
其他	1. 國際情勢現實。 2. 非聯合國一員。

資料來源：本研究自行整理。

綜合以上受訪者建議，均認為阿里山林業鐵路具有百年歷史與人文價值，加上高山鐵道施工法中的其中 5 種，更應當藉由登錄聯合國文化遺產的宣示，向世

界推廣台灣阿里山林業鐵路。由於我國目前的國際地位特殊，國際空間面臨許多挑戰，因此納入世界遺產登錄仍有待國人共同努力。

4.5 阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光看法

根據受訪者 G：「第一點也是我個人最重要的，就是要強化阿里山林鐵安全性與服務，勿讓交通事故再次發生。」(G-6-1)

根據受訪者 G：「事故發生，對於整個大阿里山的觀光與旅遊都有一定的影響、衝擊，最大的影響還是林鐵給人的刻板印象，這種衝擊是很深的。你要去改正這樣的想法經營者要付出許多的精力與時間。」(G-6-2)

根據受訪者 G：「老闆一直換，員工會怎麼想？待遇、工作條件會越換越好嗎？有經驗的人最後都離開了，剩下的都是經驗比較資淺，那這樣來說對於林鐵是不是一種惡性循環。」(G-6-3)

依據受訪者 G 的看法森林鐵路最重要的就是安全，森鐵一出事影響的是整個阿里山，而森林鐵路安全的一個很重要的因素就是森林鐵路的老闆，也就是管理機關不應一再的更換，這對於鐵路安全是不好的。

根據受訪者 B：「小火車要做觀光，這車廂不一定要全部都是制式的、密封式，可以用開放式的，好比好天氣時，可以用這開放式的不用這種玻璃密封式的，遊客在觀光路線在搭乘時，可以比較容易接近大自然，愛攝影的人也不會因為玻璃去阻擋，車廂不要這制式，全部都用鐵皮、玻璃圍住，應該對車廂來改變。」(B-6-1)

根據受訪者 B：「油漆也不用這麼單調，可以活潑點，譬如噴一些卡通啦、動物啦，不一定要全部都是牛奶白加紅色、綠色。穿梭在林間也可以用綠色的，搭配現有的景色來做設計。」(B-6-2)

根據受訪者 B：「水山線修復的這段，也可像太平山的繃繃車那樣，車廂不用那麼大，連結多一點，這段路線也比較平緩，也是很有特色啊，民營化前整理的，路線盡頭的橋樑更是用木造的，當初修復時的第一趟記者會還是我與呂文聲（前

森鐵司機)一同駕駛老蒸汽火車頭拖著檜木車廂前往的，這段路線用蒸汽火車也相當有特色。不一定要每天跑，一個禮拜一趟，我相信許多鐵道迷應該會很喜歡。」(B-6-3)

根據受訪者 C：「小火車要帶動社區來觀光的人潮，車輛、車廂都必須要更新。現在的科技技術很進步，可以參考國外的鐵道或車輛、車廂的設計，把車輛車廂用好，現在的車廂、車輛設計太老舊了，也過時，那些車廂都用很久了，實在有必要更新，沒有更新根本無法吸引觀光客。」(C-6-1)

根據受訪者 C：「民營化之前還有把水山線重新整理整修，終點還有重新鋪設一座木造橋樑，那也可以開行區間列車，但是就不要用現在的這種車廂，遊客都關在車廂裡面，應該用烏來的碰碰車那種開放式的嘛！阿里山的空氣這麼好，平地上山來的民眾，上來阿里山就是要呼吸咱阿里山的新鮮空氣，你用這種密封式的車輛、車廂，遊客根本就感受不到阿里山的空氣有多好。」(C-6-3)

根據受訪者 G：「前瞻計畫，我們可以購買很多的硬體。我們先從硬體來講的話，一些車廂來講好了，我覺得可以設計譬如說，我們可以看星空的一個車廂，我們的可以用那個整個帷幕的玻璃還是採光的。第二個你也可以設計一些有露天的，畢竟你在山上，本來就是空氣好、景觀漂亮，其實這些本來就是要讓旅客，他可以親自去感受到，而不是說我隔著一層玻璃，我覺得這些都是可以去可行的一個方向。」(G-6-1)

根據受訪者 G：「其次就是要改善車廂軟、硬體設施，符合觀光旅遊需求，我們林鐵硬體設施與服務還有很大的改進空間。」(G-6-4)

依據受訪者 B、C、G 所述，對於車輛、車廂的設計太過老舊過時，可以參考國外的鐵道或車廂、車輛設計，把車輛車廂用好，密封式的車廂必需要更新，沒有更新無法吸引觀光客。特色車廂與蒸汽火車的行駛，也會吸引許多的鐵道迷來朝聖，也可以讓遊客呼吸到阿里山的新鮮空氣。

根據受訪者 A：「眠月線，可以設置人力腳踏車行駛於舊眠月線的鐵道，就像台鐵舊山線的那種的用鐵路腳踏車方式，增加觀光客源。」(A-6-2)

根據受訪者 C：「阿里山森林遊樂區內原本就是一個伐木的集散地，除了森林鐵路的登山本線以外還有很多的支線，早期還有營運眠月石猴線、水山線，現在已經廢棄的大瀧溪線、塔山裡線等等這些舊有的鐵道、伐木支線應該都可以考慮修復或整修，如果修復復駛成本太高或是太困難，其實也可以考慮整修成為步道，因為這些早期的伐木支線其實風景都非常的漂亮，不一定要修復到火車可以通行，只要能夠讓遊客可以通行，這都是很好的觀光路線。」(C-6-4)

根據受訪者 D：「但是，如果我們能在兼顧到安全的話，其實小火車能復駛到石猴站的話，其實我覺得這都是很好的。」(D-6-2)

依據受訪者 A、C、D 所述，早期的伐木支線，可以考慮整修開放，通行火車或是改建為步道、鐵路腳踏車方式讓觀光客欣賞到早期伐木支線的風景，不一定要修復到小火車可以行駛的樣子。

根據受訪者 A：「在沼平這個舊站的附近，也就是原本的阿里山舊聚落設置一個景點，就是以文創觀光的方式，可以設置一個類似復原以前早期的生活，沼平車站的一些人文生活群聚的建築，去回復一個群聚的一個小聚落，然後可以吸引觀光客。」(A-6-1)

根據受訪者 C：「眠月石猴的眠月車站，早期也都是有一個聚落在那邊，因為伐木的工人或者是現場的作業人員不可能每天來來回回往阿里山跑，一定要住在那邊才會方便，所以如果可以把早期的聚落回復或者重現那樣會更好。」(C-6-5)

根據受訪者 D：「你們要去發展每個車站，他的一個特點出來，而不是就只是一個搭小火車的一個車站。像你在祝山，你可以營造出，我今天這個就是看日出的車站。」(D-6-3)

根據受訪者 D：「沼平以前有阿里山車庫、有客車庫、跟那個工程車的車庫，就是我們載運木頭的車庫。其實搭配了目前還有的集材柱、集材機，我覺得這些可以去修復，或者是營造出給旅客，就是類似那種感受。」(D-6-4)

依據受訪者 A、C、D 所述，沼平、眠月車站都是早期伐木時一個很大的聚落群，如果能夠以文創觀光的方式，回復或重現當年伐木時期的景象或是車站的一個小聚落或有特色設計的車站等，一定可以吸引觀光客前來。

根據受訪者 C：「如果經營者沒有想法、理念，那小火車就是永遠都是這樣子。」(C-6-2)

根據受訪者 G：「第三我認為林鐵應該要與沿線在地居民、業者，好比是飯店、商店旅館民宿業者等等配合，共享資源，來相互搭配。」(G-6-5)

根據受訪者 G：「第四點就是要增加觀光客載運量或增加班次。運量嚴重不足，這樣要如何吸引觀光客來？」(G-6-6)

根據受訪者 C、G 所述，主管單位應該有想法，做好社區資源共享，增加小火車運量才有辦法推展觀光。

根據受訪者 C：「車站的文化也可以重現，譬如火車行駛到奮起湖，因為接近中午，所以就要吃便當，也就有了便當的叫賣文化，另外火車行駛到竹崎車站的時候，因為海拔比較低，氣溫較高，早期的火車車廂也沒有空調，身上穿的大衣早已經脫掉，車廂外就有人在賣冰，這都是一個很好的體驗、賣點。」(C-6-6)

根據受訪者 D：「火車就是一個動態的！它本來就可以開發出，很多一些的文創。譬如我們模型、小朋友最愛的甚至是樂高，好像還沒有看過說，有樂高是用我們的阿里山火車，其實這些都是很很夯的。」(D-6-5)

根據受訪者 E：「這一條鐵路，現在我，我覺得他是，它存在的功能真的是百分之九十五，真的是只能發展觀光。」(E-6-1)

根據受訪者 E：「我的看法，當然這個重點是在文創的部分，像奮起湖他也做了一些他以前的車庫，其實我覺得還是蠻多人去參觀這個部分。就像剛剛談的檜意生活村也是，他是很多人去參觀，現在都有遊覽車去，所以這個都是都是一個發展的方向。」(E-6-2)

根據受訪者 E：「像第一分道，以前是有人在那邊住的。火車來到那邊他要分道，火車有可能還要錯車，好像要開裡面一點錯車，然後再倒退，只是它是呈之字型的，所以那裡也像這種的，我都覺得他是可以去把他，你現在如果就是很單純的，還是之字形，就是火車去到那裡，直接就走了，對觀光客來說，他沒什麼感覺。」(E-6-3)

根據受訪者 E：「整個場站的開發就是要有一些歷史跟文化的味道在裡面，我覺得這個很重要。」(E-6-4)

根據受訪者 E：「這條火車你如果說將來整個開通以後在火車上也甚至要解說員，我覺得解說員，你在火車上解說整個沿路的生態，沿路的各村落的特色，甚至介紹部落，這些都可以帶動整個觀光，我剛剛才說如果森鐵這邊公部門能成立一個平台，結合部落、結合各社區去把它成網狀的去擴散。我覺得對整個大阿里山地區，它是一個對觀光發展之重要的、很大的一個助益。」(E-6-5)

根據受訪者 F：「因為小火車它有它的歷史意義，它可能也是要往上結合它就是歷史上的故事，就是跟歷史上的連結，還有早期一些先人開發的故下去做著整個套裝的行程，跟阿里山整個阿里山五奇結合嘛，這樣是好的。」(F-6-1)

根據受訪者 F：「可以結合高鐵、捷運或是跟一些公共運輸工具、台灣好行或是結合其他公共運輸，然後推三天兩夜的行程，它是針對外國人的，聘請專業語言能力或是專職專業背景，有點像是深度旅遊，這個一定要做到深度，不要讓遊客覺得說，就是小火車。因為沿途上其實變化也很大啦，例如平地海拔八十公尺，一直拉到兩千多公尺，林相變化、生態或者是歷史沿革，其實每個車站都有他的故事，所以這個都是可以發揮的一個題材，所以要有包裝，把這些故事來包裝、歷史題材的來包裝起來做一個行銷。」(F-6-2)

根據受訪者 G：「森鐵有很多的歷史文化元素，真的可以好好來思考置入行銷這一個區塊。」(G-6-7)

根據受訪者 G：「增加林鐵多角化經營的，把森鐵的歷史當作經營文化資產的一個特色，這個特色是全台灣獨有的，其他地方並沒有。」(G-6-8)

表 4-6 阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光看法

項目	訪談結果
行車安全	1.確保林鐵火車的安全運行。 2.發生事故對於林鐵、社區觀光發展影響深遠。 3.確保營運、維修技術傳承。
車輛硬體	1.修復蒸汽老火車頭，定期行駛。 2.購置設計新的車廂、改善軟硬體設施才能吸引觀光。
修復支線	1.將早期伐木的支線予以修復通行 2.舊有林場支線整修為步道。
其他	1.以文創觀光的方式回復早期傳統聚落或當年伐木時期的景象。 2.資源共享，與沿線社區合作，共同行銷促進觀光。 3.強化置入性行銷，持續推廣森林小火車。 4. 多角化經營，開發林鐵專屬周邊商品、旅遊套票、文創商品、車站周邊整體開發

資料來源：本研究自行整理。

依據上述受訪者所述，小火車必須與歷史連結搭配做結合，開發相關周邊商品，多角化經營，以阿里山五奇成為套裝行程販售，因為它有歷史上的意義。由公部門整合成立一個平台，結合各社區成網狀的擴散，重現以前車站的特有文化，形成觀光的一個賣點。阿里山林業鐵路與在地居民具有歷史情感連結，文化資產的保護必須與觀光結合歷史因素在一起，才有可能成功。

第五章 結論與建議

文化資產連結著過去、現在與未來，所以保存的最終目的在於將傳統文化繼續的發展與創新，且持續的傳承到下一代。對文化資產保存的觀念與態度，也隨著時間歲月的演進，從早期的單點冷凍式保存到全面狀的永續經營及檢視與再利用，對文化資產保存也從以往常常被認為是主管單位負擔。近年來，只要文化資產項目被認定為「世界遺產」，幾乎就是當地經濟來源與觀光收入票房的保證，顛覆了文化資產就是傳統、守舊，不現代化的刻板印象。本研究目的在於了解阿里山林業鐵路之「文化資產保存與在地居民關聯研究」，以文獻探討作為理論基礎，後續對公部門、專家學者、在地居民與意見首領、觀光服務業者進行深度訪談，經本研究綜合多位專家學者的研究意見，歸納出以下的研究結論與建議。

5.1 研究結論

5.1.1 阿里山林業鐵路具有多元文化資產

阿里山林業鐵路本線全長約 70 公里，從平地的嘉義市北門車站上升到阿里山車站，垂直將近 2000 公尺的落差，造就了熱帶林、暖帶林、溫帶林的一個垂直林相變化。而沿途採用 U 字型迴旋 (U-turn)、螺旋爬升 (Spiral loop)、之字形折返式 (Switch Back) 的工程設計、762 公釐的軌距與採用 LIMA 公司直立式汽缸搭配傘狀齒輪的蒸汽機車，除了克服惡劣險峻的爬坡地形外，亦為當時世界上最強的工法與技術組合，也是台灣最重要的動態文化資產，更是體現出 19 世紀產業鐵道技術的重要文化價值。

蒸汽火車燒煤排煙見證且活化台灣過去的歷史、文化，相關機具如不運轉，很快也會鏽蝕損壞。立法院法制局日前提出的「蒸汽火車排煙免罰之適用法律問題研析」指出，蒸汽火車是鐵道文化資產的一部分，屬於活的文化資產，必須讓它運轉，動態保存，才能彰顯文化價值。未來不僅火車頭本身是有形、具體的文化資產，噴煙、鳴笛等動作也將成為「動態文化資產」，不受《空污法》約束，

