

# 學生好行上學「趣」教案

研發教師：台中市嶺東高中 藍馨怡 歷史老師  
高雄市高雄高商 高淑郁 地理老師

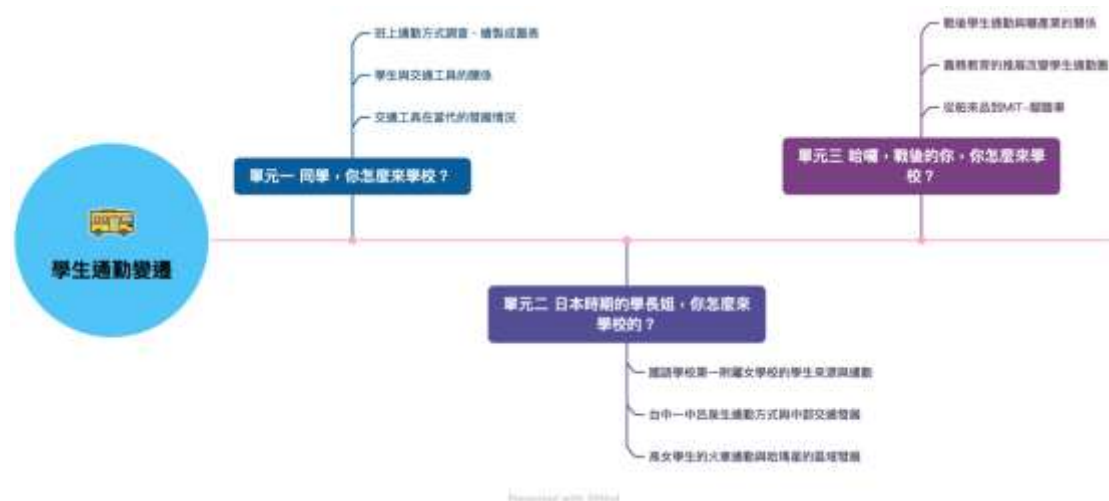
## 1、 設計理念

基於 108 課綱所揭示的「涵育新世代的公民素養」理念，本教案藉由校訂必修、彈性課程與地方學的實施，將國發會檔案管理局所珍藏的國家檔案融入教學活動，引導學生進行探究，期能體現「社-U-A2 對人類生活相關議題具備探索、思考、推理、分析、批判、統整與後設思考的素養，並能提出解決各種問題的可能策略」之核心素養。本教案實施對象為技術型高中一年級學生，由歷史、地理兩科老師跨科、跨校協同設計。由於史地兩科屬部定必修，非考科，教師如何引導學生從生活情境出發，巧妙地結合學科知識，引發學生的學習動機，乃為關鍵要務。而到了國民教育第五學習階段，學生的就學選擇已跨越學區限制，通勤方式也從以往的父母接送、步行，轉變為搭乘公車、火車、捷運，或者騎乘腳踏車(ubike)等。換言之，高中職學校的招生範圍擴大，學生的通勤圈也變大了！「高中職學生通勤圈的變遷」於是成為我們高一課堂上的探究題材。

再者，高雄與台中作為具有現代化交通網的國際都市，交通網絡的變遷具有時代性，「不同年代的學長姐的通勤路徑為何？他們利用何種交通工具？上下學耗費了多少時間？」成了後續的提問。為了解答這個問題，我們搜尋了國家檔案，發現了舊地圖、老照片，從交通工具的革新，開啟了「交通史與區域發展」的延伸探索。綜合以上所言，本教案活動設計包括從現今學生的通勤樣貌往前回溯，從日治時期至戰後國民政府時期的學生上學樣貌著手，帶學生看見當時政府的政府推動國民教育的政策以及學生當時通勤所使用的交通工具，更進一步看見社會當時發展的情況（請見架構）。除了引導學生使用國發會檔案管理局的檔案及影像資料，進行觀察與解讀之外，並且將學習重點放在覺察不同時期通勤工具的演變，引導學生繪製時—空路徑圖，呈現不同時期通勤工具的演變與區域發展的關係，並且訓練學生在分組合作的過程中，學習資料的查找運用，以及同儕間的溝通、表達與理解，期許學生具備「系統思考與解決問題」的素養。

## 2、單元架構

課程設計流程如下：



### (一)引起動機：

以現今高中職生通勤方式作為課程開端，搜集班上學生通勤方式並繪製成表，並與學生討論他們的通勤方式與哪些因素相關，影響他們的通勤抉擇。

### (二)課程流程與活動：

共分三個單元，分別描述如下：

〔單元一：早安！同學，你怎麼來？〕由班上學生為調查數據，讓學生從搜集班上通勤的資料開始，進行資料繪製成圖表，從資訊中統整現代學生通勤的比例與現代交通工具對於學生的通勤影響為何。

〔單元二：おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？〕利用專書、論文、古地圖、校友回憶錄...等等不同的資料，建構出日治時期北、中、南不同區域學生求學的情況、家庭狀況與時代背景，讓學生去感受與理解當代台籍學生求學名額稀少、上學機會珍貴，當代的交通如何促進區域及產業發展。

〔單元三：哈囉，戰後的你，怎麼來學校？〕戰後政權的演變，義務教育政策讓學生的就學與通勤一樣起了變化。因此，同樣利用專書、論文、古地圖與老照片，還原戰後至現代的過程，探討教育與經濟的政策如何使通勤圈產生改變，交通與區域的發展更趨近現代化。

### (三)表現任務：

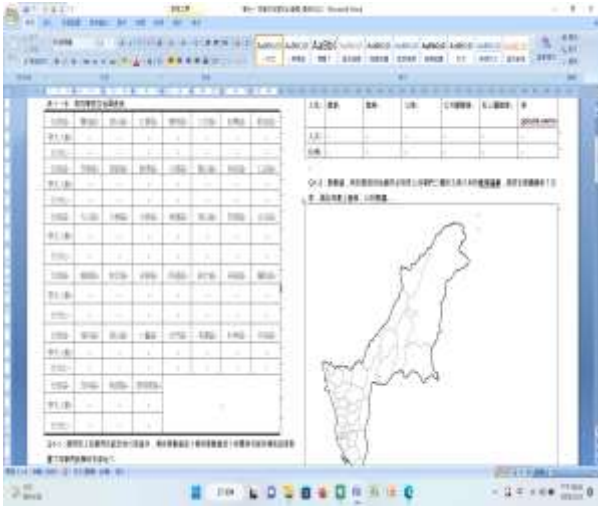
指派學生組成小組，透過訪談長輩得知當時學生時期的通勤方式與通勤路線，繪製通勤地圖，來了解當代交通工具的發展與社會經濟發展的概況。完成後，將全班的通勤地圖時序進行排列，看出台灣現代政策與經濟的發展史。

### 三、教學設計

領域/科目	社會領域：歷史、地理		設計者	藍馨怡、高淑郁
實施年級	高一		總節數	共 6 節，300 分鐘
單元名稱	學生好行上學「趣」			
設計依據				
學習重點	學習表現	<ul style="list-style-type: none"><li>● 歷 1b-V-1 連結歷史知識與現今生活。</li><li>● 歷 2b-V-1 理解時空背景對歷史事件發展或人物的影響。</li><li>● 歷 3b-V-1 根據主題，進行歷史資料的搜集、整理與分類。</li><li>● 地 1b-V-1 運用地理基本概念、原理原則，解釋相關的地表現象。</li><li>● 地 2a-V-1 敏銳察覺社會及環境變遷的內涵。</li><li>● 地 3b-V-1 從各式地圖、航空照片圖、衛星影像，網路與文獻、實驗、田野實察等，搜集和解決問題有關的資料。</li></ul>	核心素養	社-U-A2 對人類生活相關議題具備探索、思考、推理、分析、批判、統整與後設思考的素養，並能提出解決各種問題的可能策略。
	學習內容	<ul style="list-style-type: none"><li>● 歷 Ea-V-1 交通發展與運輸工具的起源。</li><li>● 歷 Eb-V-1 台灣交通的變革與影響。</li><li>● 地 Be-V-1 <del>食、衣、住、行</del>等日常生活體系的變遷。</li></ul>		社-U-B1 運用語言、文字、圖表、影像、肢體等表徵符號，表達經驗、思想、價值與情意，並能同理他人所表達之意涵，增進與他人溝通。
議題融入說明	議題/學習主題			
	實質內涵			

與其他領域/科目 的連結	
學習目標	
<p>1. 能閱讀理解不同時期的交通歷史資料與社會發展背景。</p> <p>【學習表現】：地 3b-V-1 從各式地圖、航空照片圖、衛星影像，網路與文獻、實驗、田野實察等，搜集和解決問題有關的資料。</p> <p>【學習內容】：地 Be-V-1 食、衣、住、行等日常生活體系的變遷。</p> <p>2. 能比較三個時期學生受教育的發展歷程與交通工具的演進過程。</p> <p>【學習表現】：地 1b-V-1 運用地理基本概念、原理原則，解釋相關的地表現象。</p> <p>歷 3b-V-1 根據主題，進行歷史資料的搜集、整理與分類。</p> <p>【學習內容】：歷 Ea-V-1 交通發展與運輸工具的起源。</p> <p>3. 能分組合作，訪談不同年齡層的校友或長輩通勤經驗，繪製通勤地圖。</p> <p>【學習表現】：地 2a-V-1 敏銳察覺社會及環境變遷的內涵。</p> <p>歷 3b-V-1 根據主題，進行歷史資料的搜集、整理與分類。</p> <p>【學習內容】：地 Be-V-1 食、衣、住、行等日常生活體系的變遷。</p> <p>歷 Eb-V-1 台灣交通的變革與影響。</p> <p>4. 能運用檔案及圖資，呈現不同時期的交通革新與區域發展的關聯。</p> <p>【學習表現】：地 1b-V-1 運用地理基本概念、原理原則，解釋相關的地表現象。</p> <p>歷 3b-V-1 根據主題，進行歷史資料的搜集、整理與分類。</p> <p>【學習內容】：歷 Eb-V-1 台灣交通的變革與影響。</p> <p>地 Be-V-1 食、衣、住、行等日常生活體系的變遷。</p>	

學習活動設計		
學習活動內容及實施方式（含時間分配）	學習評量	教學

		提醒事項
<p>-----第一節課開始-----</p> <p>-----</p> <p>單元一：早安！同學，你怎麼來？</p> <p>一、引起動機（5 分鐘）</p> <p>本單元先從班上同學的居住地當作起點，了解同學們的通勤範圍，來觀察學生們如何選擇交通工具作為他們通勤的手段，進而了解一個區域裡人與人、人與地方的互動關係。</p> <p>引起動機結束後，正式課程開始進行前，說明本課程的主題與課程結束後的表現任務，學生需在課後利用訪談家人所得到學生時期通勤方式與通勤區域，需繪製不同年代的交通路線並利用搜集二手資料來說明當代的區域及交通發展的狀況。</p> <p>二、發展活動（40 分鐘）</p> <p>教師利用舉手投票的方式，搜集班上同學都居住在高雄的哪裡。</p> <p>Q1：【現況大調查】班上同學都居住在高雄市的哪裡呢？請搜集資料後，統計於下表。並針對表中數據資料進行觀察。（5 分鐘）</p>  <p>表一 一年0班同學居住地調查表</p>	<p>利用〔學習單單元一：早安！同學你怎麼來的？〕內容進行評量學生搜集資料轉換成製圖、讀圖的能力。</p> <p>〔學習單單元一：早安！同學你怎麼來的？〕Q1</p> <p>〔學習單單元一：早安！同學你怎麼來的？〕Q2</p>	<p>學習單的例子主要以台中跟高雄為主角，教師可抽換成自己所在縣</p>

整理好之後，帶學生觀察班上的分佈情況，並嘗試提問Q2：請問班上同學們所統計的行政區中，哪些行政區人數多？哪些行政區人數少？你覺得可能有哪些因素影響了同學們就學的來源地？利用這個問題讓學生就自身的經驗分享，他們會就表示「興趣」、「成績」、「距離家裡遠近」、「學校名聲」等進行發表意見。可以用舉手投票的方式，彙整班上的共識。

