

三、如果來到台灣一定要此拜訪，開著車來到山腳下，往山上爬三里路便是夢中的景色，這裡是日本第一的太平山。

翌日一早，記者們於七點出發、十點左右抵達土場，搭乘臺車利用員山的蕃道，於下午兩點抵達牛鬮，之後搭乘汽車抵達羅東。隔天才從礁溪返抵臺北。

首位徒步攀登大日本帝國第一高峰新高山（即現今台灣之玉山）峰頂的台灣總督石塚英藏於 1930 年（昭和五年）七月前往太平山巡視營林事業，也是由森林鐵道竹林車站出發。視察太平山伐材狀況，因其森林為日本一乃留刻印「天下太平山」在山上，以為紀念，並於歸程向記者說及植林政策³⁶⁸。同年十月爆發霧社事件，石塚英藏總督於隔年一月引咎請辭。³⁶⁹

1933 年（昭和八年）年七月十八日起至二十三止，《臺灣日日新報》連載六篇〈神秘太平山之行〉，³⁷⁰隔年八月中川健藏總督視察太平山，沿途風景絕佳，報上一一詳細介紹，宣傳太平山之美。

第四節 林鐵嬉遊

〈蘭陽的四季〉³⁷¹

（春）美哉蘭陽，人間樂土
綠野田疇，千頃萬畝
春風桃李，花團錦簇
花似彩霞，芬芳傾吐

蘭陽よい 土地住みよい所
青田千町 に春の風
桃や李の 花 き亂れ
雲か霞か 香に迷ふ

（夏）夏日翱遊，海濱嬉水
海鷗盤旋，綺麗夢迴
白浪發熱，倚涼岩下

夏は楽しや 海水浴に
海鷗盤旋，綺麗夢迴 沖
暑さ白波 岩間の蔭に

³⁶⁸ 〈總督太平山歸途在車上對記者說及植林政策〉，《臺灣日日新報》1930 年（昭和五年）七月十一日，漢文版。

³⁶⁹ 《臺灣日日新報》，1930 年 7 月 8 日，

³⁷⁰ 《臺灣日日新報》，1933 年 7 月 18-23 日第三版。

³⁷¹ 友寄景清編纂，李英茂翻譯〈蘭陽案内記〉，《宜蘭文獻雜誌·69、70》，頁 116-155。

漁翁悠悠，細竿低垂

浮世忘れて 魚つり

(秋) 青山綠谷，秋風徐來

秋の錦は 山から山へ

金枝紅葉，少女情懷

醜の乙女も 花かざし

深山黃金，如花盛開

黃金 花く 深山に

樟樹志節，流傳萬代

樟の操は 萬代に

(冬) 山蔭入冬，溫泉柔鄉

冬の山蔭 ほのかにつつむ

乳白水煙，冉冉升揚

白い湯煙 湯のかほり

出水芙蓉，美女沐浴

鬢のほつれに 絡んで溶けて

卿我戀歌，湯裡鴛鴦

夢で越します 汽車の旅

(火車開通)

蘭陽真是，樂土仙境

ほんに蘭陽は あのバラダイ

都邑城鎮，竭誠歡迎

ス

急坡草嶺，峻山三貂

さあさ來なされ 都人

汽車之旅，夢裡通行

の草嶺 三貂の嶮も

夢で越します 汽車の旅

《噶瑪蘭廳志・山川》記載，宜蘭平原因濁水溪橫切，形成溪北和溪南二個地區，亦昔時所謂西勢（溪北）、東勢（溪南）。謝金鑾在〈蛤仔難紀略〉中曾詳細描述東、西勢的地形：

蛤仔難西負山、東負海，而山勢南北對抱，三面皆山如環，而缺其一也。中有濁水大溪，以界南北，其南有清水溪，末流與濁水合；北亦有溪三，溪源皆出內山，東流注於海，諸羅志所謂三港合流是也。海口北山東盡為烏石港，南山東盡為蘇澳，自烏石港至頭圍、二圍，路皆緣山西行，漸折

