

投稿類別：社會人文類

篇名：

花蓮市舊鐵道生活圈的市街重現

作者：

葉珉睿。明禮國小。五年忠班

洪瑀均。明禮國小。五年忠班

王歆彧。明禮國小。五年孝班

指導老師：

謝廣錚 老師

陳蕙蘭 老師

壹、前言

一、研究動機與目的

四年級時，我們跟著老師參加「校訂課程：舊鐵道園區走讀」，雖然從明禮國小走到舊鐵道園區有一段距離，但是到了舊鐵道園區，聽著老師的講解與相關手冊的對應，讓我們對於舊鐵道園區有一定的理解。接下來是園區內義工的介紹，重現曾經行駛在花蓮市街頭的窄軌道的柴油老火車，別有一番風味。但是，現在這些場景都消失了。聽老師和義工說著舊鐵道生活圈曾經是這樣的繁榮，但現場看來只剩下舊鐵道園區、圓環和夜市…等等，實在看不出曾經在這裡的繁榮樣貌。我們就讀的明禮國小就在舊鐵道生活圈之內，身為明禮國小學生的我們，真的很想了解這裡。我們的研究題目訂為「花蓮市舊鐵道生活圈的市街重現」，主要的目的是藉由一些研究方法，幫助我們重現舊鐵道生活圈。因此，我們的研究目的有三：

- (一)1980 年以前舊鐵道生活圈的交通重現
- (二)1980 年以前舊鐵道生活圈的市街重現
- (三)1980 年以後舊鐵道生活圈的交通和市街現況

二、研究問題

透過「花蓮市舊鐵道生活圈的市街重現」的研究，也就是研究 1980 年以前舊鐵道生活圈的交通和市街的重現，可以讓我們重新回想舊市區的歷史與繁榮，這是身為花蓮人都應該知道的歷史。我們用更活潑的重現方式來呈現。因此我們用各種社會科學的方法來幫助我們重現，再用穿越式的方式寫故事，好像我們身歷其境，但是又具有社會科學方法的佐證。

三、研究方法與步驟

依據前述的三個研究目的，我們的訂定相關的研究方法，希望用這些研究方法達成這三個研究目的。相關研究目的與研究方法的對應如下表所示：

表一 研究目的與方法對應表

研究目的	研究方法
1980 年以前舊鐵道生活圈的交通重現	文獻分析、分析古地圖並繪製地圖、訪談
1980 年以前舊鐵道生活圈的市街重現	文獻分析、分析古地圖並繪製地圖、訪談
1980 年以後舊鐵道生活圈的交通和市街現況	文獻分析、訪談、實地踏查

根據上述的研究目的，我們的研究有四個步驟：

- (一)文獻探討：根據老師整理的校訂課程手冊做整理，以《帶你回花蓮：穿梭街市百年》一書為整理的主軸，輔以其它書籍和網路資料，整理成故事。
- (二)分析古地圖並繪製地圖：我們是依據故事自己繪製地圖。我們會選擇自己畫地圖的原因是因為古地圖較為簡略，無法清楚重現鐵道生活圈的街景和交通，所以必須重繪。我們重繪主要重現 2 張地圖，一是 1940 年代初期鐵道生活圈的街市地圖，一是 1970 年代鐵道生活圈的街市地圖。
(附件一、附件二)
- (三)訪談：訪談《帶你回花蓮：穿梭街市百年》作者黃家榮先生，補足地圖不足的地方。
- (四)實地踏查舊鐵道周邊：用照片呈現之間的差異，找出 1980 年前後鐵道生活圈的變化。

四、名詞定義和研究範圍界定

- (一) 舊鐵道生活圈：指以舊火車站為中心的生活圈，也就是花蓮市的舊市區。
- (二) 市街重現：我們用市街重現，主要還將交通獨立出來呈現。
- (三) 1980 年：選取 1980 年的原因是這一年北迴鐵路通車，造成整個鐵道生活圈劇烈的變化。
- (四) 1940 年代初期和 1970 年代：論文內選擇 1940 年代初期和 1970 年代的原因，前者是日治時代鐵道生活圈建設最為完備的階段，直至 1945 年日本戰敗，進入國民政府時代；1970 年代是鐵道生活圈在 1980 年北迴鐵路開通前的繁榮樣貌。

貳、正文

一、1980 年以前舊鐵道生活圈的交通重現

交通部分，我們以走讀和說故事的敘述方式，帶領讀者來趟 1940 年代初期和 1970 年代舊鐵道生活圈的交通之旅。除了對內交通的描述，我們更著重在對外交通的重現。

(一)1940 年代初期的花蓮港市交通

如果我們穿越到了 1940 年代初期的花蓮市，當時是日本統治時代，當時的花蓮市叫花蓮港市²。在 1940 年代初期的花蓮港市，嶄新的火車站在兩年前才落成³。我們可以從花蓮站搭車到台東站⁴，搭著窄軌的火車⁵從花蓮火車站出發，從火車車廂望去，看著窗外慢慢穿越花蓮港市熱鬧繁華的福住通，不久就到了充滿田野風光，進入眼簾的是未開墾的田野，直奔台東市而去⁶。不過，花蓮港市最方便的交通，也只有花東縱谷的火車，要去宜蘭可是要穿越重重山脈才可到達的呢！



