

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

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

A Study of Railway Heritage Preservation and Cultural  
Tourism for Alishan Forestry Railway

劉啓盟

Ci-Meng Liou

指導教授：趙家民 博士

洪林伯 博士

Advisor: Chia-Min Chao, Ph.D.

Lin-Bao Hung, Ph.D.

中華民國 108 年 6 月

June 2019

南華大學  
文化創意事業管理學系  
碩士學位論文

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

A Study of Railway Heritage Preservation and Cultural Tourism  
for Alishan Forestry Railway

研究生：劉 啟盟

經考試合格特此證明

口試委員：謝忠勳  
施能木  
趙宇元

指導教授：趙宇元 洪秋白

系主任(所長)：楊政郎

口試日期：中華民國 108 年 6 月 1 日

# 南華大學文化創意事業管理學系 107 學年度第二學期

## 碩士論文摘要

論文題目：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

研究生：劉啓盟

指導教授：趙家民 博士

洪林伯 博士

### 論文摘要內容：

阿里山林業鐵路就是臺灣產業鐵道開發的歷史縮影，也是 20 世紀初人類沿襲 19 世紀產業鐵道技術的重要史蹟。在民國 92 年，阿里山林業鐵路被文建會評選為世界遺產潛力的第一類，阿里山林業鐵路更是順理成章成為臺灣觀光與文化的代表。

本研究以此為研究背景，確認研究動機後，據此定出研究的目的，並整理有關阿里山林業鐵路、鐵道文化、文化資產保存、文化觀光等相關資料進行分析，藉以瞭解本研究相關論述及研究。以「阿里山林業鐵路」為研究個案，透過質性研究中的半結構式訪談法對政府公部門、專家學者及地方人士進行訪談中了解阿里山林業鐵路歷史概況、發展情形、鐵道文化資產保存、文化觀光、未來規劃相關議題，配合文獻分析法及次級資料分析法進行探討分析，並予以綜合整理後得到研究結果。

阿里山林業鐵路在保存鐵道文化資產的方面要在自然生態資源與經濟、社會發展之間，取得最適的均衡，要能維護人類生活品質，且形塑優質的形象與文化，以達成長期經營的目的。

**關鍵詞：**鐵道、文化資產、文化觀光

**Title of Thesis : A Study of Railway Heritage Preservation and Cultural Tourism for Alishan Forestry Railway**

**Name of Institute : Department of Cultural & Creative Enterprise Management, Nanhua University**

**Graduate date : June 2019**

**Degree Conferred : M.B.A.**

**Name of student : Ci-Meng Liou    Advisor : Chia-Min Chao, Ph. D.**

**Lin-Bao Hung, Ph.D.**

## **Abstract**

Alisha's forestry railway is a miniature for Taiwan's railway industry development as well as a major milestone in railway construction technology from 19th to 20th century. In 2003, Alishan forestry railway was chosen by Council for Cultural Affairs as a candidate for World Cultural Heritage site for its great potential and definitive role in Taiwan's culture and tourism.

The current study seeks to analyze Alishan forestry railway, railway culture, preservation of railway culture, cultural tourism, and other related topics in a qualitative, interview method. Various interviews were conducted with the public sector, experts and scholars, and locals to improve the understanding of Alishan forestry railway history, its development, preservation of its cultural heritage, cultural tourism and future plans. The conclusion was reached through literature reviews and secondary data analysis.

In conclusion, to better preserve its cultural heritage, Alishan forestry railway needs to strike a balance between natural resources and socioeconomic development and needs to maintain the life quality of local people and to create a good image.

**Keywords: Railway, Cultural Heritage, Cultural Tourism**



# 目錄

中文摘要.....	i
Abstract .....	ii
目錄.....	iv
表目錄.....	vii
圖目錄.....	viii
第一章 緒論 .....	1
1.1 研究背景與動機.....	1
1.2 研究目的 .....	3
1.3 研究流程 .....	3
1.4 研究對象 .....	6
第二章 文獻回顧 .....	7
2.1 登山鐵路發展概況.....	7
2.1.1 阿里山林業鐵路.....	7
阿里山林業鐵路歷史.....	7
2.1.2 印度大吉嶺喜馬拉雅鐵路.....	12
2.1.3 奧地利國鐵薩瑪琳鐵路.....	14
2.2 鐵道文化 .....	16
2.2.1 鐵道文化的定義.....	16
2.2.2 歷年來鐵道文化研究 .....	16
2.3 文化資產 .....	18
2.3.1 文化資產定義.....	18
2.3.2 文化資產相關研究 .....	20
2.4 文化觀光 .....	22

2.5 永續發展 .....	26
2.5.1 永續發展的歷程 .....	26
2.5.2 永續發展的定義及內涵 .....	27
2.5.3 永續概念在台灣的演變與發展 .....	32
2.5.4 永續經營 .....	33
第三章 研究方法與執行 .....	35
3.1 研究方法 .....	35
3.1.1 訪談法 .....	35
3.1.2 文獻分析法 .....	36
3.2 研究設計 .....	37
3.2.1 設定訪談對象 .....	38
3.2.2 設計訪談大綱 .....	39
3.3 研究執行 .....	40
3.3.1 半結構式訪談執行過程 .....	40
3.3.2 訪談資料編碼說明 .....	41
第四章 資料分析與整理 .....	43
4.1 阿里山林業鐵路的發展概述 .....	43
4.1.1 就您的觀察，阿里山林鐵目前的營運情形為何? .....	43
4.1.2 就您所知，阿里山林業鐵路在發展的過程有面臨什麼樣的問題? .....	46
4.1.3 針對上述的問題，阿里山林鐵可以如何解決? .....	51
4.2 阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存 .....	55
4.2.1 就您的觀察，阿里山林業鐵路包含哪些鐵道文化資產? .....	55
4.2.2 就您的觀察，阿里山林業鐵路保存鐵道文化資產的過程中所面臨到的困境為何 .....	62

4.2.3就您的看法，針對上述問題的解決有什麼樣的建議?請舉例說明。	68
4.3 阿里山林業鐵路與發展方向	73
4.3.1就您的看法，阿里山林業鐵路在經濟面中的發展方向為何? ..	73
4.3.2就您的看法，阿里山林業鐵路在社會層面中的發展方向為何?	75
4.3.3就您的看法，阿里山林業鐵路在環境層面中的發展方向為何?	77
4.4 阿里山林業鐵路與文化觀光	79
4.4.1就您的觀察，阿里山林業鐵路如何在經營的過程中發展文化觀光?	79
4.5 阿里山林業鐵路的未來規劃	80
4.5.1就您的看法，阿里山林業鐵路的短期、中期及長期的發展計畫為何?	80
4.5.2您針對阿里山林業鐵路在發展上有何建議? 請舉例說明。	84
第五章 結論與建議	91
5.1 研究結論	91
5.1.1阿里山林業鐵路發展概況及鐵道文化資產具有多元的文化資產特性	91
5.1.2阿里山林業鐵路與文化觀光應可朝資源共構形成體驗共創的效應	92
5.1.3阿里山林業鐵路應與區域山生化輔生態、生產、生活共構來創造永續經營	92
5.2 研究建議	93
參考文獻	95
附錄一:訪談逐字稿	100
附錄二:阿里山林業鐵路照片	248



## 表目錄

表 2-1 永續發展定義.....	28
表 3-1 受訪者名單.....	38
表 4-1 阿里山林業鐵路面臨的問題.....	50
表 4-2 針對上述問題的解決建議.....	54
表 4-3 阿里山林業鐵路包含的鐵道文化資產.....	61
表 4-4 阿里山林業鐵路保存鐵道文化資產的過程面臨困境.....	67
表 4-5 針對上述問題的解決建議.....	72
表 4-6 阿里山林業鐵路在經濟層面中的發展方向.....	75
表 4-7 阿里山林業鐵路在社會層面中的發展方向.....	77
表 4-8 阿里山林業鐵路在環境層面中的發展方向.....	79
表 4-9 阿里山林業鐵路的短期發展計畫.....	82
表 4-10 阿里山林業鐵路的中期發展計畫.....	83
表 4-11 阿里山林業鐵路的長期發展計畫.....	83
表 4-12 受訪者對阿里山林業鐵路在發展上的建議.....	88

## 圖目錄

圖 1-1 研究流程圖.....	5
圖 1-2 阿里山林業鐵路.....	6



# 第一章 緒論

本研究的研究目的主要在探討阿里山林業鐵路鐵道文化資產保存與永續發展。本章共分五節，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 研究背景與動機

鐵道，這名詞，就算不是鐵道愛好者，不是鐵道旅行者，更不是鐵道迷；但提到鐵道，往往還是會娓娓說出求學時期和事業起步時期，那段搭乘火車令人懷念的歲月。如今成家立業，生活穩定下來，經濟與時間也寬裕許多，火車雖然不再是主要的交通工具；但重新再搭乘火車，雖然軌道依然存在，但鐵道上奔跑的火車、鐵道周圍的景致、上下火車的月台與車站等，隨著物換星移、時空轉變而漸漸消失。台灣鐵道自 1887 年，台灣巡撫劉銘傳先生開始興建鐵路至今已走超過兩甲子，其中軌道設施的演變、火車車廂的演進、動力車頭的更新、路線的改變、車站的更新…，台灣鐵道悠久的歷史不僅在鐵道本身留下許多文化遺跡，也帶動了鐵路設站周圍的繁榮。因此鐵道不只充滿各式各樣的文化，也帶給聚落許多的文化。

文化資產，這詞往往讓人充滿想像，例如古老的、陳舊的，或者直接聯想到廟宇、古蹟、遺址，以及博物館裡陳列的物件。文化資產保存法的第三條指出，該法所指的文化資產，是指具有歷史、藝術、科學等文化價值。然而，起頭的首條條文明確指出：

「為保存及活用文化資產，保障文化資產保存普遍平等之參與權，充實國民精神生活，發揚多元文化，特制定本法。」(文化資產保存法，2016，文化部網站)

鐵道文化資產，雖然在日常生活中隨處可見，但往往皆只被視為交通工具或拍照的事物，都沒注意到這些重要的事物已經慢慢地消失、損壞，若再不正視其保存及永續發展的問題，很快當發覺要去做時，已經為時已晚。

早期的鐵道都是為了產業開發運輸目的而設，但隨著科技進步，公路系統廣設及汽車運輸的便利與延伸，除提供同一時間大量運輸需求以外，鐵路運輸功能已漸漸為公路所取代，且因鐵路本身的運轉維護費用太高，若沒有維持一定數量的運轉業務，與公路運輸相比，鐵路系統在營運成本的競爭力上即呈一面倒的劣勢。所以，世界上許多早期鋪設的鐵路，若沒有找到自己的一個新生命契機，所面對的命運往往只有廢線、拆除一途，本研究以阿里山森林鐵道為對象，期待能為阿里山林業鐵道的營運問題提出一可行再生方向與永續發展的答案。

文化資產保存法(簡稱：文資法)是台灣為保存及活用文化資產重要的法律依據，最新修正於2016年7月27日公布者，是文資法自1982年制定執行以來，衡諸國際潮流、因應文化資產變化與演進及尊重多元文化，朝野共同合作之修正。並參考世界遺產公約，文資分類分為有形文化資產與無形文化資產，使文化資產保存法相關條文與國際接軌。(文化資產保存法，2016)

鐵道文化資產並非狹義的單指法定的「古蹟」或「歷史建築」，應為：「含指定的古蹟與可以呈現與詮釋鐵道歷史、文化、藝術、科學等任一價值的關聯有形與無形文化資產。有形的文化資產像是鐵道建築物、設施如：車站、車庫、月台周邊倉庫群與隧道、橋樑等；鐵道設施則包含了如扇形車庫的中央轉車台、維修設施設備與其它站區皆有的車輛、物件、軌道設施等；無形的文化資產如：相關的歷史人物、事蹟、地點等。」可以共同做為詮釋鐵道歷史意義與文化涵構的各類相關文化資產。Peter Burman(1997)，白川純(1995)

近年來，政府致力於鐵道文化資產的保存，讓許多人了解鐵道文化的重要性，然而在台灣，鐵道並不算少，每一條鐵道因為發展的時代背景、地理環境、地方產業的不同，而有其各自的文化跟特色。

1912 年阿里山林業鐵路通車初期，是一條以運材為主的產業鐵道，後來因應沿線居民的需要開行混合列車兼營客運。但臺灣光復後，由於原始林已過度砍伐，伐木難以持續，所以從民國 52 年起停止伐木，改善林業鐵路朝觀光鐵道發展，阿里山林業鐵路因缺乏觀光主題設計，直至今日僅保有運輸功能，不敵來勢洶洶的阿里山公路運輸的競爭壓力，而公務機關不求有功但求無過的保守作為，經營上早已顯露疲態，若不積極尋求改善之方，勢必被時間所淘汰，本研究希望透過探討阿里山林業鐵路的文化資產保存及發展鐵道文化觀光，觀察其永續經營的做法及方式，作為其他鐵道發展的參考。

## 1.2 研究目的

本研究希望能夠用文化資產保存的方式，更進一步的保留並再生鐵道文化，使人們較能瞭解什麼是鐵道文化，也能活化鐵道文化中的內涵。使人們不再覺得鐵道文化是陌生與沒有具體感，反而是在搭乘火車或旅遊的過程中，還可以同步體會一些不一樣的事物。因此本研究目的期望達到如下：

- 一、探討阿里山林業鐵路發展概況及鐵道文化資產保存的情形。
- 二、探討阿里山林業鐵路與文化觀光。
- 三、探討阿里山林業鐵路永續經營。

## 1.3 研究流程

本論文首先確認研究主題為「鐵道文化資產的保存與文化觀光」，繼而著手蒐集相關文獻，發現國內對於此議題不論是研究成果或是實際執行面，與其他文化資產比起來仍屬小眾與弱勢，然而隨著軌道工業科技的進步、維護舊文物成本昂貴的現實考量，無論是自然損壞而淘汰或人為惡意的破壞，「鐵道文化資產」日漸消失卻是不可

忽視的事實，本論文將蒐集相關的文獻，了解鐵道文化資產多樣性的形成背景與發展過程，以及參考國外鐵道文化保存暨再生案例之關鍵成功因素，再來選定研究對象，再依研究背景與動機，訂定研究目的，據此確立本研究之研究主題，藉由閱讀相關的文獻資料來了解研究主題與對象的歷史發展與現況，經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，最後作成結論並提出個人建議。本研究之研究流程圖如圖 1-1 所示：



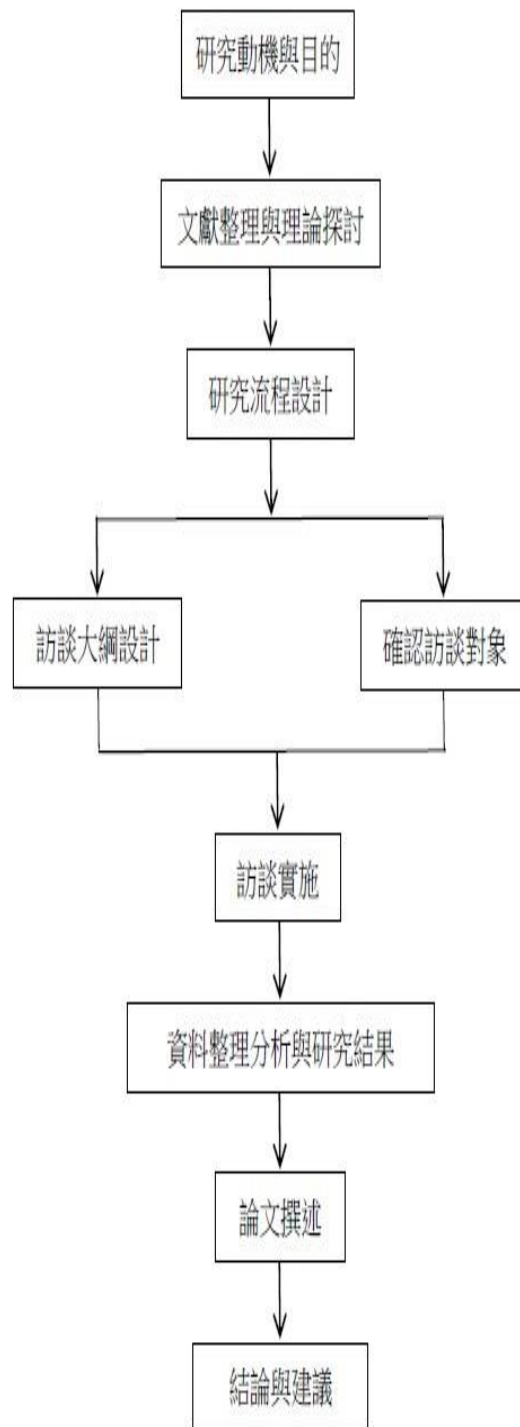


圖 1-1 研究流程圖

## 1.4 研究對象

本研究採取之對象，為阿里山林業鐵道，從嘉義至阿里山沼平車站，全長 71.9 公里，共設 23 個車站，高度自海拔 30 公尺至 2774 公尺。沿途經過隧道有 72 個，總長度 9.857 公里，橋梁 114 座，總長度 2.8 公里。(蘇昭旭，2000)



圖 1-2 阿里山林業鐵路(資料來源:Googlemap)

本研究因著重於鐵道文化資源，凡縱貫阿里山林業鐵道關係甚密切之文化，為本研究鐵道文化資源範圍。而詳細鐵道文化資源的保存及文化觀光，將會透過半結構式訪談法，去探討之。



## 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，執行蒐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，完成文獻回顧與探討。本章共分為 5 節，分別為 2.1 登山鐵路發展概況，2.2 鐵道文化，2.3 文化資產，2.4 文化觀光，2.5 永續發展。

### 2.1 登山鐵路發展概況

登山鐵路的定義為：鐵路沿線(1)最高海拔在 1500m 以上，(2)高低海拔落差在 1000m 以上，(3)使用特殊登山技術或輔助器械如齒軌(Rack/Cograil)或鋼纜(Cable)等，(4)最低點起站海拔 100m 以上，(5)平均坡度 3%以上。(姚鶴年，2006)

登山鐵路五大工法為：(a)S 型路線與一百八十度大彎，(b)迴圈型路線與螺旋型路線，(c)登山齒軌，(d)之字形折返路線，(e)特殊設計的動力火車頭。(蘇昭旭，2006)

阿里山林鐵路在定義上完全符合，在工法上除了登山齒軌之外其他全部具備，在世界上也是極具代表性的登山鐵路，只可惜國際知名度並不高。

#### 2.1.1 阿里山林業鐵路

##### 阿里山林業鐵路歷史

##### 一、純產業鐵道階段(1960 年以前)

日治時期，日本人看到阿里山上有豐富的林產資源，而建造環繞山間的林業鐵路。國民政府來台之後，在天然物資不足的情況之下，為了供養民生，不得不開採

林產資源，來作為外銷以爭取外匯。1960年之前阿里山林業鐵路主要用以林產業的運輸為主，旅客則屬於附帶運輸；由於當時觀光風氣並未盛行，多數上山的人員均以山區民眾或林產作業人員為主，因為這樣山區人員上的物資補給，都以運材車副掛電車車廂的「混合列車」運送上山，因此1960年以前的阿里山林業鐵道，性質上近屬純產業鐵路。

## 二、鐵道遊憩利用萌芽階段 (1960~1970 年間)

1960年以前的阿里山林業鐵路，以運送木材為主，客運方面每日僅提供一個上下往返附掛於運材車的「混合列車」運行，由於阿里山林業鐵路全線為單線運轉，因此列車在交會的時候必須設置在副線的車站間進行，因此每日上、下山的「混合列車」均在中午時在阿里山林業鐵路登山本線中點的奮起湖交會，並稍作停留補充煤炭和水，也造就了當時以當地特有的食材製作而為名的「奮起湖便當」。1960年以前當時阿里山林業鐵路旅遊仍不發達，登山本線的客運主要還是以山區人員為主要運輸，在假日也僅在登山本線多增加一個上、下不定期的旅客專列。1963年3月，林務局自日本引進聯控式柴油客車，為林鐵轉型觀光化邁開第一步，隨後阿里山森林從原本伐木開採開始轉變為保育造林，作為保育造林的附加價值的阿里山森林遊樂區者逐漸受到重視。伴隨登山遊憩旅客的增加，阿里山森林鐵路加開客運定期專列。1967年1月阿里山林業鐵路登山本線運材列車漸次減班，並配合客運專列運行調整運材列車的時分，疏散至離峰時段。1969年時期，再由日本引進6輛25噸第三代柴油機車，作為客運專車牽引之動力，自此阿里山林業鐵路與遊憩事業便進入黃金時期。

## 三、「長線觀光體驗」到「短線遊憩嘗試」階段(1970 以後)

1970年因受全球能源危機及經濟金融風波影響，政府推動「十項建設」以應之，「十項推動」的推動，打破台灣本島的交通瓶頸，進而確定重工業基礎，並帶動經濟穩健成長，隨著經濟成長民眾開始重視生活品質與消費享受，於是產生休閒觀光需求，70年代末之前，因為政府不允許國民出國觀光，因此促使民眾以國內觀光為主，由於台灣其他森林遊樂區多以公路交通為主，為獨阿里山只能仰賴鐵路。在加上阿里山

運材車逐漸減少，取而代之的是客運列車，阿里山林業鐵路登山本線的遊憩定位，以逐漸形成，此情況在1970至1982年間達到最巔峰。1971年開始林務局為解決假日旅客對「中興號」一票難求的問題，在自從日本引進新型鋼體化客車「光復號」於假期與花季時不定時行駛。

1982年9月30日阿里山公路竣工通車，登上阿里山的途徑不再像以前只能搭乘火車，而搭乘公路前往阿里山森林遊樂區跟搭乘火車相比又較為省時、方便，這使得以阿里山林業鐵路登山本線的客、貨運急遽衰退，1983會計年度，即阿里山公路通車之後隔年，鐵路淨損值高達1.1億元。為此林務局在1982年將「中興號」提速並減少停靠車站，1984年林務局又以「阿里山號」規劃「999專案」夜快車並配合周休制度，在周日凌晨零時一分自嘉義北門車站出發，四時整抵達阿里山。旅客抵達阿里山觀賞日出、雲海，賞畢之後可再換乘「眠月線」欣賞阿里山森林遊樂區。午間在阿里山車站用餐後，再由十四時五十五分的下山「999專案阿里山號」將旅客送返嘉義。該套行程包含車資、遊樂區門票、及膳食費用，僅需999元，故謂「999專案」。999專案」的實施，確實提高阿里山林業鐵路的營收，並開啟阿里山林場之線觀光化的腳步，而因此促使後續純為觀光目的而由國人自行設計興建的「祝山線」高山鐵路。

「999專案」雖然帶給阿里山森林鐵路新契機，但成長幅度仍屬有限，因此1988年9月林務局為了減少虧損而已減班方式，縮小登山本線的經營規模。至於「999專案阿里山號」，因為勞動基準法對於勞工夜間執業的規範，業主夜間雇用勞工的人事成本提高，使得「999專案」停擺。1990年以後，登山本線僅剩下「阿里山號」每日上、下撤一班次，以維持「登山鐵路」營運之事實。

阿里山上的林場之線，卻有著和登山本線不同的命運，早期林場支線以沼平為中心，用以利取材，後來因停止伐木，林場支線幾近廢棄，隨著公路開通阿里山森林遊樂區的遊客日增，對滿足旅客搭乘小火車的遊憩體驗，及補貼登山本線經營的需要，林務局在1983年重整林場支線中的塔山線與石猴段，並改為行駛觀光列車。1986年增建全長六公里純為觀光用途的「祝山線」，1994年林務局提出「阿里山森

林鐵路重振計劃」，並且打造支線專用觀光客車，「阿里山森林鐵路重振計劃」宣告著阿里山遊樂區內的各支線，已成為阿里山森林鐵路遊憩經營的重心。

1970年代之後阿里山森林鐵路已成為純觀光用途，70年代以後又以1983年做為分野；在1983年鐵路是僅有上山途徑，故鐵道遊憩以登山本線全線為「長線觀光體驗」。1983年之後，阿里山公路以省時、方便等優勢迅速替代阿里山森林鐵路的營運。然而旅客為搭乘小火車及節省遊覽森林遊樂區的步行時間，鐵道遊憩轉為以支線取代全線的「短線遊憩嘗試」型態。

阿里山森林鐵路，自2000年因受到921地震以及風災之影響，客運人數下滑至24萬人左右，而後又在2006年間客運人次達到79萬人次之多，然而因2009年8月因莫拉克風災之影響，導致阿里山森林鐵路損毀，近而影響阿里山林業鐵路之載客量，2008年至2010年間阿里山森林鐵路曾經以委外經營之模式交由宏都阿里山公司接手經營，之後因委外經營營運不佳，契約終止後，2011年開始便交由嘉義林區管理處收回自行營運，2013年依據行政院指示，林務局與臺鐵局簽訂行政契約委請臺鐵局協助營運，但因高山鐵路不像平地鐵路，所以臺鐵經營後成效不彰，2017年行政院衡酌文化資產保存、產權及人力需求等層面，同意林務局成立專責單位為最適方案，2018年成立專責單位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專責管理阿里山林業鐵路。(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網站，2018)

## 阿里山林業鐵路特色

阿里山林業鐵路是一條道地的登山鐵路，鐵路主線由海拔30公尺的嘉義市爬高到2274公尺的沼平站，又因嘉義地處北回歸線帶，故鐵路沿線由亞熱帶林相→暖帶林相→溫帶林相等多變化的植物景觀，當然也相對地影響到動物生態分佈與人文景觀。

阿里山林業鐵路為762mm軌距，非電氣化、非齒軌式、非纜索式的登山鐵路，自嘉義市至阿里山舊站(沼平站)全長僅71.9公里，海拔由30公尺爬高到2274公尺，路徑蜿蜒曲折，曲線半徑小，最小半徑40m，爬坡度大，最大坡度6.25%，為了適應森林鐵路與登山鐵路兩種特殊環境，阿里山林業鐵路具備了以下的特色，分別為：(一)傘型齒輪直立式汽缸蒸氣火車；(二)獨立山螺旋登山路段；(三)之字形登山鐵路俗稱「阿里山火車碰壁」；(四)海拔落差大，從平地至高山歷經熱帶林、暖帶林、溫帶林三種林相，終至行駛於雲海之上；(五)亞洲最高的窄軌登山鐵道，超越印度大吉嶺DHR，也是最長的762mm窄軌登山鐵道。在鐵道文化資產上，像阿里山林業鐵路這樣同時擁有這麼多特色於一身的個案，幾乎是絕無僅有的了。(蘇昭旭，2014)

阿里山林業鐵路全線(主線)始於嘉義市忠孝路的北門車站，延途經過竹崎、木履寮、樟腦寮、獨立山、梨園寮、交力坪、水社寮、奮起湖、多林、十字路、屏遮那、二萬平、神木、沼平等站，其中沼平車站標高 2274 公尺，而後續由國人自建的祝山支線終點站祝山站則標高 2451 公尺，比印度的大吉嶺喜馬拉雅鐵路最高點站 Ghum 的海拔 2254 公尺更高，為東亞最高的登山鐵路。

行政院文化建設委員會於 2002 年將阿里山森林鐵路列報為台灣推薦世界文化遺產的潛力點，足見阿里山森林鐵道在台灣近代史上有其極重要的地位。(文化部，2018)

阿里山林業鐵路具有垂直分布的多樣氣候帶，與動、植物生態景觀、歷史悠久的蒸汽火車頭、鬼斧神工的工程技術以及登山鐵路、森林鐵路、高山鐵路等多元特色，是少數集自然與人文資源於一身的珍貴文化資產。

## 2.1.2 印度大吉嶺喜馬拉雅鐵路

大吉嶺喜馬拉雅鐵路興建於1881年英國殖民地時代。由於大吉嶺是著名的紅茶生產地，在鐵路興建之前已有公路存在，但十九世紀的公路運輸尚不發達，所以興建大吉嶺鐵路以運輸農產品，是純粹的產業鐵路。

大吉嶺喜馬拉雅鐵路從海拔114公尺的New Jalpaiguri一路爬昇到海拔2076公尺的大吉嶺，途中最高點Gjum海拔2258公尺，全長88公里，為亞洲最長的登山鐵路，軌距610mm，也是軌距最小的鐵路。

（財團法人成大研究發展基金會，2005）

大吉嶺喜馬拉雅鐵路連接了西里古里（Siliguri）與大吉嶺。大吉嶺行政區人口數約11萬人，大吉嶺最重要的兩個產業是產茶業與觀光旅遊業。茶葉向來是大吉嶺的重要產業，隨著公路運輸的進步與便捷，鐵路對於茶業的運輸不再獨領風騷，但鐵路逐漸轉型以觀光為主題；大吉嶺地區每日約有2至3萬人的流動人口，大部份是觀光客，夏季和春季是大吉嶺最適合旅遊的季節；同時大吉嶺是寶萊塢（譯名，印度著名電影城）和孟加拉電影的電影拍攝基地，許多著名電影都在此拍攝。也因以上觀光產業的興盛，大吉嶺喜馬拉雅鐵路至今仍保有運輸上的功能。（Wikipedia，2007）

大吉嶺喜馬拉雅鐵路鋪設的施工法，囊括了S型路線與180度大轉彎（Sline& U-turn）迴圈型路線與螺旋型路線（Loop & spiral）Z字形折返軌道（Switch back）特殊設計的動力（Special engine）等四大特殊設計，與阿里山林業鐵路一樣，唯獨少了Rack rail 齒輪軌道一項，但也因未使用齒軌設計，卻克服了坡度問題，更是彌足珍貴，在世界上的登山鐵路紀錄中雙雄並列（蘇昭旭，2006）；而大吉嶺喜馬拉雅鐵路也因此四大工法，而被依世界（文化）遺產標準第二及第四項認定並登錄世界遺產（UNESCO，1999）。

大吉嶺喜馬拉雅鐵路位於著名的印度季風區，夏季的豪雨經常導致路基被沖刷淘空而造成鐵路的損毀，在災後沿途許多路線常常要改道修築。這樣與大自然搏鬥的艱險環境，與阿里山林業鐵路的處境是完全相同，這背後資金的挹注是絕對必須的。印度的貧窮讓這條鐵路的存活充滿危機，但印度的政府與人民並沒有放棄這條鐵路，反而竭盡辦法保留鐵路，而今被聯合國指定為世界遺產，更讓它的永續經營獲得保障（洪致文，2003）。

印度當局也巧妙地保留 1881 年啟用俗稱 Toy Train 的特殊蒸汽火車頭做為宣傳的號召，同時印度鐵路的文宣上還寫「The railway on the roof of the world」，為大吉嶺喜馬拉雅鐵路觀光的行銷加力不小。（財團法人成大研究發展基金會，2005）。

印度大吉嶺喜馬拉雅鐵路登錄世界遺產以後，觀光客即絡繹不絕，也的確為大吉嶺喜馬拉雅鐵路帶來希望的活水。

大吉嶺喜馬拉雅鐵路不只印度官方的用心經營，在民間及國際間也因印度官方的用心而引起廣大的回響。在民間有一個自發性的組織—大吉嶺喜馬拉雅鐵路協會「DHRS – The Darjeeling Himalayan Railway Society」。這是一個於 1997 年由一群大吉嶺喜馬拉雅鐵路的熱愛者所發起成立的民間社團，總部設在英國，目前有 800 個以上的會員，分布於 24 個國家。協會成力的宗旨是為了要關懷這條鐵路，以主動出擊的方式合所有對於該鐵路有興趣的同好，來照護、支持、推廣這條鐵路與火車。誠如該協會網站首頁的標語「Welcome to the DHRS – to promote awareness of, interest in and support for the Darjeeling Himalayan Railway」(the DHRS, 2008) 該協會網站內容詳參 [http://www.dhrs.org/dhrs\\_main\\_page.htm](http://www.dhrs.org/dhrs_main_page.htm)。該協會也發行會刊—The Darjeeling Mail 季刊，季刊內對於該鐵路的現況以及過往的歷史、趣聞等多有報導，同時也成立鐵路相關商品的銷售，推出的商品有大吉嶺喜馬拉雅鐵路相關書籍、錄影帶、DVD、地圖集等，而且可以在網路上郵購。而該協會最特別是成立了旅行

社 Darjeeling Tour，來推廣大吉嶺地區及大吉嶺鐵路的旅遊行程。另一項創舉是該協會與印度商人 Rajendra Baid 所發起的社會公益團體結合組成 the Darjeeling Railway Community Support Group，旨在關懷、照護並改善大吉嶺鐵路沿線弱勢居民的生活環境與生活品質，以實際行動來支持這條鐵路及其周邊的民生環境。DHRS 的積極作為，更增加這條鐵路本身的觀光價值，使大吉嶺喜馬拉雅鐵路無論在文化史料或人文關懷上都突顯其極重要的普世價值，也帶動了源源不絕的觀光客源。

(the DHRS, 2008)

阿里山林業鐵路因缺乏觀光主題設計，直至今日僅保有運輸功能，不敵來勢洶洶的阿里山公路運輸的競爭壓力，而公務機關不求有功但求無過的保守作為，經營上早已顯露疲態，若不積極尋求改善之方，勢必被時間所淘汰；經營單位若能虛心參考印度政與民間為大吉嶺喜馬拉雅鐵路所作的用心與努力，應可從中尋得解決之道。

### 2.1.3 奧地利國鐵薩瑪琳鐵路

奧地利位於歐洲內陸，西部半為阿爾卑斯山區，境內最高峰位於中部山嶽的 Grossglockner 山，東部為較低矮的丘陵；全境鐵路發達，其中多條登山鐵路亦為世界知名，不乏與臨國相接的國際山嶽鐵路，對於歐洲鐵路的影響有著舉足輕重的地位。在奧地利眾多的鐵路當中，Semmering Bahn 薩瑪琳鐵路於 1998 年被聯合國教科文組織依世界遺產的第二和第四項標準認證，成為全世界第一條登錄世界遺產的鐵路。(UNESCO, 1998)

薩瑪琳鐵路 1848 年開始興建，1854 年 7 月興建完成，全長約 41 公里，全線總共穿越了 17 座橋樑，15 座隧道；其中最令人驚豔的是那 17 座跨



越山谷的石拱橋，因當時的工程技術因素，許多橋墩高度過高，採取雙層石拱橋的方式來搭建橋樑，蔚為奇觀。薩瑪琳鐵路貫穿 Semmering 山區，當時是奧匈帝國為連結維也納至義大利境內的 Trieste 港而開鑿鋪設，至今仍為重要交通幹線。該鐵路雖已逾 150 年以上，但百多年來，奧地利政府將鐵路雙軌化拓寬、電氣化至目前時速可達 160 公里以上的現代化鐵路系統，但對於鐵路的原貌卻是力求保持，在施工的過程中完全保留了 19 世紀時鐵路的風貌。薩瑪琳鐵路始終被完整保存，沒有因時代的進步而遭改建或毀棄，成為古蹟保存與現代化妥善並存的最佳典範，登錄世界遺產是實至名歸。(財團法人成大研究發展基金會，2005)

薩瑪琳鐵路也因保存了 19 世紀的原始風貌，除了交通運輸功能外，鐵路本身的設施工程與鐵路沿線景觀也成為奧國著名的觀光景線，再加上世界遺產的高知名度，為奧國賺取不少觀光外匯。

薩瑪琳鐵路的珍貴，在於始終被完整保存，沒有因修築、擴建遭改建或毀棄，真實地保留一百五十多年以前工程技術的原貌；而阿里山林業鐵路是國內唯一尚保留起初狀態的歷史鐵道，如何能吸收歐洲人士對於薩瑪琳鐵路保存原貌，卻又維持實用的思維與作法，也是值得我們檢討調整的參考。

終究文化資產不應該是某一個單位獨有的，而是屬於全體國民的光榮；畢竟鐵路與建築物等資產一樣，是無法原樣再生的文化財，若拆除破壞以後，是無法再復原的(洪致文，1994)。奧地利、印度民間對於珍貴文化資產的保留與活化重生的努力不懈的精神，讓自詡文化大國的我們感覺非常慚愧，也是非常值得我們借鏡參考的。從其他國家的案例探討，以他山之石為佐證，找出阿里山林業鐵路營運發展的新趨勢，為阿里山林業鐵路的未來找到新的方向。

## 2.2 鐵道文化

### 2.2.1 鐵道文化的定義

即鐵道文化資產，就是指稱特定鐵道物件，其具有的文化價值。其實談到「文化資產」概念，就會有基本的想像在，例如古老的、陳舊的，或者直接聯想到廟宇、古蹟、遺址，以及博物館裡陳列的物件。文化資產保存法的第三條指出，該法所指的文化資產，是指具有歷史、藝術、科學等文化價值。然而，起頭的首條條文明確指出：「為保存及活用文化資產，保障文化資產保存普遍平等之參與權，充實國民精神生活，發揚多元文化，特制定本法。」(文化資產保存法，2018，文化部網站)

鐵道做為連接兩地的運輸產業，代表各項資源的移動與進出，包含人力、物資、文化等，因此一條鐵路的興建，到車站，或者物資點的設立，都會為該地域的風土民情帶來改變。舉例來說，原台鐵西部縱貫鐵路在 1908 年通車時的高雄車站，其實就在現今的打狗鐵道故事館，即高雄港站位置。而 1941 年，設於現高雄臨時車站位置，以「帝冠式建築」形式建成的高雄車站完工啟用這一變動不只是將客運業務，和港口鐵道貨運的業務做分離，也同時把高雄市區的發展，帶往愛河以東的區域。(謝明勳，2012)

因此，一條鐵路的興建與存廢，絕不只是運輸模式的調整，也會為沿線地景風貌帶來改變，並在居民與鐵道文化的互動中，帶來生命經驗的轉變。

### 2.2.2 歷年來鐵道文化研究

歷年來研究鐵道文化的論文，無論是研究鐵道事業的特定物件，如鐵道便當(郭芳儒，2014)鐵道路線的吸引力，如支線(林政萩，2004)的觀光價值；鐵道文化資產的保存與再利用計畫，如今台灣僅剩一座，非鐵道愛好者也略有耳聞的彰化扇形車庫(張俊翔，2010)和停用後即將做為鐵道博物館使用的台北機廠(吳學諭，2014)等等；或諸多重心放在鐵道文化參與者的研究，如為旅客、遊客所做的滿意度調查，

和以文化資產參與者（蔡佩玲，2011）為對象所做的動機行為探究等等，它們都有個共同概念，就是「經營」。這些研究是針對鐵道文化不同的面向在進行，但整體而言，確實都基於過往經驗所提倡的觀點與價值，預想某個鐵道設施或物件值得被經營，再去思考經營的作法與目標。

郭芳儒（2014）的台鐵便當懷舊感探討，是典型的事物研究，找來不同年齡層的受訪對象，從與鐵道便當互動的生命經驗，得出不同年齡層對鐵道便當的情有獨鍾，來自老一輩實際的鐵道經驗，也來自其他社會上其他事物所經營出的文化想像。

部分研究著重在把鐵道元素用其他的形式呈現，謝明倫（2000）的創作研究，就是將台鐵在北部及中部合計九座有法定文化資產身分的日治時期車站，藉著電腦繪圖、拓印油墨等形式，轉化為可自由運用的圖像，用以投入在地方意象或車站行銷上的使用。

林政萩（2004）與黃智群（2010）的碩士論文，分別研究內灣線及舊山線的吸引力。雖然兩者差異在於研究方法上，前者使用問卷，後者使用深度訪談，但共同之處，是皆在探究什麼樣的經驗，能經營起鐵道路線的吸引力，讓遊客產生到此一遊的動機。生命經驗是直指人心的嚮往，不過在實際體驗到之前，也能藉由敘事去經營，以促成來訪的動機跟心理。

蔡旺洲（2000）的〈台灣鐵路保存的博物館化：鐵路展示的探討〉，主要是探討台灣不同鐵道事業適當的博物館展示形式，但研究的結論上，也提出鐵道博物館必須要連結所處地域或社區居民的參與，進而產生認同，否則整個館舍，就只會是附屬鐵道事業的鐵道博物館，而不是與地方共存共榮的經營。

陳麗君（2006）的研究以發展「鐵道文化觀光」為核心目標，將在台灣為人所知的數個鐵道文化資產，與所在地的其他觀光資源做連結，共同經營地域的觀光振興；蔡佩玲（2011）將研究主題聚焦於阿里山林業鐵道，藉著「文化景觀」的核心概念，呈現連結不同群體的參與機制。除鐵道事業運輸功能的涉入，還包含圍繞著阿里山林業景觀行動的聚落、文化團體、農林機關、觀光客、生

態保育社群、一般大眾等，共同維繫鐵道沿線結合人、文、地、景、產的文化景觀。(何承霖，2016)

因此，本文所指的「鐵道文化資產」並非狹義的單指法定的「古蹟」或「歷史建築」，綜合前述定義為：「含指定的古蹟與可以呈現與詮釋鐵道歷史、文化、藝術、科學等任一價值的關聯有形與無形文化資產。有形的文化資產像是鐵道建築物、設施如：車站、車庫、月台周邊倉庫群與隧道、橋樑等；鐵道設施則包含了如扇形車庫的中央轉車台、維修設施設備與其它站區皆有的車輛、物件、軌道設施等；無形的文化資產如：相關的歷史人物、事蹟、地點等。」可以共同做為詮釋鐵道歷史意義與文化涵構的各類相關文化資產。

## 2.3 文化資產

### 2.3.1 文化資產定義

即「文資法」，我國文化資產保存法第 3 條規定，本法所稱文化資產，指具有歷史、藝術、科學等文化價值，並經指定或登錄之下列有形及無形文化資產：

一、有形文化資產：

(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。

二、無形文化資產：

(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。(文化部網站，2019)

在文化資產保存法裡認為文化資產是指具有歷史、文化、藝術、科學等價值，並經指定或登錄之資產，其類型包括古蹟、歷史建築、聚落、遺址、文化景觀、傳統藝術、民俗及有關文物及古物等，廣意的來說只要是俱有這些類型特性有形或無形的資產，在經過申請程序後被中央或地方政府認可，都可被列為文化資產。

### 2.3.2 文化資產相關研究

林芝露(2009)，研究現行文資法有關「古蹟、歷史建築、聚落」之建築類文化資產為主軸，作進一步之分析，並分由政策性、規範性及執行性等三個角度切入，並嘗試探討在過去舊法執行時期所發生之爭議與困境，佐以近年來臺灣建築類文化資產保存事件之案例研析，藉此釐清修正前後文資法觀念的轉變與其增修緣由。其次，針對舊法時期即已經存，且依現行法仍無法解決之舊弊，並分析在現行法增修後所衍生之新問題。

文中提出目前我國現行法中在保存的真實性方面，仍缺乏修護層級與真實性的概念；古蹟指定或歷史建築登錄之涵蓋範圍，未來似須進一步予以釐清；中央與地方在指定標準流程上，應有再予檢討之必要；審議制度不論是委員資格、迴避問題或是審議決定等細節上，現行法制則仍有闕漏。藉此文獻研擬參考法規制度問題。

楊佳燕（2010）是研究現行文化資產審議程序，再審議基準審議程序之發動進行及完成程序瑕疵，譬如，暫定古跡制度的濫用、指定後登入基準欠缺明確性指定登錄理由與審查基準欠缺正當合理之關聯，處分未載明理由或法令依據等而造成文化資產所有人、使用人或管理人無法預測之損害與程序及浪費。藉由文中所分析，文化資產審議制度對文化資產所有人的權益保障等，有不足處，再從文化資產審議之相關程序主義檢視是否落實行政程序。

趙洛齊(2018)，研究文資型非營利組織與政府公部門在協力保存文化資產時的情況，發現文資型非營利組織主要以人民團體法規範為主，並以導覽、教育等宣傳文化資產保存概念。在協力方面，由於文資型非營利組織在人力、財務等資源上都較公部門缺乏，故必須透過申請計畫補助等方式維持組織運作。文化資產保存共識上雖雙方目標一致，但執行細節上仍有想法落差，文資型非營利組織希望公部門需更積極進行文化資產保存，也期望現存的文化資產都可

獲得合理保存，促進公私協力推動文化資產保存。

黃建嘉(2018)，探討「雲林六房媽過爐」在成為法定無形文化資產的過程上，在《文資法》的脈絡下，面臨審議委員對於地方信仰文化觀點和認知的不同，是否對信仰產生影響；在成為法定文化資產後，對於保存團體的認定是否恰當，結果發現我國對於無形文化資產的實際登錄案例是在 2005 年《文資法》修改以後，然而當時的法令規章中其實存在著定義不清，以及當時的「民俗及有關文物」類別的評定基準，並不適合以信仰為核心的無形文化資產，無形文化資產中所重視之核心乃為文化表現形式，然而在早期《文資法》對於無形文化資產的評定基準中，卻存在著在信仰與表現形式之間游移的不明確之情形，其次保存團體的認定，也是到了 2016 年《文資法》再次修法後才有了認定基準，但其規範仍然有限，忽略了保存團體對於無形文化資產的影響性。由此可知對於無形文化資產在早期沒有明確的定義及評定標準，直到近年來修法後才受到重視。

在臺灣，「文化資產」一詞基本上指涉有形的古蹟與歷史建築或是無形的風俗習慣等，大體上與聯合國教科文組織的「世界遺產」及「無形文化遺產」的概念相同。雖然臺灣的文化資產保存歷程可以往前追溯至清領及日治時期，不過自 1982 年通過《文化資產保存法》文化資產多樣性的呈現與自身認同的建構，

「文化資產」一詞才正式成為法定名稱，相關的保存與修復原則也有了法定的依據。從普遍性來看，文化資產是人類文明發展的重要標誌。從多元性來說，文化資產呈現人類歷史文化的多樣面貌。因此，作為一個多元組成的臺灣社會，文化資產保存的價值與意義更在於彰顯這個島嶼歷史與文化的複雜性與多面向。進一步從歷史文化的角度看，因文化資產與時間、空間及族群等有直接關聯，所以保存文化資產將有助於歷史論述的主體建構，強化自我認同與提升內在素質；從未來創新的角度看，因文化資產具普遍和多樣特性，所以文化資產將成為傳承過去與未來，連結國際與在地文化成為一股重要不可抹滅的潮流。

## 2.4 文化觀光

以往文化觀光的定義被侷限在藝術或遺產觀光的形式，直至 Greg 在 1996 年出版「歐洲的文化觀光(cultural tourism in Europe)」，才給予廣義的定義為：人們離開平常的居住地，到有文化氣息的地方吸收新的資訊和體驗，以滿足他們對文化的需求。文化觀光涵蓋了各式各樣的旅遊，讓人們得以去學習不同文化的想法和生活方式。一個國家的文化景點除了要以知識、創新的方式來呈現外，更需要鼓勵文化上的差異化和獨特性。文化觀光由以下四個要件所組成：

- 一、觀光：文化觀光是一種觀光的形式。
  - 二、使用文化遺產的資產：文化遺產包含有形及無形的資產，有形的包括自然和文化環境、歷史景點、器具等；無形的包含過去及持續在進行的文化策略、知識、生活經驗等。
  - 三、體驗及實質產品的消費：所有的觀光都包含體驗和產品的消費，為了讓旅客體驗不同的文化，讓旅客親自嘗試動手參與，也可將文化資產轉成產品。
  - 四、觀光客：文化觀光一定要考慮旅客欲深度學習、體驗、自我察覺的旅遊動機。
- (陳首翰，2016)

Smith 在 2003 年對文化觀光的研究中，進一步將文化觀光分為遺產、藝術、城市文化、鄉村文化及原住民文化等五類。

### (一)遺產觀光(heritage tourism)

有學者認為遺產觀光的興起是來自於都市化過程中所產生的大規模人口重組，人與人間產生冷漠疏離，為拉近彼此距離，遂塑造一個地方的「榮耀感(sense of pride)」與「在地感(sense of place)」，此乃遺產觀光最需要先擁有的條件之一。世界遺產的觀念起源於埃及尼羅河亞斯文水壩建設計畫，當時阿布



辛貝神殿(abu simbel temples)及伊西斯神殿(temple of isis)等遺跡將面臨永沉水底的危機,為了保護其遺址,聯合國教科文組織(United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, UNESCO)呼籲世界各國共同保護遺跡,於是在多國的協助奔走下完成移築工程。此外,聯合國教科文組織亦於1972年發起人與生物圈(Man and Biosphere, MAB)計畫,帶動國際性自然保護運動風潮。

## (二)藝術觀光(art tourism)

藝術觀光包含大範圍的藝術慶典及表演活動,也就是節慶活動觀光(festival and event tourism)。隨著人們收入和閒暇時間的增加,各種節慶活動及休閒娛樂也因應而生,節慶觀光正是目前世界的旅遊趨勢,主要是安排一系列有主題的活動,除可增加旅遊地的吸引力外,還可引發遊客旅遊動機,進而促進當地的經濟發展。

## (三)城市文化觀光(urban cultural tourism)

城市觀光是指在城鎮或都市的旅遊休閒行為,自有商業活動以來,觀光活動的焦點大多以城市為主,直到21世紀全球經濟高度發展,城市除扮演商貿重鎮外,也同時兼具休閒與一日遊旅客的觀光旅遊地,不論是高度開發、人口密集的世界城市抑或歷史悠久的古城,旅客皆可從文化遺產、風俗民情去深入感受古往今來的風貌。城市觀光具有暫時性、季節性和週期短等特點,在歐洲尤其普遍,例如具有魅力的歷史古城—威尼斯,雖然是以僅存的水陸城市聞名,但因為氣候環境的變化,面臨地層下陷、海平面升高、週期性瀉湖洪水及大氣污染,進而影響到建築物的基礎結構,成了「今天不去,明天會後悔」的觀光景點,因此湧入大量觀光客,尤其是以短途旅行者佔85%為最多。雖然環境污染是威尼斯所面臨的嚴重問題,但最大威脅仍是來去匆匆、對經濟貢獻不多的一日遊旅客,因此如何管制遊客人數及達到永續發展乃是重要的課題。在臺灣最早開發的地區則是台南,從漢人的墾殖到日

本殖民時代，台南古城展現了不同風貌。蔡菊芬在 2005 年比較台北市、台中市、台南市和高雄市的城市觀光意象對旅遊選擇意願的影響，其中台南市觀光屬性以「歷史古蹟豐富」認同度最高，遊客對台南市的印象以「當地建築物有特殊的風格」和「文化資源豐富」最為深刻，但重遊意願卻最低，因此台南市在觀光定位上除了保留原有的特質外，應該再進一步去尋找自己的定位。

#### (四) 鄉村文化觀光(rural cultural tourism)

對許多人而言，鄉村是極具吸引力的觀光目的地之一，鄉村觀光起源於 1885 年法國巴黎貴族組團到鄉村度假旅遊，至今已有一百多年的歷史。早期將鄉村觀光定義為「發生在鄉村地區的觀光活動」，但有研究者認為鄉村觀光不應侷限在鄉村地區，就像是城市觀光(urbantourism)並不侷限在都市地區，有些也擴及到鄉村地區。Turnock 整合鄉村觀光的定義指出，鄉村觀光是鄉村社區裡有自己原本所擁有的傳統產業、歷史遺跡、藝術及生活方式，這些東西都是被保存很久，而觀光客願意前來即是為了體驗傳統的生活型態與方式，或是享受鄉村觀光所帶來的其他活動，例如冒險、嘉年華會、手工藝品，或是最原始的動機－欣賞風景。

