

貨運樞紐—花蓮港驛與臨港線

文／黃雯娟（國立東華大學臺灣文化學系教授）

1939年，對於東臺灣花蓮而言，是一個承載時代轉折與發展的關鍵年份。這一年，歷經八年艱辛修築的花蓮港第一期工程正式竣工，這座採用先進陸掘式技術的現代化港口，打破花蓮長期以來「有海無港」的困境，成為連接東臺灣與外界的海上門戶。



▲花蓮港築港前，輪船無法停靠海岸，須靠駁仔船接駁。（圖片提供／葉柏強）

同年，花蓮港驛至東花蓮港驛的鐵路同步完工，稱之為臨港線。9月20日，貫穿花蓮港街市的鐵路線如期通車營運，沿線設有入船（民立）、日出（新村）、米崙（美崙）、東花蓮港（花蓮港）等車站，將港口與內陸腹地緊密串聯，開啟貨運的新格局。臨港線的開築，也見證花蓮港街市的發展。

花蓮港興築前的貨物運輸

花蓮舊名洄瀾港，地名有個「港」字，實際上花蓮的海岸線相當平直，沒有稱得上港口的地方。一大片海灘使大型船舶只能透過小船接駁旅客與貨物，同時缺乏可避風的地形屏障，冬季東北季風侵襲下更難以靠泊。

當時主要的船隻停泊地點位於花蓮溪與美崙溪之間（今南濱太平洋公園附近），但這裡只是一個海灣，並無碼

頭，因水深不足，大輪船無法直接靠岸，必須依靠駁仔船接駁，駁仔船近海岸時，由當地阿美族壯丁拉牽至岸邊。由於南濱海濱風浪不穩定，駁仔船也無法靠岸時，客貨運輸即面臨斷航。

1909年臺東線鐵路開工，第一段工程於1910年2月1日開始建設花蓮至璞石閣（今玉里）間的輕便鐵路，1917年5月17日完工。花蓮港驛則首設於1910年12月16日，為方便船隻貨物輸運，1911年鋪設鐵軌到南濱，稱為「海岸驛」。1912年1月14日海岸驛開始營運，但並無定期班次行駛，須有船隻停泊花蓮港時才有火車通行。

此一困境在1920年9月1日第五任花蓮港廳長江口良三郎上任後，出現改變契機。江口向總督府申請經費建港，總督府以花蓮並無產業發展拒絕，江口乃

改申請3萬元經費建造一座突堤。但這突堤並無什麼效果，直到1926年臺東線鐵道全線通車，總督府為開發及取得東部資源，並吸引日資前往投資，1931年開啟「花蓮港興築計畫」，花蓮港街市開始展現不同面貌。

築港計畫與臨港線的串聯

1930年，臺灣總督府交通局擬訂五年的全島港灣調查計畫，同年完成花蓮港的調查。依據調查結果，港口選址於米崙附近，計畫在海上建造堅固的防波堤，挖掘內側的陸地，將大量沙土去除後引入海水，即現代化「陸掘式港灣」。1931年，日本國會通過花蓮港建港預算案，啟動築港工程，以總經費742萬日圓開始修築花蓮港街米崙（現名美崙）的商港，分七年工期興建；後因預算問題延期兩年。最後第一期工程於1939年10月2日開港，是日本史上第一座現代化陸掘式港灣，築港完成後，南濱成為「舊港」。

花蓮港開港後，同時開通基隆與花蓮港間的定期航線，由大阪商船株式會社的武昌丸與貴州丸負責運輸，每日一



▲花蓮港的興築與臨港線。（資料來源／《花蓮港築港概要》《臺灣銀行所藏日治時期文書》，1935年，中研院臺史所檔案館數位典藏）

班往返，晚間九時從基隆港出發，上午7時抵達花蓮港；返程由花蓮港於晚間9時出發，第二天上午抵達基隆，標誌花蓮港正式具備對外貨運能力，進入貨運快速發展期。

竣工後的花蓮港建成三座碼頭，可同時停靠3艘4,000噸級船隻，擁有每年20萬噸的貨物吞吐量，較築港前每年僅8.3萬噸的貨物裝卸量大幅躍升，運費也因航運與鐵路轉運的完善大幅降低，徹底改變東部貨運不便的困境。港區成為東部唯一的大型重化工業地帶，生產鋁、金屬、氮肥等工業原料，大型工業會社相繼進駐，如東臺灣電力興業株式會社、電氣化學五大會社及東部水產株式會社等。因此，港口有擴建需求。

1941年，為配合戰時軍需工業發展，殖民政府擬訂「花蓮港第二期擴建計畫」，投入500萬日圓經費，計畫將貨物裝卸量提升至每年100萬噸，進一步擴大貨運規模，並新增兩座貨運碼頭，配套延伸臨港線支線及擴建花蓮港驛倉儲設施，以提升轉運效率。但受太平洋戰爭爆發影響，物資短缺導致工程進度延宕，加之美軍空襲破壞，第二期工程直至戰爭結束仍未完工，花蓮港貨運規模的擴張也因此受阻。

即使如此，1939年至1944年間，花蓮港的貨運量仍保持穩定增長，1940年貨運量達32萬噸，1942年突破40萬噸；1944年因戰時影響略有回落，仍維持在38萬噸左右，成為殖民政府在東部的重要貨運樞紐，而花蓮港驛與臨港線的接

