

走一條「同理」的步道— 以權益關係人初探大鹿林道東線經營管理

胡景程*

摘 要

政府在山域環境中扮演公共財治理的角色，過往為透過建立法規制度來約束或管理登山活動，然在 108 年 10 月行政院頒布山林開放政策前後時期，政府機關嘗試採取由下而上的溝通方式，利用網路平台或政策公聽會進行政策溝通並修正法規制度，讓登山管理相關制度能在官民之間取得共識。本文將以雪霸國家公園管理處所轄之大鹿林道東線為探討案例，透過權益關係人(stakeholder)、事實與觀點來探討大鹿林道東線經營管理，期望能讓登山者理解登山活動中關係權益人的複雜性和各自所抱持的態度，讓彼此能利用同理心來易位思考。

本文最後建議，山友在從事登山活動中，以人本的角度出發，應學習相互尊重，易位思考及理解原民文化的珍貴；以生態環境的角度出發，應瞭解生態保育的重要性並讓後代人可持續享有共同的資源，促進更多有意義的對話並形成共識或政策。

關鍵字

雪霸國家公園(Shei—Pa National Park)、大鹿林道東線(East Branch of Dalu Forest Road)、事實與觀點(Fact and Opinion)、權益關係人(Stakeholder)

* 雪霸國家公園管理處 技士

走一條「同理」的步道— 以權益關係人初探大鹿林道東線經營管理

胡景程

壹、前言—權益關係人與山林開放政策

108年行政院宣布不再以「危險」作為限制民眾登山的理由，並同步推動「開放山林，簡化管理」、「資訊透明，簡化申請」、「設施服務，便民取向」、「登山教育，落實普及」、「責任承擔，觀念傳播」等五大政策主軸，警政署也配合調整部分地區之「取消入山管制」，農委會林務局也逐步開放所有林道「管車不管人」，教育部體育署也主政管理登山活動並協調相關部會推動登山教育與登山活動。

在這波由行政院主導山林開放的前後時期，政府機關也嘗試採取由下而上的溝通方式，利用網路平台或政策平台邀集權益關係人(stakeholder)共同討論修正法規制度或管理措施，詳如下表：

表一、山林開放前後時期主要權益關係人與相關登山管理政策議題列表

項次	時間	主要權益關係人	登山管理政策或議題
1	105年8月	登山團體、山友代表、國家發展委員會	公共政策網路參與平台發起之「反對國家公園登山活動安全管理條例草案」、「反對臺中市、南投縣登山活動管理自治條例的不合理登山管制與罰則」並通過連署門檻。
2	105年9月	登山團體、山友代表、立法院時代力量黨團、直接與間接山域管理機關	登山活動教育、救難機制及制度保障」立法院公聽會聽取登山界意見並撤回上述草案。
3	107年7月	登山團體、山友代表、立法委員羅致政國會辦公室、直接與間接山域管理機關	「發展山岳旅遊與登山安全政策」公聽會。
4	107年7月	登山團體、山友代表、立法委員陳曼麗國會辦公室、直接與間接山域管理機關	「台灣百岳登山困境與旅遊創新」公聽會。
5	107年8月	社團法人台灣山岳文教協會、登山團體、山友代表、國家公園、林務局、消防署等	「戶外活動安全服務網建置策略座談會」
6	108年10月	行政院、直接與間接山域管理機關、戶外運動團體	宣布山林解禁及五大主軸政策。
7	108年12月	總統府、行政院、直接與間接山域管理機關、戶外運動團體	公布「國家賠償法」部分條文修正案。
8	109年4月	教育部體育署、直接與間接山域管理機關、登山團體	訂定「登山活動應注意事項」。
9	110年5月	立法院教文委員會、原住民族委員會、登山團體、原住民族代表、直接山域管理機關	召開公聽會並蒐集山林開放後對各部落傳統領域的影響。
10	110年6月	立法委員鍾佳濱、立法委員伍麗華、立法委員高金素梅、原住民族委員會、登山團體、原住民族代表、直接山域管理機關	呼籲各部會應針對疫情期間經濟收入受影響之高山協作員提出解套方案。

