

國家與「浪漫臺三線」的浮現：關西到卓蘭

研究生：何家齊

指導教授：張維安 博士

國立交通大學客家文化學院

人文社會學系族群與文化碩士班

摘要

國家級臺三線客庄浪漫大道政策（以下簡稱浪漫臺三線）於西元 2016 年頒布並串連起位於省道臺 3 線上從龍潭到石岡路段的客家文化重點發展區，歷經了時間的更迭，內山道路因為國家政策和地方民眾的力量而形成，甚至因為權力關係演繹交通功能以外更具影響力的意涵：產業道路、戰備道路、觀光大道，除了道路功能上的轉變之外，竹苗內山的產業結構也隨著國家政策而改變，本文以社會學的浮現理論探討浪漫臺三線，並且藉由探討國家政策、內山道路、客家族群三者的因果關係，進一步釐清浪漫臺三線如何從各項國家政策：農業政策、文化政策、交通政策、觀光政策、客家政策等層次中，浮現出不僅是交通運輸功能的意義，並且佐以紮根理論詮釋客家族群所期待和想像的浪漫臺三線。

關鍵字：內山道路、客家、浮現、浪漫臺三線、國家政策

本論文獲客家委員會109年度客家研究優良博碩士論文獎助

State and the Emergence of Romantic Route 3: from Guanxi to Zhuolan

Student : Chia-Chi, Ho

Advisor : Dr. Wei-An, Chang

Graduate Program of Ethnicity and Culture,
College of Hakka Studies, National Chiao Tung University Taiwan

ABSTRACT

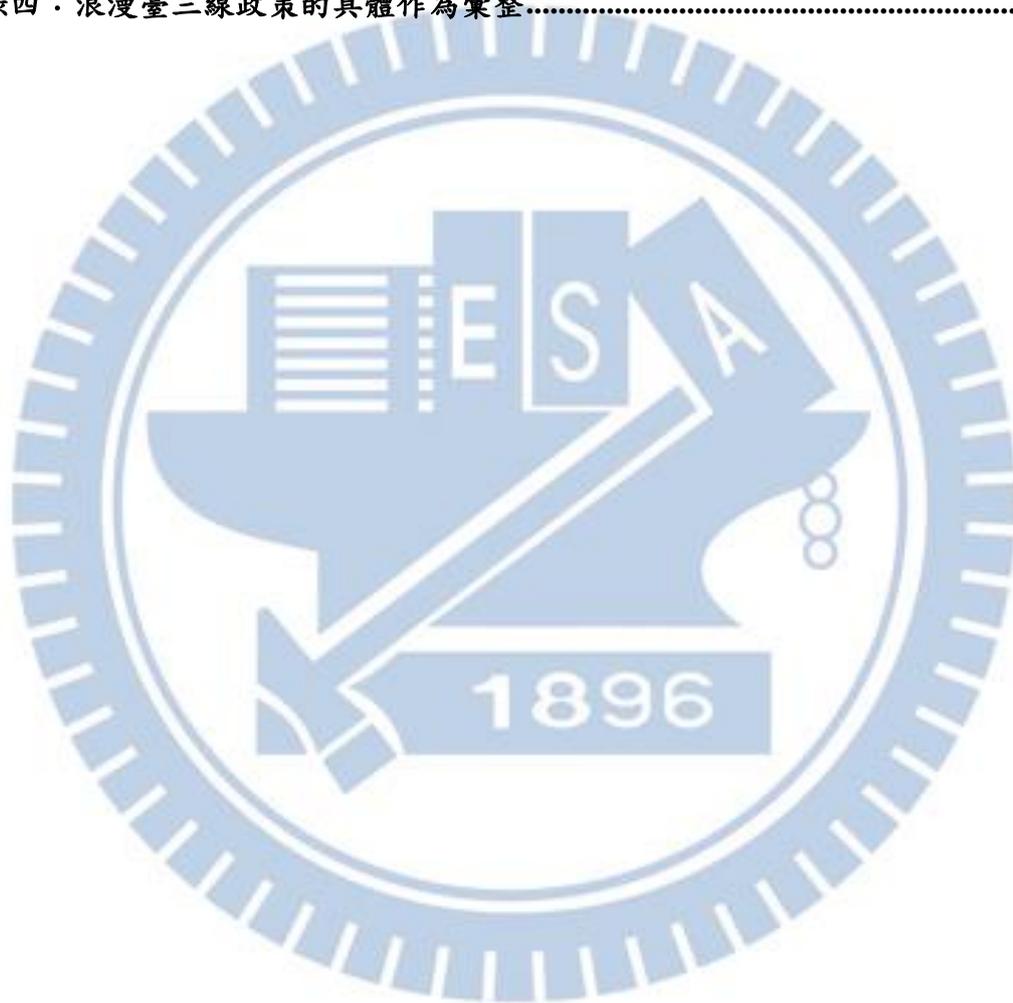
In 2016, Provincial Highway 3 was officially named as Taiwan Romantic Route 3 under a national policy outlining major Hakka cultural areas along the road. More than one-third of Taiwan's Hakka population live along Neishan Road. Long before the government intervened, the Hakka people walked around the area, carrying produces on poles to make a living. The economy along this road was based on items for international trade (e.g., camphor and tea) and agricultural produces, with local people living in peace and contentment. Because of current agricultural, cultural, transport, recreational, and ethnic policies, the area along Neishan Road is marked by multilevel industries, operational readiness, and tourism. This study is based on the emergence theory and the space–power relationship between state and road traffic, which are used to deconstruct how Taiwan Romantic Route 3 emerged from the cause–effect relationships between national policies, the Neishan Road, and Hakka ethnicity. Furthermore, this study interprets the Hakka people's ethnic imaginations of Taiwan Romantic Route 3 and their expectations for settling down in terms of grounded theory.

Keywords: Emergence, Hakka, National Policy, Neishan Road, Taiwan Romantic Route

目 錄

中文摘要.....	I
英文摘要.....	II
目 錄	III
表目錄	V
圖目錄	VI
第一章 緒論.....	1
一、研究背景.....	1
二、研究命題.....	2
三、研究方法.....	3
四、章節安排.....	8
第二章 相關理論回顧.....	10
一、浮現的概念.....	10
二、國家與道路交通的空間權力關係.....	13
第三章 內山道路上的產業地景.....	16
一、先民挑擔走出來的路.....	16
二、與世界接軌的「樟之細路」、茶路.....	20
三、從產業道路到內山公路.....	26
第四章 國家的內山道路：戰備道路.....	30
一、道路成為國家力量的展現.....	30
二、汽車運輸業催化現代化公路的誕生.....	33
三、省道臺3線對內山地景的影響.....	35
第五章 浪漫臺三線的浮現.....	40
一、國家政策在省道臺三線的堆疊.....	40
二、外地人追尋浪漫的觀光大道.....	46

三、在地人對浪漫臺三線的想像.....	52
第六章 結論.....	62
參考文獻.....	69
附錄一：半結構式訪談問卷設計.....	77
附錄二：研究參與者知情同意書.....	78
附錄三：西元 2008 年至 2018 年竹苗內山 OTOP 補助/輔導計畫.....	80
附錄四：浪漫臺三線政策的具體作為彙整.....	83



表目錄

表 1 受訪者基本資料.....	7
表 2 清代的苗栗縣境各種道路一覽表.....	19
表 3 日本時代國庫補助新竹州修改的指定道路（1930-1940）.....	34
表 4 挑戰 2008：觀光客倍增計畫－桃竹苗旅遊線.....	47
表 5 「台灣觀光年」與「旅行台灣年工作計畫」的客家相關觀光政策.....	48
表 6 前瞻基礎建設－客家浪漫臺三線計畫經費表.....	50
表 7 西元 2016 年至西元 2019 年浪漫臺三線政策執行現況.....	54



圖目錄

圖 1 清代的官道及其他道路的變化.....	18
圖 2 黃南球焗腦事業的分布.....	22
圖 3 清末至日治初期竹塹地區樟腦搬運圖.....	22
圖 4 日本時代新竹與苗栗地區隘勇線的推進.....	24
圖 5 苗栗獅潭的紙湖分布.....	27
圖 6 浪漫臺三線環境整備及觀光配套事項.....	51



第一章 緒論

一、研究背景

西元 2012 年中華民國第十三任總統、副總統選舉時，總統候選人之一的蔡英文便曾在苗栗縣南庄鄉的山芙蓉咖啡館首度公開發布「客家浪漫大道」政見，主張借鑑德國浪漫大道在文化觀光與休閒產業上的成功，期盼將省道臺 3 線所行經的客家庄打造為一條帶狀的客家文化浪漫大道。同時，身為苗栗縣山線選區立委候選人的楊長鎮（今客家委員會副主委）也在苗栗縣十鄉鎮辦政見／政策座談會後，提出「臺三線客家漫遊走廊」政策，希望解決客家鄉鎮政面臨的文化與經濟空洞化的問題。但由於當年政權未能轉移，所以直到西元 2016 年蔡英文當選第十四任總統時才落實「國家級臺三線客庄浪漫大道政策（以下簡稱浪漫臺三線）」（劉慧真 2017：1-2）。浪漫臺三線所效仿的德國浪漫大道（又稱「羅曼蒂克大道」，德語：Romantische Straße）位於德國南部行經菲森（Füssen）至烏茲堡（Würzburg）、橫跨約 30 個鄉鎮，在中世紀時是前往羅馬帝國貿易的主要道路，隨著二次世界大戰後的經濟變革，以及德國觀光局的成立，這一條因為沿途美麗風景所得其名的浪漫大道在 1950 年代被廣為宣傳，並為當地帶來高額的觀光收益，德國浪漫大道上不僅保存了古老的建築，其中更有許多個古老建築已被列為聯合國世界文化遺產，例如：Wallerstein、Harburg 等（Jürgen Wünschenmeyer 演講稿 2017.07.20）。

德國浪漫大道係因第二次世界大戰對於當地建築的破壞，激發了當地居民的德意志民族意識，並且在修復傳統建築的過程中復興民族文化，換言之德國浪漫大道的形成是基於公民意識為基礎，關心地方社區的發展為前提，並非以促進觀光經濟為初衷。以「生活」、「地方社區」為目的，由下而上地發展成如今的樣貌，觀光僅是連帶效應的其中一項，西元 2016 年 10 月客家委員會楊長鎮副主委考察德國羅曼蒂克大道歷史文化時，訪談羅曼蒂克大道旅遊聯營民法公司（Romantische Straße. Touristik-Arbeitsgemeinschaft GbR）負責人，Jürgen

Wünschenmeyer 提到：「傳統建築、景觀、生活文化的保存，以及觀光的发展，是民眾討論之後形成共識的結果，並非由政府主動發起和提供意見，……所以並不存在居民反彈的問題（客家委員會 2016：19）」。

雖然德國浪漫大道與浪漫臺三線看似都具備了「(德意志民族/客家族群)文化」和「交通道路」元素，但德意志民族之於德國而言是主體民族，而客家族群是臺灣的族群之一，所以如法炮製勢必會受到因地制宜、因人而異的影響，而發展出不同的樣貌，故本文既非是歷史學研究，也非地理學研究，而是藉由爬梳作為浪漫臺三線基底的省道臺 3 線在各時期道路形成的歷史事件，並以社會學角度分析前述歷史素材，解讀國家與浪漫臺三線的權力關係及浪漫臺三線之所以浮現的關係。

二、研究命題

浪漫臺三線係串連起 17 個位於省道臺 3 線上大溪到石岡的「客家文化重點發展區」。依據〈客家基本法〉第 4 條所述「客家文化重點發展區」即是客家人口達三分之一以上之鄉（鎮、市、區），所以浪漫臺三線可謂以客家族群為多數的社會空間，而今客家族群已漸漸成為主要的人群。隨著省道臺 3 線在各時期、各路段的發展，使得居住於其路段所行經的客家庄內的客家族群逐漸被列入國家正式統治的範圍、成為國家權力治理的對象，無論是戰備道路或是產業道路都如同列斐伏爾（Lefebvre 1991）所言，是維護了資本主義及統治利益的工具，省道臺 3 線就好像中國歷史上的驛道一般，不僅具備經濟功能，也內含了政治功能。比起為當地居民帶來益處或生活上的方便，更多的似乎是政治政權的鞏固和社會階層中菁英份子的利益維護。1970 年代的臺灣產業結構逐漸改變，在農業經濟轉型為工商業發展的過程中衝擊了許多傳統農業，而以傳統農業為主的客家鄉鎮，也因此面臨到青壯年人口大量外移至都會區的危機（謝世忠、劉瑞超 2012）。當文化觀光產業在 1990 年代末期興起後，以傳統農業為主的客家鄉鎮也逐漸轉

向為文化產業，2000 年起國家政策更是藉文化經濟為導向為客庄經濟帶來新的扉頁（潘美玲 2015），產業結構的改變使得省道臺 3 線的運輸主體從物（經濟作物）變成了人（觀光客），2002 年在臺灣加入世界貿易組織（WTO）的背景
下，交通部觀光局出版了「生態旅遊白皮書¹」，其中一項具體措施便是指定由客家委員會承辦的「客家地區文化生態旅遊」（張維安、謝世忠 2004）。

省道臺 3 線在一連串觀光政策的催化，直到浪漫臺三線政策的出現，也開始浮現出交通運輸功能之外的其它意義，臺三線漸漸的成為「到客家庄去體驗客家文化的觀光路線」的代名詞。本文期望以不同於歷史學和地理學的社會學角度，以「浪漫臺三線的浮現」為研究命題，解讀國家與空間的權力關係，並藉由社會學的浮現概念來分析國家、客家、省道臺三線在種種歷史事件的作用下，今天的浪漫臺三線是怎麼浮現的。

三、研究方法

1. 研究觀點

浮現會在複雜系統中產生，不限於自然現象或是社會現象（Waldrop 1992），本文將客家社會視為是一個複雜的社會系統，社會系統內存在了高低各種層次，而浮現便是基於層次之間的因果關係所形成（Dave Elder-Vass 2007），而因果關係的樣態包含了向上因果關係、向下因果關係、多重因果關係。楊政河（1983：83）曾提到「因果」關係不僅存在於西方哲學、自然與社會科學，也存在於佛家（或稱佛教），其核心概念便是「一個『現象』的產生，必有形成此一『現象』的原因在先，然後才會產生此一『現象』的結果。『因』與『果』二者的關係，極為密切，由於有前『因』才會生出後『果』，後『果』必可追溯前『因』。」

浪漫臺三線是奠基於客家族群歷史文化及省道臺 3 線的道路交通，本文以

¹ 生態旅遊不是一種單純到原始的自然生態環境進行休閒與觀光的活動，而是以環境教育為工具，同時連結對當地居民的社會責任，並配合適當的機制，以期在不改變當地原始生態與社會結構的範圍內，從事休閒遊憩與深度體驗的活動。

「浪漫臺三線的浮現」為命題，因此視「浪漫臺三線」為「果」，通過歷史上的內山道路之回顧，可以得知省道臺3線在清代和日本時代已有長寬不一、規模不等的道路分段存在，民國以後再由臺灣省政府修編而成。清代的政治力量、經濟力量、社會力量，以及日本時代和民國時期的國家政策都分別促進了臺3線上長寬不一，規模不同的各段道路之誕生。換言之，形成每段道路的歷史脈絡、權力關係，都可視為締造當今浪漫臺三線的緣由。

本文除了藉由浮現理論的因果關係探討「浪漫臺三線的浮現」外，在透過權力與空間的關係解讀此一研究命題，或在探討權力在空間的體現時，參考傅柯的《瘋癲與文明》和《規訓與懲罰》剖析權力關係所使用的方法論觀點。雖然傅柯在論述前述二者時都在一個建築體內，前者是「瘋人院」，後者是「監獄」，而浪漫臺三線卻不是一個具有實際框架的空間，其空間的疆界不易清楚定義，但傅柯曾在《規訓與懲罰》中提到：

任何細節都不是無足輕重的，但是這與其說是由於它自身所隱含的意義，不如說是由於它提供了權力所要獲取的支點...在學校、兵營、醫院和工廠的環境中，這種細緻的規則、挑剔的檢查、對生活和人身的吹毛求疵的監督，很快的，將會產生一種世俗化的內容，一種關於這種神秘的無窮小和無窮大計算的經濟的或技術的合理性。(Foucault 2003：139-140)

依此，本文將進一步剖析形成歷史上內山道路臺3線路段的事件，並將其視為研究素材，解讀此一歷史脈絡形成的意義，讓人得以理解其中故事的緣由。為了探索「浪漫臺三線」浮現的緣由，以及藏在歷史細節內的權力關係，本文除了藉由地方志書及官方文獻的爬梳外，更輔以田野調查，針對各時期臺3線各段道路形成的歷史，訪談文史工作者或地方耆老的見解。此一質性訪談方法依研究者對於訪談結構的控制程度，分為「結構型」、「無結構型」和「半結構型」三類。第一類是研究者已經設計好具有固定標準結構的統一封閉型問卷，第二類是藉由

開放型問答使得受訪者自由表述想法，第三類是研究者在掌握訪談結構的同時，也允許受訪者發揮的半開放型問卷（陳向明、黃淑貞 2009：221、229-230）。為了能夠在歷史事件的細節中，捕捉各種權力關係及浪漫臺三線浮現出的因果關係，本文將針對省道臺 3 線的竹苗段內山道路在歷史上的形成，設計成半結構型的訪談問卷，與此同時佐以田野觀察進行研究場域之資料蒐集。後者的重要性是，唯有真實地進入浪漫臺三線的情境、參與客家族群的文化活動，並觀察一切自然發生的現象才能感受「浪漫臺三線」的浮現與客家族群間的因果關係。

2. 紮根理論

Barney Glaser & Anselm Strauss（1967）的《紮根理論的發現》（*The Discovery of Grounded Theory*）指出紮根理論即是從資料中發現理論²，而且這樣的理論符合經驗情境³，而紮根理論不僅能夠符合研究情境，也能實際運作，所謂符合（fit）是指可以輕易地藉由研究資料得知並應用於研究範疇，而實作（work）係指可以對於研究行為具有意義的解釋和關聯性⁴，所以紮根理論是一種藉由將資料系統性地編碼與分析後建構出理論的研究方法（Glaser & Strauss 1967：1、3）。

Anselm Strauss & Juliet Corbin（1990）的《質性研究概論》（*Basic of Qualitative research: Grounded theory procedures and techniques*），也提及紮根理論並非由理論展開，而是在研究情境中蒐集資料後，在進行資料歸納及分析的過程中發現或發展出的理論，因此紮根理論的目的在於建構理論，其中觀察和訪談是經常被作為蒐集資料的方法（Strauss & Corbin 1990）。

² 原文為：We believe that the discovery of theory from data-which we call grounded theory. (1967: 1)

³ 原文為：Grounded theory fits empirical situations, and is understandable to sociologists and layman alike. (1967: 1)

⁴ 原文為：theory that can meet these requirements must fit the situation being researched, and work when put into use. By "fit" we mean that the categories must be readily (not forcibly) applicable to and indicated by the data under study; by "work" we mean that they must be meaningfully relevant to and be able to explain the behavior under study. (1967: 3)

本文透過半結構式的訪談問卷進行資料蒐集，可視為紮根理論掌握資料的這個部分，進行訪談過程的步驟如下：首先向受訪者說明研究目的，並取得受訪者的信任與同意後進行訪談（詳見附錄一），訪談語言依據受訪者的習慣為主，另外為求資料豐富性而採用半結構式問卷（詳見附錄二），所以研究者一方面須保持問題的彈性，另一方面以開放式語句和主題式的問題促使受訪者的回應更加廣泛及深入，同時間思考受訪者的回應所對應的層面、意義，以及下一個問題的提出等等，訪談過程中將依據受訪者的回應而更改訪談題目以獲得更完整的資料。

依據 Strauss & Corbin (1990) 的資料分析程序：開放式編碼 (open coding)、主軸編碼 (axial coding)、主題編碼 (selective coding)，本文首先會將訪談內容進行分類標示，試圖獲取資料所呈現的細節，再者是將被譯碼過的訪談資料以主題式概念進行連結與歸納，最後是建構核心範疇 (core category) 以連結訪談資料中的其它概念範疇。

3.研究範圍與訪談對象

浪漫臺三線雖橫跨四縣市（桃園市、新竹縣、苗栗縣、台中市）、17 個被列為客家文化重點發展區的鄉鎮市區，但分布於新竹縣與苗栗縣的客家文化重點發展區便有 11 個，無論以面觀之浪漫臺三線或是以線觀之省道臺 3 線的路線，關西到卓蘭都佔有浪漫臺三線空間的絕大部分，此外因本文需蒐集各鄉鎮市區的的道路、產業發展，進而串連和分析浪漫臺三線浮現的緣由，倘若因地方政府的政治分線而使分析資料被切割，則難有整體性的論述，故本文選擇浪漫臺三線的新竹、苗栗地區，同時也是省道臺 3 線自關西到卓蘭路段為研究範圍。

本文共有 12 位訪談對象，其中包含資深文史工作者、地方耆老、浪漫臺三線政策執行相關人員，因本文涉及歷史考察以及浪漫臺三線的政策執行，本文首先選擇對於省道臺三線關西到卓蘭具有歷史文化研究文史工作者作為訪談對象，藉以對比和補足史料內容，再者因地方耆老歷經竹苗內山尚未被國家政策賦

予浪漫臺三線政策意涵之前與之後，以及內山道路尚未以現代化公路之姿呈現的之前與之後，本文方能透過訪談得知國家政策對於關西到卓蘭地區的影響與改變，此外本文為深入了解浪漫臺三線政策的執行理念與現況，使得對於浪漫臺三線的政策論述與評價不至於有偏頗之嫌，所以邀約浪漫臺三線政策執行的相關人員以及在當地從事與浪漫臺三線政策有直接關係的產業業主作為政策評價的平衡，本文的訪談對象不僅對於關西到卓蘭的歷史文化具有一定了解程度，也相較於一般民眾對於浪漫臺三線政策具有更多的了解，同時也具有能夠比較關西到卓蘭在列為浪漫臺三線之前和之後的能力，本文受訪者資料（請參考表 1）。

表 1 受訪者基本資料

編碼	職稱	性別	經歷
A	新竹縣立國中教師	女	居住新竹約 28 年、研究客家約 3 年、撰寫完成與北埔相關之碩士論文
B	休閒產業業主	女	居住南庄約 61 年
C	國立大學講師	女	居住苗栗約 40 年、研究客家約 12 年
D	國立大學兼任教授	男	居住苗栗約 80 年、研究客家約 50 年、參與多項苗栗文化資源普查及編撰苗栗縣內多本鄉鎮誌
E	社區大學講師	男	居住苗栗約 70 年、研究古道 17 年
F	休閒產業業主	男	居住苗栗約 50 年、研究客家約 10 年
G	客家委員會職員	女	居住新竹約 26 年、從事客家業務約 5 年
H	資深文史工作者	男	居住關西約 33 年、研究客家約 37 年、編纂及主編多本桃竹苗鄉土研究叢書
I	在地論壇創辦人	男	居住橫山約 59 年、研究客家約 20 年
J	教育基金會理事長	女	居住關西約 38 年、從事客家運動約 20 年、編撰多篇關西社區報及與關西相關之碩士論文
K	社區博物館發展協會執行長	女	居住大湖約 50 年、研究客家約 20 年、參與多項苗栗文化資源普查
L	浪漫臺三線政策執行相關人員	男	研究客家約 24 年、參與多項新竹縣政府及客家委員會委託計畫、編撰新竹縣市多本鄉鎮誌

四、章節安排

西元 2016 年當局政府將位於省道臺 3 線上自龍潭到石岡的客家文化重點發展區串連起來，並將其命名為「浪漫臺三線」，這不僅對於當地居民而言是一個陌生的詞彙，對於全國國民而言都是一個嶄新的政策，而本文試圖以社會學的浮現理論探討「浪漫臺三線」政策並非憑空而生，而是因為種種歷史事件所以堆疊而成，本文的研究範圍為浪漫臺三線中的關西到卓蘭，過去學者在探討臺三線的竹苗地區時，曾將此範圍以「竹苗內山」指稱，由於內山並非一個地理名詞，而是一種相對性的概念，因此藉由爬梳歷史了解竹苗內山的形成是本研究的前情提要，並且從竹苗內山的拓墾歷史、產業開發、國家權力進入竹苗內山後，所造成的種種影響中，探討浪漫臺三線浮現的緣由。

