

朝聖文化及登山管理 日本富士山之

文、圖／張 芝（中國文化大學觀光事業學系碩士班學生）
蘇文瑜（中國文化大學觀光事業學系助理教授）
楊詠涵（臺北市監理所辦事員）
楊增華（通訊作者 | 中國文化大學觀光事業學系副教授）

富士山地理現況

富士山橫跨日本靜岡縣和山梨縣，為東京西南方約 100 公里處的圓錐狀獨立山峰，高度達海拔 3,776 公尺。地理學研究指出，富士山最近一次的噴發時間在 1707 年，為一座年輕且活躍的活火山（Aoki, Tsunematsu, & Yoshimoto, 2019）。由於高溫熔岩流燒毀植被，且土壤不利植被生長，林線介於海拔 1,600 至 3,000 公尺之間（Maruta, 1996），多由柳樹（*Salix reinii*）等先驅植被所組成，藉由根部共生菌促進生長（Nara, 2006）。林線上方在冬季由冰雪覆蓋，夏季則露出褐色火山礫石。



■ 降雪後空氣乾燥，冬季的 12 月及 1 月較容易見到富士山清晰樣貌。（豐年社提供）

朝聖文化

富士山為間歇噴發的火山，在古代，人類難以理解為什麼山會撼天動地噴發，對於富士山感到神秘與敬畏；另一方面，富士山的雄偉外形又予人崇高、穩重及神聖感，轉化為人們對於山岳的崇敬。早在西元 12 世紀，受佛教及道教影響，僧侶前往富士山等秀麗靈山修行，部分僧侶將火山熔岩流表面冷卻凝固，內部仍高溫的岩漿流走，所形成的熔岩隧道（Lava Tunnel）視為靈修的淨土，逐漸形成與神佛融合的富士信仰（宮崎文子，2010）。鎌倉時代（1192 — 1333 年），開始在富士山頂祭祀淺間菩薩及大日如來（小泉武榮，2010）。在室町時代（1336 — 1573 年），因信仰而登山的民眾增加，參拜者視富士山為神靈的住所，藉由登山祈禱獲得精神滿足；富士山現有 4 條登山步道都是室町時代建置，鄰近農村居民提供參拜者住宿的山屋，有「御師（Osi）」安排住宿用餐、提供參拜供奉用品，以及進行富士山信仰（富士講）的祈禱及傳道活動（山梨縣官方旅遊指南，2020）。而到了江戶時代（1603 — 1867 年），至靈山參拜的風氣更加盛行，參拜者從富士山腳下的神社出發，徒步走到山頂，膜拜山頂上的日出，觀望山頂雄偉景色，視富士山為力量和救贖的源泉，渴望被神明所擁

有的力量灌輸，能夠平安富貴（小泉武榮，2010）。在日本「御來光」（Goraiko），指富士山頂峰日出時閃耀著璀璨日光，彷彿阿彌陀佛身後出現的光環，被視為一種吉兆與賜福。時至今日，富士山成為日本的國家象徵，日幣紙鈔上印有富士山圖像，小學生的課程有富士山相關內容，富士山「吉田火祭」為日本三大奇祭之一（日本國家旅遊局，2020）。

管理單位

富士山從 3,360 公尺以上大部分屬私有土地，由「富士山本宮淺間大社（Fujisan Hongu Sengen Taisha）」所有。西元前 27 年，垂仁天皇下令興建該神社，用以祭祀富士山的山靈，希望抑制火山噴發。之後日本多位天皇、幕府為展現敬意，陸續增建建築或捐贈土地予該神社，包括 1604 年江戶幕府將軍德川家康在戰爭獲勝後，修建了本殿、拜殿、樓門等建築作為酬神，並在 1606 年，將富士山八合目以上土地贈與該神社，日本全國約有 1,300 間淺間神社，富士山本宮淺間大社為淺間神社的總社（富士山本宮淺間大社，2020）。

富士山位於日本環境省所轄之「富士箱根伊豆國立公園」範圍內。由環境省、靜岡縣、山梨縣、當地的市鄉鎮、以及觀光部門等機構共同組



北口本宮富士淺間神社位於山梨縣，幽靜肅穆，由數百年樹齡之高大杉木與檜木環繞，為富士山文化遺址的一部分，被列入世界文化遺產。



北口本宮富士淺間神社本殿之木樑上懸掛信徒所奉獻，一棕一紅大型天狗面具（天狗為日本神話中的一種生物），展現人們祈求平安的信仰。

成「富士山正確利用推進協議會」，推動環境保護及避免山難發生。2012年1月制定《富士山綜合保護與管理計畫》，協調各部門的行動，列出了保存，管理，維護和利用的方法，以及國家、地方機構，及相關組織應發揮的功能。日本環境省的人員編制有限，無法承擔所有登山設施的巡視與