#### (五) 原住民文化觀光(indigenous cultural tourism)

原住民觀光是指個人受到原住民文化藝術表演、節慶、目的地、歷史遺跡和風俗的吸引而產生文化動機，前往原住民地區拜訪原住民且從事旅遊活動。聯合國將 1993 年訂為「國際原住民年」(International Year for Indigenous People) 宣布舉行世界原住民第一個十年的國際合作活動，全球也開始興起一股探索神秘的熱潮，前往「偏遠」、「新奇」的原住民地區從事觀光活動。

孫武彥(1993)認為觀光事業如能與文化資產相結合，不僅使觀光事業能蓬勃發展，而且可藉以宣揚文化，兩者相得益彰。此外歐聖榮(2002)提到受到環境與文化意識高漲的意識，生態旅遊及歷史文化遺跡旅遊成為觀光的另一波主流；此種

發展趨勢除將促進相關產業的發展外，亦有助於研究者與實務經營者從中尋找相關的議題進行探討。

傅朝卿(2007)提到任何一處文化遺產都有可能成為人類歷史上的一個證物，以及城市中不可替代的指標，進而成為旅遊的對象。近年來，以古蹟或老街為主題的旅遊在台灣成為一種新興的熱門文化活動，每年有非常多的民眾參與了相關的旅行，而且行程也遍於國內外各地的文化遺產。與過去以休閒旅遊為主的旅遊相較，文化旅遊多了幾分深度與知性。

陳麗君(2006)，認為鐵道可以做為一種文化資產的保存觀念逐漸為人所認同與支持，而以其歷史文化層面做為觀光主體的「鐵道文化觀光」不僅成為一種新興且受歡迎的旅遊形式，同時也使鐵道文化資產獲得轉型再生 與永續發展的新契機。

王怡加(2017)，研究歐洲文化之都法國里爾的文化節慶對於城市發展文化觀光的影響並將發展文化觀光所必須具備的背景條件分為文化供給、文化建設、基礎建設、以及都市再生四個構面，配合相關文獻理論以及個案研究進行分析探討以及驗證，希望能夠幫助其他城市成功規劃出有效的都市再生及文化觀光發展策略。

鄭秀敏(2018)，探討大稻埕的中醫藥文化資產應用於文化觀光的模式，盤點當地潛在的中醫藥文化資產、了解中醫藥文化過去在大稻埕的推展狀況，發現到大稻埕具有豐富的既有資源，也有將其轉化為創造資源的意願，但是還在嘗試各種方法，例如:開發新產品、辦理節慶活動等。若要開發中醫藥文化觀光路線，可以跟外籍遊客容易理解的題材做結合，例如:建築、品茗等；另外針對初接觸大稻埕的人，需要整體性介紹大稻埕的發展之後，再切入中醫藥主題，民眾才更容易吸收。

由學者的論述中更確立了文化資產於觀光旅遊上是息息相關的，未來發

展也極俱潛力，那麼全民對於文化觀光的感知，也需要從各項的文化資產觀光點中建立，當開始有健全與前瞻性的觀光策略發展時，相對的在未來所能降低課題產生的疑慮時，並獲得民眾及觀光客的支持把市場及口碑建立出來，當我們在推廣文化資產的同時也藉由觀光之形式行銷出去。

## 2.5 永續發展

### 2.5.1 永續發展的歷程

工業革命後，人定勝天的觀念盛行，在經濟蓬勃發展的時候，也造成了對環境的危害及社會發展的失衡。環境保育意識的概念於是提出來，並在 1970 年後提出永續發展的概念。永續發展是人類對於過去工業革命時代生產力至上的反省與覺察，而永續發展概念的發源及演變歷程可由洪于婷(2005)所提出的發展歷程整理成三個主要階段：一、觀念發展階段。二、理論建構階段。三、推動與實踐階段；以下分別介紹這三個階段：

#### (一) 觀念發展階段

永續發展的概念是由環境保育觀念延伸而來，環境保育的意識是於 1972 年在瑞典斯德哥爾摩召開的「聯合國人類環境會議」(UN Conference on the Human Environment)，並共同發表「人類宣言」。在 1980 年，由於物質與經濟快速成長所造成的環境污染，導致溫室效應、臭氧層的破壞等全球環境危機的出現，並威脅人類的生存環境，永續發展的概念於是萌生。

#### (二) 理論建構階段

永續發展的概念到 1980 至 1992 年時，開始有比較完整的理論建構與研究提出。1983 年，聯合國成立「世界環境與發展委員會」(World Commission on Environment and Development, WCED)，提出實現永續發展的長期環境對策，由

關心環境問題轉為提出實際合作解決之方法，並把焦點轉至重視解決人口、資源、環境與發展等目標上。

### (三)推動與實踐階段

1992 至 2002 年時，對於永續發展的內涵已有充分的論述，因此如何實踐與推動永續發展至關重要。1993 年聯合國成立「永續發展委員會」(United Nation Commission on Sustainable Development)與 1996 年伊斯坦堡召開聯合國人類居住地會議，皆針對全球共同面臨的都市危機，尋找可行的行動與對策。

簡言之，永續發展歷程便是由先前的環境保育概念轉化成為世代內與世代間的公平概念，並加入環境與經濟的永續性，進而建立一套整合環境、社會與經濟政策的永續發展觀點(李永展，1999)。

## 2.5.2 永續發展的定義及內涵

永續發展概念發展至今，雖然已被世人所認同，然而永續發展定義為何？內涵又為何？至今仍是各界所熱烈討論與爭議的焦點。因此以下將對永續發展的定義與內涵做相關的回顧與探討。聯合國的「世界環境與發展委員會」(World Commission on Environment and Development, WCED)於一九八七年所出版的《我們共同的未來》(Our Common Future)認為永續發展的基本理念包含兩個重要概念：一為「需要」概念，特別是世界貧窮國家的必要需求；另一為「限制」之概念，即在目前技術與社會組織下，自然環境對於人類滿足需求的能力限制。自此，國際各學界與政界領域中之永續發展觀念則被廣泛接受。同時，永續發展是多面向的概念，理念涵蓋對過往社會價值、經濟發展與環境保護的反省以及當地民眾對未來的期待(莊瑞續，2003)，因此隨著時空背景及需求的不同，也就產生相當多迥異的永續發展定義，如表 2-1。

表 2-1 永續發展定義

作者	年代	永續發展定義
W C E D	1987	永續發展是滿足當代人的需要，又不危害後代人滿足其需要的能力。即提倡在生態可能範圍內的消費標準，與所有人皆可合理的嚮往標準，因此，狹義的永續發展意味著世代間社會公平，但也必須合理地延伸到每一世代內部的公平。
Tolba	1987	1.對於窮人的幫助;2.在自然環境的限制下自給自足的發展;3.藉由不同於傳統的經濟指標來界定的成本效益發展，也就是說，發展不應該降低環境品質，亦不應該降低未來的生產力;4.提供所有人衛生健康控制、合適科技、糧食自足、清潔用水與住所等重大問題;5.以人為主的發展導向。
Markandva A.&David W.P	1988	〈自然環境與社會折現率〉著作中，談到永續發展是:今天的資源使用，不應減少未來的實際收入。
Fdward B Barbier	1989	在確保自然資源的品質下及所提供服務的前提下，使經濟發展的淨利益增加到最大的限度。
James,E,D.	1989	轉向更清潔、有效的技術，儘可能使用達到「零排放」或「密閉式」的製程方式，以減少能源與其他資源的耗損。
R.T.T.Forman	1990	尋找一種最佳的生態系統，以支持生態的完整性與人類願望的實現，使人類生存環境得以持續。
IUCN、UNEP&WWF	1991	生存不超出維生生態系統容受力的情況下，改善人類的生活品質。
Brink	1991	強調永續發展是政治概念而非科學概念，並提出三個範疇：1.生產;2.物種多樣性;3.自我調節性。
Braat	1991	藉生態系統發展與容受力觀念，說明永續發展是在資源基礎下，生態系統追求最大福利所做的活動、組織與結構。
Floeand Kaberger	1991	強調「永續發展」並非是一種靜態發展，為一種動態調適過程，即我們僅可以說我們的世界已

		逐漸邁向永續發展，並不能說我們的世界已經達到永續發展的境界。
Tisdell	1991	1.維護各世代間的經濟福利;2.維護人類物種僅可能的永遠生存;3.應從回復與資產的觀點，促使生產與經濟具永續性;4.社區永續性;5.維護物種多樣性。
WRI	1992	永續發展是建立極少產生廢料與污染物的製程或技術系統。污染並不是工業活動所不可避免的結果，而是技術差、效率低之表現。
Daly	1993	資源使用不得超過資源再生率，廢物的排放不得超過環境分解的速率或承載的能力，對環境的改變不超過自然調節速率。
盧誌銘	1995	永續一詞來自於拉丁文「sustenere」,意思就是說「維持下去」或者是「保持持續增長」的意思。最初永續發展的概念來自於生態學，最先使用於林業與漁業，用在對於資源使用的一種管理策略，後來由生態學的領域延伸到其他不同領域，意義也更加廣泛，像環境永續，經濟社會的永續發展等。追求人類社會的永續發展，主要是在調和不同時空人口、經濟與資源環境之間物質能量的有效轉化與供需均衡的關係，以便滿足當代人的健康發展與未來人口幸福生存的需要。也就是說隨著時間上的變化，永續發展的面向更延伸至不同領域上，須結合各種領域才能為地球帶來持續性的發展。
Gilpin	1995	「永續發展」是永續發展概念的一個階段，來自於生態學，被用在再生性生物資源上;「永續性」意指「利用增加的量而不減少整個實質的存量」。
Szaro et al	1998	指出生態系統管理為迎合人類需求及持續生態系統的工具，透過全面整合社會經濟需要的自然資源管理辦法，達到儲存並持續整體生活品質及生態系統的潔淨、生產力和多樣性。
Krotscheck & Narodoslawsky	1998	強調人類活動的生態觀點須兼顧社會與經濟因素。
Johnson & Turner	1999	永續發展包含許多不同之議題與層面，必須整合「環境」、「經濟」與「社會」三種不同的觀點。
王塗發	1999	永續發展可視為具備「綜合性與系統性」之概念意涵，其涉及經濟、社會、與自然生態等不同面向的綜合，體現於三個系統環節:一是自然資源

		永續利用和良好生態環境為基礎;二是以經濟永續為發展前提;三是謀求社會全面進步為目標。三者應兼籌並顧，並達成交集。
Spangenberg	2002	永續發展所定義的三層面必須藉由制度設計來強化其完整性。
Rajeswar	2002	指出經濟永續性必須考慮人類與社會發展指標再整合入貨幣與實質的會計架構，並探討跨市場與生態地域性的永續發展。
Hollander&Staatsen	2003	從流行病學觀點確認都會發展中健康的組成因素，並檢視環境及社會力對健康相對重要性的改變情況。
聯合國斯德哥爾摩公約	2004	明令禁止 12 種有毒化學物質使用
京都議定書	2007	全球溫室氣體必須於 2015 年開始下降，以控制全球溫度上升不會超過攝氏兩度，否則氣候變化將對地球帶來不可逆轉的災難；預計不足十年的時間可制止全球不斷增長的溫室氣體排放量，因此哥本哈根會議必須確定全球應對氣候變化的國際協議
聯合國巴西里約熱內盧「聯合國永續發展大會」(Rio+20)	2012	大會討論議題為「永續發展及消除貧窮脈絡下的綠色經濟」，產出文件為「我們想要的未來」，並提出「綠色經濟」和「綠色成長」是解決未來危機的方法，其重點在於包容性發展，著重公平分配
聯合國紐約總部召開「聯合國永續發展高峰會」	2015	通過聯合國新議程－2030 永續發展議程 (The 2030 Agenda for Sustainable Development) 旨在加強世界和平及增加自由。消除一切形式及層面的貧窮，包括消除極端貧窮，是全球最大的挑戰，也是實現永續發展必不可或缺的。

因此，從經濟、社會、環境中找出永續的交集，得以讓世人了解永續發展的重要性，在環境破壞與經濟發展的兩難中，永續發展觀念被視為理性解答。換言之，永續發展是兼顧經濟、社會、環境三者兼顧之理想狀況。但是，在實務上及應用上要求人類發展過程須追求自然、社會、生態、經濟與利用自然資源等關係均衡與共生，確保發展的持續性。



1992 年聯合國於里約所簽署的「二十一世紀議程」以此概念為基礎，此議程更成為爾後永續發展推動中主要的基礎。多數國家與組織皆以此為制定永續發展的法規與依據。永續發展是以保護生態環境和天然資源的「永續環境」為基礎，經由有效的「永續經濟」為手段，塑造生活品質不斷提昇的永續社會為目的(張世賢，2004)。各領域學者對於永續發展之相關定義甚多，永續發展是滿足當代人的需要，又不危害後代人滿足其需要的能力。即提倡在生態可能範圍內的消費標準，與所有人皆可合理的嚮往標準，因此，狹義的永續發展意味著世代間社會公平，但也必須合理地延伸到每一世代內部的公平。(W C E D，1987)；在確保自然資源的品質下及所提供服務的前提下，使經濟發展的淨利益增加到最大的限度。(Edward B Barbier，1989)；尋找一種最佳的生態系統，以支持生態的完整性與人類願望的實現，使人類生存環境得以持續。(R.T.T.Forman，1990)；永續發展所定義的三層面必須藉由制度設計來

強化其完整性。(Spangenberg，2002)；指出經濟永續性必須考慮人類與社會發展指標再整合入貨幣與實質的會計架構，並探討跨市場與生態地域性的永續發展。(Rajeswar，2002)；從流行病學觀點確認都會發展中健康的組成因素，並檢視環境及社會力對健康相對重要性的改變情況。(Hollander&Staatsen，2003) 不同的解釋之規範基礎，不外乎為經濟、生態、道德、生活與結合生態等觀念。簡言之，永續發展的定義包含社會層面、經濟層面、工業科技層面與自然層面等，更強調公平性、循環性、物種多樣性、資源有效利用等。

總之，永續發展為一涵蓋層面很廣的概念，因此領域的不同、地域的不同、切入角度的不同，所產生的見解與定義也就不相同，不過其內涵不外乎把焦點集中在社會、經濟與生態三者的平衡上 (Farrell and Hart，1998) 及重視自然條件的限制、強調世代間的公平性及從社會的正義與生活品質的提升等三類永續發展之論點 (黃書禮，2000)。

### 2.5.3 永續概念在台灣的演變與發展

1997 年台灣成立了行政院國家永續發展委員會(簡稱行政院永續會)負責國家的永續發展工作，並於 1998 年提出「國家環境保護計畫」，規劃國家「21 世紀議程」(AGENDA 21)之概念擬定，也在 2002 年時公佈了環境基本法，提出各級政府施政時需納入環境保護與永續發展的理念。2003 年時，陳水扁總統宣誓當年為「台灣永續發展行動元年」，同時簽署「台灣永續發展宣言」。並由行政院永續發展委員會於同年完成建置「台灣永續發展指標系統」，提出評量國家永續發展趨勢並發揮決策預警、檢討及引導等功能。

2004 年行政院永續會通過《二十一世紀議程—中華民國永續發展策略綱領》，此文件成為我國日後推動永續發展的主要基礎，其中提出台灣五項重要原則：1.環境承載與平衡考量原則 2.成本內化與優先預防原則 3.社會公平與世代正義原則 4. 科技創新與制度改革並重原則 5.國際參與與公眾參與原則。

2006 年行政院國家永續發展委員會召開了「國家永續發展會議」，擴大推動公民參與永續發展策略規劃，經過會議的討論，完成「永續發展行動計畫」，該計畫以 2011 年為期程，希望以具有明確之任務、理念、分工、具體工作內容及執行限期的行動計劃，落實行政部門永續發展工作，進而帶動地方、民間及產業推動永續發展，創造環境保護、經濟發展及社會公平正義三贏的局面，促成永續台灣的實現。

2000 年行政院永續會完成了「永續發展政策綱領」，這份綱領考量台灣永續發展現況，參考聯合國的永續發展理念與原則，順應廿一世紀的國際潮流，因應全球的趨勢與衝擊，提升政府部門的決策，帶動全民的永續發展行動，落實國家的永續發展。

2015 年行政院永續會完成了「推動綠色經濟之策略與方向」，認為綠色經濟是實踐永續發展的途徑，希望改變過度重視經濟成長的思維，強調經濟發展

應該與社會及環境福祉同步成長。在國家永續發展的前提下，「推動綠色經濟方向與策略」，作為各機關新訂及修訂相關施政計畫之主要指導原則，加速推動我國經濟發展模式轉變到綠色經濟。(行政院國家永續發展委員會網站，2018)

#### 2.5.4 永續經營

教育部重編國語辭典修訂本對於「永續經營」一詞的解釋為「使事業能長久而持續營運的經營方式」(教育部，1994)。但對於「永續經營」，國內目前並沒有公認的定義。國內以「永續經營」為題的研究對永續經營的定義，大多借自世界環境與發展委員會於1987年發表的「我們共同的未來—布蘭特報告(Our Common Future-The Brontland Report)」所揭示的「永續發展」之定義：「人類有能力使開發持續下去，也能保證使之滿足當前的需要，而不至於危害到下一代人滿足其需要之能力」(丁永陽，2004；林銑昭，2000；陳茂成，2003；黃文卿，2002)。在企業管理的研究或論述中，對於永續經營的界定有：一直表現得很優秀(Peters & Waterman, 1982)、長期擁有地位(Collins & Porras, 2000)，或長久存在(黃逸華譯，民94；孫珮瑜、張漢宜，民95)。傅祖壇(民，81)認為永續經營為，在自然生態體系、社會體系、經濟體系間作動態的衡量，並取捨一最適的互動水準，而湯幸芬(民88)則提出，永續經營是指能維持生產力或品質，且具再生能力。歸納世界環境與發展委員會及企業管理研究報告對永續經營的定義，可發現永續經營的意義涵括了時間及績效兩個層面。

根據上述，可知永續經營的意涵，包括時間及績效兩個層面，係指組織能夠長期經營，且持續表現出良好的經營績效；即是指組織在自然生態資源與經濟社會發展之間，取得最適的均衡，能維護人類生活品質，以及滿足現代與未來的種種需求，且能適當因應外部環境的急遽變化，調適內部的環境，且增強其創造經營績效與福利的能力，並回饋社會大眾，形塑優質的組織形象與文化，

以達成長期經營的目的。



## 第三章 研究方法與執行

本研究係採用質性研究，藉由對受訪者進行訪談及以文獻分析的方式，整理出鐵道文化資產的歷史概況，主要目的在於鐵道文化資產保存與文化觀光，並執行相關之研究，且以阿里山森林鐵路為進行本研究之對象。本章共分 3 節，分別為 3.1 研究方法，包含以質性研究進行深度訪談法及文獻分析法；3.2 研究設計，包含訪談對象設定、訪談大綱設計；3.3 研究執行，包含深度訪談執行過程、訪談資料編碼說明。

### 3.1 研究方法

本研究採用訪談法與文獻分析法。在訪談方面，對於訪談對象一一提出有助於本研究的問題，如對鐵道文化的保存與文化觀光有何看法及建議等，進而將訪談結果整理出結論與建議；在文獻分析方面，經由將各方蒐集而來的文獻，透過閱讀後加以整理並分析，進而得到與本論文相關且可用之文獻。茲將研究方法分述如下：

#### 3.1.1 訪談法

訪談是指二個人以上的交談，其要件是至少有一位以上的訪談人，以及一位以上的受訪者。訪談人透過語言溝通來獲取受訪者的某些訊息，即如同對話一樣，在提話與回答的互動過程中，用來收集訪談人所需的資訊(萬文隆, 2004)。透過訪談，由研究者引導研究對象有目的的談話，藉著談話內容蒐集資料並了解研究對象的想法(黃瑞琴, 1997)。

訪談方式通常可分為「結構式訪談」、「非結構式訪談」與「半結構式訪談」。其中結構式訪談又稱標準化訪談、導向式訪談或控制訪談，有累積分類、排序法等進一步的研究技術輔助。非結構式訪談往往由受訪者的日常生活閒聊方式，或與知情人士以及專家訪談來取得相關研究資料。至於半結構式訪談則以訪談大綱做輔助，訪問者針對特定議題，向受訪者發問一系列結構性問題，然而為深入起見，採用開放性問題，以期獲得更完整的資料(丁珮玉，2003)。

基於針對特定問題所擬定之訪談大綱，本研究方法採用「半結構式訪談法」。而半結構式訪談的特點為:1.有一定主題，提問問題的結構雖然鬆散，但仍有重點和焦點，而不是漫無邊際的；2.訪問前先擬定訪談大綱或訪談要點，但所提問題可以在訪問過程中隨時邊談邊形成，提問的方式和順序也可依受訪者的回答隨時提出，有相當之彈性；3.訪談者不需使用特定文字或語意進行訪問，但訪問過程以受訪者的答案為主(袁方，2002)。

### 3.1.2 文獻分析法

「文獻」指的是將人類知識經由文字、圖形、符號、聲頻、視頻等手段紀錄下來，並且有長遠歷史價值及當前實用價值的任何資料，其來源與種類眾用。常用的文字形式的文獻有：圖書、報紙、辭典、期刊雜誌、各類學術會議論文集、學位論文集、各種機關團體的統計報告，及至個人書信都涵蓋其中(黎斌儷，2012)。

文獻分析法是指蒐集他人所做的研究，分析其結果與建議，指出需要驗證的假設，並說明這些建議性的假設是否有價值拿來應用，其範圍與來源大約可分為以下三種：

- 一、類似學科、學說與理論。

二、相關學科的研究報告、定期刊物與學位論文。

三、一般著作、民間通俗典故、具創造性或思考性的文章。

文獻分析法是尋找歷史資料、檢視歷史紀錄並客觀地分析、評鑑些資料的研究方法，由於常需要大量的歷史資料與文獻，因此亦稱歷史文獻法。當研究者對歷史資料進行蒐集、檢驗與分析後，便可從了解與重建過去所獲得的結論中，解釋社會現象的現況，甚至預測將來之發展。採取文獻分析法進行資料的分析時，必須先對文獻進行檢閱，不論是第一手或是次級資料，均應確定其可靠性及可信度。而不同的文獻，對於研究會有不同的助益或侷限，當符合研究主旨與可供解答的文獻蒐集、檢證完畢後，接下來便是重要的分析工作。而文獻資料分析法的應用具有幾項特點，包括：其研究的事件與使用的資料是過去的紀錄與遺跡；是種間接而非直接的觀察；分析的結果可用以解釋現況、預測未來等(葉至誠、葉立誠，2011)。

而「文獻分析法」也是指對文獻進行查閱、分析、整理並力圖找尋事物本質屬性的一種研究方法，在社會科學及行為科學研究中經常被廣泛應用。其優點在於可以進行縱貫分析，而且資料本身因為「無反應性」，所以不會產生改變，研究者比較不會受到干擾，但缺點是，文獻仍是前人的著作或研究成果，經常隱瞞著編製者的偏見，若不謹慎檢視與反省，很有可能會影響到研究者本身對於事實的判斷。

## 3.2 研究設計

本研究之研究設計採用訪談之半結構式訪談法及文獻分析法。在訪談方面，先選定訪談對象，再設計訪談大綱，同時多方面搜集相關文獻資料，進行資料彙整與比對分析，最後得到結果與結論。

### 3.2.1 設定訪談對象

本研究在探討阿里山林業鐵路鐵道文化資產保存與永續發展之相關研究，因所涵蓋的研究範圍包括鐵道的歷史、鐵道文化、文化資產保存、永續發展。因此，訪談對象的設定共包含七位，分別代表研、官、學、產界。受訪者名單及編碼如下表 3-1。

表 3-1 受訪者名單

編號	代表類別	編碼	受訪者	受訪時間	受訪地點
1	官(研)	A	林鐵司機	2018.12.14	員工家
2	社區	B	竹崎社區理事長	2018.12.11	消防隊
3	官(學)	C	奮起湖車站站長	2018.12.19	站長家
4	公部門(官)	D	鐵路課退休課長	2018.12.24	課長家
5	社區	E	奮起湖社區理事長	2019.01.07	愛山屋
6	研	F	鐵道研究者	2019.01.10	洪雅書房
7	社區	G	北門社區理事長	2019.01.07	北門社區

資料來源由研究者自行整理



### 3.2.2 設計訪談大綱

本研究確定研究方向後，研究者即著手蒐集並閱讀相關的文獻資料，並針對研究目的擬定訪談大綱，且與指導教授討論訪談大綱的適切性和可能性，經過不斷修正後最後定稿。

承上節 3.2.1，因研究範圍包括阿里山林業鐵道的歷史、鐵道文化、文化資產保存情形與文化觀光的建議，故在設計訪談大綱上，為求周延依本研究之訪談對象設計三份訪談大綱，而訪談內容分為五大部分，第一部份是阿里山林業鐵路的發展概述；第二部份是阿里山林業鐵路的文化資產保存；第三部份是阿里山林業鐵路與發展方向；第四部份是阿里山林業鐵路與文化觀光；第五部份是阿里山林業鐵路的未來規劃，依上述架構，本研究的訪談大綱如下：

#### 第一部份: 阿里山林業鐵路的發展概述

- (1) 就您的觀察，阿里山林業鐵路目前的營運情形為何？
- (2) 就您所知，阿里山林業鐵路在發展的過程有面臨什麼樣的問題？
- (3) 就您的看法，針對上述問題的解決有什麼樣的建議？

#### 第二部份:阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存

- (1) 就您的觀察，阿里山林業鐵路包含哪些鐵道文化資產
- (2) 就您的觀察，阿里山林業鐵路保存鐵道文化資產的過程中所面臨到的困境為何？
- (3) 就您的看法，針對上述問題的解決有什麼樣的建議?請舉例說明。

#### 第三部份:阿里山林業鐵路與發展方向

- (1) 就您的看法，阿里山林業鐵路在經濟層面中的發展方向為何？

(2) 就您的看法，阿里山林業鐵路在社會層面中的發展方向為何？

(3) 就您的看法，阿里山林業鐵路在環境層面中的發展方向為何？

第四部份:阿里山林業鐵路與文化觀光

就您的觀察，阿里山林業鐵路如何在經營的過程中發展文化觀光？

第五部份:阿里山林業鐵路的未來規劃

(1) 就您的看法，阿里山林業鐵路的短期、中期及長期的發展計畫為何？

(2) 您針對阿里山林業鐵路在發展上有何建議?請舉例說明。

### 3.3 研究執行

以下將從半結構式訪談的執行過程與所得資料之編碼方式進行說明。

#### 3.3.1 半結構式訪談執行過程

本研究使用半結構式的訪談方式，在確定研究方向與目的之後，隨即擬定訪談大綱。同時在擇定訪談對象後，於實施訪談之前，研究者先以電話聯繫或親自造訪受訪者，說明研究目的與主題並且詢問受訪意願，待受訪者同意接受訪談後，再以親送或寄送電子郵件的方式，將訪談大綱先行給予受訪者知悉，同時為顧及訪談內容之完整性及避免遺漏訪談內容，亦先行詢問受訪者於訪談過程中是否接受錄音。等受訪者了解訪談內容與進行方式並一切準備就緒後，再與受訪者約定訪談時間與地點，最後如期準時前往約定地點進行訪談。

本研究依照訪談大綱所擬定之問題進行訪談，於訪談過程中會機動性的提出問題或調整問題的方向，以獲得更詳盡且豐富的資訊，並在訪談過程中全程錄音，將有利於訪談資料的後續整理與增加資料之完整性，最後以編碼的方式進行

訪談資料的整理與分析，進而得出結果做成結論。

在訪談過程中，訪談大綱提供了一個脈絡，也是本論文的研究目的，藉由訪談大綱可以使研究者有個依循而不致遺漏問題，亦有助於受訪者先行了解訪談內容，便能事先準備與調閱資料，才不至於在訪談過程中有答非所問之情形。在實際實施訪談時，研究者可依訪談當時的情況調整訪談題目之順序，受訪者也可根據本研究的訪談大綱，決定回答的深度與廣度，期望在安全、信任及愉悅的氛圍中，給予受訪者暢所欲言、分享心得與經驗的空間。

### 3.3.2 訪談資料編碼說明

研究者在完成訪談後，務必明確記錄每次訪談的日期、時間與地點，並將訪談內容加以整理化為文字資料，訪談錄音內容以逐字稿方式整理，儘可能呈現當時訪談的完整內容。而訪談逐字稿編碼的方式為：將逐字稿分為左右兩欄，左欄是原始的訪談內容所做成的逐字稿，右欄是將原始的逐字稿內容整理過後的訪談重點，作為分析出後續結果的參考依據。

本研究訪談對象分為產、官、學、研界，共擬定七位訪談對象，分別以 A、B、C、D、E、F、G 作為編碼代號(表 3-1)。針對訪談內容的各部份以及細目做資料編碼，以下列出其編碼方式所代表的意義：

第一部份：阿里山林業鐵路的發展概述

1-1 代表 1. 就您的觀察，阿里山林業鐵路目前的營運情形為何？

1-2 代表 2. 就您所知，阿里山林業鐵路在發展的過程有面臨什麼樣的問題？

1-3 代表 3. 就您的看法，針對上述問題的解決有什麼樣的建議？

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「第一部份阿里山林業鐵路的發展概述:」中的第一細目「1.就您的觀察，阿里山林業鐵路目前的營運情形為何?」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 資料分析與整理

本研究主要是探討鐵道文化資產保存與永續發展之研究，藉由訪談所得資料加以分析與討論，本章共分五節，第一節阿里山林業鐵路的發展概述，第二節阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存，第三節阿里山林業鐵路與發展方向，第四節阿里山林業鐵路與文化觀光，第五節阿里山林業鐵路的未來規劃。

### 4.1 阿里山林業鐵路的發展概述

#### 4.1.1 就您的觀察，阿里山林鐵目前的營運情形為何？

根據受訪者 A:「森林鐵路經營起來也算是滿困難的，阿我們台灣森林鐵路是林務局經營的，所以說他目前他的營運狀況就是，每一年大概還虧損一億多元，對阿，一億多元就等於是說，其實我們台灣當局真的是滿棒的，為什麼說呢，其實他還是永續經營，不會再面臨 97 年 06 月 19 日被宏都 BOT 的窘境，因為這個鐵路就是你若是想要賺錢、賺很多錢來維持這條鐵路，我認為是有點困難。」(A-1-1)

依受訪者 A 所述，阿里山林鐵目前的營運情形是虧損的，想要靠鐵路本身來自給自足是相當困難的。

根據受訪者 B:「107 年 07 月 01 日林務局成立了阿里山林業鐵路及文化資產管理處來管理這條鐵路，及其周邊，現在的狀況，是這樣啦!阿里山森林鐵路現在都禮拜天開二班車，就是客車，那平常時開一班，搭乘的人是假日較多，平日較少人。(B-1-1)

依受訪者 B 所述，林務局成立阿里山林業鐵路及文化資產管理處來管理阿里山林業鐵路，列車平時開一班，禮拜天開二班，搭乘的人平日較少、假日較多人。

根據受訪者 C:「我是主管，我會覺得說，眼睛打開為什麼這個不能賺錢那個不能賺錢，我明明我東西這麼好設備這麼好，我只要改一下我就能賺錢，我只要把車庫的設備改一下，因為我所有的旅客，我坦白講，你只要去過奮起湖你就會知道，我所有的旅客如果要走到外面，跟 169 線道有接觸，大部份百分之 90 的旅客都是從我的車庫走出去的，所以一定能賺錢，人潮就是錢潮，所以我就看著旅客這樣走出去，我心想錢就這樣流掉了，我覺得人頭走過去就好像硬幣一樣出去了，你會覺得說很可惜，所以我會覺得說營運的層面啦。」(C-1-1-1)

依受訪者 C 所述，車站、車庫的設備很好，人來人往，但是沒有帶來相當的經濟效益。

根據受訪者 C:「我從水社寮以上到十字路之間這個區間，目前是歸我奮起湖管，那我平時在奮起湖的工作，我還會去協調這些社區，我會去十字路社區協調一些事情，去哪裡協調一些事，因為我們想賺錢，希望我的火車通行無阻安全，然後我們怎麼去配合，然後他要旅客不要再去走鐵軌了上來就來買我們的車票，然後我們也讓車掌好做一點，我們一次性把他買足，所以你們的民宿的費用裡面我就跟德恩雅娜的理事長溝通，到現在有比較好的合作模式就是說，住宿它會附帶一成多林到十字路來回的車票含在它裡面，所以它統一次全部都買，就 80 個到 100 個之間它一次都把它買掉，那天我們列車長就很輕鬆，我們列車長就跟我說這樣真的很輕鬆為什麼，因為開一張團票就結束了，反正給德恩雅娜自己報賬就好了，這都是可以做的，就是說你怎麼去談，對所以我們在上面很有趣我們會去做這些事情，那這個是我們能夠做的，因為我沒辦法改善我的設備，所以我只好從週邊附近能夠動的先動起來，然後看你長官哪時可以挹注經費，甚至我講坦白的我們奮起湖車庫能夠改建的時間，最快要 109 年，今年 107，那因為今年已經來不及匡明年的錢，所以只好明年匡後年的錢，所以要 109 年才能動了，困境就是這樣子啊。」(C-1-1-2)

依受訪者 C 所述，現階段車站和社區的民宿業者結合，發展套裝行程，互惠互利，使旅客遊玩更加順暢便利，等待政府經費下來再行改建事宜，創造更高的經濟效益。

根據受訪者 D:「這個營運情形是這樣的目前有到奮起湖還有到十字路，還有每週加開二班的郵輪列車，那郵輪列車就是說跟社區結合，像瑞里、太平、來吉等，就是遊客坐火

車然後到社區時停下來讓遊客到社區裡面去，像太平就是在交力坪停車，那來吉就是十字路，還有奮起湖附近的那些村莊，這個郵輪列車是在下面營運的，那阿里山到神木到沼平這一段就是白天有開這個營運列車等於觀光列車那祝山線是觀日出列車。(D-1-1)

根據受訪者 E:「現在目前通車到十字路，還沒有全線通車，那營運狀況，目前還算 OK，因為它是屬於高山鐵路那在國際上有一定的知名度，所以它的營運會搭乘的人還是滿多的，只是它的班次不多，所以導致真的要搭火車的人有售票上的問題，它的問題還是很多，因為一個人只能買四張票，那四張票又秒殺，所以不一定你想要搭就有得搭，因為它的班次少所以相對的座位也比較少一些，那還是有假日跟非假日的差別，像假日的話人還是很多，因為假日大家國旅的部份會比較多，那非假日的話它班次又更少了，一天只開一班，那一班的話要帶來多少的商機還是有限的，不過還是不無少補，可是目前通到十字路還是對我們會有影響，因為它變成是以前八八風災後，它的車子是停在奮起湖到這邊時 11 點 20 分到下午 2 點才開車，所以它在這邊有二個多小時的時間，不管是步道的巡禮還是老街伴手禮的部份都會相對帶給我們地方的經濟，可是它現在走到十字路的話，我們相當於一個過客停個 5 分鐘，除非他是要專程來奮起湖，要不然的話還是有影響到我們這邊，十字路下來也是停個 5 分鐘等於是一個轉運而已或是說一個停站而已，不算終點站的話我們還是會有差。(E-1-1)

依據受訪者 D、E 所述，阿里山林業鐵路目前通車到十字路，一天一班，每週加開二班郵輪列車，因為國際的知名度非常夠，所以搭乘的人很多，假日較多人、平日較少人，奮起湖車站轉為轉運站對其經濟產生影響。

綜上所述，林務局成立阿里山林業鐵路及文化資產管理處來管理阿里山林業鐵路，目前列車通車到十字路還沒有全線通車，一天只行駛一班列車，假日有二班，每週加開二班郵輪列車，搭乘的人很多常一票難求，車站或車站週邊人潮不少，但是營運還是虧損的狀態，若想要靠鐵路本身來自給自足是有困難的。

#### 4.1.2就您所知，阿里山林業鐵路在發展的過程有面臨什麼樣的問題？

根據受訪者 A:「自從阿里山公路 71 年底通車以後，還有大陸遊客來阿里山的時候，因為阿里山森林鐵路他本身是，車程要浪費很多時間從嘉義到阿里山約三個半鐘頭，人家現在公路，不用兩個鐘頭，差不多 1 個多小時就到了。」(A-1-2-1)

根據受訪者 C:「上山上到十字路，我現在一趟上到十字路，我需要 3 個半小時，那其實這個樣子的時間，其實對大家來說都是一種時間的浪費，現在大家都很重視行程的多元性，你若坐上山去又坐下來，你就都在坐車而已啊！你對於當地的一些文化體驗完全是 0，所以我說這種車其實我們不需要開那麼多，我一天開 3、4 班然後都開到山上來，這樣你們這些店家會賺到錢嘛？重點是我們有沒有把你遊客帶來才是重點。」(C-1-2-4)

依據受訪者 A、C 所述，阿里山林業鐵路，從嘉義火車站發車直到抵達十字路火車站，需要 3 個半小時的時間，這樣的車程太長了，對旅客來說都是時間上的浪費，而且會感覺都只是在坐火車而已。

根據受訪者 A:「因為阿里山林業鐵路為高山鐵路，鐵路不易維修，所以我覺得它的維修成本很高」。(A-1-2-2)

根據受訪者 B:「要維修那些舊的是要很大的資金，因為鐵路不像公路那樣維修成本較低，還有要維修那些舊的火車頭也不是那麼容易。」(B-1-2-1)

根據受訪者 D:「鐵路本身的保養的費用高，你看我們要換枕木、鋼軌還有每天的養路橋梁墜道都要不斷的修那成本就很高。」(D-1-2-1)

依據受訪者 A、B、D 所述，阿里山林業鐵路為高山鐵路，且歷史悠久設備老舊，加上鐵路本身的保養費用高還有不易維修，所以鐵路的維修成本高。

根據受訪者 B:「以前宏都接手阿里山森林鐵路時，因為 88 風災侵襲後，宏都無法經營阿里山森林鐵路，就把阿里山森林鐵路又交回林務局經營。」(B-1-2-3)

根據受訪者 F:「在建造時面臨很大的問題，就是常常山崩。」(F-1-2-1)



依據受訪者 B、F 所述，阿里山林業鐵路在發展時常受颱風侵襲，因此常常造成山崩搶通不易，所以自然力也是阿里山林業鐵路在發展上所面臨的問題。

根據受訪者 B:「台鐵去嘗試經營一下，然後人就整個大換血了，那等於是把林務局那些懂阿里山森林鐵道的人全部換掉，都換成台鐵的人，二百多人的樣子，那像機關手，開火車的也換成台鐵的司機，那他們相對來說對阿里山森林鐵路較為生疏跟不了解，就是用台鐵那一套不適用於阿里山森林鐵道這一條高山鐵路，結果給台鐵後，經營了 5 年，還是無法通車。」(B-1-2-4)

根據受訪者 D:「人的問題，我們早期司機員的培養是從最基層的那個保養工開始，需要經過一定時間的培養，最慢 5、6 年，然後還要經過考核技術考技術若不到也不能升遷，以前都是從基層開始升，那現在時代不一樣了，一切都是考試，你考試來了以後派來就是司機員、派來就是車掌，所以什麼都不懂，你要在從頭學習，那像台鐵是 500 小時，那我們森鐵應該要比他們更嚴格，台鐵的司機他不敢開我們的車，所以人的培養是很重要的，那現在是約聘僱，所以要培養人材就更困難了，一年一聘一年一僱，那這樣技術怎麼培養，他就沒有心在這條鐵路他們不像以前的人一心就是在這條鐵路，所以就是說約聘僱的人心不在這裡，沒有一個保障，就過客的心態，心不在這邊，所以會有問題產生。(D-1-2-2)

根據受訪者 E:「所以我在講說他們人員的素養要在提升一些，除了禮拜三有那個郵輪列車會有一個導覽之外，一般的行進間我覺得他們還是比較缺乏。(E-1-2-2)

依據受訪者 B、D、E 所述，因為經營者對阿里山林業鐵路不夠了解，所以導致台鐵前前後後經營了 5 年仍無法通車，再加上從業人員的心態皆無心在這條鐵路，使得鐵路搭乘時沒有以往的舒適且安全性也下降。

根據受訪者 C:「但是第一就是我們自己的行銷，行銷的部份做的還不夠，因為它還是公務單位，我們上面是歸屬在林務局，我們是從業人員，其實它是在林務局轄下的從業人員，它不是說你是哪一個單位來的從業人員，那像我們在行銷方面比較被矮化的範疇，因為我們本身是公務機關，你受限公務機關的各項法令，目前還綁很死，譬如說，像我們昨

天在討論，你營舍修繕，假如車庫我要改建或幹嘛！改建那個等於是廠房的改善，它必須用公務預算去支應，公務預算如果沒有匡這筆錢，不好意思我今年都不能動，我哪一年匡有多少錢有准了才能動，但是如果今天是林務作業基金，可以很方便，但是林務作業基金也只是做臨時性的，就不能做永久性的東西，所以他會有很多不同的差別，就變成我被綁住了，而不能動，今年不能動，明年不能動，甚至那個錢還編要到 109 年去，所以說這是國家制度本身它匡住的這個結構性的問題。」(C-1-2-1)

根據受訪者 C:「多元化的準備，但是在公務體系相關規章的管制範圍內，你很難去突破這些行政體制的盲點，那這個長官們可能都還再努力啦！就是怎麼樣去突破然後更活絡的去運用比較多元的方式來幫這條鐵路來賺錢，所以我覺得面臨到的問題是多元性的多元化的部份需要在制度上在開闊點，讓有彈性思想的長官能夠展現才能，講白點就是這樣，像你這些長官想要有所發揮，但礙於體制，我也沒有辦法去做什麼，他做了，給果到處都擋到，擋到最後案子又退了回來，現在有時候就是有這樣的困境啦。」(C-1-2-2)

根據受訪者 D:「制度問題，現在它們整條鐵路都是約聘僱的，就是從委外宏都時開始就都是約聘僱的。」(D-1-2-3)

依據受訪者 C、D 所述，阿里山林業鐵路本身為公務體制，所以受限於公務機關的各項法令，礙於體制無論大小事皆須上報等預算編列後方可執行，毫無效率。

根據受訪者 C:「我們明年其實會開很多種不同的列車，譬如說蒸氣的是今年要推出來嘛，這是我們目前要努力的，那你礙於車廂數不足，那就是要錢，然後錢就是預算，那預算又回到我們剛剛討論的那些，就是你何時編列，因為你林務局 7 月才接回來，我就都還來不及編啊。」(C-1-2-3)

根據受訪者 D:「經費問題。」(D-1-2-4)

依據受訪者 C、D 所述，阿里山林業鐵路要行駛很多不同的列車，那因為車廂數不足需要購買，那就需要錢，那錢就是預算編列的問題。

根據受訪者 B:「自從民國 71 年阿里山公路通車後，那阿里山森林鐵路就沒落了，因為阿里山公路的便利性，不然以前平地到阿里山，都只靠阿里山森林鐵路，不管上去或下來都是靠這一條阿里山森林鐵路，因為阿里山公路大家都可以當天來回，所以阿里山森林鐵路在與阿里山公路的競爭上已呈現一面倒的劣勢，因為公路自由、便利、且延伸性高、還有營運跟維修成本都遠低於阿里山森林鐵路。」(B-1-2-2)

依據受訪者 B 所述，因為民國 71 年阿里山公路通車後，其本身條件皆優於阿里山林業鐵路，導致阿里山林業鐵路因為本身條件不良再加上公路的競爭，從此每況愈下。

根據受訪者 C:「這個是我們在奮起湖站常常遇到旅客來問說，能不能坐一下短程區間體驗，我們都只能回答說沒辦法，因為下山三列車，我們的假日動能是三列車，一列在山下，一列車在山下跑，以後的車子都是這樣子，三列是跑到十字路去再回來奮起湖休息，那這個動能你如果說固定這樣子的話，那下山的車子下午下山的車子就永遠只能下山這樣子，下去就回不來，所以我們的旅客他下午他沒有辦法體驗，所以下午要體驗的旅客你賺不到他的錢。」(C-1-2-5)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路行駛路線固定，使遊客無法搭乘短程的區間車去體驗沿途的文化。

根據受訪者 E:「我們講到它從伐木到客運到今天的一個觀光鐵路，它已經不像一般的客運了，因為它是屬於觀光所以它的票價也比較高。」(E-1-2-1)

依據受訪者 E 所述，阿里山林業鐵路屬於觀光鐵路和一的客運不同，所以它的票價較高。

根據受訪者 G:「我們嘉義都沒有人才啦！沒有規劃不會行銷，它們這樣做下去對這二里都沒有實質的利益和幫助。」(G-1-2)

依據受訪者 G 所述，阿里山林業鐵路完全沒有規劃不會行銷，對其週邊都沒有實質的益處。

綜上所述，阿里山林業鐵路發展過程所面臨的問題，詳如表 4-1。

表 4-1 阿里山林業鐵路面臨的問題

項目	受訪者看法
A.車程久	<p>(1) 浪費很多時間從嘉義到阿里山約三個半鐘頭。</p> <p>(2) 現在一趟上到十字路，需要 3 個半小時，其實對大家來說都是一種時間的浪費。</p>
B.維修成本高	<p>(1) 阿里山林業鐵路為高山鐵路，鐵路不易維修。</p> <p>(2) 要維修需要資金，且維修不易。</p> <p>(3) 鐵路本身保養費用高</p>
C.自然力	<p>(1) 88 風災侵襲後，無法經營阿里山森林鐵路。</p> <p>(2) 建造時面臨的問題，就是常常山崩。</p>
D.人	<p>(1) 台鐵經營阿里山森林鐵路較為生疏且不了解所以無法通車。</p> <p>(2) 人的培養是很重要的，那現在是約聘僱，沒有保障，就過客心態，心不在這邊。</p> <p>(3) 人員的素養要再提升。</p>

E.制度	(1) 本身是公務機關，受限公務機關的各項法令，所以是國家制度本身匡住的這個結構性的問題。 (2) 面臨到的問題是多元性的多元化的部份需要在制度上在開闊點。
F.預算	(1)車廂數不足，需要錢，錢就是預算。 (2)經費問題。
G.阿里山公路競爭	阿里山公路自由、便利、且延伸性高、還有營運跟維修成本都遠低於阿里山森林鐵路。
H.無短程體驗	旅客無法短程區間體驗。
I.行銷	沒有規劃不會行銷。

資料來源:本研究整理

#### 4.1.3針對上述的問題，阿里山林鐵可以如何解決?

根據受訪者 B:「要用短程經營來辦理，把阿里山林業鐵路周邊的環境把它整理好，舊宿舍，車站等，像車呈那邊就整理的不錯，那現在的狀況是看能不能竹崎到嘉義這一段多開個客車的班次，然後周邊環境把它整理好，這樣就可以讓更多人來親水公園遊玩，不要說只有一班車要去奮起湖，這個之前有實施過成效還不錯，但後來不知道為什麼，就沒行駛了，這一點還滿可惜的，就是去年開的，但到今年就都沒有了，那所以若有些人在嘉義想要來親水公園可以搭乘火車，這也是不錯的，可以體驗到我們這種古早的鐵路文化，就

這樣坐一坐不用去到奮起湖時間拉那麼長，就是來我們竹崎這遊玩後再搭乘火車回去，上次也是這樣做，火車行駛到竹崎後，休息個 2 小時或是多久後，他們就又回來搭乘火車回去嘉義，以前就是這樣的。」(B-1-3-1)

根據受訪者 E:「那其實我覺得它可以走區間車，因為它現在已經走一整線，它可以把它的经营放在區間車，比如說奮起湖放一個主點，遊覽車來到奮起湖我可以去水社察看一下那個蝙蝠、我可以到多林去走現在有那個德恩雅娜，就是它可以做區間車，不一定說一定要全程這樣子走，其實它可以在這方面在考慮一下，區間車來行駛話會帶動更多，因為我時間不會被綁的很死，可以都坐一小段一小段體驗一下這樣可以帶動它們的商機，也可以帶動我們的一個經濟。」(E-1-3-5)

依據受訪者 B、E 所述，阿里山林業鐵路可以發展短程區間車，以沿途的站為主點，讓列車可以在短程區間來回行駛，不用一定要走完全程，一來可以節省搭車的時間，二來可以帶動商機。

根據受訪者 A:「要政府他來重視這條鐵路，而且還要挹注很多金錢來把他的硬體軟體跟設備都做好。」(A-1-3-1)

依據受訪者 A 所述，需要政府來重視阿里山林業鐵路，然後挹注很多的錢來把軟、硬體設備做好。

根據受訪者 A:「你要參考其他國家像日本、瑞士還有其他國家他們的營運鐵路怎麼在營運，而我們台灣再怎麼營運，我們可以跟人家比較一下，像你寫這個論文，你或許是鐵道迷，你可以去其他國家看人家的火車頭跟他們的車廂，他們的整個地貌，還有整個環境，是怎樣在營運。」(A-1-3-2)

依據受訪者 A 所述，阿里山林業鐵路可以參考國外的鐵路的營運方式，去看國外鐵路的車廂、地貌、環境等。

根據受訪者 B:「你若班次多開一點，搞不好來竹崎的一天開二班，早上一班，快中午時再一班，讓乘客們去親水公園遊玩個 1、2 小時之後，再讓他們搭乘火車回到嘉義火車站，然後再一班可以回來的，這樣不會比較差啦!這樣就是一個觀光的行程。」(B-1-3-2)

依據受訪者 B 所述，阿里山林業鐵路可以增加列車的班次，一天二班，早一班快中午時一班，然後再一班回程的。

根據受訪者 C:「公司化的經營理念，如何從上到下，從下到上，都要顧及到，上不是只有上到我們管理處處長而已，甚至要上到林務局農委會，你這樣子的話才能一氣通貫，因為必竟我們都還是在林務局轄下，那林務局又在農委會轄下，所以你若沒辦法一氣通貫這種公司化的想法，既使我們不談說整個行政制度變成公司化，即使在思維模式上，思維模式上也要公司化，不然沒有人賺得了錢，那你後續就不要講什麼績效不可能啊」。(C-1-3)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路可以朝公司化發展，無論是制度、思維模式等方面。

根據受訪者 E:「就我剛才講的以前的懷舊風格可以把它拿出來結合地方的特色，你看地方的特色把它弄出來，讓那個遊客懷舊有復古帶動地方的經濟，遊客搭乘的意願會更好把特色抓出來。」(E-1-3-1)

依據受訪者 E 所述，阿里山林業鐵路可以跟地方特色結合，這樣會讓遊客搭乘的意願更高。

根據受訪者 E:「社區的結合會比較難一點，因為有的在嘉義上車有的在北門站上車，那旅行社跟旅行業者要在起點做賣點通常比較難，那若到中間了他已經放鬆下來要做旅遊休閒，他可以在每一個點吃到不同的特色或者是看到不同的特色都非常的棒，其實也不是只有吃的方面你也可以把文創的東西結合出來像說樟腦寮站樟腦的東西也可以做一些結合每一點每一點都有每一點的特色。」(E-1-3-2)