資料來源：作者自行整理

是以，從近年台灣的登山活動管理策略及法令的調整過程當中，都可以窺見權益關係人的角色參與其中，當中包含了：行政院、立法委員國會辦公室、直接山域管理機關、間接山域管理機關、民間登山團體或個人及原住民團體等；當中的每一個權益關係人角色，在這波山林開放前後中相關的登山法令或管理措施中，所關切的面向或所抱持的立場有不同也有相同之處，而這也具體呈現現今台灣岳界環境複雜的面向。

以雪霸國家公園管理處（下稱雪霸處）所轄之大鹿林道東線經營管理為例，近年該林道管理策略及法令的調整過程當中，也有權益關係人穿插其中，當中又以民意代表為主要溝通管道，詳如下表：

表二、山林開放前後時期主要權益關係人與相關登山管理政策議題列表

項次	時間	主要權益關係人	討論議題
1	108/4/30	新竹縣議員張益生、五峰鄉原住民部落、雪霸處	討論大鹿林道東線利用電動腳踏車搬運背包事宜
2	108/5/17	立法委員高金素梅國會辦公室、林務局新竹處、新竹縣原住民青年協會、陳情人代表張OO、雪霸處	大鹿林道東線管制路段部落通行方案-試辦利用機車運補登山物資
3	109/5/13	立法委員余天國會辦公室、林務局新竹處、雪霸處	大鹿林道東線委託業者接駁車載運登山客
4	109/10/13	立法委員伍麗華國會辦公室、陳情人代表、林務局新竹處、雪霸處	大鹿林道東線試辦高山協作員利用機車運補登山物資試辦計畫
5	109/11/16	立法委員林思銘國會辦公室、雪霸處	大鹿林道東線接駁車載運登山客
6	110/1/14	立法委員邱顯智國會辦公室、雪霸處	大鹿林道東線開放腳踏自行車案

資料來源：作者自行整理

雪霸處為雪霸園區公共財治理的主要角色，近年以同理登山者需求及正向期待，並於 107 年起超前部屬並調整相關的登山管理策略，具體項目包含：(一)將「雪季管制期」調整為「雪季服務期」並提供多項雪地服務措施、(二)成立並營運「雪霸國家公園登山資訊分享站」臉書社團（截至 110 年 9 月計有 3 萬 5 千多名成員）讓資訊公開透明、(三)107 年起簡化申請將原本的官方審核之登山能力制度調整為自我認證制等項；當中莫不包含著權益關係人的多元角度來形成政策，以登山安全的角度來看，雪霸處利用多項管道宣導「風險管理、責任自負」的觀念；以生態環境的角度出發，也希望更多登山者瞭解生態資源的珍貴性並讓後代人可持續享有共同的資源的重要性。

貳、事實與觀點(fact and opinion)及權益關係人(stakeholder)

事實(fact)指經驗的客觀資料，是觀察者即刻所見且不含主觀意見，或指在切近的時間和空間內的客觀表象，事實有時也指「實際事物的狀態(actual state-of-affairs)」或是具體事物(間)的真實狀態。在哲學的語彙中，最常與事實相對出現的語彙是價值(value)，如：「事實的判斷」與「價值的判斷」相對，在哲學中的「真理的符應論」與「事實和價值」的關聯也常被討論，

前者主張命題的真偽繫乎於是否與事實的狀態相對應，後者則關心於能否從事實的狀態中詮釋出價值的命題（國家教育研究院，2000）。

所以，同樣一件事實透過不同價值判斷後，權益關係人之間就會衍生出不同的觀點（*opinion*）或立場。客觀的事實應不受人為思想、感覺或工具等主觀方式影響而保持其真實性，觀點則為利用不同的角度來思考或判斷某件事物的合理性。閻岩及周樹華(2014)曾以電視新聞為例系統性地檢視新聞製作者、新聞人物和新聞消費者三個方向的媒體偏見成因和表現，並針對媒體偏見的衡量標準、糾正途徑、評價和未來研究方向等問題加以評述。鍾政偉和蔣宇婷(2020)以台灣 3 大社群媒體(YouTube、Facebook、Instagram)分析臺灣民眾對於資訊上的涉入及信賴程度如何影響搜尋態度、主觀規範、知覺行為控制而影響最終行為的發生。該研究發現對於使用者的行為意圖而言，知覺行為控制是最主要的影響因素。

