

中華民國七十六年十月

臺灣道路發展史

陳俊編著

交通部運輸研究所

台灣道路發展史刊行紀念

康
壯
有
道

嚴家淦



敬
獻

慘
故
的
父
親



先嚴敬五公畫像

獻

辭

猗歟吾父

德業其隆

少孤受厄

奮發為雄

肩挑貿易

奔走西東

既有儲蓄

皮革加工

擴及布業

利獲彌豐

配合國策

闢路交通

繁榮鄉邑

閭里尊崇

膺金獎學

濟困紓窮

抗戰軍興

墾植務農

供糧獻糈

仗義輸忠

收容災難

厥德尤融

無奈運蹇

遭匪狂兇

反縛吊打

凌虐以終

哀哉吾父

廬墓猶空

假以時日

必樹必封

此書謹獻

用表哀恫

子孫仰範

萬世無窮

譚 序

臺灣道路發展史著，陳俊繼英君之力作也。君任職省公路局三十餘年，公餘蒐集我國交通史料，而於退休之後，窮數載之功，成此鉅著，其精勤好學，有如此者，實屬可嘉。

臺灣爲海上之孤島，先民披荆斬棘，以啓草莽。歷荷蘭、西班牙人之竊據，明鄭、清廷之治理、日人之佔領；及至光復之後，我政府四十年來銳意經營，使公路交通徧佈全島，其於政治、經濟、社會、文化貢獻之宏，舉世豔稱之，不待喋喋也。

夫史者，所以考鏡既往，策勵未來也。今我國朝野上下，皆欲建設臺灣爲三民主義之模範省，而躋國家於富強康樂之域，則當以發展交通爲要務。是則陳君是書之作，將爲今後增闢公路，促進繁榮之借鏡，不僅爲保存古昔之交通史料而已。余於披閱之餘，因樂爲之序。

中 華 民 國 七 十 五 年 仲 夏
譚 嶽 泉 謹 序

林 序

臺灣道路發展史之作，有助公路之開闢，國家經濟建設，史蹟保存於綿續；亦藉以明瞭中原文化流傳於臺澎。先民入荒陬，以開草萊。國民政府領導八年抗戰勝利，光復臺澎。經四十年建設，始有今日之成果，得來不易，為研究中國歷史，臺灣開發，道路建設、文化、政治、經濟發展良好文獻。陳俊君於退休之後，窮數載之功，整理歷年蒐集資料，嚴謹研究考證，其精勤好學，堅強之毅力可嘉，成此巨著，為退而不休之例範，余於披閱之餘，爰書此以弁簡端。

中華民國七十五年仲夏 閩侯 林則彬 謹序

楊 序

尙書禹貢：「禹敷土，隨山刊木，奠高山大川。……東漸於海，西被於流沙，朔南暨，聲教訖於四海。」爲我國史書所載大規模興築道路，以發展建設，推廣文教之先聲。詩經小雅大東：「周道如砥，其直如矢。」又車韋：「四牡騤騤，六轡如琴。」及秦風小戎：「四牡孔阜，六轡在手。」可以想見當時道路標準之高與車馬往來之盛。孟子離婁篇：「子產聽鄭國之政，以其乘輿濟人於溱洧；孟子曰：惠而不知爲政，歲十月徒杠成，十二月興梁成，民未病涉也。」所謂徒杠者供行人用之小橋，興梁則係通行車馬之大橋，可知我國亦早有橋樑歲修之制度。論語衛靈公篇：「顏淵問爲邦，子曰行夏之時，乘殷之輅。」禮記王制篇：「兵車不中度，不粥於市。」粥者鬻也，又可見我國早有完善之車輛技術規範與檢驗制度。良以江河湖海固爲原始之交通孔道，亦爲天然之樊籬阻隔，倘無良好之陸上交通系統，則何以凝聚國力，拓展疆土，五千年來蔚成爲廣土衆民之偉大國家？此所以從事交通規劃及治交通史者之所共識者也。

臺灣遠古曾與大陸相連，後以址質變遷，孤懸海外，秦漢之際已有先民涉風濤之險，闢草萊之蕪，來此定居。繼而生齒之日繁，道路逐漸興建，由北而南，由西而東，由小徑而康莊大道。雖間經荷蘭、日本之侵據規劃，仍爲我先民智慧血汗所厚積。乃光復以來又四十年，對臺灣道路發展迄無專書作系統之著述，是始史者引以爲憾者也。

海南瓊山陳俊繼英先生於三十五年來臺任公職，四十一年轉入公路局服務，好學深思，敬事樂業，爲同儕所稱道。公餘之暇，常撰文投諸期刊報章，更潛心史籍，於臺灣地區道路建設有關資料，蒐羅宏富。退休後，窮五年之力，撰成臺灣道路發展史一書。起自宋元，迄至民國七十三年，以後年度重要者亦列入。凡三十六章約一百三十萬言，表格圖片稱是。全書非僅綱舉目張，鉅細靡遺，而且句斟字酌，務求精確，並將逸聞掌故，擇要敘入，俾人讀而忘倦。良以史書而無故實，則等同政府公報，索然寡味，幾何不使人未終篇而昏昏欲睡乎！至其腹笥之廣，文辭之美，更其餘事。此書問世而使我遠祖列宗開疆拓土，廣被中華文化

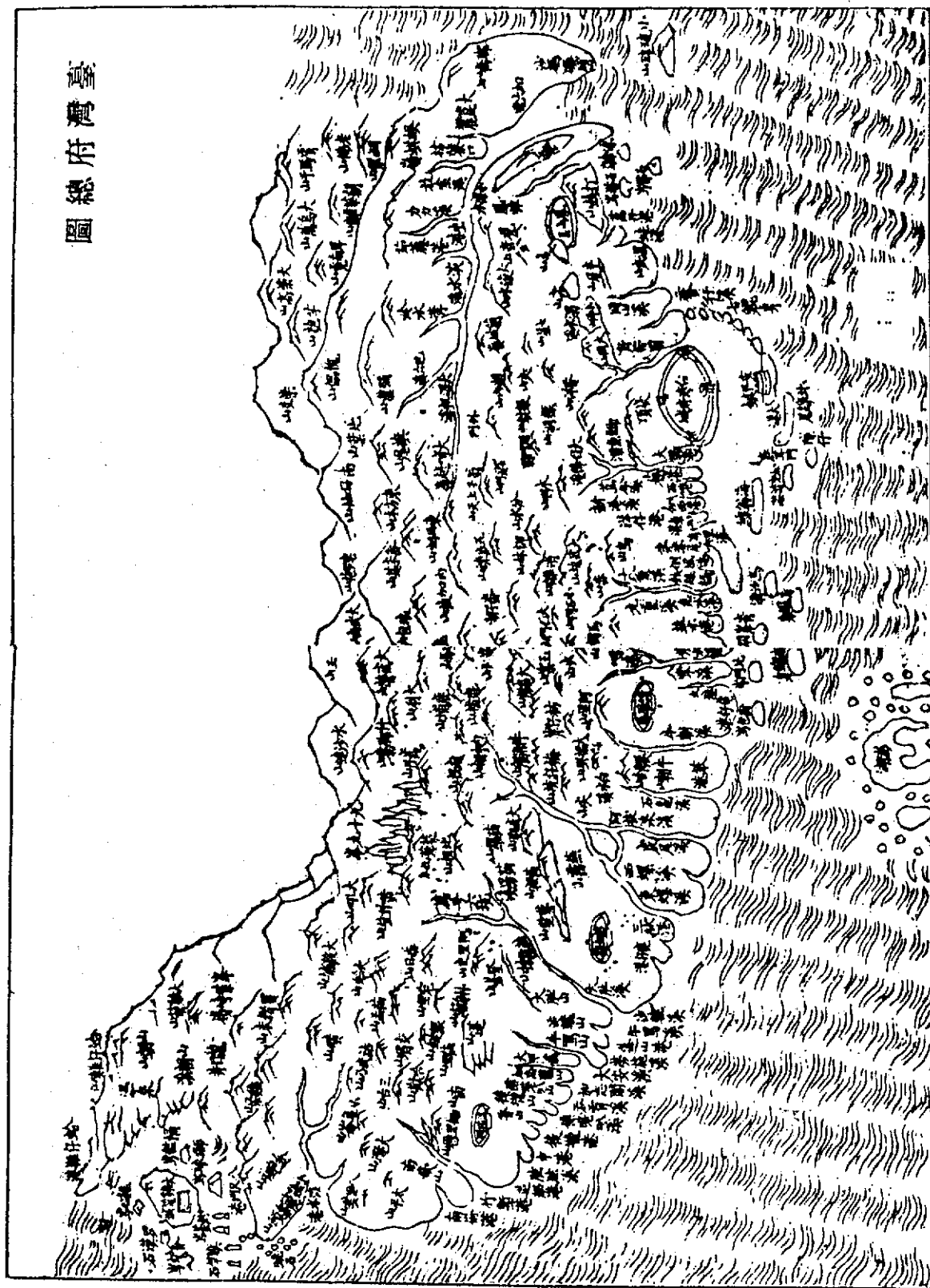
之豐功偉績，潛德幽光，俱表而出之，治臺灣史者，有所取資，嘉惠後校，俾能繼志承烈，發揚光大，允爲名山盛業，垂範來茲。唐劉知幾以史才史學史識三者，爲史家必備條件，清章學誠文史通考云，才學識三者得一不易，兼之尤難。繼英先生此尤固已才學識三者兼備，堪稱良史矣。

余於三十六年來臺，在臺灣省政府交通處任職，因公務關係，與繼英先生常相晤對；於其見事之敏，析理之精，餘多心折。茲當其鉅著完成，又獲先覩之快。謹誌數語，以爲關心臺灣歷史者告焉。

中 華 民 國 七 十 五 年 仲 夏 湖 南 瀏 陽 楊 孟 學 謹 序

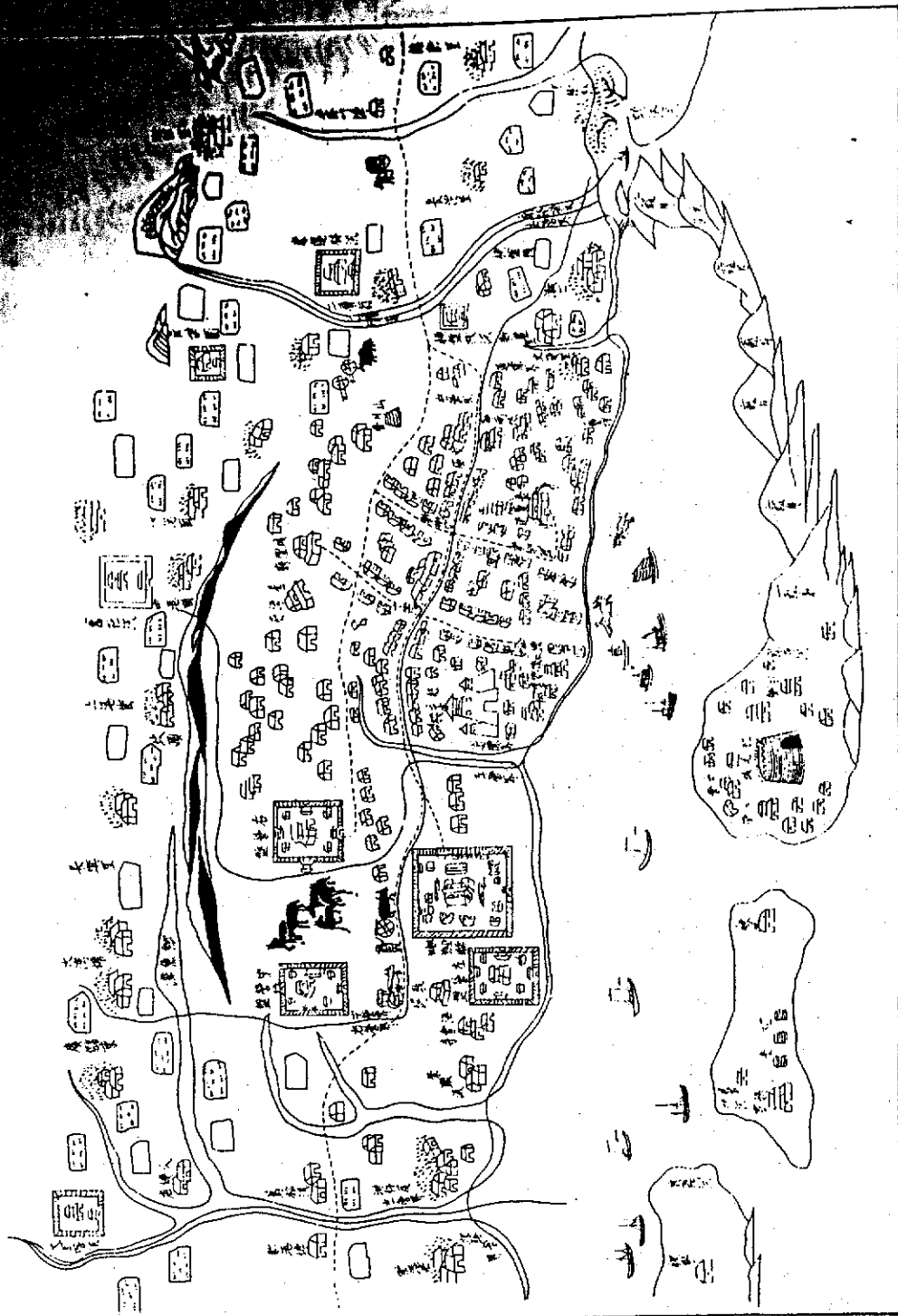
【編者按】本序文所引用尙書禹貢「朔南暨，聲教訖於四海」二句，有將「朔南暨聲教」五字作爲一句者，謹此註明。

圖總府灣臺

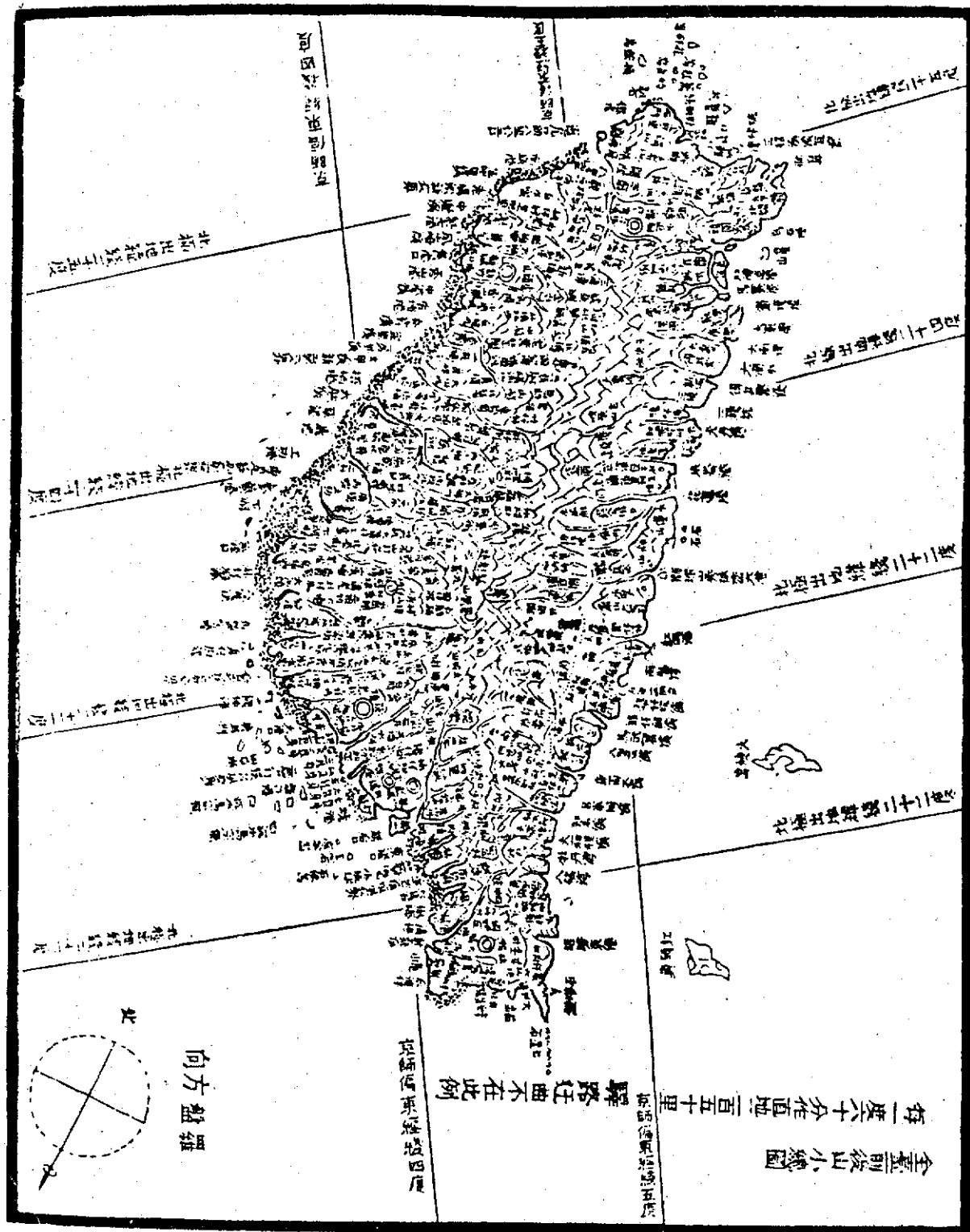


志府灣臺修重撰成范(七四七一)年二十隆乾自採圖總府灣臺

康熙末年臺灣府古圖

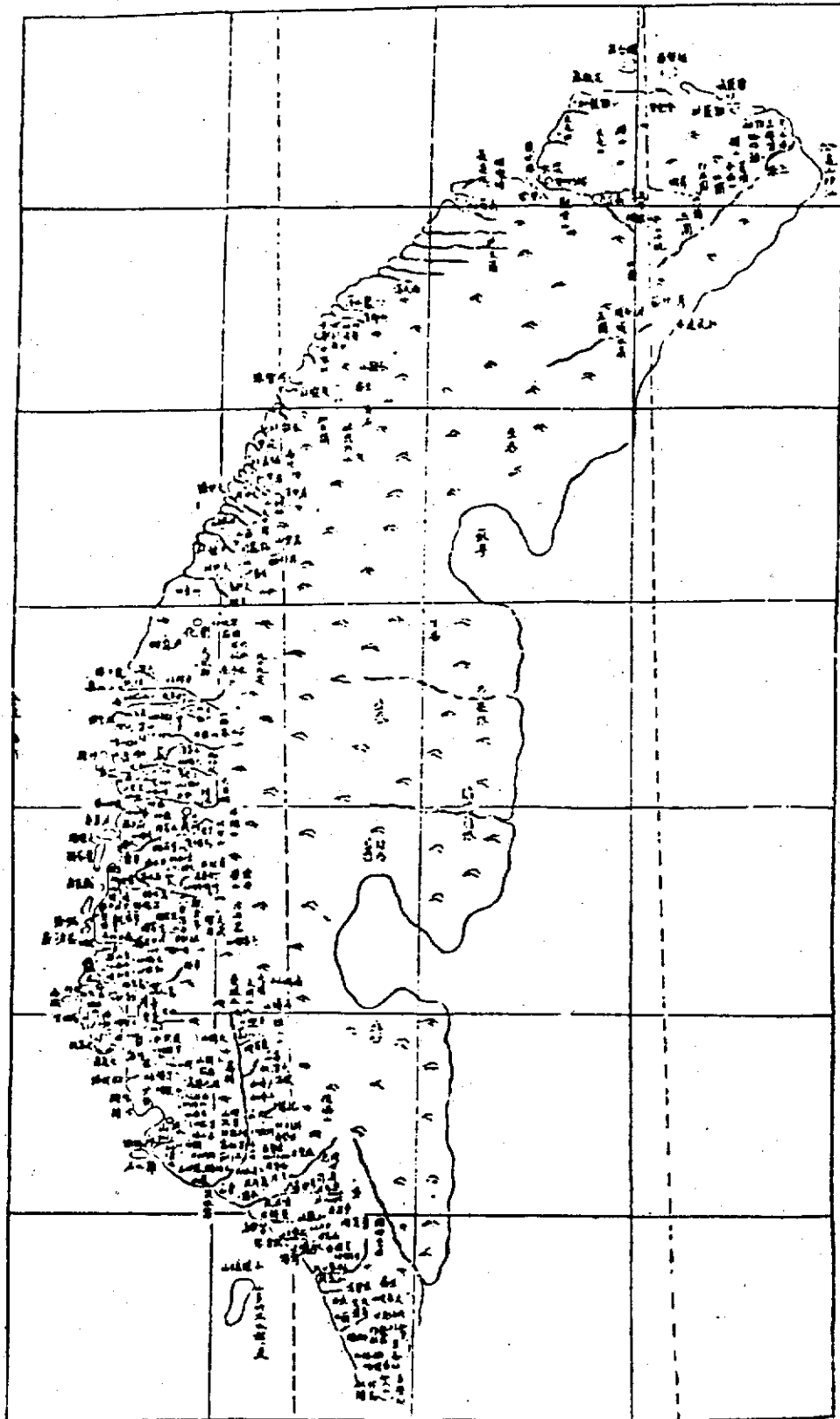


康熙末年臺灣府與古圖

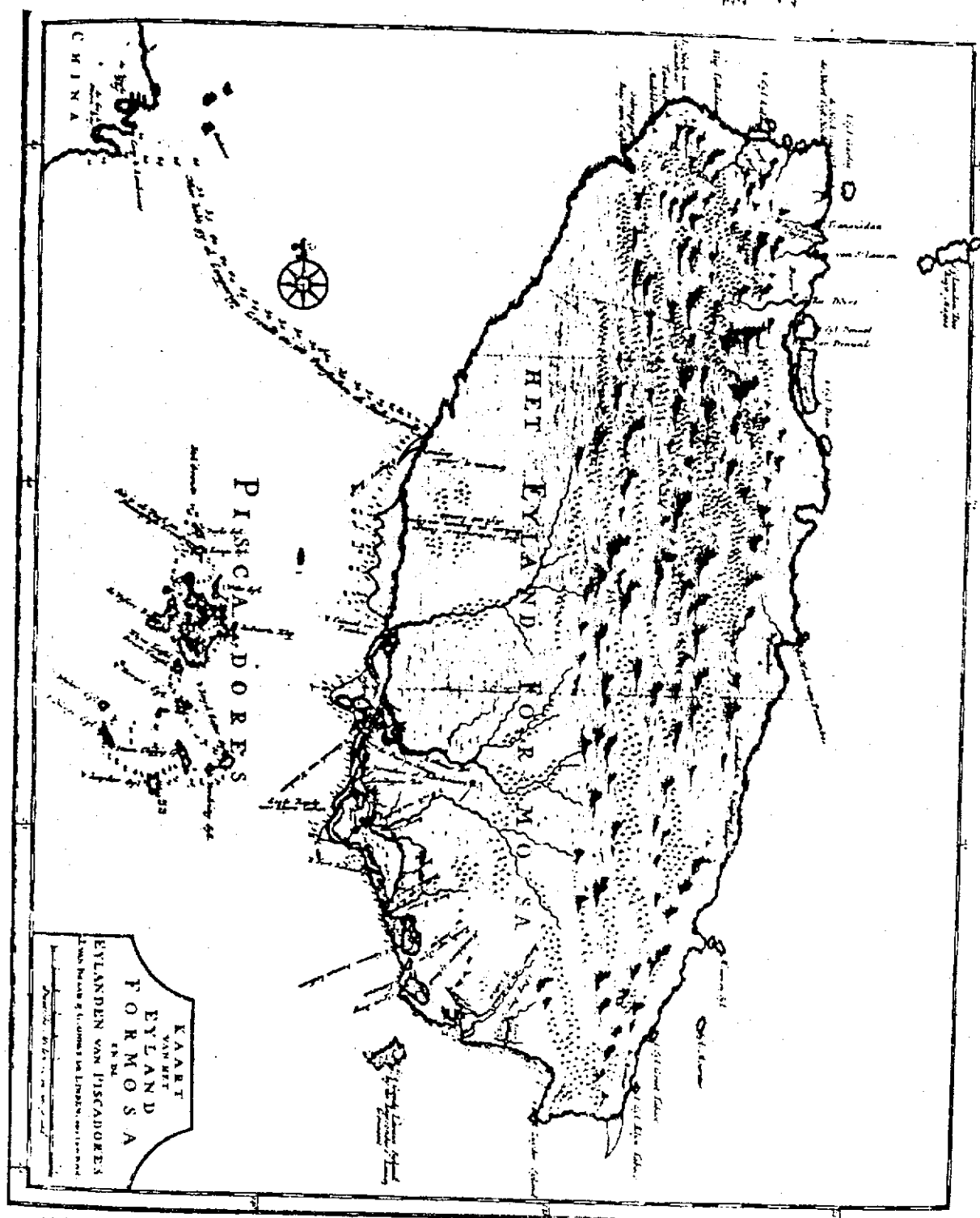


光緒五年（一七八九）夏獻綸之臺灣前後山輿圖

圖地文中的島灣臺的繪測所士教會穌耶
(「圖與統一外中朝皇」自採)



圖地灣臺佳最之繪測人蘭荷



(採自 F. Valentyn 之“新舊東印度誌 *Oud en Nieuw Oost-Indiën*”, 1724—26)

臺灣道路發展史 目錄

陳 俊編著

嚴前 總統家淦先生賜頒鴻詞

譚嶽泉先生序

林則彬先生序

楊孟學先生序

第一篇

前言.....一

第一章 臺灣地理形勢及行政區域沿革.....九

第二章 臺灣之道路.....二一

壹 宋元時代之臺灣.....二一

貳 明代治理澎湖.....二五

叁 顏、鄭開拓臺灣.....二六

肆 荷蘭人入侵澎湖竊據臺灣.....二七

伍 荷人治理番社打通各地道路.....二八

一 征服麻豆等社大員諸羅山（嘉義）道路貫通.....二九

二 平定南部大員瑯嶠（恆春）道路貫通.....三二

三 征伐華武壠諸番社大員北港大肚溪間道路貫通.....三二

四 驅逐西班牙人平定臺北地區.....三四

五 鷄籠、淡水、大員道路貫通.....三五

六 找尋金鑽打通東部道路.....三五

陸 西班牙人竊據鷄籠開闢之道路.....三七

柒 明鄭治理時期道路之開闢.....三九

一 訂頒屯墾條款.....三九

二 明鄭屯墾地區與道路開闢之關係.....四〇

三 漢人來臺與道路開拓.....四五

四 驅逐臺灣北部荷人與墾拓道路.....四七

五 地方行政區域規劃.....四八

六 政治安定有助道路拓建.....五〇

捌 清代治理臺灣.....五二

一 設臺灣府轄三縣.....五二

二 開闢道路.....五二

三 禁止人民渡臺阻礙經濟與道路開發.....五七

四 康熙中葉前山南北幹道概況.....六二

五 土著種族、文化與道路開闢.....六四

六 熟番治理與歸化.....六五

七 討撫生番·····	六七	七 恆春射麻裏卑南道修復·····	一二一
八 人口與道路·····	六八	八 東港出水坡卑南道開闢·····	一二一
九 清代吏治與路政·····	七一	九 剿番開路淮軍傷亡慘重·····	一二二
十 隘之設立與屯番制度·····	七三	十 殉職官兵建祠奉祀·····	一二五
十一 臺灣建省始末·····	七六	第三章 清代臺灣省各縣州廳重要道路里程·····	一二七
十二 地方人士政府開闢之道路概述·····	七七	壹 臺北地區·····	一二七
玖 前山長距離道路·····	八三	一 淡水縣(臺北市縣)、基隆廳重要道路里程·····	一三〇
一 前山南北縱貫道路·····	八三	二 宜蘭縣治至各堡莊道路里程·····	一三二
二 前山中距離(橫貫)道路·····	八九	貳 新竹地區·····	一三二
拾 後山南北縱貫道·····	九一	一 桃園縣重要道路里程·····	一三四
一 蘇澳花蓮港卑南(臺東)道路之開闢·····	九三	二 新竹縣重要道路里程·····	一三四
二 花蓮港大港口卑南道路之開闢·····	一〇五	三 苗栗縣重要道路里程·····	一三八
拾壹 前山通後山道路(橫貫道)之修築·····	一〇六	叁 臺中地區·····	一三八
一 鷄籠葛瑪蘭蘇澳道·····	一〇六	一 臺中縣(臺中市縣)重要道路里程·····	一三八
二 臺北府葛瑪蘭蘇澳道(三線)·····	一〇八	二 彰化縣重要道路里程·····	一三九
三 林圯埔璞石閣(玉里)道之開闢·····	一一二	三 埔里社廳重要道路里程·····	一四一
四 集集水尾(瑞穗)道之開闢·····	一一八	肆 嘉南地區·····	一四二
五 赤山至卑南及射寮至卑南道之開闢·····	一一八	一 雲林縣重要道路里程·····	一四二
六 恆春射不力卑南寬道路之修築·····	一二〇	二 嘉義縣重要道路里程·····	一四三

三 安平縣(臺南市縣)重要道路里程	一四五	第五章 遞鋪之設置及里程	二〇五
伍 高屏地區	一四六	壹 我國驛站遞鋪沿變概略	二〇五
一 鳳山縣(高雄市縣)重要道路里程	一四六	貳 臺灣府時期遞鋪之設置與里程	二〇六
二 恆春縣(屏東縣)重要道路里程	一四九	叁 臺灣省遞鋪設置與里程	二〇八
陸 花東地區(臺東直隸州)	一五一	肆 創辦郵政淘汰遞鋪	二一三
一 臺東、花蓮兩縣各莊社道路里程	一五一	第六章 日據時期路橋之修築	二一五
二 光緒二十年道路概略	一五七	壹 公路工程主管機構	二一五
柒 澎湖廳陸路里程(附水路里程)	一五八	貳 修築道路財源	二一七
第四章 清代橋樑、渡船	一六三	叁 修訂道路橋樑標準	二一八
臺灣府橋樑、渡船	一六三	肆 道路之修築	二一九
臺灣省橋渡	一六五	一 利用兵工趕修道路	二一九
壹 臺北地區橋渡	一六五	二 修築臺北地區道路	二二〇
貳 新竹地區橋渡	一七二	三 基隆金瓜石公路修築	二二二
叁 臺中地區橋渡	一八二	四 新店烏來公路開築	二二二
肆 雲嘉地區橋渡	一八五	五 三重埔八里公路修築	二二二
伍 臺南地區橋渡	一八八	六 基隆淡水公路拓建	二二三
陸 高屏地區橋渡	一九三	七 整修臺北淡水公路	二二三
柒 花東地區橋渡(臺東直隸州)	二〇一	八 臺北金山公路修築	二二四
捌 澎湖廳(澎湖縣)橋渡	二〇二		

九 新店礁溪公路修築·····	二二四	二 指定道路一公里人口數(表)·····	二六六
十 縱貫公路整修·····	二二五	三 指定道路之路線(表)·····	二六六
十一 蘇澳花蓮港公路修築·····	二二六	陸 公路里程及路基路面狀況·····	二七九
十二 花蓮港臺東公路修築·····	二四二	一 據臺初期修建道路及以後發展概略·····	二七九
十三 整修璞石閣(玉里)東埔段道路及支線·····	二四三	二 全島主要公路路基路面狀況·····	二八一
十四 計畫開築銅門霧社公路·····	二四六	三 日據臺後十年各里堡道路橋樑概況·····	二八一
十五 合歡橫貫道及其支線之開築·····	二四七	柒 日據時期橋樑修建·····	三〇〇
十六 花東沿海公路修築·····	二四九	一 公路橋樑構造及主要公路橋樑·····	三〇〇
十七 公浦(富里)大馬(東河)公路之開築·····	二四九	二 歷年公路橋樑數量·····	三〇二
十八 光復豐濱公路之開築·····	二五〇	第三篇	
十九 三地盟知本公路之開闢·····	二五〇	第七章 臺灣光復後公路主管機構·····	三五三
二〇 修建南迴公路·····	二五〇	壹 臺灣省政府交通處·····	三五三
二一 修築臺南新化玉井公路·····	二五一	貳 臺灣省公路局·····	三五四
二二 開闢桃園宜蘭道·····	二五一	叁 交通部臺灣區國道高速公路局·····	三六四
二三 修築山地及橫貫理番道路·····	二五一	第八章 國道高速公路之開築·····	三六七
二四 花蓮縣海岸山地橫貫等道路之修築·····	二五七	壹 先築臺北中壢段直達公路·····	三六七
二五 湖澎廳之道路·····	二六〇	貳 建築高速公路程序與籌措資金·····	三六八
伍 指定道路與市街庄道路·····	二六二	一 高速公路工程局之設立·····	三六八
一 各州各類道路總里程(表)·····	二六五	二 人才培育·····	三六九

三 建立制度及重要措施·····	三六九	四 專用公路與收費路橋·····	四〇三
叁 計畫概要·····	三七〇	貳 全省公路密度·····	四〇五
肆 工程標準·····	三七一	叁 臺灣地區公路網系統及公路編號·····	四一一
伍 各路段工程規劃設計單位·····	三七三	第十章 釐訂公路工程標準及規範·····	四三一
陸 施工概述·····	三七三	壹 公路工程規範之訂定·····	四三一
柒 經費籌措與總收支·····	三七七	貳 公路工程設計及管理系統電腦化計畫·····	四三七
捌 各段長度、車道及通車日期·····	三七八	第十一章 公路工程·····	四四一
玖 交通管理·····	三八〇	壹 公路工程長期發展計畫·····	四四一
一 安全設施·····	三八〇	一 擬訂第一期十年公路長期發展計畫·····	四四一
二 征收車輛通行受益費·····	三八四	二 擬訂十年公路長期發展計畫·····	四四三
拾 道路拓建與增設交流道·····	三八六	三 擬訂第二期十年公路長期發展計畫·····	四四四
拾壹 臺灣區國道高速公路系統計畫·····	三九二	貳 公路工程經費籌措與投資決算·····	四四九
一 汐止至新竹高速公路計畫·····	三九二	叁 新闢主要公路·····	四六〇
二 中部、南部、南、北橫貫高速公路規劃·····	三九四	一 中部（東西）橫貫公路及支線·····	四六〇
第九章 臺灣地區公路分佈·····	三九七	二 北部橫貫公路之開闢·····	四七六
壹 歷年公路里程·····	三九七	三 羅浮（拉號）馬武督公路之開闢·····	四八〇
一 國道·····	四〇二	四 南部橫貫公路及支線之開闢·····	四八〇
二 省道·····	四〇二	五 麥克阿瑟直達公路之開闢與合併改善·····	四八四
三 縣鄉道·····	四〇三	六 花蓮豐濱臺東等（臺十一線）道路修築工程·····	四八七

七 小埔心崙背段路橋闢建.....	四八九	二四 春日鄉移村與道路橋樑建築.....	五二四
八 臺北至屏東(臺三線)公路開通概略.....	四九〇	二五 基隆港高架道路.....	五二五
九 北部濱海公路(關渡蘇澳)之修闢.....	四九八	二六 烏山頭曾文水庫公路.....	五二五
十 新中部橫貫公路之開闢.....	五〇〇	二七 三地門(山地門)知本路修建.....	五二五
十一 臺灣第三條內陸縱貫公路開建計畫.....	五〇五	二八 知本溫泉北太麻里及知本青山公路修築.....	五二六
十二 開築三重丹鳳嶺頂(龜山)間公路(第二省 道).....	五〇八	二九 開通花蓮志學壽豐間公路(臺九丙線).....	五二六
十三 中和塔寮坑公路修闢.....	五一〇	三〇 苗栗市環市道路興建工程.....	五二七
十四 國道高速公路交流道連絡公路修築.....	五一〇	三一 銅門至龍溪、檜溪壩公路之開闢.....	五二八
十五 臺中港拓建對外聯絡公路.....	五一七	三二 梨山特定遊樂區拓寬道路等建設.....	五二九
十六 石門水庫公路之修築.....	五一九	三三 花蓮海岸西側公路之開闢.....	五三一
十七 大雪山公路之開築.....	五二〇	三四 綠島公路漁港建設.....	五三一
十八 中興嶺大坑公路拓建.....	五二一	三五 蘭嶼公路漁港建設.....	五三三
十九 日年潭環湖公路、飛機場、慈恩塔建造.....	五二二	三六 琉球鄉(島)道路建設.....	五三六
二〇 汐止平溪公路修築.....	五二二	三七 鳳凰谷鳥園與道路建築.....	五三八
二一 南港深坑公路開闢.....	五二三	三八 杉林溪遊樂區道路之開闢.....	五四一
二二 瑞芳平溪公路開通.....	五二三	三九 關子嶺修築路橋闢為觀光風景區.....	五四四
二三 關建甲仙、三民、水門、霧臺等省道山地公 路(四線).....	五二三	四〇 墾丁國家公園道路修建.....	五四六
		四一 玉山國家公園登山道路.....	五四九
		四二 南投縣開築產業道路.....	五五七

四三	嘉義縣山地及產業公路之開闢	五五九	八	尖山豐原(臺十三線)公路拓建	六二六
四四	雲林縣開闢產業道路	五六一	九	臺中日月潭公路改善	六二七
四五	內寮草嶺公路拓寬為觀光地區道路	五六五	十	名間頂崁(臺十六線之一段)公路拓寬	六三〇
四六	臺中市開闢產業道路	五六六	十一	埔里霧社公路拓寬改善	六三一
四七	基隆市新闢產業道路	五六七	十二	臺中南王田公路拓寬建立體交叉	六三二
四八	臺中縣產業道路之開闢	五六八	十三	彰化(中庄)草屯及芬園南崗公路修築工程	六三三
四九	社區發展建設修闢之道路	五七九	十四	關渡香山(西北濱海)公路計畫開通	六三三
五〇	基層建設修闢道路成果	五八〇	十五	甲南水底寮(西部濱海)公路計畫開通	六三七
五一	山地、產業道路修建與管理	五八三	附：計畫開闢西部濱海縱貫公路	六四〇	
五二	工業區開發與道路建設	五八九	十六	中央公路(臺十九線)拓寬改善工程	六四三
五三	風景遊憩區與道路	五九〇	十七	臺北烏來孝義段公路及支線修築	六四七
肆	公路修築改善工程	五九六	十八	楠梓旗山線公路拓寬(一一八及臺二十一線之一段)	六四八
一	臺北楓港(西部幹道臺一線)公路修拓工程	五九九	十九	里港高樹公路拓寬(一一八線之一段)	六四九
二	屏東鵝鑾鼻線拓建為高級公路	六〇七	二〇	三地東港公路改善(一八七線)	六四九
三	改善高屏地區交通計畫拓建之公路	六〇九	二一	恆春港仔(二〇〇線)公路修拓	六五〇
四	東部幹道(臺九線)公路修建改善工程	六一一	二二	大湖大龜(一八四線)公路修築	六五一
五	東部濱海公路(臺十一線)拓寬改善	六一九	二三	維新大樹公路改善(一八六線)	六五一
六	中壢豐原公路拓寬	六二三	二四	外埔紙湖公路修築(一二六線)	六五二
七	臺中豐原公路拓寬	六二五			

二五	大園新店(一一〇線)公路修築	六五二	一	公路分類里程	六六六
二六	南寮環山(一二二線)公路修築	六五三	二	組織工程處養護道路	六六七
二七	桃園石門水庫公路擴建改善	六五四	三	養護工程成果	六六九
二八	延平溪頭公路拓寬改善工程	六五五	四	縣鄉道公路養護工程	六七〇
二九	龍崎烏山頭公路改善	六五六	五	全面勘查橋樑隧道路面計畫整修	六七九
三〇	嘉義至臺南縣界草店公路拓寬	六五六	六	八七水災損害與重建	六八〇
三一	澎湖公路改善	六五六	七	歷年公路災害	六八三
三二	番路石卓公路改善	六五七	陸	國民義務勞動修建公路成績	六八六
三三	員林二水公路拓寬改善	六五七	柒	國軍協助公路修建	六八七
三四	南部濱海公路(臺二四線)拓寬改善	六五七	捌	養築路機械設備	六八八
三五	基隆市中山三路拓寬	六五八	玖	材料試驗	六九三
三六	基隆南港段公路計畫拓寬改道	六五九	拾	為便利緊急搶修計畫設置無線電話通訊	六九六
三七	臺北地區近郊公路改善	六六〇	第四篇		
三八	軍援協修公路	六六〇	第十二章 臺灣地區各市縣公路		
三九	澄清湖環湖道路及通高雄市縣公路改善	六六二	一	臺灣地區省道公路縣市轄屬狀況	七〇〇
四〇	修拓麻豆善化公路並建橋樑	六六二	二	基隆市公路狀況	七〇九
四一	八堵瑞芳公路修通	六六三	三	臺北市縣縣鄉道狀況	七一〇
四二	東勢、霧峯、大里公路拓寬築通	六六三	四	宜蘭縣縣鄉道公路狀況	七一六
伍	公路之養護	六六六	五	桃園縣縣鄉道公路狀況	七一八

六	新竹縣縣鄉道公路狀況	七二五	三	全省橋樑數量	七八六
七	苗栗縣縣鄉道公路狀況	七二九	貳	橋樑建造技術與新方法應用	八〇六
八	臺中市縣縣鄉道公路及臺中港道路狀況	七三一	一	澎湖跨海大橋	八〇七
九	彰化縣縣鄉道公路狀況	七三六	二	中興大橋	八一
十	南投縣縣鄉道公路狀況	七四二	三	華江大橋	八一三
十一	雲林縣縣鄉道公路狀況	七四六	四	臺北大橋	八一三
十二	嘉義縣縣鄉道公路狀況	七五四	五	普濟橋	八一五
十三	臺南市縣縣鄉道公路狀況	七六一	六	西港大港添建	八一五
十四	高雄市縣縣鄉道公路狀況	七六七	七	彰雲大橋暨立體交叉工程	八一六
十五	屏東縣縣鄉道公路狀況	七七〇	八	光復大橋	八一六
十六	臺東縣縣鄉道公路狀況	七七六	九	自強大橋(新西螺大橋)	八一七
十七	花蓮縣縣鄉道公路狀況	七七九	十	忠孝大橋	八二一
十八	澎湖縣縣鄉道公路狀況	七八三	十一	關渡大橋興建及連絡道拓寬	八二二
附錄：臺灣省各縣市公路里程總表(七十二			十二	澎湖縣中正橋、永安橋之重建	八二六
年底)		七八四	十三	高屏大橋新建	八二六
第十三章 公路橋樑隧道修築		七八五	十四	民權大橋暨相關道路工程	八二八
壹 光復後公路橋樑建設		七八五	十五	福和大橋修建與羅斯福路公館圓環高架橋工程	八三〇
一 研訂公路橋樑設計標準規範		七八五	十六	永福橋建築工程	八三一
二 拓寬橋樑工程原則		七八六			

十七 石門水庫長興與阿姆坪建造與坍塌·····	八三二	十四 花蓮縣·····	八七九
十八 二重疏洪道橋（重新大橋）·····	八三三	十五 臺東縣·····	八八二
十九 雲龍鋼拱橋·····	八三六	十六 澎湖縣·····	八八四
二〇 大漢溪橋新建工程·····	八三八	伍 各線公路橋樑擇要概述·····	八八四
叁 嘉義市行善團建造之橋樑·····	八三八	一 省道公路橋樑·····	八八五
肆 光復後修建之主要橋樑（三〇公尺以上者）·····	八四六	二 縣鄉道公路橋樑·····	八八五
一 臺北、基隆市縣·····	八四七	三 超過二〇〇公尺以上橋樑·····	八八六
二 宜蘭縣·····	八五一	四 整建老舊橋六三六座需款二十三億餘元·····	八八六
三 桃園縣·····	八五三	（一）臺北—彰化—楓港（臺一號）公路橋樑概況·····	八八七
四 新竹縣市·····	八五五	（二）臺北—蘇澳—楓港（臺九線）公路橋樑·····	八九三
五 苗栗縣·····	八五七	（三）楓港—安塑（南部濱海公路二四號）橋樑·····	八九八
六 臺中市縣·····	八六〇	（四）臺北—屏東（內陸公路臺三線）橋樑概況·····	九〇〇
七 彰化縣·····	八六二	（五）大溪—宜蘭（北部橫貫公路臺七線）橋樑概略·····	九〇六
八 南投縣·····	八六三	（六）東勢—太魯閣（東西橫貫公路臺八線）橋樑概略·····	九〇八
九 雲林縣·····	八六五	（七）內湖—豐原（尖豐公路臺十三線）橋樑概略·····	九一〇
十 嘉義市縣·····	八六八	（八）關渡—基隆（北部濱海公路臺二線之一段）橋樑概略·····	九一二
十一 臺南市縣·····	八七一		
十二 高雄市縣·····	八七四		
十三 屏東縣·····	八七七		

(九) 關渡—香山(西北部濱海公路臺十五線)橋樑概略.....	九一五
(十) 臺南—高德(南部橫貫公路臺二〇線)橋樑概略.....	九一九
(十一) 荊桐—斗南(臺一甲線公路)橋樑概況.....	九二一
(十二) 臺南—水底寮(西部濱海公路臺十七線之一段)橋樑概略.....	九二二
(十三) 基隆—金瓜石線橋樑概略.....	九二四
(十四) 九份—貢寮(九份—福隆一〇線之一段)橋樑概略.....	九二四
(十五) 竹南—南庄線公路橋樑概略.....	九二五
(十六) 西螺—北港(一四五線)橋樑概況.....	九二六
(十七) 旗山—老濃線橋樑概況.....	九二七
(十八) 臺灣地區重要橋樑(二百公尺以上)調查表.....	九二九
五 鐵公路立體交叉(陸橋)建築.....	九三八
陸 公路隧道.....	九四三

臺灣道路發展史

前言

臺灣道路發展史，可以說是中華民族在臺灣開拓經營發展之一環。先民渡大海，入荒陬，以開草萊，墾拓繁殖，胼手胝足，瀝血流汗，經悠久歲月，慘淡經營，終於建設成爲一個美麗富庶安和利樂之寶島。

臺灣濱海，原爲土著居住地區，後來部份外來種族侵佔，遂向內地山區遷徙。而外來種族及原住海濱土著（今日山胞），於明清期間又爲中國移民同化或遷居山地，北部土著同化尤衆。道路隨人遷徙而開拓變遷，範圍擴大。

臺灣道路之開拓，大概可分爲六個時期：（一）明天啓元年以前爲古代。（二）天啓元年（公元一六二一年）至永曆十五年（公元一六六一年，清順治十八年），爲顏思齊、鄭芝龍、荷蘭人，西班牙人開拓時期。（三）永曆十六年至永曆三十七年（公元一六八三年、康熙二十二年）爲明鄭開拓時期（註）。（四）康熙二十三年（公元一六八四年）至光緒二十一年（公元一八九五年），爲清代開拓時期。（五）光緒二十一年六月至民國三十四年（公元一九四五年）七月，爲日據開拓時期，在此期間，道路之修築變化頗大，架設輕便軌道，行駛臺車，修築鐵路，開闢公路，輸入汽車、自行車，以改善交通。（六）光復以後，拓寬公路，普遍建築鋼筋水泥橋，鋪設瀝清路面，提高公路工程品質。開闢橫貫公路，建築高速公路，過海隧道，高架道路，臺北都會區道路地下工程，均爲鉅大工程，爲修築公路橋樑最多之時期。

光緒十八年（公元一八九二年）至二十年（公元一八九四年）間，爲編臺灣省誌，各縣、州、廳編撰之訪采冊，尙未全部編成，而臺灣被日人佔據。已成者存各縣、州廳檔案中。所幸未被日人摧毀。臺灣光復後，由臺灣銀行經濟研究室派員檢出校訂，先後印行臺灣文獻叢刊，包括翻譯外國人關於臺灣之著述計三〇九種，共五九六冊，均爲史志遊記及採訪冊。臺灣史冊得以保存公佈於世，臺灣銀行經濟研究室厥功最偉。其中府、縣、廳志、採訪冊、姚瑩之東槎紀略、夏獻綸之臺灣輿圖、黃叔璥之臺海使

槎錄，藍鼎元之東征集，郁永河之裨海紀遊，羅大春之臺灣海防並開山日記（民國六十二年印行），為研究臺灣史者常採用之參考書，本書資料亦多參考該叢刊及其他國內外人士之編著。

臺灣人民聚居地名，隨時代而改稱。明鄭時期漢人居住之地稱為坊里，清代改為堡里，土著居住部落稱為社。各里堡（莊）社，又轄不少村莊部落。其里程之計算以府、縣、州、廳治至里堡街距離為原則。連貫計算里程之道路很少，光緒年間漸多。澎湖澳嶼參錯並列。嶼為海中孤島、澳必有社（村、非土著之社），一島分數社，或數小嶼合為一澳，類似國內鄉圖、里、保之組織。

日人據臺後，初仍採用堡里社制，但社之數量大減。光緒三十一年（公元一九〇五年、明治三十八年）臺灣分為二十廳（第六次行政區變更），其中恒春有上下蕃社，臺東有五鄉，鄉之下仍轄社。澎湖分為十二澳，其餘各廳轄下均稱堡里，而地名則殊少變更，民國九年（公元一九二〇年、大正九年）九月一日地方行政區域大改革，將西部十廳改為臺北、新竹、臺中、臺南、高雄五州；東部保留花蓮臺東二廳。州轄下設郡、市。廳轄下設支廳，郡下設街庄；支廳下設區，街庄名稱改變百餘處，以往三個字地名，悉改為二個字，其中不少改以近似音雅字，或取其意易名，或改與原名毫不相關之新名。研究臺灣史者，必須留意此次大改變，否則對所涉及地名，前後失去聯繫，銜接不易，對歷史事件發生時間空間關係難於掌握。

臺灣土著居住地方原稱為社，按種族番語譯成閩南或客家語音，社名所用之漢字亦不盡相同。土著因故他遷，或番漢雜居仍用舊名。清代改變一部地名，如清水鎮民國九年改名清水，原為拍瀑拉平埔族牛罵社，雍正十年（公元一七三二年），清兵討伐大甲番社亂後，改名感恩社。雍正末年（公元一九三〇年前後），漢人購地耕作建村名牛罵新庄。乾隆二十九年（公元一七六四年）形成街市稱牛罵街。其後漢人聚居牛罵社入口處，故名牛罵街頭。彰化縣志作寓黿頭街。同為一個聚居部落數個名號頗多。日據時期又以日語譯番社名，筆者曾將日人繪製理番道路線之地名，洽請多人譯為中文，均不能全譯。惟與今日地名相同者才易譯出。臺灣光復初期，凡具有日式地名，均改為中國式名稱，其後仍陸續改名惟為數不多，地名益形複雜。

本書原則上按時代用地名，並予附註一個新名，如淡水鎮，西班牙人築聖多米尼哥城（Santo Domingo），康熙年間稱為「虎尾」（臺海使槎錄），乾隆年間稱滬尾，道光年間（公元一八三二—一八五〇年），因南岸八里坌積沙，港務轉移至北岸

之滬尾。滬尾街之港口爲澹水港或淡水港。西班牙人稱爲Caoidor。其發軔早於鷄籠，光緒年間，其貿易額幾佔全臺之半。後淡水縣治設於臺北市，因稱臺北爲淡水。滬尾街淡水港，民國九年改稱淡水。本書只用「滬尾」及「淡水」兩名，臺北市則依據原史料列爲「淡水」註「臺北」，或「臺北」註「艋舺」，艋舺民國九年改名萬華。

在今日編纂臺灣道路發展史確有不少困難，在理論上，縱的方面時代宜一貫，互相銜接。橫的方面事宜完整，不可遺漏。但因史籍記載不全，實難做到週全無缺。清初以前，史志對臺澎之記載多與倭寇、流寇、海盜有關事件。道路開拓鮮有記錄，須參考國人雜記及外國人著述，藉以輔助。光復後所編之市縣志，對於道路橋樑建設有記載而不詳，或全無記載者。

明鄭時期，嘉南平原一部份道路可通行牛車（笨車），人行小徑由沿海至山麓。清兵入臺，漢人部份返回內地，道路湮塞。清代修築中，南、北三線道路，文獻僅記其大概，康熙中葉，各地修建橋樑，設置渡船漸多，文獻亦有記載；道路與橋渡關係密切，可推知道路形成或拓開年代。

乾隆以降，北部地區開闢道路多線，由民間出資開築。其中枋橋（板橋）至南靖厝（南靖）線，長十八里，寬五—一五尺爲最寬者，於乾隆二十年（公元一七五五年）由墾首集佃開築，後官方常修補，其餘寬三—五尺者多線。南部民間開闢道路文獻少記載。似因地平坦易於開築之故。

羅漢門道路，清代列爲中路，爲通山地要道。康熙四十年前後（公元一六九九—一七〇三年），漢民始入墾，路極險阻。羅漢門地區，約爲今旗山及內門兩鄉所屬。康熙末年，可單線通行牛車（臺海使槎錄），乾隆中葉，「則爲輦運以時，墾闢漸廣，往來如織」。（海東札記）。道路較前寬大。

日據時期，修建主要道路，有記載拓建年月，使用人力經費情況者，次要路線文獻甚少記載，但日人修築道路可分爲四階段：

一、自佔據臺灣之日起至光緒二十四年（公元一八九八年），修築道路多利用軍隊，經費由國庫開支，修築之公路以軍事爲標的，與後來開發拓殖有關。以期經濟發展。

二、光緒二十四年十月，地方稅制公佈施行，自翌年起築路經費，由人民及政府各負擔一部份，同時規定人民負有被徵集修建道路之義務。利用保甲組織，發動全省民衆獻土，獻土、獻金修築道路，施行多年，築路日益普遍。

三、民國十六年（公元一九二七年），又發動保甲組織拓修公路，酌建橋樑。重點在於開闢改善里堡間道路。

四、民國二十二年（公元一九三三年、昭和八年）起，利用人民組織土木協會，以郡（市、支廳）為單位，責成人民協修道路，以配合指定道路之拓寬改善，人民勞役、捐地、捐款，均折計作為地方投資。

一至二階段為普遍開築道路，三至四階段為拓寬改善道路並建設橋樑，是以一線公路開築至可通行車輛，經過漫長歲月，多利用人民勞力財力而完成。整修各線指定道路由地方政府辦理，修建情形文獻偶有記載。

日據時期，公路修築，經辦機構設冊登記，此類登記冊謂之臺帳，因人而異，並未十分完整。此項資料向不公佈，惟第二次修築蘇花公路（臨海道路），工程進行，所耗人力物力款項等項，編印專冊，以供各界人士參考。道路工程主管機關變更十一次，地方政府亦改組多次，最後一次道路工程由臺灣總督府鑛工局（土木課）總其成。分由州、廳、支廳、郡、市役所主辦工程事宜。當時建築之道路多為泥土路面，建築簡單木橋以便利人民通行，能行駛汽車之路尚少。光復之初，臺灣總督府公路橋樑列冊移交，指定道路條逐線編列，其中有警備理番道路（行人道），火車站前道路，市庄道路則計算其總里程移交，可供參考。而鑛工局編錄之公路橋樑臺帳亦欠完整，故日本投降時公路橋樑清冊，通知各州編報，由總督府彙編。

臺灣總督府各年統計書，關於公路建設多以郡庄里為單位計其長度，橋樑統計其座數及面積，各州廳統計書或要覽，各支廳郡庄要覽更少記或全無。其後指定道路，警備理番道路修築印專書及地圖發行，汽車運輸業漸發達，人民往來範圍擴大，全省公路分佈情形，大眾逐漸明瞭。

光復後，初由臺灣省行政長官公署工礦處公共工程局總管公路工程事務，將公路分為省道、縣道、鄉道三類，市道或併在鄉道內。後依公路法規定市道不屬公路系統，故於五十一年公路普查時，除一部份市區道路劃歸鄉道系統者，併入縣鄉道系統計算外，其餘市道均予剔除，並依公路法增列專用公路一類。

民國三十八年十月公共工程局撤銷，公路工程業務撥歸公路局接管。五十六年七月一日，臺北市改爲院轄市，自五十七年起將臺北市轄內之公路，計二二八·三公里，劃歸該市府工務局接管。六十八年七月一日，高雄市改爲院轄市，自六十九年起將其所轄一八二·四公里道路，劃歸高雄市政府工務局接管。民國五十九年爲建築國道高速公路，成立臺灣區高速公路工程局，六十七年十二月改稱交通部臺灣區高速公路工程局，負責該路改善養護事宜。是則臺灣地區公路工程分由四個機關主管。此外未列入公路管理系統之產業道路，初由公路局、民政廳主管，後撥歸農林廳山地農牧局主管。發展社區建設方案修築之道路，由社會處主管；加速基層建設方案修築之道路由民政廳主管。

產業道路之開闢，自民國五十年開始，至七十三年底其築三、三六四公里，現場執行業務者爲縣市政府、鄉鎮公所及農牧局各地工作處。發展社區道路建設及基層道路建設，執行業務者亦爲縣市政府與鄉鎮公所，可謂爲三位一體，齊頭並進。故績效昭彰，嘉惠廣大羣衆。臺灣區道路建築工程分由臺灣省公路局、臺北、高雄市政府工務局、民政廳、社會處、農林廳山地農牧局、高速公路局等七個機關主管，此外住宅及都市發展局亦負責修築路橋，政出多門，無總其成之機構，修建公路橋樑資料之蒐集益形困難。

清代所建造之橋，日據時期爲何名。今日橋樑，日據時爲何名，除特殊者外，多已難查考。公路旁豎立之里程碑，光復後更換多次。橋之位置多以里程標示，亦有配合地名者有因河川阻塞而廢棄，或因洪水沖去田地而改築橋涵，或因土地重劃而廢棄舊路，添增新路橋者。自民國三十五年（公元一九四六年）起修復、拓寬、加長、改建、添建、新建之橋樑甚多，因橋位置樁號或名稱變更，公路拓寬改善，或起訖點不同，欲將同一公路今昔橋名，對照併列，甚難做到，公路工程基層機構或可達成。

本書關於清代道路里程，不能將人行小徑一併列入。採取下述方式：（一）縣廳州境之距離里程，以其至鄰縣廳州界爲止。（二）縣廳內之里程，以縣廳治至轄內之街爲原則。（三）宜蘭以縣治至堡莊圍爲原則。（四）臺東直隸州爲土著（今日山胞）居住地區，轄今臺東花蓮兩縣，道路里程計算，以廳治（今臺東鎮）距莊社，及社與鄰社之距離爲原則。（五）前後至南北縱貫道路（西、東部幹道）、及前後山橫貫道（東西橫貫道）。（六）橋樑、渡筏與道路有密切關係，則按縣州廳編述。（七）遞鋪（驛站）設置與郵局創辦等項分

別編述。

日據時期路橋之修建，大概分爲：(一)重要道路之修築及文獻有記載者，酌予逐線敘述。(二)指定道路逐線編列。市街庄道路計算其總長度。(三)酌量編列重要公路橋樑。(四)輕便軌道敷設營運。(五)汽車運輸業之創設與營運。(六)汽車及駕駛人管理。(七)其他交通工具，(八)公私營鐵路，光復後鐵路局有詳細資料，逐年刊登於交通年鑑等書或專冊報導本書不再敘述，以編述道路（公路）爲主。

本書略敘中原文化與臺澎之關係。宋、元、明、清四代漢人來臺澎概況。光復後公路橋樑建設，分爲：(一)高速公路建築。(二)新開闢公路。(三)公路改善養護。(四)橋樑修建。(五)產業道路，社區建設、及基層建設修築之道路。(六)公路汽車管理業務範圍擴大，包括汽車檢驗、駕駛人、技工考驗管理、技術員工訓練、交通安全、汽車運輸業輔導管理。(七)公路建設及汽車稅費之征收。此外，如(一)工業區之開發。(二)觀光遊憩地區之開闢。(三)車輛製造工業。(四)汽、機車零組件工業。(五)自行車製造業。(六)輪胎工業，皆與公路橋樑建設有關，亦分別敘述。至於資料之搜集，以至民國七十三、四年爲原則，以後年度亦酌予列入，並評估將來發展趨勢。

汽車運輸業因公路開築改善，經濟繁榮，特別發達，車輛品質提高。客運路線爭取激烈，困擾交通管理當局。臺灣省公路局各運輸處營運路線，自民國六十四年起陸續移轉民營公司接辦。六十九年前後移轉民營或共營尤多。所謂共營、借道、交換行駛、代駛、開行聯營班車，項目增加。臺灣汽車客運公司（公路局運輸部門改設）成立後，仍將路線繼續開放民營，綜計約二千四百公里。西部幹線（臺一線公路）僅約九六公里，尚未被共營或借道行駛（聯營班車不計在內）。且一條或一段公路，准許數家客運業者派車行駛爲數亦不少，其營借道已難劃分。因爭取路線經營權，爭執不休，糾紛迭起。訴願再訴願，以求達到目的。甚至聯合向監察院檢舉交通處長等處理欠當，要求彈劾，企圖翻案，取得權益。省議員在會議廳對罵，損傷政府威信，影響民意代表形象。長途班車及市區公共汽車業營運資料，因之搜集至七十三年至七十四年不等。汽車貨運業、大、小出租汽車業，家數頗多，組織健全者酌情專文敘述。餘採用政府統計資料。

光復後，各縣市修築公路頗多，難於逐線查述其開築、拓寬、改善、鋪設路面之經過，日據時期開築之公路，光復後拓建，新築者合併編列，其中有產業道路原則上不列入公路管理系統；但已有多線改爲省、縣、鄉道路，與廣大民衆生活關係密切。近年公路普查結果，七十二年較七十一年增加二、二六一·二公里，部份產業道路，社區建設及基層建設修築之道路，已編入公路管理系統。

市區道路，非公路管理系統。事實上市區馬路編入公路系統者亦有之。臺北、高雄兩院轄市，貫通郊區之大道及古都臺南市之發展亦酌予編述，以顯示整個臺灣地區道路發展概況。

【註】

明、崇禎十七年（公元一六四四年），李自成陷北京，思宗自縊死。清應吳三桂之請派兵入關，年號稱順治元年。

明福王由崧即位於江左（南京），改元弘光元年（公元一六四五年、清順治二年），次年，清兵克南京，明魯王以海監國於紹興。明唐王聿鍵即位於福州，改元隆武（公元一六四六年、清順治三年），是年唐王被執，明桂王由榔即位於肇慶。

公元一六四七年，清順治四年，明桂王改元永曆，奔桂林。

公元一六六一年，清順治十八年，明永曆十五年、鄭成功進駐臺灣。吳三桂進軍緬甸，緬人執桂王以獻。明朝瓦解。次年，吳三桂殺明桂王。鄭成功、子經嗣。明魯王薨於臺灣。

永曆十七年（公元一六六三年、清康熙二年），滇城計至、鄭經始悉桂王死訊。猶奉朔稱永曆。桂王雖被殺，臺灣仍維持永曆年號，至永曆三十七年（公元一六八三年、清康熙二十二年）七月鄭克塽降清，永曆年號至此終止。明永曆十六年起，只有年號而無實體朝廷組織。明鄭時代，官方民間均沿用永曆年號，臺灣各史志亦如此。如民國七年編成之臺灣通史（連橫著）。臺灣省文獻委員會：民國六十六年四月三十日初版之臺灣史，編寫鄭成功、子、孫三代之史蹟，均採用永曆年號。

第一章 臺灣地理形勢及行政區域沿革

壹、地理位置

臺灣位於福建之東，僅一水之隔，最近處爲一四〇公里。全境由臺灣本島，澎湖列島，及其他附屬島嶼組成。東臨波濤澎湃之太平洋，東北與琉球羣島相近，南與菲律賓羣島僅有巴士海峽之隔，距離約二五〇—二六〇公里之間。本島南北距離三九四公里，東西最寬距離一四五公里，同海南島爲我國東南海防之屏障，均具有經濟戰略價值。

貳、面積及海岸線

臺灣本島與澎湖列島面積，坊間書籍記載不一，但所差不多。依據民國七十二年交通年鑑記載，面積三五、五七四平方公里，平均每平方公里中有公路〇·五四二公里（不包拜臺北、高雄市之省縣鄉道），據民政廳統計七十二年底臺澎地區土地面積三六、〇〇〇平方公里（包括臺灣、澎湖本島、八四屬島，及海埔新生地三八·八平方公里）。

海岸線，依據光復時接管資料，本島長一、二五三·七公尺，屬島三一二·六公里，計共一、五六六·三公里。近來政府大量投資闢建臺中、花蓮、蘇澳、安平、高雄第二港口，基隆等大海港口可泊巨船；又開闢次要商港、漁港、海埔新生地等海岸線長度已大改變。

叁、山 岳

本島高度在五百公尺以上之山地、丘陵、臺地佔全面積百分之四六，可見全境一半是山岳盤互地區，山岳綿延情形如下，對公路建設養護影響頗大。

一 中央山脈從蘇澳南方之島岩角，南迄鵝鑾鼻，長三三〇公里，略呈弧狀，高度在三千公尺以上之高峯有二十八座，此外東西歧出之支脈中，又有十一座，秀姑巒山高三、八三三公尺，爲本脈中最高峯。

二 雪山山脈自臺北縣三貂角，由東北向西南伸延迄於小雪山，其間高峯極多，雪山西名（MT.SILUIA）高三、八八四公尺，爲本脈中之主峯。桃山三、一三二公尺，大霸尖山三、一一一公尺。大雪山三、五二九公尺等高峯外，尙有高峯多座，故雪山附近實呈山稜狀態。

三 玉山山脈自大甲溪南岸之登姑大山起，南至屏東平原北方之月光山，旗尾山等，其脈始盡，長三百公里，但因北部地殼運動，已不相連續。玉山主峯，西名莫理遜峯（MT.MORRISON），高三、九五〇公尺，（臺灣省民政統計第十三期記載高三、九九七公尺。民國七十三年六月，民政廳編印）。

四 臺東海岸山脈此山脈均屬丘陵地區，高度在一千公尺以下。

肆、河 流

臺灣河流短促，上游多發源於中央、雪山、玉山山脈，西部河流較長，泥沙淤積，河床日高，每遇大水，氾濫成災，茲將主要河流長度列於附表。

臺灣地區主要河流長度及其流域面積

河流名稱	支流	發源地	流經縣市	出海地	流域面積 (平方公里)	長度 (公里)
蘭陽溪	主流	南湖北山	宜蘭縣	壯圍鄉、五結鄉	九六五·四六	七三·〇六
羅東溪	支流	大元山	〃	〃	一二三·九五	二〇·〇〇
淡水河	主流	品田山	臺北縣市、桃園縣、陽明山	淡水鎮、八里鄉	二、七二五·八二	一五八·七〇
基隆河	支流	姜子寮山	臺北縣市	〃	五〇一·四四	八六·九六
新店流	支流	三角崙山、阿玉山	〃	〃	九一九·五一	八二·六〇
頭前溪	主流	霞喀羅大山	新竹縣	新竹市	五六九·九七	六三·四〇
油羅溪	支流	霞山	〃	竹北鄉	一七六·三〇	二六·〇〇
後龍溪	主流	鹿陽大山	苗栗縣	後龍鎮	五三六·五九	五八·三〇
大安溪	主流	大壩尖山	苗栗、臺中縣	大甲鎮、大安鄉	七五八·四七	九五·七六
大甲溪	主流	南湖東山	臺中縣	清水鎮、大安鄉	一、二三五·七三	一二四·二〇
烏溪	主流	合歡山	臺中、彰化、南投縣	龍井鄉、伸港鄉	二、〇二五·六〇	一一九·一三
貓羅溪	支流	集集大山、雙釜山	〃	〃	三六五·四七	三一·五〇
濁水溪	主流	合歡山	南投、彰化、雲林縣	大城鄉、麥寮鄉	三、一五五·二一	一八六·四〇
清水溪	支流	塔山、到交山	南投、雲林、嘉義縣	〃	四一三·三九	五一·三四
北港溪	主流	劉菜園	雲林、嘉義縣	湖口鄉、石東鄉	六四五·二一	八二·〇〇
朴子溪	主流	芋菜坑	嘉義縣	石東鄉	四〇〇·四四	七五·六七
八掌溪	主流	奮起湖	嘉義、臺南縣	布袋鎮、北門鄉	四七四·七四	八〇·八六
急水溪	主流	白水溪	臺南縣	北門鄉	三七八·七七	六五·〇〇
曾文溪	主流	萬歲山	臺南縣、嘉義市	臺南市、七股鄉	一、一七八·六四	一三八·四七

二仁溪	高屏溪	旗山溪	隘寮溪	武洛溪	林邊溪	力力溪	卑南溪	鹿野溪	鹿寮溪	秀姑巒溪	富源溪	紅葉溪	豐坪溪	卓溪	樂樂溪	花蓮溪	木瓜溪	豐壽溪	萬里溪	馬鞍山	光復溪
主流	主流	支流	支流	支流	主流	支流	主流	支流	支流	主流	支流	支流	支流	支流	支流	主流	支流	支流	支流	支流	支流
山豬湖	玉山	玉山	北大武山、歡喜山	大母母山	南大武山	大樹林山	關山	呂禮山出雲山	白松山	崙天山	龍大崩山	虎頭山	丹大山	卓溪山、玉里山	馬郡拉斯山、三叉山	拔子山	能高越山	白石山	白石山	丹大山	拔子山
臺南縣市、高雄縣	高雄、屏東縣	高雄、屏東縣	高雄、屏東縣	屏東縣	屏東縣	屏東縣	臺東縣	臺東縣	臺東縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣	花蓮縣
臺南市、茄萣鄉	新園鄉、園林鄉	新園鄉、園林鄉	新園鄉、園林鄉	新園鄉、園林鄉	林邊鄉、佳冬鄉	林邊鄉、佳冬鄉	臺東市	臺東市	臺東市	豐濱鄉	豐濱鄉	豐濱鄉	豐濱鄉	豐濱鄉	豐濱鄉	壽豐鄉、吉安鄉	壽豐鄉、吉安鄉	壽豐鄉、吉安鄉	壽豐鄉、吉安鄉	壽豐鄉、吉安鄉	壽豐鄉、吉安鄉
三五〇・〇四	三、二五六・八五	八二三・〇九	六二二・二三	一二九・〇〇	三六四・九七	一六八・五九	一、六〇三・二一	五一五・四五	一四三・一二	一、七九〇・四六	一七八・二九	六六・九六	三三七・六〇	二五・五五	六四八・五〇	一、五〇七・〇九	四六八・二一	二七五・九二	二六四・三九	一六一・八〇	五三・九〇
六五・一六	一七一・〇〇	一一六・八五	六八・五〇	三四・〇〇	四二・一九	二五・〇〇	八四・三五	七二・一五	六二・九〇	八一・一五	二七・九〇	一六・七七	三七・六〇	七・〇〇	五三・七六	五七・二八	四一・七八	三六・五四	五三・三一	三八・五八	一五・〇〇

【資料來源】：臺灣省民政統計第十三期，民政廳七十三年六月編印。根據臺灣省建設統計資料彙編。

【註】

依據臺灣省民政統計第十期刊載：臺灣地區總面積原爲三五、九六一平方公里，近年開發海埔新生地三九平方公里。七十二年已增爲三六、〇〇〇平方公里。（公里以下不計）。其中臺北市二七二平方公里。高雄市一五六平方公里，臺灣省三五、五七四平方公里。

伍、土 壤

臺灣土壤，因受地質、地形、氣候、自然及人力環境影響，變化相當複雜，大致分爲：高山腐殖土、灰化土壤、水成土、鹽土、紅壤、黃壤、新生土（幼年土壤）等。高山峻嶺，外層土壤至爲淺薄，而平原地帶則日見增厚，海拔一千五百至三千公尺間之灰化黃壤與灰棕壤，較一千五百公尺以下之黃壤與微紅色土壤爲淺薄，二百公尺高之臺地，紅色化土層則較五百公尺至一千五百公尺之間的增厚甚多。就地區而言，臺灣北部以黃壤、水稻土、及灰化紅壤爲主，東南端以水稻土、準紅壤、及沖積土爲主，東部宜蘭至臺東一帶以石積、沖積、及水稻土爲主，宜蘭平原二結以上，是沖積扇，以下是三角洲，地理學上稱做三角洲扇狀地（DELTA TAN）。

臺灣土壤多從岩石崩碎後，積年累月，遞次風化形成，由淺海沉積而成者較少，地層含各類岩石時代較新，凝結不堅實，容易坍方，爲主要原因。東部沿海成功一帶，受海浪沖擊土壤有流失現象。西部沙灘則略有延伸，現政府開發海埔新生地，增加土地利用價值。

陸、平原及盆地

臺灣大部份爲山岳盤綿，丘陵地區，平原盆地狹小與零散，爲自然之勢，約可分爲：（一）臺北盆地，面積約二〇〇方公里，臺北市坐落盆地之中。（二）臺中盆地，面積約三七〇方公里，臺中市在其中央。（三）嘉南平原，北起彰化南至高雄，長約一八〇公里，面積約四、五五〇方公里。（四）屏東平原，以屏東市爲中心，南北長約五〇公里，東西寬二五公里，面積一、一六〇方公里。（五）宜

蘭平原，面積約三二〇方公里。(內臺東、花蓮縱谷平原，介於中央山脈與臺東海岸山脈之間，為一大地塹，南北長約一五〇公里，平均寬度則不足五公里。

柒、雨量與颱風

雨重豐沛，全年平均，除臺東、新竹較稀外，其餘各地，年雨量均在一、七五〇公厘以上。其分佈以北部至南部近山地帶最多。東西兩面大部份區域，雨量均在一、七五〇至二、〇〇〇公厘之間。東西海岸，因地勢低平，年雨量在一、七五〇公厘以下。澎湖雨量最少，年量約一、〇〇〇公厘左右。每年五至十月間，為颱風季節，其來臨之時，拔樹毀屋，風雨成災，鐵路橋樑堤防，常被沖毀流失。

捌、人口

臺灣人民，百分之九十，為我國各族移來者，其次為土著（今日山胞）。光復後，國民政府於三十五年一月十二日，正式宣佈，臺灣人民（漢族及土著）原為我國國民，以受日侵略致喪失國籍。茲國土重光，其原有我國國籍人民，自民國三十四年（公元一九四五年）十二月二十五日起，一律恢復我國國籍，至是，受日人奴役五十一年之臺胞，乃復歸宗祖國。

民國三十七年（公元一九四八年）全省人口共六、二七四、九五八人，其中漢族五、六七六、三十一人。高山族二二四、〇八〇人。各省旅臺人士五一、八八五人。日僑三一九、八〇八人。外僑二、八七四人。漢人福建省籍者約四百五十萬人，廣東籍者約九十萬人，後日僑陸續遣送返日，留居不多（據臺灣民政第一輯）。

民國七十年（公元一九八一年），臺灣區人口一八、一三五、五〇八人。人口密度，每平方公里五〇三・七四人。以耕地面積計算，每平方公里達二、〇一四・九人。出生率千分之二二・九七。民國七十四年六月底止，總人口一九、一一三、〇九三人，一至六月平均粗出生率千分之一七・五四。粗死亡率為千分之五・〇一，人口自然增加率為千分之十二・五四。結婚率及離婚

率分別爲千分之九・四二及一・〇七。與七十三年同期比較，除粗死亡率及離婚率略微上升外，其餘均呈下降趨勢。（據七十四年十二月一日，各報刊登內政部發表戶籍登記資料）。

明鄭時期，清代，日據時期，及光復後地方行政區域之沿革列於下表：

明鄭時期和清代臺灣地區行政區域沿革表

一府二縣	東 都 承 天 府	天興縣	萬年縣	明 鄭 時 期	永曆十五年 公元一六六一年
一府二州	東 寧 承 天 府	天興縣	萬年州	時 期	永曆十八年 公元一六六四年
一府三縣	隸 福 建 省 之 一 部	臺 灣 府	臺 灣 縣	清 代	康熙二十三年 公元一六八四年
一府四縣二廳	隸 福 建 省 之 一 部	臺 灣 府	臺 灣 縣	第二次	雍正元年 公元一七二三年
一府四縣三廳	隸 福 建 省 之 一 部	臺 灣 府	臺 灣 縣	第三次	嘉慶十七年 公元一八二二年
二府八縣四廳	隸 福 建 省 之 一 部	臺 灣 府	臺 灣 縣	第四次	光緒元年 公元一八七五年
三府十一縣四廳	隸 福 建 省 之 一 部	臺 灣 府	臺 灣 縣	第五次	光緒十三年 公元一八八七年

永曆十五年爲清順治十八年，永曆十八年爲清康熙三年。永曆三十七年爲清康熙二十三年，明鄭亡。

日據時期臺灣地區行政區域沿革表

日	據	時	期
第一次改革	第二次改革	第三次改革	第四次改革
第二次改革	第三次改革	第四次改革	第五次改革
第三次改革	第四次改革	第五次改革	第六次改革
第四次改革	第五次改革	第六次改革	第七次改革
第五次改革	第六次改革	第七次改革	第八次改革
第六次改革	第七次改革	第八次改革	第九次改革
第七次改革	第八次改革	第九次改革	
第八次改革	第九次改革		
第九次改革			
第十次改革			
第十一次改革			
第十二次改革			
第十三次改革			
第十四次改革			
第十五次改革			
第十六次改革			
第十七次改革			
第十八次改革			
第十九次改革			
第二十次改革			
第二十一次改革			
第二十二次改革			
第二十三次改革			
第二十四次改革			
第二十五次改革			
第二十六次改革			
第二十七次改革			
第二十八次改革			
第二十九次改革			
第三十次改革			
第三十一次改革			
第三十二次改革			
第三十三次改革			
第三十四次改革			
第三十五次改革			
第三十六次改革			
第三十七次改革			
第三十八次改革			
第三十九次改革			
第四十次改革			
第四十一次改革			
第四十二次改革			
第四十三次改革			
第四十四次改革			
第四十五次改革			
第四十六次改革			
第四十七次改革			
第四十八次改革			
第四十九次改革			
第五十次改革			
第五十一次改革			
第五十二次改革			
第五十三次改革			
第五十四次改革			
第五十五次改革			
第五十六次改革			
第五十七次改革			
第五十八次改革			
第五十九次改革			
第六十次改革			
第六十一次改革			
第六十二次改革			
第六十三次改革			
第六十四次改革			
第六十五次改革			
第六十六次改革			
第六十七次改革			
第六十八次改革			
第六十九次改革			
第七十次改革			
第七十一次改革			
第七十二次改革			
第七十三次改革			
第七十四次改革			
第七十五次改革			
第七十六次改革			
第七十七次改革			
第七十八次改革			
第七十九次改革			
第八十次改革			
第八十一次改革			
第八十二次改革			
第八十三次改革			
第八十四次改革			
第八十五次改革			
第八十六次改革			
第八十七次改革			
第八十八次改革			
第八十九次改革			
第九十次改革			
第九十一次改革			
第九十二次改革			
第九十三次改革			
第九十四次改革			
第九十五次改革			
第九十六次改革			
第九十七次改革			
第九十八次改革			
第九十九次改革			
第一百次改革			

臺灣省行政長官公署（民國三十四年十月二十五日成立）

三、臺灣省行政長官公署組織條例中華民國三十四年九月二十日國民政府公布。

四、接收初期，暫維舊制，設五州、三廳、十市。

臺灣省政府
民國三十六年五月十六日改組成立

[illegible]

【說明】

- (一) 民國三十六年五月十六日起公署改為臺灣省政府。
 - (二) 臺北市政府自五十六年七月一日起改為院轄市。
 - (三) 高雄市政府民國六十八年七月一日公佈改為院轄市。
 - (四) 民國七十一年（公元一九八二年）七月一日起，增設新竹、嘉義兩省轄市，仍保留新竹、嘉義兩縣。
 - (五) 陽明山管理局，民國五十七年七月一日起改隸臺北市政府，轄區政務由市府授權管理局辦理。民國六十三年改稱臺北市陽明山管理局，市府收回授權制。六十六年一月改為管理處，隸屬民政局。六十九年十一月一日撤銷組織。
 - (六) 梨山風景特定區管理所 民國五十六年七月，成立「梨山地區建設委員會」，隸屬臺灣省政府民政廳，辦理風景區及都市計畫建設管理等事項。民國六十二年七月一日改制為「梨山建設管理局」，由省府直接指揮督導，辦理該地區內之建設及行政管理事項。轄區以臺中縣和平鄉所轄之梨山、平等、博愛三村為範圍，包括青山、德基、佳陽、福壽山、梨山、松茂、環山、志良、武陵、勝光等地。
- 民國七十年三月一日，將管理局改制為「桑山風景特定區管理所」，隸屬於省府交通處。

第二章 臺灣之道路

壹、宋元時代之臺灣

臺灣四面環海，地形狹長，中爲高山峻嶺阻隔，東西有盆地平原。河川短促，水流湍急。交通雖困難，然人行小徑，自古已有之。迨進入農業社會，爲運輸需要。主要道路逐漸拓寬，以便通行牛馬車，但此類道路在明末清初爲數尙少。始於嘉南平原地區。

臺灣爲中原文化流傳之地，道路之開發與中華民族關係密切。史前龍山文化，早於四千年以前已傳入臺灣。苗栗以南，迄高屏溪以北，均發現中期龍山文化層。按龍山文化，起源山東省歷城縣龍山鎮而得名，沿海南下浙江之良渚，福建之武平，均有發現。由東南沿消渡臺，有人類居住必有道路。

公元前一〇九年，即漢武帝元封二年，遣一艦隊運載五萬軍隊，橫渡渤海代高麗，次年平定置爲四郡。公元初幾個世紀起，我國爲大海軍國，船舶航行於中國沿海與日本海之間，商人由南方海岸出發，直往日本。漢武帝元朔元年（公元前一二八年），東夷歲君內屬，置蒼海郡，東夷似爲今日之琉球（沖繩）。漢代沿海居民可能已往來臺灣。

漢末三國以降，中原擾攘，文化向邊陲擴散發展。據三國志孫權傳載：黃龍二年（公元二三〇年）春正月，遣將衛溫、諸葛直將甲士萬人，浮海征夷州及亶洲！但得夷州數千人還。據沈瑩作臨海水土志，對夷州方位、地形、氣候、居民、物產、習俗，均有詳盡敘述。爲考證夷州即臺灣之別各爲有力之證據，（沈瑩之資料，見太平御覽卷七百八十東夷條），爲中國政府經略臺灣之始。

隋代經略夷洲（流求），兩次和平招降不成，煬帝大業六年（公元六一〇年），遣派武賁郎將陳稜、朝散大夫張鎮大舉征伐流求，募有南海諸國人從行，其中有崑崙人能解流求人語，擔任通譯，宣布來意，令其降服，酋長（國王）拒絕，經過二場戰鬪

，斬大小王，俘男女數千人大批軍實。

隋書所言流求人之生活、習慣、物產、器物等，多與臺灣舊籍所載之番俗相同。

據閩海贈言陳學伊淪西夷記：「聞之，澎湖在宋時，編戶甚繁」。所謂編戶，乃指官府列入戶口名冊之君民而言，是宋朝政治力量已到達之明證。據南宋趙汝适諸蕃志；及元代汪大淵島夷誌略，均謂當時澎湖隸晉江縣。南宋之時，有在澎湖屯兵戍守之事。樓鑰攻媿集汪大猷行狀云：「乾道七年（孝宗、公元一一七一年）四月，起知泉州。郡寔瀕海，中有沙洲數萬頃，號平湖（澎湖）。忽爲島夷號毗舍耶者奄至，盡刈所種。初則每遇南風，遣伐爲備，更迭勞擾。公卽其地，造屋二百間，遣將分屯，軍民以爲便，不致犯境」。時泉州番舶輻輳，爲一大商港。閩南居民處此環境，乃或商或漁，泛海謀生。臺、澎爲閩南近地，必當及之。逐形成宋、元兩代渡臺漢人漸衆，道路隨之增加。北港爲互市港口，故史籍有稱臺灣爲北港。宋錢在臺發現者，有太平、至道、天禧、天祐年號。太平至天祐末年爲公元九七六至一〇九二年。澎湖宋代收入中國版圖，屯兵戍守。

元代稱臺灣爲瑠球，在南海之東，漳、泉、福、與四州界內。澎湖諸島與瑠球相對，亦素不通，天氣清明時，望之隱約若煙霧；其遠不知幾千里也。西、南、北岸皆水，至澎湖漸低。近瑠求，則謂之落漈，漈者，水趨下而不回也。凡西岸海舟到澎湖已下，遇颶風發作，漂流落漈，回者百一，（據元史，外國列傳瑠球條記載），以上記載，明確指出臺灣位置。與宋史，諸蕃志混言在泉州之東者，不可同日而語。況謂在四州界內，視臺灣爲我國版圖，落漈之險，爲大陸至臺灣之險途，可以證明，元代漁、商人等，對臺灣之環境，較上代更明瞭。所謂「亦素不通」，實非一般商、漁之不至，乃指政力不及。

元初對海外經略，非常積極，一再用兵占城、爪哇、日本。對近海之臺灣，自不能無動於衷，臺灣不知臣服者，以其缺乏有力量之領導人，不能形成一小國，各族散居，互市交易，道路拓開自然增加。元世祖不明瞭臺灣實況，致至元二十九年（公元一二九二年）三月，以海船副萬戶楊祥統兵六千討之；實未至達瑠球而返，（據元史世祖本紀）。此爲元朝第一次征臺。

成宗元貞三年，亦卽大德元年（公元一二九七年），福建平章政事高興言：「今日立省（中書省）泉州，距瑠球爲近，可伺其消息；或宜招宜伐，不必他調兵力，興請就近試之」，九月，高興遣省都鎮撫張浩，新軍萬戶張進赴瑠求國，禽生口，一百三

十餘人。大德二年正月，遣所俘瑠球人歸，諭其國使之效順。（據元史成宗本紀）。此次征伐，發動者爲平章政事高興，是役爲遣兵窺伺性質。惟可注意者，其不憚遷行中書省於泉州，以便偵探臺灣。此項偵諜人員，當爲居臺之國人爲之。

順帝至正九年（公元一三四九年），南昌人汪大淵爲海上旅行家，曾附海舶，親來臺灣，於其所著島夷誌略琉求條，概略記之：「水無舟楫，以筏濟之。男子，婦女拳髮，以花布爲衫。……知番主酋長之尊，有父子骨肉之義。他國之人，倘有所犯，則生割其內以啖之，取其頭懸木竿。地產沙金，黃豆、黍子、琉璜、黃蠟、鹿、豹、麝皮，貿易之貨，用土珠、瑪瑙、金珠、粗碗，處州（今浙江麗水縣東南）磁器之屬，海外諸國，蓋由此始」。以上所記事物，均可以明清兩廟舊籍中徵之。所稱貿易之貨，如土珠、瑪瑙、粗磁之類，亦可由今日史前遺址見之。尤堪注意者，爲「海外諸國，蓋由此始」，近代一般學者據以論斷，臺灣已爲航行東、南洋之起點商埠。編者認爲當時臺灣無修造船設備，決非起點站，或爲中途轉運站。由大陸南航呂宋，南洋羣島，東至琉球（沖繩）、日本必經之途。如此，則通航船隻增多，漢民遷居，亡命之徒寄跡，勢所必然。可惜島上居民，無強有力之領導者，不與中國聯繫，構成宗主藩屬關係，而受外來勢力欺侮。

德人，里斯（Ludwing Riess）著臺灣島史有云：「在歐洲人到 Malala（馬六甲）海峽以東以前，是臺灣和琉球羣最幸福時期。當時這些島，不但是中國和日本之間的商業中心，而且也是到暹羅、婆羅洲、菲律賓乃至馬六甲爲止的商業中心，由於琉球羣島之商業發達，小琉球（臺灣）的世界地位也改變了，交通頻繁商業發達。可惜島上的種族都很懦弱，所以給日本和中國海盜造機會，大規模肆虐作惡。北端的鷄籠港，成爲海盜的安全逃避所。從十六世紀初期起，他們從這裏去劫掠商船將搶到貨物運大琉球或日本市場，冒充正當商人出售」。（據臺灣銀行印行，臺灣經濟史三集、臺灣島史，周學普翻譯）。

按倭寇爲患歷時已久，元末明初復熾。明太祖洪武二〇年（公元一三八七年），命周德興築濱海城備倭，其猖獗情形可想見。江、浙、閩省沿海受禍尤烈，非僅劫掠商船而已，（公元一六〇一年爲明神宗萬曆二十九年）。琉球（沖繩）早於公元前一二八年漢武帝年間，列入中國版圖，置蒼海郡。其後，亦多次冊封爲藩屬；但地狹小，物產不豐富，難構成爲商業中心，僅可做中途站。

【註】

一、尚書夏書禹貢：「淮海惟揚……島夷卉服，厥篚織貝，厥包橘柚錫貢。沿於江海，遠於淮泗」。島夷雖是泛指沿海居民而言，部份學者認為所載「揚丹之域」係指今日之臺灣。康熙三十三年高拱乾修臺灣府志，四十九年周元文重修臺灣府志，乾隆六年劉良璧重修福建臺灣府志等皆持此說。所謂卉服是蔬質服裝，篚為竹器之一種，織貝為以貝製品綴繫於衣上，均與古代山胞生活情況相同，以土產橘柚為貢品。尚書為中國最早之史書。臺灣屬閩省，而福建為禹貢揚丹之域，雖然夏代行政力量未必遠及臺灣，但當時中國大陸之龍山文化早已傳入臺灣，則為考古學上已經證明之事實。

二、舊石器時代文化，由臺灣大學考古人類學及地質學系合組八仙洞考古隊，於民國五十八年一月四日，果於該處發現舊石器文化，因地屬臺東縣長濱鄉；乃由李濟之博士命名為長濱文化。此次考古領率人為宋文薰、林朝榮兩教授。此次掘出：(一)粗石製器。(二)細石製器，器形較小，最大者長徑不過八公分，有邊刃刮削器、尖器、刀形器等，以其石質堅硬，可為製造角骨器之用，共得數百件。(三)骨角器，一一四件，共石、骨角三千餘件，出土於潮音洞之粗石製器竟達二千餘件。據考證，潮音洞為最晚，長濱文化，所歷全部年代，約距今五千年之前至一萬五千年之間。

長濱文化人，以其所用粗造打製器，故生活尚有狩獵及採集食物階段。比至晚期，有骨角器之出土，用為漁撈工具，遺址中又有木炭之發現，於時已知取火熟食。至於長濱文化人之來源，由其器形特質觀察，其祖籍即吾國大陸。當更新世末期，臺灣與大陸尚連為一體，而舊石器人類，乃由華南進入臺灣地區，（據民國五十八年宋文薰教授長濱文化簡報）。

三、新石器時代文化，臺灣新石器時代文化之研究，約有八十年之歷史，發現遺址多處，光復後，曾選擇遺址作有計畫之發掘，以現在調查經驗，凡山崖水濱，宜人類居住之所，殆可能有遺址之存在，其時人類蕃衍分佈之狀況。可異窺其一端。

新石器時代文化層，據近年考古家之研究，其年代略有不同：

(一) 早期繩紋陶文化層，分佈頗為普遍，臺灣本島各部殆皆有之，以陶器表面印有繩紋之花紋為其特徵，乃臺灣最古老之新文化層，其存在期之下限，約在公元前二千二百年之前，以現在計起，則約在四千二百年之前，其上限始於何時？至今未明。繩紋陶文化人之來源，昔日人鹿野忠雄及宋文薰氏，均謂係經由我國大陸傳來，林榮榮氏推測今太耶魯族山胞可能為繩紋陶文化人之後裔。

(二) 中期圓山文化層，因遺址在臺北市圓山而得名，陶器則以粗沙紅褐色刺紋陶片及彩陶，與粗鬆紅褐色厚型方格印紋陶片為其特徵。石器則有肩鏟形器，段石鏟，匙形石斧等器為其特徵，據宋文薰、林朝榮氏研究，其歷年代，相當久遠，上限接繩紋陶文化，約在四千年之前，下限意在一千二百年前。

臺北縣文獻委員會於民國五十一年，發掘大坌坑遺址，於圓山文化層中，發現商代兩翼長脊青銅鏃一件，其由大陸傳入確實年代，雖不易考知，但據「臺北八里坌史前遺址之發掘」一文作著劉斌雄氏研究認為，其為西周至西漢之間，此為華夏文化遺物見諸臺灣之始，可以證明，我國文化

，遠在上古，秦、漢之際流傳入臺。

圓山文化之來源，論說不一。一般學者多認為，以圓山文化陶器之基本造型，及段石鑿之出現，實與我國東南沿海區之龍山形成期之文化要素相似，謂圓山層之史前文化，乃來自我國東南沿海。

四、臺灣島史 德人 Ludwig Riess 著，關於琉球，臺灣有下列解說：(1)中國人在古代公元六〇〇—一三六二年（隋文帝十年至元朝順帝至正二三年），以琉球名義包括現在琉球列島與臺灣。(2)中國人在十七世紀之初，相信臺灣及琉球列島為同一種人所居住。(3)中國人在琉球名稱中不包括臺灣西部與北部海岸及鄰近之澎湖羣島，而包括琉球列島。他們在六〇〇年前發現一種人類，從北方諸島來者，此種人尚知何島殘留之住民關係，而自稱為琉球或類似之地方人（編者按我國學者研斷臺灣原始住民，由大陸來者）。(4)十四世紀末葉中國文獻中記載小琉球即臺灣，琉球（即羣島）之間，方有顯明之區分。

五、漢光武帝中元二年（公元五七年），倭國遣使入貢，為日本與我國正式交通之始。

貳、明代治理澎湖

宋、元時代，臺灣商業發達，為中國大陸、日本，與呂宋、暹羅……等地貨物轉運交易站。但早期中國大陸移民，被文化落後之馬來移民殘殺，或遷逃山地居住。此批新來移民，陸續由南方進入臺灣，為無組織之野蠻，無強有力之種族或個人，能統治全體或大部份馬來人，組成團體或政府，故入侵以來無進步。此類情況，想必中國行商漁民透露其所屬轄區官員知悉。我國歷朝，對番屬無佔領其土地野心，只期其朝貢，拜為宗主，受封而已。臺灣無領導人物，其後，國內移民漸多，明代仍無納入版圖之意，任由海盜做為巢穴。澎湖位近閩粵，無森林峻嶺，一片綠海曠野，情況易明，故捨臺灣守澎湖，以為上策，實重大錯誤。

明初沿用元制，於澎湖設巡檢司；時倭寇及海盜為患，島上無守軍，為盜賊補給糧食處所。故明廷計劃拆舍遷民虛地之舉，與南澳、大登、小登諸島同時辦理。此項措施勞民傷財，與預期效果相反。良民去，寇盜續踪而來，逍遙海外，無所顧慮。以此為根據地，搶掠我國濱海各省，閩、蘇、浙三省受害尤烈。時閩耕地墾盡，且苦徭役，生計困難，向海外謀求發展，澎、臺地近閩，而逃往其地以泉、漳州民衆居多。

流寇林道乾於嘉靖四十二年（公元一五六二年），遁入臺灣。萬曆元年（公元一五七三年），又勾結倭寇竄據澎湖。道乾入臺，跡遍各港口，活動地區之廣大，實空前所未有，對臺灣之開發影響殊鉅。曾踞蘇澳數月之久。

福建海盜林鳳（即林鳳鳴，又名林鳳梧），萬曆二年（公元一五七四年）十月。自澎湖竄臺灣（東番）魷港（今人推斷在布袋鎮好美里虎尾寮），率衆萬人，盤據年餘之久，其勢力之大可以想見。官軍諭漁民劉以道招東番合剿，足徵當時居臺漢人，已有左右土番之力量。居臺之漢人爲數已多。萬人聚居一隅，每日所耗糧糈爲數鉅大。當時臺灣西南平原地區可能已有牛車行駛，以應運輸需要，農業亦發達。

萬曆三年十一月，海盜林鳳復犯閩、粵，而留船於魷港爲窟宅。（魷港一般文獻多謂爲北港）

自嘉靖以降，海寇坐大，明廷有感海禁困民，迫其鋌而走險，政策不妥，漸有開禁之議。隆慶元年（公元一五六七年），發出海船證一五〇張，准販東西兩洋。萬曆十七年（公元一五八九年），准許船隻往鷄籠、淡水捕魚，比照廣東、福寧、北港等港例，發給船證不加限制。於是渡臺墾殖漢人較前增加，道路隨墾殖而開闢亦漸多。

叁、顏鄭開拓臺灣

顏思齊、鄭芝龍入臺之年，史籍記載不同，多謂爲天啓元年（公元一六二一年）。據北港一帶，築寨以居，鎮撫土番，後分十寨以自保。芝龍昆仲，漳泉無業游民，先後到臺，爲數三千餘人。天啓五年（公元一六二五年）顏思齊病死於諸羅山（今嘉義縣）。是年十二月，衆推鄭芝龍（鄭成功之父）爲首領。天啓六年二（分盡諸軍，立先鋒、左、右軍、衝鋒、後衛、游哨、參謀等名號。三月攻金廈，四月掠粵東，行軍有紀，所至施小惠以聯絡民心。「聚艇數百，聚徒數萬……禮賢下士，劫富而濟貧。來者不拒，而去者不追。故官不憂盜而憂民，民不畏官而畏賊；賊不任怨而任德。一人作賊，一家自喜無恙。一姓從賊，一方可保無虞！」（顏繼祖疏參總兵俞咨臬文）。

天啓七年（公元一六二七年）正月，芝龍進犯漳浦縣舊鎮，繼而據廈門，威名大震南海。七月芝龍降明，授海防游擊。其降

明時，據臺灣外記，初僅卒衆八百名，船十二艘，一部份重要部屬均未隨行，餘衆留臺應尚有多人。時荷人據臺南（大員），亦招徠漢人墾植，故相安無事。相傳崇禎間，閩大旱，芝龍招餓民數萬運載臺灣墾荒就食。

芝龍據臺，開闢道路，文獻無記載。推測其墾區，約在北港溪以北，東至諸羅山麓。芝龍降清，成功率領一部份官兵駐閩南，仍與據臺荷人聯繫，獨霸海上航運，以籌軍需。芝龍留臺舊部墾拓範圍亦逐漸大，成功雖住閩，而其勢力仍可遠及臺灣。（成功爲芝龍子，未降清）。

【註】

明太祖洪武實錄：洪武二十年，湯和與周德興奉命同時巡沿海，以湯和巡視浙江，周德興巡視福建；且時虛地邊民之事，不止澎湖一地；而南澳與大登、小登諸島，均同時舉行，俱在洪武二十年，主其事者乃周德興，非湯和也。顧祖禹讀史方輿紀要，黃叔璥臺海使槎錄謂遷民於洪武五年，誤。

肆、荷蘭人入侵澎湖竊據臺灣

萬曆三十二年（公元一六〇四年）七月十二日（公元八月七日），荷蘭人登陸澎湖，時值守兵撤汎，島上無兵防守，如入無人之境。伐木築屋，爲久居計。福建巡撫徐學聚禁國人下海，犯者誅。由於接濟路窮，又聞明官兵將以火攻，荷蘭人遂於是年十月二十五日撤退，爲荷人侵我國之始。

天啓二年（公元一六二二年）六月四日（公元七月十一日），荷蘭提督雷爾生（Cornelis Reyerson），於澎湖媽宮港登陸，亦因值守兵撤汎，無何抵抗。聞臺灣港良好，是月二十日（公元七月二十七日），雷爾生率艦二艘，以我國漁民爲嚮導，前往臺灣調查港灣，未發現所期望之良港。遂於澎湖築城爲久據計（據巴達維亞城日記）。掠奪漁船六百餘艘，捕捉中國人，每二人縛一起，做築城苦工，日給食米半磅，虐待致死者一千三百餘人。更將勞役一千四、五百人，分批運往巴達維亞，賣爲奴隸，途中病者投於海中，生至目的地者，僅及半數，或謂僅一三七人（據德人 Ludwig Riess 臺灣島史）。

天啓三年（公元一六二三年），荷人復派兵來臺，於大員（安平，Taiwan）港口建築竹砦，駐兵一一六人，以防土人攻擊。天啓四年春，明軍攻澎湖勢急，荷人兵力不足，將駐臺荷兵調澎湖，破壞竹砦。

天啓四年六月十五日，明軍誓師進擊，擁衆萬人，兵船二百隻。而荷軍僅九百餘名，且多病傷，勢已岌岌可危，衆寡懸殊，荷人勢窘，七月十一日，乃豎白旗示降。十三日，荷人拆城，乘艦十三艘東去臺灣。

據荷人巴達維亞城日記，荷人撤退澎湖來臺灣，清廷允其與吾國商船於臺灣及巴達維亞二港通商貿易，許可其居留臺灣之意。顧祖禹讀史方輿記要卷九十九：「總兵俞咨臯者，用間移紅夷於北港（臺灣）；乃復得澎湖」句。是則以臺灣爲撤退澎湖之交換條件，我國文獻亦有記載，應非虛構。

荷人於天啓四年進佔大員（今安平），遜克（Martinus Sonck）爲荷人據臺第一任長官，於一鯤鯓竹砦舊址，再築城垣，初名奧倫治（Orange）城。天啓七年（公元一六二七年）更名熱蘭遮（Zeelandia）城，後漸次以磚石改建。天啓五年（公元一六二五年）於大員對岸赤嵌建普羅民遮（Provincie）街，設商館，鼓勵中國人遷居。郭懷一抗荷後，於永曆七年（公元一六五三年，順治十年）建普羅文蒂亞城（Providentia）今赤嵌樓。

伍、荷人治理番社打通各地道路

荷人據臺，本以攫奪經濟爲要務。曾將其統治地分爲七個行政區，各區轄地，今已不知。復於統治區內設十三兵站，分兵駐守。共九一〇人。且使其中三五名休假常駐熱蘭遮城附近者，佔總兵三分之一以上。各地駐政務委員，各社土著依舊習慣於社中選舉其頭目爲長老，受荷人之命，處理社中事務。各社長老必須對其尊敬，社中一切事務，均須向其報告。各社駐有商務、裁判、醫務員、宣教師、教師等類，均爲其行政耳目，藉名教化，以協助控制土著之思想與行動。永曆四年（公元一六五〇年）左右，爲荷人權力最盛時期。

荷人承襲其本國制度，以臺灣土地爲國王所有。而操經營實權者，爲荷蘭東印度公司。招徠漢人來臺墾殖，承耕人，視爲王

之佃農。土地管理，由牧師或學校教師兼辦。荷人在臺開墾地區，以今之臺南市爲中心，而漸近於附近番社。其後擴及臺中之王田，北部之淡水、蘇澳。初糧食不足，後廣植稻、甘蔗、大麥、各種果樹、雜糧。生產漸多，輸出稻米、蔗糖、鹿皮。

荷人爲節省行政經費，許多事務委諸牧師兼辦，甚至兼充收稅、率領武裝民兵打番社。如上帝有知，此輩牧師應判入地獄。亦利用漢人土著（番），協同討伐未降服之番社。

荷蘭、西班牙人佔據期間，臺灣西部平原北港以北至南坎溪各番社，有漢人雜居，爲荷、西兩國兵力所不及之地帶。傳聞西班牙傳教士曾赴竹塹（今新竹），二林社（今二林鎮）傳教，似僅屬試探性質。我國冒險商團，常出入番社交易。荷人視此輩商人爲海盜。土番種類各異，有土著、有自海舶飄來者，有宋零丁洋之敗（宋末帝昀厓山之役），官兵義民遁逃來臺者，聚衆以居，故番語處處不同。南社、貓兒干（均在今雲林縣崙背鄉）二番社，其祖與化人，用漢語，存留漢族。

墾殖事業既推廣，商務漸趨發達，道路開拓隨之增加，爲必然趨勢。

一、征服麻豆等社大員諸羅山（嘉義）道路貫通

天啓三年（公元一六二三年），荷人於新港轄地築砦，羣起反抗，襲殺荷兵三人。荷人反擊，新港社死四人，重傷六人，僞於荷人淫威，遂與訂和約，但忿恨之心難消。

天啓六年（公元一六二六年），日人濱田彌兵衛五月上旬遇暴風進入臺窩灣（安平），荷人聲言未得巴達維亞之指示以前，禁止貿易，且不准往中國。因於福建訂購生絲二萬斤，被鄭芝龍所阻，不能得貨。乃向荷人臺灣長官威特（Gevard Dewitt）索借小船二隻，欲前往取回，亦爲威特所拒，羈臺二年。知新港社土人，久苦荷人虐待，心懷反抗之志。乃誘同土著理伽（Dijcka）等，及中國通譯二人，共十六人，潛行返回日本。訛言爲貢獻荷人在臺虐政，深得優遇。而奴易玆天啓七年（公元一六二七年）繼威特任臺灣長官，奉派爲赴日特使，謀求改善日荷貿易關係。同年八月下旬在日，謁德川將軍，遂拒不接見。憤慨返臺。荷日貿易糾紛，於崇禎三年十月中旬平息（公元一六三〇年十一月下旬），後巴達維亞總督，將奴易玆扣押，解日本拘禁，崇禎九年六月始獲釋。

按荷人據大員後，欲獨佔臺灣貿易。天啓五年（公元一六二二年），對日商亦課徵十一之稅。荷人自萬曆三十七年（公元一六〇九年）起在日本平戶設立商館，向受日本優惠待遇，不徵任何稅捐。日人與臺灣貿易早於荷人，向來皆為自由貿易，一旦加予重稅，亦難心服。恃其政府為後盾，抗繳稅金。荷人臺灣長官遜克（*Marlingas Soncke*），強制執行，遂扣留日商生絲一千五百斤，日荷之糾紛漸啓。

崇禎元年四月十八日（公元一六二八年五月二十七日），理伽等隨濱田返臺。事為荷人第三任臺灣長官奴易茲（*Pieter Nuyts*）所悉，乃將理伽等及中國通譯計十六人，拏捕入獄。

崇禎二年一月，發兵至新港社，焚伽等人住宅，並捕逃犯。新港社人大恐，乃捐獻荷人住宅一幢，豬三十頭，戶各米一把而降。此後荷征伐其他番社，則每調集新港人從征，以土著殘殺土著。

（一）征服麻豆社簽訂降約

荷人對臺灣土著（番人，今高山族）征服為時甚久，始於天啓三年（公元一六二三年），而大事張伐則自崇禎八年（公元一六三五年）至十七年間（公元一六四四年，清順治一年），全大休平定，歷時二十一載。

崇禎八年十月十四日（公元一六三五年十二月二十五日），以荷兵五百人，分七隊進擊麻豆社（今麻豆鎮），並以新港人從征。麻豆社人死二十六人，其餘土人盡逃山中。復縱火焚全社住宅，極為殘酷。由荷蘭牧師尤紐斯（*Robertus Junius*）援新港例悉洽其投降，該條款布告附近各村：

長官漢士布德曼士君及臺窩灣（安平）熱蘭遮城評議會，代表荷蘭聯合東部印度公司，與麻豆社村頭人等，代表全體居民，訂立協約如下：

第一 我等 *Tavoris*, *Tancksuij Tilulogh* 及 *Tidaros*。應代麻豆全體居民，將我等依照習慣作為裝飾而掛存，或存於我等間之被殺戮荷蘭人頭骨及其他骸骨，應由村中人等蒐集，於最初機會，交與新港牧師尤紐士。又為約束對於我等之間可發見之小銃器、衣服等，亦同樣交出。

第二 我等以獻呈栽種土上之椰子及檳榔小樹表示將我等自祖先以來所有麻豆村及附近平地現在所有之東至山地，西至海，南及北至我等命令所及由祖先傳承或得有領有權之區域，完全移讓於聯合荷蘭諸州之議會。

第三 我等今後對於荷蘭國人或其同盟者，不再作戰鬥，而相承認尊敬上述議會，且認為係我等之保護者，而順服從之。為期萬事順利起見，對於四首領（希望長官從我等長老之中選任其二倍之數）之命令，悉為聽從。又在我等主要教堂四所中之一所，每三個月輪流揭掛公爵旗，遇有發生顯著事件時，我等首領及村中長老等，在此集合而作協議。

第四 長官如欲與他村或本島土著等交戰時，我等當為荷蘭國民之友軍而參戰。對此期望荷蘭人亦（基於道理得長官承認決行戰爭時）在公司規定所許範圍，儘量援助我等。

第五 我等對於在鸞簡（譯音）燒石灰之中國人及作鹿皮買賣或其他交易而需要使用平地之中國人，毫不加害，而許其自由通行。但不得將中國海盜、脫逃之荷蘭人或其奴隸，留於於家中。反之，如遇有要求時，即將彼等引渡，或自行帶赴城市。

第六 警吏出示公爵笏杖於個人或多數人時，應即時往新港或城，命其辯明或出為勞役時，應即應之。

第七 我等承認殺戮荷蘭人之罪，每年逢上述起事之日，應攜牝牡大猪送與長官。長官對此，為證示持續友好，而對我等賜給公爵旗四面。

一六三五年十二月十八日，於熱蘭遮城

漢士·布德曼士 簽名

(二) 征服蕭壠諸羅山諸番社大員諸羅山道路貫通

崇禎八年十二月一日（公元一六三六年一月八日），征伐蕭壠社（今佳里鎮），社人慮不敵，悉逃山中。懼其殘暴，旋請降，乃迫交出抗荷蘭者七人，令新港人手殺之。援麻豆腐社例，訂立降約；並進略大武壠社（今大內鄉），於是目加溜灣（今安定鄉），大目降（今新化鎮）、哆囉囑（今東山鄉）、諸羅山（今嘉義縣）諸番社，先後降服，大員（安平）至嘉義間，各地互通，打破各社割據，少互相往來之局面。（以上各節據巴達維亞城日記）。

二、平定南部大員瑯嶠（恒春）道路貫通

荷蘭人初着重大員（安平）附近地區之經營，無暇顧及南部各番社，僅利用我國移民為說客，施以安撫。土番驕悍者戮殺荷人之事時有聞。他卡拉陽（Tokragang）社，距大員東南方約十三哩，素以兇惡著稱。崇禎八年（公元一六三五年十二月二十五日），熱蘭遮城（臺灣）長官（或譯為總督）漢士·布德曼士（Hans Putmans）率白人五百，新港與附近土番四百餘人征伐之。土番聞風而逃。荷人盡掠其糧儲，殺死九人，縱火焚其社。附近番社於是年十二月，率同下淡水、大木連（在今屏東萬丹鄉一帶）等社至大員（安平）請降。嗣後於索（今高雄大社鄉一帶，或謂林邊鄉水利村）七社，瑯嶠社十六部落，相續投降，大員至瑯嶠道路貫通。

崇禎九年（公元一六三六年）五、六、七月，荷人三次攻琉球島。每次荷官兵約百人與同數之新港人及若干放索人（番），掠其糧儲，焚其社。殺死三百餘人，俘五五四人，男子繫鎖於大員，從事勞役。女子與兒童配置於新港番社，不久大部份死亡。以寬嚴兩種手段將好殺者逐出該島，將投降者一三五人及以武器制服者五十六人，派船二艘分送巴達維亞城，荷人認為此舉聲名博得同盟及中國人滿意。中國人從事農耕，與該島拉美人（Clancijes）不斷交戰。殘留土番老人及兒童一八至二〇人，於崇禎十四年四月荷兵撤退時拘捕。

三、征伐華武壠諸社大員北港大肚溪間道路貫通

華武壠為諸羅以北之大社，地望所在，舊說不一。依照社民出襲魴港，及其附近之石灰島，加害中國移民；與荷蘭人討伐華武壠社路線看來，應距北港溪北岸不遠，其中心地區，距貓兒干（今崙背鄉）不遠之處。

崇禎九年（公元一六三六年），華武壠社曾出襲荷人北鄙之魴港，及石灰島，並加害中國移民。此年十二月二日（公元十二月二十八日），再襲石灰島，死漢人漁夫一名，傷十一人，荷人率兵五十八人，乘船征伐，因遭風阻不果。十二月十六日（公元一六三七年一月十一日），再出襲，死漢人獵夫一人，傷及數人。崇禎十三年（公元一六四〇年），大波羅社襲擊魴港及石灰島，死漢人移民二十五人，傷多人。荷人再派中尉李維禮（Wallaven Dela Riviere）率兵四十人往剿，然搜捕不得而還。

荷蘭對於華武壠社，久欲大舉討伐，初以諸羅以南諸社未降服，不敢妄動。該社結托境內中國移民，對荷仍反抗不已。崇禎十四年十月十八日（公元一六四一年十一月二十日），由荷人臺灣第六任長官杜拉第紐斯（Paulus Traudenius）親率荷軍四百人，中國舢板船三百艘，發自大員，二十一日，至笨港（今北港溪）登陸，即以舢板船踞海岸以築防禦工事，貯食糧及軍需用品，而以荷軍二十人，及漢人一五〇名守之，餘向大波羅（Darale）推進。牧師尤紐斯率騎士十五人新港等十社歸順土番一千四百人來會合。二十三日（公元十一月二十五日）下午抵大波羅社，土人出戰，死三十餘人，遂棄社而逃。荷人砍伐社中果樹，焚屋一五〇戶，小穀倉四百所，燬其社，極其殘暴。翌日進兵巴西港（Varsikangh 或譯為貓兒干，今崙背鄉），社人恐懼盡降。二十五日（公元二十七日），荷人進擊華武壠社，社人聞風悉逃，燬房屋四百戶，小穀倉一千六百所。焚其社，火光越夜不息。次日，社人請降，荷人臺灣長官允許。命其與大波羅，二林（Giels 今二林鎮），貓兒干（巴西港）諸番社同派代表於二十日內，至大員（安平）受降；並施以恫嚇，若不遵命，則將各社全部毀滅。

崇禎十五年正月十六日（公元一六四二年二月十四日），華武壠等五社代表，乃相率至大員（安平）訂立降約，承認彼等非法行為，降約內容與麻豆社人所訂者大致相同。旋於此年正月二十五日（公元二月二十三日），再追加以下條款：

- (一) 如違上列條款三次時，每戶一年應繳米十把，鹿皮五張，以充罰款。
- (二) 各社應建房屋一座，以供留居其社荷蘭人三、四名居住。
- (三) 不許中國移民在其山場狩獵。

(四) 應遵守長官命令，不得越界狩獵（據巴達維亞城日記。嗣後各投降番社，所訂降約，大致相同）。

華武壠諸社降服，自南部至臺中西海岸平原，盡入荷蘭人之勢力範圍，大員至大肚溪以南道路貫通。

按乾隆初重修臺灣府志：「南社、貓兒干二番社（令零林縣崙背鄉轄內），其祖與化人……娶番婦為妻，今其子孫婚配，皆由其父母主婚，不與別番同」。道光十年。周璽纂彰化縣志：「貓兒干社番，有說興化話者，想係興化人入社所傳」。此二社漢人，疑為宋末帝昺匡山之役（宋零丁洋之敗），忠貞人士官兵逃亡來者。非大團體力量，難以維持原有方言與漢人習俗。

四、驅逐西班牙人平定臺北地區

天啓六年（公元一六二六年），西班牙人佔據鷓鴣籠（基隆），越二年（或云三年）侵淡水（滬尾），以與荷蘭抗衡。荷人久欲驅逐，因南部未平定，無力顧及。自麻豆至二林間諸降服，已無顧慮。崇禎十五年（公元一六四二年）七月，荷人臺灣長官派上尉一員，統率艦五艘，小型船九隻，兵六九〇人征伐。於二十六日（公元八月二十一日）抵鷓鴣籠小戰，即行登陸。當時西班牙兵力薄弱，僅三三〇人，衆寡懸殊，相持五日，遂於八月二日投降，西人據臺灣北部計十七年之久。

荷人在鷓鴣籠駐兵五十人，爲統治北部中樞，派中尉一員主持其事，淡水駐兵八十人，保護採金等事宜。但附近番社多未歸順，至崇禎十七年（公元一六四四年）冬，淡水附近番社始平定，噶瑪蘭（今宜蘭）一帶四十四番社亦降服；並在蘇澳墾殖，於是鷓鴣籠至淡水、臺北、噶瑪蘭道路恢復貫通。

【註】

巴達維亞城日記原題爲 Dagh Register Gehouden int Costeel Batavia Vant, Passerende ter Plaetse als over Geheel Nederl- andts India。日文譯本，係擇譯該書公元一六二四年起至一六三七年間（明、天啓四年至崇禎十年），有關日本臺灣之記事成書，中文譯本由郭輝、王世慶合譯。日譯本加有譯者之眉註，中譯此部份省略。其對臺灣之名稱有下列之註解：

荷蘭人稱臺江、以線尾島及熱蘭遮城一帶爲臺灣（Tiawan）。按其地點爲現在之安平，又對臺灣本島則取自葡萄牙人所稱之伊利亞、福爾摩沙（Hha Formora）意即美麗島，亦稱爲福爾摩沙。

荷蘭所稱臺灣港（安平）港，乃明朝時代中國人所稱大員（閩書夷島志）之地。荷蘭人早時佔領之番社中，有臺灣之名。或可解釋爲古時在港灣附近居住，而社名終成港灣之名者，港灣名稱後來成爲本島之名稱。初用大宛（明代地圖），臺員（臺灣隨筆）等字眼，後來又使用臺灣兩字。

臺灣（北港）書中多處述及。按臺灣名詞來由史家有多種解說，不盡相同。

巴達維亞城日記，稱巴達維亞之最高統治者爲總督，臺灣之統治首長中日譯文本均稱長官臺灣一般文獻多稱爲臺灣荷蘭總督或總督。本書採用中日文譯本稱爲長官。

漢士、布德曼士亞達維亞日記，中譯本稱爲長官、或副長官。公元一六三四年九月任期屆滿。

五、鷄籠、淡水、大員道路貫通

(一) 征伐卡姆卡姆社及柯達王

荷人爲便於控制臺北、囊括臺灣中部，擬打通淡水至大員（安平）之通道。時八仙溪（Patience）山下有酋長柯達王（Cancan），擁有十八社之衆，與中國移民相結合，反抗荷人。（八仙溪疑爲崩山溪之轉音；柯達王疑爲大甲王，亦即 Taocas 之轉音，均在今臺中縣大甲鎮（據盛清沂等編臺灣史），又附近有卡姆卡（Cancan）七社，亦同抗荷人。崇禎十七年九月十二日（公元一六四四年十月十二日），荷人遣上尉榜（Coptan Boon）往攻其他。十月，初降淡水至八仙溪山間九社。惟柯達王聯合中國移民抗拒不下；並放火叢林，以阻荷軍。不久，以疫癘流行，荷兵亦還。是年十二月（公元一六四五年一月二十二日），又遣上席商務員謝紫爾（Cornelis Caesar）等率兵二百一十人，再攻其地。初爲柯達王抗於狹道，幾爲所敗。旋荷人出其背後，焚殺數村，繼而四出掃蕩。共破十三社，殺一百二十六人，迄弘光元年正月二十日（公元一六四五年二月十六日），其地番社悉降。

(二) 開闢淡水至大員（安平）道路繪製地圖

荷人臺灣長官頒發上尉榜（Boon）之訓令中載有：「達成目的之後，應爲開闢自淡水至臺窩灣（大員）之道路，而於途中使用武力使卡姆卡姆（Cancan）七個村落及酋長柯達王（Quatangh）管下十五至十八村落歸順公司」。又命將殘留彼地之金王（Kim-Wangh）部下中國海盜全部殲滅。繪製臺灣島北端至臺窩灣（大員）之道路、村落、山、谷、河川等記載詳盡之地圖。爲達此目的，令陸地測量士馬克斯，蘇多羅姆夫德（Marcuo Storumhoet）同行，俾與舵手西蒙、可爾尼里士仙（Simon Casnelissen）完成此工作。

是年二月十一日（公元一六四五年三月八日），柯達王出席荷人之臺灣北方會議，乃訂定降約，自此臺灣西部之廣大平野，盡置於荷人暴力統制之下。

六、找尋金礦打通東部道路

荷人既降服瑯嶠諸社，聞卑南覓（今臺東鎮，廣義解釋可謂為今臺東縣境內）山中出產黃金，因啓征服東部，探採黃金之計。崇禎十年正月（公元一六三七年二月三日），長官布爾克乃派員率舟前往，結好卑南覓社。是年十二月八日（公元一六三八年一月二十二日），再派員率船三艘，兵一二〇人，復至卑南、聞北方達腦河附近之里腦（Linouw 在今花蓮縣吉安鄉化仁村），出產黃金，惟阻於番社，不敢前往，旋回。

崇禎十三年三月十五日（公元一六四〇年五月五日），荷人臺灣第六任長官杜拉第紐斯（Paulus Trandenius），乃派助理商務員衛西林（Marten Wessling）再到卑南覓，與酋長及附近各社土人，出征里腦。於三月十八日（公元五月八日），至史培拉（Supera）社（疑在今花蓮豐濱之港口村），土人以豬酒款待，登山時衛西林腿部為鐵鈎所傷，回卑南覓。以後不久衛西林再度出發，同行土人迷信以鳥鳴不吉，不肯同行而返。

衛西林嗣又三度沿東海北上探金，抵西班牙人地界，仍未有所獲。是年十一月（公元十二月六日），又派兵十名，以佐衛西林征服加禮宛（Caruare 有譯為傀儡山）番社（疑指今臺東山地），獲金三錢一分（疑今地名據臺灣史）。

崇禎十四年（公元一六四一年）荷人二月再北上。今花蓮縣壽豐鄉南方七番社降服。五月衛西林偕荷人六人，循東海北上，希達金礦之所。沿途厚待土人，抵距西班牙域四里之處，仍無所得而返。其後，衛西林由瑯嶠取道陸路至卑南，不久，為他馬拉高（Tammalocow 今卑南鄉太平村）及尼卡蒙（Micaton），今卑南鄉呂家村兩社土番所殺，而東部荷蘭人盡返大員，對東部控制一時受挫。足證臺灣東西部落及卑南至花蓮，羊腸小徑早已有之。而舵夫，塞門庫羅斯（Simonclore）環行臺灣島一周，探測海岸繪製完全之地圖。

崇禎十四年十二月（公元一六四二年一月十一日），荷蘭臺灣長官杜拉第紐斯，決定親征。率兵、中國移民、爪哇及廣南人，計三五十人。由瑯嶠循陸路前往，一月二十四日伐他馬拉高社，社人死二十七人，傷多人，敗逃。焚其社，並重罪共犯者。於崇禎十五年正月（公元一六四二年一月二十六日），抵水連尾（在今花蓮迤北地區），北進山區，到其利斯及里腦之地，尙阻高山，程途仍遠，決計返大員。歸途中伏，荷人發覺土番傷四十餘人，死五人。東部諸番社，除卑南覓附近數社外，多陽奉陰違，

未盡服從。

弘光元年（公元一六四五年、清順治二年）初，荷人派兵分三隊征伐東部叛者，無功而回，同年十一月，再派兵四四三名，乘船十艘東征不服從之番社及找尋金礦。經卑南、史培拉社，直抵花蓮港附近，北進至哆囉滿（在今花蓮縣新城地區），探金仍無所獲。令土番每戶每年貢黃金一錢，以爲和平保證。荷人爲求黃金產地，向東開展，剛柔兼施，不遺餘力，終無發現，惟對東部道路之探勘開通不無貢獻。

自西班牙人被逐後，西部道路北通鷄籠，南通恒春，東通卑南，除中央山脈地區外，全省番社多受其控制，因各地道路得互相貫通。崇禎弘光之交，爲荷人在臺灣最繁盛時期。（依據巴達維亞城日記）。

陸、西班牙人竊據鷄籠開闢之道路

西班牙人於明天啓六年四月十六日（公元一六二六年五月十一日），至三貂角（Santiego，在今臺北縣貢寮鄉福隆），翌日，進入鷄籠港（今基隆市），於社寮島（今和平島）舉行佔領儀式；並築城，名曰聖救主城。又於近山及港口沿岸建礮臺四座，以爲拱衛，設置漢人街，名曰濶內（Parcan），以便利貿易。

崇禎元年（公元一六二八年，或謂崇禎二年），鷄籠附近番社平定，入侵淡水（滬尾），築聖都明高城（San Domingo），爲溝通鷄籠淡水間之交通，乃闢自鷄籠經基毛里（疑爲今基隆市瑪陵坑），大巴里（金包里、今金山鄉），迂迴北方海岸而至淡水之通道。崇禎五年（公元一六三二年三月），更以八十餘人組隊探險，夜溯淡水河而上，入臺北平原。沿基馬孫河（Klmazon，今基隆河）開闢鷄籠臺北間之交通。

西班牙人，自淡水河進入支流新店溪，侵入武勝灣社（Pulawan），今臺北縣新莊鎮之三大部落。

禎崇六年（公元一六三三年），三貂角之卡起納灣（Kakinoan）——即三貂社，在今貢寮鄉，亦降服。崇禎七年，西班牙人率兵二百人及土番兵四百名征討蛤仔難諸社不敵，遂降。西人駐兵其地，自是東北海岸地區，又悉置其勢力下。是年建三貂角

聖多明教堂。翌年，再建蛤仔難聖老楞佐堂。又在今之蘇澳建一小教堂及司鐸住宅，於是鷄籠、三貂角、蛤仔難（宜蘭）、蘇澳道路貫通。

荷人巴達維亞城日記，西班牙有征哆囉滿之記載。（哆囉滿，在今花蓮縣新城地區），又西人駐臺灣傳教士有愛斯基委（Jacinto Esquivel），於崇禎五年（公元一六三二年），曾著臺灣島備忘錄一書，說曾至其地，並記載哆囉滿附近鑛產民情頗詳。但哆囉滿距鷄籠甚遠；或因突發事件及探險傳教等情，偶爾一至，恐非西人行政力量所能及。

崇禎八年（公元一六三五年）以降，呂宋南部迭起變亂，日本厲行禁教，封鎖對外貿易，福建沿海通商為鄭芝龍壟斷，鷄籠對外貿易日少。水土不服，疫疾流行，西人移民，逐漸離去。逼不得已，減少臺灣北部駐兵，致力平定呂宋。崇禎十一年（公元一六三八年），自毀淡水城撤退駐軍，裁減臺灣駐兵，至崇禎十三年（公元一六四〇年）僅守鷄籠一城，及附近堡壘一座。

西班牙人據臺灣北部，以經商與傳天主教為其二大目標。欲以臺灣為基地，東向日本佈教，西向中國大陸傳道，故對宗教傳播，似駕商業之上。對佔領區域不設行政機構，全賴神甫（父）維繫，無異以宗教代替行政。傳教士深入各番社，於適當地點設教堂，學校（學林），以教化土著（番人）、漢人及日本人子弟。神甫（父）愛斯基委（Jacinto Esquivel）駐淡水教堂，學習土人語言，編成淡水辭彙，及淡水語教理書各一本。為當時重要著作。傳教士亦有為番社殺害者。迨崇禎十五年（公元一六四二年），西人撤退，傳教士為荷人俘擄計神父五名，修女一名。西人傳教臺灣北部，至此暫結束。據後人估計，信徒約四千餘人。傳教士往來各番社對於道路拓修，不無微勞。（依據巴達維亞城日記、臺灣島備忘錄、臺灣島之歷史與地誌），

【註】

1. C. Imbault Huast 著臺灣歷史與地誌 (Lile Formose. Formosa)、黎烈文翻譯，臺灣銀行研究室印行。
11. Ludwig Riess 著臺灣島史 (Geschichte der Ind Formase)。
11. CES 著遺誤之臺灣 (Verwarloosde Formosa) 一六七五年出版。以上一、三冊列入臺灣經濟史三集，臺灣銀行研究密印行。

