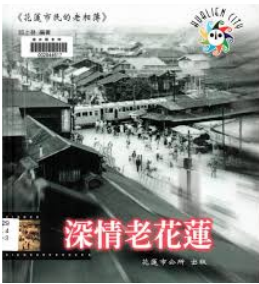


書名	作者	出版社	簡介	導讀
與白燈塔一起消失的村落--鳥踏石仔 	黑潮海洋文教基金會村史工作小組	財團法人黑潮海洋文教基金會2001年	這本小書是「大家來寫村史」計畫中的鳥踏石仔村民和花蓮港漁民分享在鳥踏石仔生活的點點滴滴而成的。	鳥踏石仔的先民，胼手胝足、從相思林中開闢這片家園，卻因為位於港區，後代子孫對於家業毫無自主權。1959年，村民向市公所承租琉球厝，1965年部分房舍才轉賣給承租人。後來拆村時，有的人還能領拆遷賠償金，但仍承租琉球厝的租戶就領不到了，因為賠償對象是屋主--市公所；而借用港務局土地的人，也因當初便協議港務局有權收回用地、無條件拆除地上物，他們同樣不能領賠償金。到最後，帶領一些拆遷獎勵金和搬遷費，黯然各奔尋找新家園。(黑潮海洋文教基金會，2001:13-14)

觀光花蓮 	邱上林/張明洵	財團法人花蓮洄瀾文教基金會1995年	本書記錄縣內自然環境與人文歷史的地方供大家聊解與探訪這處源遠流長的洄瀾。	南濱有過一段輝煌時光，它會是先民登陸這塊土地的灘頭，也因此開啟了花蓮的人文史地。(邱上林/張明洵，1995:15) 就在一九八三年以前，從花蓮舊火車站有條延伸出去的可愛鐵軌，他是花東鐵路支線的支線。火車一路上傍著堤防，沿著海濱街，通過鐵橋，色彩溫暖格局特異的亞士都飯店在望，溜過扶輪公園腳下，途中還有兩個招呼站呢！穿出東岸街的漁村，「鳴...鳴...七七恰恰.....」就這麼瀟灑瀟灑地駛到終點站一帶花蓮港。(邱上林/張明洵，1995:21) 後來，花蓮港的巨臂伸得更長更遠，一拳打落白燈塔，沈入海底；它的利爪也侵入了東岸街的漁村，那個舊稱鳥踏石村的村民無奈地接受了推土機「隆隆...」的哮喘而忘記了寧靜了寧靜，連帶的，也把T字提一併長埋在岸塊土堆中。併長埋在岸塊土堆中。(邱上林/張明洵，1995:22)
--	---------	--------------------	--------------------------------------	--

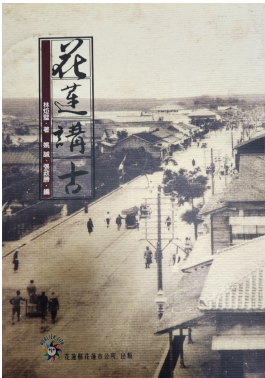
花蓮人的老相簿 影像寫花蓮 	邱上林 邱榮華	花蓮縣立文化中心 1997年6月	為了喚醒老花蓮人記憶中最深處的回憶，此本書介紹了日治時期的各種大小事，是給後輩了解花蓮以前歷史最好的禮物。	1920年花蓮築完成前，日本殖民政府官商組合由鐵路運送紅糖至南濱海岸。(邱上林，1997:10) 花蓮港於1925年(日治大正14年)開港，每天來往花蓮、蘇澳間。督府指定花蓮溪口至美崙溪口約四公里的弧形海岸，作為往返輪船的寄泊地。(邱上林，1997:11) 一旦築港有望，花蓮民眾將遊行隊伍從花蓮市中山路至中華路交叉口。花蓮港正是築港於1931年10月27日，於1939年1月2日竣工。(邱上林，1997:15、16) 白燈塔因花蓮港擴建，而於1980年炸毀。燈塔消失之日，花蓮人聚集岸邊行最後注目禮，那是一份無可奈何的死別，是現代人無法體會得。(邱上林，1997:66) 花蓮港擴港前，在花中後門有一條小路通往字形海堤，這條路叫東岸街，住有十幾戶人家，多以捕魚為，此地雖是漁村，但這裡的子弟大多奮發向上，在各方面有桌月的表現。(邱上林，1997:67) 東岸街的房屋多為木製，所以相當寬敞，放置許多漁具，那裡的生活很樸實。由於面海，所以坐榕樹下睡午覺在屋多為木製，所以相當寬敞，放置許多漁具，那裡的生活很樸實。由於面海，所以坐在榕樹下睡午覺是一種享受，所以相當寬敞，放置許多漁具，那裡的生活很樸實。由於面海，所以坐在榕樹下睡午覺是一種享受。(邱上林，1997:68) 海岸尋蟹-----從美崙溪出海口滾動以北，至鳥踏石以北，至鳥踏石漁村丁字堤一線，係屬於瓜形礫石海灘遍布的海岸地形。由於中央山脈位在歐亞板塊邊緣，離海不遠即深入數千公尺的深海底，這窄的大陸棚無處留和穿戴下的泥砂，加上太平洋風力大，潮流衝擊力強，因此花蓮的海岸不斷後退。而因受到海浪來回搓洗滾動，沿岸掏空墜海的礫石，逐變成渾圓狀，大的像西瓜；小的像鵝卵。(邱上林，1997:71) 四角窟仔-----鳥踏石漁村的村前，有一條從花蓮市舊站通往港口美崙車站的臨海路。1980年代已前，就讀花中、花工火車通勤學生叫這臨時的招呼站---花中站。沿者鳥踏石村道往港口走去，會看到一個叫-----四角窟仔的舊漁船停泊碼頭泊碼頭。自基隆開出的遊輪緩進港，這是60年代的鳥踏石村悠閒的一景。-----四角窟仔的舊漁船停泊碼頭泊碼頭。自基隆開出的遊輪緩
--	--------------------	-----------------------------	--	--

			進港, 這是60年代的鳥踏石村悠閒的一景。(邱上林 , 1997:70) 鳥踏石仔 花蓮港尚未擴建時, 花中最後一排面海的教室前, 跨過濱海的馬路, 是一個約百來戶的漁村。叫鳥踏石漁村據若成日據昭和年間, 民國78年因港口擴建要遷村。那裡有一座丁字堤防波堤, 是年輕人消磨時間的地方。(邱上林 , 1997:69) 從鳥踏石漁村丁字形防波堤至四角窟仔漁船碼頭約五百公尺的海岸地線, 係屬於細沙礫卵石混和海岸地形。這是由於鳥踏石漁村丁字堤捍障於南, 富有四角窟仔漁船蔽於北更有白燈塔防波堤拱位於東, 四面屏檔, 因此風平浪靜, 不易激起巨浪, 適合游泳、踏浪, 是當時休閒的好去處。(邱上林 , 1997:72)
--	--	--	--

深情老花蓮 	邱上林	花蓮市公所 2000/8	花蓮市自西元1946年元月19日改製為花蓮市公所後，整整過五十年，從老祖的胼手胝足一路邁往今日的繁華璀璨，為了讓大家尋找花蓮的新方向，出了這本「花蓮市民的老相簿」，以此任識花蓮。	由於花蓮對外聯連絡不便，素有「陸上離島」之稱，地方政府及民眾不斷地透過種種努力，一致表達希望築港的心聲。一旦築港有望，花蓮地區民眾莫不以最歡欣熱切的心情，來迎接築港新時代的來臨。(邱上林，2000:5) 沿著一百公尺長的海堤走向前緣，可遠望船隻緩緩進港，白燈塔就在對岸堅實矗立。(邱上林，2000:15) 慶賀築港開工遊行之隊伍隊伍，繞至花蓮舊火車站前的廣場。(邱上林，2000:6) 慶賀築港開工遊行之隊伍隊伍，行至花蓮市中山路與中華路交叉口。(邱上林，2000:7) 1931年10月27日花蓮港口開工築港挖港。(邱上林，2000:8) 從美崙溪出海口以北，至「鳥踏石仔」漁村丁字提一線，系屬於瓜形礫石海灘遍布的海岸地形。由於中央山脈位在歐亞大陸的邊緣，離海不遠即深入數千公里的海底，逼窄的大陸棚無處蓄留河川帶下的泥砂，加上太平洋風力大，潮流衝擊力強，因此花蓮的海岸不斷在後退，而因受到海浪來回的搓洗滾動，沿岸掏空墜海的礫石，逐漸變成渾圓狀，大者如西瓜，小者似鵝卵，蔚成花蓮海岸一大特色。(邱上林，2000:14) 花蓮港擴建前，在今日花蓮中學附近有一段防波堤，人稱「丁字提」或「T字提」，此處也是舊名「鳥踏石仔」漁村的所在。防波堤內沙沙灘潔淨，浪濤力道適中，每逢夏秋週末，總會聚集不少市民在此戲浪或看海。(邱上林，2000:15)
--	------------	-------------------------	--	---