由於浪漫臺三線政策是透過省道臺 3 線將一個個點狀的客家庄落分布串連起來，所以要分析浪漫臺三線的浮現之前，勢必要先了解省道臺 3 線的浮現，因此本文透過在章節安排將省道臺三線的交通意義及運輸功能，以三種理想型態呈現：「產業道路」、「戰備道路」、「觀光大道」，因此在「內山道路上的產業地景」章節中，首先闡明內山道路形成的緣由以及內山道路與內山產業的關係，並且從中得知兩者的相輔相成，此外從蒐集史料與田野調查的結果分析，在現今以二、三級產業支撐臺灣經濟的結構下，主要以從事一級產業為主的關西到卓蘭，屬於經濟弱勢的地段，但是卻曾在過去有過被世界著眼的榮耀，更因為外銷樟腦和茶而形成了一段又一段的內山道路，而這些道路不僅運輸貨物更使關西到卓蘭的客家庄落與世界接軌，除了樟腦業和茶業之外，從關西到卓蘭也因為造紙業、香茅業、礦業而形成其它趨近於如今省道臺 3 線路線的產業道路，相對而言，一旦產業沒落，不再被需要的路段也會被雜草淹沒，所以產業的發達與否連動了帶內山道路的發展。

省道臺 3 線所搭載的產業道路意涵一直不斷持續到今日，但是當國家力量進入到竹苗內山時，省道臺 3 線同時也成為了一條搭載政治力量的軍事道路，所以在「國家的內山道路：戰備道路」的章節中，可以得知當道路透過國家開拓或是

所有時，道路所及之處便成為了國家統治的範圍，尤其是在全臺本島尚未完全成為當局政府的政治範圍時，道路更猶前進如收編未知土地與族群的路線，換言之便是國家透過交通道路進行權力劃分，清代的道路建設大部分是社會力量的促使，日本時代的道路建設則大多是國家透過法令賦予人民的義務，內山道路在日本時期逐漸具有現代化公路的樣態係因汽車的引進，為了迎合運輸業的改變，作為戰爭時期的第二道國家防線，臺灣總督府也相當注重內山道路的規模與路況，因此道路不再會因為產業的沒落而萎縮，因為日本時代的道路已經具有一定的路幅，也逐漸鋪上瀝青路面，尤其在國民政府接手臺灣的時空背景下，省道臺3線更是成為國防單位不可忽視的戰備道路，並且為了使得運輸更具效率，民國時期的拓寬政策使得關西到卓蘭的地景產生巨大的改變，不僅原有的產業地景被改變，竹苗內山的歷史與文化也隨著一棵棵被砍伐的樹木而消逝在後代的記憶中。

在「浪漫臺三線的浮現」的章節內文中，本文進一步探討浪漫臺三線除了奠基於過去的歷史事件、產業經濟、國家政策之外，促成浪漫臺三線成為國家政策被發布的關鍵因素便是文化觀光產業的興起，當臺灣的農業不再具有競爭力時，主要以一級產業為主的竹苗內山，隨著國家一項又一項的產業轉型政策，發展出休閒農業等樣態，因此省道臺3線從運輸物品轉變為運輸人（即觀光客），關西到卓蘭原本被視為弱勢的未開發，卻成為發展觀光的優勢，國家也在發展觀光政策的同時，將關西到卓蘭的客家庄包裝成為「客家文化體驗」、「客家旅遊路線」等等，如今的浪漫臺三線政策也視觀光為行銷手法，不僅期望藉由觀光活絡當地經濟，也希望透過觀光讓在地居民認知到珍惜族群文化的重要性，以及重建對於土地的認同感，但是這些都是外來者對於竹苗內山的期許和想像，本文也試圖透過田野調查讓被施政的對象有發聲的機會，因此本文試圖從訪談資料與田野調查結果中，詮釋在地人對浪漫臺三線的想像。

第二章 相關理論回顧

一、浮現的概念

古希臘時期，亞里斯多德（Aristotle）便曾提出「整體大於部分之和」的看法，法國社會學家涂爾幹（E. Durkheim）也曾提出相同的理論。20 世紀依據此議題的核心衍生出了「浮現理論」（emergentism），著名的浮現論者包含美國的心理學家詹姆士（William James）和哲學家瑟拉斯（Roy Sellars），以及法國的哲學家柏格森（Henri Bergson），然而浮現理論卻因量子力學（quantum mechanics）的興起而消逝，直到學界開始研究於複雜理論（complexity theory）的時候才又備受矚目（McLaughlin, 1992：57-58），在 20 世紀末期開始有以各種面向探討浮現理論的流派產生。加拿大哲學家邦吉（Mario Bunge）在西元 1981 年所出版的《科學的唯物主義》（*Scientific Materialism*）一書中，便曾透過定義理解浮現（emergence），同時也進一步以「生命」（life）舉例說明⁵：

假設 X 是一個由 A 組成的系統，而 P 是 A 的屬性。當 P 是透過 X 的 A 分子所支配時，P 是 A 結果（或與 A 層次有關的結果），此外當 P 是由 X 中非 A 的分子所控制時，則 P 是 A 的浮現（或與 A 層次有浮現的關係）。例如：細胞的組成物不是生命，生命是浮現出來的，而非細胞的組成物的結果。如同感知、感覺和意念是多細胞神經元系統的功能，沒有個體神經元可以釋放（上述功能）：它們也是浮現出來的（Bunge 1981: 27）。

Keith Sawyer（2005）為浮現所下的定義是，「複雜系統內較高層次的性質是

⁵ 原文為：Let x be a system with A -composition $\sim A(x)$, and let P be a property of x. Then (i) P is A-resultant (or resultant relative to level A) if, and only if, P is possessed by every A -component of x; (ii) otherwise, i.e. if P is possessed by no A-component of x, then P is A-emergent (or emergent relative to level A). For example, the components of a cell are not alive: life is emergent, not resultant, relative to the components of a cell. And perception, feeling, and ideation are functions of multicellular neuronal systems that no individual neuron can discharge: they too are emergent. On the other hand mass and energy are resultant properties. (Bunge 1981: 27)

從較低層次的組成所浮現而來，但卻不能被化約為低層次的組成物」，而高層次性質與低層次組合物之間的關係可以被稱為「伴隨發生」(supervene)的因果關係，但浮現論者同時也接受高層次組成物對於低層次性質具有另一種由上而下的影響力。系統存在於鉅觀層次和微觀層次之間，所以同時具有連結和分離兩層次的性質，然而浮現之所產生便是因為突破了系統做為中間層次 (mesoscopic or intermediate level) 的「相關性的障礙」(Barrier of Relevance) (Laughlin 2005)。英國社會學者 Dave Elder-Vass (2007) 也認為浮現是組成物在彼此互動時因為某種連結而形成一個整體後所產生，而該整體便擁有了該浮現性質，這樣具有相對性的關係就是一種「因果機制」(causal mechanisms)。

Jeffrey Goldstein (1999: 49-52) 觀察分散在各種科學領域中的複雜理論，並試圖從不同類型的複雜系統中歸納出浮現的特徵⁶及規律，最後發現即便浮現現象以不同的類型出現在系統中，但它們都具有可以被辨識為浮現的相同特徵：新穎性 (radical novelty)、連貫性 (coherence or correlation)、整體層次 (global or macro level)、動態性 (Dynamical)、外顯性 (Ostensive)。換言之，浮現即是複雜系統在自我組織的過程中，所出現的新穎性、連貫結構、模式與特性。此外，Goldstein 在研究的過程中發現浮現概念，類似於過去西方思想史上的「整體先於其組成」(whole before its parts)，然而不同的是浮現並非事前預定而是在動態過程中產生。

Mitchell Waldrop (1992) 在探討浮現時舉了幾個例子，例如：原子透過化學鍵形成的浮現結構即是分子，人們透過買賣和交易滿足物質需求所浮現的結構便是市場，另外浮現現象還展現在由下而上所形成的群體，因為個體的交互作用將浮現出集體的新特質，而組成自我組織系統的成分可能影響或改變整體的樣態。過去學者在探討浮現時大部分著墨於自然現象，例如：演化與絕種、白蟻築巢、鳥群成人字飛行等，藉由上述案例探討個體與環境的互動和個體間的互動

⁶ 產生浮現現象的複雜系統需要以下特徵：非線性 (Nonlinearity)、自我組織 (Self-organization)、均衡之外 (Beyond equilibrium)、吸引子 (Attractors)。(Goldstein 1999: 55-56)

(Gould 1992; Waldrop 1992)，同時也得出自然現象中的浮現並無法完全以化約或線性的方法作解釋和預測。正如同 Waldrop (1992) 指出科學不僅是試圖預測和掌握自然現象，也包含了理解和詮釋現象的浮現，但浮現不僅存於自然現象，也存在於社會現象，例如交通工具由拉車轉變為汽車後，整體社會需求和經濟結構也隨之改變，其中包含對於能源的需求、運輸的乘載量、行業的興衰等等，進而影響了整個經濟系統。

Mario Bunge (2003: 61-62) 認為若是要了解社會系統中的浮現可以從組成或成員 (composition or membership)、環境或脈絡 (environment or context)、結構或關係 (structure or relationships)、機制或使其運作之過程 (mechanism or processes) 開始。以核心家庭為例，父母及子女是組成成員，鄰近的物質環境、社區、工作場所等是環境，愛情、親情、分享互惠等生物及心理聯繫是結構，各種家務勞動、夫妻互動、育兒等過程則是機制 (萬毓澤 2011: 58)。

浮現是過去不曾出現於複雜系統中的新興性質，它不與系統的任何一個組成物相同，也並非組合物加總的和，浮現一旦出現便無法回復，即具不可還原性，而它卻非憑空而生，在物理學中一個解釋浮現的著名例子即是：水 (H_2O) 是由 2 個氫原子 (H) 和 1 個氧原子 (O) 組成，卻不是氫和氧分別作用的總和，從原子到分子、從細胞到器官，每當向上一個層次便會產生新興的浮現，其中仍有因果根據：同一層次內部所產生的平行因果和不同層次間向上或向下的垂直因果。就交通系統而言，交通系統中存在着不同的交通工具 (汽車、機車、公車等)、交通主體 (行人、司機等)，以及交通規章、道路、氣象等各種元素，但上述各種元素加總仍無法對於交通系統進行預測，因為交通系統是各種元素在自我組織時所產生的各種結果。

同樣地，無論是在交通系統、經濟系統或其他社會系統，浮現與上下層次的關係是它們的存在不仰賴於浮現，但浮現卻依附於上下層次而生。本文將浪漫臺三線的形成，從浮現理論來探討，一方面解讀不同歷史時期屬於物質生活的因素、市場經濟的因素，甚至是全球資本主義與政治經濟的因素，如何在自我組織

作用中，作為產生整體機制的元素，但卻又誕生出無法化約於這些因素的結構性產物，浪漫臺三線不是一個事前預定的目標，但在諸多因素的作用中似乎也是自然而然的浮現。

二、國家與道路交通的空間權力關係

古希臘哲學家亞里斯多德（Aristotle 1933）認為空間是具有長、寬、高三維度的容器，空間外在於其所包含的一切事物以及事物之間的運動，因此空間並不是被含括於事物和運動內的其中一份子，而這個名為空間的容器，不同於具體的容器可以被移動，空間具有不可移動的屬性；康德（Kant 1998）則提出空間概念是抽離於經驗之外的先天存在，換言之即便不能感受到它但它卻真實存在，而且事物的意識必須透過空間展現。社會科學對於空間的探討，起初是由建築學家和人文地理學家著眼關注，在 20 世紀中葉資本主義的背景下，社會學家重新探討空間的社會性，並分析空間分配背後的意義，所以涂爾幹（Durkheim 1999）在《宗教生活的基本形式》（*The Elementary Forms of the Religious Life*）中，以社會學的途徑探究社會空間的形成，以及群體分化與空間的關係，並進一步認為空間並無上下、左右、南北之分，這些區別的意義是由透過社會的價值所賦予，因此是社會賦予空間意義，然而空間的意義也會隨著社會的集體意識而被區分。

以空間的形式體現權力最典型的例子，便是法國學者傅柯在以麻瘋病人為探討客體時所提到的「禁閉」，國家在偌大的封閉空間中以名為驅逐、區分、教化、禁閉等方式進行權力展現，但本質卻都是透過空間分配而運作權力，不僅對待麻瘋病人如此，空間隔離也適用於其他具有傳染力同時又能造成大規模死亡的流行病（Foucault 2003：29-31）。另外，傅柯在論述監獄的誕生時，引用了邊沁（Bentham）的全景敞視建築（panopticon），由一個個小囚室組成了空心的環型建築，建築中心則是瞭望塔，透過光的效應及建築的構造，被囚者被徹底觀看卻無法觀看他人，位於中心瞭望塔者能觀看一切卻不會被觀看到（Foucault 2003：

220-232)。透過空間的分配達到凌駕於精神層面上的權力行使，進而說明空間是運作權力、統治者進行社會控制的工具，無論小囚室內的客體是罪犯、病人，或是工人、學生等，個體都難以抵抗無形於空間之中的權力對社會的支配。

法國學者列斐伏爾（Lefebvre 1991：25-73）認為空間並非靜態的容器或是平臺，而是各種意識形態在動態操作下所形成的產物，換言之即是被社會性所生產，正因為空間具有生產性，所以空間的本質具有政治性，空間是社會控制的政治工具，因為國家透過空間的安排形塑了權力關係，同時也維護了資本主義及統治利益，除了國家之外，空間也被社會中各種階級進行多重定義（Lefebvre 1991：290-300），在空間生產社會關係的同時，社會關係中的生產模式也會生產出屬於個別的社會空間，如此產生的社會空間並非物理空間或是心智空間，由於權力是主導空間生產的主要因素，國家和政治力量藉由分割空間形塑權力，因應空間的生產性，權力得以在空間中進行再生產，使得權力具體化，所以抽象空間可謂是權力的空間（Lefebvre 1991：280-285）。民族國家、都市化、全球化的出現與作用對社會空間造成了重組、控制和轉化，而資本主義的生產模式是組成社會空間的重要成分，總的來說，空間不僅是社會產物，也反饋於社會，而權力可以重塑空間，亦得從空間中觀察各種權力及社會關係的變化。

城市空間的安排是國家權力的布局，為了實現統治目的所以由上而下地進行空間規劃，以空間作為政治工具達到維護地方、階級等社會控制（Lefebvre 1991）。臺灣學者畢恆達（2001：5-6）在《空間就是權力》中提到權力體現在空間支配的案例，例如以都市設計作為種族隔離工具的美國洛杉磯市，以及透過建築設計展現權力的國小教室「點名窗」，和依據當局政權的意識形態所命名的縣市與道路⁷等。當空間成為權力展現的同時也成為鬥爭的目標，因為獲得空間便象徵於獲得權力。中國學者周永明（2015）在闡述「路學（Roadology）」也提及道路建設是國家加強空間統治的手段，從中國歷史上的驛道、前哥倫布時代的美

⁷ 中山路、仁愛鄉、忠孝大樓等

洲道路、古羅馬和亞馬帝國的路網，皆說明了道路除了具備經濟功能外，也與政治功能密切相關，此外周永明亦指出國家往往難以兌現道路建設之於當地居民的益處，但必然能夠鞏固當局政權及社會菁英的自身利益。

浪漫臺三線是藉由由一個一個客家文化重點發展區的點狀分布，再透過省道臺3線作將各個客家庄的點串連成線，雖然省道臺3線作為連結客家族群、客家產業具有十分重要的角色，但是省道臺3線在過去不同的時空背景下，具有不一樣的指稱，例如：古道、產業道路、戰備道路、內山道路，所以本文試圖跳脫目前省道臺3線具體的道路定線，以內山道路的角度觀之各時期時空背景下，內山道路的路線發展與改變，而且本文認為浪漫臺三線必須以整體的空間論之才能真正探討國家與道路交通的權力關係，所以本文將浪漫臺三線視為面狀的客家空間分布，而不僅是限縮於國家藉由道路所展現在空間的權力，而是國家運用交通在空間中展現權力。

第三章 內山道路上的產業地景

黃卓權（1999：2-4）在研究臺灣北部地區的內山開墾史時，認為「內山」其實並非地理名詞，所以無法指稱其確切的地理位置，因為內山會隨著區域發展和歷史演變而變化，黃氏引用了一段清代《諸羅縣志》對內山的描述：「凡山之綿渺阻絕，人跡不到者，統稱內山」以及「內山峻深幽邃，生番之所居」，但同時也進一步說明隨著清政府在臺灣擴大版圖，內山區域便相對縮小，正如同每當清政府的番界政策（係指土牛紅線、藍線、紫線、綠線）愈發往東移時，也代表內山區域隨之改變，所以內山的範圍會因時空情境和指認對象而有所不同。

當代臺灣的公路網絡中有一條省道臺 3 線被稱之為內山公路，北起臺北市忠孝西路和中山南路口，南迄屏東市與臺 1 線交會，因連結臺灣西部內陸的丘陵及山麓又行經臺灣西部各縣市鄰近山區之鄉鎮市區而得名（交通部公路總局 2017），其中的桃園大溪、平鎮、龍潭，和新竹關西、橫山、竹東、北埔、峨眉，以及苗栗頭份、三灣、南庄、獅潭、大湖、卓蘭、臺中東勢、石岡、新社等區域為浪漫臺三線政策所涉及之鄉鎮縣市。

一、先民挑擔走出來的路

陳俊（1987：77）在《臺灣道路發展史》中提及臺灣道路的形成多因拓墾而成，由於是以街為中心出發連結其他商業區，所以道路里程皆短，直至農商業發展後才逐漸將道路連接並加以拓寬，新竹、苗栗地區多條 3-5 尺寬的道路至清代雍正、乾隆年間才有。專研竹苗鄉鎮歷史以及客家族群文化近 40 年的資深文史工作者 H 這麼說到：「早期的臺三線，它是一段一段的路，因為原住民會出草，就有一段無法通過，最後才用官府的力量鎮壓，然後強開道路，不是道路不通，而是開不了（受訪者 H 2019 年 3 月 9 日）」。

清代的陸路交通工具主要以牛車、肩輿、步行為主，本文訪問了兩位分別在南庄和橫山都居住了約一甲子，但都十分關心家鄉環境與發展的地方耆老，現年

61 歲的受訪者 B，依據她在南庄成長的生命經歷回憶著幼時（約民國 50 年代），祖母跟她描述的景象：「他們那個時候就是挑著樟腦和香茅，翻過仙山到了獅潭，從獅潭縱谷翻過鳴鳳古道到苗栗，那時候一天就是挑一擔，一擔大約是 2 毛或是 5 毛，然後靠幾分地的田來養活一家人（2019 年 3 月 5 日）」。受訪者 I（2019 年 3 月 9 日）則是一邊翻閱著老照片一邊述說著：「我祖母就是從沙坑走臺三線坐轎過來」。

清代主要以挑夫為主，早期貨物的運輸是用人力肩挑，後來有小型的車輛之後，道路就會慢慢拓寬，小型車輛是指人拉車，山裡面很少牛車，從歷史上來看，苗栗內山地區的開發都是在咸豐、同治以後（受訪者 D 2019.03.07）。

依據白順裕（2004：43、45）所繪製的「清代的官道及其他道路的變化（請參考圖 1）」所示，無論是乾隆初年的官道或是乾隆 20 年之後的內港道，以及嘉慶 13 年以後的新官道和大眉崎道路的行經路線，都與如今被稱為內山公路的省道臺 3 線相距甚遠，反倒是圖 1 呈現的「其他道路」行經之地區與如今的省道臺 3 線較為相似。黃智偉（2011：17）在研究省道臺一線的歷史演變時便曾述所謂「其他道路」是沒有任何修築工程或鋪路基地的泥土道路，若是從現代道路的角度而言，可能根本稱不上是路。

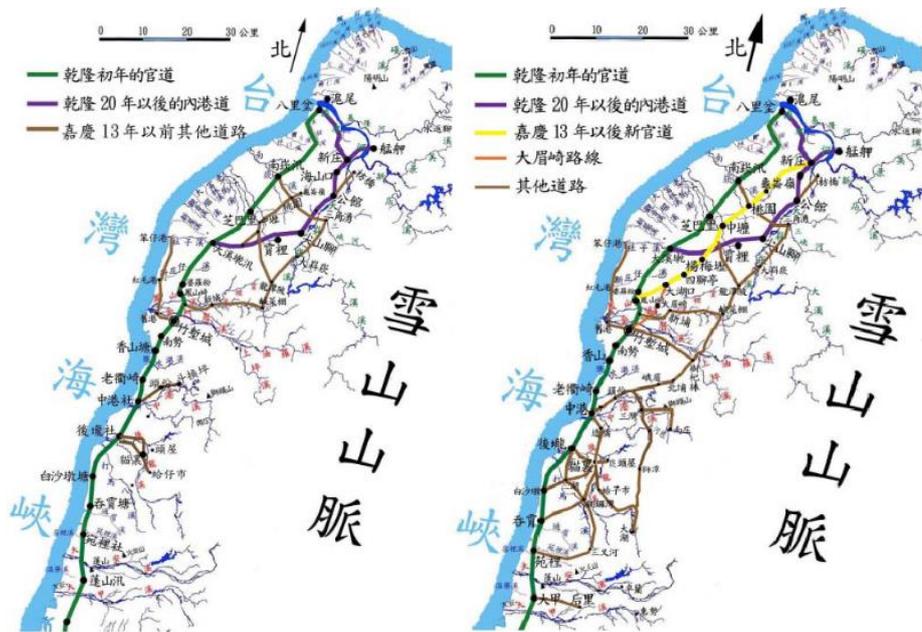


圖 1 清代的官道及其他道路的變化

資料來源：白順裕（2004：43、45）

《臺灣省新竹縣志》中提及新竹地區的道路大多由當地人民共同開闢或是富豪修建，樹杞林（今竹東鎮）位於芎林、橫山、峨眉、北埔、五峰、尖石等交通必經之地，而北埔鄉在清代初期時因仍有「番人⁸盤據，與世不通」，又據當地耆老所述：「番人沿山潛出城南近郊劫耕牛，驅入北埔，不變路線，久之牛行足跡，竟成路痕，人稱曰牛路」，這條牛路從金山面（竹塹城的東南邊）經水仙崙、草山、大壠、埔尾等處到達北埔，可謂當時北埔交通的開端，金廣福亦是以此路入山，除此之外北埔另外一條聯外道路便是從下圓山經菜頭寮、九芎林、樹杞林，再到麻布樹排後進入北埔（新竹縣文獻委員會 1976：84-86）。

苗栗地區在清代的道路開發，多由閩粵人士渡海來臺的開拓和修建，道路的修築依循入墾的方向由西部沿海沿著流域逐漸往東開展，閩人以後龍為中心向南北發展。乾隆 12 年（1747）粵人從白沙屯、後龍進入苗栗，當時的道路均是泥土路，粵人在嘉慶年間由從中港進入頭份開拓，因而修築「中港—頭份道」，道

⁸ 此處二段引文中的「番人」係本文引用原文，為配合歷史與行文之便，予以沿用，並無對原住民有不敬之意。

光 13 年（1833）時延長至南庄，咸豐末年大湖的人口開始往南發展。光緒初年，吳定新等地方人士集資修築「大湖—卓蘭道」，由南湖行經壠底寮、校栗林、新開庄，渡哆囉固溪（今鯉魚溪）到壠西坪，再到卓蘭。光緒 10 年

（1884）黃南球為了開墾大河底、獅潭、桂竹林，所以修建了由三灣經大河底入獅潭百壽，再經永興、新店、和興、八角林到桂竹林與「蛤仔市（公館）—大湖道」相接，據《重修苗栗縣志交通志》所載前述在光緒年間所築的大湖卓蘭段和汶水三灣段即是如今省道臺 3 線在苗栗地區所行經的路段（宋國英 2005：5-10、14），請參考表 2（清代的苗栗縣境各種道路一覽表）。

表 2 清代的苗栗縣境各種道路一覽表

道路別	路名	起訖地點	里程	備註
官道	大官路	造橋至苗栗	12 里	
街道	貓裡街道	大港口至崎仔頂	0.5 里	
街道	維祥街道	芒埔至新街口	0.5 里	
一般道路	貓裡後壠道	貓裡街至後壠街	15 里	
一般道路	貓裡公司寮道	貓裡街至公司寮	15 里	
一般道路	貓裡蛤仔市道	貓裡街至蛤仔市	9 里	
一般道路	嵌頭屋道	貓裡街至嵌頭屋	6 里	
一般道路	銅鑼灣道	貓裡街至銅鑼灣	14 里	
一般道路	四湖道	坪頂茶亭至三湖店仔街	12 里	
一般道路	頭份道	竹南至頭份	4 里	
一般道路	南莊道	頭份至南莊	15 里	
一般道路	大湖道	苗栗至大湖	18 里	
一般道路	卓蘭道	大湖至卓蘭	14 里	
一般道路	火鑪山道	苑裡至火鑪山	16 里	
一般道路	三湖道	苗栗至三湖	10 里	
一般道路	三叉道	銅鑼灣至三叉間	8 里	
一般道路	通霄道	銅鑼灣至通霄	15 里	
一般道路	芎蕉坑道	山腳至三叉河	12 里	
一般道路	過港道	中港至香山	11 里	
一般道路	外埔道	後龍至外埔	5 里	
一般道路	中興庄道	頭份至中興庄	2 里	

