

國立東華大學臺灣文化學系

碩士在職專班

碩士論文

指導教授：郭俊麟 博士

花蓮市舊火車站周邊地景變遷
及現況發展研究

*The research of landscape changes and local development
surrounding the former railway station in Hualien City.*



研究生：陳欣煦 撰

中華民國一〇〇年六月

國立東華大學
學位論文授權書

※說明※

本授權書簽名後，裝訂於紙本論文書名頁之次頁。

本授權書所授權之論文為立書人在國立東華大學臺灣文化學系系所_____組

99學年度第二學期取得碩士學位之論文。

論文名稱：花蓮市舊火車站周邊地景變遷及現況發展研究

The research of landscape changes and local development surrounding the
former railway station in Hualien City

指導教授姓名：郭俊麟

學生姓名：陳欣煦

學號：69806512

授權事項：

一、立書人具有著作財產權之上列論文全文資料，基於資源共享理念、回饋社會與學術研究之目的，非專屬、無償授權國立東華大學及國家圖書館，得不限地域、時間與次數，以微縮、光碟或數位化等各種方式重製散布、發行或上載網路，提供讀者非營利性質之線上檢索、閱覽、下載或列印。

二、上述數位化公開方式如下：

校 內	校 外	說 明
立即公開	立即公開	未立即公開原因： <input type="checkbox"/> 申請專利（案號：_____） <input type="checkbox"/> 因隱私權需要（請指導教授附函說明特殊原因）

三、授權內容均無須訂立讓與及授權契約書，授權之發行權為非專屬性發行權利。依本授權所為之收錄、重製、發行及學術研發利用均為無償。

具有本論文著作財產權人共同簽名 (親筆正楷)	陳 欣 煦	日期	中華民國100年 7 月 11 日
---------------------------	-------	----	-------------------

學位考試委員會審定書

國立東華大學 臺灣文化學系碩士在職專班
研究生 陳欣煦 君所提之論文

(題目) 花蓮市舊火車站周邊地景變遷及現況發展研究
The research of landscape changes and local development
surrounding the former railway station in Hualien City

經本委員會審查並舉行口試，認為

符合碩士學位標準。

學位考試委員會召集人

簽章

委員

簽章

委員

簽章

委員

簽章

指導教授

簽章

系主任
(所長)

簽章

中華民國 100 年 6 月 29 日

謝 誌

兩年再進修的日子，在一陣忙碌和慌亂中結束，回想起分身在課業、家務和工作的情景，如今，留下的是滿足的回憶。

兩年前進入了和自己大學學習領域完全不同的研究所，單憑興趣和熱忱的我，很幸運進入郭俊麟老師門下，在郭老師竭盡心力的指導下，少了摸索和茫然的時間，才能有這本論文的產出，我要感謝郭老師不厭其煩的督促和協助，感謝郭老師寒暑假的加課，感謝郭老師亦師亦友的鼓勵，同時，也感謝師母提供安定心神的力量。

論文口試時，感謝潘繼道教授以豐富的史學知識，修正本文許多缺失，感謝洪致文教授以地景和鐵道專業，給予我論文更深層的思考方向。

研究進行的過程中，感謝文化局淑梅姐提供最充足的園區資源，感謝民族里陳里長、惠珍大姐及研究區周邊商家及民眾，願意和我深談，讓研究得以順利進行；感謝同門相扶持的麗秋、依佩，是最好的朋友及學習夥伴，伯任、小辜則是協助解決許多 GIS 的疑難雜症；感謝專班同學李大姊、慧靜、玉芬、貞如、杰秀、秀怡的關懷祝福；感謝學校同事佩蓉、怡芬、秀蘭、舒妍的加油打氣。

最後，就是我的家人，感謝一路陪伴的老公和兒子，感謝支援照顧孩子的爸爸、媽媽、外婆，也感謝我自己，終於畢業啦！

陳欣煦謹誌

中華民國一百年六月

花蓮市舊火車站周邊地景變遷及現況發展研究

摘要

1979 年北迴鐵路通車後，舊花蓮車站在 1982 年裁撤，失去旅客運輸功能的車站，1992 年遭到拆除，歷經七十年的鐵路運行，在車站相關廠舍西移下，舊花蓮站同時消失在舊城區的繁榮記憶裡。

2002 年起，花蓮縣文化局爲了整合及保存舊東線鐵道基地及歷史遺址，陸續將舊火車站相關廠區登錄爲歷史建築，並且仿造法國近代發起的生態博物館（Eco-museum）概念規劃，雖然修復了舊花蓮車站廠區歷史建築，但這樣的地景是否延續了我們對舊火車站在舊城區的榮景重現則有待商榷。

本研究藉由歷時性的圖資分析及文獻資料整理，探討花蓮市舊火車站周邊地景的變遷，重現此一區域興盛至衰落的過程，並分析生態博物館概念在此一區域人文風情、自然景觀、文化保存、歷史延續等面向的實行成效，最後，綜觀各界包含文化局、鐵路局、社區民眾等對園區重建態度，藉此了解舊火車站周邊社區對此一舊都心復甦的區域認同意識，提出後續建議。

關鍵字：地景、鐵路、鐵道文化、生態博物館、社區。

The research of landscape changes and local development surrounding the former railway station in Hualien City

Abstract

The former Hualien Railway station has removed in 1982 ever since the North Link Railway was had transport service in 1979. The building of station which fails in passenger transport was also torn down in 1992. Owing to the factory buildings of station were moved west, the former Hualien station and the railway which operated for 70 years had meantime faded away from prosperous memory.

Since 2002, for the sake of integrating and maintaining the former East Link railway base and ruins, the Hualien County Cultural Affairs Bureau continually recorded the former railway station as historical buildings. In addition, it drew up an area which according to the concept of French Eco-museum. Although the former Hualien Railway station factory buildings were reconstructed, it's worth discussing that the landscape whether can last and reappear the splendor or not.

This research is by way of diachronic chart analysis and documents collection to explore the landscape change of the former Hualien Railway station surrounding, and reappears the process of prosperity and decline. Furthermore, analyzing the implement effects of Eco-museum on the aspects of humanities amorous feeling、natural landscape、cultural preservation and historical lasting. Finally, in accordance with Cultural Affairs Bureau、Taiwan Railways Administration and community resident to make a comprehensive survey of rebuild the area, in order to realize that the community near the former railway station whether identify with the area be revived or not, then propose subsequent suggestions.

Keywords : Landscape, railway, railway culture, eco-museum

目 錄

第一章	緒論.....	1
第一節	研究動機.....	1
第二節	研究目的.....	3
第三節	研究區概說.....	4
第四節	研究方法與資料蒐集.....	23
第二章	文獻回顧.....	29
第一節	土地利用與地景變遷相關研究.....	29
第二節	車站與鐵道文化發展.....	37
第三節	生態博物館.....	44
第三章	花蓮市舊火車站周邊地景變遷.....	55
第一節	日治營運期（1909—1945）.....	57
第二節	戰後繁盛期（1946—1979）.....	66
第三節	裁撤荒廢期（1980—2001）.....	72
第四節	登錄復甦期（2002—2011）.....	79
第四章	鐵道文化園區周邊現況與社區意向分析.....	85
第一節	舊火車站區域土地利用現況.....	86
第二節	公部門計畫彙整.....	89
第三節	園區周邊居民的在地想像.....	107
第四節	生態博物館概念實行於鐵道文化園區探討.....	118
第五章	結論與規劃建議.....	123
第一節	現況整體分析與檢討.....	123
第二節	後續規劃建議.....	127
參考書目		131
附錄		135

圖目錄

圖 1	1937 年臺東線鐵道路線示意圖 (1:600,000)	6
圖 2	舊火車站現存廠區分布 (2009 年捷鳥衛星空照圖) 。	10
圖 3	2010 年花蓮市分區發展現況圖.....	18
圖 4	花蓮市六大分區－A 區行政區域圖.....	18
圖 5	花蓮市六大分區－B 區行政區域圖.....	19
圖 6	花蓮市六大分區－C 區行政區域圖.....	20
圖 7	花蓮市六大分區－D 區行政區域圖.....	20
圖 8	花蓮市六大分區－E 區行政區域圖.....	21
圖 9	花蓮市六大分區－F 區行政區域圖.....	21
圖 10	2011 年花蓮市分區人口直條圖.....	22
圖 11	地景史研究架構.....	30
圖 12	張家菁的花蓮市分區.....	34
圖 13	〈舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書〉分區.....	35
圖 14	臺灣鐵道文化保存分布圖.....	43
圖 15	宜蘭博物館家族位置分布圖.....	49
圖 16	黃金博物園區參觀導覽地圖.....	52
圖 17	研究區歷史分期.....	55
圖 18	1904 年臺灣堡圖與花蓮市六大分區疊圖.....	56
圖 19	1904 年臺灣堡圖與研究區疊圖.....	56
圖 20	1911 年花蓮港廳鐵路路線圖 (1:1200,000)	57
圖 21	1919 年臺東線鐵路路線圖 (1:1000,000)	58
圖 22	1920 年花蓮港街、平野區、吉野區與本研究六大分區疊圖.....	59
圖 23	1924 年今花蓮市區劃圖.....	60
圖 24	研究區 1945 年美軍地圖.....	62

圖 25	1941-1945 年間手繪花蓮港市街圖.....	63
圖 26	1920 年國勢調查，花蓮港街、平野區、吉野區大字人口數比較圖.....	64
圖 27	1930 年國勢調查，花蓮港街、平野區、吉野區大字人口數比較圖.....	64
圖 28	1940 年國勢調查，花蓮港街、平野區、吉野區大字人口數比較圖.....	65
圖 29	1920.1930.1940 年人口變化比較圖.....	65
圖 30	1948 年美軍空照圖.....	67
圖 31	1970 年代花蓮市舊火車站遷站前鐵道基地空間建築.....	70
圖 32	花蓮市 1972 至 1979 年各里人口數變遷圖.....	71
圖 33	1985 年研究區經建版地形圖（第一版）.....	73
圖 34	花蓮臨港線路線圖.....	74
圖 35	1980 年至 2001 年的花蓮市分區人口變化.....	77
圖 36	1980-2001 年研究區各里人口減少概況.....	78
圖 37	2002-2010 年花蓮市六大分區人口變化.....	84
圖 38	1980 年代舊火車站遷站前土地利用.....	86
圖 39	花蓮市六期重劃區及周邊土地利用圖.....	87
圖 40	鐵道文化園區一館內部規劃圖.....	90
圖 41	鐵道文化園區前庭規劃圖.....	91
圖 42	鐵道文化園區二館修復前後對照圖.....	94
圖 43	洄瀾之心分區機能界定構想圖.....	96
圖 44	洄瀾雙心發展模式概念圖.....	97
圖 45	洄瀾舊都心土地使用構想圖.....	98
圖 46	花蓮港港區整體轉型構想圖.....	99
圖 47	洄瀾新都心產業用地再發展構想圖.....	100
圖 48	洄瀾雙心地區輕軌運輸系統路線示意圖.....	101
圖 49	洄瀾之心第一期工程配置圖.....	103

圖 50 臺灣鐵路管理局六期重劃區旅館基地.....	104
圖 51 鐵道文化園區一館 OT 營運配置圖.....	105
圖 52 六期重劃區旅館區及商業區整體規劃構想.....	105
圖 53 六期重劃區旅館區及商業區空間規劃.....	106
圖 54 鐵道文化園區分布範圍.....	108
圖 55 街廓現況圖.....	124
圖 56 舊城區空間發想與延伸.....	128

表目錄

表 1 花蓮港鐵路辦事處組織表.....	7
表 2 花蓮管理處組織表.....	7
表 3 舊火車站廠舍登錄歷史建築一覽表.....	14
表 4 歷史分期與建物一覽表.....	17
表 5 花蓮市分區人口數及比例表.....	22
表 6 本研究訪談對象與訪談大綱整理表.....	24
表 7 臺灣鐵道藝術村一覽表.....	39
表 8 臺灣現存鐵道博物館型態建築.....	41
表 9 臺灣現存鐵道舊路線一覽表.....	42
表 10 博物館型態光譜.....	46
表 11 蘭陽博物館在博物館型態光譜的位置表	50
表 12 1980 年至 2001 年花蓮市分區人口數.....	76
表 13 2002-2010 年花蓮市六大分區人口一覽表.....	83
表 14 訪談對象一覽表.....	110
表 15 鐵道文化園區生態博物館型態光譜.....	120

照片目錄

照片 1	1931 年花蓮港驛.....	61
照片 2	1949 年花蓮車站重建.....	67
照片 3	1949 年花蓮車站重建竣工.....	68
照片 4	1960 年車站前噴水池.....	68
照片 5	1960 年代中山路.....	69
照片 6	今金龍大旅社樣貌.....	69
照片 7	1982 年裁撤後的花蓮市舊火車站.....	72
照片 8	花蓮舊機廠拆除情形.....	73
照片 9	花蓮市舊火車站舊址.....	75
照片 10	運務段舊址	76
照片 11	鐵道部花蓮港出張所現況	79
照片 12	鐵道部花蓮港出張所整修前	80
照片 13	處長官邸	80
照片 14	舊警務段武道館整修前	81
照片 15	舊警務段武道館現況	81
照片 16	舊工務段修復前後對照	81
照片 17	蒸汽加水塔登錄照片.....	82
照片 18	蒸汽加水塔現況	82
照片 19	鐵路醫院	83
照片 20	1960 年代五洲商務旅館與現址對照.....	110
照片 21	1960 年代銀座時裝與現址對照.....	111
照片 22	創意市集	121
照片 23	蒸汽加水塔現況	125
照片 24	閒置房舍	126
照片 25	舊火車站周邊建築樣貌.....	127

第一章 緒論

第一節 研究動機

近年來，因為花蓮縣文化局在《文化資產保存法》中，保留歷史建築¹的政策推動下，使得花蓮舊火車站周邊區域樣貌逐漸改變，原本鐵皮包圍、覆蓋，遊民聚集的破舊建築，一波波重現當時的樣貌，當「石來運轉」轉動了舊有噴水池的同時，老花蓮人的記憶也被喚起了。

這曾經是花蓮市鐵路與公路客運轉接的交通及商業中心，隨著營運的蓬勃發展，帶動花蓮市區的人潮和商機，老一輩的花蓮人常說：「遮以前蓋鬧熱。」1992年火車站拆除後，相關廠舍搬離，都市計畫取代了保存聲浪，整個區域等不及花蓮市六期市地重劃區的牛步推行，沒落為現今的邊陲地帶，在不到二十年的光景，我們看到的是破落的房舍和蕭條的景象。

臺灣鐵路局和花蓮縣文化局共同催生鐵道文化館，擬借用已有九十多年歷史的花蓮鐵路局辦公室（即花蓮港出張所）使用，然而花蓮港出張所，因為檜木建築飽受自然腐朽和人為破壞威脅，眼看珍貴建物瀕危，花蓮縣文化局立即擬訂「鐵道部花蓮港出張所建築物緊急搶救計畫」，向文建會爭取搶救經費，期能保存具歷史價值的建物。（《聯合報》，2003年1月11日）

在一棟棟歷史建築被保存下來的此時，代表著過去的歷史脈絡延續到今日，屬於此一區域的集體記憶重新被喚醒。歷史性空間皆蘊藏著大量的城市歷史與市民回憶，而這些無形的資產因所屬空間的長期沉寂而被隱沒，這些被隱沒的資產

¹ 行政院文化建設委員會於2005年頒佈之《文化資產保存法》第一章第三條明列古蹟、歷史建築、聚落：指人類為生活需要所營建之具有歷史、文化價值之建造物及附屬設施群。

即可透過所屬空間的活化而重新被世人所認識，並持續累積。²在打著歷史建築名目的保護下，它們重獲新生—一個沒有車站的鐵道文化園區，將繼續述說著屬於它們的故事。

一個區域地景樣貌必定蘊含舊有的歷史痕跡，本研究藉由對花蓮市舊火車站周邊區域在歷史脈絡下的地景變遷分析，並結合在地的情感與關注，進行此一區域現況發展研究。

² 陳明億，〈花蓮舊酒廠創意文化園區生成過程之研究〉（花蓮：國立花蓮教育大學鄉土文化研究所碩士論文，2007），74。

第二節 研究目的

根據上述研究動機，本研究欲了解在不同歷史階段下，花蓮市舊火車站周邊區域所歷經的地景變遷，由歷史脈絡、土地利用、人口數量、空間分布得到區域的詳細分析；並進一步探討在公部門針對此一區域的復甦計畫下，現況發展情形。最後，由於主導計畫單位之花蓮縣文化局欲以生態博物館概念推動本區發展，因此本研究將結合文化局、鐵路局及社區民眾對此一區域規劃想法與實際發展樣態，利用生態博物館概念來檢視已成立之鐵道文化園區是否達到保存歷史記憶與地方文物功能，且同時反映出所在社區對此一園區之期待。

因此，筆者將主要的研究目的整理如下：

(一) 花蓮市舊火車站周邊歷史分期與地景變遷探索。

依據舊火車站及花蓮市區發展期程，分為四大時間段限，利用地圖、航照圖及史料、人口統計書，重現舊火車站周邊區域之地景現況。

(二) 花蓮市舊火車站周邊現況發展

彙集本區域內相關發展計畫書和都市計畫案，並輔以現地田野調查，呈現本區現況發展。

(三) 鐵道文化園區與社區的連結

透過社區不同屬性的在地居民做深度訪談，了解舊火車站周邊經過時間的變遷，在地居民對於此區域發展的想法。並以生態博物館概念及運作模式，檢核鐵道文化園區復甦後，是否達到生態博物館以社區為出發，充分發揮連結文化園區與社區民眾的功能，提出建議方向。

第三節 研究區概說

一、研究區歷史沿革

(一) 臺東線鐵道歷史³

1895年首任總督樺山資紀在臺北城設立總督府，開始治臺事務，籌設鐵路更被視為治臺第一要務，鐵道的暢通與否，關係到殖民政策的成敗。1896年展開西部縱貫鐵路勘查，1898年鐵道隊長山根武亮對東海岸線及東西橫貫線的探勘，開啓臺東線鐵路調查工作。其後，鐵道部長後藤新平於1905年、長谷川謹介於1907年1月、7月間先後向總督府提出臺灣東部線的線路調查、鋪設計畫。1907年佐久間左馬太總督巡視臺灣東部時，認為鋪設臺東線鐵路為當務之急，遂決定先鋪設花蓮港－璞石閣間鐵路，1908年得到帝國議會同意，以7個年度的事業（後改為9個年度），經費4,257,000圓來執行。1909年設立鐵道部花蓮港出張所，正式展開臺東線鐵路鋪設。

1. 第一期臺東線鐵路工程

1910年2月臺東線鐵路正式開工，從花蓮港開始，共分為六大工作區間，第一區間為花蓮港到鯉魚尾，此一區間因地質有易下沉的「泥田」地層，及須以鵝卵石補強的「沙礫層」，影響工程進度，同時，架橋工程亦受到洪水沖毀橋墩，使得工程進度更緩慢。第二區間為鯉魚尾至溪口，此一區間地勢平坦，1911年4月開工，工程進行順利，到1911年7月即完工。第三工作區間為溪口到鳳林，此一區間進行期間遭遇洪水侵襲，屢次重做，加以此區原住民工人不依工時上工，從業人員患風土病數量不少，自1911年5月開工，到1912年6月方告竣工。第四工作區間為溪口到鳳林段，此一區間由於河川經常氾濫，加以地質問題影響工程計畫，自1912年4月施工，直到1914年3月完成。第五工作區間為拔仔庄到迪佳間，此一區間因地勢起伏坡度過大，尚有挖掘掃叭隧道工

³ 蔡龍保，《推動時代的巨輪－日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣書房，2010），14-27。

程進行，自 1914 年 5 月開始，遭遇勞工不足、暴雨侵襲、地質脆弱等問題，直至 1916 年貫通隧道後，此一工作區間才告完成。第六工作區間為迪佳至璞石閣，主要為架橋、築堤工程，於 1917 年 10 月完工後，第一期臺東線鐵路工程全線完工。

2. 私人鐵路興築

璞石閣以南的第二期鐵路工程因當時宜蘭線、潮州線正在施工，在預算和人力的考量下，暫緩興建，加以「臺東製糖會社」⁴有鋪設臺東至新開園間計畫，1919 年底，臺東至里壠間 43 公里鐵路由臺東製糖會社完工，但璞石閣到里壠間仍以手押軌道保持聯絡。

3. 第二期臺東線鐵路工程

1920 年帝國議會通過璞石閣到里壠間 41 公里鐵路，1921 年開始工程進行，並於 1922 年向臺東製糖會社收購臺東—里壠間 43 公里路段，隨後因日本關東大地震影響，日本財務緊縮，直至 1926 年花蓮港至臺東間 173 公里臺東線鐵路才告完工。

臺東線鐵路興築過程因遭遇地理條件困難、氣候風土惡劣、多風災水害、勞力不足、物資供給不便等影響，使得全線雖僅 173 公里，耗費 17 年完工，相較於西部縱貫線 237.1 公里，費時僅 10 年，更可推知其工程之困難。

⁴ 「臺東製糖株式會社」即是後來的「臺東開拓」，為一日本的製糖公司，在臺灣總督府的協助下取得臺東境內土地，由臺東開拓提供資金、人力來種植甘蔗。



臺東線鐵路第一期工程
共分為六大工作區間：

- ① 花蓮港—鯉魚尾（壽豐）
- ② 鯉魚尾—溪口
- ③ 溪口—鳳林
- ④ 鳳林—拔仔庄（富源）
- ⑤ 拔仔庄—迪佳
- ⑥ 迪佳—璞石閣

臺東製糖會社建造
輕便鐵道
璞石閣—里壠

臺東線鐵路第二期工程
里壠—臺東

圖 1 1937 年臺東線鐵道路線示意圖⁵（1:600,000）

資料來源：臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十一年度年報》。

⁵ 臺灣總督府交通局鐵道部，《昭和十一年度年報》（台北：吉村商會印刷所，1936）。

4. 戰後臺東線鐵路發展

戰後，國民政府接收臺東線鐵路，改隸「花蓮港鐵路辦事處」，除了依交通部規定修訂各單位名稱外，初期沿用日治時期原鐵路組織架構。1948 年重組整理如下表：

表 1 花蓮港鐵路辦事處組織表

花蓮港 鐵路辦事處	車站現場			其他單位
	機務段	工務段	運務段	
總務課	花蓮	花蓮	花蓮	花蓮機廠 材料廠 電務段 37 個車站
主計室	玉里	玉里	臺東	
運務課	臺東	臺東		
工務課				
機務課				

資料來源：本研究整理

1940 年鐵路管理局成立，花蓮港鐵路辦事處的組織也隨之調整，處內增設人事室，處外成立檢車段，一直到 1955 年因組織膨脹過快，開始逐步精簡組織，1959 年花蓮港辦事處更名為「花蓮管理處」(花管處)，此時組織架構大致底定，此組織一直沿用到 1988 年花蓮管理處裁撤為止。

表 2 花蓮管理處組織表

花蓮管理處 處內設	另設				
	機務段	工務段			
總務課 人二室	花蓮	花蓮	花蓮 機廠	花蓮貨運 服務所	39 個車站 12 個招呼站
人事室 主計室	臺東	玉里			
運務課 工務課	玉里分駐 所	臺東			
機務課					

資料來源：本研究整理

5. 北迴鐵路興建⁶

北迴鐵路構想於日治時代提出，礙於當時工程技術與經濟效益，未能實行。1966 年鐵路局成立環島路線規劃組，專責環島鐵路路線規劃與測量選線，1969 年完成初步整體規劃。1971 年 12 月 25 日成立北迴鐵路工程處，開始興築北迴鐵路。1975 年隨著北迴鐵路施工，北迴線新城至花蓮港站間率先通車，以配合

⁶ 國立台灣大學建築與城鄉研究所，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》(花蓮：花蓮縣文化局，2005)，74-75。

亞泥新城廠的水泥運輸；1978年12月，花蓮新站至和平站完工，次年2月正式營運通車，但由於東線鐵道拓寬持續進行，未完成全線接軌，花蓮舊站仍繼續營運，當時欲搭乘北迴線的旅客，仍透過公路交通或吉安站轉乘北迴線。1982年6月27日東線鐵道拓寬完工通車，全線貫通，並廢止花蓮舊站及花蓮舊站至田浦站間舊鐵道。

（二）花蓮市舊火車站

花蓮市曾經有數個舊火車站，包括海岸驛、田浦、臨港線美崙、新村、民立、花蓮舊火車站。海岸驛是 1912 年為連接南濱港建築完成的車站，1939 年花蓮港築港完工後，自海岸驛可連接臨港鐵道至東花蓮港驛，1941 年因南濱港功能萎縮，海岸驛廢止；田浦站為臺東線鐵路第一期工程在 1911 年建造完成，1982 年舊東線鐵路拓寬完工後，田浦站廢止，花蓮車站往南運行車輛直接通往吉安站；臨港線美崙、新村、民立三站為簡易車站，主要供做通勤運輸車站，1996 年隨著花蓮新站機廠完工，火車不再沿臨港線赴舊站機廠檢修，臨港線廢止，連帶使得這些車站廢站。

本文所指花蓮市舊火車站為 1911 年落成之花蓮港驛，1931 年因花蓮港築港工程擴建為第二代車站，是日治時期臺東線鐵路的起點，亦是東部最大的火車站。1945 年國民政府接收臺東線鐵路後，更名為「花蓮港車站」，1951 年重建，第三代車站改稱「花蓮車站」，車站旁為公路總站，是重要的交通轉運點，許多重要的慶典、遊行也都由此開始，是當時花蓮最繁榮的區域。

舊火車站在 1979 年北迴鐵路通車後，1982 年停止使用，原計畫做為東部窄軌鐵道紀念館，但在多方協議下仍未有明確動作，1992 年拆除，舊火車站原址劃為今福町路。

（三）花蓮市舊火車站現存廠區歷史

現存之花蓮舊火車站廠區建築，包含交通部臺灣鐵路管理局花蓮管理處（鐵道部花蓮港出張所）、蒸汽加水塔、工務段、鐵工房、警務段、處長宿舍及周邊宿舍區、鐵道醫院，已陸續登錄為歷史建築，並以鐵道文化園區一館、二館重新開放民眾參觀，這些歷史建築就像是一個個留存記憶的場所，記錄著曾經風光繁榮的舊火車站場景。



圖 2 舊火車站現存廠區分布 (2009 年捷鳥衛星空照圖)。

(資料來源：國土資訊系統自然環境基本資料庫網站；參閱時間：2011 年 3 月 10 日)

① 蒸汽加水塔



② 鐵道部花蓮港出張所



③ 處長宿舍



④ 工務段



⑤ 鐵道醫院



⑥ 警務段



資料來源：花蓮縣文化局 <http://document.hccc.gov.tw/cultural/>；參閱時

間：2011 年 3 月 10 日

1. 鐵道部花蓮港出張所⁷

1909 年臺東線鐵路開工，因東線與西部縱貫線尚未接軌，相關運作皆為獨立進行，日本政府遂成立鐵道部花蓮港出張所，負責行政及指揮監督東線鐵路施工和後續營運。1943 年改稱「鐵道部花蓮港事務所」，戰後國民政府接收臺東線鐵路，再次更名「臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處」，1948 年改組稱為「臺灣鐵路管理局花蓮管理處」，直到 1988 年裁撤為止。

鐵道部花蓮港出張所是除了臺北鐵道部外，唯一的地方型鐵道管理中樞，裁撤後為閒置建築，引來許多遊民居住，所內金屬門框或物品多數被盜竊變賣，2003 年進行修復並以鐵道文化園區一館重新開放展覽。

2. 工務段、鐵工房

工務段係鐵路局現場各段運、工、機、電中之一部門，主要業務範圍為鐵路基礎設施等的興建與定期保養維護，另外，鐵道建築的興建與管理、維修都在工務段的業務範圍。

因為業務需要，以往在工務段下會設立鐵工、木工等專業技廠，以木工而言，因當時區域內的木造建築，時常需要定期維修，都仰賴木工施作。1951 年花蓮大地震，當時宿舍區許多房舍遭受損毀，即由工務段木工班整修。

早期工務段負有鐵道相關建築的維修與整建業務，配置有專業的技工，負責區域內房舍維修，當時的小規模改建，時常由工務段的技工完成；後期由於地方營造業興起，以及部分業務外包民營化的趨勢，工務段業務逐漸縮減，主要負責鐵道基礎的維護，另負責對外發包及管理相關建物的事項。

目前鐵道文化園區二館所在之舊工務段辦公室及鐵工房，大約在 1946 年興建完成，1988 年裁撤後，成為閒置建築；2005 年登記為歷史建築後，2008 年依照歷史建築修復工法，重新整修完成，開放參觀。

3. 警務段⁸

⁷ 國立臺灣大學建築與城鄉研究所，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》，106。

戰後鐵道接收初期，社會動盪不安，全省鐵道秩序紊亂，屢發生無票乘車、乘車糾紛、鐵道用地擺攤搭築房屋等，行政長官公署遂於 1946 年成立鐵路警察署，負責維持乘車秩序。花蓮警務段於 1956 年正式成立，入警隊的青年需在臺灣西部受訓一年，受訓完分發至花蓮。

全省警務段共分四段，分為臺北、臺中、高雄、花蓮，第四警務段負責東線鐵道沿線，下設行政組與刑事組，行政組為一般內勤，管理總務、保安業務；刑事組主管刑事，通常為外勤，管理鐵路治安等事宜，東線鐵道沿線重要車站亦設有分駐所（派出所）；一般外勤有隨車、駐站兩種方式，主要是管理火車上治安，重要車次、通勤學生車、夜車等都有隨車員警。

目前鐵道文化園區二館所在之警務段辦公室，大約在 1956 年興建完成，1988 年裁撤後，成為閒置建築；2005 年登記為歷史建築後，2008 年依照歷史建築修復工法，重新整修完成，開放參觀。

4. 蒸汽加水塔

臺鐵的運、工、機、電四大部門中，機務部門主要業務範圍是辦理動力車、客貨車之設計、維修，及機務機械之設計與維護，另外，動力車及客貨車之運用、機班人員（司機員、機車助理）之管理，亦是其主要的業務之一。

昔日的機務段，主要設有機關庫，所謂的「機關庫」就是機關車休息、整備、維修、運用的廠舍，花蓮港站機關庫設於出張所西北方，從早期的木造車庫，戰後改建為鋼筋混凝土車庫，停放車輛也擴張到客車、柴油機關車。當時區域內設有機關庫、加水塔、轉車台、煤水台、打鐵間、儲煤槽、油庫、運轉室、檢修值班室、機班休息室、講習室等。

蒸汽加水塔為當時蒸汽機關車加水用，東線鐵道沿線重要車站均有設置，當時蒸氣機關車行駛一定路程就必須加水，所以在花蓮港區內設有加水塔與煤水台，作為機關車添加水、煤用。機務相關建築目前僅存蒸汽加水塔，根據訪

⁸ 國立臺灣大學建築與城鄉研究所，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》，108-111。

談，加水塔一度將遭周圍商家剷平，所幸緊急制止，但周邊設備廠舍皆拆除，機務段全貌已不復見。

5. 鐵道醫院⁹

日治時期，因應與日俱增的鐵道事業及照顧職員福利的需求下，鐵道部參照日本鐵道的經驗設立「鐵道職員共濟組合」，並經營附屬事業，包含：金融、保險、醫療、消費等部，主要以照顧職員福利為出發。

1936年花蓮港診療所成立，當時位於今處長官邸右側，正式開業，分內科和外科，有兩位醫生，東線鐵道沿線，鳳林、玉里、里壠等站亦設立醫療室，委任囑託醫師。1940年正式遷移興建鐵道醫院。

戰後，原本鐵路醫院的醫生與護理人員遣返回日本，由西部調派醫生，護理人員由花蓮當地招考，鐵路醫院的行政體系由西部移植而來，高階管理者由外地轉調而來，一般醫生、護士、工友則由本地招募。由於公保制度，鐵路醫院就診多半為國營事業員工，如鐵路局、木瓜林區、酒廠、臺肥、臺泥、碼頭工人若工傷都會送往鐵路醫院，也開放民眾看診，一天門診量最多約四、五十人。鐵道醫院的資金靠鐵路局提供，後來醫療收入不敷支出，1983年鐵路醫院正式關閉。

花蓮鐵路醫院是臺灣所有鐵路醫院保存較為完整的一處，是當年鐵路局員工之醫院，也是臺灣早期較重要的勞工醫院系統。目前鐵路醫院由臺鐵出租給花蓮手工藝協會，經營石頭藝品販賣之石藝大街，由於空間不足，廠商於醫院外圍及周邊加建鐵皮屋，使醫院立面完全被遮掩，並受到少許破壞。

6. 處長宿舍及周邊宿舍區

鐵道基地內現保存較多的鐵路職員宿舍，現況估計約有六十棟，初略估計約兩百戶，2005年國有眷舍政策結束，許多人陸續搬離，目前居住不到五成。

1911年東線鐵道建造初期，併同花蓮港驛建築及相關廠舍辦公廳興建時，

⁹ 國立臺灣大學建築與城鄉研究所，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》，114-117。

即興建鐵道員工宿舍，花蓮管理處處長宿舍位在鐵路局高級員工宿舍區內，緊臨最大的防空洞，採日式木造建築，格局方正，前庭植有龍柏，後庭則設有池塘及水道，建物保存相當完整，於 2005 年登記為歷史建築，尚未提供參觀。

表 3 舊火車站廠舍登錄歷史建築一覽表

歷史建築／登錄文號	登錄原因
交通部臺灣鐵路管理局 花蓮管理處 中華民國 91 年 9 月 23 日府文 推字第 09105800790 號	園區林木扶疏，建物及庭院造景構成整體景象，其中的表演舞台自有其風味，保存亦完整。本處自成一獨立歷史園區，主題明確，在臺灣其他地方實屬少見。
前花蓮火車站加水塔 中華民國 93 年 3 月 19 日府文 藝字第 09305800270 號	此為舊式蒸汽火車用之水塔，具有其特殊之造型與時代意義，且與規劃中之鐵道博物館、鐵路園區等連成一線，尤其是過去舊火車站與拆除原有的機關轉運等設備皆沒有保存下來的情況下，舊水塔成為唯一留存下來的元素，值得劃為歷史建物。
臺灣鐵路局花蓮管理處處長官邸 中華民國 93 年 3 月 19 日府文 藝字第 09305800270 號	建築風格特殊，庭院與主建物相當完整，與四周其他日式木造屋皆為鐵路宿舍，構成一個完整聚落。正門有西洋立柱式結構，與傳統木構房屋做結合，水泥瓦頂完整，外牆之原料如檜木板等仍佔大部分，為一保存完整，氣派宏偉之官舍。院落中仍有大型防空洞及原來挖掘設計之水池景觀，及地下水泥管線等元素存在，目前仍有末代鐵道處處長居住其中，非常值得予以登錄保存，並作為時代之代表性建物。
臺灣鐵路局舊工務段 中華民國 94 年 3 月 29 日府文 藝字第 09405800590 號	屬花蓮舊火車站之一部分，具歷史文化意義，與武道館為一體，建築內部空間寬敞，利用價值高，可與鐵道文化園區一併規劃管理。
臺灣鐵路局舊武道館	武道館為當初的鐵路警察局，同屬花蓮

中華民國 94 年 3 月 29 日府文藝字第 09405800590 號	舊火車站之一部分，與舊工務段為一體，可與鐵道文化園區一併規劃管理。
舊花蓮鐵路醫院	1. 該建物正面保存狀況尚佳，為其原有形貌，與其入口門廳及兩側走廊空門皆具保存價值，為本棟歷史建築必須保持現況或依現況整修之部分。
中華民國 98 年 8 月 13 日府文資字第 0980134582A 號	2. 本建築為該地區鐵路附屬建築重要建物，乃東部鐵道開發重要見證，具一定歷史文化價值。

資料來源：花蓮縣文化局¹⁰；本研究整理

二、研究區範圍

本研究以花蓮市舊火車站周邊區域為主要研究對象，除了屬於鐵路局所有之火車站相關歷史建築廠舍所在範圍，亦追溯此一區域之歷史進程，在時間與空間兩面向範圍規劃如下：

(一) 時間範圍

1895 年日本統治臺灣，隨即將交通建設列為治臺第一要務，展開臺灣西部的鐵路鋪設計劃。1907 年第五任總督佐久間左馬太巡視東臺灣，由花蓮港經璞石閣到卑南，並履勘巴壟衛（大武）至屏東等線，巡視結果，認為有急需建設臺東線鐵路之必要。同年 3 月，鐵道部即派技師新元鹿之助、事務囑託村上彰一，技師照屋宏等再做更精密的調查、勘查、測量，做成報告書的基礎，長谷川謹介鐵道部長根據這一份報告書，於該年 7 月再度呈請建築臺東線鐵路。1908 年獲得日本國會核准，1909 年 9 月 1 日設置鐵道部花蓮港出張所，開啓臺東線鐵道組織經營的端啓。¹¹

¹⁰ 花蓮縣文化局網站

http://www.hccc.gov.tw/hualien/asset/asset_list.php?link_type=2；查閱時間：2011年3月10日

¹¹ 鄭仁崇，《台灣後山鐵道風華》（花蓮：花蓮縣文化局，2000），28-32。

本研究以 1909 年設立鐵道部花蓮港出張所為本研究時間起點，分為四個時期：

1. 日治營運期：

時間為 1908 年到 1945 年。這個時期在日本經營統治下，建立起鐵路營運基礎規模，鐵道鋪設及相關廠舍陸續成立。1909 年鐵道部花蓮港出張所設置，1911 年第一代的花蓮港驛（花蓮火車站）落成，1926 年臺東線鐵路全線完工，1931 年花蓮港築港工事開始，花蓮港驛配合擴建，此一時期臨港線鐵路也修築完畢。花蓮港驛周邊開始聚集人潮，此時期留下的鐵道組織及建築，奠定日後花蓮舊火車站基本架構，同時，屬於本研究區第一個興盛期。本時期因二次大戰日本戰敗，統治權交回國民政府結束。

2. 戰後繁盛期：

時間為 1946 年到 1979 年。這個時期火車站及周邊歷經 1944 年美軍轟炸，火車站及機廠都遭炸毀，亟待重建。戰後，國民政府接收，並開始第三代火車站的重建，第三代火車站於 1949 年完工，噴水池就是在這個時期興建的；同時客運也開始營運，舊火車站成為東部鐵路和公路最大轉運站，舉凡重要的慶典活動、遊行、交通運輸、送往迎來都在此區域。

現存鐵道文化園區二館內之工務段、警務段辦公室都在此一時期興建，鐵道醫院也由西部調派醫生，繼續為國營事業員工提供醫療服務。1979 年北迴鐵路通車前，此區域發展成花蓮最為繁榮的地區，屬於本研究區第二個興盛期。此一時期因北迴鐵路通車，花蓮火車站遷往西部地區結束。

3. 裁撤荒廢期：

時間為 1979 年到 2001 年。這個時期在 1979 年北迴鐵路通車後，花蓮管理處裁撤，花蓮市舊火車站正式停止使用，相關廠舍陸續遷往西區花蓮新站，原預定保留花蓮市舊火車站作為東部窄軌鐵道紀念館，終究敵不過都市計畫的進行，1992 年花蓮舊火車站拆除，1996 年舊花蓮機廠也遭拆除，連帶臨港線鐵

路僅存花蓮港站至花蓮新站，供貨運用途，原本佔本區多數人口之鐵路局宿舍，亦因建築老舊、空間不足，人口流失嚴重。

運輸功能喪失，人潮往花蓮西區移動，此一區域商業活動急速減少，停止使用的廠舍被鐵皮圍繞，倖存的舊廠舍成為遊民聚集的市區黑暗地帶，覆蓋建築的鐵皮更是屢遭偷竊，屬於本研究區的荒廢期。相較於此一時期歷史廠區的荒廢，花蓮市西區卻是蓬勃發展，成為新舊都心的明顯對比。

4. 登錄復甦期：

時間為 2001 年迄今。這個時期花蓮縣文化局致力於歷史建築的登錄，2001 年登錄鐵道部花蓮港出張所為歷史建築，並進行重新整建的工程，以鐵道文化園區一館重獲新生。2004 年登錄處長宿舍、蒸汽加水塔為歷史建築，2005 年亦將舊工務段、警務段、拘留所、打鐵工坊及附屬工廠登錄為歷史建築，使用歷史工法現地重新整建，並將此一區域規劃為鐵道文化園區二館。

表 4 歷史分期與建物一覽表

現況	舊火車站	出張所	工務段	警務段 拘留所	打鐵工坊 附屬工廠	處長宿舍	鐵道醫院
	道路	同列歷史建築，以鐵道文化園區樣貌重現。					石藝大街
日治營運期							
1908 1945	花蓮港驛落成 第二代車站 1944 炸毀	設鐵道部花蓮 港出張所 1943 改稱鐵道 部花蓮港事務 所			打鐵 1923 年 附屬 1941 年 興建	1935 年興建	設花蓮港警務 室，後擴建為 鐵道醫院
戰後繁盛期							
1946 1979	第三代車站重 建 出現圓環	1948 臺灣鐵路 局花蓮管理處 成立	1946 工務段興 建	1956 警務段成 立興建	運作時期		鐵道醫院
裁撤荒廢期							
1979 2001	1992 拆除	花蓮管理處裁 撤	1988 裁撤	1988 裁撤	1988 裁撤		醫院關閉，裁 撤
登錄復甦期							
2002 今	現為道路	2002 登錄 鐵道文化園區 一館	2005 年登錄 鐵道文化園區二館			2005 年登錄	2009 年登錄 石藝大街

