

附件一

深度訪談問題

	受訪者	問題
台 鐵 管 理 單 位	陳朝興（總顧問）	1 鐵路交通作為生態旅遊之運具，台鐵如何扮演與週邊旅遊資源整合之角色？ 2 台鐵針對花東地區轉型之構想與策略？ 3 車站及附屬鐵道設施活化再利用之想法？
	站長	1 鐵路交通作為生態旅遊之運具，台鐵如何扮演與週邊旅遊資源整合之角色？ 2 台鐵針對花東地區轉型之構想與策略？ 3 針對該車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？ 4 台鐵部分車站站體空間，廢站後對旅遊的影響？
縣 府 部 門	城鄉發展處周惠文副處長	1 台東地區之整體觀光發展是否需要台鐵轉型配合？ 2 鐵路交通作為生態旅遊之運具，台鐵如何扮演與週邊旅遊資源整合之角色？ 3 未來車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？ 4 花東旅遊系統及特色強化的願景？
	綜合建設科長江慧卿科長	1 台東地區之整體觀光發展是否需要台鐵轉型配合？ 2 鐵路交通作為生態旅遊之運具，台鐵如何扮演與週邊旅遊資源整合之角色？ 3 未來車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？ 4 針對花東鐵道的再利用已有陸續發展，未來有無與台鐵相關發展之計畫進行？
地 方 部 門	池上鄉李業榮鄉長	1 鐵路交通作為生態旅遊之運具，地方如何與台鐵共同進行週邊旅遊資源之整合？ 2 車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？ 3 在鐵道旅遊或縱谷旅遊系統中池上鄉的定位與優勢？
	關山鎮吳昌噉秘書	1 鐵路交通作為生態旅遊之運具，地方如何與台鐵共同進行週邊旅遊資源之整合？ 2 車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？ 3 在鐵道旅遊或縱谷旅遊系統中關山鎮的定位與優勢？
	鹿野鄉洪飛騰研考員	1 鐵路交通作為生態旅遊之運具，地方如何與台鐵共同進行週邊旅遊資源之整合？ 2 車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？

	3 在鐵道旅遊或縱谷旅遊系統中鹿野鄉的定位與優勢？
海端鄉觀光暨休閒農業課邱俊彥課長	1 鐵路交通作為生態旅遊之運具，地方如何與台鐵共同進行週邊旅遊資源之整合？ 2 車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？ 3 在鐵道旅遊或縱谷旅遊系統中鹿野鄉的定位與優勢？
台東劇團劉梅茵團長	1 鐵路交通作為生態旅遊之運具，台鐵如何扮演與週邊旅遊資源整合之角色？ 2 目前經營管理面臨的課題？ 3 鐵道旅遊可能帶來的契機及活動需求？ 4 鐵道空間與設施再利用與活化的其他想法？
賓朗社區發展協會簡文雄理事長	1 鐵路交通作為生態旅遊之運具，台鐵如何扮演與週邊旅遊資源整合之角色？ 2 目前經營管理面臨的課題？ 3 鐵道旅遊可能帶來的契機及活動需求？ 4 鐵道空間與設施再利用與活化的其他想法？



附件二

訪談內容逐字稿

5/13 (三) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 台東劇團團長 劉梅英，以下簡稱劉

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間 33 分 37 秒

梁：他的旅遊人潮較少，所以生態旅遊也是比較適合小宗的旅遊，所以這地方可以提供這樣子的地點，那剛好鐵道也是生態旅遊的用具，我主要探討是從池上到台東新站加上台東舊火車站的馬蘭來和賓朗站

劉：所以你的生態旅遊指的是鐵道旅遊這部份

梁：對，因為我們生態遊講的是比較自然生態這部份。對，因為一般定義比較偏於到一定點去玩遊，那我是希望從旅遊的一開始從你開始搭乘火車到當地怎樣做一個接駁和周邊資源做串連。

劉：所以你的生態就不盡然是自然這東西。

梁：對，包含人文和自然周邊，想請問假設當一個鐵路交通作為生態旅遊運具，從你們觀點，那台鐵應該扮演什麼樣的角色？

劉：台鐵應該扮演什麼樣的角色，我覺得這東西應該分兩層面，一個層面就是我台東人民觀點出發，一個就是綜觀以台灣鐵道的問題來看。我不知道你這次要我特別講鐵道藝術村還是說？

梁：都可以，那我這次比較希望著重鐵道藝術村，因為我比較希望了解這部份發展。

劉：那如果鐵道藝術村這部份的話，現在我們的火車沒有到這裡你知道嗎？

梁：恩，我知道，火車只有到新站而已。

劉：對，o k，所以這對你來講是o k的，這東西是可以的。

梁：對，他以後會變成一個旅遊點再向外擴散。

劉：對，我不曉得你現在鐵道旅遊裡面的火車扮演多重要的工作，因為其實這兩件事情，這題目非常大，就好像我們藝術村一樣，我們叫鐵道藝術村，以前它只是一個火車站，所以它可以叫做鐵道的藝術村，重點是在第一件事情還是說它是一個鐵道加藝術村兩件事情。我們現在藝術村的發展是往鐵道加藝術村這兩件事情，那我們也覺得這個是文建會的鐵道藝術網絡裡面跟人家不一樣的特色。它們雖然都是在火車站的後頭，火車站都還在基本上都看得到火車這件事情，可是它們還是著重在藝術的創作、發表或展覽這件事情上。我們這裡是唯一火車站不見漸漸毀掉的，可是它整個移掉之後整個舊場子遺留在這邊，他變成是一個開放性博物館（open museum），就是一個文化一個遺物一個就真的在這裡，那我們就會加強鐵道藝術村這件事情。我們嘗試在一個運動的方式運作。開拓協助民俗村，因為你剛剛問我鐵道在觀光旅遊裡面它應該扮演什麼樣的角色？那我想倒回來問是你的工具是火車為主嗎？

梁：對。

劉：其實火車是唯一的主要的交通工具，那台鐵應該要扮演非常便利的交通，至少在往返上，現在台鐵有觀光號列車，但觀光列車主要是針對於觀光團的，現在的散客要去買的話都要很早很早以前預訂，不然其實座位是

非常少的。因為我現在到玉里開會，剛好那班次列車符合我回來時間，那剛好又是觀光號列車，所以要很早以前去訂，不然位置是非常少，釋放出來的是非常少的。

梁：對，不然就是要去跟旅行社買。

劉：對，所以我覺得這又變成是我們台灣某一種現象，透過旅行社，可是又造成另一種不同壟斷，變成我們一般民眾很難到這種車票，所以如果台鐵這樣的一個理由方式是鐵路的交通工具的話，台鐵局只需要提供一個便利的方式，但也是現實它必須考量它的成本、時間，也不是天天開就一定好，這也要符合環保議題。現階段台鐵是有些很大的問題，但是我覺得是它整個結構的問題，有時候也不是我們這邊講講就有很大的改變。我覺得最重要的是台鐵本身有沒有做旅遊開發這項，若台鐵本身有意識到鐵路旅遊是在台灣這個地方，民眾不見得是台灣人，有可能是外國人。其實很多觀光客，尤其是日本他們非常喜歡鐵道旅遊，那歐洲因為他鐵道旅遊條件很鄰近。所以基本是就沒有這樣的問題，對她們來講火車旅遊是很悉鬆平常的事情，可是因為我們是島國，所以鐵路局也沒有想要開發鐵道旅遊這一塊，如果有，它就必須要去設計，包括不同的點，然後不同的接駁方式的時間和班次等等。

梁：但它目前在營運上好像只負責運輸，所以像有些周邊的設施改善和一些站鐵的改善都是縣政府在做...

劉：對，應該是說文建會裡的閒置空間。基本是如此，所以它其實沒有太思考這些事情。它們可能增加它們的收入阿，對她們來講收入最重要，它們雖是國營事業，我就已經把你載來載去，一個運輸的功能。它如果觀念知道經由這樣的觀光產業可以帶動它們的台鐵不同地段、不同區段的收入的話，那可能是比較大，因為它們也是一個營利事業，它可能賠錢大家來賠，所以這東西可能要從台鐵局這角度出發。台鐵可能不做這樣的思考，現階段你說的池上到台東這段火車次數來講，台東人不多，雖說觀光旅遊可是這幾年台東旅遊明顯減少很多，像之前我剛好去台北，搭飛機前跟櫃台講一下，台東現在很可憐，機班次那麼少，一天才 5 班時間也不理想，像我這次去開會就很怕回不來，如果說是早上要開 9 點會議就會來不及變成前一天就要先到，晚上最後一班，因為它最早到台北是 10:30，下午到 5 點是最後一班了，有時候會開到 5:30 就麻煩了，就它們來講最主要是少掉旅遊這一塊，像台東學者也時候開會需要當天往返，像是異動工作的是沒有減少的，重要是旅遊這一塊，所以顯見的旅遊人數大量減少，這東西回到是不景氣還是什麼，這東西又是一塊一塊的。所以現在來講以台東到池上這段鐵路來講的話，班次和舒適度來講，當然東部火車都是由西部火車淘汰下來的，這是滿慘的一件事情，也是很無奈，這變成說我們是無從選擇，我們也無法改變這事實，所以台鐵局如果想好好做旅遊這一塊的話，台鐵需要好好考量，不管是車廂或路程包括行程旅遊的包裝等。

梁：那目前團長對鐵路藝術村的經營有沒有遇到什麼困難或是？

劉：困難當然很多。

梁：可否講比較重要的點的？或者是經營手法上面方式？

劉：你是說困難方面，可是不是在講旅遊嗎？

梁：可是我也會討論到整個站鐵的活化和再生，包含已經轉型的鐵道藝術村或是馬蘭現在也在做咖啡廳的東西。

劉：比如說像龍田的騎腳踏車的（阿度），他其實是往旅遊觀光這條線去推，比如說它可能上旅遊雜誌做觀光的宣傳，包括與旅行社作套裝行程。目前我們的方式沒有主動跟旅行社作這樣景點的結合，我們的方式比較推藝術村的這樣的行銷方式，這東西講出來，原本它是做觀光旅遊的，它就說它不會那麼清楚我們藝術村，那我就說為什麼我們的景點都沒有把你們列出來，那其實是不同的通路。我們現在還是走比較教育文化藝術這一塊，所以變成參觀我們的團體，比較是學校機關或是文化機關、文化單位甚至有些鐵道迷的，他很清楚來探望我們的類別，慢慢區隔出來，因為我們的通路是這樣出去的，包括我們像鐵道藝術網站，我們的通路是走比較教育的這塊。其實我們接受的觀光導覽團體還滿多的，包括很多學校的台東縣內、外包括有些社區，其實社區還滿喜歡到我們這邊來參觀。

梁：社區？

劉：對，就是不同的社區阿，他們主要作社造這部份的，會來我們這邊參觀，會比較漸漸的清楚，來這邊的類別是有慢慢區別出來。當然我覺得藝術村更全面性的發展，且現在大家把藝術村當成景點來做參觀，它們把它

當成一個藝文的景點，現在我覺得困難度，在於台東縣人口太少了，因為我覺得鐵道藝術村一開始的發展人力應該會投入很多，那我覺得第一階段裡面達到基本功效，比如說民眾知道這裡是藝術村，不管縣內或縣外都會來這邊參訪，我覺得它第一階段就已經完成了。接下來藝術村的功能，它能不能更大的發揮，這東西需要公私部門的合作。

梁：公私部門？

劉：像我們現在就是一個民間團體，一個私部門，可是很多問題不是我們民間單位可以解決的，比如說站內的主體是屬於台鐵局的，現在是台東縣政府向台鐵局承租，然後委外給我們經營，那站區的活化我覺的第一階段，鐵道藝術村這招牌已經立起來了，也沒有問題，大家也都知道，民眾到訪率也應該有個水準、標準了，投資報酬率是 OK 的。可是我覺得再下一個階段要顧及更大的責任比如說附近的商區，因為以前這邊是火車站，那商區可能最大的抱怨，就是火車不見了，商區就沒落了，有時候不是要怪罪火車站移開，這也是社會經濟結構的使然，你看像現在火車站附近也沒活絡起來，民宿也是過年才有去住，剛移過去那邊房子土地飆漲多高，還是沒有成長，所以有時候可能是，因為台東以前人口數最高達到 30 萬人，現在才不到 23 萬人，將近減少 12 萬人。

梁：人口都大量外移了。

劉：對，包括這幾年觀光產業又不興盛，光看我們知本整個都掉下來很多。當然火車站他們看得到的、直接的東西。所以他們怪罪他們可是不是只有這個問題而已，但我覺得民以食為天，民眾沒飯吃當然就地方就很生氣，所以現在鐵道藝術村的更大功能，因為鐵道藝術村的存在來帶動或活化附近的商圈，這是現階段比較重要的工作。這東西其實需要公部門的支持，比如說台東縣政府的支持。比如說我們辦一個活動，縣政府，我們辦一個活動，好不容易過年有生意來了，附近商家就很想把車子停進去我們裡面去當停車場，這就必須透過縣政府的公部門來做協調，絕對就是簡單到這樣的事情，只是協調一個過年的停車問題，或是大到整個站體的重新規劃，因為現在我們藝術村的附近，還是以前舊員工台鐵的員工宿舍，台鐵為什麼願意讓你去做發展也是縣政府要展現魄力。所以這裡第二階段台東縣政府如果有對於這個計畫有更大的，民間當然是最有活力的團體，最有動能 power station，可是事實上，為什麼國家需要存在，國家還是可以兼顧到多數人的利益，如果他肯做包括政策。比如說我們剛剛說的台鐵觀光政策，那其實我覺得現階段鐵道藝術村，希望有更強大的功能發揮，我是覺得台東縣政府勢必要扮演一些重要的角色，但不是說它進來干預，至少說它要去支持。支持因應單位政策或是支持推動，因為像有時候我們跟公部門說，人家不理我們，這時候比如說縣政府支持我們，這時候我們就可以達到一些，我覺得這需要溝通，而這支持不是說很單純，比如說最近不是很流行自行車步道，縣政府來自很多不同的部門，我們藝術村是歸於文官處的部門，另一個是歸於工務工程，就是屬於城鄉發展處，他就自以為在我們面前做自行車步道，可是事實上他不需要跟我們溝通的，因為你這景觀的改變也可能影響到，當時我們藝術村的規劃可能小到說不是各自為政不是丟建設，就是好建設，縣政府整體之間有沒有了解藝術村裡面的，不管是軟體或硬體的建設，是需要透過一種溝通的一種機制裡面去完成的，因為至少有人進出，現在幾乎是沒人管，像這樣的東西，比如說內部的溝通及外部對我們的方向的一個支持，我覺得其實公部門是需要扮演這樣一個角色的。

梁：就團長這邊現在回到鐵道旅遊部分，假設台東段鐵道旅遊進來了，未來發展起來了可能會帶來怎樣的契機？或者是在這邊可提供什麼樣的活動？

劉：你說藝術村，這又回到旅遊人潮有多大？

梁：假設生態旅遊帶起來了，那鐵道也帶起來了，所以來帶台東的人變多了，那未來計劃和雙軌化等於速度也變快了，想來台東的人也變多了，鐵道藝術村它扮演什麼樣的角色？當有人潮時這邊會提供什麼樣的活動需求？或可帶動什麼樣的契機？

劉：人潮帶起來我不知道是多久以後的事情，還有數據到哪裡？比如說我講布農部落嗎？它們的方式它們是一個園區，原住民自己把一個園區蓋起來了，那我就是說都在收門票，那我去跟旅行社說好這邊一個景點，來我這邊門票可以抵咖啡等等，進來之後可以觀賞一些原住民的舞蹈，去到一個園區要幹麻，可能就是欣賞原住民可能說半小時的表演，可能帶進去逛逛，基本上我覺得這就是營運的一個方式，那我覺得第一個，目前基本上這是一個公共空間，我也不傾向要收門票，其實我們裡面都是免費的，我也同意這樣，它就是一個公園，一個公園收錢還叫公園！至少目前我們營運方式就是這樣，以後政策不確定會怎樣，因為我覺得目前這個空間裡民眾會認為一個漂亮的公園如此而已，那民眾到底多多少少？我覺的藝術村不需要，除非今天人潮多到一個不像話，可是我覺得很難吧！不容易！所以藝術村今天會因為有特別一個團體來嗎？然後我們就不讓它們舉辦一個活動

或表演嗎！我也不覺得會這樣，因為還是要回到藝術村本身營運的方向，我覺得這地位是藝術村本身發起，所以我比較覺得是對於藝術村的永續經營，基本上假日都會有活動，有隔週休的時間，那可能運氣不錯遇到動態的參與，比如說研習課程或 DIY 課程或一個表演活動。我覺得比較希望是，這其實要從台灣民眾旅遊方式徹底改變起，因為觀光客會說怎麼沒有什麼東西可以看，要看什麼看什麼？