Q3：班上同學們都怎麼來學校的呢？「主要」使用何者交通工具？請統計後將數量登記於下表二。

表二 一年 班上學通勤工具調查表

交通工 具	捷運	公車	全程私人腳踏 車	全程公共腳踏 車	火車	爸媽接送（汽 車、機車）
人次						
百分比						
交通工 具	捷運+公共 腳踏車	公車+公共腳 踏車	火車+捷運+ 公車	火車+捷運+ 公共腳踏車	捷運+公車	租電動腳踏車 <a href="http://gokube.wemot.com">gokube.wemot.com</a>
人次						
百分比						
交通工 具	渡輪+公車	其他：				
人次						
百分比						

表二 一年 0 班上學工具調查表

由於學生的通勤方式多樣，教師可以藉著學生情況進行整併或增刪，以用實際的現況帶學生討論。有了上述基礎資料，向學生提問：三種交通工具都繪製在同一張地圖上，該怎麼繪圖才能達到溝通的目的？

Q4：動動腦，假如要使用地圖來呈現班上同學們三種的交通工具的使用流量，那該怎麼繪圖呢？注意，請記得畫上圖例，以利閱讀。

需提醒學生的是圖例的使用，如何呈現數量的大小與比例關係。若學生對於統計地圖較無頭緒，可以利用範例引導學生思考，如何用顏色深淺、線條粗細、圓餅大小來設計分級級距。（30 分鐘）

〔學習單單元一：早安！同學你怎麼來的？〕Q4



圖一 一年 0 班學生通勤地圖

圖一 一年 0 班學生通勤地圖

〔學習單單元一：早安！同學你怎麼來的？〕 Q5

〔學習單單元一：早安！同學你怎麼來的？〕 Q6

### 三、總結活動（5 分鐘）

老師提問 Q5：從上述你搜集到的班級通勤資訊中，得到哪些結論呢？請從居住地、通勤時間、通勤距離、使用交通工具，四個面向說明。

利用學生繪圖的成果，來總結班上通勤的狀態，除了通勤方式多元以外（有少見的渡輪、火車），每個人都有不同的策略抵達學校。教師從比例高的交通工具依序探討它與我們生活的密切關係，分別是捷運、公共腳踏車，皆是 1990 年代後期興起的新興大眾運輸工具。

-----第一節課結束-----

-----第二節課開始-----

### 一、引起動機（5 分鐘）

根據前一堂課所調查，一個班級裡的學生使用捷運通車前來學校的比例較高，但搭火車到校的比例卻很低。因此，教師可從學生搭乘捷運通勤的經驗進一步討論。

### 二、發展活動（40 分鐘）



拿圖二〔高雄市捷運營運系統圖〕問：你們都搭哪一條捷運來到學校？從哪一站搭到哪一站？透過上述的提問，讓學生不僅知道自己的搭乘方向，更可以發現同學從哪些方向搭捷運而來。

老師提問 Q6：目前的捷運主要是哪兩條營運？何種顏色？主要觸及的地區在哪裡？橫跨哪些行政區？透過圖面的閱讀，理解目前高雄市的捷運與輕軌建構的網路運輸。預期學生可回答出：東邊可達至大寮，西至鹽埕，南至小港，北至岡山，聯繫的行政區有 14 個。教師可進一步提問住小港、大寮或岡山的學生，有便捷的捷運運輸，是否影響了當初選填學校的意願？學生預期會回答：「增加選填的意願」後，進入下一個進階提問。（5 分鐘）



〔學習單單元一：早安！同學你怎麼來的？〕 Q7

圖二 高雄捷運股份有限公司, 營運路線圖

資料來源:[https://www.krtc.com.tw/Guide/guide\\_map](https://www.krtc.com.tw/Guide/guide_map)。

教師提問 Q7：捷運施工方式有兩種，一種為隧道式另一種為高架形式。請思考高雄哪幾段捷運站是隧道式？又有哪幾段捷運站是



高架橋興建？這兩種不同的施工方式，可能與哪種因素密切相關？



照片一 捷運木柵線於動物園站前施工情況

資料來源：台北進步夥伴展、各種展覽、捷運施工，檔案管理局典藏，檔號：A325000000E/0077/0185/1。

教師利用學生搭乘捷運的經驗，得知楠梓區的捷運出現高架，進入市區則為隧道式，其目的為避開平面道路上的車潮，舒緩交通壅塞的問題。接續提問，那如何決定捷運沿線要蓋在哪裡？它需要哪些基礎資料來達到說服地方民意代表或政府說服議會呢？引導學生往下一題Q8閱讀。

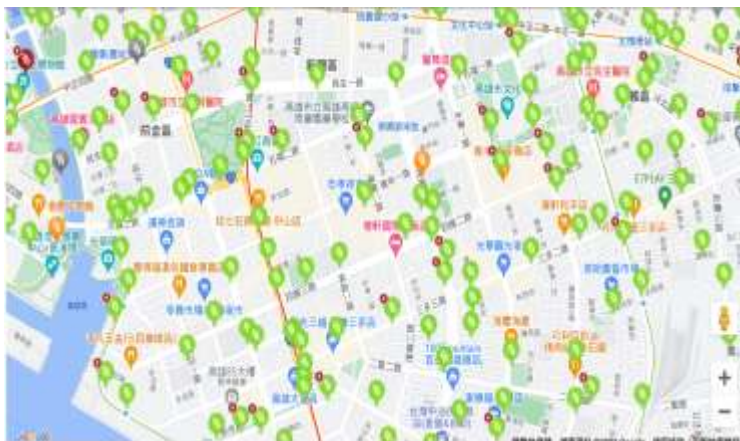
◎民國 68 年（西元 1979 年）高雄改制為直轄市時，便有以高雄市為中心規劃大眾運輸系統—捷運。民國 88 年開始正式興建捷運，直至民國 97 年 3 月開始正式營運通車，直到今日，捷運逐漸成為高雄人出門代步的交通工具之一。請根據民國 108 年高雄市各個行政區的人口密度來觀察紅線與橘線之間的關聯。（5 分鐘）

〔學習單單元一：早安！同學你怎麼來的？〕Q8



車，2020 年改為微笑單車經營。2022 年為止，Youbike2.0 騎乘租賃次數突破 2,000 萬，站點延伸至甲仙，站點設置達 1,100 站，並投入 150 輛 Youbike2.0E 電動輔助自行車投入營運。

Q9：圖三是民國 112 年高雄市公共腳踏車租賃的地點，請你觀察這些租賃地點在分布上都有哪些共通性？你認為設站的目的為何？



圖三：2023 年高雄市公共腳踏車租賃站分佈圖

資料來源：Youbike2.0 微笑單車，站點地圖。

網址：

<https://www.youbike.com.tw/region/kcg/stations/>。

先從腳踏車租賃站分佈地圖誘發學生思考，租賃站既多又密，但設站的地點都有其意義。學生大抵會發現鄰近捷運、公園、學校等地往往都會有且數量不少，就可以讓教師做出這題的小結，也就是通常租賃站都有其公共性。

Q10：高雄市政府與單車業者積極合作，在市區內佈設站點。請問此舉對區域的發展有哪些幫助？

帶出一個概念，政府積極佈設想要推廣環保、減少空污、推動觀光、建立腳踏車騎乘風氣與文化。（10 分鐘）

### 三、總結活動（5 分鐘）

Q11：1970 年代的交通運輸以興建捷運為主，快速舒解都市內的交通問題，2000 年又增加公共腳踏車作為城市運輸不可或缺的重要角色。請問下一個交通運輸的變遷會是什麼？又怎樣影響我們的

的？〕 Q11

利用〔學習單單元二 おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？〕評量學生能運用歷史資料察覺社會及環境變遷的內涵

〔學習單單元二 おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？〕 Q1-Q2

生活？請陳述你個人的觀察與看法。

在單元一「早安，同學你怎麼來？」，從學生現況通勤經驗出發，看見學生的居住地以及各式各樣的通勤方式。用時間與距離感受學生通勤範圍的大與小，並利用收集的資訊繪製通勤地圖。接著，1980 年代以後為了舒緩都市擁擠交通而產生的捷運，成為熱門各城市皆要興建的大型工程，以及出現輕巧轉乘的代步工具：公共腳踏車。我們想讓學生感受並發表，便利的通勤生活可能會因應時代的訴求而產生下一個變化，那又是會什麼呢？期許學生從環保節能、減碳的訴求出發，注意或認識新式交通工具可能產生的改變。

-----第二節課結束-----

-----第三節課開始-----

單元二：おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？

#### 一、引起活動（5 分鐘）

教師喚起學生國中歷史的舊經驗，回顧日治時期總督府治理台灣有哪些特色？由學生的回顧切入，並帶出本單元主軸：日本時期要是要上學，他可能需有哪些條件才可入學？那他又怎麼去上學的？當時的時空背景又是如何？跟今天有怎樣的差別呢？

#### 二、發展活動：（40 分鐘）

（一）利用〔資料一：國語學校第一附屬女子分教場〕讓學生建立當時候的就學情況，並利用資料的閱讀感受當時第一批女子入學時，學生組成的歧異度很大，不僅年紀差距大，就學也不穩定，更受到纏足的限制。利用以下 2 個問題來讓學生注意到日治初期的女生上學情況限制多且困難重重。

Q1：根據文意閱讀後判斷，請問 00 為何？

Q2：文章說明日治初期女性上學的概況，請推論當代女性上學不普遍的原因為何？

資料一：

1895 年 6 月 17 日在台北舉行「始政式」，宣告了日本在台灣統治的開始。總管理教務事務的總督府學務部隨時成立，同年 7 月在

<p>芝山巖惠濟宮設立「芝山巖學堂」，次年國語學校成立，各地設立國語傳習所。</p> <p>日治 30 年（1897 年）四月國語學校第一附屬學校以 1,000 圓租金，租用士林街<u>陳紅九</u>大厝為校舍，成立女子分教場，後稱附屬女學校（現在中山女高的前身），踏出現代政府對女性教育的第一步。最早。5 月 25 日女子分教場有 37 名本科生入學，學生年紀差距很大，從 7-30 歲都有。依照年齡分組授課，甲組學生 15-30 歲，乙組學生 7-14 歲。最初上學的狀況很慘烈，8-9 歲的幼童，由於〇〇的緣故，由僕人背負上學，放學再背回，還常因為腳痛在教室一隅啜泣。甲組多為已婚女性，所以也有媽媽帶著孩子一起上學。出席的狀況也很不穩定，常常需要老師們不是每天站在街頭迎接學生，不然就是登門拜訪學生家庭，透過家族的公婆、丈夫鼓勵女性上學。或是開懇親會向女學生家庭說明上學的好處，當時擔任分教場女子部主任的高木平太郎每個月都要向國語學校校長報告學生上學的改善狀況。</p> <p>根據校方呈給總督府的紀錄「國語學校第一附屬學生女子部學生上課開始案」創校時期全校 48 名學生，已婚 17 人，未婚 31 人，平均年齡 15 歲 9 個月，最大者近 30 歲，最小者剛滿 7 歲。學生家長職業庶業 17 人、商業者 14 人、農業者 6 人、勞工 6 人、工業者 5 人。以學生通學里程概算，最遠者共 2 人住三角埔庄，距離學校約 1962 公尺，其次，稻程大館街 1 人。大部分學生都住在學校東側士林舊街、德行村或者是士林新街裡的大東街、大西街、大南街等，最近者住士林大北街上，離校 218 公尺。</p> <p>1901 年 8 月總督府規劃一條從台北到淡水的鐵路，設立台北、圓山、士林、北投、淡水五站，附屬女學校就在士林車站旁邊，儘管距離很近，但由於女學生〇〇的比例很高，使用火車通勤的狀況不理想。當時尚未安排體育課，在校三年僅有一次遠足，地點從學校出發，走到芝山巖。短短 1.2 公里，中間卻需要休息四次。台灣女性接受現代教育的路途，才踏出步履蹣跚的第一步。</p>	<p>〔學習單二 おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？〕Q3-4</p>	
--	--	--



