

蘇花改不改—民眾對蘇花改工程延續問題看法之研究

投稿類別：本土關懷類

篇名：

蘇花改不改—民眾對蘇花改工程延續問題看法之研究

作者

張詠忻。自強國中。7年7班

指導老師

林慧貞老師

紀博三老師

壹●前言

一、研究動機

生活在花蓮的我們，訂不到北迴線火車票一直是生活中的痛，而如果要自行開車往返花蓮與北部，台九線的「蘇花公路」便是一條必經之路了。但每當颱風來襲或連日豪雨，新聞上就會出現「蘇花公路封閉」、「蘇花公路只出不進」等字眼，這都是因為落石或崩塌造成的，因此行經蘇花公路也漸漸成為花蓮居民或是外地遊客最心驚膽跳的一段旅程，這個情況在民國 99 年遊覽車遭土石沖落太平洋造成 26 人罹難事件後，達到最高點。

回顧政府欲改善此一現象的作法，民國 80 年代開始，政府即有推動「國道東部公路蘇澳花蓮段(蘇花高)」計畫，可是在進行環境評估十幾年的期間，社會上仍有很多正反不同的意見。於是，在民國 97 年發起的「蘇花公路改善計畫」正是蘇花公路與蘇花高的替代方案。不過在興建蘇花改的過程中，有人覺得興建蘇花改很好，能夠避開危險的蘇花公路；有民眾或團體則認為興建蘇花改會嚴重破壞沿途翠綠的山脈及當地生活的生物，對於生態非常不好。因此民眾們還是維持著兩極的意見。但即使如此，蘇花改仍持續動工至今。

民國 101 年在宜蘭縣南澳鄉挖到的「漢本遺址」，又讓蘇花改面臨了重大危機，這時社會中又有人發起討論，究竟是要留「蘇花改」還是留「漢本遺址」？所以我們就想對民眾熱烈的討論蘇花改的意見做研究，想問問看現在花蓮或是外縣市的民眾對蘇花改的看法是如何，還有對漢本遺址是否要留下的想法為研究的主題。

二、研究方法與目的

本次研究中的資料分別從網路上搜尋與節錄及至圖書館找尋相關書籍，並且利用問卷調查法進行數據統計，希望能夠以實際的量化資料來了解一般民眾對於蘇花改與漢本遺址的想法與意見。問卷調查除了至花蓮火車站進行實地問卷填寫行動，亦藉由網路的便利性搜集在台灣各地區民眾對於此議題的意見。我們嘗試想要知道民眾心裡最確切的想法，到底是支持蘇花改的人多，還是反對的人占多數，也想知道箇中原因。

三、論文大綱

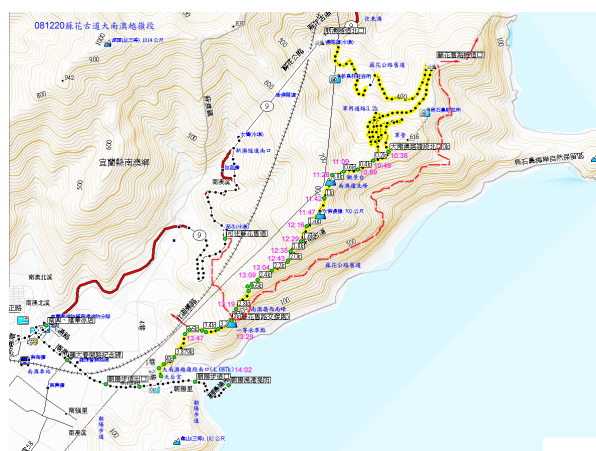
因為蘇花公路歷史悠久，對於蘇花公路的修建因不同年代而有重點與方向，本文欲藉由文獻回顧來認識蘇花公路，接著再介紹蘇花公路改善工程的內容，並嘗試去了解蘇花改可能影響的生態問題，以及最受注目的「漢本遺址」，經過一周回收問卷並做初步統計後，發現支持蘇花公路改善工程進行的民眾還是占大多數。