資料來源：本研究整理

(二) 空間範圍

本研究參考張家菁（1996）在《一個城市的誕生－花蓮市街的形成與發展》及臺灣大學建築與城鄉研究所（2005）在〈舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書〉之分區，將現階段花蓮市空間發展分為六區。

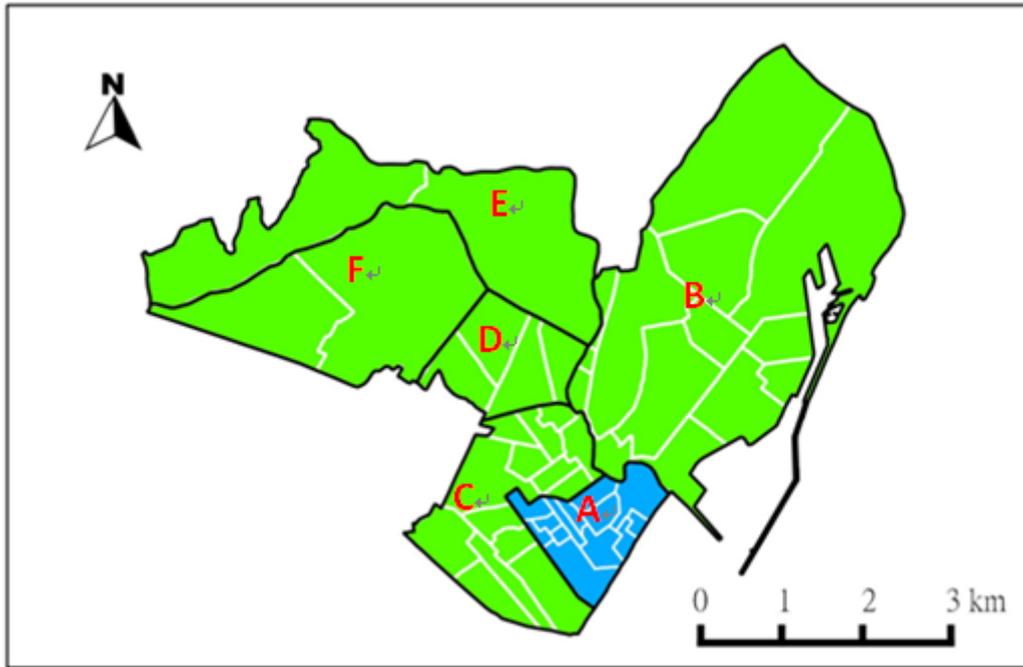


圖 3 2010年花蓮市分區發展現況圖



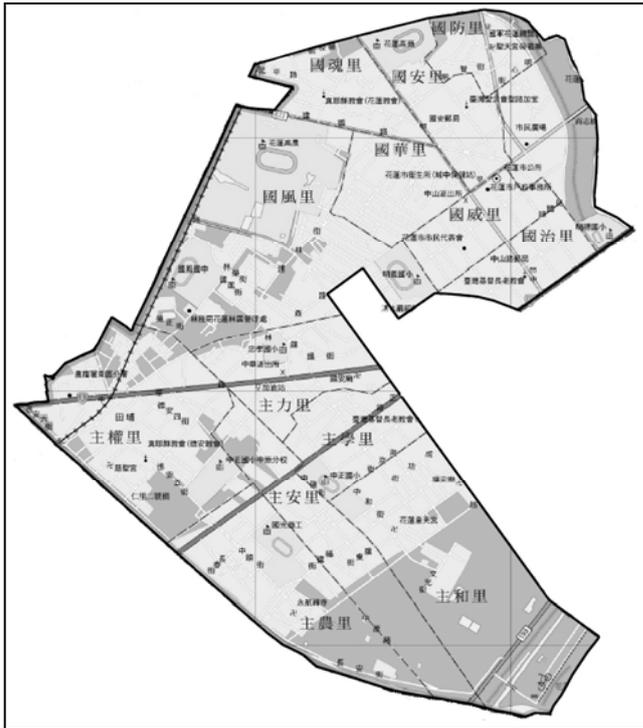
圖 4 花蓮市六大分區－A 區行政區域圖

A 區為本研究之研究區範圍，即舊火車站廠舍所在和周邊社區，區域內原鐵路局宿舍因車站裁撤後，居民陸續遷出，人口銳減，學區內信義國小、北濱國小呈現百人以下的小班小校狀態。包含民權里、民有里、民治里、民主里、民族里、民生里、主工里、主商里、主信里、主義里、主勤里、主計里、主睦里等十三里。



圖 5 花蓮市六大分區－B 區行政圖域圖

B 區為美崙溪東北邊的美崙地區，1951 年花蓮大地震後，縣政府遷入，逐步發展為文教區域，此區因空間寬闊，陸續建設後，住宅區人口增加。包含民心里、民享里、民孝里、民樂里、民勤里、民運里、民立里、民德里、民政里、民意里、國光里。



C 區為花蓮市居民所說的「市區」，區域內有花蓮主要幹道中正路、中華路延伸，商業密集，學區內國中、小吸引多數花蓮居民遷入，因此人口數亦是六區最高。包含主和里、主安里、主力里、主權里、主農里、主學里、國風里、國防里、國威里、國治里、國魂里、國華里、國安里。

圖 6 花蓮市六大分區－C 區行政圖域圖

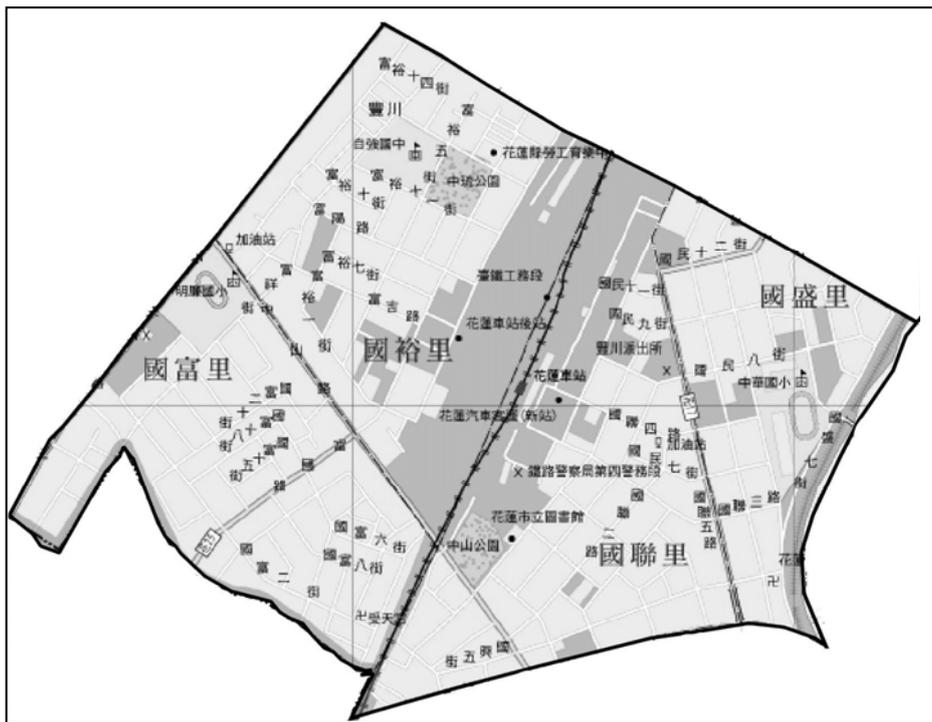


圖 7 花蓮市六大分區－D 區行政圖域圖

D 區為花蓮新站所在區域，區域內商業發展興盛，飯店、旅館、遊覽車業、租車業及名產店林立，是花蓮觀光旅遊相關產業最聚集的區域，但由於酒店、美容院、大型遊藝場集中於此區域，也造成 D 區人口組成較複雜，學

齡兒童較少，屬於高商業密集區。包含國裕里、國富里、國聯里、國盛里。

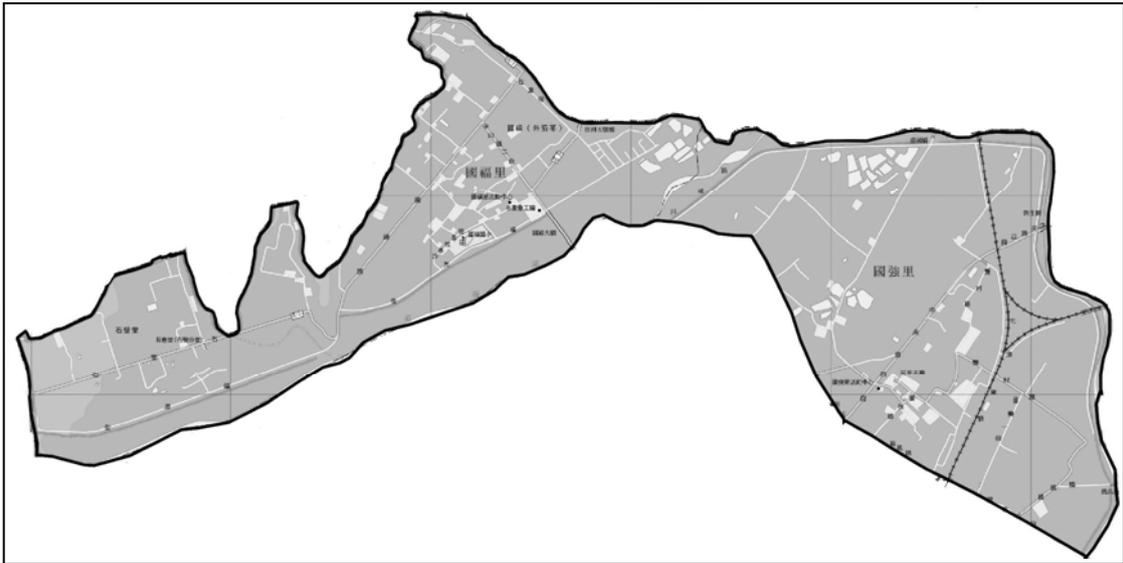


圖 8 花蓮市六大分區－E區行政圖域圖

E區係十六股庄所在，清末即設撫墾局於此，有大批漢人移民於此，區內的延平王廟歷史悠久，亦是此區域信仰中心。此區因離市中心區較遠，位置偏僻，人口數少，區域內包含國福里、國強里。



圖 9 花蓮市六大分區－F區行政圖域圖

F區因慈濟園區的開展而逐漸興盛，發展出獨特的宗教、醫療、學校區位，另由於大型體育園區開發，此區域逐步匯集人潮，屬於花蓮市新興的住宅休閒區域。包含國慶里、國興里。

表 5 為 2010 年底花蓮市各分區人口數及比例表，利用圖 10 與表 5 對照，看出花蓮市六大分區中，C 區人口數最多，41348 人，B 區縣政府所在的美崙區第二，28193 人，花蓮新站所在的 D 區第三，18330 人，以上三區已包含花蓮市百分之八十的人口數。A 區即本研究區舊火車站周邊區域，人口數 11681 人，佔全花蓮市人口 10.7%，與鄰近的 C 區相較，僅四分之一的人口數，更可看出本研究區人口的相對稀少。

表 5 花蓮市分區人口數及比例表

分區	人口數	人口比例
A	11681	11%
B	28193	26%
C	41348	38%
D	18330	17%
E	3778	3%
F	5988	5%

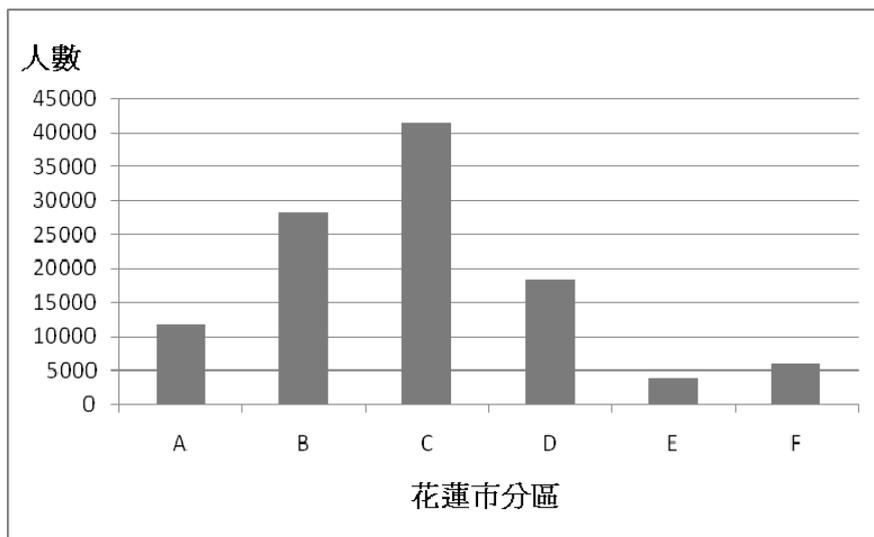


圖 10 2011 年花蓮市分區人口直條圖

第四節 研究方法與資料蒐集

一、研究方法

花蓮市舊火車站周邊的研究，可分為歷時性地景變遷及現況發展兩個部分來述寫。在地景變遷方面，必須了解此一區域的發展背景與歷程，除了背景資料的蒐集外，在區域發展過程中，地景樣貌的差異，則要掌握土地利用類型、空間分布特性、人口更迭等的改變，因此，統計資料整理及地圖的疊合、重繪，也必須同步進行。

現況發展方面，此區域因著鐵道文化園區的興建，有數個計畫案在此區進行，所以先進行相關計畫的彙整，了解目前發展狀態，同時結合社區、商家、觀光業者、公部門對區域發展的想法，再引入核心的生態博物館概念，利用博物館的組成元素與形態光譜檢核表¹²先分析在現行發展方向上，是否已達到生態博物館的理念及走向，並根據分析結果，結合鐵道文化發展策略，提出後續可行性的規劃想法。相關研究方法條列如下：

（一）歷史脈絡分析—地景史研究取向的空間史料

收集本研究區相關之圖資，包含：歷史地圖、空照圖、鐵路局廠區分布圖，做出不同時期分類，掌握研究區歷時性地表樣貌。同時，整理 1909 年至 2010 年百年內人口統計數據、文獻史料，建立歷史統計屬性資料表單，作為後續 GIS 整合之準備。

利用 QGIS 軟體將蒐集到的地圖資源進行地圖影像校正，並建立屬性資料表，將不同時期地圖做地圖疊合比對，透過地景樣貌的比較，得出地景改變差異。

¹² 見本研究第二章。

利用研究分區，將建立完成之人口統計數據與分區地圖結合，呈現不同時期研究區人口統計的狀況。

(二) 現況分析

彙整此區域相關之公部門計畫案、都市計畫案、成果報告書、報紙資料等，分析在公部門的政策推動方向及都市計畫走向，探討在花蓮縣政府與文化局、臺灣鐵路管理局的政策規劃下，花蓮市舊火車站周邊與文化園區推動的現況。

在區域現行發展及後續舊都心復甦規劃發展與社區聯結層面，則訪問此區居民、周邊商家，提出基本訴求和建議；在鐵道文化園區現況經營方面，則訪談文化園區志工，並參酌生態博物館組成理念與元素，提出讓鐵道文化園區經營更切合周邊社區需求的建議。

表 6 本研究訪談對象與訪談大綱整理表

訪談對象		訪談題要整理
地方意向	社區居民	1. 社區發展受車站搬遷影響概況。 2. 車站廠區規劃為鐵道文化園區對周邊的影響。
	周邊商家	3. 園區經營與社區連結的建議。 3. 在公部門主導下，對此一區域的期待或想法。
園區經營	園區志工	1. 園區經營現況。(政策規劃、園區服務、來客情形) 2. 觀光景點的發展潛力。 3. 延伸園區的發展建議。

二、研究資料

(一) 舊火車站周邊地圖

本研究使用之地圖列表：

出版年	圖名	比例尺
1898年	臺灣堡圖	1：20,000
1909年	臺灣總督府統計書地圖	1：1200,000
1919年	臺灣總督府統計書地圖	1：1000,000
1924年	日治臺灣全圖	1：300,000
1936年	臺灣鐵道線路圖	1：600,000
1945年	手繪花蓮市街圖	不詳
1945年	美軍地圖	1：10,000
1948年	美軍航照圖	
1985年	經建版地形圖（第一版）	1：25,000
1992年	經建版地形圖（第二版）	1：25,000
1999年	經建版地形圖（第三版）	1：25,000
2006年	花蓮縣花蓮市行政區域圖	1：5,000
2009年	花蓮市捷鳥衛星影像 ¹³	1：3,000

(二) 人口數據

1. 日治時期國勢調查人口統計：

本研究掌握 1920 年、1930 年、1940 年三個年度，花蓮港廳各街庄人口數據。

2. 花蓮市戶政事務所登錄之歷年花蓮市各里人口統計。

¹³ 國土資訊系統自然環境基本資料庫

<http://ngis.moea.gov.tw/moeaweb/indexWi.html>；參閱時間：2011年3月10日。

花蓮市現存人口統計數據自 1980 年開始，以里為單位，里行政區劃經歷三次調整，主要原因為人口數增加，因此，進行里的分割，將人數過多的里一分為二。本研究以里人口數配合研究分區，掌握 1980 年後分區人口概況。

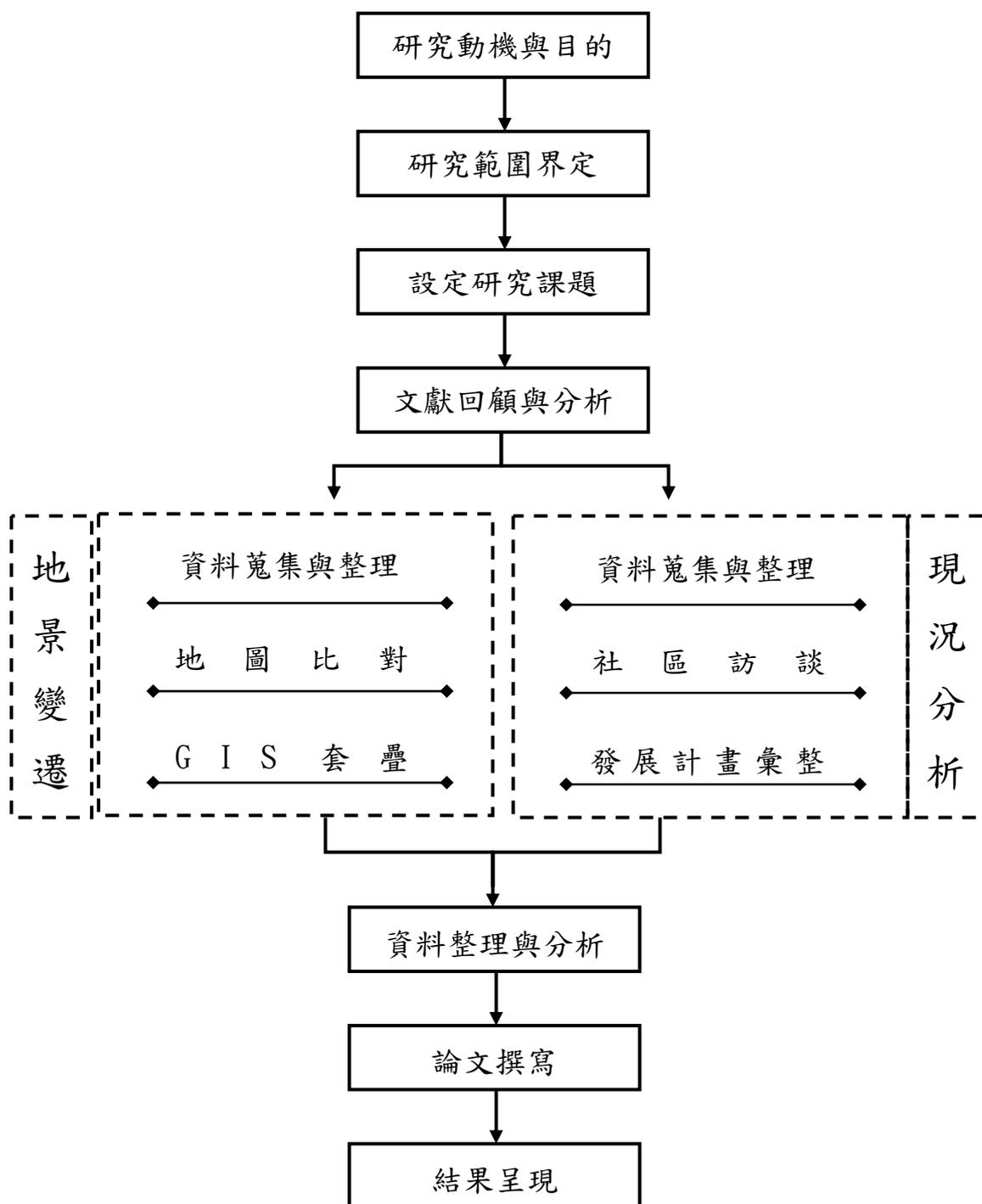
(三) 研究區域政策計畫

鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫	時間	2003 年
計畫內容	<p>花蓮縣文化局籌組「花蓮鐵道文化館推動小組」，積極爭取經費進行出張所之保存再利用，同時並委託專業團隊進行建築調查研究及再利用計畫。歷史建築鐵道部花蓮港出張所再利用為「鐵道文化園區」，內部預計設置鐵道博物館、鐵道文物營運中心、餐廳及展演空間、文史資料整理室、辦公室、後院戶外式乘坐火車、警衛室兼售票亭等空間，以強化並延伸發展花東鐵道之歷史人文特色。</p>	
洄瀾 2010-創造花蓮永續發展願景規劃案	時間	2004 年
計畫內容	<p>針對洄瀾舊都心與新都心重新定位及規劃，新都心發展觀光活動的機能，舊都心重塑舊市中心的都市機能及舊紋理，並提供市中心層級的商業與公共服務，舊都心與新都心發展環狀輕軌系統發揮串珠效果，配合輕軌所建構的綠環系統，將構成藍綠雙環的開放空間結構，進而聯都市各個活動節點。</p>	
花蓮地方文化造景運動洄瀾之心計畫 ¹⁴	時間	2004 年
計畫內容	<p>以花蓮縣政及地方發展願景館為核心，整體考量願景館與周遭地區所應具備之空間機能區分。願景館設置將結合相關大型活動舉辦及實驗性創意產業轉化等活動，透過縣府行政單位、在地居民/組織、產業從業人員等的參與與互動，及花蓮區域發展相關資源投入，帶動並落實地域提攜、情報提供等各項機能，同時誘發花蓮區域發展及產業活化轉型</p>	

¹⁴ 花蓮地方文化造景運動洄瀾之心計畫<http://kunst2008.spaces.live.com/Blog/cns!1B20668DE2C9059C!891.entry>；參閱時間：2010年2月28日

	的各種機會與可能性。		
	舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫	時間	2005 年
計畫 內容	透過對花蓮地方發展史及東線鐵道發展史的回顧，來勾勒舊東線鐵道花蓮火車站區的空間發展背景與脈絡，並配合現況歷史建築的調查與測繪，來說明鐵道基地的空間發展歷程，最後在此基礎上提擬建議保存歷史建物、後續空間規劃與推動策略。		
	鐵道文化園區再生計畫	時間	2006 年
計畫 內容	花蓮鐵道文化園區在目前車站主體建築物已拆除狀況下，透過都市設計的手段，在不大規模變動土地使用分區之情形下，使花蓮舊火車站地區與現存鐵道建築保持一致性與整體性，讓民眾明顯感受到鐵道園區內外之界線而劃定之園區。另再生計畫係為保存花蓮舊鐵道四處登錄為歷史建築物並活化再利用，以振興花蓮舊火車站地區發展，並帶動民眾產生鐵道認同感與緬懷當地之鐵道歷史。		
	民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案	時間	2009 年
內容	臺灣鐵路管理局於 2009 年 11 月發表了《民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案》簡報，進行六期重劃區旅館區的招商介紹，規劃範圍包含 BOT 方式興建營運旅館，及 OT 方式營運的鐵道文化園區一館（鐵道部花蓮港出張所）。		

三、研究流程



第二章 文獻回顧

本研究文獻回顧分為兩大方向進行，一是針對地景變遷相關文獻的閱讀、歸納，另一部分則是在處理研究區發展現況時，所需鐵道文化相關的發展研究與生態博物館概念解析，並透過國內外鐵道文化及生態博物館範例了解，作為後續研究區發展比對。透過上述兩部分文獻蒐集，從中歸納整理助於探討舊火車站及周邊地景變遷與現況發展之論述。

第一節 土地利用與地景變遷相關研究

研究地景變遷，必定對於地表土地利用作調查及探討，因此，本研究以土地利用變遷與地景變遷為文獻回顧方向，整理歷年來的土地與地景利用變遷相關文獻，從中建構出屬於本研究之研究方法；再者，針對涵蓋本研究區之花蓮縣現有土地或地景利用變遷相關文獻，掌握目前已研究概況，作為本研究區後續的參考與延伸；接下來，則針對地景變遷相關文獻做分析探討。

一、土地變遷與地景變遷

林明璋（2009）在〈地理資訊與地景史〉一文中指出，地景史的主要研究取向是土地利用物質與文化評價，以敏銳而容易理解的方式推導地景變遷過程，全面敘述史前與歷史地景的價值，藉由理解地景變遷過程如何被影響，以便管理和經營現在的地景。

研究區域性的地景變遷，即是在討論一個地區因人為改變環境樣貌的歷程，我們可以利用地景史的研究模式來做延伸。以往地景史的研究會朝向考古學、建築學、生態學、航空攝影術、鄉土史、歷史地理學等學科的研究方法，是專注於討論古地景、地景變遷歷史與人景互動模式的研究領域。¹⁵因此將此一

¹⁵ 林明璋，〈地理資訊與地景史〉，《科學發展》，439（臺北，2009.7）：15。

研究方法，結合地理資訊系統，藉由大量的史料、空間統計資料、各時期地圖，就能展現研究區的時間變化，以建構地景敘事的目的。

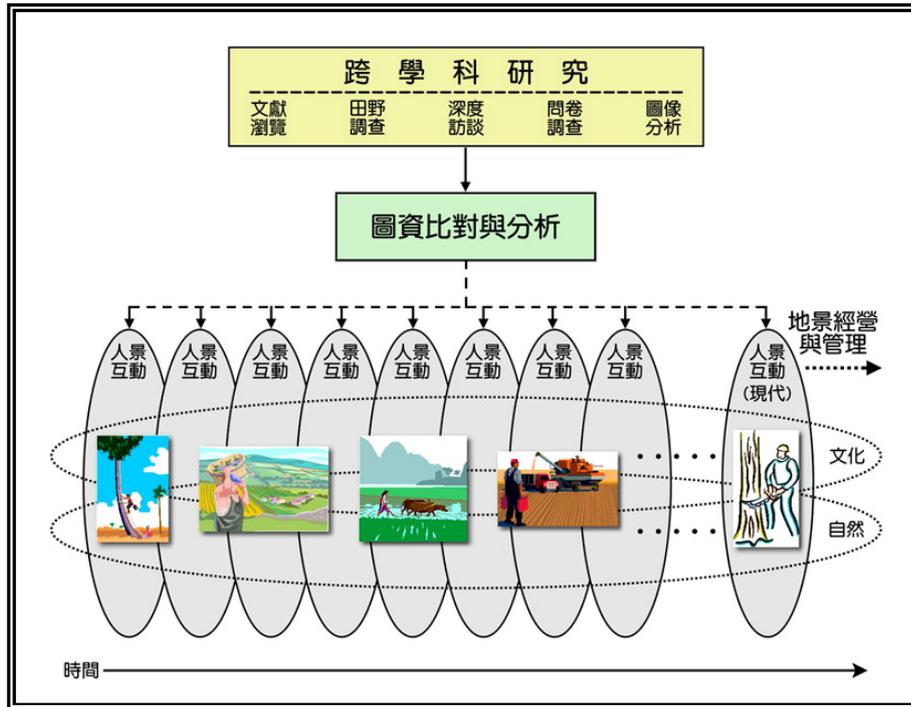


圖 11 地景史研究架構¹⁶

在地景史的研究架構中，不難看出使用跨學科的研究方法，針對歷時性的人景互動成果，進行圖資比對與分析，達到地景經營與管理的目的。因此，在作長時間地景變遷研究，便可依循此一研究架構，加上現今地理資訊系統軟體的便易操作及強大圖資數據整合能力，在呈現地景變遷的方法論上，助益頗多。

綜上所述，以下蒐集的文獻主要以結合史料，地圖、航照圖為研究素材，透過圖面分析與解讀，探討地景變遷的過程研究為主。

高傳棋(1996)在〈舊地圖與都市利用變遷：以臺北加蚋仔地區為例〉一文中，將研究區域依照五個影響較大的時間點做時間範圍區劃，並依照研究區歷史脈絡下的現況發展做八大區域的空間劃分，探討在分時期發展中，對研究區八大分區現在土地變遷的影響，並透過不同年代舊地圖與航照及史料，整合研究區之土地利用資訊，重建該區的土地利用變遷史。

本篇為較早使用大量圖資進行分析比對的土地利用變遷文獻，其中對於史

¹⁶ 林明璋，〈地景史研究：多時期地理資訊之整合〉，《GIS教育推廣電子報》，（臺北，2010.10）。

料的掌握，包含文獻性的統計資料，如：官方統計書、商工人名錄、電話簿，以及地圖資料，如：行政區圖、地形圖、土地利用圖等，另外輔以詳盡的口述訪談，對於呈現長期性的區域發展，能有效掌握地區具有的複雜及空間變異特性。

林一宏(1998)在〈由地景變遷與地域屬性論八里的發展〉一文中，將影響八里地區的聚落發展與地景變遷力量歸納為交通及都市計畫兩大階段，其中受到交通影響的時間又可分為：移墾口岸時期（1674-1796）、農耕定著時期（1796-1895）、近現代化時期（1895-1973），這三個時期八里地區歷經淡水河口的開港地位，而後河道淤積，加上公路發展，造成當地聚落發展逐漸沒落；而到了1974年後，八里受到政府都市計畫及衛生下水道計畫影響，八里市地重劃，多達140.28公頃精華農地變更為住宅或工業區、綠地等，區域的地景大幅的變更。本文對於區域階段性的發展有詳細的敘述，在使用圖資方面，地圖部分利用1905年前後的八里坌圖和1994年的八里鄉全圖，呈現聚落發展的重心改變；另外，則是以照片的輔助來說明都市計畫的樣貌。

林益厚(2005)在〈臺灣都市化地景變遷之研究〉一文中，將臺灣都市化變遷劃分為三個時間點：1920年、1956年、2000年，先回顧國內外都市化相關理論，建立研究方法，以2000年為現況，運用統計資料、衛星影像及地理資訊系統，研判臺灣都市化地景的格局與特色，再利用陳正祥《臺灣地誌》中的研究內容，回顧1920年、1956年的人口統計、交通網絡、都市規模，主要利用歷史統計資料，套疊過往都市化的情況，包含人口、路網、都市地景規模，整理出臺灣三個時期都市變遷的關聯與影響變遷的因素。

洪致文(2010)在〈二戰時期臺北市的疎開空地帶與戰後城市街道發展演變〉一文中，利用二戰時期美軍航照圖比照，判斷臺北市因1945年遭美軍轟炸，避免因轟炸整片延燒而拆屋劃設的疎開空地帶，並與都市發展相連結，分為：既有道路拓寬、計畫道路為基線開設、考量日人住宅過密拆屋劃設三種類型，

重現當時日人防空「不燃都市」理念的歷史痕跡。主要使用二戰時期美軍的空照圖－航照，日本國內的防空政策－文獻史料，以及臺北的地圖－不同時期地圖，來做為此研究的論述。

洪致文(2010)在〈風在城市街道紋理中的歷史刻痕－二戰時期臺北簡易飛行場的選址與空間演變〉一文中，透過各時期街道圖、航照圖、衛星影像重現軍用機場與周邊發展樣貌，探討在自然氣候條件下盛行風的因素，在盛行風向、跑道、機場範圍、城市聚落結構等環環相扣的因素下，透過機場的建設，而默默嵌入都市街區街道紋理的形塑過程。

在研究地景變遷方面，首重圖資蒐集，包含地圖、航照、統計數據、文獻史料的累積，這些資料種類繁多，內容歧異，但都是拼湊出區域地景不可或缺的資料，運用地理資訊系統（GIS），可達到整合多種圖資的目的，重現研究區域之地景變遷史。

地景變遷除了利用地圖及航照圖來重現區域歷史分期之地貌及地表土地利用情形外，掌握區域人口統計資料，等同掌握「人」這個影響地景變遷的因子。而臺灣地區由於歷經日治時期頻繁的行政區劃改正與國民政府時期的更迭，以行政區劃為範圍的人口統計資料難以做歷時性的統整與呈現。

郭俊麟（2010）在〈GIS 與老舊地形圖在網格式歷史人口分布之利用〉一文中，以臺灣老舊地形圖為基本素材，利用 GIS 建立跨越不同歷史階段的人口網格資料庫，用以克服在歷史行政邊界或統計單元不同時，有著固定框架，除了能將人口密度空間化，也提供建立人口連續分布模型的可能，都可作為本研究處理人口資料的方法。

二、東部地區現有土地與地景利用變遷研究

研究花蓮市土地與地景利用變遷之文獻非常稀少，多數以歷史取向的文獻佔多數，但提供本研究在史料蒐集方面助益頗多，本研究遂以較大涵蓋範圍之東臺灣地區，作為現有研究資料回顧，期能以現有文獻為基礎，取其精要，增其不足。

張家菁（1996）在《一個城市的誕生－花蓮市街的形成與發展》一書中，將花蓮市的發展分為四大時期：

1. 封山禁令時期：

自 1684 年清朝將臺灣納入版圖開始，這個時期花蓮地區因地形限制及封山禁令影響，維持原住民聚居的狀態，直至漢民移墾，點狀聚落逐漸出現。花蓮溪出海口的花蓮港因是墾民東來上岸的第一站，以至於開山前，尚得以聚集農業聚落達四十餘家。

2. 開山撫番時期：

牡丹社事變後，清朝因政治考量，率開山軍隊開始東臺灣的開發。1875 年後山禁令解除，擴展花蓮原本封閉隔絕的地理位置。花蓮地區逐漸發展出軍事、行政、交通機能，漢人聚落：十六股（復興庄）、軍威庄、農兵庄、新港街庄、花蓮港街、佳樂庄成長的同時，也造成漢番衝突不斷。

3. 殖民統治時期：

1895 年臺灣成為日本殖民地，1909 年花蓮港獨立設廳，開始對花蓮港進行市街改正計畫，同年鐵道部花蓮港出張所成立，開始東線鐵路的興築，也讓花蓮的交通機能提高。在日人大量移入後，軍警進駐、學校成立、日資事業蓬勃發展，皆帶動此一時期花蓮的發展。

4. 光復後多核心的都市空間發展時期：

1945 年日本宣布無條件投降，國民政府收回臺灣，接管花蓮港廳後，花蓮

縣政府組織成立，張文成接任首任官派縣長，同時將日治時期行政區劃之郡名改為區，市、街、庄改名為市、鎮、鄉，區部落改改為里、村，繼續發展，1951年花蓮市大地震，對舊市區造成巨大損害，公家機關率先搬往米崙，並更名為美崙，走向教育、行政、文化等機能。1974年北迴鐵路核准興建後，將今和平路以南、林森路以西至市界的西部地區納入都市計畫範圍內，以鄰里為單位進行規劃，此區域同時扮演分散舊市區飽和人口的重要角色。

由於花蓮市街的發展是在歷史推演中呈現區塊的擴張，80年代中期出現舊市區的名稱，張家菁將和平路和林森路作為舊市區和西部地區的分界，本研究依照此一分野，繪製圖 12 的花蓮市分區圖。

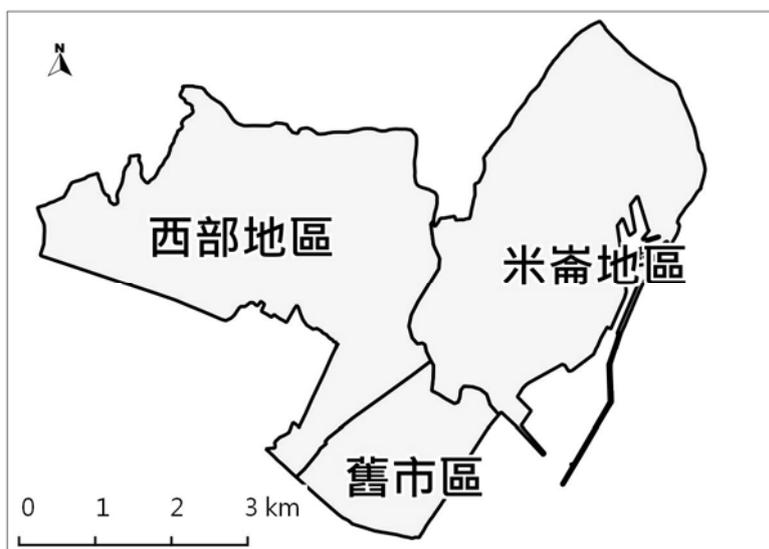


圖 12 張家菁的花蓮市分區¹⁷

2005年花蓮縣文化局委託臺灣大學建築與城鄉研究發展基金會進行舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫，在研究計畫成果報告書中，透過對花蓮市區域歷史、地理發展特性，將花蓮市分為四大區：美崙地區、舊市區、新火車站區、國慶地區。

1.美崙地區：

1951年花蓮大地震後，在中央與地方重新規劃下，透過行政中心的遷移與

¹⁷ 係依照張家菁在《一個城市的誕生－花蓮市街的形成與發展》一書的範圍區劃，筆者繪製模擬分區圖。

相關公共設施的興建，帶動美崙地區的轉型發展，逐漸型塑今以行政、文教、住宅為主的地區紋理。

2. 舊市區：

日治時期在市街計畫與相關交通建設配套下，舊火車站及客運站帶動周邊的發展，形塑鄰近地區的商業活動，在舊火車站、鐵道陸續轉移至西部地區，本區的商業活動逐漸移轉至三角區域（中正、中華、中山路）。

3. 新火車站區：

原以農業機能為主，在花蓮新站興建後，配合都市計畫變更及土地資本重新解構，在 1980 年代後逐漸成為花蓮市的新興發展區。因都市配套和投資不足，新火車站周邊商業區發展仍未能取代舊市區商圈的服務定位，反而因邊陲發展，產生許多邊緣產業的林立。

4. 國慶地區：

此一地區包含以慈濟為首發展的大規模園區，型塑特殊的宗教、醫療、學校區，及花蓮縣政府開發的體育園區，影響所及，區域內逐漸形成住宅發展的生活圈。

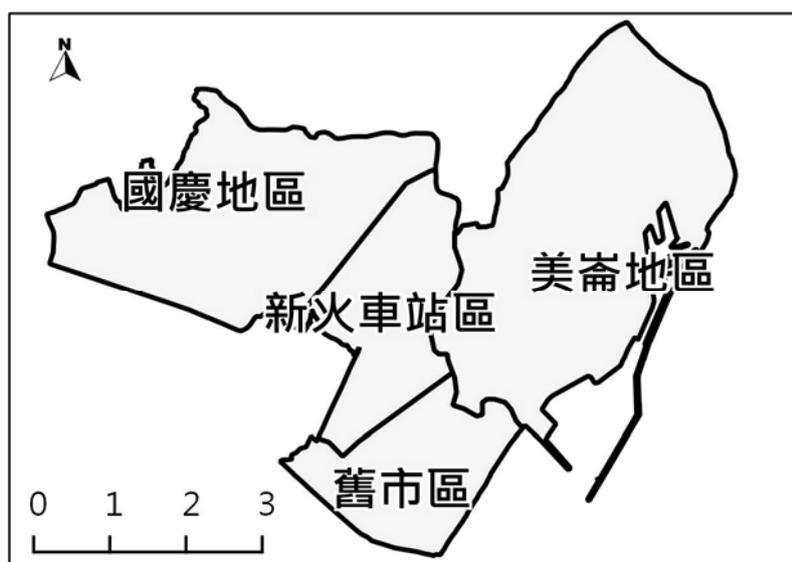


圖 13 〈舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書〉分區¹⁸

¹⁸ 係依照臺灣大學建築與城鄉發展基金會在〈舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書〉的範圍區劃，筆者繪製模擬分區圖。

邵偉達（2009）在〈國家政策與東臺灣聚落體系的演變〉論文中，指出臺灣東部地區因地勢封閉、位置孤立，以及自然環境惡劣等條件侷限下，聚落發展深受國家力量支配。文中第三章：日治前期東臺灣聚落體系的萌芽

（1895-1930），對花蓮港廳的興起與聚落開發透過行政區劃變革、人口數據、產業發展、交通運輸情況等，分析在臺東線鐵路興建後，東臺灣地區聚落發展逐漸集中鐵路沿線，同時也產生主要的區域型聚落；第四章：日治後期東臺灣聚落體系的強化（1931-1945），則針對東臺灣在鐵路網絡的構成下，造成各聚落間關係日趨增強，國家主導的產業也造成聚落擴張，1931年築港工程開始進行，在花蓮港完工後，位處海陸運輸交會點的花蓮港更加快速成長，與臺東成爲東臺灣的雙核心都會，也因爲人口逐漸向地方中心聚集，各聚落呈現不均衡的成長，聚落間透過交通網絡的連結，形成生產分工體系，在聚落分工體系配合下，築港後的花蓮港快速發展，拉大與臺東的差距，清末以來臺東作爲東臺灣政治與經濟中心的地位完全被花蓮港取代。

