

車站更名對於在地意識與城鄉振興的實質影響：

內灣線的情形

物理系一年級凌志騰 106022129

一、引言

我們對陌生地區的首次接觸，並不是在實地探訪或查閱資料中發生，而是從知道它的地名開始的。亦即，地名是我們認識地區的第一步。儘管通常上，我們對於一個地區的理解並不僅僅只是名稱。它的人文風俗、自然景觀等等才是一般來說對某處的知識。但是面對那些不起眼的小鄉鎮，很可能我們的想像中就只會剩下一個地名，以及我們憑此所隨意拼湊出的印象場景。

重點在於，一個陌生的地名是怎麼被我們認識的。我認為，最容易傳播地名的媒介便是站名，尤其是鐵路或捷運這種軌道交通的車站名。在我的日常生活中，這樣的對話並不少見：

同學 A：「我昨天去忠孝復興那邊一家新開的百貨公司。」

同學 B：「忠孝復興的哪裡？」

同學 A：「在忠孝東路上，捷運站 X 號出口直走就到了。」

也許這樣的例子對於居住於台北外的人不夠親近，但確實指出我們會理所當然地將車站名作為地名，甚而反客為主，忘了原本的名稱。在上面的觀點中，我們很直覺將車站名與那個地區的指稱給連接了起來。這是因為我們確實藉由車站「到」了一個地方，從而車站周邊的地區就似乎隸屬於車站了。相較公車，軌道運輸較容易發生這樣情形的原因是，軌道本身的局限不允許它像公車那般每個路口都能設站；車站之間總得隔著一段距離。而一座火車站涵蓋的服務範圍是如此大，以至於我們不得不找出一個使它與這個範圍相符的名稱，也就是地名——車站與地區的聯繫便是這般建立的。

當我們說：「去台北」的時候，首先聯想到的可能並非台北 101，而是那個地上坐滿人的車站大廳。那麼，所謂我們對台北的**第一**印象，究竟是什麼呢？同樣位在台北，城中／城內這個冷門地名¹可能會更令人困惑。它大致位於台北車站的南方，以曾經為台北城內而得名，但這附近有個我們相對比較熟悉的名字：台大醫院。不知情的人該如何稱呼這裡？他的選擇不多，或者直接叫台大醫院，或者乾脆據其相對位置說這裡是西門町、萬華跟台北車站。昔日存在的城中區無情地被瓜分成了四塊。生於 1990 年台北市行政區重劃²後的人們（當

¹ 洪敏惠(民 69)。台灣舊地名之沿革。台中市：臺灣省文獻委員會。

² 1990 年臺北市進行行政區重劃，將原來 16 區調整為 12 區，城中區、古亭區被併至中正區。

然也包括我)，若非無端翻閱歷史文獻，大概也畫不出台北城的樣貌。

從此我們可以發現，一個地區的地名若與站名不同，兩者通常會發生競爭，直到一方敗亡。此現象在那些被強賦的路名（中正路）、站名（捷運忠孝復興站）等特別常見。如果新名稱與當地並無聯繫，卻又處於強勢，不難想見與過去舊地名有關的歷史與記憶就會逐漸被淡忘，畢竟年輕一代的人從未承載過這樣的記憶，因此對他們而言也不那麼重要了。地名的更動通常不是一般人可以控制，而是公權力以各種因素決定的。我們確實做不了甚麼。與此相比，名稱為何會更動？更動造成的影響是什麼？我們又是如何看待這樣的變化？這些問題才是我想在此思考的。

二、動機

新竹對我而言是個陌生的地方。我不熟悉這裡的地名，也不瞭解它們的來源。由於興趣因素，我對於新竹附近鐵道的熟悉度反高於清大夜市。離清華大學最近的車站是內灣線的千甲站，騎自行車約花二十分鐘可到。我常利用這站坐火車到新竹或是高鐵站轉車返家。一次跟家人談起這個車站時，他們正好奇千甲是什麼地方。我說這裡都是荒地，也沒看一天有幾個人會搭車，非常偏僻。這個回答導向了質疑：如此沒沒無聞的地方，為何建起嶄新的車站？

為了解答，我查詢到千甲作為新竹的都市計畫，未來會進行重新開發。但同時我也發現一件驚人的事實：這站以前居然用過「世博」當名稱。我不禁想，如果它持續沿用著舊站名，從未更變，我是否還可能看見千甲這地名？也許我只會諷刺地想，世博台灣館的威力真不容小覷。進一步的探討，使我找到了更多例子，也就是我以下將討論的主題。

三、簡述內灣線車站的改名爭議

這裡舉出內灣線三座車站的改名背景、經過與結果。除了前面提到的千甲車站以外，還有其他兩車站也發生過類似狀況，分別是新莊車站（原名竹科）及富貴車站（原名南河）。站名以當前使用名稱呼。