依據受訪者 E 所述，社區可以跟阿里山林業鐵路結合，可以讓旅客的遊玩更加的通暢無阻。

根據受訪者 E:「然後再來就是說把那個播音還有景點的介紹能夠較優質化會更好，那導覽解說要有一致性，然後那個帶動，讓我們搭上這台列車有在不同的時空旅遊的感覺會更棒那地方的特色加進去。」(E-1-3-3)

依據受訪者 E 所述，阿里山林業鐵路在列車行駛的途中導覽解說要優質化且一致性可以讓乘客在搭乘時有時空旅遊的感覺。

根據受訪者 E:「車子真的要再加強。」(E-1-3-4)

依據受訪者 E 所述，阿里山林業鐵路的列車需要再加強。

綜上所述，針對上述問題的解決建議，詳如表 4-2。

表 4-2 針對上述問題的解決建議

項目	受訪者看法
A.短程區間	(1) 要用短程經營來辦理。 (2) 可以走區間車，不一定說一定要全程。
B.政府重視	政府重視這條鐵路。
C.參考國外	參考其他國家的營運鐵路。
D.增加班次	班次多開一點，來竹崎的一天開二班，早上一班，快中午時再一班。
E.公司化	公司化的經營理念。



F.結合地方特色	結合地方的特色，帶動地方的經濟。
G.結合社區	社區的結合。
H.導覽解說	導覽解說優質化。
I.車廂加強	車子要加強。

資料來源:本研究整理

## 4.2 阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存

### 4.2.1 就您的觀察，阿里山林業鐵路包含哪些鐵道文化資產？

根據受訪者 A:「我們的文化資產像我們嘉義這邊，那間得柴就是早前的動力室裡面，就在那個車庫園區的地方，那邊整區都算鐵道文化資產。」(A-2-1-1)

根據受訪者 A:「我剛才所說文化資產就是包括以前阿里山森林鐵道嘉義這邊動力室附近聽說有三個村，就是阿里山本村，就是我們現在的家樂福那邊，北興國中對面，還有藤田，就是玉山一村、玉山二村那邊，還有一個叫青葉寮，就是現在檜意生活村靠近北門車站那邊，那個青葉寮聽說是他們當時日治時期單身員工的宿舍，那個玉山一二村就是以前日治時代 1906 年藤田組他們所居住的地方，那是第一次阿里山森林鐵路 BOT，藤田組是第一次，宏都算第二次，那就是你要寫這論文，就要看你怎麼去整合，現在就是說現有的東西，像那個動力室好像是 1913 年，我記得好像是那時候蓋的，你可以再找一下資料，這些都算是我們說的文化資產。」(A-2-1-2)

根據受訪者 A:「它會經過 18 個車站，就是嘉義車站到阿里山總共 71.4 公里，有 48 個隧道，74 板橋，它是從海拔 30 公尺嘉義車站北門車站 31 公尺到最高的車站叫祝山海拔 2451 公尺，祝山它算支線，我們常講的那叫做營運路線，嘉義車站它是 1933 年民國 22 年

才重新改造，叫做巴洛克式建築，再來是北門火車站，1910 年啟用，就是木造建築這樣，檜意生活村那邊是以前的員工宿舍改建的，那邊保存的不錯，花不少錢，它是由私人再經營，它那個地方叫做檜意生活村股份有限公司，它就是明顯的商業傾像，那這樣是好的，可以賺錢，我們跟他們租 T12 沒全租，一個月好幾萬塊，給他經營，盧厝，就在興華中學後面那邊，別人不知道，但我們知道，那也是鐵道文化資產。」(A-2-1-3)

根據受訪者 A:「灣橋車站，不是被拆掉，他是因為當時我們林管處有一個官員，因為行政上疏失，結果那個地給人家蓋房子，他以前是三線道呢!現在剩一線而已，它也是木造的，從我民國 57 年讀竹崎國中時就有了，灣橋再來應該還有一個朴子埔就是現在的台灣涼椅那邊，鹿麻產車站，它是一個文化資產，一個車站跟以前站長的宿舍這樣由日滿社區管理，再來是新竹崎，是專門給讀竹崎國中的小孩搭乘的，所以每當放學時竹崎街上滿滿的都是學生，它是靠近台三線旁邊那邊，那個地方我大概還知道，在鐵路旁的樣子。」(A-2-1-4)

根據受訪者 A:「那它火車到站時都會鉤一個東西，那個叫通卷，那上面寫著哪一站到哪一站有密碼，現在各站也都還有使用，它就是到站後站長會給你一個新的，那新的就是要到下一站使用的，他表示的意思是路線上沒有障礙物路線通暢，它也是一個文化資產，竹崎車站它有三角線，火車在那邊調頭。」(A-2-1-5)

根據受訪者 A:「那獨立山就是經過三個螺旋狀的鐵路，紅南坑它是一個早期我們道班的宿舍」。(A-2-1-6)

根據受訪者 A:「以前那個隧道是要關門的，不知道你有沒有聽說過?蒸汽火車要關門的隧道，就是現在的 13 號隧道，總共有三個隧道要關門，我有坐過要關隧道門的火車阿，那就是為了讓煙不要跑到火車的中央，不要去影響到乘客，關往嘉義那邊的隧道口」。(A-2-1-7)

根據受訪者 A:「那之字形就是當時日本人開墾鐵路開墾到一個地方，也就是我們說的斷崖，然後而且沒有路可以過，那所以只好再調頭，阿里山火車碰壁，就是它屏蔽那來到

第一分道，第一分道它本來是用推的，那它變成用拉的拉到那個第二分道，再用推的推到三道就是現在的神木站，再用推的推到現在新的阿里山新站就是以前的第四分道，然後再用推的推到阿里山的沼平站」。(A-2-1-8)

根據受訪者 A:「阿里山五奇，日出、雲海、晚霞、步道、鐵道，這些都算文化資產。」(A-2-1-9)

根據受訪者 A:「像你們竹崎，竹崎也是有很多東西啊，例如三角線，那也是一個重要的東西啊，火車要去那裡調頭阿，而且竹崎車站它本身是一個木造車站阿，它也是一個文化資產，他那邊還放了很多火車頭、火車子仔，那你還知道麼那邊還有一個地磅，就是在秤柴的重量的，就是在最尾端的那一線它旁邊有一間房子阿。」(A-2-1-10)

根據受訪者 A:「火車也是文化資產阿，因為在台灣也只有阿里山森林鐵路」。(A-2-1-11)

根據受訪者 B:「以前燒煤炭時還要加水時，那個氣氛很好的唷!我們現在的都不是蒸汽火車，以前的才有蒸汽火車，是要加水跟加煤炭的，它就是水燒開後用那個蒸汽在帶動。」(B-2-1-1)

根據受訪者 B:「以前的火車頭有兩種一種是冒煙圓頭的大顆的是行駛嘉義到竹崎，小顆的火車頭是行使竹崎到阿里山的，然後火車它在下坡時，火車頭都會在前面，那如果要上坡時，火車頭會在後面推，它現在若是嘉義往竹崎行駛時，它就會是大顆火車頭在前面拖著小顆的把它拖進來，然後到竹崎車站後換小顆的在後面推這樣，要這樣爬陡坡時才上的去，若用火車頭拉是拉不上去的，要從後面丐一ㄥ上去，因為有些坡度太陡。」(B-2-1-2)

根據受訪者 B:「我們竹崎這邊有一個三角線，火車要調頭或幹嘛都是在這邊，有空你可以去看一下。」(B-2-1-3)

根據受訪者 B:「以前都嘛是坐輕便車仔下來山下看醫生，那就是若山上的人半夜身體不舒服時，他們會到火車站去申請算是緊急的事件這樣，那他們就會放輕便仔車，讓他們下來山下，然後在叫計程車去嘉義看病就醫，因為當時山上的人要下山都靠阿里山森林鐵

路，這條鐵路那時真的是很重要，人家說放輕便車不是用駕駛的，就是因為它是控制煞車讓輕便車用高低差的動力行走，那如果是上坡就沒辦法了，那時沒有馬達，那輕便車就會一同跟隨要上山的火車運送上山這樣，這樣算是給人家方便。」(B-2-1-4)

根據受訪者 B:「我們竹崎車站這邊有地磅現在也還在阿，以前運送貨物進站要過地磅秤看多重，秤完在減掉空車的重量就是貨物的載重了，不管運送什麼都不能超過規定的重量，不然會影響到行駛時的安全。」(B-2-1-5)

根據受訪者 B:「阿里山五奇也算文化資產。」(B-2-1-6)

根據受訪者 B:「還有那個隧道要關門，就是說我們火車行駛過隧道時隧道要關門避免燒煤炭的煙嗆到乘客們。」(B-2-1-7)

根據受訪者 B:「那個通卷就是一站要鉤過一站裡面有暗號，到站後站長會拿一個新的，然後去鉤下一站以此類推。」(B-2-1-8)

根據受訪者 B:「但是就是說阿里山森林鐵路的鐵軌它以前是用枕木的現在改用水泥的，那它水泥的較沒有彈性，那枕木因為它是木柴做的彈性較好，那它水泥的到最後也會腐化，那枕木的也都會腐化，考量成本問題，以前的枕木都是檜木價值不斐，現在都是用雜木，雜木就是所謂的進口柴，那用雜木就會很快腐朽，所以才會換成水泥的，水泥枕木的壽命是雜木的 4 倍。」(B-2-1-9)

根據受訪者 B:「還有火車專門載貨的板車，它會放沙子在上面，然後要上坡時要放沙藉由沙跟鐵軌的摩擦力，這樣才爬的上去，不然就下滑了，它會放在車輪旁邊有一個盒子然後有用網紗油布下去攪，有時候煞車時若是太熱都會煞到發火呢。」(B-2-1-10)

根據受訪者 B:「北門那邊有機關庫，那邊有很多文化資產現在也保存的很好。」(B-2-1-11)

根據受訪者 B:「鹿滿車站現在是古蹟由日滿社區協助管理，是保存的不錯的古蹟，也是文化資產。」(B-2-1-12)

根據受訪者 C:「其實你林鐵裡面包含的鐵道文化資產保存是全線的，因為我們已經請文化部來做一個重新審議，它是文化資產審議委員會來重新審議，我們要提昇我們本來是縣市定的文化景觀要提昇成為國定的文化景觀，那縣市定的文化景觀，就是嘉義市定嘉義市的，嘉義縣定嘉義縣的，嘉義市就是嘉義車站到崎頂，那崎頂以上到阿里山是嘉義縣政府定的，那他們當時在指定的時候，那個審議委員會他一定會有一個標準出來說什麼樣的情況才可以列為文化景觀，那你若到嘉義縣或嘉義市的網路上去查，其實他們的標準是不一樣的，但是最後都指定成為縣市級文化景觀，那如果說由文資局出來做一個統整，把它變成一個國定的文化景觀，那這個標準就比較能夠統一了。」(C-2-1-1)

根據受訪者 C:「那沿路其實有很多的文化資產，包含這些常態設施，然後早期的人民這種生活模式，早期在奮起湖這種生活模式，那一直傳承到現在或是這條鐵路它以前整體的價值，載木材之後開發觀光，觀光客把旅客帶上新高山去登山，早期如果沒有這條鐵路跟本就沒有溪阿縱走，救國團就沒有辦法弄出溪阿縱走，也沒有辦法造就那麼多對情侶，然後我們路線上有許多早期的這種設施，因為整個時代的改變慢慢汰換，但是我們線路上還有留，譬如說水鶴，因為我們現在只有車庫的地方需要加水，其他的因為你有廁所你需要加水，你的機關車需要加水，但是不會像以前因為是蒸汽，所以你沿路要一直加很多水這樣加上來，現在蒸汽火車沒有跑全線，所以你那個加水的需求變小了，那個水鶴很多都已經漸漸不用了，但是它還留著因為它算整體景觀的一部分，那個途中有一個水鶴是那種沒有月台就在半路加水的，就像屏遮那之前那個寮仔，它也是半路加水但是不能讓旅客上下車，因為它旁邊就是懸崖，所以我們還有很多這種天然地景還很特別，所以它才即具這種文化價值，一路行駛來林相不同。」(C-2-1-2)

根據受訪者 C:「其實一條鐵路文化資產保存的價值不要一直只談五大工法，應該這樣講四大工法、一大特色，就是說它有五大工法當中的四大工法，就直立式汽缸、螺旋形、Utrun、之字形，然後你有這些特色在，如果你一直停留在五大工法的思維邏輯裡面，你就跳脫不出整體的文化價值，因為它其實有很多的廠站、設施、人等，尤其像這種老人。」(C-2-1-3)

根據受訪者 D:「基本設施就是路軌、隧道還有週邊的歷史文物像我們附近村莊，像這邊就是我們的生產設備包括我們的製材工廠早期因為電力不夠採用火力發電就現在的動力室、貯木池就是現在文化中心到魚市場那一帶整個都是，檜意生活村也是因為這些整個都屬於林業的生產設備，為了阿里山林業才蓋這個鐵路才有這些設施，包括這些房子像現在我們這邊這是歷史建物，那還有鐵路沿線的那些特殊的構造，還有那個車輛的部份，比較特殊的部份就是那個蒸汽機關車，一般的汽缸都是水平的，那我們的汽缸是直立式的然後以齒輪來帶動車輪這樣才有辦法去爬坡所以它的速度很慢，還有我們這個傳統的車廂，像木造車廂現在在展示的有以前我們的貴賓車廂，那其他的車廂大部份都沒有了，還有那些機關車每一代每一代不同，現在我們在那邊展示的除了蒸汽火車以外還有那個 7 噸的，然後還有各年代的柴油機關車，像以前剛開始是 30 馬力的，後來再增加到 50 馬力現在是用 75 馬力的，那 75 馬力的可以連掛五節車廂那 50 馬力的可以連掛四節車廂這樣載客量較多。」(D-2-1)

根據受訪者 E:「鐵路、森林、日出、雲海這個都是我們自然資產，那自然資產在我們台灣算是最棒的，所以說我們從地理環境熱帶、亞熱帶、溫帶一直上來我們的林相也是我們的資產，那從奮起湖這邊，我常常說我們奮起湖最棒的，嘉義到奮起湖有獨立山的螺旋狀，從奮起湖到阿里山有之字形的鐵路，所以我們這邊一個中繼站也是沾了滿多的光，那我們的聚落都是從日據時代到現在所以我們的聚落都是日式建築，我是覺得說林務局對日式建築還是要多多保留，因為他們現在對文化資產方面的知識比較薄弱一棟棟的拆你們去繞一圈，你會發現我們現在都已經改成現代化了，日式的建築已經慢慢的削減中，日式建築它有它的特色它獨特的風格然後在我們山上的話它是一個冬暖夏涼的東西，以一個建築物來說也是滿棒的，這個是我們文化的部份。」(E-2-1)

根據受訪者 F:「很重要的第一個是集材機，第二個就是直立汽缸傘形齒輪 SHAY 的蒸汽火車，它就是利用齒輪帶動它的車輪來達到減速效果，因為你把速度減慢後扭力就變大然後馬力也會增大，所以它這種車子就是適合速度不快的但是有足夠的牽引力簡單說就是可以載重，汽車是叫載重那火車是叫牽引，因為一個火車頭可以拉好多車廂，那 SHAY 的

這種火車之前當然也是有用火車那它能拖的車廂就相對的較少還有它要爬陡坡也比較沒有辦法。」(F-2-1-1)

根據受訪者 F:「製材工廠，因為阿里山也是第一個用全套的這樣子，它自己做發電廠就是我們說的那個動力室，用電力的那種製材機所以這個也是最早開始用的，那是動力室先完工接著製材工廠才完工，再來才是貯木池完工。」(F-2-1-2)

根據受訪者 F:「若說到登山鐵路的部份，那個獨立山的螺旋線，這個在世界上也是非常特殊的，當然在很多地方有這種工法，但是它們基本上都是繞一圈，那比較多圈的也是有大概瑞士有幾條但是沒有繞三圈的而且它三圈在一個同心圓然後同一座山這樣繞。」(F-2-1-3)

根據受訪者 F:「那還有一個最重要的就是奮起湖車庫，這個也是很重要的文化資產。」(F-2-1-4)

綜上所述，阿里山林業鐵路的鐵道文化資產，意即與阿里山林業鐵路及林業有相關且具有歷史、藝術、科學等文化價值的有形及無形文化資產，詳如表 4-3。

表 4-3 阿里山林業鐵路包含的鐵道文化資產

A.有形的	B.無形的
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 動力室</li> <li>● 車庫園區</li> <li>● 檜意生活村</li> <li>● 車站</li> <li>● 林鐵員工宿舍</li> <li>● 通卷</li> <li>● 三角線</li> <li>● 獨立山螺旋線</li> <li>● 墜道關門</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 生活模式</li> <li>● 口述傳統</li> <li>● 民俗</li> <li>● 傳統表演藝術</li> <li>● 傳統工藝</li> <li>● 傳統知識與實踐</li> <li>● 歷史</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 之字形鐵路</li> <li>● 阿里山五奇</li> <li>● 蒸汽火車</li> <li>● 火車頭</li> <li>● 輕便車</li> <li>● 地磅</li> <li>● 枕木</li> <li>● 機關庫</li> <li>● 水鶴</li> <li>● 天然地景</li> <li>● 林相</li> <li>● 人</li> <li>● 路軌</li> <li>● 日式建築</li> <li>● 製材廠</li> <li>● 貯木池</li> <li>● 集材機</li> <li>● 車庫</li> </ul>	
---	--

資料來源:本研究整理

#### 4.2.2就您的觀察，阿里山林業鐵路保存鐵道文化資產的過程中所面臨到的困境為何

根據受訪者 C:「然後你這些就牽扯到基層的層面，我們現行的這些現場的工作人員，因為你沒有一個活絡的相關的獎勵制度或是那種相關的薪資制度，那變成說你會產生很多問題，譬如說同工不同酬，那這樣大家就會去比較，那在薪資制度沒有辦法提昇的情形下，往往都留不住人，尤其是山區裡面，我進入山上，結果也才多不過 5000 塊的山地加給，對



我們毫無吸引力，年輕人不願意留在山上，所以除非說你平地的生活跟山上是可以撮合的，不然年輕人怎願意留在山上，所以人家說重金之下必有勇夫，你要怎麼賞到他們能為你而工作，現在就是大家沒有心在這一條鐵路，這是一個很大的困境，所以你說文化資產保存的困境，你這些人留不住，你永遠都不會有順境，一直在訓練新人，他的文化資產保存的概念也好、他的經營的概念也好，就是說我們把他教育好結果他就離開了，他教育好如果留在鐵路或在其他各站就算了，他是教育好後他去別的地方了，他不在這條鐵路沿線了，所以人，這最大的資產是這個。」(C-2-2-6)

根據受訪者 F:「但是它就面臨到一個問題，它的人力不足，所以它現在的編制有增加，當然還沒有辦法一下子就增加補足，最近有一批新人進來，就是這樣慢慢逐年的增加編制，這是一個就是人力的部份，那當然車輛也是要慢慢的增加才有辦法，就是車輛增加人力增加，但是人力不是只有人數增加，過去也是常常面臨到一個問題，人員要進來要經過所謂的高普考，那他現在高普考進來後，大家就認為說這個薪水又不高然後又要做這做那的，所以若有更好的機會他們就會調走了，就是說他們沒有心在這條鐵路上面，大家都把這裡當成一塊跳板，如何留住這些人也是要努力的地方，看是要怎樣提高他們的待遇當然也要提昇他們的榮譽感，這樣看能否留住人才，不然這個斷層很難補，所以這個是在人力上的問題。」(F-2-2-6)

依據受訪者 C、F 所述，阿里山林業鐵路的從業人員都是經由高普考任職，人員培訓不易，且大都無心這條鐵路只當跳板，所以往往造成人力問題。

根據受訪者 C:「然後另外就是說我們有鐵路沿線，因為你工程機器比較難進去，所以你在路線的維護上會比一般的鐵路會困難許多幾乎都要靠人力。」(C-2-2-2)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路因為位於高山環境氣候多變，無法像一般鐵路可以用工程機器來維修，所以保養維護都需要仰賴人力，維修成本高。

根據受訪者 A:「但有一重點就是，像我們都跟上面提出很多意見或建議，還是想要做的，但是上面的會做麼，這等於遇到了瓶頸，可能就會變成這樣，上面聽不進去下面的話。」

(A-2-2)

依據受訪者 A 所述，基層提出的建議管理階層不一定採納，下對上造成了瓶頸，使很多意見和建議無法施行。

根據受訪者 C:「所以你遇到的困境就是說，我們現在的法規，對於這些早期的機械它有一些管制在，這個是在法令上需要突破的。」(C-2-2-1)

依據受訪者 C 所述，因為以前的法規對早期的機械有限制，使機械無法投入鐵道文化資產的保存，只能依靠人力。

根據受訪者 C:「很多困境是說我們想把它機械化但是礙於說，山區環境多變，你沒辦法說我一套機械全路線通用，然後尤其加上說我們的彎曲曲線半徑太大、坡度太陡這個都是問題，那你怎樣克服這些問題再去開發這些機械，開發這樣的機械能夠配合我們路線的整理來配合去做使用，那這個日後還需要再努力，現在科技越來越好，說不定有一天真的能夠達到，那大家還要再努力嘗試，但是要開發需要錢，就是預算科目。」(C-2-2-3)

依據受訪者 C 所述，雖然阿里山林業鐵路想機械化，但是山區環境氣候多變，沒辦法只靠一套機械來全部通用，所以需要開發新的機械，那開發需要錢，錢就是預算。

根據受訪者 C:「那不然我們回到我們一開始講的，知名度那麼高，行銷其實不需要太行銷，大家都知道有車可以坐，但是為什麼沒賺錢，我們要想的其實就是這邊，所以那個困境其實是在這邊，就是我們說的它的知名度高，它也不需要太行銷，但是跟賺錢之間是沒有等號的，是打叉叉沒有等號的，那就是說你中間的調查其實是不足的，這調查包含很多，這包含你文化資產的整個構面的建立、跟你的遊客特性的調查等，中間都沒有結合在一起，它都是散落的，各做各的，大家不一樣。」(C-2-2-4)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路本身知名度高其實並不需要太多的行銷，但是因為遊客特性與鐵道文化資產之間的調查不足，導致都知道有火車可以搭乘卻沒有帶來經濟效益。

根據受訪者 C:「第一是政治力，然後再來就是政府的制度，人家說身在公門好修行，那其實很多政策要為民服務，但是你沒有去幫民眾想怎麼解套，你只是在想說這不行、那不行、那個又不行，你講的十個政策，十個都不行，所以問題的點就在那裡，就是說如果大家覺得說好，你現在提的，我們或許可以思考怎樣來解決它，而不是只講不行。」(C-2-2-5)

依據受訪者 C 所述，因為政治力的因素，所以很多政策都沒有傾向為民服務的角度，都只想著不行，導致好的政策無法實施。

根據受訪者 C:「那另外制度面的東西就是我們剛剛講的，如果那些會計制度不能活絡，你永遠沒有辦法解脫，你永遠都是被綁死的，然後另外就是政治力介入，真正投入這條鐵路去改善的，其實我們都是用前瞻計畫裡的特別預算去想辦法找錢，你怎樣能有一個活絡的制度去運用，然後我們的角度比較傾向公司化，或是法人化的角度，然後提高待遇還有建立獎金制度，這些東西一定都要立出來，因為大家最後都只是落在口頭上說，例如我們要來一個績效獎勵制度，然後你績效獎勵制度的 KPI 指標是什麼？一直都沒有看到，所以這些都是要去解決的。」(C-2-2-7)

依據受訪者 C 所述，因為制度因素，所以阿里山林業鐵路沒有有效的績效獎勵方式，導致無法有效改善阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存。

根據受訪者 F:「因為以前居民都靠這條鐵路進出，然後農產品也是靠鐵路運送，所以以前的人跟鐵路關係較密切，但是現在的人就沒有了，所以現在沿線居民對這條鐵路就陌生了。」(F-2-2-1)

依據受訪者 F 所述，現在沿線的居民，因為阿里山林業鐵路沒有像以前那樣去阿里山或運送物資都需要靠這條鐵路，使得對阿里山林業鐵路的關係趨於陌生。

根據受訪者 F:「嘉義市可以算林業的首都，不過很可惜的是貯木池不見了，被填平作為文化中心了，所以我們現在林業來說就是缺這一塊，滿重要的一塊。」(F-2-2-2)

依據受訪者 F 所述，嘉義市因為建設文化中心而把原本阿里山林業鐵路相當重要的一部份貯木池填平了，對於林業首都的嘉義市來說是相當可惜的。

根據受訪者 F:「第一個當然是天災的部份。」(F-2-2-3)

依據受訪者 F 所述，天災是阿里山林業鐵路鐵道文化資產保存面臨的一個很大困境。

根據受訪者 F:「第二個跟公路競爭的問題。」(F-2-2-4)

依據受訪者 F 所述，阿里山公路的競爭是阿里山林業鐵路鐵道文化資產保存所面臨到的困境之一。

根據受訪者 F:「那現在是 42 號隧道整個被土石掩埋了，所以又中斷了，目前是卡在環評所以遲遲沒有動工。」(F-2-2-7)

依據受訪者 F 所述，因為環境評估的因素，導致阿里山林業鐵路鐵道文化資產損壞的部份遲遲無法動工。

根據受訪者 F:「售票及訂票的方式，大家也都搞不太懂，像以前是台鐵經營所以你可以在台鐵的網站或是便利商店買到，那現在就很麻煩，你要到台鐵的網站去它會顯示連結，那從這個連結你才能到林鐵的售票系統，那能不能從便利店取到車票我就知道了，所以像這些都是很基本的問題。」(F-2-2-8)

依據受訪者 F 所述，阿里山林業鐵路的售票問題，一直都影響著阿里山林業鐵路鐵道文化資產的保存。

根據受訪者 F:「它一條鐵路然後你一天只有一班的車在跑這樣一定是虧損的啊。」(F-2-2-5)

依據受訪者 F 所述，阿里山林業鐵路列車班次太少，導致阿里山林業鐵路鐵道文化資產保存面臨困境。

綜合上述，阿里山林業鐵路保存鐵道文化資產的過程面臨困境，詳如表 4-4。

表 4-4 阿里山林業鐵路保存鐵道文化資產的過程面臨困境

項目	受訪者看法
A.人的問題	(1)無心這條鐵路，人留不住，一直再訓練新人。 (2)沒有心在這條鐵路，只當成跳板，如何留住是努力方向。
B.維修成本高	因為鐵路沿線工程機器難進，幾乎都要靠人力。
C.管理者	基層提出很多意見或建議，然而管理者聽不進去。
D.法令	現在的法規，對早期的機械有一些管制在。
E.預算	開發機械需要錢，錢就是預算科目。
F.調查不足	知名度高跟賺錢之間的調查不足。
G.政治力	很多政策要為民服務，沒幫民眾想怎麼解套，只是在想不行。
H.制度	制度不能活絡。

I.陌生感	現在不用靠鐵路進出、農產品運送，所以沿線居民對鐵路就陌生了。
J.貯木池	嘉義市林業缺少貯木池不完整。
K.自然力	天災。
L.阿里山公路	阿里山公路競爭。
M.環評	因環境評估無法修復。
N.售票	售票問題。
O.列車班次	鐵路一天只有一班的車在跑這樣一定是虧損的。

資料來源:本研究整理

#### 4.2.3就您的看法，針對上述問題的解決有什麼樣的建議?請舉例說明。

根據受訪者 B:「本來它的四周圍本來就要做好來，衛生環境把它處理好，然後那些設施什麼的都把它弄好，這樣觀光景點才會漂亮啊。」(B-2-3-1)

根據受訪者 C:「我怎麼樣把整個園區，像你現在所看到的，從法院對面這邊，森林之歌開始整個園區，一直到檜意生活村，它是一個 L 型的形狀，然後我們車庫園區在這邊，然後我們車庫園區不要討論，你整個園區它就是一個完整的林業村。」(C-2-3-3)

依據受訪者 B、C 所述，將阿里山林業鐵路的週邊環境維護好，對阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存有很大益處。

根據受訪者 C:「你還是要把整個阿里山的林業看待出來，你要看待的是整個阿里山林業，而不是只有這條鐵道，你沒有林業怎麼會有鐵道，雖然現在沒有林業，但是你有體驗。」(C-2-3-2)

根據受訪者 E:「我也一直再講說不同的經營者有不同的經營理念，那對我們的文化的定義又有不同的觀點，那我還是想說森鐵既然是森林嘛！森林的鐵路我們還是以林業為主還是以保留我們原有的特色，我們這邊都是屬於林業用地，我們奮起湖是屬於一個沒有過度開發的地區，除了固定的聚落外沒有什麼開發。」(E-2-3-2)

依據受訪者 C、E 所述，阿里山林業鐵路在鐵道文化資產的保存上應該以林業為主鐵道為輔，因為若沒有林業何來鐵道。

根據受訪者 A:「再來說到要怎麼保留，要怎去開放，讓人家知道，他以前在日據時代時是怎樣的，就像我們那一天，上個月的時候，我們一次就進去 60 個，就請林管處的志工幫我們介紹，然後還放了兩支影片給我們看，一個志工專門介紹。」(A-2-3)

依據受訪者 A 所述，優質的導覽解說，對阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存與推廣有很大的幫助。

根據受訪者 B:「要有資源然後用心成立一個小組專門管理，來好好開墾這個竹崎車站，那這個小組要每個人都很認真在做，空口說白話都是多餘的。」(B-2-3-2)

依據受訪者 B 所述，成立專門小組來管理阿里山林業鐵路的鐵道文化資產是保存阿里山林業鐵路鐵道文化資產的方法之一。

根據受訪者 B:「解決還是需要政府中央的支援阿，你若只靠林務局來管理來申請預算是有點困難，就是要針對阿里山林業鐵路設立專款專用。」(B-2-3-3)

依據受訪者 B 所述，要針對阿里山林業鐵路設立預算專款專用，不能只靠林務局。

根據受訪者 B:「就是阿里山林業鐵路可以來與我們竹崎社區來配合看要怎麼處理，竹崎社區，因為這些畢竟是林務局的工作我們一般人，能力有限，那如果能配合，那我們竹

崎社區發展協會，那這樣也會對我們社區的發展有很大的幫助，像這個鐵道文化資產是可以帶動我們的地方的發展給我們收入的。」(B-2-3-4)

依據受訪者 B 所述，阿里山林業鐵路的鐵道文化資產若能結合社區，這樣對社區的發展還有鐵道文化資產的保存是相輔相成的。

根據受訪者 B:「以前那個列車阿，有中興號、復興號、光華號等車呢!它現在也有那種給人家租火車車廂的活動，就是給人家包車去旅遊然後再回來那種，現在就是有那種只去單一目的地的，去到那邊之後，讓你下車遊玩一下再載你回來。」(B-2-3-5)

依據受訪者 B 所述，可以出租列車車廂，對阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存是有助益的。

根據受訪者 C:「我們從最基本的，我們這些文化資產保存，各種要去建立，我們其實現在開始建立很多文化資產保存的清冊，包含山上的這些記功碑等，我們都有去建立起來，為什麼會有貴賓館等等，這些都跟鐵道有關係的，那你怎樣說他跟鐵道有關係？其實它不見得跟鐵道有關係，其實它跟這個林場有關係，跟阿里山林場有關係。」(C-2-3-1)

依據受訪者 C 所述，對於與林業、鐵道有關的文化資產建立清冊，可以幫助阿里山林業鐵路鐵道文化資產的保存。

根據受訪者 C:「然後你這些文化資產保存你還是要把這些老故事、老靈魂把它收集起來，但是目前其實這一塊並沒有好好的保存，但是還是有在做啦！我有看到他們有找其他的老員工回去，就是說譬如說我們在設立林業村的時候，在設定的議題上有找一些老的當時住在玉山一二村的這些人回去重新做訪談。」(C-2-3-4)

依據受訪者 C 所述，找以前阿里山林業鐵路的老員工回去重新做訪談把這些老靈魂、老故事收集起來。

根據受訪者 D:「解決就是文化部，這鐵路很久以前就說要保留文化資產但是中央都沒有說要保留文化資產都沒有說一年要給你多少經費或是說編列預算等。」(D-2-3)



依據受訪者 D 所述，文化部要站出來，不要只會說要保留鐵道文化資產，卻都沒有實際的動作。

根據受訪者 E:「保留原來的風貌三成的味道要把它留住，保存我們原有的聚落不要再開發了，那現有的也不要再去做破壞，這是對我們文化資產一個最好的辦法，對社區也很好你文化保存越多會帶來更多吸引客源更多來觀賞我們這邊文化的特色，像畚箕地形這樣這個是我們這邊的特色，元素好的話對我們觀光一定是有助益，但是還是要有一些素養存在，也不能說只要有經濟就不能保留當地的特點特色。」(E-2-3-1)

依據受訪者 E 所述，保留原有的地方特色，原來的聚落保持原樣，已開發的聚落不要再開發。

根據受訪者 E:「集思廣益啦！我們請專業人員對文化資產、生態、人文一樣啦永續的經營才是我們的一個方針，其實我們社區很努力的在做，像我們在生態的部份我們都很努力在經營。」(E-2-3-3)

依據受訪者 E 所述，永續經營是阿里山林業鐵路鐵道文化資產保存的必要發展方向。

根據受訪者 F:「基本上你要先處理人力、物力還有包括路線的安全，這些最基本的能夠解決，那再來才能講到說如何來發揚光大。」(F-2-3-1)

依據受訪者 F 所述，處理人力、物力和路線安全這些問題對於阿里山林業鐵路鐵道文化資產的保存為優先要做的。

根據受訪者 F:「那當然我們現在朝著所謂的增加班次上，大原則是增加班次。」(F-2-3-2)

依據受訪者 F 所述，增加阿里山林業鐵路的列車班次。

根據受訪者 F:「只是說怎樣來增加班次，可能不會從嘉義一直行駛到阿里山，就變成以短程區間這樣增加班次，然後可能以某幾個地點為中心，這樣就不會感覺坐火車坐那麼

久，目前的方向是朝向這樣子來做，當然這樣子來做之後，可能包括嘉義、北門、竹崎、奮起湖、十字路、阿里山，可能這幾個地方為中心點然後分散出去。」(F-2-3-3)

依據受訪者 F 所述，阿里山林業鐵路可以行駛短程區間車，然後以沿站的點為中心來分散出去，不用堅持行駛全線。

根據受訪者 F:「遊客都沒有看到這個東西，你就算坐火車也不會親身體驗到這個，所以像這樣就是我們要思考如何去改善，這樣它的特色跟你旅遊的樂趣才能相結合。」(F-2-3-4)

依據受訪者 F 所述，加強林業文化的體驗對於阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存有很大的幫助。

根據受訪者 F:「那現在還有提出來，整條阿里山鐵路要作為重要文化景觀等於是國家級的，已經提出了，但還沒有完成審核審查的程序，大概也會過。(F-2-3-5)

依據受訪者 F 所述，把阿里山林業鐵路提昇為國家級的文化景觀來保存，也是目前可以努力的方向。

綜上所述，針對上述問題的解決建議，詳如表 4-5。

表 4-5 針對上述問題的解決建議

項目	受訪者看法
A.週圍環境	(1)四周圍做好，然後設施弄好，這樣觀光景點才會漂亮。 (2) 整個園區就是完整的林業村。
B.林業為主	(1)要看待的是阿里山林業，而不只有鐵道，沒有林業怎麼會有鐵道。 (2)森林鐵路還是以林業為主，以保留我們原有的特色。
C.導覽解說	林管處志工介紹，然後還有影片。
D.專門小組	成立小組專門管理。
E.預算專款專用	解決需要政府中央的支援，針對阿里山林業鐵路設立專款專用。

F.社區結合	阿里山林業鐵路可以與竹崎社區配合。
G.車廂出租	中興號、復興號、光華號，現在有租火車車廂的活動。
H.建立清冊	文化資產保存，各種要去建立，其實現在開始建立很多文化資產保存的清冊。
I.訪談老員工	有找老員工回去，重新做訪談。
J.文化部	文化部行動保存鐵道文化資產。
K.保留特色	保存原有的不要開發，現有的也不要破壞，不能只要經濟就不保留當地特點特色。
L.永續經營	請專業人員對文化資產、生態、人文評估，永續的經營才是一個方針。
M.人力、物力、安全	基本要先處理人力、物力還有路線安全，再來才能說發揚光大。
N.增加列車班次	現在朝著所謂的增加班次上，大原則是增加班次。
O.短程區間車	不會從嘉義一直行駛到阿里山，就變成以短程區間這樣增加班次。
P.體驗	遊客都沒有看到這個東西，坐火車也不會親身體驗到。
Q.文化景觀	整條阿里山鐵路要作為重要文化景觀

資料來源:本研究整理

## 4.3 阿里山林業鐵路與發展方向

### 4.3.1 就您的看法，阿里山林業鐵路在經濟面中的發展方向為何？

根據受訪者 A:「明年起就是蒸汽火車要跑嘉義到北門，要使用蒸汽火車然後使用檜木車廂，目的應該是載遊客觀賞檜意生活村，從經濟面來說它這樣就可以多少賺一點錢，那它的周邊就是看說他的一些車站還是有一些看那個什麼然後看要怎樣來弄發包經營，像台北的鐵道夢工廠還是微風廣場，就這兩個地方這樣下去經營。」(A-3-1-1)

根據受訪者 B:「你要開墾阿，所有荒廢的地，把它開墾好，四周圍的地整理好該種的種一種，因為小火車它本身速度就慢，可以邊觀賞兩旁的花草樹木，你不用說要多好多多，人家那個隨便有一顆樹或是有隧道就很美了，大家都想來拍照，那我們就應該把周邊的花草弄好，那等花開時，大家就會因為花很美，大家來坐火車，那這條阿里山林業鐵路就是有那個價值，現在周邊就是都雜草，這條鐵路只能以觀光來發展，沒有其他特色了。」(B-3-1)

根據受訪者 C:「所以說阿里山林鐵在經濟層面就是這樣子我把旅客帶來，有旅客就有商機，雖然他不一定是坐火車來，但他一定是追火車而來，因為他可能是遊覽車載來，因為坐火車 2 到 3 小時太累了，所以他從台 18 線坐遊覽車上來，坐遊覽車上來他有可能是要來拍張火車啊，我們月台上常常很多人，火車進站時，前面排一堆人都不是要坐火車的，都是拍火車拍完就走了，所以他絕對是追著火車而來，所以在經濟層面其實列車肩付著這樣的使命，它會把遊客吸引來，然後幫這邊帶來商機，但是能不能賺到錢就要靠這些店家社區他們自己。」(C-3-1-4)

根據受訪者 E:「從公部門來講，人事費成本跟營運的成本，那在我們社區的話我們希望帶動我們的一個商機。」(E-3-1)

根據受訪者 F:「它本身就是一個指標性的存在可以發展觀光，鐵路本身它就是觀光，所以現在要做的是你要跳脫交通工具的思維，把它當作觀光的資源，那麼在國外基本上都是這樣來看，他們若是在講鐵道時，都會講到說是觀光或是運輸。」(F-3-1)

綜上所述，阿里山林業鐵路在經濟層面中的發展方向可以朝觀光來發展，因為本身是一個指標性的存在可以帶來人潮，所謂人潮就是錢潮。

根據受訪者 A:「也有一次太興國小拜託我帶他們從獨立山坐火車，然後坐到梨園寮下車有找公共電視台來拍攝整個他們搭車的過程，這就是一個很好的行銷手法。」(A-3-1-2)

依據受訪者 A 所述，阿里山林業鐵路可以結合媒體來達到行銷的效果，讓更多的人來認識這像鐵路。

根據受訪者 C:「所以我們以阿里山鐵路來說，其實它自己可以形成一個經濟圈、生活圈，在這個範圍裡面去致富盈虧，那這個就屬於經濟層面。」(C-3-1-5)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路是可以自給自足自成一個經濟圈去致富盈虧的在經濟的層面。

綜上所述，阿里山林業鐵路在經濟層面中的發展方向，詳如表 4-6。

表 4-6 阿里山林業鐵路在經濟層面中的發展方向

項目	受訪者看法
A.觀光	(1)蒸汽火車要跑嘉義到北門，使用檜木車廂，載遊客觀賞檜意生活村。 (2)這條鐵路只能以觀光來發展，沒有其他特色了。 (3)阿里山林鐵在經濟層面就是把旅客帶來，有旅客就有商機，雖然不一定是坐火車來，但一定是追火車而來。 (4)社區希望帶動商機。 (5)本身就是一個指標性的存在可以發展觀光，鐵路本身就是觀光。
B.自給自足	阿里山鐵路，其實可以形成一個經濟圈、生活圈。

資料來源:本研究整理

#### 4.3.2就您的看法，阿里山林業鐵路在社會層面中的發展方向為何？

根據受訪者 C:「然後在社會層面的發展就是說，因為他整條鐵路是國民對他的期待，因為他不單單是嘉義人的事，它肩付著全台灣整個國民對他的期待，世界上全部的鐵道迷對他的期待，所以他不單單只是台灣人嘉義人的事，所以在社會層面當中變成我們各個階層都對它有不同的期待，那這些期待怎麼樣去轉換成為這條鐵路被保存下來那種相同的力道，但是他們沒有想到過說其實這條鐵道的藍帶也可以成為觀光的藍帶，尤其是像這種產業的鐵道，特別是這種觀光藍帶出現的契機，他太低估了這條鐵道觀光的力度，所以在整

個社會層面當中，它其實是可以滿足大家的期待，只是說在大家的期待當中，這個發展我們怎麼樣把它發展成為一個比較正向有力的力量，然後讓居住在這個城市的社區居民，能夠倚賴它然後賺到錢，然後也符合國際的期待能夠把它保存下來。」(C-3-2-1)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路可以符合世人對他的期待並把這期待轉換為保存的力量。

根據受訪者 C:「就社區跟原民的部落，它會是這條鐵路沿線很重要的區塊，所以我們剛剛舉例十字路村，所以你在怎麼樣它就是社區面的結合，漢人社會跟原民社會，那你這樣看當然是兩個大族群，但是你把它縮小到一個地方去看，它不過是兩個小聚落，部落跟社區的結合，就像我們現在在講德恩雅娜，它也只是一個社區而已，那你很多的社區結合起來他就等於整個社會面啊。」(C-3-2-2)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路在不同族群的融合上，伴演著非常重要的角色。

根據受訪者 D:「以前這邊都是宿舍，像這邊是本村，那森林路過去那個叫青葉寮它是單身宿舍，鐵路過去那一帶是阿里山村也是員工住居多，那在對面的玉山一村、二村早期叫作藤田村，就是說有鐵路才有這些人在這裡集結，還有像那個竹崎它早期是阿里山鐵路的重要中繼站，那奮起湖就是有鐵路才集結而成的部落，以前靠鐵路做生意的很多如果火車一到站他們都會拿來賣，那十字路就是說因為有鐵路有步道才構成十字路，有鐵路才有十字路這個村莊，就是說來吉到達邦那邊做中繼站，那十字路是漢人，達邦是原住民，阿里山就是有鐵路進去才有阿里山這個部落有在那邊伐木才有阿里山，那現在還是要靠觀光事業森林遊樂區才能生存。」(D-3-2)

根據受訪者 F:「以前來說這條鐵路對地方來說很重要，包括他們進出的交通工具，然後它運輸它的產品、它的日常生活用品，在以前是這樣，那第二個我們可以看到奮起湖，它算是滿特殊的一個地方，等於在半山腰一個很大的聚落，那它這個聚落在沒有鐵路之前就已經存在了，那它有鐵路之後更發達了，所以奮起湖的發展跟鐵路有很密切的關係。(F-3-2)

依據受訪者 D、F 所述，因為有阿里山林業鐵路，才有人聚集形成社區，所以鐵路可以由沿線來發展社區。

根據受訪者 E:「我們希望它是一個國際的一個關注，能夠有一個完備的經營，當然包括維護養護啦達到國際觀，那我們社區的方面，我會想說把我們社區突顯出來然後能夠秀出去國際上讓大家能夠看到奮起湖的美。」(E-3-2)

依據受訪者 E 所述，希望阿里山林業鐵路能成為國際上的關注，讓世人能看見它的美。

綜上所述，阿里山林業鐵路在社會層面中的發展方向，詳如表 4-7。

表 4-7 阿里山林業鐵路在社會層面中的發展方向

項目	受訪者看法
A.社區發展	(1) 有鐵路才有人集結 (2) 奮起湖的發展跟鐵路有密切關係。
B.保存	期待轉換成鐵路保存的力道
C.社區結合	十字路村，就是社區面的結合，漢人社會跟原民社會。
D.國際	國際的關注。

資料來源:本研究整理

#### 4.3.3 就您的看法，阿里山林業鐵路在環境層面中的發展方向為何？

根據受訪者 A:「環境的話，我認為說當事者，就是說現在嘉義林管處處長，我認為要從這方面著手，就是看怎樣整條鐵路，從嘉義到阿里山，還有它周邊包括檜意生活村、北門車庫、鐵道園區、動力室然後要怎樣去行銷，那它現在就是看要是由我們林管處來做個行銷，就是台灣話來說是要做全套還是要半套，那你全套就是你來搭乘我們的火車，把你從嘉義載到北門車站，然後北門就有導覽人員，帶你們去動力室、檜意生活村等就是一日遊的意思啦!。」(A-3-3)

根據受訪者 B:「環境就是要錢而已，一草一木把它整理漂亮，我們現在就是回收周邊土地，積極造林，像種櫻花就也是一種造林，那你若景色美，大家就都想來坐火車，不然都只有一直維修一直虧損。」(B-3-3)

依據受訪者 A、B 所述，阿里山林業鐵路可以從週邊環境發展起，讓更多的人來搭乘。

根據受訪者 C:「那你這一條鐵路貫穿的是整個林業的這一個大區塊，所以你的環境就是整個下去做思考，你要以阿里山整體的環境去做思考，不能單純只是說奮起湖，不能只是單純只是說鐵路，阿里山的林業造就了嘉義市的繁榮，那靠的是林業鐵道把它載下來，所以它是整個大環境。」(C-3-3-1)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路環境層面發展要從整體的環境做思考，而不是只看鐵路或某幾個點。

根據受訪者 C:「所以你會發現到自然環境其實是這樣子，你就會發現到這種驚天喜地其實還是在原住民身上，原住民都取剛剛好，早期的原住民不要被社會化的原住民，他取剛剛好，他要拿東西都拿剛剛好。」(C-3-3-2)

依據受訪者 C 所述，在環境層面應該學習原住民，都取的剛剛好的精神，當用則用。

根據受訪者 E:「因為高山鐵路我們面臨的問題會比較多，所以官方要在這方面去克服比較多的困難，如何不破壞自然環境跟大自然一個相平衡是他們必須去做的，那我們也希望說環境我們社區能希望說能夠保留到最傳統最原始然後你把環境做的更好，讓遊客進來覺得奮起湖是這麼的一個很美的地方，來到這邊很安全很舒適。」(E-3-3)

依據受訪者 E 所述，阿里山林業鐵路在環境層面的發展應該與大自然取得平衡，不要造成過多不必要的破壞。

根據受訪者 F:「鐵路對環境應該算是影響算少的，若單純只是講自然環境的話，因為鐵路它所占用的面積是比較小的，第二個就是它會受到自己運量的影響的限制，像公路它是可以無限沿伸的，只要有車就可行駛到，但是鐵路不行，因為你能夠多少班次是固定的



都有一個上限在，所以包括你能夠載的人跟東西是有限的，但是公路就無限，相對來講就是對自然的破壞也是比較小的啦！那公路除了這樣它可以無限之外，它也可以到半路時再另外開發，那鐵路較沒有辦法，鐵路只能在車站附近開發而已，那公路就是沿線都可以一直開發，所以兩相比較下來後鐵路對環境的影響是比較小的，會小很多啦。」(F-3-3)

依據受訪者 F 所述，阿里山林業鐵路因為發展只限於車站附近，所以對環境所造成的影響小。

綜上所述，阿里山林業鐵路在環境層面中的發展方向，詳如表 4-8。

表 4-8 阿里山林業鐵路在環境層面中的發展方向

項目	受訪者看法
A.週邊	(1)整條鐵路，從嘉義到阿里山，還有周邊要怎樣去行銷。 (2)回收周邊土地，積極造林。
B.整體環境	這一條鐵路貫穿的是整個林業，要以阿里山整體的環境去做思考。
C.當用則用	自然環境其實是這樣子，原住民都取剛剛好。
D.取得平衡	如何不破壞自然環境跟大自然一個相平衡是必須去做的。

資料來源:本研究整理

## 4.4 阿里山林業鐵路與文化觀光

### 4.4.1 就您的觀察，阿里山林業鐵路如何在經營的過程中發展文化觀光？

根據受訪者 A:「那我們就可以開到那個地方，讓遊客去體驗為什麼早期蒸汽火車過墜道要關門，要去設計說我流程要怎麼玩。」(A-4-4)

根據受訪者 C:「我怎麼樣以文化資產保存這個角度去形成所謂文化觀光的策略，然後來對阿里山林業鐵路讓它真的符合世人對它的期待，可以在這裡面去實踐出來，不是純然

的觀光，我們要釐清說，在我們原本觀光的認知，最簡單的觀光就是甲地到乙地這樣就叫觀光，我們必須突破原本觀光的盲點，這個觀光的過程我們加入很多的體驗、教育這些東西，所以導覽解說也在觀光的範疇裡，那若沒有導覽解說就不會有教育產生，所以你就必須透過這些，然後怎麼樣讓你來體驗，這部分就是我剛剛講的，鳴笛啊、廣播的、或是什麼我都讓你來體驗，像大吉嶺的鐵道之所以存在是因為茶葉，所以在旅途中茶葉的體驗也變成一個氛圍，對那一樣的木業既然是我們這條鐵道的靈魂，那你木業的體驗在這也是一個很重要的行為。」(C-4-4-1)

根據受訪者 C:「所以當你把文化資產的保存，因為它這條鐵路不是只有保存鐵路、保存這些的林相保存這些產業、保存這些的人、事、物，那它有很多故事可以講，那這麼多故事，如果你沒有透過解說教育的系統來建置起來，沒有人會知道，而且這個跟民眾的生活也有關係，你看一個石頭鵝卵石，它從山上滾到山下海邊，一顆大石頭從山上滾到海邊變小石頭，但是為什麼鋪在鐵道上的每一顆道閘都有稜有角，所以說你有很多方法是去做經營改善的，那解說教育一定是要做的，所以我們講觀光不單單只有把人潮帶來還有把人潮做教育，這些人把這些觀光客帶進來再做教育，把那些知識教給他們，所以我們才會說以文化資產的角度，包含整個山區豐富的林相或是產業、人、事、物、故事然後甚至宗教在裡面的宗教行為全部都可以變成故事，然後在這裡面去做發展，然後現在的文化。」(C-4-4-2)

根據受訪者 E:「它每一個站會播這一站的特色，它用廣播那它的音律會讓人聽起來很舒服就讓你搭乘火車有種 VIP 的感覺。」(E-4-4)