而南，至於三圍。頭圍居海口，北倚山，其南為烏石港，西渡荒埔過金面山之南而至二圍；二圍之北有山曰擴仔山，西南過白石圍、湯圍而至於三圍，其北有坑，曰礁坑、曰旱坑，西南踰溪達於四圍，又東南踰溪達於五圍；五圍去山稍遠，北附溪，其東北為渡船頭，自頭圍至五圍，皆屬西勢，所在小圍無數，皆與番社參錯。東面大海中有龜嶼，其內沙汕橫互，自北而南，三港之水皆會於沙汕內，此西勢之地形也。東勢居濁水溪之南，曠野荒埔，一望無際，其地大於西勢。³⁷²

「中有濁水大溪，以界南北」，此言宜蘭境內最大河川—蘭陽溪，由西向東橫切蘭陽平原，形成溪北和溪南二大地區。屬於溪北的鄉鎮市有宜蘭、員山、壯圍、礁溪、頭城；溪南則有羅東、五結、冬山、三星、蘇澳、大同。宜蘭地區主要城鎮分布，由北而南為：頭城—礁溪—宜蘭—羅東—蘇澳—大同，各城鎮地理環境和人文發展有其地域特質。無論是蕃社分布，或是清代漢人拓墾及聚落發展，日治時期政經規劃，至於近現代各鄉鎮政治、經濟、文教重心，溪北與溪南地區，於地理環境和歷史變遷中，發展過程與結果此消彼長，形成顯著差異。

太平山森林隸屬於羅東郡。羅東設郡於 1920 年（大正九年），日本殖民政府進行官制改正，廢廳設郡。宜蘭地區廢宜蘭廳，設宜蘭郡、羅東郡及蘇澳郡等「蘭陽三郡」，隸屬於臺北州之下。羅東郡管轄區域包含：羅東街、五結庄、三星庄、冬山庄及三十處蕃地，轄域即今羅東鎮、五結鄉、三星鄉、冬山鄉及大同鄉。羅東郡之行政區劃地位提升後，與宜蘭郡以濁水溪（今蘭陽溪）劃分成二重點城鎮，宜蘭地區的政經規劃分為南北治理，羅東郡成為溪南地區的重心城鎮。日治時期積極開發臺灣林木資源，1924 年（大正十三年）羅東森林鐵路全線通車，此交通變革一舉帶動羅東地區經貿發展。

羅東的鐵路交通為臺灣總督府經營的官設鐵路，包含縱貫線（宜蘭線）與森林鐵路，森林鐵路又分為太平山線與平地線兩部分。縱貫線宜蘭縣是總督府殖民政策開發東部的目標所建，與森林鐵路於羅東交會，使羅東成為宜蘭地區交通轉運中心。

³⁷²謝金鑾：〈蛤仔難紀略〉形勢，收於柯培元《噶瑪蘭志略》卷十三藝文志，頁 165-166。

羅東郡內主要處理林務機關的營林所羅東出張所於 1924 年（大正十三年）自宜蘭移轉到羅東街，整體規劃有貯木池、廳舍、停車場、所員宿舍等，多數廳舍與官舍並列，形成具有完整機能的辦公區和住宅區。透過交通網絡連結營林所羅東出張所與羅東市街、羅東火車站，可運載貨物與輸送乘客。營林所羅東出張所於 1924 年（大正十三年）正式啟用以及羅東森林鐵路鋪設完工全線通車。

森林鐵道興建完工後，可改善原先太平山森林採伐的檜材流失之耗損，據 1924 年（大正十三年）統計，經由滑道滾下之木材，一年之內常有兩成左右之破損物，當時所出材料，多八萬石，若破損二成，即一萬六千石，金額非同少數，森林鐵道及軌道二部完工，對太平山林產利益實為莫大助益。³⁷³採伐木材可由鐵路運送至羅東儲藏，或是經由羅東轉運至其他地點，例如載運至蘇澳，由蘇澳港輸出。1926 年（昭和元年）《臺灣日日新報》刊載宜蘭太平山產檜，用為鐵道之枕木，使用之鐵道省也認為是優良木材，當年度欲使用五萬枝，將載運至蘇澳港，以船運輸出。³⁷⁴羅東郡成為木材集散地，太平山林產數量也達到第一波高峰。³⁷⁵