柒、明鄭治理時期道路之開闢

鄭成功進軍臺灣，爲明永曆十五年（清順治十八年，公元一六六一年）。驅逐荷蘭人後，將荷人所建之普羅文蒂亞（Providence）城，即現在之赤嵌樓城（亦稱紅毛城），改稱爲承天府。至康熙二十二年（公元一六八三年）鄭克塽降清爲止，父子、孫三代在僅僅二十三年，論其政績，相當可觀，爲備戰養兵，發展對外貿易及墾殖都是很重要措施。

鄭氏入臺灣之目的，在以此地爲光復明朝根據地，發展對外貿易，以裕庫收。維持強大兵力，對內保持安定，以富國強兵爲基礎，故據臺後，即設立政務廳，仿中國古制，建立屯田制度，其子鄭經繼位延平王後，將荷蘭人置於東印度公司下之王田，改稱官田，豕耕者均爲佃戶。今成功嶺附近有王田地名，臺南縣則有官田做爲鄉名，開發陸上作物，臺灣之道路，得力於漸次擴拓。要知道鄭氏領有臺灣時交通發展情況，必須知道當時開發實際情形，開發進展之時，道路開闢實爲急務，道路暢通，開發隨之而興，爲必然之趨勢。

一、訂頒屯墾條款

成功初至臺，急於軍食，當荷人未去之時，即以提督馬信圍困熱蘭遮城（Zeelandia），分派鎮兵屯墾各地，種植食糧，永曆十五年（公元一六六一年，順治十八年）五月十八日，頒佈開墾條款（依據從征實錄），文曰：

東都明京，開國立家，可爲萬世不拔基業。本藩已着手闢草昧，與爾文武各官及各鎮大小將領官兵家眷聿來胥宇，總必創建田宅等項。以遺子孫計，但一帶永逸，當以己力經營，不准混侵土民及百姓現耕物業。茲將條款開列於後，咸使遵依。如有違越，法在必究，着戶官刻板頒行，特諭：

（一）承天府安平鎮，本藩暫建都於此，文武各官及總鎮大小將領家眷，暫住於此。隨人多少圈地，永爲世業。以佃以漁，及商取一時之利；但不許混圈土民及百姓現耕田地。

（二）各處地方，或田或地，文武各官隨意選擇，創置莊屋，盡其力量，永爲世業；但不許紛爭及混圈土民及百姓現耕田地。

(三) 本藩閱覽形勝，建都之處，文武各官員及總鎮大小將領，設立衙門，亦准圈地創置莊屋，永爲世業；但不許混圈土民及百姓現耕田地。

(四) 文武各官圈地之處所有山林及陂池，具備來獻，本藩薄定賦稅，便屬其掌管；須自照管愛惜，不可斧斤不時，竭澤而漁，庶後來永享無疆之利。

(五) 各鎮及大小將領，撥派汛地，准就彼處擇地起蓋房屋，開闢田地，盡其力量，永爲世業，以佃以漁及經商；但不許混圈土民及百姓現耕田地。

(六) 各鎮及大小將領派撥汛地，其處有山林陂池，具稟報聞，本藩卽行給賞，須自照管愛惜，不可斧斤不時，竭澤而漁，使後來永享無疆之利。

(七) 沿海各澳，除現在有網位，罟位，本藩委官徵稅外，其餘分與文武官及總鎮大小將領，前去照管，不許混取，候定賦稅。

(八) 文武各官，開墾田地，必先赴本藩報明畝數，而後開墾。至於百姓，必開畝數，報明承天府，方准開墾。如有先墾後報，及少報多墾者。察出定將田地沒官，仍從嚴究處。

臺灣當時雖多未開墾土地，已開墾者亦不少。爲保護先來國內移民及土著權益，預防其部屬，以征服者姿態，強奪其已耕田地，故有圈地限制；同時防止濫佔及壟斷土地，所以規定。凡擬墾地必須先向成功本人或承天府報准。而森林，漁業陂池亦均與百姓權益關係重大，故亦規定所屬照管愛惜。

二、明鄭屯墾地區與道路開闢之關係

屯田制下形成的「營盤田」，以自給自足爲原則，所以沒有賦課。因爲在屯田地設營鎮，所以以後形成聚落時，以該營鎮名爲名。鄭氏陸軍之編制，有勇衛、侍衛、左武衛、右武衛、左虎衛、右虎衛、中提督、前提督、後提督、左提督、右提督等鎮。各鎮分前、後、中三鎮，鎮下再分中、前、後、左、右五協及總理、驍羽、領旗、領兵四協；並有左先鋒、右先鋒、衝鋒、援剿

、果毅、宣毅、揚威、建威、龍驤、折衝、護衛等鎮。鎮各分前、後、中、左、右五鎮；此外，有振義、奮義、昭義、彰義、正兵、奇兵、進兵、殿兵、游兵、親兵、耀兵、英兵、前鋒、中權、後勁、大武、仁武、義武、禮武、智武、信武、金武、木武、水武、火武、土武、虛宿、危宿、室宿、壁宿、奎宿、婁宿、胃宿、昂宿、畢宿、觜宿、參宿、井宿、鬼宿、柳宿、星宿、張宿、翼宿、軫宿、角宿、亢宿、氐宿、房宿、心宿、屋宿、箕宿、斗宿、牛宿、女宿、戎旗一、戎旗二、戎旗三、戎旗四、戎旗五等各鎮。

據連橫臺灣通史撫墾志所列出的鄭氏各鎮屯田表，計有三十二處，實際上不止其數。我們從地名的沿革上，可找出更多與當時屯田有關的地名出來。茲列舉五十餘處如下：

(一) 林圯埔：現南投縣竹山鎮竹山、中正、中山等里。鄭經時，參軍林圯率所屬二百餘人入墾於竹園仔庄（現竹山鎮雲林、硿硿、下坪等里），永曆二十二年（一六六八）水沙連番亂，趁夜來襲，林圯及屯丁一百餘人被殺，餘衆擊退犯番至大水堀（現鹿谷鄉永隆、鳳凰二村），占據埔地拓墾，命名爲林圯埔。現竹山鎮內有奉林圯靈位之崇本堂及林圯墓塋。

(二) 林內：現雲林縣斗六鎮長安、溪洲、十三等里。傳係鄭氏部將鄭萃興所墾。

(三) 後鎮：現嘉義縣義竹鄉後鎮村。

(四) 雙援：現嘉義縣民雄鄉平和村。

(五) 本協：現臺南縣後壁鄉茄苳村。

(六) 果毅後：現臺南縣柳營鄉神農村。

(七) 五軍營：現臺南縣柳營鄉重溪村。

(八) 柳營、查畝營：現臺南縣柳營鄉士林、光福、中埕、東昇等村。

(九) 後鎮：現臺南縣新營鎮護鎮里。

(十) 新營：現臺南縣新營鎮忠政、民權、三仙、民生、民榮、好平、延平、南興、永生、中營、興安、興業等里。

(土) 舊營：現臺南縣鹽水鎮舊營里。

(土) 後營：現臺南縣西港鄉後營、營西等村。

(土) 二鎮：現臺南縣官田鄉二鎮村之一部分。

(土) 角秀：現臺南縣官田鄉二鎮村之一部分。

(土) 中協：現臺南縣官田鄉光田村之一部分。

(土) 下營：現臺南縣下營鄉營前、下營、仁里、宅內、後街、新興等村。

(土) 林鳳營：現臺南縣六甲鄉林鳳營。

(土) 左鎮：現臺南縣左鎮鄉左鎮、中正等村。

(土) 小新營：現臺南縣善化鎮小新里。

(土) 大營：現臺南縣新市鄉大營村。

(土) 下營：現臺南縣佳里鎮頂廊、嘉福等里。

(土) 前鎮：現高雄市前鎮區前鎮、鎮北、鎮中等十二里。

(土) 前鋒：現高雄縣岡山鎮前鋒、協和里。

(土) 後協：現高雄縣岡山鎮後協里。

(土) 前峯仔：現高雄縣岡山鎮潭底、嘉峯等里。

(土) 後勁：高雄市楠梓區錦屏、王屏、稔田、金田、宏毅等里。

(土) 右沖：高雄市楠梓區廣昌、福昌、泰昌、興昌、建昌等里。

(土) 左營：現高雄市左營區（二十九里）。

(土) 前峰尾：現高雄市左營區自助里。

(一) 援巢中：現高雄縣燕巢鄉東燕、西燕、南燕三村。

(二) 援巢右：現高雄縣燕巢鄉安招村。

(三) 角宿：現高雄縣燕巢鄉角宿村之一部分。

(四) 崗山營：現高雄縣阿蓮鄉崗山、峰山等村。

(五) 仁武：現高雄縣仁武鄉仁武、文武二村。係仁武鎮所拓墾。

(六) 大嚮營：現屏東縣枋寮鄉大源村。

(七) 德協：現屏東縣長治鄉復興、崙上、德樂、德協、德成、德和等村。

(八) 統領埔：現屏東縣車城鄉統領村。連橫認為鄭氏某統領所墾。

此外高雄縣岡山、路竹一帶有北領旗庄、高雄市內有左領庄、路竹鄉內有營前、營後，林園鄉內有中權庄；臺南縣六甲鄉有五軍營庄等舊地名，可能皆與鄭氏屯田地有關。（以上據臺灣地名沿革，洪敏麟著）

屯田制度，係寓兵於農之古法，使野無曠土，兵有餘糧，明鄭時期屯墾處所，舊志記載地點數稍有不同，而人民拓墾者尤多，不勝列舉。除上述者外，茲再補充官方屯墾區及鄭部屬所墾拓之地，列舉如下：

(一) 參軍莊：為諮議參軍陳永華所墾，位長治里，在今高雄縣內湖鄉大湖村附近。

(二) 營前、營後二莊：均為鄭氏屯軍之所，在今高雄縣路竹鄉。（上(二)、後營：現臺南縣西湖鄉後營西營等村）。

(三) 竹廬莊：為明寧靖王朱術桂墾拓之所，在今路竹鄉、頂寮二村。

(四) 三鎮莊：為戍旗三鎮屯墾之所，位當時之維新里，今地名未詳。

(五) 北領旗莊：為待衛領旗協屯墾之所，在今高雄縣永安鄉維新村一帶。

(六) 中衝莊：為中衝鎮屯墾之所，在今高雄縣岡山鎮。

(七) 中權莊：為中權鎮屯墾之所，在今高雄縣鳳山鎮。

- (八) 鳳山里：相傳為鄭氏開屯招佃之所，約在今高雄縣小港之全部及鳳山市之一部。
- (九) 大目降里：為番族居住之所，鄭氏討平後，駐軍屯墾，在今臺南縣新化鎮。
- (十) 北勢洲、山仔頂莊：為鄭氏設鎮開屯之所，在今臺南縣山上鄉。
- (十一) 太子宮、鐵線橋二堡：鄭氏部將何替仔開墾招佃之所，漸闢及二堡全部，約在現臺南縣之柳營，新營、鹽水三鄉鎮各一部份地區。

- (十二) 鹿仔草莊：為鄭氏屯兵開墾之所，在今嘉義縣鹿草鄉。
- (十三) 嘉義西堡：鄭部將吳智武開屯之所。相傳有屯弁翁、江、陳、王、賴諸姓，招佃開闢，遂及全部。約為現今嘉義市之全部（未改為省轄市前），及水上，本堡二鄉各一部份地區。

- (十四) 鄭氏屯弁薛姓所墾，在今嘉義縣民雄鄉。

- (十五) 崁腳莊：鄭氏屯薛姓所墾，在今雲林縣古坑鄉。

- (十六) 笨港，今北港，為明代與大陸交通船舶繫盛之地。顏思齊，鄭芝龍於笨港登陸後，先後墾闢地區。鄭成功時期，屯弁陳姓，以土間厝、水燦林二莊為據點，設屯招佃，墾植至蔦松莊一帶。三莊均在今雲林縣水林鄉。

- (十七) 埤頭莊：明鄭屯弁蔡、黃二姓招佃開墾，在今雲林縣大埤鄉。

- (十八) 石龜溪，林仔、南勢三莊：屯弁蔡、黃二姓，招佃開拓，屯弁阿陳闢阿丹莊，屯弁蒲姓墾林仔莊，均在今雲林縣斗南鎮。

- (十九) 半線：今彰化市區，鄭氏設屯招佃之所，其部將劉國軒亦曾屯兵於此。

- (二十) 大甲社：鐵砧山相傳為鄭氏屯墾地，今臺中縣大甲鎮轄內。

- (二十一) 新港仔、竹塹：為鄭氏左先鋒，援剿後鎮，英兵鎮、虎衛右鎮、後衝鎮、智武鎮屯墾地區。新港仔現苗栗縣後龍鎮。竹塹今新竹市地區。

(三) 營盤坑：位南崁港附近，今桃園縣蘆竹鄉地區，爲鄭氏屯墾之所。

(四) 北路總督何祐，永曆三十五年（公元一六八一年，康熙二十年）間，戍守鷓鴣、淡水，以備清軍。時有屯弁鄭長者，隨軍到淡水，溯流而上，開屯噶里岸（淡水廳志作淇里岸莊，在今臺北市石碑一帶），及大直莊一帶（今臺北市中山區）。

(五) 國姓埔：在今臺北縣金山鄉，爲鄭氏開屯招佃之所。（以上參考臺灣史；及有關縣志、府志）。

以上爲明鄭軍方，及其所屬部隊所墾拓之地區，點片分佈，遍於臺灣本島南、北及西部各地。百姓開墾者尤多，不勝列舉。明鄭治臺二十三年，以墾殖爲首務，故進展迅速，奠定吾國移民安居臺灣之基礎。道路隨墾拓面積擴大而普遍開闢，行人小徑，通行牛車之大道都有。

此外值得一提的是，爲當時土著（番人）收稻逐穗採拔，不識用鎌鉤割穫之方便，一甲之稻，非數日不能盡收。耕田不知用犁耙鋤頭之快。祇用堅棍，或附銳石剗刮，及挑挖而已。欲墾整一甲土地，必費整月工夫。近水濕田爲肥沃之耕地，置之無用。其愚昧可想見。戶官都事楊英建議，歸順之番社，每社配置農夫一名，鐵犁，耙，鋤各一副，耕牛一頭，教導使用牛犁耙耕作方法，及播種收割稻穗技能。聚教羣習，使土著見其用力少而收效速，耕種易而收穫多，家喻戶曉，恩威教導。墾多力耕者有賞，怠玩少作者有罰。按各家人力授田，然後計畝徵輸。此項措施改善一部份土著生活習慣，但未普遍推廣。

三、漢人來臺與道路開拓

鄭氏入臺，有感食糧不足，人力單薄，故對墾拓事業，招徠漢人移入，列爲首要事務。

永曆十五年（清，順治十八年，公元一六六一年），成功率兵來臺，在征南京敗後。當永曆十三年（順治十六年），北征南京前夕，爲其兵力最鼎盛時期。據臺灣外記：「號稱舟師一十萬衆」。然據曾偵察鄭兵虛實清將朱衣佐向清人提督管效忠報告：「海賊雖是猖獗，其衆不過數萬，其船不過數百」，（臺灣外記）。依據朱氏之估計，再加成功當時留守金、厦及各港之兵總計，鄭氏當時全部兵力，大約十五萬人左右，臺灣史一至七章編著者盛清沂氏估計，泊金陵事敗，頗受挫折，軍力遠遜以前，自東渡之後，以至覆亡，其全部在臺兵力，應不超過五萬；並舉三件事項爲證，其中包括永曆十八年（康熙三年，公元一六六四年）

鄭經帶來官兵眷口，盛氏之推斷合乎情理，至於海紀輯要所載鄭氏：「甲士十七萬，鐵人八千，戰船八千，號稱八十萬」，似過於誇大，不無存疑。明鄭有臺期間，招徠拓殖人辦法大致分述於下：（明鄭兵源，前以招募為主，入臺後以屯兵為主）。

（一）永曆十五年冬。清廷爲斷絕內地沿海一帶接濟，「乃將山東、江、浙、閩、廣濱海人民，盡遷入內地。立邊界、設防守，嚴稽查、片板不許下海，粒貨不許越疆」，（閩海紀略）。並將潰海三十里廬舍、田園，悉爲焚燬；於界上築牆垣，立界石，戊以兵，越界者立斬不赦。永曆十八年（康熙三年），鄭經退守臺灣，清廷乃益加嚴遷界之令，以爲截堵之策。據臺灣外記：「馳令各島沿邊百姓，盡移入內地。逢山開溝二丈餘深，二丈餘闊，名爲界溝。又溝內築牆，厚四尺餘，高一丈，名爲界牆。逢溪河，用大木椿柵。五里相望，於高埠處置礮臺。臺外二煙墩，三十里設一大營盤，營將千、把總率兵守護其間。日則瞭望，夜則伏路。如逢有警，一臺煙起，左右各相應，營將各揮衆合擊」。沿海居民，破家蕩產，顛沛流離，骸骨遍野，爲清代大苛政。沿海之民因此被迫，多漂海來臺，反足增加鄭氏人力。據臺灣鄭氏始末記載：「成功乃授黃安爲右虎衛，招沿海居民之不願內徙者數十萬人東渡，以寔臺地」。按數十萬是不切實之數字，二、三十萬至八、九十萬均可謂爲數十萬，以明鄭墾殖情形估計，大約有十五至二十萬之間。

清廷爲防止沿海居民渡臺，逢山開溝，深濶各二丈餘，溝內又築牆厚四尺餘，高一丈，此項防預構築，以粵東至山東綿延數千里，計耗人力守兵甚鉅。筆者曾於民國二十八年至三十二年間，查訪陸豐至泉州間，未發現有此殘存遺跡，惟洪楊之亂焚燬民房殘壁尚多存在。清廷此項堅壁清野政策，恐限於重點措施，紙上作業。不合情理之事難以切實執行，況潰海爲富庶之區，府縣城均設在於近海此，更難於做到徹底。

（二）以將領勇士眷屬遷臺，用以生產，以定軍心，亦可視爲用人質一種手段。如官兵以五萬人計，其中三萬有眷族，每家三口計，有九萬人，加之後來人丁繁殖，自然增加，迨施琅進兵臺灣時，老弱孺婦多，而能當兵壯丁少。有軍事行動時，入泉漳各地招集，甚至抽調土番，以補屯兵源之不足。

（三）將降虜及眷屬遷臺，分配屯墾，罪犯亦遷臺開墾，臺灣外記，臺灣鄭氏始末兩書均有記述。

(四) 招徠族人鄉親來臺拓殖，鄭芝龍時代，此輩人士已陸續入墾。

(五) 原住臺灣沿海各番社漢人。從芝山巖挖出彩陶、石器、骨角器……物品，經專家測定，約有三千五百年之歷史，證明漢人在三千多年前已來臺灣闢居。

漢人來臺多，墾地漸廣，道路之開拓自然增加。

四、驅逐臺灣北部荷人與墾拓道路

明永十五年十二月十三日（公元一六六二年二月一日），臺灣荷蘭長官揆一投降，率其駐熱蘭遮城殘餘部隊，分乘八艘戰船退出臺灣南部。至駐臺灣北部鷄籠荷兵之撤離，中、西文獻，史書有不同之記，莫知孰是，分述於下：

(1) 據德人里斯著臺灣島史，國姓爺一六六一年（永曆十五年、清順治十八年）四月三十日攻臺灣（公元五月一日圍熱蘭遮城）。巴達維亞總督以爲揆一（Coyett）天性懦怯，另行任命可倫克（Klenck）爲臺灣長官。揆一之免職令交其帶往，可倫克於七月二十五日（公元），在臺灣西南之Goude Lsewe島（金獅島，後改稱小琉球嶼）登陸，聽知主島通商城市已爲國姓爺所佔據，不敢登陸，將揆一罷免令派人送進城，已則乘原船赴鷄籠接運荷軍民一七〇人，先往日本然後回巴達維亞城。（據臺灣銀行編印，臺灣經濟史三集，臺灣島史21至22頁），當時鄭氏部隊圍攻熱蘭遮城，自無兵接管北部。

(2) 永曆十八年（清康熙三年，公元一六六四年）五月十九日，以上尉比特爾（Hernan de Bitter）爲指揮官，卒兵駐鷄籠，旋即派巴爾特率艦十一艘，自巴達維亞出發，途中略澎湖，於是年七月七日（公元八月二十七日）抵鷄籠，修復舊日城塞，駐兵二四〇名，置砲二四門，以爲固守之計，並派商務代表駐福州，以策清荷聯軍，並招徠漢人商賈，冀復臺灣商務。（據賴永祥清荷征鄭始末譯文）。

永曆十九年（公元一六六五年）四月，施琅進攻澎湖之役，巴爾特復以戰艦十艘，兵千名聯合進擊，旋以風覆敗。

(3) 閩海紀要記：「丙午年（永曆二十年，公元一六六六年）經命勇衛黃安督水陸諸軍攻之，親隨營林鳳戰死，紅夷無外援，遁還」。是役鄭氏以戰船六十艘，兵士六千人，北襲鷄籠荷軍，親隨營林鳳戰死。明年，聞鄭氏欲再來襲，增鷄籠守軍至三八

○名。(據清荷征鄭始末)。一云遁還，一云荷人增兵，不知孰是。

(4) 臺灣通史，連橫著，林鳳傳：「……福建總督李率泰約合荷蘭攻臺灣。十九年（永曆），荷人據鷄籠。報至，延平郡王經命勇衛黃安督水陸諸軍逐之，以鳳為先鋒，陣歿，荷人亦敗去」。

(5) 臺灣外記，謂黃安死於永曆十九年七月。

(6) 日人伊能嘉矩臺灣文化志：基隆寮島之番字洞，夙有荷人刻銘，有一六六四、一六六六、一六六七等年號，計荷人之再據鷄籠約四年有奇。(永曆二十一年，為公元一六六七年，清康熙六年)。

永曆二十二年（清康熙七年，公元一六六八年），清廷以施琅攻澎湖之敗，乃裁福建水師提督，焚戰艦；示無意海上。荷人以孤立無援，乃於是年九月十三日（公曆十月十八日），率守軍二四六名，官民八〇人，以船二艘，撤離鷄籠而去，荷人絕跡於臺灣。(據清荷征鄭始末，屬於九月)。

鄭氏領治臺灣北部後，於芝蘭堡（臺北市士林），基隆堡、包里、淡水港堡、營盤（新莊街），（以上地名多為後來名稱），開屯招佃從事開墾。由於防臺軍事佈置之需要，乃開闢道路，噶哩岸至關渡（淡水廳志作淇里岸莊）一帶道路之開拓，以利屯墾與防戍，並傳播文化，後頗蒙其利。按噶哩岸，今臺北市北投區風度，立農二里，在噶哩岸山（一六四公尺）之南，石碑國民小學校一帶，往昔為舊淡水河，向北突出之灣曲地帶，形似一海灣，故可因此而命名。

相傳林內經竹山，梅山，沄水至臺南，為明鄭時期修闢之備戰道路。其後，日人修築臺南至玉井一段公路，通行汽車。

五、地方行政區域規劃

永曆十八年（公元一六六四年，清康熙三年）八月，鄭經撤歸臺灣，改東都為東寧，陞天興，萬年二縣為州。又設南北路及澎湖安撫司各一，以分理庶政（據臺灣鄭氏始末）。終鄭氏之世，為一府，二州，三司之局……分承天府為四坊，曰：東安，西定，寧南，鎮北（均在今臺南市區）。制鄙為二十四里（據沈光文平臺灣序），其地望名稱，分別以現今地名註釋於下，以明其分佈概況：

- (一) 仁和里：今臺南市東區及南區之各一部，與臺南縣仁德鄉成功村。
- (二) 永寧里：今臺南市南區部份地區。
- (三) 新昌里：今臺南市南區部份地區。
- (四) 武定里：約在今臺南市之部份地區，及臺南縣永康鄉三民地區。
- (五) 永康里：今臺南市東、北二區部份地區，及永康鄉之一部份。
- (六) 永定里：今臺南市北區及安南區各一部；臺南縣西港、七股、將軍四鄉全部；佳里鎮與安定鄉之一部。
- (七) 仁德里：今臺南縣仁德鄉境內。
- (八) 依仁里：今臺南縣仁德鄉之中洲，中生二村地區。
- (九) 崇德里：今臺南縣關廟鄉田中、龜洞、布袋三村，及歸仁鄉之武東、大潭二村地區。
- (十) 廣儲里：今臺南新化鎮部份地區，及永康鄉之新樹、西勢二里地區。
- (十一) 保大里：今臺南縣永康、關廟鄉，及新化鎮之部份地區。
- (十二) 新豐里：臺南縣關廟鄉及龍崎鄉各一部份。
- (十三) 歸仁里：今臺南縣歸仁鄉大部地區。
- (十四) 長興里：今臺南縣永康、仁德二鄉各一部份。
- (十五) 永豐里：今臺南縣歸仁鄉之崙頂，沙崙二村地區。
- (十六) 新化里：今臺南之山上，新市、左鎮三鄉之全部；南化鄉之一部，及玉井鄉之九層村地區。
- (十七) 善化里：今臺南縣善化鎮之全部，及大內，玉井鄉各一部。
- (十八) 開化里：今臺南縣佳里、麻豆鎮，六甲，官田鄉之部份地區，及下營鄉全部。
- (十九) 感化里：今臺南縣新化鎮部份地區。

(甲) 文賢里：今高雄縣茄荳鄉之全部，臺南縣仁德鄉保安、三甲、二行、大甲四村地區。

(乙) 長治里：今高雄縣路竹鄉部份地區，及湖內鄉之大湖、田尾，湖內三村地區。

(丙) 維新里：今高雄縣永安鄉之全部，路竹鄉部份地區，及岡山鎮之本洲，灣裡二里地區。

(丁) 嘉祥里：約當今岡山鎮部份地區，及阿蓮鄉之復安，玉庫二村地區。

(戊) 仁壽里：今高雄縣梓官鄉全部，岡山鎮，橋頭鄉，彌陀鄉大部份，及高雄市楠梓區之藍田里地區。

以上註釋，依據臺灣史，據日人伊能嘉矩臺灣地名辭書及臺灣文化志，與近刊臺灣通志疆域志。

二十四里，為當時漢人移民之中心場所。由此南達瑯嶠（今恒春鎮），自此以北，達鷄籠；僅番社錯居，尙無莊，堡，里之編組。魷港（北港、笨港），諸羅（嘉義），貓兒干（崙背）……等社，時已有漢人士著雜居，屬北安撫司管轄亦無里之設置。

舊史對於里名及所在之記載亦不盡相同，因事勢關係更改名稱或增加。如：「鳳山里，約在今高雄縣小港鄉之全部及鳳山鎮之一部，相傳為鄭氏開屯招佃之所」。「大目降里，為番族大頭目所住之所，鄭氏討平後，即駐兵屯墾其地，在今臺南縣新化鎮」。（據臺灣史）。但依據洪敏麟著臺灣地名沿革：大目降街（新化）註釋：「……原為西拉雅平埔族大目降社（Tavokan 或 Tavokan）所在地，諸羅縣志、鳳山縣志，番俗六考皆作本崗社。或作大木降，大穆降等不一，皆番社譯音字。……鄭氏克臺後，劃歸承天府轄新化里，其含意新歸化之番。……應在嘉慶年間已形成街肆。民國九年，恢復明時期里名新化」。依照上述註釋，大目降里應為新化里。本為一地數個名稱。

六、政治安定有助道路拓建

鄭氏治臺二十三年，很少有較大番亂，與荷蘭人佔據之時，四出討伐，累年不休，情形不同。鄭氏志在復明，需民衆支持，施惠懷柔，恩多於威，意在安撫，增強復國期望，非為攫財。遠近歸各大社，計三十九社之多。南至加六堂（今屏東縣枋山鄉）瑯嶠（恒春鎮），北至鷄籠、淡水，東達卑南，臺灣西側地區全部向化。山地之阿里山（今嘉義縣山地），及南北投社（今南投縣境）生番，都均歸順，聲威遍及臺澎，社會安定，農商業漸漸發達，道路之拓建自然增加。

附、荷蘭人降約

甲方爲大明征討大將軍國姓 (Teibingh Tsiante Teyiancon Coxin)，自一六六一年五月一日至一六六二年二月一日攻圍熱蘭遮城者。乙方爲荷蘭國代表熱蘭遮城總督非特力揆一 (Friderik Coyett) 及其參議員會同議定左列十八條款：

- 一、雙方應消除從前所有之一切敵意。
- 二、荷方應將熱蘭遮城及其所有堡壘、大礮、軍需品、貨物、貨幣，並其他一切屬於公司之物，移交鄭方。
- 三、米穀、麵包、葡萄酒、亞拉克 (Arack) 酒、肉類、油、醋、繩、帆布、瀝青、錨、火柴、槍彈、亞麻布，以及其他荷人於返歸巴達維亞途中所需物件得由總督及參議會之指示，攜上公司船舶。
- 四、一切私人動產，無論其置於城內或他處，經鄭方所流之官員檢查後，得仍由其攜帶上船。
- 五、除前二條所述之物件以外，參議員二十八名，每人可隨攜荷幣二百元 (Rijksdaalders)，其他高級市民二十名，得共攜荷幣一千元。
- 六、兵士在其私有物受檢查之後，得全身武裝，揚旗鳴鼓，而列隊上船註二。
- 七、所有華人在臺有債務，及有租地者之名冊，以及對彼等得要求之項目，應由荷方將賬籍抄錄，移交鄭方處理。
- 八、所有荷蘭官廳文書，得任其攜往巴達維亞。
- 九、荷蘭公司所屬官員、平民、婦女子、男女奴隸，於戰事途中在臺被俘者，鄭方於八日至十日內放回。其在中國本土被俘者，亦盡速釋返，其他在臺未拘禁之荷人，亦許其安然通行至搭乘公司船舶。
- 十、鄭方允許發還所奪獲之四隻荷船，及其所有一切附屬品。
- 十一、鄭方並將充分準備小船，俾使荷國人民及財物，得迅速運送至公司船舶。
- 十二、荷人留臺期間所需蔬菜、牛羊肉類，或其他必需物品，鄭方臣民應以相當代價，每日充分供售。
- 十三、荷人因候船滯留陸上期間，鄭方士兵或人民，非爲荷人服務者，不得任意進入城寨及外堡，或接近鄭方所建立之柵欄。
- 十四、荷人撤退以前，不得懸掛白旗以外之任何旗幟。
- 十五、看守倉庫之荷方人員，仍得於其官民及財物上船後，留駐二、三日於城內；然後登船。
- 十六、本約依照其本國慣例，一經雙方簽名立誓後，鄭方即派遣官員 Moor Ongkun 及 Pimpan Jaoosje 兩名，前往現泊港口之荷船；荷方即派遣官等僅次於總督之官員 Mr. Jan Oetgens Van Wavren 及參議員 Mr. David Harthouwer 一名，代表總督往鄭方互爲人質；直至本約所定各項完全履行爲止。

十七、現在監禁於船上之華籍俘虜，應與鄭軍所拘之荷籍俘虜，互相交換。

十八、本約如最疑義，或重要事項遺漏，則由雙方臨時協議，務期圓滿解決（據臺灣省通志稿卷三政事志外事篇）。

註一：據荷人被遺誤之臺灣一書，鄭成功東征至臺登陸日期，為永曆十五年四月二日，即公元一六六一年四月三十日；二者記載，前後有一日之差，待考。

註二：惟第六條據被遺誤之臺灣。

捌、清代治理臺灣

一、設臺灣府轄三縣

康熙二十二年（永曆三十七年、公元一六八三年），清廷派兵來臺，以其地為海上亂藪，應留應棄，廷議不決。惟靖海侯施琅力主應留，劃入中國版圖。上疏陳述其意見。疏上，十二月廷議，大學士李蔚曰：「臺灣孤懸海外，屏蔽閩疆，棄其地恐為外國所據，遷其民慮有姦宄生事，應如琅議」，（清李霖傳）。康熙皇帝依照施琅李蔚之意見裁定；但仍不放心，翌年正月，再命福建督、撫、提、鎮評議，後據差往福建料理錢糧侍郎蘇拜會同福建督、撫、提，鎮疏言：「臺灣地方千餘里，應設一府三縣」，准之（據清聖祖實錄）。二十三年（公元一六八四年）四月，設臺灣府隸屬福建省，下分設臺灣、鳳山、諸羅（明鄭之天興州）三縣，府治設於東安坊（今臺南市），以臺灣縣為附郭，境界舊表記載不一。

二、開闢道路

清廷領臺後，利用兵勇民工，修闢道路，南至沙馬磯頭（今恆春鎮貓鼻頭）六百三十里，是日南路，北至鷄籠山（今基隆市）二千三百一十五里，為北路，是最長之道路。

依據康熙三十三年（公元一六九四年），高拱乾纂輯之臺灣府志，府治至各縣里、莊、堡、社之道路里程如下表：

臺灣府治至各里、莊、堡、社道路里程

臺灣縣 (府城設於該縣治東安坊)			
起點	訖點	里程	備註
臺灣府治 (臺南)	武定里	二〇	雍正九年撥歸鳳山 鄉管轄
"	永康里	一五	
"	廣儲東里	五〇	
"	廣儲西里	三〇	
"	長興里	二〇	
"	新豐里	四〇	
"	歸仁南里	二〇	
"	崇德里	二六	
"	歸仁北里	二五	
"	永豐里	二五	
"	保大東里	五〇	
"	保大西里	三〇	
"	仁德里	三〇	
"	仁和里	一五	
"	文賢里	四〇	

鳳山縣			
起點	訖點	里程	備註
臺灣府治 (臺南)	新昌里	四	雍正九年撥歸臺灣 縣管轄
"	永寧里	八	
"	依仁里	三〇	
"	長治里	五〇	
"	維新里	七〇	
"	仁壽里	八〇	
"	嘉祥里	九〇	
"	觀音山里	一〇〇	
"	淡水港東里	二四〇	
"	淡水港西里	二五〇	
"	土壠埕堡	三	
"	安平鎮堡	一〇	
"	喜樹仔堡	四〇	
"	半屏山莊	一一〇	今高雄市
"	興隆莊	一四〇	

起點	訖點	里程	備註
臺灣府治 (臺南)	赤山莊	一四〇	今屏東縣里港鄉
"	大小竹橋莊	一五〇	
"	鳳山莊	一六〇	
"	上淡水社	二二〇	
"	阿猴社	二七〇	
"	搭樓社	三〇〇	
"	大澤機社	三二〇	
"	下淡水社	二四〇	
"	力力社	二五五	
"	茄藤社	二七〇	
"	放索社	三三〇	
"	加六堂社	四二〇	
"	郎嬌社	四九五	
"	卑南寬社	水程五更	
"	小琉球社	放索社對西海洋中	

以上各里莊雍正九年改編爲十四里(增文賢里)

起點	訖點	里程	備註
臺灣府治 (臺南)	新化里	四〇	今臺南縣新市、左鎮、南化等鄉地區
"	善化里	六〇	
"	安定里	七〇	
"	開化里	一〇〇	
"	新舊咯莊	一三〇	
"	大奎辟莊	一二〇	
"	下茄荖莊	一三〇	
"	井水莊	一四〇	
"	鹿仔草莊	一五〇	
"	龜佛山莊	一六〇	
"	南勢竹莊	一六五	
"	大坵田莊	一七〇	
"	龜仔港莊	一七五	
"	棟榔莊	一七七	
"	諸羅山莊	一八〇	
"	打猫莊	一九〇	
"	他里霧莊	二八〇	
"	半線莊	四六〇	

臺灣府治
(臺南)

新港社	目加溜灣社	蕭籠社	麻豆社	大武壠莊	大傑嶺社	倒咯囉社	諸羅山社	阿里山莊	打貓社	他里霧社	猴悶社	柴裏斗六社	奇冷岸社	大居佛社	西螺社	芝蔴干社	南社	二林社	大突社	馬芝遴社
-----	-------	-----	-----	------	------	------	------	------	-----	------	-----	-------	------	------	-----	------	----	-----	-----	------

四〇	六〇	七〇	九〇	六〇	一六〇	一三〇	一八〇	一八〇	一九〇	二八〇	二八五	二九五	四三〇	四七〇	三二〇	三四〇	三五〇	三七〇	三八五	四〇〇
----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

今臺南縣新市鄉

臺灣府治
(臺南)

阿東社	東螺社	大武郡社	半線大肚社	南北投社	麻務揀社	挽鮮倒咯社	狎裡蟬戀樹社	沙轆牛篤社	崩山社	新港仔社	竹塹社	南嵌社	上淡水社	鷄籠社	木武郡赤嘴社	沙水連思麻丹社	麻咄自靠社	千那霧社
-----	-----	------	-------	------	------	-------	--------	-------	-----	------	-----	-----	------	-----	--------	---------	-------	------

四三〇	三八〇	四〇〇	四六〇	五六〇	五八〇			七八〇	八七〇	一、二九〇	一、四三〇	一、六五〇	一、七四〇	二、三一五				
-----	-----	-----	-----	-----	-----	--	--	-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

康熙三十二年新附

〃

康熙三十二年新附

〃 〃 〃

臺灣之地名及稱謂，與各省相似，常有變更。明鄭時期之坊里，到了清代，國內移民居住之部落稱為里、堡、莊（庄）、土著（今高山族）居住之部落，稱為社，其中一部份番社有漢人雜居，沿海一帶較多，街之範圍較小，屬於里、堡、莊轄內，多為販賣交易物品之場所市肆。

康熙五十三年（公元一七一四年），清廷為求臺灣位置、山川、道路里程，計算準確，[聘請傳教士法國人雷孝思（Jean Baptiste Régis），馮秉璋（Joseph-Anne-Marie de Mailla），及德瑪諾（Romain Hinderer），率領大批人員來臺測繪地圖，勘丈里程。但當時之臺灣，清廷統治，限於西部平原地區，山地及東部，因山勢險峻，土著阻碍，無法測繪，結果只繪西部一半，中部山地及東部海岸皆缺，謹憑空繪上幾朵象徵性之峯巒，作為點綴。

康熙六十年（公元一七二一年），朱一貴抗清之役，全省撼動。南澳總兵藍廷珍，巡臺御史吳達禮，黃叔璥等建議，於雍正元年（公元一七二三年）設彰化及淡水廳，雍正九年（公元一七三一年），調整臺灣，鳳山、諸羅縣轄區。東北部之羅門莊（羅漢門莊內門），撥歸臺灣縣管轄，乾隆二十八年（公元一七六三年），余文儀續修之臺灣府志，府治（今臺南市）至各縣廳，及各縣四置里程如下：

臺灣府 東抵羅漢門莊內，是日中路，西抵澎湖三百二十里，南抵沙馬磯頭四百六十里，是日南路，南北袤一千九十四里，東西廣三百八十五里，南、北路里程較康熙年間縮短，頗接近實際。

臺灣縣 東至羅漢門莊內門六十五里，西至海三里，南至二贊行溪（二層行溪）鳳山界二十里，北抵新港溪、諸羅溪諸羅縣界二十里。

鳳山縣 東至港西旗尾溪五十里，東南歷大澤機檳榔林七十里，西至打鼓港一十里，南至沙馬磯頭三百七十里，北至二贊行溪，臺灣縣界七十里。

諸羅縣 東至大武壠山二十一里，西至大海三十里，南至新港溪，臺灣縣界八十里，北至虎尾溪彰化縣界五十里，廣五十一里，袤一百三十里。

彰化縣 東至南、北投大山二十里，西至大海二十里，南至虎尾溪，諸羅縣界五十里，北至大甲溪四十里。

淡水廳 東至南山十里，西至大海七里，南至大甲溪一百一十九里，北至大鵝籠城（今基隆市）二百七十五里。

澎湖廳 雍正五年（公元一七二七年）改設廳，東至東吉澳八十里，西至草嶼八十里，南至南嶼一百里，北至目嶼八十里（均在今澎湖縣）。

鳳山縣治設興隆莊（今高雄市）。諸羅縣治設在諸羅山（今嘉義市），然以南北路蠻煙未開，主持縣政者懼歸治所。均設署在府城辦事，而諸羅縣聲稱暫住佳里興（今佳里鎮），實則佳里興僅駐一部份縣兵，縣治遼濶，鞭長莫及，諸羅北路，迭有抗清事件發生，各地騷動。

諸羅縣，於康熙四十三年（公元一七〇四年）始奉文歸治。惟延至四十五年（公元一七〇六年），始實際歸治，距設縣治之年已二十三載之久。

彰化縣治設半線（今彰化市），初以縣署未建，暫設在諸羅，至雍正六年（公元一七二八年）始歸治。

淡水廳設治竹塹（今新竹市），然以北路荒涼，初附治設於彰化縣半線，並在半線建署辦事。雍正九年（公元一七三一年），淡水同知移駐沙轆社（今沙鹿鎮），是年十二月，大甲番亂，始議歸治，雍正十一年（公元一七三五年），同知徐治民植竹塹城，乾隆二十一年（公元一七五六年）同知王錫綰始建衙署，歸治竹塹，距設治達三十三年之久。

彰化縣與淡水廳之關係初很特殊，即淡水廳署暫設在彰化，稽查北路兼督彰化縣捕務，而淡水廳一般行政，則歸彰化縣辦理。淡水廳似係臺灣府之分府，以北路防務爲其職責。至雍正九年，始將廳下之刑名錢穀事務歸淡水廳同知管理，於是淡水廳始具備應有之實質。縣、廳爲基層建設主要推動執行機構，類此不健全之縣廳組織，對道路修建，自然無優良績效表現。

三、禁止人民渡臺阻碍經濟與道路開發

鄭成功統治臺灣後，清廷仿明朝之做法。於順治十八年（公元一六六一年、明永曆十五年），乃將「山東、江浙、閩、廣濱海人民，盡遷入內地，立邊界、設防守，嚴稽查，片板不許下海，粒貨不許越疆」（閩海紀要）。並將濱海廬舍、田園、悉爲焚

燬。於界上築牆垣，立界石，越界者立斬不赦，以抵制鄭成功，欲斷兵源及通商利益，使其孤立，無法久持。而此項政策，時放時收，使福建沿海居民不堪其苦，流離失所，安居不易。其結果反使沿海百姓偷渡。此項禁令施行頗久，康熙二十二年（公元一六八三年、永曆三十七年），南明覆亡始開禁，設海防同知於鹿耳門，並准許通商，赴臺者不許攜眷，靖海侯將軍施琅以惠潮之百姓（廣東省惠州、潮州）多通海，特禁往來。但偷渡來臺之人仍多。官吏可攜眷來臺，而禁止人民攜眷來臺之禁令，禁開多次，對於臺灣之開發，道路之修整頗有影響，概述於次：

(1) 康熙二十二年（公元一六八三年、永曆三十七年），頒「臺灣編查流寓六部處分則例」，略謂：臺灣流寓之民，凡無妻室產業者，應逐回過水……有妻子產業，願繼續居住臺灣者……申報臺廈道稽查……若犯徒罪以上者……概行押回原籍治罪，不許再行越渡。

(2) 康熙二十三年，又頒渡臺禁令（參閱附錄1）三則。

(3) 康熙五十八年（公元一七一九年），更申禁例，往臺之人，必由地方官給照，若有違犯，民兵分別治罪。（參閱附錄

2）

(4) 雍正七年（公元一七二九年），責成有司重申嚴禁令，規定嚴勵刑罰。

(5) 經陞任廣東撫臣鄂爾達，雍正十年（公元一七三二年）具奏：凡有妻子在內地者，許呈明給照，搬眷入臺，編甲為良，則數十年之內，赤棍漸消（原奏人民立業臺灣者數十萬）……安生樂業，廷議准之，此為清代有臺以來，第一次放寬攜眷的禁令。

(6) 乾隆四年（公元一七三九年），督臣郝玉麟以流寓民眷，均已搬取，即有事故遲延，亦屬無幾，請停止給照，乾隆五年再禁渡。

(7) 乾隆九年（公元一七四四年），巡視臺灣御史具奏：內地人民，或聞臺地親年衰老，欲來侍奉，或因內地孤獨無依，欲來就養，無如例有明禁，因甘蹈偷渡之愆，不肖客頭奸船，將船駛至外洋，如遇荒島，詭稱到臺，促客登岸。人煙斷絕，坐而饑

斃，俄而洲上潮至，羣命盡歸魚腹。因碍請禁之難，致有身亡之事，請仍准攜眷」，乾隆十一年再准攜眷入臺。

(8) 乾隆十二年（公元一七四七年），督臣喀爾吉善復以前奏來定年限，恐滋弊混，請定一年之後，不准給照，十三年再加嚴禁。

(9) 福建巡撫吳士功，乾隆二十五年（公元一七六〇年）奏請開禁，曾引用乾隆十七年（公元一七五二年），原任臺灣縣知縣魯鼎梅纂修縣志一段話：「內地窮民在臺營生者數十萬，其父母妻子俯仰乏資，急欲赴臺就養，格於禁例，羣賄船戶，頂冒水手姓名，用小漁船夜載出口……名曰灌水，經汛口覺察奸舫，照律問遣……而杖逐回籍之民，室廬拋棄，器物一空。更有客船串通習水積匪，用濕漏之船，收載數百人，擠入艙中，將船蓋封釘，不使上下。乘黑夜出海，偶值風濤，盡入魚腹，比到岸恐人知覺，遇有沙汕，輒趕騙離船，名曰「放生」。沙汕斷頭，距岸尚遠，行到深處，全身陷入泥淖中名曰「種芋」；或潮流適漲，隨流漂溺，名曰「餌魚」……言之「痛心」。交閩浙總督楊廷璋議奏，准之。惟搬眷限僅一年，至二十六年五月為止。此乃清廷，第三次放寬攜眷渡臺之禁令。

(10) 乾隆二十六年（公元一九六一年）五月底，搬眷期間屆滿，閩浙總督楊廷璋以臺地人滿為由，再奏請嚴禁搬眷及偷渡。

(11) 乾隆三十三年（公元一七六八年），臺灣有黃教之役，事平，禁渡尤嚴，然偷渡者終不能止。乾隆三十六年（公元一七七二年），福建巡撫鍾音，有在臺人民回籍者，准免請照，即予放行之奏，廷議照准，禁渡又稍放寬。

林文爽抗清事起，延及全臺，乾隆五十二年（公元一七八七年），協辦大學士陝甘總督福康安來臺征討，翌年事平，福康安鑒於偷渡問題嚴重，禁令漸形廢弛，反給予貪官奸弁勒索陋規之機會；乃奏請更易禁渡之令，請嗣後安分良民，情願挈眷來臺者，由地方官查實給照，准其渡海，編入民籍。隻身人民，亦由地方官給照，移咨入籍，倘內地逃犯渡臺，盤獲者從優獎敘，倘別經發覺，說明由何處進口，何處藏匿，即將該管員弁，從嚴參處（明清史料），疏上，准之。自此解除攜眷之禁，而渡臺人民，苟屬良善，不論攜眷與否，皆可一律給照渡臺，此乃清代禁漢人渡臺以來之一大改革，下及清末，禁渡之令，無何改變。

沈葆楨來臺督辦防務規劃治理，於同治十三年（公元一八七四年）十一月奏請開山撫番，略謂：「……山前一帶，雖蕃息百

餘年，戶口尚未充裕，內地人民向不准逾越，近雖文法稍弛，而開禁未有明文……今欲開山，不先招墾，則路雖通而仍塞，欲招墾，不先開禁，則民裹足不前……請將一切舊禁開豁，廣招徠，俾無顧慮」，許之。於是一百九十餘年之渡臺禁令，一旦盡除，清廷禁內地人民渡臺，歷次禁令及治罰情形，擇要附錄於下。

(一) 康熙二十三年頒禁令三條：

- (1) 欲渡船臺灣者，先給原籍地方照單，經分巡臺廈兵備道稽查。依臺灣海防同知審驗批准，潛渡者嚴處。
- (2) 渡臺者不准攜帶家眷；業經渡臺者，亦不得招致。
- (3) 粵地屢為海盜淵藪，以積習未脫，禁其民渡臺。

第三條之粵籍民禁渡，終施琅之世甚嚴。康熙二十五年（公元一六八六年）施琅卒，其禁令漸弛。惠、潮人始有渡臺者，但康熙時期，循吏尚多。如臺灣知府蔣毓英，諸羅知縣張珩，皆以招徠開地為急務，雖有禁令：而來臺者自康熙中葉以降，仍與日俱增。

(二) 人民偷渡臺灣治罪條款（康熙五十八年）

- (1) 臺灣不准內地人民偷渡，如拿獲偷渡船隻，將船戶等分別治罪。文武官議處，兵役治罪。
- (2) 如有充為客頭，在沿海地方引誘偷渡之人，為首者充軍，從者杖一百，徒三年。
- (3) 互保船戶及歇客知情容隱者杖一百，枷一個月。偷渡之人杖八十，遞回原籍。文武官失察者分別議處。
- (4) 內地商人置貨過臺，由原籍給照；如不及回籍，則由廈防廳查明，取保給照。該廳濫發，降三級調用。
- (5) 沿海村鎮，有引誘客民過臺，數至三十人以上者，壯者新疆為奴，老者烟瘴充軍。
- (6) 內地人民往臺者，地方官給照驗出口，濫發者分別次數，罰俸降調。又無照人民過臺，口岸失察之官照人數分別降調，隱匿者革職。

(三) 禁臺民私入番界之舊例要點

- (1) 人民私人入番境者杖一百，如在近番處所抽藤，射鹿、伐木，採棕者杖一百，徒三年。

(2) 臺灣南勢一帶山口，勒石分界。如有偷越番界運貨者，專管之官失察降調；該管上司罰俸一年。

(3) 臺地人民，不得與番民結親，違者離異治罪。地方官考處，從前已娶者，毋許往來番社，違者治罪。

(四) 入番地撤禁告示碑

入番撤禁告示碑。此碑爲石勒，在新寮公路旁，高一三三公分，寬六十公分。砂石，字跡尙明。但每竹字數不齊，意義深遠，其能說見臺灣名勝舊蹟誌，及南投縣名勝古蹟（民國四十三年南投文獻叢輯第二輯）。其原文如下：

欽命提督銜福建臺澎挂印總鎮振夏巴圖魯張

爲

欽令布政司銜福建分巡臺澎兵備道兼提督學政夏

出示曉諭事照得臺地現在開闢後山舊例應行弛禁經

欽差大臣沈 奏奉

上諭福建臺灣全島自隸版圖以來因後山各番習俗宜異曾禁內地民人渡臺及私入番境以杜滋生事端現經規制自宜因時變通所有從前不准民人渡臺各例禁着悉與開除其販買鐵竹兩項並着一律弛禁以廣招徠該部知道欽此轉行到道除移行欽道外合行出示曉諭爲此示仰閭閻紳商士庶軍民人等知悉從前不准內地民人渡臺及私入番境各例禁現已一律開除不復禁止臺地所產大小竿以及打造農器等項生熟鐵斤均聽民間販運其內山所產藤條並由本司道通行開禁將簾行裁革如所轄文武汛口員弁兵役及通事匠首人等仍有藉端扣留勒索情事官則撤叅兵役通事匠首卽立提究辦決不姑寬其各凜遵毋違特示

光緒元年十一月初八日給

告示

四、康熙中葉前山南北幹道概況

明鄭期間（康熙二十二年以前），臺南至臺北、基隆。陸上交通路線多條，惟以由臺南經麻豆、鹽水、嘉義、民雄、斗六、西螺溪、大武郡、彰化、清水、通霄、中港社、新竹、南坎、越龜崙嶺之坪頂山、八里坌、渡淡水河、沿河道進入臺北，或由淡水（水道、或陸道）赴基隆，或經臺北赴基隆。行走此線之人居多。其中大肚溪至大甲段，路有大小積石，跨越多條溪流，行旅叫苦。登坪頂山至八里坌，登山越嶺亦甚費力。迨雍正十一年（公元一七三三年），桃園越龜崙嶺至新莊之路開通，縮短里程，路況良好，行旅稱便。

清廷入主臺灣後，即行整修此路，惟因原住漢人被迫或自願返回大陸者衆；加之頗行渡臺禁令，居民銳減。耕地荒蕪。不久，各地道路失修阻塞。乾隆年間人口，逐漸增加，墾業興盛，道路又漸多修建。

浙江仁和諸生郁永河，康熙三十六年（公元一六九七年）冬，掌管閩省火藥局，災燬火藥五十餘萬斤，典守負償。聞淡水有礦可煉製火藥，以流罪之身，慨然請行。三十六年二月乘舟抵臺南，四月初七日，決定由陸路北上，赴北投採硫磺，所著旅行日記「裨海紀遊」，紀述沿途情況頗詳，茲擇錄關於道路之紀述概要如次：

臺南市容：街市以一拆三，中通行車，旁列市肆，髣髴京師大街，但隘陋耳。

交通工具：地（臺灣）不產馬，內地馬又難於渡海；雖設兵萬人，營馬不滿十匹，文武各官乘肩輿。自正印以外出入皆騎黃犢。民間挽用百物，及男女遠適者，皆用犢車，故比戶皆畜牛，可見當時臺灣陸上運輸主要賴牛力，道路漸次拓寬，由人行道而爲可通行牛車的大道了。

(1) 四月初七日（康熙三十六年，公元一六九七年），由臺南出發，率從者數十輩，乘笨車（似爲當時之牛車），過大洲溪、歷新港、嘉溜灣、麻豆諸社，宿於佳里興。（按佳里興雖爲當時諸羅縣署之卜定地；但實際未建署，知縣住臺南府，該處僅設營房屯兵）。

(2) 初八日，由佳里興返麻豆，在此易車而渡茄港尾溪，鐵線橋溪，至倒咯國社（又名哆囉國社，今臺南縣東山鄉全部及白

河鎮之一部）時，日已垂暮，爲急行起見，遂乘夜渡急水、八掌等溪。翌晨達諸羅（嘉義）、又渡中跳溪，過打貓社（民雄）、山疊溪、他里霧社（斗南），而宿於柴里社（斗六）。

(3) 初十日，再度虎尾溪、西螺溪及東螺溪，宿於大武郡社（今社隆附近）。

(4) 十一日，行三十里，抵半線社（彰化），居此地漢人爲數衆多，故沒有旅館，居停主人揖客頗恭，且肴饌豐盛；並謂過此多石路。車行不易，曷不少憩，以節勞頓，遂留宿。

(5) 從彰化經北方之啞來社，渡大肚溪，抵大肚而北進，其記此段之光景有云：「過河東社，至大肚社，一路大小積石，車行其上，終日蹭蹬殊困，加以林莽荒穢，宿草沒肩……至溪澗之多，尤不勝記」。

(6) 十三日渡大溪，過沙轆社、宿牛罵社（清水），在此遇雨，溪洪漲溢，跋涉不得，空候十日之久。

(7) 二十三日，由牛罵社出發，步行二十里，然後渡溪，衆番爲載行李，沒水而過，復扶余車浮渡，雖僅免沒溺，實濡水而出也。渡幾三溪，率相越不半里，已渡過大甲社，雙寮社，至宛里社宿、可見尚乘笨車。

(8) 二十四日，經吞霄（通霄）、新港仔（土名新港），至後壠社。

(9) 二十五日，經中港社，至竹塹社（新竹）。

(10) 二十六日，「自竹塹迄南崁，八、九十里，不見一人一屋，求一樹就蔭不得，掘土窟，置瓦釜爲炊，就烈日下，以澗水沃之，各飽一餐。途中遇麋、鹿、麂……逐隊行，甚夥，驅獫狁獲三鹿，既至南崁。入深菁中，披荆度莽，冠履俱敗，眞狐貉之窟，非人類所宜至也」。自竹塹至南崁，似已不能乘笨車。

(11) 二十七日，由南崁出發，越龜崙嶺綿延之坪頂山高地之西麓，更出海岸之八里坌，渡淡水河而入淡水社，在淡水滯留數日，溯淡水河而入甘苓門（今江頭）。前行十餘里乃結茅爲廬（今士林街附近），郁氏記當時情形：「蟬琴蚓笛，時沸榻下，階前朝夕時至。出戶，草沒肩，古木樛結，不可名狀，惡竹叢生其間，咫尺不能見物，蛇虺……，衣閣閣鳴枕畔，有時鼾聲如牛，力能吞鹿，水蛇逐入，疾如飛矢，戶闕之外，暮不敢出……余至之夜，有漁人結寮港南者，與途遙隔一水，累布藉枕而臥夜半。」

矢從外入，穿枕上布二十八孔，幸不傷腦，猶在夢中，而一矢又入，遂貫其臂。同侶逐賊不獲，視其矢，則土番射鹿之物也」，由此可知當時臺北盆地，尚爲土番逐鹿之所。

關於基隆之情形則謂：「鷄籠山，土番種類繁多，秉性驍勇，概君山地。按其山川，則形勢奇秀，論其土地，溪間深遠。千里饒沃，足以設立州縣，惟人煙甚少，荒蕪未開，惜爲鳥獸蟲蛇之窟耳」。

西班牙人據鷄籠，最繁盛時期爲明崇禎七年（公元一六三四年），西人居基隆者約三百人，爲通我國大陸南方及馬尼刺日本之貿易中心，故貨物充斥該港，遂使西班牙商船有二十艘同時入港之繁榮。至康熙三十六年（公元一六九七年）相距六十三年，其繁榮與沒落有天淵之別。

雍正十一年（公元一七三三年或謂雍正十三年），桃仔園（今桃園市）至新莊道路開闢經龜崙嶺里程縮短，道路易行，乾隆十六年（公元一七五一年），地方人士張敦仁等修築新路坑道，經塔寮至新莊入艋舺，里程更縮短，便利行旅。

五、土著種族、文化、與道路開闢

臺灣土著，明代稱東番，清代稱番人，其種族不一，今稱爲山胞。最早居住之番人，相傳爲小倭人。康熙二十四年（公元一六八五年），林謙光著臺灣紀略，尚有見載，其風俗條：「更深入山中，其人狀如猿猴，長不滿三尺，見人，則升樹杪。人欲擒之，則張弩相向，亦有鑿穴而居，類太古之民者」。傳說，其行動敏捷，膚色暗黑，毛髮捲縮，用弓矢，善游泳，擅巫術，有疤痕紋身之俗，居岩洞，能架獨木橋」，據近人研究，係奈格利多（Negritos）種小黑人，其東南亞之分佈，以菲律賓羣島爲中心，蕃衍至臺灣，亦爲自然之趨勢。惟康熙以降，即告絕滅，近代泰雅、賽夏、曹、排諸族山胞，尚多有其傳說。

德人里斯著臺灣島史，文化較高，頗類漢族之瑯嶠族，爲來自琉球之人種。在荷蘭據臺時期，尚有村落二十，分佈臺灣南部。後亦漸次絕跡。據近代山胞傳說中，除上述二種人外，尚有其他已絕滅之種族，惟其史跡已莫可改。瑯嶠族絕跡，似部份歸化爲漢人。文化高之民族不易絕滅。

清代之所謂臺灣番政（理番），乃指對今日山胞祖先之施政而言。據臺灣省通志同胄志之分類，今日之山胞，分爲泰雅、賽

夏、布農、曹（包括邵族）、魯凱、排灣、卑南、阿美、雅美九族。清代以其漢化程度之不同，分爲「熟番」與「生番」二類。據近年之研究，其人種屬於古蒙古人種（Paleomongolian）之原馬來人（Proto-Malay）。北部及中部諸族大體上係遠古直接來自大陸之百越民族。其南部及東部諸族，則傳於遠古由大陸南下中南半島及南洋羣島，再迂迴來臺，故又稱南廻族。

臺灣通史，關於山胞之記述：「唐貞觀間，馬來羣島洪水，不獲安處，各駕竹筏避難，漂泊而至臺灣。當是時歡斯氏遭隋軍之後，國破民殘，勢窮蹙，馬人乃居於海澨，以殖其種，是爲外族侵入臺灣之始。故臺灣小誌曰：生番之語言，出自馬來者六之一，出自呂宋者十之一。迨北十七多似斐利賓語。說者謂自南洋某島遷來，其言近似。而統一之者爲卑南王，王死後，各社分立，以至今日……歷經五代，終及南宋，中原板蕩，戰爭未息，漳泉邊民漸來臺灣，而以北港爲正市之口。故臺灣舊誌有臺灣一名北港之語……當是時馬人之在臺灣者，族強勢大，遂攘土番而分據南北焉」。按馬來距臺遙遠，直接漂泊來臺成份較少。可能先抵菲律賓，而後輾轉來臺。

近代一般學者多認爲山胞文化，屬於印度西亞文化，亦即馬來文化系統。隋代陳稜伐流球（臺灣），以崑崙人爲向导翻譯，古言崑崙，乃泛指今馬來一帶，因言語相通，便於宣傳安撫。筆者曾伴南洋回國華僑遊島來及日月潭，華僑與當地山胞，以馬來語交談，腔調稍異，對答流利。馬來人、印尼羣島人，是同一言語系統。

依據臺灣省通志稿人口篇之估計，乾隆時期，生番熟番總計約十餘萬人，此種估計，不切實際。按十一萬人與十九萬人，均可稱爲十餘萬，但相差將達一倍。所居處所當時稱爲社，分佈於山地及平原廣大地區。以其人口衆多，佔地面積廣大。社會組織，生活形態、性情強悍，乃形成清代行政上之重大問題。而生番各莊里社道路不能貫通，爲安撫生番用重兵耗鉅資開築山地道路，教導耕種，仍未達預期效果。日人竊據期間，開闢與修理番道路，截至民國二十八年（公元一九三九年，昭和十四年）止，共三、六一六公里。亦無顯著績效。足見番人（今高山族）與臺灣道路開發關係重要。

六、熟番治理與歸化

清代於生、熟番之施政，有所不同，所謂熟番，乃指接受漢族文化較深之番民而言。散居平地者，又叫做平埔番。其構成熟

番之要件，大致有三：(1)須服從政府教化。(2)事徭役，如爲政府遞送公文之類。(3)輸納番課(稅)。

社數及分佈情形，隨熟化之程度，及年代有所不同。康熙五十四年(公元一七一五年)，全臺熟番四十六社(閩浙總督覺羅滿保題報告)，康、乾之際，臺灣開發甚速，乾隆六年(公元一九四一年)劉良璧編臺灣府志記載，番社增至八十九社。乾隆三十二年(公元一七六七年)設南北路理番同社，查定熟番爲九十三社。乾隆五十三年(公元一七六六年)設置屯番之際，亦定爲九十三社。其分佈情形如下：(1)臺灣縣三社。(2)鳳山縣八社。(3)諸羅縣十三社。(4)彰化縣三十三社。(5)淡水廳三十六社。

嘉慶中，設噶瑪蘭廳，東勢番十六社，西勢番二十社，亦同歸熟番，合上九十三社，共計一二九社，清代所謂熟番大體如此。

清代對熟番之保護，很爲週詳，但微之文獻，實難有預期效果。雍正二年(公元一七二四年)藍鼎元與吳觀察論治臺事宜書：「土番頑蠢無知；鳳山以下，諸羅以上多愚昧渾噩，有上古遺意。然俱皆供辦車輛，策應兵役，以及差徭絡繹，走遞公文，勞苦較民十倍。向有社商頭家，包攬貨物，代番納餉，名曰躉社、番終歲所捕之鹿，與蓄產布縷，皆爲社商所有，賤削不堪。今社商已行禁革，而傳譯輸納，非通事莫辦。縣官每歲僉立通事，換牌之時，有花紅規禮，自數十金至六、七百金不等；重利稱貸、賁緣必得。而取償於番，酷虐較社商更甚，通事之剋剝，社棍之唆謀，均當懲罰」。

漢、番通婚，亦禁不能止，如乾隆末年，閩人吳沙；嘉慶末年，粵民黃祈英，均以娶得番婦，而獲有番目地位。始得入墾三貂及南莊地區，至於嚴禁越界墾地，雖數次立石碑厲行，均形同虛設。而進墾者仍不能止。至嘉、道間侵墾番地加速，愈進愈厲。熟番爲生活所壓迫，西部熟番乃有大舉徙遷之舉，而遷入埔里山地者，計有三十二社，越山逃噶瑪蘭(今宜蘭縣境)者亦有之。

咸同以降，西部熟番，已歸漢化。淡水廳志番俗卷：「風俗之移也，十年一小變、一十年一大變。淡水番黎較四邑爲多。今自大甲至鷄籠，諸番生齒漸衰，村墟零落。其居處、飲食、衣飾、婚嫁、喪葬，器用之類，半從漢俗；即諳通番語者，十不過二、三耳」。淡水較南部各縣，開闢爲晚。熟化之情形，尙且如此。南部各邑熟化程度，較此爲遲，自所必然。光緒元年，開山撫番之議起，乃將北路理番同知移住埔裏社，改爲中路撫民理番同知；移南路同知於卑南，改爲南路撫民理番同知，專事生番之治

理。而熟番政務，悉歸縣廳政府，與漢民同一管理，視熟番同爲漢民，而清代對熟番之特殊設施，至此漸告結束。

七、討撫生番

生番，又稱爲野番，未染漢族文化。君深山之中。康熙三十六年（公元一六九七年），郁永河著裨海紀遊，曾有記述：「諸羅、鳳山魚民，所隸皆土著番人。番有土番（按指熟番）、野番之別。野番在深山中，疊嶂如屏、連峯插雲、深林密菁、仰不見天、棘刺籐蘿，舉足觸礙……野番處其中，巢居穴處，茹毛飲血者，種類實繁。其升高陟巔，越菁度莽之捷，可以追驚猿，逐駭獸，平地諸番恆畏之，無敢入其境……時出剽掠、焚廬殺人……其殺人，輒取首去，歸而熟之，剔取髑髏，加以丹堊，置之當戶，同類視其室髑髏多者推爲雄。如夢如醉，不知向化，真禽獸耳……」。按當時諸羅，鳳山已有漢人雜居熟番社，所云無民，乃指生番居住地區）。

清代治理生番，初無善策，惟封禁番界，使漢人不得進入以啓番衅。並使生番不得逸出界外，以肇番害。康熙四十年（公元一七〇一年）以降，漢人進墾番界日多，乃啓番衅。黃叔澂番俗雜記曰：「內山生番，野性難馴，焚廬殺人，視爲故常；其實啓釁，多由漢人。如業主管事輩，利在開墾，不論生番、熟番，越界侵佔，不奪不饜。復勾引夥黨，入山搭寮，見番人弋取鹿麕，往往竊爲己有，以故多遭殺戮。又或小民深入內山，抽藤鋸板，爲其所害者亦有之」。又加通事之賄削，怨恨難消。康熙六十一年（公元一七二二年）朱一貴之役，北路阿里山、水沙連各社，乃殺通事以叛，諸生番亦乘機出擾，而朱一貴黨類，亦屢出沒於番界，騷擾無寧日。」

閩浙總督覺羅滿保，計畫遷民之議；擬將臺、鳳、諸三縣山中居民，盡行驅逐，房舍盡行拆毀，各山口俱用巨木塞斷，不許一人入山，外十里爲界，凡附山十里內民家，俱近移他處，田地俱置荒蕪，自北路至南路止，築土牆高五、六尺，深挖壕塹，永爲定界，又以瑯嶠極邊爲藏奸之所，房屋人民，皆當燒燬驅逐，不許再耘田園，砍柴往來。此計畫耗用資金人力太多，且屬擾民。時臺灣總兵藍廷珍以爲不可，不同意執行。

康熙六十一年（公元一七二二年），福建巡撫楊景素，乃折衷前議，縮小禁區，畫界立石碑，嚴禁偷越。南起放線社（今屏

東縣林邊鄉水利村），北迄蜂仔嶼口（今臺北縣汐止鎮）。「凡逼近生番處所，相去十餘里，堅石以限之，越入者有禁」。（番俗六考）。而棄瑯嶠，遷其民以荒其地，然無賴遊民，私入禁界者，仍不能止。沿海魚房港、大綉房（在今恆春鎮）一帶，小船仍往來不絕。而生番出擾之事，亦時有所聞。

迨乾隆中葉，以生番、熟番、歸化者日增，漢番紛爭事件亦多。漳、泉、惠、潮之民日衆，寄籍分黨，龔牙其間，守土官又日陵削。於是民輕官吏，及其樹幟械鬪爭地，動以萬計，將士不能彈治，惟以虛聲脅和，於是民輕視兵，粵人數少，不敵泉漳，大舉徙遷多次。迎山土沃，民墾日廣，巡撫楊景素所立界限，將界外良田，盡畀生番，番人不知耕種，仍爲內地游民偷墾，易數奸究。

道光、咸豐以降，對生番設施，一無建樹。至同治末年，以外患所迫，對生番施政，始有大加改革之議。

光緒十一年（公元一八八五年）巡撫劉銘傳，撫番恩威並施，兇惡不順從者則以征伐，良善者施以恩德，故屢興大軍入山討撫，並開闢通後山之路，設學堂教育番童，數年之間，聲教所致，撫番事業普及全省，頗著成效。光緒十三年四月，於各路生番歸化請獎員紳摺中可見：「查臺灣番種繁多，處處與民仇殺，自上年九月，臣督率大軍剿撫前後山，中、北兩路……凡二百一十八社，番丁五萬餘人，咸奉約以歸。前山各軍，亦續撫二百六十餘社，薙髮者三萬八千餘人；實非微臣之愚，始願所能及此」。從上看來，全省生番，當時計四百八十餘社，人口約九萬人，估計生熟番族，當在二十萬人以上。

八、人口與道路

人口多夥與道路開闢有密切關係，人煙衆多之地方，道路自然增多，而且寬闊。

荷國人據臺後，招徠漢人來臺墾殖，漢人移民逐漸增加。依據被忽視的臺灣一書記載，荷人據臺末年（明永曆十五年，公元一六六一年、清順治十八年），臺灣有漢人壯丁二萬五千人，實則當時之漢人，可能倍此數，但漢人仍很少爲意中之事。

鄭成功治臺時期，依據研究臺灣人口之陳紹馨教授估計，漢人至少有十二萬之多。但一般學者估計約在十五萬至二十萬之間。當時開闢道路頗多。

清兵入臺，原居漢人，被迫或自動返回大陸之人頗多，田園荒蕪，道路阻塞。迨乾隆期間人口漸增，清初人口數字，頗難詳考。當時計算人口，旨在徵稅。凡男丁年屆十六爲成丁，須納丁稅，婦孺登記戶籍，而不課稅。又客戶單丁，亦不計算在內。故早期臺灣文獻所謂民丁，皆指成丁而言，其餘不計在內。

乾隆六年（公元一七四一年），劉良璧修臺灣府志，記載康熙五十年（公元一七一一年）人口，計共一八、八二七口。依據臺灣通史彙計，（依據臺灣府志）。自雍正九年（公元一七三一）至乾隆二十九年（公元一七六四年），臺灣有一五、七四九戶，七二、六三九口。彰化縣乾隆二年（公元一七三七年），僅一二五口，就完納丁銀之人而言，故若是之少，而實在戶口遂不能知。即各縣廳之數，似就土著而載，流寓之人尙不編入，故亦若是之少。

嘉慶十六年（公元一八一一年），辦理保甲門牌，核實土著及流寓人口，依據臺灣通志稿，引轉福建通志統計：

- (1) 臺灣縣三四一、六二四人（內澎湖廳四〇、〇〇二人）。
- (2) 鳳山縣一八四、五五一人。
- (3) 嘉義縣八一八、六五九人。
- (4) 彰化縣三四二、一六六人。
- (5) 淡水縣二一四、八三三人。
- (6) 噶瑪蘭廳四二、九〇四人。

以上計共一、九四四、七三七人，惟據臺灣通史，澎湖廳五九、一二八人，不包括在臺灣縣數字內，共計全省人口爲二、〇〇三、八六一人。

光緒十八年（公元一八九二年），爲編纂臺灣通志，曾頒采訪冊各縣廳州，採訪口戶爲其要項之一。自光緒十八年起至二十年（公元一八九四年）止，爲臺灣人口較爲翔實之紀錄。各採訪冊，未能及時印行。俟臺灣光復後，由臺灣銀行經濟研究室，派員赴各縣府於檔案中清理出來付梓，各採訪冊，人口統計如下表：

行政區域	戶數	人口數	每戶平均人數	各縣廳分佈百分比
全省總計	五〇七、五〇五	二、五四五、七三一	五・〇二	一〇〇・〇〇
臺北府小計	一三一、〇五九	七六七、〇三一	五・八五	二五・八二
淡水縣	六三、四〇七	四〇七、七五四	六・四三	一二・四九
新竹縣	三〇、八七三	一五六、九五三	五・〇八	六・〇八
宜蘭縣	二一、四六四	一一四、〇九五	五・三二	四・二三
基隆廳	一五、三一五	八八、二二九	五・七六	三・〇二
臺灣府小計	一四九、八七八	六二二、二四二	四・一五	二九・五三
臺灣縣	四一、七二〇	二二三、四〇五	五・一二	八・二二
彰化縣	五八、一七八	二六一、四八二	四・四九	一一・四六
雲林縣	二九、五七五	一一〇、六四九	三・七四	五・八三
苗栗縣	一六、八一四	七一、〇九二	四・二三	三・三一
埔裏社廳	三、五九一	一五、六一四	四・三五	〇・七一
臺南府小計	一二五、五七〇	一、一〇〇、五四三	四・八八	四四・四五
安平縣	四八、一一九	一九六、一五三	四・〇八	九・四八
嘉義縣	九一、二二二	四二三、六一五	四・六四	一七・九七
鳳山縣	七三、七一九	三九三、四五六	五・三四	一四・五三
恆春縣	三、五七五	一九、七七九	五・五三	〇・七一
澎湖廳	八、九四五	六七、五四〇	七・五五	一・七六

說明：據陳紹馨氏臺灣通志稿人口編，轉引日人伊能嘉矩臺灣文化志及臺東州采訪冊。

臺東州小計	南鄉	新鄉	奉鄉	蓮鄉	廣鄉
九九八	一七八	四三〇	一六三	一七九	四八
五、九一五	七三〇	二、七七九	一、一四〇	一、〇九六	一七〇
五・九三	四・一〇	六・四六	六・九九	六・一二	三・五四
〇・二〇	〇・〇五	〇・〇九	〇・〇三	〇・〇二	〇・〇一

九、清代吏治與路政

臺灣孤懸海外，清代派來臺官吏，頗多特制，亦常變更，而庫收短絀，賴閩省補助，所以一切政事極難展開。清廷初入臺，開闢巖疆，職官多揀選賢能之士任之。舊志所載循吏，不少概見。故初期史治差強人意，道路橋樑渡船建修亦多。

康熙三十六年（公元一六九七年），郁永漢著裨海紀遊一書，亦曾慨乎言之，曰：「今臺郡百執事，朝廷以海外勞吏，每三歲遷擢。政令初施，人心未洽，而轉盼易之，安必蕭規曹隨，後者一守前人繩尺，不事更張。況席不暇暖，視一官如傳舍，孰肯爲遠效難稽之治乎？」

康熙末年，吏治漸壞，六十年（公元一七二一年）朱一貴之役，雖說發自民族革命，而其近因，實由吏治不良，有以促成之，時鳳山知縣缺，知府王珍攝篆，委政次子，事苞苴，徵稅苛刻，縣民怨之，衆莫可訴，謀起兵，誅貪污。

藍鼎元參與平朱一貴之役，著平臺紀略一書，亦慨乎言之，曰：「太平日久，文恬武嬉，兵有名而無人，民逸而無教，官吏孳孳以爲利藪，沉湎樗蒲，速宵達曙。賊未至，而衆心已離，雖欲無敗，弗可得也」。

道光間分巡臺灣兵備道徐宗幹，所著斯未信齋文集，論及吏治之壞文章多篇，其中言鄉治，曰：「各處爲民害者，不外盜賊

、訟師、蠹役三項；而臺屬尤甚者，則三者合爲一。胥役勾通匪徒爲盜窩；及事主報官，又與訟師代爲捏告。愚民無知，訟累經年，贓物絲毫未得，又添出許多費用，卒之盜匪與棍徒逍遙事外，在官受累者、大半皆被牽之良民，於是胥役既分盜贓，又得訟費。失事者固冤無可伸，而未失事者，亦不知禍從何來？諸僚屬非不肯辦事者，一則言語不通，難得其情；一則動須帶兵勇。好官不肯累民，即須自捐；而缺分非昔比，費用無出，即報解一切種種爲難，得忍且忍，姑求無事爲福，苟安目前。地方奸徒亦明知官之無可如何？於是律例煌煌，皆成虛設」（致僚屬手札）。

盜賊訟棍奸蠹合作，欺詐百姓，情形普遍。漳、泉、粵人，因爭耕地，爭水引起械鬥，而不法之徒，乘隙鼓動，從中打劫。官方無力處理，惟一辦法，是少建橋樑，以減少械鬥擴大，大械鬥有史可稽者二十八次，小械鬥不知凡幾。

清官無錢辦事，貪劣者則宦囊豐。咸、同以降官吏收陋規，視同必然：「廳、縣有收至二萬餘兩者，臺道除收受節壽禮外，洋藥、樟腦規費，概籠入己。知府以節壽外，專據鹽利。武營以虧挪爲固然，恬不爲怪，交代迫不結算。自副將至守備多者十二任……並無結報……非廉明鎮、道，徹底清釐，何從窮其底蘊。見據吳大廷稟，擬將道署陋規、樟腦洋藥等項，悉數歸源之策。所已不容己者，惟陋規既已裁革，則必籌津貼，以資辦公。庶廉吏可爲，乃收正己率屬之效也」（閩浙總督左宗棠奏牘）。

同治十二年（公元一八七三年），福州船政大臣沈葆楨奉派來臺督辦防務、整飭吏治、開山撫番，後臺灣建省，以劉銘傳爲巡撫，整飭吏治，亦爲其治臺主要事務，惟不久因病告辭。

同治末年至光緒年間，開闢道路多線，及初入臺時開闢者多，其餘多民間合力修築。清代沈葆楨未入臺前官吏不注重路政，行旅困難。尤以途無旅舍，甚至旱磧礫地，樹蔭皆無，炎夏行旅，益以爲苦。官員胥吏，則於途中適當地點設館舍（公館），以爲寄宿之所，而一般百姓行旅，則多由官民釀金，建小祠於道途之口，以爲寄足之處，或名爲觀音亭、嘉蔭亭、五里亭，或逕以廟宇爲名者，其名雖異，而利於行旅則一。徵諸舊志，至今尚有觀音亭之名稱十餘處，分佈臺澎各地。我國內地各省道路，亦多有五里亭之設置，並由公益團體或地方人士供給茶水，或於途中設小攤店販賣飯菜茶水，惟臺灣因生番出沒殺人，非大市鎮附近，無人敢做此類生意。光緒元年開築之林圯埔至璞石閣（今玉里）道，沿途酌設塘防宿站，惟不知此項宿舍爲官方之館舍，抑老

百姓亦可住宿。

清代臺灣械鬥，始於康熙六十年（公元一七二一年）涉及大莊十三，小莊六十四，糾衆數千，死傷人數至六盈千，爲社會大患。官府雖引以爲憂，而無可奈何。迨同治光緒以降，勵行新政，官吏廉能，發展交通，振興實業，開山撫番，招待墾野，居民各能樂其利，安其業，接觸日繁，情感相通，其陝隘之械鬥觀念，漸次溝通不易受煽動。互相殘殺焚燬莊舍之械鬥，乃漸次消除。

游民之患害：臺灣有一種無田宅，無妻子，不土不農，不工不賈，不負戴道路，俗指謂羅漢腳；嫖賭摸竊，械鬥樹旗，靡所不爲，曷言乎羅漢腳也？謂其單身遊食四方，隨處結黨，且衫褲不全，赤腳終生也。大市不下數百人，小市村不下數十人。臺灣之難治在此。是惟清莊時，另造閒民一冊，着總理，族長，嚴謹約束，分授執事，俾勿閒遊。其不率教者，稟官，逐水內渡，然總理，族長，難得其人，認真清莊者，尤難得其人，不然，何以嘉義、彰化清莊甫退，衆匪震亂……」（問俗錄），羅漢腳之多，與禁止人民攜眷渡臺有密切關係。

十、隘之設立與屯番制度

隘之設立，與屯番制度創辦，爲清代官民合作，稽查盜賊，防止番害，維護道路暢通重要措施之一。由於官方管理不善，日久廢弛，屯番績效不彰。而隘寮迫於墾戶需要，其後，官署雖無力管束，爲豪強所把持，對於維持交通仍有些微效益。

（一）隘寮之設置，多擇通往內山番地（生番），重要出入口處，清代仿明鄭制設立。

明鄭施行屯田，而人民私墾者亦日多。每遇番害，乃築土牛爲界，禁止出入。所謂土牛，每牛長約二丈，底濶一丈，高約八尺，頂濶約六尺，置於重要地點，戍兵防守。又有紅線，乃以土築矮牆，上砌紅磚以爲標識，故謂之紅線，耕者不得越界。清人領臺，仍沿其制；或更沿番界掘壕溝爲限，叫做土牛溝。時墾拓愈廣，漸入內山。官方無法全面顧及，民間爲自衛，設隘寮於界上。募隘丁，以資捍禦，其經費則由隘內田園徵收，謂之隘租。隘租之率各屬不同。噶瑪蘭初設馬賽等隘二十處，前時行人出入，隘丁護之。每人酬錢四十文。其後，隘寮經費由附近田園勻給，界外土地任其開墾，免其陞科，隘首隘丁貪利，盡力守衛開拓，庶無番害。

淡水廳隘寮，南自火炎山隘起，北至三貂嶺隘（在芝蘭堡三貂社民番交界處，距城東一百九十五里，城爲今之新竹市），官隘五、民隘二十四，共二十九處。昔以土牛紅線爲界，後生齒日繁，土地開闢增多，耕民或踰土牛十里至數十里不等。紅線已無踪跡，非設隘以守，則生番不免滋擾。每隘設隘首一名以理其事，徵收隘租以支應。乾隆五十三年，奏設官隘六座，原募丁一百二十五名，每名年給糧銀三十圓。……民隘糧每名亦年給三十石折銀三十圓。就新墾地畝按甲抽租，業戶四成，佃人六成，由隘首派收支應，而隘首口糧，在隘丁內抽取……甚至隘首（即番剝）、隘丁半匪徒，吏苦鞭長，此地方所以日壞也。（淡水廳志同治十年輯）

隘丁所居處爲隘寮，相距能以互相救應爲原則，以便聯絡，偵察番情，防禦番害。聞警，則擊木鼓，聲聞遠處，以資聯絡警戒。生番如越出隘線，則射殺之。其後一部份隘寮配備火銃，聞警銃聲遠傳，聯絡迅速，而屏東生番勢力亦增加，且備有洋槍，致淮軍剿撫番之役傷亡慘重。

問俗錄：「厥後閩廣人越界墾荒，漸漸侵迫番境，被其刺殺者無算。然則守隘勿禁乎？曰：否。界失則隘失。昔之土牛已成腹地，離番數十里。……隘租被漢奸鯨食，存者不過十之二；農人耕耘收穫，漢、番（熟番）合力，輪流護衛軍工匠人製料，隘丁按日防守。舊有隘租者給隘租，無隘租者別籌火食，官不爲理，民未嘗不自爲理。因事無時疎不及防，被其戕殺耳。勘移隘口，添設隘寮，清理隘糧，選充隘首，稽查隘丁，理番廳之責，民命攸關，不庸疏忽也」。

道光以降，隘制廢弛。彰化縣隘寮，原設十六處，隘首隘丁，給予隘租；廳縣皆存冊籍，以時爲稽察，而不知名則猶是隘也，而實已無存矣。凡隘丁首額缺，由番漢業戶舉充。彼豪強之輩，其不惜多貲以充此役者，非能督責隘丁以守隘口，不過欲收隘租以飽慾腹耳。（彰化縣志）土人目隘寮曰統置，以火攻爲長技，然生番常越界爲民害，歲所殺不下數十百人；且有全家殺滅無遺者；隘首皆置不聞，惟知取糧私肥，爲一般民衆所不滿。

金廣福大隘爲全省最大隘。道光十四年多淡水同知李嗣業以南莊既墾，東南山地未闢，乃命姜秀鑾，周邦正集閩粵之人，凡二十四股，合設金廣福大隘，（臺灣通史無「大」字）從事墾荒。本分設於城東廂之鹽水港、金山面……等十處，因各隘地日闢

，已越舊址，乃遷設於五指山右角，名金廣福大隘，總計各隘十處，（臺灣史記設隘寮十五處），皆移入內山，設隘了一百二十名。隘糧就地支給動用不敷。道光二十六年同知黃開基籌撥充公租穀四百餘石。年給印中百張，命隘長自行催收，以補缺項。所墾之地，袤三十餘里，廣一、二十里，番害因之大減。並備火銃以自衛，（據淡水廳志，新竹影志初稿等）。

（二）屯番，乾隆五十六年春正月，仿照四川屯練之例，設置屯番制。以全臺熟番九十三社，挑選健壯番丁四千名，作為屯丁，分為十二屯。大屯四處，每處四百人；小屯八處，每處三百人。（據鳳山縣采訪冊載：鳳山縣尖山屯，駐外委一員，番兵一百名、放線（索）屯，搭樓屯、新港屯，約各駐外委一員，各駐番兵三百名，以上四屯，駐千總一員，把總一員，統歸臺南分府轄）。南起放線（在今屏東縣），北迄大鷄籠（在今基隆市）、三貂（在今貢寮鄉）諸社，按各縣廳地理形勢，分別設置，駐社防守，稽查盜賊，並防內山生番。額設番屯千總二員，把總四員，其大小各屯，每處各設屯外委一員，以資統率分管。分南北二路，南路僅放線大屯一，及搭樓、新港小屯二，隸南路參將營。自此而北，悉屬北路，計竹塹大屯一，下領武勝灣、蕭壠、柴裡小屯三，東螺大屯一，下領北投，阿里史小屯二；蘇厝大屯一，下領日北小屯一，隸北路協副將管轄。屯丁酌撥近山土地，以資養贍地，亦立石為界，不准漢人侵耕。計千總每員撥給十甲，把總每員五甲，外委每員三甲。屯丁撥地，則視土地之遠近，所費工力繁簡為準。各撥給一甲至一甲六分不等。並以番界徵收租銀，發給向，計屯丁一名，年給銀八元，外委六十元，把總八十元，千總百元。屯丁之一切武備屯番自備，亦不歸營操練，僅將花名圖冊造報理番同知稽核而已。此種僅具組織形式，而無定時集中訓練之屯兵，其績效可想見。

屯丁所給之土地，皆距居所頗遠，勢難自耕；不得已租他人開墾，按年收租稅。於是虎佃抗其租穀者有之，蠹胥潛為埋沒者有之，給地無實。屯書發串，以刁難而勒索，屯弁冒領。故撥給土地一甲，無尺寸可耕；餉銀八圓，無過數百文可領。既不能自食其力，又不得仰食於官，其饑餓迫切，而輕於離鄉求生。（彰化縣志），相沿至道光中葉，幾有名無實。

光緒元年，開山撫番，新開闢之山後道路，沿途建碉堡，派兵駐守，以防番害，保衛行旅。

光緒十二年五月，臺灣巡撫劉銘傳，廢隘制，廢屯番所，將各屯編籍為民，各執各業，以除民番畛域；丈屯地，以屯租改為

正賦。屯丁歸綠營抽調，以防內山生番。每名屯丁除年餉八元外，按月加給銀四元。屯弁則照營哨酌加，以補綠營之不足，至此屯番制度廢止。隘勇分撥中北路軍統領節制，隘租撥作撫番經費，番政成效頗有可觀。光緒十七年，劉氏辭職，治理策略改變，而生番之患復發。民間又有自設隘防，以爲自衛者。政在人爲，人去政亡，爲顯明之例證。

十一、臺省建省始末

臺灣光緒十一年抑十三年建省？民國七十三年（公元一九八四年），在臺灣建省百週年研討會中有所爭議，建省之事與政令推行有密切關係，特酌將建省始末，酌敘於下：

乾隆二年（公元一七三七年）內閣學士兼禮部侍郎吳金，建議：「將臺灣另分一省，專設巡撫一員」。同治十三年福州船政大臣兼辦臺灣防務沈葆楨奏請移福建巡撫駐紮臺灣，不准，但創立福建巡撫駐省半年，駐臺半年之制。光緒二年六月，江南道御史林拱樞奏議臺灣建省，同年十二月刑部左侍郎袁葆恒，亦奏請臺灣建省，以專責成，部議不決，其事遂寢。

光緒十一年（公元一八八五年），七月，欽差大臣督辦福建軍務左宗棠，力主建省之議，奏請臺灣建省，旨下軍機大臣總理各國事務王大臣六部九卿會同各省督撫議奏，九月初五日，軍機大臣醇親王奕譞等奏言：「……若以福建巡撫改爲臺灣巡撫，以專責成，似屬相宜。恭候欽定，如蒙諭允，所有一切事宜，應由該督撫詳細酌議，奏明辦理」。詔曰可，是決定設有階段。同年十月十七日，調福建巡撫劉銘傳爲臺灣巡撫，而福建巡撫事務由閩浙總督兼任。劉銘傳於光緒十二年四月就任。但無臺灣巡撫印信。曾函各知府：「查臺灣改設行省一切事宜，現尚未議定，奏明或另頒印信，或仍用舊印。接印之後，省署一切案卷全搬運到臺，免致隔海調查。所有臺屬刑名，錢穀照例具題奏咨件事，方能歸臺辦理。刻下事未議定，且未接受巡撫印務，案卷亦不齊全，似尚不能分開，各歸各管」。

嗣以臺灣自立一省，器局未成，猶須與福建唇齒相依，內外相繼。光緒十三年，乃援照甘肅新疆例，改爲福建臺灣巡撫，以總理全省一切政事；但司道以下各官考核大計，閩省由總督主政，臺灣省由巡撫主政，依舊會銜辦事」。（據光緒臺灣通志）

光緒十三年（公元一八八七年）二月，閩浙總督楊昌濬有「臺灣官欠，俟行省設定，由臺另議章程追賠」摺。同年四月，新調巡撫劉銘傳會同閩浙總督兼福建巡撫楊日濬，合奏臺灣郡縣添改撤裁摺（據劉壯肅公奏議）。摺上，於同年九月初六日，詔可。乃分臺灣省爲三府、一直隸州，十一縣三廳。（同年六月楊昌濬、劉銘傳會奏：臺灣改設事宜。）

臺灣應否增設臺北道一案，劉銘傳復奏：增設臺北道，不如增布政使，以綜核錢、糧、兵、馬及整頓廳、縣交代；並設布庫大使一員，兼辦理經歷事。光緒十三年，吏部覆准施行。並核定按察使，仍由臺灣兵備道兼。提督學政，由臺灣巡撫兼理。（據光緒臺灣通志）

經過長期籌備之後，光緒十三年設布政使，巡撫職稱改爲福建臺灣巡撫，八月一日閩臺分治，臺灣巡撫與佈政使，依據籌備期間之協定正式開始行使職權。八月二日劉銘傳上奏請求頒發新印信，以資銓用。

今日臺灣提及建省之文獻，有記爲光緒十一年，或十三年兩說，故酌予敘述。以供參考。

十二、地方人士政府開闢之道路概述

臺灣之道路，多由墾拓而形成，某一村莊至另一村莊行人小徑，隨墾植面積擴大而增加，以街爲中心之道路，其商業均限於狹小地區，故每條道路初期里程都很短，鄉間道路比田間畦畔稍大而已，迨政治安定，農商業發展，路線乃逐漸連接延長加寬。道路之開闢，拓寬，修護，設置橋樑，船渡，多由墾戶，地方士紳，集資獻工辦理。嘉南平原，無山嶺阻隔，農業開發較早，故道路漸次增加改善。主要道路，多可單向或雙向通行牛車。

北部道路之開闢，當以基隆至淡水，基隆至臺北，基隆至三貂嶺三線較早，明末已開通，但橋樑之架設，係在光緒十一年以後之事。清代雍乾年間，基隆，臺北，新竹地區，由墾戶地方人士開闢三至五尺寬之道路有多線，並添建橋樑。

南部以臺南近郊，臺南至北港溪之間道路開拓較早。明鄭時代修闢臺南至恒春，臺南經梅山至內林，及臺北至基隆等主要幹道，清領臺後，繼續修築，後因人口銳減部份道路阻塞。

北港、鹿港爲對外貿易較早地區，疑宋元時已有通各部部落道路。恒春卑南間道路，由土著（今高山族）行走形成，後再加修

築，先民開闢之道路，鄉間人行小徑，爲數甚多，而土著行走形成者爲數亦不少，茲將地方人士及政府督促開築之道路酌列表於上。

地方人士政府開闢之道路概略

起點	經由	訖點	長度 (華里)	寬尺 (R)	開路 期 間	倡修築 路 人	備註
鷓鴣	山海岸	滬尾、淡水	123		明崇禎2年(或謂元年)(公元1629年)	西班牙人督促沿途住戶	光緒十三年劉銘傳擴寬
"	水返脚 沙止	臺北	60		明崇禎5年(公元1632年)	通行小徑、土著漢人，西班牙人督開	光緒十一年拓寬並架設橋梁
"	深澳	三貂堡嶺	80		清乾隆30年(公元1765年)	土著、漢人、西班牙人	崇禎七年已有通路至蛤仔灘
艋舺	暖三	三貂嶺	69		嘉慶初年停工(公元1796年)	地方人士懇戶等	里程據東槎紀略
臺北	四頂亭溪	蛤仔灘	204		嘉慶13年(公元1808年)	知府楊廷理督築	道光三年林平侯出資改築，蛤仔灘後稱宜蘭
"	柑子瀨	三貂嶺	95		咸豐6年(公元1856年)	林國華出資改修	里程據臺灣輿圖
臺北市	坪林 九芎林	蛤仔灘	146		嘉慶初開狹隘山道(公元1769年)	地方人士，清政府	
新莊	坵仔坑南	崁園			康熙末至雍正初年(公元1722—1723年)	地方人士	相傳雍正二年竹塹錫餅路開通
"	龜崙嶺	桃仔園			雍正11年(公元1733年)	"	或謂雍正末(13)年開闢
"	塔寮坑	"	30		乾隆16年(公元1751年)	張敦仁召等居民開等	新路坑
臺北	深坑溪 檳榔	蘭石	103		嘉慶年間	地方人士，清政府	深坑以東光緒十年修築拓寬
臺北	北樹林	歌石	41		乾隆初年起(約公元1736年起)	泉州移民	
滬尾		武勝灣			約崇禎5年(公元1632年)	西班牙人督率漢人士番開築	淡水南岸至新莊三部落
八里坌		滬尾(淡水)			明末	墾戶	
新莊	中港里	五股	5.6		明末	沿途墾戶	
橫溪		成福社	6		嘉慶13年(公元1808年)	陳茂喜、陳淑錦等及佃戶	今三峽鎮轄

暗坑	“	17	道光20年 (公元1840年)	方 青	“
新莊	三角埔	8.8	道光4年 (公元1824年)	相傳張必榮等築	日人延長至塔寮坑
樹林	坡內坑	7.0	清 代	地方人士	
柑園	三角湧	10	乾隆21年 (公元1756年)	陳定金、董張、李朝聖等	三峽——樹林
橫溪	“	5	乾隆35年 (公元1770年)	李朝聖	在今三峽鎮
滬尾	臺北圓山仔	45	乾隆46年 (或謂43年) (公元1781年)	地方人士，政府	後延入臺北市。光緒十三年劉傳銘擴寬
鶯歌石	橋仔頭	15	乾隆17年 (公元1752年)	張啓仁等墾戶	鶯歌石今名鶯歌
潤仔墘	龍潭陵	36	乾隆53年 (公元1788年)	連際盛創修	捐資1,750元修築咸菜棚又名咸菜甕 (棚)
(中壢)	咸菜棚	30	嘉慶9年 (公元1804年)	蕭鳴泉、衛阿貴等	合資1,350元
大寮坑	咸菜甕	30	乾隆12年 (公元1747年)	張敦仁召集庄民開築	其後挑仔園街端約9里由林本源號出資改築
挑仔園	三(三峽)湧	20	乾隆2—12年 (公元1737—1747年)	薛啓隆及墾戶	乾隆12年薛啓隆建挑仔園街
挑仔園	三(三峽)港	15	乾隆53年 (公元1788年)	謝秀川等陳集成開拓大寮坑	閩人郭天光乾隆15年 (公元1750年) 開拓中壢後成街
潤仔墘	大寮坑三角湧	38	乾隆4年 (公元1739年)	衛阿貴、錢阿化等	集資千元開築
新埔	田新莊咸菜甕	20	道光6年 (公元1826年)	璽首劉遠秀、陳長順等	集資1,400元築成
樹圯林	馬福社	30	乾隆18年 (公元1753年)	蕭朝宣等聚眾開築	
大寮坑	中庄橋仔頭	6	乾隆24年 (公元1759年)	張必榮、吳清盛、馬紹文等集佃開築	今板橋——樹林——鶯歌後官常修補
坊橋	樹林南靖厝	18	咸豐7年 (公元1857年)	陳大金、廖張仁等	大溪——三峽
大寮坑	橋子頭三角湧	21	雍正5年 (公元1727年)	陳大川、陳月明等集佃開墾	同治7年隘首黃安邦督同隘丁個人重修
“	烏塗窟	20	乾隆46年 (公元1781年)	粵移民開闢	大寮坑烏塗窟——段長約十華里
竹塹	紅毛港觀音街	50	乾隆58年 (公元1793年)	“	
“	竹塹枋寮莊	20	“	“	
大湖口	“	10	“	“	大湖口，今名湖口
竹塹	港斗煥坪	25	乾隆1—36年 (公元1736—1771年)	“	斗煥坪，今頭份鎮之一部份

南庄	造橋	46	嘉慶10年—道光14年(公元1721—1735年)	閩粵移民開墾	嘉慶10年建斗換坪為莊為番人交易之所
後埔	貓裡莊	22	康熙60年—乾隆13年(公元1721—1735年)	〃	〃
〃	〃	15	乾隆13年(公元1748年)	〃	貓裡莊，今苗栗鎮，乾隆末建莊
楊梅	楊梅港	22	乾隆50年(公元1711年)	粵移民開拓	〃
竹塹	〃	28	雍正5年(公元1727年)	〃	〃
半線	(以彰化為中心開闢之道路)		明末清初	閩粵移民	雍正間有顯著發展
〃	鹿港港口	20	〃	居民開闢	〃
半線	西大墩街	38	半線康熙初人墾已盛	〃	〃
石崗仔	葫蘆墩	14	乾隆11年前後(公元1746年)	漳州廖舟、張振萬、藍天秀、李登鑑入墾	募佃，引大甲溪水大墾其地
埤雅街	犁頭店街	17	康熙30年前後(公元1691年)	張國、陳周文士番等開闢	〃
(大雅)	(南屯)		乾隆11年—40年(公元1746—1775年)	墾戶土番開闢	〃
葫蘆墩	東勢角街	25	乾隆11年(公元1746年)	墾戶佃人開闢	〃
〃	西大墩街	32	乾隆11年(公元1746年)	(行人小徑)	〃
東勢角	大湖	51	乾隆48年前(公元1783年前)	土番漢人開拓	初為小徑至道光27年成為坦途(南路)
埔里社	六門		康熙30年前後(公元1691年)	〃	沿島溪入埔里至道光27年為坦途(北路)
南投街	埔里社		乾隆	〃	乾隆45年築集集街
集集街	南投街		乾隆48年(公元1783年)	移民開闢	〃
〃	南投街		乾隆36—46年(公元1791—1781年)	〃	〃
埔里社	南投街		道光28年(公元1848年)	王增榮、陳坑等人	埔里與集集為界鵝胸嶺
(五間厝)	鵝胸嶺		康熙29—40年間(公元1690—1701年)	墾戶土番	他里霧明鄭部屬墾地
林內	梅仔坑	58	明鄭時開闢軍用道	明鄭兵民開闢	日人曾修拓
玉井	〃		〃	〃	〃
玉井新	化臺南		〃	〃	〃

東石蒜	北港義	北仔路	80	清代以前 (明萬曆35年前) (公元1607年以前)	移民土番開闢	顏思齊鄭芝龍壠地
布袋嘴	諸羅竹	崎		" (公元1607年以前)	"	番仔路明末已為漢人拓墾
北港	背二	林		" (公元1607年以前)	"	竹頭崎康熙雍正間漢人拓墾
臺南	新港社	豆	75	" (公元1607年以元)	土番漢人開闢	荷人經此路打通安平至鷺籠陸上通道
麻豆	諸羅	柴里社		"	"	明末清初南北通道
牛線西	螺隆	(斗六)	111	明永曆15年起拓修 (公元1661年起)	明鄭督土番墾戶拓修	"
(彰化)				明永曆15年起開始拓修 (公元1661年起拓修)	明鄭督土番漢人拓修	"
"	大肚	牛	35	"	"	"
後壠	吞霄	黑	20	"	"	"
"		頭		"	"	"
"	竹	塹	40	"	"	"
南	坎	"	80	"	"	"
南	坎	八里		"	土番漢人開闢	明末清初南北通北
竹	平頂山	空		雍正2年 (公元1724年)	沿途居民開闢	"
竹	潭仔	脚	146	明末	"	"
竹	新莊	街	20	雍正5年 (公元1727年)	粵移民開闢	"
竹	香山	街		明末	荷人佔據期間土番漢人拓修	
竹	紅毛港	觀音街	50	明永曆15年起拓修 (公元1661年起)	土著漢人往來自然形成	此路為南部土番通行較早之路道
臺南	(鹽水溪以南)			明末清初	屯兵漢民土番開闢	鄭軍由東城登陸，實施屯田政策漢番雜處耕種
恒春	牡丹灣	卑南	213	明永曆16年起開拓 (公元1662年)	屯兵土番漢人開闢	山地南北交通得以開通
岡山	打狗	山		明永曆17年起 (約) (公元1663年)	閩移民開闢	東港、南州、林邊、新埤四鄉鎮及佳冬
鳳山	口	施里莊		康熙60年 (公元1721年)	粵移民開闢	鄉之一部為明鄭屯兵壠所
東港	萬丹	阿里港		"		

附近：樓腳埔東城，林邊
統領埔、枋寮

鳳山	下淡水	阿猴	康熙23年至42年 (公元1684—1703年)	〃	
潮州	萬巒	赤山	康熙60年 (公元1721年)		
東港	林邊	枋寮	再度開發乾隆25年 (公元1760年)		枋寮鄉及佳冬鄉一部，為明鄭屯墾之所
臺南	屏東	沙馬磯頭	康熙23—26年間(約)(公元1684—1687年)	清兵沿途居民	沙馬磯頭，今恒春鎮貓鼻頭
臺南	南保莊	羅漢內門 (內門鄉)	康熙38—42年 (公元1699—1703年)	土番謝鸞、謝鳳等汀州移民始開	康熙末年單向通行牛馬
臺南	大寮	龍潭陂	康熙22年起修建 (公元1684年)	利用兵勇沿途民衆	
恒春	楓港	龍潭	乾隆53年 (公元1788年)	墾首林本源、李金興、黃新興、黃明漢、衛阿貴	合資 1,500元
椰南	巴里	卑南	康熙60年 (公元1721年)	平林爽文朱一貴役修開	土著番割通行道路
卑南	花連	港	光緒3年 (公元1877年重修)	土番行走形成	崇禎14年 (公元1642年) 荷人由恒春陸路入卑南
北港	背二	林	〃	〃	
			〃	土番移民行走形成	疑宋代已有通各社道路

1. 臺北——暖暖——三貂嶺。猛卯——四脚亭——蛤子灘。臺北——柑子嶺三貂嶺。同為一路分段修築，但區間里程舊記所載不一。
2. 隋朝二次和平招降流求 (當時史籍所稱之流求，留仇、流虬、瓊求、琉求，都可能是臺灣之同音異形名稱。) 煬帝乃決定以武力征討。派遣陳稜張鎮州率領兵萬餘人征伐，募有崑崙人，擔任通譯。其登陸地點，約在鹿港附近。戰場約在鹿港，大甲溪一帶，斬其國王及小王，俘獲男女數千人，鑿大批軍實。又彰化縣，淡水廳番社最多。北港與鹿港可能元宋時期或以前已與大陸通商。道路亦開闢最早，但舊有史無記載。當陳稜登陸時，平埔番人初見船艦，以為商旅，相繼前來貿易，經崑崙人宣佈來意，令其降服，酋長 (國王) 拒絕，於是雙方戰鬥開始，可以推斷，以前已有商船到達，隋書所稱之流求，究指今之沖繩 (琉球)，或指臺灣，向頗爭辯，近年以來，看法漸趨一致，多認為係指臺灣。
3. 上表據舊有史列舉其概略，其餘主要道路分列於各縣廳州道路中。

玖、前山長距離道路

明清時期，臺灣從南至北山麓以西之地區，稱爲前山，東部山麓至沿海地區，稱爲後山，無明確之界線，一般史籍記載，有以三貂嶺至恒春一帶山麓至海岸線，稱爲前山，亦有以北自基隆南迄屏東，或恒春、或鵝鑾鼻者。後山有自三貂嶺爲起點，迄於西部之楓港，大體上多以宜蘭或蘇澳迄卑南（臺東）以南地區，稱爲後山。後來，從南至北之道路，在西部者稱爲前山道路，在東部者稱爲後山道路。東西貫通之道路，稱爲前山至後山道，（日據時期稱爲橫貫道），夏獻綸著臺灣輿圖，後山，北方以蘇澳爲起始。

明清時代，開闢貫通南北及東西之道路有多條，茲將長距離者分述如下：

一、前山南北縱貫道路

（一）臺南鵝籠（基隆）道

（1）臺南——新港社（今新市）——麻豆（經善化或安定）——蕭壠（今佳里）——鹽水——朴子——北港——貓兒干社（今崙背鄉）——二林社（今二林鎮）——鹿仔港——龍井——牛罵頭（清水）——大甲——苑裡——後壠——中港——竹塹——舊港——紅毛港——笨仔港——石觀音（今觀音鄉）——竹圍——滬尾鄉（淡水）——鵝籠。

雍正年間，自竹塹起，改通大眉崎、波羅汶、三湖等入中壠，後再放鳳山崎丘埤經過寶斗屋，至大湖口、四腳亭、崩陂下、楊梅漚、桃仔園——龜崙頂——新莊——臺北，往鵝籠或淡水，按此路西班牙荷蘭佔據期間已有通路，惟因北港以上至淡水間，西部廣大平原地區爲土著及漢人勢力範圍，全線未能貫通，荷人自崇禎八年（公元一六三五年）至十七年（公元一六四四年，清順治元年），大事征伐，至弘光元年（公元一六四五年，順治二年），此廣大西部平原地區，始悉置於荷人暴力之下，南北道路方貫通。

（2）自臺灣（臺南）新港（五〇里）麻豆（九〇里）諸羅山（二〇〇里），他里霧（斗南）（一二〇里）大步郡（六〇里）

半線(彰化) (一一〇里) 水裏(三〇〇里) 大甲社(一四〇里) 房裡社(一三〇里) 吞詔社(一三〇里) 後壠社(二〇里) 新港子(四〇里) 中港社(一〇〇里) 竹塹社(二〇里) 眩眩社(二〇〇里) 南崁社(八〇里) 八里坌社，又過江(十五里) 淡水城(三〇里) 奇獨龜崙(六〇里) 大屯社(四〇里) 小鷄籠，計府治至鷄籠二、三一〇里，(依照上述區間里程計算應為一八三
五里)。以上里程，距離實際相差頗多。

又超石(一五〇里) 金包里外社(一〇里) 內社。

又超石(二〇〇里) 鷄籠頭，又踰大江(二〇里) 鷄籠城。

資料來源：臺灣府方輿考證，許鴻盤撰，編入臺灣府輿圖纂要，臺灣銀行編印。

(3) 臺南——大洲溪——新港(新市)——加溜灣(安定鄉)——麻豆社——佳里興——荖港尾溪——鐵線橋溪——哆囉國(倒咯國)社(東山鄉)——諸羅(嘉義)——打貓社(民雄)——他里霧社(斗南)——柴里社(斗六)——東、西螺溪——步郡社(今社隆附近)——半線社(彰化)——渡大肚溪——大肚——沙轆——牛罵社(清水，又名牛罵頭)——大卑社——宛里社——後壠——竹塹——南崁——坪頂山——八里坌——淡水社——鷄籠或往臺北市(艋舺)，(康熙三十六年——公元一六九七年，郁永河著、裨海紀遊)。

(4) 康熙二十三年(公元一六八四年)，施琅率兵入臺，修築之北路，及沈葆楨督辦防務時，所拓寬之臺南至臺北道路，大致為現在之西部幹線，自臺南，經新竹、隆田、新營、嘉義、西螺、彰化、大肚、沙鹿、清水、後龍、新竹、楊梅至臺北(雍正十一年前，經南坎、滬尾入臺北)。

(二) 臺南沙馬磯頭道(南路)

臺南至沙馬磯頭道路，康熙乾隆年間稱為南路，康熙三十三年(公元一六九四年)修編之臺灣府志：「南至沙馬磯頭(今屏東縣恒春鎮貓鼻頭)六百三十里為界，是曰南路。磯以內諸社，漢，番雜處，耕種是事，北至鷄籠山二千三百一十五里為界，是曰北路，土番居多；惟近府治者，漢番參半，至於東方，山外青山，迨南互北，皆不奉教，生番出沒其中，人跡不經之地」。乾

隆二十九年（公元一七六四年）續修臺灣府志，記載南至沙馬磯頭爲四百六十里，減少一七〇里，北抵鷄籠六百三十四里是曰北路。沙馬磯頭至臺南路線亦有多條，茲舉其二以供參考：

(1) 臺南——大湖——岡山——楠梓——高雄——鳳山——磚石碇——屏東——內埔——潮州——新埤——水底寮——枋寮——楓港——車城——恒春——馬鞍山——貓鼻頭。（依今里程計算爲一五九、七公里。經由西部幹線，於恒春旋入貓鼻頭）。

(2) 臺南——湖內——維新——大倉甲——左營——高雄——小港——林園——林邊——水底寮——楓港——恒春——馬鞍山——貓鼻頭。（依今里程計算爲一二八·八公里，經由南濱海公路）。

(三) 三貂溪鵝鑾鼻道

臺南原爲臺灣府所在地，故西部道路劃分以臺南爲中心、有南路、北路、中路之稱（中路至羅漢門），光緒十三年（公元一八八七年），臺灣建省，省會移設臺中。十八年（公元一八九一年），省會移設於臺北，（按光緒元年六月十八日，欽差大臣沈葆楨奏建臺北府治於大加臘堡獲准，臺北地名肇於此時）。因此人們把南路北路連成一線，以鷄籠至恒春計爲南北幹道者居多，亦有北自八堵延伸至三貂嶺，或南自恒春延伸至鵝鑾鼻者。頗不一致，茲將其區間里程分敘於下：（鷄籠至恒春，另三貂嶺至鵝鑾鼻）

(1) 鷄籠（基隆）（八里）八堵（三里）七堵（五里）五堵（八里）水返腳（汐止）（七里）南港仔（八里）錫口（松山）（十二里）淡水（臺北）東門，計五一里，（如以三貂嶺爲起點計算：三貂溪（二十五里）三貂嶺（十五里）龍潭堵（八里）三爪仔莊（二十五里）暖暖街（九里）八堵（十六里）水返腳（十五里）錫口（十二里）淡水（臺北）計一二五里（臺北至三貂嶺溪）

(2) 淡水南門（十二里）新莊（十五里）龜崙嶺（十里）桃仔園（十五里）中壢新街（十三里）土牛溝（七里）楊梅瀝（十五里）大湖口（十里）鳳山崎（十三里）新竹，計一一〇里。

(3) 新竹西門（八里）香山（十七里）中港（十五里）後壠（二十里）吞霄（十里）房裡街（十里）大甲街（五里）溪北（

五里) 大甲溪(八里) 牛罵街(八里) 沙轆街(十五里) 大肚街(七里) 茄荖脚(五里) 彰化，計一三三里。

(4) 彰化南門(七里) 茄荖莊(十二里) 二抱竹莊(十五里) 寶斗街(二十里) 刺桐巷(五里) 虎尾溪(七里) 松仔腳(五里) 他里霧(五里) 興化店(五里) 大莆林(四里) 虎尾寮(三里) 打猫街(八里) 牛稠溪(五里) 嘉義北門，計一〇一里，由他里霧另行十里至霖林城不計在內。

(5) 嘉義西門(五里) 鵠溪寮(七里) 水堀頭街(七里) 北屹(四里) 後壁寮(七里) 下茄荖莊(五里) 茄荖仔(五里) 仙草寮(五里) 火燒店(八里) 竹子腳(七里) 茅港尾(七里) 坎頂(二里) 曾文溪(十五里) 看西街(十里) 三崁店(四里) 柴頭港(三里) 安平，計一〇一里。

(6) 安平南門(三里) 大林莊(十里) 二層溪(七里) 大湖(二十里) 阿公店(二里) 倒磚子溪(八里) 橋子頭(十里) 楠梓坑(四里) 太平橋(七里) 大將廟(九里) 鳳山，計八〇里。

(7) 鳳山東門(五里) 山仔莊頂(三里) 芎蕉腳莊(七里) 頂鳥鼠洲(三里) 下鳥鼠洲(六里) 王爺宮莊(七里) 東港街(四里) 崙仔頂(五里) 塭尾(五里) 蘆竹塭(七里) 下寮(五里) 枋寮(五里) 率芒溪(四里) 嘉鹿塘(十三里) 枋山(十五里) 楓港(十五里) 柴寮(十八) 柴城(十五里) 恒春，計一四二里。

又恒春(三十里) 鵝鑾鼻守備署。

以上鷄籠至恒春，計七一八里；如以三貂溪爲起點至恒春爲七九二里，以鷄籠爲起點至鵝鑾鼻守備署計，其里程共長七四八。(臺灣輿圖)。

鷄籠至恒春幹道，經歷代修築，路況逐漸轉好，各段路基寬度，史乏詳載。惟依據同治十三年開山撫番，所闢道路規格，平地寬一丈，山蹊路寬六尺之原則，除小部份山坡地區外，其寬度當符合前述規定，平原地區道路當可通行牛車。

(四) 道光年間臺南艋舺(臺北市) 道路概況

姚瑩著東紀槎略，道光己丑九年(公元一八二九年)冬，臺南至艋舺，經過各地情形：

「臺郡出北門五里，柴頭港有塘汛。又二里，洲仔尾居民頗稠。三里，三嵌店二溪二道：一由鯽魚潭出，一由大穆降出；會流至鹽埕出海，有汛。又一里許，臺、嘉二邑交界。十里，木柵有汛，民居小村市。十五里，曾文，民居稠密，有溪，即灣裏也，有汛。又五里，茅港尾，民居街市頗盛，有汛並館舍。十里，鐵線橋，有汛。十里，汲水溪，有塘。十里，下茄苳，大村市館舍，有大汛，駐守備一員。十里，八槩溪，有汛。十里，水堀頭，有溪不甚大，有汛。五里，樹頭，有汛。十里，嘉義縣城；文職，知縣一員，教諭、訓導，典史各一員；武職，都司一員，千總一員。」

自嘉義北門五里，殺狗溪。五里，打貓霧，大村市，有汛。十里，大埔林，民居稠密，有汛。五里，興化店，有溪。五里，他里霧，大村市，有溪，有汛。五里，榕仔腳，有溪。五里，鹿場溪，嘉、彰交界。十里，西螺，大市，有汛，駐把總一員，有溪；出柑，香美異他柑。五里，三條圳，圳即俗畝字，土人讀如浚，凡三道，水盛時，非舟不渡。十里，東螺溪。三里，寶斗，大村市，即舊東螺也，民居稠密，街市整齊，有汛。五里，茉莉莊。五里，關帝亭，廟宇甚新峻；前有僧能詩，而還俗矣。五里，大埔心，民居小村舍，多盜匪；其東北沿山，即下林仔，東南沿海，爲二林，皆匪巢也。五里，鞏固橋。五里，燕霧。五里，茄苳腳。皆有汛。五里，口莊。五里，彰化縣城南門，文職，知縣一員，教諭一員，典史一員；武職，北路協副將一員，都司一員，守備一員。縣北有八卦山，陳周全之亂，文武官出守八卦山，城陷失守，即斯地也。今新城重建，復于山上砌小磚城爲援，工甫竣。

自縣東北五里，茄苳腳。五里，大渡溪，有村市。五里，龍目井。五里，烏瓦窰。五里，沙路，有汛。五里，牛罵頭，民居稠，有街市館舍。七里，青埔，前入淡水界。自嘉義之下茄苳至是，一百五十餘里，皆平壤，山水清秀，田膏腴，人殷富，洵沃土也。入淡水界則沙瘠矣。入界一里，大甲溪，溪廣數重，水盛時一望無際，下皆亂石，溪流湍激，舟筏一不慎，即入海不返。每大雨後，行者必守溪數日，水退乃敢渡。八里，大甲街，居民頗稠，駐巡檢一員，外委一員。自大甲西去八里，即大埤海口也。

自大甲北行五里，大埤溪。十里，坊裏溪，有汛。十里，椿梢街市，有溪汛館舍。五里，椿梢園。五里，望高寮。五里，白

沙崙，有汛，駐外委一員。五里，烏梅崎毗連打那拔，有溪。七里，後龍，民居街市稠密，館舍甚整潔，有汛，駐千總一員，稽查海口。是夕上元，居民張燈甚樂。後龍北行五里，山仔頂。五里，中港街，有汛，外委一員巡查海口。五里，魯衢崎，一名螻蛄崎，兩邊皆山，蓋如峽矣。五里，望高寮。三里，香山，有汛。八里，竹塹，圍竹爲城，四門民居約二千餘戶。淡水同知駐此。同城教諭一員，嘉慶二十三年初立，學宮修尚未竣。巡檢一員，兼司獄都司一員，守備一員。都司署前較場不甚大，學宮卽在其南，每逢操閱，鎗砲轟震，殊非妥侑先聖之所。而土人士以地理家言，貪較場地吉而置，有司惑而從之，過矣。

竹塹北行三里，金門厝，有溪渡。十里，鳳山崎，山甚平，廣袤十里，爲大湖口，又名糞箕湖，澗湖也。十里，枋碑。十里，楊梅樑，大村市，有汛，駐把總一員，五里，頭重溪。十里，中樑街，民居稠，有汛。十里，內嵌腳。十里，桃園，大村市，山水清秀，田土膏腴，恍如江南道上矣。十里，龜崙頂，有汛。五里，渡大溪至艋舺，途中山水曲秀，風景如畫，擺接十三莊在其東南，爲北路第一勝境。艋舺民居舖戶，約四五千家。外卽八里坌口，商船聚集，閩閩最盛，淡水倉在焉。同知歲中半居此，蓋民富而事繁也。駐水師遊擊一員，守備一員。由艋舺東水程二十里，卽八里坌海口，設滬尾一營，與內地五虎門對渡。」

依據上述沿途經過道路里程如下：

(1) 南臺至嘉義：臺南出北門（五里）柴頭港（二里）洲仔尾（三里）三嵌店（一里半）臺、嘉二邑交界（十里）木柵（十五里）曾文溪（五里）茅港尾（十里）鐵線橋（十里）汲（急）水溪（十里）下茄苳（十里）八漿（掌）溪（十里）水堀頭（五里）樹頭（十里）嘉義城，計一〇六·五里。

(2) 嘉義至彰化：嘉義北門（五里）殺狗溪（五里）打貓霧（十里）大埔林（五里）興化店（五里）他里霧（五里）榕子腳（五里）鹿場溪（十里）西螺（五里）三條圳（十里）東螺溪（三里）寶斗（五里）茉莉社（五里）關帝亭（五里）大埔心（五里）鞏固橋（五里）燕霧（五里）茄苳腳（五里）口莊（五里）彰化縣城南門，計一〇八里。

(3) 彰化至大甲街：彰化縣東北（五里）茄苳腳（五里）龍目井（五里）烏瓦窰（五里）沙路（鹿）（五里）牛罵頭（清水

(七里) 青埔，前入淡水界(今苗栗界) (一里) 大甲溪(八里) 大甲街，計四一里(自大甲西去八里，爲大埤海口)。

(4) 大甲街至竹塹：自大甲北行(五里) 大埤溪(十里) 坊裡溪(十里) 椿梢街(五里) 椿梢園(五里) 望高寮(五里) 白沙崙(五里) 烏梅(七里) 後壠(五里) 山仔頂(五里) 中港街(五里) 魯衛崎又名螻蛄崎(五里) 望高寮(三里) 香山(八里) 竹塹(今新竹市)，計八六里。

(5) 竹塹至艋舺：竹塹北行(三里) 金門厝(十里) 鳳山崎(十里) 大湖口(糞箕湖) (十里) 枋碑(十里) 楊梅樞(五里) 重頭溪(十里) 中襪街(十里) 內嵌腳(十里) 桃園(十里) 龜崙頂(五里) 大邱園(八里) 龜崙腳(七里) 新莊(五里) 渡大溪至艋舺，計一一三里。

以上臺南至艋舺里程，綜計四五四里(光緒年間四四五里)

二、前山中距離(橫貫)道路

(一) 臺南羅漢內門道

臺灣政治重心在臺南之時，中路東抵羅漢內門，里程雖短，但是進入山地要樞。康熙三十三年修編臺灣府志，尙無記載。乾隆二十九年(公元一七六四年)余文儀續修臺灣府志，與南路抵沙馬磯頭，北路抵鷄籠並列，爲三條主要幹道。

羅漢內門地區，位於今高雄縣內門及旗山二鄉鎮，康熙三十八年至四十二年(公元一六九九——一七〇三年)，汀州人陸續移入開墾，道路初開，路途艱險。

康熙末黃叔瓚臺海使槎錄云：「羅漢門在郡治之東，自猴洞口(今臺南關廟鄉龜洞村)入山，崇岡峻嶺多不知名，行數里爲虎山，諸峯環列，樹惟榛榔。過大灣崎，蘆竹坑，咬狗坑，又東南經土樓山，壁平如削，上則獼猴跳擲，虞人張羅以捕。稍前爲疊浪崎，出茅埔，度雁門關嶺，回望郡治，海天一色。去關口里餘，中爲深塹，可數丈，緣崖路狹，不堪旋馬，一失足便蹈不測。五里至石頭坑，四里至長潭。自番仔寮迤邐至小烏山後，入羅漢內門，峰迴路轉，眼界頓開。民莊凡三：外埔、內埔、中埔(俱在今高雄縣內門鄉)，居民約二百餘口。外埔東南由觀音亭，更寮崙、番仔路頭至崎越嶺，卽爲外門，去大傑顛社十二里，中

有居民，爲施里莊（今高雄旗山鎮）、北勢莊、莊盡番地……自社尾莊割蘭坡嶺可赴南路；由本岡社（今臺南縣新化鎮境）、卓猴社（今臺南縣左鎮鄉境）可赴北路。土人運炭輦稻，牛車往來，路徑逼狹，不並雙軌，惟約晝則自內而外，夜則自外而內，因以無阻，夏秋水漲，坑塹皆平，則迷津莫渡，與諸邑聲息隔絕」。到了乾隆中葉，闢地之人漸衆，海東札記有載：「輦運以時，壅關漸廣，往來如織」，與康熙二十至四十年（公元一六八〇——一七〇一年）間情況不同，交通改善甚多，有牛車代勞，平原地區道路拓建可想見。

臺南至羅漢內門路程：出東門（五里）坎腳莊（二里）上崙莊（六里）南保莊（七里）舊社莊（三里）咬狗溪寮（五里）打鹿洲埔（八里）烏山莊（二里）內門莊（八里）茄苳崙（五里）中埔莊（七里）羅漢門，綜計五十八里（臺灣輿圖），余文儀續修臺灣府志記載爲六十五里。

（二）鹿港埔裡社道

埔裡社爲昔時埔里、五城、集集、沙連等堡之總稱（約今南投縣集集、水裡、魚池、埔里、竹山等鄉鎮），或總稱曰水沙連。有六番社，而以日月潭爲其中心，康熙中葉（公元一六九一年前後），漢人由斗六門，溯濁水溪上游以入，至日月潭迤北一帶，道路初闢，行徑頗險。

康熙三十六年（公元一六九七年）郁永河番境補遺曰：「水沙連雖在中山，寔輸貢賦，其地四面高山，中爲大湖……自柴里社（斗六鎮）轉小徑，過斗六門，崎嶇而入；阻大溪三重，水深險，無橋樑，老藤橫跨溪上，往來從藤上行」。乾嘉以降，地漸開闢，乃又關由彰化東向，溯烏溪，經北投、草鞋墩而至埔裡道路，至此入埔裡社有南北二路。「自彰化東之北投北行，過草鞋墩，至內木柵、阿發埔渡溪，東北行至火燄山下五里、過大平林，入山十里，逾內龜洋，至外國聖埔（均在今國姓鄉），更渡溪而南，二十五里至埔裡社，自水沙連入，可兩日程，北路爲近，常有番兇出沒，人不敢行，故多從水沙連入」（姚瑩東槎記略記道光初南北路情形），水沙連入，即南路，至是已爲坦途，道光二十七年（公元一八四七年）三月，閩浙總督劉韻珂，實地視察，由南路入，從北道出，曾繞行埔裡社一週，其奏勸番地疏，曰：「臣躬親閱歷，雖平險殊途，山澤異地，然均有道路可通，並

無阻塞之處」。

由彰化往埔裡有四條道路可通，其中鹿港至埔裡社一線里程較長，其區間里程，茲分列於下：

鹿港（十二里）馬鳴山（五里）三塊厝（三里）彰化西門（五里）大竹園（十里）內快（十里）本縣莊（十里）營盤口（五里）南投（二十里）集集（十里）風煙口（二十里）頭社（十里）水社（十里）新城（十里）白葉嶺（十里）埔裡社，計一五〇里。（其餘三線，列入埔里廳重要道路里程表中）。

從上看來，道光初，入埔里道路較康熙中葉路況稍佳，至道光二十七年道路改善拓寬暢通無阻。

拾、後山南北縱貫道

乾隆五十年至同治初（公元一七八五——一八六三年）間，約七十餘年。臺灣迭遭倭寇及反清勢力變亂，先後平定。光緒五年（公元一八七九年）日併我琉球，侵略野心，有加無已，謀取臺灣用心益切。

同治十一年至十三年（公元一八七二——一八七四年）間，日人又常擾亂臺灣，十三年夏，日本商船避風泊臺，為牡丹社（今屏東縣屬）生番所戕，藉詞興師進犯。清廷率與締約，償付難民撫卹銀十萬兩，修造船經費銀四十萬兩，時沈葆楨任福州船政大臣，駐福州馬尾督造船艦，詔以沈葆楨為欽差大臣督辦軍務入臺，時日軍已登岸結營，葆楨據理詰之。曉諭番族邊約束，修城堡，為備戰。福建陸路提督唐定奎亦率淮軍至，日人始如約撤退。乃計劃治理，他認為臺灣為我國東南七省門戶，地廣千里，向稱饒沃，久為異族垂涎，而我國官吏所治者祇濱海平原三分之一，餘均番社，或無人煙之山林原野。故他堅信，經營臺灣，最重要之事各為開山撫番，並健全行政權力增加人員，所謂開山撫番，並非單指芟草伐木，開闢道路，而是要有計劃將漢民移住山區開發，擴大漢民住地區域，促進番民漢化，使其接受中華文化，提高生活水準。

臺灣東西為中央山脈阻隔，綿延數百里，當時政治經濟中心在中南部。擇開山路線，在兵衛、伐林木、焚草萊、通水道、定壤則、招墾戶、給牛種、立村堡、設隘礮、設官吏、建城廓，設郵驛、置廨署、致工商。撫番：選頭目、查番戶、定番業、通番