依據受訪者 A、C、E 所述，可以在搭乘阿里山林業鐵路的過程中加入很多的體驗、導覽解說，讓乘客深刻體會鐵道文化來發展文化觀光，而不是只有來搭車這樣。

## 4.5 阿里山林業鐵路的未來規劃

### 4.5.1 就您的看法，阿里山林業鐵路的短期、中期及長期的發展計畫為何？

根據受訪者 C:「以短期來說，我們把這條鐵路修到最符合全世界期待的方向，然後你到中期的發展，你就是說我要把這條鐵路的營運狀態量能產能到可以營生，就是說致富盈虧，到致富盈虧的狀態叫中期，如果你要長期的發展的情況，我要跟整個鐵路沿線的所有社區跟這座阿里山成為共生，我要跟這個鐵路成為共生，整個山村環境整個都做出來，它才是一個長期的目標，因為你只有透過這樣的方式之後，它才會一直不斷的循環下去自己賺錢，鐵路才可以自己賺錢。」(C-4-1-1)

依據受訪者 C 所述，阿里山林業鐵路的短期發展計畫為修復到全線通車，中期的話是營運致富盈虧，長期就是沿線社區跟鐵路成為共生。

根據受訪者 D:「短期的就是車廂的改善，動力、車輛的改善，就是設備的部份。」(D-4-1-1)

根據受訪者 D:「長期就是說我們要爭取世界遺產，還有鐵路的改善然後不斷的做像橋樑、邊坡、隧道。」(D-4-1-2)

依據受訪者 D 所述，短期的計畫是設備的改善部份，長期的話要去爭取世界遺產的榮耀。

根據受訪者 E:「短期的話以安全為考量，我們呢也是以經濟為主，那中期的話突破傳統的營運思維，然後有懷舊復古能夠兼具休閒娛樂多元的一個發展，那我們這邊我們是希望說把山城建設的更完美更 OK，那長期的話，除了經濟觀光外，永續經營是最終的目標，不要讓林鐵一直再這樣漠落下去，不要再一個 BOT 案把這邊整個脫軌掉，我們也希望長期下來我們整個阿里山的帶動也帶動我們奮起湖帶動也帶動我們社區，我都是以我們社區為主，希望我們社區能更棒。」(E-4-1)

依據受訪者 E 所述，短期計畫以安全為主，中期要能突破傳統的營運思維朝多元發展，長期的話要鐵路和社區共生。

根據受訪者 F:「那短期的話就是保存，那保存其實也做的差不多了，包括當然有一些東西，譬如說嘉義製材所就是製材工廠，它這邊比較更詳細的資料目前是缺乏的，所以為

什麼製材工廠它為什麼現在還是暫停的，就是說到底我們要把它復原成什麼樣子？這個還沒有一個定案，所以它那些機械、機具應該是什麼樣子還有跟外邊的這個關係如何，照理說以前那邊鐵路應該可以進去到裡面，所以這樣的關係，它本身製材工廠裡面的樣子是什麼樣子，這些都還要再好好研究，研究完之後，還要選擇是要復原還是怎麼樣，還有有的也沒有辦法復原那無法復原要怎麼辦，所以像這樣的問題還是要去研究，這個就是說我們對於文化資產本身它的內涵或是具體的樣子，這些我們還有需要研究，像我剛才講到的集材機，它到底是怎樣去運作，這些都是要再去研究的東西。」(F-4-2-1)

根據受訪者 F:「那中期的話，你要增加你的班次，讓收入跟支出可以不要虧那麼多，那怎麼樣去安排這樣的行程，那包括你的這個購票系統怎麼樣去建置這些就是比較中長程的。」(F-4-1-2)

根據受訪者 F:「長期的話，就是怎麼樣讓居民，林鐵處目前做的最成功的就是十字路，本來十字路那邊是沒有什麼人的，他去找十字路當地就是從學校國小開始，所以國小校長帶他們的學生、老師，那他們就開始組織團隊去研究當地的包括生態、鐵路可以做志工，那當地的居民，就開始發明，譬如說風味餐、農特產，到現在有把火車開到十字路了，那十字路這個地方就可以跟鐵路可以結合，所以它這個地方是做的比較好的，即十字路社區。」(F-4-1-3)

依據受訪者 F 所述，短期以保存為主，中期的話鐵路要能致富盈虧，長期就是要像十字路社區這樣和鐵路共生。

綜上所述，受訪者對於阿里山林業鐵路的短期發展計畫，詳如表 4-9；受訪者對於阿里山林業鐵路的中期發展計畫，詳如表 4-10；受訪者對於阿里山林業鐵路的長期發展計畫，詳如表 4-11。

表 4-9 阿里山林業鐵路的短期發展計畫

項目	受訪者的看法
A.修復	短期來說，把這條鐵路修到最符合全世界期待的方向。

B.設備改善	短期就是車廂的改善，動力、車輛的改善，就是設備的部份。
C.安全	短期的話以安全為考量。
D.保存	那短期的話就是保存。

資料來源:本研究整理

表 4-10 阿里山林業鐵路的中期發展計畫

項目	受訪者的看法
A.致富盈虧	中期的發展，要把這條鐵路的營運狀態量能產能到可以營生，就是說致富盈虧。
B.多元發展	中期的話突破傳統的營運思維，然後有懷舊復古能夠兼具休閒娛樂多元的發展。
C.增加列車班次	中期的話，增加班次，讓收入跟支出不不要虧那麼多。

資料來源:本研究整理

表 4-11 阿里山林業鐵路的長期發展計畫

項目	受訪者看法
A.共生	(1) 長期的發展情況，要跟整個鐵路沿線的所有社區跟這座阿里山成為共生。 (2) 那長期的話，除了經濟觀光外，永續經營是最終的目標，希望長期下來整個阿里山的帶動也帶動奮起湖也帶動社區。 (3) 長期的話，林鐵處目前做的最成功的就是十字路，那這個地方就跟鐵路結合。
B.世界遺產	長期就是要爭取世界遺產。

資料來源:本研究整理

#### 4.5.2您針對阿里山林業鐵路在發展上有何建議？請舉例說明。

根據受訪者 A:「應該多買一些中興號，然後聘請較多司機，假設說它有三趟的中興號，三趟都上去在下來也沒關係啊!因為當時有二組，一組到阿里山過夜，另外一組下山，然後一組在上山。」(A-4-2-1)

根據受訪者 F:「先解決人力跟車輛的問題。」(F-4-2-1)

依據受訪者 A、F 所述，阿里山林業鐵路可以增加車輛、人力，對其發展是有很大的幫助的。

根據受訪者 A:「就是說你要好好的經營好好去行銷，好比如說，你若講有好康的貨是什麼時，人家一定都會去追嘛。」(A-4-2-2)

根據受訪者 A:「你可以說建議就是多辦一些活動就是所謂的行銷啦!讓多一點人來參訪我們的動力室、製柴、車庫還有那個檜意生活村，然後把一些相關的資訊告訴大家，像拍照、打卡、廣告啦!都可以就是行銷，或是拍微電影。」(A-4-2-4)

根據受訪者 E:「然後可以呢加強週邊的行銷剛剛講的週邊的行銷把它加進來這邊林鐵的形像每一個社區的形像都很好，然後每一個社區都能夠達到最好的經濟效益，這個是我們最終的期許。」(E-4-2-2)

依據受訪者 A、E 所述，阿里山林業鐵路可以加強行銷方面，例如，拍照、廣告、或是拍微電影等，把相關的資訊傳達出去讓民眾知道。

根據受訪者 A:「還有員工訓練，就是像說你問到我，我可能可以很簡單的跟你解釋，像如果你沒研究，請問阿里山森林鐵路有幾個隧道，假如你是我們的員工，你覺得你必須知道麼?那我們的員工竟然不知道，且也沒叫我去幫他們上課，我也不想理他們，這是很基本的，我覺得很重要。」(A-4-2-5)

根據受訪者 E:「所以一樣，一直再強調人員的素養跟培訓，能夠加強線路的養護，鐵路營運好班次增加了，那我們的人進來就更多，我的錢就賺的更多。」(E-4-2-1)

依據受訪者 A、E 所述，阿里山林業鐵路要加強員工的訓練，提昇員工的素養，讓阿里山林業鐵路賺更多的錢。

根據受訪者 A:「還有都說是世界文化遺產，那要成為世界文化遺產有它相關的規定阿，就是要好好朝著這個目標努力。」(A-4-2-6)

根據受訪者 B:「這條森林鐵路的資產若是經營起來是很不錯的，世界文化遺產也完全沒問題，經營者要會經營啦。」(B-4-2-5)

依據受訪者 A、B 所述，阿里山林業鐵路要朝向成為世界文化遺產的方向去努力。

根據受訪者 B:「那我們竹崎車站這邊若是再把那些以前的員工宿舍整理一下，然後周邊再整理給它清潔，不要積那麼多雜物，這樣車站看起來也會煥然一新，就是看能不能把那些舊的、壞的、不好的都淘汰。」(B-4-2-4)

依據受訪者 B 所述，應該把阿里山林業鐵路週邊的環境把它整理好，不要堆積那麼多雜物，這樣看起來會煥然一新。

根據受訪者 B:「主要把竹崎車站這邊開墾好在配合地方，最主要讓它發車來竹崎車站再回去嘉義車站這樣，因為長程的不一定會賺錢，那若是短程的，竹崎車站到嘉義車站，這樣還是很有可看性的。」(B-4-2-6)

根據受訪者 F:「發展區間車了。」(F-4-2-2)

根據受訪者 G:「那區間車也是不錯的，就從嘉義開到北門這一段，然後看要開幾班。」(G-4-2-3)

依據受訪者 B、F、G 所述，朝短程區間的列車來發展是非常可行的，讓列車在區間來回循環既可以節省車程又帶來經濟效益。

根據受訪者 E:「那像我們社區之前有跟鐵道結合，就是林鐵它們辦的套裝行程然後在這邊住宿，這個部份我就有跟他講過，因為他們是鐵道經營旅宿的部份由社區來處理經營這樣子，然後我們就是統籌用 S 形的路線讓每一個店家都能分到這塊餅然後一起去經營我是覺得這樣也不錯，但是不曉得他們的評估效果怎麼樣？如果我覺得效益不錯的話，其實永續經營都不錯啦！可以朝這個方向去努力，一定要二日遊這樣住宿的部份才會住在我們這邊。」(E-4-2-3)

根據受訪者 G:「結合社區來行銷讓較優質的社區來參訪這就是一個社區間的結合然後你發展觀光也會帶動社區繁榮。」(G-4-2-4)

依據受訪者 E、G 所述，之前阿里山林業鐵路有結合社區發展套裝行程，讓社區的店家賺到錢，這情形若能持續下去是很好的。

根據受訪者 A:「車票方面還是要好好去規劃，不要說人家老是買不到票，或是一票難求，以前台灣鐵路局經營時去 7-11 買就有了。」(A-4-2-3)

依據受訪者 A 所述，阿里山林業鐵路在車票的方面必需要好好的去規劃，不然總是買不到票甚至一票難求。

根據受訪者 A:「還有我們可以行駛到我們那個十八彎墜道，讓人家去看說以前火車關門是什麼情形，現在就是說一個體驗的火車啦。」(A-4-2-7)

依據受訪者 A 所述，可以加入更多的體驗，來讓更多的人來搭乘阿里山林業鐵路。

根據受訪者 B:「這條鐵路若能帶動我們竹崎這邊的發展，那是非常不錯的，帶動竹崎的繁榮，像是火車的班次來竹崎的可以一天多開個二班，這樣是不錯的，到像親水公園阿還是哪裡遊玩一下後，在搭乘火車回去嘉義。」(B-4-2-1)

依據受訪者 B 所述，阿里山林業鐵路可以增加班次，不要一天只開一班，沒有走玩全程也沒有關係。



根據受訪者 B:「那些火車頭有些已都非常老舊，希望可以換新，舊的在安全上難免會有疑慮，那個火車在下坡時要煞車不然就整組壞光光了!而煞車都是靠火車頭的，就是我們柴油動力的火車頭希望能換新。」(B-4-2-3)

依據受訪者 B 所述，阿里山林業鐵路的列車火車頭有些年代都已久遠到不可考的程度，極需汰換。

根據受訪者 D:「人事制度的建議。」(D-4-2-1)

依據受訪者 D 所述，阿里山林業鐵路的人事制度需要好好的來改善，不然永遠在訓練新人，然後留不住人。

根據受訪者 D:「經費方面。」(D-4-2-2)

依據受訪者 D 所述，阿里山林業鐵路在經費方面需要改善，這樣才能活絡有效的運用而不被綁死。

根據受訪者 F:「我們的主政者有覺得這條鐵路很重要，很有文化的價值，所以想輕易的把它廢除是不可能，雖然也是虧損的，如果說它能自己自足是最好，或者說不要虧那麼多，這樣子最好，這樣的話要在推廣讓大家來接受就容易。」

(F-4-2-3)

依據受訪者 F 所述，阿里山林業鐵路可以朝自給自足的方面發展，這樣一來要推廣也會更容易。

根據受訪者 G:「這一定要急切的修繕，把這個歷史的東西，這算是一個百年的台灣很重要的文化資產。」(G-4-2-1)

依據受訪者 G 所述，一定要趕緊的修繕阿里山林業鐵路，因為是一條百年的鐵道文化資產。

根據受訪者 G:「可以的話，看能否成立一個商店街或是老街，讓遊客上車前、下車後可以來這邊逛一逛，因為北門也是一個舊的城市，輔導這些從林森路、文化路或是說從興中街開始到維新街或是到安和街這段來跟他們輔導看要如何來成立一個商圈。」(G-4-2-2)

依據受訪者 G 所述，可以在市區阿里山林業鐵路的週邊成立商圈，讓遊客來這邊逛跟消費。

根據受訪者 G:「找一個機會市政府、社區、阿里山林業鐵路文化資產管理處、文化觀光局坐下來溝通，主要是上班的要有心，不是說我們不去做，是他們沒有心。」(G-4-2-5)

依據受訪者 G 所述，要找一個機會，讓這些阿里山林業鐵路的相關單位，都坐下來好好溝通，看怎樣才是對這條鐵路最好的。

綜上所述，受訪者對阿里山林業鐵路在發展上的建議，詳如表 4-12。

表 4-12 受訪者對阿里山林業鐵路在發展上的建議

項目	受訪者看法
A.增加車輛、人力	(1) 應該多買一些中興號，然後聘請較多司機。 (2) 先解決人力跟車輛的問題。
B.加強行銷	(1) 要好好去行銷 (2) 把一些相關的資訊告訴大家，像拍照、打卡、廣告啦!都可以就是行銷，或是拍微電影。 (3) 加強週邊的行銷剛剛講的週邊的行銷加進來這邊林鐵的形像每一個社區的形像都很好。
C.員工訓練	(1)員工訓練，這是很基本的。 (2) 一直再強調人員的素養跟培訓，能夠加強線路的養護。
D.世界文化遺產	(1) 還有都說是世界文化遺產，那要成為世界文化遺產有相關的規定，就是要好好朝著這個目標努力。 (2) 這條森林鐵路的資產若是經營起來是很不錯的，世界文化遺產也完全沒問題，經營者要會經營啦。

E.整理週邊	那竹崎車站若是把那些以前的員工宿舍整理一下，然後周邊整理清潔，不要積那麼多雜物，這樣車站看起來也會煥然一新。
F.短程區間	(1) 發車來竹崎車站再回去嘉義車站這樣，因為長程的不一定會賺錢，那若是短程的，竹崎車站到嘉義車站，這樣還是很有可看性的。 (2) 發展區間車。 (3) 那區間車也是不錯的，就從嘉義開到北門這一段，然後看要開幾班。
G.結合社區	(1) 社區與鐵道結合辦的套裝行程然後在這邊住宿，鐵道經營旅宿的部份由社區來處理經營。 (2) 結合社區來行銷讓較優質的社區來參訪這就是一個社區間的結合然後發展觀光也會帶動社區繁榮。
H.車票規劃	車票方面要好好去規劃，不要說老是買不到票，或是一票難求，以前台灣鐵路局經營時去 7-11 買就有了。
I.體驗	還有可以行駛到那個十八彎墜道，去看說以前火車關門是什麼情形，就是說一個體驗的火車啦。
J.增加列車班次	火車的班次來竹崎的可以一天多開個二班，到像親水公園還是哪裡遊玩一下後，在搭乘火車回去嘉義。
K.火車頭更換	火車頭都非常老舊，希望可以換新，舊的在安全上難免會有疑慮。
L.人事制度	人事制度的建議。
M.經費方面	經費方面。
N.自給自足	雖然是虧損的，如果說能自給自足是最好或者不要虧那麼多。
O.修繕	要急切的修繕，把這個歷史的東西，這是一個百年的台灣很重要的文化資產。
P.成立商圈	成立一個商店街或是老街，讓遊客上車前、下車後可以來這邊逛一逛，輔導這些從林森路、文化路或是說從興中街開始到維新街或是到安和街這段來輔導看要如何來成立一個商圈。

Q.溝通	找一個機會市政府、社區、阿里山林業鐵路文化資產管理處、文化觀光局坐下來溝通。
------	--

資料來源:本研究整理



## 第五章 結論與建議

台灣的地理位置與高山島嶼地型，造就了台灣生態多元化與物種多樣化的特性，而阿里山又是台灣較早開發交通易達的高山地區。阿里山生態豐富，日治時期與早期林務局雖大量砍伐本區的扁柏、紅檜等珍貴原生樹種，但為維持水土與生態，也遍植柳杉，至今鬱鬱蒼蒼的柳杉林也成了阿里山森林的景色；在伐木時期因管制人員進出，所以除林相改變之外，對於依附的生態系多有實質保護之效，所以至今阿里山區的動植物生態亦仍豐富。而自嘉義平地起，至海拔 2216 公尺的阿里山站，沿途路程 71.9 公里，以阿里山號火車行車時間 3.5 小時，經過三種林帶，每一種林帶都蘊涵了豐富的景觀與生態，對遊客來說，可經歷一趟豐富的自然景觀與生態之旅，也是台灣少有的如此便利卻又如此接近自然的行程，若能妥善規劃，再加上原住民與林業文化的包裝、推廣，應可獲得廣大的迴響，將阿里山、森林鐵路、原住民、接觸自然等主題的串連，建立阿里山地區與森林鐵路在旅遊價值上的獨特性。阿里山林業鐵路過去公務單位營運上的限制，造成了它競爭力衰退，經本研究綜合多位專家學者的意見，歸納出以下的研究結論與建議。

### 5.1 研究結論

#### 5.1.1 阿里山林業鐵路發展概況及鐵道文化資產具有多元的文化資產特性

行政院農業委員會林務局成立阿里山林業鐵路及文化資產管理處來管理阿里山林業鐵路，目前列車通車到十字路還沒有全線通車，一天只行駛一班列車，假日有二班，每週加開二班郵輪列車，阿里山上的話，阿里山到神木到沼平是觀光

列車，祝山線是屬於觀光列車，搭乘的人很多常一票難求，車站或車站週邊人潮不少，但是營運還是虧損的狀態，若想要靠鐵路本身來自給自足是有困難的。

阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存是全線以及週邊與林業及鐵道有關的且具有歷史、藝術、科學等文化價值的有形及無形文化資產，有鑑於如此龐大的規模，行政院農業委員會林務局成立專責單位阿里山林業鐵路及文化資產管理處來管理之，致力於保存與推廣阿里山林業鐵路鐵道文化資產並朝成為世界遺產的目標努力。

### **5.1.2 阿里山林業鐵路與文化觀光應可朝資源共構形成體驗共創的效應**

阿里山林業鐵路要以鐵道文化資產保存這個角度去形成所謂文化觀光的策略，然後讓阿里山林業鐵路真的符合世人對它的期待，不是純然的觀光，這個觀光的過程加入很多的體驗、教育這些東西，導覽解說也在觀光的範疇裡，那若沒有導覽解說就不會有教育產生，鐵道文化資產的保存，因為這條鐵路不是只有保存鐵路、保存這些的林相保存這些產業、保存這些的人、事、物，所以說觀光不單單只有把人潮帶來還有把人潮做教育，把知識傳達，以文化資產的角度，包含整個山區豐富的林相或是產業、人、事、物、宗教等，然後在這裡面去做發展。

### **5.1.3 阿里山林業鐵路應與區域山生化輔生態、生產、生活共構來創造永續經營**

經濟方面，阿里山林鐵把旅客帶來，有旅客就有商機，雖然不一定是坐火車來，但一定是追火車而來，所以在經濟層面其實阿里山林業鐵路肩付著這樣的使命，把遊客吸引來，然後幫這邊帶來商機。

社會方面，就阿里山林業鐵路跟鐵路沿線的部落、居民，會是這條鐵路沿線很重要的區塊，例如十字路村，就是社區面的結合，漢人社會跟原民社會，這樣一看當然是兩個大族群，但若縮小到一個地方去看，不過是兩個小聚落，部落跟社區的結合，又如奮起湖是原本就存在的部落，那因阿里山林業鐵路造就了其繁榮，那也只是一個社區而已，那很多的社區結合起來就等於整個社會面，阿里山林業鐵路要結合鐵路沿線的部落和居民來達到共榮共生，這樣才是常遠之計。

環境方面，首先發展週邊環境將阿里山林業鐵路的週邊整理好，再來必需以整個阿里山林業鐵路所貫穿的整体環境去做思考，最後在發展上要與自然環境取得平衡，當用則用，不去過度開發利用。

阿里山林業鐵路要在自然生態資源與經濟、社會發展之間，取得最適的均衡，能維護人類生活品質，以及滿足現代與未來的種種需求，且能適當因應外部環境的急遽變化，調適內部的環境，且增強其創造經營績效與福利的能力，並回饋社會大眾，形塑優質的形象與文化，以達成長期經營的目的。

## 5.2 研究建議

本研究題目「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」，採用質性研究的方式，利用文獻蒐集與分析探討，及針對部分產官學界的訪談對象做訪談，加上研究者個人的看法與建議，阿里山林業鐵路在保存鐵道文化資產方面要先將週邊環境做好、維護好這樣的話整個量體不會輸給一個遊樂園區，再來就是要把阿里山的林業看待出來，而不是只有鐵路，因為沒有林業就沒有鐵路，所以要以林業為主，然後加強導覽解說和加入很多的體驗讓遊客更加了解鐵道文化，補足人力、改善設備、社區結合、增加列車班次發展短程區間車以沿線的點去循環延伸，不用執著於阿里山林業鐵路全線，如此一來將可以跟社區共榮讓阿

里山林業鐵路致富盈虧持續發展。





## 參考文獻

### 一、中文書籍

1. 漢寶德(2015)，文化與文創，新北:聯經出版事業股份有限公司。
2. 洪致文(2000)，鐵道世界漫遊，台北市：時報文化。
3. 洪致文(2001)，珍藏世紀臺灣鐵道.地方鐵道篇，台北市：時報文化。
4. 洪致文（2003），鐵道電影院－電影裡的火車世界，台北市：時報文化。
5. 洪致文(2004)，臺灣火車的故事，臺北市:時報文化
6. 洪致文(2011)，台灣鐵道文化志，新北市：遠足文化。
7. 胡幼慧(2000)，質性研究-理論、方法及本土女性研究實例(二版)，台北市: 巨流圖書股份有限公司。
8. 唐學斌(1986)，觀光學，台北:中國文化大學觀光叢書。
9. 張可婷譯(2010)，質性研究方法大全-質性研究設計，台北:偉伯文化國際出版有限公司。
10. 葉至誠、葉立誠(2011)，研究方法與論文寫作，台北:商鼎文化。
11. 董旭英、黃儀娟譯(2000)，次級資料研究法，台北:弘智文化事業有限公司。
12. 劉以德(2010)，文化觀光：觀光與文化遺產管理，台灣:桂魯出版社。
13. 劉以德審訂(2014)，文化觀光學，台北:桂魯有限公司。
14. 劉克襄（2009），11元的鐵道旅行，台北市：遠流出版。

15. 鄭銘彰、洪致文、許乃懿、童振疆 (1995), 體檢台鐵 1988~1995, 台北市: 鐵道文化協會。
16. 蘇昭旭(1999), 臺灣鐵道懷舊之旅, 臺北縣新店市:人人月曆。
17. 蘇昭旭(2001), 阿里山森林鐵道(1912-1999).景觀篇, 臺北縣新店市:人人月曆。
18. 蘇昭旭(2011), 阿里山森林鐵道與世界遺產鐵路巡禮, 台中市:文建會文化資產總管理處籌備處。
19. 蘇昭旭(2015), 奔馳百年-阿里山森林鐵路的故事, 台北:行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處。

## 二、英文書籍

1. Burman, Peter, and Michael Stratton. 1997. *Conserving the railway heritage*. London : E & FN SPON.
2. Larkin, Edgar J. and John G. Larkin. 1988. *The railway workshops of Britain, 1823-1986*. London : Macmillan.
3. Melanie K. Smith(2014), *Issues in Cultural Tourism Studies*, Second edition Methods. Steward, D.W. & Kamins, M.A. (1993), *Secondary Research: Information Sources and Uwe, F. (2007), Designing Qualitative Research*.
4. Ross, Julian 2000. *Railway Station : Planning, Design and Management*.
5. Woburn : Architectural Press.

### 三、期刊、雜誌、新聞文獻、網路文章等

1. 文化部文化資產局: <https://www.boch.gov.tw/>
2. 文化部網站: <https://www.moc.gov.tw/>
3. 交通部台灣鐵路管理局網站: <https://www.railway.gov.tw/tw/index.html>
4. 交通部官方網站: <https://www.motc.gov.tw/ch/index.jsp>
5. 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/>
6. 洪致文(1992), 用古蹟裝活歷史—期待真正的鐵道博物館,《建築師》,第216期, P.96-97, 建築師雜誌社。
7. 黃瑞茂(1995), 行過鐵枝路·相逢火車頭—推動台灣火車站保存再生系列活動說明《空間》,第77期, P.58, 空間雜誌社。
8. 嘉義縣文化觀光局: <https://www.tbocc.gov.tw/>Google Map
9. Bogiazides, Nick. 2005 “The regional impact of heritage railways”, 45<sup>th</sup>
10. Congress of European Regional Science Association, Vrije Universiteit Amsterdam, pp:23-27 .
11. Divall, Colin. 2002 “Heritage railway as museums : Occupations and landscapes”, *Japan Railway & Transport Review* 30 : 4-9.
12. Goddin, Geoff. 2002 “Whose heritage railway si it ? ? — A study of volunteer motivation” ,*Japan Railway & Transport Review* 32 : 46-49.

#### 四、學位論文

1. 何旻峻(2018)，歷史老街活化地方產業之研究-以奮起湖老街為例，南華大學管理學院文化創意事業管理學系論文。
2. 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。
3. 吳仁傑(1998)，阿里山森林鐵道研究(1896~1915)，國立中正大學歷史研究所碩士論文。
4. 吳學諭（2014），鐵道文化景觀保存策略研究-以台北機廠為例，朝陽科技大學建築系建築與都市設計碩博專班碩士論文。
5. 林政萩（2004），內灣鐵道旅遊特色吸引力、遊客滿意度與重遊意願之研究，逢甲大學建築與都市計畫所碩士論文。
6. 洪武詮(2003)，泰安鐵道文化觀光發展之研究，碩士論文，朝陽科技大學休閒事業管理系。
7. 郭芳儒（2014），懷念的好味道－「台鐵便當」懷舊感之探討，南華大學傳播學系碩士論文。
8. 陳盈惠（2011），戰後台灣鐵道旅行書寫研究－以洪致文、劉克襄為主，國立中正大學台灣文學研究所碩士論文。
9. 陳盈瑟（2016），「坐火車遊台灣」系列繪本中的鐵道文化研究，國立雲林科技大學漢學應用研究所碩士論文。
10. 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。

11. 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。
12. 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。
13. 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。
14. 蕭仁維(2018), 傳統鹽業文化發展與推廣之研究-以洲南鹽場為例, 南華大學管理學院文化創意事業管理學系論文。
15. 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。



## 附錄一:訪談逐字稿

訪談編號：A

訪談對象：鐵道研究者

訪談日期：2018.12.14

訪談地點：研究者住家

訪談方式：深度訪談並錄音

訪談逐字稿內容	編碼分析
<p><b>第一部份:阿里山林業鐵路的發展概述</b></p> <p><u>自從阿里山公路 71 年底通車以後，還有大陸遊客來阿里山的時候，因為阿里山森林鐵路他本身是，車程要浪費很多時間從嘉義到阿里山約三個半鐘頭，人家現在公路，不用兩個鐘頭，差不多 1 個多小時就到了，因為阿里山林業鐵路為高山鐵路，鐵路不易維修，所以我覺得它的維修成本很高。</u></p> <p>這又牽扯到第二個問題，他本身是高山又是登山鐵路，而且他海拔從嘉義車站 30 幾公尺到祝山 2451 公尺，然後沿途風景優美，你應該在書上都有看到就是四大光華，180 度的大轉彎在佳人山還有水社寮還有二萬坪，這三個地方，阿還有我們所講的螺旋式鐵道，是在樟腦寮跟獨立山這裡，當時</p>	<p>自從阿里山公路 71 年底通車以後，還有大陸遊客來阿里山的時候，因為阿里山森林鐵路他本身是，車程要浪費很多時間從嘉義到阿里山約三個半鐘頭，人家現在公路，不用兩個鐘頭，差不多 1 個多小時就到了。(A-1-2-1)</p> <p>因為阿里山林業鐵路為高山鐵路，鐵路不易維修，所以我覺得它的維修成本很高。</p> <p>(A-1-2-2)</p>

日本人設計這條鐵路，在台灣在阿里山來說是很特別的地方，在台灣我想說是唯一啦只有阿里山才有這種地形、地物，世界上也有是在印度的大吉嶺鐵道，印度大吉嶺他是在 1999 年申請推出世界文化遺產，阿第一條世界文化遺產是 1998 奧地利的森梅林格鐵道，有啦那些我們都有看過了，已經到林森國小給小朋友上好幾次課了，也有去很多國小上過課，還有我帶過很多人去文化中心還是所以說我對這個來講應該不是很困難啦，那你現在說的這個面臨的問題就是說，阿里山森林鐵路畢竟是單線，單線就是只有一條不是像台灣鐵路雙線兩邊這樣，他是單向的鐵路，而且阿里山森林鐵路的坡度，來到千分之 62.5%，而且半徑來到 R40，就是說他的轉彎，R40 也很彎了，那我剛才說到的坡度，普通來說，竹崎往上叫做山地線，坡度大概千分之 50，坡度好像是所謂的 100 公尺再上升多少公尺的樣子，還是 1000 公尺再上升多少，他是這樣算的，其實面臨的問題很多啦，這些都是世界各國要面臨營運鐵路的包括，日本 JR 東日本西日本，還有那

森林鐵路經營起來也算是滿困難的，阿我們台灣森林鐵路是林務局經營的，所以說他目前他的營運狀況就

個大井川，他們這些森林鐵路經營起來也算是滿困難的，阿我們台灣森林鐵路是林務局經營的，所以說他目前他的營運狀況就是，每一年大概還虧損一億多元，對阿，一億多元就等於是說，其實我們台灣當局真的是滿棒的，為什麼說呢，其實他還是永續經營，不會再面臨 97 年 06 月 19 日被宏都 BOT 的窘境，因為這個鐵路就是你若是想要賺錢、賺很多錢來維持這條鐵路，我認為是有點困難，還是要政府他來重視這條鐵路，而且還要挹注很多金錢來把他的硬體軟體跟設備都做好，你要參考其他國家像日本、瑞士還有其他國家他們的營運鐵路怎麼在營運，而我們台灣再怎麼營運，我們可以跟人家比較一下，像你寫這個論文，你或許是鐵道迷，你可以去其他國家看人家的火車頭跟他們的車廂，他們的整個地貌，還有整個環境，是怎樣在營運，我一直認為說，當政者就是所謂執政者，非常的重要，為什麼非常重要，因為他所管轄的這些下面的課室，像文資課、保養課業務等，身為一個單位主管，你要好好控制你的員工，而你可以辦一

是，每一年大概還虧損一億多元，對阿，一億多元就等於是說，因為這個鐵路就是你若是想要賺錢、賺很多錢來維持這條鐵路，我認為是有點困難。(A-1-1)

要政府他來重視這條鐵路，而且還要挹注很多金錢來把他的硬體軟體跟設備都做好。(A-1-3-1)

你要參考其他國家像日本、瑞士還有其他國家他們的營運鐵路怎麼在營運，而我們台灣再怎麼營運，我們可以跟人家比較一下，像你寫這個論文，你或許是鐵道迷，你可以去其他國家看人家的火車頭跟他們的車廂，他們的整個地貌，還有整個環境，是怎樣在營運。(A-1-3-2)



些活動，請一些外聘的老師來幫像你們這種上課，上完課後你可以得到很多國內外的知識，要解決這些問題需要花錢，要花很多錢，很多設備都需要錢，我們台灣目前算單純問題牽涉的層面沒那麼複雜，你有看過印度的火車麼，那個擁擠的情況，你有看過他們搭火車的影片麼?整個擠到不像是在乘坐火車，我有空在賴給你看，就是說鐵路有鐵路的乘客，公路有公路的乘客，那公路它畢竟比鐵路方便很多，不管在運輸、拓展、等各方面，都非常的方便，但是應該這樣說啦!森林鐵路經營的模式與一般鐵路不一樣，我是希望說你可以去參考國外的國家是怎樣經營高山鐵路的，就是我有感覺是，這些去國外考察的官員都是拿政府的錢，他們應該把他們去國外的所見所聞，跟我們這些基層和這些從事鐵路的人報告分享才對，本身體制為公務體系，所以態度消極不願正視問題，得過且過，應該這樣說啦如果大家都會做事情，然後政治口水不要太多，

## 第二部份:阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存

我們的文化資產像我們嘉義這邊，那間得柴就是早前的動力室裡面，就在那個車庫園區的地方，那邊整區都算鐵道文化資產。(A-2-1-1)

我們的文化資產像我們嘉義這邊，那間得柴就是早前的動力室裡面，就在那個車庫園區的地方，那邊整區都算鐵道文化資產，再來說到要怎麼保留，要怎去開放，讓人家知道，他以前在日據時代時是怎樣的，就像我們那一天，上個月的時候，我們一次就進去 60 個，就請林管處的志工幫我們介紹，然後還放了兩支影片給我們看，一個志工專門介紹，就是我們前面這一塊地阿，這塊地應該這樣來說叫杉地，就是以前放杉木的，我以前去上學都從這邊走路回來，那個杉地的木材都很大根，從阿里山載回來的都很大根，它就是經過水然後放在水裡，那看他們要用什麼柴再下去挑選，那挑選完後再送進去得柴，那得柴裡面有分大剖、中剖、小剖，然後下去處理，那個影片都有啦，嘉義林管處都有那種片子你可以去找看看，那個台中有一間我忘了叫什麼名字了，我剛才所說文化資產就是包括以前阿里山森林鐵道嘉義這邊動力室附近聽說有三個村，就是阿里山本村，就是我們現在的家樂福那邊，北興國中對面，還有藤田，就是玉山一村、

再來說到要怎麼保留，要怎去開放，讓人家知道，他以前在日據時代時是怎樣的，就像我們那一天，上個月的時候，我們一次就進去 60 個，就請林管處的志工幫我們介紹，然後還放了兩支影片給我們看，一個志工專門介紹。(A-2-3)

我剛才所說文化資產就是包括以前阿里山森林鐵道嘉義這邊動力室附近聽說有三個村，就是阿里山本村，就是我們現在的家樂福那邊，北興國中對面，還有藤田，就是玉山一村、玉山二村那邊，還有一個叫青葉寮，就是現在檜意生活村靠近北門車站那邊，那個青葉寮聽說是他們當時日治時期單身員工的宿舍，那個玉山一二村就是以前日治時代 1906 年藤田組他們所

玉山二村那邊，還有一個叫青葉寮，就是現在檜意生活村靠近北門車站那邊，那個青葉寮聽說是他們當時日治時期單身員工的宿舍，那個玉山一二村就是以前日治時代 1906 年藤田組他們所居住的地方，那是第一次阿里山森林鐵路 BOT，藤田組是第一次，宏都算第二次，那就是你要寫這論文，就要看你怎麼去整合，現在就是說現有的東西，像那個動力室好像是 1913 年，我記得好像是那時候蓋的，你可以再找一下資料，這些都算是我們說的文化資產，或是說要怎麼知道這個東西它的作用是什麼，阿你是說他保存上有遇到什麼問題，我所知道的是它由嘉義林管處統一管理還是委外的樣子，今年 7 月 1 號成立了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，就是我們，我們的上司還是林務局，我現在就是在那邊上班，它可能就是把之前嘉義林管處所留下來的東西算嘉義鐵路的部分把它搬過來，那可能保存方面上司可能會較清楚，我們較不清楚，這些我覺得都是上司他們在處理，但有一重點就是，像我們都跟上面提出很多意見或

居住的地方，那是第一次阿里山森林鐵路 BOT，藤田組是第一次，宏都算第二次，那就是你要寫這論文，就要看你怎麼去整合，現在就是說現有的東西，像那個動力室好像是 1913 年，我記得好像是那時候蓋的，你可以再找一下資料，這些都算是我們說的文化資產。(A-2-1-2)

但有一重點就是，像我們都跟上面提出很多意見或建議，還是想要做的，但是上面的會做麼，這等於遇到了瓶頸，可能就會變成這樣，上面聽不進去下面的話。(A-2-2)

建議，還是想要做的，但是上面的會做麼，這等於遇到了瓶頸，可能就會變成這樣，上面聽不進去下面的話，  
我們就建議說這工作不是這樣做的等等…….不一定他們聽得進去阿，因為他們會用他們的想法，可能你說的方法要花很多錢啦什麼之類的，那我所想的搞不好不用花那麼多錢啊!它會經過 18 個車站，就是嘉義車站到阿里山總共 71.4 公里，有 48 個隧道，74 板橋，它是從海拔 30 公尺嘉義車站北門車站 31 公尺到最高的車站叫祝山海拔 2451 公尺，祝山它算支線，我們常講的那叫做營運路線，嘉義車站它是 1933 年民國 22 年才重新改造，叫做巴洛克式建築，它在民國 4、50 年十是三個鐵路經過，分為阿里山森林鐵路、糖廠鐵路、台灣鐵路，新竹車站跟基隆車站都是，再來是北門火車站，1910 年啟用，就是木造建築這樣，檜意生活村那邊是以以前的員工宿舍改建的，那邊保存的不錯，花不少錢，它是由私人再經營，它那個地方叫做檜意生活村股份有限公司，它就是明顯的商業傾像，那這樣是好的，可以賺錢，我們跟他們租 T12 沒全

它會經過 18 個車站，就是嘉義車站到阿里山總共 71.4 公里，有 48 個隧道，74 板橋，它是從海拔 30 公尺嘉義車站北門車站 31 公尺到最高的車站叫祝山海拔 2451 公尺，祝山它算支線，我們常講的那叫做營運路線，嘉義車站它是 1933 年民國 22 年才重新改造，叫做巴洛克式建築，再來是北門火車站，1910 年啟用，就是木造建築這樣，檜意生活村那邊是以以前的員工宿舍改建的，那邊保存的不錯，花不少錢，它是由私人再經營，它那個地方叫做檜意生活村股份有限公司，它就是明顯的商業傾像，那這樣是好的，可以賺錢，我們跟他們租 T12 沒全租，一個月好幾萬塊，給他經營，盧厝，就在興華中學後面那邊，別人不知道，但我們知道，那也是鐵道文化資產。(A-2-1-3)

租，一個月好幾萬塊，給他經營，盧厝，就在興華中學後面那邊，別人不知道，但我們知道，那也是鐵道文化資產，我們前幾天去蒜頭糖廠我們那個秘書去上課他有提到，之前民國 5、60 年代我們阿里山森林鐵路幫糖業公司運送甘蔗，那時候竹崎、灣橋、鹿麻產路邊都種甘蔗，那些甘蔗都是我們用火車運送到糖廠的，灣橋車站，不是被拆掉，他是因為當時我們林管處有一個官員，因為行政上疏失，結果那個地給人家蓋房子，他以前是三線道呢!現在剩一線而已，它也是木造的，從我民國 57 年讀竹崎國中時就有了，灣橋再來應該還有一個朴子埔就是現在的台灣涼椅那邊，鹿麻產車站，它是一個文化資產，一個車站跟以前站長的宿舍這樣由日滿社區管理，再來是新竹崎，是專門給讀竹崎國中的小孩搭乘的，所以每當放學時竹崎街上滿滿的都是學生，它是靠近台三線旁邊那邊，那個地方我大概還知道，在鐵路旁的樣子，那它火車到站時都會鉤一個東西，那個叫通卷，那上面寫著哪一站到哪一站有密碼，現在各站也都還有使用，它就是到站

灣橋車站，不是被拆掉，他是因為當時我們林管處有一個官員，因為行政上疏失，結果那個地給人家蓋房子，他以前是三線道呢!現在剩一線而已，它也是木造的，從我民國 57 年讀竹崎國中時就有了，灣橋再來應該還有一個朴子埔就是現在的台灣涼椅那邊，鹿麻產車站，它是一個文化資產，一個車站跟以前站長的宿舍這樣由日滿社區管理，再來是新竹崎，是專門給讀竹崎國中的小孩搭乘的，所以每當放學時竹崎街上滿滿的都是學生，它是靠近台三線旁邊那邊，那個地方我大概還知道，在鐵路旁的樣子。(A-2-1-4)

那它火車到站時都會鉤一個東西，那個叫通卷，那上面寫著哪一站到哪一站有密碼，現在各站也都還有使用，它就是到站後站長會給你一個新的，那新的就是要到下一站使用的，他表示的意思是路線上沒有障礙物路線通暢，它也是一個文化資產，竹崎車站它有三角線，火車在那邊調頭。(A-2-1-5)

後站長會給你一個新的，那新的就是要到下一站使用的，他表示的意思是路線上沒有障礙物路線通暢，它也是一個文化資產，竹崎車站它有三角線，火車在那邊調頭，我就讀竹崎國中時我有做過我爸爸的蒸汽火車回去奮起湖，那時我們都說杉仔車，那它有分客貨兩運，那那個客是 51 車次來到我們竹崎大約 9 點 30 分、9 點 40 分那邊，它是嘉義從我們北門這邊 9 點發車的，為什麼 9 點發車呢?因為它在 7 點半時就在那邊裝貨，在民國 71 年之前，阿里山公路還沒通車前，可能還沒 7 點人家就開始裝了，然後要裝到很滿，然後裝什麼呢?豬肉、蔬菜、魚還有郵局的包裹，那些東西就是運到阿里山、阿里山賓館等地，因為沒有阿里山公路時，山上到山下都是靠這一條阿里山森林鐵路，那再來 71 年公路公車後，人家貨就用車載就可以了，再來木屐寮，他以前是刻木屐用的，那樟腦寮就是種樟腦，那獨立山就是經過三個螺旋狀的鐵路，紅南坑它是一個早期我們道班的宿舍，而且那邊住的人都姓阮，他們發生一件很奇怪的事，在日治時代在紅南坑更上

那獨立山就是經過三個螺旋狀的鐵路，紅南坑它是一個早期我們道班的宿舍。

(A-2-1-6)

去那邊有一個隧道，那個隧道是 17 號隧道，那個隧道在日本時代時，隧道塌陷，那日本人就說，這個隧道好像沒有它的功能跟作用了，乾脆從旁邊再開，那從旁邊再開後，現在那個隧道還留在那個地方，很神奇的就是那個 17 號隧道沒有使用了放在鐵軌旁，那有新的 18 號隧道，也就是今天的 13 號隧道，從日治時代到現在經過很多颱風、地震，經過很多事情，現在就是說 1 號，就是以前的 5 號，現在的 5 號就是以前的 1 號，那就是有很多較短的隧道被剷除了，現在就是說 18 號隧道現在叫做 13 號隧道，以前那個隧道是要關門的，不知道你有沒有聽說過?蒸汽火車要關門的隧道，就是現在的 13 號隧道，總共有三個隧道要關門，我有坐過要關隧道門的火車阿，那就是為了讓煙不要跑到火車的中央，不要去影響到乘客，關往嘉義那邊的隧道口，那之字形就是當時日本人開墾鐵路開墾到一個地方，也就是我們說的斷崖，然後而且沒有路可以過，那所以只好再調頭，阿里山火車碰壁，就是它屏遮那來到第一分道，第一分道它本來是用推的，那它變成

以前那個隧道是要關門的，不知道你有沒有聽說過?蒸汽火車要關門的隧道，就是現在的 13 號隧道，總共有三個隧道要關門，我有坐過要關隧道門的火車阿，那就是為了讓煙不要跑到火車的中央，不要去影響到乘客，關往嘉義那邊的隧道口。(A-2-1-7)

那之字形就是當時日本人開墾鐵路開墾到一個地方，也就是我們說的斷崖，然後而且沒有路可以過，那所以只好再調頭，阿里山火車碰壁，就是它屏遮那來到第一分道，第一分道它本來是用推的，那它變成用拉的拉到那個第二分道，再用推的推到三道就是現在的神木站，再用推的推到現在的阿里山新站就是以前的第四分道，然後再用推的推到阿里山的沼平站。(A-2-1-8)

用拉的拉到那個第二分道，再用推的推到三道就是現在的神木站，再用推的推到現在新的阿里山新站就是以前的第四分道，然後再用推的推到阿里的沼平站，阿里山沼平站是 1914 年大正 3 年通車的，屏遮那不是不見是因為 45 號隧道經過那邊，那車站就自動不見了，因為隧道經過車站，而那個車站在隧道外面，二萬坪它就是在二萬坪山那邊，阿里山五奇，日出、雲海、晚霞、步道、鐵道，這些都算文化資產，眠月線石猴，鐵道沒法過去要徒步，那條是很有名的阿溪縱走，單程 9.2 公里，海拔 2318 公尺，鐵道文化資產對阿里山森鐵是一種相輔相成的事情，你有文化資產才有鐵道，那以前是有鐵道才有文化資產，那現在已變成相反了，現在是有文化資產才有鐵路，以前哪有人說什麼文化資產的概念呢？因為它可以帶來周邊的人潮，而人潮就是代表錢潮，但是你要怎麼去運作，要怎樣讓這條鐵路好起來，我認為說，文化資產相當重要，為什麼你知道麼，像我們台灣鐵路局，它的資產那麼多，像台北車站、高雄車站他們都有做起來，而且

阿里山五奇，日出、雲海、晚霞、步道、鐵道，這些都算文化資產。(A-2-1-9)



還有台鐵夢工廠呢!還有他們還賣一些他們周邊的商品，像現在最夯的台鐵便當，你看大家都去買，那我們憑良心來說阿里山森林鐵路現在有什麼東西，就是有火車然後沒有了，明年要加開北門到嘉義車站的蒸汽火車，這樣應該就有人了，那現在就是說，像你們竹崎，竹崎也是有很多東西啊，例如三角線，那也是一個重要的東西啊，火車要去那裡調頭阿，而且竹崎車站它本身是一個木造車站阿，它也是一個文化資產，他那邊還放了很多火車頭、火車子仔，那你還知道麼那邊還有一個地磅，就是在秤柴的重量的，就是在最尾端的那一線它旁邊有一間房子阿，那他們就是車子仔一台一台秤重量，就跟我們駕駛汽車過去一樣，它那個是鐵軌下面有秤子，那你火車子仔走過去時他會顯示它的重量阿，那你顯示的重量你還要扣掉空車才會是載重，例如空車是 10 噸然後秤重 24 噸那你的載重就是 14 噸，它也是一個重要的部分阿，火車也是文化資產阿，因為在台灣也只有阿里山森林鐵路，你可以說早期有太平山，早期在日治時代有三大林場，就是太

像你們竹崎，竹崎也是有很多東西啊，例如三角線，那也是一個重要的東西啊，火車要去那裡調頭阿，而且竹崎車站它本身是一個木造車站阿，它也是一個文化資產，他那邊還放了很多火車頭、火車子仔，那你還知道麼那邊還有一個地磅，就是在秤柴的重量的，就是在最尾端的那一線它旁邊有一間房子阿。(A-2-1-10)

火車也是文化資產阿，因為在台灣也只有阿里山森林鐵路。(A-2-1-11)

平山、阿里山、八仙山，八仙山在 87 水災就沒有繼續經營了，太平山現在還有再經營，現在換碰碰車再跑，現在算是載客用，算是遊樂區的鐵路，那我現在講的是登山鐵路，因為我們這樣說好了，不管來自世界各地的旅客包括日本人，他們對這條鐵路有相當特殊的情感，尤其是日本人，我們這樣說好了，在三年前，中正大學他們有一個教授，他曾經拜託我帶一個日本東京教育大學的教授，去奮起湖車站為了看兩樣東西，那時我也感到很懷疑，怎麼會對這東西感興趣，它本身是一個教授怎會對阿里山森林鐵路有那麼熟悉呢，他就跟我講說，在明治也就是大正之前那一年的時候，在奮起湖上去差不多第一個隧道也就是說奮起湖第一個隧道出來，往嘉義方向一個轉彎的地方，當時好像是清晨的 6 點多，他們開著一台蒸汽火車載了，那時好像應該還有，因為要講到更早之前藤田組 1906 年在開墾之時，藤田組在台灣來說就是所謂的大包商，大包下面還有小包商叫做吉田、鹿島，那他們當時載的就是當時鹿島組的一些工人在奮起湖慢慢開上

去，怎會知道說，那時下著毛毛雨，那台火車在要爬坡時沒爬上去，反到滑了下來，滑下來時好像煞車沒有煞好整個翻到山谷裏面，這裡面是有一個故事的，當時人家在懷疑這台蒸汽火車的號碼是 11 號，但是阿里山森林鐵路到目前為止沒有這一台 11 號的蒸汽火車，是從 12 到 18 號，而且他的 28 噸的，是從 21 到 32 號，但是也非常奇怪的就是說這台 11 號的蒸汽火車，有它的序號，序號就是像我們的身分證字號，但是就是沒有這台火車，有可能的是，墜落的這台車，我們在懷疑，合理的懷疑，他當時來到台灣它還沒有編號碼，就是還有沒有給他編號，它就墜落山崖了，奇怪的一點是日本人他們怎麼會知道這件事情，日本人他們大部分有一些人都回來台灣，像我讀香林國小，我以前在那邊讀書，現在我在那邊上班，我從民國 71 年回去工作到現在，我也是有這種對故鄉的思念，那這個日本人我就帶他去奮起湖，看二樣東西，就是，那個碑文，就是一顆石頭，現在在奮起湖公車處的旁邊，它上面寫的他們的機關手跟火灰，那它是用日治

時代寫的字，機關手就是司機，火灰就是助手就是燒煤炭的，那它那塊碑文現在還放在奮起湖，那他還叫我帶他去看一個奮起湖的神社，在往太和的路上，他就是很想知道這二件事物，而且去年阿管處在奮起湖那個神社辦了一個活動，他將一些老的照片呈現在那邊，然後還請了很多泡茶師傅去那邊泡茶，然後還有邀請我去，對就是那個林小姐邀請我去的，她拜託我拿一些日治時代的老照片，去那邊做一些介紹，我這邊也有一些相片看你要不要看