撰文於 1924 年（大正十三年）的〈蘭陽案內記〉是慶祝宜蘭縣鐵道全線通車而編著的旅遊指南。內容包括文學旅遊紀行、調查統計資料，以及豐富的圖片，繁榮勝場的導覽紀錄，可作為對應大正時期宜蘭的歷史切面。文中以「蘭陽是仙境」引言，介紹宜蘭主要城鎮—頭圍庄、宜蘭街、羅東街、蘇澳庄的交通運輸設備、特色物產、文教、社會事業、以及風景名勝。特別提出蘇澳港是蘭陽地區唯一的物資吞吐港，到基隆有五十浬，到花蓮港有四十四浬的航程，冬季因風浪影響，裝卸貨困難。1922 年（大正十一年）鐵路部宜蘭出張所辦理的貨物運送噸數為 67,190 噸，重要的貨物噸數為米、砂糖、煤炭、木炭、木材。其他類重達 32,610 噸，其次為木材，貨物噸數重達 19,241 噸，再次為米，重達：8,222 噸。

〈蘭陽案內記〉提到羅東「是僅次於宜蘭街的重要街市。不只是物資的集散地，而且是濁水溪上游往蕃界及太平山的通路。」文中讚賞：「蘭陽三郡不僅是風光絕佳之地，也是海之寶庫、山之寶庫、陸之寶庫等三庫齊全的樂園。海中樓

³⁷³ 〈森林鐵道及太平山〉，《臺灣日日新報》1924 年（大正十三年）五月三十一日第五版，漢文版。

³⁷⁴ 〈宜蘭檜以枕木搬出〉，《臺灣日日新報》1926 年（大正十五年）七月三日第四版，漢文版。

³⁷⁵ 高淑媛編，《宜蘭縣史大事記》，頁 132。

息著撈之不盡的魚群；山區則有台灣獨特的香杉、亞杉等針葉樹，尤其太平山更蘊藏扁柏、紅檜等三千萬石以上的建築用材。其他尚有製造樟腦的樟樹，製作唐桌、衣櫥同時作鑑賞用的烏心石，以及樟楠木、茄苳等名木，都可以說無窮盡地繁茂於山上。而蘊藏於山中的礦物，如金、銅、鐵、雲母、大理石等，隨著開挖聲，金色燦爛地閃耀在世人眼前。³⁷⁶」

除此之外，對於太平山森林鐵道開通後，從羅東乘車二小時即可抵達的太平山土場溫泉更是美言誇讚：「土場溫泉位於太平山山麓二千餘尺的高處。在碧水奔流的多望溪河畔蓋了一所小宮殿，然後從百尺處引泉水入浴槽。圍繞在四周的是一層又一層，蒼鬱得凝聚千古之碧的高山。而山到谷、谷到山之間有幽草佳花競艷、百鳥高歌齊唱，在巒翠包圍中看雲煙的來去，宛如一幅南畫。使拄著拐杖的雅客能陶醉於閑谷之景、幽邃之勝中，或能在浴槽中聆聽溪水聲，就知道身在仙境裡逍遙自在了。³⁷⁷」土場溫泉即現今「鳩之澤溫泉」。日治時期稱「旭澤」(Asahizawa)或「鳩之澤」(Hatnozawa)，1969年更其名為「仁澤溫泉」，至2006年回復「鳩之澤」原名。現太平山國家森林遊樂園區規劃有「鳩之澤溫泉」與「鳩之澤自然步道」，園區內設有火山噴泉狀的煮蛋槽，承襲日治時期，至今是宜蘭著名觀光景點。

該文也提到蘭陽地區的工業包括太平山針葉樹、闊葉樹的加工製材工廠，自1923年(大正十二年)興建搬運太平山林材的森林鐵路，已於1924年(大正十三年)三月鋪設完成，從天送埤起，經過牛頭(今牛鬥)、濁水而到土場的十二哩路。大正年間宜蘭交通與運輸設施的改良，除了提升林木開採速度，也預言羅東主宰北臺灣林業市場時代的來臨。羅東郡成為宜蘭檜材和貨物轉運中心，〈蘭陽巡迴譯述〉讚譽：「羅東為木材之鎮。³⁷⁸」