貳●正文

一、文獻探討

(一)蘇花公路歷史

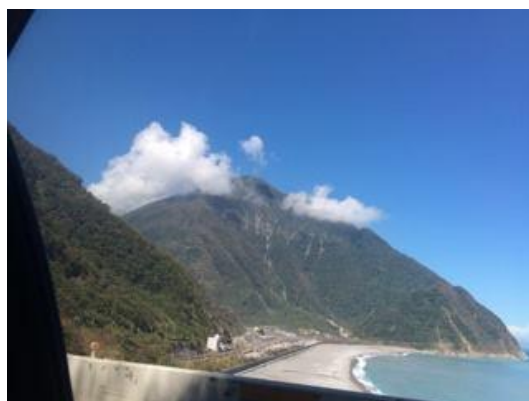
蘇花公路最早以前的歷史是在 1874 年台灣發生「牡丹社事件」，清朝政府爲了開山撫蕃，沈葆楨派遣夏獻綸與福建省羅大春修築理蕃道路，並且被稱爲「北路」，也就是當初的「蘇花古道」(圖一)。日治時期後，因爲原先的路狹窄，不能讓車輛通行，所以他們將路寬拓爲 3.65 公尺寬。並且在太魯閣口到花蓮港路段拓寬爲 14 公尺。在 1932 年全線通車，改稱爲「臨海道路」，還有提供巴士讓乘客搭乘來往宜蘭、花蓮。



(圖一)蘇花古道路線圖

(資料來源：<http://living.donghong.info/blog/?p=2672>)

二次世界大戰後，臨海道路改稱爲「蘇花公路」，「從北往南設有蘇澳、東澳、南澳、谷風、和平與崇德共六處管制站。此時車隊多爲日間通行，頭車必爲公路局之金馬號客車」(李瑞宗，2003)。在台灣鐵路管理局北迴線通車後，蘇花公路客運行使的路線走入歷史，重要的貨運運輸等，也漸漸移至鐵路。蘇花公路成爲景觀道路爲主(圖二)。



(圖二)蘇花公路現狀圖

(二)蘇花改演變、介紹

蘇花公路常會因為落石、坍方而交通阻斷，於是出現了「蘇花高速公路」。蘇花高速公路原本的計畫路線是從宜蘭縣蘇澳交流道開始，到花蓮縣吉安鄉，共要設置 7 處交流道，分別是東澳、南澳、和平、太魯閣、新城、花蓮、吉安。路線全長約 86 公里。目前因為環境評估程序而擱置，而有蘇花公路改善計畫(簡稱蘇花改)的出現。

「蘇花改工程總長度約 38.4 公里，隧道有八座，蘇花改規劃的隧道群，分布在中央山脈北段，穿越蘇澳至大清水間山岳地區」(邵厚潔，2014)。蘇花公路改善計畫的路段有：蘇澳至東澳段，道路線形不佳為容易肇事的路段、南澳至和平段，因為落石坍方阻斷頻繁須改善、和中至大清水段，因路基狹窄而且常常落石坍方，狀況不佳。為持現有的公路通行路段有：東澳至南澳段，因局部路段已經截彎取直，並且一直持續在做路段改善的動作、和平至和中路段，這段路平順且有多處地方是以短隧道通行，並無大礙。如圖三。

蘇花公路改善計畫在規劃階段，為了避免開發行為對於環境過度衝擊，大部分採以隧道以及橋梁式設計，並且使用閒置多年的舊北迴鐵路當作施工與運輸的通道。東部地區地震次數頻繁，因此施工期間的安全等問題，是這次工程最大的關鍵。在隧道貫通部分，「武塔隧道於 104 年 4 月 11 日舉辦貫通典禮、谷風隧道因是位於鼓音斷層區，為順向坡崩積形態之高風險施工區域。」(邵厚潔，2016)



