

國立臺灣大學工學院建築與城鄉研究所

碩士論文

Graduate Institute of Building and Planning

College of Engineering

National Taiwan University

Master Thesis

鐵路車站再造的社區營造角色之探討

—以臺灣竹田車站與大林車站為例

A Study of the Role of Railway Station Rebuilding for

Community Empowerment

- Cases of Two Local Stations of Taiwan:

Jhu-tian Station and Da-lin Station

岸野俊介

Shunsuke Kishino

指導教授：陳亮全 博士

Advisor: Liang-Chun Chen, Ph.D.

中華民國 101 年 7 月

July 2012

謝 辭

2008 年，我離職來臺灣就讀。至今，許多人精神上、辦事上、經濟上幫我忙，讓我再度深知世間的溫暖。

周正明先生、薛方杰老師是我最老的臺灣朋友，甚至也是我所敬佩的學長，給我認識臺灣的機會。若沒碰上他們，我應該沒有機會來臺灣讀書。胡文政先生也是臺灣的老朋友之一，這些好友的存在，讓我決心來臺灣。我在日本念中文時，非常榮幸請吉本富美老師當中文老師。吉本老師不但熱情教我中文與臺灣，而且致力支持我的臺灣留學，我對老師的感謝無從表達。我決定臺灣留學時，慶應義塾大學經濟系的恩師伊藤行雄老師、飯野靖四老師除了為我撰寫推薦函之外，更鼓勵返學就讀的計畫，因此我要特別表達謝意。

在城鄉所就讀之間，特別感謝陳亮全老師、劉可強老師、夏鑄九老師、黃麗玲老師、張聖琳老師、延藤安弘老師的指教，因有老師們的指導，我才能了解城鄉所的精神，讓我持有與以前不同的觀點。陳亮全老師當我指導老師，雖然這幾年因災害增加而政府工作年年繁忙，卻撥冗照顧麻煩如我的學生，甚至感謝。劉可強老師洞察力之深遠讓人敬佩，這樣國寶級老師當我計畫書口委，甚至口試時特別旁聽，是我學生生活中最大的光榮。夏鑄九老師演講的聲音是城鄉所的招牌，在老師課堂上我學了許多社會、都市、建築相關見識，以及前所未知的中文說法。黃麗玲老師從我碩一時一直照顧我們外籍生，是讓我感到最親切的老師。

同樣感謝所外老師。臺大藝術史研究所黃蘭翔老師給我過高的評價，我很感謝。老師對建築史的想法十分特別，希望以後也向老師學習建築事宜。中原大學設計學院喻肇責老師在百忙之處特別當成口委，以友善態度評鑑本論文，而且關於鐵路及車站提供很多建議。我期待老師的工作將改變臺灣的鐵路及車站之現況。國立臺南藝術大學建築藝術研究所曾旭正老師不遠千里兩次前來臺北擔任口委。透過研究所課程，我認識了這些推動社區營造的關鍵老師，這是我在臺灣最大的成果。

為撰寫論文，我跑過去臺灣南部的農村地區，進行田野調查。鄉親們一點都未表現出驚訝，以親切的態度接待突然出沒的怪日本人。竹田池上文庫的劉耀祖先生、曾珍貴女士，池上文庫常客的作家曾寬先生、退休老師宋天蔭先生等老青年們，我每次遇見他們，都讓我不知自己到底身在臺灣或日本。我與竹田村的傅民雄村長、已退休竹田國小的潘雪華主任更已成好友，衷心盼望早日再相會。我更懷念傅村長帶我去的村辦公室前福德祠內小吃店。竹田車站管理的竹田鄉社區營造協會的同仁、賴正仁理事長每次溫暖地招待我，讓我感到真的回鄉一般。候

車時請我喝的檸檬冬瓜茶的味道，我生涯不會忘記。其他許多竹田及其附近的鄉親幫助我的研究，如幫我進行問卷調查的國立屏東商業技術學院張月環老師及國立屏東教育大學研究生張秋玉女士、日文流利的年輕菁英謝東儒先生等。幸好吉本富美老師親戚的逢甲大學林昌明老師住在大林，每次去調查時，請林老師幫忙，而且打擾他與他老媽林午妹女士住在他家。透過林老師的關係，我認識了弘道大林志工站的林添發前任站長與林淑蓉現任站長。林淑蓉站長老公蔡聰賢先生是臺鐵林內車站的真正站長，我向他聽見許多很有意義的車站相關故事。大林鎮黃貞瑜鎮長在公務繁忙之處，不但抽時間見我，而且請許有疆課長解說大林鎮的規劃及現況。我在竹田、大林遇見許多難得的好前輩與好朋友，我確信這般人際關係的建立是本研究最大的成果。

2011 年，我在日本三處車站進行簡單的現場調查。其中在日向市車站，日向市公所的負責人直接為我解說車站再造相關事宜；在羽前小松車站，負責車站管理的社區組織之理事長、工作人員特別解說組織概要及車站相關活動。感謝且佩服在困境下繼續努力的同仁。

我在臺灣就讀時，認識許多朋友，並承蒙他們協助我的學生生活。尤其是農委會陳好羣女士、上水系統公司周永泰先生日常對我的照顧，我始終感謝。同班同學謝仕煌已經在高雄工作，我去南部調查時，大多留宿在他家，因此擔心打擾他與他女友。感謝學弟蕭閎偉雖然在日本旅遊中，卻為我抽空修改本論文中文。感謝在臺灣認識的所有朋友、學長姐、學弟妹。

最後，我感謝父母允許我離鄉背井來臺灣。我不敢講出來，但心裡默默感謝他們的支持。我同時感謝魏靜宜與她苗栗的家人。

鐵路車站再造的社區營造角色之探討

—以臺灣竹田車站與大林車站為例—

摘 要

車站是隨著近代社會出現、隨著現代社會演變的建築空間。本來是公部門專用空間的車站，近年在車站再造的脈絡中出現不同趨勢。車站逐漸擺脫過去單調的機能性空間，傾向於變成具有特殊意象及多角機能的空間，尤其是許多車站透過車站再造的過程加強車站與地方政府、社區的關係，使得車站蛻變為代表該地、該社區的空間。本研究以兩個臺灣小型車站（竹田車站與大林車站）為例，基於社區營造與公共空間的討論、車站相關的過去研究、日本車站的情況及車站再造案例研究，將車站作為社區營造及地方發展的關鍵空間，以車站再造過程及其產生的軟體面、硬體面成果探討及分析車站再造的社區營造角色。再加上，釐清推動車站再造的要素，並提出撤站再造模式。

竹田車站再造從社區居民的舊車站建築保存運動開始，經過社區居民與地方政府的合作、車站為主的文化園區營造、由社區組織負責的車站管理營運等過程，產生軟體面與硬體面成果：軟體面成果是從車站再造展開的社區營造；硬體面成果是由社區使用及管理營運的車站空間之出現。大林車站再造從地方政府擬定的都市計畫開始，經過地方政府與臺鐵的合作、舊市區景觀美化、志工團體的清潔活動等過程，產生以車站為中心的舊市區活化之軟體面成果與車站機能、環境改善之硬體面成果。另一方面，這兩個案例指出，臺灣小型車站需要建立社區參與車站規劃及營運的社會系統。

透過竹田車站與大林車站不同類型的車站再造案例之比較檢討，本研究發現下列事項：

- (1) 若社區參與車站規劃及營運，車站再造成為社區營造的手段，其軟體面、硬體面成果將成為推動社區營造的要素。
- (2) 地方歷史文化、車站規劃及營運的社區參與是促成推動車站再造的要因。
- (3) 臺灣小型車站有必要建立車站規劃及營運的社區參與系統。
- (4) 車站再造後續引發社區營造、綠色交通系統發展等更廣闊議題。

關鍵詞：車站、社區營造、公共空間、竹田車站、大林車站



A Study of the Role of Railway Station Rebuilding for Community Empowerment

- Cases of Two Local Stations of Taiwan: Jhu-tian Station and Da-lin Station

Abstract

Railway station is the architectural space which has appeared with the start of modern society and has changed with the change of it. Originally, station has been regarded as the space occupied by public sector, but nowadays, another tendency of station rebuilding is appeared. That is, station tends to change from space of single function in the past to space with particular image or multi-function. Especially, through station rebuilding, the relationship between station and local government or community has been strengthened, some stations are becoming space to represent their regions. This study researches two cases of Jhu-tian station and Da-lin station, local stations in Taiwan, and on the base of theories of community empowerment and public space, existing research about station, situation and case study of Japanese station, regards station as key space of community empowerment or regional development, analyzes process of station rebuilding and result of soft and hard side which station rebuilding brings, presents the role of station rebuilding for community empowerment. Moreover, this study induces factors which promote station rebuilding, and suggests model of station rebuilding.

Rebuilding of Jhu-tian station has started from movement of conservation of old station building by local residents, and through some process such as collaboration between local residents and government, building of community space of which station plays a central part, station management by organization or NPO which are organized by local residents, has induced result of soft side such as deployment of community empowerment of which station plays a central part and result of hard side such as appearance of station space which local community can utilize. On the other hand, rebuilding of Da-lin station has started from urban planning by local government, and through some process such as collaboration between local government and Taiwan Railways Administration, landscape beautification of central town, cleaning activity by volunteer organizations, has induced result of soft side such as activation of central town of which station plays a central part and result of hard side such as improvement of station function and environment. These two cases reveal, in Taiwan, it is necessary to establish social system that local community can participate station planning and

management.

This study compares different types of station rebuilding (Jhu-tian station and Da-lin station), different cases of station rebuilding in Japan and Taiwan, and reaches following conclusions:

- (1) If local community can participate planning of station rebuilding and subsequent management of that station, station building can become means of community empowerment, and result of soft and hard side of it can become factors which induce community empowerment.
- (2) Factors which induce station rebuilding are local history and culture, participation of local community to planning of station rebuilding and subsequent management of that station.
- (3) Station rebuilding in Taiwan needs to establish social system that local community can participate planning of station rebuilding and subsequent management of that station.
- (4) Station rebuilding can expand to macro topics such as community empowerment or regeneration of public transportation system.

KEYWORDS: *railway station, community empowerment, public space, Jhu-tian station, Da-lin station*

まちづくりへの鉄道駅再生の役割についての調査研究

—二つの台湾のローカル駅、竹田駅と大林駅を例として—

摘 要

駅は近代社会とともに出現し、現代社会とともに変遷を経てきた建築空間である。もともとは公的部門の占有空間とされることが多かった駅であるが、近年、駅再生の流れの中で異なる傾向が現れてきている。すなわち、駅は過去における単一機能の空間を脱し、特別なイメージや多角機能を持つ空間へと変遷している傾向にあり、とりわけ駅再生を通して駅と地方自治体、地域社会との関係が強化されており、駅が地域を代表する空間となるケースが増えつつある。本論は台湾の二つのローカル駅、竹田駅と大林駅を例に、まちづくりと公共空間の議論、駅に関する既存研究、並びに日本における駅の状況や事例研究より、駅をまちづくりや地域発展の鍵となる空間と考え、駅再生のプロセス及び駅再生により生み出されるソフト面及びハード面の成果からまちづくりへの駅再生の役割を調査分析する。その上で、駅再生を促す要因を整理し、駅再生のモデルを提示する。

竹田駅の再生は地域住民による駅舎保存運動から出発し、地域住民と地方自治体との協働、駅を核としたコミュニティー空間の設置、住民団体やNPOによる駅の管理運営といったプロセスを経て、駅を中心としたまちづくりの展開というソフト面の成果と地域社会により利活用される駅空間の出現というハード面の成果が見られるようになった。それに対して、大林駅の再生は地方自治体による都市計画から出発し、地方自治体と台湾鉄道との協働、市街地景観美化、ボランティア団体による清掃活動といったプロセスを経て、駅を中心とした市街地活性化というソフト面の成果と駅の機能及び環境改善というハード面の成果が見られるようになった。その一方で、台湾において地域社会が駅の計画や運営に係わる社会システムを構築する必要性が明らかになった。

竹田駅と大林駅の異なるタイプの駅再生のケースの比較、及び日本と台湾の駅再生の比較を通して、下記の知見を得ることができた。

- (1) もし地域社会が駅再生の計画やその後の運営に参画することが可能であれば、駅再生はまちづくりの手段となり、そのソフト面・ハード面の成果はまちづくりを推進する要素となりうる。
- (2) 地域の歴史文化、駅再生計画と駅運営への地域社会の参画が、駅再生を促

す要因である。

(3) 台湾のローカル駅の駅再生においては、駅再生計画及び駅運営について地域社会が参画できるシステムを確立する必要がある。

(4) 駅再生から出発することで、その後にまちづくりや公共交通システムの再構築などより大きなテーマについて論じることができる。

キーワード：駅、まちづくり、公共空間、竹田駅、大林駅



鐵路車站再造的社區營造角色之探討

—以臺灣竹田車站與大林車站為例—

目 錄

謝辭	i
摘要〔中文〕	iii
Abstract [English]	v
摘要〔日本語〕	vii
目錄	ix
圖目錄	xiii
表目錄	xvi
第一章 緒論	1
第一節 研究動機	1
第二節 研究背景	4
第三節 研究目的	6
一、研究發問	6
二、研究目的	7
第四節 研究範圍	8
一、空間範圍	8
二、時間範圍	9
三、車站範圍	10
第二章 相關理論與日本車站之探討	15
第一節 社區營造的理論回顧	15
一、社區營造的相關概念	15
二、內生發展論與社區營造	19
三、小結	24

第二節 公共空間的理論回顧	25
一、公共概念的討論	25
二、日本的公共空間	26
三、臺灣的公共空間	27
第三節 車站相關研究回顧	29
一、車站空間的變遷	29
二、車站空間的特質	31
三、車站與社區營造	32
四、車站的空間再生	35
五、小結	37
第四節 日本車站的探討	38
一、日本車站的文化背景	38
二、日本的車站再造	39
第五節 日本車站再造案例	40
一、日向市車站的案例	40
二、嘉例川車站的案例	48
三、羽前小松車站的案例	55
第三章 研究架構與研究方法	63
第一節 分析架構	63
一、分析項目的設定	63
二、評估指標的建立	68
三、分析架構的建立	69
第二節 研究方法與調查方法	70
一、研究方法	70
二、調查方法	71
第四章 竹田車站的個案分析	75
第一節 竹田車站的概要	75
一、地理位置	75
二、竹田鄉的概要	76
三、竹田車站的歷史沿革	77

第二節 竹田車站再造過程	78
一、舊車站建築保存運動.....	78
二、「竹田驛園」營造.....	82
三、社區組織及社團的運作.....	87
第三節 竹田車站的現況	94
一、竹田車站的建築.....	94
二、竹田車站的周邊環境.....	98
第四節 竹田車站再造過程及成果的評估分析.....	105
一、車站再造過程的評估分析.....	105
二、軟體面成果的評估分析.....	112
三、硬體面成果的評估分析.....	120
第五章 大林車站的個案分析.....	125
第一節 大林車站的概要	125
一、地理位置	125
二、大林鎮的概要	126
三、大林車站的歷史沿革.....	127
第二節 大林車站再造過程	128
一、大林鎮的近年情況.....	128
二、大林車站改建計畫.....	135
三、大林車站改建後的情況.....	137
第三節 大林車站的現況	139
一、大林車站的建築.....	139
二、大林車站的周邊環境.....	143
第四節 大林車站再造過程及成果的評估分析.....	144
一、車站再造過程的評估分析.....	144
二、軟體面成果的評估分析.....	150
三、硬體面成果的評估分析.....	157
第六章 車站再造與社區營造之探討.....	161
第一節 個案分析結果比較檢討.....	161
一、過程面的比較檢討.....	161

二、軟體面的比較檢討.....	164
三、硬體面的比較檢討.....	167
第二節 車站再造的社區營造角色.....	169
一、過程面的角色	169
二、軟體面的角色	170
三、硬體面的角色	171
四、小結	173
第三節 日本與臺灣的車站再造.....	175
一、日本與臺灣的車站再造之比較檢討.....	175
二、臺灣車站再造的課題.....	177
第四節 推動車站再造的要素與車站再造模式.....	179
一、推動車站再造的要素.....	179
二、車站再造模式	180
第七章 結論.....	185
第一節 結論	185
第二節 後續問題	187
後記	188
參考文獻	189
附錄一 問卷調查結果	193
附錄二 訪談調查記錄	209

圖目錄

圖 1-1	社區範圍	8
圖 1-2	車站再造過程的範圍	9
圖 2-1	「內發的まちづくり」關鍵要素與其推動因素的相關圖	21
圖 2-2	招呼站活化類型	33
圖 2-3	日向市的地理位置	40
圖 2-4	日向市車站的地理位置.....	40
圖 2-5	日向市車站外觀	45
圖 2-6	日向市車站月臺	45
圖 2-7	日向市車站站前空間平面圖.....	45
圖 2-8	日向市車站交流廣場綠地.....	46
圖 2-9	日向市車站交流廣場舞臺.....	46
圖 2-10	日向市車站遊客服務設施「まちの駅とみたか」	47
圖 2-11	霧島市的地理位置	48
圖 2-12	嘉例川車站的地理位置.....	48
圖 2-13	嘉例川車站外觀	53
圖 2-14	嘉例川車站原辦公室	53
圖 2-15	「かれい川小さな博物館」	54
圖 2-16	「かれい川ふれあい館」	54
圖 2-17	川西町的地理位置	55
圖 2-18	羽前小松車站的地理位置.....	55
圖 2-19	羽前小松車站外觀	60
圖 2-20	羽前小松車站服務窗口.....	60
圖 2-21	羽前小松車站候車室「和 Cafe」	61
圖 3-1	分析架構	69
圖 4-1	竹田鄉的地理位置	75
圖 4-2	竹田車站的地理位置	75
圖 4-3	竹田驛園規劃構想及範圍示意圖.....	83
圖 4-4	竹田驛園 A 區細部規劃圖.....	84
圖 4-5	檳榔扇	91
圖 4-6	「驛之園鐵路風情美食館」外面美化.....	92
圖 4-7	李秀雲紀念館入口空間規劃.....	92
圖 4-8	舊竹田車站外觀	94

圖 4-9 舊竹田車站平面圖	95
圖 4-10 舊竹田車站候車室	96
圖 4-11 舊竹田車站剪票口	97
圖 4-12 舊竹田車站辦公室現況.....	97
圖 4-13 竹田驛園現況（2012 年）	98
圖 4-14 池上文庫外觀	99
圖 4-15 木平臺	99
圖 4-16 池上文庫週年慶	100
圖 4-17 池上文庫鄉土活動	100
圖 4-18 李秀雲紀念館外觀	101
圖 4-19 紅磚走道	101
圖 4-20 竹田文化館外觀	102
圖 4-21 教學活動情況	102
圖 4-22 驛之園鐵路風情美食館.....	103
圖 4-23 德興碾米廠現況	104
圖 4-24 德興碾米廠外牆	104
圖 4-25 竹田車站再造的合作關係.....	106
圖 4-26 竹田車站再造過程的了解.....	107
圖 4-27 竹田車站設施的了解	108
圖 4-28 竹田車站相關活動的了解.....	109
圖 4-29 社區參與模式的改變	110
圖 4-30 竹田車站印象的評分	112
圖 4-31 竹田車站的代表性	113
圖 4-32 竹田車站使用目的	115
圖 4-33 竹田車站使用頻率	116
圖 4-34 竹田車站使用時的交通方式.....	116
圖 4-35 形塑竹田車站意象的具體空間.....	121
圖 4-36 竹田車站與社區的空間關係.....	122
圖 4-37 竹田驛園的社區活動	122
圖 5-1 大林鎮的地理位置	125
圖 5-2 大林車站的地理位置	125
圖 5-3 大林鎮中心市區的空間佈局構想.....	129
圖 5-4 大林鎮中心市區的開放空間系統構想.....	129
圖 5-5 大林火車站周邊都市更新案計畫範圍.....	130
圖 5-6 大林火車站周邊都市更新案發展構想圖.....	131
圖 5-7 大林慈濟醫院周邊整體規劃案.....	132

圖 5-8 大林車站改建工程內容.....	136
圖 5-9 七項綠建築指標	139
圖 5-10 大林車站外觀	140
圖 5-11 大林車站前站正面	140
圖 5-12 大林車站平面圖	140
圖 5-13 大林車站樓梯	141
圖 5-14 大林車站大廳	141
圖 5-15 大林車站剪票口邊的小空間.....	141
圖 5-16 舊大林車站建築內部	142
圖 5-17 展覽時的舊大林車站建築.....	142
圖 5-18 大林產業文化館外觀	143
圖 5-19 大林車站後站	143
圖 5-20 大林車站再造的合作關係.....	145
圖 5-21 大林車站再造過程的了解.....	146
圖 5-22 大林車站設施的了解	147
圖 5-23 大林車站相關活動的了解.....	148
圖 5-24 大林車站印象的評分	150
圖 5-25 大林車站的代表性	151
圖 5-26 大林車站使用目的	153
圖 5-27 大林車站使用頻率	153
圖 5-28 大林車站使用時的交通方式.....	154
圖 5-29 形塑大林車站意象的具體空間.....	158
圖 5-30 大林車站與社區的空間關係.....	159
圖 5-31 大林車站的社區活動	159
圖 6-1 車站再造過程的比較	162
圖 6-2 規劃階段的社區參與模式.....	181
圖 6-3 營運階段的社區參與模式.....	182

表目錄

表 1-1	個案研究對象車站	13
表 1-2	竹田車站與大林車站的概要.....	14
表 2-1	日本的車站再造方式	39
表 2-2	日向市車站再造的時程.....	42
表 2-3	日向市車站再造的概要.....	47
表 2-4	嘉例川車站再造的時程.....	50
表 2-5	嘉例川車站再造的概要.....	54
表 2-6	羽前小松車站再造的時程.....	57
表 2-7	羽前小松車站再造的概要.....	62
表 3-1	車站再造的相關概念及其過程的屬性.....	64
表 3-2	車站再造的相關概念及其軟體面成果的屬性.....	65
表 3-3	車站再造的相關概念及其硬體面成果的屬性.....	67
表 3-4	評估指標	68
表 3-5	問卷調查概要	72
表 3-6	訪談調查概要	73
表 4-1	竹田車站再造過程的評估結果.....	111
表 4-2	竹田車站再造軟體面成果的評估結果.....	119
表 4-3	竹田車站再造硬體面成果的評估結果.....	122
表 5-1	大林鎮內相關建設工程（2007-2009 年）	134
表 5-2	大林車站再造過程的評估結果.....	149
表 5-3	大林車站再造軟體面成果的評估結果.....	156
表 5-4	大林車站再造硬體面成果的評估結果.....	159
表 6-1	車站再造過程的評估結果比較.....	161
表 6-2	車站再造軟體面成果的評估結果比較.....	164
表 6-3	車站再造硬體面成果的評估結果比較.....	167
表 6-4	車站使用者認為好的車站空間之具體要素.....	172
表 6-5	車站再造的社區營造角色.....	173
表 6-6	日本與臺灣的車站再造之比較.....	175
表 6-7	車站再造方式與推動車站再造的要素.....	179
表 6-8	社區組織負責範圍的比較.....	180

第一章 緒論

第一節 研究動機

車站¹是一種迷人的建築空間。十九世紀，隨著近代社會的到來，車站出現於城鄉的每個角落。從而至今，車站成為代表近現代社會的建築類型，許多近現代建築的巨匠負責車站建築的設計；車站所產生的獨特氣氛足以迷人，許多藝術家、作家、導演創造以車站為主題的作品；車站具有地方門戶的功能與意象，不但每日有無數的鐵路旅客使用，而且其意象通常形塑該地的認同感，使得車站被視為親切的空間。

由我個人的經驗而言，車站是從小一直存在的空間。因在東京郊區的神奈川縣藤澤市長大，車站是天天使用的生活空間，雖然平常沒有意識特別情感，但或多或少發覺車站所產生的親切感。離鄉背井時，或者其後返鄉時，我才知道車站凝聚地方認同感的力量：離開故鄉時，最後經過的空間是車站，人在車站候車的一刻，突然回想起在故鄉發生的點點滴滴；返鄉時，到了車站彷彿等於回到家，心裡忽然湧出安心感。隨後有機會去看不同地方的不同車站，發現車站的同質性與異質性：因有鐵路運輸的功能之故，每一座車站空間上都有一定的要素與配置，由此產生車站獨特的氣氛，令人感到強烈的同質性；另一方面，因反映出歷史性、地方性之故，每一座車站建築都有不同表現與不同造型，使得車站呈現出濃厚的地方意象，令人感到強烈的異質性。本來應被當做「鐵路運輸的機器」而出現的車站，已蛻變為「對老百姓來說，不僅為搭乘鐵路而利用，甚至扮演此外的角色，即替代而表現某種情感」（小池，2010：p.3）的空間。

在日本慶應義塾大學經濟學系就讀時，我曾經從交通的角度探討都市發展，提出輕軌系統[light rail transit, LRT]為改善都市交通、改善都市結構的交通工具。目前汽車已成為城鄉區域最主要的陸上交通工具，因此汽車不但佔用道路空間，而且不斷地推動道路建設，甚至將都市空間結構改變為適合汽車交通的型態，結果造成既有市區的衰退與郊區化，嚴重傷害均衡且永續的都市發展。若都市人口超過數十萬，因有足夠的交通需求，可以探討輕軌系統的導入，以提高大眾交通系統的品質，同步進行市街的整體規劃，沿輕軌系統設置徒步區、住宅區、公共設施等，恢復市區人口及街上的人潮，再生既有市區。但人口稀少的鄉鎮區域因交通需求不多，難以採用同樣方式。從交通的角度思考鄉鎮區域的發展時，我發現車站的可能性。位於鄉鎮區域的車站規模不大，甚至多為面臨人口流失、鐵路

¹ 本研究所說的「車站」都是指鐵路車站。車站的詳細定義參照本章第四節「三、車站範圍」。

乘客減少等嚴重問題，但因通常位於鄉鎮、社區的中心，對於學生、老人等交通弱勢者而言仍然是必須使用、交集的重要空間，更是坐火車回來的返鄉人士、來訪的遊客下車後最初經過之門戶。我非常惋惜，車站雖然是這麼有潛能的空間，在許多鄉鎮區域卻未受到地方社會的重視，甚至面臨地方政府及鐵路營運單位²的消極態度、經費負擔、法規上的限制等問題，結果造成不少車站錯過再造、再利用的機會，長期放置而化為閒置空間，或者即使改建車站建築，也不能進一步改變車站空間的使用型態，造成新的車站空間不合乎實際需求之狀態。我一直認為，若能有效利用車站的潛能，車站可以附加吸引社區居民與外來遊客的向心力，再加上其特殊意象可以提高地方認同感，使得車站當成引發地方發展的關鍵要素。換言之，我預感車站在社區營造³當成為相當重要的角色。

若從建築的角度探討車站，應該可以重新定義車站的角色，也許「鐵路運輸的機器」可以變成社區營造的核心空間。一般而言，社區營造從建築、空間議題開始，延伸到生活環境的改善、地方文化的繼承、地方經濟的活化等社區整體規劃。本來被視為「鐵路運輸的機器」的車站，在社區營造中可以扮演何種角色？長期以來被視為公部門專用空間的車站，透過再造過程，在地方社會中能否扮演積極的角色？

回顧臺灣社區營造的經驗，即可知道車站的建築空間往往被視為繼承地方產業文化的資產。臺灣各地保留建於日治時期的木造車站建築，1990 年代初期，集集、竹田等有些社區為保存舊車站建築而開始行動，以社區營造的方式進行車站為核心的地方活化。以後，舊車站建築逐漸受到臺灣社會的重視，被視為歷史文化資產或觀光資源。但問題是，在臺灣受到注意的車站多為建於日治時期的老建築，因此社會的關心、學術研究的重點都偏向於歷史文化面、觀光利用面，結果欠缺進一步討論車站本身空間意義之觀點。換言之，在臺灣，對車站的觀點都朝向過去，幾乎沒有出現重新定位車站的意義、在社區營造積極利用其建築空間特性之潮流。因此，臺灣車站在社區營造的角色非常限定，大部分的案例都歸於老車站建築保存與觀光利用，尚未到達討論車站與社區的關係進而建構社區參與車站規劃及營運的模式之階段。

本研究以臺灣的小型車站為例，探討車站再造的社區營造角色。本研究挑選

² 各國的鐵路營運模式不同，因此本研究用「鐵路營運單位」的說法。在臺灣，因政府直接營運一般鐵路，「鐵路營運單位」是中央政府的專業機關（交通部臺灣鐵路管理局，簡稱臺鐵）；在日本，無論 1987 年的日本國有鐵道民營化前後，鐵路營運由公營、民營、半官半民的企業負責，因此「鐵路營運單位」基本上等於「鐵路公司」。

³ 本研究所說的「社區營造」包括日本的「まちづくり」（中譯是「造町」或「造街」）、美國的「community making」、以及在這些概念下 1990 年代的臺灣所推動之「社區總體營造」等各國的類似現象。嚴格而言，各國的情況不同，但本研究視為基於同一原則的概念，以「社區營造」表示一般性現象，僅特別需要時使用各國的稱呼。

竹田車站與大林車站，以個案研究方式探討及分析車站與社區的關係。這兩個車站既非知名，也不是轉為觀光路線的支線車站，而是快速列車不停靠的幹線上小型車站。雖然沒有支線車站那麼明顯地成功觀光轉型，也沒有幹線總站那麼多乘客，但這些車站彷彿提出車站與社區的不同關係。臺灣許多幹線上小型車站難以採取集集、車埕、菁桐、勝興等支線車站及停用車站的觀光轉型模式，但應該可以參考竹田車站與大林車站等沒有突破性的變化卻能建立車站與社區的關係之案例。

車站是我們常看、常用的建築空間之一，但其研究、討論不一定足夠，通常缺乏深度思考。我們看車站時，「若僅注意機能、看得見的特色，對車站的了解不是十全；除此之外，應該要關心看不見的特色及角色」（小池，2010：p.4）。車站的背後，應該隱藏著許多看不見的地方。若深入挖掘臺灣的車站，應該可以知道臺灣社會的許多大小事。



第二節 研究背景

從建築史的觀點而言，車站建築的出現等於近代⁴社會的開始。19 世紀初期，領先走進工業化階段的英國、美國、法國、德國等歐美國家陸續鋪設鐵路，形成鐵路網絡，使得鐵路成為近代社會最重要的交通工具。隨著鐵路的發達，在都市、工業區、礦山、農村等交通需求發生的地點出現車站。這些四處出現的車站建築採用新的建設技術與壯麗造型，表現出代表都市的門戶意象。

19 世紀後期，鐵路與車站傳播到歐美殖民地及亞洲國家，經歷明治維新的日本，於近代化腳步剛開始的明治 5 年(1872)，引進歐美技術，鋪設新橋、橫濱段的首條鐵路。同時設置的新橋、橫濱車站由日本政府所聘請的美國人技術者設計，直接移植西式的車站建築。但這座美國技術者設計的車站建築並不耐用，啟用翌年就被改修為適合實際使用的設計。對當時的日本人而言，車站是從來沒建造過的建築類型，因此只能模仿歐美國家的既有車站建築，也無法獨力設計十分考量機能與意象的車站建築。

光緒 17 年(1891)，在清朝統治下的臺灣，與日本同樣導入歐美技術，建設臺北、基隆段的首條鐵路；接著，於明治 28 年(1895)臺灣割讓日本後，臺灣總督府將在日本國內已消化、發展的土木、建築技術再移植到臺灣，改良建於清領時期的鐵路設施，再加上建設聯繫臺灣南北的縱貫鐵路。建於日治時期的車站建築基本上繼承日本建築及在日本國內發展的西式建築、近代建築之脈絡，因此與其他官方建築一樣，對臺灣社會而言是引進從來沒有過的建築類型。

車站是代表近代社會的建築，並且在現代社會或多或少仍然扮演我們生活上不可忽視的角色。今日的車站雖然已不是唯一的交通節點或門戶，但至少仍有足夠令人臣服的交通機能與門戶意象，甚至有些車站建築身兼新的機能及意象，並且拉近與地方社會的距離，展現出具有社會性、文化性的空間。那麼，能否進一步深入探討車站這種建築空間與地方社會之間的關係？

現今的車站建築空間出現不同方向的趨勢：大型車站的商業化與中小型車站的閒置化。位於都市中心的大型車站，因其地理位置上的優勢，改建為附設商業設施的大樓，甚至車站本來的空間之比率愈來愈小，出現商業資本壟斷車站空間的情況。另一方面，因汽車交通的發達，利用小型車站的乘客愈來愈少，這些車

⁴ 其實，「近代」的定義、具體時期、具體內容、意義尚無定論，並且因中文時常將「近代」與「現代」都作為 modern 的翻譯，使得「近代」所指出的意思更加模糊。本研究不深入討論「近代」議題，借用一般通用的意思，即將「近代」視為接受從 19 世紀歐美國家開始的工業化之階段；「現代」使用於 1920 年代以後對建築、都市計畫、藝術、音樂、思想等產生廣泛影響的「現代主義 [modernism]」之脈絡上。

站空間化為通常少為人所使用、少有人知道其位置的閒置空間，並且失去地方社會的交通節點、聚集空間之機能及門戶意象。本研究的對象為後者。失去該有的機能、失去該有的意象之小型車站建築空間應該如何方能再生？車站再造的過程能否帶動地方社會，進一步引發社區營造？或者，已有社區營造經驗的地方社會，透過其經驗，能否參與車站再造的過程？本研究試圖驗證車站與社區的關係，探究車站再造的社區營造角色。

在臺灣，車站相關研究可以分為建築史、古蹟保存與再利用、鐵路觀光化等議題。建築史方面有陳登欽（1988）、謝明峰（2001）、周振綱（2003）、劉舜仁（2005）等研究，深入調查日治時期的車站建築之形式、材料、結構等，並以時代背景、建築形式、空間配置、材料、結構等要素加以分類。古蹟保存與再利用方面的研究，除了蔡旺洲（2001）、陳麗君（2006）提出整體性規劃之外，其他研究探討嘉義車站（張靜怡，2010）、斗南車站（呂桂春，2010）等個別車站案例，並指出歷史車站建築的保存與再利用需要社區的互動關係。鐵路觀光化方面的研究，以集集線（余雯親，2007）、平溪線（廖健竣，2005）、海線（孫效文，2009）等鐵路支線觀光化為主題，其中論及車站所扮演的角色。整體而言，建築史方面的研究以建築實體的型態為主題，甚至以戰後民國時期至今的車站演變幾乎被忽略；古蹟保存與再利用的研究將車站建築作為案例，雖然論及車站與社區的關係，其重點置於古蹟保存與再利用，不夠深入討論車站的意義與車站再造所產生的可能性；鐵路觀光化的研究主題為鐵路整體的觀光化與鐵路文化產業的推廣，因此將車站視為其中一個觀光資源，沒有探討觀光化之外的車站再造方式。此外，吳賦緯（2007）、潘顯元（2008）、曾查理（2010）等研究，以不同角度探討車站與社區的關係。

在日本，近年看見招呼站的空間利用、車站意象及景觀等注重車站與社區的研究，但直接以車站再造與社區營造為主題的研究非常罕見，僅有赤坂（1998）論及日本鄉鎮的小型車站再造與社區營造的關係。但赤坂的研究對象為地方政府主導建造的「合築駅」，不論及其他類型的車站再造，更不能探討 2000 年代以後車站再造與社區營造的關係呈現出何種發展。

本研究以臺灣的小型車站為主要對象，並參考日本車站再造案例，探討社區參與的車站再造，進一步提出車站再造的社區營造角色。車站是鐵路系統與社會的節點，若社區能夠參與車站再造，也有可能車站變成社區居民聚集的生活據點、吸引外來訪客的旅遊據點，使得車站化為居民與訪客的交流平臺，進一步帶動地方發展。本研究期望從車站的角度切入社區營造與地方發展，並提出改善臺灣的車站型態之展望。

第三節 研究目的

一、研究發問

現在在許多發達國家，社區營造被視為最重要的地方發展、地方再生之手段。社區營造通常以實質空間的改造為起點，在社區的共識與參與下，延伸到包括社會、文化、經濟等全方位的生活環境改造，因此自然生態、特殊景觀、歷史建築、文化遺產、產業遺產等在該地方原有的實質空間都有帶動社區營造的潛能。本研究以車站為焦點，提起一個命題：車站再造能否扮演社區營造角色？

車站再造的社區營造角色從三個面向可以討論：過程面、軟體面、硬體面。過程面分析驗證車站再造過程對社區帶來何種變化及關係；軟體面分析驗證車站再造對社區帶來何種軟體面的改變及成果；硬體面分析驗證車站再造對社區帶來何種實質空間的改變。



二、研究目的

本研究從過程面、軟體面、硬體面探討車站再造的社區營造角色，並歸納出推動車站再造的要素，提出車站再造模式。因此，本研究提出下列三項目的。

（一）車站再造的過程面、軟體面、硬體面分析

車站再造是一種空間改造的過程，其過程對社區產生軟體面、硬體面成果。本研究評估車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果，分析過程面、軟體面、硬體面的特性。

（二）不同車站再造方式的比較檢討

車站的情況、環境等不同，因此車站再造的方式也不同。本研究比較檢討日本與臺灣的車站再造案例，除了釐清不同車站再造方式之外，由此歸納出推動車站再造的共同要素，再加上指出日本與臺灣的車站再造之差異。

（三）車站再造與社區營造的關係之探討

車站再造的重點是車站與社區建立何種關係。本研究透過個案比較檢討，探討車站再造與社區營造的關係，指出車站再造的社區營造角色。

第四節 研究範圍

一、空間範圍

(一) 地理範圍

本研究的地理範圍限於日本與臺灣。

(二) 社區範圍

本研究將「社區」視為最重要的空間範圍。社區的定義、界限非常模糊：通常用來指稱特定地理範圍內的集居狀態，同於「鄰里」、「庄頭」、「村落」、「部落」等；若進一步釐清社區所內含的意義，社區必須具有某種社會與心理的聯繫關係，因此不是聚落的空間本身（曾旭正，2007：pp.11-13）。本研究所說的社區基本上從空間的角度採取前者的解釋，定義為車站周邊的聚落及市區；另一方面，從社會與心理的聯繫關係考量後者的解釋，將其空間範圍內的機關、組織、居民加上與該社區有關係的外部機關、組織、鄉親等視為社區成員或社區的利益相關者[stakeholders]（圖 1-1）。

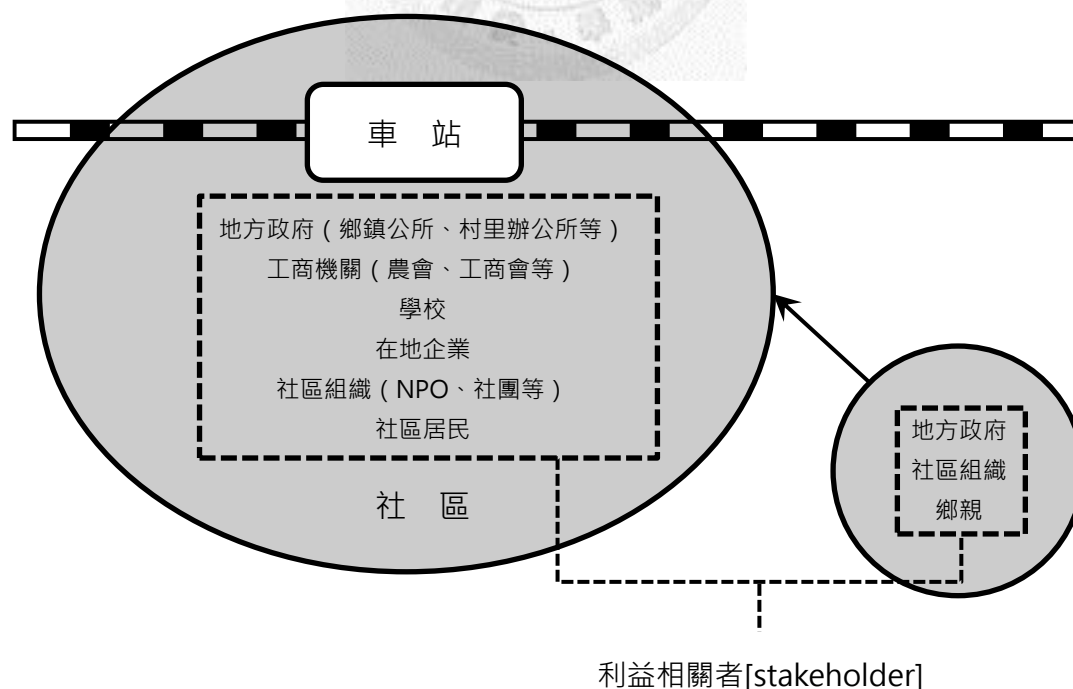


圖 1-1 社區範圍

二、時間範圍

（一）時代範圍

本研究的時代範圍限於 1990 年代至今。

（二）車站再造的範圍

車站再造可以分為規劃、設計、建造、營運及使用等四個階段。車站再造過程等同於這四個階段，並且在所有階段皆產生其軟體面成果；另一方面，車站再造在營運及使用的階段才能產生硬體面成果。（圖 1-2）

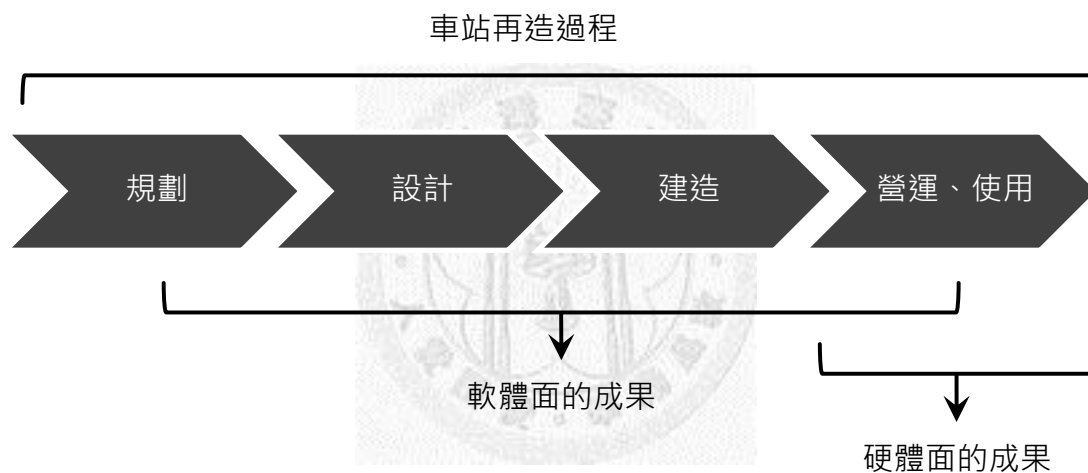


圖 1-2 車站再造的範圍

三、車站範圍

（一）車站定義

本研究所說的「車站」是指鐵路車站。車站是乘客、貨物上下車的鐵路設施，但本研究指出的車站限於辦理客運的車站，不論及貨運站。

從空間的角度來看，車站可以分為車站建築（站房）、附屬設施（月臺、行車室等）、附屬建築（舊倉庫、舊宿舍等）、站前空間等。因附屬設施多為鐵路運輸上必要的專用空間，本研究所說的車站僅包括車站建築、附屬建築、以及站前空間。

車站的日譯為「停車場」、「驛」、「駅」，隨著時代有所改變。其中，「停車場」是明治時期常用的說法，「驛」是大正時期到昭和初期常用的說法，都在日治時期的臺灣使用。目前車站的日文僅用「駅」的說法。

（二）「車站再造」的定義

本研究將改造既有車站空間的過程稱為「車站再造」。車站空間的改造通常預期恢復車站原有機能及意象，並且以實質空間的改造為主，因此本研究使用「再造」的說法，表現出比「再生」偏向於改造實質空間及營造硬體設施的性質。但車站再造往往帶來軟體面的改善及變化，因此或多或少包含「再生」的意義。

（三）本研究論及的車站類型

目前車站規模的差距愈來愈大：位於都市的大型車站因有地理位置上的優勢、龐大乘客的存在之故，具有高經濟價值，傾向於改建為多功能的聯合大樓，結果車站空間通常被商業資本壟斷，使得車站與社區的關係愈來愈薄弱；位於鄉鎮區域的小型車站因乘客不多、運務業績不佳之故，鐵路公司通常不願意積極投入資源，結果出現社區介入車站空間的餘地。本研究的主題為車站再造在社區營造中扮演的角色之探討，因此考量車站與社區的關係強度，位於鄉鎮區域的小型車站做為對象。

（四）個案分析對象車站的條件

本研究從臺灣車站挑選個案分析的對象。目前在臺灣有交通部臺灣鐵路管理局（簡稱臺鐵）、臺灣高速鐵路股份有限公司（簡稱高鐵）、臺北大眾捷運股份有限公司（簡稱臺北捷運）、高雄捷運股份有限公司（簡稱高雄捷運）、行政院農業委員會林務局（簡稱林務局）、臺灣糖業股份有限公司（簡稱臺糖）等營運的軌道交通系統，其車站類型也不同：臺北捷運、高鐵、高雄捷運是 1990 年代以後重新營建的運輸系統，甚至其功能非常清楚，高鐵以長途高速運輸為目的，捷運以都會區及郊區的短程運輸為目的，因此這些鐵路的車站以一定的標準設計，並由鐵路公司嚴格管理營運；林務局營運的阿里山森林鐵道、臺糖營運的糖業鐵路等原本為特定產業運輸而建設的專用鐵路，隨著產業結構變化，已經失去本來的角色，目前僅為鐵道文化資源保存、觀光開發等目的繼續行駛，因此這些鐵路的車站除了阿里山車站的部分車站之外都過於簡單，甚至乘客都是遊客，並無日常性的使用。從法規的角度來看，臺鐵、高鐵、林務局及臺糖的專用鐵路依據「鐵路法」，臺北捷運、高雄捷運則依據「大眾捷運法」，將「鐵路」與「捷運」清楚區分⁵。因此，嚴格而言，在臺灣屬於「鐵路」的交通為臺鐵、高鐵、林務局及臺糖的專用鐵路。其中，臺鐵的營運區域包括全臺灣，負責城際運輸、都會區及郊區的短程運輸、鄉鎮區域內的通勤通學運輸等不同角色，並擁有 222 座⁶規模、類型、環境、歷史不同的車站。本研究考量臺鐵車站的多元性，從此挑選個案分析對象。

本研究設定下列五項條件，從臺鐵車站挑選個案分析對象。

1. 位於鄉鎮區域的車站

本研究以鄉鎮區域的車站為對象，因此除外臺北都會區（臺北市、新北市、基隆市、桃園縣、新竹縣市）、臺中都會區（臺中市）、高雄都會區（高雄市、臺南市）的車站及市（包括直轄市、原省轄市、縣轄市）層次的地方政府所在地之主要車站。

2. 三等站及簡易站

本研究以小型車站為對象，但小型車站的定義較為模糊，因此按照臺鐵的車

⁵ 根據鐵路法、大眾捷運法。法務部「全國法規資料庫」，[Online] Available: <http://law.moj.gov.tw/index.aspx> (2012.2.25)。

⁶ 2012 年 1 月時，辦理客運、客貨運的臺鐵車站數。

站分級標準，挑選定為三等站及簡易站⁷的車站。

3. 幹線鐵路上的車站

1990年代後期開始，臺鐵配合地方政府的觀光規劃，推動支線鐵路的觀光化。支線鐵路因已經轉成觀光鐵路的關係，在鐵路觀光化及地方觀光發展的架構下進行車站再造，通常將外來遊客視為主要使用者而規劃車站空間或將車站本身改造成觀光資源，傾向於忽略車站與社區的關係及社區的車站空間使用。另一方面，幹線鐵路上的小型車站不能避免城際運輸及通勤通學運輸的影響，難以在鐵路觀光化及地方觀光發展的架構下進行車站再造，但因外來遊客的使用不多，反而較為容易把握車站與社區的關係。甚至，臺鐵營運之 222 座車站中，支線鐵路上的車站僅有 26 座，幹線鐵路上車站的比率明顯偏高，較具代表性。由此，本研究指定幹線鐵路上的車站為個案分析對象。具體而言，縱貫線（基隆至高雄，經海線）、臺中線（竹南至彰化，經臺中）、屏東線（高雄至枋寮）、宜蘭線（八堵至蘇澳）、臺東線（花蓮至臺東）、北迴線（蘇澳新至花蓮）、南迴線（臺東至枋寮）等環島鐵路上的車站適合條件。

4. 現在營運中的車站

車站空間有車站原本的機能，才能保持車站固有的意義。車站原本的機能為鐵路運輸機能。若無鐵路運輸機能，即使保留原來的車站建築，其空間便不是「車站」，而僅是「曾經當過車站的建築」。因此，本研究指定現在營運中的車站，除勝興車站、泰安舊站⁸、南臺南車站、瑞北車站、安通車站、馬蘭車站、臺東舊站等已停止車站原本的機能、僅車站建築保存與再利用之案例。

5. 以不同方式改造空間的車站

本研究選定以不同方式改造空間的車站。具體而言，近年的臺鐵車站空間改造可以分為兩個方式：「既有建築保存及再利用方式」與「改建方式」。本研究挑選採取這兩種不同方式的個案，探討車站再造與社區營造的不同關係。

⁷ 臺鐵規定，根據車站業務狀況（含營運進款、客運業務、貨運業務、運轉及行車、其他等因素），經主管機關核定車站分級。特等站為評分達 90 分以上者，僅有臺北、臺中、高雄三站；一等站為評分達 55 分以上 90 分以下者，如基隆、竹南、斗六、瑞芳、花蓮等共 27 站；二等站為評分達 25 分以上 55 分以下者，如八堵、大甲、斗南、雙溪、和平等共 24 站；三等站為評分 25 分以下者，如山佳、後龍、林內、四腳亭、和仁等共 77 站；簡易站為因客運量稀少而設備簡單、派有站員的無站長車站，如三坑、大山、嘉北、十分、康樂等共 47 站；招呼站為僅設有候車月臺而無站員的車站，如上員、崎頂、石榴、暖暖、景美等共 44 站。臺鐵「鐵路統計專有名詞」，[Online] Available: <http://www.railway.gov.tw/tw/CP.aspx?sn=7474> (2012.2.25)。

⁸ 2010 年以後，三義至泰安舊站的舊山線階段性復駛，勝興車站、泰安舊站恢復車站原本的機能。但舊山線已轉型為觀光目的的專用鐵路，因此不包括營運中車站。

（五）個案分析對象車站的選定

至 2011 年底，根據研究者的觀察及臺鐵網站等資訊，29 座車站符合個案分析對象車站的條件。29 座車站中，22 座車站屬於「既有建築保存及再利用方式」，7 座車站屬於「改建方式」（表 1-1）。

表 1-1 個案研究對象車站

既有建築保存及再利用方式	改建方式
大山、新埔、苑裡、造橋、銅鑼、社頭、林內、南靖、 <u>竹田</u> 、枋寮、大里、頭城、礁溪、南澳、吉安、萬榮、富源、瑞穗、關山、鹿野、山里、知本	後龍、三義、 <u>大林</u> 、民雄、永樂、漢本、東里

本研究考量社區參與情形及代表性，選定竹田車站為「既有建築保存及再利用方式」車站再造的個案，大林車站為「改建方式」車站再造的個案。

竹田車站是早期的案例，從 1990 年代的舊車站建築保存運動開始，後來在公部門、社區組織、民間社團合作下營造車站為核心的文化園區「竹田驛園」；大林車站是近年增加的新車站建築樣式之最早案例，於 2000 年代開始規劃，臺鐵車站中首次採用綠建築概念，並且保留舊車站建築，作為新車站建築的門戶部分。

竹田車站與大林車站的基本資訊如表 1-2。

表 1-2 竹田車站與大林車站的概要

	竹田車站	大林車站
地理位置	屏東縣竹田鄉	嘉義縣大林鎮
所屬	高雄運務段 (屏東線)	高雄運務段 (縱貫線)
車站等級	簡易站 (潮州車站管理)	三等站
上下車人數 (2010 年)	年間：121,361 人次 每日平均：332 人次	年間：1,058,364 人次 每日平均：2,900 人次
平日停靠班次 (2011.9.28 改點)	北上 (往屏東、高雄) 區間 15 南下 (往枋寮、臺東) 區間 15	北上 (往彰化、臺北) 自強 1、莒光 9、區間 40 南下 (往嘉義、高雄) 莒光 8、區間 42
頭末班車開車時間 (2011.9.28 改點)	頭班車 北上 5:49、南下 5:33 末班車 北上 23:44、南下 0:02	頭班車 北上 4:25、南下 6:03 末班車 北上 23:46、南下 0:53
車站類型	平房式	跨站式
月臺	1 座	3 座
股道	1 條 (非電氣化)	4 條 (電氣化)
設站	大正 8 年(1919)	明治 36 年(1903)

資料來源：據研究者觀察、臺鐵網站、臺鐵統計資料 (99 年報)、臺鐵時刻表 (2011.9.28 改點版)，本研究整理。



第二章 相關理論與日本車站之探討

本章透過相關理論與日本車站的探討，彙整車站再造與社區營造的理論基礎，回顧過去車站相關研究，釐清車站再造的背景，進行日本案例研究。

第一節 社區營造的理論回顧

一、社區營造的相關概念

(一) 日本的社區營造：「まちづくり」與「まち育て」

日本「まちづくり[造町；造街]」⁹的起源為 1960 年代的反對都市更新、要求工廠外移之居民運動，後來發展為區域性、整體性的由下而上型環境改善運動，其範圍不止實質空間的改造，也包括社區及人才育成等軟體面的活動。日本的「まちづくり」已有四十多年的歷史與經驗，從居住者的觀點、以由下而上的方式將社區改成宜居空間。(西村，2005：pp.18-19)

佐藤（1999；2004）提出「まちづくり」的定義：(1) 在公部門、專業者、官民中間部門、民間部門等多元主體的合作關係下，以地方社會的既有資源為基礎而進行之整體性活動；(2) 其目的為統合硬體面與軟體面而改善居住空間；(3) 其具體內容以實質環境的改善為主，從總體的觀點認知及解決產業、教育、環境等多元領域的問題；(4) 其主角是居民，為居民改善日常生活上的居住空間；(5) 透過其永續性活動，漸步改善居住環境，提高社區的活力與魅力，實現生活品質改善。

「まちづくり」的對象、議題逐漸擴大，原本為針對環境破壞提出保護社區居住空間之反公害運動，後來發展為歷史建築及景觀保存、特產品行銷及地方經濟振興（「地域おこし」）、區域防災系統及居住環境的改善等不同領域，但這些運動的共通特性為基於居住者的觀點而發生。1980 年代以後，社會福利、國際交流加入「まちづくり」的議題，從不同面向活用該地方、該社區特性之運動。(西村，2005：pp.20-21)

⁹ 「まちづくり」的「まち」可以充當「町」或「街」的漢字，是指中文「社區」的意思。但因「まちづくり」包括軟體面的營造，通常以平假名表示，故意迴避實質空間意象較強的「町」或「街」字（西村，2005：p.19）。

另一方面，因「まちづくり」的說法已過於普遍，尤其是公部門傾向於濫用之，其原來內含的居民參與、由下而上的意思與意象愈來愈弱化，化為令人無感動的詞彙。對此，延藤提出「まち育て[育町；育街]」¹⁰的概念，重視人與環境互相育成的關係，定義為「透過市民、公部門、企業的合作，永續地養育環境（包括人工、自然、歷史、文化、產業、制度、資訊等）的質性，同時又讓參與人養育其意識、行動之過程」（延藤，2001：p.12）。延藤將不同主體間的「創造性對話」視為「まち育て」的必須條件，指出其本質為透過人與人、人與環境的對話養育豐富的人性之過程。「まち育て」可以從三個層次討論：空間造型層次、生活造型層次、自我造型層次。空間造型層次的「まち育て」創造內含特別意味的「地方」，非基於機能的「空間」；生活造型層次的「まち育て」發展生活方式的價值志向；自我造型層次的「まち育て」透過參與過程的主體間之多元交流，促使「自私[ego]」蛻變為「自我[self]」。（延藤，2001：pp.15-20）

林泰義（2005）將「まち育て」定義為「產生人體驗活動而成長的場所、空間、設施、組織、以及多元系統之過程」，指出「まち育て」與人才培訓（「人育て」）的兩個過程合起來，提高社區的創造力與應變力。林所說的「まち育て」與延藤的定位稍微不同，將「まち育て」放在「まちづくり」的下一層次，認為「まち育て」的累積成為引發「まちづくり」的基本要素。（林泰義，2005：p.180）

1990 年代以後，日本社區營造試圖建構鼓勵社區自立的系統及地方自治的制度，「まちづくり」打破依據居住觀點推動居民參與的運動之層次，進一步建立基於統治觀點的「另類公共性[新しい公共性]」（西村，2005：p.21）。1998 年擬定「特定非営利活動促進法（NPO 法）」後，社區營造相關的 NPO 組織如雨後春筍般地設立，籌備以居民為主推動社區營造的環境；2000 年施行的「地方分権一括法」加強地方自治的原則，地方政府爭取都市計畫領域的自主性，地方層次的公部門獲得相當大的權限與責任（西村，2005：p.7）。

目前的日本社區營造分開為兩個部分：「まちづくり」與「まち育て」。雖然基本面的理念、目的、具體行動方式都一樣，但其發展方向有所不同：「まちづくり」傾向於建立社會系統、制度，轉為推動社區營造的統治原則；「まち育て」繼承早期「まちづくり」所內含的人性、創造性、草根性特質，在社區層次支撐及彌補「まちづくり」逐漸消失的要素。「まちづくり」與「まち育て」一方面是對立概念，但一方面又互相彌補、刺激日本的社區營造。