包括台鐵局的蒸汽觀光列車、糖廠蒸汽火車頭等，也能常態行駛³⁰，而這些文化資產動態保存則有賴立法院修法才能實現。文化資產應與其歷史脈絡及空間場域相連結、活化再利用，才能彰顯其價值，故而蒸汽火車以燃燒煤炭產生蒸汽運轉而且排煙的動態保存方式，屬鐵道文化保存的一環，符合「里加文化資產真實性與歷史性重建關係憲章」之文資意義詮釋，亦兼具文資保存、歷史記憶、教育傳承及觀光發展意含。

阿里山的蒸汽機車動態保存，算是開啟阿里山林業鐵路朝保存鐵道發展之門鑰。林鐵面臨公路競爭，交通工具的角色式微，故朝保存鐵道方向發展是必然之路。以鐵道工程中的獨特性與亞洲地區 Shay 蒸汽機車動態保存的唯一聖地之優勢來多作宣傳，並以國際級的保存鐵道為終極目標，是相關當局與國人們必定要努力進行的。政府應該成立專責單位、編列專屬預算來保護這條林業鐵路，傳承林業鐵路相關技術，致力保存與推廣阿里山林業鐵路文化資產，朝向登錄世界遺產目標努力。

5.1.2 阿里山林業鐵路應在地社區居民共同參與文化資產保存共創林業鐵路永續經營

林業鐵路不只是一要保存，更要永續經營，帶動地方發展，增加遊客，提昇國際能見度，應從古蹟單點概念擴及區域性文化景觀，再到整體大阿里山文化概念，有以下列幾項建議：

- 一、**強化森林鐵路的安全**：任何的大眾運輸工具都是必須以安全性作為最高的首要營運原則，不管是飛機、高速鐵路、捷運、客運或是阿里山林業鐵路，把旅客、遊客安全運抵目的地是運輸載具最重要的使命。而阿里山林業鐵路與一般大眾運輸工具不同的是具有強烈的地域指標性，林鐵一旦發生事故，衝擊的不只是只有林鐵本身，影響的是全阿里山地區的

³⁰ 目前文化部傾向修訂文資法讓蒸汽火車可動態保存：為因應近代產業遺產保存必要性，新增涉及文資保存相關設備設施之運用，如蒸汽火車之運駛等行為，授權中央主管機關會同環保署訂定管理辦法，以兼顧環境保護與文化保存。（文化資產保護法修正草案第 13 條之 1）

所有觀光旅遊服務業者，這樣衝擊是很深的，需要花很多年才能彌平傷痛，更遑論談及文化資產保護。

- 二、改善車廂與車輛：**現今的車輛、車廂設計過於老舊³¹，完全沒有阿里山林鐵的應有特色，選用合宜的車廂與車輛，符合現地的阿里山歷史文化特色。日本也有許多觀光列車採用舊有的車廂重新打造，這樣的車輛僅需要原本車輛造價的 1/5~1/3³²，視內裝的豪華程度不同有差異的經費，但日本很多是選用動力分散式車輛來進行改造，因此改裝之後並不需要另外單一的動力機關車頭來拖拉，整體的機動性也比較好，更能靈活調度。依 107 年行政院核定之前瞻基礎建設-軌道建設「阿里山林業鐵路設施設備安全提升計畫」預計採購機關車 9 輛、客車車廂 54 輛，冀能改善此一問題³³。
- 三、資源共享與策略聯盟：**林鐵應該要與沿線在地居民、業者，好比是飯店、商店旅館民宿業者等等配合，共享資源相互搭配。阿里山林鐵本身就具有許多豐富的文化資產與歷史價值，這些有形、無形的文化資產如果能讓在地業者或是社區來共同使用或是資源共享。改變居民對文化資產保存的態度，建構社區文化資產永續經營環境條件，讓文化資產保存與活化回到日常生活，逐年降低對政府的依賴，例如業者提供相當的優惠給搭乘小火車的遊客等類似的異業結盟方式，增進林鐵的營收，減少赤字
- 四、林鐵多角化經營與置入行銷：**森鐵有很多的歷史文化元素，真的可以好好來思考置入行銷這一個區塊。日本九州熊本是九州新幹線一個中途大站，當九州新幹線開通到鹿兒島時，熊本市為了增加觀光資源，設計吉祥物，隨後並將吉祥物的使用權免費提供業者使用，一炮而響增加熊本市地區觀光知名度，另外林鐵也可以多角化經營呈現，把森鐵的歷史當作經營文化資產的一個特色，這個特色是全台灣獨有的，其他地方並沒

³¹ 「阿里山森林鐵路紀行」，洪致文（1997），p144~p145。

³² 「觀光列車データブック」，川崎俊哉，p25。

³³ 林務局網站\政府資訊公開\施政計畫，<https://www.forest.gov.tw/public-info>

有，搭配在地文化，形成一個文化觀光旅程路線，既可維護與動態保存文化資產，又可寓教於樂，達到永續經營。

5.2 研究建議

目前本研究只針對政府公部門、專家學者、當地業者、居民意見領袖等做深度訪談，採質性研究方式，利用文獻蒐集與分析探討，加上研究者個人的看法與建議，歸納出結論。因此建議後續研究者可以針對林業鐵路與社區合作的方向進一步研究，探討林鐵在文化資產保存下永續經營。



參考文獻

書籍

- 蘇昭旭 (2009), 阿里山森林鐵路傳奇, 台北: 人人出版股份有限公司。
- 蘇昭旭 (2001), 台灣鐵路火車百科, 台北: 人人出版股份有限公司。
- 鈕文英 (2013), 研究方法與論文寫作, 台北: 雙葉書廊有限公司。
- 洪致文 (1997), 阿里山森林鐵路紀行, 台北: 時報文化出版企業股份有限公司。
- 洪致文 (1992), 台灣鐵道傳奇, 台北: 時報文化出版企業有限公司。
- 洪致文 (1993), 台灣火車的故事, 台北: 時報文化出版企業有限公司。
- 蘇昭旭 (2019), 阿里山森林鐵路與台灣林業鐵路傳奇, 新北: 人人出版股份有限公司。
- 蘇昭旭 (2001), 阿里山森林鐵道 (1912-1999) 景觀篇, 台北: 人人月曆股份有限公司。
- 謝明勳.童振疆.古庭維 (2016) 台灣百年鐵道縮影, 台中: 晨星出版有限公司。
- 張新裕 (1997), 阿里山森林鐵路縱橫談, 台北: 高皇出版社。
- 張新裕.謝國源 (2003) 阿里山這本書, 台北: 華人版圖文化事業有限公司。
- 張鈺良、許菲(2017), 台灣鐵道的故事, 台北: 深石數位科技股份有限公司。
- Milly(2013), 超完美! 日本鐵道旅遊計畫 (修訂版), 新北: 大家出版。
- 川崎俊哉 (2016), 觀光列車データブック, 日本東京: 株式會社双葉社。
- K&B パブリッシャーズ編集部 (2015), につぼん觀光列車の旅, 日本東京: K&B パブリッシャーズ。
- 鈴木文彦.塚本雅啟.松本典久 (1997), 日本の鐵道全路線 6 鹿兒島本線 日豐本線, 日本東京: (株)社鐵道ジャーナル社。
- 廖梅珠.譯 (2006), MAP.人人遊日本 6 東京, 台北縣: 人人出版社。
- 魏國安 (2005), 開始在日本自助旅行, 台北: 太雅出版有限公司。
- David W Stewart; Michael A. Kamins (2000), 譯者: 董旭英、黃儀娟, 次級資料研究法, 弘智文化。

期刊、雜誌、新聞文獻

3月ダイヤ改正とニコーフフェイス(2014),鐵道ジャーナル6月號。

黃士娟、陳柏良(2017),阿里山森林鐵道動態保存觀念建置第一期計畫,嘉義縣文化觀光局成果報告書。

李光中(2007),文化地景與社區發展,科學發展期刊,2009年7月439期。

監察院(2018),監察院調查表報告107交調0036號。

謝明勳(2013),里加憲章-遺產鐵道的國際保存規範,文化資產保存學刊,2013年第26期。

林務局(2019),阿里山林業鐵路國際交流-阿里山林業鐵路文化資產與未來展望。

張志昌(2010),訪日本鐵道技術顧問齋藤雅男-談鐵道技術與其經營,中華技術2010四月號。

蘇昭旭(2011),莫讓政策冷漠大樹壓垮阿里山森林鐵路,台灣林業雙月刊,2011年6月號。

李光中(2006),文化地景與社區發展,科學發展2009年7月,439期。

王逸峰(2016),文化資產與觀光產業發展,新世紀智庫論壇第75期。

許釜崧、謝宜宸、潘美莉(2007),台灣鐵道文物保存研究,國立虎尾科技大學學報第二十六卷第二期。

考試院(2019),行政院農業委員會林務局阿里山林業鐵路暨文化資產管理處暫行組織規程及編制表審查報告。

林務局,民間參與投資經營阿里山森林鐵路及阿里山森林遊樂區-興建暨營運契約,中華民國95年6月19日。

大井川鐵道株式會社(2020),令和元年度安全報告書,日本大井川鐵道株式會社。

廖一光等(2015),考察日本黑部峽谷鐵道、大井川鐵道與相關軌道設施出國報告書,行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處。

行政院(2018),阿里山林業鐵路設施設備安全提升計畫,前瞻基礎建設計畫-軌道建設,2017年7月。

學位論文

何旻峻（2019），歷史老街活化地方產業之研究—以奮起湖老街為例，南華大學文化創意管理研究所碩士論文。

謝崇毅（2013），公私協力失靈之政治分析—以阿里山森林鐵路 BOT 為例，政治大學政治研究所碩士論文。

翁麗娜（2007），非營利事業產業化—以阿里山森林鐵路及森林遊樂區為研究，南華大學非營利事業管理研究所碩士論文。

陳麗君（2006），台灣鐵道文化資產整合發展之探討，國立成功大學建築學系碩博士班碩士論文。

洪武詮（2003），泰安鐵道文化觀光發展之研究，朝陽科技大學休閒事業管理系碩士論文。

吳學諭（2014），鐵道文化景觀保存策略研究-以台北機廠為例，朝陽科技大學建築係建築與都市設計碩博專班碩士論文。

黃智群（2010），體驗行銷導入鐵道文化遺產營運之研究-以舊山線復駛為例，國立聯合大學經濟與社會研究所碩士論文。

蔡旺洲（2000），台灣鐵路保存的博物館化：鐵路展示的探討，台南藝術學院博物館學研究所碩士論文。

鍾鳳麗（2007），建構遺產觀光之研究-以阿里山森林鐵路為例，逢甲大學景觀遊憩系碩士論文。

蔡佩玲（2011），自然與人文的張力-阿里山森林鐵道文化景觀的誕生，國立雲林科技大學文化資產維護系碩士論文。

余雯親（2006），文化觀光對地方發展影響之研究-以集集支線車埕社區為例，國立臺灣大學地理環境資源學系論文。

曾曉瑜（2006），阿里山森林鐵路民營化再生方案之評估，成功大學通管理科學系學位論文。

胡雅芳（2012），公部門企業創新服務之研究—以台鐵郵輪式列車為例，國立臺灣大學政治學系碩士論文。

賈涵珺（2012），文化資產轉化為文化觀光產品之策略：以利物浦 The Beatles Story 為例，國立台灣師範大學 2012 年歐洲文化觀光實習管理計畫-英國伯明罕與利物浦文化觀光考察成果報告。

劉啟盟（2019），鐵道文化資產保存與文化觀光之研究-以阿里山林業鐵路為例南華大學文化創意管理研究所碩士論文。

相關網站

文化部官方網站：<https://www.moc.gov.tw/>

行政院農業委員會林務局阿里山林業鐵路及文化資產管理處：

<https://afrch.forest.gov.tw/>

嘉義縣文化觀光局：<https://www.tbocc.gov.tw/>

交通部台灣鐵路管理局：<https://www.railway.gov.tw/tra-tip-web/tip>

台灣高速鐵路股份有限公司：<https://www.thsrc.com.tw/>

九州旅客鐵路株式會社：<https://www.jrkyushu.co.jp/#>

大井川鐵道株式會社：<http://oigawa-railway.co.jp/tcn/index.html>

黑部峽谷鐵道株式會社：<https://www.kurotetu.co.jp/>

附錄一：訪談逐字稿

訪談編號：A

訪談對象：阿里山閣大飯店副總經理

訪談時間：2021年2月19日晚上七點

訪談地點：阿里山閣大飯店咖啡廳

訪談方式：深度訪談與錄音

訪談逐字稿內容	編碼/分析
<p>1.請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？</p> <p>我是沒有在阿里山森林遊樂區長大，我的老家是在阿里山鄉的達邦村特富野部落，那是一個原住民的部落，聽族裡老一輩的長者說，大概就是以前為了伐木運輸所以，才關建的的鐵路，然後必須得用這種小火車，把阿里山的木頭運送出去，鐵路最主要的還是木頭的運輸功用，在有需求之後，不是為了遊客觀光運輸這樣子。而我們居住的部落早期並沒有公路，交通也不便利，所有對外的交通就是只有鐵路，然後走路這樣子。</p> <p>2.請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？</p>	<p>以前為了伐木運輸所以，才關建的的鐵路，然後必須得用這種小火車，把阿里山的木頭運送出去，鐵路最主要的還是木頭的運輸功用(A-1-1)</p> <p>居住的部落早期並沒有公路，交通也不便利，所有對外的交通就是只有鐵路，然後走路這樣子。(A-1-2)</p>

<p>因為我本身就是住在阿里山達邦村，並不是住在鐵路沿線旁。我因為我住在達邦村，要下去嘉義是的話，就必須要走到十字路車站去搭……。小時候印象可能要走三、四個小時（早期公路並不發達）……，然後再搭火車到嘉義嘛，因為我還小走路慢。是民國大概七十幾年後，而公路開通以後，當然因為公路汽車相對性比較便利，且直通我們所在的聚落啦，所以就不要再選擇用鐵路做為我們跟山下交通的工具。所以說鐵路那不搭乘的原因是因為公路開通以後，因為搭車會相對來講比較方便。對整個的社區、或者是人口，或是整個的產業，也沒有什麼不一樣的。比如說人口是不是，原本聚落在在這個車站的人口是不是有增加，就公路開通，公路沿線就增加了一些相對應的休息站，那應該會衝擊到一些場站做生意的人。對那像村莊或社區裡面的，是沒有什麼影響。交通便利以後那個，人口應該是屬於比較有外移的跡象，就是人口外移……，它對社區產業的話就是，運輸又更多……..更多的選擇，農</p>	<p>我住在達邦村，要下去嘉義是的話，就必須要走到十字路車站去搭……。小時候印象可能要走三、四個小時（早期公路並不發達）……，然後再搭火車到嘉義嘛，因為我還小走路慢。是民國大概七十幾年後，而公路開通以後，當然因為公路汽車相對性比較便利，且直通我們所在的聚落啦，所以就不要再選擇用鐵路做為我們跟山下交通的工具。(A-2-1)</p> <p>原本聚落在在這個車站的人口是不是有增加，就公路開通，公路沿線就增加了一些相對應的休息站，那應該會衝擊到一些場站做生意的人。(A-2-2)</p> <p>交通便利以後那個，人口應該是屬於比較有外移的跡象，就是人口外移。(A-2-3)</p> <p>社區產業的話就是，運輸又更多……..更多的選擇，農作物的運</p>
--	---