帶你回花蓮 穿梭街市百年 	黃家榮\葉柏強	蔚藍文化出版 股份有限公司 2022年7月	花蓮舊稱洄瀾，昔日被日本統治也經歷二戰，屬實不易。這本「帶你回花蓮」能帶著我們回到日治時期，讓我們了解花蓮的歷史、一窺花蓮百年以來的故事！	1921年，江口良三郎就任花蓮港廳長，一上任就倡議築港，多方奔走，不但像總督府求助、聘請潛水員調查地質、成立能高赴日宣傳，還多次和花蓮仕紳一同到日本請願，最後積勞成疾病逝日本，埋骨長眠花蓮港。(黃家榮/葉柏強，2022:75) 江口良三郎的遠見後來漸漸為人理解。1928年米崙住民立碑紀念，即今花蓮港邊鳥踏石紀念公園「江口廳長頌德碑」。(黃家榮/葉柏強，2022:75) 這尊銅像並未存世太久，且去向不明，一般認為暫時金屬奇缺，被拆下來融化獻「國」去了。(黃家榮/葉柏強，2022:75) 花蓮交通不便，貨物要運進花蓮只能靠船運，偏偏沒有天然良港海象又多變，大型船舶只能停靠海濱外海，再以小船接駁，導致運費極高，外來商品的價格有時竟比臺北還貴，不然就是缺貨。(黃家榮/葉柏強，2022:77) 花蓮港廳廳長江口良三上任後三番兩次提議築港，日本國內卻不支持，直到1930年日本國會才同意築港一案，此時江口已病逝四年。(黃家榮/葉柏強，2022:77) 1931年，築港工程啟動，分別在港口東西側築堤，令花蓮人魂牽夢縈的白燈塔正矗立在東堤前端。築港興建時期官員常常前去巡視，一旁的帳篷還洩著「花蓮港築港」等字樣。(黃家榮/葉柏強，2022:77) 1940年築港啟用，花蓮終於擁有現代化港灣與碼頭。(黃家榮/葉柏強，2022:78) 「白燈塔」矗立於花蓮港東堤，踏高22公尺，直徑6公尺，向來是花蓮的象徵，花蓮師範學校校徽有白燈塔，遠在瑞穗的青蓮寺廟埕上也有「燈塔」造型的精神堡壘。(黃家榮/葉柏強，2022:80) 2006年，花蓮港務渠新建燈塔，高27.69公尺，形式仿照白燈塔，沿用白燈塔燈具，本來連塗裝也是白色，但限於國際燈塔協會慣例港口左提燈塔必須漆成紅色，即使如此宏都塔仍然是花蓮的新地標。(黃家榮/葉柏強，2022:80) 江口突堤不是T字堤。1922年，江口像總督府爭取經費，江米倫灣內的北側塘堤加長，由於他長年力倡建港，所以此堤人稱「江口突堤」。(黃家榮/葉柏強，2022:81) 端環抱成外港，阻擋浪濤長驅直入內港，正因巨浪正面衝擊，所以常常演令
---	----------------	--------------------------------------	--	--

			人震撼的浪花秀，又因形如T字，老花中人因此暱稱「T字堤」。(黃家榮/葉伯強, 2022:81) 擅長游泳的年輕人往往挑戰從T字堤游到白燈塔，隨著花蓮港擴建築港工程的拓展，已跟著鳥踏石聚落一同消逝於時光的洪流。(黃家榮/葉柏強, 2022:81)
--	--	--	--

花蓮講古 	林炬璧	國立花蓮師範學院鄉土文化研究所2001年12月	這本書表達了當初日治時期花蓮各地的景象和各種民族風情，讓多元文化在花蓮熱鬧非凡。	美崙舊稱「米崙」，由沙婆嚕溪舊名「米浪」及鯉浪之音而來，美崙昔日除一所中學(今花中)及花蓮(築港)外相當荒涼，後來設立一座鋁廠，據說東南亞數一數二的大鋁廠，被盟機炸得粉碎。由於當年不像現今摩托車「劈朴，劈朴」爬上美崙山，大家視為「艱苦行」(難走也)，因此，聽到「米崙仔」，莫不視為畏途，但是，早在五十年前米崙高爾夫球場就建好，只是日本「大官虎」逍遙，一般人很陌生。倒是有一柱奇萊鼻(美崙鼻)白燈塔，很有名氣，「美崙鼻」阿美族早年叫「大笨」。我讀小學時遠足的目的地，常常就選定這個地方，那時都叫「白燈塔」，海邊野生的百合花處處開，任你摘回欣賞。二次大戰日軍在附近構築防禦工事，成為軍事重地，處處開，任你摘回欣賞。二次大戰日軍在附近構築防禦工事，成為軍事重地，遊人止步啦！(林炬璧2001:34) 花蓮縣首任縣長楊仲鯨軼事，楊仲鯨從美國潛返打狗(高雄)，由於日本人懷疑他是抗日份子，楊仲鯨為了避開日人的跟隨，遠走高飛來到了花蓮，他在美崙購買了一大片的土地，現今花蓮港口的土地都是他所有，那時日人築港勘查就選擇那一地方，日本人就與楊仲鯨商洽日本人只好向好言說盡，付出一筆相當的數目購買。日人到了民國二十年十月廿七日花蓮港築港正式開工，經過七年的築工工程，終於在民國廿七年三月一日那天花蓮港才通水。次年的四月二日東花蓮港(即港口站)火車站竣工，花蓮港隨後亦擴建下水道，第一期工程完成是民國廿八年十月二日，這一天舉行開港典禮。(林炬璧2001:116)
--	------------	--------------------------------	---	---

日本領台後的花蓮港史談
譯註



廖高仁

花蓮縣政府
2023年10月

初期文字記錄的花蓮史，大多起自日治時代，這本〈領臺後的花蓮港史談〉是其中的一本，古藤齊助氏於1941年出版。本書中歷史事件多次重覆出現，但敘述的內容有些不同，有互補作用，有助於認識全貌。

海路交通-洪荒時代的花蓮港海運

領臺之後，花蓮港地方只有陸軍的御用船，多麼不方便。在陸上沒有道路的原野冒著危險步行到台東需要六七天，因此東台灣的交通只有靠海運，1897年4月1日總督府的命令航路開航，設了台灣東迴沿岸線起自基隆，經蘇澳、花蓮港、卑南、繞西海岸回到基隆，西迴線亦起自基隆，經澎湖、打狗(高雄)東轉接到了1904年4月1日廢迴航線，設「東沿岸線」，用有兩班「宮島丸」(宮島輪)從基隆出港，在東海岸各港靠岸，航行到安平港折返，停靠各港回到基隆港。從1897年開始定期航班開航，初月有三班，後成二班、一班的時代，居住東台灣者必須忍受交通的不便。冬季季風季節。到達船無法靠岸，因此半個月、一個月花蓮港陷入孤立狀態，花蓮港的香菸斷貨，味噌、醬油缺貨，有無米斷糧，引發騷動數次。

(廖高仁，2023:103~104)

1912年1月14日1.1km的海岸線鐵路通車。配合築港完工，1939年4月12日築港線鐵路完工。因築港完工開港，海岸線於1941年4月19日拆除。築港線於北迴鐵路通車後拆除。花東鐵路拓寬，連接北迴鐵路而改道，舊花蓮站到田埔路段也拆除。(廖高仁2023:105)

興建花蓮港「築港」倡議設花蓮港築港1909年花蓮港應設廳之時，因為經費龐大，在產業上沒有價值的東台灣，不能馬上編列預算，不是無理的事。,(日治時期港一詞初指的是花蓮溪口寒村的地名，此寒村遷到七腳川溪出海口的南濱，此地稱花蓮港，聚落由南濱遷大今市區，市區稱為花蓮港，1909年設廳時稱「花蓮港廳」。原花蓮港非指花蓮港口，「築港」才是指花蓮港口。光復後地名以兩字為原則下，花蓮港地方，去掉港字，成為「花蓮」，而花蓮港專指花蓮港口。

(廖高仁，2023:107)

台灣實業大會中提案，重複議論，「花蓮港築港」關係著花蓮港的死活問題。最為熱誠的江口廳長與地方有力人士梅野清太氏為首、和廳長相呼應，一生懸命從事建港運動。(廖高仁，2023:108)

之後「花蓮港築港」動工，挖掘〔托阿芬〕池，成為「築港」的一部分。江口廳長以三萬圓預算在米崙海岸興建突堤，名為「江口突堤」，讓小漁船靠岸，這小金額像似投入海中，其實廳長是為建設「築港」，考驗突堤能多大級風浪的試金石，江口廳長把建「築港」視為自己的生命，廳長在這主張未達成時，罹患頸部甲狀腺癌，1926年10月25日逝世，繼任的中田廳長、豬股廳長，熱心繼承此主張，遂於1930年第59次國會議會，通過700餘萬

				圓龐大的花蓮港「築港」預算，1931年起七年繼續工程，10日正式動工，成為1939年完成的九年工程。花蓮港官民長年渴望的「築港」實現了，這是官民的熱誠，加上豬股廳長熱心的要求，總督府的理解編了預算，是英明的決斷。(廖高仁，2023:109~110)
--	--	--	--	---

2009東台灣鄉土文化地圖	林祥偉	國立東華大學鄉土文化學系 2000/10/28	花蓮這塊土地上有許多名字，但如果沒有當的建港，可能就沒有現在的貿易。	花蓮港十分靠近海邊，19世紀末馬偕在後山進行傳教事業時，他描述出花蓮港為：「花蓮在海邊沙堤上，有兩排茅屋及兩百呎的街道」。加上位處於花蓮溪口，花蓮港便時常受到來自於和、海的威脅與困擾，曾經在此安身立命的民衆紛紛請願將市街遷移。1898年(明治32年)兒玉總督巡視東部後，也認為花蓮港易受水患威脅，便下令遷移，隔年年中遍全遷移至新港街，也就是今日的花蓮市區。(林祥偉，2000:59) 雖然市街遷移至新港街，但南濱海岸仍然作為花蓮對外海的港口，而當時的花蓮港雖然稱之為「港」，但由溪水與海洋共同堆砌出的南濱海岸是一片平灘礫石灘，大型船舶根本無法靠岸，只能停泊在外海，在由小船接駁人、物上岸。但若風浪大時，如冬天颳起東北季風的時候，小船便無法完成接駁的任務，海上交通便會因此中斷。而這樣的情形一直持續到，1939年(昭和14年)在美崙海岸的築港(即今日的花蓮港)完工後，花蓮才有了穩定可靠的海運。(林祥偉，2000:59)
---------------	-----	----------------------------	---	---