### 第三部份:阿里山林鐵與發展方向

應該我們這樣說，107年07月01日，阿里山森林鐵路另外獨立分出一個單位，啊我想我們這個處長的話，她會從你這幾個層面會在，就是說不管從經濟、社會、環境三個方面，應該會好好去思考，就是說，像你說的，火車要怎樣再下去復駛，明年起就是蒸汽火車要跑嘉義到北門，要使用蒸汽火車然後使用檜木車廂，目的應該是載遊客觀賞檜意生活村，從經濟面來說它這樣就可以多少賺一點錢，那它的周邊就是看說他的一些車站還是

明年起就是蒸汽火車要跑嘉義到北門，要使用蒸汽火車然後使用檜木車廂，目的應該是載遊客觀賞檜意生活村，從經濟面來說它這樣就可以多少賺一點錢，那它的周邊就是看說他的一些車站還是有一些看那個什麼然後看要怎樣來弄發包經營，像台北的鐵道夢工廠還是微風廣場，就這兩個地方這樣下去經營。(A-3-1-1)

有一些看那個什麼然後看要怎樣來弄發包經營，像台北的鐵道夢工廠還是微風廣場，就這兩個地方這樣下去經營，現在我們森林鐵路就是說它已經有聘請好幾位那個文化資產人員進來，他們也是正式的公務人員，而且他們是有職等的，他們真的是從事文化資產方面的工作的，像你們竹崎那邊就有世界古蹟日阿，我也有去參加過，就是竹崎國中跟竹崎車站辦的活動阿，幾乎每年都有辦，其實你有空也可以去竹崎國中他們好像有一個鐵道研究社，他們這都是嘉義縣政府文化觀光局主導的，然後由外面的人來承辦這種業務，阿外面的人他們比較內行，因為我為什麼會知道呢，他們先在竹崎車站辦一些活動，然後就直接搭乘我們的火車從竹崎坐到奮起湖，然後去奮起湖吃便當逛老街，然後再回來，我有跟他們一起去所以我知道，也有一次太興國小拜託我帶他們從獨立山坐火車，然後坐到梨園寮下車有找公共電視台來拍攝整個他們搭車的過程，這就是一個很好的行銷手法，阿里山森林鐵路他每一年也有舉辦那個跨年晚會，以前在祝山火車

也有一次太興國小拜託我帶他們從獨立山坐火車，然後坐到梨園寮下車有找公共電視台來拍攝整個他們搭車的過程，這就是一個很好的行銷手法。

(A-3-1-2)

環境的話，我認為說當事者，就是說現在嘉義林管處處長，我認為要從這方面著手，就是看怎樣整條鐵路，從嘉義到阿里山，還有它周邊包括檜意生活村、北門車庫、鐵道園區、動力室然後要怎樣去行銷，那它現在就是看要是由我們林管處來做個行銷，就是台灣話來說是要做全套還是要半套，那你全套就是你來搭乘我們的火

站現在都在對高岳，它是過年才會停的站，一般時間不會停，都是經過而已，社會面來說就有困難，應該也是多少，我覺得都有牽涉到啦!至於牽涉到哪邊，我講不太出來，環境的話，我認為說當事者，就是說現在嘉義林管處處長，我認為要從這方面著手，就是看怎樣整條鐵路，從嘉義到阿里山，還有它周邊包括檜意生活村、北門車庫、鐵道園區、動力室然後要怎樣去行銷，那它現在就是看要是由我們林管處來做個行銷，就是台灣話來說是要做全套還是要半套，那你全套就是你來搭乘我們的火車，把你從嘉義載到北門車站，然後北門就有導覽人員，帶你們去動力室、檜意生活村等就是一日遊的意思啦!我前幾天才去帶中原大學的校友會去車庫園區算是單向的，其實車庫園區我很常在帶啦!那邊足足有 5 公頃呢!然後它有很多火車，有很多以前的故事，都放在那邊，為什都放在那邊你知道麼?其實車庫園區還有那個老蔣坐的火車呢!還有以前日本颱風天坐的火車，有空你可以去看那台火車，紅色的大正 7 年的，因為你只聽我說不見得會懂，要

車，把你從嘉義載到北門車站，然後北門就有導覽人員，帶你們去動力室、檜意生活村等就是一日遊的意思啦!。(A-3-3)

自己去看，才能體會，阿裡面你若不懂的你照完相後，再來找我，我每一樣都有研究過，現在就是說，他們有要永續發展了阿!那現在我們就是要建議就是說，那個車頭，機車頭應該要買新的，我們現在最新的是 2006 年的在跑嘉義到奮起湖到阿里山的，我們阿里山的在跑的 1983 年，年代有久遠了齣，30 多年，照理說火車頭 30 年就要汰換了，車廂也要換，車廂從 83 年到現在，都可以算古董了，那車站應該不用換，你看像竹崎車站，那麼可愛的東西，木造的，你有空可以去看，人家有專門研究車站的書，廖明哲，它有送我一本，我還沒時間看，像你寫文化資產的部分，你有空可以去看，像北門車站 1910 年使用，然後像竹崎車站它是木造建築物，現在阿里山森林鐵路有三個木造火車頭，你要自己去調查，比較奇特的是竹崎車站，有二個牛眼窗，你有空可以去看，在竹崎車站的上方你要從三角線那邊看過去，那就是以前在講的空氣窗，海線的鐵路都有，那阿里山森林鐵路就竹崎車站有而已，有多層面你要去看，沒有去看你怎麼會知道，

#### 第四部份:阿里山林鐵的未來規劃

107年7月1號就是由新的單位來接手，之前在我們鐵路課，就是說在嘉義的林管處，就只有鐵路課而已，那它現在這個管理處，它裡面就有，車廂的車輛保養課、一個總和一個文資，還有一個車站的他們不知道是叫業務還是什麼的，所以說他現在目前有四個課室，一個處四個課室，它的未來規劃就是一個處四個課室來經營這一條鐵路，不像以前只有鐵路課在管，我們鐵路課又叫天下第一大課，一個課200多人，在99年4月6號，為什麼我印象很深呢，當時，嘉義林管處不知道宏都它會這麼做，就是把所有的宏都鐵道部的員工，就是跟我們說，從4月6號起，我不發薪水給你們了，不支付你們薪水，你們也不用來上班了不用來工作，最讓我們頭痛的是，有一件事情發生，它嘉義有車站有車庫，就是說阿里山森林鐵路有車站有車庫，奮起湖也有，它就撒手不管，那林管處知道後，來拜託我們，在宏都還沒結束經營時就來拜託我們三個，去顧嘉義車庫，然後到最後，嘉義林管處把阿里山森林鐵



路強勢收回，收回後，你也不能放著都不理吧!那它接回來後，我們回去嘉義林管處變成是約聘僱上班，但我們已經退休一次了在 97 年 06 月 19 日，就是領退休金的意思，年資結算，但是我們其他不願意來鐵路上班的原工，它可以調到其他單位，就是林務局的八大林區阿，像是要到嘉義、屏東還是南投阿，宏都它本身就經營不起來，因為當時莫拉克颱風 98 年 8 月 8 日後，那時整個阿里山森林鐵路受傷非常嚴重，那時要修理到好要花幾十億，所以宏都沒辦法拿這些錢出來，也沒辦法再次修理，所以宏都就放棄了，那時整條路壞掉時，等到林管處強制收回時，在慢慢的整理起，所以它現在才有辦法通車到奮起湖，其實是可以到十字路，那十字路上去有一個 42 號隧道，那就是當初杜鵑颱風來時壞掉了，那它就是損壞非常嚴重需要另闢新路，算說從旁邊開過去，不是開別條路啦!繞道的意思啦!現在就是說阿里山森林鐵路若要蓋一個隧道或是做一個較大的工程都要經過環境評估，那你在做環境評估時，時間上會浪費較多，可能在 3、4 年間會有通車

可能，可能到我退休它都還沒好，在 102 年 5 月 01 號委託台灣鐵路局經營，107 年 7 月 01 回歸到林務局，我有做過 5 年的鐵路局員工，我還有鐵路局的識別證，我深愛這條鐵路，對這條鐵路的感情非常的深，就是我一輩子都賣給它了，我的青春、最愛、還有我的第一次都是給了阿里山森林鐵路，我為什麼對這條鐵路有這麼多的感情在你知道麼?第一我的阿公、我的阿爸我們祖孫三代都奉獻給阿里山森林鐵路，我們家三代都在阿里山森林鐵道，應該算傳承吧!因為這條鐵路它給了我們幸福美滿的家庭，就是說我把孩子都撫養長大，然後我有這份薪水，應該這樣說啦!我對這條鐵路感情非常的深啦!因為我每一次介紹這條鐵路，我們會想到說，這條鐵路從日治時代，從以前的蒸汽火車頭來到柴油火車頭來到中興號，中興號是當時一票難求很快的火車，那時中興號從民國 52 年來就是 1963 年來我們台灣的時候，當時阿里山森林鐵路要跑完全程要花 7 個小時，有中興號後，在試車時就可以跑到 3 個半小時，就是從嘉義火車站到阿里山的本站，中興號

應該多買一些中興號，然後聘請較多司機，假設說它有三趟的中興號，三趟都上去在下來也沒關係啊!因為當時有二組，一組到阿里山過夜，另外一組下山，然後一組在上山。(A-4-2-1)

它是引擎在下方然後液壓在上面的設計，當時不管是玉山林區管理處還是嘉義林區管理處若有錢的話，應該多買一些中興號，然後聘請較多司機，假設說它有三趟的中興號，三趟都上去在下來也沒關係啊!因為當時有二組，一組到阿里山過夜，另外一組下山，然後一組在上山，我認為說當時中興號那麼好的車子，買的太少了，他們才買 8 台而已，DBC1、2、3 沒有 4 號唷!阿里山森林鐵路就是沒有 4 號，再來 5、6、7、8、9 這些都在阿里山森林鐵路，10 跟 11 號在羅東林區，阿羅東林區後它 60 幾年，伐木結束後，有把這兩台移到阿里山森林鐵路行駛，但是到了民國 70 幾年時，阿里山公路通車後，這二台回到嘉義車庫休息，後來羅東林區，他們認為說這二台之前是在他們羅東林區跑的，他們要再拿回去，現在是有回去了，但沒有行駛，做靜態景觀，而且他們很聰明，他們拿 9 跟 10 號過去，因為 11 號差了些，現在放在嘉義車庫，他們不要 11 號，希望新單位要有新氣象，新的表現，我剛講就是說 107 年 07 月 01 號，由行政院農業委員會林務

就是說你要好好的經營好好去行銷，好比如說，你若講有好康的貨是什麼時，人家一定都會去追嘛。(A-4-2-2) 車票方面還是要好好去規劃，不要說人家老是買不到票，或是一票難求，以前台灣鐵路局經營時去 7-11 買就有了。(A-4-2-3)

局阿里山林業鐵路文化資產處接任經營，因為阿里山森林鐵路，你只要說到，無人不知，在我們台灣是國寶級的存在，就是說你要好好的經營好好去行銷，好比如說，你若講有好康的貨是什麼時，人家一定都會去追嘛!那就是說，我認為說，車票方面還是要好好去規劃，不要說人家老是買不到票，或是一票難求，以前台灣鐵路局經營時去 7-11 買就有了，我那天帶太興國小，我們是有直接行文到林管處，我們跟他說要帶 4-5 個小朋友，那時那個我們那個車廂如果是 25 個位置，那一天客滿，到樟腦寮時，有 10 幾個小朋友下車，好像是大學生的樣子，那就剩下 10 幾個位置囉!從樟腦寮開始開，我就厚著臉皮硬著頭皮跟那些客人講說:「各位貴賓，不好意思!等一下到下一站就是獨立山站我們有 10 幾個小朋友還有他們的老師和教官還有那個公共電視要來拍攝一些戶外教學的影片，要請各位忍耐個 10 幾分鐘，」那那些乘客們就都說好，那我們到獨立山站時，就很好笑的是，他們那些乘客既然都站起來了!把位子都給那些小朋友坐，人家都有那個共同

感覺，就是說我們認為說，我是希望說齣，你有談到蘇昭旭老師，那我們講一個故事好了，蘇昭旭老師曾經方過一個影片給我們看，我們看完真的很感動，影片內容就是，有一次有一對夫妻跟一個小朋友，那個小朋友大約 6-7 歲，他們就搭日本的鄉下的一個火車，不是像日本那個新幹線，新幹線速度很快，我在 2004 年有去過，在 93 年，我住京都坐去到路庫也大約一個多小時就到了，就是說那對夫妻跟一個小朋友，搭乘日本鄉下的火車，那那個列車長，列車長大約 5、60 歲頭髮白白的戴著一頂大盤帽，不知道他是怎跟台灣的客人溝通的，就是說，請問你來自哪個國家啦?那我是從相片知道的，那個日本就跟我們台灣人說等一下，然後拿出他隨身攜帶的口風琴，然後他吹奏了榕樹下給他們聽，這樣你能不感動麼!那個蘇昭旭老師他在我們嘉義市文化局上課，從下午 1 點半上到三點半，我去聽他的課，很多人都有聽到這個故事啊，其實他的課我上過很多節幾十節都有，我有跟他一起去過日本，那個日本的列車長吹榕樹下給我們聽，去到日本

你可以說建議就是多辦一些活動就是所謂的行銷啦!讓多一點人來參訪我們的動力室、製柴、車庫還有那個檜意生活村，然後把一些相關的資訊告訴大家，像拍照、打卡、廣告啦!都可以就是行銷，或是拍微電影。(A-4-2-4)

還有員工訓練，就是像說你問到我，我可能可以很簡單的跟你解釋，像如果你沒研究，請問阿里山森林鐵路有幾個隧道，假如你是我們的員工，你覺得你必須知道麼?那我們的員工竟然不知道，且也沒叫我去幫他們上課，我也不想理他們，這是很基本的，我覺得很重要。(A-4-2-5)

聽到榕樹下，你能不流淚麼，在台灣聽榕樹下很簡單，但到日本要聽榕樹下很困難吧!你可以說建議就是多辦一些活動就是所謂的行銷啦!讓多一點人來參訪我們的動力室、製柴、車庫還有那個檜意生活村，然後把一些相關的資訊告訴大家，像拍照、打卡、廣告啦!都可以就是行銷，或是拍微電影，我前幾天才拍過微電影而已，就在阿里山拍的叫做初日，就是有一本劇本給我們看，他們來拍了好幾天，不知道跟林務局拿了多少錢，他們說6分鐘解決，你可以去看一些老相片，還有那個員工的對待的方面，還有員工訓練，就是像說你問到我，我可以很簡單的跟你解釋，像如果你沒研究，請問阿里山森林鐵路有幾個隧道，假如你是我們的員工，你覺得你必須知道麼?那我們的員工竟然不知道，且也沒叫我去幫他們上課，我也不想理他們，這是很基本的，我覺得很重要，就是阿里山森林鐵路總共是71.4公里，他有48個隧道、74板橋，這是最基本的，我們的枕木一隻是165公分、鐵軌一隻是10米長，然後220公斤重，就是說，它一公尺22公斤，

這個是基本的你一定要知道，而且我們這些員工竟然都不知道，我有問過，這就叫做文化，他們把文化當作不重要，那若不重要，在講還有什麼用麼?四大光華，那它的全長，就是說它的全長我剛才講的 71.4 公里，48 個隧道、74 板橋，我會帶他們去樟腦寮，因為它有螺旋式軌道三圈，還有像你這種有體力的，可以走到獨立山，在跟你講一個故事，那個日本人占領台灣後，就已經看透台灣人的三件事，第一怕死，第二貪心，第三死要面子，像我們阿里山火車，我們在 6 月 27 日時，我們林務局要把阿里山森林鐵路收回去時，我們林務局長去阿里山，因為我叫資深別人都不講所以我起來發言說道:「報告局長，我們單位都一直講說林務局要來接回這條阿里山森林鐵路，你們都希望說能無縫接軌，這是百年的鐵路」，我又說:「報告局長，我們現在祝山線所用的柴油火車頭，最新的是 1982 年，而且我們這些車還可以用台灣的一首民謠來形容叫做補破網，既然林務局你要接回來管，應該是車子看是不是可以買新的，因為我們買新的不是現在買馬上

還有都說是世界文化遺產，那要成為世界文化遺產有它相關的規定阿，就是要好好朝著這個目標努力。(A-4-2-6)

還有我們可以行駛到我們那個十八彎墜道，讓人家去看說以前火車關門是什麼情形，現在就是說一個體驗的火車啦。(A-4-2-7)

買馬上有耶!我們買回來至少要三年才有新車可以行使。」但是你今天從鐵路局拿回來了，你就要好好去經營，本來鐵路局要永續經營了，結果你們又拿回來，在 102 年被鐵路局接手時，就是說台灣鐵路局所經營的包括森鐵的裡面的員工的薪水、火車的修理、還有你買東西或幹嘛幹嘛都是花林務局的錢，這個現象我還真的是看不懂呢!現在到目前為止算還好啦!我們憑良心講，就是說他們現在是新單位，要用比較積極的心，還有都說是世界文化遺產，那要成為世界文化遺產有它相關的規定阿，就是要好好朝著這個目標努力，還有我們可以行駛到我們那個十八彎墜道，讓人家去看說以前火車關門是什麼情形，現在就是說一個體驗的火車啦！就是日本人當時建造的那一個 17 號墜道，都可以讓人們去看啊，為什麼會這樣子，就是因為當時墜道掉了下去，然後日本人不願再蓋，就從旁邊另外開路過去，那日本人也不笨啊！他們在墜道裡面放了很多國家寶藏，那現在的紅南坑是我們以前道班工的宿舍，那他們那邊的姓氏都是院，那他們知道這

那我們就可以開到那個地方，讓遊客去體驗為什麼早期蒸汽火車過墜道要關門，要去設計說我流程要怎麼玩。  
(A-4-4)



件事後，就相揪一起去巡寶了，我是說我們就可以從獨立山上去可以體驗到現在的 18 號隧道，那它現在是 13 號隧道，那有人有畫一張圖給我，他把當時隧道關門的情形畫的維妙維肖，因為他是山上的孩子，那個門在的時候他還是孩子，那我們就可以開到那個地方，讓遊客去體驗為什麼早期蒸汽火車過隧道要關門，要去設計說我流程要怎麼玩



訪談編號：B

訪談對象：竹崎社區理事長

訪談日期：2018.12.11、2018.12.18

訪談地點：消防隊

訪談方式：深度訪談並錄音

訪談逐字稿內容	編碼分析
<p><b>第一部分:阿里山林業鐵路的發展概述</b></p> <p><u>107年07月01日林務局成立了阿里山林業鐵路及文化資產管理處來管理這條鐵路，及其周邊，現在的狀況，是這樣啦!阿里山森林鐵路現在都禮拜天開二班車，就是客車，那平常時開一班，搭乘的人是假日較多，平日較少人，這問題就是要用短程經營來辦理，把阿里山林業鐵路周邊的環境把它整理好，舊宿舍，車站等，像車呈那邊就整理的不錯，那現在的狀況是看能不能竹崎到嘉義這一段多開個客車的班次，然後周邊環境把它整理好，這樣就可以讓更多人來親水公園遊玩，不要說只有一班車要去奮起湖，這個之前有實施過成效還不錯，但後來不知道為什麼，就沒行駛了，</u></p>	<p>107年07月01日林務局成立了阿里山林業鐵路及文化資產管理處來管理這條鐵路，及其周邊，現在的狀況，是這樣啦!阿里山森林鐵路現在都禮拜天開二班車，就是客車，那平常時開一班，搭乘的人是假日較多，平日較少人。(B-1-1)</p> <p>要用短程經營來辦理，把阿里山林業鐵路周邊的環境把它整理好，舊宿舍，車站等，像車呈那邊就整理的不錯，那現在的狀況是看能不能竹崎到嘉義這一段多開個客車的班次，然後周邊環境把它整理好，這樣就可以讓更多人來親水公園遊玩，不要說只有一班車要去奮起湖，這個之前有實施過成效還不錯，但後來不知道為什</p>

這一點還滿可惜的，就是去年開的，但到今年就都沒有了，那所以若有些人在嘉義想要來親水公園可以搭乘火車，這也是不錯的，可以體驗到我們這種古早的鐵路文化，就這樣坐一坐不用去到奮起湖時間拉那麼長，就是來我們竹崎這遊玩後再搭乘火車回去，上次也是這樣做，火車行駛到竹崎後，休息個 2 小時或是多久後，他們就又回來搭乘火車回去嘉義，以前就是這樣的，因為以前這個火車都是有早期 6 點多的班次都有到嘉義火車站，都是乘載學生之類的因為要上學，都是 6 點開始行駛，然後到嘉義給小孩們上學、大人上班這樣，我覺得這個阿里山森林鐵道，逐漸的只開這二個班次之後，我個人是覺得非常可惜，你若班次多開一點，搞不好來竹崎的一天開二班，早上一班，快中午時再一班，讓乘客們去親水公園遊玩個 1、2 小時之後，再讓他們搭乘火車回到嘉義火車站，然後再一班可以回來的，這樣不會比較差啦! 這樣就是一個觀光的行程，大家就是想乘坐阿里山小火車體驗一下啊，對竹崎對整個阿里山森林鐵路讓人家有

麼，就沒行駛了，這一點還滿可惜的，就是去年開的，但到今年就都沒有了，那所以若有些人在嘉義想要來親水公園可以搭乘火車，這也是不錯的，可以體驗到我們這種古早的鐵路文化，就這樣坐一坐不用去到奮起湖時間拉那麼長，就是來我們竹崎這遊玩後再搭乘火車回去，上次也是這樣做，火車行駛到竹崎後，休息個 2 小時或是多久後，他們就又回來搭乘火車回去嘉義，以前就是這樣的。(B-1-3-1)

你若班次多開一點，搞不好來竹崎的一天開二班，早上一班，快中午時再一班，讓乘客們去親水公園遊玩個 1、2 小時之後，再讓他們搭乘火車回到嘉義火車站，然後再一班可以回來的，這樣不會比較差啦! 這樣就是一個觀光的行程。(B-1-3-2)

一個認同，鐵軌整理的都還不錯，安全性看起來也不會太差，都有在保養維護這個鐵道，種種包括柵欄都有在維護保養，整體而言就很有安全感，不會像以前那樣，柵欄壞掉了還不知道，那現在就是柵欄壞掉那些技工都有在維護保養，鐵路都有在維護，這樣看來比以前好很多了，以前火車不是柴油的，古早都是用煤炭，但為了環保問題，所以煤炭的較少用，都用柴油車較多，但用柴油車就較不像，若燒煤炭就比較像以前的文化古式的，有古早的氣息，大家搭乘體驗的文化更深，那現在用柴油就比較感覺不到那種古早文化氣息，那話又說回來，要維修那些舊的是要很大的資金，因為鐵路不像公路那樣維修成本較低，還有要維修那些舊的火車頭也不是那麼容易，蒸氣車頭還是沒法走全程，還是需要柴油車頭幫它拉一把，那如果是整個火車頭要拖，依我看是不太可能，技士要把那些東西修到好然後又可以行駛沒有那麼容易，雖然燒煤炭有汙染，但整體來說沒到太嚴重，還在可以接受的範圍，那個我前幾天有看到台糖的糖業火車還是

要維修那些舊的是要很大的資金，因為鐵路不像公路那樣維修成本較低，還有要維修那些舊的火車頭也不是那麼容易。(B-1-2-1)

有使用蒸汽車頭行駛，那它的火車好像是跟不知道哪一國買的，就只是一條鐵路上去奮起湖下來而已，人家來時沒有一個特色可言，若有一個特色在竹崎火車站來發展是很不錯的，像那個舊車站的員工舊宿舍，可以整理一下，我們的重點是我們的車站旁邊有一個親水公園，這是我們的特色之一，所以說周邊整理的給它舒適，不然那些檜木也是放在那邊腐朽凋零，久而久之，真的非常可惜，這阿里山森林鐵路的歷史非常悠久了，以前都是運送木柴、水果、蔬菜等民生用品，現在都是搭乘旅客、遊客較多，自從民國 71 年阿里山公路通車後，那阿里山森林鐵路就沒落了，因為阿里山公路的便利性，不然以前平地到阿里山，都只靠阿里山森林鐵路，不管上去或下來都是靠這一條阿里山森林鐵路，因為阿里山公路大家可以當天來回，所以阿里山森林鐵路在與阿里山公路的競爭上已呈現一面倒的劣勢，因為公路自由、便利、且延伸性高、還有營運跟維修成本都遠低於阿里山森林鐵路，就是把周邊的環境維護好來帶動觀光，像我爸以前是道班

自從民國 71 年阿里山公路通車後，那阿里山森林鐵路就沒落了，因為阿里山公路的便利性，不然以前平地到阿里山，都只靠阿里山森林鐵路，不管上去或下來都是靠這一條阿里山森林鐵路，因為阿里山公路大家都可以當天來回，所以阿里山森林鐵路在與阿里山公路的競爭上已呈現一面倒的劣勢，因為公路自由、便利、且延伸性高、還有營運跟維修成本都遠低於阿里山森林鐵路。(B-1-2-2)

的，就是在維護阿里山森林鐵路的，那以前的道班是非常辛苦的，天未亮，一大早就要用走的去巡視鐵軌狀況，現在都是用輕便車載馬達，以前都是用走的，從這邊走到木屐寮那邊一站，然後木屐寮到哪一站這樣，每一個人，有他巡視的範圍要維護，以前因為沒有馬達，所以輕便只能從高處往低處放然後要煞車時用木柴，不像現在有馬達來去自如，那個輕便車都是四個輪子，然後就放在鐵軌上讓它跑而已，就是很克難這樣，不像現在有引擎能前進後退煞車也很便利，以前煞車用木柴，常常都嘛ㄐㄐ叫，很刺耳，現在就是從阿里山出來的那條路不通而已，其他的都可以通行了，像以前宏都接手阿里山森林鐵路時，因為 88 風災侵襲後，宏都無法經營阿里山森林鐵路，就把阿里山森林鐵路又交回林務局經營，然後政府又叫台鐵去經營，就是說政府想說給台鐵去嘗試經營一下，然後人就整個大換血了，那等於是把林務局那些懂阿里山森林鐵道的人全部換掉，都換成台鐵的人，二百多人的樣子，那像機關手，開火車的也換成台鐵的司

以前宏都接手阿里山森林鐵路時，因為 88 風災侵襲後，宏都無法經營阿里山森林鐵路，就把阿里山森林鐵路又交回林務局經營。(B-1-2-3)

台鐵去嘗試經營一下，然後人就整個大換血了，那等於是把林務局那些懂阿里山森林鐵道的人全部換掉，都換成台鐵的人，二百多人的樣子，那像機關手，開火車的也換成台鐵的司機，那他們相對來說對阿里山森林鐵路較為生疏跟不了解，就是用台鐵那一套不適用於阿里山森林鐵道這一條高山鐵路，結果給台鐵後，經營了 5 年，還是無法通車。(B-1-2-4)

機，那他們相對來說對阿里山森林鐵路較為生疏跟不了解，就是用台鐵那一套不適用於阿里山森林鐵道這一條高山鐵路，結果給台鐵後，經營了5年，還是無法通車，那最後台鐵覺得這樣年年虧損，不想接，所以他們又推回給林務局，若發生天災路崩塌了就沒法行駛，對阿里山森林鐵路也是很傷，而且常常搶救很久還沒有通車

**第二部份:阿里山林業鐵路的文化資產保存**

以前燒煤炭時還要加水時，那個氣氛很好的唷!我們現在的都不是蒸汽火車，以前的才有蒸氣火車，是要加水跟加煤炭的，它就是水燒開後用那個蒸汽在帶動，以前的文化跟現在是完全不一樣的，以前如果載客的車來都有在賣東西，你就會覺得有一些古典味，那個載客的車若來到這邊有賣冰啦、水果啦、便當啦，以前是每一個車站都有他特色商品，像我們竹崎車站就是賣芋冰、旗仔冰、肉粽、甘蔗，這個我本身有去賣過，就芋冰推來這邊，然後現在賣一賣火車要開了，來不及收錢或是還沒找錢就開走了，現在想起來還是很有趣，我們生

以前燒煤炭時還要加水時，那個氣氛很好的唷!我們現在的都不是蒸汽火車，以前的才有蒸氣火車，是要加水跟加煤炭的，它就是水燒開後用那個蒸汽在帶動。(B-2-1-1)

以前的火車頭有兩種一種是冒煙圓頭的大顆的是行駛嘉義到竹崎，小顆的火車頭是行使竹崎到阿里山的，然後火車它在下坡時，火車頭都會在前面，那如果要上坡時，火車頭會在後

意人要被人家佔便宜，然後不能佔人家便宜，以前的火車頭有兩種一種是冒煙圓頭的大顆的是行駛嘉義到竹崎，小顆的火車頭是行使竹崎到阿里的，然後火車它在下坡時，火車頭都會在前面，那如果要上坡時，火車頭會在後面推，它現在若是嘉義往竹崎行駛時，它就會是大顆火車頭在前面拖著小顆的把它拖進來，然後到竹崎車站後換小顆的在後面推這樣，要這樣爬陡坡時才上的去，若用火車頭拉是拉不上去的，要從後面ㄅ一厶上去，因為有些坡度太陡，我們竹崎這邊有一個三角線，火車要調頭或幹嘛都是在這邊，有空你可以去看一下，小顆的火車頭都來這邊加水加煤炭，再上去阿里山，竹崎車站可以加水、加油、加煤炭，算是補給的意思，所以乘客們會在這邊下車做短暫停留，這樣就是會有人潮，那有人潮就有錢潮了，以前都嘛是坐輕便車仔下來山下看醫生，那就是若山上的人半夜身體不舒服時，他們會到火車站去申請算是緊急的事件這樣，那他們就會放輕便仔車，讓他們下來山下，然後在叫計程車去嘉義看病就醫，因為當時

面推，它現在若是嘉義往竹崎行駛時，它就會是大顆火車頭在前面拖著小顆的把它拖進來，然後到竹崎車站後換小顆的在後面推這樣，要這樣爬陡坡時才上的去，若用火車頭拉是拉不上去的，要從後面ㄅ一厶上去，因為有些坡度太陡。(B-2-1-2)

我們竹崎這邊有一個三角線，火車要調頭或幹嘛都是在這邊，有空你可以去看一下。(B-2-1-3)

以前都嘛是坐輕便車仔下來山下看醫生，那就是若山上的人半夜身體不舒服時，他們會到火車站去申請算是緊急的事件這樣，那他們就會放輕便仔車，讓他們下來山下，然後在叫計程車去嘉義看病就醫，因為當時山上的人要下山都靠阿里山森林鐵路，這條鐵路那時真的是很重要，人家說放輕便車不是用駕駛的，就是因為它是控制煞車讓輕便車用高低差的動力行走，那如果是上坡就沒辦法了，那時沒有馬達，那輕便車就會一同跟隨要



山上的人要下山都靠阿里山森林鐵路，這條鐵路那時真的是很重要，人家說放輕便車不是用駕駛的，就是因為它是控制煞車讓輕便車用高低差的動力行走，那如果是上坡就沒辦法了，那時沒有馬達，那輕便車就會一同跟隨要上山的火車運送上山這樣，這樣算是給人家方便，以前這邊還有一個停屍站，就是若生病看醫生沒好轉或是死掉的，都會先堆在那裡，等火車要上山時再一起運送上去，就是現在的親水公園廁所那邊，那邊以前也有專門在運送的，就是運送貨物的，我們竹崎車站這邊有地磅現在也還在阿，以前運送貨物進站要過地磅秤看多重，秤完在減掉空車的重量就是貨物的載重了，不管運送什麼都不能超過規定的重量，不然會影響到行駛時的安全，阿里山五奇也算文化資產，還有那個隧道要關門，就是說我們火車行駛過隧道時隧道要關門避免燒煤炭的煙嗆到乘客們!那很有趣的是以前火車行駛時慢慢的，有時去方便一下再回來追都還來得及，那那個要跳下火車我們也都非常熟練了，你在要跳下火車時你要跟著它跑，就是說

上山的火車運送上山這樣，這樣算是給人家方便。(B-2-1-4)

我們竹崎車站這邊有地磅現在也還在阿，以前運送貨物進站要過地磅秤看多重，秤完在減掉空車的重量就是貨物的載重了，不管運送什麼都不能超過規定的重量，不然會影響到行駛時的安全。(B-2-1-5)

阿里山五奇也算文化資產。(B-2-1-6)  
還有那個隧道要關門，就是說我們火車行駛過隧道時隧道要關門避免燒煤炭的煙嗆到乘客們。(B-2-1-7)

那個通卷就是一站要鉤過一站裡面有暗號，到站後站長會拿一個新的，然後去鉤下一站以此類推。(B-2-1-8)

你扶著欄杆跳下來時，你還要扶著跟著他跑，等到彼此的速度差不多時再放開這樣就不會跌倒了，不然你若直接跳下來一定跌到鼻子不見，那個通卷就是一站要鉤過一站裡面有暗號，到站後站長會拿一個新的，然後去鉤下一站以此類推，像它這一站要到下站要發車前，都要用電話以前是用轉的那一種，通知下一站我要發車囉，等確認後，才發車，那其實現在看來鐵路周邊算是保存的還不錯，比以前好很多，但是就是說阿里山森林鐵路的鐵軌它以前是用枕木的現在改用水泥的，那它水泥的較沒有彈性，那枕木因為它是木柴做的彈性較好，那它水泥的到最後也會腐化，那枕木的也都會腐化，考量成本問題，以前的枕木都是檜木價值不斐，現在都是用雜木，雜木就是所謂的進口柴，那用雜木就會很快腐朽，所以才會換成水泥的，水泥枕木的壽命是雜木的 4 倍，以前是用風管煞車很像我們現在的氣壓煞車，還有火車專門載貨的板車，它會放沙子在上面，然後要上坡時要放沙藉由沙跟鐵軌的摩擦力，這樣才爬的上去，不然就下滑了，它會放在

但是就是說阿里山森林鐵路的鐵軌它以前是用枕木的現在改用水泥的，那它水泥的較沒有彈性，那枕木因為它是木柴做的彈性較好，那它水泥的到最後也會腐化，那枕木的也都會腐化，考量成本問題，以前的枕木都是檜木價值不斐，現在都是用雜木，雜木就是所謂的進口柴，那用雜木就會很快腐朽，所以才會換成水泥的，水泥枕木的壽命是雜木的 4 倍。(B-2-1-9)

還有火車專門載貨的板車，它會放沙子在上面，然後要上坡時要放沙藉由沙跟鐵軌的摩擦力，這樣才爬的上去，不然就下滑了，它會放在車輪旁邊有一個盒子然後有用網紗油布下去攪，有時候煞車時若是太熱都會煞到發火呢。(B-2-1-10)

車輪旁邊有一個盒子然後有用網紗油布下去攪，有時候煞車時若是太熱都會煞到發火呢!以前在運送木柴的技術真的很厲害，不管載的多重都有辦法運送，火車真的是很厲害，像那些火車橋壞的也全部都換新了，以前都是中間一塊板子讓你走而已，現在連旁邊也都可以走了，那個以前過去都用爬的，那個很高，高的嚇人，以前阿里山森林鐵路周邊都任由人們開墾種植作物導致土質疏鬆，所以颱風一來常常發生崩塌，但現在林務局已經積極回收林班地，嚴禁開墾種植，著重在造林綠化，如此一來水土保持做好，若颱風來也不至於像以前一樣崩塌的體無完膚，北門那邊有機關庫，那邊有很多文化資產現在也保存的很好，鹿滿車站現在是古蹟由日滿社區協助管理，是保存的不錯的古蹟，也是文化資產，像舊宿舍那邊也是放著給它爛，是有聽說有經費，但會不會下來還不知道，不能只整理一小部分要用就要全部都整理，不要放著好像沒有人要似的，就是都沒在管理，只有一台小火車會 boo

北門那邊有機關庫，那邊有很多文化資產現在也保存的很好。(B-2-1-11)

鹿滿車站現在是古蹟由日滿社區協助管理，是保存的不錯的古蹟，也是文化資產。(B-2-1-12)

本來它的四周圍本來就要做好來，衛生環境把它處理好，然後那些設施什麼的都把它弄好，這樣觀光景點才會漂亮啊。(B-2-3-1)

要有資源然後用心成立一個小組專門管理，來好好開墾這個竹崎車站，那這個小組要每個人都很認真在做，空口說白話都是多餘的。(B-2-3-2)

Booboo，這樣有用麼，本來它的四周圍本來就要做好來，衛生環境把它處理好，然後那些設施什麼的都把它弄好，這樣觀光景點才會漂亮啊!若只是口頭上講說要多好多好是不可能的，說實在的，要發展還是需要資源啦!要有資源然後用心成立一個小組專門管理，來好好開墾這個竹崎車站，那這個小組要每個人都很認真在做，空口說白話都是多餘的，像人家鹿滿火車站就設計的很漂亮很成功，只不過是一個小景點，我們竹崎這邊這麼遼闊資源這麼多然後不會利用，那個鐵路的土地那麼寬廣然後不會利用不會整理，現在就是都沒有東西還沒開始，只能管理這些雜草，解決還是需要政府中央的支援阿，你若只靠林務局來管理來申請預算是有點困難，就是要針對阿里山林業鐵路設立專款專用，就是阿里山林業鐵路可以來與我們竹崎社區來配合看要怎麼處理，竹崎社區，因為這些畢竟是林務局的工作我們一般人，能力有限，那如果能配合，那我們竹崎社區發展協會，那這樣也會對我們社區的發展有很大的幫助，像這個鐵道文化資產是可以帶動

解決還是需要政府中央的支援阿，你若只靠林務局來管理來申請預算是有點困難，就是要針對阿里山林業鐵路設立專款專用。(B-2-3-3)

就是阿里山林業鐵路可以來與我們竹崎社區來配合看要怎麼處理，竹崎社區，因為這些畢竟是林務局的工作我們一般人，能力有限，那如果能配合，那我們竹崎社區發展協會，那這樣也會對我們社區的發展有很大的幫助，像這個鐵道文化資產是可以帶動我們的地方的發展給我們收入的。(B-2-3-4)

我們的地方的發展給我們收入的，因為以前是燒煤炭的，那那個煤炭就會掉鐵屎下來，就是蒸汽要加水加完就會掉落鐵屎，那我們都會去撿那個土炭，就是煤炭燒烤過的，那個可以再給人家用在鑄鐵的時候，它就是可以再燒烤過一次這樣，一弓仔，就可以撿起來鑄鐵用，看是要鑄刀、鑄鋤頭等之類的，把阿里山森林鐵道維護好，看旅客能不能多點，正所謂有人潮就有錢潮，現在就是說要發展出自己的特色來吸引更多的人潮，像以前不是有「999 專案列車」麼，它就是半夜 11 點從嘉義火車站發車，然後乘客們在車上睡覺，到祝山車站時剛好 4、5 點正好可以看日出，幾乎都天天爆滿，大家都是為了要看日出，如果是從我們竹崎車站這邊去到奮起湖車站都 11 點了，以前那個列車阿，有中興號、復興號、光華號等車呢!它現在也有那種給人家租火車車廂的活動，就是給人家包車去旅遊然後再回來那種，現在就是有那種只去單一目的地的，去到那邊之後，讓你下車遊玩一下再載你回來，

### 第三部份:阿里山林鐵與發展方向

以前那個列車阿，有中興號、復興號、光華號等車呢!它現在也有那種給人家租火車車廂的活動，就是給人家包車去旅遊然後再回來那種，現在就是有那種只去單一目的地的，去到那邊之後，讓你下車遊玩一下再載你回來。(B-2-3-5)

你要開墾阿，所有荒廢的地，把它開墾好，四周圍的地整理好該種的種一種，因為小火車它本身速度就慢，可以邊觀賞兩旁的花草樹木，你不用說要多好多多，人家那個隨便有一顆樹或是有隧道就很美了，大家都想來拍照，那我們就應該把周邊的花草弄好，那等花開時，大家就會因為花很美，大家來坐火車，那這條阿里山林

**1.就您的看法，阿里山林鐵在經濟層面中的發展方向為何?**

你要開墾阿，所有荒廢的地，把它開墾好，四周圍的地整理好該種的種一種，因為小火車它本身速度就慢，可以邊觀賞兩旁的花草樹木，你不用說要多好多多，人家那個隨便有一顆樹或是有隧道就很美了，大家都想來拍照，那我們就應該把周邊的花草弄好，那等花開時，大家就會因為花很美，大家來坐火車，那這條阿里山林業鐵路就是有那個價值，現在周邊就是都雜草，這條鐵路只能以觀光來發展，沒有其他特色了，像運送都是從阿里山公路了，阿里山公路現在很方便，一天上下山都沒有問題，現在就是一草一木種漂亮就能帶動它的繁榮

**3.就您的看法，阿里山林鐵在環境層面中的發展方向為何?**

環境就是要錢而已，一草一木把它整理漂亮，我們現在就是回收周邊土地，積極造林，像種櫻花就也是一種造林，那你若景色美，大家就都想來坐火車，不然都只有一直維修一直虧損

第四部份:阿里山林鐵的未來規劃

業鐵路就是有那個價值，現在周邊就是都雜草，這條鐵路只能以觀光來發展，沒有其他特色了。(B-3-1)

環境就是要錢而已，一草一木把它整理漂亮，我們現在就是回收周邊土地，積極造林，像種櫻花就也是一種造林，那你若景色美，大家就都想來坐火車，不然都只有一直維修一直虧損。(B-3-3)

這條鐵路若能帶動我們竹崎這邊的發展，那是非常不錯的，帶動竹崎的繁榮，像是火車的班次來竹崎的可以一天多開個二班，這樣是不錯的，到像親水公園阿還是哪裡遊玩一下後，在搭乘火車回去嘉義。(B-4-2-1)

這條鐵路若能帶動我們竹崎這邊的發展，那是非常不錯的，帶動竹崎的繁榮，像是火車的班次來竹崎的可以一天多開個二班，這樣是不錯的，到像親水公園阿還是哪裡遊玩一下後，在搭乘火車回去嘉義，像我們竹崎這邊有舊的宿舍，可以整理一下，也可以做一個觀光的地點，不然放在那邊早晚都會荒廢掉，會感覺到是一個很沒落的火車站，那外國來的旅客都建議他們要坐看看阿里山森林小火車，像我最近自己才跟好朋友搭乘阿里山森林小火車到奮起湖沿路觀察現在的路線已經穩健很多就算遇到天災應該可以承受得住，那些火車頭有些已都非常老舊，希望可以換新，舊的在安全上難免會有疑慮，那個火車在下坡時要煞車不然就整組壞光光了!而煞車都是靠火車頭的，就是我們柴油動力的火車頭希望能換新，那我們竹崎車站這邊若是再把那些以前的員工宿舍整理一下，然後周邊再整理給它清潔，不要積那麼多雜物，這樣車站看起來也會煥然一新，就是看能不能把那些舊的、壞的、不好的都淘汰，觀光局應該以積極的態度妥善運用這些現有

那些火車頭有些已都非常老舊，希望可以換新，舊的在安全上難免會有疑慮，那個火車在下坡時要煞車不然就整組壞光光了!而煞車都是靠火車頭的，就是我們柴油動力的火車頭希望能換新。(B-4-2-2)

那我們竹崎車站這邊若是再把那些以前的員工宿舍整理一下，然後周邊再整理給它清潔，不要積那麼多雜物，這樣車站看起來也會煥然一新，就是看能不能把那些舊的、壞的、不好的都淘汰。(B-4-2-3)

這條森林鐵路的資產若是經營起來是很不錯的，世界文化遺產也完全沒問題，經營者要會經營啦。(B-4-2-4)

的資源跟資金，來吸引更多的觀光客，看政府有沒有心要經營，不要說要通，然後在那邊每年虧損好幾億，其實阿!政府要有魄力啦!這條森林鐵路的資產若是經營起來是很不錯的，世界文化遺產也完全沒問題，經營者要會經營啦!你若好好經營火車行駛慢慢的這樣也很有趣!有很多人都沒搭乘火車行駛過這一條阿里山森林鐵道，若發生天災路崩塌了就沒法行駛，對阿里山森林鐵路也是很傷，而且常常搶救很久還沒有通車，這算是世界有認同的，再過幾年應該會通車，阿里山森林鐵路有跟台鐵有連接到，這是好處，對於我們以後的發展很有幫助，主要把竹崎車站這邊開墾好在配合地方，最主要讓它發車來竹崎車站再回去嘉義車站這樣，用縣政府跟社區來一起在竹崎車站這邊看是要多辦一些活動，還是看要怎麼去行銷、推廣，因為長程的不一定會賺錢，那若是短程的，竹崎車站到嘉義車站，這樣還是很有可看性的

主要把竹崎車站這邊開墾好在配合地方，最主要讓它發車來竹崎車站再回去嘉義車站這樣，因為長程的不一定會賺錢，那若是短程的，竹崎車站到嘉義車站，這樣還是很有可看性的

。(B-4-2-6)



訪談編號：C

訪談對象：奮起湖車站站長

訪談日期：2018.12.19

訪談地點：站長家

訪談方式：深度訪談並錄音

訪談逐字稿內容	編碼分析
<p><b>第一部份:阿里山林業鐵路的發展概述</b></p> <p><b>1.就您的觀察，阿里山林鐵目前的營運情形為何？</b></p> <p>林鐵在國際上的知名度其實是非常夠，那就是說這個知名度有沒有辦法換算到行銷的層面，它絕對是可以的，<u>但是第一就是我們自己的行銷，行銷的部份做的還不夠，因為它還是公務單位，我們上面是歸屬在林務局，我們是從業人員，其實它是在林務局轄下的從業人員，它不是說你是哪一個單位來的從業人員，那這個跟國外經營上有點不一樣嘛！因為你看像日本 JR 鐵路就是完全的私人公司，像英國他是非營利組織在管，所以每一個國家他其實制度都不同，那像我們在行銷方面比較被矮化的範</u></p>	<p>但是第一就是我們自己的行銷，行銷的部份做的還不夠，因為它還是公務單位，我們上面是歸屬在林務局，我們是從業人員，其實它是在林務局轄下的從業人員，它不是說你是哪一個單位來的從業人員，那像我們在行銷方面比較被矮化的範籌，因為我們本身是公務機關，你受限公務機關的各項法令，目前還綁很死，譬如說，像我們昨天在討論，你營舍修繕，假如車庫我要改建或幹嘛！改建那個等於是廠房的改善，它必須用公務預算去</p>

籌，因為我們本身是公務機關，你受限公務機關的各項法令，目前還綁很死，不能像民營機關我今天想賣什麼，只要董事長同意蓋章就可以了就做了，就像北捷、高鐵要賣早鳥票什麼的，只要董事長准就可以了，甚至有時候不用到董事長，行銷總監或是總經理準了就可以了，亡決策層在那裡就決掉了，但是我們不是啊？我們很多都必須你還要報到上面去，有時候譬如說票價都還要報到立法院去，還需要立法院核準，你被公務機關的基本限制綁住，然後你會計的部份你也被會計的部份綁住啊！譬如說我們有些營業設施上的修繕，你要用什麼預算，是要用公務預算嘛還是，像比如說林務局來說，林務局轄下有很多基金，林務作業基金是他可以自己運用的，但是如果我今天要做營設修繕，我沒有辦法從林務基金去拿錢，我必須是公務預算，那你若公務預算沒有匡這個科目，不好意思你就不能動，沒有林務作業基金你就要想辦法，譬如說，像我們昨天在討論，你營舍修繕，假如車庫我要改建或幹嘛！改建那個等於是廠房的改善，它

支應，公務預算如果沒有匡這筆錢，不好意思我今年都不能動，我哪一年匡有多少錢有准了才能動，但是如果今天是林務作業基金，可以很方便，但是林務作業基金也只是做臨時性的，就不能做永久性的東西，所以他會有很多不同的差別，就變成我被綁住了，而不能動，今年不能動，明年不能動，甚至那個錢還編要到 109 年去，所以說這是國家制度本身它匡住的這個結構性的問題。(C-1-2-1)

必須用公務預算去支應，公務預算如果沒有匡這筆錢，不好意思我今年都不能動，我哪一年匡有多少錢有准了才能動，但是如果今天是林務作業基金，可以很方便，但是林務作業基金也只是做臨時性的，就不能做永久性的東西，所以他會有很多不同的差別，就變成我被綁住了，而不能動，今年不能動，明年不能動，甚至那個錢還編要到 109 年去，所以說這是國家制度本身它匡住的這個結構性的問題，所以如果我今天是一個民營公司或是我是一個法人，我是獨立的法人，我在整個營運的管理階層上，我的彈性就整個跳脫出來，就不會受限於公務機關的這種行政體制，綁的太死，所以你營運的層面就是說，我所看到的，就是說，像我在奮起湖，奮起湖的車庫想修不能修，不是沒錢修是不能修，因為沒科目沒有預算所以不能修，今年能不能修，不能修，沒錢，沒有編這筆錢，就是其實我們遊客都很多，我今天整個量體其實我的遊客是很多的，那我希望就是說，其實我們奮起湖的車庫是很大的，它若能夠改善到就是說旁邊可以有一些譬

如說像我留下紀念品販售處或是跟我們火車有相關的紀念品在裡面做販售，我簡單講啦，譬如說像台鐵這樣，裡面有一個台鐵本舖都不行，對就是這樣，你賺的錢，要繳庫，如果國庫裡沒這個科目你也繳不進去，所以我們現在最好笑的是，還有一筆台鐵那時留下來的錢還在空中沒辦法繳，就還留在空中，那數字是存在的，所以這就是你在國家體制下的困境，我覺得說，我自己的角度啦！我會覺得說今天既然自己是一個主管，我希望我眼睛打開車站就能賺錢，因為我車站賺錢，才有辦法去支付我員工的薪水或者是我設施要去做改善，但是如果我沒有賺到錢我怎麼去改善，不可能，當然今天我是主管跟我是員工一定角度不一樣，員工的角度一定是我求一個安穩嘛！工作安穩嘛，但是我是主管，我會覺得說，眼睛打開為什麼這個不能賺錢那個不能賺錢，我明明我東西這麼好設備這麼好，我只要改一下我就能賺錢，我只要把車庫的設備改一下，因為我所有的旅客，我坦白講，你只要去過奮起湖你就會知道，我所有的旅客如果要

我是主管，我會覺得說，眼睛打開為什麼這個不能賺錢那個不能賺錢，我明明我東西這麼好設備這麼好，我只要改一下我就能賺錢，我只要把車庫的設備改一下，因為我所有的旅客，我坦白講，你只要去過奮起湖你就會知道，我所有的旅客如果要走到外面，跟 169 線道有接觸，大部份百分之 90 的旅客都是從我的車庫走出去的，所以一定能賺錢，人潮就是錢潮，所以我就看著旅客這樣走出去，我心想錢就這樣流掉了，我覺得人頭

走到外面，跟 169 線道有接觸，大部份百分之 90 的旅客都是從我的車庫走出去的，所以一定能賺錢，人潮就是錢潮，所以我就看著旅客這樣走出去，我心想錢就這樣流掉了，我覺得人頭走過去就好像硬幣一樣出去了，你會覺得說很可惜，所以我會覺得說營運的層面啦！如果我們的創意是夠的挹注進去，其實在各場站，其實以大區的概念自己成為一個利潤中心，我阿里山區成為自己的利潤中心，我站長怎麼去估算怎麼去賺錢，然後我奮起湖區我自己成為一個利潤中心，我昨天也在跟我們處長講這個事情，我說十字路到交力坪就是說你設定的問題，因為他在想說到底交力坪要歸誰管，我們在想分區的事情，然後我說就看你怎麼劃分嘛！我們都沒意見，那如果說你把交力坪切掉，給北門下面管，那你要給我多少人，對就是說我從水社寮以上到十字路之間這個區間，目前是歸我奮起湖管，那我平時在奮起湖的工作，我還會去協調這些社區，我會去十字路社區協調一些事情，去哪裡協調一些事，因為我們想賺錢，希望我的火車通行無阻安