經濟索求與文化殖民政策的推進，森林觀光成就太平山文學報導的多元色相，有客觀的學術紀錄，嬉遊攬勝的鐵道登山小品，文化政策下的詩歌吟詠：自1933年(昭和八年)七月十八日起至二十三止，《臺灣日日新報》連載六篇〈神秘太平山之行〉。³⁷⁹隔年八月中川總督巡行視察太平山，³⁸⁰沿途風景絕佳，報上詳細

³⁷⁶ 友寄景清編纂，李英茂翻譯〈蘭陽案內記〉，《宜蘭文獻雜誌·69、70》，頁116-155。

³⁷⁷ 友寄景清編纂，李英茂翻譯〈蘭陽案內記〉，《宜蘭文獻雜誌·69、70》，頁116-155。

³⁷⁸ 〈蘭陽巡迴譯述〉，《宜蘭文獻雜誌·日治時期的宜蘭專輯(上)》，頁14。

³⁷⁹ 《臺灣日日新報》1933年7月18-23日，第三版。

³⁸⁰ 《臺灣日日新報》1934年8月14日，第四版。

宣傳太平山林風姿熠熠。不只《臺灣日日新報》，《旅と運輸》所刊載〈二月之旅〉一文中介紹太平山泰雅族的奇風異俗，以及周圍遍植櫻樹，三月上旬滿開見頃³⁸¹；《臺灣公論》則以〈千古不伐的大檜林—新太平山之偉觀〉評述幽邃華麗的鳩之澤溫泉以及太平山運材索道和存放良材的羅東貯木場³⁸²。1941年（昭和十六年）魏清德發表漢詩刊登於《臺灣日日新報》：

〈太平山途上〉

向曙披衣出，輕車搭五分。幾條溪漲水，萬頃稻連雲。
勝境資遊詠，名區陋見聞。大材留世用，杉檜秀欣欣。³⁸³

魏清德於清晨出發，搭乘行駛於土場至羅東間的森林鐵道的「五分仔車」（此即現今太平山森林遊樂園區的茂興線「蹦蹦車」）前往太平山森林。風日晴妍，鐵道沿途可見宜蘭平原田野原色，山迴路轉，進入險峻而優美的檜木森林，字裡行間流露出對檜木杉林的驚奇讚嘆。

不論是臺灣總督、政經官員或動植物學者進行現地勘察，或是學校社團舉辦的高山健行、見學旅遊，多於夏季六至九月份前往宜蘭太平山森林。於此時間點旅行的原因在於宜蘭地區的氣候特徵。

宜蘭地區三面環山，東臨太平洋，地勢走向西南高東北低，山脈多是東北走向，使得東北季風和太平洋的海風得以順勢長驅直入，故氣候濕潤，雨量豐沛，東北季風凜烈。太平山森林因地勢高峻，氣溫受海拔高影響頗大，全年平均溫度約為攝氏十一至十二度，每年十一月到隔年三月最為寒冷，平均氣溫多在攝氏十度以下，如遇寒流來襲，海拔一千八百公尺以上的山區降霜積雪。《臺灣日日新報》也曾報導羅東郡一帶寒威猛烈，二月份仍可見太平山地區積雪厚達二吋至五吋。³⁸⁴夏季時，海拔一千公尺以上的太平山區氣溫涼爽宜人，為極佳避暑勝地，故探訪太平山多安排於夏季。