花蓮講古 	林炬璧	國立花蓮師範學院鄉土研究所2000/11	這本書表達了當初日治時期花蓮各地的景象和各種民族風情，讓多元文化在花蓮熱鬧非凡。	花蓮港街在民國九年九月以前，區分為蓮港街，米崙庄等。米崙庄(美崙)在縣誌地名考，查不到「烏踏石」這一地名。「烏踏石仔」是指今海岸街(應為東岸街)一帶，海岸街在那裡。提起丁字堤大家就知道了，原來，最近花蓮港擴建工程，禁止民眾弄潮，禁令牌被人捶個稀爛，驚動警伯去巡邏，至於丁字號的堤岸據說是當花蓮築港時，過渡時期的暫用碼頭，那時裝卸貨物以及客船的起落就利用這個丁字堤。前講花蓮港第五任廳長江口的銅像就建在丁字堤附近【按:今文化中心演藝廳東側，海岸路西側中間】 民國廿七年十月廿五日在米崙(美崙)所建的花蓮港廳第五任廳長江口良三郎銅像揭幕。花蓮港廳長到日本戰敗一共是十七任。為什麼把這位廳長塑銅像。江口良三郎是民國九年(大正九年)九月一日就第五任廳長，一直幹到民國十五年十二月廿五日，足足有年個多月，可能是十七任廳長中任期最長的一位，在他任內教育，交通，經建積極推行。這座銅像記得是建在今氣象雷達站附近，光復後就不見了，前幾年有一次我走近看改成海軍拖船殉難紀念碑。江口良郎廳長，在日人眼中是有功於花蓮的。日據初期花蓮溪口以北至美崙溪口間，為輪船寄泊地，必須停泊數公里海岸外，以小型舢舨船接駁。江口良郎為花蓮築港(今花蓮港)長年奔走，罹病不起。斯議遂寢。後由繼任廳長豬股松之助，謀繼江口之志，不斷遊說.....最後於民國二十九年十月二日竣工，並於開工典禮後順利通航。(林炬璧，2000:113) 民國廿七年十月廿五日在米崙(美崙)所建的花蓮港廳第五任廳長江口良三郎銅像揭幕。花蓮港廳長到日本戰敗一共是十七任。為什麼把這位廳長塑銅像。江口良三郎是民國九年(大正九年)九月一日就第五任廳長，一直幹到民國十五年十二月廿五日，足足有年個多月，可能是十七任廳長中任期最長的一位，在他任內教育，交通，經建積極推行。這座銅像記得是建在今氣象雪達站附近，光復後就不見了，前幾年有一次我走近看改成海軍拖船殉難紀念碑。江口良郎廳長，在日人眼中是有功於花蓮的。日據初期花蓮溪口以北至美崙溪口間，為輪船寄泊地，必須停泊數公里海岸外，以小型舢舨船接駁。江口良郎為花蓮築港(今花蓮港)長年奔走，罹病不起。斯議遂寢。後由繼任廳長豬股松之助，謀繼江口之志，不斷遊說.....最後於民國二十九年十月二日竣工，並於開工典禮後順利通航。(林炬璧，2000:113)
---	------------	-----------------------------	---	--

2009東台灣鄉土文化地圖	林祥偉	國立東華大學鄉土文化學系 2000/10/28	花蓮這塊土地上有許多名字, 但如果沒有當的建港, 可能就沒有現在的貿易。 花蓮港十分靠近海邊, 19世紀末馬偕在後山進行傳教事業時, 他描述出花蓮港為:「花蓮在海邊沙堤上, 有兩排茅屋及兩百呎的街道」。加上位處於花蓮溪口, 花蓮港便時常受到來自於和、海的威脅與困擾, 曾經在此安身立命的民衆紛紛請願將市街遷移。1898年(明治32年)兒玉總督巡視東部後, 也認為花蓮港易受水患威脅, 便下令遷移, 隔年年中遍全遷移至新港街, 也就是今日的花蓮市區。(林祥偉, 2000:59) 雖然市街遷移至新港街, 但南濱海岸仍然作為花蓮對外海的港口, 而當時的花蓮港雖然稱之為「港」, 但由溪水與海洋共同堆砌出的南濱海岸是一片平灘礫石灘,大型船舶根本無法靠岸,只能停泊在外海,在由小船接駁人、物上岸。但若風浪大時,如冬天颳起東北季風的時候,小船便無法完成接駁的任務,海上交通便會因此中斷。而這樣的情形一直持續到,1939年(昭和14年)在美崙海岸的築港(即今日的花蓮港)完工後, 花蓮才有了穩定可靠的海運。(林祥偉, 2000:59)
---------------	-----	----------------------------	--

悅讀1939年的花蓮港廳 	廖高仁	廖高仁2016/8	本書是依據1939年出版的日文「花蓮港廳各郡要覽」，內容分為花蓮郡要覽、鳳林郡要覽、玉里郡要覽，並附吉庄要覽。把當年花蓮的歷史地理介紹的很清楚，值得研究。	東台灣的門戶移植都在台東，因為從荷蘭、鄭成功，清朝時代止，台灣的政經中心都在台南，由台南到東台灣，台東比較近所致。日本人因為台灣與日本地理方位的關係，以台北做為政經中心，東台灣的門戶有了改變，漸漸移往花蓮。(廖高仁2016/8) 花蓮的海岸那裡可以登陸。施添福教授於1996年指出，花蓮海岸適合先民登陸或已經在登陸的地方有兩處，一是今花蓮市南濱的洄瀾灣，另一處是秀姑巒溪口。(廖高仁，2016:15) 「花蓮港」當時沒有港口的設施，輪船無靠岸，輪船停泊海岸不遠處，由小船、浮船接駁上岸，危險萬分，這一帶的海岸就稱為「花蓮港」，連帶附近村落也叫做「花蓮港」，這村落遷移到今花蓮，這村落遷移到今花蓮市地區，也稱「花蓮港」，「花蓮港」所涵蓋的範圍越來越廣，竟包括了今天的花蓮縣。日本時代人們到後山就說是到「花蓮港」，此地的巨民日本時代也自稱花蓮港人，以港命名的地方各地常見，如楓港、新港、鹿港都是，有些地方港的功能失去，地方依然稱港，也不足為奇以整個「廳」稱為港的則是少見。(廖高仁2016:16) 日治時代花蓮的這個港口就稱為「築港」因為世人公開鑿的，稱為「花蓮港」到底是稱城鎮街道還是港口會混淆視主要原因，但是當時人們記得很清楚。是稱城鎮街道還是港口會混淆視主要原因，但是當時人們分得很清楚。因為港口的建設是花蓮的重大建設，影響深遠。(廖高仁，2016:167) 從東台灣到西部一條運輸的產業道路都沒有，都要靠海運，但東台灣70里海岸可以安穩停靠船隻的地方都沒有。人們大聲疾呼開發，生產的物資，若沒辦法運輸到外地，只有讓它腐爛。同時花蓮海上接駁登陸都要冒著生命的危險，成為人道問題，這聲音傳遍每一個角落。1930年議會終於通過700萬預算建港，使東部民眾雀躍，因為這是攸關生存的港口。(廖高仁2016:167)
---	------------	------------------	--	---

記憶的力量-花蓮白燈塔圖 文資料選集增訂版 	張銘傑 徐清雲 李祺捷	花蓮高中走讀社出版, 2020 花蓮高中走讀社出版, 2020	本書為花中走讀社集結曾為白燈塔或陪伴他們走過青春年少的歲月紀念，書寫出一篇篇的文學和報導的作品，是有思念、有懷念、有省思的一本書。	本書為花中走讀社集結曾為白燈塔或陪伴他們走過青春年少的歲月紀念，書寫出一篇篇的文學和報導的作品，是有思念、有懷念、有省思的一本書。 鳥踏石仔是個移民村，大約自100年前起，移民陸續抵達，有琉球人、來自中國和台灣各地的漢人、葛馬蘭族人，築港時期也有阿美族人贊助這裡。(花蓮高中走讀社出版, 2020:201) 最早抵達鳥踏石仔海岸的龜山島漁人，發現這裡已經蓋好一些日本房子，是雙併的黑瓦厝，約有12棟24間，住著一群琉球人，大家就說這裡是「琉球厝」，古早，本村也因此被稱作「琉球村」。琉球厝分布在濱海的東南側，一直以來是村裡比較好的房子，相較於另一側由木板、貼皮拼搭的簡陋房舍，行程很大的對比。(花蓮高中走讀社出版, 2020:201) 龜山島漁人(咸信是藍氏家族)，是最早在此落腳的漢人。他們很可能不是直接定居下來，而是往返於故鄉和鳥踏石仔之間，漸漸的，親戚鄰里互相招呼，一家家花的長型獨木舟式的船浮海而來。他們人口最眾，也成為本身最大姓。(花蓮高中走讀社出版, 2020:202) 1930年代花蓮築港期間，這裡匯集來自各地的築港工人，有些人來花蓮築港，然後就在這個港邊小村落定居下來，這是移民最大批來此落地生根的事情，多是家族式移民。(花蓮高中走讀社出版, 2020:202) 花蓮港 鳥踏石仔的命運，可以說，完全受制於花蓮港的變遷。 雖然根據口述記錄，在20世紀初就有漢人來此，但似乎並未永久定居，當時只有琉球人在這裡蓋房子住。本村的規模穩定下來，是指到花蓮築港時期(1931年10月27日開工到1939年10月2日竣工通航)。主感後這個聚落也就被圍入港區範圍裡了。(花蓮高中走讀社出版, 2020:202) 住在港區裡的好處可能是，火車站就在自己的社區裡，搭上村裡這條支線鐵路，很快就到花蓮火車站，換成東線鐵路南下台東很方便。東線鐵路於1926年完工，築港時加鋪花蓮車站到築港工廠段，以便工程運輸；港口完工後，這段支線開放載客，並在鳥踏石仔設一車站「米崙站」(或稱「花中站」)。鐵路貫穿全村，村名民依此分隔，稱鐵路東南側為「南邊角」，另一側為「北邊角」。(花蓮高中走讀社出版, 2020:203)
--	--------------------	--	--	---