資料來源：鐵道文化園區內展示照片

我們如果想要到宜蘭或台北，可是要穿越山脈，那是非常困難的，只能選擇開車或坐公車。如果我們要坐公車去宜蘭，可以從火車站出來，在車站旁的東海自動車運輸株式會社搭車⁷，會看到很多的觀光客在等車，等著去欣賞那壯闊的清水斷崖，驚險地穿過臨海道路，來到蘇澳站⁸。



不過，你不要以為很輕鬆，光想到單程長達六小時的車程，要穿過全長為 119 公里的臨海道路，看著司機先生行

取自 <https://www.gjtaian.com/new/?p=30313>

¹ 1940 年代初期大約是指 1940 年到 1944 年左右。

² 1940 年花蓮港街升格為花蓮港市(黃家榮、葉柏強，2022：54)

³ 1938 年花蓮火車站落成。資料來源：鐵道文化園區內展示資料。

⁴ 1926 年花蓮站到台東站完工，全長 173 公里。資料來源：鐵道文化園區內展示資料。

⁵ 軌距是 76.2 公分，屬於窄軌。資料來源：鐵道文化園區內展示資料。

⁶ 日本人會建花蓮到台東之間的鐵路，因日治時代日本人對東部資源的開採，花蓮港市移民漸多的原因。

⁷ 東海自動車舊址在花蓮港驛右前方在六期重劃區，已無舊跡可循（黃家榮、葉柏強，2022：73）。

⁸ 1925 年，日方將蘇花徒步道拓寬到可以行駛車輛，1932 年通車，改為臨海道路。客運每日對開兩班巴士。東海自動車運輸株式會社設址於花蓮港驛右前方，因為日本人以蘇花斷崖的壯麗風光為賣點，發行摺頁吸引觀光客，搭乘巴士前來花蓮旅遊的遊客不少，經常客滿（黃家榮、葉柏強，2022：73；廖高仁，2016：115）。

駛在彎彎曲曲的山路⁹，一邊是山、一邊是海的水泥的臨海道路，道路非常窄且長滿雜草，只能單向通車無法會車，沿路顛頗且極度危險，尤其是清水斷崖更是驚險萬分。

就算是 1940 年築港(花蓮港)已經開港使用，我們很少能夠坐船去蘇澳或台北¹⁰，因為沒有固定的航班，只能看到許多的貨物經由輪船入築港。但是，這時已經無法看到在南濱運送貨物的驚險畫面，在 1939 年築港完工前，輪船要上下乘客貨物，一般從南濱上岸，風大時則改經北濱，因為深度不足，輪船只能停泊外海以小船接駁，快靠岸時船上拋出繩索，待命多時的阿美族壯丁一擁而上，抓住繩索，見浪頭稍退立刻把船拉上岸¹¹。這小船稱駁駁仔船，是使用木板拼成，靠人力划動的小船¹²。這樣驚險的畫面已不再見到。



總之，我們發現，1940 年代初期的花蓮港市交通非常不方便，臨海道路險而難行，只能單向通車，且長達六小時車程，而臨海道路就是現在蘇花公路的前身呢！

(二)1970 年代¹³的花蓮市交通

如果我們穿越到 1970 年代花蓮市，縱谷內部的交通依舊不方便。我們除了可以坐火車到台東外，還可以到舊花蓮火車站旁邊的花蓮客運總站¹⁴，搭乘花蓮客運去鳳林、光復等縱谷偏鄉以及東海岸沿線。路線很多，補足了火車路線的不足。

如果我們要去蘇澳或是台北，可以在舊花蓮火車站旁的公車站乘坐金馬號，車身左側有秋海棠和金馬浮雕，車上還有美麗的車掌小姐。我們坐在豪華的金馬號臨崖馳騁，司機技術非常高超，乘客有的自在，有的驚恐，有的不敵暈車噁心嘔吐¹⁵。這時行駛的路已經不叫臨海公路，它有了新的名子，叫做蘇花公路，仍然是單線行車，管制依舊¹⁶，實在很不方便。

往北到蘇澳或台北，我們還可以選擇坐花蓮輪。我們可以開著車，晚上在花蓮港與車一同搭乘花蓮輪，大艘的花蓮輪可是人車共載呢！在美麗的花蓮輪上睡一覺，隔天凌晨抵達基隆，再開著車出基隆港，太方便了¹⁷。

總之，1970 年代的花蓮市對外交通仍非常不方便，即便我們可以搭乘最為豪華的金馬號到宜蘭，或是乘坐花蓮輪到基隆，還是不夠便利。這時的花蓮仍然像許多離島一樣，被台灣的許多山脈孤立，直到 1980 年北迴鐵路終於開通，我們才有更方便的交通工具去台北。

⁹ 參酌黃家榮、葉柏強(2022)：160

¹⁰ 在花蓮輪開航，北迴鐵路通車前，往返蘇澳、台北只有蘇花公路一途(黃家榮、葉伯強，2022：160)。

¹¹ 參見黃家榮、葉伯強(2022)：42。

¹² 花蓮港建造完成，並從花蓮站到到花蓮港的臨港鐵路約 5.1 公里。資料來源：鐵道文化園區內展示資料。1940 年花蓮港啟用(黃家榮、葉柏強，2022：76)。