資料來源：宋國英（2005：10）

就整體的清代臺灣道路觀之，除了道路修築技術問題外也對應著使用的交通工具，當時主要的交通工具多為人力挑擔和牛車，一般說來路幅大多偏窄（約為 1-2 尺、2-4 尺左右），路面也多為泥土和砂礫道路，可謂路況不佳。那為什麼先民要不畏艱辛，甚至可能是冒著生命危險地走出這條路呢？見證大湖產業的興衰

且專研苗栗地區客家歷史約 10 年有餘的受訪者 C (2019 年 3 月 7 日)，透過史料的探勘以及過去家中曾隨著香茅業的興盛而發達的生命經驗，認為：「道路其實是從一端通往另外一端，除了人之間的往來進出、遷移必須有一個路徑之外，祖先發展出來的產業，是什麼東西要進來東西要出去，這跟我們的產業有很大的關係」。

進一步佐以各地方誌對於道路開闢的記載，可以推測省道臺 3 線的前身在清代是相較於官道更靠近東邊山區的鄉間道路，而這些道路的形成大多數是仰賴民間社會的力量，除了靠人走出來之外，也伴隨著拓墾的力量，開拓者和墾戶透過資金和權力關係發展地方建設，但是道路通常是分段形成，串連的力量除了來自於經濟活動外，也可能來自於「庄與庄的聯繫（受訪者 H 2019 年 3 月 9 日）」，而這樣的聯繫也同時連結了很多人與人之間親密的情感，包含婚姻、嫁娶等，所以道路本身意涵帶有情感，拉近了人與人之間的距離。

二、與世界接軌的「樟之細路」、茶路

臺灣在西元 1863 年即開港通商，樟腦的稀少性吸引了許多外國商人，而漢人也為求經濟利益入山採樟焗腦，由於樟腦主要產地為大崙溪（今大漢溪）、大甲溪、大安溪、鳳山溪、後龍溪上游的內山區域，所以大崙溪（大溪）、三角湧（三峽）、鹹菜甕（關西）成為當時重要的樟腦集貨中心，清政府亦將「腦館」設於艋舺、竹塹、後龍、大甲等處，因此開發樟腦如同開發內山（溫紹炳 2003）。現任客家委員會楊副主委在一次演講中說到：「北台灣內山的開發，是因為現金作物、山林產業，取樟腦而出口至全世界是因國際上的需求，所以交通動線和發展，背後的資本和現金的收入極有關係（楊長鎮演講稿 2018 年 9 月 27 日）」。就現今以工業與科技產業為重點發展的臺灣產業結構而言，以農業為主的竹苗內山地區經常被視為產業發展落後的地帶，然而回溯歷史卻發現內山的樟腦資源不僅是使得世界各國紛紛著眼於此，也使得眾多渡海來臺的先民為了生存和

延續後代紛紛進入相對於平地更具危險性的內山並從事樟腦行業：

從樟腦可以產生戰爭，就知道當時的全世界對於樟腦產業的需求，有樟腦可以開發的地方，就是要想盡辦法進去，經濟利益的吸引力有時候會大於它對自己生命珍惜的強度，我就算沒命也要進去賺那筆錢，大湖的經濟開發從樟腦開始，黃南球還沒來之前，更多的早期先民為了樟腦也是寧願冒著生命危險也要進入番區去焗腦（受訪者C 2019年3月7日）。

臺灣採樟腦的熱潮，從清代一直蔓延到日本時代，現任社區大學的講師E，依據他研究內山道路發展近20年，以及探勘古道的實務經驗這麼說到：「日本人是因為要樟腦才來臺灣，1872年牡丹社事件時，日本發現這塊寶地，出兵想要侵佔臺灣，派情報員假扮和尚雲遊臺灣，把臺灣畫得詳詳細細的，腦砂是穩定的發射藥，全世界找腦砂，臺灣最多，清朝開始賣腦砂，日本來也是因為腦砂（受訪者E 2019年3月8日）」。不僅透過訪談得知，與樟腦產業有關的史料也顯示出樟腦曾經為臺灣經濟帶來一波高峰，不僅讓世界著眼於是樟腦產地的竹苗內山，同時也讓國家、資本家為獲取利益進入到竹苗內山，對於苗栗獅潭開發極具影響力的墾戶黃南球，依據黃卓權（1988）對於苗栗獅潭山區在清代開墾的研究所示，當時黃南球的腦館即是沿著省道臺3線而分布（請參考圖2），而林玉茹（1997：67）參考1896年〈新竹地方林業視察復命書〉所繪之「清末至日治初期竹塹地區樟腦搬運圖（請參考圖3）」呈現出樟腦在內山的運輸路線包含南庄—頭份（經內灣）、南庄—北埔、北埔—關西（經竹東），而前述的樟腦運輸路線都與現今的省道臺3線行經新竹、苗栗地區有相似之處。

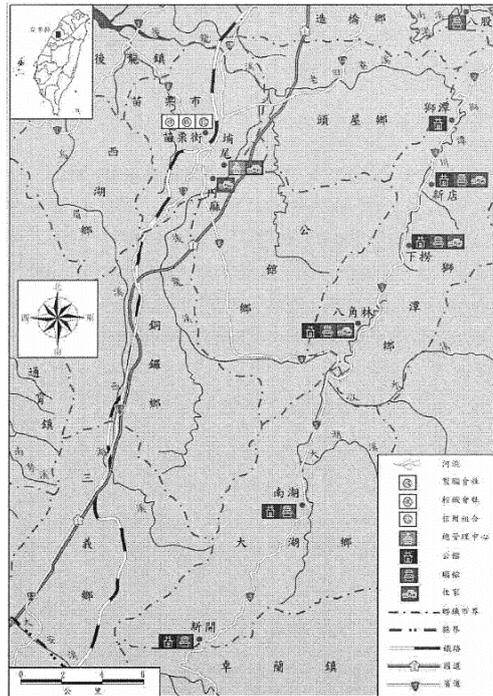


圖 2 黃南球焗腦事業的分布

資料來源：黃卓權（1988：128）

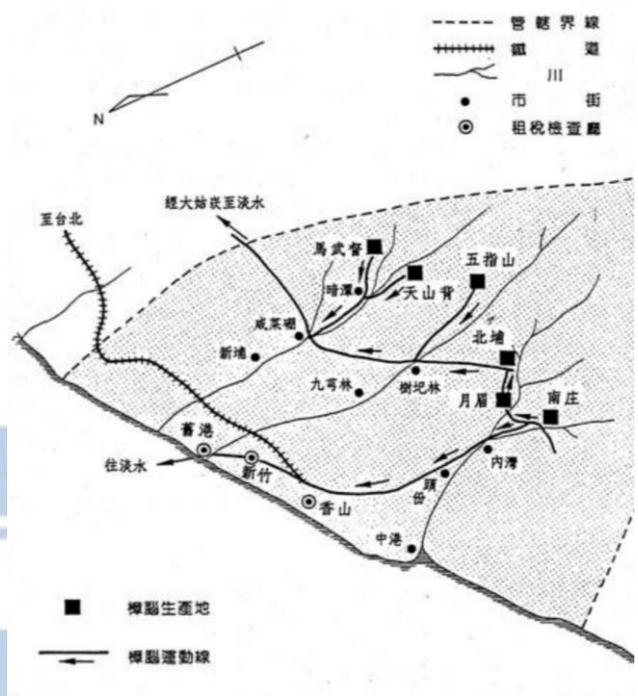


圖 3 清末至日治初期竹塹地區樟腦搬運圖

資料來源：林玉茹（1997：67）

西元1899年臺灣總督府實施樟腦專賣政策，並於臺北、新竹、苗栗、臺中、竹山、羅東六地設置樟腦局，西元1901年臺灣總督府成立臺灣專賣局負責樟腦專賣事宜、設立腦務課管轄樟腦製造及樟樹造林等業務，各地亦有樟腦支局、出張所和樟樹作業所（臺灣省政府建設廳樟腦局 1949）。當樟腦成為國有財產之後，從事樟腦行業的客家先民便只是領取微薄薪資的勞工，「因為有樟腦專賣制，所有利潤都被國家吸走了，甚至被大財團搜刮光了，腦丁、腦工只是領日薪的，真正的暴利不是國家拿走，就是中間商剝削掉，所以我們沒有因為樟腦而發達（受訪者C 2019年3月7日）」。

謝世忠、劉瑞超（2012）也認為客家族群雖然居住在樟腦出口而繁榮城鎮裡，但他們多數非既得利益者而是領取固定薪資的勞動者，直到開始稻作、種茶才是客籍墾民落地生根的起始點，目前協助千里步道協會重建「樟之細路」以及參與多項與樟腦產業在竹苗內山分佈相關計畫的受訪F（2019年3月8日），所言：「樟腦產業慢慢萎縮掉，這些人只熟悉這個區域，就乾脆想說住在這裡，所以慢

慢的在當地定居下來」。當從事樟腦行業的客家先民們面臨樟樹資源枯竭時，有二個選擇：一是隨著樟樹資源作地理位置上的移動、二是留在原地發展從事其它產業，林滿紅（1997：63）認為渡海來臺的客家先民們在將樟樹砍伐殆盡後的平地種下水稻，是臺灣中北部常見的現象。

誠如前述，本文在釐清樟腦產業的興衰與客家先民的關係後，認為除了被動性的棄腦下山之外，從事樟腦行業的客家先民們在1900年代後，亦有二波主動棄腦下山的時機，第一波是在西元1910至1918年間（因應歐戰各國對於軍用器具的需求大增）臺灣樟腦的產量達到高峰期後，同時也是第一次世界大戰後臺灣景氣受到日本影響而熱絡起來之後，許多客籍腦丁紛紛為更好的生活而下山，第二波則是1930年代美國和德國為樟腦市場帶來了一波人造樟腦衝擊的時期。

當國家將樟腦收為國有並實施專賣制度之後，不僅改變客家族群與樟腦產業的關係，也隨著國家想要獲得更多樟腦資源而不斷的往東移。研究日本時代隘勇線⁹變化的鄭安晞（2011）發現臺灣總督府為了新竹地區的樟腦分別在西元1903年、1908年、1909年、1910年推進了「北埔、樹杞林隘勇線」、「鵝公髻、鹿場隘勇線」、「內灣、上平隘勇線」、「油羅山（maibara）隘勇線」，同一時期也為了苗栗地區的樟腦，分別在西元1903年、1908年推進了「洗水坑隘勇線（大湖隘勇線）」、「橫龍山隘勇線」，請參考圖4（日本時代新竹與苗栗地區隘勇線的推進）可以得知，正是因為國家權力在日本時代透過隘勇線進入到竹苗內山（竹東、北埔、獅潭、大湖、南庄），使得運輸樟腦的產業道路成為內山道路的前身。

⁹ 設「隘」係以保護界內開拓者的安全，清代末期至日本時代初期為了開發內山資源而向山區逐漸擴張，所以隘勇線的變動是國家權力在空間變化上的見證，隘勇線的其中一個實施理念即是經濟利益—樟腦（鄭安晞 2011：1、108）。

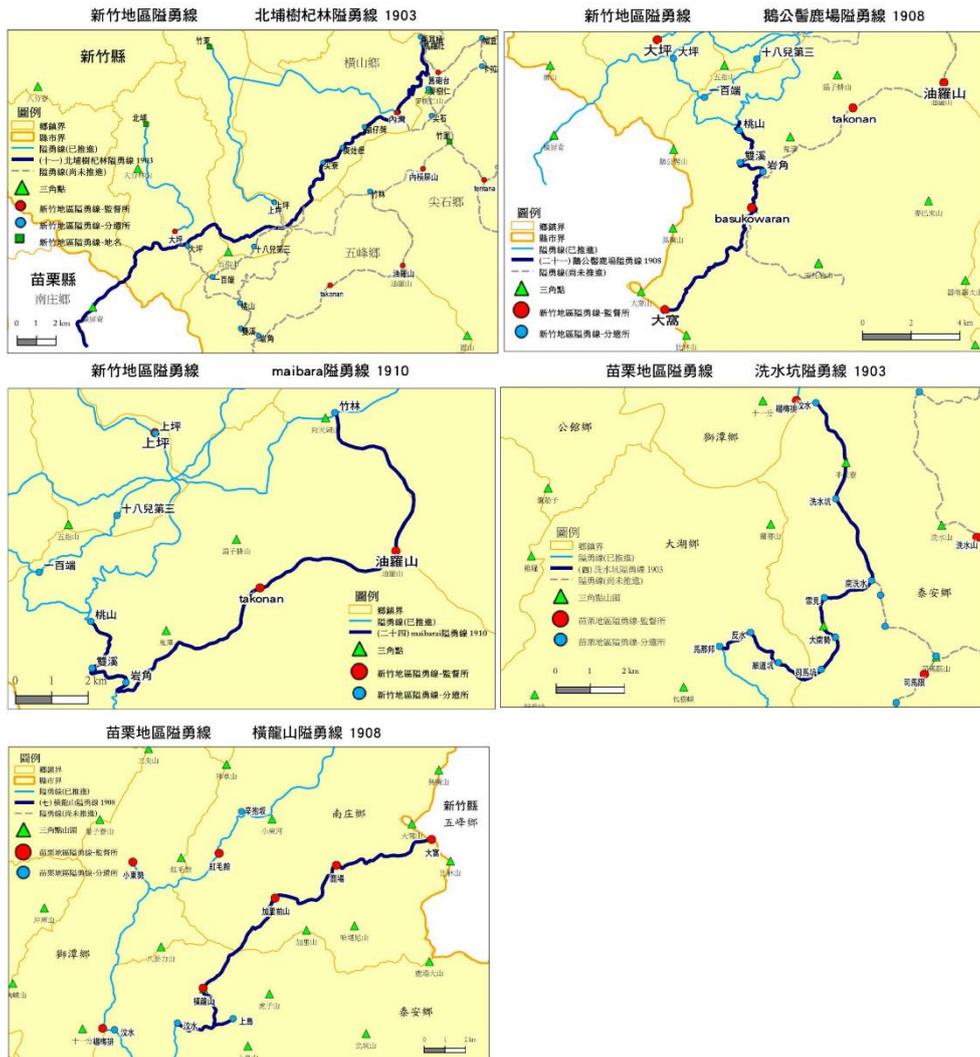


圖 4 日本時代新竹與苗栗地區隘勇線的推進
 資料來源：鄭安晞（2011：196、206、213、234、238）

清代的開港通商不僅使臺灣的樟腦成為商機，也改變了臺灣原有的貿易型態以及經濟作物的種植，而茶業便是在此時期所興起，依據《臺灣產業調查錄》所載：「竹塹地區的鹹菜甕、大湖口、新埔以及北埔等地的丘陵地都是茶的重要產地，這些地區所產為良茶；至於橫山地區則是中等茶產地（臺灣總督府民政局殖產部 1896：2-3)」。依據《海關報告》得出西元1868年至1895年，臺灣三大出口品分別佔出口總值為：茶53.49%、糖36.22%、樟腦3.93%（林滿紅1997：43），相當關心橫山產業發展，並且致力於讓世界再一次著眼於竹苗內山產業的地方耆老

I，在專研客家產業近20年後十分驕傲地說著：「關西羅家的茶工廠是行銷、姜阿新還蓋一個洋樓來招待洋人，事實上我們祖先第一代來臺做的就是世界級的產業，臺3線一直都是跟世界接軌的地方、不是落後的地方（受訪者I 2019年3月9日）」。

茶業的發展不只影響了國家經濟地位，也連動了臺灣島內的交通發展，黃卓權（2006：14）更將臺三線從峨眉經北埔、竹東、橫山，轉入芎林，經五龍鹿寮坑，越過飛鳳山古道通往關西，再從關西越過銅鑼圈柯子崎古道，經龍潭到三坑仔稱為「茶路」中的陸路，先民以人力肩挑的方式在這條路上運送茶葉，正如同受訪者 I（2019年3月9日）所述：「清朝是以民本產業影響那些路，茶路是人走出來的，不是政府開的」，竹苗內山因為茶葉而興起的城鎮包含關西、竹東、大湖、南庄等地（林滿紅 1997：170），而這些城鎮便是藉由「茶路」所串連起來。

賴志彰（2005：23-27）在考察〈新竹縣鳳山溪沿岸客家人文地景之歷史變遷〉時，認為雖然新竹內山在清代曾因樟腦而繁榮一時，但是同治年間樟樹均砍伐殆盡，所幸茶樹試種結果良好，進而成為竹塹地區的重要產業資源，清代末年關西的茶葉總產值為全新竹縣第一，橫山第二、新埔第三，由於當時關西是茶葉的重要集散地，因此為了外銷茶葉，闢建一條山路往北經龍潭、三坑，往南接通新埔與竹東。

大正 13 年（1924）人力輕便鐵道「咸菜碓線（新埔至咸菜碓）」正式營運，取代了需要以人力挑肩方式運送茶葉的部分路段，但是汽車產業昭和年間逐漸成為交通運輸的主流，使得輕便軌道逐漸廢棄，以至於鳳山溪流域的茶葉運輸方式被汽車所取代（徐于舜：127），為因應汽車運輸業的發達，昭和 8 年（1933）臺灣總督府沿山修建縱貫道路，即當今省道臺 3 線的部分路段：三峽—東勢（經關西）（賴志彰 2005：27）。

三、從產業道路到內山公路

省道臺 3 線又稱為「內山公路」，係因相對於靠近沿海的省道臺 1 線所得之俗名，由於內山是一種相對性的概念，而即便省道臺 3 線所行經的城市未有改變，但實際上的路線卻會因應道路與橋樑的建設而有所微調，所以內山道路與省道臺 3 線在不同的時代背景下，有著不同的指稱，正是因為如此在追溯省道臺 3 線的形成歷史時，不能忽視的便是內山道路最原始的樣貌—「古道」，古道位於山區的羊腸小徑，是先民為了庄落聯繫和貨物運輸而走出來的路，雖然路幅不寬，在道路研究中甚至不能被稱為路，但卻搭載著維繫先民經濟命脈的產業道路。

陳玉蟾（2011：89）在探討新竹地區的古道時，即視飛鳳古道是新竹地區東邊城鎮（竹東、北埔、峨眉、橫山、芎林、關西等地）的重要經濟命脈，因為是許多高經濟作物（樟腦、茶葉等農產品）的重要外銷路線，徐于舜（2010：60）認為以飛鳳古道為中心向北、向南延伸便是所謂的「茶路」。然而內山經濟不僅是樟腦和茶葉，還有許多農產品的運輸為當今的省道臺 3 線奠下了道路的基礎，更甚者可言這些具備產業運輸功能的古道，藉內山的相對性概念而言，即可謂當時的內山道路。

省道臺 3 線於沿線有著豐富的竹林資源，由於苗栗縣的大湖鄉、獅潭鄉、三灣鄉、南庄鄉遍布桂竹林，所以桂竹在日本時代到臺灣進入民國時期的前後，是曾經大量外銷到美國、日本、韓國等地的重要出口品（劉榮春 2007：72），而桂竹除了作為外銷的出口品外，當地大量的桂竹資源也造就了「草紙事業」的發展，苗栗縣獅潭鄉百壽村的舊名即是「紙湖¹⁰村」，係因該地的造紙業在日本時代十分興盛，此外位於省道臺 3 線獅潭段右側的百壽村內還有一條「挑紙古道」（又名「紙湖古道」）—是早期挑運送紙品到苗栗頭屋，再轉運至當時金銀紙重

¹⁰ 在造紙之前，必須先在竹林開闢湖塘，並且在湖裡倒入大量的石灰，竹子剖開之後放入湖中浸泡，藉由石灰的強鹼特性使的竹纖維軟化，待竹子被分解後才能製成紙漿，紙漿曝曬後才會成為草紙，而用來造紙的湖塘就被稱為「紙湖」（劉榮春 2007：203）

要的加工地竹南的產業道路，而此處所生產的草紙對於當時具有三百多家金銀紙的竹南中港老街而言，是極為重要生產原料（劉榮春 2007：203-204）。

三灣、南庄是做成一張張粗紙賣到後龍去做金銀紙，另外還可以做燃煤給鴉片點煙和產褥紙，獅潭的百壽以前也是做好紙之後在一捆捆挑出去，走的路有臺三線、鳴鳳古道，做紙很容易，是可以翻身的中小企業，一斤豬肉的錢等於一斤紙的錢，挑著都會笑（受訪者 K 2019 年 3 月 22 日）。

依據楊長鎮（2002：32）調查分布苗栗縣獅潭鄉紙湖與石灰寮的位置（請參考圖 5），本文發現有部分紙湖分布於省道臺 3 線行經獅潭鄉的路段，延續先前因應草紙事業所形成的「挑紙古道」，從省道臺 3 線的路線安排，可以說明其承接了產業道路的功能。

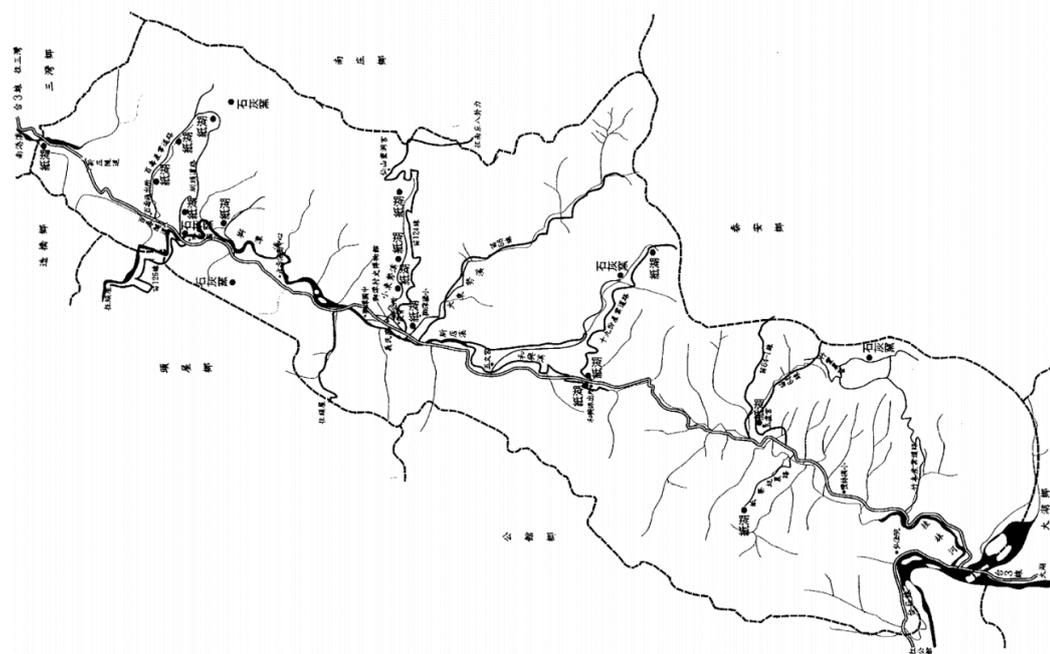


圖 5 苗栗獅潭的紙湖分布

資料來源：楊長鎮（2002：32）

就歷史脈絡而言，內山經濟活動的進程可謂從樟腦開始，當竹苗內山的樟樹逐漸被砍伐殆盡後，原本從事樟腦業的腦丁們開始尋覓下一個能夠餬口維生，甚至能讓後代在這片土地上安居樂業的產業活動，伴隨著國家政策的實施，造就了「臺灣有三寶」的神話，然而國家不僅扶植了茶業，也發布了香茅業的相關政策，但是相較於獲利者為國家或是大資本家的產業，香茅的利益確實回饋於從業者，使得當地居民能夠在竹苗內山中安居樂業。過去家中曾因為香茅產業蓬勃發展而使得家境富裕的文史工作者 C，將她的親眼見證描述出來：

以前一桶香茅可以賣一甲田，大家就拼命去做這個產業，像我家也是做香茅變得很有錢，我阿公做的，差不多到了 50 年代左右，香茅就消失了，那個年代化工業很發達，就被全部取代，香茅不是管制品，可以自由買賣，對家庭經濟有貢獻，人民會發達（受訪者 C 2019 年 3 月 7 日）。