梁：因為都是走馬看花的形式。

劉：對，就是會說啊，不是藝術村嗎？怎麼沒有看到木雕或是什麼什麼。他去看展覽就一下就看完了，50 坪大的展覽場你逛一圈 5 分鐘也是可以，要耗 5 小時也是可以，可是台灣旅遊方式比較走馬看花，就是很快速的一個小時就看完，那藝術村我覺得它需要一個比較深入的方式，就好像英國的海德堡公園一樣，你感覺這公園可能是有很多不同的事情發生，有一次觀光客就罵我，你這邊怎麼什麼都沒有叫我看什麼東西，那我就跟他說其實我們觀光旅遊方式要改變，草皮那麼多享受一下陽光也很棒啊，他就把我罵到臭頭。比如說我們都，國外就會很多人躺在草皮上看書或是幹嘛，覺得應該是從這樣的方活方式改變起，所以他就不盡然說，我這邊每天要玲瓏滿目啊，我覺的藝術村很難去符合，我沒辦法去迎合所有的人，因為旅客的需要太多種了，我覺得我們可以做的是，把藝術村的性格做出來，比如說它是一個開放的鐵道文化博物館，所以我們現在有做 Map 版，你可以按圖所記，那現在我們 Map 東西太多太擠，下次我們考量要做大點，你可能是鐵道迷著我們地圖，你可以按圖索記。就有人上網說他從我們的網路上看我們的網站來結果很失望，都沒東西他走了 5 分鐘就離開，其實我打電話跟他說，來到這邊讓你失望不好意思，可是我們要建議的是來到我們藝術村佔地 6 公頃，你顯然就不能 5 分鐘就離開，光走完一圈就要半小時，其實失去真的去了解和感受這園區，那你一下就走開了，當然就沒東西。所以我比較強調是對於民眾到訪藝術村的教育及我們藝術村本身慢慢協調出來的一個定位，我覺得這比較重要，這樣就可以吸引喜歡這東西的人到這裡。

梁：吸引特定族群？

劉：對，但當然不是特定族群，我覺得這東西是他會吸引到，因為有這樣的特色，就像我們每個人都知道要去羅浮宮，因為它有名聲啦，你以為大家都去看名畫，不是大家都要去跟那個照張相，我做出我的品牌之後，長官要來看，就要你要變一個節目出來，我最不喜歡這樣，我都說有困難，我都實話實說，要讓他看到我們平常運作的樣子，其實我們現在星期五的電影院或星期六一個月一次的展覽，其實基本上這樣的活動量都很多，因為台灣政府的長官喜歡看人山人海的感覺，其實我們藝術村來講是跟民眾的生活比較契合在一起，所以今天我有辦一個小型講座社區型的？對，也有大型活動，但可能一年就一次或兩次，藝術文化這件事情進入到生活是比較重要的。

梁：這空間的活化像靜態的或表演及一部分的藝術家，還會有其他想法嗎？曾經有其他構思嗎？

劉：剛剛提到這是一個鐵道加藝術村，所以這一、二年慢慢有所謂的自由導覽機制建立起來。

梁：自由導覽？

劉：就是我們現在就是有提供免費的導覽，那很多民眾也都會說來這邊聽你們講很多的故事，就變得很有趣。需要透過我們藝術村的導覽來跟你做一個說明的，但事實上也不盡然每個人都喜歡，有人喜歡自己走要幹麻就幹嘛，所以我們慢慢會增設站區的設備，比如說我們開很多展覽的解說牌或文物的解說牌，甚至希望復原當時的舊火車站，這東西是有意義的，它雖然把整個站區保留下來，櫃台上方的檯燈看要怎麼辦才好，我們希望朝著把我們的鐵道文化放在博物館一點一滴把它建構起來，然後我們最近有把火車引進來，我覺的草皮很漂亮，可是對台灣民眾來講看兩下就不看了，但台灣太陽太毒了，他們把站區內相對的鐵道文化設施把它復建，我們也希望慢慢增購我們戶外公共藝術品，我覺得現在東西都是展覽的基本上都是侷限在一個空間裡，我如果讓這裡一點一滴增加很多東西，就會有兩條路一個就是鐵道文物，一個就是公共藝術品，慢慢的越來越多藝術村的東西在這裡面後，我們還滿希望能夠朝互動式的公共藝術方向去進行，因為我覺得藝術品不是一種高高在上的而是比較互動式，你會發現我們鐵道路廊，這東西其實它是一個藝術家做的一個東西，它變成說可以是一個藝術品，民眾也可以去坐它就又達到那個的功能。希望在未來一、二年內朝互動式，讓它有功能性的的公共藝術品讓它在戶外發生，讓視線跳脫出來，每走幾步就會有一個藝術品或歇息的點，對，變成民眾在這邊旅遊時候，讓民眾在這裡面可以自由導覽，活潑度會更廣，不然你說草地為什麼不想走，現在開始種樹發現到這邊佔地很廣，像現在這邊太熱，他沒辦法走。

梁：因為中間草皮部分佔地太多。

劉：對，人家可能到這站區就不想走下去了。對，有些阿公、阿嬤團，也有些像社區很多啦，其實我們這邊很多景點阿公、阿嬤喜歡來是因為我們這邊免費，旅行社幫他們排行程時候，因為它只要增加一個景點就可以增加它的包裝。

梁：沒辦法這邊的太陽太恐怖了。

劉：對，真的太恐怖了。

梁：所以經費也需要一點一點累積，才能多一些建設。對對對所以，對我來講最初要先做軟體部分，硬體部分是要完成後才能進去，大的硬體完成了，它還是要成為公共空間安全無誤之後就可以進去了，所以說我們就開始走軟體這件事情了，那軟體也慢慢活化起來之後，再來就要在把硬體慢慢的增加，一層一層加進來其實這塊，也是要從美學生活加進來。



5/20 (三) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 交通部鐵路改建工程局 陳朝興，以下簡稱陳

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間 34 分 16 秒

梁：我們今天主要探討台東段的再生，希望從鐵道上著手，因為鐵道符合生態旅遊的運具，可運送大量人潮，假設這邊鐵道作一個生態旅遊的運具，那台鐵應該扮演什麼樣的角色？或怎樣與東部資源做串連。

陳：第一個是在鐵路的單位本身並沒有這樣的認識，基本上我們不能一廂情願認為鐵路局，它在發展交通裡面是從生態旅遊的觀點，完全沒有鐵路一個非常保守、舊的觀念就是作為運輸的用圖，那當然我同意你的看法，就是鐵路作為生態旅遊是一個最好的運具，那這運具不單是作為運輸的用途，也可作為生態旅遊的用途，所以它其實是一個很好的運具，只是在台灣的運輸政策上並沒有把鐵路作為生態旅遊，並沒有。當然這幾年有一些改變，這改變也不是從生態旅遊來發展，基本上因為台鐵受到高鐵影響，所以它角色也必須要改變。所以台鐵現在基本上的觀點是把高鐵當成一個長途的運具，把台鐵當做區域型的運具，原始主要的政治區（original or major policy），所以台鐵現在在改變，一方面是作為區域型的整合，所以加開很多區間車，另一方面它在一個城市裡面設很多站，比如說高雄就設七八個站，很多站變成捷運的一部份，且將來的發展也是希望能夠把台鐵和城市的自然去結合。可以用悠遊卡來做為更方便的交通轉換。但問題就是說，它本身是沒有...但鐵路是具有很好這樣的功能。比如說北部區域要蓋一個高速公路去花蓮，不然就蓋一個更有機能的鐵路會比公路還更好。不管是在環境上的影響、在開發的控制，乃至於它的形成裡面對於地方資源的互動關係，從深度旅遊或環境態度都是有優勢。甚至在我擔任台北縣總顧問時候，我還建議把平溪鐵路從現在的菁桐延伸接一條線到木柵，那如果將來從木柵接捷運可以做很短的鐵路，這個沒有幾公里，鐵路可以走平溪鐵路到東北角，那就好太多了，而且時程減少很多，那對於台北縣東北部的開發非常關鍵。這鐵路運輸其實有非常多的好處，但如果從生態旅遊來探討台東鐵路，這問題是遠比想像複雜。這也牽涉到國家資源，牽涉到鐵路的運輸和它相關機能的運用，其實不再跟我們真實想像是符合的。例如像東部，現在只到花蓮有自強號，花蓮以下根本都單線。

梁：對，單軌

陳：單軌，這其實就非常不均質、不公平現象，西部鐵路發展那麼成熟，東部鐵路簡直就原始狀態。他們會說啊，東部就人少啊，當然我就只有單軌，但鐵路不做好人怎麼會多，同樣的東西，台東機場也根本就沒有在用，根本是空的，一個落大的機場一天只飛幾個班次。對東部的開發是相對的是沒有太多的企圖心，因此我覺得如果我們要讓鐵路跟生態旅遊連結起來的話，我們覺得鐵道藝術對於台灣的運具來講就有它的好處，同時對於生態旅遊是比較一致的。至於鐵路能夠對生態旅遊有什麼樣的，就是它在鐵路的運輸上能夠達到生態旅遊，據我了解來看是沒有。它就單方面做好就好了，所以它對其它的觀光旅遊也是沒有這樣。我覺的基本上，它們沒有這麼深刻的概念，因為生態旅遊的觀點在每個國家都不一樣，例如像美國，它的鐵道發展主要是受航空運影響，所以鐵路運輸，美國鐵路運輸早期是很重要人的運輸，物流的運輸基本上也是靠鐵路沒錯，但人流的運輸鐵路是一個很重要的部份。那後來這部份就只有留在都會區裡面，所謂的捷運（subway system），在美國和歐洲是很早的，像波士頓是在 1895 年我們還在清朝人家已經做出捷運了，其實是差很多的。然後那美國之所以會把鐵路改成跟旅遊有關係是因為受到空運的壓迫，逼的它不得不轉型，純粹運輸功能的鐵路是活不下去的，所以鐵路是做一個改變，從鐵路運輸的發展想說它速度沒有像空運那麼快只是它有非常大的好處是它著地性很高，跟所有土地的資源是有對話呼吸的概念，所以它就從這裡開始發展，就認為它可以當成旅遊的運具，所以美國的鐵路公司就積極的改變內裝，很多啦，歐洲是更多啦，連客車基本上不是小窗子是落地窗，天空方面都是做成天窗（sky window），就是這種所謂拼裝的方式，沿途提供非常好的餐點，提供非常好的 band，歐洲更多，歐洲鐵路是相當的好。它們主要是寬軌，像高鐵一樣，那台灣又把它蓋成窄軌，所以在整個運輸上就比較是單純運輸機能，要發展成生態機能，窄軌較受限制，但也是可以做，因為它要花比較長的時間在火車上面。

梁：所以寬窄軌會牽涉到速度？

陳：當然，速度和舒適程度也會不一樣。像高鐵就是比較舒服，那穩定度不是只有速度，台鐵其實是很顛簸的，現在台鐵在做都會化的影響，西部的鐵路又做了很多的高架，對都市景觀也是很差。當然如果從鐵路觀光旅遊來看其實還 OK，不是你討論的主題，不過生態旅遊真的不是鐵路最愛。

梁：因為主要是它們朝生態旅遊這方向去走，未來是希望朝向不要開自家車而往大眾交通工具其實對台灣生態來說...

陳：同意，但台鐵並沒有這樣的觀念或認識，不過現在是有人在推，我們不斷倡導這樣的觀念，鐵路的作用不是只有在運輸而是多重的可能性，不要把鐵路機能簡化為一個純粹運輸的機能，這是一個觀點。當然現在東部我是有建議它們把花蓮這一段作成跟觀光旅遊有關，甚至跟自行車道連結，所以我們現在台鐵想先試一段從七堵到花蓮這段，每段都有自行車道的系統，變成一個觀光旅遊的區域。

梁：每個點下來都有自行車到。

陳：對，自行車道由鐵路局來承辦業務。去回來都有自行車道，自行車都可以用租用的。我們現在正在做這件事，這是全省唯一跟所謂觀光旅遊有連結的其它都沒有，東部問題更嚴重。連單線都不能改了還怎麼做。

梁：可是那天我有訪問到台東縣城鄉部的副處長，好像說台東明年會改為雙軌電氣化。

陳：會先改電氣化？電氣化不用啦，那只是速度加快，你車子還是要等，一站到一站你還是要等對方過來才能過去阿，沒辦法改雙軌阿，沒有雙軌是很麻煩的，我是覺得如果要蓋一條公路…，還不如蓋另一條鐵路改成雙軌的，雙軌也不一定要在同一條線上，可以拉開來。它們是覺得雙軌有一點問題就是腹地不大，所以拓寬也點困難，可是這兩個可以蓋在不一樣的，單線可以做另一條複軌，你要做高架也沒關係阿，一條留在地面，一條在高架上也可以阿。那東部我覺得是應該要改進這部份，東部其實環境資源很多，可是地方政府、鐵路局跟國土計畫，這三個要可以連結起來可能目前是沒有，當然我們也很努力想法這觀念推上來，但是沒有啦。

梁：所以也沒有一些轉型構想或策略？像台鐵之前在推的遊自列車跟兩鐵的觀光列車也沒有到台東，所以也不可能拉到那麼遠。

陳：不可能，如果要做的話，可能會先在幾個比較效率的地方做，因為那邊幾乎連交通的運輸也都掉了。人的運輸都很麻煩了，而且像南迴也很重要，其實最主要的是，比如說像高雄的高鐵左營站，就應該直接有火車掛到台東，現在也不掛。你到高鐵你如果要到台東，你可能要再換車，或甚至到屏東去轉，就是很不方便，它對東部是沒有任何期望或盼望就隨它去。所以你現在做這題目，可能可以再調整，看你是要探討花東鐵路台東段空間之再生。

梁：因為我主要是探討池上段到台東新站這部份

陳：現在所謂再生是什麼意思？

梁：所謂再生是除了鐵路局可以規劃一些遊程加上本身站體，因為台東的部份站體都老舊了也沒地方特色希望從鐵路和地方做結合。

陳：現在是要改了，現在是要蓋新的火車站。我們台鐵有一個鐵路改建工程局我們有一個東部小組在那邊，可是相對是保守。

梁：我主要是以車站這個點為出發，加上目前它鐵路運輸量沒那麼大，那多數人往東部玩還是以自行開車為主，就會造成那邊的污染或一些相對問題，希望能藉由鐵路達到一些轉乘效果。

陳：其實開車去的人很少，你有做調查嗎？因為路途遙遠，所以開車去的人並不多，所以每個人都搭了 8 個小時的火車，從台北搭火車做 8 小時去台東，你不覺得很辛苦嗎？坐 8 小時。從台北到高雄不過 1.2 小時，但不得不，台東我常去。我跟台東縣政府有些合作案。坐飛機比如說下午的會，它下午沒飛機阿，只有早上，早上去 9 點到那邊等等，等到下午一兩點才開會，開完會只有 3 點和 5 點有一班其它都沒有，所以很不方便誰會去台東！我想到這個我台東的案子絕對不做，可能前一天就要去，所以台東自己有問題，地方的人對這種很關鍵性的東西不會去爭取，如果我今天是台東縣長我就跟航空講，看你要不要做，不要做你就航線拉走，不然你一天至少飛 6 班。不一定要從桃園或松山機場，像沖繩島其它機場去談航線，幹麻去仰賴桃園機場松山機場。而且鐵路也應該要爭取，爭取雙軌。南迴不過就鐵路加掛從左營出發。

梁：它們可能只想到公共建設，沒有想到增加人潮增加旅遊。

陳：沒有眼光，對於台東未來沒有願景，不知道要什麼。只是要錢，做什麼不知道。

梁：所以可能推一些自行車道、環鎮車道，都沒辦法…

陳：那都是單獨的，連接沒辦法構成一個網路。遊客不會來啦，你來這邊 8 個小時，玩 2 小時就要回去了，這就是週末，你能花多少時間到台東來，不可能阿！且台東飛機根本被幾個旅行社把持的，除了包機跟鐵路一樣都交給旅行社了，這就是地方政府沒有概念，你要跟航空公司講條件，如果不飛我找別家。

梁：一方面怕沒人潮，所以都包給旅行社。只想到最近的沒想到。

陳：你這想法是很好，但你論文的重點要放哪裡要想清楚？

梁：我大概了解，老師還有什麼建議嗎？

陳：鐵路做了生態旅遊的運具國外應該有實際例子，可是在台灣這種東西的資源整合尚待建立，公部門也許沒有，可是在你這論文裡面，可以提出一些鐵路和生態旅遊一些成功的案例，跟對台灣鐵路運輸的一種複合性功能的建議，也許可以朝這方面做，然後以東部地區作為一個例子，但現在因為那邊是空的你很難做出來你是台東人嗎？