走過去就好像硬幣一樣出去了，你會覺得說很可惜，所以我會覺得說營運的層面啦。(C-1-1-1)

我從水社寮以上到十字路之間這個區間，目前是歸我奮起湖管，那我平時在奮起湖的工作，我還會去協調這些社區，我會去十字路社區協調一些事情，去哪裡協調一些事，因為我們想賺錢，希望我的火車通行無阻安全，然後我們怎麼去配合，然後他要旅客不要再去走鐵軌了上來就來買我們的車票，然後我們也讓車掌好做一點，我們一次性把他買足，所以你們的民宿的費用裡面我就跟德恩雅娜的理事長溝通，到現在有比較好的合作模式

全，然後我們怎麼去配合，然後他要旅客不要再去走鐵軌了上來就來買我們的車票，然後我們也讓車掌好做一點，我們一次性把他買足，所以你們的民宿的費用裡面我就跟德恩雅娜的理事長溝通，到現在有比較好的合作模式就是說，住宿它會附帶一成多林到十字路來回的車票含在它裡面，所以它統一一次全部都買，就 80 個到 100 個之間它一次都把它買掉，那天我們列車長就很輕鬆，我們列車長就跟我說這樣真的很輕鬆為什麼，因為開一張團票就結束了，反正給德恩雅娜自己報賬就好了，這都是可以做的，就是說你怎麼去談，對所以我們在上面很有趣我們會去做這些事情，那這個是我們能夠做的，因為我沒辦法改善我的設備，所以我只好從週邊附近能夠動的先動起來，然後看你長官哪時可以挹注經費，甚至我講坦白的我們奮起湖車庫能夠改建的時間，最快要 109 年，今年 107，那因為今年已經來不及匡明年的錢，所以只好明年匡後年的錢，所以要 109 年才能動了，罔境就是這樣子啊！因為我剛講那些科目的問題，所以我曾經在跟長官報

就是說，住宿它會附帶一成多林到十字路來回的車票含在它裡面，所以它統一一次全部都買，就 80 個到 100 個之間它一次都把它買掉，那天我們列車長就很輕鬆，我們列車長就跟我說這樣真的很輕鬆為什麼，因為開一張團票就結束了，反正給德恩雅娜自己報賬就好了，這都是可以做的，就是說你怎麼去談，對所以我們在上面很有趣我們會去做這些事情，那這個是我們能夠做的，因為我沒辦法改善我的設備，所以我只好從週邊附近能夠動的先動起來，然後看你長官哪時可以挹注經費，甚至我講坦白的我們奮起湖車庫能夠改建的時間，最快要 109 年，今年 107，那因為今年已經來不及匡明年的錢，所以只好明年匡後年的錢，所以要 109 年才能動了，罔境就是這樣子啊。(C-1-1-2)

告的過程當中，我曾經查，如果我們改善我們的營運的體質改成行政法人，行政法人他是另外一個可以思考的方向，我介在非營利組織跟公法人之間的一個角色地位，那這樣行政法人的經營體制那又具備自己的彈性不會被綁住，不會被公務體制綁住，因為我很多預算就不需要再進去到上面就公務預算裡面去，那我一樣可以跟你去報，如果我沒錢，我一樣可以跟你報這個公務預算出來，就是說特別預算了，他可能會去匡其他的特別預算來用，所以我們那時候其實跟長官曾經討論過如果行政法人，但是因為長官是考慮到說，你行政法人要簽到立法院准，匡日費時，因為他會是一個新的形態，因為我們那時候調查國內只有六個行政法人，那如果我們能夠設立的話，因為我們有看過他們每一個行政法人從申請到核準設立挑戰的年限基本上都是三年，挑戰立法院的年限基本上都要三年，所以那時候是今年年初我們在談，那些長官覺得說七月就要接回來，那時候林務局七月就要接回來，所以就放棄了，其實那時候我們已經收集了相當多的有關

行政法人的資料，因為最新的設立的行政法人就是台南美術館，台南美術館它就是行政法人的形態突顯的，那你就看它的財務運作是很自主的，而且它徵人它一樣可以把它的需求放到行政院的人事行政總處的人事求人裡面去，但是它又具備自己的彈性，給薪給多少它自己決定就好，因為就等於是台南文化基金會，它自己訂說我要給這個人的薪水給多少錢就可以了，所以它在它下面它除了館長是公務人員以外，其他都行政法人自己聘出來的，所以它下面有設一個主任，就很像 CEO 的角色那樣，啊館長是董事長的身份，就是負責蓋章就對了，因為館長應該是美術文化人那一種，然後他下面的這個主任他直接寫說月薪六萬，然後下面的組長，主任下面又設組長，所以你看它們的制度就是運用的很活，我有多少錢我就聘多少員工，就是說在預算的匡列和使用上它的彈性就變大很多，而且它可以營業的項目也變很多，這是行政法人的好處，所以我們那時候曾經討論過這個東西，如果可以是一個行政法人的話，那對員工日後的薪水，就是說我



們公務體系裡面，要報一個幫員工加一個什麼錢，你都要簽……好幾層，所以希望你幫員工加薪其實也很難，所以我都跟我們自己同仁講說，有時候，不是長官不想給你加薪，長官也希望大家做的很快樂啊！但是公務體系就是有公務體系的盲點，所以我覺得那個營運的情形會比較落在說，就是說我們要不要公司化或法人化這個角度去探討的話，其實就會變的很寬廣

**2.就您所知，阿里山林鐵在發展的過程有面臨什麼樣的問題？**

多元化的準備，但是在公務體系相關規章的管制範圍內，你很難去突破這些行政體制的盲點，那這個長官們可能都還再努力啦！就是怎麼樣去突破然後更活絡的去運用比較多元的方式來幫這條鐵路來賺錢，我跟我們處長開一個玩笑說，我很現實，我說我是很現實的商人，我說我在奮起湖站我就是一個很現實的商人，因為我就是要賺錢，我就是要以奮起湖地區當作利潤中心我就是要賺錢，所以我們自己有時候奮起湖地區我們會設立我們的目標，譬如說來連假四天，我業績

多元化的準備，但是在公務體系相關規章的管制範圍內，你很難去突破這些行政體制的盲點，那這個長官們可能都還再努力啦！就是怎麼樣去突破然後更活絡的去運用比較多元的方式來幫這條鐵路來賺錢，所以我覺得面臨到的問題是多元性的多元化的部份需要在制度上在開闊點，讓有彈性思想的長官能夠展現才能，講白點就是這樣，像你這些長官想要有所發揮，但礙於體制，我也沒有辦法去做什麼，他做了，給果到處都擋到，擋到最後案子又退了回來，現在有時候就是有這樣的困境啦。(C-1-2-2)

要做多少，我們自己會這樣玩，如果有達到，我們就聚餐，對同仁就是一種激勵，雖然說聚餐錢也是自己繳，所以就是說怎麼樣把這個激勵出來的士氣，能夠把它換算成薪水，這個才是我們要去努力思考的，那就是說如果你各站都有這種契機的話，它會讓整條鐵路變成更有活力啦！所以我會覺得說我們當時就是說迫於時間，因為你林務局要接回來的時間太短，如果這個時間點中間有一點緩衝期，大家衝一下看看這種行政法人或是公司化能夠先成為一個典範，讓林鐵能，因為我們講坦白的日本能，為什麼台灣不能，像日本的鐵路是公司化而且它也有顧及偏鄉地區的交通，所以日本能為什麼我們不能，當然我們不能一概而論啦！有時候國情上的不同，所以我覺得面臨到的問題是多元性的多元化的部份需要在制度上在開闊點，讓有彈性思想的長官能夠展現才能，講白點就是這樣，像你這些長官想要有所發揮，但礙於體制，我也沒有辦法去做什麼，他做了，給果到處都擋到，擋到最後案子又退了回來，現在有時候就是有這樣的困境啦！啊

我們明年其實會開很多種不同的列車，譬如說蒸氣的是今年要推出來嘛，這是我們目前要努力的，那你礙於車廂數不足，那就是要錢，然後錢就是預算，那預算又回到我們剛剛討論的那些，就是你何時編列，因為你林務局 7 月才接回來，我就都還來不及編啊。(C-1-2-3)

所以我們明年其實會開很多種不同的列車，譬如說蒸氣的是今年要推出來嘛，這是我們目前要努力的，那你礙於車廂數不足，那就是要錢，然後錢就是預算，那預算又回到我們剛剛討論的那些，就是你何時編列，因為你林務局 7 月才接回來，我就都還來不及編啊！然後台鐵當時編的錢現在還被監察院糾正中啊，那很多事情就要重新起案，鏢案又要重新起案，所以我覺得那個部份是個比較大的問題點，曾經有我們當地人就跟我們反應說，如果像長仔說的你們要賺錢，那是不是有些車就不會開，我說有些車子一定不會開，但是你不要害怕它不會開，因為我們會轉開其他不同種的車子，就是說上山上到十字路，我現在一趟上到十字路，我需要 3 個半小時，那其實這個樣子的時間，其實對大家來說都是一種時間的浪費，現在大家都很重視行程的多元性，你若坐上山去又坐下來，你就都在坐車而已啊！你對於當地的一些文化體驗完全是 0，所以我說這種車其實我們不需要開那麼多，我一天開 3、4 班然後都開到山上來，這樣你們這些店家會賺到

上山上到十字路，我現在一趟上到十字路，我需要 3 個半小時，那其實這個樣子的時間，其實對大家來說都是一種時間的浪費，現在大家都很重視行程的多元性，你若坐上山去又坐下來，你就都在坐車而已啊！你對於當地的一些文化體驗完全是 0，所以我說這種車其實我們不需要開那麼多，我一天開 3、4 班然後都開到山上來，這樣你們這些店家會賺到錢嘛？重點是我們有沒有把你遊客帶來才是重點。

。(C-1-2-4)

錢嘛?重點是我們有沒有把你遊客帶來  
才是重點，所以我說這種車不要開，  
來轉開區間車，這個是我在跟上面建  
議的，就是說以我奮起湖為一個中心  
點，往上開到多林、十字路，往下開  
到水社寮、交力坪然後形成一個區間  
一直循環，列車循環我不是一樣把旅  
客帶來了嘛！然後如果你有接駁，你  
希望是一氣通關的這個客人，一趟可  
以從山下坐上來的車，那如果你覺得  
你累了，你隨時都可以來我奮起湖這  
邊吃便當，因為你等一下還有區間車  
讓你坐去十字路，所以我們把其他的  
這些能量轉成短程區間，透過短程區  
間去滿足遊客的文化鐵道的體驗，去  
滿足他的遊客體驗，然後你滿足他的  
遊客體驗後，我反而是我把遊客帶到  
你那邊去，原本在我奮起湖地區的這  
些遊客，我把他們分享到水社寮、交  
力坪、多林、十字路去，這樣不是能  
夠變成大家都賺到錢嘛！那你社區居  
民你賺到錢共榮共生，我們才有辦法  
大家一起生存啊！那也比較容易互相  
幫忙，譬如說我跟十字路社區說叫他  
們幫我管制旅客，我幫你帶旅客帶  
來，這樣不是很好嘛！大家互利，不

要說旅客們都只有在鐵路上行走，結果走到火車無法行駛，這樣就賺不到旅客的錢啊！所以我是跟店家這樣溝通啦！大家都要糊口飯吃，你在這裡經營攤販，你也是要糊口飯吃，我在這個位子我也是要糊口飯吃，所以我們要去思考說怎樣能讓大家都有飯吃，而不是你有飯吃，別人沒有飯吃這樣，我今天我若司機不小心行駛時不小心碰撞到一個人，因為多林那個車站它很危險，它剛好是一個這樣的轉角，你要進多林車站前，多林車站是在這個位置，它這邊是一個小平地平台剛好是一個山區的一個小平台範圍不大，但是要入多林車站前剛好這邊是一個轉彎，轉彎之後分成二股線進來，所以你在這個彎你司機其實是很難去看到這邊的實際狀況，完全的視線死角，所以司機他真的很擔心，因此他在行駛在墜道中時就一直鳴喇叭了，因為在墜道中鳴喇叭那個聲音會傳的比較遠，在 37 號墜道跟 38 號墜道之間就拼命鳴喇叭了，我們喇叭是用踩的，他就是鳴笛示意人家不要再走過來，那就是很誇張的就是，為什麼我要協調店家幫我們做管制，誇

張到說那個野餐巾就直接給你鋪在鐵軌上，因為我們枕木最平，然後他就給你鋪在那裡野餐，然後把那個我們設置讓旅客上下火車的階梯拿來當他休閒爐置放處高度剛剛好，所以你說大家真的都沒有溝通好，這樣一轉過去司機看到旅客，根本就來不及反應，所以我們真的很擔心真的早晚有一天會出事，而且登山社這樣帶旅客一團至小都 30 到 40 個左右，那邊曾經擠上 300 到 400 人過，全部二旁的水溝一路坐過去，你從多林平交道上來就開始很多攤販，那邊有一個攤販在賣魯肉飯是我們山下上去的，他有賺到錢但是他不是在地人，因為登山社跟他說他們要買他的魯肉飯，叫他把魯肉飯載到那邊去，一次叫 200 份，光一個賣魯肉飯的一次賣 200 份，所以你說問題怎麼解決，就是化整為零，把我們原本帶狀的路線，把它切成區間區間這樣，這是我的角度然後再去設計成各區自己的利潤中心，就是說我全線還是有一列車，我不需要每一個列車都全線，那我其他的部份可以化整為零，因為你的動能就那麼多，那你在你的能量就是這麼

這個是我們在奮起湖站常常遇到旅客來問說，能不能坐一下短程區間體驗，我們都只能回答說沒辦法，因為下山三列車，我們的假日動能是三列

大的前提下，你怎麼樣去把它化整為零，就是其他車可以變成短程區間讓它跑它這個區間，然後你又有一列是可以串起來的，所以你可以滿足這種短程體驗的旅客，所以如果你去奮起湖站問剛下車的旅客，其實整列車 100 多人大概會有 90% 的人會跟你講說還是感覺有點累，坐火車感覺還是有點累，因為坐 2 個半小時才到奮起湖，更何況你還要坐到十字路去，所以體驗的這種短程體驗的旅客，把它回歸到單純就是短程體驗，他可以從奮起湖上車去十字路還是坐到交力坪體驗體驗，這個是我們在奮起湖站常常遇到旅客來問說，能不能坐一下短程區間體驗，我們都只能回答說沒辦法，因為下山三列車，我們的假日動能是三列車，一列在山下，一列車在山下跑，以後的車子都是這樣子，三列是跑到十字路去再回來奮起湖休息，那這個動能你如果說固定這樣子的話，那下山的車子下午下山的車子就永遠只能下山這樣子，下去就回不來，所以我們的旅客他下午他沒有辦法體驗，所以下午要體驗的旅客你賺不到他的錢，所以這個也是我們在跟處長

車，一列在山下，一列車在山下跑，以後的車子都是這樣子，三列是跑到十字路去再回來奮起湖休息，那這個動能你如果說固定這樣子的話，那下山的車子下午下山的車子就永遠只能下山這樣子，下去就回不來，所以我們的旅客他下午他沒有辦法體驗，所以下午要體驗的旅客你賺不到他的錢。(C-1-2-5)

報告的就是說，如果能夠化成一個區間然後這樣在區間跑來跑去這樣子，即使他下午來，他問說我有車可以體驗嘛？有~等一下火車就回來了，所以變成就是說如果我們還是現在這種模式那下山就下山了，下山你還要回到奮起湖牽車已經是明天的事情了，所以如果可以的話，解決模式它應該是我們現在在討論的分區經營啦！然後你其他的才能一氣通貫，一氣通貫的部份就是說化整為零，然後你再把它貫穿起來，你這樣會比較好賺，你才可以面面俱到，像北門也是，因為你像現在文化列車就是要以北門地區為主，那其實它就是一個循環循環這樣一直轉圈圈這樣子，那現在就是說你到底這個效益怎麼樣，讓山下先去試，但是我覺得山下它有限啦！它風險比較高因為平交道太多，這個部份就是化整為零加多元彈性的這種量能，才不會把那種量能鎖的太死，不會說你上去下來你就只有這樣子而已，那如果化成區間，化整為零成為區間的話，我在區間裡面不斷的跑，增加我的收益，增加遊客體驗的機會，也增加他搭乘的意願，因為現在

公司化的經營理念，如何從上到下，從下到上，都要顧及到，上不是只有上到我們管理處處長而已，甚至要上到林務局農委會，你這樣子的話才能一氣通貫，因為必竟我們都還是在林務局轄下，那林務局又在農委會轄下，所以你若沒辦法一氣通貫這種公司化的想法，既使我們不談說整個行政制度變成公司化，即使在思維模式上，思維模式上也要公司化，不然沒有人賺得了錢，那你後續就不要講什麼績效不可能啊。(C-1-3)



實際上搭 2 個半小時搭 3 個半小時太累了

### 3.針對上述的問題，阿里山林鐵可以如何解決？

公司化的經營理念，如何從上到下，從下到上，都要顧及到，上不是只有上到我們管理處處長而已，甚至要上到林務局農委會，你這樣子的話才能一氣通貫，因為必竟我們都還是在林務局轄下，那林務局又在農委會轄下，所以你若沒辦法一氣通貫這種公司化的想法，既使我們不談說整個行政制度變成公司化，即使在思維模式上，思維模式上也要公司化，不然沒有人賺得了錢，那你後續就不要講什麼績效不可能啊，所以你看照顧偏鄉這件事情

## 第二部分:阿里山林業鐵路的文化資產保存

### 1.就您的觀察，阿里山林鐵包含哪些鐵道文化資產？

其實你林鐵裡面包含的鐵道文化資產保存是全線的，因為我們已經請文化部來做一個重新審議，它是文化資產審議委員會來重新審議，我們要提昇我們本來是縣市定的文化景觀要提昇

其實你林鐵裡面包含的鐵道文化資產保存是全線的，因為我們已經請文化部來做一個重新審議，它是文化資產審議委員會來重新審議，我們要提昇我們本來是縣市定的文化景觀要提昇成為國定的文化景觀，那縣市定的文化景觀，就是嘉義市定嘉義市的，嘉義縣定嘉義縣的，嘉義市就是嘉義車站到崎頂，那崎頂以上到阿里山是嘉義縣政府定的，那他們當時在指定的時候，那個審議委員會他一定會有一個標準出來說什麼樣的情況才可以列為文化景觀，那你若到嘉義縣或嘉義市的網路上去查，其實他們的標準是不一樣的，但是最後都指定成為縣市級文化景觀，那如果說由文資局出來做一個統整，把它變成一個國定的文化景觀，那這個標準就比較能夠統一了。(C-2-1-1)

那沿路其實有很多的文化資產，包含這些常態設施，然後早期的人民這種生活模式，早期在奮起湖這種生活模式，那一直傳承到現在或是這條鐵路它以前整體的價值，載木材之後開發

成為國定的文化景觀，那縣市定的文化景觀，就是嘉義市定嘉義市的，嘉義縣定嘉義縣的，嘉義市就是嘉義車站到崎頂，那崎頂以上到阿里山是嘉義縣政府定的，那他們當時在指定的時候，那個審議委員會他一定會有一個標準出來說什麼樣的情況才可以列為文化景觀，那你若到嘉義縣或嘉義市的網路上去查，其實他們的標準是不一樣的，但是最後都指定成為縣市級文化景觀，那如果說由文資局出來做一個統整，把它變成一個國定的文化景觀，那這個標準就比較能夠統一了，那沿路其實有很多的文化資產，包含這些常態設施，然後早期的人民這種生活模式，早期在奮起湖這種生活模式，那一直傳承到現在或是這條鐵路它以前整體的價值，載木材之後開發觀光，觀光客把旅客帶上新高山去登山，早期如果沒有這條鐵路跟本就沒有溪阿縱走，救國團就沒有辦法弄出溪阿縱走，也沒有辦法造就那麼多對情侶，然後我們路線上有很多的早期的這種設施，因為整個時代的改變慢慢汰換，但是我們路線上還有留，譬如說水鶴，因為我們現在只有

觀光，觀光客把旅客帶上新高山去登山，早期如果沒有這條鐵路跟本就沒有溪阿縱走，救國團就沒有辦法弄出溪阿縱走，也沒有辦法造就那麼多對情侶，然後我們路線上有很多的早期的這種設施，因為整個時代的改變慢慢汰換，但是我們路線上還有留，譬如說水鶴，因為我們現在只有車庫的地方需要加水，其他的因為你有廁所你需要加水，你的機關車需要加水，但是不會像以前因為是蒸汽，所以你沿路要一直加很多水這樣加上來，現在蒸汽火車沒有跑全線，所以你那個加水的需求變小了，那個水鶴很多都已經漸漸不用了，但是它還留著因為它算整體景觀的一部分，那個途中有一個水鶴是那種沒有月台就在半路加水的，就像屏蔽那之前那個寮仔，它也是半路加水但是不能讓旅客上下車，因為它旁邊就是懸崖，所以我們還有很多這種天然地景還很特別，所以它才即具這種文化價值，一路行駛來林相不同。(C-2-1-2)

其實一條鐵路文化資產保存的價值不要一直只談五大工法，應該這樣講四大工法、一大特色，就是說它有五大

車庫的地方需要加水，其他的因為你有廁所你需要加水，你的機關車需要加水，但是不會像以前因為是蒸汽，所以你沿路要一直加很多水這樣加上來，現在蒸汽火車沒有跑全線，所以你那個加水的需求變小了，那個水鶴很多都已經漸漸不用了，但是它還留著因為它算整體景觀的一部分，那個途中有一個水鶴是那種沒有月台就在半路加水的，就像屏遮那之前那個寮仔，它也是半路加水但是不能讓旅客上下車，因為它旁邊就是懸崖，所以我們還有很多這種天然地景還很特別，所以它才即具這種文化價值，一路行駛來林相不同，其實一條鐵路文化資產保存的價值不要一直只談五大工法，應該這樣講四大工法、一大特色，就是說它有五大工法當中的四大工法，就直立式汽缸、螺旋形、Utrun、之字形，然後你有這些特色在，如果你一直停留在五大工法的思維邏輯裡面，你就跳脫不出整體的文化價值，因為它其實有很多的廠站、設施、人等，尤其像這種老人，因為如果你有在做口述歷史調查你就會發現，做一個，死一個，我們常常會有

工法當中的四大工法，就直立式汽缸、螺旋形、Utrun、之字形，然後你有這些特色在，如果你一直停留在五大工法的思維邏輯裡面，你就跳脫不出整體的文化價值，因為它其實有很多的廠站、設施、人等，尤其像這種老人。(C-2-1-3)

感慨是說你今天不做，明天他可能不在了，然後你有做，你會發現到，做一個死一個這樣，然後你會發現到還好你當時有訪問過他，有保存他所講的話，坦白說啦！人都沒有定數，因為你不知道意外跟明天哪一個會先來，像走在路上有可能會被車撞，我們不知道我們什麼時候會走，如果有時間能夠多做一個就多做一個，就是說做口述歷史保存的人會有這種感慨，因為你不知道下一個什麼時候會走，所以我們會覺得說這些人的故事，如果這些硬體設備都出現了，如果沒有這些人的故事去當做靈魂，你這些硬體設備不會有靈魂，像有些人是司機，他們曾經開過哪台車，他絕對說的如數佳珍，那如果說你找一個路人甲他雖然很喜歡火車，但是他有辦法講的讓你有親臨現場的感覺嗎？因為他們是司機所以他們有辦法講到你有親臨現場的感覺，所以你看這些都是文化保存的一部分，一個是口述歷史的其他訪談，這個一定要趕快做，然後另外一個就動態保存，就是我要怎樣那遊客進行遊憩體驗，因為你這一趟火車一定要配合蒸汽上去的

嘛，要讓每個旅客臉上都要落點煤渣，他們就會知道為什麼火車過墜道要關門了，所以這種動態保存是現在要極力要推動的，然後另外一個就是未來教育的部份，就是說在保存之後，你怎麼推廣，你如果推廣的部份只是為了大家擁有常識，但是你如何深化，那就是要靠教育，教育的部份，就是要帶到小孩子的生活裡面來，那我覺得這個部份北興國中做的不錯，他們已經做 18 年了，他們就是每一年固定把學生帶到阿里山來搭火車體驗，他們已經連續做 18 年了，除非說我們路線斷掉，不然他們一定來搭火車，那個林森國小也是每年都搭我們的火車，他們在搭乘之前，都會請我去跟他們上課，就是說這些學校，他們運用這些東西，除了把老人請去講故事以外，你把這些老人家請去講故事，這是一個優點，另外你老師怎麼轉換課程能量，然後北興國中在這個部份做的不錯的是，譬如說他把，因為你一定會帶他們去認識蒸汽機關車，蒸汽機關車其實就是在他們上的物理原理、化學原理，它把它們融入課程，然後美術教育，就是他們

的美感教育怎樣去提升，透過這些歌曲，然後老師他們可能會在做幾條歌，他們現在已經有自己做一些歌出來，他們有一個完整的教學範本，然後沿途經過的這些植物、林相、生物，它通通把它融入課程，他們是一年級就帶去看，就搭我們的火車上山還有體驗，然後之後再一、二、三年級不同階層裡面都會提到他這個一年級的經驗，就把這一件事情已經生化到他的生活裡面去了，我覺得北興國中在這個部份做的不錯，他們還有帶學生們到車庫園區還有檜意生活村他們不是只有坐火車而已，他們還有我們的導覽員帶他們認識那些東西，所以你不是單純只認識這個文化資產，而是把它融入他的生活，包含它的美感教育、包含它的物理化學包含它的生物，而且包含他的歷史，日本人在這邊殖民的歷史，它幾乎就全部都融入了，融入了他的課程教學裡面去，他們有實際把他編成一本學習單，有詳細的寫到哪個年級會用到哪個單元，而且是三個年級都有，把三個年級不同的課程結合成一本，因為這個校長是在北興升主任，然後到大葉去

升校長，然後又回來北興當校長，所以這個事情從他以前手中就一直開始在做了，所以這個張校長，我覺得他非常有想法，把這些東西都融入了，譬如說機械原理你這個蒸汽火車的機械原理是什麼原理會讓它能夠上山，所以才會講說什麼是五大工法，不是一直在那邊講說什麼是五大工法多偉大多偉大怎樣的，偉大到底哪裡偉大，你要讓小朋友知道啊，所以我覺得這就是他們現在已經做的不錯的

**2.就您的觀察，阿里山林鐵保存鐵道文化資產的過程中所面臨到的困境為何？**

那困境的話，我們面臨到，大家都覺得它很好，每次它想做個什麼大家都反對，我舉一個最簡單的例子，我們現在還有燒煤炭的火車，如果鍋爐一旦燃燒下去，那附近就會開始打電話抗議了，那若抗議無效時，就打電話到環保局告了，那環保局來就是要開單罰錢了，那一張罰單多少錢，六萬塊，所以你看這樣子怎麼做動態保存，所以你遇到的困境就是說，我們現在的法規，對於這些早期的機械它有一些管制在，這個是在法令上需要突破的，然後另外就是說我們有鐵路

所以你遇到的困境就是說，我們現在的法規，對於這些早期的機械它有一些管制在，這個是在法令上需要突破的。(C-2-2-1)

然後另外就是說我們有鐵路沿線，因為你工程機器比較難進去，所以你在路線的維護上會比一般的鐵路會困難許多幾乎都要靠人力。(C-2-2-2)

很多困境是說我們想把它機械化但是礙於說，山區環境多變，你沒辦法說我一套機械全路線通用，然後尤其加

沿線，因為你工程機器比較難進去，  
所以你在路線的維護上會比一般的鐵路  
會困難許多幾乎都要靠人力，那你  
靠人的時候危險性就來了，所以有時  
候很多工傷的原因也都再這邊，因為  
你在山區工作本來危險性就較高，那  
我們不像台鐵平路機械去弄一弄就可  
以了，很多困境是說我們想把它機械  
化但是礙於說，山區環境多變，你沒  
辦法說我一套機械全路線通用，然後  
尤其加上說我們的彎曲曲線半徑太  
大、坡度太陡這個都是問題，那你怎  
樣克服這些問題再去開發這些機械，  
開發這樣的機械能夠配合我們路線的  
整理來配合去做使用，那這個日後還  
需要再努力，現在科技越來越好，說  
不定有一天真的能夠達到，那大家還  
要再努力嚐試，但是要開發需要錢，  
就是預算科目，因為我們文資法裡面  
所規定的作業流程是，我這一個文化  
資產我要做保存，我要先做調查、研  
究，調查研究完後，你要做修復再利  
用，不是修復而已，是保存修復活化  
再利用，所以它後面還有很重要的三  
個字，再利用，你要怎麼再利用，所  
以就回歸到我們剛剛所講的動態保存

上說我們的彎曲曲線半徑太大、坡度  
太陡這個都是問題，那你怎樣克服這  
些問題再去開發這些機械，開發這樣  
的機械能夠配合我們路線的整理來配  
合去做使用，那這個日後還需要再努  
力，現在科技越來越好，說不定有一  
天真的能夠達到，那大家還要再努力  
嚐試，但是要開發需要錢，就是預算  
科目。(C-2-2-3)



跟這些推廣教育的部份讓他們去完全結合再一起這是再利用的部份，那另外還有一點很弔詭的是，我自己本身是學休閒的，那這個是我自己本身學休閒我也很不爽的事，這個就是有一次南部聯合服務中心在城隍廟開會的時候，然後我剛好有管一個古蹟就是奮起湖車庫，所以有邀請我去，我是以奮起湖站長管一個奮起湖車庫這樣的古蹟的身份，邀請去了，但是你會發現到現場的學者專家，不外乎建築的、歷史的、美術的，就是說大家在那邊暢談說我們要怎麼利用文化資產來推動文化觀光，然後把這個文化休閒把它做的很好讓市民能夠有這種休閒體驗的空間，然後讓觀光客能夠走進來，然後大家發大財，然後你從那些學者中就是都看不到一個觀光的，就是沒有學觀光跟休閒的人，然後我就跟他們說，我在現場看不到一個學觀光跟休閒的人，結果那些人每個人最後一句話都是我們怎麼來創造文化觀光的價值，就很弔詭的大家都唱高調，然後你講到文化資產保存時，大家都提到觀光進來啊！遊客衝擊太大整個會破壞掉，我說你就是因為觀光

跟休閒的沒有進來，真正學觀光休閒的沒有被邀請進來，你才會造成說根本沒有真正觀光休閒的那種感覺挹注進來你想要討論的事件裡面，就是大家都只會談皮毛的觀光，我前幾天才在跟我們處長說到這件事，我說作一個問卷調查，就大家就搶談觀光，那你要提文化資產保存，你要需要觀光的來，觀光不是只帶來大量的遊客，觀光可以帶來大量的遊客我們還有深度體驗，我們學的範圍裡面還有所謂的遊戲體驗，你怎麼樣去做這種體驗、教育的流程，那還不是只有學這個哦，我們還有學定向、主題樂園那些我們都有學，我們是把這些就是說你要因應不同的場域，去思考說我在這個場域裡面要植入什麼樣的觀光行為，然後才能減少遊客衝擊去達到所謂的永續利用跟保存之間不會產生太大的矛盾，因為永續跟利用本身就是一種矛盾的行為，對這就是我們很清楚的，它一向就是個拉扯，鄉村的遊憩行為跟高度開發的都市的遊憩行為，它中間本來就是一個拉扯，就是因為我們學休閒我們學觀光我們才具備這個感覺，我就跟我們處長講一個

最簡單的，我舉例滿意度調查，我說處長我們現在裡面的那一張滿意度調查那個叫滿意度調查嘛？我就隨便說它都沒法反駁我，但是我不是批評它做不好，至少它做了，但是就是說如果今天我學觀光的人進來，我會告訴你說問卷調查中的滿意度它包含很多層面構面是非常多的，第一你要出門前，你們一家人就會自己開會決定要去哪裡玩，開始去做判斷，例如說我要上阿里山，在決策的過程中，家人之間彼此矛盾，就開始先吵一架滿意度就開始遞減，然後好開始搜尋資料，因為假設我是爸爸我講贏了好要去阿里山玩，好我就開始搜尋資訊了，結果資訊搜尋太少，然後跟老婆小孩分享資訊時，可能小孩覺得資訊太少不好玩，又再吵一架，然後那個滿意度就一直遞減，在資訊搜尋的過程當中，然後又開始，其實這很多不同的構面，我們家庭組成就是一個遊客不同的構面，然後到了資訊搜尋就是又是另一個構面，然後好要出發那一天，結果早上車子發不動，再吵一架，你的滿意度一直在遞減，然後結果好去完了，好不容易坐到火車，小

朋友很開心，滿意度拉上來了，所以在填你問卷的時候好高興 100 分，但是你前面那一塊是看不到的，我說我們在做滿意度是分析到這樣的情況，那你才會知道哪些遊客忠誠度非常高，我下次就不用需要急著去開發這個爸爸，因為這個爸爸是一開始就打定主意要去阿里山，我要開發在忠誠度比較弱一點的，第二、三象限的這些人，第四象限的這些人是完全沒有忠誠度的，我怎麼慢慢教育他來提昇他的忠誠度到忠誠度高，我們的滿意度調查是能夠做到這個程度的，哪些遊客會來、哪些遊客不會來，這個其實可以透過滿意度調查來做到，但是這些在我們處的問卷裡面是看不到的，但是我們學休閒的問卷裡面是可以做到這個程度的，我透過分析後會知道哪些遊客是可以的，我是可以做到這樣子的，我怎樣去把這些困境，你遊客來跟不來之間你怎樣透過問卷調查去得到這些資訊，這個是我們要去做的，那不然我們回到我們一開始講的，知名度那麼高，行銷其實不需要太行銷，大家都知道有車可以坐，但是為什麼沒賺錢，我們要想的其實

那不然我們回到我們一開始講的，知名度那麼高，行銷其實不需要太行銷，大家都知道有車可以坐，但是為什麼沒賺錢，我們要想的其實就是這邊，所以那個困境其實是在這邊，就是我們說的它的知名度高，它也不需要太行銷，但是跟賺錢之間是沒有等號的，是打叉叉沒有等號的，那就是說你中間的調查其實是不足的，這調查包含很多，這包含你文化資產的整個構面的建立、跟你的遊客特性的調查等，中間都沒有結合在一起，它都是散落的，各做各的，大家不一樣。

#### (C-2-2-4)

第一是政治力，然後再來就是政府的制度，人家說身在公門好修行，那其實很多政策要為民服務，但是你沒有去幫民眾想怎麼解套，你只是在想說這不行、那不行、那個又不行，你講的十個政策，十個都不行，所以問題的点就在那裡，就是說如果大家覺得

就是這邊，所以那個困境其實是在這邊，就是我們說的它的知名度高，它也不需要太行銷，但是跟賺錢之間是沒有等號的，是打叉叉沒有等號的，那就是說你中間的調查其實是不足的，這調查包含很多，這包含你文化資產的整個構面的建立、跟你的遊客特性的調查等，中間都沒有結合在一起，它都是散落的，各做各的，大家不一樣，所以我們所面臨的困境，第一是政治力，然後再來就是政府的制度，人家說身在公門好修行，那其實很多政策要為民服務，但是你沒有去幫民眾想怎麼解套，你只是在想說這不行、那不行、那個又不行，你講的十個政策，十個都不行，所以問題點就在那裡，就是說如果大家覺得說好，你現在提的，我們或許可以思考怎樣來解決它，而不是只講不行，然後你這些就牽扯到基層的層面，我們現行的這些現場的工作人員，因為你沒有一個活絡的相關的獎勵制度或是那種相關的薪資制度，那變成說你會產生很多問題，譬如說同工不同酬，那這樣大家就會去比較，那在薪資制度沒有辦法提昇的情形下，往往都留

說好，你現在提的，我們或許可以思考怎樣來解決它，而不是只講不行。

(C-2-2-5)

然後你這些就牽扯到基層的層面，我們現行的這些現場的工作人員，因為你沒有一個活絡的相關的獎勵制度或是那種相關的薪資制度，那變成說你會產生很多問題，譬如說同工不同酬，那這樣大家就會去比較，那在薪資制度沒有辦法提昇的情形下，往往都留不住人，尤其是山區裡面，我進入山上，結果也才多不過 5000 塊的山地加給，對我們毫無吸引力，年輕人不願意留在山上，所以除非說你平地的生活跟山上是可以撮合的，不然年輕人怎願意留在山上，所以人家說重金之下必有勇夫，你要怎麼賞到他們能為你而工作，現在就是大家沒有心在這一條鐵路，這是一個很大的困境，所以你說文化資產保存的困境，你這些人留不住，你永遠都不會有順境，一直在訓練新人，他的文化資產保存的概念也好、他的經營的概念也好，就是說我們把他教育好結果他就離開了，他教育好如果留在鐵路或在其他各站就算了，他是教育好後他去

不住人，尤其是山區裡面，我進入山上，結果也才多不過 5000 塊的山地加給，對我們毫無吸引力，年輕人不願意留在山上，所以除非說你平地的生活跟山上是可以撮合的，不然年輕人怎願意留在山上，所以人家說重金之下必有勇夫，你要怎麼賞到他們能為你而工作，現在就是大家沒有心在這一條鐵路，這是一個很大的困境，所以你說文化資產保存的困境，你這些人留不住，你永遠都不會有順境，一直在訓練新人，他的文化資產保存的概念也好、他的經營的概念也好，就是說我們把他教育好結果他就離開了，他教育好如果留在鐵路或在其他各站就算了，他是教育好後他去別的地方了，他不在這條鐵路沿線了，所以人，這最大的資產是這個，那另外制度面的東西就是我們剛剛講的，如果那些會計制度不能活絡，你永遠沒有辦法解脫，你永遠都是被綁死的，然後另外就是政治力介入，真正投入這條鐵路去改善的，其實我們都是用前瞻計畫裡的特別預算去想辦法找錢，你怎樣能有一個活絡的制度去運用，然後我們的角度比較傾向公司

別的地方了，他不在這條鐵路沿線了，所以人，這最大的資產是這個。

(C-2-2-6)

那另外制度面的東西就是我們剛剛講的，如果那些會計制度不能活絡，你永遠沒有辦法解脫，你永遠都是被綁死的，然後另外就是政治力介入，真正投入這條鐵路去改善的，其實我們都是用前瞻計畫裡的特別預算去想辦法找錢，你怎樣能有一個活絡的制度去運用，然後我們的角度比較傾向公司化，或是法人化的角度，然後提高待遇還有建立獎金制度，這些東西一定都要立出來，因為大家最後都只是落在口頭上說，例如我們要來一個績效獎勵制度，然後你績效獎勵制度的 KPI 指標是什麼？一直都沒有看到，所以這些都是要去解決的。(C-2-2-7)

我們從最基本的，我們這些文化資產保存，各種要去建立，我們其實現在開始建立很多文化資產保存的清冊，包含山上的這些記功碑等，我們都有去建立起來，為什麼會有貴賓館等

化，或是法人化的角度，然後提高待遇還有建立獎金制度，這些東西一定都要立出來，因為大家最後都只是落在口頭上說，例如我們要來一個積效獎勵制度，然後你積效獎勵制度的 KPI 指標是什麼？一直都沒有看到，所以這些都是要去解決的

**3.就您的看法，針對上述問題的解決有什麼樣的建議?請舉例說明。**

所以你看林鐵要怎麼解決這些問題，講的簡單一點，打掉重練，我們從最基本的，我們這些文化資產保存，各種要去建立，我們其實現在開始建立很多文化資產保存的清冊，包含山上的這些記功碑等，我們都有去建立起來，為什麼會有貴賓館等等，這些都跟鐵道有關係的，那你怎樣說他跟鐵道有關係？其實它不見得跟鐵道有關係，其實它跟這個林場有關係，跟阿里山林場有關係，所以我們不要忘了嘉義市的繁榮源自阿里山，因為阿里山是嘉義市的母親，所以你嘉義市怎樣去跳脫開，所以，我都覺得說阿里山跟嘉義市其實是因為鐵道成為一個濟帶的關係，阿里山的養份注入到這個嘉義市裡面來，所以才有這個林業

等，這些都跟鐵道有關係的，那你怎樣說他跟鐵道有關係？其實它不見得跟鐵道有關係，其實它跟這個林場有關係，跟阿里山林場有關係。(C-2-3-1)

你還是要把整個阿里山的林業看待出來，你要看待的是整個阿里山林業，而不是只有這條鐵道，你沒有林業怎麼會有鐵道，雖然現在沒有林業，但是你有體驗。

**(C-2-3-2)**

我怎麼樣把整個園區，像你現在所看到的，從法院對面這邊，森林之歌開始整個園區，一直到檜意生活村，它是一個 L 型的形狀，然後我們車庫園區在這邊，然後我們車庫園區不要討

活動這麼活絡，才造就了一個嘉義市的繁榮，才在那個年代裡造就了嘉義市的繁榮，所以你說嘉義市的林業，一定是源自於阿里山，所以你要怎麼解決，回歸到最原點，你還是要把整個阿里山的林業看待出來，你要看待的是整個阿里山林業，而不是只有這條鐵道，你沒有林業怎麼會有鐵道，雖然現在沒有林業，但是你有體驗，譬如說我的紀錄片，百年林業然後有請林強來配音，然後講的一支紀錄片，除了這些以外，我怎麼樣把整個園區，像你現在所看到的，從法院對面這邊，森林之歌開始整個園區，一直到檜意生活村，它是一個 L 型的形狀，然後我們車庫園區在這邊，然後我們車庫園區不要討論，你整個園區它就是一個完整的林業村，你怎樣把整個村做起來，它量體絕對比你一個主題樂園還要大很多，然後當我這個量體整個做起來、圍起來的時候，你進來我有很多的林業體驗給你玩，就是說我以前這些杉木池，我要怎麼去利用、怎麼樣讓人家去體驗，所以這些就是我們要去思考的，我怎樣去回歸林業體驗，因為你火車上下山在當

論，你整個園區它就是一個完整的林業村。(C-2-3-3)



時是因為運送木材，載木材，為什麼有木材可以載，因為阿里山，那阿里山的價值是在於整體的林業，所以，你林業跟這個鐵道跟這個林業村跟嘉義市的繁榮其實是綁在一起的，為什麼叫林業鐵路，是因為鐵路法的關係，我們屬於專用鐵道，那礦業鐵道，你譬如說，糖業鐵道、鹽業鐵道，它什麼業什麼業，是因為它的業別，就是說我們在專用鐵道裡面是屬於林業鐵道，糖鐵就是糖業鐵道，像譬如說蒜頭糖廠我們簡稱糖鐵其實它在鐵道法裡面是屬於糖業鐵道，那九份金瓜石叫做礦業鐵道，所以是不一樣的，是因為它的業別，因為你在鐵道法的管制它是屬於專用鐵道這塊，哪一個業別的專用鐵道，然後文化資產是我們在文資法裡面所產生的名稱，那文資法裡面就有六類八項，那這六類八項你回歸進去以後，你要看說它現在我們全條叫文化景觀，然後你各個點又可以出現聚落，比如說像我奮起湖會出現所謂的聚落，竹崎會出現所謂的聚落，這些日後應該都會出來，然後你看像鐵道的這些水鶴或煤礦產的設施，車庫然後車站，這個

都還可以單獨指定成為古蹟，那你如果沒有指定成為古蹟，你覺得它極具歷史價值但是它可能因為修繕的工法改變，所以你可以指定它成為歷史建築，我們就古、歷、聚，古蹟、歷史建築、聚落，另外還有古物、紀念物，譬如說它可能是某個名人，假設不幸昭和皇太子不幸死在奮起湖，那個點就可以立一次碑，現在新的類別裡面有一個叫紀念物，另外還有一個叫紀念場域，文資法的出現在於說你有指定之後它受文資法的管轄保護，就是你覺得它極具價值，比如說像這隻手機以前孫中山曾經用過，那把它拿去指定它成為古物，就會有一個審議委員會來審議它然後會有審議紀錄，審議紀錄跟論文一樣厚，所以我們所面臨的困境，第一是政治力，然後再來就是政府的制度，人家說身在公門好修行，那其實很多政策要為民服務，但是你沒有去幫民眾想怎麼解套，你只是在想說這不行、那不行、那個又不行，你講的十個政策，十個都不行，所以問題的點就在那裡，就是說如果大家覺得說好，你現在提的，我們或許可以思考怎樣來解決

它，而不是只講不行，然後你這些就牽扯到基層的層面，我們現行的這些現場的工作人員，因為你沒有一個活絡的相關的獎勵制度或是那種相關的薪資制度，那變成說你會產生很多問題，譬如說同工不同酬，那這樣大家就會去比較，那在薪資制度沒有辦法提昇的情形下，往往都留不住人，尤其是山區裡面，我進入山上，結果也才多不過 5000 塊的山地加給，對我們毫無吸引力，年輕人不願意留在山上，所以除非說你平地的生活跟山上是可以撮合的，不然年輕人怎願意留在山上，所以人家說重金之下必有勇夫，你要怎麼賞到他們能為你而工作，現在就是大家沒有心在這一條鐵路，這是一個很大的困境，所以你說文化資產保存的困境，你這些人留不住，你永遠都不會有順境，一直在訓練新人，他的文化資產保存的概念也好、他的經營的概念也好，就是說我們把他教育好結果他就離開了，他教育好如果留在鐵路或在其他各站就算了，他是教育好後他去別的地方了，他不在這條鐵路沿線了，所以人，這最大的資產是這個，那另外制度面的

然後你這些文化資產保存你還是要把這些老故事、老靈魂把它收集起來，但是目前其實這一塊並沒有好好的保存，但是還是有在做啦！我有看到他

東西就是我們剛剛講的，如果那些會計制度不能活絡，你永遠沒有辦法解脫，你永遠都是被綁死的，然後另外就是政治力介入，真正投入這條鐵路去改善的，其實我們都是用前瞻計畫裡的特別預算去想辦法找錢，你怎樣能有一個活絡的制度去運用，然後我們的角度比較傾向公司化，或是法人化的角度，然後提高待遇還有建立獎金制度，這些東西一定都要立出來，因為大家最後都只是落在口頭上說，例如我們要來一個績效獎勵制度，然後你績效獎勵制度的 KPI 指標是什麼？一直都沒有看到，所以這些都是要去解決的，因為解決的路上還有很多事情，所以你從人的事情、事的事情，從整個路線硬體的事情，其實你看都還有這麼多問題，然後你這些文化資產保存你還是要把這些老故事、老靈魂把它收集起來，但是目前其實這一塊並沒有好好的保存，但是還是有在做啦！我有看到他們有找其他的老員工回去，就是說譬如說我們在設立林業村的時候，在設定的議題上有找一些老的當時住在玉山一二村的這些人回去重新做訪談

們有找其他的老員工回去，就是說譬如說我們在設立林業村的時候，在設定的議題上有找一些老的當時住在玉山一二村的這些人回去重新做訪談。  
(C-2-3-4)

我怎麼樣以文化資產保存這個角度去形成所謂文化觀光的策略，然後來對阿里山林業鐵路讓它真的符合世人對它的期待，可以在這裡面去實踐出來，不是純然的觀光，我們要釐清說，在我們原本觀光的認知，最簡單的觀光就是甲地到乙地這樣就叫觀光，我們必須突破原本觀光的盲點，這個觀光的過程我們加入很多的體驗、教育這些東西，所以導覽解說也在觀光的範疇裡，那若沒有導覽解說就不會有教育產生，所以你就必須透過這些，然後怎麼樣讓你來體驗，這部分就是我剛剛講的，鳴笛啊、廣播的、或是什麼我都讓你來體驗，像大吉嶺的鐵道之所以存在是因為茶葉，所以在旅途中茶葉的體驗也變成一個氛圍，對那一樣的木業既然是我們這

### 第三部分:阿里山林鐵與發展方向

#### 1.就您的看法，阿里山林鐵在經濟層面中的發展方向為何？

我怎麼樣以文化資產保存這個角度去形成所謂文化觀光的策略，然後來對阿里山林業鐵路讓它真的符合世人對它的期待，可以在這裡面去實踐出來，不是純然的觀光，我們要釐清說，在我們原本觀光的認知，最簡單的觀光就是甲地到乙地這樣就叫觀光，我們必須突破原本觀光的盲點，這個觀光的過程我們加入很多的體驗、教育這些東西，所以導覽解說也在觀光的範疇裡，那若沒有導覽解說就不會有教育產生，所以你就必須透過這些，然後怎麼樣讓你來體驗，這部分就是我剛剛講的，鳴笛啊、廣播的、或是什麼我都讓你來體驗，像大吉嶺的鐵道之所以存在是因為茶葉，所以在旅途中茶葉的體驗也變成一個氛圍，對那一樣的木業既然是我們這條鐵道的靈魂，那你木業的體驗在這也是一個很重要的行為，那木業我怎麼讓你體驗，我沒辦法像以前再把你帶去踞木頭，但是我至少讓你到這邊來，譬如說我一個木頭教室讓你這在

條鐵道的靈魂，那你木業的體驗在這也是一個很重要的行為。(C-4-4-1)

這邊玩木頭人，告訴人家說這就是阿里山所有的木頭，例如說我一個切片在這裡來讓你實際上去看讓你去學，甚至我讓你去體驗說教你怎樣去看檜木的年輪，透過解說員去告訴你怎樣去看檜木的年輪、柳杉的年輪等，然後甚至告訴你山區有什麼樣的植物，然後植物可以讓你做出什麼東西，然後譬如說愛玉，全台灣哪裡愛玉最有名，那就是奮起湖的愛玉嘛就是阿里山的愛玉啊，就像說你去台北看到人家在賣愛玉，他也會跟你講是阿里山的愛玉，所以說阿里山的愛玉最有名，那還有這些當時的貨物也都是靠這條阿里山林業鐵路運出去的，我可以讓人家來洗愛玉啊，愛玉是用洗的啊，我拿一顆愛子在你面前你知道那是愛玉子，你會覺得你拿一顆芒果給我做什麼？那愛玉子它是一顆綠色你要剖開然後曬乾，透過這個完整的過程，讓你去體驗刮子，刮完然後讓你帶回去，然後讓你洗的是我幫你準備好的，你可以在這裡洗，這整個過程就是一個體驗嘛，設計一個這樣的流程讓你來體驗，你有很多種不一樣的體驗課程，阿或是你彩繪那個木片，

所以當你把它文化資產的保存，因為它這條鐵路不是只有保存鐵路、保存這些的林相保存這些產業、保存這些的人、事、物，那它有很多故事可以講，那這麼多故事，如果你沒有透過解說教育的系統來建置起來，沒有人會知道，而且這個跟民眾的生活也有關係，你看一個石頭鵝卵石，它從山上滾到山下海邊，一顆大石頭從山上滾到海邊變小石頭，但是為什麼鋪在鐵道上的每一顆道閘都有稜有角，所以說你有很多方法是去做經營改善的，那解說教育一定是要做的，所以我們講觀光不單單只有把人潮帶來還有把人潮做教育，這些人把這些觀光客帶進來再做教育，把那些知識教給他們，所以我們才會說以文化資產的角度，包含整個山區豐富的林相或是產業、人、事、物、故事然後甚至