Freeman (1984)定義權益關係人是聯繫與建立法人組織的模式，一個權益關係人可以是個人或團體，而權益關係人可以影響或被影響法人組織中消費者、員工、支持者、擁有者或政府的未來運作。Bryson (2003)認為權益關係人是有資格要求資源或產出的任何一個人、團體或組織。並且也認為關心權益關係人是必要的，因為這種非營利組織要成功建立的關鍵，就是要滿足主要的權益關係人。Mayaka and Akama (2007)則認為：權益關係人應包含：誰是權益關係人、他們的興趣、立場以及他們之間的關係為何，並從中界定彼此的利害關係，包含支持、反對、衝突或溝通等關係。

台灣過去也有針對籌設中國家公園—綠島之個案進行權益關係人進行分析研究(柯明宏、張長義，2007)，該研究發現居民反對設立國家公園的原因有：採集權、生活權、生計權被剝奪，以及建築與土地利用的限制等；陳熾竹與張長義(2007)曾針對生態社區進行權益關係人分析，研究對象包含有公部門、私部門（民眾及社區規劃師）及專家學者，該研究結果顯示，公共事務參與應盡早納入民眾的意見，這樣可以避免某些關係權益人的獨大而忽略在地社區民眾的權力而引起反彈，生態社區發展必須獲得當地居民認同後，社區營造成功的機會比較高；此外，楊宏志曾使用利害關係人分析來探討嘉明湖登山協作合作的案例，建立一套利害關係人參與林業經營資訊分享、諮詢、培力和合作的管道（楊宏志，2015）。

在雪霸國家公園範圍內登山事務相關的權益關係人，其對象大致上有公部門、山友、原住民團體為主，且當中各團體組織中亦可再區分不同的權益關係人：

公部門

- 一、直接山域管理機關：雪霸處、農委會林務局（新竹處、東勢處）、保七總隊第五大隊等。
- 二、間接山域管理機關：臺中市政府消防局、新竹縣政府消防局、苗栗縣政府消防局、教育部體育署、國家通訊傳播委員會、原住民族委員會、交通部觀光局等。

三、相關管理法律：國家公園法（國家公園管理處）、森林法（林務局）、野生動物保育法（林務局或各地方縣市政府）、原住民族基本法（原住民族委員會）、各地方縣市政府登山活動管理條例（各地方縣市政府消防局）、國家賠償法等。

私部門

一、民間團體：立案之登山社團或旅行社、各地方登山協會、大專院校登山社、不特定對象之網路自揪團、特定對象之親朋好友自組團、未立案之個人或團體登山工作室、立案之協作團體、戶外用品商店、立案之民間搜救團體、學術研究單位等。

二、部落社區：新竹縣五峰鄉清泉部落、白蘭部落、霞喀羅部落群，新竹縣尖石鄉司馬庫斯部落、鎮西堡部落、新光部落，苗栗縣泰安鄉天狗部落、大安部落、梅園部落，台中市和平區松茂部落、新佳陽部落、環山部落等。

從上述各類公部門及私部門的權益關係人來看，讀者應足以理解登山活動管理的各方的多元性及形成管理政策之前複雜性，即便是在相同的部門、在地的部落或理念相近的團體，也會因為抱持不同的價值而產生不同的觀點。以下筆者將以雪霸處近年的山域管理實際案例：大鹿林道東線經營管理作為本文的探討，並利用「雪霸國家公園登山資訊分享站」臉書社團貼文資料、民眾首長信箱或相關登山戶外臉書社團，據以說明雪霸處在山域管理的相關作為及岳界所關心的不同面向。

參、大鹿林道東線經營管理與權益關係人的觀點

一、大鹿林道東線簡要說明

大鹿林道東線全長約 35 公里，是進入雪霸處台灣檫樹保護區與通往大霸尖山主要步道。過去，東線是林務局為了伐木與造林而開闢的林道，是具有林業產值的一條林道，不過，自從禁伐天然林的政策公布後，東線也就慢慢退出林業產值的舞台了，轉而成為攀登大霸尖山的主要路線。然大鹿林道東線於 93 年 8 月因艾利與敏督利颱風，多處土石崩坍與路基流失；97 年 9 月，再遭辛樂克、哈格比、薔蜜颱風等多個侵襲，再度重創已修復路段，造成有 38 處坍方及 10 處路基流失。98 年雪霸處彙整呈報並經內政部公告大鹿林道東線除公務車及緊急救護車輛外禁止其他車輛進入（包括腳踏車，機、汽車等），於 105 年 8 月重新以步道形式經營管理並對外開放至今，大鹿林道東線從 93 年至今沿革如表三所示。

