地理研究 第 74 期 民國 110 年 12 月
Journal of Geographical Research No.74, December 2021
DOI: 10.6234/JGR.202112_(74).0001

地方標誌性建築的設計治理：臺鐵花東線車站改建計畫研究 *

The Design Governance of Local Iconic Architecture: A Study on the Station Reconstruction Plan along the TRA Huadong Railway Line

高郁婷 [a]　　王志弘 [b]

Yu-Ting Kao　　Chih-Hung Wang

Abstract

Iconic architecture can be a place for image shaping and identity cohesion, and recently it has been a driving force for regional development. Rather than focusing on iconic architectures as the embodiment of global cities and capital power, this paper aims to contribute to relevant discussions through an exploration of the local railway stations located in eastern Taiwan using the perspective of design governance. Through the analysis of secondary documents and on-site observation, as well as in-depth interviews with key persons, we discuss how Taiwan Railways Administration (TRA)'s reconstruction of the railway stations under the "Hualien-Taitung Efficiency Improvement" Project has demonstrated aesthetic awareness showcasing the architects' intermediary role. This reconstruction is quite distinct from traditional public works related to transportation that usually prioritize engineering techniques and downplay architectural forms. In reality, however, different stations' manifestations of the architects' aesthetics varied and were rather limited. We show that the tourism development of surrounding mountains, the regime of public works, the practices of the architectural profession, local governments' strategies, and local communities' empowerment attempts all shaped the actual formation of the stations. We argue that multiple-level design governance has molded the station reconstruction of Huadong Railway, which also epitomizes the social dimensions of the design of public space.

* 本文為科技部專題計畫（MOST 107-2410-H-002-189）部分研究成果。修改前原文曾發表於「文化的軌跡：闖世代與文化治理─公共領域的跨界能量」國際學術研討會，2019 年 11 月 1 日，臺灣藝術大學。感謝本文的受訪者慨允受訪，並提供寶貴經驗，也感謝研究助理施靖霜和何函育協助從事田調與訪查工作。

[a] 國立臺灣大學建築與城鄉研究所博士
Ph.D., Graduate Institute of Building and Planning, National Taiwan University

[b] 國立臺灣大學建築與城鄉研究所教授，通訊作者（e-mail: chihhungwang@ntu.edu.tw）
Corresponding author, professor, Graduate Institute of Building and Planning, National Taiwan University

Keywords: regime of public works, infrastructure, politics of vision, local development

摘　要

標誌性建築是意象塑造和認同凝聚的場所，晚近更是地區發展推力。本文以地方鐵路車站案例及設計治理觀點，補充了學界聚焦全球城市和資本力量的標誌性建築文獻。作者以「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」車站改建為例，分析次級文獻、從事實地觀察，訪談關鍵人物，探討原以工程為先的臺鐵，如何由建築師為中介而強化美學意識，但各車站執行狀況大異其趣。車站改建計畫鑲嵌於後山觀光發展、公共工程體制、建築專業實作、地方政府策略，以及地方社群培力之間，並以多層次的設計治理來實現，彰顯了公共空間設計的社會性。

關鍵詞：公共工程體制、基礎設施、願景政治、地方發展

前言：標誌性建築、審美意識與設計治理

標誌性建築（iconic architecture），也就是通常由知名建築師設計，具有象徵和美學重要性的建築或空間（Sklair, 2017: 17）。當標誌性建築凸顯特定建築師風格時，也稱為簽名式建築（signature architecture）。不過，若不在意建築師名號，標誌性建築就是深具意義，有重大實質和象徵功能的地標，可能是大教堂、廟宇和宮殿，或是摩天樓、政府大樓、博物館、音樂廳、重要車站及廣場等。標誌性建築經常以宏偉壯麗，或是召喚地方風貌或國族意象的美學造型，來襯托或塑造象徵地位，甚至發揮權力效應，也經常成為認同凝聚的焦點。不過，晚近的標誌性建築愈來愈在政治、社會和文化意義外，具有了經濟價值。標誌性建築是資本主義全球化下，跨國資本家階級力量的霸權計畫（Sklair and Gherardi, 2012）；它們是企業成功、經濟實力和消費社會的體現（Sklair, 2006; 2010; 2012; 2017），也捲入了城市競爭、品牌化（branding）和資本積累危機的調節（Kaika, 2010）。擴大來看，標誌性建築其實是長期以來，以美學、文化、景觀、設計等名義來塑造整體營造環境的一環，它們是舒適、進步與文明的象徵，日益獲得關注。

在臺灣，標誌性建築的發展既指向過往，也展望未來，既立足本地，也連結全球。一方面，保存意識與文化資產指定對象的擴張，將許多老建築納入以歷史為正當性基礎的標誌性建築行列。另一方面，政績和經濟成長導向的都市意象塑造，展現於兼有地方元素和全球色彩的宏偉公共建築，如會展中心、體育館、圖書館、藝文展演廳舍，以及鐵路、高鐵或捷運車站，而且愈來愈常由國際知名建築事務所操刀，搭配本地專業團隊執行。就空間發展布局觀之，這些標誌性建築無論是位於舊城區、都市擴張前沿，或是城郊或鄉村的新開發區，都被期待成為具吸引力的樞紐，引來投資、人口、活動和目光，藉此改變地方發展的軌跡與紋理。

標誌性建築紛紛現身，除了帶來地方發展的預期，也觸動和反映了民眾對城鄉環境的審美意識及設計敏感度。輿論界針對營造環境充斥不良設計、招牌及違建而發的批評，也確證了這一點（馮紹恩，2020；聯合新聞網，2018）。相關討論中，臺灣鐵路管理局（簡稱臺鐵）所轄車站及車廂的設計，經常是批評對象。相較於日治時期車站，戰後新建的車站因為附加眾多設施與招貼而顯得雜亂，車廂設計也引人詬病。2019 年 2 月，臺鐵斥資 7,900 萬元翻新環島之星觀光列車 29 節車廂（廖羿雯，2019），

卻引起鐵道愛好者貶為「臺鐵美學」。論者對照日本觀光列車，感嘆內裝元素和用色俗氣不協調（雷光涵，2019）。臺鐵隨即試圖雪恥，同年 4 月成立「臺鐵美學設計諮詢審議小組」（簡稱美學小組），替遭批評的列車重新配置色彩（曹悅華，2019），邀請臺日韓設計團隊推出新款車廂設計。8 月則有臺鐵與交通部觀光局及高鐵合作的集集支線彩繪列車「國立集集美術館」，以當地特產香蕉發想的亮黃色設計受到矚目（楊文琪，2019）。2019 年 11 月底，臺鐵發表以 443 億元採購的 600 輛城際列車黑白極簡風塗裝，獲得好評（王峻祺，2019）。

除了列車美學，近年臺鐵車站的改建和新建也在建築專業者的介入下，掀起一波美學議論。例如，交通部鐵路改建工程局（簡稱鐵工局；該局於 2018 年 6 月與交通部高速鐵路工程局整併為鐵道局）自 2009 年起執行近 10 年，著眼配合花東地區觀光及永續發展的「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」（簡稱「花效計畫」），改善新城站至臺東站沿線 27 個車站及附屬設施，強調建造的不僅是交通設施，也是具地方特色的建築（交通部鐵道局，2019）。新穎且適度開放的建築設計方案，搭配花東風光，相當程度跳脫以往臺鐵保守形象，也將臺灣建築界的理念和能量匯聚於此大型公共工程計畫。其實，1980 年代以來，臺灣的橋梁、機場、捷運系統及高鐵等交通基礎建設，已逐漸重視效率和功能以外的美學與景觀效果（王志弘、李涵茹，2018）。不過，臺鐵車站的案例有助於我們觀察標誌性建築和營造環境美學討論中，一個相對受忽視的議題，也就是公共空間的設計治理（design governance）。簡言之，標誌性建築與營造環境的設計及實現，都鑲嵌在興建計畫的決策、規劃、工程及地方社會關係中，形成一個需要治理的場域，而非單純的設計行為。作者認為，凸顯建築設計角色的花東線車站改建，有別於鐵工局以往著重土木結構的操作，是可以通過其設計治理過程的考察，來補充既有標誌性建築研究的極佳案例。

多數標誌性建築文獻聚焦於全球城市的建築，關注建築形式的象徵意義及其生產與使用牽涉的國家與資本力量。相對的，中小型城鎮的標誌性建築罕見獲得關注。再者，批判的政治經濟學視角（Sklair, 2017）往往侷限於國家權力和資本積累的結構性效應（如城市公共空間的私有化），卻忽略了由審美意識驅動之建築設計的具體實踐過程。相對的，本文以花東地區鄉鎮車站的重建為例，探討過往重視工程執行，未將終端建物之設計表現納入正式管理流程的臺鐵和鐵工局，如何嘗試建立「設計治理」程序，而標誌性建築的設計治理又如何以美學中介了工程、設計及地方發展的關係，有助於開創標誌性建築和營造環境設計研究的新觀點。

總之，作者考察凸顯車站建築設計的「花效計畫」，探討公共工程體制、建築專業，以及區域與地方發展的關聯，藉此觀察設計治理的運作。本文二手資料取自官方報告、新聞報導及《建築師》等專業雜誌。一手資料方面，研究團隊於 2019 年 4 月至 6 月間，多次前往花東線各站實地觀察，記錄車站及周邊紋理，並深度訪談關鍵人物。由於建築師是引導設計意識進入工程體制，也是最受設計意識召喚、最投入演繹設計意識的角色，本文對建築師著墨較多。換言之，建築師既是銜接設計治理與公共工程體制的倡議者，也是令此一始自中央之治理嘗試得以運作、接軌地方（儘管效果有待檢視）的關鍵中介者。他們捲入站體公共工程的心境變化，能夠凸顯屬於少數專業者的審美意識，總是必須在更廣泛的社會——包括上層政策與基層實作場域——中協商，方能找到落腳處。他們遭遇的挫折和因之而起的反思，能讓我們看到通過標誌性建築初試啼聲的公共工程設計治理，如何正因為依託於特殊的、抱持某種公共性理想的建築師主體，反而顯露其社會性的局限。除了建築師，研究團隊也訪問了政府

單位承辦人員，以及民間團體。其中，我們特別分析了池上鄉人員的經驗（附錄 1），因他們在車站完工後仍積極參與車站空間的塑造，建立了車站設計表現與地方認同之間的連結。池上車站的生成因而是花東線各站中，最能展現設計治理在地方社會找到根著的土壤，而非僅仰賴建築師個人美學理念的例子。這個案例能夠與以標誌建築為門面的花效計畫官方論述對照，方便我們討論設計治理運作的差異條件及效果。運用上述材料，作者討論中央與地方、官方與民間，以及不同專業者，環繞著花東線鐵路車站的折衝協商，說明設計如何在不同尺度和層次鑲嵌於工程實作與地方社會，體現為多面向的治理課題，凸顯了設計的社會性。後文首先通過文獻回顧，梳理鐵路車站與地區發展的關係，繼而以標誌性建築形成以美學為介面的設計治理場域。接著，作者概述花效計畫在花東區域發展的角色，以及這項計畫在建築專業界影響下的設計審議程序。為了令討論更具體，作者以新城、花蓮、富里、池上、關山、臺東等車站工程的執行為例，探討不同地域的政治、社會和文化條件，如何令這些車站的設計、施作與使用，呈現出差異效果，也呈現設計治理在不同層次的操作。最後，作者主張，通過車站改建工程以美學為介面之設計治理的分析，可以擴大標誌性建築及設計研究的視野，彰顯設計的社會性。

文獻回顧

（一）交通建設、鐵路車站與地方發展

公共工程，特別是大型建設如基礎設施和標誌性建築，往往被寄予提升地區發展的厚望。尤其交通建設有促進貨物流通和人員往來的效能，經常與經濟發展願景扣連，在強調資本流動和價值實現效率的時代尤顯重要。再者，公共建設也涉及國家各項功能及統治正當性的鞏固，可以說是建造國家的機制。當代國家以開發計劃及基礎設施為媒介，持續建造且維護著國家本身，並發揮協調國家、社會和自然之間關係的作用（王志弘、黃若慈，2019）。其中，鐵路系統自 19 世紀以來，更是推動國家建設、資本主義及現代社會發展的重要動力，鐵路車站則是地區發展核心。車站的現身意味了某些城鎮興起、其他城鎮殞落，塑造出新的區域中心（Richards and MacKenzie, 1986）。

鐵路車站、城鎮規劃及地方發展，彼此有著密切關係。Kellett（1969）指出維多利亞時期的鐵路強化了內城與郊區連結而導致郊區成長，車站設置更導致內城佈局與地價的改變。Nilsen（2008）比較歐洲主要城市，說明鐵路及車站重塑了內城型態，並興建了顯著地標。在臺灣脈絡下，劉碧株（2016）也探討了日治時期鐵路對高雄城鎮規劃的影響。然而，19 世紀曾象徵繁盛的鐵路地景，在 20 世紀中後期逐漸成為棘手課題，如財務負擔、設施老舊，以及無法適應新都市發展等（王志弘、高郁婷，2020）。例如美國芝加哥曾是鐵路貨運中樞，當功能不再，以芝加哥為核心的各鐵路車站也逐漸與城鎮發展脫離，終致成為再開發對象（Young, 2005）。車站及周邊地區的再開發，在寸土寸金的都市尤為重要，擘畫著再度繁榮的願景，成為經濟蕭條的空間修補（spatial fix）（Harvey, 1982）手段，重演 19 世紀鐵路初現時，資本植入並固著於土地的過程（Nilsen, 2008）。江尚書等（2010）便將臺北車站特定專用區的再發展，置入藉此渡過政治與資本積累危機的脈絡。除了舊城區場站的再發展，新興的軌道建設也有推動區域空間重組的效果。例如，臺灣高速鐵路站區經常選址於城郊或鄉村地帶，新建場站配合周邊土地開發，成為驅動區域空間轉變的重大建設，體現了國家政策的公私合夥治理、新自由主義化