				住在港區裡的壞處可能比好處更多。第二次世界大戰後期，盟軍轟炸日軍與重要設施，我們身處日本殖民地便遭受此與之殃，花蓮港是東台灣最重要的建設之一，自然成為炮轟重點，住在港堤邊的鳥踏實在春明成天跑警報，飽受空襲之苦。(花蓮高中走讀社出版，2020:203) 花蓮港不斷在擴建，當初日本政府原就規劃了後續工程，因為戰敗撤走而沒有繼續。自1959年起，台灣政府進行的四期的擴建計畫，1962年底第一期擴建完成，1963年開放為國際港，在1970年代連續兩期擴建，有時間深水碼頭、有時疏濬航道、有時做護岸工程，花蓮人也弄不清楚這個港口變來變去到底變成什麼模樣，因為海防禁令森嚴，除了漁民以外，國民都不得出海。(花蓮高中走讀社出版，2020:203) 倒是對於出力在東堤堤頭的白燈塔，花蓮人還更有感情。老花蓮人，也許當下就跌入青春夢的緬懷裡。白燈塔建於1939年古樸的白色水泥圓柱造型，塔頂燈高於平均潮水線1324公分，發出每3秒鐘閃一次的紅光，忠實的守護進港船舶。以前港區範圍不像現在這麼大，可以到鳥踏石仔海灘戲水，白燈塔近在眼前，許多花蓮人的海邊留言都是白燈塔為背景，在港口一帶，白燈塔匯聚了人們的目光焦點，也激發出文學、攝影、美術作品。(花蓮高中走讀社出版，2020:203) 花蓮國際港一年年越擴越大，1979年，第四期拓港工程轟轟烈烈展開，1980年6月，白燈他到了炸藥傾毀了這座花蓮地標。爆破工程進行時，鳥踏石仔海灘上戲水人潮正多，大家眼睜睜看著挺過40年颱風浪的白燈塔，三兩下就翻頽在炸藥暴力之下，有人衝回家拿相機、有人禁不住大喊：再「再見了！白燈塔！」 同樣這一年，T字堤也消失了，被填平當作港區碼頭，鳥踏石仔海灘也將填平充作貨物堆積區，花蓮港將拓延至美崙溪口、新建西堤、加強東堤…… 也是這一年，七月，港內岸邊劃設禁區以配合施工，花蓮人又失去一段親切的海灘。鳥踏石仔海灘，也劃入禁區內，翌年，村民喪失海灘使用權。港務局公告，一併徵收全村漁具和竹筏共122艘，並將徵收東安街共144戶的所有土地和地上建物，這意味著村民將被迫離棄家園。 1989年，鳥踏石仔漁村夷為平地。……(花蓮高中走讀社出版，2020:204) 遺址
--	--	--	--	---

				鳥踏石仔遺址後來變更用途充作親水公園，於2000年妝點完工。 我們來到碩闊的港邊，小漁村變成大公園。以前沒有親水設施時，花蓮人反而和海很親；現在水泥代替的沙灘，不知道海還願不願意與我們親近？ 帶大家競買汽車的年頭，全國去流行自行車專用道，鳥踏石仔的舊鐵道拆了，換成給腳踏車車走的路。然而我們已經沒有了白燈塔、沒有了就鐵道、沒有了小漁村，我們失去一片親切宜人的海灘、失落了一段人魚海洋解密陰沉的花蓮故事。 除了一條平直的自行車道、一座全國到處都有的濱海公園，我們還剩下什麼？ 拋棄了歷史、疏遠了海洋，花蓮還剩下什麼？……(花蓮高中走讀社出版，2020:205) 花蓮港鳥踏石仔漁村村史經驗 在執行鳥踏石村史計畫時，我們認為這幾乎是一個不可能的任務，因為在1980年……花蓮港擴建工程之下，像在海濱的白燈塔傾倒，港務局徵收回鳥踏石漁村土地後，村民四散而去；後因花蓮觀光立縣呼聲日高，1997年下旬，花蓮港港務局配合南濱公園腳踏車步道規劃，將當地規劃為濱海的親水公園，鳥踏石舊地，一夕之間以為平地。如今鳥踏石不但人事全非，就連錦玉也不在了，當地社區總體營造及村史工作在這樣的鉅變下，可為雪上加霜。 思考村史之於鳥踏石的意義，是究竟只能作為史實的調查與記錄呢，這個漁村的歷史到底有何重要性？如果從花蓮市的角度上來看，鳥踏石仔花蓮發展歷史上，也許只是一個不太重要的小地方罷了。然而我們認為，鳥踏石的興衰史不但說明花蓮近60年來的發展、人與海洋的關係演變，更有助於我們尋思重建人與海洋關係的鏈結。(花蓮高中走讀社出版，2020:208) 重聚為了什麼？ 由於鳥踏石的居民都已經四散在花蓮各地，要讓村民自己來寫村史並不是一件容易的事，因此我們用找尋居民的方式，召喚對重建春時的興趣。 另一方面，因為鳥踏石漁村現在已被夷為平地，化為一座海濱公園，我們希望協助村民向港務局爭取，在這座公園的設計元素中放入漁村文化的特色。鳥踏石村史的重建及漁民文化公園的推動做為鳥踏石村民的重聚目的，不僅對鳥
--	--	--	--	---

				踏實人需意義，對於花蓮甚至台灣整個大歷史也具有相當的意義。 鳥踏石的歷史對照書一段在大歷史中一向被疏略的「漁業移民史」，而它的整理與現身，這有助於我們反省台灣作為一個島嶼國家所應有的定位及視野。 (花蓮高中走讀社出版，2020:209) 節錄自吳密察、陳板養、楊長鎮編輯，《村史運動的萌芽》，台北：唐山 新建的港口將帶來更多的貨輪，以及或可預期的貿易繁榮，如果不是念舊情懷作祟，也許我跟張開懷抱迎接歡迎港的誕生。 花蓮縣誌將記載著丁字堤與白燈塔的煙塵往事，下一代的孩子，將只能在大人口中得知關於洄瀾港的傳說，並且藉由圖片瞻仰白燈塔的七日風采。 (花蓮高中走讀社出版，2020:206) 長堤頂端的白燈塔與丁字堤呈犄角之勢護衛著港灣。 白燈塔、丁字堤的作業先交出來，以及那一列晨昏往還的火車，便成生命最難割捨的記憶，永藏心底。 (花蓮高中走讀社出版，2020:230-231) 原載於1987.02.17「新副」，選自晚相遇的《晚香玉的淨土》，台北，九歌 當時亞士都飯店旁邊海岸路和民權五街的交叉口處有個小廣場，廣場旁邊臨港線鐵路有個招呼站「美崙站」 (花蓮高中走讀社出版，2020:276) 民國69年，花蓮港白燈塔被炸毀，當時花蓮港還可以下水嬉戲，陳舊的T字堤還在海岸邊，大家都在那邊玩水。 (花蓮高中走讀社出版，2020:277) 民國72年2月後，花蓮舊車站廢止。民國76年那時候花蓮正在進行擴建工程，挖泥船日夜不停的濬深花蓮港……隨著港口的工程推進，鳥踏石村不見了，昔日居住在那邊的老人曾經悲傷的捉住走在港邊的我，一個功課不怎麼好的花中生，支吾吐露著對村落的懷念以及對工程逼迫他們遷移的怨嘆，接著西堤也不能下去去釣魚了，往港邊的馬路封起來……所有的花蓮人都記得白燈塔，記得他在晴空中、夜晚裡、颱風的巨浪中不屈的存在 (花蓮高中走讀社出版，2020:279)葉柏強 「文化記憶」研究的開闢者阿斯曼認為，「一座建築的價值不在於他的年歲，而在他是否見證了人類的歷史。」在深入文本閱讀後編著發現白燈塔的價值至
--	--	--	--	---

				少有三:一是他承載的日據到戒嚴時代的歷史重量,供人省思。花蓮本無港,有折至1939年花蓮港竣工開始那一年,「花蓮港最美麗的地標——白燈塔落成了」!從此白燈塔便只屬於花蓮人,儘管他毀於1980年,至今依然是「白燈塔世代」眼中「永遠的風景」。作家邱上林寫道:「白燈塔如同忠貞的衛士站在花蓮市的第一線,日夜與巨浪相搏,看在花蓮人的眼裡,那是一種無言的教育,是一種堅毅勇敢的象徵,它是花蓮人心地的驕傲。」遺憾的是,1970年代末,當局還是漠視了鳥踏石仔村民「卑微」的抗爭,花中師生「小小」的央求。白燈塔與鳥踏石仔漁村雙雙俱亡了……(花蓮高中走讀社出版,2020:333) 城市文化底蘊 白燈塔見證了一段花蓮漁業移民史。白燈塔一落成,旋即成為鳥踏石仔漁民的導航,1940年代的鳥踏石仔漁村中較大的族群有琉球人、日本人、龜山(宜蘭龜山島)、南部人(高屏地區)、噶瑪蘭人等。這些從四面八方而來,並靠海維生的族群,集體搬遷到此的同時,也帶來了各自不同的生活習慣和捕魚方式。在他們互相接觸,從陌生到異鄉流落客到彼此熟識的過程中,逐漸演變出另一種新的文化、新的認同和新的工作方式……多年後,不論哪一個族群,凡事在漁村出生長大的後代都會說:我是鳥踏石仔人。(花蓮高中走讀社出版,2020:334) 然而,1980年花蓮港的擴建工程中,白燈塔倒了,鳥踏石仔漁村拆了,黑潮基金會沉痛地寫道:「我們失去一片親切宜人的海灘、失落了一段人與海洋緊密依存的花蓮故事....」 這一頁被疏略的漁業移民史,略帶有心人士的整理重建,一如黑潮所言,這有助於我們反省台灣做為一個島嶼國家所應有的定位及視野((花蓮高中走讀社出版,2020:334) 鳥踏石仔村民的白燈塔記憶,無奈時過境遷,村民星散,鳥踏石關懷協會 美崙福德廟管委會 潘家、呂家長者 在《朝向一首詩的完成》一書裡,楊牧寫道:「記憶是充滿力量的,充滿了使詩發生,形成,擴大,感動,並且變成普遍甚至永久的力量。」編者翹首以待的,乃白燈塔的種種「記憶」能經由拙編而「發生,形成,擴大,感動,並且變成普遍甚至永久的力量。」當「地方消滅」成為一個新的社會或文化現象之時,「記憶」或可成為守護「地方」的一股力量。
--	--	--	--	--