表三、大鹿林道東線 93 年~109 年重要事件說明表

時間	重要紀事	說明	備註
93/8/23	艾利、敏督利颱風	多處土石崩坍、路基流失，嚴重受損。	封閉 4 年。
97/5/15	研商開放	邀集新竹林管處、登山團體及專家學者討論開放通車與配套措施。	

97/9/01	災修完成	規劃設置完成馬達拉溪登山口服務設施及新竹林管處九九山莊完成整備服務	原訂 97/9/23 重新開放，但後遇多個颱風後又延後開放。
97/9/11-28	辛樂克、哈格比、蕃蜜颱風	重創已修復路段，辛樂克 25、蕃蜜 13 處坍方，10 處路基流失。	10 月下旬陣雨與災修入園封閉，98 年 7 月重新開放。
97/10/22	步道取代車道	邀集新竹林管處、登山團體及專家學者討論，決議短期不再修復車道，改以步道維修，理由： 1. 地質不穩崩塌嚴重，不宜投入大量經費修復，以步道整修為主。 2. 現已無運輸木材之需，應以國家公園計畫保育立場進行相關作為。	不再以行車為目的，改以步道方式。
98/5/27	公告禁止車輛進入	大鹿林道東線除公務車及緊急救護車輛外禁止其他車輛進入。	內政部 98 年 5 月 27 日台內營第 0980804330 號。
99/7/23	公告禁止攀登大霸尖山頂	基於保護大霸尖山脆弱之地質景觀及維護山友登山安全並保持原住民族信仰聖山之完整性。	內政部 99 年 7 月 23 日台內營字第 0990805825 號公告。
101/9/18	未來經管方向	邀集地質學者、登山團體及相關單位前往林道現場會勘，會議結論： 1. 開放接駁車或是運送背包，載運的標準、管理的方式、經營的主體及保險，持續研議。 2. 開放大霸北稜。	1. 地質學者多不贊成。 2. 登山團體意見不一。
102/2/6	搬運車計畫	依 101 年 9 月 18 日會議結論，委託辦理登山裝備運送服務計畫。	102 年 2 月 6 日上網公告，無廠商投標。
102/7/11	蘇利颱風	多處大規模坍方及路基流失，馬達拉溪登山口吊橋沖毀。	封閉 3 年。
105/8/2	重新開放	馬達拉溪鐵橋修復，開放“步道”通行。	開放至今。
106/6/2	淡江大學受困	淡江大學登山課程有 15 人受困大鹿林道東線，經救援後平安下山。	研議預警性封閉規範。
108/6	機車運補	與林務局新竹處合作試辦當地原住民部落利用機車運補登山所需物資。	提升登山服務品質、緊急救難、當地原住民族工作就業機會。
108/7	提升服務	增設石桌椅供民眾休憩使用。	
108/8	增加床位	九九山莊可申請住宿人數由 100 人增加為 150 人。	
108/10	行政院宣布山林解禁	除國防必要及生態保育所需外，其餘山區及林道全面開放。	林道管車不管人。
109/12	腳踏車進入	研議修改「大鹿林道東線除公務車及緊急救護車輛外禁止其他車輛進入（包括腳踏車、機、汽車等）」之公告禁止事項，取消非動力機械式之車輛（腳踏車）進入林道之限制。	於 109/12/09 辦理大鹿林道東線腳踏車現場試騎評估作業
109/12/23	張景森政委視察並召開工作會議	1. 為因應現在當地部落原住民利用機車運補登山物資及未來規劃不限制腳踏車進入大鹿林道東線，請雪霸處立即著手改善路面，防止路面坑坑洞洞造成的危險；短中期做刷坡及排水工程，以不破壞自然景觀之方法，改善危險路段的上下邊坡碎石崩落；長期再視經費及效益，逐步將部分路段改道或改為橋樑，避開落石崩塌。 2. 請各登山團體再廣泛收集大鹿林道東線是否要開放車輛接駁或搬運登山行李等相關議題後，再請主管機關進行後續研議。	