與地方權力競逐，也引發不少爭議（蕭力偉，2018a, 2018b；蕭力偉、蘇淑娟，2017）。

總之，交通建設是發展主義（developmentalism）願景的載體，引發利益競逐（Harvey and Knox, 2015），但隨之而來的是不均發展的陰影。批判的區域發展與都市研究，向來關注公共建設如何加劇不均等（Garrett, 1999; Farmer, 2011; Siemiatycki, 2011）。後殖民立場的全球南方（Global South）研究也關心印度、印尼及非洲等地環繞基礎設施的物質政治與論述政治（Graham and Marvin, 2001; Robinson, 2006; Simone, 2010），顯示建設過程捲動的願景與爭議，便足以成為不均發展的角力場。不過，相對於大型建設惡化空間與社會不平等的論點，某些以東亞經驗為主的研究，則提出後進者（latecomer）優勢觀點，認為較晚採納新技術的國家，比起產業建置完整的已開發國家，更能迅速傳播新技術（Perkins and Neumayer, 2005），或避開已開發國家經歷過的難題如污染（Iwami, 2005）。換言之，後進者優勢在於有更多餘裕來調整制度和技術，借鑒先驅者經驗而拓展不同途徑。

花效計畫標榜以大型建設帶動經濟發展，但其執行遭遇經費有限、工程延期、人力和技術難以支援等窘境，凸顯臺灣東部長期處於發展劣勢的現實。於是，發展的期待必須與不利條件磨合，令長達 10 年的工程成為中央與地方、官方與民間，以及專業者之間的協商場域。不過，以後進者優勢觀之，花東地區公共資源稀缺，或許正是令花效計畫得以參酌建築設計專業及相關論述和做法，而非僅以土木技術展望經濟效果的脈絡。換言之，儘管發展主義與地方利益競逐隱然作祟，花效計畫工程卻在擁有獨特條件的花東後進區域，局部改變了既有工程執行方式，開啟標誌性鐵路車站建築之設計治理的新途徑，開啟建築專業介入和地方社會參與的可能。而且，這種專業介入和地方參與，不僅著眼於發展前景和經濟效益，更有審美意識和地方認同的考量，彰顯了標誌性建築的設計課題。

（二）標誌性建築與設計治理

就建築設計觀之，重要的鐵路車站向來不僅專注於運輸功能，還致力以美學形式承載象徵意義，是典型的標誌性建築。例如 19 世紀歐美各國將體現了機械速度的車站，建造為富紀念性的傳統建築樣式，令車站成為彰顯地方或國族認同的象徵場域（Soppelsa, 2012）。相對的，19 世紀富裝飾性但廣受喜愛的車站建築風格，在 20 世紀逐漸被當時咸認進步的現代主義風格取代而引起感嘆（Richards and MacKenzie, 1986），一如臺灣的情形。然而，於 1989 年啟用的第四代臺北車站，採取大屋頂形式以象徵傳統中華意象，顯示主要車站依然保持著標誌性建築的地位。更晚近，花效計畫的車站改建雖然位於花東鄉鎮地帶，也在講求地方意象塑造的時代邁入標誌性建築之林。

以批判視角探討標誌性建築著稱的學者 Leslie Sklair 認為，標誌性建築是資本主義全球化下，跨國資本家階級將自身利益銘刻於全球城市營造環境中的方式。他關注建築產業如何組織和行銷標誌性建築，以及 20 世紀後半葉，資本主義企業如何支配了營造環境，並推動城市邁向全球化與消費主義，從而將公共空間予以私有化，保留給付得起錢的優勢消費者。Sklair 指稱跨國企業及其地方分支、政府盟友、專業者和媒體，聯合主宰了指標性建築，以它們作為競逐意義、權力和利潤的資源，並以各種現代主義美學及其風格變化，體現於玻璃、金屬和奇觀的造型，傳達著民主、透明和友善消費者的訊息（Sklair, 2017: 4-5）。

相較於 Sklair 凸顯跨國資本主義力量和利潤邏輯的論點，其他學者則以具體的新自由主義都市化及企業主義治理脈絡，說明晚近標誌性建築的增殖繁衍（Balke *et al.*, 2018），以及標誌性建築用於行

銷地方的文化效果（Jones, 2009）。再者，相較於 Sklair 對資本力量的偏重，也有學者指出標誌性建築的業主多半是公部門（特別是公共文化機構），因而並非完全遵循利潤邏輯，而是有建立正當性和吸引支持的考慮（Patterson, 2012）。更有研究注意到，社區導向的標誌性建築（學校、教會等），凸顯的是共享的記憶、認同及社會團結的象徵（Ho, 2006），而不是國家統治和市場利潤。相對的，Sklair（2011）雖然也提及標誌性建築的認同塑造效果，但他聚焦於都市、國族和全球認同，也就是依然以跨國資本家階級為主體。此外，還有學者指出，地方政府利用標誌性建築將後工業化城市塑造為觀光景點或藉此吸引資本時，也可能捲入中產階級植根過往的記憶政治（Hoekstra, 2020），透露了引起象徵意義衝突的可能。

綜合前述，探討指標性建築時，我們必須注意其生產和使用可能涉及了資本、國家和社會（包括專業者、媒體和社區居民等）等多重力量，而且彼此有所衝突和協商。其次，正因為指標性建築及其象徵形式的生產，鑲嵌於多重的力量及其利益和價值之間，因而可能具有多重的功能和意義。不過，既有的標誌性建築研究大多關注全球或主要城市，罕見論及中小城鎮的指標性建築，也相對忽略地方脈絡的影響。本文聚焦花東線鐵路車站改建案例，則是在中小城鎮脈絡下，探討指標性建築生產如何在公部門業主、地方政府、建築專業者及地方居民的交錯之間實現，藉此補充既有指標性建築研究文獻。此外，本文以鐵工局的花效計畫為例，也著眼於其從土木工程結構為先的慣習，到重視美學設計的轉變，以及相應的設計治理過程。據此，相較於既有文獻聚焦宏觀政治經濟過程的批判，本文嘗試以美學中介的設計治理來掌握標誌性建築的生產，藉此提出新觀點。

審美涉及看似主觀或屬於特定階級的品味評斷（Bourdieu, 1984），但 Terry Eagleton（1990）將美感領域視為資產階級協調其社會處境和主體狀態的意識形態。他釐析西方現代性確立的過程中，從封建貴族那裡獲得私產權保障、政治自由，以及經濟實力的資產階級主體，試圖斡旋自我與物質客體世界及理性化之精神自由之間的緊張關係，遂以美感為策略來謀求出路，尋求可以救贖物質慾望的超越性。換言之，美感不僅是中介於主體與客體之間的評價，也是資產階級身體慾望和私利，與其自由主體之理性化倫理追尋，這兩方的折衝場域。然而，Eagleton（1990）認為，資產階級的美感策略，實際上是替統治階級的領導權（hegemony）鋪了路，衍生為有效的治理之道。於是，審美挾著看似脫離世俗追尋的超越性，甚至批判的潛能，卻可能同時發揮了社會綏靖或馴化效果。當然，當代的審美意識已經不是資產階級的專利，但 Eagleton 的論點提醒我們，當美學考量落實於營造環境設計，特別是標誌性建築時，正是落在批判的超越性與綏靖的治理之間，這是美學中介之設計治理的曖昧特質。換言之，標誌性建築的審美課題與設計治理皆具有社會性，也是多重社會關係和過程的交錯場域。

在公共行政和政治科學中，治理（governance）指涉公共事務的處理超出了政府階層體制和市場交換邏輯，採取捲入多重公私行動者的社會網絡與協力關係（Chhotray and Stoker, 2009; Jessop, 1997; Painter, 2000）。據此，由設計治理概念所導引的設計研究，既超越傳統藝術史式的風格形式分析，也超出設計心理學、設計思維、設計方法等探討，亦非設計論述或設計文化研究，而是關注設計作為一個需要治理的場域，涉及多重行動者及其言行，還有相關機構、制度、法規、程序、政策、科技（物）、知識、論述或再現的協商網絡與配置狀態，其中也蘊含著各元素之間的張力與衝突。國際學界有關設計治理的研究，案例多為都市設計或建築與營造環境設計（Carmona, 2016, 2017, 2019; Carmona *et al.*, 2017, 2018; Chen and White, 2020; Imrie and Street, 2009, 2011; White, 2016），卻罕見工業產品及平面設

計的治理，這透露了營造環境設計的複雜性，特別仰賴捲入多重行動者、政策和操作機制的治理網絡來支持與實現。再者，由於建築與營造環境是人類社會生活和政經運作的基礎及產物，有其來自宗教、社會文化習俗、國家和專業團體的規範管制，並藉此投射或塑造特定價值、利益、意義和道德理念（Imrie and Street, 2011），因此多面向且網絡化的治理觀點，遂成為掌握其複雜性的合適概念。

對設計治理課題著力頗深的英國學者 Matthew Carmona 認為，設計治理是都市設計的次領域，並將它定義為由國家許可的、對於營造環境設計手段和過程的干預，以便塑造特定公共利益的過程與結果（Carmona, 2016: 705）。他指出，雖然國家對營造環境設計的干預自古就有，但晚近特別強調設計介入，乃反映出專業界和輿論對於都市計畫重視管制，卻輕忽以地方為中心之營造環境設計的不滿，以及對於市場力量與實際使用狀態導致環境凌亂的批評（Carmona, 2016: 707-709）。於是，都市設計繼都市計畫之後崛起，尋求良好的環境品質。不過，除了 Carmona 指認的長期趨勢，如同標誌性建築的情形，晚近各界對於建築與營造環境設計的重視，也源自日益強烈的城市競爭和發展慾望。

針對設計治理的具體型態，Carmona 採取多元觀點，認為設計治理坐落於三個軸向的光譜中，包括：操作模式（意識形態導向或管理導向）；公共機構集中度（集中或分散式，包含臂距組織）；實施方式（公共或市場導向），因而有各種不同樣貌（Carmona, 2016: 712）。他也區分出設計治理可能偏重於特定工具（設計研究、評審、競圖、政策、補助）或整體的行政管理；介入重點可能是設計的結果或過程；採取正式或非正式的工具與程序；以及，使用直接或間接模式來塑造營造環境設計等（Carmona, 2016: 724）。Carmona 與合作者的後續研究 （Carmona, 2017, 2019; Carmona *et al.*, 2017, 2018），則以英國建築與營造環境委員會（Commission for Architecture and the Built Environment, CABE）為例，探討前述議題。

Carmona 在與本文特別相關的一篇探討「設計審議」（design review，亦即營造環境設計計畫的同儕評審過程）研究中，指出英國的設計審議原由單一國家機構主導，逐漸轉變為各種私人市場供應者競相提供的服務，顯示市場機制及商業利益鑲嵌進入了國家公共服務，他稱為設計治理的市場化（Carmona, 2019: 524）。相對的，臺灣雖然也有政府採購法和獎勵民間參與交通建設條例等機制，引入私人資本來主導營造環境的規劃設計，或採取國際競圖方式推動公共工程設計，但是國家機構的管制規範仍然很強，而且某些領域也缺乏比較公開且引入民間專業的設計審議機制。

就此而論，原以工程為先的鐵工局花效計畫，納入建築專業等其他聲音而成立設計審議機制，正是可以與英國經驗對照的本地案例。再者，Carmona 等學者的研究雖然以設計治理觀點呈現了營造環境設計的複雜性，但多聚焦於前端的規劃設計階段，相對忽略了在執行施工及使用階段，也有設計治理的議題，包括設計藍圖如何在施作過程中落實或被迫調整，以及完工後的管理和使用如何調整或增添空間設計方案等，牽涉不同群體對於設計價值及其美感經驗的主張。本文雖然無法像 Carmona 的設計治理架構般面面俱到，但作者嘗試考察前端的設計審議、中間的施工過程，到後續的管理與使用經驗，來拓展標誌性建築的設計治理範圍，藉此彰顯空間設計的美感實踐，實有其必須面對的社會性、物質性與地方脈絡。

建築專業、美感願景與公共工程制度轉變：花效計畫概觀

「花效計畫」於 2011 年獲得行政院國家永續發展委員會「100 年國家永續發展行動計畫執行績優獎」，是交通部第一個以永續之名獲獎的案例。2018 年 12 月，鐵道局東部工程處執行花效計畫的新城車站公共藝術設置，獲文化部「第六屆公共藝術獎」的藝術創作獎及環境融合獎。由交通及土木專業主導的鐵路車站改建工程，在環境永續、文化與藝術等獎項脫穎而出，可說是與大興土木、重機能而輕「藝術」的工程印象背道而馳。這與花效計畫在專業人士建議下建立設計審議機制，有著密切關係。