梁：不是

陳：那為什麼會做這題目？

梁：因為想說台東資源相較西部是比較多的，一般的人文資源和資然資源，較原始也較符合生態遊。

陳：但東部並沒這樣想，那你第 2 問題台鐵針對花東鐵道之構想與策略。沒有，完全沒有，所以這不是它的工作，這工作應該是台東縣政府。

梁：所以等於台東縣政府要提出構想，配套措施然後要台鐵合作。

陳：對，因為台鐵不會去想你這問題，因為它還不到這程度，台鐵現在被高鐵壓迫，但是在西部，東部是獨大，但是越獨大越不好，像航空公司一樣，長榮也一樣。像澎湖也是被立榮整的很慘。所以像活化再利用的想法都沒有啦，它們就是做一個車站而已，你要是講多一點它根本就想說，想那麼多！我能運送旅客就好了，其它都…鐵路有時候，叫它做電扶梯都不肯了，還要它做什麼！就是我把旅客運送到了，其他你自己想辦法。目前台東也是有做一些改善，縣政府幫忙主導才有做這些改善。縣政府不可能主導啦，縣政府就是提出一些要求，鐵路局自主性很強。

5/12 (二) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 池上鄉鄉長 李業榮，以下簡稱李

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間：53 分 55 秒

梁：因為我目前做整個台東段，就是池上到台東新站，然後舊站還有檳榔跟馬蘭站，就是整體的一個活化跟再利用，因為現在在談到的鐵道等於是生態旅遊的一個運具，因為生態旅遊就是要強調節能減碳跟如何與地方的社區做一個共同的營造跟經營，所以希望在這邊就是能夠鐵道跟地方能夠做結合，因為現在台鐵等於是面臨一個轉型的問題，因為它西部是高鐵做起來之後，台鐵的運輸量減少，所以那這時候台鐵已經做了一些像郵輪式列車或者是兩鐵的一個共同的發展，所以就是希望問一下鄉長，就是假設鐵道交通作為生態旅遊運具，地方應該要如何與台鐵共同進行旅遊資源的整合？

李：基於整個一個台鐵來講，我們預期的是花東，不要設限池上，就是說從花東，其實台鐵形成一個交通網，它非常重要，因為目前現在，就是蘇花開不開還是一個大問題，還很難為，高雄那邊，所以變成現在產生到台東、花蓮為什麼說，現在所有的觀光客到我們這邊一定有三日遊以上，第一個就是交通，你就是要想到說，蘇花還是南迴，一想到因為西部人，北中南來講的話，大部分他們那裡的交通非常方便，高速公路、高鐵、快速，一想到說要來我們這邊，我相信，小朋友要，家長要最頭痛的一點就是自己開車的話，最頭痛的一個問題是坐車的人一定大部分都暈車，就算你是三天，三天你從那裡過來，高鐵那邊，不然從蘇花那邊，只要是三天的話，第一個，第一天就暈車，第一天就不舒服了，結果你第二天又吐完了一天，一想到要回去的時候，一定會不舒服，不舒服之後一定就是還要上班，就會產生說還是暫時算了，這就是一個大問題，而且大部分的話，在整個鐵路來講，在蘇花未開發南迴還沒做完之前，台鐵是非常重要的，我想那個開通你是同意的啦，所以應該是在整個生態旅遊的這部分，應該是鐵路的價格會低些遊客的部分會比較好，因為現在花東來講的話，來我們這邊的人差不多，就是屬於遊樂性的、具休閒性的，就是一個生態之旅，然後就是一個戶外休閒；像我們池上來講，池上非常有名，人家來就會產生就是說來到這樣的一個環境，你來到池上，從台東這樣過來，在鹿野、關山它是狹窄型的，池上是一個大肚子型的，幅員較廣，平原看起來就好像歐洲啦，視野不一樣，那會來池上的人大多數都是來享受這些自然的環境，不然這次我們九號辦的自行車路網的活動，它為什麼不在關山？為什麼在池上？那就是地區性的問題，在國外他們是屬於那種商業化，比較商業，我們這邊以生態來講，是屬於比較...屬於人想要去的地方，尤其是都市人，想要來的一個點，所以會在這邊辦，是因為我們是比較屬於自然的生態部分，所以大部分來我們這邊喔，就是他就是喜歡這種環境，所以他當時會設定不在關山，在我們身上，就是一個人家要的東西，就是這個東西，很自然，看起來很舒服；現代人就是把家庭也好，事業也好，經濟也好，什麼都甩開，他就是需要來我們這邊，所以當時你們教授到我們這邊住在民宿裡面，他住在那邊，他一個人而已喔，有時候是帶家庭，他來都是住個兩三天，為什麼？他是想要靜下來，充電，其實來我們東部就是這樣，所以一個就是說，交通，交通問題是你一定要第一個先解決，你交通問題，像我們現在來講，很頭痛的就是，只要是三天以上，三天以上假期，一票難求，像現在母親節兩天而已，我小孩子要往高雄走，就買不到票，後來只好轉復興號，轉比較慢的，所以就是說，交通在整個培育的部分，台東花蓮來講，是非常非常重要的，只是說在台鐵的部分喔，可能在這，現在目前我們花東縱谷管理處是屬於觀光局的，那也整個在一個這次辦這一個活動，其實它們是要跟鐵路去結合，其實它跟鐵路結合的話，第一個，就是說，如何要跟往商業如何去配合，這是很重要的。還有就是說，最好的方式說，由縱管處、觀光局去當主導，因為我們地方第一個，地方沒有財源，我們自己這邊大部分是依農業為主，那邊是個那麼大間一個五星級飯店在這邊，公司是在台北，所以它的稅收是在台北那邊繳，不是在我們台東這邊繳，所以一個當地人要發揮多大的力量，就算說，現在請兩個人每天蹲在池上火車站裡面去當一個接...有人下車啦，就是當一個導遊、導覽的部分，其實經費也是一個問題，你請一個人在那邊，這都是一個問題，所以最好的方式就是觀光局去當主導，因為觀光局每天交通部，因為它本身也是屬於交通部嘛，第一個，地方的觀光如果發展鐵路，也就是說交通部去主導，這樣去主導的話可能會在一系列的部分可能比較容易串連，產生一個這樣的問題；所以我們這邊現在想要來旅遊，第一個問題就是買不到票，買不到票之後我來到池上該怎麼辦？當時我們去年有一個台東縣政府主辦的也是用這種方式，結合花東的部分線，不過那次辦的，因為那個計畫太急，所以...

梁：是悠遊券的方式嗎？

李：沒有，好像那個不是我們主導的，他只是在台東設幾個點，像都蘭、池上、台東市三個點，我們當一個點，不過這三個點它本身那個計畫太慢，時間太急，所以產生到最後效果不好，就好像在應付上面那裡預算一個樣子，就是說事先的宣導都沒有嘛，所以那個方式，照正常狀況就是。

梁：宣導期間不夠，所以民眾不知道這個訊息。

李：對，而且他一年以內可能就那麼一次，那就不行，那像我們這邊的話，我們這邊的話就是說，交通部的部分就是觀光局跟鐵路局的部分，然後觀光局的部分，可以配合我們花東縱谷管理處，由他們去當老大，去當主導，各鄉鎮裡面，你們每年所排定的活動，還是說那個地方可以幾天幾夜，這種連慣性的東西，人往這裡走的機率就會比較高。如果我們是以一個鄉鎮來辦，辦不起來，人家不會從台北來到池上，玩了兩三天，除非說這邊有親戚；這邊剛好有辦活動，那這種的他會來，像我們池上每年有固定一個就是...竹筏季嘛，那個部分的話，我們以前是在端午節之前，因為端午節那天一定所有的媒體一定報導龍舟，我們這邊小地方，他不會去報導，就是搶新聞的部分啦，就是有曝光的機率，就是行銷啦，就是我們會在端午節前一個禮拜辦，就在大家都沒有新聞的時候，我們的新聞先出去；現在的話，就是爲了，就像你那個主題一樣，爲了讓我們大專生暑期期間，大家有地方可以跑，現在人很喜歡騎腳踏車、自行車，到處這樣玩，所以我們現在特別設定八月份，跟原住民的豐年祭結合在一起，這種方式就剛好是我們豐年祭、竹筏季，一直到我們暑假期間，你往東部來，他自動的排定，在池上設一個點，兩天一夜，最好他會排一天，就是我們節目開始，原住民跳舞啦，看人家竹筏季，而且我們現在用的方式是，讓你去體驗，免費的體驗，有人就想要去做這個東西，這個體驗，因爲那個環境不錯嘛，我們是正在規劃，所以現在這種東西必須由觀光局，還是說我們縱管處這邊用聯合的方式去處理。鐵路的部分其實我們怎麼去跟他們講都沒用，鐵路我們試了好幾次，鐵路就是老大心態，鐵路局是老大心態，其實說老實話他們裡面薪水少的做得要死，薪水高的都在看報紙啦，所以爲什麼台鐵虧錢，他們內部有必須要運作的...。要比較改變的時候，像我們去跟他們反應東西，不見得會接納，就拿我們手頭上的東西來說好了，我們池上一個門面問題，你叫他做，不肯，所以我們必須跟政府合作列車，台鐵的部分，我們跟他溝通，一定不聽，所以你看那個關山，不是有一個舊火車站嗎？現在已經改得非常漂亮，因爲觀光局縱管處的在這邊，還有縣政府當它文化發展協會還是城鄉發展協會把它的火車站修飾好了，鐵路局過來說這是他們的地方，租給捷安特。

梁：就跟當初台東新站一樣阿，要做旅遊諮詢和那個.....就是縣政府出錢，他們要收租金...

李：對對對，所以鐵路局，尤其是在我們東部地方，那我們這邊的立法委員，唯一一席嘛，除非原住民的，立法委員一大堆，不過原住民的立法委員他們根本不用你這個，他們只要自己原住民福利的部分顧好就好，所以我們這邊比較吃虧的一點，講比較現實一點，大部分就是屬於那種官僚的作風，你對我可能有壓力，我就會去，如果你們這邊人數少，而且立法委員也不是很認真的，就完蛋了，他不理你啊！他完全不理你啊！他只要上面可以交代，這樣就可以了，所以在我們台東方面比較吃虧的這一點，所以就是各鄉鎮，我們地方要爭取鐵路局的某某經費，是不可能的事情。就是你們想辦法去做，我沒有意見，錢你們想辦法去處理，我都沒有意見，那蓋好的時候，地下有停車場，還要有收費，所以就是鐵路局對我們這邊來講，把我們完全...而且不能怪池上站嘛，因爲這是方案的政策問題，甚至還有就是說：『鄉長，拜託一下好不好，我出油漆，你出工人，幫我們整理火車站的門面，就是裡面的油漆部分。』他是一個公家單位耶，我們是地方，因爲是屬於中央型的，所以地方上，在鐵路局的部分，好像是各鄉鎮都一樣，他可能會跟原民會啦、客委會啦、中央營建署啦接觸非常的緊密，就是經費的來源嘛，因爲我們是靠...，鐵路局部分，互動完全是零，那到我們買車票，他也不給就是一票難求，可能在鄉長的部分，還是主席的部分，因爲他們本身就是有工作，他們也不給我們，所以每次我都叫我們那個機要幫我處理，裡面好幾個都是我們池上人，他們在電腦裡面去找去幫，不是說特權的問題，而是說有時候我們也有需要的時候，不是時常就是說，那不可能嘛，有時候緊急的時候，是不是調個一兩張，我們完全不會說，鎮長，你給我調兩張，不會，還是用正常的程序，不是靠關係說，你幫我處理一下，看有沒有，人家剛好退票啦補進來，所以我們互動會比較少，還有一個主要的因素就是說，他這個部分是我們地方需要的，一個整個進站裡面，以後在觀光局作個督導的時候，我們可以派人到那邊，我們就等班次來的時候，這車次來的時候，我們再去接就可以了，沒有幾次，這個部分其實都是可以，而只是說叫我們整個自己去主導，可能會有限，所以現在有另外一個方式，就是說地方主導，除非說我們召集幾個民宿、旅遊業者，跟文化鐵路研習會抓進來，他們也曾經試過、辦過，不過，只是說進來的人員太少，可能在宣傳部份，或規劃不是那麼理想，人家不想進來，但大部分來的人還會再來，就是自己要充電用的，所以跟民宿業者去結合，不過跟民宿業者結合的話可能人手還是有限，因爲鐵路的問題，所以我說最好的方式是觀光局和鐵路局都是交通部的，你們看怎麼去把一個整個花東，台東、花蓮的縣長做下來，如何做一個整合。還有一個方法，一定要有一個上級單位去結合，那我們地方好的東西搬出來，然後我們一起把好的東西呈現出去，人家就會挑了啊，池上可能兩個小時，你又繞到生態區，一個到原鄉館，還有一個有機村，這樣的規劃，是兩天，還是兩天一夜，然後再往關山，再往鹿野、台東從那邊走，台東很近，直接從那邊走。用這種方式的話，可能在花東部份的觀光才有可能帶動得起來。那現在目前陸客引進了多少，一批裡面進了幾千人，我們這邊呢，沒有感覺，因爲現在變成什麼樣子呢？縣長你再怎麼競爭，沒有一個整體的東西出來，其實也差一點就是說，大部分陸客都不想走花東，他們要的就是在半天到，阿里山、日月潭跟花蓮著名的景點，就到花蓮太魯閣，所以他們就是說帶進太魯閣，之後又帶出去，就走了，所以我們台東尤其是縱谷這邊就比較吃虧了，像之前一個廣西的，他們整團廣西人帶進來，當天晚上住知本，知本之後我就是說，好，那你們中午要不要來我們這邊，你有多少時間我再幫你們排我的那個，結果排

一排又想說不對，因為他們一改的話，他們要往玉長公路，往海線走，大陸內地人多，他們想看的是海，其實台東這邊的海是非常漂亮，他們要看的東西是海不是縱谷，因為他們那邊風景太漂亮了，黃山啦什麼，都是非常漂亮，所以要進來這邊我怎麼辦？我就帶他們去看故事館。就給你們看一些我們早期的碾米機，然後做一個壽司，用池上米做一個冰淇淋，讓你去體會當地的美食，用這種方式，因為他給我們一個多小時而已，我只有看什麼人就帶去哪裡，你帶去縱谷對他們沒有意思，因為他們沒有要看，因為他們大，像日月潭他們就想去，但我們這裡他們認為太小了，好像我家後面那個魚池一樣，對們來講就是屬於這個類型，我就會帶他們去了解當地的產業文化，所以台北來大部分也是要看我們這個東西啦。

梁：就像原住民文化，因為這些是台北沒有的。

李：而且他們帶小朋友來就是一個生態部分，戶外活動，你一定是喜歡這邊才會過來，你不會說，好山、好水、好無聊，對不對？什麼叫好無聊？就看你自己本身如何利用這個無聊時間嘛，你一直在說無聊，那我們在這裡住那麼久了，那我們不就無聊死了？你自己要去找你想要的興趣，所以就是說，你要是找不到你想要的東西的人你就不要來。像國外歐洲，就鋪個毛毯，坐在那邊，幾個家庭就在那邊野餐起來了，他們是好喜歡在沿海那一帶，外國人那一些，我們四十幾個，就排定在樹蔭底下，他們喜歡曬太陽，怕太陽的人就到樹下，然後我們就擺一些西點，其實他們想要的就是這個東西。他們一來就，哇，台灣好漂亮的地方喔，因為他們喜歡這樣的環境，那你台北坐在那邊就像一個瘋子一樣，坐在那邊熱得要死還在樹蔭下，感覺不一樣，所以說，好山、好水、好無聊就是說你們要找出自己要的興趣，想走就走，把自己的時間是屬於非常自由的，而不是我要讀書、我要趕去哪裡哪裡，這種生活不一樣，現在就是要找出你的興趣。

梁：那鄉長，就是車站在鐵道設施的活化和再利用的想法，因為現在台鐵幾乎是完全沒有想法，就像剛剛鄉長說的，可能還是要地方去協助他，譬如說改善門面或什麼的，因為像目前池上就已經做了，他之前沒有旅遊導覽的，那目前作了兩個，就是有關於鄉裡面的景點，那是鄉長在做的。