¹⁰ 「まち育て」不是一般使用的說法，因此尚無一定的中譯。本論中，借用「まちづくり」的翻譯方式，暫時翻為「育町」或「育街」。

（二）臺灣的社區營造：「社區總體營造」與地方發展

戰後臺灣的社區營造從 1955 年的「基層民生建設運動」所開始。到了 1960 年代，在聯合國的輔導下，國民政府推動以居民自助、社區自治為目的的「社區發展」政策，但戒嚴時期的臺灣沒有允許自主、草根的社會力量蓬勃發展之餘地，「社區發展」全面採取政府主導的由上而下方式。1980 年代初期，臺灣開始出現社區尺度的社會運動，社區運動因應生活環境、族群認同、地方文化等危機而生，蘊藏著推動社區營造的力量。1994 年，行政院文化建設委員會（簡稱文建會）提出「社區總體營造」的概念與政策，恰好接上解嚴後的臺灣時勢，為崛起於各地的草根力量在理念與行動上提供了適時的導引。（曾旭正，2007；陳明達，2008）

「社區總體營造」的概念與政策受到日本「まちづくり」的影響，除了文建會副主委陳其南赴日本短期講學，吸收日本「まちづくり」及地方產業活化的經驗之外，邀請日本千葉大學教授宮崎清分享日本「まちづくり」的經驗，不但促進臺日社區營造經驗的交流，也促進剛才在臺灣開始的社區營造活動（陳明達，2008：pp.85-86）。曾旭正（2008：pp.16-19）引用宮崎清的界定，從「人」、「文」、「地」、「產」、「景」的五大面向分析社區營造發展的方向，並指出臺灣社區營造在文化、景觀向度的發展較多，在產業向度的發展則較少。在臺灣，社區營造可以定義為人與人、人與環境、人與歷史、環境與歷史間建立新的關係之過程；也是營造一個可以在其中工作、生活、學習的「好所在」、建立新的生活價值觀、以及建構新的社會體系之過程；也是在寫社區的歷史、塑造在地文化、以及營造新故鄉之過程（陳亮全，2000：p.63）。

2000 年代以後，社區營造通常在地方發展的脈絡中討論，被視為推動地方發展的手段。游千慧（2005：pp.12-13）指出四項地方發展的重點：(1) 地方發展必須有完整的開發機制與良好的經營管理，其中包含許多因素，如環境管制、民眾參與、社區組織與永續發展觀念等；(2) 地方發展主要以在地化力量凝聚發展動力、決定發展方向，因此其主要精神為社區營造的理念與永續發展概念；(3) 地方發展的指標不一定是經濟發展，經濟發展只是地方發展的一部分，並非總體或唯一目標，過度經濟導向的結果，可能造成空間消費化，甚至瓦解傳統公共空間與當地之社會關係、及生活方式結合的可能性；(4) 地方共識的建立是地方發展的精神之一，透過社區營造的理念改善地方環境、塑造地方形象，可凝聚社區力量，提升居民的價值感，因此地方意象與地方發展之間有相輔相成的關係，「地方特色」與「形象塑造」為地方發展的指標之一。由此可見，社區營造成為地方發展的核心要素，地方發展相關政策也採取其概念，近幾年來政府各部會皆推動許多專案計畫，如內政部「城鄉新風貌計畫」、經濟部「形象商圈計畫」、農業委員會「休閒農業」等，各項計畫皆為促進地方產業振興、形象塑造、以強化觀光

地區的吸引力、帶動地方經濟發展的活化策略之一（游千慧，2005：p.14）。在地方發展過程中，地方力量、地方資源成為關鍵要素（廖哲強，2007：p.11）。換言之，地方社會內在的力量、原有的資源成為推動地方發展的動力。



二、內生發展論與社區營造

(一) 內生發展論

1975 年，瑞典的 Dag Hammarskjöld 基金會在聯合國經濟特別總會報告上提出「另類發展」的概念，其中使用「內生發展[內發的發展；endogenous development]」的語彙。「另類發展」的具體內容有五項重點（鶴見等，1989：pp.13-15；若原，2007：p.40）：(1) 發展目標不是增加財物，而是滿足物質、精神面的人之基本需求[need-oriented]；(2) 有內生發展的可能性，尊重不同方式的發展過程[endogenous]；(3) 有自立性[self-reliant]；(4) 有健全的環境保護概念[ecologically sound]；(5) 帶來經濟社會結構的改變[based on structural transformation]。

1976 年，日本的社會學者鶴見和子透過社會學與日本國內發展的民俗學之比較研究，提倡「內生發展」的概念。鶴見設想「內生發展論以地域為分析的單位」（鶴見等，1989：p.50），將「地域」定義為「透過定居者、漂泊者、暫時性漂泊者的互動關係，具有重新創造共通紐帶的可能性之場所」（鶴見等，1989：p.53），因此其意思相同於廣義的「社區」。再加上，鶴見將「傳統」定義為「在某些地域或族群，代代相傳的型式（結構）」（鶴見等，1989：p.58），指出內生發展需要「意識結構的型態」、「社會關係的型態」、「技術的型態」等三個面向之「傳統再創造」的過程。內生發展的推手為「複數在地域內具有強烈個性的個人」（鶴見等，1989：p.256），稱呼「關鍵人物[key person]」。（若原，2007：p.41）

內生發展論本來基於第三世界或發展中國家的觀點，但同時可以適用於高度工業社會（鶴見等，1989：p.48）。換言之，發達國家也擁有國內的邊緣區域，因此內生發展論可以適用於這些相對弱勢區域的再生及活化。有些經濟學領域的研究者將內生發展論納入地方發展、地方再生等議題，分析社區營造等地方社會的自主性活動及政策。

西川（2004）首先整理四項內生發展論的重點：(1) 歷史發展過程不一定一樣，而富有多元性、多面性；(2) 不是重視營利、經濟等活動，而重視多面性的人文發展；(3) 不僅經濟發展，而且注意文化、社會面向的發展；(4) 除了國家、企業之外，非營利性的市民社會也扮演推動發展的主角。根據這些原則，對日本的地方發展提出四項關鍵政策：(1) 建立地域的經濟循環；(2) 培訓地域的領導人才；(3) 重視文化及各種活動；(4) 考量環境保護。

內生發展論具有非常寬鬆的架構，其對象為社會整體，因此其內容較為抽象的普遍原理。在日本，戰後經濟成長告一段落，後續面對石油危機造成的低成長時期、過度開發造成的環境破壞、急速的現代化造成之傳統文化消失、都市化造

成之社區瓦解等負面現象，使得日本社會接受內生發展的想法。1980 年代以後，內生發展論進一步應用於社區營造、地方發展、地方經濟振興等議題之討論。

（二）內生發展與社區營造

1981 年，延藤安弘、宮西悠司將內生發展的想法納入社區營造，透過神戶市真野地區的經驗，提出「內発的まちづくり[內生社區營造]」的可能性（延藤等，1981；延藤，2005：pp.40-42）。延藤、宮西解釋「內発的まちづくり」的具體內容（延藤等，1981：pp.138-139）：

「內発的まちづくり」是指由居民的自發意志擬訂為提高生活品質與經營效率而改造社區環境的藍圖（即「社區營造規劃」）之行為，並是指為其目標由利害關係人互相、居民與地方政府形成、發展良好合作關係（partnership）之過程。總之，這是依據社區內在的居民力量的「ものづくり」與「生活づくり」之統合，再加上由這兩個營造育成「仲間づくり」而形成社區，並支撐之。換言之，「內発的まちづくり」是，居民對社區擁有自發性歸屬意識，朝向社區的未來藍圖持續進行「環境營造」、「生活營造」、「夥伴關係營造」之過程。

延藤、宮西將「ものづくり[環境營造]」、「生活づくり[生活營造]」、「仲間づくり[夥伴關係營造]」視為「內発的まちづくり」的關鍵要素，歸納出推動「內発的まちづくり」的因素。推動「內発的まちづくり」的因素可以分為「產生內生性的因素」與「提高內生性的制度條件」。「產生內生性的因素」提出四項（延藤等，1981：pp.178-182）：(1) 社區意識；(2) 由居民主導的調查、學習、實踐；(3) 社區營造規劃的漸進性；(4) 社區營造行為的共同性。「提高內生性的制度條件」提出五項（延藤等，1981：pp.182-186）：(1) 推動社區營造組織的育成；(2) 規劃專業者的支援；(3) 推動合作制度的支援；(4) 外部推動者、協調者的中介；(5) 社區營造教育的展開。（圖 2-1）

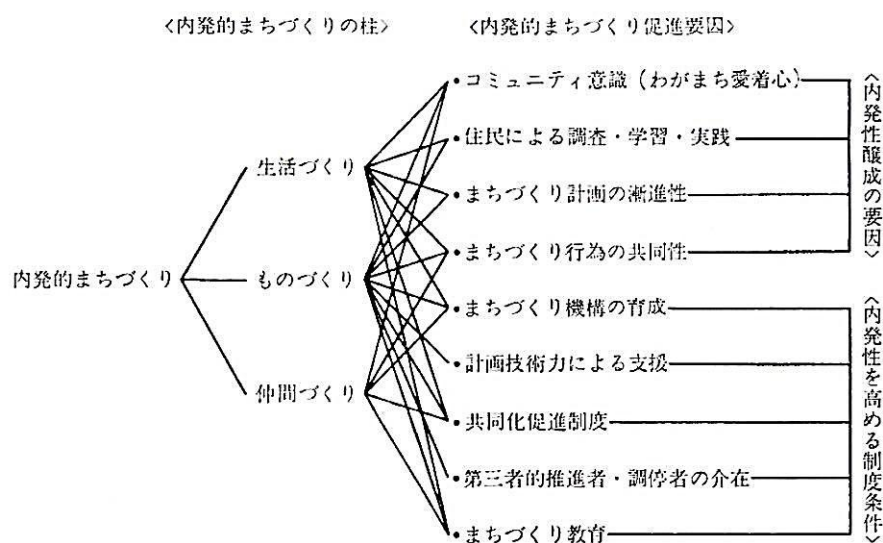


圖 2-1 「內發的まちづくり」關鍵要素與其推動因素的相關圖

資料來源：延藤等（1981：圖 V-17）

延藤、宮西提出「內發的まちづくり」的因素與制度條件：其因素為居民的社區意識、居民的主動性、長期且整體的規劃、社區參與；其制度條件為社區組織的育成、聯繫社區內外的人際網絡之支援、社區合作方式的公共工程、人才培訓。

守友（1991）檢討 1980 年代以後的日本社區營造所面臨之問題，將內生發展作為其理論背景，透過回顧宮本等 1980 年代日本學者的討論，整理四項內生發展的基本原則（宮本，1989：pp.296-303；守友，1991：pp.67-68）：(1) 地方開發不應該作為大企業及政府的專案，而在本地原有的技術、產業、文化等基本上，以地域內的市場為主要對象，由地域居民學習、規劃以及經營；(2) 在環境保護的前提下進行開發，以自然保護及景觀營造等舒適性為主要目的，並具有提高社會福利及文化的水準、確立居民的人權等綜合性目的；(3) 產業開發不應該限於特定產業，而包括複數的產業部門，以致建立在每階段將附加價值回饋給地方社會的地域產業結構；(4) 建立居民參與的制度，地方政府反映出居民的意志，並獲得為其目的管制資本及土地利用之自治權。

保母（1996）以內生發展論探討農山村地域的發展。1969 年，日本政府擬訂「新全國綜合開發計劃」，進行大規模開發案，但這些開發計畫卻無法解決農山村的人口流失、高齡化等問題，後來使得居民發現自主努力為地方發展的唯一方法。居民的自覺促進全國的社區營造，成為內生發展的實踐。在地方社會萌芽內生發展的契機有二個要素：一是對鄉土自然、生活文化的愛情；二是人皆有的創造欲求、勞動欲求。（保母，1996：pp.133-134）

為推動內生發展，保母（1996：pp.143-147）向政府部門建議三項政策：(1) 活用地方社會原有的資源、技術、產業、人才、社會網絡等，自主努力強化地域的技術、經營、資金等力量；(2) 推動農山村與都市的對等交流、聯繫；(3) 由政府部門負擔維持農山村環境的費用，促進地方社會的自律性。

關（1998）整合守友、保母的研究，將內生發展論納入農山村的地方發展議題，指出七項重點：(1) 最大活用地域的資源；(2) 引發及活用社區居民的原創性與獨創性；(3) 社區居民主體參與；(4) 不依賴外部的大資本；(5) 不指向經濟規模的擴大；(6) 回饋於地方社會及社區居民；(7) 建立農山村地域與都市社會的聯繫。關重視地方政府的角色，將該地出生、熟悉地方社會、具備專業性的公務人員視為具有地域居民、公務員的雙面性之關鍵人才，將地方政府及其公務員主導的內生發展類型稱為「政府主導型」，指出初期階段由公部門主導內生發展，引發社區居民、在地企業等地方社會整體的參與之模式。

水野（1999）在守友、保母的研究之基本上，進行北海道下川町的調查，指出六項內生發展論的重點：(1) 將地域內的多元產業所產生之附加價值回饋於該地域；(2) 確立居民參與系統，提高居民的意識；(3) 確立有遠見的規劃；(4) 事業的展開性；(5) 領導人物的存在；(6) 經費的籌措。

內生發展論雖然欠缺整體性的一般論，因此需要聯結多元的個案與多元的理論，將它走向共通的目的（守友，1991：p.242），但以上討論指出基於個案、理論的內生發展之機制與具體要素，並提供地方發展的條件與指標。

日本的內生發展論通常在社會學、經濟學（尤其是開發經濟學、地域經濟學、環境經濟學、農業經濟學等）、建築規劃（尤其是社區營造）等領域討論，探究適合日本地方社會的發展模式。在內生發展論的原則下，不同社會出現不同機制、不同方式的內生發展。

（四）臺灣的內生發展相關研究

日本的內生發展論學者曾經探討中國現代化的過程，試圖在中國傳統社會尋找引發社會發展的因素（三石，1994），卻未論及臺灣。因此，臺灣與日本的內生發展研究沒有直接的關係，甚至在臺灣，內生發展的概念並不普遍，其相關研究也不多，僅少數地方發展、鄉村發展領域的論文中曾引用及提及其概念。

賴守誠（2010）將內生發展作為鄉村發展模式之一，引用 Lowe 等國外學者的討論，指出四項重點（賴守誠，2010：p.94）：(1) 發展動力主要源於地方內在；(2) 強調以在地的資源為基礎；(3) 側重地方參與和推動、建構地方認同、地方資

源的開發利用；(4) 地方傾向於將利用地方資源所創造出來的總價值重新分配在該地區內。

廖哲強（2007）分析嘉義縣蒜頭糖廠蔗埕文化園區的地方文化產業化歷程之際，基於「混合外生、內生發展」的概念，提出三項地方發展的重要因素：(1) 地方資源的運用；(2) 地方參與與認同；(3) 外界連結。針對臺灣的地方發展，廖哲強（2007；p.87）指出，這三者皆有賴於地方政府從中發揮、居中協調，地方政府既屬地方內又擔任對外聯結的媒介；其重要性在地方資源運用方面，地方社會相對於都市較缺乏於私人企業資金，因此地方政府的補助往往成為資金主要來源；在地方參與及認同方面，雖然近年來臺灣社區營造熱絡，但社區發展還是需要地方政府在旁協助；在外界連結方面，地方政府為中央與地方的溝通媒介，好的地方政府往往能向中央爭取補助或制定有利於地方的法案。

郭博勝（2011）長期調查宜蘭縣外澳漁村的觀光發展，發覺「外生」至「內生」的發展模式之變遷。當初傾向以一種外生的、具主導性的力量將小漁村改成觀光休閒地點，因而造成衝擊與衝突，地方環境成了一塊塊與地方脈絡脫離、封閉與排外的領域，伴隨著外來移入者購買面海處土地，本地人移往他地的現象；後來，外來者與本地人、不同的知識與觀點的「相遇」促使了在地人在過程中產生反思，逐漸地出現內外的互動、空間與社會關係的轉變、地方意義的折衝與浮現等現象，使得旅遊進入地方脈絡，在其過程中，地方轉化了自己，生成了所謂「新故鄉」的意義。「發展」本來就是朝外的、需要與外界有所聯繫（面對市場、政策的影響），以生產經濟效益，但內生發展的概念強調發展過程與地方較為密切的連結程度：對地方資源的使用與掌握程度，獲益的分享、留在地方的程度（郭博勝，2011；p.17）。

臺灣的內生發展論同於 1980 年代以後日本的內生發展論，其以地方形象再造、觀光發展、產業振興等地方發展議題為主，探討在地方內在的力量主導下活用地方原有的資源、地方內外的互動關係而建立地方社會永續發展之過程。內生發展的過程中，地方參與、地方認同、地方資源的運用、地方內外的網絡扮演重要的角色，因此其討論同於社區營造的關鍵要素。換言之，臺灣的內生發展論從不同角度解釋社區營造的意義與機制。

三、小結

社區營造理論指出社區改造空間的關鍵要素及其軟體面、硬體面效應。

社區改造空間的關鍵要素是合作關係的建立、社區參與；軟體面效應是認同感與地方性的塑造、社區參與及營運的社會系統之建立；硬體面效應是生活空間的改善。



第二節 公共空間的理論回顧

一、公共概念的討論

西村將「另類公共性[新しい公共]」的建立視為未來社區營造的目的(西村, 2005: p.21), 提起社區營造與空間的公共性之間的密切關係。換言之, 從空間的角度來看, 社區營造是確立空間的公共性之行動, 即營造公共空間的過程。「公共」是社會科學近代以後一直研究的概念, 並且在現代社會非常普遍使用, 卻難以定義。本研究回顧經濟學與社會學的討論, 探討公共空間的定義與意義。

經濟學提出較為具體且普遍的定義, 將「公共財」視為具有「無排他性[non-excludability]」與「無互斥性[non-rivalry]」的財貨:「無排他性」指某一特定財貨同時提供給大眾消費, 很難或極端昂貴去排除他人消費該財貨;「無互斥性」指所有使用者能同時消費同一財貨, 也就是某些人獲得某一財貨的好處, 並沒有減低其他人獲得該財貨的好處(陳寶瑞, 2010: p.27)。雖然不能存在具有完全無排他、無互斥的「純公共財」, 但「無排他性」、「無互斥性」可以當成評估公共性的指標。

在社會學領域, Jürgen Habermas 指出, 在十八世紀以後的歐洲, 「市民公共性[bürgerliche Öffentlichkeit]」由市民階級基於「公眾公論[öffentliche Meinung]」形塑, 並與從國家分離出來的「社會[Gesellschaft]」有關係。但在政治混亂與資本主義發展的情況下, 「社會」愈來愈擴大, 逐漸蠶食「市民公共性」。近代國家成立以後, 支撐「市民公共性」的公眾埋沒於大眾, 國族國家在公共性的名義下支配及管理各種各類的功能。(藤田, 2010: p.7)

更複雜的是, 在每個國家、在同一國家的不同時期, 公共性是非常多元的樣態, 也許因為公共性本來被創造, 並非原有的概念(藤田, 2010: p.11)。公共性一方面存在著, 一方面必須不斷地重新創造。因此, 代表歐美公共性的志工、NPO、社會企業等存在多為近年隨著新自由主義政策的引進而出現的現象, 並非傳統的公共性樣態。公共性是由「公」與「私」之間的複雜關係而形塑之生活秩序。不同文化、不同時代的社會之差異一方面同於公共性的差異。(藤田, 2010: p.31)

為釐清在某一文化、某一時期被視為「公共」的概念, 必須探討在其社會「公共」被賦予何種定義與意義。歐洲學者所指出的公共性看起來非常普遍的概念, 但其實只是一個地方性、暫時性的概念而已, 不見得由歐洲的公共性概念便能夠解釋非歐洲國家、文化的公共性樣態。

二、日本的公共空間

在日本傳統社會原有與歐洲不同的公共概念。但近代以後的日本社會一直受到歐美 public-private 概念的衝擊與影響，並 public-private 概念一直促使日本社會的公私概念產生變化。從此角度來看，日本的近代化同於接受歐美 public-private 概念的過程。(藤田，2010：p.14)

日本原來的「公」不同於歐洲的「公」：若將歐洲的「公」定義為「民之公」，日本的「公」可以表現「官之公」。日本的「公」雖然含有「天下」、「公正」等意思，但通常直接聯繫到權力，因此欠缺公眾、公民等意思(田中，2010：p.48)。在日本需要將原來的「公」視為「國家的公共性」，提出「另類公共性」作為其對比概念(田中，2010：p.35)。在「國家的公共性」下，公私的界線由國家決定，但國家所決定的界線逐漸失去彈性，最後趕不上社會的變化；在「另類公共性」下，多元的主體可以參與公共性的決定，因此基本上公眾決定公共性(田中，2010：pp.55-56)。現在的日本社會是「國家的公共性」(即舊的公共性)與「另類公共性」(即新的公共性)共存的情況(田中，2010：p.56)。

從空間的觀點來看，西村(2005：p.6)亦指出日本的公共性來源是「官」，不是民眾，因此民眾不是主權者，其居住環境長期沒受到重視。社區營造是重新檢討空間的公共性之行動，將都市空間重新定義為公共空間的集合體(西村，2005：pp.19-20)。近年，NPO 支援制度、地方政府的社區營造相關條例及協定陸陸續續擬訂，透過這些活動，以地方社會為主體、適合地方社會現況的「另類公共性」逐漸出現(西村，2005：p.21)。

社區營造同於創造公共空間的過程：譬如，有些地方在社區居民的自發性共識下維護著良好景觀。這樣地方的社區營造保持一個原則：雖然各棟建築是私有財產，但由這些建築所形塑的風景是公共的。社區營造便是鍛鍊將風景作為「公共[commons]」而積極接受的感性之過程。(西村，2005：p.22)

另一方面，使用公共空間的行為對使用者要求空間使用方式的共識。這樣公共空間使用方式的共識便是在歷史上育成之看不見的「文化」。因此，公共空間的樣態形塑文化。(西村，2005：p.25)

在日本，基於「國家的公共性」的公共空間已經難以維持，並不適切社會需求，因此需要營造基於「另類公共性」的公共空間。營造基於「另類公共性」的公共空間之行動便是社區營造，社區營造的目的是基於「另類公共性」的公共空間之營造。對於日本的公共空間，社區營造是其成立的一個條件；社區營造的結果期待出生「另類公共性」的社會規範與基於其規範運用及使用的公共空間。

三、臺灣的公共空間

屬於臺灣的中華文化圈有與歐洲、日本不同的公私觀念。陳其南(1994:p.32)指出，中國人傳統上有關心的範圍為「私」領域的最高層次是「家族」，「公」領域的最低層次是王朝的政令所管制之層次，因此「家」與「國」之間有彷彿任何關係都沒有的空白領域，也不需特別設定倫理規範。這樣中間的空白領域便是現在一般所說的「社區」或「社會」，在這個領域應有的規範則是「公德」或「公民倫理」。在一個公民國家和公民社會的體制內，從事任何涉及國家與社會的公共關係和事務，最優先和最根本的出發點是公民身份和公民意識的確立，但是在臺灣卻不是這樣（陳其南，1992：代序）。

相對於日本，屬於臺灣的中華文化之傳統國家本質偏重於文化認同，以致缺乏社會性的凝聚力，因此這個國家基本上無法產生共同體的社會意識，其所以能夠以一個國家體制的形態存在於歷史上，主要是透過專制的官僚控制體系才能維繫不墜。一旦這種控制系統解組，整個國家即可能陷於分崩離析，而人民也成一盤散沙，無法經由自主的力量固結成一個社會性的國家共同體，這也是目前臺灣從一個傳統的「中國」國家形態轉化為一個現代性的民主國家必然要面臨的諸種困境之根源。換言之，中國式的社會在邁入現代國家和現代社會型態的過程中，最嚴重的問題恐怕是「公民」理念的缺乏。由於公民意識無法確立，以致「國家」理念一直停滯在傳統階段。一個國家若缺乏社會性的共同體意識，自然也就無法在其成員中蘊育出公民意識。（陳其南，1992：pp.7-8）

陳其南所說的「公民國家」、「公民社會」以具有共通意識及倫理規範的「公民」之自發參與為前提，應有民主的、高凝聚力的共同體，但這樣國家社會在中國傳統的國家、社會觀中從來沒有存在。因此，陳其南將「社區」視為國家社會的基層，認為在社區的自主自立、凝聚力上才有成立「公民國家」、「公民社會」的餘地。（河口，2010：pp.86-87）

在臺灣傳統社會，本來幾乎沒存在具「另類公共性」的空間；日治時期的臺灣總督府、1980年代以前的國民政府以強大的政治權力創造基於「國家的公共性」的公共空間。在臺灣，基於公共性的社會規範與其所形塑的公共空間一直並未存在，「私」領域與基於政治權力的「國家的公共性」劃分所有的空間。1990年代以後開始的社區營造便是在臺灣創造「另類公共性」的行動，以由「公民」組成的社區為基層，試圖建立「公民國家」、「公民社會」、以及基於「另類公共性」的公共空間等不同層次的秩序。臺灣的公共空間是透過社區營造的過程而產生之空間，社區營造則是創造公共空間的過程。臺灣的公共空間與社區營造的關係同於日本，但因其歷史上的原因，目前為止，臺灣的公共空間通常被「私」領域與

政治權力的雙方壓迫，尚未到穩定的階段。



第三節 車站相關研究回顧

一、車站空間的變遷

車站是與近代社會同步出現、發展的建築，因此其建築空間的特性及變遷可以視同於近代以後的建築空間之特性及變遷，其建築要素可以分為機能與意象，後來其空間營造過程或多或少引起地方社會的參與。

車站建築特有的性質為其交通機能規定車站最主要的機能。換言之，因車站是乘客上下車的鐵路設施，決定車站建築的必要條件為其交通機能。如同工廠、辦公大樓、倉庫等近代以後出現的建築，車站也在明確的機能上才有存在的意義，特定的機能是建築存在的必要條件。因此，交通機能是車站空間成立的絕對條件：若車站建築失去交通機能，即使其保存完整，也無法滿足作為車站空間的必要條件，其建築化為單純的建築實體，其建築空間作為「車站」的要素便消失了；交通機能的強弱直接影響車站本身的存在意義，交通機能降低的車站空間很容易退化為閒置空間。

車站空間的機能與意象，在具有基本交通機能的前提下才能討論：車站機能的發展意味著交通機能以外的便民性機能之發展擴充（曾查理，2010）；交通機能對車站賦予門戶意象，因而形塑的車站意象在與車站原有的交通機能之關係下演變，經過發展、弱化及再生等階段。換言之，車站建築的基本要素為交通機能與門戶意象，車站建築的歷史為在機能優勢下，機能與意象爭取領導權的過程；通常，車站建築的交通機能與門戶意象對車站空間賦予強固的同質性，逼迫使用者扮演使用者的角色，使得車站空間蛻變為缺乏社會性、文化性、經濟性的場所。

戰後，車站建築受到現代主義的影響，其合理性、經濟性成為最重要的要素，使得許多小型車站化為僅有交通機能的簡潔建築空間。隨著公路交通的發達及城鄉差距的擴大，位於鄉鎮區域的小型車站面臨鐵路營運上的困難，促使車站機能與意象更加簡化。鐵路營運環境惡化不讓鐵路營運單位對車站投入足夠資源，進一步造成車站機能與意象的弱化，使得車站空間本身化為閒置空間。

對於車站空間的機能與意象弱化之危機，1980 年代的日本，在鐵路民營化及地方開發的潮流下，地方政府主導車站再造，出現加強車站建築的機能與意象之趨勢：車站建築的機能強化包括基本交通機能的強化、機能多角化、建築再利用等方式；車站空間的意象強化包括車站意象的恢復、地方意象的重新創造等方式。

這時期代表的方式為「合築駅」¹¹，在日本全國出現具有多角機能、特殊意象的車站建築，不但特別吸引遊客，對地方觀光發展有一定的成果，而且有些地方政府將車站再造納入社區營造的過程，從車站開始社區空間的整體營造（赤坂，1998）。

2000 年代以後，地方政府面臨財務危機，難以繼續經濟負擔較大的「合築駅」方式車站再造。取而代之，1990 年代以後在日本社會增加存在感的社區組織、NPO 逐漸發揮其草根性力量，以非公部門主導的社區營造方式開始活動，從使用者的立場參與車站空間的規劃、營造、以及運作，改變了從前的車站使用方式與設計方式。社區營造的概念納入車站再造過程，成為鄉鎮區域的小型車站活化及再生之關鍵。至這階段，除了機能與意象之外，地方社會參與的過程也加上了車站空間的關鍵要素。

以下回顧過去車站相關研究。車站相關研究可以分為三個議題：車站空間的特質、車站與社區營造、車站的空間再生。



¹¹ 「合築駅」是車站原來的機能加上其他機能（公共設施、旅遊服務中心、娛樂設施、餐廳等）之車站型態，大部分由地方政府負擔其建設費的一部分或大部分。

二、車站空間的特質

車站空間的特質從車站與外部空間的關係、車站環境本身的角度可以討論。

從車站與都市空間的關係來看，土井（1997）以 Kevin Lynch 的都市意象探討車站，Lynch 所提出的五個空間要素中，將「節點[nodes]」與「地標[land mark]」視為車站的特性：將車站作為人與人、人與資訊交接的「節點」；將車站外觀的視覺效應與內部空間的舒適性作為「地標」的具體內容。為加強車站的「節點」與「地標」要素，需要整合硬體設施的設計與參與性活動等軟體方面的規劃。

從車站環境本身的觀點來看，使用者對車站空間的知覺及印象是環境評估的主要因素。志水等（1992）以客觀方式評估車站環境及景觀，以 SD method[semantic differential scale method]抽出表現出車站及站前空間環境的形容詞，再以重回歸分析檢討人對車站環境的知覺及印象，指出三項結論：

- (1) 高架橋下的車站通常被視為黑暗、髒亂的空間。其評估表示，高架橋下設站方式的規劃有問題，日後需要改善。另一方面，平房、傾斜屋頂的車站建築具有親切感，但日後這類型的車站建築將愈來愈少，因此有必要考量另類之設計模式。
- (2) 站前廣場、行人空間的存在對車站環境產生很大的影響，表示營造站前廣場作為行人空間的重要性。站前的商店之所以影響車站環境，是因為站前空間被視為具有社區生活的意象之複合性空間。
- (3) 對車站與站前空間的綜合評估，站前廣場的存在產生特別大的影響。站前廣場有超越單純交通廣場的機能，而得到地方意象的可能性，因此車站與站前廣場的整體性規劃非常重要。

竹澤等（2002）應用「repertory grid 發展手法」調查使用者對車站空間的意象。對建築內行者進行準備調查的結果，將形塑車站意象的要素分為四個項目：(1) 與車站型態及外觀有關的「環境景觀」；(2) 與交通節點、商業設施等車站內含的機能有關之「便利性」；(3) 與在車站空間感受的情感等心理上要因有關之「氣氛」；(4) 與地方的歷史、文化有關之「文化性」。接著，對車站使用者進行問卷調查的結果，得知「車站內部」的「便利性」、「車站外觀」的「環境景觀」為形塑車站環境的關鍵要素。

三、車站與社區營造

隨著 1990 年代的日本車站建築展現出造型及機能的多元性，有些研究論文從建築、空間、社區營造等角度探討車站本身的樣態、使用方式、與地方社會的關係。

赤坂（1998）以 1980 年代以後在日本增加的「合築駅」為研究對象，探討「合築駅」營造後的變遷及現況，從社區營造的觀點討論其可能性及問題的所在，歸納出「合築駅」引發社區營造且產生足夠的效應之條件，並提出反映出其條件的社區營造方案。赤坂指出：因「合築駅」可以提高車站造型及機能上的品質，社區營造過程中對它的期待的確過大，然而不少車站只是改建「合築駅」為止，不但無法延伸引發社區營造，連設在車站的各類設施也不能活用；另一方面，由布院¹²、本別¹³、上山溫泉¹⁴等車站案例表示，地方政府積極參與車站規劃及後續運作，有效活用「合築駅」的機能及便利性，進一步聯繫社區營造。赤坂提出讓車站發揮其對社區營造的影響力之建議：按照都市的未來藍圖，將都市所需要的機能附加於車站；接著，確立車站附屬設施的企劃、營運方式，以致車站機能有效作用；再加上，檢討及實施長期的階段性規劃，以致補充車站機能，並擴大車站與社區營造的互相影響效應。赤坂的論文因以 1990 年代的日本車站為主題，甚至有日本不少地方的社區營造由地方政府主導之現實，其研究對象限於「合築駅」方式的車站再造，並且重點稍微偏於地方政府的角色與運作策略。雖有這些問題，但在社區營造的脈絡中探討車站之觀點十分罕見且值得參考。

仲川（2008）以無站員的招呼站為對象，進行小型車站活用的專題調查。仲川的調查重點為地方政府、社區組織、NPO 等使用站房空間的主體之需求，透過關於車站活化的文獻調查及觀察調查，並進行招呼站活化成功案例的個案研究及類型化，釐清鐵路營運單位期待扮演的角色。仲川將招呼站的活用方式分為「市民主導型」、「地方政府主導型」、「企業主導型」的三個類型，進一步整理車站活化過程的類型化（圖 2-2）。此外，仲川指出，地方政府、社區組織、NPO 等活用招呼站的空間作為地域據點之意願很高，且招呼站的活用可以解決車站設施的維護管理、治安等招呼站通常面臨的問題。仲川的論文探討「多角使用」方式的車站再造，雖然其主題限於鐵路營運單位與地方政府、社區組織、NPO 等使用站房空間的主體之關係，但卻已足以證實這些社區的力量具有主導推動車站再造之潛能。

¹² 大分縣由布市，JR 九州（久大本線）的車站。

¹³ 北海道本別町，原北海道池北高原鐵道的車站。2006 年，該鐵路公司結束營運時，本別車站亦停用，但其建築仍保留住宿設施、遊客服務中心等機能。

¹⁴ 山形縣上市市，JR 東日本（山形新幹線、奧羽本線）的車站。

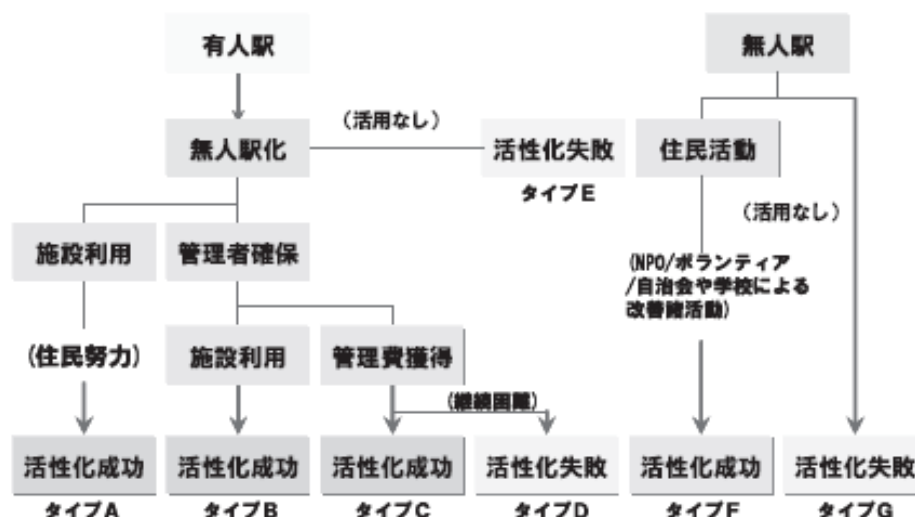


圖 2-2 招呼站活化類型

資料來源：仲川（2008：圖 1）

在臺灣，車站再造為主題的研究非常罕見，其中吳賦緯（2007）以「花東縱谷鐵路地景及文化工程」為對象，從地方文化地景營造的觀點探討交通與文化議題架構的發展、地方文化發展重構、以及地方文化發展的結構。其中，在社區營造的脈絡下，提出「社區的車站」，將車站與社區的關係表現為「每個社區都有其個性，不同車站的樣貌表現不同個性的社區，對於社區，車站展現的容顏代表著社區的個性，有魅力的車站方能展現城鎮的魅力」（吳賦緯，2007：p.25），將車站視為一個串聯交通特色、農村產業、藝術人文的關鍵空間，建議營造展現社區個性的車站空間。吳的論文雖然沒有論及車站再造的具體案例、設計、以及其過程，甚至沒有提出具體的車站空間使用方式，但至少指出：若與社區營造、地方產業、地方文化等要素聯繫，沒有特色的車站空間也有蛻變為代表社區的地景之可能性。

車站本來為鐵路營運單位的專用空間，其規劃、設計、維護等都由鐵路營運單位負責，使用者、地方社會所扮演的角色不大。但日本車站的經驗表示，隨著鐵路運輸的相對性衰退，許多小型車站降為招呼站，鐵路營運單位停止派出站員，並為解決車站的維護管理、閒置化、治安惡化等問題，需要社區的協助與介入。對社區而言，車站不但位於市街、聚落的中心地區，而且是社區居民、外來訪客皆會使用的門戶空間，因此從地方發展的觀點來看，車站機能的改善與多角化、車站意象的再造、車站空間的有效利用等車站再造方案有助於改善生活環境、營造地方意象、振興觀光產業，並活化沒落的車站附近舊市區、舊聚落。在鐵路營運單位、社區雙方受惠的情況下，社區以社區營造的方式介入車站空間：有時由地方政府主導改建多角機能、地方特色設計、指向觀光化的車站建築；有時由地

方政府、NPO、社區組織、在地企業等使用車站的閒置空間，轉為公共設施、辦公室、活動中心、工房、社區商店等。

車站與社區營造的關係中，重點不是車站建築的硬體設施，而是社區與車站空間的關係。日本經驗表示，地方政府籌措改建氣派的車站建築，但若與社區之間沒有持續性的關係，車站與社區營造的連續性被截斷，無法進一步引發地方發展的可能性。由此知道，透過經濟、文化等要素，以社區營造的過程可以建立車站與社區的持續性互動關係。



四、車站的空間再生

產業結構變化、鐵路運輸相對衰退、運務合理化的結果，車站機能上不需如既往般的大空間，後來倉庫、員工宿舍、貨運設備、鐵軌側線等車站基地內的附設性設施化為閒置空間，甚至有些車站因降為招呼站，車站建築本身也加入閒置空間的行列。車站空間的閒置化嚴重傷害車站機能與意象，並且人與車站、社會與車站的關係亦隨之斷裂，讓車站空間的意義陷入最大的危機。

另一方面，從歷史空間再生的觀點來看，可以注意閒置空間所含有的歷史性、地方性、文化性等要素。舊車站建築、舊倉庫等隨著地方的盛衰而經過出現、發展、擴大、衰退等過程，並長期當成地方居民去外地、回鄉時必經的重要門戶，也是早期農業、輕工業發展的證據，因此是繼承令人緬懷的集體記憶。閒置空間再生與歷史空間再生的理論、目的、實際操作方式都相同，只是討論的重點稍微不同，前者重視建築空間本身，後者則以建築空間所內含的歷史性、地方性、文化性為焦點。

對於閒置空間再生，李宜君（2004）提出四個效應：(1) 治安死角的消除；(2) 歷史重視；(3) 生活記憶的再創造；(4) 藝文活動空間的增加。李宜君指出，民眾參與、經營模式的建立、專業人才培訓、跳脫歷史包袱等要素在空間再生的過程中當成關鍵，因此提出具有歷史性的閒置空間與周邊的環境、廣場、街道、社區等一體再生的方式。

對於車站周邊的空間營造，潘顯元（2008）指出，空間是一個兼具使用、經濟、象徵性認同的實體，特別是公共空間，其意義詮釋權，不應僅由公部門、專業者所獨佔，更與廣大使用者及民眾的感知和體會攸關，而空間認同，更涉及對使用者與民眾在使用機能滿足、經濟效益分享、象徵性形式的共感與認同三方面所能說服。

在臺灣，為推行文化建設強調地方特色，許多具有歷史意義的閒置空間重獲再生的機會，公部門輔導各地利用閒置空間設置小型藝術村、藝術家工作室等，但因挹注大量經費於硬體設備後卻少完善的經營管理，導致「再開置」的問題產生。因此，閒置空間再利用的重點並非單就於建築體的修繕，更應著重於其再利用對地方的影響。閒置空間在利用後又出現「再開置」的因素為使用主體與發展定位不明、商業發展的限制、缺乏民眾認同等面向。閒置空間再生的成敗則有賴於政府的支持，以及審核、獎勵、補助等制度的健全，強調的是空間再生後的經營，以及如何為地方帶來發展，否則空有再生後的美麗軀殼，亦無法取得地方居民的認同。閒置空間再利用的議題除了強調對人文歷史環境的關懷外，應依循地

方特性特色尋求適當的再利用方式，讓民眾集體性的參與產生新的社會規範、新的社會實踐。(陳怡君，2006)

歷史空間再生的行動可以從社區營造的角度分析。楊尚霖(2003)指出，空間再生的規劃基本上是延續社會共同生活方式與經驗的展現，因此其行動本身不僅是硬體環境的改造，同時富有文化行動的意涵，進一步成為刺激地方共識與社區建立的觸媒。從規劃理論來看，再生空間的最主要使用者為地方居民，在使用計畫與空間行動的設計上，都必須以地方居民為承載主體，以達到永續經營的目的。

臺灣的小型車站亦開始採取同樣空間再生的模式。呂桂春(2010)透過斗南車站的調查，發現下列現象：

- (1) 斗南車站建築群佔有各項建築實體「不可移動」的特徵，站體本身具有歷史文化價值外、同時經由閒置空間再利用賦予科學教育教育場所、綠能展示館、人民故事館、提供常民文化活動集散場所，更可營造倉庫特色並成為斗南新地標。
- (2) 區域聯結後的場域具備稀少性，外延觀光景點、周邊人文與產業特色。文化觀光與社會資源整合後有顯著之異質性，不但帶入未來觀光商機，提供新興而且是受歡迎的旅遊模式，同時不易被其他類型車站所取代。
- (3) 提升社區發展團隊效能、培植專業導覽員後可凝聚社區人力組織、提昇觀光服務機能，同時降低後續管理成本。
- (4) 延續鐵道文化資產之價值性形塑斗南車站自然與人文資源，同時提高各種產業附加價值、創造車站周邊商店效益。
- (5) 地方政府錄用社區組織的建議與在地居民的期望，並動員志工團隊管理場域，以公私合作的模式建立舊倉庫再利用的完整機制。

空間再生的討論指出，透過建築空間的歷史性、地方性、文化性，閒置空間有蛻變為另類空間的可能性。其過程中，認出歷史性、地方性、文化性的主體為社區。換言之，只有社區的認同感與實際行動，該建築空間的歷史性、地方性、文化性意義才能被認得出來，使得該建築成為「不可移動」、十分稀少的文化資產，做得到空間再生。無論閒置空間再生或歷史空間再生，需要考量再生後的空間為何種目的而使用，進一步檢討以何種方式將該空間的營造過程、後續運作成為帶動社區營造的因素。

五、小結

以上車站相關研究探討車站空間特質、車站與社區的關係、空間再生等議題。

車站空間特質的研究指出環境景觀、便利性、氣氛、文化性等要素形塑車站空間；車站與社區的關係之研究指出社區參與車站規劃及營運的必要性；空間再生研究指出車站空間再生產生歷史文化、社會、經濟面的效應。



第四節 日本車站的探討

一、日本車站的文化背景

明治 5 年(1872)，日本政府引進鐵路技術，鐵路車站在日本社會出現。無論都市或鄉鎮，鐵路是十九世紀至二十世紀最重要的陸上交通系統，雖然有隨著時代變遷的增減，目前仍有超過九千座車站。

大都市圈的鐵路、車站密度較高，鐵路是長久以來一般民眾最重要的交通工具，車站則是最重要的生活空間。大部分的都市居民居住於車站附近，上課、上班、逛街時通常使用鐵路，因此鐵路與車站已經是生活的一部分。而且，每一家鐵路公司、每一條鐵路路線、每一座車站都有稍微不同意象，通常使用的鐵路公司、鐵路路線、車站對生活品質產生某種影響¹⁵。

另一方面，鄉鎮區域的車站扮演社區門戶角色，讓人聯想故鄉的意象，因此一般民眾對車站的情感很深遠。鐵路黎明期至今，地方社會一直企圖以車站建築表現出地方特色，結果不少鄉鎮區域的車站保留具有特色的建築樣式，再加上近年也增加強調地方意象及個性的車站建築。在鐵路經營環境更加嚴重的情況下，有些社區居民主動參與地方鐵路再生的活動，甚至車站改建時向鐵路公司捐款，協助建造代表地方意象的車站¹⁶。雖然鐵路在交通上的重要性逐漸式微，但其文化上的意義並沒有減少，仍有足夠帶動社區的影響力。



¹⁵ 若你是東京郊區的居民，一定感覺到東急電鐵與京急的意象之差異；更明顯的是阪神地區，阪急電鐵、JR、阪神電鐵等不同鐵路公司幾乎表示出乘客的社會階層之差異。

¹⁶ 最為有名且成功的案例是和歌山電鐵再生與貴志車站改建。鐵路沿線居民的活動帶動地方政府，復甦本來預計停駛的鐵路。該案例參考辻本（2008；2009）。

二、日本的車站再造

戰後至 1980 年代的日本車站，因過於注重機能性、經濟性的現代主義成為建築主流，其結果出現同質、去地方性的建築空間，使得車站的意象變單純且貧窮；在鄉鎮區域，鐵路乘客的減少不但造成車站使用機率的減少，而且引起鐵路公司的經營合理化，使得車站空間面臨使用者減少、管理失靈的雙難。

2000 年的日本，隨著泡沫經濟的崩潰與其後景氣低迷，鐵路營運的環境日益嚴重，地方政府也面臨產業結構變化、人口減少所造成的財政危機。鐵路公司、地方政府都已無力投入龐大資源改建 1980 年代至 1990 年代常見的多角機能、華麗設計之車站，車站與社區的關係逐漸成為車站再造的關鍵要素。1990 年代以後，有些車站逐漸建立與社區的互動關係，社區居民等車站使用者積極投入車站維護工作及車站再造規劃，或者以募款方式直接支援車站改建，提高社區的護站意識及對車站的認同感。

在 1980 年代至今的日本，社區參與的車站再造方式可以分為三個類型（表 2-1）：(1) 地方政府改建方式；(2) 歷史資產化方式；(3) 社區營造方式。

表 2-1 日本的車站再造方式

	改建方式	既有建築保存及再利用方式	
	地方政府改建方式	歷史資產化方式	社區營造方式
概要	以地方政府的財政負擔，車站改建為具有多角機能的聯合建築之方式。	積極保存及活用具有歷史價值的車站建築及鐵路設施，作為繼承在地歷史文化資產及觀光資源之方式。	透過社區組織、NPO 的參與，車站作為社區的交流平臺或社區工作的據點之方式。
具體內容	- 車站規劃 - 機能多角化 - 車站改建 - 車站營運改變	- 車站規劃 - 建築保存 - 車站營運改變	- 車站規劃 - 機能多角化 - 車站營運改變
年代	1980 年代～	2000 年代～	2000 年代～
背景	- 鐵路經營環境的惡化 - 地方發展 - 觀光開發	- 近代產業遺產的評價 「文化財登錄制度」	- 鐵路經營環境的惡化 - 少子高齡化 - 人口減少
效應	- 強化車站機能 - 提高車站環境的品質 - 改善社區環境	- 提高地方認同 - 振興觀光發展 - 改善社區環境	- 防止車站空間的閒置化 - 強化車站機能 - 出現社區交流空間 - 改善社區環境
案例	日向市	嘉例川	羽前小松

第五節 日本車站再造案例

一、日向市車站的案例

(一) 日向市車站的概要

1. 地理位置

日向市車站是 JR 九州日豐本線的車站，位於日本九州東南部的宮崎縣日向市（圖 2-3）。車站在於日向市中心（圖 2-4），因此是日向市的代表車站。



圖 2-3 日向市的地理位置

資料來源：日向市¹⁷



圖 2-4 日向市車站的地理位置

資料來源：日向市¹⁸

2. 日向市的概要

宮崎縣日向市位於九州東南部，宮崎市的北方約 66 公里，宮崎縣北部的主要都市之一。西邊靠尾鈴山脈，東邊望日向灘（太平洋）。東西約 33 公里，南北約 20 公里，面積 336.29 平方公里。2006 年，日向市合併東鄉町，人口高達 6 萬 4,000 人；2012 年 2 月的人口為 64,341 人¹⁹，宮崎縣第四的都市。日向市為中心的文化經濟圈稱為「日向入鄉圈域」包括日向市、門川町、美鄉町、諸塚村、椎

¹⁷ 日向市『日向市中心市街地活性化基本計画』（2010）p.1。

¹⁸ 日向市『日向市中心市街地活性化基本計画』（2010）p.2。

¹⁹ 日向市「統計で見る日向市」，[Online] Available: <http://www.city.hyuga.miyazaki.jp/about/toukei.php>（2012.3.5）。

葉村，區域人口總共約 95,000 人²⁰。

日向市的產業結構為一級產業 2.87%、二級產業 29.68%、三級產業 67.44%，在宮崎縣的都市，二級產業的比率較高。尤其是在市東部的細島有臨海工業地帶，35 家製造業為主的企業進駐，發展為宮崎縣唯一的港灣工業區。²¹

3. 日向市車站的歷史沿革

大正 10 年(1921)，由鐵道省建設的宮崎本線從南部的宮崎方向延伸至富高(現日向市)，設置富高車站。同時，因有貨運的需求，另外建設聯結日向市中心與細島港的鐵路支線(細島線)，富高車站具有本支線分歧站的機能。大正 12 年(1923)，九州東部的南北縱貫鐵路完成，宮崎本線改為日豐本線，以後富高車站屬於日豐本線。

昭和 26 年(1951)，附近町村合併的結果，日向市成立，當時站名卻沒改變；昭和 30 年(1955)，日向市編入南邊的美美津町，擴大其行政區域。昭和 38 年(1963)，為適合行政區域上的地名，富高車站改為日向市車站。

因公路交通的發達，於昭和 47 年(1972)細島線停辦客運，改為日豐本線的貨運專用支線；於日本國鐵民營化後的平成元年(1989)，日向市車站與細島支線的貨運業務停辦；平成 5 年(1993)，細島支線正式停駛，日向市車站完全失去分歧站的機能。

(二) 車站再造的過程

1991 年，為因應市中心空洞化問題，日向市公所開始商討市區活化的決策，並在市公所設立負責市區活化及再生的專業部門。以後，在日向市公所的領導下，宮崎縣政府、規劃專業團隊、社區組織等參與車站再造的工作，進行鐵路高架化、新車站的設計、站前空間的規劃、車站空間的活用等車站為核心的都市規劃(表 2-2)。雖然新日向市車站於 2006 年完工，但這些車站再造、市區活化的活動至今繼續下來。日向市車站再造過程參考篠原等(2009)的記錄。

²⁰ 日向市『日向市中心市街地活性化基本計画』(2010) p.1。

²¹ 日向市『日向市中心市街地活性化基本計画』(2010) p.1。

表 2-2 日向市車站再造的時程

年代	大事記	概要	主要成員
1996	「日向市駅周辺まちづくり研究会」成立	宮崎大學准教授為主席，提供地方政府與規劃專業團隊討論整體規劃及個別工程的平臺。	宮崎縣政府 日向市公所 規劃專業團隊
1997	「日向市駅周辺まちづくり委員会」成立	擴大「日向市駅周辺まちづくり研究会」，對社區開放門戶，以公開的方式討論相關規劃，並建立對未來發展方向的共識。	宮崎縣政府 日向市公所 規劃專業團隊 社區居民
1998	「日向地区連続立体交差事業」開始	為改善鐵路分隔市區的情況及平交道附近的道路堵塞，規劃日向市車站前後 1.7 公里的鐵路高架化。	宮崎縣政府
1999	「日向市中心市街地活性化基本計画」擬訂	商業集聚、土地重劃、鐵路高架化、交流據點營造作為中心市街活化的具體方案。	日向市公所
	「日向地区鉄道高架・駅舎デザイン検討委員会」成立	聘請東京大學名譽教授為主席，提供鐵路公司（JR 九州）、學術界、產業界、NPO 等不同領域的組織商討及調整規劃、工程、設計之平臺。	宮崎縣政府 日向市公所 規劃專業團隊
2001	「日向地区都市デザイン会議」成立	繼承「日向地区鉄道高架・駅舎デザイン検討委員会」的工作，規劃對象擴大為車站附近的都市空間，進一步商討景觀設計與社區營造。	宮崎縣政府 日向市公所 規劃專業團隊 社區居民
2006	新日向市車站竣工	車站建築部分完工。	---
2008	日向市車站榮獲「Brunel 獎」	日向市車站的設計概念、空間品質、規劃過程受到國際鐵路工程界的肯定與評價。	---

資料來源：篠原等（2009）

（三）車站再造的關鍵

日向市車站再造過程有四個關鍵要素：

1. 地方政府與規劃專業團隊的態度

日向市車站再造包括中心市區活化、鐵路高架化等大尺度的都市規劃，因此宮崎縣政府、日向市公所等地方政府的專業人才扮演最重要的角色。在日向市公所聘請的規劃專業團隊之協調下，都市規劃、土木工程、建築設計、景觀設計等領域的專業者互相合作，並且建立宮崎縣政府、日向市公所、鐵路公司（JR 九州）等相關人員之間的合作、信賴關係，再加上對於各自角色有所自覺的「專業市民」、小學校的師生也參與其過程，朝向未來的社區營造擴大其戰線（篠原等，2009：p.18）。換言之，地方政府聘請的規劃專業團主持委員會，作為協調公部門、鐵路

公司等利益相關者的平臺；該委員會主導整體規劃，鼓勵社區組織、社區居民積極參與其過程；社區居民參與車站再造規劃與在其空間舉辦的各類活動，就提高對代表地方意象的車站空間之認同感。2006 年，新車站竣工時，在地方政府的輔導下，社區組織、工商會、社團等自主規劃開站典禮，甚至超過一萬人的居民參加其典禮及活動，慶祝新車站的落成；2008 年，日向市車站榮獲「Brunel 獎」時，除了地方政府、規劃專業團隊、鐵路公司的相關人員之外，許多居民也參加紀念典禮，一起慶祝車站建築得獎的喜悅。

2. 社區成員的參與

雖然日向市車站改建工程直接由鐵路公司負責，但社區居民透過委員會可以表達意見，並可以直接參與車站周邊市區的規劃及使用車站空間的活動。

2002 年，為配合新車站建築的設計，日向市公所決定「車站家具」及「街道家具」使用本地產木材，由在地木工專業者社團研發使用本地產木材的長椅、街燈等設計，進一步舉辦木工為主題的教學活動及木工品的推銷活動，活化傳統產業的林業與木工業。同年，規劃專業團隊在市中心的小學校開社區營造的課，培訓學生對社區營造的意識，並於 2003 年以課外活動的方式直接從事空間規劃的工作。2003 年以後，社區組織開始自主規劃週末市集、節慶活動，思考吸引人潮的車站空間使用方式。

3. 具有地方意象的車站空間之營造

日向市車站克服技術上的困難，其高架橋上的大屋頂部分採用本地杉木材與鋼鐵的複合性結構，並這些結構材之間使用玻璃，加以車站空間的穿透性。因此，乘客一下車，在月臺上就看得見日向市及「日向入鄉圈域」的杉木屋頂之質量感，又透過連續玻璃，在前方欣賞日向市街的景觀，在後方遠望日向灘與「日向入鄉圈域」的山巒。月臺上的「車站家具」多為木工品，提供行車資訊的標誌、電線等其他鐵路相關設施也採用簡潔且精緻的鋼鐵結構，使得月臺成為日向市與「日向入鄉圈域」的門戶。

乘客從月臺向下進入高架橋下的站房，其內裝同樣地多用杉木材，加強杉木產地的意象。在站房大廳布置季節性的裝飾，讓乘客知道本地傳統工藝及祭典。站前交流廣場的景觀設計考量原有的自然生態，本來在站前的銀杏樹與櫻花樹原地保留，其他樹木都由在地名望仕族所捐出，從其家的院子移植，因此廣場的樹木都完全融合本地景觀與自然。廣場與周邊市區的「街道家具」採取使用本地產木材的特別設計，強調曾經林業與木工業發展的歷史回憶與地方意象。

日向市車站的空間設計採取本地的歷史、文化、自然、產業等要素，重新創造富有地方意象的空間，並且其設計品質之故，車站本身也成為代表日向市的空間，受到地方社會的高度肯定。

4. 車站再造與社區營造的結合

日向市車站再造由公部門主導，並規劃專業團隊擬定整體規劃、設計概念、具體工作，但他們保持社區營造的觀點，奠定基本規劃、設計準則後，鼓勵社區居民、社區組織、社團、教學機關等參與檢討規劃、進行空間改造工作，而且要求社區整體從使用者的觀點繼續思考空間再造，為車站空間的活用行動。透過車站再造過程，日向市的社區組織、工商組織逐漸養成社區營造的意識：木工專業者的社團「日向木の芽会」研發及創造使用本地產木材的創意產品，試圖從傳統產業再生的角度實踐社區營造；在地年輕建築師受到規劃專業團隊的啟發，其後舉辦幾次工作坊，並與內藤廣建築師事務所交流，於 2009 年向日向市公所繳交社區營造的具體方案，建議在社區營造「陽」、「風」、「綠」、「水」、「人」等五個「たまり[溜]」的空間，進一步按照這些準則，實際設計鐵路高架下的公共停車場管理棟建築。

總而言之，日向市車站再造過程在公部門與規劃專業團隊的領導下，尋找地方社會內在的硬體、軟體資源，並試圖將其潛能轉成推動社區營造的動力。其過程的成果不僅是地方意象豐富的高品質建築空間，更重要的是透過與公部門、規劃專業團隊的合作關係中產生出來的經驗、社區營造意識、在地專業人才等軟體面之資源。

（四）車站空間的現況

1. 車站建築空間

日向市車站附近鐵路高架化的結果，軌道及月臺在二樓部分，車站建築則設在高架橋下的空間（圖 2-5）。車站建築內部具有辦公室、售票口、候車室、商店、大廳、洗手間等空間。月臺、車站建築的內裝多用杉木與玻璃，產生出木材的溫柔感與內外穿透的透明感（圖 2-6）。月臺上的家具也採用特別設計的木工品，加強杉木為主題的設計概念。在大廳的部分布置具有地方特色的裝飾品，並展示日向市車站得獎紀念牌。