³⁸¹ 《旅と運輸》，第八號，昭和十三年（1938年）二月十八日

³⁸² 《臺灣公論》，第三卷第三號，昭和十三年（1938年）三月一日。

³⁸³ 魏清德〈太平山途上〉，《臺灣日日新報》1941年（昭和十六年）十一月二十三日第八版，〈漢詩·魏清德選〉日文版

³⁸⁴ 〈北部蕃地白雪皚皚〉，《臺灣日日新報》1927年（昭和二年）二月十日第四版，漢文版。

大正年間，任職臺北中學校教諭的三屋靜於暑假前往宜蘭山城進行蕃界見學時，提到驟雨未歇之苦。1927年（昭和二年）《臺灣日日新報》記者一行人因牛鬪至土場之間的森林鐵道路段受到山崩和濁水溪急流而被掩埋或沖刷導致交通中斷，必須越過牛鬪到員山的山頂搭乘台車。1930年（昭和五年）石塚英藏總督巡視太平山林事業，或是1934年（昭和九年）中川總督勘查太平山經經埤亞南鞍部，視察霧社武界、門牌潭及日月潭發電所等太平山高山紀聞，皆可看出宜蘭地區多雨的氣候特色。夏季雖適合登山避暑，但蘭陽平原每年七、八、九月正逢颱風季節，時有風雨侵襲，若遇豪雨，則洪水為患、積潦成災，通往太平山的森林鐵路，軌道依山蜿蜒鋪設，路基均沿蘭陽溪南岸行駛，沿途經土場溪、天狗溪、馬崙溪、東疊溪、清水溪等溪口，因此需建築橋梁及隧道。若因豪雨侵襲沖刷，橋墩地基因此損毀，交通受阻。

石塚英藏總督與中川總督七月、八月前往太平山時，也因為當時適逢夏秋雨害，鐵道部分路段無法通行，而改乘轎登山。1932年（昭和七年）第二度來臺進行昆蟲採集旅行的學者江崎悌三也提到對於下雨連日未停的憂心³⁸⁵。〈蘭陽案內記〉以統計數據說明蘭陽平原的多雨特徵：

自古以來就有竹風蘭雨之稱，新竹以風著名，蘭陽以雨聞名（大正十一年的雨天181天、陰天91天、晴天93天，雨量2,411厘。大正十二年則雨天138天、陰天78天、晴天149天，雨量1,410厘），然而因為無排水設施，在乾燥期所種的一期稻作雖然能種能收，但到了雨季一旦下雨，所見之處一片汪洋，10天、20天，甚至過了一個月，水量還是有增無減。

³⁸⁶

鐵路對現代社會來說，是不可或缺的大眾運輸交通工具。不論是通勤所需，或是旅行觀光的長途距離搭載，一般民眾時常利用鐵路輸通往返，宜蘭地區也因太平山森林鐵路開通發展出特有的觀光風貌。日治時期出版《臺灣鐵道旅行案內》，是由臺灣總督府交通局鐵道部編寫，藉由縱貫鐵路連結東西南北，推展臺灣觀光的旅行指南書。作為觀光活動媒介，具有複合性機能，為讀者提供觀光地點的時

³⁸⁵ 吳永華：《被遺忘的日籍臺灣動物學者》（臺中：晨星，1996），頁261-263。

³⁸⁶ 友寄景清編纂，李英茂翻譯〈蘭陽案內記〉，《宜蘭文獻雜誌》，69、70，頁116-155。

空資訊與凝視經驗的移轉。出版期間自 1916 年（大正五年）至 1942（昭和十七年），共十二期。主要分為臺灣島內介紹、各線路導覽、鐵道營業案，並收錄有臺灣各地風俗景觀照片及市街導覽地圖。功能在於鐵路沿線觀光，紀念縱貫線全線營運而發行的旅行指南書意味著臺灣終於成為觀光地點之一，臺灣觀光景點與旅遊設施急速發展。與現代旅遊書籍稍有不同的是，本導覽書介紹涵蓋臺灣的地理氣候、生物、產業、教育、文化節慶等內容，從北到南概括至名勝特產的歷史背景或起源皆有記述，如臺灣豐饒多產的水果以及三大林場出產的木材相關手工業等。

大正十年（1921 年）〈鐵道旅行案內〉對宜蘭地區羅東驛的遊覽介紹僅標示三星庄、圓山鐵線橋、新寮瀑布；特色物產則有落花生油、酒、雜木、檜材、樟腦、樟腦油。

大正十三年（1924 年）九月發行的〈鐵道旅行案內（下）〉，其中記錄位於臺北市羅東郡羅東街的羅東驛，地處宜蘭至蘇澳間中央位置，是地方交通物資集散中心，特別提出最近由此地通達太平山大檜林的森林鐵道已開通，為設置貯木場，羅東街道活力蓬勃³⁸⁷：「殖產局營林所管轄的森林鐵道，由羅東至土場間二十二哩，為搬運木材，一日運轉二趟。³⁸⁸」鄰近旅遊景點則列出：新寮瀑布、三星庄、圓山鐵線橋、濁水溪檜林、次高山。並以大篇幅介紹濁水溪檜林：「此檜林位於三星庄西南十一里二十七町，可搭乘開往天送埤的鐵道前行。本檜林橫跨三星山與太平山，面積約六萬餘甲，蓄材量凌駕於阿里山之上。總督府於大正十年十月進行開採作業。運材由管流輸送至員山貯木池儲放，最近由於羅東森林鐵道開通，貯木場地將移轉至羅東。由羅東森林鐵道可搭乘至終點站土場，由土場至檜林中心太平山。³⁸⁹」