資料來源：鄭麗玲（2018）阮青春夢-日治時期的摩登新女性，玉山社、高傳棋（？）中山女高百年來的時空變遷。網址：  
<http://ms2.ctjh.ntpc.edu.tw/~tlf/BT-402.htm>。擷取日期：  
2023.2.19。

讀完女學生上學情況後，接續問

Q3：1895 年日本統治台灣後，為何女性為主的新式教育會選在士林街這個地點。選址的背後有何目的？

透過這個提問，讓學生知道新式教育的開展與士林街當時繁華的商業活動與興盛的文教有關聯。

Q4：利用台灣百年歷史地圖 app 點選「台北-日治兩萬分之一台灣堡圖明治版」觀察下圖一，找出淡水線鐵路的起迄點與沿線跟淡水河、聚落關連為何？



圖一 日治兩萬分之一台灣堡圖明治版

資料來源：台北-明治兩萬分之一台灣堡圖。台灣百年歷史地圖。網址：  
<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/taipei.aspx>

淡水線鐵路的起點：台北（台北市）—迄點：淡水（新北市）。連接到淡水港，終端會抵達滬尾街。鐵路方向從台北出發往北走，經過山腳仔庄，跨過基隆河後，經過芝蘭堡其里岸，沿著大屯火山山腳下順著淡水河右岸鋪設至淡水。

此題想讓學生注意到日治時期第一條修築的鐵道支線為淡水線的目的為何？為什麼是選在這裡，而不是其他地方？讓學生進一步思考當地區域或產業對鐵道的需求為何。主因為服務淡水港的進出口海運需求，但隨著時間推移，淡水港淤積，加上基隆港整建

〔學習單二 おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？〕Q5

〔學習單二 おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？〕Q6-9

完成，淡水線與淡水港落沒。但客運填補空缺，淡水線分歧後，方便民眾前往溫泉休閒區的新北投線於 1916 年通車，且大屯山一帶被劃為大屯國立公園，附近的登山步道及風景名勝亦陸續建設。在當時道路運輸不甚便利情形下，淡水線仍得以在最初運輸目的轉變後繼續營運。

Q5：台鐵淡水支線現已成為捷運淡水信義線，日治時期 1901 年全線開通，主要以貨運為主，客運為輔，但隨著淡水河泥沙淤積影響，客運為主要維持營運來源，但 1966 年隨著北投-關渡直線快速公路完工後加速了淡水線的衰退。1970 年代末提出「台北捷運興建計畫」後，淡水線於 1986 年確定改建捷運計畫，1988 年結束鐵路營運。請問一條鐵路的興衰受到哪些自然及人文因素的影響，請嘗試分析。

A：自然因素有淡水港原本有肩負港口運輸功能，後因港口淤積，引起商業機能衰退，貨運衰退，也引起鐵路沒落。

人文因素則有旅行、觀光增加鐵路運輸，但也會因為公路的開發而沒落。

（三）〔資料二至資料四〕利用台中一中呂泉生的回憶錄，描述當時鐵馬換火車通學的狀況以及男女的界線嚴格，來讓學生感受與認知日治時代公共運輸普遍以火車為主的軌道運輸，私人運具則以腳踏車。但腳踏車昂貴，並非人人買得起，是當代容易遭竊的貴重物品。利用 Q6-8 三個題目帶學生理解文意脈絡，以及台人與日人的教育差異，再利用 Q9：漢文臺灣日日新報報導兩則凸顯縱貫線強化了貨物的流通。縱貫線在日治時期是重要的貨物與客運重要的角色。（10 分鐘）

資料二：

音樂家呂泉生（1916-2008）回憶台中一中的學校生活：我一年級第二學期（西元 1930 年），因朱金波兄、同族的呂甲垣兄都是搭火車通學，因不習慣那種種硬板板的學寮生活，而且臭蟲很多難驅除，我也退出學寮，改搭火車通學。早上六點半騎著鐵馬到豐原火車站坐七點的火車，七點半到台中下車，再走二十分鐘路程趕到學校參加朝會。通學生每個月花三塊錢買一張月票，只要有



<p>靠站的普通車或快車都可通用。火車僅四節車箱，男學生一定要坐在前面第一節車箱，女學生（台中高女、彰化高女）則坐在最後一節車箱。「男女授受不親」是當時男女學生個個都知道的規則。不住學寮的學生大都住在台中市或近郊的鄉鎮，住校生則來自其他縣市，其人數不亞於本縣市的學生。台中一中真是集合台灣人的秀才，河洛、客家、平埔都有。</p> <p>摘自呂泉生，17 期校友回憶—台中一中時空長廊。</p> <p>網址：<a href="https://tcfsh.tc.edu.tw/p/426-1076-8.php">https://tcfsh.tc.edu.tw/p/426-1076-8.php</a>。擷取日期：2023.2.19。</p> <p>資料三：腳踏車數量報導。</p> <p>臺灣日日新報記載：1910 年代台北的人口約六、七萬，但腳踏車只有 287 輛，台南有 103 輛，屏東有 120 輛。車主多為醫生、高官、洋行商賈者居多，當時期的單車價格 100 多圓至 200 圓不等，但當時採茶工、製茶工、裁縫的月收入僅 9-10 圓。</p> <p>資料四：日治時期教育概況</p> <p>西元 1919 年，頒「臺灣教育令」，確立臺灣人的普通、實業、師範等教育制度（著重中等職業教育）。西元 1922 年總督府再頒布新「臺灣教育令」，增設高等女學校，形式上取消中等教育以上日、臺的差別待遇及隔離政策，強調日臺共學（師範學校除外），但事實上仍具差別待遇。西元 1937 年推動「國民精神總動員」，加速皇民化與軍國主義教育。修改「臺灣教育令」，西元 1941 年取消公學校、小學校的區別，統一改稱為國民學校，實施日、臺小學生共學制，但仍有日人適用第一課程表，臺人適用第二課程表的情形。西元 1943 年推行六年國民義務教育，至 1944 年國民平均就學率達 76%。日治時期初等教育重視公民訓練和體育衛生，中等教育注意職業訓練，後因士紳請願及捐貲，始准林獻堂設立臺中中學校（今臺中一中），招收臺籍學生。</p> <p>西元 1928 年設立的臺北帝國大學，成為研究華南、南洋風土民情的中心。學校中，日籍學生占 2/3 之多，臺人入學不易，且只可報考醫科及農業科目，少數家境富裕且對法、政有興趣者，只得出國深造（留日最多）。總督府為了普及初等教育和防治熱帶疾病，鼓勵臺人接受師範、醫學教育。臺灣總督府國語學校（西</p>	<p>〔學習單單元二 おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？〕Q6-9</p>	<p>〔學習單單元二 お</p>
--	--	------------------

<p>元 1896 年)和臺灣總督府醫學校(西元 1899 年)曾一度成為臺人的最高學府，時人將兩校比作英國的劍橋大學和牛津大學。</p> <p>資料來源：高中歷史-日治時期教育，翰林雲端學院，網址：  <a href="https://www.ehanlin.com.tw/app/keyword/%E9%AB%98%E4%B8%AD/%E6%AD%B7%E5%8F%B2/%E6%97%A5%E6%B2%BB%E6%99%82%E6%9C%9F%E6%95%99%E8%82%B2.html">https://www.ehanlin.com.tw/app/keyword/%E9%AB%98%E4%B8%AD/%E6%AD%B7%E5%8F%B2/%E6%97%A5%E6%B2%BB%E6%99%82%E6%9C%9F%E6%95%99%E8%82%B2.html</a></p>	<p>はよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？} Q10-11</p>	
<p>Q6：閱讀資料二，當時就讀台中一中的呂泉生他上學的交通工具有哪些？行經路線為何？</p> <p>Q7：根據資料三可看出腳踏車之於當時中學生是一個怎樣的生活物品呢？請根據文意進行推論。</p> <p>Q8：利用資料二與資料四的描述，說明當時台人呂泉生所受的教育和日人有何差別？</p> <p>Q9：1908 年台灣縱貫鐵路的開通儀式在台中舉行，舉辦的地點在台中公園，日治時期台灣縱貫鐵路工程從 1899 年始，歷經十年歲月總算大功告成，南北長度 247 哩，耗費 2880 萬圓鉅資才竣工（當時台籍教師平均月收入約 30 圓）。儘管台灣鐵路發展非日治時期才開始，但清代的鐵路品質不合乎日人要求，重新建設基隆至台北這段鐵路。請閱讀下面兩則日本當時重要報紙「漢文臺灣日日新報」所發佈的新聞，說明縱貫鐵路的開闢對地方發展有什麼貢獻？</p>		



圖二 漢文臺灣日日新報

資料來源：從臺中車站看日治時期台灣鐵路的故事，漢珍雲端藏書閣，網址：  
<https://www.tbmc.com.tw/blog/?p=3369>。

（四）〔資料五：日治高女畢業生的回憶錄〕呈現高等女學校校友許杜舜英的通勤回憶，並透露出火車站場址的更替，以及女學校在日治時期設校的目的，就是培養女性有涵養淑德，能夠持家輔佐男性，成為一個「賢妻良母」的新女性。因此，利用 1949 年的高雄市職業別明細圖觀察棋盤式的鹽埕埔街道，抵達高女的路途，讓學生觀察路上有哪些的人文景觀，再進一步推論這裡是屬於台人還是日人的活動空間，進而了解當代高雄市最繁華的商業區景觀。

資料六呈現高雄旗津本來僅是漁村發展，後經由鐵路建設及高雄港的建設後，將高雄的區域發展活絡了起來。透過資料的閱讀，讓學生理解台南到打狗鐵路、高雄港、橋頭糖廠，交通與產業的開展，讓人民移居，產生輕重工業的發展，也就定調了高雄的區域特色。

（10 分鐘）

資料五：

我西元 1913 年出生在高雄縣岡山鎮，父親杜滄海在家鄉行醫濟世，對子女教育一向非常重視，日據時代台灣人接受教育受殖民政政策的影響，在某種程度承受壓制和歧視，因此要能夠接受中等教育，是件不容易的事。在家人的鼓勵下，為能更上一層樓。小

<p>學畢業後就和日本女孩同樣經過激烈的考試競爭，考上當時的『高雄州立高等女學校』，成為高雄女中創校第四屆學生。因為這所學校是專門為日本人設立的，台灣人能考上的比例相當低，我班上的台灣人僅五人，當時的學制是屬於四年制的女校，四年當中不但要學習知識學問，連茶道、插花、琴藝、工藝等等都得樣樣精通。學習的範圍相當廣泛，可以說是全能教育。</p> <p>回想當年求學過程，印象深刻的莫過於從岡山到學校上學，由於交通不發達，光是搭火車就要花上四十分鐘，高雄火車站不是現址，而是在哈瑪星（今鼓山區），從火車站到學校步行也得花去四十分鐘，每天都要跨過愛河才能到達學校，四年不曾中斷。在那個年代，日本人的管理很嚴格，規定女學生只能坐在火車最後一節車，男學生坐在最前面一節車廂，主要是當時的社會重男輕女，男女授受不親，以及日本人對台灣人特別嚴厲和歧視。</p> <p>資料來源：許杜舜英，日治時期第四屆校友，憶往事-校友的珍貴回憶，網址：<a href="http://163.32.57.16/kghshistory/alumni-past.html">http://163.32.57.16/kghshistory/alumni-past.html</a>。擷取日期：2023.2.20。</p> <p>資料六：</p> <p>1898年台灣總督府開始籌建台南到打狗間鐵路，於1900年正式通車啟用，當時火車站稱為打狗停車場，於今日鼓山一路上，壽山登山步道入口處，也是高雄火車站的濫觴。打狗停車場完工後，配合南部起飛的製糖事業，大量外銷品經由鐵路經高雄港出口，開啟高雄市的繁華歲月，大量人口增加（1901年只有3720人，1907年7842人）漸漸地，原有市區及火車站都不敷使用。1904年台灣總督府於原港灣西北側填埋海埔新生地，興建新火車站，新的打狗停車場（後改名為高雄驛）落成，位在現在的高雄港站。同年，從基隆到高雄西部縱貫線全線通車、打狗（高雄）港的第一期築港工程開始，高雄正式邁入新的紀元，為配合新局勢，「打狗市區改正計畫」正式推出，現在的哈瑪星成為一個有規劃、最現代的市區，吸引大批民眾來此，高雄市的發展也由原來的旗津，轉到以哈瑪星為中心。而哈瑪星地名由來，也因為當地有一條直通魚市場的濱海線鐵路，日文的「濱線」Hamasen當地人以閩南語發音後，就成為「哈瑪星」的由來。</p>	<p>〔學習單單元二 おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來學校的？〕Q12</p> <p>利用〔學習單三 哈囉！戰後的你，怎麼來學校？〕評量學生能理解時空背景對歷史事件發展或人物的影響。</p>
---	---