透過以史料整理蒐集呈現的文獻內容，間接掌握不易取得之統計資料，同時，對於研究地區時間背景與變革有較整體的概念，在進行研究區範圍區劃和時間界定時都能提供具備歷史依據的方向。

第二節 車站與鐵道文化發展

火車奔馳在臺灣的歷史中超過百年，除了基本交通工具角色的定位外，鐵道更代表著具有歷史意義的文化定位。長期以來，我們對於交通工具始終只以工具實用性的角度看待，所以工具老舊了或是科技進步促成新的工具發明了，那些舊的工具就面臨解體的命運，一去不復返。可是在文化保存的先進國度裡，並非如此單純地看待交通工具。如歐美各國皆有交通或鐵路博物館用以收藏老舊的蒸汽火車，鄰近的日本亦然。¹⁹

一、車站與鐵道文化保存

在文化資產保存的潮流下，鐵道文化資產逐漸受到重視，不管是哪一種鐵道資產，它所涵蓋的文化資產基本上可分成車站、橋樑、隧道、鐵道支援、服務設施、火車車體以及鐵路員工宿舍等。²⁰蘇昭旭(2007)在〈鐵道博物館的國際視野與臺灣鐵道的保存現況〉一文中，提出現代鐵道文化保存，又稱為博物館鐵道，不同於一般鐵道博物館的陳設以靜態為主，動態為輔。保存鐵道的本身，同時具備交通工具與文化資產兩種屬性，並非以賺錢為主要目的，而是以保存鐵道文化資產為目標。換言之，保存鐵道的定位，並非交通工具，而是以文化資產的角色重獲新生。

亦即鐵道文化的保存，並不僅只於將各式鐵路文物收入博物館中，提供展示，讓這些文物流於一般博物館型態的展示品，而是應該賦與這些鐵路文物有機會發揮本來功能的機會，這可以呼應到現地保存的鐵道概念。蔡旺洲(2001)在〈移動之間的發現與感動：鐵路保存策略的探討〉一文中，提到鐵路車輛、文物與其他文物一樣，通常也具有特定的歷史脈絡，如果可以在保有原有的歷

¹⁹ 蔡旺洲，〈移動之間的發現與感動：鐵路保存策略的探討〉，《科技博物》，5.5（臺北，2001.9），30。

²⁰ 傅朝卿，〈珍惜台灣的鐵道文化資產〉，《臺灣建築》，154（臺北，2008.7），74。

史脈絡下進行保存，那麼保存意義將更能夠彰顯，同時，彌補了傳統文物去脈絡化的危機。而保存既有的鐵路建築物並且再利用，讓它可以繼續保有原來的功能，再將鐵路車輛與鐵路文物收藏在這座鐵路建築之內，逐漸成為現在鐵路博物館的主要型態。

本研究區內之鐵道文化園區為一鐵道建築的保存，即鐵道經營所屬的辦公廳舍，但鐵道建築尚包含火車站、橋樑隧道、車庫、鐵路倉庫等與火車運轉相關建築，這些屬於產業建築範疇的保存，在文化資產保存多以建築式樣為考量依據，因建築本身形制上並無精雕細琢建築語彙的建築，所以保存不受重視。

21

在臺灣，曾經是處處有鐵路的鐵道王國，鐵道文化資源豐富，包含地域性的鐵道文化資產，如糖鐵、林鐵、鹽鐵等，動態的路線保存，如舊山線、阿里山鐵道，尚有多樣性的鐵道博物館須受到重視，如：適合做動力車博物館的彰化扇形車庫、適合做貨物列車博物館的高雄港站、嘉南平原建造集合糖鐵鹽鐵與林鐵的產業鐵道博物館等，不過這些保存的理想，卻在缺乏有制度、有規劃鐵道博物館政策下，難以落實。²²

臺灣的鐵道文化保存應由政府主導，朝向博物館專業經營的方向，將阿里山森林鐵路、舊山線、現存支線（平溪、集集、內灣）以動態方式保存與經營，配合靜態陳列室博物館，達到最完整的臺灣鐵道文化保存目標。²³

二、臺灣的保存現況

順應《文化資產保存法》的推行，臺灣的鐵道文化資產保存工作在近幾年陸續展開，推行的主要公部門為行政院文化建設委員會（文建會），少數則為地方政府推動產生，但不可忽視是民間匯集的極大保存聲浪，包含地方文史單位

²¹ 洪致文，《臺灣鐵道文化志》（新北：遠足文化事業有限公司，2011），136。

²² 洪致文，《臺灣鐵道文化志》，12。

²³ 洪致文，《臺灣鐵道文化志》，12。

的努力。以下將全臺灣與車站及鐵道相關文化保存個案，依照成立的類型或方式做一整理：

1. 鐵道藝術網絡計畫：²⁴

1997年臺灣省政府文化處委託東海大學進行「藝術家傳習創作及相關展示場所專案評估」研究，走訪許多舊有建物，發現鐵路倉庫具有高大、寬敞的空間特性，而且鐵道所擁有的產業文化資源，深深地記錄著臺灣發展的軌跡，內蘊含人們共同的生活記憶，於是決定以此為基礎，繼續發展出了「鐵道藝術網絡計畫」，希望透過貫穿臺灣全島的鐵道，將閒置的鐵道貨運倉庫整建為藝術家工作室及藝文新地標，發展地方文化特色，更可帶動產業振興及觀光事業。「鐵道藝術網絡計畫」利用各個火車站閒置的倉庫改造為藝術創作的展示場所，以此帶動臺灣「火車頭」的文藝復興，過程中將整合藝術創造的活力、地方文化的特色、以及相關觀光及產業的資源，在臺灣當前的時空下，實有其社會、經濟、文化上多層面向的意義。

表 7 臺灣鐵道藝術村一覽表

成立時間	名稱	保存特色
2000年	臺中20號倉庫	包含臺中市後火車站20至26號七個貨運倉庫，除了定期展覽外，尚有實驗劇場及實驗展場，對外開放申請使用。成立藝術家工作室，邀請藝術家進駐，並不定期開放。 ²⁵
2000年成立 2002年開放	嘉義鐵道藝術村	1999年由嘉義縣立文化中心利用嘉義市後火車站閒置之丸三倉庫開闢新型態藝術展覽空間，2000年由行政院文建會輔導成立

²⁴ 20號倉庫-鐵道藝術網絡台中站

<http://www.stock20.com.tw/web/pages.asp?PT=F2>；參閱時間：2011年2月10日

²⁵ 20號倉庫-鐵道藝術網絡台中站

<http://www.stock20.com.tw/web/pages.asp?PT=F2>；參閱時間：2011年2月10日

		鐵道藝術村，主要利用鐵路局閒置倉庫，規劃為藝術展演與駐村藝術家創作空間。 ²⁶
2002 年	臺東鐵道藝術村	由臺東劇團為營運管理單位，以藝文展演活動、鐵道文化展現及旅遊服務中心的觀光資訊服務為三大推展方向，在鐵道歷史文物上保有車站、月台、機關庫、三角線迴車道、轉車台、貨運倉庫等，並提供鐵路文史導覽服務。 ²⁷
2003 年	新竹市鐵道藝術村	臺鐵新竹站 3--5 號倉庫，藉由閒置空間闢建為推動新竹玻璃工藝展館，並以進駐藝術家的方式，拉近民眾與藝術的距離。 ²⁸
2002 年	枋寮 F3 藝文特區	有石雕、木雕、紙雕、鐵雕、版畫、馬賽克、音樂、裝置藝術、皮雕等等藝術家與社團駐村，希望打造有特色的藝術村。 ²⁹

值得特別注意的是，這五個打著「鐵道」名號的藝術村，實則只有臺東鐵道藝術村有較完整的鐵路文物保存，其餘則是利用閒置廠舍來做藝術展演的規劃，對於鐵道文物保存功能則待商榷。

2. 鐵道博物館型態

此一類型有較明確的鐵路文物展覽館舍，以舊有的車站或相關廠舍作為展示空間，主要由地方文化局規畫管理，並提供導覽服務，達到教育的功能。

²⁶ 嘉義鐵道藝術村<http://www.cabcy.gov.tw/railway/index.asp>；參閱時間：2011年2月10日

²⁷ 台東鐵道藝術村 <http://www.ttrav.org/taitungartvillage/index.php>；參閱時間：2011年2月10日

²⁸ 新竹市文化局主題館
http://www.hcccb.gov.tw/chinese/16museum/mus_b02.asp?station=107&museum_id=19；參閱時間：2011年2月10日

²⁹ F3枋寮藝術村<http://sub.cultural.pthg.gov.tw/f3art/>；參閱時間：2011年2月10日

表 8 臺灣現存鐵道博物館型態建築

成立時間	名稱	保存特色
2002 成立 2004 開放	花蓮鐵道文化園區	臺灣東線窄軌鐵道基地遺址，昔日舊火車站相關廠舍：鐵道部花蓮港出張所、舊花蓮工務段、舊花蓮警務段、蒸汽火車加水水塔、鐵道醫院、處長宿舍，登錄為歷史建築，除處長宿舍外，皆已開放參觀。
2010.10.24	打狗鐵道故事館 (舊高雄港站)	保存廢棄的老火車站，藉由博物館展示的專業手法，以實境展示及研究取向，除了展示場域外，首創鐵道資料室，陳列鐵道圖書資料和 1951 年開始迄今的《鐵路公報》，提供完整的鐵道研究一手資料，主要目標為發展成以貨運為展示主軸的大型高雄鐵道博物館。 ³⁰
2005 年	彰化扇形車庫	為全國僅存且現役的「扇形車庫」，除了弧形維修庫外，另配合「鐵道博物館園區」的功能，增建三層高的瞭望台，可由上往下看到 360 度的轉車台及火車進出車庫的狀態。同時連結火車文物展示館展演空間，並保存有三輛蒸氣火車 (CK101、CK124、DT668)。全區整體修復保存朝國家級鐵道博物館園區的重生與再利用。 ³¹

3. 舊路線的保存

鐵道舊路線的保存，亦即保存鐵道，就地賦予重生。在臺灣的眾多支線鐵道，部分是因公路發達、當地產業沒落、人口外移影響營運狀態遭廢除，如：深澳線後半段、東勢線、東港線；部分是因鐵路路線改道，舊有鐵路遭拆除，如花蓮臨港線；而基隆臨港線及高雄臨港線則因原本貨物運輸功能遭到公路取代，爾後又因火車行駛近於主要市區，被以影響交通或安全為由，逐漸遭到廢

³⁰ 謝明勳，〈一塊應許之地－從高雄港站到打狗鐵道故事館〉，《鐵道情報》，22.198（高雄，2010.11）：9-10。

³¹ 林翠如，〈串起記憶的軌跡－扇形車庫轉型為鐵道博物〉，《生活彰化》，15（彰化，2005.9）：44。

棄。³²

鐵道舊路線的保存，並非僅止於交通運輸功能，位於市區的舊鐵道，更具有擴充營運路網的效果，偏離主要幹道的舊路線，則多了觀光的效益，藉由創業初期的蒸汽機車行駛，到沿線受損古蹟修復，增闢懷舊路線，讓遊客從出發即開始享有景觀服務，只賣感情，不賣速度。

本文僅列出臺灣目前保存且營運中的舊路線，整理如下表：

表 9 臺灣現存鐵道舊路線一覽表

名稱	通車營運時間	保存特色
苗栗舊山線	通車時間：1908 裁撤時間：1998 復駛時間：2010	海拔最高的勝興車站、魚藤坪橋與舊斷橋遺跡、舊大甲溪鐵橋、舊泰安車站及站內砲彈狀的地震紀念碑。
阿里山鐵道	通車時間：1912	屬於產業鐵道，集合登山鐵路、高山鐵路、森林鐵路於一體，行駛路線因海拔高度不同，可穿越不同類型的林相，同時，路線結構也呈現罕見的之字折返路段和螺旋路線。目前已修復三輛蒸氣機車，同時一輛已復駛，屬於動態保存較成功的部分。

1939 年花蓮港完工前，臺灣總督府從 1931 年開始進行花蓮港車站的擴充與臨海米崙、日出、入船與東花蓮港等車站興建，完成臨港的環狀線鐵道。北迴鐵路通車後，貨運列車可由花蓮新站直接通往花蓮港車站，米崙、日出、入船等臨港車站停止使用，部分鐵道或遭拆除，或於近年規畫為自行車道，都讓此一臨港線鐵道遭到破壞殆盡，交通部於 2010 年提出臨港線鐵道復駛計畫，目前僅止於口號階段，尚未進行，但經由國內舊路線的保存經驗，能給花蓮臨港鐵道重生的方向。

³² 許釜崧、謝宜宸、潘美莉，〈台灣鐵道文物保存研究〉，《虎尾大學學報》，26.2(雲林，2007.6)：45。

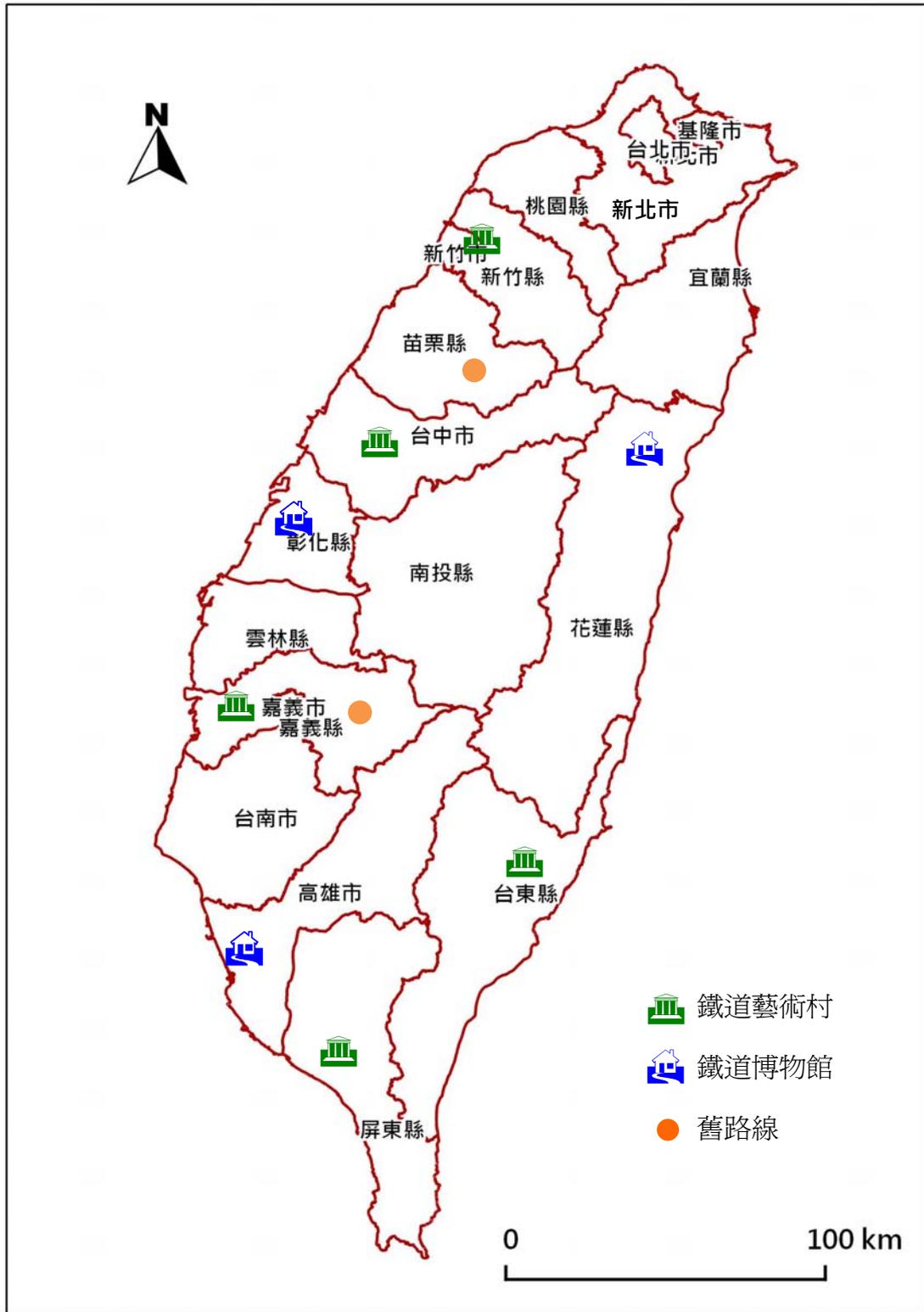


圖 14 臺灣鐵道文化保存分布圖

第三節 生態博物館

生態博物館這個名詞是由法國博物館學者瓦西納（Hugues de Varine-Bohan）在 1971 年國際博物館會議中提出，當時他與法國另一位博物館學者希維賀（Georges Henri Riviere）推動生態博物館運動，所涉及的博物館包含農村、都市生態博物館、工業、社區、專題和國家公園等，反映出法國當時對「文化資產」的看法，並引起國際博物館界的重視與迴響，成為 1980 年代新博物館學的旗手。³³

法國的文化事務活動一向屬於中央集權掌控，中央以外的文化活動難以獲得支援，因此，當身為前後任的國際博物館主席瓦西納和希維賀大力推動生態博物館下，加上當時法國正處於經濟繁榮的時代，生態博物館得到很大的重視和推廣。這樣的理念讓許多博物館的經營得到進步，但同時也有許多曲解的情況，而造成一些假生態博物館之名的博物館出現。爾後法國在這樣的運動推行下，出現了第二代、第三代生態博物館發展期，各國也陸續出現生態博物館經營。

羅欣怡（1998）在〈生態博物館之緣起與發展〉一文中提到，目前地方性的博物館可以說是世界上分布最廣的博物館類型，而這種博物館的興起，與其說是精英分子有目的的創建，還不如說是社區居民為了自我表達的需求而產生。全國性的博物館著重展品與世界各地參觀者的對話，而地方性博物館則重視鄰里居民間彼此的對話，將博物館作為保存歷史記憶與地方文物的最佳場所。透過文物史料的徵集、保存與活用，將地方歷史傳承、人情風土永遠珍藏、循環展出，並且勾聯上下幾代之情感。

以下分就生態博物館的理念、組成元素及臺灣與世界生態博物館經營範例做介紹。

³³ 張譽騰，《生態博物館——一個文化運動的興起》（臺北：五觀藝術管理有限公司，2003），14-17。

一、生態博物館理念

張譽騰（2003）在《生態博物館》一書中，提出生態博物館的基本理念，這些理念也代表著生態博物館相對於傳統博物館的變化，讓我們能夠更清楚了解生態博物館的型態、經營方式、發展方向，其五大理念分述如下：

1. 從中央威權「由上而下」型態，轉變為「由下而上」草根型態。

生態博物館揚棄博物館威權性和國家機器意識型態掌握，主張要由地方充分參與，追求地方定位及文化認同。

2. 由傳統「由內而外」的經營方式轉變為「由外而內」

傳統博物館內有專業的博物館人員推動博物館的展示、研究、收藏，博物館同時也是這些專業人員寫作研究的場域。生態博物館則認為經營的核心應該轉變，提升地方社區人民的參與，降低專業者的角色。

3. 放棄「大理論」(grand theory) 或「大論述」(grand discourse)

博物館在作業上，不再倚賴專家熟悉的主流理論，從地方的集體記憶、地方遺產、人民希望如何建立自己文化的角度來經營博物館，注重文化多元性、地方文化傳統與弱勢團體聲音，整體由專家知識轉變為通俗性博物館學。

4. 營運基礎由「物件導向」(object-oriented) 轉變為「人為導向」(person-oriented)

傳統博物館的物質基礎是文物收藏，營運基礎則圍繞在收藏品的徵集、鑑定、保存、維護、修護。生態博物館的營運基礎則是社區人民的需求、觀眾的需求及互動的需求，主要工作要點是如何將人民所在地域的文化資產以最佳方式詮釋和呈現，是以人為基礎的營運導向。

5. 從「過去導向」(past-oriented) 變成「現在或未來導向」(present or future-oriented)

生態博物館不再是擁有收藏品的懷舊機構，應該參與社會變遷，甚至做為

社會變遷的催化劑，因此，發展策略不在於過去發生什麼，而是希望留存、改變現在，甚或創造一個新的未來。

二、博物館的組成元素及型態光譜

張譽騰（1996）在〈生態博物館的規劃理念與個案之解析〉一文中，將博物館的組成萃取出五種主要元素：主體限制、營運基礎、發展策略、服務對象、權力配置，以這五種元素為基礎，區分出傳統博物館和生態博物館的取向，稱之為博物館型態光譜，利用計分的方式來做分析，判斷博物館是趨向於傳統博物館或生態博物館。我們可以藉由這樣的型態光譜，分析以生態博物館概念規劃的鐵道文化園區，是否符合生態博物館的組成元素，並在整體架構的現況發展上，提出建議方案。

針對傳統博物館和生態博物館的五種組成元素，整理出以下對照表：

表 10 博物館型態光譜

組成元素	傳統博物館	生態博物館
主體限制	博物館建築及所屬庭園等	地理區域
營運基礎	收藏品	整個地域的自然或人文資產
發展策略	學術（專業）功能分類的博物館部門	以科技整合與地方參與呈現地域的集體記憶
服務對象	來館觀眾	社區族群、遊客及未來世代
權力配置	專業人員（核心）、義工	社區族群與專業人員是夥伴關係

資料來源：張譽騰(1996)〈生態博物館的規劃理念與個案之解析〉；本研究整理分項的計分以一分為最低，五分為最高，計分標準為：

- 1 分：主要為傳統博物館。
- 2 分：接近傳統博物館。
- 3 分：介於兩種博物館之間。

4 分：比較接近生態博物館。

5 分：主要為生態博物館。

得到分項計分，進行加總，總分小於 13 分，接近傳統博物館，若為地方博物館，則要擔憂博物館的整體發展；14 到 19 分：逐步接近生態博物館，應更關心社區與周遭環境，趨向朝外看的經營型態；大於 20 分，則是典型生態博物館。

三、生態博物館在臺灣

臺灣近年來在政府推動社區總體營造，及各縣市文化局地方文化館的建立下，讓地方特有的人文、自然、產業景觀逐漸被重視，人們的地方感與認同也逐漸被喚醒。不同於傳統博物館，這些地方文化館展現的是屬於該地區特有之文化特色，使用對象也不再侷限於小眾，而是希望藉由文化館的成立，融入社區經營，達到展現與維護地方特色的功能，生態博物館的概念因此在建立地方文化館的同時，得到實踐的機會。

而主打著生態博物館理念規劃建立的博物館，包含宜蘭蘭陽博物館、白河蓮花產業文化資訊館、北投溫泉博物館，由於這些館舍都屬於初期的運作階段，無法藉其營運狀態來衡量優劣，但其中地方產業結合地方文化資源發展為在地性文化資產保存的價值，值得我們關注。³⁴

（一）蘭陽博物館

蘭陽博物館的建立，是 1989 年由地方人士倡議籌設「開蘭博物館」開始的，1992 年在省主席連戰指示教育廳協助下，籌建規劃委員會成立，同時決議以「蘭陽博物館」之名進行規劃，博物館功能以整合宜蘭縣地方文化為目的，完成文化立縣的使命。2004 年蘭陽博物館建築工程正式開工，2008 年完工，隨

³⁴ 楊凱成，《喜新、戀舊，創造文化資產新價值》（臺中：行政院文化建設委員會籌備處，2008），204。

即開始後續博物館內典藏空間之軟硬體的規劃安排，在 2010 年 5 月 18 日開始試營運。

1. 博物館主要經營概念

蘭陽博物館建館理念主要朝向四個面向前進，並以爲後續規劃主軸，四大理念如下：³⁵

(1) 生態博物館的觀念

將宜蘭全縣視爲一座生態博物館，統合全縣自然與文化資產，除了傳統保存、維護功能外，還有教育和觀光的效益，在現代的環境中統合自然與文化資產。

(2) 「類博物館網路」的觀念

以蘭陽博物館爲核心館，作爲主管各地方衛星站的管理和資訊中心，衛星站的類型舉凡宜蘭縣內山海、河川、動植物、礦場、牧場、農場、濱港、森林、古蹟、遺址、民屋、聚落都可涵蓋（圖 15），意即宜蘭縣內自然或文化資源有潛力研究、收藏、展示或教育上能發展成爲博物館或局部博物館都能列出衛星站，以「類博物館」命名。

³⁵ 張譽騰，《生態博物館——一個文化運動的興起》，162-164。

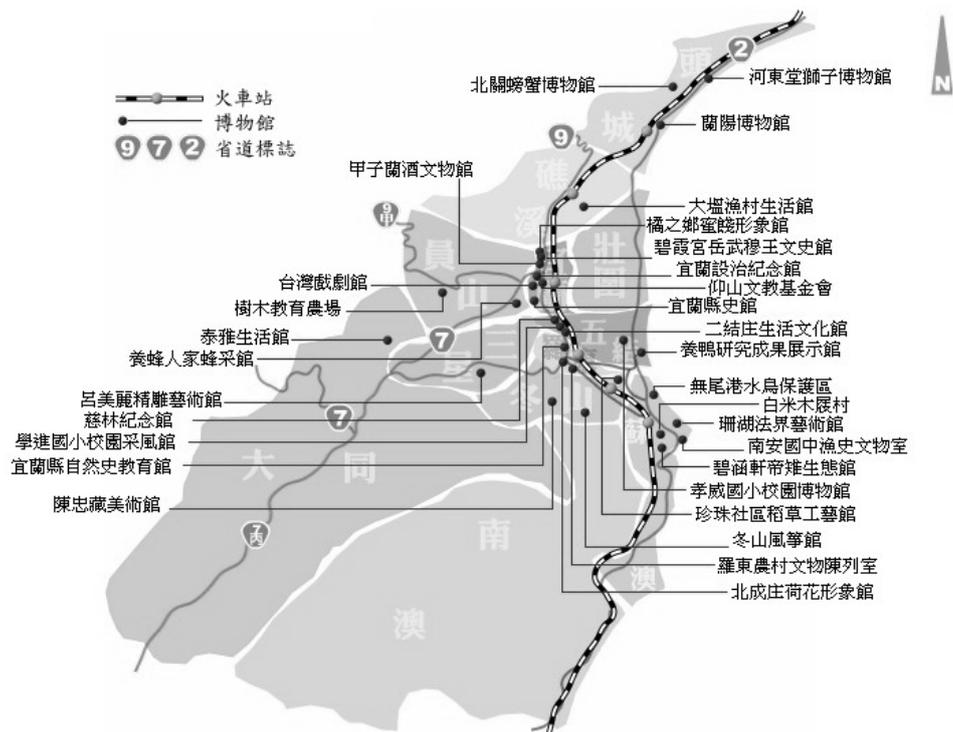


圖 15 宜蘭博物館家族位置分布圖

(資料來源：宜蘭博物館家族 <http://www.lanyangnet.com.tw/ilmuseums/html/map.htm>；參閱時間：100 年 6 月 10 日)

(3)「三合一」的核心館觀念

整合宜蘭縣境內原有之「宜蘭縣立文化中心」和「宜蘭縣縣史館」，與「蘭陽博物館」為全縣類博物館網路的三大核心館。三館功能各有不同，「宜蘭縣立文化中心」主辦特展、社區推廣教育與表演活動；「宜蘭縣縣史館」蒐藏文獻與縣史之編纂等研究工作；「蘭陽博物館」為全縣旅客服務中心，文化、收藏與旅遊資訊網路系統之樞紐。

(4) 社區參與的觀念

擺脫過去僅由專家操作的型態，在教育、展示、收藏、研究、資訊與營運各項業務擴大民眾參與，讓社區文化社群積極運作，相互競爭，集體塑造地方歷史記憶，呈現多元價值的文化場域。

2. 生態博物館的實行

利用張譽騰（1996）在〈生態博物館的規劃理念與個案之解析〉一文中，

將博物館的組成元素發展而成之博物館型態光譜，來檢核「蘭陽博物館」，³⁶得出以下計分及說明：

表 11 蘭陽博物館在博物館型態光譜的位置表

組成元素	得分	說明
博物館的主體限制	4	博物館的主體建築：烏石港，概念綜合全縣自然與文化資產保存、維護、展示教育與相關功能，視宜蘭全縣為一座「生態博物館」，將自然和文化資產統合在現代環境中，整體呈現出來。
博物館的營運基礎	5	以「類博物館」的模式經營，宜蘭縣境內自然與文化資源中有潛力在研究、收藏、展示或教育功能皆屬之。
博物館的發展策略	4	展現宜蘭在歷史、文化的多面性，激發民眾對地方歷史與文化的關懷和興趣，喚起民眾的認同和興趣。
博物館的服務對象	4	1. 縣民：主要為學校團體及家庭成員，作為補充學校教育及提供家庭休閒娛樂的據點。 2. 社區居民：銀髮族，以博物館為公共空間，參與社區事務，營造社區意識。 3. 東北角遊客：烏石港遊憩及漁產觀光消費。
博物館的權力配置	3	學者專家、社區民眾、博物館之友、義工，以共同參與方式經營。

資料來源：張譽騰(1996)〈生態博物館的規劃理念與個案之解析〉；本研究整理
由博物館型態光譜記分來看，「蘭陽博物館」在營運基礎項目得分五分，

³⁶ 張譽騰，〈生態博物館的規劃理念與個案之解析〉，《博物館學季刊》，10.1（臺北：1996.1）：13。

主要為生態博物館型態；主體限制、發展策略、服務對象項目得分四分，接近生態博物館型態；權力配置得分三分，接近兩種博物館之中間型態，在「蘭陽博物館」營運初期，仍是以地方政府主導方式進行，所以在權力配置項目較不符合生態博物館型態，這是博物館在後續經營加入地方參與後可克服。

蘭陽博物館可以說是國內以生態博物館經營理念經營之地方博物館首例，值得關注。在宜蘭縣政府統籌經營下，其經營理念、發展策略、參與對象，都可作為花蓮縣文化局在整合地方文物館的借鏡參考。

（二）黃金博物園區³⁷

生態博物館在臺灣的施行，較成熟的案例為黃金博物園區，此一園區展示屬於金屬礦業歷史中的文化資產，融入當地居民的社區參與、文物捐贈，建立起博物館群。黃金博物園區是臺灣第一座以生態博物館與區域型文化資產保存兩個概念共生相融而成立的地方性公立博物館，也可以說藉由生態博物館概念，達成區域型文化遺址的保存與再利用。

1. 博物館主要經營概念

黃金博物園區的主體概念是一個以金屬礦業的區域型文化遺址作為展示空間的博物館，展示主題聚焦在過去金屬礦業的區域型文化遺址用途與當地的人文歷史和自然生態，目前有五個帶狀分布於山谷中的博物館（黃金博物館、太子賓館、環境館、煉金樓、四連棟日式宿舍）與一個礦業坑道（本山五坑）的展示（圖 16），並以生態博物館為核心經營概念。

³⁷ 楊凱成，《喜新、戀舊，創造文化資產新價值》，204。



圖 16 黃金博物園區參觀導覽地圖³⁸

2. 生態博物館的實行

以生態博物館為出發，主要是以一個博物館的型式，經營、研究、典藏與保存一個地方，區域型文化遺址只是其中一個部分，整個區域的永續發展更是值得關注的課題。而黃金博物園區緊扣以下四點核心發展原則做為保存目的：

- (1) 保存與再現礦業歷史與人文特色。
- (2) 成為環境教育的自然場域，推廣生態旅遊。
- (3) 推展黃金藝術及金屬工藝，建立創意產業。
- (4) 社區生態博物園區。

黃金博物園區進行的保存策略，是發展金屬工藝產業和生態旅遊作為地方未來產業，以維持地方收入，讓地方在未來不只是消極性的保存，而是發展地

³⁸ 資料來源：黃金博物園區

<http://www.gep.ntpc.gov.tw/web/Home?command=display&page=flash>；參閱時間：2011年3月10日。

方有永續性兼具保存遺址的能力，並以下列方法進行活化操作：

- (1) 異業結盟：與不同產業結合，如其他藝文單位、影視單位等，達成不同網路，增加博物館不同內涵。
- (2) 主題活動的活化：設計適合博物館的教育活動，進行整合性行銷，以達宣傳效應。
- (3) 機制調整與建立行銷通路：隨市場異動，調整營運機制，建立大量相關行銷管道。
- (4) 建立故事歷史性聚落：具史實性的故事充實聚落氛圍與環境，產生參觀者的文化記憶。

黃金博物園區在施行生態博物館也遇到瓶頸，主因為臺灣的博物館統一由公部門主持，因此在館務運作上較無經費問題，但在由公部門統籌管理下，博物館與社區連結功能減弱，同時產生下列問題：

- (1) 範圍管理上的模糊：在保存聚落遺址目的下，遺址中含有的行政區域及道路、居民生活場域、學校等，會出現難以整合或畫出博物館和保護區範圍的難題。
- (2) 居民的期待與地方發展的衝突：民眾對於公部門的介入，會期待博物館的經營或遺址保存帶來商機，帶動地方繁榮，而非單純性限制式保存。
- (3) 觀光上的政策性迷失：藉由研究展示的過程讓遺址與文化歷史得以保存，但在提供觀光層面，則須限制遊客人數，避免以觀光取向的保存策略。
- (4) 土地取得的複雜性介面：保存過程必須以建物作為園區的範圍標的，再而清查土地所有權，進行協調來取得須進行展示與規劃的戶外範圍或舊建物空間。
- (5) 經費預算上的瓶頸：遺址修復需大量的整修費用，後續性的維護亦需

要經費支出，藉由公部門，包含地方政府與中央財源才能達成遺址保存目的。

黃金博物館相較於蘭陽博物館，已具備較完整且健全的生態博物館發展雛形，遺址與社區的聯結也較成熟，唯社區的主導還未和公部門達成平衡，但此一案例能夠提供花蓮鐵道文化園區在後續擴展範圍及經營較具體的方向。

第三章 花蓮市舊火車站周邊地景變遷

地區性的歷史，代表這個地區經過時間的脈絡下，所呈現的地域特性。在花蓮市街的發展歷程中，舊火車站是一個繁榮匯集的開始，一百年來，從鐵道部花蓮港出張所的設立，展開臺東線鐵路的興築，這個地區在具備交通節點的背景下發展，逐漸匯集人潮；國民政府接收臺東線鐵路後，進行戰後車站修復重建，此地區開展第二個極盛時期；在北迴鐵路完工後，花蓮車站裁撤西遷，喪失交通功能後，連帶的商業功能也急速冷卻，從牽動都市發展的核心，而後逐漸演變為邊陲地帶。究竟區域發展是停擺而後沒落、荒廢，抑或停擺、荒廢而後重新復甦，都是本研究亟待了解的。

本章將以地景史研究取向，以影響本研究區幾個重要發展階段，作為研究的分時期架構，同時，透過不同時期地圖的校正比對、人口資料比較、文獻史料匯集，重現舊火車站區域在歷史過程中的地景變遷樣貌。

分時期	日治營運期		戰後繁盛期		裁撤荒廢期		登錄復甦期	
西元	1909	1945	1946	1979	1980	2001	2002	2011
分期 歷史 事件	設立鐵道部花蓮港出張所		國民政府接收臺東線鐵路		花蓮舊火車站裁撤西遷		舊火車站廠舍登錄歷史建築	

圖 17 研究區歷史分期

百年之前的清領時期，本研究區所在為當時的新港街庄，是道路開通、軍隊入駐下形成的漢人街庄。我們利用日治初期繪製的臺灣堡圖與本研究花蓮市六大分區做疊圖處理（圖 18），粗線為本研究六大分區，可看出當時主要的聚落有新港街、軍威庄、農兵庄、米崙庄、十六股、三仙河庄、歸化社、飽干社，這些聚落周圍即是田地分布，遠離田地則多為荒地。

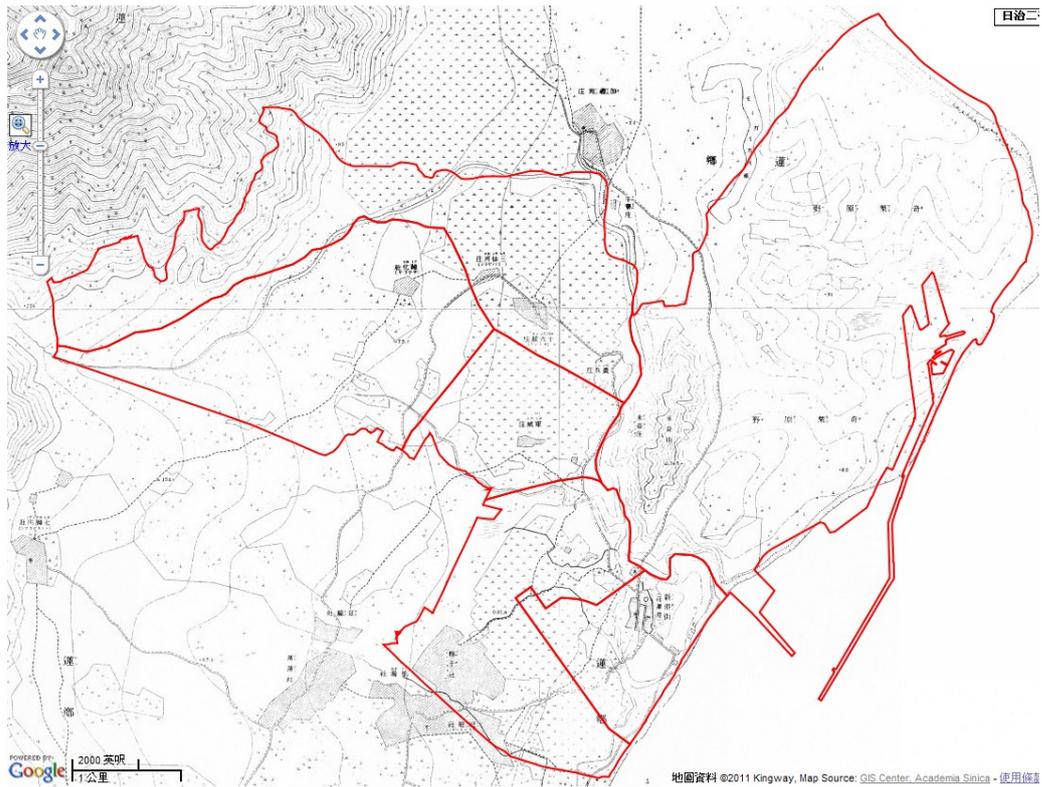


圖 18 1904年臺灣堡圖與花蓮市六大分區疊圖

(底圖來源：臺灣百年歷史地圖<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>；參閱時間：2011年3月10日)

利用圖 19 聚焦到本研究區，可看出一直到日治前期，本區土地利用多為田地及少數荒地，聚落僅沿著主要道路做小規模的擴展，臨海地區主要為沙灘及沙洲地形，散布幾個小型聚落，車站與鐵路均未興築。

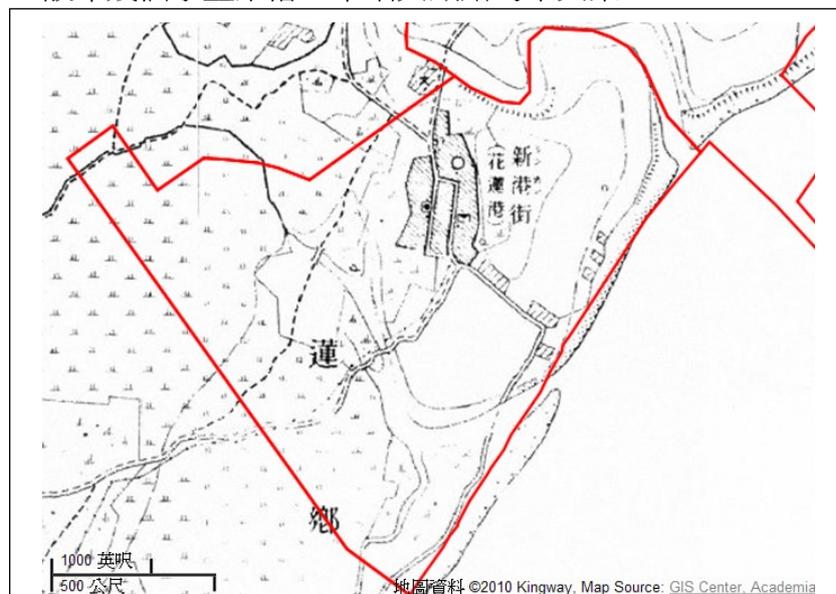


圖 19 1904年臺灣堡圖與研究區疊圖

第一節 日治營運期（1909—1945）

1909年鐵道部花蓮港出張所設立，開始臺東線鐵路興築，展開本研究的第一個時期—日治營運期。1911年2月17日，第一代的花蓮港驛終於落成，就是後來習稱的花蓮市舊火車站前身，此時的車站為一層木造建築，站前為較窄小的空地。