李：應該是一起的，沒有錯，所以他們這部分喔，我有遇到一個鐵路局的喔，他那天在縱管處，開會的時候喔，有一個鐵路局的，因為現在喔，像我們池上火車站來講，因為到目前為止他必須，他也不去管，其實就是正面的部分較廣，那到中間就有一個什麼彩券行，比較屬於舊建築那類的，那個部分就是完全是鐵路的用地，像現在我們要談的規劃整體的規劃會更漂亮，問題是鐵路局告訴你，你那邊要繳多少補償給他們，你要把牆拆遷，他們開會都沒意見，他不會出一毛錢去改善設施，改善那些門面，每天火車來就這樣而已，或是貨的運輸，他不會為地方發展去做這些事情。在前面那個的問題，像以前眷村，政府有這個心意要拆遷，就是沒有辦法。

梁：所以那個門面比較日式的建築都是屬於它們的？

李：對，那都是屬於它們的土地。那早期它們蓋在那邊就是商店，或是一個住家，小孩子都在裡面，那現在不走啦，他不走啊你在那邊貼啊，那你們要給我們房子住啊，很頭痛，那其實如果政府在大陸，早就被拆掉了，對不對？所以你說有時候民主...也就是說，像有時候我們宿舍就是說有員工退休的死了，老婆還在，八十幾歲了還住在裡面，你一定要想辦法趕快收回來，小孩子要佔不可能的，所以就是說，很多都是這樣的，在台灣很多這種的，不管是軍的，都一樣啦，都有這樣的問題，他叫我們去用，他們花一筆錢來改善，我們池上現在鐵道部分就是說都是屬於地下道，上面是鐵路，以前我們做這個早期，我們是做鐵路直接過這個月台，那現在鐵路過月台的話，不安全，所以現在是做在下面，但現在產生一個很大的問題，我們這邊很多老人，老人身體狀況一定很不好，身體不好又要上一個樓梯，再下一個樓梯，這就是我們地方一直需求它們改的，希望它們整個一個方便部分去修改的。交通部的改進工程，應該是在這幾年，你現在的題目會符合現在的鐵路局目前的方向和政策，他跟我講了一件事就是說，花東這幾個火車站重新再改建，那改建之後，這個問題就會解決掉了，不過今年是不可能的，不過一年以內應該會好幾個月、好幾個車站都會同時進行，它的方向應該會跟交通部的毛部長來，跟自行車路網的這些啟動儀式一定有關係，可能就是有長期的規劃，不只是要讓大家知道我們台灣整個自由車的路網以外，它可能還會在火車站的部分可能會做這樣的動作出來，可能以後不方便的整個改善，改善之後就會有譬如說腳踏車可以帶上火車的，那這個部分應該是在花東來講最適合，因為在西部的部分，可能我要騎的部分，是因為某個村莊的活動去騎自行車，我們花東的部分可能會在台東，你可能騎到台東，然後就上火車直接回家，就不用走回頭路了，所以整個花東縱谷也好，東部海岸線也好，其實非常適合在台東一直騎，從花蓮當起點，鐵路部分這也是應該去加強的，而且我看有的人喔，騎車台灣環島，南迴也好，蘇花也好，其實我不希望自行車騎那邊，蠻危險的，砂石車多，因為路本身就狹窄嘛，車速又快，尤其像砂石車那個速度很快，即使真的撞倒，砂石車也不知道，一點感覺都沒有，所以這種情形盡量的...有些人就說我要一個經驗，我要環島，那種人我就沒有話講，不過很多要騎的人，自行車要怎麼來？真正要騎的都是好幾萬的，不是像家裡

兩千塊的那種騎一騎，不是，所以那個車子是他的寶貝嘛，那帶他的寶貝來，騎我自己的車會比較習慣，大部分的就是說，這種方式在鐵路部分就蠻好用的，像現在騎腳踏車的人非常的多，不過安全上還是必須要考量，我們這邊好幾個點，山路都 OK，像我們這邊有個 197 線，有經過省道，有經過一個自然的環境，不過它還需要一個規劃，不過我這邊一騎就騎到台東了，而且那個線並不是我們台九線那個線，那邊非常漂亮，所以說這個部分，若是給觀光局來做的話是最好，所以說整個設施的活化再利用的部分就是，你今天像我們有鐵路電氣化，如果花東要做了，不過要做的話，我們池上也沒有雙軌的問題，他可能設限在那個地方，因為土地曲折，還是費用的問題阿，還是那邊騎車的部分如果比較好起那才有，所以我們這段還要幾年還未知啦。

梁：好像還只會先電氣化嘛，雙軌好像還有點困難。

李：對，還有點困難，問題就是出在，其實你電氣化也跟現在差不多嘛，雙軌的話還有幫助嘛，速度才快嘛！你看我們這邊時間一到，你明明就時間到了，你還要等個十分鐘二十分鐘，等那個火車來會車，三個火車站就差了一個小時了，其實花東部份在鐵路局部分，他們只是為了不得不運輸，對他們來講他們還希望不跑勒，由經濟成本的換算啊，你沒看到現在一到花蓮馬上去了幾節。所以說大部分在我們從台北出發嘛，可能將近有十二節的火車，到花蓮的時候，可能裁掉剩第五節還是多少而已，確實也難怪啦，因為有時候像我們有時候真的一票難求，有時候車上明明有那麼多座位，買不到票，有時候到花蓮的時候，有時候好像都沒載人一樣，尤其，假日的話沒話講，不是假日的話就幾乎都是空車，那空車的話，鐵路局不跑也是不行啊，那你就要想辦法跟觀光局結合，一定要想一些旅遊流程，不然沒辦法。像這樣推的話，譬如說台北到花蓮直達，中間不停，最主要把這些人從花蓮到台東，這段某個站有停，這個叫檔，目的是要把這些人往這邊丟，用這種方式我相信應該是可以。不過這就是把旅遊整個的路線規劃好，用這種方式，像我講一個例子就好，像我們這邊的客家文化園區，是我在這邊做的，到現在，雖然不能算是養蚊館，但是還有點在推不起來，還有點形式，不過目前還是有人管理，我們辦活動還是讓他們去辦，為什麼它辦不起來？若我這個客家文化園區是在土城、辦在鶯歌，那抱歉喔，那就好像公園一樣，不要說平時辦活動，平時假期就有好多人，商機就來了，我們這邊呢？為什麼人家不敢去標，我不合成本啦！像現在你去的話，旅客一定沒有。

梁：因為平日啊，它可能只能靠假日才有經濟效益。

李：對，陸客來，你們會賺到很多錢，不好意思，我們這邊賺不到錢，只有我們幾個商家賺得到錢，因為我這個商家其實給你抽成，一個遊覽車帶過來我就給你一千塊，只有那批人賺得到錢，其他的人，像我這種百姓賺不到錢，賺不到一毛錢，這些都是配合好的啦。像我來吃這個東西，誰要來看？所以我不敢去陳述客家文化園區，所以當時我就跟客委會主委啦建議非常多，結果他們還是沒辦法接受，我要的東西不是這種東西，我要的東西沒關係，我們客家委員會跟台東縣政府的客委會結合，專門針對一些國中、國小，不然幼稚園的學生去跑，戶外教學，而且主委跟教育部看，我們在三天兩夜，或四天三天的期間，公假處理戶外教學，學生就會想要嘛，因為學生最喜歡這種東西，不同體驗，而且來到東部，不同體驗的東西，你才會讓小孩子感受，我小時候曾經去哪裡玩過，像我們小時候的東西是他們都沒有的，他們去的時候一定是屬於那種：『這就是我的民宿，裡面有挖一個水池，這裡可以抓魚，這就是小蝦。』就是這樣而已，其實就是固定幾個在那邊，不是屬於很自然的環境那種年齡，對不對？不一樣嘛，我的意思是說，因為本身客家語言就已經流失非常嚴重了嘛，原住民都一樣，像原住民也好，像我們這邊是四個族群嘛，客家、閩南、外省、原住民，像這樣我們要辦三代同堂的演講，不好意思，找不到人。阿公，OK；爸爸，一半；小孩，聽不懂，要一直逼他，那他就要去應付那個演講，就等於這個族群流失就是所有族群流失嘛，那既然客委會，目前有這樣一個心情，你何不把那一票人帶進來，就有鐵路的部分，搭火車來，我們這邊去接，直接送到客家文化園區，那在客家文化園區第一天，可能很累了，我們就去客家園做一下草仔粿啦，什麼圓仔的，第二天就全部帶出來，帶到地方做體驗，到這邊看一下我們有一個，還是說，我們刻意的話，有一個地方讓你插秧啦，割割稻啦，還是抓小蝦米啦，這種方式，戶外玩了一天，餐廳進去，我們今天就吃這個 DIY 也好，教學也好，語言的教學也好，其實小孩子一定會接收這個東西。

梁：因為小朋友只要不是在教室，他只要出來就好了。比較自然，也是都市生平常學習不到的東西。

李：如果這樣的話，你說誰會過來？那就爸爸媽媽一定會過來，那就跟著鐵路過來，那我們這邊有接，那爸爸媽媽怎麼辦？不好意思，你就要到附近旅社去租房子，甚至叫我們代辦都沒關係，我們跟民宿結合，小朋友住哪裡、爸爸媽媽住哪裡，甚至搞一兩天親子活動，一起來，這樣的話地方觀光固定的人員，不過，好像大家的積極程度不是很強，一直都不是很強，所以鐵路部分要做一個結合。我是在農業裡面搞經濟，帶上來，我打出很多東西就是這樣，他是屬於都市型的遊樂設施，做得四不像，人家來你這邊，其實要玩的就是我們台東到處都是，而且規模非常的大，來到你這邊，自然就是自然嘛，又不是我，為何要過度開發？不要變成是別人。要

觀光，交通不方便，人潮本身就有限，你說怎麼去改？這是一個連慣性的問題，不要說只有我們池上要好，這種東西沒有用，尤其是在花東，不會像說在台北的鶯歌，本身就有獨特的陶瓷部分，我就是來來看，這種人自然就進來；我們這邊是，米比較好吃，我們要去仔細，不可能，他不可能為了池上來到台東花蓮，不可能，一定是一個整體性的。這是一個問題啦，就是說在整個中央的部分，你一定要設定好重要的部分是雙頭嘛，交通部裡面好幾個單位，花東縱谷嘛、東部海線啦、太魯閣啦，其實他們所管的東西，交通部鐵路局這些要讓他們結合，很難，這就是中國人的一種，像那個為什麼半小時？本來這個東西我要很順利的去完成，你一進來，觀念一不同，兩個人又打罵起來，兩個人又把工期延後了，他不願意去跟你配合。所以一定要在中央結合，整體性的去走，你才能從花東鐵路中和觀光局結合，跟地方配合，一定不是你觀光局，一定是縱管處，因為縱管處跟我們有直接關係嘛，因為縱管處會來修補，縱管處會來協助我們，再去加強，你是我要錢的單位，我一定是針對你縱管處，我不是針對你觀光局，所以說下放下來，直接跟我們接觸，我們去聽命你們的。

梁：那這樣鐵道有的部分啊，像縱谷系統留下來，那鄉長對於池上的一個優勢是會放在哪裡？主要的優勢？整個鄉的，景點的部分？

李：應該像現在從火車站進來的話，我們整個門面的部分是，其實池上的大多數，大部分人都叫池上，比較特殊的就是說池上是一個花東最高點，花蓮、台東，我們就是屬於花蓮、台東的一個分界點，秀姑巒溪的水源頭，卑南溪的水源頭就在池上，池上沒有被河切割。被切割就有一個問題出來，地緣關係，團結性就不夠，池上是非常完整的一塊地，而且非常平，很廣，所以池上是一個分水嶺，一進來就是 W 型，二十年前有人來研究這個東西，這個是整個讓你去感覺，真的就不一樣，這個怎麼變這樣變這樣，這是大家在戶外教學也好，在地質部分很想去了解的東西，這是我們池上一個有機的東西，我們本來是一個有機村嘛，他們現在的設計還不錯，用社區總體營造做得蠻成功，本身你適合就是說它那邊就是有機的獨立的水源，不是用有機肥料就是有機。

梁：獨立水源是什麼？

李：獨立水源就是說，他只有一個水源頭，像我們現在這樣，海岸山脈、中央山脈，像我們池上大部分呢，都吃中央山脈的，那池上最好的米，在海岸山脈這邊，因為這邊是砂質米，砂質的土壤，就是屬於比較肥沃的黃土，所以那個黏土較厚，第一個施肥就比較不會流失，它會慢慢吃，很正常的吃，這邊是放個兩三天吃個兩三天，就流失了，所以同樣兩個點，有機質就比較多，就是中央山脈就只有一批吃得到，池上因為比較高，所以是屬於梯田式，那現在大部分有機的部分，就是第一個我們水源完全沒有受污染，所以這一片都是有機，大家都不會去用化學的，他不會有什麼病什麼病，就不會去噴藥，這邊的話就不一樣了，不過周邊的人都使用化學肥料，就不叫有機，因為就傳來傳去了。所以我們那邊才叫有機村，池上這個點是非常特殊的一個點，還有我們這邊有一個福境，福境就是早期的時候，我們地形就是這樣，東面這邊水源不是很充足，但是土地還是很廣，這邊比較高，中間是這樣，有點凹陷，過去的人為了讓西面這麼豐沛的水源填高，所以鋪石，所以當時日本時代就是做這個，所以現在灌溉的是池上整個面積。是池上非常特殊的一個點，51：00

5/11 (一) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 城鄉發展處副處長 周惠文，以下簡稱周

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間：17 分 46 秒

周：我可以給你一個新資料。你這邊所謂的鐵路交通已經有式微的現象。我們來探討一下。西部縱貫線自從有了高鐵以後，那台鐵的運輸量也在開始在減少，這樣，那這些車廂呢？台鐵有這樣的計畫把它調到東部地區來用，另一方面就是說，東部地區鐵路電氣化是到花蓮，花蓮以南沒有，那今年年底會動工。

梁：就是變成...？

周：花東電氣化雙軌，雙軌現在還沒有，電氣化。

梁：就都是...電氣化？

周：如果走電氣化之後呢，西部幹線的一些運輸車輛就可以用，再來就是南迴線，南迴線也準備就是...走電氣化，啊到時候電氣化全省連線了以後，東西部這些電氣化的車廂就可以共用。這一方面就是轉型的考量，轉型的考量。因為西部地區有高鐵了以後，鐵路運輸對東部來講就是朝著旅遊運輸，所謂運具方面就是在旅遊下面的功能，那西部地區因為商業性的交通量，所以高鐵成長了以後，台鐵相對的減少了...我看精簡良好就是...市場維護之力，台鐵用新的思維這個...進行活化新生，那所以東部地區喔，我去年曾經跟花蓮縣政府找台鐵，我們推的觀光鐵路，當時的構想喔，就是說把台東跟花蓮各個火車站的點，不管是開發中的，新開發的，這些點，都能夠建置在鐵路沿線上面的一個資訊的提供，然後呢，用每一個車站的點，下車之後，有當地景點的一個接駁，譬如說以台東來講，譬如說關山自行車道，從關山自行車道，不管是在鐵路車站那邊去租腳踏車然後去關山附近繞一圈去旅遊，或者是說關山附近的民宿業者也好，或者說...腳踏車的業者，到火車站接人，接駁到關山附近的點，去遊玩，遊玩了以後呢，他們並不一定是在關山上車喔，他有可能會去池上上車，可能會去鹿野高台，可能去布農部落，然後到鹿野火車站上車，當這個我們推的就是悠遊券的方式，它當時台鐵的，所訂的辦法是這樣子，用復興號的票價，可以搭任何車種，就是莒光、自強甚至於普通車，都可以搭，那以三日券跟五日券來做區分，所謂的三日券就是說以復興號的票價打八折乘以三天...來回，就是從台東到玉里，從台東到玉里，這是一個路段，那玉里呢，到...這個新城站，花蓮的新城站，因為他那個新城站是最靠近太魯閣，那新城站呢？在台鐵當地又叫太魯閣站，那就是區分這個區段就是三天的話，就是台東知本到玉里，那玉里到新城，這兩個區段呢！來發送三日券、三日券，那就是我們剛才講的，用復興號的票價來回乘以三天再打八折，那這個用意是怎麼樣呢，就是說從台東知本到玉里之間，我剛剛所說的，任何一個點，上下車，都不用任何票。

梁：就很像台鐵之前操作的方式一樣。

周：對。在集集跟十分...

梁：在集集跟十分那邊，是操作單日的方式...