目前臺灣公共工程依照 1999 年實施的政府採購法，開放民間公司競標，區分業主、監造單位和營造廠商等角色。不過，威權時代遺緒仍在，如 1969 年成立於交通部下的中華顧問工程司，於 2007 年轉型為臺灣世曦工程顧問公司；1970 年於經濟部下成立的財團法人中興工程顧問社，1994 年轉型為中興工程顧問公司。臺灣重要的道路、港口、環境工程、科學園區，以及軌道運輸等建設和修復，都可以見到它們的身影。這些承繼技術官僚系統的工程顧問公司，儘管在 1990 年代後逐漸面臨民間公司競爭，仍憑藉著對於政府體制、人員及公共工程環境的熟稔，以及豐富經驗，在競標大型基礎建設時佔有優勢，除了營造，也擔任設計監造角色。不過，以土木工程起家的公司，即使做「設計」，講究的也是機能和結構所運用的技術，或這些技術必須解決的問題，而非成品的美學表現。以中興工程顧問社的《中興工程季刊》為例，花東線相關研究旨在釐清電氣化與切換軌道時須克服的地形障礙和建議運用的技術解方（許書銘，2011；游士毅等，2015）。至於直接論及花效計劃者，旨在列出新站體須具備的硬體設施（如設置雙語化指標、遊客中心和轉乘空間），但針對最能表現成品美學的「一鄉一特色」，文中僅以短短五行表示車站須為當地門戶建築，並展現「臺灣後花園」之「休閒、簡約、純樸」風格（許書銘，2010: 60）。美學的形式與論述，並非傳統工程公司的強項。擅長美學表現的建築設計專業，得以在花效計畫展現明顯身影，遂與長期以來由特定政府機關，以及由政府臂膀轉化而來的少數工程顧問公司主導的公共工程體制之調整有關。花效計畫的業主，是如今改制為交通部鐵道局的原鐵工局。鐵工局源於 1983 年因應臺北市鐵路地下化成立的「交通部臺北市區地下鐵路工程處」，1990 年納入原屬臺灣省的東部鐵路改善工程局，2002 年擴增業務涵蓋全島鐵路改建工程，改制為鐵工局，負責鐵路電氣化及立體化等業務。相較於臺鐵負責運務、車輛與軌道維護管理，以及站體空間管理等營運業務，鐵工局則負責軌道和站體等大型工程的規劃和建造。2008 年，行政院經濟建設委員會召開「振興經濟新方案—擴大公共建設投資審議會議」，主張為了帶動國內產業發展，應提升花東線運能和服務品質（交通部鐵道局，2019），花效計畫順勢而生，另有「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」（花蓮到知本）；前者為車站及附屬設施工程，總經費 60.81 億元，後者為軌道工程，經費 254.29 億元。下文仰賴受訪的花效計畫主要承辦人 H 提供的資訊，說明鐵工局花效計畫的實施和管理細節。

H 指出，2009 年花效計畫原擬依循過去只重機電結構、不重設計的模式公開招標，卻出現了不同聲音。臺東出身的知名建築師張基義（後於 2011 至 2014 年間擔任臺東縣副縣長兼文化處處長）積極倡議，並獲得臺東的中央民意代表支持，建議花效計畫的站體改建應該納入更多建築設計成分。但考慮車站數量眾多，單一建築團隊無法負荷，於是調整標案，以「『花東線鐵路整體服務效能提升計畫』委託細部設計及監造技術服務」A 項、B 項和 C 項的複數決標方式，重新招標。這也意味著，不擅長建築設計的工程顧問公司，必須另覓建築專業團隊搭配。調整後的標案於 2010 年 9 月公告，並特別在

《建築師》雜誌刊登。

此後，鐵工局招標評選程序也比擬建築「競圖」，邀請建築界專家學者組成「公開評選委員會」審議投標案件。儘管金額不高，鐵工局也比照國際競圖慣例給予評選優勝者獎金。甚至早在 2010 年 8 月即辦理計畫說明會和論壇，並至花東線各車站場勘，以期吸引最佳設計方案。經過三次由委員會參與評選的招標流程，三項設計標終於全數標出。A 項設計標（新城站至平和站）在 2010 年 10 月由臺灣世曦工程顧問公司與張樞建築師事務所得標；B 項（豐田站至玉里站）於 2010 年 12 月由楊炳國建築師事務所與英商奧亞納工程顧問公司得標；C 項（東里站至臺東站）於 2011 年 2 月由中興工程顧問公司、大藏聯合建築師事務所與常式建築師事務所得標。工程顧問公司與建築師事務所共同投標，屬於複數廠商聯合承攬（Joint Venture, JV）模式以「總價」承攬（標案資訊見附錄 2）。

漸受重視的「參與」環節，也納入了後續流程。H 受訪時指出，當初鐵工局設立了「設計元素提供及諮詢委員會」與「設計成果審議委員會」，前者包括來自花蓮和臺東的地方文史工作者、建築學者專家、視覺藝術與美術相關科系學者、地方政府觀光與工務人員，以及鐵工局和臺鐵代表，就地方文史特色、觀光區位及產業需求，提供車站設計元素建議。設計元素諮詢委員會的具體意見，包括車站要「一鄉一特色」、呈現原住民或客家等族群特色、結合特產展銷以納入文化創意經濟、增加民眾參與、與地方發展和設施整合等。「設計成果審議委員會」則由知名建築學者與專家、前述設計元素諮詢委員的臺東與花蓮代表各一位，以及鐵工局副局長出任，主要任務是隨著細部設計及監造進程，不定期召開會議，審議設計成果。整個花效計畫的公共工程管理流程，在參酌建築設計案的評比方式修正後，呈現如圖 1。

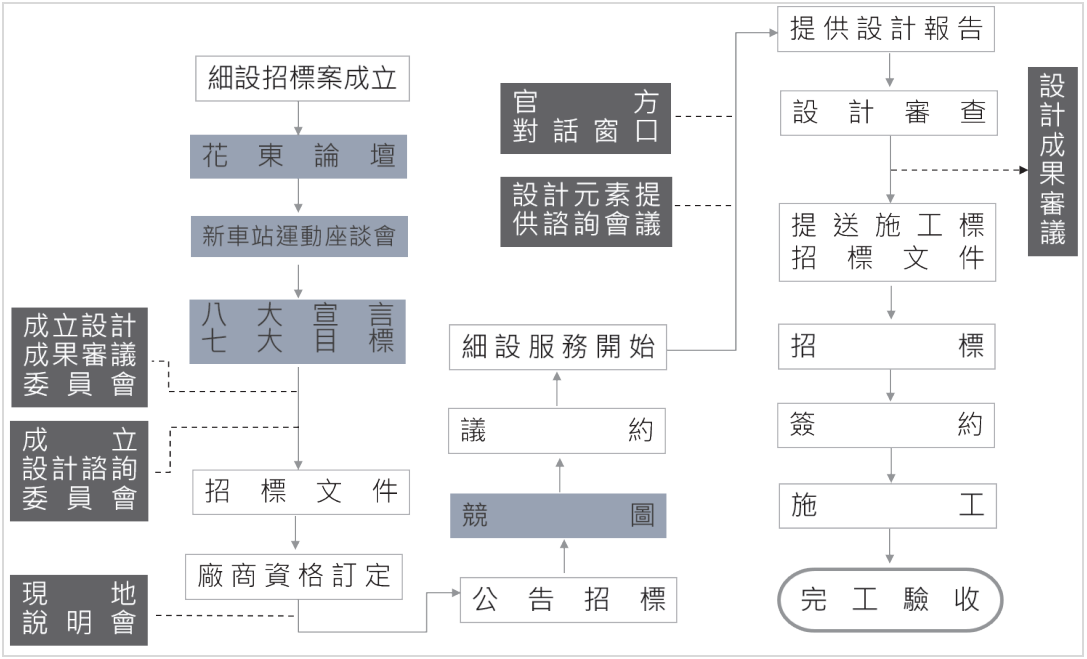

圖 1　「花效計畫」執行流程

資料來源：根據受訪者 H 提供資料整理。

2010 年 11 月至 2011 年 12 月間，鐵工局陸續到花東線各站辦理說明會，並在 2012 年 6 至 7 月至臺東、高雄、臺北與花蓮車站舉辦「引領未來—花東新車站設計成果巡迴展」，由 ABC 三組承攬者製作模型和海報看板，展出設計成果，並以問卷調查民眾對設計的認同度，以及是否同意新車站設計能提升花東旅遊吸引力。為了促進地方政府與中央政府的交流，增加執行效率，2011 至 2012 年間鐵工局另舉行「溝通平臺會議」，由鐵工局副局長、花蓮和臺東縣府的副縣長為代表，希望通過上層協商來增進溝通。

此外，花效計畫也為新城、花蓮、池上及臺東四個車站留設公共藝術經費。新城太魯閣車站有馬白水的「太魯閣之美」和太魯閣族林介文的編織作品「織路」，鐵道局網站特別說明兩位皆是女性藝術家，「足顯女性對藝術創作之熱忱與交通工程建設中女性之投入」（交通部鐵道局，n.d.）。花蓮站有「洄瀾鯨奇」、池上有「農閒」，臺東則有「比西里岸之夢」，皆特意呼應當地族群或自然特性。其中，新城站的兩件作品獲得文化部公共藝術獎的兩個獎項。

花效計畫原本預計五年，即 2014 年完成，但受限於鐵路須正常營運，加上軌道電氣化早於車站完工，導致車站無法全天施工而展延工期。許多主要車站至 2018 年底才陸續完成，花蓮站則於 2018 年 10 月和 2019 年 10 月分二階段啟用，致使整個花效計畫成為綿延 10 年的浩大工程。官方評估執行成效時，主要是看硬體建設是否達成，包括新設自行車補給站、餐旅及農特產品展示服務空間、遊客資訊中心、無障礙車站環境，以及「一鄉一特色」車站及「綠建築」車站等。相對於業主對乙方的服務機能要求，最後兩項則有賴建築師凸顯具「地方性」的感官配置，以及掌握綠建築標章規範，運用特定建材、植栽、設計語彙來與環境搭配，也是建築師將其審美意識展現為具體設計的表現場域。

總之，花效計畫在建築界有力人士倡議下，調整了基礎設施工程習以為常的招標模式，參照建築設計案模式成立委員會來評選標案、提供設計元素的地方意見，並階段性審查細部設計成果。不同於典型政府業主重視招標、發包與完工驗收，花效計畫通過不同委員會在各階段的介入，並將建築專家意見和民眾參與機制納入鐵工局的計畫施行，堪稱交通公共工程的新氣象。

不過，某些議題也在前文描述中浮現而有待討論。例如，儘管在公共工程管理流程前端，就納入建築專業者的知識與美感意見，但這種改變如何受制於地方脈絡？設計如何通過營造廠商而落實於工程施作現場？以及，落成啟用後，管理單位和地方居民的美感，如何與建築師的美學設計互動，通過具體物質配置而產生美感的協商、衝突或創新？於是，標誌性建築的設計治理不僅止於設計評選階段，也體現於工程施作及使用階段。後文將通過花效計畫不同階段的多層次設計治理，嘗試回答這些問題，探討建築設計、工程體制、區域發展和地方社會的關係。

多層次的設計治理折衝：設計審議、工程施作與在地使用

花效計畫官網強調，各「車站導入人文藝術氛圍」，「邀請書法家為各車站書寫站名牌」，並寫道：「花東公共藝術之設置搭配車站建築特色，取材於在地優美的地理環境、豐富的海洋生態及獨特的民族文化，希望車站也可以是美術館。」網站也說明，花效計畫推動可持續性發展不遺餘力，體現於幾座綠建築站體（如新城站、花蓮站和瑞穗站）的設計（交通部鐵道局，2019）。加以 2018 年新城站公共藝術作品獲頒文化部獎項，令地處後山的花效計畫成為交通建設與藝術及環保接壤，展現友善生態

和擁抱新世代品味的例子。這批成為鐵路標誌性建築的花東線車站，是建築設計者、中央和地方政府、施作廠商，以及地方社會，在美學為介面的多層設計治理場域交鋒折衝的產物，以下分述之。

（一）設計審議的差異美學：人地連結或具象地標

由鐵工局專案管理，加入建築設計理念的花效計畫，招標訊息也刊登在建築界重要的《建築師》雜誌。這個看似為建築界提供機會的標案，最初卻未能引來有意願且符合「設計成果審議委員會」期待的投標者。儘管三個標案同時進行，第一次僅標出 A 項，第二次僅標出 B 項，臺東境內的 C 項更是乏人問津。最後，曾經與大藏聯合建築師事務所（簡稱大藏）與常式建築師事務所（簡稱常式）共同投標 A 項，獲得第二名的中興工程顧問公司（簡稱中興），主動詢問大藏再次投標 C 項的意願，才終於標出。

招標過程顯示，有承接重大基礎建設經驗的工程顧問公司，基於對工程環境和人員的熟稔，最能與鐵工局操作方式接軌。必要時，則由工程顧問公司尋覓合適建築師共同投標。然而，工程單位在後續設計監造裡，卻可能沒有實質角色，反而是建築專業者促成的「競圖」流程，因為有公開評比，需要建築師論述方案理念而備受矚目。不過，競圖不見得能「競」得起來，因為方案品質能為審議委員認可的建築師，多數在臺灣西岸執業，願意投標者極少。尤其位處臺東的 C 段對設計廠商而言，更意味著難以衡量的控管風險和交通成本。

傳統工程單位的隱身與建築專業論述的現形，共構了花效計畫的管理流程，卻沒能估算到區域發展不均的現實。然而，這個缺口剛好能篩選出對花東抱有特殊情感的建築師。楊炳國於受訪時便說，「長年往返花東，對於東部的好水好水及質樸環境，存有維護保存的冀望與使命」，成為他競標的契機。大藏的甘銘源則說，他與同為事務所負責人的妻子李綠枝喜愛登山，原本就喜歡臺東。或者，即使發覺地域條件令任務艱鉅，建築師仍會以在特殊地點實踐專業的熱忱／情感來理解當初決定。甘銘源表示，儘管自己喜歡臺東，但「如果是要去工作，就要考慮比較多。」他最後仍舊接下 C 案，自嘲：「會去接案子，都是不理性的結果。」