（一）千甲與新莊車站的案例

千甲與新莊是新設車站，啟用於 2011 年 11 月 11 日。內灣線為因應台鐵捷運化及高鐵聯絡線建設，在 2007 年 3 月 1 日停駛新竹－竹東區間，並在此設立數個通勤車站。然而，復駛後原本決議兩站名為「千甲」、「關東」卻被改為「世博」、「竹科」。鐵路局聲稱，由於新竹縣政府購回的世博台灣館最接近此站，所以希望藉由更改站名達到提升能見度之效果；竹科一名亦同，因認為其近於新竹科學園區故採此名稱。³

然而，當地多數居民均不認可鐵路局這樣的作法，表示古地名消失而

³ 新竹市政府(2011)。鐵工局今日召開臺鐵新竹內灣支線改善計畫通車啟用前置計畫會議。檢自 <https://web.archive.org/web/20160304081018/http://www.hccg.gov.tw/web/News?command=showDetail&postId=227832> (Mar. 4 2016)

進行反彈。多次研商後，先是採取標示副站名的方式修正，後於 2013 年 1 月終於改回現在名稱。⁴

（二）富貴車站的案例

富貴車站原名南河，作為內灣的前一站，負責運輸當地住民，鮮有觀光客至。2000 年代初期時，台灣流行吉祥語車票⁵，隨著通勤用的榮華站（也在內灣線）於 2001 年 11 月 24 日落成，台鐵認為推出「榮華富貴」組合的車票亦有商機，遂在 2003 年 10 月 10 日將南河車站改名為富貴車站。

不如預期，此舉並沒有使得購買此區間車票的人增多。此外，隨意更改站名的舉動使得當地民眾與文史工作者十分不滿，認為台鐵完全不尊重在地地名，至今爭議仍存。⁶唯當前的站牌已經重新附加了南河的副站名。

四、不起眼車站培育法：更名的理想與現實

（一）這樣算是地名嗎？

內灣線重新通車時，竹中與新竹之間多出了幾個新站。它們分別是北新竹、世博與竹科站。世博這個車站名是因不久前新竹市政府耗費鉅額公帑，購回上海世界博覽會時的台灣館，並重新在此車站附近建成而得的。然而，實際上此站不僅距離台灣館一公里左右，周圍還是待開發的農業區，需要搭乘接駁車或徒步前往。為迎合台灣館的形象，站體內有許多天燈意象的公共藝術；那個千甲在地的「石母雞」雕像反而相當不起眼。當局表示希望藉由此站名，提升車站知名度進而吸引觀光客。諷刺的是，目前台灣館因營運不善而重新招標，表明其觀光價值並不如我們預期得高。⁷

千甲顧名思義，說明過去這裡的農田甚廣⁸（多達千甲疑為誇飾）。除環境因素外，反對更名更大的原因是它破壞了人們對在地的情感。就以我這樣的通勤乘客來說，要是沒有千甲這樣的站名，我可能只會將這裡當作一個是台灣館的接駁站，而不是一個當地文化認同的象徵，更不會知道有千甲這個地方。千甲有相當長遠的都市計畫，未來的面貌極可能跟現在天差地別，該如何維持、培養居民的認同意識應當趁早思考。

相較於千甲，新莊這個地名我們也許聽過——但不在新竹，而在新北

⁴ 新竹市政府交通處(2013)。澄清本府辦理臺鐵「千甲站」、「新莊站」更名事宜說明。檢自 <https://archive.is/20130418223320/http://dep-traffic.hccg.gov.tw/web/News#selection-928.0-933.25> (Apr. 18 2013)

⁵ 即車票起迄站名具吉祥意義的組合，如著名的「永保安康」即來自永康＝保安區間的車票。

⁶ 張倍綺(2006)。捨「南河」求「富貴」換來一場空。檢自 <https://news.tvbs.com.tw/life/348931> (Jan. 4 2018)

⁷ 王瀟琄(2016)。人潮減！逛街如包場 世博台灣館 6 月底歇業。檢自 <https://news.tvbs.com.tw/life/657047> (Jan. 4 2018)

⁸ 台灣鐵路管理局車站介紹(2017)。檢自 <https://www.railway.gov.tw/Hsinchu/CP.aspx?SN=17348> (Jan. 5 2018)

市。誠然，這樣的名稱到處都見得到，意義也很明瞭（新出現的聚落）。不過對於一座車站而言，如此的名稱會不會使得辨識度太低？此問題便會牽涉到台鐵建設本站的用意。原案中，這座車站被命名為關東，指附近不遠的關東橋；後來落成時，又因離新竹科學園區最近而改稱竹科（事實上也有段距離）。居民反對改名的理由就如同前述，不希望在地的情感被冷冰冰的詞語替換。考慮到竹科環境與新竹當地割離，不難想像居民的感受。

新莊這個站名顯而易見的，是就車站所在地新莊里而定。問題在於，為何更改回去的站名不採關東，而是取此名。我認為，這是由更名爭議所產生的一種反抗。基於種種原因（如事件被過分嚴重化），導致居民的在地意識被激起，因而選取了極端當地的名稱。雖然「關東橋」的辨識度較高，不過對一個通勤車站而言，這樣的分別並不大，此名當然可行。倒過來說，若此車站作為區域交通樞紐，居民的主張實則不夠周全，必須顧慮到外地人對此處不熟悉，應採關東橋命名方適當。