隨著高雄港築港工程逐步擴展，高雄市急速發展，不但許多工廠沿著鐵路興建，市區更向鹽埕、北鼓山、前鎮等地區發展。加上日本政府處心積慮推動「大東亞共榮圈」，地理優越的高雄市就成為南進的基地。1936 年「大高雄都市計畫」正式公佈，該計畫規劃了現今的新社區，更在中央建立一座新火車站，成為高雄市門戶。1941 年 6 月 20 日氣勢宏偉具有日本軍國主義的「帝冠式建築」正式落成。

資料來源：王御風（2017）高雄火車站的歷史。打狗高雄-歷史與現在。網址：<https://takao.tw/history-of-kaohsiung-railway-station/>。瀏覽日期：2023.3.5

Q10：利用台灣百年歷史地圖網站-高雄-圖層：〔高雄市職業別明細圖〕（如圖三）閱讀地圖內容，當時高女學生杜舜英從火車站出發走路至學校，沿途應該看到怎樣的人文景觀？並進一步推論哈瑪星當時發展情況為何？



圖三 高雄市職業別明細圖（西元 1929 年）

資料來源：中央研究院人社中心，高雄-台灣百年歷史地圖。  
網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。

Q11：閱讀資料六，請說明交通建設如何影響高雄市的發展？而城市又如何影響人們的移動？

三、總結活動（5 分鐘）

Q12：本單元利用了北、中、南不同區域學生通勤的例子，看見不同城市當時的經濟發展要素為何。請總結此時的交通建設如何影響城市及產業的發展及人們的移動？

教師帶學生回顧本單元，北部到南部的三個區域，讓學生去感受、理解、推論日治時期的學生學習風貌，以及利用地圖還原當時的空間場景，再思考當時教育對台灣社會的意義為何。並再次應證當代學生的通勤取決於該城市的交通建設，而其交通建設會因著該地有何產業的發展。因此，了解一個時空的學生通勤，如同理解該城市的交通建設及產業發展。

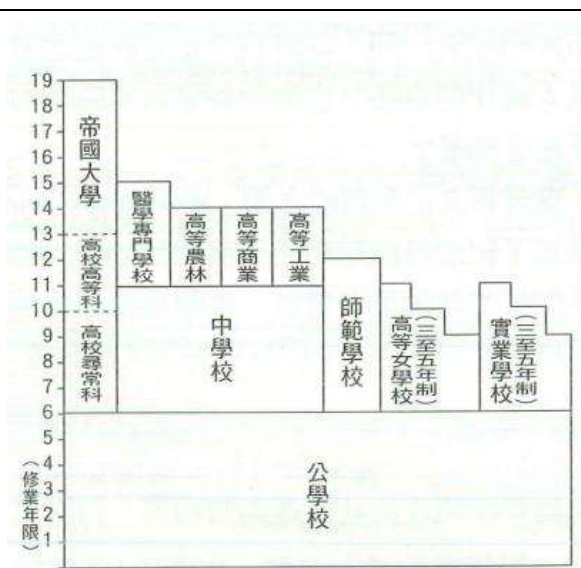
-----第三節課結束-----

-----第四節課開始-----

單元三：哈囉！戰後的你，怎麼來學校？

一、引起動機（5分鐘）：

教師提供西元1922年總督府頒布新《台灣教育令》後的學制圖。



圖一 新《台灣教育令》後學制圖

資料來源：南一版國民中學社會課本1下備課用書，頁115。

請同學根據該圖觀察，日治時期的中等教育，主要的教育目標是什麼？實用，因偏重職業教育。可能是想培養哪些人才？教師、醫師與技術人才。配合日治時期的基礎建設，縱貫線搭配地方鐵道的布局，是日本殖民台灣路上交通的主要手段，使台灣曾經是布滿密密麻麻各種不同類型鐵道系統的鐵道王國，而火車也成為



上學之路的主要交通工具。戰後初期，仍延續現有的鐵道建設。

## 二、發展活動：（40 分鐘）

（一）運用〔資料一：張常美的回憶〕搭配國家發展委員會檔案管理局的圖檔一：早期臺灣採收甘蔗。利用白色恐怖受難者張常美的回憶，讓學生更能理解經歷日本時代走過的上學路、躲避空襲的場所、就讀學校從戰前到戰後數十年間，國籍轉換的臺灣人的境遇等描述，與戰後 1960 年代中南部的日常風景中，從中發現五分車融入當代學生的日常生活。（20 分鐘）





圖二 早期臺灣採收甘蔗

資料來源：農家生活、製糖業，檔案管理局藏，檔號：  
A325000000E/0046/BN84/1。

教師補充糖業鐵路的緣由：臺灣第一座新式製糖工場是臺灣製糖株式會社（以下簡稱臺糖株式會社）於明治 35 年（西元 1902 年）設立，位於高雄的橋仔頭糖廠。新式製糖工場製糖產能比起過去的糖廊高出許多，以橋仔頭第一工場來說，每日壓榨甘蔗產能可達 660 公噸，故種植與採取甘蔗的面積乃不斷擴大。又由於必須及時供應每日製糖的原料數量，以牛車載運原料的方式已無法滿足所需，如何擁有更具效率的運輸工具成為首要問題。明治 38 年（西元 1905 年），臺糖株式會社常務理事山本悌二郎與三



<p>名技師自橫濱搭船赴夏威夷考察後，發現其糖業鐵道的軌距為 914mm，因與臺鐵軌距相差無幾，並不符合需求。隨後，他們在茅夷島（即茂宜島）的一座小型糖廠發現軌距僅 762mm 的鐵道，喜出望外之餘乃決定引入臺灣；開啟之後遍布全臺的五分車登場的契機。</p>	<p>〔學習單三 哈囉！戰後的你，怎麼來學校？〕 Q1-Q3</p>	
		
<p>圖三 台灣鐵道線路圖(1931 年) 資料來源：臺灣總督府交通局鐵道第三十二年報，檔案管理局藏，檔號： A315180000M/0020/013/001</p>	<p>圖四 昭和 13 年（1938 年）鐵道部鐵路路線圖 資料來源：鐵道部鐵路路線圖，檔案管理局藏，檔號： A315180000M/0018/293/B001</p>	<p>〔學習單單元三：哈囉！戰後的你，怎麼來學校？〕 Q4</p>
<p>運用國家發展委員會檔案管理局的圖檔：圖二、圖三，介紹五分車的發展，老師引導學生從昭和 13 年鐵道部台灣鐵道線路圖看公營鐵路與林業鐵路，再看私營鐵路。台灣鐵道線路圖中可發現鐵路當時建設已經可以串穿西部及東部（但沒有南迴），圖例除了主要的紅色線符號是官營鐵路，還有其他顏色，如：綠色、紫色、咖啡色。表示公營以外，亦有其他數種私營鐵路存在。綠色的私設軌道營業線，指對外營業，售票載運旅客及貨物等；紫色的私設軌道專用線，指企業內部專用，不對外營業；還有咖啡色的私營手押軌道，亦稱臺車、輕便車，主要動力來源有人力及獸力，由於鋪設簡便、成本低廉，多行駛於交通不便的偏遠地區。</p>		

(紫色路線加上綠色路線即為糖業鐵道的路線分布)在早期汽車運輸尚不發達的時代，遍布連結各鄉間和街市的輕便鐵道，也可算是軌道運輸的交通工具。

大正 15 年(西元 1926 年)10 月製圖的〈台中市區改正圖〉中已經標出由「帝國製糖株式會社」所經營的中南驛車站(今台中後火車站)鐵道通往南投。這條被稱為中南線的鐵路，是一條曾經存在於台灣中部地區，用於運糖與運輸旅客貨物的鐵路，1919 年時開始營運，沿途行經今台中市東區、太平區、大里區、霧峰區、南投縣草屯鎮等 21 個站到達南投市，所行駛的列車為「五分仔車」，軌距為 762mm，總長約為 30 公里。在交通工具欠缺的時代，學生大多是透過「中南線」，乘坐「五分仔車」通學。1960 年代起，道路客運興起，交通工具普及，逐漸取代「五分仔車」的運輸功能，尤其台中、南投交界的烏溪鐵橋，在 1959 年八七水災遭沖毀後，結束營運。



圖五 台中州管內水利組合灌溉區域圖

資料來源：1937 年台中州管內水利組合灌溉區域圖，台灣百年歷史地圖，網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/taichung.aspx>。

〔學習單單元三：哈囉！戰後的你，怎麼來學校？〕Q5-8

(二)再讓學生觀看檔案管理局的圖檔：圖六，糖鐵的票價分為一般票和定期票兩類，其中定期票還細分為普通、大中小學生、職業補習學校、公教員工、軍人短程共 5 種，每種定期票的優惠折扣各有不同，各種定期票還分為一個月、二個月、三個月，三個月定期票的折扣最多。故可知學生多會利用定期票的折扣搭乘糖鐵為上學的交通工具。也利用〔資料二：詩人路寒袖〈五分

車〉〕，看出作者對「五分車」的感情，透過細膩的文字進行一場甜蜜的追憶，將五分車留存於曾經搭乘者的記憶之中。除了首段言五分車運在甘蔗的功能外，也讓學生結合資料一嘗試描繪出張常美當時上學之路的沿途鄉土風光，並對照今日映入眼簾的景象。(10 分鐘)



圖六 糖業鐵道票價規則

資料來源：台糖公司客貨運輸規則案，檔案管理局藏，檔號：A315180000M/0041/073/014。

(三) 透過〔資料三：糖廠的沒落〕呼應資料一。1910 年所創立帝國製糖株式會社，其原料採取的區域以中部的水田為主；戰後改名台中糖廠，接收監管製糖工作直至關閉。讓學生思考日本扶植資本家設置糖廠的可能區位原則？透過產業的特性，說明人力與原料會是最大考量，且運用鐵道路線環環相扣，形成了一組有效率的物流系統；並讓學生思考糖廠停閉因而走入歷史，那五分車的存廢會如何？引導學生鐵路運輸後受到貨務業務量銳減及公路交通便利逐漸被取代等因素；那上學之路又會產生什麼變化？(10 分鐘)

三、總結活動：(5 分鐘)

1. 透過中南線鐵路看到台中帝國製糖株式會社到台中糖廠的興衰，學生利用糖鐵達到上學的目的，因為製糖產業的興盛與糖鐵之間的依存關係，可以讓學生更能理解當時的時空背景脈絡。
2. 日治時期的鐵路的建造突破了地理環境的限制，鐵路沿線車站

