

台灣應發展高山纜車系統

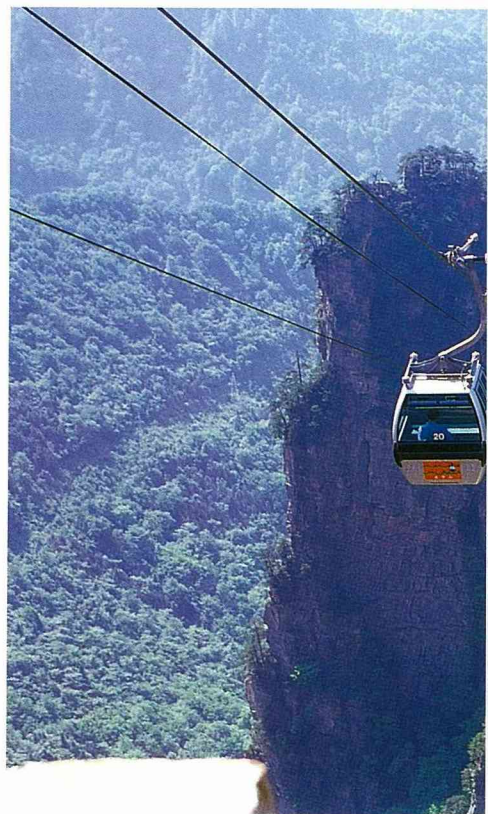
台灣島嶼地質尚屬年輕脆弱，又處颱風、豪雨、地震頻仍之地帶，山上土石崩落經常可見，帶給人民生命財產極大的損失。又因為台灣地狹人稠，山坡地的開發已無可避免，山坡地的開發又以開路為先鋒，但因地形山高坡陡，道路規劃難免碰到順向坡，其坡腳的穩定度如因築路而遭到破壞，又未能善用工程技術加以強化，日後則坍方災變不斷。

此外，坡地開發相關之法令規章不完備，人民欠缺守法精神，以及對地質瞭解的馬虎，事前未盡完善規劃設計，都使得坡地災變接二連三的發生，如梨山地滑、神木村土石流、林肯大郡倒塌、中橫公路崩山，以及每遇颱風豪雨即造成山道路路柔腸寸斷等，不但交通不便，而且搶修過程中常將崩落的土石就近棄置，更造成二次公害，更甚者累積成土石流的來源。因此，山區道路的肆意開發，不僅衝擊生態環境，更是引進違法超限利用的元凶。梨山公路和阿里山公路的開通，都在在印証了高山公路坍方不斷，沿線山區土地濫墾嚴重的事實。

許多國家也有多山地區，諸如瑞士、日本、美國、中國大陸等，他們在交通建設當中，常輔以高山纜車的興設，不但使觀光遊憩有了多樣性的選擇，而且因纜車的施作技術已達快速、經濟、安全的地步，纜車運輸又具有克服崎嶇或縱谷地形，縮短交通運輸距離，無空氣和噪音污染，所需土地面積最小，對環境破壞最少，最便捷等特性，乃成為國外觀光勝地最重要的交通運輸工具之一。利用纜車更可達到限制車輛進入，及避免遊客過度集中擁入的目的，實在是一舉數得。

很可惜的是早期的林務局為了伐木需要而興設的索道，在伐木作業結束之後，未能適時將之升級改善為觀光資源，不似過去的一些運材火車，目前已成功地轉型為文化資產，例如聞名國際的阿里山森林火車、太平山蹦蹦車等，都是旅客的最愛。

台灣幾十年來纜車的投資利用實在乏善可陳，僅有烏來的雲仙樂園一小段。近年來，由於陽明山的花季及區內大屯火山群蘊藏特殊的溫泉資源，經年吸引了相當



■大陸張家界的纜車。

多的觀光客，造成上、下山交通擁塞，因此才開啓了北投—陽明山之間纜車規劃的新契機。

中國大陸則因為這幾年的改革開放，吸引了全世界及台灣人民前往探訪、觀光和經商。無煙囪工業為大陸帶來相當豐盈的收入，也激起他們發展觀光的決心。因此，許多名山、峻嶺在數年之間已快速地利用民間資金興建了數十條纜車，速度之快，成效之著，令人十分羨

慕。其中萬里長城和黃山勝景亦拜精心規劃的數條纜車之賜，才得以讓許多世人能親睹其壯麗丰彩。



林務局是台灣廣大林地的主管機關，數十年來由於各種主客觀的因素，森林遊樂事業的發展未能與時俱進，森林纜車運輸仍待起頭，毋寧是時代的悲哀。也惟有林務局，因轄管之山林土地資源豐富，最有利於迅速具體規劃，並付諸實行。九二一地震之後，大家對地質、斷層位置、建築設計、施工標準等都比以往重視很多，纜車路線的規劃如能詳加考慮這些因素，未來應可

將災害減至最低。因此在此提出一些興建地點構想，希望和有志一同保護環境生態之士，一起切磋研究，共襄盛舉。

一、阿里山線：由竹崎開始沿著森林火車路線分段建造纜車，以輔助火車運量。另外，眠月神木支線及塔山支線也可規劃，除了重建眠月神木為阿里山的新地標外，又可增加新景點，達到吸引遊客在遊樂區多俟停留之誘因。祝山觀日火車支線此次受到地震重創，其重建方式也可再加考慮。

二、排雲山莊線：係由玉山登山口到排雲山莊。玉山標高3952公尺，乃東北亞第一高峰，是很多人想征服的大山。此路線的興建可解決排雲山莊缺水、缺電、住宿量不足、設備差，處處需依賴人力支援服務的困境。早上由玉山登山口出發，坐上纜車前往排雲山莊，在一天之內即可完成玉山攻頂，反回登山口。對於無體力爬山者，也可藉著纜車，近距離仰沐玉山之雄風。而位於塔塔加鞍部的登

山口，則有能力提供山友較好的水、電、住宿服務。

三、合歡山線：合歡山是國內冬季賞雪、滑雪，夏季賞草的最佳地點。雪季時交通的擁塞，急需解決。而夏季高山秀麗草原，更值得用纜車向遊人招手炫耀。

四、新山線：八仙山是個有山、有水、仙氣裊繞、離都市又近的森林遊樂區，新山線的重建，可展示過去三大林場的經營史蹟，及令人心曠神怡的景緻，並可擴大遊樂區的範圍，讓人徜徉在山巒疊翠、雲深不知處的情境。

五、哈崙及嵐山線：花蓮是個觀光重鎮，這兩段纜車的建置，會提供遊客更多的體驗選擇，更多彩多姿的遊程安排，遠眺太平洋、花東縱谷與平原，對東部天然幽靜、與世無爭的感受會更加深刻。

惟有體認時代的需要，才積極祈盼林務局能儘快擇優先規劃一、二條纜車路線，由民間來投資興建，相信對轉型中的林業多目標經營、發展森林遊樂，將有莫大的助益，而且對於改善山區交通，減少坡地災害，亦會有正面的意義。

「開始即不晚矣！」希望台灣的天空在不久的將來，可見到遊客享受便捷舒適、居高臨下、鳥瞰群山的樂趣。

腳