（二）南河庄的無人車站

南河這個地名從清末拓墾戶往新竹山區開發時便已存在（稱南河庄），來源已不可考，猜測是因油羅溪中上游而得名⁹。南河在內山資源開採上作為前進基地¹⁰，1962年設南河（今富貴）車站。隨著內灣市鎮的興起，使得這裡直接失去其重要性，2016年富貴車站日均進站量僅達11人，是內灣線中最少人利用的車站。根據台鐵紀錄，2000年富貴車站（當時仍稱南河）的日均客運量為2人，顯示幾乎無人使用的狀況。直到榮華車站在隔年開始營運後，則穩定增為十幾人。

對於台鐵而言，若捨去這樣沒沒無聞的在地地名，搭上吉祥車票的流行，或許能夠增加客源及觀光熱潮，因此強硬地產生了富貴車站。事實證明，此舉近乎無用——只有改名當年成長40%來到24人，並無帶動後續效應。其一實務上的原因是兩車站皆為招呼站，無人管理，民眾根本無從購得車票；另一個因素則是，空降的站名富貴與當地毫無關係，不僅切斷了地緣名稱的聯繫，更使得南河地方的自身文化顯得薄弱，遑論觀光資源。

（表一）1999-2005年富貴車站旅客人次¹¹

年度	日均進站旅次（人）	備註
1999	1	
2000	2	
2001	17	榮華車站啟用

⁹ 新竹縣政府(民84)。內灣線的故事。新竹縣政府編印。

¹⁰ 維基百科－南河。檢自 [https://zh.wikipedia.org/wiki/南河\(新竹縣\)](https://zh.wikipedia.org/wiki/南河(新竹縣)) (Jan. 5 2018)

¹¹ 台灣鐵路管理局。各站客貨運起訖量年度報告。

2002	17	
2003	24	改名為富貴車站
2004	11	
2005	11	

經過實際查訪，車站旁僅有一漆彈露營場以及幾家民房，並不會吸引平常的遊客到來。居民與台鐵爭執的車站更名帶來的曝光性，反成為此車站受到注目的原因。儘管台鐵最後終於妥協加上了副站名，但隨著村莊人口逐漸流失，未來幾十年這裡還會存在什麼？無論是南河這個古地名，還是富貴這個新站名，都已經不重要了。更名爭議，不過變成老村莊最後的垂死掙扎，畢竟再也沒有新血注入其中，終究難逃消失的命運。

五、反思與結論

內灣線在改建後乘坐人數增加，市區的通勤車站得到新生，然而山區裡那些小車站卻愈來愈少人。昔日繁榮的村落不斷衰退，終有一天我們會忘記它們的存在。車站的命名，某種程度上其實是局外的人們，以及當地的居民們對於一塊地方的認知互相衝突、競爭後的結果。南河車站被改名的原因，正是因那裏的在地意識與文化幾乎已不復見，改名所受的阻力是最小的。

知名的內灣老街充斥著隨處可見的小吃、飲料攤販，過度商業化的利用觀光資源令人感嘆。事實上，台灣有越來越多的「老街」已成為內容相同的觀光夜市。我不時想到，若當擁有觀光資源的老街也墮落至此，那些逐漸被淡忘的地方要談觀光、振興，又何嘗不是一種將在地文化扼殺的進程？而，這些問題的核心始終環繞在城市與鄉村間彼此的認知差異上。

在地意識並不是多高尚的情操，它僅是我們對自己生長的土地所產生的感情，一種想守護某片土地、某段記憶的心情，是自發性的。我認為，車站更名的爭議是凸顯這樣意識的很好例子。倘若我們失去了認同，那麼我們所擁有過的傳統、故事、文化也會如此，慢慢的從生活中淡出，最後留下一團團解不出的謎。當然，這樣的進程不是一蹴可及，也不是寥寥數人可以改變的。我想我們能做的，只有珍惜當前所擁有的事物，讓它們不至於被永遠遺忘。

六、心得

為了完成這份報告，翻閱大量書籍、網路資料在所難免，尤其是這些不有名的小車站，它們的來龍去脈更是不好尋找。許多報導記錄，散見於不同位置或早已亡佚，使得我無法真正去深入討論這個問題。途中，也曾坐火車親身感受當地的氛圍，確保自己的論述與實情無誤。也如同前面論述的，從內灣線不同段的使用人數便能呈現城鄉的巨大差距：電氣化的、都市的區間，以及非電化的、鄉村的區間，親自乘坐時，感覺益發明顯。

這篇報告所討論的問題，是我過去乘坐捷運時經常思考的：為什麼這站取這個名稱？台北捷運很多車站有副站名，如善導寺（華山）、中正紀念堂（南門）等等，這些名稱很大部分是受當地住民詬病的。一如引言所述，車站名與地名，與在地認同息息相關。對我來說，這個簡單的探討就是想把如此關係重新理清楚，並提出我的一些看法。