維護，因此相當仰賴地方政府、山岳協會、觀光協會等社會團體協助管理（李彥樑，2020）。

登山活動

富士山約9月中旬開始下雪，積雪到次年6月才逐漸融化完，由於冬

季積雪，而春季雪融常雪崩，因此，僅每年7月上旬至9月上旬的2個月適合攀登。

富士山目前有吉田、富士宮、須走、御殿場等4條登山步道。早在室町及江戶時代即由鄰近農村居民管理這4條路線(Ito, 2009)。4條登山步道都可到達山頂，早年即依山的高度分成10區段，以「合目」為單位，「一合目」是山腳下的登山起點，中間的地點為「五合目」，山頂則稱為「十合目」。除富士宮步道之上山及下山路線相同外，其餘3條步道區分有上山路及下山路。以使用人數最多的吉田步道為例，上山路約5.8公里，體能正常者，由五合目至山頂需花費5—7小時，沿途有住宿山屋及公廁等設施，在七合目及八合目各有一個醫療救護所，登山旺季有實習醫生進駐；而吉田步道之下山路約6.9公里，由山頂下山至五合目約需3到5小時，沿途並無住宿山屋，僅有一間公廁，其他公共設施亦有限(Japan National Tourism Organization, 2020; Jones, Yamamoto, Hayashi, & Jones, 2014)。富士山頂有一個直徑約780公尺的火山口，深度約237公尺，四週火口壁隆起，形成「富士八峰」，其中以劍峰最高。圍繞火山口走一圈稱為「鉢めぐり(Ohachi Meguri)」，步行一圈約需95分鐘。

富士山4條登山步道的五合目以上共有46間山屋(富士山登山官方

網站, 2020)，提供基本的住宿及膳食，山屋之電力採太陽能板或發電機發電，山屋客房多為通舖，因山區缺乏水源沒有浴室，飲用水依賴運送上山的瓶裝水；接近富士山頂前有郵局，另有店舖供應咖哩飯、咖啡等餐飲，以及販售登山杖、雨具、紀念品等。

登山者必須為自己的安全負責

根據Jones, Hayashi, Yamamoto and Aramaki (2013) 之間卷調查發現，攀登富士山的山友，78%是年齡20至39歲的青壯年，男性佔61%；大多數為初次攀登富士山，且攀登前未進行體能訓練等準備工作，也沒有購買登山鞋等裝備。然富士山的環境低溫、高山低氧、易滑動的碎石坡、可能滾落的火山礫石、遊客輕忽的心理狀態、以及疲勞感導致對危險的警覺及應對能力下降等，都可能引發登山危險(Unno, Fujino, Ohwaki, & Horiuchi, 2019)。富士山可住宿山屋多為擁擠的通舖，每個人的睡舖僅有一塊榻榻米的90公分寬，180公分長，山友大多睡眠品質不佳，且為觀看日出，山友常僅睡眠3—4小時即進行攻頂，在氧氣濃度低及睡眠狀況不佳的疲憊情況下，容易引發急性高山症等疾病。Horiuchi, Endo, Akatsuka, Uno, & Jones (2016) 指出，29.5%的山友在攀登富士山時遇到急性高山症問題

(頭疼 ≥ 3 LLS) 。Jones, Yamamoto, Hayashi, & Jones (2014) 整理 1989 至 2008 年的 10 年期間，在吉田步道發生的 155 起事故報告，發現總數 28 起的死亡事件中，27 起與心臟疾病有關，尤其男性遊客可能對於自己的健康過於自信，在上山途中發生心臟疾病的比例偏高；此外，許多遊客急著找廁所，或趕著下山至五合目搭乘回程巴士，匆忙下山的情況下容易摔倒或滑落山坡。依據「富士山正確利用推進協議會」(2015) 統計，在 2005 至 2014 年的 10 年期間，富士山合計發生了 540 起山難事件，遇難總人數達 617 人，包含 82 位民眾死亡。Jones and Yamamoto (2016) 之間卷調查另發現，國際登山客的年齡較輕，男性比例較高，但登山經驗較少，常選擇夜間上山，見到日出後即下山，並不在山屋住宿，對於安全管理，這類「子彈式爬升者(彈丸登山, Bullet Climb)」為山難意外的重要族群。

雖然山難意外頻傳，降雪後攀登危險性更大幅提高，日本警察署並未為了維護登山安全而禁止登山活動，僅在降雪後依日本道路法封閉登山車道，及要求執意登頂的山友遞交登山計畫書。日本法令沒有規定必須有山域嚮導同行始得攀登富士山、不禁止一人獨攀、也不強制規定山友必須購買登山險，而是強調山友必須為自己的安全負責(洪振豪, 2018 ab)。為