語、禁仇殺、教耕種、修道路、給茶鹽、易冠服、設番學、變風俗；均應顧慮週全。

沈葆楨於光緒元年（公元一八七五年）夏間之「通籌全臺大局」一疏、充份表達出沈氏對臺灣開發之基本原則。略曰：「人第知今日之開山爲撫番，固不知今日撫番之實以防海也，人第知預籌防海之關繫臺灣安危，而不知預籌防海之關繫南、北洋全局也。……外人之垂涎臺地，非一日亦非一國；去歲倭事，特嚆矢耳。自法郎西據安南，英吉利據印度、新加坡等處，南洋各國漸爲所收；遂使遠隔數萬里之豺狼，得以近吾臥榻。年來中國各口，異種雜居，蔓不可圖；近復聞雲貴等處有陸路通商之請，推波助瀾，且浸尋而來已。……臺地，皆中土之藩籬也。……夫澳門片土，白明臣林富割居西人以爲苟且之謀，遂貽今日無窮之患。此轍何堪再蹈！」其詞意動人，表現十九世紀中國士大人之愛國精神。

劉璈條陳開山撫番措施意見

沈葆楨請准開山撫番之後，同治十三年秋，劉璈曾條陳開山撫番與善後措施，其中一段如下：

「……山後分南北中三路，每路設立開撫善局……各營均須添募竹木鐵石各匠，以資應用。……招僱沿路生番，每棚安插二、三名，教同工作……邊撫邊用，以期漸進。開路必先視山勢，取低平之處，不拘曲直橫斜，祇期行族通便。先日採定其難易丈數，按棚分段標記，各令照標承開，以免混錯。倘已開不便人行，儘可另開便路，不貴省工，而貴適用。路寬約須六尺，兩旁尤宜疏廓，山深箐密，在在逼人，擬將路旁左右數十丈遠豐草蔭木，先爲剪刈，俟其風燥而燎之，俾途途開陽，既免行者股慄，亦免凶番伺害。惟前營專管開路，勢難兼顧路旁，似應責成後路分防營勇，分段照辦，以均勞逸。遇有陡峻缺狹，逐加剗修，溪坑橋牌，隨取造，工料應手，費亦無多，加派委員，會同辦理。再仿十里一舖之意，於分防要區，另築土堡，起蓋寮房，每堡擇一社首，招令民番同住，委員監之，曉以路舖之理，或充轉運巡防等役，計工傭值，餌以便宜，俾資踴躍，而利行人。凡此皆並行不悖者，是在措置合宜耳。」

中、北路，均有委員設置，是否專辦撫番事史無詳細記載。中路撫番事，原受北路羅大春指揮約束，有感不便，責任難劃分。同治十三年十二月八日十六日，羅大春通知中路撫番歸化事，飾原委員此後，可就近便詰黎召民觀察取止，奏明屬其督辦，以

清職責，亦以杜諉卸也。至於設堡置勇丁，保護安全事，各路均有，按地理形勢設置，非十里設一舖堡。光緒元年設卑南、埔里社兩廳，各加撫民，以辦理民番交涉之事。至於撫墾局，光緒十二年始設置，截至十四年止，總局、撫墾局、分局計二十七所。

一、蘇澳花蓮港卑南（臺東）道路之開闢

（一）夏獻綸開始闢道路

蘇澳至花蓮港道路之開闢，初由臺灣道夏獻綸（筱濤）負責，於同治十三年（公元一八七四年）五月二十七日，挈參將李學祥，率所部鎮海一營，並募士勇千三百人，料匠二百，小住蘇澳月餘，計開東澳路二十餘里，築碉樓一所，撫新城及附近東澳番數處，要皆草創之舉。蓋山路俱墾泥爲級，攔以橫木，左右各釘木樁，非如石磴堅固，且須盤旋曲折，否則人馬既難跋涉；而土沙性鬆，一遇大雨，山溜直下，泥級卽有坍塌之虞。

（二）羅大春接管開山撫番業務

羅大春原署福建陸路提督，同治十三年（公元一八七四年），日人侵臺，清廷於三月二十九日令文煜、李鶴年、沈葆楨等通籌防務。羅氏因而創設練營，招募壯勇，以國內地。隨後沈葆楨奉派爲欽差大臣辦理臺灣防務，奏調羅大春駐紮臺北蘇澳。惟羅氏以其在內地籌辦防務，事方經營伊始，未便分身爲詞，請別調鎮將駐蘇澳，而羅氏早已有乞養之舉，不願赴臺。清廷因見羅大春延不赴調，以爲閩浙總督李鶴年等故意截留，責備李等謂其所奏籌防情形，半屬空言。李鶴年隨而參奏羅大春，其文曰：「乃羅大春初准調臺之咨，既未遵行；乃奏咨駐紮蘇澳，又復飾詞推託。迨臣函牘嚴催，雖允渡臺，仍未起程；要挾多端，漸形跋扈。查羅大春前署提督內任，聯絡官紳、搜捕土匪，頗負時譽。自蒙簡授，漸覺器小易盈，臣冀其尚可訓練，不遽登之白簡。乃當此時事多艱，復敢妄自尊大，畏葸不前；實屬居心狡猾，貽誤事機！若不據寔嚴參，不但沈葆楨呼應不靈，臣亦多掣肘。……相應請旨將……羅大春嚴加議處，以肅軍政」。羅氏因而被革職留任，並奉命迅赴臺灣，隨帶親勇一〇八名。

羅大春於同治十三年（公元一八七四年）七月十三日抵蘇澳。晤夏獻綸，詢臺北防務及開撫情形。十四日，同往巡視新開關山路。十七日接管，夏獻綸之開山撫番事務及所部士勇九百二十人，料匠一百五十八人，銀萬兩。

以下爲羅氏開山撫番紀要：

十九日，遍歷蘇澳海口山路，募足士勇，料匠。札委噶瑪蘭都司帶練勇前往進駐東澳。

二十日，生番距蘇澳三、五里，盜殺樵民三命，在遣營勇追剿。

二十一日，檄頭圍縣丞鄭祖壽，界數百金，令採糴食米。

是日，都司陳光華報有答畢罕生番七十餘人來歸化；次日，遣都司周士得資歸化族二並犒勞等物收撫之。

二十三日，陳光華薦擬充哨長陳輝者來謁，余思開路工程，雜用客兵，不如專用土著；計工給費，不如按丈定值：爲價廉而收功易，乃決計陳輝司其後，山路每丈予詳鏹一圓，平地別議。陳輝者，故積案如鮮，有司捕之不獲；用人之際，量從末減，亦古人「使詐、使貪」意也。

二十四，檄陳光華相視沿途可以建礮設堡者以聞。

二十七日，陳光華報：二十五日興土，已開路二百丈有奇；唯聞前途斗史社番兇悍殊甚，巡兵力單，不足以用。因商諸星使，請添募精勇三營，與衆壯丁千人，專爲開山計。

二十八日，親赴南風澳海口；擬派福銳左營後哨駐東澳，爲開山者護衛。

二十九日，視南澳山脊宜築臺安砲，卽於是日始工。度支垂罄，擬咨星使；幾噶瑪蘭應解郡之款，許截留濟用。

八月（同治十三年）

八月初一日，承委官告開路已達大南澳嶺下，計二里有奇；踰四、五里爲小南澳。

初二日，開至徧仁嶺。立望台以視嶺下諸番社，瞭如也。諜聞大南澳番將阻我軍，因令停工，回修後路加廣；仍以營勇衛之。

初三日，接星使書，如所議增募精勇三營，壯丁千人。既而復思所關地面既大且遠，議改三營爲四旂，以緩遠名其軍。令李東來，李得升赴嘉義，彰化各募其一，餘二旂及壯丁千人擬於內地募足之。是日，官軍正開路下嶺，突有兇番數十出擾；後見工匠人衆，拋鎗而遁。尋復糾黨數百人設伏深林密箐間，乘我營勇伐木，聚石以結壘也，倉卒出撲；各營齊力擊之，斃番一人，傷

者數人，我軍亦受創五人。

初五日，赴五里亭、東嶺腳回，擬沿途建築碉樓，俾相聯屬。既而各軍進駐大南澳之北岸，彼處番社懲於前日之創，無能出擾，惟懸軍深入，米糧轉運爲難。

十三日，得大南澳報：彼處西河大水衝爲四，官軍阻莫能濟。余亟命以木櫃寔沙石爲趾，聯巨木櫃上以通行。……是日，遣都司周士得自滬海關領經費內渡，募丁勇。余乘天晴，催米濟軍食。

十六日，大南澳木橋成。工匠、鎗、屬而進，生番匿不敢出。徑闢草萊十餘里，遣馮安國督造前途碉堡。

前委在中路撫番各員科量粗有成效，余以聲勢隔絕，力難兼顧，飭原委員此後幾番人歸化，可即便詣黎召民觀察（兆棠）營取止。蓋中路之事，奏明屬其督辦；清界限，亦以杜諉卸也。

十七日，致星使者，略道近日開、撫情形；並以僱民船運米不便，擬自掣哨船備轉運，且以供巡緝。

十九日，噶瑪蘭營簡守五里亭碉堡兵十餘人爲生番刺其一於途；余親詣視，知其行不結隊，鎗不燃火，懈弛無備，致爲所乘。因重負生者而恤死者。

二十一日，委弁齊契箭催南風澳米，並開令黃士才募精勇守碉。

二十二日，爲文致祭蘇澳海神。自開山至大南澳，余皆未親歷；至是，乃蒞其處。

二十九日，陳光華來，當飭布置沿途修路建碉事。以士伍不敷，開路工程尙未能迤邐前進……又番性反覆，與民皆有深仇。雖經勸諭釋忿，嚴禁互殺，並取番目歸順辜結；若輩算頑不靈，究皆未足深博。余考蘇澳至奇萊水程百餘里，陸路二百餘里，其水則懸流惡湍，險仄異常；自宜取逕於陸，以利師行，而陸之疊嶂叢林，素皆人跡不到；登高以眺東澳之南，陰翳蒙密，極目無際。兼之四時草木皆青，燃之不熱。額刺「王」字之番，更以殺人爲豪……，故時挾標槍，伏莽狙擊；中則割首，吮血刮肉而去……若不節節疏通直至奇萊，既恐他族兵力稍集，佔據新城；而欲漸迫漸進，又慮兇番隨在梗阻，實有憂憂其難之勢。

九月（同治十三年）

初一日，滬尾、艋舺取陸路解餉銀至，甚慰。巡捕何樹春自泉齎到鐵器……黃士才募得勇八十人，錄用之。

初二日，沈星使書來，以余有招居民之議，恐窮民力尊拮據曠時，擬就近勸富紳林維讓於已開路處分段屯墾，則彼之獲利長而我之成功速（按滬尾擬造詳式砲臺，林維讓願以萬金助，林維讓便利取得屯墾權，沈葆楨因令羅大春就近勸富紳林維讓於已開路處分段屯墾，則富紳獲利而開墾成功速。沈之政策當然獲有成效，但亦促進臺灣大地主勢力之形成。維讓爲林國華子，林平候孫，乃臺灣巨富），並以守備黃朋厚受番標傷，謂必急行墾荒，則兇番無理伏莽，開路方有實際也。（舊志黃朋厚有記爲黃明厚者）。

初三日，率小隊哨至五里亭巡視而返。加禮宛番目番陳八寶攜同社四人，請以已墾田園給照；余姑許，並犒而遣之。南勢社通事林乞食等，亦以招撫爲請。前軍開山者以漸至大濁水苦兵力不足，馳書星使簡輪船載都司周士得內地募勇，兼及此間僱船轉米之難。

初七日，戴芝亭所部福靖前營由鷄籠登陸，抵蘇澳；綏遠右旂亦在淡水齊至。

初九日，得星使書，以余所論招富民招墾事不謀而合，囑卽出示廣招待，營哨官有願任者聽。惟領墾必有限期，不卽易之他。所在荷鍤雲興，則鬼域無記足所。其並許士勇，一例給以夫債，其意實望余能進奇策扼吭拊背，則與中路聲氣通矣。

初十日，令福靖營以三哨駐大南澳，分兩哨駐大濁水。前路既通，擬以王得凱一營、李英一旂駐新城；候李得升繼進，則以陳光華、陳輝煌紮大濁水。部署已定，雖目前兵力不厚，然自是便略有措手處。……李得升募左旂勇丁到，如取上伍籍錄之。林朝選亦募五十名至，令海道趨新城爲前軍嚮導，並葺治館舍之役。

十七日，王得凱來，以前途人少，又阻雨，前進殊難。

次日，既點驗右旂勇丁訖。星使書至，前請釀質開墾及造船車事，一如所議行；因卽示告嘉、彰、蘭、淡所在招徠。

十九日，戴芝亭所部及綏遠左、右兩旂以拔隊進。惟聞王玉山躬當南路前敵，抱疴褻劇；爲忤忤耳。遣人自東澳迄新城沿途誅茅結屋、儲峙糧食，爲大軍進發計。至（是）以陳光華一軍爲頭隊，王得凱一哨、李英一軍爲二隊，李得升一軍爲三隊，航海

營新城，得其黎一帶；陳輝煌一軍分兩哨，營大清水溪；戴芝亭一軍，以兩哨營大濁水溪、三哨駐大南澳，以朱營彪兩哨隔河而營。各激勵士伍，首尾聯絡，以護衛開路：卒徒直達新城。特自初九日以後，風雨兼旬，山溪驟漲；大南澳橋工未竣，（八月十六日記大南澳木橋成，此處謂未竣，恐係被洪水沖毀，尚未修復完工），依然跬步維難耳。至前途，所開闢者具報以抵石屋——石屋者，以石崖如屋而名也。自大南澳至石屋，中皆平坡，縱橫數十里；雖管茅荒穢高至丈餘，而山水清映，勃勃有生氣。溪溜成坳，可備旱澇；後日耕種，悉屬膏腴。遇石屋十餘里，即濁水溪也。現時新軍漸集，然必礪堡足恃，兇番乃無可逞其鋒；居民漸多，番割乃無所施其技，此余與星使所以亟亟於拉墾一事也。

十月（同治十三年）

十月初九日，……陳輝煌一旅自九月底進紮大濁水，夜間即有生番埋伏左近伺殺，晝則以數十人出沒深林密菁中放鳥鎗爲狙擊計；官軍分路擊，又鳥獸散去。大濁水，寬廣約數十里；自大南澳至彼，約三十里有奇。其溪寬三十丈許，深六、七尺；我軍之開路者，率曲踴而過，至跳踴地方，忽爲石壁所阻；施工又靡易矣。內山人夫既衆，終苦糧食爲難，現示諭遠近紳商：肯轉米入新城糴軍食，石百四十斤與餅銀二圓又十之四；官以五千石爲率，滿則聽自增減其值。

周維先告大濁水橋成，前去十餘里，即大清水矣；然必穿番而過。先至，見沿途布滿竹籤、地刺之屬。彼社通事爲新城李阿隆、李振發等，與陳輝煌不相能？蘭之紳士某，因以書給李阿隆等；謂陳輝煌至新城，則新城田地盡爲所有。李惑之，因囑諸番；如官軍過境，即出與拒云云，雖道路謠傳，不足深信；然亦不可不防，因諭前途；凡官軍所屆，俱設礪堡；今馮安國專董其事。陳輝煌之開路太魯閣清代稱大魯閣也，因阻於石壁，別無他徑可緣；不得已，遣人至新城約李阿隆等招徠大魯閣番社十餘人，俾爲嚮導，工程方有措手處。惟此屹萬丈，下臨無際；開鑿之功，終恐難施。余得信，檄囑瑪蘭廳多召石工，擬由大石公嶺開達後山，僅三十餘里。自此一往，一片平埔；若晴多雨少，暮月之功，計總可達奇萊。大抵大南澳，大濁水、大清水三處，必各駐一營，方足以資鎮壓。其間上下碉樓，以客勇，恐餉難爲繼；守以班兵，又屢易不宜，蘇澳以下四礪，前此人僅給三兩；既資其防守，又郵遞公文，且責令按丈薙草伐木。伊等所以肯如此者，備將來開墾耕種耳。今擬更募蘭、談士豪百人，自第五座之楓樹

嶺次跳躑，次石門嶺，次偏仁嶺，次九江坑，一如前法，靡費省，而得力爲不少矣。

十二日，至五里序，途遇福靖營逃勇二人，訊無獲照，自承不諱；因置之於法。蓋余先示禁，亦以內山之苦非人所堪，思歸者衆；不從嚴治之，人皆效尤去矣。

十三日，……陳光華以石匠來，助陳輝煌開大石公巖路。

數日來，天氣稍晴；余乃親詣海口，籌船運米。馮安國以起造礮樓至九江坑報，王進良亦以募齊礮勇分佈爲言，擬山路茸治稍平便於輿馬，當親詣丈量。

十三日，左右兩旗及王得凱大清水一哨，陳光華、陳輝煌各軍均移營新城河東。新城通事李阿隆等領大魯閣之等吻等八社番目八人，陳光華亦遣人招到奇萊之豆蘭等四社番目來歸化，飭營務處周副將分別賞賚有差。聞大濁水，大南澳生番百十成羣，時犯戴芝蘭壘，連擊卻之，創其數人，我軍死者一，傷者二，因思自大南澳對山之半另闢一徑通大濁水，即可也；沿海履險之虞，於計爲得，擬商前軍後，再定行止。

十八日，星使書來諄以沿途擇要建礮爲言。但內地新勇未至，兵力日進日單。……福星輪船至，開花砲教習洪參將渭濤，秦游擊龍標均附之而來，滬尾關餉銀亦轉運至軍，爲心慰久之。……余乃因福星輪船之便，盡所藏蘇澳之銅礮子藥、又備米數百石。檄巡捕何樹春載之至新城。是晚船回，言前軍之駐新城皆營於三棧地方，陳輝煌回任修路之役，各軍盼濟師綦切，余因遍諭陳光華、陳輝煌等，乘間修橋梁，通河道，路之寬廣總以可輿、可馬爲率。生番之可撫者，亦趁此廣數招徠。新軍一到，即當乘破竹勢而進也。各軍之在新城者，言數日前各以其所部十之六前詣奇萊南四社相度地勢，以覩番情向背，番見其來者，皆羅拜歡迎入社，殺羊豕具飯以待，願請歸化。周副將竊以銀盾等物，歡欣鼓舞而去。諭李阿隆，以新城民番雜居，一切物價必公平如向時乃可。

十一月（同治十三年）

初四日，馮安國稟，小南澳溪頭之麻達簡社生番七、八十人乞歸化。即飭安國務鑿通大南澳半山之路過大濁水，（即十月十

三日記擬另闢一徑），並許以便宜行事，泊令分兩哨駐大濁水嶺下，按沈葆楨奏疏：大南澳至大濁水溪一帶，兇番充斥，狙殺行人，因於大南澳山腰，再開一路，傍通新城，一以避海濱懸崖之險，一以塞兇番歧出之途。

初六日，聞報大南澳不戒於火，鹽數十石垂完，汛房亦被燬，既嚴檄責之。前令陳輝煌丈量已開之路，茲據報：自蘇澳至新城，計山路二萬七千丈，又新城之南至花蓮港北，平路九千丈。仿周制，一百八十丈爲一里，自蘇澳至花蓮港北岸，通二百里；勒石蘇澳道左，紀其寔，亦誌其始也，文曰：「自蘇澳至東澳二十里；自東澳至大南澳三十里；自大南澳至大濁水三十里；自大濁水至大清水二十五里；自大清水至新城四十五里；自新城至花蓮港北岸五十里，以上自蘇澳至花蓮港北岸，計程二百里。同治十三年陽月，福建陸路提督黔中羅大春勒石。」

石碑近況，徑函請宜蘭縣政府查示，接七十三年十月一日函告：羅提督里程碑，位於蘇澳鎮冷泉畔，長九十六公分，寬四十一公分，二十年前惜爲車輛撞倒，折爲二段，上段由鎮公所保存，下段不知去向，殊爲遺憾。

又路闢之時，羅大春勒石於大南澳道右，由馮安國監造，以記其事，此碑今尙存。

十一、十三等日正在開路，突有兇番千餘，分段埋伏放鎗；我軍竭力抵敵，經守備黃朋厚擊斃四人，始退，是日，我軍陣亡四人，受傷十八人。

十五日，至一崇山之麓，衆方在峽中開鑿，忽鎗聲四合；抵禦兩時之久，番乃愈多。黃朋厚、馮安國料衆傾社而出，中必空虛；分隊搗其巢穴。果有草寮數百間無其人，見新舊觸體每寮多或百餘，少有數十，穢臭薰人。乘風縱火，焚其社寮十餘；陣番始散。是日，兵勇死者四人；負重傷者二十餘人；而哨長祝榮山胸受鎗傷甚重。其駐濁水溪一旅，由小南澳運糧而歸；路過石壁，兇番蜂擁包抄，陣亡者三人，負重傷者一人，墜海死者四人。幸守備朱仁彪率隊馳援，始各駭散。蘇澳五里亭，亦有報兇番狙殺二人之事。余以番族四出雲擾，山場遼濶，勞勇不敷分布；星使聞，以宣義左、右兩營來，未十何日可到。艋舺製竣哨船五號方抵蘇澳，爲暴風擊沉其一於卯鼻、龜山洋面；幸港船馳救無恙。（按宣義左、右兩營原駐彰化）。

十七日，擬以右旗及陳輝煌進紮三棧城，節節建礮；仍飭孝阿隆募守礮之勇。

二十一日，周維先來稟，謂前途各畢營壘既立，專盼濟師；而宣義兩營又急切來到，焦灼萬狀。吳標南在大石碇建礮，生番至者二百餘人，已歷西時，旅戰不退。幸石碇三面死地，祇一面應戰；至夜，伐木火坐守。至曙，通大南澳，來生力八十餘人；番見之，乃遁去。是役陣亡一人，受傷者三人，亦岌岌矣！余立飭馮安國多分隊獲之。

艋舺運到洋鎗四百桿：購自香港者。又運來犒番啤吱三十瑞。

日來以周樹人所募新軍乏船莫能東渡，郡中許撥宣義營勇又姍姍來遲。不得已，致書星使，遣都司古春榮赴淡水募粵產爲陳勇右營，一面籌款濟周樹人在泉候船之衆。

二十八日，以黃朋厚暫領福靖前營之衆。

星使以閩人偷渡臺灣，向有厲禁：臺民私入番界抽籐、釣鹿、伐木、採棕者、如之。此外，私鐵有禁，私竹有禁。蓋開山不先招墾，則路雖通而仍塞，招墾不先開禁，則民裹足不前，此星使所以奏請悉弛舊禁也。

十二月（同治十三年）

初四日，周樹人頭起新軍由鷄籠登陸，擬回舟更載二起來。

初五日，馮安國遣人率斗史之廖興等番社來歸化，當賚以豬，酒等物而遣之。

初六日，巡視至山邊而返。自刊行營示質關防，分別咨行啓用（提督印信已移交）。賞馮安國招徠斗史之麻達簡社化番老幼五人有差。二起新軍行日且至，急製棉衣數百襲，遣人赴鷄籠鎮壓並分給之。大霖弟來，鄉人從而至等頗衆；起自田間，極耐勞苦，均置之親兵隊中，須約來也。弟小住旬日，擬卽內渡旋泉。……

十三日。……斗史之實紀律等社經馮安國就近招徠番目歸化者，又四十餘。續造礮樓，亦次第告竣。

二十一日，以洪、秦二將官爲營務處。馮安國稟：大濁水以下礮堡，皆增樹木城。

次日，……周樹人報二批新勇已至，福星輪船載第三批勇亦到蘇澳。

次日，傳新到各哨長，諭以營規。隨致書夏觀察（獻綸）：禁絕通事，勿許私入番境貿易。諸如食鹽、布疋日用之類，悉由

地方官設局懸遷有無；並引通事入局以供驅遣，不得別生枝節。

光緒元年（乙亥）正月

初二日，命新募之綏遠前、後、左、右移營前進。

初三日，福星輪船由滬尾至。

初四日，攜幕客及隨員等人航海前行至新城。令周維先率三百人駐後路。余率親軍取陸道，行徑大南澳，大濁水，大清水。

初九日，抵新城。

十日，大魯閣化番十餘人來見，曉以大義，衆皆唯唯；賞賚有差。旋據陳光華稟：營勇過大清水，有被大魚閣番要殺之事；亟命通事查究之。出視所在碉堡。至奇萊，花蓮港，傳各社通事，痛諭以恪遵王化，勿許番衆殺人；違者死無赦，擬沿途添建碉堡，遣左右兩旂進營花蓮港。我前旂進營三棧城後，勇夫登山伐木，爲高山番社戕殺其二，余親往洞察，以不攜軍械之故，又散漫樵操，致爲所害，嚴諭兵勇後勿爾。

十九日，亟馳書當道，仍催召宣義左右營來防。出示招民至新城貿易……右旂營中人月給餅銀二，以六閱月爲限。

二十四日，宣義右營至。

二十五日，福星輪船載餉銀、軍裝至。右營來勇報：自花蓮隨吳哨長至大坪林，突出五、六十人；勇丁及民人死者六人，受傷者一人。余急率親兵馳救；比至，已悉入山矣。令各勇砍伐樹木，並派隊回棚於彼駐守，彼處樹木，大皆合抱，不知其幾千萬年，以長矛約略大量之，計一里有餘。番之狡獪，最以深林豐草爲長技。

正在大坪林部署築礮、伐木事。前旂之在三棧城侵晨汲水及在得黎者，又報先後爲生番戕殺各二人。新城之入山者，見番衆在狙殺，又山深瘴重，咸有戒心；脫逃者不少，不得已嚴申厲禁；並令馮安國於大南澳橋頭設卡譏察，衆志乃定。

二十七夜，生番又結隊撲我大樹坪小營，即令親兵支援，驚遁無踪。

二十八日，率親兵攜開花礮於對山林翳鬱之所，轟擊數四；以生番所在要殺，故憑空震威之以奪其勢耳。

羅大春自率大隊入新城，添設礮堡；番衆驟生疑慮，來營要求子藥。未經允給，遂呼聚悍黨，晝則伏莽，夜則撲礮。節經各營奮擊，時有斬獲。稍息窺伺，丁勇等因傷亡數十。最猾者，正月二十四、五、六，二月初五至八等日，大魯閣番竟敢糾衆數百撲我新礮；弁勇一面力拒，一面興築。余親督礮隊馳援，番族傷亡頗多，始行敗竄，我勇陣亡者亦二十五人。疊經懲罰，番情始覺稍定，擬招加禮宛生番二十人爲壯丁，歸綏遠右營約束。余因舊疾復作，頗形委頓；因傳唐副將守贊來營，擬以行營事屬之。外委陳維禮護餉至小清水石碇仔稍落後，爲番所乘，死之；護兵，長夫死者數人。林朝選領泗波蠻以南隅眉坡，石關等十八社生番五、六百人來歸化。周維先亦率加禮宛頭目來謁，均撫慰而遣之。

十四日（二月），以唐副將經理營務處。連日偕周樹人巡視三棧城，得其黎一帶礮堡。周維先率南勢等社化番百餘人至，犒以酒、肉、啤吱、羽毛等物，宿之營門外穹廬中。余以病勢日增，擬出噶瑪蘭（宜蘭）就醫。

二十日，親勞周樹人之軍，即就彼分別咨移郵遞而行。蘇澳爲臺北偏隅，久爲王化所不及……因捐洋銀五百餅，以爲義學之費，並咨夏觀察（獻倫）以其前建屋宇，改爲學所。……飭各營旂領米存貯，備轉運不繼；仍令各軍隨所在誅茅伐木，杜番害。病苦，函請星使亟以覓替人；以所餘軍實及犒番物事付唐副將，飭將建大坪林礮堡。擇地新城建昭忠祠，祀開山傷亡將士。

按開築蘇花道路死亡官員，計提標前營外委陳維禮遇害，福銑左營副將周維新，副將李東來，守備時榮貴，陸提右營裁缺把總楊飛高，訓導蔡秉鉞，鹽大使吳霖林，巡檢阮經標，從九品章堃病故。先後陣亡病故官九員，兵勇九十六名，遭風淹沒勇丁三十二名，彙案奏懇分別議卹，並附祀昭忠祠，後均奉准。祠建於花蓮之新城。經洽花蓮縣政府查告祠已毀廢無踪。十三日（月末詳），英國有兵船避風至蘇澳；當告以後山地方新開，尙未設官，生番不通情理，切勿登岸……此船即常至鷺、滬各口者也。復夏筱濤書，論後山兵勇此時可增而不可減；否則，有土地而無人民，則其地終非吾有，……蓋因當事難於籌餉，動議損兵，其實萬不可損也。報五里亭生番復有殺斃樵民之事。路西礮堡林立，突於路東爲擾，番之出沒不易防也如此。面蘇澳一山，前已樹碑記開闢後山大略及道途里數；近復建亭其上。閒與邵參戎流覽山川，痛談時事，不禁感慨係之！荒山片石，向後固不知於峴首何如；而論年來披荆剪棘之勞，宿露餐風之苦，半生精力，一腔熱血，幾於此寥落一隅消磨殆盡。

八月初一日，卸統領臺北事於宋奎五，十四日，奉上諭如所請開缺，回籍調理。羅大春患何病其所著臺灣海防並開山日記未提及。後出任湖南提督於光緒四年（公元一八七八年）被革職，原因不明（據大清德宗景皇帝實錄），按羅氏所著爲龐百騰氏由於民國五十四、五年間，於香港大學馮平山圖書館所發掘出來者，六十一年（公元一九七二年）製成影印本，由臺灣銀行經濟研究室編印成書。

北路所開後山形勢

自蘇澳至花蓮港之北止，計途二百里，得其黎爲中界；其北百四十里，山道崎嶇，沙洲間之。大濁水，大清水一帶，峭壁插雲，陡趾浸海，怒濤上擊，炫目驚心，軍行束馬捫壁，蹣跚而過，尤深險絕。得其黎以南六十里。則皆平地，背山而海，如悉墾種，無非良田。奈地曠人稀，新城漢民僅三十餘戶耳；外盡番社也。自大濁水至三棧城止，依山之番，統曰大魯閣。其口社曰九宛，實仔眼，龜咬、咬沙、符吻、崙頂、實空、實仔八眼，凡八社，憑高恃險，野性靡常。

奇萊平埔之番，居鱸鯨港之北者，曰加禮宛、竹子林、武暖、七結仔、談仔乘、瑤歌，凡六社，統名曰加禮宛社；其性畏強欺弱，居鱸鯨港之南者，曰根老爺、飽干、薄薄、丰難、七腳川、理劉、脂厝厝，凡七社，統名曰南勢番，男女共七千七百有四人；雖悉具結就撫，而薄薄、理劉二社皆既順復貳者，除薄薄一社知煮鹽、加禮一社頗耕種，餘悉茹毛飲血之倫，叛服不常，時當防範。論他日建城之地，宜在奇萊；若新城，三棧城、馬鄰、鯉浪，不過營汛之區；尤必截大清水以南隸奇萊，大清水以北隸大南澳，方足資控制也。

自蘇澳五里亭起，迄秀姑巒之鵲子埔，計地三百四、五十里，區分五段；沿途建三十二碉，各派營哨屯之，俾一氣聯絡。而以新到之宣義左營駐三棧城，策應鵲埔以北；宣義右營駐加禮宛，策應鵲子埔以南，此花蓮港以北籌辦之情形也，（節錄羅大春臺灣海防並開山日記）。

羅大春抵達新城，歷盡崎嶇，已通平野，立碑紀其事，文曰：「新城面海負山，居東荒之極北，民番雜處，解耕種，通人理，尚喁喁然有由附心，自大南澳遶海而南，踰大濁水大小清水，天作高山，我軍荒之，陂阻深谿，我軍梁之，十月十三日壬子，

師次城東，大春喜聲教之已通，而與情感慰也，於是乎書，大清同治十三年歲在甲戌小春之月，福建陸路提督功加一等毅中羅大春，參將玉屏李得陞勒石，碑已流失。

(三) 花蓮港卑南道路之開闢

蘇澳至花蓮港道路開闢，其間多山地，危峯重疊，陂徑崎嶇，而臨海斷崖，形勢絕險，每於最難通行之處，輒架木梯，攀登施工，極為艱難，建築碉堡兵房妥善後，羅大春進行開闢花蓮港以南道路，為走秀姑巒之道，固木瓜番遊獵之場所。登高一望，平沙無限，茅葦盈丈，人跡不到。因為木瓜番兇悍不亞斗史諸社，故沃壤曠如，南北溪道闊達三十餘丈，由軍功陳輝煌率隊前往開鑿，到了溪邊，無法渡過，欲造木橋，附近若無巨大木材，乃先建支河橋一座，陳輝煌督率所部結筏以濟，直趨吳全城。該處距秀姑巒只數十里，當時即有成廣澳（今成功鎮一帶）番目，秀姑巒之通事來營乞撫，其中別有大吧壠社，馬達噠社，皆附近強番，節經設法招撫，番目等各率耆老丁壯，由通事引至新城歸化，各賞酒食而歸，平埔之番社，既已歸附，以之專圖高山，事勢較易，此為花蓮（迴蘭）以南撫番開路概要。此段道路開闢史籍無詳細記載，延長路線於光緒元年秋初步完工。

總計羅大春督導開闢之路線有三條：(1)蘇澳至花蓮港北岸，(2)大南澳山腰至大濁水線（沈葆楨奏疏至新城，羅大春日記至濁水），(3)花蓮（迴蘭）至大巴壠社以南之水尾（今瑞穗）會合，使用兵力接管夏獻論勇士九二〇名，男募兵三營（改四旂）及雇民工，開闢道路自蘇澳至花蓮港北岸二〇〇里，花蓮港至水尾一〇五里，（大南澳至濁水之支線里程未計內），共三〇五里，全線於光緒二年（公元一八七六年）十月完成。其後，水尾、璞玉閣（今玉里）至卑南（今臺東鎮）計一四七里，由中、南兩路軍及沿途民衆，逐漸開通，其後擴及大港口，廣成澳等處。

(四) 維護道路安全措施

蘇澳至花蓮港道，山路七十三里，寬五尺。平地一二七里，寬一丈，大濁水溪橋長七十二丈，得其黎橋長七十丈，沿途屯兵，以維護安全，計蘇澳五百人，五里亭一百人，碇仔二十人，圳頭圍二十人，松樹坑二十人，東澳二百人，東澳角二十人，東騙人嶺二十人，騙人嶺二十人，見騙人嶺二十人，小南澳平林口二十人，小南澳埤角，大石公邊二十人，滴水坑二十人，弔藤半嶺

二十人，弔簾嶺腳二十人，大濁水海邊二十人，大濁水平路二百人，大濁水溪邊二十人，大石公嶺下二十人，大清水起嶺二十人，大清水二百人，小清水起嶺二十人，小清水二百人，石碇仔一百人，得其黎山腳二十人，得其黎溪邊二十人，新城二十人，三棧二十人，枯仔丹二十人，三腳枯二十人，朴鼎金二十人，鳥仔埔頭二十人，米崙山腳一百人，米崙港砂崙一百人，花蓮港五百人，弔簾頂二十人，草藍子二十人，共屯兵三千二十人，每屯兵處，均建築碉堡。

光緒元年（公元一八七五年）八月一日羅大春卸任，由宋奎五統領其事，時癘疫流行，屯兵多病，既而前山不靖，所屯守道路部隊盡調西部，監護無人，路遂不能暢通。光緒八年（公元一八八二年）四月，營官何秀林率兵百人整修，為缺屯兵，不久，復閉塞。蘇澳至卑南道，區間里程如下：

(1) 蘇澳（二十里）東澳（三十里）大南澳（三十五里）大濁水（均在宜蘭縣）（二十五里）大清水（三十五里）得其黎（十里）新城（五十里）歧萊花蓮港，計二〇五里，（開路牌記二百里）。

(2) 花蓮港（二十里）吳金城（三十九里）大巴壠（二十二里）周盟社（二十二里）秀姑巒水尾（三十里）璞石閣（玉里）（十二里）平埔莊（十二里）石牌莊（四十五里）卑南草寮（五十里）卑南寶桑，計二五二里。

以上兩段路線，綜計四五百里，（臺灣輿圖綜計為四百五十八里）。

二、花蓮港大港口卑南道路之開闢

(一) 花蓮至大港口段為沿途居民行走所形成之道，計一百里。

(二) 沈葆楨規劃開闢撫番道路，其終點止於花蓮港、璞石閣（玉里）、卑南，但當時之官兵為應環境需要，在終點附近開築不少道路，其里程較短者史籍多無記載，距離較長之道路有兩線：

(1) 水尾（瑞穗）大港口道：自瑞穗東行，經瑞美村，渡富源溪至海岸山脈西麓，沿秀姑巒溪下游左岸，達港口村，長五十里，寬四尺至十一尺。光緒三年（公元一八七七年），總兵吳光亮中路兵工所開，山胞曾糾眾阻抗，殺通事林東崖，吳遣其弟光忠及參將林福喜討之，地險失利，再合南路軍，自璞石閣，成廣澳（今成功）夾攻，山胞不支降服，羽年路成，為中路軍主要補

給線，亦爲南路軍之連絡線。

(2) 璞石閣，成廣澳至卑南道：自璞石閣（玉里）渡秀姑巒溪，至海岸山脈西麓紅座社（安通），沿紅座溪，橫越山脈，循石門溪至彭仔存（竹湖村），沿海岸南下，達廣成澳，以接南路兵所開築之卑南成廣澳（今成功）道，璞石閣（玉里）經安通至成廣澳段，光緒三年，由中路軍官所部所開闢。南路官兵所開築之卑南成廣澳段，則延至大港口，自卑南（臺東）經成廣澳（成功）至大港口線，長一六五里。

前述路線細分爲四段：(1)花蓮至大港口，(2)大港口至卑南，(3)瑞穗至大港口，(4)璞石閣（玉里）至大港口，其區間里程如下：

- (1) 花蓮港至大港口段：花蓮港（六十五里）貓公社（八里）八里環（十二里）石梯莊（十五里）大港口，計一〇〇里。
- (2) 大港口至卑南寶桑段：自大港口沿海過納納社（十里）開傘埔（五里）水母丁（十五里）加早灣（又名加走灣，今長瓚）（二十里）彭仔存（竹湖村）（十里）烏石鼻（十里）阿哈姑買（五里）成廣澳（二里）微沙鹿（十三里）馬老漏（十里）莪律社（五里）都律（十里）小馬武吻（二里）大馬武吻（八里）加里猛甲（五里）八里芒（八里）都巒（十八里）基南（四里）猴子山（五里）堵南，計一六一里。（臺東州采訪冊）

以上兩段路線，綜計長二六一里（按現花蓮至卑南濱海公路長一七六公里）

【夏綸編著】臺灣輿圖，關於花蓮港至大港口道，無里程記載，大港口至卑南寶桑里程則自水尾起算：水尾（瑞穗）（十八里）分水嶺（二十二里）貓公社（二十四里）大港口（十五里）水母丁（二十里）彭仔存（二十里）成廣澳（三十里）郎仔郎溪（三十里）都巒社（三十里）卑南溪（十里）卑南寶桑，綜計二百一十九里，其中水尾至大港口，計長六十四里，而臺東采訪冊則記載爲二十五里，但經由地點不同。

拾壹、前山通後山道路（橫貫道）之修築

一、鷄籠葛瑪蘭蘇澳道

(一) 明崇禎六年（公元一六三三年），西班牙人自鷄籠進入三貂社（今貢寮鄉），建聖多明我教堂。七年西班牙人率兵一百人及土著兵四百名，征討蛤仔難（今宜蘭縣），諸番不敵降服，建造蛤仔難聖老楞佐教堂。又在蘇澳建一小型教堂及司鐸住宅，依上看來，鷄籠（基隆）至蘇澳，早已有通路。西人據臺時期，政事教化杖賴傳教士，既設教堂，則其統治勢力已及蛤仔難地區。當時鷄籠至蛤仔難陸上交通，史籍無詳記，其經過地名及里程。疑為經今澳深，澳底，舊社（今貢寮鄉轄內）、三貂角、大里、頭城、至宜蘭，蘇澳。

(二) 基隆沿海有鷄籠（基隆）山，而三貂嶺盤亘於臺北縣瑞芳鎮及雙溪，貢寮二鄉，與宜蘭縣之間。高山峻嶺開闢道路不易。荷蘭人佔據期間，道路狀況不改善。明永曆十五年（公元一六六一年、清順治十八年）十二月（公元為次年一月）間，臺灣南部荷兵被逐。而北部荷人撤退，再進駐數年。永曆二十二年（公元一六六八年、清康熙七年），始被鄭氏部隊逐退，毀城堡以去，明鄭治理北部，以基隆、淡水、臺北市地帶為主。三貂嶺以東地區，採取安撫政策，清乾隆中葉始逐漸注意及蛤仔難地區，在此百年之間，鷄籠至蛤仔難路途可能遭受阻塞。同時水上交通，由滬尾（淡水）、八里坌移向臺北平野之中央，當時稱淡水河流域為內港，大船可泊新莊碼頭，小船可至艋舺，大嵙崁（今大溪）。其後，淡水縣治移設臺北市，故舊志記載及遊記所述途途，均以臺北市（淡水）為起點。而鷄籠至葛瑪蘭之道路無詳細經由地名與里程。崇禎三年（公元一六三〇年），西人探險三貂角，實為開闢陸路交通之始。

清代鷄籠通葛瑪蘭（蛤仔難，今宜蘭縣）之道路，除（一）項所述沿海道路外，尚有三線：

- (1) 自基隆起，經由寮港、深澳坑、瑞芳、九份、金瓜石，連接三貂溪方面路線，進入宜蘭。
 - (2) 自基隆起，經八堵、暖暖、十六坑、四腳亭、蘇厝、楓仔瀨、大寮、七坑、鯽魚坑（鯽魚坑）、瑞芳、九份、大粗坑、牡丹坑、雙溪、魚竹新坑、貢寮，連接三貂溪方面道路進入宜蘭。
 - (3) 由（2）線之鯽魚坑，經十分寮於柑腳或番仔坑，於頂雙溪會合（2）線之貢寮（三貂社），進入宜蘭。
- 基隆至瑞芳間道路，以經田寮港、深澳坑線最短，計一一·三公里，（由基隆火車站起至瑞芳公路局車站止），基隆市經八

堵、四腳亭至瑞芳，計一五·五公里。基隆至八堵爲三·八公里，至於八堵至宜蘭道經過地名里程，詳見臺北府至宜蘭道（淡水至噶瑪蘭）。

二、臺北府噶瑪蘭蘇澳道

(一) 艋舺經鷄籠、三貂嶺，進入蛤仔難，西班牙人據臺時之羊腸小徑，自荷蘭人毀鷄籠城撤退後，除沿途番社行走短距離小徑外，阻塞不貫通。乾隆間，漢人初入三貂社（今貢寮鄉），時有白蘭者始開鑿窄道。道光己丑九年（公元一八二九年），姚瑩著東槎紀略，臺北道里記：（節略）

「由艋舺東北行，十里，錫口（今松山），有街市。五里，南港，入山。沿山屈曲，其港水自三貂內山出，……十里，水返腳（今汐止），小村市……過此天山嶺迎日東行，十五里爲一堵山。北過五堵、七堵、八堵，九十里至暖暖。地在兩山之中，俯臨深溪，有艋舺小舟，土人伐木作薪炭，載往艋舺。舖民六、七家，皆編葺草，甚湫隘。每歲鎮道巡及欽使所經，皆宿於此。至噶瑪蘭頭圍凡三日程，皆山徑……暖暖迎日東北二里許，稍平廣，可三百餘畝，居民四、五家散處。三里，至碇內，渡溪北岸，更東行二里，楓仔瀨。復過溪南岸，仍東行，三里至鯽魚坑，過渡，沿山二里，伽石，路甚險窄，土人白蘭始開鑿之，奇其事以爲神所使云。二里至三貂嶺下，俗云三貂仔，有汛。四里，茶仔潭，過渡，水深無底，有小店，爲往來食所。三里，則三貂嶺矣。盤石曲磴而上，凡八里至其嶺（巔）。

嶺路初開，窄徑懸磴；甚險，肩輿不能進。草樹蒙翳，仰不見日色，下臨深澗，不見水流，惟聞聲淙淙，終日如雷，古樹怪鳥，土人所不能名，猿鹿之所遊也。藤極多，長數十丈，無業之民，以抽籐而食者數百人，山界約數十里，內藏生番，其外熟番，有社及街市。在楊廷理新開路東，因其路迂遠，人不肯行，故多由此舊路云。嶺上極高，俯瞰鷄籠在嶺東南，海波洶湧，觀音，爛臺諸嶼，八尺門，清水澳，跌死猴坑，卯裏鼻諸險，皆瞭如掌，蓋北路山之最高者矣。下嶺八里、壯丹坑……有民壯寮守險於此，護行旅以防生番也。六里，粗坑口，過渡。六里，頂雙溪，有渡。八里魚行仔，有溪。八里，下雙溪，過渡，爲遠望坑民壯寮，里許至三貂大溪，西淡水界，東噶瑪蘭界。……過溪迤轉東，八里，半嶺。四里，草嶺。十里，下嶺，至大里簡民壯寮，

則山後矣。

自此以下，皆東面海，爲蘭北境。沿海南行十里，署薯寮。七里，大溪。五里，硬枋，皆有隘，設丁防護生番。四里至北關。八里、烏石港。水自叭哩喃出，至此入海。與龜山海中相對，山形如龜，首北而尾南。港口沙線一道如蛇，土俗以爲天生元武之象，建真武廟祀之。港門春開秋塞，蓋乘南北風爲通塞。內地及鷄籠、艋舺一帶小船，每乘南風進港。蘭地惟產米穀，百貨仰給於外，隔山難通，故賴小船出入，以濟百物。有砲臺守港，以防海寇。更二里，乃至頭圍。二十五里，則五圍蘭城矣。

到了咸豐年間，苧（茶）仔潭兩岸，皆有店可尖宿。頭圍人煙浸盛，街市喧闐，縣丞署在南，守備署在北，廳置常平倉。蘭城東行三里民壯圍。七里奇立板。十里羅東，一小聚落，設巡檢一員暫駐城兼司獄。東南行六里利澤簡，有隆恩莊。六里猴猴莊。三里馬賽，十里南關，有把總汛。再五里蘇澳，有街市，居民五方雜處（據咸豐二年修編噶瑪蘭廳志）。

嘉慶二十四年（公元一八一九年），通判高大鏞奉准建築北關，橫直各十二丈，高四尺，厚三尺，週圍四扇，橫直共四十六丈八尺。圍牆基地長一百零八尺，橫八尺，高四尺，厚三尺。城樓、垛坎、馬道、階級俱備。派外委帶兵防守，專司啓閉，盤詰奸宄。「北海觀潮」爲宜蘭八景之一。

依據東槎紀略，臺北道里紀；及噶瑪蘭廳志記載，其區間里程如下：

- (1) 艋舺街（十里）錫口（松山）（五里）南港（十里）水返腳（汐止）（十五里）一堵山（十里）暖暖，計五十里。
- (2) 暖暖（三里）碇內莊（二里）楓仔瀨（三里）鯽魚坑（二里）伽石（二里）三貂嶺下，俗云三貂仔（四里）苧（茶）仔潭（三里）三貂嶺（八里）三貂嶺巔（八里）丹壯坑（武丹坑）（六里）粗坑口（八里）頂雙溪（八里）魚行仔（魚桁仔），計五十七里，渡溪六處。

- (3) 魚行仔（八里）下雙溪（一里）三貂大溪，淡蘭分界，西屬淡水，東屬噶瑪蘭。過溪，由溪（八里）半嶺（四里）草嶺（十里）下嶺（十里）番薯寮（七里）大溪（五里）硬枋隘寮（四里）北關（八里）烏石港（二里）頭圍，計六十七里，渡溪三處。
- (4) 頭圍由縣丞口過渡（五里）二圍（十里）旱溪（礁溪）（三里）沙崙舖（二里）四圍（八里）新店（二里）蘭城舖。計

三十里，城外渡船頭有小舟，往來頭圍亦三十里。

(5) 蘭城舖（宜蘭）（三里）民壯圍（七里）奇立板（十里）羅東（六里）利澤簡（六里）猴猴莊（三里）馬賽（十里）南關（五里）蘇澳，計五十里。

以上各段道路，綜計二五四里。此項里程過溪，過渡多處，溪渡里程是否包括在內未詳。

依據臺灣省通志，交通篇，第三節一項清代之道路狀況記載：「本省北部由淡水至基隆之通路，在西班牙竊據時已開闢兩路，一係迂迴北方海岸而成，一係溯淡水河而上，經淡水河而上，經過臺北之盆地。……乾隆年間，擺接堡、石碇堡及三貂堡之一部，均被開拓，乾隆五十三年，八里坌與五虎門（福州）蚶江（泉州）獲准通商以後，內外交通益趨發達，一面開拓東方三貂堡。至乾隆中葉，乃由基隆沿海岸向東，開築由深澳進入三貂堡之嶺路。惟過於迂遠，土人遂開發從暖暖街入山經十分寮、楓仔瀨至頂雙溪之嶺路。此路迄於嘉慶初年，仍止於三貂嶺。同治十二年，臺灣知府楊廷理，親入蛤仔難番地，更經由該嶺東方之四腳亭、蛇仔形而達頂雙溪。且開越南方草嶺之道路，至是與宜蘭之交道雖已開闢。然實際通行者仍多取道三貂嶺舊路。其後，咸豐三年（公元一八五三年）新莊人林平侯出資改築。咸豐六年（公元一八五六年），其子國華繼改修由基隆經今瑞芳之三貂嶺路，行程簡捷，甚便行旅」。依上所述，有下列各點不無存疑：

(1) 十分寮在瑞芳之東一四·六公里。由瑞芳至鱸魚坑（鯽魚坑）二·三公里，鯽魚坑至十分寮十二·〇公里。如楊廷理督修之路經十分寮，則越嶺抵牡丹坑或柑腳至頂雙溪，達三貂溪方面，進入噶瑪蘭，與姚瑩東槎紀略所述行走之路不盡相同。瑞芳至十分寮平溪現已築公路通石碇，達臺北市。

(2) 楊廷理嘉慶十二年，任臺灣知府。七月總兵王得祿敗海盜朱漬於鷄籠港內，漬竄蘇澳。楊率兵北上至五圍，（今宜蘭縣治）。其巡視噶瑪蘭，應為嘉慶十二年（公元一八〇七年），而非同治十二年（公元一八七三年）。

(3) 林平侯咸豐三年已故，其子國華咸豐七年卒。父子、孫均為後山大墾戶。平侯如出資改築道路，應在道光年間，或即道光三年（公元一八二三年）。林國華咸豐六年（公元一八五六年）繼改修基隆經瑞芳之三貂嶺路，似應為經田寮、深澳坑（非深

澳莊)至瑞芳之路，因此路里程最短。如以臺北爲起點計，經暖暖路較近。

(一) 依據光緒五年(公元一八七九年)夏獻綸臺灣輿圖記載：淡水(今臺北市)縣治往宜蘭路程：

(1) 出東門(十二里) 錫口(八里) 南港仔(七里) 水返腳(八里) 五堵(五里) 七堵(三里) 八堵(九里) 暖暖街(二十里) 三爪仔莊(五里) 芋仔潭(三里) 龍潭堵(十五里) 三貂嶺(二十五里) 三貂溪，計一二〇里，入宜蘭縣界。

(2) 三貂溪(五里) 遠望坑(四里) 牡丹坑(四里) 草嶺仔(四里) 草嶺頭(十里) 草嶺腳(五里) 大里簡(五里) 番薯寮(七里) 大溪(五里) 硬坊(四里) 北關(五里) 烏石港(五里) 頭圍(五里) 二圍(十里) 礁溪(五里) 四圍(八里) 新莊(二里) 宜蘭，計九三里。

(3) 宜蘭出南門(三里) 民壯圍(七里) 奇立坡(五里) 溪州渡(五里) 羅東(六里) 利澤蘭(六里) 猴猴莊(三里) 馬賽港(五里) 冬瓜山(十里) 蘇澳，計五十里，入後山界。

以上三段道路，綜計二六三里。

(二) 艋舺街深坑宜蘭道：此路清嘉慶初開，爲狹隘山道(光緒元年改囑瑪蘭廳爲宜蘭縣)。深坑以東，爲光緒十一年(公元一八八五年)劉銘傳督築拓寬，依據夏獻綸臺灣輿圖記載，其各區間里程如下：

淡水縣治艋舺街(八里) 梘尾街(六里) 六張犁(三里) 樟腳(六里) 深坑渡(三里) 枋仔林(六里) 石亭(三里) 崙仔洋(四里) 大粗坑(七里) 虎尾寮潭(七里) 統櫃(十里) 樟林崙(十里) 頭圍(三十里) 宜蘭縣城，計一〇三里。爲清代通往宜蘭最短之道路。

本道路依據臺灣通史(連橫著)，其區間里程如下：

自艋舺(八里) 梘仔尾(九里) 樟腳(六里) 深坑(十二里) 崙仔洋(十八里) 統櫃(十一里) 頭圍(十五里) 礁溪(十五里) 宜蘭北門，計一〇三里。按上列里程，計算實爲九十四里。其紀述路線經由地點，與夏獻綸臺灣輿圖似相同，但區間里程分計錯誤所致。

三、林圯埔璞石閣道之開闢

林圯埔（今竹山鎮）至璞石閣（今玉里鎮）道，爲沈葆楨規劃開山播香之中路。初由黎召民觀察募勇開闢，其間徑途百出，巖壑阻深。冰沙連一路，尤爲逋逃之藪，積匪既盡，生番乃可綏之使來。其後，吳霽軒（光亮）鎮軍（總兵）新卒粵勇兩營自郡至，開撫之事辦矣（據羅大春著，臺灣海防並開山日記）。

南澳總兵吳光亮，於同治十三年（公元一八七四年）九月間，率粵勇兩營（號飛虎軍）駐紮集集埔一帶，辦理開山播番事宜。先派員查勘，選定路線，於年底歸報，次年正月開工，其築路情形，文獻甚少詳記，依據沈葆楨光緒元年五月二十三日奏摺。

「茲迭據吳光亮稟稱，自年底探路歸報後，本年正月初九日起，卽率勇由林圯埔、社寮，兩路分開，至大坪頂，合爲一路，進而大水窟，進而頂城，計共開路七千八百三十五丈有奇。二月初七日復由頂城開工，直抵鳳凰山麓，躋半山，越平溪，經大坵田，跨扒不坑等處，而入茅埔，計又開路三千七百七十五丈有奇。兩處統計一萬一千六百一十丈，凡建塘防八所，沿途橋道、溝壑、木圍、宿站，俱漸興修。分派兵勇，自集集街起，至社寮、大水窟、大坵田、茅埔、南仔腳、東埔各要隘，已逐節配紮，又送到查撫水裏、沈鹿等三十九社名冊，計歸化番丁番口，凡七千二百九十二人。辰下方循途漸入，斬棘披荆，以出秀姑巒之背，倘能因勢開通，將與北路諸軍，聯爲一氣。此又中路一帶，開山之情形也。」（沈鹿文獻有記爲審鹿）

又云自三月初九日至五月初八日兩個月間情形：

「中路一軍，據吳光亮報稱，自三月初九日起，至四月初八日止，由茅埔越紅魁頭，經頭社仔坪，過南仔腳、蔓，至合水止，統共開路四千六百八十丈，合計二十六里有奇。遞建塘坊四座，茶亭二所，大小木圍二座、公所二座、小營壘一座，以便往來。自四月初九日起，至五月初八日止，大雨兼旬，工程稍滯。自合水起，歷東埔社心，走霜山橫排，至東埔坑頭止，共開三千七百九十丈，合計二十一里有奇，建塘坊三座、石橋兩道、木柵、土圍、公所、兵房，均已隨地建置，以後當再接續前進。復雇工，從牛輻輳，旁開一道，側接茅埔，以便分達埔裏，集集、社寮、南投各處，使商旅時通卑南一帶。」

羅大春在「臺灣海防並開山日記」中亦記載：

「中路吳霽軒（光亮）鎮軍至正月之底，即開七千八百三十五丈有奇。二月，由頂城開工，直抵鳳皇山麓；霽半山，越平溪，經大坵田，跨扒不坑等處而入茅埔，計又開路三千七百七十五丈有奇。凡建塘坊八所，沿途橋道、溝洫、木圍、宿站俱漸興修；分派兵勇自集集溪起，至社寮、大水窟、大坵田、茅埔、南仔腳蔓、東埔各要隘，已逐節配紮。又送到查撫水裡、審鹿等三十九社名冊，計歸化番丁、番口凡七千二百九十二人。辰下方循途漸入，斬棘披荆，以出秀姑巒之背，倘能因勢開道，將與北路諸軍聯爲一氣矣。」

「中路一帶，自三月初九日起，至四月初八日止，由茅埔越紅魁頭，經頭社仔坪過南仔腳蔓至合水止，統共開路四千六百八十丈，合計二十六里有奇；塘坊、石橋、木桐、土圍稱是。另從〔牛〕輻輳旁開一道，側接茅埔，以便分達埔里、集集、社寮、南投各地，使商旅時通。」

自此以後工程進行情形，因沈葆楨奏摺與羅大春開山日記均未備載，故連橫在臺灣通史中僅略述其路線：

「於是中路自東埔坑頭越八通關而過。爲羣山之最高者。與臺東秀姑巒對峙。氣象雄偉。喬木蔽天。亘古以來。不通人跡。光亮名之。摩崖刻字。至今尚存。過關而東。爲雉公關。爲先鋒印。爲雷風洞。地皆險峻。遂經黃祈山。以光緒元年冬十一月至璞石閣。」

此路爲沈葆楨開築之山路三線，工程最爲完善，沿途有石木之便，平地鋪石板，登山道設石階，中途設茶亭、宿站，以便行旅。其經過地名，自開築迄民國七十五年（公元一八七六—一九八六年），已一一〇年之久，因地名更換，番社遷移，地區開發，沿途地名，新舊名稱已難查考。依據光緒初，夏獻綸著臺灣輿圖，綜計爲二六五里。其經過地名及區間里程如下：

「璞石閣往彰化縣林圯埔路程：四十里打淋社、三十一里雷風洞、十三里雅托、十二里大崙溪底、四里粗樹腳、五里雙峰仔、五里架札、十三里八母坑、十三里八同關、十八里鐵門洞、十里陳坑、五里東埔坑頭、七里霜山橫排、三里東埔社心、十一里合水、八里南仔腳蔓、五里頭社仔坪、五里紅魁頭、八里茅埔、十四里平溪、四里鳳凰山麓、三里頂城、四里大水窟、七里大坪頂、十七里林圯埔：綜計二百六十五里」。

臺東州采訪冊，疆域條云：

「舊通臺東之道有六，……一由零林縣東行，十七里至大坪頂，又七里至茅埔，又八里至紅魁頭，又五里至頭社子坪，又五里至南仔腳蔓，又八里至合水，又十一里至東埔社心，又三里至霜山橫排，又七里至東埔坑頭，又五里至陳坑，又十里至鐵門洞，又十八里至八同關，又十三里至八母坑，又十三里至架札，又五里至雙峰仔，又五里至粗樹腳，又四里至大崙溪底，又十二里至雅託，又十三里至雷風洞，又三十一里至打淋社，又四十里至水尾，此總兵吳光亮所開之道也」。（胡傳纂，光緒二十年）

臺灣通史，卷十九，郵傳志，前山至後山道里表一：

「自林圯埔（十七里）大平頂（七里）大水窟（七里）鳳凰山麓（十八里）茅埔（十八里）南仔腳（十九里）東埔社（十里）東埔坑（十五里）鐵門洞（十八里）八通關（十三里）八母坑（十八里）雙峰仔（九里）大崙溪（二十五里）雷風洞（三十一里）打淋社（四十里）璞石閣。」（連橫著民國七年秋完稿，民國十三年刊行）

以上三書，臺灣輿圖與臺灣通史二書所記載，總里程相同，但前者地名較多，沿途里程記載亦詳。惟東埔社以西，近數十年來地區開發，公路拓建，古道多已湮滅。目前所存在着，僅在山區間幾段，而東埔社以東諸地名，今在何地，多難查考。附以上三書地名里程列如附表。

（一）光緒二十二年路況

光緒十七年（公元一八九一年）十月二十四邵友濂繼任巡撫（臺灣通史記為春三月），雜政盡廢，林圯埔至璞石閣道，亦告斷絕，悉歸荒蕪。光緒二十一年（公元一八九五年），日據臺灣，僅及西部，次年始達東部。東西部之間交通仍賴帆船。光緒二十二年九月間，日軍中尉長野義虎者，為考察山地番社與地形資源。曾經自璞石閣，走吳光亮所修步道，經八通關、東埔社、出集集街。他是第一批橫貫中央山脈日本人。他在番地探險譚為題，報告其沿途所見。其中有幾處說到這條道路的情形。

「從璞石閣起程算到林圯埔為止，共歷時十七天，不過中途曾逗留四天。當我考察清國政府所開鑿的道路時，實在為該工程的雄偉吃了一驚。一遇到岩石便鋪石或築成階段。差不多六尺闊，不過現在已經破壞。」

「我們通過的大體六尺闊，也是有巖石的地方鋪石，一遇森林便鋪木材，鋪路的手法相當高明。不過多年失修，雜草茂生，掩蓋路面，或者被水沖壞。」

可知這條路興建之後，僅二十年間就成廢路。長野氏並且也提到生番和道路的關係；云：

「不管道路怎麼壞，生番通過其間，似甚平易。說也奇怪，番人喜歡走捷徑，而似無須有好好的道路。任你如何急峻的山坡，番人都由捷徑走。譬如說，清政府費了一筆鉅款所造成的傾斜路，也因為生番不來往，以致雜草茂生，而至荒廢。又，生番亦多不走曲徑，他們總是一直爬上去。他們並非不知有完善的道路，但是有捷徑，他們就摒棄完善的路。到了有石階的地方，番人不管有沒有背著行李，他們搬動石階的石頭拚命的推下溪谷去。所以此後若是須築道路時，務須有土人來往於其間，因為土人善於爬行小路，所以自會行走於此路。如祇為讓生番行走，則易於陷於前述的情形。」

由於漢人少加利用，軍工維護不繼，再加番人的反抗與破壞，均是促使此路的荒蕪。

(二) 民國七十一年殘遺古道

玉山國家公園人文史蹟調查，（內政部營建署委託，中央研究院歷史語言研究所調查，計畫主持人：陳仲玉，協同研究：曾振名，中華民國七十一年十月），目前仍有遺存古道，僅是在山區中的幾路段：

(1) 南投縣鹿谷鄉鳳凰山麓至信義鄉愛國村（內茅埔）之間的山路。顯明的山路在鳳凰山園中之「萬年亭」碑至鳳凰眼一段山路。尤以該石碑之右側，留有一段岩石步階，或為此路段之典型。路寬約三公尺，每一步階均為三至五塊長度不等之砂岩打鑿併接而成，階面寬約三十公分，每階高度約二十五公分。自「萬年亭」碑處開始沿山腰步道至鳳凰眼古蹟處，沿途均為此類砂岩鋪設之階梯步道，大約均在二公尺左右的寬度，但臺階破損甚大，僅能看出此路之大概。

(2) 自南投縣信義鄉東埔村東埔一鄰布農族部落至其東南方樂樂社舊址之間。現存有四小段清代古道遺蹟。其路線是在東埔父子斷崖對岸（即陳有蘭溪左岸）。自東埔一鄰部落村莊往南渡過陳有蘭溪，此岸邊有二處崩山斷崖，（因此一帶溪谷兩岸均有成排的崩山景觀，疑即臺灣輿圖與臺東州采訪冊二書所指的「霜山橫排」？）路線在此二崩山斷崖之間拔高而上，在半山腰處越

過第二處斷崖上方，再沿著陳有蘭溪河谷，往上游而上。這段路直到樂樂社舊址（位置約在雲龍瀑布對岸），路程僅約四公里，其中留存有四小段清代古道遺蹟。這四小段可見的遺蹟，均因為在起伏的山路之中，皆以粘板岩鋪設為臺階。鋪路的手法與鳳凰山區所見者相似，所不同者，鳳凰山區是用砂岩，此路段則用粘板岩，當時就地取材之故。這四小段中，以自東埔村算起之第三段，路況最佳。此段共有臺階六十六階，前三十階，路寬在一公尺至二公尺之間，並有二處轉折；此部分因草木自階石之隙縫中生長，臺階受損較為嚴重。自第二處轉折而上的三十六階，道路正築在一小山稜線上，路況保留的相當完好。除了有少數樹木自石階縫隙中生長之外，經過砍草清理之後，景觀甚是壯美。此三十六階部分，路寬約三公尺，均為粘板岩重疊鋪設而成。每階均為二至三片板岩疊成，階高二十三至二十七公分，階面寬二十五至三十一公分，亦由二至四塊長條石塊拼接而成。我們似乎可由此段古道看出清人築路工程的典型。

今由這段路看來，有的地方，路寬不祇六尺，寬者可達一丈左右。但是，因為這段路是在陳有蘭溪谷的斷崖區，除了這四小段道路之外，其餘的部分則因塌方的嚴重，草木蕪蔓，幾乎已無路蹟，行走相當困難。

樂樂社舊址本散布在雲龍瀑布下方的陳有蘭溪兩岸，此段古道在樂樂社舊址附近又有一段平坦的山路。其中尚遺留有一座小型石橋，跨越一小支流。石橋長約五公尺，寬約二公尺，完全由砂岩石塊砌成，橋下留有涵洞，是清人（或可說是華南漢人）的小型石橋建築。此類石橋在八通關古道的若干路段中，至今尚為多見，如南營地至大水窟之間，以及玉里段鹿鳴與卓麓之間均可見到。可知古道於樂樂社舊址處仍在左岸。古道自何處渡河過對岸，如今已無蹟象可尋。如果上引三書中所說的鐵門洞是今位於樂樂與對關之間的石洞。則古道移往右岸當在雲龍瀑布與石洞之間。古道自此以東，過觀高、八通關到巴奈伊克附近之一段，即今日吾人所走的古道，因沿途有觀高清代營壘的發現及日，人對八通關清營的記載為證。且這段路線是唯一可行的通道。

(3) 巴奈伊克至杜鵑營地之間，古道可能即在巴奈伊克附近自右岸下溪谷，渡溪水過左岸，直上杜鵑營地。自杜鵑走捷徑，下溪底。在未及溪底的半山腰，通力在草叢中觀察，果然發現有一小段石砌的臺階。我們沒有帶利器可以除草，詳細察看。所以，僅知清代古道在此處是越溪而上杜鵑營地附近。事後，回到東埔村，訪布農族老嚮導王天定。據稱此段清代古道在杜鵑營地附

臺灣與圖等三書有關八通關古道里程

	臺灣輿圖		臺灣通史		臺東州采訪冊		備註
	相互 里程	累積 里程	相互 里程	累積 里程	相互 里程	累積 里程	
林圯埔	17	17	17	17	17	17	南投縣竹山鎮
大坪頂	7	24	7	24	—	—	南投縣鹿谷鄉
大水窟	4	28	—	—	—	—	鹿谷鄉永隆村
頂城	3	31	7	31	—	—	鹿谷鄉鳳凰村
鳳凰山麓	4	35	—	—	—	—	鹿谷鄉鳳凰山區
平溪	14	49	18	49	7	24	南投縣信義鄉愛國村一帶
茅埔	8	57	—	—	8	32	信義鄉豐丘村？
紅魁頭	5	62	—	—	5	37	信義鄉新鄉村？
頭社仔坪	5	67	18	67	5	42	信義鄉羅娜村
楠仔腳	8	75	—	—	8	50	信義鄉同富村（和社）
合水	11	86	19	86	11	61	信義鄉東埔村
東埔社	3	89	—	—	3	64	東埔斷崖？
霜山橫排	7	96	10	96	7	71	樂樂舊社？
東埔坑頭	5	101	—	—	5	76	
陳坑	10	111	15	111	10	86	石洞？
鐵門洞	18	129	18	129	18	104	八通關
八同關	13	142	13	142	13	117	大水窟？
八母坑	13	155	—	—	13	130	
架札	5	160	18	160	5	135	
雙峰	5	165	—	—	5	140	
粗樹脚	4	169	9	169	4	144	
大崙溪底	12	181	—	—	12	156	
雅托	13	194	25	194	13	169	
雷風洞	31	225	31	225	31	200	
打淋社	40	265	40	265	40	240	花蓮縣玉里鎮
璞石閣							

本表採自玉山國家公園人文史蹟調查

近即直走山稜線上大水窟山，再下南營地往大水窟。因南營地經觀察是清代的營地舊址無疑。但日人也將利用做警察官吏駐在所。南營地至大水窟之間有上下二條步道，下方之一條，據說即清人之舊路。

日據臺後整修此路詳情，於第六章第四節十三款敘明。

(二) 吳光亮所勒石碣

「萬年亨衢」碣四字，在南投縣鳳凰島園中，爲新開遊樂地區，園中有登山古石道，碣所在之地，海拔四千五百公尺，碣距路面一四〇公分、行字，豪彫兩空框高一五〇公尺，寬二二三公分。

「山通大海」碣，彫於軍石橋下游，陳有蘭溪左岸，約三百公尺處。卽十八重溪與陳有蘭溪邊之砂岩，楷字，字徑約十八公分。每字距約二十五公分。但已山字朝上海字朝下而傾斜已三五度左右。臺灣名勝舊蹟誌三七六頁云：「在茅埔通往楠子腳萬平原處，沿溪遡上約略一百公尺，便有「山通大海」四字，亦約六尺，週圍約三丈之天然石，此亦吳光亮所題者」。

「過化存神」碑，依據雲林縣采訪冊記載：「碑在八通關山頂，俗名水窟碑，高七尺，寬三尺餘。前吳光亮立」，此碑在日據初期遺失。

四、集集水尾（瑞穗）道之開闢

光緒十二年（公元一八八六年）正月，由臺灣總兵章高元督築，西自集集舖之柴頭橋（今南投縣集集鎮轄內），經搭馬羅灣、卡社、拉夫蘭、卡寧篤灣、逾大丹，沿大丹溪右岸而上，翻越中央山脈脊嶺，東入花蓮縣，崙大門山，馬侯宛社，沿富源溪而達水尾（今瑞穗），分東西兩端開闢。東隊由鎮海副將張兆連督築，丹大山迄東至水尾段，計修通六十里，西段修通一二二里，合計長一百八十二里。路寬三尺，均於光緒十三年（公元一八八七年）三月竣。沿途建築礮堡，駐兵，維護行旅。此路較林圯埔，或集集舖（社），至璞石閣爲短，爲前後山，越過中央山脈里程較短之道路。

五、赤山卑南及射寮卑南道之開闢

沈葆楨開山撫番計畫中之南路，分爲赤山至卑南，及射寮至卑南兩線，海防同知袁聞柝募綏靖軍五百人，士勇三百人，兵力較弱，負責開闢赤山至卑南路，當時總兵張其光（奎垣）增募五營，合原部一營，並訓練民團，以阻日人侵略，兵力較強，負責開闢射寮（社寮）至卑南路。

同治十三年（公元一八七四年）五、六月間，南路開山事宜，同知袁聞柝駐卑南，認爲彼處番目與西路各番社素不相能，開

山之舉，必自下淡水入手。商諸總兵張其光；又以爲潮州莊開通，路直而坦。當張氏到鳳山時，千總郭占鰲、都司丁汝霖等先後率昆崙鏡，望祖力、扶圳、鹿坡角，山猪毛等社目晉謁求撫，均慰受而遣之。

同治十三年（公元一八七四年）八月，袁聞析率所部自赤山（今屏東縣萬巒鄉赤山村）步步爲營，跨獅頭山，入鷄籠坑，距崑崙坳——諸山之脊。八月初八日，有崑崙坳及內社番目率二百餘人來袁營，請領開路器具，願爲前驅，分別賞賚訖。詎其旁有望祖力社兇番，其目名武甲，與卑南社素仇，率衆伏擊之。番與抵禦，殺武甲等三人。袁聞析急趕至，排解之。沈葆楨慮袁軍深入無助，以副將李光率勇三哨紮雙溪口。游擊鄭榮率一營駐內埔莊應之。十一日以後，風雨暴作，棚帳皆飛，停工數日。九月越崑崙坳而東。當袁軍在崑崙坳時，卑南番目陳安生等率番衆由本社循山關路，雖不合規格，然擴而充之，沿途易施工。十月初一日，李營至坳東，袁軍萬得技營前進。初七日至諸也葛，自崑崙坳至諸也葛，沿途荒陰異常，上崔懸升，下壑督墜，山皆北向，日光不到，古木參碧，陰風怒號，勇丁相顧失色，只得中止。當袁營駐諸也葛之日，正張其光在內埔辦番之時，內社地有老鴉石者，在崑崙坳之西方。十月初八日，張部左營有三勇暮過其地，草間突起數番，截殺何禮一名，鎗傷譚大一名，經都司張欣守備周恩培派隊追趕，番人逃散無踪，傳訊諸內社頭目陳汝玉，知係七家蠻社兇番所爲，正在勒限緝辦。十四日，周參將善初哨至雙溪，路見無首勇丁橫臥血地，方深疑駭間，旋見多番械向山坡狂竄，急揮勇追趕。適守備周恩培亦出哨至，橫截坡前，鎗斃其一，生擒其三，餘盡散走。訊供俱爲陳阿修社番，即割路旁勇丁首的人，並承認左營兩勇之死，亦其所爲不諱，當經置之於法。二十日，都司張朝光、張天德分率營哨至大石巖、諸也葛。

十一月，袁聞析出蚶子崙。十二月至埤南（今臺東鎮），袁氏沿途辛勞，露宿空山，染病甚重，與疾率旅抵卑南後，以候補通判鮑復康暫領其軍，俾歸郡就醫。張天德一軍亦趨大貓狸，與之犄角，崑崙左近兇番懲倣之後雖無敢生心，惟山道險遠，糧食運輸艱難；而卑南海當東風司令，波濤拍岸，倒捲如壁，船難近岸，沿途已建碉堡，分兵佈防，聲勢尙能聯絡。

南路開山施工情形，史籍記載袁聞析著「開山記」四卷紀述其事，經多方找尋未發現此書。本爲兩路起點不同，終點則一，惟夏獻綸編著臺灣輿圖，兩路之起點均自下淡水計起，而下淡水至赤山（今屏東縣萬巒鄉赤山村）、射寮（社寮，今屏東縣枋寮

鄉)，均爲既成道路，是則兩路之起點及訖點均相同，經由地點則稍異，其區間里程如下：

- (一) 下淡水經赤山至卑南道：下淡水（十二里）赤山（十五里）雙溪口（五里）內社（十五里）崑崙坳（十里）大石巖（四十里）諸也葛（二十里）千仔倫（十三里）大貓裡（二十五里）知本社（二十里）卑南，計一七五里。（大貓裡，即大貓裏）
- (二) 下淡水（三十里）射寮（八里半）紅泥嘴（十六里）立里社（八里半）南崑崙（二十里）古阿崙（二十三里）春望巖（十里）大鳥萬溪口（十里）千仔關（四十三里）大貓裏（今臺東大麻鄉）（二十五里）知本社（二十里）卑南，計二一四里。按一般史書多記載：自赤山至卑南計一七五里，自射寮至卑南計二一四里。

光緒五年副將李光於佳冬建忠英祠祀開山死亡部屬（註）。

南路開山，得卑南等番社協助，於光緒元年（公元一八九五年）大體上完成。自卑南延長至成廣澳（新港、成功）大港口，至光緒四年（公元一八七八年）始竣工。

南路沿途紮駐兵勇，有南路與海防屯兵二種。光緒八年（公元一八八二年），原設南路屯兵三營，九年裁去，十年復募二哨，共一〇員名。海防屯兵數目未詳，分駐大麻里、知本、軒子崙、大竹（足）高、巴盟衛（大武）、三條崙、歸化門、六儀社、大樹前、大樹林、出水坡、溪底、拔子莊。光緒十八年（公元一八九二年），裁減正勇及長夫，集中兵力佈防沿海據點，及歸化門、大武間。

六、恒春射不力卑南寬道之修築

自恒春，經楓港、射不力、阿郎壹至卑南寬（今臺東鎮），爲康熙六十年（公元一七二一年）朱一貴，及乾隆五十一年至二年（公元一七八六——七年）平林爽文之役，諸番酋隨軍征討，所開闢之行軍舊道，光緒三年（公元一八七七年），候補道（通判）鮑復康，再督修完成，計長二三六里，其區間里程如下：

恒春（四十八里）楓港（十里）射不力（十里）圓山下（五里）雙溪口（十里）武吉山（十里）大雲頂（十五里）英華嶺（十里）魯木鹿山（十里）阿里郎壹溪（十里）巴盟衛（大武十里）大鳥萬（十里）千仔關（二十里）千仔崙（十三里）大貓裡（

二十五里）知本（二十里）卑南寶桑，計二三六里（臺灣輿論）。

七、恒春射麻裡卑南道修復

由恒春，經射麻裡（今屏東縣滿州鄉永靖村），萬里得、八蜆灣、牡丹灣，至卑南。爲恒春沿海北達後山之舊道，經土番行走修闢，遂漸形成；其中牡丹灣至卑南一段，光緒三年，通判鮑復重修，已於上節述及，其區間里程，可分二段計算：

（一）恒春出東門行（十三里）射麻裡（二十里）萬里得（二十里）八蜆灣（二十五里）牡丹灣（二十七里）阿郎壹溪，計一〇五里。

（二）阿郎壹溪至卑南，計一〇八里，其區間里程，經過地方與前（六線）道完全相同，綜計二段道路長二二三里（臺灣輿圖）。

八、東港出水坡卑南道之開闢

此道爲光緒八年（公元一八八二年），提督周大發、張兆連相繼開通，其區間里程如下：

東港（三十里）三條崙（十五里）歸化門（七里）六儀（十三里）大樹前（十五里）大樹林（十八里）出水坡（七里）溪底（七里）巴朗衛（十五里）大得吉（十五里）蚶子崙（二十里）大廬里（二十里）知本（二十里）卑南，綜計二〇二里，（據臺東采訪冊），大廬里即大貓裡，此處所記里程與干仔崙至大貓裡頗有出入。

自同治十三年（公元一八七四年）秋冬以後，用重兵，靡鉅款所修闢之貫通前後山道路多線，處處築堡設防，剿撫兼施，不遺餘力；然兵甫撤，而道即爲番所阻塞，前功盡廢，迨光緒二十年（公元一八九四年）能通行者，僅光緒八年（公元一八八二年）以後提督周大發、張兆連所開築三條崙一縷之道。（臺東采訪冊）。

開山撫番之施行，一般史籍多記載爲自同治十三年秋（九月）開工，光緒元年秋竣工，爲時幾一載。南北相通，東西可達，理番開墾爲之一進。多藉兵勇之力，所耗經費不過三萬餘圓。按實則同治十三年五月開工，大體上光緒元年冬開通，至光緒二年（公元一八七六年）十月始全部完成。其後，屯兵繼續維護。而水尾（今瑞穗）至大港口，及璞石閣（今玉里）成廣澳（今成功

（至卑南道，於光緒四年（公元一八七八年）始竣工。所耗經費，僅蘇花道不只三萬元。夏獻綸同治十三年七月十七日，移交羅大春銀萬兩，至同月二十九日，爲時不過十三天。度支垂罄，咨請截留葛瑪蘭應解郡之款濟用，足以證明用款之多。全部工程費用，非區區三萬餘元足以支應。然以山谷深峻，瘴癘披猖，生番剽殺，頗多傷亡。臨危遇險，不屈不撓，雖困苦備嘗，奮邁前進，以闢曠古未闢之道，可謂勞矣，參加工作官兵勞工，精神可嘉。

【註】

屏東縣志五五頁記載：「義祠在六根莊外港東南五十里，屋二間，光緒十一年，李光募建（鳳山縣志載）佳冬鄉北柵門建於港東里有褒忠碑一座，義祠是否與忠英祠有關，特錄提供參考。

九、剿番開路淮軍傷亡慘重

同治十三年（公元一八七四年），清廷令提督唐定奎率領洋鎗隊十三營，於七月十二至十六等日次第抵旂後紫鳳山。以禦防日寇撫番，此批洋鎗隊爲淮軍。

獅頭社生番擾亂居民，呼籲請兵，光緒元年（公元一八七五年）二月初八日，王玉山率同中、後各營，由枋山溪一路尋食而進。寅刻，攻破該社，焚其草房，已刻，進攻竹坑。該兇番持械抵拒。經陣戮數十人，方謂可以示懲。詎料該番先已設伏社外草間。王氏以逕生樹叢，防不勝防。行至七里溪，密菁中鎗標驚起，蜂擁合圍，兵勇極力衝突，傷亡甚多。王玉山身受重傷，握刀血戰，直至晡時，力盡陣亡，守備周占魁等三員，亦同時遇害。

沈葆楨得知王玉山等殉難信，二月初十卽由省東渡。那時內、外獅頭等社結連黨羽，在刺桐腳沿海一帶伏路伺殺。楓港、枋寮等處，道路不通。玉山原部先經檄委淮軍副將王福祿接帶，營務處劉道率朱明登一營並鎮海中營兩哨馳紮楓港。唐統領提督王德成先帶七營分紮枋寮，南勢湖、枋山等處。自二月初四日統四營扼刺桐腳，以當其衝。惟附近山樹木尚未伐除，兇番仍狙殺無已。後自南勢湖起至刺桐腳止，開路寬三十餘丈，直二千餘丈，清除沿途雜草，兇番無所潛伏。又斬奸謀林正春首示衆，並於十八社中訪出同惡之內、外龜紋等十二社。固定進剿之路：一出刺桐腳，一出南勢湖。

二月十四日，番由刺桐腳要窺出哨淮勇，斃二人。

二月二十日，淮軍探路，見山窪間茅屋，射一火箭，出番百餘，此處乃外獅頭山社之卡。

二月二十二日，由南勢湖探路，緣鳥道魚貫而入。有番約五百餘人實起迎擊，士卒攀藤而上，頂踵相摩，鏖戰兩時，番始駭散。淮軍乘勝急攻，破其五卡，直搗草山社，焚其寮百餘，敗番分途狂竄。是役陣斬十餘人，鎗斃百餘人，奪獲器械頗多，軍方亦傷亡副將楊春榮，游擊東維清及兵勇多人。唐統領於山麓廓清之後，率部由刺桐腳循溪右邊而進。至竹坑山口，荑荆披棘，駐兵一營，仍循前進。直至竹坑山下，爲獅頭社必經之道，又駐兵一營。繞至山後竹坑埔，距刺桐腳十里，溪廣山高，竹坑社在其東南，阿裁米息、中心崙等社在其正東。內、外獅頭社在其西北，實爲形勝之區，以左軍左營扼之。南勢湖一路，山溪更險，以銘字中軍左營營之，餘仍步步剪除，相幾前進，滿目蕪萊，將士闢除異常勞苦。

三月十七日，進攻竹坑社，料番衆必有埋伏，提督張光亮一軍出竹坑山前，遊擊陳有元、何迪華、副將宋元聘分左右兩路步步哨探，攀山而進。總兵章高元，知府田勤生之衆拊竹坑山背，以絕外援。張光亮等竹入菁叢，伏番突起，官軍且戰且進，斃番數十，搗其巢穴，抄出鴉片數千斤、鎗矢數百件，骷髏數十顆。其社在竹山巔，社下距竹坑埔尚七里，中隔重山。分由陳有元、何迪華派勇扼守適中地點以資聯絡。入山以來，磚石，版築難咄咤立辦。因絮麻袋數萬，隨即裝入土沙立壁，番族頗望之氣奪。竹坑布置就緒，督將士循大龜紋溪向內、外獅頭等社開路。

三月二十三、二十五等日，兇番出撲數均數百。張光亮、章高元部隊迎擊，番先後陣死、槍傷數十人。官軍乘勝入砦，焚其草寮五、六十區，詢諸土人，乃悉此地爲本武社。

三月二十七日，官軍築壘於溪左之大橋頭，剪鬬草萊開路，爲進攻計。南勢湖一路，經提督王德成等沿途開通，有兇番四、五百人撓阻開路，焚其草寮百餘間，番乃築石臺爲久據計。

四月初一日，唐定奎統領親勇登絕頂，見獅頭社正面無路可通，飭各營循龜紋溪開路前進。

四月初三日，張光亮正相度營址，忽兇番二、三百險地相逢，短兵奪擊。鏖戰兩時，傷番數十。副將馬加銀，遊擊張賢扶均

受槍傷，勇丁受傷六人。

四月初四日，宋先聘紮營山巔，龜紋社接濟斷絕。南勢湖一路，派劉朝林營扼守獅頭山背，去外獅頭山僅二里。訪聞大甘仔力，周式濫等社皆萃居外獅頭社、壘石墻，插鹿角，建望臺，堅哨旂以守。官軍疊次陣斬悍番二十餘，兵勇傷亡亦數十人。而兼旬不雨，酷熱如內地之六月，張光亮、王德成、章高元，均感受風瘴，病莫能興。張光亮竟於十四日歿於營次，知府田勤生代領其衆。

四月十五日，統領唐定奎面授機宜，次日子時，銜枚而進。統領自督親兵爲中路，陳有元爲左路，宋先聘爲右路，副將畢長和率一營伏於山後，以斷龜紋社救援，田勤生領繼之。何迪華一營扼山岡，斷外獅頭社往來之道。天未亮，中路的兵已過三卡，闖無番人。至第四卡，番乃呼嘯迎拒，鎗砲雨集，而陳有元、宋先聘已由左右逾嶺軼至山巔，卡番擾動，中路猛攻，連破堅卡，合師搗番巢；番依然負險死守。龜紋社兇番聞信，果以二百餘人支援，遇伏而潰。畢長和、田勤生仍留哨設伏，另分兵由山後遶出，與中、左、右三路並力合圍，自卯至巳，番砦始破。計斬悍番六、七十名。轟傷者二百餘人。奪獲鎗刀三百餘件，剿內、外獅頭社共燬草寮三百餘間，所獲刀鎗武器頗多。

四月二十日，（據方濬頤准軍平定，臺灣番社紀略爲四月十六日）准軍營務處知府田勤生，於內獅頭社左近密菁中抄得王玉山首級，面目凜凜如生，飭隨剿番之千總郭點鰲及其舊部兵勇環列諦視，莫不搏頰下淚，嘆爲鬼神呵護。蓋自殉難至是，已百餘日矣，忠誠所感，卒歸其元，可敬也。

各軍既克獅頭等社，各番衆知負隅難恃。五月初九日，率芒（社）、晉笏、姑盆翼、沙背、姑鰲、董的（社烏力烈）、南片（社姑令）、草山（社）、土結、笏朗等番目先後到營乞降。

五月十二日，枋山人帶至內龜紋、外龜紋社番目。又有射不力社番目帶至中紋社、周武濫社散番百餘歸順。唐統領示約七條：遵雜髮、編戶口、交兇犯、禁仇殺、立總目、墾番地、設番塾，以龜紋社首野艾向爲諸社頭人，拔元總社目統之。番社後有殺人，卽着總目交兇番犯。三年之內，各社無擅殺之事，卽優賞總目。獅頭社餘孽竄伏何社，卽由何社跟交，不准復業，由總目另

招屯墾，以昭炯戒。隨改社名，竹坑社曰永平社。木武社曰永福社。草山社曰永安社。內外獅頭社曰內外永化社。脅從各社均許自新。於枋寮先建番塾一所，各社選番童三數人就學。獅頭山等番社易撫爲剿，事勢逼使所致。開關之山路，亦以便利軍事着目。獅頭社諸番似受外國勢力影響，他們所使用之武器有槍彈而數量多。故軍方損將，兵勇傷亡爲數不少，率芒至車城道路復通。

十、殉職官兵建祠奉祀

光緒元年（公元一八七五年）二月初八日，剿獅頭等番社（今屏東縣轄內）之役，淮軍指揮官游擊王玉山陣亡，首級被割，同時遇害者守備周占魁、楊秀舉，千總楊占魁；同時殉職者勇丁九十三名。王氏暨死事弁勇骸骨於獅頭社山麓覓得。軍門遣弁歸其元於郡城。王氏家屬以禮葬之。餘骨合瘞鳳山東郊，立塔以誌，並於臺南建專祠奉祀，員官勇丁附祀。

二月二十三日，副將楊春榮，游擊東維清傷亡。四月十四日，武毅右軍提督張光亮沒於營次。五月十五日提督王德成病故，先後陣亡病故，尚有淮軍教諭田晉階、萬嗣伯，參將侯汝志、邵鑑清，游擊王維新，都司劉登惠，守備徐宜和、吳維隆，千總衛承先、田德瀛等十五員，連同王玉山等四員，計陣亡病故將領十九員，均照軍營立功後病故例議卹，或請加恩諡。勇丁陣亡病故者千餘人，請於葬所鳳山城外建昭忠祠，春秋官祭，以褒忠勤之意。坟祠今不知所踪。（據高雄縣政府查示）。

淮軍自同治十三年（公元一八七四年）秋入臺，因水土不服，禦敵（日本）剿撫番之役，艱苦萬狀，患病者衆，甚則一營中無病者，僅二十七人。

以上各節所敘，多依據臺灣海防並開山日記，羅大春（景山）著。此書爲清代開山撫番珍貴資料，以記開關蘇澳至花蓮港道路文字較多。中路、南路，淮軍禦日，剿撫生番亦記列，與時下一般日記記述方法不同，往往將一兩個月之事一起談論，以至造成時間性之混亂。數處記載缺乏日期。至於南路開山詳情，袁聞析著「開山記」四卷記述其事，編著經多方查詢無所得，殊爲遺憾。

第三章

清代臺灣省各縣州廳重要道路里程

第三章 清代臺灣省各縣州廳重要道路里程

清季臺灣府各縣轄內村落稱里，莊、堡。土著（或番漢）集居者稱為社；惟澎湖廳之社澳，均為漢人居住之處所。其後互市之所稱為街，在各里莊堡轄內，沿變成今日之市鎮，政治經濟之重心。昔日里程之計算，以縣州廳治至堡街社之距離為原則，甚少連貫性之道路里程之記載。街之面積雖小，與今日臺灣繁榮關係重大。茲按現行縣市轄區分為七個地區計列其重要道路里程：

(一)臺北地區（基隆、臺北市縣、宜蘭縣）。(二)新竹地區（桃園、苗栗、新竹市縣）。(三)臺中地區（臺中市縣、彰化、南投縣）。(四)嘉南地區（臺南市縣、雲林、嘉義縣）。(五)高屏地區（高雄市縣、屏東縣）。(六)花東地區（臺東、花蓮縣）。(七)澎湖縣，各縣州廳里程之編列，以縣廳州治至街為原則，街為今昔交通要道。無街肆者，則以縣廳治至各社，及社與社之間距離里程編列，分述於下：

清代臺灣省各縣州廳重要道路

壹、臺北地區

一、淡水縣（臺北市縣）、基隆廳重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
雞籠	臺北府城	六〇	
"	滬尾街	二三	滬尾今淡水鎮
"	金瓜石	三八	
"	柑仔瀨	三一	經八堵至瑞芳

起點	訖點	里程	備註
"	八斗子	一二	經大粗坑
"	三貂嶺	八四	經深坑
"	三貂堡	八〇	經竹子湖
草山	金包里	二一	

滬尾	景尾	拳山	新里	八里	塔寮坑	枋橋	枋橋	八里	三角湧	南靖	新莊	江頭	樹林	大嵙崁	大嵙崁	三重街	三角湧
芝蘭街	臺北圓山	石碇	臺北府城門	枋寮街	三埔街	埔墘渡頭	漳和	下福	桃仔園	枋橋	樹林	武勝灣	鶯歌石	鶯歌石	宜蘭城	竹塹	大嵙崁
二二	四三	三二	二四	一三	三八	二四	七	一五	二五	二〇	一八	一二	一九	三九	一〇三	二〇	二〇
今士林至陽明山 後延駛入臺北市或記三 〇里	新店臺北					枋橋今板橋市 板橋至新店溪	三峽桃園	經樹林	鶯歌石今鶯歌鎮	經龜崙嶺（淡水廳志）							

(1) 鷄籠至臺北道，經八堵、草湓、汐止、南港、松山至臺北橋，全程六十里，或謂為西班牙人於明崇禎五年（公元一六三二年）所開。清代經我移民加以開擴，光緒十一年（公元一八八五年）巡撫劉銘傳拓寬，架設橋樑，臺北至淡水之舊道，亦予拓修架橋。

(2) 西班牙人沿淡水河，進入南方支流新店溪，關路侵入武勝灣（新庄一帶）之三部落，其起點可能自今日之關渡（江頭）經蘆洲至新莊。

(3) 臺北市道路：清人領臺，首即注重道路之興修，以推行政令，乾隆四十六年（公元一七八一年），修員山仔滬尾（淡水）道。此路明鄭時開闢，多年失修。上表所列里程據臺北市志。按臺灣輿圖記：「滬尾在邑迤北三十里」不同。

臺北市街道，原本狹窄，市區面積亦不大，而較寬廣道路之興建，始於光緒四年（公元一八七八年），臺北府城建造之時，由艋舺人洪祥雲、李清琳等向業主吳源昌承租府後街（今館前路）一帶土地建築市街道路，並興建店舖，其後臺北府衙興建於今之開封街一段與漢口街之間，而奠立政治中心，從此，府前街（重慶南路一段），文武街（重慶南路二段），府直街（開封街一段）等市區交通街道，先後完成。

光緒十一年（公元一八八五年），巡撫劉銘傳創興市公司，招商建築臺北市街通道。如石坊街（衡陽路）、新起街（長沙街）、西門街（衡陽路西段），交通逐漸發達。嗣又建築通達大稻埕之北門街（博愛路），（西門街連接艋舺），車馬輻輳，一時稱盛。光緒二十一年（公元一八九五年）一月，日本參謀本部刊行臺灣志一書，中有敘述，光緒十七年（公元一八九一年）間臺北城內之交通情形：「臺北府城內，市街規模廣大，絕不似清國一般市街。大街寬六間（三十六尺），狹處有二間（十三尺），然因屬新開地，尚未普建街衢，三分之一猶爲水田，市街亦有公共馬車行駛，稍似上海之租界。」

光緒十三年（公元一八八七年），劉銘傳自上海購入人力車一五〇輛及馬車多輛，行駛於城內、艋舺、大稻埕之間，以利交通。

(4) 清康熙末年，由今板橋、中和、永和、土城鄉鎮地區（擺接海山）至臺北市，已有陸路可通。雍正二年相傳竹塹（今新竹）至艋舺（今萬華）道路開通，臺北盆地，日益開拓。乾隆間，臺北地區先後開闢道路九線（詳見先民開闢道路表），建橋四座，嘉慶十三年，橫溪成福（今三峽鎮）間道路六里開成。道光間，增建橋樑四座，開闢成福莊至暗坑道路十七里（今三峽鎮），當時臺北盆地南來北往，及街莊間道路橋樑，已略具規模。

(5) 宣統三年（公元一九一一年，明治四四年），臺北市遭颱風所襲，市街房屋幾全部倒塌。臺北廳趁此機會，斷然決定實施市道交通擴建，以期一勞永逸，於是重慶南路（本町），館前路（表町）、衡陽路（榮町）等市區道路均改舊觀。

(6) 縣治往新竹縣路程：出南門（十二里）新莊（五里）坡角莊（十里）龜崙嶺（十里）桃仔園（十里）炭仔腳（五里）中壢新街（三里）中壢溪（十里）土牛溝，計六十五里，入新竹縣界。

(7) 縣治往宜蘭縣路程：出東門（十二里）錫口（八里）南港仔（七里）水返腳（汐止）（八里）五堵（五里）七堵（三里）八堵（九里）暖暖街（二十里）三瓜仔莊（五里）荳仔潭（三里）龍潭堵（十五里）三貂嶺（二十五里）三貂溪，計一二〇里，入宜蘭縣界（往宜蘭有路多線）。

二、宜蘭縣治至各堡莊道路里程

頭圍（今頭城）距縣治三十里，設縣丞署，羅東距縣治二十里，設巡檢司署，縣丞署後遷烏石港之南。

宜蘭，初名蛤仔灘，始見於周鐘瑄作羅諸縣志。乾隆中，漳州人吳沙等以墾務雄長其地，吳妻爲土著（今高山族），有通番之便，從之者衆，嘉慶十五年，歸入版圖，設通判專理民事。

嘉慶十七年（公元一八一二年），設噶瑪蘭廳，維時百務草創、隘寮、橋渡，因地勢而設置；村莊，里堡，就番語（土著方言）而譯成。同治十三年，開山撫番議起。光緒元年，改廳爲縣，名爲宜蘭。

宜蘭城（城以方分）

三結街、衙門口、東門街，均在城東。

十字街頭，橋仔街、文昌宮、米倉口、鎮西街，以上均在城西。

媽祖宮、米市街、振南街、土地公後，以上城南。

北中街，十六崁（即坎興街），以上城北。

十字街，四城之中。

四結仔（在東南）、武營、武營復（一曰後街，俱在西南），聖王后街（在東北）、聖王前街（五崁仔，在西北），附船仔頭（出北門），以上五圍、三結街堡。

宜蘭通鷄籠（今基隆）、淡水（今臺北市）、花蓮港各線道路之開築，已詳於本章第陸、柒節，不再敘述，茲將縣城至各堡、莊道路里程分列於下：

(1) 民壯圍堡：五圍一結（埤郭東一里）、民壯圍（距城東三里）、三結莊（東四里）、四結莊、流流民莊（俱東五里）、五結莊（東六里）、六結莊、七結莊（俱東九里）、奇立板民莊（東十里）、過嶺仔莊（東十三里）、三結莊（城南二里）、三角仔莊（城東西三里）、壯二莊（土名彪仔城，東南八里）、茄荖林（東南九里）、濶嘴寮（東南十一里）、下渡頭（距城東北

三里)、公勞埔(東北六里)、牛寮仔(東北七里)。

(2) 員山堡：五結頭(附郭西一里)、六結莊(距城西三里)、七結莊(城西四里)、鎮平莊、金結莊(俱西五里)、枕頭山莊(西六里)、顯廣莊、員山(俱西七里)、五圍四結(附郭南一里)、五圍五結(距城西二里)、擺籬社民莊(西南三里)。三圍二(西南七里)、吧老鬱民莊、大三圍莊、大湖莊(俱在西南十里)、深溝莊、圳頭莊(俱西南十一里)、內湖莊、楓仔林莊(俱西南十二里)。

(3) 溪洲堡：四圍一(距城南三里)、四圍二(南八里)、四圍三(南九里)、溪洲莊(距城西南十二里)、頂溪洲(西南十五里)、叭哩沙喃(西南二十五里)、泉州大湖(西南二十五里)。

(4) 清水溝堡：東勢頂二(距城南十里)、頂四結(南十三里)、歪仔民莊(南十四里)、田心仔(南十五里)、北城莊(南十八里)、清水溝(距城西南十五里)、鹿埔(西南二十里)。

(5) 羅東堡：竹仔林(距城南十五里)、羅東莊(南二十里，下同)、阿里史民莊。

(6) 那美堡：紅水溝(距城南二十二里)、打那美名莊(南二十三里)、順安莊(南二十四里)、員山莊(南二十五里)、零工圍、太和莊(俱在城南二十六里)、冬瓜山(南三十里)。

(7) 淇武蘭堡：新店(距城北二里)、大破口(北五里)、四圍莊(北六里)、公埔頭(北八里)、柴圍(北十里)、三十九結莊(北十一里)、番割田(北十一里)、茅埔莊(北十四里)、旱溪莊(北十五里)、淇武蘭民莊(北十六里)、湯圍莊(北二十里)、辛仔罕民莊(距城東北四里)、淺澳莊(東北八里)、大塭(東北十里)、三圍仔莊(距城西北三里)、二結莊(西北四里)、梅洲圍(西北五里)、大坡莊(西北七里)、匏靴崙(西北八里)。

(8) 頭圍堡：白石腳(距城北二十二里)、二圍莊(北二十五里)、港仔墘(北二十六里)、抵美簡埔(北二十七里)、頭圍街、頭圍莊(俱城北三十里)、大堀莊(距城東北十二里)、乳母寮莊(東北二十八里)。(頭圍至三貂過河與淡水交界另詳鋪遞)。

(9) 頂二結堡：東勢頂三結（距城東南十一里）、頂五結（東南十七里）。

(10) 茅仔寮堡：茅仔寮（距城東南十五里）、大埔莊（東南二十里）、榕仔腳（東南二十一里）、鼎橄社莊（東南二十二里）。

(11) 利澤簡堡：利澤簡民社（距城東南二十六里）、猴猴民莊（東南三十三里）、馬賽民莊（東南三十五里）、蘇澳街、蘇

澳莊（俱城東南五十里）。

貳、新竹地區

一、桃園縣重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
桃仔園	三角湧	二〇	經鶯歌
桃仔園	崁港	一五	經橋子頭
大料崁	三角湧	二一	經橋子頭
大料崁	三角湧	二〇	經烏塗窟
龍潭坡	龍潭坡	二九	經龍潭坡
咸菜棚	咸菜棚	三六	經龍潭坡
咸菜棚	咸菜棚	三〇	經牛欄
鶯歌石	橋子頭	一五	經中庄
大料崁	橋子頭	六	經牛角坡
崁頭港	楊梅壠	三四	經牛角坡
南崁	新庄		經牛角坡

起點	訖點	里程	備註
潤仔壠	三角湧	三八	經大崙
桃仔園	竹塹	七五	經龜崙嶺、塔寮坑
觀音街	竹塹	五〇	經龜崙嶺、塔寮坑
桃仔園	新庄	三〇	經坪頂、兔子坑
潤子壠	咸菜棚	三六	經潭底庄
南崁港	南崁街	一八	經龍潭坡
許厝港	大園	六	
桃仔園	大園	三一	南崁
南崁	大園	二九	

光緒十三年（公元一八八七年），臺灣改建省時，桃園未設縣，屬淡水縣轄，未建省前隸屬新竹縣、淡水廳。

大嵙崁（今大溪鎮）番人（土著）獨悍，光緒二十年（公元一八九四年），乃設雅南廳，以資治理，隸臺北府。廳治設大嵙崁，轄海山全堡（今三峽、樹林、鶯歌、大溪鎮之全部及土城鄉之沛舍坡一村地區）。光緒二十一年六月日本佔據臺灣。

竹塹淡水間官道，初自竹塹港起，經紅毛港，桃園之笨仔港，石觀音等地入淡水。雍正年間，改由大眉崎、波羅汶、三湖等處入中壢（潤仔漚），後再改從鳳山崎丘阜經寶斗屋、望高樓半路站、至大湖、崩山陂下，楊梅達中壢（新竹縣志、卷六、交通）。

淡水廳志，廳治至各堡莊社，均以竹塹為起點，桃園縣屬若干堡莊，亦難於辨別；且里計算，多不符現在實際情形。光緒十八年至二十年，修編之新竹縣採訪冊，莊堡間道路里程無專冊記載，概分為山川、橋樑、津渡、義冢、義倉等類。淡水廳志里程不盡確（據該志評述）。

桃園新莊（莊）間，受山嶺之隔，明清時代共關三路：

1. 南坎經坪頂、兔子坑至新莊。
2. 雍正十一年（公元一七三三年），開闢自桃園經舊道坑、十八份至新莊。
3. 乾隆十六年（公元一七五一年），開築龜崙嶺，塔寮路，為桃園至新莊最短之路程，計三十里。較明末清初，由南坎越峻嶺至淡水，入新莊臺北，里程縮短甚多，路亦易行。

上表里程依據淡水廳志、新竹縣志初稿，桃園縣志，臺灣輿圖整編。

二、新竹縣重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
竹塹	船頭街	八	竹塹縣治所在地後改名新竹
竹塹	香山街	一〇	
竹塹	樹杞林街	二五	
竹塹	九芎林街	一〇	
竹塹	北埔街	三三	
竹塹	鹹菜甕街	四二	
竹塹	新埔街	三三	
竹塹	觀音街	五〇	
竹塹	新庄子	一八	
竹塹	犁頭山	一七	
竹塹	中港街	二五	
竹塹	頭份街	二八	
竹塹	斗換坪街	二五	
竹塹	紅毛港	二〇	註紅毛港今新豐
竹塹	蚵殼港	二八	羊寮港
竹塹	笨子港	三八	
竹塹	南崁	八〇	淡水廳志記載里程
竹塹	樹杞林街	三〇	經馬福社

起點	訖點	里程	備註
竹塹	樹杞林街	二〇	經新庄
竹塹	三灣街	三五	
竹塹	南埔街	四五	
竹塹	南莊街	七二	
竹塹	苗栗街	五〇	
竹塹	後壠街	四〇	
竹塹	崁頭屋街	四五	
竹塹	隘寮脚街	五八	
竹塹	大湖街	七八	
竹塹	銅鑼灣街	六二	
竹塹	三叉河街	七七	
竹塹	通霄街	七〇	
竹塹	苑裡街	七八	
竹塹	房裡街	八〇	
竹塹	大甲街	九五	
竹塹	大安街	九七	
竹塹	寶山街	二二	
竹塹	楊梅街	五三	
竹塹	新埔街	二八	

(1) 縣治北行路程：出北門（五里）舊社（三里）新社（五里）鳳山崎（十里）大湖口（四里）四腳亭（六里）崩坡（五里）楊梅壠，進入桃園縣境（清代無桃園縣）計三十八里，「（五里）頭重溪（二里）土牛溝，計四十五里入淡水縣界。」

(2) 縣治南行路程：出西門（五里）牛埔莊（三里）香山塘（四里）下寮（三里）鹽水港（五里）老衢崎（五里）中港街，計二十五里，達苗栗境，按尚有經內湖等道路通苗栗，上述道路里程較短。

(3) 清代桃園、新竹兩縣開闢重要道路，略敘於下：康熙雍正年間開闢：(1) 桃仔壠—竹塹。(2) 南崁—竹塹。(3) 南崁—新庄。(4) 南崁—澗仔瀝。(5) 澗仔瀝—新庄—猛胛，沿途居民合力開闢，里程各志記載不一，或未詳。

乾隆嘉慶年間開闢：(1) 澗仔瀝—龍潭陂—咸菜棚（鹹菜甕）三六里。(2) 桃仔園—三角湧（三峽）二〇里。(3) 桃仔園（桃園）—崁港—一五里。(4) 澗子壠（中壠）—大崙崁（大溪）—三角湧三八里。(5) 新埔—田新莊—咸菜棚（關西）二〇里。(6) 大崙崁—橋子頭—三角湧二一里。(7) 大崙崁—龍潭陂（龍潭）一五里。(8) 大崙崁—牛欄河—咸菜棚三〇里。(9) 桃仔園—新莊三〇里，計長二三四里，由沿途居民應需要建築，其中澗仔壠咸菜棚等四線，由墾首等捐資五千六百元開築，詳見地方人士及政府開闢道路表。

道光光緒年間開闢：(1) 咸菜棚—馬福社—樹杞林三〇里，由墾首捐資開闢。(2) 咸菜棚—新城庄（新庄）—樹杞林（竹東）二五里，係巡撫劉銘傳指令沿途民衆開築，寬五至六尺。(3) 大崙崁—烏塗窟—三角湧二〇里，計共七十五里。

縣治東南五十餘里牛關山，出產礦油，議開採（臺灣輿圖）。

【資料來源】新竹縣志及初稿、新竹縣採訪冊、淡水廳志、桃園縣志。

三、苗栗縣重要道路里程

一三六

起點	訖點	里程	備註
苗栗縣治	夢花街	(黃芒埔莊) 一	光緒十五年縣治設此，遂成市
"	貓裡街	一〇	縣治南門外乾隆間成市
"	後壠街	六	乾隆間成市，在縣北
"	崁頭厝街	一三	縣東、同治初成市
"	福興街	一一	俗名銅鑼灣嘉慶間成市
"	公館街	三二	道光間成市
"	吞霄街	四二	乾隆間成市吞霄港
"	苑裡街	四四	西南方、乾隆間成市
"	房裡街	五七	"
"	大甲街	三四	乾隆間成市
斗換坪	三灣街	二〇	縣東北
苗栗縣治	造橋莊	四四	北與新竹交界
"	中港		經竹南尖山

起點	訖點	里程	備註
苗栗縣治	白沙墩莊	二六	西方、大海邊
"	內獅潭	二五	東方、大橫崗外番界
"	大湖街	三二	
"	三叉河街	二八	
"	斗換坪	四七	今頭份鎮斗換新華等里
斗換斗	南莊街	五一	三角街今竹南
苗栗縣治	後壠港	一五	溪州港
"	銅鑼灣街	一三	九·四公里(臺3號線)
"	大安港	六〇	大海邊
"	山柑尾莊	四七	西南
"	日南社	五二	
"	船頭埔莊	五五	臨海
南港	山柑尾	一二四	

光緒十三年，臺灣建省，將新竹分爲新竹苗栗二縣。苗栗縣治十五年始設立，其轄區大甲溪與臺灣（今臺中縣）縣共之。東至內獅潭二十五里（大橫崗外番界）；至白沙墩十五里（邊大海）；南至大甲溪五十六里，與臺灣分界（按與臺灣縣交界之營盤口、甲六莊、頂溪洲、龜壳、頂腳踏。下腳踏諸莊，均在縣治西南，距城六十里），東北至接隘仔二十三里，過溪西里與新竹縣交界。北至中港溪二十二里，與新竹分界。西南至大安港（邊大海）六十里。西北至溪洲港十七里（邊大海）。（今大安溪下游

，后里均屬臺中縣轄區）。

縣南道路

縣城由南門（一里）猫裡街，（五里）平頂嶺茶亭，分爲兩路：

- (1) 由茶亭西南（七里）高埔（十八里）香霄堡（十里）苑裡街（二里）房裡（十三里）大甲堡（大甲溪南臺灣縣界）。
- (2) 由茶亭南行（七里）銅鑼灣（十五里）三叉河（十里）土地公坑口（五里）新店莊（八里）后里莊（三里）枋寮（與臺灣縣交界），（七里）葫蘆墩（今豐原鎮）（十二里）三十張犁（五里）臺灣府郡。

縣北道路

縣城由北門（三里）大田莊（田寮），分爲兩路：

- (1) 由大田莊（二里）員潭仔（四里）牛屎凹（三里）乳姑嶺（三里）造橋莊（五里）南港溪（溪北新竹界址（五里）中港田寮（二十五里）新竹縣城。

- (2) 由大田莊（二里）弼山溪（三里）新港仔（七里）中港溪（溪北新竹縣界）（二十七里）新竹縣城。

縣署之距離

- (1) 苗栗縣城，光緒十五年設縣，十六年代理知縣林桂芬諭派紳民環植蔴竹，於猫裡之夢花莊（舊名芒花莊，俗名黃芒埔）爲城，週圍一千二百餘丈。

- (2) 大甲土堡：在大甲溪北，房裡溪南，縣西南五十六里，週圍五百一十丈，設四門，道光七年，紳民捐建，巡檢署設於此。

- (3) 房裡土堡，在房裡溪北，縣西南四十三里，週圍約三里許，設四門，咸豐五年，紳民捐建。
- (4) 後壠土堡：在打那叭溪北，縣北十里，有營汛。堡外環植蔴竹，週圍約三百餘丈。設四門，道光十四年，紳民稟官捐建。

(5) 典史署後在縣城內。軍中守備署，道光七年由竹塹遷駐大甲土堡，道光十年設把總署於銅鑼灣（原駐大甲）。距縣城十三里。

外路原定官站

新竹城（二十五里）中港街（新竹界）（三里）中港溪南沙崙（苗栗界）（十二里）後壠汎，宿舍，（二十里）白沙墩（十里）吞霄堡，尖站。（十里）苑裡街，（十五里）大甲堡，宿站（大甲溪南臺灣縣界）

叁、臺中地區

一、臺中縣重要道路里程（臺中市縣）

起點	訖點	里程	備註
縣治 (今臺中市)	西大墩街		今臺中市西屯區
"	東大墩街		今臺中市東南區
"	三十張犁		今臺中市北屯
"	犁頭店街		南屯區南屯里
"	四張犁街	一七	
"	彰化(半線)	三八	
"	葫蘆墩街	二六	臺中至豐原
"	大里杙街	一一	臺中—大里
"	牛罵街	三九	臺中—清水
"	沙轆街	三九	
"	大肚街	三四	

起點	訖點	里程	備註
縣治 (今臺中市)	石崗仔	一三	
"	東勢角街	二七	
葫蘆墩街	卓蘭	四八	豐原—卓蘭
縣治 (今臺中市)	阿罩霧街	一七	臺中—霧峯
"	埧雅街	一八	臺中—大雅
"	潭仔墩	一七	臺中—潭子
阿罩霧街	草鞋墩	二〇	霧峯—草屯
梧棲	公館	一六	臺中港—公館
葫蘆墩街	后里	一六	
"	埧雅街		
犁頭店街	半線	二〇	棟堡，巡檢署設在犁頭店街

【資料來源】淡水廳志、彰化縣志、新竹縣志、新竹縣志初稿、苗栗縣志（不盡確）。

二、彰化縣重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
縣治	北斗街	三五	東螺堡
"	西螺街	五〇	西螺堡
"	員林街	二〇	燕霧堡
"	二林街	四五	二林堡
"	三林街	五〇	"
"	小埔心街	三五	東螺堡
"	悅興街	四〇	"
"	挖仔街	二五	二林堡
"	大城厝街	四五	深耕堡
"	工功港街	四〇	"
"	埔姜崙街	七〇	埔姜崙街在今雲林縣
"	海豐港街	七五	海豐港在今雲林縣
"	林圯埔街	六〇	林圯埔在今南投縣
"	集集街	六〇	集集鎮在今南投縣
"	南投街	四〇	
"	北投街	三〇	北投街今草屯鎮
"	圳頭厝街	六〇	在雲林縣海豐堡

起點	訖點	里程	備註
縣治	番仔挖街	五〇	深耕堡
"	打廉街	二〇	馬芝堡
"	鹿港仔	二〇	乾隆四十九年鹿港開港
"	永靖街	二五	大武郡堡
"	枋橋頭街	三五	"
"	社頭街	二五	"
"	牛罵街	三〇	牛馬令清水
"	大肚街	一二	
"	大里杙街	二五	大里杙今大里
"	麥仔寮街	七〇	
"	大墩街	二五	大墩今臺中市西屯
"	葫蘆墩街	四五	葫蘆墩今豐原
"	四張犁	三〇	
"	沙轆街	二五	
"	東勢角	六〇	
"	石崗仔街	五〇	

(1) 故東螺街被水沖毀，舉人楊啓光、林煥章，武舉陳聯登、監生陳宣捷，總理高培洪等議移建於東螺之北北斗街，街分東、西、南、北，中爲大街，縱橫整齊，距邑治三十五里，北斗又名寶斗。

(2) 彰化彰堡之名稱，後頗有改變。

1 半線堡：分爲半線東堡、西堡。

2 燕霧堡：分爲燕霧上堡、下堡。

3 貓霧揀堡：分爲揀東、揀西堡；其東西堡，又分爲上、下堡。

4 大武郡堡：分爲武東、武西堡。

5 二林堡：分爲二林上、下堡。

6 布嶼堡（佈嶼稟堡）：分爲佈嶼東、西堡。

7 大肚堡：分爲大肚上、中、下堡。

(3) 縣治往新竹路程：出北門（五里）茄荖腳（七里）大肚街（八里）龍目井（七里）沙轆街（八里）牛篤街（七里）青埔（三里）大甲溪，渡溪五里，計五十里，入新竹縣（今苗栗）界。

(4) 縣治往嘉義路程：出南門（四里）口莊（四里）茄荖莊（五里）燕霧莊（七里）二抱竹莊（七里）挖仔莊（八里）寶斗街（八里）潮陽厝（七里）樹仔腳（五里）荊桐巷（五里）虎尾溪，計六十里，入嘉義縣（今雲林）界。

(5) 縣治往鹿港路程：出西門（三里）三塊厝（五里）馬鳴山（六里）半路莊（六里）鹿港（十里）至海，計三十里。

(6) 彰化至埔裡社廳，最長一條道路計一五〇里，已詳列於本章第五節（二）目。

三、埔里社廳重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
應治	草鞋墩	八〇	應治設在埔里
埔仔	集集街	七〇	
南投街	彰化	二一	埔仔今名間
		四〇	

起點	訖點	里程	備註
埔仔	草鞋墩	三二	經南投街
林圯埔	集集街	四五	
南投街	草鞋墩	二〇	臺中—草屯
草鞋墩	臺灣府城	四〇	

(1) 埔里社為昔時埔里、五城、集集、沙連等堡之總稱，約為今南投縣的集集、水裡、魚池、埔里、竹山等鄉鎮；或總稱水沙連。舊有埔里、眉社（在今埔里鎮）、田頭、水社、審鹿、貓蘭（均在今魚池鄉）等六社，而以日月潭為中心。康熙中葉，漢人由斗六門，溯濁水上游而入，至日月潭迤北一帶。道路初開，行徑頗險，阻大溪三重，水深無橋，以老藤橫跨溪上，往來從藤上行，此路史稱南路。

乾隆、嘉慶以降，地漸開墾，又闢由半線（今彰化）草鞋墩（今草屯），進入埔里社的道路，稱為北路。北路里程短，惟兇番常出沒，行人多取南路，道光中葉，南北路均暢通無碍，與以往大不相同，已詳於本章第五節(二)目。

(2) 由社治至彰化（經集集街）里程：大埔城（埔里）（十里）白葉嶺（十里）審鹿社（新城）（五里）貓蘭社（五里）水社（十里）頭社（十里）土地公安嶺（十里）風埕口（十里）集集街（二十里）南投街（四十里）彰化東門，計一三〇里。

(3) 埔里經北投往彰化路程：埔里（六十里）九芎林（二十里）北投（今草屯）（二十七里）牛稠仔（三里）彰化北門，計一〇里。

(4) 埔里經葫蘆墩往彰化路程：埔里（二十里）北港（四十里）水底寮（十里）石岡仔（十里）葫蘆墩（十里）四張犁街（三里）石牌莊（七里）犁頭店（六里）楓樹腳（四里）渡船頭（七里）牛稠子（三里）彰化北門，計一二〇里。

(5) 埔里經哮猫往彰化路程：埔里（十里）爲葉嶺（十里）新城（審鹿社（重）頭股（十里）茅埔（八里）鹿寮坑（八里）大崙山（四里）二尖崙（五里）溪底（三里）哮猫（四里）米崙灣（十里）中寮（八里）都莊（四十里）經南投至彰化東門，計一二二里（臺灣輿圖，綜計爲一百二十五里）。

【資料來源】黃叔瓚番俗六考，姚瑩東槎紀略，夏獻綸臺灣輿圖。劉韻珂奏勘番地疏，彰化縣志，淡水廳志。

肆、嘉南地區

一、雲林縣重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
縣治	斗六	五	縣治所在地
溝仔背街	石榴班街	五	
九芎林街	溪邊厝街	一二	
林內街	他里霧街	一五	
他里霧街	石龜橋南	一四	斗六—斗南
西螺	石龜橋南	一六	西螺—嘉義縣界
古坑	他里霧街	一六	
北港	金湖	三四	
北港	新濁水橋	六三	經長元至濁溪下游

起點	訖點	里程	備註
林內	施厝寮	七四	經西螺
蔴桐	麥仔寮街	五四	經崙背
縣治	臺西	八三	經虎尾
金湖	打猫街	六三	經北港至民雄
北港	五條港	四四	經四湖
北港	五間厝 (虎尾)	四七	
小埔心	大埔林	四四	
梅子坑	麥仔寮街	二〇	
植梧	麥仔寮街	五九	
坎頭厝	他里霧街	二四	
三條崙	無底潭	四五	經四湖、元長
永光	埔里社廳界	五八	經斗六、梅山

雲林縣光緒十三年（公元一八八七年），由彰化嘉義兩縣轄地畫出倡設，北自濁水溪以南，西南至嘉義交界興化店三十里。西至五條港、虎尾溪口百十里。北上至埔裡社交界之濁水溪三十里。西北至彰化之番挖港百二十里。東至八同關番界八十里。斗六以西，概為平原之地水利流通。濁水溪以南，地皆垣夷可耕。各莊田園小道，四通八達，效不能只遵行一路交通，上表所列，祇舉其大略。全縣能通行牛車之路頗多。

二、嘉義縣重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
縣治	北港	四四	經月眉潭
番路	新營	三六	
新營	觸口	五二	經水上
觸口	溪口	四〇	
溪口	官田	三九	經中埔
官田	新塢	八二	經白河後庄
新塢	官田	八六	經義竹、鹿草、柳子林
佳里	官田	四〇	經豆、隆田
縣治	石龜橋	二三	經打貓街
東石	橋頭	七〇	
縣治	臺南府	一〇〇	經六脚

起點	訖點	里程	備註
打貓街	北港	二九	經新港
鹽水	北港	六五	經朴子
西港	布袋	五四	經學甲
新營	布袋	三四	經鹽水
風吹嶺	永光	一九〇	經梅山
北門	六甲	五六	經學甲
石東	水上	五二	經後潭
溪口	梅仔山	三〇	經大莆林
阿里山	嘉義	一五〇	番路至阿里山為山地小徑
橋頭	竹崎	二六	

嘉義：舊治名諸羅，林文爽亂後，高宗純皇帝以縣民效守死勿去之義，特詔改名嘉義。光緒十三年（公元一八八七年）臺灣建省，分爲嘉義，雲林兩縣，光復後將臺南州調整爲臺南市縣、雲林、嘉義縣，上表路線有部份屬於今之臺南縣。

光緒五年，夏獻綸著，輿圖說略：「嘉義在府治東北一里……邑境田疇交錯……自南至北，蜿蜒百餘里……縣東南七十里，與臺邑交界、曰大武壠；設巡檢一員。東北四十里，曰斗六門，設縣丞一員，分資治理……阿里山，在火山之東，勢甚遼濶，中處歸化生番，素稱馴順。」

海口之在邑北者，曰笨港，駐縣丞，南曰鹽水港，即佳里興，駐巡檢（按今鹽水距佳里興一八公里），而布袋嘴、猴樹港介其間。惟布袋嘴較深，巨舟可入，曾文、急水、八掌、牛欄、虎尾諸溪源出內山，夏秋時雨沱滂，往來病涉，亦人力難施也。（據臺灣輿圖）

縣治往郡城路程：出西門（五里）鴿溪寮（七里）水堀頭街（七里）北屹（四里）後寮（七里）下茄苳（五里）仙草寮（五里）火燒店（八里）竹子腳（七里）茅港屋（七里）坎頂（二里）曾文溪，綜計六十九里入平安縣界（原臺灣縣）。

西至布袋嘴海邊六十里。

北至雲林交界興化店三十里。

東至柑子仔宅與雲林所屬番交界（臺灣通志）

縣治往彰化縣路程：出北門（五里）牛稠溪（八里）打貓街（今民雄）（三里）虎尾寮（四里）大莆林（五里）興化店（五里）他里霧（今斗南）（五里）松仔腳（七里）虎尾溪，渡溪二里，綜計四十四里，入彰化縣界。

縣治往斗六門路程：三十里他里霧（四里）甲寮（四里）九老爺（二里）斗六門，綜計四十里。

三、安平縣（臺南市縣）重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
臺南府城	新營	八五	
左鎮	卓猴社	五二	卓猴社今左鎮鄉境，可通牛車
臺南府城	嘉、臺縣界	六〇	
關廟	安平	一〇	
臺南府城	阿蓮	二三	
佳里	灣裡	一六	
北門	官田	四〇	
臺南府城	臺南	八二	
鳳山縣城	善化	八〇	
經新市		四〇	

起點	訖點	里程	備註
臺南府城	鹽水	七八	經西港仔、蕭壠、學甲
新營	鹽水	五四	經直加弄（安定）麻谷、下營
卓猴社	後壁	一八	
內門鄉	羅漢內門	四一	今左鎮至內門鄉
西港仔	風吹嶺	八八	臺3號線
臺南府城	九塊厝	二五	
卓猴社	羅漢內門	六五	今三六・九公里
卓猴社	羅漢內門	五八	今四〇・九公里
卓猴社	羅漢內門	四二	可通行牛車

臺灣縣光緒十三年改為安平縣，其對鄰縣路程如次：

(1) 縣治往嘉義縣路程：北門（三車）柴頭港莊（二里）漂仔底（二里）渡船頭（即三坎店）（十里）看西街（二里）木柵社（十三里）曾文溪，渡溪三里，計三五里，入嘉義縣界。

(2) 縣治往鳳山縣路程：南門（一里）大橋頭（二里）大林莊（五里）營盤口（五里）二層竹溪，計十三里，入鳳山縣界。

(3) 縣治往羅漢內門路程：東門（五里）坎腳莊、（二里）上崙莊、（六里）南保莊、（七里）舊社莊、（三里）咬狗溪寮、（五里）打鹿洲埔、（八里）烏山莊、（二里）內門莊、（八里）茄荖崙、（五里）中埔莊、（七里）羅漢門，計五八里。

乾隆余文儀續修臺灣府志為六十五里，夏綸，臺灣輿圖為五十八里。

伍、高屏地區

一、鳳山縣（高雄市縣）重要道路里程

起點	訖點	里程	備註
縣治	興隆莊街	一五	原縣治所在地
〃	小店仔街	一五	府治大路
〃	竿簔林街	一五	〃
〃	二濫街	三五	〃
〃	半路竹街	四〇	〃
〃	角宿街	二〇	
〃	坎頂街	五四	

起點	訖點	里程	備註
縣治	阿里港街	五〇	
〃	枋寮口街	五〇	
〃	下陂頭街	二〇	
〃	阿猴街	三五	阿猴今屏東市
〃	新園街	四〇	
〃	萬丹街	四〇	

以上重要道路，據乾隆二十九年（公元一七六四年），重修鳳山縣志記載。興隆莊街在縣城內，尚有縣前街、下街仔南門口街、大街、總爺口街、北門內街、埤子頭街（在北門外）。

鳳山縣轄地，包括今之高雄市縣、屏東縣。乾隆五十二年（公元一七八七年），縣治移設大竹里陂頭街，縣城內十六街未列入本表。

據光緒二十年（公元一八九四年）鳳山采訪冊所載之街市港等里程如下：

起點	訖點	里程	備註
縣治	陂仔頭街	一五	興隆里
"	能雅寮街	一〇	大竹里縣西
"	三塊厝街	一〇	"
"	旅後街	一五	"
"	大道公街	一五	"
"	角宿市	三〇	觀音里縣北
"	援剿中市	三五	"
"	右衛街	二〇	半屏里縣西
"	後勁街	二〇	"
"	橋仔頭街	三〇	仁壽里縣西北小店仔街
"	阿公店街	四〇	仁壽里縣西北竿蓁林街
"	半路竹市	五五	維新里縣西北
"	五甲尾市	四五	嘉祥里縣西北
"	阿噠市	五八	"
"	大湖街	六〇	長治里縣西北
"	竹滬市	五五	"
"	圍仔內市	六五	文賢里縣西北

起點	訖點	里程	備註
縣治	頂林子邊街	二〇	
"	大林蒲市	二〇	
"	仁武莊市	一五	
"	楠梓阮街	二〇	
"	三奶壇市	二〇	
"	潮州莊街	三〇	港東里今屏東縣潮州鎮
"	坎頂街	三〇	港東里縣東
"	東港街	三〇	港東西縣東南
"	下林仔邊街	四〇	"
"	枋寮街	六〇	港東里縣東南
"	水底寮街	六〇	"
"	新園街	二〇	港西里東
"	萬丹街	二〇	港西里東
"	阿猴街	二〇	"
"	阿里港街	四〇	港西里東北
"	打鼓港	一五	旂後口
"	恒春	一四二	