圖 2-5 日向市車站外觀

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 2-6 日向市車站月臺

資料來源：研究者攝影（2011）

2. 站前空間

站前空間分為站前廣場、交流廣場、遊客服務設施的三個部分。圖 2-7 是站前空間的平面圖。

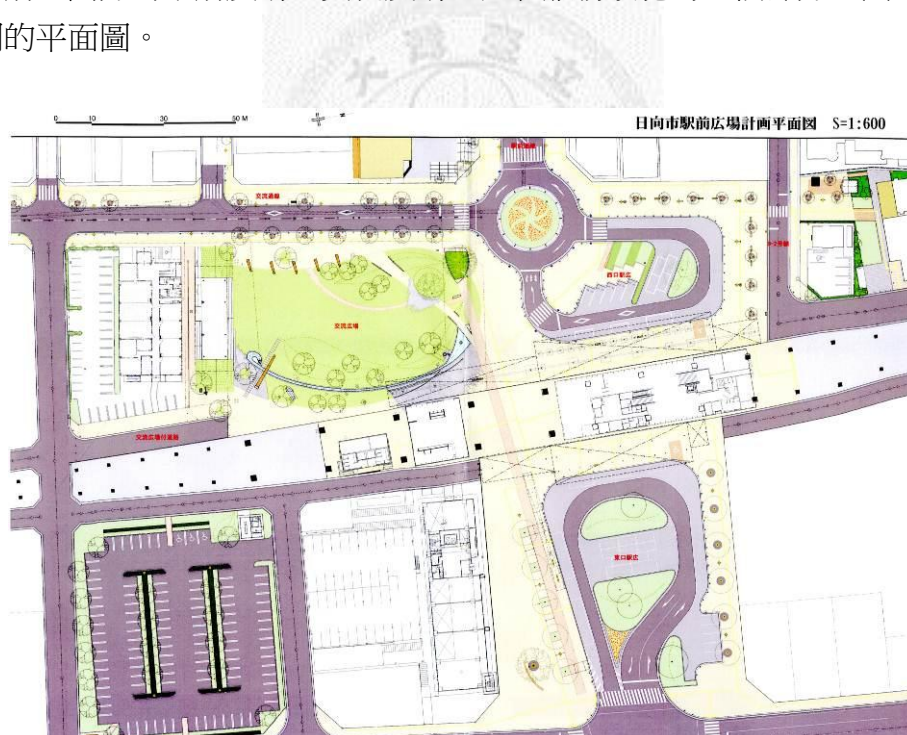


圖 2-7 日向市車站站前空間平面圖

資料來源：日向市公所提供

站前廣場再分為西側廣場與東側廣場。西側廣場面向市中心，本來有舊站房及站前廣場的地點，設置計程車上車處、小客車上下車處、停車場；東側廣場是新設的出入口，設置公車轉運站、小客車上下車處、停車場。兩處廣場透過鐵路高架橋下的空間及站房聯結，加強鐵路兩邊市區的來往。廣場的人車動線完全分

開，並在主要的行人動線上設置由與車站建築統合設計的細長型屋頂，提供安全舒適的行人空間。

交流廣場鄰接西側廣場，由綠地與活動舞臺組成。綠地部分有各種樹木、人工溪流、水井等讓使用者可以靠近植物與水的空間要素，並配置與車站建築統合設計的長椅、街燈等街道家具（圖 2-8）。活動舞臺也採用多用杉木，除了表現與車站建築一樣的設計風格，支撐屋頂的斗拱部分採用融合傳統工法與現代工法的木結構，挑戰新的木造建築技術之確立（圖 2-9）。交流廣場平時作為通道及居民散步的空間之外，近年並被定位為各類社區活動、節慶活動的場地，被視為恢復車站向心力的重要裝置。



圖 2-8 日向市車站交流廣場綠地

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 2-9 日向市車站交流廣場舞臺

資料來源：研究者攝影（2011）

遊客服務設施位於鐵路高架橋下的空間，以行人空間分隔站房。2007 年開設，命名為「まちの駅とみたか[社區驛站：富高]」，包括遊客服務中心、特產品販賣中心、無障礙洗手間等，對遊客提供日向市及附近鄉鎮的觀光資訊、安排志工導覽、出租腳踏車等服務，並販賣日向市與宮崎縣的特產品、農產品、海產品等，提高對遊客及車站利用者的便利性（圖 2-10）。



圖 2-10 日向市車站遊客服務設施「まちな駅とみたか」

資料來源：研究者攝影（2011）

（五）小結

表 2-3 整理日向市車站再造的概要。日向式車站的案例表示，地方政府改建方式的車站再造必需建立地方政府、鐵路公司、社區之間的合作關係，再加上地方政府最好聘請具有足夠理念與執行力的規劃專業團隊負責建立利益相關者的合作關係、推動社區參與等工作。

表 2-3 日向市車站再造的概要

屬性	車站再造概要
車站再造過程	• 地方政府聘請規劃專業團隊，整體擬定車站相關規劃。 • 規劃專業團隊主持委員會，逐漸建立地方政府、鐵路公司等利益相關者間的合作關係，並讓在地規劃專業者、社區組織、社區居民、工商會、學校等其他社區成員參與車站再造過程。
軟體面成果	• 車站再造過程中，逐漸發現社區及該地域的歷史、文化、自然、產業之特色。 • 車站建築、站前空間的設計十分考量地方意象、在地產品、景觀等基於地方歷史文化的要素。 • 社區對規劃過程、設計、空間品質的滿足感相當高，加上因榮獲 Brunel 獎的關係，社區居民對車站的認同感頗高。 • 車站使用方式變多元，為散步、通過、活動、參觀、市集、活動等目的使用車站空間。 • 除了鐵路公司的專用空間外，其他車站空間由地方政府及其相關單位管理營運；站前空間由地方政府管理營運。
硬體面成果	• 新車站結合前後站地區，具備廣場、遊客服務設施等多角機能，再加上全面採用無障礙設計，因此車站機能的改善頗大。 • 車站空間對社區非常開放，並採取整合設計車站建築與周邊市區的方式，因此強化車站與社區的連續性。

二、嘉例川車站的案例

(一) 嘉例川車站的概要

1. 地理位置

嘉例川車站是 JR 九州肥薩線的車站，位於日本九州南部的鹿兒島縣霧島市（圖 2-11），嘉例川車站在於隼人町郊區（圖 2-12）。



圖 2-11 霧島市的地理位置

資料來源：霧島市²²



圖 2-12 嘉例川車站的地理位置

資料來源：霧島市²³

2. 霧島市的概要

鹿兒島縣霧島市位於九州南部，鹿兒島市的東北方約 30 公里。2005 年，國分市、隼人町、霧島町、牧園町、橫川町、溝邊町、福山町合併而成立，其中國分、隼人地區為最大市區，擁有四分之三的人口，並定為行政中心的所在地。北邊靠霧島連山，南邊望錦江灣。東西約 30.7 公里，南北約 37.5 公里，面積 603.68 平方公里。2008 年 10 月的人口為 127,450 人，近年較為穩定；其中 65 歲以上的

²² 霧島市『第一次霧島市総合計画』（2008）。

²³ 霧島市『第一次霧島市総合計画』（2008）。

高齡者比率（高齡化率）為 22.1%，近年一直增加²⁴。

霧島市北部的霧島連山列為「霧島屋久國立公園」，富有自然景觀、古蹟、溫泉等觀光資源；南部的國分、隼人、福山地區多為靠海的平原，除了農業之外，近年發展為鹿兒島市郊區的住宅區及工業區；西部的溝邊地區有鹿兒島機場，成為一個重要的交通節點。

3. 嘉例川車站的歷史沿革

明治 36 年(1903)，聯繫南北九州的縱貫鐵路鹿兒島線國分（現隼人）、橫川（現大隅橫川）段通車，設置嘉例川車站。明治 42 年(1909)，門司（現門司港）至鹿兒島的縱貫鐵路鹿兒島本線全線通車，嘉例川車站成為幹線鐵路上的車站。大正 9 年(1920)，為參拜離嘉例川車站西方約 3 公里的「高屋山上陵」，當時的皇太子（昭和天皇）利用該車站大駕，共有四萬人以上居民前來歡迎²⁵。

但因縱貫鐵路穿越山區的關係，即將面臨運輸容量不夠的問題，大正 11 年(1922)開始建設八代、鹿兒島段的海線。昭和 2 年(1927)，經由水俣、出水、川內的海線全線通車後，海線改為鹿兒島本線，繼承縱貫鐵路的機能，原鹿兒島本線再改為八代至鹿兒島的肥薩線，降為支線。昭和 7 年(1932)，隨著九州東部的縱貫鐵路日豐本線全線通車，肥薩線的隼人、鹿兒島段改為日豐本線的一部分，並肥薩線完全失去幹線鐵路的機能，嘉例川車站也化為支線的小型車站。

嘉例川地區只有小聚落，人口不多，因此嘉例川車站的運輸環境原本不理想。本來負責附近生產的番薯等農作物、肥料、木材之運輸，但至 1970 年代被公路交通取代，停辦貨運業務。為乘客減少及鐵路營運合理化，昭和 59 年(1984)，嘉例川車站降為無站員的招呼站，同時撤拆交車設施，變成只有一股軌道、一座月臺的簡易車站。

（二）車站再造的過程

1990 年代以後，舊隼人町的居民在地方政府的輔導及協助下，自行開始社區營造的研討及實踐（福留，2009：p.53），準備嘉例川車站再造的背景。嘉例川車站再造的具體行動自從 2003 年的嘉例川車站一百周年紀念典禮為起，表 2-4 表示其後的時程。

²⁴ 霧島市『霧島市地域公共交通計画』（2009）p.14。

²⁵ 嘉例川地区活性化推進委員会『嘉例川駅百年のものがたり』（2009）。

表 2-4 嘉例川車站再造的時程

年代	大事記	概要	主要成員
2003	「嘉例川駅百周年記念式典」舉辦	社區居民及退休鐵路員工組成籌備委員會，爭取舊隼人町公所の經費補助，舉辦開站一百年紀念典禮。	社區組織 社區居民 退休員工 舊隼人町公所
2004	「嘉例川地区活性化推進委員会」成立	「嘉例川駅百周年記念式典」籌備委員會成員與社區居民組成永續性組織。	社區組織 社區居民 退休員工
	名譽站員就任	在鐵路公司（JR 九州）の同意下，退休員工就任志工の名譽站員，負責整潔及遊客服務。	社區居民 退休員工 JR 九州
	九州新幹線部分通車及肥薩線觀光化	配合九州新幹線南段部分通車，鐵路公司（JR 九州）推動鐵路支線の觀光化，進行觀光列車の設定、觀光路線推銷等。	JR 九州 舊隼人町公所 社區組織
	開始販賣月臺便當「百年の旅物語 きれいな川」	由「嘉例川地区活性化推進委員会」規劃使用郷土料理の月臺便當，委託在地企業開始生產。	社區組織 在地企業
2006	列為「登録有形文化財」	霧島市公所及社區居民合作申請「登録有形文化財」，舊車站建築の歴史價值被認定。	霧島市公所 社區組織 社區居民
2007	列為「南九州近代化産業遺跡群」	由經濟産業省選定，將産業遺産作為觀光資源。	霧島市公所 社區組織 社區居民

（三）車站再造過程的關鍵

嘉例川車站再造過程有四個關鍵要素：

1. 社區營造經驗

1990 年代以後，舊隼人町の社區營造經過五個階段（福留，2009：pp.53-55）：

- (1) 萌芽時期（1990 年代初期）：青年及婦女團體開始研究社區營造的方向
- (2) 推動社區營造時期（1990 年代後期）：社區組織推動社區營造活動
- (3) 教育委員會輔導時期（2000 年代）：輔導社區組織，培訓領導人才
- (4) 領導人才與人際網絡出現時期（2000 年代）
- (5) 社區組織活化時期（2000 年代）：各類社區組織加強互動關係

這樣二十年來地方社會投入社區營造的結果，首先在社區形成小型組織；接

著，透過研討及實踐，小型社區組織吸引更多社區居民參與，逐漸成為規模較大的社區組織；再者，透過人才培訓與社區內外的人際網絡建構，進一步提高居民自行投入社區營造的意識。在嘉例川車站再造過程中，這些已經在社區存在的社區組織、人才、人際網絡等扮演重要的角色。

2. 社區對車站的重視

雖然嘉例川車站周邊社區的人口不多，車站乘客也更少，但開站以來一百年以上保留原貌的車站建築引起社區對車站的關懷與共識。1984年，嘉例川車站降為招呼站後，社區居民自行負責車站空間的整潔，至今保持古色濃厚且乾淨的空間。此外，社區居民不願意將破壞車站建築原貌的自動販賣機、廣告等商業性要素加諸於嘉例川車站，因此具有歷史的木造車站建築保持彷彿樸素且頑固的表情，保存車站空間整體的景觀與氣氛。社區對車站的重視與關懷讓外來遊客體驗「車站的懷舊氣氛與本地人體貼溫暖的心」²⁶，車站建築成為吸引遊客的景點。

除了社區居民之外，退休鐵路員工亦保持對嘉例川車站的關懷，以名譽站長的名義投入車站整潔、遊客服務等志工活動。尤其是2004年到2010年負責名譽站長的退休站長每天出勤，以樸素且幽默的方言介紹嘉例川車站，提供手寫的解說資料，名譽站長本人成為嘉例川車站不可或缺的一部分²⁷。名譽站長的存在以具體行動方式表示社區對車站的重視與關懷。

3. 車站再造與社區營造的結合

嘉例川車站再造過程中，公部門幾乎沒有直接投入經費，而且從沒有人才、資源、預算的情況開始，以社區居民為主體的活動作為其主要的動力，因此車站再造與社區營造自然而然結合，進一步發展為地方發展的整體性規劃。換言之，在嘉例川車站再造過程中，社區居民從研討開始，後來活用歷史、觀光、自然、人才、人際網絡等社區整體的資源。（福留，2009：p.55）

「嘉例川地区活性化推進委員会」於2004年以後進行的月臺便當、「かれい川ふれあい館[嘉例川交流館]」、「かれい川小さな博物館[嘉例川小博物館]」等規劃顯示車站再造過程含有社區營造的特色。月臺便當「百年の旅物語かれい川[嘉例川一百年之旅故事]」是在社區的工作坊上提出之構想，透過討論與研發，決定採取本地食材為主的鄉土料理，由參與其工作坊的隼人町居民負責製造、販賣。

²⁶ 「100年の歴史と心でつながる嘉例川」、霧島市『広報霧島』（2009年9月号）、pp.4-5。

²⁷ 西日本新聞「九州の駅ゆったり紀行：嘉例川」（2006.10.20），[Online] Available: http://qnet.nishinippon.co.jp/travel/station/2006/10/post_27.shtml（2012.3.14）；「100年の歴史と心でつながる嘉例川」、霧島市『広報霧島』（2009年9月号）、pp.4-5。

其樸素且富有本土性的味道大受歡迎，2008 年至 2010 年之間三年連續榮獲鐵路公司（JR 九州）主辦的九州月臺便當競賽之頭等獎²⁸。「かれい川ふれあい館」本來是農會的建築物，改為本地農民賣農產品的市集；「かれい川小さな博物館」本來是車站旁邊的舊倉庫，社區居民改造其空間，並提供自己家裡的舊農具等展示陳列，營造繼承其地方生活文化的資料館。

4. 地方政府與鐵路公司的支援

在嘉例川車站的案例，雖然社區組織扮演最重要的角色，但地方政府、鐵路公司的策略支撐車站再造過程，不但聯繫車站再造與社區營造，進一步產生觀光化的效應。

1990 年代以後，舊隼人町不但輔導社區組織的形成，而且透過培訓課程、社區內外的人才交流、與學術機關的合作計畫、工作坊等活動，培養領導社區營造的人才，提高社區居民的社區營造意識。後來社區營造的過程中，社區居民需要財政支援時，地方政府籌措其經費。但不同於一般的公共工程，不採取先有預算後施作的方式，而在社區居民需求的前提下，基於其整體規劃支出其所需的經費。社區居民體認嘉例川車站的重要性，樂見並支持未來長期保存已有一百年歷史的車站建築，作為繼承生活文化的資產及觀光資源，對此地方政府決定向鐵路公司採購車站建築，並進行整修保存工程。地方政府所扮演的角色可以分為六個具體內容（福留，2009：p.56）：(1) 提供學習機會（人才培訓等）；(2) 安排社區活動環境（委員會設置、居民啟發、資訊提供等）；(3) 推動合作計畫（與中央政府、學術機關等）；(4) 採購設施（舊車站建築採購等）；(5) 觀光推銷（對觀光業者推銷、製作旅遊導覽手冊等）；(6) 整合個別計畫。

另一方面，2000 年以後，鐵路公司（JR 九州）的態度相當友善，不但配合社區組織、地方政府的車站再造規劃，並且以鐵路觀光化、名譽站長制度導入、月臺便當競賽等經營策略加強車站再造的效應，對嘉例川車站的觀光發展有不少貢獻。

（四）車站空間的現況

1. 車站建築空間

嘉例川車站建於明治 36 年(1903)，至今保留設站時的木造建築（圖 2-13）。

²⁸ 西日本新聞「地域愛、駅弁に詰めて」（2011.1.19），[Online] Available: http://www.nishinippon.co.jp/nnp/feature/article1/20101008/20101008_0001.shtml（2012.3.14）。

由於原本為九州縱貫鐵路的車站，並且往時皇族在本站下車參拜附近陵墓的關係，因此雖然車站所在地的聚落規模不大，但車站建築的天花板很高，格局也較大，採取與鄉鎮中心車站同樣的規模及設計。目前已降為無站員的招呼站，售票、剪票等運務都停辦，乘客或遊客隨時可以進入候車室及月臺。在候車室內保留長年使用的售票口、行李櫃臺、木造長椅、時鐘、天花板等，並在牆上貼著日本國鐵時期的海報、嘉例川車站相關的新聞報導等，產生出濃厚的懷舊風情。遊客較多的例假日中午時段，在候車室臨時設置月臺便當的攤販。原辦公室空間改成資料館及展覽空間，除了展示嘉例川車站的歷史資料、曾經使用的鐵路行車設施外，臨時開辦繪畫等展覽活動，但志工的名譽站長服務時只能開放（圖 2-14）。雖然車站建築老舊，但從其整修及維護狀況之良好，足以得知社區居民很用心地照顧車站空間。



圖 2-13 嘉例川車站外觀

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 2-14 嘉例川車站原辦公室

資料來源：研究者攝影（2011）

2. 站前空間

站前的舊倉庫改成「かれい川小さな博物館[嘉例川小博物館]」（圖 2-15），收藏及展示社區居民曾經用過的傳統農具、生活骨董等，逢週日便開放參觀，讓遊客知道本地的生活方式。站前廣場通到嘉例川聚落，車站對面的聚落內設有「かれい川ふれあい館[嘉例川交流館]」（圖 2-16），每週日開辦販賣在地蔬果的農產品市集。



圖 2-15 「かれい川小さな博物館」

資料來源：研究者攝影 (2011)



圖 2-16 「かれい川ふれあい館」

資料來源：研究者攝影 (2011)

(五) 小結

表 2-5 整理嘉例川車站再造的概要。嘉例川車站的案例表示，歷史資產化方式的車站再造必須社區對車站的認同感。社區一方面尋找保存建築的辦法，另一方面商討車站作為觀光資源的方案。認同感與領導者的行動帶動社區參與，再加上有助於建立利益相關者間的合作關係。

表 2-5 嘉例川車站再造的概要

屬性	車站再造概要
車站再造過程	- 社區領導者與退休鐵路員工組成籌備委員會舉辦開站一百年紀念典禮，後續擬定車站相關規劃。 - 在社區領導者與退休鐵路員工的主導下，社區居民、社區組織、在地企業等參與該委員會，從事車站再造的討論與執行。 - 該委員會與地方政府、鐵路公司等利益相關者建立合作關係。
軟體面成果	- 車站再造過程中，逐漸發現車站建築的歷史文化價值，再加上推動社區歷史文化為主題的觀光發展。 - 社區居民與退休鐵路員工以志工身分從事車站管理與遊客服務工作。 - 社區對九州最老的現存木造車站建築之認同感頗高。 - 車站使用方式變多元，為參觀、活動等目的使用車站空間。 - 地方政府為建築保存向鐵路公司採購車站建築，其管理營運交給社區。
硬體面成果	- 除了保留車站建築原貌外，在辦公室展示社區的老照片、車站歷史的解說、以前使用的鐵路行車設備等資料，使得車站改成繼承歷史文化的空間。 - 將舊倉庫改成鄉土資料館，展示社區居民提供的文物。

三、羽前小松車站的案例

(一) 羽前小松車站的概要

1. 地理位置

羽前小松車站是 JR 東日本米坂線的車站，位於日本東北地方的山形縣川西町（圖 2-17），車站附近為川西町的中心市區之小松地區（圖 2-18），因此是川西町的代表車站。



圖 2-17 川西町的地理位置

資料來源：川西町²⁹



圖 2-18 羽前小松車站的地理位置

資料來源：川西町觀光協會³⁰

2. 川西町的概要

山形縣川西町在日本東北地方，屬於山形縣南部的置賜地區，離該地區的中心米澤市約 15 公里，除了米澤市之外，鄰接置賜地區的長井市、南陽市、高畠町等主要都市。地理上位於山形縣南部的米澤盆地，東西約 18 公里，南北約 21 公里，面積 166.46 平方公里。最高地點海拔 775 米，最低地點海拔 202 米，西南部為丘陵，東北部為平原。2011 年 5 月的人口為 17,435 人³¹，減少為 1955 年川西町成立時人口 30,294 人的約六成，並且近年加速人口減少的趨勢。

²⁹ 川西町「町の紹介」，[Online] Available:

<http://www.town.kawanishi.yamagata.jp/machidukuri/kawanishimachigaiyou.html> (2012.3.6)。

³⁰ 川西町觀光協會，[Online] Available: <http://samidare.jp/dahlia/note?p=log&lid=22066> (2012.3.6)。

³¹ 川西町「統計資料」，[Online] Available:

<http://www.town.kawanishi.yamagata.jp/machidukuri/tokeijoho.html> (2012.3.7)。

從生產金額的角度來看，近年川西町的產業結構為一級產業約 9%、二級產業約 31%、三級產業約 60%；近年的趨勢為三級產業增加，二級產業穩定增加，而一級產業陷入停滯。³²

因從飯豐山地流下來的清水豐富，甚至位於日夜溫度差大的盆地，從早期發達稻作，生產品質良好的稻米，並且使得使用好米的釀酒業發達。昭和初期開始栽植大理花以後，大理花成為代表川西町的植物，除了進行大理花的園藝產品化之外，營造大理花園，作為川西町的觀光景點。畜產業也主要產業之一，在川西町從明治時代開始生產良好品質的牛肉，後來成為全國知名的「米澤牛」品牌，並廣向外地銷售。

川西町內有山形縣立置賜農業高等學校（簡稱置賜農高），其學生除了學習農業技術之外，積極規劃及實踐地方活化的造町活動。

3. 羽前小松車站的歷史沿革

根據明治時期擬訂的「鐵道敷設法」，聯繫新潟縣新發田至山形縣米澤的米坂線開始興建，大正 15 年(1926)，米澤、今泉段通車，開設羽前小松車站。昭和 11 年(1936)，米坂線全線（米澤至坂町）通車，負責聯繫日本海地區的新潟與東北地方的山形、仙台之鐵路網絡之一部分。昭和 35 年(1960)，新潟至仙台的準急列車（快車）開始行駛，羽前小松車站列為其停靠站，被視為米坂線內的主要車站之一。平成 3 年(1991)，急行列車停駛，羽前小松車站轉成僅有區間車停靠的車站。

與其他地方鐵路一樣，1970 年以後，隨著公路交通的發達及產業結構的變化，米坂線的營運環境逐漸冷清，日本國鐵開始進行運務的合理化。昭和 56 年(1981)，日本國鐵預告從翌年起羽前小松車站降為無站員的招呼站。川西町與日本國鐵協調的結果，昭和 57 年(1982)，川西町設立「羽前小松駅業務管理組合」，日本國鐵將售票、剪票、車站管理等業務委託給該組織，全國首次採用地方政府委託站務的方式。

（二）車站再造的過程

1982 年，在羽前小松車站成為日本首座地方政府代管的車站。但以後二十多年之間，該車站的乘客年年減少，川西町公所的售票手續費收入也愈來愈少，已經難以維持從前的車站代管模式。2000 年以後，置賜農高的學生積極投入特產品

³² 川西町『第四次川西町総合計画』（2006）p.7。

研發、鐵路再生、地方歷史文化發現等工作，逐漸興起社區營造的風潮。表 2-6 表示羽前小松車站再造的時程。

表 2-6 羽前小松車站再造的時程

年代	大事記	概要	主要成員
1982	改成「町民駅」	在社區居民要求下，川西町公所組成「羽前小松駅業務管理組合」，代管站務。	川西町公所 社區居民
2006	擬定「えき・まち活性化プロジェクト」	置賜農高的學生工作團隊擬定車站再造規劃，進行環境美化，舉辦特產品市集、社區活動等。	置賜農高 社區居民
2009	「町民駅利活用推進検討委員会」成立	川西町公所召集社區組織、工商組織、置賜農高、社區居民及鐵路公司(JR 東日本) 組成委員會，商討替代「羽前小松駅業務管理組合」的車站運作模式。	川西町公所 社區組織 置賜農高 社區居民
	擬定「町民駅を中心にしたまちづくり人づくりプロジェクト」	因應「町民駅利活用推進検討委員会」的討論結果，一位退休公務員擬定車站再造及社區營造的規劃。	川西町公所 社區居民
2010	NPO「えき・まちネットこまつ」成立	據「町民駅を中心にしたまちづくり人づくりプロジェクト」設立負責具體工作的社區組織，其辦公室設在站房內，代管站務之外，進行車站空間改造，舉辦各類社區活動。	川西町公所 社區組織 社區居民

(三) 車站再造過程的關鍵

羽前小松車站再造過程有四個關鍵要素：

1. 社區對車站的重視

在羽前小松車站的案例，社區重視車站的趨勢從 1980 年代開始，具有長久歷史。當時，羽前小松車站降為招呼站，造成社區居民與地方政府對鐵路停駛、地方衰退的危機感，因此以居民動員方式抗議招呼站化，地方政府亦承擔代管車站業務及其經費，成為日本首座地方政府代管站務的案例。

2000 年以後，因地方政府面臨財政困境，將要取消站務代管，後來 2010 年以後改由社區組織負責車站管理及其相關社區營造事務。社區組織成立時，200

名以上的居民、社區外的同仁登記為支援會員，以繳交會費的方式支持其運作³³。

2. 在地學生的積極活動

置賜農高位於羽前小松車站附近，並且不少學生搭乘火車通學，因此學生是最重要的車站使用者。在羽前小松車站的案例，這些在地學生扮演最關鍵的角色。

置賜農高本來積極參與社區活動，從事使用本地農產品的特產品研發，但其活動不限於農業技術、農產品加工等領域，後來擴大到社區營造。2006 年，該學校的師生提出「えき・まち活性化プロジェクト[車站、社區活化計畫]」，以後每年進行特產品攤販設置、志工活動、社區交流活動等車站再造與社區營造的實踐。學生參與的效應很大：年輕人的發想產生創意規劃，特產品攤販、小山羊站長、志工導覽等吸引外地遊客；年輕人不但學習社區原有資源及其活用所做起的社區營造工作，而且在高齡者較多的社區帶來不同想法，促進世代間的交流及社區的互動關係，逐漸引發其他社區居民參與社區營造的後續工作。

3. 車站再造與社區營造的結合

雖然川西町公所於 2010 年取消羽前小松車站的代管業務，但保持以車站為核心進行社區營造的觀點，期望社區組織繼承羽前小松車站的站務，維持已有二十多年歷史的「町民駅」模式。其實，2010 年以前的羽前小松車站由川西町公所組成的「羽前小松駅業務管理組合」管理，其主體不一定是社區居民，因此可以說是「町營駅」；2010 年以後的羽前小松車站由社區組織「えき・まちネットこまつ[小松車站、社區網絡]」管理，並在社區居民及學生的支援下同步進行車站再造及社區營造工作，因此可以說成為真正的「町民駅」。「えき・まちネットこまつ」進一步發展車站在社區的角色，一般的售票口改成售票、社區、遊客服務的窗口；候車室改成社區居民、外來遊客休息聊天的「和 Cafe」；設置後站，將車站作為聯繫前後站地區的社區迴廊。除了車站再造之外，該組織與工商會、農會、觀光協會等在地產業組織及教學機關合作，邁向四個社區營造的目標³⁴：(1) 實現社區車站；(2) 振興地方產業；(3) 推動觀光發展；(4) 再生舊社區。該組織的成員包括理事長僅有四個人，主導其設立的理事長是於 2010 年退休川西町公所的公務員，因此透過其過去工作經驗所產生的人際關係，可以與地方政府、各種

³³ 讀賣新聞「町民が防いだ無人駅化」(2011.1.7)，[Online] Available:

http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/yamagata/feature/yamagata1293796367292_02/news/20110107-OYT8T00107.htm (2012.3.15)。

³⁴ 「えき・まちネットこまつ」網站，[Online] Available: <http://www5.omn.ne.jp/~eki-mn-7/index.html> (2012.3.15)。

組織、社區居民等社區成員建立良好的合作關係。雖然該組織的規模不大，但社區的期待感相當高，尤其是地方政府、工商會等在地公家機關歡迎其活動所產生之社會、經濟上的效應。

在羽前小松車站的案例，社區組織負責車站運作，並在明確的社區營造之目標下，將車站作為社區的核心空間，不但將車站空間變成社區居民、外來遊客使用的交流平臺，而且規劃在車站舉辦的社區活動，試圖從車站開始擴大社區營造的工作。其成果逐漸明顯，除了該組織主辦活動的參與人數除年年增加之外，社區居民及學生的志工團隊也參與此些活動，使得社區居民使用車站空間的意願提高。車站逐漸產生聯繫社區內部、社區內外的人際網絡之機能。

4. 經濟上的自立

車站再造、社區營造等工作所需的經費，通常由公部門補貼。但若過於依賴公部門的補貼，社區缺乏自立心，並且增加受到地方政府財政困難所造成的補貼減少、取消等風險。對此，「えき・まちネットこまつ」摸索不過於依賴地方政府補貼的運作方式，檢討經濟上自立的可能性。

「えき・まちネットこまつ」的主要經費來源可以分為四個部分。第一是贊助會員的會費。該組織向社區居民、在地公司等徵求呼籲加入車站再造、社區營造實踐的行列，徵求每年繳交一定會費而支援其活動的贊助會員。除了社區成員之外，鄰近地區、都市的居民也認同該組織的運作，加入贊助會員，負擔運作經費的一部分。第二是由川西町公交付的車站管理委託費。雖然川西町公所已經不是直接管理車站，但鐵路公司（JR 東日本）與川西町公所之間的委託合約從 1980 年代至今沒改訂，形式上鐵路公司將車站管理、業務等交給川西町公所，川西町公所再交給該組織，並對該組織付多少委託費用。第三是售票手續費。該組織負責售票業務，因此基於與鐵路公司的合約，將售票收入的一定比率作為手續費而領受。第四是外部機關補貼制度的活用。上述三種經費雖然可以為社區組織的運作使用，但不准供舉辦各種活動之用，因此該組織申請外部機關及基金會的補助制度，作為個別活動及同一目的的一系列活動之財源。

羽前小松車站再造的特色為其經濟上的自立，不依賴地方政府的補貼，而自主籌備需要的經費。經濟上的自立引發精神上的自立，使得社區可以擺脫對公部門補貼的依賴，建立社區主動思維、主動行動的實踐模式。這樣方式雖然難以保持，但可以反而減輕政治、經濟情況的變化所造成之衝擊，對社區居民提供未來長期自在活動的環境。

（四）車站空間的現況

1. 車站建築空間

羽前小松車站的站房是大正 15 年(1926)設站時所建の木造建築，但因未列為古蹟，經過多少次的大規模改修，雖然保留早期車站建築的造型，但外觀上沒有讓人聯想古蹟的要素（圖 2-19）。目前鐵路公司（JR 東日本）未派站員，但站務由社區組織代管，該社區組織在站房設置辦公室。平日 7 時 45 分至 19 時、例假日 8 時 45 分至 16 時 30 分，工作人員每日值班，除了售票之外，提供觀光資訊、出租腳踏車服務，並不定期舉辦社區活動。值班時間雖然白天為主，但全年沒有休息日及午休時間，在車站空間產生工作人員常駐的安心感與溫暖感。因米坂線列車全面採取駕駛員負責售票、補票、車門開關的行駛方式，羽前小松車站不需辦理剪票、收票業務，乘客或居民隨時都可以進入月臺。大廳有聯繫站前地區、月臺、天橋、站後地區的通道之角色，並且社區組織的服務窗口提供售票、觀光資訊等服務，在牆上貼著觀光地圖，在棚上陳列觀光導遊手冊（圖 2-20）。候車室改成具有候車空間與交流空間的「和 Cafe」，設有椅子與榻榻米的位子，並由社區組織提供免費的茶水與電視，在牆上貼著社區報、學生報、有關羽前小松車站的報紙記事等（圖 2-21）。羽前小松車站有兩座月臺，以天橋聯結鄰接站房的月臺與對面的月臺，在對面的月臺上另有簡陋的小候車室，其旁邊有後站出口。因前後站都沒有剪票口，車站有聯繫前後站地區的機能。



圖 2-19 羽前小松車站外觀

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 2-20 羽前小松車站服務窗口

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 2-21 羽前小松車站候車室「和 Cafe」

資料來源：研究者攝影（2011）

2. 站前空間

前站有小廣場，平常有計程車停駐，或居民的小汽車進出。廣場的對面設有公車牌。有活動時，站前的廣場成為其場地。廣場與月臺之間有幾棵櫻花樹，四月底至五月上旬可以看見滿開的櫻花。站前廣場前面有一條道路，車站附近為川西町中心的小松地區，面街有幾家餐廳、居酒屋、雜貨店、計程車行等。

後站也有小廣場，廣場上卻什麼景物都沒有，彷彿是單純的停車空間。附近的市區多為近年川西町公所開發的公營住宅，另有文化中心、圖書館、體育館等公共設施。

（五）小結

表 2-7 整理羽前小松車站再造的概要。羽前小松車站的案例表示，社區營造方式的車站再造必需社區設立負責車站管理營運與社區營造工作的組織，並將車站改成對社區有用的空間。

表 2-7 羽前小松車站再造的概要

屬性	車站再造概要
車站再造過程	從高中生的社區活動為起，地方政府與社區居民參與討論車站營運方式，並在利益相關者的合作關係下，設立負責車站管理營運與社區工作的社區組織。
軟體面成果	- 車站再造過程中，高中生主導社區歷史文化的發現，並進行在地特產品的研發與推銷。 - 車站使用方式變多元，為散步、通過、活動、聚會、市集、活動等目的使用車站空間。 - 社區組織直接營運車站，並將車站作為社區營造的工作站，因此社區對車站的認同感頗高。 - 社區組織除了負責車站管理營運的工作外，與地方政府、公家機關、學校、社區居民等建立合作關係，延伸從事社區營造工作。
硬體面成果	- 車站改成社區組織的工作站、社區居民聚會或舉辦活動的空間。 - 開設後站，將車站改成聯繫前後站地區的通道。



第三章 研究架構與研究方法

第一節 分析架構

一、分析項目的設定

透過相關理論與日本車站的探討，本研究從過程面、軟體面、硬體面分析車站再造個案。以下設定車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果的分析項目。

（一）車站再造過程

從社區營造理論、公共空間理論、車站相關研究、日本案例研究，車站再造過程的相關概念可以分為三個屬性：規劃構想的擬定、合作關係[partnership]的建立、社區參與（表 3-1）。



表 3-1 車站再造的相關概念及其過程的屬性

相關概念		屬性
社區營造	擬定長期的社區發展規劃 (水野, 1999)	規劃構想的擬定
	公部門、領導者、民間部門、社區組織、社區居民應建立合作關係, 實現社區參與 (延藤等, 1981; 關, 1998; 佐藤, 1999; 佐藤, 2004; 延藤, 2001; 廖哲強, 2007)	合作關係的建立
	- 人與人、人與環境的對話 (延藤, 2001) - 以永續及逐漸的方式進行過程 (延藤等, 1981; 佐藤, 1999; 佐藤, 2004)	社區參與
公共空間	社區建立「另類公共性」, 主導公共空間的規劃、營造、使用、運用等, 以便擺脫公部門管理的既有公共性型態 (西村, 2005; 田中, 2010)	規劃構想的擬定
		社區參與
車站相關研究	按照社區需求, 規劃車站機能、意象、以及空間配置 (赤坂, 1998)	規劃構想的擬定
	公私合作的模式建立空間再利用的完整機制 (呂桂春, 2010)	合作關係的建立
	再生空間的最主要使用者為社區居民, 規劃上必須以社區居民為承載主體, 以達到永續經營的目的 (楊尚霖, 2003)	社區參與
日本案例研究	地方政府聘請規劃專業團隊, 整體擬定車站相關規劃 (日向市車站)	規劃構想的擬定
	- 規劃專業團隊主持委員會, 逐漸建立地方政府、鐵路公司等利益相關者間的合作關係, 並讓在地規劃專業者、社區組織、社區居民、工商會、學校等其他社區成員參與車站再造過程 (日向市車站) - 委員會與地方政府、鐵路公司等利益相關者建立合作關係 (嘉例川車站) - 從高中生的社區活動為起, 地方政府與社區居民參與討論車站營運方式, 並在利益相關者的合作關係下, 設立負責車站管理營運與社區工作的社區組織 (羽前小松車站)	合作關係的建立
	- 社區領導者與退休鐵路員工組成籌備委員會舉辦開站一百年紀念典禮, 後續擬定車站相關規劃 (嘉例川車站) - 在社區領導者與退休鐵路員工的主導下, 社區居民、社區組織、在地企業等參與該委員會, 從事車站再造的討論與執行 (嘉例川車站)	社區參與

(二) 軟體面成果

從社區營造理論、公共空間理論、車站相關研究、日本案例研究，車站再造軟體面成果的相關概念可以分為五個屬性：歷史文化面的效應、社會面的效應、經濟面的效應、使用方式的變化、車站管理營運的變化（表 3-2）。

表 3-2 車站再造的相關概念及其軟體面成果的屬性 (1/2)

相關概念		屬性
社區營造	- 形塑社區認同感及地方共識 (延藤等, 1981; 水野, 1999; 游千慧, 2005; 廖哲強, 2007) - 塑造地方文化, 創造地方性 (陳亮全, 2000; 延藤, 2001)	歷史文化面的效應
	- 提高社區的創造力及應變力 (林泰義, 2005) - 建立新的社會體系 (陳亮全, 2000) - 建立社區內外的人際關係 (保母, 1996; 關, 1998; 廖哲強, 2007; 郭博勝, 2011) - 建立社區參與的系統及制度 (宮本, 1989; 守友, 1991; 水野, 1999)	社會面的效應
	社區既有資源的善用及運用 (保母, 1996; 關, 1998; 廖哲強, 2007; 賴守誠, 2010)	車站管理營運的變化
公共空間	公共空間的樣態形塑文化 (西村, 2005)	歷史文化面的效應
	「另類公共性」: 由具有足夠判斷能力的社會成員協調且得到公共性的共識 (西村, 2005; 田中, 2010)	社會面的效應
	經濟學的「公共財」定義: 多數使用者同時可以使用 (陳寶瑞, 2010)	使用方式的變化
車站相關研究	- 空間是一個兼具使用、經濟、象徵性認同的實體 (潘顯元, 2008) - 閒置空間再利用強調對人文歷史環境的關懷, 並應依循地方特性特色尋求適當的再利用方式, 讓民眾集體性的參與產生新的社會規範、新的社會實踐 (陳怡君, 2006)	歷史文化面的效應
	- 車站作為「節點」及「地標」 (土井, 1997) - 車站可展現社區個性 (吳賦緯, 2007)	社會面的效應
	- 空間是一個兼具使用、經濟、象徵性認同的實體 (潘顯元, 2008) - 空間再生後, 文化觀光與社會資源的整合引進觀光商機, 延續鐵道文化資產形塑自然與人文資源, 對社區帶來不少經濟效益 (呂桂春, 2010)	經濟面的效應
	空間是一個兼具使用、經濟、象徵性認同的實體 (潘顯元, 2008)	使用方式的變化
	- 擬定長期的車站營運規劃 (赤坂, 1998) - 地方政府、社區、在地企業等有參與車站營運的意願 (仲川, 2008)	車站管理營運的變化

表 3-2 (續) 車站再造的相關概念及其軟體面成果的屬性 (2/2)

相關概念		屬性
日本案例研究	- 車站再造過程中，逐漸發現社區及該地域的歷史、文化、自然、產業之特色 (日向市車站) - 車站建築、站前空間的設計十分考量地方意象、在地產品、景觀等基於地方歷史文化的要素 (日向市車站) - 車站再造過程中，逐漸發現車站建築的歷史文化價值，再加上推動社區歷史文化為主題的觀光發展 (嘉例川車站) - 車站再造過程中，高中生主導社區歷史文化的發現，並進行在地特產品的研發與推銷 (羽前小松車站)	歷史文化面的效應
	- 社區對規劃過程、設計、空間品質的滿足感相當高，加上因榮獲 Brunel 獎的關係，社區居民對車站的認同感頗高 (日向市車站) - 社區居民與退休鐵路員工以志工身分從事車站管理與遊客服務工作 (嘉例川車站) - 社區對九州最老的現存木造車站建築之認同感頗高 (嘉例川車站) - 社區組織直接營運車站，並將車站作為社區營造的工作站，因此社區對車站的認同感頗高 (羽前小松車站)	社會面的效應
	- 車站再造過程中，逐漸發現社區及該地域的歷史、文化、自然、產業之特色 (日向市車站) - 車站再造過程中，逐漸發現車站建築的歷史文化價值，再加上推動社區歷史文化為主題的觀光發展 (嘉例川車站) - 車站再造過程中，高中生主導社區歷史文化的發現，並進行在地特產品的研發與推銷 (羽前小松車站)	經濟面的效應
	- 車站使用方式變多元，為散步、通過、活動、參觀、市集、活動等目的使用車站空間 (日向市車站) - 車站使用方式變多元，為參觀、活動等目的使用車站空間 (嘉例川車站) - 車站使用方式變多元，為散步、通過、活動、聚會、市集、活動等目的使用車站空間 (羽前小松車站)	使用方式的變化
	- 除了鐵路公司的專用空間外，其他車站空間由地方政府及其相關單位管理營運；站前空間由地方政府管理營運 (日向市車站) - 地方政府為建築保存向鐵路公司採購車站建築，其管理營運交給社區 (嘉例川車站) - 社區組織除了負責車站管理營運的工作外，與地方政府、公家機關、學校、社區居民等建立合作關係，延伸從事社區營造工作 (羽前小松車站)	車站管理營運的變化

(三) 硬體面成果

從社區營造理論、公共空間理論、車站相關研究、日本案例研究，車站再造軟體面成果的相關概念可以分為三個屬性：車站機能的改善、車站環境的改善、車站與社區的連續性（表 3-3）。

表 3-3 車站再造的相關概念及其硬體面成果的屬性

相關概念		屬性
社區營造	社區營造的目的為社區生活空間的改善（佐藤，1999；佐藤，2004；西村，2005）	車站機能的改善
		車站環境的改善
		車站與社區的連續性
公共空間	歷史建築及景觀保存（西村，2005）	車站環境的改善
車站相關研究	- 車站機能的改善：車站的便民性功能之發展擴充（曾查理，2010） - 經由閒置空間再利用賦予科學教育教育場所、綠能展示館、人民故事館、提供常民文化活動集散場所（呂桂春，2010）	車站機能的改善
	車站環境改善：「環境景觀」、「便利性」、「氣氛」、「文化性」為車站環境的關鍵要素（竹澤等，2002）	車站環境的改善
	需要進行車站與站前空間的整體性規劃（志水等，1992）	車站與社區的連續性
日本案例研究	- 新車站結合前後站地區，具備廣場、遊客服務設施等多角機能，再加上全面採用無障礙設計（日向市車站） - 車站改成社區組織的工作站、社區居民聚會或舉辦活動的空間（羽前小松車站）	車站機能的改善
	除了保留車站建築原貌外，在辦公室展示社區的老照片、車站歷史的解說、以前使用的鐵路行車設備等資料，使得車站改成繼承歷史文化的空間（嘉例川車站）	車站環境的改善
	- 車站空間對社區非常開放，並採取整合設計車站建築與周邊市區的方式（日向市車站） - 將舊倉庫改成鄉土資料館，展示社區居民提供的文物（嘉例川車站） - 開設後站，將車站改成聯繫前後站地區的通道（羽前小松車站）	車站與社區的連續性

二、評估指標的建立

整理車站再造個案的分析項目，建立表 3-4 的評估指標。評估方式為以資料調查與踏勘調查結果論述車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果，並以問卷調查與訪談調查結果加以評估。

表 3-4 評估指標

	指標		概要	評估方式
車站再造過程	1	規劃構想的擬定	公部門擬定車站相關的規劃構想。	1. 論述車站再造過程 2. 以問卷調查與訪談調查結果加以評估
	2	合作關係的建立	領導者及規劃者協調地方政府、臺鐵、社區等利益相關者[stakeholders]，建立合作關係[partnership]。	
	3	社區參與	社區參與車站再造過程。	
軟體面成果	1	歷史文化面的效應	車站再造帶來車站意象改善、古蹟保存、地方文化營造等歷史文化面的具體成果。	1. 從車站再造過程及車站現況指出軟體面成果 2. 以問卷調查與訪談調查結果加以評估
	2	社會面的效應	車站再造帶來人際網絡、地方認同感等社會面的具體成果。	
	3	經濟面的效應	車站再造帶來社區產業振興、觀光產業發展等經濟面的具體成果。	
	4	使用方式的變化	車站再造產生車站使用方式的變化。	
	5	車站管理營運的變化	車站再造產生車站管理營運方式的變化。	
硬體面成果	1	車站機能的改善	車站再造產生車站機能的改善。	1. 從車站現況指出硬體面成果 2. 以問卷調查與訪談調查結果加以評估
	2	車站環境的改善	車站再造產生車站環境的改善。	
	3	車站與社區的空間連續性	車站再造加強車站與社區的連續性。	

三、分析架構的建立

本研究的分析架構可以分為兩個部分：

- (1) 從車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果的角度分析車站再造個案。
- (2) 透過個案分析結果的比較檢討，歸納出車站再造的社區營造角色，並提出推動車站再造的要素與車站再造模式。

圖 3-1 表示本研究的分析架構。

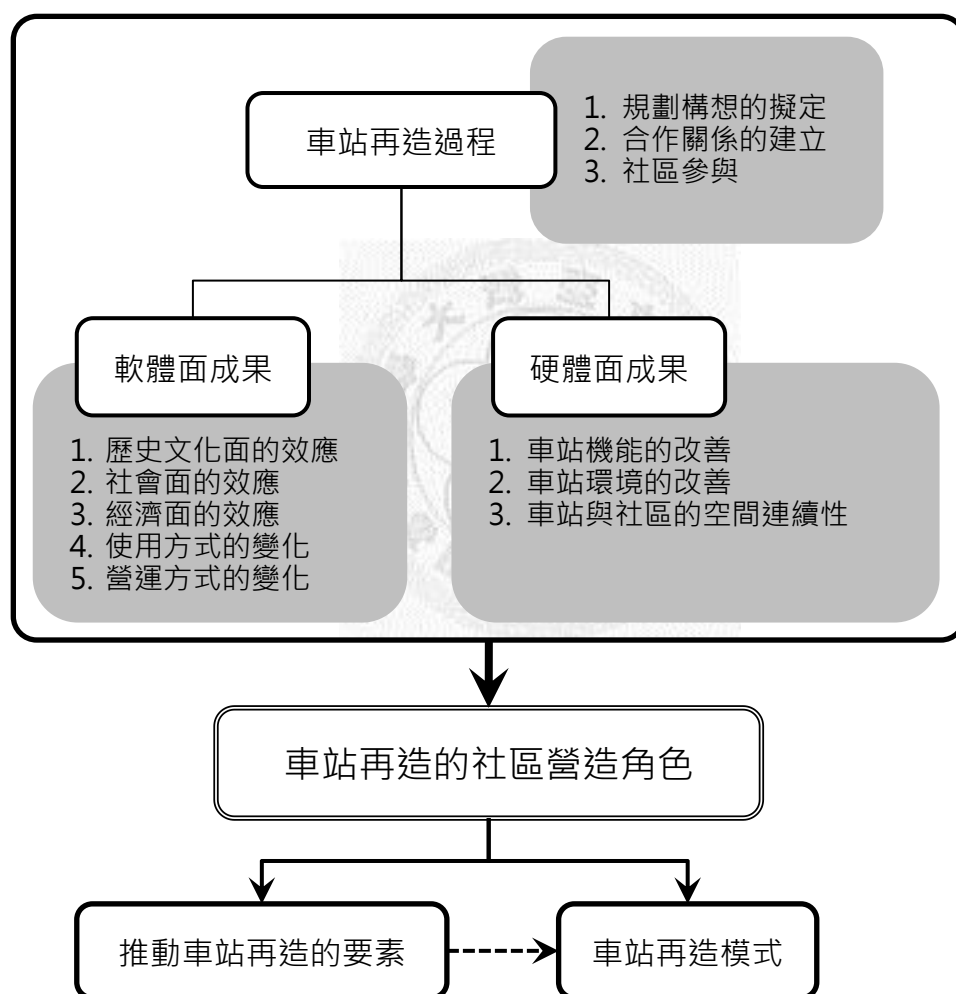


圖 3-1 分析架構

第三節 研究方法與調查方法

一、研究方法

本研究採用個案比較研究的方法，透過個案的指標評估及比較檢討，歸納出某些要素及趨勢。因此，個案比較研究可以分為三項具體方法：指標評估、比較檢討、歸納。

（一）指標評估

以車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果的指標評估車站再造個案。

（二）比較檢討

比較檢討不同車站再造個案的指標評估結果及日本與臺灣的車站再造。

（三）歸納

從比較檢討結果歸納出車站再造的社區營造角色及推動車站再造的要素。



二、調查方法

本研究採用資料調查、踏勘調查、問卷調查、訪談調查等調查方法。

（一）資料調查

本研究收集相關論文、調查研究報告、文獻、報紙、手冊、海報、其他出版物、官方網站、網站新聞、解說牌、紀念牌、發表資料等不同類型資料，得到較有公信力與客觀性的資訊。

透過資料調查，把握車站相關資訊，作為評估車站再造過程、軟體面成果的材料。

（二）踏勘調查

本研究採用踏勘調查的方式，研究者直接進去現場，觀察車站與其周邊社區的實況。研究者於 2011 年 4 月至 2012 年 3 月之間多次踏勘竹田車站、大林車站及其周邊社區。

透過踏勘調查，把握車站現況，作為評估車站再造軟體面、硬體面成果的材料。



(三) 問卷調查

為評估車站再造過程及結果，本研究採用問卷調查，以描述統計學的方式把握車站與社區居民、車站使用者的關係。透過問卷調查，把握車站的使用實況、掌握社區居民對車站的了解與印象，作為評估車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果的基礎材料。

表 3-5 表示問卷調查項目及其評估對象。

表 3-5 問卷調查概要

大項目	小項目	回答方式	評估對象
基本資訊	居住地	單選	---
	性別	單選	
	年齡	單選	
車站的使用實況	使用目的	複選	軟體面成果
	使用頻率	單選	
	使用時的交通方式	單選	
車站的了解	車站再造過程的了解	單選	車站再造過程
	車站設施的了解	複選	
	車站相關活動的了解	單選	
車站的印象	車站印象的評分	單選	軟體面成果
	形塑車站印象的具體空間	單選	硬體面成果
	車站的代表性	單選	軟體面成果
好的車站空間之具體要素	---	複選	---

(四) 訪談調查

為評估車站再造過程及結果，本研究採用訪談調查，把握相關人士對車站再造及社區營造的經驗及看法，作為評估車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果的材料。

訪談對象包括公部門的工作人員、社區組織的工作人員及志工、社區居民、地方鄉親等，在研究者的資訊與人際關係之限制下，挑選 6 名竹田車站的相關人士與 5 名大林車站相關人士。表 3-6 表示訪談對象、訪談調查內容、以及其評估對象。

訪談時，研究者時常面臨語言方面的障礙（尤其是閩南話、客家話等），使得訪談內容傾向於冗長，並且需要再三與受訪者聯絡確認訪談內容，或著於聊天中再度提起相關問題，因此訪談調查時不採取錄音方式，僅在紙上記錄討論要點，訪談結束後即整理其內容。

表 3-6 訪談調查概要

編號	受訪者		訪談內容	評估對象
竹田 1	屏東縣政府客家事務處產業輔導科長	張先生	屏東縣政府的規劃理念	車站再造過程 軟體面成果 硬體面成果
竹田 2	竹田村長	傅先生	竹田驛園成立過程與現況	車站再造過程 軟體面成果
竹田 3	竹田鄉公所村幹事 / 竹田鄉社區營造協會理事長	賴先生	竹田社區營造與竹田驛園	車站再造過程 軟體面成果 硬體面成果
竹田 4	竹田鄉社區營造協會工作人員	賴女士	竹田驛園的工作	車站再造過程 軟體面成果 硬體面成果
竹田 5	池上一郎博士文庫研究學會理事長	劉先生	池上文庫成立過程與現況	車站再造過程 軟體面成果 硬體面成果
竹田 6	退休老師	潘女士	竹田驛園的志工活動	軟體面成果 硬體面成果
大林 1	大林車站站長	黃先生	大林車站的現況	車站再造過程 軟體面成果 硬體面成果
大林 2	大林鎮公所建設課課長	許先生	大林鎮公所的規劃理念	車站再造過程 軟體面成果 硬體面成果
大林 3	吉林里長	蔡先生	吉林里的現況	車站再造過程 軟體面成果
大林 4	退休老師	許先生	大林車站相關資訊	車站再造過程 軟體面成果
大林 5	大林鄉親	63 公園 大哥	對大林車站的看法	軟體面成果 硬體面成果



第四章 竹田車站的個案分析

臺灣車站再造的主流模式為歷史建築保存。在臺灣，隨著 1990 年代社區營造發展，歷史建築通常被視為繼承地方歷史文化的證據，建築保存運動引起社區營造的具體行動。竹田車站是此種保留木造車站建築的案例，但後來發展的情況十分特殊。

第一節 竹田車站的概要

一、地理位置

竹田車站是臺鐵屏東線的车站，位於屏東縣竹田鄉（圖 4-1），車站地址位於履豐村，但其正面卻朝向竹田鄉行政中心的竹田村（圖 4-2），因此是竹田鄉的代表車站。



圖 4-1 竹田鄉的地理位置

資料來源：竹田鄉行政區域圖³⁵



圖 4-2 竹田車站的地理位置

資料來源：玩全臺灣旅遊網³⁶

³⁵ 內政部「臺灣行政區域圖」，[Online] Available: <http://taiwanarmap.moi.gov.tw/moi/run.htm> (2012.3.25)。

二、竹田鄉的概要

屏東縣竹田鄉位於屏東縣中央的屏東平原上，北鄰麟洛、內埔鄉，西鄰萬丹鄉，東鄰萬巒鄉，南鄰潮州鎮。鄉內南北方向慣穿臺鐵屏東線鐵路、福爾摩沙高速公路、臺 1 線（屏鵝公路），屏東線鐵路上有西勢、竹田兩站。面積 29.05 平方公里，2011 年 3 月的戶籍人口 18,400 人，包括 15 村（竹田、竹南、糶糴、二崙、美崙、履豐、頭崙、南勢、西勢、永豐、福田、六巷、鳳明、泗洲、大湖）、171 鄰的行政區域。

竹田鄉地勢平坦，豐富的地下水與東港溪、隘寮溪水系之故灌溉便利，地質以沖積土壤為主，常年吹西南季風，因此利於農業發展。日治時期至 1980 年代左右的主要作物為稻米與香蕉，近年因經濟上的理由，檳榔、檸檬、蓮霧、蔬菜等商品作物取代這些傳統農作物。此外，利用豐富的水資源，最近幾年在鄉內就有鄉民發展淡水養殖業，從熱帶觀賞魚、蝦類，一直到最近的淡水食用魚類，都有很好的成果。隨著台灣社會從農業社會轉型成工商業社會，竹田鄉內的農業也漸漸有走上休閒化的趨勢，其中最明顯的花卉栽培，從 1979 年開始推廣，目前已有大約 50 公頃的高生產力花園，其中所種植的文心蘭更是外銷到世界各地，火鶴花、各種草花則以內銷為主。目前竹田鄉的文心蘭栽培以鳳明村數量最多，而且經由農林廳的輔導成立產銷班，在生產栽培上透過專家的技術指導，所生產的花材質地優良，在銷售方面也透過班隊的共同運銷，成為一有組織的優良產業³⁷。其他竹田鄉的主要產品為鵝肉加工品、閩雞、發酵食品（醬油、豆豉、豆腐乳）等，農林水產業、食品加工業等一級產業及基礎型二級產業的比率較高，沒有大規模的工業區、商業區等。

鄉內大部分為農業用地，在各村中心形成獨立的聚落。15 村中，行政機關集中於竹田車站附近的竹田村，成為竹田鄉的行政中心；人口最密集的聚落為西勢車站附近的西勢村，以忠義亭為中心形成竹田鄉的商業中心。竹田鄉屬於屏東市、潮州鎮的經濟圈，居民通常前往這些都市滿足生活上的需求。竹田鄉的聯外道路完整，因此竹田鄉與潮州鎮、內埔鄉、萬巒鄉、麟洛鄉、屏東市等周邊區域間以開車、騎車的方式來往非常頻繁。