香茅地種植地點以山區為主，所以種植香茅的農民主要是以人力挑扁的方式將香茅或是香茅油運下山（金惠民 1964：156），大正初年（1900 年代初期）由日人引進香茅，並在苗栗山區大量栽種後，茅農為了運送香茅油與香茅草使得「香茅古道¹¹」的產生（黃鼎松 2012：321），依據苗栗縣政府統計年報的資料顯示民國 40 年（1951）臺灣的香茅油量為世界第一，而苗栗縣的產量即佔其中的 80%，種植面積及產油量仍是以大湖和卓蘭一帶為大宗，苗栗縣在香茅業的全盛時期具有高達數百家的香茅油蒸餾工廠，香茅油也使得許多人一夕致富（黃鼎松 2012：387-390），不過在民國 55 年（1966）因為工業技術的發達，價格低廉又產量大的化工品衝擊了香茅市場，不僅農民不再種植香茅草，古道也逐漸被公路所替代（黃鼎松 2012：321），藉此可以得知，產業是支持道路形成和存在的重要

¹¹ 火炎山越嶺古道的其中一段

因素。

產業不僅依循地理環境、國家政策的變化，更會因應市場需求而浮現，由於臺灣在日本時代大興鐵路，而鐵路運輸需要大量的煤礦，爾後又適逢第一次世界大戰，煤礦供不應求所以價格飆升（新竹縣文縣委員會 1976：2），因此使得許多先民投入礦工的行列，雖然礦工這份職業具有高度危險性又相對辛苦，但是薪水是一般工人的 2-3 倍，因此也吸引了許多苗栗其它鄉鎮和新竹地區的人口進入南庄，使得南庄有過 5 間戲院的榮景，當時鄉內的礦工佔全鄉人口的八成以上（劉榮春 2007：302-307）。現年 61 歲的地方耆老 B 在述說她所見證的南庄產業興衰時，提及她的父親便曾因為挖煤礦而致富：

我父親賺了第一桶金娶了我的嬸嬸，還買了一頭牛，在當時是很不得了！當地的居民就認為那個憨仔都能發財，我們也能發財，那時候（民國 40、50 年代）大家就一窩蜂跑去挖煤，造就了當地居民都想去濤黑金（受訪者 B 2019 年 3 月 5 日）。

在礦業蓬勃發展的時代背景下，「仙山古道」成為獅潭鄉的礦工到南庄採礦的捷徑，但是仙山古道也與前述的香茅古道和紙湖古道一樣，因為產業的沒落與公路的開發，最終被荒煙漫草所掩蓋，黃鼎松（2007：346）在研究古道的訪談過程中，鄉民們這麼說：「南庄的外地礦工大都賺多少花多少，下工領錢後留在南庄揮霍，獅南礦工勤儉，領錢後連夜走古道回送錢回家」。道路的形成基於先民聯絡與運輸的需求，而路幅的寬窄多半與先民所使用的交通工具有關，由於山區道路蜿蜒，所以多以人力挑肩的方式開拓道路以至於路幅不寬，雖然使用道路的需求會隨著產業的興衰而拓寬或是消失，但是產業為地景帶來改變是不爭的事實，而內山道路所搭載的運輸功能與產業意義便是浮現出省道臺 3 線的重要緣由。

第四章 國家的內山道路：戰備道路

人們為了開墾而走出來的路，隨著開墾成功進一步具備運輸功能，但即便有人和路也不足以構成城市的發展條件，從歷史的發展觀之，城市的最初目的應為統治，正如同熱蘭遮城的設立、明鄭時期的府城，以及清代的臺灣府城、鳳山城、彰化城、竹塹城，國家利用「交通線」串聯這些城市和城堡進而實現統治的力量，所以清政府藉由南北官道達到權力的延伸及控制（白順裕 2004：40），其主張正如同布勞岱爾（Braudel 2002：339）在《地中海史》說到：「如果沒有暢通的道路，地中海也就談不上有統一性」。

一、道路成為國家力量的展現

康熙 60 年（1721）臺灣本島發生朱一貴事件，隔年（1722）清政府「立石番界，派兵巡防」由南至北共 54 處並首度確立番界（施添福 2001：65、68），隨著來臺漢人的私墾，番界產生了變動性，乾隆年間約有 4 次界線勘察及地圖繪製，分別是西元 1750 年的紅線、西元 1760 年的藍線、西元 1784 年的紫線，和西元 1790 年發生林爽文事件後所畫上的綠線（溫振華 2015：30）。清政府藉由番界政策區隔漢人與原住民的生存空間、降低衝突的頻率，同時也透過番界的向內推移逐步將臺灣全島納入政治政權的版圖，臺灣在進入民國時期之後，全島皆已遍布國家權力，雖然歷史的進程使得番界、土牛溝、隘勇線不再具備原有的功能，但是歷史的不可逆性使這些歷史印記重新被賦予其它的功能和增添更深的意義。

開發土牛溝的構想是為了要區隔漢番，現在來看從南到北確實都有挖一條溝，這些痕跡轉化成二種，一種就變成水溝、另外一種就變成道路，越過土牛溝之後，就是開發丘陵地，丘陵地又開始一條南北通道，就是早期的臺三線（受訪者 H 2019 年 3 月 9 日）。

施添福（2001）依據各類史料的記載，重繪臺灣北部的土牛溝路徑，所可能繞經之各路徑，而桃園市政府文化局（2013：6-2、6-18）進一步調查土牛溝的現況，發現由新竹湖口鳳山崎至桃園楊梅長岡嶺的土牛溝與衛星影像圖套疊後，大部分已成為公路旁的排水溝，但是也有部分土牛溝因為國家的政治或經濟考量而進一步填平和拓寬為可以通行汽車的道路。

日本總督府於明治 28 年（1895）將臺灣納入日本版圖後，為了迅速拓展權力和政治控制，所以派兵修築南北縱貫道路，而前述路段大多是依循著清代的既有道路進行的道路工程，由於這些路段是為了方便軍隊前進，所以基底是否穩固、路面是否平坦皆非工程考量因素，此外也礙於完工時間短暫以至於道路十分精簡（陳俊 1987：217-220），就如同「清朝修官道的原因是希望在原來的路上能方便運兵，像林朝棟從臺中清朝末年送到基隆去反抗法國（受訪者 E 2019.03.08）」。臺灣總督府為了加強對占領地的控制，也經常在平定一個地區之後便加緊修築軍用道路（蔡龍保 2006：108）。

綜述而言，無論是清代的官道或是日本時代的戰備道路，都是國家權力在空間的展現，因為道路是國家力量具象化的表現，軍隊到達與否成為政治範圍的圈地的重要關鍵，然而行軍的道路不在乎路面是否平坦、路幅是否寬敞，相較於產業道路的茶亭文化，戰備道路更多得是具守衛性質的瞭望台和提供打尖的客棧。

臺灣進入日本時代初期時的道路事業主要是因應軍事行動和穩定政權所需（蔡龍保 2006：363），而臺灣總督府為達國防軍事之目的，頒布了「道路設備準則」，並在明治33年（1900）進行修訂後將道路依重要程度分為三等，一等道路寬度 12.72 公尺以上，二等道路寬度 10.91 公尺以上，三等道路寬度 9.7 公尺以上，因為確立了道路的種類和築造標準等，使得日本時代的道路不再如同清代那般規模不一（蔡龍保 2006: 116-117），相對於清代因應產業而由人民所走出來的羊腸小徑，日本時代的道路因為國家力量的介入而有了一定的規模，而道路的型態也從鄉間小路逐漸邁向現代化公路的樣態。

國家透過規範道路依重要程度而有路幅不同的分類，臺灣總督府也進一步在明治35年（1902）頒布「道路清掃規則」命街庄負責道路清掃以及負擔小規模的道路修築費用，明治36年（1903）實施的「保甲條例施行規則標準」中規定地方民眾具有修築和維護道路、橋樑的義務，監督機關即是警察單位（陳俊 1987：217-218），換言之，日本時代臺灣道路的發展不僅是由上而下的政策實施，同時也仰賴於當地民眾提供的免費人力，「日治時期的內山公路、臺三線，事實上有很多的鄉親出力、奉工、幫忙開鑿，但奉工的背後是國家力量的引導，國家機器透過階層，告訴區長再告訴保甲長一層一層的告訴你，這邊什麼時間、要負責多少人力（受訪者J 2019年3月17日）」。

蔡龍保（2008：9）探討臺灣總督府徵用民力建設道路時，發現在尚未頒佈命令說明人民具有修建和維修道路的義務前，基隆支廳長伊集院兼良便曾在西元1895年時透過總理、街長徵招民力修築道路，換言之在缺乏經費的情況下要修築地方道路，除了徵用民力之外別無他法。爾後所頒布的「道路費國庫補助規程」明確規範臺灣總督府在支用國庫經費於軍用道路與一般道路的建造與修改時的補助差異，倘若是軍事國道與指定國道的新設、改築費則全部由國庫負擔，府縣道以下道路的新設、改築的部分，國庫僅補助所需費用的三分之一，當經費不足時則須仰賴地方民眾奉獻土地和勞力（蔡龍保 2008：57、80）。尤其在1930年代發生太平洋戰爭後，臺灣總督府更是動員各官方單位，日益強化殖民統治的力量，所以藉由國家力量促使「道路協會」、「土木協會」、「勤勞報國運動」、「道路品評會」等組織成立，並且透過上述組織與民力機制修築和鋪設國庫道路、指定道路、產業道路、山地開發道路（蔡龍保 2006：222）。

第五任臺灣總督（佐久間左馬太）來臺後著重於「理番政策」，因此於明治44年（1911）起進行「理番五年計畫」，此時道路工程大多由地方廳負責，總督府僅負責重要道路工程，例如與理番政策相關的理番道路，便是在此一時期新建與修築了通往桃園、新竹、苗栗和臺中山區的道路，其中包含桃園復興—新竹關西、新竹五峰—橫山、新竹五峰—苗栗汶水、苗栗大湖—苗栗泰安等路段（陳俊

1987：252-255)。第十六任臺灣總督（中川健藏）於昭和8年（1933）興建中豐公路作為戰備道路，是因為「接下來又發動戰爭，真正發起戰爭是民國26年、27年，1933年中川建長總督意識到很重要，建了這一條方便運輸而且發現臺1線很容易受到攻擊，所以建一條戰備道路（受訪者E 2019年3月8日）」。

陳世慧（2008：72）爬梳省道臺3線的形成歷史時，亦提及臺灣總督府是在太平洋戰爭的背景下建立了中豐公路，主要目的是為了防範省道臺1線遭美軍轟炸，而導致陸路補給線被癱瘓，除了中豐公路之外，同樣也是省道臺3線的一部份的雲密戰道，也是以國防為目的所建造。蔡龍保（2008：80）在研究日本時代的臺灣的道路發展時，發現在西元1936年進入戰爭時期前，臺灣的道路事業有了飛躍地進步，明顯地改進了道路的路幅、曲度、坡度等，進一步發展出近代道路的完整樣貌。

二、汽車運輸業催化現代化公路的誕生

蔡龍保（2006：158）在研究日本時代的道路發展時，發現臺灣在道路修築的預算編列一直遠低於日本國內，甚低的道路費用加上臺灣多山地又河流為東西向的自然地形以致於無法迎合在1920年代逐漸成為主流的汽車運輸，臺灣整體道路概況上主要以西部靠海平原的交通較為發達，然而昭和元年（1926）起一連串道路發展計畫與汽車運輸業的發達催化了臺灣道路改良的發展。在國立大學擔任講師並以客家歷史文化為講授項目的文史工作者C，就其對於內山道路發展歷史的理解，闡述了以下一段話：

日本是比較進步的國家會帶來一些比較先進的機器設備，車子也會進來，車子進來之後也會改變我們對交通工具的使用和依賴，日本時期的軍事功能也會在道路方面呈現出來，尤其是為了鎮壓原住民，所以往東邊又開了很多路（受訪者C 2019年3月7日）。

昭和 5 年（1930）臺灣總督府為拓寬改善西部五州的指定道路，所以頒布了「道路費國庫補助規程」，在國庫補助道路改修 10 年計畫後，以新竹州的改善最為明顯，雖然道路總長並無大幅增加，但是平均路幅由大正 14 年（1925）的 2.95 坪／公尺到昭和 10 年（1935）增加了 1.8 倍，此外臺灣總督府是依據「道路構造規程」修建道路，然而此規程即是以交通工具為汽車作主要設計考量進行大規模地建築指定道路，一改過去新竹州的道路因為山地多而使道路難以發揮效用的窘境（蔡龍保 2006：169-170）。請參考表 3（日本時代國庫補助新竹州修改的指定道路（1930-1940）便可以發現臺灣總督府指定修建的道路包含了省道臺 3 線在新竹州（今新竹、苗栗地區）的路段，如：關西－珊瑚湖、頭份－南庄，苗栗－大湖等，藉此可以得知如今省道臺 3 線的浮現是不僅透過社會的力量，也包含了國家的力量，使得道路得以定線，甚至是趨近於現代化公路的型態。

表 3 日本時代國庫補助新竹州修改的指定道路（1930-1940）

項別 州廳別	道 路 名	總長(公里)
新竹州	新竹·竹東道，苗栗·公司寮道內苗栗縱貫道路交叉點間，桃園·大園道，中壢·觀音道，平鎮·關西道，桃園·大溪道，頭分·竹南道，新社·關西道，桃園·尖山道，竹南·豐原道內竹南·三叉間，楊梅·坎頭厝道，新竹·舊港道，苗栗·大湖道，頭分·南庄道，關西·珊瑚湖道，新竹·機場道，大溪·龍潭道，大溪·臺北州界道	276.0

資料來源：蔡龍保（2006：169）

省道臺 3 線在未被國民政府正式命名之前，日本時代的交通政策已經為內山道路成為內山「公路」奠下基底，《臺灣省新竹縣志》在日本時代的道路概況中記載了昭和 8 年（1933）總督府著手修建一條相對於海岸縱貫線的山邊縱貫道路，該路段係自臺北州三峽起，經新竹州管轄內之大溪、龍潭、關西、竹東、北埔、珊瑚湖、三灣、獅潭、大湖、卓蘭等地至臺中東勢之道路，而該道路即是後

來的中豐公路，對於臺灣東部山區的開發負有重大使命，同時也將山邊的鄉鎮以南北連貫的方式連結起來（新竹縣文縣委員會 1976：93）。編纂苗栗縣內多本鄉鎮誌的資深文史工作者 D 說：「民國 20 年日本要把這條道路拓成國防用的陸軍通道，才拓寬成可以通行大型車輛的道路，對南北貨物的運輸就比較方便。日治中期之後有汽車，民國 28、29 年大湖到苗栗才有公共汽車，交通工具的改變是道路拓寬很重要的因素（受訪者 D 2019 年 3 月 7 日）」。

汽車被引入之前，道路（即現在所稱的「公路」）在整個交通網絡中是作為輔助鐵道運輸和輪船貨運的角色，然而截至西元 1926 年鐵路已不再有擴張性的發展，正逢汽車運輸業的蓬勃發展，使得鐵路萬能時代宣告結束，進而以汽車運輸為主導，進而完成環島交通，1920 年代後期，客運逐漸入侵旅客密度大的地區，而在貨運方面，汽車主要為相較於鐵道運輸量較少又較短程，但是汽車運輸業者逐漸整頓路線、改良車體、降低運費，使得開始有將汽車運輸業收為國有之意（蔡龍保 2008：42、44；蔡龍保 2008：12、15）。

綜上所述，道路的發展與國家力量息息相關，無論是鋪設道路的目的抑或是交通工具的使用，就社會學的浮現理論觀之，國家得以作為道路形成的一個層次，而其中包含了各項國家政策，其它層次包含交通工具的變化，路幅從僅能讓人通行到能夠讓汽車通行寬度，隨後因應汽車的改良而使得道路的建築工學更趨近於現代公路的樣態，此外還有一層次不能被忽視，那便是運輸的貨物，因為貨物的體積和時效會影響交通工具的變化，更進一步影響道路的路線和型態，所以本文認為昔日的國家政策、產業需求、交通工具，以及內山道路在各時期所被賦予的使命和功能，皆是浮現出省道臺 3 線的緣由。

三、省道臺 3 線對內山地景的影響

臺灣省政府在民國 50 年（1961）進行公路普查，依據當時的公路分布再佐以公路法相關規定將道路系統分為省道、縣道、鄉道三級，其中重要縣鄉道則比

照縣道編號，次要縣鄉道按鄉道編號，歷經一年時間將全省公路編號完成，民國 54 年（1965）實施公布「公路修建及保養規則」並明文規定公路系統的編號原則，由於公路編號在先，編號辦法公布在後，所以規則中保有但書作為允許變通的範圍，自此臺灣公路系統中南北向路線係自西向東依次編號，東西向路線之路線行進方向係以西方為起點（交通部公路總局 2016）。

省道臺 3 線在民國初期仍是碎石級配路面，道路寬約 10 公尺至 12 公尺，1950 年代中期才漸次鋪設瀝青路面（即柏油路），1970 年代基於山區客貨運輸的需要，將臺 3 線拓寬工程列入國建 6 年計畫，而苗栗段是全線最後完成四線道工程的一段，遲至民國 86 年（1997）底才完成，臺 3 線雖然有些路段還有改善的空間，但往來的車輛已方便許多，對農產品的外運也具有莫大助益（宋國英 2005：14-15）。

無論省道臺 3 線的拓寬是因應交通工具的改變或是為了使運輸更加便捷，不可否認的是這樣政策不僅改變了道路的型態，也改變了周邊環境的樣貌，一位住在橫山的地方耆老 I 回憶起年輕時因為擔任業務員而在臺 3 線竹苗段開車往返說：「以前（約民國 60 年代）的臺 3 線多美啊！我以前做藥廠業務，開車在臺 3 線多快樂，一路上都是樟樹，橫山前面在我太太嫁過來的時候都是尤加利樹，現在都不見了，還好我有留下 2 張照片（受訪者 I 2019 年 3 月 9 日）」。現年 61 歲並且土生土長於南庄，而且目前正在南庄從事休閒產業的地方耆老 B 描述著幼年（約民國 50 年代）陪伴母親走臺 3 線回娘家時的景象：「當時臺 3 線還是雙線道，道路兩旁都種滿了大樹：樟樹、佳冬、楓香這幾類的樹種，所以我印象中的臺 3 線就是兩邊的行道樹都非常美，拓寬之後這些樹就不見（受訪者 B 2019 年 3 月 5 日）」。現年 70 歲且居住於關西近一甲子文史工作者 H 也陷入記憶地說著：「原本（約民國 40 年代）的臺 3 線多美，日本人種了很多樹，一節樟樹、一節尤加利，是綠油油的道路，現在光禿禿，把道路還給樹木才會浪漫（受訪者 H 2019 年 3 月 9 日）」。

從本文受訪者對於生命經歷的闡述中，省道臺 3 線除了作為交通道路的往返

之外，省道臺 3 線的沿線地景也成為了往返於省道臺 3 線或是當地居民生命經歷的一部分，對照於地方鄉鎮誌中記載有關於省道臺 3 線的歷史變革，可以得知當省道臺 3 線尚未被鋪設瀝青路面（即柏油路）和拓寬時的地景，不僅承載了當地居民對於土地記憶，也加乘了對於土地的認同，一旦地景遭受改變，土地認同便有被隨之剝奪的可能。

前公路總局局長嚴啟昌認為，省道臺 3 線「最初修築的目的，正是為了促進內山偏遠鄉鎮的經濟」，其任內所實施的臺 3 線拓寬案在剛提出時，經建會曾以不合乎經濟效益進行攔阻，當拓寬案確立時前國防部長宋長志則曾詢問：「臺 3 線的載重，能否支撐美製的 M60 戰車？」，臺 3 線其中一段的中豐公路即是一條建於日本時代的戰備道路，「從作戰的角度而言，臺 3 線是所謂的『最後確保線』；也就是說，當敵軍從海上登陸後，一定會往東邊進犯、壓迫，這時要是位於平原的臺一線被炸毀，身處內地的臺 3 線就成為唯一能承擔重任，提供戰車行走的機動道路了」（陳世慧 2008：70-71）。

省道臺 3 線的拓寬政策雖然在某種意義上，可能是「情感上的撕裂，因為整個景觀不一樣了，原來非常美麗的綠色隧道，因為拓寬都被砍光（受訪者 C 2019 年 3 月 7 日）」。但是亦有部分當地民眾對於此項政策抱持正面態度：「路大了才有人去，我認為這是為了帶給偏鄉經濟效益，我覺得觀光不是壞事（受訪者 A 2019 年 3 月 5 日）」、「拓寬之後會把遊客帶進來，人帶進來、東西賣出去，才會賺大錢，一定要能讓人活下去，才能繼續發展下去（受訪者 D 2019 年 3 月 7 日）」、「拓寬立竿見影的產生一個運輸量加大、一個運輸量加快，時間的關係，農產品在運輸的時候會腐敗，拓寬是有好處的，以觀光來講，道路拓寬對於休憩人口來講也很重要，沒有良好的道路，他就不願意進來（受訪者 E 2019 年 3 月 8 日）」。本文認為道路的拓寬確實加大了同一時間的運輸量，不僅使得觀光客或是非本地人能夠迅速進入到客家庄落體驗客家文化、促進地方經濟、帶動當地人氣，也使得當地居民能夠快速與其他庄落聯繫並獲得資源，本文認為倘若以封閉型態作為保護當地文化的途徑，依據目前客庄人口外流的情況，並不能達到此成

效，因為能夠傳承客家文化的人口正逐漸離開客家庄，相對的以開放式的形態讓外來人口或是觀光客認識、體驗客家文化，反而更有助於增加對於客家文化有興趣並有意願傳承的人口，正如同交通具有雙向效益，道路的拓寬除了產生負面影響之外，同時也具有正面意義。

就如同其中一位主要業務是觀光推動又同時為在地民眾的受訪者這麼述說：「政府推行任何一個政策都是雙面刃，有人喜歡、有人不喜歡，我個人是支持四線道的，因為交通便捷可以使產業活絡，現在我推觀光我都還覺得交通不夠好，所以國際客不好引進，會因為開發上的保守造成經濟上的不活絡（受訪者 G 2019 年 3 月 12 日）」。如今的省道臺 3 線不僅具備了國防的功能，也因應產業運輸的需求，促進了鄉鎮間的聯絡道路，在觀光政策的推動、文化創意產業的興起下，位於臺 3 線上的客家族群聚落也逐漸發展成「客家生態文化經濟廊帶（陳世慧 2008：72-74）」。

道路作為國家權力的延伸，不僅使得政治力得以擴張、軍隊得以到達，也在無意識的情況下改變了當地原有的生態、地景，以及當地居民的生活方式，過去的道路是因為人民經常行走而形成的泥土路，而這樣的泥土路並不會對當地的自然生態和原始地景有太大的改變，因為當不再有人行走時，草便會重新再長出來，只有 1 到 2 人肩距寬的道路也會因此而被淹，當國家帶著強制力開疆闢土、造橋鋪路時，由於道路是為了供應軍隊、戰車的頻繁往來和快速到達，以至於道路路幅必須夠寬，相對的砍掉的樹木也會更多，甚至於為了縮短距離而截彎取直改變地貌，山洞便是最好的證明，將隆起的山地剷平也在可以想像的範圍。

尤其是當內山道路在國家政策的堆疊下，逐漸具有現代化「公路」的型態時，柏油路取代了原本的泥土道路後，道路不再會因為沒有人行走而回復原始的地貌，此外內山道路也在國家力量的影響下，在道路的功能類型上從原本運輸貨物的產業道路，也衍生出了具有國防意義的戰備功能，進而使得省道臺三線的前身在國家對於道路交通的重視下形成，除了道路功能的變化外，沿著省道臺三線的客庄也因為道路型態的轉變而改變原有的經濟活動和生活方式，換言之即便國

家實施的是交通政策，但所影響的卻不僅是內山道路，也包含了整個竹苗內山的經濟活動，以及居住在竹苗內山地區的客家族群成長的記憶和相伴而生的文化意涵，然而種種的政治層次、經濟層次、族群層次都是今日浪漫臺三線浮現的緣由。



第五章 浪漫臺三線的浮現

浪漫臺三線可謂客家族群生存的空間，本文就社會學的浮現理論，將過去國家著眼與於省道臺 3 線上各項的農業政策到交通政策、文化政策、觀光政策、客家政策，都視為竹苗內山社會內部錯綜複雜的層次關係，而浪漫臺三線便是從上述的產業、族群、交通等層次之中所浮現，包含浪漫臺三線政策環繞於客家族群以及如今致力發展的觀光產業，都是奠基於過往種種的事件及政策而浮線，省道臺 3 線更從傳統的道路功能演繹出抽象但更具影響力的意涵。