資料來源：作者自行整理

二、雪霸處經營管理作為

(一) 利用或核准車輛進出的目的：

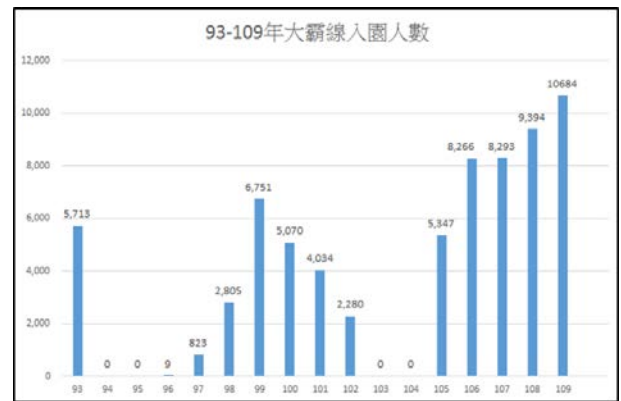
1. 執行保育巡查業務的保育巡查員，辦理清掃廁所、移除倒木、拆除陷阱、巡視園區自然資源等業務。
2. 林務局員工前往九九山莊值勤以維持山莊的營運，或雪霸處保育志工或同仁，為了整修步道或更新牌示，利用車輛搬運所需工具而進入東線。
3. 當地原住民團體利用機車載送登山物資或清理沿途環境及除草。
4. 消防救難單位或委託的學術研究案，必須利用車輛搬運所需器材，進入大霸山區執行山難演練或進行生態資源調查。
5. 其他公務上需求必須利用車輛進入者，如：電信業者或原住民團體辦理文化祭儀活動等。

(二) 辦理各項生態環境教育活動，如：youth camp 觀霧森林生態監測工作坊、觀霧山椒魚棲地維護工作假期。

(三) 利用勞務契約及開口契約養護東線及沿線相關設施。

(四) 因應山林開放政策研議試辦腳踏車進入大鹿林道東線。

(五) 105 年雪霸處重新開放大霸尖山入園後，入園人數呈現 增加的趨勢（如圖一）。



圖一、93 年至 109 年大霸尖山入園人數變化圖（資料來源：作者自行整理）

三、權益關係人對大鹿林道東線經營管理的簡要觀點或說明：

(一) 登山及戶外運動者

1. 支持有條件開放接駁車經營服務，節省山友體力、更容易親近山林也能有助於當地居民經濟提升，可以比照塔塔塔加鞍部至玉山登山口的接駁車服務。
2. 不支持開接駁車或自用車輛進入，登山的人不應該害怕踢林道，更不希望九九山莊變成另一個菜市場。
3. 支持開放 MTB (登山越野車) 進入，騎乘腳踏車對環境幾乎無害，也能讓更多人親近山林。
4. 支持建設纜車從觀霧地區至九九山莊。
5. 開放接駁車服務有助於推廣國際人士來台登山健行，增加台灣山岳在國際上的能見度。

(二) 生態觀察者

1. 不支持開放通車或接駁車，來往車輛對當地生態會產生負面衝擊。
2. 支持生態導覽或夜間觀察，東線的動植物資源豐富且容易親近觀察。

(三) 當地部落

1. 反對開放接駁車服務。
2. 難以確保通行安全及後續林道養護問題。
3. 目前雪霸、林務局與當地部落原住民團體有合作產業增加工作機會。
4. 國家公園應充實這 19K 林道中的人文及生態內涵。
5. 此區域屬於原住民傳統領域，執行政策前應先辦理部落諮商同意權。