由建築專業者操作的競圖評選流程，篩選出一群來自西岸城鎮，卻對建築專業及東部「好山好水」有著強烈認同，並以此期許自我鞭策的設計者。但是維繫花東風景，卻不見得符合地方政府及地方文史工作者組成的「設計諮詢委員會」期待。比起維繫風景，他們更希望「後進」的花東能通過車站設計被看見。於是，在中央層次的會議上，美學交鋒已然開始。建築師傾向在達成車站機能需求與環境融合的基礎上，從材質、工法和物質空間安排，表現地方政府與專家重視的「一鄉一特色」。相對的，地方委員可能基於地方農林特產、族群組成、產業特性等條件，將其連繫上相對具體的設計元素，反映於車站視覺呈現來凸顯自明性。某些備受關注的車站，尤其受到反覆檢視，導致建築師必須為了說服持不同美感意見的委員而不斷調整。以 B 案的一等站玉里車站為例，當地文史專家一度希望玉里車站回復舊時木造車站姿態，方能區別於西部「現代化」或「科技感」的車站，藉此展現當地特色（陳宇君，2011）。面對這類和設計者認知迥異、但發自地方的意見，楊炳國表示，建築師須在設計成果審議會議上不斷「抵禦」自己的設計方案。

簡言之，專業者往往認為車站和週邊環境協調才是美，另一方則認為凸顯地方擁有的特色方為美。後者傾向將車站獨立看待，期待它是地方農特產、族群符號、產業或特定歷史階段的具象表現，呈現

出寄予車站拉抬文創經濟和觀光發展的厚望。在這類要求裡，在當地生活的人與車站之間有何關聯的想像——即所謂人對於地方與車站的認同——退居其次，但這卻可能是建築師考慮設計的起點。

（二）地方願景的美學交鋒：立體化、停車場、綠建築

標誌性建築之基本功能與其象徵形式的搭配，是設計的重要課題，也是爭議焦點。花東線車站在中央機關、地方政府和建築界主導的花效計畫願景交錯下，映射出對地方發展的不同想像，反映於車站最終的物質化感官配置上。

首先，車站的「立體化」構造乃對應著市中心再發展、「縫合」，進而拉抬地價的想像。花蓮縣長傅崐萁曾爭取花蓮站以地下化方式改建，他於 2013 年 5 月議會施政報告中表示，交通部長剛來訪評估花蓮站升等為特等站的可行性（2014 年升等），但更關鍵的是：「車站站場應改為地下式或高架式，且有無障礙設施，並具備現代化的觀光規模」（傅崐萁，2013）。花蓮縣府當時提交「花蓮火車站至吉安干城車站間（暫定）鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫可行性研究」申請書，獲得交通部補助 300 萬元評估可行性。

但負責花蓮站設計的張樞認為，車站「立體化」所謂的縫合乍看「抽象、好神祕、好偉大」，其實只須創造有商業活動的人流動線，「讓人可以走過去就好了。」他爭取讓車站設計納入更多商業空間。於是，連結前後站的空橋成為一面是商店街、另一面是觀景窗的設計，站體其他位置也盡量納入店面。不過，就土地開發利益而言，所謂立體化仍然是指鐵道地下化或高架化。張樞受訪時提到，某次地方座談會後，縣長說：「這個人〔張樞〕很危險，他剛剛講的這個車站幾乎說服我了，可是他做的再好都沒有用，這個不是我們要的」。縣長當時表示不會給花蓮車站發建照，花蓮車站施工於是延宕兩年至 2014 年 9 月才動工，正逢 2014 年底選舉。縣府此後對已不具談判作用的車站形式，便未再多加干涉。

相較於花蓮站引來地方土地開發企盼而成為斡旋籌碼，導致建照卡關、工期延宕，同樣是 A 項的新城站則是主要站體中最早完工者（2012 年 11 月動工，2016 年完成）。新城站是太魯閣觀光的鐵公路轉運點，有許多遊覽車停靠，加上一旁有亞泥新城山礦場貨運出入，交通流量大。新城站鄰近的聚落是 1 公里外，約 1,500 人的新城村，難有開發可能性。因此，新城站獲得近 3 億元工程經費的目標很明確：將車站提升為花東觀光地標，替太魯閣之行增添奇觀經驗。

新城站看似無須顧慮聚落紋理、可恣意揮灑的車站，但或許正因為如此，新城站造型在設計會議上屢次被要求修改。原提案中，新城站前有行人廣場，並設置大型遊覽車與小客車迴轉載客空間（非停車空間），站體本身立面平整（設計歷程見：交通部鐵路改建工程局，2011）。但完工的車站立面卻是起伏的多層次黑白灰色調造型，站前則改為單純的停車空間。於是，人潮多時，新城站前是一片車海，沒有讓人在中軸線上盡覽車站之美的駐足點。以有限的車站用地去滿足觀光奇觀和龐大的遊覽車停車空間，顯然與建築師設想的車站功能有出入。同樣現象也發生在 B 項車站如玉里，因為鎮公所要增設停車位，最後將原設計的綠建築綠化廣場改成站前停車場。楊炳國認為，為了順應民意而犧牲環境品質理想的決策，肇因於選舉將近。他感嘆「這一切的改變與妥協，應是臺灣特有選舉文化下的求全」，其語句中的無奈，頗能作為初始揣懷理想和熱情的建築師，進入上層政策願景與地方發展慾望的夾縫間後，漸感挫折的寫照。

車站設計成為差異的地方願景交會所在。建築師認為車站要儘量與環境交融、創造通透性（A 項

張樞和黃明威的設計，以半開放「亭子」為主要語彙），但在設計諮詢會議中，凸顯的是觀光門戶的特出性。地方政府或許不在意設計表述為何，但關注其政治談判作用，或者更在意車站能否支持（而非轉化或調整）原有的汽機車移動模式，產生與建築師迥異的審美策略。最終，業主自己訂下的「綠建築」要求退讓，放棄提升綠化指標的廣場空間。花效計畫最後以「綠建築」和「永續」等標準來替美感成就背書。然而，政策方針或業主指導下所謂的綠色／永續，是曖昧而非標準明確的。至少在上述例子裡，即使建築師依照指示、以「永續」為理念擘劃了一座綠化廣場，但廣場實際上會是什麼模樣，能夠彰顯永續的指標物會安排在哪裡，實際上是地方慣例、開發欲望和中央審議標準之間不斷協商折衝的結果。

（三）工地中的設計：營造廠、臺鐵基層與監造者的品質控管

前端的基本設計過程，是建築師與鐵工局、臺鐵，以及地方政府首長和地方專家、意見領袖等協商，在各自的城鎮印象、知識及專業基礎上，訴諸不同論述和願景而塑造出來的，展現了設計治理場域的多重行動者角力。進入施工監造階段後，車站工地現場是考驗設計圖面可行性的場域。這時候的設計治理牽涉了設計者與營造廠、當地勞動狀況和技術能力，以及臺鐵基層需求的彼此磨合。建築師的設計美感與技術物質特性在此交鋒，致力維持美學品質或妥協而修改設計方案。

與設計案招標情況類似，花效計畫的工程發包立即面臨品質佳、有意願投標的東部工程廠商稀少的難題。雪上加霜的還有民代希望嘉惠地方，要求車站工程拆成讓東部規模較小的營造廠可以負荷的程度。然而，拆標後吸引到的廠商，可能是借牌投標、甚至惡性倒閉的假營造廠，導致司法訴訟、工期延宕（受訪者張匡逸、張正瑜）。設計案進入落實階段，東部人力與技術的限制立即浮現。於是，現場監工建築師必須高度投入品質控管和「補充設計」工作，協調自身與營造廠及勞工對工程品質的認知差異。

以 B 段標案為例，僅有南平、鳳林及萬榮站，是由花東地區營造公司得標。然而，不論是有地緣關係的廠商，還是外來營造廠，皆因求才不易而導致任用的工程師難以有效控管品質及進度（受訪者楊炳國）。至於 C 段車站工程，九個站的工程原本分拆成四站與五站發包，除了符合大藏與常式的設計分配，僅拆成兩標也意味金額高，容易找到能量較大的營造廠承接。然而，儘管後來繼續分拆成更小標，礙於工程施作必須不妨礙鐵路營運（所謂穿著衣服改衣服）、細部設計較複雜，以及東部人力資源有限等因素，地方營造廠還是沒有投標意願和能力。幾個車站中，由地方營造廠執行者僅有比較簡易的關山站整建案，其他站體的廠商仍以來自北部和西部者為主。

大藏與常式的設計方案中，材質層次多，產生有不同工種的銜接，以及交界面如何收得乾淨俐落以符合建築師美感的難題。尤其木構與鋼構這兩種材質的工法很難找到當地廠商，必須調度西部廠商技術支援。例如，常式設計的瑞源站，入口空間是視覺感輕盈的白色鋼棚，由鋼柱組成，月臺也以鋼柱支撐。建築師張匡逸的設想是，鋼柱可以先在高雄預鑄場完成，再來現場組裝以加快效率，並減少現場品質控管難度。不過，臨到現場組裝，他才發覺銜接仍然很難符合期待，由於「地方沒有好的焊工，焊接出來很不好看」，他最後允許改用螺栓鎖銜接，儘管「用鎖的，看起來不好看，不乾淨俐落。」

更直接挑戰建築師對施工現場認知者，還有東部的工作文化。例如阿美族工人在豐年祭時請假回部落慶祝，但建築師及營造廠因為不熟悉部落文化，錯估了工人的告假時間。例如第一位請假者表示

要回部落慶祝一週，但未如期返回，同時，其他工班也陸續有人告假。直至兩個月後，所有告假者才一同歸來。原因在於，阿美族人在參加自己部落祭典後，還會參加其他部落的祭典，共需時兩個月。這對當時的張匡逸與張正瑜造成衝擊（大約有兩個月時間無法推進施工進度），但地方文化差異對建築實踐的影響，也給兩人留下深刻印象。

臺鐵對鐵路持續營運和站體管理的要求，也令施工現場增添了安全控管和勞動工時的不確定性。楊炳國表示，由於營造廠商工程人員素質參差，建築師事務所監造人「需代以加強要求承包商施工人員之職前安全衛生教育、訓練與宣導，尤以電氣化通車後之施工，更需加強對施工人員安全及感電危害因素教育之宣導」，加上 B 項各車站橫跨達百里，監造人員每天前往各站檢查回報，負荷頗大。規模較小的常式，經常利用徵人網站聘請監造人員，前後竟換過 14 人，部分是「生病、賭博、欠債、跑路」的問題人物。富里站完工前的最後半年，監造人員甚至臨時離職，致使張匡逸和另兩位同事須接下監造任務，每人每次約 12 小時輪班完成日夜監工。

臺鐵各站人員也會基於管理和使用角度，在施工期間提出要求。例如，各站值班人員希望有炊便當的空間、較舒適的休憩處所，燈泡需用一般商店即可購得的通用型號等。這些需求不會在前端的設計會議上出現，而是在現場施工時由基層人員陸續提出。建築師可能會適度納入臺鐵各站管理者需求，但也可能認為需求不合理，趁著現場會勘有高層來訪的場合，或是基於居民意見，來消解臺鐵基層的要求，捍衛原設計方案。

在這個現場會勘的場合，前端納入建築設計評選、引進建築專業的理想可能消退，而仍為根柢的土木工程想像，以及傳統公共工程制度的流程，則會浮上檯面。甘銘源受訪時表示，鐵工局

> 一般就是看你功能查核，就是看你功能是不是齊備，有沒有按照程序……他們以往的工作是土木工程比較多啦，項目也不會那麼複雜啊。不會說一個站，一個工程裡面，就用了幾百種材料，大概不會。那土木是比較單純，所以他們是在這個經驗上面來要求我們。

但甘銘源話鋒一轉，表示這反而能成為建築師的著力點，因為「工程主管不會太 care 設計品質，就是他管程序，程序不要出問題。至於每個部件、每個部位，程序正確、品質正確，組合起來是什麼，他們也不會 care。」他笑道：「所以這就是一個空缺嘛。我們在過程中就是會去〔向鐵工局查核人員〕不斷強調說，那塊其實還是滿重要……我們在現場最有價值的部份，其實就是在做這個工作。」於是，建築師通過不斷在現場調動設計、把關落實的品質，將對於鐵工局公共工程傳統而言很陌生的多重界面整合工作予以實現。

（四）使用中的美學折損或添補？

設計與施工階段，不同團體基於自身經驗及地方認知而提出的方案，儘管可能改動建築師對美感的認知，但建築師位居設計核心而加以整合的角色，仍無庸置疑。一旦完工，建築作品進入民眾日常生活後，管理者和使用者將接下美學協調者的角色，也將設計治理帶到了使用的層次。

臺鐵人員是車站主要管理者，也是在車站內駐留時間最長的使用者。乘客（地方居民和遊客）、轉乘交通服務業者（計程車、客運、自行車出租等），以及入駐車站的商家，也都是預期內的使用者。身為對環境特性及遠期需求比較敏感的設計專業者，建築師也會提供超出業主及使用者明確需求的空間