森林鐵路正式通車後，至宜蘭遊覽的旅人，也可透過鐵路運輸，自羅東至土場，經由太平山攀登次高山，踏遊觀賞古木森森的巨木奇景。〈鐵道旅行案內〉對次高山也有所介紹：「次高山（雪山）為本邦第二高山，海拔一萬二千九百十二尺，跨越新竹、臺中二洲，攀越次高山由此地進入最為適合，因營林所經營太平山事業地，搭乘森林鐵道，於終點土場驛下車，經過「タボ」「ルモアン」「シ

³⁸⁷ 〈鐵道旅行案內（下）〉臺灣總督府鐵道部，大正十三年九月，頁 194-195。

³⁸⁸ 〈鐵道旅行案內（下）〉臺灣總督府鐵道部，大正十三年九月，頁 195。

³⁸⁹ 〈鐵道旅行案內（下）〉臺灣總督府鐵道部，大正十三年九月，頁 195。

キクン」等蕃社，溯越濁水溪約八里半，即可抵達「ピヤナン」鞍部。不過此地步行路途極為困難，單獨登山恐遭遇危險。³⁹⁰」

昭和七年（1932年）三月發行的〈臺灣鐵道旅行案内（下）〉則是提到羅東驛的交通機關有三星山森林鐵道：由羅東至土場運費九十二錢。³⁹¹鄰近景點有土場溫泉、太平山檜林、次高山等地。自森林鐵道搭乘三小時即可抵達土場溫泉，鐵道終點亦為太平山檜材搬出場地，溫泉為鐵性鹽類泉，有營林所俱樂部和多望旅館供遊客投宿。對於太平山檜林則提到，其山林優美獲選為「臺灣十二勝」。

³⁹²

昭和九年（1934年）八月發行的〈臺灣鐵道旅行案内〉刊登〈臺灣遊覽略圖〉，標示羅東至土場路段，以及土場至太平山至次高山道路段。並表列臺灣八景十二勝，位列十二勝之太平山可由羅東搭乘汽車後徒步至太平山森林；若搭乘鐵路，則可選擇總督府營林所管轄的森林鐵道，起點站為羅東，迄站為土場，車資九二錢，交通時間二時五十分，一日有二班車往返。途經土場溫泉可觀覽多望溪勝景，泉質為碳酸泉，有益血液循環。營林所俱樂部可供應膳食住宿，周邊亦有テンクル溪、ボンボン溫泉等景點。由土場步行至太平山檜林需費三小時，檜林山嵐雲海，風景絕美，位列臺灣十二勝。³⁹³

昭和十七年（1942年）二月發行的〈臺灣鐵道旅行案内〉在〈臺灣視察案内圖〉標記羅東至天送埤至土場路段，以及由土場步行至太平山之路程經過「シキクン（四季薰）」、「ピヤナン（埤亞南）」等地。代表的山岳登行日程案，列出大霸尖山、鹿場大山、次高山、大霸尖山、次高山縱走、ピヤナン鞍部—松嶺越、ピヤナン鞍部—大甲溪越、南湖大山、中央尖山³⁹⁴。其中次高山、ピヤナン鞍部—松嶺越、ピヤナン鞍部—大甲溪越、南湖大山路段，分別建議行經土場溫泉及宿泊於シキクン（四季薰）。

松嶺駐在所（約 2,606 公尺）位在中央山脈北合歡山（約 3,394 公尺）西北方與白姑大山（約 3,349 公尺）連接山脈上，是通往霧社大甲溪水源的平岩山、埤亞南鞍部方面警察道路上的重要地點。