成為物產的集散地，距幹線鐵路稍遠的鄉村地區也藉由輕便鐵道或糖業鐵道相連結，產生新的運輸交通型態，人民可透過不同系統運輸達到移動的目的，也可促成資訊流通傳播。

3. 日本帝國的陸運政策是鐵道為主，汽車運輸是附屬於鐵道部門之下；戰後在中華民國接收後徹底翻轉。

-----第四節課結束-----

-----第五節課開始-----

#### 一、引起動機（5 分鐘）

詢問學生是否知道「學區」？自己是否是在學區內就讀？教師解釋學區是透過「鄰里」來劃分，其目的是保障學童就近入學。學生以鄰近區域就近入學為原則。

#### 二、發展活動：（35 分鐘）

民國 34 年，臺灣光復後，政府設置臺灣省行政長官公署為最高行政機關，其下置教育處，掌理全省教育行政與文化事宜，隨即將日本統治時期的「國民學校」與「山地國教所」統一改稱「國民學校」。教師透過檔案讓學生窺視教育制度的演變。（15 分鐘）



圖一 57 學年度起國民教育延長為 9 年



資料來源：〈教育扎根：九年國教五十載〉，《檔案樂活情報》。

網址：

<https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1701>。



圖二 民國 68 年 5 月 8 日公布國民教育法

資料來源：〈教育扎根：九年國教五十載〉，《檔案樂活情報》。

網址：

<https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1701>。

民國 36 年初，公布「臺灣省學齡兒童強迫入學辦法」，規定國民義務教育為 6 年，為使學童皆能接受教育，透過大量增班設校、縮小學區等多項方法，提高學童就學率。民國 44 年，學齡兒童就學率已達達 92% 以上，由於初級中學數量不足，升學競爭激烈，但惡性補習盛行，必須設法延長義務教育年限予以導正。53 年，指定金門試辦義務教育延長為九年，創辦「金門縣立金城初級中學」（今金門縣立金城國民中學），成為日後全面實施九年國教的基石。57 年 1 月 27 日，政府頒布「九年國民教育實施條例」，將國民教育分為二個階段，前 6 年為國民小學，後 3 年為國民中學。8 月 1 日，九年國教正式實施。自此之後，臺灣教育邁向新的里程碑，初級中學改為國民中學，國民小學畢業生按學區分發至各國

〔學習單三 哈囉！  
戰後的你，怎麼來學校？〕 Q9-10

〔學習單三 哈囉！  
戰後的你，怎麼來學校？〕 總結與討論

民中學。民國 68 年 5 月 8 日公布「國民教育法」同時廢止「國民學校法」及「九年國民教育實施條例」，主張國民教育需「強迫」、「普及」與「免費」為原則。

請學生思考，教育制度的變革，連帶的學生所使用的交通工具的選擇更多元。

日治時期台灣的自行車全數仰賴日本進口，1950 年代起台灣自行車才開始生產。教師給予不同時空背景的照片與檔案，讓學生可窺探腳踏車的發展。（20 分鐘）



圖三 自行車的製造

資料來源：1963 農復會照片，檔案管理局藏，《檔案支援教學網》，檔號：A325000000E/0052/0010/1



圖四之一：1957 年台灣省政府物資局協助民營企業銷售自行車，頁 31  
資料來源：行政院經濟安定委員會會議錄節略，《檔案支援教學網》，檔號：A303000000B/0046/474.1/29。



圖四之二：1957 年台灣省政府物資局協助民營企業銷售自行車，頁 32  
資料來源：行政院經濟安定委員會會議錄節略，《檔案支援教學網》，檔號：A303000000B/0046/474.1/29

自行車在日治時期是昂貴的生活用品，根據台灣日日新報的報導，1910 年代在台北擁有自行車的車主多為醫生、高官、洋行商賈者居多，當時價格 100-200 圓不等，但當時採茶工、裁縫的月收入僅 9- 10 圓，顯示出自行車尚未普及，僅為上流社會的時髦交通工具。戰後國民政府時期，政府扶持自行車工業發展，國產自行車數量變多價格降低，1960 年代學生也逐漸負擔得起，成為學生主要的通勤工具。

教師利用學習單的問題 Q9，引導學生學生判斷 1950 年代腳踏車產業應該尚未開展，仍是需要政府扶持，成車還是需要透過美國進口。

Q10 腳踏車工業的發展受到了美援的影響。民國 51 年，美援會邀請史丹福大學顧問訪華，並發表《發展與教育》研究報告，內文中建議加強中級能力、中等教育與專科學校。請同學設想這十年



來因應世界潮流的發展，對當時的教育培育階段而言，國內較為渴求哪一種人才？

### 三、總結活動（10 分鐘）

1. 戰戰後時期 1945～1960 年代，請學生說說通勤圈與教育政策之間的關聯？
2. 政府如何透過教育政策培育人才，並推動產業發展？
3. 回顧五堂課以來，從日治時期到現代，請同學觀察舉例自身周遭為交通運輸革新帶來產業與區域的發展。

-----第五節課結束-----

-----第六節課開始-----

### 學生表現任務

#### 一、導入活動

教師簡單回顧單元一至三現代回顧至日治時期到戰後，當代學生通勤的方式受到區域發展和產業活動的影響。讓學生回家訪談家中長輩得到資訊，繪製成上學通勤地圖，並利用二手資料的搜集說明當代交通的發展或區域及產業活動的關係。

#### 二、任務說明：

1. 學生回家採訪長輩，詢問長輩學生時期的求學經驗，學校生活，上學路線使用的交通工具及上學的趣事等等，寫成簡要的採訪筆記。
2. 使用台灣百年歷史地圖選取長輩學生時期通勤可對應的時代地圖，觀察該地的交通建設以及相關產業的發展，並作為繪製的底圖，將採訪資料繪製其上。完成後，利用二手資料，如：國家檔案資訊網網站資料 <https://aa.archives.gov.tw/>、碩博士論文或網路文章查找交通建設的時代背景或是相關產業的興衰過程，進一步瞭解該區域的發展。
3. 訪談長輩的工作經歷，詢問並發現職業的類型是否與當時教育政策、產業發展有關，感受時代在個人身上的縮影。
4. 學生繪製的成果，可使用 canva 等軟體製成海報發表，亦可手繪。

<p>5. 學生於課堂上發表，全班發表的成果可看見整個台灣區域的發展及交通建設的變遷，更可看見時代的進步與便利。</p> <p><b>三、總結活動</b></p> <p>此為學生的總結性評量，主旨在觀察學生在透過這個課程中是否理解當代的交通運輸影響學生的移動選擇，而交通運輸的項目與當代的產業及社會發展有直接的關係。學生是否能透過繪製通勤地圖的過程，達到資料收集、資料辨認是否正確，能否正確閱讀及使用點、線、面符號，構成一幅訊息正確的通勤地圖。並口頭發表自己的作品，可以理解長輩的學生時代他們的生活概況。</p> <p>-----第六節課結束-----</p> <p>-----</p>		
<p>參考資料（含教材來源）：</p> <p>（一）國發會檔案管理局國家檔案</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 台北進步夥伴展、各種展覽、捷運施工，檔案管理局典藏，檔號：A325000000E/0077/0185/1。</li> <li>2. 世紀交通-運輸重要檔案專題選輯/國發會檔案管理局。</li> <li>3. 台灣鐵路路線圖—見證鐵路萬能的 1930 年代，檔案管理局典藏，檔號：A313200400G/0024/443.6/556。</li> <li>4. 農家生活、製糖業，〈世紀糖鐵 穿鄉越鎮的五分車〉，《檔案瑰寶》。網址：<a href="https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1999">https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1999</a>。</li> <li>5. 糖業鐵道票價規則，〈世紀糖鐵 穿鄉越鎮的五分車〉，《檔案瑰寶》。網址：<a href="https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1999">https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1999</a>。</li> <li>6. 57 學年度起國民教育延長為 9 年，〈教育扎根：九年國教五十載〉，《檔案樂活情報》。網址：<a href="https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1701">https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1701</a>。</li> <li>7. 民國 68 年 5 月 8 日公布國民教育法，〈教育扎根：九年國教五十載〉，《檔案樂活情報》。網址：<a href="https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1701">https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1701</a>。</li> <li>8. 〈1963 農復會照片〉，檔號：A325000000E/0052/0010/1，《檔案支援教學網》，檔案管理局藏。網址：<a href="https://art.archives.gov.tw/FilePublish.aspx?FileID=2670">https://art.archives.gov.tw/FilePublish.aspx?FileID=2670</a>。</li> <li>9. 〈行政院經濟安定委員會會議錄節略〉，《檔案支援教學網》，檔號：A303000000B/0046/474.1/29。網址：<a href="https://art.archives.gov.tw/FilePublish.aspx?FileID=2671">https://art.archives.gov.tw/FilePublish.aspx?FileID=2671</a>。</li> </ol>		

## (二) 書籍

1. 台灣省政府編印，《台灣交通回顧與展望》，台灣省政府交通處，1998 年。
2. 劉文駿、王威傑、楊森豪，《百年台灣鐵道》，果實出版，2003 年。
3. 許正和、邱創勳，《躍上峰頂的台灣鐵馬》，國立科學工藝博物館，2007 年。
4. 劉金標，藍麗娟《我的環台夢：劉金標的 73 歲自行車環島日記》，天下雜誌，2007 年。
5. 陳柔縉，《台灣西方文明初體驗》，麥田出版，2011 年。
6. 李文環、王遠謀，《回首鐵支路-大高雄鐵道百年的故事》，高雄文獻 1 卷 1 期 p.158-166，2011 年。
7. 蔡惠頻《好美麗株式會社：趣談日治時代粉領族》，貓頭鷹，2013 年。
8. 鄭麗玲，《躍動的青春：日治臺灣的學生生活》，蔚藍文化，2015 年。
9. 陳柔縉，《人人都是一個時代》（全新增訂版），麥田出版，2016 年。
10. 朱書漢、宋德熹，《驛動軌跡：台中火車站的古往今來著》，台中市政府文化局，2017 年。
11. 鄧志忠編著、王佐榮圖《行進鐵支路-日治台灣鐵道寫真集》，蒼壁出版有限公司，2018 年。
12. 蘇昭旭，《阿里山森林鐵路與台灣林業鐵路傳奇》，人人出版，2019 年。
13. 陳家豪，《從台車到巴士——百年台灣地方交通演進史》，讀書共和國，2020 年。
14. 張辰漁、蔡坤霖、黃駿、陳力航《46：1949 白色恐怖的濫觴》，前衛出版社，2020 年。
15. 蔣竹山，《島嶼浮世繪》，蔚藍文化，2022 年二版。
16. 曹欽榮，鄭南榕基金會《流麻溝十五號：綠島女生分隊及其他》書林出版有限公司，2022 年二版。

## (三) 網路資料：

1. 王御風著，高雄人搭不搭捷運：捷運在高雄。打狗高雄：歷史與現在。網址：<https://takao.tw/mrt-in-kaohsiung/>。瀏覽日期：2022.12.31。
2. 高雄捷運股份有限公司，營運路線圖，高雄捷運股份有限公司。網址：[https://www.krtc.com.tw/Guide/guide\\_map](https://www.krtc.com.tw/Guide/guide_map)。瀏覽日期：2022.12.31。
3. Youbike2.0 微笑單車，站點地圖，網址：<https://www.youbike.com.tw/region/kcg/stations/>。瀏覽日期：2023.1.28。
4. 自轉車的年代，文化部國家文化記憶庫收存系統，網址：<https://cmsdb.culture.tw/event/6F1B2BEC-62B8-4F78-8D05-C244DC9DBA5A>。擷取日期：2023.1.29。
5. 國中活動，國家文化記憶庫收存系統，網址：[https://cmsdb.culture.tw/Home/Detail?Id=2283423&IndexCode=online\\_metadata](https://cmsdb.culture.tw/Home/Detail?Id=2283423&IndexCode=online_metadata)。檢索時間：2023.2.20。

6. 鄭麗玲，阮青春夢-日治時期的摩登新女性，玉山社。
7. 高傳棋，中山女高百年來的時空變遷，網址：<http://ms2.ctjh.ntpc.edu.tw/~t1f/BT-402.htm>。擷取日期：2023.2.19。
8. 呂泉生，17期校友回憶—台中一中時空長廊，網址：<https://tcfsh.tc.edu.tw/p/426-1076-8.php>。擷取日期：2023.2.19。
9. 許杜舜英，日治時期第四屆校友，憶往事-校友的珍貴回憶，網址：<http://163.32.57.16/kgshistory/alumni-past.html>。擷取日期：2023.2.20。
10. 從臺中車站看日治時期台灣鐵路的故事，漢珍雲端藏書閣，網址：<https://www.tbmc.com.tw/blog/?p=3369>。

#### 教學設備/資源：

學習單、簡報 ppt、影片、電腦、投影機、軟體 canva.