¹³ 1970 年代是指 1970 年到 1979 年。

¹⁴ 參見黃家榮、葉柏強(2022)：196。

¹⁵ 1959 年，公路局推出全新豪華巴士：「金馬號」(黃家榮、葉柏強，2022：161)。

¹⁶ 參見黃家榮、葉柏強，(2022)：197。

¹⁷ 1975 年開始開闢花蓮輪航線，1983 年回花蓮港途中南濱擱淺而最後停航。(黃家榮、葉柏強，2022：197)。

二、1980 年以前舊鐵道生活圈的市街重現

市街重現部分，我們將以明禮國小出發，用走讀和說故事的敘述方式，帶領讀者來趟 1940 年代初期和 1970 年代舊鐵道生活圈的市街重現之旅，好像跟著地圖來趟舊鐵道生活圈之旅，找出兩個時代之間的市街變遷，我們會用重繪地圖的方式呈現。(附件一、附件二)

(一)1940 年代初期的花蓮港市的市街

如果我們穿越到了 1940 年代初期的花蓮港市的市街，我們會看見當時的居民大部分都在做農，生活窮苦，這樣的社會簡稱「農業社會」。這個時期因日本人對東部資源的開採，花蓮港市移民漸多。我們發現這時候的街名不是用「路」命名，而是用「通」命名，除了路名，許多建築物的稱呼都和現在不一樣呢！從我們的學校明禮國小出發，學校就是在當時的大街上，稱為公學校¹⁸，是專收臺灣人的小學。在明禮國小的旁邊是台灣總督府花蓮醫院（今花蓮醫院），為了慶祝這間醫院創立，日本人還在新城通（今明禮路）種了幾十棵的瓊崖海棠¹⁹。明禮國小旁還有一間花蓮港街役（今花蓮市公所）²⁰。

我們再沿著新城通（今明禮路）走往花蓮港驛（舊花蓮火車站）走去，就會來到花蓮市最熱鬧的街道春日通（即現在復興街一帶，俗稱「大街」），是本省籍大商人聚集之處，由大街往上走，花崗山這段上坡路即過去的朝日通（軒轅路、菁華街）、高砂通（今公園路）和春日通（今復興街），是當時花蓮港市政治、軍事、經濟與教育各層面的主要集中地域²¹。首先，我們會來到小學校（今花崗國中）²²，是日本人就讀的小學，只有極為少數台灣人可以就讀呢！從大街往上，我們來到廣大的花崗山公園²³，那裡有人民集會的公會堂，野球場、相撲場和動物園，甚至還有泡澡的水浴場²⁴。再往下走就是花蓮港高等女學校²⁵（今花蓮女中），這間學校是學校的旁邊有一間花蓮港木材株式會社²⁶，是統籌花蓮地區林業的辦公室。在朝日通（今軒轅路）可以看到花蓮支廳（今花蓮縣政府）²⁷；我們要去銀行存款或提款，可以去高砂通（今公園路）和春日通口（今復興街）的台灣銀行在花蓮港設置辦事處（今台灣銀行）²⁸，對面是一棟木造建築的東台灣新報報社²⁹。

從花崗山往山下走去，沿著大街走下去，就可以走到花蓮港驛（舊花蓮火車站），外觀是鋼筋水泥構造，一進大門，可以看到採用拱形設計的正門，大廳挑高，前後窗戶鑲嵌以玻璃，山牆上有一

¹⁸ 花蓮公學校（今明禮國小）在 1897 年是設置於豐川的臺東國語傳習所奇萊分教場，1905 年改稱花蓮公學校，同時遷至明禮路現址。（黃家榮、葉柏強，2022：114）。

¹⁹ 1909 年創立台灣總督府花蓮醫院（今花蓮醫院），為此在入口（今明禮路）種了幾十棵瓊崖海棠（黃家榮、葉柏強，2022：83；張家菁，1998：69）。

²⁰ 1931 年花蓮港街役（今花蓮市公所）搬到今三民街和節約街路口（黃家榮、葉柏強，2022：54）

²¹ 相關資料參閱劉克襄(2013)：71-73。

²² 1910 年花蓮港小學校（今花崗國中）（黃家榮、葉柏強，2022：115）。

²³ 1922 年花崗山公園區，內有公會堂、野球場、相撲場、動物園和水浴場（黃家榮、葉柏強，2022：126）。

²⁴ 1910 年代，花蓮港實施市街改正，花崗山劃為公園預定地，1922 年開放（黃家榮、葉柏強，2022：89）。

²⁵ 1927 年花蓮女中是花蓮港高等女學校，東台灣第一間高級中等學校，學生以日本人為主，台籍學生僅占百分之一（黃家榮、葉柏強，2022：104）。

²⁶ 1919 年設置花蓮港木材株式會社，辦公處在今花女一旁的精華林苑，花蓮有三大林場，分別是林田山、木瓜山和太魯閣林場（黃家榮、葉柏強，2022：99-100）。

