高鐵與老樹

Taiwan High Speed Rail and Old Trees Around

羅華娟[1]　陳明義[2]　楊正澤[3]

Lo Hua-Chuan[1], Chen Ming-Yi[2] and Yang Jeng-Tze[3]

一、前言

高速鐵路是臺灣近年之重大工程，貫穿西部平原，幹線、站區及相關之施工所涉及之老樹甚多，「樹擋路」或「路讓樹」之紛爭一再上報，新竹區段尤其多。

高鐵的各站多留有廣大的特定區，站區開發難免會有「老樹與小廟」存廢的爭議。保存之，高鐵的整體規劃將受影響，甚至地皮利潤或有損失；毀之或遷之，又引發地方反彈，因爲這是在地的信仰中心。在一連串爭執與協調之後，終在臺中烏日站區留下2棵老樹，一是榕樹，另一是黃連木；在新竹六家站區也留下2棵榕樹，十分難得。

二、路讓樹的新竹風空大樟樹

風空大樟樹(*Cinnamomum camphora*)高約20m，胸徑1.2m，樹齡約200歲，旁有石鑿伯公祠，內放石雕伯公神尊，是在地的開山伯公。依1990年的前農林廳檔案，並未將風空樟樹列爲珍貴老樹，或因地處偏僻，少有人知。經高鐵改道事件，新竹市政府已依「新竹市樹木及綠資源保護自治條例」列爲珍貴老樹，此後廣爲人知。

大樟樹生長在新竹市金山里風空地區的一個小丘上，小丘算是小規模的「風水林」，外人少到。除大樟樹外，木本植物有樹杞(*Ardisia sieboldii*)、苦楝(*Melia azedarach*)、軟毛柿(*Diospyros eriantha*)、朴樹(*Celtis sinensis*)、香楠(*Machilus zuihoensis*)、茄苳(*Bischofia javanica*)、小葉桑(*Morus australis*)等；草本與地被植物有山棕(*Arenga engleri*)、老荊藤(*Callerya reticulata*)、三角葉西番蓮(*Passiflora suberosa*)、雞屎藤(*Paederia scandens*)、月桃(*Alpinia speciosa*)等，樟樹上還有槲蕨(*Drynaria fortunei*)附生，是生物多樣性很豐富的小丘林。顯然在高鐵計畫進行前的環境影響評估階段未注意到，否則就不必爲其存廢爭執而多耗了3年。

大樟樹前的伯公祠是由鑿石片砌成的傳統小祠，古樸典雅，對聯是：「正直降百福，神靈集千祥」。爲配合高鐵從旁經

[1] 特有生物研究保育中心退休技正
[2] 國立中興大學植物學系教授
[3] 國立中興大學昆蟲學系教授



風空大樟樹與伯公祠，右方為改道而過的高鐵軌道。(陳明義　攝)







1. 高鐵新竹站東區的大榕樹與福德宮，左後為高鐵新竹站。(陳明義　攝)
2. 隘口福德宮後方之大榕樹與土丘地景（伯公崁）。(陳明義　攝)
3. 高鐵新竹站西區所留存之福興宮與綠帶，右後為高鐵軌道。(陳明義　攝)

過，伯公祠在2004年曾由高鐵公司及工程單位協助遷移及轉向，但仍維持小石祠本色及傳統的靠山背景地形(伯公崁)，並未藉機擴大或做重大改變，這是客家純樸民情的良好典範。

爲防日晒雨淋，後來在伯公祠前加建「鐵棟棚」，方便休息與祭拜，但對景觀不無妨礙。高鐵公司爲保護風空老樟樹與伯公祠的付出，令人讚佩，而高鐵公司事後也以該事件大作形象廣告，算是各蒙其利的良性互動。事隔多年，周邊的科學園區與住宅

區已逐漸迫近，希望風空的大樟樹、小伯公廟，以及小丘生物多樣性可永續傳承下去，或許由地方NGO規劃爲鄉土環境教育場所，造福在地與全新竹市的子弟。

三、新竹站隘口榕樹

新竹縣竹北市隘口里第7鄰，被劃入高鐵新竹站特定區，所幸區內的大榕樹與伯公廟被完整地保留下來，仍是隘口里的傳統信仰中心，並留有步道讓人入內膜拜。

大榕樹(*Ficus microcarpa*)高約12m，胸徑約1.5m，樹基土堆三面圍種一些七里香(*Murraya paniculata*)及臺灣海桐(*Pittosporum pentandrum*)灌叢。榕樹前爲福德宮，廟的左右方各種了龍柏(*Juniperus chinensis* var. *kaizuka*)，龍柏一般認爲具「戒嚴」氣氛，很少與土地公廟搭配，因此也成爲此處的一個特色。

1939年在榕樹前立了石造福德祠，供人膜拜。1983年重建現今的福德宮，對聯爲：「福蔭一鄉長顯赫，德施萬姓仰威靈」。原石祠之頂脊被遺棄在灌叢中，當初如把石祠也完整地保存下來，應甚具文化價值。