竹田鄉人口的約四分之三屬於客家族群，因此在客家六堆的地理分界中，竹田鄉屬於中堆地區。竹田鄉西部有較多閩南族群，佔竹田鄉人口的約四分之一。此外，近年外籍配偶、家傭的人數逐漸增多。

³⁶ 玩全臺灣旅遊網「竹田鄉」，[Online] Available: <http://okgo.tw/map/town19-11.html> (2012.3.10)。

³⁷ 竹田鄉公所「農特產品」，[Online] Available: <http://www.pthg.gov.tw/TownJtt/CP.aspx?s=2163&cp=1&n=12638> (2012.3.10)。

三、竹田車站的歷史沿革

明治 44 年(1911)，已完成臺灣南北縱貫鐵路的臺灣總督府，隨即預計東西向橫貫鐵路的建設，將打狗（現高雄³⁸）、九曲堂間的鳳山支線延伸，開工連接至枋寮的潮州線（現屏東線）。大正 8 年(1919)，潮州線屏東、潮州間通車時，竹田的居民請求在當地設置車站，由此決定在頓物村設置簡易的車站，稱頓物車站；隔年因地方改制，將頓物改名為竹田，才將頓物車站改稱為竹田車站。設站當時的竹田車站只有單軌，不分上下行正線，也無側線。如此營運了近二十年，因為客貨運的運輸量不斷增加，於昭和 13 年(1938)開始進行站區擴建，鐵路由原來的單軌增建成了四軌，並改建站房，隔年完成至今保留的木造車站建築。除了站房之外，同時興建一棟木造貨物倉庫（現在改為池上一郎博士文庫）、兩棟宿舍（現在已經被拆除）等建築。（盧惠敏，1999：2-2 驛站的設立與興衰）

日治時期至 1980 年代初期的竹田車站當成萬巒、內埔等鄰近一帶的交通樞紐，1950 年代至民國 75 年(1986)的年間上下車人數超過 20 萬人次（等於每日平均上下車人數約 550 人次），尤其是民國 70 年(1981)的年間上下車人數高達 394,035 人次（等於每日平均上下車人數 1,080 人次）。同時期的竹田車站也是稻米、香蕉等農產品轉運站，1930 年代至民國 62 年(1973)的年間起運噸數大約 4,000 至 5,000 噸；民國 63 年(1974)，臺化公司在竹田車站附近設置木片工廠，產品經由鐵路運輸，竹田車站迎接了第二次的貨運高峰期，至民國 76 年(1987)年間起運噸數超過 50,000 噸。但因公路交通的發達，乘客人數從 1980 年代後期為起銳減，貨運運輸量也於民國 78 年(1989)木片工廠停止鐵路運輸後銳減，民國 80 年(1991)，竹田車站停止貨運服務。（盧惠敏，1999：2-2 驛站的設立與興衰）

民國 80 年(1991)，竹田車站停辦貨運後，車站再不需要鐵軌側線、交車設施、行車空間、員工宿舍等；民國 81 年(1992)，臺鐵配合南迴線通車，進行連接南迴線的屏東線鐵路改善工程，同時竹田車站從三等站降為潮州車站管理的簡易站，成為無側線、僅有一座月臺的單軌車站，並拆除兩棟木造員工宿舍，再加上預計改建站房；民國 84 年(1995)，舊車站建築保存決定後，臺鐵在月臺上設置簡陋的水泥造新站房，取代車站設施的機能。

³⁸ 當時的打狗車站位於昭和 16 年(1941)以後的高雄港車站之地點，現高雄捷運西子灣車站的位置。

第二節 竹田車站再造過程

關於竹田車站再造與社區營造，許鳳娥（2011）以居民的社區意識之變遷為重點，將竹田驛園的社區營造過程分為四個階段：(1) 社區意識萌芽的階段；(2) 社區意識成長的階段；(3) 志工與多元就業爭議的階段；(4) 社區意識再造的階段。

本研究參考許鳳娥的分段方式，從竹田車站的車站建築空間之角度，將竹田車站演變的過程分為三個階段：(1) 舊車站建築保存運動；(2) 「竹田驛園」營造；(3) 社區組織及社團的運作。舊車站建築保存運動階段相當於 1990 年代前期，以集集線護鐵運動、「社區總體營造」為背景，竹田的地方社會得到外界的協助，帶動公部門、地方人士等參與舊車站建築保存運動，雖然不能改變臺鐵的竹田車站改建計畫，至少要爭取舊車站建築的保存；「竹田驛園」營造階段相當於 1990 年代後期至 2000 年代前期，地方政府推動「竹田驛園」的硬體設施，社區居民、社團也逐漸開始參與的階段；社區組織及社團的運作階段相當於 2000 年代後期至今，竹田鄉文化志工隊、竹田鄉社區營造協會、池上文庫等社區組織、社團進駐竹田驛園，負責實際上的運作。

一、舊車站建築保存運動

（一）舊車站建築保存運動的背景

1. 1990 年前後的臺鐵

1979 年，臺鐵自行籌措進行的西部幹線電氣化工程完成，卻開始運輸業績下滑、債務增加的負面循環：不但電氣化工程的負債壓迫臺鐵的營運，使得財務虧損年年增加，而且前一年啟用的中山高速公路提高公路交通的便利性，並促使無許可的民間汽車客運業者如雨後春筍般開設國道客運路線，侵蝕鐵路乘客，對臺鐵帶來雪上加霜的情況（劉文駿等，2003：pp.110-112）。1989 年，臺鐵監理委員會為使整體營收能轉虧為盈，提出業務改善方案，對於營運不佳的支線將停駛；同年先行停止深澳線的客運業務，接著於 1991 年停駛東港線與東勢線，並預告集集線、平溪線也將停駛，一時臺鐵的客運支線除了內灣線仍有大宗貨運支撐其營運外，其他幾乎就要步入結束的命運（廖健竣，2005：p.8）。

2. 集集線護鐵運動

1991 年，臺鐵預告集集線、平溪線停駛後，集集線沿線居民在地方人士領導

下組成「南投縣保護集集鐵道促進會」，發起護鐵運動，並凝聚起保護鐵路的共識及決心。他們的活動不但使南投縣議會從起初抱著拆除的態度轉而支持「護鐵運動」，並且吸引媒體及外界的關心。在民意及地方政府的壓力下，臺灣省政府終於宣布集集線不拆除的決定，成功挽救鐵路。（廖健竣，2005：p.9）

集集線護鐵運動開鑿地方社會爭取鐵路資產保護及再利用的可能，因此其意義頗大。以後，除了平溪線、內灣線等支線鐵路納入同樣方向的發展之外，竹田、三義等面臨拆除及改建的舊車站建築也引發地方社會的護站運動，舊山線等鐵路改道後停用的各種設施及舊車站由地方政府代管、規劃未來活用及發展的策略。

對車站的觀點來看，集集車站為集集線護鐵運動的象徵。建於 1930 年的老建築除了受到當地居民的認同感，也有足夠吸引遊客的懷舊風情，1990 年代一部以集集車站為場景的廣告播放後，大批遊客來參觀，成為一個知名度高的景點。集集車站於 1991 年降為無站員的招呼站，但因有其觀光價值及維護管理上的問題，從 1996 年起由集集鎮公所認養，並派員進駐負責代售車票，形成由地方政府負責售票業務的臺灣罕見之經營模式。（戴震宇，pp.154-159：2002）

集集線的護鐵運動顯示，社區的草根性力量將鐵路視為一個重要的繼承地方產業文化之要素，開始積極爭取鐵路觀光化及鐵路遺產的保存。在輿論及民意高漲的壓力下，地方政府、臺鐵逐漸改變態度，將鐵路視為一個具有潛力的觀光資源及繼承本土文化的歷史古蹟，積極推銷鐵路旅遊及有關鐵路的各種活動，並推動舊車站、舊倉庫等歷史建築的保存及維護。

3. 文建會「社區總體營造」與其後社區營造政策

1980 年代以後，在臺灣社會出現環境問題、認同危機為主題的社會集體行動。這些行動多為以社區尺度發生，成為至今繼續的社區營造之來源。1987 年的解嚴為契機，社區運動更為蓬勃，社區逐漸發揮其草根力量，開始由下而上的自發行動。（曾旭正，2007：pp.40-45）

1994 年，文建會提出「社區總體營造」的概念與政策，為崛起於臺灣各地的草根力量在理念與行動上提供了適時的引導，並擬定「輔導美化地方傳統文化建築空間計畫」等社區空間改造計畫。1995 年，文建會進一步核定「社區總體營造獎助辦法」，清楚界定出鼓勵社區提案的方向，並不局限於社區空間主題，且讓社區團體可以隨時申請，十分具有彈性。（曾旭正，2007：pp.50-51）

文建會提出「社區總體營造」後，其他政府部門也採用社區營造的理念。1998 年，配合擴大內需政策，中央政府編列一百億元經費擬用於實質建設，行政院經濟建設委員會在該計畫中擬定「擴大國內需求方案創造城鄉新風貌計畫」，由地

方政府提案爭取。(曾旭正, 2007: p.51)

政府重視社區營造的政策理念與實際上的社區營造支援政策推動社區行動, 鼓勵社區居民自發營造生活空間、地方文化, 繼承族群文化、產業文化、歷史古蹟等有形無形的資產。竹田車站的護站運動與其後「竹田驛園」的營造算是在社區營造的脈絡中出現之案例。

(二) 竹田車站的護站運動

1991 年, 因竹田車站停辦貨運服務, 不需要原有的倉庫、鐵軌側線、交車設施等, 也不需要原有木造車站建築那麼大的車站空間。1992 年, 為配合南迴線鐵路通車, 本來臺灣最南部的支線之屏東線蛻變為環島鐵路的一部分, 臺鐵進行屏東線鐵路改善工程, 不但著手鐵軌重量化、軌道取直、不要交車設施及側線的拆除等鐵路高速化, 而且簡化小站設施, 以致提高營運效率。同時, 竹田車站從三等站降為潮州車站管理的簡易站, 除了取消站員全天辦理客運的勤務體系, 預計拆除舊車站建築, 改建適合客運量的簡易站房與車站配置。

1994 年, 描述作曲家鄧雨賢生涯的臺視電視劇「四月望雨」以竹田車站作場景播出, 當得知這座舊車站建築即將面臨拆除的命運, 演員與劇組人員主動向有關單位陳情舊車站的保存。這些外界人士的活動進一步喚起社區居民與地方文化人士的迴響, 地方人士開始向臺鐵陳情舊車站的保存。竹田車站的護站運動相當激盪, 竹田鄉代表會主席陳龍雄(當時)在鄉民代表會提案, 如果臺鐵要拆除, 他一定率眾臥軌抗議。(盧惠敏, 1999: 1-1 舊竹田火車站保存歷程)

除了這樣抗議活動之外, 鄉土攝影家李秀雲得知臺鐵下令拆除竹田木造車站建築後, 十分不忍, 積極奔走陳情, 感動臺灣省議員曹啟鴻(現屏東縣長)、鄉代主席陳龍雄等人投入護站運動³⁹。後來省議員曹啟鴻高度關切此問題, 並邀請臺鐵局長南下勘查(盧惠敏, 1999: 1-1 舊竹田火車站保存歷程)。當時臺鐵屬於省政府, 因此臺鐵無法忽略省議員的要求, 曹啟鴻的參與的確對臺鐵加了不能忽視的壓力(許鳳娥, 2011: p.88)。

另一方面, 臺鐵已經開始興建新售票房, 決定新站房竣工後替代舊車站建築的功能, 逐漸進行拆除舊車站建築的準備。在這樣情況下, 1994 年 6 月, 臺鐵、縣籍省議員、地方人士在竹田車站共同會商。臺鐵認為木造車站建築年久失修, 梁柱已開始腐朽, 石灰牆大部分已剝落, 為安全起見, 還是拆除比較妥當⁴⁰。對

³⁹ 臺灣時報「保留木造竹田站, 李秀雲功勞大」(1998.8.8), 引用自盧惠敏(1999)。

⁴⁰ 青年日報「竹田車站舊站房, 地方人士盼能保留」(1994.6.29), 引用自盧惠敏(1999)。

此地方人士強烈要求舊車站建築的保留，使得臺鐵暫時取消舊車站建築拆除計畫，但因臺鐵欠缺維修預算，財源短絀的竹田鄉公所也無法籌措其經費，除非縣、中央層次的政府將舊竹田車站列為古蹟而編列維修經費，否則陷入僅放置舊建築的膠著狀態⁴¹。1995 年，月臺上設置的水泥造新站房竣工，舊車站建築結束 56 年的任務，車站功能交給新站房。

1998 年，逐漸重視鐵路旅遊事業的臺鐵終於決定順應民意，編列經費進行舊車站建築主體的首次整修（許鳳娥，2011：p.84）。同年上任的竹田鄉長賴耀熙積極推動規劃包括舊車站建築、舊倉庫等車站空間作為文化園區。同年 3 月，臺鐵與竹田鄉公所簽訂契約，由臺鐵將舊車站建築交給鄉公所認養管理⁴²。

許鳳娥（2011：p.54）引用竹田鄉社區營造協會的資料，將竹田車站視為「臺灣史上第一個由鄉公所認養的火車站」，但雖然有鄉鎮的不同，集集車站領先於竹田車站，於 1996 年由集集鎮公所認養，甚至於 1998 年舉辦的會上，鄉代鄧添寶建議鄉公所在認養後可仿集集車站的方式⁴³。因此，竹田車站是臺灣第二個由地方政府認養的車站，但其方式與集集車站有所不同，委託項目不包括售票等站務方面的事宜。



⁴¹ 聯合報「竹田火車站難捨」（1994.8.27），引用自盧惠敏（1999）。

⁴² 自由時報「竹田火車站，公所正式簽約認養」（1998.3.17），引用自盧惠敏（1999）。

⁴³ 自由時報「竹田火車站整修，公所要添行頭」（1998.5.20），引用自盧惠敏（1999）。

二、「竹田驛園」營造

（一）竹田驛園的成立

1997 年，蘇嘉全當選屏東縣長，民進黨執政開始。1998 年，賴耀熙就任竹田鄉長後，竹田鄉公所開始積極推動竹田車站舊車站建築保存與環境改造規劃。縣政府、鄉公所層次的地方政府得到推動社區營造的共識，使得因經費問題而停滯的竹田車站文化園區規劃再度動起來。同年，文建會將竹田車站核定為「鐵路文化驛園區」，並屏東縣立文化中心（現屏東縣政府文化處）邀請國立屏東科技大學副教授盧惠敏進行規劃，同時向中央政府爭取行政院「擴大國內需求方案創造城鄉新風貌計畫」的補助經費。8 月，屏東縣立文化中心召集地方人士（竹田鄉長賴耀熙、前鄉代主席陳龍雄、鄉代副主席陳懋進、攝影家李秀雲等）、臺鐵（產管處、高雄運務處、竹田車站站員等）、學者專家（盧惠敏等）、文史團體（藍色東港溪保育協會等），舉辦一次地方人士座談會、一次竹田火車站整體景觀規劃協調會（盧惠敏，1999）。

1999 年，盧惠敏提交《舊竹田火車站及其附近景觀研究規劃》，據該規劃竹田鄉公所得 2,485 萬元的行政院擴大內需方案經費，用以進行竹田車站「鐵路文化驛園區」的營造，包括園區美化、舊車站建築重新整修、木造倉庫（現池上文庫的建築）整修等工程。2000 年元宵節正式揭幕，並命名為「竹田驛園」。

竹田驛園的土地、建築物等所有權都屬於臺鐵，因此採用由竹田鄉公所租用這些不動產而認養其建築空間的方式。

（二）竹田驛園的規劃

1998 年，屏東縣立文化中心爭取文建會的補助，聘請國立屏東科技大學副教授盧惠敏進行資料調查、田野調查、訪談調查、問卷調查，並與竹田鄉公所、竹田鄉民代表會、地方鄉親、文史團體、學者專家、臺鐵協調，擬訂竹田車站與其周邊基地的景觀規劃，隔年提出《舊竹田火車站及其附近景觀研究規劃》。

該規劃將竹田驛園作為具有文化資產、社區公園、鐵道文化公園的要素之園區。建於昭和 14 年(1939)的舊車站建築不僅是重要的建築文化資產，也是鐵路與地方產業變遷興衰的見證。鐵路為臺灣的重要產業文化，其他如礦業、漁業、農業、糖業等都急需被加以重視，在臺灣發展史扮演重要角色，農村產業在即將消跡之際，應將之轉變為社會教育文化的一環，而非倡導毀滅性的建設。這樣的產業文化不但記錄著臺灣的發展軌跡，更是一部活生生的常民生活文化史，透過產

業文化資產的保存，可以認識先民的刻苦精神與創造發明的智慧結晶。竹田驛園長期規劃目標為鐵路及產業文化園區，規劃區域性的鐵路及產業文化展示場所，兼具展示、研究、教育等機能，以結合古蹟保存，社區發展與觀光遊憩多所機能。換言之，帶動社區、塑造產業發展，提供居民具有歷史意義地點的休閒觀光遊憩場所。(盧惠敏，1999：4-3 竹田驛園整體規劃)

該規劃將竹田驛園分為 A、B、C、D 四區 (圖 4-3) (盧惠敏，1999：4-3 竹田驛園整體規劃)：

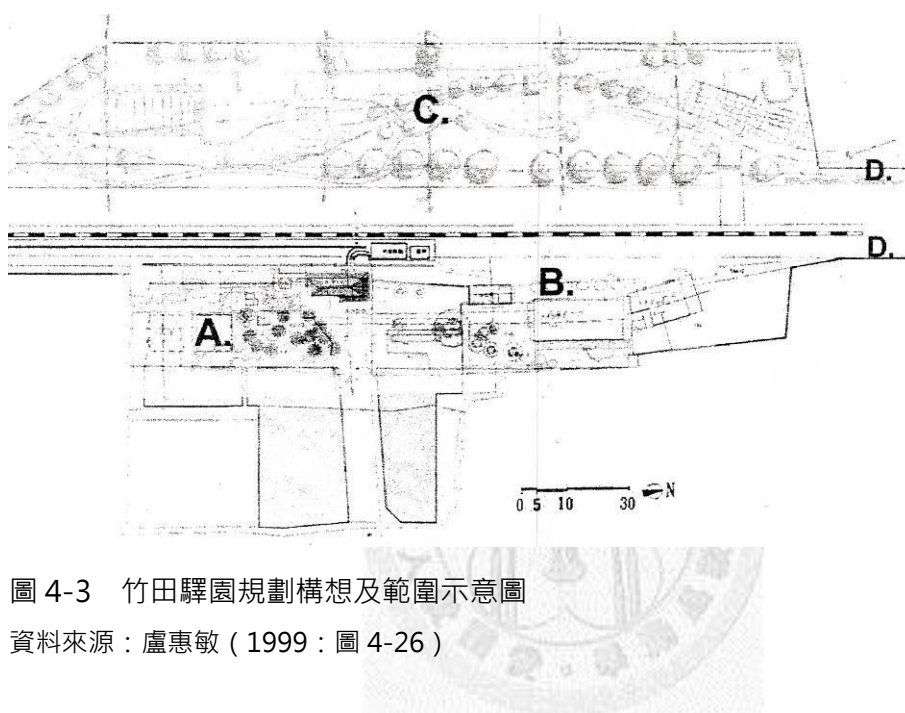


圖 4-3 竹田驛園規劃構想及範圍示意圖

資料來源：盧惠敏 (1999：圖 4-26)

1. A 區：鄉情遺跡保留區

A 區包括舊車站建築、木造倉庫 (現池上文庫)、宿舍遺址 (舊鐵路員工澡堂、古井等) 等竹田驛園最重要的要素，分為「木造站房展示區」、「椰林保留區」、「親水遊憩區」、「宿舍遺址保留區」、「木造倉庫區」。基本上舊建築透過修復保存原貌，並再利用其空間，作為提供遊客服務的設施；戶外空間保留原有的文化遺產、自然生態，加以整修及美化，作為舒適的戶外遊憩、展示、表演空間。(圖 4-4)

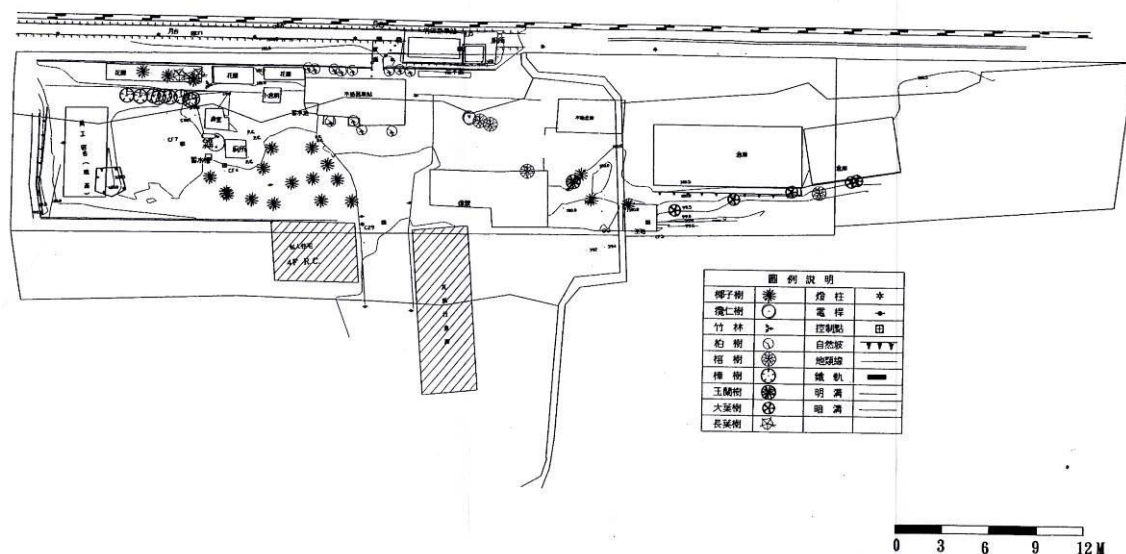


圖 4-4 竹田驛園 A 區細部規劃圖

資料來源：盧惠敏（1999：圖 4-27）

2. B 區：鐵道產業文化園區

B 區包括兩棟水泥倉庫與其外部空間，分為「產業館外部空間」、「產業文化館及鐵道文化館」。南側倉庫（現李秀雲紀念館）作為產業文化博物館，介紹與推廣臺灣產業文化；北側倉庫（現竹田文化館）作為鐵道文化館，展示鐵道文化相關文物、藝術作品，並設置藝術工作室、劇場、咖啡廳等，提供藝文家駐站的藝術論壇場所。

3. C 區：田園生態綠地

C 區為鐵軌後方的原鐵路用地，原則上採用植栽綠化的方式，並恢復原來溪流的景觀，不增加任何建築物的設施，營造生態農園、市民農園型式的田園景觀。

4. D 區：花卉展示帶

D 區為鐵軌兩側的細長場地，以低矮的四季花卉種植於鐵軌兩側，以示意進入竹田。

（三）池上文庫的成立

舊車站建築旁邊的舊木造倉庫原為日治時期提供貨運服務的「丸鐵運送店」，在《舊竹田火車站及其附近景觀研究規劃》預計改成遊客服務中心，竹田驛園營

造時同步進行整修工程，但後來未使用。

2000 年前後，住在日本東京的池上一郎先生透過臺日友人向當竹田鄉長賴耀熙提出匿名方式捐贈文史、書籍以及獎學金的計劃，獲得屏東的各界有識之士熱心贊助。在賴鄉長的支持下，劉耀祖等鄉親成立「池上一郎博士文庫研究學會」，該學會設立收納日文書籍的「池上一郎博士文庫」（簡稱池上文庫），擇竹田車站邊的舊木造倉庫。池上一郎（1911-2001）為日本東京帝國大學（現東京大學）醫學博士，1943 年曾任日本軍醫服役於竹田約 2 年，對竹田庄民提供醫療服務。戰後返回日本後開醫院，長年投入臺日交流的工作。⁴⁴

2001 年 1 月 16 日，在池上一郎 90 歲生日當天舉行池上文庫成立紀念典禮；同年 5 月，池上一郎逝世。舊木造倉庫的所有權屬於臺鐵，因此池上文庫透過竹田鄉公所租用該建築，保留日式木造建築的風貌而改成小型文庫。賴鄉長以私人身分捐款 25 萬元，由此整理房間、在地板上鋪設紅磚、設置書架（訪談調查記錄「竹田 5」）。

池上文庫成立後，竹田鄉居民、交流協會、得知池上文庫在日本人陸續捐贈日文書籍下，原本僅由池上先生捐贈 1,152 本書而成立的文庫，至今已擁有超過一萬本的藏書。

（四）竹田文化館與李秀雲紀念館的成立

竹田車站附近有兩棟鐵路倉庫：北側一棟建於 1949 年、南側一棟建於 1966 年，曾經竹田所產之稻米、香蕉、肥料等，在等待火車運送至北部或外銷之前，便存放於此⁴⁵。1991 年，竹田車站停辦貨運業務後，這些兩棟舊倉庫的閒置化年年嚴重，到 2003 年，鋼桁架鏽蝕、漏水及蟲害等問題已刻不容緩。

因竹田屬於六堆客家地區的關係，屏東縣政府、竹田鄉公所向於 2001 年設置的行政院客家委員會（簡稱客委會）爭取經費補助，後來得到「臺鐵竹田車站倉庫利用」補助 600 萬元，規劃將舊倉庫成為「地方藝術文化館」、「地方產業發展館」。

2004 年，北側倉庫修繕成為「竹田文化館」，本來企圖供竹田在地或外地藝術家的藝術品展示場所，但後來變成臨時展覽、向外舉辦教學活動、向內舉辦社區活動的場地。竹田文化館的最北端部分設置同年成立的竹田社造協會辦公室，社區居民的員工、志工常駐工作。

⁴⁴ 根據「池上一郎博士文庫成立由來」手冊的記述內容。

⁴⁵ 根據「鐵路倉庫整建碑文」的記述內容。

2005 年，南側倉庫修繕成為「李秀雲先生攝影紀念館」(簡稱李秀雲紀念館)，內部存放竹田鄉頭崙村出生的六堆鄉土攝影藝術大師李秀雲遺留之攝影文物及其攝影作品展示。「屏東縣李秀雲先生鄉土關懷協會」負責李秀雲紀念館的展覽規畫方面事宜，竹田鄉社區營造協會負責整潔、導覽等日常運作。

李秀雲(1919-2001)為竹田鄉頭崙村人，年少時對攝影就有了濃厚興趣，在當時花費鉅款購買相機且學習暗房沖印技術，一路走來，有著無限的心酸與成就。由於李秀雲出生於客家農村，對鄉土有濃郁的偏愛，因此他畢生捕捉記錄了許多客家文化、農村景象、古早慶典禮俗的鏡頭，充滿了流露純樸情感的寫真集而不以華麗沙龍照取景，真是六堆客家鄉土的攝影家老前輩⁴⁶。



⁴⁶ 竹田鄉「李秀雲先生攝影紀念館」，[Online] Available:
<http://www.pthg.gov.tw/TownJtt/CP.aspx?s=2964&cp=1&n=13316> (2012.3.10)。

三、社區組織及社團的運作

竹田驛園成立後，在屏東縣政府、竹田鄉公所等地方政府的補助與支援下，社區組織及社團進場，負責後續營造及運作等相關工作。

（一）池上文庫的運作

在竹田驛園的設施中，池上文庫有較為特殊的成立過程與運作方式。竹田驛園成立當時，木造倉庫預計改成遊客服務中心，本來沒有設置池上文庫的計畫。後來，劉耀祖等池上文庫贊助人尋找池上文庫場地時，透過與賴耀熙鄉長的關係，決定在竹田驛園落腳，將木造倉庫改成池上文庫。因此，嚴格而言，池上文庫的相關人士不一定是社區居民，包括劉耀祖等住在屏東、內埔、潮州、萬巒、竹田一帶的贊助人為主，由他們的人際關係收集資源，實際上與竹田鄉公所及社區組織沒有密切的關係。池上文庫的核心人士、使用者多為受日本教育的高齡者，他們通常早上搭火車或騎機車來池上文庫借日文書，順便互相聊天，然後午休時間前回家。若有來自日本的遊客，他們通常津津樂道地負責導遊志工，除了談談日治時期的回憶、日本資訊、在地文化等事宜之外，有時帶遊客去逛逛附近的觀光景點。

池上文庫運作組織的「社團法人池上一郎博士文庫研究學會」有 9 個理事、3 個工作人員，加上暫時性志工（訪談調查記錄「竹田 5」）。常駐池上文庫的工作人員通常曾貴珍館長一位，負責整潔、藏書整理、借書手續、遊客接待等，除了禮拜一、國定假日的公休日之外，2001 年至今每天來上班。劉耀祖理事長也固定來池上文庫，除了看見老友之外，處理池上文庫運作的事務，並有時當成導遊志工。池上文庫運作的經費年間約 50 萬元程度，都由劉耀祖理事長及贊助人籌備，除了與公部門合辦活動時之外，沒有依賴公部門的經費補助（訪談調查記錄「竹田 5」）。舉辦活動時，平時與池上文庫保持互動關係的國立屏東商業技術學院應用日文系主任張月環與其學生、住在臺灣的日本人、來自日本的志工等臨時幫忙。每年，池上一郎生日 1 月 16 日前後的週末舉辦週年慶，許多相關人來自高雄、臺北、日本各地等外地，相當熱鬧。此外，每年舉辦兩三次鄉土文化活動，如 2011 年 10 月 2 日與屏東縣政府合辦的「客家文學家曾寬 70 歲作品回顧展」⁴⁷。

池上文庫與日本的關係非常深遠，除了劉耀祖理事長個人的人際關係之外，有些日本遊客偶然來訪參觀後保持聯絡，在日本當成支援池上文庫的志工。高雄

⁴⁷ 屏東縣政府「屏東縣副縣長鍾佳濱參加客家文學家曾寬 70 歲作品回顧展」(2011.10.2)，[Online] Available: http://www.pthg.gov.tw/tw/News_detail.aspx?n=10857&s=61752 (2012.3.18)。

日本人學校、交流協會等在臺灣的日本相關單位也協助池上文庫的運作，不但平時定期捐贈日文書籍，而且有時合辦交流活動。池上文庫建構聯繫竹田與日本的社團網絡，扮演向日本推廣竹田的角色。

劉耀祖理事長曾經談過，他想將池上文庫打造為不同世代的臺日朋友相遇、交流之平臺。因旅遊書介紹、媒體報導的關係，來參觀竹田驛園與池上文庫的臺日遊客不少，逐漸興起包括會說日文的臺灣學生、日本遊客、住在臺灣的日本人等年輕世代的交流。在地的民間社團所營造之文庫，透過其代表人士的熱情與人際關係，不但當成附近高齡者的交集、聊天、讀書空間，而且已經成為聯繫社區與國外的交流平臺。

（二）竹田鄉公所文化志工隊

1998 年，竹田鄉公所與臺鐵簽訂契約，認養包括舊車站建築及其周邊場地。2000 年的竹田驛園成立後，竹田鄉公所需要建立竹田驛園的運作模式，面臨組成負責園區規劃、運作的社區組織之必要性。

2003 年，曾在高雄縣甲仙鄉（現高雄市甲仙區）從事社區營造相關事務的賴正仁調到竹田鄉公所村幹事，開始負責竹田鄉的社區營造工作（許鳳娥，2011：p.143）。同年，竹田鄉公所向鄉民招募約 50 餘名文化導覽解說志工，透過 60 小時的培訓課程了解竹田鄉、竹田驛園的歷史文化及志工定義後，從同年 9 月起讓志工進駐竹田驛園，舊車站建築的一部分改成其辦公室兼服務窗口，於竹田驛園負責輪流值班、導覽解說服務、學校團體戶外教學活動、協調園區環境整理清潔、各種活動舉辦等工作，為竹田驛園的活化經營展現初步的成果（許鳳娥，2011：pp.102-103）。文化志工的重點在於一些文化素質，因此在文化志工隊的培訓課程、實地工作上，特別重視竹田驛園與客家文化的了解（許鳳娥，2011：p.104）。竹田鄉公所文化志工隊籌組時，當時鄉長夫人負責志工隊長，首先對自己認識的人進行遊說，採用人拉人的方式；接著，透過一些文宣使社區居民明白及相信，引發他們參與社區工作的意願（許鳳娥，2011：pp.96-97）。文化志工隊大部分是五十至六十歲的女生，男生與年輕人的比率極少（許鳳娥，2011：p.111）。

竹田鄉公所文化志工隊在竹田鄉公所主導下成立，其成員都是社區居民，並且依賴社區內部的人際關係而組成。甚至，其重點不只是竹田驛園的維護、整潔等工作，而是竹田驛園與竹田的歷史文化之了解，因此其精神適合社區營造的基本概念，透過地方歷史文化的發現與社區工作經驗，逐漸凝聚社區認同。

（三）竹田鄉社區營造協會

2003 年成立的文化志工隊屬於竹田鄉公所，即是公部門的志工隊，因此政府規定上無法向其他公家單位申請經費，志工隊的經費只能來自鄉公所，即將面臨經費不足的問題。文化志工隊成立時，只能得到團體保險的經費。為爭取公家機關的經費而擴大社區營造工作的範圍，賴正仁等文化志工隊的領導人士於 2004 年向屏東縣政府申請社團法人立案登記，設立「社團法人屏東縣竹田鄉社區營造協會」（簡稱竹田鄉社區營造協會），進一步推動永續性的社區營造。（許鳳娥，2011：p.115）

竹田鄉社區營造協會成立後，竹田鄉公所文化志工隊也存續，因此兩者之間有分工關係。2005 年，竹田鄉社區營造協會向行政院勞工委員會職業訓練局（簡稱勞委會職訓局）爭取「多元就業開發方案社會型計畫」經費，向鄉民招募 5 個多元就業人員。多元就業人員的主要工作為竹田驛園的整潔，因此文化志工隊已不需負責這些工作，可以更多投入在文化導覽、鄉土教學、文化活動等方面。（許鳳娥，2011：p.116）

2006 年，因政府規定的關係，竹田鄉社區營造協會改為申請「多元就業開發方案經濟型計畫」，在中央政府的補助下繼續雇用多元就業人員，進行社區營造的工作（許鳳娥，2011：p.117）。同年，竹田鄉公所將竹田驛園認養工作交給竹田鄉社區營造協會，竹田鄉社區營造協會全面進駐竹田驛園：在舊車站建築內設置服務窗口與社區商店，以「竹田良品」的品牌推銷竹田鄉及屏東縣的特產品；在 2004 年完成的竹田文化館內設置辦公室。2006 年以後，竹田鄉社區營造協會每年申請「多元就業開發方案經濟型計畫」，據此進行全方面的社區經濟活化：推動竹田的觀光發展，規劃鄉內四條腳踏車遊覽路線，並開始腳踏車出租服務；與社區居民共同研發客家特色產品，在舊車站建築內的社區商店推銷；為取代 2010 年停業的「火車風情咖啡屋」，在國立高雄餐旅大學教授陳正忠的協助下，研發使用本地特產品的便當⁴⁸，並修整原咖啡館的小木屋，2011 年 11 月開設「驛之園鐵路風情美食館」，對遊客提供月臺便當及飲料⁴⁹。但另一方面，「多元就業開發方案經濟型計畫」要求社區組織經濟上自立，社區組織所需負擔的多元就業人員的薪資、運作經費等比率一年比一年提高，因此社區組織的壓力也一年比一年大，促使社區組織開發賺錢的機會（許鳳娥，2011：pp.122-126）。對此，在社區內也有不同意見，有些人擔憂竹田鄉社區營造協會的運作消耗竹田驛園的資源，

⁴⁸ 自由時報「《竹田鐵路便當》在地食材，文化祭免費嚐」（2011.12.5），[Online] Available: <http://www.libertytimes.com.tw/2011/new/dec/5/today-south1.htm>（2012.3.19）。

⁴⁹ 聯合影音網「竹田驛站旁鐵路風情美食館開幕」（2011.10.30），[Online] Available: <http://video.udn.com/video/Item/ItemPage.do?sno=3-2B4-233-2B333b3d3b3-2F4-233-2B3-2F333-2B4-233-2B>（2012.3.19）。

彷彿走進消費原有資源的方向（訪談調查記錄「竹田 2」）。

竹田鄉社區營造協會的決策通常由理事長決定（許鳳娥，2011：p.126），因此 2008 年以後，身為竹田鄉公所村幹事的賴正仁兼任理事長，掌握地方政府的政策與社區組織運作，推動社區營造的工作。竹田鄉社區營造協會不但負責竹田驛園場地、舊車站建築、李秀雲資料館、公共廁所的整潔及管理與舊車站建築內的社區商店、「驛之園鐵路風情美食館」之經營等竹田驛園相關事務，並且在周邊社區進行對社區居民、社會弱勢、高齡者、外籍配偶的教學活動及服務提供，再加上對社區幹部開辦社區營造、環境景觀營造、社會福利等領域的培力工作坊，培訓後續負責社區營造的人才（訪談調查記錄「竹田 3」）。

（四）社區居民的行動

2000 年代以後，竹田的社區居民以個人身分開始行動，後來產生不同結果，對竹田車站空間加上更豐富的故事。在此介紹研究者現場得知的三件與竹田車站相關之社區居民行動與其結果。

1. 故事一：「莎啞娜拉！竹田」

第二次世界大戰之間，許多日本兵在戰亂中斷絕消息。有一位姓水谷的先生也如此，戰後過了一陣子，他太太請女婿調查先生的消息。她女婿經過幾十年的調查後，才得知水谷姓先生在第二次世界大戰末期死於第 1972 部隊隸屬的野戰醫院，即池上一郎曾經以軍醫身分服務過的竹田野戰醫院。

1980 年代的某一天，水谷太太與她女兒、女婿的西田夫婦為追憶故人而來竹田，尋找往時有野戰醫院的竹田國小，並與校長、主任見面。在竹田國小宋天蔭主任的陪同下，水谷太太祭拜先生曾經過世的野戰醫院故地，將一把泥土撈起來作為先生的紀念，並向校方捐贈運動用品與兒童故事書。

以後二十多年，水谷太太、西田夫婦與宋主任等社區居民的友誼一直持續，並長期捐助竹田國小。宋主任退休後，潘雪華主任與她們保持聯絡。池上文庫成立後，她們每年 1 月來竹田參加周年慶活動，並見面竹田鄉親交情。竹田出生的鄉土作家曾寬以此故事撰寫一部小作品〈多情的阿巴桑〉⁵⁰，並在竹田社區報上發表⁵¹；身為客家音樂工作者的竹田村長傅民雄作詞作曲「莎啞娜拉竹田」；客家電視臺、傅村長預計將池上一郎與水谷太太的故事改編成連續劇「莎啞娜拉！竹

⁵⁰ 曾寬（2008）《小村之秋》，高雄復文圖書。

⁵¹ 竹田社區發展協會「竹田社區報」（2008.9.5）。

田」⁵²。2010 年 6 月，竹田國小邀請將竹田作為第二故鄉的水谷太太參加畢業典禮，她受到校方、社區的熱烈歡迎⁵³。

一位日本老婦人的來訪引發社區居民的共識，產生長期友誼與交流關係。

2. 故事二：檳榔扇

李秀雲的攝影作品、曾寬的文學作品指出，1970 年代以前的竹田是一大穀倉地帶，鄉內有一望無際的稻田，其中看見幾棵檳榔樹。1980 年代以後，檳榔成為代表竹田的經濟作物，稻田變成檳榔樹林，使得竹田的景觀大幅改變。2002 年就任竹田村長的傅民雄規劃創造地方特色產品時，研發使用檳榔樹葉的扇子，以後開始推銷檳榔扇作為竹田的紀念品。檳榔樹葉本來沒有什麼用途，因此材料費非常低廉。最初只是把檳榔葉柄修剪成扇形，後來又發展為彩繪檳榔扇（圖 4-5）。⁵⁴



圖 4-5 檳榔扇

資料來源：研究者攝影（2011）

2006 年左右，竹田國小教務主任潘雪華認知檳榔是早期居民生活中不可或缺的必需品，將檳榔樹視為鄉土教學活動中指導學童認識的民俗植物，在鄉土教學課程的主題教學中提出檳榔扇製作。潘雪華因有藝術、手工藝方面的才華，個人改良檳榔扇彩繪方式及圖案，向社區居民開課授徒，製作技法流傳開來。潘雪華採用拼貼技法，將印花紙膜貼在檳榔扇上，再上一層特殊的膠強化，既保有檳榔扇原有紋路，又賦予新風貌。她創造的圖案多為花草，具有客家意象與西式繪畫融合的風情。潘雪華及社區居民的作品在竹田驛園內的社區商店開始試賣，後來受遊客的歡迎。檳榔扇便是由學校課程結合社區文化創意產

⁵² 客家電視臺「「SAYONALA 竹田」描述竹田的故事」（2011.1.16），[Online] Available: <http://web.pts.org.tw/hakka/news/detail.php?id=67219>（2012.3.19）。

⁵³ 客家電視臺「日婦水谷雪，捐獎學金予竹田國小」（2010.6.21），[Online] Available: <http://web.pts.org.tw/hakka/news/detail.php?id=57589>（2012.3.19）。

⁵⁴ 自由時報「檳榔扇「穿洋裝」，傳統又時尚」（2009.7.17），[Online] Available: <http://www.libertytimes.com.tw/2009/new/jul/17/today-south19.htm>（2012.3.20）。

業而成的特色產品。(訪談調查記錄「竹田 6」)

檳榔扇已成為竹田特產品之一，除了販賣之外，竹田鄉社區營造協會在竹田驛園舉辦製作教學活動。此外，2011 年底六堆客家文化園區正式開幕時，潘雪華的檳榔扇作品被列為六堆客家文化工藝品，在場地展示及出售。

3. 故事三：「竹田之星」與竹田驛園再造

2011 年，屏東縣政府、竹田鄉公所、國立屏東商業技術學院共同進行「竹田之星」計畫。「竹田之星」向社區組織、社區居民招募空間規劃案，屏東縣政府加以審查後，對及格者補助經費（訪談調查記錄「竹田 2」）。近年，由屏東縣政府在各鄉鎮進行社區參與方式的環境改造，竹田也屬於其中之一。

曾任竹田國小教務主任的潘雪華於 2011 年退休後，一方面同意「竹田之星」的理念，另一方面知道竹田缺乏空間規劃方面的人才，以個人志工的身分投入竹田驛園再造的工作。她與竹田鄉公所村幹事賴正仁保持溝通，因此竹田驛園空間改造的事宜已受到鄉公所的肯定，但鄉公所的補助有限，有些經費她自己承擔。她願意以個人身分、依個人想法、從與社區組織不同角度參與空間改造的工作，不但使竹田驛園的環境更加舒適，而且改造後的美好環境進一步改變社區居民、志工、社區組織工作者的想法。她與其他居民、志工、竹田鄉社區營造協會合作進行



圖 4-6 「驛之園鐵路風情美食館」外面美化
資料來源：研究者攝影（2011）



圖 4-7 李秀雲紀念館入口空間規劃
資料來源：研究者攝影（2012）

舊車站建築前面空間美化、綠地美化、「驛之園鐵路風情美食館」外面美化（圖 4-6）、竹田文化館後面步道改善、李秀雲紀念館入口空間規劃（圖 4-7）等空間改造，親自負責設計、估價、採購、施工等工作。（訪談調查記錄「竹田 6」）



第三節 竹田車站的現況

一、竹田車站的建築

(一) 舊車站建築的概要

舊竹田車站建築為建於昭和 14 年(1939)，屬於日式木造車站建築，卻不同於 1910 年代中葉至 1920 年代常見的「和風樣式」、「和洋風樣式」等車站建築形式，矩形的平面、直線的屋脊、極少的裝飾等反而類似日治初期的車站建築樣式。木結構的牆體及柱子皆立於混凝土基座上以防蟻防潮，基座外表以洗石子施作。中層腰板為水平的木板裝飾，木壓條則模仿混凝土造的水平線腳；上層的牆面為漆白的竹筋塼灰泥牆；屋頂形式為四披水，披覆水泥平板瓦。正立面造型左右不對稱，辦公室與候車室外牆構成元素相同，基座部分以洗石子處理，上以橫向仿石造線條的木造裝飾板為主，候車室因使用機能不同，上層則為白色的竹筋塼灰泥牆，每扇門窗以實木木條延伸到屋頂，切割白色牆面。候車室延伸的簷廊為單披水屋頂，加上白色牆面，強調出候車室的主入口。內部空間以白色牆面為主，同正立面延伸門窗線條切割牆面，天花板為三尺正方的平棋木製天花，內部空間整體而言簡潔舒適。候車室與辦公室僅以一牆區隔，設置售票口及行李托運窗口。辦公室面向鐵軌側有一突出房間，三面開窗視野良好，是原信號室，過去內部設有管制列車行駛的設備。(劉舜仁，2005：pp.245-246) (圖 4-8、4-9)



圖 4-8 舊竹田車站外觀

資料來源：研究者攝影 (2011)

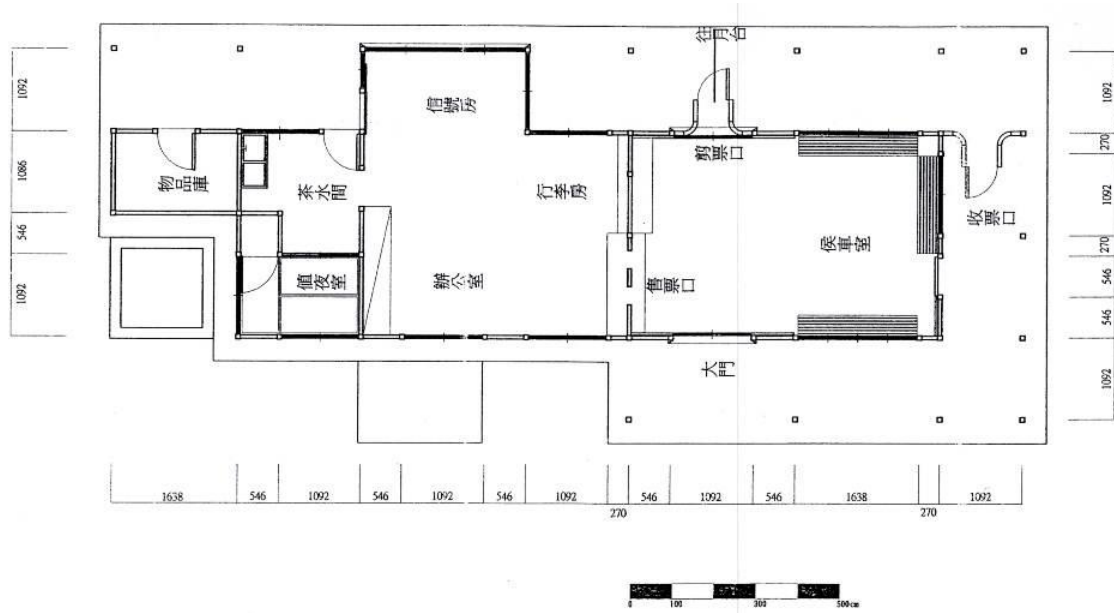


圖 4-9 舊竹田車站平面圖

資料來源：盧惠敏（1999：圖 3-17）

竹田出生的作家曾寬描述「（竹田驛站）可能是為了省錢，隨隨便便使用木頭搭建火車站」⁵⁵，但 41.2 坪的竹田車站造價為 6,105 圓 28 錢⁵⁶，每坪造價為 148 圓 19 錢，高於二水車站的 45 圓 82 錢（建於 1933 年，磚造，292.6 坪，造價 13,407 圓 68 錢）、橋子頭車站⁵⁷的 49 圓 74 錢（建於 1935 年，鋼筋混凝土造，203.3 坪，造價 10,113 圓 14 錢）、後壁車站及林鳳營車站的 93 圓 1 錢（建於 1943 年，木造，44.25 坪，造價 4,115 圓 75 錢）⁵⁸，從造價的觀點來看，舊竹田車站建築並不是便宜的簡陋建築，甚至其單元造價比當時被視為最新、最高級的鋼筋混凝土造車站還高。

從造型的觀點來看，舊竹田車站建築不同於 1920 年代的木造車站建築（海線各站、車路墘車站⁵⁹等）、1940 年代的木造車站建築（後壁車站、林鳳營車站等），牆面不採取雨淋板，以竹筋塼灰泥牆、木板裝飾為主，模仿混凝土造的外觀，如舊水上車站⁶⁰、斗南車站等日治末期的車站建築。由此可見，也有可能因有物資缺乏等理由，舊竹田車站建築難以採取鋼筋混凝土造，取而代之採取傳統技術，建造模枋混凝土造外觀的木造建築。所謂的傳統技術中，竹筋塼灰泥牆不僅是日

⁵⁵ 曾寬（2008）《小村之秋》，高雄復文圖書，p.135。

⁵⁶ 「圓」、「錢」是日治時期的貨幣單位。1 圓等於 100 錢。

⁵⁷ 現橋頭車站。

⁵⁸ 這些資訊引用自劉舜仁（2005）。

⁵⁹ 現保安車站。

⁶⁰ 現南靖車站。

本建築的傳統技術，也是臺灣客家建築中也常見的技術，因此舊竹田車站建築表現出濃厚的「白牆黑瓦」之客家建築風格。雖然並不完整，但舊竹田車站建築的確內含臺灣客家建築的某些要素，成為臺灣罕見的含有本土要素之車站建築。

（二）舊車站建築的現況

1992 年，竹田車站降為簡易站時，因該木造車站建築年久失修，梁柱已開始腐朽，石灰牆大部分已剝落，臺鐵判斷為安全起見，拆除比較妥當。後來在民意的要求下，臺鐵雖然承認該建築原地保存，但仍保持老舊木造建築已無法負責運務機能的想法，也提出隨時坍塌而傷及旅客的可能性（盧惠敏，1999：1-1 舊竹田火車站保存歷程）。1995 年，在月臺上新建小型站房，取代舊車站建築的運務機能。

因臺鐵於 1998 年進行舊車站建築修復工程的關係，目前其保存情況完整，候車室（圖 4-10）、辦公室、售票口及行李托運窗口、茶水間、休息室、剪票口（圖 4-11）、收票口等都保留往時的樣子，但部分牆壁、售

票口木框等損壞情況嚴重，亟待再度整修。舊車站建築雖然被地方民意視為一個重要的歷史文化資產，但至今卻仍未被任何層級之主管機關列為古蹟。

2006 年，竹田鄉社區營造協會進駐認養後，辦公室部分改為服務站兼社區商店，以「竹田良品」的品牌販賣竹田鄉及屏東縣的農特產品（檸檬乾、鵝肉鬆、醬油、豆腐乳、大武山咖啡等）、社區居民的手工品（檳榔扇、客家藍染製品、版畫、檸檬冬瓜茶等）、冷飲、客家文化相關商品及書籍等，並提供旅遊諮詢、腳踏車出租等服務，候車室、售票室部分對訪客開放（圖 4-12）。候車室與辦公室中間保留售票窗口與行李房，並在候車室掛著 1980 年代的開車時刻表，加強老舊車站的風情。目前因竹田鄉社區營造協會管理的關係，開放時間為週二至日早上 9 時至 12 時、下午 13 時 30 分至 17 時 30 分，其他時段予以封閉。



圖 4-10 舊竹田車站候車室

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 4-11 舊竹田車站剪票口

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 4-12 舊竹田車站辦公室現況

資料來源：研究者攝影（2011）



二、竹田車站的周邊環境

(一) 竹田驛園

竹田驛園是舊竹田車站建築為核心的文化園區，主要包括舊車站建築、一棟舊木造倉庫、兩棟舊水泥倉庫、一棟新建小木屋、以及其他戶外開放空間的文化園區。現在舊木造倉庫改成池上文庫；舊水泥倉庫改成李秀雲紀念館與竹田文化館；原有宿舍拆除後建造的小木屋為「驛之園鐵路風情美食館」（圖 4-13）。

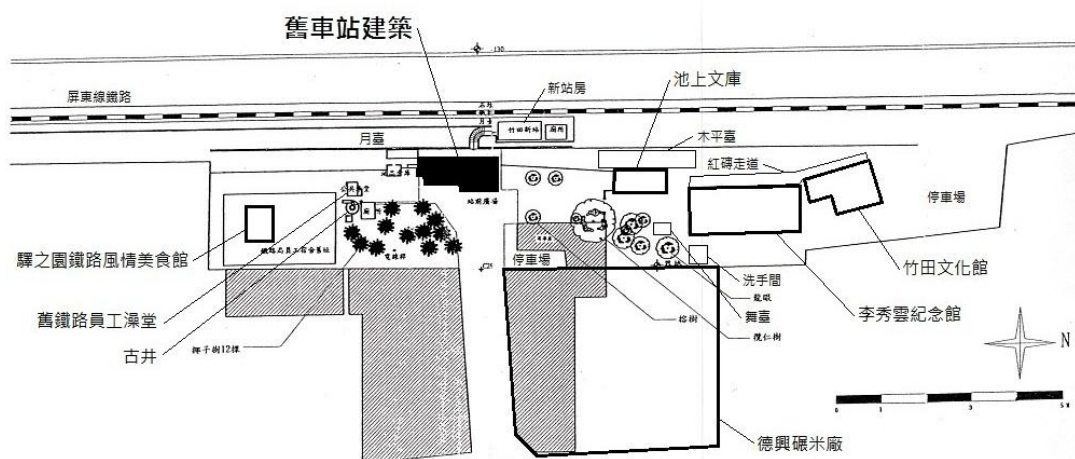


圖 4-13 竹田驛園現況 (2012 年)

資料來源：引用自盧惠敏 (1999：圖 4-23)，研究者部分修改

1. 池上文庫

池上文庫位於舊車站建築北側，原「丸鐵運送店」的舊木造倉庫（圖 4-14），建於設站當年的大正 8 年(1919)（盧惠敏，1999：3-1 竹田驛之配置）。本來直接靠鐵路貨運側線，但竹田車站的設施簡化後，該建築與鐵軌之間出現一片空間，目前化為木平臺（圖 4-15）。



圖 4-14 池上文庫外觀

資料來源：研究者攝影（2012）



圖 4-15 木平臺

資料來源：研究者攝影（2012）

池上文庫本來收藏日本人池上一郎先生所捐贈的日文書籍，後來得知本文庫的鄉親、日本人、日本相關單位陸續捐贈日文書籍及雜誌，藏書數不斷地增加，現已超過一萬本。門口掛著劉耀祖理事長提出的「亞細亞最南端的日文圖書館」之門牌。藏書收藏於文庫北側的小房間，但因藏書數快速增多的關係，目前整理的速度仍趕不上增加的速度。

池上文庫裡面有桌椅的大空間，開放時間內閱覽者、訪客可以自由參觀休息。一邊布置池上一郎博士塑像，劉耀祖理事長來訪時，一定向塑像禮拜。牆上貼著許多過去活動的照片，讓訪客知道池上文庫一路走來的腳步與推動臺日關係的貢獻。

2001 年的開幕後，住在內埔的曾貴珍館長週一公休之外每日出勤，整理藏書、接待訪客。池上文庫開放時間為週二至五早上 8 時 30 分至 11 時 30 分、下午 14 時至 16 時 30 分，週六、日及 7、8 月的週二至五早上 8 時 30 分至 11 時 30 分。通常早上時段比較熱鬧，許多受日治教育世代的前輩搭火車、騎機車或腳踏車來聊天、看書、借書、接待偶然來訪的臺日遊客。

近年因日本的臺灣旅遊指南書、臺灣相關書籍介紹舊竹田車站與池上文庫，除了臺灣國內遊客之外，日本遊客也不少，無論例假日或平日，幾乎每日看見日本遊客。雖然曾館長不大會講日文，常駐池上文庫的長輩們卻幫忙，當作日文導

覽的民間志工。

為紀念池上一郎的功績，池上文庫每年於他生日的 1 月 16 日前後週末舉辦紀念典禮，許多臺日的關係人遠路來此地當志工或參加（圖 4-16）。除此之外，不定期舉辦鄉土文化活動，如 2011 年 10 月的「客家文學家曾寬 70 歲作品回顧展」（圖 4-17）。由此，池上文庫成為凝聚地方社會的人際關係、臺灣與日本的交流之重要據點。



圖 4-16 池上文庫週年慶

資料來源：研究者攝影（2012）



圖 4-17 池上文庫鄉土活動

資料來源：研究者攝影（2011）

2. 李秀雲紀念館

李秀雲紀念館的建築本來是廢棄的南側舊水泥倉庫，後來以舊建築再生的方式改為鄉土紀念館。正面懸山部分布置竹子裝飾與竹田舊名「頓物」標誌，強調竹田的意象（圖 4-18）。外觀除了部分保留原倉庫的牆壁，大部分以木板重新覆蓋，加上木材本身所產生的溫暖、人文之風情，更顯復古特色。本來倉庫西側靠著鐵路側線設有走廊，後來走廊部分的屋頂拆除，僅保留紅磚牆壁，作為聯繫李秀雲紀念館與竹田文化館的戶外通道（圖 4-19）。

李秀雲紀念館的展示內容為六堆客家文化的解說、李秀雲先生的介紹、其攝影作品、他使用的相機及相關資料。攝影作品的主題為早期六堆地區的農村生活風景，包括農作業、稻田、老街、古厝、小朋友、傳統祭典、火車等，可以窺見 1950 年代至 70 年代的屏東平原的情況，因此是很好的鄉土教育材料。展示作品有時變更，臨時舉辦特別主題展。此外，有關李秀雲先生的各類資料、老相機等保存展示等內容相當豐富。

李秀雲紀念館由竹田鄉社區營造協會負責管理，開放時間同於舊車站建築，週二至日早上 9 時至 12 時、下午 13 時 30 分至 17 時 30 分。團體預約時，將有該協會員工負責解說李秀雲紀念館的展示內容。