一、國家政策在省道臺三線的堆疊

1. 從傳統農業轉型為文化產業

竹苗內山的經濟結構主要以農業為主，所以政府的農業政策與竹苗內山息息相關，依據《農業政策白皮書》可以得知在民國 34 年（1945）至民國 41 年（1952）的農業政策走向為：充裕軍餉民食，所以實施了三七五減租、肥料換穀制、公地放領，民國 42 年（1953）至民國 57 年（1968）則是以農業培養工業，實施了耕者有其田、隨賦收購稻穀、創辦統一農貸等政策，民國 58 年（1969）至民國 70 年（1981）轉向為農工並重，在此一時期發布了稻米保價收購制度，民國 71 年（1982）至民國 80 年（1991）進行革新調整，所以推動稻田轉作和改善農業結構提高農民所得方案（行政院農業委員會 1995）。

民國 65 年（1976）因農民們在臺 3 線八寮灣段種植約 1.5 公頃的草莓，進而引起開車路過的旅客注意併入園參觀、採果，於是大湖鄉農會在民國 67 年試辦觀光採果，隔年進一步規劃草莓觀光園區，開放遊客採果不僅能讓民眾體驗農事樂趣，同時也能節省採收人工，成為全臺觀光果園的首例，在國民休憩時間增加的背景下，開創出不同於傳統農業經營的文化觀光模式（朱錦龍等人 2006：220-221），居住於苗栗地區約 40 年、親身歷經大湖產業結構轉變，並且專研於當地產業歷史的文史工作者 C 說：「民國 71 年大湖已經沒有稻耕了，因為配合政府一

鄉一特色政策，在農會的鼓吹下，只有這樣做就可以領到轉作補助，每個地方特色不一樣，種柑橘沒有補助，草莓後來為什麼全鄉都是，因為有轉作（受訪者 C 2019 年 3 月 7 日）。所以本文認為倘若沒有過去的國家在農業發展上實施的轉作政策，進而鼓勵當地居民栽種草莓，如今便可能沒有因應草莓季而帶來的觀光收益以及農事體驗的田園風光，現在行經臺 3 線的大湖及獅潭路段，沿路的草莓地景引人入勝，路過的旅客無不被吸引。

除了草莓為大湖和獅潭地區帶來一波觀光收益外，柑橘成為當地的農業收入的重要指標，也正是因為民國 62 年（1973）政府在全省設置四個柑橘專業區以落實適地適作的目的，而其中一個即在苗栗縣卓蘭極柑專業區，民國 70 年代（1980 年代）以共同經營為輔導措施，民國 80 年代（1990 年代）為了因應貿易自由化，實施降低柑橘產銷成本計畫（朱錦龍等人 2006：198）；從關西到卓蘭沿著省道臺 3 線，著名的農作物還有北埔的柿子、橫山的水梨等等，柿子的興起是因應民國 60 年代國民對生活水平的要求隨著所得的提高而成正比，為了應付水果消費量的增加，柿樹的栽種面積迅速增加（朱錦龍等人 2006：205），此外農業委員會也栽培橫山梨果農，以人為落葉方式進行產期調節，或是以橫山梨的長枝節接溫帶梨花芽生產高接梨，達到提高橫山梨的經濟產值，目前主要產地在苗栗的卓蘭、大湖、三灣等地，而苗栗縣的種植面積是全臺第二（朱錦龍等人 2006：211）。

過去的農業政策使得省道臺 3 線的沿線城鎮有著各自的農作特色，然而西元 2002 年臺灣加入世界貿易組織（WTO）對農業的衝擊，促進農業委員會輔導農村發展地方特色產業，透過整合地方文化與休閒旅遊，改善農業經營、加速農業轉型升級，行政院（2002：148）提出「挑戰 2008：國家發展重點計畫」中的「新故鄉社區營造計畫」包含了：活化社區營造組織、社區營造資源整合、新客家運動－活力客庄、再現客家，其宗旨在於：「能夠就自己地方的條件和特色，透過學習和參與，集聚居民的共同意識，結合特有的文化傳統、空間環境、建築設施與各種地方產業，提供各種就業的機會，發展地方的魅力，培養地方的認同

感與光榮感」。本文認為從臺灣加入世界貿易組織到社區營造政策的落實，是客庄產業的轉捩點，過去以農業為主的客庄透過國家政策引導而邁向了文化產業，因此維繫客庄生計的不再是傳統的農業型態，客庄產業型態的改變也成為後續觀光政策發展的依據。

生活在竹苗內山的客家族群在面臨社會結構的轉變、國際情勢的更迭後，從農業、工商業，再到如今的文化產業，政府的各項農業輔導計畫確實為如今的竹苗內山產業的樣態奠下了基礎，也為當地的農民帶來一線生機與經濟效益，歷經關西產業結構變化的受訪者 J（2019 年 3 月 17 日）說：「仙草差不多是民國 90 年之後，在早之前是少量，後來是一鄉一特色，以關西農會為主，政府每年有固定的經費補助辦推廣活動－仙草節，仙草的形成是有政府的扶植」。政府自西元 1983 年起便依據苗栗各鄉鎮市的地方特色，積極地開闢當地農業觀光資源，並且協助農民籌畫觀光園區、指導環境美化和綠化，進一步使得觀光農園不僅具有農作物生產功能，也開放民眾體驗農事、享受田園樂趣，藉此達到多方面的收益（朱錦龍等人 2006：375）。以至於如今竹苗內山的產業已不完全是傳統農業，受到國家各種政策的影響而朝向文化產業和觀光產業發展，例如：位於新竹縣關西鄉的仙草博物館生態農場，以及位於苗栗縣獅潭鄉由蠶業轉型的泉明蠶寶寶生態教育農場。

因應產業結構的變化以及輔導農業轉型，為了突破農業經濟的困境，經濟部在西元 1989 年推動 OTOP（One Town One Product，一鄉鎮一特產）地方特色產業輔導計畫，行政院農業委員會則是自西元 1990 年起以「改善農業結構、提高農民所得」為目標發展「休閒農業計畫」，西元 2001 年再推行「一鄉一休閒農漁園區計畫」並以「提振國內農業產業活力，創造就業機會及協助農業轉型」為目的，而在加入 WTO 的背景下「鼓勵舉辦園區創意大賽，藉以吸引消費者前往購買成品與參訪園區，並提高園區農民收入，增強農民轉型經營休閒農業之意願」，將原本的一鄉一休閒農漁園區計畫更名為「休閒農漁園區計畫」（謝世忠、劉瑞超 2012；朱錦龍等人 2006：373）。

2.從臺三線「客家漫遊走廊」到「浪漫臺三線」

楊長鎮在西元 2011 年競選苗栗縣山區立委時，便認為從桐花季到臺三線政策，客家文化終於從邊陲到中央，這代表客家文化不僅具有廣泛的社會認同、市場價值，也是臺灣的文化資產，期盼未來能夠成為臺灣觀光的主軸，所以楊長鎮結合十年政綱在苗栗縣提出「臺三線客家漫遊走廊」作為立委選舉政見，試圖以在地新農業、在地社會／文化關聯性產業、在地記憶與文化、在地景觀資源重建四大構面著手實踐「幸福就是回到故鄉」的願景（劉慧真 2017：151-158）。

然而，楊長鎮所提出的政策願景與民主進步黨的政策主張—「帶給人民幸福安定的生活」，有不謀而合之處，所以西元 2011 年蔡英文總統候選人提出「國家級臺三線客庄浪漫大道」時，便將楊長鎮所提出的「臺三線客家漫遊走廊」納入鄉鎮村里的細部政見，在西元 2011 年 12 月 29 日所舉辦的「臺三線客庄浪漫大道政策論壇」中，楊長鎮提到臺三線客家漫遊走廊的初衷：

整個臺三線的內涵、歷史文化是很豐富的資源，可以作為北部客家社會再發展的重要基礎和文化資本，……從人口變遷來看，1950、60 年代是這個地帶人口的最高峰，以我的故鄉——獅潭鄉來說，60 年代還有一萬二千人，現在不到五千一百人，所以我們要思考如何將社會的空洞現象解決？如何讓年輕人回到故鄉發展？如何重新接回客家歷史文化的斷層？要重新思考在現代社會生存的可能性？站在客家人的立場，我們要更關心如何建立一個產業讓人回到土地，文化才會繼續、族群才會延續（楊長鎮 2011 年 12 月 29 日）。

因為現任客家委員會副主委楊長鎮在西元 2011 年參選苗栗縣山區選區立委時，發現多數的客庄都具有「文化與經濟空洞化的問題」，西元 2012 年現任總統蔡英文欲參選當年度的總統大選時，將該政見更加擴大化、具體化、升格化，進

一步以國家級人文風貌區為願景，打造臺三線客庄浪漫大道，透過文化、環境、經濟三面向的切入，期望達到「客庄產業經濟」與「文化地景保存」二者合而為一的目的（劉慧真 2017：1-2）。蔡英文的政策更進一步為客庄發展找尋新思路：「讓祖先千百年來的歷史文化及自然地貌能夠被重新記憶、讓年輕人能回到故鄉發展、讓幸福經濟成為我們未來的新社會環境、更讓我們能為下一代創造更美好的環境（劉慧真 2017：158）」。

不過在西元 2012 年的選舉結果顯示，楊長鎮立委候選人與蔡英文總統候選人均未能當選。歷經四年的沉澱以及檢視執政黨的族群政策，西元 2016 年蔡英文總統候選人的客家政見中再一次提出「打造國家級臺三線客庄浪漫大道，建構客家經濟政策新思路」，企圖在全球化及產業轉型的脈絡下，使得客庄能夠透過文化定錨於觀光經濟，而非單僅仰賴節慶活動促進消費者進入客庄，其中又因桃園竹苗地區的客家人比例相對較高，又臺三線上保存了完整的客家文化，所以主張串聯臺三線上的客庄，打造一條能夠結合產業、文化、觀光的浪漫大道，甚至期盼讓臺三線成為客家文化邁向世界舞臺的最佳起點（劉慧真 2017：168-171）。

過去曾居住於新竹地區約 30 年且具有客家認同，但是目前正在執行浪漫臺三線政策的客家委員會職員 G 說：

浪漫臺三線如果有做起來的話，對客家人的意義很大，屬於我們專屬的生活場景、一個示範場景，也讓國際人士知道只要提到浪漫臺三線就等於客家，這是客家人的生活場域，我自己是客家人，我覺得浪漫臺三線這個名詞可以詮釋成客家族群的歷史意義（受訪者 G 2019 年 3 月 12 日）。

本文認為浪漫臺三線政策期盼做到的是透過解決客庄的經濟落後和文化斷層的問題讓客庄能夠永續經營，所以浪漫臺三線政策期望透過國家的力量改善客庄的經濟狀況，由於從關西到卓蘭沿著省道臺 3 線的客家庄相較於過度開發的都市，保留更多自然資源以及田園景觀，過去的弱勢成為了發展觀光經濟的優勢，

正如同一位關西的在地居民認為：「沒有大建設對關西來講是好的，因為至少還保留了一些我們的特色，農業是一級產業，能養活的人有限，但是要如何如何在發展觀光旅遊的時候，讓大家認識客庄（受訪者 J 2019 年 3 月 17 日）」。因此浪漫臺三線政策以觀光資源的角度鼓勵客庄保留傳統文化及在地特色，同時也借鑑於「德國浪漫大道」的成功案例，讓客庄在維護傳統文化的過程中，仍能與經濟活動維持雙向發展，甚至使得更多人進入到客庄從事經濟活動，進而認識客家文化。

客家委員會為了推動國家級臺三線客庄浪漫大道的各項規劃、協調、執行、管制、考核等，在西元 2016 年 7 月設置客家委員會國家級臺三線客庄浪漫大道推動小組，行政院亦在同年 9 月函頒臺三線客庄浪漫大道治理平臺設置要點，臺三線客庄浪漫大道治理平臺下設人文形塑、環境整備及產業發展三個行動小組，分由客家委員會、農業委員會、經濟部擔任主責機關，而客家委員會同時也是作為負責統籌中央及地方資源的浪漫臺三線政策幕僚單位。

西元 2017 年 3 月 22 日召開行政院臺三線客庄浪漫大道治理平臺的第 1 次會議，除了桃園、新竹、苗栗、臺中各縣市政府參與外，另有 11 個中央部會、5 位專家學者與會討論，以區域聯合治理概念與文化生態旅遊為主要策略，結合文化及產業，建構示範型客庄社區，而本次會議主要針對自行車道與浪漫巴士綠色路網、農林地景營造、大地園藝等議題進行跨部會及跨地方政府的溝通協調，此外客家委員會表示臺三線客庄浪漫大道的第一階段（自民國 105 年至民國 108 年），以慢食、慢遊、慢活為核心理念，進行軟硬體基礎建設，其中包含：臺三線客庄文史資料調查整理及叢書出版，音樂、文學及藝術村打造，自然與人文景觀、空間環境優化改造，及便捷的複合式交通路網串連，推動文創、新農業、青創、產業聚落及文化生態旅遊等產業配套計畫，預計帶動超過 900 位青年返鄉、創造超過 2,600 個就業機會、增加地方約 282 億元觀光收入（行政院 2017）。

從西元 2011 年楊長鎮提出的選舉政見「臺三線客家漫遊走廊」到西元 2016 年執政黨輪替後，蔡英文落實的「浪漫臺三線」政策，包含過去也曾經學者或是

參政者對於省道臺三線沿線的關西到卓蘭等客庄提出「客家文化廊帶」的想法，這些政策與概念都並非憑空而來或是靈光乍現的想法，而是社會學中浮現理論的體現，當國家政策尚未明確地以省道臺 3 線或是客家族群作為施政對象時，便早已有許多的產業政策、文化政策、族群政策等著眼於竹苗內山，國家政策的分門別類之於客家社會，成為了組成客家社會的各種層次，但是由於政策的核心都是為了使客家社會能夠永續經營，所以在長久的累積與單／雙向的因果關係中，浮現出浪漫臺三線政策。

二、外地人追尋浪漫的觀光大道

1. 從文化產業發展為觀光產業

1990 年代末，隨著文化觀光產業的興起，傳統農業也逐漸轉型為文化產業，尤其輔以「文化產業化、產業文化化」為目標的社區總體營造政策，至西元 2001 年又進一步實施「週休二日」，一連串的政策發展不僅帶動了竹苗內山聚落的文化產業，也為當地帶來發展文化觀光的契機（李威霆 2008）。不僅是國家政策對觀光產業的推動，也正逢當時整體經濟環境的提升，歷經臺灣錢淹腳目的受訪者 E（2019.03.08）說：「80 年，第二次經濟再好的時候，大概 78、9 年股市大紅到 2 萬點，那時候沒有人要當公務員，股市漲 3 天就 1 個月薪水了，那個時候才會有觀光，以前大家苦哈哈的，誰觀光啊！」

2000 年代的一系列國家政策藉由文化經濟為導向為客庄經濟帶來新的扉頁（潘美玲 2015），被稱為「臺灣生態旅遊年」的西元 2002 年，交通部觀光局出版了「生態旅遊白皮書」，其中一項具體措施便是指定由客家委員會承辦的「客家地區文化生態旅遊」，而當時的行政院院長游錫堃表示當年離農人口高達十萬人（張維安、謝世忠 2004）。同年行政院還進一步提出了為期六年的「挑戰 2008：國家發展重點計畫」，其中一個子計畫便是「觀光客倍增計畫」，其策略包含：整備現有套裝旅遊路線、開發新興套裝旅遊路線及新景點、建置觀光旅遊服

務網、宣傳推廣國際觀光、發展會議展覽產業，而其目標則是：發展臺灣成為優質觀光目的地，並在六年內使觀光客倍增至 200 萬人次，以期盼能夠使來臺旅客突破 500 萬人次，在開發興新套裝旅遊路線的部分，亦把「桃竹苗旅遊線」規畫在內（行政院 2002）。

表 4 挑戰 2008：觀光客倍增計畫－桃竹苗旅遊線

名稱	桃竹苗旅遊線
概要	建設沿臺 3 線省道為主軸，接參山（獅頭山）國家風景區、雪霸國家公園等風景帶，成為具客家風情之旅遊線。
建設起點	龍潭經關西、竹東、北埔、峨眉至東勢之台 3 號沿線及鄰近之觀光景點。
主要景點	六福村、小人國遊樂區、獅頭山、北埔客家小鎮、泰安溫泉、雪霸國家公園。
建設重點	<ol style="list-style-type: none"> 1. 國家風景區建設及經營管理：持續推動參山（獅頭山）風景區之建設，加強雪霸國家公園之遊客服務與經營管理。 2. 溫泉區建設：泰安、清泉等溫泉休閒設施整建。 3. 景觀道路建設：改善台 3 線龍潭至東勢之主要聯外道路之道路景觀。 4. 城鄉街景改善：北埔、竹東、大湖、南庄等台 3 線地區鄉鎮之觀光產業，活絡地方經濟。 5. 文化資源：三義木雕藝術節、竹塹國際玻璃藝術節、客家桐花季等。
效益	發展桃竹苗三縣
期程	民國 91 至民國 96 年
進度	民國 91 年底前完成規劃，民國 92-96 年完成改善計畫
主辦機關	交通部觀光局

資料來源：行政院（2002）

西元 2003 年所提出的「2004 台灣觀光年」及西元 2007 年的「2008-2009 旅行台灣年工作計畫（Tour Taiwan Years）」都以四季為主題分類節慶活動並以國際推廣及行銷觀光為目的（表 5），西元 2009 年的「觀光拔尖領航方案－行動計畫」中，「客家」成為了北部區域發展觀光的重點之一，在「重要觀光景點建設中程計畫（101-104 年）」裡將參山（獅頭山）國家風景區列為具發展國際潛力之國內景點，並且對於南庄遊憩區（東河吊橋、永興吊橋及周邊、南庄遊客中心、公廁、無障礙及公共服務設施）及谷關遊憩區（捎來步道、谷關無障礙設施）進

行環境整備，西元 2015 年的「觀光大國行動方案（104-107 年）」以特色觀光為執行策略之一，計畫透過整合各部會的資源打造觀光平臺，客庄觀光為其中一個發展項目，而客家委員會自西元 2012 年起便推動「客庄區域產經整合計畫」，透過輔導主題產業及亮點策略，帶動客家文化觀光產業，該項計畫已完成桃竹苗三縣的臺 3 線茶產業亮點輔導（交通部觀光局 2018）。

表 5 「台灣觀光年」與「旅行台灣年工作計畫」的客家相關觀光政策

觀光政策	2004 台灣觀光年	2008-2009 旅行台灣年工作計畫
春	繽紛之春：苗栗市客家炸龍、台灣茶藝文化節	花漾春頌：苗栗市客家火旁龍
夏	歡樂之夏：客家義民祭	悠遊夏趣：客家主題系列活動—客家桐花季、客家美食。
秋	美妙之秋	楓采秋韻：三義國際木雕藝術節
冬	熱鬧之冬：客家文化藝術季、新竹國際玻璃藝術節	浪漫冬戀：新竹縣國際花鼓藝術節、苗栗文化藝術季
其它		產品開發計畫：文化學習之旅—結合文化研習體驗活動，包裝華語學習、客家及原住民文化與節慶、傳統民俗工藝及古蹟等深入旅遊行程，以吸引文化愛好者。

資料來源：交通部觀光局（2018）

如今每逢周末或例假日，當民眾欲進入竹苗內山觀光旅遊時，即可對應各鄉鎮市的伴手禮為何，而各地一條條「老街」的形成或「誕生」（例如：關西老街、北埔老街、南庄老街、獅潭老街等），除了成為行程安排中的朝聖景點，也似乎成為了當地歷史與文化的代名詞，為當地促進經濟效益和帶動人潮，然而老街之於文化觀光產業而言，在論述上也具有其正反兩極的評價，本文的受訪者 K（2019 年 3 月 22 日）說：「假日都不敢去南庄，桂花巷也沒有桂花，就變成夜市，整個不適合住了」，而另外一位研究北埔老街的受訪者 A（2019 年 3 月 5 日）說：「老街何以成為老，一定是有老的東西才會跟那條街結合在一起，比如說：南庄老街，南庄以前做礦產，所以街上就會因為產業而生活的東西在那裡，

其實每個地方都有它獨一無二的故事，這可能可以成為浪漫的條件」。

從傳統的農業型態轉型為文化產業，再進一步發展為觀光產業，對於省道臺 3 線沿線的客庄而言是危機、也是轉機，危機在於轉型失敗後各鄉鎮失去原有的特色，轉機則是在轉型成功後為各鄉鎮帶來提升經濟產值與客家文化的保存與復興，本文認為撇除與當地特色、客家文化不具有連結性的建築物，觀光產業的走向大多數仍奠基於當地傳統產業的創新與轉型，例如位於大湖和獅潭地區的觀光草莓園並非「移植」而生，而是搭載了當地農作物轉變的歷史、國家產業政策的影響，另外位於北埔的姜阿新洋樓，在老屋活化之後，不僅能夠讓當地人對於土地更具認同感，也讓觀光客能夠透過真實的歷史痕跡更加理解「客家文化」被闡述的意涵，無論是對土地的認同、歷史的想像、文化的欣賞，都是浪漫臺三線政策裡浪漫工程的一環，浪漫是一種感官的陳述，所以每個人都能定義浪漫，當走進客庄成為浪漫的一件事或是當住在客庄是一件浪漫的事，那浪漫臺三線便可被稱做成功的政策。

2. 浪漫臺三線政策的觀光取向

浪漫臺三線政策在產業發展方面，以「客庄特色主題遊程開發及行程」作為其中一項具體措施，並且在西元 2017 年通過內政部審核後籌組「客家文化生態旅遊策略聯盟」，目的在於解決目前的推動時所遭遇的難題、研商「浪漫臺三線」客庄觀光產業聯盟籌備事項，以及未來臺三線觀光策略發展方案、策略、展望（客家委員會 2017）。

依據客家委員會（2017）《前瞻基礎建設－客家浪漫臺三線計畫》可以得知，行政院已挹注 20 億元中央特別預算於四年期中長程個案計畫（106-110），希望增加每年 200 萬次旅遊、41 億 7200 萬元的消費金額，企圖創造當地每年 45 億餘元的經濟規模，請參考表 6 的計畫經費中得知約有 11.5 億投入於浪漫臺三線國家自然步道的建置、省道臺 3 線自然景觀軸帶的優化、臺三線市鎮街區與立面的

改造、客家重要建築與客家大師故居的修建、藝術村與大地園藝的建置。

表 6 前瞻基礎建設－客家浪漫臺三線計畫經費表

(一) 分年經費表

單位：億元

期程		第 1 期		第 2 期	第 3 期		
年度		106	107	108	109	110	總計
特別預算	資本門	0.2680	7.7320	8.0300	3.9700	0	20.00
總計		0.2680	7.7320	8.0300	3.9700	0	20.00

(二) 分項計畫經費表

單位：億元

期程		第 1 期		第 2 期	第 3 期		
年度		106	107	108	109	110	合計
項目							
	浪漫臺三線國家自然步道	0.0064	0.1843	0.1914	0.0946	0	0.4767
	臺三線省道軸帶自然景觀優化	0.0477	1.3756	1.4287	0.7063	0	3.5583
	臺三線市鎮街區與立面改造	0.0492	1.4204	1.4751	0.7293	0	3.6740
	客家重要建築與客家大師故居修建	0.0106	0.3062	0.3180	0.1572	0	0.7920
	藝術村與大地園藝建置	0.1541	4.4455	4.6168	2.2826	0	11.499

資料來源：客家委員會（2017）

前述分項計畫的落實與西元 2018 年 2 月客家委員會產業經濟處處長在行政院報告「浪漫臺三線客庄環境營造現況及未來展望」時，說明的環境整備及觀光配套事項（請參考圖 6）完全一致，換言之浪漫臺三線政策的總資金 20 億元中，有一半以上資金的投入是為了觀光推廣，然而這不經值得思考當浪漫臺三線政策以旅遊規劃及推展、客庄觀光環境優化、推廣國民旅遊、推廣國際旅客自由行為目標進行觀光推廣計畫的同時，這些硬體建設與當地民眾的連結性何在？倘若浪漫臺三線的主體是觀光客，那省道臺三線沿線的客家族群都等同於被消費的對

象，而浪漫臺三線應該是讓「當地民眾可以來策展（受訪者 A 2019 年 3 月 5 日）」，進而達到建立歷史文化、土地與居民的鏈結，建構客家文化生活博物館，其實以省道臺 3 線上自關西到卓蘭的客家文化為主體一樣能達到觀光效益，以整合竹東轉運站與客家音樂村之建設為例，不僅是提供客家音樂創作與發表的場域，也能帶動大隘地區文化旅遊與當地發展。