(圖三)蘇花改路線圖

資料來源：<http://opinion.udn.com/opinion/story/7854/1583056>

(三)漢本遺址

漢本遺址是 2012 年 3 月 5 日蘇花改工程在開挖谷風隧道南口的邊坡時，有位負責工程的考古隨行人員到工程附近的小吃店用餐，赫然發現從工地運輸出來的土方裡閃爍著物件，發現居然有大量拍印紋的陶器殘件還有石環、鐵渣等。立刻通報宜蘭縣政府文化局，工程停工，經由專家勘查過後，發現了當處的文化層非常豐富，是一個長久居住在此地的史前聚落所形成的遺址。

漢本遺址是新石器時代晚期的遺址，專家經由仔細的研究後，才理解了漢本人選擇這塊遺址的理由，「他們擅長航海，這裡既方便出海也能避免與其他平地人來犯。漢本正好在蘭陽與奇萊平原正中間，占據得天獨厚的位置。(楊子磊，2016)」根據出土遺物的分布位置，漢本遺址大致位在漢本車站南側與和平溪北岸之間，聚落建築的遺跡集中分布在鐵道西側(陳歆怡，2015)。而遺址的百分之 70 都涵蓋在蘇花改工程的範圍之內。文化局決議對漢本遺址進行搶救挖掘工程。

當時的漢本人沒有穿山而過的鐵路，也沒有方便的蘇花公路，只有一條快速道路—黑潮，利用海流、風、和日月星辰的助力，駕著小舟縱橫海洋，「他們是這座島最早的台商，沿著巴士海峽到呂宋島，再到中南半島，交易玻璃珠、瑪瑙珠、青銅等舶來品，帶回冶煉金屬的技術(陳歆怡，2015)」。整體而言，對於台灣史前歷史的文化價值極為重大。

(四)蘇花改勘查

105 年 10 月 2 日我們進行了這次研究的主題「蘇花改」實際勘查，分別去了第一個「仁水隧道」新建工程的所在地(圖四)，圖中的工人正在挖通隧道(圖五)，而從山裡挖出的土石則放在一旁；我們繼續往北走時還看到了「中仁隧道」的工程進行(圖六、圖七)。然後沿路想尋找漢本遺址所在地的過程中看見蘇花改工程的高架橋興建到一半則停工，目前還未完全完工(圖八)。



(圖四)仁水隧道興建看板



(圖五)仁水隧道興建工程進行



(圖六)中仁隧道興建看板



(圖七)中仁隧道興建工程進行



(圖八)蘇花改工程高架橋興建

到達了漢本目的地，因為漢本遺址禁止進入，因此沒有機會進入拍攝照片。回程的路上，在車上看到的風景又是另一樣的，我看到了山另一邊的形貌，山呈現的是被人類開挖而成「凹凸不平」且山壁「光禿」的模樣(圖九)與左邊的海形成天差地別的形態(圖十)。