圖 4-18 李秀雲紀念館外觀

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 4-19 紅磚走道

資料來源：研究者攝影（2012）

3. 竹田文化館

竹田文化館位於李秀雲紀念館的後方，竹田驛園最北側的建築（圖 4-20），本來為北側舊水泥倉庫，與李秀雲紀念館同時進行整修，目前由竹田鄉社區營造協會管理。通常僅展示古農具、攝影作品、過去活動照片等，大部分為布置桌椅的開會、教學活動場地，因此平時參觀的訪客雖不多，但仍不定期舉辦藝術作品展覽會藝文活動、國小學生及團體遊客的教學活動、社區活動等，成為社區藝文活動中心。近年，竹田鄉社區營造協會向外部學校及旅行社推銷竹田驛園、客家文化為主題的教學活動，旅遊團體來訪時，竹田文化館成為教學活動的主要場地（圖 4-21）。

竹田文化館北側的小房間成為竹田鄉社區營造協會的辦公室，有工作人員、志工等常駐。開館時間通常與舊車站建築、李秀雲紀念館一樣，但社區大學講座等社區活動舉辦時，則於晚間臨時開館。



圖 4-20 竹田文化館外觀

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 4-21 教學活動情況

資料來源：研究者攝影（2011）

4. 驛之園鐵路風情美食館

竹田驛園場地南邊，本來有兩棟木造鐵路員工宿舍，但竹田車站設施簡化時被拆除，化為空地。竹田驛園成立時，新建一棟小木屋咖啡館，竹田鄉公所外部委託其經營權利，民間業者以「火車風情咖啡屋」的店名提供咖啡、飲料、簡餐等。因每屆委託契約一年為限，經營者稍微有變動。平日遊客不多，且因社區居民幾乎沒有喝咖啡的習慣，導致經營情況不佳，2010 年終止停業。

後來竹田鄉社區營造協會繼承小木屋的使用權，預計提供咖啡、飲料、鐵路便當等，在國立高雄餐旅大學教授陳正忠的協助下，研發使用本地特產品的便當。小木屋內外空間由竹田鄉社區營造協會的多元就業人員、志工等整修美化，2011 年 11 月重新開設「驛之園鐵路風情美食館」（圖 4-22）。鐵路便當為該美食館的招牌，使用竹田生產的雞肉、黑豬肉、檸檬、鵝肉鬆、豆豉、醬油、有機蔬菜等，並由居民組成的竹田鄉社區營造協會工作團隊手工製作。該美食館營業時間為 10 時至 17 時，週一公休，竹田驛園終於出現午休時段不打烊的設施。



圖 4-22 驛之園鐵路風情美食館

資料來源：研究者攝影（2011）

（二）其他設施

站前的豐明路通到竹田鄉行政中心的竹田村，豐明路上有竹田鄉農會、竹田鄉衛生署、屏東縣立竹田鄉圖書館、私立泰美親子圖書館等公家機關及公共設施。站前地區並未形成密集的商业區，除了僅有二、三家小吃店及冷飲店之外，近年販賣骨董、檜木產品、土產品的「竹田驛站民俗館」開店。例假日、有活動時，站前臨時開設移動攤販，販賣冷飲、小吃等。

站前最重要的建築為竹田車站正對面北側原有德興碾米廠（圖 4-23）。早期竹田是重要的稻米集散地，因此鄉內曾有四家碾米廠，德興碾米廠是其中之一⁶¹。德興碾米廠由張德財投資經營，興建於 1942 年，全是木結構的碾米廠。1994 年停止營運，碾米廠設備荒廢。竹田驛園規劃時，竹田鄉公所期望購買舊碾米廠，並納入竹田驛園而作為繼承傳統產業的古蹟，但產權所有人與竹田鄉公所沒同意買賣金額（許鳳娥，2011：p.90），至今沒有變化。後來因財產繼承，碾米廠的產權被拍賣，其他私人買下之，卻無積極利用的想法（訪談調查記錄「竹田 2」）。目前屋頂破損嚴重坍塌，因此無法進入或參觀，竹田鄉公所預計向上級單位爭取經費予以修繕（訪談調查記錄「竹田 3」），但產權所有人所提出的金額與竹田鄉公所可以籌措的金額之間有差距，至今沒有任何具體動靜（訪談調查記錄「竹田 2」）。雖然如此，近年在產權所有者的同意下進行牆面美化（圖 4-24），竹田驛園的環境改造與社區營造彷彿逐漸改變著附近土地所有者的想法。



圖 4-23 德興碾米廠現況

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 4-24 德興碾米廠外牆

資料來源：研究者攝影（2011）

⁶¹ 曾寬（2008）《小村之秋》，高雄復文圖書。

第四節 竹田車站再造過程及成果的評估分析

按照第三章第一節表 3-4 的評估指標 (p.68)，對竹田車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果加以分析。

一、車站再造過程的評估分析

車站再造過程的評估指標分為規劃構想的擬定、合作關係的建立、社區參與等三項議題。

(一) 規劃構想的擬定

在舊車站保存運動的階段，地方鄉親、社區居民向臺鐵要求撤回舊車站拆除計畫，並請求地方政府及議員改變臺鐵的方針（訪談調查記錄「竹田 1」、「竹田 2」），因此當初沒有明確的車站規劃構想。

1998 年，竹田鄉公所爭取舊車站建築認養的權利後，屏東縣政府委託屏科大副教授盧惠敏擬定車站文化園區的規劃。在該規劃的基礎上，竹田鄉公所得中央部會的經費補助改造車站空間，於 2000 年竹田驛園開幕。

竹田驛園開幕時，雖然有舊倉庫再利用規劃，但還沒正式確定改成何種設施。本來預計改為遊客服務中心的木造倉庫，後來地方鄉親尋找設立池上一郎紀念設施的地點，因竹田鄉長贊助該計畫，決定將木造倉庫租給民間社團，改成池上文庫（訪談調查記錄「竹田 5」）。

1999 年由盧惠敏提出的《舊竹田火車站及其附近景觀研究規劃》擬定竹田車站的基本構想，但個別設施的用途、細部規劃等不一定依據該規劃案，而隨機應變。現在竹田驛園規劃事宜由竹田鄉公所、民意代表、相關協會等共同決定（訪談調查記錄「竹田 3」）。

(二) 合作關係的建立

竹田車站再造過程顯示，先有社區參與，後來帶動利益相關者建立合作關係。其中，關鍵人物是現任屏東縣長曹啟鴻，他從舊車站保存運動的階段關心竹田車站的事宜，推動建立地方政府、臺鐵、地方鄉親之間的合作關係（訪談調查記錄

「竹田 2」)。

在竹田驛園成立後的階段，竹田鄉公所村幹事兼竹田鄉社區營造協會理事長賴正仁、池上文庫理事長劉耀祖、竹田村長傅民雄等關鍵人物建立不同方向的合作關係，逐漸建立竹田車站的運作模式（訪談調查記錄「竹田 1」）。現在除了竹田鄉公所之外，竹田鄉社區營造協會、池上文庫等附屬的機關及協會使用竹田驛園，因此各機關及協會之間有合作關係，若其中一個單位舉辦活動時，其他單位盡量配合之（訪談調查記錄「竹田 3」）。其中池上文庫是民間社團，因此與其他機關及協會的關係稍微特殊，一方面保持與地方政府、地方鄉親、臺灣其他地方及日本的互動關係，另一方面與竹田鄉社區營造協會沒有明確的合作關係（訪談調查記錄「竹田 5」）。

圖 4-25 表示合作關係的變化。

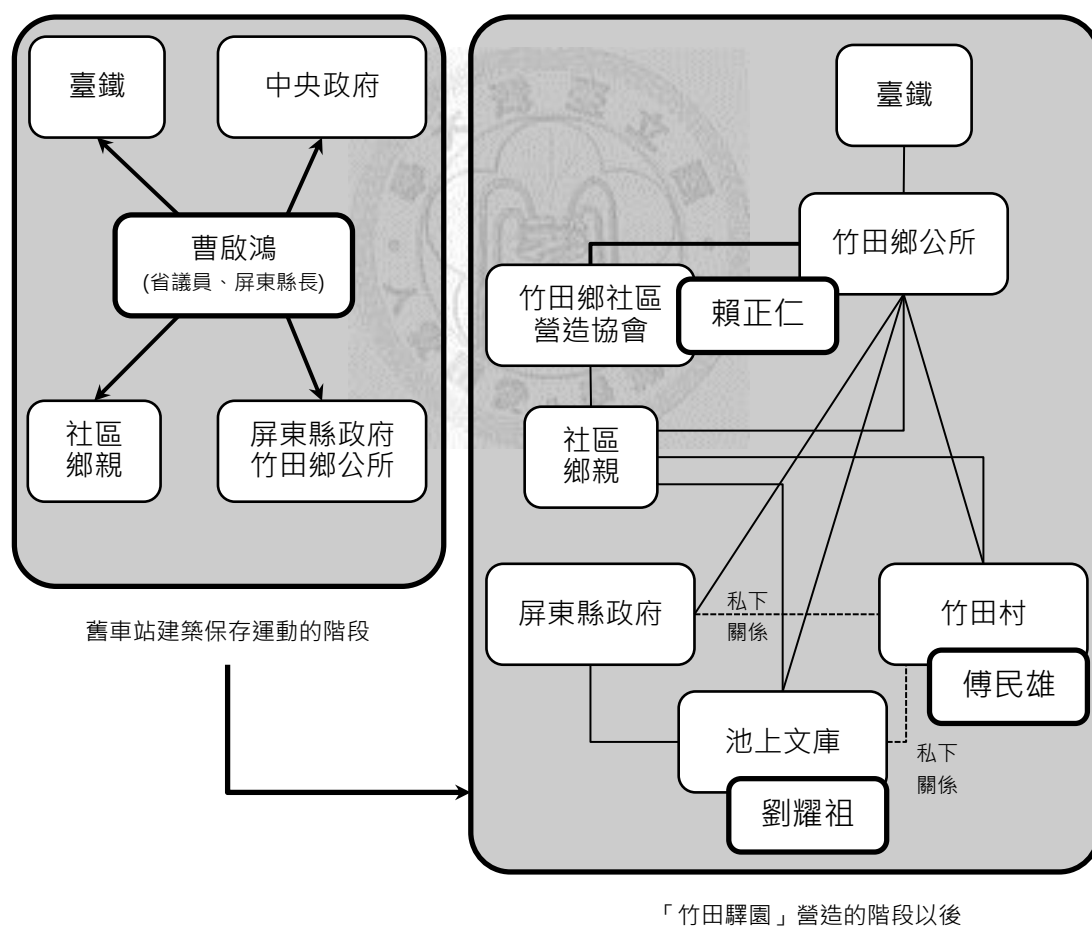


圖 4-25 竹田車站再造的合作關係

(三) 社區參與

1. 車站的了解

問卷調查結果表示社區居民及屏東縣民對車站再造過程、車站設施、車站相關活動的了解。車站了解程度指出社區參與的實況。

1-1. 車站再造過程的了解

問卷調查結果「3-1. 車站再造過程的了解」表示社區居民及屏東縣民對車站改造過程的了解。社區居民、屏東縣民的 6%參與過相關規劃；社區居民的 28%很熟悉車站再造過程(「參與過相關規劃」、「很熟悉」)，95%至少聽說過其過程(「參與過相關規劃」、「很熟悉」、「知道」、「聽說過」)；屏東縣民的 20%很熟悉車站再造過程(「參與過相關規劃」、「很熟悉」)，88%至少聽說過其過程(「參與過相關規劃」、「很熟悉」、「知道」、「聽說過」)(圖 4-26)。雖然直接參與的比率沒有特別高，但許多社區居民透過分享其經驗，至少了解竹田車站再造過程發生的事情。

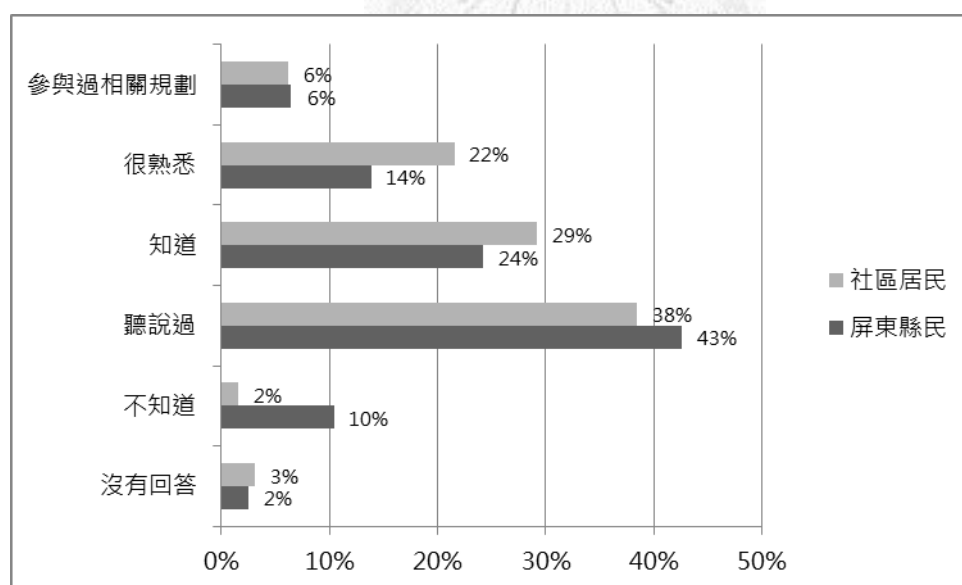


圖 4-26 竹田車站再造過程的了解

1-2. 車站設施的了解

問卷調查結果「3-2. 車站設施的了解」表示社區居民及屏東縣民對車站設施的了解。社區居民對車站設施了解的程度偏高，9 成左右知道「李秀雲紀念館」、「池上文庫」、「舊車站」，約 8 成知道「竹田文化館」及「咖啡館」；屏東縣民的了解程度雖然稍微偏低，但約 9 成知道「舊車站」，8 成知道「李秀雲紀念館」，7

成左右知道「咖啡館」、「池上文庫」、「竹田文化館」(圖 4-27)。

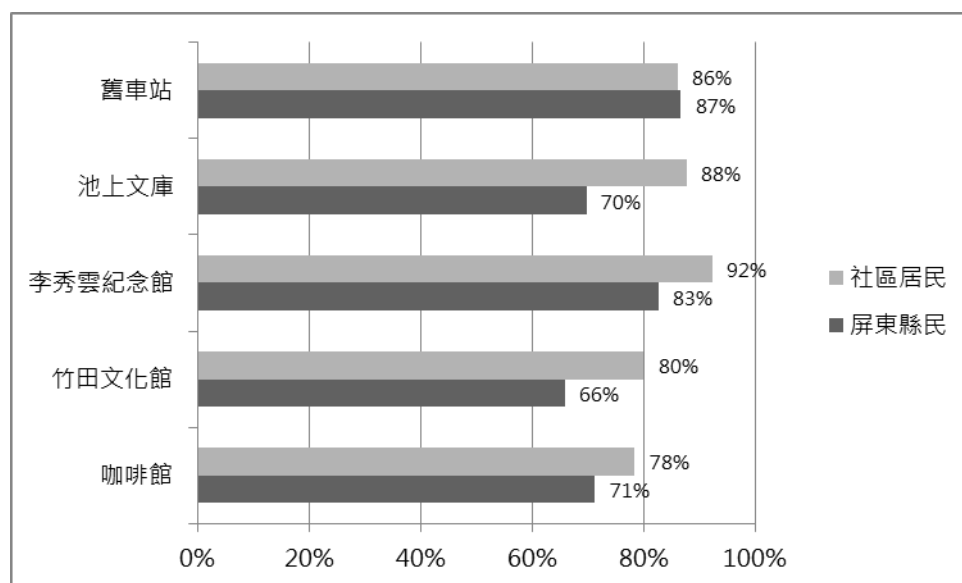


圖 4-27 竹田車站設施的了解

1-3. 車站相關活動的了解

問卷調查結果「3-3. 車站相關活動的了解」表示社區居民及屏東縣民對車站相關活動的了解。社區居民的 23%、屏東縣民的 16%以工作人員或志工的身分直接參與過車站相關活動；社區居民的 25%、屏東縣民的 15%直接參加過車站相關活動；社區居民的 96%、屏東縣民的 80%至少聽說車站相關活動(「當過工作人員或志工」、「參加過」、「知道」、「聽說過」)(圖 4-28)。社區居民及屏東縣民參與車站相關活動的比率偏高，甚至大部分的社區居民會分享其經驗，或至少知道車站相關活動的資訊。

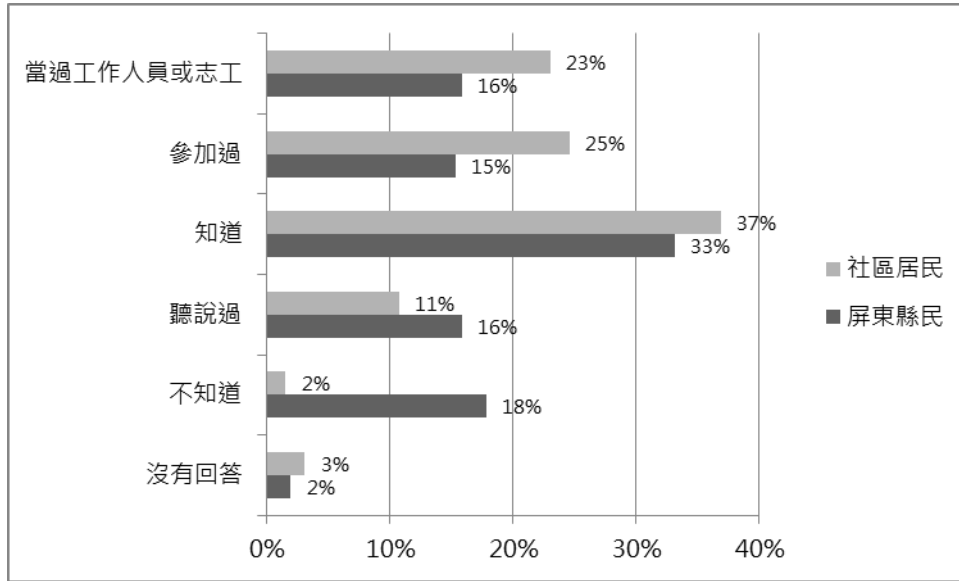


圖 4-28 竹田車站相關活動的了解

2. 社區參與的情況

竹田車站再造過程從社區居民的舊車站建築保存運動開始，帶動竹田鄉公所及民意代表的參與（訪談調查記錄「竹田 1」、「竹田 2」），後來建立利益相關者的合作關係，並擬定具體規劃構想，因此社區參與程度偏高，可說是推動車站再造的原動力。竹田因是小村莊，沒有嚴重的地方派系鬥爭，社區活動可以避免政治操作（訪談調查記錄「竹田 3」）。曾任竹田車站站長的張瑞松指出⁶²：

當初對於車站的拆與不拆、保存與不保存，純粹是政治角力鬥爭，所有竹田的大部分鄉民，幾乎都贊成保留火車站，只是吳派與賴派一向是死對頭，賴派贊成，吳派就必須站在反對的立場，這是典型的政治角力，其實當時的反對派也只是消極地以不出席任何車站保留說明會為反對訴求，並沒有大動作的抗爭。

地方派系雖然造成表面上的對立結構，但實際上不影響大多數的社區居民贊成保留舊車站建築的民意。1998 年，賴耀熙鄉長上任後，竹田鄉公所的態度明顯地轉變積極，除了與臺鐵簽訂舊車站建築認養管理之外，向上層單位爭取經費，開始規劃舊車站建築作為核心的鐵道文化園區。

竹田驛園成立後，園區維護管理及營運是社區參與的主要議題。竹田鄉公所首先成立文化志工隊，接著設立竹田鄉社區營造協會，進行社區參與方式的系統化（圖 4-29）。

⁶² 竹田村長傅民雄編輯的《竹田村史》（未刊行）草稿中，張瑞松的訪談記錄。

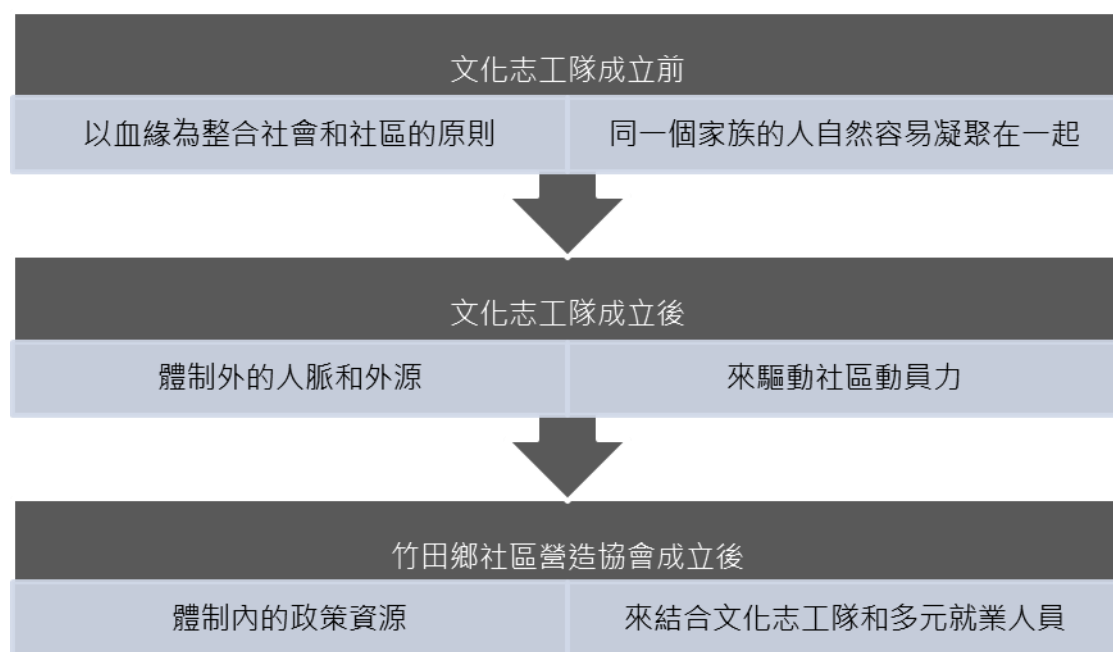


圖 4-29 社區參與模式的改變

資料來源：引用自許鳳娥（2011：圖 4-2），本研究部分改編

2004 年以後，竹田鄉社區營造協會申請勞委會「多元就業開發方案」，不但鼓勵志工方式的社區參與，而且以社區經濟活化創造雇用，對社區居民提供工作機會（訪談調查記錄「竹田 3」、「竹田 4」）。但有薪資的工作人員與無薪資的志工之待遇有落差，他們在同一園區內工作之情況大幅降低社區居民以志工方式參與的意願（許鳳娥，2011：pp.114-130）。另一方面，社區居民的參與意願本來不一定高，並且因缺乏專業人才的關係，工作通常集中於少數的核心人員，他們的工作負擔往往過大，成為工作延滯的主要原因（訪談調查記錄「竹田 3」）。

(四) 小結

竹田車站再造過程從社區參與開始，社區行動引起地方政府的動作，逐漸進行合作關係的建立、規劃構想的擬定等工作。表 4-1 整合竹田車站再造過程的評估結果。

表 4-1 竹田車站再造過程的評估結果

指標		評估結果
1	規劃構想的擬定	· 地方政府委託學術機關擬定車站文化園區規劃構想。 · 雖然 2000 年開幕的竹田驛園基本上根據該規劃構想，但其後園區營造及使用方式較為隨機應變，出現池上文庫等地方鄉親自籌的設施。
2	合作關係的建立	· 在舊車站保存運動階段，社區行動受到政治人物的共識，他作為關鍵人物協調利益相關者，建立合作關係。 · 竹田驛園成立後，複數的地方鄉親設立社區組織，在地方政府的支持下，不同組織建立合作關係。
3	社區參與	· 社區居民了解竹田車站的程度偏高，並且不少居民及鄉親參加過車站相關規劃及活動。 · 竹田的政治角力情況不嚴重，因此容易凝聚社區力量。 · 竹田驛園成立後，地方政府及社區組織進行社區參與方式的系統化，但工作人員與志工的待遇落差造成社區參與意願的降低。



二、軟體面成果的評估分析

車站再造軟體面成果的評估指標分為歷史文化面的效應、社會面的效應、經濟面的效應、使用方式的變化、車站管理營運的變化等五項議題。

（一）歷史文化面的效應

1. 車站印象⁶³

根據竹澤等（2002）的研究，車站建築空間的印象分為「環境景觀」、「便利性」、「氣氛」、「文化性」等四項屬性，問卷調查結果「4-1. 車站印象的評分」按照這四項屬性對竹田車站加以評估，打評分。每項屬性，「非常好」加 2 分，「好」加 1 分，「普通」沒有加扣分，「不好」扣 1 分，「非常不好」扣 2 分，將每個族群的平均評分作為該族群的評分。各屬性的最高評分為 2 分，最低評分為-2 分。圖 4-30 表示社區居民及屏東縣民對車站印象的評分。由此可見，社區居民認為文化性是形塑車站印象的最主要因素。

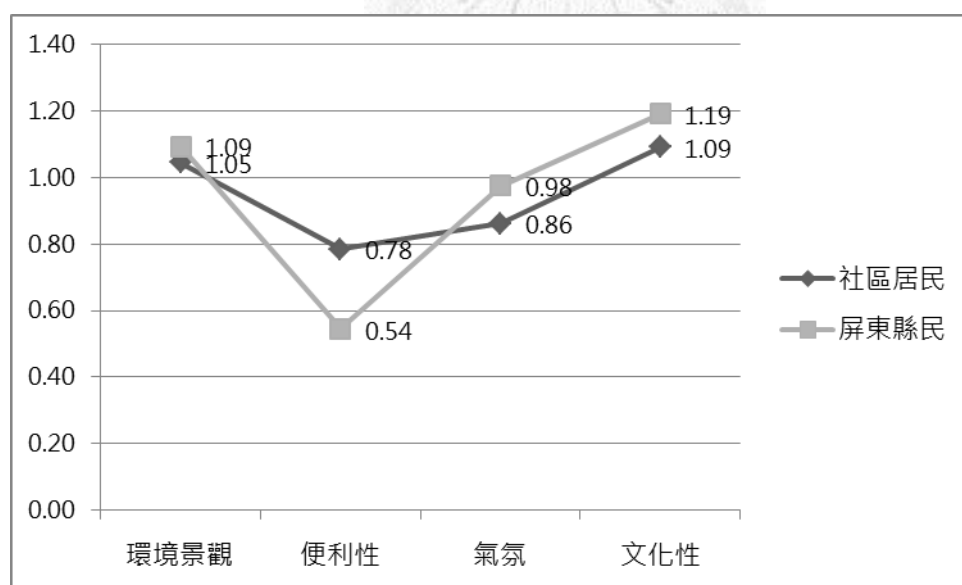


圖 4-30 竹田車站印象的評分

2. 竹田車站的歷史文化要素

許鳳娥（2011：p.94）指出，竹田驛園是結合客家文化、日本文化、鐵道文化三合一的園區。竹田車站空間也含有這三種文化的特色，即舊車站建築代表鐵道文化，池上文庫代表日本文化，李秀雲紀念館代表客家文化。舊車站建築建於

⁶³ 竹田車站的問卷調查結果「4-1. 車站印象的評分」。

日治末期，至今保留的少數木造車站建築，而且一直坐在社區門戶之故，已成為不能取代的存在；池上文庫不但繼承臺日間的歷史關係，而且繼續建立未來臺日間的交流關係；李秀雲紀念館不但紀念對舊竹田車站建築保存貢獻頗大的李秀雲，而且他攝影作品繼承早期客家庄的鄉土文化（訪談調查記錄「竹田 1」）。

竹田鄉社區營造協會進駐竹田驛園後，積極推廣客家相關活動及商品，因此客家文化成為竹田車站的代表意象。

（二）社會面的效應

1. 車站的代表性

問卷調查結果「4-3. 車站的代表性」表示社區居民及屏東縣民對車站代表性的看法。社區居民的 52%認為竹田車站是竹田鄉最有代表性的地標，42%認為很有代表性；屏東縣民的 49%認為竹田車站是竹田鄉最有代表性的地標，43%認為很有代表性（圖 4-31）。由此可見，竹田車站具有代表竹田的意象，凝聚社區居民、屏東縣民共通的地方認同感。

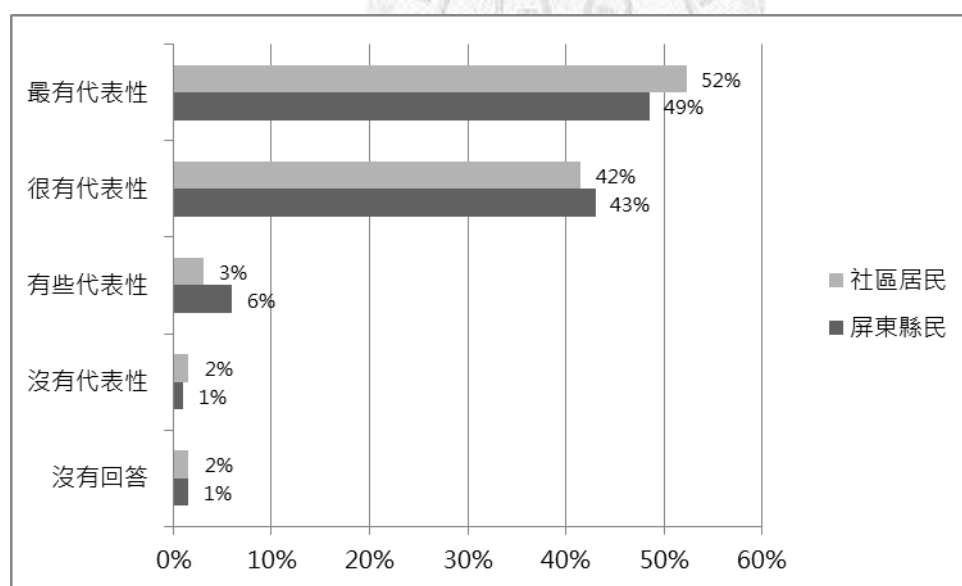


圖 4-31 竹田車站的代表性

2. 竹田驛園對社區的影響

舊竹田車站建築是目前臺灣少數保留的日治末期木造車站建築，並至今坐在竹田門戶的位置，因此社區居民對車站的情感深遠（訪談調查記錄「竹田 6」），已成為不能取代的存在（訪談調查記錄「竹田 1」）。

池上文庫是臺灣罕見的日文書籍圖書館，不但象徵日治時期至今的臺日交流歷史（訪談調查記錄「竹田 1」），而且成為社區居民、受到日本教育世代的前輩、學習日文的臺灣學生、日本留學生、日本遊客等自由交集、交流的空間（訪談調查記錄「竹田 5」）。

竹田鄉社區營造協會對社區居民提供當成志工及工作人員的機會。竹田驛園的工作不但可以發現本來不太熟悉的鄉土歷史文化，而且可以認識來自各地方的遊客，因此相當有成就感（訪談調查記錄「竹田 4」）。再加上，竹田驛園是竹田鄉唯一的知名觀光景點，工作具有很大的責任感（訪談調查記錄「竹田 4」）。

竹田鄉社區營造協會本來以竹田驛園的維護管理為主要工作，但後來與外部社區組織及行政單位合作，舉辦各類社區福利活動：為老人舉辦身體健康檢查、健康講座、跳舞班、手工班、唱歌、槌球等活動；對外籍新娘舉辦國語教學班、駕照核定服務等活動；對弱勢兒童開辦補習班；對願意加入文化志工隊的居民開辦導覽培訓講座（訪談調查記錄「竹田 3」）。

（三）經濟面的效應

2004 年，竹田鄉社區營造協會申請「多元就業開發方案」，在中央政府的輔導下，為籌措繼續社區營造的經費，需要創造新的經濟來源。但以農業為主的社區居民經濟能力有限，並且難以即時育成現代型服務業及創意文化產業（訪談調查記錄「竹田 3」）。竹田鄉社區營造協會為推動觀光發展，每年進行階段性的觀光開發規劃，於 2011 年研發使用在地食材的鐵路便當，並開幕提供餐飲的餐廳。但追求經濟利益的方針恐怕消耗原有文化資源，走進商業化的方向（訪談調查記錄「竹田 2」）。

另一方面，社區居民尋找使用在地材料的特產品，後來研發及推銷檳榔扇。創造檳榔扇的主要人物潘雪華指出⁶⁴：

為呼應政府文化創意產業，竹田社區「玩」檳榔扇已有十餘年有吧。也見過社區玩出來的作品，個人覺得作品還可以更好，於是開始嘗試改造，……直到現在的模樣，推出之後，在竹田驛站和竹田社區開課授徒，製作技法就這麼流傳開來，成品獲得一些肯定，於是想要在驛站試人氣就開始以特色商品試賣。不過，還有很大的發展空間喔。所以：他的發展是由學校課程結合社區文創產業成為特色商品。

⁶⁴ 訪談結果記錄「竹田 6」。

檳榔扇已經被視為代表竹田的文化特色產品，不但在竹田驛園及六堆客家園區販賣，而且檳榔扇彩繪是竹田驛園最重要的教學課程主題。

（四）使用方式的變化

1. 車站的使用實況

1-1. 使用目的

問卷調查結果「2-1. 使用目的」表示社區居民及屏東縣民的車站使用目的。社區居民使用竹田車站的主要目的為「散步」（72%）、「參加活動」（55%）、「休息、聊天、聚會」（51%）、「利用設施（李秀雲紀念館）」（46%）；屏東縣民使用竹田車站的主要目的為「散步」（51%）、「觀光」（47%）、「休息、聊天、聚會」（44%）、「利用設施（李秀雲紀念館）」（37%）、「參加活動」（34%）、「利用設施（舊車站）」（31%）（圖 4-32）。由此可見，「散步」、「休息、聊天、聚會」是社區居民與屏東縣民共同的車站使用目的，車站被視為重要的社區交流中心；其他項目受到居住地與車站的距離之影響，社區居民將車站視為生活、活動空間的一部分，屏東縣民則將車站視為假日方便遊玩的觀光景點。

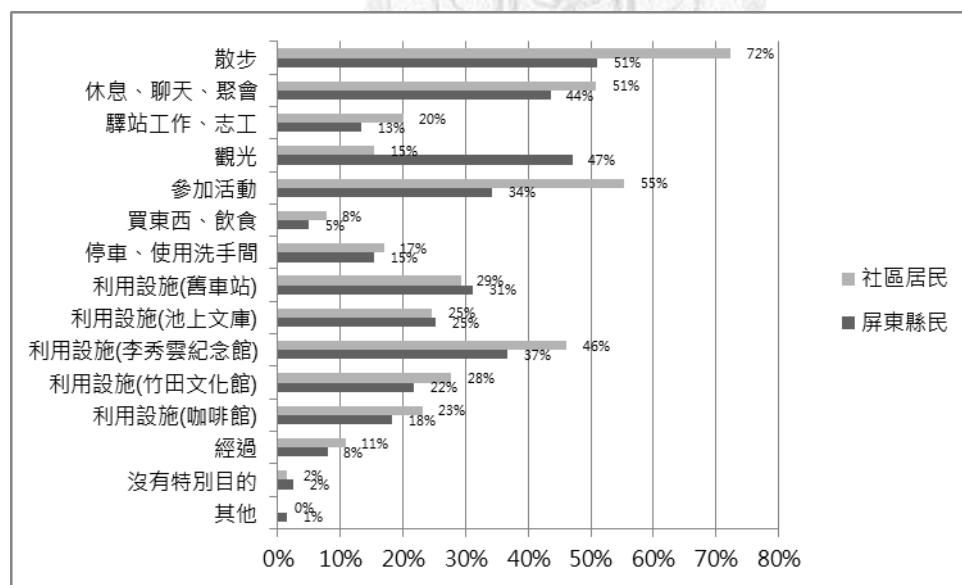


圖 4-32 竹田車站使用目的

1-2. 使用頻率

問卷調查結果「2-2. 使用頻率」表示社區居民及屏東縣民的車站使用頻率。社區居民的 40%經常使用竹田車站，38%偶爾使用，17%每日使用；屏東縣民的

38%偶爾使用竹田車站，26%經常使用，6%每日使用（圖 4-33）。社區居民使用車站的頻率較高，但屏東縣民的使用頻率也不遜。由此可見，車站是社區居民、屏東縣民日常使用的空間。

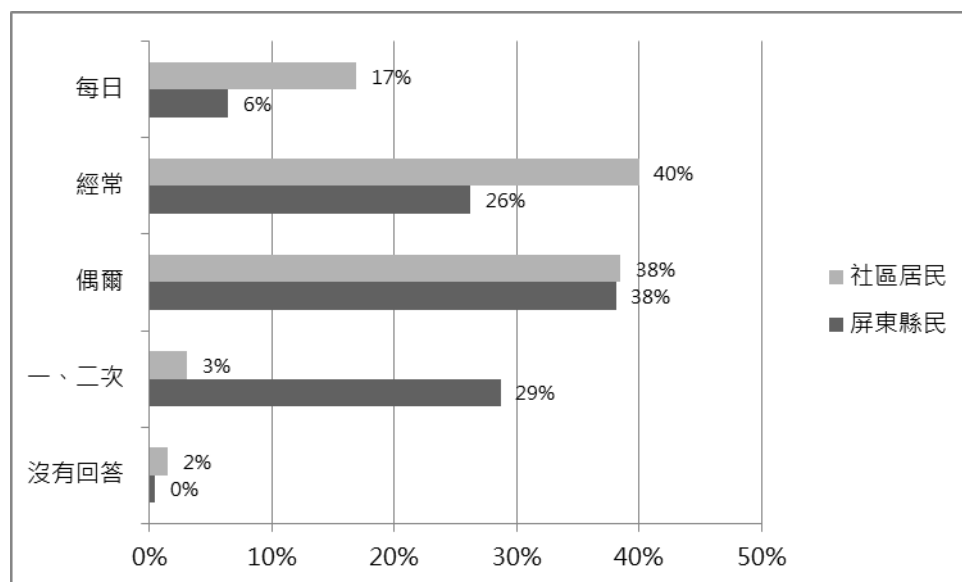


圖 4-33 竹田車站使用頻率

1-3. 使用時的交通方式

問卷調查結果「2-3. 使用時的交通方式」表示社區居民及屏東縣民使用車站時的交通方式。社區居民的 44%騎機車來車站，33%騎腳踏車，12%步行；屏東縣民的 53%騎機車來車站，15%開車或騎腳踏車，僅 7%搭乘鐵路（圖 4-34）。

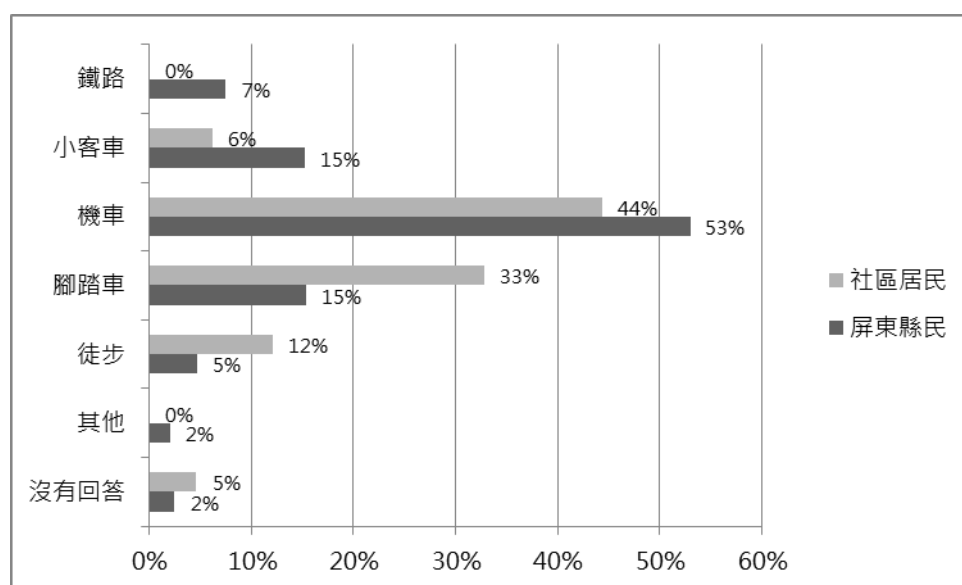


圖 4-34 竹田車站使用時的交通方式

2. 使用方式的變化

1990 年前後的竹田車站曾經沒有什麼特色，只是一座位於村莊的小站。車站使用者是鐵路乘客，車站附近也沒有什麼設施。但麟洛、西勢等附近車站逐漸改建，日治時期的舊車站建築一座又一座消失中，竹田車站卻逐漸轉型，在社區參與下改變車站使用方式（訪談調查記錄「竹田 1」）。

竹田驛園成立後，社區居民及遊客的使用者增加：平日的使用者多為社區居民，車站成為散步及聚會的場所；假日的使用者多為遊客，車站成為代表竹田的觀光景點（訪談調查記錄「竹田 4」）。

由研究者的觀察，社區居民與遊客的車站使用方式如下：

2-1. 社區居民的車站空間使用方式

竹田車站的上下車乘客多為學生，他們早上自己走路、騎腳踏車及機車、或者坐著家人騎的機車而來車站，直接穿過去舊車站建築外部的原收票口，上去月臺。腳踏車及機車停在竹田驛園的停車場，因此白天停車場總是客滿的。傍晚下課時間，火車一到，學生都在此下車，再度走路、騎腳踏車及機車、或者坐著家人騎的機車而回家。學生的車站使用方式非常單純，通常沒有什麼特別的行動，僅上下火車時走過去而已。

對老人來說，竹田驛園為最好的散步空間。尤其是早上，8 時以前不少老夫婦帶著孫子來散散步。8 時半，池上文庫的曾館長來開門後，不少附近老人騎腳踏車或機車來，一邊聊天一邊找日文書籍，然後決定今天借什麼書。有些老人來自屏東等地，坐 9 時前抵達竹田的火車而來池上文庫。池上文庫大概 12 時開始午休時間，因此很多老人回家休息。下午到傍晚之間，有些老人來散步，但夏天屏東的下午太悶熱，逛街的人數不多，還是早上時最熱鬧的時段。池上文庫、池上文庫後方的木平臺、池上文庫前面的舞臺為他們所喜愛的聚會地點。

2-2. 遊客的車站使用方式

無論坐火車或開車來，外來遊客的動線沒有太大差異。他們首先看看舊車站建築的外觀，然後進入候車室，欣賞一下舊時代的車站風情。很多人不斷地拍攝。有些人直接進入原辦公室的「竹田良品」社區商店，與竹田鄉社區營造協會的工作人員、志工聊天或聽他們的商品解說。看完舊車站後，遊客慢慢走向池上文庫，拍攝其木造房屋的外貌，部分特別有興趣的進去裡面，與曾館長聊一聊，走一走後方的木平臺。接著，進入李秀雲紀念館參觀舊日六堆地區的生活照片，可以知道本土的歷史文化。雖然在後面有竹田文化館，大部分的遊客在李秀雲紀念館止

步，返回舊車站的方向。最後，看一看舊車站附近保留的舊澡堂、舊水井等早期鐵路員工使用的古蹟。

禮拜一及中午午休時間，竹田驛園的設施都關門，不小心在其間到來的遊客非常無奈，只能看一看就離開。

單車族遊客將竹田驛園作為休息站，通常在戶外空間休息、喝飲料、使用洗手間，有些特別興趣的人逛逛園區，參觀舊車站、池上文庫、劉秀雲紀念館等。

為紀念民國 100 年(2011)，臺鐵進行「鐵道旅行幸福 100 蓋章活動」，竹田車站也列為其中之一，因此不少遊客為收集蓋章而來竹田車站。竹田車站的蓋章由月臺上的新車站管理，但許多人不知道新車站的所在地，便向舊車站內的員工尋問。

2011 年 11 月，舊車站建築隔壁開始營運社區餐廳「驛之園鐵路風情美食館」，本來較為沒落的舊車站南邊（鐵路宿舍遺址）也活化，蛻變為人潮流動的空間。

（五）營運方式的變化

竹田驛園的建築及土地所有權都屬於臺鐵。1998 年，竹田鄉公所與臺鐵簽約後，除月臺及軌道等鐵路專用部分外，其他竹田車站的建築及土地由竹田鄉公所管理營運。現在，竹田鄉社區營造協會負責竹田園區整體的維護管理及舊車站建築、李秀雲紀念館、竹田文化館、驛之園鐵路風情美食館的運作；池上文庫研究學會負責池上文庫的運作。因此，不同於從前的車站，竹田驛園改由社區管理營運。

竹田鄉社區營造協會有工作人員與志工：有薪資的工作人員負責整潔、服務員等日常性工作；無薪資的志工負責教學課程準備、導覽、活動助理等臨時性工作。工作人員的工作表現不理想，通常只做固定的工作而已，沒有注意園區情況而提出要改善的問題（訪談調查記錄「竹田 6」）。對此，有些社區居民及鄉親透過私下的人際關係與竹田鄉公所及關鍵人物溝通，從不同角度思考及執行園區改造的方案，以便改變社區居民及竹田驛園工作人員的想法（訪談調查記錄「竹田 6」）。

（六）小結

竹田車站再造軟體面成果包括社區整體的活化及改變，促進竹田的社區營造。
表 4-2 整合竹田車站再造軟體面成果的評估結果。

表 4-2 竹田車站再造軟體面成果的評估結果

指標		評估結果
1	歷史文化面的效應	- 社區居民認同及重視車站的歷史文化要素。 - 車站空間表現出客家文化、日本文化、鐵道文化等竹田的鄉土文化特色。
2	社會面的效應	- 社區居民認為竹田車站代表竹田，因此車站凝聚地方認同感。 - 社區對車站的情感引起車站再造過程，車站再造又帶動社區營造及社區內外的交流。
3	經濟面的效應	- 社區逐漸創造地方特色商品，在車站推銷或提供遊客服務，提升社區的經濟力量。 - 恐怕過度商業化消耗文化資源。
4	使用方式的變化	- 曾經竹田車站是單純的交通節點，現在變成具生活據點與觀光景點的特性之空間。 - 車站使用方式變成多元，社區居民為散步、參加活動、聚會、參觀等目的使用車站。 - 許多社區居民騎機車或腳踏車特別來車站。
5	營運方式的變化	- 曾經竹田車站是由臺鐵管理的一般車站，現在變成由社區組織及社團管理營運的空間。 - 社區組織有工作人員與志工，分擔不同內容的工作。 - 社區居民從不同角度參與車站空間改造的工作。

三、硬體面成果的評估分析

車站再造硬體面成果的評估指標分為車站機能的改善、車站環境的改善、車站與社區的空間連續性等三項議題。

（一）車站機能的改善

舊車站建築維修後，改成竹田鄉社區營造協會的工作站及社區商店；舊木造倉庫維修後，改成小型日文圖書館的池上文庫；舊水泥倉庫維修後，改成繼承鄉土文化的李秀雲紀念館與竹田文化館；竹田驛園成立時新建的小木屋改成竹田鄉社區營造協會提供餐飲的驛之園鐵路風情美食館。因此，竹田車站成為吸引遊客的觀光景點（訪談調查記錄「竹田 1」），也成為社區居民與臺日遊客交流的場地（訪談調查記錄「竹田 4」、「竹田 5」）。

（二）車站環境的改善

1. 形塑車站意象的具體空間

問卷調查結果「4-2. 形塑車站意象的具體空間」表示社區居民及屏東縣民形塑車站意象的具體空間。社區居民的 37%將「竹田驛園整體」作為形塑車站意象的具體空間，31%選擇「包括車站的社區」，20%選擇「舊車站建築外觀」，5%選擇「池上文庫」；屏東縣民的 38%將「竹田驛園整體」作為形塑車站意象的具體空間，24%選擇「包括車站的社區」，20%選擇「舊車站建築外觀」，7%選擇「池上文庫」（圖 4-35）。由此可見，無論社區居民或屏東縣民，車站與社區的整體環境、竹田驛園整體環境是形塑車站意象的關鍵要素。

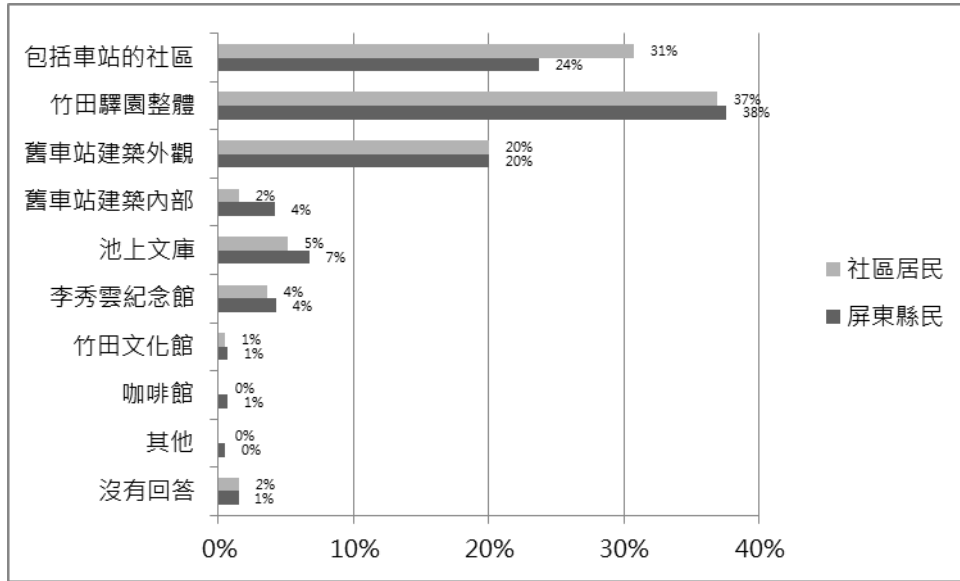


圖 4-35 形塑竹田車站意象的具體空間

2. 車站環境的改善

雖然竹田車站的環境已經改善，但因規劃專業人才不足，難以進行後續工作（訪談調查記錄「竹田 3」、「竹田 6」）。現在，屏東縣政府及竹田鄉公所共同進行「竹田之星」計畫，鼓勵社區、NPO、社區居民提出環境改善方案，地方政府對核定者給予經費。有規劃設計經驗的社區居民及鄉親善用該計畫，重新開始竹田車站的環境改善（訪談調查記錄「竹田 6」）。

（三）車站與社區的空間連續性

竹田車站雖然地理位置上屬於履豐村，但正面朝向竹田鄉行政中心的竹田村，因此竹田車站與竹田村的地理、歷史關係非常深遠。曾任竹田車站站長的張瑞松指出⁶⁵：

竹田車站之所以被劃進履豐村，而不是屬於關連性較緊密的竹田村，乃因為當時在劃定範圍時，原本以鐵道為村界，卻因履豐村會因此顯的區域過小，而將村界定在現今的豐明路與中山路交會的溝渠。

從竹田村至竹田車站的豐明路、中山路、中正路上有公家機關密集，並豐明路、中山路的西端路底為車站，車站位於社區的外邊，但距離不遠，步行 10 分鐘即可抵達。（圖 4-36）

⁶⁵ 竹田村長傅民雄編輯的《竹田村史》（未刊行）草稿中，張瑞松的訪談記錄。

竹田驛園的園區管理、池上文庫以外設施的運作由竹田鄉社區營造協會負責，該協會的工作人員與文化志工常駐在園區；在池上文庫，曾館長開放日每天上班，負責整潔、待客、藏書整理等工作。工作人員及志工多為社區居民，來自內埔的曾館長也很熟悉社區的事情，因此這些工作人員、志工的存在促使社區居民流動於車站與社區之間，加強車站與社區的聯繫關係。

竹田驛園包括廣場、室內開會空間（竹田文化館）、餐飲設施（驛之園鐵路風情美食館），甚至社區組織的工作人員、志工常駐，因此具有社區活動中心的功能。竹田鄉公所、竹田鄉社區營造協會、池上文庫、以及其他組織週末或固定日期舉辦活動，通常竹田驛園成為其主要場地（訪談調查記錄「竹田 3」、「竹田 5」），並提升社區居民對車站的知名度與親切感（圖 4-37）。



圖 4-36 竹田車站與社區的空間關係

資料來源：竹田鄉行政區域圖⁶⁶



圖 4-37 竹田驛園的社區活動

資料來源：研究者攝影 (2011)

⁶⁶ 內政部「臺灣行政區域圖」，[Online] Available: <http://taiwanarmap.moi.gov.tw/moi/run.htm> (2012.3.25)。

（四）小結

竹田車站硬體面成果包括車站機能與環境的改善、車站與社區的緊密化等，加強車站與社區的關係。表 4-3 整合竹田車站再造硬體面成果的評估結果。

表 4-3 竹田車站再造硬體面成果的評估結果

指標		評估結果
1	車站機能的改善	車站變成具社區組織工作站、社區商店、圖書館、鄉土資料館、餐飲店的多角機能園區。
2	車站環境的改善	- 社區居民重視車站與社區的整體環境、車站整體的環境。 - 因社區缺乏專業人才，難以進行永續性的環境改善工作。 - 部分居民向地方政府申請經費，自行設計及執行環境改善工作。
3	車站與社區的空間連續性	- 從地理上的觀點來看，車站與社區的關係非常密切。 - 從使用上的觀點來看，社區居民通常以工作人員或志工的身分在車站工作，地方政府及社區組織固定舉辦活動，因此車站與社區的關係非常密切。





第五章 大林車站的個案分析

為改善鐵路運輸服務的水準，近年臺鐵及鐵工局積極淘汰老舊車站建築，改建新車站。這些新車站的改建通常被視為公共工程，多為採取由上而下的規劃方式。車站改建時，社區能否參與其過程？

第一節 大林車站的概要

一、地理位置

大林車站是臺鐵縱貫線的車站，位於嘉義縣大林鎮（圖 5-1），車站地址位於吉林里，附近為大林鎮的中心市區（圖 5-2），因此是大林鎮的代表車站。



圖 5-1 大林鎮的地理位置

資料來源：大林鎮行政區域圖⁶⁷



圖 5-2 大林車站的地理位置

資料來源：大林鎮行政區域圖⁶⁸

⁶⁷ 內政部「臺灣行政區域圖」，[Online] Available: <http://taiwanarmap.moi.gov.tw/moi/run.htm> (2012.3.25)。

⁶⁸ 內政部「臺灣行政區域圖」，[Online] Available: <http://taiwanarmap.moi.gov.tw/moi/run.htm> (2012.3.25)。

二、大林鎮的概要

嘉義縣大林鎮位於嘉義縣最北端的嘉南平原上，北鄰雲林縣斗南鎮及大埤、古坑鄉，西鄰溪口鄉，東鄰梅山鄉，南鄰民雄鄉。鎮內南北方向貫穿臺鐵縱貫線鐵路、中山高速道路、福爾摩沙高速公路、臺 1 線（縱貫公路）等幹道，縱貫線鐵路上僅有大林車站。地形向西遞降，東西長約 12 公里、南北寬約 8 公里，面積約 64 平方公里，民國 100 年(2011)10 月底的戶籍人口 33,261 人，包括 21 里(東林、西林、吉林、平林、明華、明和、三村、排路、西結、湖北、大糖、大美、過溪、內林、中坑、上林、中林、三和、義和、溝背、三角)、317 鄰的行政區域。

日治時期至 1980 年代的主要產業為製糖與農業，農作物以稻米、甘蔗為主。1980 年代以後，臺灣的糖業失去國際競爭力，臺糖公司逐漸縮減產糖量，使得大林糖廠於 1992 年遭簡化合併於北港糖廠；1996 年，大林糖廠的製糖工程終於停止，僅留下特殊糖的生產線（許芳瑜，2003：pp.178-179）。農業方面，經濟價值較高的蘭花、鳳梨、竹筍、柑桔等商業作物取代稻米。雖然保留一級產業為主的產業結構，1990 年代以後大林鎮內陸續設立南華管理學院（現南華大學，1996）、大林慈濟醫院（2000）、臺糖大林生技廠（2004）、崇仁醫護管理專科學校分校（2007）、大埔美智慧型工業園區（2009）等學術、醫療、研究領域的設施，一級產業為主的產業結構逐漸改變，三級產業的比率愈來愈高，並使得日間人口增加。



三、大林車站的歷史沿革

日本領臺後，臺灣總督府從南北兩側開始建設鐵路，明治 33 年(1900)，打狗（現高雄）至臺南的路段通車。明治 36 年(1903)，從南部延伸的鐵路抵達他里霧（現斗南），同時設置大莆林車站。大正 9 年(1920)，隨著臺灣的地方改制，大莆林改為大林，站名也改稱大林車站。

明治 42 年(1909)，新高製糖株式會社在大林開設嘉義工場後，糖業成為大林的主要產業，大林車站也跟著發展。大正 2 年(1913)，新高製糖開設大林至小梅（現梅山）的糖業鐵路，翌年增設大林至新港的糖業鐵路。除了糖業所需的貨運之外，大林至新港的糖業鐵路負責從縱貫鐵路沿線前往新港奉天宮、北港朝天宮參拜的香客運輸之任務，大正 6 年(1917)，大林至北港的直達糖業鐵路通車，強化香客鐵路的機能。因此，大林車站成為乘客與貨物集散的轉運站，是嘉義地區僅次於嘉義車站的第二大站。

戰後，臺糖繼承糖廠與糖業鐵路的營運，大林車站依舊保持其交通樞紐的地位，被定為二等站，甚至民國 56 年(1967)，為因應乘客的增加，原有的木造車站建築改建為鋼筋混凝土造建築。

1970 年代，糖業鐵路的客運機能被公路交通取代，民國 71 年(1982)前，所有的糖業鐵路停辦客運，使得大林車站失去轉運機能；1990 年以後，隨著國內產業結構與國際市場的變化，臺灣的糖業急速衰退，民國 85 年(1996)，大林糖廠正式停止製糖，大林車站也停辦貨運。