(四) 學術研究者

1. 東線(0.3K~19K)各種輕重之易受損路段總長度有 2,600 公尺，占全長的 14%；近年來的極端氣候頻率增加，強降雨對於山區更容易形成土石流與山崩，以大鹿林道東線的地質條件，工程上只能暫時性的維持可通行狀態，難以長久維持完整，在當前國家財政緊縮當下，是否應持續投入龐大工程經費維護亦須謹慎考量（張石角，2005）。
2. 大鹿林道東線主要有 3 種危害類型：6 處邊坡崩塌型、4 處坑溝沖蝕型、1 處危木崩塌型，應該要針對這些區域增加危險告示（雷祖強，2020）。
3. 靠近林道入口的樣區中大型哺乳動物及雉科鳥類較罕見；越往登山口的樣區，記錄到哺乳動物的數量越多，出現於林道上之比例亦越高（李玲玲，2009）。
4. 觀霧地區歸化植物多分布於人為活動及干擾頻繁地區，如林道兩側；外來植物入侵方式主要原因為：車輛輪胎輾壓而夾帶進入、沾附於人體身上而攜帶進入或是施工土方來自其他平地區域（張坤城，2020）。

(五) 雪霸處

1. 大鹿林道東線不應只為了登大霸而存在，期待讓東線可以有其他存在的價值。
2. 養護並維持大鹿林道東線步道形式暢通。
3. 持續與林務局、當地部落原住民共同合作推動高山協作產業。

肆、權益關係人的事實與觀點分析結果與討論

以事實(fact)的角度來看大鹿林道東線的資訊：

- 一、大鹿林道東線沿線至少有 11 處地質敏感易崩塌。
 - 二、從觀霧地區至大霸尖山登山口單程 19 公里，高差約 250 公尺，故坡度約為 1.3% ($250/19000*100%=1.3\%$)。
 - 三、野生動物易受人為干擾而影響出沒比例，外來種植物在人为干擾區域有較高的比例。
 - 四、目前雪霸處仍以步道形式維護大鹿林道東線並持續辦理相關環境教育活動。
 - 五、目前雪霸處、林務局新竹處與當地部落原住民共同合作推動高山協作產業。
- 若將上述說明精簡為單一事實：「大鹿林道東線從觀霧至大霸尖山登山口（馬達拉溪登山口）」

有 19 公里，坡度為 1.3%，共有 11 處地質敏脆弱處」，並納入各類權益關係人的觀點及主要理由，可以得到以下表格：

表四、各類權益關係人的觀點及主要理由分析表

事實	權益關係人	觀點	主要理由
大鹿林道東線從觀霧至大霸尖山(馬達拉溪)登山口有 19 公里，坡度為 1.3%，共有 11 處地質敏感脆弱處。	戶外登山者 A	支持開放接駁車	應該開放接駁車服務才能提升登山品質，減少山友踢 38 公里林道的辛勞和增加在地部落經濟，可以參考塔塔加鞍部至玉山登山口的接駁車服務。
	戶外登山者 B	反對開放接駁車	影響山區環境和登山品質，登山者不要怕踢林道。
	戶外登山者 C	不支持接駁車但應該開放 MTB	大鹿林道東線很適合騎乘 MTB。
	專家學者 A	不反對但應考量是否持續投入工程經費維護	工程上只能暫時性的維持可通行狀態，難以長久維持完整。
	專家學者 B	不支持開放接駁車	工程與開放車輛通行，對當地生態環境都產生影響，還有外來入侵植物的影響。
	生態觀察者	反對開放接駁車	沿途的生態資源將會受到影響，用步行的方式親近最好。
	當地部落原住民	反對開放接駁車	目前雪霸、林務局與當地部落原住民團體有合作產業，已經有相對穩定的工作機會，且重大政策執行前應先辦理部落諮商同意權。
	當地野生動植物	無聲	
雪霸國家公園管理處	大鹿林道東線不應只為了登大霸而存在，期待讓東線可以有其他存在的價值。		

資料來源：作者自行整理自臉書社團—雪霸國家公園登山資訊分享站

臉書社團「靠北登山大小事」也曾針對大鹿林道東線是否開放接駁車服務建立票選活動，題目為：您支持張景森政委的提議「開放大鹿林道東段經營接駁服務」嗎？其結果有 1,549 人參與投票，反對者有 823 票(53.1%)，支持者有 726 票(46.9%)，反對者較支持者多 6.2%，比例相當接近（如圖二），且該社團成員屬性應較為一致，但在此議題上，也是存在有相當大的歧異性。

筆者在分析本案權益關係人所表示的觀點過程當中，也發現有山友支持大鹿林道東線開放接駁車服務的觀點是建議雪霸處參考塔塔加鞍部至玉山登山口的接駁車服務，大鹿林道東線與塔塔加至玉山登山口段的比較如表五所示：