³⁹⁰ 〈鐵道旅行案内（下）〉臺灣總督府鐵道部，大正十三年九月，頁 196-197。

³⁹¹ 〈臺灣鐵道旅行案内（下）〉臺灣總督府交通局鐵道部，昭和七年三月，頁 243。

³⁹² 〈臺灣鐵道旅行案内（下）〉臺灣總督府交通局鐵道部，昭和七年三月，頁 244-245。

³⁹³ 〈臺灣鐵道旅行案内〉臺灣總督府交通局鐵道部，昭和九年八月，頁 122-124。

³⁹⁴ 〈臺灣鐵道旅行案内〉臺灣總督府交通局鐵道部編纂，昭和十七年二月，頁 19-25。

羅東驛的相關介紹提到當地主要建物包含羅東郡役所、街役場、營林所出張所。較特別的是列出羅東名物：「ヒノキ飴、ヒノキ羊羹」。「ヒノキ」為扁柏之意，屬於高級木材的扁柏，日本人稱為「ヒノキ」(Hinoki)，意謂「火之樹」或「日之樹」。稱為「火之樹」，是因檜木富含樹脂，意於鑽木生火；「日之樹」則來自於日本《古事紀》中記載：「スギとクスノキは舟に、ヒノキは宮殿に、マキは棺に使いなさい」，意即「ヒノキ」此木為建造宮殿的木材。被視為日本扁柏變種的臺灣扁柏，沿用日本扁柏的名稱「ヒノキ」。至於臺灣特有種的紅檜，樹皮和木材都帶紅色，日人稱為「ベニヒ」。「ベニ」即紅色，一直到現在，老一輩的臺灣人還是習慣使用「ヒノキ」和「ベニヒ」來稱呼臺灣扁柏和紅檜，³⁹⁵「ヒノキ」甚至被廣泛認為是「檜木」之意。宜蘭泰雅族部落社名バロン、シヨウラ取自檜木杉林。泰雅族黥面的墨料，也取自松木或檜木。將「ヒノキ飴、ヒノキ羊羹」視為羅東名物，可見當時羅東郡出產檜材興盛，當地特產也以此為標誌，〈蘭陽巡迴譯述〉將羅東讚稱為木材之鎮³⁹⁶。

關於森林鐵道的介紹，與昭和九年（1934年）八月發行的〈臺灣鐵道旅行案内〉略有差異，車資與所需交通車程並無變化，往返班次增加為一日三班。當地景點有鳩之澤溫泉（即昔日土場溫泉）與營林所羅東出張所及貯木場。該年度的〈臺灣鐵道旅行案内〉對於太平山檜林文字敘述之外，亦附上〈太平山觀光順路圖〉，詳細列出營林局鐵道以羅東為起點，沿途停靠站為：歪歪一大洲一二萬五一三星一天送埤一清水一牛鬮一濁水一土場一鳩之澤，鳩之澤可換乘索道至中之平³⁹⁷。

小結

官方發行的臺灣旅行指南書，以出版於1908年（明治四十一年）的《臺灣鐵道名所案内》為首。以鐵道沿線導覽的方式介紹臺灣的景點，招攬觀光客，同

³⁹⁵ 林玉如、陳淑華：《台灣檜木》（宜蘭：宜蘭縣立蘭陽博物館，2007），頁37-39。

³⁹⁶ 〈蘭陽巡迴譯述〉，《宜蘭文獻雜誌·日治時期的宜蘭專輯（上）》，頁14。

³⁹⁷ 〈臺灣鐵道旅行案内〉臺灣總督府交通局鐵道部編纂，昭和十七年二月，頁19-25。

時以南國島嶼的浪漫和異域的魅惑奇想來形塑臺灣旅行活動的魅力，使日本本土的讀者認識經過日本殖民大力改造的臺灣新面貌。其內容不斷改編與修訂，每一期的記述與介紹的觀光景點有所不同，以多變、有趣、豐富的魅力介紹臺灣，吸引觀光客的注意與好奇。