²⁷ 1930 年花蓮支廳（今花蓮縣政府）在軒轅路上，戰後為警察局花蓮分局（黃家榮、葉柏強，2022：55）。

²⁸ 1912 年台灣銀行在花蓮港設置辦事處，1928 年台灣銀行花蓮港支店，設在高砂通（今公園路）和春日通口（今復興街）（黃家榮、葉柏強，2022：84）。

²⁹ 1916 年《東台灣新報》，是台灣第四家報章媒體，今兆豐銀行花蓮分行（黃家榮、葉柏強，2022：117）。

圓鐘，方便旅客看時間³⁰。我們可以搭車到鯉魚尾(壽豐)，也可以搭火車到台東。花蓮港驛旁邊有花蓮鐵道出張所³¹（今鐵道文化館），是當時花蓮港驛的辦公室。在花蓮鐵道出張所的旁邊有一家豪華旅社，名叫常盤館，雙層樓房，木造瓦頂，規模宏大，一旁的花蓮鐵道出張所不得不矮上一截，是頂級名宿，猶如現代五星級飯店，可惜已經燒燬³²。不過，花蓮港驛附近還是很多旅社可以選擇，例如入船通（今五權街）的筑揚軒³³。如果我們想看海，我們可以往海的方向走去，除了美麗的太平洋外，築港（今花蓮港）也建好了，還可以看到從花蓮港驛到築港的臨海鐵路呢！

我們來到花蓮港街最熱鬧的街道，也就是黑金通（今中山路），黑金通猶如東京銀座，只要從火車站走兩分鐘，就是熱鬧的市區，這時可以看見黑金通大街兩旁已經出現兩層的水泥樓房³⁴。沿著黑金通往西走，在黑金通（今中山路）和筑紫橋通（今中正路）交叉口，可以看到花蓮港郵便局³⁵，我們可以在那裡寄送信件和物品。

我們還可以從明禮國小出發，從筑紫橋通（今中正路）往北到米崙（今美崙），穿越筑紫橋³⁶（今中正橋）。筑紫橋旁邊還有一棟棟的日式老房子，那是花蓮港廳軍官宿舍，也就是今日著名的將軍府³⁷。再往前行，來到美崙，映入眼簾的是一片青青草原，是日本的練兵場，屬於軍事重地³⁸。在筑紫橋往美崙溪出海口看去，可以看到米崙溪橋（今曙光橋），可以看見火車緩緩經過，正在載築港（今花蓮港）送來的貨物³⁹。筑紫橋通往南是筑紫館⁴⁰，我們可以在那欣賞歌舞伎。再往南可以看見台灣總督府花蓮港支廳花蓮酒工廠（今文創園區）⁴¹。

花蓮港市本來是棋盤式的，只因日治時代的天皇登基大道（今中華路）而打亂格局⁴²，才會演變成現在的花蓮金三角。而筑紫橋通（今中正路）往北至美崙、太魯閣，往南接阿美族村落。稻住通（今中華路）是連接吉野移民村的幹道。花蓮港市的金三角（今中山路、中華路和中正路所圍成的三角形）初步成形⁴³。

³⁰ 1911年第一代花蓮港驛為木造建築，1931年改成水泥建造的第二代花蓮港驛（黃家榮、葉柏強，2022：71）

³¹ 1909年成立花蓮鐵道出張所，約在今鐵道文化館旁，鄰近黑金通（黃家榮、葉柏強，2022：50）。

³² 花蓮港驛（今花蓮火車站）的左手邊就是常盤館（旅館），1932年臺灣總督中川健巡視花蓮港即下榻常盤館，1939年黑金通惡火，常盤館毀於一旦（黃家榮、葉柏強，2022：124-125）。

³³ 筑揚軒在入船通（今五權街），戰後改為第一旅社，建築帶點洋風，正門廊簷下立著一根根恍若希臘建築般的柱子（黃家榮、葉柏強，2022：126）。

³⁴ 黑金通就是花蓮市中山路東段，從日治時代到1980年北迴鐵路通車前，一直是花蓮市最繁華之地。1931年花蓮港驛改建，黑金通街道進行大規模修建，老舊木屋全數改建為兩層水泥樓房（黃家榮、葉柏強，2022：56）。

³⁵ 1930年花蓮港郵便局原在朝日通（今軒轅路），遷至黑金通（今中山路）和筑紫橋通（今中正路）（黃家榮、葉柏強，2022：85）。

³⁶ 1907年建成筑紫橋（今中正橋）是臨海道路進出花蓮的要道（黃家榮、葉柏強，2022：66）。

³⁷ 1936年花蓮港廳軍官宿舍，是日治時期花東軍事指揮官中村大佐的住所，今稱將軍府（黃家榮、葉柏強，2022：137）。

³⁸ 1935年金子常光應邀繪製〈花蓮港廳大觀〉，將美崙標示為練兵場（黃家榮、葉柏強，2022：136）。

³⁹ 1930年代築港，為了聯絡花蓮港與花蓮港街市，臨港線鐵道應運而生，途中以米崙溪橋（今曙光橋）跨越美崙溪（黃家榮、葉柏強，2022：67）。

⁴⁰ 1913年筑紫館，是歌舞妓劇院，在今商家net的所在地（黃家榮、葉柏強，2022：122；張家菁，1998：72）。

⁴¹ 1922年台灣總督府花蓮港支廳花蓮酒工廠（今文創園區），1930年代擴大，廠區建物二十一棟，規模不小。

⁴² 原有的中華路是「花蓮的過去」，屬於日本時代連接花蓮港街和吉野村（日本的移民村）。由前述可知，在日治時期的花蓮港市和移民村為其精華區，就是以中華路來連接的（劉克襄，2013：71-73）。