周：單日，那因為東部地區沿線比較長，那不見得一天就遊完了，那會玩三天...這三天內，任何車站，任何車種，都可以自由上下，那去年推出之後，回應不是很好，後來鐵路局勒，就改推郵輪式的列車。

梁：所以首推...是推像觀光鐵路那樣？

周：剛開始推的時候，觀光鐵路跟花蓮是這樣推，我剛剛所說的，三日券、五日券，五日券又長了，台東知本一直到花蓮，我這五天沿途上上下下任何的點，好比說我們剛剛說的在關山下車，然後在池上上車，就是說任何的點都可以...

梁：就是...隨意搭配。

周：對對，那這樣的話，就可以自己去規劃沿途...

梁：想停留的景點，這樣...旅遊的時間

周：旅遊的路線，譬如說，從鹿野高台完了以後，我沿線遊關山、遊池上，然後我在玉里上車也可以。

梁：搞不好這個方案現在再推也許有可能，因為它郵輪式列車已經推動過了，那其實蠻...，對。

周：還要再做一個轉型，啊因為郵輪的話，南部地區、高雄地區，它們做一日遊的方式，開過來，開到...大湖地區到太麻里地區，然後下車之後，一個小時兩個小時的時間...

梁：在這個地方遊玩。

周：那這個有一個困難點就是說，火車本身下車以後，這附近的點，可以走路到的點，跟你接駁車運送到的點，有的方式是什麼？譬如說到金針山，我走路上去金針山再下來回火車的話那一天的時間可能不夠，所以一定要搭配接駁車，所以你在內容裡可以搭配接駁車，郵輪式的列車還是必須搭配接駁的方式，中型的車輛，因為...金針山的路況，沒有辦法容納大型車輛...

梁：小型巴士...中的是...？

周：中型，二十人坐的那種巴士，那還有一種就是說，除了自然景觀以外喔，因為東部地區，除了自然景觀就是人文，那人文方面一定會搭配體驗，那所謂的體出民俗的一些，那譬如說拉陶甕啦...譬如說，再搭配的就是...那這邊原住民的風味餐。

梁：那現在縣政府有在推一些活動，他們原住民的一些祭祀的慶典...

周：每年的七月，我們以一個籠統的時間來...七左右喔，有豐年祭，啊以往是在八月中，去年改在年底的十二月...南島文化祭，那這些都是可以搭配這個...鐵道的旅遊

梁：好啊，待會留給你，好不好？

周：好，鐵路交通作為生態旅遊之運具，地方如何與台鐵共同進行週邊旅遊資源之整合？第一個我們剛剛談過的，台東的整體觀光發展呢，那著重的兩個重點，一個就是我剛剛所講的，自然景觀，第二個就是人文，這兩個的面向，那人文就是台東有七個原住民族，那我們是說六個族啦...

梁：那現在多了一個...噶瑪蘭？

周：噶瑪蘭，對。

梁：那主要是不是...如果站在我們縣政府的角度話，那需要，就是希望台鐵做一個什麼樣的配合？因為像...。

周：因為轉型喔...

梁：因為台鐵目前都是處於一個被動的狀態，都是要縣政府啊，或各個地方去...

周：因為也是看市場的，有這些旅遊人口，才會推啊，所以最近...

梁：目前的東部的旅遊人口都算是成長的？

周：對對，但是成長的方向喔，除了陸客以外啦，陸客一定是...是遊覽車的進出嘛，那一般的散客，一般的散客漸漸的私家，就是一部車子，上面會掛自行車，旅遊的數量慢慢在成長，那過去就比較偏這種...就是自己開車來。

梁：對，因為就是目前大家也在推就是...比較不導向就是自己開車，就是希望乘坐大眾運輸工具，再轉乘小型巴士或大型巴士，相對自然環境的破壞會比較少。

周：那你這邊所謂的台鐵的轉乘費喔，台鐵轉型的方向喔，可以搭配花東地區，不只是台東，花東地區喔！有

一種慢遊的概念。

梁：喔，因為之前有人在推。

周：所謂的慢遊，就是慢速度移動，不是一天就把花東線跑完了，坐在車上，從早上日出開，出發，還不到傍晚就到蘇花公路了，所以就是…轉型的方向…

梁：嗯，就是慢遊的體驗。

周：車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？這一點喔，我們就提到就是說，作為生態旅遊的運具喔，一定是會搭配自行車來搭配，因為你要用機車或汽車來旅遊的話，那就失去了台鐵大眾運輸的功能了，那再一方面就是說，用自行車搭配台鐵的車廂的話，對現在整個在推的節能減碳，是一個很響亮的話題，很實際的一個具體作法，就是用自行車來搭配台鐵大眾運輸，鐵路交通作為生態旅遊之運具，台鐵如何扮演與週邊旅遊資源整合之角色？，我們可以這樣講，台鐵所扮演週邊旅遊資源的整合喔，不見得單單只是在車站那邊提供訊息，在台鐵的網站上面應該能夠把各個車站，能夠衍生出去連結點，就掛在台鐵的網站上面，因為一般騎自行車景點去旅遊，用台鐵的方式事先規劃，一定會事先規劃台鐵在哪一個站，下車之後，有哪幾個景點可以去，有哪幾個體驗的項目，那季節性的，可以利用台鐵的網站來提供資訊。未來車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？好，這一點喔，未來車站的…附屬的鐵道措施，應該要多提供這些慢遊的，慢遊的人口，既然是慢遊，它一定，一定很有充裕的時間，而不說，算準準的，我三點二十分的火車我三點十分才到火車站，那預留那個十分鐘，他可能半小時前就到了，那所以，未來車站的設施喔，應該朝著旅遊人口，在車站附近駐留，停留的時間啦！會延長，那既然停留的時間延長的話，那甚至於說單車客，他可能會需要在車站附近換裝，那所謂的換裝，不只是人的換裝，還有車子的換裝，譬如說他是騎小折，那到車站之後要處理完，那人的方面呢，他可能需要沐浴…

梁：把臭衣服換掉…

周：對對，可能在這個車站結束那個行程，上車之後就是回台北、回高雄，那這些都可以把一些台鐵舊的車站釋放，都能夠再利用。別的訊息，你可以去朝著從鐵路車站去問看看，過去有很多鐵路警察的辦公廳舍，後來因為鐵路警察的名額減少了，所以很多辦公廳舍的形式，就是空的，那這些空的鐵路警察的廳舍，可不可以釋放出來國用？這是一個面向，可以去思考的，花東旅遊系統的特色，強化的願景，這個就是跟我剛剛說的有關係，花東旅遊的系統，它會朝著慢遊，朝著旅遊交通工具的改變，來提供，殘障的設施喔，能提供更多元化，也就是說東部的車站，未來不是只有點跟點之間運輸的功能而已，他會擴散到面之間，那所謂的面，就是我剛剛所說的，我的旅遊方式，我可能不是只有一個點在上下車，我可能規劃從台東到花蓮，我規劃三天的時間要從台東到花蓮，那這中間我可能在瑞穗上下車、在玉里上下車、在池上上下車，就是上下車的時間會很頻繁。

梁：就是從點然後做擴散的一個活動。

周：那過去，這個運輸網是點對點的，我直接就是從台東上車，花蓮下車，那以後呢，旅遊的特色會變成是三天台東走到花蓮，那這三天我可能就是把腳踏車上下火車之後，再面之間的活動，這也就是慢遊的方式。

5/12 (二) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 海端鄉觀光暨休閒農業課課長 邱俊彥，以下簡稱邱

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間：6 分 21 秒

邱：可能在交通方面，因為目前我們這邊是台 20 線，我們這個交通量來講，因為人比較少，一般它他們都走台 9 線，台 20 線是要走南橫的，所以一般假如遊客來的話，鐵道來講目前它。現在就是在海端火車站的部分，它現在已經廢置了，當然現在縣政府作一些設施，可以提供一些遊客來休憩的地方，它有作一些綠美化工程，當然我們工程的希望是結合啦，當然因為平常我們這邊遊客也不多啦一般差不多，一般差不多走南橫。

梁：因為像前面有一些文物館阿或者是相對的...

邱：一般是說遊客來的話都是到文物館參觀一些文物，就變成可能，當然我們希望結合，但是這部分可能先有作一些設施，可能是希望說結合這個行程安排這樣子。

梁：因為像它成為招呼站已經有一段時間了，對不對，可是目前只有幾個班次會到達。

邱：因為我本身每天都坐火車，我每天從台東做到海端，我每天坐這個普通車，因為只有普通車才會停，然後因為我大概有將近一年多都在通車，所以通常我在...，現在很多北部或是西部的遊客，它們就是自行車族的或是一些遊客，它們是希望從沿途這樣從台東坐火車，普通車沿途看他的風景，所以對西部、北部還說是很稀有啦！所它們很多遊客都是希望坐火車看哪個風景或是停下來拍照，大概是這樣子。

梁：哪因為他這樣變招呼站，也等於也算是一個變相性的一個廢站的方式，哪會對海端鄉或是旅遊有什麼樣的影響，還是...。因為鄉民等於要坐火車，等於只剩普通車可以坐，因為如果要坐其他比較像是復興號，或者是...就要到台東或是池上。

邱：關山、池上離海端都還蠻近的，假如以路程來將大概十至十五分鐘都還蠻方便，至於開車... 一般都自己開車啦，假如坐火車一般都到關山或池上坐火車，所以應該都還可以啦。海端火車站最主要的功能是...彈藥庫。變成它也可能它有需要擴充運輸的話，所以這個部分，火車站還有它的用途，哪當然可能在 102 年之後，因為它有一個就是花東鐵路的一個改善設施可能又改。電氣化可能又改哪個路線所以還不能確定，可能要修改路線。

梁：哪現在作這個活化是鄉公所跟縣政府合作還是縣政府自己執行的？

邱：這個整個規劃都是由縣政府執行，變成說哪時候現在執行這個綠美化工程完之後，後續的部分是誰...往後的維修服務是不是它們縣政府委託廠商來辦理一般都是這樣子。因為不可能給我們公所，是這樣。

梁：哪公所這邊會有想法嗎還是就是配合？

邱：原則是配合，因為變成假如說，我們要涉及到後面的管理部分可能要再增加人力，哪當然假如以最快的方式，假如縣政府委外的話，就是外包的話，當然它們就只要跟廠商訂定一年的話，就是這樣做後續的設施訂定一年的話，就是這樣做後續的設施嘛。這樣也減少人事成本，委外招標是比較好的處理。

梁：哪在鐵道旅遊或縱谷旅遊系統中海端鄉的定位與優勢？

邱：海端鄉特別的地方，它的生態以高山為主，旅遊的導向以高山的生態旅遊，跟其他鄉鎮做區別，像池上、關山它們屬於峽谷型的農業比較發達，但是我們這邊，農業不發達，但是我們希望說，靠文化跟我們一些生態旅遊方面來推動，還有一些休閒空間。

5/12 (二) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 鹿野鄉公所研考員 洪飛騰，以下簡稱洪

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間：33 分 44 秒

梁：因為我做的是從生態旅遊觀點探討它的活化跟再生，主要是談池上到台東新站這個部分，就是每個站從站點再延伸到周邊的休閒旅遊，對。主要是台東車站機能的改造。因為像我們現在都在談生態旅遊嘛，鐵道剛好是符合它生態旅遊的一個交通運具，它可以運送大量的人，哪在鹿野鄉這邊會如何？就是有什麼構想跟台鐵進行合作或是週邊旅遊這樣的一個整合。

洪：整合。我跟你說我會一邊用網路上的資料，就是我們表示想做的，或許可以做成哪樣，就是說像大陸的張家界，除了說有纜車及輕型軌道，它們跟我們的山景是一樣的，可是它做的鐵道是輕軌專門給遊客用的，跟太平山的哪種鐵道又不一樣，它們是之前延留下來的軌距阿...，因為我是沒去過現場啦...它們為什麼大陸人做的到我們做不到，他可以就這樣做一個生態方面的旅遊，遊客不用走也不用騎單車都不用，你就從張家界站坐帶著你玩。這是第一點，哪第二點就是說像日本的鐵道，鐵道旅遊日本的鐵道就是說，它除了台鐵之外就是說，他日本國營的鐵道是主要的正線。

梁：對。

洪：哪它原先比如說愛知縣。

梁：地方支線。

洪：或是地方支線或是鄉營的、縣營的及私人公司營運的，很多都只有一列，而且以它會很有特色帶你環繞它的周邊，哪這樣不管是對家庭旅遊的人來講，對於自助旅行的人來講他都是很方便的，它對於整個地方的營造也是很方便的，因為有交通嘛，交通到的了，我完全不用去搭計程車，不用坐車、不用租機車、不用騎自行車就可以到了，比如說到了鹿野站出來就是一個景點可以吃吃喝喝，我是覺得你看台灣也是，你看平溪支線為什麼會那麼多人，也就是因為鐵道沒有廢掉，哪這是開宗明義要講的哪就是說，我們這邊要怎樣把哪些東西結合到我們這邊來，我們的優勢在哪裡，車站就是我們的優勢，但是這個優勢說起來也沒有做很大的發揮因為它的腹地不大，哪下來就是台九線，它根本沒有什麼空間可以發揮，所以第一個鐵道要往哪邊去移動，往東邊。

梁：就是站前的腹地變大。

洪：對對對往哪邊去移，就是第一點，哪如果我們沒有移的話，哪可能發展還是會受到很大的限制，我覺得啦，這是開宗明義一定要講的，一定會受到限制，哪這個案子已經有提出來，希望台鐵如果工程局做規劃的話可以爭取經費，往哪邊移動，整個腹地就會出來，第二點就是說，我們一般遊客啦！他從台東站要過來這邊它班次有停的並不多，除了說一些莒光號、普通車有停，事實上你到這邊下車的旅客並不多，哪並不多這樣就不是很方便，以後是不是要考慮說，要多一點班次停靠，然後，當然停這裡它們有它們的考量，就是運輸量有沒有到，需求有沒有到嘛！哪我們這邊如果說以後，它往這邊移動，哪我們這邊腹地大了，它可能會帶動鹿野村的一個發展，就是說可能一些商家景點就會比較多，哪同時也會帶動，就是說周邊整條線的...因為從這邊鹿野站下去有還有瑞源站、瑞和站。

梁：對

洪：哪這些都是小站啦，哪怎麼樣讓我們的...因為這三個站鹿野、瑞源、瑞和這個以後，甚至再過去的月美，都是廢站，哪就是沒什麼人，除非你到關山，然後過去到池上，哪這邊這幾個站以後是不是給它進行一個你這邊提到的活化就是說，它整個站體的設施的一個活化，如果說你光要加強鐵路系統，哪你的站體本身沒有特色的話，哪這樣是不可能的阿。

梁：因為沒有特色就沒有遊客想要到哪裡去。

洪：景況很荒涼就沒有人願意下車。

梁：沒有東西可以看。

洪：要看什麼東西沒有東西那就是很麻煩的一件事情。比方說我給你看一下瑞和站。

梁：它現在有在做工程。

洪：現在沒有。

梁：它現在站前廣場不是有再重新做過。

洪：你看風景都很漂亮可是都沒有有人，一個人都沒有人煙很稀少，就人很少，所以說像站體的規劃，就規劃的話，當然要屬於地方的屬性，就是說瑞和它可能是偏向客家文化。

梁：它現在站前廣場有重新做過就不是像這樣碎石子的鋪面。

洪：下車之後這個是需要營造的，要如何營造我會建議說結合地方的特色，社區的特色，哪社區有什麼特色，因為這個地方有所謂的宗教就是寶華山，寶華山的宗教啊，然後我的想法是將瑞和定位在地質景觀，就是說生態旅遊的導面來講，是屬於地質的景觀。為什麼就是說的生態旅遊是在這裡，有所謂的寶華山慈惠堂，他們可以到這邊來下車，哪這個地方的特色就是說他有很多的...到了冬天有油菜花，滿山滿野的油菜花很漂亮，然後有個泥火山，哪整個就是合接景觀，就是可以看到海岸山脈跟中央山脈在推擠的時候，板塊的推擠塑造整個合接景觀，成為火車站一個特色，朝這個方面。然後呢！這個瑞源的話，就是不一樣，可以朝向本身有一個花布燈籠館、客家米廠都是可以塑造，我們火車站站體的一個特色營造，最主要是農村的總體再造的時候，作為鐵路局重新再把站體塑造成為觀光景點的一個依據，當然站體本身就是一個觀光景點。

梁：一個入口意象。

洪：對對對，剛剛補充說明，瑞源跟瑞隆就是兩個結合在一起的，你來到這就等於來到這，因為他是很近幾乎都是很近的就在旁邊，它為什麼要講瑞隆，因為它就是說你來到這個火車站出來，逛來逛去你可以，有原住民有客家有社區花布燈籠，這三個可以去逛可以去經營的地方，地方逛完之後你可以去騎腳踏車，它哪個卑南溪的合接地形景觀，可以到生態公園，然後可以去看油菜花，現在是稻田。