#### 試教成果與省思：

此課程設計是從現況學生通勤狀況去反推到日治時期台灣交通步入現代化的過程，因此歷史資料與文獻須從不同的角度切入來呈現當代的樣貌，但又容易讓教學活動過長，因此課堂上時間的掌握是此教學活動的考驗。

其次，課程設計以學生通勤及通勤圈當引起動機，但實際是探討交通史與區域發展，但多增加教育政策的討論。故教學軸線形成二條：一為學生通勤的大小取決於義務教育的實施與否，二為交通的開發引起產業與區域的發展，亦帶動人口移動。而在整個教案的教學中，更可看見教育作為政府施政的目標中，與經濟發展方向、國際情勢仍然有關。故，教師教學時可以視為一個系統來思考，論述上可以更為完整。

#### 附錄：

學習單：單元一、單元二、單元三

「通勤地圖」表現任務評量向度

評分項目	評分說明	分數 佔比	優異	中規中矩	有待加強
1. 地圖主題 (含主標題、次標題)	通勤地圖需自訂標題，主標題揭示採訪對象，次標題揭示教育階段)	5%	主標題與次標能看出受訪者的通勤特色(5-4%)	主標題與次標表示通勤內容(4-3%)	主標題與次標題無法直接看出內容(2-0%)
2. 採訪筆記撰寫為採訪內文	透過採訪收集的資料，寫成一段引人入勝的故事	20%	採訪故事引人入勝(20-15%)	採訪故事平鋪直述(14-8%)	採訪故事連後不連貫，難以閱讀(7-0%)
3. 選取對應時空地圖繪製通勤路線	利用台灣百年歷史地圖所提供的圖資做為通勤路線繪製	20%	選取正確且合適主題時空背景的地圖進行繪製(20-15%)	選取正確的時空地圖進行繪製(14-8%)	選取不合適的時空地圖進行繪製(7-0%)
4. 當代教育政策與時代背景關聯(利用二手文獻輔助)	利用可靠的二手資料進行佐證，非維基百科。	20%	選取可靠的二手資料 3 份進行佐證(20-15%)	選取可靠的二手資料 1-2 份進行佐證(14-8%)	選取可靠的二手資料 1 份進行佐證(7-0%)
5. 附上老照片或相關圖片+輔助說明	附上受訪者的學生照片或當代照片作為輔助說明	15%	附上受訪者的學生照片及當代照片進行輔助說明 2 張(15-10%)	附上符合時空背景的照片或圖片但非源自於受訪者，並輔以文字說明 1-2 張(9-4%)	附上符合時空背景的照片並輔以簡短的文字說明(3-0%)
6. 小組心得與個人反思	小組分工合作的心得與收穫	10%	小組呈現整組心得與個人的反思(10-7%)	小組或個人呈現部分的心得與省思(6-3%)	小組或個人呈現單一的心得與省思(2-0%)
7. 版面配置與安排	通勤地圖的視覺效果是否愉悅，版面安排是否合適不壅擠	5%	總覽通勤地圖主題、圖片、顏色、文字大小具備階層是賞心悅目(5-4%)	總覽通勤地圖之主題、圖片、顏色與文字大小是整齊的(4-3%)	總覽通勤地圖之主題、圖片、顏色與文字大小是擁擠或雜亂的(2-0%)

8. 附註參考資料	將有參考過的二手資料呈現於通勤地圖上	5%	將二手資料三件來源標示清楚，符合apa 格式(5-4%)	將二手資料 1-2 件標示清楚，符合格式(4-3%)	未標出二手資料或有缺漏的呈現二手資料(2-0%)
-----------	--------------------	----	------------------------------	----------------------------	--------------------------

班級：          座號：          姓名：

## 單元一 早安！同學，你怎麼來？

本單元先從班上同學的居住地當作起點，了解同學們的通勤範圍，來觀察學生們如何選擇交通工具作為他們通勤的手段，進而了解一個區域裡人與人、人與地方的互動關係。

Q1:【現況大調查】班上同學都居住在高雄市的哪裡呢？請搜集資料後，統計於下表。並針對表中數據資料進行觀察。

表一 一年 班同學居住地調查表

行政區	鹽埕區	鼓山區	左營區	楠梓區	三民區	新興區	前金區
學生人數							
百分比							
行政區	苓雅區	前鎮區	旗津區	小港區	鳳山區	鳥松區	仁武區
學生人數							
百分比							
行政區	大社區	大樹區	大寮區	林園區	岡山區	茄萣區	永安區
學生人數							
百分比							
行政區	橋頭區	梓官區	田寮區	阿蓮區	路竹區	燕巢區	彌陀區
學生人數							
百分比							
行政區	湖內區	旗山區	六龜區	內門區	美濃區	杉林區	甲仙區
學生人數							
百分比							
行政區	茂林區	桃源區	那瑪夏區				
學生人數							
百分比							

Q2:請問班上同學們所統計的行政區中，哪些行政區人數多？哪些少？你覺得可能有哪些因素影響了同學們就學的來源地？

Q3:班上同學們都怎麼來學校的呢？「主要」使用何者交通工具？請統計後將數量登記於下表二。

表二 一年 班上學通勤工具調查表

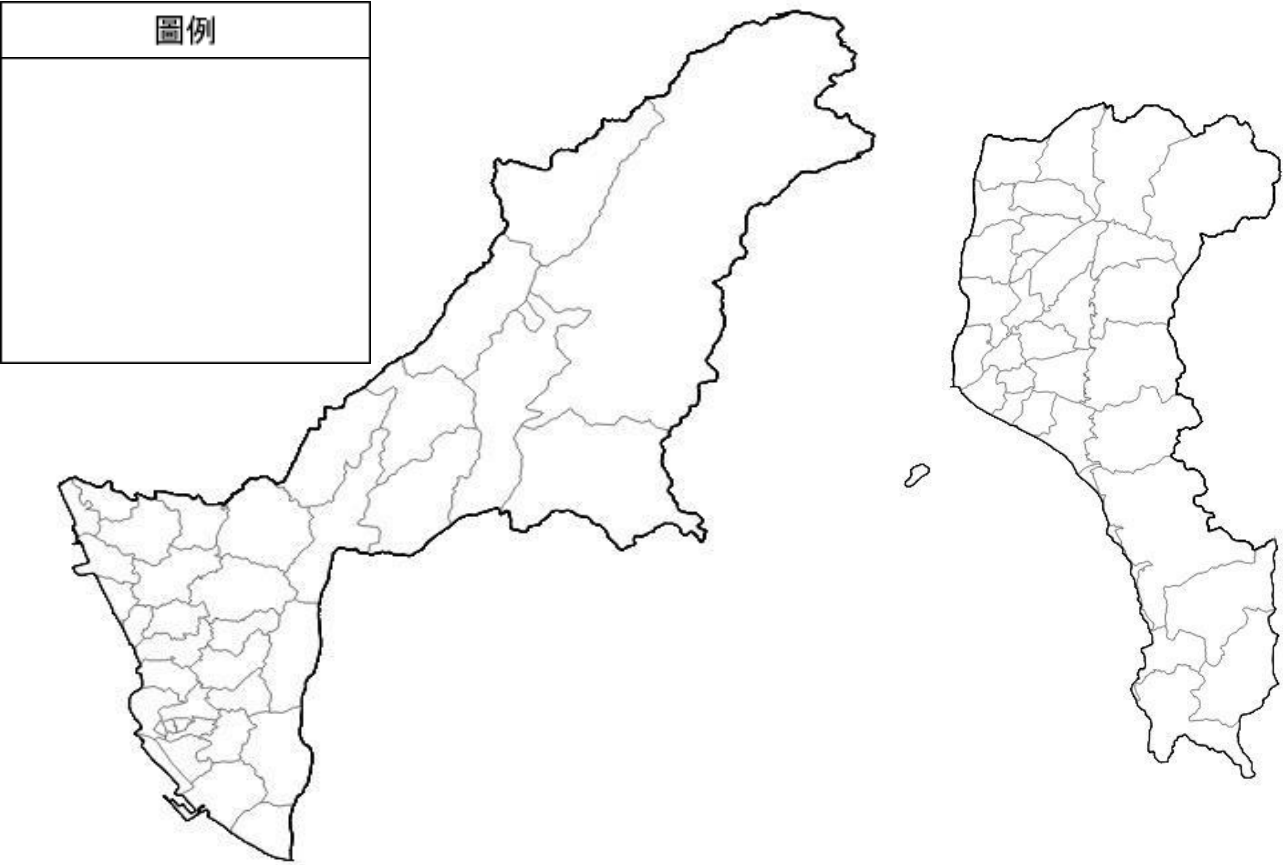
交通 工具	捷運	公車	全程私人腳踏 車	全程公共腳踏 車	火車	爸媽接送(汽 車、機車)
人次						
百分 比						
交通 工具	捷運＋公共 腳踏車	公車＋公共腳 踏車	火車＋捷運＋ 公車	火車＋捷運＋ 公共腳踏車	捷運＋公車	租電動腳踏車 gokube.wem o
人次						
百分 比						
交通 工具	渡輪＋公車	其他：				
人次						
百分 比						



班級：            座號：            姓名：

行政區	捷運人數
行政區	公車人數
行政區	火車人數

Q4:動動腦, 假如要使用地圖來呈現班上同學們三種的交通工具的使用流量, 那該怎麼繪圖呢？注意, 請記得畫上圖例, 以利閱讀。



圖一 一年 班學生通勤地圖

Q5: 從上述你搜集到的班級通勤資訊中, 得到哪些結論呢？請從居住地、通勤時間、通勤距離、使用交通工具, 四個面向說明。



班級：      座號：      姓名：

班級：            座號：            姓名：

◎2009年高雄市公共自行車租賃系統是全台第一座啟用都會網絡型公共自行車自動化租賃系統，系統採取甲地租，乙地還。起初的經營由高雄市環保局建置與負責，車體採用美利達專製的腳踏車，2020年改為微笑單車經營。2022年為止，Youbike2.0騎乘租賃次數突破2,000萬，站點延伸至甲仙，站點設置達1,100站，並投入150輛Youbike2.0E電動輔助自行車投入營運。

Q9:圖三是民國112年高雄市公共腳踏車租賃的地點，請你觀察這些租賃地點在分布上都有哪些共通性？你認為設站的目的為何？



圖三 民國112年高雄市公共腳踏車租賃站分佈圖

資料來源:Youbike2.0微笑單車，站點地圖，網址：<https://www.youbike.com.tw/region/kcg/stations/>。

【總結與討論】

Q11:1970年代的交通運輸以興建捷運為主，快速舒解都市內的交通問題，2000年又增加公共腳踏車作為城市運輸不可或缺的重要角色。請問下一個交通運輸的變遷會是什麼？又怎樣影響我們的生活？請陳述你個人的觀察與看法。

答：

答：

Q10:

高雄市政府與單車業者積極合作，在市區內佈設站點。請問此舉對區域的發展有哪些幫助？

答：



班級：            座號：            姓名：

單元二 おはよう！日本時期的學長姐， 你怎麼來學校的？

►日治時期的台灣小孩若要接受日本新式教育，那他/她們需要具備怎樣的入學資格跟成績條件呢？那他/她又怎麼去學校的呢？本單元就從日本時代的學生著手，看見當代學生的生活樣貌與時空背景！

資料一：

1895 年 6 月 17 日在台北舉行「始政式」，宣告了日本在台灣統治的開始。總管理教務事務的總督府學務部隨時成立，同年 7 月在芝山巖惠濟宮設立「芝山巖學堂」，次年國語學校成立，各地設立國語傳習所。