我把一個檜木的木頭給你，讓你彩繪，讓你帶一個屬於自己的檜木回家，讓你知道原來什麼叫檜木，讓你去分辨薄皮的之類等，讓你知道木頭的差異性在哪裡，把它變成一種體驗，所以當你把文化資產的保存，因為它這條鐵路不是只有保存鐵路、保存這些的林相保存這些產業、保存這些的人、事、物，然後道閘，我可以拿一顆道渣在你面前，我可以告訴你這顆道閘有什麼特性，然後石頭跟道閘有什麼不同，它都是石頭，石頭跟道閘有什麼不同，石頭在經過千萬年的演進、敲打、滾到下游變鵝卵石沒有稜角，但是我們道閘就不同有稜有角，為什麼因為互為阻力互相頂在一起，去緩衝火車經過時震動的力道，那它有很多故事可以講，那這麼多故事，如果你沒有透過解說教育的系統來建置起來，沒有人會知道，而且這個跟民眾的生活也有關係，你看一個石頭鵝卵石，它從山上滾到山下海邊，一顆大石頭從山上滾到海邊變小石頭，但是為什麼鋪在鐵道上的每一顆道閘都有稜有角，所以說你有很多方法是可以去做經營改善的，那解說

宗教在裡面的宗教行為全部都可以變成故事，然後在這裡面去做發展，然後現在的文化。(C-4-4-2)

教育一定是要做的，所以我們講觀光不單單只有把人潮帶來還有把人潮做教育，這些人把這些觀光客帶進來再做教育，把那些知識教給他們，所以我們才會說以文化資產的角度，包含整個山區豐富的林相或是產業、人、事、物、故事然後甚至宗教在裡面的宗教行為全部都可以變成故事，然後在這裡面去做發展，然後現在的文化，像我現在都在說服我們那邊奮起湖地區的老人家，在搞一件事情，我要說服那些老人家，因為我們奮起湖那邊有一間伯公廟，就是土地公廟，那土地公廟又算是財神爺，就是想說說服他，其實他也有一點同意了啦，就是說這個想法也不錯，我們如果能發展說把伯公廟以財神廟的角度，然後讓人家上山，因為我們叫奮起湖，我們就說奮起幸福，阿你奮起然後來這邊拜伯公廟賺到錢就很幸福，我們用很俗氣的想法去思考這樣的連結性，然後我們希望來發展這間伯公廟，然後讓大家來這裡多燒香多添點香油錢，然後把伯公廟周圍的宗教的意涵用比較通俗的角度去做思考，像說你可以來這邊求發財金啊、立個許

所以說阿里山林鐵在經濟層面就是這樣子我把旅客帶來，有旅客就有商機，雖然他不一定是坐火車來，但他一定是追火車而來，因為他可能是遊覽車載來，因為坐火車 2 到 3 小時太累了，所以他從台 18 線坐遊覽車上來，坐遊覽車上來他有可能是要來拍張火車啊，我們月台上常常很多人，火車進站時，前面排一堆人都不是要坐火車的，都是拍火車拍完就走了，所以他絕對是追著火車而來，所以在經濟層面其實列車肩付著這樣的使命，它會把遊客吸引來，然後幫這邊帶來商機，但是能不能賺到錢就要靠這些店家社區他們自己。(C-3-1-4)



願牌，我們把週邊文化的東西做一些小發展，讓人們來奮起湖可以來奮起幸福一下，那大家聽了就覺得有趣，改天可以去玩玩看，那就我們大家可以去思考這樣的問題，就閒聊時就會蹦出很多想法，所以說阿里山林鐵在經濟層面就是這樣子我把旅客帶來，有旅客就有商機，雖然他不一定是坐火車來，但他一定是追火車而來，因為他可能是遊覽車載來，因為坐火車 2 到 3 小時太累了，所以他從台 18 線坐遊覽車上來，坐遊覽車上來他有可能是要來拍張火車啊，我們月台上常常很多人，火車進站時，前面排一堆人都不是要坐火車的，都是拍火車拍完就走了，所以他絕對是追著火車而來，所以在經濟層面其實列車肩付著這樣的使命，它會把遊客吸引來，然後幫這邊帶來商機，但是能不能賺到錢就要靠這些店家社區他們自己，然後我到底是挹注國家的資源還是民營公司的資源，還是這些底層，譬如說公益信託，我可能會組成公益信託，那這公益信託可能會遷涉到民眾的捐款，民眾為什麼有能力捐款？他可能是因為在附近在這條鐵路周圍謀生，

所以我們以阿里山鐵路來說，其實它自己可以形成一個經濟圈、生活圈，在這個範圍裡面去致富盈虧，那這個就屬於經濟層面。(C-3-1-5)

然後在社會層面的發展就是說，因為他整條鐵路是國民對他的期待，因為他不單單是嘉義人的事，它肩付著全台灣整個國民對他的期待，世界上全部的鐵道迷對他的期待，所以他不單單只是台灣人嘉義人的事，所以在社會層面當中變成我們各個階層都對它有不同的期待，那這些期待怎麼樣去轉換成為這條鐵路被保存下來那種相同的力道，但是他們沒有想到過說其實這條鐵道的藍帶也可以成為觀光的藍帶，尤其是像這種產業的鐵道，特別是這種觀光藍帶出現的契機，他太低估了這條鐵道觀光的力度，所以在整個社會層面當中，它其實是可以滿足大家的期待，只是說在大家的期待當中，這個發展我們怎麼樣把它發展成為一個比較正向有力的力量，然後讓居住在這個城市的社區居民，能夠

他有賺到錢所以他願意捐款，所以我們以阿里山鐵路來說，其實它自己可以形成一個經濟圈、生活圈，在這個範圍裡面去致富盈虧，那這個就屬於經濟層面

2.就您的看法，阿里山林鐵在社會層面中的發展方向為何？

然後在社會層面的發展就是說，因為他整條鐵路是國民對他的期待，因為他不單單是嘉義人的事，它肩付著全台灣整個國民對他的期待，世界上全部的鐵道迷對他的期待，所以他不單單只是台灣人嘉義人的事，所以你在社會的層面發現到說其實為什麼這條鐵路很多觀光客，他們覺得說來這邊來阿里山坐火車體驗很好，但是不要坐太久，就坐一段來回體驗一下，但是他們很喜歡拍，很喜歡拍很喜歡追著火車跑，很喜歡體驗中間的過程，所以一直再說如果能恢復那種煤炭似的火車對他們來說更好，所以在社會層面當中變成我們各個階層都對它有不同的期待，那這些期待怎麼樣去轉換成為這條鐵路被保存下來那種相同的力道，因為其實存廢之間也有一些爭議嘛？就譬如說嘉義北門繹段，那

倚賴它然後賺到錢，然後也符合國際的期待能夠把它保存下來。(C-3-2-1)

個 12 月 25 號以前的市長都很想拆，嘉義到北門繹這段，12 月 25 號以前的市長很想拆嘛，那就是說每一個人對他有不同的看法，所以會造就不一樣的期待，那這期待就是說我們在文化資產保存上，我們可以透過說若它真的有幫嘉義市賺到錢，那市長還會想拆嘛？那就是因為這條鐵路沒有辦法賺到錢，啊我整個都市又被切成二邊，我們以鐵道的角度來看就是這樣子，鐵道它好像城市的裂縫，所以修補裂縫的方式變成高架跟地下化，這是現在鐵路局跟外面的學者的思維就是這樣，都市計畫的學者思維就是這樣，但是他們沒有想到過說其實這條鐵道的藍帶也可以成為觀光的藍帶，尤其是像這種產業的鐵道，特別是這種觀光藍帶出現的契機，他太低估了這條鐵道觀光的力度，所以在整個社會層面當中，它其實是可以滿足大家的期待，只是說在大家的期待當中，這個發展我們怎麼樣把它發展成爲一個比較正向有力的力量，然後讓居住在這個城市的社區居民，能夠倚賴它然後賺到錢，然後也符合國際的期待能夠把它保存下來，因為你看你嘉義

就社區跟原民的部落，它會是這條鐵路沿線很重要的區塊，所以我們剛剛舉例十字路村，所以你在怎麼樣它就是社區面的結合，漢人社會跟原民社會，那你這樣看當然是兩個大族群，但是你把它縮小到一個地方去看，它不過是兩個小聚落，部落跟社區的結合，就像我們現在在講德恩雅娜，它也只是一個社區而已，那你很多的社區結合起來他就等於整個社會面啊。

(C-3-2-2)

那你這一條鐵路貫穿的是整個林業的這一個大區塊，所以你的環境就是整個下去做思考，你要以阿里山整體的環境去做思考，不能單純只是說奮起湖，不能只是單純只是說鐵路，阿里山的林業造就了嘉義市的繁榮，那靠的是林業鐵道把它載下來，所以它是整個大環境。

(C-3-3-1)

跟北門繹這段如果拆掉了，火車不再連結到嘉義市去了，不連結到嘉義火車站去了，那你就差很多了啊，就社區跟原民的部落，它會是這條鐵路沿線很重要的區塊，所以我們剛剛舉例十字路村，所以你在怎麼樣它就是社區面的結合，漢人社會跟原民社會，那你這樣看當然是兩個大族群，但是你把它縮小到一個地方去看，它不過是兩個小聚落，部落跟社區的結合，就像我們現在在講德恩雅娜，它也只是一個社區而已，那你很多的社區結合起來他就等於整個社會面啊！那你這一條鐵路貫穿的是整個林業的這一個大區塊，所以你的環境就是整個下去做思考，你要以阿里山整體的環境去做思考，不能單純只是說奮起湖，不能只是單純只是說鐵路，阿里山的林業造就了嘉義市的繁榮，那靠的是林業鐵道把它載下來，所以它是整個大環境，你不能單單只論一個鐵路，所以它一定是各個層面，

**3.就您的看法，阿里山林鐵在環境層面中的發展方向為何？**

你這條鐵路因為貫穿了整個從山下到山上，所以你整個環境，整個環境的

當時的週遭尤其是你回歸到當時的年代裡面去，台 18 線在民國 71 年之前還沒出現之前，其實你阿里山以誰為主？當然就是鐵道嘛！以十字路村為例，十字路村這個村民的出現，就更是這樣的代表，我們講環境的時候，從樂野達邦這邊要過去來吉部落，要爬過十字路這個高坡，有點像是山脊，結果現在山脊一條鐵路拉過去了，然後漢人的活動的脈絡從山下沿伸到山上，因為鐵路的關係，然後原住民他們從樂野達邦這邊過去來吉路線，所以才造就了十字路村的出現，因為一個原住民一個漢人嘛！所以這是一個交錯，所以說這個十字路的意涵它不只是鐵路跟他們以前的古道的交會而已，而且它更是代表著漢民族文化跟原住民文化的交會，所以當時在這邊有很多貨物的集散，然後甚至漢人當時有很多老兵，就是跟老蔣不同派的老兵，因為當時來台灣時有一派是白崇禧將軍帶來的，白崇禧將軍屬於李宗仁那一派，然後李宗仁跟蔣中正不同派所以當時這些不同派的軍人來到台灣後，其實是各有各的想法，各為不同主嘛！那李宗仁決定受

美國保護因為蔣中正太恐怖了，所以他後來受美國保護到美國去了嘛！但白崇禧沒有白崇禧留在台灣，所以才有白先勇，這個這麼厲害的作家幫我們寫了那麼多書拍了那麼多部電影，因為白先勇是白崇禧的孩子，因為白崇禧將軍非常厲害，當時他是李宗仁手下最大的大將，也是蔣中正極力攏絡的人員，所以當時李宗仁沒有帶白崇禧去美國，才把白崇禧帶來台灣，蔣中正才把白崇起帶來台灣，但是實際的兵權已經不在白崇禧手中，因為他們不同派所以白崇禧手下有很多人四處流竄，然後有很多軍人就上山討生活，然後就到十字路村來當搬運工，因為他們不屬蔣中正那一派，所以山上的這些警察、特務等都還特地要監視這些人，甚至要到他們的門口去站崗，這個我聽他們老人家有說過，就是他搬到樂野去住了，還去他那邊站崗，然後還再他家門口做記號，警察還到他家門口做記號，因為他們不同派，我以前都沒有辦法理解這個問題，當他這麼跟我講了之後，我才知道原來你只要跟蔣中正不同派你就會被監督，然後還有一派是當時

山東的留學生，留亡學生啦！山東的流亡學生，那山東流亡學生本來想加入青年軍，然後因為蔣中正不把他們當兵力來看，所以就把他們排斥在外，以致於他們在山東就死一大半，所以他們很恨蔣中正，那這些人到哪裡去，到澎湖，他們就在離島，蔣中正不讓他們上岸啊！不讓他們上台灣來，那這個是我去澎湖的時候在地的老兵跟我說的，他們說他的父親是流亡學生，流亡學生去到澎湖的，啊他們很多人在這些離島其實是當兵生活會比較好過，所以他也是做職業軍人，我認識的那個大哥他也是做職業軍人，但是他說他沒辦法再往上昇，我說你沒去參加戰略的，他說不會上，因為他的記錄已經被點名了，因為他們是流亡學生的小孩，山東流亡學生的小孩，不管多久在那個時代裡都一樣，那個其實就是整個大社會的問題，那我們回歸到環境的層面來就是說你十字路跟達邦、來吉，就漢人社會跟原住民融合交會的地方，所以你看這條鐵路其實它跟環境是那麼完全的密合在一起，山上山下一些糧食的運輸、貨物的運輸，然後從原本的

所以你會發現到自然環境其實是這樣子，你就會發現到這種驚天喜地其實

產業運輸的形態到觀光形態的出現到貨物形態的出現然後到最後民國 71 年台 18 線的出現，這些形態、光環全部被台 18 線拿走，然後最後剩下最多的是看日出的列車，你看它在環境當中的影響其實是一個時代的脈動，等於是一個跨不同時代的縮影，那你看它跟原住民那一塊，更是一個縮影，你的漢民族或是日本人的理番政策，在這條鐵路上你可以看到很多這樣的情況，這個就是它環境層面當中可以引發的問題，然後你會發現到說環境層面它跟這些自然環境跟這些部落的環境，你原住民部落其實也是環境的一環，也出現這樣的層面，你自然環境在這邊更不用講，你看到奮起湖什麼最多以前竹子最多嘛，所以沒有運木頭之後就運竹子嘛！早期奮起湖竹子也都是往山下運，所以我們那的那個製材所，在伐木時代結束後改變成為竹藝編織工廠，所以就有時代中的轉變，跟著這些自然環境的變動，因為你還要有竹子嘛！但是現在竹子也勢微了，因為竹編品比什麼都還貴，變成藝品，所以這也都是環境慢慢的改變，可是你變貴了你竹子沒人收，我

還是在原住民身上，原住民都取剛剛好，早期的原住民不要被社會化的原住民，他取剛剛好，他要拿東西都拿剛剛好。(C-3-3-2)



們那邊很多竹子沒人收，那他們很多就是把它種著不要理它，他們很多都跑去做觀光產業不缺這個錢，那若有筍子，筍子期再採收，那竹子就讓它長，長到沒有辦法再生筍子時，他們就把竹子砍掉，讓它有空間再生筍子出來，所以你會發現到自然環境其實是這樣子，你就會發現到這種驚天喜地其實還是在原住民身上，原住民都取剛剛好，早期的原住民不要被社會化的原住民，他取剛剛好，他要拿東西都拿剛剛好，就譬如說我大概一個月要吃一頭山豬，所以我進去林場只獵一頭山豬，我就不會獵第二頭，獵了一頭山豬就回來了，他們就是這樣子啊，我跟他們原住民在聊天，他們就說我們原住民進去獵場，那我可能就三個人去，然後我們三個人的目的只為一頭山豬，所以我們就是看七次日落，他們沒有什麼數日子的概念，看七次日落之後他們會用一個石頭當作記號，看七次日落之後我們大家回來這顆石頭上這邊集合，然後回來之後可能只有一個人把山豬獵回來，然後他們就分了那隻山豬，然後那隻山豬可能就夠他們吃一個月，等到下個

月再出來，再去獵，不會說我要賣人所以我要多獵點，他們沒有那種思維說我要靠這個東西來賺錢，早期的原住民是這樣，所以你說在這個環境當中，他們就是這麼樂天，所以你看這個環境裡面就不單指自然環境還有原民部落，還有原民部落這些有趣的事情，你可以看到他們的小米祭啦、戰祭啦等等這些，在鄒族部落裡面的保存，這些東西都是文化資產，我們說人嘛、事這些戰祭什麼的其實都被指定為無形文化資產，那一塊是屬於無形文化資產那一塊，戰祭有被指定，鄒族戰祭是被指定的，然後還有它們執行科儀的過程當中的一些禮器也都算，譬如說長老打小朋友才算成年，它那一枝編織出來的那一枝禮器，你或許沒辦法指定那一枝，因為每一個長老下一次可能要用另一枝，但是編織的方法，我們會指定編織方法，這個在文資法裡面它屬於有一個保存記錄保存者，就是你可以保存這個人也可以保存他的記憶，所以他是二個思考，如果覺得說編織的人很重要，你可以指定這個人，所以我們才有所謂的國寶，真的有國寶唷，就是國家給

以短期來說，我們把這條鐵路修到最符合全世界期待的方向，然後你到中期的發展，你就是說我要把這條鐵路的營運狀態量能產能到可以營生，就是說致富盈虧，到致富盈虧的狀態叫中期，如果你要長期的發展的情況，我要跟整個鐵路沿線的所有社區跟這座阿里山成為共生，我要跟這個鐵路成為共生，整個山村環境整個都做出來，它才是一個長期的目標，因為你只有透過這樣的方式之後，它才會一直不斷的循環下去自己賺錢，鐵路才可以自己賺錢。(C-5-1-1)

他錢，一個月大概二萬多塊這樣，大概十個，什麼廖瓊姿那個就是了，人間國寶，那個有指定成為人間國寶，以前的李天祿也有，那個黃海戴，以前的文資局會把他們指定為國寶，然後可能我一個月給他二萬多塊，但是他要配合我們做記憶傳承，所以我們會開課請他來上或是訪談他，然後把它做成一個完整的記錄這個都會有，所以我們就有所謂的保存者，就是說擁有這樣技能的人，我們要保存他，但是保存他的這一個要件保存者他的要件是人，所以人如果掛了，這個文化資產就不存在了，所以透過他還活著的時候要把他技術都挖出來，要不然你沒辦法去保存這個技藝

#### **第五部份:阿里山林鐵的未來規劃**

##### **1.就您的看法，阿里山林鐵的短期、中期、長期的發展計畫為何？**

以短期來說，我們把這條鐵路修到符合全世界期待的方向，然後你到中期的發展，你就是說我要把這條鐵路的營運狀態量能產能到可以營生，就是說致富盈虧，到致富盈虧的狀態叫中期，如果你要長期的發展的情況，我要跟整個鐵路沿線的所有社區跟這

座阿里山成為共生，我要跟這個鐵路  
成為共生，整個山村環境整個都做出  
來，它才是一個長期的目標，因為你  
只有透過這樣的方式之後，它才會一  
直不斷的循環下去自己賺錢，鐵路才  
可以自己賺錢，而且你不可能只發展  
自己鐵路啊，你只發展鐵路社區怎會  
認同你，然後這座山被你榨乾，你沒  
有所謂的生養休息，那這樣這座山就  
反撲嘛，就是說短期方向來看當然就  
是修復為方向，我修復到全線可以通  
車，我們現在沒辦法全線通車嘛，屏  
遮那過後到二萬坪之間是斷掉的，所  
以我以短期的角度因為這個至少五六  
年以上，光是再多個環評，我們光是  
那條隧道要蓋至少要蓋三年，那一個  
環評至少要多半年，不能搶通才是一  
個問題，不能用搶修的名義去把它搶  
通才是問題，因為我既有的鐵路設施  
斷掉，那為什麼我要修復需要環評，  
這是一個邏輯上的思考就是說我不是  
要新蓋一條阿里山鐵路，結果這樣也  
要環評，所以你會覺得說那你環評的  
標準在哪裡？你行政院環評的標準  
到底在哪裡？再來是中期，你說要跟  
這些，就是你要發展到鐵路致富盈虧

至少要十年，就交通事業來說，如果你沒有好的計畫可能一百年也做不到，但是你至少要十年，你目前要做到致富盈虧至少要十年，這是一個最基本的，因為你光要解套那些法令，就是你每一個法令要報到過，那些案子到立法院不用拖個二到三年，你拖到有成效也要十年，那長期的話，我要整座山共榮，那以後就是百年基業了，我們整座山跟鐵路沿線社區跟這座山的自然環境跟這些原民部落達到共榮共生，那這樣子的話他就是一個長期性的策略，甚至我可能要一個白皮書出來，你要一個完整的白皮書出來才做的到，然後你透過白皮書去確定你政策的方向，不然的話你朝令夕改永遠做不到，所以就是要用白皮書把白皮書深植到所有的民眾的內心裡面去，讓人民都有這樣的思維，就光我們鐵道的文化發展我們就要製訂一套白皮書，阿里山鐵道的文化發展我們就要製訂一套白皮書，它會是一個上位指導計畫，所以我今天要執行什麼政策什麼行銷策略或是甚至我基層在現場怎麼樣去排佈我都是根虧這個上位指導計畫，因為有這個上位指導

就是你要有一個屬於林鐵的白皮書，那你在這個發展的白皮書下成為一個上位指導計畫，在這個原理原則下，就是我們廣納外界專家、學者的意見甚至國外的，還有沿線的這些社區然後原鄉部落的這些意見全部廣納進來，然後制定成我們的政策白皮書，在這個白皮書裡面我們去思考我們的執行策略是什麼，各科室的策略到底要當做是什麼，那你在發展上就會比較完整一點。(C--2)

計畫，所以才拿出來怎樣去做，譬如說它計畫裡有提到要劃整為零，那我基層在做時，我可以來運用來各個形成一個小區，小區區下有站，沿線有區，區下有站，劃整為零然後再去統整起來，變成一個完整的戰略，所以它是一個比較高的上位指導計畫，那你在這個上位指導計畫下面下來，我們基層的執行政策會是這個樣子，然後在處的各科室，我們現在處有設科嘛，那你各科室的執行依據，你如果沒有一個依據的話，各科室沒有辦法去執行，執行依據應該是這個白皮書，所以應該是整個管理處去統籌制定這個我們處的白皮書，但是我以前在文資局是管特別預算，然後我是統籌我們文資局最上位的中長程計畫，那這個中長程計畫變成我的上位指導計畫，我是在這個中長程計畫的指導下去執行這些事情，各科室怎樣去推動業務，都是依照這個當依據，而不是亂槍打鳥，所以它就有短、中、長期發展計畫

**2.您針對阿里山林鐵在經營上有何建議？請舉例說明。**

就是你要有一個屬於林鐵的白皮書，  
那你在這個發展的白皮書下成為一個  
上位指導計畫，在這個原理原則下，  
就是我們廣納外界專家、學者的意見  
甚至國外的，還有沿線的這些社區然  
後原鄉部落的這些意見全部廣納進  
來，然後制定成我們的政策白皮書，  
在這個白皮書裡面我們去思考我們的  
執行策略是什麼，各科室的策略到底  
要當做是什麼，那你在發展上就會比  
較完整一點，而且才不會說騎驢找  
馬，我現在是這個方法，然後突然想到  
這個方法好像不錯，那不然我們先  
執行看看，那執行看看的依據是什  
麼，你一定會被人家挑戰啊，然後你  
回答不出來，計畫胎死腹中，永遠做  
不出東西，當我廣納意見，譬如說我  
可能開好幾次公聽會，像我們之前在  
修改文資法的時候，光修改一個文資  
法前前後後召開了 15 次公聽會，15 次  
怎麼召開，就是跨區然後離島你都要  
去收集意見，然後你還要去拉專家學  
者然後還要混合座談，然後做工作  
坊，然後透過青年學生去試擬所謂的  
白皮書，所以你看這 15 次其實是不  
樣式的，每一次都做會議紀錄，然後

變成好的意見，最後大家再去開個 會，去把這些意見去統整出來	
----------------------------------	--





訪談編號：D

訪談對象：林務局鐵路課退休課長

訪談日期：2019.12.24

訪談地點：林務局嘉義管理處

訪談方式：深度訪談並錄音

訪談逐字稿內容	編碼分析
<p><b>第一部份:阿里山林業鐵路的發展概述</b></p> <p><b>1.就您的觀察阿里山林鐵目前的營運情形為何?</b></p> <p>阿里山林鐵因為 98 年莫拉克颱風八八水災後，那個時候發生整個墜道整個垮掉，經過重建墜道包括屏遮那那一帶崩塌區，屏遮那那一帶本來就是崩塌區了，那一帶做墜道做好了，本來已經可以營運了，那又因為二、三年前的那個水災結果墜道又垮掉了，本來森林鐵路從十字路到第一分道這邊都是崩塌地就是說從來沒有穩定過，從有鐵路以來都是如此，那以前都是有災害時用臨時搶通的方式來通車就差不多用半年的時間這樣去搶通以後再慢慢做加固的動作穩固的工作，後來就是八八風災以後，現在進步了以</p>	

不可行了就是要改道做墜道，那時是都做好了準備要通車了也宣佈全線通車結果又垮了，所以這個營運情形是這樣的目前只有到奮起湖還有到十字路，平常只有到奮起湖假日到十字路，還有每週加開二班的郵輪列車，那郵輪列車就是說跟社區結合，像瑞里、太平、來吉等，就是遊客坐火車然後到社區時停下來讓遊客到社區裡面去，像太平就是在交力坪停車，那來吉就是十字路，還有奮起湖附近的那些村莊，這個郵輪列車是在下面營運的，那阿里山到神木到沼平這一段就是白天有開這個營運列車等於觀光列車那祝山線是觀日出列車，

## 2.就您所知，阿里山林鐵在發展的過程有面臨甚麼樣的問題？

第一個就是鐵路設施的問題，鐵路設施它的彎度大所以速度不能快，彎度太彎它的最小曲線半徑是 40 公尺，還有墜道多、坡度大，所以車子不能快，下坡也是全線都要煞車很危險駕駛需要有相當的經驗跟技術，鐵路本身構造的問題，因為是從平地一路爬升到 2 千 3 百多公尺，所以坡度很大尤其是二萬坪到阿里山這一段有千分

這個營運情形是這樣的目前只有到奮起湖還有到十字路，平常只有到奮起湖假日到十字路，還有每週加開二班的郵輪列車，那郵輪列車就是說跟社區結合，像瑞里、太平、來吉等，就是遊客坐火車然後到社區時停下來讓遊客到社區裡面去，像太平就是在交力坪停車，那來吉就是十字路，還有奮起湖附近的那些村莊，這個郵輪列車是在下面營運的，那阿里山到神木到沼平這一段就是白天有開這個營運列車等於觀光列車那祝山線是觀日出列車。

(D-1-1)

之 16，那千分之 16 等於坡度上限了，若再上去就要用粗軌了那這個成本就高了會入不敷出，鐵路本身的保養的費用高，你看我們要換枕木、鋼軌還有每天的養路橋梁隧道都要不斷的修那成本就很高再加上發生災害那麼久都沒有辦法營運，本身就這樣了更不用說跟公路去競爭了，如果說你條件好的話就不怕人家競爭，人的問題，我們早期司機員的培養是從最基層的那個保養工開始，需要經過一定時間的培養，最慢 5、6 年，然後還要經過考核技術考技術若不到也不能升遷，以前都是從基層開始升，那現在時代不一樣了，一切都是考試，你考試來了以後派來就是司機員、派來就是車掌，所以什麼都不懂，你要在從頭學習，那像台鐵是 500 小時，那我們森鐵應該要比他們更嚴格，台鐵的司機他不敢開我們的車，所以人的培養是很重要的，那現在是約聘僱，所以要培養人材就更困難了，一年一聘一年一僱，那這樣技術怎麼培養，他就沒有心在這條鐵路他們不像以前的人一心就是在這條鐵路，所以就是說約聘僱的人心不在這裡，沒有一個保

鐵路本身的保養的費用高，你看我們要換枕木、鋼軌還有每天的養路橋梁隧道都要不斷的修那成本就很高。(D-1-2-1)

人的問題，我們早期司機員的培養是從最基層的那個保養工開始，需要經過一定時間的培養，最慢 5、6 年，然後還要經過考核技術考技術若不到也不能升遷，以前都是從基層開始升，那現在時代不一樣了，一切都是考試，你考試來了以後派來就是司機員、派來就是車掌，所以什麼都不懂，你要在從頭學習，那像台鐵是 500 小時，那我們森鐵應該要比他們更嚴格，台鐵的司機他不敢開我們的車，所以人的培養是很重要的，那現在是約聘僱，所以要培養人材就更困難了，一年一聘一年一僱，那這樣技術怎麼培養，他就沒有心在這條鐵路他們不像以前的人一心就是在這條鐵路，所以就是說約聘僱的人心不在這裡，沒有一個保障，就過客的心態，

障，就過客的心態，心不在這邊，所以會有問題產生，制度問題，現在它們整條鐵路都是約聘僱的，就是從委外宏都時開始就都是約聘僱的，經費問題

### 3.針對上述的問題，阿里山林鐵可以如何解決?

營運是不可能賺錢的啦！一定是要虧的啦！但是這個虧的錢哪裡來，現在是林務局的基金在吸收，我們那個阿里山森林鐵路相當於台鐵的一個處

#### 第二部份:阿里山林業鐵路的文化資產保存

##### 1.就您的觀察，阿里山林鐵包含哪些鐵道文化資產?

基本設施就是路軌、隧道還有週邊的歷史文物像我們附近村莊，像這邊就是我們的生產設備包括我們的製材工廠早期因為電力不夠採用火力發電就現在的動力室、貯木池就是現在文化中心到魚市場那一帶整個都是，檜意生活村也是因為這些整個都屬於林業的生產設備，為了阿里山林業才蓋這個鐵路才有這些設施，包括這些房子像現在我們這邊這是歷史建物，那

心不在這邊，所以會有問題產生。(D-1-2-2)

制度問題，現在它們整條鐵路都是約聘僱的，就是從委外宏都時開始就都是約聘僱的。(D-1-2-3)

經費問題。(D-1-2-4)

基本設施就是路軌、隧道還有週邊的歷史文物像我們附近村莊，像這邊就是我們的生產設備包括我們的製材工廠早期因為電力不夠採用火力發電就現在的動力室、貯木池就是現在文化中心到魚市場那一帶整個都是，檜意生活村也是因為這些整個都屬於林業的生產設備，為了阿里山林業才蓋這個鐵路才有這些設施，包括這些房子像現在我們這邊這是歷史建物，那

還有鐵路沿線的那些特殊的構造，還有那個車輛的部份，比較特殊的部份就是那個蒸汽機關車，一般的汽缸都是水平的，那我們的汽缸是直立式的然後以齒輪來帶動車輪這樣才有辦法去爬坡所以它的速度很慢，還有我們這個傳統的車廂，像木造車廂現在在展示的有以前我們的貴賓車廂，那其它的車廂大部份都沒有了，還有那些機關車每一代每一代不同，現在我們在那邊展示的除了蒸汽火車以外還有那個 7 噸的，然後還有各年代的柴油機關車，像以前剛開始是 30 馬力的，後來再增加到 50 馬力現在是用 75 馬力的，那 75 馬力的可以連掛五節車廂那 50 馬力的可以連掛四節車廂這樣載客量較多

## **2.就您的觀察，阿里山林鐵保存鐵道文化資產的過程中所面臨到的困境為何？**

第一個就是說，我們的文化資產保存是只有花錢沒有賺錢，所以困境就是經濟來源，因為就只有靠林務局的八個林業區的收入在支撐在養這條鐵路，像有些建設還是需要公務預算來支援，像它這一次要做墜道就列為前

還有鐵路沿線的那些特殊的構造，還有那個車輛的部份，比較特殊的部份就是那個蒸汽機關車，一般的汽缸都是水平的，那我們的汽缸是直立式的然後以齒輪來帶動車輪這樣才有辦法去爬坡所以它的速度很慢，還有我們這個傳統的車廂，像木造車廂現在在展示的有以前我們的貴賓車廂，那其它的車廂大部份都沒有了，還有那些機關車每一代每一代不同，現在我們在那邊展示的除了蒸汽火車以外還有那個 7 噸的，然後還有各年代的柴油機關車，像以前剛開始是 30 馬力的，後來再增加到 50 馬力現在是用 75 馬力的，那 75 馬力的可以連掛五節車廂那 50 馬力的可以連掛四節車廂這樣載客量較多。(D-2-1)

第一個就是說，我們的文化資產保存是只有花錢沒有賺錢，所以困境就是經濟來源，。(D-2-2-1)

瞻計畫大概花二、三億，那它文化部現在光說不練，雖然要列為國定古蹟也沒有什麼實際作為，現在差是差在我們不是聯合國的會員國，所以我們要去爭取它成為世界遺產很困難，現在我們的鐵路就一直在跟世界遺產的鐵路結盟，好像是要透過這個關係層面去爭取，現在的問題就是說不能像我們以前那樣先搶通再來補強，現在是一定要做到安全，現在專家很多專家一人一句話你就做不完了，本來聽說現在要做的那個 42 號隧道都已經規劃好了要招標了，後來又一個委員說要提環評那個環評本來就比較需要時間，這方面比較困難，像現在都要經過環評比較困難，還有現在一定都要委外，那結果委外設計的結果又不能用，因為那些人不夠內行不夠了解這條鐵路而且也比较偷懶、省錢，所以現在就是錢的問題，收支不能平衡，虧錢就一直再虧錢

**3.就您的看法，針對上述問題的解決有什麼樣的建議?請舉例說明。**

解決就是文化部，這鐵路很久以前就說要保留文化資產但是中央都只有說要保留文化資產都沒有說一年要給你

現在差是差在我們不是聯合國的會員國，所以我們要去爭取它成為世界遺產很困難，現在我們的鐵路就一直在跟世界遺產的鐵路結盟，好像是要透過這個關係層面去爭取。(D-2-2-2)

現在的問題就是說不能像我們以前那樣先搶通再來補強，現在是一定要做到安全，現在專家很多專家一人一句話你就做不完了，本來聽說現在要做的那個 42 號隧道都已經規劃好了要招標了，後來又一個委員說要提環評那個環評本來就比較需要時間，這方面比較困難，像現在都要經過環評比較困難。(D-2-2-3)

還有現在一定都要委外，那結果委外設計的結果又不能用，因為那些人不夠內行不夠了解這條鐵路而且也比较偷懶、省錢。(D-2-2-4)

解決就是文化部，這鐵路很久以前就說要保留文化資產但是中央都只有說要保留文化資產都沒有說一年要給你多少經費或是說編列預算等。(D-2-3)

多少經費或是說編列預算等，就是編了預算在繳國庫，剩下的才自己用那這個鐵路就這樣一直拖到現在，沒有辦法做很完善的維護都是靠林務局來維護的，那現在林務局已經列為公務預算不再砍木頭，那鐵路是發展基金就是那個森林遊樂基金還有受基金的限制所以說經費不是很充裕

### 第三部份:阿里山林鐵與發展方向

#### 1.就您的看法，阿里山林鐵在經濟層面中的發展方向為何?

只能帶動沿線的觀光，像那個奮起湖、阿里山，那向早期的運送木材、沿線的山產也結束了因為現在公路都四通八達了，那北門這邊還是多少有影響，因為它鐵路在這裡還是有客人在這裡出入尤其是現在的檜意生活村它一年大概有二百萬人次，帶動商家，像共合路現在都在做生意了還有玉山旅舍咖啡以前是在北門驛前面，就是供上山下山的旅客過夜，那它對面成立了一個森鐵故事館它也是靠這個鐵路啊！這個是我們本來是要成立好做一個開放，我們剛開始沒有想那麼多就想說做為市民休閒的地方，我們就把那個車輛展示，那現在配合檜

只能帶動沿線的觀光，像那個奮起湖、阿里山，那向早期的運送木材、沿線的山產也結束了因為現在公路都四通八達了，那北門這邊還是多少有影響，因為它鐵路在這裡還是有客人在這裡出入尤其是現在的檜意生活村它一年大概有二百萬人次，帶動商家，像共合路現在都在做生意了還有玉山旅舍咖啡以前是在北門驛前面，就是供上山下山的旅客過夜，那它對面成立了一個森鐵故事館它也是靠這個鐵路啊！這個是我們本來是要成立好做一個開放，我們剛開始沒有想那麼多就想說做為市民休閒的地方，我們就把那個車輛展示，那現在配合檜

意生活村人越來越多了，將來製材廠再開放一定會吸引更多來

**2.就您的看法，阿里山林鐵在社會層面中的發展方向為何？**

以前這邊都是宿舍，像這邊是本村，那森林路過去那個叫青葉寮它是單身宿舍，鐵路過去那一帶是阿里山村也是員工住居多，那在對面的玉山一村、二村早期叫作藤田村，就是說有鐵路才有這些人在這裡集結，還有像那個竹崎它早期是阿里山鐵路的重要中繼站，那奮起湖就是有鐵路才集結而成的部落，以前靠鐵路做生意的很多如果火車一到站他們都會拿來賣，那十字路就是說因為有鐵路有步道才構成十字路，有鐵路才有十字路這個村莊，就是說來吉到達邦那邊做中繼站，那十字路是漢人，達邦是原住民，阿里山就是有鐵路進去才有阿里山這個部落有在那邊伐木才有阿里山，那現在還是要靠觀光事業森林遊樂區才能生存

**3.就您的看法，阿里山林鐵在環境層面中的發展方向為何？**

最近，嘉義到北門這段鐵路要去拆掉，早期透過省議會在講說然後要把

意生活村人越來越多了，將來製材廠再開放一定會吸引更多來。(D-3-1)

以前這邊都是宿舍，像這邊是本村，那森林路過去那個叫青葉寮它是單身宿舍，鐵路過去那一帶是阿里山村也是員工住居多，那在對面的玉山一村、二村早期叫作藤田村，就是說有鐵路才有這些人在這裡集結，還有像那個竹崎它早期是阿里山鐵路的重要中繼站，那奮起湖就是有鐵路才集結而成的部落，以前靠鐵路做生意的很多如果火車一到站他們都會拿來賣，那十字路就是說因為有鐵路有步道才構成十字路，有鐵路才有十字路這個村莊，就是說來吉到達邦那邊做中繼站，那十字路是漢人，達邦是原住民，阿里山就是有鐵路進去才有阿里山這個部落有在那邊伐木才有阿里山，那現在還是要靠觀光事業森林遊樂區才能生存。(D-3-2)



車站遷到竹崎市區這段不要，後來經過林務局的極力爭取還有請國防部出來講話，這邊以前是戰備鐵路，地方的認知不同，如果說少了這一段森林鐵路就不完整了，現在我們做這車庫園區、檜意生活村，還有很常發生交通事故，

#### **第四部份:阿里山林鐵的未來規劃**

##### **1.就您的看法，阿里山林鐵的短期、中期及長期的發展計畫為何?**

現在是阿里山鐵路受到本身條件的關係，只有從車廂上面去改善，我們在民國 90 幾年時，我們買這個新機關車順便改成在車廂裡面駕駛，以前都是機關車在後面推駕駛在機關車裡面，前面就是一個看路的司機他就是有狀況負責煞車，現在我們就是車廂裡有駕駛台，駕駛台連接到機關車控制後面機關車，這樣是一個較安全的配置，現在是有朝這方面去改善，那營運方面，像現在的郵輪列車是值得推動的跟附近的社區、遊樂區結合，像太平、瑞里那一帶，那市區比較沒有這個條件可以跟鐵路結合，現在他們的構想是北門到嘉義車站要用蒸汽火車，這個是一個賣點，主要是在展現

鐵路文化，蒸汽火車現在在世界上是稀有的在這個鐵路文化，但是這以前也做過效果沒有很好，很多人上阿里山也是為了要坐火車，所以說經營策略去改善還有車廂的改造，那安全性還有提高它的性能，那人可以不用坐那麼多，票價賣貴一點現在的人越來越講享受，那導覽也很重要，現在森鐵郵輪列車就是有導覽，剛開始是觀光局提供的導覽志工，後來鐵路局就自己把這些人吸引過來他們自己辦，現在林務局也是這批人，長期就是說我們要爭取世界遺產，還有鐵路的改善然後不斷的做像橋樑、邊坡、墜道，短期的就是車廂的改善，動力、車輛的改善，就是設備的部份，

**2.您針對阿里山林鐵在發展上有何建議？請舉例說明。**

就是人事制度的建議還有經費方面

長期就是說我們要爭取世界遺產，還有鐵路的改善然後不斷的做像橋樑、邊坡、墜道。(D-4-1-2)

短期的就是車廂的改善，動力、車輛的改善，就是設備的部份。(D-4-1-1)

人事制度的建議(D-4-2-1)

經費方面。(D-4-2-2)

訪談編號：E

訪談對象：奮起湖社區理事長

訪談日期：2019.01.07

訪談地點：愛山屋

訪談方式：深度訪談並錄音

訪談逐字稿內容	編碼分析
<p><b>第一部份:阿里山林業鐵路的發展概述</b></p> <p><b>1.就您的觀察，阿里山林鐵目前的營運情形為何？</b></p> <p><u>現在目前通車到十字路，還沒有全線通車，那營運狀況，目前還算 OK，因為它是屬於高山鐵路那在國際上有一定的知名度，所以它的營運會搭乘的人還是滿多的，只是它的班次不多，所以導致真的要搭火車的人有售票上的問題，它的問題還是很多，因為一個人只能買四張票，那四張票又秒殺，所以不一定你想要搭就有得搭，因為它的班次少所以相對的座位也比較少一些，那還是有假日跟非假日的差別，像假日的話人還是很多，因為假日大家國旅的部份會比較多，那非假日的話它班次又更少了，一天只開</u></p>	<p>現在目前通車到十字路，還沒有全線通車，那營運狀況，目前還算 OK，因為它是屬於高山鐵路那在國際上有一定的知名度，所以它的營運會搭乘的人還是滿多的，只是它的班次不多，所以導致真的要搭火車的人有售票上的問題，它的問題還是很多，因為一個人只能買四張票，那四張票又秒殺，所以不一定你想要搭就有得搭，因為它的班次少所以相對的座位也比較少一些，那還是有假日跟非假日的差別，像假日的話人還是很多，因為假日大家國旅的部份會比較多，那非假日的話它班次又更少了，一天只開</p>

一班，那一班的話要帶來多少的商機還是有限的，不過還是不無少補，可是目前通到十字路還是對我們會有影響，因為它變成是以前八八風災後，它的車子是停在奮起湖到這邊時 11 點 20 分到下午 2 點才開車，所以它在這邊有二個多小時的時間，不管是步道的巡禮還是老街伴手禮的部份都會相對帶給我們地方的經濟，可是它現在走到十字路的話，我們相當於一個過客停個 5 分鐘，除非他是要專程來奮起湖，要不然的話還是有影響到我們這邊，十字路下來也是停個 5 分鐘等於是一個轉運而已或是說一個停站而已，不算終點站的話我們還是會有差

**2.就您所知，阿里山林鐵在發展的過程有面臨甚麼樣的問題？**

我們講到它從伐木到客運到今天的一個觀光鐵路，它已經不像一般的客運了，因為它是屬於觀光所以它的票價也比較高，所以相對的要做觀光，它們的人文素養一定要提高，那也要保留到一些歷史的沿革，比如說我剛提到的這條鐵路它森鐵，它從平地一直走到高山，那那個復古的懷舊風格要把我們的特色保留下來，有特色的話

一班，那一班的話要帶來多少的商機還是有限的，不過還是不無少補，可是目前通到十字路還是對我們會有影響，因為它變成是以前八八風災後，它的車子是停在奮起湖到這邊時 11 點 20 分到下午 2 點才開車，所以它在這邊有二個多小時的時間，不管是步道的巡禮還是老街伴手禮的部份都會相對帶給我們地方的經濟，可是它現在走到十字路的話，我們相當於一個過客停個 5 分鐘，除非他是要專程來奮起湖，要不然的話還是有影響到我們這邊，十字路下來也是停個 5 分鐘等於是一個轉運而已或是說一個停站而已，不算終點站的話我們還是會有差。(E-1-1)

我們講到它從伐木到客運到今天的一個觀光鐵路，它已經不像一般的客運了，因為它是屬於觀光所以它的票價也比較高。

(E-1-2-1)

你才能夠搭上觀光列車，那如果說你沒有什麼特色的話你跟一般的客運就沒什麼差別，你沒有辦法去吸引更多的客源進來，所以我在講說他們人員的素養要在提升一些，除了禮拜三有那個郵輪列車會有一個導覽之外，一般的行進間我覺得他們還是比較缺乏，以前早期林務局在走這條鐵路時他們有服務人員，他們服務人員素質也比較好然後他們的播音也比較專業，他們有一定的養成，那像現在的播音就比較隨性且很雜，沒有辦法去牽動客人，因為我有搭乘，我覺得牽動客人的元素比較少一點，廣播還不太夠，早期森鐵還沒有 BOT 給宏都之前，那時上火車你會有一杯熱茶然後它每一個站會播這一站的特色，它用廣播那它的音律會讓人聽起來很舒服就讓你搭乘火車有種 VIP 的感覺，那像它現在很隨性的在講的時候，它的那個語調沒有抑揚頓挫，就是那個音不是很 OK，其實它們現在鐵路課還有舊的員工在那邊，如果它們林務局有高官上來的話也會請它們的小姐再帶舊的播音出來，應該它們有錄音帶我覺得錄音檔可以重新再用

所以我在講說他們人員的素養要在提升一些，除了禮拜三有那個郵輪列車會有一個導覽之外，一般的行進間我覺得他們還是比較缺乏。(E-1-2-2)

它每一個站會播這一站的特色，它用廣播那它的音律會讓人聽起來很舒服就讓你搭乘火車有種 VIP 的感覺。(E-4-4)

**3.針對上述的問題，阿里山林鐵可以如何解決？**

就我剛才講的以前的懷舊風格可以把它拿出來結合地方的特色，像我們早期在竹崎就是吃芋仔冰那這樣其實可以帶動竹崎的觀光，芋仔冰因為平地線那邊比較熱可以停留一點時間，那個推車出來的芋仔冰那種味道然後也帶動經濟，獨立山的柿子，那樟腦寮那邊也是有特色我突然想不起來好像是龍眼、橘子水果之類的，那交力坪是賣粽子，然後到我們奮起湖它是賣便當，你看地方的特色把它弄出來，讓那個遊客懷舊有復古帶動地方的經濟，遊客搭乘的意願會更好把特色抓出來，那社區的結合會比較難一點，因為有的在嘉義上車有的在北門站上車，那旅行社跟旅行業者要在起點做賣點通常比較難，那若到中間了他已經放鬆下來要做旅遊休閒，他可以在每一個點吃到不同的特色或者是看到不同的特色都非常的棒，其實也不是只有吃的方面你也可以把文創的東西結合出來像說樟腦寮站樟腦的東西也可以做一些結合每一點每一點都有每一點的特色，然後再來就是說把那個

就我剛才講的以前的懷舊風格可以把它拿出來結合地方的特色，你看地方的特色把它弄出來，讓那個遊客懷舊有復古帶動地方的經濟，遊客搭乘的意願會更好把特色抓出來。(E-1-3-1)

社區的結合會比較難一點，因為有的在嘉義上車有的在北門站上車，那旅行社跟旅行業者要在起點做賣點通常比較難，那若到中間了他已經放鬆下來要做旅遊休閒，他可以在每一個點吃到不同的特色或者是看到不同的特色都非常的棒，其實也不是只有吃的方面你也可以把文創的東西結合出來像說樟腦寮站樟腦的東西也可以做一些結合每一點每一點都有每一點的特色。(E-1-3-2)

播音還有景點的介紹能夠較優質化會更好，那導覽解說要有一致性，然後那個帶動，讓我們搭上這台列車有在不同的時空旅遊的感覺會更棒那地方的特色加進去，然後車子真的要再加強，因為以前森鐵已經從日據時代經營到現在它們的經驗累積不可否認，那現在一直再換宏都 BOT 完換台鐵完又換回來林鐵，它走了一個不同的時代，那時空背景不一樣人也不一樣，人的素養真的有差，因為你這一批從台鐵進來的台鐵是走平地線，他要經營山地線他本身就會遇到不同的瓶頸跟困境，那如何去突破這個森林鐵路的一個高山的困難點，其實我覺得空間還是滿大的，車子要平穩、事故要減少，像我最近搭乘就感覺較晃動沒有以前那麼舒適，所以它經營模式要再提升一些，才會有更多的客人，那其實我覺得它可以走區間車，因為它現在已經走一整線，它可以把它的經營放在區間車，比如說奮起湖放一個主點，遊覽車來到奮起湖我可以去水社寮看一下那個蝙蝠、我可以到多林去走現在有那個德恩雅娜，就是它可以做區間車，不一定說一定要全程這

然後再來就是說把那個播音還有景點的介紹能夠較優質化會更好，那導覽解說要有一致性，然後那個帶動，讓我們搭上這台列車有在不同的時空旅遊的感覺會更棒那地方的特色加進去。(E-1-3-3)

車子真的要再加強。(E-1-3-4)

那其實我覺得它可以走區間車，因為它現在已經走一整線，它可以把它的經營放在區間車，比如說奮起湖放一個主點，遊覽車來到奮起湖我可以去水社寮看一下那個蝙蝠、我可以到多林去走現在有那個德恩雅娜，就是它可以做區間車，不一定說一定要全程

樣子走，其實它可以在這方面在考慮一下，區間車來行駛話會帶動更多，因為我時間不會被綁的很死，可以都坐一小段一小段體驗一下這樣可以帶動它們的商機，也可以帶動我們的一個經濟

這樣子走，其實它可以在這方面在考慮一下，區間車來行駛話會帶動更多，因為我時間不會被綁的很死，可以都坐一小段一小段體驗一下這樣可以帶動它們的商機，也可以帶動我們的一個經濟。(E-1-3-5)

## 第二部份:阿里山林業鐵路的文化資產保存

### 1.就您的觀察，阿里山林鐵包含哪些鐵道文化資產？

鐵路、森林、日出、雲海這個都是我們自然資產，那自然資產在我們台灣算是最棒的，所以說我們從地理環境熱帶、亞熱帶、溫帶一直上來我們的林相也是我們的資產，那從奮起湖這邊，我常常說我們奮起湖最棒的，嘉義到奮起湖有獨立山的螺旋狀，從奮起湖到阿里山有之字形的鐵路，所以我們這邊一個中繼站也是沾了滿多的光，那我們的聚落都是從日據時代到現在所以我們的聚落都是日式建築，我是覺得說林務局對日式建築還是要

鐵路、森林、日出、雲海這個都是我們自然資產，那自然資產在我們台灣算是最棒的，所以說我們從地理環境熱帶、亞熱帶、溫帶一直上來我們的林相也是我們的資產，那從奮起湖這邊，我常常說我們奮起湖最棒的，嘉義到奮起湖有獨立山的螺旋狀，從奮起湖到阿里山有之字形的鐵路，所以我們這邊一個中繼站也是沾了滿多的光，那我們的聚落都是從日據時代到現在所以我們的聚落都是日式建築，我是覺得說林務局對日式建築還是要