				(花蓮高中走讀社出版, 2020:339)
--	--	--	--	-----------------------

原民植物智慧	鄭漢文著	城邦文化事業出版 2024.7	本書用部落神話、禁忌和一是講述原住民植物，是民族植物知識的總彙，更是許多人童年生活世界的復活，是部生命之書。	茄冬樹為典型熱帶指標植物，老人家常說，在山上如果找不到水，那就找茄冬樹，有茄冬的地方就會有水。(鄭漢文, 2024:34) 茄冬是水源的指標，一如母親哺育子女般呵護著土地上的子民。(鄭漢文, 2024:35) 只要有姑婆芋生長的地方，往下挖其根莖下的土壤，多半會有水源。(鄭漢文, 2024:76) 苦楝分布於全台平原至700公尺間的低海拔山區、林緣、開闢地、石礫地、荒廢地，尤其以河川浮覆地的荒原最為常見。(鄭漢文, 2024:108) 印度苦楝樹是理想的生物殺蟲劑，其所分離出的印楝素及其數十種衍生物具有抗蟲活性，目前已被證實可防治葉蚤、線蟲等400餘種農林、倉庫和衛生害蟲。(鄭漢文, 2024:108) 從1950年代開始，苦楝素逐漸被用做農業殺蟲劑，主要是其具有抑制害蟲攝食以及生長的能力，可防治多種昆蟲。(鄭漢文, 2024:108) 構樹全身上下都有不同的功能，不只是樹葉、樹皮，甚至紅色聚合果都可做果醬。雄花穗還沒開花時，可摘來煮湯，葉柄生食很有飽足感，尤其在山林沒有食物可吃時，遇見構樹分外讓人驚。(鄭漢文, 2024:171)
---------------	-------------	-------------------------------	---	---

花蓮美崙福德廟 廟誌(1)	花蓮美崙福德廟 籌備委員會	花蓮美崙福德廟 籌備委員會1989年	介紹鳥踏石仔漁村先驅拓荒者為求精神寄託建造福德祠，內供奉福德正神及恩主公王天君，廟誌說明興建緣起、遷建、修繕、擴建事蹟。	民樂里東岸街(俗名:鳥踏石)，位於花蓮港港口右岸海濱沙岸上，唯一風光旖旎、樸實無華之漁村。先驅拓荒者，大都來自宜蘭龜山島高雄林園等地斬荊披棘、筚路藍縷，在此建立安和樂利之家園。村中長者周塗先生鑒於村中無一神祉以佑村民及為村民精神之依歸，遂發動村民集資在村中建造福德祠，奉祀土地公福德正神，恩主公王天君神明祈求庇佑合境平安，漁獲豐盈。後因村中漸漸繁榮，家戶人口增多，民國六十二年仲夏，村民藍壽元先生陳福仁先生同於福德祠已破舊失修且過於窄小，再次發動村民集資翻修並以擴建，新廟在重力下煥然一新屹立村中。民國七十一年花蓮港四期擴建，將漁村整村徵收，擘為港埠，村民為配合正負政策，在暗然無奈下遷離該村散居各地，因遷於美崙區者眾，遂決議將村中福德廟遷建於本址，今新福得順利完成遷建，全賴村民及各方善事之贊助，特此感謝之銘文記之長人。 重建委員: 林木 黃錦坤 游輝來 林傳發 藍宗建 黃村吉 蔡登順 階文龍 黃南清 陳征志 陳天賜 立 中 華 民 國 七 十 八 年 仲 夏
---------------	---------------	--------------------	--	--

花蓮美崙福德廟 廟誌(2)	花蓮美崙福德廟 籌備委員會	花蓮美崙福德廟 籌備委員會2023年	介紹鳥踏石仔漁村先驅拓荒者為求精神寄託建造福德祠，內供奉福德正神及恩主公王天君，廟誌說明興建緣起、遷建、修繕、擴建事蹟。	茲為述記本廟之建緣起及為後續信眾知曉本廟由來特書此誌以為存續。本廟原處於美崙東岸街「鳥踏石仔村」內，是村民奉祀土地公神明廟宇，據村民前輩云此廟係由---台北縣遷居村內居民周塗生所建，並經多次整修，該村早期有日本移民琉球人居住，從事花蓮港建港工程，後仍陸續有漢人移，宜蘭山藍家及高雄林園家為大眾。原廟祀奉土地公後因藍由龜山島祈請王天君恩主公一同來本村，因此恩主公及祀奉於廟內。民國70年間，花蓮港第四期擴建，全村被徵收，居民流散，然居住美崙者為多，村民共商將廟遷現址，並於77年完成重建今因廟年久失修，屋頂漏水，電力借用鄰家等問題無法解決，信眾建議重建，並於110年8月7日動土，集合眾人之力完新建，更加宏偉莊嚴，恆庇眾生福蔭黎庶，敦化民俗，匡正人心靈，求福得福，帶動人傑與土地靈締造花蓮興旺。籌備委員會主任委員:蔡登順 暨委員:藍宗建 馬進興 游輝來 江俊賢 賴制憲 黃村吉 階聰得 陳天賜 林志鵬 蒲一維 世淵 許武輝 方平富 藍妤濤 明義 蘇柏蒼 週三逢 田亦發 曾文盛 陳建清 中華民國112年 立春 吉
---------------	---------------	--------------------	--	--

台灣後山 鐵道風華 	鄭仁崇	花蓮縣立文化中心2000年4月	本書是紀錄後山鐵路發展及附註清廷時台東縣轄時期之鐵路大事記	1931年10月27日，花蓮港築港開工。 11月，花蓮港、築港間鐵道開工。 1939年4月12日，花蓮港至築港間4公里鐵道完工。12月2日，花蓮港築港第一期工程完工，舉行開港典禮。 太平洋之濱的城市--花蓮港 花蓮港，這個在今稱花蓮以北臨海城市，昔日被稱「多羅滿」很多沙金的地方里奧愛魯產金之河、崇爻猿猴之意、奧奇萊、奇萊薩基拉亞雅族的發源地、洄瀾等等。在1878年時才有漢人陸續移墾，因地理環境隔阻，限制對外交通管道。因為在1938年花蓮港築港未完成前，花蓮港無所謂的「港」，一個濱海聚落地名，並不是港口的稱呼。可供船隻平順的停泊，進入花蓮港的船隻只能在花蓮溪以北到米崙溪之間約四公里的弓型海灣的南、北靠岸，利用駁船上下貨。
--	-----	-----------------	-------------------------------	--

台灣的土地公 	王健旺著	遠足文化事業有限公司 2003/3/12	本書記載土地公的形成背景、相關文獻記載及其神蹟傳說，對土地公的各種造型及形式歸納分析，能了解台灣三百多年來土地公的信仰、型、材質的演變，對台灣本土文化額更深的認識和探討。	護鄉佑民-土地公的記憶 土地公是在台灣民間信仰諸多神祇中和台灣的拓荒或發展史的關係最為密切。(王建旺, 2003:4) 台灣土地公的神職來說，土地公本只為農業之神，但在台灣，民眾卻擴增了土地公很多但根據地方誌的記載，農曆2月2日一般被認為是福德正神的聖誕之日。現今對土地公的歲時祭典，是沿襲古代的社祭習俗，2月2日為春祭，祈求福氣；而8月15日則為秋祭，是為答謝。(王建旺, 2003:40) 作牙，台灣民眾在農曆初二、16都會準備祭品祭拜土地公稱之為「作牙」計時二 (p42) 《台灣省通誌》：「2月2日之迓禮，曰頭迓；12月16日之迓禮，曰尾迓」。 現今商家每月初二、16沒有「做牙」的形式來祭拜土地公，尤其重視「頭牙」和「尾牙」之祭祀。(p44) 土地公造像藝術類型，應為木雕造型的土地公，為膚色臉部刻劃五官的寫實容貌，服飾鞋履、屬物...(p68-75) 虎爺信仰及造型，台灣供奉土地公的寺廟中，在其供桌或神龕下，經常會發現也供奉著老虎的塑像，在民間稱之為「虎爺」、「虎將軍」或「虎神」。 虎爺，除了充當土地公的坐騎外，還就有驅逐瘟疫鎮護廟堂的功能，還具有降伏惡魔的威力，尤其對孩童的各種驚嚇病症就有保護作用，而且民間也有虎爺掌管小孩子的聰明伶俐的傳說，所以信眾經常會帶小孩到土地公廟，必有平安成長、智慧發育。(p98) 台灣民間在聚落發展逐漸穩定後，往往會進一步建「祠」祭祀土地公，土地公廟也發成為中型規模的廟祠。(p128) 土地廟的多神信仰— 台灣一些土地公廟原本只供奉福德正神，但廟方會滿足信眾需要，往往會增奉其他神祇，形成多神信仰。(p182)) 加神祇位置
---	-------------	------------------------------------	--	---