第二節 大林車站再造過程

一、大林鎮的近年情況

(一) 1990 年代以後的大林鎮

1996 年，臺糖大林糖廠停止生產，使得大林失去 80 年以上支撐其經濟基礎的製糖產業，替代產業的振興成為最重要的問題。糖廠停工前，大林鎮試圖邀請外部佛教團體進駐大林設置公共設施，後來成功佛光山、佛教慈濟慈善事業基金會（簡稱慈濟）的臺灣三大佛教團體中之兩個團體決定在大林鎮設立教育設施與醫療設施：1996 年，由佛光山在大林鎮東南部的中坑里創設南華管理學院，於 1999 年升格為南華大學，2010 年度的學生人數 5,473 人、教職員人數 605 人之中型綜合大學⁶⁹；1996 年，慈濟決定在大林後站地區的平林里設立綜合醫院，於 2000 年大林慈濟醫院落成啟用，使得人口 3 萬多人的大林鎮擁有病床數 948 床之「田中央的大醫院」⁷⁰。除此之外，2000 年，經濟部核定大埔美智慧型工業園區規劃，開始建造大林鎮的科技生產重點區。

(二) 大林都市計畫的改訂

大林都市計畫於 1972 年公告實施，當時已經規劃前後站地區的土地劃分，後站地區預計建設商業區、住宅區、綠地公園、停車場等，奠定現在的都市空間之基本藍圖。

1990 年，隨著法規改訂，臺糖公司開始土地開發事業，後站地區的農場土地可以賣出或臺糖直接開發，促進後站地區的都市計畫（許芳瑜，2003：pp.184-185）。1992 年，大林都市計畫通過第二次通盤檢討案，都市計畫區的南邊的農業區 18.56 公頃改為醫療專用區，供大林慈濟醫院建設用地之用⁷¹；2002 年，大林都市計畫通過第三次通盤檢討案，除了容積率管制舒緩之外，土地劃分沒有大變化；2011 年，大林都市計畫擬定第四次通盤檢討案，提出大林車站為中心的空間佈局與開放空間系統。

⁶⁹ 南華大學「校務基本資料」，[Online] Available: <http://ord.nhu.edu.tw/front/bin/cglist.php?Category=68> (2012.4.5)。

⁷⁰ 大林慈濟醫院，[Online] Available: http://www.tzuchi.com.tw/tzuchi/About_DL_Center/Default.aspx?ContentType=6&IdentityID=57 (2012.4.5)。

⁷¹ 醫療專用區的面積後來改為 18.44 公頃，第三次通盤檢討案採用調整後的面積。

1. 空間佈局構想

大林都市計畫區的發展大致可以大林車站為核心，向周圍形成 5 條軸線：(1) 大林車站—市中心區—大林糖廠；(2) 大林車站—西側乙種工業區；(3) 大林車站—西南側；(4) 大林車站—大林慈濟醫院；(5) 大林車站—運動綠廊。未來期望透過空間佈局的調整，強化此五條軸線（圖 5-3）。

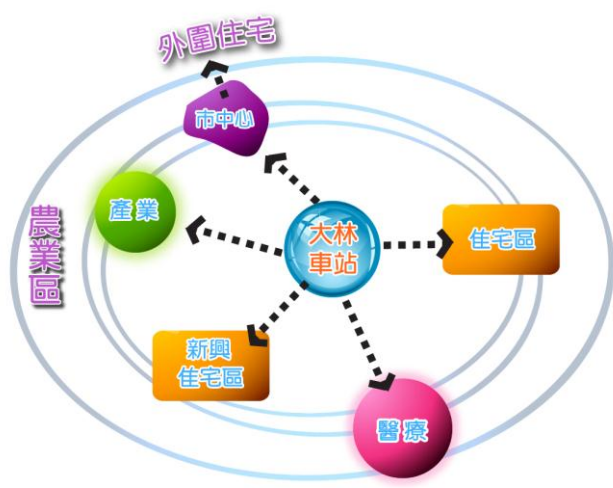


圖 5-3 大林鎮中心市區的空間佈局構想

資料來源：大林鎮公所《變更大林都市計畫第四次通盤檢討案》

2. 開放空間系統構想

考量目前計畫區內外的休憩空間未完整串連，且為提供居民最充足的開放空間，達成計畫區綠點—綠軸—綠網的構想（圖 5-4）。



圖 5-4 大林鎮中心市區的開放空間系統構想

資料來源：大林鎮公所《變更大林都市計畫第四次通盤檢討案》

（三）大林火車站周邊都市更新案的擬定

2008 年，中央政府將都市更新列為「愛臺十二建設」之一，全方位推動都市更新，由「基地再開發」為主的更新模式，推進到「地區再發展」及「地域都市再生」；由「重建型」都市更新推進到「整建維護型」都市更新；由「投資型」都市更新推進到「社區自助型」都市更新⁷²。在此理念下，內政部營建署、嘉義縣政府擬訂「大林火車站周邊都市更新案」⁷³。

1. 規劃範圍

本計畫區的範圍以大林車站前站的舊市區為主，東以平和街、鐵路用地為界，西與中正路相鄰，南至民生路，北止於中興路，面積約 18 公頃，整體包括大林都市計畫區（圖 5-5）。



圖 5-5 大林火車站周邊都市更新案計畫範圍

資料來源：內政部營建署都市更新網⁷⁴

2. 規劃目的

本都市更新案配合相關計畫的指導，並兼顧大林鎮的整體環境發展，針對車站前舊市區進行規劃，透過都市更新方式，改善老舊窳陋地區環境品質，以促進土地合理有效的利用。聯繫大林車站與大林慈濟醫院、大埔美智慧型工業園區、南華大學、大林糖廠再開發等大林鎮內的大型設施及未來開發的地區，以致找出

⁷² 內政部營建署都市更新網「愛臺十二建設」，[Online] Available: <http://twur.cpami.gov.tw/about/about.aspx?ABOUTID=5> (2012.3.20)。

⁷³ 內政部營建署都市更新網「大林火車站周邊都市更新案」，[Online] Available: <http://twur.cpami.gov.tw/urquery/g-b-1-4.aspx?CASEID=NzM=> (2012.3.20)。

⁷⁴ 內政部營建署都市更新網，[Online] Available: <http://twur.cpami.gov.tw/urquery/g-b-1-2.aspx?CASEID=NzM=> (2012.3.20)。

舊市區恢復的元素，注入再生新活力，展現大林小鎮的風情。

3. 規劃策略

短期整建維護推動策略為中山路兩側景觀及主軸節點意象塑造、中正路兩側景觀綠化等，皆屬形大林鎮整體景觀風貌特色的一環。

中期整建維護推動策略為配合都市計畫通盤，檢討予以調整空間結構方案：住宅區的機能調整、商業主軸節點的塑造。

住宅區的機能調整之重點地區為計畫區北側邊緣，配合該計畫區整體發展定位，強化站區的商業核心意象，並同時塑造車站核心與大埔美智慧型工業園區之間的門戶節點商業區。

商業主軸節點的塑造為，除有效發揮區位特性，並同時提供商業主軸所需求的停車空間，調整機關用地為廣場兼停車場用地。

4. 發展構想

該計畫初步提出之再發展定位為「悠遊街區、慢活小鎮」，並以建構便捷完善的轉運驛站、打造活力多元的小鎮街區、營造舒適宜人的生活社區、形塑綠色生態的休閒環境等四大發展機能（圖 5-6）。

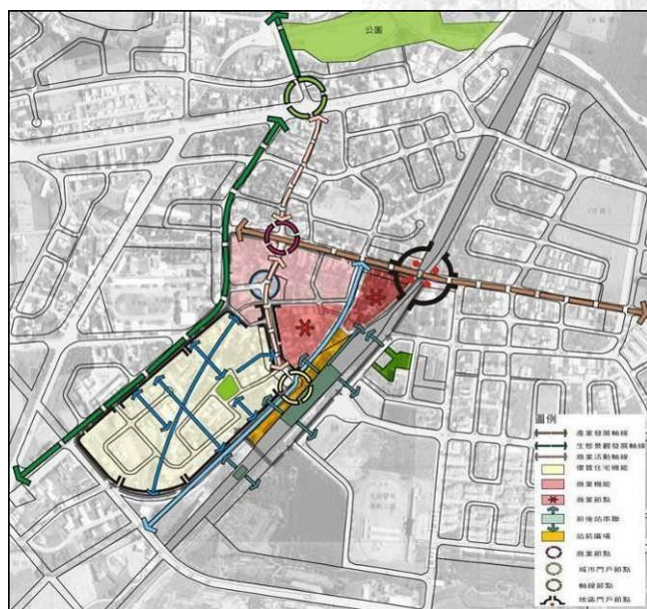


圖 5-6 大林火車站周邊都市更新案發展構想圖

資料來源：內政部營建署都市更新網⁷⁵

⁷⁵ 內政部營建署都市更新網，[Online] Available:

（四）大林慈濟醫院周邊整體規劃案的擬定

2008 年，大林鎮公所規劃大林慈濟醫院周邊的都市計畫區。該規劃案的基地包括大林都市計畫區南側工業區 27 公頃、農業區 32 公頃，除外大林慈濟醫院所在的醫療專用區（18.44 公頃）。配合健康城市、樂活主義的概念，規劃為具健康、養身、綠色、永續的「樂活養身居」，並將其目標定位為對外及對內兩方向：對外為發展觀光醫療，帶動大林鎮整體發展；對內為發展樂活住宅，提供當地居民及觀光人潮舒適、便利的住宅環境。預計將提供 30 多公頃的住宅用地，其餘劃設為商業及公共設施。（圖 5-7）



圖 5-7 大林慈濟醫院周邊整體規劃案

資料來源：大林鎮公所《變更大林都市計畫第四次通盤檢討案》

（五）大林鎮志工活動的活化

大林慈濟醫院提出「品質慈濟化、特色草根化、活力創意化」的目標，慈濟志工、工作人員積極配合地方社會的福利提升，推廣社區醫療、社區志工活動，興起大林鎮居民參與志工活動的風潮。

2002 年，臺糖大林糖廠退休的林添發與 7 名大林糖廠退休員工、大林鎮的友人等設立弘道老人福利基金會（簡稱弘道）大林志工站，隔年開始社區志工活動。弘道在後站運動公園內的老人會館設置大林志工站服務中心，秉持「在地志工服務在地長輩」、「老人服務老人」的理念，平均年齡 65 歲以上的志工關懷獨居長輩及身心障礙者，提供居家服務，舉辦文康休閒活動。弘道的活動受到大林鎮居

民的認同，其規模愈來愈大，於 2006 年三和社區照顧關懷據點成立，對三和里、平林里的長輩開設健康促進課程；2008 年，志工人數到達 104 人，服務獨居長者 173 人，年間服務次數 9,783 次，年間服務時數 13,700 小時。⁷⁶

（六）大林鎮的執政情況

大林鎮執政由兩個派系控制，一派屬於民進黨，另一派屬於國民黨，選舉時互相爭取鎮長的地位。2005 年，嘉義縣長陳明文為穩固自己派系，支持屬於民進黨派系的李秀美參選大林鎮長，成功當選。2008 年，李鎮長涉及賄選而遭停職，陳縣長則指派李鎮長女兒黃貞瑜代理⁷⁷。雖然嚴重受到世襲的批評，但隔年選舉的結果，黃鎮長代理得了 58.17% 的高得票率⁷⁸，打敗曾任大林鎮長的國民黨候選人，成功就任鎮長。李鎮長任內，黃貞瑜回鄉就讀國立中正大學，經歷溪口鄉公所機要課員、李鎮長助理等工作，參與大林鎮執政，並了解大林鎮的情況。黃貞瑜就任代理鎮長、鎮長後，基本上延續李秀美的政策，因此 2005 年以後，在李、黃鎮長執政下，大林鎮的政策具有一貫性方針。此外，李、黃鎮長與陳縣長、2009 年與黃鎮長同時當選的嘉義縣長張花冠之間有良好的互動關係，對公部門的合作、預算分配等方面帶來很大的優勢。

李秀美、黃貞瑜鎮長執政開始後，積極推動社會福利的提升、民間社團及志工的參與、大規模造鎮及景觀環境改善、地方藝文振興、環保綠色小鎮的營造等政策⁷⁹。同時期，鎮公所與南華大學、慈濟、弘道等進駐大林鎮的民間團體之間建立良好的互動關係，鎮公所通常與這些團體合作舉辦活動。黃鎮長因於 2009 年當選時弱冠 26 歲，與嘉義縣政府、大林鎮里鄰層次的行政人員保持良好的關係，甚至沒經歷過選戰、沒有政治敵人、沒有選舉包袱，成為較沒有黨派之分的鎮長⁸⁰。

大林鎮公所於 2007 年至 2009 年陸續推動城鄉風貌相關計畫，進行休閒遊憩、景觀改善、運動休閒、鄰里社區風貌塑造等領域的建設工程。表 5-1 表示其中與大林車站有關的工程，多為屬於景觀改善領域，包括市區活化、行人空間塑造等。

⁷⁶ 弘道老人基金會大林志工站，[Online] Available: <http://www.hondao.org.tw/shon/dalin/index.htm> (2012.4.5)。

⁷⁷ 臺灣立報「大林鎮風雲」(2008.7.13)，[Online] Available: <http://www.lihpao.com/?action-viewnews-itemid-2711> (2012.4.5)。

⁷⁸ 第 16 屆鄉鎮（縣轄市）長選舉候選人得票概況 (2009.12.5)，[Online] Available: <http://vote.nccu.edu.tw/cec/vote3.asp?pass1=H200906210000000aaa> (2012.4.5)。

⁷⁹ 大林鎮公所「施政理念」，[Online] Available: <http://www.dalin.gov.tw/cht/index.php?code=list&ids=28> (2012.4.5)。

⁸⁰ 聯合報「26 歲代理鎮長黃貞瑜獲肯定」(2009.2.19)，[Online] Available: http://www.dalin.gov.tw/cht/index.php?code=list&flag=detail&ids=58&article_id=3056 (2012.4.5)。

表 5-1 大林鎮內相關建設工程 (2007-2009 年)

年度	執行單位	計畫名稱	決標金額
2007	大林鎮公所	嘉義縣大林鎮門戶空間綠美化風貌計畫	738,000 元
	大林鎮公所	嘉義縣大林鎮活化市街景觀改善工程	4,230,000 元
	大林鎮公所	嘉義縣大林鎮運動公園周邊暨老人會館前廣場環境改善工程	4,660,000 元
	大林鎮公所	大林鎮後火車站停一、停二及運動公園公共空間綠美化工程	6,918,561 元
2008	嘉義縣政府	嘉義縣大林鎮活化市街景觀改善工程(第二期)	7,350,000 元
2009	大林鎮公所	大林鎮既有市區人行及通學步道改善工程	4,994,000 元

資料來源：大林鎮公所《大林鎮景觀綱要計畫成果報告》



二、大林車站改建計畫

1990年代以後，按照大林都市計畫，原本甘蔗田的後站地區逐漸改為住宅區、運動公園、國小等，蛻變為大林鎮內人口增加最快速的地區。2000年，大林慈濟醫院啟用後，醫院利用者與工作人員激增，開設後站的需求愈來愈大。2004年，雖然在後站設置通到前站的地下道，但車站使用者一旦繞到前站才能上下車、買車票，對後站利用者並不方便，甚至車站本身分隔前後站地區、阻礙前後站的聯繫與前後站地區的均衡發展之情形也不改變。

2006年，李秀美鎮長在立法委員張花冠、嘉義縣長陳明文的協助下，向中央政府爭取大林車站改建經費，將大林車站改建工程納入「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設計畫」⁸¹。該預算本來為基隆車站改建而編列，但因基隆車站改建工程延滯的關係，該預算無法消化，後來為大林、民雄兩站改建工程做為替代性之使用。當時的中央政府、嘉義縣政府、大林鎮公所都由民進黨執政，因此採取較有彈性的方式改編政府預算。⁸²

為聯繫前後站地區，並考量前後站利用者的便利性，新大林車站採用跨站式，前後站均設置出入口。臺鐵設計車站建築時，提出3項工程要求：以節能減碳的理念為設計基礎，減少車站使用的水電、維護費用；發揮車站的多機能價值，善用社會資源進行車站綠美化、規劃良善旅運設施、無障礙空間及動線、廣設多目標使用空間，以致增進地區商業及藝文活動，方便行旅，增加鐵路營收；既保留傳統舊有車站樣貌，又結合新的節能建築元素，藉由新舊車站來形塑出整體空間美感的意象⁸³。臺鐵實施競圖的結果，九典聯合建築師事務所的設計案通過評選，提出基於綠建築的太陽能省能效益構想、生活美學觀念之規劃。九典聯合設計師事務所指出4項規劃理念⁸⁴：

1. 還原大林原始意象

大片植林使大地原貌復甦，跨站式站房形成連接車站東西兩端的生活橋梁。

2. 保留回家的感覺，空間再利用

保留熟悉的原有站房建築，賦予新的空間詮釋，增加遠眺、期待的附屬空間。

⁸¹ 交通部交通新聞稿「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設計畫」(2006.5.19)，[Online] Available: <http://www.motc.gov.tw/mocweb/GIP/wSite/fp?xItem=9159&ctNode=145&mp=1> (2012.3.20)。

⁸² 訪談記錄 2-4。

⁸³ 臺鐵「臺鐵捷運化計畫大林站跨站式站房新建工程」

⁸⁴ 臺鐵「臺鐵捷運化計畫大林站跨站式站房新建工程」

3. 提升休閒、觀光、教育等附加價值

展示、教育、地景的重建，供民眾聚集的容量。

4. 以輕量化搭配生態與能源的應用，永續的意向塑造

以新站體設置月臺中央，創造更大的腹地空間，降低壓迫感，輔以節能手法及材料的應用及自然的通風採光。

總而言之，新車站建築不但擴大車站機能，擁有地方社會、臺鐵所需求的不同機能，而且外觀也採用與刻板印象上的車站建築不同造型，視覺上表現出大林所提出的綠色、環保、健康、新舊融合等意象。但另一方面，為增加前站的停車場，建於日治時期的舊倉庫、舊員工宿舍等都被拆除，出現社會上的需求勝於保存地方文化遺產之現實。（圖 5-8）

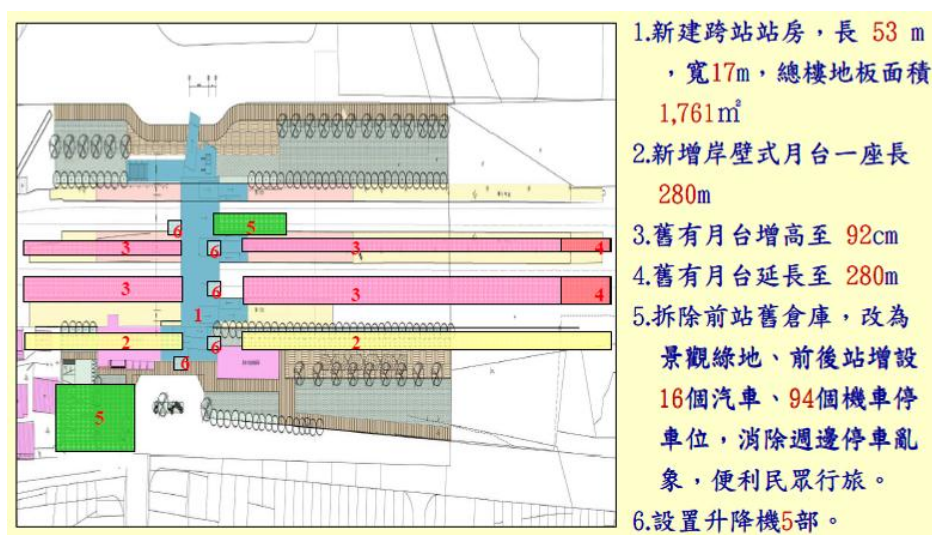


圖 5-8 大林車站改建工程內容

資料來源：臺鐵⁸⁵

⁸⁵ 臺鐵「臺灣捷運化計畫大林站跨站式站房新建工程」（2008）。

三、大林車站改建後的情況

（一）新大林車站落成與中山路老街活化

2008 年 12 月，大林車站新建工程、中山路老街活化工程同步完工，大林鎮公所主辦「中山老街變新裝，鄉親做伙給我請」慶祝活動，除了向大林鎮居民及外來遊客參觀大林車站、站前的中山路老街之新樣貌，並推銷中山路老街的臭豆腐、豆花、鴨肉麵線、雞肉飯等傳統小吃及大林鎮農特產品，舉辦各類表演、娛樂活動。大林鎮代理鎮長黃貞瑜進行大型踩街活動，踩街過程中向民眾發送現金券；嘉義縣長陳明文也到場，親自為中山路老街的店家站臺，並將準備象徵好彩頭的菜頭分給店家。⁸⁶

（二）志工隊的活動

在大林車站改建過程中，臺鐵同意由地方政府及民間機構共同認養前後站綠地，善用社會資源。

2008 年 6 月，配合新大林車站啟用，弘道成立大林環保志工隊，22 名志工負責後站周邊的空間整潔，每週二早上從事清潔活動⁸⁷。因每週一晚間在後站廣場開大林夜市的關係，該活動定為隔天早上。

在前站地區，吉林里的志工隊負責前站周邊的空間整潔，每週四早上從事清潔活動。2010 年，吉林社區發展協會成立後，該協會負責之。

（三）在大林車站舉辦活動

新大林車站啟用後，前後站前面出現廣場，大林鎮公所使用這些站前空間定期舉辦各類活動。規模較大的活動為 2009 年 5 月的嘉義社區藝術季活動、同年 12 月的柳橙節及聖誕踩街活動；2010 年 12 月的聖誕節環保踩街活動及大林產業文化館落成啟用典禮；2011 年 4 月的嘉義縣優質環保示範區觀摩活動及大林鎮模範母親表揚活動。這些活動雖然嘉義縣政府、大林鎮公所等官方主導，但大林車站商圈的商業組織及社區組織、弘道及慈濟等志工團體、社區居民、本地藝術家

⁸⁶ 大林藝文生活報「老街真情味·大林展新貌」(2008.12.24)，[Online] Available: <http://enews.url.com.tw/enews/48676> (2012.4.5)；大林鎮公所新聞稿「中山老街變新裝，鄉親做伙給我請：12/27 在大林火車站前熱鬧登場」(2009.2.5)，[Online] Available: <http://dalin.cyhg.gov.tw/newsview.asp?ID=366> (2012.4.5)。

⁸⁷ 弘道大林志工站，[Online] Available: <http://www.hondao.org.tw/shon/dalin/service.htm> (2012.4.5)。

等參與且扮演重要的角色，提高社區居民對大林車站及大林站前商圈的認同感。

（四）大林產業文化館、旅遊服務中心的開幕

新大林車站啟用後，大林鎮公所陸續進行車站附近景觀環境改善工程。在嘉義縣政府的協助下，大林鎮公所向臺鐵承租閒置倉庫，爭取經濟部商業司經費補助改造而成「大林產業文化館」；同樣承租舊車站站房的一部分，在商業司補助下設置旅遊服務中心。民 2010 年，前站景觀環境改善工程完畢，大林產業文化館與設在舊站房內的遊客服務中心開始啟用，期待不但對旅客提供更好的服務品質，而且藉此平臺行銷大林觀光景點，推廣大林農特產品、展示大林各項文化及藝文展覽作品，活絡大林中山路商圈機能⁸⁸。同年 12 月，大林鎮公所以「喜樂大林，光耀商圈」為主題，在前站廣場及中山路老街舉行「聖誕節環保踩街活動及大林產業文化館落成啟用典禮」，在大林產業文化館展售大林優良的稻米、柑桔、竹筍等農特產品，並展覽大林產出的各類蘭花⁸⁹。



⁸⁸ NOWnews 「嘉義縣／嘉義縣大林產業文化館落成啟用」(2010.12.24)，[Online] Available: <http://www.nownews.com/2010/12/24/11471-2676570.htm#ixzz1dhKHYUe2> (2012.4.5)。

⁸⁹ 大林鎮公所「喜樂大林，光耀商圈：大林鎮 99 年聖誕節環保踩街活動暨大林產業文化館落成啟用典禮歡樂舉行」(2010.12.23)，[Online] Available: http://www.dalin.gov.tw/cht/index.php?code=list&flag=detail&ids=59&article_id=3544 (2012.4.5)。

第三節 大林車站的現況

一、大林車站的建築

(一) 新車站建築

大林車站的新車站建築於 2008 年竣工，採用開設前後站的跨站式，臺鐵首座綠建築車站，其建材及設計符合七項綠建築指標（圖 5-9），外觀多用木材及栽植，視覺上也強調綠建築的意象（圖 5-10）。



圖 5-9 七項綠建築指標

資料來源：臺鐵⁹⁰

因以綠建築為主要概念的關係，大林車站徹底採用環保設計：因全面採用節能減碳設計，大林車站沒有中央空調，所有居室空間及車站大廳為完全自然採光、通風的節能減碳設計；雨水回收系統、太陽能熱水器、晝光照明及太陽能燈、黑煙淨化系統及防音箱等，多採用先進、乾淨而無污染的諸多設計。另外，為配合大林慈濟醫院推動「克己復禮、心生歡喜」的減碳環保、簡約新生活運動，在車站大廳布置該醫院製作的節能減碳海報。⁹¹

另外，其重要的特色為新舊車站合併方式的設計。一般而言，車站改建時，舊車站建築除非具有特別歷史價值或建築上的價值，否則被拆除。尤其是戰後臺灣的車站建築通常沒受到任何重視，被視為簡陋、無價值的現代建築，因此幾乎沒列為歷史建築，更不能受到社區的認同感，反而期望盡快被淘汰。大林車站利用建於 1967 年的既有舊車站建築，合併設計新跨站站體，融合新、舊建築來展

⁹⁰ 臺鐵「臺灣捷運化計畫大林站跨站式站房新建工程」（2008）。

⁹¹ 臺鐵「臺灣捷運化計畫大林站跨站式站房新建工程」（2008）。

現地方人文、生態及景觀特色。(圖 5-11)



圖 5-10 大林車站外觀

資料來源：研究者攝影 (2011)



圖 5-11 大林車站前站正面

資料來源：研究者攝影 (2011)

車站大廳、售票口、剪票口、辦公室、洗手間等都設在鐵軌、月臺上空的二樓部分，出入口設有前後站(圖 5-12)。車站大廳與前後站出入口、3 座月臺之間設有電梯，完備無障礙設施。每段樓梯的高度也稍微低，行人上下時很方便，十分考量高齡者的使用(圖 5-13)。車站大廳因環保設計之故，自然採光、通風產生舒適的候車空間(圖 5-14)；在大玻璃窗前面配置長椅，作為乘客、車站使用者的休息空間。剪票口旁邊的閒置空間變為小遊戲場，設置幾臺遊戲機與飲料的自動販賣機(圖 5-15)。

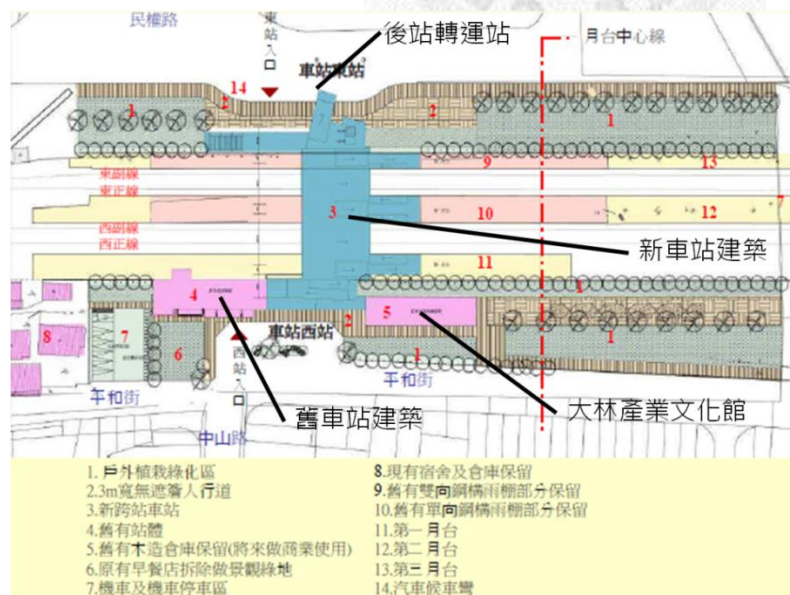


圖 5-12 大林車站平面圖

資料來源：引用自臺鐵⁹²，研究者部分修改

⁹² 臺鐵「臺灣捷運化計畫大林站跨站式站房新建工程」(2008)。



圖 5-13 大林車站樓梯

資料來源：作者攝影（2011）



圖 5-14 大林車站大廳

資料來源：作者攝影（2011）



圖 5-15 大林車站剪票口邊的小空間

資料來源：作者攝影（2011）

大林車站從頭班車出發的早晨 4 時半至末班車抵達的凌晨 1 時開放，晚間也值班站員服務，是整天無休息運作的公共空間。

（二）舊車站建築

新車站建築的一樓部分銜接舊車站建築，不但保留對本地人產生親切感的景觀，而且創造新舊車站建築融合的獨特景觀，成為大林車站的特色之一。

舊車站建築建於 1967 年，為因應運輸量的增加，取代日治時期的木造站房而建，屬於戰後臺灣的現代建築。其正面外觀，垂直方向的混凝土柱子、向外面突出的水平方向之屋簷、屋簷下面的連續窗戶等組合產生出很整齊的表現，體現出適合臺灣南部熱帶氣候的內外穿透空間。

2008 年，新車站建築落成後，舊車站建築內規劃設置遊客服務中心，後來卻未成功開設（圖 5-16）。目前舊車站建築內部沒有特別使用，僅有活動或節慶時，臨時變成展覽場（圖 5-17）。



圖 5-16 舊大林車站建築內部

資料來源：研究者攝影（2011）



圖 5-17 展覽時的舊大林車站建築

資料來源：研究者攝影（2011）



二、大林車站的周邊環境

大林車站的站前空間包括大林產業文化館與後站廣場。

（一）大林產業文化館

大林產業文化館位於大林車站前站廣場，於 2010 年整修再利用舊倉庫而成立（圖 5-18）。該設施本來企圖行銷大林觀光景點、推廣大林農特產品、展示大林各項文化及藝文展覽作品，但目前實際上蛻變為吉林社區的活動中心，設有開會、唱歌設施，供社區居民聚會之用。



圖 5-18 大林產業文化館外觀

資料來源：研究者攝影（2011）

（二）後站廣場

大林車站後站地區本來為大林糖廠潭底農場，沒有設置車站出入口。1990 年代，臺糖公司開始發展土地開發事業後，後站地區重劃大林慈濟醫院、住宅區、運動公園等新市區，成為大林鎮唯一的人口增加區域。到了 2004 年，終於設置連接前後站的地下道。2008 年，新車站落成後，設置後站出入口、公車轉運站、停車場、廣場等（圖 5-19）。在公車轉運站可以搭乘大林慈濟醫院、大林慈濟醫院斗六門診中心、南華大學、國立中正大學的接駁車及臺西客運大林梅山線。



圖 5-19 大林車站後站

資料來源：作者攝影（2011）

後站地區有大林運動公園、游泳池、大林老人會館、戶政事務所、農會等公共設施，並週一晚間在後站廣場旁邊的基地開設夜市，由此後站地區逐漸完備生活上的機能。

第四節 大林車站再造過程及成果的評估分析

按照第三章第一節表 3-4 的評估指標 (p.68)，對大林車站再造過程、軟體面成果、硬體面成果加以分析。

一、車站再造過程的評估分析

車站再造過程的評估指標分為規劃構想的擬定、合作關係的建立、社區參與等三項議題。

(一) 規劃構想的擬定

大林都市計畫第四次通盤檢討案與大林火車站周邊都市更新案提出車站為中心的空間結構，但這些規劃都大林車站改建後擬定，因此車站再造過程告一段落後才能規定車站的定位。雖然站後地區開發、鐵路乘客增加等因素需求車站改造，但臺鐵只能扮演消極的角色，在立法委員的支持下，嘉義縣政府向中央政府爭取經費，才能執行改建工程（訪談調查記錄「大林 4」）。嘉義縣政府與大林鎮公所參與車站建築設計，為配合大林的環保政策及「樂活」概念，向臺鐵要求採用綠建築（訪談調查記錄「大林 2」）。



(二) 合作關係的建立

大林車站再造過程顯示，曾任立法委員、嘉義縣長的陳明文、張花冠配合大林鎮公所，與中央政府及臺鐵建立合作關係；另一方面，林秀美、黃貞瑜等歷任鎮長已建立社區內的合作關係。臺鐵合作的態度雖然消極，但配合地方政府的規劃，不但採用綠建築設計，而且承諾大林鎮公所管理使用舊車站建築及舊倉庫，改建後站場維護管理的問題也與鎮公所及社區保持溝通（訪談調查記錄「大林 1」）。大林鎮公所與社區合作進行前站廣場的維護、舊倉庫與閒置空間的再利用等，並與慈濟及弘道合作維護後站廣場（訪談調查記錄「大林 2」）。

圖 5-20 表示大林車站的合作關係。

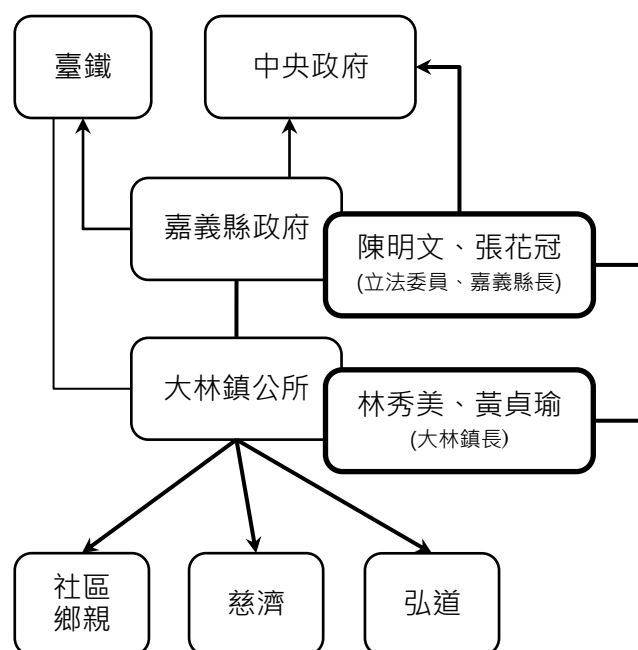


圖 5-20 大林車站再造的合作關係



(三) 社區參與

1. 車站的了解

問卷調查結果表示社區居民及大林鎮民對車站再造過程、車站設施、車站相關活動的了解。車站了解程度指出社區參與的實況。

1-1. 車站再造過程的了解

問卷調查結果「3-1. 車站再造過程的了解」表示社區居民及大林鎮民對車站改造過程的了解。社區居民、大林鎮民的 1%參與過相關規劃；社區居民的 28%很熟悉車站再造過程(「參與過相關規劃」、「很熟悉」)，84%至少聽說過其過程(「參與過相關規劃」、「很熟悉」、「知道」、「聽說過」)；大林鎮民的 28%很熟悉車站再造過程(「參與過相關規劃」、「很熟悉」)，90%至少聽說過其過程(「參與過相關規劃」、「很熟悉」、「知道」、「聽說過」)(圖 5-21)。由此可見，大林車站再造過程是社區居民及大林鎮民眾所皆知的事宜，但社區參與其過程的機率不高。

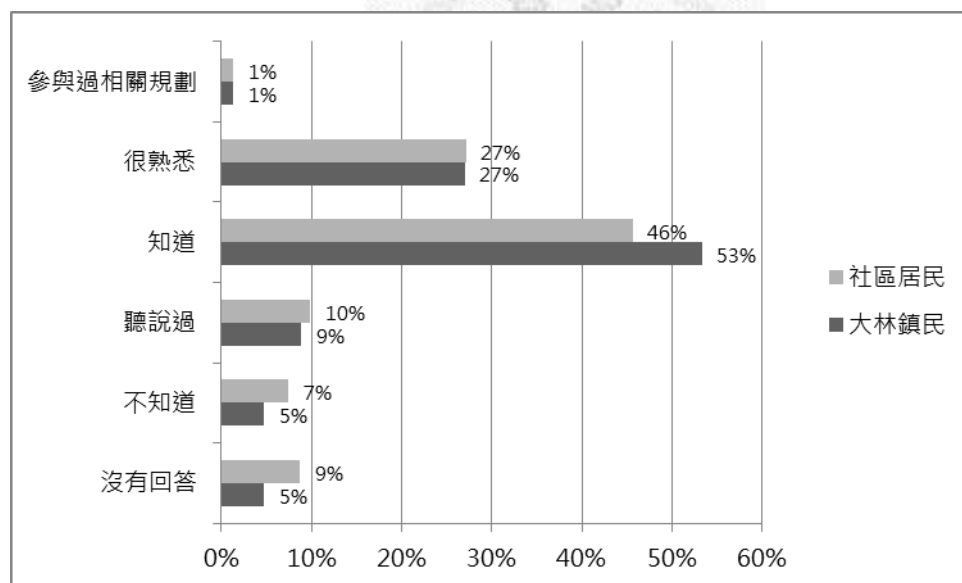


圖 5-21 大林車站再造過程的了解

1-2. 車站設施的了解

問卷調查結果「3-2. 車站設施的了解」表示社區居民及大林鎮民對車站設施的了解。社區居民的 75%知道新車站建築，69%知道舊車站建築；大林鎮民的 83%知道新車站建築，76%知道舊車站建築(圖 5-22)。大林車站改建時，新車站建築採用臺鐵車站罕見的設計，因此其獨特外觀、綠色建築的概念、穿越前後站地區的跨站式結構吸引民眾的關心。另一方面，已經四十多年坐在大林鎮門戶的舊車

站建築也凝聚一定的認同感，但其程度低於新車站建築，彷彿缺乏建於日治時期的木造建築那麼大的吸引力。

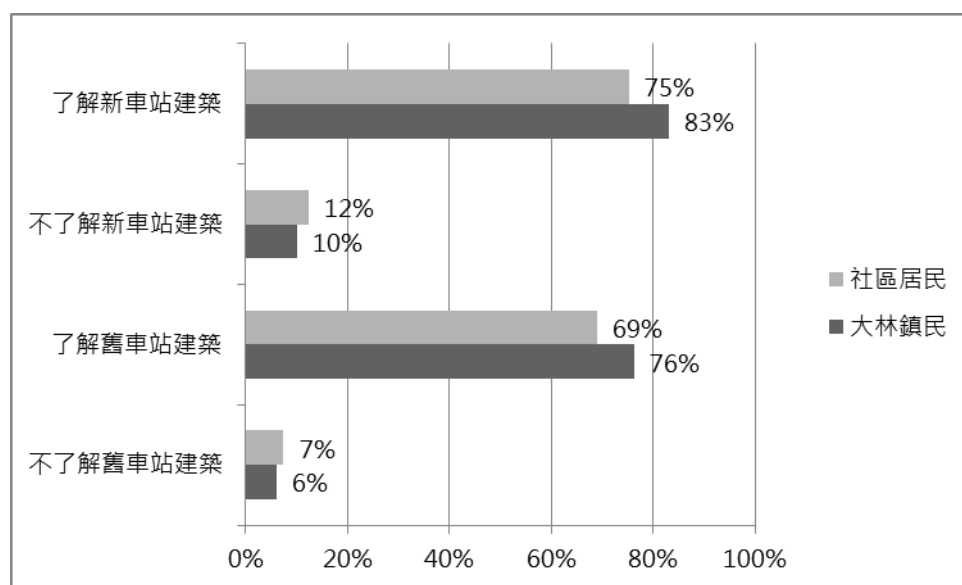


圖 5-22 大林車站設施的了解

1-3. 車站相關活動的了解

問卷調查結果「3-3. 車站相關活動的了解」表示社區居民及大林鎮民對車站相關活動的了解。社區居民的 12%、大林鎮民的 9%以工作人員或志工的身分直接參與過車站相關活動；社區居民的 32%、大林鎮民的 28%直接參加過車站相關活動；社區居民的 89%、大林鎮民的 92%至少聽說車站相關活動（「當過工作人員或志工」、「參加過」、「知道」、「聽說過」）（圖 5-23）。近年在大林車站舉辦的大小活動相當吸引民眾，不少居民不但參加其中，更自願當成工作人員或志工。由此可見，在大林車站再造過程，新車站建築與站前空間改善完成後，才有社區參與的風潮。

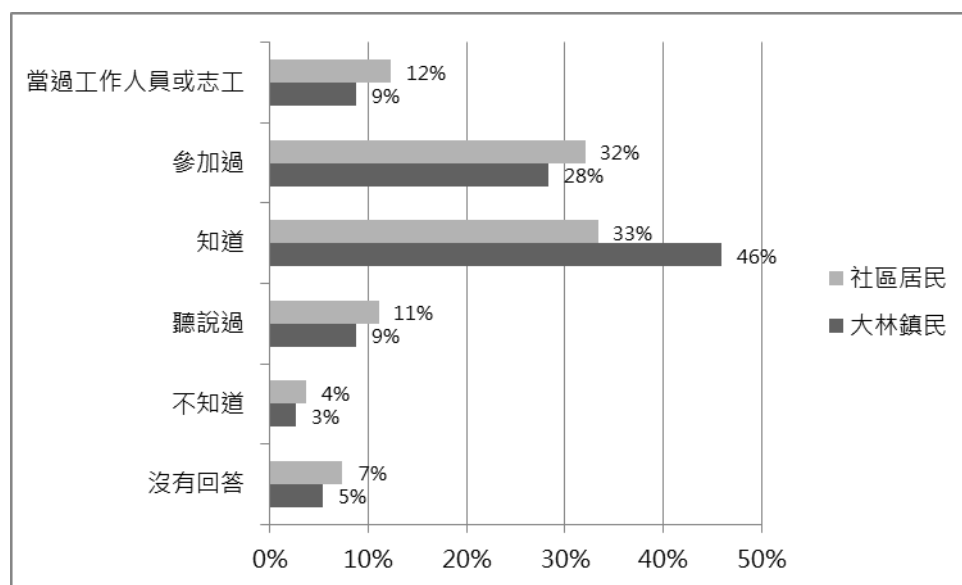


圖 5-23 大林車站相關活動的了解

2. 社區參與的情況

因地方政府及臺鐵主導車站改建工程，社區無法參與新車站建築的設計及建造過程。新車站完成後，在維護管理及使用的階段，地方政府及臺鐵鼓勵社區及志工團體的參與（訪談調查記錄「大林 1」、「大林 2」）。尤其是前後站的清潔工作已有分工模式，吉林里志工隊負責前站廣場，慈濟志工負責後站廣場（訪談調查記錄「大林 3」）。前站舊倉庫改成大林產業文化館及辦公室，供吉林社區發展協會的產業文化館、生態保護組織的辦公所之用；舊站房保留，內部設置遊客服務中心，其他空間供臨時活動之用（訪談調查記錄「大林 4」）。

（四）小結

大林車站再造過程從地方政府的要求開始車站改建工程，在關鍵人物的主導下，地方政府、臺鐵、社區、志工團體等建立合作關係，接著進行規劃構想的擬定，實現社區參與的車站維護管理。表 5-2 整合大林車站再造過程的評估結果。

表 5-2 大林車站再造過程的評估結果

指標		評估結果
1	規劃構想的擬定	- 車站改建時，為配合區域規劃，地方政府要求車站採用綠建築。 - 車站改建後，地方政府擬定都市計畫改訂案及都市更新案，提出車站為中心的空間規劃構想。
2	合作關係的建立	- 在政治人物的協調下，向中央政府爭取車站改建經費，讓臺鐵同意地方政府要求的車站設計。 - 在大林鎮長的主導下，社區、志工團體合作參與車站空間的維護管理工作。
3	社區參與	- 社區居民了解大林車站的程度較高，參加過車站相關活動的比率也偏高，但直接參與規劃過程的比率卻少。 - 地方政府及臺鐵主導車站改建工程，社區及志工組織在維護管理階段才能參與。 - 社區及志工組織負責站場整潔工作。 - 社區組織開設遊客服務中心及產業文化館，但因專業人才不足，後續運作情況不理想。



二、軟體面成果的評估分析

車站再造軟體面成果的評估指標分為歷史文化面的效應、社會面的效應、經濟面的效應、使用方式的變化、車站管理營運的變化等五項議題。

（一）歷史文化面的效應

1. 車站印象⁹³

根據竹澤等（2002）的研究，車站建築空間的印象分為「環境景觀」、「便利性」、「氣氛」、「文化性」等四項屬性，問卷調查結果「4-1. 車站印象的評分」按照這四項屬性對大林車站加以評估，打評分。每項屬性，「非常好」加 2 分，「好」加 1 分，「普通」沒有加扣分，「不好」扣 1 分，「非常不好」扣 2 分，將每個族群的平均評分作為該族群的評分。各屬性的最高評分為 2 分，最低評分為-2 分。圖 5-24 表示社區居民及大林鎮民對車站印象的評分。由此可見，社區居民對環境景觀、便利性的評價偏高，對氣氛、文化性的評價則偏低。

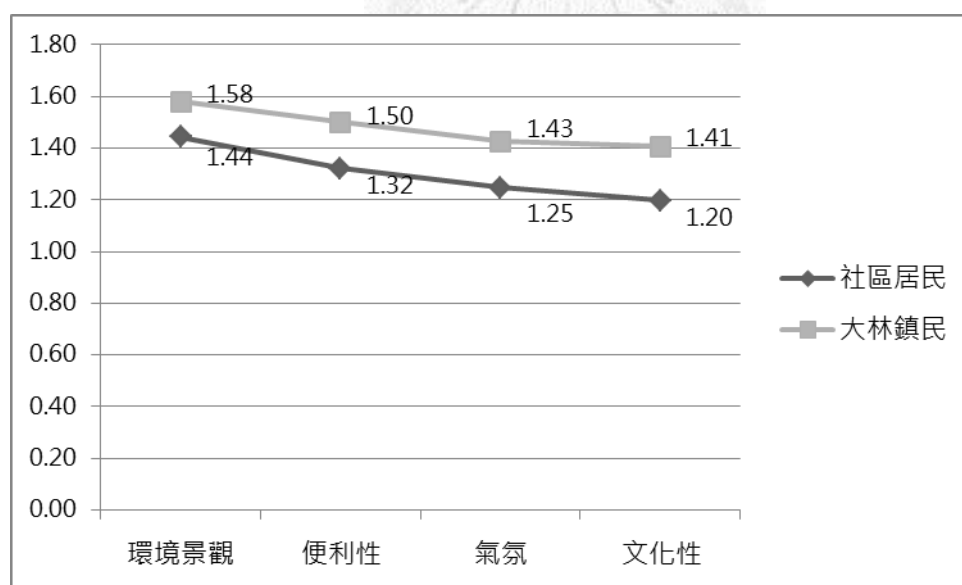


圖 5-24 大林車站印象的評分

2. 大林車站的歷史文化要素

大林車站採用車站改建方式，因此本來難以保留歷史文化要素。在車站改建過程中，為增設停車場，拆除舊倉庫及舊鐵路員工宿舍，反而消除歷史文化要素。新車站的內部空間也缺乏文化及藝術的要素。大林產業文化館雖然再利用舊倉庫，

⁹³ 大林車站的問卷調查結果「4-1. 車站印象的評分」。

但實際上變成社區居民聚會的場地，已蛻變為與歷史文化較無關連性的空間。（訪談調查記錄「大林 5」）

另一方面，大林鎮公所特別要求舊車站建築的保存，保留從街道觀看時一樣的景觀，產生社區居民對車站的親切感（訪談調查記錄「大林 2」）。

（二）社會面的效應

1. 車站的代表性

問卷調查結果「4-3. 車站的代表性」表示社區居民及大林鎮民對車站代表性的看法。社區居民的 37%認為大林車站是大林鎮最有代表性的地表，38%認為很有代表性；大林鎮民的 25%認為大林車站是大林鎮最有代表性的地表，39%認為很有代表性（圖 5-25）。由此可見，大林車站具有代表大林的意象，相當程度凝聚社區居民、大林鎮共同的地方認同感。

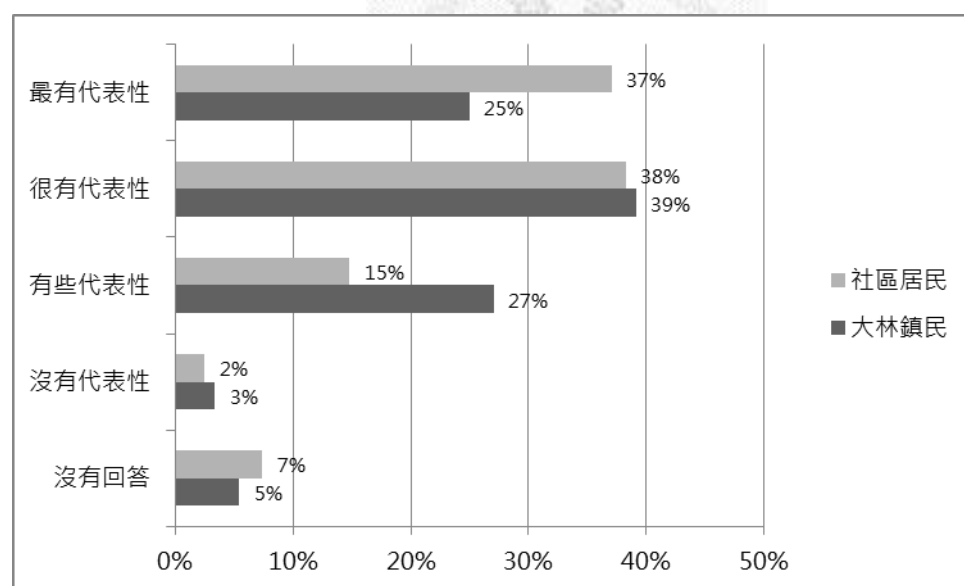


圖 5-25 大林車站的代表性

2. 新大林車站對社區的影響

因大林鎮公所鼓勵社區參與，並臺鐵也配合鎮公所的方針，新大林車站的完成活化社區活動及志工活動。除了吉林里居民組成志工隊負責前站的清潔工作之外，慈濟、弘道等志工團體參與站場美化及整潔工作。在吉林里，上任里長主導成立吉林社區發展協會，與現任里長合作進行空間改造，與弘道合作向老人提供福利服務。（訪談調查記錄「大林 3」）

新大林車站完成後，前後站開設站前廣場，舊車站建築改成展覽空間，因此大林鎮公所及志工團體固定舉辦活動，動員不少社區居民。

（三）經濟面的效應

大林車站再造過程表示，車站改建是大林的產業結構改變之結果，因此其經濟面的效應不明顯。近年，大林鎮推動蘭花等低污染、高經濟價值的農產品生產，本來將大林產業文化館作為其推銷展覽中心（訪談調查記錄「大林 2」），但後來產業文化館變成社區活動中心，失去推銷特產品的角色（訪談調查記錄「大林 5」）。與車站改建同步進行的站前老街活化計畫只能稍微改善硬體設施，卻無法恢復經濟上的吸引力，實際上挫折（訪談調查記錄「大林 2」）。另一方面，新大林車站開設後站之故，大林慈濟醫院關係的乘客增加，對大林車站的營運有稍微正面影響（訪談調查記錄「大林 1」）。大林慈濟醫院成立後，後站地區陸續建造體育館、游泳池、活動中心等公共設施，並後站出口前新設接駁車轉運站，因此大林車站再造對後站地區產生較大經濟效應（訪談調查記錄「大林 4」）。

（四）使用方式的變化

1. 車站的使用實況

1-1. 使用目的

問卷調查結果「2-1. 使用目的」表示社區居民及大林鎮民的車站使用目的。社區居民使用大林車站的主要目的為「散步」（63%）、「休息、聊天、聚會」（48%）、「參加活動」（44%）、「經過」（43%）、「停車、使用洗手間」（31%）；大林鎮民使用大林車站的主要目的為「休息、聊天、聚會」（60%）、「停車、使用洗手間」（49%）、「散步」（42%）、「參加活動」（40%）、「經過」（39%）（圖 5-26）。由此可見，「休息、聊天、聚會」是大林鎮民共同的車站使用目的，車站被視為重要的社區交流中心；其他項目受到居住地與車站的距離之影響，社區居民將車站作為生活空間的一部分，大林鎮民將車站作為去市區中心時暫時使用的公共空間。

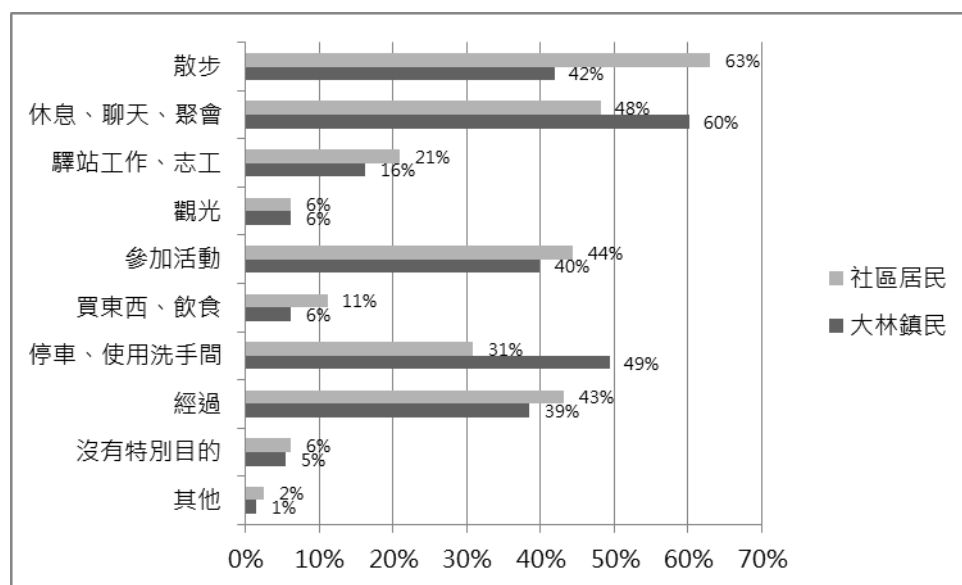


圖 5-26 大林車站使用目的

1-2. 使用頻率

問卷調查結果「2-2. 使用頻率」表示社區居民及大林鎮民的車站使用頻率。社區居民的 56%經常使用大林車站，25%偶爾使用，14%每日使用；大林鎮民的 55%經常使用大林車站，32%偶爾使用，8%每日使用（圖 5-27）。社區居民使用車站的頻率稍微高，但大林鎮民的使用頻率也在同樣水準。

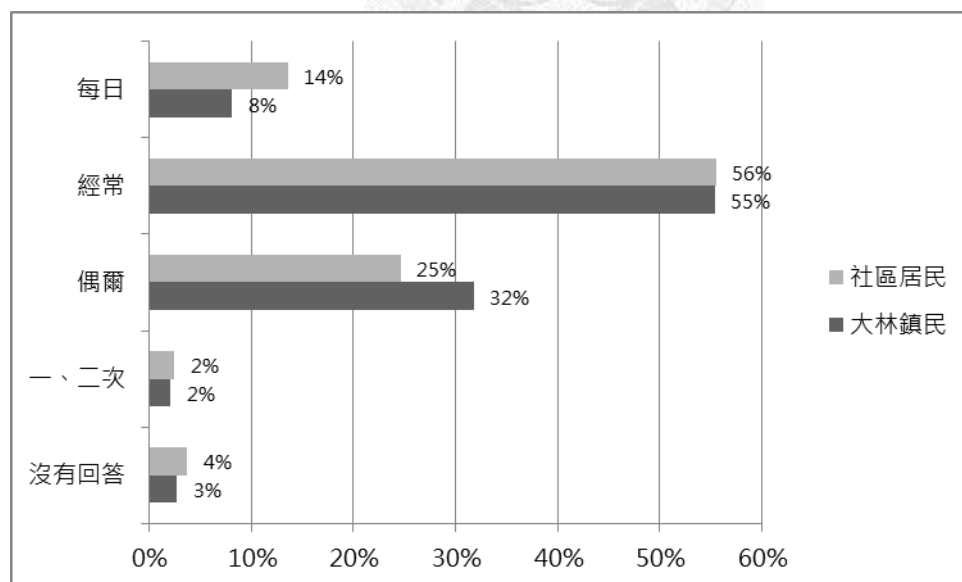


圖 5-27 大林車站使用頻率

1-3. 使用時的交通方式

問卷調查結果「2-3. 使用時的交通方式」表示社區居民及大林鎮民使用車站時的交通方式。社區居民的 37% 步行來車站，36% 騎腳踏車，17% 騎機車；大林鎮民的 41% 騎機車來車站，23% 步行，22% 騎腳踏車（圖 5-28）。

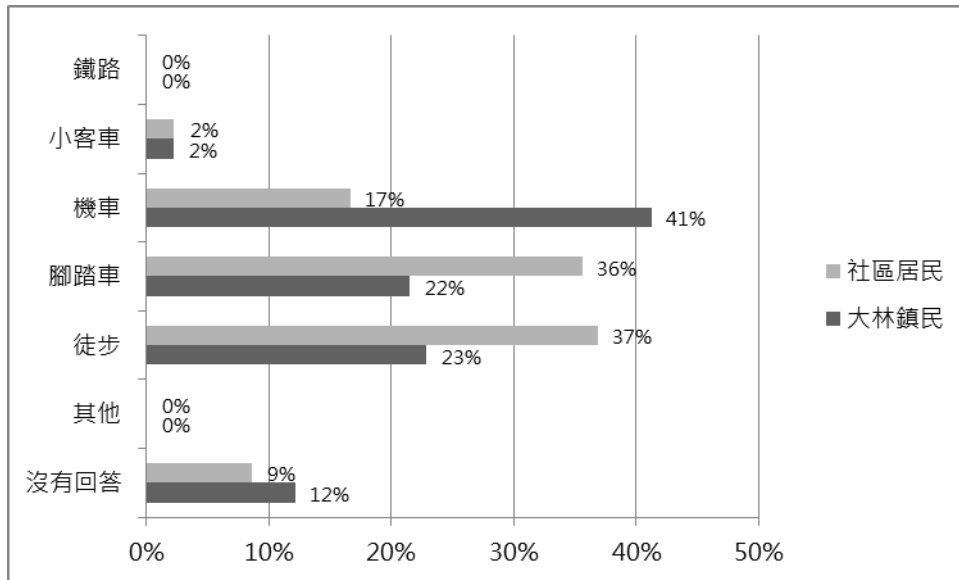


圖 5-28 大林車站使用時的交通方式

2. 使用方法的變化

改建前的大林車站只有前站，以地下道聯繫到後站地區，而且候車空間過少，不能因應 2000 年代以後的乘客增加。車站改建後，不但空間變大，而且車站本身成為聯繫前後站地區的通道，因此其使用方式更多元，提升其便利性。