鳳山縣往鄰縣路程：

(1) 縣治往臺灣縣（臺南府城）路程：出南門（九里）大將廟、（七里）太平橋、（四里）楠梓坑、（十里）橋仔頭、（八里）倒磚子溪、（二里）阿公店、（二十里）大湖、（七里）二層行溪，計六七里，爲臺灣（安平）縣界。

(2) 縣治往恒春縣路程：出東門（五里）山仔頂莊、（三里）芎蕉腳莊、（七里）頂鳥鼠洲、（三里）下鳥鼠洲、（六里）王爺宮莊、（四里）五房洲莊、（三里）東港街、（四里）崙仔頂、（五里）塭尾、（五里）蘆竹塭、（七里）下寮、（五里）枋寮、（五里）率芒溪，計六二里，入恒春縣境。

(3) 自阿猴東南有赤山、射寮等五路可通卑南（臺東），詳恒春縣路線里程，及第二章九節五至八款。

(4) 下陂頭街，在縣東竹橋莊，五方湊集，市極喧嘩有草店頭、草店尾、中街、或洛塘街，大路之衝。鳳彈汛設於此。

(5) 阿里港街，在港西里，商旅貿易，五方鱗集，市場喧嘩，縣丞署駐此，爲山猪毛番社出入要衝，今里港鎮。康熙六十年（公元一七二一年）南澳總兵藍廷珍率漳泉兵士百餘人墾荒始成村。

爲籌編府志，光緒十八—二十年間，各縣州廳設採訪機構，採訪搜集資料。他縣未嘗移城，凡舊志所載山州、方位、道里、遠近，均能脗合，固可引用，鳳山縣治遷移，新治設大竹里陂頭街，距舊治興隆莊一五里，均在全城西南隅，故方位所差較少，至於遠近十無一符。若不逐條比對，詳紀現在情形，何貴有此番採訪……茲冊新采者固多，而複述舊志者亦復不少。（節錄鳳山採訪冊—地輿—一六七頁），據此前面所述道里未必準確。

小琉球嶼（剖腹山），在港東里，縣東南六〇里，與鳳鼻對峙，黎禎九年（公元一六三六年）遭荷人圍攻，殺死居民三百餘人，俘七百餘人，悉運大員，已詳於第二章五節二款，當時留居有漢人。其後，國人又驟居，成爲六澳六莊，光緒十八—二十年間居民四百餘戶，約三千口，以捕魚兼蒔雜糧爲生。島東西相距四里許，南北六里許，周圍二十餘里。光緒三年屯兵白沙尾澳，海日初升，霞光煥發：「球輿曉霞」爲屏東八景之一（據鳳山採訪兼，時恒春已設縣，但鳳山採訪多將恒春事故列入）。

附錄紅頭嶼、火燒嶼、鵝鑾鼻燈塔概略

紅頭嶼、火燒嶼，夏獻綸繪製之臺灣輿圖，把此二小島列入恒春縣附錄中，其原文如下：

「紅頭嶼，在恒春縣東八十里，孤懸荒島，番族穴居，不諳耕稼，以蒔雜糧、捕魚、牧養爲生。樹多椰寔，有鷄、羊、豕，無他畜，形狀無異臺番。性最馴良。牧羊於山，剪耳爲誌，無爭奪詐處之習。人民貿易至其地者攜火槍，知其能傷人也，輒望望然而去之。語音有與大西洋相似者，寔莫測其所由，地勢周圍六十餘里。山有高至六、七十丈者。社居凡七，散列四隅，男女大小及千丁。光緒三年（公元一八七七年），前恒春縣周有基，船政藝生游學詩，汪喬年偕履其地，歸述其所見如此。」

「又有火燒嶼者，橫直二十餘里，與紅頭嶼並峙。水程距卑南六十里，有居民五百餘丁。商船避風，聞有至其地者。」

火燒島（綠島），紅頭嶼（蘭嶼），於光緒三年（公元一八七七年）劃歸恒春縣管轄，光緒二十三年（公元一八七九年）劃歸臺東廳管理。

枋寮爲盛產森林地帶，清康熙三十二年間，漳州人渡臺來此伐木，鋸板搭寮居住形成部落，故名枋寮。

鵝鑾鼻燈塔於光緒元年（公元一八七五年）先在附近設臨時燈；並開始籌建，至光緒九年（公元一八八三年）完成，耗銀二十餘萬兩，裝置一等定光五蕊煤油燈，光力六、五〇〇支燭光。派兵守衛多年。民國五十一年改建塔頂，換裝大型四等旋轉透鏡電燈，光力一八〇萬支燭光（據海關稅務司署海務處提供資料）

二、恒春縣（屏東縣）重要道路里程

光緒元年（公元一八七五年），沈葆楨奉命巡臺，海防戒嚴，亟求邊備，倡建一縣，定名恒春，廷議報可，劃率芒溪以北與鳳山縣接壤，而東、西、南三面皆海。其重要路程如下：

(1) 率芒溪至恒春路程：率芒溪（四里）嘉鹿塘（六里）南勢湖（七里）枋山（三里）荊桐腳（十二里）楓港（十五里）柴寮（十八里）車城（十五里）恒春，計八十里，爲西方沿海道路。

(2) 東門外釣橋（一里）山腳莊（十二里）射麻裡莊（七里）吧姑角莊（一里）大港口，計二十一里，（沿海自東門起合計爲二十里）。自射麻裡莊起有兩分歧道路：

1 自射麻裡小路北行（十里）羅佛山（五里）九間厝（一里）萬里得莊，計十六里，（自東門起合計二十九里）。

2 自射麻裡東北行（七里）豬勝束（五里）文率莊（三里）響林莊（五里）萬里得，計二十里。

(3) 恒春至阿郎壹溪路程：縣治（三十五里）大魯公（九里）大崎嶺（九里）八崙灣九棚莊（七里）高仕佛港仔莊（十五里）牡丹灣汛（十五里）觀音石前加爾崙溪（與臺東埤南交界）（二十七里）阿郎壹溪，計一一七里。

(4) 西門外釣橋（三里）大埔莊（二里）麻仔坑莊（二里）虎頭山（五里）新街（三里）車城（三里）田中央社，計十八里。

(5) 楓港東北行（十里）善化里（舊名射不力社，光緒十八年改）（十里）圓山下（五里）雙溪口北行（十里）武吉山（十

里）大雲頂嶺（十五里）英華嶺（十里）嘉木鹿山（十里）阿郎壹溪，計七十五里。自恒春西門計起爲一二五里，內西門至車城十五里，平地，車城至楓港三十里，沿海，楓港至阿郎壹溪八十里，番山，此路爲光緒三年（公元一八七七年）通判鮑復康督修完成。

(6) 恒春西門西北行（十里）保力社（山邊小路）（三里）統埔莊東北行（九里）四重溪（有恒春營防汛及隘勇分防，爲番社出入要道），北行，（三里）石門山谷（七里）雙溪口，計三十二里，入牡丹、高仕佛、加芝來等番社。

(7) 自西門西行（五里）麥仔園（五里）四溝（五里）三灣（一里）頭溝莊（二里）加多湖莊（二里）大坪頂莊（二里）埔墘莊（二里）射寮龜山，計二十四里。

(8) 南門外釣橋（二里）林投尾莊（四里）鼻子頭莊（一里）馬鞍山（三里）大坂埤（二里）潭子莊（二里）大沙灣墾丁寮（有防汛）（七里）船帆石（八里）鵝鑾鼻（恒春營守備分駐）（一里）燈樓，計三十一里。

(9) 渡海（疑由南灣渡海）（三十七里）七星石（十里）大樹房（三里）貓鼻山（沿海），西南行（十二里）水泉莊（三里）白沙莊（十一里）沙尾堀莊（十三里）樹林莊（二里）坎下莊（五里）排仔路（一里）龍鑾潭，計六十里（均沿海，渡溪三十里，未計在內）

(10) 同治十三年（公元一八七四年）所開闢之赤山至埤南及射寮至埤南兩路，區間里程，詳本章第柒節五款。

(11) 北門外釣橋(五里)網紗莊，山腳小路(三里)保力莊，北皆番山。

按里之計算，向以營造(仿周制)尺一八〇丈爲一里。恒春設縣以來，所計里數，只有大略，未經丈量，南門外，一望平曠，所至各莊皆田徑小路，四通八達，故不能只遵行一路，餘如率芒溪至縣城而鵝鑾鼻，共一一五里，係屬驛路，不致大謬。番山曲徑，鄉間小路，只能約計大略，各縣均如此，不只恒春一縣。

臺南府城至埤南，向由鳳山之東港，沿海南行，越楓港、車城入恒春城西門，出東門，經射麻裏，高仕佛……等處，而至埤南。自三條崙路開通後，往來皆由東港分路北行，經大樹林前往。而恒春至牡丹灣一帶遂成僻境，路爲番所阻，光緒十八年(公元一八九二年)，恒春營縣請以高仕佛汛弁十五名，並抽調牡丹汛兵五名，移駐四重溪，以扼番社出入咽喉。

恒春縣設礮堡十九座，每座四方一間，上有望臺，自一至十九號，共三十餘里，每一、二里一座，有警則礮聲相聞，彼此接應，實爲古烽火之遺意，爲禦敵防番良策，久不住兵，每爲風雨所壞，號一號礮臺，與鳳山枋寮汛半接界，第十九號頂楓港埔，在楓港莊北里所。

資料來源：據乾隆二十九年重修鳳山縣志，光緒二十年恒春縣志、鳳山採訪冊，高雄縣志，臺灣輿圖。

陸、花東地區(臺東直隸州)

臺東直隸州，今花蓮、臺東縣，其南北縱貫道路，及前後山橫貫道之開闢，已詳記於本章第陸、柴節各款中，不再敘。茲將該兩縣各莊社道路距離里程分陳於下：

一、臺東、花蓮兩縣各莊社道路里程

南鄉（州治設於卑南）

寶桑社：在卑南。

新興街：在埤南。

馬蘭坳街：在埤南。

新鄉

新開園萬安莊在埤南北六十五里。

大陂莊：在新開園北五里。

公埔莊：在大陂北七里。

頭人埔：在馬加祿南二里。

馬加祿：在新開園北二十里。

鰲溪：在公埔東二里。

石牌莊：在新開園北二十三里。

里行莊：在石牌西二里。

螺子坑：在石牌東十里。

萬人埔：在新開園北二十六里。

大莊：在新開園北三十里。

里隴：在新開園西南十五里。

新莊：在新開園北二十三里。

奉鄉

水尾埔：在埤南北一百四十里。

璞石閣：客人城在水尾南三十里。

拔子莊：在水尾北十五里。

打麻園：在水尾西一里。

麻志林：在水尾南三十八里。

大巴朗：在拔子莊北十五里。

大港口：在水尾東二十五里。

蓮鄉

成廣澳：在埤南北九十里。

附番社

埤南撫墾局所轄平埔、高山

各番社：

撫漏社：在埤南北五里。

馬蘭社：在埤南西一里。

沙鹿社：在埤南西二里。

都巒社：在埤南北二十里。

君滾社：在埤南北二十里。

猴子山社：在埤南北六里。

基南社：在埤南北十二里。

阿里排社：在埤南北十五里。

檳榔社：在埤南北十五里。

邊化社：在埤南西十里。

迪化社：在埤南西十八里。（遵化、迪化社，原名呂家望）

大巴六九社、大巴六九新社：在埤南西二十里。

知本社，在埤南南二十里。

班萊社：在埤南十八里。

射馬干社：在埤南南一十里。

擺那擺社：在埤南北二十里。

吧那叭社：在埤南二十六里（原文未註明方向）。

務祿干社：在埤南北三十里。

雷公火社：在埤南北四十五里。

利基利吉社：在埤南北十二里。

大南八段前社：在埤南西三十七里。

大南大社：在埤南西三十九里。

大南郎阿什後社：在埤南西四十里。

微沙鹿社：在埤南東北九十里。

麻老漏社：在埤南東北八十里。

都律社：在埤南東北六十五里。

峨律社：在埤南東北七十里。

小馬武吻社：在埤南東北五十五里。

大武馬吻社：在埤南東北五十二里。

加里猛押社：在埤南東北四十里。

八里芒社：在埤南東北三十五里。

班鳩社：在埤南西北十八里。

北絲蘭社：在埤南北二十五里。

里學社：在埤南西北十里。又，大麻里一帶平埔，高山

各番社：

羅打結社：在大麻里西南十里。

文里格社：在大麻里西南十二里。

鴨阿崙社：在大麻里西南九里。

立里社：在大麻里西南五里。

家條邦社：在大麻里西南五里。

猴子蘭社：在大麻里南二里許。

大烏窟社：在大麻里西南十里。

蚶仔崙社：在大麻里西北十二里。

打臘打蘭社：在大麻里西北十二里。

察臘密社：在大麻里西南十五里。

大得吉社：在大麻里西北二十二里。
那里叭社：在大麻里西南二十八里。
大竹高社：在大麻里西南二十五里。
大板鹿社：在大麻里西南二十七里。
古木社：在大麻里西南二十五里。
遮角社：在大麻里西北二十里。
甘那壁社：在大麻里西南三十二里。
鴿子籠社：在大麻里西南四十二里。
獅子獅社：在大麻里西南五十二里。
板子洞社：在大麻里西南五十五里。
大烏萬社：在大麻里西南六十里。
阿郎壹社：在大麻里西南一百三十里。
大狗上社：在大麻里西南四十里。
大狗下社：在大麻里西南四十里。
噶嗎社：在大麻里西南三十一里。
八里芒社：在大麻里西南四十八里。
大里立社：在大麻里西南八十里。
大蟒鴨社：在大麻里西南七二里。
柴郎驛社：在大麻里西南六十八里。

雨沐社：在大麻里西南八十里。
諸也葛社：在大麻里西南七十里。
雨沐銀那社：在大麻里西南六十六里。
見那臘懶社：在大麻里西南一百四十里。
讀古梧社：在大麻里西南八十里。
八老南社：在大麻里西南六十五里。
麻魯祿仕社：在大麻里西南四十里。
呀啖那社：在大麻里西南八十里。
阿臘打蘭社：在大麻里西南一百二十里。
都立斗立社：在大麻里西南七十里。
情巴蘭社：在大麻里西南一百一十里。
盧蟒鴨社：在大麻里西南五十里。
松武落社：在大麻里西南六十里。
荳囉拐社：在大麻里西南四十里。
麻里烏社：在大麻里西南三十五里。
麻有路社：在大麻里西南三十五里。
瓜洞安社：在大麻里西南六十九里。
簡樓撫臉社：在大麻里西南六十六里。
嗎有藥社：在大麻里西南六十七里。

崑崙樓大社：在大麻里南一百六十里。
崑崙樓小社：在大麻里南一百四十里。

水尾附近各社：

化良社：在水尾東北五里。

高溪坪社：在水尾東北六里。

下撈灣社：在璞石閣東三里。

荖子社：在水尾東十里。

奇密社：在水尾東二十里。

大肚壓社：在水尾東北十二里。

水尾東北川大港口各社：

丁仔老社：在拔子莊東二十八里。

烏鴉石社：在大港口南十里。

八里環社：在拔子莊東三十八里。

姑律社：在拔子莊東四十二里。

石腔社、蟠仔社：此二社在大港口南五十里。

馬大安社、良化社、善化社、則朱芒社：四社相連，在拔

子莊北十五里。

大巴朗社、馬於文社、沙老社：三社相連，在拔子莊北十

五里。

水尾璞石閣迤西高山各社：

外領裏座主板社：在水尾西南五十里。

內領裏社：在水尾西南十五里。

興武郡社：在水尾西北二十里。

與弗東社：在水尾西北二十餘里。

與實骨丹社：在水尾西北二十五里。

座主板社：在水尾西二十里。

崙仔頂社：在水尾西南二十里。

半嶺店社：在水尾西南二十二里。

拔使利社：在水尾西南三十二里。

旱溪社：在璞石閣西十里。

大里仙社：在璞石閣西南二十二里。

高山中社：在璞石閣西南二十五里。

利行社：在璞石閣西南二十五里。

清水社：在璞石閣西南二十五里。

網網社：在新開園西三十里。

異卓辦社：在新開園西四十里。

坑頭社：在新開園西六十里。

大鹿鹿社：在新開園西七十五里。

坑尾社：在新開園西南四十里。

大崙社：在璞石閣西百里。

哈未社：在新開園西五十里。

新溪頭社：在璞石閣西八十里。

異祿閣社：在璞石閣西北三十里。

加志廳社：在璞石閣西南五十五里。

打訓社：在璞石閣西百十里。

異角社：在璞石閣西六十里。

蚊子厝社：在璞石閣西九十里。

大崙坑社：在璞石閣西百二十里。

吻吻社：在新開園西六十里。

下仙路社：在新開園西四十里。

里答社：在新開園西四十里。

大里渡社：在新開園西九十里。

哈水社：在新開園西三十里。

小納納社：在璞石閣西南五十五里。

丹那社：在璞石閣西南五十五里。

霜山腳社：在新開園西百三十里。

霜腳木社：在新開園西百三十里。

大老吻社：在新開園西百三十里。

花蓮港撫墾分局轄平埔高山各番社

平埔南勢七社：飽干社：

在花蓮港西北四里半。

薄薄社：在花蓮港西北四里。

里留社：在花蓮港西三里半。

荳蘭社：在薄薄東北，距花蓮港五里。

七腳川社：在薄薄北，距花蓮港十三里。

歸化社：在飽干東北，距花蓮港十里。

廳廳社：在里留西，距花蓮港三里半。

以上七社，統名南勢番。

高山大鹵閣五社：

石喀社：在花蓮港北三十八里。

魯登社：在花蓮港二十四里（原文未註明方向）。

九宛社：在花蓮港北二十里。

得其黎社：在花蓮港北三十五里。

七腳籠社：在花蓮港北五十二里。

以上五社，統名大鹵番。

高山木瓜各社：

馬力加山社：在花蓮港西四十五里加虱社東南。

加虱社：在花蓮港西五十五里。

荷蘭社：在花蓮港西六十里。

浸利灣社：在花蓮港西六十二里。

紅梨老社：在花蓮港北七十五里。

同文社：在花蓮港西四十八里，馬力加山社西北。

馬瑙老社：在花蓮港西六十六里。

二、光緒二十年道路概略（臺東直隸州）

自巴朗衛至埤南，皆沿海行砂磧中，自白石口至擺那擺，皆拆埤南溪行，自擺那擺至新開園，皆沿新武洛溪行，自大陂至大莊，皆順綱綱溪行，自大莊以北過璞石閣（玉里）至水尾（瑞穗），比順大密納河行，自水尾至拔子莊，則又拆挖鈴拗溪行，皆無路，行石磧中，因溪多石之故。

自拔子莊以北達花蓮港，皆順紅巖溪行。行沙磧中，溪多沙，所有溪河，皆夾在兩山之間，所有民莊、番社，皆在山麓水濱。溪中沙灘，稍有淤泥的，則野草甚茂，無人墾植，恐有水患。所有開拓田地，皆在近山稍遠溪流之處，然亦難免於水患。以山甚陡峻，水易漲且猛而暴。自巴朗衛至埤南沿海以上，及由埤南沿山以北所有地段大略如上所述，前修築道路多已流失。

自埤南涉溪而北，踰猴子山沿海北達成廣澳（成功）、大港口、貓公社，約二百里，可墾之地皆不甚廣。自貓公社沿海以北至花蓮港六十五里之間，亦有可墾之地。從前阿眉番曾開墾成熟，為木瓜番時出殺害，不得已他遷，路遂不通。

花蓮港以北至加禮宛各社二十里之間，為後山最膏腴的地方，而大鹵番時出擾，加禮宛以北新城、得其黎、大小清水、濁水溪及大南澳等處延袤百六十里，今已棄在境外，而境內沿山，沿海所有溪河，夏、秋雨多，水漲阻隔不能通往來，每歲有一、二月之久，是以經營已二十年而土不加闢，民不加多，（依據臺東州采訪冊）。

以上八社，統名木瓜番。

加里宛社：在花蓮港北十七里。

瑤高社：在花蓮港北十八里。

七結社：在花蓮港北二十一里。

武暖社：在花蓮港北二十里。

以上四社，統名加里宛。

柒、澎湖廳陸路里程（附水路里程）

起點	訖點	里程	備註
媽宮社 (廳治)	文澳社	三	廳治所在地。屬東西澳 舊名暗澳。舊廳署設此
"	小案山社	六	屬東西澳
"	火燒棚社	一·五	"
"	紅木城社	二	"
"	大案山社	五	"
"	蚱脚嶼社	五	"
"	東衛社	五	"
"	西衛社	四	"
"	后窟潭社	三	屬東西澳
"	林投社	一二	屬林投澳
"	雙頭掛社	八	"
"	烏嵌社	九	"
"	隘門社	一〇	"
"	尖山社	一六	"
"	文良社	二〇	龍門港
"	太武社	九	屬林投澳

起點	訖點	里程	備註
媽宮社 (廳治)	西溪社	一一	屬林投澳
"	東石社	一〇	"
"	港底社	九	"
廳治	鼎灣澳	一〇	屬鼎灣澳
"	西寮社	一〇	"
"	時裏社	一九	屬時裏澳
"	風櫃尾社	二二	"
"	井仔垵社	二八	"
"	猪母落水社	一六	"
"	鷄母塢社	一三	"
"	鐵線尾社	一三	"
"	菜園社	五	"
"	石泉社	四	"
"	前寮社	四	屬時裏澳
"	大城北社	七	屬奎壁澳
"	紅羅罩	一二	"
"	湖西社	一六	"

廳	治													
湖東社	南寮社	菓葉社	北寮社	白猴坑社	青螺社	瓦硐港社	中墩社	城前社	港尾社	中寮社	潭邊社	港仔尾社	水窟社	
一七	二〇	二五	二三	二一	一九	二六	一四	一九	一九	一〇	九	七	一二	
屬奎壁澳					屬奎壁澳	屬硐港澳				屬鼎灣澳				

土地公前社	沙港社	港底社	通樑社	太倉仔社	古貝社	後寮社	鎮海社	港仔社	小赤嵌社	歧頭社	大赤嵌社	烏嶼社		
一三	一三	九	三〇	二八	八〇	二七	二二	二四	二五	二八	二九	四五		
屬鼎灣澳			屬通樑澳		吉貝澳	屬瓦硐澳	屬鎮海澳			屬鎮海澳	赤嵌澳	屬赤嵌澳		

東西、林投、奎壁、鼎灣、蒔裏（蛇山）等五澳，共五十社，總名大山嶼，爲澎湖諸島之主島。至廳署，陸路可通惟虎井、桶盤隔海小嶼，非舟不至。

瓦硐、鎮海、赤嵌、通梁澳，總名北山嶼，在大山嶼之北，中隔一港，湖退陸路可通。

吉貝澳：吉貝社，距廳治八〇里，舊有炮臺，傳相前代所築，光緒年間，臺址無存。

吉貝一澳，孤嶼，爲大山嶼極北地，站山各澳在其南嶼北海中藏沙線一片甚長，最稱險隘。雍正五年，從鎮海分斷，另爲一

澳。

西嶼澳：在大山嶼之西，出產文石。「西嶼落霞」臺灣八景之一，嶼內有十一社，其地頗高，臺厦往來船隻，以此嶼為標準。其社名如下：

(1) 內塹社一名內按，距廳治水程二〇里，北風泊船之處，文武汛口在此。

(2) 外塹社一名外按，水程二十二里。此山頗高，兩按俱築砲臺。又有石塔一座必燃燈，臺、厦往來船隻，皆視為標準，亦北風泊船之處。

- (3) 緝馬灣社，距廳治水程一五里。
- (4) 小池角社，距廳治水程一六里。
- (5) 大池角社，距廳治水程一八里。
- (6) 二嵌社，距廳治水程一七里。
- (7) 竹篙灣社，距廳治水程二三里。
- (8) 合界頭社，距廳治水程二三里。
- (9) 后螺社，距廳治水程二五里。
- (10) 橫礁社，距廳治水程二五里。
- (11) 小門社，距廳治水程二八里。
- (12) 大菓葉距廳治水程一五里，每村落，為海濱上水碼頭。

網按澳：(1)網澳社距廳治水程五〇里，(2)將軍澳社水程五〇里；南風時停泊之處，有文武汛口，(3)西吉嶼社水程八〇里，(4)東吉嶼社水程八〇里，(5)嶼坪社水程七〇里（水程皆按距廳治計）。

水按澳，雍正五年（公元一七二七年）從網按澳分設：(1)水按社距廳治水程五〇里，(2)花宅社水程五〇里，(3)花嶼社水程七

○里。網垵、水垵暨各小島，合爲八罩嶼，乃大山嶼極南之地；水路險要，在汪洋大海之中。

澎湖之澳嶼參錯並列，嶼爲海中孤島，澳必有社，如內地之鄉、圖、里、保。一島分爲數澳，或數小嶼合爲一澳。

【資料來源】澎湖廳志 光緒十九年同安林豪輯

澎湖通史 蔡平立編著

第四章 清代橋樑、渡船

道路之開闢與橋樑有密切關係，道路增加，橋樑亦會相當增多。明朝以前，臺灣建築多少橋樑已難稽考，以往橋樑之建築多用石、磚與木材。石橋使用時間長，建造所耗人力財力亦多。木橋建築工料費低廉，使用時間不久，明清時期，所建造之橋多為木橋。修橋鋪路；乃公益事業，稍有積蓄的人都樂意捐助，以促成之。

臺灣南部開發較早，橋樑興建亦早，無架設橋樑之深水河川，欲跨越多用渡船竹筏。清朝訂有官渡制度，不許收乘渡船費，違者則予枷示，但政府決有設置渡船，所訂條例等於具文。實際由私人設置營業，經官衙許可收費；或由慈善家及社團設立載渡，以應行旅需要。當時橋樑建設少，由於交通不發達，政府缺乏經費架設。但主政者以為河川可阻止人馬順利往來，不架設橋樑，可以防止盜匪，隔離械爭作用，故建橋樑工作不積極。

清廷初入臺期間（康熙），修築道路以臺灣府（今臺南市）為中心，東至莊內（旗山），南迄沙馬磯頭，北抵鷄籠等三大幹道。其後，開闢蘇澳經花蓋至卑南，中、南部橫貫道路，橋樑增加當多，惟整獻少有記載。

臺灣府橋樑、渡船

一、臺灣縣（今臺南地區）

（一）橋樑：大枋橋、磚子橋、縣口橋、樂安橋、德慶橋、濟津橋、新橋、永安橋、太平橋、安瀾橋、福安橋、大橋、小橋、大橋頭橋、福安橋、烏鬼橋、斗米橋、蓬溪橋、馬鞍橋、鯽魚潭橋、柴頭港橋。

（二）渡船：安平鎮渡、大井頭渡、二贊行渡、塹渡、岡山溪渡。

二、鳳山縣（今高屏地區）

（一）橋樑：小店仔橋、鯽子潭橋、岡山溪橋、鳳山港橋、楠仔坑橋、中衝崎橋、赤山仔橋、竹仔港橋、陂腹內橋、坑仔口橋。

(二) 渡船：硫磺水渡、小硫磺渡、蘭波嶺渡、萬丹渡、新園渡、萬丹港渡、歧後渡、二層行溪渡、鯤港渡、彌陀港渡、排仔路頭渡、阿猴渡。

三、諸羅縣（今嘉義、雲林、臺南縣部份地區）

(一) 橋樑：東門橋、南門橋、北門橋、西門外橋、番子溝橋、二苞竹橋、新店橋、枋頭橋、白鬚公潭橋、鹽水港北橋、里仁橋、鐵線橋、茅港尾橋、番仔橋、蔴豆店橋、木柵橋、牛莊橋、大竹排橋、加冬橋、後壁寮橋、角仔寮橋、灣橋、斗六門橋、他里霧橋、笨港橋、新莊橋、草地尾橋、八掌溪橋。

(二) 渡船：枋樹角渡、水溪上渡、急水下溪渡、大匏崙、龍蛟瀨渡、榕樹率渡、鐵線橋渡、蕭壠渡、井水港渡、麓場渡、二竹園渡、蚊港渡、直加弄港渡、含西港渡、西港仔渡、管寮小渡、內管寮渡、灣港渡、沙船頭渡、笨港渡、牛稠港渡、大埔林渡、朴仔腳渡、石龜溪渡、黃地崙渡、灣裏渡、走馬瀨渡、茅港尾渡、篤加港小渡。

四、彰化縣（今彰化、臺中縣市）

渡船：虎尾溪渡、公豸寮渡、鹿場莊渡、打馬辰渡、樹仔腳渡、貓兒干渡、雙條圳渡、苦零腳渡、大崙腳渡、上渡頭渡、西螺中渡、溪心霸渡、柴坑子渡、大肚渡肚、惡馬渡、新莊溪渡、大甲溪渡、阿拔泉渡、濁水溪渡、二八水渡、三條圳渡、枋寮溪頭、大潭墘渡、雙溪口渡、柳樹濫渡、加滑溪渡、林仔潭渡、龍門莊渡、山仔腳渡。

五、淡水廳

渡船：北港塘渡、八里坌渡、關渡門渡、劍潭渡、沙貓樹渡、擺接渡。

以上橋渡，依據同治十一年（公元一八七二年）所修編之臺灣府志記載。乾隆以降，漢人移臺日衆，普佈全省各地，而前山各里堡尤多，爲行旅需求，橋渡置設漸多，史籍多有記載。清行政區域調整五次，新增設之縣廳州多未編志，光緒十八年（公元一八九二年）至二十年間，各縣州廳修編之采訪冊，爲準備編纂省府縣州廳志之資料，時間劃一，可惜一部份縣廳采訪冊尚未編成，而臺灣爲日人佔據。

臺灣省橋渡

清代橋渡之設置，茲再按光緒十三年建省所轄各縣廳州，酌分八個地區編列：(一)臺北地區（基隆廳、宜蘭、淡水縣——今臺北市縣），(二)新竹地區（新竹縣——今桃園、新竹縣市、苗栗縣）。(三)臺中地區（彰化縣、埔里社廳。臺灣縣——今臺中市縣）。(四)嘉雲地區（雲林、嘉義縣市）。(五)臺南地區（安平縣——今臺南市縣）。(六)高屏地區（鳳山、恒春縣，今屏東高雄市縣）。(七)花東地區（臺東直隸州——今花蓮臺東縣）。(八)澎湖縣。

壹、臺北地區橋渡

一、橋樑

(一) 淡水縣（臺北市縣）基隆廳橋樑

(1) 三板橋：大加蚋保（今臺北市大部份地區），在今南京東路與林森北路交界處，附近有一大水溝，舖有木板三條，以利行人，後郭錫瑠建橋，衆佃重修，日後漸繁榮，住戶以橋名爲庄名，當時此橋爲通錫口（松山）之要衝。

(2) 全安橋：金包里（今臺北縣萬里、金山鄉全部，及石門鄉部份地區），在今金山鄉、嘉慶十七年，汛官江名芳等捐建。

(3) 磺溪橋：金包里：在今金山鄉、陳尊邦、許鳴歧等建造。

(4) 錫口街橋：在今臺北市松山、架木爲之，道光八年，同知李慎彝，總理杜振榮等捐資砌石，道光十二年重修，（錫口街今松山區頂鍋、頂松、有福、豐祿、上壽、富前、貴全等里）。

(5) 陂角橋：興直堡，在今新莊鎮，雍正年間，張廣福同衆佃七十二分築造陂岸，創建陡門。道光四年蔡消等修橋樑。

(6) 榕樹橋、海山堡：在今臺北縣樹林鎮潭底莊、道光四年，張必榮等捐修（潭底莊，又有記爲溪底莊者）。

(7) 水返腳橋：在今汐止鎮（仁德、義民、智慧、信望等里），莊佃鳩工修造。

(8) 太平橋：在今臺北縣樹林鎮潭底莊，道光二年張必榮同衆佃創建。

(9) 永安橋：位於芝蘭街西（今士林鎮）。乾隆五十二年何文獻等建造。道光二年馬國修、郭臨生等重修。

(10) 和尚橋：位於芝蘭街東，今士林區，乾隆五十三年，吳德崇等捐造，因路通員山仔廟，故名。

(11) 北投莊石橋：芝蘭街，在今臺北市士林區，原係木橋，道光二年，李錦節等修建。

(12) 淇里岸石橋：芝蘭堡淇里岸街，今北投區，乾隆四十六年舉人王錫祺，莊耆潘元振等捐造。

(13) 淇里岸柴橋：淇里岸街西（淇里岸莊），在今士林風度、立農二里。舉人王錫祺等捐造。

(14) 長坑溪橋：石碇堡，在今汐止鎮，同治九年，職員林維讓、林維源等捐建。

(15) 南港仔橋：石碇堡，（今南港仔庄在南港、三重、中南等里），同治九年，林維讓、林維源等捐建。

(16) 萬福橋：興直堡和尚洲，在今蘆洲鄉，乾隆年間，居民捐建，嘉義二十一年，訓導楊趨園，同業戶僧意松修換石橋。

(17) 公司田橋：芝蘭堡田寮仔莊。原係柴橋。嘉慶十七年業戶何錦常、總理蔡萬興等修換，同治二年改造。

(18) 基隆至臺北道路：光緒十一年巡撫劉銘傳拓寬，並架設橋樑，計建築八堵、堵南、七堵、汐止、街後、下寮、南港片棧橋、南港、橫科、中崙、大安等橋。

(19) 臺北至淡水道：光緒十一年巡撫劉銘傳拓寬，並修建七星橋、北投橋、朝賴橋、石碑橋、土地八埔橋、淇里岸橋。

以上所列臺北市、基隆市、臺北縣之橋樑，係依據同治十五年五月纂輯的淡水廳者，當時橋樑尙少。

淡水廳之設置於雍正元年（公元一七二三），暫設廳署於彰化，轄大甲溪以北，至淡水、鷄籠（基隆），同知王沂、莊年在彰化縣治南街建築廳署，乾隆二十一年（公元一七五六年），新竹縣採訪冊記爲乾隆二十年）同知王錫綰始歸治竹塹（新竹），改建廳署，光緒五年（公元一八七九年）始分劃淡水新竹二縣邊界。

光緒十三年（公元一八八七年），第三次調整行政區域，臺北府管轄、淡水、宜蘭、新竹縣、基隆廳、光緒二十年設南雅廳，廳治設在大崙坎（今大溪鎮），轄海山全保（今大溪、三峽、樹林、鶯歌鎮，及土城鄉之沛舍陂一村地區）。廳治設立基礎尙

未穩定，而臺灣次年五月被日佔據。

淡水縣治遷設艋舺（今臺北城內），臺北盆地道路開闢頗多，南北往來及各莊社之道路橋樑，已略具規模，但史無詳細記載。

(二) 宜蘭縣橋樑

- (1) 抵美福橋：在廳東南六里，通茄苳林路。長三丈，高丈餘。
- (2) 鼎橄社橋：在廳東南二十五里，通奇力簡路。長三丈。高五尺。
- (3) 里老橋：在廳東南二十五里，通馬賽，蘇澳大道，長四丈高一丈。
- (4) 馬賽橋：在廳東南三十五里，通蘇澳要路。長二十丈，高七、八尺。
- (5) 三角橋：在廳南八里，通羅東路，長五丈，高丈餘。
- (6) 東勢二結橋：在廳南八里，通羅東路。長三丈，高八尺。
- (7) 東勢四結橋：在廳南十一里，通羅東大路。長四丈，高一丈五尺。
- (8) 五結橋：在廳南十五里，通奇力簡、蘇澳路。長四丈餘，高一丈五尺。
- (9) 羅東南門橋：在廳南二十里，通冬瓜山路。長二丈，高六、七尺。
- (10) 打那美橋：在廳南二十三里，通冬瓜山路。長二丈，高五、六尺。
- (11) 員山仔橋：在廳南二十四里，通員山隘一帶，爲入山採樵要路，長七丈，高二丈。
- (12) 打那岸橋：在廳南二十六里，通珍珠里簡路。長五丈，高丈餘。
- (13) 珍珠里簡橋：在廳南二十六里，通馬賽大路。長五丈，高一丈餘。
- (14) 冬瓜山橋：在廳南三十里，通馬賽、蘇澳大路。長十丈，高一丈八尺。
- (15) 新店橋：在廳北二里，通四圍至頭圍大路。長二丈，高八尺。
- (16) 四圍橋：在廳北五里，通三圍要路。長五丈，高丈餘。

- (17) 公埔橋：在廳北九里，通三圍大路。長四丈餘，高一丈。
- (18) 三圍橋：在廳北十二里，通二圍大路。長二丈，高五、六尺。
- (19) 二圍橋：在廳北二十二里，通頭圍大路。長五丈，高丈餘。
- (20) 頭圍北門橋：在廳北三十里，過街即烏石港口，自北門外下渡頭至此，俱有渡船。此處通北關、隆嶺諸大道。橋長二丈，高一丈。

【資料來源】臺灣府噶瑪蘭廳志、規制，咸豐二年（壬子）秋鑄。宜蘭縣志。

二、渡 船

(一) 淡水縣（臺北市縣）基隆廳渡船

臺北、基隆市、臺北（淡水）縣之渡船，以臺北縣為最多，淡水廳、臺北縣志，均有渡船之記載，而基隆臺北市志修編較晚。因道路闢建，橋樑增加而渡船減少。同時縣市交界之渡船，很難劃分其所屬。且堡、里、街、社所屬，亦多次變更，為使讀者易於明瞭，將此三縣市之渡船合併編寫為臺北地區渡船，較易窺其大概。

遠在清代康熙以前，山胞即有渡口之設，裨海記遊：「至八里分社，有江水為阻，即淡水也。視沙間一舟，獨木鑲成，可容兩人對坐，各操一楫以渡，名曰莽葛，蓋番也」。雍正十年，甘答門亦決渡，吳廷華詩云：「魁簾一線風搖曳，飛渡何須蟒甲來」。〔註：番人架簾而渡去來如飛〕。當時山胞用簾設渡之法，與獨木舟並用，埔裏社番人，亦用簾為渡。清代臺北地區設置渡船情形概述於下：

官渡（附義渡）

- (1) 五堵渡：今基隆市轄，官渡；船一。
- (2) 六堵渡：今基隆市轄，官渡；船一。
- (3) 八堵渡：今基隆市轄，官渡；船一，往大鷄籠要道。

(4) 四腳亭渡：在今臺北市瑞芳鎮，靠近基隆市邊界，官渡，船一。

(5) 鯽魚坑渡：瑞芳鎮附近，官渡，船一。

(6) 荳仔潭渡：在三貂嶺腳。官渡，船一。

以上六渡，均在水返腳（汐止鎮）、上溪洲之內。

(7) 龜坑口渡：官渡；船一。

(8) 頂雙溪渡：官渡；船一。

(9) 遠望坑渡：官渡；船一。

以上三渡，均在三貂嶺東南；往噶瑪蘭（宜蘭）要道。

(10) 鯪舄溪渡：義渡；船二。上通擺接青潭內湖，下達淡水港。其渡稅給鯪舄街天后宮香資（淡水廳志記爲義渡，乘船付錢似非義渡，宜視爲民渡論）。

民渡

(11) 滬尾溪渡：船戶自置，每日船隻多少不定，係駁載人貨，均有定價，此渡滬尾、鯪舄往來必經之路。

(12) 錫口溪渡：錫口爲今臺北市松山區一部份。民渡，船一，由錫口起，至暖暖止。往來行人或走東西岸，或坐駁船，視天之晴雨，水之大小爲準。

(13) 關渡口渡：現臺北市北投區關渡里，淡水河出盆地口之東岸，附近河寬約四百公尺，有大屯、觀音二山支脈伸至此，形成峽門，早期文獻上，作干豆、江頭、乾寶、甘答、肩胛等皆同音字，顯係平埔族語之譯音，現關渡乃取自諸羅縣志所載「關渡門」。清季屬興直堡轄區之一，爲鯪、滬（萬華淡水）往來適中之區。

(14) 八仙渡：在鯪舄東南，今北投區八仙浮洲子間。

(15) 獅頭渡：在臺北縣蘆洲鄉。

- (16) 塭仔渡：在興直堡，由新莊往滬尾之路。
- (17) 成仔寮渡：在八里盆堡，今五股鄉成州里。
- (18) 擺接渡：擺接堡。有上下渡，往來新莊；上通大姑嵌三坑仔、下達淡水港，其渡稅給新莊街天后宮香資。
- (19) 港仔嘴渡：擺接堡。
- (20) 柑林渡：擺接堡。
- (21) 員林仔渡：擺接堡。
- (22) 橫溪渡：海山堡。
- (23) 三角湧渡：海山堡。（以上四渡，俱擺接溪上流）。
- (24) 圭母卒渡：大加蠟堡。（今臺北市區之大部份）。
- (25) 番仔溝渡：大加蠟堡溪仔尾洲。
- (26) 溪仔底渡：在蘆洲鄉樓厝村，往來蘆洲士林之間。
- (27) 劍潭渡：芝蘭堡金包裹往來要路，上通峰仔峙，下達淡水港。
- (28) 社仔渡：大加蠟堡。
- (29) 白石湖渡：芝蘭堡甯口對河。
- (30) 搭搭攸渡：大加蠟堡。在基隆河南岸之下塔悠。
- (31) 里族灣渡：芝蘭堡。今臺北市內湖區石潭里附近。
- (32) 樟樹灣渡：石碇堡。（以上六渡俱峰仔峙下流）。
- (33) 馬陵坑渡：石碇堡。

【資料來源】淡水廳，臺灣史，臺灣地名沿革（洪敏麟著）

(二) 宜蘭縣渡船

- (1) 奇立板渡：在廳東十里，爲東勢海口大路，其水上通抵美福社，下達濁水溪流官渡。
- (2) 三關仔渡：在廳西里許，爲入山採樵大路。其水上通新城仔，下達船仔頭官渡。
- (3) 新城仔渡：在廳西二里，爲入山採樵大路，其水上通七結，下達三關仔官渡。
- (4) 七結渡：在廳西五里，爲入山採樵大路。其水上通金包里股，下達新城仔官渡。
- (5) 金包里股渡：在廳西七里，爲入山採樵大路，其水上通叭哩沙喃，下達七結官渡。
- (6) 溪洲渡：在廳南七里，卽濁水溪，爲入叭哩沙喃大路。過渡數里，有把總汛。其水上通叭哩沙喃，下達清水溝官渡。
- (7) 清水溝渡：在廳南八里，爲東勢清水溝、鹿埔一帶大路。其水上通溪洲，下達二結官渡。
- (8) 二結渡：在廳南八里，爲羅東大路。其水上通清水溝，下達三結官渡。
- (9) 三結渡：在廳南十里，爲奇力簡，蘇澳大路。其水上通二結，下達茅仔寮官渡。
- (10) 茅仔寮渡：在廳東南十一里，爲東港六路。其水上通三結，下達加禮遠港口官渡。
- (11) 奇力簡渡：在廳南二十六里，爲加禮遠、蘇澳諸大路。其水上通冬瓜山，下達加禮遠港口官渡。
- (12) 船仔頭渡：在廳北一里，爲頭圍水、陸大路。其水上通三關仔，下達下渡頭官渡。
- (13) 下渡頭渡：在廳北三里，爲淺澳、大堀透頭圍大路。其水上通船仔頭，下達大堀官渡。
- (14) 大堀渡：在廳北十二里，爲猪母乳寮透頭圍之路。其水上通下渡頭，下達猪母乳寮官渡。
- (15) 猪母乳寮渡：在廳北三十里，爲頭圍大路。其水上通大堀，下達烏石港官渡。
- (16) 濁水溪官渡：
- (17) 烏石港官渡：
- (18) 加禮遠港口官渡：

【資料來源】葛瑪蘭廳志

貳、新竹地區橋渡

一、橋 樑

(一) 新竹(含桃園)縣橋樑

(1) 集福橋 在縣城東門外，長一丈七尺，寬四尺二寸，創建年月無考。光緒六年，蔡文其等捐修。

(2) 東門土城外橋 在縣城東外濠溝，為縣城通火車站及各莊之所。長一丈六尺二寸，寬三尺五寸。嘉慶十八年，紳民捐建。道光二十年，同知曹謹、董事鄭周鍾、洪德梁重修（此橋創建年月無可考）。按廳志「嘉慶十八年，同知查廷華重修土城，城外闊一丈，植竹闊一丈，開溝，溝深一丈」。又敍土城云：「道光二十二年，同知曹謹與紳民籌依舊地址加築土圍。城外植竹，開溝一如舊制，惟溝寬二丈，深一丈五尺。意開溝時即有此橋，故創建，重修年月悉依廳志備載。」

(3) 西門外橋 在縣城西門外濠溝。長一丈七尺，寬一丈，創建年月無考，意建城開溝時即建此橋。

(4) 西門土城外橋 在縣西土城外濠溝。長二丈九尺，寬四尺五寸，創建年月，與東門土城外橋同。

(5) 福德埔橋 在縣東三里大陂坪，為縣城通九甲埔六張犁之所。長三丈，寬三尺三寸，同治間，莊民捐建。

(6) 六張犁橋 在縣東八里張六犁莊，長二丈四尺，寬四尺八寸，莊民捐建，年月未詳。

(7) 隙子溪橋 在縣西三里，光緒初，鄭如蘭建，後廢。

(8) 五株松橋 在縣西五里，土名五株松，牛埔通香山各莊之所，長三丈五尺，寬三尺，創建年月無考。

(9) 迎春橋 在縣城東外城外濠溝，長二丈五尺，寬八尺五寸，道光九年，同知李塤彞建。光緒十五年，邑紳吳逢沅、李祖深等捐修。

(10) 萬年橋（浦仔橋）在縣北南雅（今新竹市），距縣城三里，為往臺北通衢。嘉慶間，竹塹社屯千總錢茂祖創建木橋。並於兩端各砌石塊路，共長一里許，道光二十二年，舊橋朽壞，郊舖金長和、紳士鄭用鐘、李錫金、鄭用嘯等鳩資重修，並於橋兩

端路，中間改用石板，兩旁夾於石塊。同治七年同知嚴金清，紳董林福祥、鄭永承、林恒茂、郊舖金長和等捐資改建石橋，長一丈八尺，寬八尺，其下疊石爲圓洞，橋上翼以扶欄（有碑）。光緒十三年，邑紳鄭如蘭、吳逢沅、張茶聲等重修。舊名滿子橋，改石橋時更名萬年橋。

(11) 隆恩牛埔橋 在牛埔莊，距縣西三里，爲往香山通衢，長二丈四，寬九尺。嘉慶間官民捐建。光緒二十年，莊耆郭貼香重修。

(12) 永安橋 在雙溪（今寶山鄉）距縣南十里，同治十三年，邑紳林尙義建，長五丈，寬四尺八寸（縣志記光緒十三年造）已廢。

(13) 石井山下橋 在縣南，係往赤柯坪之所，長六丈，寬三尺六寸，光緒十八年，黃和順等捐建，又名石井橋。

(14) 三重埔尾橋 在三重埔，距縣東南十八里；爲三重埔往樹杞林之所，長三丈二尺，寬三尺，莊民彭阿福建造（年月無考），樹杞林今竹東。

(15) 長發橋 在九芎林中坑，爲九芎林往新埔之所，長四丈，寬三尺六寸，道光十二年，莊民捐建。

(16) 長生橋 在九芎林莊（今芎林鄉），長九丈二尺，寬五尺，橋上翼以扶欄。嘉慶十三年，林先坤、徐希振等造，咸豐六年，謝觀瀾等重修（有碑）。

(17) 樹杞林街橋 在樹杞林街頭（今竹東鎮），距縣城二十五里，爲往石壁潭之所，橋長四丈，寬四尺，里人彭里強建。

(18) 石壁潭莊 距縣東二十三里，爲往九芎林之所，長二丈八尺，寬三尺，光緒八年，里人曾雲中造。

(19) 三板橋 在竹北二堡枋寮莊，（今新埔鎮）距縣東北十七里，往新埔經此，長二丈餘，寬七、八尺，莊民創建，年間未詳（新竹縣誌初稿）。

(20) 仁者橋 在楊梅舊莊，往中壢經此，嘉慶二十二年，郭肇基捐建，長寬未詳（新竹縣志初稿）。

(21) 茄冬溪橋 在縣北七十里桃澗保，乾隆四十四年黃燕禮建造。道光三年，林安承重修。

(22) 登瀛橋 在縣東五十七里武督小溪，爲馬督通大科崁之所，長五丈許，寬五尺，光緒十九年鄭有勤建造。

(23) 御史崎橋 在縣南三里御史崎，爲縣城通柴橋、石屑崙各莊初建，長一丈四尺，寬五尺四寸，光緒初建。

(24) 北門土城外橋 在縣北門土城外溝，爲南北往來孔道，縣城通浦子莊之所，長一丈四尺，寬八尺，創建年月，與東門土城外橋同。

(25) 舊社橋 在縣北四里小溪（今新竹市），長三丈三尺，寬三尺四寸，創建年月無考，光緒十三年，舖戶洪合春重建。

(26) 建福橋 在縣東南二十八里月眉崎下，爲月眉莊通富興莊之所，長八丈，寬三尺六寸，同治三年，張悌青等捐建。

(27) 社關口橋 在縣東南三十里，北埔尾社關口。長八丈，寬四尺，光緒十八年，姜紹基妻曾氏建。

(28) 福安橋 在縣東南三十里與莊崎下，長七丈八尺，寬二尺六寸，咸豐九年，劉開濟建。

(29) 鴨母寮橋 在縣西北二里樹林頭莊，長一丈一尺，寬五尺四寸，莊民捐建（年月無考）。

(30) 樹林頭莊尾橋 在縣西北三里樹林頭莊尾，長一丈五尺二寸，寬四尺二寸，莊民捐建（年月無考）。

(31) 苦棟腳橋 在縣西五里苦棟腳莊，長一丈七尺，寬五尺三寸，莊民捐建，年月無考。

(32) 檳榔牛埔橋 在縣西北六里，檳榔莊尾。長四丈四尺八寸，寬五尺一寸，橋上翼於扶蘭，莊民捐建。

(33) 楊梅壠橋 在縣東北三十七里，楊梅壠溪（廳志廳北四十里楊梅街南），爲南北往來孔道，崩陂通楊梅壠之所。

(34) 桃子園橋 在縣北七十五里街口，乾隆二十五年，李天佑建造。嘉慶九年，林安承重修。

(35) 登瀛橋（舊名瓦窰溝橋），俗呼欄杆橋，在縣城南門外瓦窰溝（俗呼溪子底），爲縣城通巡司埔及內山各莊之所。長五

丈一尺四寸，寬六尺六寸；橋上翼以扶欄，淡水廳志記載：「乾隆五十四年，業主何崇德捐修，道光九年重修」。同治十一年，

紳士鄭如梁、梁如雲、鄭如淇、鄭如蘭、鄭如漢等重修，光緒十六年，紳士鄭如蘭、李聯萼等重修。

(36) 內壠溪橋 淡水廳志，廳北五十七里桃澗堡，嘉慶二十二年，蘇阿龍捐建。而新竹縣志初稿，新竹縣採訪冊，近編之新

竹縣志，均未列入，此橋係已成爲中壠市內地下水道或溝渠。

以上橋樑包括現在之新竹縣及桃園縣桃澗堡：今平鎮、八德、龜山、蘆竹、龍潭各鄉全部，及中壠、大園、大溪各鄉之一部

。海山保：今大溪鎮之大部份，依據新竹縣志初稿，新竹採訪冊，淡水廳志、新竹縣志整編。（清末桃園縣尚未設置）。

(二) 苗栗縣橋樑

(1) 中港北門橋：（「廳志」作中港大橋）在縣西南二十五里中港土城北門外（「廳志」作廳南二十五里中港新街頂），爲南北往來孔道，鹹水港適中港街之所。長四丈五尺，寬四尺五寸，創建年月無考；同治二年、光緒十年，中港街紳商先後捐修。（縣西南係指新竹縣治之西南）

(2) 中港南門橋：在縣西南二十五里中港土城南門外（未建土城以前，其他名媽祖宮口，故「廳志」作媽祖宮橋），爲南北往來孔道，中港街道適苗栗縣後壠街之所。長一丈五尺，寬一丈。創建年月無考；光緒十七年，中港街紳商捐修。

(3) 五福橋：（「廳志」作塹仔頭橋）在縣西南三十里中港渡船頭（「廳志」作廳南中港溪墘），爲南北往來孔道、中港街適苗栗縣後壠之所。長九丈五尺，寬三尺六寸。橋之南壘石塊爲長堤，長一里許；底寬一丈一尺，面寬八尺。同治十一年，紳士鄭如蘭、林恒茂、陳思銘、林亭嘉、杜祥喜、林祥瑞等倡捐建（詳「竹南堡碑碣」「五福橋碑」）。光緒六年，廈門紳士葉文瀾捐銀八百圓重修。

(4) 灰窰子溪橋：在縣西南二十七里中港灰窰子溪，爲中港適口公館各莊之所，長二丈二尺，寬二尺，光緒十五年，紳士陳紹熙建。

(5) 桃子園瀨橋：在縣西南三十里中港之上游瓦窰溪，土名桃子園瀨，爲頭分莊（分俗作份，非）適苗栗縣中港南堡南港各莊之所，長十二丈寬二尺四寸，光緒十三年，張義和建。（每遇秋冬水淺，架此以便行人來往，其春夏水盛之時，則設義渡船以濟。互見「竹南堡津渡」流水潭義渡）。

(6) 流水潭橋：在縣西南二十七里流水潭莊番佃圳溝，爲中港適茄冬阮各莊之所。長四丈二尺，寬二尺六寸。光緒八年，莊民捐建。

(7) 東莊橋：在縣西南二十六里東莊子，適頭分各莊之所。長二丈六尺，寬三尺二寸。同治四年，莊民捐建。

(8) 新車路橋：在縣南三十二里尖山腳，爲尖山腳莊適頭分各莊之所。長四丈八尺，寬三尺二寸。光緒十二年，頭分街舖戶陳義發建。

(9) 後壠北勢街橋：在後壠街外、道、咸年間創建。（新竹縣志初稿）

(10) 後壠南門外橋：在後壠溪，爲通衢要津。道、咸年間創建，光緒（辛巳）七年福建巡撫岑毓英巡臺，飭新竹縣知徐錫祉協同各紳修建。已圯。

(11) 崩崙腳溪橋：在苗栗崩崙脚溪，爲新港通苗栗要津，長約九丈，寬二尺四寸。乾隆年間，生番歸化建造。

(12) 龜山頭溪橋：在苗栗龜山頭溪。

(13) 鶴子岡橋：跨苗栗鶴子岡溪，長寬及建造年月均未詳。

以上各橋，依據新竹縣採訪冊，新竹縣志初稿，苗栗縣志。淡水廳志整編。

二、渡船

(一) 新竹縣渡船

官、義渡（所稱官渡寔爲義渡）

(1) 斗崙渡：在縣東北七里舊社溪之上游斗崙溪，爲縣城適斗崙各莊之所。兩岸相距二十餘丈。義渡船一。光緒初，紳士陳朝綱捐建。十九年新建鐵路成，跨溪造橋，渡船無用，稟請移設爲天罡義渡船有案，斗崙渡廢。

(2) 鳳山崎官渡：在縣東北十里鳳山溪枋寮渡之下游，爲南北往來孔道、縣城適竹北堡鳳山崎之所。兩岸相距四十餘丈。北岸屬竹北堡，南岸屬竹塹堡。「廳志」云：官渡船一（收充經費，今無案可稽）。光緒十九年，新建鐵路橋成，官渡廢。

(3) 井水港官渡：在縣西南十二里水井港，爲南北往來孔道，香山適鹹水港之所。每潮漲時，兩岸相距六、七丈，官渡船一，道光十八年淡水同知婁雲捐設。渡夫一名，日給工食錢一百二十文，每年共給工食錢四千三百二十百文；又修船工費錢一十二千文；於捐置義渡租項下支給（詳「竹塹堡碑碣」「義渡碑（一）」）。今廢。

(4) 鹹水港官渡：在縣西南十五里鹹水港（「廳志」作鹹水港渡，廳南十七里），為南北往來孔道，井水港適竹南堡中港之所。海潮漲時，兩岸相距七、八丈。北岸屬竹塹堡，南岸屬竹南堡。官渡船一，道光十八年同知婁雲捐設。渡夫一名半，日給工食錢二百四十文，每年共給工食錢八十六千四百文；又修船工費錢一十二千文；於捐置義渡租項下支給（詳「竹塹堡碑碣」「義渡碑（一）」）。

(5) 金門厝義渡：原在縣北四里（「廳志」作三里）金門厝溪，名蒲子河義渡。在金門厝溪之上游舊社渡，名舊社義渡，為南北來往孔道、縣城往竹北堡鳳山崎之所。兩岸相距二十八丈。義渡船一，嘉慶元年竹塹社屯千總錢茂祖、股戶林先坤、王廷用、王廷昌、范昌睦等捐施義租七十九石七斗。每年除給渡夫工食穀五十石外，尚存穀二十九石七斗交股戶經理，以備修船之用（詳「竹塹堡碑碣」「蒲子河義渡碑」）。道光十八年，同知婁雲以錢茂祖等捐設義渡船一隻，每年止於正二三四五六七八等月僱責渡夫撐駛，不取渡費。一交冬令溪水淺少，船筏難施。又白砂墩溪港一道久雨成溪，雨止乃涸，向不用船；每屆秋令，海口沙塞，積水難消。商民均有涉水之虞。更定每年九月初旬，一律架搭木橋。年給木料工費銀四十五圓，於捐置義渡租項下支給；責成該處總理及對保頭役，屆期稟請發價架搭，以利行旅（詳「竹塹堡碑碣」「義渡碑（一）」）。後金門厝溪游淺，移設於上游之舊社溪（按南北往來官路原在金門厝溪，後改由舊社溪）。

(6) 北濟安義渡：在縣東十二里九芎林北溪、土名犁頭嘴山下，為縣城適新埔各莊之所。兩岸相距三十餘丈。義渡一，光緒四年紳士陳朝綱設；並施義租三十二石（田在土公埔莊），每年除給渡夫工食穀二十六石外，尚贖六石存作修船之用，稟官有案。

(7) 九芎林義渡：在縣東十八里九芎林溪，為九芎林適二重埔、樹杞林各莊之所。兩岸相距五十餘丈，義渡船一，咸豐年間設。光緒十八年，紳士鄭獻瑞、彭殿華、劉如棟等倡捐置買義田，年收租穀四十三石；每年除給渡夫工食穀四十石外，尚贖三石存作修船，修路諸費。

(8) 石壁潭義渡：在縣東二十三里九芎林溪之上游大溪中，為樹杞林莊適石壁潭各莊之所。兩岸相距三十餘丈，義渡船一，光緒十九年紳士彭殿華捐設；併施義租三十石，以為每年渡夫工食經費。

(9) 鹹水港渡：在香山鹹水港溪，爲新竹往竹南堡通衢。兩岸相距十餘丈。舊時，官設義渡船一。道光十八年，同知婁雲、紳士鄭用錫等捐資創置義渡田，給發渡夫經費。大建，每月給工食錢七千二十文；小建，每月給工食錢六千九百六十文。又全年支給修船經費一十二千文（與中港渡、大甲渡同案）。今廢。

(10) 南濟安義渡：在縣東三十里鹹菜甕渡之下游，爲水汴頭適竹塹堡坪林各莊之所。兩岸相距三十丈。北岸屬竹北堡，南岸屬竹塹堡。義渡船一，光緒十八年紳士陳朝綱捐設；並施義租一十九石（田在溪南竹塹堡南片莊），每年除給渡夫工食穀一十七石外，尙贖二石存給修船之用。

(11) 廣安義渡：在縣東二十二里新埔溪南濟安義渡之下游，爲新埔適竹塹堡九芎林各莊之所。兩岸相距三十餘丈。北岸屬竹北堡，南岸屬竹塹堡。義渡船一，道光間紳士潘榮光捐設。光緒十九年，榮光次子澄漢捐施義租一十五石，以充每年渡夫工食經費。

民 渡

(1) 夾水潭渡：在縣東三十里五指山、油羅兩溪匯合之處石壁潭渡上游、土名夾水潭，爲夾水潭適鹿寮坑各所之所。兩岸相距五十餘丈。民渡船一，光緒初莊民捐設。渡船錢四文。

(2) 藤寮坑渡：在縣東三十五里夾水潭渡之上游，爲藤寮坑適橫山各莊之所。兩岸相距三十餘丈。民渡船一，光緒初莊民捐設，渡船錢四文。

(3) 鹿寮坑口渡：在縣東三十一里油羅溪，爲山猪湖適鹿寮坑各莊之所。兩岸相距三十餘丈。民渡船一，光緒十八年莊民捐設。渡船錢四文。

(4) 石壁潭渡：在縣東二十五里九芎林溪之上游、土名石壁潭坎下，爲樹杞林適石壁潭各莊之所。兩岸相距四十餘丈。民渡船一，道光間設。渡船錢四文。

(5) 水坑口渡：在縣東十二里九芎林北溪，爲隘口各莊適新埔之所。兩岸相距二十餘丈。民渡船一，渡船錢四文。

(6) 五座屋渡：在縣東十五里九芎林北溪，爲縣城適九芎林之所。兩岸相距二十餘丈。民渡船一，渡船錢四文。

(7) 天罡溝渡：在縣北四里金門厝溪之下游天罡溝，爲縣城適麻園、紅毛港各莊之所。兩岸相距二十六丈，民渡船一，咸豐間設，光緒十九年，原渡船朽壞不堪駛用，紳士陳朝綱稟官，請將原施斗崙溪義渡船一隻移設天罡溝，責成渡夫撐駛照管；知縣葉意深批准立案，渡船錢四文。

(8) 新社渡：在縣北六里新社溪，爲南北往來孔道，縣城適竹北堡鳳山崎之所。兩岸相距二十七丈。民渡船一，咸豐間設，渡船錢四文。

(9) 新莊子渡：在縣北七里新社溪之下游，爲縣城往新莊子，白地粉各莊之所。兩岸相距三十丈。民渡船一，道光間設。渡船錢四文。

(10) 竹塹港渡：在縣西北九里竹塹南港，爲縣城適船頭、溪洲、魚寮各莊之所。兩岸相距三十餘丈。民渡船一，乾隆間設，渡船錢四文。

(11) 魚寮渡：在縣北十里竹塹北港，爲船頭，溪洲適魚寮各莊之所。兩岸相距五十餘丈。民渡船一，道光初設，渡船錢八文。

(12) 六張犁上渡：在縣東七里九芎林南溪，爲九甲埔適六張犁莊之所。兩岸相距二十餘丈。民渡船一，渡船錢四文。

(13) 六張犁下渡之在縣東七里九芎林南溪，爲縣城適六張犁各莊之所。兩岸相距二十餘丈。民渡船一，道光間設渡船錢四文。

(14) 菜頭藁渡：在縣東十五里九芎林南溪，爲菜頭藁適上員山各莊之所，兩岸相距二十餘丈。民渡船一，光緒十年莊民捐設。渡船錢四文。

(15) 新埔口渡：在縣東二十一里新埔口廣安義渡之下游，爲新埔各莊入縣城之所。兩岸相距三十丈。義渡船一，光緒初紳士蔡景熙捐設。又於秋冬水小，架搭木橋以便行人。來往渡船錢四文。

(16) 枋寮渡：在縣北十三里新埔口渡之下游，爲枋寮莊適竹塹堡犁頭嘴尾各莊之所。兩岸相距三十餘丈，北岸屬竹北堡，南岸屬竹塹堡。民渡船一，渡船錢四文。

(17) 北勢子渡：在縣北十里鳳山溪之下游，爲縣城適竹北堡貓兒錠各莊之所。兩岸相距三十餘丈。北岸屬北堡，南岸屬竹塹堡。民渡船一，咸豐間莊民捐設，渡船錢四文。

(18) 鹹菜甕渡：在縣東四十二里鹹菜甕溪，爲鹹菜甕適竹塹堡鹿寮坑、北埔各莊之所。兩岸相距二十餘丈，北岸屬竹北堡，南岸屬竹塹堡。民渡船一，道光間設。渡船錢四文。

(19) 九甲埔渡：在九甲埔頭溪，距縣東七里許，爲竹塹城往九芎林之所。民渡船一，道光年間里人鳩資建置，每人渡船錢四文。

(20) 船頭港渡：在船頭溪，距離西北八里，爲溪州通魚寮之所。兩岸相距五、六十丈。民渡船一，道光初年創設，渡船錢八文。

以上渡船，依據新竹縣志初稿，光緒二十一年脫稿，新竹縣採訪冊。（桃園縣無渡船之記載）淡水廳志整編。

(二) 苗栗縣渡船

官 渡

(1) 房裏溪渡：廳（淡水廳、治設竹塹）南八十里。官渡大船一，小船一。

(2) 中港官渡：在縣西南三十里中港（「廳志」作二十七里）爲南北往來孔道、中港適苗栗縣後壠之所。海潮漲時水大，兩岸相距一里許；水小、兩岸相距半里（潮水退盡、溪水小時、兩岸相距不過二十餘丈）。北岸屬新竹縣竹南堡，南岸屬苗栗縣中港南堡。官渡船二，道光十八年同知婁雲捐設。渡夫六名，每名日給工食錢二百二十文，每年共給工食錢四百七十五千二百文；又修船工費並篙索器具，共錢三十三千文，又每五年大修一次，共給工料銀八十五圓；均於捐置義渡租項下支給（詳「竹塹堡碑碣」「義渡碑（一）」。「廳志」云：「官渡船一，乾隆五十二年設」；或是從前舊制。然「廳志」爲同治十年修，未載道光

十八年同知婁雲捐設，詎未檢閱十八年義渡設置原案所致（新竹縣採訪冊）

義 渡

(1) 吞霄溪渡：廳南六十五里，義渡；中船一。

(2) 後壠溪渡：廳南四十五里，有兩渡，街南名南河渡，街北名北河渡。均爲義渡，各一船，後北河渡廢、南河渡稱爲南門外溪渡，兩岸相距約十三丈。民渡船一，秋冬架木爲橋，以便行人來往，乾隆年間，新港社番創建，渡失永歸社番接充。

(3) 山柑尾渡：在苑裏山柑尾五里牌溪，義渡船一。光緒十三年，紳商議撥大甲抽釐，作爲經費。每月大水給發渡夫工食銀十八元、小水每月發給九元。二十一年，釐金裁收，義渡廢。

(4) 口公館義渡：在縣（新竹縣）西南三十里中港之上游口公館溪，爲中港適苗栗縣中港南堡南港各莊之所。兩岸相距三十餘丈，北岸屬新竹縣竹南堡，南岸屬苗栗縣中港南堡，義渡船一，同治三年謝恆安倡捐設，光緒十年，方原源等重修十九年，苗栗縣民張義和捐施義租六十石，以三十石爲口公館渡每年渡夫工食經費；是年六月，稟官出示有案。

(5) 流水潭義渡：在縣（新竹）南三十里中港之上游瓦窰溪，爲頭分適苗栗縣中港南堡南港各莊之所，兩岸相距二十二丈。北岸屬本縣竹南堡，南岸屬苗栗縣中港南堡，義渡船一，光緒元年莊民捐設。十九年，苗栗縣民張義和捐施義租六十石，以三十石爲流水潭渡每年渡夫工食經費；是年六月，稟官出示有案。

(6) 頭灣義渡：在縣（新竹）南二十八里（「廳志」作二十五里）內灣溪，爲斗換坪適頭灣各莊之所。兩岸相距二十餘丈，義渡船一，道光六年莊民公設。

(7) 九信埔義渡：在縣南三十里內灣溪頭灣義渡之上游，爲頭灣適九信埔、三灣各莊之所。兩岸相距十餘丈。義渡船一，道光間莊民公設。（廳志作二十五里）。

民 渡

(1) 坎頭厝溪渡：在苗栗坎頭厝溪，民渡船一，渡夫工食經費，由舖戶、莊民鳩資給發。

(2) 崁腳溪渡：在苗栗崁腳溪，爲新港社往苗栗之所、兩岸相距近十餘丈，民渡船一，乾隆年間創置，秋、冬水淺，架木爲橋。

(3) 腰肚角渡：在縣南三十二里三灣溪九信埔渡之上游，爲腰肚角適禿山各莊之所。兩岸相距十餘丈，民渡船一，渡船錢四文。

(4) 田尾渡：在縣南四十四里內灣溪腰肚角渡之上游，爲南埔適田尾、南莊各莊之所。兩岸相距十餘丈。民渡船一，光緒十九年各莊戶公設。渡船錢四文。

資料來源：同治十年修編之淡水廳志，當時之廳界，南至大甲溪一一九里，北至大鵝籠城二七五里。新竹縣志初稿，縣界南至大甲溪八十五里彰化縣，北至重頭溪土牛溝四十五里（包括苗栗縣在內），新竹縣採訪冊。文中所云在縣南若干里，縣係指新竹縣城。又淡水廳署後亦曾設新竹縣治（竹塹），後再遷臺北府（附廓之邑）。

叁、臺中地區橋渡

一、臺灣縣（臺中市縣）、彰化縣、埔里社廳橋樑

(1) 楊公橋：在鹿港街尾、溪流沖決，崩壞甚多。嘉慶十七年，邑令楊桂森兼署分府篆捐俸倡造，兩旁築堤。由是鹿港永無水患，里人名曰楊公橋。

(2) 苦揀腳橋：在邑治北五里。

(3) 隱居橋：一在鹿港許厝埔，爲鹿港、縣城通行大路；一近大埔心莊，爲員林往鹿港通行大路。

(4) 荊桐腳橋：爲縣城，鹿港通行大路。

(5) 福興橋：在柴坑仔莊渡船頭，爲彰、揀往來大路。前任水定縣學教諭楊梅捐建。道光九年被水沖壞，貢生江梅羹等鳩金重造。

(6) 麻糍埔橋：在犁頭店南、彰、揀往來大路。

(7) 大岸頭橋：監生王奮瑞造。

(8) 馬鳴山橋：在邑治西七里。

(9) 大崙橋：在邑治西十二里。

(10) 秀水莊橋：在邑治南八里。

(11) 七張犁橋：在邑治西北八里。

(12) 牛車橋：在邑治西北十里。

(13) 番仔溝橋：在邑治西北十里。

(14) 番婆莊橋：在邑治西北十二里。

(15) 大霞佃橋：在邑治西北六里。

(16) 大甲溪橋：光緒七年（公元一八八一年），福建巡撫岑毓英巡臺，以大甲溪爲南北交通要道，溪寬流急，每苦難涉，乃勸紳富捐資，助以官帑、築提架橋。以鐵桶積石爲橋墩基，橋長一百五十丈，寬約五尺六寸，工程費用計二十萬元，越年六月十七、八兩日，大雨，山洪驟漲，奔流挾木而下，橋樑被沖毀，隄潰六百丈。巡道劉璈擬修建，飭臺北府查勘，據報需費數萬元，璈再集紳商議捐，衆以溪流險急，其時秋漲方盛，極難施工，修橋之議遂止，迨光緒二十年重修。

(17) 新店橋：在大甲堡店，爲葫蘆墩（豐原）通行要津，橋長未詳。寬約一丈。光緒二十三年重修（新竹縣志初稿）。

(18) 枋寮橋：在大甲溪，爲葫蘆墩往大甲北方之所，光緒二十四年重修（新竹縣志）。

(19) 舊莊橋：在彰化縣南二十五里，長一丈六尺、寬六尺，居民捐建，光緒十八年，李文龍捐修。

(20) 通流橋：在社寮聖王廟後，長八丈、寬五尺，陳正峯捐修，屢被沖毀，概由里衆捐建。

(二) 臺灣縣（臺中市縣），彰化縣、埔里社廳渡船

(1) 大肚溪渡：大肚溪上游由烏溪、貓羅溪、貓霧揀三友合滙，西出掃帚尾入海，渡分四處，(一)加滑溪渡、(二)柴坑仔渡、(三)中渡頭渡、(四)寮仔渡、四處分爲上中下渡。

(2) 寮仔渡：在寮仔莊下，爲大肚溪下。

(3) 加滑溪渡：(新莊仔渡)在田中央之北，上勝厝新莊子之南，彰、揀通行要津，距邑治十里。

(4) 中渡頭渡：在茄荖腳莊北，中渡頭莊南，距邑治五里，其水源從茄滑溪順流入海。

(5) 柴坑仔渡：(一名林仔潭渡)，在茄滑溪之下，北爲勝厝，南爲柴坑仔，彰揀往來要津。

(6) 溪仙壩：在海豐厝莊外，貓羅、貓霧揀通行要津距邑治十五里。

(7) 苦揀腳渡：大崙腳渡。

(8) 濁水溪渡：在沙連爲社寮、林圯埔通行要津、距邑治五十里。

(9) 西螺溪渡：岸北爲彰化轄，南爲雲林縣。

(10) 二八水渡：(一名香椽渡)二水與沙連往來通津。

(11) 龍門莊渡：山仔腳渡，大突溪渡，爲鹿港、二林通津，距邑治二十五里。

(12) 桃仔崙渡：爲鹿港，小埔心通行要津，距邑治二十八里。

(13) 集集渡：集集與沙連通行要津，距邑治六十五里。後劃歸埔裏社廳管轄。

(14) 東勢角渡：溪不甚闊，水流急，道光十四年生員劉濟川，軍功六品銜貢生劉章，職軍功六品銜卽用訓導羅桂芳鳩金設置義渡，以便行人。

(15) 大甲溪渡：在大甲溪，爲大甲往牛罵頭之所。兩岸相距以中水論，約二、三百武。官渡船一，小船一。遇有洪水橫流，渡筏隨時添設。二、三、四、八四個月中水，大建給渡夫工食銀二千八百文，小建給工食銀二千七百五十文；五、六、七三個月大水，大建每月七十四千一百文，小建每月七十一千六百五十文。十一月，十二月及正月份只用渡夫二名，二月份用渡夫五

名，每名日給錢一百九十文。又，全年修船經費錢二十四文（新竹縣志初稿）。

(16) 大安溪渡：莊民自設。

【資料來源】：彰化縣志、新竹縣志初稿、淡水廳志、苗栗縣志。

肆、雲嘉地區橋渡

一、橋 樑

(一) 雲林縣橋樑

- (1) 斗六門橋：在縣南門內，長四丈餘，寬五尺許。
- (2) 大潭橋：在縣西南三里大潭溝，爲斗六往嘉義之路，長二丈餘，寬四尺餘。
- (3) 大潭圳橋：長寬約與大潭橋相埒，前由紳士黃秀琦修造，被水沖壞，僅存故址（光緒十八——二十年間）。
- (4) 溝仔背橋：在縣南五里。
- (5) 中港橋：長二丈，寬八尺，光緒元年陳道均建。
- (6) 安旅橋：在塗庫後街，跨通濟圳，長二丈，寬一丈五尺，光緒元年陳道均建造。
- (7) 德安橋：在沙連堡（竹山）東埔蚋，長四丈，寬五尺，光緒九年，舖戶林如春捐建。十八年被水沖壞里衆重修。
- (8) 長壽橋：一名大枋寮，又名太守橋，光緒五年，舖民鄭日福倡捐重修（西螺堡）。
- (9) 笨港（北港）橋：他里霧（斗南）橋，俱木造，冬春之間架設，以通行人，均可通行車馬（諸羅縣志）。
- (10) 後溝仔莊石橋：在縣西十五里，爲莊內適笨，南西港孔道，長二丈許，寬五尺餘，同治年間，曾韞玉捐建。
- (11) 二重溝橋：在他里霧社（斗南），木造，可通行車馬（諸羅縣志）。

【資料來源】：依據諸羅縣志，雲林縣採訪冊整編。

(一) 嘉義縣橋樑

- (1) 鹿堀溝橋：在大莆林街之北端，光緒十九年，殷戶薛大有倡首捐金建造，架木板爲橋，以便利行旅。
- (2) 中莊橋：長約二丈，寬五尺，以杉造。
- (3) 土庫仔橋：長約二丈，寬三尺，以杉造。
- (4) 番仔陂橋：長二丈餘，寬三尺，以杉造。
- (5) 紅橋頭橋：長一丈餘，寬五尺，石造。
- (6) 水流公橋：長二丈餘，寬三尺，以杉造。
- (7) 新港石橋：新港街西北頂菜園地勢卑下，居民建石橋，以利行人。
- (8) 鐵線橋：茅港尾橋：俱在開化里，二橋各爲一港，相距十里，舊時冬春架竹爲橋，上覆以土，夏秋水漲漂失，設渡以濟行人，康熙五十五年知縣周鍾瑄改建木橋，知縣周鍾瑄改建木橋，監生陳士俊捐五十兩募資以助，兼董其事。堅緻牢寔，可通車馬。
- (9) 鹹水港橋：在大奎壁莊，木造堅實，可通車馬。

以上各橋依據緒羅縣志，及嘉義管內采訪冊稿整編。采訪冊稿，編輯人，撰作時間俱略，首頁蓋有「大正十三年四月賜皇太子殿下臺覽之硃印」。記事自光緒二十三年五月二十七日開始，至二十七年十一月九日止。

(10) 嘉義縣治有東門、南門、北門、西門外橋、番仔溝橋、三苞竹橋、新居橋、白鬚公潭橋、鹽水港北橋、加冬橋、角仔寮橋、灣橋、草地尾橋，以上各橋載於同治十一年（公元一八七二年），重修臺灣府志。

(11) 康熙四十二年（公元一八〇三年），因臺南嘉義原住漢人，招徠汀州人民移入開墾，於是嘉義臺南間往來的人漸多距縣城北的牛稠溪，團練賴時輝司馬捐資造筏，於邑西南十八里的北隙溝（今臺南縣後壁鄉上茄冬）爲通臺南要道、後建木橋流失，光緒十年，賴司馬與貢生陳熙年，共捐鉅資，改建石橋，期垂永久，故名永安橋。並自城西新店尾路（後稱府路巷，即今郵政南方）爲起點。賴司馬獨力出資平鋪石板，砌接清代抵臺灣府的大道路爲止。是一段市區良好道路。（依據嘉義縣志記載），按康

熙四十二年（公元一七〇三年），光緒十年（公元一八八四年），相距一八一年之久。光緒十年之賴司馬出鉅資建橋舖石路，決非康熙時之賴時輝司馬，當另有其人，或亦為姓賴。

【資料來源】：諸羅縣志，嘉義縣志，嘉義管內採訪冊。

二、渡 船

(一) 雲林縣渡船

(1) 虎尾溪渡：在縣西南，原為嘉、彰縣交界處，後劃歸雲林縣管轄，冬春水涸，沙草茫茫，夏秋雨水溪漲滿，非船不渡，有上中下三渡。

(2) 西螺溪渡：在縣北二十里，北屬彰化，設竹筏二隻。

(3) 濁水溪渡：設船一隻，在沙連為社寮林圯埔通行要津。

(4) 溪洲仔渡：為社寮埔里要津，岸東屬埔里廳集集堡，岸西屬沙連堡，渡船一隻。

(5) 永濟義渡：在濁水莊，為雲彰交通要津，光緒五年（己卯）童生董榮華倡建義渡，鎮軍吳光亮捐俸置義渡租粟。

(6) 興化寮渡：在麥寮街東南二里新虎（尾）溪，竹筏一隻，光緒十五年設以載行人，渡錢每人八文。

(7) 三條圳渡：東西螺往來通津。

(8) 公多寮渡：打馬辰渡，在西螺社之東。

(9) 樹仔腳渡。

(10) 打馬辰渡：在西螺社之東。

(11) 斗六溪渡：在彰化縣境，向有竹筏泊此以渡行人，遇洪水暴發，竹筏不敢發。

(12) 北港溪渡：北港溪渡有三處，以竹筏為主，於街外東南、西南溪、港中，以載行旅。

(13) 清水溪渡：在縣東二十里，為沙連適斗六要津。

(二) 嘉義縣渡船

- (1) 三疊溪渡 在大莆林街外南端，夏間流漲，以竹筏爲之，以載行人（嘉義管內採訪冊一七頁）。
- (2) 牛莆溪 原設二渡，分頂、下二渡，頂渡嘉義往打貓（今民雄）、大莆林等處，用竹爲筏闊十餘尺，下渡嘉義往新南港、北港等處，用竹爲筏（嘉義管內採訪冊，二九頁）。
- (3) 虎尾溪渡 在縣北十五里（後劃歸雲林縣管轄）。
- (4) 牛稠溪渡 在諸羅山莊，用竹筏。
- (5) 八掌溪渡 在諸羅山莊，用竹筏。
- (6) 白鬚公潭渡 均屬外九莊，用竹筏。
- (7) 小龜佛山渡 均屬外九莊，用竹筏。
- (8) 八掌溪下渡 均屬外九莊，用竹筏。
- (9) 鹿場莊渡 西螺往嘉義要道，溪南爲嘉義，北屬雲林（舊彰化縣屬）縣。
- (10) 貓免干渡。

【資料來源】：諸羅縣志，嘉義縣志，嘉義管內採訪冊，雲林縣採訪。

伍、臺南地區橋渡

一、安平縣（臺南市縣）橋樑

(1) 大枋橋：（明鄭時建，架巨木，鋪以大枋，故名）。康熙二十三年，知府蔣毓英始，以後屢有修葺，嘉慶三年，紳士吳春貫、韓必昌、黃拔萃復鳩衆，改建磚石橋。

(2) 舊縣頂橋：在舊縣署前，初名縣口橋。

(3) 德慶橋：在王宮口，地名坑仔底，乾隆十六年，知縣魯鼎梅重建，三十四年，里人請蔣觀察復修，以磚石建造，碣其事

於石碑。

(4) 新安橋：在竹仔行後，乾隆二十八年商人蘇萬利等修，有碣記其事。

(5) 大觀音亭橋：在蕃薯崎下大觀音亭街，嘉慶四年，里衆捐修，有碣。

(6) 安樂橋：在府倉口，嘉慶三年，學生曾廷謨鳩衆修，位於安樂街故名安樂橋。按舊志載東方坊有樂安橋，乃康熙三十七年縣令盧承德所建，已圯，疑卽此橋，後人復修建，另有樂安橋在西定坊，與此異，道光四年鍾炳春鳩衆重修。

(7) 福安橋：在馬兵營，乾隆十年建，二十三年，里人陳朝樑倡修。

(8) 濟津橋（長壽橋）：康熙五十八年總鎮歐陽凱建，乾隆十六年學生陳廷藩修，其後紳商復修，嘉慶六年縣令周作洵重修。

(9) 新橋：在縣署右，已毀。

(10) 德安橋：在大銃街，舊志不記載，建造情形未詳。乾隆十二年，里人重修。二十一年復修，立二碑紀其事。三十一年，郡守蔣允焄倡修，五十五年郡守楊廷理，縣令仇賦萃復修之，蔣有記，載藝文。

(11) 水仔尾橋：在西門外水仔尾街大厝前，初以木造，乾隆四十三年，郡守蔣元樞架木使高，車馬行人均可通行。造城之後，城內水歸小北門而去，此地沙泥游塞，港與路平，橋遂廢。

(12) 福安橋：在同知署前王宮口旁，有石碣，書乾隆十三年重修，已毀，磚址尙存。

(13) 樂安橋：在西門外佛頭港口，未知何年建造，歷年屢有修葺。舊志載康熙三十七年縣令盧承德建造，爲東安坊之安樂橋，非此橋，詳見安樂橋。

(14) 磚子橋：在西定下坊，初紅毛時用厚磚和厝灰砌成，基堅如石，洪水冲塌，舊蹟猶存，久無修葺，淋雨之時，流潦汗漫，民鋪木板以渡。

(15) 恩赦橋：在媽祖樓街，雍正間拔貢生施世榜建。

(16) 永安橋：在水仙宮後。

(17) 安瀾橋：在西門外鎮渡頭。康熙五十九年，郡守王珍重建，（初爲木橋，翼以扶欄，下通舟楫，初建年月及出資人均未詳），經歷王士勳董其事。乾隆十九年，里人侯宗興重修，三十九年商人蘇萬利修，嘉慶九年復修，董事郭子璋等勒石紀其事。

(18) 得勝橋：在安瀾橋之上，水仙宮左畔，舊名暗橋，嘉慶十一年郊商重建，郭子璋主持其事，碣於橋側，改名得勝橋。

(19) 太平橋：在水仙宮左側，去得勝橋三十步，雍正六年建，乾隆五十五年修，嘉慶九年商人捐資架設，砌以磚，碣其事於橋之右。

(20) 外永安橋：在大西門口左畔南河港頭。乾隆五十三年里人因築城而建，南河、新街等處人入城，以此爲捷徑。

(21) 大橋頭橋：在小南門外仁和里，爲南路街來要衢，乾隆四十年，里人陳朝樑修。

(22) 柴頭港橋：在小北門外武定里，乾隆四十三年陳朝棟修，五十八年，巡道楊廷理修，嘉慶七年，里人吳元光復修，此爲北衝途，流潦時漲，旋修旋壞，後僅存柱石，往來鋪大枋以爲行。

(23) 大橋：在小北門外，北路往來路頭，荷蘭人建造，已毀。

(24) 小橋：在大橋之北，已廢。

(25) 蓬溪橋：在大東門外永康里。中路往來路頭，潦水沖成坑塹，行者苦之。乾隆十六年，鄉老方邦助偕侄國良捐資建造，下砌以磚，上覆以土輿徒稱便，庠生鄭鳳起主持其事。

(26) 烏鬼橋：在永康里，荷蘭人利用黑奴建築（志：烏鬼番國名，紅毛奴也）。後毀，里衆修復。

(27) 鯽魚潭橋：在永康里蔦松嵌下，乾隆十六年，紳士侯世光建，砌磚爲墩，高丈三尺，分水三道，相距各丈六尺，架木鋪板其上，可併行二車，旁翼扶欄，東西累土成堤，寬與橋稱，計長三百三十四丈，面濶二丈，基濶五丈爲邑勝景。乾隆四十三年，郡守蔣元樞宴遊於此，以橋堤坍塌，乃圖修舉，由鄉紳鄭其蝦，與里人林中鶴、李應璽、李鼎興共出資修理。郡守作記，改其名爲龍潭橋。六十年，紳士郭士傑、陳從龍等復修，均勒石紀其事。

(28) 斗米橋：在廣儲西里，已毀。

(29) 馬鞍橋（新港橋）：在新化里新港、木造，形如馬鞍。康熙五十五年里衆重修，可通行車馬。

(30) 竹溪寺橋：在永康里，乾隆四十八年僧慧珍建，五十七年，鄉老吳邦傑修，嘉慶三年，黃鍾岳復修。

(31) 廣安橋：在新昌里北場，臨海，乾隆四十七年司場務者請於官修，嘉慶六年復修。

(32) 塭岸橋：在武定里洲仔尾，地形洿下，積淖奔流，行人挽竹筏，繫小舟以濟，爲塭岸渡。乾隆三十一年，郡守蔣允焄就勢築長堤，八百餘丈，造木橋六所，以便利行人。四十九年，郡守孫景燧修。五十五年，郡守楊廷理修，越三年，楊陞爲巡道，復修之。嘉慶二至三年間，巡道季學錦，七年總鎮愛新春皆捐資修葺，按此橋屬嘉義南境，惟建造督修者，皆台邑人，且地近台南故書之。

(33) 灣裡橋：在文賢里，跨台江東南小港，在喜樹仔南方。

(34) 喜樹仔橋：在文賢里，跨台江東南小港。

(35) 鹽水埔橋：在小南門外，距城十五里，爲南路通衢。

(36) 蔦松橋：在三坎店之東。

(37) 二贊行橋：在文賢里，橋南爲鳳山界，康熙三十一年，南路參將吳三錫修，後壞，春冬之間，里衆架巨竹爲橋，藉草覆土，可通車馬。夏秋水漲，以舟渡，康熙五十七年間，設小艇，繫繫於兩岸，往來之人，自扯以渡，甚爲方便，（王禮、臺灣縣志，謝修臺灣縣志）。

(38) 崁腳橋（一名王使巷橋，亦名五空北橋）：在東南關外歸仁南里，距縣治五里，道光四年，台邑主李捐贊倡建，基礎磚石，寬五丈高四丈，橋樑石板橫架，濶一丈餘，長十五丈餘，兩邊樹立石欄長約十五丈。灑水之門磚石同砌共五道。

(39) 通遠橋：在大北關外，距城十五里原設橋。其地因鳳梨市，溝水向南而北，冲一巨壑，深丈餘，濶七丈，行人有溺死者，道光九年六月增生郭綏猷募衆架木建橋。

(40) 勝嬌橋：在大北門關外，距郡城二十里，嘉台交界，此橋故老相傳，以爲設於雍正年間，鄉民蔡勝妻樂捐好施，修築寬畔之路，造橋以利人行，故以勝嬌名之。道光十年間已廢，餘址尚存。

(41) 洋子港橋（原名更寮橋）：在大北關外，距郡城十九里，東通蕭厝、大武壠，每歲鄉長集莊民以防賊，故謂之更寮橋，溝深且濶。道光七年四月，增生郭綏猷、王仕豪，鳩衆捐資造木橋。

(42) 龍潭橋：在東門外，長興永康交界，距縣城五里。道光丙戌六年二月，台邑主李倡修建，越丁亥七年完成，行旅稱便。

(43) 豐裕橋：在右營埔東南邊大松腳。道光四年鍾炳泰建，鳩衆修之，砌以磚石，兩翼設扶欄。

(44) 濟南堤橋：在小南門外，仁和里鹽水埔，距縣城十三里，爲通鳳山邑往來通衢。道光十年，邑紳吳春祿捐資，就勢築長堤五百餘丈，設石橋十座，俱用一尺方石四條築造。

以上(1)至(37)橋，資料來源自王禮修臺灣縣志；(38)至(44)號橋，臺灣（安平）採訪。包括今高雄縣市，屏東縣一部份。

二、安平縣（臺南市縣）渡船

(1) 臺南安平渡：安平距郡治（臺南）六里，中隔帶水，往來乘舟，交通不便。巡道劉璈，命防兵填海築路，以求一勞永逸，路旁植榕柳，美化環境，於光緒八至九年間施工建築，行駛馬車，行旅稱便。

(2) 鎮渡：在西門外海口，距安平鎮水程七里，往來絡繹，以風順逆爲遲速，紅毛及明鄭時古渡，自大井頭登舟，後填海成陸，市肆喧闐，移渡於此。渡頭水淺，潮落以牛車接載，始可登岸（鳳山縣志名爲安平鎮渡）。

(3) 岡山溪渡：在崇德里，以竹筏濟。

(4) 二贊行渡：在文賢里，舊有橋，橋南爲鳳山界。康熙三十一年修復，未幾壞。春冬之間，里衆架巨竹藉草覆土，可通車馬。夏秋水漲，則以舟渡，（鳳山縣渡亦列入）。

(5) 白沙墩渡：近海，在文賢里二贊行溪尾，以小艇濟。（以上四渡謝修臺灣縣志）

(6) 塭岸渡：在武定里洲仔尾，以小艇渡（王修臺灣縣志）。

(7) 石仔瀨渡：番仔渡，拔仔林渡、灣裡渡，俱在善化里。

(8) 松頭渡：蘇厝甲渡、機仔林渡、蕭埔溪渡、歐汪溪渡，俱屬安定里。

(9) 洋仔港渡：蔦松渡，俱屬新化里。

(10) 急水溪上渡：急水溪下渡。

(11) 竿寮渡：西港渡、直加弄港渡、含四港渡，以上四渡俱在安定里，設雙桅杉板頭船以渡往來行旅，水程距府（臺南市）三十里。

陸、高屏地區橋渡

一、鳳山縣（高雄市縣）、恒春縣（屏東縣）橋樑

清季鳳山縣橋樑，計(1)木橋十三座：南門陂、加鈞陂、舊圳、芎蕉腳、苦苓腳、港仔埔、枋橋、鯉港陂、腹內、竹仔港、鳳山港、東港、客厝橋等。(2)竹橋五座：過溪仔、薑園、溝仔墘、大竹、車路橋等。(3)石橋六十一座，合計七十九座，其中阿噠橋石造二座。茲分列如下：

(1) 過港仔橋（港西）：在縣東北四十里，長丈四，寬六尺，阿里港往彌濃經此橋。光緒十七年居民建造。

(2) 允龜橋（港西）：在縣東北四十里，阿里港西門外，長丈許，寬四尺，同治十二年蘇昌修，按阿里港，今里港鄉玉田、太平、永春、過江、鐵店等村，位於屏東縣平原北部，高屏溪東方，乾隆二十六年（公元一七六一年），將原在萬丹鄉之縣丞署移駐此地。

(3) 崎仔頭橋（港西）：在縣東北三十九里，長八尺，寬三尺，光緒十一年藍登輝造。

(4) 七星橋（港西）：在縣東北三十八里，長四丈二，寬五尺，光緒元年藍登輝造。

(5) 石板橋（港西、社口莊之東南）：在縣東北三十六里，長丈四，寬五尺，光緒十一年，藍登輝建造。

(6) 王厝廊橋（港西）：在縣東北三十里，長丈四，寬五尺，光緒十一年，藍登輝建造。

(7) 番仔埔橋（港西）：在縣東二十二里，橫跨阿侯溪，長二丈六尺，寬四尺，光緒十六年，曾吉星建造。

(8) 允龜橋（港西）：在阿侯街南門外（阿侯街於同治年間公元一八六二至一八七四年，曾作阿侯，民國九年，因其位在半屏山之東南，約十八公里，故改稱屏東），長一丈六尺，寬六尺，光緒十八年曾吉星修，在縣東二十二里（恒春縣志未列入此橋，與(2)允龜橋，似同爲一橋）。

(9) 四分埔橋（港西）：在阿侯溪上，長二丈五尺，寬四尺許，光緒十四年曾吉星造，位於縣東二十一里。

(10) 溝仔墘橋（港西）：在本莊溝上，縣東二十五里，長三丈五尺，寬四尺許，光緒十八年莊民修（溝仔墘在屏東竹田鄉），竹造。

(11) 濫莊橋（港西）：長八尺，寬三尺，縣東二十三里。

(12) 客厝橋（港西本圳上）：長八尺，寬三尺許，在縣東二十二里。

(13) 頭前厝橋（港西本圳上）：長八尺，寬三尺。

(14) 萬丹東門橋（港西）：長一丈六尺，寬三尺，（舊志木爲之，鄉人同建），今石橋，在縣東二十里。

(15) 萬丹陂橋（港西本陂上）：長三丈，寬四尺，光緒五年，副將銜葉清標修，在縣東十九里。

(16) 田厝橋（港西）：在冷水坑溝上，長一丈八尺，寬三尺，光緒二十年，副將銜葉清標修，在縣東十八里。

(17) 客厝橋（港西）：在客厝溝上，長一丈四尺，寬八尺，光緒二十年郭知高造，木橋，在縣東十七里。

(18) 仙公廟橋（港西）：長四丈餘，寬五尺許，光緒十四年莊民高標建造，在縣東二十里。

(19) 南門陂橋（港東潮州莊）：長二丈，寬四尺，光緒五年蔡源興建造，木橋，在縣東三十里。

(20) 加鈞陂橋（港東潮州莊西）：長四丈餘，寬五尺許，光緒五年蔡源興建造，木橋，在縣東二十九里。

(21) 過溪仔橋（港東）：長二丈餘，寬三尺，縣東三十里。

(22) 東港橋：在港東街西，長三丈五尺，寬五尺許，光緒十九年吳彝修，木造，在縣東南三十里。

在縣北五十七里。

- (23) 寶園橋（港東）：下林仔往枋寮經此，長三丈六尺，寬四尺，竹造，在縣東南四十里。
- (24) 枋寮橋（港東）：長四丈，寬五尺，堅固異常，咸豐五年義首林萬掌建造，在縣東南六十里。
- (25) 芎蕉腳橋（小竹）：跨芎蕉溝，長二丈四尺，寬七尺，同治十二年楊文生造，木橋，在縣東南八里。
- (26) 苦苓腳橋（小竹）：跨苦苓溝上，長丈許，寬尺餘，光緒十四年林嘉志修，在縣東南十九里。
- (27) 浮洲仔橋（小竹，即東畔橋）：跨陳爺濫溝，長三丈五尺，寬三尺，光緒十六年莊民修建，在縣東南二十里。
- (28) 苦苓腳木橋（小竹）跨苦苓腳溝：長丈許，寬二尺，本莊往大林蒲經此，光緒元年林純一修，在縣東南十九里。
- (29) 過溝仔橋（小竹）：在頂林仔邊隘門外，長丈三，寬五尺，光緒元年武生黃經邦建造，在縣東南二十里。
- (30) 港仔埔橋（一名二坑仔橋）：在小竹里港仔埔溝上，長六丈，寬五尺，光緒十年生員黃贊元修，在縣東南二十里。
- (31) 阿噠橋（嘉祥）：長三丈六尺，寬四尺二，嘉慶七年居民建造，又一阿噠下橋，相距里許，長寬度及建造與阿噠橋同，在縣北五十七里。
- (32) 嘉棠腳橋（嘉祥）：跨越嘉棠腳圳，長二丈八尺，寬四尺，嘉慶五年馬昌造，同治二年吳辦修，在縣北五十六里。
- (33) 中甲橋（嘉祥）：縣北五十五里，跨越中甲圳，長丈八，寬四尺。
- (34) 六甲尾橋（嘉祥）：在百甲圳下游，長一丈二尺，寬四尺，在縣北五十四里。
- (35) 五甲尾橋（嘉祥）：在百甲圳上游，長丈二，寬四尺，道光二十六年生員黃國安造。
- (36) 二路橋（嘉祥）：在百甲圳下游，長丈四，寬七尺。同治元年黃朝清遣，在縣北四十三里。
- (37) 九空橋（北維新、南仁壽）：長六丈，寬八尺。嘉慶二十五年生員蔡修德造，（舊志：鯽子潭橋），縣北四十六里。
- (38) 圍隨橋（仁壽）：長丈二，寬五尺，光緒三十年曾坎修，在縣北四十四里。
- (39) 街北橋（仁壽）：在阿公店（岡山鎮）街北，長丈六，寬三尺，道光二十一年居民建造，（舊志：小店仔橋），縣北四十里。

- (40) 街頭橋（仁壽）：在阿公店街頭，長丈二，寬四尺，道光二十一年居民建造。
- (41) 大寮橋（仁壽，一名竿藁林橋）：長二丈，寬四尺，嘉慶五年貢生許名揭建造，光緒十七年林懷恩修，縣北三十五里。
- (42) 五里林橋（仁壽）：長丈許，寬二尺餘，縣北二十里。
- (43) 楠梓坑橋（觀音）：在楠梓坑溪，長丈五，寬七尺，乾隆三十九年歲貢生鄭南金造，道光八年池元亨修，光緒十四年歲貢生蘇瑞慶重修，縣北二十里。

- (44) 車埔橋（觀音）：在楠梓坑街南，長丈許，寬五尺，道光三年陳開基造，在縣北二十里。
- (45) 太平橋（觀音）：長二丈，寬六尺，同治六年生員錢英才造，在縣北十六里。
- (46) 四安橋（觀音）：長丈許，寬四尺，同治六年生員錢英才造，已傾圮，在縣北十五里。
- (47) 雙空橋（觀音）：位於草潭岸月眉圳上游，長丈許，寬四尺，道光二十四年生員鄭宣孝造，縣北十二里。
- (48) 後勁橋（半屏）：跨後勁溪，長五丈，寬四尺，嘉慶二十一年楊儒造，在縣北十九里。
- (49) 新圳橋（小竹）：在曹公新圳，長二丈餘，寬四尺許，光緒六年藍登輝造，距縣東北九里。
- (50) 舊圳橋（小竹）：在遭公舊圳，長二丈，寬六尺許，由水川總理逐年修造，木造，位於縣東北九里。
- (51) 雙頭漏橋（赤山）：在雙頭漏溝，長丈許，寬四尺，同治四年郭維樞修，距縣北五里。
- (52) 陂底橋（赤山）：在寓潮埔圳尾，長四丈，寬六尺，光緒十一年郭隆益、張義記同修，（舊志：赤山仔橋）今石橋。
- (53) 田尾橋（赤山、興隆）：在田尾洪上，長四丈，寬五尺，道光年間林源成造，距縣西北十一里。
- (54) 船仔頭橋（興隆）：在船仔頭港上，長二丈，寬四尺，光緒八年蔡勇獨造，距縣北十一里。
- (55) 施仁橋（興隆）：在施仁陂水尾，長丈五，寬四尺，光緒十六年莊象造，距縣西十五里。
- (56) 東福橋（大竹）：在東門溪上，長五丈餘，寬尺許，同治三年何學洙修，縣治往下淡水經此。
- (57) 大竹橋（大竹）：在武浴塘上，長二丈餘，寬四尺許，光緒十八年生員陳廷瑞修，在縣東里許。

木造。

- (58) 外濠橋（大竹）：在外北門濠溝上，長丈許，寬五尺，同治七年中軍劉全修，光緒六年丁橋重修。
- (59) 郡南橋（大竹）：在外濠橋北數步，長八尺，寬四尺，創造者及年月未詳。
- (60) 車路橋（大竹）：在外濠溝上，長丈許，寬八尺竹造。
- (61) 內濠橋（大竹）：一名內北門橋，在內北門濠溝上，長丈五，寬六尺，同治七年中軍劉全修，光緒十八年街衆重修。
- (62) 攀龍橋（大竹）：在縣署東偏左倉池側，長丈許，寬六尺，咸豐六年歲貢吳春華造。
- (63) 石橋（大竹）：在玉帶溝上，長七尺，寬二尺許，光緒十八年居民修。
- (64) 枋橋（大竹）：在玉帶溝下游，長八尺，寬三尺，光緒十三年王助獨造，木橋，在縣署西南隅。
- (65) 西轅門橋（大竹）：在縣署西偏右庫池側，長丈許，光緒六年王助董造，在縣署偏西右庫地側。
- (66) 西門橋（大竹）：在西門外濠溝，長丈五，寬六尺，光緒十年拔貢生張大河造。
- (67) 南門橋（大竹）：在南門外濠溝上，長丈五，寬六尺，光緒九年林元忠造。
- (68) 三塊厝橋（大竹）：縣西十里，三塊厝港，長四丈（原文長四十丈恐誤），寬五尺，同治十三年朱明造，亦名鳳儀橋，
- (69) 岡山仔橋（大竹）：長丈許，寬八尺，在縣西南六里。
- (70) 陂腹內橋（鳳山）：在縣東三里，崎港溝上，長丈八，寬八尺。
- (71) 石墾店仔橋（鳳山）：在縣東三里，山仔頂圳下游，長丈許，寬八尺。
- (72) 過路窩橋（鳳山）：在縣東二里，二十四甲圳頭，長丈許，寬八尺。
- (73) 鯉港橋（大竹）：縣西九里，鯉魚潭尾，長五丈，寬四尺。
- (74) 竹仔港橋（鳳山）：在縣南十里，竹仔港上，長二丈五，寬二尺，大人宮往海汕經此。
- (75) 鳳山橋（鳳山）：又名鹹水港橋，在縣南十七里，鳳山港，長五丈，寬五尺，乾隆二十六年鄭世英造。

(76) 頂石橋（鳳山）：在大林蒲莊東，長四丈，寬六尺，同治十三年，陳鵬修。

(77) 下石橋（鳳山）：在縣東南二十里，石牛稠圳尾（即下石橋溝上）。長三丈，寬六尺，光緒五年張品修。

(78) 同安厝石橋：在縣東南三十里，港東里八老爺莊東，長二丈七尺，寬尺餘，本莊往潮州莊經此，同治元年賴泰山造。

以上各橋，依據重修鳳山縣志，光緒二十年廩生盧德嘉彙記鳳山采訪冊（含恒春縣事物）整編，而恒春縣志，光緒十九年重修，僅列新街橋在射寮港尾，及大樹房大橋。

二、鳳山縣（高雄北縣、恒春縣（屏東縣）渡船

官渡創設起緣

鳳山下淡水各溪，夏秋霖雨滂沱，積潦驟漲，野水縱橫。溪邊舟子，編竹筏以待行人。載至中流，始索渡價，多方勒索，有至數元者，貪得無厭。甚而擠人於水（有擠下孤客，任急流滾出外海），橫取衣物，大則殞命，小則傷財，狼子野心，實堪切齒，於是有官渡義渡之創設。光緒十八至十九年間，李邑侯先後命各紳商經理，或捐貲置田，或抽糖米谷雜費（此係另抽，非海口「糖抽」之款），逐月發給渡夫，週而復始。

官渡（收過渡錢之官渡）

(1) 嶺口渡：在淡水溪邊（縣東北三十四里），阿里港往郡經此（渡錢十文）。

(2) 冷水渡：在淡水溪邊（縣東北三十二里），縣往阿里港經此（渡錢十文）。以上港西里，係順和等棧經理。

(3) 甌仔窰渡（小竹）：在淡水溪邊，縣東十四里，縣治往阿侯，阿里港經此，渡錢六文。協順瑞記等棧經理。

(4) 崙仔頂渡（港西）：在淡水溪邊，縣東十二里，縣治往萬丹經此，渡錢六文。董事石蘊山等經理。

(5) 東港渡（港西）：在淡水溪尾間，縣東三十里，縣治往東港經此，渡船一隻，渡錢四十文。順源等棧經理（此港渡夫最壞，聞當時業有成議，後被奸民阻撓，因弗果行，殊為可惜）。

(6) 巴六渡（港西）：在巴六溪（即九塊厝莊邊），縣東北三十里，縣治往阿里港經此，渡錢十文。

(7) 北勢尾渡（港東）：在東溪上游，縣東三十二里，縣治往粵莊經此，渡錢十文。
(8) 後廊仔渡（港東）：在東溪中游，縣東二十六里，縣治往潮州莊經此，渡錢六文。
(9) 外水哮渡（港西）：在西勢溪下游，縣東二十三里，縣治往潮州莊經此，渡錢十文。以上三渡，共置義渡田二甲一分五厘，歲收租穀七十八石，係廩生蔡聯登經理。

- (10) 五房洲渡（港西）：在五房洲溪上游，鎮東南二十五里，縣治往東經此，渡錢四文。
(11) 鹹埔仔渡（港西）：在五房洲溪下游，縣東南二十七里，頂林仔邊往東港經此，渡錢四文。
(12) 中厝渡（小竹）：在中厝溪上游，縣東南十八里，縣治往東港經此，渡錢四文。以上三渡均係順源棧等經理。
(13) 頂林仔邊渡（小竹）：在中厝溪下游，縣東南二十里，頂林仔邊往東港經此，溫錢四文。生員黃贊元經理。

義 渡

二層行渡（文賢）：在岡山溪下游，縣西北六十七里，縣治往郡經此，渡錢無（按此渡工費聞係鳳岡書院公款，爲院中諸紳創建，年月未詳。民間義渡，只此一條）。北屬安平縣界。

民 渡

- (1) 旂尾渡（港西）：在旂尾溪，縣東北六十里（旂尾往番薯寮經此），渡錢十文。
(2) 三張廊渡（港西）：在三張廊溪，縣東北四十三里，縣治往彌濃經此，渡錢二十文。
(3) 二重渡（渡西）：在二重溪，縣東北四十一里（縣往彌濃經此），渡錢二十文。
(4) 番仔寮渡（港西）：在番仔寮溪，縣東北二十八里，阿侯往阿里港經此，渡錢十五文。
(5) 西勢渡（港西）：在西勢溪上游（六港莊腳），縣東二十五里，萬丹往粵莊經此，渡錢十五文。
(6) 雙溪口渡（港西）：在西勢溪下游，縣東二十二里，萬丹往溝仔墘經此，渡錢十五文。
(7) 力力港（港東）：在東溪中流，縣東二十五里，萬丹往坂頂經此，渡錢三十文。

- (8) 客厝港(港西)：在東溪(力力渡下)，縣東二十里(萬丹往東港)，渡錢二十文。
- (9) 排仔路頭渡(港東)：在東溪(客厝渡下)，縣東二十八里，縣往崁頂經此，渡錢二十文。
- (10) 港東渡(港東)：在東溪下游，縣東南二十八里，頂林仔邊往崁頂經此，渡錢十五文。
- (11) 海坪渡(港東)：在東溪尾，縣東南三十里，渡船一隻，新園往東港經此，渡錢十五文。
- (12) 九甲渡(港東)：在九甲溪，縣東南三十一里，潮州莊往東港經此，渡錢十五文。
- (13) 後寮渡(港東)：在後寮溪，縣東南三十二里，下林仔邊往東港經此，渡錢十五文。
- (14) 薑園渡(港東)：在薑園溪，縣東南四十二里，下林仔邊往水底寮經此，渡錢十五文。
- (15) 南平渡(港東)：在南平港，縣東南三十三里，縣治往水底寮經此，渡船一隻，渡錢五文。
- (16) 新打港渡(港東)：在新打港，縣東南四十五里，縣治往水底寮經此，渡船一隻，渡錢十文。
- (17) 頂苦溪港(港東)：在頂苦溪，縣東南五十一里，縣治往枋寮經此，渡錢五文。
- (18) 下苦溪渡(港東)：在下苦溪，縣東南五十九里，縣治往枋寮經此，渡錢五文。
- (19) 番薯寮渡(港西)：在淡水溪上游，縣東北六十里，旂尾往郡經此，渡錢十文。
- (20) 大樹腳渡(小竹)：在淡水溪(輒仔寮渡之北)，縣東北二十里，大樹腳往阿侯經此，渡錢五文。
- (21) 道爺莊渡(港西)：在淡水溪(崙仔頂渡之南)，縣東十六里，縣治往潮州莊經此，渡錢六文。
- (22) 烏鼠洲渡(港西)：在淡水溪(道爺莊渡之南)，縣東十五里，縣治往新園經此，渡錢六文。
- (23) 葉厝甲渡(文賢)：在岡山溪尾，縣西北六十七里，文賢往郡小路經此，渡錢二文(北屬安平縣界)。
- (24) 竹仔湖渡(長治)：在岡山溪(二層行渡之東)，縣北六十二里，大湖往中洲經此，渡錢二文(北屬安平縣界)。
- (25) 還轅渡：在還轅港，縣西北四十三里，為維新、仁壽往來小路，兩岸相距五丈，公設竹筏，以繩牽引，渡錢無。
- (26) 彌陀港渡(屬維新、仁壽二里，北名竹仔港)：縣西北四十四里，為彌陀港，竹仔港二莊往來小路，渡錢二文。

(27) 新港渡（仁壽）：在彌陀港口，縣西北四十八里，蠟仔寮往烏林投小路經此，渡錢六文。

(28) 萬丹仔港渡（仁壽、半屏、興隆三里交界）：在萬丹仔港，縣西北二十里，桃子園往蠟仔寮經此，渡錢四文。

(29) 漂仔底渡（興隆）：在龍水港，縣西北十三里，三塊厝舊城經北，渡錢三文。

(30) 丹鳳渡：在丹鳳澳（屬大竹里）：縣南十里，縣治往旂後哨船頭經此，渡船九處（鹽埕十五，三塊厝二十，前金、免錢、能雅寮二十，前鎮三十，竹仔港十八，鳳山港百文，旂後，哨船頭各二十），彼此均可往來，爲縣治八景之一（八景中有「丹鳳晴帆」，卽此）。

以上官渡十三處，義渡一處，民渡三十八處，其中丹鳳渡船九處，計五十二處。資料來源，自鳳山縣採訪冊，光緒二十年輯。上列渡船（筏）包括現高雄市屏東縣地區一部份。

鳳山縣志、陳文達輯、康熙五十八年，所載硫磺水渡，鳳山縣採訪未列入，安平鎮渡，後改列入安平縣名爲鎮渡，喜樹仔渡，亦改列入安平縣，已建橋。

柒、花東地區橋渡（臺東直隸州）

清，康熙時，全臺入版圖。花蓮、臺東兩地，原係南路理番地同知所轄之境。同治十三年（公元一八七四年），督辦臺灣海防大臣沈葆楨（福州船政大臣調兼），命同知袁聞析攝南路理番同知篆，領綏靖軍駐埤南撫番。按着灣東部，地處荒僻，居住番人，多不識耕種，故不責其貢賦，而以化外之民視之。光緒元年六月，復奏請移駐南路理番同知於卑南，並請於關防內加「撫民」兩字。

光緒十三年（公元一八八七年），臺灣巡撫劉銘傳奏裁同知，改設臺東直隸州（十四年實行）州治擬設於水尾（今瑞穗鄉）。嗣因土匪，兇番勾結叛亂，水尾居民死亡殆盡；仍暫寓治於埤南，迄日本據臺爲止（光緒二十一年六月四人佔據臺灣）。

臺灣東部開發較晚，自同治十三年起開闢之道路多線，里程亦長：(1)蘇澳—花蓮。(2)花蓮—水尾。(3)恒春—埤南（原舊道）

。(4)恒春—巴朗衛。(5)鳳山—蚵子崙。(6)鳳山—春望巖—蚵子崙。(7)由雲林東行經合水—八通關—水尾，計七線（臺東采訪冊），此數條路線，沿途駐兵把宗，以維交通，沿途必有不少橋渡，考之史籍甚少記載。查考已知者爲：

(1) 大濁水溪橋：長七十二丈，寬未詳。

(2) 得其黎橋：長七十丈，寬未詳。

(3) 林圯埔—璞石閣道：樂樂社附近今有石橋一座，長約五公尺，寬約二公尺，此類小型石橋在八通關古道，至今尚多見（玉山國家公園人文史蹟調查，內政部營建署七十三年五月編印）。

捌、澎湖廳（澎湖縣）渡橋

一、湖西橋：在湖東、西二社中間，來往必經之處。

二、罽蟻汐石堤：過中墩有淺水可涉，復由此石堤至北山社，嘉慶間舉人辛齊光重修。

三、中墩上下澤石橋：在大北嶼之北與北山交界，中隔一水，過鼎灣渡頭，由此澤始達北山各社。上澤舊有橋名永安橋，有碑，年久字跡難辨。同治間（公元一八六二—七四年）僧柯光明舉人鄭步蟾，紳士黃步梯，捐資建造南半段石堤，留下半未築，以便舟楫。每潮退時，行人仍須涉水，光緒十二年（公元一八八六年）春，陳尙賢同稟生許勢，暨叔父子嚴，媽宮諸生林維藩等，鳩集數十金爲倡。尙賢又偕其族人連洲，長澤，於臺南募得百金，再築下半段石堤。司其勞者，鼎灣社耆老洪誠一及陳尙賢。既成，名繼安橋。橋低而平，潮退便於行人，潮漲無碍於舟楫，光緒十一年（公元一八八五年），增生陳維新，里人陳尙賢集資將該永安橋補建，使與繼安橋同，澎湖、白沙、中屯三島聯繫爲一體。

民國二十六年（公元一九三七年、昭和十二年），日人將此二石場，改建爲永久石橋，繼安橋長一、〇〇七公尺，寬三公尺。橋高約三公尺，改名爲彌榮橋。永安橋改建長約五〇〇公尺，寬高與繼安橋相同，並改名爲萬歲橋，可通行汽車人馬。

民國三十九年（公元一九五〇年），縣長李玉林將石橋加寬一倍，使兩車可並行，改稱中正橋，使海港形成馬公灣。加寬工

程自民國三十九年九月興工，四十年（公元一九五一年）四月完工，總工程費二十三萬八千元，省府補助五分之四，餘由縣庫負擔，（據澎湖通史，兩橋改稱為中正橋。）

民國六十四年（公元一九七五年）五月開工，改建中正橋，長九七〇公尺，寬七·五公尺。永安橋長四六〇公尺，寬亦七·五公尺，均於次年三月完成。由省公路局籌建。

四、水仙官渡 舊渡口經城垣遮蔽，其渡船頭移在附近小南門外，後於大南門外築一官商碼頭，凡文武官員，均於此碼頭登岸。澎湖各澳社民，以捕魚耕種爲生，多備艇爲捕魚兼交通工具。水仙官爲馬公鎮一個大船渡碼頭，其餘各小碼頭不一列舉。

第五章 遞鋪之設置及里程

壹、我國驛站遞鋪沿變概略

我國道路之開闢，爲時已久，史記載：「黃帝征伐不順，披山通道，未嘗寧居，東至于海，西至空桐（崆峒），南至于江，北逐葷粥……」，由此可知我國道路之正式開闢，應溯自黃帝始，而其道路之開闢，亦殊廣袤。

道路廣闊之後，廣設館舍，以應行旅食宿需要，考周禮遣人條云：「凡國野之道，十里有廬，廬有飲食，三十里有宿，宿有路室，路室有委，五十里有市，市有侯館，侯館有積」意指每隔十里、三十里、及五十里，設有三種不同之館舍，每種館舍中備有飲料食物，以便行旅。

由館舍逐漸沿變，增設驛站制度與館舍並存。驛站以遞送公文物品爲原則，唐朝驛站規模闊大，陸驛一、二九七所、水驛二六〇所，水陸相兼之驛八六所，爲漢代所不及，驛道亦長。

宋太祖建隆二年（公元九六一年）五月十七日詔諸道州府以軍卒代百姓爲遞夫。先是天下郵傳率役平民，至是帝知其弊，始盡易之」（據宋會要載）。宋代驛雖不及漢代雄偉，但此項措施能爲民除弊，爲一德政，宋驛有步遞、馬遞、急腳遞、急腳遞卽遞鋪，以軍士遞文檄，叫做鋪兵，元、明沿設驛站、遞鋪。

考清代之驛站制度，據清會典兵部門所載，概有左列六種措施：

- 一、驛 設於各省腹地及盛京。
- 二、站 站爲傳之變音，係沿用元之赤站而來，專備軍報之用，設於打箭爐至西藏、吉林、黑龍江等處。
- 三、塘 有軍塘、營塘，軍塘設於西安、哈密、鎮西三屬，以達出入嘉峪關軍站文報之用，營塘乃爲達普通文報之用。
- 四、臺 設於西、北兩路，包括嘉峪關至伊犁及新疆各大城邑，稱爲赤臺，北路包括由張家口西至烏雅蘇臺……至恰克圖等

地，稱爲軍臺，迄光緒時改爲驛。

五、所 設於甘肅一帶，以牛馬遞運官物，後裁併於驛。

六、鋪 專供走遞公文之用，僅限設各省腹地，與驛相輔而行，由北京至各省之鋪，又名京塘。

驛站（驛遞），係用馬迅速遞送，遞鋪（鋪舍）係用人力步役，臺灣缺乏馬產，不置驛站，而僅設鋪遞（按臺灣各志遞鋪多稱鋪遞），各鋪之距離遠近不一，有十里、十五里、二十里不等，甚至六十里以上者亦有之，如竹塹鋪距南崁七十五里（淡水廳志爲八十里），遇有緊急軍事行動，則臨時於樞要地點，添設腰站，兼用防兵，以應急需，軍務平息即撤銷。平時公文遞傳，多用熟番，以補遞鋪之不足。

清代就於驛傳之使用，規定甚爲嚴密，大清律例，兵律中有詳細之規定，以防止浮濫，違約論罰甚重。清之驛傳，雖較明代規定完善，其後政治腐敗，道路失修，驛政廢弛，驛、站、臺、塘徒成形式，甚至站臺無馬，必要時僱民馬充數，苛擾需索，光緒宣統年間，陸續裁撤，官方公文人民函件，泰半由郵局及民間批館代替，數千年之驛傳制度，到此結束，爲時代所淘汰，抗日期間，曾恢復驛傳，以補助郵政，軍方傳遞之不足。驛傳鋪遞雖與臺灣道路開闢無重大關係，但它是利用道路之重要措施。具有數千年之歷史，故特酌予陳述，以明瞭路政之全貌。

貳、臺灣府時期遞鋪之設置與里程

清廷，於康熙二十三年（公元一六八四年），將承天府改爲臺灣府，隸屬福建省，分設臺灣、諸羅、鳳山三縣，臺灣府與臺灣縣治，均設於今臺南市，當時三縣設鋪遞情形如下（依據康熙三十三年輯臺灣府志）：

一、臺灣縣

府前鋪 南抵南路鋪二十里，北抵北路鋪二十里。

南路鋪 北抵府前鋪二十里，南抵鳳山縣界二贊行溪鋪二十里。

北路舖 北抵諸縣界新港舖二十里。

二、鳳山縣

興隆舖 在縣前。南抵淡水舖一百二十里，北抵楠仔舖一十七里。

楠仔坑舖 南抵興隆舖一十七里，北抵中衝崎舖一十三里。

中衝崎舖 南抵楠仔坑舖一十三里，北抵鯽仔潭舖二十六里。

鯽仔潭舖 南抵中衝崎舖二十六里，北抵二贊行溪舖二十四里。

三、諸羅縣

佳里興舖 在縣南。南抵蕭籠舖一十五里。

蕭籠舖 東抵目加溜灣舖一十里，北抵佳里興舖一十五里。

目加溜灣舖 南抵新港舖二十里，西抵蕭籠舖一十里。

新港舖 南抵北路舖二十里，北抵目加溜灣舖二十里。

麻豆舖 在縣北路。西南抵佳里興舖一十里，北抵茅港尾舖一十里。

茅港尾舖 南抵麻豆舖一十里，北抵大路邊舖八里。

大路邊舖 南抵茅港尾舖八里，北抵赤山仔舖七里。

赤山仔舖 南抵大路邊舖七里，北抵新囑舖八里。

新囑舖 南抵赤山仔舖八里，北抵啺咯囑舖七里。

啺咯囑舖 南抵新囑舖七里，北抵諸羅山舖五十里。

諸羅山舖 南抵啺咯囑舖五十里，北抵打貓舖十里。

打貓舖 南抵諸羅山舖一十里，北抵他里霧舖九十里。

他里霧舖 南抵打貓舖九十里，北抵猴悶舖五里。

猴悶舖 南抵他里霧舖五里，北抵柴裏舖一十里。

柴裏舖 南抵猴悶舖一十里，北抵草埔舖一十里。

草埔舖 南抵柴裏舖一十里，北抵西螺舖一十五里。

西螺舖 南抵草埔舖一十五里，北抵埔薑林舖三十里。

埔薑林舖 南抵西螺舖三十里，北抵小岡舖二十里。

小岡舖 南抵埔薑林舖二十里，北抵大武郡舖南抵小岡舖三十里，北抵大肚溪舖四十里。

大肚溪舖 南抵大武郡舖四十里，北抵半線舖二十里。

半線舖 南抵大肚溪舖二十里。

叁、臺灣省遞鋪設置與里程

光緒元年，總理福州船政大臣沈葆楨，在臺辦理防務，以遞鋪舊制，對於緊急要務，未能發揮其功能，乃於鋪遞制外，設二文報局，南局設於臺南，北局設於臺北。分置正站、腰站、尖站、宿站，專司公文之傳遞。人民的函件則覓長足遞，或交私人設立之批館，代為傳遞。

同治十三年，全臺鋪兵總數約有二百餘名，各縣廳遞鋪地址數量，年久略有變更，茲參照各縣廳志，採訪冊記載分敘於下：

一、鳳山縣遞鋪

乾隆二十九年，知縣王璞曾輯，重修鳳山縣志：一九頁記述附鋪舍。國朝十里為鋪，鋪兵五人，縣處臺南之濱海邊徼，雖為六鋪。然非因達通達者比；且遞送公文卒係番子，不藉用目兵，故鋪兵經費內無工食，止給火炬銀而已，六鋪設置情形如下：

縣前舖 東至鳳彈汛十五里，西至岐後汛一十里，南至淡水營山猪毛六十里，北至觀音山十里。

觀音山舖 南至縣前舖一十里，北至小店仔舖一十里。

小店仔舖 南至觀音山舖一十里，北至竿蓁林舖一十里。

竿蓁舖 南至小店仔舖一十里，北至二濫舖一十里。

二濫舖 南至竿蓁林舖一十里，北至半路竹舖一十里。

大湖舖 南至半路竹舖一十里，北過二層行溪臺灣縣鹽水埔舖一十里。

光緒二十年，盧德嘉彙編鳳山採訪冊記載只存四站。

鳳城舖 在參將署內，西北距阿公店舖四十里，東南距東港舖三十里，舖司一名，舖目一名，舖兵六名，南路管轄。

阿公店舖 在仁壽里阿公店街，縣西北四十里，北距府治四十里，南距鳳城舖四十里；舖目一名，舖兵六名，南路管轄。

東港舖 在港東里東港街，縣東南三十里，西北距鳳城舖三十里，東南距枋寮舖三十里，舖司一名，舖兵六名，下淡水營管

轄。

枋寮舖 在港東里枋寮街，縣東南六十里，西北距東港舖三十里，南距恒春楓港舖三十七里，舖司一名，舖目一名，舖兵五名，南路管理。

二、嘉義縣遞舖

諸羅山舖 在縣治西門外南抵哆囉囑舖五十里，北抵打貓舖（今民雄）一十里，舖兵三名。

哆囉囑舖 在哆囉囑社，南抵新囑舖七里，北抵諸羅山舖五十里，舖兵三名。

新囑舖 南抵赤山仔舖八里，北抵噶咯囑舖七里。

赤山仔舖 在赤山堡，南抵大路邊舖七里，北抵新囑舖八里，舖兵三名。

大路邊舖 在烏山頭，南抵茅港舖八里，北抵赤山仔舖七里，舖兵二名。

茅港尾舖 在茅港尾橋頭，南抵麻豆舖一十里，北抵大路邊舖八里，舖兵三名。

麻豆舖 在麻豆社口水窟頭，西南抵佳里興舖一十里，北抵茅港尾舖一十里，舖兵三名。

佳里興舖 在佳里興舖，縣南，南抵蕭籠舖一十五里，舖兵三名。

蕭籠舖 在蕭籠社，東抵目加溜灣舖，一十里，北抵佳里興舖十五里，舖兵三名。

目加溜灣舖 在善化里，南抵新港舖二十里，西抵蕭籠舖一十里，舖兵三名。

新港舖 在新化里洋仔港、與臺灣屬界，北抵目加溜灣舖二十里，舖兵四名。

打貓舖 在打貓街，南抵諸羅山舖一十里，北抵他里霧九十里，舖兵三名。

以上依據諸羅縣志、臺灣府志整編。

光緒二十三年五月二十七日起至二十七年十一月九日止編纂的嘉義管轄內採訪冊記載：大莆林街驛站一所，普例嘉義縣屬驛員一名，駛史四名。（按光緒二十一年五月公元一八九五年，明治二十八年，割讓日本。）

三、雲林縣遞舖

他里霧 在他里務社（今斗南鎮之一部），南抵打貓舖九十里，北抵猴悶舖五里，舖兵三名。

猴悶舖 在猴悶社，南距他里霧社五里，北抵柴裏舖一十里，舖兵三名。

柴裏舖 在柴裏社，南距猴悶舖一十里，北抵草埔舖一十里，舖兵三名。

草埔舖 在西螺社南，南距柴裏舖一十里，北抵西螺舖一十五里，舖兵三名。

西螺舖 在西螺社北，南距草埔舖一十里，北抵埔薑林舖三十里，舖兵四名。

埔舖 在西螺社南，舖兵三名。

小岡舖 在東螺社北，南距埔薑林舖一十里，抵北大武郡舖三十里，舖兵二名，（以上依據諸羅縣志、臺灣府志整編）。

斗六站 在縣城中隨防汛署內，站司一員，站兵二名。北距張熙厝站二十里，南距他里霧站一十里，東距林圯埔站二十五里，林圯埔站今廢，站兵二名併歸斗六（光緒十九年至二十年七月，由知縣李、程烱森，訓導倪博編輯，雲林訪采冊）。