(圖九)右方的山有光禿情形



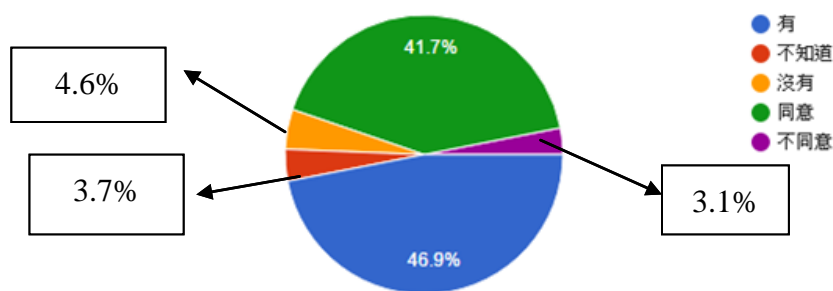
(圖十)左方有漸層的海

二、研究結果：

研究小組共發出 335 份問卷，回收 335 份，其中有效問卷 326 份，無效問卷 9 份。各項統計結果如下：

(一)問題一、我曾經有自己開車(或坐車)行經蘇花公路。

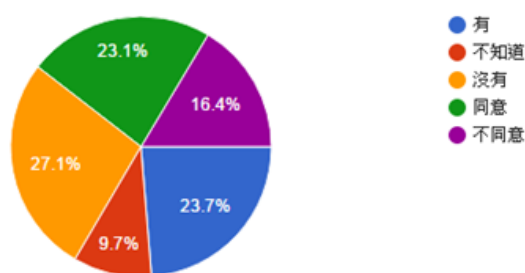
問卷結果，選擇有(同意)的人有 88.6%、選擇不知道的人有 3.7%、選擇沒有(不同意)的人則有 7.7%，顯示蘇花公路使用率高，大多數人均曾經走過蘇花公路(如圖十一)。



(圖十一) 問題一統計圖

(二)問題二、我曾經在行經蘇花公路時，有遇過落石而交通阻斷。

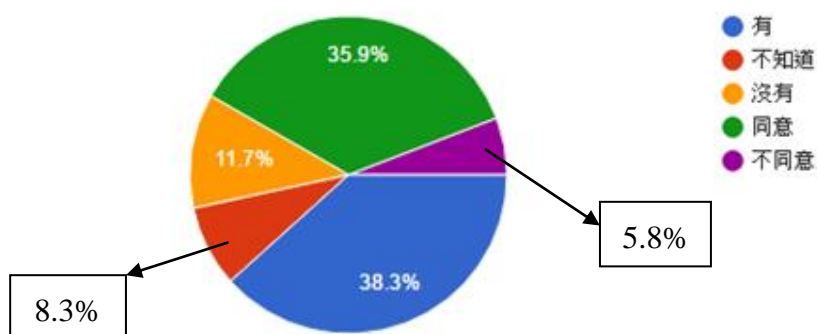
問卷結果，選擇有(同意)的人有 46.8%、選擇不知道的人有 9.7%、選擇沒有(不同意)的人則有 43.5%，有將近半數均曾因蘇花公路落石而阻斷交通，蘇花公路自然災害發生亦偏高(如圖十二)。



(圖十二) 問題二統計圖

(三)問題三、我曾經在行經蘇花公路時，感覺心驚膽跳。

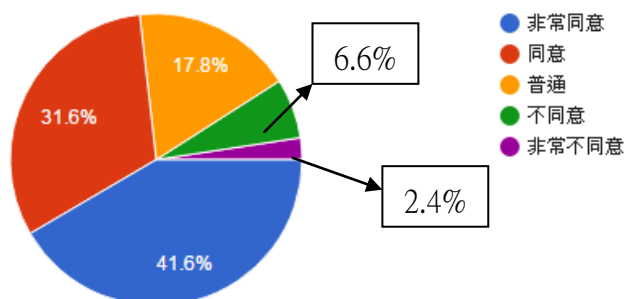
問卷結果，選擇有(同意)的人有 74.2%、選擇不知道的人有 8.3%、選擇沒有(不同意)的人則有 17.5%，大多數人經過蘇花公路時均會感到擔憂及害怕(如圖十三)。



(圖十三) 問題三統計圖

(四)問題四、我知道「臺9線蘇花公路山區路段改善計畫(蘇花改)」。

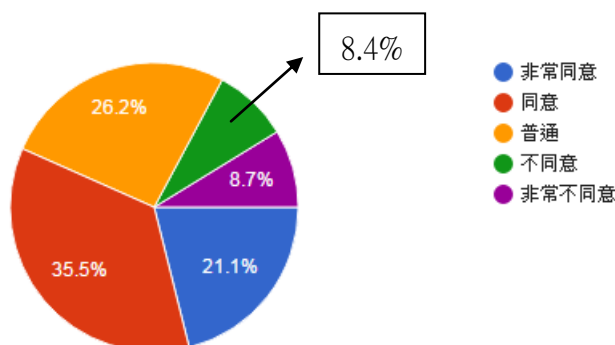
問卷結果,選擇非常同意的有 41.6%、同意的有 31.6%、普通的有 17.8%、不同意的有 6.6%、非常不同意的有 2.4%,因此高達 73.2%的民眾均知悉有蘇花改善工程(如圖十四)。