降低山難事故，日本環境省、靜岡縣、山梨縣政府、日本觀光局等機構，均設有日、中、英等多語網頁，詳細說明攀登富士山應注意事項，建議登山前進行負重及耐力訓練，預約住宿山屋及做好詳細的登山計畫，檢查並備妥足夠裝備，且必須有足夠的技術、經驗與野外醫療知識，掌握山徑及天候狀況。富士山各登山路口也設有告示牌，提醒山友確保自身安全。

「富士山登山官方網站」有登山計畫書的表格，日本警察署希望山友最慢在登山預定日的 1 週前將登山計畫書完成，並送至欲攀登步道的鄰近警察署；為了能有人及時查覺遇難，希望山友事先將計畫書的內容通知家人、同事、學校。甚至在富士山 4 條登山步道的登山口，都放置了空白的登山計畫書，山友填寫後可以直接投入一旁的信箱內，山友亦可以送交內容詳細的計畫書。惟日本警察署接受登山計畫書，並不代表「許可」，而是預備在事故發生後，有助搜救行動(洪振豪, 2019)。

日本的活火山數目達 110 座，民眾接觸新聞報導知曉，火山噴發易散佈有毒氣體，植被燃燒使高山氧氣濃度更低，且高溫氣體可能灼傷呼吸道，救援人員前往救援有極高風險；而在一般情況下，也可能因為氣候不佳等因素，必須保護救難人員安全，直升機空中救援或地面搜救人員都可能無

法出動。日本山難救援的第一線單位為地方政府警察局（山岳警備隊）及消防隊的山岳救助隊，上述單位備有直升機、無人機，及受過山岳訓練的救難隊員，但地方政府通常不能進行長期、大規模的搜救行動，也可能因為任務過多，救援速度慢，且量能不足。因此，在家屬請求下，民間直升機公司擁有的救難直升機、專業車輛及設備、山岳遭難救助隊、地方山岳會、山區經營登山小屋的商家等民間機構，也能提供山難救援，但民間提供的高昂搜救費用必須由山友自行負擔。因此，登山者多會購買登山險，旅行社及登山團體甚至會拒絕未購買足額登山險的民眾報名。日本的登山險多以支付搜救費用為主，較少為人壽及傷害保險理賠，當出動民間直升機或救援隊，保險費可以支付搜救花費。

減少環境衝擊的努力

富士山在 1970 年代鋪設公路，東京新宿、橫濱、成田機場、羽田機場等地，有巴士直達 4 條登山步道的五合目。受 Covid-19 疫情影響，攀登富士山人數下降，但 2022 年夏季仍有 160,100 人次攀登富士山，平日之每天山友數量達 1,822 人次，假日達每日 3,553 人次（日本環境省，2023）。人類攀登富士山的歷史悠久，且有朝聖文化內涵，但依本文第一與

第二作者攀登富士山的個人經驗，大量湧至的觀光客已讓傳統及神聖感漸淡，山屋販售各式商品趨向商業化，夏季登山旺季，山友常擠滿步道難以前進。

富士山位處國家公園範圍內，觀光活動所衍生的各種負面衝擊，日本媒體常有報導與批評，2013 年富士山列入世界遺產名錄後，富士山的觀光化問題更受重視。2014 年靜岡縣和山梨縣設立了「富士山保全協力金」，採自由捐獻方式，在各登山口設置攤位，鼓勵山友每人捐獻 1000 日圓的入山維護費，並在捐獻後，發給一個精緻木牌，遊客可做為造訪富士山的紀念品；所收取經費用於支應生態保護、提供富士山文化資訊、清潔維護、改善步道、救護站、告示牌及相關設施。Jones, Yamamoto, and Kobayashi (2016) 調查發現，大多數日本國內及國際山友都願意捐款，以保護富士山環境及文化資源。

富士山六合目以上公廁多由住宿山屋設置，住宿者免費或每次收費 100 日幣，未住宿者使用公廁每次須付費 200 或 300 日幣，所收取的費用，係做為公廁清掃、排遺清除、及硬體整修等。由於高山地區水源取得不易，富士山的公廁大多為環保廁所，使用木屑活化微生物，或串接牡蠣殼放置污水中，利用牡蠣殼上的微生物分解污水，部分公廁將排遺燃燒為粉

沫後再運送下山（靜岡縣政府，2020 b）。由於住宿山屋在夏季以外的其他季節會封閉停用，且不可能處處設公廁以滿足民眾需求，日本鼓勵山友隨身攜帶「便攜式廁所 LNT Bag, Wag Bag」，外部使用可自然分解之塑膠袋，內部裝具除臭效能之活性炭，以及具凝固功能的高分子聚合體粉末，尿液及排遺經凝固後為無味的果凍狀，塑膠袋密封後，由遊客自行攜帶下山，以可燃性垃圾的方式丟棄。