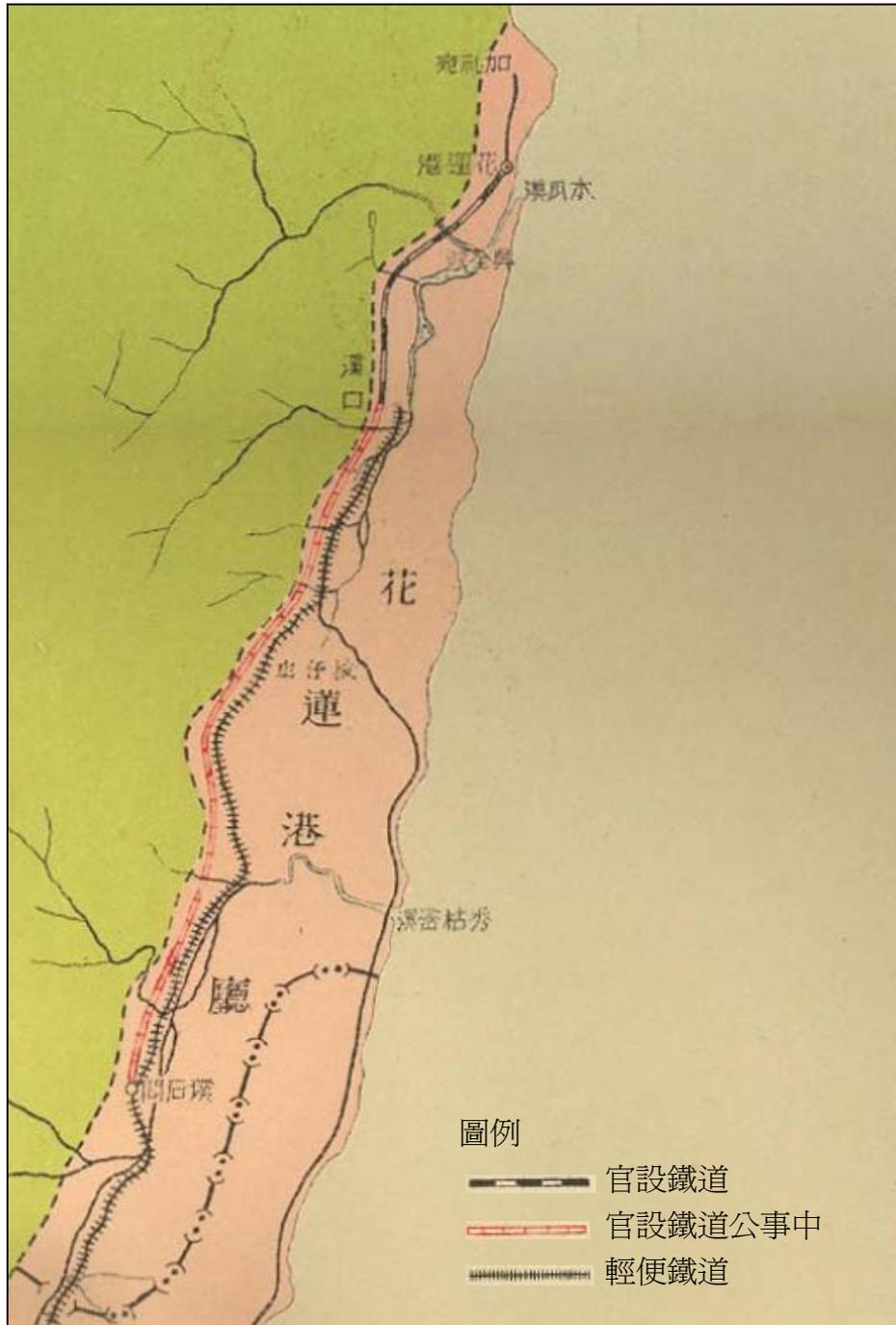


圖 20 1911年花蓮港廳鐵路路線圖（1：1200,000）

同年底，第一期鐵路工程花蓮港至溪口完工，圖 20 可看出除了花蓮港至溪口的官設鐵路外，溪口至璞石閣除了公事進行外，還鋪設有輕便鐵道，此一輕便鐵道為賀田組自 1904 年獲得樟腦特許狀後，便於輸送樟腦所建。1905 年首先以總督府樟腦補助金額鋪設花蓮港至吳全城間約 10 哩的輕便鐵道，1906 年又自英國購買鐵軌，將輕便鐵道由花蓮港向南延伸至璞石閣。³⁹



圖 21 1919 年臺東線鐵路路線圖 (1:1000,000)

資料來源：《臺灣總督府統計書》

³⁹ 邵偉達，〈國家政策與東臺灣聚落體系的演變（1875-1945）〉（臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文，2009），103-104。

1917 年 10 月 31 日第一期鐵路工程自花蓮港到璞石閣全線完工，第二期鐵路工程因宜蘭線和潮州線鐵路鋪設，第二期工程暫停。1919 年里壠到臺東段 43 公里鐵路由臺東製糖株式會社興築完工，此一路段 1922 年由臺灣總督府向臺東製糖株式會社收購，而璞石閣到里壠間以手押軌道保持聯繫（圖 21）。

1920 年日本國會通過璞石閣到里壠間 41 公里的新線，1921 年開始興築，1926 年第二期工程完工，花蓮港至臺東間 173 公里臺東線歷經 17 年終告完工。

因此，在 1909 年鐵道部花蓮港出張所成立，1911 年花蓮港驛興建完成，車站所在的花蓮港街即因鐵路興建而有了變化。從圖 22 大字區劃與花蓮市六大分區疊圖，可以看出現今花蓮市在當時涵蓋了花蓮港街的花蓮港，即花蓮舊火車站所在，部分吉野區的吉野村，平野區的米崙、軍威、十六股，部分歸化、薄薄，及少部分的平野村、加禮宛、里漏等大字。而本研區主要區劃在當時的花蓮港街花蓮港及少部分平野區薄薄。

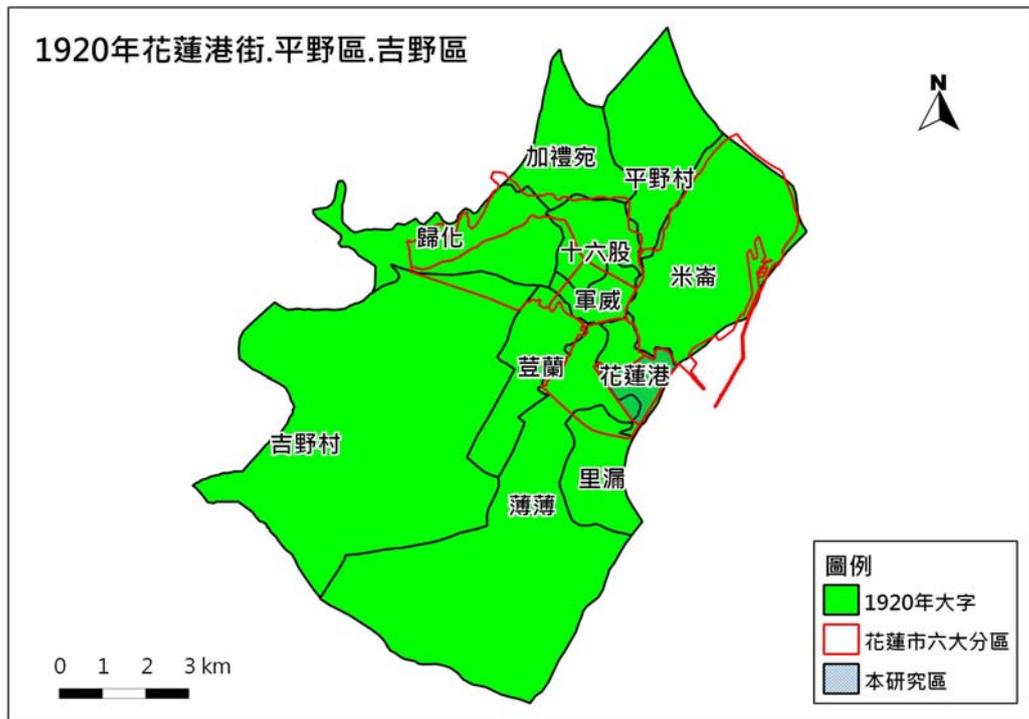


圖 22 1920 年花蓮港街、平野區、吉野區與本研究六大分區疊圖

圖 23 為 1924 年部分花蓮港廳圖，紅線為今花蓮市範圍，車站所在地為花蓮港，利用此圖可大略掌握日治中期行政區劃與現今花蓮市的比對。此時期臺

東線鐵路第一期工程完工，此圖已呈現鐵路路線，臨海連接花蓮港驛與海岸驛的鐵路，係為 1912 年通車的臨港鐵道，1939 年花蓮港築港完工後，由海岸驛可連接至東花蓮港驛。1941 年南濱港功能萎縮，1.1 公里的海岸驛廢止，此路線至 1982 年後拆除。⁴⁰

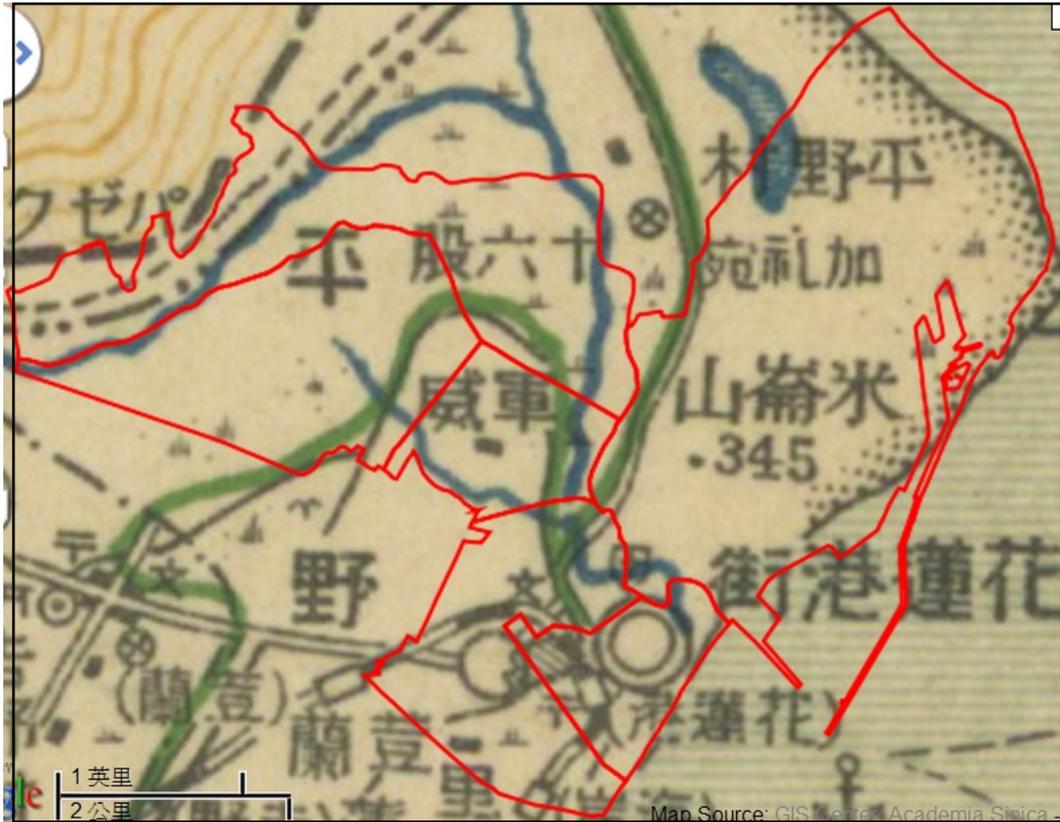


圖 23 1924年今花蓮市區劃圖

(底圖來源：臺灣百年歷史地圖 <http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>；參閱時間：2011 年 3 月 10 日。)

在臺東線各路段完工通車後，各項交通設施因應持續增加的客貨移動也因此持續發展，在公路交通方面，1931 年蘇澳至花蓮港臨海道路擴建完工，可行駛汽車，1934 年花蓮港至瑞穗間路段也可供汽車行駛。簡而言之，在 1930 年代中期以後，東臺灣交通網正式建立，貫穿花東縱谷的臺東線鐵路成為最主要交通命脈，公路則為次要選擇，縱谷內聚落亦沿臺東線鐵道發展。⁴¹

⁴⁰ 蘇昭旭，〈花蓮臨港線〉，《典藏記憶—花東鐵道情懷》（花蓮：花蓮縣文化局，2004），91。

⁴¹ 邵偉達，〈國家政策與東臺灣聚落體系的演變（1875-1945）〉，197。

爲彌補鐵路交通不足，且便於運輸東臺灣豐富的農產品與林業資源，於1931年花蓮港築港事業開始，並同步進行花蓮港車站擴建（照片1）及鐵路改良工程。此外，爲了便於搬運築港工程材料，開始興建連接花蓮港車站與港口間的臨港線鐵路，1932年東海自動車會社也加入臨港線運輸行列。1939年築港完工後，原有築港專用線納入臺東線鐵路營業線中，並增設米崙、日出、入船與東花蓮港驛等車站，由於鐵路與汽車的聯運，港口和臺東線鐵路的客貨運輸更加便捷，由於鐵路與港口串連，廣大花東縱谷成爲花蓮港的腹地。⁴²



照片 1 1931年花蓮港驛⁴³

二次大戰開始，美軍爲轟炸臺灣，進行一連串的航空攝影與地圖繪製，這些地圖的準確度高，也極具研究價值。也因爲地圖的準確度極高，在二次大戰爆發後，花蓮港驛、東花蓮港驛及臨港線鐵路皆受到戰事波及。目前，這些圖資紛紛釋出，我們可藉由這些航照圖與地圖掌握在火車站尚未被炸毀前的位置及鐵路走向概況。

從圖 24 美軍繪製之 1945 年地圖中，可分別看出藍色框線所標示的花蓮港驛，及綠色框線所標示的東花蓮港驛，連接兩車站的黑色虛線即爲臨港線。而在花蓮港驛西南方的區塊，則是宿舍區域及機廠區塊。

⁴² 蘇昭旭，〈花蓮臨港線〉，212。

⁴³ 邱上林，《影像寫花蓮》（花蓮：花蓮縣文化局，1997），18。

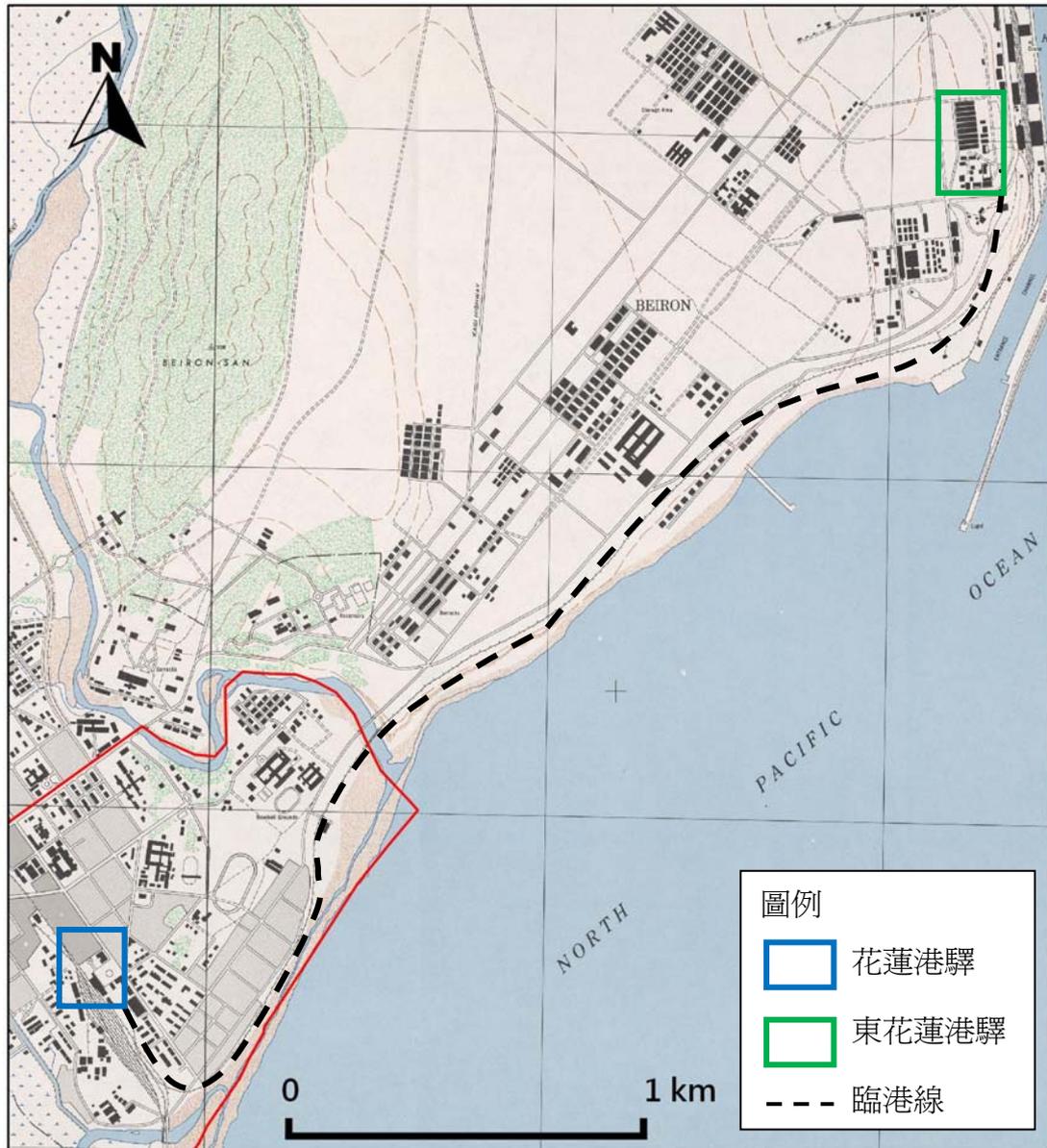


圖 24 研究區1945年美軍地圖

(底圖來源：美國德州大學館藏之美軍繪製地圖；參閱時間：2011年3月10日)

花蓮港街在「日治營運期」的尾聲，可利用圖 25 來呈現，圖 25 為日人齊藤昭二於 1986 年手繪之花蓮港市街圖，繪製年代為繪者記憶中 1941 年至 1945 年間花蓮港市街樣貌。據此手繪圖顯示，當時主要幹道為黑金通（今中山路）、高砂通（今中華路）、筑紫橋通（今中正路），沿著街道商家分布密集，除了主要幹道外，花蓮港街的整體街道輪廓與現今花蓮市街道相同，唯發展主要在今林森路以東。在日治後的花蓮市街發展，大體上是沿續日治時期的市區改正計

畫。

在廠區分布上，以圓環及花蓮港驛為中心點，鐵軌以南為修理工房、鐵路倉庫、鐵道工房，中山路以北則是宿舍區，鐵軌走向和臨港線鐵道都較 1945 年美軍地圖更清楚。因此，雖無法判斷此圖商家細部分配準確度，但在大致上的道路劃分、廠站分布、鐵道鋪設都可在此圖得到答案。

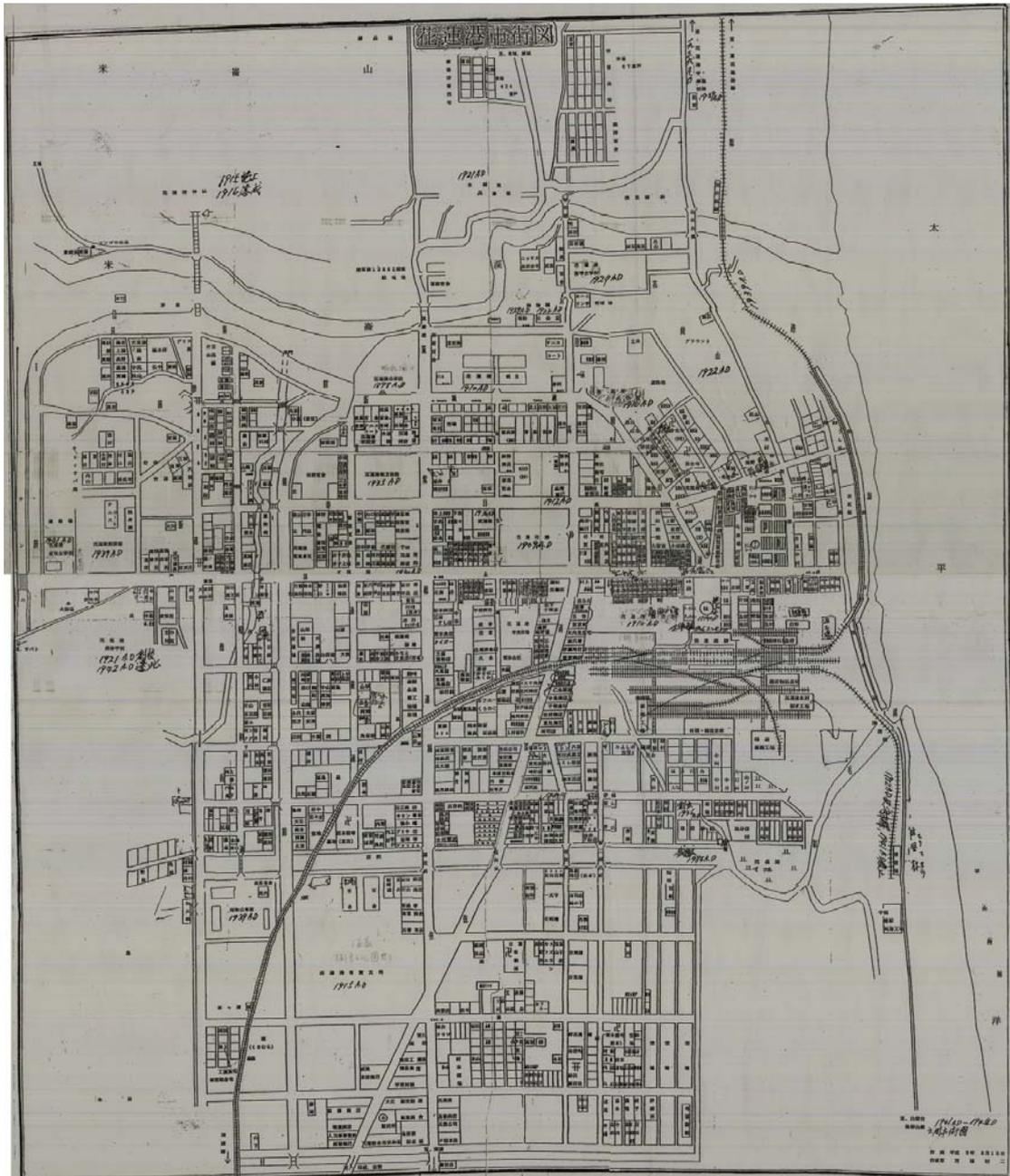


圖 25 1941-1945年間手繪花蓮港市街圖

由於臺東線鐵路第一期工程在 1917 年興建完成，1926 年全線完工，本研究使用 1920 年起，及 1930 年、1940 年共三筆國勢調查人口統計資料，⁴⁴以大字為最小統計單元，來觀察花蓮港驛通車後，人口的改變狀態。在 1920 年國勢調查人口統計資料（圖 26），可發現花蓮港為當時人口數最多的區域，總口數 1169 人，其次為吉野村 697 人、荳蘭 673 人、薄薄 644 人；1930 年的人口統計資料中（圖 27），花蓮港人口數亦居大字之冠，人口數增加為 5755 人，人口快速增加；1940 年的人口統計資料（圖 28），花蓮港人口數 11091 人，相較於其他大字總和仍多，都可顯示花蓮舊火車站所在之花蓮港為日治時期人口最多且最密集的區域。

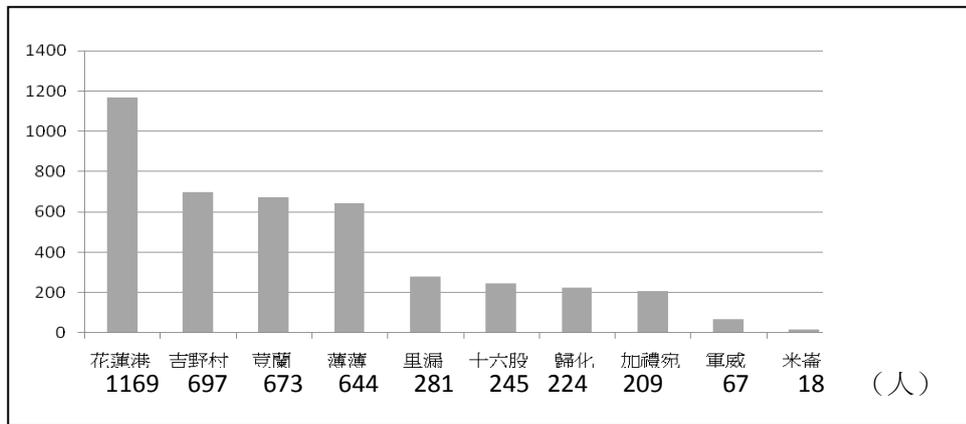


圖 26 1920 年國勢調查，花蓮港街、平野區、吉野區大字人口數比較圖

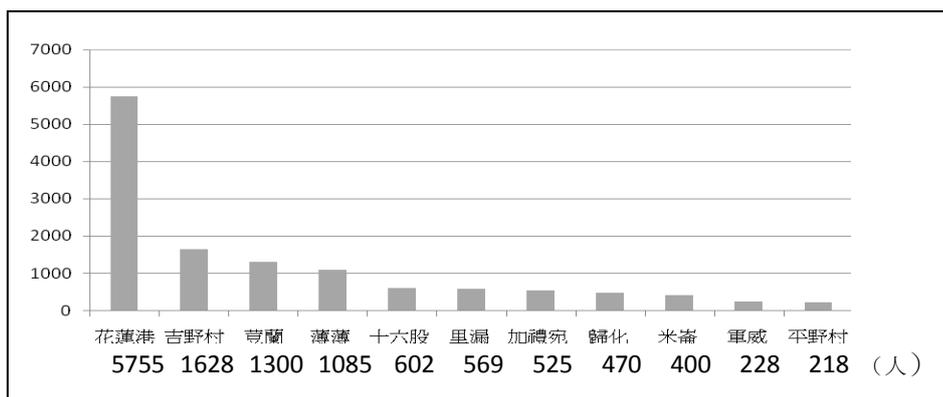


圖 27 1930 年國勢調查，花蓮港街、平野區、吉野區大字人口數比較圖

⁴⁴ 日本的人口普查稱之為國勢調查。

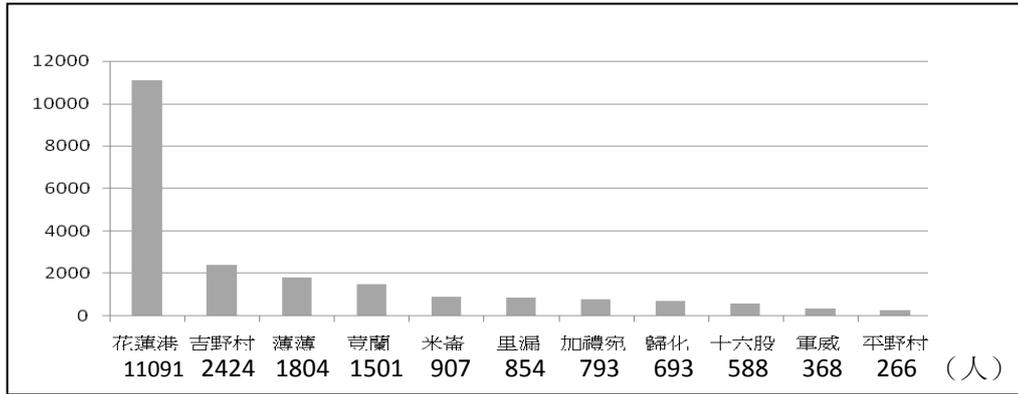


圖 28 1940 年國勢調查，花蓮港街、平野區、吉野區大字人口數比較圖

將圖 26、27、28 人口數做結合，在圖 29 中，可看出各大字三個區段的人口變化比較，花蓮舊火車站所在之花蓮港，在車站興建與周邊發展下，人口數呈現明顯且快速增加的情形；其次的吉野村，則是因日本官營移民所產生的新聚落，造成人口穩定成長。

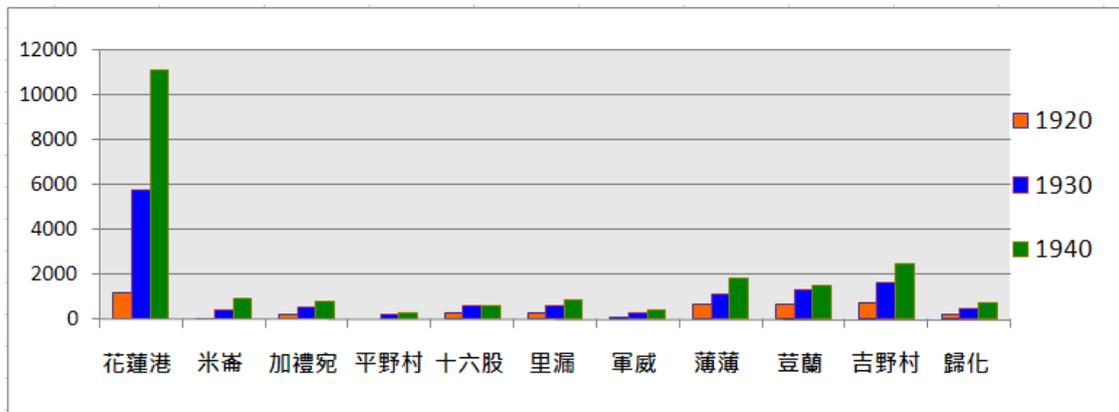


圖 29 1920.1930.1940 年人口變化比較圖

第二節 戰後繁盛期（1946—1979）

1945年8月日本投降後，國民政府展開接收與重建工作，主要由臺灣省行政長官公署（省署）擔任籌劃接收單位，並成立交通處，設置鐵路管理委員會，負責接收和監理全省鐵路和公營汽車事業，處內行政組織多沿用臺灣總督府交通局鐵道部。

由於當時兩岸交通的不便利及人員不足，除了主要鐵道部的接收外，其餘鐵道部所轄之臺灣旅行社、鐵路醫院及各個公私營鐵路運輸公司並沒有足夠的人力辦理接收，只派員監理。此外，中國方面沒有統一的管理制度，採分線管理或分區監督，與臺灣的管理制度大不相同，若驟然改變恐影響臺鐵的營運。所以，這時鐵路管理委員會仍留用大批日籍人員，推動鐵路事務，直至1946年方才開始遣送返日籍人員。⁴⁵

在花蓮的部分，1945年國民政府接收臺東線鐵路，將鐵道部花蓮港出張所改名為「臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處」，花蓮港驛改稱「花蓮車站」，東花蓮港驛改稱「花蓮港車站」。1948年「臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處」二次改名為「臺灣鐵路管理局花蓮辦事處」，爾後因改組更名為「臺灣鐵路管理局花蓮管理處」直到1988年裁撤為止。

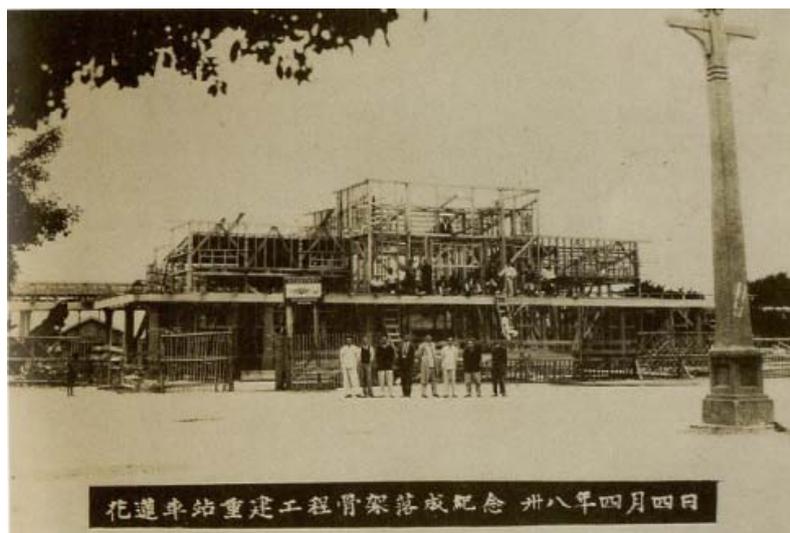
利用圖30，1948年美軍空照圖，可以看到紅圈處為花蓮火車站所在，由於大戰時期遭受盟軍攻擊，花蓮火車站遭損毀。

⁴⁵ 莊建華，〈戰後初期臺灣鐵路事業之研究1945-1947〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2006），23-24。



圖 30 1948年美軍空照圖

1949 年展開車站重建工作，照片 2 即為當時車站重建情形，照片 3 為竣工後的車站樣貌，重建後的車站屬於第三代車站，大致上與第二代車站建築和規模形式差不多，因營運需求，增設二樓為辦公空間，站前圓環興建水池，水池中有金太郎抱鯉魚的雕刻（照片 4）。



照片 2 1949年花蓮車站重建⁴⁶

⁴⁶ 邱上林，《影像寫花蓮》，19。



照片 3 1949年花蓮車站重建竣工⁴⁷

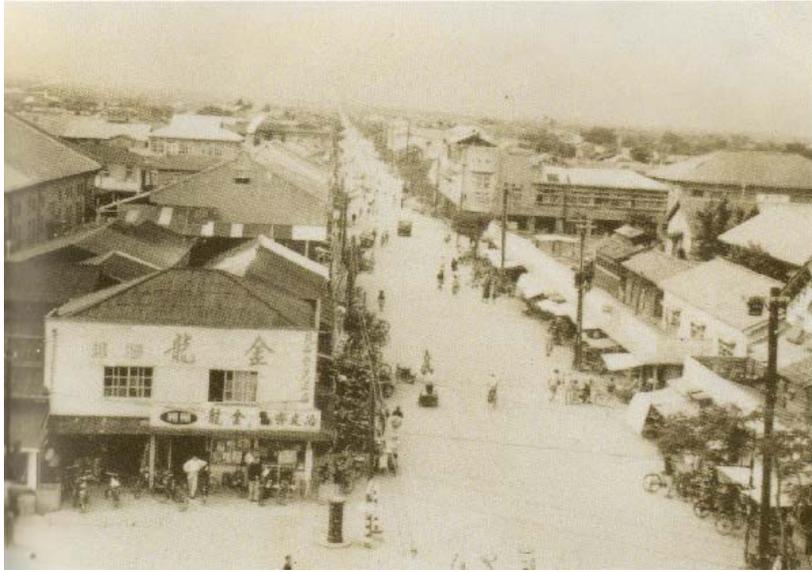


照片 4 1960年車站前噴水池⁴⁸

此一時期的花蓮車站由於位居鐵路及公路的起點，車站成爲聚集人潮的節點，許多活動都以站前廣場爲出發點，因爲人潮聚集，周邊攤商、人力車生意絡繹不絕，照片 5 爲 1960 年代黑金通（中山路）的景象，可看到具歷史指標的金龍旅社，商家的遮雨棚向外延伸攬客，與今金龍大旅社（照片 6）相較，當時房舍多數爲兩層以下的建築物。

⁴⁷ 邱上林，《影像寫花蓮》，19。

⁴⁸ 邱上林，《影像寫花蓮》，20。



照片 5 1960年代中山路⁴⁹



照片 6 今金龍大旅社樣貌

1971年12月25日成立北迴鐵路工程處，開始興築北迴鐵路，1975年隨著北迴鐵路施工，北迴線新城至花蓮港站間率先通車，以配合亞泥新城廠的水泥運輸，1975年修復臨港線鐵路，1978年12月，花蓮新站至和平站完工，次年2月正式營運通車。但由於東線鐵道拓寬持續進行，未完成全線接軌，花蓮舊站仍繼續營運，當時欲搭乘北迴線的旅客，仍透過公路交通或吉安站轉乘北迴線。1982年6月27日東線鐵道拓寬完工通車，全線貫通，並廢止花蓮舊站及

⁴⁹ 邱上林，《影像寫花蓮》，24。

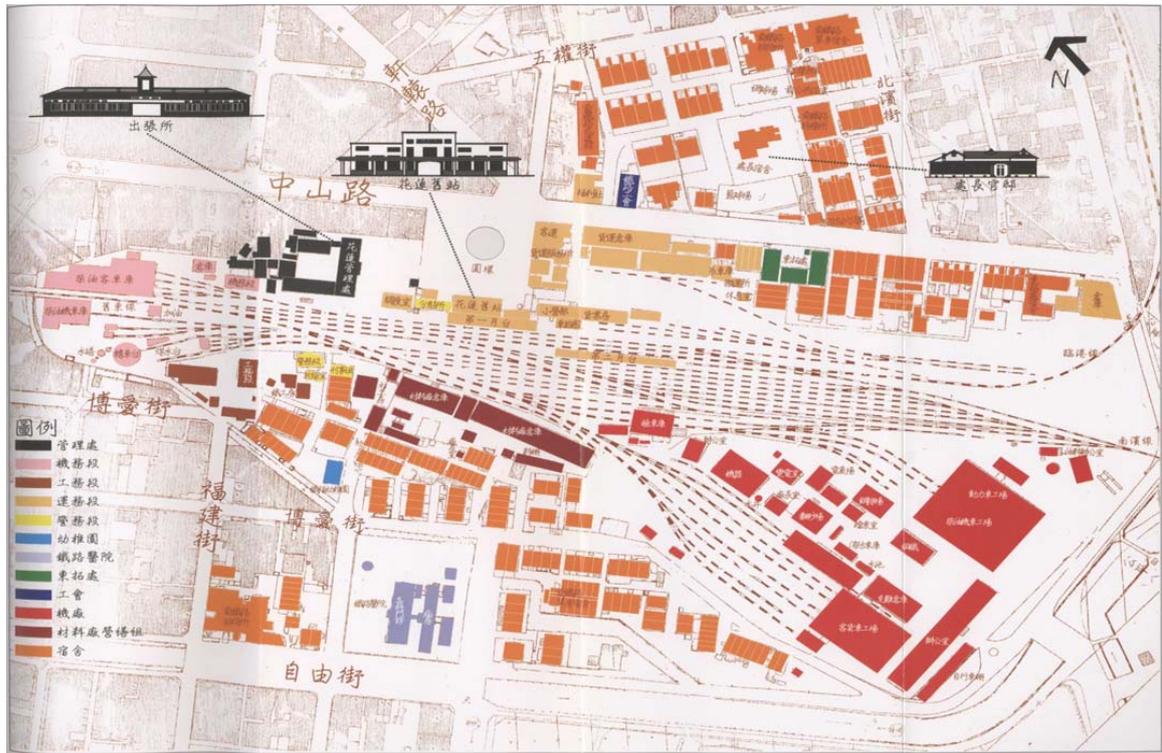


圖 31 1970年代花蓮市舊火車站遷站前鐵道基地空間建築
(資料來源：國立臺灣大學建築與城鄉研究所，舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書，2005，89。)

此一時期車站相關廠舍有更完整的規模，圖 31 為 1970 年代車站西遷前的鐵道基地建築分布，利用不同顏色的標示，可以清楚了解車站廠舍的塊狀分布，唯現今機廠、機務段、運務段已拆除，車站和鐵軌部分也成了道路或空地，佔最大部分的宿舍區，因日後逐漸破落，已少有人居住。近年來，鐵路局欲收回宿舍用地，舉辦多場協調會，現仍有少數鐵路局眷屬居住此地。

在此時期戶政事務所保存較完整的人口統計資料在 1978 年後，1978 年以前，僅有 1972 年、1976 年、1977 年三個年度，我們利用 1980 年花蓮市公所〈變更花蓮市都市計畫通盤檢討書〉中提供的 1972 年至 1979 年各里人口數變遷圖，來掌握花蓮市舊火車站西遷前的人口變化情形。