在高鐵站區開闢後，大榕樹成爲完全暴露的孤立木，受風力加大，此由廟前香爐需加擋風板可看出，新竹地區一向以風大聞名，建議相關單位加強大榕樹之擋風措施。新竹縣政府文化局已重視大榕樹與伯公廟之文化意義，設有「傳統建築保存巡邏箱」定期巡邏。

四、新竹站麻園綠帶

新竹縣竹北市中興里麻園的福興宮及其綠帶，在開闢高鐵新竹站特區時被完整地保留下來。福興宮奉祀「福德正神」，在1992年重建過，內有3對柱子，分別以「福德」、「中興」、「福興」爲名刻入對聯，前者爲：「福厚祿豐曾以正，德高望重祀爲神」。雖闢爲站區，福興宮香火仍鼎盛，麻園信眾祭拜依舊，新竹縣政府文化局亦設有「傳統建築保存巡邏箱」定期巡視。

福興宮正後方爲大榕樹，高約12m，胸徑約1.4m。在廟左前方有一棵黃連木(*Pistacia chinensis*)及一叢長枝竹(*Bambusa dolichoclada*)，黃連木高約15m，胸徑70cm，也算是巨木。不論將來新站區發展如何，目前所留存的將是信仰中心與該處最顯眼的綠境。

在站區附近尚見2株高大的山黃麻(*Trema orientalis*)，樹高近20m，樹下有簡易祭拜石頭公之跡。山黃麻是速生、短壽的樹種，看來難以久存。

五、烏日站黃連木

高鐵烏日站位於臺中市烏日區三和里，站區北邊高鐵三路與二路交叉口附近留下一株黃連木大樹，黃連木又名爛心木或楷木，屬於漆樹科(Anacardiaceae)，產於臺灣、華南與華北，山東曲阜孔廟之楷木相傳爲子貢手植，也是本樹種。

這株黃連木樹齡約百年，樹高約15m，樹幹扁平，較寬方向的胸徑約1m，站區未施工前本樹應較爲繁盛，樹下或有石頭公之類的簡易供拜方式。施工整地改變了生育地環境，也損傷了根系，部分枝幹已遭砍修，工程之直接衝擊及施工後之新環境，使得這



1. 高鐵烏日站黃連木樹幹上的不知名菇蕈。(楊正澤　攝)
2. 高鐵烏日站的黃連木，周邊環境被細心的照顧。(楊正澤　攝)

棵黃連木顯得有點孤獨與淒涼，尤其樹幹上出現的不知名菇蕈，更讓人擔心這株老樹的樹勢。

樹旁加蓋了新廟，這是施工單位與地方人士的善意，廟內除供奉土地公外，尚供奉一顆石頭，可能是原在樹下之石頭公被刻意納入廟內共享香火。新廟門之對聯爲：「福身天降維守正，德能配地合稱神」。

黃連木爲闊葉一級木，木材雖「爛心」，但相當珍貴，除曾爲國防管制之槍托用材外，亦爲雕刻、木梳、髮簪等之優質工藝用材，被列爲臺灣鄉間珍貴老樹的很少，建議臺中市政府依「臺中市樹木保護自治條例」將本株補列入，亦建議高鐵站區保全人員加強監視，以免被盜伐。另本樹生育地環境欠佳，澆水、護土等撫育作業有待加強。

六、烏日站巨榕

榕樹是桑科(Moraceae)植物，是西部平原最普遍的樹木。未建烏日站前，應有一些榕樹生長在廟旁、厝角及田野，目前在烏日站區留下3株大榕樹，當中以筏仔溪福德祠旁這一株最大，高約15m，幹叢之直徑近2m，之前或有大小樹連成一小森林。站區工程施工之干擾不小，四周基土被切除了，北邊路旁另再加鋪了水泥，形成孤立的樹島，風剪之衝擊加大了。

施工後福德祠已由工程界及民間共同籌錢改建過，除供奉土地公外，還供拜兩顆石頭，此或爲原先樹下的石頭公，廟內也陳列了原福德祠的舊照片，供人緬懷。此新廟的對聯：「福蔭人間修德者，德庇道善福盈門。」

這棵榕樹下，又另新立了一小廟，算是



3. 高鐵烏日站保留的老榕樹下新建的「樹王公」小廟。（楊正澤　攝）

「樹王公」，在一巨榕下，同時供奉土地公與樹王公，也是特色。這是原在地住民的信仰中心，雖然農地被收購了，聚落遷散了，但原信眾仍會回來膜拜。

七、結語

高鐵公司在施工時特別將某些老樹保留下來，算是工程界的典範，但施工之干擾難免，擾動了基地、根系及四周的微環境，因而後續之保護與撫育更顯重要，也應加強巡視，以防外來破壞。

把珍貴老樹保留下來，只是起步，後續之細部規劃，得特別考量老樹，妥善保留爲公園綠地，避免再度的干擾。目前最必要的是設置解說牌或編印摺頁，加強旅客及地方之環境教育。國道3號高速公路東山休息區大榕樹之保存與規劃應是值得參考之案例，它已成爲名木，受到過往國內、外旅客的駐足觀賞與讚賞，高鐵公司繼風空大樟樹所建立的優良形象若能持續，或可爲老樹保育再添一樁美事。