型態。另一方面，與車站關係最密切的管理者兼使用者，會隨著管理需要而衍生各種新需求，進而改造或裝修車站環境，例如各式各樣的看板、招牌、告示，以及展現站務人員愛好的盆栽，彰顯地方特色的擺飾品等。於是，設計者的「巧思」和使用者的日常塑造，在車站中成為另一道美學交鋒處。

鳳林鎮客家人口多，車站以其構造樣態呼應著客家菸樓。不過，對管理方而言，單是建築體，客家元素仍不夠明確。車站移交給臺鐵後，站內外的柱子就覆蓋了已然形同客家象徵的「花布」，站內牆面及天花板也掛上花布樣式燈籠、斗笠等裝飾。此外，鳳林在 2014 年獲得國際慢城組織認可的「慢城」稱號（李明軒，2015）。於是，車站正面門龕貼上了蝸牛圖騰，中間簇擁著象徵鳳林鎮的鳳凰。站前廣場還可以見到鎮公所放置，象徵「慢活」的兩尊蝸牛像，色彩亮麗、形式具象，迥異於車站風格，顯然是地方增補而超出建築師設想的結果（圖 2）。

圖 2　鳳林站的花布元素與蝸牛符號

資料來源：本研究拍攝。

玉里車站是花效計畫中僅次於花蓮和臺東的大站，大面積的灰色原石立面，試圖「塑造玉里之『樸石』與『樸實』之鄉鎮地標意象」，以「未磨之玉」「強化花東縱谷之自然休閒簡樸之設計風格」（熊鵬翥，2012：43）。這個強調簡樸的構想，在尚未完工時就遭到居民質疑。居民認為「隔壁瑞穗鄉的新車站『很有曲線、設計感』」，玉里站卻是外表單調、「一片灰白」，「缺乏明顯、令人印象深刻的特色」。為此，玉里鎮長曾想找留英的阿美族藝術家在立面上彩繪（花孟璟，2016）。2019 年 5 月，地方媒體再次報導，民眾認為車站外觀單調，「像棺材板」，抱怨玉里不似花蓮和臺東車站前有半戶外棚子可以

遮雨。玉里站長則表示，會趕緊規劃雨棚及門面彩繪，讓車站「融入在地的元素，讓它變漂亮，甚至於變成觀光打卡的景點」（黃小琪，2019）。

色彩亮麗繽紛、凸顯車站而非融入環境的具象元素，似乎更符合民眾對「有地方特色的觀光亮點」的美感想像，卻與建築師以抽象且色調低斂的手法，建立車站與環境連結的作法迥異。然而，建築立面和結構物的調整或新建，總是有賴更複雜的資源調度。於是，與車站本身構造無甚關聯的添加物，率先進入「單調」的車站空間。例如月臺、地下過道和車站大門，皆擺置地方政府製作的「玉里熊」（圖 3），成為空間管理者基於對觀光亮點的認知（色彩鮮豔、型態具體、方便打卡拍照），所能採取的便利配置，只要將塑像或廣告牌放在特定位置即可。

圖 3　玉里站的玉里熊

資料來源：本研究拍攝。

建築設計者的巧思（如綠建築廣場）可能不為實際使用者接納，各方使用者也可能認為自己的需求沒能得到滿足（如缺少雨棚），或認定設計策略沒有達到預期效果（如形成觀光亮點）。設計者、管理者和使用者對於車站建築之標誌性的期許，遂有著一定落差，致使完工後的空間成為添加式或彌補式設計治理的場域。管理者或地方政府認為可以增添觀光吸引力的繽紛色彩和具象物體，對原設計者而言，卻可能是突兀的刺眼之物，反之亦然。

「為地方設計」與「地方性設計」的浮現：池上、富里與瑞源

從中央至地方，從構想到施工，車站設計的實現經過好幾層治理場域的多方協商關卡。首先是各級政府機構與專業者對於地方需求的差異想像，然後是花東工程技術條件的現實，最後是管理及使用者憑其美感標準，質疑並增補了以建築師審美為基準的設計成果。儘管建築師對管理方與使用者寧圖方便而破壞空間簡潔秩序的疑惑，以及使用者對建築師不顧其日常行為模式的抱怨，皆不絕於耳，凸顯了設計治理場域的協調困局，花效計畫中仍有令人矚目的亮眼案例。本節以池上、富里和瑞源車站為例，探討在什麼條件下，建築師美學與地方美感得以相互銜接，令車站設計治理既不侷限於公共工程體制，也可以溢出建築專業操作，進而激發了地方社會的設計創意。同樣擁有建築師的審美意識和地方關懷，但池上車站多了在地長期經營的眾多組織，促使完工後的公共使用多采多姿，體現了設計治理往使用端延展的豐富潛能。相對的，富里和瑞源車站所在的社區相對缺乏這種組織力量，因而其

標誌建築與設計治理的良好品質，便取決於建築師團隊在堅持與變通之間的協調。

（一）池上車站：地方認同與設計議題的交會

池上車站以穀倉為主要意象，厚實木料和鋼樑搭配的構造，模塑出簡潔又不失柔和的曲線。月臺通往候車室的長坡道及站內側牆，掛著各式書畫作品，引人駐足，廁所內還播放著古典音樂——這是居民參與車站設計並投入空間維護的結果，開創了使用者導向之地方設計治理的正向循環（圖 4）。

提起池上，除了優質稻米，不少人還會想到臺灣好基金會、秋收音樂會，以及蔣勳。金黃稻浪裡的藝術展演，源自符合當地農民權益、可持續性，並兼顧觀光效益的策略，使得池上成為近年地方創生典範（李彩嘉，2019）。池上的發展路徑，有賴於長遠的社區認同塑造。1970 年代後，以農為本的池上人口嚴重流失。1980 年代，官方推行現代化與教養薰陶的文化治理，各鄉鎮成立社會教育工作站，成為仕紳、小學教師和公務人員為主的知識份子介入的立足點。他們轉化官方資源，辦理以志趣而非利益主導的活動。在幾位核心人物引領下，池上的各種社團自 1990 年代以來活力充沛，集結起大家庭般的凝聚力（黃宣衛，2018：10-43）。

圖 4　左上：仿穀倉的池上車站；右上：藝廊般的長坡道；下方：候車室右側掛有書畫作品，左側為浮雕刺繡。商店旁設有居民輪班的導覽解說處

資料來源：本研究拍攝。

在以認同催動的社團集結基礎上，1990 年代以來圍繞著大坡池的保育與開發爭議，令居民的興趣組織導向了環境關懷。在有志者努力下，鄉公所改變原本的大坡池開發方針，轉向生態復育，並於 2011 年獲營建署公告為國家級濕地。2016 年，樂賞基金會主動向鄉公所提議改造閒置的風景管理室，成立「樂賞大坡池音樂館」，在湖畔播放古典樂。

甘銘源接下池上車站設計案，到臺東蹲點時，接觸到的是已然成熟、具有鮮明認同感的池上地方社會，「參與」彷彿等著他造訪：「去到那邊，只要找到一個人，他們就可以 call 到所有人，一起來，很方便，敢若一粒肉粽頭，一綑攏起來。」作者訪問池上參與車站空間營造的主要成員（Y, L, F 等），透露池上人對車站空間的關注，並非只基於「我需要什麼」。他們對車站的想像，來自不斷與已然抽象化的池上認同對話。鄉長張堯城認為：「穀倉造型就是米鄉……主題性很強烈，內外意象不一樣，整個來說還算簡潔、簡約，跟池上人一樣，就是很大方的感覺，不會過度設計。」地方居民對車站的了解，還擴及屬於建築師和營造廠認知範疇的知識，這樣的深度認識也成為居民組織的車站「導覽」服務可以挪用的故事。例如，文化解說協會的 F 對車站構造及空間特性如數家珍，說出一整套引導旅客認識車站的敘事：

> 池上車站整個站體是南投的德豐木業去建造的，它是第一個建造我們池上火車站 11.8 米的跨距。德豐說，池上車站是它目前為止做過最大的曲樑，因為整個長度是 65 米，裡面其實是埋鋼鐵，然後那三支用鋼構把它們架起來，所以說這是非常特殊的，而且在短期內不需要去做保養。在設計的時候，在上面留了通風口，整個設計來說，不光採光很好……當然，很熱的時候很熱，因為沒辦法弄冷氣，但也不會感到很悶熱。所以在施工的時候，除了綠建築的概念，也把整個空間設計成比較舒適的感覺。

除了本就凝聚的地方意識，從建築師的角度看，池上車站設計的挑戰和特殊性，也是動員居民在車站改建中深度參與的重要因素。在原本的規劃中，池上車站預定移位重建，但甘銘源評估後認為，車站移位不利於這個規模持續收縮的鄉鎮。他以曾將車站移位、導致站前商圈沒落的關山站為例，配合模型解說，希望爭取居民支持，讓建築師能以民意為依歸，說服鐵工局改變方案。由於「池上和關山有一種微妙的競爭關係……所以說既然有機會要改造，〔池上〕就不要犯同樣的問題。」甘銘源很快獲得地方民意背書，更動了原方案。相較之下，甘銘源指出，關山站不易獲得居民回饋，也沒找到明確議題來凝聚共識，因為關山站是比較單純的整建工程。

找到明確議題的池上站，在建築師巧思下，轉化了原本的基地挑戰，創造出設計亮點——站內的長坡道。為了繞過原本導致車站移位的機房，建築師利用月臺與車站高低差，創造出一條坡道。甘銘源說，「拉長以後很巧妙，就是看起來原來都是問題的障礙，後來變成是加分的元素，因為你一般正好不會這樣設計。」

不過，長坡道搖身一變成為充滿作品的藝廊，並不在建築師的預期內。池上車站接近完工時，新站長從玉里站調來接手。這位站長愛好攝影，在思考新車站空間如何布置時，張貼了許多廣告的玉里站，似乎成為反面教材——他不想貼廣告，轉而尋求地方已然存在的藝文能量，與池上樂齡中心繪畫老師 L 接觸。他們相約在火車站，站長問 L 老師：「我這邊讓你掛阿公阿嬤的畫，可以嗎？」。接下來幾天，L 觀察車站環境：

> 突然有天早上十點多，就覺得光影效果，從那個玻璃打到那個牆壁……應該是沒有人可以那麼刻意地去處理光影效果。一般我們都是打燈，但燈是死的，但車站的那個光影會一直變化，我就很著迷……那時候〔書法〕還沒有掛，我就跟站長說，如果你不認識〔書法家〕，我就去幫你推薦。但是這邊〔長坡道〕就給我，因為我人比較多，有油畫、水彩，我就跟他說可不可以？他就很開心，說車站都是空的，沒問題。

接著，既是文化解說協會志工，也是浮雕刺繡和雕塑家的 Y，在車站協助導覽時，站長主動來跟她聊。站長表示希望能將 Y 的作品放到車站——因為放廣告不好看。除了樂齡繪畫成果、地方藝文工作者作品，車站也會辦攝影展。根據張鄉長的說法，車站空間「挑高，像教會〔教堂〕、劇場」，地方居民也與站方合作，在候車室辦音樂會和新書發表會等活動。

Y 認為，站長積極創造車站藝文氛圍，也有其他考量。站長希望以布置成果參加臺鐵的競賽，如果獲得好名次，可能有助於車站升等，讓更多班次停靠池上。鄉長和居民受訪時也頻頻提及，池上遊客數量比關山多，班次卻較少的問題。於是，在池上車站的例子裡，地方使用者和車站管理者一致期待增加池上車站的能見度，並借重地方已然累積的藝文能量來促成。池上車站因而不只是由臺鐵管理的車站，更有居民貢獻心力，增益環境的觀光服務、整潔、美觀及「藝術」氣息。張堯城認為，多數臺灣人將車站當成離別的場所，是短暫、甚至髒亂而令人不想久待的過渡空間，但池上車站卻讓人願意徘徊停留。他仔細描繪了可能的場景：

> 鄉親回到池上，他看到長輩的畫，然後這個建築物又是號稱全臺十大最美車站，他有那個榮譽感，而且晚上車站那個玻璃都透著光……〔遊客〕走過這個藝廊，就對池上有一個概念……也看到這個火車站很漂亮，光離開火車站就可能需要十分鐘……一出來，我們解說員協會的解說臺就在那邊，那我們也賣地圖，賣圖書，有什麼問題都會主動地去問、去幫忙。月臺候車室也有古典音樂和池上的影片，所以遊客光要離開這個火車站，他的步調就會放慢。

在臺鐵、鄉公所及地方社團協力的設計治理下，車站這座標誌性建築化身為地方藝廊，與臺灣好基金會經營的池上穀倉藝術館齊名。張堯城說，池上車站「就像是我們家的大廳，玄關，所有的客人要來，一定要經過我們的火車站。而且就算旅客開車來，我們都會帶他們去看火車站，下次建議你坐火車來」。甘銘源得知池上車站的長坡道成為藝廊時，則大笑兩聲：「他們都自己掛〔畫〕！他們也有掌握到，有 catch 到那個空間的特質啦。」

建築師設計端的美學，與使用者（鄉公所、居民和臺鐵）的日常美感接合，而此交會有賴於池上地方社會長久蓄積的、以環境為本的生活和認同。再者，建築師提出的車站移位議題，也有如大坡池的前例，成為居民釐清和落實地方另類發展想像的場域。結果，池上車站的設計不僅是建築師為池上而做的設計，也是居民設計自身地方願景的所在。

（二）富里與瑞源車站：在地工程技術限制下的設計反思

站等及城鎮規模不如隔鄰的關山，卻在近年成為觀光熱點的富里站和瑞源站，所在的聚落更加迷你。池上鄉人口 8,200 餘人，圍繞車站形成密集街區，每日單向停靠班次約 26 班。富里車站腹地與富