⁵⁰ 國立臺灣大學建築與城鄉研究所，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》，74-75。

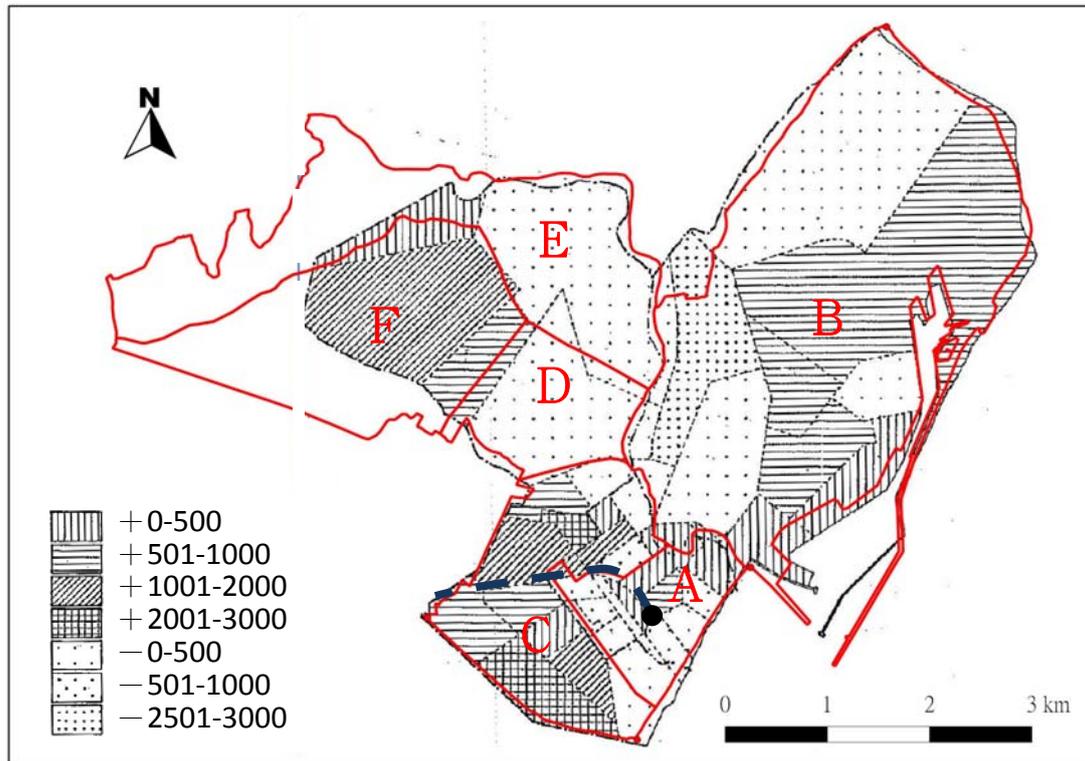


圖 32 花蓮市1972至1979年各里人口數變遷圖

資料來源：1980年〈變更花蓮市都市計畫通盤檢討書〉，花蓮市公所。

將1972年至1979年各里人口變遷圖與花蓮市六大分區疊圖處理(圖32)，可以發現本研究所所在的A區，車站(黑點)所在的民族里、鐵路經過的民生里、主商里人數是增加的，其餘地區人口則呈現減少的狀態。花蓮新站所在的D區，此時人口仍是減少的狀態，主要有較多數人口增加的區域落在C區，此一區域為花蓮市主要道路中正路及中華路延伸區塊，人口持續增加；另一人口增加區域為B區，即美崙地區，人口增加原因為1951年花蓮市大地震後，花蓮縣政府將主要行政單位遷往美崙地區，帶動當地人口成長。

第三節 裁撤荒廢期（1980—2001）

此一時期初，因為東線鐵路拓寬尚未完成，花蓮市舊火車站仍繼續使用，花蓮機廠也位於舊站區。1982 東線鐵路全線拓寬完工，舊火車站才正式停止使用，照片 7 為 1982 年裁撤後的舊火車站，原來花蓮車站的招牌立即遭到拆除，花蓮舊火車站原來規劃為鐵路博物館使用地，但當時車站所在區域被劃作商業用地，1992 年車站遭到拆除。



照片 7 1982年裁撤後的花蓮市舊火車站⁵¹

在車站裁撤的同時，由於機廠仍位於舊站區，鐵路局拓寬臨港線鐵路軌距，車輛維修由北迴鐵路繞臨港線至花蓮機廠維修，圖 33 的 1985 年地圖中，已不標示舊火車站，但仍可見花蓮機廠，一直到 1996 年花蓮新站新機廠完工，舊機廠才一併遷離，相關機廠檢修設備撤離後，機廠所在區域也遭拆除，照片 8 為爾後舊機廠拆除情形，目前僅存位於洄瀾之心—陽光電城內之機工房，但原機廠建築已不復見。

⁵¹ 花蓮縣文化局，《典藏記憶》，77。



圖 33 1985年研究區經建版地形圖（第一版）
（資料來源：臺灣百年歷史地圖；參閱時間：2011 年 3 月 10 日）



照片 8 花蓮舊機廠拆除情形⁵²

利用圖 34 了解臨港線的情形，舊花蓮站至花蓮港站間鐵道路線於 1996 年機廠裁撤後，此一舊臨港線也廢止。

⁵² 花蓮縣文化局，《典藏記憶》，50。



圖 34 花蓮臨港線路線圖⁵³

1999 年由於鐵道文化保護思潮興起，花蓮縣政府遂於舊臨港線末端南濱一帶，沿著舊臨港線鐵路路基修築濱海自行車道，此一 15 公里自行車道行經花蓮港站，終點為七星潭，此一自行車道雖然有效利用原鐵道路線，但同時意謂著

⁵³ 蘇昭旭，花蓮臨港線，《典藏記憶》，92。

此一鐵道已被破壞，是否達到鐵道文化保存，則有待商榷。

在臨港線路線圖中，連結北埔站到花蓮港站有一現仍運行中之臨港線，此路線為北迴鐵路施工同時，為連結舊臨港線，1975 年所建，北埔到花蓮港站 7.4 公里臨港線，現今主要是臺泥、亞泥的水泥、石灰石貨車為主。2007 年臺灣鐵路管理局 120 週年舉辦的蒸汽火車緬懷之旅，便是讓民眾搭乘 CK124 蒸汽火車運行於此一臨港線。

在此一時期，花蓮市舊火車站拆除，相關廠區也封閉，照片 9 中紅框處即為花蓮市舊火車站所在，後方即為臺灣鐵路管理局舊址，圖中福町路是原鐵道路線拆除後鋪設的馬路。



照片 9 花蓮市舊火車站舊址

照片 10 為原運務段所在，在車站裁撤後，此一區塊迅速遭拆除，經過市地重劃，成為一商業區，也是花蓮目前閒置較大的一塊空地，此一時期未曾有短暫夜市經營，帶來周邊的熱鬧景象，最後因土地使用問題，夜市草草結束。

目前花蓮市較大型活動會在此一廣場舉行，也因為此一區塊面積廣大，每到夜晚，連帶使得周邊街道更加昏暗。



照片 10 運務段舊址

表 12 為 1980 年至 2001 年的花蓮市分區人口數。1979 年花蓮車站西遷後，在 1980 年呈現人口數最多為 C 區，也就是花蓮市中華路、中正路及中山路延伸的區域，其次為屬文教和住宅區的 B 區，第三則是本研究區所在的 A 區。值得注意的是，花蓮新站所在的 D 區，在 1980 年人口數仍非常稀少。

表 12 1980年至2001年花蓮市分區人口數

	1980 年	1985 年	1990 年	1995 年	2000 年	2001 年
A	20867	19875	18114	14664	12699	12682
B	30884	29628	27755	28791	28370	28044
C	41789	42091	41284	40480	39633	39873
D	3212	7597	12926	16834	18472	18528
E	2674	2902	2724	2967	3395	3546
F	3239	3084	3749	4556	5246	5368

資料來源：花蓮市戶政事務所

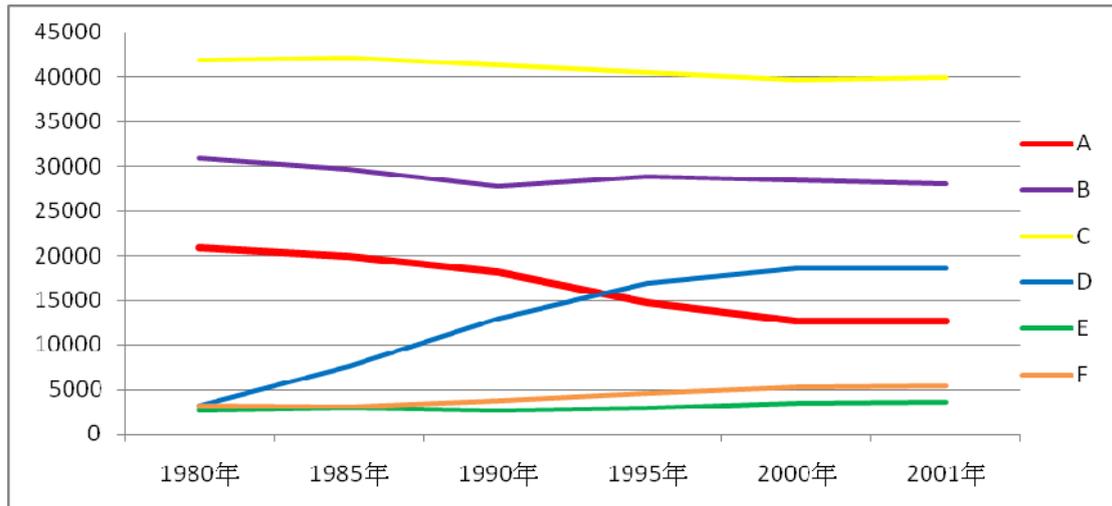


圖 35 1980年至2001年的花蓮市分區人口變化

在此一時期約莫二十年的時間，由圖 35 可清楚看到花蓮市各分區人口變化情形，人口數最多的仍是 C 區，其次為 B 區，這兩區人口數雖略有下降，但仍佔花蓮市六成以上人口數。A 區在車站西遷後人口數明顯下降，反之 D 區花蓮新站區域，由於周邊發展迅速，人口成長有六倍之多，1995 年人口數超越 A 區。花蓮市其他區域人口數則未有太大變化，E 區小幅增加，F 區由於慈濟園區設置，周邊土地陸續開發為住宅用地，人口逐漸增加。

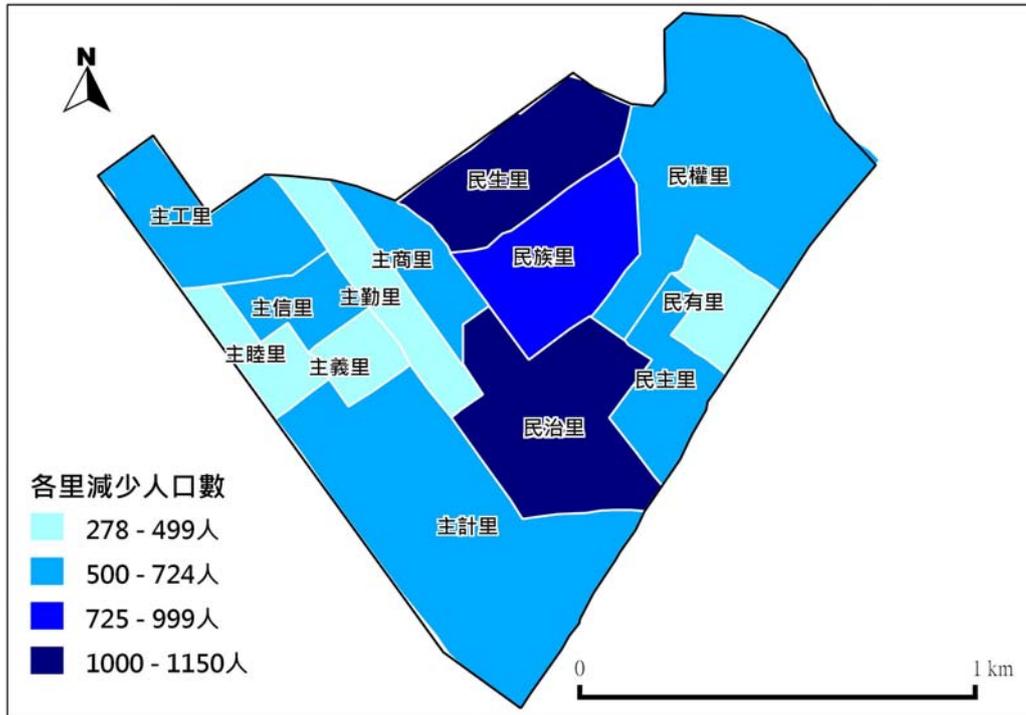


圖 36 1980-2001年研究區各里人口減少概況

利用圖 36 來了解本研究 A 區的人口減少情形，其中人口減少多於 1000 人的民治里由於人口主力為居住鐵路局宿舍員工及眷屬，車站西遷後，或因宿舍空間窄小、老舊，或因遷居近於工作地點，人口數由 1980 年的 1513 人，逐年遞減，2001 年僅餘 498 人，為 A 區人口數減少最多的里別。

第四節 登錄復甦期（2002－2011）

2002 年行政院文化建設委員會配合社區總體營造政策，提出地方文化館計畫，主要利用地方既有的閒置空間，輔導成爲地方文化的展示場所，一方面提供居民文化公民權之所需，凝聚居民認同；另一方面則成爲地方文化觀光的資源，帶動社區發展。目前，地方現存的閒置空間確實逐漸減少，已改善的空間也逐步發揮其功能，如果能進一步連結地方周邊的設施、產業、景觀等一起規劃，並結合在地居民的參與，強化地方的互動機制，植入地方的經濟網絡，將是不可多得的地方文化資產。⁵⁴

對花蓮舊火車站荒廢廠區產生影響便是上述的地方文化館計畫，由花蓮縣政府文化局爲主要公部門規劃單位，陸續將花蓮市舊火車站相關廠區進行清查和修復，同時登錄歷史建築。在修復期中，由於荒廢廠舍淪爲遊民聚集，廠舍破壞嚴重，採用歷史工法重新修復。

一、鐵道部花蓮港出張所



照片 11 鐵道部花蓮港出張所現況

2002 年以交通部臺鐵管理局花蓮管理處名稱登錄爲歷史建築，1909 年建造，建築採四合院格局的日治辦公廳舍，最大特色爲仿哥德式尖塔，照片 11 是現況樣貌，照片 12 爲整修前廳舍破落的樣子，現爲鐵道文化園區一館。

⁵⁴ 行政院文化建設委員會

<http://www.cca.gov.tw/business.do?method=list&id=5>；參閱時間：2011年3月10日



照片 12 鐵道部花蓮港出張所整修前

（資料來源：花蓮縣文化局，《東線鐵道風華再現 DVD》，花蓮：花蓮縣文化局，2009.4；參閱時間：2011 年 5 月 1 日）

二、臺灣鐵路管理局花蓮管理處處長官邸



照片 13 處長官邸

（資料來源：花蓮縣文化局；參閱時間：2011 年 3 月 10 日）

處長官邸於 1935 年興建完成，2004 年登錄為歷史建築，為木造官舍，保存完整，院落中仍有大型防空洞及水池，具有時代性的歷史意義。

三、臺灣鐵路管理局舊警務段

舊警務段為 1956 年興建完成，2005 年登錄建築為武道館，即當時的鐵路警察局，作為鐵路警察訓練場地，照片 14 為整修樣貌，照片 15 為整修後現況，現為鐵道文化園區二館，。



照片 14 舊警務段武道館整修前
(資料來源：花蓮縣文化局，《東線鐵道風華再現 DVD》，花蓮：花蓮縣文化局，2009.4；參閱時間：2011 年 5 月 1 日)



照片 15 舊警務段武道館現況
(資料來源：花蓮縣文化局；參閱時間：2011 年 3 月 10 日)

四、臺灣鐵路管理局舊工務段

1946 年興建完成，2005 年登錄為歷史建築，與舊警務段同在一廠區，目前作為展示鐵道文化展品及會議用途，與警務段同為鐵道文化園區二館，照片 16 為舊工務段整修前後對照，在歷史工法的重新修復下，與原始建築樣貌相同。



照片 16 舊工務段修復前後對照
(資料來源：花蓮縣文化局，《東線鐵道風華再現 DVD》，花蓮：花蓮縣文化局，2009.4；參閱時間：2011 年 5 月 1 日)

五、蒸汽加水塔



照片 17 蒸汽加水塔登錄照片

(資料來源：花蓮縣文化局；參閱時間：2011 年 3 月 10 日)

2004 年登錄為歷史建築，位於原機務段舊址，在機務段拆除後，僅存此一蒸汽火車用之加水塔，照片 17 為登錄時照片，因臺灣鐵路管理局將拆除後的運務段空地租給餐飲業者，因此，蒸汽加水塔目前被包覆在餐廳內。(照片 18)



照片 18 蒸汽加水塔現況

六、鐵路醫院

鐵路醫院是在 1940 年興建完成，2005 年登錄為歷史建築，提供勞工體系醫療服務，院區規劃大體上仍保有當時配置，唯現租用為石藝大街，部分建築

遭到破壞。



照片 19 鐵路醫院

(資料來源：花蓮縣文化局；參閱時間：2011 年 3 月 10 日)

在本研究區第三期裁撤荒廢期後，整體發展呈現平穩狀態，最顯著則是人口的變化，表 13 為 2002 年至 2010 年花蓮市六大分區的人口數，可以發現，各區人口或有增減，但人數變化有限，利用圖 37 的折線圖，即可清楚看到，C 區人口仍為六區之冠，平均佔全花蓮市人口 38%，B 區則列第二，平均佔全市人口 26%，而本研究 A 區人口呈現平緩狀態。

表 13 2002-2010年花蓮市六大分區人口一覽表

人口數	A 區	B 區	C 區	D 區	E 區	F 區
2002 年	12644	27695	39686	18438	3644	5398
2003 年	12560	28043	39736	18427	3688	5615
2004 年	12802	27961	40760	18247	3767	5735
2005 年	12754	27862	41031	18073	3780	5805
2006 年	12487	28034	41278	18132	3833	5809
2007 年	12410	28143	41719	17967	3810	5798
2008 年	12169	28183	41883	18097	3834	5869
2009 年	11985	28238	41739	18203	3871	5909
2010 年	11640	28211	41262	18380	3786	5972

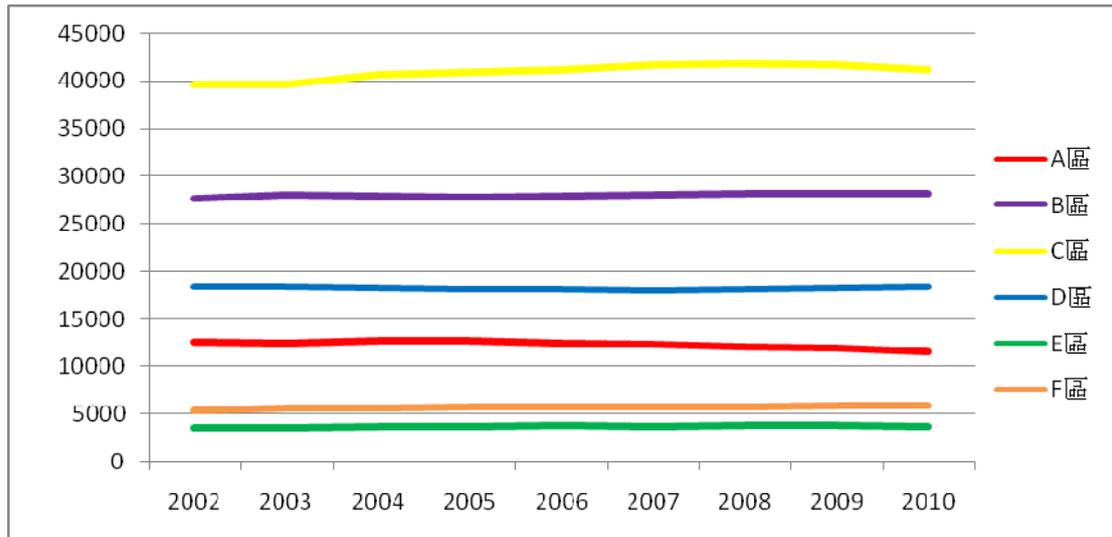


圖 37 2002-2010年花蓮市六大分區人口變化

花蓮市舊火車站周邊地景變遷深受車站興建與裁撤影響，從深具交通節點功能的都心地位，在近 30 年間，即使鄰近鬧區，仍顯沒落，同時，喪失原有鐵路維修、運輸機能的廠舍區域，更因為文化保存的不利下，影響到整體車站周邊市街的加速沒落。

本研究區歷經呈現蓬勃發展的日治營運期及戰後繁盛期，可說是擁有 70 年的繁華榮景，也將俗稱舊市區的花蓮市舊火車站周邊推向花蓮市街發展初始的都心地位，可以探討的是，落差甚大的今昔發展對照，在邁向廠區登錄復甦的同時，是否能帶動舊都心的復甦，此外，在多重力量的挹注下，此一地區的社區居民意向如何，留待往後章節探討。

第四章 鐵道文化園區周邊現況與社區意向分析

在本研究第三章針對花蓮市舊火車站的歷史脈絡及地景變遷做一回顧式的研究後，本章主要針對公部門對於此一區域發展做整理分析。公部門在舊火車站地區的規劃歷經 1988 年的花蓮市舊火車站細部計畫案，開始對此一區域進行整體土地利用變更，並在 1988 年至 1999 年定位六期重劃區市地重劃，同時進行土地交換及街廓調整，期盼能達到區域內整個街廓整體開發目的。

2003 年謝深山縣長上任後，發表《洄瀾 2010—創造花蓮永續發展願景規劃案》，針對花蓮地區分區發展、產業定位訂立發展方向，在本研究區則是進行洄瀾舊都心整體規劃開發，並利用輕軌運輸系統與美崙所在之洄瀾新都心做串連。

花蓮市舊火車站廠區部分則在花蓮縣文化局著力下，展開歷史建築登錄與搶救修復計畫，2004 年迄今已完成鐵道文化園區一館、二館的修復開館，而文化園區與周邊社區的發展亦是本章關注的焦點。

同一時期對此一區域有較大影響的公部門規劃為 1995 年開始執行的《花蓮地方文化造景運動—洄瀾之心計畫》，建造完成第一期「陽光電城」，並將原花蓮機廠機工房設置為「願景館」；2009 年繼續第二期「向海洋延伸」及第三期「周邊環境填補」工程，藉由洄瀾之心計畫完成，能夠連結舊鐵道歷史紋理與海洋意象，提升整體觀光價值。

未來，臺灣鐵路管理局計畫在此一區域興建旅館，同時修復臨港線鐵道，加上花蓮縣政府現階段北濱外環道砂石車路線重佈，區域的重建指日可待。

第一節 舊火車站區域土地利用現況

圖 38 為花蓮市舊火車站在遷往花蓮新站前的廠區土地利用圖，1982 年舊火車站裁撤後，相關廠舍陸續搬遷拆除，佔區域面積最大的宿舍區，也因為風災、建物蟲害腐蝕，漸漸傾頽倒塌，而運務段在拆除後，現為花蓮市六期重劃區閒置空地，機務段也遭拆除，僅留下蒸汽加水塔，機廠變身為洄瀾之心—陽光電城，目前以原址重生僅臺灣鐵路局管理處、鐵路醫院、警務段、工務段。

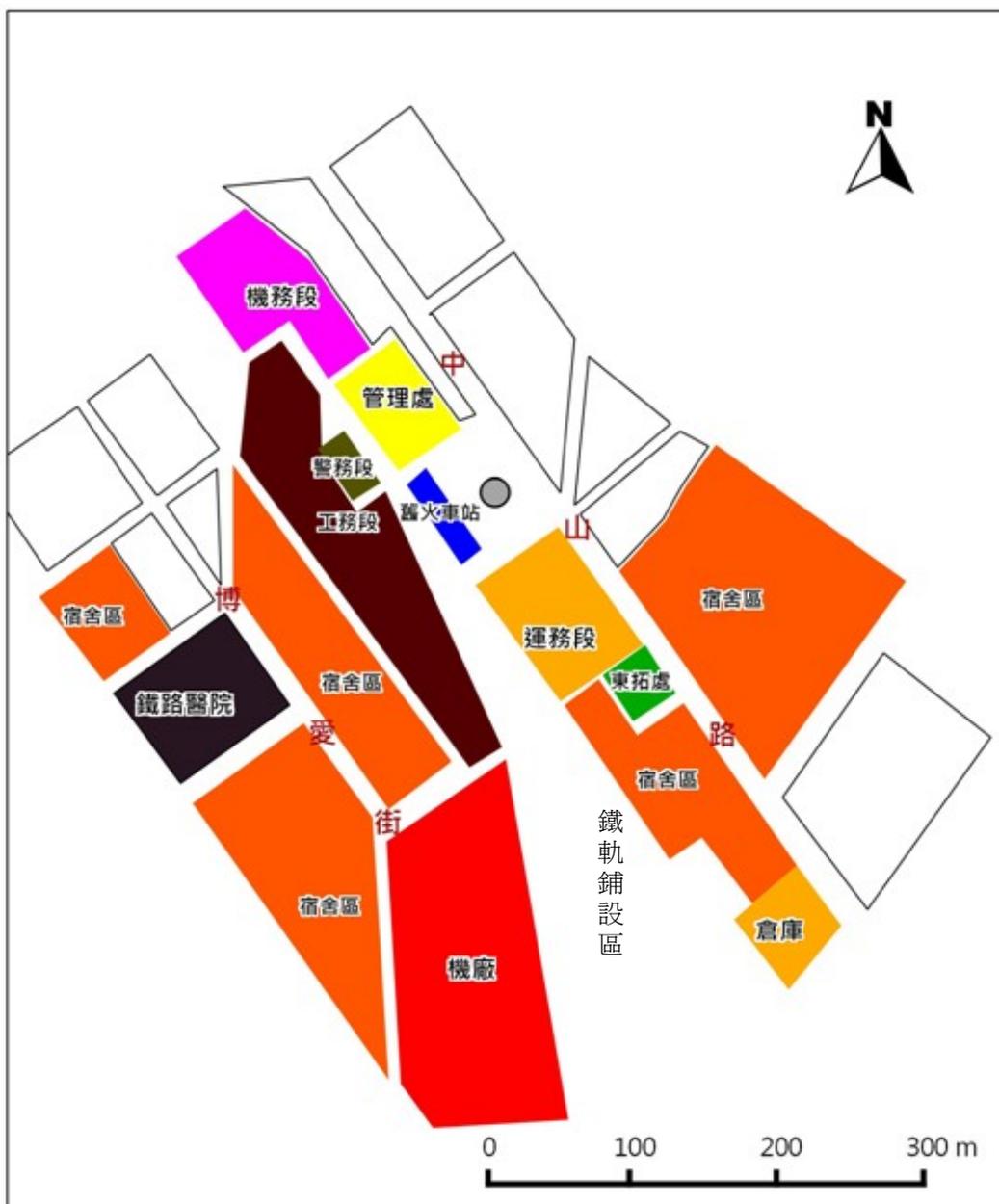


圖 38 1980年代舊火車站遷站前土地利用

1988 年花蓮縣政府針依據都市計畫法第 21 條規定，擬定花蓮（舊火車站附近地區）細部計畫案，同時配合 1988 年到 1999 年此一區域第六期舊火車站區市地重劃，⁵⁵ 期盼藉由都市土地重劃及細部計畫通盤檢討，達到此一地區街廓整體開發。⁵⁶

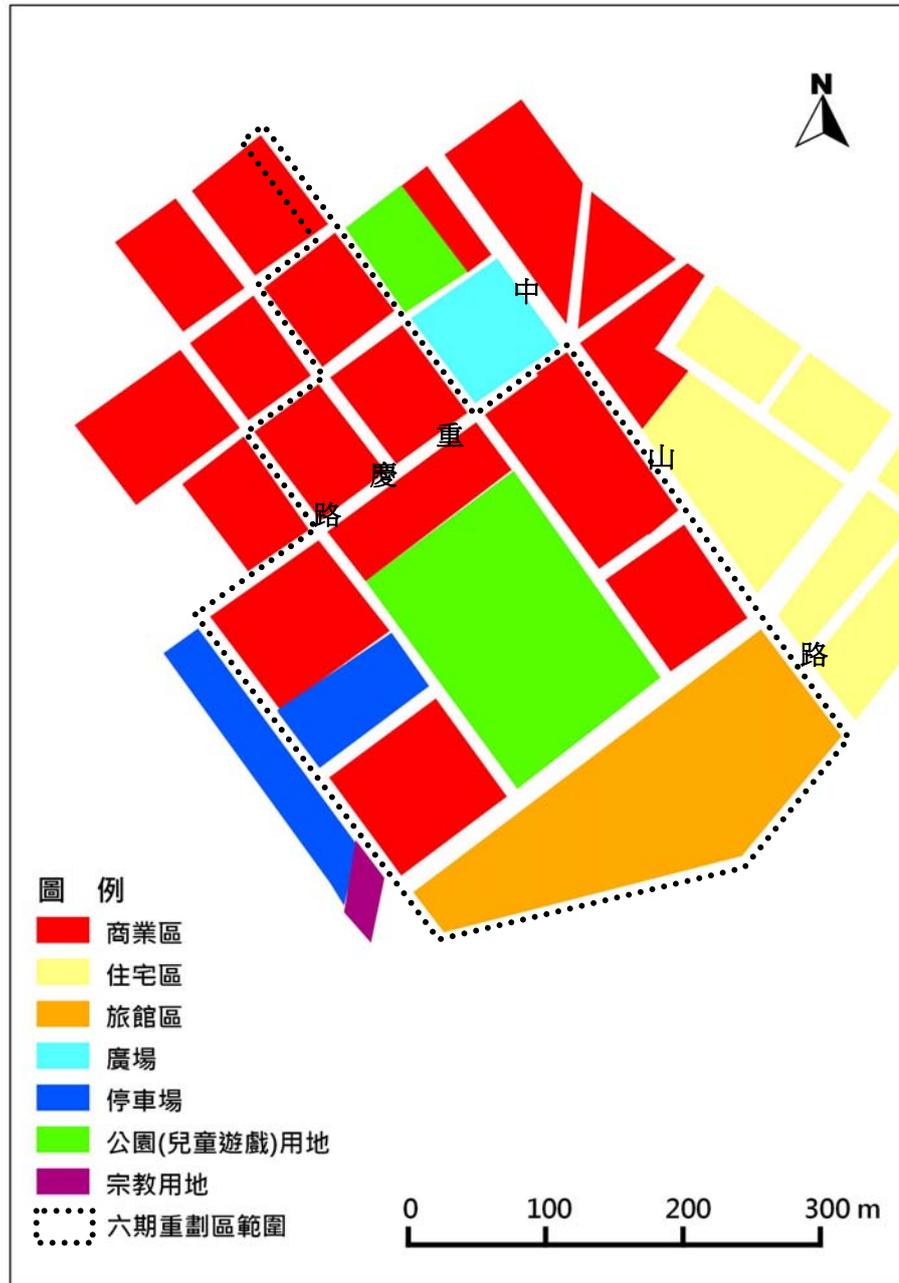


圖 39 花蓮市六期重劃區及周邊土地利用圖

⁵⁵ 花蓮縣政府統計要覽88。

⁵⁶ 88年變更花蓮（舊火車站附近地區）細部計畫（第一次通盤檢討）案，花蓮縣政府，43

圖 58 為花蓮市六期重劃區及周邊土地利用圖，可以發現，原屬鐵路局廠舍用地，多規劃為商業區，原舊火車站及圓環重劃為廣場用地，臺灣鐵路管理局（鐵道部花蓮港出張所）所在地及部分機廠用地則重劃為公園用地，臨北濱街的旅館用地原屬機廠及鐵軌鋪設用地。這些重劃後的土地，現在多屬閒置，最顯著就是舊運務段所在街廓，僅在大型活動舉辦時才聚集人潮，其次閒置區域就屬宿舍區塊，由於宿舍多屬木造建築，經過時間及多次天災侵襲，除了少數家戶自行整修外，多半倒塌傾頽。

在本研究第四個時期登錄復甦期，花蓮市舊火車站周邊在延宕了 20 年的發展後，因為公部門計畫，開始有了改變，以下整理出近年較大型之公共建設計畫，並於下一節詳述：

計畫名稱	時間	主導單位
花蓮地方文化造景運動－洄瀾之心計畫	1995	花蓮縣政府城鄉發展局
鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫	2003	花蓮縣文化局
洄瀾 2010－創造花蓮永續發展願景規劃案	2003	花蓮縣政府
舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫	2005	花蓮縣文化局
民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案	2009	臺灣鐵路管理局

第二節 公部門計畫彙整

一、花蓮縣文化局-鐵道文化園區修復計畫

行政院文化建設委員會於 2002 年提出設立地方文化館計畫，希望利用地方既有的閒置空間，輔導成爲地方文化的展示場所，一方面提供居民文化公民權所需，凝聚居民認同，另一方面則成爲地方文化觀光的資源，帶動社區發展。⁵⁷在這一波地方文化館建立政策推進下，花蓮縣文化局也趕搭上這班文化館修復列車，首先在 2002 年將交通部臺鐵管理局花蓮管理處（鐵道部花蓮港出張所）登錄爲歷史建築，並於 2003 年展開《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》，使得已閒置 20 年的鐵道部花蓮港出張所重獲新生。

（一）鐵道文化園區一館修復

《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》主導單位爲花蓮縣文化局，並委由謝欽宗建築師事務所執行修復計畫。由於此建築物本體爲日治時代所建，周臨環境也尚保留在當年風貌，具有對過去歷史回溯的存在價值，因此修復理念朝向原況修復，並展示鐵道相關器物，同時營造整體鐵道時空的感官體驗。⁵⁸

自 2003 年至 2007 年，鐵道部花蓮港出張所內建築開始逐棟修復，圖 40 爲鐵道文化園區一館內部規劃圖，首先修復爲 B 棟鐵道文物營運供應中心及 C 棟鐵道博物館，B 棟鐵道文物營運供應中心依據花東文史資料成果，分定期、不定期展列花東鐵道歷史文物，配合有形的器物、組件、文獻，做有系統的展

⁵⁷ 行政院文化建設委員會地方文化館摘要說明<http://www.cca.gov.tw/business.do?method=list&id=6>；參閱時間：2011年5月14日。

⁵⁸ 謝欽宗建築師事務所，《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》（花蓮：花蓮縣文化局，2003），3-1。

列，⁵⁹近期以「洄瀾舊城，風華再現」為主題做花蓮老照片的展出。C棟鐵道博物館則擺設花蓮縣目前保存有之鐵道主要文物，原計畫期盼將此區打造為模擬影像及多媒體傳播空間，⁶⁰但以現況來看，要達到預期規劃，仍須技術上和內容上的擴充加強。B、C棟的修復在2004年6月正式完工，除了硬體設備修復工作外，文化局同步開展鐵道文化館人才培訓計劃，口述歷史調查、鐵道文物收集整理、舊東線鐵道故事及照片徵件出版、縣外觀摩等作業。

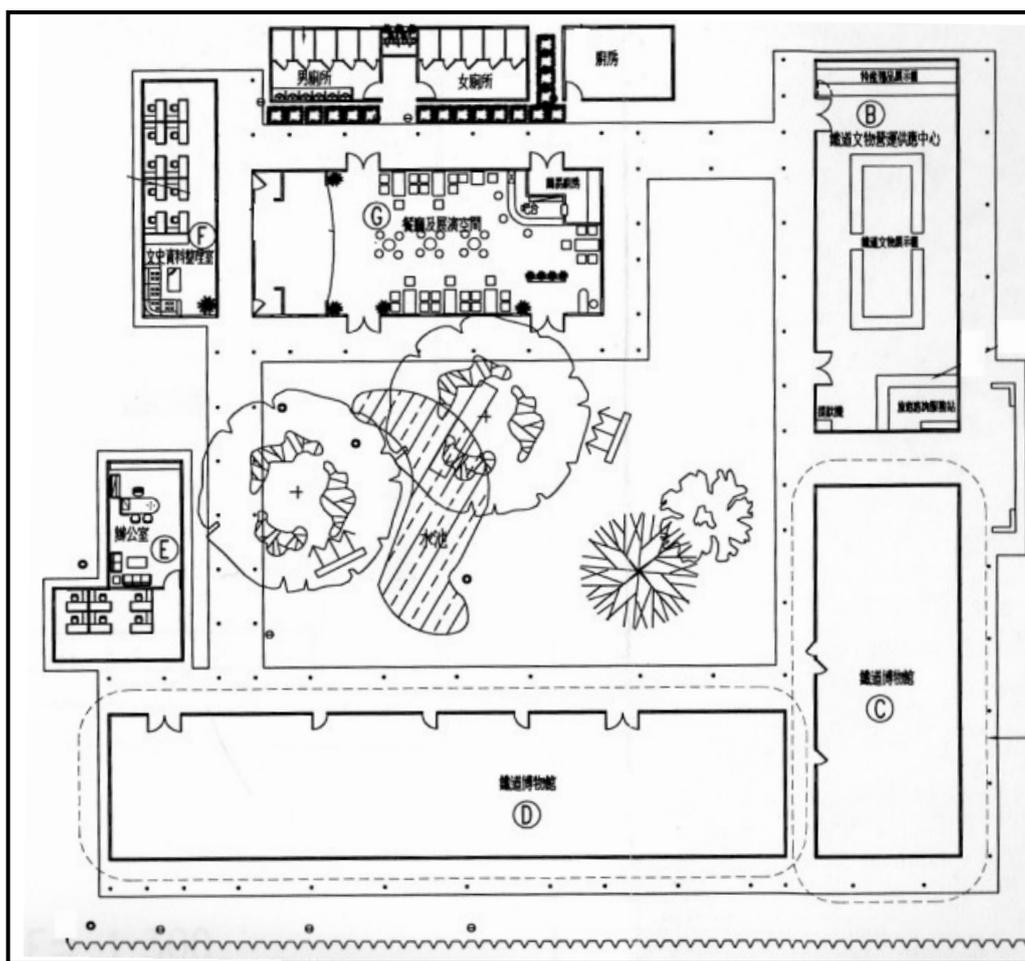


圖 40 鐵道文化園區一館內部規劃圖

(資料來源：謝欽宗建築師事務所，《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》，花蓮：花蓮縣文化局，2003，5-14-A2-5。)

⁵⁹ 謝欽宗建築師事務所，《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》，5-14-A2-5。

⁶⁰ 謝欽宗建築師事務所，《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》，5-14-A2-7

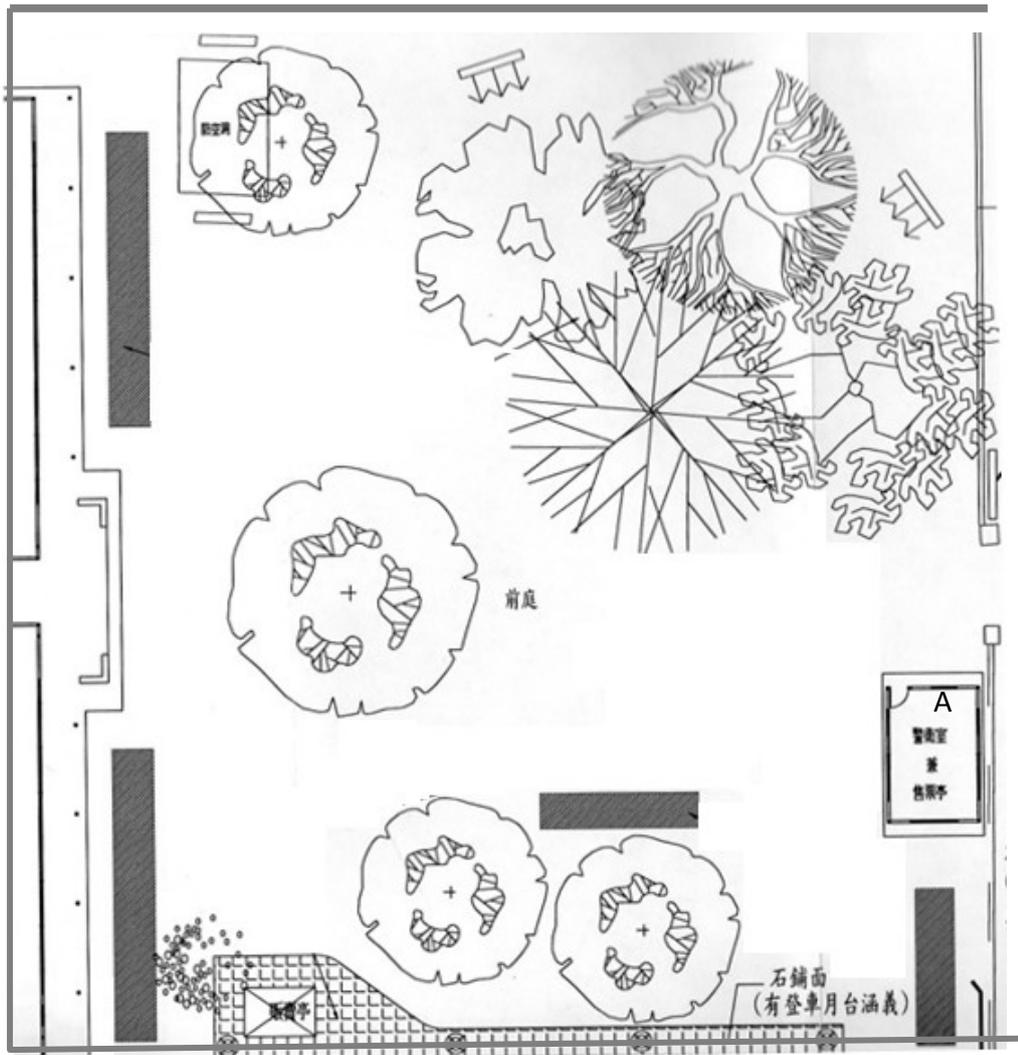


圖 41 鐵道文化園區前庭規劃圖

(資料來源：謝欽宗建築師事務所，《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》(花蓮：花蓮縣文化局，2003)，5-14-A2-2。)

第二期的修復計畫在 2006 年展開，主要進行鐵道文化館 D 棟文物展示館、A 棟警衛室、廁所、前庭庭園景觀修復。D 棟鐵道博物館在修復計畫中規劃打造鐵道及環境模型資訊體驗之視聽模擬展示空間，提供觀展民眾互動式的多元性選擇，得到歷史上生態、自然、人文等車站有關資訊，並同時陳列火車機具模擬控制設備，達到體驗的功能。⁶¹A 棟警衛室、前庭庭園景觀同列為鐵道文化園區前院修復範圍(圖 41)，主要在出口處放置平面及場地文物相關說明解說牌，