圖二、您支持張景森政委的提議「開放大鹿林道東段經營接駁服務」之票選結果（資料來源：臉書社團「靠北登山大小事」）

表五、大鹿林道東線與塔塔加至玉山登山口段的比較如表

比較項目	塔塔加至玉山登山口段	大鹿林道東線
地質條件	相對穩定	極不穩定
道路長度	2.9 公里	19 公里
道路鋪面	柏油路面	土石路面
避車道	無需求	有需求，未滿足
路幅寬度	符合道路標準	部分路段未滿 2 公尺
坡度變化	相對平穩	部分路段起大
迴轉半徑	可滿足	尚可滿足
道路風險性	低	高
環境生態衝擊	低	高
維護經費	低	高
工程技術及規模	需求性低	需求性高
道路救援(車輛損壞)	容易救援且成本較低	不易救援且成本很高

資料來源：作者自行整理

從上面的敘述及圖表可以得知，即便只有一個事實，因為各類權益關係人透過與切身相關的利益、登山經驗、戶外體驗、研究成果或既有經濟利益等項來看待大鹿林道東線是否應開放接駁車服務，就產生許多的觀點或立場，進而透過自身所擁有的話語權、政治影響力、決策權力或參與人數來影響最終的經營管理決策；還有另一種權益關係人因為其個人缺乏戶外經驗或有戶外經驗但未曾到過大鹿林道東線現場，但其主觀規範和媒體偏好而傾向接受特定的網路訊息來源，也會影響其發表在網路上的觀點。

此外，大鹿林道東線無論是何種通車形式，都必須面臨 4 個問題：1.地質脆弱、2.生態環境衝擊、3.投注工程修復經費、4.道路服務未符合標準。雪霸處在 105 年從新開放大霸尖山入園後至 109 年間，以步道形式維護的費用約新臺幣 332 萬元，但過去從 92 年至 105 年之間，則投入了將近新臺幣 4,000 萬的工程經費。因此，讀者必須去思考的另一個觀點是：無論林道的工程養護經費或是委託廠商經營接駁服務權利金，國家經費或非屬登山權益關係人（納稅人）是否能允許雪霸處將經費持續投注在這條林道上呢？

當我們討論本案權益關係人各自的觀點之後，其實還有一個在地的權益關係者需要被討論——當地的野生動植物族群與其背後的霧林帶生態系。當地的野生動植物族群或生態系無法自行發聲，透過學術研究者的研究成果事實(fact)來顯示其存在的價值(value)，但這也面臨了一個哲學上的問題：人類中心主義及生態整體主義的比較；人類中心主義將人類存在(human being)當成唯一價值衡量的標準，那麼其他動植物就只能為了「為人類服務」這個單一理而存在（瞿慎思，2007）；而生態整體主義將生態系統的整體利益作為最高的價值而非人類利益作為最高價值，將維持和保護生態系統的完整、和諧、穩定、平衡和持續存在作為衡量一切的尺度（張炳淳，2005）。

在全球暖化及極端氣候頻度增加已經是現在進行式的當下，大鹿林道東線上相對弱勢的權益關係者—當地野生動植物族群（如：觀霧山椒魚、中大型哺乳類動物或殼斗科森林等）或霧林帶生態系，必須透過管理單位依據科學數據及研究成果擬定相關保育策略，並讓更多登山者瞭解生態資源的珍貴性並讓後代人可持續享有共同的資源的重要性，而這也是生物多樣性永續利用的根本，且生態保育更是為國家公園存在的核心價值。

伍、結論—讓大鹿林道東線有更多存在的價值

筆者利用大鹿林道東線經營管理來探討即便是同一個事實事件，不同權益關係人對於大鹿林道東線就會產生不同的觀點，讓讀者可以初步理解到不同權益關係人所提供的資訊和所抱持的態度是相當複雜且多元，也顯示著岳界環境其實也是台灣多元社會的縮影；正因為權益關係人如此多元，而面對現今這樣複雜的網路資訊來源，當我們在發表自己的觀點或立場之前，應先針對事實做一個求證或釐清，減少單一資訊來源的偏誤，我們才能進一步形成有效的共識甚或形成具體的政策。因此，筆者認為應透過資訊公開透明，理解事實(fact)與觀點(opinion)的不同之處，進一步利用同理心及易位思考，彼此的對話才有形成共識的可能性。