圖 6 浪漫臺三線環境整備及觀光配套事項

資料來源：客家委員會（2018：4）

國家級臺三線客庄浪漫大道的推動仰賴著臺三線客庄浪漫大道治理平臺裡的各中央部會和地方政府，所以在分項計畫的執行過程中必須與地方政府的施政計畫相互搭配，發揮加乘效果，依據客家委員會（2019）《前瞻基礎建設計畫 107 年度執行進度及績效報告 客家浪漫臺三線計畫》，在 106 年度至 107 年度已核定補助桃園、新竹、苗栗、臺中辦理市鎮街區與立面改造、客家重要建築與大師故居修建及藝術村與大地園藝建置等相關 36 案計畫，108 年度至 109 年度預定完成 33 處國人遊憩場所品質提升工作、改造約 8,000 公尺市鎮街區景觀、建置「龍瑛宗文學館」及「客家詹冰故事文學館暨饒平客語園區」等客家大師主題展示空間、106.27 公頃的「大地園藝」及「原生植栽復育」。

本文認為浪漫臺三線政策的硬體建設或是軟體補充，都是為了活絡竹苗內山

的生命力與經濟力的宗旨，現在正執行浪漫臺三線相關業務的客委會職員說明著：「鼓勵旅客深度旅遊、吃在地風味餐、小旅行，受到很棒的迴響，也直接、間接的創造客家的活力，因為老人家有事做、接待客人，年輕人也有事做，他們的菜有了去向、更高的價（受訪者 G 2019 年 3 月 12 日）」。目前多數批判觀光客進入客庄的主要原因在於擔心客庄為了迎合觀光客的需要而發展成為不具客家文化特色的觀光樣態，然而觀光同時也可以被視作行銷客家文化的方式，進而讓社會重視臺三線的同時，建構客家族群對於臺三線的認同感，因為客家族群生活在客家文化裡，有時候並不知道客家文化的獨特和寶貴之處，正如同從小就聽得懂客家話和會說客家話的筆者，卻不知道自己聽的、說的是「客家話」，而這可謂於觀光的反向操作。

一位極具在地認同並且自豪於南庄的生態環境、客家族群性質的休閒業者 B，很榮耀地說著：「如果不是因為臺 3 線周邊保有原來的樣貌，我就不太可能有這個條件去發展休閒產業，國家應該要積極地運用我們的天然資源去發展，讓國際看得到，讓臺 3 線變成臺灣很美的內山公路（受訪者 B 2019 年 3 月 5 日）」。當在地居民對於土地具有認同感或是榮耀感時，便會減緩當地人口的流失，甚至是會成為人口回流的誘因，受訪者 L（2019 年 3 月 29 日）認為：「如果你認為土地可以計價就會很快賣掉，當你認為土地不能計價時就不會賣了，這是一個捍衛土地的戰爭」，所以當生活在省道臺 3 線的客家族群認知到客家文化不能用市場經濟去衡量它的價值時，便會不顧一切的維護和保存它，這才是浪漫臺三線試圖使當地產業轉型為發展觀光的真正意義。

三、在地人對浪漫臺三線的想像

1. 浪漫臺三線的執行現況

現任總統蔡英文在浪漫臺三線的官方網頁¹²中寫下一段題目為「蔡總統客家

¹² 網址：<https://webc.hakka.gov.tw/Hakka-Romantic/index.html>（取用日期：2019 年 5 月 23 日）

政見」的短文：

以「文化加值」策略推動客庄經濟，累積客家文藝復興能量，策定「國家級臺三線客庄浪漫大道」結合生活、文化、生態、產業與觀光等面向，共同打造一條具備歷史縱深的浪漫大道，運用創新生活型態的政策新思路，活絡客庄文化及產業經濟，打造臺三線成為青年回家的路，進而讓臺三線成為客家文化邁向世界舞台的最佳起點（客家委員會 2017）。

同樣的一段話也出現在客家委員會產業經濟處吳克能處長在 2016 年 5 月的行政院會議報告的「國家級臺三線客庄浪漫大道推動方案規劃」內容中，無論是該次會議報告內容或是浪漫臺三線官方網頁的呈現，都指出浪漫臺三線政策以人文形塑、環境整備、產業發展為三大面向，本文彙整前述的方案規劃報告與浪漫臺三線官方網站所公布正在執行的方案（請參考表 7），發現浪漫臺三線正以滾動式執行至今約三年，在人文形塑方面規劃九項方案，至今已完成七項，其中的建構「浪漫臺三線」基礎論述、辦理「客家聚落網絡式藝文展」及「臺三線影像風華攝影展」、客家文化歷史的展現與傳承都是新增的方案，可以見得浪漫臺三線針對軟體的文化加值，相對而言原先預計的伯公醫療網、百工百業扶植計畫和節慶推展，似乎仍未見雛形；在環境整備方面原先規劃的九項方案中已完成五項，但是在地景與文化空間的整合、土地利用法規盤查與創意彈性治理使用鬆綁、山林經濟遺址的重建、鄉街返樸美學計畫仍有待加強；在產業發展方面，在筆者看來是浪漫臺三線政策中相當重要的核心概念，因為讓客家文化得以保存的首要條件便是減緩客庄人口外移的現象，而客庄人口之所以外移便是因為無法仰賴客庄的內部產業而存活，所以活絡客庄經濟一直是浪漫臺三線不可忽視的一環，但是現如今看來產業發展卻相較於人文形塑和環境整備更加遲緩，另外本文整理了截至目前浪漫臺三線政策的具體作為（詳見附錄四）。

表 7 西元 2016 年至西元 2019 年浪漫臺三線政策執行現況

時間	推動方案規劃	推動方案現行計畫
	2016 年 5 月	2019 年 3 月
人文形塑	<ol style="list-style-type: none"> 1. 臺三線山林及民俗生態調查研究 2. 客庄國際慢城拓展計畫 3. 伯公醫療網組建計畫 4. 百工百業傳承扶植計畫 5. 傳統及創新節慶推展計畫 6. 地景藝術季活動 7. 藝術家駐村計畫 8. 客家表演藝術村計畫 9. 臺三線慢食、慢遊、慢活行銷推廣計畫 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 臺三線山林及民俗生態調查研究 2. 建構「浪漫臺三線」基礎論述 3. 藝文駐村 4. 辦理「客家聚落網絡式藝文展」及「臺三線影像風華攝影展」 5. 臺三線慢食、慢遊、慢活整合行銷 6. 地景藝術季 7. 客家文化歷史的展現與傳承
環境整備	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大地植栽園藝計畫 2. 地景設施「最適化 (Optimization)」工程¹³ 3. 古道、步道、自行車道及休閒設施營造計畫 4. 地景文化空間整合計畫 5. 客家名人、大師紀念館及青創基地營建計畫 6. 土地利用法規盤查與創意彈性治理使用鬆綁¹⁴ 7. 山林經濟遺址重建推展計畫¹⁵ 8. 鄉街返樸美學計畫 9. 公共運輸路網及低碳運輸建設計畫 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 大地植栽園藝及景觀軸帶 2. 地景設施最適化 (Optimization) 3. 古道、步道、自行車道及休閒設施營造 4. 客家名人、大師紀念館及青創基地營建 5. 綠色交通運輸
產業發展	<ol style="list-style-type: none"> 1. 客庄文化生態導覽培訓計畫 2. 民宿好客服務輔導計畫 3. 客家文化生態旅遊策略聯盟 4. 客庄主軸產業升級計 (茶) 5. 客家美食及在地餐桌計畫 6. 地方特色產業輔導計畫 7. 新農業扶植計畫 8. 鄉街創意聚落營造計畫 9. 客庄文化生態特色遊程開發及推廣計畫 10. 青年參與社區營造計畫 11. 青年新創事業輔導計畫 12. 客家產業創新育成計畫 13. 智慧樂活客庄 4G 應用服務計畫 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 客家文化生態旅遊策略聯盟 2. 鄉街創意聚落營造 3. 青年參與社區營造

¹³ 如：電線電纜地下化、鐵皮屋創意改造等

¹⁴ 民宿、農地及客家文化風貌保存區

¹⁵ 如：腦寮、紙寮等

資料來源：客家委員會（2016）、客家委員會（2017）

詳見附錄四可以得知，目前浪漫臺三線的具體作為中歸屬於硬體建設的包含了：在苗栗大湖營造幸福花之島、在苗栗頭份建構花現美人茶見學場、在苗栗公館打造客家文學花園、在新竹竹東綠美化臺泥舊廠區，以及在苗栗大湖和新竹竹東、關西進行街道景觀改造等等，對於當地民眾而言，硬體建設同時也可能成為憂慮浪漫臺三線政策的一部分，似乎已經相當反思：「因為畢竟這 30 年來，有太多的蚊子館、蚊子設施。軟體的東西有時候不好消化經費，硬體的建設比較容易被看見，施政者會覺得鄉親就會覺得我有做事，鄉親有時候也會陷入那個迷思（受訪者 J 2019 年 3 月 17 日）」。其實有做事和做對事情，還是有分別的，把路鋪平、把橋造好，讓民眾有更好的生活環境是國家的義務和責任，全然拒絕硬體建設對當地而言也不見得是好事，只是「浪漫工程」究竟應該如何建設？評估建設要傳遞的意義，和思考建設與當地的歷史連結是政策執行前重要的作業，「建設就是還原歷史的軌跡，你讓我看到這個地方以前發生什麼事情，讓我有機會、有權利去了解（受訪者 A 2019 年 3 月 5 日）」。但是前述的硬體建設又有多少是與當地歷史進行連結或者是與當地居民進行對話之後所建造的？雖然民眾有影響國家政策的力量，然而當大量的資金挹注於浪漫臺三線政策時，除了兌現選舉時的支票外，核銷經費編列和達到計畫績效是政策評估的另外一種方式，但是卻容易造成浪漫臺三線政策與省道臺三線從關西到卓蘭的各鄉鎮市和當地居民的日常生活、經濟活動有脫鉤的現象，就本文的田野調查結果顯示，多數當地居民並不清楚浪漫臺三線政策的具體作為以及建設意義。

或許正是為了要讓當地居民理解建設的意義，就一個斥資 20 億的國家政策而言，三年的實施僅能被視為建構浪漫臺三線的前期作業，因此在軟體的補充上相對的更為重要，透過臺三線山林及民俗生態調查研究、建構「浪漫臺三線」基礎論述、辦理「客家聚落網絡式藝文展」及「臺三線影像風華攝影展」、客家文化歷史的展現與傳承、青年參與社區營造等等，都是為了讓已經斷層的客家文

化、遺忘的族群歷史，被更多人知悉和傳承，把過去因為不了解而誤解的一切重新釐清，也將珍貴但卻被視為平常的資源重新盤點，讓客家族群被看見的同時，也讓客家族群看重自己的文化和歷史，進而建立族群與地理空間的連結性，讓土地能夠被認同、資源能夠被珍惜，以至於居民願意留下來。

然而，浪漫臺三線在面臨永續發展上的困境之一，莫過於竹苗內山的客庄大多呈現人口高齡化的現象，在客家委員會所編纂的〈浪漫臺三線基礎論述〉中也提及：

隨著全球化浪潮、國際經濟丕變，如今的臺三線山林依舊美麗，卻已榮景不再，庄園凋敝，而日甚一日面臨著以下的困境：

1. 人口流失：青壯年人口流失加劇，傳統文化斷層。
2. 產業外移：市鎮企業嚴重外移，在地經濟式微。
3. 資本薄弱：欠缺價值鏈治理策略，社區整合資源薄弱。(劉慧真 2017：193)

一位獅潭鄉民說：「因為時代的進步或者因為政府推行工商業，造成原來的農業經濟慢慢地衰敗，當然也有國際情勢等很多因素造成，人都留不住，它都往都市走，所以臺 3 線上需要一些政策把人在重新找回來、在土地上生活，這很重要(受訪者 F 2019 年 3 月 8 日)」，但透過政策的力量究竟是把哪些人帶進浪漫臺三線呢？一位大湖鄉民面目哀愁的說著：「現在目前臺三線很大的問題，就是慢跑的人來了、騎腳踏車的人也來了、重機也來了、開車遊山玩水的人也來了，我們假日都不敢出門，星期五晚上都是重機的聲音(受訪者 K 2019 年 3 月 22 日)」。雖然浪漫臺三線政策視觀光為促進客庄經濟、行銷客家文化的方法，但與此同時也必須設身處地的為當地民眾著想，浪漫臺三線上的硬體建設究竟是為了觀光族群還是客家族群？又或者能夠兩者兼顧？倘若觀光的負面效應大於正面效益時，便不得不說是本末倒置了。

原先浪漫臺三線政策在環境整備方面的推動方案中，客家委員會（2016）規劃了「土地利用法規盤查與創意彈性治理使用鬆綁（民宿、農地及客家文化風貌保存區）」，在客家委員會所編纂的〈浪漫臺三線基礎論述〉中也提及：「浪漫臺三線整體計畫將涉及土地利用與開發等問題，而中央與地方的現行法令對於客庄和鄉村型產業發展仍有限制，因此有必要進行法規修正與鬆綁（劉慧真 2017：200）」。本文進一步解釋由於竹苗內山的地形多為山地和丘陵地，再加上過去是以農業經濟為主，所以多農田，所以在建築上涉及了〈山坡地建築管理辦法〉、〈建築法〉、〈農業用地興建農舍辦法〉、〈農業發展條例〉、〈山坡地保育利用條例〉等法規，換言之因為前述各項法規，以至於在竹苗內山建設房屋（如：民宿、農舍等）都不如在都市區來得容易，但是在大量引進觀光客的同時，卻沒有相對應容納觀光人口的住宿及休閒農業（或休閒農場），似乎也使得觀光政策難以發揮到最大效益，所以本文認為當國家政策已經預期到將會引入大量的人潮時，也應該思考到舒緩人潮擁擠以及人口容量的問題，倘若受限於土地利用法規，則應該回歸立法目的，並且與現況和適用範圍作更因地制宜的彈性治理。

一位居住在竹苗內山已 70 年之久的地方耆老說：「以前的人都把平的地方種稻，然後住在山坡下或是山坡上，現在田裡都是房子，如果要 700 多坪才能蓋房子，整個山會被挖光（受訪者 H 2019 年 3 月 9 日）」。依據農業用地興建農舍辦法第 2 條第 1 項第 3 款規定：「申請興建農舍之該筆農業用地面積不得小於零點二五公頃。但參加興建集村農舍及於離島地區興建農舍者，不在此限」，換算 0.25 公頃大約等於 756.25 坪土地面積，本文認為在都市更新計畫以及工商業發達之後，原本就平地佔地面積不多的竹苗內山還有多少田地能夠有至少 756.25 坪土地面積？如果平地的農田不達可以建農舍的面積，因應竹苗內山的地形是山坡地多於平地，農民也只能往山坡地建屋，但是山坡地也礙於法規命令有一定的興建流程和環境評估，因此前述各項法規命令似乎正以一種推力的形式拒絕民眾進入竹苗內山居住與生活，這與浪漫臺三線以「打造臺三線成為青年回家的路」為宗旨相悖。

除了建築法規的限制外，由於浪漫臺三線是一個跨區域的政策，又與省道臺3線環環相扣，所以交通成為必然被關注的議題，「臺3線一到五的時候沒什麼人、2線道都沒問題，到週末又被罵翻（受訪者J 2019年3月17日）」。如果省道臺3線從二線道拓寬為四線道仍然不能解決觀光交通運輸的問題，是否道路的寬窄已不是解決交通問題的核心？適切的觀光接駁配套是另一種解決問題的方式，然而本文透過訪談得知因受限於中央部會的相關法令，公車行駛的前提是必須在該路段擁有路權，倘若沒有路權的公車通行僅能讓乘客下車但不能讓乘客上車，而路權依據各地方縣市分配，因此公車的路權無法做到跨縣市和跨區域的整合和串連，但是浪漫臺三線政策即是藉由省道臺3線串連客庄，透過加深庄與庄的連繫突破過去以點或是線的概念，而是藉由連接客家族群的居住面積，進而是族群認同與土地認同跨越縣市的屏障，然而現行的公車路權分配卻硬生生地打斷的客庄之間的連結，著實令人可惜！

2. 解讀在地人的浪漫—「安身立命」

西元2020年的到來意味著執政黨輪替的可能，就過往的政治歷史而言，為了凸顯政黨政治的重要性，一旦中央政府的政治色彩改變後，屆時浪漫臺三線政策能否繼續執行仍是未定之數，在地人只能在逝去的遺憾中尋找浪漫。本文透過爬梳過去影響竹苗內山道路的政策及產業後，發現從清政府一直到當代的臺灣政府，都以國家政策的形式深深影響著竹苗內山道路的型態和竹苗內山經濟的產業，從過去的農業政策到交通政策、文化政策、觀光政策、客家政策，都再再成為生活在竹苗內山社會內部的一層層關係，而浪漫臺三線也從這些層次之中所浮現，省道臺3線更從具體的道路演繹出抽象但更具影響力的意涵，而浪漫臺三現政策既然以客家政策作為立場表態，就不應該忽視生活在竹苗內山的客家族群對於浪漫臺三線的期待，正如同執行浪漫臺三線政策的相關人員所述：「政策畢竟是由現在的執政黨在競選的時候，它提出的政見所形成，就某個角度而言它應該

是呼應著社會的期望（受訪者 L 2019 年 3 月 29 日）。

然而本文在進行田野調查時，發現有些受訪者認為浪漫臺三線政策執行至今近三年，似乎有與當地居民漸行脫鉤的趨勢，特別是在本文試圖透過訪談文史工作者及在地居民，詮釋在地人對於浪漫臺三線政策的期待，以及在地人如何解讀浪漫臺三線的「浪漫」時，換言之浪漫臺三線政策的各項子計畫似乎忽視了一個重要的核心議題，那就是何謂竹苗內山客家族群的「浪漫」？

劉慧真（2017：51-52）亦在博士論文〈「浪漫臺三線」的想像：影像、性別與文化治理〉中提及她在觀察浪漫臺三線政策的各大面向的工作計畫和彙整跨線論壇亦見及臺三線北區焦點座談會議紀錄後，提出：「關於『浪漫臺三線』所謂的浪漫定義、內涵及構成元素，似乎未有足夠具體的描繪和論述……，『浪漫』如何操作？『浪漫』如何評量？這個政策的價值詮釋本身，可能是將來客委會需要花較多時間去做的事情」。然而無論是從臺灣客家語常用詞辭典¹⁶或是客語認證詞彙資料庫¹⁷中搜尋「浪漫」的結果都是查無資料，換言之「浪漫」之於客家族群而言，仍是尚未被內化的外來詞彙，本文透過參與觀察位於竹苗內山的客庄以及半結構式的深度訪談 12 位深根在地的文史工作者和在地居民，試圖詮釋浪漫臺三線對於在地人的浪漫意涵－「安身立命」，本文認為「打造臺三線成為青年回家的路」的首要條件在於生活在浪漫臺三線上的民眾，不僅能夠安居樂業，更能夠安身立命。

「安身立命」依據教育部成語典¹⁸的解釋可以拆解為「安身」和「立命」二部分，「安身」意味著居處得以容身，生活有了著落，而「立命」則是指修身養性以奉天命，同時也代表著精神上有所寄託。關於客家族群的先民為何進入竹苗內山開墾，在學術討論十分熱烈，其中包含：先來後到論、原鄉論等，另外張文亮（2006）在其所出版的《臺灣不能沒有客家人》一書，闡述了客家先民在竹苗

¹⁶ 網址：<https://hakka.dict.edu.tw/hakkadict/index.htm>

¹⁷ 網址：<https://wiki.hakka.gov.tw/ver2018/index.aspx>

¹⁸ 網址：<http://dict.idioms.moe.edu.tw/cydic/index.htm>

內山發展的水利工程，也為先前的學術討論帶來了翻轉的可能性－客家先民可能是因專精於水利工程才進入竹苗內山？

姑且不論客家族群的先民進入竹苗內山開墾的原因，必須承認的是在多丘陵少平地的地區生活並非易事，特別是在有閩南族群、後有原住民族的開墾初期，要在此處建立家園、發展產業可謂十分艱辛，在獅潭鄉經營休閒產業的受訪者 F（2019 年 3 月 8 日）：「其實臺 3 線一直都不浪漫，因為臺 3 線畢竟是一個生存的地方、生活的地方，享受生活的成分會比較少一點」。當居住於在地的民眾無法解讀浪漫，浪漫臺三線政策如何得以使「客家文化邁向世界舞台」？本文認為正是因為過去這一條內山道路上充斥的先民們打拼的痕跡，這一點一滴攢下來的歷史記憶讓客家族群與竹苗內山有了連結，雖然是充滿血淚的開拓史，但是卻是先民為了讓後代子孫能夠有安身立命之所在的貢獻，透過發現和累積客家先民生活在竹苗內山的日常足跡，便是浮現出如今臺灣客家文化的重要緣由。

就產業面的角度切入，先民為了樟腦而入山無非是為了求一口溫飽，當樟腦被砍伐殆盡時，選擇繼續隨著樟腦移居的先民離開了竹苗內山，但選擇就此定居的先民則必須進一步想方設法地使生活有所著落，隨著國家政策的變化，竹苗內山的產業地景也從茶業、香茅業、蠶業、礦業、柑橘業，慢慢走向文化產業及觀光產業，而當初選擇定居於竹苗內山的客家先民們的後代也一代為了一代努力，然而當歷經了臺灣整體產業結構改變，除了工商業逐漸成為經濟產業的主流之外，國家政策也以農業扶植工業的情況下，原本居住在竹苗內山的客家族群後代，有一部分為了過更好的生活而選擇移居到都市，有一部分則是背負著上一代的期望出外打拼，還有一部分的人選擇在家鄉生活或是守候著家鄉。

由於浪漫臺三線的客家庄大部分是老年人口比例較多，也有部分的隔代教養家庭，離開的青壯年人口背負著讓上一代和下一代能夠「安身」的任務，另外對於選擇守候在家鄉和在家鄉生活的客家族群而言，當居處得以容身、生活有了著落之後，不選擇離開的原因無非是因為這裡是他們的「立命」之處，本文對於立命的解讀有二：一是不與都市的喧擾紛爭，竹苗內山是作為修身養性的最佳之

所，也正是因為浪漫臺三線具有足夠的天然條件成為相對於都市的世外桃源，二是浪漫臺三線成為了正值青壯年卻選擇離鄉的人的精神寄託，因為這裡有他們為何需要離鄉打拼的原因，同時浪漫臺三線也是作為居住在竹苗內山的客家族群對於客家，對於歷史，對於文化，對於信仰，對於記憶的意念傳承。

當客家族群在臺灣整體社會結構中處於弱勢時，他們就生活在這裡，當國家政策尚未著眼於客家族群時，他們就居住在這裡，當客家族群尚未意識到所謂的客家認同、在地認同的時候，他們選擇了竹苗內山作為他們安身立命之所在，所以對於多數的客家族群而言，浪漫臺三線政策是國家政策之於客家族群的轉型正義的機會，也是客家族群開始看重自己、為自己感到榮耀的起點，讓離開和選擇繼續留下的客家族群都能有幸於自己的出身於竹苗內山，並且喚起對在地的認同、對鄉土的情懷、對族群歷史文化的重視。



第六章 結論

浪漫臺三線政策是由省道臺 3 線的地理空間與客家族群的歷史文化所建構而成，由於省道臺 3 線國民政府來臺後為原本就存在的道路的命名，而當省道臺 3 線未正式被命名時，便有所謂的內山道路，所以要探討浪漫臺三線的浮現，需要從發生在內山道路與竹苗內山裡客家族群的歷史事件著手分析，此外，如今浪漫臺三線的政策願景，也是奠基於竹苗內山道路與客家族群間的交互作用下形成的歷史意涵、客家文化、特色產業，由於浪漫臺三線串連了 17 個客家文化重點發展區，換言之浪漫臺三線可謂客家族群的生活空間，藉由社會學的浮現理論綜觀過去國家著眼與於省道臺 3 線上各項的農業政策到交通政策、文化政策、觀光政策、客家政策，皆可以被視為竹苗內山社會內部錯綜複雜的層次關係，因此浪漫臺三線的浮現包含了前述的產業、族群、交通等層次，省道臺 3 線更從傳統的道路功能演繹出抽象但更具影響力的意涵。

