

太平山林鐵與羅東林場

文·圖片提供／吳永華（臺灣自然史研究者）

宜蘭太平山曾經蘊藏豐富的扁柏、紅檜等珍貴林業資源。日治時期，1914年10月臺灣總督府營林局派員發現大片檜木林後，積極展開伐木運材的工作。1916年8月，營林局於外員山設宜蘭出張所，自1917年3月起將檜木以管流方式從土場順著宜蘭濁水溪（今蘭陽溪）而下，運送至外員山貯木池。但這種運材方式常因溪水減少而暫時終止，不僅規模小而耗時，且容易碰撞傷材，汛期來時又有流失之虞，導致成效不彰。

太平山林鐵規畫與興築

營林局在1918年8月及1921年9月，曾兩度向總督府提出興建運材鐵道的計畫，但預算未獲上級核准。之後，因1921年臺灣電氣興業株式會社計畫興建清水湖水力發電廠，必須利用宜蘭濁水溪的溪水進行發電，提供宜蘭地區的用電需求。然而一旦興築攔水壩，便與原

本的管流運材方式產生衝突，因此以鐵道運材的契機終於出現。最後，田健次郎總督同意在不花費官方預算的原則下，改採興建鐵道運送檜木的方案。

由於羅東方面積極爭取，在陳純精街長的努力奔走下，承諾會配合解決鐵道和林場用地的取得，總督府決定將檜木運往溪南的羅東，建立一處新的檜木貯放、標售、轉運的集散地與行政管理中心。此一重大決策帶動羅東日後工商業的繁榮發展。

平地線的鐵道建設分三個路段進行，從土場至天送埤段（19.36公里）於1922年11月由臺灣電氣興業株式會社負責出資興建。天送埤至歪仔歪段（14.52公里）則租用臺南製糖株式會社用來運送甘蔗的鐵道。至於從歪仔歪到羅東3.07公里的路段則是棘手問題，羅東各界認為是翻轉命運大好時機，努力協商克服困難。最後，決定從歪仔歪到羅東的鐵道工程費用由羅東街出資五萬圓；羅東出張所的用地取得也於1922年11月，在羅東郡役所召集相關業主商議購買後獲得解決，從羅東竹林至土場間的鐵道工程得以順利展開。

運材系統與林場開發

1924年1月，從羅東的竹林驛發車，經歪仔歪、大洲、二萬五、三星、



▲日治時期的營林所羅東出張所。（圖片提供／農業部林業及自然保育署宜蘭分署）



▲太平山林鐵及觀光順路圖。(圖片出處／《臺灣鐵道旅行案內》，1940年)

天送埤、清水、牛鬥、濁水至終點站土場，全長約36.4公里，軌距76.2公分的羅東森林鐵道全線通車。

至於檜木原鄉的山地線運材系統，依前後時期的不同，可分為舊太平山及新太平山兩大區域。舊太平山林場是最早開發的區域，以土場為根據地，往多望溪西南岸的加羅山、四季薰社方向展開作業。早期以木馬、木滑道和人力將木材送至土場之後，再運出外員山或羅東。1937年，營林所將伐採檜木的地點由舊太平山移轉到新太平山（現今的太平山森林遊樂區），在土場—鳩之澤—中間—蘭臺—白嶺—白系—上平—新太平山之間，鋪設四段柴油蹦蹦車運材軌道，以及架設三段流籠架空索道，始將原木運抵土場，銜接平地線出羅東。

宜蘭線與林鐵之串聯

1924年11月30日，從臺北至宜蘭間的宜蘭線鐵道歷經七年施工後，終於打通草嶺隧道全線通車，翌日開始營業，太平山的檜木得以藉由鐵道輸往外地。

宜蘭線鐵道及太平山林鐵兩大運輸系統的完成，無論是出隧道看見龜山

島，或入森林望見太平山，對蘭陽地區的產業發展、物資流通及行旅往來影響甚鉅。旅客只要從臺北搭宜蘭線鐵道在羅東驛下車後，便可前往竹林驛轉搭羅東森林鐵道火車上至土場。「臺北—羅東—土場」這三個銜接點，更能將旅客再藉由運材軌道（蹦蹦車）和架空索道（流籠）輕鬆的帶上太平山，或繼續沿埤亞南警備道路，往中央山脈更高海拔的泰雅山區或臺中州方向邁進。

羅東林場誕生與變遷

1924年，營林所的出張所位置從溪北的宜蘭外員山，移轉到溪南的羅東街北邊後，形成一個太平山檜木集散地的新聚落。它像一塊磁鐵般，吸引各行各業的人才聚攏過來，許多的製材及相關下游業者紛紛轉往羅東發展，改變了羅東街的產業生態，朝工業化的新興城市邁進。羅東從大清帝國時期的小村，蛻變成為日本帝國下的檜木集散大鎮。

日治時期，羅東林場是太平山檜木的集散地，營林所轄下一處管理檜木事務的地方出張所，歷經營林所羅東出張



▲1941年10月5日長谷川清總督搭乘羅東森林鐵道上山，於竹林驛留影。(圖片出處／《視察寫真冊(七)》，1942年，中研院臺史所檔案館典藏)



▲營林所羅東出張所作業地土場的集材（左圖），以及貯木池景觀（右圖）。(圖片出處／《羅東展望繪葉書》，1930年代；圖片提供／宜蘭縣史館)

所（1924-1942），以及臺灣拓殖株式會社林業部羅東出張所（1942-1945）兩個時期，從開啟、扎根、拓展、躍進、戰時的過程中發展開來。可說林場的一切歷史都因它而生，也因它而止。

戰後，進入國府時代，為了增產報國，林業開發採行太平山和大元山林場兩路並進；組織也歷經臺灣省行政長官公署農林處林務局臺灣拓殖株式會社林業部羅東出張所時期（1945-1946）、臺灣省政府農林處（廳）林務局林產管理委員會太平山林場時期（1946-1947）、臺灣省政府農林廳林產管理局太平山林場時期（1947-1960），以及臺灣省政府農林廳林務局蘭陽林區管理處伐木生產時期（1960-1982）等四個時期。

林鐵廢棄與林場休業

戰後，太平山森林火車繼續行駛，載運檜木下山。1977年，公路局宜蘭站落成啟用後，搭乘巴士沿蘭陽溪畔的中橫宜蘭支線到達土場的公路運輸逐漸成為趨勢，昔日森林鐵道班班客滿的盛況不再，鐵道存廢的討論不斷浮出檯面。

當時，太平山木材生產已明顯下降，林務局開始研議朝森林遊樂區的方向規畫，並興建通往太平山的產業道路。1978年8月，受黛拉颱風的侵襲，天送埤至土場的路段受損嚴重，修復非常困難，於是決定放棄。1979年8月1日森林鐵道奉准宣布全線停駛，結束56年的運輸任務，原木改以卡車從林道運出。1982年6月，太平山伐木生產事業宣告終止，林場時代正式結束。

林區轉型與傳承活化

1989年起，蘭陽林區管理處由生產事業機構改制為公務機關，改稱「林務局羅東林區管理處」；2003年，林務局將之規畫為「羅東林業文化園區」，2009年正式開放營運。2012年，宜蘭府文化局將整個園區指定登錄為「羅東林場」文化景觀區。2023年8月，組織再度更名為「農業部林業及自然保育署宜蘭分署」。今年（2024年）正逢太平山林鐵與羅東林場歡慶百年，過去這些林業往事，都將成為羅東林業文化園區百年傳承活化再出發的重要歷史底蘊。📖