里鄉富里村的 1,500 多人重合，每日單向停靠班次約 17 班；瑞源站的人口規模更小，僅 1,100 餘人，每日單向停靠班次僅 9 班（包括區間車和對號列車；根據 2019 年 9 月 21 日臺鐵網站時刻表）。本地居民的運量不說，觀光人潮的高峰運量也不存在。在富里和瑞源這種規模收縮的聚落裡，建築設計捲動地方的方式，仰賴的不是地方社會能量，而是雖然條件不佳，仍以高出地方慣常標準的品質為目標，落實設計的過程。

受訪的富里居民認為，富里實在太小，很少有可做之事。然而，在小地方落腳的富里車站，卻於 2017 年獲得香港建築師學會兩岸四地建築設計獎中，「運輸及基礎建設項目」銀獎（金獎從缺），使得富里站成為打卡熱點，是值得驕傲的地方門戶（圖 5）。不過，對建築師而言，這個獎的申請與其說是為了爭取曝光，更多是要給參與設計實作的成員一個交代。

圖 5　左為富里站候車大廳，右為富里站全景

資料來源：本研究拍攝。

富里站的施工發包一波三折。最先承包的借牌廠商倒閉後，工程停擺。好不容易二度發包，來的同樣是借牌廠。但事務所這次及早發現，對方覺得無利可圖後，找來另一家願意以借牌廠名義承接工程的公司。這家營造廠並非本地廠商，但使用當地專業技術能力有限的雜工，加上富里車站是小工程，令常式經常思考在理想品質和營造團隊能力之間協調的做法。常式在工程結案後，印製了富里與瑞源兩個小站的作品小冊，處處可見在理想與工程技術之間的設計折衝。例如，富源車站以鋼筋混凝土（RC）為構造體，原因是「RC 構造對低層且小規模的地方工程而言，是成本、安全與工法技術上兼具的考量」（常式建築師事務所，n.d.: 6）。常式認為：

> 以盡量化約成簡單為前提，除了回應環境脈絡以外，毋寧是希望減少營建的複雜與失誤，以及回應公共工程預算嚴重短絀的解決對策。但我們嘗試著以更整體性的手法，希望從構造與材料的使用處理物理環境的需求，一來營造單純的質感，二來談論使用性，減少小車站在營運支絀下的耗能與維護管理（常式建築師事務所，n.d.: 6）。

即使如此，勞工缺乏與技術限制，顯示要將這座車站建成理想的模樣——以及最終獲獎——還是得仰賴某種理想性。這個理想性是事務所接受營造團隊的技術侷限，但嘗試說服對方實踐品質，彼此砥礪的結果。張正瑜表示，施工過程中，他們經常跟營造廠叨念，人生有時努力去完成一件事情是很

好的；接近完工的某一晚，工人邊吃晚餐、邊看著自己打造的富里站，也確實突然感動了起來說：好好把一件事情完成，真的很不錯（圖 6）。

圖 6　富里站屋頂外掛黃花崗銹石施工

資料來源：翻攝自常式建築師事務所（n.d.: 7）。

營造過程中，常式才遇上當地重要青年團體「富里 983」。常式為了駐點監工，借了他們的推車，住進他們的民宿而相識。從常式的設計初衷起，他們談及設計與土地認同的關係。張正瑜指出，

> 與 983 的互動不是反映在他們對空間機能的需求，而是反映在想要通過一個門戶、地標建築，讓這個地方可被標記這件事情。因此從關於常式為什麼做設計開始，我們開始交談的是地方、是花東縱谷……讓青農了解，車站不只是一個殼，而是帶著對地方的想像。後來青農對外做一些事情時，他們口中的能量，也會帶著我們對車站的想像，往外擴張地廣一點〔張匡逸：他們有個標的物可以講〕，他們就不會只是講耕作，而是通過車站這個載體去談山、談水、談稻田，談土地這件事。

這段敘說顯示建築師通過車站建築來協調人地關係的理想，雖然也有地標的設想，但並非只是地方特產在形式上的具體表現，而是著眼於與地方團體長遠經營的聯繫。

相較於富里在營造過程中，讓建築師碰上了前端設計時沒能遇上的地方聲音，瑞源卻從頭至尾一片空寂，是一處「上面的人不關心、村子的人也不關心」、「有一種停滯感，你去看你就會知道它有多麼哀傷」的地方。但也正因為

> 所有場所感都是凍結的，你就很想去擾一下。但你的錢有限，你不可能去弄一個很誇張的東西，你只能去想像，它應該可以有一個可以比較適當的重量在那邊，讓人家願意去用（張匡逸訪談）。

於是，建築師因應當地特性提出的車站，是個開放式的「聚落小客廳」（圖 7）。比起通過車站來解決特定議題，車站本身反而成為一個目標：

> 瑞源車站比較是我們對這個小村落的想像或期盼吧，因為那個地方幾乎沒有任何凝聚公共性的

> 場所。……所以我們希望通過車站這個載體，希望把公共性多少通過一個開放式車站等候的空間，創造一個機會吧，至於它會不會發生，你不知道。（張正瑜訪談）

不過，張匡逸笑道，不管怎樣，「我們給了一個不錯的公共廁所。」2019 年 6 月作者前往觀察時，確認這個效果達成了：背包客在這個寂寥小村裡有了一處避暑的休憩點；當地小孩來到這裡玩遊戲、躲太陽，也確實使用了廁所。

圖 7　左上：瑞源車站地下道，掛有當地小學生畫作；左下：彷如社區客廳的半戶外空間，盡頭為廁所；右上：瑞源車站全景；右下：屋頂構造

資料來源：本研究拍攝。

回想工程的酸甜苦辣，如今常式反而認為自己很幸運：設計審查會議通常只會緊盯大站如花蓮、玉里和臺東，至於他們負責的偏僻小站，在會議上根本乏人問津。於是，「從一開始畫到最後出圖，從沒改過。」常式避過大站的多方交鋒，一以貫之地完成自己與地方營造廠及地方特性的對話。不起眼的小站躲過中央與地方願景的角逐，反而成為相對純粹的設計實踐場域，讓建築師事務所、營造廠工人，以及偶然與施工過程並行的地方團體，有餘裕思索這個「低限」（援引常式於《建築師》雜誌的說法，見：張匡逸，2018：110）的設計過程，如何在脫落於設計治理的競逐網絡之外時，造就了另類的地方公共可能性，或拓展了地方勞動者的美感期許。

討論與結論：設計治理的局限與可能

前文嘗試建立多層次的設計治理分析，補充既有設計治理研究對於前端設計的偏重，將視野延伸到施工與使用階段。作者也以花東線的中小城鎮車站為例，補充了目前過度關注全球城市的標誌性建築研究，將地方差異脈絡納入討論。本文還以池上車站為例，說明了比較正向的地方設計治理，乃立足於地方社會的組織化能量，不僅可以通過民眾參與而捲入建築師的設計過程，還可能延展出地方主動倡議的「使用後設計」（post-occupation design），開拓標誌性建築空間的潛能。

然而，如果花效計畫是交通工程體制以建築設計為媒介的一次轉型嘗試，那麼究竟在哪些部份仍困頓踟躕，哪些方面已嶄露設計「質地」的浸潤，而非僅止於新增設計審議形式？換言之，營造環境，特別是標誌性建築之設計治理的侷限和可能為何，還值得做些討論，以下提出幾點線索。

首先，車站改建計畫納入建築設計案評選慣用的招標及委員會形式，重新安排了鐵工局管理車站興建的流程，但這個新的設計審議場域，局限於鐵工局與臺鐵代表、建築專家代表、地方專家代表等。他們針對建築師構想來爭逐美感表述，但往往在徵詢地方意見、施工及使用的階段，與地方政府的願景、當地工程技術施作限制，以及管理與使用者的經驗之間，有所緊張。例如，綠建築是晚近官方標榜環保與可持續性的論述標籤，但特別容易在設計落實於現場時，與實際使用者的期待相左。前端設計審議的美學配置侷限，顯示新引入的建築設計程序乍看是納入了體制，但仍與原本的交通工程作法分流。換言之，設計評選階段的美學介面，猶如漂浮於傳統工程體制上方的表層，運用建築美學語言引發各領域專家對建築介入車站之可能性的關注。另一方面，卻也允許本該一同思考交通工程為何需要設計的鐵工局，與如何在新設計程序裡重新定位管理方式的臺鐵局，以建築為擋箭牌而隱身幕後，分別轉化為專案管理者和單純的服務接受者。於是，實際上操作設計程序的，仍然只是設計單位，而非整個交通工程體制。

其次，花效計畫凸顯了建築師角色，在工程管理流程中讓他們進入核心，加上後續的媒體宣傳與獲獎，使得車站標誌性建築增添了簽名式建築的品牌化效果，但也可能因此掩蓋了花效計畫中，車站之於地方聚落紋理的先期規劃評估重要性，也輕忽了工程技術在設計治理中的角色。換言之，花東各鄉鎮人口規模和發展狀態不一，車站重建正是檢視地方發展策略的好機會，包括是否需要更新站體，以及新車站相對於城鎮聚落的定位等，但前端規劃相對缺乏納入地方紋理、產業及發展方向的考慮，甚而在某些時候，這些前端規劃課題反而成為建築師的工作（如池上車站是否該位移），或是令設計監造單位夾在中間而難以動彈的阻礙（如花蓮站是否要立體化）。

再者，落實設計的營造過程，以及與站體設計同時進行的電氣化工程，嚴重框限了設計方案施作的客觀環境和可行性，卻往往不在執行管理流程的可見平臺上。土木工程單位將檯面角色讓給建築師，而建築設計者或許也基於熱情和理想，意圖以設計來縫補其實塌陷了一角的物質和技術基礎。結果，前端以論述構成的美學審議機制，乍看是能讓建築師實踐理想的設計治理場域，但愈是到了後端，地方欲求與技術人力短缺的現實，就愈是挑戰了美學論述的正當性和可行性，傾向於將設計表述方式拉往當地工程單位可以負荷的技術能力，以及地方居民可以接受的具體亮點元素。

池上、富里和瑞源站，是建築師的前端審美與後端地方美感之間，衝突較少、甚至能有所扣合、展現創發性的例子。但它們並非常態，而是特例，仰賴著特殊地方認同、信念堅定的建築師（畢竟地

方蹲點不在設計案的要求裡），以及各種條件，像是相對不受干擾的設計項目、願意嘗試的營造廠，以及反思地方與設計之間關係的設計者。如此仰賴機緣而非制度建成的車站，與其說是交通工程體制嘗試開啟設計治理的典範，不如說是專業者與地方勞動者，一邊抵禦還不成熟的體制，一邊嘗試實踐自我的血淚史。於是，花效計畫設計治理的萌發，除了架構於實驗性的設計評選機制，更在於工程施作與實際使用的地方接軌，甚至可以說是以建築師等實作者為主體而彰顯的自我治理心態。

不過，隨著臺鐵成立了美學小組，設計治理似乎有了深化的契機。2019 年 5 月，臺鐵宣布要改造平溪支線的十分站和瑞芳站，引進美學小組參與，延續 2010 年啟動的「臺鐵新車站運動」（即花效計畫），導入美學並融合地方文化（余小涵，2019）。此外，鐵道局受訪者 H 表示，由於花效計畫獲得國家永續發展行動計畫執行績優獎，立委建議正在執行的臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程，也要增加類似花效的站體改建項目，花效計畫的美學後座力似乎正在發酵。美學小組總召吳漢中接受作者訪問時，說明臺鐵美學小組的理念正是導入設計過程，擘劃了他的設計治理藍圖：

> 主要著重建立臺鐵現有程序的專業討論，以改變過去馬蹄型會議的行政流程和討論模式為主，就是將 design process 的概念導入臺鐵的會議模式中……加入設計思考之後加以重整，像是設計會議、尊重專業討論，從整體規劃到主要計畫、細部計畫等程序討論觀念，從現有制度中建立臺鐵對設計及規劃的概念。

吳漢中強調，相較於設計過程和討論程序，「美感反而是非常低和後位的目標，主要是希望透過設計美學來建立和大眾溝通的關係。」換言之，臺鐵美學小組將美感當成與社會建立對話的媒介，但臺鐵組織思維與行事方式的改造更是核心，這也是設計需要治理之處。不過，如前文所述，設計治理既需要以建築師為核心的前端設計審議的制度性支持，也必須納入地區發展定位的規劃評估、施工技術條件的考慮，乃至於地方社會的參與和認同。不同層次的各種群體及其經驗、價值和利益，都是設計治理網絡的環節。這種廣泛的設計治理視野，正透露了設計過程的社會性：營造環境的設計，既期許能引領社會環境的轉變，但也必然鑲嵌於內蘊衝突和協力的各種社會關係和過程之中。

換言之，反思設計美學的多層次社會性，乃是創設合宜之設計治理的基礎。這同時需要在設計場域中形成具反身性的設計主體，考察自我與異己之間美感差異的社會根源，理解設計實作及其物質技術條件與環境脈絡的關係。就此，張正瑜在受訪時的感想是個好例子，將營造環境設計的美感、品質與理念，安置在設計的地方社會脈絡中來沉澱，值得長篇引述：