雪處處在面對山林開放政策並配合行政院進行諸多登山管理政策調整時，同時也必須站在生態保育、登山遊憩及原住民文化之間取得平衡，未來仍將抱持著讓「大鹿林道東線不應只為了登大霸而存在，期待讓東線可以有其他存在的價值」，如：

一、以大鹿林道東線為基地，持續深化中高海拔森林生態系環境教育的能量，包含：臺灣檫樹與寬尾鳳蝶、觀霧山椒魚棲地營造工作假期、殼斗科植物與霧林帶生態。

二、利用大鹿林道東線來規劃其他山野活動的可能性，如：山岳野跑、定向活動、登山腳踏車、賞鳥活動或親子健行等等。

三、大鹿林道東線周邊的北坑溪古道、留存的駐在所或泰雅族的遷移史等人文資產，也是未來值得開發的資源。

本文期望能讓更多關心登山活動的民眾，理解登山活動中關係權益人的複雜和各自所抱持的觀點或立場，讓彼此能利用同理心來易位思考，促進更多有意義的對話，因為健全的登山文化有賴登山者與政府的彼此同理、登山者對彼此的同理，登山者對生態環境的同理，登山者對當地社區居民的同理，登山者對原住民文化的同理，臺灣的登山文化才能朝「善」與「正向」的方向前進。

陸、參考文獻

1. 李玲玲，2009。大鹿林道東線步道工程環境及野生動物監測。雪霸國家公園管理處委託研究報告。

2. 柯明宏、張長義，2007。籌設中國家公園之權益關係人分析研究—綠島之個案。臺大實驗林研究報告 21(1)：29-51。
3. 陳熾竹、張長義，2007。生態社區型塑歷程權益關係人分析—以桃園縣龍潭鄉三林社區之個案。稻江學報 2(1)：222-248。
4. 張坤城，2020。觀霧地區外來種植物調查及管理。雪霸國家公園管理處委託研究報告。
5. 張石角，2005。雪霸國家公園大鹿林道東線(觀霧至大霸登山口)受災路線修建之調查規劃。內政部營建署雪霸國家公園管理處委託研究報告。
6. 張炳淳，2005。論生態整體主義對”人類中心主義”和”生物中心主義”的偽證效應。科技進步與對策 22(11):40-43。
7. 雷祖強，2020。敏感地區地質地形監測及管理(觀霧地區)。雪霸國家公園管理處委託研究報告。
8. 楊宏志，2015。利害關係人經營：以台東縣海端鄉嘉明湖登山協作合作為例。台灣林業 41(6)：52-62。
9. 瞿慎思，2007。人類中心主義思考下的動物權利：缺陷與修正方向。應用倫理研究通訊 43:62-67
10. 閻岩、周樹華，2014。媒體偏見：客觀體現和主觀感知。傳播與社會學刊 30：227-264。
11. 鍾政偉、蔣宇婷，2020。以計畫行為理論探討社群媒體搜尋行為之研究—兼論社群媒體之差異比較。數據分析 15(4)：69-101。
12. Freeman, R.E. (1984). Strategic Management : Stakeholder Approach. London : Pitman.
13. Bryson, J.M. (2003). What To Do When Stakeholders Matter : A Guide To Stakeholder Identification and Analysis Techniques. London School of Economics and Political Science.
14. Mayaka, M. A. and J. S. Akama. (2007). Systems approach to tourism training and education : The Kenyan case study. Tourism Management. 28(1) : 298-306.
15. 國家教育研究院雙語詞彙、學術名詞暨辭書資訊網，2000年12月，
<http://terms.naer.edu.tw/detail/1306016/>。
16. 雪霸國家公園登山資訊分享站臉書社團，2019年5月28日，【大鹿林道東線面面觀】：
<https://www.facebook.com/groups/1834803213441409/posts/2302689216652804>。
17. 靠北登山大小事臉書社團，2020年12月24日，【投票啦：您支持張景森政委的提議「開放大鹿林道東段經營接駁服務」嗎?】：
<https://www.facebook.com/groups/758762891130930/posts/1392317331108813>。