梁：就是各個時節的景觀。

洪：還有蓮花生態池，或是你可以到這邊泛舟。從寶華部落（寶華橋）泛舟一直到鹿野這邊，這段的溪流是可以泛舟的。它的整個旅遊是值得開發的啦。但是你要有一個重點是，你要交通方便火車到方便，就是我們的資源及優勢，它整體上是有別於花蓮的泛舟，狀況不累啦！大約兩小時，很輕鬆啦！不會危險，是不會像秀姑巒溪哪麼的湍急。如果可以透過火車站，然後你讓旅客或自由行的人、學生、家庭旅遊的人可以自己來玩，知道怎麼玩哪是最好的，目前來講是很可惜，因為為什麼，因為我們幾乎都沒有人知道這種像仙境一般的地方，就是你在這邊騎腳踏車也好，在這邊欣賞風景也好，是很漂亮的，到台東玩，就是要玩這個。我們透過火車站讓景點得到契機的話是最好，你第二個問題車站及附屬鐵道設施活化再利用想法？針對第二個問題剛剛我講的是車站，像是鹿野車站也是，可以接我們這邊的一些，比方說茶，我們鹿野的阿薩姆紅茶、洛神茶。

梁：就是高台上的茶園嗎？

洪：其實我們鹿野的福祿茶也有很多啦，比如說像很多烏龍、金萱、蜜香紅茶這些都是，但是因為我們的高台地勢不高，所以你要跟高山茶比，哪在品質上不是很理想，但是我們就確切我們的山巒、溫度、濕度來講紅茶是最好的，紅茶是最適合生長的。哪為什麼會有飛行傘，因為有風口，順著河谷在吹，所以茶葉每天都呼吸到很新鮮的空氣跟水，所以它們茶葉製作起來相當有名，但是品牌的問題不足，這是未來要加努力的，都是有機的不用擔心，都可以做為我們鹿野的產業特色，甚至站體可以設計為像茶的博物館，或火車與茶的博物館，我是希望說火車站的站體可以博物館化，因為你把它博物館化的話，第一個火車站站體的本身就是一個景點，本身就是一個產業跟地方，甚至經濟、社會、文化匯聚的地方，你可以賣你鐵路局的東西，也可以賣地方產業的產品（農特產），更可以傳承保存地方的特色文化，然後再從這裡遊客一來先看你的博物館，看完之後再繞去哪裡玩，然後拿著你的簡介，然後跟著指示走，他就看的到火車站成列的東西是什麼，不管是鹿野來講、不管是瑞源來講、不管是瑞合來講甚至是月美來講，都是一樣的你要農村整體再造，你這個不造你要去造哪個，就變成蚊子館，你交通不開就沒有人會到。所以我是覺得站體博物館化，哪我們這邊不可能商業化，你哪些設施做

起來人就帶進來的，

梁：人就是一個牽一個的。

洪：對對對，然後附屬鐵道設施，因為你看其實它這邊還是有一個舊鐵道大概兩三公里啦，這兩三公里也可以做一個類是像張家界它們哪種，然後台東整個簡單的鐵道系統。哪鹿野站要往哪邊去往月美站去，可能鎮上，自強號它們都不停的，如果是像小的火車去走，往支線走帶它們去走，我覺得哪是很好的一種感受，有一個自己的觀光旅遊鐵道，這樣去讓整個縱谷去慢慢的旅遊，這是可以參考的，為什麼大陸可以作的到我們做不到，然後就是說生態旅遊台鐵你要先整頓你的站體，然後看是不是把舊的鐵道釋放出來，來做一個比較小軌距的哪種火車的載客營運，增進廠商來這裡投資。

梁：就是針對旅遊的部分

洪：就是說其實我們有火車站就是我們的優勢，因為像一些行程沒有火車站的，而且我們一個鄉有三個火車站，哪有三個火車站，每個車站都可以讓你上下車去玩，對不對，而且我們提供的旅遊是非常有前瞻性的，你看泛舟、生態旅遊，地質景觀、泥火山，哪你來我們可以藉由這個，再去開創我們的文化創意產業，比如說泥火山面膜、米的面膜，哪你真的要提供技術，我們可以傳遞給農會，學好了還可以到台鐵的站體賣，不然我們還可以設博物館到博物館賣嘛！這樣就不會變成蚊子館，哪這樣帶動起來，本來荒廢的就慢慢帶起來，就像荒廢的學校，參考日本的作法，免費租給社區去擺攤，就這樣。然後在這邊台鐵可以幫助我們，如果說你搭了鐵路到這邊，來到鹿野站好了你下車，拿你怎麼玩我們可以提供腳踏車讓你騎嘛！也不設定你要怎麼騎阿，因為人太少了嘛，隨便高興你怎麼騎就怎麼騎，你也可以沿著河道騎啦，沿著河道可以從關山可以騎河到一直騎到四維就是鹿鳴溫泉酒店哪邊，你看這段有多長，而且它的風光你看的到的景觀就是像，有水又有月世界的景觀還有原住民部落，然後有生態景觀、生態景觀池、花海，甚至你可以騎到轉進去旁邊到博物館參觀到文物館去參觀，很多啦！我們的自行車覺對不會輸給關山的景致啦，哪種景致不是像關山哪種人工的，是完全不一樣的感覺，而且它是不會高高低低的，所以是非常的宜人的適合全家，你不用擔心說旁邊會有大卡車跑出來，絕對不會。

梁：像環島的旅遊都要騎台九線還可以騎進來。

洪：如果騎累了中途下來光聽灌溉溝渠的水聲，哪個真的就值回票價的，我們這邊就是這樣，但是它是還沒有被開發的處女地，所以真的想要修身養性真的可以到我們這邊來，但是你目前來交通啊，住行是不方便的，因為還沒有開發嘛。像瑞源的甘蔗是有名的，所以透過台鐵的鐵道站體，跟自行車道結合起來，然後做為一個套裝行程，然後再結合我們地方特色的農產品、民宿。然後區開發我們農產的創意文化產品，從一級產業變成三級產業，有待規劃提昇，大概就是這樣，每個鄉鎮應該都朝這個方向發展，應該是會比較理想。

梁：才能整個台東縣都帶動起來，成為一個面性的旅遊觀光。

洪：只是都是一些表面性活動式，等於你辦這個活動有人，活動結束了就沒有了，所以這就是你要算投資報酬率，我花了七百萬、五百萬去辦活動，我的鄉民有沒有賺到五百萬或是更多，賺到五百萬等於打平嘛！哪如果他們連五百萬都沒賺到，還是獲利的是外來的商人，所以對於地方繁榮的促進是要被打折扣的。除這個面相去思考之外，像辦活動然後在加上現在政府要做農村的改造，我覺得應該是要朝這個面相去參考，不要死板的思考街道改造，因為哪是一種盲流，沒有自己的特色。哪怎樣去加入自己的產業自己的文化特色，就是執政者要去思考的去研究的，每一個鄉都需要去想就講一個步道就好我為什麼要一個步道，甚至於說行道樹要怎麼種，這些都是未來很重要的，甚至休耕的農田，怎樣去約制他，讓他種同一種花，避免種的零零落落，補助的意義就消失了，哪是不是指有這些花可以種，你農業技術部門有沒有提供，更好、更新、花季更長、更優良的品種，讓鄉村的景觀可以像北海道一樣甚至超過他。

5/11 (一) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 綜合建設科科長 江惠卿，以下簡稱江

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間：29 分 22 秒

江：東部自行車路網的一個計畫，這個計畫你知道嗎？前兩天而已。

梁：不知道還沒有接收到這個訊息。

江：這個資訊很重要，你一定要去蒐集。東部自行車路網的計畫是經建會核定 98 至 101 年一共 4 年讓自行車可以上火車，所以它在今年 10 月底之前要去改車廂讓自行車可以上台鐵的。

梁：可是台鐵之前不是作了兩鐵的。

江：它沒有到台東，它只有到好像花蓮還是蘇澳而已，好像到宜蘭不確定到宜蘭還是蘇澳還是到花蓮，哪到台東確定是沒有。所以它現在是要從台北的福隆一直到台東，所以它要去改車廂讓騎自行車的人，他可以把腳踏車是可以一起抬上火車的，然後你到每個點的時候。喔！他為什麼要這樣推呢？它現在就是希望你如果用交通型的運具來講，是不太可能說，一般的人可以騎三四百公里。

梁：恩對。

江：不太可能，所以必須靠一些接駁的大眾交通運輸工具，就是你說的兩鐵，希望你是利用大眾運輸就是兩鐵嘛！就是鐵馬跟鐵路，然後你搭鐵路來到比如說你來到池上好了，你就可以牽自己的腳踏車下來，就可以在這個地方，進行慢速的旅遊，目前的想法是這樣，或者說你不要帶你的腳踏車也可以，你就是它選定的幾個車站就是東部的幾個火車站設租借站，它就是一些租借站，你可以租到很高檔的腳踏車你也可以租到很平價的腳踏車，然後你可以甲地租乙地還，讓你從這個車站，也許你從關山站下車，你可以在關山站租到腳踏車，然後你可以騎到池上還，然後從池上搭火車回去，所以目前是進行這樣的規劃，所以它現在有一些配套包括公路的部分，公路局要劃設就是自行車的專用道路，在省道上面。然後就是台鐵的部分它要改它的車廂讓自行車可以上去，然後剛剛我說的租借點的設置，就是為了整個自行車路網這樣的一個計畫，所以在你的論文裡我建議一定要放進去，這是一個國家很重要的政策，跟車站跟鐵路是有關的。這是給你一個建議，所以在整個空間的活化上面，因為這樣的計畫會面臨到不同的使用模式。

梁：我有四個問題想要問一下科長？

江：第一個就我剛剛講的現在的台鐵，整個自行車路網的計畫來說，它已經面臨必須去配合，現在已經被要求今年 10 月底之前要改善車廂。

梁：所以它等於是經建會要求台鐵去作這個動作的？

江：就是經建會已經通過提案，就是交通部提出的一個自行車路網計畫。

梁：一直以來鐵道都處於一個被動的狀態，所以它加上高速鐵路的發展，所以它面臨的一些問題。

江：對它現在是交通部自己擬的一個計畫要報請經建會同意，交通部也是因為交通部長本身是觀光局的局長出身的，所以它覺得東部來講，是台灣很重要的發展生態旅遊或是發展慢速旅遊或是想要體驗比較自然原野的風光最好的地方，所以東部其實是有它發展的潛力。所以他以前是觀光局局長，都是在報紙上看到的，他覺得說台鐵的火車，就是鐵道在東部的部分必須去整形，所以才會有這樣的雙鐵的一個計畫。哪所以台鐵今年除了車廂以外，它的車廂的外型，它也必須去作拉皮。

梁：恩，它之前有做過一部份的車廂。

江：它現在就必須在去作拉皮的動作，哪你現在所講的就是像台鐵的轉型，它不只包括車廂的部分包括你的車站，你的站區的整個規劃跟設計，不管是從無障礙空間的規劃設計，從你大型行李的規劃，還有整個站區前方

廣場的規劃設計這個都是在它們台鐵已經有提出一個方案，哪個方案的名稱我不太記得，因為我不是窗口，因為是工務處，所以其實有提這樣的一個規劃上去，在東部的車站，這樣的一個改善及構想，都已經有提了。所以就是像台鐵東部的鐵路是沒有電氣化的並且是單軌。

梁：對，單軌。

江：所以目前就我所知應該是要進行雙軌及電氣化，已經在進行了。就是讓人家來到台東你可以很快的到達，可是來到這個地方你可以台東你可以很快的到達，可是來到這個地方你可以進行慢速旅遊，而不是一出門就很慢很慢到台東你都沒力氣了。一次坐五六個小時。

梁：從台北作來大概要七個小時。

江：慢速旅遊不是說讓人搭很慢的火車來到這邊都耗掉一天的時間。

梁：能快速的到達到當地在進行深度或是慢速旅遊。

江：因為現在大家都很忙，你不可能要他規劃東部一來就要一個禮拜嗎？原則上希望是這樣，可是很多人沒有辦法。

梁：可能兩三天就要作一個活動的結束。

江：你可以很慢，當然有兩種選擇最好嘛！你可以選擇很慢的像一些銀髮族時間很充裕或是學生寒暑假時間也很充裕。

梁：可以規劃長時間。

江：他們可以規劃長時間的 ok 可是平常必須針對都會型的人，他平常工作非常忙碌的人，可是他又很想來台東，哪他如果說能夠就是雙鐵的方式，他很快可以搭上火車，很快來到台東進行很慢速的旅遊，我想他是寧願這樣，而不是希望花很多的時間在交通的乘坐上，我們都一樣的心態。

梁：對，不喜歡一直坐車。

江：希望趕快到達地方趕快去玩看風景。對阿所以我們一直強力要求，趕快進行雙軌及電氣化的工程。這是在台鐵上目前都已經再做了。

梁：所以像剛剛科長有提到池上車站周邊的街道家具的改善？所以台東縣還會對其他的車站有一些不同的想法嗎？

江：台鐵已經報了計畫了，要針對車站的部分去作整體的改善。

梁：所以是所有有在營運的車站都會作改善，哪像目前已經變成招呼站的車站像海端跟瑞和。像瑞和是一個小型的社區公園，哪未來因為他目前的站體還是一個廢棄的狀態，未來縣政府會對它有一個規劃或構想嗎？

江：地政處已經花一筆錢在哪裡作了。

梁：可是目前不是只有綠地上跟一些改善。

江：綠地是我們以前輔助鄉鎮公所作的。現在是在站體的前方。

梁：正前方嗎？

江：對對。

梁：因為我上次來的時候是過年的時候來的。

江：哪我比你晚，我是上個月去的看它已經在做了，哪我不清楚它會做到什麼程度，因為哪時它在施工鋪面廣場的部分，它也許只作鋪面，我猜啦！哪站體的部分可能不會處理，可使我不是很清楚，你可能要去看一下。

梁：好。

江：它已經再做了，哪所以其實環境整理不錯，哪站體規劃好之後因為沒有很明確的使用功能，就是說怎麼去使用他的話，哪都很容易變成蚊子館。

梁：對就是閒置空間。

江：對就會變成是，所以在定位沒有很明確的時候或者是沒有人想要經營管理的時候通常我們是不建議去動它的，因為花錢之後，你就會被批評。

梁：作了東西然後沒有人要使用

江：因為就是沒有人管理，台鐵目前就是變成招呼站嘛！沒有人管理哪我又做了，就覺得經費就會有點浪費。

梁：可是像賓朗站不是已經交由社區。

江：哪賓朗站就不一樣了，賓浪站是我們今年已經申請到錢了，要去做，哪因為他的社區活力很強。它們一直希望趕快去搶救日據時代就存在的賓朗火車站，因為壞的狀況越來越嚴重，所以修好之後是社區它們自己去經營，它們要放一些老照片阿，要放一些以前舊的文物阿

梁：哪它要變成一個展示館就對了。

江：對它要變成一個展示館，所以賓朗火車站它的定位很清楚，因為社區的活力很強。

梁：因為賓朗車站也申請了很多年今年才下來。

江：對沒錯今年才下來，所以它們一直很期待從 93 就聽到它們說要修修到現在五年了

梁：因為我也聽王老師說很多次了。

江：因為就經費一直不夠，每次排順序的時候都排不到它，因為錢就一點點而且 97 年又沒錢，所以就今年賓朗火車站現在要辦發包，現在已經上網公告了，年底期待要完成。

梁：所以像科長你們在做車站外部的改善工程的話，哪也是需要跟台鐵作配合嗎？所以也是縣政府還是台鐵為主作配合還是？

江：就是要看誰主導。像第二題鐵路交通作為生態旅遊之運具，台鐵如何扮演與週邊旅遊資源整合之角色？

梁：對就是從你們的觀點哪台鐵應如何配合你們作一個，就像剛剛科長有說到車廂的拉皮，兩鐵的一個發展。

江：對阿

梁：縣政府希望台鐵作哪方面的改善？

江：台鐵它們基本上是有計畫在做，哪我是還不清楚它們具體的規劃是什麼？因為才把計畫報出去而已所以可能是要個案個案空間去談，所以基本上從它內部的空間，必須先改啦。

梁：恩。

江：就像我講的車站的無障礙空間的設計，及廁所一定要改很多廁所都非常老舊無障礙空間沒有。

梁：因為它車站目前東部都是屬於簡易型車站。

江：對阿，所以廁所也非常簡陋然後無障礙空間沒有、大型的行李寄放空間也沒有，所以我想你要推雙鐵的時候，你總不能背著行李。

梁：因為想關山跟鹿野都是一個比較主要的遊憩點。

江：對阿沒錯你，總不能叫他背著行李騎腳踏車，推式的行李更無法騎車，也沒有辦法載，所以他還必須包含行李的運送服務，其實搞不好這個以後都要談，比如說我甲地租乙地還，我今天關山租腳踏車要騎去池上去過一夜，哪行李是不是可以從關山幫我寄到池上。