(圖十四) 問題四統計圖

(五)問題五、「蘇花改」工程會影響當地的生態環境。

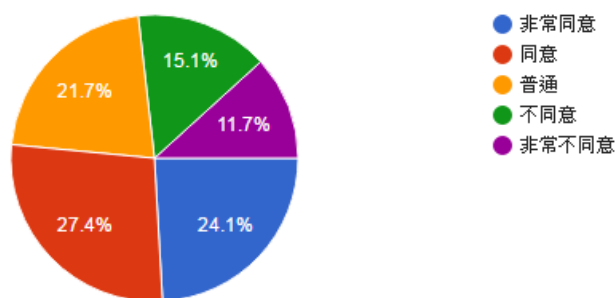
問卷結果,選擇非常同意的有 21.1%、同意的有 35.5%、普通的有 26.2%、不同意的有 8.4%、非常不同意的有 8.7%,因此大部分民眾均認為蘇花改工程會影響當地生態環境(如圖十五)。



(圖十五) 問題五統計圖

(六)問題六、「蘇花改」工程挖到「漢本遺址」,應立即停工,並現況保留「漢本遺址」。

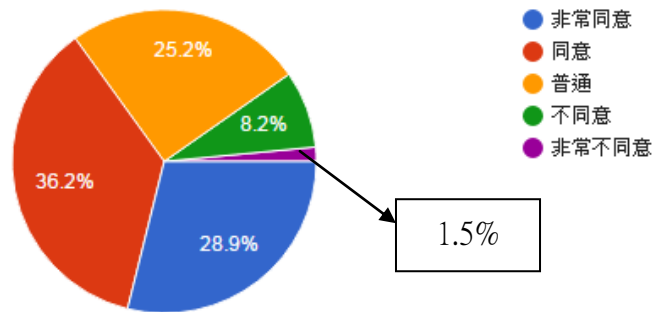
問卷結果,選擇非常同意的有 24.1%、同意的有 27.4%、普通的有 21.7%、不同意的有 15.1%、非常不同意的有 11.7%,因此有高達一半民眾認為保留漢本遺址較為重要(如圖十六)。



(圖十六) 問題五統計圖

(七)問題七、蘇花改有符合「給花蓮人一條安全的路」原則。

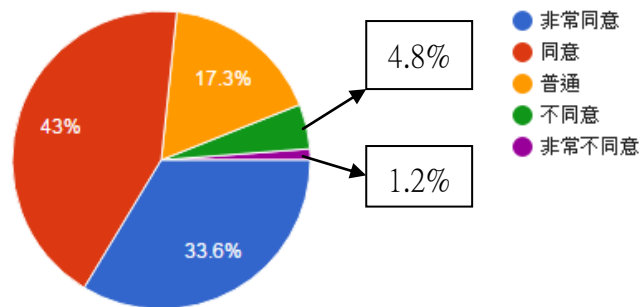
問卷結果，選擇非常同意的有 28.9%、同意的有 36.2%、普通的有 25.2%、不同意的有 8.2%、非常不同意的有 1.5%，因此蘇花改工程亦符合大部分民眾的期待(如圖十七)。



(圖十七) 問題七統計圖

(八)問題八、「蘇花改」工程完工後，將提昇蘇花公路的運輸量。

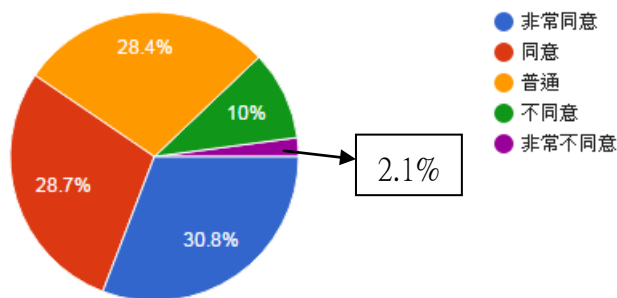
問卷結果，選擇非常同意的有 28.9%、同意的有 36.2%、普通的有 25.2%、不同意的有 8.2%、非常不同意的有 1.5%，因此大部分民眾都認為完工後的蘇花改將可增進其使用率(如圖十八)。