日治 30 年（1897 年）四月國語學校第一附屬學校以 1,000 圓租金，租用士林街陳紅九大厝為校舍，成立女子分教場，後稱附屬女學校（現在中山女高的前身），踏出現代政府對女性教育的第一步。最早。5 月 25 日女子分教場有 37 名本科生入學，學生年紀差距很大，從 7-30 歲都有。依照年齡分組授課，甲組學生 15-30 歲，乙組學生 7-14 歲。最初上學的狀況很慘烈，8-9 歲的幼童，由於○○的緣故，由僕人背負上學，放學再背回，還常因為腳痛在教室一隅啜泣。甲組多為已婚女性，所以也有媽媽帶著孩子一起上學。出席的狀況也很不穩定，常常需要老師們不是每天站在街頭迎接學生，不然就是登門拜訪學生家庭，透過家族的公婆、丈夫鼓勵女性上學。或是開懇親會向女學生家庭說明上學的好處，當時擔任分教場女子部主任的高木平太郎每個月都要向國語學校校長報告學生上學的改善狀況。

根據校方呈給總督府的紀錄「國語學校第一附屬學生女子部學生上課開始案」創校時期全校 48 名學生，已婚 17 人，未婚 31 人，平均年齡 15 歲 9 個月，最大者近 30 歲，最小者剛滿 7 歲。學生家長職業庶業 17 人、商業者 14 人、農業者 6 人、勞工 6 人、工業者 5 人。以學生通學里程概算，最遠者共 2 人住三角埔庄，距離學校約 1962 公尺，其次，稻程大館街 1 人。大部分學生都住在學校東側士林舊街、德行村或者是士林新街裡的大東街、大西街、大南街等，最近者住士林大北街上，離校 218 公尺。

1901 年 8 月總督府規劃一條從台北到淡水的鐵路（台鐵淡水支線），設立台北、圓山、士林、北投、淡水五站，附屬女學校就在士林車站旁邊，儘管距離很近，但由於女學生○○的比例很高，使用火車通勤的狀況不理想。當時尚未安排體育課，在校三年僅有一次遠足，地點從學校出發，走到芝山巖。短短 1.2 公里，中間卻需要休息四次。台灣女性接受現代教育的路途，才踏出步履蹣跚的第一步。

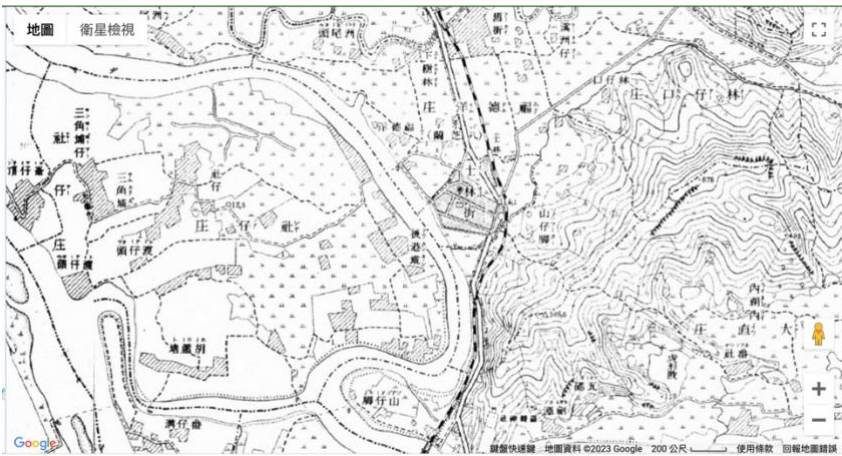
資料來源：鄭麗玲（2018）阮 e 青春夢-日治時期的摩登新女性，玉山社、高傳棋（？）中山女高百年來的時空變遷，網址：<http://ms2.ctjh.ntpc.edu.tw/~tlf/BT-402.htm>。擷取日期：2023.2.19。

Q1：根據文意閱讀後判斷，請問○○為何？

Q2：文章說明日治初期女性上學的概況，請推論當代女性上學不普遍的原因為何？

Q3：1895 年日本統治台灣後，為何女性為主的新式教育會選在士林街這個地點。選址的背後有何目的？

Q4：利用台灣百年歷史地圖網頁或 app 點選「台北-日治兩萬分之一台灣堡圖明治版」觀察下圖一，找出淡水線鐵路的起迄點與沿線跟淡水河、聚落關連為何？



圖一 日治兩萬分之一台灣堡圖明治版

資料來源：台北-明治兩萬分之一台灣堡圖。台灣百年歷史地圖。網址：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/taipei.aspx>

Q5：台鐵淡水支線現已成為捷運淡水信義線，日治時期 1901 年全線開通，主要以貨運為主，客運為輔，但隨著淡水河泥沙淤積影響，客運為主要維持營運來源，但 1966 年隨著北投-關渡直線快速公路完工後加速了淡水線的衰退。1970 年代末提出「台北捷運興建計畫」後，淡水線於 1986 年確定改建捷運計畫，1988 年結束鐵路營運。請問一條鐵路的興衰受到哪些自然及人文因素的影響，請嘗試分析。

班級：            座號：            姓名：

資料二：

音樂家呂泉生（1916-2008）回憶台中一中的學校生活：我一年級第二學期（西元1930年），因朱金波兄、同族的呂甲垣兄都是搭火車通學，因不習慣那種硬板板的學寮生活，而且臭蟲很多難驅除，我也退出學寮，改搭火車通學。早上六點半騎著鐵馬到豐原火車站坐七點的火車，七點半到台中下車，再走二十分鐘路程趕到學校參加朝會。通學生每個月花三塊錢買一張月票，只要有靠站的普通車或快車都可通用。火車僅四節車箱，男學生一定要坐在前面第一節車箱，女學生（台中高女、彰化高女）則坐在最後一節車箱。不住學寮的學生大都住在台中市或近郊的鄉鎮，住校生則來自其他縣市，其人數不亞於本縣市的學生。台中一中真是集合台灣人的秀才，河洛、客家、平埔都有。

摘自呂泉生，17期校友回憶——台中一中時空長廊，網址：<https://tcfsh.tc.edu.tw/p/426-1076-8.php>。（擷取日期：2023.2.19）

資料三：腳踏車數量報導

臺灣日日新報記載：1910年代台北的人口約六、七萬，但腳踏車只有287輛，台南有103輛，屏東有120輛。車主多為醫生、高官、洋行商賈者居多，當時期的單車價格100多圓至200圓不等，多為日本進口販售無台製生產，但當時採茶工、製茶工、裁縫的月收入僅9-10圓。

資料來源：陳柔縉（2011）台灣西方文明初體驗。麥田出版。

資料四：日治時期教育概況

西元1919年，頒「臺灣教育令」，確立臺灣人的普通、實業、師範等教育制度（著重中等職業教育）。西元1922年總督府再頒布新「臺灣教育令」，增設高等女學校，形式上取消中等教育以上日、臺的差別待遇及隔離政策，強調日臺共學（師範學校除外），但事實上仍具差別待遇。西元1937年推動「國民精神總動員」，加速皇民化與軍國主義教育。修改「臺灣教育令」，西元1941年取消公學校、小學校的區別，統一改稱為國民學校，實施日、臺小學生共學制，但仍有日人適用第一課程表，臺人適用第二課程表的情形。西元1943年推行六年國民義務教育，至1944年國民平均就學率達76%。日治時期初等教育重視公民訓練和體育衛生，中等教育注意職業訓練，後因士紳請願及捐貲，始准林獻堂設立臺中中學校（今臺中一中），招收臺籍學生。

西元1928年設立的臺北帝國大學，成為研究華南、南洋風土民情的中心。學校中，日籍學生占2/3之多，臺人入學不易，且只可報考醫科及農業科目，少數家境富裕且對法、政有興趣者，只得出國深造（留日最多）。總督府為了普及初等教育和防治熱帶疾病，鼓勵臺人接受師範、醫學教育。臺灣總督府國語學校（西元1896年）和臺灣總督府醫學校（西元1899年）曾一度成為臺人的最高學府，時人將兩校比作英國的劍橋大學和牛津大學。

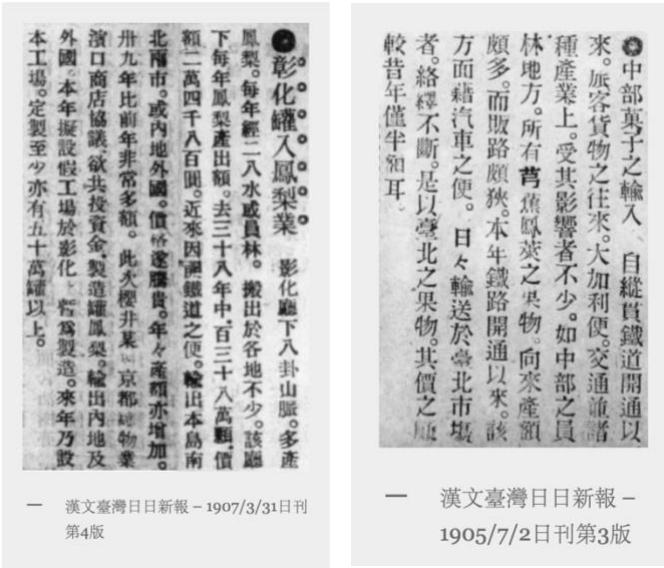
資料來源：高中歷史-日治時期教育，翰林雲端學院，網址：  
<https://www.ehanlin.com.tw/app/keyword/%E9%AB%98%E4%B8%AD/%E6%AD%B7%E5%8F%B2/%E6%97%A5%E6%B2%BB%E6%99%82%E6%9C%9F%E6%95%99%E8%82%B2.html>。

Q6：閱讀資料二，當時就讀台中一中的呂泉生他上學的交通工具有哪些？行經路線為何？

Q7：根據資料三可看出腳踏車之於當時中學生是一個怎樣的生活物品呢？請根據文意進行推論。

Q8：利用資料二與資料四的描述，說明當時台人呂泉生所受的教育和日人有何差別？

Q9：1908年台灣縱貫鐵路的開通儀式在台中舉行，舉辦的地點在台中公園，日治時期台灣縱貫鐵路工程從1899年始，歷經十年歲月總算大功告成，南北長度247哩，耗費2880萬圓鉅資才竣工（當時台籍教師平均月收入約30圓）。儘管台灣鐵路發展非日治時期才開始，但清代的鐵路品質不合乎日人要求，重新建設基隆至台北這段鐵路。請閱讀下面兩則日本當時重要報紙「漢文臺灣日日新報」所發佈的新聞，說明縱貫鐵路的開闢對地方發展有什麼貢獻？



圖二 漢文臺灣日日新報

資料來源：從臺中車站看日治時期台灣鐵路的故事，漢珍雲端藏書閣，網址：  
<https://www.tbmc.com.tw/blog/?p=3369>。



資料五：

我西元 1913 年出生在高雄縣岡山鎮，父親杜滄海在家鄉行醫濟世，對子女教育一向非常重視，日據時代台灣人接受教育受殖民政策的影響，某種程度承受壓制和歧視，因此要能夠接受中等教育，是件不容易的事。在家人的鼓勵下，為能更上一層樓。小學畢業後就和日本女孩同樣經過激烈的考試競爭，考上當時的『高雄州立高等女學校』，成為高雄女中創校第四屆學生。因為這所學校是專門為日本人設立的，台灣人能考上的比例相當低，我班上的台灣人僅五人，當時的學制是屬於四年制的女校，四年當中不但要學習知識學問，連茶道、插花、琴藝、工藝等等都得樣樣精通。學習的範圍相當廣泛，可以說是全能教育。