⁴³ 參見黃家榮、葉柏強(2022)：145-146。

那時天皇登基大道(今中華路)以東叫福住通，放眼望去都還是水田⁴⁴。離開鬧區，我們沿著黑金通西行，來到表參道(今林森路)右轉，一轉彎，我們就迎來第一鳥居。繼續前進至今新城通(今明禮路)有第二鳥居，再前行為第三鳥居。我們穿過一座長長的吊橋，這座吊橋有美美的名子，叫做宮の橋(今尚志橋)⁴⁵，在吊橋上可以欣賞美崙溪的風光。再往前，爬上百餘級石階進入神社內苑，第四鳥居在望，靈獸手在兩側，最終抵達終點，拜殿⁴⁶。從美崙山的神社往下望去，可以看見一棟棟的日式老房子。沿著黑金通再往西走，過表參道，到達花蓮港刑務支所(今花蓮監獄)⁴⁷。在花蓮港刑務支所的旁邊有兩間學校，分別是花蓮港廳立農林學校(今花蓮農業職業學校)和家政女學校(今花蓮商業職業學校)⁴⁸。

1940年代初期的舊鐵道生活圈是以花蓮港驛為中心，發展出金三角的街市，以黑金通最為繁榮。在這個街市內很多旅社、公家機關、學校、公園、銀行、報社…等，整個街市也趨近完整，花蓮港市的雛形也日漸成形。

我們問了黃家榮老師花蓮市街的問題，如下表所示：

訪談問題	黃家榮老師的回答(2021.9.21)
根據老師這本書，我們有興趣的是 1940 年代初期日本人和台灣人的生活樣態有沒有不一樣？例如我們讀到日本人讀小學校，台灣人讀公學校，除此之外還有嗎？	以前日本人說日語，台灣人大多數人說閩南語，北京話是台灣光後才改的，因語言不同，所以日本人讀小學校，台灣人讀公學校，台灣人也可讀小學校，但是日語要很好及認同日本，才可以讀小學校。

(二)1970 年代的花蓮市的市街

如果我們穿越到 1970 年代的花蓮市，會發現這時候的街名是用「路」命名，而是不再用「通」命名，除了路名，許多建築物的稱呼都和 1940 年代初期的花蓮港市不一樣。由於這個時期台灣的社會開始轉型，大部分的台灣人的工作從農業逐漸轉成工業，我們稱這樣的社會為「工業社會」，這個時期，花蓮的市街和交通也跟著轉變。

1970 年代花蓮港市已經改稱作花蓮市。從我們的學校明禮國小(前公學校)出發沿著新城通(今明禮路)往東邊走區，我們看到幾十棵的瓊崖海棠的綠色隧道，過了花蓮醫院(前台灣總督府花蓮醫院)就可以來到花崗國中(前小學校)，這間學校不再是小學，已變成國民中學。從菁華街往上走，會來到中正公園(前花崗山公園)。你還可以到中正公園旁邊反共救國團報名寒暑假各種營隊呢⁴⁹！再往下走，可以來到花蓮女中(前花蓮港高等女學校)。

⁴⁴ 花蓮港市街的發展和鐵道息息相關，從「站前」的黑金通逐漸向南擴張到「站後」，日治時期將臺東縣鐵路以南、今中華路以東稱福住通，以西稱稻住通(黃家榮、葉柏強，2022：58，145)。

⁴⁵ 1910 年完工宮の橋(今尚志橋)是一條吊橋，連接北岸的花蓮港神社(黃家榮、葉柏強，2022：69)。

⁴⁶ 1916 年花蓮港神社建立，參見黃家榮、葉柏強(2022)：87。

⁴⁷ 1937 年花蓮港刑務支所(今花蓮監獄)，所在地為今自由廣場(黃家榮、葉柏強，2022：102-103)。

⁴⁸ 1942 年花蓮港廳立農林學校(昔花蓮農業職業學校)遷至建國路現址。1941 年設立家政女學校(今花蓮商業職業學校)在今校址(黃家榮、葉柏強，2022：108，112)。

⁴⁹ 1952 年成立反共救國團，參見黃家榮、葉柏強(2022)：217。

從花崗山往山下走去，沿著軒轅路走下去，就可以走到舊花蓮火車站，前面依舊有圓環。我們從舊花蓮火車站走出來，通過圓環噴水池往西三分鐘就進入熱鬧的花蓮市區，街道上有許多汽車行駛，兩旁的水泥樓房也不少，旅館、小館、銀行林立，接洽辦理金融業務者絡繹不絕⁵⁰。著名的金龍大旅社就坐落在中山路和舊花蓮火車站圓環的路口，旁邊是花蓮客運總站⁵¹，乘載著無數旅遊和趕忙上學的學子，為縱谷偏鄉和東海岸沿線鄉親解決交通大問題。在北迴鐵路還沒有通車前，交通不便，鐵公路班次又不多，旅人必須過夜，隔天再搭車北上或南下。花蓮車站附近旅社林立，一度多達十餘家呢⁵²！轉個彎往中山路走去，你可以去逛逛洋房百貨⁵³，有最新的舶來品和名牌品呢！