(圖十八) 問題八統計圖

(九)問題九、我支持「蘇花改」這項工程。

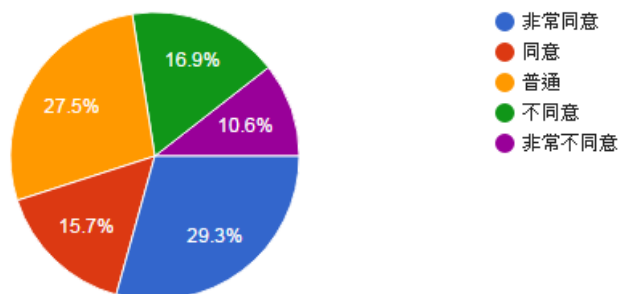
問卷結果，選擇非常同意的有 30.8%、同意的有 28.7%、普通的有 28.4%、不同意的有 10%、非常不同意的有 2.1%，因此有近六成的民眾支持蘇花改工程興建及完工(如圖十九)。



(圖十九) 問題九統計圖

(十)問題十、蘇花改還是不符合花蓮人的需求，我支持興建蘇花高速公路。

問卷結果，選擇非常同意的有 29.3%、同意的有 15.7%、普通的有 27.5%、不同意的有 16.9%、非常不同意的有 10.6%，超過 40%民眾支持興建蘇花高速公路(如圖二十)。



(圖二十) 問題十統計圖

參●結論

- 一、問卷結果中支持蘇花改工程占 59.5%的民眾，另將居住花蓮與台東縣的民眾特別拉出來計算，當中有 61.6%都支持蘇花改工程進行，可見蘇花公路對於花東居民影響性大，為東部民眾對外重要之交通道路。
- 二、問卷結果中支持漢本遺址占 51.5%的民眾，但另將居住花蓮與台東縣的民眾特別拉出來計算，當中僅有 48.5%的民眾支持留下漢本遺址，相較居住其他縣市的民眾，居住花蓮與台東縣的民眾確實支持保留遺址比率低，可能是因對外交通之便利性對於花東民眾重要性大。
- 三、問卷結果中支持興建蘇花高速公路占 45%的民眾，但另將居住花蓮與台東縣的民眾特別拉出來計算，花東的民眾有 46.7%支持興建蘇花高速公路，兩者相差較小。
- 四、綜上所述，目前社會大眾確實對於蘇花改繼續興建或是保留漢本遺址各有支持的民眾，勢力難以評估，一般人對於兩者之取捨亦會有所矛盾。因地理環境之影響，蘇花公路是花東民眾重要之對外道路，但近年來蘇花公路路況持續惡化，危險性持續升高，花東民眾確實需要一條安全回家的路，但若將居住花蓮、台東之民眾意見特別篩選出來分析，可明顯看出高比例的民眾是支持蘇花改工程完工。

肆●引註資料

一、交通部公路總局蘇花公路改善工程處。

於 2016 年 10 月 4 日取自：<http://suhua.thb.gov.tw/default.aspx>。

二、經典雜誌—搶救千年漢本遺址 揭開東台灣人群流動之謎。

於 2016 年 10 月 4 日取自陳歆怡(2015)：<http://www.rhythmsmonthly.com/?p=29552>

三、邵厚潔(2014)。台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫--二部曲。財團法人光啓文教視聽節目服務社。

四、邵厚潔(2016)。台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫—四部曲。財團法人光啓文教視聽節目服務社。

五、李瑞宗(2003)。蘇花道今昔。內政部營建署太魯閣國家公園管理處員工消費合作社。