⁶¹ 謝欽宗建築師事務所，《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》，5-14-A2-8

另為區塊內樹木的整理，同時建立鐵道文物販賣亭，並於圖 4 下方石鋪面旁擺設舊時代車廂，藉由陳列戶外大型鐵道相關組件，達到吸引遊客目的，不過戶外陳列車廂的規劃在後續鐵道文化園區經營未被採用，此區也未設置販賣文物的商店，第二期的修復工程在同年 12 月完工。

2007 年是最後一期的修復工程，進行 G 區展演空間的修復，即中山堂的重建，內設有舞臺及講臺空間，提供後續舉辦相關活動的場所，同年 8 月，鐵道文化園區修復計畫告一段落，此即為鐵道文化園區一館，而 E 區辦公室和 F 區文史資料整理室則到了 2011 年才繼續完成整修。

（二）鐵道文化園區二館修復

在鐵道文化園區一館修復的同時，花蓮縣文化局 2005 年委託財團法人臺灣大學建築與城鄉研究發展基金會進行《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫》，此一計畫透過對花蓮地方發展史及東線鐵道發展史的回顧，以勾勒舊東線鐵道花蓮火車站區的空間發展背景與脈絡，並配合現況歷史建築的調查與測繪，以說明鐵道基地的空間發展歷程，最後在此基礎上提擬建議保存歷史建物、後續空間規劃與推動策略。⁶²此一研究計畫帶給花蓮縣文化局對後續鐵道文化園區二館的修復強有力的基礎資料建構，同時，由於此一研究計畫擴大訪談周邊居民、鐵路現職及退休人員、其眷屬、鐵道專家等，在各界建議與想法交融下，提供花蓮縣文化局對於修復後之整體經營方向有更具體的想法。

2007 年花蓮縣文化局在鐵道文化園區一館修復接近尾聲的同時，委託鍾永男建築師事務所進行舊工務段、警務段⁶³的修復工程規劃，2008 年 2 月完成整體規劃設計，同年 9 月展開正式修復工程。總計修復舊工務段、舊警務段、拘留室、鐵工坊、附屬工廠、廁所，另尚有庭園景觀及老樹維護工程、解說牌及指標系統工程、蟲蟻防治工程、水電及設備工程、內部設備工程等。

圖 61 為鐵道文化園區二館整修前後對照圖，還原歷史建築不只是修房子，更重要的是延長建物使用的壽命，花蓮縣文化局依據《文化資產保存法》，除了仿製原始木造建築施工工法，同時利用現代技法，替歷史建築增添現代化的防護技術（防水、防蛀），希望這些屋齡超過一百年的房子，在一百年後繼續存在。⁶⁴

⁶² 財團法人臺灣大學建築與城鄉研究發展基金會，《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》（花蓮：花蓮縣政府文化局，2005.12），摘要（無頁碼）。

⁶³ 工務段及警務段辦公室均興建於日治時期，初期皆由工務段使用，而警務段後由鐵路電台使用，最後撥交鐵路警察局使用，由於鐵路警察局作為柔道訓練之用，另有「武道館」之稱。

⁶⁴ 花蓮縣文化局，《東線鐵道風華再現DVD》，花蓮：花蓮縣文化局，2009.4。



圖 42 鐵道文化園區二館修復前後對照圖

(資料來源：花蓮縣文化局，《東線鐵道風華再現 DVD》，花蓮：花蓮縣文化局，2009.4)

二、花蓮縣政府-洄瀾 2010—創造花蓮永續發展願景規劃案、花蓮地方文化造景運動—洄瀾之心計畫

(一) 洄瀾 2010—創造花蓮永續發展願景規劃案

《洄瀾 2010—創造花蓮永續發展願景規劃案》為前花蓮縣縣長謝深山 2003 年上任後，主要推行的施政方向。在規劃中，將花蓮總體空間建構出「二軸三區一心」的發展模式，⁶⁵「二軸」一是中央山脈與花東縱谷區域，一是海岸線區域，即兩狹長區域軸線所形成之發展聚落；「三區」則是將花蓮縣分為北中南三區，進行分區主題發展規劃，北區：旅遊樞紐與創科產業區，中區：自然有機生活區，南區：健康養生區；「一心」即為花蓮縣發展核心所在，亦稱為「洄瀾之心」，具備整個花蓮縣中心都市機能，同時牽動「北區」發展，因此，在舊有都市文化與歷史發展下，透過分區機能調整，達到「洄瀾之心」整體發展效益。

1. 「洄瀾之心」分區機能發展⁶⁶

「洄瀾之心」終極發展目標為開創一個「脈承地區獨特文化的優質水岸觀光城市」，在滿足能提供國際水平之旅遊服務需求下，將「洄瀾之心」土地分區做結構式的調整，分為五大區（圖 43）：

- (1) 城中區：即為「洄瀾舊都心」，是大花蓮主要成長核心，延續並強化過去作為區域發展中心的機能，主要為全縣最密集之商業區塊。
- (2) 國際旅遊服務區：即為「洄瀾新都心」，為全縣對外的海空門戶，透過港區水岸的發展，朝向親水遊憩機能建立，並整合周邊大規模產業用地再開發為商業與服務機能，打造具有國際水平之都市空間。

⁶⁵ 財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010—創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》（花蓮：花蓮縣政府，2004.12），7-1。

⁶⁶ 財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010—創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-3。

- (3) 市郊住宅發展區：為鄰近花蓮市的市郊區塊，提供市中心主要的住宅服務機能，整體住宅品質的維持是此區主要發展方向。
- (4) 產業轉型再生發展區：此一區域腹地廣闊，且鄰近花蓮市，區域內閒置嚴重的光華工業區及具污染性的中華紙漿廠，宜配合轉型發展，朝向綠色生技產業走向再生。
- (5) 鄉村住宅發展區：此一區域在地理位置上形成獨立發展的區塊，周邊緊鄰鐵路、高山與河溪，適合朝向單純的鄉村住宅聚落發展，避免受到都市向外蔓延的干擾。



圖 43 迴瀾之心分區機能界定構想圖

(資料來源：財團法人成大研究發展基金會，《迴瀾 2010—創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-3)

2. 「洄瀾雙心」發展模式

「洄瀾雙心」由「洄瀾舊都心」與「洄瀾新都心」組構而成（圖 44），由海岸向內地發展，由於臨水岸相當長，外圍並有大型產業用地及港務局土地供作開發旅遊服務設施使用。而洄瀾新都心擁有大規模待開發腹地，能夠滿足水岸遊憩發展方向，洄瀾舊都心則蘊含舊市中心都市機能與舊紋理，提供市中心層級的商業機能與公共服務，新都心與舊都心間以環狀輕軌系統串連，達到空間相挹注活化的功用。⁶⁷



圖 44 洄瀾雙心發展模式概念圖

（資料來源：財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010—創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-4）

⁶⁷ 財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010—創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-4

(1) 洄瀾舊都心：

舊都心地區為日治時期開發的都市計劃區，為主要商業匯集區塊，在未來發展朝向整體區域空間重新建構與再利用，包含海岸區土地開發再利用，完成水岸地區遊憩活動區建置；大型閒置空間與閒置公有房地再利用，推動文化創意產業並提升區域人文意向；洄瀾之心計畫推動，藉由洄瀾之心主體建築完成，帶動六期重劃區整體發展，並重建輕軌運輸系統；田頭新村發展渡假休閒住宅，利用區段徵收或市地重劃，有效取得公共設施用地，掌握公共空間預留規模與位置，使之與水岸空間有良好的聯結。(圖 45)



圖 45 洄瀾舊都心土地使用構想圖

(資料來源：財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010—創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-6)

(2) 洄瀾新都心：

洄瀾新都心的發展以公共空間配置為主軸，配合花蓮港以多角化經營模式，朝向休閒漁港區、原有商港營運散雜貨貨櫃碼頭區、作為停靠國際郵輪等觀光用途之水岸空間（圖 46）之觀光遊憩港、觀海旅館區、黑潮海生館、觀海旅館區、親水碼頭區、海洋廣場）發展，使得因砂石與水泥運輸量逐漸減少之花蓮港，能有轉型再發展的機會。⁶⁸



圖 46 花蓮港港區整體轉型構想圖

（資料來源：財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010－創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-8）

⁶⁸財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010－創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-7。

圖 47 為洄瀾新都心產業用地再發展構想圖，可看出除了港埠用地的轉型外，周邊也因應港區發展而轉型，利用閒置之臺肥氮肥廠用地規劃為國際渡假村，除了緊鄰港口外，北側之海角高原（四八高地）具有絕佳觀景優勢；原美崙工業區則配合文建會文化創意產業計畫轉型，成為石藝加工及石製品推廣區；在原臺肥用地規劃國際會議商務中心，緊鄰重新規劃之花蓮港，吸引多樣觀光客源。同時為了生態保育永續發展，將七星潭海濱依循管制開發原則，劃設為限制開發區，鄉鄰之四八高地，研擬釋出部分軍事用地，保留原防風林地使用，劃設生態保護區。⁶⁹



圖 47 洄瀾新都心產業用地再發展構想圖

（資料來源：財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010－創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-8）

⁶⁹ 財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010－創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-8、8-9。

3. 地區運輸系統規劃－平面輕軌運輸系統

洄瀾雙心之運輸發展目標為塑造「以人為本之國際旅遊運輸環境」，聯結洄瀾雙心，建構以輕軌系統為主軸之運輸環境，藉由輕軌系統可快速聯繫機場、港口、車站等交通節點及主要活動區。洄瀾雙心的輕軌運輸系統採街走方式，兼具觀光和運輸用途，初擬之輕軌路線係採臨港線之舊鐵道路線，主要機能在服務轉型後的花蓮港區與舊市區，同時設立支線深入花蓮機場，亦可作為機場至市區之間接駁系統；原作為臺泥運輸之貨運之線，配合洄瀾新心再開發計畫，轉型為客運運輸。整體輕軌運輸系統包含洄瀾環線 14.5 公里、機場延伸 2.7 公里、洄瀾新心 1.4 公里，包含 13 個車站。⁷⁰（圖 48）



圖 48 洄瀾雙心地區輕軌運輸系統路線示意圖

（資料來源：財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010－創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-14）

⁷⁰ 財團法人成大研究發展基金會，《洄瀾2010－創造花蓮永續發展願景規劃案規劃成果報告書》，8-13。

（二）花蓮地方文化造景運動－洄瀾之心計畫

《花蓮地方文化造景運動－洄瀾之心計畫》為花蓮縣政府城鄉發展局於1995年提報參加內政部營建署《城鎮地貌改造－創造臺灣城鄉風貌示範計畫》獲得首獎，並獲得營建署補助八千萬經費，開展第一期陽光電城的興築。

洄瀾之心計畫主要使用公園用地，企圖將花蓮市荒廢近25年的舊市區中心打造為複合型的都會公園，全案分為三期計畫，第一期計畫主體為「核心紮根，再造舊鐵道紋理」，主要包括原公園兒童用地之完整街廓，設置「城鄉願景館」及部分草坡，礙於都市街廓與都市周邊環境無法完全呼應，花蓮縣政府接續進行「洄瀾之心鄉街改造計畫之都市設計研究案」，以洄瀾之心跨越街道，調整周邊街廓；第二期內容主軸為「向海洋生態延伸」，以向東延伸之觀海高臺為主，建構跨越海岸路之平面車行箱涵隧道；第三期內容為「周邊環境填補」，以因應都市計畫變更之環境整理，包括花蓮舊火車站站前廣場及鐵道廣場等環境設施。⁷¹

1. 洄瀾之心第一期工程⁷²

洄瀾之心第一期工程以原機工房設置城鄉願景館為主體建物，附加一大型光電棚架企圖打造門戶與主體建物共存之意象，除了願景館展示功能外，同時達到光電教育功能。

圖49為洄瀾之心第一期工程配置圖，由於是以「核心紮根，再造鐵道舊紋理」為主要概念，因此以花蓮舊火車站為基底，入口處廣場地面設置鐵道意象，聯結主體城鄉願景館，同時結合陽光電城建築計劃案，向東延伸，增設太陽能光電板主體頂棚、光電示範系統，光電應用導覽看板、光電休憩棚架等相

⁷¹ 花蓮縣政府建設處，《花蓮地方文化造景運動－洄瀾之心計畫二、三期延續工程申請計畫》（花蓮：花蓮縣政府，2010.12），3。

⁷² 花蓮縣政府建設處，《花蓮地方文化造景運動－洄瀾之心計畫二、三期延續工程申請計畫》，7。

關光電設施，同時預設橙線的綠色運輸系統及黃線鐵馬道，企圖將洄瀾之心第一期塑造成兼具歷史、文化、產業、觀光、生活、科技、生態綠建築之永續城市之心。

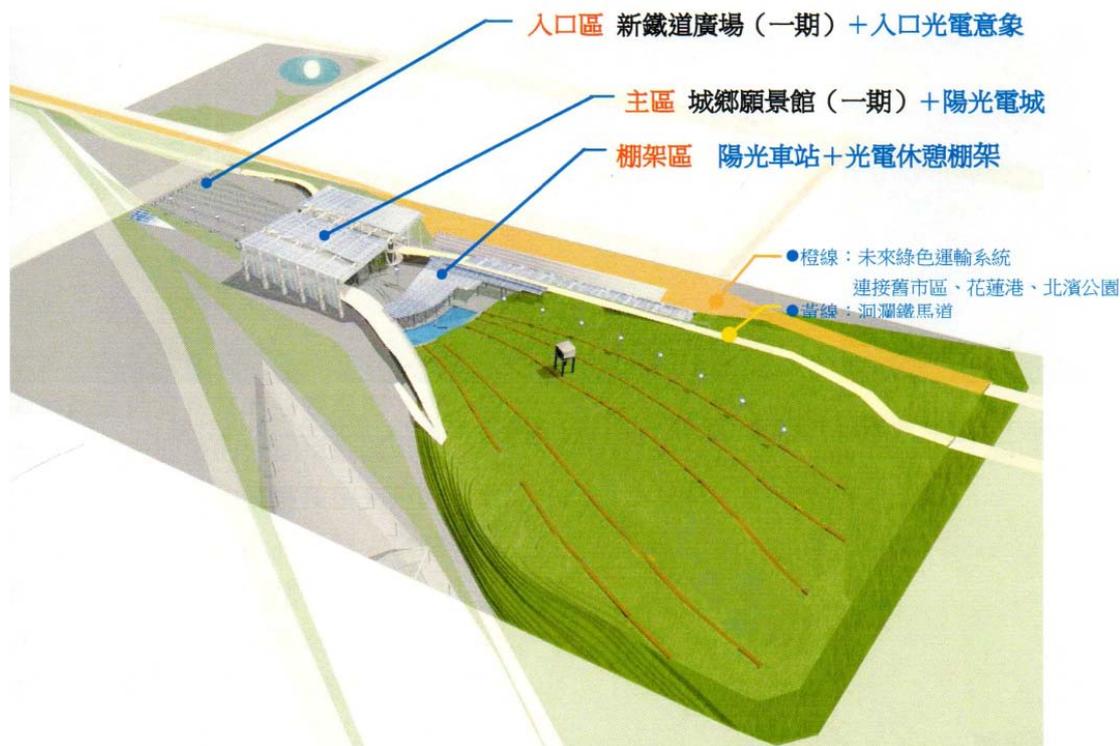


圖 49 洄瀾之心第一期工程配置圖

（資料來源：花蓮縣政府建設處，《花蓮地方文化造景運動－洄瀾之心計畫二、三期延續工程申請計畫》（花蓮：花蓮縣政府，2010.12），7。）

洄瀾之心第一期工程「花蓮市六期重劃區未來城鄉願景館及周邊環境工程」在 2007 年完工後，2008 年進行驗收，同時陽光電城也完工，開始光電設備系統運作並正式啓用。

2. 洄瀾之心第二、三期工程

洄瀾之心第一期工程完工後，全區朝整體建築進度前進，2009 年接續進行「洄瀾之心計畫第二期地景平台先期填土整地及簡易綠化工程」。第二期工程主軸為「向海洋生態延伸」，接續完成景觀平台、簡易綠化、鋼構平台，並設置光電咖啡館、旅遊服務中心及無毒農業體驗館、跨 193 道路鋼構平台，第二期工程在 2010 年 6 月正式完工。

工程進行當中，同時開放部分館區供民眾參觀，但因參觀人數不多，加上縣民普遍對此一建築的質疑，在現任花蓮縣縣長傅崐其主導下，透過警方、戶政與鄰里長針對四萬多戶住家，展開全面普查，期盼將陽光電城後續工程款移做石雕園區，但移轉工程款與原計畫不符，因此，後續工程仍維持原案繼續進行。

三、臺灣鐵路管理局區域開發計畫

臺灣鐵路管理局於 2009 年 11 月發表了《民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案》簡報，進行六期重劃區旅館區的招商介紹，規劃範圍包含圖 50 旅館所在基地，以 BOT 方式興建營運，⁷³另包含鐵道文化園區一館（鐵道部花蓮港出張所）以 OT 方式營運。⁷⁴



圖 50 臺灣鐵路管理局六期重劃區旅館基地

（資料來源：臺灣鐵路管理局，《民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案》簡報，8）

⁷³ BOT (Build- Operate- Transfer)，是促進民間參與公共建設方式的一種，指政府規劃之公共工程計畫，經一定特許程序由民間機構投資興建及營運其中一部分或全部，並由民間機構於一定期限內經營服務，特許經營期限屆滿時，民間機構應將當時所有全部營運資產，依原許可條件有償或無償概括移轉與主管機關。

⁷⁴ OT (Operate-Transfer)，是民間參與公共建設方式的一種，主要做法是政府投資興建完成之設公共建設，委託民間機構營運，營運期屆滿後，營運權歸還政府。

整體規劃構想分為兩部分，其一為鐵道文化館的經營管理，除了歷史建物維護管理外，並在鐵道文化園區一館設置旅客服務中心，提供參觀導覽、輕食休憩、單車租借及紀念品販售等服務（圖 51）；另一部分六期重劃區旅館區的定位為臺灣東部唯一四星級⁷⁵都會海水養生之生態國際觀光旅館，營造優質生態養生與鐵道文化休閒度假場域。⁷⁶

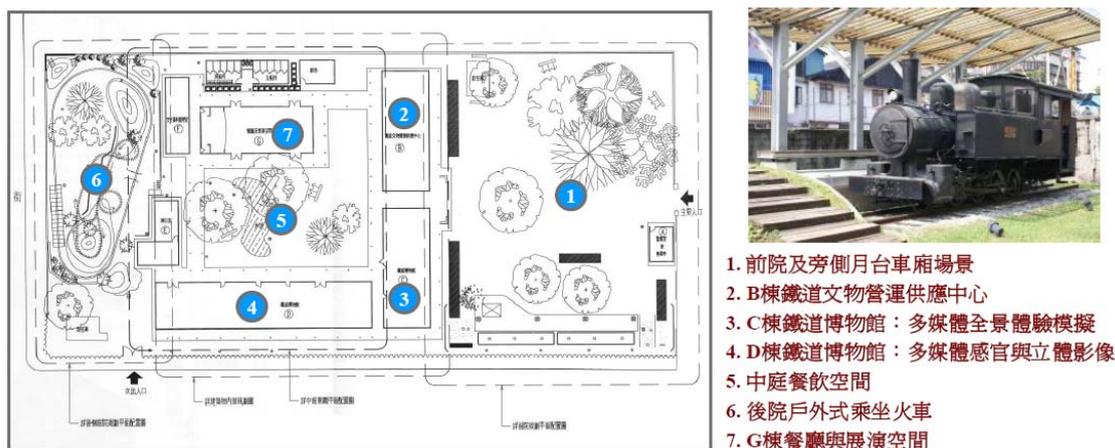


圖 51 鐵道文化園區一館OT營運配置圖

（資料來源：臺灣鐵路管理局，《民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案》簡報，20）



圖 52 六期重劃區旅館區及商業區整體規劃構想

（資料來源：臺灣鐵路管理局，《民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案》簡報，22）

⁷⁵ 花蓮市目前有4家國際級觀光飯店，分別是4星級的美崙飯店，3星級的亞士都飯店、中信飯店、統帥飯店。

⁷⁶ 臺灣鐵路管理局，《民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案》簡報，20-21。

圖 52 為臺灣鐵路管理局預設之旅館區及商業區整體規劃構想，由於此一區域和海岸僅臨北濱街，具有相對的海岸景觀優勢，同時考量旅館用地建蔽率，在旅館主建築下，仍保留大面積綠地作為造景或泳池、生態池；另外，因應此一區塊緊鄰主要幹道（北濱街、中山路），利用大量植樹鄰接綠帶的設計隔絕噪音，且各樓層採逐層退縮設計，配合植栽綠化，達到省電的功效。



圖 53 六期重劃區旅館區及商業區空間規劃

（資料來源：臺灣鐵路管理局，《民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案》簡報，23）

圖 53 為臺灣鐵路管理局在整體規劃考量下細部空間規劃藍圖，可看出臺灣鐵路管理局對於此一旅館區的規劃想法，初步預定此一區域開發時程為，自 2011 年至 2015 年為旅館籌備興建期，2015 年至 2060 年為旅館營運期，籌備興建期和營運期共計五十年。

而現階段考量招商事宜的前提下，商業區的使用，目前仍為舊鐵路警察宿舍區，臺灣鐵路管理局和現住戶存在搬遷補償爭議中，尚待解決，因此，後續旅館區興建案因而延宕。在花蓮縣政府方面則積極與臺灣鐵路管理局洽談此一區域的旅館興建案，希望以雙方佔各半持股的方式共同興建經營六星級旅館，對於此一臨海的旅館用地，未來的發展仍為未知數。

第三節 園區周邊居民的在地想像

1994 年開始，文建會提出社區總體營造的計畫，有別於以往由上而下政治取向的社區動員，轉而強調社區本身文化特色的營造，跳脫了以行政區域為分割的社區，深入社區歷經時間和歷史脈流下，所產生的在地化特殊發展。

因為這樣的地方力量受到重視，許多以社區名目的發展協會漸次成立，這些組織強調地方文化的特殊性，並加以彰顯，除了達到社區發展的目的，對於連結社區情感及延續有一定程度的幫助，「社區」一詞，也開始在地方發展中展露頭角。

在本章第二節以公部門為出發的計畫歸納後，本節進入與舊火車站周邊最貼近的在地社區探討，在地的居民因為車站的興盛感受到地區繁榮盛況，車站裁撤後面對區域二十幾年的衰退，重建後的鐵道文化園區象徵花蓮市舊火車站廠區的重生，但對居民而言，曾經的榮景卻不再重現。

一、鐵道文化園區所在社區分析

花蓮縣文化局將鐵道文化園區定位為六期重劃區及花蓮市舊火車站附近地區，透過衛星空照圖來了解，即圖 54 黃色虛線所在範圍（北起中山路，南至明義街，西起成功街，東至海濱街），亦是現存廠區所在區域範圍，包含位於民族里區劃之鐵道文化園區一館，民治里區劃之鐵道文化園區二館、處長官邸，主勤里區劃內之鐵路醫院，主商里區劃內之蒸汽加水塔。



圖 54 鐵道文化園區分布範圍

民治里涵蓋範圍是四個里中面積最大，里區劃內，多數街廓區塊屬於鐵路局所有地，包含鐵路宿舍，因此，在車站裁撤後，宿舍區居民大多搬離，人數驟減，目前主要人口集中在臨軒轅路，主要是商業用途店家，另為臨北濱街住家和民宿經營業者，其他區域仍有居民居住則是鐵路宿舍尚未搬遷的退休鐵路人員或其眷屬，近年來，因整體區域規劃，六期重劃區旁原鐵路警察宿舍區被畫作商業區，居民遭到鐵路局要求搬離，未來是臺灣鐵路管理局 BOT 案旅館興建地。

民治里內尚有大型建築洄瀾之心及鐵道文化園區二館、處長官邸與周邊宿舍，是主要鐵道文化園區腹地，不過，區域內仍有多數鐵路局土地呈現閒置狀態，鐵路局並將部分土地租給少數商家，這些流動性的商家無規劃性的經營模式，也使得這些街廓或呈現紊亂攤販聚集，或呈現荒蕪待開發狀態。

民族里涵蓋鐵道文化園區一館範圍，包括臨中山路商家並往內延伸至公園路，整個民族里除了中山路曾經是花蓮市最繁榮的商家聚集路段外，內側巷弄

亦是花蓮市舊火車站營運時多數商家和旅館所在，繁榮流通的商業活動，但在車站裁撤後，多數店面關閉，居民則多為世居此地的里民。

我們這一區因為曾經店面很多，生意好做，所以只要商家基本上都家境都很好，他們的孩子都會送到外地或是國外，第二代都好過，不過現在還留下來的，就只剩老人家，一方面年紀大，另一方面生意也做不起來，所以店都關了，不然就是一樓租出去，老人家住二樓。（民族里里長）

主商里和主勤里都涵蓋中華路兩側範圍，現因商家多往中正路街區移動，因此這兩里的商業活動逐漸沒落，里內居民也以長期居住此地為主，中華路巷弄內仍有少數獨立經營的小商店，但人潮明顯稀少。主商里曾為鐵道經過路段，在花蓮市公所鐵道遊廊計畫的推行下，設立鐵道徒步區，吸引許多小攤販進駐，也是花蓮市人潮較多的區域。

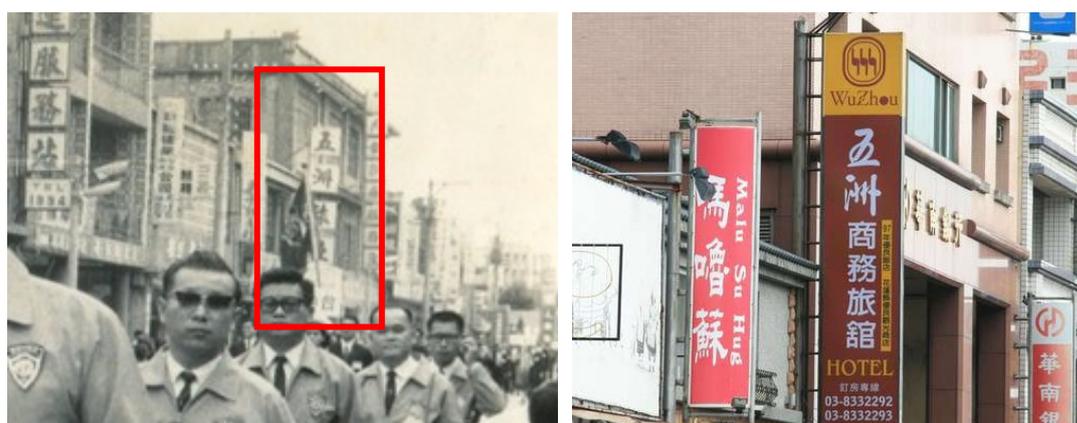
因此，此兩里形成一特殊共同發展現象，中華路以西包含舊鐵道廠舍區域呈現人煙稀少，建築老舊狀態，中華路以東，沿著舊鐵道路線，自大禹街開始連結中華路至鐵道徒步區，是繁榮且商業聚集的樣貌。

二、社區居民的在地意向

本研究訪談鐵道文化園區周邊商家及居民，除了表 13 所列受訪者外，同時進行田野調查，增加和社區居民的對話機會進行非正式訪談，以社區觀點來分析園區與周邊的連結情形，同時了解在歷經二十年的廠區用地市地重劃為商業用地後，花蓮市舊火車站周邊商家及居民的想法與期待。

表 14 訪談對象一覽表

受訪者代號	受訪者	現居地居住時間	地點
A	民族里里長	25 年	里長服務處
B	民治里鄰長	21 年	鄰長自宅
C	主商里里民	40 年	里民自宅
D	銀座服飾	31 年	商家店鋪
E	瑞發茶葉行	33 年	商家店鋪
F	五洲商務旅館	30 年	旅館
G	園區志工		鐵道文化園區二館



照片 20 1960 年代五洲商務旅館與現址對照
(資料來源：友人黃家榮提供)



照片 21 1960 年代銀座時裝與現址對照
(資料來源：友人黃家榮提供)

(一) 車站裁撤前後的社區觀感

本次訪談對象在花蓮市舊火車站周邊居住時間都超過二十年，見證此一區域繁榮興盛而今衰落的樣貌，藉由訪談者的回顧過程，拼湊出當時商圈的榮景。

中山路上除了店家之外，會搭棚子出來，租給一些攤販，一些坐火車的、轉搭客運的旅客都會光顧這些便宜的小攤販，所以生意很好。我們住的這個宿舍，都可以聽到火車的聲音，總之是很繁榮的區塊。另外，這裡有華南銀行也很重要，通常銀行會在人多的地方提供服務，除了遊客外，也有來銀行辦事的。(B)

舊車站這邊以前除了火車以外，印象最深就是金馬號的客運，金馬號每天從早到晚不停發車，載來很多人，也載來商機，這一條路上店都開得很滿，也有印象火車開過。(D)

那個時候車站附近最多名產店，我們旁邊一六堂（當時最大的名產行）裡面的老闆和老闆娘，每天都早上六點就開門，可以做到晚上 12 點，我是都 8 點才開店，也是生意做不完，等火車的、坐金馬號的，還有遊客，連我這個比較小的名產店也都可以做生意到晚上 12 點，生意很好做。(E)

我們的旅館是在中山路上，當時開有很多的名產店，不過真正熱

鬧不是在中山路上，是要往巷子裡去，就是現在的復興街，裡面旅館多，想要買東西也很方便，比溝仔尾還熱鬧，你現在看很多店都關了，或者轉型成現代化旅館，就是那時候最繁榮的地方。(F)

在車站裁撤前，由於花蓮舊火車站位於東線鐵路、客運的起點，送往迎來，成為交通及商業發達的區域，今日的中山路和復興街、福建街旅館、名產行、商家林立。裁撤後，車站周邊也產生很大的變化：

看起來是店變少，名產行和旅館店變少，可是，有一些店不完全是受到車站影響，像很大那一間一六堂（名產行），還有麵包店美而香，以前生意都很好，開店的老一代老闆都很努力在做生意，家裡第二代都很好過，就開始賭博，兩家很有代表性的店都因為賭博賭掉了，也不是因為車站的關係。其他店就真的是做不起來，不然就苦撐，你看郭乾香，現在還賣石頭，因為有陸客團，可是生意也難做。(E)

我們旅館生意大減就是因為車站裁撤，當時還有王子飯店，應該和統帥飯店都是高級的象徵，不過我要說老實話，這裡很多店家的衰落確實和車站相關沒錯，但是更大的原因是因為這裡曾經生意好做，所以產生很多很好過的富二代，這些第二代的子女養尊處優，家裡給他們很強的經濟支援，不過很多都安於享樂，甚至後來開始賭博、吸毒，養成這種壞習慣，家裡很快就敗掉了。(F)

在舊火車站周邊商圈因為車站的搬遷產生很大的變化，不再有火車載來客人，生意一落千丈，此外，也從訪談和與社區居民的對話中，發現部分店家的衰敗是因為車站興盛時使得商家非常富裕，卻造就第二代養尊處優，染上惡習，導致店鋪停止營業。

(二) 鐵道文化園區與社區的連結

在花蓮市舊火車站廠區陸續登錄歷史建築，鐵道文化園區一館、二館重新開放參觀後，園區所屬的民族里、民治里及周邊里民對於此一園區仍存有很大的疏離感，似乎與記憶中的車站無法連結。

鐵道文化園區它是屬於以前辦公的地方，和居民本來就是沒有關係的，你要說和社區聯結真的有困難，我的想法是，如果一個園區，周圍居民都沒有意願進去，觀光客或外來的人怎麼會願意進去。(A)

文化局是說這裡當鐵道博物館，可是規模太小了，之前很多東西都被偷，所以館藏也沒多少，逛完一次就不想再去一次了。(E)

這些建築應該是文化資產的一部分吧！我覺得這是很有意思的，你看那麼多老建築，裡面有多少有意思的歷史意義，只是缺少了整體的整合規劃，文化局做文化局的園區，縣政府卻主力在發展旁邊的商業區，觀光旅遊局也沒有認真在幫忙行銷，如果這些公部門的力量可以整合起來，我相信它會是花蓮旅遊很好的賣點，包裝還是很重要的。

(F)

地方文化館的經營除了呈現文化館特有之面貌外，在富含歷史意義的鐵道文化園區，對於周邊居民少了吸引力與共同的話題性。可以思考的是，打著地方文化館名號的館舍，與地方的交集情形，訪問當地里長後，里長很肯定歷史建築的重現，不過，可以賦予這樣場域更多可能性。

社區方面，我已經陸續在和文化局楊小姐連繫，希望借用一館的區域，做定期的福氣站或里的聯誼聚會，這麼多樹木，那麼多的空間，擺一些椅子讓老人家乘涼泡茶，我們可以幫他們量血壓，做簡單的健檢，增進里居民感情，建立起大家知道有一個讓居民放鬆聚會的場所，這樣對空間的使用，在我看來也很棒。(A)

以社區觀點而言，車站廠區在喪失原有功能性後，除了本身文物與場館的營運外，提供公共服務空間，舉辦里民活動，讓社區居民對於鐵道文化園區不再陌生，也讓主要營運的花蓮縣文化局能與社區產生合作的契機。

（三）周邊公共建設的社區認同

在進行田野調查時，許多居民對於洄瀾之心陽光電城的設立產生很大的質疑，因為這是在整個廠舍市地重劃後唯一大型建物，但它也帶來許多反對的聲浪，訪談中，我們會發現，縣政府在大型公共建設推動與基層人民的意向是無法磨合的，過程中民眾屬於被動的接受。

洄瀾之心開工前，縣政府曾經把我們這四個里的里長找去開會，跟我們說明要在機廠這邊有一個很大的建築要蓋，這是得到內政部建築首獎的建築，未來會是花蓮市的新地標，會帶動整個六期重劃區的發展，以後大家會因為這個新的地標，人潮大量聚集，就不會像現在這個樣子。(A)

在洄瀾之心建築逐漸明朗之後，第一期工程完工，展開營運，不過在試營運一段時間後，遊客稀少，營運成效不彰，地方對於此一建築反彈的聲浪更大，社區居民除了對於建物外型及功能充滿疑惑，鋼構的主體在靠海的位置，也將面臨考驗。

在花蓮縣政府主導下，展開一次問卷調查，在調查過後，仍維持後續興建決議，而花蓮縣政府在第二期與第三期的工程進行當中，對於營運方針仍不確定，曾經美綠化的花卉植栽呈現乾枯凋零，或許有效的行銷與包裝能給予這棟居民戲稱的「鐵工廠」新的未來。

每一個建築它的建造都一定有背後的背景或是它的建築意義，目前搞得這個樣子，我認為最大的問題應該是縣政府的行銷出了問題。

大家都會一面倒向拆除，說他是蚊子館，縣政府都不營運它，才說它是蚊子館，如果你有認真去包裝它，甚至讓比較知名的品牌進駐，利用這樣的吸引方式，來讓客源進來，或用 OT 的方式去經營，既然政府做不到，就讓營利為主的商家進駐，這樣比較好吧！我很反對花了納稅人的錢，卻不好好經營，推說它是鐵工廠，然後貿然的拆掉，這樣會很可惜。(F)

(四) 對於鐵道文化園區的後續期待

由於鐵道文化園區涵蓋範圍廣大，本研究針對原運務段所在空地的發展，即六期重劃區規劃和鐵路復駛於臨港線來詢問居民的想法。六期重劃區的規劃在歷任縣長就任前都有詳盡的規劃藍圖，而經過二十載，仍然呈現荒蕪的未整理狀態。

目前是當空地廣場使用，有大型活動會在這裡，我的想法是，這裡不管怎麼用，都需要一個穩定的模式。以前的熱鬧跟現在辦活動的熱鬧不一樣，現在辦活動很熱鬧，可是噪音和垃圾、交通混亂會嚴重干擾到居民生活，以前熱鬧是人來人往，做生意的熱鬧，不會有大型喇叭或壅擠的周邊交通。(B)

市地重劃後，每一任縣長上台前都會針對這一塊六期重劃區的空地有很多漂亮的政見，不過上台後，卻都無法真正落實政見內容，計畫永遠趕不上在位者的世代交替，更何況是計畫總是不明確。(F)

2000 年時，此一空地曾有短暫的夜市經營，攤位整齊的排列，攤商也力求場地的整潔，不但讓人跡罕至的區塊產生了亮點，也帶動人潮前往舊火車站區域。

有一段時間，這裡曾經有夜市，大家都知道這個夜市很熱鬧，晚上做生意，白天攤販都很守規矩會恢復原狀，夜市就是亮點，那段時

間真的有活絡的感覺，晚上人車很多，也好熱鬧，最後是說關就關。

(A)

我們都覺得六期重劃區是做得起來的，像之前擺夜市，就非常熱鬧，市區的人走路的會走中山路到六期那裡買東西，也很有知名度，很多外地客人都會來，攤商也很守規矩，白天就收得乾乾淨淨，沒想到夜市也是說停就停。(D)

90 幾年的時候，有夜市，後來很複雜，政治力影響，結果攤販被趕光光。(E)

社區民眾對於夜市的印象是熱鬧且帶來人潮與商機，也有不同的聲音，希望朝向商業化的發展，例如：賣場、購物中心；另外，部分居民也認同目前以廣場的樣貌呈現，因為現階段的花蓮市已經少有這樣寬敞的空地可供大型集會和活動，希望能重新規劃成爲能讓市民在此悠閒漫步且具有特色的廣場。

在鐵道文化園區動態保存路線上，交通部曾在 2010 年的鐵路節宣布臨港線的復駛，針對鐵路能否復駛於臨港線，社區居民對於公部門的政策執行效率普遍抱持保留的態度，同時鐵路的復駛尚須克服許多困難，但居民們仍樂見鐵路復駛的歷史意義與觀光效益。

我舉雙手贊成，當然其中很麻煩的程序我們不討論，不過，如果整個偏向觀光的路線做起來，會很有賣點，現在這裡真的很需要人潮，需要熱鬧。(A)

公部門單位要整合，不要單打獨鬥，你看縣政府和文化局走向就有點不同，各單位得到共識後，再針對整體的計畫來多向發展，力量比較大，可以顧及的層面也會比較多，發展文化的、觀光行銷的、商業取向的，就不會各做各的，這個觀光賣點確實很吸引人。(B)

如果真的要作，整個配套要做好，把六期這一塊地整理好，看是要變廣場還是公園、賣場，陽光電城也吸引人一點，開到海邊弄得整

齊，火車開過去要有一些景點設計，會比較有人想去坐。(E)

我想一定會有人說，開這個臨港線花很多錢，還不見得會回本，利潤會不好，不過，路線只要一開，觀光旅遊局和旅行社配合推廣，建立起外來的遊客只要來花蓮就要坐一趟臨港線，才算是有人來過花蓮，把整條路線的景觀整理一下，我們的海邊是很吸引人的，大家既定的觀念被建立了，自然到花蓮就會坐鄰港線火車，要做觀光，你就要整合，不要各做各的。(F)

研究者與社區對話後，發現普遍來說，社區居民或商家對於具有歷史意義的鐵道文化園區甚少關切，但對於整體區域的發展非常關注，而這樣的關注又伴隨著無法改變的無力感，主要原因則是公部門在政策的執行前，省略和民眾的溝通機會，爾後對於鐵道文化園區、洄瀾之心陽光電城的行銷包裝不明確，使得富有時代意義的鐵道文化難以彰顯，更顯少人知。

此外，在園區與社區連結的部分，則有待負責經營的文化局與當地居民的更深入討論，唯有周邊民眾都認同且滿足社區期待，才能建立起鐵道文化園區在社區中得到支持，繼續發展的意義。

第四節 生態博物館概念實行於鐵道文化園區探討

花蓮縣文化局在針對鐵道文化園區發展規劃初期時，即期盼仿效生態博物館概念規劃，除了園區靜態博物館展示鐵道相關文物外，同時讓舊東線火車復駛於臨港線，完成動態的保存。

生態博物館立基於博物館與當地居民間的連結，因此，博物館作為保存地區歷史記憶和地方文物最佳場所，它的產生及發展應以社區居民為主要導向，本研究在分析社區居民意向後，利用博物館的五大組成元素，⁷⁷來進行生態博物館概念實行於鐵道文化園區現況的探討。

一、主體限制

鐵道文化園區的主體建築包含臺灣鐵路管理局（鐵道部花蓮港出張所）、舊工務段、舊警務段、打鐵工坊和附屬工廠、鐵路醫院、處長官邸、蒸汽加水塔，主要概念為舊東線鐵路的起點，車站廠舍文化資產保存，鐵道文化園區延伸往南至鐵道徒步區，往北則目標臨港線復駛，達到靜態與動態鐵道文化保存。

二、營運基礎

主要以鐵道相關文物展示為主要營運基礎，重現鐵路廠區建築與器物的歷史樣貌，除此之外，亦作為花蓮縣文化局在老照片徵求後的展出場域，達到收藏、展示與教育意義。再者，利用廠區閒置空間設立創意市集，朝多功能空間利用的營運方向。

三、發展策略

展現花蓮市舊火車站在舊東線鐵路營運時期的重要性，呈現鐵道歷史與文化的特殊性，連結社區，建立區域性的鐵道文化場域。除此之外，此區域為花蓮市的起源，尚包含舊城區有形的街道輪廓與無形的居民記憶。