駁運轉更提供了有力的支撐。

臺東線鐵道於1926年全線完工通車，在花蓮港築港時，為方便工程運輸，開始鋪設花蓮港車站到築港工場段鐵道，1939年9月20日完工，稱之為「花蓮港線」，也就是「臨港線」的主要路段。1939年花蓮港開港時，臨港線同時加入港區的貨物輸運；1912年開始營業的南濱舊海岸線，則因功能萎縮在1941年廢止營運。

隨著花蓮港與臨港線的發展，花蓮港市街持續擴張，尤其沿臨港線向北到花蓮港的美崙地區。

貨運樞紐形成與市街擴張

花蓮港驛與臨港線是臺灣東部重要的鐵路貨運系統，連接花蓮市區與花蓮港。臨港線作為花蓮港的貨運通道，其路線規畫與支線延伸均圍繞花蓮港驛與花蓮港貨運需求而展開。

1909年，花蓮港廳由臺東廳獨立出，都市計畫隨之展開，規畫之初已考量建造東線鐵路。1897年1月臺灣鐵道隊開始探勘花蓮港地方鐵路路線，1910年2月開始建設花蓮至璞石閣（今玉里）間的輕便鐵路。1910年花蓮港火車站竣工，鐵道沿線周邊的行政單位、學校等設施帶來第一批居住花蓮的公務人口。隨著行政中心確立，移民人口不斷增加，初期規畫開發的土地不敷使用，1913年著手進行市區計畫擴張，將鐵道南側的紅毛溪兩岸（今溝仔尾，自由街）皆納入範圍，現花蓮舊市區棋盤式街道規畫即源於此次都市計畫擴張。



▲花蓮港市區計畫圖。（資料來源／《花蓮港廳報》第344號，1934年）

1926年蘇花道路開通後，原屬平野區的美崙即劃入花蓮港街範圍；1931年，隨著花蓮港築港工程啟動，美崙地區的擴大都市計畫一併展開。1934年2月14日花蓮港廳公布「花蓮港市區計畫」，將美崙納入主要的都市擴張區域，包含新設大道（今中美路）、公園、官署與學校等設施。為運輸築港材料，從市區經北濱到米崙（今美崙）地區的臨港聯絡鐵道也開始興建，1939年築港完成後成為客貨兩用之臨港鐵道，開啟港市一體的工業化發展，受惠於花蓮港與工業區發展，美崙成為花蓮市全新發展的都市地帶。

1937年郡街庄制實施後，花蓮港街轄花蓮港、美崙、豐川、宮下、佐倉五大字區，都市框架漸穩固；1940年花蓮港街升格為花蓮港市，成為東部首個市級行政單位，公共設施逐步完善，學校、醫院、通信等基礎陸續落地，標誌日治時代花蓮市街的形成與擴張完成。



▲日治時期花蓮港驛。（圖片出處／《東臺灣展望》，1933年）

花蓮港驛不但是花蓮市街的中心，也是貨物中轉的核心節點；隨著花蓮港貨運量提升，臨港線也延伸出多條支線，將內陸貨源直接運送至花蓮港驛，再通過臨港線運送至花蓮港碼頭，大幅提升貨運轉運效率。花蓮港驛周邊（今中正路、中華路一帶）逐漸形成行政與商業核心區，聚集花蓮港廳辦公機構、銀行、市場等公共與商業設施；美崙地區則被規畫為新市區與工業區。

隨著花蓮港驛貨運量的提升，臨港線沿線設立入船（後更名為民立站：位於五權街與海岸路交會處）、日出（今花蓮港陸橋下）、米崙（復建後的米崙車站）、東花蓮港（今花蓮港車站）等車站，此段路線除貨運之外，也開放載客，周邊逐步形成人口與商街的聚集地，花蓮港驛周邊的市街亦持續擴張，推動花蓮港街市範圍不斷向外擴大。

隨著太平洋戰爭爆發，戰時軍需貨運需求增加，殖民政府對花蓮港驛與臨港線進行應急升級：擴建花蓮港驛的貨物堆場與倉儲庫，新增貨物轉運月臺，

提升每日貨物中轉能力至800噸；延伸臨港線支線至花蓮港軍用碼頭，新增兩列軍用貨運列車，專門承接軍需物資的轉運，不僅承擔民用資源運輸，更成為戰時軍需貨物的重要轉運樞紐。但受戰時物資短缺與美軍空襲影響，1944年後二者的運轉受一定阻礙，貨物轉運量略回落，直至1945年日治時代結束。

結論

日治時代花蓮港驛與臨港線的興築與發展，是日本殖民政府基於東臺灣資源開發與經濟布局的重要產物，更是花蓮從傳統濱海聚落向現代工商業街市轉型的核心推動力。其作為東臺灣貨運樞紐的形成，徹底改寫花蓮長期「有海無港、貨運梗阻」的發展困境。

殖民政府的基礎建設，客觀上打破東臺灣長期閉塞的發展狀態，完善東部的交通與貨運體系，推動花蓮臨港工業的初步發展，也帶動區域街市與社會經濟的繁榮，為戰後花蓮港進一步發展與東臺灣的經濟建設，留下重要的基礎設施與產業基礎。

戰後，花蓮港驛更名為花蓮車站（舊站），隨著北迴鐵路通車，舊站失去車站功能，臨港線大部分路段也拆除，僅保留花蓮港到北埔的貨運鐵路，但其開創的「港鐵聯動」模式與貨運樞紐格局，仍持續影響花蓮港的發展。花蓮舊車站改為花蓮鐵道文化園區，也讓這段承載時代轉折的歷史，成為花蓮城市記憶的重要組成部分，見證花蓮從洄瀾港到現代港口城市的發展歷程。📍