梁：直接到地點取行李

江：這相對是一個很人性化的服務，不是說我要背著行李，因為希望停留很多天的話，他的行李一定不少。

梁：沒有必要讓他背著，到了台東參加鐵人三項。

江：我相信大家一想到這個就打消主意。

梁：就想說不要來台東了，又不是說環島，環島還有哪個體力，如果要符合各族群的話還是需要有其他配套的方式。

江：這跟三鐵的人不一樣，有些是親子家庭的或是銀髮族，背著大型行李做這樣的活動。

梁：太操了。

江：所以我才說這是一定要請它們要納進去的。

梁：也是要請它們規劃一些旅遊諮詢的設施。

江：因為像目前每個車站幾乎都沒有旅遊諮詢很少。

梁：大概只有台東站才有。

江：對。

梁：像一些小站都沒有。

江：幾乎沒有，就是你看有人在你就問沒人在就沒有。

梁：沒人在就自己看路標。

江：所以台鐵是很重要的，他必須去提供相關的旅遊資訊的服務。

梁：像我目前是有做一些再利用的方式，像車站它會作一些交通轉運，因為像台東這邊交通轉運也蠻不方便的，因為除了一個是自行車加上這邊好像只有鼎東的客運有辦法作一個接駁的動作，但是班次也是比較少，哪未來有沒有可能從大眾運輸工具作一個接駁或是小型的巴士。

江：有，現在在規劃就是說希望就是類似觀光接車的計畫，就是從有幾個主要的動線然後從車站跟機場，一下來後就像觀光接車，可以載你到台東市區，繞個台東市的最主要觀光的點，這樣的一個規劃。目前我知道我們土木科有在進行，就是說讓遊客來他可以很輕易的能夠到達市區。其實鼎東現在也蠻方便的我知道你只要下火車幾乎都可以看到他在等了，其實鼎東也能讓你來到市區。

梁：鼎東都是走台九線。

江：像機場也有我看到機場也有鼎東客運，所以這一方面應該是都有在做，如果不願意坐鼎東就是要搭計程車。相關的配套措施比如說其腳踏車來到這邊，哪搭上鼎東客運有沒有配合就是自行車讓可以附掛，目前好像也沒有

梁：好像比較難，除非是小折哪才有可能放進行李箱。

江：他就沒有，他沒有像國外車體外，作一個附加的車架，供自行車擺放。

梁：國外在作自行車道已經比較久了，才會有這樣的服務設施。

江：也許不只是討論台鐵包括公車都要去配合，不然台鐵改了公車沒改。

梁：其他的配套，周邊沒辦法做一個有效的支援也是沒有用的。

江：變成你也是沒有辦法上公車也是需要抬這腳踏車。

梁：想要去哪玩就要靠自己。

江：騎累了想說可不可以搭公車的時候。

梁：反而在周邊找不到車站。

江：哪也無法上去。是有跟鼎東講他就說也沒有多少人搭就扛上去，問題是不能著麼說萬一人多。

梁：他還是願意提供這樣的服務讓自行車上車。

江：沒錯，他說反正客人也不多。

梁：可是到例假日人潮多了他也沒有辦法作這樣的操作。

江：對，沒辦法這樣作。

A：東部一定是假日人潮最多，因為大家都想要假日的時間找一個休閒的地方。

江：所以它們處理的方式就是比較消極的作法，不能這樣做的啦，我才說其實像客運也是要搭配，不只是在作公路或者是鐵路。

梁：周邊的環境和鐵路也是要搭配作一個串連。

江：要一併考量。鐵道沿線是什麼？

梁：因為我有實地走訪像池上到關山還有一小段路，他也是走在田野間，我是希望未來田野間也是可以規劃成爲自行車道。

江：現在其實根本不用規劃，你要騎也可以騎，規劃好像池上也沒人再騎，這樣也很頭痛，因爲太熱了，田野間因爲稻田的關係他們不讓你種樹，就會很曬，一般人就不願意騎。其實現在騎省道的人居多，當然會騎省道的人都是要追逐快速的，他們在騎，幾乎都沒有再看景色了，它們只想趕快騎趕快到。

梁：他們幾乎也都是環島的方式。

江：對對對，他們其實真的很少彎進去看風景，他們只想趕快到達目的地。

梁：因爲他們都規劃好某個點了。

江：所以幾乎很少會彎到遊憩型的幾乎沒有。現在規劃像池上站，需要在車站附近有一個遊憩的導覽圖，或是一些相關的旅遊諮詢的提供，所以人家來了池上我大概可以到哪些地方玩，哪是必須要有的，不管是剛剛你講的台鐵，應該要扮演這樣的功能，就是在池上站它必須有一個旅遊資訊的網站來作搭配，然後讓遊客不是只有查班次、幾點到阿或是時間，就是相關旅遊資訊的東西，他也可以查的到，附近哪些景點及住宿阿，我是希望台鐵能做到服務窗口的功能，哪當然它必須跟觀光局搭配，所以像台東新站的旅遊服務中心，並不是台鐵作的，哪是台東縣政府作的。台鐵都是被動的縣府希望它們轉向主動，但通常都是被動的，而且還要向他承租。旅遊服務資訊理應規劃出來。

梁：因為它也是交通旅遊的一個點。

江：台鐵它必須扮演一個積極的角色而不是被動的角色，而不是由縣政府規劃。它們沒有想到旅客來到地方相關的配套你要有貼心的服務。

梁：它增加哪些服務的話，其實可以增加他的收益。

江：台東新站的周邊附屬設施皆是由台東縣政府規劃好，才由台鐵找廠商進駐。

梁：這樣才有可能增加遊客的停留可能增加更大的效益。

江：哪也是一種遊客的服務你看周邊一家商店都沒有，我連要買一杯水都沒辦法。

梁：因為周邊離市區太遠，不像台東舊站的模式。

江：加上停車空間及廣場草坪都是台東縣政府一併處理的。它們原本就該提供的旅遊資訊，卻由縣府提供志工，還要跟它租地方。哪你看舊站也是一樣阿，回到舊站也是台東縣政府作的，然後要用遊客中也是一樣要收錢，它們有它們的標準和規定，台鐵是真的要檢討，後來遊客服務中心就沒有用了，因為沒有辦法承擔租金，後來就旁邊有一個遊客服務中心，原先的無法營運而轉換到旁邊也是要付租金，都是要租金。台鐵的資訊要蒐集一下車站的計畫有在進行。



5/12 (二) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 賓朗社區發展協會理事長 簡文雄，以下簡稱簡

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間 34 分 16 秒

梁：想要瞭解賓朗站目前社區發展的運作？

簡：其實我們這段以前是在，現在廢站的部分是民國 71 年 6 月 26 日，哪天廢站，這邊本來還有 3 個站廢掉，當時廢掉的是賓郎、初鹿、嘉豐這三個站，當初是因為截彎取直。

梁：變成山里到卑南。

簡：這三個站已經不見了，我們稱它為失落的鐵道，目前是這樣子，因為它整個都廢掉了，而且整個地貌地形都改變掉，有的變成路，有的變成百姓種植的果樹，所以說它已經不見了，在歷史上它是一個可考的路段，哪台東站跟馬蘭站，是因為它的剩餘價值用完了才廢站的，哪當時它有區間車嘛！從台東站，一般台東市民的生活重心還是在舊站，哪它當時是把舊站一直延伸到山里，是有區間車，所以才有經過馬蘭站，到事後它們才廢站的。所以賓朗站廢站到現在距離 20 幾年了，但是這個車站能保存哪麼完整，還是有它的歷史淵源，當時因為它這個建築物是蠻特殊的建築物，日本時代的一個建築物，哪它本來是民房，一個日本人住的，哪後來是因為鐵路局跟他買了以後，然後再大正 11 年，設了一個乘降場，就是民國 11 年，才把他買過來，哪它是一個蠻特殊的建築物，哪它是一個八、九十年的歷史建物，它非常特殊是因為地形關係分成上下兩層，上面是一個站房它們當時在沿用的站房像售票間啊，它們的站房啊它們上班的地方，它的底層是官舍，就是當時站長所住的官舍，哪時候...這邊有一些東西就是...因為一般在站裡面，想我當時在聽一些老前輩在講，我們這邊有一個「斑憂」，是一個圓圓的東西，像現在的車輪餅，他是白色的，據說還蠻好吃的，我當時在做訪談的時候，開會的時候我問他們有幾個人吃過很多人舉手，那已經很久以前，那像這樣上去，當時有池上的便當與玉里有玉里的羊羹，這些都是有名的東西，可是我們這裏不見了。池上的便當發展的是已經變成將近是亞洲人的一個主食，中國人的一個主食的，台灣人是最有名的，到大陸都有，哪羊羹它也是在整個我們台灣市場上佔有一席之地，一個類似像車輪餅的東西，卻在這裏不見了。因為當時官舍有我們的老站長，當時分配給他的宿舍一直住在這裡，才能保存得如此完整。因為鐵路局當時沒有文化保存的觀念它是想把它廢除掉，後來因為老站長在，一直延到民國 93 年老站長去世了，我們社區才開始動它，因為哪是他的職權，他住在哪邊不能去動它，申請做社區營造的打算做成鐵道文物館，社區準備把它做成鐵道文物館，希望把這裏的歷史，把這裏的一些故事、歷史都找回來。所以我們當時很積極的在做這個動作，它的建築物就像我剛剛說的有上下兩層，賓郎站又一個相當特殊它是一個之字形的一個車道，因為它有一個高度。

梁：因為它的高度超過千分之 21。

簡：對，以前蒸汽火車的時候尤其是路滑，上不去它以前的蒸汽火車旁邊還有一個沙坑，來這邊要裝沙裝碳，碳是燒碳，沙是裝在它的輪子前的一個沙漏。

梁：增加它的磨擦力。

簡：因為它的坡度超過千分之 21，哪這是一前先人的智慧，從台東開開開，因為來到這裡太高所以把它歸零，它的坡度就差哪麼多了，哪在這裡可以看得這這條路跟站房，它的坡度就是哪麼高，一般公路局不能超過 15%，高速公路建築都不能超過 15% 的坡度，哪像三義哪是比較特別，哪像一般蒸汽火車上不去。像以前比較頑皮的學生，車要進站很慢，它會上來再回去，學生就在下面就先跳車，跑到雜貨店買香菸，再跑上去，這是一個故事。很多人的故事，他們都在回味，像以前有一個在中央單位上班的，他老婆是一個國小校長當時一個念台東的中學，下了課兩個人沿著鐵道走走一兩公里再沿著鐵道走回來，希望能在回味他們的故事，所以我們一直積極要把這些東西找回來，哪也不希望鐵路局把它剷平，因此 93 年以後我們開始申請。

梁：所以現在的產權是誰的？

簡：它目前的產權還是鐵路局，當時一位老站長住在這裡，要撥給國有財產局的時候留了一分地，就是現在站房的部分，仍然保留在鐵路局，當時因為鐵路局要剷平，我就申請作為歷史建物，哪也通過了也是歷史建物，所以說它不敢去動它，也不會去剷平它，它現在也同意我們說託管，後來經協調它希望我們以承租的方式，哪

我們希望鐵路局可以撥給國有財產局，再給鄉公所去做管理，鄉公所就會撥過來給我們管理。將來要走這樣的路線，那其它旁邊一甲七分地，就是現在目前在施工的哪部分，一直延伸到老人會館、國小前面的區域，所有的土地都已經撥給公所，所以產權上我們都已經爭取到了就剩下這一小塊。它這邊的功能也蠻大的，他當時只是一個乘降場，還來才改為賓朗站，這是我們一個站長所做的沿革，到了最末代的站長叫溫金福，居住在官舍內的站長為張江昆，直到 93 年過世，我們才開始動，總不能趕他，以前的舊鐵路員工宿舍，可以住到他過世，甚至連他的老婆也可以住到過世，這是一個 80 幾年的木造站房，我們一直希望說保留他，經過我很多的函來來去去，也同意我們的管理，哪現在這筆錢也是我們申請當時跟城鄉局合作，到今天才動，從民國 95 年到現在。

梁：所以現在是預計何時會完工？

簡：大約 8 月份，

梁：連站體都結束嗎？

簡：沒有，它本身的建築，城鄉發展處會來做，它現在是地政正在做周邊，城鄉大概可能最近會來做了，因為也都看過了，設計稿也都設計完了。

梁：所以它站體是用保存的方式在做？還是它會再做變化？

簡：沒有變化，只有整修，我們是要求復舊，我剛開始打出來的就是一個復舊的想法。哪地政做的這些就跟我們的意願比較背離，有些出入，它們既然花了錢我們當然希望說是地方要的，有兼具到文化歷史。

梁：所以周邊目前的作法與原先的設計是有出入的。

簡：城鄉跟我們當時談的，因為城鄉當時在編列的時候，有來做說明會，因為我開了兩次的說明會，哪當時的設計跟現在是有落差，它當時是整體的設計，哪現在變成切割成四塊在做。

梁：切割成四塊，就是站體跟周邊。

簡：周邊分成四個區塊在做，有做好的、有剛在做的，

梁：所以原先從學校到集水塔，都是一個整體性的規劃。

簡：我們當時寫的計畫是這樣，哪它們來有開始總是好的，對我們來講，跟我們當初的規劃是有一點點的不同不是我們想要的，我本來是希望有鐵道的復舊，因為你既然是一個鐵路，它本身的鐵道，至少部分的路段是有鋪設的，才知道這是鐵路，因為我有介紹人家來這裡。

梁：但是這裡好像都沒有了，都用掉了。

簡：都沒有了。哪還有像月台也是我們叫它補上的，前面有一個月台，我說你們沒有月台怎麼都不像，現在我們還要努力的就是，戰裡面的設備啦，像它的轉撤器、它的一些...，我們現在目前社區已經有收集了一些文物啦，像鐵道文物，我們都有像在使用的文物，一些像以前再做交接的銅環、路牌交接的哪些運具等等...燈具、票、票櫃這些我們都有做文物的保存，都已經有再慢慢的收集，我們還是用點心在做這件事，希望我們要做文物館，有東西的呈現，哪地方上的會議，從一開始很不可能到現在都有認同，這一點蠻欣慰的，大家一路走過還來是很多艱辛啦，這是一定的從 93 年到現在，其實如果以一個社區的營造來講，這個努力不算長，可是也是有經過...。

梁：所以當初有想過它的經營手法會是怎樣嗎？

簡：經營手法，經營什麼？

梁：就是未來的，因為已經把它定位為文物館的方式了，對。

簡：我們所定文物館是因為當時我們只是一個淺顯的，在我們的構思裡只是一個很簡單的傳達的訊息，讓我們

社區的會員知道說，我們是希望它是復舊跟保存，就這麼簡單，並沒有說要到什麼的程度，哪當然因為在理念上我剛剛提到的，剛開始社區的人一定不是很看好及認同這種東西，它覺得這個東西，在他們來講已經是一個老舊的東西了，我們是朝這希望說以後社區能夠跟...，我的藍圖是整個社區當成一個非常好的休閒園區，哪像現在綠美化了以後，哪這個地方能夠兼具讓人家外地的遊客來參觀並且跟我們的產業作結合，因為我們這裡是很多的柿迦，所以我們目前柿迦有也鼓勵以前的做類似休閒、有機的方向在做，哪目前已經有一個做的有點名目的，有點成績出來了，做這些有機的無毒的，沒有農藥的他的過程很辛苦。