作物的運送。這些以前在火車，是不能載運的一些，東西譬如蔬菜話就是可以一次很大的運輸出去，不再像是以前那種人力肩挑，那樣數量比較少，而農民的農作就可以種多一點。就是等於公路開通，以後其實因為公路的運輸也比較方便，那所謂的農產品也可以容易的往平地輸送販賣這樣子。

3.請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

我們是希望他能夠，就是能夠讓國人或者是國際的人，都會因為森林鐵路是國家文化景觀，而來山上……來看這個森林鐵路，然後，對整個社區原本的觀光產業、增加一些價值吧。增加一些那個特殊的價值，因為畢竟森林鐵路是有歷史性、有故事性的，很值得來就，來探訪這樣子，因為目前在台灣的話，這種所謂的森林鐵路，納為重要國家文化財好像不簡單，也只有阿里山這邊才有嘛，所以那對於社區的話，產業但是也是希望說，就是能夠多帶動一些，這些觀光的一

送。這些以前在火車，是不能載運的一些，東西譬如蔬菜話就是可以一次很大的運輸出去，不再像是以前那種人力肩挑，那樣數量比較少，而農民的農作就可以種多一點。就是等於公路開通，以後其實因為公路的運輸也比較方便，那所謂的農產品也可以容易的往平地輸送販賣這樣子。(A-2-4)

是希望他能夠，就是能夠讓國人或者是國際的人，都會因為森林鐵路是國家文化景觀，而來山上……來看這個森林鐵路，然後，對整個社區原本的觀光產業、增加一些價值吧。(A-3-1)

森林鐵路，納為重要國家文化財好像不簡單，也只有阿里山這邊才有嘛，所以那對於社區的話，產業但是也是希望說，就是能夠多帶動一

個常態性的一個人流上來。那除了這樣子，也沒有對說這裡，這個國家重要文化景觀，這個部分有沒有什麼現況，看得到的部分有沒有什麼政府目前是覺得社區產業，並還沒有因為阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀而有很顯著的、很顯著的影響。

4.對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（過去、現在以及未來）

對於小火車文化資產的保存，我個人意見是過去的話，我都是聽這裡在地居民，就是敘述他們小時候的沼平聚落。因為沼平早期就是一個很重要的火車站，然後他們那時候的生活、文化、都在在火車站的旁邊，經過他們敘述是很珍貴，有澡堂、有……..，就是那時候的生活，讓人家很羨慕，生活環境以及人文很豐富，然後也有很多像電影院、照相館等等….，後來因為一場大火，這整個聚落就就被迫遷徙，新的那個聚落就不如以往的感覺。有火車站才有這些聚落，但是，現在這些人文生活的景象已經不復存

些，這些觀光的一個常態性的一個人流上來。(A-3-2)

國家重要文化景觀，這個部分有沒有什麼現況，看得到的部分有沒有什麼政府目前是覺得社區產業，並還沒有因為阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀而有很顯著的、很顯著的影響。(A-3-3)

沼平早期就是一個很重要的火車站，然後他們那時候的生活、文化、都在在火車站的旁邊，經過他們敘述是很珍貴，有澡堂、有……..，就是那時候的生活，讓人家很羨慕，生活環境以及人文很豐富。(A-4-1)

有火車站才有這些聚落，但是，現在這些人文生活的景象已經不復存

<p>在，我個人是覺得還蠻遺憾，這些沒有被保存下來的文化資產。那現在林務局有成立小火車的文化資產的……，對那我是很樂觀其成，政府願意就是成立這個來對於阿里山小火車資產保護的，對於小火車的資產保存阿，那就是你們（森鐵處）努力吧！！</p>	<p>在，我個人是覺得還蠻遺憾，這些沒有被保存下來的文化資產。(A-4-2)</p> <p>林務局有成立小火車的文化資產的……，對那我是很樂觀其成，政府願意就是成立這個來對於阿里山小火車資產保護的，對於小火車的資產保存。(A-4-3)</p>
<p>5.對於爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄，請問您有何寶貴建議？</p> <p>我個人建議結合名人，能夠做影片上的宣存。我舉一個例子，最近<u>台灣的國際知名網球好手謝淑薇國際賽的期間（註 2021 澳洲網球公開賽，謝淑薇闖入女單 8 強，隨後接受《Tennis Channel》專訪，介紹台灣的臭豆腐，就介紹到台灣的臭豆腐，並說他想要開一間臭豆腐店，這在無形中就幫助我們的小火車來宣傳。或者是拍攝一些紀錄影片，不關只是對小火車行駛中或者是說，阿里山的道班工（阿里山林鐵的鐵道修復工）在工作期間，他們的工法、他們用的工具、工法，而是一些特殊的技術，都可以讓人</u></p>	<p>建議結合名人，能夠做影片上的宣存。我舉一個例子，最近台灣的國際知名網球好手謝淑薇國際賽的期間（註 2021 澳洲網球公開賽，謝淑薇闖入女單 8 強，隨後接受《Tennis Channel》專訪，介紹台灣的臭豆腐，就介紹到台灣的臭豆腐，並說他想要開一間臭豆腐店，這在無形中就幫助我們的小火車來宣傳。(A-5-1)</p> <p>拍攝一些紀錄影片，不關只是對小火車行駛中或者是說，阿里山的道班工（阿里山林鐵的鐵道修復工）在工作期間，他們的工法、他們用的工具、工法，而是一些特殊的技</p>

<p><u>產生好奇心增加它的價值也增加對小火車的了解。像是就是比如說請國家地理頻道或者是探索頻道，都需要各別這些的頻道跑來拍攝一些，像這個我們阿里山小火車的特集類似這樣子，增加小火車在世界能見度，結合海外國人，發展觀光，增加阿里山森林小火車的能見度，能夠順利被納入世界遺產登錄。</u></p>	<p>術，都可以讓人產生好奇心增加它的價值也增加對小火車的了解。(A-5-2)</p> <p>請國家地理頻道或者是探索頻道，都需要各別這些的頻道跑來拍攝一些，像這個我們阿里山小火車的特集類似這樣子，增加小火車在世界能見度，結合海外國人，發展觀光。(A-5-3)</p>
<p>6.對於阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光，請問您的看法？</p> <p><u>我個人建議就是可以在沼平這個舊站的附近，也就是原本的阿里山舊聚落設置一個景點，就是以文創觀光的方式，可以設置一個類似復原以前早期的生活，沼平車站的一些人文生活群聚的建築，去回復一個群聚的一個小聚落，然後可以吸引觀光客。其次那可以利用現在的眠月線，可以設置人力腳踏車行駛於舊眠月線的鐵道，就像台鐵舊山線的那種的用鐵路腳踏車方式，增加觀光客源。</u></p>	<p>在沼平這個舊站的附近，也就是原本的阿里山舊聚落設置一個景點，就是以文創觀光的方式，可以設置一個類似復原以前早期的生活，沼平車站的一些人文生活群聚的建築，去回復一個群聚的一個小聚落，然後可以吸引觀光客。(A-6-1)</p> <p>眠月線，可以設置人力腳踏車行駛於舊眠月線的鐵道，就像台鐵舊山線的那種的用鐵路腳踏車方式，增加觀光客源。(A-6-2)</p>

訪談編號：B

訪談對象：嘉義林區管理處阿里山工作站

訪談時間：2021 年 2 月 24 日早上九點

訪談地點：嘉義林區管理處阿里山工作站 2 樓會客室

訪談方式：深度訪談與錄音

訪談逐字稿內容	編碼/分析
<p>1.請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？</p> <p>歷史我是不大了解，因為我進入阿里山森林鐵路服務的時候就已經是現在的樣子，完全是以客運為主，那時後已經沒有在伐木，也沒有載運木材。但是聽老一輩說法，早期是日本人為了阿里山這附近的龐大森林資源，而鋪設的鐵路，日本人撤離台灣後，國民政府來台仍持續伐木，一直到民國 52 年附近，伐木營林入不敷出，才改善鐵路的營運方式，發展觀光一直到現在。</p> <p>2.請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？</p> <p>變化很大，早期社區的農產品、物資採購都是由鐵路直接運送。公路開通之後，公路方便，物資都改由公路運送，用汽車運送上來阿里</p>	<p>我進入阿里山森林鐵路服務的時候就已經是現在的樣子，完全是以客運為主，那時後已經沒有在伐木，也沒有載運木材。(B-1-1)</p> <p>早期是日本人為了阿里山這附近的龐大森林資源，而鋪設的鐵路。(B-1-2)</p> <p>早期社區的農產品、物資採購都是由鐵路直接運送。公路開通之後，公路方便，物資都改由公路運送，用汽車運送上來阿里山。(B-2-1)</p>

<p><u>山。早期都是用鐵路運送，小孩送醫都是要靠鐵路上、下山。但是公路開通後，公路交通方便，鐵路以純觀光為主。</u></p> <p>3.請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？</p> <p><u>影響應該不大，如果這條鐵路能列入國家重要文化景觀，應該由就近各部落、各村去認養去保留才有一些成就感。機關車只有留下一些老火車這些比較大樣的，這也不能怪林務局，因為當時鐵路是在由嘉義林管處的一個鐵路課在負責，我們都說這是林務局天下第一大課，這層級太低，一個課長要管這麼龐大的鐵路，實在是很困難的事情，而且預算也不足，人員編制也不夠，對於管理真的不是真好，也才會發生 0301 事件。我當司機的時候，機關車跟車廂的連結這是很重要的，我一定都親自下車確定風有無確實貫通，這每次發車都應該親自檢查，這是人命關天的事情，不能夠開玩笑。</u></p>	<p>小孩送醫都是要靠鐵路上、下山。但是公路開通後，公路交通方便，鐵路以純觀光為主。(B-2-2)</p> <p>影響應該不大，如果這條鐵路能列入國家重要文化景觀，應該由就近各部落、各村去認養去保留才有一些成就感。(B-3-1)</p> <p>機關車只有留下一些老火車這些比較大樣的，這也不能怪林務局，因為當時鐵路是在由嘉義林管處的一個鐵路課在負責，我們都說這是林務局天下第一大課，這層級太低，一個課長要管這麼龐大的鐵路，實在是很困難的事情，而且預算也不足，人員編制也不夠，對於管理真的不是真好，也才會發生 0301 事件。(B-3-2)</p>
--	---

4.對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（過去、現在以及未來）

早期對於小火車的保存較少啦！一些比較價值的東西都沒去保存。像是嘉義車庫一些老機關車、老車廂都在風吹日曬真的很可惜，沒有一個地方保存，任其風化，一些很有紀念價值的物品，最後都是以廢鐵論斤重量拍賣，這真的是可惜。要看新的林鐵處（林業鐵路暨文化資產管理處），他們說起來比較專業，一些比較具價值或者是較久、歷史意義的車輛看能不能來保存起來，像是早期紅色的光復號車廂應該可以整理起來，來修復、復古一下讓它可以營運行駛，我相信鐵道迷應該很希望這個東西可以重現……活動的展示，不一定要跑全線，跑個區間就可以。

5.對於爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄，請問您有何寶貴建議？

世界遺產這之前不是政府有在推動嗎？有在說林鐵處要把車站跟北門

早期對於小火車的保存較少啦！一些比較價值的東西都沒去保存。像是嘉義車庫一些老機關車、老車廂都在風吹日曬真的很可惜，沒有一個地方保存，任其風化，一些很有紀念價值的物品，最後都是以廢鐵論斤重量拍賣，這真的是可惜。(B-4-1)

新的林鐵處（林業鐵路暨文化資產管理處），他們說起來比較專業，一些比較具價值或者是較久、歷史意義的車輛看能不能來保存起來。(B-4-2)

早期紅色的光復號車廂應該可以整理起來，來修復、復古一下讓它可以營運行駛，我相信鐵道迷應該很希望這個東西可以重現……活動的展示，不一定要跑全線，跑個區間就可以。(B-4-3)

<p><u>車庫區間納入文化遺產登錄，這政府要打拼，繼續努力。</u></p>	<p>有在說林鐵處要把車站跟北門車庫區間納入文化遺產登錄，這政府要打拼，繼續努力。(B-5-1)</p>
<p>6.對於阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光，請問您的看法？</p>	
<p>我是覺得，首先<u>車要做觀光，這車廂不一定要全部都是制式的、密封式，可以用開放式的，好比好天氣時，可以用這開放式的不用這種玻璃密封式的，遊客在觀光路線在搭乘時，可以比較容易接近大自然，愛攝影的人也不會因為玻璃去阻擋，車廂不要這制式，全部都用鐵皮、玻璃圍住，應該對車廂來改變。</u>像阿里山好天氣的時候也可以用露天式，天氣不好才用這種鐵皮全包的，這樣有一些變化。<u>油漆也不用這麼單調，可以活潑點，譬如噴一些卡通啦、動物啦，不一定要全部都是牛奶白加紅色、綠色。穿梭在林間也可以用綠色的，搭配現有的景色來做設計。</u>像是早期祝山線高開通時車廂的顏色我就曾建議過，結果選的顏色是某長官夫人喜歡的顏色，又不是阿兵哥的軍車，選的顏色又死當當…，應該要活潑點，這應該是要以觀光客為主，不</p>	<p>車要做觀光，這車廂不一定要全部都是制式的、密封式，可以用開放式的，好比好天氣時，可以用這開放式的不用這種玻璃密封式的，遊客在觀光路線在搭乘時，可以比較容易接近大自然，愛攝影的人也不會因為玻璃去阻擋，車廂不要這制式，全部都用鐵皮、玻璃圍住，應該對車廂來改變。(B-6-1)</p> <p>油漆也不用這麼單調，可以活潑點，譬如噴一些卡通啦、動物啦，不一定要全部都是牛奶白加紅色、綠色。穿梭在林間也可以用綠色的，搭配現有的景色來做設計。(B-6-2)</p>