⁷⁷ 張譽騰（1996）在《生態博物館的規劃理念與個案解析》一文將博物館萃取出五種主要元素：主體限制、營運基礎、發展策略、服務對象、權力配置。

四、服務對象

（一）縣民：

花蓮縣境內各年齡層縣民，提供學校團體教育功能，同時提供家庭休閒娛樂的據點。

（二）社區居民：

主要包含鐵道文化園區所在的民族里、民治里、主勤里、主裔里，此外，通往臨港線鐵路穿越民主里，亦包含民主里範圍為周邊社區。

（三）鐵道迷：

熱愛火車相關事務的群體，舉凡火車、車站、鐵道路線、鐵道相關文物等，對於舊東線鐵道歷史感興趣的鐵道迷。

（四）遊客：

在花蓮市旅遊的外來遊客，此為一景點。

五、權力配置

鐵道文化園區的產權所有為臺灣鐵路管理局，廠舍修復及營運則為花蓮縣文化局主導，花蓮縣文化局在廠舍修復同時，進行園區志工培訓，提供參訪遊客解說服務，因此，以目前鐵道文化園區的營運，仍是以地方政府主導方式進行。

上述五大博物館組成元素，可依照分項的屬性內容以 1 到 5 分計分，若得分為 1 分和 2 分則屬於傳統博物館，得分 4 分和 5 分則偏向生態博物館，得 3 分則是介於傳統博物館和生態博物館之間。將五大博物館組成元素，利用計分方式，區分此一博物館為傳統博物館或是生態博物館取向，即是博物館型態光譜，以下的得分，是筆者以在地居民的角度出發，給予評分。

表 15 鐵道文化園區生態博物館型態光譜

組成元素	得分	說明
博物館 主體限制	3	主體建築包含登錄為歷史建築之舊廠區，主要概念為舊東線鐵路的起點，車站廠舍文化資產保存，鐵道文化園區延伸往南至鐵道徒步區，往北則目標臨港線復駛，達到靜態與動態鐵道文化保存。
博物館 營運基礎	4	以鐵道相關文物展示為主要營運基礎，重現鐵路廠區建築與器物的歷史樣貌。 作為花蓮縣文化局的展出場域，達到收藏、展示與教育意義。 利用廠區閒置空間設立創意市集，朝多功能空間利用的營運方向。
博物館 發展策略	3	展現舊東線鐵路營運的歷史與文化特色，連結社區，建立區域性的鐵道文化場域。 包含舊城區有形的街道輪廓與無形的居民記憶。
博物館 服務對象	4	縣民、社區居民、鐵道迷、外地遊客。
博物館 權力配置	3	產權所有為臺灣鐵路管理局。 廠舍修復及營運則為花蓮縣文化局主導。

在主體限制項目，鐵道文化園區目前主體建築為靜態展示的舊廠區，屬於舊東線的文化資產，花蓮縣文化局設立有文化園區導覽地圖，並提供廠區的解說，可是在歷史建築廠區間的連結不清楚，若無導覽人員的情況下，無法掌握所有歷史建築廠區；在動態保存方面，由於舊鐵路線已在 1996 年廢止，復駛仍為未定數，因此動態保存尚未達成。在此一項目，得分 3 分，介於傳統博物館

與生態博物館之間，既有傳統博物館制式展館展出，但又兼負在地文化資產保存，待未來路線保存目標達成，並連結各歷史建築廠區，即能達到生態博物館取向。

在營運基礎方面，利用展館介紹舊東線營運歷史，並收藏有舊時鐵道相關文物，除了固定鐵道收藏品外，尚有不定期的展出空間，作為文化局在經營鐵道文化與舊城區活動的展示空間，達到展覽與意義；近期，利用園區外側空間，舉辦創意市集（照片 22），販售縣民手作商品或近郊小農生產農產品，達到園區多功能空間運用方向。在此一項目 4 分，能再呈現的部分則是周邊社區居民的投入，可結合社區意向與居民需求，舉辦以居民為取向的相關活動，或將展示場域擴大至周邊社區，營造舊城區街廓的時光走道，即更趨向於生態博物館取向。



照片 22 創意市集

在博物館發展策略方面，得分 3 分，鐵道文化園區周邊為舊火車站所在社區場域，應與周邊社區為一整體發展範圍，除了區域性的鐵道文化場域外，舊火車站亦是花蓮市舊城區發展的起點，現有街道走向及多數街廓範圍仍維持不變，具有地區居民無形的舊市區發展記憶，這些記憶的整合都有助於鐵道文化園區於社區的經營，使之更趨向於生態博物館。

在服務對象方面，鐵道文化園區提供縣民，如學校團體、家庭作為教育學習與休閒旅遊的據點；提供鐵道迷踏訪東線鐵道歷史與文物的展館，提供外地遊客在地的旅遊景點。在此一項目得分 4 分，主要原因在於鐵道文化園區與社區居民的連結度低，社區居民普遍認為鐵道文化園區與生活無關，對於居民沒有吸引力，因此，鐵道文化園區在原有展館功能外，宜定位為公共空間，利用園區舉辦社區活動，讓社區居民參與其中，營造社區共同話題與社區意識，抑或在鐵道文化園區的經營加入社區意向與社區參與的機會，對於園區趨向生態博物館更有助益。

最後，在權力配置方面，鐵道文化園區主要經營主導者為花蓮縣文化局，為地方政府單位，後續經營再加入地方參與方式經營，即能朝向生態博物館邁進。

第五章 結論與規劃建議

花蓮市舊火車站扮演著花蓮市舊城區發展的起點，失去車站的城區，從街道走向、街廓樣貌到店家建築仍保有曾經發展的樣態，是具有十足歷史意涵的區域。在花蓮市舊火車站周邊，各階段的歷史分期下，地景變遷深受車站興建與裁撤影響，車站建立帶動周邊發展，而車站裁撤，連帶使得周邊沒落，是臺灣多數車站與所在都市發展的縮影，透過車站周邊地景的重現，同時了解花蓮市的市街發展概況。

花蓮市舊火車站周邊從深具交通節點功能的都心地位，在近 30 年間，即使鄰近鬧區，仍顯沒落，同時，喪失原有鐵路維修、運輸機能的廠舍區域，更因為文化保存的不利下，影響到整體車站周邊市街的加速沒落。

本研究區歷經呈現蓬勃發展的日治營運期及戰後繁盛期，可說是擁有 70 年的繁華榮景，也將俗稱舊市區的花蓮市舊火車站周邊推向花蓮市街發展初始的都心地位。舊火車站緊鄰花蓮市最繁榮的金三角地帶（中山路、中正路、中華路），相隔數個街道的距離，街景現況卻落差頗大。

本研究最後，將針對舊火車站周邊現況予以分析和檢討，並本著在地的情感關注，提出規劃建議，盼能對故鄉的發展能盡一己之力。

第一節 現況整體分析與檢討

整體來說，自 1982 年迄今，花蓮市舊火車站周邊地區在都市計畫和廠舍拆遷後，持續得到來自公部門的規劃發展，我們利用圖 55 現有街廓區域來整理現況發展狀態。



圖 55 街廓現況圖

橘色的區塊是登錄為歷史建築的車站廠區，在左上方黃色區塊則是臺灣鐵路管理局所有地，目前出租給大型餐飲商家，但此一區塊內尚有登錄為歷史建築的蒸汽加水塔，因此加水塔被包覆在餐廳內（照片 23），一度遭到拆除，可見臺灣鐵路管理局對於鐵道文化資產的不重視。鐵路警察宿舍方面，目前仍有數戶居住此地，此一區塊在市地重劃後劃為商業區，未來是臺鐵的旅館興建地，臺鐵已多次和住戶協議搬離，但目前仍未解決。



照片 23 蒸汽加水塔現況

另外，佔本區最大面積範圍的是洄瀾之心建築，第二期鋼構平台已橫跨道路，堆土而成的擋土坡，未來通往海岸，並設置生態池與造景，但此一構想與臺鐵的旅館用地重疊，花蓮縣政府與臺鐵針對此一旅館區用地尚無完整的共識，倘若臺鐵未來旅館興建案受此一重疊區塊影響，那麼洄瀾之心的向海延伸建築則待關切。

圖 55 中六期廣場，由於劃歸商業區，亦是花蓮市市區內少數大型空地之一，僅離主要黃金地帶，在歷任花蓮縣縣長任內，都有美好的經營藍圖，也經過多次標售，不過在經過二十多年的時間考驗下，仍是空談，目前主要作為花蓮市舉辦大型活動、園遊會、選舉造勢活動的場所，。

最後，在花蓮市舊火車站周邊現況佔多數區塊則屬閒置街廓，多數土地所有權屬臺灣鐵路管理局，這些街廓曾經是廠區或宿舍用途，在建物逐漸衰敗後，部分以鐵皮圍籬包覆，部分雜草叢生，極少數仍有居民居住，但無法判斷是否為合法使用屋舍（照片 24）；在明義街和博愛街周邊閒置街廓，由於靠近重慶市場商圈，因此聚集許多攤商擺攤，因為無整體規劃也無攤商管理辦法，造成

這一區域街景紊亂，街道髒亂，對於即將重建完工的重慶市場，無規範的攤商將會影響未來市場營運。



照片 24 閒置房舍

在謝深山縣長卸任後，《洄瀾 2010—創造花蓮永續發展願景規劃案》也結束，可以觀察此一規劃案的執行效率低，包含洄瀾舊都心、新都心的建設都未完成，串連兩都心的輕軌系統也未見動工跡象。2011 年 1 月臺灣鐵路管理局與花蓮縣政府達成共識，將規劃起點為花蓮火車站，經臨港線，終點為六期重劃區的蒸汽火車復駛路線，唯部分路段已改建自行車道，將等待北濱重車外環道箱涵隧道完工後，遷移自行車道，臺鐵即能鋪設鐵軌；另外，由於此一路線將經過北濱街住宅區，必須進行地籍分割，增加這一路段的複雜性，也因為火車將經過住宅區，捨棄燒煤做燃料，改以電力運轉火車，維持蒸汽噴發。

花蓮市舊火車站周邊的未來式，在花蓮縣政府和臺鐵局的合作下，前景可期，但此一發展仍牽動著區域內居民的期待，此外，值得深思的是，以舊火車站周邊為名的計畫，對於保存鐵道文化層面，著力最多的仍是花蓮縣文化局，積極以舊東線鐵道歷史重現的主軸舉辦各種活動，並利用文化館內中山堂作為展演場地，舉辦藝文活動；反觀之，在臺灣鐵路管理局和花蓮縣政府則僅見臨港鐵路復駛的未來式，似乎缺少了延續舊火車站或舊市區輪廓的思維。

究竟花蓮市舊火車站周邊發展的結果會如同二十年來空有的藍圖，抑或達到公部門與居民的想法，都值得我們後續的關切。

第二節 後續規劃建議

一、舊城區的街道重現

臺灣有許多舊城市都以維護舊城區的概念，將當年市街樣態重新整理後，以老街的形式重新出發，達到維護舊街道並兼顧地區居民生計，如：三峽老街、淡水老街、鶯歌老街等，這些老街的共同特色都是位處非都市地帶，具有地區發展紋理的古老街道，並且因為這樣的特色帶來人潮與商機，同時也讓地方政府更重視這樣的老街維護。



照片 25 舊火車站周邊建築樣貌

花蓮市舊火車站周邊在廠舍拆除後，除了廠舍區域外，原社區街道結構無太大改變，商家變化有限，部分建築亦保留原有樣貌（照片 25），建議由花蓮縣政府主導，將此一區域街道改造為花蓮舊都心老街懷舊新風貌，善用歷年花蓮縣文化局積極蒐羅的老照片，再現 1960 年代車站周邊情景；在商家規劃方面，則是整合商家屬性，利用店家騎樓或噴水池周圍，設立臨時攤商設攤區，妥善建立攤商申請及使用制度，掌握攤商設攤狀態，同時，也建立起屬於花蓮市的特色復古商圈。

這樣的商圈路線（圖 56），利用形象路牌做指引，延伸至西邊鐵道醫院（路線 1），現有石藝大街原住民舞蹈表演及石材展示，西南邊則連接花蓮市公所搬

遷之南濱夜市（路線 2），區域內洄瀾之心陽光電城向東延伸觀景平台可眺望海景（路線 3），向西沿著福町路，穿越大禹街，抵達舊鐵道行人徒步區（路線 4），同時串連舊都心及黃金三角區塊，達到花蓮鬧區的再擴展。



圖 56 舊城區空間發想與延伸

（底圖來源：Google Map；參閱時間：100 年 6 月 20 日）

二、鐵道文化的動態保存

車站是影響此一區域發展很重要的建築，也是集結花蓮市居民回憶的起點，更是串連廠區歷史建築的中心，因此，建議現地重建車站，仿照 1939 年建造之第三代車站，召回舊時車站，使得象徵舊城區發展起點的車站重新發揮功能，也讓周邊居民的回憶得到延續。同時，加速修復及回收鐵道相關文物，完成靜態保存，再者，配合交通部的臨港線復駛計畫，展開富有花蓮特色的搭乘臨港線火車之旅，原臨港各站重設招呼站，美崙站可抵達花蓮縣文化中心、石雕博物館、鳥踏石漁業體驗區，新村站可抵達美崙田徑場、亞士都飯店等休閒區域，終點站花蓮港車站可延伸至七星潭，除了大展公部門（花蓮縣政府）力推的臨海觀光賣點，也讓來到花蓮的遊客，多了一段深度的觀光列車之旅，藉由車輛的復駛，推動臺灣鐵路管理局加速維修停駛列車，達到動態保存鐵道文化的目標。

三、社區營造的進行

由於花蓮市舊火車站周邊社區屬於花蓮市較高齡化的社區，宜輔導進行社區特色營造，並配合舊城區發展和車站重現，為社區挹注再生活力，使用社區文史工作室設立模式，為這一屬於花蓮市記憶及發展源頭的區塊，建立起具備教育、觀光及保存歷史文化的區域特色，社區民眾有了參與公共事務的管道，更能拉近社區與公部門的距離，也藉此活化社區。

花蓮市舊火車站在臺灣鐵路的運輸史中具有指標性的意義，而周邊的舊城區更是屬於花蓮人共同的美好回憶，在區域更迭的過程行進至此，期盼藉由對此一區域的研究，喚醒同在這兒生活的我們，在追求都市發展及商業利益的同時，回頭珍惜我們所擁有的共同回憶，並未當地發展及延續共盡一份心力。

參考書目

📖專書

1. 邱上林,《影像寫花蓮》,花蓮:花蓮縣文化局,1997。
2. 洪致文,《臺灣鐵道文化志》,新北:遠足文化事業有限公司,2011。
3. 張家菁,《一個城市的誕生—花蓮市街的形成與發展》,花蓮:花蓮縣文化局,1996。
4. 張譽騰,《生態博物館—一個文化運動的興起》,臺北:五觀,2004。
5. 楊凱成,《喜新、戀舊,創造文化資產新價值》,臺中:行政院文化建設委員會籌備處,2008。
6. 臺灣總督府交通局鐵道部,《昭和十一年度年報》,臺北:吉村商會印刷所,1936。
7. 鄭仁崇,《臺灣後山鐵道風華》,花蓮:花蓮縣文化局,2000。
8. 蔡龍保,《推動時代的巨輪—日治中期的臺灣國有鐵路(1910-1936)》,臺北:臺灣書房,2010。
9. 花蓮縣文化局,《典藏記憶—花東鐵道情懷》,花蓮:花蓮縣文化局,2004。

📖學位論文

1. 林益厚,〈臺灣都市化地景變遷之研究〉,臺北:中國文化大學景觀學系研究所碩士論文,2005。
2. 邵偉達,〈國家政策與東臺灣聚落體系的演變(1875-1945)〉,臺北:國立政治大學臺灣史研究所碩士論文,2009。
3. 陳明億,〈花蓮舊酒廠創意文化園區生成過程之研究〉,花蓮:國立花蓮教育大學鄉土文化研究所碩士論文,2007。
4. 莊建華,〈戰後初期臺灣鐵路事業之研究 1945-1947〉,臺北:中央大學歷史研究所碩士論文,2006。

📖期刊論文

1. 林明璋，〈地景史研究：多時期地理資訊之整合〉，《GIS 教育推廣電子報》，2010.10。
2. 林明璋，〈地理資訊與地景史〉，《科學發展》，439（臺北，2009.7）：14-21。
3. 林翠如，〈串起記憶的軌跡－扇形車庫轉型為鐵道博物〉，《生活彰化》，15（彰化，2005.9）：40-44。
4. 林一宏，〈由地景變遷與地域屬性論八里的發展〉，《臺北縣立文化中心季刊》，56（板橋，1998.2）：49-57。
5. 洪致文，〈風在城市街道紋理中的歷史刻痕--二戰時期臺北簡易飛行場的選址與空間演變〉，《國立臺灣大學地理學報》，59（臺北，2010.8）：81-104。
6. 洪致文，〈二戰時期臺北市的疎開空地帶與戰後城市街道發展演變〉，論文印製前尚未刊登。
7. 張譽騰，〈生態博物館的規劃理念與個案之解析〉，《博物館學季刊》，10.1（臺北：1996.1）：7-18。
8. 許釜菘、謝宜宸、潘美莉，〈臺灣鐵道文物保存研究〉，《虎尾大學學報》，26.2（雲林，2007.6）：39-51。
9. 高傳棋，〈舊地圖與都市利用變遷：以臺北加蚋仔地區為例〉，《國立臺灣大學地理學報》，21（臺北，1996.11）：1-38。
10. 郭俊麟，〈GIS 與老舊地形圖在網格式歷史人口分布之利用〉，《2010 數位典藏地理資訊論文集》，臺北：國立臺灣大學地理環境資源學系，2010。
11. 傅朝卿，〈珍惜臺灣的鐵道文化資產〉，《臺灣建築》，154（臺北，2008.7），74。
12. 蔡旺洲，〈移動之間的發現與感動：鐵路保存策略的探討〉，《科技博物》，5.5（臺北，2001.9）：20-34。
13. 謝明勳，〈一塊應許之地－從高雄港站到打狗鐵道故事館〉，《鐵道情報》，

- 22.198 (高雄, 2010.11): 7-10。
14. 蘇昭旭,〈鐵道博物館的國際視野與台灣鐵道的保存現況〉,《捷運技術》, 37 (臺北, 2007): 19-36。
15. 羅欣怡,〈生態博物館之緣起與發展〉,《現代美術學報》, 1 (臺北, 1998.6): 73-101。

📖 成果報告書

1. 花蓮縣文化局,《鐵道文化園區再生計畫總結報告書》, 花蓮: 花蓮縣文化局, 2006。
2. 財團法人成大研究發展基金會,《洄瀾 2010—創造花蓮永續發展願景規劃案 規劃成果報告書》, 花蓮: 花蓮縣政府, 2004.12。
3. 88 年變更花蓮(舊火車站附近地區)細部計畫(第一次通盤檢討)案, 43。
4. 國立臺灣大學建築與城鄉研究所,《舊東線鐵道基地遺址調查研究計畫成果報告書》, 花蓮: 花蓮縣文化局, 2005。
5. 謝欽宗建築師事務所,《鐵道部花蓮港出張所建築調查研究、修復設計及再利用計畫》, 花蓮: 花蓮縣文化局, 2003。

🌐 網站

1. 臺灣百年歷史地圖網站:
<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx> ;
參閱時間: 2011 年 3 月 10 日。
2. 臺東鐵道藝術村:
<http://www.ttrav.org/taitungartvillage/index.php> ;
參閱時間: 2011 年 2 月 10 日。
3. 行政院文化建設委員會:
<http://www.cca.gov.tw/business.do?method=list&id=5> ;
參閱時間: 2011 年 3 月 10 日。
4. 花蓮鐵道文化園區再生計畫網站:

<http://fw4.hccc.gov.tw/railway/guide/guide.html>；

參閱時間：2011年3月10日。

5. 花蓮地方文化造景運動洄瀾之心計畫網站：

<http://kunst2008.spaces.live.com/Blog/cns!1B20668DE2C9059C!891.entry>；參閱時間：2011年2月28日。

6. 國土資訊系統自然環境基本資料庫網站：

<http://ngis.moea.gov.tw/moeaweb/indexWi.html>；
參閱時間：2011年3月10日。

7. 新竹市文化局主題館：

http://www.hcccb.gov.tw/chinese/16museum/mus_b02.asp?station=107&museum_id=19；
參閱時間：2011年2月10日。

8. 黃金博物園區：

<http://www.gep.ntpc.gov.tw/web/Home?command=display&page=flash>；
參閱時間：2011年3月10日。

9. 嘉義鐵道藝術村：

<http://www.cabcy.gov.tw/railway/index.asp>；
參閱時間：2011年2月10日。

10. 20號倉庫-鐵道藝術網絡臺中站：

<http://www.stock20.com.tw/web/pages.asp?PT=F2>；
參閱時間：2011年2月10日。

11. F3 枋寮藝術村：

<http://sub.cultural.pthg.gov.tw/f3art/>；
參閱時間：2011年2月10日。

附錄

附錄 1：花蓮市舊火車站大事記

時間	花蓮市舊火車站發展歷程	車站廠區
1896	●5.25 日軍登陸卑南，開始東臺灣統治時期	
1898	●臺東線鐵路初探⇒失敗	
1905/6	●臺灣總督府民政長官後藤新平（兼任鐵道部長）致書臺灣總督，完成銜接全島鐵路網。	
1907	●第五任臺灣總督佐久間左馬太巡視東臺灣，由花蓮港經璞石閣到卑南，認為有急需建設臺東線鐵路之必要。	
1908	●日本國會核准，撥下第一期工程經費，自花蓮港至璞石閣，預定七年完工通車。	
1909/9	●設鐵道部花蓮港出張所，主管臺東線鐵路。	●鐵道部花蓮港出張所成立
1910	●臺東線鐵路第一期花蓮港－鯉魚尾完工	●花蓮港機關庫成立 ●設花蓮港區醫務室
1911	●臺東線鐵路第一期鯉魚尾－溪口完工	●花蓮港驛落成
1912	●臺東線鐵路第一期溪口－鳳林完工	
1914	●臺東線鐵路第一期鳳林－拔仔庄完工	
1916	●臺東線鐵路第一期拔仔庄－迪佳完工	
1917	●臺東線鐵路第一期迪佳－璞石閣完工	
1918		●花蓮港修理工場正式運作
1919	●臺東製糖會社修築臺東－里壠輕便鐵道	
1922	●收購臺東－里壠輕便鐵道	
1926	●臺東線鐵路第二期璞石閣－里壠完工	
1931	●築港工程開始	●花蓮港驛擴建
1936		●成立花蓮港診療所 ●擴建鐵道醫院
1939	●築港完工	●增設米崙、日出、入船與東 花蓮港驛
1933	●出張所改稱鐵道部花蓮港事務所	
1935		●處長官邸興建完工
1940		●鐵道醫院興建完工

1941	•舊花蓮車站－花蓮港海岸站廢止	
1944		•花蓮港驛炸毀
1945	•國民政府接收臺東線鐵路 •成立臺灣鐵路管理委員會花蓮港辦事處	•花蓮港驛改名花蓮車站 •東花蓮港驛改名花蓮港車站
1946	•成立鐵路警察署	•成立花蓮港機廠 •工務段興建完工
1947		•花蓮機廠成立
1948	•更名「臺灣鐵路管理局花蓮辦事處」	
1949		•花蓮車站重建竣工
1951	•花蓮市大地震,市郊鐵路扭曲變形	
1956		•花蓮警務段成立
1971	•成立北迴鐵路工程處	
1975	•臨港線重建	
1978		
1979	•北迴鐵路通車	•花蓮新站營運
1982	•東線鐵路拓寬	•花蓮舊火車站裁撤
1983/2		•鐵道醫院關閉
1992		•花蓮市舊火車站拆除
1996	•舊花蓮站－美崙站臨港線廢止	•花蓮新站機廠完工，舊站機廠拆除
2002	•鐵道部花蓮港出張所登錄歷史建築	
2004	•蒸汽加水塔登錄歷史建築 •處長官邸登錄歷史建築	
2005	•舊工務段登錄歷史建築 •舊警務段登錄歷史建築	
2009	•鐵路醫院登錄歷史建築	

《訪談者基本資料》

姓名：

年齡：

居住時間：

居民_____里

商家：

觀光業者：

參訪者

❖ 訪談者和研究區的連結

1. 與車站區域的淵源。
2. 舊火車站在記憶中的景象。
3. 您認為舊火車站區域涵蓋的範圍。

❖ 車站裁撤後的區域樣貌

1. 車站裁撤後，印象中，周邊改變較大的是？
2. 整個車站周邊產業或人口結構的改變。
3. 您怎麼看目前舊火車站區域？

❖ 六期重劃區的社區意向

1. 對於六期重劃區的了解。
2. 您認為自車站裁撤後到現在六期重劃區的發展，就當地居民的感受是？
3. 您對於目前閒置的空地有期待的規劃方向嗎？

例如：夜市、公園、旅館區…等。

❖ 廠區登錄歷史建築的社區觀感

1. 在文化局重新將鐵路局廠區登錄歷史建築後，您曾經參觀過嗎？
2. 您認為鐵道文化園區和社區的連結情形如何？
3. 鐵道文化園區的設立還少了甚麼？

❖ 窄軌火車復駛的社區期待

1. 您認為鐵路復駛的可能性？若復駛是可行的，您的建議是？
2. 鐵路復駛並發展成為觀光賣點，會有助於舊火車站區域發展嗎？

附錄 3-1：訪談記錄（受訪者代號 A）

訪談時間：100 年 5 月 4 日 14：00～15：30

訪談地點：民族里社區

訪談對象：民族里里長陳瑞萍

訪談內容記錄：

訪談內容	研究者註解
<p>問：里長的任期？與里的淵源？</p> <p>答：民國 76 年我們民族里里長補選，平常一起運動的里民媽媽們鼓勵我試試看，就這樣，到現在一共四屆。</p>	<p>現任民族里里長已有 4 屆里長任期。</p>
<p>問：目前民族里的居民及整體概況？</p> <p>答：我們這一區因為曾經店面很多，生意好做，所以只要商家基本上都家境都很好，他們的孩子都會送到外地或是國外，第二代都好過，不過現在還留下來的，就只剩老人家，一方面年紀大，另一方面生意也做不起來，所以店都關了，不然就是一樓租出去，老人家住二樓。</p> <p>整體來看，人口老化非常嚴重，每天我都到里上巡，老人家都會跟我抱怨，說我們這裡都沒有人煙，很冷清。</p>	<p>該里目前老人人口比例高，人煙稀少。</p>
<p>問：上任後車站已經裁撤，里長在整個里的發展感受？</p> <p>答：我剛上任的那個年代，即使我是代表里民發聲，但是那個時候的區域發展，不會注重人民的聲音，有任何規劃或建設，當我們知道了，就是已經執行中，也沒有讓我們參與討論的機會。即便到現在，很多政策面在執行，我們都還是屬於最基層單位，唯一能做的就是被告知，你要說我可以替里民去爭取什麼，小事可以，關乎到整體大區域利益發展，不會去聽我們的建議。</p>	<p>里長是基層民意代表，但在面對地方政府單位的決策時，仍無法產生影響力。</p>
<p>問：公部門曾有任何區域規劃方面的溝通場合嗎？</p> <p>答：我印象最深刻的是在洄瀾之心開工前，縣政府曾經把我們這四個里的里長找去開會，跟我們說明要在機廠這邊有一個很大的建築要蓋，這是得到內政部建築首獎的建築，未來會是花蓮市的新地標，會帶動整個六期重劃區的發展，以後大家會因為這個新的地標，人潮大量聚集，就不會像現在這個樣子。</p>	<p>洄瀾之心建築在建設前曾告知里長，並規劃完美願景。</p>
<p>問：里長或里民對洄瀾之心的想法？</p> <p>答：我們地方目前最質疑的是它的營運計畫，可以說根本沒有營運的想法，無方針，如果知道是會這樣，我們當初在說明會時就該阻止，當時把餅畫大了，現在蓋成這樣，任由它荒廢，太可惜了。</p>	<p>里長及里民對於洄瀾之心建築存有質疑。</p>

<p>另外，雖然它是得獎的建築設計，可是，整體的鋼鐵建築沒有考量到我們是靠海，海風的鹽分，會讓鋼鐵漸漸腐蝕，現在箱涵隧道那邊，還會滴水，我們都不知道那是在滴什麼。</p>	
<p>問：公部門對於洄瀾之心的具體做法？</p> <p>答：去年曾經有一個問卷，問我們要不要讓洄瀾之心停工或是其它的用途，我們里大約有七成都不贊成繼續蓋，除非它有很完整的營運方針，不然改建其他用途我們覺得會比較好。</p>	<p>洄瀾之心續建曾以問卷進行調查，里民普遍不贊成續建。</p>
<p>問：目前運務段空地的後續使用建議？</p> <p>答：以現在這樣的閒置狀態很不好，對整體市容也不好，廣場空地是必要的，不過現在是都沒有整理，很像荒地。我記得從王慶豐當縣長時就一直說要招商，可是對於招商的要求聽說很多，所以現在也只能閒置。</p> <p>有一段時間，這裡曾經有夜市，大家都知道這個夜市很熱鬧，晚上做生意，白天攤販都很守規矩會恢復原狀，夜市就是亮點，那段時間真的有活絡的感覺，晚上人車很多，也好熱鬧，最後是說關就關。</p> <p>里多數的聲音希望是商業賣場進駐，畢竟周圍閒置的空地真的太多了，一個主要的商場進來，周邊鐵路局閒置或者是廢棄的區塊也要整理，看是保存或整理，不要任由它長雜草破落下去，一區塊一區塊都會很有使用的空間。</p>	<p>里長認為舊火車站周邊區域應更有整體規劃，希望不再是閒置狀態。</p>
<p>問：鐵道文化園區一、二館的修復，與社區的連結情形？</p> <p>答：鐵道文化園區它是屬於以前辦公的地方，和居民本來就是沒有關係的，你要說和社區聯結真的有困難，我的想法是，如果一個園區，周圍居民都沒有意願進去，觀光客或外來的人怎麼會願意進去。</p>	<p>居民對於文化園區的認同度低。</p>
<p>問：所以您認為鐵道文化園區可以在哪些方面增進和社區聯結？</p> <p>答：目前只要有相關活動我都一定會到，因為在我的里區塊內，如果就鐵道方面，我覺得它的吸引力不高，應該是要做整體包裝一下，讓整個鐵路的氛圍更強，擺設的文物量也少，對於基本鐵道迷的吸引力要先做起來。</p> <p>社區方面，我已經陸續在和文化局楊小姐連繫，希望借用一館的區域，做定期的福氣站或里的聯誼聚會，那麼多樹木，那麼多的空間，擺一些椅子讓老人家乘涼泡茶，我們可以幫他們量血壓，除了增進里居民感情，建立起大家知道有一個讓居民放鬆聚會的場所，這樣對空間的使用，在</p>	<p>鐵道文化園區的活動應與社區結合，讓居民充分參與，提高社區連結與認同。</p>

<p>我看來也很棒。</p>	
<p>問：其他對園區的建議？ 答：園區除了內部的整理外，門面也很重要，現在門口停車區域很混亂，沒有規劃，連帶把園區都遮住了，可以改進。</p>	<p>園區的包裝行銷仍需改進。</p>
<p>問：去年開始不論花蓮縣政府或鐵路局、文化局都有在討論臨港線鐵路復駛的計畫，就在地居民的觀點是？ 答：我舉雙手贊成，當然其中很麻煩的程序我們不討論，不過，如果整個偏向觀光的路線做起來，會很有賣點，現在這裡真的很需要人潮，需要熱鬧。</p>	<p>復駛計畫對於地區發展是有幫助的。</p>
<p>小記：</p> <p>陳里長非常熱心，接到訪談請求時二話不說馬上答應，訪談過程中，不時接到里民、縣府的電話，她都維持她一貫和善有禮的態度。</p> <p>對於民族里的發展，陳里長在訪談中不經意會透露出無力感，一方面是面對公部門產生的影響力小，一方面在面對里民們的期待，卻無法對區域問題改善有很立即的作為，但都可以感受到里長對此一地區的付出和在意。</p>	

附錄 3-2：訪談記錄（受訪者代號 B）

訪談時間：100 年 4 月 20 日下午 15：00~17：00

訪談地點：鄰長自宅

訪談對象：花蓮市民治里 11 鄰鄰長

訪談內容記錄：

訪談內容	研究者註解
<p>問：居住此地的淵源。</p> <p>答：我是在 79 年嫁過來這一里，不過婚前也住在這附近，所以對這個區域還算了解。我公公是鐵路警察，原是軍人，從大陸過來後，轉為警察，目前這裡是配的鐵路警察宿舍，公公過世後，婆婆續住，去年婆婆過世後，里長希望我們家裡再繼續幫忙鄰長這個位子，我先生他也是警察，不常在家，所以我就答應接任鄰長，目前你看的這一區塊不只一鄰，不過很多都是戶籍在，可是沒有住人了。我們結婚後孩子陸陸續續大了，在新站附近購屋，可是每天都還是會回來看婆婆，一直到去年，現在則是周末就來巡一下鄰里。</p>	<p>警察宿舍區目前現住戶數少。</p>
<p>問：對舊火車站周邊印象。</p> <p>答：我公公退休後，詳細年代要查一下，他退休時還算硬朗，我婆婆手藝很好，在車站前中山路上有一個小麵攤，賣麵食，還有一些魯菜小吃，那時我還沒嫁過來，不過因為常在附近走動，所以攤販商家的位置都熟。</p> <p>中山路上除了店家之外，會搭棚子出來，租給一些攤販，一些坐火車的、轉搭客運的旅客都會光顧這些便宜的小攤販，所以生意很好。我們住的這個宿舍，都可以聽到火車的聲音，總之是很繁榮的區塊。</p> <p>另外，這裡有華南銀行也很重要，通常銀行會在人多的地方提供服務，除了遊客外，也有來銀行辦事的。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 車站前中山路除了商家外，尚有許多臨時攤販，提供較低價餐飲服務。 2. 銀行的營業也是區域發展指標。
<p>問：目前宿舍區的現況？</p> <p>答：車站裁撤搬走到現在 20 幾快 30 年，即便是當時還在現職的警察，現在老了，這幾年，凋零得特別快，人和房子都是，一下是這一戶媽媽走了，一下又是那一戶伯伯過世，這種日本時代留下的木屋，經過很多次整修，只要一次颱風，都會有很大的影響，你看沒倒的，都是有在修繕，可是只要不住人，壞得特別快，我婆婆去年過世後，我們有一段時間經過只在鄰居間閒聊，後來再回去檢視房子，蟻蛀的情況非常嚴重，所以你看區塊內倒的，不是說有人破</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 警察宿舍屋況不佳，若無整修或居住，即快速衰敗。 2. 現住戶年齡層高，且凋零非常快。

<p>壞還是房子很爛，而是這裡靠海潮濕，加上木造屋的壽命也到了。</p>	
<p>問：臺鐵利用此一區塊作為旅館區，對於現住戶有任何溝通方式嗎？</p> <p>答：其實這幾年關於搬遷也開過很多次協調會，臺鐵方面認為鐵路警察多退休或過世，現住多是眷屬或後代，要收回宿舍，可是都協調不成，接下來會採強制搬離，我們都有收到搬離的公文了，只是大家都有手邊在忙的事，就忽略它了，不過就我對這區塊的了解，真正現住只有 1.2 戶吧！幾乎都有在花蓮市其他地方置產。</p>	<p>現住戶實際居住此區塊戶數少，且已協調搬離。</p>
<p>問：文化局將舊廠區登錄為歷史建築，你贊成宿舍區以這樣的模式修復嗎？</p> <p>答：文化局登錄的都是以前主要辦公或其他車站廠區，我們這邊算是住戶，歷經那麼多年，大家都有修繕，也不是以前保存的樣態的，像處長官邸就維持的不錯，那會有保存的必要，我的認為是，宿舍這邊如果倒的就移平，至少讓它不會變成治安死角，還能住的也不要再修，這一區它也已經不是以前的日式樣子，衰敗得太厲害，晚上根本沒有人敢來，有時我們住也會怕沒住人的荒廢區會不會有壞人躲在那兒。</p>	<p>1. 宿舍區域屋舍都非原貌，和處長官邸相比，是建築時較不講究且坪數也小的建築，已經歷多次的修繕。</p> <p>2. 倒塌或閒置宿舍易成市區治安死角。</p>
<p>問：這一區塊緊鄰六期重劃區，對於重劃區的感想是？</p> <p>答：目前是當空地廣場使用，有大型活動會在這裡，我的想法是，這裡不管怎麼用，都需要一個穩定的模式，像大家都說這邊沒落，以前很熱鬧，可是以前的熱鬧跟現在辦活動的熱鬧不一樣，現在辦活動很熱鬧，可是噪音和垃圾、交通混亂會嚴重干擾到居民生活，以前熱鬧是人來人往，做生意的熱鬧，不會有大型喇叭或壅擠的周邊交通。所以，不管怎麼規劃，最好朝向一個可以穩定持久的方式，至於蓋賣場、商業取向，我比較不贊成，你看看每任縣長都在標售這塊地，真的好做早就被標走啦！會到現在嗎？我會傾向於規劃為市民可以遊戲散步的廣場或公園，畢竟這是花蓮市少有的空地了，不過這種想法不太可能，商業用地大家都會期待它的利益。</p>	<p>六期空地多年來無確切規劃，大型活動舉辦對於社區居民反而成為干擾。</p>
<p>問：以在地的角度，在鐵道文化園區與社區連結的想法？</p> <p>答：我們這一里不太有人會去到園區，頂多走個一次就不會吸引我們再進去，更別說外面遊客了，它的吸引力不大，和原本屬於商圈的居民步調不同。目前周邊的里都屬於老社</p>	<p>鐵道文化園區的規劃和後續經營與社區的連結性低。</p>

<p>區，人口凋零老化嚴重，任何的規劃和發展都要配合現在的環境，老人家們對於到鐵道園區裡閒逛，很像興趣都不高。</p>	
<p>問：縣政府今年和臺鐵局密切聯繫的臨港線復駛，你的想法是？</p> <p>答：若是走以前的路線到海邊，會有很多困難，例如鐵道已經變成自行車道，或是鐵道勢必經過住宅區，你想想看北濱街那裡好不容易脫離砂石車的茶毒，現在換火車，他們不會抗議嗎？再來，火車開過去剛好看到殯儀館和垃圾車，觀光效益也會受影響。</p> <p>如果所有的問題都能解決，這個觀光賣點確實很吸引人喔！</p> <p>另外，就是公部門單位要整合，不要單打獨鬥，你看縣政府和文化局走向就有點不同，各單位得到共識後，再針對整體的計畫來多向發展，力量比較大，可以顧及的層面也會比較多，發展文化的、觀光行銷的、商業取向的，就不會各做各的，搞不清楚也無法整合包裝。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 臨港線復駛的觀光效益受到肯定。 2. 公部門需先達成整合，對整體區域開發及後續經營才能達到互助的效益。
<p>小記：</p> <p>鄰長同時身兼花蓮縣導遊領隊協會會員，對於地區性的發展會加入觀光面向的想法，她認為區域性發展的成效，除了地區人民的配合，再者，就是公部門的努力了，也讓我對於這一區塊公部門計畫的調查與想法有基本的方向。</p>	

附錄 3-3：訪談記錄（受訪者代號 C）

訪談時間：100 年 4 月 13 日上午 16：00～18：00

訪談地點：主計里里民住處

訪談對象：楊先生、楊太太

訪談內容紀錄：

訪談內容	研究者註解
<p>問：居住此地的背景。</p> <p>答：我的父親本來住南部，因為這邊有魚塢要轉賣，他就帶全家過來花蓮，一直住到現在，四十幾年了。</p>	<p>外地到此地定居，選擇較生活方便的居住地。</p>
<p>問：對舊火車站周邊印象。</p> <p>答：我們住在臨舊火車站宿舍邊，主要比較多人是中山路，還有巷子進去，復興街，需要買東西時，媽媽都會帶我們走過去，以前路不太好，加上隔了一個鐵軌，印象不那麼清楚了，要繞過去，感覺走好遠喔！</p> <p>我們小時候大家生活很窮，鐵路局有一個「鐵福幼稚園」，提供鐵路局員工和周邊社區的學齡前小孩讀書，沒有分小中大班，算是收托的型式，收費也很低廉，當然不能想說可以學到什麼啦！</p>	<p>與較繁榮的中山路略有一些距離，但因為仍在廠區附近，就讀鐵路附屬幼稚園。</p>
<p>問：車站裁撤後的周邊樣貌？</p> <p>答：這整個區塊的發展以我們住在這兒的居民來看，是一塊一塊的，車站裁撤差不多是重慶市場開始的時候，時間方面沒有那麼精準，我們剛好在車站和市場中間，還蠻明顯的，後來市場這邊因為早市的關係，加上東西便宜，反而人比較多，中山路上店家陸續經營結束，巷子裡的店家也關很多。</p> <p>鐵軌拆掉之後，路開了，很多廠房拆掉之後，我們才發現原來我們離中山路那麼近，不過相對的，很多拆掉的區塊空了，也感覺荒涼。</p>	<p>車站裁撤後，周邊以重慶市場聚集較多早市人潮。</p>
<p>問：對於鐵道文化園區的了解？</p> <p>答：我們只去過一次，有一次散步時無意走進去的，因為我們不是鐵道專業的，總之它就是有一些鐵道元素，不過又沒有那麼豐富到會讓我待很久，總之就是走走看看，它有安排一些老照片的展出，反而比較吸引我，我們住在這附近，變太多了，看一些回憶的照片，很有感覺，也很有回憶，很像對我們比較有意義。</p>	<p>舊城區的記憶凌駕於鐵道記憶。</p>
<p>問：舊火車站相關廠區陸續登錄歷史建築，住在周邊里民的感覺是？有什麼建議？</p>	<p>認為登錄歷史建築的廠舍區域影</p>