內山是一種相對性的地理概念，會隨著國家政治勢力的範圍有變動性，因此內山道路的前身即是古道，古道的形成除了運送物資、聯繫庄落，也包含為了擴張國家權力而產生的官道，因應在地產業而形成的內山道路有黃卓權（2006）所探討的「茶路」，也有如今浪漫臺三線政策正在盤點和修建的「樟之細路」，另外位於苗栗獅潭的挑紙古道、苗栗獅潭的香茅古道也是先民為了在竹苗內山存活和延續命脈的產業道路，還有一條從苗栗獅潭通往南庄的仙山古道，則是過去獅潭鄉民為了到南庄進行採礦的經濟活動所走的道路，前述內山道路的前身都是先民為了經濟利益所披荊斬棘走出來的道路，換言之內山道路的發展與內山產業的發展息息相關，所以無論是清代、日本時代至國民時期的內山道路皆搭載著產業運輸的功能，但是產業會隨著國家政策、國際情勢、族群文化而變化，而產業的貿易路線也影響了省道臺 3 線的定線。

內山道路的型態和路線會隨著國家政策建設道路的目的、國家著重的運輸工具，以及國家重點產業的運輸物而改變，所以國家與國家政策是交通系統內部的

一個層次，在路線發展方面，除了因應著產業的經濟路線之外，也會因為國家力量的介入而有改變，例如：行軍路線和軍營駐紮，所以國家權力推進了內山作為相對性概念的實際地理位置，由於道路的進駐、國家的開發，內山道路逐漸趨近於如今省道臺 3 線的位置，除此之外，因為國家擁有比墾戶更大的資本、更先進的技術，才能使得內山道路從過去泥土路面的官道，演進成為可供戰車行走的柏油路面，而國家之所以願意投入於發展道路，正是因為內山道路具有重要的戰略地位，對於過去尚未進入將山區納入版圖的清政府而言，內山道路是一條重要的軍事防線，日本時代的內山道路不僅對內具有軍事防線意義，在太平洋戰爭即將發生的背景下，內山道路成為沿海縱貫公路遭戰火破壞時的戰備道路，而前述的國防功能在民國時期也持續存在需求，所以省道臺 3 線除了具備產業道路的功能外，也是重要的戰備道路。

當內山道路在國家政策的堆疊下，逐漸具有現代化「公路」的型態時，柏油路取代了原本的泥土道路後，道路不再會因為沒有人行走而回復原始的地貌，此外內山道路也在國家力量的影響下，在道路的功能類型上從原本運輸貨物的產業道路，也衍生出了具有國防意義的戰備功能，進而使得省道臺 3 線的前身在國家對於道路交通的重視下形成，除了道路功能的變化外，沿著省道臺 3 線的客庄也因為道路型態的轉變而改變原有的經濟活動和生活方式，換言之即便國家實施的是交通政策，但所影響的卻不僅是內山道路，也包含了整個竹苗內山的經濟活動，以及居住在竹苗內山地區的客家族群成長的記憶和相伴而生的文化意涵。

不僅國家力量引導了內山道路的發展，居住於竹苗內山的客家族群也在內山道路的形成歷史中扮演了很重要的角色，因為當國家政策尚未著眼於竹苗內山時，客家先民已經進入到竹苗內山開墾，並且試圖在竹苗內山落地生根，進而發展出如今浪漫臺三線政策亟欲復育的文化地景與客家產業，所以浪漫臺三線政策浮現的層次中，除了交通道路的發展、國家政策的落實，應還有客家族群的歷史文化，因此當浪漫臺三線政策落實的同時，並不能忽視硬體建設與客家歷史的連結，以及論述浪漫臺三線與客家文化的緊密，例如當浪漫臺三線政策在復育茶園

景觀和盤點樟之細路時，若沒有族群歷史與文化的論述加值，對於居住在省道臺 3 線沿線的客家族群而言，便僅是與他們無關的國家建設罷了。

清代的政治力量、經濟力量、社會力量，以及日本時代和民國時期的國家政策都分別促進了臺 3 線上長寬不一，規模不同的各段道路之誕生，道路的形成基於先民聯絡與運輸的需求，而路幅的寬窄多半與先民所使用的交通工具有關，由於山區道路蜿蜒，所以多以人力挑肩的方式開拓道路以至於路幅不寬，雖然使用道路的需求會隨著產業的興衰而拓寬或是消失，但是產業為地景帶來改變是不爭的事實，而內山道路所搭載的運輸功能與產業意義便是浮現出省道臺 3 線的重要緣由。

民國時期的內山道路被命名為「省道臺 3 線」，又再一次體現了國家權力在空間的展現，不僅如此國民政府實施的農業政策也漸進式地改變居住在竹苗內山的客家族群的經濟型態，甚至於使得省道臺 3 線沿線的客家城鎮在農業政策的落實下稻田休耕，轉而種植具有高經濟價值的農作物，成為之後一鄉一特色政策的發展依據，除了產業政策之外，交通政策亦是如此，因為國家對於交通政策的實施確實地改變了道路的型態、加快了移動的速動，道路的修建也使得地景有了改變，即便國家政策具有計畫年期，但是歷史的不可逆性使得竹苗內山在一次又一次的國家政策影響下浮現出如今的樣貌。

省道臺 3 線沿線的客家城鎮，隨著國家的產業政策而從曾經與國際接軌的世界貿易型態，歷經產業式微、農業低潮後，在文化政策的輔助下轉型為文化產業，所以現在北埔的柿子、關西的仙草、三灣的水梨、大湖的草莓等等，都成為客家文化的一部份，而省道臺 3 線也從具體功能上的交通道路，衍生出另一種無形的意涵，那便是藉由省道臺 3 線我們得以認識到客家文化與產業，然而當臺灣產業結構轉變，國家政策轉以發展觀光經濟時，省道臺 3 線上的客庄又再一次帶著歷史的軌跡而進行產業轉型。

就歷史脈絡而言，內山經濟活動的進程可謂從樟腦開始，當竹苗內山的樟樹逐漸被砍伐殆盡後，原本從事樟腦業的腦丁們開始尋覓下一個能夠餬口維生，甚

至能讓後代在這片土地上安居樂業的產業活動，伴隨著國家政策的實施，造就了「臺灣有三寶」的神話，但是內山經濟不僅是樟腦和茶葉，從關西到卓蘭的客家城鎮，雖然曾經有過轟轟烈烈的國際貿易，但是在臺灣加入世界貿易組織以及國家以農業扶植工業作為經濟導向時，以傳統農業為生的客庄面臨到了經濟低迷又人口迅速外移的雙重打擊，在觀光政策的輔導下讓傳統農業有轉型的機會，試圖活絡客庄的經濟，同時也為客庄帶來人氣，如今的浪漫臺三線政策也藉由觀光作為行銷客家文化的方法，透過觀光體驗的方式讓外來者甚至是原本就居住在這裡的客家人重新認識客家的歷史、珍視客家的文化，挽回因為人口外移和老化所造成的文化斷層現象，其實國家政策也都是環環相扣，隨著觀光產業的蓬勃發展，國家為了迅速解決觀光人口的問題，而著手拓寬和修建省道臺3線。

從傳統的農業型態轉型為文化產業，再進一步發展為觀光產業，對於省道臺3線沿線的客庄而言是危機、也是轉機，危機在於轉型失敗後各鄉鎮失去原有的特色，轉機則是在轉型成功後為各鄉鎮帶來提升經濟產值與客家文化的保存與復興，當生活在省道臺3線的客家族群認知到客家文化不能用市場經濟去衡量它的價值時，便會不顧一切的維護和保存它，這才是浪漫臺三線試圖使當地產業轉型為發展觀光的真正意義，而浪漫臺三線政策期盼做到的是透過解決客庄的經濟落後和文化斷層的問題讓客庄能夠永續經營，所以透過國家政策的力量改善客庄的經濟狀況，由於從關西到卓蘭沿著省道臺3線的客庄相較於過度開發的都市，保留更多自然資源以及田園景觀，過去的弱勢成為了發展觀光經濟的優勢，本文認為當地的觀光產業奠基於當地傳統產業的創新與轉型，不僅能夠讓當地人對於土地更具認同感，也讓觀光客能夠透過真實的歷史痕跡更加理解「客家文化」被闡述的意涵，無論是對土地的認同、歷史的想像、文化的欣賞，都是浪漫臺三線政策裡浪漫工程的一環，浪漫是一種感官的陳述，所以每個人都能定義浪漫。

其實從浪漫臺三線政策中人文形塑、產業發展、環境整備三大構面，便可發現過去國家所實施的無論是產業政策、交通政策、文化政策，又或者是族群政策，都是進一步推動浪漫臺三線浮現的緣由，首先來到臺三線的客家族群為竹苗

內山抹上了一層客家的色彩，讓竹苗內山充斥著客家的文化，而客家族群為了生活，發展了產業、開闢了道路，無論那些產業是從原鄉帶來又或者是因應當地而生，都被稱為客家產業，雖然是一段一段、路幅不寬的小路，卻讓庄落之間有了聯繫，讓客庄從點發展，以路為線，最後形成大面積的客家族群分布，經由歷史的堆疊成為了客家社會中錯綜複雜的層次，他們之間的關係錯綜複雜，就好比雞生蛋、蛋生雞一樣難解的習題，正如同很難說得清是因為交通所以觀光得以發展，又或者是因為觀光所以發展交通？但是唯一理得清的便是，無論是國家政策層次、內山產業層次、客家族群層次，都與浪漫臺三線的浮現脫離不了關係。

從西元 2011 年楊長鎮提出的選舉政見「臺三線客家漫遊走廊」到西元 2016 年執政黨輪替後，蔡英文落實的「浪漫臺三線」政策，包含過去也曾經學者或是參政者對於省道臺三線沿線的關西到卓蘭等客庄提出「客家文化廊帶」的想法，這些政策與概念都並非憑空而來或是靈光乍現的想法，而是社會學中浮現理論的體現，當國家政策尚未明確地以省道臺三線或是客家族群作為施政對象時，便早已有許多的產業政策、文化政策、族群政策等著眼於竹苗內山，國家政策的分門別類之於客家社會，成為了組成客家社會的各種層次，但是由於政策的核心都是為了使客家社會能夠永續經營，所以在長久的累積與單／雙向的因果關係中，浮現出浪漫臺三線政策。

浪漫臺三線可以說是綜合省道臺 3 線現有道路功能（產業道路、戰備道路、觀光大道）的理想型，正是因為浪漫臺三線政策浮現於交通道路、內山產業、客家族群等層次，所以浪漫臺三線政策看見了現在的客庄面臨了：人口流失、產業外移、資本薄弱的問題，為了解決前述問題，「打造一條青年回家的路」是第一步，唯有把人找回來，才能夠延續客庄的命脈、客家的文化，所以國家試圖將客庄原有的產業提升經濟價值，浪漫臺三線借鑒了德國浪漫大道的成功，在保留客庄原有風采的情況下活絡經濟，因此浪漫臺三線極力推廣觀光，期望藉由觀光建立客家族群與土地的認同感，以增強拉力的方式削弱推力，但是本文透過田野調查和訪談卻發現浪漫臺三線與客家族群脫鉤的事實，即便興建了一棟又一棟的客

家名人、大師紀念館，也對街道景觀進行改造，但是卻缺乏建築物與客家歷史文化的連結性，雖然起初以觀光行銷的立意良善，不過使用這些自然步道和自行車道的都是觀光客，似乎混淆了浪漫臺三線的主體。

過去的省道臺 3 線打破了地域的疆界、縣市的屏障，甚至是族群的隔閡，為的是共同的經濟利益、庄落間情感的聯繫，甚至是婚嫁，而浪漫臺三線作為一個跨越縣市、以客家族群為主體的施政，卻因為經濟的效益、計畫的績效、地方政府的權力分配，進而使縣市的劃分、路權的歸屬成為施政的困境，以致於一樣是客家重點文化發展區、一樣是客家族群，卻不能共享資源，甚至產生觀光客與在地居民間距有排擠效益的危機，本文認為國家政策受限於績效評估，經常會使得政策執行呈現本末倒置的現象，當浪漫臺三線政策喊出希望創造多少就業機會、吸引多少觀光客、產生多大的觀光效益時，似乎忘了探究作為施政對象的客家族群究竟需要什麼？所以當浪漫臺三線急切興建硬體建設讓民眾看到政策亮點和地景改變的同時，一直忽略如何運用軟體回應「浪漫」之於客家族群的意涵，以及如何運用文化加值建設「浪漫工程」？

本文以不同於歷史學和地理學的社會學角度，重新論述「浪漫臺三線」，讓已經斷層的客家文化、遺忘的族群歷史，被更多人知悉和傳承，把過去因為不了解而誤解的一切重新釐清，也將珍貴但卻被視為平常的資源重新盤點，讓客家族群被看見的同時，也讓客家族群看重自己的文化和歷史，進而建立族群與地理空間的連結性，讓土地能夠被認同、資源能夠被珍惜，以至於居民願意留下來並使得客家文化得以延續、客家族群能在省道臺 3 線上安身立命。

對於居住在竹苗內山的客家族群而言，浪漫臺三線的施政範圍是他們生活的地方，導致人口外移更重要的原因是客家文化的斷層，使得當地居民對於土地的情感被削弱，再加上客家族群過去一直缺乏客家族群的認同感，直到西元 1988 年的客家運動使得執政黨開始有了重視客家族群的作為，相較於客家族群的隱形年代，客家族群學會發聲也不過是近三十年的事，所以浪漫臺三線之所以跨越地方縣市，便是希望凝聚客家族群內部的認同，進而達到客家文化的存續與復興，

過去的竹苗內山之所以居住了這麼多客家族群，是因為客家先民找到在竹苗內山安居樂業的方式，但是隨著國際市場的需求變化和臺灣產業結構的變化，竹苗內山的客庄成為相對於高度工業化的都市而言，處於經濟的弱勢，以至於缺乏客家族群認同的一代選擇賣地換錢到都市發展，或者是遷移到具有多元就業機會的地區，在國家致力客家政策多年後，不僅客家族群的認同度提高，更有新一代的客家族群或是對客家族群有興趣的民眾，希望進入客庄生活、延續客家文化，所以浪漫臺三線應該客家族群能夠在竹苗內山「安身立命」的代名詞。

內山道路和內山產業由客家族群出發，產業的發展使得內山道路向北或向南的延伸，同時也擴張了客家族群的生活範圍，但是產業的經濟利益誘使國家加入竹苗內山產業的行列，客家族群從竹苗內山的主導者成為被支配者，國家為了經濟利益和政治權力擴張了內山道路，客家族群也受惠於內山道路的功能，但是當竹苗內山產業不再具有經濟價值，又客家族群逐漸隱形化的同時，客家族群和客庄成為社會與經濟結構上的弱勢群體，直到國家再一次著眼於客家族群，或許是實現轉型正義又或者是趨於政治利益，但是客家族群成為國家政策的施政對象是事實，省道臺3線沿線自關西到卓蘭的客庄也隨著國家落實的產業政策和交通政策發展出能讓當地居民活下去／留下來的經濟活動和生活樣貌，而這便是如今竹苗內山客家社會裡錯綜複雜的層次間，浮現出浪漫臺三線背後的因果關係。

參考文獻

白順裕，2004，《清代竹塹地區的交通》，頁43、45。國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文。

行政院農業委員會，1995，〈附錄：歷年農業施政概況〉。《農業政策白皮書淺說》，8月。<https://www.coa.gov.tw/ws.php?id=17624>，取用日期：2019年4月14日。

行政院，2002，〈挑戰 2008：國家發展重點計畫（2002—2007）〉。《國家發展委員會》，5月31日。<https://www.teg.org.tw/files/events/2002.05.31.pdf>，取用日期：2019年4月14日。

行政院，2017，〈政院：浪漫台三線方案出爐 百項計畫全力打造客庄文藝復興〉。《新聞及公告》，3月22日。
<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/6d3717ca-4409-46eb-a37c-4aaca2c43407>，取用日期：2019年5月1日。

交通部公路總局，2017，〈公路總局幸福公路邀請大家一起來探尋台3秘境！〉。《新聞及公告》，5月15日。
https://www.thb.gov.tw/sites/ch/modules/news/news_details?node=eeb33aa6-58a1-4d5d-b6aa-28dd4d5270b0&id=27b56493-5cec-4e60-afb7-a440f5408244，取用日期：2018年11月13日。

交通部公路總局，2016，〈公路編號〉。《認識公路》，6月13日。
<https://www.thb.gov.tw/page?node=7fc15d05-d10b-4400-b49d-a5645325d56b>，
取用日期：2018年11月26日。

交通部觀光局，2018，〈歷年發展策略〉。《觀光政策》，無日期。
<https://admin.taiwan.net.tw/FileUploadCategoryListC003100.aspx?CategoryID=e7>

65ac88-7fb3-4107-8cb0-0c9c68f53431&appname=FileUploadCategory3106，取
用日期：2019 年 4 月 14 日。

朱錦龍、江新雄、劉增城，2006，《重修苗栗縣志農林志》。苗栗：苗栗縣政府。

宋國英，2005，《重修苗栗縣志交通志》。苗栗：苗栗縣政府。

李威霆，2008，〈客家節慶的文化意涵與發展策略：由各國發展「文化觀光」經
驗看苗栗火旁龍文化〉。頁127-145，收錄於《文化與產經的對話：戀戀後龍
溪論文集》。苗栗：聯合大學。

金惠民，1964，〈臺灣香茅油運銷與價格之研究〉。《臺灣銀行季刊》15(2)：148-
183。

施添福，2001，《清代臺灣的地域社會：竹塹地區的歷史地理研究》。竹北：新竹
縣文化局。

林玉茹，1997，《清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡》。國立臺灣大學歷史學
研究所博士論文。

林滿紅，2008，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》。臺北：
聯經。

法務部，2018，〈客家基本法〉。《全國法規資料庫》，1 月 31 日。

<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=D0140005>，取用日期：
2019 年 4 月 14 日。

客家委員會，2016，《105 年度「考察德國羅曼蒂克大道歷史文化保存」報告》。
臺北：行政院及所屬各機關出國報告（出國類別：考察）。

客家委員會，2016，《國家級臺三線客庄浪漫大道推動方案規劃》。臺北：行政院
第 3506 次會議。

客家委員會，2017，〈浪漫臺三線〉。《中華民國客家委員會》，無日期。

<https://webc.hakka.gov.tw/Hakka-Romantic/cp02.html>，取用日期：2019年4月14日。

客家委員會，2017，《前瞻基礎建設—城鄉建設 客家浪漫臺三線計畫（核定本）》。臺北：客家委員會。

客家委員會，2018，《浪漫臺三線客庄環境營造現況及未來展望》，頁4。臺北：客家委員會。

客家委員會，2019，〈前瞻基礎建設計畫107年度執行進度及績效報告 客家浪漫臺三線計畫〉。《前瞻基礎建設計畫107年度各部會績效檢討報告》，重要施政報告，4月17日。

桃園市政府文化局，2013，《桃園縣文化景觀土牛溝調查研究暨保存維護計畫報告書》。臺北：內政部委託研究計劃。

徐于舜，2010，《流域與區域：鳳山溪流域交通發展史》，頁127。國立中央大學客家研究碩士論文。

畢恆達，2011，《空間就是權力》。臺北：心靈工坊文化事業股份有限公司。

黃卓權，1988，〈從獅潭山區的拓墾看晚清臺灣內山墾務的演變〉。頁103-131，收錄於《臺灣史研究論文集》。臺北：中華民國臺灣史蹟研究中心。

黃卓權，1999，〈清代北臺內山開墾與客家優佔區的族群關係〉。《歷史月刊》134：66-71。

黃卓權，2006，《客路：古道古橋關西路》。臺北：行政院客家委員會。

黃智偉，2011，《省道台一線的故事》。臺北：如果出版社。

黃鼎松，2007，《重修苗栗縣志：人文地理志》。苗栗：苗栗縣政府。

黃鼎松，2012，《苗栗縣文化資產彙編》。苗栗：苗栗縣政府國際文化觀光局。

楊政河，1983，〈論佛教因果法則的邏輯解析〉。《國立臺灣大學哲學論評》6：83-101。

楊長鎮，2002，《苗栗文獻第二十一期》。苗栗：苗栗縣政府。

楊長鎮，2011，〈國家級「台三線客庄浪漫大道」〉。《臺三線客庄浪漫大道政策論壇》，12月29日。<https://www.youtube.com/watch?v=OXbwGOyD3IM>，取用日期：2019年5月1日。

葉高華，2013、2017，〈臺灣的行政區 1684-1945〉。《地圖會說話》。
<https://mapstalk.blogspot.com/2010/02/1684-1945.html>，取用日期：2018年11月13日。

陳向明、黃淑貞，2009，《社會科學質的研究》。臺北：五南圖書出版股份有限公司。

陳世慧，2008，〈穿越豐饒丘陵 內山縱貫公路臺三線〉。頁69-87，收錄於《臺灣脈動：省道的逐夢與築路》。臺北：經典。

陳玉蟾，2011，〈關西古道風華〉。《新竹文獻》47：78-96。

陳俊，1987，《臺灣道路發展史》。臺北：交通部運輸研究所。

臺灣總督府民政局殖產部，1896，《臺灣產業調查錄》。臺北：臺灣總督府民政部。

臺灣省政府建設廳樟腦局，1949，《臺灣省政府樟腦局檔案》。臺北：中央研究院臺灣史研究所。

鄭安晞，2011，《日治時期蕃地隘勇線的推進與變遷（1895～1920）》。國立政治大學民族學系博士論文。

張維安、謝世忠，2004，《經濟轉化與傳統再造：竹苗臺三線客家鄉鎮文化產業》，臺北：行政院客家委員會、南投：國史館臺灣文獻館。

張文亮，2006，《台灣不能沒有客家人》。臺北：文經社。

溫紹炳，2003，《台灣樟樹產業與客家人散佈研究》。臺北：客家委員會獎助客家學術研究。

溫振華，2015，〈清帝國轄域的界線—土牛溝〉。《臺灣學通訊》87：30。

溫申邁爾（Jürgen Wünschenmeyer），2017，〈專題演講：綿延 500 公里的浪漫，德國如何製造？〉。《天下經濟論壇》，7 月 20 日。

<https://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5084010>，取用日期：2018 年 3 月 28 日。

新竹縣文獻委員會，1976，《臺灣省新竹縣志卷六經濟志交通》。新竹：桃園縣政府。

新竹縣文獻委員會，1976，《臺灣省新竹縣志卷六經濟志工業礦業》。新竹：桃園縣政府。

萬毓澤，2011，〈從出版英文專書說起〉。《臺灣社會學會通訊》73：57-63。

萬毓澤，2012，〈回應李鈞鵬〈作為社會科學哲學的社會機制〉〉。《社會理論學報》15(1)：43-65。

賴志彰，2005，《新竹縣鳳山溪沿岸客家人文地景之歷史變遷》。臺北：行政院客家委員會。

蔡龍保，2006，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》。國立臺灣師範大學歷史學系博士論文。

蔡龍保，2008，〈國營初現—治時期臺灣汽車運輸業發展的一個轉折〉。《國史館

學術集刊》16：1-47。

蔡龍保，2008，〈日治時期臺灣道路改良事業之展開(1926-1936)〉。《國史館學術集刊》17：37-83。

潘美玲，2015，〈國家政策與客家族群產業經濟的發展與變遷〉。頁 70-116，收錄於《客家族群與國家政策：清領至民國九0年代》。臺北：行政院客家委員會、南投：國史館臺灣文獻館。

劉榮春，2007，《苗栗老行業》。苗栗：苗栗縣文化局。

劉慧真，2017，《「浪漫臺三線」的想像：影像、性別與文化治理》。國立東華大學族群關係與文化學系博士論文。

謝世忠、劉瑞超，2012，《客家地方典慶和文化觀光產業：中心與邊陲的形質建構》。臺北：行政院客家委員會、南投：國史館臺灣文獻館。

Anselm Strauss and Juliet Corbin, 1990, *The Basics of Qualitative Analysis: Grounded Theory Procedures and Techniques*. CA: Sage.

Aristotle, translated by R. P. Hardie and R. K. Gaye, 1933, *Physics*. Digireads.Com

Barney G. Glaser and Anselm L. Strauss, 1967, *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. Chicago: Aldine Pub. Co.

Bunge, Mario, 1981. *Scientific Materialism*. Boston: Reidel.

Bunge, Mario, 2003, *Emergence and convergence: Qualitative novelty and the unity of knowledge*. Toronto: University of Toronto Press.

Braudel F., translated and edited by Zeng Peiyu and Tang Jialong, 2002, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Taipei: The

Commercial Press.

Durkheim, Emile, translated by Qu Dong and Ji Zhe, 1999, *The Elementary Forms of the Religious Life*, Shanghai People's Press.

Elder-Vass, Dave, 2007, "Luhmann and emergentism: Competing paradigms for socialsystems theory?" *Philosophy of the Social Sciences*, 37(4): 408-432.

Foucault, Michel, translated by Liu Beicheng, Yang Yuanying, 2003, *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*, University of Illinois press.