是以某個人的喜愛來做標準。像是水山線修復的這段，也可像太平山的繃繃車那樣，車廂不用那麼大，連結多一點，這段路線也比較平緩，也是很有特色啊。民營化前整理的，路線盡頭的橋樑更是用木造的，當初修復時的第一趟記者會還是我與呂文聲（前森鐵司機）一同駕駛老蒸汽火車頭拖著檜木車廂前往的，這段路線用蒸汽火車也相當有特色。不一定要每天跑，一個禮拜一趟，我相信許多鐵道迷應該會很喜歡。車輛太過老舊了應該要更換換新，符合民眾或者是觀光客的需求。這樣比較有機會才回復早期阿里山森林鐵路營運時的光彩。

水山線修復的這段，也可像太平山的繃繃車那樣，車廂不用那麼大，連結多一點，這段路線也比較平緩，也是很有特色啊。民營化前整理的，路線盡頭的橋樑更是用木造的，當初修復時的第一趟記者會還是我與呂文聲（前森鐵司機）一同駕駛老蒸汽火車頭拖著檜木車廂前往的，這段路線用蒸汽火車也相當有特色。不一定要每天跑，一個禮拜一趟，我相信許多鐵道迷應該會很喜歡。(B-6-3)

訪談編號：C

訪談對象：嘉義縣阿里山鄉中山村村長

訪談時間：2021年2月24日下午一點

訪談地點：阿里山消防分隊一樓會客室

訪談方式：深度訪談與錄音

逐字稿	編碼/分析
<p>1.請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？</p> <p><u>阿里山鐵路就是日本人來台灣拿木材，要砍伐阿里山這些高大數千年的檜木，用鐵路來運輸，所以才有的高山鐵路。因為鐵路的運輸量大，加上早期公路不發達、卡車性能也不沒很好，用鐵路運輸是最好的選擇，而日本人一面選擇千年的高級紅檜、樹形較為筆直的木材來砍伐運往日本，另一方面也持續造林，所以早期伐木後造林都是檜木較多。但是二次世界大戰爆發之後，日本前線戰況吃緊，資源較為缺乏，那時後樹木砍伐之後，就沒有種植檜木，改以生長較迅速的柳杉來造林。而鐵路持續修築到阿里山的時候，那時候聽老一輩的人說，因為阿里山除了開發林場伐木作業以外，阿里山的風景很漂亮，馬上就傳回到日本國內，所以那時</u></p>	<p>阿里山鐵路就是日本人來台灣拿木材，要砍伐阿里山這些高大數千年的檜木，用鐵路來運輸，所以才有的高山鐵路。因為鐵路的運輸量大，加上早期公路不發達、卡車性能也不沒很好，用鐵路運輸是最好的選擇。(C-1-1)</p> <p>阿里山除了開發林場伐木作業以外，阿里山的風景很漂亮，馬上就傳回到日本國內，所以那時後就有</p>

<p>後就有開通鐵路除了運輸木材以外，並肩負遊客上阿里山觀光。初期阿里山觀光服務業略具雛形，有不少的外國人，舊阿里山車站有戲院、三溫暖、民宿等。當時飯店只有兩間，一間是阿里山賓館，專供當時日據時期政府高官住宿；另外一間阿里山閣國民旅社，則是提供一般民眾住宿休息使用。而早期住宿的地方不夠，許多村民會有木板做簡易隔間，提供給外國人住宿。所以阿里山鐵路初期是因為伐木來建設的，但是自從鐵路建設之後，阿里山美麗的風景就被傳到大日本帝國，所以沒多久就有遊客上來阿里山遊玩，也可以說是早期就有觀光客，只是當時阿里山鐵路比較注重在林場的開發。</p>	<p>開通鐵路除了運輸木材以外，並肩負遊客上阿里山觀光。(C-1-2)</p> <p>所以阿里山鐵路初期是因為伐木來建設的，但是自從鐵路建設之後，阿里山美麗的風景就被傳到大日本帝國，所以沒多久就有遊客上來阿里山遊玩，也可以說是早期就有觀光客，只是當時阿里山鐵路比較注重在林場的開發。(C-1-3)</p>
<p>2.請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？</p> <p>早期公路沒開通之前，大部分阿里山人都是住在舊車頭也就是沼平車站這一帶。舊社區較雜亂，當時政府要成立阿里山國家公園，為了改善此一混亂情形，欲將阿里山舊社</p>	<p>早期公路沒開通之前，大部分阿里山人都是住在舊車頭也就是沼平車站這一帶。舊社區較雜亂，當時政府要成立阿里山國家公園，為了改善此一混亂情形，欲將阿里山舊社</p>

<p>區遷入至第四分道下方，分商店區、住宅區、旅社區等。後來阿里山舊社區（沼平車站一帶）發生火燒，隔天嘉義憲兵、警察全部都坐火車上來阿里山，把其他沒燒完的房舍全部拆除，而舊有的蒸氣機車機車庫也在此次大火中燒毀。所有村民被迫遷入新社區也就是現今阿里山的聚落群（住宅區、商店區、旅社區與員工宿舍區），新聚落遷入後沒多久，阿里山公路全面開通，上山的遊客絡繹不絕，以現今的話來說就是報復性的旅遊，整個阿里山都是人。因為坐火車時間長，要4、5個小時久，上廁所也不方便。阿里山公路開通後，交通便利很多，汽車2個小時，大家都嘛愛開車，時間差很多，開車又閣方便，沒人愛坐火車。我小時候去嘉義都是要搭阿里山火車，印象中小時候不是很喜歡，後來公路開通後，我就騎摩托車回來，比較卡方便。光復後，阿里山本來就是很出名的觀光地區，有鐵路、雲海、櫻花、坐小火車一路搖到阿里山，隔天凌晨天黑前跟隨著其他遊客一同摸黑上山，這都是相當知名的。因</p>	<p>區遷入至第四分道下方，分商店區、住宅區、旅社區等。(C-2-1)</p> <p>阿里山舊社區（沼平車站一帶）發生火燒，隔天嘉義憲兵、警察全部都坐火車上來阿里山，把其他沒燒完的房舍全部拆除，而舊有的蒸氣機車機車庫也在此次大火中燒毀。(C-2-2)</p> <p>因為坐火車時間長，要4、5個小時久，上廁所也不方便。阿里山公路開通後，交通便利很多，汽車2個小時，大家都嘛愛開車，時間差很多，開車又閣方便，沒人愛坐火車。(C-2-3)</p> <p>光復後，阿里山本來就是很出名的觀光地區，有鐵路、雲海、櫻花、坐小火車一路搖到阿里山，隔天凌晨天黑前跟隨著其他遊客一同摸黑上山，這都是相當知名的。因此公</p>
---	--

<p>此公路開通每逢假日，阿里山到處都是人，阿里山甚至有夜市，公路方便，從事觀光服務旅遊的外來人口很多，因為有搭野雞車看日出的、臨時流動的攤販用小貨車搭載。現在的遊樂區大門口很多人在賣名產、賣小吃、泡麵，因為早期阿里山很冷，不像現在這麼熱。上山時喝點熱湯、熱麵，生意非常好。還有就是<u>種植山葵的農民變多了</u>，山葵是日本人從日本引進台灣種植的，因為阿里山的海拔高度較高，氣候條件各方面都比較適合，各地的、高級餐廳需求很大，加上當時山葵有在外銷日本，外銷的價格也很好。公路開通後，很多人因交通方便上來開墾種植，早期阿里山公路兩旁從十字村一直到自忠新中橫公路、眠月石猴地區、第一、第二分道也都有人栽種，面積據林務局統計有數千公頃，這也是公路開通後影響很大的一部份，但是現今已經所有土地因為林務局的政策，現今日都已收回造林不能種植了，這真的很可惜。</p>	<p>路開通每逢假日，阿里山到處都是人。(C-2-4)</p> <p>公路方便，從事觀光服務旅遊的外來人口很多，因為有搭野雞車看日出的、臨時流動的攤販用小貨車搭載。(C-2-5)</p> <p>種植山葵的農民變多了，山葵是日本人從日本引進台灣種植的，因為阿里山的海拔高度較高，氣候條件各方面都比較適合，各地的、高級餐廳需求很大，加上當時山葵有在外銷日本，外銷的價格也很好。公路開通後，很多人因交通方便上來開墾種植。面積據林務局統計有數千公頃，這也是公路開通後影響很大的一部份。(C-2-6)</p>
---	---

3.請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

阿里山鐵路這是阿里山社區的一個歷史文化代表，對於鐵路被指定做為國家重要文化財產，個人是持正面的看法，表示國家有在重視這條阿里山鐵路，我個人認為這是一個正面的決定，政府相關單為應該與當地社區、地方民眾多多參與，共同來保存這條鐵路。

4.對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（過去、現在以及未來）

現此時國家有另外成立一個專門單位來管理這條鐵路，這是一件好事情。早期鐵路是屬嘉義林管處的一個鐵路課來管理，預算金額、人員編制都比較不足，如今一個專門的單位來管理是好，提升安全性是尚重要，而且鐵路的車輛、車廂比較有機會來換新。早期並無重視阿里山老火車的保存，實在有必要在山上找一個適當的地方來好好的保存這些歷史，現在在阿里山還可以看到這些小火車的文化歷史嗎？有剩

鐵路被指定做為國家重要文化財產，個人是持正面的看法。(C-3-1)

國家有在重視這條阿里山鐵路，我個人認為這是一個正面的決定，政府相關單為應該與當地社區、地方民眾多多參與，共同來保存這條鐵路。(C-3-2)

國家有另外成立一個專門單位來管理這條鐵路，這是一件好事情。早期鐵路是屬嘉義林管處的一個鐵路課來管理，預算金額、人員編制都比較不足，如今一個專門的單位來管理是好。(C-4-1)

早期並無重視阿里山老火車的保存，實在有必要在山上找一個適當的地方來好好的保存這些歷史，現在在阿里山還可以看到這些小火車的文化歷史嗎？有剩下一棵集材

<p><u>下一棵集材柱、一台蒸汽集材機、一兩台老火車頭，早期的材丁車都不見了。如果有機會將早期老火車，用蒸汽動力的這些老火車來復駛，不一定要每天，但是至少可以每個禮拜來營運，相信除了可以帶動觀光以外，更可以讓其他後代的人知道早期阿里山的歷史文化。因為早期日本人在這個地方伐木伐很久，好幾十年，怎能可以將這些歷史全部都消滅掉？希望政府應該要好好來回復這些早期有關火車的歷史。目前在阿里山社區還有很多早期的耆老，但是他們都一天天年紀大，文化資產要保存要趕緊，時間越久，歷史消失去會更多。</u></p>	<p>柱、一台蒸汽集材機、一兩台老火車頭，早期的材丁車都不見了。(C-4-2)</p> <p>有機會將早期老火車，用蒸汽動力的這些老火車來復駛，不一定要每天，但是至少可以每個禮拜來營運，相信除了可以帶動觀光以外，更可以讓其他後代的人知道早期阿里山的歷史文化。(C-4-3)</p> <p>早期日本人在這個地方伐木伐很久，好幾十年，怎能可以將這些歷史全部都消滅掉？希望政府應該要好好來回復這些早期有關火車的歷史。(C-4-4)</p>
<p>5.對於爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄，請問您有何寶貴建議？</p> <p><u>阿里山的鐵路很有特色，之字形火車碰壁、螺旋鐵道的設計，蒸汽老火車頭的使用，希望政府有關單位要重視，把老火車頭繼續行駛。如果有損壞，看能不能修復好，讓老蒸汽火車頭繼續在園區內來來回回活動，這樣肯定會增加阿里山小火</u></p>	<p>阿里山的鐵路很有特色，之字形火車碰壁、螺旋鐵道的設計，蒸汽老火車頭的使用，希望政府有關單位要重視，把老火車頭繼續行駛。如果有損壞，看能不能修復好，讓老蒸汽火車頭繼續在園區內來來回回活動，這樣肯定會增加阿里山小火</p>

<p><u>車的能見度，對於阿里山小火車納入世界遺產一定有幫助，政府單位應大力推廣。早期能夠搭火車是件很光榮的事情，因為交通不方便，我們都很少下去嘉義，一年大抵下去嘉義一次，小學的時後，如果跟同學說我明天要搭火車下去嘉義，那時候全班同學都會抱著相當羨慕的眼神，光是在奮起湖吃便當就是一件非常難得事情，<u>火車到奮起湖之後，木盒裝著熱騰騰的便當，由叫賣小販以一條圍繞頸部的布巾撐著「便當！便當！」，那都是我們早期的阿里山鐵路記憶。</u></u></p>	<p>車的能見度，對於阿里山小火車納入世界遺產一定有幫助，政府單位應大力推廣。(C-5-1)</p> <p>火車到奮起湖之後，木盒裝著熱騰騰的便當，由叫賣小販以一條圍繞頸部的布巾撐著「便當！便當！」，那都是我們早期的阿里山鐵路記憶。(C-5-2)</p>
<p>6.對於阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光，請問您的看法？</p> <p><u>如果小火車要帶動社區來觀光的人潮，車輛、車廂都必須要更新。現在的科技技術很進步，可以參考國外的鐵道或車輛、車廂的設計，把車輛車廂用好，現在的車廂、車輛設計太老舊了，也過時，那些車廂都用很久了，實在有必要更新，沒有更新根本無法吸引觀光客。此外經營的理念也很重要，<u>如果經營者沒有想法、理念，那小火車就是永</u></u></p>	<p>小火車要帶動社區來觀光的人潮，車輛、車廂都必須要更新。現在的科技技術很進步，可以參考國外的鐵道或車輛、車廂的設計，把車輛車廂用好，現在的車廂、車輛設計太老舊了，也過時，那些車廂都用很久了，實在有必要更新，沒有更新根本無法吸引觀光客。(C-6-1)</p> <p>如果經營者沒有想法、理念，那小火車就是永遠都是這樣子。</p>