四、彰化縣遞鋪

彰化縣海陬，雖爲大路要衝，而水路向無設驛，故無棚廠之建，站馬、跑夫、扛天，隨時要事酌辦，亦無經費。遇軍務羽檄，暫設腰站，凱旋即撤銷。僅記鋪遞七所，每所設鋪兵三名，而依山一帶，未設置，其設鋪遞情形如下：

半線鋪 在半線社。

大武郡鋪 在縣南三十里，南與嘉義（今雲林）縣北交界。

西螺鋪 草埔鋪、埔薑林鋪、小岡鋪（均在西螺社南站），光緒十三年改轄雲林縣。

大肚鋪 在縣北十里，北至大甲溪四十五里，與淡水廳南交界。

鋪司站

彰化額設六站半，每站號書一名，遞夫六名，東依山一帶無設鋪站，其分佈情形如下：

縣口站 在縣城內，南二十里與員林站交接，北十五里與龍目井站交接。

員林站 在縣南二十里之員林街，南二十里與東螺站交接，北二十里與縣口站交接。

東螺站 在縣南四十里，南十五里與鹿場站交接，北二十里與員林站交接。

龍目井站 在縣北十五里，南十五里與縣口站交接，北十五里與寓鼈頭站交接。（寓鼈頭即寓鳶頭今大甲鎮）

寓鼈頭站 在縣北三十里，南十五里與龍井站交接，北二十里與淡水縣界交接。

鹿場站 在縣南五十五里，南抵虎尾溪與嘉義縣交界，北十五里與東螺站交接。

鹿仔港半站 在縣西二十里，東與縣口站交接，西透遞內地往來公文。

以上依據諸羅縣志，彰化縣志（道光十三年暑彰化知事臨桂周璽撰），雲林采訪冊整編。

五、苗栗縣遞鋪

縣前鋪 在縣城內。北距後壠鋪一十一里，南距大甲溪五十六里，鋪兵三名。

後壠舖 縣北一十一里，北距新、苗交界十九里，南距縣前舖十一里，舖兵三名。

大甲舖 縣南五十六里，南距臺、苗交界五里，北距後壠舖五十五里，舖兵三名。

貓孟舖 北距吞霄（即通霄）十里，舖兵三名。

通霄舖 北距後壠三十里，舖兵三名。

中港舖 北距大湖口四十七里，舖（司）兵四名。

六、新竹縣遞舖

竹塹舖 北距南嵌七十五里，舖兵三名。

老衢崎舖 北距竹塹十五里，舖兵三名。

大湖口 北距楊梅壠十八里，舖（司）兵四名。

光緒元年（公元一八七五年），於南北二端設文報局。專司公文傳遞，當時於中壢設宿站，及桃仔園設尖站，私人信件，仍由批館遞寄。

七、淡水縣、基隆廳遞舖

艋舺舖 舖司一名，舖兵四名。

錫口舖 舖（司）兵四名（錫口，今臺北市南港）。

水返腳 舖（司）兵四名。又淡水、鷄柔山、金包裏、鷄籠四站舖兵九名，亦由彰化縣支給工食，嘉慶二十年改由淡水廳支給，並增加七名，共十六名。

柑仔瀨舖（一名楓仔瀨），煥光寮舖、三貂嶺舖，各設（司）兵四名。

八、宜蘭縣遞舖

蘇澳舖 北距三貂嶺六十里。

沙崙舖 在廳北十二里，此兩舖額設舖司各一名，遞夫各四名。

烏石港舖 在廳北三十里，渡溪即頭圍。

北關舖 在廳北四十里。

以匯隆舖 在廳北六十里與淡水廳東北三貂社交界，二十五里。由烏石港至此三舖，額設舖司各一名，添設遞夫各八名，工食火炬銀年就額徵餘租項下動支報銷。

九、臺東州防營駐軍遞送公文路線

自三條崙上嶺十五里至歸化門，又十里至六儀社，又十里至大樹前，又十五里至大樹林，又下嶺十八里至出水坡，又七里至溪底，又十里至巴塢衛，又十五里至大竹高，又十里至蚶子崙，又二十里至大麻里，又二十里至知本社，又二十里至埤南，又三十五里至鹿寮，又三十五里至新開園，又四十五里至璞石閣，又四十五里至拔仔莊，又十八里至大巴壠，又十二里至鹿甲皮，又十八里至象鼻嘴，又十二里至吳全城，又二十里至花蓮港，凡二十二處，皆防營所駐之區。其遞送公文，皆由營派勇夫，未設舖遞，亦無額設舖兵也。（臺東州采訪冊），【註(1)】

十、恒春舖驛（恒春縣志稱爲舖驛）

一、縣城一舖。

二、車城舖 距縣城西十五里，與文里界內。

三、楓港舖 距縣北四十五里，善餘舖界內。

共設舖兵九名，年支工食、火炬銀六十三兩六錢一分二厘（由縣坐支）。【註(2)】

肆、創辦郵政淘汰遞舖

光緒十三年，巡撫劉銘傳札：「臺灣現擬設立電線，所有緊要事件，可由電線傳達。查各縣向設驛站傳遞公文，不獨遞延，

且多遺失，應即變通裁撤。由各縣營兵，按站分遞，並准代遞商民私信，仿照西法郵政辦法，應如何派兵分送，由臺灣鎮及司、道等會同協議章程，自十四年正月，即變通辦理，以節糜費，而速郵政」。嗣經有關單位會商結果，驛站既改為郵局，所有全臺各處公文，均須貼郵政局單照，如無郵票，雖有印封，排單，概不投遞。至於商民買郵票，每張二十文，以路程之遠近，定票之張數，大約每百里二十文，若路加遠、信加重者，遞加郵票，全臺設正站三十五處，傍站十五處，每站由營派兵丁八名。除正餉外，頭目一名，每日加銀六分，跑兵七名，每日每名加銀三分，所收商民票資，按數抵銷。

光緒十四年（公元一八八八年），設臺北郵政總局，以候補道張維卿為總辦，下置委員若干，掌理事務。就地方衝僻情形，分置正站、腰站或傍站，並改原臺北，臺南兩文報局（光緒元年設立）為總站。以經營兵勇為站兵，以從事公文及私人信件之遞送。至於對大陸函件，則與上海、福州、廈門等海關郵政部取聯絡，並備道南、風捷二郵輪，定期往來，其由帆船運送者亦多。郵票形式，印刷頗粗，上繪一龍，以表國徽，下繪一馬，以示驛遞，以光緒十五年計，收入郵款，約達一萬兩，過去民營批館，仍准開設，但業務不振，昔日鋪遞，逐漸淘汰，臺東州則仍由營兵遞送（註一）。光緒十九年五月一日起，公文仍以印信為憑，停用郵票，商民仍舊粘用。

【註】

(1) 臺灣史：臺灣文獻委員會主編：第四七五頁：「……至於舊是鋪遞，除臺東直隸州，尚屬「番」居之區，暫且保存外，其餘均歸淘汰矣」。按依據臺東州采訪冊，胡傳撰，臺東直隸州，未設遞鋪，亦無額設鋪兵，遞送公文，均由營派勇夫，詳見本章參節九款，「臺東州防營駐軍遞送公文路線」。

(2) 夏綸著，臺灣輿圖，五頁，恒春縣輿圖說略「……今以恒春出射麻裡者為通衢，而於萬里得，高士佛、牡丹灣各設郵遞。」

第六章 日據時期路橋之修築

壹、公路工程主管機構

光緒二十年（公元一八九四年），日本藉口東學黨之亂，出兵朝鮮，乃與清廷構釁。先於牙山、平壤擊潰滿清陸軍，繼而在黃海之役，大破北洋艦隊，獲得所謂「輝煌」之勝利，此次戰役，因歲次甲午，故世稱「甲午戰爭」。

次年三月，雙方代表在下關議和。我國代表為李鴻章，日方代表為伊藤博文。依照日方要求，條約中列有割讓臺灣澎湖諸島條款（按約在民國十五年以前，我國小學所用之共和國教科書有「割臺灣琉球列島以和」句）。繼於四月十七日，在日本廣島，簽訂和約二十一條，即世稱「馬關條約」。五月八日，在煙臺批准換約。十日，日本派海軍大將樺山資紀為臺灣總督兼海陸軍司令官，接收臺灣全權委員。清廷亦派李經方為交割臺灣全權委員。是年六月，日本中央政府設立臺灣事務局以統治臺灣事業；並由內閣總理大臣兼總裁，其下設副總裁及委員若干名。

樺山資紀率同接管人員，軍隊等於光緒二十一年（公元一八九五年）五月二十九日抵基隆港外，清廷全權大臣李經方所乘德國輪船「公義號」亦於六月一日抵達。時臺灣民主國已成立，民情洶湧，日人不敢登陸接收。雙方洽定，二日經方偕同隨員至橫濱丸，於船上與樺山辦理交割手續（部份史書記載，在澎湖辦理交割手續），由此，臺澎在名義實質上均已落入日人手中，淪為日人殖民地，人民受其壓迫，屢有反日事件發生。

日人軍隊登陸臺灣後，抗日民衆武力不久被制服。為強化其軍事控制。實施所謂「三段警備制」，力求軍事交通之便捷，利用士兵趕修道路，修鑿工程由軍方負責。

光緒二十二年（公元一八九六年，明治二十九年）四月，為實施土木行政擴張計畫，乃於民政局設臨時土木部，主持道路路線調查，及既設道路橋樑等修繕事務，並由軍務局協助之。

光緒二十三年（公元一八九七年，明治三十年）十一月，移由財政局主管，臨時土木部撤銷。各鄉庄之保甲公路（發動民衆，獻土，獻金，獻工拓建之道路），則於前一年，撥歸縣廳地方政府管理。

光緒二十四年（公元一八九八年，明治三十一年）七月，由民政部土木課接管。

光緒二十七年（公元一九〇一年，明治三十四年）十一月，民政部土木課擴大組織，改組爲土木局，公路工程，仍由該局土木課主管其事。

宣統元年（公元一九〇九年，明治四十二年）十一月，改爲土木部工務課主管。

宣統三年（公元一九一一年，明治四十四年）十一月，復移歸民政部土木局土木課負責。

民國八年（公元一九一九年，大正八年）九月，改隸總督府土木局土木課主理。

民國十三年（公元一九二四年，大正十三年）十二月，移交通局道路港灣課主管。

民國三十一年（公元一九四二年，昭和十七年）十一月，改隸國土局道路課管理。

民國三十二年（公元一九四三年，昭和十八年）十二月，改隸鑛工局土木課主管。

從上看來，日人佔據期間，公路工程主管機構，迭次變更，似頗混亂，其對街市庄公路之興鑿，主管機構未必逐線明瞭，每年由各縣州廳編列一份，統計當年度修建路橋長度面積，以資彙計。至於承辦單位雖設冊登記（台賬），未必均逐線登載修建年月等項，此類資料很少公布。

日據時期公路工程主管機構一覽表

開 始	接 管	日 期	主 管 機 構 名 稱	承 辦 單 位	備 註
中 華 民 國	公 元	日 本 年 月			
光緒二十一年	一八九五	明治二十八年六月	軍務局		
光緒二十二年	一八九六	明治二十九年四月	民政局臨時土木部	臨時土木部	街庄公路由地方政府主辦。軍方協辦。
光緒二十三年	一八九七	明治三十年十一月	財政局		臨時土木部撤銷
光緒二十四年	一九九八	明治三十一年七月	民政局部	土木課	
光緒二十七年	一九〇一	明治三十四年十一月	民政部土木局	土木課	擴大土木部門編制
宣統元年	一九〇九	明治四十三年十一月	土本部	工務課	
宣統三年	一九一一	明治四十四年十一月	民政部土木局	土木課	
民國八年	一九一九	大正八年九月	臺灣總督府土木局	土木課	
民國十三年	一九二四	大正十三年十二月	交通局	道路港灣課	
民國三十一年	一九四二	昭和十七年十一月	國土局	道路課	
民國三十二年十二月	一九四三	昭和十八年十二月	鑛工局	土木課	

貳、修築道路財源

臺灣道路修築經費，在光緒二十四年（公元一八九八年、明治三十一年）以前，均由日本政府國庫支付。光緒二十四年十月地方稅制度公佈施行後，公路修建養護，由人民及地方政府各負擔一部份。同時規定人民負有被徵集修建道路之義務。先由南部各縣市以保甲組織發動人民獻工、獻土、獻金修道築路，然後擴及北部。初期修築道路，但求能通行，橋樑多未建，路面亦少鋪

砂石。民國十六年（公元一九二七年、昭和二年）發動全省保甲勞力，修築公路，酌建橋樑，拓寬路基路面。但可通行汽車之路線仍很少，績效不彰。民國二十二年（公元一九三三年、昭和八年），更利用人民組織土木協會，以郡為單位，着令辦理公路建設與保養事務。利用臺灣人民人力，財力作為其經濟控制與榨取之捷徑。公路之保養費用，除由路線經營者於每年攤付道路分擔金維持外，不敷之數由政府財政項下撥款補助；並增課戶稅以裕築路財源。

參、修訂道路橋樑標準

光緒二十三年（公元一八九七年、明治三十年）制定道路橋樑標準。光緒二十六年（公元一九〇〇年、明治三十三年）修正道路設備標準，將重要路線分為三種：路幅一等者一二·七二公尺以上。二等一〇·九一公尺以上，三等九·九公尺以上。

光緒二十八年（公元一九〇二年、明治三十五年）八月，令頒「道路清掃規則」，舉凡道路之清掃及小規模之修築工程，均由街庄負擔，令區長監督之，並規定每三個月施行一次。

光緒三十四年（公元一九〇八年、明治四十一年），決定指定路線永久性橋樑之架設。民國五年（公元一九一六年，大正五年），將平地線道路寬度改為一四·五四公尺，山間道路則為一〇·九一公尺以上，橋樑寬度改為五·四公尺以上。實際上橋樑達此標準者僅縱貫線（仍有小部份橋未達標準）外，街庄道路橋樑多為四·五—三·〇公尺寬。

民國八年（公元一九一九年，大正八年），又訂頒橋樑幅面擴張計畫，施行結果，績效不彰。臺灣總督所有鑒及此。為拓寬道路，便利交通，於民國十五年（公元一九二六年、大正十五年）研訂縱貫道路（基隆——鳳山）改修計畫，預定自民國十五年（公元一九二六年，昭和元年，亦即大正十五年）起十年內完成。又於民國十六年，制定由國庫開支之國道預定線改修方案，其計畫為將各州管區內之指定道路，指定若干重要路線列為第一期先行興工。預定自民國十九年（公元一九三〇年，昭和五年）起，十年內完成，並頒發道路改修規格如下：

一、道路有效寬度：九公尺以上，但山地及其他特殊地方縮小為四公尺以內。

二、道路縱坡：最急爲二十五分之一，但特殊之地方爲十五分之一，山地長七十二公尺爲止十分之一。

三、道路曲線半徑：五十五公尺以上，特殊地方爲十一公尺，但迴避民房部份不在此限。

四、側溝之深及底寬，三十公分以上。

五、路端高度：最高水位三十公分以上。

六、路面：鋪設五公尺寬九公分厚卵石路面。（按實際只多鋪三至三·六公尺砂石路面）

七、橋樑有效寬度：五公尺。（實際多爲三·五—四·〇公尺）

八、橋樑載重量：車輛載重限制規定八噸，必要時得降低至六噸。

九、隧道有效寬度：六公尺以上。

道路拓築結果，截至民國三十一年（公元一九四二年，昭和十七年）止，寬三·六三至七·二七以上者爲一五、〇六六·四八公里，寬未滿一·八二公尺者，計二、三四二·一六公里。詳附表（一）

肆、道路之修築

日人據臺後，修築道路頗多，後逐漸改築爲可行汽車之公路，但工程仍甚簡陋。光復後我國政府將道路一再拓寬修建，並開闢新公路多線，鋪高級路面，績效較日人優良甚多。對日據時期公路修築，如逐條臚舉敘述數量過多。且舊志重要公路開鑿情形記者甚少，次要者欠缺。日人修築之道路文獻有記述可考者，酌分敘於後外，其餘併入光復後，道路拓寬修築章，及各縣市路線概況表。

一、利用兵工趕修道路

日本佔據臺灣後，爲求軍事交通上之便捷計，以軍隊力量修築道路。南北縱貫道，歷經先民，荷蘭人（小部份），鄭成功、施琅、沈葆楨、劉銘傳巡撫等修築，大部可通行牛車，拓修較易，架設橋樑則需費浩大。日人據臺後第二年光緒二十二年，（公

元—八九六年、明治二十九年）三月止，計修拓完成道路：(一)臺南——安平。(二)臺南——臺中。(三)臺南——旗山。(四)高雄——鳳山——東港。(五)臺中——埔里，計共長四二八公里，為速成軍用道路。工事粗簡；但對後來開發西南平原貢獻頗大。亦為歷代中國移民開拓道路之成果。

光緒二十二年四月，日政府軍政廢民政始，為實施土木行政擴張計畫，成立臨時土木部，主管道路事務，進行路線橋樑勘查修繕，而工事則仍委之工兵隊。二年之間（公元一八九七—一八九八年）修完：(一)臺北——基隆，(二)臺北——新店，(三)臺北——淡水、北投溫泉。(四)基隆——蘇澳，(五)新竹——臺中，(六)東港——恒春，(七)枋寮——臺東。同時由臨時土木部完成者，則有臺北市內，芝山岩，新竹舊港、臺北深坑，及礁溪小金面山間等道路，總長九二〇公里。

光緒二十三年（公元一八九八年，明治三十年）十一月，臨時土木部廢止，道路事業一部份改歸地方州廳主管（公元一八九八年至一九一〇年止）。道路拓修僅完成深坑、小金面山間及楠梓、旗山間與其他道路計二二〇公里，就一般而言，光緒二十六年（公元一九〇〇年、明治三十三年）以前所修築之道路，極富乎軍事及政治意義，但影響後來經漸之需要亦鉅，不過此項道路多為清朝已開闢之道路。

二、修築臺北地區道路

日人據臺後，以臺北市為統治中心，對於北部道路建設較為積極。於光緒二十三、四年（公元一八九七至九八年）修完基隆臺北、臺北新店、臺北淡水等道路多線：

(一) 大稻埕和尚洲（今蘆洲）道：自臺北市大稻埕起，渡淡水河至蘆洲長四·二公里，路寬七公尺，光緒二十九年（公元一九〇三年，明治三十六年）開築。跨淡水河之臺北大橋，民國十年（公元一九二一年，大正十年）開工建築至十四年（公元一九二五年，大正十四年）七月竣工，長四三五·六公尺，寬一二·〇公尺，工程費一四四萬元。縱貫公路得以貫通，便利三重、蘆洲、新莊、泰山街庄居民進入市區。

(二) 臺北枋橋（今板橋）道：自艋舺渡新店溪，經埔墘至板橋道長三·五公里（今臺北火車站至板橋火車站前長七·八公里

），路基寬十公尺。光緒二十九年（公元一九〇三年，明治三十六年）開工，翌年竣工，總工程費三千七百元。跨新店溪之光復吊橋，民國二十一年（公元一九三一年，昭和七年）三月二十六日開工，二十二年八月三十一日竣工，橋長三六七公尺，寬四五公尺，總工程費二十二萬元。此橋竣工後，市郊西南區街庄民衆，往返方便，促進地方繁榮。

(三) 枋寮川端（今廈門街一帶）道：此路清代已開通。自臺北市廈門街，渡新店溪，經潭墘、溪洲至枋寮（中和鄉），長三四公里，路基寬八至十公尺，砂石路面。於民國二十三年（公元一九三四年，昭和九年）建川端橋（又名螢橋，今中正橋），二十六年（公元一九三七年）二月竣工，長三〇四公尺，寬五・三公尺，工程費二十五萬元，此路橋之開通，便利溪洲、中和、土城方面民衆，往返臺北，貢獻殊大。關於中正橋長度，寬度，建造日期各誌記載稍異，詳見第六章貳節四款統計表附註(2)。

(四) 枋橋樹林道：清代已開通，民國二十四年（公元一九三四年，昭和十年），日人就舊路擴修，路長四・六公里，路基寬十公尺，鋪砂石路面，最小寬度三・五公尺。光復後，民國四十年（公元一九五一年）在大崙崁溪及其支流建造涵興及中興混凝土過水橋（長四〇・六公尺及一八一・八公尺），始通行汽車，爲現代化之公路。

(五) 圓山內湖道：光緒三十二年（公元一九〇六年，明治三十九年，開築圓山，經下埤頭，上塔悠至內湖之規頭道，長八・二公里，路面寬四至十六公尺（臺北縣誌記爲路基五十公尺），工程費七千四百元，翌年二月完工。有橋三座，共長二五・四公尺。先建之橋爲北勢湖橋長一三・四公尺，寬三・三公尺，民國五年（公元一九一六年）竣工，此路現爲臺北市區馬路早已擴寬，非昔日形態。另內湖至臺北市線長七・九五五公里，開築松山機場，被切斷，已不能貫通。

(六) 明治橋（今中山橋），於民國二十二年（公元一九二二年，昭和八年）四月竣工，工程費七十萬元。從此，北郊士林，北投，草山（陽明山），淡水道路，可直達臺北市區交通便利。

(七) 三線道：臺北城牆周圍一千五百六丈。光緒二十四年（公元一八九八年，明治三十一年）起漸次拆除，至宣統二年（公元一九〇年，明治四十三年）始全部拆除完竣，僅留北門、南門、小南門、東門城基關馬路，時稱三線路。利用城牆石材，鋪設下水溝及兵營圍牆，路間植榕、椰、茄苳等樹木，美化環境。劉篁村詩云：「行行三線路，卻憶舊城垣，人事猶如此，因時有廢

存」。其後，馬路修築拓寬，成爲四段：東畔，即今（民國七十年）之中山南路；南畔，今之愛國西路；西畔，即今之中華南路。北畔，即今之忠孝西路一段（北門至中山南路）。

(八) 內湖松山道：自內湖，經週美路，新里族至松山路，長四公里。民國二十六年修築（公元一九三七年、昭和十二年），有橋二座計長一七八公尺，其中長壽橋，長一七〇公尺，民國三十七年建，木面橋，四十二年改建鋼筋水泥橋。

(九) 艋舺枋寮道：路自艋舺至枋寮（今中和鄉）街，長七·三公里，寬七公尺，光緒三十年（公元一九〇四年，明治三十七年）開闢，新店溪橋等未建，交通仍感不便。（光復後拓寬並建華中大橋，交通便利）。

三、基隆金瓜石公路修築

自基隆，經田寮港、深澳坑、瑞芳、九份至金瓜石，全程一八·九公里，此路清代已開通。光緒二十一年（公元一八九五年、明治二十八年），基隆瑞芳段一一·三公里，由日軍工兵擴寬。瑞芳金瓜石段，於民國十三年（公元一九二四年、大正十三年）所開鑿。此路開通後，對金瓜石、九份金銅礦之開發，貢獻甚鉅。橋樑六座，共長五九·四公尺，至民國二十三年（公元一九三四年、昭和九年）始建竣。其中九份橋原爲箱型暗渠，民國四十年（公元一九五一年）改建長一六·八〇公尺，寬四·二公尺，高九·五公尺，爲半永久性橋樑。民國六十八年（公元一九七九年）全線橋樑拓寬改建。

四、新店烏來公路開築

新店起，經青潭、雙溪口、龜山、屈尺、至烏來，長一四·四公尺（今分別延長至孝義及福山），光緒二十二年（公元一八九六年、明治二十九年），由日軍工兵開鑿，光緒二十三年，另開闢新店屈尺間新路五·五公里，民國二十五年（公元一九三六年、昭和十一年），再修繕。龜山烏來段，於民國三十年（公元一九四一年、昭和十六年）修竣，全線完成。路基寬六至八公尺，爲臺北縣市通山地要道。橋八座共長二三七·九公尺，至民國三十二年（公元一九四三年、昭和十八年）始竣工，隧道一座，長四·九公尺，光復後一再拓寬。

五、三重埔八里公路修築

臺北縣三重埔，經和尚洲（今蘆洲），蛇子形至八里鄉之訊塘埔，明清時代已有通路。日人於光緒二十九年（公元一九〇三年、明治三十六年）修鑿三重埔和尚洲段。民國十五年（公元一九二六年、昭和一年），全線拓寬，長一六·六公里，路基寬五至十一公尺，有橋十三座，其中洲子尾橋，洲子寮橋，獅子橋，艋舺橋，蛇子形橋，臺灣光復後，民國三十九年（公元一九五〇年）始建石臺木面橋，通行汽車。

六、基隆淡水公路拓建

基隆至淡水道。自基隆蚵殼港橋起，經基隆市大武崙，萬里鄉之中萬里加投，金山鄉之下中股、中角、石門鄉之下角、石門、三芝鄉之新小基隆、舊小基隆、後厝、淡水鎮之大屯、水碓子至淡水，全程六〇·六四公里，此路為西班牙人，約於明崇禎三年（公元一六三〇年）所開，為臺北縣內最古之道路。日人據臺後，於光緒二十九年（公元一九〇三年、明治三十六年），就舊道改修淡水金山段，工程費二萬三千餘元，於翌年竣工。光緒三十一年（公元一九〇五年、明治三十八年），又修改基隆金山段。宣統二年（公元一九一〇年、明治四十三年），改修小基隆金山段。民國二十六年（公元一九三七年、昭和十二年）全路拓寬，至三十年（公元一九四一年、昭和十六年）竣工。路基寬八·五至一〇公尺。全線砂石路面，寬三·五公尺，此路日據時期分為淡水至金山，基隆至金山兩線。在臺北縣轄內橋樑五十一座。（臺北縣志）現為北部濱海公路之一段，又依據臺灣之道路一書記載，淡水金山段路幅寬四·五至七·三公尺，基隆金山段路幅三·六至四·五公尺。（民國二十五年），光復拓寬改善。

七、整修臺北淡水公路

臺北圓仔山（圓山）經士林、石牌、北投，至淡水鎮竿蓁林道，乾隆四十六年（公元一七八一年）開通。光緒十三年（公元一八八七年）巡撫劉銘傳加以拓寬。日人據臺後，光緒二十二年（公元一八九六年、明治二十九年），利用工兵修築。光緒三十一年（公元一九〇九年、明治三十八年）重修，次年竣工，民國十九年（公元一九三〇年、昭和五年）復加寬，工程費十五萬二千四百三十一元。

民國二十二年（公元一九三三年、昭和八年）四月，圓山附近之明治橋（現名中山橋）竣工，工事費七十萬元，此橋築成，

淡水線得以進入臺北市區。民國二十六年（公元一九三七年、昭和十二年），北投淡水間鋪瀝青路面，工程費十一萬九千六百元。光復後，鋪設關渡至淡水段瀝青路面六公里，於民國三十七年（公元一九四八年）竣工。此線當時路基十公尺，瀝青路面三至七公尺，長二二·六公里。有橋二十三座，其中臺北至北投一段，汽車往來甚密，光復後，一再拓寬改善。

八、臺北金山公路修築

臺北經士林、陽明山（草山）至金山公路，日據時期分段拓修，其概略如下：

（一）士林（芝蘭街）經福德洋、林子口、公館至草山（陽明山）段。光緒二十九年（公元一九〇三年，明治三十六年），日人就清代舊路改築公路，路基寬七至一〇公尺。民國二十四年（公元一九三五年、昭和十年）鋪瀝青路面十一公里，寬五公尺，工程費十萬，光復後，民國三十五年（公元一九四六年）拓寬，並重鋪瀝青路面，以後拓寬多次。

（二）草山經頂北投至新北投段，於光緒二十二年（公元一八九七年，明治二十九年）開鑿，至民國十二年（公元一九二三年，大正十三年）竣工，工程費十四萬八千三百零二元，民國十九年（公元一九三〇年，昭和五年）拓寬為七公尺之砂石路面，工程費四萬六千九百八十三元。

以上兩段路線，日據時期，稱為士林草山北投道，草山北投均有溫泉，為風景遊樂地區。圓山仔之明治橋（中山橋）竣工後，士林、草山、淡水車輛，直達臺北市區交通方便。

（三）草山（陽明山）經竹子湖至金山，清代已有路。日人於光緒二十九年（公元一九〇三年、明治三十六年）修築，時稱士林金山路，自臺北至金山，全程三七·九公里。光復後經多次拓寬，路基寬九至四〇公尺，鋪瀝青路面，橋六座，共長五四七·一公尺。

九、新店礁溪公路修築

新店至礁溪，全程六三公里，為臺北至宜蘭路之一段，嘉慶初即開有狹隘山道，日據時期，於民國二十五年（公元一九三六年、昭和十一年）開工修築，計畫十年完成，工程費預算三九三萬元，其中近礁溪方面一九公里，於民國三十二年（公元一九四

三年、昭和十八年）五月完成，其中一段十公里，先拓寬為四公尺，民國三十三年（公元一九四四年，昭和十九年）完成。次年再按照計畫寬度改為六公尺。（按臺北縣志記載此路山地，路基寬五公尺）。

十、縱貫公路修築

自基隆市起，經臺北、新竹、大甲、豐原、臺中、彰化、臺南、高雄至屏東線全程四六一·七公里，民國五年（公元一九一六年，大正五年）六月，始名縱貫道，繼為整理路線，並規定平地路基寬一四·五四公尺，山地為一〇·九公尺，橋樑寬五·四五公尺以上。民國八年（公元一九一九年），臺南鳳山段首先實施。至民國十四年（公元一九二五年、大正十四年）平地部份，因土工簡易，大部完成。自民國十五年（公元一九二六年，昭和一年）至二十年（公元一九三一年，昭和六年），計完成基隆新竹界間、新市鳳山間、臺北州香山間、嘉義溪州間、嘉義市間、鳳山九曲堂間及清水溪州間道路，本路為臺灣西部主要幹道，於軍事、政治及經濟，有莫大意義。

（一）基隆臺北段鋪設高級路面

基隆至臺北段公路，長二九·九三公里，路基寬一一·一五·〇公尺，路面寬一〇·一四·〇公尺，中央鋪六公尺混凝土路面，兩側各鋪設二公尺簡易瀝青路面，另在兩旁鋪設各二公尺瀝青，作為行人道，市區內為瀝青路面，預定自民國二十四年五月至二十九年（公元一九三五—一九四〇年）四月，分六年完成高級路面，工程費一、六五〇、六八〇元，至民國二十六年（公元一九三七年）完成中央混凝土路面工程，餘因戰事發生，未予施工（此路或謂為西班牙人開通，光緒十三年拓寬並架設橋樑），民國五十年前後改鋪瀝青路面鋪並改建部份橋樑。

（二）三重至新竹州界鋪設高級路面

臺北橋南端之三重起至新竹州界（今桃園臺北縣界），長一一公里，鋪設水泥混凝土路面，預算六八二、五〇〇元計畫民國三十一年（公元一九四二年）四月開工，三十三年（公元一九四四年）四月完成，因戰事失利，中途停工，僅完成八·二七公里。

(三) 臺南市至屏東鋪設高級路面

臺南至高雄，沿途人口衆多，平日有汽車、人力車、牛車行駛、交通頻繁，又因下淡水溪橋於民國二十六年（公元一九三七年，昭和十二年）竣工，通車後，高雄至屏東間石子路面損壞亦多，日人乃計畫自臺南州界起至屏東止，計五一、六六六公里，鋪設高級路面。臺南州界至高雄市混凝土路面，高雄市至屏東，基礎混凝土柏油路面，路基寬一四·五公尺，路面寬六公尺，民國二十六年興工，至三十二年（公元一九四三年）完成，工程費二、一九六、八五二元，高雄州負擔四分之一，計四九一、七六三元，餘由國庫補助。

(四) 臺中至烏日鋪設瀝青路面

臺中至烏日，長七·四公里，路基寬一四·五公尺，鋪寬五·四五公尺瀝青路面。

(五) 西螺至荊桐鋪設瀝青路面

西螺至荊桐五·四公里，路基寬一四·五公尺，鋪設瀝青路面寬五·四五公尺。

(六) 人民獻金，獻土，獻工修路

本路橋樑規定寬度爲五·四公尺以上，實則三·五公尺者亦有之。其修建之所需勞力及地基均爲強制人民捐獻，民國十四年至二十一年（公元一九二五—一九三二年）止，工程總額六、四一四、〇〇〇元，獻工費約一、〇六三、〇〇〇元，獻地費約八六八、〇〇〇元，但僅完成三八五公里餘，其後繼續整修，至民國三十二年（公元一九四三年）竣工，除西螺大橋未完工，及大部份爲碎石路面外，全線已通行汽車，日據時期，縱貫道路至沙鹿後，即沿沙鹿公館線轉經神崗、社口、豐原、臺中市、烏日至率田，過大肚橋後循現在西部幹線南下，（西部幹線清代已開通）。

十一、蘇澳花蓮港公路修築

蘇澳至花蓮港間道路，清同治十三年（公元一八七四年）起開鑿，次年完成，係利用兵勇開闢者，並在南大澳山腰另開築支線至濁水，沿途設礮駐兵，保護行旅，其後巡撫丁日昌，劉銘傳繼續整修，其開闢情形，詳見第二章第拾節一款。日人修築情形

分述於下：

(一) 修理行人道

宣統二年（公元一九一〇年，明治四十四年），日人循舊路稍加修築，能通行，民國三年（公元一九一四年，大正三年），日人爲討伐太魯閣土著（今高山族），鋪設花蓮至富世剛間輕便軌道行駛臺東（後由民營）。全線日人列入理番幹道。

(二) 開鑿警備理番道路

民國五年（公元一九一六年，大正五年）六月一日，爲應交通及理番需要，進行開鑿蘇澳花蓮港間道路，至民國十四年（公元一九二五年，大正十四年）二月竣工，耗時九年九個月，橋樑多爲臨時構造，總工稚費二百三十七萬五千餘元。全程一二四公里（日里爲三十一里一町十九間），寬三·六公尺，民國七年至十六年（公元一九一八—一九二七年），補修及災害復舊，耗資六十二萬八千餘元。

(1) 工程標準與工程數量

本路工程標準：寬一二尺（三·六〇公尺），最急灣度 $\frac{1}{10}$ ，最小半徑爲十八尺（五·四五公尺），路面最高部份臺北州轄內，爲一、三六九尺標高，花蓮港廳轄內之山間腹部斷崖掘鑿，標高三四四尺，隧道十二處，其工程數量如下表：

土工種別	長 (間)度	坪 (立坪)數	備 註	土工種別 (間)	長 (間)度	坪 (立坪)數	備 註
挖堅石	一四、三五三	二二、八二八		挖土	一一、〇〇〇	五七、〇九八	日制一間六尺，一日尺爲〇·三〇三〇公尺。
挖軟石	一八、六九八	一八、三八七		填土	一一、一三一	二一、六九八	
挖間隔土	一〇、四三四	二六、〇八六		乾砌卵石牆、石牆	一一、二三一	一一、七五六	
隧道掘鑿	二三五	八二六					

種	類	數	量	備	註
炸	藥	二、二五二箱	一箱五百發		
雷	管	一、一二一、五〇〇發	六號及三號		
導	線	二三、一八八把	一把四八尺，黑、白二種		
士	敏 土 (水泥)	一六、九九九桶	以往水泥爲桶裝		
鐵	線	一八、八九〇捆	八、十二、十六、二十號四種		
木	材	一、七六三尺	檜木及雜木		
鐵	筋	一三八、一六〇磅			

開路工地警戒人員

區	別	臺	花	合	備	註
警	官	一、二七〇人	一、〇〇〇人	二、二七〇人		
巡	官	一八〇	七三〇	九一〇		
派出所主管、警員(佐)			一、〇六〇	一、〇六〇		
警	員	一八、九三〇	一一、三七五	三〇、三〇五	日人擔任	
候	員	五、二八〇		五、二八〇	本省人充任	
警	員	九、七三〇	五、二六〇	一四、九九〇	「警手」、山地警、多爲臺胞、山胞擔任、有編制內	
隘	勇	九、一〇〇		九、一〇〇	及臨時二種，臨時者似爲今之義警	
合	計	四四、四九〇	一九、四二五	六三、九一五		

開鑿工事使用勞力

管 區 別	技 工	臺人坑夫	臺人小工	番人小工	合 計	備 註
臺北州轄內	一〇〇、〇二八人	九二、六一七人	七五九、七二四人		九五二、三六九人	「職工人夫」譯為技工，單位為人
花蓮港廳轄內	五九、一八四	二二三、九二五	八六、八七四	三三〇、四二八	六九〇、四一一	
合 計	一五九、二二二	二〇六、五四三	八四六、五九八	三三〇、四二八	一、六四二、七八〇	

施工期間傷亡人數

年 度	死 者	重 傷 者	輕 傷 者	合 計	備 註
中華民國 五年	九人	九人	二四人	四二人	
六 年	一人	一二二	三三二	四五人	
七 年	三人	三人	一八八	二四人	
八 年	四人	七人	一六八	二七人	
九 年	七人	六人	八九九	一〇二八	
十 年	一九九	九人	九六八	一二四八	
十一年	八人	九人	八八八	一〇五八	
十二年		一人	一二二	一三二	
十三年					
合 計	五一人	五六八	三七五八	四八二八	

(3) 開鑿工程及補修災害復舊工程費用

開鑿工程費支出金額

年	度	工 事 施 行 區 間	長 度	支 出 金 額	備 註
中華民國 五 年	公 元 一 九 一 六	蘇澳東澳間	(里)(分) 四·〇	一六〇、〇四六	長度日里
六 年	一 九 一 七	東澳南澳間	五·七	二四九、九三三	
七 年	一 九 一 八	南澳鼓音間	四·〇	二八五、八四六	
八 年	一 九 一 九	鼓音大濁溪右岸	二·六	四三九、七五六	
九 年	一 九 二 〇	大濁水溪右岸 立霧溪右岸 石○子溪左岸間	〇·二 三·〇	四三三、三四八	
十 年	一 九 二 一	石○子溪右岸 卡那港溪左岸間	二·五	四七八、五八三	
十一年	一 九 二 二	卡那港溪左岸 大濁水溪右岸 立霧溪左岸 三棧溪附近	二·七 二·三	二七九、三八五	
十二年	一 九 二 三	三棧附近	〇·六	三四、三九二	以上各年支出國庫負擔土木局直轄 旋行
十三年	一 九 二 四	三棧附近 娑婆當溪左岸間	三·四	一四、一二〇	國庫負擔、委訪花蓮港廳施工 元以下不計入。
合 計	十三		三一·〇	二、三七五、四三〇	

開鑿施工期間補修及災害復舊工程費支出

年	度	工 事 施 工 區 間	長 度	支 出 金 額	備 註
中華民國七年	公 正 大 正	大南澳溪間	(里)(分) 三・〇	(元) 一一、一一九	
八 年	一九一九	鼓音溪間	一三・九	一三、五九〇	
		東澳橋		一八、五〇五	
		鼓音溪間	二・四	二〇、一五〇	
		大濁水溪間		五二、二四五	
小 計				二四、二五四	
九 年	一九二〇	東澳橋		九、九六一	
		南澳護岸		一四、九六七	
		蘇澳溪間	一六・三	四九、一八二	
小 計				二二、七三四	
十 年	一九二一	大濁水溪橋		一七、四九〇	
十 一 年	一九二二	卡那港溪間	一・九	一三二、四五三	
		蘇澳溪間	一六・三	一八、七九八	
十三 年	一九二四	大濁水溪間	一四・七	一五一、二五一	
		花蓮港溪間		六三、一八四	
十四 年	一九二五	蘇澳溪間	一六・三	四一、八三七	
		大濁水溪間	一四・七	一〇五、〇二一	
小 計					
小 計					

十五年	一九二六	十五	蘇澳間 大濁水溪間 花蓮港間 大濁水溪間	一六・三 一四・七	九九、五九二 二四、九二七	
小計		計			一二四、五一九	
十六年	一九二七	昭和二年	蘇澳間 大濁水溪間 花蓮港間 大濁水溪間	一六・三 一四・七	九〇、〇六八 五、〇七三	
小計		計			九五、一四一	
合計		計			六二八、七〇三	民國十五年度結餘金額

開鑿本線道路工程費，修改及災害復舊費用，總共支出三百萬四千一百三十二元五十六錢，前二表金額因元以下不計，故總計稍少。

(二) 改築公路發展東部交通

本路開整理番道路工程，如前面所述未脫離臨時工程性質（假工程），其利用狀況，多只能徒步。僅花蓮港至附近六里許，可通行汽車。其餘因受風雨災害，連人行交通亦受阻塞。其所耗鉅額經費，犧牲了不少財力人力，所開鑿之道路，無法發揮運輸功能。但爲了開發臺灣東部，必須使本路可通行車輛，疏運交通。本路開鑿竣工後，檢討結果，有改築爲可通行汽車之公路必要。

民國十六年（公元一九二七年，昭和二年），即着手改築，初預計三年間完成。但開工後，屢遭大災害，工程範圍擴大，同時政府歲出預算緊縮，工程費不充裕，延長了二年，至民國二十年（公元一九三一年，昭和六年）始竣工，（花蓮港太魯閣間尚未修竣），花蓮縣境佔五〇・八〇公里，民國二十年初路尚未竣，已有汽車分段行駛。

本路清水一段，施工最難，斷崖壁立，無插足之處。工人須用長繩繫腰，自上縋至半崖，以錐鑿孔納炸藥，有走避不及或逢

地震石崩，輒遇害。厥後，迭遭風雨，路基復多塌壞，維護困難。

(1) 工程準則

道路工程：寬照舊十二尺（三·六公尺），切除斷崖，矯正曲線，整理灣道，能使車輛交會通行，擴大路基，設置側溝。依照道路工程施工原則，路基加強保護，設置交通危險標誌，以期行車安全，修築後之公路長一二一·七公里（三十一里一町五十間），最危灣道度為十分之一，最小半徑為十五尺五寸，登山道路鋪二行水泥軌道，工程數量如下表：

改築公路工程數量（民國十六年至二十年）
（公元一九二七—一九三二年）

土工種別	坪	數	備註	土工種別	坪	數	備註
挖最硬堅石	個所 延長	五六二·二〇	立坪	清除崩坍石方	面坪	五七三·〇〇	立坪
挖堅石		一〇、二六二·六四		清除崩坍軟石		一一七·五〇	
挖間隔土		三五、五九〇·六二		清除崩坍土方		三、三三三·九五	
挖軟石		一三、一五二·一一		漿砌卵石牆面		一、五九一·六八	
攔砂壩及過水路面	六、〇一六·五〇	間		漿砌卵石駁坎		一一、二八五·八九	
護欄工程				乾砌卵石		九、〇三一·三一	

1. 攔砂壩及過水路面，係斷崖地方每逢下雨時，多量雨水所洗刷路面，予以塊石混凝土築造側壁，路基以混凝土敷築之。
2. 護欄工程，係在懸崖及灣道等危險地方，在路邊埋設鋼筋混凝土，或石塊混凝土之護欄或石柱。

(2) 橋樑修建工程

橋樑工程：小橋為鐵筋混凝土構造，鐵線大橋更撫鐵線，或加強之，橋面部份，以鐵板更換原來之木材，均換檜木，以期耐用。各大小橋樑之寬度均為十二尺，道路寬度不足者，設法補救。硬岸之地方，築以片棧橋，修建橋樑工程數量如左表：

改築公路修建橋樑工程數量（自民國十六年至十九年
公元一九二七—一九三〇年）

橋之種別	座數	長度	備註
鐵線吊橋	六	六四〇間	一間六日尺，此外民國二十年施工二座
鐵筋混凝土橋	四七	一九四	民國二十年建五座（昭和六年）
片棧橋	七	二九	
合計		八六三	

暗渠工程：依水流量或地形，決定建涵洞地點，用水泥建造，或砌石築造，其數量達三百個。民國二十年（公元一九三二年，昭和六年）預定改築五個，均照計畫施行。

(3) 使用主要材料與勞力

本工程使用機械器具，只有雪佛蘭載重一噸半貨車輛，沒有其他設備（勞工使用手工工具不計在內），使用主要材料及勞力，分列於下表：

使用主要材料（至民國十九年止，公元一九三〇年、昭和五年）

種 別	數 量	備 註
炸 藥	五一三、七九八枚	櫻 印
雷 管	四七四、三七四發	六 號
導 火 線	五〇七、九四八尺	
汽 油	四、九〇八罐	
水 泥	二七、一七〇桶	
鐵 筋	一三七、五九八噸	
鐵 材	二四一噸	
鐵 線	一、五四五捆	
砂 礫	一、八七一立坪	八號線

使用勞力

轄 區 別	職 工（技工）	坑 夫	石 工	一 般 工 人	合 計	備 註
臺北州轄內	六一、六五〇人	一三二、八五〇	一一、九七〇人	五〇五、一〇三人	七一一、五七三人	
花蓮港廳轄內	二四、三三〇	二五、五五二	四、〇二〇	一二二、五二四	一七六、四二六	
合 計	八五、九八〇	一六八、四〇二	一五、九九〇	六一七、六二七	八八七、九九九	職工（技工）原文 爲「職工工夫」

花蓮港廳一般工人（人夫）均爲土著（今高山族）

(4) 改築公路及災害復舊支出金額

本路改築公路工程費總支出一、八九〇、五五七、九九元。改築期間災害復舊支出金額一三七、九二六、一五元，總計兩項支出二、〇二八、四八四、一四元，此外尚有辦事人員俸給及事務費，計二十三萬二千餘元來計入上數。

改築公路工程各年度交出金額

年	度	工 事 施 行 區 間	長 度	支 出 金 額	備 註
中華民國 十六年	公 元 一 九 二 七	蘇澳粉鳥林間 大濁水溪橋 立霧清水間 蘇澳烏岩角間 烏岸角附近 鳥岸角橋 東澳橋 粉鳥林南澳間 清水卡那港間 南澳附近 南澳橋 澳尾橋 卡那港大濁水溪右岸 卡那港橋	四·二〇里 三·〇〇 三·二〇 一·〇〇 二·一六 二·一八 四·一八 二·二四	四〇二、四七七·五〇元 四七九、七四八·六二 四五九、三一〇·八七	鋪砂石 新設鐵線吊橋
十七年	一 九 二 八				
十八年	一 九 二 九				

十九年	一九三〇	五	大濁水溪左岸	三・三五	三五三・七九六・〇〇	預定額
二十年	一九三一	六	蘇澳花蓮港間	二四・一七	一九五・二二五・〇〇	路面改善工程預定
合計			立霧溪左岸花蓮港	六・二一	一、八九〇、五五七・九九	

改築之公路，蘇澳太魯閣峽口間，幅寬三、六五公尺，砂礫路面，夾鋪混凝土道軌，太魯閣峽口至花蓮港，幅寬十四公尺，路面悉鋪砂礫，沿線巨橋九座，隧道十四座，日人文獻記載民國二十年築通，實則路面改善工程等至二十一年（公元一九三二年、昭和七年）五月始竣，上表民國十九、二十年預算，至二十一年始用完。

民國三十四年（公元一九四五年，昭和二十年）九月間，接連三次颱風，路遭摧毀甚烈。

改築公路期間災害復舊工程費

年	度	工事施工區間	長	度	支出金額	備註
中華民國十六年	公元一九二七	粉鳥林大濁水溪間	一〇・二三	里	九三・八四〇・〇七	元
	昭和二年	第八號橋附近	二・二二	里		
		蘇澳烏岩角間	一・三四	里		
十七年	一九二八	東澳粉鳥林間	八・〇七	里	二二、七九〇・七四	
		南澳大濁水間	五・二五	里		
		立霧卡那港間	八・〇〇	里		
		蘇澳南澳間	三・三五	里		
		大濁水溪以北	八・〇六	里	一〇、八六五・三四	
十八年	一九二九	立霧溪濁水溪間				

合	計	蘇澳至以南十二里處 花蓮港大濁水溪	一二・〇八 一四・二七	一〇、四三〇・〇〇	一三七、九二六・一五
---	---	----------------------	----------------	-----------	------------

(5) 施工期中死亡人數

年	度	死	重	輕	合	備	註
中華民國	昭和二	一人	一人	二	二人		
十六年	一九二七	一	六		一〇		
十七年	一九二八	二	六		九		
十八年	一九二九	三	六		四		
十九年	一九三〇	一	三		二五		
合	計	七	一六	二	二五		

為維護本路，於山地道路二十五里餘間，設職員辦公處、宿舍、及附屬建物、電話，以便利維護修理一部份工程，計設蘇澳、東澳、南澳，八里坌、清水、新城，及南溪警察所附近辦事處一所等九個單位，如今之養路班，重要設備，共耗五二、四五〇元。各所之距離三、二里至五、一里之間（日里一日里等於三、九二七三公里，後改爲一比四計算，以期方便）。

(四) 其他

蘇澳至花蓮港道路，日據期間，於宣統二年（公元一九一〇年、明治四十三年），修通行人道，及翌年開闢花蓮港至富世剛輕便軌道所駛臺車，所耗人力物力資金，查無詳細記載外，其開築理番警備道路，與改築公路，共耗工程費五、〇八五、〇六八元（警械人員、管理人員俸給等未計在內）。為使工程進行順利，第一期工程（理番道路）使用警察、官兵、隘勇共六三、七一

五人，先後期工程共使用人力二、五三〇、七〇七人，死亡五八人，傷四四九人，死傷共五〇七人，耗時十七年一個月（一般史書均記載多為十五年餘）。

民國十四年（公元一九二五年、大正十四年）編為指定道路，當時修護費，蘇澳至新城間，由警察機構負責，至民國十九年（公元一九三〇年，昭和五年），由國庫，保安費，番地假建設物，交通橋樑費，花蓮廳編列預算分擔。民國二十年（公元一九三一年、昭和六年），維護修理費，蘇澳至新城間由國庫負擔，故各所（養路所—詰所）配置有土木專業人員負責，新城至花蓮間，由花蓮港廳負責修護。

本路山地間約二十五里（日里），係斷崖峽峪道路，寬三公尺六十五公分。要使道路暢通，不但要實行交通管制，且須經常巡邏查察路況與維護修理。

本路未築成公路前，很少有人往來。山地道路部份徒步或乘轎子，由新城至花蓮改乘臺車。三至四天才能行完全程。花蓮新城間臺車軌道未架設前耗時更多，且又恐土著殺害。長途客車通行後，全程費六小時，改築公路工程未完成前，有用汽車接駁通車，亦須費時一天。民國十九年初（公元一九三〇年，昭和五年），利用本路者平均每日超過二十人。次年四月起，東海自動車株式會社，每天開行定時班車二次，其票價與當時汽船之三等票價相差無幾。亦有小汽車包車租用。當時蘇澳至花蓮港汽船，每年約載客二萬八千人，後來利用本路者日增，因為單行道，只限東海自動車社會車輛行駛，其他車輛不准通行。

十二、花蓮港臺東公路修築

花蓮港至臺東（卑南）道路，光緒元、二年間（公元一八七五—一八七六年）開闢，為撫番道路，日據時期於民國十九年（公元一九三〇年、昭和五年）開工修築，至二十二年（公元一九三三年、昭和八年）竣工，計長一七五公里、寬四至七公尺，最急斜度二十分一、一般斜度七十分一、徑巨川十餘處，河床主流無定，難以架橋，曾分段通車。

花蓮港於民國二十八年（公元一九三九年、昭和十四年）十月二日正式開港，成為臺灣東部唯一對外貿易商港，陸上資源開發益形重要，花蓮至臺東線公路，如不徹底整修，難期貫通東部交通，日人乃於民國二十九年（公元一九四〇年、昭和十五年）

，計畫分六年修建（自民國二十九年年至三十四年）橋樑十五座，構造為鋼板突桁橋、鋼筋混凝土橋，有效寬度四公尺，經費為三、四三六、六八二元，詳如下表：

河川橋名	長度	有效寬度	備註
大瓜溪橋	五二五公尺	四公尺	
老溪橋	七八	四	
知亞干溪橋	五〇〇	四	
萬里溪橋	四七五	四	
馬太鞍橋	四〇〇	四	
麻子漏溪橋	一〇〇	四	
紅葉溪橋	一八五	四	
卓溪橋	九八	四	
清水溪橋	五五〇	四	
螺子溪橋	一一一	四	
龍溪橋	一〇〇	四	
新武品溪橋	五〇〇	四	
第一溪橋	四九	四	
朝茅溪橋	四九	四	
軒仔崙溪橋	九八	四	
合計	三、八一八	四	

名豐平橋

全省主要橋樑表記載東大橋地點臺東馬太鞍道長四八九公尺，民國二十二年竣工。

八七・〇四公里處R〇拱橋面積四一二平方公尺，載一至八噸，日人移交清冊有上述之記載。

全省主要橋樑表記載軒子崙溪橋位於臺東大武道長一八〇公尺，民國二十四年完工。

上述橋樑，民國二十九年（公元一九四〇年）開始架設，其中卓溪、知亞干溪橋民國三十一年（公元一九四二年）完成。同年開建麻子漏溪橋，繼以侵略戰事失利，故僅完成橋基而止。民國三十四年（公元一九四五年）九月，颱風災害，年久失修之路基與已架設之太平橋及小型橋樑，多爲山洪衝毀。

光復後，以工程費支出浩大，公路局幾經籌劃，於民國三十九年（公元一九五〇年），開始勘測，至四十七年（公元一九五八年）六月修護通車，但當時尚有溪河二十餘處未架設橋樑，迨民國六十六年（公元一九七八年），全部橋樑改建竣工（永久性鋼筋水泥橋），路面逐漸鋪瀝青，全面改善。詳見第十六章第四節公路修築改善工程。

十三、整修璞石閣（玉里）東埔段道路及支線

自林圯埔（今竹山）至璞石閣（玉里）道路，長二六五里（華里），光緒元年（公元一八七五年）由吳光亮率飛虎軍二營所開闢之撫番道路，已於第二章第十一節第三款敘明。日人據臺後，稱爲八通關橫貫道，宣統元年（公元一九〇九年），明治四十三年，稍加整修，民國四年（公元一九一五年，大正四年），拉古拉古（樂樂）溪流城布農族人，大舉抗日，路遂塞。

民國八年（公元一九一九，大正八年）六月，日人重修此路，分東西兩段施工，至十年（公元一九二一年，大正十年）三月完竣，定名爲八通關越道路，並亦指稱爲理番道路，東起玉里鎮，循卓溪山東麓，逾源城，迂迴南麓，至卓麓循樂樂溪左岸，於鹿鳴渡右岸，歷山風、佳心、黃麻，過篤篤壠溪，再經巖、綠、篤篤壠、山陰、十里，沿伊侯侯爾溪右岸，越石洞、抱崖、繞伊侯侯爾溪源頭，沿左岸降新康，十三里，復抵拉古拉古溪（樂樂）上游，沿右岸走，經魯崙、哈比哈、華巴諾、至打訓渡連理溪左岸。逾樂樂（轆轤）、士葛、再沿樂樂溪右岸，至西拉渡左岸，攀山上行，越托馬士，沙沙拉比、美亞珊，大水窟（花蓮縣界）翻中央山脈脊嶺，入南投縣境，沿山稜下降，經南、杜鵑、秀姑巒、巴奈固、八通關，觀高，沿轆大溪右岸西下，逾對關，止於東埔，全長一百一十五公里一百八十五公尺，花蓮縣境佔八十二公里一百四十五公尺。南投縣境佔三十三公里零四十公尺，路寬一至二公尺，玉里卓麓間最急坡度二十分之一，平均坡度五十分之一，卓麓新聞最急坡度二分之一、平均坡度二十四分之一，新康打訓間最急坡度五分之一、平均坡度二十二分之一，打訓至花蓮縣界間最急坡度三分之一，平均坡度十二分之一。花縣界至

八通關間最急坡度十分之一，平均坡度二十四分之一，八通關至東埔間最急坡度二分之一，平均十分之一，民國三十四年（公元一九四五年）九月，毀於颱風，成廢道，惟卓麓玉里一段頗平坦。光復後，闢為公路通行汽車，其餘路段，峭拔崎嶇，斷崖複折，形勢絕險，擴建為公路工程鉅難，屬於此幹道之主要支線，皆在花蓮縣轄內，其中馬西山巴蘭沙克道、佳心阿山來卡道、托馬斯馬西山道、尤險阻，亦均廢。略誌於後，以供參考。

(一) 清水包沙克道：自幹道卓麓與幹線分歧，跨樂樂溪清水溪匯流處，沿清水溪右岸西南行，逾清水社（今卓清村），至馬西山社，登芟芟園山山腹，迄包沙克社，長一八·八公里，路幅寬度無定，多為不及一公尺之狹隘山道，最急坡度一分之一、平均坡度二十四分之一。光復後，清水農場拓寬為三·五公尺產業道路，通行汽車，便利運輸。（樂樂溪，舊名拉古拉古溪）

(二) 馬西山巴蘭沙克道：自馬西山社與清水包沙克道分歧，循清水溪右岸行，約二公里渡左岸，盤旋山腹，逾拉古拉社還右岸，而達巴蘭沙克社，長一七·二五公里，路寬均在一公尺以下，最急坡度一分之一，平均坡度一七分之一，已廢。

(三) 佳心阿山來卡道：自佳心與幹線（林圯埔至璞石關）分歧，跨拉古拉古溪北上，盤旋山腹，迄阿山來卡社，長約三公里，路寬約一公尺，已廢。

(四) 托馬斯西山道：自幹道於托馬斯分歧東走，渡美亞珊溪，經太魯那斯社、伊波克社，渡馬博拉斯溪，迄馬西山社，長約七公里、寬約一公尺，已廢。

玉里至東埔段道路，今人稱為「八通關古道」，是光緒元年開築中、南、北三線，通後山（東部）道路，路基路面較為完善之道路。路面多處鋪石板，或築石階，至今仍存一部份，清代對路線之選定，係採取直捷徑，耕地多之地方，以便引進漢人移入山地及後山開墾，便利行旅。

日據時期，修築此路，係基於高壓手段之理番政策，以便管制山地同胞，修築之路與清代開築之路線不盡相同，着重高線修築，建吊橋，以便通過山胞部落，名義上便利山地運輸，實則便於監視山胞動態，沿途設警察派出所三十八處，以便管理監視。

八通關古道，盤山而行，有海拔三千四百公尺以上之八通關山，秀姑巒山，大水窟等名山峻嶺比比皆是。民國七十二年（公

元一九八三年）元月，

內政部正式公告，廣達

十二萬公頃之玉山國家

公園區域，古道在其中

，古道沿線內方圓近百

公里內是臺灣景色壯觀

，野生動物繁多，植物

生態完整，礦產蘊量豐

富之地區，南投縣政府

計畫修理八通關古道，

以配合新中部橫貫公路

之開闢，推展觀光事業

。

東埔以西道路日人

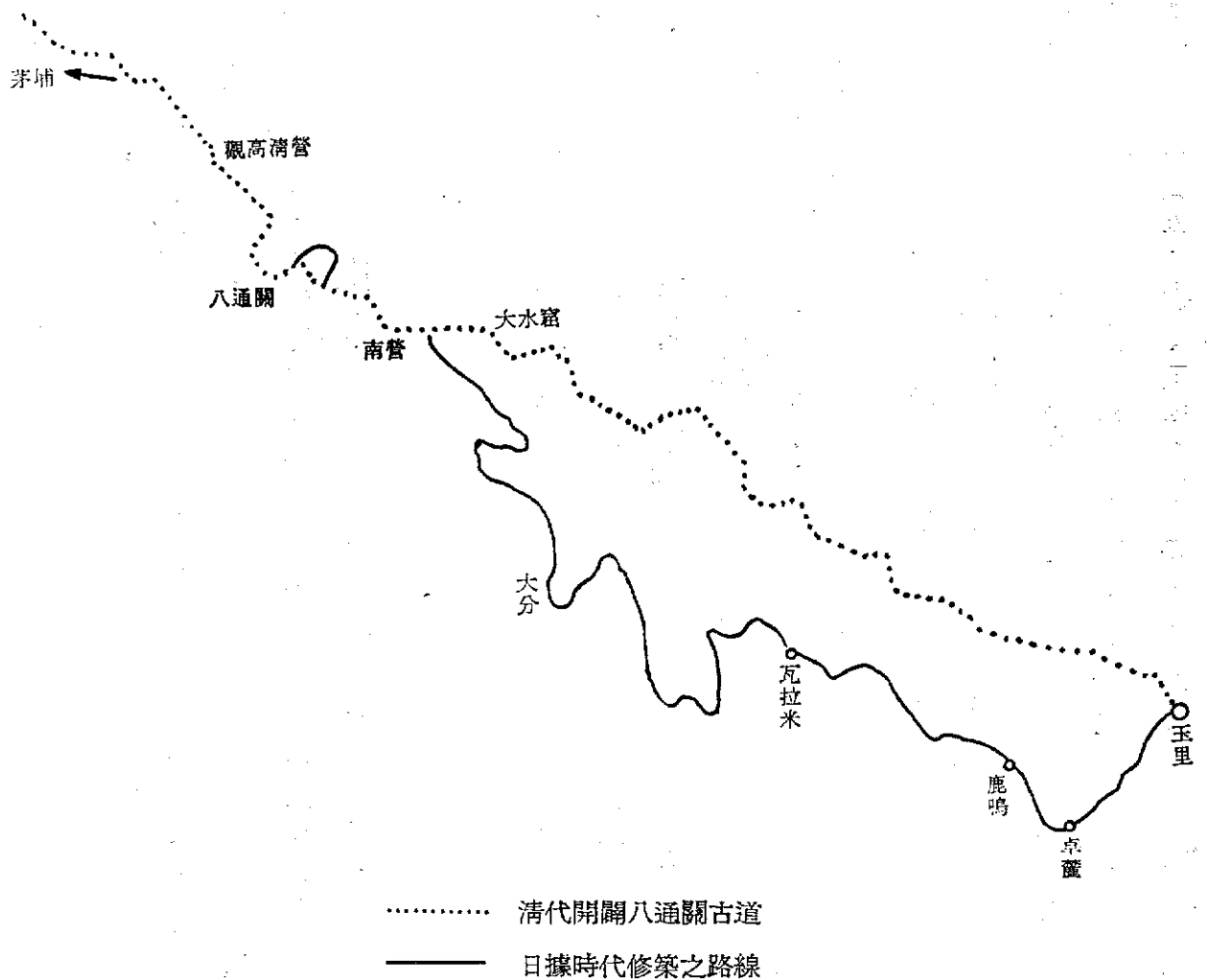
亦整修開發，後部改築

公路，古道遺蹟已難認

別，祇知其大概（請參

閱玉山國家公園款）。

玉里～茅埔古道清代開闢差異示意圖
日據時代修築



十四、計畫開築銅門霧社公路

(一) 能高橫貫警備道之開闢

民國六年（公元一九一七年，大正六年），日人開鑿所謂連絡東西臺灣道路。初稱能越道路，後改稱高橫貫道，東自初音至霧社，沿木瓜溪左岸西行，至銅門渡右岸。越烏帽，至瀧見還左岸，盤旋山腹，經桐里，坂邊、奇萊、東能高，達花蓮南投縣交界，跨奇萊主山能高山間之鞍部，向西逐漸下降，逾能高，松原、尾上、屯原，不加散等地，至富士接合歡橫貫道，以達霧社，全程九十公里，花蓮縣境佔四八、七八公里，南投縣境佔四十一公里，路基寬一·二公尺，最急坡度五分之一，平均坡度十七分之一，工程費七三、三八八元，民國七年竣工。

(二) 改築公路未竣工

民國二十九年（公元一九四〇年，昭和十五年），計畫改築自銅門至霧社公路，經由路線，循能高橫貫道酌予改築，新闢路段七〇、七四二公里，銜接霧社至臺中段原有公路，全程一七三公里。至東西環島幹道相連接。翌年（公元一九四一年）春施工，預定六年完成。新築道路，路基寬三·五公尺，適當地點設避車道。橋樑淨寬三公尺，工程費總預算九、二六七、〇〇〇元，以戰事失敗，庫收短絀，至民國三十三年（公元一九四四年），僅支出工程費九十萬元。至三十四年，東段修至桐里，西段修至尾上，約十餘公里，是年九月大颱風，既成之路及前警人行道多毀，成廢道。

(三) 臺灣電力公司重修人行道

臺灣光復後，民國四十年（公元一九五一年），臺灣電力公司為架設東西輸電線，利用舊路基，略改路線，築成二公尺人行道，為晚近花蓮通西部唯一橫貫道路（民國四十九年五月前後）。其里程（以公里為計算單位）如下：

銅門（四·八）、烏帽（四·二）、瀧見（七·五）、桐里（五·〇）、盤石（七·三）、奇萊（五·六）、涼亭（五·三）、檜林（四·九）、南投、花蓮縣交界，共長四四、五九八公里。西段霧社（四·二）、春陽（四·七）、廬山（五·五）、屯原（五·九）、富士（三·六）、雲海（三·二）、松原（五·七）、天池（四·二）南、花蓮縣交界，計三六、九六六公里。

全線合計長八一、五六四公里（區間里程，百公尺以下四捨五入計）。

霧社至廬山溫泉叉路、向屯原三·八公里處，今名廬山，計一二·八公里，南投汽車客運公司班車，自民國四十七年（公元一九五八年）五月起延馳至廬山。當時廬山沒有警察派出所，天主、基督、真耶穌教，均以茅草搭蓋教堂，以舊衣服、玉蜀黍粉、脫脂奶粉等物品分送山胞，引誘參加教會，導致教派明爭暗鬥，山胞男人多着丁字帶露體，以灰黑色石片架屋而居，與今日（民國七十年）一般山胞生活現代化，相差甚距，足見國民政府對山胞照顧，提高其生活文化水準。

民國四十六年，臺灣電力公司與造龍澗（龍見）發電廠，將銅門澗間之一段道拓寬，能通運材汽車，七十三年已延至龍溪及檜溪堤。詳見第十六章第三節。耶穌各教派，在山地設教堂，拓修信徒不擇手段，導致山胞教派紛爭，山地智識青年深感憂慮，山地省議員各純民意代表曾建議禁止耶教在山地活動。但我們國策是信仰自由，傳教士應自我約束。

十五、合歡橫貫道及其支線之開築

合歡橫貫道，東起太魯閣峽口，溯得其黎溪（立霧溪）蜿蜒而上，經落支煙、阿育、溪畔、普樂灣、巴大岡、錐麓、合流、陀容、渡塔烏賽溪，逾太比哆社，沿哇赫魯溪左岸，於西奇良社附近渡右岸，達西奇良社。攀登山腹，循稜線，經荻坂，再歷可巴洋、魯博克、見晴、巴都諾夫，渡魯翁溪沿得其黎溪左岸，越雪拉澳卡、卡拉包，沿碧綠山東側稜線西上，逾畢祿、關原，循中央山脈脊嶺南下，經合歡，越東合歡山，跨合歡山鞍部，出南投縣之石門，盤東合歡山西側稜線下，至追分與宜蘭之比亞南橫貫道路接合，迂迴蜿蜒，以迄霧社，全長一〇一·六六公里，路寬均爲一·二至一·五公尺。計太魯閣峽口至太比哆（天祥）二五·三五公里，最急坡度十分之一，平均坡度二十五分之一。太比哆至合歡（花蓮縣界）四四·七五公里，平均坡度十七分之一。合歡至霧社三一·五六公里，平均坡度十六分之一。此路開於民國三年（公元一九一四年，大正三年）臺灣總督佐久間稱兵太魯閣之後，至民國八年二月（公元一九一七年，大正八年）開闢五二·〇公里，耗資八八、五八〇元，次年完工，稱理番道路（據臺灣總督府警察局統計書）。民國二十六年十二月，日人定太魯閣峽爲國立公園，稱國立公園大太魯閣峽。民國二十九年七月（公元一九四〇年，昭和十四年）改築公路，迄民國三十四年日人投降前，計畫開闢太魯閣峽口至太比哆一段，計長一九·五公

里，幅寬四公尺，坡度平均五十三分之一，以主採沿溪砂金，稱太魯閣產金道路。原有舊線，或沿溪岸，或跨山腹，率循天然形勢，低昂蜿蜒，巴大岡錐麓間，峭巖壁立如岸障，即著名大斷崖處。鑿道行空，俯臨深壑，今猶得仰望其絕險之跡。新線悉沿溪岸，架橋樑，鑿隧道，複折以通。甫成六公里，民國三十四年九月颱風爲害，橋樑路基多毀壞坍塌，遂阻塞。臺灣光復，亟謀修通，民國三十九年冬，臺灣電力公司修復立霧發電廠，首將太魯閣峽口至溪畔長約七公里一段，就原路基，築成二公尺寬之行人道，以運器材，遊人始有入山攬勝之途徑。合歡橫貫道主要支線有五，清代已開通，分敘於次：

(一) 沙卡丹道，起自太魯閣峽口迤西一公里之落支煙，於得其黎溪左岸沿沙卡丹溪左岸走，迄好好士社長二·五公里，路寬四公尺，爲民國二十九年（公元一九四〇年，昭和十四年）日人設立霧發電廠，築作運輸材料至沙卡丹溪水源工地之用，民國三十四年九月毀於颱風。

(二) 太比哆塔烏塞道，南起太比哆，沿塔烏塞溪右岸而上，經特布拉、山里，迄塔烏塞，長十六公里，路寬一·二至一·五公尺。民國四年（公元一九一五年，大正四年）十二月開工，翌年三月竣工，爲日人所謂番道路之支線。

(三) 合流梅園道，自合流東北走，迴旋海鼠山東側山腹，歷海鼠、巴支岡、石軌、西折而降，經普連諾夫、西卡拉韓溪，再經蘇華沙魯，渡洛烏塞溪，迄梅園，計長一二·〇公里，路寬〇·六至一·二公尺，最急坡度三分之一。計合流至巴支岡五·八三公里，巴支岡至西卡拉韓二·六公里，平均坡度四十七分之一。西卡拉韓至蘇華沙魯一·一公里，平均坡度八十二分之一，蘇華沙魯至梅園二·四二公里，平均坡度十九分之一，建於民國四年（公元一九一五年，大正四年），亦理番道路支線。

(四) 卡拉包合歡道，自卡拉包西南走，沿托寶閣溪左岸，經孫墨克、托寶閣社，迴旋東合歡山東側山腹而上，至脊嶺接連合歡道幹線，長一五·〇公里，路寬一·二至一·五公尺，民國五年（公元一九一六年，大正五年）開通，民國十年（公元一九二一年，大正十年）重修，亦理番道路支線，民國三十四年九月，毀於颱風。

(五) 太比哆樂沙澳道，起自太比哆社，循太比哆塔烏塞道走，於持布拉分歧，盤旋山腹，至西寶折南，迂迴以出哇赫魯溪左岸而西，逾卡魯其，迄樂沙澳社，渡溪接幹線，長約十二公里，路寬一·二至一·五公尺，爲民國四年（公元一九一五年，大正

四年）日人所開之理番道路支線。

前述橫貫道，光復後，建築東西（中部）橫貫公路，北部橫貫公路及支線，曾利用小部份舊道拓築，工程艱鉅。詳見第十六章第叁節一、二款。

十六、花東沿海公路修築

花東沿海公路，北起花蓮港，沿海岸南下，跨花蓮溪，循東海岸山脈東麓，逶迤以經鹽寮坑、水璉、蕃薯寮坑、磯崎、新社、豐濱、大港口，再跨秀姑巒溪，越靜浦，渡三富川，入臺東縣境，歷加走灣（今長濱）、荖荖漏（又名廣成澳，民九年改名新港，光復後改稱成功）、都鑾，跨卑南溪，迄臺東鎮（卑南），全長一六六·七四公里。

此路花蓮港至大港口（今港口）段，為經歷代居民行走形成之天然道。大港口以南段，為光緒元年至四年清兵所開之行人道。日人於民國二十五年至三十年（公元一九三六至一九四一年，昭和十一年至十六年）拓築為公路，臺東至花蓮縣界一段，已完成，通行汽車。花蓮境內，築至新社橋樑未建，旋因戰事而停。此段長二六·八一公里，幅寬四至五公尺。路基平坦，便利行人。迤北仍舊狀，新社磯崎間，路寬一至二公尺，尚無大坎坷，然懸崖面海，仄徑依巖，以絕險著稱之親不知，即位於此，磯崎至蕃薯寮坑，狹路不及一公尺，間或隱約迷失，陂陀蟠曲，亦為難行之處。蕃薯寮坑鹽寮坑間，悉為海濱砂灘，足跡還沓，漫無路體，自此迄花蓮港能通牛車，然須舟楫以渡花蓮溪。

光復後，花蓮經大港口至臺東關建為公路。詳見第十六章第肆節五款（臺十一號公路）。

十七、公浦（富里）大馬（東河）公路之開築

富里（公浦）至東河（大馬）公路，舊稱富里高原道。北起富里，沿鯊溪左岸東南走，經永豐，渡右岸，盤旋山腹，翻越東海岸山脈分水嶺，降東麓，循馬武窟北溪左岸而下。歷北源、泰源（舊名高原），渡右岸迄大馬（今東河），全長四六·〇二公里。臺東縣境佔二八·四二公里、花蓮縣境佔一七·六公里。於富里接東花公路，於東河接沿海公路，為東部縱谷平原與海岸連絡要道。此路原為羊腸小徑。民國二十六年（公元一九三七年，昭和十二年），日人拓寬為公路，因戰事失利，未全部完工。臺

東境內尚缺二・五公里，花蓮縣境內尚有三・五里，未竣工，惟臺東段已通車，既成之路寬六公尺。光復後，經歷年修築，已成爲一良好公路。詳見第十六章第三節六款。

十八、光復豐濱公路之開築

光復至豐濱（貓公）公路，舊稱貓公越道路，西起光復（富源村），渡富源溪東南走，經西富、東富，至東海岸山脈西麓，翻越山脈脊嶺（馬里瑯山），循丁子瀾溪而下，達貓公溪左岸，以迄豐濱，全長一九・七五公里，幅寬五・四公尺，此路興築於民國二十五年至二十八年（公元一九三六至一九三九年）竣工，三十二年（公元一九四三年）七月，颱風成災，山地路基被冲毀，僅通行人。此路西接花東公路，東連海岸線公路。東海岸山脈東西麓兩段，均爲河床路、平坦，通行牛車，光復後，經歷年築修，已成爲良好公路。詳見第十六章第三節六款。

十九、三地盟知本公路之開闢

臺灣東西聯絡道路，北部有新店——礁溪——蘇澳線。中部日人建築花蓮之銅門至霧社，銜接霧社至臺中公路，以聯繫東西幹線，因經費不足，僅完成約十公里而停工，已詳本節第十四款。爲應未來情勢發展需要，又計畫開闢南部橫貫道路。自屏東郡番地三地盟橫越中央山脈新高山脊，其標高一、六八二公尺，旋入臺東廳知本溪，至臺東郡卑南庄知本，全程長一二〇公里。於民國十六年（公元一九二七年，昭和二年），至十七年間開鑿，計八十九公里，原爲理番警備道路，後因中日戰事爆發，日人乃改建爲可通行汽車之公路。自民國三十三年（公元一九四四年，昭和十九年）五月起拓建，至民國三十四年三月十日通車，但沿線地質粗鬆，施工草率，未幾不能暢通。臺省光復時全部阻碍，工程費一、一六九萬元。此路開闢易，維護困難，爲臺東至高雄方面之捷徑，公路工程主管當局遲遲未修復，爲其維護暢通耗資太鉅之故，光復後修通至霧臺。

二〇、修建南迴公路

高雄——楓港——臺東路，全程一九四・三公里。民國二十二年（公元一九三三年，昭和八年）動工，至二十八年（公元一九三九年，昭和十四年）底完成，工程費一、八六九、九〇八元。爲南部貫通東部之幹道，與北部新店至宜蘭同具重要價值。民

國二十八年六月起，臺東之臺東自動車株式會社及高雄之高雄自動車株式會社正式通車，此路清代已開通，鐵路局公營南迴公路分爲四段：枋寮至林邊屏東、枋寮至臺東、枋寮至鵝鑾鼻、枋寮至滿州，計共二五二·五公里，其線別及里程係按營業區計算。

二一、修築臺南新化玉井公路

臺南經新化至玉井道，明末已開通，日人於民國七年（公元一九一八年，大正七年）開工拓建，至民國十三年（公元一九二四年，大正十三年）三月竣工，全程二六·三公里，此路上接南栖、梅山、古坑、林圯埔爲明鄭備戰道路。

二二、開闢桃園宜蘭道

日人於民國元年（公元一九一二年，大正一年），開闢自桃園起，經大埔、更寮腳、圳頂、大溪、二層、頭寮、洞口、高臺、八結、三民、圓山、角板山（今復興）、一樓、棲蘭，至三星道路，計長一二二·八公里。其中大溪至棲蘭九三·八七公里，層於警備理番道路，全線於民國五年（公元一九一六年，大正五年）竣工，工程費七九一、一八四元，其後，桃園至大嵙崁（大溪）段，長一四·三公里，由沿線人民義務勞役，開闢寬三·六公尺，計費三萬五千元，於民國九年（公元一九二〇年，大正九年）完成。至於鋪設輕便軌道行駛臺車，於民國四年（公元一九一五年，大正四年）開始。民國二十年（公元一九三一年，昭和六年）拆除，拓寬改爲公路；行駛汽車。大嵙崁至角板山後亦鋪設輕便軌道，行駛臺車，至民國四十二年，始全部拆除，改建公路，光復後，角板山至棲蘭間，尙殘存一部份一至三公尺寬之路基。其後大致循原路改建北部橫貫公路及支線。詳第十六章第叁節二款。

二三、修築山地及橫貫理番道路

光緒二十一年（公元一八九五年，明治二十八年）六月，日人據臺後，除以軍事壓制臺胞反抗外，利用兵力趕修各主要幹道，同時注意山地番人（今高山族）之統治。光緒二十一年，進入山地日本軍民被殺人數，無詳細統計外。自次年起至民國十七年（公元一九二八年，昭和三年），在此三十三年間，被山胞殺頭及陣亡者，計九、九二二人。而山胞被日人殺害亦不少。其中民國六年（公元一九一七年，大正六年），日人被殺最多，達七六一人。嗣後逐漸減少，至民國十七年僅三人。

爲壓制土著（高山族），開發山地資源，民國元年（公元一九一二年，大正一年），開修桃園縣角板山（今復興鄉）至宜蘭縣圓山山地道路（詳二二項）及其他支線，爲理番道路。

自民國六年（公元一九一七年，大正六年）起開始計畫逐年修建理番警備道路，至民國十七年（公元一九二八年，昭和三年），計修成一、一一六公里。但靠平地之山區道路逐漸解除管制，一方面繼續修築。如枋寮至大武道，其後，自枋寮至坎頭一六公里不列入理番道路，而改列爲其他關係道路。蘇澳花蓮港道，自民國二十年（公元一九三一年，昭和六年），接駁通行汽車後，理番道路不再列入，但仍由警察局維護，沿途設養路所、警察派出所，可是新闢路線亦不少。屏東縣之車城——四格林——牡丹——草埔後——內獅頭——南勢湖道，計八四公里，於民國二十六年（公元一九三七年，昭和十二年）修建，次年完工，工程費一二〇、二四二元。

理番道路，以蘇澳花蓮港道最寬三・六公尺，長一二四公里，工程費三、〇〇四、一三三元。惟沿途懸崖斷壁，彎道多，路面不平整，橋樑多處未建，不能全線通行汽車（詳十一項），其餘主要幹道，寬多爲一・二公尺至一・五公尺，支線寬〇・六公尺者亦有之，至民國二十八年（公元一九三九年，昭和十四年），總計理番路線長三、六〇〇公里（含關係路線），其中幹道爲一、八〇〇公里。

茲將日人修理及開闢之理番警備道路幹道列於附表（一）。山胞臺灣光復初人口統計列於附表（二）。橫貫中央山脈之理番警備道路（至民國十七年止），最高處距海拔標高如下：

地名	高度	備註	地名	高度	備註	地名	高度	備註
埔里	四四二·五公尺		尾上	二、三八六·五公尺		萬雨林	一、四〇三·一公尺	
獅子頭	五八五·三		能高	二、八六〇·〇		曲水	一、二九八·〇	
眉溪	七七六·一		朝目	二、二〇九·一		銅門	一五七·〇	
霧社	一、一四八·六		寄來淡	一、五二六·〇		初音	一一〇·一	
波阿崙	一、三九一·三		巴多蘭	七八三·九				

【資料來源】依據臺灣陸地交通發展情形，齋藤齋著，民國十七年出版。

(一) 日人修整理番幹道概要

民國元年至二十八年

起點	終點	里程	修鑿年度	工程費	知本越道
屏東 隘寮山脚	臺東 知本溫泉	一三八·五	十六—十八年	三六〇、〇〇〇	知本越道
屏東 崁頭	臺東 大武	四〇·八	明代已有路。民國六年修		枋寮大武道
屏東 潮州	屏東 餉潭	一二四·〇	循舊路修四十四公里 廿六—廿七年		
屏東 車城	屏東 南勢湖	八八·〇		一二〇、二四二	
屏東 加蚋埔	屏東 多符笨	三六·〇			
高雄 六龜	臺東 里壠	一七二·〇	十一—十九年	三六五、三三六	關山越道
高雄 六龜	臺東 鹿野	一九〇·〇	十三—十六年	二二一、五〇〇	
高雄 小林	高雄 濁水溪	四四·〇	二十年修	四七、九五七	

新竹	井上	田村臺、馬鞍	新竹	控溪	四四・〇	九一十年	一九九、七七八
臺東	大廬里		臺東	近螢	五六・〇	廿一年	四五、四六四
苗栗	二本松	麗山、北坑	新竹	田村臺	七六・〇	十一十四年	一〇二、七三六
新竹	內灣		新竹	控溪	二八・〇	八十年	五三、一六〇
新竹	高臺	道下、尖石	新竹	南河	二四・〇		
新竹	高臺	加奧卡	新竹	梭咯(Solo)	一〇・〇	十六十七年	
新竹	馬武督	尖石	新竹	南河	二八・〇		
新竹	桃山 (井上附近)	鬼澤、牧山	新竹	內橫屏山北	二四・〇		
新竹	井上	石壁、八卦刀	苗栗	汶水	五六・〇		
苗栗	大湖	汶水、高熊卡	苗栗	北坑	二八・〇		
桃園	角板山	溪口臺、馬武督	新竹	關西	三二・八		
苗栗	大湖	細道邦、司馬限	苗栗	二本松	二四・〇		
臺中	博愛 (久良栖)		臺中	喜卡幼	五六・〇	十一年	一九三、二九一
南投	萬大 (親愛村)	新城	南投	峙社	四四・〇	二十一廿一年	四七、七〇〇
花蓮	太魯閣	阿里山、十字路	花蓮	港蓮港	一六・〇	三年修輕便軌道	六五、五〇〇
嘉義	竹崎	安來	嘉義	新高	八四・〇		
花蓮	平林	草山、山美、里佳、達邦	花蓮	大安	四〇・〇		
嘉義	嘉義市		嘉義	十字路	六〇・〇	達邦十字路	十三、三四三
嘉義	十字路		嘉義	蛤里味	九五・〇		
嘉義	樂野社	石卓	嘉義	箕箕湖	一六・〇		
嘉義	新高口		嘉義	新高主山	五・二	十五年	三〇、〇〇〇

上表列達邦社，今名達邦村，吳鳳鄉公所所在地，日據時期山美、里佳、樂野社，今改稱為村。新高下現名雪峯村。

【資料來源】臺灣總督府警察局統計書，惟里程之記載核與其他右志統計書，稍有不符。諒因起訖地點詳址不同所致，或因部份道路改道之故。

(二) 臺灣省光復初山胞（高山族）人口統計

族別	社數	戶數	人口數			壯丁	分住地區
			男	女	合計		
泰耶爾族	一六三	七、四八四	二三、〇五三	二三、一〇二	四六、〇六五	九、三二〇	分住南投縣埔里以北、新竹、臺北、花蓮縣所轄中央山脈之間，概為集團部落。 苗栗縣南庄附近較低山地。 臺中、臺東縣之山胞，大部份散居，臺南僅二戶，不及一社。 住新高山之西溪流一帶山間，通稱阿里山蕃集居。 住臺東至恒泰之山地，成集團部落，臺北縣四戶，不成社。 住臺東。 住花蓮、臺東一帶平地，成集團部落，編入鄉鎮組織，不稱社。
薩塞特族	一二	二八七	八八二	八七六	一、七五八	三六四	
不奴族	一〇四	八、〇九七	八、八三八	八、三九一	一七、二二九	四、四〇七	
茲歐族	一八	四八三	一、二四五	一、〇八四	二、三二九	五五四	
拔灣族	一三〇	八、八二一	二二、〇一五	二二、〇九九	四四、一一四	一〇、二〇八	
耶美族	六		九一三	八四八	一、七六一		
阿美族		六、八七九	二七、六九七	二六、五一〇	五四、二〇七	二、七五八	
合計			八四、六四三	八二、九〇〇	一六七、四六三		

【資料來源】臺灣民政第一輯，民政處三十五年五月編印。山胞種族各史志記載名稱不甚一致，隨時代而異。光復後修編之臺灣省通志將山胞種族分為：泰雅、賽夏、布農、曹（包括邵族）、魯凱、排灣、卑南、阿美、雅美九族。近代研究臺灣史文獻，常用平埔族名稱，意旨居住平地之山胞，其他文獻種族名稱與上列者亦不一致，本書非以研究人類種族為主，故未深入探討，特註供參考。

二四、花蓮縣海岸山地橫貫等道路之修築

花蓮臺東兩縣，受中央山脈及東海岸山脈阻隔，溪水有向東流，亦有向南北流者，常遭颱風襲擊，洪水爲患，又多土番聚居，故開發較晚。清廷及日人，均曾開建道路，但維護困難，康莊大道之開築，架設永久性橋樑，多在光復之後施行，茲酌將次要道路開闢情形略述於次：

(一) 瑞穗樂合公路：北自瑞穗起，向東延伸，經瑞美、瑞良，至紅葉溪匯入秀姑巒溪處，跨秀姑巒溪南行，沿海岸山脈西麓，歷德武、日春、松浦、麻汝、觀音、石坑至樂合全程二四·五公里。南北兩端，均銜接花東公路（臺九號線），構成長環形交通路線。日據時期，瑞穗至瑞良二、三公里，路基寬五·五公尺，瑞良至德武，多爲河床，未架設橋樑，路基無定。德武至樂合二〇公里，依山麓開築，地有起伏，最急坡度二十分之一，一般坡度六十分之一，路基寬四公尺，未行駛汽車，現寬三·九公尺。

光復後，在紅葉溪與秀姑巒溪匯流處架設大橋，長五六〇公尺，橋墩高二·五公尺，拔水高度一五公尺，共十六孔，每孔跨徑三五公尺，淨寬四·六公尺，惟第八橋孔橋面寬七·五公尺，供作橋中會車之用，工程費九、八六五、〇〇〇元。民國五十四年四月六日開工，五十五年八月二十日竣工，定名爲瑞穗大橋，並拓寬道路通車，六十二年十月九日娜拉颱風成災，橋全毀，六十三年重建。

(二) 和平至基寧道：自和平溪右岸上和平村（蘇花公路），溯和平溪依山麓而西，越基寧堡臺地，迄舊基寧堡社，長約六公里，寬六〇公分至一公尺，最急坡度三分之一，平均坡度十分之一。日人於民國二十七年（公元一九三八年）開闢之理番道路。光復後，榮民大里石工廠拓寬爲運輸石材道路，未列入公路系統（產業道路）。

(三) 開闢移民村道路：宣統三年（公元一九一一年，明治四十四年）開築之移民道路：

1. 南昌永興道：自花蓮壽豐公路與南昌、東昌道起點分歧南走，經稻香村，跨東線鐵路，沿木瓜溪左岸，迄南華村（初音），接花東公路，長約五公里，寬五公尺，平坦可通汽車。

2. 稻香福興道：自吉安車站，迄富世銅門道，長一·五公里，寬五公尺。平坦可通行汽車。

3. 豐田道：自中央山脈東麓豐山村起至豐坪村，長四·五公尺，寬五·五公尺，平坦可通行汽車。

4. 北林道：起自東線鐵路林田車站，東走，至北林里南折，經大榮里，迄鳳林鎮接花東公路，長六·八公里，寬五·五公尺，平坦，可通汽車。

(四) 沙卡丹道：自錦文橋西畔，蜿蜒而西，盤旋崇德山（哈麓臺）南麓，登山嶺，抵沙卡丹社，長九·三四公里，寬一·二至一·八公尺，原為山胞通行道路，民國五年（公元一九一七年），整修為理番道路，今仍通行。

(五) 富世銅門公路：自蘇花公路富世村為起點，依中央山脈東麓南行，至三棧溪左岸，仍依山麓開闢，經景美、住民、佳林諸村至水源村，渡美崙溪，與水源路交叉，經太昌村後，渡七腳川溪，至福興村與福興稻香道交叉，於華隆（初英發電廠）接花東公路，以迄銅門。全程三〇公里，富世至三棧溪左岸之路，寬四公尺，三棧溪右岸至華隆段，寬三公尺，華隆至銅門為花東公路之一段，秀林、佳林、景美、住民等村，均有長約一公里寬四公尺東接蘇花公路。日人為制壓泰雅、阿美兩族抗日，於光緒二十三年（公元一八九七年）開築此路，稱威里隘勇線及七腳川隘線之警備道路。光復後，拓寬為三至一四·五公尺寬之公路，並建鋼筋水泥橋，通行無阻。

(六) 三棧七星潭花蓮港公路：北自三棧溪河口，沿海岸南行至七星潭，長一·五公里，再南下至花蓮市，全程一七·九八公里，起訖點銜接花蘇公路，並於花蘇公路之康樂、北埔、加禮、美崙等處，有五線公路與其聯絡，為沿海交通要道。日據時期，寬四至五公尺，光復後拓寬為四至一五公尺。

(七) 鳳林至蕃薯坑道：自鳳林鎮東行，跨花蓮溪至山興村（六階鼻），盤旋海岸山脈，至脊嶺分為兩線，北線達蕃薯寮坑，南線達磯崎，均連接海岸省道（臺11號線），其里程(1)鳳林至山興四·五公里，鳳林附近路寬五·五公尺，河床無定，平坦，可通行汽車牛車。(2)自山興沿六階鼻溪，登山至分水嶺，長二公里，寬約一公尺。(3)自分水嶺沿蕃薯溪東下，至蕃薯寮坑，接花東海岸公路，長七公里，路寬不及一公尺，計全程一三·五公里。(4)南線，自分水嶺循山脊南行東折，沿加路蘭溪東下，至磯崎村

，接花東海岸公路，長五·二五公里，路寬一至二公尺，全程一一·七五公里。此兩線舊稱山興橫貫道，光復後修建，鳳林至中野二·八公里，鋪瀝青路面，中野至中興三公里爲二級路面，計五·八公里爲正式公路，寬三·五至一一公尺，另闢中野北行經平林至林田，長四·四公里，寬四至一一·五公尺，鋪瀝青路面，接東部幹線。

(八) 玉里學田池上道：自花蓮縣玉里鎮，沿中央山脈東麓南行，經源城，至卓麓，渡樂樂溪、清水溪，與卓清東里道交叉，再依山麓，經長良、古風、崙天、明里、石壁、學田諸村落，而達臺東縣池上，全程二九·七公里，其中花蓮轄內二四·二公里，臺東轄五·五公里，幅寬二·五至三公尺，於民國四年開築，爲高藥網網間隘勇線之警備道路，光復後分段拓修，玉里經長良至富里二〇·五公里，拓寬三至一〇公尺，富里至三臺一·六公里爲東部幹線，三臺至池上九·五公里，寬四至六公尺。

(九) 瑞穗港口橫貫道：舊稱水尾大港口道，自瑞穗車站東行，至瑞美村與瑞樂公路（一·九公里）分歧，渡富源溪至海岸山脈西麓，沿秀姑巒溪下游左岸，經奇美而達港口村，接花東海岸公路，長二三公里，瑞穗瑞美間路寬五·五公尺，通行汽車，瑞美迄山脈西麓一段，爲富源溪河床，無固定路基，亦可通牛車，山脈斷面成峽谷，沿溪路徑寬二公尺。此路爲光緒三年清統領吳光亮率中路兵所開。日據時期，略加修理，曾計劃建築公路，因經費困難，未能實現。光復後整修瑞穗至富源段一四·五公里爲公路，寬三至七公尺。

(十) 水璉橫貫道：自花蓮豐濱公路之水璉村，翻越海岸山脈，西抵米棧村，跨花蓮溪河床，經豐坪豐裡二村，達豐田火車站，全長一一·二五公里，山脈東幅寬二公尺，勢陡不能通車，西斜面路寬一·二至一·五公尺，較東面斜度更峭，至米棧，舟楫渡溪，迄豐坪，皆河床，無固定路基，可通牛車，豐坪豐田間，路基寬五·五公尺，民國五十八至五十九年間，由豐坪（太平）經豐田至豐山五·七公里，拓建爲寬四至八公尺之公路，其後並鋪瀝青路面。

(十一) 磯崎萬榮道：又稱磯崎橫貫道，東自花蓮公路磯崎村，翻越海岸山脈，渡花蓮溪，經中埔，至東線鐵路萬榮車站，全長一三公里。萬榮至海岸山麓六公里，爲平地及河床，路寬三公尺，通牛車，迤東山地七公里，路寬約一公尺。崎嶇難行，夏季洪發，加禮洞萬榮間不能通行。須自加禮折南經阿德摸、北富、西富村至光復車站。臺灣光復後，萬榮（長橋）至中埔三公里，整

修路寬二·五〇公尺，鋪瀝青路面。

(四) 安通竹湖道：西起安通火車站，至溫泉一段二·四公里，寬四公尺，溫泉以東爲山道，寬約二公尺，此路光緒三年，中路工兵所開，自璞石閣（玉里）渡秀姑巒溪，至海岸山脈西麓紅座社（通安），沿江座溪，橫越山脈，循石門溪，至彭仔存（竹湖村），沿海岸南下，以連接南路兵工所開之卑南成廣澳道，長凡一百華里，稱璞石閣廣成澳道。日據時期，略加修治，改稱紅座越道，復將路線改自安通至竹湖，稱安通越道，擬拓建爲公路，因乏經費，未能實現。光復後，安通至溫泉段，拓寬爲五公尺。竹湖在臺東縣長濱之南，位於東海岸公路。

(五) 東里橫貫道：舊稱大庄越道，起自花東公路之東里村。依山北行，至萬寧村，沿阿眉溪東走，翻越海岸山脈，於嶺頂分兩路，一沿石寧浦溪，達臺東縣寧埔村，一沿沙汝灣溪，達大濱村，均連接花東海岸公路，於烏石鼻附近連接。東里至花蓮縣境約八公里，縣境至寧埔，至大濱，均六里餘，路寬一至二公尺，萬寧至新興三·三公里，光復後修拓，列入公路系統。（以上十三線參考花蓮縣志）

二五、澎湖廳之道路

澎湖廳日人列指定道路四線：(1)馬公棧橋道。(2)馬公湖西道。(3)湖西良文港道。(4)馬公大案山道。各線里程詳見指定路表，共長一四、〇一六公里。經查民國二十八年（公元一九三九年，昭和十四年），澎湖廳公路總里程爲一九二·五公里，相差甚多。澎湖距離臺灣本島遙遠，實情一般人多不明瞭，茲將其道路修建情形列表於下：

澎湖廳道路總里程

民國二十八年（公元一九三九年，昭和十四年）

區別	合計（公里）	寬未滿二公尺	寬未滿二公尺 滿三公尺	寬超過三公尺 未滿五公尺	超過五公尺 未滿七公尺	寬七公尺以上
全廳	一九二·五	—	四九·〇	九七·〇	三三·五	一二·〇
馬公支廳	一六六·〇	—	三一·〇	八八·五	三三·五	一二·〇
望安支廳	二六·五	—	一八·〇	八·五	—	—

澎湖縣民國二十六—二十八年修建道路

路線別	長度	寬度	備註
東衛、通樑	一五·三公里	七·〇公尺	澎湖至白沙島
馬公大案山	三·八	七·〇	澎湖本島
東澳隘門	六·〇	六·〇	
文澳裡正角	一一·六	五·〇	
烏坎井子按	六·一	五·〇	
東山	三·九	五·〇	虎山島
外按竹篙灣	一一·九	六·〇	西嶼島
望安、水按	五·〇	五·〇	望安島
合計	六三·六	—	

【資料來源】澎湖通史

伍、指定道路與市街庄道路

日據時期，臺灣之公路，無特別法令規定，國有者依國有財產法管理，土地私有者，則免除稅捐；但道路必須供公眾交通使用，且大部份為發動民工修築者，為便管理，將道路分為指定道路及市街庄道兩種。

指定道路，指以國庫或地方經費改善養護者而言，由各州廳登記管理，列入道路賬（臺賬）。此名稱始於光緒三十一年（公元一九〇五年，明治三十八年）一月使用。當時由總督府選定路線，民國十三年（公元一九二四年，大正十三年）四月以降。（依據昭和十二年九月，臺灣總督府交通局編印，臺灣之道路記載）。總督府指示各州廳，凡適合左列規定者，均可申請為指定道路，故地方政府提出申請編入指定道路者，大都予以認可，指定道路標準如下：

- (一) 由臺北市至各州廳所在地，或至主要港口要津之路線。
- (二) 以軍事、警察上需要為主之路線。
- (三) 由州廳所在地至其隣接州廳所在地路線。
- (四) 由州廳所在地，至州廳內郡市役所或支廳所在地之路線。
- (五) 由郡市役所，或支廳所在地，隣接郡市役所，支廳所之路線。
- (六) 由州廳所在地，至州廳內主要地、港口或鐵路停車站路線。
- (七) 由州廳內主要地起，與之有密切關係的樞要地、港津，或鐵路停車站路線。
- (八) 由州廳內樞要港津與之有密切關係，或鐵路停車站路線。
- (九) 州廳內樞要鐵道停車站與之有密切關係主要地或港津路線。
- (十) 連接數鄉鎮之重要幹線，且與其沿線地方有重要關係、港津、或鐵道停車站路線。
- (十一) 樞要港津，或與鐵道停車站有密切關係指定道路連接路線。

(出) 爲開發地方之需要，且將來與前各項路線有相當之關係的路線。

依據前述指定路線範圍甚廣，光復修編之縣市志書刊，對於指定道路，多稱爲省縣道與現在之省縣道情況不甚配合。指定道路，非全爲省道及縣道，人行便道亦列入。

市街庄道路，係指定道路以外之公共道路之總稱。此項道路多係由市街庄，或地方人士出資新建或改善者。市道新建或改善時，經費由國庫或州廳政府負擔。街庄道（鄉鎮道）則可申請州廳政府補助之方式辦理。

依據民國二十六年九月，臺灣總督府交通局編印，臺灣之道路一書記載，指定道路計三、三五二·三公里，市街庄道一三、一四八·七公里，合計一六、五〇一·七公里（十公尺以下不計），詳見附表（一）。

臺灣光復之初，民國三十四年九月十五日編製之公路移交清冊，較民國二十六年增加下列各線：

臺北州 (1)臺北——八里庄長一二·四九三公里。(2)板橋——鶯歌一四·一一四公里。(3)宜蘭——三星一〇·六〇七公里，計三七·二一四公里。（「·」以下爲公尺）。

高雄州 (1)旗山——關廟一一·七五九公里。(2)九曲堂——嶺口一七·一九二公里。(3)岡山——彌陀計二·七二五公里。(4)左營——彌陀一二·一二七公里。(5)內埔——高樹三二·三五八公里，計七六·三六一公里。

臺東廳 (1)楓港——臺東線八六·一九一公里（民國二十六年已列臺東大武段五九·七八〇公里），後補列大武——楓港段二八·四一一公里。(2)都蘭——富里二八·二一〇公里，計五六·六二一公里。

花蓮港廳 (1)富里——都蘭一七·六〇〇公里。(2)瑞穗——落合二七·三九〇公里（瑞穗樂合）。(3)花蓮港——初音七·一一五公里，計五二·一〇五公里。

以上增加計二二二·三〇一公里，加上民國二十六年（公元一九三七年，昭和十二年）編列縱貫路以外之指定路線，共爲三、一二·九九八公里，較日人移民公路清冊少一一五·三六〇公里，其中一部份路線里程不盡相同。

光復後，因經濟繁榮，公路擴建改道亦多。爲保存史跡，原地名照舊，不更新名，但爲求簡化，仍刪除一部路線訖起點詳

細地名，及經過地名，較移交清冊詳盡。

指定公路列有：汽車可行駛之公路，未通行車輛之道路，陡坡人行道，火車站前停車場，神社等道路多種。為減少頁幅，將停車場神社道路短距離者一併計算列入里程表中，並予說明。而市街庄道路，在現發行文獻中，尚未發現詳細資料。日據時期，民營汽車客運公司行駛路線，有多線未列入指定道路，可能為市街庄路線。日本投降時，民營汽車路線三〇五條，計四、二五六·九公里（不包括重複里程）。鐵道部兼營之路線，計七六九·七公里，兩者共達五、〇二五·六公里。超過指定路線，各指定道路及市街道路，詳西附表一、二、三。

拓寬改善西部五州指定道路

西部五州轄內之指定道路，除縱貫道、蘇澳花蓮港道、新店礁溪道、楓港臺東道外，計一、二八三公里。基於政治經濟上需要，日人計劃拓寬路基平地為九公尺，山地五公尺，作為第一期改善工程，原定自民國十九年（公元一九三〇年，昭和五年）起分十年實施，總工程費預算八七〇萬元。由國庫補助二八五萬元，平均每年支付二八五、〇〇〇元，先拓寬路基，尚有橋樑新建、改建及其他構造物需款約二、二〇〇萬元，列為第二期計劃辦理。後因國庫及州政府財政狀況欠佳，第二期計劃難於實施，乃改自民國二十二年（公元一九三三年，昭和八年）起，先將第一期計劃剩餘工程放棄，而將必要工程，藉國庫補助經費完成，於民國二十八年（公元一九三九年，昭和十四年）竣工，總里程達一、八三八公里，超過原計劃拓建之里程，國庫補助款八三五萬餘元。

日本據臺後，至民國三十四年（公元一九四五年，昭和十九年度，日本會計年度為每年四月）四月底止，共支修建道路經費為：國庫五千八百餘萬日元，地方經費五千六百餘萬日元。

拓寬改善指定道路及市街庄道路，利用人民組織土木協會，以郡為單位，發動人民獻工、獻土、獻金參加修築及養護公路工作，折價作為地方政府之投資，以驅騙民衆。

一、各州各類道路總里程

民國二十六年（公元一九三七年、昭和十二年）

州及廳	指定道路		市街庄道	合計	備註
	縱貫道路	指定道路			
臺北州	四四、七一八·二 公里、尺	五八四、七六三·四 公里、尺	六二九、四八一·六 公里、尺	二、〇八九、〇二二·四 公里、尺	二、七一八、五〇四·〇 公里、尺
新竹州	一二七、五二〇·八	五〇八、一三五·六	六三三、六五六·四	二、六〇八、〇一五·六	三、二四三、六七二·〇
臺中州	一〇八、七六二·三	三九二、二四五·四	五〇一、〇〇七·七	一、八八一、〇〇三·〇	二、三八二、〇一〇·七
臺南州	一一八、九四一·四	四九六、一三九·〇	六一五、〇八〇·四	四、八一二、六九三·一	五、四二七、七七三·五
高雄州	六一、七三一·〇	四三四、三一·二	四九六、〇四二·二	一、三六〇、八六八·六	一、八五六、九一一·八
臺東廳		二三一、七九四·九	二三一、七九四·九	一八、七八一·八	二九〇、五七六·七
花蓮港廳		二二九、二九二·〇	二二九、二九二·〇	二三四、九五九·六	四六四、一五一·六
澎湖廳		一四、〇一四·四	一四、〇一四·四	一四三、三六四·〇	一五七、三七八·四
計	四六一、六七三·七	二、八九〇、六九五·九	三、三九二、三六九·六	一、一六、五〇一、〇七八·七	

依據臺灣總督府交通局編印臺灣之道路

日人投降時公路移交清冊所列各州道路總里程

州廳名	指定道路		市街庄道	合計
	縱貫道路	其他指定道路		
臺北州	四四、三八九 公里	六二一、九七八 公里	二、〇八二、七七三 公里	二、七四九、一三九 公里
新竹州	一二七、五二一	五〇八、一三六	二、九八九、三四〇	三、六二四、九九七
臺中州	一〇八、七六二	三九二、二四五	二、三三七、五五三	二、八三八、五六〇
臺南州	一一九、〇六八	五一〇、八六二	四、七七六、〇七六	五、四〇六、〇〇六
高雄州	六一、六四五	五六九、七六六	一、三三四、八六三	二、〇〇六、二七〇
臺東廳		三二九、九六〇	七九、三八三	四〇九、三四三
花蓮港廳		二八一、三九七	一七三、七二五	四五五、一二二
澎湖廳		一四、〇一四	一八〇、九三七	一九四、九五一
合計	四六一、三八四	三、二二八、三五八	一三、九九四、六五〇	一七、六八四、三九二

民國三十四年（公元一九四五年）九月十五日統計

二、指定道路一公里人口數（民國二十六年統計）

州及廳	指定道路長度	總人口	指定道路一公里人口	備註
臺北州	六二九、四八一·六	一、〇五二、五二七	一、六七二	
新竹州	六三五、六五六·四	七三四、二七二	一、一五五	
臺南州	五〇一、〇〇七·七	一、一八五、五四二	二、二二二	
高雄州	六一五、〇八〇·四	一、三五一、一四〇	二、一九七	
高雄縣	四九六、〇四二·二	七四二、六八二	一、四九七	
花蓮縣	二二二、七九四·九	七〇、一四三	三〇二	
澎湖縣	二二九、二九二·〇	一一一、七四五	四八七	
澎湖廳	一四、〇一四·四	六七、六〇一	四、八二四	
澎湖廳	二、三五二、三六九·六	五、三一五、六四二	一、五八五	

三、指定道路之路線

(一) 縱貫道路

路線名	起點	終點	經市	街	過地	備註
縱貫道路	臺北州基隆市 (日新橋)	高雄州屏東市 (屏東郡役所前)	基隆郡 七星郡 臺北市 新莊郡	七堵庄 汐止街、松山庄 新莊街		基隆新莊間爲混凝土路面
臺北州			桃園郡 中壢郡 新竹郡 新竹市 新竹郡 苗栗郡 竹南郡 苗栗郡 苗栗郡	龜山庄、桃園街 中壢街、平鎮庄、楊梅庄 湖口庄、舊港庄、六家庄 香山庄 竹南庄、頭分庄、造橋庄、後龍庄 四湖庄 後龍庄 通霄庄、苑裡庄		因風雨災害苑裡橋頭翼牆 沖失搶修始可通車。
新竹州						

高雄 州	臺 南 州	臺 中 州
岡山郡 高雄市 鳳山郡	新豐郡 臺南市 新豐郡 新化郡 曾文郡 新營郡 嘉義郡 嘉義市 斗六郡 嘉義郡 嘉義市 斗六郡 虎尾郡 斗六郡 虎尾郡	大甲郡 豐原郡 大屯郡 臺中市 大屯鄉 彰化市 彰化郡 員林郡 北斗郡
鳳山街、大寮庄	湖內庄、路竹庄、岡山街、梓楠庄、左營庄 永寧庄 善化庄、新市庄 永康庄 六甲庄、官田庄 後壁庄、新營街 水上庄 大林庄、溪口庄、民雄庄 斗南庄、大埤庄 虎尾街 西螺街 新市臺南間路基缺毀不通 。西螺、荊桐及臺南、高雄間爲柏油路面。	大甲街、清水街、沙鹿庄、清水街 神岡庄、豐原街、潭子庄 北屯庄 鳥日庄 花壇庄 員林街、坡心庄、永靖庄 田尾庄、北斗街、溪州庄、埤頭庄、溪埔庄
水泥混凝土路面六一、六四五公里。		濁水溪橋樑上部結構未建（今西螺大橋）。 臺中烏日間爲柏油路面。

(二) 縱貫道路以外之指導道路

臺北州（今基隆、宜蘭、臺北市縣）

起點	經由	訖點	里	程	路幅寬度	拓修日期	工程費	備註
淡水北投、士林	臺北市	臺北市	二三、一六九	公尺	一〇・〇	中華民國三十一年、三十二年修	四、〇四五	乾隆四十三年擴寬
內湖上塔悠	臺北市	臺北市	七、九五五	公尺	四一・六	光緒二十六年改善路面	一五二、四三一	光緒二十二年擴寬
三重埔溪乾	和尙洲	臺北市	三、九七〇	公尺	〇一・一	光緒二十九年十月竣工	七、四〇〇	光緒二十二年日人初修
板橋埔墘	臺北市	臺北市	七、一七九	公尺	四一・八	光緒三十年	一、六八五	開闢松山機場切斷交通
枋寮溪洲	臺北市	臺北市	四、二四九	公尺	六一・〇	民國二十六年	三、七四九	三重接縱貫道為起點
枋寮永和、漳和	臺北市東園町	臺北市	三、三一六	公尺	六一・四	光緒二十九年十二月	三、三九〇	清代已有通道
埔墘外員山	員山	臺北市	二、六五五	公尺	六一・四	民國九年	九〇〇	清代已有通道
臺北市三張犁	臺北市文武町	臺北市	二、六五五	公尺	六一・八	民國一年	二、一五〇	清代已有通道
深坑萬順寮	臺北市古亭町	臺北市	一二、八五三	公尺	一一・五	光緒二十九年另開新路一段	二、一五〇	清代已開通
宜蘭礁溪、坪林	臺北市文武町	臺北市	七三、二三〇	公尺	二一・八	光緒二十八年日軍修	光緒二十二年	光緒二十二年日人初修
松山下內埔	臺北市水道町	臺北市	五、五一五	公尺	六一・〇	光緒二十三年修	光緒二十三年	清代已開通
景尾新店	下龜山	臺北市	一三、四一五	公尺	六一・八	光緒二十七年修	光緒二十七年	臺北—烏來道三十年修至三十二年竣工
板橋秀朗	臺北市景尾	臺北市	八、八四八	公尺	〇一・七	民國二十七年修	二、二八五	清代已有通道
枋寮四十張	土城	臺北市	六、九七九	公尺	六一・四	民國二十七年拓寬	二、二八五	清代已有通道
板橋鶯歌、三峽	桃園	臺北市	二一、三八二	公尺	五一・〇	民國二十四年分段修理	二、二八五	清乾隆二十年開路
板橋鶯歌	鶯歌	臺北市	一四、一一四	公尺	五一・〇	民國二十四年拓寬	二、二八五	日人移交公鑒清冊列入
板橋新埔、社後新莊	鶯歌	臺北市	三、七二七	公尺	七一・〇	光緒二十九年修	二、二八五	清代已有通路

宜	北	宜	宜	二	羅	宜	羅	蘇	蘇	羅	宜	基	基	士	北	基	淡	新	新	樹
蘭	投	蘭	蘭	結	東	蘭	東	澳	澳	東	蘭	隆	隆	林	投	隆	水	莊	莊	林
深溝、粗坑三星			壯三、新興東港	大埔	番地一百甲	三星莊	廣興	港口		十八埭	東	梗枋、頭園礁溪	大沙灣	永福、七股金山	頂北投	大武崙	三芝、石門金山	林口、小八淡水	更寮	西盛、潭底新莊
	北投溫泉	三閣		錦鐵社	清水	桃園	三星	北方澳	南方澳	利澤簡		蘇澳	社寮島	金山	草山	金山	金山	淡水	和尚洲	
一〇、六〇七	二、九三六四·五一	一〇、六〇九	九、二二三三	五、八七〇	七、〇七〇	四一、六〇二一·八一	一二、一七八	四、四一八二·七一	一、七〇五	五、七二七四·五一		六二、四三六二·七一	四、〇六〇六·三一	二六、二七〇二·七一	一二、〇二五八·八一	二一、一一三三·六一	三七、四八五四·五一	二三、七六九二·七一	四、八八三	六、一〇〇
一〇·〇	六·四	五·四	九·〇	九·〇	九·〇	七·三	一〇·〇	三·六	五·五	九·〇		一四·五	五·五	五·五	〇·〇	四·五	七·三	六·四	九·〇	九·〇
		民國八年修	民國十年修	民國十一年修		民國一十五年開闢	民國四十五年	民國二十四年初修民國五年改修	民國十年修十六年改修		民國二十五年、三十三年修	宣統三年民國一年	民國十九年二十年	民國十九年改修	光緒二十三年至民國十二年竣工	光緒二十二年修	光緒二十九年三十三年修	民國十九年改修	民國十八年拓寬	光緒十五年修、民國十六年改修
		一〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	一〇、七二〇		二二三、三〇四	二二三、三〇四	八、八四六	九、一〇〇	二四、九九八		二〇、〇〇〇	二七、四一五	四六、九八三	一四八、三〇二	二三、一八六	一九、七八〇	一三、二六八	一、九四九	七、九八〇
濁水溪無橋						三星至新竹州界	小南澳無橋	清代已有路	清代已有路	清代已有路	光緒二十二年日軍初修	明末清初已有通路	明末清初已有通路	現路基九至四十公尺	明崇禎三年初開	明崇禎三年初開	明崇禎三年初開	清代已有通路	清代已有通路	清代已有通路

臺北 蛇子尾	八里庄	一二、四九三五·〇—一一·〇	民國十五年修 (三十九年修通汽車)	起點新莊郡蘆洲庄溪墘不能 通車
蘇澳	花蓮港	六〇、八〇四三·〇—六·〇	民國五十八年開築 災害補修	起點蘇澳白米橋、訖點花蓮 港廳界
火車站停車場子處		二、九三六	民國十六—十九年改修	此路清同治十三年開闢

1. 南港、板橋、鶯歌、士林、北投、關渡、唭里岸、松山、汐止、七堵火車站前停車場，共長二、九三六公里，(進整為二、九公里)。
2. 資料來源：臺灣之道路，臺灣總督府交通局港灣課，昭和十二年九月八日發行。臺灣總督府什書。日人公路移交清冊刊登臺灣公路工程。臺灣總督府警察局統計書整編。

新竹州(今桃園、新竹、苗栗縣)

起點	經由訖	點里	路基寬度	拓修日期	工程費	備註
桃園南嶺頂	竹園	一五、七六四	八·〇—一二·〇	民國二十年修	一〇二、九八九	里程「·」以下為公尺。
桃園埔子、埔心大園	大園	一四、二九一	一一·〇	民國二十年修	一九、八六九	
竹園圳頭村	大園	七、四五五	五·〇—八·〇		一〇一、四五六	楊梅、永安
觀音田心子	大園	一一、二二二	五·五			
觀音大崙	中壢	一六、八三六	一一·〇	民國二十一年修		
楊梅新屋、水尾炭頭厝	老飲店	一七、二二六	一〇·〇—一一·〇			
三角堀十五間	尖山	九、八三六	四·五—五·五	民國二十一年修	一九、八六九	
桃園八塊、缺子大溪	尖山	二、三九一	七·五—一二·〇	民國二十四年修	一八、二八七	
大溪內柵、八結角板山	角板山	二二、二九六	一·五—七·五	民國一十五年	七九一、一八四	大溪復興。八結以東不通汽車
一稜番地	角板山	四四、六二九		(三星至角板山現番道路約八四公里)		人行道、理番道路

新車站	新社子埔	銅鑼高埔	苗栗公館	苗栗西山後壠庇公司寮	田寮	竹南銅鑼、三叉臺中	頭份竹南、田寮中港	頭份三灣	新竹苦苓腳	新竹寶山	北埔峻眉、石井珊瑚湖	新城市坑	竹東桃山、上坪上井	竹東上公館	竹東山豬湖	新竹赤土崎	芎林三崁店	石門新城	平鎮銅鑼圈	龍潭員樹林	一稜竹東、番地樓蘭
關西	關西	通霄	大湖	大湖	後社	中港	中港	南庄	舊港	北埔	橫山	橫山	北埔	北埔	內灣	竹東	頭重埔	關西	關西	大溪	二六、九四六
六、九九六	一九、六四七	一四、八四四	二〇、二一八	九、〇四二	五、一八二	四一、二五一	四、〇七六	二二、二九八	五、一〇四	一七、六七三	一四、八二八	一〇、五〇一	一八、七六三	七、二六四	一一、九二二	一四、九六七	五、七六四	六、六〇五	一七、八三二	八、四九五	二六、九四六
																			五・四一・一一・〇	一一・〇	
民國二十六年路面工程	民國二十二年修	民國二十五年修	民國二十一年修	民國二十六年修	民國十九年修	民國二十一年修	民國二十二年修	民國二十一年修	民國二十一年修	民國二十一年修	民國二十四年修復	民國二十四年修復	民國二十四年修復	民國二十一年修	民國二十六年修	民國二十六年修	民國二十六年修	民國二十一年修	民國二十一年修	民國二十一年修	民國二十一年修
二〇、一、四七七	二〇、一、四七七	二七、三九五	七二、九一八	七六、一八五	三、六七五	一〇一、六六二	一五、七九四	一二、九九二	九八、二二五	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二	一二、九九二
柏油路面（竹北關西）	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面

新竹神社、桃園、三義（三叉）、紅毛（山崎、新豐）、香山、竹南、北勢（豐富）、造橋、苗栗、銅鑼、中壢、楊梅、湖口等火車站站前廣場道路，計六、九九六公里（進整為七公里）。

新竹州指定道路重要橋樑建築

橋名	施工年月	完工年月	構造	長 度 公尺	寬 度 公尺	工 程 費 日 元	備 註
月眉橋	民國十七年一月	民國十八年二月	吊橋	二九六・〇	一〇・〇		
新大埔橋	十六年六月	十八年六月	鐵筋混凝土	八一三・〇	一五・〇		
龜山大橋	十八年三月	二十年九月	吊橋	六四二・〇	一二・五		
渡船頭橋	二十二年三月	二十七年十一月	吊橋	六〇・〇	四・〇		
大溪橋	二十一年七月	二十三年六月	吊橋	二二〇・〇	五・〇		
汶水橋	二十六年五月	二十七年四月	木造鋼索吊橋	一五〇・〇	四・〇		
南崁溪橋	二十四年十一月	二十五年四月	鐵筋混凝土橋	八八・〇	五・二		
合計						二、二八六、六四〇	

民國二十四年指定道路所用工程費多為地震災害復舊費用。二十六年所用工程費多為鋪裝簡易路面經費。

自民國十九年（公元一九三〇年，昭和五年）至民國二十七年（公元一九三八年，昭和十三年），計支出：

1. 土工費一、二四〇、七三〇元。
 2. 涵洞費二二五、四二四元。
 3. 木工費一〇、六二五元。
 4. 事務費三一七、一四三元。
 5. 橋樑費二、二八六、六四〇元。
- 以上合計支出四、〇七〇、五六〇元。

【資料來源】臺灣之道路、桃園縣志、新竹縣志。但桃、竹縣志，關於道路修理之記載年月，經費不盡相同，所差相距不大，酌情整編。

臺中州（今彰化、南投、臺中市縣）

起點	訖點	長度	經過地點	備註
后里	大甲	一一、〇六九公里	月眉、六分、山脚	豐原三叉道、大安、大甲溪均未架橋
豐原	新店、新竹州界	一一、一三五	大湳、后里、中社	
豐原	東勢郡役所前	一三、三〇三	朴子口、石岡、土牛	
公館	清水	五、六〇二	西勢寮	道路被炸，不能通車
沙鹿	梧棲警察派出所前	三、八五二	大庄、南簡	沙鹿麗水道
沙鹿	龍井庄、塗葛堀	七、一六七	大庄、鴨母寮、三塊厝	
大肚	沙鹿	九、九二九	汴子頭、龍井、北勢坑	
王田	塗葛堀	一三、五九八	大肚、龍井、福頭崙	
臺中（公館）	南屯、犁頭橋西	二、九七八	半平厝、土庫、田心	
臺中（新富町）	沙轆	一七、六六四	柳町、乾溝子、北勢坑	筏子溪橋頭流失
臺中（新高町）	公館	一四、四八四	邱子厝、八張犁、大雅	臺中陳平間混凝土路面
臺中（村上町）	南投郡役所前	二八、六二一	草湖、霧峯、草屯	臺中草屯瀝青路面，烏溪橋被炸，光復後新建、改建多次。
彰化市	和美警察派出所	五、七六七	南廊、新庄子、柑子井	
彰化市	鹿港警察派出所	一三、四九七	南廊、馬鳴山	
員林	鹿港	一一、六三〇	南平、波心、溪湖、菜園角	員林林內道、濁水溪無橋
員林	二水大坵園（臺南州界）	一二、九六八	大饒、社頭、田中、二水、大坵園	西北斗
田中	北豐郡役所前	六、五八二	大新、外三塊厝、東北斗	西北斗為起點
北斗	沙山警察派出所前	一二、八八五	埤頭、二林、後寮	

草屯	埔里	四二、七五八	南埔、柑子林、北山坑、烏牛欄	
南投(郡役所前)	埔里(桃米坑)	六七、八九九	包尾、中寮、集集、魚池	南投集集未改善不能通車
南投(郡役所前)	竹山郵局前	一九、一七〇	茄荖脚、名間、濁水、埔心子	清水溪未架橋
二水	集集	二〇、七七一	大丘園、名間、隘寮、林尾	
竹山(郵局前)	竹山下坎 (臺南州界)	三、五二七	竹園子	竹山林內道、濁水溪無橋
火車站前停車場		五、六九〇		

后里、豐原、潭子、烏日、王田、花壇、員林、田中、二水、大肚、龍井、沙鹿、清水、追分火車站前停車場，計共五、六九〇公里。(進整爲五、七公里)。

臺南州(今雲林、嘉義、臺南市縣)

起點	訖點	長度	經過地點	備註
西螺	崙背(警察派出所)	一二、一二一公里	埔心、惠來、羅厝	
北港(警察所前)	崙背(警察派出所)	二一、八七三	元長、埔妻崙、新街	石牛溪無橋，循縱貫至大東通行
斗南	北港	三〇、七〇一	大東、虎尾、土庫、下寮	原書記載爲六九、二三四公里錯誤
荊桐	斗六	八、一〇〇	大埔尾、保長廊	石榴溪橋停工中
斗南(警察所前)	林內(停車場)	一七、六三七	新庄、斗六、石榴班	清水溪無橋
林內	竹山(臺中州界)	四、七八五	大潭、古坑、崁脚	石牛溪、大湖口溪上游均無橋不通
斗六(郵局邊)	小梅	一四、九九二	大埔美、過山	
大林	小梅	一一、四九七	番子、大潭、埤頭	新港、北港間瀝青路面
民雄	北港(中央廟前)	一四、一九八		

北港	新港(警察所前)	一六、一九八	水林、蚵寮、謝厝寮	
嘉義(檳町)	竹崎(警察所前)	一二、四一五	盧厝、鹿廬產	
嘉義(元町)	中埔	一一、五一〇	下路頭、頂六	
嘉義	頂東石(東石港)	三〇、六二〇	柴頭港、大崙、朴子、港墘	嘉義朴子間瀝青路面
嘉義	白河	一五、三四六	榮町、下路頭、番子寮、埤子頭	
草店	內角	一、〇六五	白河庄馬稠後轄內	
後壁	白河	五、八五八	大排竹、頂秀祐	
白河(警察所前)	關子嶺	一二、三九五	糞箕湖	
白河	前大埔(警察所前)	一五、六一六	番社、大客、番子嶺	日人公路移交清冊列爲一二、四二六公里
番子田	六甲	七、二四五	官田、烏山頭、七甲	隆田六甲
六甲	番社	一二、七二一	果毅後、大腳腿、吉貝要	
林鳳營	六甲	三、八八八	中社、二甲	
朴子	鹽水	一四、三〇八	下竹岡、牛挑灣、新店	
新營	布袋(警察所前)	一九、六六六	茄荖脚、鹽水、後鎮、崩山	新營鹽水間柏油路面破損甚劇
北門	鹽水	一三、一六三	學甲、田寮、番子厝	
麻豆	番子田(停車場)	八、〇九八	溝子墘、西庄	柏油路面破壞很大
麻豆	佳里鎮	八、三二七	埤頭、子良廟	柏油路面破壞很大
臺南(六甲頂)	北門(郵局前)	三三、九四九	海寮、西港、佳里、學甲、溪底寮	臺南佳里間柏油路面損壞甚劇
新市	新化	一三、九七二	新店、北勢	
臺南	新化	一三、七八九	永康、王田、西勢	臺南永康柏油路面
新化	玉井	二四、一九六	茄拔、左鎮、莊子莊	
新化	關廟(警察所前)	九、〇六〇	知母義、下湖	許縣溪未架橋(今已填實)

起點	訖點	長度	經過地點	備註
臺南	關廟	一三、一七三	後甲、仁德、歸仁北	
臺南	灣裡	八、六五五	塩埕、下鯤鯓	
臺南	安平(海關前)	五、二〇〇	白金町、上鯤鯓	柏油路面
小梅	竹峽(警察所前)	八、六一八	九芎林、大草埔、沙坑	
嘉義	北港	一三、〇九一	竹子腳、過溝、月眉潭	柏油路面
朴子	北港	一二、三二七	雙溪口、蒜頭、六斗尾	
停車場道		六、九四三		

竹峽、鹿麻產、灣橋、北門、林內、斗六、斗南、林鳳營、新市、車路墘、中州等車站道，計長六、九四三公里。(進整為七公里)。

高雄州(今屏東、高雄市縣)

起點	訖點	長度	經過地點	備註
旗山(郡後所前)	甲仙(警察所前)	三五、〇三六公里	月眉、新庄、東阿里關	
旗山	六龜	二八、三三八	美濃、龍肚、新城	
旗山	美濃	五、七六四	旗尾、美濃	
旗山	屏東	二六、二〇六	旗尾、里港、後庄	下淡水溪未架橋
里港	六龜	三七、五五一	武洛、高樹、新威	
里港	嶺口	四、三八七	里港、搭樓、三張廊	下淡水溪無橋
楠梓	旗山	二九、〇一八	鳳山厝、保舍甲、深水	
楠梓	鳳山	一二、八七八	仁武、鳥松、赤山	
壽山山腹道		〇、八〇一	(登壽山道路)	
高雄	鳳山	九、六九一	苓雅寮、五塊厝、新庄子	

鳳山	大林蒲	一〇、九八二	過埤子、中大厝、鹽水港	
大林蒲	東港	八、六九五	鳳鼻頭、林子邊	
鳳山	東港	一一、九三三	九曲堂、大寮、溪洲	
山子頂	萬丹	一〇、七九〇	大寮、下蚶	
屏東	里港	二四、二八五	公館、保長厝、烏龍	
萬丹	潮州	六、六七三	鳳山厝、溝子墘	
東港	潮州	一一、六四〇	過子溪、八老爺	
屏東	枋寮	三七、三九九	麟洛、內埔、潮州、佳冬	
東港	恒春	六八、九七七	林邊、水底寮、枋寮、楓港、車城	
恒春(郡役所前)	臺東(萬里得警察派出所前)	一八、三二七	山脚、射麻里、滿州	
恒春	大坂埤	五、六五八	山脚、鼻子頭	
大坂埤(警察派出所前)	墾丁	四、九一八		大坂埤位馬鞍山南
溪州停車場道	墾丁溪右岸	四、一六四		
西勢停車場道	關廟	二、四五五	內門	
旗山	嶺口	一一、七五九		旗山內門間柏油路面以下五道日人公路移交清冊列入
九曲堂	彌陀	一七、一九二		隘寮溪未架橋(今高樹橋)
左營	高樹	一二、一二七		
內埔	彌陀	三二、五五八		
岡山	彌陀	二、七二五		
各停車場道		七、七四三		