梁：相對的比較困難。

簡：它的產值一定會相對的減少，付出的要比別人多，所以我也曾經為這樣，帶我們社區到池上萬安去參訪過，讓他們知道說他們做這個有機米，到了什麼程度。米跟釋迦，釋迦是我們的大宗，現在我們有經營蝴蝶蘭，哪我們的釋迦是大宗，但它不是民生必需品，它只是一個水果，可以選的太多了，就像米是我們必須吃的，哪路只會走的比它們更辛苦，哪可是這個不做，可能會比較落後人家，你要是搶先了，以後全是以這樣的形式，而且以後生活水準提高了，大家想到這個水果，以後自然而然就會想到你賓朗村，這是一個更好的經營，這是我的理念。哪當然我們這邊從賓朗一路進來綠色隧道它都在賓朗村，下賓朗社區是屬於一個景致型的建築，從空照圖看的到，它這樣看不到，它是日本的一個移民村是以前日本建築的遺留，它把它做整個下賓朗部落的規劃，讓它們整個遷到這裡來，可能是管理上方便，一路上來，我們有一個蝙蝠山的步道，這個以後也會朝這樣來努力，就是在後面這座山，哪個步道以前...蝙蝠山是一個蝙蝠穴在這邊，因為蝙蝠穴造就了我們這邊很多的文人，像我們目前賓朗村出了六個校長，它可能是屬於一個福穴，蝙蝠在中國人是一個福氣的象徵，我們台東海山...要設置寺廟，要將寺廟遷到這裡來，就剛好是在蝙蝠山的凹穴的地方，後來是因為它們的主持出了事情就停頓了，到現在...，因為它開鑿的哪條路，現在很多人上山都走哪條路，上去了就有一段是原始林，它是不長啦，可是有一個步道上，哪到上面後，一上到上面剛好是連接的是後湖...的哪個台地看到台東，一上去就豁然開朗，整個台東市差不多看了三分之一，哪個景，光看就很漂亮，如果說這樣子走又可以做生意又可以看景...，把它作整建這是第一個，這是一點這樣一路上來到我們本身的車站又有文物可看又有點可以玩，哪在上去可以帶它們到我們的蘭花園去作 DIY 或是去賞花啦，台東的縣花就是蝴蝶蘭，蝴蝶蘭是賓朗最大宗，哪其實台東的水果最有名的也是釋迦，釋迦最早種就是在賓朗這裡，因為這裡種好了很成功才發展出去，哪時候大概十幾年，剛開始種的時候有一分多地，一年年收了 50 幾萬，哪時候就整個做起來，才把整個釋迦...，太麻里哪邊或是都蘭都比這邊慢，海線都比這邊慢，所以這個沿線走上去，在往上走走到蝴蝶蘭，的園區，我們上面還有一個種系繁殖場，它是專門培養一些牛、羊、馬以前是養乳牛或是豬，種豬啦他這些有試驗的，哪再上去有一個果園，果園就是台東果園...，它是農業局的農業改良場，賓朗果園在上面也有做水果的保持，所以這都是蠻好的優點，再上面去果園下面就是，胡適博士他父親在這邊發源，當時是清朝派鎮的一個軍隊在這邊紮營，哪胡適三歲的時候，就隨著跟媽媽...，這也是發展觀光的一個點，我們哪個山下本來在牧場哪邊，有一個卑南的八社，它是最小的一個社，等於是一個部落，目前只有 25 戶人家，這已經將近被同化了，被漢族同化了，因為它們被漢人包圍，以前日本警察很大，哪以前這裡有個湖，所以下雨都不能過去，叫它們整個遷村下來，遷到八社這邊，目前發現只剩 25 戶人家，它是一個將近式微，快要凋零的一個社，所以我就是呼籲說，也一直鼓勵它們，因為他是我們賓朗社區的，鼓勵他們將他們的原有的文化傳承，最近辦了一個活動，就是有在往上爭取我們...，越來越少而且也被同化的太厲害了，而且他比下賓朗，我們這裡兩個原住民社區它們都一樣卑南族，所以下賓朗社比阿理佰社的人民數素質較高，同化的更厲害...，我也看到這種情形，就一直很鼓勵他們，他們也作的不錯，可以串連蠻好的一個...，整個誘因啦，因賓朗火車站而延伸的由賓朗做出的點，我們為什麼要積極的，再把它復舊，因為我做理事長的用意，就是希望把社區帶上來，我們也覺得蠻可惜的，哪麼好的一個歷史文物在這裡，啊提出計畫要把它劃平，我們都會有意見，不願意見到這樣的情形，最主要的出發點就是，就是哪麼單純的一個...哪我們也希望說藉著這個，因為最近內門它們的鄉公所有來過，過來看來參訪，我們也希望漸漸，然我們不希望，因為這些而影響我們的生活都改變，哪我們也希望說藉著這樣產業更能推銷更能提升，可以行銷出去，當然現在還不到哪樣的程度，

梁：現在就是慢慢來慢慢做。

簡：哪整個的鐵道是一個保留的，由點、線、面的串連，將賓朗帶動起來，做社區的營造，我的感覺是大家的認同啦，認同了以後再來做，先把這個點做好了，覺得不錯了，你辛苦的一定有嘛，哪在把它原來的線，現在目前所做的就是這邊部分，它以後連這個線，這邊以前有一個橋，我們希望這個線做自行車道，或是步道都可行，然後慢慢的來，當時我們也是計畫希望說可以到綠色隧道口。縱管處剛好是蓋在鐵路上面，以前邊就是平交道，我們倒是希望把這條線拉回來，哪我也有請我們這邊，本身是鹿野站的站長，它是我們村上的，他現在經移到山里站，哪時我請他在鹿野站保留了四台手搖式的板車，板車西部是有啦，有人工在玩，這地方它有點坡度，我們觀念是說有人來玩可以把這條線，往上來旁邊作步道，讓我們的百姓，或附近的居民都可以散步，

希望有些教育性質，這些構想，對鐵道的一些憧憬，因為從小在這邊長大對鐵路還是有些愛好。

梁：也想要把一些歷史找回來，不然人文歷史都流失了。

簡：現在很多小孩子都不知道哪是什麼東西，當時是有老照片的展示，我們教小孩子做鐵道的繪畫啦，讓它們從小建立跟學校結合，傳達訊息給小朋友，鐵道文化的部分，哪也有車站前作母親節的活動，希望你們整家子來我們就照一張相片，送給他們。把這些東西找回來不管是硬體、軟體的，都有做了一些，要努力的還是要走相當的長。希望說是朝著，能作一些地方產業的結合，一些小生意，可以製造一些就業機會，像說有人來參訪，朝著社區的營造來作，有人潮的話像附近，沿路有的玩有的走的話。

梁：相對的導入了一些商機。

簡：但也避免過渡的商業化，而破壞了社區原有的寧靜，我們很多的條件與集集相似，將周邊的農路及一些歷史建物做起來可以更勝於它，我們希望藉由車站將賓朗村整個活化，這些也包含了生活、教育、產業、遊憩的問題，不是我們單談觀光這淺顯的問題，將一些歷史的元素及人文的元素導入，



5/13 (三) 深度訪談內容逐字稿

受訪人 關山鎮秘書 吳昌暉，以下簡稱吳

訪談人 梁朝貴，以下簡稱梁

總計時間：37 分 54 秒

梁：就是如果站在我們鎮公所的角度，那它鐵道旅遊有就是有生態旅遊的運具。因為我們現在大家都在談生態旅遊，那鐵道就是剛好符合這樣子的一個交通工具，可以負責運送大量的旅客，那在我們地方上會希望台鐵做怎樣的配合或者是像關山的一個車站變成一個入口意象或者怎麼的一個，就是這邊會希望台鐵，你們做怎樣的一個配合或整合。

吳：你的意思是說台鐵在哪方便的配合？硬體上跟它一些軟體的設施上，其實台鐵這幾年，都有在試辦，假如說郵輪式的觀光火車，還有本來它就有一班觀光列車，主要也是把觀光客引到台東來，那其實不只是我們關山，那我們關山說實在是一個小鎮啦，它在縱谷線畢竟還是一個必經站，畢竟它是停靠站的重點之一多少會為我們地方有益處。最主要交通要方便上下火車，甚至我們街頭，像山水街頭的民宿，它們跟鐵路局都有配合。譬如說像觀光的導覽，他們一下車都可以找到，甚至網站上都有上網，你要來都可以先訂。譬如說你一個月訂我的民宿，你什麼時候會到，我們民宿會派車到車站接他，這個是以當地的業者的配合措施。如果是公所，我們希望業者發揮帶動觀光產業，才比較有效，因為我們沒有車子，我們也沒有再做營利的事項，我們沒有提供吃住，業者提供是比較理所當然的。

梁：像目前台鐵是比較消極的作法，因為車站周邊要做活化，可能要從縣政府或鄉公所協助，這部份對車站及周邊環境再利用的一些想法，像關山舊站，它這邊還有一個員工宿舍，鄉公所會有想法嗎？

吳：其實講到舊的火車站，在民國 91 年我剛來這裡報到，舊火車站是我們幫他維護的。因為記者先生常常會來這裡要新聞。我們就跟著記者，我還記得中國時報的叫莊哲勤先生給他反應，就是我們舊站，以前鐵路局那邊上面把它修繕以前是一個倉庫，變倉庫都用水泥牆圍起來，但是每次開車過去屋頂都破破的，甚至於都快掀起來了，後來記者說剛好有一個新聞說可以改造，說文建會希望我們地方提出舊有的建築物的再生計畫。那時候的名稱好像是叫舊建築物...我忘記了。報紙一登之後，第二天鐵路局的主管就看到報紙，才知道我們關山鐵路是仿冒日本，那時候日本統治所蓋的火車站，叫做北海道穀倉式的車站。所以它們鐵路局完全都不知道，當時一登報，鐵路局的單位還派一名員工來溝通，說怎麼炒我們的新聞，炒這我們很麻煩耶，現在官方撥款給台東，我們無緣無故去建這個，很頭痛，結果我說有什麼好頭痛，我們會幫你們做計劃阿，他們也很怕說還要再花錢。當時承辦人很不錯從外地來的，他馬上去做結果做做退回來，文建會發現這東西可以再造，可以保留下來。後來文建會就撥款下來，請縣政府城鄉局，那時候縣長是徐縣長，他一直對關山有一種虧欠，因為當時我們在爭取客家文物會館，他沒有給我們關山，那時候文建會也積極，那時候文建會副主任吳錦旺他也來看，他說這火車站有歷史價值一直延伸，也在網路上到最後日本觀光團。有一天他打電話來說要來看日本北海道穀倉式的火車站，台灣僅存兩個。日本都很重視，又把新聞給文建會，文建會更要下決心要來整修，預計第一期工程 700-800 萬，第 2 期我們又給他建議，剛好選舉縣長輪替，但是當我們把第一期打造好之後，鐵路局的駝鳥心態又來了，說這是他們的，我們很不好意思說他們坐享其成，我們就建議說要租給我們。我們一直要有週遭的配套措施，不要讓觀光客老看這些東西要看別的東西，才可營造更好的觀光環境。但鐵路局就給我們設限，說要租給我們一年多少錢，無所謂錢不是也不多啦，但是就把我們設限說不行煮東西不行什麼什麼...。我們都無所謂，我們要把它租下來的話，所以租給我們可是我們要求它要蓋廁所，我們已經擬好計畫，縣政府也同意我們在舊的火車站旁邊要多一條軌道，把舊的火車拉過來跟他成一體。北邊兩個車廂，南邊有一塊空地要蓋火車頭式的廁所，鐵路局又來公文說礙然同意因為地是它們的，慢 20 天就全部都拆掉了。

梁：因為它們也覺得那東西放在那也是佔位置，比較沒有古蹟維護的想法，有資料可查。哪如果像我們鎮上，因為像台東都屬於一個縱谷的旅遊或是鐵道旅遊的一部份哪在這邊關山定位及優勢在哪裡？

吳：關山，學校最近有一個觀光人才培育訓練，鎮長請我去開幕典禮，因為這屬於教育，教育訓練，關山工商跟大漢技術學院有一個觀光事業管理科系，鄭主任他來給我們上課，因為關山以前是一個窮鄉僻壤的鄉鎮，我們沒有親水公園以前，外地人來都只有 3 家旅社可以住，現在有兩家還在，一家關了。自從環鎮車道以後、清水公園以後，配合政府推觀光產業，在推廣中我們無形就帶動了。現在關山的民宿除了三水仙度假村是屬於四星級的，二、三星級以上的都有，我們都敢講，全鎮現在我那邊統計大概在 14 家，都可提供人家住。

梁：哪現在也算是有發展起來了。

吳：而且我們民宿星期五及六的住宿率都滿高的，我們曾經調查過，也很意外可見觀光的人很多。

梁：現在也朝向比較生態旅遊方式加上自行車配套，剛好這地方也符合這樣的需求。

吳：像你剛剛講的生態旅遊，像親水公園本身就是屬於生態旅遊點，它是一個文化遺產，我們也感謝分局，關山警察分局他們也打造一個警察文物館，有機會可以進去參觀。也配合我們觀光，親水公園及環鎮車道，我們一直爲了保護，我們當時的政策，保護業者，就好像國家那時候在保護裕隆汽車一樣，親水公園不設腳踏車出租，像遊覽車來我們公所都不設腳踏車出租，公所不搶與民爭利，給業者去做，變成現在業者多少會仰賴我們，行銷要找他們來一起行銷，要出錢阿，他就不出錢。像我們環鎮車道有收清潔費 50 元，團體票變成 30 元，也有人上網批評我們，全國第一個敢收清潔費就我們。環鎮車道和親水公園結合一體，環鎮車道繞一繞可以到清水公園，清水公園本來就有收門票，沒收門票哪裡來的錢去做事，不要說收益，管理就好，一年人事費要七八百萬。20 個臨時員，以前最多 28 個，曾經一年賺 1 千 2 百多萬，現在因爲新鮮感會降，就好像現在經濟有成長期和衰退期，現在算衰退期，就是我們這些當幕僚的，給我們鎮長方向，就是要趁衰退期要趕快突破這範圍。一些設施要趕快做起來不要讓觀光客一直只有看這些東西，像我們現在有舊火車站以外還有警察局文物館，關山有 7 個里，最小里在卑南溪的地方，有一個里我就是住那邊，那個社區是當時民國 54 年的中華民國第一個示範社區，54 年我們就有示範社區了，當時我才國小 2 年級。

梁：示範社區的意思是什麼？

吳：以當時環境是說省政府要提升農村農民的生活品質，以前農村農民的廁所都很簡單，不像現在有蓋子，以前叫茅坑，隨便蓋一蓋就在那邊拉。我們社區雖沒有抽水馬桶，但蓋的很好，不會那麼臭，排水溝也已經做圍牆，整個環境不會那麼差。我們經過日本奈良，奈良是日本最要求的農村生活，每個農村前面家的一個有自己的曬穀場，自己的倉庫，現在改爲停車場，把以前的倉庫改爲民宿，也不用怕停車，因爲我們前面就有廣場。我們是以打造這種方向，第一：示範社區應提升再造功能；第二：我們地方有客家保存聚落群區，那邊都很原始風味，我們也跟客委會取得補助，補助規劃。因爲我們都要仰賴補助，我們現在也是把規劃來打造。

梁：規劃案已經在落實了？

吳：已經落實了，我們規劃完了，剛剛結束。我們結束了，但政府現在爲什麼要規劃案？以前我也是不贊成，要給我就給我爲什麼要先規劃。但用長遠眼光做事本來就要規劃。

梁：整體規劃周邊之後才能串聯。

吳：如果沒有規劃的話，會將不適合的東西導入，萬一後續又需要其它的建設，將所有的前置作業做好，避免後續的麻煩。並且我們這裡有一個意象原住民的圖騰，你看我們電光大橋，台灣你看不到幾座，我們一直有提供資訊給鎮長說，因爲我們這邊是阿美族，請立委林正二幫我們申請一筆經費將電光大橋把它作一個圖騰起來，代表阿美族，阿美族是全台灣原住民社會最大族，卻沒有一個像樣的意象，其他原住民族群都有，里雍，月美里就發展古色古香的像車鼓陣之類的及八家將哪類的，得高也是客家人很多，但是我們已經打造一個文史館，很小的啦，它們也是練習客家山歌比賽，其他縣市的客家族群也都會到這裡作一個交流；西武里就是我們親水公園在哪邊，這七個里我們得裡幾乎都有他的特色。

梁：像觀光客來…也可以走生態旅遊的方面，

吳：七、八月你來就是看原住民的豐年祭，九十月你來的話就可以配合這些活動，過年來不用講，主題還是親水公園每年都會有跨年晚會，雖然我們沒有很多錢，但是辦活動帶動經濟，我是跟鎮長建議，我們可以爲年輕人，結合移動式的咖啡吧，或是音樂演奏、卡拉 ok，比較悠閒的方式不要太硬，太硬的話，我們可以用比較開放式的。

梁：大家坐下來休閒，聽一下歌。

吳：然後把他打造，這次喝咖啡下次也有其他的活動，時間不長不要給他拖拖拉拉，這樣比較有創新的想法，我們台東也街頭藝人，我們也都再聯絡，大家來共襄盛舉，我們可能是朝向這種方式。現在火車站哪有一個山水居一個旅館，他其實就是山水仙的子公司，哪廣場是我們的停車場，經過整理可以善加利用，像蚊子電影院。鎮長也向觀光局提出建議將車站周邊再打造一下，提供一個站前廣場。