<p>遠都是這樣子。之前林務局的時代，在民營化之前還有把水山線重新整理整修，終點還有重新鋪設一座木造橋樑，那也可以開行區間列車，但是就不要用現在的這種車廂，遊客都關在車廂裡面，應該用烏來的碰碰車那種開放式的嘛！阿里山的空氣這麼好，平地上山來的民眾，上來阿里山就是要呼吸咱阿里山的新鮮空氣，你用這種密封式的車輛、車廂，遊客根本就感受不到阿里山的空氣有多好；至於觀日出的火車當然因為天暗嘛，視線不好，為了安全，當然就是用傳統這種的。另外阿里山森林遊樂區內原本就是一個伐木的集散地，除了森林鐵路的登山本線以外還有很多的支線，早期還有營運眠月石猴線、水山線，現在已經廢棄的大瀧溪線、塔山裡線等等這些舊有的鐵道、伐木支線應該都可以考慮修復或整修，如果修復復駛成本太高或是太困難，其實也可以考慮整修成為步道，因為這些早期的伐木支線其實風景都非常的漂亮，不一定要修復到火車可以通行，只要能夠讓遊客可以通行，這都是很好的觀光</p>	<p>(C-6-2)</p> <p>民營化之前還有把水山線重新整理整修，終點還有重新鋪設一座木造橋樑，那也可以開行區間列車，但是就不要用現在的這種車廂，遊客都關在車廂裡面，應該用烏來的碰碰車那種開放式的嘛！阿里山的空氣這麼好，平地上山來的民眾，上來阿里山就是要呼吸咱阿里山的新鮮空氣，你用這種密封式的車輛、車廂，遊客根本就感受不到阿里山的空氣有多好。(C-6-3)</p> <p>阿里山森林遊樂區內原本就是一個伐木的集散地，除了森林鐵路的登山本線以外還有很多的支線，早期還有營運眠月石猴線、水山線，現在已經廢棄的大瀧溪線、塔山裡線等等這些舊有的鐵道、伐木支線應該都可以考慮修復或整修，如果修復復駛成本太高或是太困難，其實也可以考慮整修成為步道，因為這些早期的伐木支線其實風景都非常的漂亮，不一定要修復到火車可以通行，只要能夠讓遊客可以通行，這都是很好的觀光路線。(C-6-4)</p>
--	--

路線，因為平常的車輛根本無法到達，路線沒有整修，根本平常無法到達。現在的東埔山莊，早期也是阿里山鐵路支線東埔線末端，當時還有許多聚落在鐵道沿線旁，後來新中橫公路台 21 線與台 18 線自忠至塔塔加路段建設，大抵是沿著這條鐵路支線建設，所有鐵路的路基都被拿來作為公路的路基，如果當時的鐵路可以留下來也很好的。像眠月石猴的眠月車站，早期也都是有一個聚落在那邊，因為伐木的工人或者是現場的作業人員不可能每天來來回回往阿里山跑，一定要住在那邊才會方便，所以如果可以把早期的聚落回復或者重現那樣會更好。另外車站的文化也可以重現，譬如火車行駛到奮起湖，因為接近中午，所以就要吃便當，也就有了便當的叫賣文化，另外火車行駛到竹崎車站的時候，因為海拔比較低，氣溫較高，早期的火車車廂也沒有空調，身上穿的大衣早已經脫掉，車廂外就有人在賣冰，這都是一個很好的體驗、賣點。

眠月石猴的眠月車站，早期也都是有一個聚落在那邊，因為伐木的工人或者是現場的作業人員不可能每天來來回回往阿里山跑，一定要住在那邊才會方便，所以如果可以把早期的聚落回復或者重現那樣會更好。(C-6-5)

車站的文化也可以重現，譬如火車行駛到奮起湖，因為接近中午，所以就要吃便當，也就有了便當的叫賣文化，另外火車行駛到竹崎車站的時候，因為海拔比較低，氣溫較高，早期的火車車廂也沒有空調，身上穿的大衣早已經脫掉，車廂外就有人在賣冰，這都是一個很好的體驗、賣點。(C-6-6)

訪談編號：D

訪談對象：森鐵阿里山車站站長

訪談時間：2021 年 2 月 25 日下午二點

訪談地點：林鐵阿里山車站辦公室

訪談方式：深度訪談與錄音

訪談逐字稿內容	編碼/分析
<p>1.請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？</p> <p><u>阿里山森林鐵路有分日據時期，然後還有光復初期。然後它最早是一個伐木載運木頭產生因應的一個鐵道，所以他在日據時期，他從最早的通車，他是 1906 年就是日本人他開始建造，然後到了 1912 年從北門通車到二萬坪。這日據時期這一段就是 1912 年到 1945 年，他們都是來載運的木頭，因為當時為了開採我們阿里山，然後再來還有光復初期之後我們就有載客，因為那時候阿里山公路還沒有開通，所以我們也是早期在阿里山，其實在開採這些我們這邊森林，當時其實來了很多，也是很多來這邊工作的人，這也是開始我們會有載客，然後這在光復初期。到 1963 年之後，我們就開始停止伐木了，然後就開始變形</u></p>	<p>阿里山森林鐵路有分的日據時期，然後還有光復初期。然後它最早是一個伐木載運木頭產生因應的一個鐵道。(D-1-1)</p> <p>到 1963 年之後，我們就開始停止伐木了，然後就開始變形轉型的一個</p>

<p>轉型的一個觀光鐵道。在阿里山公路開始通車之後，也就是 1982 年開始阿里山公路通車，之後會變成比較新鮮的一個感覺。然後再加上經濟開始在起飛的時候，會越來越多人開始有自用車，所以這個時候開始，我們鐵路就是開始衰退。這個時候就，大家其實上阿里山，他們有另外一個選擇。之後九二一之後，由於等一個復興，就我們九二一大地震之後，其實我們會有影響、會開始去思考這段路的危險性，以及整個地質的轉變之後，所以我們那時候的車次會慢慢的減少。然後也因應鐵路的一些衰退之後，其實從九二一 1999 年開始之後，其實慢慢的有一些其他的一些比較小的站，我們就降回那個招呼站或者是無人站。再來又分為民營化、跟那個莫拉克颱風的一個重創，那也就是在我們最近這十幾年發生的，從 2008 年到 2010 年就已經發生宏都接手的民營化。然後還有一個莫拉克的影響，從 2010 年開始，我們的林務局又開始接手這一條鐵路，讓我們整條鐵路浴火重生，所以大致上，我們分為日據、</p>	<p>觀光鐵道。(D-1-2)</p> <p>1982 年開始阿里山公路通車，之後會變成比較新鮮的一個感覺。然後再加上經濟開始在起飛的時候，會越來越多人開始有自用車，所以這個時候開始，我們鐵路就是開始衰退。(D-1-3)</p> <p>九二一大地震之後，其實我們會有影響、會開始去思考這段路的危險性，以及整個地質的轉變之後，所以我們那時候的車次會慢慢的減少。(D-1-4)</p> <p>我們分為日據、光復還有一個停止</p>
--	---

光復還有一個停止伐木之後轉型為觀光鐵道，再來是一個阿里山公路的興起、鐵路的一個衰退，然後再來是一個九二一大地震跟那個莫拉克颱風，然後再來莫拉克颱風過後，從林務局接手，之前還有台鐵處的代管，然後五年的時間，又交還給林務局，之後成立一個林鐵處，然後就一直我們到現在，準備的浴火重生。

2.請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？

其實在整個阿里山早期也聽一些老前輩來講在日據時代的阿里山，其實它繁華的程度不比那個九份喔。他當時為了因應這個，開採這個我們很有名的那個我們的檜木群，當時不管是進去到石猴，或者我們從眠月線過去，還有往大瀧溪線，甚至更深山裡面的一些地點，甚至火車到不了的地方，這一整片的阿里山地區，當時繁華的程度真的是比九份有過之而不及。那在阿里山，其實鐵路開通它是一個原因，再來還有一點是因應它變成觀光之後，

伐木之後轉型為觀光鐵道，再來是一個阿里山公路的興起、鐵路的一個衰退，然後再來是一個九二一大地震跟那個莫拉克颱風，然後再來莫拉克颱風過後，從林務局接手，之前還有台鐵處的代管，然後五年的時間，又交還給林務局，之後成立一個林鐵處。(D-1-5)

阿里山地區，當時繁華的程度真的是比九份有過之而不及。(D-2-1)

他停止伐木之後，當然有些人口一定
會外移，大家為了也是生存之道，
就像花蓮林田山，他早期也是一
個很繁華，也因應開採的就是這
樣子一個小九份的感覺。其實台灣
我覺得不管是九份、金瓜石，還是
一些地方，其實早期的產業，我們
可以就阿里山來講，就因為伐木促
進了一個新的聚落出來，到現在的
話，今天他人口跟社區不同層面的
影響最基本的原因，就是在於這些
產業沒落之後，在這邊生活的居
民，他們就只能外流。但是在剛開
始轉型為觀光鐵道的時候，也曾經
很風光過一陣子，然後到了公路開
通之後，不管是公路還是說大家可
以自行上山，那搭乘鐵路的會越來
越少，這其實最大的差異就是在因
為鐵路搭乘的時間是太久了，然後
你如果自己開車的話其實時間上可
以節省了一半。所以這一定會有影
響。那當然你如果鐵路周遭，因為
鐵路到的地方不見得是公路可以到
的，那你鐵路沒有到的地方，相對
的你原本搭火車，促成的一個商業
活動或者是當時商業、機關，它也
漸漸的沒落之後，當然它的社區跟

停止伐木之後，當然有些人口一定
會外移，大家為了也是生存之道。
(D-2-2)

早期的產業，我們可以就阿里山來
講，就因為伐木促進了一個新的聚
落出來，到現在的話，今天他人口
跟社區不同層面的影響最基本的原
因，就是在於這些產業沒落之後，
在這邊生活的居民，他們就只能外
流。(D-2-3)

公路開通之後，不管是公路還是說
大家可以自行上山，那搭乘鐵路的
會越來越少，這其實最大的差異就
是在因為鐵路搭乘的時間是太久
了，然後你如果自己開車的話其實
時間上可以節省了一半，所以這一
定會有影響。(D-2-4)

人口也會漸漸外移。其實這些都是公路開通之後，對於鐵路他有很大的影響。但是目前我們的政府也其實也慢慢在提升，以觀光為主，那其實現在有很多年輕人，他們也都是會迴流，在小時後離開家裡，然後現在也是為了不捨家鄉這麼美麗的風光，他們也會回來用他們自己另類的一個觀念跟想法，然後搭配著我們現在目前也是台灣才有的一個高山鐵路，來包裝就整個社區。其實這些都市不同層面的影響，這慢慢的會，越來越多人回來。

3.請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

阿里山林業鐵路，它其實有很重要的一個工法。他其實有五大工法，那這五大工法就是我們大家熟知的就是一個 U 字形的一個大轉彎，然後第二個就是我們那個獨立山的螺旋爬升，目前我們現在也是我們嘉義縣居民一直大家去爬的獨立山，再來就是我們的一個之字形路線，那因為目前這一段是停駛的，但我們在兩年全線通車之後，大家會來通過這一段之字形；那第四個就是

我們最有名的一個蒸汽火車。他直列式的汽缸跟傘形齒輪。這是因應我們阿里山鐵路特有的坡度，然後來設計這一個獨特的、扇形的一個齒輪跟直列式的汽缸；第五是齒輪式的鐵軌，那這個是在日本才有，我們沒有。那相對於我們社區影響，其實以獨立山來講，它會帶動一整個社區的一個發展起來。因為這一段，他是在我們嘉義梅山一個叫紅南坑的一個地區。當地居民其實可以，像文史工作者好了，他可以來推，現在配合太平雲梯，還有我們太平老街，然後可以在來一整個從原本的一個點，其實他可以再加入我們一個阿里山森林鐵路了這個獨特的工法，就是小火車它可以繞行這一個獨立山，你可以在山下樟腦寮的地方看到四次我們阿里山的小火車來爬這座山，用一個類似蝸牛這樣子，其實這個就是文化景觀帶來對社區的一個影響。早期的一些居民，它可能就是藉用我們阿里山小火車來當作一個交通工具，但今天的話，他可以如果說我們外面的一些遊子，他回到家鄉的話，他除了賣吃的，除了他自己耕種的

那相對於我們社區影響，其實以獨立山來講，它會帶動一整個社區的一個一個發展起來。(D-3-1)

當地居民其實可以，像文史工作者好了，他可以來推，現在配合太平雲梯，還有我們太平老街，然後可以在來一整個從原本的一個點，其實他可以再加入我們一個阿里山森林鐵路了這個獨特的工法，就是小火車它可以繞行這一個獨立山，你可以在山下樟腦寮的地方看到四次我們阿里山的小火車來爬這座山，用一個類似蝸牛這樣子，其實這個就是文化景觀帶來對社區的一個影響。(D-3-2)

東西，我們還要讓人家看到，不管
你是一個有形的一個資產或者是無
形的資產。其實像我們這個工法就
是可以讓在地的居民，他們也是可
以去帶動這整個觀光。他從這些點
可以延伸成整個面，不只是說，我
們可能只有走那個吊橋，然後還是
說，我們只吃個東西。其實這包含
一個教育的一個含義，因為這也是
我們全世界就三條高山鐵路才有的。
那像之字型的話，這是以前阿
里山火車撞山壁，其實早期大家來
說，來坐阿里山火車，看火車碰山
壁，其實這也是我們的一個景觀。
然後，你可以由社區的一個，文史
工作者，或者是我每一個旅行的團
隊，他可以來帶領的說，我們可以
來體驗這一段，其實不見得是說，
我們可能搭整段，我們可以類似說
我們來包車、我們來體驗這個阿里
山火車碰壁，總共會經過了四個分
道，就是會我們會碰壁碰了四次，
然後再來還有我們，阿里山的沿線
不只是這些工法，像我們水社寮車
站、多林車站、十字路車站。目前
最夯的就是我們從十字路走到阿里
山的一個叫做德恩亞納部落。這其

我們還要讓人家看到，不管你是一
個有形的一個資產，或者是無形的
資產。其實像我們這個工法就是可
以讓在地的居民，他們也是可以去
帶動這整個觀光，他從這些點可以
沿延伸成整個面。(D-3-3)

那像之字型的話，這是以前阿里山
火車撞山壁，其實早期大家來說，
來坐阿里山火車，看火車碰山壁，
其實這也是我們的一個景觀。(D-3-
4)

實你走到這邊，沿途你經過了一些暖帶林還是說，我們的溫帶林，還有各種各樣不一樣的一個生態，包含到我們還有一個舊鐵道，我們現在的特富野特古道，其實這些早期都是我們阿里山森林鐵路的一段，他都有他當時的一個故事，雖然他目前沒有已經停駛了，但我們鐵道的遺跡還在，其實，這些都是一個景觀保存最好的一個正面的教材。

而且我們行走在這些舊有的鐵路上，我們可以去遙想當年我們早期的那些祖先們在伐木嗎？還是說大家在這條鐵路生活？在伐木？還有看了說我們這種軌距、我們這樣子的環境下，還可以運送的這些木頭來下山，大家來體會那種感受。

4. 請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

文化資產保存，其實過去來講的話，因為早期有在行駛我們蒸汽火車，當然我們會保存很多相關的譬如說水鶴，我們蒸汽火車在加水，然後還有以前一些老站吧！那目前我們還保存最好的就是竹崎車站，

現在的特富野特古道，其實這些早期都是我們阿里山森林鐵路的一段，他都有他當時的一個故事，雖然他目前沒有已經停駛了，但我們鐵道的遺跡還在，其實，這些都是一個景觀保存最好的一個正面的教材。(D-3-5)