思考與借鏡

與日本相似，臺灣也多山岳，登山健行風氣盛行，日本面對富士山各項問題的處理方法，有值得臺灣借鏡之處。然筆者強調，日本政府對於富士山登山採行不限制或禁止的立場，有其朝聖文化的歷史背景；臺灣民眾對於登山的觀念與作法，亦與日本民眾不完全一致，日本現行的登山管理

並不完全適合臺灣，也不代表何者較進步。

臺灣目前主要由林務局、各國家公園管理處等公部門編列預算整建住宿山莊、避難山屋、步道、指標、告示牌、公共廁所，以及維護清潔等工作，而山區與平地有相當距離，公部門人力及預算有限，常感鞭長莫及，山區設施興建，及後續維護管理並不容易，若老舊損壞或清潔維護不及，易遭到民眾投訴與責難。日本環境省相當程度與地方政府及民間團體合作，劃分權責分工管理。筆者建議臺灣的山岳管理單位亦可與地方政府、當地社區、登山社群、民間團體、民間企業等分工合作；例如合歡山松雪樓以 ROT 方式交由民間企業經營，能提供山友良好睡眠及餐飲，有利登山安全，臺灣山區的其他住宿山屋，或可考慮如何更加善用民間力量。

臺灣於 2019 年 10 月由行政院長召開記者會，宣布山林開放政策方



■ 照片中的便攜式廁所，外包裝的長寬為 11×9.5 公分，重量 45 公克，內部有一個 67×50 公分的黑色塑膠袋，一包活性炭粉末，及一包高分子聚合體粉末。

向，簡化入山及山屋申請程序，積極進行步道整建維護、牌示檢修、山屋整建、提升山難救助系統，也與電信業者合作，改善山區行動通訊品質（黃信富、鄭伊娟，2020）。然山屋、步道、山區行動通訊設施的建置及維護成本高昂，萬一發生山難事故，需付出之救援成本亦十分驚人，然由全民繳納之稅金，進行僅部分民眾會使用的建設及救援，其合理及公平性易受質疑。日本在山難救援部分，山友多購買登山險，否則難以自費承擔救援開銷；山友攀登富士山所使用的山屋及公廁，主要是由民間設置及管理，並向使用者收費。目前由休閒活動中收回成本，使用者付費的觀念逐漸受到關注；臺灣的山岳管理機關可思考富士山鼓勵山友每人捐獻 1,000 日圓入山維護費的作法。交通部觀光局將 2020 年訂為脊梁山脈旅遊年，向海外推廣臺灣登山觀光，然外國觀光客在臺灣並未完全繳稅，可思考與觀光局、商業登山團體、及觀光業者共同推動，鼓勵日本等外國登山隊，除旅遊平安險外，加購足以支付搜救費用的登山險，逐漸帶動遊客自行負責維護自身安全的意識。

在環境保護部分，日本透過宣傳，鼓勵民眾重視環境保護，把個人垃圾全數帶回家，並自備攜帶廁所，並把垃圾全數帶回家。林務局早在 2005 年即引入「無痕山林」在臺灣推廣，鼓

勵民眾保護自然環境，並已有成效。未來宜持續強化，多利用網站、告示牌及媒體報導等，宣揚登山者力行環境保護，宣傳正面案例，逐漸形成多數人認同的社會規範後，少數害群之馬若未遵守社會規範，內心會產生羞恥感、罪惡感及尷尬感，怕受到其他遊客的異樣眼光，擔心失去社會認同而不敢違規（Chang, 2010; Grasmick, Bursik & Kinsey, 1991），事前的預防成本，較事後補救低廉，且效果往往比訂定法律及派員取締更佳。

富士山列入世界遺產名錄後，日本政府及民間組織更加重視富士山的朝聖歷史與文化。相較之下，臺灣亦有阿里山森林鐵道、太平山蹦蹦車、烏來臺車、木馬道等遺跡及歷史，有豐富且獨特的原住民文化與先民生活足跡。林務局等機關近年來十分重視山區文史資料整理，拍攝《阿里山百年記憶》、《無盡藏·哈崙時代》、《在森林中·嵐山工作站》等紀錄片，並進行文史調查、耆老訪談、蒐集老照片，編纂《合歡越嶺道：太魯閣戰爭與天險之路》、《森林·部落·人—太魯閣林業史》等書籍。彙整與解說宣傳山區文史資料，介紹每座山岳的地名由來、歷史、特性及適宜攀登方式，能使山岳活動更有靈魂、深度、知識性。🏔️

（參考文獻請逕洽作者）