顧我洄瀾-花蓮歷史影像集- 	葉柏強	花蓮文化局 2014/2/1	花蓮文化局出版《顧我洄瀾》花蓮老照片專輯作者葉柏強先生專注於花蓮地方文史研究已久,文學作者常言：「如果我們不知從那裡來,就不知往哪裡去。」葉柏強先生專注於花蓮地方文史研究已久,文學作者常言：「如果我們不知從那裡來,就不知往哪裡去。」這本顧我洄瀾專輯承載著極為豐富的花蓮歷史影像,反映著全球花蓮運鄉親的共同記憶,更向全臺灣、全世界介紹了花蓮許多不為人知的發展軌跡。	雖然說在清代就已經有花蓮港的名稱,但當時花蓮港雖有其名,可是並非良港,自清代一直到花蓮港築港之前,大型輪船要停靠花蓮向來是件苦差事。由於花蓮海邊缺乏較深海灣,所以早期輪船要停靠乎連上下人員貨物,都必須要停泊在花蓮市南濱外海,如果風浪太大,就無法靠岸,有時就必須要移停北濱海邊,但是假如連北濱都不行停泊的話,船隻就只好開回去蘇澳或是基隆港了,所以假如遇到秋天風浪比較大的情況,甚至於一整個月輪船都無法停泊花蓮港。(葉柏強, 2014:171) 當時的花蓮港由於深度不足,輪船必須停在外海,往來的人員貨物都必須另外以小船接駁,這種小船台灣化較駁駁仔船,當時有雇請住在附近的阿美族壯丁前往牽拉駁駁仔船。此外運送的時間非常重要,駁駁仔船往來一定要在中午之前,到了下午之後,花蓮海邊浪濤就會隨著風勢變大,不但駁駁仔船無法逆著浪頭前進,有時候就連輪全都無法停靠!輸送的貨物若是因此產生耗損,也只能從運費中彌補,所以當時貨物運到花蓮的運費真的是台灣第一貴!(葉柏強, 2014:172) 這樣的情況到了第五任花蓮港廳長江口良三郎任內,他決定要改變這樣的情況!(葉柏強, 2014:174) 眼看築港之一不被接受,江口良三郎退而求其次,向總督府申請了三萬元的經費建築了一座小堤,這座小堤後來被稱為江口堤。(葉柏強, 2014:174) 駱香林在〈花蓮築港記〉一文內的說法,江口在任廳長之後發現花蓮建設不足,無良港已通貨運,當時船隻無法直接停泊花蓮港邊,需停在外海再以小船接駁,顧當時花蓮船運費用之高,為全台第一,為了推動花蓮的交通,江口良三郎數次向台灣總督要求築港,總督無法決定,最後就乾脆把這問題都到當時日本大藏省。(葉柏強, 2014:175) 大正15年(1926)10月,積勞成疾的江口良三郎病逝於日本名古屋,昭和2年(1927),江口良三郎逝世次年,美崙一帶居民為江口良三郎建立頌德碑,這塊石碑現在仍在花蓮港邊,已經關建為江口良三郎紀念公園。(葉柏強, 2014:179) 從江口良三郎一直到豬股松之助,這漫長的時間內始終支持官方興建花蓮港最力者,就是當時花蓮港街長梅野助,這漫長的時間內始終支持官方興
--	------------	---------------------------	--	---

				建花蓮港最力者，就是當時花蓮港街長梅野清太。(葉柏強, 2014:181) 民國52年，花蓮港國際港開放。(葉柏強, 2014:184)
--	--	--	--	---

網路資料

走訪消失的鳥踏石漁村 花蓮港街游聆聽昔日港口的故事	花蓮最速報 2022年09月21日 洪本翹 https://old.hsnews.com.tw/travelad-2/16561-2022-09-21-01-06-41.html	花蓮市公所辦理「藝 Fun 762 mm—花蓮港街游」請文史工作者葉柏強帶著大家走訪消失的鳥踏石漁村。 鳥踏石公園舊名江口紀念公園，此地原為昔日花蓮港邊的鳥踏石紀念提倡興建花蓮港的江口良三郎 花蓮，舊名花蓮港，然而當時對外的交通幾乎純賴航運，花蓮港帶動台灣東部經濟的發展。 日本時代的花蓮港車站可惜被美軍炸掉，花蓮臨港線雖只有短短4000公尺，但花中、花女、花工學生通勤都仰賴臨港線鐵路。(洪本翹, 2022)
---------------------------	--	--

走訪消失的鳥踏石漁村 花蓮港街游聆聽昔日港口的故事	花蓮最速報 2022年09月21日 洪本翹 https://old.hsnews.com.tw/travelad-2/16561-2022-09-21-01-06-41.html	花蓮市公所辦理「藝 Fun 762 mm—花蓮港街游」請文史工作者葉柏強帶著大家走訪消失的鳥踏石漁村。 鳥踏石公園舊名江口紀念公園，此地原為昔日花蓮港邊的鳥踏石紀念提倡興建花蓮港的江口良三郎 花蓮，舊名花蓮港，然而當時對外的交通幾乎純賴航運，花蓮港帶動台灣東部經濟的發展。 日本時代的花蓮港車站可惜被美軍炸掉，花蓮臨港線雖只有短短4000公尺，但花中、花女、花工學生通勤都仰賴臨港線鐵路。(洪本翹, 2022)
鳥踏石漁村	鳥踏石漁村。 龍凱文——在鳥踏石漁村。 <u>2024年9月15日</u> https://www.facebook.com/groups/boo15212004/posts/8938953662785663/	這裏沒有堤防、燈塔及任何導航設施，鳥踏石就是切進海灘登陸的地標（位於現193縣道14.1至14.8公里間），配合潮汐以舢舨接駁。(龍凱文, 2024) 地屬海運及漁獲要道，來自四面八方的琉球人、原住民及漢人都成了鄰居，形成小型的移民村。(龍凱文, 2024) 直至1989年，花蓮港第4期拓港工程將鳥踏石仔漁村夷為平地。(龍凱文, 2024) 江口廳長上任的二大政績，首先增進原民、日人與漢人的融合，推動理蕃政策。二是力圖改善交通活化經濟，建設無需依賴接駁的港口。(龍凱文, 2024) 1939年/昭和14年，眾人期待的停靠港口終於竣工。花蓮的居民感念江口對花蓮的貢獻，興建紀念碑並刻上「江口廳長頌德」的字句。現在設有江口良三郎紀念公園，將紀念碑遷移至可以望見港。(龍凱文, 2024)

		
	2022年6月24日 花蓮縣宜昌國小資優資源班 https://www.facebook.com/100057403541869/posts/2211651802333816/	繪本創作~ 鳥踏石漁村 宜昌國小高年級學生和中原國小特教班的邀約繪製一本適合小小朋友閱讀的鳥踏石繪本(花蓮縣宜昌國小, 2022)
找回消失的鳥踏石漁村 by 白燈塔守護員	臺灣童心協會DFC分享季(宜昌國小) https://merrymama.org.tw/files/1894.pdf _112/12/25	漁村重要的代表性象徵 1.白燈塔 2.鐵路 3.還可以游泳的花蓮港 4.信仰:王天君、土地公 白燈塔與鳥踏石漁村的消失,可能不僅僅是港口擴建與經濟發展。背後帶來的,或許是海洋文化消逝、海洋漁業枯竭等問題。(宜昌國小,) 
會走讀-消失的鳥踏石漁村	2022/9/17 Hello Market https://www.youtube.com/watch?v=E6Xk8Ap-qw0	

<u>鳥踏石在哪裡? 由鳥踏石的消失來看花蓮港的變遷</u>	<u>國立東華大學地圖與航照數位典藏應用(100 2)</u> https://ndhumap.blogspot.com/2012/06/blog-post_19.html	花蓮港簡介 位於臺灣花蓮縣花蓮市，為台灣的國際商港之一。東臨太平洋，西倚中央山脈，是一個由東、西防波堤合攏而成的人工港。昭和14年(1939年)興建完成，民國52年9月1日(1963年)開放為國際商港，成立花蓮港務局。(國立東華大學航照數位典藏應用) 現有碼頭25座，年裝卸量可達3,400萬噸，另有倉庫六棟十五間、堆貨場三十八處、臨時貨櫃集散站一座、港勤拖船四艘、及交通艇一艘，港埠設施極為完備，足以擔負東部地區產業發展及港埠輸運功能。該港貨源主要以區域特性之大宗貨物為主，如砂石、水泥及其熟料等。 花蓮港簡史(大事記) 1930年10月開始興建 1939年10月竣工 二次大戰爆發港埠設施遭破壞，形成癱瘓狀態 1946年開始修 1956年完成 1959年4月進行第一期擴建工程 1962年10月完成第一期擴建工程 1963年9月1日開放為國際港 1969年9月開始第二期擴建工程 1973年6月完成第二期擴建工程 1974年7月開辦第三期擴建工程 1977年10月10日完成啟用碼頭八座 1978年9月30日完成航道拓寬工程 1978年度開始準備第四期外港區擴建工程 1979年度起施工 1991年12月完成第四期外港區擴建工程 2012年3月1日交通部成立臺灣港務股份有限公司，是為國營企業，此後花蓮港改為由其經營。
---------------------------------------	---	--



鳥踏石村簡介

「鳥踏石仔」原本是指一塊大礁石，礁石上常有海鳥群集。

一百多年前，人們划船來，切進海灘登陸後建立一個漁村，稱為「鳥踏石仔」。(國立東華大學航照數位典藏應用)

鳥踏石仔是個移民村，有琉球人、來自中國和台灣各地的漢人、噶瑪蘭人，築港時期(1931~1939)也有邦查(阿美族人)暫住這裡。(國立東華大學航照數位典藏應用)

鳥踏石村與花蓮港的關係

花蓮築港時期(1931年10月27日開工～1939年10月2日竣工)