過去來講的話，因為早期有在行駛我們蒸汽火車，當然我們會保存很多相關的譬如說水鶴，我們蒸汽火車在加水，然後還有以前一些老站。(D-4-1)

還有目前的奮起湖監工區。奮起湖監工區它雖然有改建過，但他前面有三棵杜鵑花，這條鐵路多久，它就是有多久。那其實這整個路線上，它差異不大。文化資產保存我的建議會覺得說，其實像現在的話，其實我覺得很多不需要的一些商業化的指示，可以是不須要去存在的。那一些老車站，我覺得其實是可以保存下來。如果說有需要建新的車站，我覺得可以類似像台鐵高雄車站這樣子，還是像台中車站，其實他跟把原有的一些帝國式的一個建築物，還是早期日據時代，還是我們光復初期，其實他有的車站，我們可以把它保存下來。我覺得最可惜的應該就是說，現在的北門車站，雖然現在我覺得北門車站，他現在保留了一個北門驛，但是其實在我們可能，現在如果你說四、五十歲一些人，其實大家還停留在以前，那個嘉義人其實還停留在以前。我們本能車在前面那片大片的廣場。雖然他的建築物是民國六十幾年還是七十幾年建好了，但早期只要我們說，要搭火車上阿里山的話，其實就是會到北門

文化資產保存我的建議會覺得說，其實像現在的話，其實我覺得很多不需要的一些商業化的指示，可以是不須要去存在的。那一些老車站，我覺得其實是可以保存下來
(D-4-2)

車站，那目前還有個很重要的，我們其實管理處有做得很好了一點事，逐漸在修復以前的一個蒸汽老火車頭，蒸汽老火車頭其實都有108年。像我們目前的31號、25號，這些其實目前都還是可以在行駛的，這些都有108歲了。這些其實都是可以列入文化資產的保存。

那未來的話，我覺得現在還有一些線路，像我們眠月線進去的話，其實還有一些像大龍溪線，我們阿里山有很多，很優秀的一些在地些青年，他們也曾經回去尋根。我們去覺得，可以藉由這一點我們去發掘更早以前，可能早期我們在這邊的一些先民們他們工作，可以發覺到沿線鐵路的一些設施，或許目前都已經被雜草蓋住。但我覺得，當時如果沒有真的去破壞的話，這些都可以去把他去挖掘出來的這些，其實對於列入我們的文化資產保存，我覺得絕對是加分的一個效用。

5.對於爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄，請問您有何寶貴建議？

管理處有做得很好了一點事，逐漸在修復以前的一個蒸汽老火車頭，蒸汽老火車頭其實都有108年。像我們目前的31號、25號，這些其實目前都還是可以在行駛的，這些都有108歲了。這些其實都是可以列入文化資產的保存。(D-4-3)

我們去發掘更早以前，可能早期我們在這邊的一些先民們他們工作，可以發覺到沿線鐵路的一些設施……對於列入我們的文化資產保存，我覺得絕對是加分的一個效用。(D-4-4)

世界遺產登錄我們最大的本錢，就是我們這一條路，就是超過百年，就是最簡單的、也是最有力的可以登錄世界遺產的。但其實以目前國際上的現實面來講的話，我們目前卡到的，其實不是我們條件不好，是本身的話，就是這已經是政治層面上的，如果我們沒有在聯合國的話，我們其實連推都推不動，就能建議的，其實也就這樣。

6.對於阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光，請問您的看法？

發展觀光旅遊，其實也不用在那邊……我們有很大的一個潛力啦！其實目前我們前瞻計畫，我們可以購買很多的硬體。我們先從硬體來講的話，一些車廂來講好了，我覺得可以設計譬如說，我們可以看星空的一個車廂，我們的可以用那個整個帷幕的玻璃還是採光的。第二個你也可以設計一些有露天的，畢竟你在山上，本來就是空氣好、景觀漂亮，其實這些本來就是要讓旅客，他可以親自去感受到，而不是說我隔著一層玻璃，我覺得這些都是可以去可行的一個方向。當然是

世界遺產登錄我們最大的本錢，就是我們這一條路，就是超過百年，就是最簡單的、也是最有力的可以登錄世界遺產的。(D-5-1)

不是我們條件不好，是本身的話，就是這已經是政治層面上的，如果我們沒有在聯合國的話，我們其實連推都推不動。(D-5-2)

前瞻計畫，我們可以購買很多的硬體。我們先從硬體來講的話，一些車廂來講好了，我覺得可以設計譬如說，我們可以看星空的一個車廂，我們的可以用那個整個帷幕的玻璃還是採光的。第二個你也可以設計一些有露天的，畢竟你在山上，本來就是空氣好、景觀漂亮，其實這些本來就是要讓旅客，他可以親自去感受到，而不是說我隔著一層玻璃，我覺得這些都是可以去可行的一個方向。(D-6-1)

山上的氣候多變，但我們其實建造出多種、多樣性的一個車廂的話，以硬體來講，因為本來就是朝著觀光來講嘛！在一路上，你搭乘的火車看出去就是雲海，在台灣應該就只有在阿里山會有。其實這些很多面都是可以，還有一些路線上，譬如說我們水山、還有之前我們剛完成的，就是用蒸汽火車去拖那個木材，這其實是林鐵的初衷。最早日本人設計，它本來就是要載運木材。甚至我覺得也可以去開放一些，譬如說我往眠月線進去，我們不見得因為眠月線目前當然是有一部分坍塌，如果我們暫時能去克服的話，最好是我們通到石猴線，那目前也是很多人所謂的秘境。但是，如果我們能在兼顧到安全的話，其實小火車能復駛到石猴站的話，其實我覺得這都是很好的。而且據我所知是目前路線上來講，其實都是都是可行的。那文創的話，我覺得那就更多了，最好的你從各車站，你們要去發展每個車站，他的一個特點出來，而不是就只是一個搭小火車的一個車站。像你在祝山，你可以營造出，我今天這個就

但是，如果我們能在兼顧到安全的話，其實小火車能復駛到石猴站的話，其實我覺得這都是很好的。

(D-6-2)

你們要去發展每個車站，他的一個特點出來，而不是就只是一個搭小火車的一個車站。像你在祝山，你可以營造出，我今天這個就是看日

<p>是看日出的車站。<u>對然後沼平的話，最早它其實是，我們阿里山的終點站。在阿里山的話是以前是從北門通到到沼平。那其實<u>沼平以前有阿里山車庫、有客車庫、跟那個工程車的車庫，就是我們載運木頭的車庫。其實搭配了目前還有的集材柱、集材機，我覺得這些可以去修復，或者是營造出給旅客，就是類似那種感受。就好比我們今天去金瓜石，讓人家進礦坑，去感受一下當年挖礦的那一種感覺，我覺得這些都是都是可行的。那一些紀念品的話，其實我覺得，本身你有火車嗎？<u>火車就是一個動態的！它本來就可以開發出，很多一些的文創。譬如我們模型、小朋友最愛的甚至是樂高，好像還沒有看過說，有樂高是用我們的阿里山火車，其實這些都是很很夯的。甚至也可以結合手遊，還是一些遊戲呀，這些都可以融入我們阿里山的元素，不只是我們鐵道，而且是整個阿里山風景區，整個面，對我覺得其實都很多的機會。</u></u></u></p>	<p>出的車站。(D-6-3)</p> <p>沼平以前有阿里山車庫、有客車庫、跟那個工程車的車庫，就是我們載運木頭的車庫。其實搭配了目前還有的集材柱、集材機，我覺得這些可以去修復，或者是營造出給旅客，就是類似那種感受。(D-6-4)</p> <p>火車就是一個動態的！它本來就可以開發出，很多一些的文創。譬如我們模型、小朋友最愛的甚至是樂高，好像還沒有看過說，有樂高是用我們的阿里山火車，其實這些都是很很夯的。(D-6-5)</p>
--	--

訪談編號：E

訪談對象：阿里山鄉鄉民代表會代表

訪談時間：2021年3月4日下午7點

訪談地點：阿里山消防分隊

訪談方式：深度訪談與錄音

訪談逐字稿內容	編碼/分析
<p>1.請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？</p> <p>因為我在阿里山出生，然後我今年算六十歲了，等於在阿里山住了六十年，所以據我所知道<u>這條鐵路，當初是為了就是日本人為了砍阿里山的檜木、伐木然後開闢的這條鐵路。然後它這條鐵路的沿線村落，也是有滿多村落的經過。經過這些村落，當然也是對這些村落帶來交通上方便</u>，然後我記得好像是民國七年還是幾年，這條鐵路開通到二萬坪，後來才開到阿里山，後來到阿里山以後又分很多支線，比如說像到自忠啦、到新高口。以前登玉山也可以搭火車啦，但是眠月線，像現在很盛行的眠月線，也是到阿里山以後再分出去的鐵路。但是<u>這條鐵路當然當初就是為了這些伐木人口，伐木工人也多，日本人也是</u></p>	<p>這條鐵路，當初是為了就是日本人為了砍阿里山的檜木、伐木然後開闢的這條鐵路。(E-1-1)</p> <p>然後它這條鐵路的沿線村落，也是有滿多村落的經過。經過這些村落，當然也是對這些村落帶來交通上方便。(E-1-2)</p> <p>這條鐵路當然當初就是為了這些伐木人口，伐木工人也多，日本人也是因為運輸，最主要運輸這些檜</p>

因為運輸，最主要運輸這些檜木，當然也為這些人帶來交通上的方便以及運補上的方便，當初主要的目的就是在這裡。然後它的演變後來從老火車頭啦到柴油車，後來發展到觀光啦，這個就是近百年來就是有這個有這個歷程。

2.請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？

因為公路開通，當然對於鐵路的衝擊，我覺得是還滿大的啦。但是公路開通，畢竟它是比較方便，而且縮短時間。然後對於產業公路開通對產業當然就是帶動了很多，像阿里山、阿里山的茶葉啦什麼，這些都是公路開通以後發展出來的農產。當然人口以阿里山上面的話，當初因為有伐木工人，很多伐木工人在這裡，在這裡工作什麼的。後來公路開通以後，那時候已經沒有，已經不是日據時代那時候的伐木的那種盛況了。所以人口外移，以阿里山地區來講是外移的，還滿嚴重的。阿里山又經過兩次火災嘛，所以說，沒有辦法伐木，沒有

木，當然也為這些人帶來交通上的方便以及運補上的方便，當初主要的目的就是在這裡。(E-1-3)

公路開通，當然對於鐵路的衝擊，我覺得是還滿大的啦。但是公路開通，畢竟它是比較方便，而且縮短時間。然後對於產業公路開通對產業當然就是帶動了很多，像阿里山、阿里山的茶葉啦什麼，這些都是公路開通以後發展出來的農產。(E-2-1)

公路開通以後，那時候已經沒有，已經不是日據時代那時候的伐木的那種盛況了。所以人口外移，以阿里山地區來講是外移的，還滿嚴重的。(E-2-2)

那麼多的、那麼多的經濟的……。
就是說生計，沒有那麼多的生計可以在這邊生存，所以外移的人口外移的還滿嚴重的。但是對於阿里山沿線，這些包括原住民部落，公路開通，他們的人口你像石桌，以前石桌就是一個小小的幾戶人家，你看石桌現在那麼熱鬧，這是公路開通以後移進來的人口也是蠻多的或者回鄉的人也很多。所以相對它多面的，他的衝擊有多面的。他影響我覺得說影響有好有壞，就是比較不同層面的地方。但是鐵路在公路開通以後，對阿里山的觀光帶來的人口數也比較多，所以阿里山很多就是在生計上就是一堆觀光客為主的，鐵路以前就是運木材，就是交通、運輸為主要，現在公路開通以後，他帶來的是一個觀光的效應。

3.請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

我是覺得這一條鐵路，如果列入國家文化景觀的話，這條鐵路我覺得他現在就是要以觀光發展為主啦。他列入文化景觀，對觀光發展應該

但是對於阿里山沿線，這些包括原住民部落，公路開通，他們的人口你像石桌，以前石桌就是一個小小的幾戶人家，你看石桌現在那麼熱鬧，這是公路開通以後移進來的人口也是蠻多的或者回鄉的人也很多。(E-2-3)

相對它多面的，他的衝擊有多面的。他影響我覺得說影響有好有壞，就是比較不同層面的地方。(E-2-4)

鐵路在公路開通以後，對阿里山的觀光帶來的人口數也比較多，所以阿里山很多就是在生計上就是一堆觀光客為主的，鐵路以前就是運木材，就是交通、運輸為主要，現在公路開通以後，他帶來的是一個觀光的效應。(E-2-5)

我是覺得這一條鐵路，如果列入國家文化景觀的話，這條鐵路我覺得他現在就是要以觀光發展為主啦。他列入文化景觀，對觀光發展應該

會有所幫助。他我覺得它針對的應該是屬於比較，如果例如以他為主要的一條主線的話，因為他以前當然就是以這條鐵路為主，但是現在這條鐵路，你說要以交通跟運輸為主的那是不太可能。公路方便，它不會再以這種這種交通跟運輸為主的，我覺得他應該是比較多元化下去經營這條鐵路。比如說，以前就是單一這條鐵道，現在它等於是說，鐵道沿線經過的場站，它經過的以前的那個山上的村落，甚至到原住民的部落，他都有公路在再分佈出去。所以如果能以這條鐵路為主要去發展觀光的話，然後可以成立一個在現在，因為也有成立一個森鐵處，他可以做一個平台，去行銷……就是整個大阿里山地區，然後以森鐵為主，這條鐵路為主，然後去散播，因為它成網狀，鐵路為主線，然後公路網狀，一路送出去，我覺得是發展觀光的一個很好的……應該是說，一個很好去推銷的一個一個東西啦。像早期而且可以恢復以前，你知道我們現在都知道奮起湖便當。早期你看竹崎，我們小時候坐火車，這次是至竹崎吃

會有所幫助。(E-3-1)

現在這條鐵路，你說要以交通跟運輸為主的那是不太可能。公路方便，它不會再以這種這種交通跟運輸為主的，我覺得他應該是比較多元化下去經營這條鐵路。(E-3-2)

如果能以這條鐵路為主要去發展觀光的話，然後可以成立一個在現在，因為也有成立一個森鐵處，他可以做一個平台，去行銷……就是整個大阿里山地區，然後以森鐵為主，這條鐵路為主，然後去散播，因為它成網狀，鐵路為主線，然後公路網狀，一路送出去，我覺得是發展觀光的一個很好的……應該是說，一個很好去推銷的一個一個東西啦。(E-3-3)

冰淇淋、交力坪買包子、粽子，奮起湖就是吃便當。你看現在奮起湖的便當為什麼那麼有名，就是就是這樣來的。現在你能發展的更可以、更多元性，就是他如果說能列重要的國家文化景觀的話，他更有一個有一個比較重點型的、可以重點型的去去行銷這條鐵路的……..這些沿線的，可以搞得都很多。我覺得就是就是以鐵路為主下去多元化經營以觀光為主。