<p>答：車站拆掉最可惜，比較有象徵，其他歷史建築喔！大概就是多一個散步和閒逛的地方。我會建議多一些解說或是體驗的操作，可以吸引不管是我們住這裡的人，還是觀光客，不然大家都是一晃就走了，也不會多停留，下次還會來嗎？有點難。</p>	<p>響力小。</p>
<p>問：車站裁撤後，周邊市地重劃為六期重劃區，對於區域發展的看法？</p> <p>答：發展？很像沒有發展吧！就是多一個洄瀾之心，然後舊房子繼續舊，一直到倒下來。</p> <p>說實在的，現在這樣子沒有什麼不好，因為我們不知道規劃下去是什麼樣子，不過現在我們比較不喜歡的處理形態是鐵路局把很多區塊都任意租出去，沒有整體發展的藍圖，就把地像切豆腐一樣，完全以租金取向的利益為出發點，租單一店家還算正常，有些是租給一個人，那個人又分租出去，很混亂，卡拉OK的、攤販的，看起來是鐵路局的事，可是實際上和整個地區都有關聯，現在街道上很亂，以後重慶市場重蓋好，亂糟糟的周邊攤販，就會像美崙市場一樣，大家都懶得到市場裡面，路邊買一買就下車。</p>	<p>鐵路局擁有土地的所有權，但卻是無規劃，以租地為營利目的。</p>
<p>問：目前鐵路局和花蓮縣政府合作要將臨港線復駛，你的認為？</p> <p>答：很贊成，我們的海有多漂亮，這幾年連砂石車都這樣衝，有夠可惜，如果能因為為了要蓋臨港線，把海邊整理一下，火車從舊車站出發，先走北濱，有很多漂亮的特色民宿區，再過菁華橋，沿途風景很棒，可是要設計一下停留景點的吸引力，這一站可以買魚貨，下一站可以看什麼，短短的路線，可以每一站都很豐富，這樣太棒了，我光想像就自己都想去坐一趟。</p>	<p>臨港線復駛應朝向特色路線發展。</p>
<p>小記：</p> <p>楊先生、楊太太對社區的關注，在訪談中能夠感受到傾向於單純發展的狀態，也由於對公部門發展的疲乏，會透露出不信任政策的態度，基層民眾對於地區的感受是最直接，提出的建議也是最切合地區居民的感受，雖然影響力弱，但是值得重視的。</p>	

附錄 3-4：訪談記錄（受訪者代號 D）

訪談時間：100 年 4 月 6 日上午 14：00～15：00

訪談地點：花蓮市中山路銀座服飾

訪談對象：張太太

訪談內容記錄：

訪談內容	研究者註解
<p>問：服飾店的歷史背景。</p> <p>答：服飾店在我嫁進來之前就開了，大約經營 45 年左右，我是民國 68 年，24 歲嫁進來。公婆和先生、小叔本來住在臺北，公公是做旗袍的師傅，大約民國 55 年左右搬到花蓮，選在當時最熱鬧的車站邊，把現在這個店面買下來，住家就在店樓上，做旗袍和女裝。我本身是住在吉安福興村，嫁過來前是在作裁縫的工作，所以嫁進來後就幫忙家裡。</p>	<p>銀座服飾是花蓮早期訂製服專門店，目前仍營業中。</p>
<p>問：對舊火車站周邊印象。</p> <p>答：舊車站這邊以前除了火車以外，印象最深就是金馬號的客運，金馬號每天從早到晚不停發車，載來很多人，也載來商機，這一條路上店都開得很滿，也有印象火車開過。周圍都有鐵路宿舍，你看對面燒壞的店面後面都是鐵路局的建築。</p> <p>嫁過來那一年是 68 年，隔年 69 年也是我印象最深刻的一年，那一年花蓮市舉行建醮大拜拜，剛好遇到北迴鐵路通車，主要建醮的場子都圍在新站周邊，非常熱鬧，很明顯對比，舊車站這邊就很冷清。後來金馬號沒有開了，改成臺汽經營，很像生意也不好，再來就是花蓮客運接手經營。</p>	<p>車站周邊曾經是花蓮市最繁榮的地方，遷站後，新站周邊開始繁榮。</p>
<p>問：車站裁撤後的中山路樣貌？</p> <p>答：你要說裁撤後的沒落，應該是二十年來急速沒落，尤其是民國 90 幾年，差不多十年前有一場火災，火災前雖然生意不好，可是街道還蠻有整體感的，整齊齊，畢竟都是店面，也很亮，可是火災過後，燒了一整片，燒過每家店的重建速度都不同，讓這裡的整個街道感覺變破舊了。</p> <p>以前中山路最多是名產店，還有石藝店，另外，因為鐵道線有通花蓮港，所以這裡也有幾間大的貨運公司，另外還有賣南北貨的，你很難想像這些店後來都一一收起來，店面有些租人，有些就關著，我們這裡的房價也跌了。</p>	<p>民國 90 幾年的火災使得此一區域的街道樣貌在冷清後更顯破舊。</p>
<p>問：六期重劃區的發展就商家而言，有什麼樣的期待？</p> <p>答：我們都不太期待了，歷任縣長上任前都會說要把六期怎麼</p>	<p>店家對於重劃區的建設由期待轉</p>

<p>做怎麼改，可是等到上任後，沒有人兌現，我想這一屆也是，就講一講而已，我們都覺得六期重劃區是做得起來的，像之前擺夜市，就非常熱鬧，市區的人走路的會走中山路到六期那裡買東西，也很有知名度，很多外地客人都會來，攤商也很守規矩，白天就收得乾乾淨淨，沒想到夜市也是說停就停。</p> <p>說真的，夜市帶來的人潮對我們這種技術性的店家是沒多大影響，但就是街道不會像現在那麼灰暗，有人總是比較熱鬧。</p>	<p>為落空。</p>
<p>問：舊火車站相關廠區陸續登錄歷史建築，住在周邊里民的感覺是？</p> <p>答：你是說重新修好木造房子是嗎？我們都覺得好像跟我們沒關係，雖然同在一個里，可是沒有連結，只有一次里長說要辦活動，邀請我們都去，我才第一次踏進去裡面，感覺沒那麼豐富，它畢竟是以前辦公的地方，比較有意義的是火車站吧！可是都拆掉了、</p>	<p>里民對於鐵道文化園區的認同度低。</p>
<p>問：目前鐵路局和花蓮縣政府合作要將臨港線復駛，你的認為？</p> <p>答：很贊成阿！如果可以吸引人潮帶來錢潮，或者是街道熱鬧一些，我們會很滿足。</p>	<p>商家對於臨港線復駛的想法就是帶來觀光人潮。</p>
<p>小記：</p> <p>銀座服飾是花蓮地區很具代表性的定製服專門店，印象所及，許多花蓮蠻富有的貴太太們非常喜歡光臨本店，目前店家經營已傳承給第二代的兩位媳婦，接受訪談為大媳婦。</p> <p>訪談中印象較深刻的是店家對於回覆舊火車站周邊發展相關問題，會有許多個人的不滿情緒存在其中，主要原因在於歷任縣長就任之前都給予她們很多區域復甦的想像，但在就任後實際的執行卻是原地踏步，長期下來，不滿的情緒便持續累積。</p>	

附錄 3-5：訪談記錄（受訪者代號 E）

訪談時間：100 年 4 月 13 日 13：00～15：00

訪談地點：花蓮市中山路 91 號瑞發茶葉行

訪談對象：老闆葉志明

訪談內容記錄：

訪談內容	研究者註解
<p>問：在車站區(中山路)的經營歷程。</p> <p>答：我是在民國 60 幾年的時候在這裡開始做生意，一開始是開名產行，後來車站遷走，生意愈來愈差，80 幾年把這裡收掉，到外地做地產生意，一直到 97 年回花蓮，代理大陸普洱茶生意，開始在這裡開茶行。</p>	<p>車站裁撤前老闆在此處開名產行。</p>
<p>問：記憶中車站裁撤前的樣貌。</p> <p>答：那個時候車站附近最多名產店，我們旁邊一六堂（當時最大的名產行）裡面的老闆和老闆娘，每天都早上六點就開門，可以做到晚上 12 點，我是都 8 點才開店，也是生意做不完，等火車的、坐金馬號的，還有遊客，連我這個比較小的名產店也都可以做生意到晚上 12 點，生意很好做。</p>	<p>車站裁撤前商家的生意都很好，能夠從早到晚都做生意。</p>
<p>問：在舊火車站周邊繁榮熱鬧的區域。</p> <p>答：很熱鬧的地方就是我們中山路這一條，一直到現在小籠包那裡，很多銀樓那邊，還有車站後面，溝仔尾也很熱鬧，我們這邊是名產店、旅館比較多，溝仔尾那裡就賣更多有的沒的。</p>	<p>舊火車站商店區域涵蓋範圍至今公正街，主要是旅館及名產行。</p>
<p>問：車站裁撤後的改變歷程與樣貌。</p> <p>答：車站是先搬走到新站，剛開始這裡還有公路局，所以還是有一些人，可是生意突然便很難做，人很少，很多人都把店收起來，收最多的就是名產店，旅館也關了。這邊因為還有一間華南銀行，後來開了元大證券，所以星期一到星期五還有人潮，辦事情的人啦！是不會買東西，可是至少還有人，可是到星期六星期日，幾乎沒什麼人。</p>	<p>目前現況是上班日會有辦公辦事人潮，但晚上和周末人就少了。</p>
<p>問：車站裁撤後的商家改變。</p> <p>答：你可以看啊！現在這裡生意做得起來很少，我做普洱茶，因為回花蓮之前想說做一個自己喜歡的生意，我找到大陸最道地的普洱茶生產茶園，和他們做生意，在花蓮，我敢說我的茶最好，所以不受這邊人潮影響，因為懂茶的就會自己找上門，然後互相介紹，影響不大。</p> <p>現在還在的藥局，那間也很久，他們影響就很大，現在新的藥局都出來了，而且都和診所一起，大家要買藥不會跑</p>	<p>目前僅存的店家多為不受地區影響的獨門生意，普遍性較高的店家影響較大。</p>

<p>那麼遠啦！生意有夠差。</p>	
<p>問：你認為商家生意受車站裁撤影響情形。</p> <p>答：看起來是店變少，名產行和旅館店變少，可是，有一些店不完全是受到車站影響，像很大那一間一六堂（名產行），還有麵包店美而香，以前生意都很好，開店的老一代老闆都很努力在做生意，家裡第二代都很好過，就開始賭博，兩家很有代表性的店都因為賭博賭掉了，也不是因為車站的關係。</p> <p>其他店就真的是做不起來，不然就苦撐，你看郭乾香，現在還賣石頭，因為有陸客團，可是生意也難做。</p>	<p>店家關門原因不全是因為車站裁撤，有部分是第二代不思振作所致。</p>
<p>問：目前這一區店家經營情形。</p> <p>答：我們這邊你現在看到還在開的店就是還做得起來或者是撐得下去的，像我是獨門生意，所以好做，不然就是有品牌的那種，童裝的啦！電器行啦！銀行證券公司。</p> <p>最近對面五洲旅館它們重新裝潢，因為飯店舊了，價格比較低，就接陸客團，生意也好喔！隔壁正在重蓋那間是以前的舊旅館，後來都沒生意，賣給車站那邊那個合家歡旅館，因為車站附近住不下了，他們買這間又重新裝潢，當二館。可是，這裡接的陸客團都是便宜團，我那天問一個遊客，他們來臺灣玩8天，只要2萬塊臺幣，那麼便宜，消費力也不高。</p>	<p>因陸客團興起，此一區域旅館經營逐漸活絡。但陸客團的消費力不一，不見得能帶動商家生意。</p>
<p>問：舊火車站區域以六期重劃區作為都市計劃區塊，就您的了解，目前發展情形。</p> <p>答：圓環過去那一大塊地，以前是廠區，後來變成六期重劃區，就是商業區，90幾年的時候，有夜市，後來很複雜，政治力影響，結果攤販被趕光光。謝深山當縣長那個時候，這塊地一直標，都標不出去，就我所知，這一塊商業用地，當初規劃的時候有建築法規，說蓋起來的第一層要作為停車場，所以很多比較大型的都不來標，以前的規定如果現在不改，這一塊永遠都不用發展了。</p>	<p>不同的縣長就任，對區域的規劃不同，但此一區塊的標售不易為事實。</p>
<p>問：對於六期重劃區這一商業區塊有期待的規劃方向嗎？</p> <p>答：建築法規改一改，看是要夜市，還是旅館，公園都可以啦！</p>	<p>對於商業區的想法無特別傾向。</p>
<p>問：目前將舊廠區重建為歷史建築，以社區商家的感覺如何？</p> <p>答：文化局是說這裡當鐵道博物館，可是規模太小了，之前很多東西都被偷，所以館藏也沒多少，逛完一次就不想再去一次了。</p> <p>現在會有一些旅行團帶去，就參觀一下，不是一個很重要</p>	<p>認為鐵道文化園區的規模略小，主因是多為廠區，無大型車站建物。</p>

<p>的景點。</p>	
<p>問：認為鐵道文化園區和社區的連結情形？ 答：沒有感覺，他們就是把舊的壞掉的建築重建，跟我們很像也沒關係。</p>	<p>認為與社區連結力弱。</p>
<p>問：鐵道文化園區的設立還少了些什麼？ 答：我是認為需要規模大一點，至少要有火車展示，讓參觀的人有一點事情做，就不會那麼無聊。</p>	<p>增加互動的導覽模式，吸引遊客。</p>
<p>問：在去年的火車節時，交通部曾經允諾要讓窄軌火車復駛，你認為復駛的可能性？ 答：不可能啦！本來很像火車要穿過那個陽光電城，你有去看過嗎？那個陽光電城蓋起來一點用處也沒有，他說把機工廠包裡面，整個又運土來蓋起來，我爬到上面也不知道要看什麼。 還有，火車要開去海邊，砂石車要怎麼走，花費的成本太高了，我認為縣政府或者是鐵路局都不可能做這樣的事。</p>	<p>火車復駛須面臨許多現有問題，不易克服。</p>
<p>問：鐵路復駛並發展成為觀光賣點，會有助於舊火車站區域的發展嗎？ 答：如果真的要，整個配套要做好，把六期這一塊地整理好，看是要變廣場還是公園、賣場，陽光電城也吸引人一點，開到海邊弄得整齊，火車開過去要有一些景點設計，會比較有人想去坐。</p>	<p>若朝向觀光發展，則必須規劃好賣點，才能達到吸引遊客的目的。</p>
<p>小記： 葉先生由於是商人，許多問題面像會朝向結果論，並會加上一些政治觀點，是很不同的社區聲音。</p>	

附錄 3-6：訪談記錄（受訪者代號 F）

訪談時間：100 年 5 月 4 日 10：00～11：30

訪談地點：五洲商務旅館

訪談對象：經理（旅館第二代經營者）

訪談內容記錄：

訪談內容	研究者註解
<p>問：旅館的在車站裁撤前的經營樣貌</p> <p>答：這間旅館是民國 55 年我父親開始經營，旅館本身也是住家，我們小時後都是在旅館裡長大的。車站裁撤前旅館的經營情形是當時旅館數量本來就不多，只要一開門生意就很好，當時有所謂的遊覽公司，類似我們現在的旅行社，只是結構不那麼完整，會和我們接洽住房事宜，除了遊客之外，還有來花蓮當地工作的工人，因此，我們也提供不同的住宿選擇，像工人就會住在和室，共用衛浴，這是最便宜的，另外還有雅房和套房。</p> <p>當時主要的外國遊客是日本人，很像我們現在說的背包客，也會集中在平日時段上門，我們提供很多種的住宿，偏向平價，所以基本上生意蠻好的。過年的時候就會有很多外地來的公務員家庭，利用放假出門玩，整體來說，車站裁撤前，不論平日或放假日生意都很好。</p>	<p>旅館從 55 年開始經營，客源除了外地客，還包含日本客人。</p>
<p>問：車站裁撤後的經營樣貌？</p> <p>答：民國 70 幾年到 90 幾年這段時間是我們旅館最難經營的時期，住房客數是愈來愈少，原因是本來車站在這裡，會帶來外地住房的客源，相對的，車站一搬走，當然客源的流失情形會很嚴重，90 年左右開始，除了車站影響很大外，有一個更嚴重的關鍵就是當時開始民宿業者的經營，因為民宿的各項審查要求相較於旅館都低很多，執照發放非常容易，這對我們這種已經不好經營的小旅館影響更大，又再次瓜分掉客源。</p>	<p>裁撤後經營困難，加上民宿問題，讓旅館經由雪上加霜。</p>
<p>問：如何因應這樣的大環境因素</p> <p>答：我們旅館在 95 年的時候進行重新整修，準備轉型再出發，一方面是因為旅館的結構住房型態已經和現在潮流不一樣，另一方面則是因為希望重新整修後，可以吸引更多遊客上門，基本上我們還是提供平價的住宿環境。</p> <p>整修完畢後，確實有吸引一些散客上門，也同時配合旅行社，開始比較穩定的遊覽車客源，一天大約都可以有兩台遊覽車的載客量，雖然利潤低，但也可以補平日的經營缺</p>	<p>旅館以整修轉型來因應大環境的改變。</p>

<p>口，散客集中在週末假日，利潤高，可是不穩定，利用這樣的模式，讓每日住房率都有一定的水準。</p>	
<p>問：目前較多的遊客來源？</p> <p>答：現在陸客團就多了，一開始我不太接路客團，基本上是希望以臺灣本地的遊客為主，可是不好做，太不穩定，後來接了陸客團，人數就很多了，因為陸客團不會去住民宿，其實只要習慣他們講話很大聲，不那麼注意禮貌的習性，基本上都不會有太大的問題，畢竟開旅館還是以賺錢為導向，陸客團上門就接，不然生意怎麼維持下去。</p>	<p>目前房客大宗為陸客團。</p>
<p>問：對車站周邊在車站裁撤前的印象？</p> <p>答：我們的旅館是在中山路上，當時開有很多的名產店，不過真正熱鬧不是在中山路上，是要往巷子裡去，就是現在的復興街，裡面旅館多，想要買東西也很方便，比溝仔尾還熱鬧，你現在看很多店都關了，或者轉型成現代化旅館，就是那時候最繁榮的地方。</p>	<p>除了中山路之外，巷弄內的復興街是更繁榮。</p>
<p>問：對車站周邊裁撤後的印象？</p> <p>答：我們旅館生意大減就是因為車站裁撤，當時還有王子飯店，應該和統帥飯店都是高級的象徵，不過我要說老實話，這裡很多店家的衰落確實和車站相關沒錯，但是更大的原因是因為這裡曾經生意好做，所以產生很多很好過的富二代，這些第二代的子女養尊處優，家裡給他們很強的經濟支援，不過很多都安於享樂，甚至後來開始賭博、吸毒，養成這種壞習慣，家裡很快就敗掉了。</p>	<p>店家衰落與車站裁撤有關，但許多第二代養尊處優，也是店家衰落原因之一。</p>
<p>問：對於二十年來車站周邊區域發展的看法？</p> <p>答：市地重劃後，每一任縣長上台前都會針對這一塊六期重劃區的空地有很多漂亮的政見，不過上台後，卻都無法真正落實政見內容，計畫永遠趕不上在位者的世代交替，更何況是計畫總是不明確，這一區好像賣東西在被砍價一樣，你想想，如果我是財團，那麼大一塊地，價格很高，也沒幾個標得起，一次又一次是流標後，價格不就愈來愈低，到時候再出手就好了，等於是變相的圖利財團啊。</p>	<p>歷任縣長都對區域發展有規劃，但都無法落實。</p>
<p>問：洄瀾之心這個建築物遭到很多當地里民的反對，你的立場或看法是？</p> <p>答：在它開始營運後，我常常去走走看看，我很愛我們這一區塊的整體感覺，以後我一定要帶我的孩子認識這一區塊留下的歷史痕跡。</p> <p>我從來不覺得陽光電城有什麼不好，每一個建築它的建造都一定有背後的背景或是它的建築意義，目前搞得這個樣</p>	<p>陽光電城缺乏完善的包裝行銷。</p>

<p>子，我認為最大的問題應該是縣政府的行銷出了問題。大家都會一面倒向拆除，說他是蚊子館，縣政府都不營運它，才說它是蚊子館，如果你有認真去包裝它，甚至讓比較知名的品牌進駐，利用這樣的吸引方式，來讓客源進來，或用O T的方式去經營，既然政府做不到，就讓營利為主的商家進駐，這樣比較好吧！我很反對花了納稅人的錢，卻不好好經營，推說它是鐵工廠，然後貿然的拆掉，這樣會很可惜。</p>	
<p>問：舊車站相關廠區陸續登錄歷史建築後，對於鐵道文化園區的設立你的看法？還少了些什麼？</p> <p>答：這些建築應該是文化資產的一部分吧！我覺得這是很有意思的，你看那麼多老建築，裡面有多少有意思的歷史意義，只是缺少了整體的整合規劃，文化局做文化局的園區，縣政府卻主力在發展旁邊的商業區，觀光旅遊局也沒有認真在幫忙行銷，如果這些公部門的力量可以整合起來，我相信它會是花蓮旅遊很好的賣點，包裝還是很重要的。</p>	<p>公部門整合後共同規劃發展，效益大。</p>
<p>問：目前鐵路局有意要讓鐵路復駛於臨港線，你的看法是？</p> <p>答：很棒阿！雖然聽起來有點天方夜譚，不過真的可行，像我去舊金山玩，當地就有一種火車可以坐，當地政府把它營造成，來舊金山就要坐這種火車體驗，沒有體驗到的話，就好像你沒有來過舊金山，跟我們到阿里山會想坐小火車一樣。</p> <p>我想一定會有說，開這個臨港線花很多錢，還不見得會回本，利潤會不好，不過，路線只要一開，觀光旅遊局和旅行社配合推廣，只要來花蓮就要坐一趟臨港線，把整條路線的景觀整理一下，我們的海邊是很吸引人的，大家既定的觀念被建立了，自然到花蓮就會坐臨港線火車，這也回應到我剛剛說，要做觀光，你就要整合，不要各做各的，像我們旅館業的配合度真的很高，辦活動只要提早告訴我們，我們都會建議住房客去玩，不過很可惜的，觀光旅遊處的公務員辦個活動都沒有事先規劃，總是在我們都搞不清楚的時候才公佈，我們也來不及針對活動做住房的優待來吸引遊客，你知道嗎？每次房客問我有哪裡好玩，我都推薦鐵道文化園區，很多外地人連鐵道文化園區在哪裡都不知道，這難道不是行銷的問題嗎？</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 讓臨港線成為花蓮北區臨海的觀光代名詞，發展為這樣的觀光賣點，才容易維持。 2. 縣政府應針對現有建設好好包裝行銷，才不致浪費資源。
<p>問：對於整體的區域發展後續的建議？</p> <p>答：主要還是整合的規劃發展，和民間同步配合，像旅館或旅</p>	<p>公部門和民間共同配合，對整</p>

行社，大家都是為了花蓮整體觀光在努力，如果能一起計畫共同協助，都是互利的。

體發展較有助益。

小記：

經理林先生從出生就在旅館，雖然無法見證車站的經營，但訪談過程中，能感受到林先生對於家鄉花蓮市的深厚情感，對於區域的建設也都以正面的態度面對，希望能對周邊的發展能有所貢獻。

附錄 3-7：訪談記錄（受訪者代號 G）

訪談時間：99 年 7 月 9 日上午 10：00～11：00

訪談地點：花蓮市鐵道文化館一館

訪談對象：劉先生（鐵道文化園區導覽志工）

訪談內容記錄：

訪談內容	研究者註解
<p>問：劉先生與鐵道的淵源。</p> <p>答：民國七十七年退伍後，3 月 12 日舉辦花蓮地區鐵路特考，當時覺得進入鐵路局是一個穩定的工作，所以就參加考試進入鐵路局。當年最重要的事件是鐵路局司機員大罷工，原因是鐵路局員工兼具勞工和公務員的身分，公務員加班是不支領加班費的，改以補休的方式辦理，雖然經過協調比照勞工所屬的勞基法發給「延時工資」，可是不被採納，但是，鐵路局員工又沒有享有公務員所有的教育補助費、公務員保險，其中，司機員因需長時間加班，所以抗爭最劇烈，當時全省火車都停開，1400 多人罷工，也因為這樣，政府答應了司機員的訴求，並且發給司機員從民國 73 年到 77 年的加班費。罷工事件之後，司機員的待遇好很多，我就是在那時候進到鐵路局的。</p> <p>初到鐵路局時，進入機務段，先學習火車機械維護的工作，並且跟隨司機員學習火車駕駛，兩年後就開始擔任司機員，當時司機員訓練要三到五年才能夠獨當一面，現在的火車和以前柴油車不一樣啦！一兩年就可以完成訓練，我現在是北迴和東幹線列車是機車長，會指導一些司機員和助理技術的部分，還有教育訓練。</p>	<p>鐵路局的工作在當時是非常辛苦的，進鐵路局非常容易，通常會進鐵路局幾乎都是求穩定的工作。</p>
<p>問：對舊火車站的記憶。</p> <p>答：我以前不常坐火車，對於舊火車站這邊，真的印象不深，可是，在進入鐵路局後，開始對「火車」感興趣，可能我是開火車的啦！我常常會讀洪致文老師寫的書，有火車圖鑑的，很吸引人。</p>	<p>洪致文為國內鐵道文化著名學者，鐵路相關書籍繁多。</p>
<p>問：是什麼樣的機緣投入鐵道文化館志工的行列。</p> <p>答：九十二年的時候，我到文化中心去借書，當時就有鐵道文化區再利用的志工招募，我想自己就在鐵路局工作，應該很適合，就隨手填了報名表，沒想到過一陣子，就通知參加志工培訓研習。這是兩天一共 12 小時的研習，請來文化局的人員講解文化資產再利用、歷史建築等法規，也大概交代了東線鐵道的歷史，還有這邊文史工作者也有介</p>	<p>劉先生因為自己對工作的熱情，加上對鐵道的使命感，對於這份工作非常投入，對於廢棄廠區內找到的</p>

<p>紹舊火車站這邊的歷史。</p> <p>可是實際要跟遊客導覽，才發現根本不夠，自己要讀很多書，二館那邊（舊工務段）你上禮拜在整理的書，資料很豐富，遊客問了我不知道，就趕快翻啊！愈導覽，愈喜歡這裡，沒開火車的時候，就會出現在這邊。</p>	<p>任何遺留物，都充滿熱情。</p>
<p>問：您對鐵道文化館重建的了解。</p> <p>答：這個鐵道部花蓮港出張所是在九十一年登錄為歷史建築的，這個機緣應該是鄭仁崇寫了一本《後山鐵道風華》，他訪問很多人，有鐵路局工會的，有當地的文史工作者、里長、民眾，大家都對舊火車站很有感情，可惜火車站拆掉了，留下來的建築都破舊不堪，變成遊民、街友、吸強力膠的人霸占了，裡面該賣的都被拆掉賣了，所以大家動員啊！文化局就申請登錄歷史建築，先用架高的鐵皮保護，讓建築物不會再壞；還沒重建，有一天這裡的里長聽到居民說有人又再拆東西要賣了，趕快會同警察來抓人，還真的抓到拆鐵皮的小偷，後來在工會和文化局的協助，開始動工重建。</p>	<p>登錄歷史建築後，偷竊事件在報紙均有報導，這個區域當時可以說是花蓮市的黑暗角落。</p>
<p>問：在去年鐵道願景交流座談會中，談到窄軌蒸汽鐵道復駛，你有什麼樣的意見。</p> <p>答：唉！我去年也有參加啊！那時候是工務段段長陳主安講的嘛！還有路線圖，4.4公里，我們都聽聽啦！要配合的單位太多了，光是臺鐵本身，就是不會改變，除非有很強的力量在推它，比如縣長要觀光，或是工會力量也很大喔！不然我想應該只有三成的機會可以成功。</p>	<p>普遍來說，大家聽到復駛兩字，都認為是口號，達成機率不高。</p>
<p>問：就您所知，鐵道文化園區一館和二館的重建，文化局和鐵路局的態度如何。</p> <p>答：鐵路局從民國七十一年遷移後，就是在做新廠站建築，舊廠站搬遷、拆除的動作，連火車站都拆掉了，就是在經營新的車站，舊車站這邊劃成六期重劃區，鐵路局就不再過問了，很多東西是屬於歷史文物，還有檔案，全部都爛了、壞了，我今天還在倒掉的辦公室裡面找到一些好東西（一幅手繪的國父畫像、告示鐵牌），如果不是文化局那邊的積極登錄歷史建築，然後重建，這邊還是荒廢的。</p>	<p>鐵路局與文化局本身立場就不同，鐵路局偏重經營與營運成效，而文化的賣點對鐵路局的吸引力不高。</p>
<p>問：在您進入鐵路局二十幾年到這六、七年擔任志工以來，有什麼樣的感想。</p> <p>答：很多東西你沒有去保存，去愛惜，它就會沒有，就會消失，為什麼不必開火車的時候我都在這裡，你也常看到我一館二館走來走去，就是要跟更多人介紹這裡，不然這一塊，</p>	<p>若是與舊火車站周邊地區有相關的大家，對地方文化的感受能被凝聚和擴大，得</p>

沒落很快，商人就是看商機，都市重劃區很像是要好好規劃，可是，規劃還沒有成果，就把該拆的都拆了。你看陽光電城，很像大型的違建，沒有歷史的意義，我們現在能做的，就是把對花蓮有意義的、有歷史的東西保留下來，然後讓很多人知道這裡，是很有感情的，讓大家的力量幫助這邊變得很有意義。

到更有計畫發展，相信整個區域的發展不再只受限於柵欄內的園區。

小記：訪談過了一週，再次遇到劉先生，他熱心的又抄了好幾個名字要讓我訪問，他對於能夠關注這個區域的任何人，研究者或觀光客都非常歡迎。

附錄 2：1980 年到 2010 年花蓮市分區人口資料

研究分期		裁撤荒廢期 1980-2001																				登錄復甦期 2002-2011										
分區	村里別	69 年	70 年	71 年	72 年	73 年	74 年	75 年	76 年	77 年	78 年	79 年	80 年	81 年	82 年	83 年	84 年	85 年	86 年	87 年	88 年	89 年	90 年	91 年	92 年	93 年	94 年	95 年	96 年	97 年	98 年	99 年
A	主工里	1487	1464	1452	1455	1495	1480	1504	1432	1366	1306	1270	1242	1204	1238	1195	1152	1065	1032	1014	983	932	881	870	858	841	881	863	887	897	893	876
	主計里	1772	1713	1583	1520	1537	1461	1441	1327	1274	1216	1249	1185	1157	1141	1138	1109	1114	1169	1184	1194	1175	1170	1150	1153	1200	1171	1211	1173	1153	1159	1127
	主商里	1674	1763	1821	1873	1879	1877	1857	1831	1774	1712	1644	1595	1500	1441	1413	1324	1286	1260	1191	1134	1138	1138	1063	1038	1050	1048	1040	1071	1049	1003	998
	主勤里	1869	1833	1881	1860	1893	1916	1983	1982	2016	2057	2001	1933	1974	1887	1733	1665	1611	1546	1483	1465	1385	1405	1413	1404	1410	1481	1510	1518	1491	1518	1472
	主睦里	1150	1153	1139	1086	1036	1018	1005	951	902	905	904	899	848	829	797	790	790	802	762	728	742	719	732	723	739	750	785	786	794	791	788
	主義里	917	871	820	811	787	802	721	673	641	652	629	603	634	623	610	618	599	603	596	600	613	639	689	674	700	711	695	641	609	610	616
	主信里	1541	1526	1475	1525	1539	1480	1426	1377	1393	1249	1300	1248	1224	1167	1154	1150	1094	1053	1067	1035	1000	1005	947	963	987	972	968	925	848	838	865
	民主里	1408	1327	1349	1321	1239	1265	1188	1256	1309	1233	1248	1203	1112	1128	1034	1054	998	944	945	904	857	836	846	846	881	848	766	777	774	758	758
	民生里	3153	3303	3213	3156	3123	3081	2982	3059	3163	3232	2976	2962	2630	2502	2624	2227	2171	2102	2071	2037	1989	2003	2055	2059	2113	2074	1982	1995	2019	1960	1826
	民權里	1320	1294	1289	1237	1188	1159	1146	1096	1119	1080	1008	993	965	892	853	799	736	727	698	660	643	625	630	677	689	626	588	600	600	577	538
	民有里	1393	1354	1263	1255	1293	1314	1314	1274	1230	1207	1170	1211	1167	1161	1112	977	966	942	941	889	856	905	932	894	937	966	938	944	889	881	852
	民治里	1513	1454	1465	1457	1378	1304	1355	1301	1305	1257	1156	880	830	797	761	748	693	638	568	546	528	498	463	460	443	401	277	231	205	189	159
民族里	1670	1675	1742	1693	1669	1718	1677	1659	1686	1585	1559	1403	1324	1276	1215	1051	1085	1014	975	872	841	858	874	811	812	825	864	862	841	808	765	
A 區 總人口		20867	20730	20563	20249	20056	19875	19599	19218	19178	18691	18114	17357	16569	16082	15639	14664	14208	13832	13495	13047	12699	12682	12664	12560	12802	12754	12487	12410	12169	11985	11640
B	民心里	1752	1810	1809	1765	1778	1773	1731	1572	1471	1574	1011	990	946	984	1038	903	1028	1045	1063	1054	1075	1067	1079	1065	1082	1067	1084	1070	1062	1043	1045
	民立里	2288	2363	2345	2273	2314	2315	2343	2545	2424	2502	2653	2592	2592	2489	2476	2337	2432	2322	2255	2225	2138	2000	1906	1852	1750	1773	1794	1764	1731	1785	1777
	民享里	3599	3565	2670	3820	3836	3902	3833	3766	3859	3901	4005	1963	4237	4380	4317	4394	4489	4556	4676	4706	4756	4873	2534	2595	2718	2904	3122	3206	3225	3259	3258
	民政里	3013	3078	3152	3182	3232	3294	3315	3352	3571	3524	3544	3533	3492	3556	3784	3875	3827	4027	4016	3997	3918	3929	3963	4008	3994	4079	4130	4228	4337	4368	4412
	民勤里	4650	4535	4427	4395	4570	4538	4371	4326	4216	4215	4403	4371	4393	4800	5058	5354	5293	5193	5265	5213	5222	5139	5046	4779	4571	4337	4152	4258	4325	4285	4289
	民意里	5764	5706	5640	5517	5142	5092	5157	5093	4830	4338	4320	4375	4362	4351	4241	4060	3961	3941	3852	3705	3540	3416	3249	3180	3219	3061	2989	2788	2745	2788	2792
	民運里	3397	3297	3299	3132	3064	2992	2971	2837	2840	2809	2701	2699	2713	2672	2578	2605	2516	2453	2450	2486	2463	2449	2481	2524	2505	2419	2459	2408	2419	2389	2364
	民德里	2062	2093	2080	2031	1978	1860	1858	1961	1989	2017	2111	2102	2269	2336	2434	2470	2527	2487	2444	2383	2336	2239	2111	2096	1967	1830	1776	1809	1773	1757	1790
	民樂里	1695	1677	1682	1627	1482	1332	1202	1029	760	638	582	648	620	552	571	561	550	604	747	817	837	863	859	832	832	813	799	773	764	758	755
國光里	2664	2675	2659	2656	2525	2530	2476	2483	2515	2489	2425	2353	2298	2202	2241	2232	2237	2234	2162	2127	2085	2069	2003	1898	1837	1810	1833	1842	1817	1814	1762	
B 區 總人口		30884	30799	29763	30398	29921	29628	29257	28964	28475	28007	27755	25626	27922	28322	28738	28791	28860	28862	28930	28713	28370	28044	25231	24829	24475	24093	24138	24146	24198	24246	24244

研究分期	裁撤荒廢期 1980-2001																				登錄復甦期 2002-2011											
C	主力里	3119	3187	3184	3186	3075	3146	3124	3098	3021	3091	3312	3427	3406	3341	3398	3465	3373	3384	3358	3370	3400	3408	3362	3408	3588	3521	3557	3502	3496	3428	3398
	主和里	4891	4767	4762	4584	4402	4333	4388	4177	4156	4078	4177	4103	4083	4085	4178	4089	4031	3985	3965	3897	3777	3818	4067	4117	4126	4197	4175	4161	4185	4105	3954
	主農里	5535	5843	5997	5989	5917	5885	6094	6295	6329	6378	6720	7065	7266	7432	7652	7538	7497	7621	7659	7678	7857	7937	4121	4321	4360	4379	4430	4582	4561	4618	4610
	主安里																							3572	3568	3597	3567	3529	3532	3468	3419	3366
	主學里	3027	3093	3158	3143	3080	3033	2968	2901	2958	2949	2905	2842	2731	2617	2561	2537	2463	2508	2453	2480	2459	2500	2485	2453	2520	2617	2579	2561	2606	2556	2533
	主權里	4504	4672	4572	4485	4548	4588	4676	4796	4726	4780	4948	4934	5013	5173	5385	5370	5723	5922	6023	6182	6283	6318	6308	6321	6449	6264	6747	6815	6850	6872	6779
	國安里	1688	1662	1128	1049	924	854	795	809	846	798	734	768	687	689	702	832	683	706	698	668	670	628	629	611	652	656	627	625	630	676	676
	國防里	1797	1761	1740	1673	1657	1602	1500	1429	1389	1389	1358	1348	1281	1234	1166	1138	1147	1179	1206	1242	1179	1169	1204	1206	1245	1217	1181	1226	1245	1246	1204
	國治里	2696	2746	2828	2768	2605	2579	2709	2752	2811	2783	2717	2540	2268	3124	1936	1838	1838	1839	1812	1724	1715	1726	1697	1611	1612	1653	1623	1625	1639	1581	1573
	國威里	2305	2305	2408	2470	2539	2719	2672	2700	2693	2791	2741	2707	2652	2601	2523	2513	2464	2329	2372	2399	2379	2471	2417	2396	2565	2657	2594	2599	2654	2745	2757
	國風里	5304	5425	5590	5715	5751	5764	5618	5616	5596	5540	5551	5392	5285	5115	5050	5043	4758	4711	4571	4430	4384	4452	4368	4307	4573	4623	4487	4601	4668	4594	4527
	國華里	3911	4081	4184	4244	4307	4363	4163	4120	3947	3963	2967	3831	3762	3674	3507	3383	3229	3189	3065	2999	2981	2965	2928	2892	2942	3106	3118	3124	3135	3119	3123
國魂里	3012	3116	3281	3390	3275	3225	3240	3120	3104	3089	3154	3138	2977	2944	2796	2734	2694	2661	2631	2625	2549	2481	2528	2525	2531	2574	2631	2766	2746	2780	2762	
C 區 總人口	41789	42658	42832	42696	42080	42091	41947	41813	41576	41629	41284	42095	41411	42029	40854	40480	39900	40034	39813	39694	39633	39873	39686	39736	40760	41031	41278	41719	41883	41739	41262	
D	國富里	1610	1678	1922	2393	3356	4730	5993	7006	8109	8516	8878	9368	5834	5890	6182	6410	6472	6660	6575	6640	6604	6639	6480	6445	6318	6188	6236	6103	6125	6180	6131
	國裕里													3920	4016	4037	4364	4607	4844	4858	4911	4928	4960	4940	4999	4996	5044	5021	5019	5055	5010	5055
	國聯里	1602	1803	1952	2208	2507	2867	3280	3446	3624	3823	4048	4266	4548	4993	5454	6060	6556	6829	6939	6956	6940	6929	2980	2992	2950	2965	2957	2955	2945	2985	2949
	國盛里																							4038	3991	3983	3876	3918	3890	3972	4028	4245
D 區 總人口	3212	3481	3874	4601	5863	7597	9273	10452	11733	12339	12926	13634	14302	14899	15673	16834	17635	18333	18372	18507	18472	18528	18438	18427	18247	18073	18132	17967	18097	18203	18380	
E	國強里	1460	1442	1441	1457	1397	1390	1412	1347	1293	1255	1233	1218	1203	1242	1232	1243	1300	1374	1404	1529	1666	1778	1850	1915	1915	1920	2033	2043	2065	2128	2032
	國福里	1214	1282	1380	1452	1437	1512	1564	1539	1504	1503	1491	1497	1637	1022	1669	1724	1732	1702	1757	1754	1729	1768	1794	1773	1852	1860	1800	1767	1769	1743	1754
E 區 總人口	2674	2724	2821	2909	2834	2902	2976	2886	2797	2758	2724	2715	2840	2264	2901	2967	3032	3076	3161	3283	3395	3546	3644	3688	3767	3780	3833	3810	3834	3871	3786	
F	國慶里	3239	3233	3228	3141	3041	3084	3215	3325	3496	3497	3749	3886	4046	4200	4217	4556	4779	2948	5011	5163	5246	5368	1293	1284	1300	1298	1299	1309	1291	1308	1280
	國興里																							4105	4331	4435	4507	4510	4489	4578	4601	4692
F 區 總人口	3239	3233	3228	3141	3041	3084	3215	3325	3496	3497	3749	3886	4046	4200	4217	4556	4779	2948	5011	5163	5246	5368	5398	5615	5735	5805	5809	5798	5869	5909	5972	