Foucault, Michel, translated by Liu Beicheng, Yang Yuanying, 2003, *madness and civilization*, University of Illinois press.

Goldstein, Jeffrey, 1999, "Emergence as a Construct: History and Issues" *Emergence: Complexity and Organization* 1: 49-72.

Gould, S. J., 1992. *Ever since Darwin: Reflections on natural history*. New York: W. W. Norton & Company, Inc.

Kant, Immanuel, translated by Paul Guyer and Allen W. Wood, 1998, *Critique of pure reason*, Cambridge University Press.

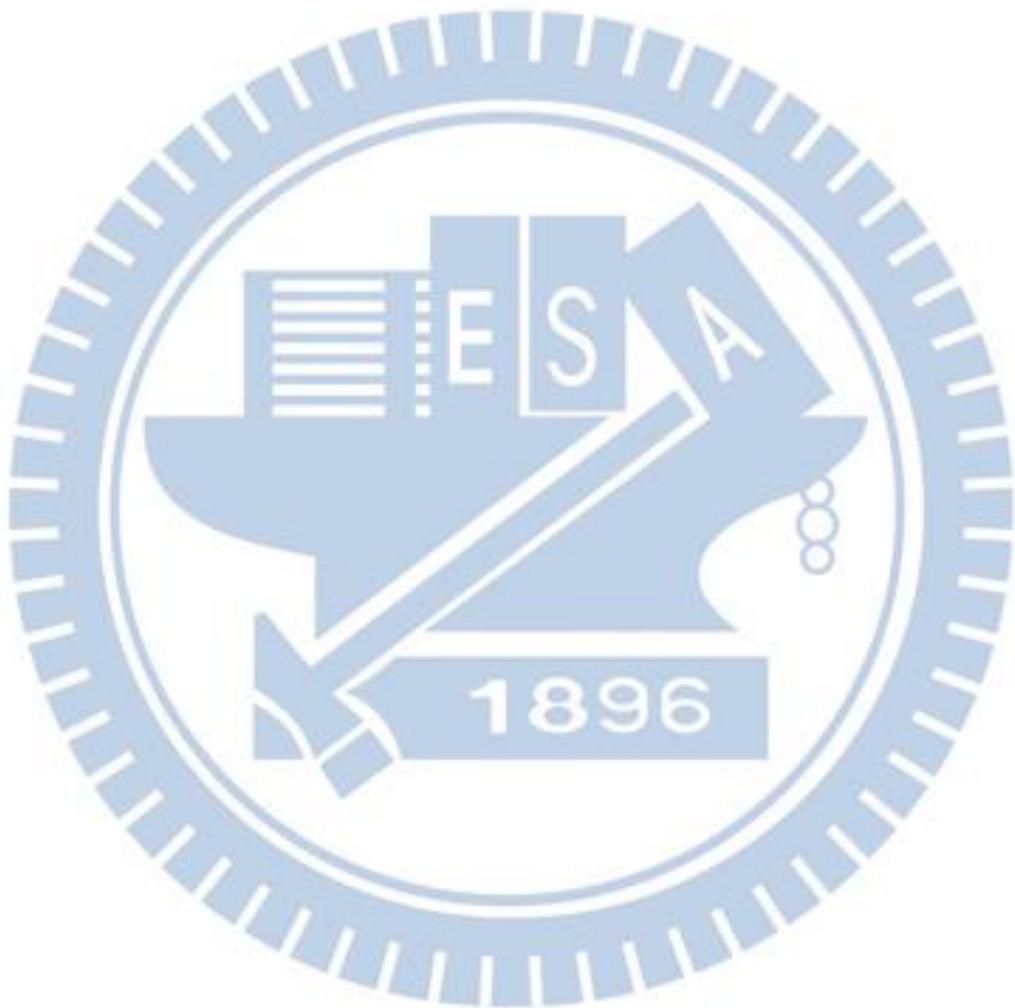
Lefebvre, Henri, translated by Donald Nicholson-Smith, 1991, *The Production of Space*, Oxford & Cambridge USA: Blackwell Press.

Laughlin, Robert B., 2005, *A Different Universe: Reinventing Physics from the Bottom Down*, Basic Books.

McLaughlin, Brian P., 1992, "The rise and fall of British emergentism." *Emergence or reduction? Essays on the prospects of nonreductive physicalism*, 49-93, New York: W. de Gruyter.

Sawyer, R. Keith, 2005, *Social emergence: Societies as complex systems*, Cambridge, UK: Cambridge University Press.

Waldrop, M. M., 1992, *Complexity – the emerging science at the edge of order and chaos*. New York: Touchstone.



附錄一：半結構式訪談問卷設計

親愛的受訪者您好：

我是國立交通大學客家文化學院族群與文化碩士班的研究生，何家齊。以「國家與浪漫臺三線的浮現」碩士論文研究的題目，其中一部分希望透過訪談了解「浪漫臺三線浮現的過程」（省道臺3線自桃園大溪到臺中東勢各路段形成的歷史故事），希望能得到您的協助。訪談時間約1小時，為求完整紀錄將對於訪談進行錄音和佐以手寫筆記，若您有不希望被記錄的部分請隨時告知，我將立即中止錄音。訪談紀錄將整理成文字以匿名方式應用於學術研究分析。感謝您的參與與協助！

研究者：何家齊 敬上

第一部分、基本資料（自由）：

姓名：		年齡：	
連絡電話：		電子信箱：	
目前職務：		服務單位：	
出生地：		居住地：	(___年)
是否為客家人		客語腔調：	
著作及研究領域： (大約___年)			

第二部分、訪談問題：

1. 請問您認為浪漫臺三線與客家族群的關係為何？
2. 請問您對於浪漫臺三線作為一個國家政策的看法為何？
3. 請問您認為浪漫臺三線的意涵是什麼？
4. 麻煩就您所知悉的部分詳述省道臺3線自桃園大溪到臺中東勢的路段，從無到有的發展，以及大致可以分為哪些時期？和各時期分界的歷史事件？
5. 請問您認為省道臺3線自桃園大溪到臺中東勢路段的形成及演變，國家扮演什麼樣的角色？請分時期敘述並舉例事件。
6. 請問就您所知悉的省道臺3線自桃園大溪到臺中東勢的各個路段是因為那些事件和原因所串連起來？
7. 請問您認為省道臺3線發展成如今浪漫臺三線的樣貌是哪些政策共同構成？
8. 請問您認為浪漫臺三線從省道公路發展至今與哪些產業或經濟發展有關？
9. 請問您認為省道臺3線自桃園大溪到臺中東勢路段的形成，民眾扮演什麼樣的角色？請分時期敘述並舉例事件。

附錄二：研究參與者知情同意書

您好，我是國立交通大學人文社會學系族群與文化碩士班的研究生何家齊，研究論文題目為「國家與浪漫臺三線的浮現」，非常感謝您參與本文，以下表格將提供您本文之相關資訊，希望能在研究進行前，讓您對此研究有充分的瞭解，若您對此研究有任何疑問，歡迎您提問！我將為您做詳細的說明。請您慎重考慮後，才決定是否於同意書上簽名。您須簽署同意書後才能參與本文。

研究計畫中文名稱：國家與浪漫臺三線的浮現

研究計畫英文名稱：State and the Emergence of Romantic Route 3

機構名稱：國立交通大學

研究生：何家齊

單位/職稱：國立交通大學族群與文化碩士生

指導教授：張維安

單位/職稱：國立交通大學人文社會學系教授

※聯絡人：何家齊

※聯絡電話：0989922106

※聯絡 E-mail：jockywowha.dhss05g@nctu.edu.tw

一、研究目的：

國家級臺三線客庄浪漫大道政策（以下簡稱浪漫臺三線）於西元 2016 年頒布並串連起位於省道臺 3 線上部分路段的客家文化重點發展區，本文試圖透過歷史文獻的爬梳以及訪談文史工作者，釐清歷史上內山道路於各路段的形成脈絡，再以社會學的浮現理論及歷史論述分析政治、經濟、社會權力如何在空間中展現及三者的交互作用，了解浪漫臺三線是如何在奠基於客家族群與省道臺 3 線下的多重因果關係中浮現。

二、研究方法及流程：

本次研究將採用訪談法，每一場訪談約 1 小時。首先需要受訪者填寫基本資料再進行訪談，過程將以錄音筆紀錄訪談內容並佐以手寫筆記紀錄訪談重點，若訪談中有任何不方便記錄部分或需中斷錄音部分請隨時提出，訪談結束後將整理訪談稿並以匿名方式運用於碩士論文。

三、研究參與者個人資料保護機制：

- (一) 運用規劃：計畫主持人將依法把所有可供辨識您身分之紀錄與您的個人隱私資料視為機密來處理，不會公開。所蒐集之資料，將規劃運用於學術研究論文，將來發表研究成果時，您的身分仍將保密，為確保研究過程與數據符合相關法規要求，若簽署知情同意書即同意您的原始紀錄可直接碩士論文計畫相關人員之檢閱，但不會洩露任何與您身分有關之資料，絕不違反您的身分之機密性。
- (二) 保存方式：將嚴格控制原始研究資料接觸者，僅有計畫研究人員（例如：碩士論文研究生、碩士論文指導教授）得接觸原始資料。進一步處理與發表時皆會去名化/去辨識。原始資料保存於加密之硬碟儲存空間並上鎖保存。研究完成後，原始資料均會封存，由碩士論文研究生何家齊保管，不會有其他人接觸。
- (三) 保存期限：將於研究成果發表後起算五年銷毀。
- (四) 研究參與者之保護：您簽署本知情同意書後，在法律上的任何權利不會因此受影響。

四、研究之退出與中止：

您可自由決定是否參加本文，研究過程中不需要任何理由，可隨時撤回同意或退出研究。如果您拒絕參加或退出，將不會引起任何不愉快，或影響日後研究計畫主持人對您的評價，更不會損及您的任何權利。若您決定撤回同意或退出研究，可透過電子聯絡信箱或連絡電話進行，碩士論文研究生將會確認內容後，回覆後續處理方式。碩士論文研究生也可能於必要時中止該研究之進行。

五、簽名

(一) 計畫主要主持人共/協同主持人或研究人員已詳細解釋本文計畫的內容，以及參與本文可能帶來的益處與風險。

說明人員簽名：_____ 日期：_____年____月____日

碩士論文研究生簽名：_____ 日期：_____年____月____日

(二) 本人已詳細瞭解上述研究方法及其可能的益處與風險，有關本文計畫的疑問，已獲得詳細說明與解釋。本人同意成為此研究計畫的自願研究參與者。

研究參與者簽名：_____ 日期：_____年____月____日

法定代理人簽名：_____ 日期：_____年____月____日

* 研究參與者為無行為能力者(未滿7歲之未成年人者或受監護宣告人)，其知情同意由法定代理人為之；受監護宣告人，由監護人擔任其法定代理人。

* 研究參與者為限制行為能力者(7歲以上~未滿20歲之未成年人)，完整之知情同意程序應取得本人及法定代理人之同意，但研究者得申請研究倫理委員會依個案決定，無須取得法定代理人同意。

有同意權人簽名：_____ 日期：_____年____月____日

* 研究參與者雖非無行為能力或限制行為能力者，但因意識混亂或有精神與智能障礙，而無法進行有效溝通和判斷時，由有同意權之人為之。前項有同意權人為配偶及同居之親屬。

附錄三：西元 2008 年至 2018 年竹苗內山 OTOP 補助/輔導計畫

地區	年度	計畫名稱與簡介
苗栗縣大湖鄉	99	<p>大湖紅了-大湖鄉紅色產業實質輔導計畫</p> <p>大湖是休閒農業的範本且觀光果園密集度高；鮮紅草莓是大湖的代表，然而在地亦有許多不同的紅色產業，夏季5-9月的「蕃茄」、10-12月的柿子、12-2月的「楓葉」，以及具文化歷史意義的古蹟文物，皆保留了紅色的磚瓦，以此整合大湖鄉特產，推出「大湖紅了」的活動口號，建立新的品牌形象，不僅推廣多元農產品也促進各季觀光。</p>
苗栗縣獅潭鄉、南庄鄉、大湖鄉、泰安鄉、三灣鄉、頭份市	100	<p>苗栗縣創新農林樂活產業發展計畫</p> <p>本計畫串連竹農、竹加工廠及農會、生技廠商，以「創新農林樂活產業」為內涵、「桂竹」為發展主軸，進行產業創新應用研發並協助地方藝術產業發展，搭配品牌與行銷通路，形塑出創新的產業聚落。</p>
苗栗縣三灣鄉	101	<p>「魅力三灣 果香茶醇」苗栗縣三灣鄉地方特色產業輔導計畫</p> <p>本計畫冀望將三灣鄉的客家茶文化（如：東方美人茶、酸柑茶等）、農業（如：三灣梨、柑橘類）與休閒產業結合，並盤點三灣地方特色產業資源、輔導三灣梨、酸柑茶產業及休閒體驗服務業等，展現出「魅力三灣·果香茶醇」的特色產業魅力，並導入產品加值、包裝創新與社群網路行銷的新概念，達到產業新面貌。</p>
苗栗縣全縣	101	<p>「貓裏故事·遊學俱樂部」-苗栗縣創意體驗觀光產業升級輔導計畫</p> <p>苗栗縣集結了閩、客、原住民等文化及信仰，為苗栗縣觀光資源開發利用注入了新生命。本計畫以創意體驗觀光產業為主軸，輔導具苗栗地方特色與產業文化深度之體驗型地方特色產業，以故事作為體驗資產，以創意作為體驗能力轉換之媒介，建構屬於苗栗發展創意體驗觀光產業的【貓裏故事·遊學俱樂部】。</p>
苗栗縣卓蘭鎮	102	<p>「卓越卓蘭·樂活之鄉」苗栗縣卓蘭鎮特色產業實質輔導計畫</p> <p>將卓蘭鎮得天獨厚的產業資源及觀光資源，如：葡萄、楊桃、高接梨、柑橘、花卉等一級產業成功轉型。</p>
苗栗縣全縣	104	<p>苗栗縣糕餅產業升級及在地食材應用計畫</p> <p>苗栗縣因客家族群居多，保留了客家風味濃厚的點心，另外也有充滿喜慶民俗色彩的傳統漢餅。本計畫提出「苗栗餅、風物詩」的產業願景，期待透過苗栗縣糕餅產業的品牌化和在地食材的應用，帶動苗栗四季特色農特產的產銷價值，也連結各地觀光休閒活動，進而協助苗栗整體地方產業的穩定發展。</p>

苗栗縣三灣鄉、頭屋鄉、南庄鄉、苗栗市、銅鑼鄉、公館鄉、獅潭鄉、頭份市	106	<p>苗栗縣戀戀茶陶整合發展計畫</p> <p>本計畫整合苗栗地區茶、陶產業、並融合客家風情塑造「戀戀茶陶之鄉」之產業整體意象，透過產業的整合創新與加值效益，將苗栗特色產業重新揉合、轉化成為創新性的產業風貌，促進苗栗整體產業發展與產值提升，創造在地就業與創業機會、帶動觀光旅遊人潮。</p>
新竹縣北埔鄉	98	<p>客藝傳情、香傳千里-北埔膨風茶振興輔導補助計畫</p> <p>本計畫希望透過塑造「北埔膨風茶」品牌故事，讓「北埔膨風茶」成為遊客爭相消費之特色伴手禮，間接提升觀光效益，以「體驗」概念導入北埔膨風茶生產、製作過程，並發展出專屬在地的北埔膨風茶極致藝術展演，藉此達到觀光與產業相輔相成之目標。</p>
新竹縣竹東鎮	99	<p>「雅客傳藝，品味竹東」產業實質輔導計畫</p> <p>本計畫之執行工作目標希望透過以「文化」與「藝術」的原創性塑造出竹東的客家藝術文化風格，並推廣觀光獨特性、觀光人潮及週邊效益，再以「產業」與「創新」建立在地品牌知名度，提升在地居民生活品質，吸引外流青年人口回鄉創業，以增加並穩定就業人口。</p>
新竹縣北埔鄉、峨眉鄉、寶山鄉	99	<p>藝術山村，湖光山色好客鄉-北埔，峨眉，寶山整合型補助計畫</p> <p>新竹縣北埔、寶山、峨眉三鄉在日據時代行政及地理上原屬一體統稱「大隘」，大隘地區以「文化」「藝文」為基礎之下，塑造大隘藝術圈之藝文風格，提昇形象、觀光與地方產業的策略。</p>
新竹縣關西鎮	100	<p>「關西仙果茶·養生藝遊趣」—新竹縣關西鎮特色產業補助計畫</p> <p>本計畫將透由「創新地方特色產品」、「優化地方產業」、「打造關西特色」、「再創地方觀光發展」之四大面向規劃關西鎮現有的農業資源，打造地方特色產業的整體意象，達到「關西仙果茶·養生藝遊趣」的計畫願景，並利用一系列行銷活動進行媒體宣傳，企圖大量曝光關西的特色產業以打響關西三寶名號，帶入更多的觀光人潮。</p>
新竹縣全縣	100	<p>新竹縣茶主題特色產業形象塑造暨整合行銷計畫-「好客竹縣·好客茶」</p> <p>本計畫以新竹縣茶主題產業為主軸，規劃茶產業採礦平台、茶主題產業輔導、茶主題產業整合行銷，並結合新竹縣特產食品與商品的開發，再擴大整合新竹縣在地的農特產伴手禮並配合特色體驗旅遊行程的規劃以帶動觀光人潮為首要目標。</p>
新竹縣全縣	101	<p>新竹縣「打造科文共裕新風貌」在地人才培育與創新整合通路</p> <p>本計畫以發展新竹縣成為「科文共裕的客家時尚新都」為願景，並以推動「創意節慶城市」及發展「客家文化觀光大縣」為雙核心主軸，「在地製作人培力共生」、「消費族群與地方資源共構」、「創新整合通路共榮」為三大策略。</p>
新竹縣橫山鄉	102	<p>新竹縣橫山鄉大山背客家特色產業輔導計畫</p>

		<p>本計畫以「傳承與開創」為主題，將計畫區（大山背）內既有之「自然與人文、生態與生產」資源，藉由「觀光休憩」為機能策略，「地方營造」為機制，活化現有產業，創新傳統產業，並邁向永續發展</p>
新竹縣竹東鎮	102	<p>新竹縣竹東鎮「竹東湯圓美食城」產業行銷發展計畫</p> <p>竹東鎮內特色美食之「客家湯圓」為主要品牌印象，以「產業整合輔導」、「產業品牌形塑」及「產業特色行銷」提升業者經營魅力，加強產業創意行銷吸引竹東客家子弟返鄉創業，達到雙贏的產業發展願景。</p>
新竹縣全縣	105	<p>新竹縣特色產業「體驗心魅力」發展計畫</p> <p>新竹縣有許多富有產業文化及觀光教育價值的地方特色產業，透過導入五感體驗行銷為主要概念，發展出專屬的第六感體驗，重新賦予新竹縣地方特色產業寓教於樂的新價值，使民眾更能了解地方特色產業，進而提高新竹縣地方特色產業品牌信任度。</p>
新竹縣全縣	106	<p>新竹縣新台三線特色產業文化復興發展計畫</p> <p>本計畫希望能鎖定新竹縣特有的客家歷史發展的『老故事』、『老店』、『老智慧』三個特色，透過「新特色產品—銀光竹寶/友善購物」、「新體驗商品—經典學習/專業交流」、「新旅行商品—元氣旅行/感動服務」三大重點策略，協助地方特色產業業者從經營型態、商業環境與商業服務等面向轉型提升，達到產業永續的雙贏局面。</p>

附錄四：浪漫臺三線政策的具體作為彙整

三大面向	具體作為
人文形塑	<p>舉辦論壇、工作坊：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 臺三線客家山林古道網絡建置計畫研習坊 2. 浪漫臺三線自然步道系列論壇 3. 創作的種子－從土地中生根發芽的文學書寫論壇 4. 山城古道風華再現－細說苗栗古道自然文史資源 5. 辦理青年客家公共論壇 6. 李喬文學工作坊 <p>文化資源盤點：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 召開臺三線客家山林史蹟、民俗植物、生態學等諮商會議 2. 臺三線客庄地區歷年文化資源調查成果 3. 臺三線客庄地區歷年文化資源調查成果 <p>自然步道建置：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 浪漫臺三線國家自然步道網絡建置及整體發展規劃 2. 舉辦「馬偕奉獻之路」清整水寨下古道 3. 推動「樟之細路」國家級綠道的整備工作及指標系統設置作業 4. 客庄村史撰寫計畫 <p>藝術駐村：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 6位音樂類表演藝術家進駐臺三線展演23場次及完成創作9首 2. 「來轉臺三線」駐村音樂發表會 3. 藝文活動重點推展主題－藝術家進駐臺三線客庄聚落計畫 <p>舉辦靜態展覽及動態出演：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 客家聚落網絡式藝文展－蕭如松展 2. 旅程，印象臺三線經典攝影展 3. 「行行臺三聽浪漫」交響音樂會 4. 客家戲劇表演－收冬戲、駝背漢與花姑娘 5. 呂金守、吳盛智「無緣」紀念音樂會 6. 新開聚落的變遷暨鯉魚潭水庫開發史特展 7. 閱讀記憶洪流－客家文學與音樂特展 8. 客鄉硯想－陶瓷特展 9. 妹力－客家女性身影特展 10. 山路彎彎－臺三線客家山林產業文化特展 <p>慢食、慢遊、慢活整合行銷：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 製播浪漫臺三線系列宣傳短片－「質樸美學」、「文學之路篇」、「古道修復篇」、「街區改造篇」、「竹東音樂村篇」、「空拍」 2. 與天下雜誌合作出版浪漫臺三線系列叢書

	<ol style="list-style-type: none"> 3. 浪漫客 APP 整合行銷案 4. 開播「講客話生活」 5. 與國家地理頻道合作製播「客家文藝復興」系列節目 6. 辦理「臺三線浪漫單車日」、「臺三線浪漫路跑」、「2018 國際客家慢食季」
<p>環境整備 (僅列出 新竹、苗 栗地區)</p>	<p>大地植栽園藝、景觀軸帶、地景設施最適化：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 苗栗縣大湖鄉鯉魚潭水庫－幸福花之島營造工程及台三線沿線環境營造計畫規劃設計暨工程案 2. 苗栗縣頭份市崖線客家資產保存暨環境營造計畫及花現美人茶見學場域建構暨周邊環境整備計畫 3. 苗栗縣公館鄉客家文學花園計畫及浪漫悠遊出礦坑整體空間形塑計畫 4. 新竹縣竹東鎮臺三線三街道景觀改造規劃案及臺泥舊廠區綠美化工程 5. 新竹縣竹北市六張犁東興圳整體景觀再造計畫及藝術聚落活化規劃案 6. 新竹縣關西鎮傳統街區景觀改造計畫 <p>客家名人、大師紀念館及青創基地營建：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 苗栗縣三灣鄉浪漫臺三農創學院規劃設計案 2. 苗栗縣卓蘭鎮客家詹冰故事文化館暨饒平客語園區 3. 新竹縣北埔鄉龍瑛宗文學館規劃設計及工程案、姜阿新洋樓修復工程 4. 新竹縣新埔鎮新埔張氏家廟修復工程及范氏宗祠修復工程 5. 新竹縣竹北市忠孝堂修復及再利用工程 6. 新竹縣關西鎮關西分駐所所長宿舍 7. 新竹縣竹東林務局宿舍群修繕規劃設計案 <p>古道、步道、自行車道及休閒設施營造、綠色交通運輸：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 苗栗縣三灣鄉「旅 驛」計畫案 2. 盤點 4 縣市現有自行車網絡資料及協調交通部評估設置專用或準專用自行車道－Master Plan (截至 106 年底已建置 67 公里自行車道) 3. 協同交通部觀光局台灣觀光巴士與高鐵，增闢 23 條臺三線遊程
<p>產業發展 (僅列出 新竹、苗 栗地區)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 籌組並登記立案「台灣台三線客家文化生態旅遊策略聯盟協會」 <p>鄉街創意聚落營造：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新竹縣竹東鎮臺三線三街道景觀改造 2. 新竹縣關西鎮傳統街區景觀改造計畫、關西文化創意產業聚落行動計畫、閒置空間改造計畫 3. 苗栗縣大湖鄉大湖老街獨特風情構成及特色街道營造計畫 <p>青年參與社區營造：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新竹縣橫山鄉台三線文藝復興運動 2. 苗栗縣頭份市花現美人茶見學場域建構計畫－後生添手團 3. 苗栗縣大湖鄉果香品吟浪漫大湖趣－後生添手團 4. 苗栗縣南庄鄉客家深度文化體驗暨環境規劃先期評估案