比較並歸納自大正十年（1921年）、大正十三年（1924年）、昭和七年（1932年）、昭和九年（1934年）、昭和十七年（1942年）等五期《臺灣鐵道旅行案内》，可看出宜蘭地區太平山森林，在森林鐵路尚未興建之前，對於進出太平山事業地的羅東驛，僅列出三星庄、圓山鐵線橋、新寮瀑布。羅東的鐵路交通主要是由臺灣總督府經營的官設鐵路，其中包含縱貫線之宜蘭線與森林鐵路，森林鐵路又分為太平山線與平地線兩部分。1924年（大正十三年）太平山森林鐵路開通，使羅東與叭哩沙（今三星）地區成為木材集散地與物資補給地。森林鐵路初期雖以載運木材為主，自1926年（大正十五年）開始載客，在運材車箱後面加掛兩個客座車箱，最多可容納八十人，是山上工作者主要的交通工具，自羅東竹林穿越三星地區而到土場，沿線竹林站載運人次數最多，其次為三星站及天送埤站，乘載著木材與工人，也載運遊人旅客進入太平山森林地。透過鐵道網絡串連山域平原與溪北溪南，羅東郡成為森林鐵路與官設鐵路縱貫線宜蘭線的交會站。

1927年（昭和二年）《臺灣日日新報》刊出太平山照片，標以「臺灣八景候補地太平山の風光」撰文敘述太平山森林之美。³⁹⁸此後的〈臺灣鐵道旅行案内〉也描述太平山檜林因山林優美而獲選為「臺灣十二勝」。³⁹⁹1933年（昭和八年）一月鳩之澤溪谷發現湧出溫泉，即「土場溫泉」地，在昭和九年（1934年）八月發行的〈臺灣鐵道旅行案内〉也有所提及。羅東設立營林所的出張所，開啟太平山森林事業與羅東產業經濟新的一頁，羅東郡成為重要的木材集散地。羅東街因為交通路線、營林所出張所與貯木池設置，因此製材工場或工場出張所、木材商

³⁹⁸ 臺北市商工課編：〈臺灣の別格と八景及十二勝〉，《大東亞共榮圏の中心地—臺北》（臺北：臺北市役所，1942年）頁77-79。

³⁹⁹ 〈臺灣鐵道旅行案内（下）〉臺灣總督府交通局鐵道部，昭和七年三月，頁244-245。

行或支店、木製品加工業者林立。1942年（昭和十七年）二月發刊的〈臺灣鐵道旅行案内〉也列出羅東當地名物是以檜木為名的「ヒノキ飴、ヒノキ羊羹」。壯偉森林與土地民情皆置諸筆下，寫實的旅行導覽介紹，同時反映出當時太平山的獨特魅力與吸引力。

日治時期的臺灣旅遊書寫，呈現書寫者與時空情境的關聯，隱含主體與他者互動的經驗。其空間移動、風土再現、記憶與認同、飄泊與離散，帝國與殖民的心理機制等面向，以及記錄文本蘊含的跨界文化比較觀。檜山蝶影，信史般的詩文旅記，或真實或夢幻，交織感性與理性的文字記錄，代代相沿，成為美麗的史蹟，透過文學視角，觀照太平山林業開發與人文歷史的發展與變遷。比對不同年份的〈臺灣鐵道旅行案内〉，也可瞭解由森林鐵路勾勒出的太平山觀光風景其歷史推移演繹，其所駐留下的文學與歷史紀錄，保存檜山林鐵的寧靜與喧鬧，見證日本殖民統治時期對森林產業的關注，是太平山森林文學的拼圖一角，在時空交錯之際，激發多元層疊的地景圖像與文學記憶。

第五節 太平山與八景

臺灣自清代起便有八景的選立，〈臺灣八景〉首次出現於康熙三十三年（1694年）纂修、康熙三十五年（1696年）刊行的《臺灣府志》，此方志是由福建分巡臺夏道兼理學政高拱乾纂修。高拱乾首度於〈外志〉中的〈古蹟〉項附錄部分提出〈臺灣八景〉：安平晚渡、沙鯤漁火、鹿耳春潮、雞籠積雪、東溟曉日、西嶼落霞、斐亭聽濤和澄臺觀海⁴⁰⁰。在臺灣府志中的〈臺灣八景〉出現之後，後來的地方志如臺灣縣志、淡水廳志、諸羅縣志，也出現與特定地域相關的八景。

⁴⁰⁰ 高拱乾，《臺灣府志》，台北：台灣銀行，1960年，頁223。值得注意的是他將「八景」放入卷九「外志」中「古蹟」附錄項目而非於「形勝」或「山川」項目中提及。