花蓮港竣工之後，鳥踏石漁村自然而然就被劃入花蓮港區的範圍裡。(國立東華大學航照數位典藏應用)

花蓮築港期間，這裡匯聚來自各地的築港工人，有些人來花蓮築港，

然後就在這個港邊小村落定居下來，這是移民最大批來此落地生根的時期，多是家族式移民。一直到1960年代，都陸續有新鄰居搬來。1979年第四期外港區擴建工程開始。(國立東華大學航照數位典藏應用)

擴建內容:1.鳥踏石仔海灘將被填平充作貨料堆積區

2.花蓮港將拓延至美崙溪口

3.新建西堤

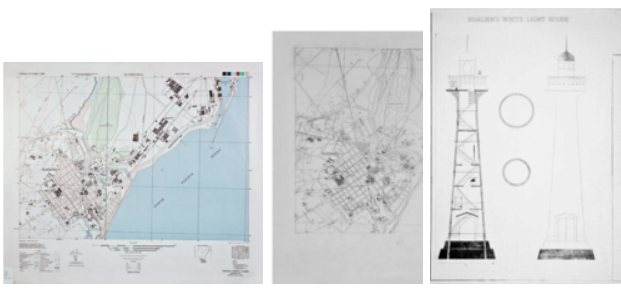
4.加長東堤

		隨後因應擴建施工將鳥踏石仔海灘列入禁區，並且徵收漁村的全部漁具以及東岸街的土地和建物。(國立東華大學航照數位典藏應用) 雖然村民與港務局協調，但最終無法達成共識只能獲得補助，此時漁村難逃遷村的命運。(國立東華大學航照數位典藏應用) 直到1988年12月27日要拆村了，村民陸續搬走。 1989年鳥踏石仔漁村成為歷史名詞 1991年12月完成第四期外港區擴建工程 後來鳥踏石仔遺址改作親水公園於2000年完工 2005開始建造漁業館場 為了紀念已經消失的鳥踏石漁村 就將富有地中海特色的建築命名為「鳥踏石廣場」(訪談問題) 以上的變革可以從上方的動畫看出土地的變更m.(國立東華大學航照數位典藏應用) 
第十三屆 愛讓世界轉 動 兒少公 益行動優選 團隊-花蓮 縣宜昌國小 -白燈塔守 護員-尋找 消失的鳥踏 石漁村(續 曲)	2022/09/01~ 2023/12/03 https://kingcar.org.tw/upload/501897	2021-2022 知海：海洋文化導覽(鳥踏石漁村故事)-製作繪本傳達，想在漁村舊址辦理行動的想法還是沒有停止，希望擴大影響力，讓更多人可以認識這個消失的漁村。 因為鳥踏石漁村的存廢，跟花蓮港的擴建息息相關，更與後來整個海洋生態的變化，有著莫大的關聯性！在花蓮，經常可見以當年鳥踏石漁村中的白燈塔，作為文學或任何形式藝術創作的主题，可見鳥踏石漁村在花蓮人心裡，具有非常重要的地位。 鳥踏石漁村之所以稱為鳥踏石，是因為港外的礁石上，有著許多的海鳥。因為海裡有很多的魚，所以魚多、鳥多，漁村繁榮。【名稱】但隨著花蓮港擴港工程完成，漁村被迫搬離，港雖然帶來了經濟，但也帶來了許多的「困境」，礁石雖在，但魚沒了，鳥也沒了，更不用說那在詩人楊牧筆下充滿靈氣的白燈塔，也早已被取代。 2019-2020 親海：海洋之旅(鯨豚認識與到海上賞鯨) 2020-2021 愛海：一起去淨灘(認識海洋、垃圾分類、淨灘)(宜昌國小2022~2023)

鳥踏石歷史回顧	更生新聞網 2024-02-17 記者田德財／報導 https://old.ksnews.com.tw/c2024021718/	鳥踏石位置是今花蓮縣文化局前,「鳥踏石仔」原是指一塊大礁石,礁石上有海鳥群集。一百多年前,人們划船來,切進海灘登陸花蓮後建立一個漁村,稱「鳥踏石仔」。鳥踏石仔是移民村,有琉球人、中國、台灣各地漢人、噶瑪蘭人,築港時的1931年到1939年也有阿美族人暫住這裡。(更生新聞網, 2024) 花蓮築港1931/10/27開工到1939/10/2竣工,花蓮港竣工之,鳥踏石漁村自然被劃入花蓮港區範圍裡。花蓮築港期間,這裡匯聚各地築港工人,有些來花蓮築港,然後就在這港邊小村落定居,這是移民最大批來此落地生根的時期。1979年四期外港區擴建工程,擴建內容包括鳥踏石仔海灘填平充作貨料堆積區、花蓮港拓延至美崙溪口、新建西堤、加長東堤;隨後因擴建施工將鳥踏石仔海灘列入禁區,並徵收漁村全部漁具及東岸街的土地、建物。1991年12月完成四期外港擴建工程,後來鳥踏石仔遺址改作親水公園於2000年完工,2005建造漁業館場,為紀念消失的鳥踏石漁村,就將富有地中海特色建築命名為「鳥踏石廣場」,之後改名向日廣場,花蓮縣政府再改為「花蓮漁港多功能漁業場館」。
大家來看戲	國家文化記憶庫 https://tcmb.culture.tw/zh-tw/detail?indexCode=Culture_Object&id=515268	 照片提供:楊德淵。 民國78年(1989)鳥踏石仔漁村被拆村。
江口良三郎紀念公園 將更名花蓮港鳥踏石公園	(更生日報) 2019.08.25 記者謝宗璋 https://www.disneyhlep.com.tw/news_page.php?button_num=b2&cnt_id=242	 日治時期第五任花蓮港廳長、花蓮港建設的推動者江口良三郎逝世後,當地居民與官員為其立碑與銅像紀念。但隨著日本因戰敗,當地鳥踏石漁村的琉球居民也隨著離開,江口良三郎原被塗抹的文字,經修復後,正面為「江口廳長頌德」,基座增刻「江口紀念碑」;背面則是「昭和二年六月二十五日」及「米崙在住者一」。公園內除了環境綠美化,還有二座解說牌與一座日式鳥居。(更生日報, 2019.8.25)

鳥踏石聚落遺址	六大歷史現場 https://docu.ment.hccc.gov.tw/phhg/history.html	 鳥踏石聚落的名稱來自「鳥踏石仔」，其原本是指一塊大礁石，在花蓮築港以前，礁石上常有海鳥群集。來自宜蘭的移民划船過來切進海灘登陸，建立漁村，當時，這裡還沒有堤防、燈塔或任何更明顯的地標，人們自然而然稱這個漁村為「鳥踏石仔」。最早抵達鳥踏石仔海岸的漁人，發現這裡已經蓋好一些日本房子，是雙併的黑瓦厝，約有十二棟二四間，住著一群琉球人，大家就說這裡是「琉球厝」，也因此稱此村為「琉球村」。到了築港時期(1931-1939年)，漁村的規模才逐漸確立，築港完成後，聚落也就被圍入港區範圍，有臨港鐵道經過，車站名稱為「米崙站」或稱「花中站」。四、五年級就讀花中的通勤學生，就是由東線鐵路經過舊花蓮車站，再連結臨港鐵路在本站下車，這條路線和漁村景象深深烙印在花中人的青春記憶。戰後由於花蓮國際港的擴港工程在1979年開始展開，1989年鳥踏石聚落被迫遷村，聚落夷為平地。僅存的部分空地則重新規劃為江口紀念公園，2019年8月更名為「花蓮港鳥踏石公園」。(六大歷史現場) 
[北花蓮驚艷景點之二] 花蓮港鳥踏石公園、鯉魚潭、新天堂樂園	花蓮港鳥踏石公園 回味築港的過往 花蓮縣政府 2024年02月19日 15:38 https://today.line.me/tw/v2/article/12j0xml	「花蓮港鳥踏石公園」舊名為江口良三郎紀念公園，江口良三郎是日據時代第五任花蓮港廳長，也是催生花蓮港的重要人物。早期臺灣人及琉球漁民為了躲避颱風，在此處建立鳥踏石漁村，也就是現今的鳥踏石聚落遺址，因此公園內可見充滿日式風情的木造鳥居。自行車道是昔日的「臨港線鐵道」，早期為配合築港工程、運送人力、物資等而興建。
花蓮的白燈塔	<u>故鄉花蓮</u> 2005/2/2 https://faculty.nthu.edu.tw/~wpyang/620WhiteHouse.htm 記者 劉嘉泰	花蓮高中就在港邊山腰。那時學校沒有圍牆，教室窗戶望出去就是大片的碧海藍天，浪花撲打在讓無數花蓮學子魂牽夢縈的白燈塔上.... 