> 做建築的人，該怎麼看待自己在做的事情？有時大家都會希望自己做出很炫的、sharp、neat、帥、簡約，就是這個時代不知哪來的那種共通的美感。但我們後來覺得，自己在做的就是一種歷史的過程，某個動作就是標定了歷史的片段。你看右下角本來沒有那些螺栓〔指瑞源站鋼棚，圖 7 右下〕，本來是要用焊的，但後來我們覺得，如果在這麼粗糙的地方跑出一個這麼美、這麼精緻的東西，反而是不對的。那種粗糙感反而才是對的，而它背後剛好標定了一個故事——在民國剛好一百多年，在重新改建瑞源車站的時候，在那個時候的臺灣社會的當下，在東部的狀況，它就是沒有能力蓋一個那麼精緻的東西，就是這樣。所以車站，就是標定了這個歷史的事實。

在將美學及其設計策略和治理程序的適當性，安置在獨特的歷史條件和地方特質中考慮時，需要具反身性的主體來判斷和行動，而這些主體理當不局限於建築師，而是多層次設計治理場域中，各種各樣的行動者。換言之，除了建築設計者，營造工程、規劃單位及交通管理單位等各種專業，以及各種使用者，都不能卸除通過設計來反思營造環境的責任。然而，在設計思維的反身性尚未普及之際，建築師似乎被推上了關鍵位置，煩惱著該如何先理解、甚或順服地方的文化脈絡與社會條件，再從中尋求改變以實現設計品質的可能性。於是，張正瑜接著說：

> 那裡的人都不在意。當你身邊一萬個人都不在意，你可能才是有問題的……砌磚沒有辦法砌直，直線在他們世界是不存在的，東西有黏上去就好，穩不穩固無所謂，掉下來再處理。就是充斥了這種東西，〔所以〕這考驗了在現場監造的人，還有我們自己，在那個過程裡想像，那些施工品質的定義，到底應該摻雜多少除了材料、建築、尺寸〔以外〕的問題？〔或者〕還有更多是文化面的問題？

在花效計畫的公共工程實驗中萌發的，由美學中介的多層次設計治理，必須深植於更廣遠的社會課題，以及社會目標的探問。譬如，我們或許需要思考，所謂花東線鐵路整體服務效能提升計畫中的「提升」，到底提升了什麼？是更宏偉美觀的標誌性建築、迎合不同旅客需求的車站商店、自行車服務驛站、廁所，以及公共藝術和造景？是以符合綠建築標章的施作方式來體現永續發展理念？是以運量或搭乘人次增加為指標，展望地方發展的前景？還是在設計、興建和使用車站的過程中，逐漸塑造接軌地方生活節奏的時空經驗，促使地方認同得以在這個場域中駐留、沉澱和轉化？簡言之，營造還境以美學為介面的設計治理，究竟為何而生，又要治理什麼，仍然是根本的追問。

引用文獻

王志弘、李涵茹（2018）：〈臺北跨河橋梁的景觀化與遊憩化：多重地方意義的疊覆〉，《人文社會學報》，18：13-58。

【Wang, C.H., and Lee, H.R. (2018). The landscaping and recreationalization of cross-river bridges in Taipei: The overlapping of multiple meanings. *Journal of Humanities and Social Science*, 18: 13-58.】

王志弘、高郁婷（2020）：〈臺灣鐵道基礎設施的文創轉生〉，《臺灣社會研究季刊》，116：151-199。

【Wang, C.H., and Kao, Y.T. (2020). The cultural-creative re-incarnation of railway infrastructure in Taiwan. *Taiwan: A Radical Quarterly in Social Studies*, 116: 151-199.】

王志弘、黃若慈（2019）：〈基礎設施化的國家建造：臺灣經建計劃體制的形成與轉變〉，《國家發展研究》，19（1）：145-188。

【Wang, C.H., and Huang, J.T. (2019). State-building as infrastructurization: The formation and transformation of Taiwan's national development planning regime. *Journal of National Development Studies,* 19(1): 145-188.】

王峻祺（2019）：〈臺鐵新城際列車「黑白極簡風」曝光！後年投入花東線〉，《自由時報》，11 月 30 日。https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2994393。（2019/12/4 瀏覽）

【Wang, J.C. (2019). New Taiwan railway intercity train “black and white minimalist” is exposed! Put into Huadong line in the next year. *Liberty Times*, November 30. https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2994393. (accessed 2019/12/4).】

交通部鐵路改建工程局（2011）:〈花東新車站運動，新車站構想圖〉。https://www.rrb.gov.tw/s/NewStation/index.aspx?sid=21&ssid=72。（2019/9/16 瀏覽）

【Railway Reconstruction Bureau, MOTC (2011). Huadong new station movement, new station concept map. https://www.rrb.gov.tw/s/NewStation/index.aspx?sid=21&ssid=72. (accessed 2019/9/16).】

交通部鐵道局（2019）:〈花東線鐵路整體服務效能提升計畫〉。https://www.rb.gov.tw/showpage.php?lmenuid=3&smenuid=83&tmenuid=132&pagetype=0。（2019/9/16 瀏覽）

【Railway Bureau, MOTC (2019). Hualien-Taitung Efficiency Improvement Project. https://www.rb.gov.tw/showpage.php?lmenuid=3&smenuid=83&tmenuid=132&pagetype=0. (accessed 2019/9/16).】

交通部鐵道局（n.d.）:〈新城車站公共藝術〉。https://www.rb.gov.tw/works2_view.php?lmenuid=7&smenuid=88&tmenuid=0&workid=6。（2019/9/16 瀏覽）

【Railway Bureau, MOTC (n.d.). Xincheng station public art. https://www.rb.gov.tw/works2_view.php?lmenuid=7&smenuid=88&tmenuid=0&workid=6. (accessed 2019/9/16).】

江尚書、周素卿、吳幸玲（2010）:〈都市再發展與新自由主義治理的經驗模式：以臺北車站特定專用區之開發為例〉,《都市與計劃》, 37（2）: 167-191。

【Chiang, S.S., Jou, S.C., and Wu, H.L. (2010). Urban redevelopment and neoliberal governance: Empirical model for (re-) developing the Taipei main station special district. *City and Planning,* 37(2): 167-191.】

余小涵（2019）:〈臺鐵提升車站美學—從瑞芳十分著手〉,《中央社》, 5 月 31 日。https://www.cna.com.tw/news/ahel/201905310068.aspx。（2019/9/16 瀏覽）

【Yu, H.H. (2019). Taiwan railways enhance station aesthetics-Starting from Ruifang. *Central News Agency*, May 31. https://www.cna.com.tw/news/ahel/201905310068.aspx. (accessed 2019/9/16).】

李明軒（2015）:〈逆向操作—鳳林翻身「臺灣第一」〉,《天下雜誌》, 2 月 23 日。https://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5064327。（2019/9/16 瀏覽）

【Li, M.S. (2015). Reverse operation-Fenglin turned “No. 1 in Taiwan”. *Commonwealth Magazine*, February 23 (accessed 2019/9/16).】

李彩嘉（2019）:〈地方創生在池上：這裡的土很黏，人也很黏〉,《三人紀實》, 6 月 6 日。https://www.golocalday.com/2019/06/06/%E3%80%90%E5%B0%88%E6%AC%84%E3%80%91%E5%9C%B0%E6%96%B9%E5%89%B5%E7%94%9F%E5%9C%A8%E6%B1%A0%E4%B8%8A%EF%BC%9A%E9%80%99%E8%A3%A1%E7%9A%84%E5%9C%9F%E5%BE%88%E9%BB%8F%EF%BC%8C%E4%BA%BA%E4%B9%9F%E5%BE%88/。（2019/9/16 瀏覽）

【Li, T.C. (2019). The place was born in Chishang: The soil here is very sticky, and the people are very sticky. *Three Persons Documentary,* June 6. https://www.golocalday.com/2019/06/06/%E3%80%90%E5%B0%88%E6%AC%84%E3%80%91%E5%9C%B0%E6%96%B9%E5%89%B5%E7%94%9F%E5%9C%A8%E6%B1%A0%E4%B8%8A%EF%BC%9A%E9%80%99%E8%A3%A1%E7%9A%84%E5%9C%9F%E5%BE%88%E9%BB%8F%EF%BC%8C%E4%BA%BA%E4%B9%9F%E5%BE%88/. (accessed 2019/9/16).】

花孟璟（2016）:〈玉里車站變裝—旅英藝術家賣關子〉,《自由時報》,2 月 25 日。https://news.ltn.com.tw/news/local/paper/961734。（2019/9/16 瀏覽）

【Hua, M.C. (2016). Transformation at Yuli station—The artist play mystery. *Liberty Times*, February 25. https://news.ltn.com.tw/news/local/paper/961734. (accessed 2019/9/16).】

常式建築師事務所（n.d.）:《富里車站新建接續工程》。宜蘭：常式。

【OASIStudio (n.d.). *Follow-up Project of the Fuli Station construction*. Yilan: OASIStudio.】

張匡逸（2018）:〈小站的地域構築與兩三事〉,《建築師》,521：108-112。

【Chang, K.Y. (2018). The regional construction of small stations and several things. *Taiwan Architect,* 521: 108-112.】

曹悅華（2019）:〈臺鐵要雪恥！美學小組首抓「29 輛觀光列車」開刀〉,《聯合報》,4 月 28 日。https://udn.com/news/story/7934/3781445。（2019/12/4 瀏覽）

【Tsao, Y.H. (2019). TRA wants to redeem itself! Aesthetics team first catches “29 sightseeing trains”. *United Daily News*, April 28. https://udn.com/news/story/7934/3781445. (accessed 2019/12/14).】

許書銘（2010）〈花東鐵路整體服務效能提升之研析〉,《中興工程》,106：53-62。

【Hsu, S.M. (2010). Research and analysis on the improvement of the overall service efficiency of Huadong railway. *Sinotech Engineering,* 106: 53-62.】

許書銘（2011）〈花東線鐵路電氣化工程之執行與探討〉,《中興工程》,110：103-110。

【Hsu, S.M. (2011). Implementation and discussion of railway electrification project on Huadong line. *Sinotech Engineering,* 110: 103-110.】

陳宇君（2011）:〈玉里車站改建，網友連署復舊〉。《聯合報》,8 月 1 日。

【Chen, Y.C. (2011). Netizens signed for the restoration of Yuli station. *United Daily News,* August 1.】

傅崐萁（2013）:〈花蓮縣議會第 17 屆第 7 次定期大會施政總報告〉,5 月 6 日。http://www1.hl.gov.tw/workreport/workreport.asp?sel=17_07_1_102_05_06_pm_%B3%C5%B1X%DBm.html。（2019/9/16 瀏覽）

【Fu, K.C. (2013). Hualien County Council's 17th 7th regular assembly policy general report. May 6. http://www1.hl.gov.tw/workreport/workreport.asp?sel=17_07_1_102_05_06_pm_%B3%C5%B1X%DBm.html. (accessed 2019/9/16).】

游士毅、陳則銘、許書銘（2015）:〈花東線鐵路軌道切換工程之探討〉,《中興工程》,128：55-63。

【Yu, S.Y., Chen, T.M., and Hsu, S.M. (2015). Discussion on railway track switching project of Huadong line. *Sinotech Engineering,* 128: 55-63.】

馮紹恩（2020）:〈搶救中華民國政府美學大作戰！設計師們這麼看〉。《城市學》。https://city.gvm.com.tw/article/74442。（2021/1/31 瀏覽）

【Feng, S.E. (2020). Campaign for rescuing the aesthetics of the Republic of China Government! Designers think so. *City*. https://city.gvm.com.tw/article/74442. (accessed 2021/1/31).】

黃小琪（2019）:〈玉里火車站改建未規畫遮雨棚—地方盼增建〉,《客家電視》, 5 月 17 日。http://www.hakkatv.org.tw/news/180906。（2019/9/16 瀏覽）

【Huang, H.C. (2019). Yuli railway station reconstruction skip canopy—locals want to build one. *Hakka TV*, May 17. http://www.hakkatv.org.tw/news/180906. (accessed 2019/9/16).】

黃宣衛（2018）:《共築蓬萊新樂園—一群池上人的故事》。臺北市：唐山。

【Huang, S.W. (2018). *Build a New Penglai Paradise: The Story of a Group of Chishang People*. Taipei: Tonsan.】

楊文琪（2019）:〈移動美術館來了！國立集集美術館彩繪列車發表〉,《經濟日報》, 8 月 20 日。https://udn.com/news/story/7241/3999479。（2019/12/4 瀏覽）

【Yang, W.C. (2019). The mobile art gallery is here! Announcement of painted train of National Jiji Art Museum. *Economic Daily News*, August 20. https://udn.com/news/story/7241/3999479. (accessed 2019/12/4).】

雷光涵（2019）:〈觀光列車換新裝 網友酸：臺鐵美學正常發揮〉,《聯合新聞網》, 2 月 22 日。https://udn.com/news/story/7270/3658344。（2019/9/16 瀏覽）

【Lei, K.H. (2019). Sightseeing train refurbished. Netizens satire that TRA aesthetics is functioning normally. *United Daily News*, February 22. https://udn.com/news/story/7270/3658344. (accessed 2019/9/16).】

廖羿雯（2019）:〈觀光列車大升級！臺鐵斥資近 8 千萬改裝—增設環繞音響、卡拉 OK 室〉,《風傳媒》, 2 月 21 日。https://www.storm.mg/article/974573。（2019/9/16 瀏覽）

【Liao, I.W. (2019). The sightseeing train has been upgraded! TRA has invested nearly 80 million dollar in refitting-adding surround sound and karaoke rooms. *The Storm Media*, February 21. https://www.storm.mg/article/974573. (accessed 2019/9/16).】