由研究者的觀察，社區居民的車站空間及站前空間使用方式如下：

2-1. 車站空間的使用方式

新車站的售票口、剪票口前方設置幾座長椅，整天乘客候車、看書、聽音樂、打電話，或者來散步的老人坐著休息。剪票口隔壁本來好像有自動販賣機，目前僅設有電動玩具，變成通常沒有人使用的閒置空間。牆上貼著慈濟的「靜思語」、新車站建築的解說牌、介紹大林鎮景點的照片等，非常有特色。整天車站的人潮不斷，白天多為來大林慈濟醫院的患者，禮拜五傍晚時返鄉學生、阿兵哥的乘客特別多，大林車站迎接尖峰時段。

新車站的空間很明亮，自然通風讓人舒適，內外多用的木材也產生出溫柔的氣氛。除此之外，二樓候車空間與前後站、月臺之間完整電梯，並且每段樓梯的

高度差也較為小，對行動不便的老人、病人非常友善。

大林車站附近沒有連接前後站地區的平交道、天橋、地下道等，因此車站扮演連接前後站的角色，不少附近居民將車站作為走道，順便使用洗手間等設施。對行人而言，車站是最方便的前後站連絡通道。

2-2. 站前空間的使用方式

從新大林車站向前站下去，就直接進入舊車站建築內部。舊車站的內部較為空蕩，沒有什麼展覽品，也沒開旅遊服務中心，因此使用者不多，變成僅通過而已的閒置空間。通常，白天時計程車司機擺著椅子找客人、休息。舊車站的前面就是中山路老街，大林最熱鬧的商業區，傍晚以後買東西、品嚐小吃的人潮變多。

從新大林車站向後站下去，就有公車轉運站，可搭乘前往大林慈濟醫院、南華大學等地方的接駁車，白天很多人在轉運站候車。此外，附近有運動場、停車場等公共設施的關係，白天的人潮比前站還多。

（五）營運方式的變化

因大林車站曾經辦理貨運的關係，站場廣大，車站周邊的土地及車站建築、舊倉庫、舊宿舍的產權都屬於臺鐵，但臺鐵管理不周，已停用的設施變成閒置空間。

新大林車站雖然大部分仍由臺鐵管理，但運務上已不需要的舊車站建築、舊倉庫、站前空地等由大林鎮公所代管，其整潔工作交給社區組織及志工團體，而且定期舉辦各類活動（訪談調查記錄「大林 1」、「大林 2」、「大林 4」）。雖然社區不能介入新車站建築內部空間的設計及管理營運，卻已經爭取管理營運車站外部空間的權利。但問題是，社區缺乏規劃及管理營運的專業人才，因此難以建立永續性的空間管理營運模式（訪談調查記錄「大林 5」）。

（六）小結

大林車站再造軟體面成果包括社區志工活動的活化。表 5-3 整合大林車站再造軟體面成果的評估結果。

表 5-3 大林車站再造軟體面成果的評估結果

指標		評估結果
1	歷史文化面的效應	- 社區居民不認為歷史文化要素是大林車站的重點。 - 在車站改建過程拆除不少歷史建築，並且新車站設計及舊倉庫再利用也沒有採用歷史文化要素。 - 保留舊車站建築，以便保持社區居民對車站的親切感。
2	社會面的效應	- 社區居民認為大林車站代表大林，因此車站凝聚地方認同感。 - 社區居民及志工團體參與車站維護管理工作。 - 在站前社區設立社區發展協會，進行空間改造及福利服務提供。 - 地方政府及志工團體在車站舉辦活動。
3	經濟面的效應	- 經濟面的效應不明顯。 - 產業文化館沒扮演推廣特產品的角色。 - 後站設置對後站地區的發展及車站營運有正面效應。
4	使用方式的變化	- 曾經大林車站是單純的交通節點，現在變成生活據點。 - 車站使用方式變成多元，社區居民為散步、聊天、參加活動、經過等目的使用車站。
5	營運方式的變化	- 曾經大林車站是由臺鐵管理的一般車站，現在車站部分由臺鐵管理，站前空間由地方政府及社區管理。 - 地方政府及社區不能介入新車站內部空間的設計及管理營運。 - 因專業人才不足，地方政府及社區的管理營運有問題。



三、硬體面成果的評估分析

車站再造硬體面成果的評估指標分為車站機能的改善、車站環境的改善、車站與社區的空間連續性等三項議題。

（一）車站機能的改善

新大林車站完成後，雖然車站機能沒增加，其水準明顯地提升，尤其是後站設施的效應頗大，現在鐵路乘客的約一半使用後站。其中，大林慈濟醫院利用者的比率不少，因此無障礙設施及候車設施很適合這些乘客的需求。（訪談調查記錄「大林 1」）

另一方面，從車站工作者的觀點來看，新大林車站的結構、材料、空間配置等有問題，尤其是因工作地方分為一樓月臺上的行車室與二樓辦公室，工作人員的負擔反而變大，不能分享車站改建的效應。（訪談調查記錄「大林 1」）

（二）車站環境的改善

1. 形塑車站意象的具體空間⁹⁴

問卷調查結果「4-2. 形塑車站意象的具體空間」表示社區居民及大林鎮民形塑車站意象的具體空間。社區居民的 33%將「包括車站的社區」作為形塑車站意象的具體空間，20%選擇「新車站建築外觀」，17%選擇「車站空間整體」，12%選擇「後站廣場」；大林鎮民的 27%將「新車站建築內部」作為形塑車站意象的具體空間，26%選擇「包括車站的社區」，16%選擇「車站空間整體」，15%選擇「新車站建築外觀」（圖 5-29）。由此可見，對社區居民而言，車站與社區的連續性為最重要的要素；對大林鎮民而言，實際使用的車站建築內部是最重要的要素。

⁹⁴ 大林車站的問卷調查結果「4-2. 形塑車站意象的具體空間」。

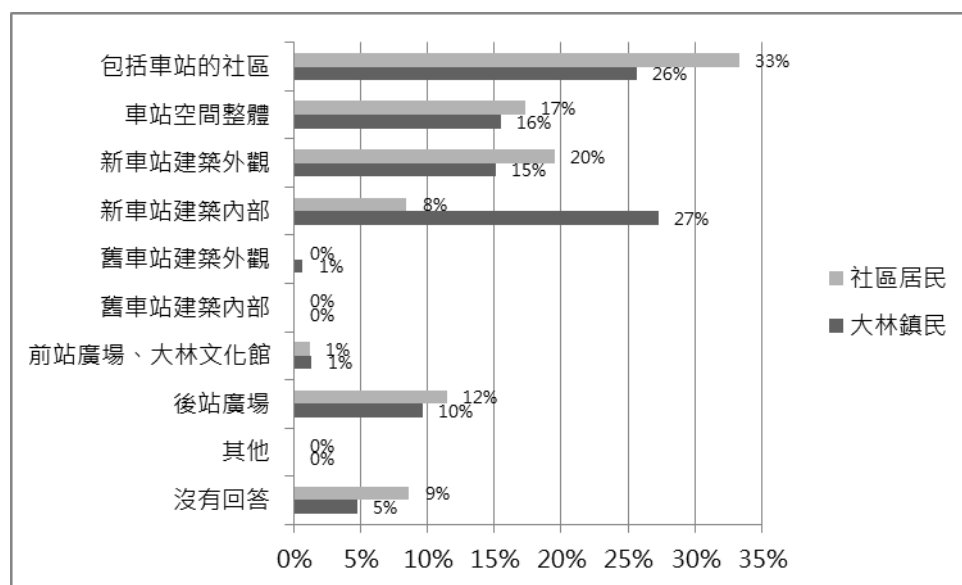


圖 5-29 形塑大林車站意象的具體空間

2. 車站環境的改善

車站建築、站前空間等硬體設施已經改善，但後續管理營運的軟體系統不完整，因此無法保持一定水準的車站環境，造成舊車站建築及大林產業文化館等再利用失敗的空間（訪談調查記錄「大林 5」）。站前空間雖然由社區居民及志工團體負責清潔工作，但其頻率不高，每禮拜僅一次，因此有時車站外部環境有點雜亂。

（三）車站與社區的空間連續性

大林車站前站朝向大林鎮中心商圈，後站朝向大林運動公園、大林慈濟醫院等新開發的設施，因此大林車站位於大林鎮的中心市區（圖 5-30）。大林鎮公所及志工團體舉辦活動時，將站前空間作為場地（圖 5-31）。



圖 5-30 大林車站與社區的空間關係

資料來源：大林鎮行政區域圖⁹⁵

圖 5-31 大林車站的社區活動

資料來源：大林鎮公所⁹⁶

大林車站改建時，大林鎮公所同步進行站前商圈的景觀美化，規劃車站與市區的一體活化。但除了街道稍微美化之外，沒有明顯效果。（訪談調查記錄「大林 2」）

（四）小結

大林車站硬體面成果包括車站機能的改善、車站與社區的緊密化等，稍微加強車站與社區的關係。表 5-4 整合大林車站再造硬體面成果的評估結果。

表 5-4 大林車站再造硬體面成果的評估結果

指標		評估結果
1	車站機能的改善	車站機能的水準提升，尤其是後站開設與無障礙設施適合使用者的需求。
2	車站環境的改善	- 社區居民重視車站與社區的整體環境、車站建築外觀。 - 因軟體系統不完整，難以維持一定水準的車站環境。
3	車站與社區的空間連續性	- 從地理上的觀點來看，車站與社區的關係非常密切。 - 從使用上的觀點來看，地方政府及志工團體固定舉辦活動，因此車站與社區的關係較為密切。 - 從景觀上的觀點來看，地方政府進行商圈美化工程，但沒有明顯效果。

⁹⁵ 內政部「臺灣行政區域圖」，[Online] Available: <http://taiwanarmap.moi.gov.tw/moi/run.htm> (2012.3.25)。

⁹⁶ 大林鎮公所「吉林里中元普渡贈物資，大林處處有關懷」(2011.8.22)，[Online] Available: http://www.dalin.gov.tw/cht/index.php?code=list&flag=detail&ids=59&article_id=3729 (2012.4.9)。



第六章 車站再造與社區營造之探討

第一節 個案分析結果比較檢討

一、過程面的比較檢討

表 6-1 整理竹田車站與大林車站之車站再造過程的評估結果。

表 6-1 車站再造過程的評估結果比較

指標		評估結果	
		竹田車站	大林車站
1	規劃構想的擬定	· 地方政府委託學術機關擬定車站文化園區規劃構想。 · 雖然 2000 年開幕的竹田驛園基本上根據該規劃構想，但其後園區營造及使用方式較為隨機應變，出現池上文庫等地方鄉親自籌的設施。	· 車站改建時，為配合區域規劃，地方政府要求車站採用綠建築。 · 車站改建後，地方政府擬定都市計畫改訂案及都市更新案，提出車站為中心的空間規劃構想。
2	合作關係的建立	· 在舊車站保存運動階段，社區行動受到政治人物的共識，他作為關鍵人物協調利益相關者，建立合作關係。 · 竹田驛園成立後，複數的地方鄉親設立社區組織，在地方政府的支持下，不同組織建立合作關係。	· 在政治人物的協調下，向中央政府爭取車站改建經費，讓臺鐵同意地方政府要求的車站設計。 · 在大林鎮長的主導下，社區、志工團體合作參與車站空間的維護管理工作。
3	社區參與	· 社區居民了解竹田車站的程度偏高，並且不少居民及鄉親參加過車站相關規劃及活動。 · 竹田的政治角力情況不嚴重，因此容易凝聚社區力量。 · 竹田驛園成立後，地方政府及社區組織進行社區參與方式的系統化，但工作人員與志工的待遇落差造成社區參與意願的降低。	· 社區居民了解大林車站的程度較高，參加過車站相關活動的比率也偏高，但直接參與規劃過程的比率卻少。 · 地方政府及臺鐵主導車站改建工程，社區及志工組織在維護管理階段才能參與。 · 社區及志工組織負責站場整潔工作。 · 社區組織開設遊客服務中心及產業文化館，但因專業人才不足，後續運作情況不理想。

（一）車站再造過程整體之比較

竹田車站再造過程從社區居民的護站運動開始（「社區參與」），在關鍵人物的協調下建立利益相關者的合作關係（「合作關係的建立」），由地方政府擬定車站文化園區的規劃構想（「規劃構想的擬定」）。

大林車站再造過程在關鍵人物的協調下決定車站改建（「合作關係的建立」），由地方政府擬定車站為中心的區域規劃（「規劃構想的擬定」），新車站完成後交由社區及志工團體參與車站維護管理工作（「社區參與」）。

圖 6-1 表示竹田車站與大林車站的車站再造過程之比較。竹田車站再造過程類似由下而上的社區營造，大林車站再造過程則類似由上而下的公共工程及都市計畫。

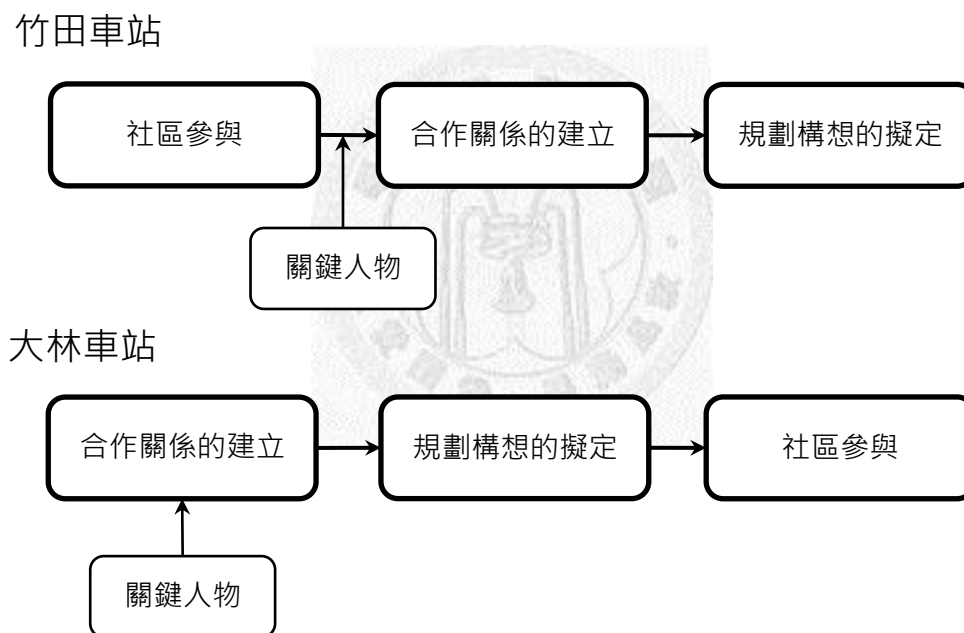


圖 6-1 車站再造過程的比較

（二）規劃構想的擬定之比較

竹田車站的規劃構想由地方政府委託學術機關而擬定，其內容較為具體，將車站作為鐵道文化及鄉土文化為主題的文化園區，提出空間配置、建築再利用方式等細部設計。但 2000 年竹田驛園成立後，後續園區營造及使用方式大幅改變，2011 年底的園區情況完全不同於規劃構想所指出的圖案。

大林車站的規劃構想在都市計畫及都市更新案中擬定，其內容較為抽象，將車站作為聯繫大林鎮不同地方的交通樞紐，提出車站在大林鎮及市區的定位。

竹田車站規劃構想以舊建築再利用及園區規劃為主，由地方政府特別擬定的專案，因此缺乏對後續工作的約束力；大林車站規劃構想以車站與鄉鎮的關係、車站與外部開放空間的關係為主，配合公部門的政策擬定，因此對區域規劃保持一定的影響力。

（三）合作關係的建立之比較

竹田車站再造過程初期在關鍵人物的協調下建立社區與公部門的合作關係；竹田驛園成立後，鄉公所、社區組織、社團等社區內的合作關係成為重點。

大林車站再造在關鍵人物的協調下，建立公部門之間的合作關係，地方政府爭取車站改建經費。新車站完成後，鎮公所保持領導權，建立與公部門、社區、志工團體的合作關係。

竹田車站初期與大林車站的合作關係在少數關鍵人物的協調下建立，因此關鍵人物需要協調各種利益相關者的強大政治力；竹田車站後期的合作關係在複數關鍵人物的協調下建立，關鍵人物是社區營造及藝文工作的領導者。

（四）社區參與之比較

竹田車站再造過程持續長久時間，其中基本上社區一直參與，並推動其過程。雖然近年已失去如初期般熱烈的參與意願，但竹田鄉公所及竹田鄉社區營造協會建立社區參與模式，因此社區參與已經成為竹田車站的既定要素。

大林車站再造因包括車站改建，較為受到社區的注意，但社區參與的餘地較少，新車站完成後才能負責站場整潔及舊建築再利用等工作。社區居民積極參與慈濟、弘道等志工團體的活動，但這些組織與車站的關係並不太密切。

竹田車站在社區參與的前提下進行車站再造過程，至今建立社區參與模式；大林車站在公部門主導下進行社區參與，但其範圍較小，參與模式亦尚未確定。但大林車站之改建稍微影響社區活動，不但活化社區居民參與的志工活動，而且促進吉林社區發展協會的成立。

二、軟體面的比較檢討

表 6-2 整理竹田車站與大林車站之車站再造軟體面成果的評估結果。

表 6-2 車站再造軟體面成果的評估結果比較

指標		評估結果	
		竹田車站	大林車站
1	歷史文化面的效應	- 社區居民認同及重視車站的歷史文化要素。 - 車站空間表現出客家文化、日本文化、鐵道文化等竹田的鄉土文化特色。	- 社區居民不認為歷史文化要素是大林車站的重點。 - 在車站改建過程拆除不少歷史建築，並且新車站設計及舊倉庫再利用也沒有採用歷史文化要素。 - 保留舊車站建築，以便保持社區居民對車站的親切感。
2	社會面的效應	- 社區居民認為竹田車站代表竹田，因此車站凝聚地方認同感。 - 社區對車站的情感引起車站再造過程，車站再造又帶動社區營造及社區內外的交流。	- 社區居民認為大林車站代表大林，因此車站凝聚地方認同感。 - 社區居民及志工團體參與車站維護管理工作。 - 在站前社區設立社區發展協會，進行空間改造及福利服務提供。 - 地方政府及志工團體在車站舉辦活動。
3	經濟面的效應	- 社區逐漸創造地方特色商品，在車站推銷或提供遊客服務，提升社區的經濟力量。 - 恐怕過度商業化消耗文化資源。	- 經濟面的效應不明顯。 - 產業文化館沒扮演推廣特產品的角色。 - 後站設置對後站地區的發展及車站營運有正面效應。
4	使用方式的變化	- 曾經竹田車站是單純的交通節點，現在變成具備生活據點與觀光景點的特性之空間。 - 車站使用方式變成多元，社區居民為散步、參加活動、聚會、參觀等目的使用車站。 - 許多社區居民騎機車或腳踏車特別來車站。	- 曾經大林車站是單純的交通節點，現在變成生活據點。 - 車站使用方式變成多元，社區居民為散步、聊天、參加活動、經過等目的使用車站。
5	營運方式的變化	- 曾經竹田車站是由臺鐵管理的一般車站，現在變成由社區組織及社團管理營運的空間。 - 社區組織有工作人員與志工，分擔不同內容的工作。 - 社區居民從不同角度參與車站空間改造的工作。	- 曾經大林車站是由臺鐵管理的一般車站，現在車站部分由臺鐵管理，站前空間由地方政府及社區管理。 - 地方政府及社區不能介入新車站內部空間的設計及管理營運。 - 因專業人才不足，地方政府及社區的管理營運有問題。

（一）歷史文化面的效應之比較

竹田車站再造過程因舊車站建築保存運動開始，車站成為文化園區，各設施表現出代表竹田的客家文化、日本文化、鐵道文化。因有歷史文化要素，竹田車站成為代表竹田鄉的觀光景點，凝聚了社區居民及地方鄉親的認同感。

大林車站再造過程中，歷史文化要素實際上被忽略。新車站建築及車站廣場沒繼承任何歷史文化，只是形式上保留舊車站建築與舊倉庫。

竹田車站將歷史文化視為車站再造的關鍵要素，大林車站卻將車站機能提升視為車站再造的主要目的。但大林車站保留建於戰後的舊車站建築。在臺灣，通常建於戰後的車站建築若未受到建築上、文化上的重視，則於車站改建之際勢必被拆除。大林車站保留舊車站建築的事實，有可能代表其在戰後建築史上有些特別意義。

（二）社會面的效應之比較

竹田車站再造不但將車站作為社區的象徵，而且帶動福利服務的提供、地方特色產品的研發、與日本鄉親的交流等社區營造行動。竹田社區營造幾乎完全地從車站再造出發，因此其社會面的效應非常大。

新大林車站因有獨特設計及綠建築的良好意象，車站建築成為社區的象徵，並且帶動社區居民參與站場整潔工作。新車站的確改變社區居民對車站的看法，其伴隨而來的社會面效應也非常大。

竹田車站因其再造過程帶動的社區營造之故，大林車站則因其車站建築之故，兩者在社會面的效應皆相當大。

（三）經濟面的效應之比較

竹田車站再造告一段落後，社區接著投入地方特色商品的研發，在車站設置社區商店、餐飲店、文化館，提供特產品、餐飲服務、遊客服務、教學課程等，以期活化社區經濟，創造在地就業機會。雖然目前實際上的成果不明顯，但若未來社區產業穩定，社區組織亦可以自籌其營運經費。

大林車站再造尚未帶來經濟面明顯的直接效應，但後站開設帶動後站地區的發展及鐵路乘客的增加，因此發生經濟學所說的外部效應[externality]。

竹田車站、大林車站的再造對經濟面產生之效應都不明顯，但至少逐漸改變社區既有的經濟結構。

（四）使用方式的比較

竹田車站具備生活據點與觀光景點的特性，社區居民為散步、參加活動、聚會、參觀等多元目的使用車站。竹田車站的鐵路乘客較少，除了部分地方鄉親及遊客坐火車之外，許多社區居民及地方鄉親騎機車或腳踏車前來車站。

大林車站具備生活據點的特性，社區居民為散步、聊天、參加活動、經過等多元目的使用車站。新車站建築因採用跨站式結構，聯繫前後站地區，不少社區居民將車站作為散步及經過的通道。

竹田車站、大林車站的空間都足夠舒適且廣大，擺脫臺鐵一般車站的使用方式，讓社區居民提供不同使用方式。

（五）營運方式的比較

竹田車站的建築及站場由竹田鄉公所代管，竹田鄉公所將管理營運交給竹田鄉社區營造協會及池上文庫，因此除了週一公休日之外，白天社區組織及社團的工作人員常駐，從事園區整潔、營運、待客服務等工作。因地方政府鼓勵社區參與規劃，有經驗的社區居民更自主開始空間改造工作。

大林車站的大部分仍由臺鐵管理，站前空間及舊車站建築、舊倉庫由大林鎮公所代管，由社區及志工團體負責維護管理。因社區不能介入新車站內部空間的管理營運，而且有經驗的專業人才不足，社區參與的情況不穩定。

近年臺鐵稍微改變思考模式，盡量配合地方民意，在不影響運務的範圍內，將車站建築及用地交給地方政府代管。竹田車站、大林車站的建築及站場之產權都屬於臺鐵，但因臺鐵的態度足夠消極，地方政府及社區組織相當自在使用這些空間。竹田車站是臺鐵派一個站員的簡易站，運務上需要的空間不大，因此社區可以使用的空間較大；大林車站是站員較多的三等站，甚至眾多乘客與列車班次讓站務繁忙，運務上需要的空間較大，因此社區可以使用的空間不大。在竹田車站，社區逐漸建立車站管理營運模式，現在已經穩定；在大林車站，地方政府的領導較強，社區還沒建立穩定的車站管理營運模式，後來部分空間開始出現再開置化現象。

三、硬體面的比較檢討

表 6-3 整理竹田車站與大林車站之車站再造硬體面成果的評估結果。

表 6-3 車站再造硬體面成果的評估結果比較

指標		評估結果	
		竹田車站	大林車站
1	車站機能的改善	車站變成具社區組織工作站、社區商店、圖書館、鄉土資料館、餐飲店的多角機能園區。	車站機能的水準提升，尤其是後站開設與無障礙設施切合使用者的需求。
2	車站環境的改善	- 社區居民重視車站與社區的整體環境、車站整體環境。 - 因社區缺乏專業人才，難以進行永續性的環境改善工作。 - 部分居民向地方政府申請經費，自行設計及執行環境改善工作。	- 社區居民重視車站與社區的整體環境、車站建築外觀。 - 因軟體系統不完整，難以維持一定水準的車站環境。
3	車站與社區的空間連續性	- 從地理上的觀點來看，車站與社區的關係非常密切。 - 從使用上的觀點來看，社區居民通常以工作人員或志工的身分在車站工作，地方政府及社區組織固定舉辦活動，因此車站與社區的關係非常密切。	- 從地理上的觀點來看，車站與社區的關係非常密切。 - 從使用上的觀點來看，地方政府及志工團體固定舉辦活動，因此車站與社區的關係較為密切。 - 從景觀上的觀點來看，地方政府進行商圈美化工程，但沒有明顯效果。

（一）車站機能改善之比較

竹田車站的機能改善是機能多元化，車站具備社區組織工作站、社區商店、圖書館、鄉土資料館、餐飲店等多角機能，變成社區居民、遊客都可以使用且互相交流的空間。

大林車站的機能改善是機能水準提升，尤其是後站開設與無障礙設施適合使用者的需求，大幅增加車站使用者。

竹田車站與大林車站的機能改善方向不同，但有提高車站的吸引力及使用頻率之效應。

（二）車站環境改善之比較

竹田車站需要改善車站與社區的整體環境、車站整體環境，但因社區缺乏專業人才，碰到難以進行永續性環境改善工作之困難。對此，由有經驗的社區居民向地方政府申請經費，自行設計及執行環境改善工作，已有一定的成果。

大林車站需要改善車站與社區的整體環境，雖然新車站建築完成後大幅改善硬體環境，但因軟體系統不完整，難以維持一定水準的車站環境。

竹田車站、大林車站的共同問題是未來維持良好環境及進一步改善環境的永續性系統之建立。這些車站所位在之鄉鎮地區，有專業經驗的人才不多，因此容易碰到專業人才不足的問題。

（三）車站與社區的空間連續性之比較

竹田車站與社區的關係，不但地理位置上密切，而且社區居民通常以工作人員或志工的身分在車站工作，地方政府及社區組織固定舉辦活動，因此使用上也非常密切。從景觀上的觀點來看，車站位於社區外邊，沒有車站與社區之景觀上的連續性。

大林車站與社區的關係，不但地理位置上密切，而且地方政府及志工團體固定舉辦活動，因此使用上也較為密切。從景觀上的觀點來看，地方政府所進行商圈美化工程，其效果不甚明顯。

竹田車站、大林車站與社區之間都有地理位置上、使用上密切關係，但缺乏景觀上的連續性。

第二節 車站再造的社區營造角色

由竹田車站與大林車站的個案分析及比較檢討，歸納出車站再造的社區營造角色。

一、過程面的角色

竹田車站的個案分析指出，若在社區參與的前提下開始車站再造，其過程中逐漸出現關鍵人物及人才，並建立社區內外的人際關係。隨著社區活動活化，其議題愈來愈擴大，從事環境改造、社會福利、觀光發展、產業創造等不同領域的工作，但在某一階段碰到各領域專業人才不足的問題，阻礙進一步發展。竹田車站再造的過程從車站擴大到社區整體，其腳步完全同於社區營造。換言之，竹田車站的車站再造類型是社區營造的手段，社區透過車站再造過程累積經驗，為社區整體環境的改善繼續努力。

另一方面，大林車站再造過程包括公部門主導的公共工程與社區參與的社區營造之要素，因此公部門的態度影響車站再造過程整體的趨勢：若公部門積極推動社區營造，讓社區參與車站再造過程，並鼓勵社區探討結合車站與社區營造的方案，車站再造逐漸帶動社區營造；若公部門缺乏推動社區營造的意願，不讓社區參與車站再造過程，車站再造仍然留在排斥社區參與的公共工程階段。

從不同角度分析，竹田車站、大林車站的車站再造與社區營造之先後關係、因果關係不同：竹田車站的車站再造從 1990 年代的社區營造黎明期開始，因此車站再造的腳步領先於社區營造，看得出來車站再造引起社區營造的過程；大林車站的車站再造於 2000 年代以後開始，並且大林鎮內已有不少社區營造經驗，成立社區居民參與的志工團體，因此社區營造領先於車站再造，看得出來車站再造引進社區營造的過程。

二、軟體面的角色

車站空間本來屬於傳統的「公共空間」，即是公部門為主的專用空間。在臺灣，無論日治時期或戰後時期，公部門直接負責鐵路營運與車站管理。但隨著社會情況與鐵路運輸環境的轉變，車站的重要性也愈來愈降低，至今需要再檢討車站與社區的關係。

目前位於鄉鎮區域的小型車站面臨嚴重閒置化的情況，車站與社區的關係愈來愈弱化。若重新設定車站與社區的關係，讓社區介入車站空間，車站可能蛻變為「另類公共空間」，即由社區決定空間的使用方式，並由社區負責空間的管理營運。

竹田車站之個案顯示，車站再造對社區帶來歷史文化空間的營造、地方認同感的形塑、社區凝聚力的強化、社區活動及社區內外交流的活化、社區產業的振興等效應，並改變社區居民的車站使用方式及車站管理營運方式。因此，竹田車站透過社區營造的過程，具備「另類公共空間」的特性：社區享受車站空間及其再造過程所產生的歷史文化面、社會面、經濟面之效應，並探討不同車站使用方式及管理營運方式，將車站從單純的交通節點改成生活據點及觀光景點。

大林車站案例指出不同情況：臺灣首座綠建築跨站式車站建築改變社區對車站的印象及使用方式，其外觀及機能、環境的改善讓社區參與車站相關事務。車站再造的主角是地方政府，地方政府領導車站改建工程，新車站完成後鼓勵社區參與其管理營運工作，活化社區志工活動及環境改善。因此，車站再造的大部分是一種公共工程，但其過程逐漸帶動社區行動，引起社區營造的潮流。

三、硬體面的角色

竹田車站個案表示，車站成為社區營造及社區內外交流的據點，提供為社區工作、鄉土教學、活動、觀光等目的使用的空間。這些空間不僅是車站再造的成果，而且是進一步推動後續工作及保持交流的核心空間。因此，車站再造可以營造永續進行社區營造的場地。

大林車站個案表示，新建車站可以提升機能水準及環境，而且實現較為自由的空間配置，將車站改成聯繫社區不同地區的通道。因此，車站的向心力的確提升，為未來社區營造準備很有潛力的空間。

問卷調查結果「5. 車站使用者認為好的車站空間之具體要素」表示，車站使用者認為好的車站應有環境景觀的要素（綠色植物、有特色的車站建築等）及氣氛的要素（乾淨、通風、安全等），對便利性與文化性的需求不強（表 6-4）。由此可見，社區居民需求車站環境面的改善，傾向於重視硬體面成果。為車站作為社區營造的據點，車站需要加強便利性與文化性要素，並社區居民對車站需求這些要素。



表 6-4 車站使用者認為好的車站空間之具體要素

屬性	具體要素	度數比率 (%)		
		竹田車站	大林車站	平均
環境景觀	大空間	18	51	30
	綠色植物	59	72	64
	自然材料(木材、竹材等)	34	18	28
	藝術作品、壁畫、塗鴉	38	20	31
	休息空間	57	39	50
	有特色的車站建築	64	62	64
	有歷史的車站建築	59	23	46
	車站周邊的公共空間	39	34	37
便利性	車站內的動線規劃	34	33	33
	迅速貼心的售票服務	36	27	32
	交通接駁區(公車站牌、接送區等)	39	33	37
	社區服務	15	10	13
	遊客服務(諮詢、導覽、腳踏車出租等)	52	21	41
	販賣部、便利商店	28	12	22
	餐飲服務	21	8	16
	公共設施(停車場、洗手間等)	62	44	55
	文教設施(圖書館、資料館等)	23	9	18
	福利設施(社區活動中心等)	8	6	8
	活動設施(表演舞臺、運動設施等)	13	10	12
氣氛	乾淨	71	82	75
	通風	53	76	62
	採光	46	66	54
	資訊、標誌	43	46	44
	安全	55	71	61
	熱鬧	12	9	11
	寧靜	27	39	32
文化性	對利用者的親切感	48	27	41
	對社區的開放性	32	22	28
	代表社區的門戶意象	23	11	19
	反映地方傳統文化	45	21	36
	反映地方獨特的文化營造	43	13	32
	傳遞日治時期的歷史	33	6	23
	傳遞戰後至今的歷史	20	5	14
	展示在地產業的產品	29	22	27
	販賣特產品、農產品	21	13	18
	舉辦文化活動	34	31	33
	舉辦交流活動	28	11	22

注 1：度數比率 = (選擇人數 / 樣本數) × 100

注 2：有顏色的數字超過過半 (50%)

四、小結

表 6-5 整理從竹田車站、大林車站的個案分析及比較分析結果歸納出之車站再造的社區營造角色。

表 6-5 車站再造的社區營造角色

角色	竹田車站	大林車站
過程面的角色	- 車站再造過程從車站空間擴大到社區整體，其腳步完全同於社區營造，因此車站再造是社區營造的手段。 - 車站再造領先於社區營造，因此車站再造引發社區營造。	- 車站再造過程包括公共工程與社區營造的要素，因此公部門透過車站再造帶動社區營造。 - 社區營造領先於車站再造，因此車站再造引進社區營造。
軟體面的角色	- 車站再造所產生的歷史文化面、社會面效應有助於社區營造的推動。 - 車站再造所產生的使用方式、營運方式變化建立車站與社區的不同關係，對社區提供推動社區營造的機會。	雖然車站再造是一種公共工程，但車站再造所產生的社會面效應、營運方式的變化引發社區行動。
硬體面的角色	車站成為社區營造聚點及交流平臺，為社區工作、鄉土教學、社區活動、觀光等目的提供空間，因此實質空間不僅是車站再造的成果，而且是進一步推動後續工作及保持交流的核心空間。	車站機能及環境的水準的確提升，而且實現較為自由的空間配置，將車站改成聯繫前後站地區的通道，因此車站為未來社區營造準備很有潛力的空間。

（一）過程面的角色

竹田車站的案例表示，車站再造從車站空間擴大到社區整體，因此車站再造是社區營造的手段。

大林車站的案例表示，車站再造過程包括公共工程與社區營造的要素，因此公部門透過車站再造帶動社區營造。

（二）軟體面的角色

竹田車站的案例表示，歷史文化面、社會面效應有助於社區營造的推動；使用方式、營運方式變化建立車站與社區的不同關係，對社區提供推動社區營造的機會。

大林車站的案例表示，雖然車站再造是一種公共工程，但社會面效應、營運

方式變化引發社區行動。

（三）硬體面的角色

竹田車站的案例表示，車站再造把車站改成推動後續工作及保持交流的核心空間。

大林車站的案例表示，車站再造把車站改成為未來社區營造準備很有潛力的空間。



第三節 日本與臺灣的車站再造

本節比較檢討日本與臺灣的車站再造，並指出臺灣車站再造的課題。

一、日本與臺灣的車站再造之比較

透過日本案例研究及臺灣個案分析結果，從背景、過程面、軟體面、硬體面比較日本與臺灣的車站再造（表 6-6）。

表 6-6 日本與臺灣的車站再造之比較

	日本車站再造	臺灣車站再造
背景	- 鐵路及車站的密度高，生活上使用的頻率較高，因此日本社會對車站的情感相當深遠。 - 鐵路營運模式多元，有些鐵路公司積極建立與社區的關係。	- 鐵路及車站的密度不高，生活上使用的頻率也不高，因此臺灣社會對車站的認知不太深遠。 - 另一方面，有些特定車站被視為代表地方歷史文化的資產，相當程度受到社區居民的重視。 - 歷史上，鐵路營運由公部門負責，通常忽略與社區的關係。
過程面	1980 年代以後，許多鐵路公司願意與社區合作管理車站。 - 目前大部分的鐵路公司為民營，從經營上的觀點需要建立與社區的良好關係，因此社區的意願與能力影響到車站再造的成敗。	1990 年代早期，臺鐵不願意社區參與車站再造過程；後來逐漸接受社區參與，但臺鐵的態度較為消極。 - 車站再造依賴公部門的資源，因此通常需要政治力量的介入。
軟體面	- 車站再造類型較為多元，包括觀光發展、社區營造、古蹟保存、空間再利用、建築地域化等議題。 - 為社區持續參與車站再造，通常以制度及系統的建立為目的。	- 車站再造通常在文化觀光發展及公共工程的脈絡中進行。 - 雖然有一段高峰時段，但通常缺乏持續性，難以建立社區參與的制度及系統。
硬體面	- 有些小型車站將售票、清潔等所有的車站相關工作交給社區，因此有社區全面營運車站的案例。 - 有些歷史車站建築及聯合改建車站由地方政府採購，其建築的產權屬於地方政府。	- 車站劃分臺鐵管理部分與社區管理部分，因此社區通常難以管理車站整體空間。 - 車站仍屬於臺鐵財產。

在日本，鐵路及車站成為一般民眾的日常生活之一部分，因此社會對車站的情感及認同感相當深遠。在這樣社會文化的背景下，社區積極參與車站再造，並且展開多元議題的車站再造方式，建立保持車站與社區的關係之制度及系統。日

本大部分的鐵路公司為民營，因此從經營上的觀點，通常願意配合社區參與以強化車站與社區的關係。社區參與的領域也因而較大，包括售票、清潔等所有的車站相關工作皆是。

在臺灣，一般民眾使用鐵路及車站的頻率不高，因此社區對車站的認知不太深遠。只是有些特定車站被視為代表地方歷史文化的資產，相當程度受到社區居民的重視。臺鐵當初不願意社區參與車站再造過程，為改變臺鐵的態度，並爭取必要的資源，車站再造需要政治力量的介入。臺灣車站再造的方式較為單純，通常在文化觀光發展及公共工程的脈絡中進行，而且社區參與缺乏持續性，後來不到建立參與制度及系統的階段。社區參與的領域不大，臺鐵保持車站的一部分及整體的產權，通常不會將車站管理營運的整體工作交給社區。



二、臺灣車站再造的課題

從臺灣車站再造的個案分析及日本與臺灣的車站再造之比較，可以知道臺灣車站再造的課題是：依規劃階段與營運階段的社區參與方式分別視為臺灣車站再造的課題。以下檢討這些課題內容。

（一）車站規劃方式的檢討

長期以來，戰後臺灣車站的規劃設計只要考量鐵路運輸上的需求，忽略車站建築所含有的其他意義。近年，車站建築也逐漸採取地方特色及建築師個性的設計，但不少建築試圖僅以外觀、造型等方式表現出地方歷史文化要素，仍然不重視其設計過程，結果新的車站建築也無法彌補車站與社區的間隙，成為與社區缺乏關連性的地域性建築，不讓車站作為凝聚地方認同感的建築空間。

車站改建通常被視為公共工程，因此公部門與鐵路營運單位主導規劃至建造的全程。不同於學校、公園等其他公共設施，車站改建過程從來幾乎沒有重視使用者的觀點，鐵路營運單位的專業需求被視為最優先的設計規範。當然社區幾乎不能參與規劃至建造過程，至少透過地方政府稍微反映社區居民的意見及要求。

在臺灣，車站基本上是臺鐵的專用空間，因此除非是沒配置站員的招呼站，否則難以由社區管理車站空間。如日本「合築駅」，臺鐵應採取部分車站空間交給地方政府，地方政府讓社區營運的空間使用模式。這樣才能提高車站的機能，並進行車站機能的多角化，可以將車站改成具有吸引力的設施。若車站改建只能帶來硬體設施改善，亦未建立與社區的互動關係，實將錯過真正車站再造的機會。

另一方面，為強調車站意象，建築設計採取地方特色，如日向市車站的杉木材。大林車站雖然採取代表綠色建築的意象、設計、技術等，但其所表現出來的建築造型稍微抽象，需要檢討為何不能採取蘭花、甘蔗、竹材等本地產品以強化具體意象。

近年看見新的車站改建方式。鐵工局配合東部鐵路改善工程的「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」，推動「花東新車站運動」，試圖以車站與社區、地方歷史文化聯繫方式改建 12 處站房、改善 17 處站房⁹⁷。但花東新車站運動的具體設計採取評選方式，得標的設計公司自行進行細部設計工作，因此社區參與規劃過

⁹⁷ 鐵工局「花東新車站運動」，[Online] Available:

<http://www.rrb.gov.tw/s/NewStation/index.aspx?sid=21> (2012.4.14)；鐵工局「花東效能提升計畫」，[Online] Available: <http://www.rrb.gov.tw/04100.aspx?id=50&lan=ch> (2012.4.14)。

程的餘地不大。甚至，車站的空間配置、機能等都由鐵公局指定標準，只是建築造型採取「反映地方特色」的特殊設計。花東新車站運動的結果，出現許多外觀吸引人的車站建築，而且不少建築師雖讓社區參與於車站設計過程，但規劃設計階段的社區參與缺乏明確的制度及系統。

（二）車站營運方式的檢討

日本車站案例指出，規劃專業者、地方政府、社區居民等應該組成協調社區成員的平臺、執行車站相關事務的組織等，建立長期持續車站營運與社區營造的社會系統。臺灣社區通常因面臨專業人才不夠的問題，難以建立永續性的社會系統，導致社區營造缺乏逐漸性與永續性，硬體稍微改善後停滯進一步軟體面的營造，或者空間改善後因管理不周或未善用而造成空間再開置的問題。

竹田、大林車站的案例表示，若車站有臺鐵不需要的建築物及空間，鄉鎮公所與臺鐵簽約代管之，鄉鎮公所將管理營運的事務委託給社區組織。但基本上臺鐵的態度相當消極，僅在不影響既有鐵路運輸的前提下，才能部分車站管理的權利交給鄉鎮公所。甚至，臺鐵雖然是中央政府的機關，但近年受到財務上的壓力，出租建築物及土地時需要商討租金的事宜，因此財務能力差的鄉鎮公所及社區組織必須解決經費負擔的問題。另一方面，因社區也缺乏參與車站管理營運的經驗，不能善用車站空間，恐怕車站反而變成設計、管理不完整的閒置空間。現在臺鐵、社區都有執行上的問題，因此難以建立社區參與車站管理營運的系統。



第四節 推動車站再造的要素與車站再造模式

一、推動車站再造的要素

從日本與臺灣的車站再造案例，車站再造可以分為三個方式：嘉例川車站、竹田車站的案例可以稱為「車站建築保存」方式；羽前小松車站的案例可以稱為「車站再利用」方式；日向市車站的案例可以稱為「車站改建」方式。表 6-7 整理這三個車站再造方式的概要，由此知道歷史文化要素、車站規劃的社區參與、車站營運的社區參與是推動車站再造的關鍵要素。

表 6-7 車站再造方式與推動車站再造的要素

	既有建築保存及再利用方式		改建方式
	車站建築保存	車站再利用	車站改建
概要	透過車站建築的保存及再生，將車站改成社區地標及觀光資源，恢復車站的向心力。	透過車站閒置空間的再利用，將車站改成社區交流空間，恢復車站的向心力。	將車站改成適合社區需求的型態，重新改善車站機能與意象，恢復車站的向心力。
效應	軟體面 ・ 提高地方認同 ・ 振興觀光發展 硬體面 ・ 改善社區環境	軟體面 ・ 提高地方認同 硬體面 ・ 防止車站空間的閒置化 ・ 強化車站機能 ・ 營造社區交流平臺 ・ 改善社區環境	軟體面 ・ 提高地方認同 軟體面 ・ 提升車站環境的水準 ・ 強化車站機能 ・ 改善社區環境
案例	・ 嘉例川車站（日本） ・ 竹田車站（臺灣）	・ 羽前小松車站（日本）	・ 日向市車站（日本） ・ 大林車站（臺灣）
推動車站再造的要素	・ 歷史文化要素 ・ 車站規劃的社區參與 ・ 車站營運的社區參與	・ 車站規劃的社區參與 ・ 車站營運的社區參與	・ 歷史文化要素 ・ 車站規劃的社區參與 ・ 車站營運的社區參與

二、車站再造模式

(一) 社區參與方式的檢討

車站規劃、營運階段的社區參與是推動車站再造的核心要素。表 6-8 整理兩座臺灣車站（竹田、大林）與三座日本車站（日向市、嘉例川、羽前小松）的社區參與方式。

表 6-8 社區組織負責範圍的比較

	臺灣案例		日本案例		
	竹田	大林	日向市	嘉例川	羽前小松
社區組織	屏東縣竹田鄉社區營造協會	弘道慈濟吉林社區	日向地區都市デザイン会議	嘉例川地区活性化推進委員会	えき・まちネットこまつ
社區組織的成員	社區居民	社區居民	規劃專業者 地方政府 鐵路公司 NPO 社區居民	社區居民 退休鐵路員工	社區居民
社區組織的角色	負責竹田驛園的管理經營，規劃及執行教學課程，並提供遊客服務、社區服務等。	負責站前空間的清潔工作，並在社區提供福利服務。	商討及調整車站及車站周邊空間的規劃、設計、建造等。	規劃及執行車站相關活動、地方活化活動等。	負責車站空間改造、車站管理、售票業務、遊客服務、社區服務等。
車站規劃	×	×	○	○	○
車站管理	○	×	×	○	○
售票業務	×	×	×	×	○
社區規劃	○	×	○	○	○
社區服務	○	○	×	○	○

其中，日向市車站的案例指出，由規劃專業者、地方政府、鐵路公司、NPO、社區居民等組成的委員會主導車站及其周邊空間的規劃，因此可以作為建立車站規劃階段的社區參與模式之參考；羽前小松車站的案例指出，由社區居民組成的NPO來負責車站營運及社區服務，可以作為建立車站營運階段的社區參與模式之參考。

(二) 規劃階段的社區參與模式

本研究參考日向市車站的案例，並考量竹田車站的個案分析結果，對臺灣小型車站提出圖 6-2 之規劃階段的社區參與模式。

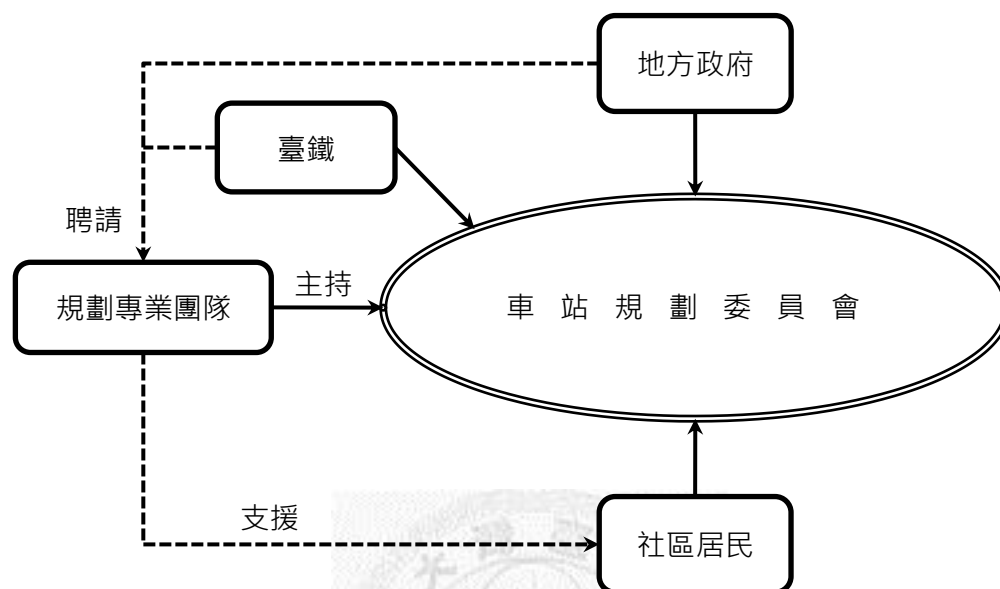


圖 6-2 規劃階段的社區參與模式

地方政府代表社區的權益，並且籌措大部分的經費，應該主導車站規劃的全程。臺鐵雖然擁有車站建築、土地的所有權，但因實際上缺乏主導車站規劃的執行力與財務力，應該保持地方政府為主的態度，僅調整技術上的事宜。地方政府、臺鐵共同聘請規劃專業團隊，規劃專業團隊不但主持車站規劃委員會協調各成員的意見，並且輔導社區居民積極參與規劃過程。在規劃專業團隊的主持下，地方政府、臺鐵、社區居民組成車站規劃委員會，整體規劃及實際設計由該委員會擬定或核定，然後按照其規劃案或設計案由地方政府或臺鐵發包建造工程，或者部分工程由社區居民直接負責。車站規劃委員會的角色是整體規劃的監督及各成員的協調平臺，在地方政府與臺鐵的同意下才能成立。

為這樣模式順利運作，需要四項前提條件：

- (1) 地方政府重視車站空間
- (2) 臺鐵重視社區參與
- (3) 規劃專業團隊具有足夠規劃、協調、執行能力
- (4) 社區願意參與車站規劃

（三）營運階段的社區參與模式

本研究參考羽前小松車站的案例，並考量竹田車站的個案分析結果，對臺灣小站提出圖 6-3 之營運階段的社區參與模式。

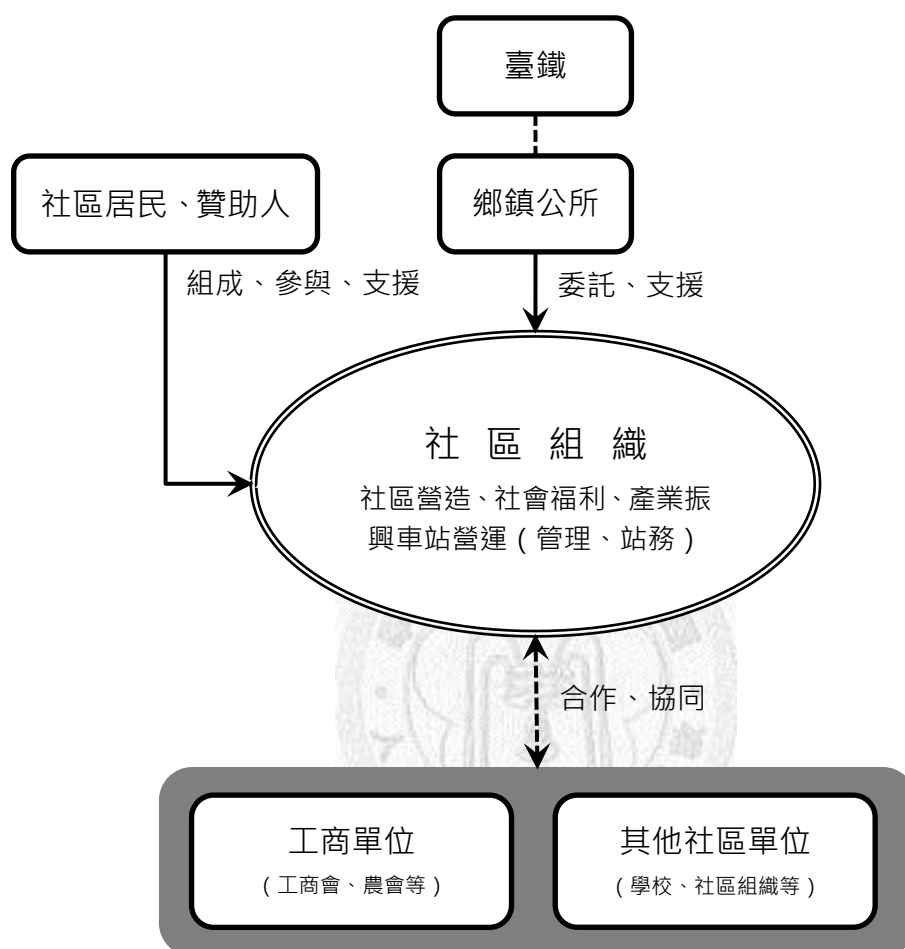


圖 6-3 營運階段的社區參與模式

資料來源：引用自「えき・まちネットこまつ」⁹⁸，研究者部分修改

社區居民、社區內外的贊助人、既有社區組織共同設立車站營運及社區營造為目的的社區組織，該組織在鄉鎮公所的協助下，負責車站管理、售票等車站營運及社區服務提供、遊客服務提供、產業振興等社區營造相關工作。若該車站是臺鐵不派駐站員的招呼站或簡易站，則建議由臺鐵與鄉鎮公所簽約，將車站空間的使用權交給鄉鎮公所，鄉鎮公所再將車站管理及站務交給該社區組織；若該車站是臺鐵派站員的三等站，則需要進一步決定臺鐵與社區的分工模式。

社區組織不但可以期待藉而得到替代鄉鎮公所管理車站的手續費收入、替代

⁹⁸ 「えき・まちネットこまつ」網站，[Online] Available: <http://www5.omn.ne.jp/~eki-mn-7/index.html#gairyaku> (2012.4.20)。

臺鐵售票的手續費收入，而且自行規劃社區活動、觀光活動、教學課程、特產品推銷等，或者向外部機關爭取經費補貼或資金，或者向社區居民及社區外部的贊助人徵求募款，謀求不過於依賴公部門補助的經營方式。工作內容不限於車站空間改善、車站營運等，而且善用車站地點的優勢，在與公家機關、其他社區組織的合作下，其工作範圍擴大至社區營造、社會福利、產業發展等方面，進一步推動社區再生、地方產業振興、社區旅遊等社區整體發展的活動。社區居民以志工或工作人員的身分可以參與社區組織的工作。從空間的角度來看，車站成為社區的核心空間；從社區網絡的角度來看，社區車站成為推動社區營造的核心空間。

為善用車站空間，社區組織可以進行車站空間改造。參考日本案例及竹田車站的個案分析結果，車站的閒置空間可以改成社區活動中心、圖書館、社區商店、飲食店、工作站、各種服務站等，改善車站機能及意象，以便提高車站周邊的向心力。





第七章 結論

本研究將車站視為社區營造的關鍵空間，從過程面、軟體面、硬體面分析車站再造案例，透過不同臺灣車站再造案例的比較檢討及日本與臺灣的車站再造之比較，歸納出車站再造的社區營造角色，並提出推動車站再造的要素與車站再造模式。

本章整理本研究的發現與後續問題，作為結論。

第一節 結論

本研究發現以下事項。

（一）車站再造成為社區營造的手段

若社區參與車站規劃及營運，車站再造成為社區營造的手段，其軟體面、硬體面成果推動社區營造。車站再造不但改善車站機能及環境，而且對社區帶來歷史文化空間的營造、地方認同感的形塑、社區凝聚力的強化、社區活動及社區內外交流的活化、社區產業的振興等效應，並改變車站的使用方式及營運方式。

（二）地方歷史文化、社區參與成為推動車站再造的要素

地方歷史文化、車站規劃及營運的社區參與是推動車站再造的要素。車站所繼承的地方歷史文化讓社區居民發現車站空間的代表性及特殊性，促使社區參與車站再造。車站規劃及營運的社區參與是推動車站再造的最關鍵要素，若無社區參與，假設硬體設施多麼完整，車站無法擺脫鐵路公司的專用空間，還是難免閒置化的命運。

（三）臺灣小型車站有必要建立車站規劃及營運的社區參與系統

在臺灣，長久以來車站這樣公共空間被視為國家的專用空間，排除社區的參與。為強化車站與社區的關係，臺灣之小型車站有必要建立車站規劃及營運的社區參與系統，將車站作為由社區規劃及營運的「另類公共空間」。

車站規劃通常被視為鐵工局及臺鐵的工作，因此社區特別難以參與其過程，只能由地方政府做為其意見之代言人。在臺灣，雖然有社區參與車站規劃的個案，但這些案例還是十分特殊，因此需要建立車站規劃的社區參與系統，小型車站再造時一定採用社區參與模式，在規劃階段強化車站與社區的關係。本研究參考日本日向市車站的案例，建議在規劃專業團隊的主持下設置規劃委員會，公部門、臺鐵、社區等利益相關者在該委員會協同擬定車站規劃及細部設計。

車站營運本來被視為臺鐵的工作，但竹田車站與大林車站之個案顯示，在地方政府的協調下，社區較為容易參與車站管理營運的工作。臺灣社區通常面臨專業人才不夠的問題，難以建立永續性的社會系統，結果社區營造缺乏逐漸性與永續性，硬體稍微改善後難以向進一步之軟體面營造前進，或者車站再造後因管理不周或未善用而造成空間再開置的問題。本研究參考羽前小松車站的案例，建議社區組織進駐車站，除了負責車站空間改善及管理營運外，與其他社區成員合作進行社區營造、社會福利、產業振興等工作，將車站改成社區交流中心及社區營造的工作站。

（四）車站再造後續引發社區營造、綠色交通系統發展等更廣闊議題

與日本比起來，臺灣社會對鐵路及車站的認知程度較低，並其規劃及營運通常缺乏長程性觀點。因此，若強化車站與社區的關係，車站再造後續引發社區營造、綠色交通系統發展等更廣闊的議題。

第二節 後續問題

本研究發現，臺灣的車站相關研究後續討論下列問題。

（一）車站建築空間的探討

臺灣的車站相關研究過度集中於日治時期車站建築的細部分析及文化觀光發展，缺乏透過社會、文化、經濟等面向的全方位分析，車站建築空間的定義及意義之奠定。建築、規劃、都市計畫、交通工程等領域後續必須重新探討車站建築空間的意義。

