

# 鐵道與東臺灣街區近代轉型

文・圖片提供／葉柏強（花蓮文史工作者）

花蓮舊稱洄瀾，臺東舊稱卑南覓，早在漢人移居前，就已經有許多原住民族在此居住生息；直到十七世紀康熙年間，始有漢人前來。1696年，卑南覓等65社歸附清廷，自此東臺灣正式為清廷所治理。

雖然花蓮、臺東同屬東臺灣，但兩地發展條件並不一致。本文以臺東街、花蓮港街的形成為例，闡述花東鐵道與街區的近代轉型。

## 鐵道與臺東街的形成

臺東在清廷設治的情況下開發較花蓮早，早期的聚落發展較集中於卑南平原及海濱地帶，對外交通亦依賴海運與山徑。清領時期臺東市街尚未形成近代都市，漢人聚落主要分布於寶桑庄及其後發展出的卑南街一帶，約當今臺東市寶桑里及周邊區域，為漢人移民與卑南族、阿美族往來交易的重要據點。

清廷甲午戰敗後，1895年《馬關條約》簽定割臺，臺東知州胡傳離任，日本殖民政府進入，1896年4月設臺南縣臺東支廳，東臺灣正式為日本統治。1897年，臺東脫離臺南獨立設治，稱臺東廳，卑南街為廳治所在。1919年卑南街改稱臺東街，即現在的臺東市。臺灣總督府經實地勘查後，認為若要開發後山資源，臺東街須建立完整的陸路運輸系



▲ 1922年啓用的臺東停車場。

統，其中最重要者為「臺東線」鐵道。鐵道的興建像是塊巨大的磁鐵，使臺東的發展重心由舊有卑南街轉向臺東驛一帶，近代市區遂逐步形成。

隨著鐵道的興築，臺東街也隨之建設。1913年，臺東廳進行市區改正計畫，將清代所見不規則的道路改為寬闊的棋盤式街區，當時主要將街區分為北町、新町、寶町、榮町以及南町，同時興建廳舍、法院出張所、郵便局、銀行、公司商號、醫院等新式建築，並以臺東驛為市區發展中心，在臺東驛前方劃出一條筆直寬闊的驛前通，並以此為基準建立現代化的街廓；車站南側則是行政與經濟的中樞本町（現今中山路一帶），臺東廳舍、臺東郵便局、臺灣銀行臺東支店均位於此處。現今的舊街區便是因此於1920年代中後期定型。

鐵道對臺東市區的影響，也反映在產業運輸與市街擴張上。1922年，鐵道



▲日治時期的臺東寶町。

部收購臺東製糖株式會社鐵路後，臺東驛與馬蘭驛逐漸成為市區重要的運輸節點，其中馬蘭站以貨運為主，與鄰近臺東糖廠往來密切。砂糖以及相關物資藉由鐵道進出，不僅強化了市區交通樞紐的地位，也促使車站周邊道路、設施與生活空間逐步調整，進而影響臺東近代街區的形成。市街的發展重心因此逐漸由舊有卑南街周邊，轉向臺東驛及其附近道路展開；車站周邊的街廓、設施與商業活動，亦隨之增加。可以說，臺東近代市區的形，與鐵道建設及其所帶動的產業運輸有密切關聯。

臺東驛在1922年設站後，帶動臺東街區的擴張，戰後改稱為臺東車站，依然是花東線鐵路的重要樞紐。1982年東部鐵路拓寬改線後，臺東市區鐵道的角色開始轉變；1991年南迴鐵路通車，臺東新站成為轉車站，舊站的重要性明顯下降，至2001年市區鐵道廢除，臺東舊站正式停用。儘管如此，日治時期市區改正奠定的道路與街廓格局，至今仍可

在臺東市中心辨識出過去的痕跡。臺東由清代的區域性交易聚落，轉變為具近代城市規模的地方中心，鐵道建設實為其中不可忽視的因素。

### 鐵道與花蓮街的形成

花蓮近代市街的形成，並非一開始便在今日的花蓮市區，而是經歷了由舊港轉向新港，再由行政設治與鐵路建設逐步推動的過程。

清末所稱的花蓮港街，原位於花蓮溪出海口北側，為東臺灣早期漢人活動、物資轉運及軍事駐防的重要據點。惟此地緊靠花蓮溪出海口，地勢較低，且易受海浪與水患影響，作為都市發展的條件極不理想。這時期的花蓮港街被稱為舊港；花崗山鯉浪港稍後也有漢人移住，被稱為新港。

1899年，臺灣總督兒玉源太郎巡視東臺灣後，認為原花蓮港街距海過近，安全性堪虞，遂決定將市街移往鯉浪港新港一帶。1900年，花蓮港出張所遷往新址，新港取代舊港，成為新的花蓮港街。此舉的意義不僅在於行政機關換址，更在於城市重心自狹隘的海口聚落轉向寬闊且較適合規畫的奇萊平原，為後來的市區改正與街廓擴張預作準備。就地理位置而言，現花蓮市區的大致範圍，即是在這次遷移後逐步形成。

1909年，花蓮港脫離臺東廳置花蓮港廳，成為獨立行政區，花蓮港街的建设亦隨之展開。從當時的市區改正資料可見，原本清代的新港街拆除，改為棋盤式街道規畫，並將官廳、學校、醫

療設施與民間街區分別配置。花蓮港驛所在的黑金通（今中山路）成為街道主軸，此階段的花蓮港街已由十九世紀自然形成的街庄，逐步轉變為由官方主導規畫的近代都市空間。

在這段過程中，鐵路的影響不可忽視。最初賀田組在花蓮港進行移民事業時，就已經興建輕便軌道，其後總督府為了更有效開發花東縱谷，1909年起開始興建臺東線鐵道。1910年花蓮港驛動工，次年第一代花蓮港驛完工，1917年花蓮港至璞石閣間鐵道通車，璞石閣因此改名為玉里。1926年花蓮港到臺東全線通車，花蓮港驛成為花東縱谷旅客與貨物流通的主要門戶。

鐵路對花蓮港街的影響，在於它連結了海運與陸運，帶動花蓮港成為轉運重心。由於當時花蓮對外運輸僅靠海運，花蓮港築港前，貨物僅能從南濱海岸轉運，也因此車站設在南濱海岸旁，車站所在的黑金通成為花蓮港街最繁盛的道路，其一側多為官署及公共建築：花蓮港廳、臺灣銀行花蓮港支店、花蓮

港郵便局、總督府花蓮港醫院等；另一側發展為商業與居民生活空間，主要以稻住通和筑紫橋通等街道為主，商店、旅館、咖啡廳、工廠等皆集中於此。

換言之，花蓮港街的繁榮並非單靠官廳設置而來，而是在港口、車站與市區道路彼此配合之下逐漸形成。市街空間之所以得以擴張，也與鐵道運輸帶來的穩定人流與物流有關。而黑金通（今中山路）、稻住通（今中華路）、筑紫橋通（今中正路）三條道路所圍起來的三角形，從日本時代一直到現在，始終是花蓮市內最熱鬧的區域，有「金三角」盛名。

隨著1980年北迴鐵路通車，另建花蓮新站，原本的花蓮車站在鐵路東拓完成後被廢止，花蓮新站取代舊車站，成為新一代的花蓮車站，原本的舊市區隨著車站遷移，人氣逐漸黯淡。其後花蓮市發展重心雖隨車站遷移而轉變，然舊市區街廓格局與道路軸線仍大致延續，見證花蓮港街由港口聚落轉化為近代都市的歷程。☒



▲1931年完工的第二代花蓮港驛。



▲遠眺花蓮港街。