熊鵬翥（編）（2012）:《引領未來—花東新車站設計成果專輯》。新北市：交通部鐵路改建工程局。

【Hsiung, P.C. (Ed.) (2012). *Leading the Future: Huadong New Station Design Achievements Album*. New Taipei City: Railway Reconstruction Bureau, MOTC.】

劉碧株（2016）:〈日治時期鐵道與港口開發對高雄市區規劃的影響〉,《國史館館刊》, 47：1-46。

【Liu, P.C. (2020). The influence of the railway and harbor development on the Kaohsiung City planning under the Japanese colonial rule. *Bulletin of Academia Historica,* 47: 1-46.】

蕭力偉（2018a）:〈都市空間發展結構歷程與治理的困局－以高速鐵路苗栗車站特定區為例〉,《中國地理學會會刊》, 60：25-50。

【Hsiao, L.W. (2018a). The structuration of urban spatial development and its governing predicament - A case study of the high-speed rail Miaoli station special district. *Bulletin of the Geographical Society of China,* 60: 25-50.】

蕭力偉（2018b）:〈游移在發展型國家與新自由主義之間的開發與治理：以高速鐵路桃園車站特定區為例〉,《地理研究》, 69：155-195。

【Hsiao, L.W. (2018b). Oscillating between developmental state and neoliberalism of spatial development and governance: A case study of the high-speed rail Taoyuan station special district. *Journal of Geographical Research*, 69: 155-195.】

蕭力偉、蘇淑娟（2017）:〈高速鐵路車站特定區空間開發之結構歷程分析：新自由主義都市治理案例研究〉,《地理學報》, 84：55-88。

【Hsiao, L.W., and Su, S.J. (2017). Structuration of Taiwan high speed rail district development: A case of neoliberal urban governance. *Journal of Geographical Science,* 84: 55-88.】

聯合新聞網（2018）:〈中華民國設計美學？網：美醜能吃嗎，CP 值最重要〉,《聯合新聞網》, 6 月 6 日。https://udn.com/news/story/120911/3183216。（2021/1/30 瀏覽）

【United Daily News (2019). The design aesthetics of Republic of China? Functions matter more than beauty. *United Daily News*, June 6. https://udn.com/news/story/120911/3183216. (accessed 2021/1/30).】

Balke, J., Reuber, P., and Wood, G. (2018). Iconic architecture and place-specific neoliberal governmentality: Insights from Hamburg's Elbe Philharmonic Hall. *Urban Studies*, 55(5): 997-1012.

Bourdieu, P. (1984). *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste.* London: Routledge.

Carmona, M. (2016). Design governance: Theorizing an urban design subfield. *Journal of Urban Design,* 21(6): 705-730.

Carmona, M. (2017). The formal and informal tools of design governance. *Journal of Urban Design,* 22(1): 1-36.

Carmona, M. (2019). Marketizing the governance of design: Design review in England. *Journal of Urban Design,* 24(4): 523-555.

Carmona, M., De Magalhães, C., and Natarajan, L. (2017). *Design Governance: The CABE Experiment*. New York: Routledge.

Carmona, M., De Magalhães, C., and Natarajan, L. (2018). Design governance the CABE way. Its effectiveness and legitimacy. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability,* 11(1): 1-23.

Chen, F., and White, J. T. (2020). Urban design governance in three Chinese 'pioneer cities'. *International Planning Studies,* 26(2), 130-148.

Chhotray, V., and Stoker, G. (2009). *Governance Theory and Practice: A Cross-disciplinary Approach*. New York: Palgrave Macmillan.

Eagleton, T. (1990). *The Ideology of the Aesthetic*. Oxford: Basil Blackwell.

Farmer, S. (2011). Uneven public transportation development in neoliberalizing Chicago, USA. *Environment and Planning A,* 43(5): 1154-1172.

Garrett, M., and Taylor, B. (1999). Reconsidering social equity in public transit. *Berkeley Planning Journal,* 13(1): 6-27.

Graham, S., and Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition.* London: Routledge.

Harvey, D. (1982). *The Limits to Capital*. Chicago, IL: The University of Chicago Press.

Harvey, P., and Knox, H. (2015). *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise.* Ithaca, NY.: Cornell University Press.

Ho, K.C. (2006). Where do community iconic structures fit in a globalizing city. *City,* 10(1): 91-100.

Hoekstra, M.S. (2020). Iconic architecture and middle-class politics of memory in a deindustrialized city. *Sociology*, 54(4): 693-710.

Imrie, R., and Street, E. (2009). Regulating design: The practices of architecture, governance and control. *Urban Studies,* 46(12): 2507-2518.

Imrie, R., and Street, E. (2011). *Architectural Design and Regulation*. Chichester, UK: Wiley-Blackwell.

Iwami, T. (2005). The 'advantage of latecomer' in abating air-pollution: The East Asian experience. *International Journal of Social Economics,* 32(3): 184-202.

Jessop, B. (1997). A neo-Gramscian approach to the regulation of urban regimes: Accumulation strategies, hegemonic projects and governance. In Lauria, M. (Ed.), *Reconstructing Urban Regime Theory: Regulating Urban Politics in a Global Economy* (pp. 51-76). London: Sage.

Jones, P. (2009). Putting architecture in its social place: A cultural political economy of architecture. *Urban Studies,* 46(12): 2519-2536.

Kaika, M. (2010). Architecture and crisis re-inventing the icon, re-imag(in)ing London and re-branding the city. *Transactions of the Institute of British Geographers NS,* 35(4): 453-474.

Kellett, J.R. (1969). *The Impact of Railways on Victorian Cities.* London: Routledge.

Nilsen, M. (2008). *Railways and the Western European Capitals: Studies of Implementation in London, Paris, Berlin, and Brussels*. New York: Palgrave MacMillan.

Painter, J. (2000). Governance. In Johnston, R.J., Gregory, D., Pratt, G., and Watts, M. (Eds.), *The Dictionary of Human Geography* (4th ed.) (pp. 316-8). Oxford: Basil Blackwell.

Patterson, M. (2012). The role of the public institution in iconic architectural development. *Urban Studies,* 49(15): 3289-3305.

Perkins, R., and Neumayer, E. (2005). The international diffusion of new technologies: A multitechnology analysis of latecomer advantage and global economic integration. *Annals of the Association of American Geographers,* 95(4): 789-808.

Richards J., and MacKenzie, J.M. (1986). *The Railway Station: A Social History*. Oxford, UK: Oxford University Press.

Robinson, J. (2006). *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*. London: Routledge.

Siemiatycki, M. (2011). Urban transportation public–private partnerships: Drivers of uneven development? *Environment and Planning A: Economy and Space,* 43(7): 1707-1722.

Simone, A. (2010). *City Life from Jakarta to Dakar: Movements at the Crossroads.* London: Routledge.

Sklair, L. (2006). Iconic architecture and capitalist globalization. *City,* 10(1): 21-47.

Sklair, L. (2010). Iconic architecture and the culture-ideology of consumerism. *Theory, Culture & Society,* 27(5): 135-159.

Sklair, L. (2011). Iconic architecture and urban, national, and global identities. In Davis, D.E. and de Duran, N.J. (Eds.), *Cities & Sovereignty: Identity Politics in Urban Spaces* (pp. 179-195). Blooming, IN: Indiana University Press.

Sklair, L. (2012). Iconic architecture in globalizing cities. *International Critical Thought,* 2(3): 349-361.

Sklair, L. (2017). *The Icon Project: Architecture, Cities, and Capitalist Globalization*. New York: Oxford University Press.

Sklair, L., and Gherardi, L. (2012). Iconic architecture as a hegemonic project of the transnational capitalist class. *City,* 16(1-2): 57-73.

Soppelsa, P. (2012). Urban railways, industrial infrastructure, and the Paris cityscape, 1870-1914. In Fraser, B. and Spalding, S. (Eds.), *Trains, Culture, and Mobility: Riding the Rails* (pp. 117-144). Plymounth, UK: Lexington Books.

White, J.T. (2016). Pursuing design excellence: Urban design governance on Toronto's waterfront. *Progress in Planning,* 110: 1-41.

Young, D.M. (2005). *The Iron Horse and the Windy City: How Railroads Shaped Chicago.* Dekalb, IL: Northern Illinois University Press.

附錄

附錄 1　受訪者清單

名稱	背　景
甘銘源	大藏建築師事務所負責人
吳漢中	臺鐵美學設計諮詢審議小組總召集人
張正瑜	常式建築師事務所建築師
張匡逸	常式建築師事務所負責人
張堯城	臺東縣池上鄉鄉長
張　樞	張樞建築師事務所負責人
楊炳國	楊炳國建築師事務所負責人
F	池上鄉文化解說協會會長
H	花效計畫之鐵道局（原鐵工局）主辦人員，建築師出身，全程參與計畫
J	池上書局經營者；臺灣好基金會池上藝術村專案人員
L	池上鄉樂齡中心繪畫老師
T	池上書局經營者；臺灣好基金會池上藝術村專案人員
Y	池上鄉文化解說協會志工

註：除楊炳國建築師為通過郵件回應，其他皆為當面訪談。池上鄉長和臺鐵美學設計小組總召皆為公眾人物，車站計畫建築師則為公開資訊，故未予以匿名。

附錄 2　花效計畫車站列表

編號	車站	乙方	設計單位	工程造價（新臺幣）	類型
1	新城（太魯閣）	A	姜樂靜建築師事務所	299,047,742	新建：拆除重建
2	花蓮	A	張樞建築師事務所		新建：增設站式站房
3	吉安	A	黃明威築師事務所		整建：室內隔間、外牆整修、場站美化、軌道工程
4	志學	A	黃明威築師事務所		整建：外牆整修、改善無障礙坡道、重新規劃服務空間
5	平和				標誌工程
6	壽豐	中興工程顧問股份有限公司	中興工程顧問股份有限公司		新建：車站高架化
7	豐田	B	楊炳國建築師事務所		整建：外牆及室內整修、月臺加高及月臺雨棚工程、結構補強工程、增設無障礙電梯、景觀美化及標誌工程
8	溪口				標誌工程
9	林榮新光				民間捐資新建
10	南平	B	楊炳國建築師事務所		整建：外牆及室內整修、月臺加高及月臺雨棚工程、結構補強工程、增設無障礙電梯、景觀美化及標誌工程
11	鳳林	B	楊炳國建築師事務所		改建：外牆及室內整修、月臺加高及月臺雨棚新建工程、屋頂防水工程及增設斜屋頂、增設無障礙電梯、景觀美化及標誌工程、增設自行車補給站
12	萬榮	B	楊炳國建築師事務所		改建：拆除現有天橋、月臺雨棚、長德街房舍並增設地下道及電梯、外牆室內屋頂及平臺整修、新建機房工程、結構補強工程、月臺加高及月臺雨棚工程、景觀美化及標誌工程
13	光復	B	楊炳國建築師事務所		改建：外牆及室內整修、月臺加高及月臺雨棚新建工程、站房增建工程、屋頂防水工程及增設斜屋頂、現有地下道增設無障礙電梯、結構補強工程、景觀美

編號	車站	乙方	設計單位	工程造價（新臺幣）	類型
					化及標誌工程、增設自行車補給站
14	大富				標誌工程
15	富源	B	楊炳國建築師事務所		整建：外牆及室內整修、增設無障礙電梯、月臺加高及月臺雨棚工程、結構補強工程、增設無障礙電梯、景觀美化及標誌工程
16	瑞穗	B	楊炳國建築師事務所		新建+改建：增設後站、原有站房改為商店區、增設自行車補給站及遊客中心空間
17	三民	B	楊炳國建築師事務所		整建：外牆及室內整修、增設無障礙電梯、月臺加高及月臺雨棚工程、結構補強工程、增設無障礙電梯、景觀美化及標誌工程
18	玉里	B	楊炳國建築師事務所		新建＋改建：站前平臺、廣場及原有站務空間整修、增設鐵路餐廳及遊客中心、增設宿舍空間
19	東里	C	常式建築師事務所		整建：站體整修、月臺棚架延伸、月臺鋪面復原
20	東竹	C	常式建築師事務所		整建：站體整修、新增廁所及地下通道
21	富里	C	常式建築師事務所	67,500,000	新建：站體新建、無障礙設施及停車和轉運空間改善、月臺及棚架延伸、景觀美化工程
22	池上	C	大藏聯合建築師事務所	140,171,282	新建：增北移之站房
23	海端				標誌工程
24	關山	C	大藏聯合建築師事務所		整建：室內隔間、外牆及室內整修、景觀美化工程
25	月美				標誌工程
26	瑞和				標誌工程
27	瑞源	C	常式建築師事務所	5,1500,000	新建：站體新建、月臺延伸及棚架新建、無障礙設施改善、景觀美化工程
28	鹿野	C	大藏聯合建築師事務所		改建：室內隔間、外牆整修、月臺延伸工程、地下道及雨棚新建、辦公室擴建
29	山里	C	大藏聯合建築師事務所		整建：外牆整修、屋頂局部漏水改善、

編號	車站	乙方	設計單位	工程造價（新臺幣）	類型
					增設月臺及廁所
30	臺東	C	大藏聯合建築師事務所	506,142,280	改建：室內隔間、外牆整修、場站美化、增設地下通道

資料來源：熊鵬翥（編）（2012）。

註：工程造價僅能取得在《建築師》雜誌公開的少數車站，或因建築師事務所成果冊而得知者（如富里和瑞源）。灰底表示不具建築細部設計成份，或屬於民間捐建（林榮新光站），而未包含於 ABC 項的車站。

投稿日期：110 年 07 月 14 日
修正日期：110 年 09 月 02 日
接受日期：110 年 11 月 02 日