大湖、路竹、岡山、橋子頭、楠梓、舊城(左營站)、三塊厝(高雄北站)、鳳山、後庄、九曲堂、竹田、潮州、高雄火車站，及高雄碼頭(高雄港站)、計長七、七四三公里。(進整爲七、七公里)。

臺東廳（今臺東縣）

起點	訖點	長度	經過地點	備註
臺東（臺東廳前）	花蓮港	五八、八六〇公里	馬岡、卑南、月野村	日人公路移交清冊列有此路不能通車
臺東	花蓮港廳界	九五、四二六	都鑾、新港、加走灣	
臺東港口道	馬太鞍	一、四九三	呂家	
馬蘭	知本	一六、二三六	馬蘭、美和、太麻里、大竹高	
臺東	大武	五九、七八〇		
大武	楓港	二八、四一一		
都蘭	富里	二八、二一〇		
	花蓮廳交界處			

花蓮港廳（今花蓮縣）

起點	訖點	長度	經過地點	備註
花蓮港	臺東（臺東廳界）	一一六、二九一公里	吉野、豐田、玉里、公埔	日人公路移交清冊列爲臺東上大和道
馬太鞍	臺東（臺東廳界）	三六、一〇六	大巴壠、猫公、大港口、大和村	
花蓮港神社道		〇、三一八		花蓮港站
海岸停車場道		〇、六三七		
初音	壽	一七、八七七		壽爲今壽豐。風雨災害不通
蘇澳（臺北州界）	花蓮港	五八、〇七三	米崙、加禮苑、新城、番地	
富里（臺東廳界）	都蘭	一七、六〇〇		以下三線依據公路移交清冊補入
瑞穗	落合	二七、三九〇		
花蓮港	初音	七、一一五		

澎湖廳（今澎湖縣）

起點	訖點	長度	經過地點	備註
馬公（澎湖廳前）	馬公（棧橋）	〇、四四二公里	東衛、西澳	
馬公	湖西	六、七六四	湖東、尖山	
湖西	良文港	三、〇五五	文澳	
馬公（軍用道路）	馬公、大案山			

依據民國二十六年（公元一九三七年、昭和十二年）總計，指定道路計三、三五二、三六九公里。市街庄道一三、一四八、七〇九公里，合計一六、五〇一、〇七八公里。至日本戰敗投降時，各州道路總里程爲一七、六八四、三九二公里。（進整爲一七、六八四、四公里）。在此八年中增加一、一八三、三一四公里。其據臺期間開闢道路，多發動人民義務勞動，獻金、獻土。修拓指定道路，並不例外。規定政府及人民各半負擔，人民捐道路佔用土地，現金，其他財物及勞力，按時計價，併計入總經費之中。惟時過境遷，各線道路拓修年月，所耗資金，已難逐一查明，僅臺北州新竹者較爲完整，但仍有遺漏。

陸、公路里程及路基路面狀況

一、據台初期修建道路及以後發展概略

光緒二十五年（公元一八九九年，明治三十二年）以前，日人修築之道路多爲明清兩朝所開者改善，按其寬度計算情形如下：

- (一) 寬未滿一・八二公尺者，計四、七四九・三八公里。
- (二) 寬一・八三—三・六三公尺者，計一、三九九・一八公里。

(三) 寬三·六四—五·四四公尺者，計三四二·八一公里。

(四) 寬五·四五—七·二六公尺者，計一七八·七八公里。

(五) 寬七·二七公尺以上者，計一六四·三〇公里。

以上總計六、七三四·四五公里，寬未滿一·八二公尺的道路佔三分之二以上。(參閱附表(一))

宣統二年(公元一九一〇年，明治四十四年)，寬未滿一·八二公尺者，計四、九五二·九九公里，而七·二七公尺以上者，計一五七·九七公里，較十一年前稍少，總計一二、一三四·五九公里，較十一年前增加甚多。

民國三十一年(公元一九四二年、昭和十七年)，全省公路以寬度計情形如下：

(一) 寬未滿一·八二公尺者，計二、三四二·一六公里。

(二) 寬一·八三—三·六三公尺者，計三、一九五·八一公里。

(三) 寬三·六四—五·四四公尺者，計二、八六九·八八公里。

(四) 寬五·四五—七·二六公尺者二、三一〇·〇八公里。

(五) 寬七·二七公尺以上者，計六、六九〇·七二公里，較以往增加甚多。

以上總計一七、四〇八·六五公里，詳附表(一)

民國三十二年(公元一九四三年，昭和十八年)以後，日人因戰事失利，盟機轟炸，公路修建經費困難，除修築三地盟至知本線為公路外，無重要工程施工，而部份工程且被迫停工(詳見本章第四節)，各項道路措施統計，自三十二年後欠完整，歷年公路寬度里程，計至民國三十一年止如附表(一)，公路里程及橋樑數量詳附表(二)。

日本投降時，按縣(州)劃分，以省道、縣道、鄉道計算：省道一、一三四·〇〇公里，縣道一、五〇三·〇一公里，鄉道一、三五三·五二公里，總計一七、一七〇·五三公里(比三十一年減少二三八·一二公里)，此種分類方法，似為我國政府接收後，依據接管資料分類者。

二、全島主要公路路基路面狀況

日據時期，主要公路路基寬一一·一五公尺，路面寬一〇·一一四公尺，中央六公尺混凝土路面，兩側爲瀝青路面（兩側鋪瀝青路面未全部施工），此種路面只台北至基隆一段，長二九·九三公里，最小路基寬一·五—三·六公尺，砂礫路面最寬處三公尺，爲富士至初音線之富士銅門段可以說是行人道，不是公路；但此類道路多線日人列入指定道路。鋪設高級路面爲數不多，除市區者不計外，公路鋪瀝青及混凝土路面者，計四八六·七三公里，詳附表(三)。

三、日據台後十年各里堡道路橋樑概況

日據時期，自光緒二十二年（公元一八九六年，明治二十九年）起，將街市里堡道路修築事宜，撥歸地方政府辦理，光緒二十四年（公元一八九八年、明治三十一年），制定地方稅制，並明文規定人民負有被徵集修築路橋之義務（人民參加義務勞役已先實行，訂立法規者，由此由此開始），修築道路財源人力有着，次年起積極推行修築路橋工作。

地方政府，光緒二十一年（公元一八九五年、明治二十八年）八月時分爲三縣（台北、台中、台南縣七支廳）及澎湖島廳。同時改爲一縣二民政支部一廳，轄四支廳，九出張所。民國十一年（公元一九〇一年、明治三十四年）第六次改組爲台北、臺中、台南縣、澎湖、台東廳……等十二廳。街庄里堡道路，由地方政府負責，而地方政府九次改組，道路開闢修理拓寬紀錄有欠完整，當時道路修建統以里堡爲單位。

茲將日人據台後十年，光緒三十一年（公元一九〇五年、明治三十八年）修築公路及橋樑數量，以里堡爲計算單位，以便明瞭當時道路分佈情形，列於附表(四)。

(一) 日據時期歷年公路寬度里程統計

年 份	寬未滿一·八公尺	寬一·八—三·三公尺	寬三·四—五·四公尺	寬五·五—七·六公尺	七·七公尺以上	總 計
中華民國 光緒二十五年	公里 一八九九	公里 一、二九九·八	公里 三四二·八	公里 一六·九	公里 一四·三	公里 六、七四·四
光緒二十六年	公里 一九〇〇	公里 一、三八〇·七	公里 四二·九	公里 一六·六	公里 一五·七	公里 六、九〇·五
光緒二十七年	公里 一九〇一	公里 一、七五五·九	公里 四四·六	公里 一九六·九	公里 二四·四	公里 七、七五·五
光緒二十八年	公里 一九〇二	公里 一、七九六·三	公里 五三·〇	公里 二八·九	公里 二五·七	公里 八、三三·二
光緒二十九年	公里 一九〇三	公里 二、八七一·七	公里 八八·四	公里 三四·七	公里 八〇·四	公里 九、六八·〇
光緒三十年	公里 一九〇四	公里 三、四七〇·三	公里 九五·四	公里 三五·七	公里 九三·六	公里 九、五九·七
光緒三十一年	公里 一九〇五	公里 三、六八八·七	公里 一、四七·八	公里 五〇·一	公里 三七·九	公里 一〇、六七·七
光緒三十二年	公里 一九〇六	公里 三、八五九·七	公里 一、六五·〇	公里 五二·〇	公里 三五·〇	公里 一〇、八六·七
光緒三十三年	公里 一九〇七	公里 三、七六六·三	公里 一、七九·〇	公里 五九·九	公里 三五·一	公里 一〇、九四·三
光緒三十四年	公里 一九〇八	公里 三、四四四·八	公里 一、七八·三	公里 五七·九	公里 三五·二	公里 一〇、八四·六
宣統一年	公里 一九〇九	公里 四、三三二·五	公里 一、九六·七	公里 六六·五	公里 三五·二	公里 一一、五三·九
宣統二年	公里 一九一〇	公里 四、九三三·九	公里 二、〇三三·九	公里 五〇·三	公里 一五·七	公里 一二、三四·五
宣統三年	公里 一九一一	公里 四、四七三·二	公里 二、三三七·六	公里 四九·九	公里 三三·四	公里 一二、八九·八
民國元年	公里 一九一二	公里 四、四七三·九	公里 二、三六四·五	公里 四三·六	公里 一七·九	公里 一二、八六·五
民國二年	公里 一九一三	公里 四、四七七·四	公里 二、三五五·九	公里 五五·八	公里 一四·二	公里 一二、九四·九
民國三年	公里 一九一四	公里 四、四六六·七	公里 二、四四三·五	公里 五六·八	公里 二八·九	公里 一三、〇六·六
民國四年	公里 一九一五	公里 四、四六六·七	公里 二、四四三·五	公里 五九·九	公里 二九·七	公里 一三、一五·五
民國五年	公里 一九一六	公里 四、四三〇·四	公里 二、四九三·五	公里 五五·一	公里 三〇·八	公里 一三、二三·六

民國六年	一九一七	四、四三〇・〇四	四、三七三・四二	二、五三二・五八	五五〇・一七	三七・九五	一三、一八四・一七
民國七年	一九一八	四、四三〇・〇四	四、三七八・八一	二、五五八・〇五	五四九・九八	三三・〇七	一二、二三七・七五
民國八年	一九一九	四、四三〇・〇四	四、三七六・九五	二、五五八・〇九	五四二・一三	三七・九八	一二、三四五・七九
民國九年	一九二〇	四、二七二・三五	四、四九六・七四	二、五五八・八一	五四〇・三四	四二七・〇一	一二、三三二・一五
民國十年	一九二一	四、八六七・七九	四、六四九・七三	三、〇三二・五三	六四二・元	六八四・〇四	一三、八五六・三七
民國十一年	一九二二	四、七六三・八三	五、〇三三・九六	三、〇九二・九八	七五〇・六〇	七七四・五五	一四、三九四・七二
民國十二年	一九二三	四、七六七・六四	五、〇〇四・三九	三、〇六二・七七	七四九・八四	八〇一・二三	一四、三八四・七六
民國十三年	一九二四	四、七五〇・八四	四、九三三・七五	三、〇〇九・三四	七五八・四三	一、〇四二・九五	一四、四九四・三〇
民國十四年	一九二五	四、八五五・五五	四、八八四・八三	三、〇七一・〇三	八三六・三五	一、二〇〇・九二	一四、七七八・五八
民國十五年	一九二六	四、八五九・八三	四、七五三・七一	三、一四〇・三〇	九九九・三二	一、二〇一・七九	一四、九四四・七四
民國十六年	一九二七	四、六三〇・三三	四、七七一・九六	三、一四四・三〇	一、〇〇五・三六	一、三〇〇・九八	一四、七九二・三三
民國十七年	一九二八	四、四二八・五五	四、七三六・八七	三、一一〇・五五	一、三〇〇・三三	一、六四四・五八	一五、一一〇・五五
民國十八年	一九二九	三、六三三・〇九	四、四九九・〇一	三、一五二・三六	一、三〇四・七一	二、一八一・四二	一四、八九九・五八
民國十九年	一九三〇	三、六二七・五五	四、四四六・七九	三、二七六・七九	一、五五八・八一	二、四三二・六四	一五、二〇一・五九
民國二十年	一九三一	三、三三三・七六	四、一三四・〇三	三、三二一・八九	一、五七二・三六	二、六二〇・五六	一四、八五四・四九
民國二十一年	一九三二	三、〇四八・四六	四、四〇二・六三	三、二九三・二九	一、五五八・九二	二、七三三・七一	一五、〇〇四・〇〇
民國二十二年	一九三三	二、九〇一・二六	四、〇七五・一七	三、一一二・四四	一、八二一・〇五	三、八〇三・五四	一五、七〇三・四六
民國二十三年	一九三四	二、八七四・〇五	三、八六九・三二	三、〇〇九・〇五	一、九〇〇・一六	四、三三三・二二	一五、九〇五・六八
民國二十四年	一九三五	三、〇五五・五五	三、八八二・三六	三、一〇一・五〇	二、〇〇六・一七	四、四四四・七六	一六、五〇一・〇四
民國二十五年	一九三六	二、九四八・五五	三、六八九・八四	三、一三三・一五	一、二九七・〇九	五、二二二・〇〇	一六、九七九・六四
民國二十六年	一九三七	二、六四三・九一	三、六三〇・八〇	二、九三三・二二	二、〇四九・七三	五、七〇七・三九	一六、九六二・八五
民國二十七年	一九三八	二、六九二・四一	三、四八五・一八	三、〇三九・〇五	二、一八六・三七	六、二七四・〇六	一七、六七四・〇七

臺灣道路發展史

二八四

民國二十八年	一九三九	二、五四〇・四	三、四〇一・九	二、九五〇・二	二、三六六・三	六、三五八	一七、五三・五
民國二十九年	一九四〇	二、五八六・七	三、三九〇・七	二、九四四・三	二、三六四・〇	六、六七〇・二	一八、〇五・九
民國三十年	一九四一	二、五七一・七	三、六一一・七	三、〇〇三・九	二、六五四・二	六、八三九・六	一八、六九・三
民國三十一年	一九四二	二、五二二・六	三、二五八・一	二、八九六・八	二、三〇〇・八	六、六九〇・七	一七、四八・空

上表依據台灣總督府統計書等整編

(二) 日據時期台灣歷年公路里程及橋樑數量統計

年	份	公 路 里 程	面 積	橋 樑 數	面 積	備 註
中華民國	公元		平方公尺	座	平方公尺	
光緒二十五年	一八九九	六、七三四・四五	八、二八四、六三四	一、三七八	一八、一一九	光緒廿五年 明治卅二年
光緒二十六年	一九〇〇	六、九〇九・五六	一五、六一三、四八一	一、九九二	二四、〇六〇	
光緒二十七年	一九〇一	七、七一五・七四	一六、九一八、七八二	二、二一一	二六、四〇七	
光緒二十八年	一九〇二	八、三三五・一二	二〇、〇六四、〇六九	三、五三六	三八、一四九	
光緒二十九年	一九〇三	九、六一八・一〇	一四、二六四、五四七	三、七三〇	四八、一九八	
光緒三十年	一九〇四	九、五三九・七三	二七、四五三、二六七	四、三〇五	五五、三五九	
光緒三十一年	一九〇五	一〇、六六七・五七	二八、一五六、九二一	四、五五四	六二、六七四	
光緒三十二年	一九〇六	一〇、八八六・七〇	二八、八八五、四三八	四、七二六	六五、六九六	
光緒三十三年	一九〇七	一〇、九三四・三六	二五、七〇二、〇四一	五、一四七	六九、一三七	光緒三十四年 明治四十一年
光緒三十四年	一九〇八	一〇、五五四・九六	三一、一七二、二〇一	五、六九二	七七、六四三	宣統元年
宣統一年	一九〇九	一一、五四三・六九	二九、四一八、六九八	六、六〇三	一二七、〇五八	明治四十三年
宣統二年	一九一〇	一二、一三四・五九				

宣統三年	一九一一	一一、八七九・八五	二九、三一八、一三六	八、二七四	一四二、五一三
民國元年	一九一二	一一、八六八・五八	二九、五五〇、二四二	八、三四四	一四三、八一八
民國二年	一九一三	一一、九一四・九〇	二九、七四〇、五六九	八、五〇九	一四七、四七五
民國三年	一九一四	一二、〇六四・一六	三〇、九四五、四五二	八、四八六	一四九、六八九
民國四年	一九一五	一二、一一五・五五	三一、二九三、七五九	八、五二九	一五二、二八八
民國五年	一九一六	一二、一二二・六一	三一、五〇一、九四四	八、五四九	一五五、一五四
民國六年	一九一七	一二、一八四・一七	三一、七八六、三四八	八、七四六	一六〇、一〇九
民國七年	一九一八	一二、二三七・九五	三二、〇〇六、九三六	八、七九九	一〇六、七九七
民國八年	一九一九	一二、二四五・七九	三一、七八二、三七四	八、八三三	一六五、七〇六
民國九年	一九二〇	一二、三三二・一五	三四、三一六、九一〇	八、二七九	一八四、三一四
民國十年	一九二一	一三、八五六・三七	四〇、四八四、八〇四	八、七七三	一六八、三七〇
民國十一年	一九二二	一四、三九四・七二	四四、〇三一、七一〇	七、七三七	一八〇、〇〇七
民國十二年	一九二三	一四、三八四・七六	四四、九五〇、一五二	七、七七一	一八四、四四六
民國十三年	一九二四	一四、四九四・三〇	四六、五二四、四一六	七、九六八	一九〇、九五二
民國十四年	一九二五	一四、七七八・五八	四七、五六五、五九一	八、〇四三	一八四、一四三
民國十五年	一九二六	一四、九四四・七四	五〇、四二八、七六二	八、三四〇	一八四、一二三
民國十六年	一九二七	一四、七九二・六三	五一、四七二、五一六	八、五七六	二〇一、五八七
民國十七年	一九二八	一五、一二〇・五六	五三、七七六、四八九	八、五五四	二〇六、七五七
民國十八年	一九二九	一四、八五九・五八	五八、六八五、二八七	九、一一四	二五三、九〇一
民國十九年	一九三〇	一五、一〇一・五九	五九、五一三、四〇三	八、七一	二三六、一〇九
民國二十年	一九三一	一四、八五四・四九	六一、三四〇、四六一	八、七八九	二三七、一九〇
民國二十一年	一九三二	一五、〇四〇・〇〇	七三、五四四、二〇一	八、四二八	二七五、五一

明治四十五年
大正元年
大正二年

昭和二年

民國二十二年	一九三三	一五、七〇三・四六	八五、五三一、六六七	八、六六五	二九二、八三七	
民國二十三年	一九三四	一五、九〇五・六八	八七、二二三、五五七	九、一一七	二九三、九九七	
民國二十四年	一九三五	一六、五〇一・〇四	九二、七九〇、六一六	九、〇九三	三〇七、七〇六	
民國二十五年	一九三六	一六、九七九・六四	一〇三、九四〇、一九〇	九、六四〇	三一七、九〇八	
民國二十六年	一九三七	一六、九六二・八五	九二、三四〇、六二五	九、七五七	三〇六、八七六	
民國二十七年	一九三八	一七、六七四・〇七	九七、八四七、七〇八	一〇、〇六一	三四七、五二四	
民國二十八年	一九三九	一七、五二三・三五	一〇〇、四三九、八九七	一〇、二四六	三五七、三二九	
民國二十九年	一九四〇	一八、〇三五・五八	一〇四、四六〇、〇八一	一〇、〇一一	三七三、一一八	
民國三十年	一九四一	一八、六五九・八二	一一〇、五六九、九九八	一〇、一七四	三七五、一三四	
民國三十一年	一九四二	一七、四〇八・六五	一二一、〇九四、八一七	九、八七一	三九七、九〇四	昭和十七年

民國三十一年台北市有鋼筋水泥橋七〇座，長一、二〇七公尺。鐵線橋二座，長四八六・八公尺。木橋卅一座，長三二七・四公尺，土橋六座，長一二六・九公尺，計共一〇九座。（據台北市役所編印，台北市土木要覽，民國卅二年發行）

(二) 日據時期台灣公路鋪設高級路面狀況

起點	訖點	長度	路基寬度	路面寬度	備註
基隆	台北市	二九・九三公里	一一・一五・〇公尺	一〇・一四・〇公尺	中央六公尺混凝土，兩側柏油路面未全部實施。
三重	新莊	八・二七	一四・五		由台北橋南端計起八・三七公尺，約在新莊附近。
台中	烏日	七・四	一四・五	五・四五	柏油路面
西螺	荊桐	五・四	一四・五	五・四五	柏油路面
高雄州界	屏東	五一・六六	一四・五	六・〇〇	水泥混凝土路面

鳳山	鳳山	旗山	屏東	旗山	台南	台南	台南	麻豆	麻豆	鹽水	嘉義	新港	斗南	台中	苗栗	頭份	新竹	新竹	新竹	蘇澳	士林
大寮	小港	嶺口	里港	甲仙	安平	永康	佳里	佳里	隆田	新營	朴子	北港	虎尾	草屯	公館	南庄	舊港	竹東	關西	達梓里	華山
五・八〇	一〇・六〇	一五・五〇	一五・三〇	三五・〇〇	五・二〇	七・一〇	一九・〇〇	八・三〇	八・〇〇	五・二〇	二三・七〇	五・六〇	七・一〇	一九・二〇	一〇・一〇	二三・三〇	五・一〇	一四・九七	三三・四〇	一九・六〇	一三・八〇
							一〇一・一五・〇							一〇・〇						七一・〇・〇	
三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三・〇	三一五・四五	
柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面，破壞很大	柏油路面，破壞很大	柏油路面，破壞很大	柏油路面，破壞很大	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	柏油路面	水泥軌道橋	柏油路面

上表所列路線，市區高級路面未計在內。
【資料來源】參考有關文獻整編。

(四) 日據臺後十年（公元一九〇五年）道路橋樑統計

區計統											
廳											
堡											
里											
		道		員		及		里		路	
		幅		員		及		里		路	
		一		二		三		四		合	
		間		間		間		間		計	
		未		未		未		未		計	
		滿		滿		滿		滿		計	
		里		里		里		里		里	
		丁		丁		丁		丁		丁	
		間		間		間		間		間	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	
		元		元		元		元		元	

區														
坑 深	宜										隆			
文山堡之內	本城堡	員山堡	浮洲堡	清水溝堡	紅水溝堡	羅東堡	利澤簡堡	茅仔藔堡	二結堡	民壯圍堡	四圍堡	頭圍堡	計	基隆堡
九・二・三〇														一九・〇・〇〇
一八・二・六			一・一七・〇〇	三・三・〇〇		一・〇五・〇〇	一・〇三・〇三	三・三・〇〇			二・〇五・四三	五・三〇・四四	一三・〇八・元	二・二五・〇〇
六・〇四・四八	二・三・四三	一・六・三五			三・四・三	一・一〇・元	一・一・三・四六		三・四・五	一・四・四四	一・二五・〇四	一・一八・元	八・三・〇三	五・一・〇〇
						三・五					二・二五	二・四	八・三	
三・四・〇六・五	二・三・四三	一・六・三五	一・一七・〇〇	三・三・〇〇	三・四・三	二・一八・三四	二・二五・四九	三・三・〇〇	三・四・五	一・四・四四	三・三・二一	七・六・二五	三・三・四・〇五	二七・二・〇〇
三	七	二	一		八	九	八	二	七	四	二八	五	二七	二六
三						五	二			一	二	一五	二五	五
							四						四	
一														
一三	一四	六	四		三	七	一三〇	七	三	一〇	七	三三	五八	二六
一六・七	一八・三〇	六・二〇	三・三〇		四六・三〇	四七・五〇	一四七・〇〇	五・三〇	三〇・二〇	一〇・六〇	九四・九〇	二七・八三	六六・四三	九七・〇四

中				區			北		
臺	苗	栗	小	竹	新	園	桃	海	桃
藍興堡	苗栗一堡	計	計	計	竹北一堡	計	桃澗堡	海山堡	竹北二堡之內
大肚中堡	苗堡一堡	一五〇・三・〇〇	四七・三・二一	四六・〇七・三八	二七・一七・三八	一七・〇八・五五	四三・〇八・二四	四・一六・四〇	八七・二〇・〇〇
大肚上堡	苗堡二堡	一〇・〇〇・〇〇	三三・三・三三	五・三三・一六	四・一四・二六	一・一〇・〇〇	三三・二・五一	二・二・〇〇	一・一〇・〇〇
揀東下堡	苗堡三堡	四七・〇〇・〇〇	七四・一六・五九	八・三五・六	三・一七・三	六・三〇・三六	一五・二・四〇	一六・〇〇	二・三・〇〇
揀東上堡之內	揀東上堡之內	二一・〇〇・〇〇	二八・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	二・三八	三・三〇	三・〇五	二・三八
藍興堡	計	一七・二九・〇五	六・三・二〇	四・三〇・三六	一・一三・〇三	一・〇二・三	一一・〇三	四五・一三・四五	三三・三・〇六
大肚中堡	苗堡一堡	八・一八・〇五	七四・九・〇三・四五	一・三三・三七	八九・三〇・四九	一・一八	八二・二・一七	四二・一三・四七	四七・六
大肚上堡	苗堡二堡	三・〇〇・〇〇	二六・一・四三	三・〇四・五七	二五・二六・二七	四七・六	四二・一三・四七	三・三・〇五	二・三八
揀東下堡	苗堡三堡	五・一一・〇〇	六・三・二〇	一・八・四〇	二五・二六・二七	二・三八	四二・一三・四七	三・〇五	二・三八
揀東上堡之內	揀東上堡之內	二一・〇〇・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	三・〇五	二・三八
藍興堡	計	二二・〇五・〇〇	七四・九・〇三・四五	四・三〇・三六	一・一三・〇三	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
大肚中堡	苗堡一堡	四・一四・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
大肚上堡	苗堡二堡	三・二・一五	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
揀東下堡	苗堡三堡	二・二・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
揀東上堡之內	揀東上堡之內	二・二・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
藍興堡	計	二・二・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
大肚中堡	苗堡一堡	二・二・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
大肚上堡	苗堡二堡	二・二・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
揀東下堡	苗堡三堡	二・二・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
揀東上堡之內	揀東上堡之內	二・二・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八
藍興堡	計	二・二・〇〇	二六・一・四三	三・一六・五九	九・〇四・一八	一・〇二・三	一一・〇三	四二・一三・四七	二・三八

區																					
中				彰														南			
大肚下堡	貓羅堡之內	計		線東堡	線西堡	馬芝保	燕霧上堡	燕霧下堡	貓羅堡之內	武東堡之內	武西堡	東螺東堡	東螺西堡	二林上堡	二林下堡	深耕堡	計	南投堡	武東堡之內	北技堡	北港溪堡
一八〇・三〇〇	一九三・三〇〇	一五四・一五〇		五〇八・〇〇					三〇六・〇〇		一八・〇〇		二七・〇〇	二・一〇・〇〇	三・〇〇		二・三・〇〇	一九・二七・三〇	一三・一〇・〇五	一一・〇九・五三	一一・二〇・三五
四・三・三〇〇	九・三・三〇〇	四八・一・一〇四		一・一八・〇〇	一一・一七・〇〇	三・〇五・〇〇	四・〇〇・〇〇			三・二〇・〇〇	八・一九・〇〇	三・二二・〇〇	六・二〇・〇〇	三・〇五・〇〇	九・三・三〇〇	一三・二四・〇〇	六・一八・〇〇	三・二四・三三		一〇・三三・五九	
四・二八・三三		四・二八・三三		六・一〇・〇〇	一・〇〇・〇〇		一・二二・〇〇			三・二七・〇〇	一・一八・〇〇	五・一〇・〇〇	二・二一・〇〇	一・〇五・〇〇	一・一五・〇〇	二四・二一・〇〇		八・三三			
九・五〇		七〇九・四九																			
				五・二八・〇〇	二・〇〇・〇〇	二・一六・〇〇	一・〇〇・〇〇	一・一〇・〇〇		〇・〇八・〇〇		〇・〇四・〇〇				二・一四・〇〇					
二七・二七・三三	二九・〇〇・〇〇	三四・二八・二六		一二・〇一・〇〇	九・二六・〇〇	一四・三三・〇〇	四・〇五・〇〇	七・〇六・〇〇	三・〇六・〇〇	七・一九・〇〇	一〇・一九・〇〇	八・二六・〇〇	九・三三・〇〇	六・一〇・〇〇	一一・三三・〇〇	一三・一四・〇〇	一一〇・〇〇・〇〇	三三・一四・三五	三三・一〇・〇五	三三・〇七・五〇	一一・二〇・三五
四九	二	一九三		一六	一五	三四	一四	三	二	二	二六	二六	三四	三	三	二五	二五	一六		元	三
五	一	四九		一	七	五	二	三		一	二	一				二五		二		〇	五
七		五											一			三					
五七三	二七	三、六九二		八〇	九七	一六〇	三七	九二	一	三五	二七	八三	九	七	二七	八三	一〇五	五	一六	一七八	二二三
一六・二七・〇〇	一四・八〇	一〇・三七・〇〇		一二五・二五	一七・二五	三三・七五	五八・五〇	一二三・七五	〇・五〇	五〇・〇〇	二五・〇〇	一四・一五	一一〇・七〇	九・五〇	一九・二五	一五・七五	一、五七三・四五	七八・五〇		二〇三・〇〇	二二三・〇〇

中											區										
投					斗					六											
埔里社堡	五城堡	集集堡	沙連堡	計	斗六堡	他里霧堡	打貓東頂堡之內	鯉魚頭堡	沙連堡	溪洲堡	西螺堡	布嶼堡	海豐堡	白沙墩堡	大坵田堡	打貓北堡之內	大棟榔東頂堡	尖山堡	蔦松堡之內	計	
九五・三・五四	三二・〇・四六	七〇・五・〇九	八・三・五四	一五・三・五四	四・一八・〇五	四・二四・〇〇	三・二四・〇〇	二・三〇・三五	七・八・一七	二〇・〇〇	二二・〇・元	二二・四〇	一〇・八・〇〇	二・二九・〇〇	五・〇九・〇〇	四・一七・〇〇	三・三三・〇〇	二・二五・〇〇	一〇・一九・〇〇	二・〇六・〇〇	三・三三・五七
四・〇・〇・六		一三・〇・四	三・一・八	一九・二・二九	六・二九・四〇	二・〇九・〇〇	二・〇二・〇〇	三・〇八・〇〇												六・三・三・六	
				八・三	五・三・一〇	一・八・〇〇			一・二一・〇〇	八・〇〇	七・五・五三	一・一〇・〇〇	一・一〇・〇〇							一・六・二・四・〇・三	
					二・五八	二・一八・〇〇					一・〇〇・〇〇	一・一九・〇〇								五・〇・三・五	
					一・三六	四・一四														五・四〇	
六三・三・一〇	三三・〇・四六	七・八・一・四	九・二・二・三	一八・三・三・七	一六・二九・一九	一〇・〇一・四	五・二六・〇〇	六・〇二・三五	八・三九・一七	三・三・三元	八・八・六・三	三・三・二・〇〇	七・四・〇・〇	五・〇九・〇〇	八・六・〇・〇	二・二五・〇〇	一〇・一九・〇〇	二・一・二・五七	二・〇六・〇〇	二・三・〇・三	
三七	二五	三	三	一六四	一六	二	一			四	二	六	一	四	三		二	八	七	六七	
四			三	二四	九	三			一		二	一			一		一	一	一	一九	
二				二																	
二〇・二・四〇	七・七	三三	三七	八三	一四六	三三	五		二	三	三	元	元	四	四	三	四	元	三八	四六・六・八	
二四・三・五五	七・七	一一・八五	三七・〇	八四・〇・五	一七四・五五	三〇・五〇	四・一七		一〇・六〇	六・〇〇	五九・元	四七・三	二・六七	一九・八四	二二・五〇		九・三	二八・八一			

區			南															小	計																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
鹽	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉			嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉	嘉

臺		南																	
臺	臺	水																	
効	忠	里	港	茅	蕨	佳	西	蕭	滙	學	大	龍	白	下	下	哆	哆	赤	果
			港	港	里	港	蕭	蕭	汪	甲	坑	蛟	鬚	茄	茄	囉	囉	山	毅
			尾	尾	興	仔	壠	壠	堡	堡	堡	堡	堡	堡	堡	堡	堡	堡	堡
三・〇三・五	二・四・〇〇	三・〇八・五	二・〇〇	一・三三・〇〇	一・一〇・〇〇	四・〇五・〇〇	二・五・〇〇	一・〇〇・〇〇	二・〇〇・四・五	二・二〇	二・二〇	一・一八・〇〇	四・〇〇・〇〇	二・二七・〇〇	五・〇一・〇〇	四・〇二・〇〇	二・三・〇〇	二・〇五・〇〇	四・一九・〇〇
一六・〇〇・三	二・〇〇	四・二〇・八・〇〇	一・〇二・〇五	六・〇六・〇〇	一・八・〇〇	一・〇〇・〇〇	一・〇〇・〇〇	一・〇〇・〇〇	一・一八・〇〇	二・二〇	二・二〇	一・一八・〇〇	四・〇〇・〇〇	五・〇八・四六	六・三〇・四〇	二・二九・〇〇	八・〇〇	一・二〇・〇〇	一・一五・〇〇
九・〇八・六	一・〇三・〇〇	一・四・〇三・三	一・〇九・三	一・二〇・〇〇	一・〇五・四	一・〇〇・〇〇	一・〇〇・〇〇	一・〇〇・〇〇	一・一八・〇〇	二・二〇	二・二〇	三・二・五	一・〇九・二	一・〇二・二〇	一・〇二・二〇	一・〇二・二〇	一・〇二・二〇	一・〇二・二〇	二・九・五六
四・一三・四二・〇二・〇五	一・〇三・〇〇	一・六・〇三・五	五・二九・〇〇	九・三・三・〇〇	一・三・五・八	四・〇九・三	五・一六・五	一・一八・〇〇	一・一八・〇〇	二・二・五	二・二・五	二・二・五	二・二・五	二・二・五	二・二・五	二・二・五	二・二・五	二・二・五	二・二・五
三・二八・〇〇	三・三	二・一〇・六・三	二・二・二・七	九・三・三・〇〇	一・三・五・八	八・四・三	六・〇五・五	二・一八・〇〇	二・二・五	二・二・五	二・二・五	七・九・〇五	五・三・四・五	九・二・四六	一・四・三・〇〇	六・三・〇〇	三・〇四・〇〇	二・一七・〇〇	五・三・四・〇〇
六	六	一七	三	三	一	二	八	二	二	二	二	一	二	二	二	二	二	二	二
六	四	九	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
七	七	三	五	五	三	二	八	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
二四	二四	三	五	五	三	二	八	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
二九・一・六	一・三・四	六・三・四・五	六・七・五	一・五・三・四	一・〇一・三・四	一・三・五・〇	一・八・〇〇	一・〇〇・〇〇	三・五・〇〇	二・四・〇〇	二・四・〇〇	五・〇〇	四・〇〇	三・七・五	一・〇・六六	一・〇・五〇	七・〇〇	三・五・〇〇	一・八・七〇

區															
南															
仁德北里	仁德南里	歸仁北里	歸仁南里	保西里	保東里	廣儲西里	廣儲東里	大目降里	新化東里	楠梓仙溪西里	內新化南里	外新化南里	內新豐里	外新豐里	永豐里
	11.00	31.00	21.00	30.00	30.00	10.00	42.00	30.00	21.00	71.00	73.00	93.00	80.00	40.00	21.00
31.00	11.00	21.00	21.00	10.00	30.00	10.00	35.00	11.00		21.00	21.00	20.00	80.00	30.00	
										21.00					
41.00	10.00	31.00	31.00	41.00	41.00	11.00	51.00	51.00	21.00	14.00	10.00	11.00	16.00	70.00	21.00
五	三	一	一	五		四	一			二	六	一	一	三	一
一	一						一	一		九	二				
										一					
15	七	五	三	三	二		八	五		二	三	二	三	五	三
26.00	10.00	8.00	3.00	4.00	1.00		25.00	2.00		38.00	14.00	49.00	3.00	5.00	3.00

南									
南					臺				
計	善化里西堡之內	善化里東堡之內	新化北里	新化西里	新化里西堡	安定里東堡	外武定里	內武定里	永康下里
計	九二・三・二	五・七・二〇	二・三・三	二・三・二六	二・五・〇一	一・三・四八		二〇・二五	
	五・三・四	二・一・六・一〇		一・三・三	一・一・六・〇〇	二・一〇・二二	三・〇・七・〇〇	一・三・三・〇〇	四・二・六
	三・一・八・〇元	一・七・二・六		九・四・八	三・三・三		八・二・五・二五		
	一〇・元・四七	一・〇・六・元							
	一四・四・三三	二・六					一・二四・一〇		
	二七・二・二八	一〇・八・〇五	二・三・五	三・九・一七	五・〇・一・三	四・〇・六・一五	一・一・三・二五	二・二・四・五	一・三・三・〇〇
	二〇〇	七	五	四			三	二五	二
	七	一		一				二	一
	三							一	
	八五	元	元	六			六	元	六
	一・三・七・元	二・五・六		二四・二五			一六・〇〇	四・五・〇〇	五・三・五
		三・三						二六・〇〇	八・〇〇
									八・五
蕃	羅漢外門里	羅漢內門里	嘉祥內里	崇德東里	楠梓仙溪東里	港西上里之內	計	計	計
							二四・一・二	七〇・三・五	一八・三・三七
	八・三・二〇	六・一〇・一〇	八・〇・八・〇〇	六・六・六・〇〇	一・六・三・二二	三・三・三・四	二四・一・二	二四・一・二	二四・一・二
	七・五・五	四・〇・三・五〇			三・一〇・四	三・八・一〇	二四・一・二	二四・一・二	二四・一・二
	一五・〇・一三	一〇・二・四・〇〇	八・〇・八・〇〇	六・六・六・〇〇	三・四・三・一	二・七・四・四	一〇・一・三・三	一〇・一・三・三	一〇・一・三・三
	二						三	一	一
	二四						一五	一	一
	一								
	一六						一八	一五	一八
	二五・二五						二五・二五	三・五〇	二五・二五

區														
山										鳳				
計	觀音內里	觀音下里	觀音中里	觀音上里	嘉祥外里	長治一圖里	文賢里之內	長治二圖里	維新里	仁壽上里	仁壽下里	半屏里	興隆外里	興隆內里
二七・三・三五	三・三・〇〇	二・三・〇〇	三・〇・一〇	一・一・〇〇	三・八・〇〇	一・四・〇〇	一・〇・〇〇	一・〇・〇〇	一・〇・〇〇	一・〇・〇〇	一・〇・〇〇	一・〇・〇〇	二・八・〇〇	二・〇・〇〇
二六・五・四一	一・〇・〇〇	一・〇・〇〇	一・二・一・四	二・一・六・〇〇	四・〇・九・三五	四・三・〇〇	一・二・七・三五	一・二・七・三五	一・〇・〇〇	五・〇・〇〇	二・〇・一・〇	一・〇・〇〇	二・二・三・〇	二・三・〇・〇〇
二六・二・二・五	一・〇・〇〇	五・〇・〇〇	一・〇・六・三	一・〇・〇・〇〇	八・〇・〇〇	一・二・七・〇〇	一・一・四・〇〇	一・一・四・〇〇	二・〇・〇・〇〇	二・三・六・〇〇	一・六・〇・〇〇	一・五・五・三	一・三・三・〇〇	一・三・三・〇〇
一〇・一・九・三	一・〇・〇・〇〇	一・〇・〇・〇〇	二・三・〇・〇〇	一・一・〇・六	一・〇・〇・〇〇	一・〇・〇・〇〇	二・三・三・〇〇	二・三・三・〇〇	一・一・五・〇〇	一・〇・〇・〇〇	一・〇・〇・〇〇	四・一・〇・〇	一・一・〇・〇〇	一・一・〇・〇〇
九・三・二・〇九	三・一・九・〇	三・三・七・〇〇	七・三・〇・七	五・〇・一・六	七・五・二・五	一・三・三・二	一・三・六・二四	五・三・三・五	三・五・〇・〇〇	一・七・一・六	一・一・〇・一〇	一・一・〇・〇三	二・二・三・〇	三・四・四・四
一七一	九	六	二九	四	八	一	二	二	九	七	一	五	六	一五
三	一	一	二	四	一	一	一	一	一	一	一	一	一	二
四二	一九	一四	九五	四〇	八	一	三	三	七	二四	一	元	三	二六
五八・八	三・三・〇〇	三・三・〇〇	五・七・八	七・〇・〇〇	八・〇・〇〇	四・〇・〇〇	五・〇・〇〇	五・〇・〇〇	三・九・〇・〇	四・〇・〇〇	三・四・〇〇	三・四・〇〇	二・〇・〇〇	四・五・七・五
四・〇・〇〇	一・五・七・五	三・〇・〇〇	八・六・二・五	七・〇・〇〇	五・〇・〇〇	四・〇・〇〇	三・九・〇・〇	四・〇・〇〇	三・四・〇〇	三・四・〇〇	二・〇・〇〇	二・〇・〇〇	二・〇・〇〇	四・五・七・五

區											南										
春					恒						緋		阿								
上	下	嘉	善	咸	興	仁	泰	長	永	至	德	宣	計	港	港	港	新	港	港	港	
蓄	蓄	禾	餘	昌	文	壽	慶	樂	靖	厚	和	化		東	東	東	園	西	西	西	
社	社	里	里	里	里	里	里	里	里	里	里	里		下	中	上	里	里	上	里	
五・一〇・〇〇	九・五・〇〇	一・〇一・〇〇	一・二・〇〇	一・三・〇〇	一・三・〇〇	二・二・〇〇	二・六・〇〇		一・一〇・〇〇	二・一〇・〇〇	五・〇一・〇〇	四・二・〇〇									
四・三・〇〇		三・三・五・三	二・二・七・五		二・一・三・四一	一・〇一・一五	三・一〇・〇〇	一・〇八・〇〇	二・二・元・〇〇	一・一四・〇〇		一・一四・一六									
					一・五・〇〇					八・〇七		一・〇五・一八		三・七・一四・二五	二・三・〇四	八・三・〇三	三・二七・五二	四・二・三四〇	八・〇三・元	四・〇六・三五	五・〇八・三
												二・四七									
												二・〇九									
一〇・〇六・〇〇	九・二五・〇〇	五・〇一・一三	三・〇九・三五	一・三・〇〇	四・〇五・四三	一・三・一五	四・〇〇・〇〇	一・〇九・〇〇	四・二・三・〇〇	三・三・〇七	五・〇一・〇〇	七・〇〇・元		三・七・一四・二五	二・三・〇四	八・三・〇三	三・二七・五二	四・二・三四〇	八・〇三・元	四・〇六・三五	五・〇八・三
		四	一		七	三			三	五		二八		三〇〇	二五	九	元	一四	七	三	四〇
					一				一			三		五	三	三	二	四	八	一	四
		九	二		八	六			五	八		二〇		八四	八五	二七	一〇七	三	一八	三	一〇三
		一四・〇〇	一・三五		二七・〇〇	九・〇〇			六・〇〇	二七・五〇		三〇・〇〇		一六六・六五	一六二・四〇	四四一・四六	三〇・九五	二七・八三	三七九・四四	二二・四九	三三・〇八

西區										東區						
澎湖					臺灣					臺南					小計	合計
東	西	林	南	鼎	瓦	鎮	赤	通	西	回	南	廣	新	奉	蓮	計
澳	澳	澳	澳	澳	澳	澳	澳	澳	澳	澳	鄉	鄉	鄉	鄉	鄉	計
一・二七・二	六・〇三・〇	五・〇三・〇	一・〇三・三	一・一五・〇	一・〇三・三	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇	一・一五・〇
三・三三・六	二・二〇・〇	一・二一・〇	六・三三・四	四・二〇・二	一・三〇・〇	一・三三・五	一・五・一〇	一・〇・五〇	一・〇・五〇	一・〇・五〇	三・一八・〇	三・二〇・〇	一・〇・〇〇	三・三三・〇	一・七・三三・〇	一・七・三三・〇
二・三三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三
五・三七	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三
五・三三・五	八・三三・〇	五・二八・〇	六・三三・四	五・二七・四	三・〇九・〇	一・三三・五	一・五・一〇	一・〇・五〇	五・三三・二	一・一〇・〇	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三	一・一三・三
三	三	三	三	一	一	一	一	一	三	三	二	二	二	二	二	二
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
四	三	一	一	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
四	四	三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
六・六九	二・六〇	七・〇〇	〇・五五	八・四五・〇	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五	二・二五

(1) 臺北橋：鋼筋混凝土築成，長四三四·五五公尺，車道淨寬五·八二公尺，人行道二·七二公尺。民國十年（公元一九二一年）九月開工，至民國十四年（公元一九二五年，大正十四年）六月竣工，工程費一四四萬元，其建築概要，詳附件（一），已拆除重建，於民國五十八年（公元一九六九年）十月竣工，全長一、〇五一·一二公尺，淨寬二八·五公尺，工程費新臺幣一億四千六百萬元。設計圖附件一。

(2) 大安溪橋：爲鋼鈹橋，位於日南大甲間，跨大安橋，面積五、〇六四·四〇平方公尺，已於六十三年（公元一九七四年）六月開工改建，六十五年（公元一九七六年）三月竣工，長九五八公尺，寬十六公尺，工程費一億八千萬九百元（新臺幣）。

(3) 大甲溪橋：位於大甲清水間，跨大甲溪，爲鋼鈹結構，面積六、六八三·六〇平方公尺，已於六十一年（公元一九七二年）八月間重建，六十四年（公元一九七五年）八月竣工，長一、三二〇公尺，淨寬一六·〇公尺。工程費新臺幣一億三千八百六十萬元。

以上三橋重建，長度寬度，均較舊橋長而且寬，載重增加，該線各橋多已重建、加寬、改建，路面仍不斷拓寬改善中，此線光復後，年年拓建改善，所耗資金不少，便利大眾運輸。

(一) 屏東至楓港公路，計橋樑六十二座，民國七十一年（公元一九八二年）七月，全部重建竣工，並擴寬爲四車道。

(二) 臺北至礁溪公路，橋樑十四座，其中新店至礁溪段有橋九座。

(四) 蘇澳至花蓮公路，有橋樑一一五座，其中有東澳、澳尾、南澳、大濁水、卡那港、立霧、三棧等七座鋼索吊橋，RC板橋二十二座，RC臺木造橋一座，光復後，均已改建混凝土鋼筋橋。

(五) 花蓮至臺東公路，有橋七十六座，其中木橋一座，鋼架木面橋四十四座，鋼索橋三座，尚有河川八處，未建橋，兩天不能通車，光復時橋樑多已流失，後重建。

(六) 臺中至埔里公路，有橋五十一座，其中有木橋十一座，鋼索吊橋六座。光復後，先後拆除，改建鋼筋混凝土永久性橋樑。

(七) 埔里至霧社公路，有橋十座，其中木造橋六座，RC拱橋二座，RCT橋樑二座，光復後已重建。

(八) 霧社至初音道路，有橋五座，其中鋼索吊橋三座，木橋一座，RC版橋一座，全線未開通不能通車。

以上各線，計有各型橋樑七九四座，其中西螺大橋（濁水溪橋）至日本投降時，尚未竣工。亦有被盟機炸毀（烏溪橋），或流失者。餘尚可通車（霧社初音線在外），各線主要橋樑概況，詳附表一（一）—（十）。

二、歷年公路橋樑數量

日人佔據臺灣，積極修建道路橋樑，橋樑耗費資金較鉅，故發展遲慢。光緒二十五年（公元一八九九年，明治三十二年），橋樑計一、三七八座，長度均未滿九・〇九公尺。民國元年（公元一九一二年，大正一年），橋樑長度：(1)長未滿九・〇九公尺者七、二三二座。(2)長九・〇九至三六・三六公尺者九一四座。(3)長三六・三六公尺至九〇・九〇公尺者一三九座。(4)長九〇・九一公尺以上者六八座，總計八、三四四座，較十三年以前增加六倍餘。

民國三十一年（公元一九四二年，昭和十七年），橋樑長度：(1)長未滿九・〇九公尺者七、九一五座。(2)長九・〇九——三六・三五公尺者一、五七七座。(3)長三六・三六——九〇・九〇公尺者二八五座。(4)長九〇・九一公尺以上者九四座，總計九、八七一座。民國三十二年以後，沒有統計數目公佈，同時因日人軍事失敗，除開闢部份山道路外，投資公路橋樑建設為數減少，茲將日人歷年修建公路橋樑數量及長度，詳列於附表二。

日人建造橋樑，長度一百公尺以上者（含吊橋），計七二座，其中西螺大橋（濁水溪橋），僅完成橋整，尚未竣工，臺灣全省橋樑長度一百公尺以上者，詳列於附表三。

臺北橋建築概要 附件一

(一) 設計綱要

橋體結構 有效跨徑，每孔六一·〇四公尺，上弦傾斜式，下承鋼架公路，共七孔。

長度 全長四三四·五五公尺。

車道淨寬五·八二公尺。

人行道二·七三公尺。

橋面 快車道版係以一九公分厚鋼筋混凝土築成，其上再鋪五公分厚瀝青面層，人行道係爲八·九公分厚之鋼筋混凝土版。

橋臺 右岸橋臺係以寬一八·五公尺，高一〇公尺之砌石混凝土築造，其橋臺深入地下四公尺，基礎並打五·五公尺之樁。

左岸橋臺以一八·二公尺寬，一〇·八公尺高之砌石混凝土築造。橋臺深入土三·四公尺。基礎係用直徑三·六四公尺，深一二·一公尺之圓筒沈箱三支及直徑二·七三公尺，深一二·一公尺之圓箱二支，其四週打入六·三六公尺之基樁，橋臺前面以蛇籠保護。

橋墩 高六·七公尺的砌石混凝土，基礎用長一二公尺，短徑五·五公尺，深二五·五公尺之橢圓型沈箱。

築堤 臺北市側興建長一八二公尺，寬一四·五公尺之擋土牆，西側設一·八公尺寬之行人道，三重端則設長二〇〇公尺之土堤，脚接橋臺。

(二) 工程費：一百四十四萬元。

(三) 施工日期：民國十年（公元一九二一年）九月開工，民國十四年（公元一九二五年，大正十四年）六月竣，設計者傳聞爲英國人。

【資料來源】臺灣省總督府交通局港灣課印：臺北橋概要，全本只上面之圖及說明。

附表一 各主要公路橋樑概況（民國三十四年）

(一) 縱貫道路橋樑表（臺北州管內）

橋名	位置（公里）	構造形式	面積（平方公尺）	高度（公尺）	汽車承載力	惡劣條件下可用程度	橋樑遭破壞	備考
八堵橋	三·〇五一	RC 拱橋	八六九·二〇	一五·〇〇	八	可		里程係基隆起原
堵南橋	三·一九一	RCT 桁橋	一六三·三〇	—	〃	〃		列「鐵筋混凝土
七堵陸橋	四·三六二	鋼板桁橋	三一五·〇〇	七·〇〇	〃	〃		」造者皆簡稱 R
七堵橋	四·五七八	RCT 桁橋	二〇七·二〇	—	〃	〃		C。
草濫橋	六·六七〇	〃	一二八·七〇	一一·〇〇	〃	〃		
五堵陸橋	九·二八六	鋼板桁橋	二七三·〇〇	六·五〇	〃	〃		
保長橋	一〇·四四七	RCT 桁橋	二〇八·〇〇	一一·〇〇	〃	〃		
汐止陸橋	一二·五七九	鋼板橋	三一八·五〇	七·〇〇	〃	〃		
汐止橋	一三·一九四	RCT 桁橋	二九四·〇〇	五·〇〇	〃	〃		
街後橋	一四·一二五	〃	一三一·〇〇	六·〇〇	〃	〃		
下寮橋	一四·六五七	〃	一四九·〇〇	七·〇〇	〃	〃		
南港片棧橋	一七·四三六	〃	七一六·九〇	七·〇〇	〃	〃		
橫科橋	一七·六二二	〃	一一五·五〇	七·〇〇	〃	〃		
南港橋	一八·一八五	〃	三二二·六〇	六·〇〇	〃	〃		
松山橋	一二·三九八	〃	一八四·五〇	四·五〇	〃	〃		
中崙橋	二六·三二二	〃	七五·二〇	二·二〇	〃	〃		
大安橋	二七·二八七	〃	一九六·二〇	四·五〇	〃	〃		

陸橋	三三·一三〇	〃	一二九·六〇	一	〃	〃	〃
臺北橋	三三·一六六	〃	五、三八七·四〇	一五·〇〇	〃	〃	〃
二重埔橋	三七·〇五四	RCT 桁橋	八七·八〇	二·〇〇	〃	〃	〃
新莊橋	四〇·七六〇	〃	六六·〇〇	三·〇〇	〃	〃	〃
十八分溪橋	四三·二一四	〃	七五·三〇	三·五〇	〃	〃	〃
頂坡角橋	四三·五九七	〃	四八·四〇	二·五〇	〃	〃	〃
晒口橋	四三·九五八	〃	六〇·五〇	三·〇〇	〃	〃	〃

縱貫道路橋樑表 (新竹州管內)

橋名	位置 (公里)	構造形式	面積 (平方公尺)	高度 (公尺)	汽車承載力	惡劣條件下可用程度	橋遭破壞	備考
猪母坑溪橋	〇·三八五	RC 版橋	三五·七〇	一·五〇	八	可		位置所列里程係自新竹
第一尖山橋	〇·八四二	RC 版橋	二九·七〇	二·〇〇	〃	〃		臺北州界 (
第二尖山橋	一·四一六	RCT 桁橋	九二·五〇	二·〇〇	〃	〃		即現在臺北
大湖坑溪橋	一·九七二	RCT 桁橋	七二·一〇	三·五〇	〃	〃		桃園縣界)
第五號橋	四·五三四	RC 版橋	三〇·八〇	二·四〇	〃	〃		起。
無名橋	六·六九六	RC 版橋	二六·七〇	一·八〇	〃	〃		
無名橋	七·二八二	RC 版橋	一九·三〇	一·八〇	〃	〃		
第八號橋	七·七九三	RC 版橋	一七·六〇	一·八〇	〃	〃		
無名橋	八·七三八	RC 版橋	一六·四〇	一·一〇	〃	〃		
大樹林橋	一〇·五六五	RC 版橋	一四三·一〇	三·〇〇	〃	〃		

武陵橋	一〇・八一	RCT	桁橋	二〇六・八〇	四・〇〇	八	可
無名橋	一〇・九五	RC	版橋	四九・五〇	三・〇〇	〃	〃
無名橋	一一・七八	RC	版橋	二九・〇〇	一・五〇	〃	〃
中路北橋	一二・四二	RC	版橋	二九・三〇	二・八〇	〃	〃
無名橋	一三・三八	RC	版橋	一六・六〇	二・一〇	〃	〃
永安橋	一四・七一	RCT	桁橋	三〇〇・八〇	四・五〇	〃	〃
第一坎子脚橋	一五・八八	RCT	桁橋	八六・九〇	三・〇〇	〃	〃
永世橋	一六・一〇	RCT	桁橋	三四・七〇	二・五〇	〃	〃
無名橋	一六・二六	RCT	桁橋	五三・三〇	三・〇〇	〃	〃
坎子脚橋	一六・九九	RC	版橋	八一・八〇	三・五〇	〃	〃
桃園橋	一七・〇三	RCT	桁橋	一〇七・三〇	四・五〇	〃	〃
北埔頂橋	一九・二六	RC	版橋	二五・八〇	一・八〇	〃	〃
埔頂橋	二〇・一〇	RCT	桁橋	四一・八〇	三・三〇	〃	〃
新街橋	二〇・七六	RCT	桁橋	二〇九・〇〇	四・〇〇	〃	〃
老街橋	二三・〇二	RCT	桁橋	二五三・〇〇	四・〇〇	〃	〃
草埔坡橋	二八・七四	RC	版橋	一七・九〇	二・二〇	〃	〃
頭重溪橋	二九・六二	RCT	桁橋	五七・五〇	三・〇〇	〃	〃
二重溪橋	三〇・九〇	RCT	桁橋	一一一・七〇	三・〇〇	〃	〃
兔坑溪橋	三一・八四	RCT	桁橋	一四八・二〇	五・五〇	〃	〃
楊梅橋	三一・五六	RCT	桁橋	一二一・一〇	七・五〇	〃	〃
太平橋	三一・七四	RCT	桁橋	一四〇・八〇	五・五〇	〃	〃
瓦礫橋	三三・四二	RCT	桁橋	二八・六〇	二・〇〇	〃	〃

長安橋	三八・〇九一	RCT 桁橋	一一三・九〇	三・五〇	〃	〃
鹿鳴橋	三九・三七七	RCT 桁橋	一四七・四〇	四・〇〇	〃	〃
羊喜橋	三九・九九七	RCT 桁橋	八五・八〇	三・五〇	〃	〃
潮東橋	四一・三五六	RC 版橋	三〇・八〇	四・五〇	〃	〃
湖口橋	四一・六三〇	RC 版橋	二二・六〇	二・五〇	〃	〃
湖南橋	四二・五三二	RCT 桁橋	一三〇・一〇	五・〇〇	〃	〃
番子湖橋	四六・九二二	RCT 桁橋	六五・六〇	四・〇〇	〃	〃
員山橋	四八・七五五	RCT 桁橋	五五・九〇	三・五〇	〃	〃
山崎橋	四九・〇三九	RCT 桁橋	七六・四〇	三・〇〇	〃	〃
大眉橋	五〇・七二六	RC 箱型橋	四三・六〇	一・五〇	〃	〃
坂下橋	五〇・九九〇	RCT 桁橋	五五・〇〇	三・〇〇	〃	〃
鳳山溪橋	五一・八八二	RC 鋼板桁橋	一、〇五九・一〇	六・〇〇	〃	〃
番子坡北橋	五二・二七二	RCT 桁橋	七四・三〇	四・〇〇	〃	〃
番子坡中橋	五二・三八四	RC 版橋	四一・三〇	二・五〇	〃	〃
番子坡南橋	五二・六九七	RCT 桁橋	五六・七〇	二・五〇	〃	〃
新社橋	五二・八〇二	RC 版橋	三一・四〇	一・五〇	〃	〃
第四十九號橋	五三・七五二	RC 版橋	五四・〇〇	一・五〇	〃	〃
豆子埔橋	五三・八四二	RC 鋼板桁橋	四五六・五〇	六・〇〇	〃	〃
第五十一號橋	五四・六二〇	RC 箱型橋	四二・〇〇	一・五〇	〃	〃
斗崙橋	五四・六七一	RC 箱型橋	四二・〇〇	二・〇〇	〃	〃
頭前溪橋	五五・四八六	RCT 桁橋	三一・四九・九〇	八・〇〇	〃	〃
溪州橋	五六・四八八	RCT 桁橋	五六・三〇	二・五〇	〃	〃

鐵骨混凝土

溪埔橋	五六·六二〇	RCT 桁橋	二〇六·六〇	五·〇〇	八	可	
良思坑橋	五六·八六八	RCT 桁橋	五二·三〇	三·五〇	〃	〃	
車後坑橋	五七·一九八	RCT 桁橋	二九·八〇	四·〇〇	〃	〃	
車頭坑橋	五七·九三二	RCT 桁橋	五五·〇〇	二·五〇	〃	〃	
東勢橋	五八·〇九八	RC 箱型橋	五六·〇〇	一·五〇	〃	〃	
東門外橋	五八·五七六	RCT 桁橋	四四·六〇	三·〇〇	〃	〃	
第六十一號橋	五八·七七七	RC 拱橋	四二·〇〇	一·五〇	〃	〃	
南門橋	五九·二五五	RC 拱橋	二二·八〇	三·〇〇	〃	〃	
陸橋	六〇·三四二	RC 版橋	二五·九〇	一·五〇	〃	〃	
客雅溪橋	六〇·四七三	RCT 桁橋	二五九·六〇	七·〇〇	〃	〃	
新小川橋	六〇·七二三	RCT 桁橋	四一·三〇	四·〇〇	〃	〃	
宮川橋	六一·一一〇	RC 版橋	二七·五〇	二·〇〇	〃	〃	
溪川橋	六一·七一二	RC 箱型橋	六三·八〇	一·五〇	〃	〃	
白川橋	六一·三〇三	RCT 桁橋	三九·三〇	二·五〇	〃	〃	
番子橋	六二·五九七	RCT 桁橋	六一·六〇	三·〇〇	〃	〃	
三姓橋	六三·六九〇	RCT 桁橋	二二六·六〇	四·〇〇	〃	〃	
休憩橋	六四·五一五	RCT 桁橋	五四·五〇	三·〇〇	〃	〃	
第一香山橋	六六·〇六〇	RCT 桁橋	三一·九〇	二·〇〇	〃	〃	
第二香山橋	六六·三八九	RCT 桁橋	五九·四〇	二·五〇	〃	〃	
海水川橋	六七·二九一	RCT 桁橋	八九·一〇	三·〇〇	〃	〃	
海山橋	六八·三五八	RCT 桁橋	四七·三〇	五·〇〇	〃	〃	
內湖橋	六九·八八八	RCT 桁橋	六六·〇〇	五·〇〇	〃	〃	

炸毀

中 隆 橋	七·一·三六八	RCT 桁橋	二〇六·三〇	六·〇〇	〃	〃
山 下 橋	七六·三二六	RCT 桁橋	五六·一〇	四·〇〇	〃	〃
蟠 桃 橋	七六·五九五	RCT 桁橋	三九·一〇	三·〇〇	〃	〃
街 頭 橋	七七·二五六	RC 版橋	五三·九〇	三·五〇	〃	〃
新 橋	七七·九〇三	RC 箱型橋	三六·四〇	一·五〇	〃	〃
流 水 橋	八〇·七一〇	RC 版橋	二二·〇〇	二·〇〇	〃	〃
中 港 溪 橋	八一·四五一	RC 鉸桁橋	一、三八六·〇〇	一〇·〇〇	〃	〃
尖 山 下 橋	八二·二三一	RCT 型桁橋	四七·三〇	五·〇〇	〃	〃
公 館 子 橋	八二·四八四	RCT 桁橋	一九〇·九〇	四·五〇	〃	〃
南 港 溪 橋	八二·四四四	RCT 桁橋	四一二·五〇	八·〇〇	〃	〃
海 埔 子 壟	八三·七九八	RC 版橋	二六·一〇	二·五〇	〃	〃
淡 文 湖 橋	八五·三二三	RCT 桁橋	五五·〇〇	四·五〇	〃	〃
九 車 籠 橋	八七·六〇九	RCT 桁橋	三六·九〇	四·五〇	〃	〃
潭 內 橋	八八·七九九	RC 箱型橋	四〇·二〇	三·〇〇	〃	〃
後 壁 厝 橋	九三·一四六	RCT 桁橋	五五·〇〇	六·五〇	〃	〃
大 庄 橋	九三·八一二	RCT 桁橋	二七〇·六〇	七·〇〇	〃	〃
後 龍 溪 橋	九五·七七三	RC 鉸桁橋	一、七五二·四〇	一二·〇〇	〃	〃
南 社 橋	九六·四〇三	RCT 桁橋	一六五·〇〇	七·〇〇	〃	〃
荊 子 脚 橋	一〇〇·五三三	RC 拱橋	一九·八〇	三·二〇	〃	〃
大 埔 橋	一〇一·三三三	RCT 桁橋	一六四·七〇	六·五〇	〃	〃
四 湖 橋	一〇二·五三三	RC 懸臂桁橋	五四二·三〇	八·〇〇	〃	〃
二 湖 橋	一〇三·一六五	RCT 桁橋	五五·〇〇	五·〇〇	〃	〃

斧頭坑橋	一〇五・三六六	RC	拱橋	二九・七〇	二・四〇	八	可
南勢山橋	一〇六・〇七三	RC	拱橋	三一・九〇	二・四〇	〃	〃
坑子內橋	一〇七・七二〇	RC	拱橋	三九・六〇	三・二〇	〃	〃
大井橋	一〇八・三三一	RC	拱橋	五二・六〇	三・二〇	〃	〃
內湖島橋	一一一・〇五五	RCT	桁橋	七四・三〇	六・〇〇	〃	〃
第百四號橋	一一〇・五一四	RC	箱型橋	五八・一〇	一・五〇	〃	〃
第百五號橋	一一〇・九八七	RC	箱型橋	四五・五〇	一・五〇	〃	〃
第百六號橋	一一一・一九六	RC	箱型橋	四五・七〇	二・四〇	〃	〃
新埔橋	一一一・八八五	RCT	桁橋	一一四・一〇	五・〇〇	〃	〃
第百八號橋	一一三・〇三四	RC	箱型橋	四五・六〇	二・四〇	〃	〃
第百九號橋	一一三・三九六	RC	箱型橋	六六・五〇	一・〇〇	〃	〃
第百十號橋	一一三・六五六	RC	箱型橋	六六・八〇	二・四〇	〃	〃
第百十一號橋	一一四・一六九	RC	箱型橋	五二・六〇	二・四〇	〃	〃
第百十二號橋	一一四・四二四	RC	箱型橋	五七・一〇	一・五〇	〃	〃
第百十三號橋	一一五・三四七	RC	箱型橋	四七・八〇	一・五〇	〃	〃
第百十四號橋	一二七・二九一	RC	箱型橋	四七・六〇	一・五〇	〃	〃
通霄橋	一一八・七〇七	RCT	桁橋	七九・〇〇	八・〇〇	〃	〃
番子寮橋	一一〇・〇四四	RCT	桁橋	一一〇・〇〇	四・五〇	〃	〃
五里牌橋	一一〇・五九五	RCT	桁橋	五五・〇〇	三・五〇	〃	〃
第百十八號橋	一一一・六三七	RC	箱型橋	二八・二〇	一・五〇	〃	〃
苑里橋	一二二・七九一	RCT	桁橋	一二二・三〇	五・〇〇	〃	〃
第百二十號橋	一二四・四二三	RC	箱型橋	四八・八〇	一・五〇	〃	〃

第百廿一號橋	一二五·一四七	RC 箱型橋	四三·八〇	二·五〇	"	"		
房裡東門橋	一二五·一七〇	RCT 桁橋	一九八·〇〇	七·〇〇	"	"		
枕山橋	一二五·七一〇	RC 版橋	八九·六〇	三·五〇	"	"		
房裡橋	一二五·九八一	RCT 桁橋	三六〇·八〇	六·〇〇	"	"		
第百廿五號橋	一二六·一五三	RC 箱型橋	二九·二〇	二·〇〇	"	"		
第百廿六號橋	一二六·五八九	RC 箱型橋	七〇·〇〇	二·〇〇	"	"		
山柑尾橋	一二六·八二五	RCT 桁橋	九三·五〇	二·五〇	"	"		

縱貫道路橋樑表(臺中州管內)

橋名	位置(公里)	構積形式	面積(平方公尺)	高度(公尺)	汽車承載噸力	惡劣條件下可用程度	橋遭破壞	備考
第一號橋	〇·一一五	RC 箱型橋	三八·〇〇	一·五〇	八	可		
第二號橋	〇·五三八	RC 箱型橋	五二·六〇	二·五〇	"	"		
第三號橋	一·〇九八	RC 箱型橋	五六·〇〇	一·五〇	"	"		
頂後厝子橋	一·四七一	RCT 樑橋	八一·一〇	五·〇〇	"	"		
第五號橋	一·六七二	RC 箱型橋	三五·〇〇	二·〇〇	"	"		
日南社橋	四·七一一	RCT 樑橋	七三·七〇	四·五〇	"	"		
第七號橋	五·一八一	RC 版橋	一一八·三〇	二·五〇	"	"		
第八號橋	五·四六三	RC 版橋	一〇七·五〇	三·〇〇	"	"		
大安溪橋	六·五三一	鋼 鈑橋	五、〇六四·四〇	不明	"	"		
第十號橋	七·一〇六	RC 箱型橋	五一·一〇	不明	"	"		

第十一號橋	七·三七四	RC 箱型橋	五一·一〇〇	二·〇〇〇	八	可
頂山盤橋	九·五八三	RCT 樑橋	四四·〇〇〇	不明	"	"
庄尾橋	一一·〇三九	RCT 樑橋	七六·二〇〇	一·五〇〇	"	"
水尾橋	一一·二三八	RCT 樑橋	三三九·六〇〇	四·〇〇〇	"	"
第一番子寮橋	一一·五六〇	RCT 樑橋	五四·七〇〇	三·五〇〇	"	"
第二番子寮橋	一一·七七五	RC 版橋	六四·二〇〇	一·五〇〇	"	"
第三番子寮橋	一一·五三三	RCT 樑橋	四一·三〇〇	二·五〇〇	"	"
第一後厝子橋	一一·六〇二	RC 版橋	四三·八〇〇	一·五〇〇	"	"
第二後厝子橋	一一·八四二	RC 箱型橋	二五·三〇〇	一·二〇〇	"	"
第三後厝子橋	一三·〇四一	RCT 樑橋	三九·六〇〇	二·〇〇〇	"	"
大甲溪橋	一四·一四八	鋼 鈹 橋	六、六八三·六〇	不明	"	"
甲南橋	一五·五五八	RCT 樑橋	三八·〇〇〇	三·五〇〇	"	"
三塊厝橋	一五·八三七	RC 箱型橋	四二·〇〇〇	一·八〇〇	"	"
菁埔橋	一六·八〇一	RC 版橋	七五·六〇〇	一·五〇〇	"	"
第一田寮橋	一八·八七一	RC 箱型橋	六四·二〇〇	二·五〇〇	"	"
第二田寮橋	一九·二五六	RC 箱型橋	一七·〇〇〇	一·五〇〇	"	"
第三田寮橋	一九·四一三	RC 箱型橋	二九·八〇〇	二·〇〇〇	"	"
下浦子橋	一九·七四四	RCT 樑橋	一六九·二〇〇	二·五〇〇	"	"
第五田寮橋	一九·九二六	RC 版橋	七九·一〇〇	三·〇〇〇	"	"
五福圳橋	一九·九八八	RCT 樑橋	五五·九〇〇	四·〇〇〇	"	"
第一清水橋	二〇·〇四六	RC 箱型橋	四九·一〇〇	四·〇〇〇	"	"
第二清水橋	二〇·五九四	RC 版橋	六三·〇〇〇	二·〇〇〇	"	"

第三清水橋	二〇・七四五	RC	箱型橋	三六・七〇	二・〇〇	"	"
第四清水橋	一一・〇九五	RC	箱型橋	二五・二〇	二・〇〇	"	"
鹿寮橋	一二・九五二	RCT	樑橋	四四・八〇	三・〇〇	"	"
第一鹿寮橋	一三・二一四	RC	箱型橋	三二・二〇	二・〇〇	"	"
第二鹿寮橋	二四・〇〇四	RCT	樑橋	八九・一〇	二・五〇	"	"
第一沙鹿橋	二四・〇八二	RC	箱型橋	三二・二〇	二・〇〇	"	"
第二沙鹿橋	二四・二〇二	RC	箱型橋	二〇・四〇	一・五〇	"	"
沙鹿橋	二四・三六五	RCT	樑橋	八〇・六〇	三・五〇	"	"
第三沙鹿橋	二四・五〇二	RCT	樑橋	五八・六〇	三・〇〇	"	"
竹林橋	一五・五三二	RC	箱型橋	一〇〇・八〇	一・五〇	"	"
第一竹林橋	二六・四〇七	RCT	樑橋	四一・八〇	三・〇〇	"	"
第二竹林橋	二六・五九二	RC	版橋	七〇・〇〇	二・〇〇	"	"
第一西勢寮橋	二九・五一九	RC	箱型橋	三二・二〇	三・〇〇	"	"
第一公館橋	三一・八〇四	RC	版橋	三二・二〇	二・〇〇	"	"
第一圳塔橋	三五・六〇〇	RC	版橋	七〇・〇〇	二・〇〇	"	"
第二圳塔橋	三五・六八四	RCT	樑橋	四一・八〇	二・〇〇	"	"
第三圳塔橋	三六・二六五	RC	版橋	二八・三〇	二・〇〇	"	"
第一神岡橋	三六・四二三	RC	版橋	二八・三〇	一・五〇	"	"
第二神岡橋	三六・六九〇	RC	箱型橋	三九・二〇	二・〇〇	"	"
神岡橋	三六・八一〇	RC	箱型橋	三九・二〇	一・五〇	"	"
第三神岡橋	三六・八二六	RC	箱型橋	三九・二〇	二・〇〇	"	"
北庄橋	三六・九五二	RC	版橋	八四・〇〇	二・〇〇	"	"

第二北庄橋	三七·九一八	PCT	樑橋	五七·九〇	四·五〇	八	可
第一北庄橋	三八·三八四	PCT	樑橋	一一六·八〇	六·〇〇	〃	〃
第三社口橋	三九·一九五	PC	版橋	二八·〇〇	二·五〇	〃	〃
第二社口橋	三九·二〇七	RC	版橋	九一·六〇	四·〇〇	〃	〃
社口橋	三九·六八三	PCT	樑橋	四一·九〇	四·〇〇	〃	〃
大社橋	四〇·九〇〇	RC	版橋	三九·九〇	二·五〇	〃	〃
社皮橋	四一·二〇六	PCT	樑橋	三六·九〇	三·〇〇	〃	〃
西湖橋	四二·一二八	PCT	樑橋	四一·六〇	四·〇〇	〃	〃
豐原橋	四三·一〇八	RC	箱型橋	三三·二〇	二·〇〇	〃	〃
第一車路墘橋	四三·三四四	RC	箱型橋	四〇·六〇	二·〇〇	〃	〃
大湖橋	四三·四〇四	RC	箱型橋	五八·五〇	二·〇〇	〃	〃
鳥牛欄橋	四三·四八七	RC	版橋	八四·六〇	三·五〇	〃	〃
第五七橋之一	四三·八二一	RC	箱型橋	三三·九〇	二·〇〇	〃	〃
小校橋	四五·二〇九	RC	箱型橋	九六·六〇	三·〇〇	〃	〃
校栗林橋	四五·五二二	PCT	樑橋	六一·五〇	三·五〇	〃	〃
第一潭子橋	四五·九一二	RC	箱型橋	三五·五〇	二·〇〇	〃	〃
潭子墘橋	四六·四四五	PCT	樑橋	五九·八〇	四·〇〇	〃	〃
第三潭子橋	四六·八八六	RC	箱型橋	二一·八〇	一·五〇	〃	〃
數島橋	四八·五七五	PCT	樑橋	四四·二〇	六·〇〇	〃	〃
櫻橋	四九·一一五	RC	版橋	七七·八〇	四·五〇	〃	〃
金谷橋	五〇·三一九	PCT	樑橋	一一一·〇〇	四·〇〇	〃	〃
南山橋	五一·六九四	PCT	樑橋	一〇〇·八〇	三·五〇	〃	〃

朝日橋	五二・二五八	RCT	樑橋
六張犁橋	五二・七八四	RC	箱橋
第四北屯橋	五三・〇一三	RC	箱橋
第五北屯橋	五三・五四六	RC	版橋
第六北屯橋	五四・〇二三	RC	版橋
新富橋	五五・一八六	RC	箱型橋
第一公館橋	五七・一二〇	RC	箱型橋
下公館橋	五七・二七〇	RC	箱型橋
第二公館橋	五七・二八七	RC	箱型橋
第八十六號橋	五七・九七六	RC	版橋
第二下橋子頭橋	五八・一七四	RC	箱型橋
第三下橋子頭橋	五八・二九九	RC	版橋
第四下橋子頭橋	五八・六九七	RC	版橋
第五下橋子頭橋	五八・九〇七	RCT	樑橋
第一樹子脚橋	五九・三二一	RC	版橋
第二樹子脚橋	五九・八六六	RC	版橋
第三樹子脚橋	五九・九八三	RC	版橋
第一九張犁橋	六〇・九六六	RCT	樑橋
第二九張犁橋	六一・二五二	RC	版橋
第三九張犁橋	六一・三六二	RC	箱型橋
第四九張犁橋	六一・四八七	RC	版橋
第五九張犁橋	六一・七五三	RC	箱型橋

五〇・九〇	三・五〇	"
七〇・〇〇	二・五〇	"
二一・二〇	一・五〇	"
五五・二〇	二・五〇	"
五七・〇〇	二・〇〇	"
四二・〇〇	一・五〇	"
三八・一〇	一・五〇	"
四〇・九〇	一・〇〇	"
二七・六〇	一・五〇	"
三一・六〇	一・〇〇	"
四六・九〇	一・〇〇	"
四七・一〇	二・五〇	"
六三・〇〇	一・五〇	"
五一・二〇	二・〇〇	"
三五・六〇	二・〇〇	"
四四・八〇	二・五〇	"
四六・九〇	二・〇〇	"
二五〇・三〇	五・〇〇	"
四五・四〇	二・〇〇	"
三五・五〇	二・〇〇	"
九三・五〇	二・五〇	"
三六・六〇	二・五〇	"

" " " " " " " " " " " " " " " " " "

第六九張犁橋	六二・一〇七	RC 版橋	六〇・二〇	二・〇〇	八	可
第一烏日橋	六二・四六三	RCT 樑橋	一六五・二〇	六・〇〇	〃	〃
第二烏日橋	六二・五二七	RC 版橋	五二・五〇	三・〇〇	〃	〃
第三烏日橋	六三・〇三三	RC 版橋	三六・四〇	三・〇〇	〃	〃
第四烏日橋	六三・一五一	RC 版橋	五九・六〇	三・〇〇	〃	〃
第五烏日橋	六三・三五〇	RC 箱型橋	三一・二〇	一・五〇	〃	〃
集泉橋	六四・一四二	RCT 樑橋	五〇二・七〇	五・〇〇	〃	〃
第一勝厝橋	六四・四八七	RC 箱型橋	三五・五〇	一・五〇	〃	〃
第二勝厝橋	六五・三〇二	RCT 樑橋	一二五・二〇	三・五〇	〃	〃
第三勝厝橋	六五・四八七	RC 版橋	四一・九〇	三・〇〇	〃	〃
第六勝厝橋	六五・四二三	RC 版橋	七一・四〇	三・〇〇	〃	〃
第七勝厝橋	六六・〇九六	RC 箱型橋	二二・〇〇	一・五〇	〃	〃
第八勝厝橋	六六・三二三	RC 版橋	三九・一〇	二・〇〇	〃	〃
第九勝厝橋	六六・七三四	RCT 樑橋	九八・五〇	三・五〇	〃	〃
第十勝厝橋	六七・〇〇五	RC 版橋	三八・三〇	三・〇〇	〃	〃
王田橋	六七・九五七	RCT 樑橋	七一・七〇	三・五〇	〃	〃
大肚橋	六八・五五二	鋼結構橋	三、三〇八・七〇	九・〇〇	〃	〃
上阿夷橋	六九・三二一	RC 版橋	二九・六〇	一・五〇	〃	〃
阿夷橋	六九・七八〇	RCT 樑橋	四一・六〇	二・五〇	〃	〃
第一阿夷橋	七〇・八一六	RC 版橋	五九・二〇	二・五〇	〃	〃
第一牛稠橋	七〇・九五五	RC 版橋	三三・八〇	一・五〇	〃	〃
中牛稠子橋	七一・五五七	RC 版橋	二〇・四〇	二・五〇	〃	〃

小爆
損毀
破

第一牛稠子橋	七二·三三七	RC	版橋	三三·八〇	二·〇〇	"	"
下牛稠子橋	七二·四八四	RC	版橋	七二·五〇	三·五〇	"	"
第三牛稠橋	七二·六二九	RCT	樑橋	四七·四〇	二·〇〇	"	"
東門橋	七三·八三七	RC	版橋	九八·〇〇	二·五〇	"	"
第一南郭橋	七四·一四九	RC	版橋	二五·四〇	二·〇〇	"	"
第一大埔橋	七四·八二七	RC	版橋	三六·七〇	三·〇〇	"	"
中大埔橋	七五·三二六	RC	版橋	七一·六〇	二·五〇	"	"
第二大埔橋	七五·五〇一	RC	版橋	七一·六〇	二·〇〇	"	"
第三大埔橋	七五·六五六	RC	版橋	五九·二〇	二·〇〇	"	"
第一口庄橋	七八·一五二	RC	版橋	三六·七〇	一·五〇	"	"
第二口庄橋	七八·八〇六	RCT	樑橋	五〇·〇〇	三·五〇	"	"
蓬萊橋	七八·八〇六	RCT	樑橋	五七·八〇	三·五〇	"	"
第三口庄橋	七九·五〇九	RCT	版橋	七七·六〇	三·〇〇	"	"
第一花壇橋	八〇·六一六	RC	版橋	四四·〇〇	二·五〇	"	"
中花壇橋	八一·三三二	RC	版橋	二五·四〇	二·五〇	"	"
第二花壇橋	八一·八七九	RC	版橋	三六·七〇	一·五〇	"	"
第四茄荖脚橋	八二·一七一	RC	版橋	三五·三〇	二·〇〇	"	"
茄荖脚橋	八二·四三六	RC	版橋	四三·〇〇	二·五〇	"	"
過溝橋	八三·〇三四	鋼	鋼板樑橋	一二六·五〇	七·〇〇	"	"
限元橋	八四·七一七	鋼	鋼板樑橋	九四·五〇	二·五〇	"	"
第二蓮花池橋	八五·〇三〇	RC	版橋	七一·九〇	二·〇〇	"	"
第三蓮花池橋	八五·四六八	RC	版橋	七七·六〇	二·五〇	"	"

港尾橋	八五・七七四	RC 版橋	七六・八〇	二・五〇	八	可
第一三條圳橋	八六・五四七	RC 版橋	五九・二〇	二・五〇	〃	〃
第一員林橋	八七・七〇〇	RC 版橋	七二・六〇	一・五〇	〃	〃
第一田中央橋	八九・一七九	Con 拱橋	四五・九〇	一・五〇	〃	〃
第二田中央橋	八九・四七三	Con 拱橋	一一七・六〇	二・〇〇	〃	〃
第三田中央橋	八九・六七五	Con 拱橋	一一七・六〇	二・五〇	〃	〃
第四田中央橋	八九・九五四	Con 拱橋	三二・七〇	一・〇〇	〃	〃
第五田中央橋	九〇・〇七〇	Con 拱橋	三二・七〇	一・〇〇	〃	〃
第一太平橋	九〇・五一八	Con 拱橋	二四・四〇	一・五〇	〃	〃
第一五汴頭橋	九一・〇九三	Con 拱橋	二四・四〇	一・〇〇	〃	〃
第二五汴頭橋	九二・一六九	RCT 樑橋	六〇・五〇	三・〇〇	〃	〃
第三五汴頭橋	九二・三四〇	Con 拱橋	三二・七〇	一・〇〇	〃	〃
上永靖橋	九三・一三九	Con 拱橋	三四・一〇	一・五〇	〃	〃
第一永靖橋	九三・一七四	RCT 樑橋	六〇・五〇	三・〇〇	〃	〃
第二永靖橋	九三・二三九	RCT 樑橋	九八・〇〇	二・五〇	〃	〃
第一滴港西橋	九五・三六九	RC 版橋	四五・四〇	一・五〇	〃	〃
第一打鹿橋	九五・四八二	Con 拱橋	一二二・五〇	二・〇〇	〃	〃
第一田尾橋	九六・六五七	混凝土拱橋	四四・三〇	一・〇〇	〃	〃
第二田尾橋	九七・一三八	混凝土拱橋	三二・七〇	一・〇〇	〃	〃
第一北勢寮橋	九八・三一六	RCT 樑橋	三六六・二〇	四・五〇	〃	〃
第一北斗橋	九九・〇一三	Con 拱橋	五九・六〇	二・五〇	〃	〃
北斗橋	一〇〇・〇八一	RCT 樑橋	三三〇・〇〇	四・〇〇	〃	〃

第一溪州橋	100.663	RCT 樑橋	101.90	11.00	"	"
第二溪州橋	100.831	RC 箱型橋	34.80	2.50	"	"
第三溪州橋	101.375	Con 拱橋	85.20	2.50	"	"
第四溪州橋	101.717	RCT 樑橋	71.50	2.50	"	"
第五溪州橋	102.763	RCT 樑橋	117.40	2.00	"	"
第六溪州橋	103.141	Con 拱橋	56.80	1.50	"	"
第一溪墘厝橋	104.145	RC 箱型橋	39.20	2.00	"	"
第二溪墘厝橋	104.442	RCT 樑橋	42.90	2.50	"	"
第三溪墘厝橋	105.467	RC 版橋	90.60	2.50	"	"
水尾橋	106.519	RCT 樑橋	110.80	1.50	"	"
濁水溪橋	108.825	下部已完成 上部未完成				

由上表可知臺中州管轄所列西部幹線橋樑，至沙鹿後即沿現在沙鹿公館線轉經大雅神崗社口豐原，再沿豐原臺中縣南下，經烏日至王田，過大肚橋後循現在西部幹線南下水尾西螺橋北岸；當時沙鹿經龍井、大肚鄉至王田一線並非指定道路。因該地帶在光復時，仍甚荒蕪，村莊極少，所以沙鹿王田段不過是由州羣自行維護管理之「市庄道」而已，試觀目前西部幹線沙鹿王田段路基狹窄，較其他路段標準甚低，亦可證明。現正由公路局以消除瓶頸路段工程改善中。特註。

縱貫道路橋樑表（臺南州管內）

橋名	位置（公里）	構造形式	面積（平方公尺）	高度（公尺）	汽承車載噸力	下惡劣條件可用程度	橋遭破壞	備考
西螺橋	一・〇七三	RC 箱型橋	一二五・七〇	二・〇〇	八	可		
茄苳子北橋	二・六三二	RC 版橋	一二一・五〇	一・二〇	〃	〃		
茄苳子南橋	二・八一〇	RC 版橋	一二一・五〇	一・二〇	〃	〃		
第五號橋	三・五四七	Con 拱橋	四五・四〇	〇・九〇	〃	〃		
茄苳子西橋	四・〇〇〇	RC 版橋	一二一・五〇	二・〇〇	〃	〃		
茄苳子橋	四・四二三	RC 版橋	二五・八〇	二・一〇	〃	〃		
第八號橋	四・七一八	Con 拱橋	二五・五〇	一・八〇	〃	〃		
第九號橋	五・二八一	Con 拱橋	二五・五〇	一・八〇	〃	〃		
埤頭橋	五・四六〇	RC 版橋	六〇・九〇	一・一〇	〃	〃		
清水橋	五・七七〇	RC 版橋	五八・〇〇	一・二〇	〃	〃		
新庄子橋	六・七五一	RC 版橋	八一・二〇	一・七〇	〃	〃		
甘厝橋	七・四三二	RC 版橋	三六・八〇	三・〇〇	〃	〃		
新虎尾溪橋	八・八五八	RCT 樑橋	三三八・八〇	三・〇〇	〃	〃		
何厝橋	九・一一八	RCT 樑橋	五三・三〇	三・〇〇	〃	〃		
惠來厝橋	九・七七三	RCT 樑橋	五三・三〇	二・五〇	〃	〃		
大惠橋	九・九〇九	RCT 樑橋	一三三・〇〇	三・六〇	〃	〃		
第十八號橋	一二・二七九	Con 拱橋	七一・〇〇	四・〇〇	〃	〃		
惠埔橋	一二・五三八	Con 拱橋	六五・〇〇	四・〇〇	〃	〃		

虎尾溪橋	一三·七三六	RCT 樑橋	一、〇三九·五〇	五·〇〇	"	"
田頭橋	一四·四八七	RCT 樑橋	二五二·四〇	三·六〇	"	"
後庄橋	一四·七九八	RCT 樑橋	一〇六·一〇	四·三〇	"	"
北勢子橋	一五·二五六	RCT 樑橋	一二三·七〇	三·〇〇	"	"
石牛溪頭	一六·五五四	RCT 樑橋	五二三·七〇	三·〇〇	"	"
第二十五號橋	一八·一〇五	Con 拱橋	七一·〇〇	一·二〇	"	"
五舊橋	一八·三一二	Con 拱橋	一一三·六〇	二·一〇	"	"
舊社橋	一九·一六三	RC 箱型橋	二九·二〇	二·〇〇	"	"
大湖口橋	一九·三五一	RCT 樑橋	三七一·二〇	五·〇〇	"	"
第二十九號橋	一九·九六四	Con 拱橋	七一·〇〇	三·五〇	"	"
林橋	二〇·三五六	Con 拱橋	一〇七·九〇	一·八〇	"	"
第三十號橋	二一·二三〇	Con 拱橋	八六·六〇	三·〇〇	"	"
茄苳橋	二二·八六一	RC 箱型橋	一二一·〇〇	二·〇〇	"	"
石龜溪橋	二二·九四八	RCT 樑橋	五四一·二〇	九·〇〇	"	"
跨線橋	二三·〇七八	RC 箱型橋	六四·三〇	四·六〇	"	"
湖橋	二三·七五三	RC 箱型橋	六八·一〇	四·六〇	"	"
湖子橋	二五·五六〇	RCT 樑橋	五三·五〇	四·六〇	"	"
九林橋	二五·七三六	RCT 樑橋	九四·〇〇	五·五〇	"	"
下潭橋	二七·四〇五	RCT 樑橋	六一·一〇	二·四〇	"	"
三疊溪橋	二七·九一二	RCT 樑橋	五七七·五〇	七·〇〇	"	"
三疊橋	二九·四〇一	Con 拱橋	二三三·六〇	三·五〇	"	"
中庄橋	三三·五五〇	RCT 樑橋	八四·七〇	一·八〇	"	"

第四十一號橋	三三・五二四	Con	拱橋	一五三・七〇	一・二〇	八	可
紅葉橋	三三・五八六	Con	拱橋	一四二・〇〇	一・〇〇	〃	〃
江頭橋	三五・三〇七	Con	拱橋	一五六・二〇	二・七〇	〃	〃
第四十四號橋	三六・七〇三	Con	拱橋	九〇・八〇	三・五〇	〃	〃
牛稠溪橋	三七・一六八	鋼板桁橋	一、一六三・二〇	一〇・〇〇	〃	〃	〃
第四十六號橋	三八・三二九	RC	版橋	七八・五〇	二・五〇	〃	〃
檜橋	四〇・〇二二	Con	拱橋	三八八・三〇	二・三〇	〃	〃
番溝橋	四二・九七九	RCT	樑橋	二七四・四〇	二・三〇	〃	〃
第四十九號橋	五〇・五〇一	RCT	樑橋	九三・六〇	三・六〇	〃	〃
第一南靖橋	五〇・八七六	RCT	樑橋	一四六・一〇	四・四〇	〃	〃
第二南靖橋	五一・〇四〇	RC	箱型橋	六八・一〇	一・〇〇	〃	〃
八掌溪橋	五二・四四八	鋼板桁橋	一、二九六・〇〇	六・〇〇	〃	〃	〃
永安橋	五三・二六四	RCT	樑橋	一六四・八〇	二・六〇	〃	〃
茄苳橋	五五・一一九	RCT	樑橋	五八・三〇	五・〇〇	〃	〃
塗溝橋	五六・六九五	RC	箱型橋	五〇・五〇	一・六〇	〃	〃
後壁橋	五六・九三八	RCT	樑橋	五八・八〇	五・〇〇	〃	〃
竹園橋	五八・二〇一	RC	版橋	七七・五〇	二・〇〇	〃	〃
寮子橋	五八・五七五	RC	版橋	七三・八〇	二・〇〇	〃	〃
安溪橋	六〇・二七四	RC	箱型橋	四二・六〇	三・〇〇	〃	〃
頂寮橋	六〇・三三五	RCT	樑橋	六五・四〇	二・一〇	〃	〃
卯舍橋	六二・七六二	RC	版橋	七一・九〇	一・七〇	〃	〃
急水溪橋	六六・九七七	RCT	樑橋	五八五・七〇	四・〇〇	〃	〃

柳營橋	六八・〇一五	RC	版橋	七四・四〇	三・〇〇	"	"
第一柳營橋	六九・五〇〇	RC	箱型橋	四八・二〇	一・七〇	"	"
第二柳營橋	六九・八三二	RC	箱型橋	四八・二〇	一・七〇	"	"
新文橋	七一・〇三四	RCT	樑橋	一〇四・〇〇	五・六〇	"	"
龜子港橋	七二・一三九	RC	箱型橋	九七・八〇	一・八〇	"	"
大官橋	七四・九八七	RCT	樑橋	五五・〇〇	四・〇〇	"	"
南廊橋	七五・八三九	RC	版橋	三二・九〇	四・〇〇	"	"
第一南廊橋	七六・六二九	RC	箱型橋	九六・五〇	三・〇〇	"	"
第二南廊橋	七六・七七九	RC	版橋	七三・八〇	三・〇〇	"	"
番子田橋	七八・一五七	RCT	樑橋	九六・九〇	七・五〇	"	"
第七十三號橋	七八・七六一	RC	箱型橋	一〇五・八〇	二・〇〇	"	"
第七十四號橋	八一・四五三	RC	箱型橋	六五・九〇	二・〇〇	"	"
官田溪橋	八一・七八四	鋼板 (水路兩用)	橋	六五・七・三〇	四・〇〇	"	"
渡頭溪橋	八二・八六六	鋼板 (水路兩用)	橋	四三・〇〇	四・〇〇	"	"
第七十七號橋	八三・四九九	RC	拱橋	八九・五〇	三・二〇	"	"
曾文溪橋	八四・四二一	鋼結構 (水路兩用)	橋	二一・一四三・〇〇	五・〇〇	"	"
茄拔橋	八七・七六七	RCT	樑橋	三四・六〇	三・五〇	"	"
大營橋	九〇・四〇七	RCT	樑橋	七〇・八〇	四・〇〇	"	"
九間橋	九二・九五七	RCT	樑橋	五三・一〇	三・〇〇	"	"
留心橋	九六・六五七	RC	箱型橋	八八・七〇	二・六〇	"	"
社內橋	九六・七七四	RC	箱型橋	六八・三〇	一・五〇	"	"
南新市橋	九七・三一五	RCT	樑橋	一四三・三〇	七・〇〇	"	"

豐化橋	九七·七八一	RCT 樑橋	四一三·五〇	六·〇〇	八	可
坑堀橋	九七·九六一	RC 箱型橋	九〇·二〇	二·五〇	〃	〃
車行橋	九八·一七〇	RCT 樑橋	六三·二〇	三·五〇	〃	〃
崙端橋	九八·六〇九	RCT 樑橋	六三·二〇	三·五〇	〃	〃
崙東橋	九八·九〇〇	RCT 樑橋	一一四·九〇	二·五〇	〃	〃
烏水橋	九九·一五一	RCT 樑橋	六三·二〇	二·五〇	〃	〃
竹子橋	九九·四八八	RCT 樑橋	六三·二〇	二·五〇	〃	〃
跨路橋	九九·七三七	RC 箱型橋	九〇·二〇	二·五〇	〃	〃
門採橋	九九·九八四	RC 箱型橋	六六·九〇	一·六〇	〃	〃
蔦松橋	一〇〇·一四三	RCT 樑橋	六三·二〇	三·〇〇	〃	〃
永康橋	一〇〇·九〇四	RC 版橋	八七·五〇	三·五〇	〃	〃
大竹橋	一〇二·〇二九	RC 箱型橋	六五·四〇	一·五〇	〃	〃
第九十七號橋	一〇三·一九一	RC 版橋	八七·七〇	一·九〇	〃	〃
第九十八號橋	一〇三·六三二	RC 版橋	三七·八〇	三·〇〇	〃	〃
第九十九號橋	一〇三·八九八	RC 箱型橋	五八·二〇	一·七〇	〃	〃
鹽甲橋	一〇四·二五九	RC 箱型橋	八〇·六〇	二·一〇	〃	〃
六甲頂橋	一〇四·八二一	RC 版橋	五一·〇〇	一·七〇	〃	〃
第百貳號橋	一〇五·三五〇	RC 箱型橋	六四·三〇	一·二〇	〃	〃
八千代橋	一〇五·九四三	RCT 樑橋	一六六·一〇	三·七〇	〃	〃
鄭子橋	一〇七·五六九	RC 版橋	九一·二〇	四·〇〇	〃	〃
花園橋	一〇八·八五五	RC 版橋	一六六·九〇	二·〇〇	〃	〃
月見堂橋	一一〇·六五八	RCT 樑橋	八三·三〇	二·五〇	〃	〃

三株松橋	一一·五二八	RC 箱型橋	三五·四〇	一·二〇	〃	〃	
三甲橋	一一四·三七二	石造拱橋	九二·一〇	三·〇〇	〃	〃	
五空橋	一一七·〇五一	RCT 樑橋	一四五·七〇	七·〇〇	〃	〃	
文賢橋	一一七·三三二	RC 箱型橋	九六·〇〇	一·五〇	〃	〃	
大甲橋	一一七·六三三	RCT 樑橋	五五·〇〇	一·五〇	〃	〃	
三界橋	一一八·三五〇	RC 箱型橋	三〇·八〇	〇·八〇	〃	〃	
二層行溪橋	一一八·五三一	RCT 樑及鋼鈹橋	九九一·六〇	〇·六〇	〃	〃	

縱貫道路橋樑表 (高雄州管內)

橋名	位置 (公里)	構造形式	面積 (平方公尺)	高度 (公尺)	汽車承載力	惡劣條件下可用程度	橋遭破壞	備考
圳溝橋	一·八八二	RC 版橋	八八·三〇	二·六〇	〃	〃		
第二號橋	八·七二〇	RC 版橋	一二七·七〇	二·五〇	〃	〃		
第三號橋	九·一八四	RC 版橋	一一·二〇	一·〇〇	〃	〃		
第四號橋	一一·三五〇	RC 版橋	一七四·二〇	三·〇〇	〃	〃		
第五號橋	一一·三九四	RC 版橋	八九·〇〇	二·〇〇	〃	〃		
岡山橋	一四·一三七	RCT 樑橋	三五七·五〇	二·四〇	〃	〃		
阿公店橋	一六·六九六	RCT 樑橋	二四三·六〇	三·六〇	〃	〃		
林頭橋	一七·五八四	RCT 樑橋	六四·三〇	二·七〇	〃	〃		
橋子頭橋	一八·八六三	RCT 樑橋	四三五·六〇	四·二〇	〃	〃		
第六號橋	二〇·一一七	RC 版橋	四三·五〇	一·八〇	〃	〃		

青埔橋	一二・四五二	RC 版橋	七六・八〇	二・〇〇	八	可
中埔橋	一二・七六五	RCT 樑橋	一六四・二〇	三・五〇	"	"
楠梓陸場	一四・〇一〇	RCT 樑橋	三二七・七〇	三・九〇	"	"
竹子門橋	二四・八八〇	RCT 樑橋	三一八・三〇	三・五〇	"	"
月眉橋	二五・七三六	RC 版橋	四八・〇〇	一・五〇	"	"
郡界橋	二六・一六一	RCT 樑橋	九四・二〇	二・〇〇	"	"
菜公橋	二八・六五六	RCT 樑橋	九四・二〇	三・〇〇	"	"
北覆鼎金橋	三〇・二一九	RCT 樑橋	一一・五〇	二・〇〇	"	"
南覆鼎金橋	三一・三〇五	RCT 樑橋	一一・五〇	三・〇〇	"	"
大港橋	三二・七三六	RCT 樑橋	七八・七〇	三・〇〇	"	"
高雄陸橋	三三・六二八	RCT 樑橋	二九七・六〇	三・五〇	"	"
西門橋	三八・三六〇	RCT 樑橋	四六・七〇	二・四〇	"	"
鳳山橋	三九・三八九	RCT 樑橋	二二八・〇〇	五・五〇	"	"
車路橋	四〇・六六九	RCT 樑橋	五六・九〇	一・一〇	"	"
埤上橋	四一・七一〇	RCT 樑橋	九〇・五〇	三・五〇	"	"
三庄橋	四二・二五四	RCT 樑橋	四八・一〇	一・五〇	"	"
第九號橋	四五・七七八	RC 箱型橋	九六・六〇	三・〇〇	"	"
下淡水溪橋	四七・七〇四	鋼鈹樑橋	一一・八一・九〇	一・〇〇	"	"
第十號橋	四九・三〇二	RC 箱型橋	六〇・五〇	一・五〇	"	"
第十一號橋	五〇・〇三〇	RC 箱型橋	六〇・五〇	一・五〇	"	"
第三頭前溪橋	五〇・三九二	RCT 樑橋	一八八・一〇	三・〇〇	"	"
第十二號橋	五一・二八四	RC 版橋	八八・二〇	二・〇〇	"	"

第十三號橋	五二・七四八	RC 箱型橋	七七・四〇	二・〇〇	〃	〃	〃	(完) 縱貫道路
屏東陸橋	五三・三九六	鋼 鈹 樑 橋	二九〇・七〇	五・五〇	〃	〃	〃	
屏東陸橋	五三・四一七	RC 箱型橋	一二七・五〇	五・〇〇	〃	〃	〃	
第十五號橋	五三・六九六	RC 箱型橋	一二七・四〇	四・〇〇	〃	〃	〃	

(二) 屏東楓港道路橋樑表

橋 名	位置(公里)	構造形式	面積(平方公尺)	高度(公尺)	汽車承載噸力	惡劣條件 下可用程度	遭破壞 樑壞	備 考
常 盤 橋	一・一一〇一	RCT 樑 橋	三二一・四〇	三・〇〇	八	可		
歸 來 橋	一・四七四	RCT 樑 橋	一九・四〇	二・〇〇	〃	〃		
第四號橋	一・八八八	RC 版 橋	一〇・八〇	一・〇〇	〃	〃		
麟 蹄 橋	三・二六七	RCT 樑 橋	二三・八〇	二・〇〇	〃	〃		
第五號橋	三・四三四	RCT 樑 橋	四〇・九〇	一・五〇	〃	〃		
第六號橋	四・一五四	RCT 樑 橋	一三・〇〇	一・〇〇	〃	〃		
第七號橋	四・三四六	RC 版 橋	一〇・八〇	一・〇〇	〃	〃		
麟 洛 橋	五・八〇〇	Con 拱 橋	三六〇・〇〇	三・〇〇	〃	〃		
第八號橋	六・九八〇	RC 箱型橋	一〇・八〇	一・五〇	〃	〃		
新北勢橋	七・六一六	RC 箱型橋	一一・九〇	一・五〇	〃	〃		
瀧 觀 橋	七・七九三	RCT 樑 橋	三二・四〇	二・五〇	〃	〃		
第十一號橋	九・一四六	RC 箱型橋	九・四〇	一・五〇	〃	〃		
第十二號橋	九・三四八	RC 箱型橋	一〇・八〇	一・五〇	〃	〃		

內埔橋	九·四七六	RCT	樑橋	二七·〇〇	二·〇〇	八	可
第十二之一號橋	一〇·一六一	RC	箱型橋	一三·〇〇	一·五〇	"	"
內埔二橋	一一·〇八〇	RC	箱型橋	一〇·二〇	一·五〇	"	"
潮州大橋	一六·五八三	RCT	樑橋	一、〇四〇·〇〇	三·五〇	"	"
第十六號橋	一六·七三〇	Con	拱橋	二五·〇〇	二·〇〇	"	"
第十七號橋	一六·九六〇	Con	拱橋	二五·〇〇	二·〇〇	"	"
第十八號橋	一八·二二三	RC	箱型橋	二一·六〇	一·五〇	"	"
明治橋	一八·八一〇	RCT	樑橋	三七八·〇〇	三·〇〇	"	"
第二十號橋	二〇·〇五八	RC	箱型橋	一一·九〇	一·五〇	"	"
第二十一號橋	二〇·四二五	Con	拱橋	二八·一〇	二·五〇	"	"
第二十二號橋	二〇·九八〇	RC	箱型橋	一五·一〇	一·〇〇	"	"
樣子脚橋	一一·九〇〇	RCT	樑橋	三三·四〇	二·〇〇	"	"
第二十四號橋	一一·一三八	Con	拱橋	二三·七〇	二·〇〇	"	"
第二十五號橋	一一·三〇二	RC	箱型橋	一一·九〇	一·五〇	"	"
第二十六號橋	一一·四六〇	RC	箱型橋	一一·九〇	一·五〇	"	"
第二十七號橋	一一·〇九〇	Con	箱型橋	五七·二〇	二·五〇	"	"
第二十八號橋	一一·三〇九	RC	拱橋	七·六〇	一·〇〇	"	"
第二十九號橋	一一·七〇七	RC	箱型橋	七·六〇	一·〇〇	"	"
第三十號橋	一二·九一六	Con	拱橋	二八·一〇	二·〇〇	"	"
第三十一號橋	一四·一〇五	RC	箱型橋	九·七〇	一·五〇	"	"
第三十二號橋	二四·八八九	Con	拱橋	一九·九〇	一·五〇	"	"
第三十三號橋	二五·五七八	RC	箱型橋	一五·一〇	一·〇〇	"	"

第三十三之一橋	二五・六三九	RC	箱型橋	一四・九〇	一・五〇	〃	〃
砂 崙 橋	二六・〇五六	RCT	樑橋	六四・八〇	二・五〇	〃	〃
第三十五號橋	二六・一〇七	Con	拱橋	一六・五〇	一・五〇	〃	〃
新 埤 溪 橋	—	RC	懸	一、七五七・八〇	三・〇〇	〃	〃
第三十九號橋	三一・三九〇	RCT	樑橋	三三・五〇	二・〇〇	〃	〃
第四十號橋	三一・八〇八	Con	拱橋	二〇・〇〇	一・五〇	〃	〃
第四十一號橋	三一・二二二	RC	箱型橋	九・七〇	一・〇〇	〃	〃
石 光 見 橋	三三・〇二二	RCT	樑橋	四九・五〇	二・〇〇	〃	〃
第四十一之一橋	三三・〇七三	Con	拱橋	一五・四〇	一・五〇	〃	〃
第三十號橋	三七・〇一〇	RCT	樑橋	一六・二〇	一・五〇	〃	〃
第三十一號橋	三七・〇三三	RC	箱型橋	九・七〇	一・〇〇	〃	〃
第三十二號橋	三七・八七八	RC	箱型橋	九・七〇	一・〇〇	〃	〃
第三十三號橋	三九・二七〇	RC	版橋	一〇・八〇	一・五〇	〃	〃
第三十四號橋	三九・八四九	RC	箱型橋	七・六〇	一・〇〇	〃	〃
第三十五號橋	四〇・〇七四	RCT	樑橋	一四〇・〇〇	二・五〇	〃	〃
枋 寮 橋	四一・一〇〇	RCT	樑橋	一六五・四〇	二・五〇	〃	〃
第三十七號橋	四二・〇五六	RCT	樑橋	三三・五〇	二・〇〇	〃	〃
第三十八號橋	四二・六四三	Con	拱橋	一八・二〇	一・五〇	〃	〃
第三十九號橋	四二・七二三	Con	拱橋	二八・〇〇	二・〇〇	〃	〃
枋 寮 大 橋	四四・一八〇	RCT	樑橋	七七・〇〇	二・五〇	〃	〃
第四十一號橋	四四・五五二	Con	拱橋	一八・〇〇	二・〇〇	〃	〃
第四十三號橋	四五・五四九	—	—	—	—	〃	〃

第四十四號橋	四六·二五三	RCT 樑橋	二八·七〇	二·〇〇	八	可		
第四十五號橋	四七·七四八	Con 拱橋	六〇·〇〇	三·〇〇	〃	〃		
第四十六號橋	四七·〇四七	Con 拱橋	一八·〇〇	二·〇〇	〃	〃		
第四十七號橋	四七·四二七	Con 拱橋	四六·五〇	二·五〇	〃	〃		
第四十八號橋	四七·八〇〇	Con 拱橋	一六·五〇	二·〇〇	〃	〃		
第四十九號橋	四八·〇〇三	Con 拱橋	二六·八〇	二·〇〇	〃	〃		屏東楓港道完

(三) 臺北新店道路橋樑表

萬盛橋	四·九二五	RCT 樑橋	六七·〇〇	三·〇〇	八	可		
瑠公橋	六·九五〇	RCT 樑橋	三五·九〇	一〇·〇〇	〃	〃		水路兼用
大坪橋	七·八三四	RCT 樑橋	四六·二〇	三·〇〇	〃	〃		
七張橋	八·八五〇	RC 版橋	一五·八〇	三·〇〇	〃	〃		
獅頭橋	九·八二二	RC 版橋	九·七〇	二·五〇	〃	〃		

四 新店礁溪道路橋樑表

橋名	位置(公里)	構造形式	面積(平方公尺)	高度(公尺)	承載力 汽車噸	長度(公尺)	寬度(公尺)	建造年月
無名橋	〇·一四九	RCT 樑橋	三六·〇〇	四·〇〇	八			
無名橋	二·二七三	RCT 樑橋	五七·〇〇	一·〇〇	"			
無名橋	二·八七九	RCT 樑橋	四六·七〇	四·〇〇	"			
無名橋	四·〇三二	RCT 樑橋	五四·一〇	六·〇〇	"			
坪林橋	二八·一八五	RC 結構橋	三六九·三〇	一二·〇〇	"	九八·八二	四·〇〇	民二年七月
無名橋	二八·二八二	RC 拱橋	九三·八〇	四·〇〇	"	一三·六〇	七·五五	民三十三年二月坪林小橋
倒吊子橋	三八·一二〇	RC 拱橋	二七七·八〇	六·〇〇	"	四九·〇〇	六·〇〇	民三十年九月
無名橋	四四·三四一	RC 版橋	九九·六〇	二·〇〇	"	二六·〇〇	六·〇〇	民三十年九月四堵橋
猴洞橋		RC 版橋	八五·二〇	三·〇〇	"	一二·〇〇	六·〇〇	民三十年七月湖底橋

(五) 礁溪蘇澳道路橋樑表

橋名	位置(公里)	構造形式	面積(平方公尺)	高度(公尺)	承載力 汽車噸	惡劣條件 下可用程度	遭破壞 橋樑	備考
上城子橋	〇·七四九	RC 版橋	一三·二〇	一·〇〇	八	可		※自此以下承載力原寫六噸
城子橋	〇·六六一	RC 版橋	一九·五〇	一·〇〇	"	"		後再改爲八噸
白石腳橋	一·四七六	RCT 樑橋	五〇·〇〇	一·五〇	"	"		型式不詳
上溫泉橋	一·七二八	RCT 樑橋		二·〇〇	"	"		
太子爺橋	二·一三六	RCT 樑橋	八·八〇	一·〇〇	"	"		

新	宜	二	辛	上	瓦	上	四	下	金	中	上	柴	小	土	得	十	小	中	上	奇	溫
蘭	結	仔	瓦	礪	礪	一	結	四	度	四	四	圍	番	番	子	六	六	大	六	音	泉
橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋
九·五五八	九·一八六	八·九六五	八·五〇八	八·一八三	八·一一二	七·九六六	七·二三四	七·一七二	六·九九六	六·八四九	六·八三〇	五·四九〇	五·四二九	五·二六四	四·九五五	四·四四二	二·八七五	二·七一一	二·五八五	二·三二九	二·一二〇
RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RC	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT	RCT
樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	臺木造橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋	樑橋
一六·五〇	八一五·〇〇	七九·一〇	八·八〇	八·八〇	一三·二〇	三三·一〇	三四·二〇	一三·二〇	九·九〇	一五·四〇	一六·五〇	三九·七〇	一三·二〇	一三·二〇	一九〇·〇〇	一三·二〇	一〇·六〇	一〇·六〇	一三·七〇	八·八〇	一一·〇〇
一·〇〇	八·〇〇	一·〇〇	〇·六〇	一·〇〇	一·〇〇	一·五〇	一·二〇	〇·六〇	一·〇〇	一·二〇	〇·八〇	一·〇〇	〇·九〇	一·一〇	二·〇〇	一·二〇	二·〇〇	二·〇〇	一·〇〇	〇·八〇	〇·六〇
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	八
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	可

木造橋亦改爲
八噸
似有疑問

北門口橋	九・六二一	RCT	樑橋	一一・六〇	一・〇〇	〃	〃
南門橋	一〇・六六四	RCT	樑橋	三四・四〇	〇・六〇	〃	〃
宜蘭橋	一一・九三三	RCT	樑橋	三三・一〇	〇・八〇	〃	〃
下肚二橋	一三・二九一	RCT	樑橋	一四・四〇	一・〇〇	〃	〃
壯二北橋	一四・〇六八	RCT	樑橋	三〇・〇〇	一・〇〇	〃	〃
壯二南橋	一五・一七六	RCT	樑橋	四九・〇〇	一・〇〇	〃	〃
蘭陽大橋	一五・五九一	鋼	鈹桁橋	三、九二五・四〇	七・〇〇	〃	〃
二結北橋	一六・〇一一	RCT	版橋	二五・二〇	四・五〇	〃	〃
二結中橋	一六・二七五	RCT	版橋	一三・一〇	二・〇〇	〃	〃
二結南橋	一六・七三一	RCT	版橋	二八・〇〇	二・〇〇	〃	〃
四結橋	一七・二〇六	RCT	版橋	五五・一〇	一・五〇	〃	〃
小四結橋	一七・五四五	RC	版橋	二二・一〇	二・〇〇	〃	〃
清水橋	一八・五二七	RC	版橋	二一・八〇	二・〇〇	〃	〃
大竹林橋	一九・〇一一	RC	版橋	三九・七〇	一・〇〇	〃	〃
小竹林橋	一九・五四八	RC	版橋	八・八〇	一・〇〇	〃	〃
中竹林橋	一九・七九二	RC	版橋	二七・六〇	一・五〇	〃	〃
大衆橋	二〇・〇八四	RC	版橋	二六・五〇	二・〇〇	〃	〃
羅東橋	二〇・四二二	RCT	樑橋	八八・一〇	一・〇〇	〃	〃
九份橋	二〇・九九二	RC	版橋	一二・〇〇	一・五〇	〃	〃
八仙橋	二一・六五九	RC	版橋	一八・六〇	一・五〇	〃	〃
打邦美橋	二一・六七一	RC	版橋	一八・六〇	一・〇〇	〃	〃
武審橋	二二・九三四	RC	版橋	三九・七〇	一・〇〇	〃	〃

排水橋	一二三・七九八	RCT 樑橋	一〇〇・〇〇	一・五〇	八	可
楓橋	二四・〇二一	RCT 樑橋	三九・七〇	一・〇〇	〃	〃
排水橋	二四・二九六	RCT 樑橋	一〇〇・〇〇	一・五〇	〃	〃
多山橋	二四・七二一	RCT 樑橋	一三七・八〇	一・五〇	〃	〃
多瓜山橋	二五・二七一	RCT 樑橋	二五・二〇	二・〇〇	〃	〃
南興橋	二五・五六六	RCT 樑橋	二一・〇〇	二・〇〇	〃	〃
武荖坑橋	二八・二一一	鋼索吊橋	二五〇・七〇	八・〇〇	〃	〃
箕箕橋	三一・〇八九	RCT 樑橋	二五・〇〇	一・二〇	〃	〃
後湖橋	三一・九八八	RCT 樑橋	二四・〇〇	〇・九〇	〃	〃
箕山橋	三一・五九一	RCT 樑橋	一〇二・五〇	一・二〇	〃	〃
湧泉橋	三一・七二四	RCT 樑橋	八〇・四〇	二・〇〇	〃	〃
阿里吏橋	三三・三三五	RCT 樑橋	一〇〇・〇〇	一・六〇	〃	〃
白米橋	三三・七四一	RCT 樑橋	二七二・四〇	二・五〇	〃	〃

註：二圍（礁溪）至蘇澳道

(四) 蘇澳花蓮港道路橋樑表 (臺北州管轄)

橋 名	位 置 (公 里)	構 造 形 式	面 積 (平 方 公 尺)	高 度 (公 尺)	汽 車 載 力	惡 劣 條 件 下 可 用 程 度	橋 遭 破 壞	備 考
第十五號橋	一八・〇五八	RCT 樑橋	一二・六〇	三・六〇	六	可		
第十六號橋	一九・〇〇五	RCT 樑橋	一五・九〇	二・〇〇	〃	〃		
第十七號橋	二一・四六七	RCT 樑橋	一九・四〇	三・三〇	〃	〃		
第十八號橋	二一・八三七	RCT 樑橋	二三・九〇	三・三〇	〃	〃		
第十九號橋	二二・三七六	RCT 樑橋	二三・六〇	三・〇〇	〃	〃		
第二十號橋	二二・五一五	RCT 樑橋	二三・六〇	三・三〇	〃	〃		
第二十一號橋	二七・〇六四	RCT 樑橋	三〇・四〇	五・五〇	〃	〃		
第二十二號橋	二七・二九六	RCT 樑橋	三〇・八〇	四・〇〇	〃	〃		
第二十三號橋	三一・五一五	CTR 樑橋	一九・一〇	三・〇〇	〃	〃		
第二十四號橋	三一・六五七	RCT 樑橋	三三・六〇	四・八〇	〃	〃		
第二十五號橋	三一・八二〇	RCT 樑橋	三二・九〇	二・〇〇	〃	〃		
第二十六號橋	三五・八五二	RCT 樑橋	三三・七〇	五・三〇	〃	〃		
南 尾 橋	三六・一三九	鋼索吊橋	四三一・四〇	八・〇〇	〃	〃		
澳 澳 橋	三八・五四〇	鋼索吊橋	四一六・九〇	七・〇〇	〃	〃		
第廿九號橋	三九・八四一	RCT 樑橋	一五・五〇	三・四〇	〃	〃		
第三十號橋	四四・七七七	RCT 樑橋	二二・三〇	九・〇〇	〃	〃		
第三十一號橋	四八・五九〇	RC 版橋	一一・一〇	三・五〇	〃	〃		
第三十二號橋	四九・一四七	RCT 樑橋	二五・二〇	四・三〇	〃	〃		

第一鼓音橋	五一・四〇七	RCT 樑橋	三五・六〇	九・〇〇	六	可		
第二鼓音橋	五一・五五七	RCT 樑橋	二八・四〇	四・〇〇	〃	〃		
關之戶橋	五四・八五二	RCT 樑橋	三五・一〇	八・〇〇	〃	〃		
柴明橋	五五・一九九	RCT 樑橋	三二・八〇	四・〇〇	〃	〃		
第三十七號橋	五五・六二一	RCT 樑橋	四二・一〇	三・八〇	〃	〃		
第三十八號橋	五五・六七六	RCT 樑橋	二四・九〇	四・〇〇	〃	〃		
第三十九號橋	六〇・一五八	RCT 樑橋	六〇・〇〇	八・〇〇	〃	〃		
楓橋	六〇・七五五	RCT 樑橋	一三一・五〇	三・八〇	〃	〃		
大濁水橋	六一・八〇四	鋼索吊橋	一、八六三・〇〇	一三・〇〇	〃	〃		

蘇澳花蓮港道路橋樑表（花蓮港廳管轄）

第一號橋	三・六七九	RCT 樑橋	三八・七〇	四・〇〇	六	可		
第二號橋	六・五七三	RCT 樑橋	一九・三〇	三・〇〇	〃	〃		
第三號橋	七・六三六	RCT 樑橋	二〇・〇〇	二・二〇	〃	〃		
第四號橋	一一・九〇二	RCT 樑橋	四三・八〇	三・〇〇	〃	〃		
卡那港橋	一三・二四四	鋼索吊橋	八六二・一〇	六・〇〇	〃	〃		後譯為卡南里橋
清水橋	一八・四四六	石拱橋	五二・二〇	一〇・〇〇	〃	〃		
第七號橋	一八・九九七	RCT 樑橋	三五・三〇	一〇・〇〇	〃	〃		
第八號橋	一一・一四四	RCT 樑橋	三七・六〇	九・〇〇	〃	〃		

第九號橋	一一・七七〇	RCT 樑橋	三七・六〇	九・〇〇	"	"	
第十號橋	二四・一八六	RCT 樑橋	一九・六〇	四・二〇	"	"	
第十一號橋	二四・七七三	RCT 樑橋	一六・二〇	二・七〇	"	"	
第十二號橋	二五・二一〇	RCT 樑橋	一六・二〇	三・二〇	"	"	
第十三號橋	二五・四三九	RCT 樑橋	一六・二〇	三・〇〇	"	"	
第十四號橋	二五・六八一	RCT 樑橋	一六・二〇	三・〇〇	"	"	
第十五號橋	二六・七三六	RCT 樑橋	一二・五〇	三・〇〇	"	"	
第十六號橋	二七・一八六	RCT 樑橋	一九・七〇	一・三〇	"	"	
第十七號橋	三〇・四四一	RCT 樑橋	二三・四〇	三・二〇	"	"	
第十八號橋	三一・六〇五	RCT 樑橋	一九・七〇	二・〇〇	"	"	
立霧橋	三二・三二五	鋼索吊橋	四八一・八〇	二五・〇〇	"	"	後譯爲達梓里橋
第二十號橋	三三・八三五	RCT 樑橋	一九・六〇	三・三〇	"	"	
第二十一號橋	三四・二五七	RC 版橋	二〇・七〇	三・三〇	"	"	
第二十二號橋	三八・二七七	RC 版橋	二四・二〇	一・八〇	"	"	
第二十三號橋	三九・一七八	RC 版橋	二四・二〇	一・八〇	"	"	
第二十四號橋	四一・六九三	RC 版橋	一六・二〇	一・八〇	"	"	
第二十五號橋	四一・七八八	RC 版橋	二四・七〇	三・〇〇	"	"	
三棧橋	四二・二四二	鋼索吊橋	三・一七一・九〇	一〇・〇〇	"	"	
第柴橋	五七・三七一	RCT 樑橋	三六〇・五〇	四・六〇	"	"	

(七) 花蓮港臺東道路橋樑表(花蓮港廳管轄)

橋名	位置(公里)	構造形式	面積(平方公尺)	高度(公尺)	汽車承載力	惡劣條件 下可用程度	遭破壞 橋樑	備考
排水橋	〇・一〇七	RCT 樑橋	五六・二〇	二・五〇	八	可		
稻柱橋	〇・二三九	木橋	三七・二〇	二・〇〇	〃	不可		
第一號橋	一・四二二	RCT 樑橋	一七・九〇	一・五〇	〃	可		
荳蘭橋	二・一九六	RCT 樑橋	一三三・七〇	一・〇〇	〃	〃		
第二號橋	二・六九〇	RCT 樑橋	一七・八〇	〇・九〇	〃	〃		
宮前橋	三・五六〇	RCT 樑橋	五九・四〇	一・〇〇	〃	〃		
第三號橋	四・九四四	RCT 樑橋	三三・七〇	一・〇〇	〃	〃		
中國橋	五・一〇四	RCT 樑橋	三六・〇〇	一・〇〇	〃	可		
吉野橋	七・一三九	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	〇・九〇	〃	不可		
初音橋	八・六六八	I型鋼樑木面橋	四五・四〇	二・〇〇	〃	〃		
賀田橋	一〇・〇五七	I型鋼樑木面橋	一六・二〇	一・五〇	〃	〃		
第二賀田橋	一三・八四六	I型鋼樑木面橋	一九・四〇	二・〇〇	〃	〃		
第三賀田橋	一四・〇九七	I型鋼樑木面橋	二八・一〇	二・〇〇	〃	〃		
沼田橋	一六・七八七	I型鋼樑木面橋	三二・四〇	二・四〇	〃	〃		
池見橋	一七・〇五二	I型鋼樑木面橋	三二・四〇	二・〇〇	〃	〃		
第二壽橋	一七・五四六	I型鋼樑木面橋	六四・八〇	三・〇〇	〃	〃		
豐田橋	二三・五一五	I型鋼樑木面橋	一八・六〇	二・〇〇	〃	〃		
豐平橋	二六・五二〇	RC 拱橋	一一・〇〇〇・〇〇	二・〇〇	〃	可		
北清水橋	二九・五五六	I型鋼樑木面橋	九〇・七〇	二・〇〇	〃	不可		

林田橋	三〇・四五二	RC 箱涵	九・〇〇	一・八〇	可
第二林田橋	三二・三六六	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	一・八〇	不可
第三林田橋	三二・六七六	I型鋼樑木面橋	六四・八〇	二・〇〇	可
鳳林橋	三二・七六〇	I型鋼樑木面橋	一五・九〇	二・〇〇	可
無名橋	三五・四九六	RC 箱涵	七・六〇	二・〇〇	可
第二鳳林橋	三六・〇九五	RCT 樑橋	二五・〇〇	二・〇〇	可
第二馬太鞍橋	四四・三五九	RC 箱型橋	一四・四〇	三・六〇	可
第三上太和橋	四五・四三五	RC I型鋼樑橋	二五二・〇〇	三・〇〇	可
大和橋	五一・四五四	I型鋼樑木面橋	一二九・六〇	三・〇〇	不可
第二大和橋	五一・五二一	I型鋼樑木面橋	一六・二〇	二・一〇	可
無名橋	五三・八八一	RCT 樑橋	一七・〇〇	二・〇〇	可
興泉橋	五四・〇一七	I型鋼樑木面橋	九・七〇	二・六〇	不可
拔子橋	五四・七九七	I型鋼樑木面橋	一九・四〇	一・五〇	可
第二拔子橋	五八・八四二	I型鋼樑木面橋	一六・二〇	三・〇〇	可
瑞穗橋	六一・八四八	I型鋼樑木面橋	三二・四〇	二・六〇	可
第二瑞穗橋	六三・六一六	I型鋼樑木面橋	五一・八〇	二・六〇	可
三笠橋	七六・八八〇	RCT 樑橋	四〇・〇〇	三・〇〇	可
第二三笠橋	七七・三〇九	I型鋼樑木面橋	一九・四〇	三・四〇	不可
第三三笠橋	七七・九三七	RC 箱型橋	七・四〇	三・〇〇	可
大平橋	八一・三二五	鋼索吊橋	五四八・九〇	三・五〇	可
第二末廣橋	八二・九九四	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	二・〇〇	不可
第三末廣橋	八五・四三九	I型鋼樑木面橋	二五・九〇	一・五〇	可

三里一之橋	八六・二四七	RCT 樑橋	一七・〇〇	二・〇〇	八	可
第四末廣橋	八六・四八八	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	一・五〇	〃	不可
無名橋	八六・五三九	RCT 樑橋	八・一〇	一・五〇	〃	可
卓溪橋	八七・〇四〇	RC 拱橋	四二・〇〇	三・〇〇	〃	可
玉里橋	九〇・〇〇〇	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	三・〇〇	〃	不可
下月勞彎橋	九二・一六二	I型鋼樑木面橋	一六二・〇〇	二・四〇	〃	不可
安通橋	九五・七三二	I型鋼樑木面橋	一九四・四〇	四・〇〇	〃	〃
大庄橋	九六・七〇九	I型鋼樑木面橋	六四・八〇	三・〇〇	〃	〃
第二大庄橋	九七・八九六	I型鋼樑木面橋	四五・四〇	二・六〇	〃	〃
第三大庄橋	九九・二一〇	I型鋼樑木面橋	一九・四〇	二・五〇	〃	〃
第四大庄橋	一〇〇・三一八	I型鋼樑木面橋	一六二・〇〇	二・五〇	〃	〃
萬人橋	一〇二・〇〇三	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	三・〇〇	〃	〃
第二萬人橋	一〇二・四七四	I型鋼樑木面橋	一九・四〇	三・〇〇	〃	〃
綠橋	一〇二・七〇四	I型鋼樑木面橋	一六・二〇	二・六〇	〃	〃
第三萬人橋	一〇三・二九二	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	二・〇〇	〃	〃
第四萬人橋	一〇三・三四四	I型鋼樑木面橋	一九・四〇	二・〇〇	〃	〃
頭人橋	一〇三・五七七	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	二・〇〇	〃	〃
第二頭人橋	一〇四・二九〇	RC 箱型橋	七・五〇	三・五〇	〃	可
第三頭人橋	一〇五・三〇五	I型鋼樑木面橋	一三・〇〇	三・〇〇	〃	不可
第四頭人橋	一〇五・五三九	I型鋼樑木面橋	一九・四〇	三・〇〇	〃	〃
石牌橋	一〇八・四〇九	I型鋼樑木面橋	三二・四〇	三・〇〇	〃	〃
無名橋	一〇八・九二六	RC 箱型橋	六・四〇	五・〇〇	〃	可