多多保留，因為他們現在對文化資產方面的知識比較薄弱一棟棟的拆你們去繞一圈，你會發現我們現在都已經改成現代化了，日式的建築已經慢慢的削減中，日式建築它有它的特色它獨特的風格然後在我們山上的話它是一個冬暖夏涼的東西，以一個建築物來說也是滿棒的，這個是我們文化的部份

**5.針對上述的問題，阿里山林鐵可以如何解決？**

保留原來的風貌三成的味道要把它留住，保存我們原有的聚落不要再開發了，那現有的也不要再去做破壞，這是對我們文化資產一個最好的辦法，對社區也很好你文化保存越多會帶來更多吸引客源更多來觀賞我們這邊文化的特色，像畚箕地形這樣這個是我們這邊的特色，那如果說你若把它過度開發或是真的開發了一個人工湖，之前有提議說奮起湖要有一個湖，可是我覺得也不是很妥當，因為這是一個丘陵的平原自然的一個聚落不要再去生態的破壞，元素好的話對我們觀光一定是有助益，但是還是要有一些素養存在，也不能說只要有經濟就

多多保留，因為他們現在對文化資產方面的知識比較薄弱一棟棟的拆你們去繞一圈，你會發現我們現在都已經改成現代化了，日式的建築已經慢慢的削減中，日式建築它有它的特色它獨特的風格然後在我們山上的話它是一個冬暖夏涼的東西，以一個建築物來說也是滿棒的，這個是我們文化的部份。(E-2-1)

保留原來的風貌三成的味道要把它留住，保存我們原有的聚落不要再開發了，那現有的也不要再去做破壞，這是對我們文化資產一個最好的辦法，對社區也很好你文化保存越多會帶來更多吸引客源更多來觀賞我們這邊文化的特色，像畚箕地形這樣這個是我們這邊的特色，元素好的話對我們觀光一定是有助益，但是還是要有一些素養存在，也不能說只要有經濟就不能保留當地的特點特色。(E-2-3-1)

不能保留當地的特點特色，我也一直再講說不同的經營者有不同的經營理念，那對我們的文化的定義又有不同的觀點，那我還是想說森鐵既然是森林嘛！森林的鐵路我們還是以林業為主還是以保留我們原有的特色，我們這邊都是屬於林業用地，我們奮起湖是屬於一個沒有過度開發的地區，除了固定的聚落外沒有什麼開發，像我們社區 84 年成立的，那個時候叫中華社區是由中和、光華幾個村落結合在一起，後來光華分出去了、石棹分出去，105 年在我的任內我在把它轉換成奮起湖社區，本來是中華因為我們結合山地的一個區域，像我們的村幹事也是啊！奮起湖的村幹事就包含了石棹、光華，所以就是以中華這樣子，把它正名過來這樣，集思廣益啦！我們請專業人員對文化資產、生態、人文一樣啦永續的經營才是我們的一個方針，其實我們社區很努力的在做，像我們在生態的部份我們都很努力在經營

### 第三部份:阿里山林鐵與發展方向

1.就您的看法，阿里山林鐵在經濟層面中的發展方向為何？

我也一直再講說不同的經營者有不同的經營理念，那對我們的文化的定義又有不同的觀點，那我還是想說森鐵既然是森林嘛！森林的鐵路我們還是以林業為主還是以保留我們原有的特色，我們這邊都是屬於林業用地，我們奮起湖是屬於一個沒有過度開發的地區，除了固定的聚落外沒有什麼開發。(E-2-3-2)

集思廣益啦！我們請專業人員對文化資產、生態、人文一樣啦永續的經營才是我們的一個方針，其實我們社區很努力的在做，像我們在生態的部份我們都很努力在經營。(E-2-3-3)

從公部門來講，人事費成本跟營運的成本，那在我們社區的話我們希望帶動我們的一個商機

**2.就您的看法，阿里山林鐵在社會層面中的發展方向為何?**

我們希望它是一個國際的一個關注，能夠有一個完備的經營，當然包括維護養護啦達到國際觀，那我們社區的方面，我會想說把我們社區突顯出來然後能夠秀出去國際上讓大家能夠看到奮起湖的美

**3.就您的看法，阿里山林鐵在環境層面中的發展方向為何?**

因為高山鐵路我們面臨的問題會比較多，所以官方要在這方面去克服比較多的困難，如何不破壞自然環境跟大自然一個相平衡是他們必須去做的，那我們也希望說環境我們社區能希望說能夠保留到最傳統最原始然後你把環境做的更好，讓遊客進來覺得奮起湖是這麼的一個很美的地方，來到這邊很安全很舒適

**第四部份:阿里山林鐵的未來規劃**

**1.就您的看法，阿里山林鐵的短期、中期及長期的發展計畫為何?**

從公部門來講，人事費成本跟營運的成本，那在我們社區的話我們希望帶動我們的一個商機。(E-3-1)

我們希望它是一個國際的一個關注，能夠有一個完備的經營，當然包括維護養護啦達到國際觀，那我們社區的方面，我會想說把我們社區突顯出來然後能夠秀出去國際上讓大家能夠看到奮起湖的美。(E-3-2)

因為高山鐵路我們面臨的問題會比較多，所以官方要在這方面去克服比較多的困難，如何不破壞自然環境跟大自然一個相平衡是他們必須去做的，那我們也希望說環境我們社區能希望說能夠保留到最傳統最原始然後你把環境做的更好，讓遊客進來覺得奮起湖是這麼的一個很美的地方，來到這邊很安全很舒適。(E-3-3)

短期的話以安全為考量，我們呢也是以經濟為主，那中期的話突破傳統的營運思維，然後有懷舊復古能夠兼具休閒娛樂多元的一個發展，那我們這邊我們是希望說把山城建設的更完美更 OK，那長期的話，除了經濟觀光外，永續經營是最終的目標，不要讓林鐵一直再這樣漠落下去，不要再一個 BOT 案把這邊整個脫軌掉，我們也希望長期下來我們整個阿里山的帶動也帶動我們奮起湖帶動也帶動我們社區，我都是以我們社區為主，希望我們社區能更棒

## **2.您針對阿里山林鐵在經營有何建議？**

**請舉例說明。**

森鐵是窄軌也是高山鐵路在營運的模式它跟我們平地是不一樣的，所以一樣，一直再強調人員的素養跟培訓，能夠加強線路的養護，鐵路營運好班次增加了，那我們的人進來就更多，我的錢就賺的更多，然後可以呢加強週邊的行銷剛剛講的週邊的行銷把它加進來這邊林鐵的形像每一個社區的形像都很好，然後每一個社區都能夠達到最好的經濟效益，這個是我們最終的期許，那像我們社區之前有跟鐵

短期的話以安全為考量，我們呢也是以經濟為主，那中期的話突破傳統的營運思維，然後有懷舊復古能夠兼具休閒娛樂多元的一個發展，那我們這邊我們是希望說把山城建設的更完美更 OK，那長期的話，除了經濟觀光外，永續經營是最終的目標，不要讓林鐵一直再這樣漠落下去，不要再一個 BOT 案把這邊整個脫軌掉，我們也希望長期下來我們整個阿里山的帶動也帶動我們奮起湖帶動也帶動我們社區，我都是以我們社區為主，希望我們社區能更棒。(E-4-1)

所以一樣，一直再強調人員的素養跟培訓，能夠加強線路的養護，鐵路營運好班次增加了，那我們的人進來就更多，我的錢就賺的更多。(E-4-2-1)  
然後可以呢加強週邊的行銷剛剛講的週邊的行銷把它加進來這邊林鐵的形像每一個社區的形像都很好，然後每一個社區都能夠達到最好的經濟效益，這個是我們最終的期許。(E-4-2-2)

道結合，就是林鐵它們辦的套裝行程  
然後在這邊住宿，這個部份我就有跟  
他講過，因為他們是鐵道經營旅宿的  
部份由社區來處理經營這樣子，然後  
我們就是統籌用 S 形的路線讓每一個  
店家都能分到這塊餅然後一起去經營  
我是覺得這樣也不錯，但是不曉得他  
們的評估效果怎麼樣？如果我覺得效  
益不錯的話，其實永續經營都不錯  
啦！可以朝這個方向去努力，一定要  
二日遊這樣住宿的部份才會住在我們  
這邊，一日遊他們叫做郵輪列車，

那像我們社區之前有跟鐵道結合，就是林鐵它們辦的套裝行程然後在這邊住宿，這個部份我就有跟他講過，因為他們是鐵道經營旅宿的部份由社區來處理經營這樣子，然後我們就是統籌用 S 形的路線讓每一個店家都能分到這塊餅然後一起去經營我是覺得這樣也不錯，但是不曉得他們的評估效果怎麼樣？如果我覺得效益不錯的話，其實永續經營都不錯啦！可以朝這個方向去努力，一定要二日遊這樣住宿的部份才會住在我們這邊。(E-4-2-3)

訪談編號：F

訪談對象：鐵道研究者

訪談日期：2019.01.10

訪談地點：洪雅書店

訪談方式：深度訪談並錄音

訪談逐字稿內容	編碼分析
<p><b>第一部份:阿里山林業鐵路的發展概述</b></p> <p><b>2.就您所知，阿里山林鐵在發展的過程有面臨甚麼樣的問題?</b></p> <p><u>在建造時面臨很大的問題，就是常常山崩</u></p> <p><b>第二部份:阿里山林業鐵路的鐵道文化資產保存</b></p> <p><b>1.就您的觀察，阿里山林鐵包含哪些鐵道文化資產?</b></p> <p><u>很重要的第一個是集材機，第二個就是直立汽缸傘形齒輪 SHAY 的蒸汽火車，它就是利用齒輪帶動它的車輪來達到減速效果，因為你把速度減慢後扭力就變大然後馬力也會增大，所以它這種車子就是適合速度不快的但是有足夠的牽引力簡單說就是可以載</u></p>	<p>在建造時面臨很大的問題，就是常常山崩。(F-1-2-1)</p> <p>很重要的第一個是集材機，第二個就是直立汽缸傘形齒輪 SHAY 的蒸汽火車，它就是利用齒輪帶動它的車輪來達到減速效果，因為你把速度減慢後扭力就變大然後馬力也會增大，所以它這種車子就是適合速度不快的但是有足夠的牽引力簡單說就是可以載</p>

重，汽車是叫載重那火車是叫牽引，  
因為一個火車頭可以拉好多車廂，那  
SHAY 的這種火車之前當然也是有用火  
車那它能拖的車廂就相對的較少還有  
它要爬陡坡也比較沒有辦法，當然美  
國的山跟我們的比較它們沒有我們的  
那麼高也沒有我們那麼的陡坡，但是  
美國還是有幾條森林鐵路爬坡坡度比  
阿里山還要陡可是它整個山勢沒有像  
我們阿里山這麼陡，它的山是稍微平  
緩一點，所以你如果去看它的相片其  
實感覺都很像，因為都有 SHAY 跟集材  
機，差別就在於它的山就看起來沒有  
那麼陡，SHAY 是在 1881 年拿到專  
利，大概是在 19 世紀是它的顛峰，那  
我們所有的 SHAY 都是在 1910 年到  
1917 年製造所以也是它最顛峰的時  
期，集材機，阿里山是我們在亞洲最  
早開始使用的，也是全世界第一個用  
在這麼陡峭的山地上來集材，因為美  
國沒有像我們山勢那麼陡，那這種集  
材機它是可以把木材從低處吊到高  
處，然後也可從高到低，就是可以由  
上往下也可由下往上，那是我們阿里  
山這邊有了之後日本那邊才開始用，  
是阿里山的技術再慢慢推展出去，但

重，汽車是叫載重那火車是叫牽引，  
因為一個火車頭可以拉好多車廂，那  
SHAY 的這種火車之前當然也是有用火  
車那它能拖的車廂就相對的較少還有  
它要爬陡坡也比較沒有辦法。(F-2-1-1)

是日本它以前是用河川在運送木材，所以他們用集材機也是從上面運到下面，還有就是他們的集材機比我們較小台一點馬力也比較小，而且它們那個還是阿里山的員工回去日本之後再研發出來的，所以就是學阿里山的技術的還有包括製材工廠，因為阿里山也是第一個用全套的這樣子，它自己做發電廠就是我們說的那個動力室，用電力的那種製材機所以這個也是最早開始用的，那是動力室先完工接著製材工廠才完工，再來才是貯木池完工，那原來的製材工廠在 1941 年的地震時倒塌了，所以你現在看到的它在整修的是第二代的製材工廠那是 1942 年建造的它現在內部在整修，因為它現在有挖出機具的底座那些東西都是在地下，因為第一代是用鋼筋水泥做的，但是它的工廠是在二樓，所以基本上來講一樓好像樓空的，那二樓那些機械什麼的都比較重，所以在 921 地震後就壓了下來，所以有了這些經驗之後，他們就把重的東西都放在地下，所以第一代倒塌的地方就是在北門車庫園區那條路一直到文化中心中間的那一條巷子，那原來的製材工廠

製材工廠，因為阿里山也是第一個用全套的這樣子，它自己做發電廠就是我們說的那個動力室，用電力的那種製材機所以這個也是最早開始用的，那是動力室先完工接著製材工廠才完工，再來才是貯木池完工。(F-2-1-2)



是在這條路上，那還有一個很重要的就是載木材的車，柴車，它就是沒有底盤整個像只有輕鋼架這樣然後把木材放上去就可以拖著走了，那它上面有一個轉盤連接到車子的轉向器這樣的話木材就可以跟著轉動，它們都把它俗稱叫做蜈蚣腳，那再說到 SHAY，就是全世界你在作為產業使用就是用到最後的地方就是在我們的阿里山，當然美國比我們更早，他們大約到 1930 年代就砍伐的差不多了，那大概百分之 7、80 是我們台灣自己用，因為天災頻繁，導致阿里山鐵路壞了又修修好了又壞掉，所以到了最後他們從集材機的原理發展出一套叫做息木式集材法，因為有時候砍伐木材的地方較遠，沒有辦法一趟就到需要用接駁的方式，那他們就會在中間比較平坦的地方先設一個很像暫時貯木的地方而不是再直接吊走，大概就是從這樣的概念後來才發展出了高空接駁索道，那這種模式就用在了後來的太平山、林田山等，所以就沒有再建這個高山鐵路了，那其實回過頭來講，阿里山公路也一樣啊！也是受自然力影響一直再崩塌，那對鐵路來說煞車系

統應該是最重要的，就是安全問題，那阿里山也是最早採用空氣煞車系統的，比日本國內還要更早，我們大概是在 1915-1917 之間所有車輛的煞車系統建置完成了，至少在亞洲來講也是非常非常早，因為這套系統是在 1893 年發明的，那我們大概過了 20 年就在阿里山全面使用了，可能美國那時也沒有全面在使用這套系統，甚至像日本的森林鐵路的話也還要到 1950 年才建置完成，那我們所講的都是在說森林鐵路，若說到登山鐵路的部份，那個獨立山的螺旋線，這個在世界上也是非常特殊的，當然在很多地方有這種工法，但是它們基本上都是繞一圈，那比較多圈的也是有大概瑞士有幾條但是沒有繞三圈的而且它三圈在一個同心圓然後同一座山這樣繞，這是沒有的，那上次締結姊妹鐵道時他們有來看我們的阿里山森林鐵道，那他們一直看到獨立山螺旋線時，他們說他們的螺旋線不如我們，它們印度沒有規模這麼大的螺旋線，大吉嶺有三、四個螺旋式的鐵路但都是繞一圈而已，那它整個高低落差也不大，所以這個算是滿特別的，那若

若說到登山鐵路的部份，那個獨立山的螺旋線，這個在世界上也是非常特殊的，當然在很多地方有這種工法，但是它們基本上都是繞一圈，那比較多圈的也是有大概瑞士有幾條但是沒有繞三圈的而且它三圈在一個同心圓然後同一座山這樣繞。

(F-2-1-3)

只用這點要爭取成為世界遺產是比較薄弱的，應該是要去探討鐵路跟地方的關係，還有它在整個人類的歷史上它的重要性在哪裡？就是說它的價值在哪裡，所以我在一開始就講說，它等於集結了森林開發的這些技術然後用在亞州帶動亞州林業就是亞州林業的先驅始祖，那 SHAY 是作為產業使用最後的，因為美國林業鐵路結束後它們有轉型變成觀光鐵路，所以像這樣的觀光鐵路在美國還不少大概有好幾個地方，所以很多地方也有用到 SHAY，不過就是作為觀光使用，那我們是民國 60 年代末期 70 年代初才真正的結束，因為阿里山在民國 52 年就已經停止伐木了，那一直到好像民國 73、74 年台灣才全面停伐，但是有其他地方使用高空索道的，那就要考慮安全性的問題，第二個它的運輸量太小無法作為觀光發展，那第三它們的山上沒有像阿里山這樣，它們那邊非常簡陋大概就是只有伐木工人或是相關的作業人員，就只有那些人的生活所需，所以要作為觀光發展還是有困難，它們不像阿里山上面什麼都有，那像後來太平山它有公路所以車可以

那還有一個最重要的就是奮起湖車庫，這個也是很重要的文化資產。

(F-2-1-4)

因為以前居民都靠這條鐵路進出，然後農產品也是靠鐵路運送，所以以前

上去，那其他那幾個都沒有，那還有一個最重要的就是奮起湖車庫，這個也是很重要的文化資產，

## 2.就您的觀察，阿里山林鐵保存鐵道文化資產的過程中所面臨到的困境為何？

因為以前居民都靠這條鐵路進出，然後農產品也是靠鐵路運送，所以以前的人跟鐵路關係較密切，但是現在的人就沒有了，所以現在沿線居民對這條鐵路就陌生了，所以這個也是在它永續發展下的一個重要課題，對嘉義來說它是因為有阿里山才有發展的，所以它現在也應該以阿里山作為它發展的方向，因為大家如果去阿里山最起碼會過一夜，那這樣的話，你有人潮就會有錢潮了，所以應該是也要把阿里山拉住，以阿里山的知名度其實你不用什麼廣告了，就是嘉義的人自己要想辦法，嘉義市可以算林業的首都，不過很可惜的是貯木池不見了，被填平作為文化中心了，所以我們現在林業來說就是缺這一塊，滿重要的一塊。第一個當然是天災的部份，第二個跟公路競爭的問題，因為這樣造

的人跟鐵路關係較密切，但是現在的人就沒有了，所以現在沿線居民對這條鐵路就陌生了。

(F-2-2-1)

嘉義市可以算林業的首都，不過很可惜的是貯木池不見了，被填平作為文化中心了，所以我們現在林業來說就是缺這一塊，滿重要的一塊。(F-2-2-2)

第一個當然是天災的部份。(F-2-2-3)

第二個跟公路競爭的問題。(F-2-2-4)

它一條鐵路然後你一天只有一班的車在跑這樣一定是虧損的啊。(F-2-2-5)

成它的成本很高，但是收入入不敷出，那事實上它就有成立了這個阿里山林業鐵路文化資產管理處，基本上他們是這樣子啦！它們有一個林業基金等於是各地的森林遊樂區的收入來補貼阿里山鐵路的虧損，這個是大概目前的做法，那你如果再仔細去看這個作法的話，它一條鐵路然後你一天只有一班的車在跑這樣一定是虧損的啊，那其實你維護一條鐵路你開十趟跟開一趟那其中的差別只是在車輛的維修跟人力上，所以說對於整個路線的成本來說是一樣的，所以說如果我能多開一些車，就算沒有辦法打平也可以去把這個差距縮小，但是它就面臨到一個問題，它的人力不足，所以它現在的編制有增加，當然還沒有辦法一下子就增加補足，最近有一批新人進來，就是這樣慢慢逐年的增加編制，這是一個就是人力的部份，那當然車輛也是要慢慢的增加才有辦法，就是車輛增加人力增加，但是人力不是只有人數增加，過去也是常常面臨到一個問題，人員要進來要經過所謂的高普考，那他現在高普考進來後，大家就認為說這個薪水又不高然後又

但是它就面臨到一個問題，它的人力不足，所以它現在的編制有增加，當然還沒有辦法一下子就增加補足，最近有一批新人進來，就是這樣慢慢逐年的增加編制，這是一個就是人力的部份，那當然車輛也是要慢慢的增加才有辦法，就是車輛增加人力增加，但是人力不是只有人數增加，過去也是常常面臨到一個問題，人員要進來要經過所謂的高普考，那他現在高普考進來後，大家就認為說這個薪水又不高然後又要做這做那的，所以若有更好的機會他們就會調走了，就是說他們沒有心在這條鐵路上面，大家都把這裡當成一塊跳板，如何留住這些人也是要努力的地方，看是要怎樣提高他們的待遇當然也要提昇他們的榮譽感，這樣看能否留住人才，不然這個斷層很難補，所以這個是在人力上的問題。(F-2-2-6)

要做這做那的，所以若有更好的機會他們就會調走了，就是說他們沒有心在這條鐵路上面，大家都把這裡當成一塊跳板，如何留住這些人也是要努力的地方，看是要怎樣提高他們的待遇當然也要提昇他們的榮譽感，這樣看能否留住人才，不然這個斷層很難補，所以這個是在人力上的問題，那當然你說這個路線面對這些天災，那以前最會崩塌的就是在屏遮那那邊，所以你看過去有做過許多的明隧道，但是在莫拉克那一次一樣還是垮了，所以現在另外開了一個隧道，那這幾年來這個隧道都很安全沒有問題，那現在是 42 號隧道整個被土石掩埋了，所以又中斷了，目前是卡在環評所以遲遲沒有動工，那不然本來是要用搶通的方式讓它通車，因為以前也是每年在崩塌但也都是用搶通的方式來通車，那麼假設它的人力能夠補齊它的車輛也能夠補齊，那當然接下來還有一個問題這些維修的人力這些也是需要繼續加強，所以說人力的補齊應該是這些都要講到，那它可以說增加它的班次、運量，這樣的話它的收支比較不會差那麼多，再靠它的林業基金

那現在是 42 號隧道整個被土石掩埋了，所以又中斷了，目前是卡在環評所以遲遲沒有動工。(F-2-2-7)

售票及訂票的方式，大家也都搞不太懂，像以前是台鐵經營所以你可以在台鐵的網站或是便利商店買到，那現在就很麻煩，你要到台鐵的網站去它會顯示連結，那從這個連結你才能到林鐵的售票系統，那能不能從便利店

下去補貼，等於是它的自籌財源，總的來說，問題還是出在經營上面，那我認為目前的經營者是還好，但是這些基層的如果還像以前把它當作跳板的話那這樣問題就還是存在著，當然還是有很努力的人，售票及訂票的方式，大家也都搞不太懂，像以前是台鐵經營所以你可以在台鐵的網站或是便利商店買到，那現在就很麻煩，你要到台鐵的網站去它會顯示連結，那從這個連結你才能到林鐵的售票系統，那能不能從便利店取到車票我就不知道了，所以像這些都是很基本的問題

**3.就您的看法，針對上述問題的解決，有什麼樣的建議？**

基本上你要先處理人力、物力還有包括路線的安全，這些最基本的能夠解決，那再來才能講到說如何來發揚光大！或是說如何來吸引這些人潮，當然這裡面有一些可能也不是很容易，譬如說剛才講到的那個集材機，可能現在沒有人會用了，或是破爛不堪，那當然針對現有的部份，其實林鐵處

取到車票我就不知道了，所以像這些都是很基本的問題(F-2-2-8)

基本上你要先處理人力、物力還有包括路線的安全，這些最基本的能夠解決，那再來才能講到說如何來發揚光大。(F-2-3-1)

那當然我們現在朝著所謂的增加班次上，大原則是增加班次。(F-2-3-2)

只是說怎樣來增加班次，可能不會從嘉義一直行駛到阿里山，就變成以短程區間這樣增加班次，然後可能以某幾個地點為中心，這樣就不會感覺坐火車坐那麼久，目前的方向是朝向這樣子來做，當然這樣子來做之後，可能包括嘉義、北門、竹崎、奮起湖、十字路、阿里山，可能這幾個地方為中心點然後分散出去。(F-2-3-3)

目前也有一些初部的規劃了，那當然我們現在朝著所謂的增加班次上，大原則是增加班次，只是說怎樣來增加班次，可能不會從嘉義一直行駛到阿里山，就變成以短程區間這樣增加班次，然後可能以某幾個地點為中心，這樣就不會感覺坐火車坐那麼久，目前的方向是朝向這樣子來做，當然這樣子來做之後，可能包括嘉義、北門、竹崎、奮起湖、十字路、阿里山，可能這幾個地方為中心點然後分散出去，那當然你可以講說這個鐵路它最有趣的地方，一個當然是之字形的這個折返，就是俗稱的阿里山火車碰壁，這個目前就只能從阿里山上面下來而已，下面就是十字路跟屏遮那中間不通，那從屏遮那跟阿里山以上是通的，現在火車有從嘉義行駛到十字路，那阿里山到第一分道之間其實還滿好玩的滿特殊的除了之字形鐵路之外，那它沿途很多地方都還可以看到檜木但是數量不多，還有就是說我們的這個碰壁，我們現在是從阿里山站到神木站，所以其實上我們並沒有經過碰壁，神木站本身是第三分道，所以神木本身是一個碰壁的地

遊客都沒有看到這個東西，你就算坐火車也不會親身體驗到這個，所以像這樣就是我們要思考如何去改善，這樣它的特色跟你旅遊的樂趣才能相結合。(F-2-3-4)



方，就是它火車就從阿里山站到神木站再從神木站回到阿里山站，它如果從阿里山神木來到二萬坪這樣就是一個碰壁，遊客都沒有看到這個東西，你就算坐火車也不會親身體驗到這個，所以像這樣就是我們要思考如何去改善，那再譬如說我們山下的部份像獨立山是屬於比較山下的部份，獨立山它繞三圈，它現在有建造一個觀景台，而它的這個地方剛好是以前火車行駛到這邊時可以看到下面的樟腦寮站，那現在這個觀景台剛好擋住了，觀景台變遮景台，所以像這個也是他們要想辦法去做的，這樣它的特色跟你旅遊的樂趣才能相結合，還是需要有一些國外的觀光客，但是國外的觀光客現在要到阿里山上不容易，他們也都有在問，他訂到奮起湖去之後要怎到阿里山，就是要坐接駁公車，目前對國外的觀光客來說行程是一個問題，那團體的，譬如說我們坐遊覽車上去，它是不是會在阿里山上給他們這樣的行程這我們也不知道，這些就是變成他們要自己安排了，那現在還有提出來，整條阿里山鐵路要作為重要文化景觀等於是國家級的，

那現在還有提出來，整條阿里山鐵路要作為重要文化景觀等於是國家級的，已經提出了，但還沒有完成審核審查的程序，大概也會過。(F-2-3-5)

已經提出了，但還沒有完成審核審查的程序，大概也會過，那當然在這些過程當中還是會有一些問題，譬如說所謂的核心區你要畫到多麼大，到底範圍要圈到什麼地方，現在不是只有鐵路，第一個我們山上的森林區當然一定要包括在內這樣整個林業才會完整，那就是說我的核心區我的森林我要畫到什麼地方，就是說核心區、緩衝區大概要設在哪然後要畫多大，當然這裡面就會跟地方居民有所衝突，大概目前來看還是經營本身是最大問題，那現在就是山上的森林的部份、嘉義林業的這些設施、那中間的鐵路整個把它作為一個重要的文化景觀，那另外一個比較麻煩的是它有橫跨縣市然後還有包括相關的單位還有林務局、觀光局的國家風景區等就是說權責單位至少四個，那你現在講到的文化資產部份主要流程還是要從地方政府開始然後才慢慢到中央層級，

### **第三部份:阿里山林鐵與發展方向**

#### **1.就您的看法，阿里山林鐵在經濟層面中的發展方向為何？**

我覺得自從莫拉克之後，阿里山鐵路跟阿里山就好像它們的關係就比較淡

它本身就是一個指標性的存在可以發展觀光，鐵路本身它就是觀光，所以現在要做的是你要跳脫交通工具的思維，把它當作觀光的資源，那麼在國外基本上都是這樣來看，他們若是在講鐵道時，都會講到說是觀光或是運輸。(F-3-1)

掉了，大家也已經很習慣沒有火車了，像以前的時候，雖然阿里山鐵路本身是虧損的，但是你會發現一件很好玩的事情，鐵路若斷掉時雖然公路還是可以走，但是阿里山的遊客就會減少，那你若鐵路通時火車開始行駛時遊客就開始來了，所以阿里山鐵路它是很有指標性的作用，但是自從莫拉克來鐵路斷掉之後，它們的關係就漸漸被切斷了，所以大家以經習慣說火車沒有來到這邊了，所以它本身就是一個指標性的存在可以發展觀光，鐵路本身它就是觀光，所以現在要做的是你要跳脫交通工具的思維，把它當作觀光的資源，那麼在國外基本上都是這樣來看，他們若是在講鐵道時，都會講到說是觀光或是運輸，當然還有一個產業鐵路，但是現在產業鐵路很少了，因為大概都是較早期的了，要 19 世紀到 20 世紀做的才有啦！現在大概都用公路運輸了，所以現在沒有產業鐵路了，那有的都是早期留下來的至少都是二次大戰以前留下來的

**2.就您的看法，阿里山林鐵在社會層面中的發展方向為何？**

以前來說這條鐵路對地方來說很重要，包括他們進出的交通工具，然後它運輸它的產品、它的日常生活用品，在以前是這樣，那第二個我們可以看到奮起湖，它算是滿特殊的一個地方，等於在半山腰一個很大的聚落，那它這個聚落在沒有鐵路之前就已經存在了，那它有鐵路之後更發達了，所以奮起湖的發展跟鐵路有很密切的關係。(F-3-2)

像以前來說這條鐵路對地方來說很重要，包括他們進出的交通工具，然後它運輸它的產品、它的日常生活用品，在以前是這樣，那第二個我們可以看到奮起湖，它算是滿特殊的一個地方，等於在半山腰一個很大的聚落，那它這個聚落在沒有鐵路之前就已經存在了，那它有鐵路之後更發達了，那最主要就是說它當初蒸汽火車來到這裡，它要換火車頭，我們從嘉義行駛到竹崎用一台，那現在在竹崎要換一次火車頭，因為我們的 SHAY 有分 18 噸跟 28 噸，嘉義到竹崎是 18 噸，然後竹崎開始用 28 噸的，那從竹崎來到奮起湖之後要再換一次，因為奮起湖到阿里山這一段路是最陡的越接近阿里山越陡峭，所以一定要用 28 噸才有辦法，應該說因為它要這邊換一次車頭，所以它有車庫，那其實當初是阿里山上也有車庫還有北門也有車庫，那較可惜的是，阿里山跟北門的都拆掉了，那北門的它現在拆掉改成新的，那阿里山也是需要車庫所以改成新的，只有奮起湖留下舊有的，所以那邊要有很多台的火車頭也因此有很多的鐵路從業人員，就是員工也

算是很多，所以奮起湖的發展跟鐵路  
有很密切的關係

### 3.就您的看法，阿里山林鐵在環境層面 中的發展方向為何？

鐵路對環境應該算是影響算少的，若單純只是講自然環境的話，因為鐵路它所占用的面積是比較小的，第二個就是它會受到自己運量的影響的限制，像公路它是可以無限沿伸的，只要有車就可行駛到，但是鐵路不行，因為你能夠多少班次是固定的都有一個上限在，所以包括你能夠載的人跟東西是有限的，但是公路就無限，相對來講就是對自然的破壞也是比較小的啦！那公路除了這樣它可以無限之外，它也可以到半路時再另外開發，那鐵路較沒有辦法，鐵路只能在車站附近開發而已，那公路就是沿線都可以一直開發，所以兩相比較下來後鐵路對環境的影響是比較小的，會小很多啦！但是你說完全沒有嗎？一定是有的，那造林部份，我想也造的差不多了，那鐵路沿線，因為阿管處它是以觀光為導向，所以它常會希望，比如說在哪要建造停車場就是這些所謂

那短期的話就是保存，那保存其實也做的差不多了，包括當然有一些東西，譬如說嘉義製材所就是製材工廠，它這邊比較更詳細的資料目前是缺乏的，所以為什麼製材工廠它為什麼現在還是暫停的，就是說到底我們要把它復原成什麼樣子？這個還沒有一個定案，所以它那些機械、機具應該是什麼樣子還有跟外邊的這個關係如何，照理說以前那邊鐵路應該可以進去到裡面，所以這樣的關係，它本身製材工廠裡面的樣子是什麼樣子，這些都還要再好好研究，研究完之後，還要選擇是要復原還是怎麼樣，還有有的也沒有辦法復原那無法復原要怎麼辦，所以像這樣的問題還是要

觀光的設施，所以它常常也是會用到林班地

#### 第四部份:阿里山林鐵的未來規劃

##### 1.就您的看法，阿里山林鐵的短期、中期及長期的發展計畫為何？

那短期的話就是保存，那保存其實也做的差不多了，包括當然有一些東西，譬如說嘉義製材所就是製材工廠，它這邊比較更詳細的資料目前是缺乏的，所以為什麼製材工廠它為什麼現在還是暫停的，就是說到底我們要把它復原成什麼樣子？這個還沒有一個定案，所以它那些機械、機具應該是什麼樣子還有跟外邊的這個關係如何，照理說以前那邊鐵路應該可以進去到裡面，所以這樣的關係，它本身製材工廠裡面的樣子是什麼樣子，這些都還要再好好研究，研究完之後，還要選擇是要復原還是怎麼樣，還有有的也沒有辦法復原那無法復原要怎麼辦，所以像這樣的問題還是要去研究，這個就是說我們對於文化資產本身它的內涵或是具體的樣子，這些我們還有需要研究，像我剛才講到的集材機，它到底是怎樣去運作，這些都是要再去研究的東西，你說火車

去研究，這個就是說我們對於文化資產本身它的內涵或是具體的樣子，這些我們還有需要研究，像我剛才講到的集材機，它到底是怎樣去運作，這些都是要再去研究的東西。(F-4-2-1)

那中期的話，你要增加你的班次，讓收入跟支出可以不要虧那麼多，那怎麼樣去安排這樣的行程，那包括你的

來說就是說現在改成用觀光的，那可能你沿途會有哪些景點、那怎麼樣介紹、怎麼樣給大家看讓大家去了解，這些也要去研究，像我們剛講的獨立山那邊你觀景台結果把視線都遮住了，那甚至像獨立山以前我們在看的時候可以看的很清楚，但是因為它現在樹一直長起來，所以樹也遮住了一些視線，那像瑞士那一條 RHB，它是沿路有一些觀景台，那它有專人會去修剪這些長大的樹木，要保持它的視線良好，人家那是一條私人的鐵路，但是它也會做這樣的事情，那這樣的事情對它是沒有什麼經濟效益的，那目前大家也有把這些聲音慢慢講給林鐵處只是說也還沒有什麼具體的作法，所以就是說像這樣的地方，像觀景台蓋就蓋了那最起碼火車也停一下就停個 10 分鐘也好讓大家下來看，像這些就是可以馬上做的。

那中期的話，你要增加你的班次，讓收入跟支出可以不要虧那麼多，那怎麼樣去安排這樣的行程，那包括你的這個購票系統怎麼樣去建置這些就是比較中長程的，長期的話，就是怎麼樣讓居民，林鐵處目前做的最成功的

這個購票系統怎麼樣去建置這些就是比較中長程的。

(F-4-1-2)

長期的話，就是怎麼樣讓居民，林鐵處目前做的最成功的就是十字路，本來十字路那邊是沒有什麼人的，他去找十字路當地就是從學校國小開始，所以國小校長帶他們的學生、老師，那他們就開始組織團隊去研究當地的包括生態、鐵路可以做志工，那當地的居民，就開始發明，譬如說風味餐、農特產，到現在有把火車開到十字路了，那十字路這個地方就可以跟鐵路可以結合，所以它這個地方是做的比較好的，即十字路社區。(F-4-1-3)

先解決人力跟車輛的問題。(F-4-2-1)

發展區間車了。(F-4-2-2)

我們的主政者有覺得這條鐵路很重要，很有文化的價值，所以想輕易的把它廢除是不可能，雖然也是虧損的，如果說它能自己自足是最好，或者說不要虧那麼多，這樣子最好，這

就是十字路，本來十字路那邊是沒有什麼人的，他去找十字路當地就是從學校國小開始，所以國小校長帶他們的學生、老師，那他們就開始組織團隊去研究當地的包括生態、鐵路可以做志工，那當地的居民，就開始發明，譬如說風味餐、農特產，到現在有把火車開到十字路了，那十字路這個地方就可以跟鐵路可以結合，所以它這個地方是做的比較好的，即十字路社區，那梨園寮跟太和社區就比較遠了，就是到了梨園寮沒有辦法過去太和，像這樣的問題，就需要比較長的時間來改善。

**2.您針對阿里山林鐵在經營上有何建議？請舉例說明。**

先解決人力跟車輛的問題，就可以發展區間車了，以目前來講，我們的主政者有覺得這條鐵路很重要，很有文化的價值，所以想輕易的把它廢除是不可能，雖然也是虧損的，如果說它能自己自足是最好，或者說不要虧那麼多，這樣子最好，這樣的話要在推廣讓大家來接受就更容易

樣的話要在推廣讓大家來接受就更容易。(F-4-2-3)



訪談編號：G

訪談對象：北門社區理事長

訪談日期：2019.02.16

訪談地點：北門社區活動中心

訪談方式：深度訪談並錄音

訪談逐字稿內容	編碼分析
<p>阿里山林業鐵路還是說檜意生活村，差不多在 90 幾年的時候，這個嘉義林管處成立了一個叫阿里山林業區和一個檜意生活村，就是針對這個鐵路那他把林森里那邊忠孝路以東規劃作檜意生活村，那這邊以西的就屬阿里山林業區，所以我們這邊文化中心這邊就規劃為阿里山林業區，那阿里山林業區裡面就是有動力室、火車的修理站、阿里山鐵路公園、阿里山鐵路車庫現在就是從林森路成仁街進去通到玉山一村那邊就有一個鐵路園區公園，那邊有貯木池就是現在的文化中心那邊，以前那邊有五個池，講到貯木池就要說到泰安里，在以前還沒有合併時，三里裡面有一個泰安里，那泰安里就是嘉義林管區在這個林森路</p>	

包括貯木池人家說的包含文化中心整個都是泰安里，那這個泰安里它最重要的就是森林車庫的修理站專門修理車頭的那包括鐵路沿線到車站，以前最早的時候是在北門車站這邊發車而已，後來為了要方便旅客就改成在嘉義車站在那邊發車不然的話遊客們到嘉義車站後需要轉搭計程車或公車到北門火車站坐火車，很久以前沒有北門這一段，是後來幾十年前才有這一段，要去阿里山的才改作在嘉義火車站搭乘，所以北門車站就是我剛才說的檜意生活村那邊，那若要修理或檢修就是要回來我們泰安里修理站這邊，那若講到這個貯木池，這個泰安里玉山一村、二村就是當時林管處員工的宿舍裡面有五處的貯木池，後來禁止伐木就整個把它填平了，之後就改為現在的文化中心，蓮花池就是當時的其中一個貯木池，還有那邊還有一個製材廠現在還再規劃，動力室就是以前林務局的羽毛球館，我們北門社區的範圍北就是到民權路，東到忠孝路，西到文化路，南到博愛路橋，從林森西路到文化路這一段很多都是木材業，製材就是對面這邊都是林務

局的牆壁，以前林森西路還沒有拓寬的時候，對面這邊就都是林務局的地方，有一段就是路沒有那麼寬廣，那對面那些杉行大家這樣去佔著這樣一塊一塊的，我家門口對過去這一塊就是多大這樣，這些人主要是賣福杉那類比較小枝的木材，阿里山那邊就是生產木材，日本人來我們嘉義阿里山砍伐了很多的木材尤其是那些好的木材，他們的說法是叫做林班，它就是這些製材行的去標，做生意的有分大、小賣等，若是大賣就叫做標林班，就是林班這個範圍多大幾公頃他們把它標起來叫人家來砍伐，林務局發包這枝班哪時要標，這些生意人就去做標林班，有的人說林森路很多人在做林班，那還有一些是做鋸木工廠，所以對面就是林務局的牆壁還沒有拓寬的時候都是給這些林森路的住家放置木材，那現在要放置木材就是要有工人去疊這些木材，所以這條林森路就是跟木材有密不可分的關係，這條路都是做木材的到林森北路附近都是，社區都是以前的舊房子後來才慢慢發展，所以像文化路跟長榮街那邊有一個部落，那邊的人都姓趙，那在這個

北門社區你現在看得到的吳鳳北路那邊就是醫生館最多幾乎整條都是，現在我講玉山一、二村，以前的林管處叫玉山管理處現在才改做嘉義林管處，那它的員工就都住在我剛才說的貯木池玉山一、二村那邊，一村就是簡易法庭，二村就是果菜市場，現在的秀泰對面的綠地包括裡面的那個景是以前薦任的員工住的，那些都是裡面的職員，那這邊矮房子的都是住做工的，這邊就是原本這塊跟阿里山林業村都是文化園區，民國 80 幾年時曾經爭取玉山一村、玉山二村的土地來作為市政府，原本市政府的用地是在那邊，那因為市政用地當時無法徵收，結果就找到原本的市政府這邊然後這邊把它規劃為文化園區，文化園區五大主題就是除了文化國、音樂廳剩下的就是要當博物館、石頭館、美術館、大型會議中心就是包括購物中心包括大型停車場，結果都沒有辦法徵收，讓市民等了 20 幾年，所以後來因為沒有辦法徵收，石頭館的石頭也拿到台南去了，那美術館也建在後火車站那邊，這塊地面積 6 公頃多價值好幾十億，後來政府用都市更改計畫

放棄了這塊地然後去成立了阿里山林業村跟檜意生活村，所以我帶這些里民約 200 多人去抗議，

當初阿里山出產木材，那我們這邊有製木材，那就需要運送啊！所以在我里內對面這戶跟以前土地公隔壁就都是運送公司，它們不是製木材的，但是他們都配東西給阿里山那些住戶，因為那些住戶要下來也只能透過鐵路再加上物資運送不便，那鐵路火車就是要在這邊買東西然後多久載上山去這樣，那再來那邊砍伐的木材就是要運送下來，所以會去設這個鐵路，第一就是阿里山的木材日本人要把它運回去日本，所以日本人造了這條全世界沒有幾條的鐵路裡面包括了阿里山森林鐵路它之所以叫森林鐵路因為上去到山上，那因為颱風的關係通車通到十字路，那目前也是再維修中，那它這百年的鐵路也是會繼續營運但是都是虧損的，那最早時是運送木材，那這個鐵路後來才發展觀光，所以日本人來台灣第一件事就是要去阿里山尋根，所以後來日本人非常喜歡來阿里山這條森林鐵路，在我的里內就是也有在修理火車的，這個鐵路算是百

年的，這些維修的人也都不見了，我有問過他們，他們說這個鐵路的維修相當費時費人力，該克服的要去克服因為老師傅都不見了，因為以前都只有貨車跟快車，有的是貨車直接載物資上去，那現在都只有觀光車。

我的觀點，它這個阿里山林業村檜意生活村包括林森里我的這些住戶一直在跟我反應，車庫園區、文化中心等的都在這邊，結果遊客來這邊看一看就走了，也不會說規劃一個老街或商店街還是商圈什麼的給他們逛，在這邊做生意的就也是晚上八點大概鐵路車庫關門後也要結束營業了，根本對我里內一點好處也沒有，就只造成停車跟交通的問題，包括以前的玉山一、二村，這個問題我以前也有講過，像現在的秀泰，它蓋完它有停車場嗎？所以這些市政府的人真的是，我們嘉義都沒有人才啦！沒有規劃不會行銷，它們這樣做下去對這二里都沒有實質的利益和幫助，像檜意生活村沒有經濟利益，這些住戶每一個都罵說做這個要做什麼，它沒有圍起來所以也沒有辦法收門票，就來這邊買一個伴手禮這樣這間公司到現在還是

我們嘉義都沒有人才啦！沒有規劃不會行銷，它們這樣做下去對這二里都沒有實質的利益和幫助。(G-1-2)

虧錢的，這間公司讓那些比較有名的商家進入到檜意生活村裡面來，那遊客買完伴手禮參觀後就走了，那你想這些住戶，當初花了那麼多錢建設結果呢？政府也沒有賺到錢，真的賺錢的是那些伴手禮的商家，就是極度的商業化，嘉義就剩下這一個點而已結果還做不好，所以說像這條鐵路應該對我里內應該有很大的幫助的，甚至我也有去跟他說過，你們這個檜意生活村應該僱用我里內的一些里民或是文化中心回饋我們里內，這就是嘉義的悲情，小而美，永遠不發展

#### 第四部份:阿里山林鐵未來規劃

#### 2.您針對阿里山林鐵在經營上有何建議？請舉例說明。

這一定要急切的修繕，把這個歷史的東西，這算是一個百年的台灣很重要的文化資產，可以的話，看能否成立一個商店街或是老街，讓遊客上車前、下車後可以來這邊逛一逛，因為北門也是一個舊的城市，輔導這些從林森路、文化路或是說從興中街開始到維新街或是到安和街這段來跟他們輔導看要如何來成立一個商圈，但是都沒有，行銷都是零，那區間車也是

這一定要急切的修繕，把這個歷史的東西，這算是一個百年的台灣很重要的文化資產。(G-4-2-1)

可以的話，看能否成立一個商店街或是老街，讓遊客上車前、下車後可以來這邊逛一逛，因為北門也是一個舊的城市，輔導這些從林森路、文化路或是說從興中街開始到維新街或是到安和街這段來跟他們輔導看要如何來成立一個商圈。(G-4-2-2)

那區間車也是不錯的，就從嘉義開到北門這一段，然後看要開幾班。(G-4-2-3)

不錯的，就從嘉義開到北門這一段，然後看要開幾班，還有人家來這邊逛時，我們可以去接一外地社區的人來嚮導我們社區參觀我們社區內參訪我里內的景點，差不多文化中心這附近都可以包括文化中心，那現在都沒有，各做各的，照理說里內像這個也會有人出來做，第一他出來做有資源，那社區可以增加收入，譬如說像這台車多少錢，你可以撥給這些人下去做導覽，里內做經費，或是里內的人去那邊擺攤賣農產品或是給那些生活較苦的人去掃地這些都是可以增加收入、利益的，結合社區來行銷讓較優質的社區來參訪這就是一個社區間的結合然後你發展觀光也會帶動社區繁榮，找一個機會市政府、社區、阿里山林業鐵路文化資產管理處、文化觀光局坐下來溝通，主要是上班的要有心，不是說我們不去做，是他們沒有心，

結合社區來行銷讓較優質的社區來參訪這就是一個社區間的結合然後你發展觀光也會帶動社區繁榮。(G-4-2-4)  
找一個機會市政府、社區、阿里山林業鐵路文化資產管理處、文化觀光局坐下來溝通，主要是上班的要有心，不是說我們不去做，是他們沒有心。  
(G-4-2-5)



## 附錄二:阿里山林業鐵路照片

(由研究者拍攝)(拍攝時間 108 年 04 月 09 日)



車庫園區機車庫



嘉義製材所



交力坪車站



英國萊瑪 28 噸蒸汽機車編號 29



奮起湖車庫



奮起湖車站



樟腦寮車站



北門車站





奮起湖老街



祝山車站



竹崎車站



柴油機車火車頭 DL27



中興號



英國萊瑪 28 噸蒸汽機車編號 23



轉車台

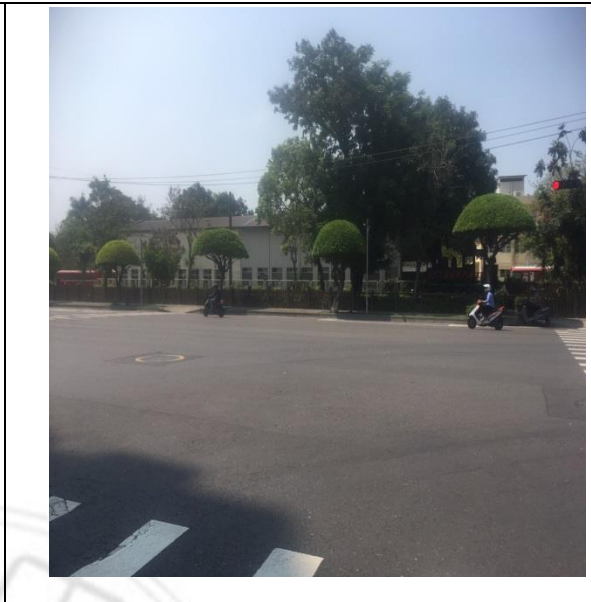


鹿麻產車站

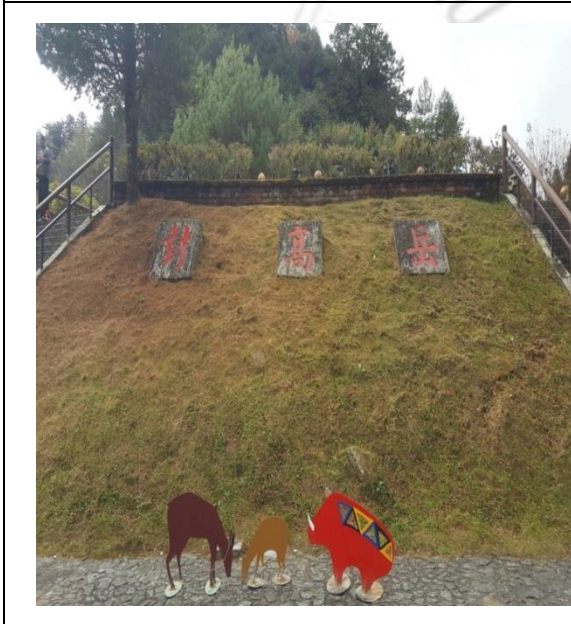




檜意森活村



車庫園區



對高岳車站



機關車止滑沙



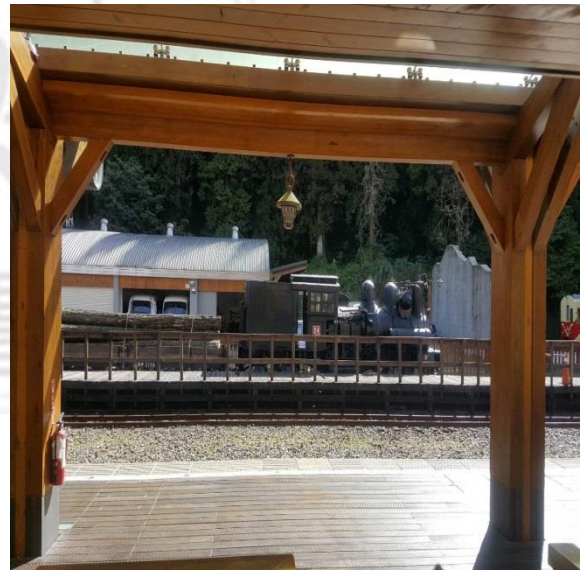
水鶴



加煤站



北門森鐵故事館



沼平車站