從中正路往北到美崙，穿越中正橋。中正橋旁邊還有一棟棟的日式老房子，著名的將軍府依舊存在。再往前行，來到美崙，映入眼簾的是不再是一片的青青草原，這時美崙已有許多房舍，許多政府機關例如花蓮縣政府、縣議會、法院、縣警局…等等都已遷到美崙⁵⁴。培育國小教師的搖籃花蓮師範學院也坐落於此地⁵⁵。在中正橋往美崙溪出海口看去，可以看到火車緩緩開過曙光橋，依舊載送花蓮港送來的貨物⁵⁶，這時的花蓮港已經是國際港⁵⁷。從中正路和中山路口，你可以看到花蓮郵局，再往南，日治時期的筑紫館已改成天山戲院⁵⁸，再往南可以看見花蓮菸酒公賣局花蓮酒廠。在酒廠的對面，也就是中正路和中華路的交叉口可以看到中美戲院⁵⁹。穿過圓環，沿中正路再往南，可以看到美琪戲院⁶⁰。

從中山路轉林森路過鋼筋混泥土的尚志橋，這裡不再是日本神社，已經改建成花蓮縣忠烈祠⁶¹。而林森路已經不是神社下的表參道，而是繁華的市街，這時花蓮市市街的中心已從金三角轉化成大三角⁶²（林森路、中山路和中正路）。從美崙山的花蓮縣忠烈祠往下望去，已經不再是一棟又一棟的日式老房子，改為鋼筋混泥土的房舍。從忠烈祠經尚志橋往南，還可以看到水泥建築的花蓮市公所

⁵⁰ 1960年代黑金通改名為中山路，仍是花蓮市最熱鬧的地段之一（黃家榮、葉柏強，2022：56）。

⁵¹ 參見黃家榮、葉柏強(2022)：196。

⁵² 參見黃家榮、葉柏強(2022)：162。

⁵³ 洋房百貨是花蓮市最具規模的百貨。（黃家榮、葉柏強，2022：144）。

⁵⁴ 1951年百年大地震，許多政府機關都受到損毀，縣長楊仲鯨下令縣政府率先遷至美崙，空下的花蓮縣府廳舍由花蓮市公所進駐。（黃家榮、葉柏強，2022：143，166）。

⁵⁵ 1960年花師遷至美崙校區（黃家榮、葉柏強，2022：115）。

⁵⁶ 1930年代築港，為了聯絡花蓮港與花蓮港街市，臨港線鐵道應運而生，途中以米崙溪橋（今曙光橋）跨越美崙溪（黃家榮、葉柏強，2022：67）。

⁵⁷ 1963年花蓮港升格為國際港（黃家榮、葉柏強，2022：194）。

⁵⁸ 參見2021.9.21訪談黃家榮，NET服裝店對面有天山戲院。

⁵⁹ 參見2021.9.21訪談黃家榮。

⁶⁰ 參見2021.9.21訪談黃家榮。

⁶¹ 參見黃家榮、葉柏強(2022)：154。

⁶² 1970年代的舊鐵道生活圈，花蓮市不斷的擴大，這時的街道已經從西元1930年代在花崗山附近的本省籍大商人聚集之處俗稱「大街」的「春日通」（即現在復興街一帶），再擴充到有1940年代初期的小三角，更擴充到1970年代的大三角（林森路、中山路和中正路）。

⁶³。再往南穿過中山路，國聲戲院就坐落在林森路上⁶⁴。沿著中山路再往西走，花蓮監獄依舊在。在花蓮監獄的旁邊有兩間學校，分別是花蓮農業職業學校和花蓮商業職業學校。

總之，1970 年代的花蓮市正在蛻變，在工業社會的轉型期間，市街的許多木造的日式房子已逐漸改為鋼筋混凝土的房舍，火車站前的中山路依舊繁榮，但市街擴大，中心從金三角轉化成大三角，戲院、旅社、市場林立，美崙也成了舊鐵道生活圈的新市街。