回想當年求學過程，印象深刻的莫過於從岡山到學校上學，由於交通不發達，光是搭火車就要花上四十分鐘，高雄火車站不是現址，而是在哈瑪星（今鼓山區），從火車站到學校步行也得花去四十分鐘，每天都要跨過愛河才能到達學校，四年不曾中斷。在那個年代，日本人的管理很嚴格，規定女學生只能坐在火車最後一節車，男學生坐在最前面一節車廂，主要是當時的社會重男輕女，男女授受不親，以及日本人對台灣人特別嚴厲和歧視。

資料來源：許杜舜英，日治時期第四屆校友，憶往事-校友的珍貴回憶，網址：  
<http://163.32.57.16/kgshhistory/alumni-past.html>。擷取日期：2023.2.20。

資料六：

1898 年台灣總督府開始籌建台南到打狗間鐵路，於 1900 年正式通車啟用，當時火車站稱為打狗停車場，於今日鼓山一路上，壽山登山步道入口處，也是高雄火車站的濫觴。打狗停車場完工後，配合南部起飛的製糖事業，大量外銷品經由鐵路經高雄港出口，開啟高雄市的繁華歲月，大量人口增加（1901 年只有 3720 人，1907 年 7842 人）漸漸地，原有市區及火車站都不敷使用。1904 年台灣總督府於原港灣西北側填埋海埔新生地，興建新火車站，新的打狗停車場（後改名為高雄驛）落成，位在現在的高雄港站。同年，從基隆到高雄西部縱貫線全線通車，打狗（高雄）港的第一期築港工程開始，高雄正式邁入新的紀元，為配合新局勢，「打狗市區改正計畫」正式推出，現在的哈瑪星成為一個有規劃、最現代的市區，吸引大批民眾來此，高雄市的發展也由原來的旗津，轉到以哈瑪星為中心。而哈瑪星地名由來，也因為當地有一條直通魚市場的濱海線鐵路，日文的「濱線」Hamasen 當地人以閩南語發音後，就成為「哈瑪星」的由來。

隨著高雄港築港工程逐步擴展，高雄市急速發展，不但許多工廠沿著鐵路興建，市區更向鹽埕、北鼓山、前鎮等地區發展。加上日本政府處心積慮推動「大東亞共榮圈」，地理優越的高雄市就成為南進的基地。1936 年「大高雄都市計畫」正式公佈，該計畫規劃了現今的新社區，更在中央建

立一座新火車站，成為高雄市門戶。1941 年 6 月 20 日氣勢宏偉具有日本軍國主義的「帝冠式建築」正式落成。

資料來源：王御風（2017）高雄火車站的歷史。打狗高雄-歷史與現在。網址：  
<https://takao.tw/history-of-kaohsiung-railway-station/>。瀏覽日期：2023.3.5。

Q10：利用台灣百年歷史地圖網站-高雄-圖層：〔高雄市職業別明細圖〕（如圖三）閱讀地圖內容，當時高女學生杜舜英從火車站出發走路至學校，沿途應該看到怎樣的人文景觀？並進一步推論鹽埕當時發展情況為何？



Q11：閱讀資料六，請說明交通建設如何影響高雄市的發展？而城市又如何影響人們的移動？

圖三 高雄市職業別明細圖（西元 1929 年）  
資料來源：中央研究院人社中心，高雄-台灣百年歷史地圖。網址：  
<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis/>。

【單元結論】Q12：本單元利用了北、中、南不同區域學生通勤的例子，看見不同城市當時的經濟發展要素為何。請總結此時的交通建設如何影響城市及產業的發展及人們的移動？

班級： 座號： 姓名：

單元三 哈囉！戰後的你， 怎麼來學校？

✍️1945 年政治局勢變遷，在動盪不安的日子裡，新式的中國教育開始了。本單元以戰後教育政策如何具體影響學生上學通勤，更擴大層級看國家經濟的走向與教育政策之間的影響。

◎請閱讀下列資料，並回答問題。

資料一：

1931 年出生於草屯的張常美回憶她讀草屯公學校的五六年級時，因為時常有空襲，邊唸書邊躲避空襲很危險，就搬去了北勢湳，等戰爭結束後，再搬回草屯。1946 年進初中前，校長在口試時叫我去改名，再來讀書，因此我日本時期本來叫做張氏富美子，後來父親把我的名字改為「常美」。初中本來要考台中女中，但知道臺中商業學校（今國立臺中科技大學）在招考時，爸爸也很贊成，認為出社會可以當會計，不擔心就業。考上之後，每天都乘坐著以前載甘蔗的五分仔車，從南投發車經草屯、新莊、霧峰等十幾站（簡稱中南線），花費近一個小時的車程到台中火車站，然後再走 20 幾分鐘的路程才到學校。一個多鐘頭的車程常常要打瞌睡，站著時候比較多，在火車上天比較亮時，趕快拿書出來背。

資料來源：曹欽榮，鄭南榕基金會（2022）流麻溝十五號：綠島女生分隊及其他，書林出版社。

資料二：

詩人路寒袖〈五分車〉(節錄)「小小的五分車上，成捆成捆的甘蔗，堆得高比天，即使舉起全線通行的旗號，仍然不時絆倒出遊的雲彩。我童年唯一的零食，坐著五分車到處旅行，糖和油菜花混合的香味，飄過原野，迷惑了麻雀，緩緩傳進學校的每一扇窗。」

資料來源：路寒袖詩集《我的父親是火車司機》，刊登《中國時報・人間副刊》，1990 年 8 月 4 日。

資料三：

1910 年安部幸兵衛、山下秀實…等人創立帝國製糖株式會社，經過總督府認可後，創立總會合併台中、協和松崗製糖廠等三間改良糖部，於 1911 年開始製糖，1912 年同地興建 300 噸台中第二製糖所。帝國製糖的原料採取的區域以中部的水田為主，在台中州共計 47,573 甲。戰後屬於台灣糖業公司第一區分公司，改名台中糖廠，於接收監管期間順利開工，並接收周邊受損糖廠之製糖工作。1950 年改名台中總廠，擁有台中、烏日、潭子共三間工場，並督導月眉、新竹、埔里、溪湖、南投、溪洲糖廠。1990 年台中糖廠製糖工廠關閉。

資料來源：帝國製糖廠，網址：<https://www.atsugar.com.tw/about-us/index>。擷取日期：2023.2.23。

Q1：利用台灣百年歷史地圖網頁或 app（選取台中一圖層—1937 年台中州管內水利組合灌溉區域圖）找出張常美乘坐的五分車上學路線，簡述五分車的起訖點、方位（八方位表示）以及運輸功能為何。

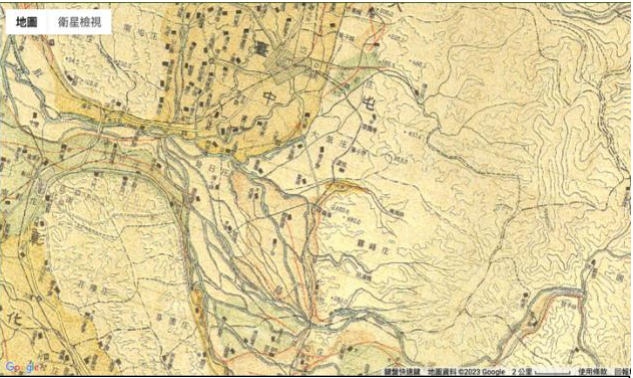
起訖點： 方位：

運輸功能：

Q2：觀察五分車的鋪設路線方向，它與縱貫線鐵路之間的角色為何？（見圖二）掃 Qr-code 看清晰檔。

Q3：依據資料二的描述，請推論張常美上學時沿途看見的景觀為何？

Q4：帝國製糖株式會社所興建的中南線五分車始於日治時期 1916 年，沿用至戰後 1959 年，因發生八七水災後省政府放棄修復，五分車就停駛走入歷史，但帝國製糖株式會社仍營運至 1990 年。表示當地的運輸條件產生何種改變？



圖一 台中州管內水利組合灌溉區域圖  
資料來源：1937 年台中州管內水利組合灌溉區域圖，台灣百年地圖，<https://gissrv4.>



圖二 昭和 10 年（西元 1935 年）台灣鐵道線路圖  
資料來源：台灣鐵道路線圖（檔案編號：0024/443.6/556）來源機關：交通部台灣鐵路管理局。



班級： 座號： 姓名：

◎民國 34 年，臺灣光復後，政府設置臺灣省行政長官公署為最高行政機關，其下置教育處，掌理全省教育行政與文化事宜，隨即將日本統治時期的「國民學校」與「山地國教所」統一改稱「國民學校」。36 年初，公布「臺灣省學齡兒童強迫入學辦法」，規定國民義務教育為 6 年，以教育機會平等為目標，提高學童就學率。惟時值二二八事件與國共戰爭影響，普及教育推行困難，直至政府遷臺後，才逐步落實。民國 44 年學齡兒童就學率達 92% 以上，由於初級中學數量不足，升學競爭激烈，但惡性補習盛行，必須設法延長義務教育年限予以導正。請閱讀【國家發展委員會檔案管理局-檔案樂活情報 134 期 107-8-16 〈教育扎根：九年國教五十載〉線上版，網址：<https://www.archives.gov.tw/ALohas/ALohasColumn.aspx?c=1701#news1>】，並回答以下問題。

Q5：讀檔案樂活情報（圖 12），民國 68 年 5 月 8 日公布「國民教育法」第四條、第六條法規得知，學生國小畢業後透過何種制度進入國中就學？

Q6：承上題，此制度的實施是否影響學生通勤的時間與距離？為什麼？

Q7：民國 33 年（西元 1944 年）從「應接受」六年國民教育，到「落實」六年義務教育，再從民國 56 年決議「57 學年度國民教育延長至九年」。學制到學習內容有哪些變化？請用比較的方式列出異同。

Q8：教育制度的推行，顯示出國家對人民教育水準的期待為何？

◎日治時期台灣的自行車全數仰賴日本進口，因戰爭結束後，大量的自行車需求引起的巨額外匯，讓當時主導台灣生產體系的台灣區生產事業管理委員會開始擘畫在台自行生產自行車。透過台灣工廠各自生產零件後，由中心工廠裝配成車，此過程中，政府再透過禁止成品與零組件進口政策的實施，確保本地產品的銷售能有國內市場的支持。最初自行車量不足的情況下，美國也透過物資援助的方式，提供自行車給民間使用。而美援的背景主因為 1950 年 6 月 25 日韓戰爆發，美國基於亞太地區的安全穩定，派遣第七艦隊巡防台灣海峽，同時決定對台灣進行軍事、經濟援助，軍事上協助台灣保持地位的穩固，在經濟上協助台灣經濟的安定與發展。

請閱讀檔案支援教學網【台灣民生產業的發展與變遷-交通工具與運輸業變革-各式各樣交通工具之製造-自行車製造】請掃 Qr-code 進一步理解自行車在台灣的發展情況。



Q9：從政府公文 p.31.p.32 當中可見，自行車工業發展的初期，國內政府聯合哪些機構扶持自行車產業？國外的資金從誰而來，主要支援產業的什麼項目？

Q10：腳踏車工業的發展歷程受到了美援的影響，民國 51 年，美援會邀請史丹福大學顧問訪華，並發表《發展與教育》研究報告，內文中建議加強中級能力、中等教育與專科學校。請設想這十年的因應世界潮流的發展，對當時的教育培育階段國內較為渴求哪一種人才？

### 【總結與討論】

1. 本單元顯示出戰後時期（1945-1960）學生的通勤圈如何受到教育政策影響？請說明之。
2. 戰後時期的發展，政府如何設想教育政策與產業發展之間的關連？
3. 從單元一〔同學，你怎麼來？〕、單元二〔おはよう！日本時期的學長姐，你怎麼來？〕到本單元三〔哈囉！戰後的你，怎麼來學校的？〕可以觀察到交通運輸革新帶來產業與區域的發展，你是否



照片一 1950 年代仰賴美援提供自行車給民間使用

資料來源：〈自行車的製造〉，《檔案樂活情報網》，網址：

<https://art.archives.gov.tw/FilePublish.aspx?FileID=2670>。

班級： 座號： 姓名：

可以從你的居住地舉一個類似的例子呢？