公埔橋	一二〇・〇八六	I型鋼樑木面橋	二五・九〇	四・〇〇	〃	不可		
渚橋	一二二・六五九	I型鋼樑木面橋	四五・四〇	三・〇〇	〃	〃		
第二渚橋	一一五・四五二	I型鋼樑木面橋	一九・四〇	二・〇〇	〃	〃		
第三渚橋	一一五・九五四	I型鋼樑木面橋	二二・七〇	二・〇〇	〃	〃		

花蓮港臺東道路橋樑表 (臺東廳管轄)

橋名	位置(公里)	構造形式	面積(平方公尺)	高度(公尺)	汽承車載噸力	惡劣條件下可用程度	橋遭破壞	備考
日奈敷橋	九・一〇〇	RCT 樑橋	一七六・〇〇	四・〇〇	八	可		
班鳩橋	一一・〇〇〇	CON 拱橋	七二・〇〇	三・〇〇	〃	〃		
北班鳩橋	一一・一〇〇	CON 拱橋	四〇・〇〇	三・〇〇	〃	〃		
初鹿橋	一三・一二〇	RCT 樑橋	二四・〇〇	二・〇〇	〃	〃		
鹿鴻橋	二〇・五四〇	鋼索吊橋	二七六・五〇	五・〇〇	〃	〃		
鹿野橋	二二・一四〇	RCT 樑橋	一六〇・〇〇	三・〇〇	〃	〃		
北鹿野橋	二五・〇〇〇	RCT 樑橋	八〇・〇〇	三・〇〇	〃	〃		
鹿寮橋	二九・〇〇〇	RCT 樑橋	八〇・〇〇	二・六〇	〃	〃		
明野橋	三四・〇〇〇	鋼索吊橋	三五〇・〇〇	三・〇〇	〃	〃		

(八) 臺中埔里道路橋樑表(臺中州管轄)

橋名	位置(公里)	構造形式	面積(平方公尺)	高度(公尺)	汽承車載力	惡劣條件 下可用程度	橋遭破壞 樑壞	備考
大正橋	〇·六五	RCT 樑橋	四五·五〇	三·〇〇	八	可		
頂橋子頭橋	一·七九五	RCT 樑橋	五二·八〇	一·五〇	〃	〃		
第二頂橋子頭橋	二·三二五	RCT 樑橋	一〇·九〇	一·五〇	〃	〃		
旱溪橋	二·四五〇	RCT 樑橋	二六八·四〇	五·五〇	〃	〃		
第一內新橋	三·三六五	RCT 樑橋	九·九〇	一·〇〇	〃	〃		
第六號橋	四·九四五	木結構橋	三八·五〇	五·〇〇	〃	〃		
第七號橋	五·二二〇	木橋	九六·〇〇	五·五〇	〃	〃		
大里橋	五·八七〇	RC 懸臂樑橋	一、三八六·〇〇	六·〇〇	〃	〃		
第九號橋	六·二九〇	RCT 樑橋	五五·五〇	四·五〇	〃	〃		
第十號橋	六·四五〇	木橋	八四·〇〇	四·〇〇	〃	〃		
草湖橋	七·八六五	RC 懸臂樑橋	九四八·八〇	六·〇〇	〃	〃		
肥前橋	八·三五〇	RCT 樑橋	八四·一〇	四·〇〇	〃	〃		
霧峰橋	九·二八〇	RCT 樑橋	二〇·七〇	二·〇〇	〃	〃		
肥後橋	九·九五〇	RCT 樑橋	四一·四〇	三·〇〇	〃	〃		
薩摩橋	一〇·七〇〇	RCT 樑橋	一〇〇·九〇	三·五〇	〃	〃		
第八霧峯橋	一一·〇七五	RCT 樑橋	一九·九〇	二·〇〇	〃	〃		
坑山橋	一一·二四五	RCT 樑橋	二五·〇〇	二·〇〇	〃	〃		
乾溪橋	一一·二九五	RCT 樑橋	三〇〇·〇〇	五·〇〇	〃	〃		

第六章 日據時期路橋之修築

無名橋	無名橋	北山橋	種瓜橋	仙人橋	觀音橋	第一牛相觸橋	第二牛相觸橋	烏牛欄橋	無名橋	無名橋
四四·二五四	四四·七九四	四六·七六一	四七·六三九	四九·三四三	五二·四〇一	五三·八八〇	五五·二八〇	五七·四八五	五八·九六六	五九·三二〇
木橋	木橋	鋼索吊橋	鋼索吊橋	鋼索吊橋	鋼索吊橋	RCT 樑橋	RCT 樑橋	鋼索吊橋	木橋	木橋
三六·〇〇	七二·〇〇	四七二·四〇	一七五·〇〇	三四三·二〇	三八三·〇〇	一三〇·一〇	一二〇·一〇	三五〇·〇〇	一五·六〇	一四·〇〇
三·五〇	三·五〇	一〇·〇〇	八·〇〇	一〇·〇〇	一〇·〇〇	三·五〇	三·五〇	一〇·〇〇	三·〇〇	三·〇〇
八	八	八	八	八	八	八	八	八	八	八
可	可	可	可	可	可	可	可	可	可	可

(九) 埔里霧社道路橋樑表(臺中州管轄)

橋名	位置(公里)	構造形式	面積(平方公尺)	高度(公尺)	汽車載力	惡劣條件 下可用程度	橋遭破壞 樑	備考
一號橋	〇·五五〇	木橋	一六·〇〇	二·五〇	六	可		
太滿橋	二·六〇〇	木橋	二二六·〇〇	四·〇〇	六	可		
三號橋	七·九〇〇	木橋	二四·〇〇	三·〇〇	六	可		
六號橋	一三·六七〇	木橋	六〇·〇〇	三·五〇	六	可		
七號橋	一五·七七五	木橋	二〇·〇〇	三·〇〇	六	可		
八號橋	一六·二二五	木橋	二〇·〇〇	三·〇〇	六	可		

岩戶橋	櫻木橋	小櫻橋	境橋
一七・五〇〇	一八・三〇〇	一八・七五〇	一九・七二〇
RC 拱橋	RC 拱橋	RCT 樑橋	RCT 樑橋
一五〇・二〇〇	二〇九・〇〇〇	七七・〇〇〇	六一・六〇〇
一一・〇〇〇	一二・〇〇〇	四・〇〇〇	三・五〇〇
〃	〃	〃	〃
〃	〃	〃	〃

(十) 霧社初音道路橋樑表 (臺中州及花蓮港廳管轄)

橋名	位置 (公里)	構造形式	面積 (平方公尺)	高度 (公尺)	汽車承載力	惡劣條件下可用程度	遭破壞	備考
史克橋	六・四七五	鋼索吊橋	三六〇・〇〇	八〇・〇〇	六	可		日文譯音
無名橋	一七・八四〇	木橋	八七・〇〇	三・〇〇	〃	〃		
清水橋	一〇二・〇六四	鋼索吊橋	一〇九・〇〇	五・〇〇	〃	〃		
銅門橋	一〇五・〇〇〇	鋼索吊橋	三三四・七〇	一五・〇〇	〃	〃		
榕樹橋	一〇六・〇〇〇	RC 版橋	四六・二〇	三・〇〇	〃	〃		

(民國三十四年度止未計劃之橋樑未列)

【資料來源】臺灣光復時公路移交清冊，雲浦先生編著，臺灣公路工程月刊，革新第二、三卷登載。

附表二 日據時期臺灣公路橋樑數量及長度

年 份	中華民國 (公元)	橋樑數	長度及 合(座)計	共 長(公尺)	面 積 (平方公尺)
光緒二十五年	一八九九	一、三七八	一、三七八	一一、六五九·九九	
光緒二十六年	一九〇〇	一、七八三	一、七八三	一三、七三九·九九	一八、一一九
光緒二十七年	一九〇一	一、九九二	一、九九二	一七、二九〇·八九	二四、〇六〇
光緒二十八年	一九〇二	二、二一一	二、二一一	一七、八四一·八〇	二六、四〇七
光緒二十九年	一九〇三	三、五三六	三、五三六	二二、二四七·二五	三八、一四九
光緒三〇年	一九〇四	三、三三九	三、七三〇	二四、九三六·三四	四八、一九八
光緒三一年	一九〇五	三、八一八	四、三〇五	二六、八六五·四三	五五、三五九
光緒三二年	一九〇六	四、〇二六	四、五五四	二九、九三二·七〇	六二、六七四
光緒三三年	一九〇七	四、一八八	四、七二六	三一、二一六·三三	六五、六九六
光緒三四年	一九〇八	四、七五三	五、一四七	三三、四六一·七八	六九、一三七
宣統一年	一九〇九	五、〇一三	五、六九二	三七、四九四·五一	七七、六四三
宣統二年	一九一〇	五、六九三	六、六〇三	五〇、八九九·九五	一二七、〇五八
宣統三年	一九一一	七、一六四	八、二七四	五四、九七二·六七	一四二、九一三
民國元年	一九一二	七、二二三	八、三四四	五五、二二一·七六	一四三、八一八
民國二年	一九一三	七、三七〇	八、五〇九	五八、三三〇·八五	一四七、四七五
民國三年	一九一四	七、二二〇	八、四八六	六一、〇六一·七六	一四九、六八九
民國四年	一九一五	七、三五一	八、五二九	六一、四一八·一二	一五三、二八八

民國五年	一九一六	七、三八二	九四九	一四三	七五	八、五四九	六二、〇一四・八四	一五五、一五四
民國六年	一九一七	七、五一九	一、〇〇一	一四九	七七	八、八四六	六三、七八五・三九	一六〇、一〇九
民國七年	一九一八	七、五三八	一、〇三三	一四八	八〇	八、七九九	六四、六二七・二一	一〇六、七九七
民國八年	一九一九	七、五六三	一、〇三八	一五〇	八二	八、八三三	六五、一五四・四八	一六五、七〇六
民國九年	一九二〇	六、八四二	一、一八三	一六四	九〇	八、二七九	六八、三四一・七五	一八四、三一四
民國一〇年	一九二一	七、二二〇	一、四二一	一二五	二五	八、七七三	五五、〇一九・九四	一六八、三七〇
民國一一年	一九二二	六、四三八	一、一四〇	一二二	二七	七、七七三	五三、三五〇・八六	一八〇、〇〇七
民國一二年	一九二三	六、四六〇	一、一四六	一三五	三〇	七、七七一	五四、四九六・三一	一八四、四四六
民國一三年	一九二四	六、六〇八	一、一九一	一三八	三一	七、九六八	五九、八九〇・八五	一九〇、九五〇
民國一四年	一九二五	六、六三〇	一、二二七	一四七	三五	八、〇四三	六四、三六七・二一	一八四、一四三
民國一五年	一九二六	六、八一三	一、三二二	一五三	四二	八、三四〇	六七、八二五・三九	一八四、一二三
民國一六年	一九二七	九、九七八	一、三八八	一六九	四一	八、五七六	八〇、六四三・五六	二〇一、七五七
民國一七年	一九二八	六、九九八	一、三五五	一六二	四三	八、五五四	七七、六三四・四七	二〇六、七五七
民國一八年	一九二九	七、五六八	一、二九七	二〇三	四六	九、一一四	九二、五〇五・三六	二六三、九〇一
民國一九年	一九三〇	七、一〇八	一、三二〇	二三〇	五三	八、七一一	八八、三七六・二八	二四六、一〇九
民國二〇年	一九三一	七、一五四	一、三七四	二〇一	六〇	八、七八九	九七、〇一六・二七	二三七、一九〇
民國二一年	一九三二	七、八二一	一、三一五	二三三	六九	八、四二八	八三、八九〇・八三	二七五、五一一
民國二二年	一九三三	六、九九三	一、三五三	二四〇	七九	八、六六五	八七、一三八・〇九	二九二、八三七
民國二三年	一九三四	七、三三三	一、四一九	二六〇	八五	九、一一七	九二、二二三・五四	二九三、九九七
民國二四年	一九三五	七、三一一	一、四二五	二七五	八二	九、〇九三	九二、九六七・一八	三〇七、七〇六
民國二五年	一九三六	七、八〇一	一、四六三	二八五	九一	九、六四〇	九一、九八一・七三	三一七、九〇八
民國二六年	一九三七	七、八五五	一、五〇〇	三一〇	九二	九、七五七	九四、六八七・一八	三〇六、八七六

民國二七年	一九三八	八、一二七	一、五二二	三〇七	一〇五	一〇、〇六一	九八、五三二・六三	三四七、五二四
民國二八年	一九二九	八、二三三	一、六〇〇	三一五	一〇八	一〇、二四六	一〇五、一一九・八九	三五七、三三九
民國二九年	一九三〇	八、〇二〇	一、五八六	三〇一	一〇四	一〇、〇一一	一〇二、七三四・四四	三七三、一一八
民國三〇年	一九四一	八、一五二	一、六一三	三三一	九八	一〇、一七四	一〇六、四四八・九八	三七五、一三四
民國三一年	一九四四	七、九一五	一、五七七	二八五	九四	九、八七一	一〇〇、六三四・四四	三九七、九〇四

上表所列為各該年底統計數字，依據臺灣總督府統計書整編。

附表三 日據時期臺灣公路橋樑長一百公尺以上者統計

橋名	位置	長度	寬度	竣工年度	備註
臺北橋	縱貫道路	四三五・五 (公尺)	二二・〇 (公尺)	十四年	
八堵橋	縱貫道路	一六六・七	七・八	十六年	
鳳山溪橋	縱貫道路	一九〇・九	五・五	十八年	
頭前溪橋	縱貫道路	五七二・七	五・五	十八年	
中港溪橋	縱貫道路	二五二・〇	五・五	二十三年	
後龍溪橋	縱貫道路	三一八・六	五・五	二十三年	
大安溪橋	縱貫道路	九一六・〇	五・五	二十三年	
大甲溪橋	縱貫道路	一、二一四・五	五・五	二十二年	
大肚橋	縱貫道路	五九三・八	五・五	十一年	
北斗橋	縱貫道路	一〇五・〇	五・五	十四年	
牛稠溪橋	縱貫道路	二一一・五	五・五	二十年	

曾文溪橋	八掌溪橋	官田溪橋	虎尾溪橋	二層橋	三疊溪橋	下溪水溪橋	濁水溪橋	急水溪橋	東澳橋	澳尾吊橋	南澳吊橋	大濁水溪吊橋	大奇里橋	卡那港吊橋	新埔橋	林邊橋	北港橋	枋山橋	枋寮大橋	和平橋	楓港橋
縱貫道路	縱貫道路	縱貫道路	縱貫道路	縱貫道路	縱貫道路	縱貫道路	縱貫道路	縱貫道路	蘇澳花蓮港道	蘇澳花蓮港道	蘇澳花蓮港道	蘇澳花蓮港道	蘇澳花蓮港道	蘇澳花蓮港道	新社關西道	東港恒春道	民雄北港道	東港恒春道	東港恒春道	斗南北港道	東港恒春道
三三九·二	二三七·八	一二〇·〇	一八九·〇	一八〇·〇	一〇五·〇	一、七〇〇·四	二、〇七〇·〇	一〇六·一	一二五·五	一一四·五	一一八·二	五一四·五	一三二·七	二三六·三	二四五·四	一九六·三	二二〇·二	一八二·〇	一五六·〇	二二〇·〇	一一二·〇
五·五	五·五	五·五	五·五	五·五	五·五	七·五	七·五	五·五	三·六	三·六	三·六	三·六	三·六	三·六	四·五	四·五	五·五	四·五	五·五	五·五	五·五
十八年	十九年	十九年	二十二年	九年	二十年	二十七年	橋墩停工三十年完	十六年	六年	七年	七年	十一年	十一年	十一年	十五年	十八年	二十年	二十年	二十年	二十一年	二十一年
有火車軌道 長度寬度均為預定數																					水陸兩用橋

瑞穗橋	太平橋	赤蘭溪橋	榮陽橋	烏溪吊橋	東勢大橋	潮州大橋	西港(君代)橋	千代橋	月眉潭橋	八千代橋	東石橋	嚴橋	月眉綱索吊橋	白鷺橋	蘭陽大橋	大南橋	臺東大橋	東港大橋	集集吊橋	大溪吊橋	光復(昭和)吊橋
瑞穗合樂道	臺南北門道	嘉義白河道	荊桐斗六道	臺中埔里道	豐原東勢道	屏東枋寮道	臺南北門道	北門鹽水道	嘉義北港道	新營布袋道	嘉義頂東石道	朴子北港道	新竹州	嘉義中埔道	宜蘭蘇澳道	馬蘭知本道	臺東馬鞍道	屏東東港道	臺中竹山道	桃園大溪道	臺北板橋道

一〇〇・〇 一二〇・〇 一四〇・〇 二二〇・〇 六二七・〇 六二七・〇 二〇八・〇 八八二・〇 一二〇・〇 一八〇・〇 二四〇・〇 二二〇・〇 二〇〇・〇 二九六・〇 二〇〇・〇 七八五・一 一〇〇・〇 四八九・〇 三三六・〇 四四一・〇 二二〇・二 三六七・八

五・〇 五・〇 五・〇 五・〇 三・八 三・八 五・〇 五・五 五・〇 五・〇 五・〇 四・六 五・〇 一〇・〇 五・五 五・五 四・〇 四・四 五・〇 三・六 五・〇 四・五

二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 二 十 二 二 二 二 二 二 二 二 二

十 十 十 十 十 十 十 十 十 十 十 十 十 八 十 十 十 十 十 十 十 十 十

四 四 四 四 四 四 三 三 三 三 三 三 三 三 三 三 三 三 三 三 三 三 三

年 年

有小火車軌道

月眉橋	旗山甲仙道	二五〇・〇	五・〇	二十四年	二十五五年五月完工
大廐里溪橋	臺東大武道	一五〇・〇	四・〇	二十四年	
軒子崙溪橋	臺東大武道	一八〇・〇	四・〇	二十四年	
中正(川端)橋	臺北市川端、溪州間	三〇〇・四	五・一	二十五年	
大竹高溪橋	臺東大武道	一五〇・〇	四・〇	二十五年	
汶水吊橋	苗栗大湖道	一五〇・〇	五・〇	二十六年	
大里橋	臺中埔里道	二五二・〇	五・三	二十六年	
草湖橋	臺中埔里道	一七二・〇	五・五	二十六年	
大武溪橋	臺東大武道	一三五・〇	四・〇	二十六年	
新埤溪橋	屏東枋寮道	三九一・六	三・五	二十七年	
碧潭吊橋	新店鎮中和道	二〇〇・〇	三・五	二十六年	
上坪溪橋	關西珊瑚湖道	三三二・五	三・五	二十九年	
通霄橋	縱貫道路	一四九・一		二十三年	
中山(明治)橋	臺北士林道	一二〇・〇	一七・〇	十八年	
龜山吊橋	跨後龍溪	八一三・〇	一二・〇	二十年	
貢寮橋	臺北縣貢寮鄉龍崗村	一三七・一	五・〇	二十八年	
秀朗橋	中和景美道	一三二・六	三・六	未詳	
內湖吊橋	臺北市上塔悠港墩間	一二〇・〇	三・五	未詳	
合計	七十二座				

參閱註(1)

(1) 臺北市中山(明治)橋，依據臺北市土木要覽刊載(臺北市役所民國三十一年版)長九二・七公尺，寬一七公尺，臺灣省通志記載長一二〇公尺，未註明資料來源。

(2) 川端橋，又稱螢橋、中和橋，今名中正橋。臺北市土木要覽刊載，長三〇〇・三六公尺，寬五・二公尺。光復後出版之臺北市志記載長二六四公尺，民國二十七年（公元一九三八年、昭和十三年）十一月告成。臺北縣志記載，長三〇四公尺，寬五公尺，高一・八公尺（又記寬五・三公尺），民國二十六年二月竣工，混凝土鋼架橋，工程費二十五萬元，臺灣省通志記載，長三〇〇公尺。光復後一再拓寬，民國七十一年六月，長四〇一・七公尺，寬二三・八公尺。

(3) 三峽鶯歌道；二號橋長一四五公尺，寬三・五公尺，四號橋長三四〇公尺，寬三・五公尺，六號橋長一二七公尺，寬三・五公尺，均為卵石臺木橋，建築日期未詳，不列入上表。此路光緒十五年（公元一八八九年）所開。日據時，於民國十年（公元一九二〇年、大正十年）修築擴寬，光復後，民國三十九年（公元一九四〇年）再加整修拓寬，並敷設輕便軌道，全線有橋八座，上述三橋可能為民國三十九建築者。（輕便軌道於民國五年鋪設）

第七章 臺灣光復後公路主管機構

臺灣被佔據五十年，施行殖民地政策，一切措施，以日本權益為主。臺灣同胞處於被征服者狀態之下遇活。生活方式，風俗習慣，漸漸與我國固有者差距擴大。強迫習日本語文，企圖臺胞擺脫中國傳統文化。實際上日本本土，亦受中國文化影響，但已建立其自己之模式，與我國差異。

壹 臺灣省政府交通處

日本投降後，我中央政府特受權臺灣行政長官公署，制訂適合於臺灣當時之體制，推行我國法統。一方面維持原有可取之體制，以期社會安定，經濟早日恢復而繁榮。

交通為維持經濟安定，貨暢其流重要因素。臺灣光復之初，行政長官公署設交通處綜管其事，轄鐵路管理委員會（後改為局），高雄、基隆、花蓮港務局、臺中築港所。航務管理局，航運恢復委員會。郵政電信局等機構。

民國三十五年（公元一九四六年）八月一日成立公路局，隸屬交通處辦理汽車運輸、交通行政（公路監理）事宜。三十八年（公元一九四九年）十月，接管建設廳公共工程局公路組，於是公路局之業務擴大為主管公路工程，公路監理、汽車運輸、汽車及駕駛人，技工考驗等業務。

民國三十八年（公元一九四九年）大陸撤退，中央政府遷臺。交通部為全國交通最高主管機關，但公路監理權責，早於未撤退前撥歸省政府辦理。省府授權公路局處理。非特殊事故，不請示上級。權力集中，政事易於推行，卓有成效。在民國五十年前後，公路管理權漸向上移動，許多事情向交通處請示後處理。民國六十年前後，管理權力，又再向上移動，由省府函或交通處呈交通部核定。該部主管公路業務者為路政司。

省營、民營汽車客貨運輸價，原由公路局計算成本，報交通處核定（承辦府稿核定）。市區公共汽車，由業者計算成本，報公路局轉交通處核定。市營者比照辦理。但市營公共汽車管理處年度收支預算決算，務必送市議會審查通過，始完成法定程序。故改由公車處呈市府送市議會審查通過後，報省府核定，逐漸改變為汽車運輸業調整價格，由省府、院轄市府函交通部核定，其後，部又轉呈行政院核定。

公路工程，省道新闢養護，由臺灣省公路局辦理。重要縣、鄉道養護由公路局代辦。縣道開闢工程浩大者由省公路局辦理，工程單純短距離路線，由省府補助縣府辦理，鄉鎮道路，產業道路，由省級有關單位補助縣府辦理。橋樑修建與公路修築情形大致相同。

公路法、汽車運輸業管理規則，對於公路主管機關初劃分欠清。其後公路汽車機關有：交通部、省政府、院轄市政府，縣市政府均為公路主管機關，致市公車之設立，營業路線之許可迭次發生糾紛，導致發生糾紛者多為民意代表申請之案件或所經營之公司。

貳 臺灣省公路局

一、組織系統

臺灣省行政長官公署交通處，鑒於該省公路密度之高，公路業務重要，派該處專門委員錢益，經半年之觀察研究，擬具臺灣公路管理局施政計劃，將公路行政（監理）、運輸、工程管理三項業務，逐項提出原則，呈奉長官公署核定設立公路局。由錢氏負責籌備。於民國三十五年（公元一九四六年）八月一日成立臺灣省行政長官公署交通處公路局。調派華壽嵩為局長（原任交通部司長），副局長為錢益、袁紹昌（原任鐵路管理委員會汽車處處長）。內設監理、業務、技術、材料、總務、會計六處，祕書、統計兩室；局外附屬單位有臺北、臺中、高雄、枋寮、花蓮等五個段（後改為處），汽車總廠（修車廠）、材料總庫、監理所。創設之初，其組織系統詳附表一，註(1)。

歷年組織演變，酌述如下：

(一) 民國三十六年九月，局內增設人事室，並將材料、技術兩處，合併為機料處。

(二) 民國三十八年（公元一九四九年）十月，建設廳公共工程局撤銷，其所屬公路工程業務，撥歸公路局辦理，因而局內增設工務處，總工程司室；局外設第一、二、三、四區工程處。同年十二月十六日，奉令將會計處與統計室合併，改組為主計處。

(三) 民國四十二年（公元一九五三年）二月，工務處改組，分設養路及新工兩處。

(四) 民國四十四年七月，國防部軍事工程委員會公路工程隊改隸公路局，將該隊改稱為公路路面工程隊。六十二年二月修改組織規程，將該隊及橋涵工程隊撤銷，其業務由各區工程處接辦。

(五) 民國四十七年（公元一九五八年）底該局組織有業務、養路、新工、機料、監理、總務、主計等七處，總工程司、人事、材料試驗等三室；及未列入編制之業務檢查室、公共關係室、安全室、業務研究發展小組等四單位。註(2)

(六) 民國五十五年（公元一九六六年）修改組織規程，將公共關係室、檢查室（業務檢查室），安全室納入正式編制，機料分設機務、材料兩處，增設規劃處。

(七) 民國六十二年（公元一九七三年），將機料、材料兩處合併改設機料處，安全室併入人事室，下設七課，公共關係室，檢核室合併設秘書室，下設三課，其主管稱秘書室主任；另於局長、副局長及處（室）之間，設總工程司，主任秘書（原秘書室）下設秘書二人。此次修改組織規程，係遵照中央政府裁併機構，減縮人員政策辦理，致使人事室分為正常人事管理與安全保密兩部門，設正副主任各管其事。原秘書室，實質存在，名義取銷。新設之秘書室為主管公共關係、研考等任務，實際上為兩個秘書室，頗有混淆不清之感（省級機構多如此）。材料試驗室改為試驗所，列入附屬機構，其組織系統如附表二。

(八) 民國三十五年八月，創設之初汽車運輸業部門設臺北、臺中、高雄、枋寮、花蓮五個段，段下設站。三十九年八月一日修改組織規程，將各段名稱改為運輸處，均冠以所在地地名，花蓮段遷設蘇澳，改為蘇澳運輸處。五十五年改稱為第一、二、三、四、五區運輸處。

(九) 民國六十九年（公元一九八〇年）七月一日，臺灣省政府六九府人一字第五三七四八號令頒發修正臺灣省交通處公路局組織規程暨附屬機構組織規程；並訂頒臺灣汽車客運股份有限公司組織規程暨有關單位組織規程。

臺灣汽車客運股份有限公司於六十九年十月一日成立，接辦公路局運輸機料兩單位業務；該局同日依照新修正組織規程改組，其經辦業務為公路工程與公路監理行政，組織系統如附表三。

二、公路警察隊之設立及擴編

公路局於民國三十九年（公元一九五〇年）六月，商請警務處同意，由臺北市警察局，調派員警二十名，編為該局駐衛警察隊，經費由路局支給，負責站場警衛及交通稽查工作。

四十一年一月，復呈奉省府核准成立公路警察隊，在系統上隸屬警務處，在配屬業務上受公路局（監理處）指揮。隊部之下設三個區隊，分駐各地，兼受當地監理所指揮，擔任站場警衛，交通稽查工作。

民國五十九年五月十六日，擴大編制，改組成立公路警察大隊，增加員警裝備，以適交通稽查之需要，加強取締汽車運輸業及駕駛人違規事件，取締拉客、監理黃牛……等。經費裝備仍由公路局監理收入項下負擔。警察大隊有拘留權。但擴編後大隊長另派新人，公路局調動，因人事變更，對以往規定未重視，配屬業務指揮形態改變，由局長直接指揮，其業務因有拘留偵訊權而擴大。偵查公路局員工卑劣品行為主要對象之一。民國六十三年（公元一九七四年）二月，為配合國道高速公路局需要，成立第四中隊。民國六十五年九月及六十七年五月，先後成立第五、六中隊，配屬高速公路工程局，第四至第六中隊經費由高速公路負擔。

民國六十八年（公元一九七九年）三月一日，改組為公路警察局。同年十一月，將中隊改為第一至第六隊。第一、二、三隊配屬公路局，其餘配屬金速公路局。

民國七十年（公元一九八一年）七月一日起，公路警察局將第一至第五隊配屬高速公路由警局指揮；另設公路警察大隊，隊長由公路局警察局長兼，轄一、二、三隊配屬公路局，組織系統上屬於警政署、警務處。經費由警察單位編列預算。（公路局已

於六十三年間，將交通違規罰鍰，提撥一部由警務處支配，充各縣市警察裝備）。

三、員 工

公路局員工任用來源，自多方面，概分有下列各項：

- (一) 上級機關任命（如局長、副局長）。
- (二) 接納前鐵路管理委員會汽車處及其所屬各單位，及前鐵道部自動車課員工，其中包括日據時期已任職臺省職員及駕駛員。
- (三) 接納公共工程局及國防部軍事工程委員會公路工程隊員工。
- (四) 考試院高普考及格，及特種考試及格人員，奉令分發，或自行報請任用人員（高、普考及格者）。
- (五) 公開報考；如監理人員、站務員、機務技術員，均報考多次。駕駛員、售票員則經常招考訓練雇用。
- (六) 行政院退除役官兵輔導委員會函請安置就業之軍官及士兵。
- (七) 機構結束，奉上級機關分發安置之員工。
- (八) 有關人士推荐。
- (九) 甄選員工子弟（如修車廠學徒）。
- (十) 建教合作栽培之技術人員。

該局民國三十五年底職員三四四人，工友六二三人，共九六七人（包括各區運輸處）。因業務擴展，逐年增加員工，但編制未能隨工作量增加而調整。

三十七年職員編制一、三四二人，實有七七八人，工人一、一五四人，共一、九三二人。總額雖多而職員未超過編制。

三十九年起酌予調整編制，因公共工程局公路組歸併等因素，編制員額改爲一、八三七人，維持至四十六年不變。但自四十四年起職員人數多超過編制員額，工人亦增加至五、五五四人。

六十四年起廢止採用傳統性之官階（簡任、荐任、委任），改按交通事業人員資位職務薪給表規定辦理。職員分爲：(1)業務類：業務長、副業務長、高級業務員、業務員、業務佐。(2)技術類：技術長、副技術長、高級技術員、技術員、技術佐。職工分爲業務工、技術工。

六十八年底職員三、三七九人，職工一四、九〇二人，佐警七人，總計一八、二八八人。此外尚有警官警員四百餘人未計在內。民國七十年底職員二、四五七人。職工三、一七六人。警佐七人，總計五、六四〇人。其歷年員工人數詳附表四。

【註】

(1)組織規程雖有監理所之設置，但爲節省經費，於三十六年二月在五個業務段，分設監理辦公室及基隆等九個監理站。三十八年十一月一日，監理辦公處撤銷，併入業務段增設監理課。四十一年一月監理課撤銷，另設立五個監理所及監理站，其歷年沿革，詳公路監理業務章。

(2)四十一年人局內增設土壤試驗室，四十四年改稱材料試驗室。業務研究發展小組與業務檢查室，合併爲檢核室。

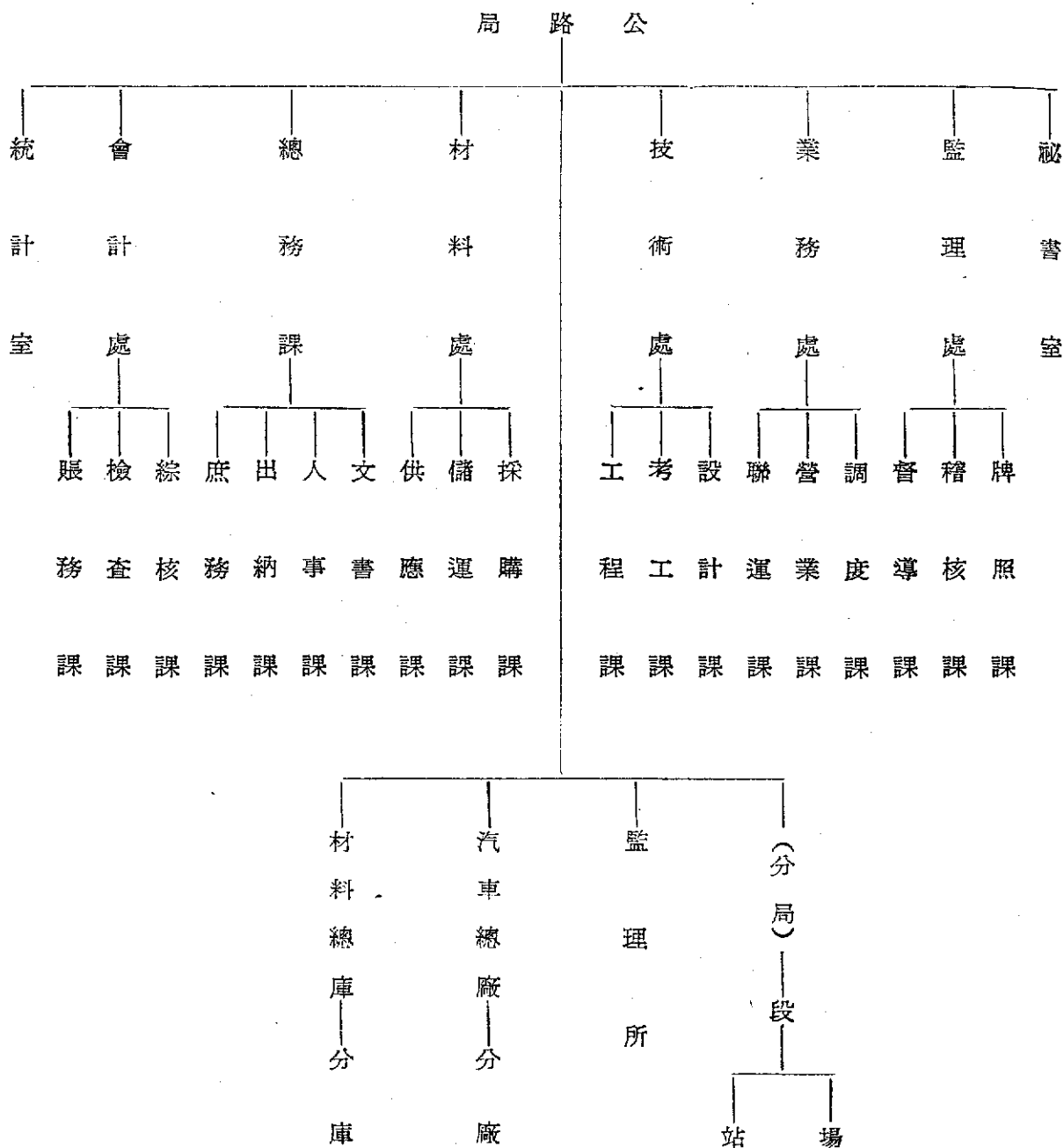
(3)公路監理業務，在局外雖由監理所站單獨執行；但一般汽車運輸業及部份民意代表，認爲監理處受制於主管公路運輸業務之副局長及業務處，對於公民營有關案件之處理仍難公平。省議會，各客貨運公會迭次建議公路監理單位獨立設置，或中央收回自辦。或由交通處接辦。公路局乃於五十五年間修改組織規程時，規定監理處業務直隸局長，且曾一度實行。監理處公文由局長親自核制，不經過副局長、主任祕書之審核。此種不正常組織維持不久。

民國六十二年十二月十三日修正組織規程時，已無監理處直隸局長之規定。但監理所之地位提高。

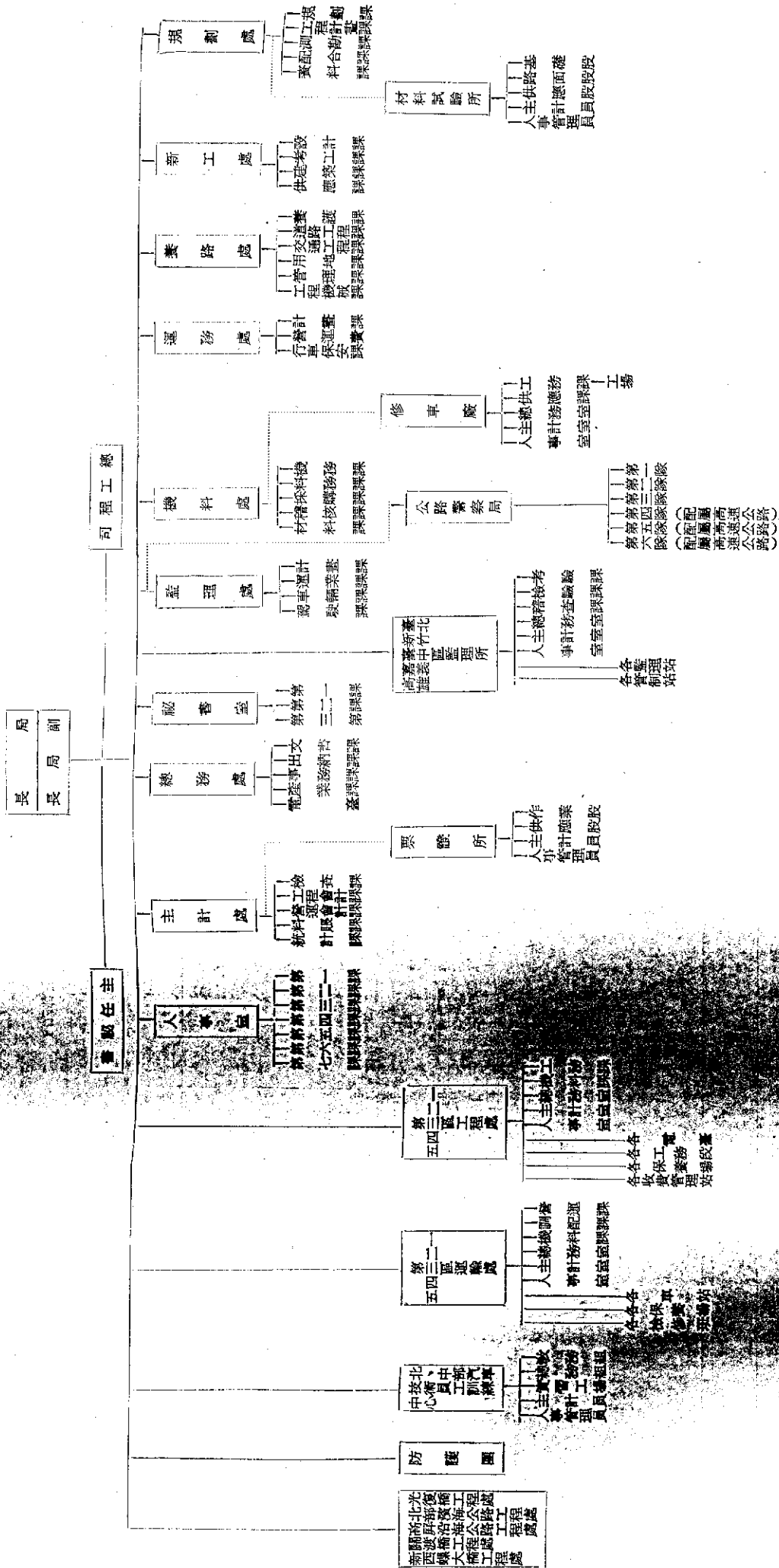
(一表附)

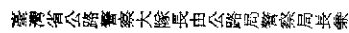
日 1 月 8 年 35 國民

表統系織組局路公省灣臺



臺灣省公路局組織系統表(六十八年度)





臺灣省公路局歷年員工人數

405

人

年 度 別	總 計		職 業		技 術		員 工	
	實 數	指 數	合 計	小 計	合 計	小 計	合 計	小 計
民國六十四年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八
民國六十五年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八
民國六十六年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八
民國六十七年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八
民國六十八年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八
民國六十九年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八
民國七十年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八
民國七十一年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八
民國七十二年底	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八	六、八八

資料來源：根據臺灣省公路局統計年報（事業統計）。

附 註：本表資料五十四年以前係按實支薪俸分類統計，五十五年則按編製計統。

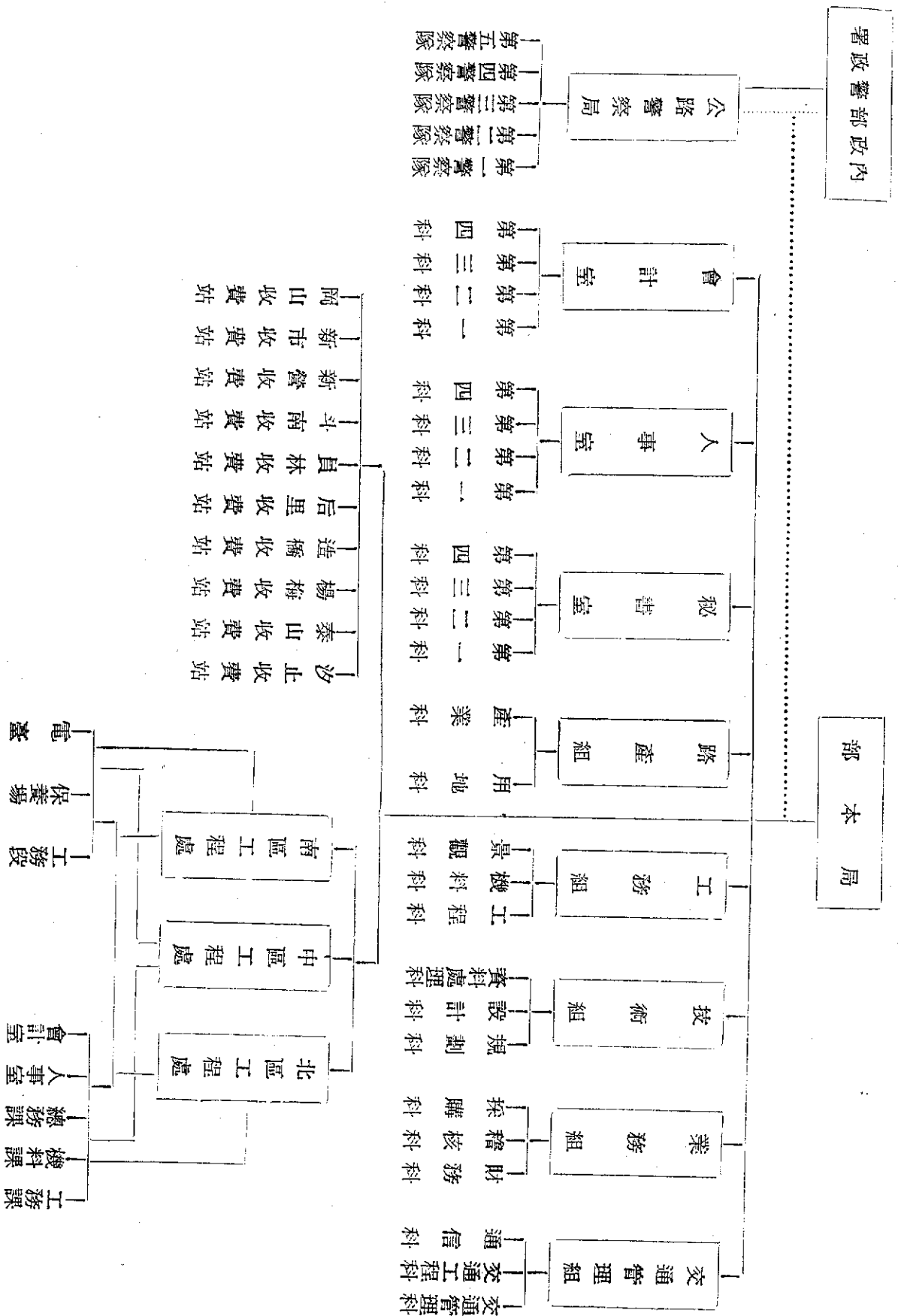
叁、交通部臺灣區國道高速公路局

政府為建築南北高速公路，交通部於民國五十九年（公元一九七〇年）一月成立臺灣區南北高速公路局籌備處調派省公路局副局長胡美瑛任處長，同年六月八日，正式成立交通部臺灣區高速公路工程局，仍任胡氏為局長。局內設規劃、課計、施工、財務、路權。交通管理各組，及秘書、主計、人事室。

六十二年（公元一九七三年）八月成立北區工程處，同年十一月成立南區工程處，次年五月十五日成立中區工程處，分別負責轄區路段施工等事宜。

六十七年（公元一九七八年）十二月一日，改設永久性管理機構——交通部臺灣區國道高速公路局，原高速公路工程局同日撤銷，局內分設技術、工務、交通管理、業務及路產等五組，分掌新建工程規劃、技術研究、道路養護、施工、行車管理，征收受益費、路邊服務、路產路權之管理等業務，局外設北、中、南三個區工程處，七個工務段、負責養護工程。在汐止、泰山、楊梅、造橋、后里、員林、斗南、新營、新市、岡山等地，各設收費站，負責徵收車輛通行受益費。又於六十八年三月一日，將省公路局警察大隊，派由高速公路局指揮之警察隊，改組成立公路警察隊，下設五個警察隊，分區分段執行高速公路之巡邏守望任務，高速公路局組織系統如下表：

表統系織組構機屬所暨局路公速高道國區灣臺部通交



民國六十七年（公元一九七八年）十二月一日起實施

第八章 國道高速公路之開築

臺灣社會安定，經濟逐漸繁榮，人口激烈，公路運輸成長迅速，西部平原尤為顯著。全島人口百分之七十以上聚居此地帶。依據公路局所作交通量調查及預測，臺北至中壢及臺南至高雄兩段公路，自民國四十三年至五十九年間，成幾何級數遞增；計四十三至五十一年，每八年增加一倍。五十一至五十六年，則每年增加一倍。五十六至五十九年，則每三年增加一倍，即自四十三年每日交通量二千二百輛，至五十九年增至二萬一千輛，其成長倍數，極為迅速。現有西部幹線不勝負荷，亟待改善以應未來需要。

省公路局除積極拓寬改善西部幹線外，籌劃增闢新公路。主持此項計畫者為該局總工程司胡美瑛，建議上峯邀聘國際運輸專家來臺調查研究（五十一、五十二年各一次）。咸認為臺北新竹，及臺南屏東間公路，在民國五十九年以後，有改為四線或另闢新路之必要。幾經研究，乃於五十五年十月提出「西部幹線開建新線直達，公路計畫芻議。」為開築高速公路之先聲。

壹、先築臺北中壢段直達公路

世界銀行公路專家五十六年向來臺作為期五天考察，建議聘請外相顧問來臺作公路工程規劃之研究。政府當局重視公路建設以適應經濟繁榮。省主席黃杰，經濟部長李國鼎、交通部長孫運璿，於五十七年一月十二日舉行會議，決定先建臺北至中壢段直達公路。

亞洲開發銀行代表團，於五十七年五月及八月，先後兩次來臺調查，建議政府選聘外籍工程顧問公司來臺作南北高速公路開築可行性研究，所需經費由亞銀贈款一〇萬美元，貸款四〇萬美元，政自自籌配合款新臺幣一、五三〇萬元。同年十一月卅日，政府與亞銀簽訂技術援助南北高速公路同意書。

臺灣省公路局於五十八年一月十六日與美國帝力凱撒工程顧問公司簽訂南北高速公路顧問服務合約。同年三月顧問公司人員抵臺，展開可行性研究工作及臺北中壢段初步與系部設計工作。十一月初，該顧問公司提出可行性研究報告初稿，送經亞銀審查後。該行於十二月一日，派遣評估團一行八人抵臺，與我國有關方面會研協銷，達成結論；認為臺灣西海岸縱貫走廊，北起基隆，南迄高雄，除拓寬現有西部幹線外；另闢直達高速公路實有迫切需要。研究報告中建議：基於經濟成長及交通量分配型態，地理及行政區之劃分，工程上之理由，宜採用全部進口控制方式闢建。

貳、建築高速公路程序與籌措資金

本案經提報行政院第一一三四次院會，決議如下：

- (一) 決定建造南北高速公路，並優先辦理北段（三重至中壢段）工程。
 - (二) 北段三條比較路線，決定採用可行性報告建議之西線（即現已築成之路線）。
 - (三) 先成立臨時機構負責辦理建築事宜。
 - (四) 所需資金，除外幣借款部份外，國內資金由政府統籌策劃之。
- 亞銀評估團留臺十八天，與我國有關當局獲致協議結論要點如下：
- (一) 對可行性研究結論與建築，認為滿意，同意貸款先開築三重中壢段。同時對臺北三重段初步計畫與細部設計之工程研究，及三重中壢段工程監造，允予支貸，並交由帝力凱撒公司承辦。
 - (二) 同意我政府意見，改按收費公路計畫設計。
- 本計畫經長時間之策劃研究，至此定案，付諸實施。

一、高速公路工程局之設立

建築南北高速公路計畫，經亞銀鑑定認為可行，並同意貸款一、八〇〇萬美元充臺北楊梅段工程費，由中央政府專案辦理。

交通部乃於五十九年一月成立臺灣區高速公路工程局籌備處，調派省公路局副局長胡美瑛任籌備處處長。胡氏於五十八年三月，公路局設立高速公路配合組時，即兼任組長。會同美國帝力凱撒國際工程顧問公司共同展開高速公路可行性之研究，駕輕就熟，籌備工作順利完成。同年六月八日，正式成立交通部臺灣區高速公路工程局，仍任胡氏為局長。副局長為王兆秋。

民國六十七年十二月一日改稱交通部臺灣區高速公路局，胡氏仍繼任局長，至六十九年調任臺灣省公路局長，由方恩緒繼任。副局長石中光。

二、人才培育

高速公路之建築，標準較高，工程人員之培訓至為必要。省公路局早為因應未來施工準備，積極培植航測、電腦、專案管制及品質控制等專業人才，主持培訓者為後來任高速公路局長胡美瑛先生。

如航測方面商請成功大學利用暑假，選訓卅餘人，為期三個月，結業後再遴選六名優秀人員，送往日本東洋公司，接受航測深造訓練，為期一年。品管方面則自五十四年至五十八年，先後分八個梯次，培訓二百餘人，專習土壤試驗、品質鑑定等最新智能。五十八年高速公路配合小組成立之初，即有工程人員五十餘人，配合帝力凱撒公司規劃設計工作。五十九年籌備處成立期間，曾設電腦應用講習班兩期，每期兩個月，鼓勵該處人員接受新知訓練。六十年至六十三年間，在局內及工地既場設專案管制制度（PCS）訓練班，對象為該局人員，顧問工程司及承包商人等百餘人，致工程進度之控制甚具績效。

該局成立之初，選任相當數量學驗俱優工程人員負責規劃設計及施工，其後復進用大專或研究所優秀畢業生百餘人，由資深工程司分別帶領作有計畫之指導培植，成為主委中層幹部。

三、建立制度及重要措施

- (一) 採用航空攝影測量，並以座標確定中心樁，減少偏差。
- (二) 制訂規劃原則及設計標準。
- (三) 採用綜合計畫評核術（PERT）及要徑法（CPM），利用電腦處理專案管理制度，以管制龐大工程之進行。

(四) 訂立施工標準規範。

(五) 訂立營造廠商資格審查辦法，甄選合格廠商，予以分類登記，分爲路基路面及橋樑結構兩大類，以杜絕抬標圍標之惡劣風氣，健全發包制度。重要工程採用合理標，俾得嚴格管制品質，控制工期，及杜絕轉見圖利之弊。

(六) 訂定徵購用地及地上物拆遷工作程序，及路權坐標測量、分割製圖、補測，檢測程序。暨土地、房屋、工廠、農作改良物與坟墓遷移，公共設施遷設等協議補償標準。經奉准成立高速公路徵購用地聯繫會報小組及縣市執行小組，以會商及協調方式，處理一切應徵購拆遷事宜。

(七) 制定標誌標線之規格與設置標準，以確保行車安全，並對一般道路交通設施起示範作用。

(八) 釐訂打通新受益費徵收辦法及費率，與收費站設施標準。

(九) 研訂工程估驗隨物價指數機動調整辦法，報奉行政院核准實施。解決六十二年能源危機發生後，兼顧承包商之利潤，使工程能按預定進度施工。

叁、計畫概要

高速公路北起自基隆市中興及大業隧道口，南迄高雄市臨海新路，全長三七三、二五公里（進整爲三七三、三公里）連貫基隆、高雄兩國際港、沿經臺北、桃園、中壢、新竹、苗栗、臺中、彰化、嘉義、新營、臺南等重要市鎮，並有支線三條，分別與桃園中正、小港兩國際機場及臺中港相連接，全長八·五公里。路線位於臺灣西部平原區中央，與西部幹線（基隆至屏東之楓港）及內陸幹線（臺三號板橋經竹東，梅山至屏東）平行。其中(1)臺北市重慶北路至林口段爲八車道長十七公里。(2)臺北松江路至重慶北路，林口至南坎、楠梓至鳳山各段爲六車道，共長十八公里。(3)其餘各段總長三三八公里均爲四車道。全線採進出口控制，闢建交流道三二處，以與其他幹道相銜接，無平面交叉，不需置號誌，成爲捷運系統之大動脈。

肆、工程標準

一 路線設計，參照美國公路員司協會 (AASHO-AASHTO) 標準厘定：

(一) 行車速率：依地形不同分爲：

- (1) 平原區：設計最高時速一二〇公里。
- (2) 丘陵區：設計最高時速一〇〇公里。

(二) 路基寬度規定：包括兩側路肩，分向車道及中央隔帶等之總寬度。

- (1) 四車道二八公尺。
- (2) 六車道三三・五公尺。
- (3) 八車道三三公尺。

(三) 最大坡度限制：

- (1) 平原區：不得超過三%。
- (2) 丘陵區：不得超過五%。

(四) 橋樑載重：

- (1) H二〇：單輛貨車全重二十噸（合一八・一公噸）。
- (2) H二〇—S十六：前面牽引二十噸（合一八・一公噸），後面拖車十六噸（合一四・五公噸）。

二 公路容量設計：按不同車道數，計算其每天最大容量爲：八車道十二萬輛次，六車道九萬輛次，四車道六萬輛次（均係按小客車折合當量）。

三 行車服務水準：比照美國公路容量手冊服務水準表D級水準，即交通量達設計百分之七〇—百分之九〇，便爲飽和。

四 施工標準

(一) 地基清除整平：

- (1) 清除樹根雜草，整平後壓實。
- (2) 如遇基礎不良，可用挖除換土或用打砂樁排水法處理。

(二) 填築路堤：

- (1) 包括取土、運土、填土分層滾壓，每層厚三〇公分，夯實至規定之堅實度。
- (2) 必要時安置地下排水設置，完成後，尚須處理分隔帶、路肩及帶坡防護設置。

(三) 級配料料基層：

- (1) 經用篩析合格，磨損率，抗阻值等均符合規定之級配材料。
- (2) 鋪厚度二十公分，其夯壓度須達最大乾密度之九十八%，其凸凹整度不能超出二·五公分。

(四) 瀝青處理底層：

- (1) 採用厚二十公分瀝青處理底層，其粒料之篩析、磨損率、塑性、含砂當量及瀝青之穩定值，流度、及展性等均須鑑定合格者。
- (2) 平穩度要求：底層頂面在三公尺內之高低差不得超過〇·七五公分。

(五) 密級配瀝青混凝土面層：

- (1) 厚一〇公分，一層或兩層鋪築，壓實標準度品質控制與瀝青處理層同。
- (2) 平穩度要求：頂面在三公尺內之高低差不得超過〇·三公分。

(六) 開放級配瀝青混凝土面層：

- (1) 厚一·五公分，鋪設目的在防滑，增加行車安全。

伍、各路段工程規劃設計單位

- 一 楊梅—新竹，新竹—苗栗段，全部規劃設計，及內湖—臺北段細部設計，由高速公路工程局自辦。
- 二 基隆—內湖，苗栗—臺中，臺中—嘉義三段，由中華顧問工程公司規劃設計。
- 三 臺北—楊梅，新市—鳳山段，全部規劃設計，及內湖—臺北段初步設計，由美國帝力凱撒公司辦理。
- 四 嘉義—新市段，由西德道奇公司全部規劃設計。
- 五 圓山大橋由林同棧國際顧問公司設計。

陸、施工概述

高速公路之建築，原按各路段工商業發達情形，及交通量調查預測，分爲三期施工：第一期爲基隆至楊梅，第二期爲楊梅—新竹，新竹—臺中，臺南—鳳山三段。第三期爲臺中—臺南段。後鑑於工商業發達，成長迅速，外貿激增。對於捷運幹道之需要極爲迫切。乃決定不分期別全面施工。由高速公路工程局負統籌策劃、監督管理總責，各區工程處分別負責轄區路段監督施工協調等任務，全面推展。

一、路權用地取得及地上物之拆遷

路權用地取得，與地上物之拆遷、補償，妥爲辦完，爲公路工程施工先決條件。該路徵購用地，共約三、二二六公頃，佔臺灣地區總面積萬分之八。此外尚有取土區用地二、三六四公頃，拆民房三、三三七戶，廟宇三五所，承各界協助支持，業主廣泛衷心合作，百分之九十五以上用地，均能在短期內完成收購，使工程進行順利，足見民衆對國家建設熱心擁護。

二、招標作業

- (一) 臺北楊梅段：部份經費向亞洲開發銀行貸款，依其規定須招開國際標，並聘請國際工程顧問公司監工（由美國帝力凱撒

公司規劃設計），全段計分十標，國內及國外廠商得標各半。

(二) 基隆臺北段，全為政府預算，共分十四標段，招開國內標。

(三) 楊梅鳳山段，道路部份，由榮民工程事業管理處及中華工程公司分段標議價承辦。主要橋樑十六座，區分為十二標，以公開招標方式辦理，邀請國內外廠商共同參加競標，藉以降低標價，並彌補國內廠商能量之不足，均於六十四年十一月全部辦理完竣。

三、承包工程單位（廠商）

(一) 榮民工程事業管理處：承包共三十七個標，各標工程，其中主要者除路工外，計有五堵、汐止、中壢、幼獅、楊梅、新竹、頭份、苗栗、嘉義、新營、麻豆、永康、臺南等十三個交流道，汐止、楊梅、新營、造橋、新市等五個收費站。湖口、新營兩個服務區、仁德休息站，及三處戰備道路，與全長一千公尺之洩洪橋一座。

(二) 中華工程公司：承包共二十一個標，各標工程主要者除路工外，計有基隆、內湖、圓山、林口、富原、臺中、大雅、王田、彰化、員林、斗南、岡山、楠梓、高雄等十四個交流道，泰山、后里、員林、斗南、岡山等五個收費站，泰安、西螺兩休息站，及兩處戰備道路與部份結構物。

(三) 國軍協建單位：承包第六〇A、六二A兩標道路工程。

(四) 日商青木公司：承包四個標，其主要工程除路工外，計有鳳山溪、頭前溪兩橋及桃園、內壢交流道，暨接辦臺北交流道大部份後續工程與中壢休息站。

(五) 日商熊谷公司：承包大安溪、大甲溪兩橋工程。

(六) 日商間組公司：承包中沙大橋工程。

(七) 日商川田公司：承包大直高架工程。

(八) 日商戶田公司：承包大業隧道工程。

(九) 澳商蘭登公司：承包淡水河橋工程。

(十) 韓訪極東公司：承包三個標，主要為路工及三重、臺北兩交流道。其中臺北交流道，因受能源危機影響中途停止廢約，改由日商青木公司續辦完工。

(十一) 大陸工程公司：承包圓山大橋工程。

(十二) 利德工程公司：承包主要工程為內湖、八掌溪，北幹渠，急水溪橋及第十六標之十一座橋樑工程。

(十三) 中國力霸公司：承包筏子溪，烏溪兩橋工程。

(十四) 新臺灣基礎公司：承包兩座跨河橋工程。

(十五) 新亞建設公司：承包五五、五六兩標，即路工及後龍溪橋工程。

(十六) 新亞、毅成公司：承包曾文溪、鹽水溪兩橋工程。

(十七) 開南公司：承包虎尾溪橋工程。

(十八) 東興公司：承包二仁溪橋工程。

(十九) 互助營造廠：承包牛稠溪橋工程。

(二十) 宏基營造廠：承包中港溪橋工程。

(二十一) 永固營造廠：承包基隆交流道B匝道及八堵連絡道路工程。

四、重點工程數量

(一) 土石方：挖方二四、七二一、七五五立方公尺，填方七五、八四三、〇七一立方公尺。

(二) 橋樑：全線陸橋及跨越溪河橋樑共三五五座，累計長三六、七九五公尺，面積九〇一、七〇三平方公尺。主要橋樑詳附表(三)。

(三) 箱涵：八九二座，共長三九、一五七公尺。

(四) 管涵：六〇公分徑者，合計四、五八六道，共長一〇八、一七五公尺。

八〇公分徑者，合計一、四五五道，共長四六、五八〇公尺。

一〇〇公分徑者，合計一、〇一〇道，共長四〇、四七四公尺。

一二〇公分徑者，合計六二二道，共長二七、三六九公尺。

一五〇公分徑者，合計八六道，共長二、二六八公尺。

(五) 水泥路面：共計二三四、一〇二平方公尺。

(六) 瀝青路面：共計八、七四八、三九〇平方公尺。

(七) 交流道：原計畫設二六處，先建三二處，平均間距一〇公里，其密度三倍於歐美國家類似之高速公路（該局計畫六十九年至七十年之間，新建林口、大園、湖口、三義、西螺等五處交流道。

(八) 收費站：計設汐止、泰山、楊梅、湖口、造橋、后里、員林、斗南、新營、新市、岡山等十處，平均間距三五至四〇公里。

(九) 服務設施：在中壢、西螺、仁德等三處設休息站，在湖口、泰安、新營設三服務區，均設有車輛檢修加油、餐飲及盥洗設備。

以上所需主要工程材料水泥約八十萬公噸，瀝青三十萬公噸，鋼筋十萬公噸。（泰安服務站等擴建材料未包括在內）。

五、特殊施工

(一) 基隆內湖段：傍山臨河，土壤多為泥，頁岩交錯層疊，極易坍落。又屬多雨地帶，可供施工天數，每年不足三分之一。坡面特加強預鑄格床或噴漿保護層以保持穩定，為保護已滾壓好之土面，免受雨水浸濕用尼龍布遮蓋，以利施工。

(二) 臺北盆地，內湖至泰山段，均屬軟弱地嚴，途基隆河一帶尤甚，對於特別較弱地帶，另作加設砂樁之處理，打樁數量累計長達四百公里。

(三) 圓山大橋工程：全長一、三八五公尺（主橋六七一公尺），為配合都市美化，防洪及維持中山北設繁密交通，特採用大跨徑懸臂式及部份連續中間鉸節之預力混凝土結構，其中主要跨徑長達一五〇公尺。橋寬平均三七・五公尺，為六車道設計。上下行各有三個箱型梁連成一體。施工時以活動工作車自橋墩向左右延伸澆注混凝土，至跨徑中心聯接之。以此法施工，其跨之長，已突破我國以往紀錄，而以此法所建寬幅橋面，目前在亞洲亦屬罕見。

(四) 大直高架橋工程：大直橋跨臺北市大直橋之上，全長一、一三〇公尺，橋址地質為粘土，沉泥及沙質沉泥等軟弱地層，橋樑下部結構採用直徑一・五公尺，平均長約六〇公尺之反循環預鑄型混凝土基樁。上部結構則因受松山機場飛航淨空之限制，橋身不能過高。故特採用國際專利之輕型預力鋼樑，其跨徑為二〇公尺及三〇公尺兩種，此項施工方法及所用橋材，在我國尚乏先例。

(五) 中沙大橋：全長二、三四四公尺，跨濁水溪下游中部山地雨量多，溪流短促。每逢山洪暴發，水流湍急，挾帶折木，沖擊破壞力極強。故打樁吊樑工作艱鉅，防洪措施，尤費籌謀，工期把握不易。日商間組公司，甚具敬業精神，把握天時，能提前竣工。為誌沙烏地阿拉伯王國貸款盛誼，行政院核定命名中沙大橋。

(六) 大業隧道位於基隆端，長五五〇公尺，此層內有蜿蜒之廢煤坑道，附近岩層鬆軟，地下水甚多，曾發生多次落磐，採用縫地法施工，加強鋼支堡，固結灌漿，填充灌漿及設置水平透水管等防制。

(七) 湖口山區，地質鬆窳，開挖後受雨水浸蝕，發生嚴重崩坍，長達六百公尺，修築長六二〇公尺之地下排水坑及三〇〇公尺之大蛇籠擋土牆，加以穩定。

柒、經費籌措與總收支

高速公路施工期間，所耗資金甚鉅，非政府年度預算所能容納，不得不向國外舉債。在國內發行建設公債，分四期編特別預算辦理。經奉行政院兵定，收支總額為四四七億九千餘萬元。

預算經費來源：(1)向亞洲開發銀行貸款十一億元。(2)沙烏地王國貸款十九億元。(3)順風計畫十一億元。(4)政府核撥歲剩餘一四二億元。發行建設公債一九〇億元，合計四〇七億元，尙欠四〇億元，另行籌措。(六十七年十一月底之事)。

支出計分建設支出與債務支出兩大項。建設支出：(1)籌備費一千萬元。(2)規劃設計三億八百萬元。(3)購地及拆遷補償費三六億一千一百萬元。工程建造費三三六億五千三百萬元。(4)工程配合款四億三千三百萬元。(5)交通管理及養護設施費一一億九千一百萬元。

貸款償還以開征公路受益費，及撥用汽車燃料使用費分期清還。但每年撥付汽車燃料使用費，臺灣省政府認為比率過高，曾要求減低，以充裕省道養路經費，自七十年代起汽車燃料使用費收入大幅度增加，皆仍有爭執。

捌、各段長度、車道及通車日期

臺灣區南北高速公路工程，於六十七年十月底全部完成。各路段車道之設置，大部份按原計畫實施。茲將各段實際完成車道數。長度、通車日期，分述於下：

一、各段長度及車道

- (一) 內湖—基隆段長一六・〇〇公里，完工四車道，計畫爲六車道。
- (二) 內湖—三重段長一二・七五公里，完工六車道，計畫爲八車道。
- (三) 三重—林口段長一三・四五公里，完工六車道。計畫八車道。於六十九年十月十五日拓寬，七十年八月十日完成爲八車道；同時改善該段路面縱坡，提高行車服務水準。

(四) 林口—桃園段長六・八公里，完工四車道。其中林口—桃園機場交流道拓寬爲六車道，六十七年五月十九日開工，六十七年十月三十日完工。再拓寬爲八車道，七十二年九月十七日完工。

(五) 桃園—楊梅段長二〇・七五公里，依照計畫完工四車道。

- (六) 楊梅—新竹段長二一·五八公里，完工四車道，計畫爲六車道。
 - (七) 新竹—潭子段長八〇·七二里，依照原計畫完工四車道。
 - (八) 潭子—臺中段長五·二〇公里，完工四車道，計畫爲六車道。
 - (九) 臺中—彰化段長一九·八〇公里，完工四車道，計畫爲六車道。
 - (十) 彰化—斗南段長四四·六〇公里，依照計畫完成四車道。
 - (十一) 斗南—臺南段長七七·三〇公里，依照計畫完成四車道。
 - (十二) 臺南—高雄段長五四·八五公里，完成四車道，計畫爲六車道。
- 以上總計基隆—高雄共長三七三·八公里。

二、通車日期

- (一) 臺北—三重段，於六十五年十月十日通車。
 - (二) 三重—中壢段，於六十五年七月廿九日首先通車。
 - (三) 中壢—楊梅段，於六十四年十一月十日通車。
 - (四) 基隆—內湖段，於六十六年七月一日通車。
 - (五) 內湖—圓山橋。臺南—鳳山兩段，於六十六年十月三十一日通車。
 - (六) 圓山橋—臺北交流道，楊梅—新竹，豐原—臺中等三段，於六十六年十二月三十一日同時通車。
 - (七) 新竹—王田段，於六十七年七月一日通車。
 - (八) 嘉義—臺南段，於六十七年九月一日通車。
 - (九) 王田—嘉義段，於六十七年十月三十一日通車。
- 王田—嘉義段，主要工程爲中沙大橋，於六十七年十月初竣工，訂定是月三十一日先總統 蔣公誕辰紀念日開放。並在中沙

大橋上舉行通車典禮，沙國派交通部長蒞臨。

玖、交通管理

高速公路交通管制規則，業經政府公佈實施。有關行車限速取間距亦經訂定：規定最高速為每小時九〇公里，最低速為每小時六〇公里，爬坡車道最低五〇公里。行車間距，因車型及行速而異，詳如下表：

高速公路行車間距表

車速 公里／小時	前後兩車應保持之距離		備註
	小型車	大型車	
六〇	三〇M（約六個車身長）	四〇M（約六個車身長）	行車速度依設計標準為一〇〇—一二〇公里，詳於肆節。
七〇	三五M（約七個車身長）	五〇M（約七個車身長）	
八〇	四〇M（約八個車身長）	六〇M（約八個車身長）	
九〇	四五M（約九個車身長）	七〇M（約九個車身長）	

一、安全設施

(一) 服務設施：設中壢、西螺、仁德三所休息站。湖口、泰安、新營服務區，供應行旅餐飲，盥洗設備，提供車輛檢修服務與加油。民國七十二年擴建泰山服務區佔地十三公頃，於南下服務區興建中正紀念公園一座，用地九千餘坪，築琉璃垂簷八角亭，定名懷德閣內供奉先總統 蔣公銅象，兩邊襯以琉璃迴廊，拱門、花架、石桌凳、花臺，遍植蒼松翠柏、花木，環境優雅，為旅客休息良好處所。於七十三年十月三十日落成。

(二) 設置公路警察 備各型車輛、直昇飛機，日夜執行巡邏勤務，對發生困難車輛，及旅客提供救助服務，維護行車安全。編印「行車指南」及「標誌圖說」分贈各駕駛人，期熟習行車規則。

(三) 設立南北兩養路工程處，並分設內湖、中壢、苗栗、彰化、楠梓、鹽水、虎尾七個養護站，配備護路機械，負責路之經常保養與標線標誌等安全設置維護。

(四) 為監察車輛行駛，維持交通秩序及緊急救助，設置兩種控制系統：

(1) 巡邏系統：採行五區分制之巡邏制度，全線計畫從泰山、員林、頭份、新營、岡山等五處，各設置一交通警察分隊，分擔五個巡邏區間之監察任務。

(2) 全線計畫設置通訊基地臺十五處，除裝設對外通訊普通電話機外，全線計畫分三期設置交通中央控制系統，第一期工程基隆至楊梅段（含桃園國際機場專用道）交通中央控制系統，於民國六十九年十二月開工。至七十二年十一月十日，國父誕辰紀念日前夕正式啓用。耗資新臺幣六億三千九百八十萬元，設置閉路電視，交通偵測器、天候變化偵測器、緊急電話、資訊處理系統及可變性標誌等設施，以期監察高速公路路況，及時將路況傳播駕駛人，除可加速事件處理外，並防止事件擴大，保持交通流暢。沿途每隔一公里設置一電話亭，駕駛人如有事故，以電話通知管制中心迅速代為處理，不收費用。交通控制中心設於泰山高速公路警察局大廈內。先試行作業一個月，然後正式宣佈啓用，在試辦期中糾正缺點，車禍發生減少，發揮控制交通流量功能。第二期工程為楊梅至斗南約一七五公里。控制中心放在臺中。第三期工程為斗南至高雄一二七公里，控制中心放在臺南，預估經費二十五億元。計畫中之高速公路北部都會區環線，在規劃之時亦將交通控制系統之籌劃列入，俾與公路工程一次完成，以全面建立高速公路中央交通控制系統，使路更暢其行，貨更暢其流。

(五) 成立巡迴檢修服務車隊：高速公路局於六十九年二月十五日與福特六和汽車公司及其全省經銷商八家簽修巡迴檢修服務車隊，為故障車輛服務。置備十六輛小貨車，在高速公路分八段辦理，其服務方式，日間上午七時至下午九時，以巡迴檢修為主，其餘時間，以停駐修護廠中待候服務。修護車中常備汽車零件二八八種供售，並設置空氣壓縮機等多項設備，收費標準張貼車

內顯明處。另在沿線各交流道附近特約責任修護工廠十四家提供靜態檢修服務。

(六) 交通事故急救服務：沿線各交流道附近重要城鎮，均已特約設備完善之私立醫院一至五家，作為高速公路「緊急傷病救護責任醫院」，並洽妥各公立醫院為第二線責任醫院，目前已訂約者有六十四家；遇有緊急事故時，均能於全天廿四小時中，經由巡邏車無線電話直接撥號，呼叫救護車及醫療人員趕赴現場救助並收容傷患。

(七) 拖救服務：除委由中油公司於沿線三處服務區及各交流道附近之加油站配置拖、吊車外，另在沿線特約民間拖、吊車輛廠商十三家協辦，並協調沿線各公營及軍方單位，於必要時支援本路拖、吊作業。（中國石油公司於各交流道附近及服務區內設置加油站二十三處。）

(八) 交通量成長情形

年 度	六 十 九 年	七 十 年
百 萬 車 公 里	三、四八五・四八	三、六八四・三九
增 減 率 (%)		增 五・九

(九) 交通事故分析檢討：

(一) 肇事率比較表

年 度	六 十 九 年	七 十 年
交 通 事 故 件 數	四五一	四四四
肇 事 率 件／百萬車公里	〇・一三	〇・一二
增 減 率 (%)	—	減 七・七

死	亡	人	數	一 二 四	一 六 九
死	亡	率	人／百萬車公里 增減率(%)	○・○四 	○・○四 ○
受	傷	人	數	九 ○ 四	八 八 六
受	傷	率	人／百萬車公里 增減率(%)	○・二六 	○・二四 減七・七

(二)肇事車輛類別分析表(七十年)

車	種	小客車	計程車	小貨車	大貨車	大客車	拖車	其他
肇 事 件 數	比	一五六	一六	六九	一二九	四三	一八	二・三
百 分 比		三五・一	三・六	一五・五	二六・八	九・七	四・一	五・二

(三)肇事原因分析(七十年)

肇 事 件 數	因 超 速	道 變 換 不 當	車 距 不 足	酒 後 駕 車	疲 勞 駕 車	裝 載 不 當	機 件 故 障	爆 胎	其 他
百 分 比	一三 二・九	一一 二五・〇	一五五 三四・九	五 一・一	二一 四・七	一 〇・三	二八 六・三	五四 一二・二	五六 一二・六

二、征收車輛通行受益費

全線設置柵欄收費站十處，每站均裝置半自動設備，利用電腦記錄通行車數。初期收費率定為大客車三十元，大貨車二十元、小型車十五元。其中臺北、臺中、高雄三個大都市劃為不收費地段，以利疏導都市交通流量。提高高速公路使用效率。費率視物價波動情形，呈報交通部核准後增減。民國七十年六月間，交通部呈奉行政院核准高速公路局通過費調整為小客車二十五元，大貨車三十元、大客車四十元、貨櫃拖車四十元，自同年七月二十六日起實施(零時起)。

收費站收入以泰山站最多，平均每日通過車輛四六、八三七輛，楊梅次之為二六、九八四輛，其餘各站在一萬六千輛至二萬二千輛之間(民國六十年六月間統計)，泰山收費站於六十三年七月三十日開始征收受益費，汐止收費站於六十六年九月一日，開始征收，其餘各站均自六十七年起征收。民國七十一年度各站共征收新臺幣二、七五五、八九八、五三五元。茲將歷年車輛通行與受益費收入概況列於下表：

歷年通行車輛次數車種比及通行費實收表

區 別	通 行 車 輛 次 數 及 車 種 比				工程受益費實收數	備 註
	小 型 車	大 貨 車	大 客 車	合 計		
民國 六十二年	九五九、八〇四 八〇・八一	一五九、二六七 一三・四一	六八、六〇〇 五・七七	一、一八六、六七一 一〇〇	一九、一三八、一四五	六三、七、二九三 重中 六三、七、三〇 開始徵收
六十四年	二、四〇三、六六〇 七五・九二	四六三、八一 一四・六五	二九七、八七五 九・四一	三、一六五、三四六 一〇〇	五二、八一三、六二五	含軍郵車保管款，小一 五，大二〇，客三〇
六十五年	三、二七五、一六六 七一・四五	七九〇、四五〇 一七・二四	五二七、七三一 一一・二九	四、五八三、三四七 一〇〇	七八、八〇七、二六〇	
六十六年	五、五一五、七五九 六六・三〇	一、七八〇、五四六一 二一・四〇	〇二二、二六六 二・二八	八、三一八、五七一 一〇〇	一四七、七〇三、九九〇	
六十七年	二四、四八二、〇六四 六一・八四	一〇、四九五、〇一四 二六・五一	四、六〇九、〇七四 一一・六四	三九、五八五、一五二 一〇〇	七一二、三六七、一〇〇	六七、一〇、三一全線 通車
六十八年	五二、三五二、〇一八 六一・四四	一、五一一、七四五 二六・〇〇	一〇、七〇二、四八四 二・五六	八五、二〇六、二四七 一〇〇	一、五四五、二八七、八九五	
六十九年	五四、九八九、一二八 五九・〇五	〇七二、六七二 二五・八五	一四、〇六三、三三一 一五・一〇	一九三、一二五、一三一 一〇〇	一、七二五、〇六六、一七〇	
七十年	五九、六八一、四一八 六一・八一	六二六、三五八 二三・四三	一四、二四七、二三五 一四・七六	九六、五五五、〇一一 一〇〇	二、一八三、八九〇、八三五	七〇、六一、一起軍郵 車應票通行；本年六月 以後不含保管款
七十一年	六七、三八五、九八四 六四・五一	二二、〇六八、三四九 二一・一三	一五、〇〇二、〇九二 一四・三六	一〇四、四五六、四二五 一〇〇	二、九三〇、五六三、二一〇	七〇、七、二六零時起 調整費率；小二五元， 大三〇元，客四〇元
七十二年	七七、三七六、四二九 六六・〇六	二二、三七七、六〇八 二一・二六	一六、〇一八、九六七 一三・六八	一一七、一二三、〇〇四 一〇〇	三、二六八、一八二、七三〇	

資料來源：高速公路局年報

拾、道路拓建與增設交流道

一、道路拓建

(1) 三重至林口，林口至機場交流道路段，已拓寬為八車道及六車道，惟尚未完全消除北部路段交通擁擠情況，乃積極辦理林口至楊梅段拓寬計畫。該計畫奉行政院核准提前於七十三年度墊款進行，將林口至機場交流道由六車道拓寬為八車道（七十三年九月十七日完工），機場交流道至楊梅交流道路段，由四車道拓寬為六車道，全長計約二十六公里。本拓寬計畫細部設計自七十二年七月一日開始辦理，預定七十三年六月底全部完成。全線工程預計在七十五年度內分期分段完成施工。

(2) 三重交流道南下匝道拓寬工程，於七十二年三月開工，同年十月完工。

(3) 泰山湖口段路面整修第二期工程，於七十二年四月開工，同年十月完工。

(4) 泰山苗栗段路面整修第一期工程，七十一年開工，七十二年九月完工。

(5) 嘉義臺南段路面整修工程，第一期工程已完工。第二期工程於七十二年七月開工，至七十二年十二月完成約百分之五〇。

(6) 基隆汐止段路面整修工程，於七十二年十一月開工，至七十二年十二月完工。

二、增設交流道

(1) 大園交流道 本工程民國七十年四月三十八日開工，七十一年十二月完工。工程預算一億六千一百萬元。

(2) 湖口交流道及連絡道路 本工程為配合湖口工業區之開發，七十年八月發包開工，七十二年五月完工，工程費預算一億三千萬元。

(3) 西螺交流道 六十九年十一月三十日開工，於七十一年七月完工，工程費預算一億八千四百萬元。

(4) 三義交流道 七十一年二月發包施工，七十二年一月完工。本工程為提高三義工業區之開發。

(5) 水上交流道 本工程爲縮短嘉義中南區進出高速公路迂迴路程，促發工業潛力，辦理連絡道路。民國七十一年八月發包開工，於七十二年十二月三十日完成。

(6) 五股交流道 七十年爲配合北部濱海公路地區開發，建築五股交流道連絡路線，預計工程及購地等經費三億九百零六萬元。七十二年五月發包施工，至七十二年十二月已完成約百分之四·五。

(7) 八堵交流道 爲接通宜蘭方面之濱海公路，七十一年度編列預算一億六千三百十五萬元。於七十二年五月發包施工，至七十二年十二月已完成進度約百分之二七。

(8) 林口交流道 七十年年度預算購地補償費三千萬元。七十一年度編列九千三百九十萬元。俟用地獲得解決，始配合預算辦理，預計七十二年六月前完工，實際已無法做到勢將延期，七十二年度用地尚未購妥。

三、全面翻修路面

高速公路雖完工不久，股因部份路段地層下陷，及貨櫃車輛增加，破壞路面，該局計畫自民國六十九年七月起，施行五年全面翻修路面計畫，至七十五年七月全部竣工。五年內不再補修路面，可全線暢通。（據局長方恩緒七十五年四月十八日對電視記者談話）。

(一) 高速公路交流道一覽表

編號	名稱	樁號	形式	說明
A	基隆端	0K+000		中興、大業隧道北口，與基隆市29號橋、外港高架路及計劃新建之愛一路高架路相連接
1	基隆交流道 (原名：八堵)	1K+093	單葉形	與麥金公路及交流道連絡路線（接北基公路）相連接
2	五堵交流道	6K+834	喇叭形	中油公司專用
3	汐止交流道	10K+516	喇叭形	經交流道連絡路線銜接臺5線（北基公路）
4	內湖交流道	17K+124	圓環形	與臺北市內湖區成功路相交並連接
5	圓山交流道 (原名：松江)	23K+073	喇叭形	與臺北市松江路相銜接
6	臺北交流道 (原名：重慶北路)	25K+125	混合形	與臺北市重慶北路相交並連接
7	三重交流道	27K+122	喇叭形	與三重市正義北路、三和路及重陽路相銜接
8	林口交流道	40K+854	菱形	與林口特區82計劃道路相交叉（暫與105號縣道（八里—林口—龜山）連接）
9	桃園交流道 (原名：南崁)	49K+059	對稱雙葉形	與臺4（竹圍—桃園—大溪，原109號縣道）相交並連接
10	機場交流道	52K+191	喇叭形	與高速公路桃園國際機場支線相連接
11	內壢交流道 (原名：水尾)	56K+980	喇叭形	與內壢工業區道路相交連接後通往西部幹線
12	中壢交流道	62K+409	單葉形	與114號縣道（永安—新屋—中壢—橋樑）相交並連接
13	幼獅交流道	67K+289	菱形	與幼獅工業區青年路相交並連接，其南北可分別通臺一線及114線
14	楊梅交流道	69K+136	對稱雙葉形	與臺一線相交並連接
15	新竹交流道	94K+930	單葉形	與122號縣道（竹東—新竹）相交並連接
16	頭份交流道	110K+382	喇叭形	與臺一線相連接
17	苗栗交流道	132K+814	單葉形	與臺6線（汶水—公館—苗栗—後龍）相交並連接
18	豐原交流道	167K+617	喇叭形	與臺10甲（豐原—大雅，原125號縣道）相銜接

19	大雅交流道	174K+235	四葉形	與臺10線（臺中—清水）相銜接
20	臺中交流道 （原名：中港）	178K+622	混合形	與臺12線（臺中—梧棲，原134線）相交並連接
21	王田交流道	188K+959	喇叭形	與臺1線相銜接
22	彰化交流道	198K+497	菱形	與臺19線（彰化—北港—臺南，原145號縣道）相連接
23	員林交流道	210K+985	同邊雙葉形	與148號縣道（王功—溪湖—員林—草屯）相交並連接
24	斗南交流道	240K+569	對稱雙葉形	與158號縣道（海口—虎尾—北勢子）相連接
25	嘉義交流道	264K+249	四葉形	與159號縣道（北港—新港—嘉義—番路）相交並連接
26	新營交流道	288K+384	四葉形	與172號縣道（布袋—新營—白河—沱水）相交並連接
27	麻豆交流道	303K+658	單葉形	與176號縣道（新山子寮—佳里—麻豆—隆田）相交並連接
28	永源交流道 （原名：新市）	319K+625	對稱雙葉形	與臺一線相交並連接
29	臺南交流道 （原名：仁德）	327K+415	菱形	與182號縣道（臺—關廟—中埔）相交並連接
30	岡山交流道	349K+426	單葉形	與186號縣道（維新—岡山—燕巢—大樹）及交流道連路路線（通臺一線）相連接
31	楠梓交流道	356K+031	分離菱形	與188線（左營—楠梓—里港），183線（楠梓—鳳山—小港）及楠梓1—11—71—5號都市計劃道路相交並連接
32	高雄交流道	367K+315	分離菱形	與高雄市大順路、建國路（臺一線），中正路（計劃線）及三多路相交並連接
B	高雄端	373K+240		與臨海新路相平交

(二) 高速公路遠程計畫興建之交流道一覽表

名 稱	樁 號	說 明
林口(二)交流道	42K+479	與林口特區B 1號計畫道路相連接
路竹交流道	338K+320	與184號縣道(大湖—阿蓮—旗山—六龜)相交並連接
金鼎交流道	362K+268	與高雄都市計畫道路及澄清湖特區道路相連接
大園交流道		
西螺交流道		
湖口交流道		
三義交流道		
水上交流道		
五甲交流道		

1. 原計劃列有澄清湖交流道，因高速公路決定未延長至屏東改變計劃建五甲交流道。
2. 71年度計劃增建八堵交流道，泰山(五股)交流道、未列入上表。

(三) 高速公路隧道及主要橋樑

名 稱	起 訖 橋 號	長度(公尺)	車道	附 記
中興及大業隧道	0+000— 0+396 0+550	396 (中興) 550 (大業)	2 2	高速公路基隆端起點
內 湖 橋	18+782— 19+461	679	4	汐止、內湖兩交流道之間
大直高架橋	21+379— 22+509	1,130	4	內湖、圓山兩交流道之間
圓 山 橋	23+541— 24+212	671	6	圓山、臺北兩交流道之間
淡 水 河 橋	25+638— 26+382	744	8	臺北、三重兩交流道之間
洩 洪 橋	30+569— 31+569	1,000	8	三重、林口兩交流道之間
鳳 山 溪 橋	87+399— 88+029	630	4	} 楊梅、新竹兩交流道之間
頭 前 溪 橋	91+830— 92+639	809	4	
中 港 溪 橋	114+671— 115+047	376	4	頭份、苗栗兩交流道之間
後 龍 溪 橋	135+897— 136+654	757	4	} 苗栗、豐原兩交流道之間
大 安 溪 橋	155+016— 155+980	964	4	
大 甲 溪 橋	163+543— 164+593	1,050	4	} 臺中、王田兩交流道之間
筏 子 溪 橋	179+250— 179+555	305	4	
烏 溪 橋	190+731— 191+746	1,015	4	王田、彰化兩交流道之間
中 沙 大 橋	226+418— 228+763	2,345	4	} 員林、斗南兩交流道之間
虎 尾 溪 橋	239+073— 239+423	350	4	
牛 稠 溪 橋	261+973— 262+423	450	4	斗南、嘉義兩交流道之間
八 掌 溪 橋	275+257— 275+657	400	4	嘉義、新營兩交流道之間
急 水 溪 橋	293+997— 294+797	800	4	新營、麻豆兩交流道之間
曾 文 溪 橋	309+207— 310+147	940	4	} 麻豆、永康兩交流道之間
鹽 水 溪 橋	317+665— 317+945	280	4	
二 仁 溪 橋	335+967— 336+375	408	4	臺南、岡山兩交流道之間

拾壹、臺灣區國道高速公路系統計畫

一、汐止至新竹高速公路計畫

國道高速公路運量將呈飽和為臺灣公路運輸的大隱憂。估計至民國七十六年（公元一九九七年）將有百分之六十路段服務水準將大為降低。公路主管機關曾研究興建第二條高速公路，以受土地限制難於實行。

民國六十八年間，臺灣省公路局局長胡美瑛撰寫改善臺灣內陸公路刱議刊登於臺灣公路工程月刊，並向上級機關建議：改善西部幹線（臺一號公路）。為四車道快速公路，拓寬尖豐公路（臺十三線公路），中央公路（彰化—臺南臺十九號公路），西北濱海公路（關渡—香山臺十五線公路）、西部濱海公路（甲南—水底寮臺十七線公路），內陸公路（臺北—竹東—屏東臺三號公路），並分年編列預算陸續施工。

高速公路局亦計畫拓寬中山高速公路，按照原計畫拓寬三重至楊梅間公路。經過二年之研究，大致上認為以全線拓寬高速公路與改善西部幹線為快速公路標準兩項辦法，經過高速公路局研究分析結果，有下列兩點意見：

(1) 基於高速公路實體條件，如跨越橋淨空不足，沿線坍方，高邊坡甚多，不能再擴展開挖，而關閉部份道路興工，是則此條交通動脈將失去大運能，而且原路土地早經徵收，完成都市計畫積極開發中，再擴充用地必遭抗拒，不易取得。

(2) 西部幹線主要功能為在提供中、短距離交通服務，平均祇次長度五〇公里。如改升為快速道路，規劃功能相對提高，而如何另覓道路代替實有困難，因此線早經帶狀發展路經之地多已為市區，拓寬路面，設立立體交叉路，都市外環道亦甚困難。

因此，高速公路局提出興建都會區網路系統之構想。此系統完成後，適用齡期將達於民國九十二年（公元二〇〇三年），整個疏散高速公路北段之擁擠，並且減少臺北市區南北向交通擁塞現象。

(一) 計畫內容

(1) 主環線：從高速公路汐止交流道南端三公里處分出，經深坑、新店、中和、永和、板橋、土城、三峽、鶯歌、大溪、龍

潭、關西、竹東而至新竹繞經科學園區南緣接原中山高速公路，全長八四公里（臺三線公路臺北—板橋六·四公里，板橋—關西—竹東六〇·七公里。竹東—新竹十五·三公里，（一二二號公路）。為維高速公路縱坡標準，設隧道三處，為免影響市區發展，高架設計約三公里，從木柵至鶯歌按六車道設計。

(2) 聯絡線：由主環線木柵附近分出，設五百公尺隧道穿拇指山，進入臺北市於辛亥路口銜接建國高架路與基隆快速車道，全長三·五公里，高架結構一·五公里，四車道設計。

(3) 內環線：本系統分設二線：第一內環線於板橋線分出，經民生路、大漢溪橋，由五股交流道聯絡道銜接高速公路，全長一·五公里，由地方配合按四車道快速道路或聯絡道路標準建築。第二內環道路於鶯歌附近分出，經桃園南郊，於機場交流道接回原路，全長一二公里，採高架式通過，共五公里，依六車道標準規劃設計。

(二) 資金來源

上項計畫估計投資新臺幣三三四億元，可在不增加國庫負擔之原則下，取之於車用之於路資金籌措方式，以高速公路受益費收入及汽車燃料使用費分配百分之二十五撥充。七十一年度臺灣省共收入汽車燃料使用費三八七、四六九萬餘元，（臺北市高雄市收入未計在內），高速公路分配得九六、八六七·三萬餘元。七十二年調整征收費率收入將更多，但省市縣政府均認為高速公路分配額佔太多要求減少，不足之數發行公債支應。高速公路所有債務至民國七十四年將全部清還，而公債在民國八十八年亦能全部還完。在高速公路局而言，此項資金籌措計畫不但可行，而且是該局對公路發展新里程碑。

(三) 施工時間預計

計畫自七十四年度編列預算細部規劃，工程預定自民國七十六年度起分兩期施工。(1)第一期工程，木柵至新竹段主環線，以及臺北市連絡線二段，將於三年半內完成。七十九年度完工啓用，可立即紓解臺北市區南北向及中山高速公路已趨飽和之交通負荷。(2)第二期工程，為開築木柵、鶯歌、桃園、中正機場連絡道路，預計自民國八十年至八十一年度中全部完成。

(四) 經濟效益與目標

- (1) 解決北部都會區公路整體容量不足問題。
- (2) 紓解高速公路交通擁擠趨勢。
- (3) 減少臺北市南北向交通流量，改善市區交通服務品質。
- (4) 健全北部都會區公路網絡結構，提高整體使用效率。
- (5) 分散都市人口集中現象，促進土地均衡發展。

北部都會區環線系統計畫，交通部原則同意，呈經行政院核定，於七十四年十二月十四日高速公路局與國內中華等三家工程顧問公司簽約，辦理臺灣北部區域第二高速公路規劃設計，為國人自力設計規劃高速公路創新紀元。

二、中部、南部、南、北橫貫高速公路規劃

中部區域第二高速公路，將由臺中至斗南主線長六七公里，串引峨嵋至臺中之內陸線長七八公里，與新竹至潭子之濱海線長八六公里，接續中興新村、彰化市至濱海工業區之內環線長二三公里，並延伸清水濱海工業區長十九公里。

南部第二高速公路，則由六甲至大寮，五甲為主線長一一〇公里。屏東市至石昌內環線長二一公里。與林內至六甲之內陸聯絡線長七二公里，及虎尾至新營濱海聯絡線長七〇公里聯接而成。

北部橫貫高速公路，由北區第二高速公路之安坑至蘇澳長六二公里。

南部橫貫高速公路，由第二高速公路屏東市北端至臺東長七七公里。

東部高速公路，計畫由臺東至花蓮。

交通部七十四年五月五日宣佈已完成總長七八四·五公里之臺灣區高速系統規劃，決定投資三千二百八十億元，興建北、中、南部第二高速公路，及北部南部橫貫高速公路，預定民國八十九年可以完成全國公路網。此項計畫高速公路系統，是以照顧周全，技術可行及經濟有益等三項原則規劃，無重北輕南之偏失。並以工期短，品質高為施工要求。完工啓用，對繁榮地方，舒暢客貨運，將發揮預期效果。此外，將另行編列預算，繼續完成高速公路聯絡道路系統，以充分發揮高速公路之功能，並儘速健全

高速公路交通管理資訊系統，以維持服務水準及行車安全。（據七十四年五月六日聯合報等刊載）。

政府計畫開築之公路常因年度預算無法容納或其他因素變更。預算數目亦因物價工資上漲而變更。第二高速公路北部段開築計市原估計投資新臺幣三三四億元，此次交通部估計需四八〇億。相差一六六億元。可見變動之大。

【資料來源】依據胡美瑛先生著臺灣區國道高速公路興工史，中華民國年鑑、交通年鑑、臺灣公路工程月刊王法先生等著述高速公路規劃。中華道路季刊，交通部年度預算書，臺北市各日報，高速公路年報。

第九章 臺灣地區公路分佈

壹、歷年公路里程

臺灣省公路里程之計算，在臺北市改制前後可分爲五個階段計算，概略如次：

一 民國四十一年（公元一九五二年）以前：公路里程係依日據時期所累計之里路里程，凡寬度在一・八二公尺以上者均予計算，故有一七、〇九六公里之多。

二 民國四十一年舉辦道路調整，將日人「道路臺賬」所登記，寬度不足三公尺之路線予以剔除，凡臺賬登記爲三公尺以上者，不論是否可通行汽車均予計算，故總里程爲一五、六一九公里，自四十一年至五十一年間，新闢及修復路線年有增加，截至五十一年公路普查前，總里程爲一六、二九一公里。

三 民國四十一年至五十年（公元一九六一年）間，公路里程雖逐年增加，但遭逢數次大水災害，興建機場及土地重劃，致損毀或廢棄之路線亦復不少，此項里程必須修正。公路法於民國四十九年（公元一九六〇年）公佈施行，對於公路之定義，已有辦規依據，路線系統亦須重新整理，故五十年間，舉辦公路普查，將原有城市鄉鎮內之市區道路，除屬公路系統者外，予以剔除，故公路普查後，五十一年（公元一九六二年）底之里程尙爲一四、五〇八公里。

四 民國五十九年（公元一九六七年），臺北市改爲院轄市，自五十七年起將原列爲臺北市轄內之公路，全部劃歸臺北市政管理，計二二八・三公里。臺灣省公路總里程則減爲一五、二二二・八公里。

五 自五十一年公路普查後，公路資料雖已納入正軌，但由於工商業發達迅速，各鄉鎮村里爲地方迫切需要，農工商界人士自行修築之路線頗多。而各縣市政府限於人力，無法一一登記查報，以致十餘年來遺漏之路線爲數不少。且原有之路線，經逐年

改建，或天災廳毀，亦有變化。爲求資料之詳實，於民國六十四年（公元一九七五年八月）全省同時舉辦公路工程設施總清查（第二次普查）。清查資料逐線審核，除不合公路法規規定之路線，予以刪除外，並依新規劃之公路網系統調整，故各線公路里程，頗有變動。茲將臺灣地區歷年公路里程列表如下：

單位：公里

年 度	總 計	省 道	縣 道	鄉 道	市 道	專用公路
三十四年	一七、〇九二·三	一、一六五·八	二、二〇九·四	一三、七二七·一		1
三十五年	一七、二七一·九	一、一三七·五	二、六〇一·三	一三、五三三·一		1
三十六年	一七、四八六·九	一、一六七·五	二、六〇一·三	一三、七一八·一		1
三十七年	一七、〇九七·三	一、一六五·八	二、二一四·四	一三、七二七·一		1
三十八年	一七、〇九七·三	一、一六五·八	二、二一四·四	一三、七二七·一		1
三十九年	一七、〇九七·〇	一、一六五·八	二、二六八·一	一三、六六三·一		1
四十一年	一七、〇九七·九	一、三三六·九	二、七〇一·〇	一三、〇五九·〇		1
四十二年	一五、六一九·三	一、三六四·〇	二、八一五·一	一〇、五五四·六	八八五·六	1
四十三年	一五、六五五·四	一、三六四·〇	二、八八二·四	二〇、五二三·四	八八五·六	1
四十四年	一五、六七八·五	一、四五九·〇	二、八一九·〇	一〇、五二三·四	八七七·一	1
四十五年	一五、六七八·五	一、四五九·〇	二、九二六·九	一〇、四九一·七	八〇〇·九	1
四十六年	一五、六九三·二	一、四六〇·六	二、九五三·九	一〇、四五六·六	八二二·一	1
四十七年	一六、〇三八·六	一、七二五·八	二、〇八五·五	一〇、三八四·一	八五三·二	1
四十八年	一六、一九六·八	一、九五四·六	二、九四五·五	一〇、四二七·四	八六九·三	1

四十九年	一六、二二八・八	一、九五六・二	二、九四六・八	一〇、四三三・四	八九二・四	1
五十年	一六、二九一・二	一、九五四・三	二、九八〇・七	一〇、四二七・三	九二八・九	1
五十一年	一四、五〇八・五	一、九四七・三	二、八八四・九	九、五五八・一	一一七・七	1
五十二年	一四、六〇五・五	一、九四七・三	二、八八五・五	九、六五五・〇	一一七・七	1
五十三年	一四、七一・三	一、九七二・〇	二、九〇五・六	九、六五七・五	一七六・二	1
五十四年	一四、八三五・六	二、〇九一・六	二、八〇二・七	九、七一九・〇	二二二・三	1
五十五年	一五、〇四〇・三	二、二六四・四	二、七三二・九	九、七六二・〇	二八一・〇	1
五十六年	一五、三一〇・四	二、二六六・七	二、七四一・一	九、九六五・七	三三六・九	1
五十七年	合計 一五、四六一・一 臺灣省 一五、二三二・八 臺北市 二二八・三	二、三四一・六 二、二六八・三 七三・三	二、七二四・四 二、六五五・七 六八・七	一〇、〇六一・三 九、九七七・八 八三・五	三三三・八 三三一・〇 二・八	1 1 1
五十八年	合計 一五、五一〇・六 臺灣省 一五、二八一・七 臺北市 二二八・九	二、三八三・七 二、三一五・五 七二・二	二、六九〇・四 二、六一九・六 七〇・八	一〇、一〇五・八 一〇、〇二二・七 八三・一	三三〇・七 三二七・九 二・八	1 1 1
五十九年	合計 一五、六一〇・七 臺灣省 一五、三八一・八 臺北市 二二八・九	二、四六七・八 二、三九五・六 七二・二	二、六八五・五 二、六一四・七 七〇・八	一〇、一二六・七 一〇、〇四三・六 八三・一	三三〇・七 三二七・九 二・八	1 1 1
六〇年	合計 一五、七四五・六 臺灣省 一五、五一七・三 臺北市 二二八・三	二、四七〇・九 二、三九七・六 七三・三	二、七二四・五 二、六五五・八 六八・七	一〇、二一五・七 一〇、二三二・二 八三・五	三三四・五 三三一・七 二・八	1 1 1

六六年	六五年	六四年	六三年	六二年	六一年
合計 臺灣省 臺北市	合計 臺灣省 臺北市	合計 臺灣省 臺北市	合計 臺灣省 臺北市	合計 臺灣省 臺北市	合計 臺灣省 臺北市
一七、〇六二・一 一六、九七〇・二 九一・九	一七、〇五六・五 一六、九六四・六 九一・九	一七、一七二・〇 一七、〇六八・七 一〇三・三	一六、一九六・七 一五、九六七・八 二二八・九	一六、一二〇・七 一五、八九二・四 二二八・三	一五、九〇二・〇 一五、六七三・一 二二八・九
三、九四一・二 三、八七六・一 六五・一	三、八九二・二 三、八二七・一 六五・一	二、七三七・六 二、七〇〇・一 三六・五	二、七〇一・二 二、六二九・〇 七二・二	二、六四四・三 二、五七一・〇 七三・三	二、六〇〇・二 二、五二八・〇 七二・二
二、三二八・〇 二、二九九・三 一八・七	二、三三一・九 二、三二三・二 一八・七	三、〇一二・三 二、九五四・七 五七・六	二、七一四・三 二、六四三・五 七〇・八	二、七六三・六 二、六九四・九 六八・七	二、七二五・二 二、六五四・四 七〇・八
一〇、四二五・九 一〇、四一七・八 八・一	一〇、四五九・一 一〇、四五五・〇 八・一	一一、〇九四・九 一一、〇八五・七 九・二	一〇、四五二・九 一〇、三六九・八 八三・一	一〇、三八四・一 一〇、三〇〇・九 八三・五	一〇、二四二・一 一〇、一五九・〇 八三・一
1	1	1	1	1	1
三七七・〇 三七七・〇 1	三七三・三 三七三・三 1	三三八・二 三三八・二 1	三三八・三 三三五・五 二・八	三三八・四 三三五・六 二・八	三三四・五 三三一・七 二・八

六七年	六八年	六九年	七十年	七一年
合計 臺灣省 臺北市	合計 臺灣省 臺北市	合計 臺灣省 臺北市 高雄市	合計 臺灣省 臺北市 高雄市	合計 臺灣省 臺北市 高雄市
一七、〇七三・八 一六、九八一・九 九一・九	一七、〇八一・〇 一六、九八九・一 九一・九	一七、一一四・六 一六、九三一・五 九一・九 九一・二	一七、一四九・〇 一六、九六五・五 九二・三 九一・二	一七、一九九・〇 一七、〇一五・五 九二・三 九一・二
三、九四七・〇 三、八八一・九 六五・一	三、九四七・九 三、八八二・八 六五・一	三、九七九・三 三、八七五・〇 六五・一 三九・二	三、九八一・三 三、九七六・七 六五・四 三九・二	四、〇二四・三 三、九一九・六 六五・五 三九・二
二、三三三・三 二、三〇三・七 一九・六	二、三二七・二 二、三〇七・六 一九・六	二、三三〇・一 二、二九三・八 一九・六 一六・七	二、三三〇・四 二、二九四・一 一九・六 一六・七	二、三三二・二 二、二九五・九 一九・六 一六・七
一〇、四二六・五 一〇、四一九・三 七・二	一〇、四二八・〇 一〇、四二〇・八 七・二	一〇、四二七・三 一〇、三八四・八 七・二 三五・三	一〇、四五五・四 一〇、四〇八・八 七・三 三五・三	一〇、四四九・四 一〇、四〇六・九 七・二 三五・三
三三七・〇 三三七・〇 	三三七・九 三三七・九 	三七七・九 三七七・九 	三八五・九 三八五・九 	三九三・一 三九三・一

七二年	合計					
	臺灣省	臺北市	高雄市	基隆市	新竹市	嘉義市
	一九、四六〇・二	四、〇三九・九	二、四七二・七	一二、五五九・一	三三八・五	三八八・五
	一九、二七九・五	三、九三八・〇	二、四三六・四	一二、五一六・六	三八八・五	三八八・五
	九二・三	六五・五	一九・六	七・二		
	八八・四	三六・四	一六・七	三五・三		

【附註】：(1)民國四十年以前之市道係併在鄉道內。

(2)民國四十一年之道程，係根據臺灣省公路局會同地方政府實際調查後修正者。

(3)市道依公路法規定不屬公路系統，故於五十一年公路普查後，除一部份劃歸縣鄉道系統之路段併入縣鄉道系統計外，其餘市道均予剔除。

(4)公路普查後依公路法另增列專用公路一欄。

(5)國道公路里程未列入上表。

(6)民國七十二年舉行公路普查。

一、國道

國道中國高速公路，原名臺灣區南北高速公路。於民國六十八年（公元一九七九年）初正式命名，北起基隆，南迄高雄之臨海，全長三七三・二公里。民國六十年（公元一九七一年）八月十四日開工興建，至六十七年（公元一九七八年）十月三十一日完成通車，歷時七年。因路線綿長，分段施工，三重至中壢段三五・三公里，於六十三年（公元一九七四年）七月廿九日先竣工通車。又桃園至國際機場等支線九公里，合計國道為三八二・二公里。

二、省道

臺灣省省道公路，在民國五十一年（公元一九六二年）以前，共有十九線，總里程一、九五四・三公里。五十一年公路普查後，將路線調整為二十線，計一、九四七・三公里。其後逐年變更路線系統。至五十六年（公元一九六七年），增至二十七線，計二、二六六・七公里。

五十七年（公元一九六八年）一月間，將北部橫貫公路，與臺三號路線調整，並將臺北市轄內之省道屬於市區路段劃歸臺北市政府管轄，六十一年（公元一九七二年），南部橫貫公路完成，六十二年將雲水密枝線併入臺三號線（內陸公路臺北至屏東）。六十四年（公元一九七五年），又將尖豐公路改編為臺十三線，故省道里程已達二、六二九公里。六十四年公路工程設施總清查後，省道里程增至二、七〇〇·二公里。嗣為配合高速公路及各地區發展，計畫另訂新公路網，而將各級公路大幅調整，七十二年（公元一九八三年）省乃增達四、〇三九·九公里。詳附表一〇：

三、縣鄉道

臺灣省縣鄉公路，於民國五十一年（公元一九六二年）普查後，重行整編結果，計有縣道二、八八四·九公里。鄉道九、五五八·六公里。因鄉道每年均有義務勞動修復或新建公路。六十九年底（公元一九八〇年）政府推行基層建設，增加新築道路不少，尚未統計公佈。五十七年（公元一九六八年），臺北市改為院轄市，將陽明山管理局及臺北縣士林、北投、景美、木柵、南港六鄉鎮道公路一五二·二公里，劃歸臺北市府接管。六十九年高雄改為院轄，又將縣十六·七公里，鄉道一二五·三公里，劃歸高雄市府接管。截至七十二年（公元一九八三年）底，計有縣道二、四七二·六公里，鄉道一二、五五九·一公里。詳附表一：

四、專用公路與收費路橋

臺灣礦場，林產業開闢專用道路，由來已久，其中部份公路橋樑自行收費維護者亦有之，臺灣省公路局為促進交通建設，鼓勵人民或機關法團以收費方式投資新建或改善公路，特於四十九年（公元一九六〇年）研訂臺灣省收費公路規則，呈奉省府於（四九）一〇、一一府交路字第六七〇〇三號令公佈施行，其重點如下：

- 一 本規則所稱收費公路，係指投資新建或改善之公路及其線內之重要橋樑，或隧道，在規定年限內，依照核定費率，向通過該路之機動車輛收取通行費而言（第二條條文）。
- 二 通行費率，按通行之車輛種類分別計算，每次通行費額應小於通行者之受益額（第四條條文）。
- 三 投資人每年收得之通行費，依左列順序扣提後，其餘額應作為歸還投資人所用新建或改善工程之費用（簡稱工程費），

至還清爲止：（第五條條文）

- (一) 養護及管理費：應提百分率由公路局視實際情形核定之。
 - (二) 工程費利息：每年不得超過政府公布之銀行一年期存款最高利率。
 - (三) 利潤：每年不得超過未收回工程費百分之七。
 - (四) 收費之費率及年限，由公路局依本規則第四條、第五條之規定，層報省府核定。
- 依照上述規定，收費公路，其收費有一定年限，不是永久收下去，並規定「收費公路於收費年限屆滿應即開放，並交還公路主管機關接管」（第十六條條文）。

交通部四十九年七月二十八日公佈施行公路經營管理規則，與臺灣省收費公路規則內容大致相同。

公路經營管理規則第二十條規定：「各級政府興建之公路橋渡收取受益費以該項工程直接與間接實際所費之數額爲限，若其工程經費有由貸款方式籌措者，並將收取足旅償還該項貸款及利息爲限。前項工程須繼續維持及保護者，得依其需要繼續征收」。對民營公路經營業沒有規定收費年限。且收完工程費之後可不將路開放，交還公路主管機關接管，得繼續征收維護費，此爲兩規則不同之處。

交通部民國五十四年（公元一九六五年）四月三日公佈施行專用公路管理規則，其要點如下：

一 專用公路類別：（一）農場、商港、漁港、牧場、礦場及工廠等與公路啣接之道路。（二）林場長期使用之道路。（三）水利設施附屬之幹線道路，但不包括防水道路在內。（四）風景地區觀光之道路。

二 專用公路如經營客貨運輸業時，應依照汽車運輸業管理規則之規定辦理。

三 專用公路如對通行之機動車輛收取受益費時，應依照公路經營管理規則之規定辦理，並以收取該路必需之養護費用爲限。

關於公路之計畫修建，管理、維護、轉讓、專用公路、公路經營業、收費公路規則，均有規定。

臺灣省公路局民國五十九年（公元一九六二年）登記專用公路有：（一）爲石門水庫公路，長十九・七公里，係石門水庫建設工程專用。（二）爲大雪山公路，長四三・一公里爲大雪山林業運材專用。此兩線公路，均爲公路局修築。民國五十二年，石門水庫專用公路改爲深窩——大坪五・六里，大雪山林業公司專用公路爲東勢——大雪山五〇公里，五十年公路普查時，依公路規定時此類公路同時調查，凡經查定者，即視爲登記。因專用公路管理規則尚未制定公佈。故事業機構辦理專用公路登記者，並不完全。

民國五十二年（公元一九六三年），公路局登記專用公路計十三線共長二十七・七公里，其中（1）金瓜石——水湳三・一公里。（2）苦力寮——圳頭八公里。（3）深窩——大坪五・六公里。（4）藤坪——玻璃砂場〇・四公里。（5）尖山——錦屏六・二公里。（6）銅門——文蘭二・八公里，以上六線後來未列入專用公路，民國七十年度臺灣省專用公路合計三八五・九公里。七十二年爲三八八・五公里，詳附表二。

臺北市指南山麓（興隆）至指南宮，爲指南宮與指南客運公司共營修建專用公路，收取車輛通行費，專用公路表未列入。

振昌木材行向有關機關申請自水裏坑附近之苗圃，經民和、地利村至花蓮方面之運木材道路爲專用公路。經南投縣政府召集有關機關會商同意，改爲專用公路，會商情形詳記於振昌汽車客運股份有限公司專章。五十四年交通年鑑專用公路表內列有苗圃至丹大五八・五公里，註明爲振興木材行所有，至民國六十六年刪除。

貳、全省公路密度

歷年公路密度：民國三十五年（公元一九四六年），土地面積三五、九六一平方公里，公路里程一七、二七一・九公里，每百平方公里之公路密度爲四八・一。

民國七十二年（公元一九八三年），臺灣省（不包含臺北、高雄市）土地面積三五、五七四平方公里（比較三十五年減少三八七平方公里），公路一九、二七九・五公里，公路密度每百平方公里爲五四・二二詳見附表三。臺灣地區七十二年底土地面積爲三六、〇〇〇平方公里，其中包括海埔新生地三九平方公里。

一、七十二年臺灣地區公路里程

單位：公里

縣市別	總計	省道	縣道	鄉道	專用道
臺北縣	一、一五三・六五四	二六〇・三七一	二三九・七六七	六五三・五一六	—
宜蘭縣	八一・七〇二	三一六・七九一	二六・八五八	四六八・〇五三	—
桃園縣	九九九・六三六	二二二・四二〇	一六一・七二六	六〇六・〇〇四	九・四八六
新竹縣	七九五・四五五	七七・二二〇	一三一・八一六	五七八・三三九	八・一〇〇
苗栗縣	九六四・九七九	二〇五・三九二	五〇・二〇五	六八五・三八二	二四・〇〇〇
臺中縣	一、二二五・七三六	三〇八・二二七	八一・五三一	六九六・二六〇	一三九・七一八
彰化縣	一、四八一・九六〇	一四七・六三六	二〇六・一八五	一一二八・一三九	—
南投縣	一、三四〇・七一三	三五四・〇四五	八五・九二一	七八二・七六八	一一七・九九九
雲林縣	一、六八八・六三九	一四一・七五一	二四一・〇四三	一、三〇五・八四五	—
嘉義縣	一、六三四・〇五二	二二六・六四七	一九二・三〇二	一、一九二・九〇六	一二・一九七
臺南縣	一、七六五・七一〇	二〇九・二二九	二七一・八二四	一、二七五・六四二	九・〇一五
高雄縣	一、一七五・七二一	二八五・六〇四	二二三・一二九	六六七・九〇五	九・〇八三
屏東縣	一、六七三・九〇八	二六五・九〇八	二二八・九五四	一、一八六・七九三	二・二五三
臺東縣	九二四・〇七七	三七二・二一五	六〇・一八八	四四七・一二八	四四・五四六
花蓮縣	八八七・六〇八	三九七・〇〇四	八七・九〇七	三九〇・五四七	一二・一五〇
澎湖縣	一九三・六一八	—	七八・二七五	一一五・四四三	—
基隆市	八一・〇五一	二七・五七八	一一・一七二	四二・三〇一	—
新竹市	一一三・六三七	二四・一五四	一一・九九八	七七・四八五	—

臺中市	嘉義市	臺南市	臺北市	高雄市	臺灣省	合計
一五八・〇六〇	八六・一六八	一二三・三六二	九二・二六三	八八・四一七	一九・二七九・五四六	一九、四六〇・二二六
三四・四六六	一二・二六三	三九・一一八	六五・四五〇	三六・四三一	二、九三八・〇二九	四、〇三九・〇二九
三七・七五三	一五・四一一	一二・四七二	一九・五七七	一六・六六一	二、四三六・四三七	二、四七二・六七五
八五・八四一	五八・四九四	七一・七七二	七・二三六	三五・三二五	一二、五一六・五五三	一二、五五九・一一四
					三八八・五二七	三八八・五二七

【附註】：(1)臺灣省公路里程，本年度增加二、二六一・三公里，其中省道增加一五・六公里，縣道增加一四〇・六公里，鄉道增加二、一〇九・六公里，專用道減少四・五公里。

(2)臺灣地區面積三五、五七四平方公里，平均每平方公里中計有公路〇・五四二公里（不包括臺北、高雄兩市的省縣鄉道）。

二、七十二年度臺灣省專用公路里程及路面分類

單位：公里

路線名稱	合計	高級		路面		石子路面	土路
		小計	級	混凝土路面	瀝青路面		
總計	三八八・五二七	七三・三〇七		六・八九四	六六・四一三	二二三・三二五	一〇一・八九五
打鐵坑—二坪	四・二九〇	四・二九〇		〇・四〇二	三・八八八		
三林—打鐵坑	一・七七二					一・七七二	
坪林—二坪	三・四二四	三・四二四		〇・一六〇	三・二六四		
玉山—赤柯山	三・九五〇					三・九五〇	

崎	瀨	四・九二三	一				一・五〇五
枋	山―國際電臺	二・二五三	二・二五三		二・二五三		
林	班―紅	一六・二〇六				〇・五五六	一五・六五〇
林	班―武	一六・五四〇				一六・五四〇	
林	場―建	一一・八〇〇				一一・八〇〇	
清水	發揚廠―揚清橋	三・一五〇	二・三七六	二・三七六		〇・七七四	
鳳	林―中原農場	二・九五〇	〇・一三七		〇・一三七	二・三六五	〇・四四八
大	興―農	三・〇〇〇				三・〇〇〇	
大	興山下―大	三・〇五〇	〇・〇〇八	〇・〇〇八		三・〇四二	

第九章 臺灣地區公路分佈

民國七十二年	民國六十九年	民國六十八年	民國六十七年	民國六十六年	民國六十五年	民國六十四年	民國六十三年	民國六十二年	民國六十一年	民國六十年	民國五十九年	民國五十八年	民國五十七年	民國五十六年	民國五十五年	民國五十四年	民國五十二年	民國五十一年	民國五十年	民國四十九年	民國四十八年	民國四十七年
三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四	三五、五七四
九七、二七五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五	六六六、九六五
五四七、二八	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五	四四七、七六五
嘉義市	新竹市	臺南市	臺中市	基隆市	澎湖縣	花蓮縣	臺東縣	屏東縣	高雄縣	臺南縣	嘉義縣	雲林縣	南投縣									
六〇	一〇四	一七六	一六三	一三三	一二七	四、六二九	三、五一五	二、七七六	二、七九三	二、〇一六	一、九〇二	一、二九一	四、一〇六									
八六・二	一一三・七	一二三・四	一五八・一	八一・一	一九三・七	八八七・七	九二四・一	一、六七三・八	一、一七五・七	一、七六五・六	一、六三四・〇	一、六八八・七	一、三四〇・六									
一四三・七	一〇九・三	七〇・一	九七・〇	六一・〇	一五二・五	一九・二	二六・三	六〇・三	四二・一	八七・六	八五・九	一三〇・八	三二・六									

【附註】①四十年里程係根據本局會同地方政府實際調查後修正數字。

②五十年起里程係根據公路普查數字，依公路法規定，凡不屬公路系統如市道農村道等均予剔除。

③五十七年臺北市升為院轄市其土地面積及公路里程均未計入本表。

④六十八年七月起高雄市升為院轄市各項資料均不再列入。

【資料來源】臺灣省公路局統計年報（事業統計）。

叁、臺灣地區公路網系統及公路編號

臺灣省公路局及各縣市政府爲便利作業，將公路編號，但號碼經常變更。此項編號，一般人多不易知道，偶於文字或報紙刊登修建某號路線橋樑，而某線公路之起訖地名，一般民衆都不明瞭。臺灣省公路爲全省（地區）公路編號主辦機關，稱此項作業爲公路網計畫及公路編號。除省公路局編號外，縣市政府亦爲縣鄉道編號。

臺灣省（地區）公路網系統編號，先後修訂多次。但仍維持五個大系統：

- 一 環島公路系統：包括東西幹線。
- 二 橫貫公路系統：包括北部、中部、南部橫貫公路及支線。
- 三 縱貫（內陸）公路系統。
- 四 濱海公路系統。
- 五 聯絡公路系統。

民國六十七年（公元一九七八年）七月一日，公佈臺灣區公路網計畫增加了高速公路系統（列爲第一系統），共爲六大系統聯絡公路系統，路線增加較多。加減一線公路，則整個編號變更，此系統初爲二十一線，計全長四七三公里。

民國六十一年（公元一九七二年）變更爲五十七線，全長一、八〇九·一公里，扣除重複路段後，實長一、八〇〇·四公里。

民國六十五年（公元一九七六年）變更爲一〇五線，全長三、〇四四·五公里。

民國六十六年（公元一九七七年）變更爲一〇八線，全長三、〇七一公里（亦有記載爲一〇五線者）。

民國六十七年（公元一九七八年）七月一日公佈臺灣區公路網系統，分爲六大系統，聯絡公路一一七線，全長三、一一六·

九公里（依據中華民國年鑑）。後增列臺北—嵌頂線，臺一丁線，計一一八線，全長三、一四五公里。此次公路系統公佈後，公路局局長胡美瑛先生著臺灣地區公路建設之整體發展計畫構想，擬議一書，先在臺灣公路工程月刊登載，後印專冊（非賣品）分送各圖書館及各界人士。各書局依據此書，印製臺灣交通地圖，各縣市地圖，均將公路編號及區間里程印入。致公路編號為大眾所知，奠定公路編號基礎，已編號之公路，不能輕易變更號碼。

六 制定臺灣省各級公路及橋樑編號辦法。依照實施。臺灣省公路均已編號完成，該辦法要點如下：

(一) 編號系統：

- (1) 省道：自「1」號起冠以「臺」字。
- (2) 重要縣鄉道：自「一〇一」號起不冠字。
- (3) 次要縣鄉道：以每一縣為號區，每各自「一」號起分別冠以縣名首字。
- (4) 橋樑：每一路線各自「一」號起，號碼左側冠以橋字，號碼上方冠以所隸路線號碼。
- (5) 涵溝：每一路線各自「一」號起，號碼上方冠以涵字。

(二) 編號次序：

- (1) 東西方向之路線為緯線，由北向南。依次編為雙號。
- (2) 南北方向之路線為經線，由西向東，依次編為單號。
- (3) 橋樑涵溝以每一路線為準，橋樑，分別設置路線編號標誌，里程碑、橋樑編號碑、涵溝編號樁。
- (四) 省道及重要縣鄉道，以路線、橋樑，分別設置路線號標誌、里程碑、橋樑號碑、涵溝號樁。
- (四) 次要縣鄉道，不設置編號，設置里程碑，視財力設置橋樑編號碑，涵溝編號樁。
- (五) 公路、橋樑、涵溝編號，每十年修正一次。

編號公路一七八線，長八、四四六公里，（含尚未開闢公路長八〇七公里）。非公路系統不編號路線，長九、四五〇公里。

其中未開闢路段九公里，不通路段一六二公里。詳記附表(一)至(四)。

依據交通年鑑刊載，七十一年聯絡公路，全省計一一七線，全長三、一一六・九公里。原爲一一八線，全長三、一四五公里，減少何線，未據敘明。

附表一 臺灣地區公路網編號系統及路線行程統計

公路網系統	路線編號	路線名稱	路線起訖	路線	行程	里程(公里)	備註
高速公路系統	國一	國道高速公路	基隆~高雄	基隆(二五)~臺北(七一)~新竹(三七)~苗栗(四五)~臺中(二二)~彰化(二二)~嘉義(六三)~臺南(四六)~高雄		三七三	
"	國一甲	中正國際機場支線	桃園機場交流道			九	
環島公路系統	臺一	西部幹線	臺北~楓港	臺北(七二)~新竹(一一三)~彰化(七五)~嘉義(六九)~臺南(四三)~高雄(一八)~屏東(六五)~楓港		四九五	
"	臺九	東部幹線	臺北~楓港	臺北(一〇四)~蘇澳(一一四)~花蓮(一八四)~臺東(一〇五)~楓港		五〇七	
	合	計				三八二	
橫貫公路系統	臺七	北部橫貫公路	大溪~宜蘭	大溪(一八)~復興(三二)~巴陵(三九)~棲蘭(三五)~宜蘭		一二四	
"	臺八	東西橫貫公路	東勢~太魯閣	東勢(三四)~谷關(四八)~梨山(三〇)~大禹嶺(五八)~天祥(一九)~太魯閣		一八九	
"	臺二〇	南部橫貫公路	臺南~德高	臺南(三六)~玉井(二三)~甲仙(三六)~桃源(五三)~關山(五三)~新武呂(二〇)~德高		二二一	
	合	計				九六二	

橫貫公路系統	臺 一八	新中部橫貫公路	嘉義、玉里	嘉義(四七)石卓(三一)阿里山(二九)玉山(九九)玉里	二〇六	其中尚有(一二一)公里未開闢
"	臺 一四		彰化、仁壽	彰化(六〇)埔里(二四)霧社(八)盧山(八四)瀾見(一二)仁壽	一八八	其中尚有(七三)公里未開闢
"	臺 一六		名間、鳳林	名間(一〇)集集(一〇)水里(二六)合流(九六)鳳林	一四二	其中尚有(九四)公里未開闢
"	臺 二二		屏東、知本	屏東(二二)山地門(二〇)霧台(九〇)知本	一三一	其中尚有(七九)公里未開闢
"	臺 九甲		新店、員山	新店(一四)烏來(六)孝義(三七)圳頭(六)員山	六三	其中尚有(三六)公里未開闢
縱貫公路系統	臺 三	內陸公路	臺北、屏東	臺北(九)板橋(二八)大溪(四二)竹東(九二)東勢(一四)豐原(一二)臺中(二九)南投(三八)斗六(二九)鹿港(九五)玉井(三三)旗山(三一)屏東	四五二	其中尚有(八)公里未開闢
"	臺 一三	尖慰公路	內湖、豐原	內湖(八)竹南(二二)苗栗(四二)豐原	七一	
"	臺 一九	中央公路	彰化、臺南	彰化(一六)溪湖(五三)北港(一四)朴子(一五)義竹(二五)佳里(一七)臺南	一四〇	
"	臺 二二	山岳公路	天冷、磚子窖	天冷(五〇)埔里(一九)日月潭(二九)信義(一五)和社(九九)三民(二五)甲仙(三四)旗山(三〇)磚子窖	三〇一	其中尚有(一一一)公里未開闢
濱海公路系統	臺 二	北部濱海公路	合 計	關渡(五)淡水(四三)金山(二三)基隆(六九)頭城(三〇)蘇澳	九六四	(一一八)
"	臺 一一	東部濱海公路	花蘭、卑南	花蓮(五四)豐濱(六五)成功(五七)卑南	一七六	

"	臺 三一甲		頭前厝~南投		九	
"	臺 二一丙		後庄~聖湖		九	
"	臺 二一乙		臺北~關渡		一二	
"	臺 二一甲		臺北~金山		三八	
"	臺 一一丁		臺北~嶺頂		二〇	
"	臺 一一丙		高雄~苓雅		三	
"	臺 一一乙		高雄~後庄		九	
聯絡公路系統 (省道)	臺 一一甲		荖桐~斗南		一五	
		合計			八二六	(六八)
"	臺 一一乙	南部濱海公路支線	富源~知本	富源(一八)知本	一八	其中尚有(四) 公里未開闢
"	臺 一五	西北部濱海公路	關渡~香山	關渡(一〇)八里(一八)竹圍(一九)觀音(四五)香山	九二	其中尚有(九) 公里未開闢
"	臺 一七	西部濱海公路	甲南~水底寮	甲南(三七)鹿港(四五)麥寮(五四)布袋(五一)臺南(四八)高雄(二八)東港(一八)水底寮	二八一	其中尚有(二四) 公里未開闢
"	臺 二四	南部濱海公路	楓港~安塑	楓港(二四)恆春(一七)鵝鑾鼻(二六)港仔(二二)安塑	八九	其中尚有(二四) 公里未開闢