我們問了黃家榮老師花蓮市街的問題，如下表所示：

訪談問題	黃家榮的回答(2021.9.21)
1.根據老師的這本書，1970 年代舊鐵道生活圈有電影院嗎？分布在哪？	1.有博愛街跟光復街有天祥戲院，就是現在的 <u>阿斯瑪飯店</u> 。 <u>NET 服裝店</u> 對面有 <u>天山戲院</u> ，後期有 <u>國聲</u> 、 <u>美祺</u> (戲院)， <u>文山戲院</u> 以歌仔戲為主，還有 <u>中美戲院</u> 在中正路及中華路交叉口附近，就是 <u>舊遠東百貨</u> 。
2.1970 年代舊鐵道生活圈有旅社嗎？分布在哪？我們查到有 <u>金龍大飯店</u> ，還有其它旅社嗎？	2. <u>五州</u> 、 <u>大新旅社</u> ， <u>王子大飯店</u> ， <u>圓山飯店</u> 。南區來 <u>花蓮聯考</u> 都住 <u>五州</u> 、 <u>大新旅社</u> 。
3.1970 年代舊鐵道生活圈有市場嗎？分布在哪？我們查到有 <u>復興市場</u> ，還有其它市場嗎？	3.最早的 <u>中央市場</u> ，在公正街包子店那裡，中央市場轉型複合市場， <u>復興市場</u> 最早是縣政府所在地，現在大家稱為 <u>綜合市場</u> 。1951 年 <u>花蓮</u> 發生大地震，縣府搬到現在 <u>美崙山</u> 的位置， <u>花蓮市公所</u> 搬進來，後來 <u>花蓮市公所</u> 才搬到現在的位置，後來這位置就改為 <u>復興市場</u> 。
4.1970 年代一般人民的生活是怎樣的？例如人民的穿著？比較窮困還是富有？	4.我們看一下舊照片，這邊的上班族以 <u>紅毛溪</u> 為界， <u>紅毛溪</u> 以北為上班族，這都穿的很時髦，還滿富裕的， <u>紅毛溪</u> 以南就比較貧困。
5.1970 年代舊鐵道生活圈有 <u>溝仔尾</u> 的發展怎麼樣？我們看到的是 <u>溝仔尾</u> 1980 年至 2000 年是 <u>溝仔尾</u> 商圈的全盛期。	5. <u>溝仔尾</u> 原本的一條溪，原來的 <u>紅毛溪</u> ，總是會淹水，後來 1930 年代整治拉直，那時家用廢水都在排在裡面，那個年代污染較少，只是會臭，後來 40 年代因為地震、颱風的破壞，就在河道上面蓋了一些房子給受災戶住，60 年代又發生火災，又再加蓋。後來百貨加入， <u>溝仔尾</u> 就繁榮起來。前市長本來要規劃 <u>花蓮的清溪川</u> ，後來變成 <u>香榭大道</u> 。

三、1980 年以後舊鐵道生活圈的交通和市街現況

(一)交通現況

時至今日，交通方便多了。花蓮人要去台北，不用再千辛萬苦的坐金馬號公車穿越單向的蘇花公路，也不用晚上乘坐花蓮輪，隔夜到基隆。一切交通的改善開始是 1980 年 2 月北迴鐵路開通。這時候我們已經不能在舊火車站坐火車，要去西邊的新火車站坐火車。這時，去台北火車的班次又多又方便。

隨著 2010 年蘇花公路遊覽車事故，開始有不少花蓮人要爭取一條「安全回家的路」；在鐵路方面，2013 年普悠瑪列車也陸續投入北迴鐵路；在公路方面，2020 年蘇花改善公路通車，取代部份的蘇花公路路段，花蓮的交通又更加的順暢且安全，花蓮市也演變成西部人喜歡造訪的地區。

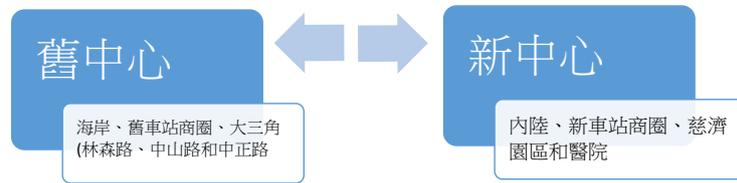


⁶³ 1977 年花蓮市公所遷至林森路新廈(黃家榮、葉柏強，2022：226)。

⁶⁴ 參見 2021.9.21 訪談黃家榮。

(二)市街現況

花蓮市的現在景象是隨著新舊火車站的遷移而變化的。在 1980 年 2 月北迴鐵路通車後，呈現出「海岸、舊車站商圈」的「舊中心」和「內陸、新車站商圈、慈濟園區」的「新中心」兩個商圈。「新中心」是指在西元 1980 年代隨著火車站的轉移，慈濟人文的加入興起現在的大花蓮⁶⁵。為了「舊中心」和「新中心」的聯繫，花蓮市整建中山路。中山路是「花蓮的未來」，是聯繫兩個中心的最短街道⁶⁶。從此，花蓮市出現的兩個中心，如下圖所示：



在 1980 年，一個花蓮車站分新、舊，整個花蓮市正在分化成兩個中心。但是不管如何發展，金三角一直是金三角，始終是花蓮最繁盛的地區⁶⁷。不過，值得一提的是溝仔尾商圈已不復見⁶⁸，取而代之的是花蓮香榭大道，有名的蚵仔煎、烤肉、包心粉圓…等火紅名店，今日也都從溝仔尾遷至東大門夜市或花蓮市區。1980 年代北迴鐵路開通後，花蓮市已經有許多百貨公司的進駐⁶⁹，不管是新第一百貨，還是後來的遠東百貨，都可以細數著花蓮的進步與繁榮。

儘管花蓮市不斷擴大，舊鐵道生活圈也有許多的變化。舊花蓮火車站和鐵路的拆除，本來供鐵道行駛的鐵軌也一一鋪上柏油，變成一般街道。圓環改建為石來運轉，對面是東大門夜市，成了花蓮最著名的夜市，廣大空地平時是夜市的停車場，也不時辦著演唱會或大型活動。只有鐵道文化園區孤單的坐落於此，好像在慢慢陳述著舊鐵道生活全過往的繁榮光景，引人追憶。