4.對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（過去、現在以及未來）

當然我也對這條鐵道從小到大，因為靠他來來去去、上山、下山、讀書、上學都是靠它當然對它也感情也是很深厚。我個人也希望說，這個文化資產，要保存下去。因為之前就發生過，你如果列入文化資產的話，以後就不會有類似之前民國九十幾年有把這條鐵路比如說委外啦、BOT 啦、這種方式出去了。這條鐵路就是要國家來維護、來保護它。你看這個過程，這個 BOT 過程到後來也證實了，委外是一個不適

如果說能列重要的國家文化景觀的話，他更有一個有一個比較重點型的、可以重點型的去去行銷這條鐵路的……..這些沿線的。(E-3-4)

對它也感情也是很深厚。我個人也希望說，這個文化資產，要保存下去。(E-4-1)

如果列入文化資產的話，以後就不會有類似之前民國九十幾年有把這條鐵路比如說委外啦、BOT 啦、這種方式出去了。(E-4-2)

這條鐵路就是要國家來維護、來保護它。你看這個過程，這個 BOT 過程到後來也證實了，委外是一個不

當的方法，還是要以國家來保護它為主。當然這樣對未來對現在及未來都有好處，因為我認為這條鐵路將來能帶動阿里山，整個社區還有沿線場站各部落等整個大阿里山地區，它很會有很大的一個觀光發展。

5.對於爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄，請問您有何寶貴建議？

如果以我的看法的話，當然世界大家都說有幾條高山鐵路，大家在說的也是有的登錄世界遺產。但是我覺得阿里山鐵路登錄世界遺產是必須要的，因為它的條件可能，甚至全世界沒有人有它的條件，因為它不只是鐵路本身的工程的部分，當初鐵路的建造，然後現在的鐵路的狀況。然後你看它從溫帶林、暖帶林、寒帶林這種高山海拔、這種林相、這種生態，然後甚至你看它經過的地方。它甚至在我們文化方面來說，它有原住民的文化，它都是在沿線，它沿線有原住民的文化。它有農產的經濟價值，你看它經過的茶區、咖啡什麼的……它可以帶動

適當的方法，還是要以國家來保護它為主。(E-4-3)

這樣對未來對現在及未來都有好處，因為我認為這條鐵路將來能帶動阿里山，整個社區還有沿線場站各部落等整個大阿里山地區，它很會有很大的一個觀光發展。(E-4-4)

我覺得阿里山鐵路登錄世界遺產是必須要的，因為它的條件可能，甚至全世界沒有人有它的條件，因為它不只是鐵路本身的工程的部分，當初鐵路的建造，然後現在的鐵路的狀況。然後你看它從溫帶林、暖帶林、寒帶林這種高山海拔、這種林相、這種生態。(E-5-1)

然後甚至你看它經過的地方。它甚至在我們文化方面來說，它有原住民的文化，它都是在沿線，它沿線有原住民的文化。它有農產的經濟價值，你看它經過的茶區、咖啡什麼的……它可以帶動的很多元化的東西出來。(E-5-2)

的很多元化的東西出來。所以我覺得它可能，甚至比其他世界其他的高山鐵路更有資格來登錄這個世界遺產。因為它是很多元化的而且很多面向的這條鐵路。其他可能高山鐵路就是高山鐵路，而且它現在可能其他高山鐵路可能現在頂多大部分這就是做觀光的一個議題而已。現在阿里山森林鐵路這條鐵路它的主線的周邊，是非常非常多的，就像我剛剛講的一些農產，一些文化啦，好多都在鐵路周邊，所以其實我們的阿里山小火車，他的整個整體的各個文化是很多元性的，多彩豐富，所以應該是不是如政府應該多朝著把這幾個面向，應該都要把可能來蒐集進來、框列進來，然後跟這條鐵路一起來做推廣。

6.對於阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光，請問您的看法？

我是覺得這一條鐵路，現在我，我覺得他是，它存在的功能真的是百分之九十五，真的是只能發展觀光，所以這個這個你要怎麼去發展觀光，整個就是一個很重要的議題。比如說，我的看法，當然這個

它可能，甚至比其他世界其他的高山鐵路更有資格來登錄這個世界遺產。因為它是很多元化的而且很多面向的這條鐵路。(E-5-3)

我們的阿里山小火車，他的整個整體的各個文化是很多元性的，多彩豐富，所以應該是不是如政府應該多朝著把這幾個面向，應該都要把可能來蒐集進來、框列進來，然後跟這條鐵路一起來做推廣。(E-5-4)

這一條鐵路，現在我，我覺得他是，它存在的功能真的是百分之九十五，真的是只能發展觀光。(E-6-1)

我的看法，當然這個重點是在文創

重點是在文創的部分，像奮起湖他也做了一些他以前的車庫，其實我覺得還是蠻多人去參觀這個部分。就像剛剛談的檜意生活村也是，他是很多人去參觀，現在都有遊覽車去，所以這個都是都是一個發展的方向。你像二萬坪，當初當初二萬坪車站剛開發的時候，二萬坪車站它是很大的一個場站，就是也很多住家在那邊，我覺得可以去做一些……當然，他現在是青年活動中心，但是我是說類似比喻，那些房子給他仿當初的那種日據時代的那種方式，去把它做起來。像第一分道，以前是有人在那邊住的。火車來到那邊他要分道，火車有可能還要錯車，好像要開裡面一點錯車，然後再倒退，只是它是呈之字型的，所以那裡也像這種的，我都覺得他是可以去把他，你現在如果就是很單純的，還是之字形，就是火車去到那裡，直接就走了，對觀光客來說，他沒什麼感覺。他只是覺得說，火車怎麼倒退。但是你如果在那邊可以做一些早期的那種車站，那種比較他們鐵路……比較專業的就是也有人在那邊駐守，那個

的部分，像奮起湖他也做了一些他以前的車庫，其實我覺得還是蠻多人去參觀這個部分。就像剛剛談的檜意生活村也是，他是很多人去參觀，現在都有遊覽車去，所以這個都是都是一個發展的方向。(E-6-2)

像第一分道，以前是有人在那邊住的。火車來到那邊他要分道，火車有可能還要錯車，好像要開裡面一點錯車，然後再倒退，只是它是呈之字型的，所以那裡也像這種的，我都覺得他是可以去把他，你現在如果就是很單純的，還是之字形，就是火車去到那裡，直接就走了，對觀光客來說，他沒什麼感覺。(E-6-3)

叫什麼站的，那一種我比較不清楚那專業怎麼講……，整個場站的開發就是要有一些歷史跟文化的味道在裡面，我覺得這個很重要。然後另外，我們要真的就是觀光旅遊的部分就像我剛剛講，甚至這條森林、這條火車你如果說將來整個開通以後在火車上也甚至要解說員，我覺得解說員，你在火車上解說整個沿路的生態，沿路的各村落的特色，甚至介紹部落，這些都可以帶動整個觀光，我剛剛才說如果森鐵這邊公部門能成立一個平台，結合部落、結合各社區去把它成網狀的去擴散。我覺得對整個大阿里山地區，它是一個對觀光發展之重要的、很大的一個助益。

整個場站的開發就是要有一些歷史跟文化的味道在裡面，我覺得這個很重要。(E-6-4)

這條火車你如果說將來整個開通以後在火車上也甚至要解說員，我覺得解說員，你在火車上解說整個沿路的生態，沿路的各村落的特色，甚至介紹部落，這些都可以帶動整個觀光，我剛剛才說如果森鐵這邊公部門能成立一個平台，結合部落、結合各社區去把它成網狀的去擴散。我覺得對整個大阿里山地區，它是一個對觀光發展之重要的、很大的一個助益。(E-6-5)

訪談編號：F

訪談對象：火車愛好者（阿里山火車研究者）

訪談時間：2021年3月6日上午十一點

訪談地點：阿里山鄉中正村大統一商店

訪談方式：深度訪談與錄音

訪談逐字稿內容	編碼/分析
<p>1.請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？</p> <p>這 <u>1915 年日本人為了要開發阿里山的林業資源也就是興建的運材鐵道</u>，阿里山是主線，支線就有眠月線的部分跟水山線還有那個到玉山塔塔加再到東埔，可是後來就，應該是六十八年、六十七年就是支線的部分，東埔支線就拆掉，水山支線就留到自忠那邊。主線比較發達，所以 <u>大抵上來說，其實就是還是要這個砍伐阿里山的這些木材，運送這些木材，當初是運材目的，當初其實真的沒有考慮到觀光，運輸也是一小部分，大部分是運材</u>，所以它其實比較不是像說為了客運而生的鐵道，類似他們講的，所謂的產業鐵道。</p>	<p>1915 年日本人為了要開發阿里山的林業資源也就是興建的運材鐵道。 (F-1-1)</p> <p>大抵上來說，其實就是還是要這個砍伐阿里山的這些木材，運送這些木材，當初是運材目的，當初其實真的沒有考慮到觀光，運輸也是一小部分，大部分是運材。(F-1-2)</p>

2.請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？

其實公路開通，那人會比較多，遷進來(人口)就是做生意，做觀光業的人也會比較多，社區比較興盛。但是相對鐵路就是沒落。鐵路慢慢沒落，鐵路行車時間比較長，現在變成搭鐵路上山的人很多都是年輕的時候有搭過，那是一種回憶，變成一種回憶，鐵路變文化財的，運輸目的這樣子，大致上是影響說，就是公路開通影響鐵路，但是鐵路因為它歷史也悠久，當然也是不能廢，真的是一種文化產業、文化資產。

3.請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

因為如果它已經就定位森林鐵路，指定為國家文化、景觀是重要的資產的話，它影響到的就是，當然這樣會帶動觀光，觀光客會來這邊會有比較有人文、歷史，但是他對一些硬體的更新或建設就會限制，我們當地或沿線鐵路沿線的一些建設

公路開通，那人會比較多，遷進來(人口)就是做生意，做觀光業的人也會比較多，社區比較興盛。但是相對鐵路就是沒落。鐵路慢慢沒落，鐵路行車時間比較長，現在變成搭鐵路上山的人很多都是年輕的時候有搭過，那是一種回憶，變成一種回憶 (F-2-1)

大致上是影響說，就是公路開通影響鐵路，(F-2-2)

如果它已經就定位森林鐵路，指定為國家文化、景觀是重要的資產的話，它影響到的就是，當然這樣會帶動觀光，觀光客會來這邊會有比較有人文、歷史 (F-3-1)

但是他對一些硬體的更新或建設就會限制，我們當地或沿線鐵路沿線

<p><u>會比較有限制，到時候可能很多開發會變的比較慢，或是屆時會有限制，所以就是說，可能一些東西設備沒有辦法去做，即時的做更新，不然就是可能就由我們，比如說我們上著文化部統一規劃這個沿線做統一規劃。還有可能就沒辦法說每個社區做自己的，因為沿線有很多社區，有很多人是事實，沒辦法分開來做。因為它變成是一個，整個全部指定是一個國家的重要文化財，那你要做什麼，一個可能稍微幅度比較大的改變的話，可能就是限制蠻多。</u></p>	<p>的一些建設會比較有限制，到時候可能很多開發會變的比較慢，或是屆時會有限制，所以就是說，可能一些東西設備沒有辦法去做，即時的做更新。(F-3-2)</p> <p>就沒辦法說每個社區做自己的，因為沿線有很多社區，有很多人是事實，沒辦法分開來做。因為它變成是一個，整個全部指定是一個國家的重要文化財，那你要做什麼，一個可能稍微幅度比較大的改變的話，可能就是限制蠻多。(F-3-3)</p>
<p>4.對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（過去、現在以及未來）</p> <p><u>過去我們對小火車文化資產保存，大部分都是僅存於車頭，就那個老火車頭。火車頭的部分，因為也是靜態展示，現在的話會比較好一點，像阿里山可能因為腹地的關係，還有很多東西拆掉沒有保留了。像奮起湖就比較好，它車庫裡面還有展示，像以前的車庫還有一些歷史。我是希望以後看有沒有要</u></p>	<p>過去我們對小火車文化資產保存，大部分都是僅存於車頭，就那個老火車頭。火車頭的部分，因為也是靜態展示 (F-4-1)</p> <p>阿里山可能因為腹地的關係，還有很多東西拆掉沒有保留了。像奮起湖就比較好，它車庫裡面還有展示，像以前的車庫還有一些歷史。(F-4-2)</p>

<p>做，看車頭的部分，可能至少要保留一、兩台是至少它的狀況要動態保存，動態保持就是可以行駛的狀態。不要說髒了就一直油漆一直油漆，可以把它維持的完整，然後把它為維持完整一點，然後像其他的硬體，無論像，如果像以前老車庫是拆掉的話，拆掉的話那真沒辦法。可是像我看二萬平，它有的部分它還是留著。<u>二萬平它有部分就是加水站，加煤的牌子都還留著，因為那個是可以設個解說的牌子，因為現在很多人看到那個不知道那個在幹什麼，所以民眾不曉得那個到底是什麼東西，所以那個都是可以做做完整的文史資料。</u>阿里山因為本地腹地這邊地不夠，或許在二萬平那邊，因為那邊就三角折返線都還有留著，那也是很重要的東西。<u>二萬平那邊可能，我覺得比較有紀念，有機會弄個文史資料館，仿效奮起湖這樣，奮起湖文史資料館弄的料也是蠻充足，至少進去看也看的到車頭、看的到歷史資料，如果未來這樣做，應該是會整體會比較，這樣會比較好，一個層級比較高的單位，然後去統籌規</u></p>	<p>車頭的部分，可能至少要保留一、兩台是至少它的狀況要動態保存，動態保持就是可以行駛的狀態。不要說髒了就一直油漆一直油漆，可以把它維持的完整。(F-4-3)</p> <p>二萬平它有部分就是加水站，加煤的牌子都還留著，因為那個是可以設個解說的牌子，因為現在很多人看到那個不知道那個在幹什麼，所以民眾不曉得那個到底是什麼東西，所以那個都是可以做做完整的文史資料。(F-4-4)</p> <p>二萬平那邊，因為那邊就三角折返線都還有留著，那也是很重要的東西。(F-4-5)</p> <p>有機會弄個文史資料館，仿效奮起湖這樣，奮起湖文史資料館弄的料也是蠻充足，至少進去看也看的到車頭、看的到歷史資料，如果未來這樣做，應該是會整體會比較，這樣會比較好，一個層級比較高的單位，然後去統籌規劃。(F-4-6)</p>
---	--