（二）車站再造個案的探討

近年臺灣車站再造迎接新的階段，花東地區及支線鐵路採用新的車站再造方式。尤其是目前進行中的「花東新車站運動」提出新的車站再造模式，讓社區參與車站規劃設計過程。這些案例的成敗亦尚無定論，必須觀察其後續情況做進一步之探討。

（三）從車站再造切入的社區營造及綠色交通系統發展之探討

車站再造的效應不只是車站建築空間，更對社區營造及綠色交通系統發展產生影響。為將車站再造的成果回饋社會，必須後續探討這些大議題，應該描述從車站改造社會的可能性。

後 記

2011 年至 2012 年之間，社會上、我個人身上發生幾件重大事件，給我不少衝擊。

2011 年 3 月 11 日，東日本大地震發生，除了海嘯所造成的天災之外，福島核電廠輻射漏出及後續醜聞的人禍給我最大的衝擊，讓我實感日本社會已經迎接很大的起落。救災活動及輻射問題揭露了政府、大企業都缺乏負責擔當、失靈的現況，迫使日本人改變從前的生活模式與思考邏輯。同時，身為一個日本人，衷心感謝臺灣對日本的支援。

在臺灣，這兩三年來發生大埔事件、士林王家事件等質疑政府的中立性、公正性之衝突，出現在追求經濟利益、官商勾結的氛圍下民生逐漸被壓迫的趨勢。臺灣民主化後過了二十多年，這些逆轉現象卻表示出臺灣民主社會還沒到達成熟階段。面對這些事件，我認為城鄉所的畢業生應該在民間公司就業，逐漸改變民間公司的思考模式，讓他們注重社會公益。公務員不一定是城鄉所同學唯一的天職。同時，這些事件讓我發現城鄉所在臺灣社會上的意義：雖然城鄉所的「正義」不同於社會上的「正義」，社會上的「正義」也不見得同於城鄉所的「正義」，但若少了城鄉所，臺灣社會失去了寶貴的良心。城鄉所還是挑戰社會上過度猖獗的資本主義，向臺灣社會提出經濟效應之外的價值。

這一年來，不少我親人陸陸續續走過去：2011 年 2 月 13 日，祖母根井曉子永眠；同年 7 月 6 日，祖父根井養智過世；同年 12 月，老家貓咪小黑昇天；2012 年 2 月 4 日，祖母岸野昌尾往生。我非常慚愧，因拉長就讀時間的關係，無法直接送別他們，也不能讓他們看我畢業及結婚的樣貌。我只能將本論文贈送給天堂上的親人們，祈禱他們的平安。

2012 年 7 月 13 日
於板橋江子翠的新宅

岸野 俊介

參考文獻

一、中文文獻

- 余雯親（2007）《文化觀光對地方發展影響之研究—以集集支線車埕社區為例》，國立臺灣大學地理環境資源學系碩士論文。
- 吳賦緯（2007）《花東縱谷鐵路地景與文化工程之探究》，淡江大學建築學系碩士論文。
- 呂桂春（2010）《從資源基礎觀點初探鐵道文化資產的保存與利用—以斗南火車站為例》，南華大學美學與視覺藝術學系碩士論文。
- 周振綱（2003）《臺灣鐵路現存日治時期木造車站建築》，屏東師範學院視覺藝術教育研究所碩士論文。
- 孫效文（2009）《海線鐵道文化觀光資源建構與應用之探索》，靜宜大學觀光事業學系碩士論文。
- 張靜怡（2010）《嘉義火車站鐵道文化資產保存與再生之研究》，國立臺北大學民俗藝術研究所碩士論文。
- 許芳瑜（2003）《臺灣鄉鎮之空間現代性後果—大林糖廠日常生活之建構與批判》，南華大學環境與藝術研究所碩士論文。
- 許鳳娥（2011）《社區意識如何凝聚？—以「竹田驛園」社區營造為例》，國立屏東教育大學社會發展學系碩士論文。
- 郭博勝（2011）《從「故鄉變異鄉」到「新故鄉」—東北角漁村外澳的旅遊休閒空間生產、在地回應與意義折衝》，國立臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 陳其南（1992）《公民國家意識與臺灣政治發展》，允晨文化出版。
- 陳怡君（2006）《閒置空間再利用之「再開置」研究—以臺中二十號倉庫為例》，中原大學室內設計學系碩士論文。
- 陳明達（2008）《臺灣社區總體營造政策變遷之研究—歷史制度論的觀點》，國立臺北大學公共行政暨政策學系碩士論文。
- 陳亮全（2000）〈近年臺灣社區總體營造之展開〉，《住宅學報》，9-1，61-77。

- 陳登欽（1988）《日據時期臺灣鐵路車站建築初步研究》，東海大學建築系碩士論文。
- 陳麗君（2006）《臺灣鐵道文化資產整合發展之探討》，國立成功大學建築研究所碩士論文。
- 陳寶瑞（2010）《公共經濟學》，五南圖書出版。
- 曾旭正（2007）《臺灣的社區營造》，遠足文化。
- 曾查理（2010）《臺灣鐵道車站機能演變之研究》，國立高雄大學都市發展與建築研究所碩士論文。
- 游千慧（2005）《商圈營造對地方發展之影響—以內灣為例》，國立臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 楊尚霖（2003）《礦業遺址保存方法研究—以平溪線為例》，國立臺灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
- 廖哲強（2007）《鄉村發展地方文化產業化歷程—嘉義縣蒜頭糖廠蔗埕文化園區之個案》，國立臺灣大學地理環境資源學研究所碩士論文。
- 廖健竣（2005）《鐵道觀光化對臺鐵平溪線營運影響之研究》，國立臺灣大學土木工程學研究所碩士論文。
- 劉文駿等（2003）《百年臺灣鐵道》，果實出版。
- 劉舜仁（2005）《臺灣中小經典車站建築圖集》。臺北：行政院文化建設委員會。
- 潘顯元（2008）《宜蘭火車站周邊「地方產業交流中心」空間生產過程》，國立臺北教育大學藝術學系碩士班碩士論文。
- 蔡旺洲（2001）〈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)，20-34。
- 盧惠敏（1999）《舊竹田火車站及其附近景觀研究規劃》，屏東縣立文化中心。
- 賴守誠（2010）〈地方食品特產與鄉村發展：以美濃板條與新埔柿餅興起的個案為例〉，《臺灣鄉村研究》，10，87-126。
- 戴震宇（2002）《臺灣的鐵道》，遠足文化。
- 謝明峰（2001）《日治時期臺灣鐵道車站類型研究》，東海大學建築系碩士論文。

二、日文文献

延藤安弘（2001）『「まち育て」を育む』、東京大学出版会。

延藤安弘（2005）『人と縁をはぐくむまち育て』、萌文社。

延藤安弘他（1981）「内発的まちづくりによる地区再生過程」、大阪市立大学経済研究所『大都市の衰退と再生』、東京大学出版会。

嘉例川地区活性化推進委員会（2009）『かれいがわ駅ものがたり』。

河口充勇（2010）「台湾における市民的公共性の構築を巡る学術と政策の動向」、藤田弘夫編『東アジアにおける公共性の変容』、慶應義塾大学出版会。

関孝敏（1998）「山間農村における内発的発展と地域生活の変容」、『北海道大学文学部紀要』、46(3)、193-241。

宮本憲一（1989）『環境経済学』、岩波書店。

佐藤滋（1999）『まちづくりの科学』、鹿島出版会。

佐藤滋（2004）「まちづくりとは何か：その原理と目標」、日本都市計画学会編『まちづくり教科書第一巻：まちづくりの方法』、丸善。

三石善吉（1994）『伝統中国の内発的発展』、研文出版。

志水英樹他（1992）「駅舎および周辺街並の知覚構造に関する研究」、『日本建築学会計画系論文集』、433、41-51。

篠原修他（2009）『新日向市駅』、彰国社。

若原幸範（2007）「内発的発展論の実現化に向けて」、『社会教育研究』、25、39-49。

守友裕一（1991）『内発的発展の道』、農山漁村文化協会。

小池滋（2010）「駅の文化史・社会史」、小池滋等『世界の駅・日本の駅』、1-10、悠書館。

水野淳子（1999）「過疎地域における内発的発展の有効性に関する研究」、『農業経営研究』、25、51-76。

西川潤（2004）「内発的発展の理論と政策」、『早稲田政治経済学雑誌』、354、36-43。

西村幸夫（2005）「コモンズとしての都市」、植田和弘他編『都市の再生を考え

- る 7 : 公共空間としての都市』、岩波書店。
- 赤坂智美（1998）『まちづくりにおける「駅」の可能性に関する基礎的研究』、東京大学工学系研究科修士論文。
- 竹澤晋一他（2002）「鉄道駅における「駅らしさ」に関する基礎的研究」、『日本建築学会計画系論文集』、553、177-184。
- 仲川ゆり（2008）「ローカル駅の活用に関する調査研究」、『JR EAST Technical Review』、24、69-72。
- 陳其南（1994）「伝統中国の国家形態と民間社会」、溝口雄三他編『アジアから考える 4 : 社会と国家』、東京大学出版会。
- 辻本勝久（2008）「住民参加と社会基盤の再生：貴志川線の社会的価値と住民運動の展開」、橋本卓爾他編著『地域再生への挑戦：地方都市と農山村の新しい展望』、日本経済評論社、pp.131-166。
- 辻本勝久（2009）『地方都市圏の交通とまちづくり』、学芸出版社。
- 鶴見和子他（1989）『内発的発展論』、東京大学出版会。
- 田中重好（2010）「「新しい公共性」論へ」、藤田弘夫編『東アジアにおける公共性の変容』、慶應義塾大学出版会。
- 土井勉（1997）「都市と人との結節点：駅の楽しみ」、インターシティ研究会編『駅とまちづくり』、161-181、学芸出版社。
- 藤田弘夫（2010）「公共性の比較社会学」、藤田弘夫編『東アジアにおける公共性の変容』、慶應義塾大学出版会。
- 福留強（2009）「生涯学習まちづくりの推進方策に関する考察」、聖徳大学『生涯学習研究』、7、51-60。
- 保母武彦（1996）『内発的発展論と日本の農山村』、岩波書店。
- 林泰義（2005）「公共性を支える仕組みのデザイン」、植田和弘他編『都市の再生を考える 7 : 公共空間としての都市』、岩波書店。

附錄一 問卷調查結果

一、竹田車站的問卷調查結果

(一) 問卷內容

關於竹田火車站(含竹田驛園)的問卷調查

您好，我是臺灣大學建築與城鄉研究所的研究生。目前為知道竹田火車站(以下含竹田驛園)的利用情況、利用對竹田火車站的了解與印象，進行下面問卷調查。懇請您幫忙。感謝！

- ※1 【單選】部分請選擇一個項目打勾；【可複選】部分可以選擇兩個以上的項目打勾。
※2 若無恰當的項目，請在「其他」或空白部分直接描述您的看法。
※3 請盡量回答所有的問題。但是，若有無法回答的項目，可以忽略。

國立臺灣大學建築與城鄉研究所 岸野俊介(手機：0970384373)

一、您的基本資料

1-1. 您住在哪裡？【單選】

- ☐ 竹田鄉：_____村
☐ 離竹田火車站近(通常可步行的距離)
☐ 離竹田火車站遠

☐ 屏東縣：_____市／鎮／鄉

☐ 其他縣市：_____縣／市

1-2. 您的性別【單選】

- ☐ 男
☐ 女

1-3. 您的年齡【單選】

- ☐ 20 歲未滿(不含 20 歲)
☐ 20-29 歲
☐ 30-39 歲
☐ 40-49 歲
☐ 50-59 歲
☐ 60-69 歲
☐ 70 歲以上(含 70 歲)

- ☐ 驛站工作／志工
☐ 觀光
☐ 參加活動
☐ 買東西／飲食
☐ 停車／使用洗手間
☐ 利用竹田驛園的設施
☐ 舊竹田火車站建築
☐ 池上文庫
☐ 李秀雲攝影紀念館
☐ 竹田文化館
☐ 火車風情咖啡廳

☐ 其他：_____

- ☐ 經過
☐ 沒有特別目的
☐ 其他：_____

2-2. 您為 2-1 的目的來竹田火車站(竹田驛園)的頻率如何？【單選】

- ☐ 每天
☐ 經常
☐ 偶爾
☐ 一、二次
☐ 沒來過

二、關於竹田火車站(竹田驛園)的利用

2-1. 您有何種目的來過竹田火車站(竹田驛園)？

但除外坐火車、買車票、接送親友等目的

【可複選】

- ☐ 散步
☐ 休息／聊天／聚會

背面繼續問題，謝謝！ → → →

2-3. 您為 2-1 的目的來竹田火車站（竹田驛園）
的主要交通方式是什麼？【單選】

- ☐火車
☐小客車
☐摩托車
☐腳踏車
☐徒步
☐其他：_____

三、對於竹田火車站（竹田驛園）的了解

3-1. 您知不知道竹田火車站舊建築保存及竹田
驛園營造的過程？【單選】

- ☐參與過相關規劃或活動
☐很熟悉
☐知道
☐聽說過
☐不知道

3-2. 您知道竹田驛園有哪些設施？【可複選】

- ☐舊竹田火車站
☐池上一郎文庫
☐李秀雲攝影紀念館
☐竹田文化館
☐火車風情咖啡廳
☐其他：_____

3-3. 您知不知道在竹田驛園有提供旅遊服務、社
區服務，以及舉辦活動？【單選】

- ☐當過提供服務／舉辦活動的工作人員或志工
☐利用過服務／參加過活動
☐知道
☐聽說過
☐不知道

四、對於竹田火車站（竹田驛園）的印象

4-1. 請回答您對竹田火車站（竹田驛園）的下面
印象

(1)對環境景觀的印象【單選】

- ☐非常好
☐好
☐普通
☐不好
☐非常不好

(2)對便利性的印象【單選】

- ☐非常好
☐好
☐普通
☐不好
☐非常不好

(3)對氣氛的印象【單選】

- ☐非常好
☐好
☐普通
☐不好
☐非常不好

(4)對文化性的印象【單選】

- ☐非常好
☐好
☐普通
☐不好
☐非常不好

還有一頁，請用耐心。謝謝！ → → →

4-2. 何種具體空間最為影響到您對竹田火車站
(竹田驛園)的印象?【單選】

- ☐竹田火車站及竹田驛園的社區整體
- ☐竹田驛園整體(含竹田火車站)
- ☐舊竹田火車站建築外觀
- ☐舊竹田火車站建築內部
- ☐池上一郎文庫
- ☐李秀雲攝影紀念館
- ☐竹田文化館
- ☐火車風情咖啡廳

☐其他: _____

4-3. 您覺得竹田火車站(竹田驛園)是不是代表
竹田鄉的地標?【單選】

- ☐是,最為代表竹田鄉的地標
- ☐是,代表竹田鄉的地標之一
- ☐不是,但可以表示竹田鄉的某些特色
- ☐不是,不能代表竹田鄉

五、您覺得好的火車站空間應具備何種要素?

【可複選】

- ☐大空間
- ☐綠色植物
- ☐自然材料(木材、竹材等)
- ☐藝術作品/壁畫/塗鴉
- ☐休息空間
- ☐有特色的車站建築
- ☐有歷史的車站建築
- ☐火車站周邊的公共空間
- ☐車站內的動線規劃
- ☐迅速貼心的售票服務
- ☐交通接駁區(公車站牌、接送區等)
- ☐社區服務
- ☐遊客服務(諮詢、導覽、出租腳踏車等)
- ☐販賣部、便利商店
- ☐餐飲服務
- ☐公共設施(停車場、洗手間等)
- ☐文教設施(圖書館、資料館等)

- ☐福利設施(活動中心等)
- ☐活動設施(表演舞臺、運動設施等)

- ☐乾淨
- ☐通風
- ☐採光
- ☐資訊、標誌
- ☐安全
- ☐熱鬧
- ☐寧靜

- ☐對利用者的親切感
- ☐對社區的開放性
- ☐代表社區的門戶意象
- ☐反映地方傳統文化
- ☐反映地方獨特的文化營造
- ☐傳遞日治時期的歷史
- ☐傳遞戰後至今的歷史
- ☐展示在地產業的產品
- ☐販賣特產品、農產品
- ☐舉辦文化活動
- ☐舉辦交流活動

其他要素:

六、若有其他看法或意見,請自由寫。(可以使用背面)

問卷到此結束,謝謝您的寶貴意見。

(二) 問卷調查結果

1. 基本資訊

居住地		性別			年齡							
		男	女	NA	-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-	NA
竹田鄉	87	32	55	0	8	9	14	25	21	7	3	0
車站附近	65	27	38	0	2	8	11	17	17	7	3	0
非車站附近	22	5	17	0	6	1	3	8	4	0	0	0
屏東縣	115	37	76	2	12	60	8	13	9	8	4	1
其他縣市	93	25	67	1	11	52	17	9	4	0	0	0
合計	295	94	198	3	31	121	39	47	34	15	7	1

注：「社區居民」等於居住在車站附近的竹田鄉民（樣本數 65），「屏東縣民」是居住在竹田鄉與屏東縣的合計（樣本數 202）。

2. 車站的使用實況

2-1. 使用目的

2-1 使用目的	社區居民		屏東縣民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
散步	47	72.31%	103	50.99%
休息/聊天/聚會	33	50.77%	88	43.56%
驛站工作/志工	13	20.00%	27	13.37%
觀光	10	15.38%	95	47.03%
參加活動	36	55.38%	69	34.16%
買東西/飲食	5	7.69%	10	4.95%
停車/使用洗手間	11	16.92%	31	15.35%
利用設施(舊車站)	19	29.23%	63	31.19%
利用設施(池上文庫)	16	24.62%	51	25.25%
利用設施(李秀雲紀念館)	30	46.15%	74	36.63%
利用設施(竹田文化館)	18	27.69%	44	21.78%
利用設施(咖啡館)	15	23.08%	37	18.32%
經過	7	10.77%	16	7.92%
沒有特別目的	1	1.54%	5	2.48%
其他	0	0.00%	3	1.49%

注：「社區居民」的總樣本數為 65，「屏東縣民」的總樣本數為 202。

2-2. 使用頻率

2-2 使用頻率	社區居民		屏東縣民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
每日	11	16.92%	13	6.44%
經常	26	40.00%	53	26.24%
偶爾	25	38.46%	77	38.12%
一、二次	2	3.08%	58	28.71%
沒有回答	1	1.54%	1	0.49%
合計	65	100.00%	202	100.00%

2-3. 使用時的交通方式

2-3 使用時的交通方式	社區居民		屏東縣民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
鐵路	0	0.00%	15	7.43%
小客車	4	6.15%	31	15.18%
機車	29	44.36%	107	52.97%
腳踏車	21	32.82%	31	15.35%
徒步	8	12.05%	9	4.62%
其他	0	0.00%	4	1.98%
沒有回答	3	4.62%	5	2.47%
合計	65	100.00%	202	100.00%

3. 車站的了解

3-1. 車站再造過程的了解

3-1 車站再造過程的了解	社區居民		屏東縣民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
參與過相關規劃	4	6.15%	13	6.44%
很熟悉	14	21.54%	28	13.86%
知道	19	29.23%	49	24.26%
聽說過	25	38.46%	86	42.57%
不知道	1	1.54%	21	10.40%
沒有回答	2	3.08%	5	2.47%
合計	65	100.00%	202	100.00%

3-2. 車站設施的了解

3-2 車站設施的了解	社區居民		屏東縣民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
舊車站	56	86.15%	175	86.63%
池上文庫	57	87.69%	141	69.80%
李秀雲紀念館	60	92.31%	167	82.67%
竹田文化館	52	80.00%	133	65.84%
咖啡館	51	78.46%	144	71.29%

注：「社區居民」的總樣本數為 65，「屏東縣民」的總樣本數為 202。

3-3. 車站相關活動的了解

3-3 車站相關活動的了解	社區居民		屏東縣民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
當過工作人員或志工	15	23.08%	32	15.84%
參加過	16	24.62%	31	15.35%
知道	24	36.92%	67	33.17%
聽說過	7	10.77%	32	15.84%
不知道	1	1.54%	36	17.82%
沒有回答	2	3.07%	4	1.98%
合計	65	100.00%	202	100.00%

4. 車站的意象

4-1. 車站印象的評分

4-1 車站印象的評分		社區居民		屏東縣民	
		樣本數	百分率	樣本數	百分率
環境景觀	2	20	30.77%	58	28.71%
	1	28	43.08%	109	53.96%
	0	17	26.15%	32	15.84%
	-1	0	0.00%	2	0.99%
	-2	0	0.00%	1	0.50%
便利性	2	13	20.00%	24	11.88%
	1	28	43.08%	80	39.60%
	0	21	32.31%	81	40.10%
	-1	3	4.61%	16	7.92%
	-2	0	0.00%	1	0.50%
氣氛	2	13	20.00%	51	25.25%
	1	33	50.77%	102	50.50%
	0	16	24.62%	43	21.29%
	-1	3	4.61%	5	2.48%
	-2	0	0.00%	1	0.48%
文化性	2	17	26.16%	68	33.66%
	1	37	56.92%	107	52.97%
	0	11	16.92%	26	12.87%
	-1	0	0.00%	0	0.00%
	-2	0	0.00%	1	0.50%

注：每項屬性，「非常好」加 2 分，「好」加 1 分，「普通」沒有加扣分，「不好」扣 1 分，「非常不好」扣 2 分，將每個族群的平均評分作為該族群的評分。各屬性的最高評分為 2 分，最低評分為-2 分。

4-2. 形塑車站意象的具體空間

4-2 形塑車站意象的具體空間	社區居民		屏東縣民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
包括車站的社區	20	30.77%	48	23.76%
竹田驛園整體	24	36.92%	76	37.62%
舊車站建築外觀	13	20.00%	41	20.05%
舊車站建築內部	1	1.54%	8	4.21%
池上文庫	3	5.13%	14	6.77%
李秀雲紀念館	2	3.59%	9	4.29%
竹田文化館	1	0.51%	1	0.66%
咖啡館	0	0.00%	1	0.66%
其他	0	0.00%	1	0.50%
沒有回答	1	1.54%	3	1.48%
合計	65	100.00%	202	100.00%

4-3. 車站的代表性

4-3 車站的代表性	社區居民		屏東縣民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
最有代表性	34	52.31%	98	48.52%
很有代表性	27	41.54%	87	43.07%
有些代表性	2	3.08%	12	5.94%
沒有代表性	1	1.54%	2	0.99%
沒有回答	1	1.53%	3	1.48%
合計	65	100.00%	202	100.00%

二、大林車站的問卷調查結果

(一) 問卷內容

關於大林火車站的問卷調查

您好，我是臺灣大學建築與城鄉研究所的研究生。目前為知道大林火車站的利用情況、利用者對大林火車站的了解與印象，進行下面問卷調查。懇請您幫忙。感謝！

※1 【單選】部分請選擇一個項目打勾；【可複選】部分可以選擇兩個以上的項目打勾。

※2 若無恰當的項目，請在「其他」或空白部分直接描述您的看法。

※3 請盡量回答所有的問題。但是，若有無法回答的項目，可以忽略。

國立臺灣大學建築與城鄉研究所 岸野俊介（手機：0970384373）

一、您的基本資料

1-1. 您住在哪裡？【單選】

- ☐ 大林鎮：_____里
☐ 離大林火車站近（通常可步行的距離）
☐ 離大林火車站遠
☐ 嘉義縣：_____市／鎮／鄉
☐ 其他縣市：_____縣／市

1-2. 您的性別【單選】

- ☐ 男
☐ 女

1-3. 您的年齡【單選】

- ☐ 20 歲未滿（不含 20 歲）
☐ 20-29 歲
☐ 30-39 歲
☐ 40-49 歲
☐ 50-59 歲
☐ 60-69 歲
☐ 70 歲以上（含 70 歲）

二、關於大林火車站的利用

2-1. 您有何種目的來過大林火車站？但除外坐火車、買車票、接送親友等目的【可複選】

- ☐ 散步
☐ 休息／聊天／聚會
☐ 驛站工作／志工

- ☐ 觀光
☐ 參加活動
☐ 買東西／飲食
☐ 停車／使用洗手間
☐ 通過
☐ 沒有特別目的
☐ 沒有為其他目的來過
☐ 其他：_____

2-2. 您為 2-1 的目的來大林火車站的頻率如何？【單選】

- ☐ 每天
☐ 經常
☐ 偶爾
☐ 一、二次
☐ 沒來過

2-3. 您為 2-1 的目的來大林火車站的主要交通方式是什麼？【單選】

- ☐ 火車
☐ 小客車
☐ 摩托車
☐ 腳踏車
☐ 徒步
☐ 其他：_____

背面繼續問題，謝謝！ → → →

三、對於大林火車站的了解

3-1. 您知不知道大林火車站改建的過程?【單選】

- ☐參與過相關規劃
☐很熟悉
☐知道
☐聽說過
☐不知道

3-2. 您知不知道新大林火車站建築是臺鐵第一座綠建築車站?【單選】

- ☐知道
☐不知道

3-3. 您知不知道在前站一樓部分留下舊車站建築?【單選】

- ☐知道
☐不知道

3-4. 您知不知道在大林火車站舉辦活動?【單選】

- ☐當過舉辦活動的工作人員或志工
☐參加過
☐知道
☐聽說過
☐不知道

四、對於大林火車站的印象

4-1. 請回答您對大林火車站的下面印象

(1)對環境景觀的印象【單選】

- ☐非常好
☐好
☐普通
☐不好
☐非常不好

(2)對便利性的印象【單選】

- ☐非常好
☐好

- ☐普通
☐不好
☐非常不好

(3)對氣氛的印象【單選】

- ☐非常好
☐好
☐普通
☐不好
☐非常不好

(4)對文化性的印象【單選】

- ☐非常好
☐好
☐普通
☐不好
☐非常不好

4-2. 何種具體空間最為影響到您對大林火車站的印象?【單選】

- ☐大林火車站周邊的社區整體
☐大林火車站整體(含廣場、舊倉庫等)
☐新的車站建築外觀
☐新的車站建築內部
☐舊的車站建築(前站一樓部分)外觀
☐舊的車站建築(前站一樓部分)內部
☐前站廣場、舊倉庫
☐後站廣場
☐其他: _____

4-3. 您覺得大林火車站是不是代表大林鎮的地標?【單選】

- ☐是, 最為代表大林鎮的地標
☐是, 代表大林鎮的地標之一
☐不是, 但可以表示大林鎮的某些特色
☐不是, 不能代表大林鎮

還有一頁, 請用耐心。謝謝! → → →

五、您覺得好的火車站空間應具備何種要素？

☐舉辦交流活動

【可複選】

其他要素：

- ☐大空間
- ☐綠色植物
- ☐自然材料（木材、竹材等）
- ☐藝術作品／壁畫／塗鴉
- ☐休息空間
- ☐有特色的車站建築
- ☐有歷史的車站建築
- ☐火車站周邊的公共空間

- ☐車站內的動線規劃
- ☐迅速貼心的售票服務
- ☐交通接駁區（公車站牌、接送區等）
- ☐社區服務
- ☐遊客服務（諮詢、導覽、出租腳踏車等）
- ☐販賣部、便利商店
- ☐餐飲服務
- ☐公共設施（停車場、洗手間等）
- ☐文教設施（圖書館、資料館等）
- ☐福利設施（活動中心等）
- ☐活動設施（表演舞臺、運動設施等）

- ☐乾淨
- ☐通風
- ☐採光
- ☐資訊、標誌
- ☐安全
- ☐熱鬧
- ☐寧靜

- ☐對利用者的親切感
- ☐對社區的開放性
- ☐代表社區的門戶意象
- ☐反映地方傳統文化
- ☐反映地方獨特的文化營造
- ☐傳遞日治時期的歷史
- ☐傳遞戰後至今的歷史
- ☐展示在地產業的產品
- ☐販賣特產品、農產品
- ☐舉辦文化活動

六、若有其他看法或意見，請自由寫。（可以使用背面）

問卷到此結束，謝謝您的寶貴意見。

(二) 問卷調查結果

1. 基本資訊

居住地		性別			年齡						
		男	女	NA	-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-
大林鎮	148	84	56	8	3	5	16	20	51	40	13
車站附近	81	41	35	5	2	5	1	6	24	32	11
非車站附近	67	43	21	3	1	0	15	14	27	8	2
其他縣市	27	8	19	0	5	11	6	2	0	3	0
合計	175	92	75	8	8	16	22	22	51	43	13

注：「社區居民」等於居住在大林鎮車站附近的大林鎮民（樣本數 81），「大林鎮民」是居住在大林鎮的合計（樣本數 148）。

2. 車站的使用實況

2-1. 使用目的

2-1 使用目的	社區居民		大林鎮民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
散步	51	62.96%	62	41.89%
休息/聊天/聚會	39	48.15%	89	60.14%
驛站工作/志工	17	20.99%	24	16.22%
觀光	5	6.17%	9	6.08%
參加活動	36	44.44%	59	39.86%
買東西/飲食	9	11.11%	9	6.08%
停車/使用洗手間	25	30.86%	73	49.32%
經過	35	43.21%	57	38.51%
沒有特別目的	5	6.17%	8	5.41%
其他	2	2.47%	2	1.35%

注：「社區居民」的總樣本數為 81，「大林鎮民」的總樣本數為 148。

2-2. 使用頻率

2-2 使用頻率	社區居民		大林鎮民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
每日	11	13.58%	12	8.11%
經常	45	55.56%	82	55.41%
偶爾	20	24.69%	47	31.76%
一、二次	2	2.47%	3	2.02%
沒有回答	3	3.70%	4	2.70%
合計	81	100.00%	148	100.00%

2-3. 使用時的交通方式

2-3 使用時的交通方式	社區居民		大林鎮民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
鐵路	0	0.00%	0	0.00%
小客車	2	2.26%	3	2.25%
機車	13	16.67%	61	41.22%
腳踏車	29	35.60%	32	21.51%
徒步	30	36.83%	34	22.86%
其他	0	0.00%	0	0.00%
沒有回答	7	8.64%	18	12.16%
合計	81	100.00%	148	100.00%

3. 車站的了解

3-1. 車站再造過程的了解

3-1 車站再造過程的了解	社區居民		大林鎮民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
參與過相關規劃	1	1.23%	2	1.35%
很熟悉	22	27.16%	40	27.03%
知道	37	45.68%	79	53.38%
聽說過	8	9.88%	13	8.78%
不知道	6	7.41%	7	4.73%
沒有回答	7	8.64%	7	4.73%
合計	81	100.00%	148	100.00%

3-2. 車站設施的了解

3-2 車站設施的了解	社區居民		大林鎮民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
了解新車站建築	61	75.31%	123	83.11%
不了解新車站建築	10	12.35%	15	10.14%
了解舊車站建築	56	69.14%	113	76.35%
不了解舊車站建築	6	7.41%	9	6.08%

注：「社區居民」的總樣本數為 81，「大林鎮民」的總樣本數為 148。

3-3. 車站相關活動的了解

3-3 車站相關活動的了解	社區居民		大林鎮民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
當過工作人員或志工	10	12.35%	13	8.78%
參加過	26	32.10%	42	28.38%
知道	27	33.33%	68	45.95%
聽說過	9	11.11%	13	8.78%
不知道	3	3.70%	4	2.70%
沒有回答	6	7.41%	8	5.41%
合計	81	100.00%	148	100.00%

4. 車站的意象

4-1. 車站印象的評分

4-1 車站印象的評分		社區居民		大林鎮民	
		樣本數	百分率	樣本數	百分率
環境景觀	2	45	55.56%	97	65.54%
	1	27	33.33%	40	27.03%
	0	9	11.11%	11	7.43%
	-1	0	0.00%	0	0.00%
	-2	0	0.00%	0	0.00%
便利性	2	40	49.38%	91	61.49%
	1	27	33.33%	40	27.03%
	0	14	17.29%	17	11.48%
	-1	0	0.00%	0	0.00%
	-2	0	0.00%	0	0.00%
氣氛	2	35	43.21%	83	56.08%
	1	31	38.27%	45	30.41%
	0	15	18.52%	20	13.51%
	-1	0	0.00%	0	0.00%
	-2	0	0.00%	0	0.00%
文化性	2	37	45.68%	88	59.46%
	1	25	30.86%	34	22.97%
	0	18	22.22%	25	16.89%
	-1	0	0.00%	0	0.00%
	-2	1	1.24%	1	0.68%

注：每項屬性，「非常好」加 2 分，「好」加 1 分，「普通」沒有加扣分，「不好」扣 1 分，「非常不好」扣 2 分，將每個族群的平均評分作為該族群的評分。各屬性的最高評分為 2 分，最低評分為-2 分。

4-2. 形塑車站意象的具體空間

4-2 形塑車站意象的具體空間	社區居民		大林鎮民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
包括車站的社區	27	33.33%	38	25.68%
車站空間整體	14	17.28%	23	15.54%
新車站建築外觀	16	19.55%	23	15.09%
新車站建築內部	7	8.44%	40	27.25%
舊車站建築外觀	0	0.00%	1	0.68%
舊車站建築內部	0	0.00%	0	0.00%
前站廣場/大林文化館	1	1.23%	2	1.35%
後站廣場	9	11.52%	14	9.68%
其他	0	0.00%	0	0.00%
沒有回答	7	8.65%	7	4.73%
合計	81	100.00%	148	100.00%

4-3. 車站的代表性

4-3 車站的代表性	社區居民		大林鎮民	
	樣本數	百分率	樣本數	百分率
最有代表性	30	37.04%	37	25.00%
很有代表性	31	38.27%	58	39.19%
有些代表性	12	14.81%	40	27.03%
沒有代表性	2	2.47%	5	3.38%
沒有回答	6	7.41%	8	5.40%
合計	81	100.00%	148	100.00%

附錄二 訪談調查記錄

編號	受訪者		訪談內容
竹田 1	屏東縣政府客家事務處產業輔導科長	張先生	屏東縣政府的規劃理念
竹田 2	竹田村長	傅先生	竹田驛園成立過程與現況
竹田 3	竹田鄉公所村幹事 / 竹田鄉社區營造協會理事長	賴先生	竹田社區營造與竹田驛園
竹田 4	竹田鄉社區營造協會工作人員	賴女士	竹田驛園的工作
竹田 5	池上一郎博士文庫研究學會理事長	劉先生	池上文庫成立過程與現況
竹田 6	退休老師	潘女士	竹田驛園的志工活動
大林 1	大林車站站長	黃先生	大林車站的現況
大林 2	大林鎮公所建設課課長	許先生	大林鎮公所的規劃理念
大林 3	吉林里長	蔡先生	吉林里的現況
大林 4	退休老師	許先生	大林車站相關資訊
大林 5	大林鄉親	63 公園 大哥	對大林車站的看法

竹田 1	屏東縣政府客家事務處產業輔導科長	張先生	屏東縣政府的規劃理念
日期	2011.6.2	地點	竹田驛園
1. 竹田驛園前史 1990 年代，臺鐵進行舊站房改建、合理化，全國許多老站房被拆毀 - 在竹田，公部門（竹田鄉公所、民意代表）、民間部門（居民）積極抗議站房改建；居民：若臺鐵不聽，擋住火車 - 在屏東線，當時已經僅竹田車站留下老站房，沒有反對運動的麟洛、西勢車站等站房都被改建了；竹田：居民力量存在 2. 竹田驛園的成分 - 老站房：不能被取代的存在 - 池上文庫：歷史性、臺日的聯繫 - 李秀雲紀念館：鄉土性、三個本地攝影家之一 3. 社區營造：竹田驛園的關鍵要素 - 地方活化的關鍵：人 - 人知道要做什么、掌握資源、有 idea→有成功的機會：繼承文化，加上新的概念 - 社區營造：社區的人自己經營←公部門支援（經費、法律上的處理、協調） - 公部門、政治力量不是萬能，社區自己要當作主角 - 社區通常面臨經費的問題 4. 觀光化的取向 - 竹田驛園的營造已經做了快二十年，硬體好了，可以吸引遊客，但使人留不下來、住不下來 - 現在的問題 - 老站房的使用方式：現在賣東西，但賣的東西不對，應該要設置服務中心。除了一般服務外，特別為遊客提供談竹田的故事之場所。 - 倉庫：資料館應該擴大到北側倉庫 - 碾米展、外面老房子：因為是私人所有的土地建築，公部門、社區都無法動出來。但近年竹田驛園吸引人，就可改變地主的想法。就是「市場」改變地主的想法。有些地主開始開民宿、賣有特色的商品。 - 目前旅遊型態：「淺盤子」、「同質化」→未來要的旅遊型態：心靈滿足、「異質化」=「慢活」、「樂活」 5. 屏東縣政府的政策 - 曹啟鴻縣長（曹老師）：本來老師，後來重任民意代表、縣長。與一般首長不同，本人有社區營造的經驗 - 社區營造為主的地方建設：南二高高架下單車道（政府建設，社區維護）、竹田之星（社區為主的公共建設）、景觀（公共藝術）等 - 竹田車站：竹田、六堆、屏東的門戶 - 誰從車站來？ →單車族 →對臺鐵建議「兩鐵共構」，竹田車站作為單車道門戶 →後來全國採用同樣想法 - 縣政府內，城鄉發展、營建、農業、客家等各領域單位合作 6. 竹田驛園發展的方向 - 與竹田聯結：竹田富有在地特色、客家文化、老聚落→與六堆的聯結 - 活用網路：不再要代理商，透過網路可以動員 - 經費：政府的角色很大，看政府能夠了解社區營造 - 民進黨執政時期→爭取 1,200 萬元 - 國民黨執政後→幾乎沒有			

- 最大的目的：為後代留下歷史回憶
- 藝術領域：竹田村長主持製作「莎唷哪啦・竹田」影片
- 文化交流：透過池上文庫，重構現代的日本人與竹田的關係
- 關鍵人物：賴正仁先生（竹田鄉公所、竹田鄉社區營造協會）、劉耀祖先生（池上文庫理事長）、傅民雄先生（竹田村長）



竹田 2	竹田村長	傅先生	竹田驛園成立過程與現況
日期	2011.12.8	地點	竹田村辦公所
1. 舊竹田車站建築保存問題 - 地方鄉親、居民反對舊車站建築拆除後，臺鐵課長下來開會。當時的曹啟鴻議員（現屏東縣長）扮演關鍵的角色。 - 竹田驛園規劃時，向文建會爭取 2000 萬元的經費，由縣政府委託屏科大規劃。 - 本來預想購買前面碾米廠，但價格商量沒得到同意，後來賣給別的私人。買下的新所有人也沒有積極修整及活用的意願。所有人提出的價錢與鄉公所可以籌備的價錢之落差很大，目前沒有什麼具體動靜。 2. 竹田村與池上文庫的關係 - 個人認識劉理事長，但身為村長的互動不多。 3. 竹田驛園的現況 - 竹田村與竹田鄉社區營造協會之間沒有什麼關係。 - 擔憂社造協會消耗竹田驛園，走進消費原有資源的方向。譬如，最近開始賣的便當沒有什麼地方特色，與竹田沒有什麼關係。 4. 竹田驛園與「竹田之星」 - 社區、NPO、個人提出空間營造的規劃案，縣府加以審查後，對適合標準者賦予經費。 - 由「屏東縣竹田鄉竹田之星促進發展協會」負責事務。 - 屏東縣政府進行空間改造的模式，在縣內各鄉鎮進行同樣方式。			



竹田 3	竹田鄉公所村幹事 / 竹田鄉社區營造協會理事長	賴先生	竹田社區營造與竹田驛園
日期	2011.4.21/9.7	地點	竹田鄉公所
1. 竹田鄉社區營造協會 - 竹田鄉社區營造協會設立後，舉辦各種福利活動。 - 對老人：身體健康檢查、健康講座、跳舞班、手工班、唱歌、槌球等 - 對外籍新娘：國語教學班、駕照核定服務等 - 對弱勢兒童：補習班等 - 對志工：導覽培訓講座等 - 竹田鄉公所主導竹田驛園的規劃，由竹田鄉公所的志工隊組成竹田鄉社區營造協會，後來申請改為社團法人。具有社團法人的資格，比較方便申請各種政府提供的活動經費、補貼等。 - 目前竹田鄉社區營造協會的活動經費以政府補貼為主。 - 竹田本來沒有黨派分類，所以社區活動較為順利，可以避免政治操作。 - 目前竹田驛園有幾個協會活動，其中一個協會舉辦活動時，通常其他協會也配合，互相有合作關係。 - 竹田驛園整體的問題由竹田鄉公所、民意代表、各協會等所組成的委員會決定。該委員會的成員與志工負責竹田驛園的運作、維護等工作。 - 竹田鄉社區營造協會的成員可以分為有薪的工作人員與無薪的志工。工作人員的薪資由行政院勞工委員會的「多元就業開發方案」籌措，每年重新申請該方案的補貼，並且每年審查工作人員的表現，決定下一年能不能繼續雇用。 - 竹田驛園的活動多為週末舉辦。 2. 竹田鄉社區發展工作普遍產生的困境 - 規劃人才缺乏，工作集中由少數人處理負擔較大；因此，常常造成工作無法在預定時間內完成；另外，因社區幹部人事經常更換，好的社區發展工作不能延續。 - 政治力量影響社區的團結，尤其是每逢選舉，居民往往因為支持人選不同而造成摩擦。 - 社區動員狀況仍不夠，社區活動的參與有待提昇。 - 經費的缺乏，以農業為主的居民經濟能力有限，在做長期和整體之規劃時會因經費爭取的管道不多以及縣級以下各單位所能申請的經費有限，使其實行上有困難。 - 政策不符需要，社區因其特有之環境條件，所發展之項目條件不同。有些單位可以申請社區營造經費，而且是此縣級還要多，但因項目設限之故，並不是對每一個社區都有幫助。 - 社區內以農業為主要經濟來源，現代型服務業及創意文化產業才剛開始起步，對於社區經濟有一定影響，要與國際接軌上待一段時間。			

竹田 4	竹田鄉社區營造協會工作人員	賴女士	竹田驛園的工作
日期	2011.4.14	地點	李秀雲紀念館
- 社團法人竹田鄉社區營造協會是由竹田鄉公所的村幹事賴正仁先生於 2001 年設立，他兼任理事長。理事長是竹田鄉的關鍵人物，透過各類朝野管道，進行社區營造的工作。 - 竹田鄉社區營造協會爭取行政院勞工委員會的「多元就業開發方案」補貼，每年雇用 30 至 50 歲的沒有工作之鄉民，作為社區營造工作人員。雇用期間基本上 1 年為限。工作內容為竹田驛園導覽、社區活動安排及主持、鄉土教學活動的安排及主持、驛園整體整潔維護、舊站房與李秀雲先生攝影紀念館的整潔管理、特產品銷售、腳踏車出租服務等。 - 竹田驛園的營造由文建會補助，各類活動多為由客委會補助。 - 目前工作人員參加廚師資格講座，未來在竹田驛園內開設社區餐廳，為遊客提供各類鄉土飲食服務。竹田驛園內已有餐廳設施，以前其經營委託給外部飲食商，但因業績不佳，已經退出。 - 竹田鄉社區營造協會所負責的工作為舊站房的再利用（工作站、特產品銷售中心）與李秀雲先生攝影紀念館的營運；李秀雲先生關懷基金會所負責的工作為該紀念館的展示規劃。 - 舊站房的所有權仍在臺鐵；竹田鄉公所與臺鐵簽約，認養之；竹田鄉公所租給竹田鄉社區營造協會，該協會向鄉公所付月租 2,000 元，使用其空間，並負責整潔管理。 - 來訪者中，校外活動的學生最多，由該協會提供竹田驛園的導覽、傳統玩具製作 DIY 等服務。傳統玩具製作 DIY 使用廉價材料，以簡單的操作製作具有創造性的玩具及生活用品。一項 DIY 每人收 50 元。 - 來竹田驛園的遊客，例假日及連續假較多，平日較少。但平日來散步的居民反而多。 - 與屏東縣政府、社區大學等其他組織合作舉辦社區活動及教學講座。因此，該協會的活動主題為遊客服務與居民服務。 - 竹田鄉社區營造協會的工作很有成就感，並且有機會認識來自各地的人，再加上可以發現本來不太熟悉的鄉土歷史、文化等，因此其工作是很有用的體驗。 - 工作人員的薪資來源為勞委會的補貼，其他運作經費的來源為銷售特產品、DIY 活動等收入與各層次政府單位的補貼。 - 竹田驛園是竹田鄉唯一的觀光景點，因此在這裡工作有很大的責任感。			

竹田 5	池上一郎博士文庫研究學會理事長	劉先生	池上文庫成立過程與現況
日期	2011.12.7	地點	池上文庫
1. 池上文庫成立前後的情況（1998-2001 年） 1-1. 池上文庫成立有何種過程？有特別的原因嗎？誰或何種人（劉耀祖理事長以外）主導池上文庫的成立？除了池上一郎博士之外，當時的鄉長賴耀熙先生大力支持。館長曾女士也從設立時到現在都工作。 1-2. 為何選擇竹田驛園？1998 年，竹田舊車站保存決定、竹田驛園規劃開始時，已經有設置池上文庫的計畫嗎？ 竹田驛園規劃時，還沒確定設置池上文庫，規劃後才決定。 1-3. 2000 年時，文建會核定而竹田驛園成立，那時候池上文庫納入該計畫嗎？ 沒有。 1-4. 竹田驛園的整建經費由政府單位補助，池上文庫整建經費的來源不一樣嗎？ 池上文庫沒領受官方的經費補助，以贊助人的捐獻而成立、經營。池上文庫成立時，賴鄉長以個人身分捐款 25 萬元，由此整理舊房屋、地板鋪設紅磚、設置書架。 2. 池上文庫的成員 2-1. 池上文庫有多少理事、工作人員（有薪）、志工（無薪）？ 經營池上文庫的組織為「社團法人池上一郎博士文庫研究學會」，包括 9 個理事、3 個工作人員、幾個暫時性志工。 2-2. 何種人、哪裡的人較多？ 理事、工作人員為這邊的人，屏東、內埔、潮州、竹田等。志工除了附近居民之外，包括來自日本的朋友。 2-3. 工作人員、志工的工作內容、活動頻率是如何？ 通常館長一人工作。紀念典禮、活動時，其他工作人員、志工幫忙。尤其是每年 1 月舉辦的週年慶時，不少朋友來自日本，當志工，幫助準備及當日工作。平常沒有什麼工作，這樣就夠了。 3. 池上文庫的運作 3-1. 經費的來源 沒有固定來源。僅水電費、安全費用由鄉公所負擔。 3-2. 預算規模 年間大概 50 萬元。 3-3. 不動產租借方式（臺鐵—鄉公所—池上文庫？） 對。 4. 池上文庫的活動 4-1. 每年定期舉辦何種活動？ 每年池上博士生日的 1 月 16 日前後的週末舉辦週年慶，200 人以上來參加，其中包括不少來自日本的朋友。 4-2. 舉辦臨時性活動或協助其他單位主辦的活動嗎？ 一年有幾次鄉土文化活動。			

5. 池上文庫與本地社會的關係（規劃上、運作上、活動上、人際上等）

5-1. 池上文庫與屏東縣政府的關係

有時互動。

5-2. 池上文庫與竹田鄉公所的關係

有時互動。

5-3. 池上文庫與竹田鄉社區營造協會的關係（2004 乃至 2006 年以後）

沒有關係。

5-4. 池上文庫與社區居民的關係

有些人有時候來參加，有時候不來了，誰也隨時可以來也不來，比較自由。

6. 池上文庫與外部的關係（規劃上、運作上、活動上、人際上等）

6-1. 池上文庫與臺灣其他地方的關係

與屏東的迦南教會、高雄的高雄日本人學校有密切的關係。

6-2. 池上文庫與日本人、日本的關係

知道池上文庫的日本人在日本成立支援組織，除了參加活動之外，開設日文網站等。此外，接受旅行團、媒體訪談等。

7. 池上文庫的規劃

7-1. 池上文庫有明確的規劃、理念、未來藍圖嗎？

希望年輕一代的人參與池上文庫，尤其是臺灣的日文系學生、留臺的日本人學生等。

7-2. 有現在進行中的規劃嗎？

有經費才講。

竹田 6	退休老師	潘女士	竹田驛園的志工活動
日期	2011.12.7	地點	池上文庫
1. 過去與竹田驛園的關係 1-1. 您知道或參與過 1990 年代的舊竹田車站建築保存運動嗎？若是，請告訴大事記、實際參與的活動內容等。 沒有。微知鐵路局因為竹田車站人氣勢微。想將房舍設備撤除，引發地方緊張，發動保存運動，因為畢竟存在年代已久與地方人民生活從功能到情感淵源深。我只擔任「司儀」。 1-2. 您知道或參與過 1998 年以後竹田驛園規劃、營造過程嗎？若是，請告訴大事記、實際參與的活動內容等。 沒有。 1-3. 您與池上文庫的成立有何種關係？ 一般參訪客人，因為陪伴西田先生和家人拜訪地方友人，才開始有互動。 2. 檳榔扇的事宜等 2-1. 檳榔扇何時、何種過程研發、推銷為竹田的特產品？ - 推估在民國 95 年大概。 - 鄉土教學是學校課程「藝術與人文」主題課程之一，個人因為業務關係每學期需創發一單元主題教學分享給縣內外教師，引領教師研發課程和教材教法，開啟了課程研發。檳榔扇是鄉土教學活動中指導學童認識認識民俗植物（可以用來滿足生活所需用的植物）檳榔扇在早期先民生活是不可缺少的生活必需品，功能很多元。 - 為呼應政府文化創意產業，竹田社區「玩」檳榔扇已有十餘年有吧。也見過社區玩出來的作品，個人覺得作品還可以更好，於是開始嘗試改造，..... 直到現在的模樣，推出之後，在竹田驛站和竹田社區開課授徒，製作技法就這麼流傳開來，成品獲得一些肯定，於是想要在驛站試人氣就開始以特色商品試賣。不過，還有很大的發展空間喔。所以：他的發展是由學校課程結合社區文創產業成為特色商品。 2-2. 2006 年，竹田鄉社區營造協會在舊車站內開設商店時，已經開始販賣檳榔扇嗎？您合作研發其他客家特色商品嗎？ 2009 年才開始的。沒有其他商品。 3. 目前與竹田驛園的關係 3-1. 目前以何種身分做何種工作？ 志工。 3-2. 與竹田鄉公所、竹田鄉社區營造協會、竹田鄉社區關懷協會、池上文庫等有何種關係？ 鄉民、學校教師、社區活動支援人力。 4. 其他 - 利用中央與地方的人際關係，縣府、鄉公所、社區等開始「竹田之星」計畫，對於由下提出的計畫書給予預算，以社區參與方式進行環境改善。但竹田缺乏了解空間規劃的人才，是我主動行動的理由。曾經有些人提出在竹田驛園的空地設置公共藝術的規劃，但這邊不是空地，而是一個重要的空間，不應該布置不適合周邊環境的東西。 - 以前當過竹田國小的總務主任（2011 年 2 月退休），認識賴正仁先生很久，由此可以與他溝通。 - 我做他人不做的事。也不屬於任何團體，做我覺得好的事。由此，退休後開始竹田驛園整理的志工活動。			

鄉公所的經費補助有限，有些營造自己負擔其費用。

- 社造協會員工的工作表現不理想，譬如他們每天清潔，但僅打掃一下而已。除了打掃不夠之外，沒有注意到要改善的問題。
- 目前做過咖啡館外面、生態池、竹田文化館後面步道的空間整理。目前規劃李秀雲紀念館入口空間、池上文庫門口的規劃。
- 我覺得竹田驛園應該更漂亮，所以要投入空間改善的工作。
- 雖然社造協會的員工認識我，但有些人不懂我的想法，懷疑為何我當志工做園區美化、營造的工作，甚至有些人不太友善。不過，我想我做我的方式，如果營造出來美好的環境，期待會改變人家的想法。



大林 1	大林車站站長	黃先生	大林車站的現況
日期	2011.4.15	地點	大林車站
- 站長是雲林斗六人，曾經在嘉義車站工作，後來調到大林車站當站長。 - 大林車站目前三等站，三個工作人員負責行車業務、剪票業務、售票業務，12 小時輪班方式。 - 目前貨運業務已經停辦了，除了客運之外，僅辦理行李託運業務。 - 近年乘客微增，應該因為來大林慈濟醫院看病的人變多。利用前站、後站的乘客差不多各一半，看起來去後站的大林慈濟醫院的人最多。 - 問去大林慈濟醫院的路之乘客很多，因此在站內貼出標誌，但還是不少人問路。 - 從工作人員的觀點來說，新大林車站有問題。譬如，月台上的行車室雖然是站務最核心的空間，但其面積太小了，形狀狹窄，因此很難用；建築外面貼的木材，很有可能即將潮濕了，這樣維護上不方便；跨站式車站的業務空間分一樓月台與二樓站房，並月台增加了一座，因此雖然移動距離變多，工作人員卻沒增加，工作上的負擔反而變大。 - 新大林車站附近的舊站房、舊倉庫之所有權屬於臺鐵，為配合地方政府的規劃，由產管處租給大林鎮公所。 - 與大林鎮公所、吉林里的里長保持溝通，若有他們的需求，儘量配合之。			



大林 2	大林鎮公所建設課課長	許先生	大林鎮公所的規劃理念
日期	2011.4.22	地點	大林鎮公所
- 大林都市計畫的重點本來為前站的中山路到大林糖廠的一帶，後來改訂的都市計畫變成後站地區為主。目前再改訂的都市計畫重視前後站地區的結合。 - 大林鎮的人口戶籍上約 3 萬 7 千左右，但實數更少。 - 嘉義縣的縣政府、鄉鎮公所推動車站的綠建築化。 - 大林車站改建時，試圖附加教育舞臺、鄉鎮門戶的功能。 - 前站廣場的維護、舊倉庫的再利用與社區合作，部分閒置空間分給社區，作為社區活動中心；後站廣場的維護與慈濟合作。 - 採用雙鐵共用的想法，營造從大林車站通到三角社區的腳踏車道。 - 大林鎮公所據「樂活」概念進行各種工程，如綠建築的採用、生態濕地的營造（原墓地改濕地）、交通型態的改變（促進腳踏車的使用）、社區公園的設置、運動公園的營造（原學校預定地改運動公園）等。 - 大林鎮推動低開發產業，除了推銷蘭花等品牌產品，進行農村改造。最近由慈濟開始「大愛農場」。 - 中山路老街的「魅力商圈」實際上挫折。 - 公部門要負責地方社會的「平臺」，聯繫各領域的私部門。 - 大林車站的舊車站建築、舊倉庫、鐵路側道等臺鐵租給大林鎮公所，由鎮公所維修使用。 - 車站改建時，大林鎮公所特別要求保留舊車站建築，作為大林人親切的車站形象。 - 近年大林的臭豆腐很紅了，這是學生（附近南華大學、中正大學的學生）在網路上介紹的結果。			



大林 3	吉林里長	蔡先生	吉林里的現況
日期	2011.4.22	地點	吉林里辦公所
- 吉林里的志工隊每週日下午在前站廣場進行清潔活動。 - 近年吉林社區發展協會成立，前任里長當成理事長，所以里與協會的關係良好。但目前協會還沒舉行具體活動。 - 里長是新港人，來大林開香店約 15 年了，現在還住在新港。新港有長久的社區營造經驗，近年新港的老香店規劃「香藝生活文化園區」，想納入大林的社區營造。 - 後站廣場的清潔活動由慈濟志工負責，因週一晚上在後站廣場開流動夜市的關係，慈濟的清潔活動在每週二早上舉辦。 「魅力商圈」工程硬體部分的改造為主，如招牌規格統一、街道地板美化、螢幕設置等。			



大林 4	退休老師	許先生	大林車站相關資訊
日期	2011.3.25	地點	大林車站
2007 年，嘉義縣政府向中央政府爭取大林車站改建的經費。當時，中央政府、嘉義縣政府、大林鎮公所都是民進黨執政，因此較為容易得到中央政府的同意，即將開始工程。 - 本來為基隆車站改造工程編列的預算，因該工程延滯之故，改為大林、民雄車站的改建經費。 - 大林車站改建時，採用跨站式車站的設計，設置前後站出口。舊車站只有西邊靠舊市區的前站，沒有後站出口，僅以地下道聯結前後站地區。 2000 年，在後站地區開啟大林慈濟醫院，設置後站的需求變大，也有可能成為推動車站改建的主因。 - 與車站改建同步進行前後站地區的空間改造。前站：二棟舊倉庫整修，供吉林社區發展協會的生活文化館、生態保護組織的辦公所之用。舊站房保留，內部設置遊客服務中心，其他空間供臨時活動之用。後站：原本沒有什麼設施，後來營造公園及通到大林慈濟醫院的步道，並設置到達大林慈濟醫院的免費接駁車上下車處。陸續建造體育館、游泳池、活動中心等鎮民可以利用的各類公共設施。 - 大林的社區營造活動很豐厚，如推動環境改造、營造生態池、舉辦各類活動等。尤其是生態保護、環保為主要議題，營造生態池的活動十分特殊，規劃原墓地改為生態池。			



大林 5	大林鄉親	63 公園 大哥	對大林車站的看法
日期	2011.9.30	地點	大林 63 公園
- 大林車站的硬體部分做得好，但其軟體部分做得不夠。 - 遊客服務中心：沒有經驗的人才，應該先要培訓人才，才能開設。 - 內部設計：沒有什麼美觀，要納入藝術、綠色植物等要素。 - 文化：附近原有的舊倉庫、舊鐵路員工宿舍都被拆除，改成停車場。哪有文化？ - 大林產業文化館：變成卡拉 OK 館。很難看。不應該用這樣。 - 鄉下沒有人才，沒有經驗，難易做到好的規劃。 - 這附近的話，斗南車站做得不錯。不但保存舊建築，並且做了規劃、設計、營運等軟體部分較為完整，社區的人才參與其過程。大林應該參考這樣案例。			