總之，花蓮市的市街不斷的擴大，不斷的進步，不但有舊中心，更出現以新花蓮火車站為中心的新中心，這也讓花蓮市邁向新的紀元，成為花蓮縣最大的城市。

參、結論與研究困難

一、結論

(一) 1940 年代初期的花蓮港市交通不便，縱谷內可搭窄軌小火車從花蓮市到台東市，要到蘇澳可不容易，只能到火車站旁的東海自動車株式會社搭公車去蘇澳，但是臨海道路險而難行，只能單向通車，且長達六小時車程。1970 年代的花蓮市交通較 1940 年代初期方便，縱谷內除了可選擇搭小火車外，還可以選擇搭花蓮客運到各個偏鄉。但是要到蘇澳或北部，也只能選擇單向通行的金馬號或半夜乘坐花蓮輪，這時花蓮市好像一些離島一樣，對外交通仍然不便。這種交通不便的狀況直到 1980 年北迴鐵路通車之後才逐漸改散。

(二) 1940 年代初期以舊花蓮火車站和金三角為中心的花蓮港市的市街成形，市街內有學校、銀行、郵便局、公園、神社、火車站、公車站、戲院…等等，生活機能佳，火車站前中山路是舊鐵道生活圈最為繁華的地方。

⁶⁵ 1986 年慈濟醫院開業，參見劉克襄(2013)：71-72。

⁶⁶ 參見劉克襄(2013)：73。

⁶⁷ 戰後至今，金三角一直是金三角，始終是花蓮最繁盛的地區，地價也最高。(黃家榮、葉柏強 2022：146)。

⁶⁸ 1980 年至 2000 年是溝仔尾商圈的全盛期 (黃家榮、葉柏強，2022：213)。

⁶⁹ 1981 年，北迴鐵路開通的第二年，新第一百貨開業。1991 年遠東百貨進駐(黃家榮、葉柏強 2022：224)。

- (三)1970 年代舊鐵道生活圈逐漸擴大為以大三角為中心，站前的中山路仍然是舊鐵道生活圈最繁榮的地方。此外，花蓮縣政府及許多公家機關已經搬到美崙。
- (四)1940 年代初期是日治時代，舊鐵道生活圈內的許多路名和建築物名稱，在 1945 年日本戰敗以後都已改變，這樣的改變在 1970 年代的舊鐵道生活圈的市街地圖可以清楚呈現。
- (五)現今的舊鐵道生活圈中的舊火車站、舊鐵道…等建築已經消失，只留下鐵道文化園區進行觀光和文化的研究。

二、研究困難

(一)企圖整理最重要的文獻

還記得今年七月《帶你回花蓮：穿梭街市百年》一書出版，我們發現終於有一本比較系統整理花蓮市的專書。另一方面，我們也跟著老師參加「校訂課程：舊鐵道園區走讀」，在閱讀帶你回花蓮：穿梭街市百年》一書之後，發現手冊中的資料不足和錯誤，所以我們以這本書為整理的主軸，輔以其它書籍和網路資料。

(二)說故事的方式呈現不易

在撰寫本研究的過程中，我們企圖以《帶你回花蓮：穿梭街市百年》一書為主軸，整理出 1940 年代初期和 1970 年代的舊鐵道生活圈的生活重現，想要用說故事的方式帶著讀者一起走讀，卻發現本書所記載的時間較為零散，而且往往用研究的方式去撰寫，整理真的不容易，所以我們用引註的方式來呈現，這樣一來可以減少讀者閱讀故事的困難。但是撰寫過程也讓我們吃足了苦頭，往往在非常零散的時間中慢慢從明禮國小出發，就好像當初我們參加「校訂課程：舊鐵道園區走讀」一樣，一點一滴的拼湊走讀的故事，也時常無意間就掉落在某個日治時期的專有名詞裡。我們真的要說，整理文獻成故事真的很辛苦。也因為時間的關係，我們只能選擇公家機關、學校、道路、銀行、郵局…等等進行初步的重現。

(三)重繪地圖的困難

除了古地圖較為簡略，無法清楚重現鐵道生活區的市街和交通，所以必須重繪之外，我們還遇到說故事方式呈現的困難，這也使得在繪製 1940 年代初期和 1970 年代鐵道生活圈的市街圖時更加難以呈現。

參考書目

- 翁純敏(2007)。《吉野移民村與慶修院》。花蓮市：花蓮縣青少年公益組資協會。
- 張宏婷、郭家瑋、鄧家洋、陳梵如、黎南堂、王淑娟採訪編輯(2017)。《來去吉野村：日本島內移民生活記事》。花蓮：台灣行動研究會。
- 張家菁(1998)。《一個城市的誕生：花蓮市街的形成與發展》。花蓮市：花縣文化。
- 廖高仁(2016)。《縱谷的往事：閱讀 1939 的花蓮港廳》。花蓮縣：鳳林鎮校長夢工廠叢書。
- 黃家榮、葉柏強(2022)。《帶你回花蓮：穿梭街市五百年》。台北：蔚藍文化。
- 劉克襄(2013)。《裡台灣》。台北：玉山社。

附件一、1940年代初期花蓮港市市街圖



附件二、1970 年花蓮市市街圖