<p><u>劃。有時候，應該說，可不可以，聘請一些譬如說老司機啦或是對這條鐵路更深入了解的人當就當顧問這樣子，好像是以前的從業員工比較有經驗的人，老一輩的從業員工來做這條鐵路的一個顧問，盡量保持原始的狀態。不要說我為了要維護建築，又要做著好像比較現代化，老的東西比較好。</u></p>	<p>聘請一些譬如說老司機啦或是對這條鐵路更深入了解的人當就當顧問這樣子，好像是以前的從業員工比較有經驗的人，老一輩的從業員工來做這條鐵路的一個顧問，盡量保持原始的狀態。(F-4-7)</p>
<p>5.對於爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄，請問您有何寶貴建議？</p> <p><u>關於小火車納入世界遺產登錄，這個我是持正面的態度，既然我們納入世界遺產登錄的話，這整個除了硬體之外，要把它歷史，歷史，整個文字資料立起來。不要只有火車的部分、還會有鐵道本史的部分、整個歷史故事沿革、人類歷史故事來也要給。</u></p>	<p>小火車納入世界遺產登錄，這個我是持正面的態度。(F-5-1)</p> <p>除了硬體之外，要把它歷史，歷史，整個文字資料立起來。不要只有火車的部分、還會有鐵道本史的部分、整個歷史故事沿革、人類歷史故事來也要給。(F-5-2)</p>
<p>6.對於阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光，請問您的看法？</p> <p>我覺得發展小火車觀光是很好的一個做法，<u>因為小火車它有它的歷史意義，它可能也是要往上結合它就</u></p>	<p>因為小火車它有它的歷史意義，它可能也是要往上結合它就是歷史上</p>

<p>是歷史上的故事，就是跟歷史上的連結，還有早期一些先人開發的故下去做著整個套裝的行程，跟阿里山整個阿里山五奇結合嘛，這樣是好的，一定要這樣登山小火車才會再興盛。因為小火車，因為就是它行駛時間太長，從嘉義到這邊（阿里山）就太長，是不是就是針對以假設開放國境以後，針對外國人來專門做這一塊，比如說跟高鐵結合。高鐵從北部到南部這段時間比較短，只是從嘉義到阿里山比較久而已，是不是可以結合<u>高鐵、捷運或是跟一些公共運輸工具、台灣好行或是結合其他公共運輸</u>，然後推三天兩夜的行程，它是針對外國人的，聘請專業語言能力或是專職專業背景，有點像是深度旅遊，這個一定要做到深度，不要讓遊客覺得說，就是小火車。因為沿途上其實變化也很大啦，例如平地海拔八十公尺，一直拉到兩千多公尺，林相變化、生態或者是歷史沿革，其實每個車站都有他的故事，所以這個都是可以發揮的一個題材，所以要有包裝，把這些故事來包裝歷史題材的來包裝起來做一個行銷。</p>	<p>的故事，就是跟歷史上的連結，還有早期一些先人開發的故下去做著整個套裝的行程，跟阿里山整個阿里山五奇結合嘛，這樣是好的。(F-6-1)</p> <p>可以結合<u>高鐵、捷運或是跟一些公共運輸工具、台灣好行或是結合其他公共運輸</u>，然後推三天兩夜的行程，它是針對外國人的，聘請專業語言能力或是專職專業背景，有點像是深度旅遊，這個一定要做到深度，不要讓遊客覺得說，就是小火車。因為沿途上其實變化也很大啦，例如平地海拔八十公尺，一直拉到兩千多公尺，林相變化、生態或者是歷史沿革，其實每個車站都有他的故事，所以這個都是可以發揮的一個題材，所以要有包裝，把這些故事來包裝歷史題材的來包裝起來做一個行銷。(F-6-2)</p>
--	--

訪談編號：G

訪談對象：阿里山神木賓館總經理

訪談時間：2021年3月8日早上10點

訪談地點：阿里山消防隊內

訪談方式：深度訪談與錄音

訪談逐字稿內容	編碼/分析
<p>1.請問您是否可以說明阿里山森林鐵路的歷史沿革為何？</p> <p>我正式踏入阿里山經營旅館事業為民國91年的時候，對阿里山林鐵印象就是日治時期造就阿里山林場成為臺灣近代經營林業的開端先河，進而開展出台灣三大林場的林業輝煌時代。因為阿里山林業鐵道的開通，串聯沿線部落、村莊土地的使用率。本、外地人口的進駐與日俱增，發展迄今，林鐵由早期僅作為運輸的工具，隨著時代的變遷，阿里山知名度大增，台灣錢淹腳目的時代來臨，改變了林鐵本質，轉換成為客運及觀光的重要交通工具，林鐵可說是有相當的功勞。</p> <p>2.請問您關於阿里山公路開通前後對於產業、人口、社區及鐵路是否有不同層面的影響？</p>	<p>對阿里山林鐵印象就是日治時期造就阿里山林場成為臺灣近代經營林業的開端先河。(G-1-1)</p> <p>阿里山林業鐵道的開通，串聯沿線部落、村莊土地的使用率，本、外地人口的進駐與日俱增。(G-1-2)</p>

<p>就整體面向來說，公路在還沒開通前，村民僅能以鐵路來處理客、貨運，做生意的商家引頸期盼每日僅一班火車載運的貴客到來；<u>公路開通後，國內旅客大增數千倍，在地商家、旅館業者、葵農和運輸接駁業者…等，大家都賺了很多錢，要說阿里山發大財，一點也不為過！</u></p> <p>但是於另一方面，<u>公路開通後，因為交通便利，個人、小孩就學、置產…等因素，因為阿里山是國有土地，這是無法購買的。原本居住的在地人口外移到平地、嘉義市等，在地人口也慢慢減少。</u>若談及社區層面，早期只能說是聚落，一個阿里山火車終點，大家因為方便都住在車站旁，那時候也比較沒人在說社區發展的共識與概念。純樸的阿里山人最感慨的還是長期和林務局的土地之爭，居住權利被剝奪，民國 60 年代的阿里山大火燒去整個舊沼平車站的聚落，遷居至新站，到現在我們還是只能跟林務局承租房舍，限制也很多，想要改善居住的環境，但是受限國有土地、房屋政策困難重重，我也只能說深感遺憾。</p>	<p>公路開通後，國內旅客大增數千倍，在地商家、旅館業者、葵農和運輸接駁業者…等，大家都賺了很多錢。(G-2-1)</p> <p>公路開通後，因為交通便利，個人、小孩就學、置產…等因素，因為阿里山是國有土地，這是無法購買的。原本居住的在地人口外移到平地、嘉義市等，在地人口也慢慢減少。(G-2-2)</p>
---	---

3.請問您對於阿里山森林鐵路被指定為重要國家文化景觀對於社區產業影響為何？

我個人認為阿里山林鐵被指定為重要國家文化景觀，這是一個很好的方向啦！應該說就是「實至名歸」啦！更可以說是遲來的「正名」！但就林鐵現況對於社區產業影響來說，就跟阿里山的鐵軌一樣啦，是兩條平行線，沒有交集，他作他們的鐵路，幾乎不曾跟社區有任何的互動，阿里山的社區跟鐵路是一同發展，有鐵路的開通，才會有人群的聚集形成聚落、村莊，提供在地的員工必要的服務，沒有聚落那這些員工要吃什麼？沒有，生活那一定不方便，所需建議未來林鐵於政策規劃同時應該納入阿里山社區在地居民建議與整體發展，共創多贏格局！

4.對於阿里山小火車文化資產保存，請問您有何看法？（過去、現在以及未來）

林鐵文化是阿里山發展的一個很重要的主要因素。有了森林鐵路的建

阿里山林鐵被指定為重要國家文化景觀，這是一個很好的方向啦！應該說就是「實至名歸」啦！更可以說是遲來的「正名」。(G-3-1)

林鐵現況對於社區產業影響來說，就跟阿里山的鐵軌一樣啦，是兩條平行線，沒有交集。(G-3-2)

阿里山的社區跟鐵路是一同發展，有鐵路的開通，才會有人群的聚集形成聚落、村莊。(G-3-3)

建議未來林鐵於政策規劃同時應該納入阿里山社區在地居民建議與整體發展，共創多贏格局。(G-3-4)

有了森林鐵路的建設，阿里山才讓

<p><u>設，阿里山才讓國人廣為熟悉，也才會在世界上這麼出名，可以說是有了森林鐵路才有了阿里山，阿里山是和森林鐵路相互相成的。如果能藉由歷史對文化資產的誠懇與尊重，更能突顯阿里山原始的特色。</u></p> <p>5.對於爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄，請問您有何寶貴建議？</p> <p><u>爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄才能讓全世界更多人認識台灣、認識嘉義阿里山</u>，但是整體林鐵沿線僅嘉義北門車站、奮起湖和阿里山具備觀光條件，其他沿線地區仍有很大的進步空間，<u>我們的森林小火車有很多的建築工法，例如爬獨立山段的螺旋鐵道、靠近阿里山神木這附近的之字形鐵道、老蒸汽火車頭，這些都很有歷史意義與價值</u>，期許森林鐵路的管理機關「阿里山林業鐵路及文化資產管理處」持續努力，成就第 2 次阿里山輝煌時代的來臨！</p> <p>6.對於阿里山小火車發展觀光旅遊或文創觀光，請問您的看法？</p>	<p>國人廣為熟悉，也才會在世界上這麼出名。(G-4-1)</p> <p>藉由歷史對文化資產的誠懇與尊重，更能突顯阿里山原始的特色。(G-4-2)</p> <p>爭取阿里山森林火車納入世界遺產登錄才能讓全世界更多人認識台灣、認識嘉義阿里山。(G-5-1)</p> <p>我們的森林小火車有很多的建築工法，例如爬獨立山段的螺旋鐵道、靠近阿里山神木這附近的之字形鐵道、老蒸汽火車頭，這些都很有歷史意義與價值。(G-5-2)</p>
--	---

<p>第一點也是我個人最重要的，就是要<u>強化阿里山林鐵安全性與服務，勿讓交通事故再次發生</u>，像 0301 跟 0427 的事故，這會降低遊客搭乘小火車的意願。<u>事故發生，對於整個大阿里山的觀光與旅遊都有一定的影響、衝擊，最大的影響還是林鐵給人的刻板印象，這種衝擊是很深的。你要去改正這樣的想法經營者要付出許多的精力與時間。你搭高鐵的印象是什麼？方便嘛、安全、迅速與省時間，那台鐵呢？我這樣一說就很清楚了，所以經營者也不要一直換來換去，留不住人才，老闆一直換，員工會怎麼想？待遇、工作條件會越換越好嗎？有經驗的人最後都離開了，剩下的都是經驗比較資淺，那這樣來說對於林鐵是不是一種惡性循環？其次就是要改善車廂軟、硬體設施，符合觀光旅遊需求，我們林鐵硬體設施與服務還有很大的改進空間。你看日本九州的鐵路觀光列車很多元化，車廂經由設計、搭配當地的主題，可以吸引很多的在地觀光客，也成功帶動許多國外觀光客前來，那這對於我們要申請「世界遺產登錄」又有</u></p>	<p>第一點也是我個人最重要的，就是要強化阿里山林鐵安全性與服務，勿讓交通事故再次發生。(G-6-1)</p> <p>事故發生，對於整個大阿里山的觀光與旅遊都有一定的影響、衝擊，最大的影響還是林鐵給人的刻板印象，這種衝擊是很深的。你要去改正這樣的想法經營者要付出許多的精力與時間。(G-6-2)</p> <p>老闆一直換，員工會怎麼想？待遇、工作條件會越換越好嗎？有經驗的人最後都離開了，剩下的都是經驗比較資淺，那這樣來說對於林鐵是不是一種惡性循環。(G-6-3)</p> <p>其次就是要改善車廂軟、硬體設施，符合觀光旅遊需求，我們林鐵硬體設施與服務還有很大的改進空間。(G-6-4)</p>
--	---

<p>幫助，用觀光來建立成功的外交。</p> <p><u>第三我認為林鐵應該要與沿線在地居民、業者，好比是飯店、商店旅館民宿業者等等配合，共享資源，來相互搭配</u>，例如來開辦森鐵假期，提供搭乘森鐵的遊客一定的住宿優惠或是讓住宿遊客可以提前免去買日出火車票與搶本線列車座位票的困擾。</p> <p><u>第四點就是要增加觀光客載運量或增加班次</u>，目前每天只有一班的上、下行對開班次的列車，共有 5 節車廂共 1 百餘位，<u>運量嚴重不足，這樣要如何吸引觀光客來？根本沒辦法。</u></p> <p>再來，森鐵的置入性行銷嚴重不足，為什麼奮起湖可以賣奮起湖便當？因為火車到奮起湖要休息，司機要加煤炭、補水，火車在奮起湖會休息比較久，賣便當的小販因而有了生存機會。今天遊客就知道來奮起湖吃便當，除了美味與復古造型的鐵盒外，吃的更是一種古早歷史與懷舊的思念。相反的阿里山難道就不能賣日出便當？神木造型便當？還有森鐵也可以有造型吉祥物。日本九州くまモン熊本熊的造型深入九州每一個地方，飛機、火</p>	<p>第三我認為林鐵應該要與沿線在地居民、業者，好比是飯店、商店旅館民宿業者等等配合，共享資源，來相互搭配（G-6-5）</p> <p>第四點就是要增加觀光客載運量或增加班次。運量嚴重不足，這樣要如何吸引觀光客來？（G-6-6）</p>
---	--

<p>車、日用品等等非常多啦！連包裝材都可以印上熊本熊，它帶來的整體觀光效益非常的驚人，<u>森鐵有很多很多的歷史文化元素，真的可以好好來思考置入行銷這一個區塊。</u>最後我想建議的就是<u>增加林鐵多角化經營的，把森鐵的歷史當作經營文化資產的一個特色，這個特色是全台灣獨有的，其他地方並沒有。</u>然後車站的開發，搭配其他的特色產業來經營，販售森鐵的文創商品，不要只有賣車票，可以用套裝行程來包裝。阿里山賓館雖然是 BOT 的案子，但是老闆都是政府啊！森林遊樂區大門收票口這也是政府的，大家不能各自為政，況且主管機關都是林務局！不能把好經營、賺錢的事業就單獨出去，比較困難的例如鐵路沒有去做資源整合，那它先天經營的條件就不好，硬要它獨立負擔經營盈虧，這樣的條件是過於嚴苛的。</p>	<p>森鐵有很多的歷史文化元素，真的可以好好來思考置入行銷這一個區塊。(G-6-7)</p> <p>增加林鐵多角化經營的，把森鐵的歷史當作經營文化資產的一個特色，這個特色是全台灣獨有的，其他地方並沒有。(G-6-8)</p>
--	--

附錄二：阿里山林業鐵道動態保存照片



資料來源：1~4，阿里山林業鐵路及文化資產管理處媒體公開資料照片。

5~6，本研究自行拍攝。