		白燈塔與T字防波堤的濤天巨浪曾在多少花蓮遊子的夢裡迴旋？ 大家來寫村史 重繪島踏石仔歷史人文地圖 你記憶中的花蓮港是什麼樣的呢？是東堤、白燈塔，是花中下的小漁村，是幸福水泥廠，還是現在被水泥覆蓋的海濱公園呢？你知道漁民眼中的花蓮港又是怎樣的呢？花蓮本無港，先民如何... 1931年10月27日築港開工1938年3月1日通水 (上)築港挖掘港池施工 (下)築港建堤 白燈塔雄姿建於1942年3月，1980年6月22日因港之擴建而被炸燬。(上)冬防波堤之建築，1931～1938年。(下)花蓮輪進港，約攝於1970年代 ... 花蓮港白燈塔拆除重建 紅燈塔將成新地標 (中央社記者劉嘉泰花蓮縣二日電)伴隨花蓮人成長的花蓮港白燈塔因擴建工程需拆除，但在地方各界懷舊的聲浪下，花蓮港務局於去年編列重建經費，仿照原白燈塔的型式，在新東堤堤頭興建塔高二十二點七九公尺的紅燈塔，這項重建工程已順利完工，紅燈塔將取代白燈塔成為花蓮港新地標。白燈塔原本矗立於花蓮港舊東堤堤頭，從日據時代竣工啟用至今伴隨著花蓮人成長，作家楊牧所著的「花蓮的白燈塔」，敘述白燈塔陪伴下的年輕歲月，許多花蓮異鄉遊子在午夜夢迴時，腦海中浮現的就是白燈塔在藍天白雲下的景象。 當白燈塔因花蓮港四期擴建工程需要拆除，地方各界人士發出強烈的懷舊聲浪，希望能重建白燈塔喚回成長的記憶，花蓮港務局也善意回應地方民意，於九十三年編列新台幣八百五十一萬元，在去年六月三十日開工重建，期間經歷多次颱風的侵襲，造成機具和材料的嚴重損失，讓承包廠商擠不出笑容，但白燈塔重建工程最後還是順利完工，並於今天煙雨濛濛的日子辦理驗收。 花蓮港務局指出，白燈塔重建原構想還是漆成白色，但受限於航海安全的國際慣例，港口左堤的燈塔必須是紅色，因此重建後成為紅燈塔，雖然與地方民眾的期待有所落差，但仍無損燈塔的風采，紅燈塔未來將成為花蓮港的新地標。 重建完工的紅燈塔矗立於花蓮港東堤堤頭，仿照原白燈塔的型式興建，塔高二十二點七九公尺，塔光射程十二海里，並以太陽能發電，未來將可發揮導航功能以提高船舶航行安全。(劉嘉泰，2005)
沿著海灣一路向北，重現花蓮舊港的百年風華與滄桑	農傳媒 2021/09/22 https://www.agriharvest.tw/archives/tag/%E8%8A%B1%E8%93%AE%E9%B3%A5%E8%B8%8F%E7%9F%B3%E4%BB%94	日治時期尚未築港前，花蓮溪與美崙溪之間的弓形海灣已被稱作花蓮港，是所有船舶停靠之處。跟著花蓮文史工作者葉柏強從花蓮溪出海口出發，由南向北，逐一重現或消失或改變的港口地景。海灣、棒球、消失的漁村與白燈塔、詩人、中秋烤肉與鄭成功信仰，沿途收集來的港口故事，勾勒出花蓮人獨有的港都情懷。(農傳媒，2021)

【(活動)追憶消失的漁村:鳥踏石仔】環石閣-遙望鳥踏石	https://www.threads.com/@huanewday/post/C9gR3pLSr6C/ 2024-7-17 2023-01-13 https://www.tipga.com/e/63c05c473286fe7deb9d3be7	 很多花蓮人會在這裡散步騎單車，雖然看見 #江口紀念碑、看見 #鳥居、看見隱藏版 #防空洞，但卻不知道這裡曾經也是一個充滿活力生動的 #小漁村。  花蓮港內遙望鳥踏石聚落。1970年。 花蓮港內遙望鳥踏石聚落
YU SONG WANG	花蓮白燈塔 王煜松 https://sean0978622068.weebly.com/3345734030303332912822612.html	
商船與白燈塔	國家文化記憶庫 https://tcm.culture.tw/zh-tw/detail?indexCode=Culture_Object&id=509068	燈塔指引海上人回家的路，往往是在地民眾心中重要的文化記憶。花蓮港也不例外，照片中的「白燈塔」建築於日治時期，即是許多花蓮人共同的回憶。白燈塔於昭和14年(1939)興建於花蓮港東防波堤的末端，因潔白的外觀而得名，也是花蓮建港後，東部海域的重要導航。然而，隨著花蓮港各期的改善工程，東防波堤需向西延長一千八百多公尺，民國69年(1980)9月白燈塔也爆破拆除。如今美崙地區有座白燈塔公園，紀念著民國69年(1980)花蓮港擴建時燈塔被拆除的往事，保留了在地人心中，曾經守護人們、不斷閃耀的意象。(國家文化記憶庫) 

米崙海岸路 慢跑/昔日 花蓮港臨港 線鐵道，江 口良三郎紀 念公園，鳥 踏石漁村。 #慢跑 #米 崙海岸路# 鳥踏石漁村 #花蓮	https://www.youtube.com/shorts/tiJgtKw-uel	 昔日花蓮港、鳥踏石遺跡簡介
花蓮鳥踏石 廣場	田貴賓 https://www.flickr.com/photos/kimisibal/albums/72157623504264466/	鳥踏石給人感覺就蠻鄉土的一個名字，原來現在的花蓮港，最早就叫做「鳥踏石仔村」，居民大都從宜蘭龜山島遷移過來的，其中還有一些是噶瑪蘭的族人，後來因花蓮港及其周邊陸續的開墾，除了填海造地以外，昔日的「鳥踏石仔村」，已成了今日的港濱公園，這純樸的地名，也就消失在地圖之中。(田貴賓)
你聽過 花 蓮 有個鳥 踏石仔的漁 村嗎？	2024-10-17 https://www.threads.com/@hhsboy/post/DBOIWFvncZ	正如字面上的意思，因為有一塊大礁石，礁石上時常有海鳥群，因此這個小漁村得名鳥踏石。(簡子涵, 2024) 它所在的位置，有很大一部分是在今日兩潭自行車腳踏車道花中段，往北往南都有聚落，1939年花蓮港竣工被劃入港區的鳥踏石，受1979擴建工程影響，鳥踏石的海灘被列入禁區，漁村的全部漁具以及東岸街的土地和建物，皆被徵收。(簡子涵, 2024)
楊華美 花蓮縣鳥踏 石人文化傳 承協會	2024/1/24 https://www.instagram.com/p/DFNEaQ1qpa3/	鳥踏石人的 <u>協會</u> 成立(楊華美 花蓮縣鳥踏石人文化傳承協會) 2024暑假，我們在花中東側的濱海公園，辦 <u>回家相約鳥踏石</u> ，請鳥踏石人團聚，重返故鄉，追憶當年。(更生新聞網, 2024.1.24)
更生新聞網	何國豐 2024/07/01 https://old.ksnews.com.tw/c2024073110/	一九八八年因應花蓮港區擴建施工，鳥踏石漁村拆村，居民陸續搬離遷移，自此鳥踏石成為一個歷史名詞。楊華美表示，一年多前接獲民眾反映，希望可以重視昔日鳥踏石漁村的文化記憶保存，在幾次的會議籌備中，漸漸匯集愈來愈多的人，例如鳥踏石居民和關心愛惜鳥踏石的市民朋友，才共同催生這場「回家，相約鳥踏石」活動。(更生新聞網, 何國豐, 2024.7.1)
楊華美 花 蓮縣議員的 貼文	楊華美 2024年8月27 日 https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=813162987635022&id=1	1980年代，鳥踏石 漁村因花蓮港擴建工程而強制徵收、遷村，漁村生活因此深埋在記憶中。確認昔日鳥踏石地區後，土地所有權人是交通部航港局，平時租借給花蓮縣政府觀光處進行自行車道的維護與管理。因為自發性辦理過多場走讀和文史資料的採集。文化局也曾進行過臨港線鐵路的文化資源盤點，建置不少具參考價值的網站、資料庫、故事地圖等。(楊華美 花蓮縣議員的貼文2024.8.27) 臨港線近年受到各界重視，在受到地震、颱風災難的影響後， <u>#花蓮的觀光需要走出不一樣的風景</u> 。花蓮的觀光應該要求新求變， <u>#臨港線</u> 是相當有發展潛力的資源，期盼花蓮縣政府能積極重視。 鳥踏石不只是老花蓮的記憶，也是花蓮市重要的文化資產。 現場也有民眾提供大膽、創新的想法給與會局處參考，一同腦力激盪，希望將文化局過去盤點的六大歷史場景進行整體性的規劃，兼顧風景與人文歷史，重現以往臨港線的特色。民樂里黃村吉里長、民立里張堂里長皆表示，應設立「 <u>#鳥踏石漁村文化館</u> 」，保存過往漁村的文

	000682398549 09&_rdr	化與記憶，讓民眾能認識這個已經消失的漁村。(楊華美, 2024)
台灣電報 台灣新聞電子報	2024/8/22 https://enn.tw/544041/	 對昔鳥踏石地區前瞻性計畫的辦理情形，報告對該地區的現況分析提出意見。大家一致認為，昔鳥踏石地區的開發應以可持續發展為前提，以確保其自然資源不受損害，同時實現經濟效益與社會效益的平衡。她強調，透過專案會議，希望未來能形塑出一個和諧，具有吸引力的旅遊目的地，讓更多人瞭解並熱愛這片土地，將為昔鳥踏石地區的未來發展奠定堅實基礎，更期待能在不久的將來，看到成果顯現，為花蓮縣的經濟繁榮和社會發展做出積極貢獻。(台灣新聞電子報, 2024.8.22)
huanewday	楊華美 2024/2/4 https://www.instagram.com/huanewday/p/DGFcJB51s/	【相約鐵道文化園區 回憶鳥踏石】 由孩好書屋主辦，串連鐵道文化園區的店家及花蓮多個書店，辦理一場熱鬧的書店市集。 市集的主題是花蓮的海與記憶，許多老一輩花蓮人都愛講<u>臨港線</u>，當然還有一旁的鳥踏石漁村。 去年暑假，和幾位關心鳥踏石的民眾一起發起 <u>#回家相約鳥踏石</u> 活動，成功引起許多鳥踏石的人的迴響，說真的自己也很驚訝，想不到竟然來了這麼多民眾！許多民眾是遷村之後，再也沒有回到這裡，這讓我非常感動！能促成這樣一樁美好的事情，實在是太好了！ 這群關心鳥踏石的民眾，也已經籌備好協會，準備開展推廣鳥踏石的工作。(huanewday, 2024)