聯絡公路系統 (省道)	臺三一乙	員樹林、深窩	一二	
"	臺三一丙	草屯、南投	一二	
"	臺四	竹園、石門	四〇	
"	臺五	臺北、基隆	三〇	
"	臺六	十班坑、汶水	二四	
"	臺七一甲	棲蘭、梨山	七四	
"	臺七一乙	大埔、三民	一四	
"	臺七一丙	牛鬮、利澤	三〇	
"	臺八一甲	青山、德基	一七	
"	臺九一乙	檳榔、大南	九	
"	臺九一丙	花蓮、壽豐	一四	
"	臺十	中港、臺中	二三	其中尚有(八) 公里未開闢
"	臺一〇一甲	大雅、豐原	八	

"	臺二四一甲		墾丁公園		四	
"	臺一二三		富里、東河		四四	
"	臺二一甲		日月潭、玄光寺		一四	
"	臺二〇一乙		左鎮、南化		八	
"	臺二〇一甲		新武呂、池上		六	
"	臺一六甲		林尾、水底寮		七	
"	臺一四一乙		芬園、南崗		八	
"	臺一四一甲		霧社、大禹嶺		四二	
"	臺一三三甲		談文、苗栗		一三	
"	臺一二一甲		王田、臺中		一二	
"	臺一二		中港、臺中		二三	
"	臺二一甲		光復、豐濱		一九	
"	臺一〇一乙		清水、西勢寮		五	

聯絡公路系統 (縣道)				小計			
一〇一	三芝、淡水	一七	六二七	(八)			
一〇一甲	北新莊、竹子湖	一三					
一〇二	基隆、福隆	四二					
一〇二乙	八堵、瑞濱	一四					
一〇三	龍形、三重	一一					
一〇四	二重、臺北	三					
一〇五	八里、龜山	二一					
一〇六	下福、瑞芳	八三					
一〇七	成子寮、樹林	一六					
一〇九	南港、深坑	八					
一一〇	大園、新店	四八					
一一〇	甲五權、埔頂	六					

"	一二七		大雅↯霧峰		二五	
"	一二六		外埔↯紙湖		二五	
"	一二四		竹南↯珊瑚湖		一三	
"	一二三		石壁潭↯竹東		二	
"	一二二		南寮↯環山		一二一	其中尚有(七〇公里未開闢)
"	一二〇		下斗崙↯巴陵		八六	其中尚有(四八公里未開闢)
"	一一八		舊港↯羅浮		六〇	
"	一一六		坑寮坑↯板橋		六	
"	一一五		觀音↯芎林		三七	
"	一一四		永安↯臺北		五八	
"	一一三		大園↯石門		二八	
"	一一二		觀音↯大溪		二六	
"	一一一		臺北↯公館崙		一〇	

聯絡公路系統 (縣道)	一二八	通霄~公館	二〇	
"	一二九	土牛~霧峰	三四	
"	一三二	大安~后里	一八	
"	一三三	葉厝~柑子林	六	
"	一三四	伸港~彰化	一〇	
"	一三五	和美~溪湖	二三	
"	一三六	中港~龜溝	六〇	其中尙有(一三 公里未開闢
"	一四一	員林~林內	二五	
"	一四二	鹿港~荊桐腳	一〇	
"	一四三	漢寶園~大城	二〇	
"	一四三(甲)	二林~竹塘	七	
"	一四五	小埔心~新街	四四	
"	一四八	王功~草屯	四〇	

"	一六〇		三條崙~無底潭		二三	
"	一五九		北港~番路		三七	
"	一五八乙		小東~永光		一二	
"	一五八		海口~北勢子		三三	
"	一五七		斗南~過溝		四五	
"	一五六		麥寮~饒平		三一	
"	一五五		五條港~北港		二二	
"	一五四甲		埔心~崙背		一〇	
"	一五四		橋頭~林內		三七	
"	一五二		大城~名間		四五	
"	一五一		延平~阿里山		七三	其中尚有(四三)公里未開闢
"	一五〇		芳苑~南投		四三	
"	一四九		竹山~梅山		四一	其中尚有(五)公里未開闢

聯絡公路系統 (縣道)	一六二	溪口、梅山	一五	
"	一六三	嘉義、好美里	四六	
"	一六四	金湖、民雄	三一	
"	一六五	後庄、官田	三七	
"	一六七	朴子、麻魚寮	二三	其中尚有(七) 公里未開闢
"	一六八	東石、水上	二六	
"	一七二	布袋、法水	五七	
"	一七三	鹽水、九塊厝	三八	
"	一七四	蘆竹溝、楠西	五六	其中尚有(二五) 公里未開闢
"	一七六	新山子寮、隆田	二八	
"	一七七	麻豆、赤崁	六〇	
"	一七八	十二佃、豐德	二九	
"	一八〇	臺南、新化	一一	

"	一九〇		二城↗頭城		四	
"	一八九		萬丹↗林邊		二二	
"	一八八		左營↗高樹		四一	
"	一八七		三地↗東港		三九	
"	一八六		新維↗大樹		三三	
"	一八五		老濃↗烏龍		八一	
"	一八四甲		旗尾↗小山		八	
"	一八四		大湖↗六龜		五八	
"	一八三乙		烏松↗高雄		四	
"	一八三甲		鳳山↗小港		一〇	
"	一八三		楠梓↗五甲		一九	
"	一八二		臺南↗中埔		三五	
"	一八一		左營↗林園		二九	

"	"	"	非公路網系統 (大編號) (鄉道)	一九二	龍潭、大福	一〇	
				一九四	內員山、公館	一三	
"	"	"	"	一九五	瑞穗、樂和	二四	
				一九九	壽卡、車城	三八	
"	"	"	"	一九九甲	舊牧丹、旭海	九	
				二〇〇	恆春、港仔	三四	
"	"	"	"	二〇〇甲	新庄、港口	四	
					小計	二、五一八	(二二〇)
"	"	"	"		合計	三、一四五	(二二八)
				一〇二甲	頂雙溪、澳底	九	
"	"	"	"	一〇八	海湖、菜寮	三三	
				一一三甲	中壢、龍潭	一〇	
"	"	"	"	一二七	埔和、內湖	四一	

"	一四四		福安↗赤崁崎		一二	
"	一三九甲		塗厝↗彰化		一六	
"	一三九		新港↗集集		六四	其中尚有(五) 公里未開闢
"	一三八		海邊↗彰化		一四	
"	一三七		彰化↗源泉		三四	
"	一三五甲		盧厝↗外四塊厝		一〇	
"	一三二甲		月眉↗下后里		三	
"	一三一		埔里↗水里		三三	
"	一三〇		苑裡↗大湖		三一	其中尚有(三) 公里未開闢
"	一二五		大雅↗成功		一五	
"	一二四甲		三灣↗新店		三一	其中尚有(二) 公里未開闢
"	一二一		通霄↗日南		二四	
"	一二九		西湖↗新庄		二二	

非公路網系統 (大編號) (鄉道)													
	一四五	甲		土庫	中庄			一三					
"	一四六			溪湖	犁頭厝			一三					
"	一四七			北山坑	車崙坪			一五					
"	一五三			麥寮	好收			一八					
"	一五八	甲		崙子頂	古坑			三八					
"	一五九	甲		嘉義	石卓			四六					
"	一六一			應菜埔	大寮			一三					
"	一六二	甲		梅山	太和			四七					
"	一六六			東石	竹崎			四九					
"	一六九			豐山	吳鳳			三四					
"	一七〇			網寮	竹子腳			一七					
"	一七一			北門	社子			三〇					
"	一七二			甲後壁	白河			六					

[illegible]

附表二 臺灣地區各縣市鄉道里程統計（非公路網系統不編號）

單位：公里

合	花	宜	臺	屏	高	高	臺	臺	嘉	雲	彰	南	臺	臺	苗	新	桃	臺	基	縣	
	蓮	蘭	東	東	雄	雄	南	南	義	林	化	投	中	中	栗	竹	園	北	隆	市	
計	縣	縣	縣	縣	市	縣	市	縣	縣	縣	縣	縣	市	縣	縣	縣	縣	縣	市	別	
九、四五〇	三一七	二七二	三八二	一、〇〇一	三五	五三〇	七四	九三七	七九三	一、〇九七	九一一	五六二	七三	六一七	四二二	四五二	四九四	四四八	三四	總 里 程	
九															五			四		未 開 闢 路 段	
一六二			三	三九		二	一	三	三	一	三	五	二五			一	一	四	五		不 通 路 段
本表未包括大編號之鄉道在內。																				備 <	

附表三 臺灣地區公路系統里程統計

名 稱	計 劃 內 路 段	未 通 行 路 段	已 通 行 路 段	備 註
國 道	三八二	○	三八二	國道三八二公里
省 道	四、六三三 二、五一八	五九七 二一〇	四、〇三六 二、三〇八	省縣道計劃七、一五一公里，已通行六、三四四公里
合 計	七、五三三	八〇七	六、七二六	

單位：公里

附表四 臺灣地區公路系統外里程統計

名 稱	計 劃 內 路 段	未 通 行 路 段	已 通 行 路 段	備 註
大 編 號	九一三	三一	八八二	
小 編 號	九、四五〇	一六一	九、二八九	
合 計	一〇、三六三	一九二	一〇、一七一	

單位：公里

第十章 釐訂公路工程標準及規範

壹、公路工程規範之訂定

臺灣光復之初，公路工程建設，百廢待舉，由於財源不足，祇能集中力量，從事重要道路之修復，以適應社會需要。而公路之改善與新建，亦必須研訂標準及規範，以施遵循。如行車速率，彎道半徑，最大坡度，路基寬度，橋樑載重等項，均應參照實際情況，分別研究，慎重設計，公路局乃於民國四十二年間，擬定臺灣省公路路線設計標準明細表，呈報省府核定公佈施行。此後該局陸續研訂公路工程標準及規範多種，呈報交通部審定，於四十九年十一月十一日公佈實施。茲將各種標準及規範名稱列後：

一 公路路線設計標準規範。

二 公路路基工程規範。

- (1) 公路土石方工程施工規範。
- (2) 公路擋土牆工程施工規範。
- (3) 公路涵洞工程施工規範。
- (4) 公路地下排水工程施工規範。

三 公路路面工程規範。

- (1) 熱拌地瀝青路面施工規範。
- (2) 熱瀝青碎石面層施工規範。

(3) 灌入式油溶瀝青碎石面層施工規範。

(4) 灌入式溶化地瀝青碎石面層施工規範。

(5) 碎石面層施工規範。

(6) 土壤粒料面層（或底層）施工規範。

(7) 瀝青透層施工規範。

(8) 瀝青封層施工規範。

(9) 熱灌瀝青碎石底層施工規範。

(10) 水結碎石底層施工規範。

(11) 大塊石底層施工規範。

(12) 乾嵌碎石或爐渣底層施工規範。

(13) 瀝青土壤底層施工規範。

(14) 水泥土壤底層施工規範。

(15) 石灰土壤底層施工規範。

四 公路橋樑設計規範。

五 公路交通安全工程規範

(1) 公路標線規範。

(2) 公路島規範。

六 公路排水養護規範。

以上所列各種標準及規範，可謂具體週全，亦為全國性公路工程之藍本。為便利工程人員對工程事先設計，及施工時之實地

參考，公路局設計繪製各種標準圖，彙訂成帙，分爲道路標準圖及橋樑標準圖兩冊，備工程人員參照。

臺灣省公路局鑒於施工技術及工程機械不斷更新，爲提高工程品質，於六十三年十月完成「公路工程施工說明書」，內容分爲二十八項。嗣後適當時修正，以求取進步。

七 公路橋涵分類準則

除上述之規範外，公路局民國四十一年十一月呈交通處核備臺灣省公路橋涵分類準則一種，其內容如下：

(一) 永久性：

(1) 橋涵之全部用磚石混凝土或鋼料建築而橋樑面高於最高洪水位者。

(2) 橋涵之臺墩柱架基脚等用磚石混凝土，成鋼料建築，其上面載重部份局部或全部用製煉木料建築，壽年在二十年以上，而橋樑面高於最高洪水位者。

(二) 半永久性：

(1) 橋涵之臺墩柱架基脚用磚石混凝土，或鋼料建築，其上面載重部份或全部用製煉木料建築，壽年在二十年以下者（例如木樑混凝土橋）。

(2) 橋涵之全部用磚石混凝土，或鋼料建築，而橋樑面低於最高洪水位，壽年在十年以上者（例如大濁水溪低水位橋）。

(三) 臨時性：

(1) 橋涵之全部用未經製煉之木料建築者。

(2) 橋涵之全部或大部份用磚、石混凝土、鋼料等建築，而橋樑面低於最高洪水位，必需每年修養壽年在十年以下者（例如多孔箱涵構成之臨時橋，雖其材料爲混凝土，但性質仍屬臨時者）。

以上所述釐訂各種工程標準及規範，係依據交通年鑑三十九年至四十九年合編本。（臺灣省政府四十二年公佈公路路線設計標準明細表）。但中華公路史下部記載：「交通部有監及此（設計施工不一致），乃於四十六年成立「交通部技術標準委員會」

，由林則彬先生領導，聘請資深公路工程司擔任研究。該部先後頒佈「公路設計規範」，「公路施工規範」，「公路排水養護規範」，「公路工程材料規範」，及「申請使用公路規範」。

公路工程材料規範，於四十八年八月公佈實施，內容為瀝青材料及其試驗方法。

申請使用公路規範，於四十八年七月公佈實施。內容分為：總則、挖掘公路、架設公路建築物、使用公路路基、穿越公路設置設置建築物、開發礦產及其他事項等七章。附錄公路兩旁建築限制辦法及挖掘道路修建地下道工事管理辦法。

(臺灣省政府(43)交工字第41857號令公佈施行)

鋼絲繩交叉	立繩式交叉	永久	久	性	立繩式交叉或平面式交叉，採用後者應具安全設備，相交角度不得小於60°，距叉道15公尺以內，務具水平坡度，在此距離之外50公尺以內，縱坡度不得大於3%，距叉道50公尺以內忌設彎道。
排水結構		永久	久	性或半	立繩式交叉或平面式交叉，採用後者，應具安全設備，相交角度不得小於45°，距叉道15公尺以內，縱坡度不得大於4%，距叉道30公尺以內，忌設彎道。

貳、公路工程設計及管理系統電腦化計畫

一、計劃沿革

公路局於民國六十年代由工程設計單位購置簡易電腦硬體，自行設計程式，從事橋樑、路面等設計。復於民國七十一年三月委託資訊工業策進會，進行工程業務電腦化之可行性研究，期能利用現代化之資訊技術，有效運用各種資源，以提升工程技術，達成科學管理，提高資料時效性與正確性，減輕人員工作負擔，減少資料，檔案之儲存空間及強化管理資訊等諸多目標。經其針對該局有關業務，進行調查研究，並與業務有關單位人員討論對建立電腦化資訊系統之期望，歷時四個月完成作業提出規劃報告，其中第四章有關「建立電腦化資訊系統計劃」部份摘要簡列如下：

(一) 基本構想：(1)擬訂計劃及業務範圍與初期發展等指導綱領。(2)系統目標含決策資訊、加強管理及支援業務。(3)計劃原則採整體規劃分期實施。(4)電腦處理資料作業方式以批次處理(Batch Processing)方式為主，再建立必要之線上處理(On-Line Processing)資料查詢系統。

(二) 系統架構按該局所提擬予電腦化之十四項業務及規劃發掘可予電腦化業務，彙總為五大部份，共十九個子系統，各子系統性質劃分、管理資訊系統之構架及其關連情形等則以簡圖說明。

(三) 系統功能就管理資訊系統下之十九個子系統，概略加以說明並列舉出各系統之主要功能及作業方式，以為日後系統發展時之依歸，並列表比較各子系統對中文輸出處理之不同需求。

(四) 系統開發方案：(1)開發進度基於經費來源有限及人才培養不易採用分期實施方式。(2)軟體開發方式建議採用自行開發、委託開發及購置現成套裝軟體之混合型態。(3)電腦設備之取得，經分析以自有設備最為合宜，其方法有買斷、租賃及租用等三種。

(五) 電腦設備需求：(1)硬體部份應有中央處理機、磁碟機、磁帶機、列表機、螢幕終端機(中、英文)、軟性磁碟機、資料

鍵入機、遠程資料傳輸能力及能連接其他體系之週邊設備等。(2)軟體部份應符合具有虛擬記憶體、多元程式及多人使用與分時以及足夠之公用程式、線上偵錯，乃至中文輸出入能力之要求。(3)中文作業輸入及輸出設備將視中文處理方式選購機器。(4)機房設備與本局現有電腦設備之配合等。

(六) 電腦作業單位組織：管理資訊系統之範圍涵蓋工程及行政有關業務，因此資訊室應具有獨立之編制，明確劃分其職掌，並與其他處、室列於平行地位，以便於協調電腦化之進行事項及安排電腦資源之運用，並應在正式進入系統發展第一期工作時成立。

(七) 電腦化準備工作：為配合電腦化資訊系統之建立，各項有關之業務於電腦化前，應先進行準備，如現行業務之修訂與業務人員之訓練等，以利系統發展工作之展開，並使系統完成後，業務人員能及早熟悉電腦化後之作業方式。

(八) 發展時程：軟體系統之發展程序可概分為準備工作、系統分析、程式撰寫、系統測試及平行作業五個階段，其中每一階段均有其特定之任務與產品（即有關文件、說明文件等），必須循序漸進，才能發展出實用與有效之軟體系統。

二、執行情形

該局於該項規劃報告提出後，着手審查並酌予修正，值七十三年六月奉准以任務編組成立之「電子處理資料中心」已將交通部策劃之「公路監理業務電腦化」作業，有關該局負責部份完成實施，工作告一段落。乃由該中心繼續進行「公路工程管理系统電腦化」計畫實施之研訂，該局並增調工程人員參與作業，首先辦理人員訓練及程式設計之開發，該項計畫之目的：

1 在該局工程電腦計畫案未奉上級核定獲得設備前，為使工程設計繪圖作業、工程施工進度管制及人事薪資作業等，能先期開發程式，並因時用廠商提供設備，納入電腦作業，以待該局工程電腦安裝後，可立即順利接替，繼續執行。

2 培養工程人員，使瞭解電腦、運用電腦，從而設計與開發有關應用程式，以加強設計技能，提高施工品質與嚴密進度管制。

3 兼及人事薪資之管理，期使辦公室逐漸步入自動化目標。

本計劃實施範圍，依據年度預算額度區分為工程施工進度管制系統及人事薪資作業系統與工程設計、繪圖作業系統兩梯次實施，以介紹操作系統、介紹套裝程式功能、系統作業流程、資料登錄建檔、檔案建立更新、報表輸出及應用程式寫製與維護等方式，開發訓練有關工程施工管制系統、人事薪資系統、工程設計繪圖系統之主辦人員及未來各業務納入電腦作業之主要成員及有關各系統所需之軟體（應用程式）。

為推行本計畫，須有專業經驗之師資、備有套裝程式可供套用、應有專門機器設備專供訓練及實作測試及能保證對約定之應用程式完成開發，使該局能繼續應用等要件經選定惠普科技公司合作辦理，議定該公司除協助開發訓練外並提供電腦硬體配置如附表（使用期一年）裝設於該局電子處理資料中心及承諾(1)對本計畫開發之應用程式於一年內完成，其完成後之程式，無條件歸該局使用。並於本計畫一年期滿後，另以優惠條件，提供設備分租方式，供其繼續作業。

(2)所有完成之程式，應包含完整之系統分析資料及案卷文件隨同移交公路局。經按議定分期簽約辦理。

七十五年八月，訓練人員部份、人事薪資作業系統已辦妥，工程施工進度管制系統亦將完成，工作設計、繪圖作業系統已議價委託於七月以後辦理。軟體設備有關人事薪資作業系統部份已完成購置驗收，其餘將配合訓練梯次，分別採購與有關手續，以利執行。

【資料來源】公路局四十年，公路局編印。七十五年八月版。

第十一章 公路工程

臺灣光復以來，新開闢公路頗多，其中北、中、南部橫貫公路之開鑿，工程艱難，對沿途資源開發，東西交通方便，旅程縮短，裨益殊多。

就主管公路機關而言，有交通部、院轄市工程單位，省交通處，公路局，各縣市政府，各鄉鎮公所，而臺灣省之公路工程統籌規劃，建築，督導者為臺灣省公路局，鄉鎮道路修築者為各縣市政府各鄉鎮公所。

就路線類別而言，有國道、省道、縣道、鄉道，專用（營）公路，產業道路，但縣鄉道路，產業道路，亦可更改類別，如東海岸產業道路，花蓮至豐濱等線，後來大部份改列省道系統，由省公路局養護改善。

橋樑修建為數甚多，新闢或改善各線公路時，主要橋樑於拓建各線公路文中酌予敘及，其餘具有特殊情況者，於第十八章橋樑隧道修建文中亦予個別敘述，或併列於各線橋樑統計表中。

茲將修闢重要公路，發展計畫，工程投資，經費來源與投資決算等情形分述如下：

壹、公路工程長期發展計畫

一、擬訂第一期十年公路長期發展計畫

臺灣光復後，政急於搶修路橋恢復通車，繼而改善路面，整建主要橋樑，今年度計畫編列預算辦理。至民國四十二年（公元一九五三年）始有四年公路建設計畫之訂定，以配合國家五期四年經濟建設，嗣後為應長期經建發展需要，臺灣省公路局研訂長期公路建設計畫。

第一期十年公路建設計畫。自民國五十年至五十九年（公元一九六一—一九七〇年），分為前四年與後六年舉辦。前者始於

五十年至五十三年，以配合國家第三期四年經濟建設計畫之年度，後者自五十四年開始，至民國五十九年完成。主要項目如下：

- (一) 北基二路（後命名為麥克阿瑟公路）新建，估計約需工程費臺幣一九〇、五〇〇、〇〇〇元及美金一一、〇〇〇元。
- (二) 臺北市郊公路改建。
- (三) 西部幹線改善。
- (四) 省道柏油路面新鋪設。
- (五) 省道橋樑改建。
- (六) 重要縣道改善。
- (七) 添購築路機械。

以上為前四年計劃部份，共需臺幣一〇三、三〇〇萬元，美金一二五·六萬元，後六年計自民國五十四年至五十九年，為繼續改善西部幹線，改建橋樑，改善路面等工程，預估需臺幣一七七、〇一〇萬元，美金一〇五萬元。其工程項目如下：

- (一) 繼續改善西部幹線。
- (二) 繼續新建省道柏油路面。
- (三) 省道柏油路面改善。
- (四) 省道橋樑加寬。
- (五) 省道路線改善。
- (六) 省道排水改善。
- (七) 省道路權整理。
- (八) 橫貫公路木結構橋改建。
- (九) 蘇花公路改善。

(+) 花東公路改善。

(+) 續辦重要鄉道改善。

(+) 繼續添購補築路機械。

二、修訂十年公路長期發展計劃

公路局於民國四十九年將前訂十年長期計劃十九項合併為十四項，原則不變，施行日期仍為自民國五十年至五十九年，共分十年辦理，總工程費約需臺幣二十七億元。計劃項目如下：

(一) 新建北基二路：該路為符合國際水準之快速公路。

(二) 臺北市郊公路改建：計有臺北北投線、臺北新店線及臺北板橋線等三線，改建為四車道公路。

(三) 西部幹線改善：包括沿線狹樹加寬，慢車道增設，鐵路平交道十三處改建為立體交叉，急彎改善，市鎮繞道改線，排水不良之處改善暨大肚溪橋改線等，均係採取重點政策，擇要辦理。

(四) 省道柏油路面新建：包括西部幹線未鋪地段在內之省道十二線，平均交通量日達二百輛以上之地段鋪設柏油路面，估計長五百餘公里。

(五) 省道柏油路面改建：將早期鋪有高級路面而漸感不勝負荷之省道擇要予以改建，並酌將標準提高，以應今後交通需要，預計長達五二〇公里，其中西部幹線重要地段計劃改建為瀝青混凝土路面。

(六) 省道橋樑改建：將結構逾齡載重不足之重要吊橋及過水橋十六座，分別予以改建為永久式橋樑，並將各線狹橋總長約計六千公尺，予以加寬，藉以消除路線之瓶頸現象，節省行車時間，增加交通流量，掙節養護費用。

(七) 省道路線改善：將各線急彎、陡坡、狹路及反向曲線等擇要改善，以提高行車速率，消除肇事因素，適應軍經需要而達成提高路線標準之目的。

(八) 省道排水改善：將路基較低涵溝排水不暢或邊溝斷面不足，易致路面溢水或路基沖毀之處，擇要予以改善，藉維路基安

全，確保路線暢通。

- (九) 省道路權整理；整理原始資料、測量、調查樹立樁誌，確定路界以維永久性路權。
- (十) 橫貫公路本結構改建：將原有該線臨時性之本結構改建為永久式結構。
- (十一) 蘇花公路改善：穩定邊坡地質，減少坍方，並將局部危急路線，予以改善，藉維常年通車。
- (十二) 花東公路改善：該線係自四十七年初步修通，改善重點，在興建若干橋樑及鋪設沿線路面石子，以保持該線常年通暢，而促進東部沿線城鄉之繁榮。

(十三) 重要過鄉道改善：代養重要縣鄉道之總長，遠勝於省道長度，該項計畫將各線橋樑路面等作重點改善，以適應交通需要而健全全省公路網。

(十四) 築路機械添購，汰舊添新加強築路機械化，提高工作效率及品質，節省人工費用。

三、擬訂第二期十年公路長期發展計劃

為發展臺灣公路，於五十七年度擬訂長期發展計劃分十年逐步實施，依其需要優先次序分為兩期辦理，共分七大項目，第一期五年需經費十五億元，第二期五年需經費十億元，共需二十五億元，詳見下表。

臺灣省公路長期發展計畫項目及資金需要分期計畫表

工 程 名 稱	概 算 總 數	第一期五年計畫辦理款額	第二期五年計畫辦理款額	附 註
一、環島公路改善	八六五、〇〇〇、〇〇〇	四六四、四〇〇、〇〇〇	三九八、六〇〇、〇〇〇	
1. 西部幹線	六二七、〇〇〇、〇〇〇	三六〇、〇〇〇、〇〇〇	二七六、〇〇〇、〇〇〇	
2. 東部幹線	二三六、〇〇〇、〇〇〇	一〇四、四〇〇、〇〇〇	一三一、六〇〇、〇〇〇	
(1) 臺北蘇澳公路	四八、〇〇〇、〇〇〇		四八、〇〇〇、〇〇〇	

(2)蘇澳花蓮公路	七〇、〇〇〇、〇〇〇	三一、四〇〇、〇〇〇	三八、六〇〇、〇〇〇	臺北社子段 列二、1.項
(3)花蓮臺東公路	七〇、〇〇〇、〇〇〇	二五、〇〇〇、〇〇〇	四五、〇〇〇、〇〇〇	
(4)臺東楓港公路	四八、〇〇〇、〇〇〇	四八、〇〇〇、〇〇〇	一	
二、臺北市郊公路改善及新建	四〇二、九四〇、〇〇〇	二八五、六四〇、〇〇〇	一一七、三〇〇、〇〇〇	
1.臺北區交通發展計畫	三一五、一〇〇、〇〇〇	二三六、〇〇〇、〇〇〇	七八、六〇〇、〇〇〇	
2.臺北社子北投公路新建	四三、五〇〇、〇〇〇	四三、五〇〇、〇〇〇	一	
3.萬隆木柵公路改善	五、六四〇、〇〇〇	五、六四〇、〇〇〇	一	
4.北基二路補充工程	三八、七〇〇、〇〇〇	一	三八、七〇〇、〇〇〇	
三、橫貫公路改善及新建	一六〇、〇〇〇、〇〇〇	一三六、〇〇〇、〇〇〇	二四、〇〇〇、〇〇〇	
1.北部橫貫公路新建	六〇、〇〇〇、〇〇〇	六〇、〇〇〇、〇〇〇	一	
2.中部橫貫公路改善	一〇〇、〇〇〇、〇〇〇	七六、〇〇〇、〇〇〇	二四、〇〇〇、〇〇〇	
四、重要鄉鎮公路新建	一五三、四五〇、〇〇〇	一五三、四五〇、〇〇〇	一	
五、產業道路新建及改善	一七三、七五〇、〇〇〇	三七、三三〇、〇〇〇	一三六、四二〇、〇〇〇	
六、其他重要省道路面橋樑改善及新建工程	二三三、九五〇、〇〇〇	二三三、九五〇、〇〇〇	一	
七、重要縣鄉道路路面橋樑改善及新建工程	五一二、九一〇、〇〇〇	一八九、二三〇、〇〇〇	三三三、六八〇、〇〇〇	
共計	二、五〇〇、〇〇〇、〇〇〇	一、五〇〇、〇〇〇、〇〇〇	一、〇〇〇、〇〇〇、〇〇〇	

本計畫所需資金數額頗巨，籌措不易，除省府年列預算外，資金來源，約有下列數端。

- (一) 向中美經濟社會開發基金申請贈貸款。
- (二) 增收汽車燃料使用費。
- (三) 徵收乙種車輛使用費。
- (四) 徵收道路橋樑受益費。

上列各財源如何徵收及收取額若干，尚在公路局詳細計算研究中。

(一) 訂定第六期四年公路工程計畫

第一期十年公路建設計畫，原訂自五十年起至五十九年止，第二期十年計畫，如銜接第一期計畫，則應自六十年起至六十九年止。但公路長期發展計畫為遠期目標的，年度細節計畫須配合各期四年經建計畫執行。而各年度公路建設計畫，常因實際交通發展狀況變更，一再修訂，以資配合。

第二期十年長期公路發展計畫，尚未執行完竣，而南北高速公路開築，國內經濟突飛猛進，整個交通系統需求改變。該局為配合國家經濟建設，擬訂第六期四年（六十二年起至六十五年止）計畫，所到工程項目，多超越原訂十年長期發展計畫。又改訂六年公路建設計畫，自六十五年起七十年止，請詳如下：

公路工程第六期四年計畫項目及資金概算表

工 程 名 稱	實 施 年 限	概 算 數 (千 元)
(一) 北中南三段道路拓寬計畫	六二—六五	一、五二二、二〇〇
1. 北段：塔寮坑經桃園至中壢	六二—六五	二八八、五〇〇
2. 中段：豐原臺中經南王田至員林	六二—六五	五〇〇、二〇〇

3 南段：臺南至楠梓及高雄鳳山

(一) 西部幹線道路改善工程

(二) 配合貨櫃化運輸計劃

(三) 東部幹線改善工程

(四) 東西橫貫公路系統改善計劃

(五) 埔里大禹嶺線改善計劃

1. 埤里至霧社

2. 霧社至大禹嶺

(六) 產業道路續建工程

(七) 高屏沿海公路改善

(八) 其他省道改善

(九) 重要縣鄉道改善

(十) 工程規劃費

(十一) 築路機械設備及購置

(十二) 辦理北部高速公路交流道聯絡線工程

總

計

【附註】：(1) 本表為新建及改善部份，不包括養路計畫。

(2) 本表部份工程為連續性，將於六十五年度以後繼續列入計畫續辦。

(3) 本計畫資金來源除省府分年編列預算外，將由下列各方進行籌措：

1. 申請中央補助。

2. 申請中美經濟社會開發基金貸款。

3. 公路建設基金（包含貸款）。

4. 地方配合款。

六四一六五	七二三、五〇〇
六二一六五	一七一、〇四〇
六二一六五	六二七、〇〇〇
六二一六五	一二五、四八〇
六二一六五	九七、〇二〇
六二一六四	九一、三六〇
六二一六四	四七、一三〇
六二一六四	四四、二三〇
六三一六五	五五、四五〇
六二一六三	一八七、六〇〇
六二一六五	三二五、一九〇
六二一六五	五二二、四九〇
六二一六五	一四、九八〇
六二一六五	二一、七三〇
六二一六五	二〇七、〇〇〇
六二一六五	三、九五八、五四〇

(一) 訂公路工程六年投資計劃

公路局繼續進行新建及改善高速公路交流道，連絡道路工程，消除公路運輸瓶頸工程，以提高高速公路功能及疏解西部幹線流量；繼續改善東西部幹線及北、中、南部橫貫公路，以提高運輸功能，促進東部繁榮。為促進偏僻地區及農村經濟發展，繼續與修濱海、山地及縣鄉道路，並改善觀光道路。其六年投資計劃列表如下：

臺灣省重要公路工程投資計劃與預定進度

工 程 名 稱	投 資 金 額 (百萬元)					及 年 度	預 定 效 果
	六十五年	六十六年	六十七年	六十八年	六十九年	七十年	
西部幹線改善工程	九三〇・〇	五三六・九	四八〇・〇	五七一・〇	五七一・〇	一、三九七・五	(一)消除西部公路幹線運輸瓶頸，建設交流道聯絡道路系統，以資發揮高速公路運輸功能。
東部幹線改善工程	一二五・〇	九六・五	七七・八	五八・九	五八・九	三一〇・〇	
內陸公路改善工程	四五一・〇	四八六・二	四一〇・五	一〇九・七	一〇九・七	一、〇四七・七	(二)改善及拓建東部幹線、橫貫公路、濱海、山地重要縣鄉道及外島公路，以促進各地區經濟均衡發展。(三)配合國防需要。
北、中、南橫貫公路改善工程	八二・〇	一〇〇・二	一三四・五	八二・八一	八二・八一	四八五・五	
瀨海公路改善工程	五六〇・〇	四〇・六	四四一・八	一八一・七	一八一・七	九八九・九	(二)改善及拓建東部幹線、橫貫公路、濱海、山地重要縣鄉道及外島公路，以促進各地區經濟均衡發展。(三)配合國防需要。
山地公路改善工程	二六・〇						
臺北近郊公路工程	三七・〇	三八・五	三四・一	五三・六八	五三・六八	二六・〇	(二)改善及拓建東部幹線、橫貫公路、濱海、山地重要縣鄉道及外島公路，以促進各地區經濟均衡發展。(三)配合國防需要。
觀光道路改善工程	一五〇・〇	五一・五	一七・五	一五九・七	一五九・七	四六・〇	
重要縣鄉道改善工程	五三六・〇	九三三・二	二四一・五	三三・五	三三・五	五六〇・〇	(二)改善及拓建東部幹線、橫貫公路、濱海、山地重要縣鄉道及外島公路，以促進各地區經濟均衡發展。(三)配合國防需要。
公路規劃	五・九	五・九	一五・九	一六・五	一六・五		
更新及添購築路機械	四〇・六	四〇・六	四八・二	四八・二	四八・二	三一・七	(二)改善及拓建東部幹線、橫貫公路、濱海、山地重要縣鄉道及外島公路，以促進各地區經濟均衡發展。(三)配合國防需要。
山地公路新闢工程		二〇・六	一六・八	二五・五	二五・五	三〇八・〇	
高速公路交流道連絡道路			四七六・〇	三四六・〇	三四六・〇		

各期四年公路建設計劃，及中、長期公路建設計劃，因經費籌措不易，今年編列。因其他緣故，不能按期實施者亦有之，頗多重複，茲酌列舉一部份如上述，其餘從略。各項工程之執行，係依年度預算辦理。

貳、公路工程經費籌措與投資決算

臺灣公路工程經費，依預算分爲普通基金（政府撥款），亦即臺灣省政府總預算項下交通支出之一部（臺北、高雄市改爲院轄市後，此兩市交通建設各單獨編列預算），及公路建設基金，亦即路橋受益費循環使用兩類。就投資來源劃分：爲中央補助投資，省府投資，縣市政府投資，汽車燃料使用費收入投資，美援贈款，及公路建設基金六類。至於汽車客運業專營收入，公路局收入省道部份撥充公路工程行政費，每年編入省府總預算，自民國六十八年（公元一九七九年）七月起停止征收，縣市政府分配所得專營費，由縣市政府統籌運用。普通基金民國四十二年前，爲曆年制，公路建設基金五十五年至五十九年亦爲曆年制，每年自一至十二月計算，餘爲年度制，依政府公務預算會計制度辦理。

中央補助款：係自民國六十二年（公元一九七三年）度開始，爲消除公路瓶頸及辦理高速公路交流道連絡道路工程，補助省府辦理。列入省府預算後支應，故包括在政府投資之內。工程費支出預算內容，分爲新建修復改善與養護工程費兩部份，每部份復有省道與縣道之別。

汽車燃料使用費之收入：在民國五十年度以前，係專供公路局代養縣鄉道及補助縣市政府自養縣鄉道改善修護之用。自五十年年度預算開始，該項收入爲辦理省縣鄉道養護工程之經費。而縣鄉道改善費用政由省庫投資。自四十四年五月一日起開始徵收，初由公路局按實征數列入省庫預算。民國五十八年度（五十七年七月一日起）以後，因臺北市改制，由交通部分配臺灣省及臺北市，分別列入省市預算支應，高速公路建築後，爲償還貸款公債，燃料使用費收入高速公路加入分配，高雄改爲院轄市後亦參加分配。

美援贈款投資：始於民國四十一年架設西螺大橋開始，至五十九年爲止。除民國四十六年無贈款外，每年均有，民國六十年

度起贈款停止，至於美援貸款及中美基金貸款，須逐年編列預算清還，故應作為省政府投資計算。

公路建設基金之設置：自民國四十二年（公元一九五三年）西螺大橋收費開始，當時基金制度未制定，僅就每一收費公路橋樑單獨計算，至民國五十五年度（自六十起改為政府會計年度）將過去投資之各項收費事業，合併整理資產負債狀況，彙納為公路建設基金預算，始正式成為統籌運用之公路投資，故在五十五年度（公元一九六六年）以前之投資，亦均併入五十五年度以後預算表達。

征收公路橋樑停車場受益費循環運用，省公路局已實行多年，但制訂設置基金及管理運用辦法，始於民國六十五年（公元一九七六年）三月二日由省府公布施行（府交主字第一〇六八七號令）。

縣市政府公路工程經費，由各縣市政府編列於其總預算中，不易蒐集資料，茲將臺灣省公路局歷年公路工程建設經費來源，列於附表一、二。歷年公路工程事業費決算列於附表三。省道及縣鄉道歷年完工數量列於附表四、五。

(元幣臺新)款撥府政 (資投金基通普)	計 總			別 度 年 (公元) 國民華中
	(元) 幣 日	(元) 金 美	(元) 幣 臺 新	
5,837,203.05	—	—	5,837,203.05	1949 年八十三
20,203,219.23	—	—	20,203,219.23	1950 年九十三
37,418,687.00	—	11,000,248.35	48,418,935.35	1951 年 十 四
6,620,000.00	—	362,780.00	45,926,595.95	1952 年一十四
3,970,000.00	—	168,924.00	32,325,985.71	1953 年二十四
① 56,458,157.67	—	—	58,540,356.75	1954 年三十四
80,714,255.83	—	201,000.00	113,037,843.00	1955 年四十四
92,363,009.41	—	1,377,171.02	416,843,392.04	1956 年五十四
141,807,858.18	—	—	141,807,858.18	1957 年六十四
173,350,070.86	—	210,000.00	203,441,903.60	1958 年七十四
280,407,554.85	—	100,000.00	403,744,530.89	1960②年九十四
340,646,816.11	—	—	374,136,230.78	1961 年 十 五
179,808,573.93	—	—	284,478,573.93	1962 年一十五
222,996,824.27	—	—	273,996,324.27	1963 年二十五
340,572,536.43	—	21,616.93	365,572,536.43	1964 年三十五
283,233,695.79	—	—	399,313,695.79	1965 年四十五
381,296,717.31	68,083,736.00	—	615,997,949.90	1966 年五十五
428,042,965.30	—	—	892,302,501.78	1967 年六十五
451,093,194.38	—	—	769,409,984.34	1968 年七十五
530,094,161.95	—	—	786,646,345.52	1969 年八十五
605,066,836.10	—	—	803,062,457.23	1970 年九十五
803,199,404.31	—	—	1,321,428,731.31	1971 年 十 六
790,406,082.45	—	—	902,614,696.07	1972 年一十六
832,651,886.04	—	—	1,135,711,685.82	1973 年二十六
1,286,561,051.61	—	—	1,634,542,072.61	1974 年三十六
1,862,416,436.32	—	—	2,266,591,959.32	1975 年四十六
2,067,313,286.53	—	—	2,960,867,986.06	1976 年五十六
2,035,566,663.00	—	—	3,504,747,543.00	1977 年六十六
1,466,110,362.44	—	—	2,529,010,362.44	1978 年七十六
1,584,329,058.72	—	—	2,023,329,058.72	1979 年八十六
2,614,412,937.02	—	—	3,211,512,937.02	1980 年九十六
4,956,440,936.63	—	—	5,890,540,936.43	1981 年 十 七

一、臺灣省公路局公路歷年公路建設經費來源

與 贈 援 美 (元金美)	與 贈 援 美 (元幣臺新)	款 貸 金 基 日 中 (元幣日)	款 貸 金 基 美 中 (元幣臺新)	款 貸 援 美 (元金美)	設 建 路 公 資 投 金 基
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
362,180.00	39,306,595.95	—	—	—	—
—	28,355,985.71	—	—	168,924.00	—
—	2,072,759.08	—	—	—	—
—	35,323,587.17	—	—	201,000.00	—
1,377,171.02	324,480,382.63	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	30,091,832.74	—	—	210,000.00	—
—	123,336,976.04	—	—	100,000.00	—
—	33,489,414.67	—	—	—	—
—	104,670,000.00	—	—	—	—
—	51,000,000.00	—	—	—	—
—	25,000,000.90	—	—	③21,616.93	—
—	65,080,000.00	—	51,000,000.00	—	—
—	65,000,000.00	68,083,736.00	88,240,000.00	—	81,461,232.60
—	65,000,000.00	—	133,530,000.00	—	265,729,536.48
—	81,000,000.00	—	67,100,000.00	—	170,216,789.96
—	30,000,000.00	—	44,800,000.00	—	181,752,183.57
—	30,000,000.00	—	5,000,000.00	—	162,995,621.13
—	40,000,000.00	—	40,000,000.00	—	438,229,326.99
—	—	—	—	—	112,208,613.62
—	—	—	—	—	303,059,799.78
—	—	—	—	—	347,981,021.00
—	—	—	—	—	404,175,523.00
—	—	—	—	—	893,554,699.53
—	—	—	—	—	469,180,880.00
—	—	—	—	—	062,900,000.00
—	—	—	—	—	439,000,000.00
—	—	—	—	—	597,100,000.00
—	—	—	—	—	934,100,000.00

註

①四十二以前爲歷年制：四十三年度因改用會計年度，包括四十三年度一月至十二月及四十四年度一月至六月決算。故四十四年度爲四十四年度。
②四十八年七月至四十九年六月之會計年度，故無四十八年度。
③五十三年度美援

【資料來源】

中華民國交通統計要覽、臺灣省交通統計年報。

計 合	款 贈 援 美	設 建 路 公 資 投 金 基	資 投 金 基 通 普	度 年 計 會 (元公) 國民華中
5,837,203.05	—	—	5,837,203.05	1949 年八十三
20,203,219.23	—	—	20,203,219.23	1950 年九十三
48,418,935.35	11,000,248.35	—	37,418,687.00	1951 年 十 四
45,926,595.95	39,306,595.95	—	9,620,000.00	1952 年一十四
32,323,985.71	28,353,985.71	—	3,970,000.00	1953 年二十四
58,540,956.75	2,072,799.08	—	56,468,157.67	1954 年三十四
116,037,843.00	35,323,587.17	—	80,714,255.83	1955 年四十四
416,873,392.04	324,480,382.63	—	92,393,009.41	1956 年五十四
141,807,858.18	—	—	141,807,858.18	1957 年六十四
203,441,903.60	30,091,832.74	—	173,350,070.86	1958 年七十四
403,744,530.89	123,336,976.04	—	280,407,554.85	1960 年九十四
374,136,230.78	33,489,414.67	—	340,646,816.11	1961 年 十 五
284,478,573.93	104,670,000.00	—	179,808,573.93	1962 年一十五
273,996,824.27	51,000,000.00	—	222,996,824.27	1963 年二十五
365,572,536.43	25,000,000.00	—	340,572,536.43	1964 年三十五
340,913,695.79	65,080,000.00	—	275,833,695.79	1965 年四十五
472,278,126.21	65,000,000.00	33,381,408.90	373,896,717.31	1966 年五十五
734,775,521.74	81,000,000.00	233,851,643.13	419,923,878.61	1967 年六十五
616,587,320.41	30,000,000.00	146,975,004.53	439,612,315.88	1968 年七十五
685,901,508.66	30,000,000.00	137,928,153.56	517,973,355.10	1969 年八十五
670,047,811.94	40,000,000.00	43,155,010.32	586,892,801.62	1970 年九十五
1,154,475,722.19	—	387,983,824.93	766,491,897.26	1971 年 十 六
810,824,285.36	—	65,553,281.65	745,271,003.71	1972 年一十六
973,069,013.93	—	181,449,181.84	791,619,832.09	1973 年二十六
1,504,838,741.07	—	276,276,983.19	1,228,561,757.88	1974 年三十六
2,105,722,122.43	—	344,950,469.51	1,760,771,652.92	1975 年四十六
2,632,985,496.59	—	745,528,376.77	1,887,457,119.82	1976 年五十六
3,513,402,516.77	—	1,308,054,532.19	2,205,347,984.58	1977 年六十六
3,418,631,988.42	—	875,612,884.77	2,543,019,103.65	1978 年七十六
2,965,980,862.51	—	302,661,059.09	2,663,319,803.42	1979 年八十六
4,286,151,925.90	—	174,156,790.04	4,111,995,135.86	1980 年九十六
6,591,497,763.88	—	524,922,823.29	6,066,574,940.59	1981 年 十 七
9,166,658,252.64	—	282,000,000.00	8,884,658,252.64	1982 年一十七
5,750,160,092.30	—	650,000,000.00	5,100,160,092.30	1983 年二十七
7,927,782,998.03	—	678,538,441.00	7,249,244,557.03	1984 年三十七

附註：
 ①四十二年以前為歷年制，四十四年以前為會計年度，四十四年以後為會計年度。
 ②四十四年以前為會計年度，四十四年以後為會計年度。
 ③公路建設基金

三、臺灣省公路局歷年公路工程事業費決算

四五四

單位：臺幣元

計	算		預	計	年	度	會
	合	數算預(減)加追	數 算 預 原				
348,094,374.00	114,736,290.00	233,358,084.00	1961	年	十五	國民華中	
217,058,510.00	—	217,058,510.00	1962	年	一十五	國民華中	
223,016,409.00	12,041,089.00	210,975,320.00	1963	年	二十五	國民華中	
341,428,149.00	114,405,749.00	227,022,400.00	1964	年	三十五	國民華中	
283,261,820.00	42,670,000.00	240,591,820.00	1965	年	四十五	國民華中	
383,984,623.00	121,075,723.00	262,908,900.00	1966	年	五十五	國民華中	
428,164,395.00	106,040,560.00	322,123,835.00	1967	年	六十五	國民華中	
451,605,332.00	70,382,032.00	381,223,300.00	1968	年	七十五	國民華中	
550,570,373.00	159,910,657.00	390,659,716.00	1969	年	八十五	國民華中	
638,386,257.00	139,281,541.00	499,104,716.00	1970	年	九十五	國民華中	
808,787,502.00	134,941,328.00	673,846,174.00	1971	年	十六	國民華中	
807,264,049.00	74,221,999.00	733,042,050.00	1972	年	一十六	國民華中	
844,172,545.00	89,009,975.00	755,162,570.00	1973	年	二十六	國民華中	
1,295,869,171.00	226,296,696.00	1,069,572,475.00	1974	年	三十六	國民華中	
1,777,279,551.00	308,938,251.00	1,468,341,300.00	1975	年	四十六	國民華中	
1,900,094,768.00	83,675,208.00	1,816,419,560.00	1976	年	五十六	國民華中	
2,534,444,965.00	522,568,965.00	2,011,876,000.00	1977	年	六十六	國民華中	
2,738,091,954.00	290,807,254.00	2,447,284,700.00	1978	年	七十六	國民華中	
2,871,349,923.00	287,563,593.00	2,583,786,330.00	1979	年	八十六	國民華中	
4,186,006,780.00	820,018,572.00	3,365,988,208.00	1980	年	九十六	國民華中	
6,042,317,974.00	359,076,766.00	5,683,241,208.00	1981	年	十七	國民華中	
8,185,335,498.00	248,361,498.00	7,936,974,000.00	1982	年	一十七	國民華中	
6,418,268,000.00	159,000,000.00	6,259,268,000.00	1983	年	二十七	國民華中	
4,630,600,000.00	159,000,000.00	4,471,600,000.00	畫計程工善改及建新				
54,548,000.00	—	54,548,000.00	務工道縣省				
1,329,228,000.00	—	1,329,228,000.00	畫計政行務工道省				
34,343,000.00	—	34,343,000.00	畫計程工護養般一護養路公				
51,051,000.00	—	51,051,000.00	行務工道縣置購備設道縣省				
170,229,000.00	—	170,229,000.00	畫計政				
148,269,000.00	—	148,269,000.00	畫計全安通交				
			畫計徵經費用使料燃車汽				
			畫計復修及畫計修搶害災				

【資料來源】臺灣省公路局統計年報（事業統計）

細 餘 算 預		數 算 決		
數 細	數 餘	計 合	數 生 發 資 權	數 付 實
—	7,447,557.89	340,646,816.11	220,095,068.82	120,551,747.29
—	6,547,430.07	180,511,079.93	76,761,603.28	103,749,476.65
—	3,013.63	223,013,395.37	86,172,185.19	136,841,210.18
—	855,367.57	340,572,781.43	65,052,839.37	275,519,942.06
—	28,124.21	283,233,695.79	84,257,400.55	198,976,295.24
—	2,687,905.69	381,296,717.31	143,227,827.59	238,068,889.72
—	121,429.70	428,042,965.30	159,071,251.46	268,971,713.84
—	512,137.62	451,093,194.38	168,710,891.85	282,382,302.53
—	20,476,211.05	530,094,161.95	241,995,113.75	288,099,048.20
—	32,819,420.90	605,566,836.10	216,738,689.93	388,828,146.17
—	5,588,097.69	803,199,404.31	220,257,965.46	582,941,438.85
—	16,857,966.95	790,406,082.05	150,882,383.90	639,523,698.15
—	11,520,658.96	832,651,886.04	221,181,006.32	611,470,879.72
—	9,308,117.00	1,286,561,054.00	455,950,783.00	830,610,271.00
—	11,756,116.13	1,765,523,434.87	305,857,175.62	1,459,666,259.25
—	37,007,319.97	1,863,087,448.03	367,963,472.83	1,495,123,975.20
—	45,491,666.16	2,488,953,298.84	730,076,675.35	1,758,876,623.49
—	42,512,205.70	2,695,579,748.30	587,642,724.25	2,107,937,024.05
—	21,010,299.58	2,850,339,623.42	676,017,228.57	2,174,322,394.85
—	46,985,005.61	4,139,021,774.39	949,779,311.35	3,189,242,463.04
—	14,335,022.60	6,027,982,951.40	890,608,639.00	5,137,374,312.40
—	119,951,018.21	8,065,384,479.79	1,405,090,778.40	6,660,293,701.39
—	99,659,060.66	6,318,608,939.34	1,002,782,748.37	5,315,826,190.97
—	54,566,369.47	4,576,033,630.53	962,018,760.77	3,614,014,869.76
—	7,535,930.93	47,012,069.07	2,405,579.00	44,606,490.07
—	2,146,840.43	1,327,081,159.57	7,442,541.50	1,319,638,618.07
—	194,286.00	34,148,714.00	25,217,300.00	8,931,414.00
—	4,788,449.33	46,262,550.67	475,000.00	45,787,550.67
—	30,402,994.50	139,826,005.50	5,071,567.10	134,754,438.40
—	21,190.00	148,244,810.00	152,000.00	148,092,810.00

四、臺灣省省道公路工程完工數量

方石土基路 (尺公方立)	面路子石建新 (里公)	面路級高建新 (里公)	別 度 年
479,584	22.09	—	1946 年五十三國民華中
66,992	82.30	14.00	1947 年六十三國民華中
239,910	175.00	6.00	1948 年七十三國民華中
115,682	162.30	—	1949 年八十三國民華中
84,494	—	8.50	1950 年九十三國民華中
254,258	—	—	1951 年 十四 國民華中
341,305	—	41.30	1952 年一十四國民華中
95,525	—	105.60	1953 年二十四國民華中
122,002	—	191.50	1954 年三十四國民華中
198,530	—	11.10	1955 年四十四國民華中
233,655	—	13.54	1956 年五十四國民華中
183,536	—	16.93	1957 年六十四國民華中
350,814	116.00	80.70	1958 年七十四國民華中
214,230	—	95.90	1959 年八十四國民華中
7,733,748	270.70	10.40	1960 年九十四國民華中
349,990	—	77.60	1961 年 十五 國民華中
426,516	—	2.20	1962 年一十五國民華中
323,972	—	63.00	1963 年二十五國民華中
187,727	—	112.00	1964 年三十五國民華中
755,299	—	53.50	1965 年四十五國民華中
745,686	87.10	107.90	1966 年五十五國民華中
87,944	—	55.90	1967 年六十五國民華中
289,532	53.60	99.10	1968 年七十五國民華中
158,383	—	59.30	1969 年八十五國民華中
299,854	54.00	154.10	1970 年九十五國民華中
646,533	—	96.60	1971 年 十六 國民華中
521,246	130.40	65.40	1972 年一十六國民華中
187,840	43.90	41.30	1973 年二十六國民華中
344,652	56.10	73.10	1974 年三十六國民華中
358,863	66.20	52.41	1975 年四十六國民華中
794,220	—	21.90	1976 年五十六國民華中
617,385	40.31	30.19	1977 年六十六國民華中
371,481	—	57.20	1978 年七十六國民華中
670,265	5.10	21.00	1979 年八十六國民華中
634,154	8.50	69.20	1980 年九十六國民華中
764,086	6.56	42.33	1981 年 十七 國民華中
377,617	1.60	55.97	1982 年一十七國民華中
1,499,091	3.78	77.93	1983 年二十七國民華中

【資料來源】臺灣省公路局統計年報（事業統計）

隧建擴及整新 (尺公) 座道	溝涵建修 (道)	樑橋修理 (座)	座樑橋寬加 (尺公)	橋建改及建新 (尺公) 座樑	坎駁坡護建修 (尺公方平)
—	65	—	—	11(244.7)	12,404
—	12	—	—	5(178.5)	3,189
—	64	60	—	5(302.0)	27,170
—	34	54	—	133(03.4)	23,311
1(84.0)	44	38	1(3.6)	11(192.9)	18,836
—	65	68	—	10(389.6)	29,729
—	99	45	1(182.0)	11(131.5)	35,318
—	130	145	3(34.9)	7(2,117.3)	13,610
—	63	115	1(5.7)	14(718.2)	13,724
—	201	195	44(530.8)	39(2,094.5)	15,633
1(311.7)	79	91	4(116.1)	11(476.6)	14,053
—	46	50	5(57.9)	18(973.5)	38,539
—	160	66	67(641.5)	32(751.5)	19,390
—	65	52	41(1,134.4)	13(839.2)	23,105
59(3,531.2)	1,729	34	1(5.0)	112(3,022.4)	173,981
—	60	42	13(363.5)	13(1,263.7)	39,448
—	62	46	7(901.1)	12(819.0)	19,392
2(580.0)	70	27	29(1,292.6)	30(2,074.7)	26,042
—	315	13	26(816.1)	47(2,020.1)	30,097
—	66	9	28(1,028.3)	35(1,102.2)	41,256
7(1,200.7)	244	15	40(624.0)	55(1,975.0)	67,005
2(87.7)	55	4	23(995.9)	14(1,166.8)	12,160
3(366.4)	61	7	15(275.1)	41(2,308.7)	9,991
2(91.1)	42	4	12(108.0)	21(2,664.2)	23,387
7(296.0)	88	4	28(383.6)	72(1,710.4)	63,671
4(22,60.9)	225	14	26(1,126.3)	23(493.5)	62,438
17(1,258.9)	449	39	39(429.5)	95(3,867.7)	81,584
—	41	2	10(366.8)	16(508.3)	15,209
—	45	8	23(481.2)	13(367.6)	18,024
—	45	3	11(2,213.0)	22(1,101.0)	64,805
—	12	3	9(80.0)	4(261.5)	35,436
—	22	4	15(317.0)	8(651.2)	19,499
—	825	6	27(357.8)	6(651.8)	24,189
—	85	1	25(1,278.7)	38(2,664.6)	19,222
3(507.5)	72	5	6(156.1)	75(5,276.1)	119,283
1	256	8	14(1,500.3)	32(3,837.3)	54,167
—	154	1	11(85.7)	22(3,311.8)	86,099
1(1,115.0)	108	—	32(833.3)	36(2,052.2)	123,004

五、臺灣省縣鄉道公路工程完工數量

方石土基路 (尺公方立)	面路子石建修 (里公)	面路級高建新 (里公)	別 度 年
—	4.80	—	1946 年五十三國民華中
38,749	50.50	—	1947 年六十三國民華中
74,049	38.50	—	1948 年七十三國民華中
7,860	36.60	—	1949 年八十三國民華中
238,675	99.12	8.54	1950 年九十三國民華中
527,096	306.00	5.30	1951 年十四國民華中
16,695	33.00	135.20	1952 年一十四國民華中
14,340	14.08	35.40	1953 年二十四國民華中
101,258	13.34	21.40	1954 年三十四國民華中
162,189	93.40	33.90	1955 年四十四國民華中
48,601	32.01	8.84	1956 年五十四國民華中
89,646	9.50	110.20	1957 年六十四國民華中
64,486	11.70	249.40	1958 年七十四國民華中
251,162	24.40	184.60	1959 年八十四國民華中
1,352,654	16.00	271.90	1960 年九十四國民華中
129,229	20.70	178.80	1961 年十五國民華中
94,829	22.70	116.80	1962 年一十五國民華中
245,190	22.30	226.80	1963 年二十五國民華中
633,449	24.40	248.50	1964 年三十五國民華中
388,429	70.40	414.20	1965 年四十五國民華中
746,488	109.60	350.30	1966 年五十五國民華中
574,541	141.20	407.00	1967 年六十五國民華中
259,059	174.20	496.40	1968 年七十五國民華中
206,306	78.30	500.30	1969 年八十五國民華中
367,510	75.90	590.30	1970 年九十五國民華中
927,468	46.20	556.20	1971 年十六國民華中
842,032	34.20	410.00	1972 年一十六國民華中
963,662	129.20	367.50	1973 年二十六國民華中
516,681	45.20	446.10	1974 年三十六國民華中
563,821	35.70	404.50	1975 年四十六國民華中
963,715	20.80	378.80	1976 年五十六國民華中
1,003,260	51.00	520.60	1977 年六十六國民華中
1,167,646	27.70	412.40	1978 年七十六國民華中
1,179,988	10.80	169.30	1979 年八十六國民華中
751,477	10.40	148.60	1980 年九十六國民華中
840,651	20.70	185.70	1981 年十七國民華中
1,622,903	41.60	170.10	1982 年一十七國民華中
472,043	31.20	352.46	1983 年二十七國民華中

【資料來源】臺灣省公路局業務統計

第十一章 公路工程

新鑿及擴大 （尺公）座道	修建涵溝 （道）	修理橋樑 （座）	加寬橋樑 （度長）	新建及修復橋 （度長）座樑	修建護坡駁坎 （尺公方平）
—	35	4	—	—	—
—	20	2	—	—	3,076
—	43	6	—	—	4,341
—	306	38	—	122(…)	9,713
—	632	55	—	243(8,547.9)	17,867
—	439	—	—	228(5,025.1)	16,205
—	122	5	—	13(588.5)	2,712
—	92	2	—	26(1,298.5)	3,433
—	22	3	—	16(460.7)	530
—	156	9	—	92(3,536.3)	23,590
—	49	48	—	54(1,121.1)	12,919
—	216	109	2(11.3)	63(1,680.0)	15,429
1(53.5)	116	62	5(73.8)	37(988.4)	9,962
—	288	79	13(181.1)	42(1,238.6)	17,342
—	477	87	43(546.1)	259(6,404.5)	93,952
—	221	47	27(624.0)	72(3,627.9)	25,749
—	181	81	8(34.5)	131(2,466.1)	21,256
1(41.5)	420	75	10(118.0)	104(2,148.4)	33,491
1(30.0)	367	65	5(32.0)	245(5,326.6)	145,373
3(144.0)	688	52	27(272.0)	126(1,777.7)	69,689
2(92.0)	622	56	28(250.0)	141(3,062.4)	69,033
1(23.5)	241	21	68(611.2)	93(1,729.6)	86,521
—	232	26	34(391.2)	135(2,794.6)	51,545
—	175	11	36(332.0)	103(2,228.6)	40,523
—	234	31	31(358.5)	120(2,957.1)	94,723
1(56.0)	515	13	61(735.0)	134(5,713.2)	87,095
1(85.0)	327	8	40(771.4)	98(2,860.0)	92,482
—	337	24	27(1,156.1)	204(3,566.9)	98,316
1(4.5)	173	19	28(315.3)	60(1,059.6)	71,176
—	376	21	30(479.2)	63(2,365.9)	70,775
1(11.0)	256	26	39(490.3)	130(6,999.8)	92,208
—	476	46	17(404.5)	132(5,005.8)	165,910
—	432	41	41(470.3)	57(1,332.7)	146,925
3(355.0)	512	47	32(463.9)	43(1,571.2)	180,370
1(60.0)	502	32	21(229.9)	40(1,341.7)	151,269
—	377	11	35(382.6)	35(1,687.0)	322,873
2(138.3)	767	8	36(664.0)	86(5,871.0)	225,823
1(82.3)	537	—	10(284.4)	94(4,256.7)	490,207

叁、新闢主要公路

一、中部（東西）橫貫公路及支線

中部（東西）橫貫公路，日據時期，於民國三十年（公元一九四一年）開始開闢，所選路線自臺中之王田，經臺中、埔里、霧社（以上為已完成的公路），屯原，於中央山脈標高二、八〇〇公尺處翻越東行，而達花蓮縣之銅門，僅完成約十公里。

光復後，我國政府新開闢之東西橫貫公路係以臺中縣東勢鎮為起點，經谷關、梨山、越合歡山、合流、達太魯閣，連接東部幹線為主線。

（一）路線勘測

臺灣省公路局，開闢中部橫貫公路，為審慎選線，組織查勘隊，經多次查勘，以憑決定取捨：

中線 於民國三十九年（公元一九五〇年）三月，自霧社經屯原，跨奇萊主山能高山鞍部，入花蓮境，沿木瓜山東行，至銅門，連接花東公路。

南線 於民國四十年五月，由胡美瓚任領隊，副領隊陳篤銘，查勘自霧社，經廬山、屯原、能高山、武陵山、桃園山，沿清水溪東行，而達銅門，啣接花東公路。

北線 於民國四十年三月，由吳祥祺任領隊，副領隊為孫源楷，自霧社，溯濁水溪，越合歡山，循立霧溪下行經關原、天祥，而達太魯閣，與蘇花公路啣接。

民國四十一年（公元一九五二年）春，臺灣省公路局復邀請公路、水利、農林、及地質各專家組成複勘隊，由副局長兼總工程司林則彬領導，複勘南北兩線之經濟價值，該局前後歷經八次之勘測，並邀各業專業，複勘四次。根據實地勘查結果，歸納各方意見，最後決定採用北線，並向政府提出報告。奉總統諭示：「飭在四十二年度內着手辦理」。旋因經費不逮，未能如期實施。

該局最後一次組織複勘隊，作最後一次之詳細查勘研究，爲民國四十三年（公元一九五四年）十一月，歷時一月，始行決定興建路線，繼而編列概算，申請美援經費，在原則上獲得同意後，於民國四十四年底，組織測量隊，分途出發，進行測量工作，歷時半載完竣。分由方恩緒、鄒元輝、陳乃東、瞿福亭任第一至第四隊測量隊長。

本路查勘多次，參加工作人員，詢公路局資深人員多記不清，上述查勘測量人員爲胡局長美璜、養路處所列示，中路領隊爲蔡繼昭，但蔡氏審核本稿時，將其芳名刪除，據告未曾參加是項工作。

(二) 定主線、支線、供應線

測定之路線，係以臺中縣東勢鎮爲起點，溯大甲溪上行，經谷關、見、梨山、越合歡山，再循立霧溪下行，經關羽、合流，而達太魯閣，是爲主線全長一九二·六公里。另定支線由梨山分岔，折向東北，仍溯大甲溪上行，經環山、勝光、達思源埡口後，再循蘭陽溪下行，經四季、土場、再連，而達宜蘭，全長一一五·四公里，主支兩線，共長三〇八里，其中除主線西端之東勢至達見段，長六三公里，及支線之再連至宜蘭段，約長一一公里，同爲改善路段外，其餘二三四公里，均屬新闢公路，此外爲便運輸材料及給養，加速工程之進展，另闢供應線，自南投之霧社，經梅峯、崑陽，而達主線之合歡埡口，計長四十三公里。各線所經地區，高山峻嶺重疊，橋樑隧道多，工程極爲艱鉅。

(三) 設計標準

此路工程浩大，限於時間經費雙重困難，故暫按單行車道標準辦理，路線設計標準如下：

- (1) 設計行車速度：每小時二十五公里。
- (2) 平曲線最小半徑：一五公尺。
- (3) 最大縱坡道：一〇%。
- (4) 路幅寬度（包括護欄，不包括邊溝）。
 1. 堅石地段 路堤四·五公尺，路塹四·二公尺。

2. 一般地段 路堤五公尺，路塹四·五公尺。

(5) 橋樑 載重二〇噸，淨寬四·〇公尺。

(6) 隧道 淨寬，直線隧道四·二公尺，曲線隧道五·〇公尺，淨高四·二公尺。

(四) 施工組織

公路局於民國四十五年（公元一九五六年）十一月成立東西橫貫公路工程總處，由副局長林則彬（四十六年十一月升局長）兼總處長，副總工程司林家樞（後升副局長、局長），新工處處長王道隆（後調升水利局長）兼任副總處長，下設梨山工程處，兼處長李春松（後升副局長），副處長王章清、姚寶仁，合流工程處處長胡美璜，副處長李球、鄒元輝，後鄒他調，由王賢彬接任。四季工程處處長蘇書田，副處長封雲桐、郭大偉，分別主持施工事宜。各工程處並先後設立工務所，橋隧工務所，機械築路隊，養路隊，儲運所，供應社，診療所等單位，分別辦理各管轄區之工程施工，器材運輸，車輛保養，工地給養，傷患治療等工作。

(五) 施工概要

本路工程為行政院退除役官兵就業輔導會擬訂重大輔導計畫之一，築路所用之人力以榮民為主。公路局於民國四十五年七月先成立谷關、太魯閣兩工務所，從事整修改善原有路段，迨十一月三個工程處設立，正式全面動工，分由東勢、霧社、太魯閣及宜蘭四處，向山區推進。因沿途經過高山峽谷，地勢險峭，施工初期，無傍側捷徑可通行汽車，一切物料、工具、糧食均賴人工抬運，施工困難。為配合施工，以期早日完成，築路所用人力，除以榮民為主外，盡量利用一切可能之人力與築路機械、車輛，擇要分述於下：

(1) 耗用人工（工天）總計：

- | | |
|-------------|-----------|
| 1. 榮民工程總隊隊員 | 三、一九七、〇七六 |
| 2. 陸軍步兵作業人員 | 三六一、四五四 |

3. 生產作業總隊隊員 一五九、八五三
 4. 青年建設總隊隊員 九二、四六八
 5. 職訓總隊隊員 二六〇、〇〇〇
 6. 暑期戰聞青年隊隊員 二、五〇〇
 7. 公私營造廠商及僱工 一、三四九、〇八四
- (2) 使用機具：

1. 本工程計畫內所購置機具車輛：推土機六部，平路機三部，裝卸機二部，小型碎石機二部，路面氣整機十一部，空氣機二十四部，鑿岩機六十六部，大卡貨十九輛，小貨車及吉甫車共十五輛。
2. 陸軍第一軍團支援機具：推土機三部，空氣壓縮機及鑿岩機三部，平路機一部。
3. 海軍陸戰隊支援機具：推土機三部，空氣壓縮機及鑿石機二部。

以上使用機具數量，依據交通年鑑記載，惟依其他文獻記載數量不甚相符：

1. 公路局抽調大小車十餘部，各式機具一四部。
2. 向國外採購各式機具八五部。
3. 美援款及配合款向國外採購各式機具一五一部。
4. 軍方支持機具十六部，車輛六十六部。

(3) 耗用主要材料如下表：

主要材料別	單位	主	支	供	應	總
水 泥	噸	一六、〇六〇・五八	九、三五〇・三	一一五・九二	二五、五二六・八	
木 料	M ³	二、三七二・一五	二、三八一・八五	—	四、七五四・〇	
炸 藥	噸	七三一・六三	二五七・〇三	四一・〇四	一、〇二九・六九	
雷 管	發	三、七一〇、四〇〇	一、四四〇、二五三	一一六、二一六	五、二六六、八六九	
引 線	M	二、二二二、三五六	七七〇、六七八	六六、七四六	三、〇五九、七八〇	
鋼 筋	噸	五一三・〇六	八七九・一六	〇・〇三	一、三九二・二四	
西 德 鋼 樑	孔	八	二	—	一〇	
倍 力 橋 套	套	四	—	—	四	

以上依據民國五十一年六月出版之交通年鑑三十九年至四十九年合編本記載，但依據其他文獻記載：

1. 水泥共用二六、六一二噸。
 2. 木料五、〇六八立方公尺。
 3. 橋樑鋼料二三、六七四件。
 4. 倍力橋鋼料三四九、二三九件。
 5. 運輸材料用油料，普通汽車一、七六一、七五〇公升，軍用汽油一八九、一三六加侖，柴油五七〇加侖。
- (4) 主要工程數量：

1. 土石方 主線三、九八〇、四五八立方公尺，支線二、八九一、六七五立方公尺。供應線六二九、〇七七立方公尺，總計七、五〇一、二二〇五立方公尺。

2. 橋樑 主線新建四八座，計長一、〇六二·五五公尺，原有一二座，計長二三七·二五公尺。支線新建五一座，長一、六一一·六五公尺，總計一二座，長二、九一一·四三公尺。

3. 隧道主線五七座，計長三、四一八·七九公尺，原有二八座，計長一、二六五·七〇公尺，總計八五座，長四、六八四·四九公尺。（註）

4. 涵管一、四六五道，計長一〇、八四二·一一公尺。

5. 駁坎一二七、二九一·六一立方公尺。

6. 路面一、一五七、三〇八立方公尺。

7. 坍方四、〇四二、六九〇立方公尺。

(5) 風雨災害本路施工期間，遭遇民國四十六年（公元一九五七年）一月二十四日，東部大地震。四十七年七月十五日之溫妮颱風。四十八年之「八七」水災；及九月三次颱風，均造成嚴重災害，損失慘重。主線東端路基工程，長春、錐麓、關原諸橋樑，及支線之可法、繼光、家源等重要橋樑受害最烈。總計全線坍方達八十萬立方公尺。其他路基流失，及駁坎、涵管等損壞甚多。合流工程處房屋幾全被颱風、洪水吹毀。此外糧食、器材、工棚、房屋之損失亦為數不少。宜蘭境洪水氾濫，正值午夜，榮民逃避不及，失踪十二人，連續遭受災害，影響施工甚鉅。

(6) 施工進度及通車情形：

施 工 進 度					路 線 里 程 (公 里)	項 別
四十九年四月底止	四十八年十二月底止	四十七年十二月底止	四十七年六月底止	四十六年十二月底止		
完通動 車工 成公 %里里	完通動 車工 成公 %里里	完通動 車工 成公 %里里	完通動 車工 成公 %里里	完通動 車工 成公 %里里	合已修新 成復關 公路路 計路段	別
一一 九四 一〇〇 〇二二	一一 九四 八四 四二二	一一 三八 七八 七〇五	一一 一六 六六 五三八	一一 〇三 七八 三五〇	主 線	
一一 〇〇 一〇〇 〇〇七	一一 〇〇 一〇〇 〇〇七	一一 七〇 七〇 九三二	五九 六三 七〇 四五一	六 七七 三〇〇	支 線	
四四 一〇〇 〇二二	四四 一〇〇 〇二二	四四 一〇〇 〇二二	四四 一〇〇 〇二二	二四 二二 七〇二	供 應 線	
三三 三三七 一〇〇	三三 三三七 九八一	二二 五七一 八九五	二二 一〇五 六三一	二二 四六七 三五〇	總 計	

全線工程總計使用經費，計新臺幣四一、七一一、三七〇元，及美金一、三九八、〇〇〇元。

本路翻越中央山脈，路線蜿蜒盤旋於崇山峻嶺之間，或穿行懸崖峭壁，經臨險谷深溪，在渺無人煙，蛇獸遍佈之荒野、山林中進行，施工本極困難，又須安排萬千榮民全面展開工作。舉凡給養、供應、水源、工寮、康樂、保健等，均宜詳細妥善籌謀，洵非尋常。正施工期中，颱風、地震頻仍，每次發生受害嚴重。工程推進，幾如逆水急流行舟，危險困難萬分。榮民再接再勵之精神，爲一股強硬的力量，辦理期中，既無先例借鑑，又乏成規，足資依循，須多創制。本路各項施工措施，山地施工之經驗，爲日後開闢山地道路借鏡。

（六）通車典禮 總統訓詞

民國四十九年（公元一九六〇年）五月九日全線正式通車（前曾分段通車），總統特頒訓詞，全文如下：

橫貫線公路通車典禮訓詞

今天是臺灣省東西橫貫公路正式通車的開始這條公路由於全體工作人員將近四年的辛勤努力得以順利告成此不僅是我國交通史上的重大里程碑也是建設臺灣成爲三民主義模範省的輝煌事蹟之一

本省地形狹長中央山脈縱貫南北使東西隔絕交通梗阻自橫貫公路通車後東西兩地可直接暢達無須繞道行駛在交通上具有極高的價值更由於沿線地區蘊藏豐富的林礦足資開發利用並有廣大的農地可供開拓生產其在國防與經濟上的價值誠屬無可限量尤其對沿路人民福利的增進以及山地同胞生活的改善裨益實多至於日後因交通便利而促使觀光事業的發展增進對外關係加強文化交流這些深遠而有利的影響亦是可想像得到而值得欣慰的

正因爲這條公路在本省特殊地理環境中是如此的重要所以早在日據時代便曾計劃興築但以工程浩大未能實施因爲全線地段海拔過高峯巒起伏林木蔽天在長達數百里的無人地帶和原始森林中進行開路工作處處要鑿山渡壑披荊斬棘其工程的艱鉅是不言而喻的現在我們居然在種種困難的情形下圓滿達成這充分證明我們中華民族具有戰勝環境與征服自然的創造能力

這次參加開路的工作人員以大無畏的勇氣與大自然相搏鬥終日出入於高山深谷叢林密菁之間沐雨櫛風胼手胝足其堅苦卓絕的毅力與冒險犯難的精神殊足令人欽佩今天我要特別提出的是參加築路的國軍退役官兵和一部份現役戰士始終是施工的主力他們抱着在戰場上犧牲奮鬥的決心來參加工作完成使命其勞苦實不下於前方浴血作戰的將士其貢獻亦與克敵致果同樣的光輝可說這條公路的每一寸土地上都凝着他們的血汗也刻下他們的功績他們的精神必將隨着這條公路的暢通而永垂不朽其次於工程技術人員精思苦作竭智盡力在在有卓越的表現而主持者的領導有方計劃週密執行徹底更是成功的要素今天舉行通車典禮除對服務有功人員表示無限的嘉慰並已轉知行政院查明事實報候核獎以外而於以死勤事的百多位同志更致其衷心的悼念與敬意

國父說「吾心信其可行雖移山填海之難終有成功之日」當橫貫公路籌劃的開始有些人認爲不易成功但我們始終信其可行現在

事實證明我們居然克服了困難衝破了危險這完全是由於深具信心的結果今後當大家乘車通過這條蜿蜒於山嶺間的公路時要記取國父這一訓示認識凡事只要有堅強的信心戮力以赴貫徹始終必能創出驚天動地的偉業同時更應該珍視這一次的成就本筆路藍縷再接再厲的精神來繼續從事更有價值更爲偉大的建設事業完成反共抗俄復國建國的神聖使命

總統 蔣 中正

中華民國四十九年五月九日

(七) 受嘉獎人員

本路完工後，公路局局長林則彬獲頒五等景星勳章。經行政院核定記大功二次者，兼工程總處副處長林家樞，王道隆，合流工程處長胡美璜，總工程處施工組長史才等四人。記大功一次者五十人，記功二次者五十二人，記功一次者八十八人，嘉獎者三十二人。

(八) 殉職員工建祠奉祀

本路開築，殉職員工一八六人，其中段長一人，爲合流工程處溪畔段長靳珩，河北無極人，於民國四十六年公元一九五七年十月二十日晨，遭墮石擊落溪底殉職。四季工程處幫工程司羅裕，湖南長沙人，於四十六年六月二十一日殉職。工程處員工殉職者八人，榮民隊員殉職者一〇四人，病亡者十八人，支援單位殉職人員二〇人，民工殉職者三十四人。公路局爲紀念彼等闢路犧牲，特於立霧溪畔，建長春祠，永久奉祠，藉期後人經遊至此有所追懷。依據臺灣公路工程月刊，祠之左側跨立霧溪之橋亦名長春橋，構成遊覽區。爲紀念靳段長於其遇難處建立銅像。以留永紀。長春祠於民國六十八年初，被颱風落石擊毀，乃拆除重建，於七十一年（公元一九八二年）五月間完工，新祠建築較原有者壯觀。

公路局於祠路邊立石碑，全文如下：

臺灣省東西橫貫公路長春祠碑記

(碑立長春祠路邊)

蓋聞為公益死雖死猶生，與自然爭其爭者大，忘身勤事，人懷霖雨之心；崇德報功，禮有蒸嘗之享；此長春祠所為立也。粵自璿衡迴幹，玉燭重調，乃利民行以張國步，始築橫貫之路。丕莫中興之基，時逾三年，地垂千里，美禹功之命子，元首明良，履周運以考工，同心輔翼，於是斲輪大匠，解甲老兵，賁餘勇而力征，賦無衣而偕作，長驅馬坂，采入羊腸，拳拳則創痛若除，揮錡則衰殘皆起，然而禍檢潛伏，塵劫難迴，或墮垤而長埋，或墜崖而莫救，覆車瓦解，隕石星飛，肝腦糜於岡巒，肢軀填於溝壑，山川變色，猿鳥驚心，痛壯士之不還，悼良工之長徒，儀城可仰，裡祀宜崇，聿建新祠，別開勝境，制宮牆之壯麗，顯廟像之威神，童叟駿奔，蘋蘩時薦，羽翽應節，達達傳石鼓之音；風雨清塵，冉冉下桂旂之影，比於松柏，亘萬古而長春，獻以慈誠，賡九歌而作頌，其詞曰：

濟濟多士，國之良輔，膂力方剛，用作霖雨，闢此康莊，夷彼險防，從事賢勞，大造斯土，山岳傾頽，閭風折馭，魂無不之，死得其所，俎豆馨香，威靈布護，儼然廟貌，悠悠千古。

中華民國四十九年五月穀旦

臺灣省公路局局長 林 則 彬 立碑

瑯玕 劉 孝 推 撰文

琴川 宋 一 韓 敬書

前述殉職人員額，依據交通年鑑，民國三十九年至四十九年綜合本，五七二頁：「山地築路危險萬分，坍方落石隨時發生，主線東端，以路線建造於懸岩峭壁之上，失足跌落深淵者時有所聞。員工不幸因公殉職，達二一二人，受傷者達七〇二人」。臺灣省公路局東西橫貫公路紀念碑記死事者亦為二百一十二人。（中華公路史下部記載殉員工二〇二人）。

(九) 沿線資源開發

(1) 林產 橫貫公路所經地區，山巒起伏，森林茂密，據經濟部調查報告，沿大甲溪，宜蘭之濁水溪，及立霧溪諸流域之木材總蓄積量達二一、七〇〇萬立方公尺。林務局，及退除役官兵輔導會森林開發處，從事開伐拓植，頗有績效。

(2) 農業 沿線土地當時初步查勘，計分整片土地，草生地，及零星可資利用者三種，共約四千公頃，頗具經濟價值。依據農業資源開發方案，於民國四十六年及四十八年開闢福壽山及西寶農場，繼設霧社農場，梨山一帶山胞，及榮民開墾之農場種水菓收穫甚豐，部份山胞種植菓木多，已成巨富。平日在臺中市居住樓房，享受現代化人類生活，雇工代勞。迨收穫時乘自備轎車前往農場巡視，此種生活享受，為彼等廿餘年前夢想不到之事。而一般刻苦耐勞有遠見之榮民，及當時參加工作之勞動者，申請土地開墾，或設店經營之人，皆生活富裕。

(3) 鑛產 沿線鑛產頗為豐富，立霧溪流蘊藏金砂，下游含量九成二至九成三。經濟部訂定鑛產開發方案，於四十七年六月間公告實施，並與民間合作開採金鑛。輔導會亦在下游採金。採鑛最成功者為開採大理石。榮民大理石工廠規模較大。

(4) 水力 沿線溪流，以河床陡峻，落差甚大；且上游山區，雨量充沛，對水力發電極具價值。臺灣電力公司全盤規劃，逐步開發，已完成天輪、谷關，達見發電所。

(5) 觀光事業 沿線風景綺麗，太魯閣及文山溫泉，為臺灣名勝，路線蜿蜒二十公里，兩岸峭壁崢嶸，碧波映帶，其風景之壯麗甲於全島。合歡山海拔三千公尺以上，冬季大雪紛飛，呈現一片銀色，不僅可供欣賞，政府倡導滑雪運動，尤為青年所愛欲。現埔里至霧社線亦已拓寬竣工，沿途至霧社，梨山已成為中部重要觀光路線。

(十) 竣工後改善拓寬

本路完工後，復經政府耗費鉅資，逐年加以改善，並鋪高級路面，現已成為享譽世界觀光勝地。主線改善工程，自五十年（公元一九六一年）二月起分年分段辦理，全部工程於六十年（公元一九七一年）八月完工。總工程費二〇、〇一〇萬元。其中東勢達見段六二·二公里，五十年二月開工，五十四年十月完成。達見梨山段二一·八公里，五十三年十一月開工，五十五年十二

月完成。西寶太魯閣段二八·八公里，五十四年一月開工，五十五年七月完成。梨山西寶段八〇公里，五十八年十月開工，六十年八月完成。天祥太魯閣段，六十四年重鋪瀝青路面，並改善安全設施。五十年至六十四年（公元一九六一——一九七五年）間，歷年改善及養護費用支出如下表：（東西橫貫公路歷年改善及養護費用表）

年 度	改 善 費 用 (元)	養 護 費 用 (元)	合 計	備 註
五十年	一四、一三〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇、〇〇〇	二四、一三〇、〇〇〇	
五十一年	一四、一三〇、〇〇〇	一一、〇〇〇、〇〇〇	二五、一三〇、〇〇〇	
五十二年	一四、一三〇、〇〇〇	一一、〇〇〇、〇〇〇	二五、一三〇、〇〇〇	
五十三年	九、〇〇〇、〇〇〇	一六、七〇〇、〇〇〇	二五、七〇〇、〇〇〇	
五十四年	九、〇〇〇、〇〇〇	九、〇〇〇、〇〇〇	一八、〇〇〇、〇〇〇	
五十五年	五、〇〇〇、〇〇〇	七、九七七、〇〇〇	一二、九七七、〇〇〇	
五十六年	五、〇〇〇、〇〇〇	一〇、一六二、〇〇〇	一五、一六二、〇〇〇	
五十七年	二、〇〇〇、〇〇〇	一〇、六五〇、〇〇〇	一二、六五〇、〇〇〇	
五十八年	五、五〇〇、〇〇〇	一三、四一七、〇〇〇	一七、九一七、〇〇〇	
五十九年	三〇、五〇〇、〇〇〇	一二、〇一〇、〇〇〇	四二、五一〇、〇〇〇	
六十年	四三、〇〇〇、〇〇〇	一〇、一〇五、五二〇	五三、一〇五、五二〇	
六十一年	一六、六〇〇、〇〇〇	一〇、一〇六、〇〇〇	二六、七〇六、〇〇〇	
六十二年	一六、六〇〇、〇〇〇	三、三二五、五一七	一九、九二五、五一七	
六十三年	一、四七〇、〇〇〇	三、三二五、五一七	四、七九五、五一七	
六十四年	一三、六〇四、〇〇〇	三、三二五、五一七	一六、九二九、五一七	
合 計	一九九、七〇〇、〇〇〇	一四二、〇九八、〇七一	三四一、七九八、〇七一	

【資料來源】臺灣公路工程革新第四卷第二期，臺灣省公路局歲入歲出單位預算及決算。

(二) 本路及其相關道路改善計劃

(1) 計劃經過及目的

為配合南北高速公路完成，發展中部東西橫貫公路觀光事業。將豐原至東勢，東勢至太魯閣，經北埔機場至花蓮之中部橫貫公路及其相關道路加以改善，以提高行車速度，期可清晨自臺北啓程，經高速公路至豐原交流道，遊覽中部橫貫公路，於傍晚由花蓮乘飛機或乘火車回臺北。以一天之行程達成遊覽中部橫貫公路之目的，亦便利貨物之運輸，由公路局擬定計劃提出後，因需費過於龐大，一時難於籌措，經中部橫貫公路觀光發展指導委員會及其工作小組數度研商後，重訂計劃。

(2) 中部橫貫公路主線狀況

本路工程標準採用七級路設計，經十餘年來不斷改善，六十六年（公元一九七七年）路況如下。

民國 66 年底中部橫貫公路沿線路況表

路 段	路基寬度 平均(M)	最小彎 徑(M)	最大坡度 %	路 面		備 註
				寬度(M)	結 構 狀 況	
東 勢~和 平 0K+000—16K+750	7.0—11.5 (9.5)	20	7	6.5—10.7	3.5 cm 表面處理	尚穩定。
和 平~梨 山 16K+750—84K+000	6.0—12.4 (7.0)	18	10.5	4.2—9.2	3.0 公分 表面處理	和平~達見段尚穩 定。
梨 山~大禹嶺 84K+000—112K+3000	4.0—10 (5.6)	18	10	4.0—6.0	3.0 公分 表面處理	路面底層脆弱，面 層多呈龜裂，老化。
大禹嶺~天 祥 112K+300—170K+000	4.0—12 (5.7)	15	10.5	4.0—8.5	3.0 公分 表面處理	112K003+—133K 間路面多呈龜裂、 老化。
天 祥~太魯閣 170+000—188K+793	4.0—13.0 (6.0)	18	10	4.0—8.5	4.0 公分 瀝青混凝土	路面穩定，情況良 好。

(3) 重訂改善計劃範圍及實施年期

本計劃包括中部橫貫公路東勢太魯閣全線，霧社大禹嶺線，及宜蘭，棲蘭至梨山線。至於北部橫貫公路之大溪至棲蘭段未列在本計劃內，除局部改善可由公路局列入年度預算辦理外，整體改善計劃，容俟第二期六年經建計劃再行舉辦。

東勢及太魯閣兩端對外連絡公路，同時改善：

1. 西端東勢至豐原段，已列入高速公路交流道改善計劃，本計劃不再重列。
2. 東端太魯閣至花蓮，列在公路局東部幹線改善計劃中辦理。
3. 本計劃實施年期，為配合第一期上年經建計劃，定為六十七年度至七十年度內分四期實施。

(4) 計劃概要及工程標準。

1. 主線——東勢至太魯閣

(A) 東勢谷關段：本段為主線標準最高路段，沿線觀光資源較少，改善計劃重點，以加大彎道半徑至四〇公尺以上，加鋪瀝青混凝土路面，拓寬短孔徑橋樑，增長行車視距至四五公尺，提高行車速度每一小時為五〇—六〇公里。

(B) 谷關梨山段：本路段為坍方阻斷最多路段之一，青山德基間又須管制交通，四十餘公里，目前需時常達二小時，改善計劃重點，除加大彎道半徑至三〇公尺以上，加鋪瀝青混凝土路面，增設護欄，增長行車視距至四〇公尺外，並以對經常發生坍方落石路段，採用邊坡防治及開鑿或加築隧道等方式，予以澈底解決，同時配合青山德基下線改善，解除行車管制。

(C) 梨山大禹嶺天祥段：本路段皆為單車道，原多賴彎道處及避車道會車，路面不佳，零星坍方經常發生，改善要點：以大彎道半徑至二〇公尺以上，增長列車視距三〇公尺以上，增設護欄，凡可見到對方來車者，即設避車路便利交會，加強邊坡防治，並開築隧道，改善排水設施穩定路基，重鋪AC路面為主。

(D) 天祥太魯閣：本路段為橫貫公路最壯觀區，曾於民國五十三年改善一次，六十四年並重鋪瀝青混凝土路面，安全設備亦較完善，改善要點以穩定邊坡，防止落石，及修建隧道，並將部份彎道半徑提高至三〇公尺為主。

2. 霧社支線——霧社山下至大禹嶺

(A) 霧社進口路段：本路段為自埔里經霧社通往大禹嶺之咽喉，連續急彎陡坡，行車異常艱苦。如此段不優先改善，則霧社大禹嶺之改善，均將失去效益。改善計劃為按五級路山嶺區標準，重新改闢，消除連續急彎陡坡，連同路基防護，排水，邊坡穩定，鋪築灌入式路面等同時實施。

(B) 霧社大禹嶺路段：本路段大部份均因標準甚低，不適合通行大型車輛，多年來因交通量過小，改善需費過鉅，未便投資。近年通往中部風景名勝區之交通相繼改善，國民旅行相當發達。本路段為中部觀光區與東部觀光區之聯絡捷徑。合歡山為東季旅遊活動中心，故改善重點係按照七級路標準作全面改善，為避免改線新闢路段過長，將部份地點酌予降低標準，將全段鋪表面處理路面，在冰雪地段改鋪水泥混凝土路面。

3. 宜蘭支線——宜蘭經棲蘭至梨山

本路線為中部橫貫公路地區最短路線，除宜蘭至再連十公里為雙車道外，其餘路段均為單車道，再連至思源埡口段長七十公里為石子路面，全線蜿蜒於蘭陽溪谷及大甲溪上游溪谷，有多處急彎陡坡，狹橋交互連接，計劃按路線狀況，分段訂標準改善：

(A) 宜蘭再連段：此段位於蘭陽平原區，人口密集，交通量較多，因此按五級路平原地區標準改善，將全段路基拓寬至十一公尺，路面以三層表面處理，加寬至七·五公尺，必要時增鋪路肩，每側各一·五公尺，沿線橋樑均拓寬為七·五公尺。

(B) 再連至棲蘭段：本路段為山嶺地區，棲蘭係通往大溪與梨山交會處，故本路段交通量成長潛力較大，按五級路山嶺區標準加以改善，除加大彎道半徑至三〇公尺，加寬路基至八公尺，及加寬橋樑為七·五公尺之雙車道外，並鋪設七公尺寬，三層表面處理路面，但部份路段因受地形限制，無法加大彎道半徑至三〇公尺者，則依地形酌予降低標準。又易於崩坍地區，計劃穩定邊坡。

(C) 棲蘭至南山段：本路段蜿蜒於蘭陽溪之左右側，路線按七級路山嶺區標準改善，路基拓寬為七·五公尺，改善彎道半徑至二〇公尺以上，先鋪設三·五公尺寬三層表面處理路面，並增設防護工程，以維護交通安全。

(D) 南山思源埡口段：本路段為陰濕路段，終年難見陽光，亦為迴頭彎最多之路段。按七級路山嶺區標準改善，重點在於增設排水設施，穩定路基，加寬彎道路基，鋪設三·五公尺寬三層表面處理路面，凡可見對方來車處，即設避車道，以利交會。

(E) 思源埡口至梨山段：本路段已舖有三層表面處理路面，但彎道半徑過小，急彎很多，擬找七級路山嶺區標準辦理。改善重點在於截彎取直，加大彎道半徑，並增設避車道及護橫等，以增加行車安全。改善計劃概算如下：

計 劃 名 稱	總 工 程 費	第一年工程費	第二年工程費	第三年工程費	第四年工程費
臺8線東勢—太魯閣路改善計劃 工 程 費	八七、六〇〇,〇〇〇	二五、六〇〇,〇〇〇	一五、五〇〇,〇〇〇	三三、三〇〇,〇〇〇	一〇、二〇〇,〇〇〇
用地及補償費	八六、三〇〇,〇〇〇	二七、八〇〇,〇〇〇	一五、一〇〇,〇〇〇	三三、九〇〇,〇〇〇	一〇、四〇〇,〇〇〇
臺14線霧社進口路段改善計劃 工 程 費	一、一〇〇,〇〇〇	七、一〇〇,〇〇〇	一、一〇〇,〇〇〇	一、一〇〇,〇〇〇	一、一〇〇,〇〇〇
用地及補償費	四七、八〇〇,〇〇〇	四七、八〇〇,〇〇〇			
臺14線霧社支線改善計劃 工 程 費	一、一〇〇,〇〇〇	一、一〇〇,〇〇〇			
用地及補償費	三〇、四〇〇,〇〇〇	二、一〇〇,〇〇〇	九、一〇〇,〇〇〇	六、二〇〇,〇〇〇	一、六〇〇,〇〇〇
臺7及臺7甲線宜蘭支線改善計劃 工 程 費	二六、四〇〇,〇〇〇	一、一〇〇,〇〇〇	六、二〇〇,〇〇〇	四、二〇〇,〇〇〇	一、六〇〇,〇〇〇
用地及補償費	一〇、〇〇〇,〇〇〇	一、一〇〇,〇〇〇	四、〇〇〇,〇〇〇	四、〇〇〇,〇〇〇	一、六〇〇,〇〇〇
合 計	一、四九二、二〇〇,〇〇〇	三三三、一〇〇,〇〇〇	三三三、一〇〇,〇〇〇	三三三、一〇〇,〇〇〇	三三三、一〇〇,〇〇〇

【資料來源】臺灣公路工程月刊

前項計畫因年度預算未能配合按年度實施；但公路局依此原則逐漸施行，工程費用因物價波動而增加。

本路民國五十五年分別更名爲中部橫貫公路、北部橫貫公路。中部橫貫公路（東勢太魯閣）七十二年底，計有混凝土橋五五座，長一、〇一四·九公尺。鋼橋一二座，長一五·二公尺。吊橋一座長八六·五公尺，合計六八座，總長一、六一八·六公尺，最小寬度四公尺。隧道九七座，長六、三三三·九公尺，均較前增加。

碧綠隧道，長三〇五公尺，五十七年八月開工，五十九年七月完工。

【資料來源】交通年鑑、東西橫貫公路工程專刊、臺灣公路工程月刊。

二、北部橫貫公路之開闢

(一) 踏勘時路線概況

北部橫貫公路起點有謂自桃園經角板山（復興鄉），有謂自臺北縣三峽鎮大埔村經三民、復興，其實兩者均無不合。但依據臺灣省公路局民國四十七年（公元一九五八）二月間編寫之北部橫貫公路踏勘報告，該線起點爲桃園之大溪。

本線大溪至角板山，長十九公里爲已成公路，且築有高級路面。梵梵至宜蘭屬於中部橫貫公路正在施工中，不久可通車。自角板山至梵梵長七四·五公里爲計畫擬建路線。圓山至羅東線亦在籌建中，將來完成後，可由桃園至宜蘭及羅東。（日據時期曾闢大溪至宜蘭警備人行道）

角板山（以後稱復興）至梵梵沿線均有巡山人行小路可循，路寬一至三尺不等，沿途多處坍方通行艱難外，平均坡度約四%，平順適宜，當時路線狀況分述如下：

(1) 復興至高義蘭長二四公里，已開有寬二至三公尺小路，復興山附近原有人行吊橋一座長百餘公尺，年久失修已斷毀。本路擬改在復興山前一公里爲起點，迴繞下山跨淡水溪，經拉號（羅浮），高坡，比野瓦至高義蘭。沿線住有山胞百餘家，以耕作造林謀生。本段須建一五〇公尺大橋及六〇公尺吊橋各一座。

(2) 高義蘭至萱原長一五·五公里。高義蘭至巴陵橋八公里間已有人行小路寬一·五公尺，餘無路可循。唯地勢較劣，土質欠穩，坍方頗多。須建長一〇七公尺及九〇公尺吊橋各一座。

(3) 萱原至四稜長五公里，有人行小路，寬約一公尺，沿途懸岩峭壁石方較多。

(4) 四稜經西村至池端長八·五公里，原開小路，年久失修，荆棘塞途，無法通行，西村吊橋長一八〇公尺，亦告損毀，但將來路線內繞二公里或可避免，擬改建鋼筋混凝土橋以收一勞永逸之效。

(5) 池端至梵梵長二一·五公里小路已無法通行。自池端西行二公里至分水嶺標高一、一七〇公尺，為本路最高據點。自分水嶺循山而下經大正，小林至梵梵長一九·五公里，地形險惡，原開小路為坍方阻梗，無法通行，其中人行吊橋三座均毀，但可繞道避免改建鋼筋混凝土橋，至梵梵與中部橫貫公路相啣接，為本路終點。

(二) 沿線資源

本線資源，較為重要者，分述如下：

(1) 森林：全線森林茂盛，萱原至大正間檜木林立，徑皆二公尺以上，頗有砍伐價值。太平山及大溪兩林區，森林面積約達一萬二千餘公頃。

(2) 農墾：路線兩端各二、三十公里，均屬墾植優艱地區，沿線盛產竹及茶葉，桃園縣政府擬配合公路發展，提倡種植果樹。

(3) 興復山高坡一帶煤礦蘊藏量，約達九百七十萬公噸，煤質亦佳。

(4) 石門水庫已興建完成，電力公司有興建高義及玉峯兩水庫計劃，平均發電量可達四億六千萬瓩時。

(5) 沿線風景幽雅，氣候宜人，為遊覽勝地，具有開發之價值，本路除經濟價值外，尚具有軍事價值。

(三) 工程設計標準

本路按單車道級配石子路面設計

(1) 設計速度 每小時二十公里

(2) 最短視距 二十公尺

- (3) 最小半徑 十五公尺
- (4) 最大坡度 百分之十
- (5) 路基寬度 四·二公尺至五公尺
- (6) 橋樑載重 H—20
- (7) 隧道淨高 四·二公尺

(四) 關係路線之建築

(1) 大溪至復興(角板山)段：依據日人路線移交清冊記載，長二·二、二九六公里，八結以東未改善不能通車，此段路線，原為臺車道，全線拓建為公路，於民國四十一年竣工，路基寬七·五公尺，長二·一·五公里。後鋪簡便瀝青路面，因路面狹小施工不佳，桃園客運公司迭次申請改按三級路面計算票價，公路局認為係瀝青路面不准所請，仍按一級路面計算票價(六十九年五月三日起按二級路面計算票價)。至北部橫貫公路開闢前，路面已逐漸改善。

(2) 大埔至三民段：臺北縣三峽鎮之大埔村，經圳頭、五寮，至桃園縣之復興(角板山)三民村，全長一二·一公里(臺北縣五·六公里，桃園縣六·五公里)，大埔端一·九公里，已鋪有瀝青路面外，其餘一〇·二公里為新闢之路段，四十九年(公元一九五〇年)四月開工，五十六年月完成，工程費七八五·二萬元，五十七年間列入省道管理。

(五) 施工概況

本路起自桃園縣復興鄉澤村(角板山)，溯大漢溪經拉號(羅浮)，高坡、榮華、蘇樂、巴陵、萱原、四稜、西村，入宜蘭縣境越中央山脈分水嶺，經池端迄棲蘭，全長七十一公里，為新建築路線。公路局四十七年二月，派員踏勘完畢，並於四月開始測量，八月底測量完竣。此路築成後，由梨山脚接東西橫貫公路宜蘭支線，而達宜蘭。本路西端公路二十公里，應予改善。西端起點至拉號(羅浮)間五公里，因石門水庫蓄水被淹，須另闢新線。榮華附近六公里，原有路線起伏曲折，路基狹窄，必須改線。中段巴陵至四稜長十一公里，僅有人行小路，必須全部新闢。

本路重點工程有新建長跨徑大橋三座；拉號（復興）橋一五二公尺，巴陵橋一六〇公尺，大曼（大漢）橋七〇公尺，設計及施工均較艱難。

(1) 棲蘭至梨山，為東西橫貫公路宜蘭支線之一段，長七五·三三公里，已併於東西橫貫公路計畫辦理，於四十九年四月首先完成。

(2) 復興至棲蘭段工程，省府曾於四十八年度編列經費預算，由公路局成立工程處籌備開工。因遭「八七」水災，原核定經費不得不移作水災重建之用，工程遂告停頓。迨四十九年與五十年間，行政院退除役官兵就業輔導委員會橫貫公路森林開發處，為開發棲蘭山森林資源，輔導榮民就業，經由該會協調省府，先行墊款五百一十二萬元，興建由棲蘭至池端一段，以應木材運輸急切需要。

五十二年四月，該路工程處奉令復工，棲蘭山林道，自池端延伸至四稜，綜計完成之路基，新闢里程已達三十公里。使該工程處復工之初，工程已完成近半。棲蘭至四稜一段，略加整修，以期統一全線標準，並補充防護工程。

(3) 四稜至復興，長四一公里之新闢工程，由北部橫貫公路工程處負責施工，此段工程計路基土石方約六十七萬立方公尺，吊橋二座，拱橋一座，計長五五一公尺，隧道三處，計長一四〇公尺，涵管三六八道，過水路面一九六公尺，駁坎二萬六千三百平方公尺，除吊橋二座拱橋一座，係由工程處發包及部份自建外，其餘全部工程亦均交由榮民工程處配合辦理。上述三座橋，均跨大漢溪上游，位於狹谷，下臨深淵，形勢險惡，對於路線橋式之選擇，煞費周章：

1 復興橋長一五二·四公尺，淨寬四·六公尺，工程費一、一三〇萬元。橋面距溪底深四〇公尺。

2 巴陵橋長一六〇公尺，淨寬四·六公尺，工程費一、〇三〇萬元。橋面距溪底距四八公尺。

以上兩橋，均為加勁鋼桁梁單孔吊橋，鋼梁採用電焊，為本省首次採用，於五十三年十月開工，五十四年四月完成。（公元一九六四—一九六五年）

3 大漢橋長七二·五公尺，淨寬四公尺，為本省第一座鋼拱橋，距澗底深七二公尺。五十三年六月開工，五十四年八月

完成，工程費二四三萬元，本線公路橋樑工程費共七、五七六萬元。

本路工程處處長首任張農祥，次任鄒元輝，大漢橋由工程司陳文奇設計，工程司嚴啓昌負責監督施工。

公路局於六十四年（公元一九七五年）間，將本路酌予改善加寬，並鋪設路面，調車場鋪築等工程，該局仍擬逐漸再予改善。

三、羅浮（拉號）馬武督公路之開闢

羅浮（拉號）馬武督公路，自北部橫貫公路之羅浮（拉號），至新竹縣關西鎮附近之馬武督爲新築之公路，全長二八公里。將中豐公路（中壢至豐原鎮）與北部橫貫公路相連接，使南北內陸線貫通至宜蘭蘇澳，於國防經濟價值均屬重要。自馬武督向西延伸至新竹縣之舊港，穿越西部幹線，高速公路，濱海公路，全程計六〇公里。新闢公路二八公里，五十九年十一月開工，六十年（公元一九七二年）九月完成。總工程費三、二七八萬元。（馬武督至舊港爲已築成之公路）。

四、南部橫貫公路及支線之開築

（一）勘定路線

南部橫貫公路，踏勘三條路線，「三地盟（門）至知本」，「六龜至武陵」，「竹頭崎（北寮附近）至海端」三條。以北寮至海端線之經濟價值較高，惟施工困難，工程費較多，經有關機關研究結果，採取北寮至海端線。

路線選定，西自臺南縣之北寮，經高雄縣之甲仙、美濃、寶來、桃源、復興、梅山越過海拔三千公尺高的關山垭口，再經臺東縣屬之戒茂斯、利稻、霧鹿、嘉寶、新武迄於德高，與東臺至花蓮公路啣接。初測全長一七三·五公里，竣工後實際里程爲一六九·五公里。西部北寮至臺南四二·四公里（另一線竹頭崎—北寮—玉井—臺南四六公里）爲高級路面。

除上述主線外，另整建旗山至甲仙支線一七·五公里，及六龜至老濃運材道路一二·二公里，以利工程進行及材料給養之運輸。

（二）工程設計標準

本路按單車道級配石子路面設計。

- (1) 設計速度 每小時廿五—三〇公里。
- (2) 最短視距 三十公尺。
- (3) 最小半徑 二十公尺。
- (4) 最大坡度 百分之十。
- (5) 路基寬度 四·五公尺至五·五公尺。
- (6) 橋樑載重 二〇公噸。
- (7) 隧道淨高 四·二公尺。

(三) 沿途資源

(1) 森林：沿線多原始森林，不但樹木種類多，且木質均很好，大多係棟樑之材。在海拔二千至二千七百公尺處有一望無際的檜木，省林務局將在此設一個工作站，加強管理這些美好的天然資源。

(2) 農牧地區：南部的中央山脈和東部山區裏，有一高三千多公頃山地保留地有待開發，尚有多處可供發展畜牧，墾植事業土地。畜牧以養羊養鹿為主，養鹿利潤豐厚。

(3) 礦產：山裏蘊藏石油，天然氣，大理石，沙金，冰晶等，大理石分佈最廣，蘊藏量豐富。

(4) 水利：楠梓仙溪，新呂武溪，都可興建水庫供應灌溉，發電之用。

(5) 可開發為觀光地帶，沿途風光綺麗，高山雄偉，峽谷萬丈的氣勢，遠比東西橫貫公路壯麗。全線除玉井至梅山一帶地勢略較平緩，其餘多為危崖峭壁，而且部份係結晶石灰構成，自然風光均帶原始氣氛，景色壯觀，為遊覽勝地，救國團計劃在梅山，天池，關山垭口及利稻村等地，各建築青年育樂中心及自助旅社，作為青年寒暑假活動食宿之地。（已建梅山口、垭口、利稻山莊三處）。

(四) 施工概況

此線所經多屬荒山僻野，懸崖峭壁，人跡罕到之地，運輸給養極為困難，先整建旗山至甲仙支線，及六龜老濃運材道路。主線工程分段進行，設東西兩工程處負責施工，分別自東西兩段逐漸向中央推進匯合。此線工程極為艱難，在懸峭崖壁中開路，險象環生，且土石不堅固，常有鉅石自山上滾落。由二千多位榮民及公路局工程人員，披荊斬棘，胼手胝足，默默施工。其辛勞情況，住在山地的山胞看得最清楚。不少男女山胞，自動替住在工寮的工程人員燒飯洗衣，大家精誠合作，共克困難，此線主要工程數量如下：

路基土石方 四一一萬立方公尺。

橋 樑 六四座，總長約二、三五〇公尺。

隧 道 一六座，總長約一、二五〇公尺。

駁坎、護坡 一五萬平方公尺。

涵 管 一、〇二〇道。

(五) 其 他

東段工程處處長張農祥，副處長劉嘉訓、曾賢樹。西段工程處處長首任俞大奎、次任孫恭先（副處長調升），副處長鄭傳燧、王守憲，林茂棣（前後任），西端勘測隊首任隊長王子莊，副隊長劉翼曾（正工程司兼）及魏建為（副工程司兼），東端及西端其餘路段於工程處成立後，由工程處直接派員辦理。

西段公路於五十七年（公元一九六八年）八月八日開工。東段於五十八年（公元一九六九年）七月開工。均於六十一年（公元一九七二年）十一月底全部完成，工程費四七、七六〇萬元。

竣工後，公路局每年均編列預算不斷養護改善。

為改善該路東端出口，公路局舉辦池上出口新建工程，包括新開連絡道路長四、七四公里，新初來橋一座，長八五五公尺，

淨寬七、五公尺，計二十孔，分三年施工，六十三年一月開工，至六十六年九月完成，工程費五、一九〇萬元。

(六) 殉職員工設祠奉祀

在漫長四年餘施工歲月中，西段段長陳武雄及蘇淮涇殉職。八十多名榮民過難身故。東段亦有六十一名開路壯士損軀。公路局爲奉祀及紀念築路殉難一百四十餘位員工及榮民英靈，在天池興建一座類似中部東西橫貫公路長春祠奉祀；並將天池闢爲風景區，以供遊人觀光及憑弔。

天池在南部橫貫公路檜谷附近二百多公尺之山谷中。海拔約二千四百公尺，係一永恒不涸天然湖，大家認爲是一種神蹟，故名天池，風景佳麗，爲南部橫貫公路勝景之一。

(七) 沿線資源開發計劃

省府爲開發利用南橫公路沿線資源，決定自七十一年度起至九十年度止，二十年內分四期予以規劃開發。初步核算共需經費三十八億一千一百餘萬元。將逐年籌措經費開發。第一期五年計劃，自七十一年至七十五年實施，第一年約需一億三千四百餘萬元，其中二分之一由省府及地方配合負擔，其餘二分之一，請中央補助，第一期五年計劃主要工作項目如下：

- (1) 自然生態與環境計劃：(A)興建整建產業及村里道路。(B)山坡地及水源地造林。(C)部落及社區環境改善。
- (2) 農牧資源保育利用：(A)果樹類產銷計劃。(B)特用作物發展計劃。(C)發展夏季蔬菜生產計劃。(D)竹類生產加工計劃。(E)山地保留地、山胞祖地、造林改進費計劃。(F)農牧綜合計劃。
- (3) 森林資源保育利用計劃：(A)加強造林。(B)建設森林遊樂區。(C)設立自然生物保護區。
- (4) 水利及水資源保育計劃：(A)防洪與溪流整治。(B)山坡地水土保持計劃。(C)改善山地農田灌溉系統。(D)改善及擴建飲水設施。(E)辦理美濃水庫規劃工作。

- (5) 礦產資源保育利用計劃：(A)油氣探勘。(B)地熱探勘。(C)雲母石滑石礦探勘及開採。(D)大理石、蛇紋石及金鑛之探勘及開採。

(6) 觀光資源保育計劃：(A)南橫公路及臺三省道紀念碑之維護計劃。(B)噶吧哖起義抗日烈士史跡整建計劃。(C)鏡面水庫風景地區配合觀光利用計劃。(D)桃源鎮、桃源山地文化區開發計劃。(E)海端鄉利用稻田風景特定區開發計劃(F)觀光道路改善計劃。(G)曾文水庫觀光開發計劃。

(7) 南橫公路沿線環境影響評估(屬於自然生態與環境計劃類)報告。

五、麥克阿瑟直達公路之開闢與合併改善

臺北基隆間原有公路，由於工商業發達，兩旁相繼建設工廠房屋，原有公路，逐漸形成街道。各種車輛混雜行駛，交通擁擠。政府有鑑及此，決定另闢新線，位於原路線基隆河之對岸，原名為北基新路，以疏暢臺北基隆間之交通，為紀念已故麥帥對自由世界偉大貢獻與對中華民國人民深厚友誼，特於通車時命名為麥克阿瑟公路。

本路起至臺北市南京東路四段羽毛球場附近，經內湖、江北里、北五堵、八堵等地穿越中興隧道(舊各獅球嶺隧道)進入基隆市區，全長二二、六五公里，是為主線，為輸運基隆外港物資自基隆孝二路口經公園街，接中山一路，另闢一支線長〇、七五公里，主支線共長二三、四公里。主要工程數量計土石方二百四十餘萬立方公尺，橋樑三十三座，共長一、八〇七公尺，新建隧道一座長四三〇公尺，駁坎二、四〇〇平方公尺。

本路為臺灣省首建之高速公路，原計劃四線道，後因經費關係先建兩線。行車速率，每小時可達百公里，工程標準較一般為高。全部以機械施工，其與縣鄉道，人行小道，牛車道及臺車道相交處，一律設置立體交叉。在路下通過，使無碍於新路之高速行車，惟所建路下道，高度不足，大型客車無法通過，為一遺憾之事。

本路由兩個機構負責施工，臺北市區部份，自南京東路羽毛球館至基隆河長一、六五公里，由省公共工程局辦理。其自臺北市基隆河橋至基隆市部份，主線二一公里，支線〇、七五公里，由省公路局設立北基新路工程處。派方思緒任處長，負責策劃施工事宜。新路於五十年五月二日開工，雖實際兩天日數較預估者為多，土石方數量，亦因歷次坍方，及提高路基，超出原估五〇%以上，全部仍照預定計劃三年完成，於五十三年五月二日正式通車。在我國公路史上成為第一條直達公路，全線工程費概算共

計新臺幣二二、七九〇萬元，其中省款一〇、〇九五萬元，中美援款一二、六九五萬元。

此路完成後，依當時評估具有下列價值：

(一) 節省行車費用：

較原北基一路縮短二、五公里，依據北基一路交通量調查析估，每日以四、二〇〇輛車計，每年可節省行車費一、〇〇〇萬元。

(二) 節省行車時間：

北基一路需時四十五分鐘，新路完成後僅需二十分鐘，交通量以每日四、二〇〇輛計，每年可節省行車時間六三・八萬車小時。

(三) 增進行車安全：

新路不設平交道，行車安全大為增加，並可疏運舊北基路部份車輛，減輕其擁擠現象，減少車禍之發生。所不幸者，為部份駕駛人，不按交通規則行車，常因超車，而與對面車相撞，肇成車禍。

(四) 促進港口功能：

新路築成後，基隆港貨物輸運迅速，對於港口作業大有裨益。

為便利自本路往金山方面，不必繞經基隆市區，乃於五十八年九月在麥克阿瑟公路與基隆金山公路間新建連絡線一條長三、六公里，於五十九年十月通車，總工程費一、八九五萬元。

本路於民國五十三年（公元一九六四年）五月二日通車後，由公路局設站收費，至六十二年（公元一九七三年）七月一日止，移交高速公路局接管，併為基隆內湖段高速公路路線系統。麥克阿瑟公路（北基二路）成為歷史名稱。收費業務於同年九月底停止。高速公路局接管後，予以拓寬改善可直達雄高市。為臺灣南北陸上交通增添新的主要公路。較西部幹線迅速，縮短行車時間，帶動沿途經濟繁榮，民衆受益殊多。

建築橋樑隧道情形，詳列於下：

橋名	長度 (公尺)	寬度 (公尺)	竣工年份	橋名	長度 (公尺)	寬度 (公尺)	竣工年份
北基二路第二號橋 (新建)	一九・〇〇		五一	北基二路第一號橋	一五一・二〇		五二
北基二路4K+578橋 (新建)	七・四〇		五一	"	六五・〇〇		五〇
北基二路4K+624橋 (新建)	四五・六〇		五一	"	一二六・〇〇		五二
北基二路5K+318.50橋 (新建)	一五・六〇		五一	"	五・三〇		五二
北基二路8K+488.50橋 (新建)	六五・五〇		五一	"	六・〇〇		五二
北基二路10K+060橋 (新建)	七・七〇		五一	"	八二・一六		五二
北基二路10K+893.80橋 (新建)	三三・一〇		五一	"	一五・四四		五二
北基二路11K+034.50橋 (新建)	一七・七〇		五一	"	六〇・五〇		五二
北基二路11K+065橋 (新建)	七・〇〇		五一	"	四七三・八〇		五二
北基二路11K+120橋 (新建)	一五・〇〇		五一	"	一八五・七六		五二
北基二路11K+627橋 (新建)	六・〇〇		五一	北基一路			
北基二路11K+973.70橋 (新建)	六一・六二		五一	北基一路15K+897橋新建	七・二〇		五二
北基二路14K525橋 (新建)	一〇・〇〇		五一	北基一路16K168橋新建	七・五〇		五一
北基二路第一九號橋 (新建)	六〇・〇〇		五一	北基一路18K+060橋新建	七・七五		五一
北基二路第二〇號橋 (新建)	一六・四〇		五一	北基一路19K+240.50橋新建	九・〇〇		五一
北基二路15K+690橋 (新建)	七・七五		五一	北基一路第二十五號橋 (新建)	八・〇〇		五一
北基二路第三號橋 (新建)	四六・二九		五三		五九・九八		五三

第六號橋 (新建)	四六・二九	五三	〃	〃第二十號橋 (新建)	二七・六〇	五三
第十號橋 (新建)	五一・四八	五三	北基二路第二十七號橋 (新建)	六〇・〇四	五三	
第十二號橋 (新建)	三三・一〇	五三	〃	〃第三十三號橋 (新建)	一一〇・〇〇	五三
第十七號橋 (新建)	六一・三三	五三				

【資料來源】交通年鑑 (橋樑)

六、花蓮豐濱臺東等 (臺十一線) 道路修築工程

民國五十四年十一月間，開始修築花蓮—豐濱—臺東 (臺十一線)、光復—豐濱 (臺十一甲線)、東河—富里 (臺三三線) 第九項工程，預算項目列為「東部產業道路新闢工程」，實則均非產業道路，而為東部海岸山脈沿海主要交通要道，後一部份路線改為省道，修築情形分述如下：

- (一) 花蓮至大港口海岸公路，全長七一·三公里，其中改善二五·四公里，新闢四五·九公里，工程費四、九七九萬元，此線由花蓮經水璉、豐濱至大港口 (含長虹橋) 稱花蓮海岸公路。
- (二) 光復至豐濱，全長二〇·一公里，為花東公路與花蓮海岸線之連絡線。將原有路線改善，工程費九九九萬元。七十四年八月鋪瀝青混凝土路面完工，經費四千四百萬元。
- (三) 豐濱至八里灣，全長六·七六公里。其中已完成公路三·八四公里，新闢二·九公里，工程費四四八萬元。
- (四) 富里至東河，全長四一·九公里，其中改善九·四公里，新闢八·六公里，工程費一、九八七萬元。
- (五) 泰源至南溪，全長一一·一公里，其中改善五·〇公里，新闢六·一公里，工程費一、〇八一萬元。
- (六) 池上至吉利 (啣接河東至臺東線)，全長六〇·九三公里，其中改善二一·〇公里，新闢一六·三公里，工程費二、二四五萬元。嗣又兩端開築約一七公里，共約五五公里，因經費不足而停工。

(七) 臺東大橋長五〇五公尺，淨寬七·五公尺，計十三孔，其中預力混凝土梁十二孔，鋼筋混凝土一孔，於五十四年十一月開工，五十五年七月二十日完工，工程費一、五八〇萬元。（含颱風災害追加一三萬元預算。）

(八) 花蓮大橋位於花蓮市郊，跨花蓮溪入海處，全長五二〇公尺，淨寬七·五公尺，計十三孔，預力混凝土樑，工程費一、三一九萬元，於五十六年六月開工，五十七年五月完工。（公元一九六七——一九六八年）

(九) 長虹橋位於東海線公路中點大港口靜浦之間，跨秀姑巒溪下游，出海處，因流水湍急，不易建築橋墩，選用懸臂延伸橋設計，單孔跨徑一二〇公尺，淨寬七·五公尺，為本省跨徑最長之混凝土橋。橋雖短，構造頗為雅觀，遊覽車經此，多停車讓旅客下車，立在橋上，觀賞山海景色。此橋之建成，使秀姑巒溪出海處，成為觀光地區，為設計建築此橋意外之收穫，工程費八五三萬元。

以上九項工程，除花蓮市至花蓮大橋段為瀝青路面外，其餘均為石子路面。填土路基寬五·五公尺，挖土路基寬五公尺，路面均為三·五公尺。原擬概算一四、四六六萬元。施工期間遭遇多次颱風災害及部份工程變更設計。富里至東河段暫不打通，連同花蓮、臺東、長虹橋，結算實支一五、三五七萬元，於五十四年三月分別開工，五十七年六月完工，此項工程為經建計畫第四期（民國五十四至五十七年）辦理之工程。花蓮經豐濱至臺東（臺十一號），光復至豐濱（臺十一甲線），於五十五年起列入省道系統，其後東河至富里（臺二三號）亦列入省道管理。

本工程由省公路局成立兩個工程處施工，在臺東境內為東部產業道路南區工程處，由倪思曾任處長。在花蓮境內為東部產業道路北區工程處，由馬善寶任處長。

富里至東河間未完工，於六十一年十一月一日開工，六十四年五月三十一日完工，工程費五、三〇〇萬元。

東部產業道路新開工程成果及經費分析

路線或橋名	完成長度		經費		分		析
	改	善	美	援	款	款	
光復—豐濱	二〇・一(公里)		六、〇三〇、〇〇〇			三、九六〇、〇〇〇	九、九九〇、〇〇〇
富里—東河	九・四(公里)		一五、五五〇、〇〇〇			四、三二〇、〇〇〇	一九、八七〇、〇〇〇
池上—利吉	二一・〇(公里)		一四、三〇〇、〇〇〇			八、一五〇、〇〇〇	二二、四五〇、〇〇〇
泰源—南溪	五・〇(公里)		八、五〇〇、〇〇〇			二、三一〇、〇〇〇	一〇、八一〇、〇〇〇
花蓮海岸線	二五・四(公里)		二九、八五〇、〇〇〇			一〇、三九〇、〇〇〇	四九、七九〇、〇〇〇
豐濱—八里灣			二・九(公里)		七三〇、〇〇〇	一、四〇〇、〇〇〇	四、四八〇、〇〇〇
臺東大橋			四九一(公尺)			三、五五〇、〇〇〇	一四、四六〇、〇〇〇
花蓮大橋			五二〇(公尺)		六、四二〇、〇〇〇	一、〇八〇、〇〇〇	一三、一九〇、〇〇〇
長虹橋			一一〇(公尺)			二、四一〇、〇〇〇	八、三三〇、〇〇〇
合計	八〇・七(公里)	七九・八(公里) 一、一三一(公尺)	九九、三〇〇、〇〇〇	一六、七〇〇、〇〇〇	三七、五七〇、〇〇〇	一五三、五七〇、〇〇〇	

花蓮—豐濱—臺東，爲東部濱海公路（臺十一號）拓寬改善工程，詳記本章第肆節五款。

七、小埔心崙背段路橋闢建

本路爲中央公路（臺十九線）之一段，修建公路北自彰化縣埤頭鄉小埔心（全線爲彰化市—北港—臺南市），經竹塘鄉之土庫達濁水溪之北岸，長八・九公里。跨濁水溪所建之自強大橋（新西螺大橋）長二、二一四公尺。再經雲林縣楊賢，連接崙背修築道路七・八公里，全長計一八・八公里，徵購工程用地寬二五公尺，彰化購徵購二一公頃，雲林縣徵購一二公頃，因當地民衆合作，用地順利購妥。

路基按四級路平原區標準設計，行車速度每小時八〇公里，路基寬一八公尺，新闢一一公里，改善五·七公里，全長一六·七公里，路面採用快慢車混合四車道，寬一五公尺。鋪十公分厚瀝青混凝土路面，兩側人行道各一·五公尺。

自強大橋長二、二一四公尺，淨寬一四公尺，鋼筋混凝土懸臂樑結構（詳於橋樑章），路橋於民國六十六年（公元一九七七年）八月開工，六十九年十二月底完成，總工程費新臺幣五四、六〇〇萬元，道路及附屬工程一四、三四〇萬元，用地及地上物補償三、七〇〇萬元，全部費用半數由公路建設基金貸借，餘向銀行貸款，竣工後收取過橋受益費還本息。

自強大橋建築情形，詳第十八章第二節第九款。

八、臺北至屏東（臺三線）公路開通概略

本路自臺北市（行政院前、中山南北路與忠孝東西路交叉處）起，經板橋、三峽、大溪、關西、竹東、大湖、豐原、臺中市、南投、草屯、竹山、海山、瀝水、玉井、旗山、屏東等十一縣市，全程四五一·七三公里，開築情況略述於下：

（一）臺北市板橋段：此路原計畫，自臺北縣新店鎮爲起點，自華江橋竣工後，改自臺北市爲起點，溝通臺北市至對岸之交通，板橋方面道路隨之開築與拓寬，房屋建設突飛猛進，帶來經濟繁榮，臺北至板橋段長九·七公里，瀝青路面，寬五·五至四〇公尺。

（二）板橋至大溪段，長二七·〇公里，分二段開築，略敘如下：現路基寬一〇—三六·七公尺：

板橋三峽段，清代已有路，日據臺後，於民國十七年（公元一九二八年、昭和三年）開築爲公路，長一五·二公里，有橋十六座，當年僅建造第一員林橋、第二員林橋、及埤塘橋，共長一九公尺。民國二十至二十三年間（公元一九三一—一九三四年），再建十二座橋，尚有長六三·八公尺之橫溪橋，於民國三十八年（公元一九四九年）二月，由政府建竣（各橋長、寬、建造日期，詳臺三線橋樑表）。路基十公尺，鋪砂石路面五—三·五公尺，現爲瀝青路面。

三峽大溪段，長一三·九公里，清代三峽大溪間有兩路開通，一爲乾隆二十四年（公元一七五九年）由陳定金、張敦仁等倡修鶯歌通往該兩地之道路，長二·一里，寬三尺。一爲經大埔往來，亦於乾隆年間開通，即現在之臺三路之一段。

日人據臺後，於民國十七年（公元一九二八年、昭和三年）修築。民國二十二年（公元一九三三年）拓寬，路基寬五十七公尺，全線鋪砂石路面，最小寬度三十五公尺，光復後，民國三十九年再加擴寬，有橋八座，其中三峽南橋長一三七公尺、中員橋長二一六公尺，民國三十七年（公元一九四八年）架設，木面木架石臺橋，公路局三十九年行駛班車，現為混凝土橋，瀝青路面。

(三) 大溪關西段，長二四·六公里（一一八線交叉處），清嘉慶九年（公元一八〇四年），墾首蕭鳴泉、衛阿貴等合資開築大溪經番仔寮、牛欄河至關西道路，長三〇里、寬三尺，耗資一、三五〇元，光緒二十九年（公元一九〇三年），大溪至崎頂三·二公里開築公路（通桃園線之一段），寬三·六公尺。

崎頂龍潭段，長八·六公里，於光緒三十一及三十二年（公元一九〇五及一九〇六年）開築公路，寬四公尺，龍潭至關西一二·二公里，於光緒三十年（公元一九〇四年）開築，所開築道路，均由人民獻金，獻土及義務勞役施工，公庫補助小部份資金。光復後拓寬，全段路基寬六至一三公尺。

(四) 關西竹東北埔段，長二三·九公里，其中竹東北埔段六·二公里，日據後整修，民國二十年（公元一九三一年）再擴寬。關西至竹東，道光六年（公元一八二五年）墾首劉遠秀陳長順等集資一千四百元開築經馬福社道路，全程三十里，寬二至三·五尺。光緒十三年（公元一八八七年），巡撫劉銘傳令附近人民開墾威成菜棚（關西）經新庄至樹杞林（竹東）道路，長二十里，寬五至六尺，日據時代沿此路拓寬，（今臺三線之一段）竹東至十分寮八·四公里（延長至內灣一二·一公里），民國二十年至二十四年間拓建，關西至十分寮八·九公里，日據時代分為兩段（橫山—十分寮—新城及西門—新城—石門）拓運，在民國二十四年至三十年（公元一九三五——一九四一年）修築。

(五) 北埔汶水段，長五一·六公尺，為山地路線，乃理審警備道路之一段，光緒二十五年（公元一八九九年）起，發動民工修築，簡易道路，北埔珊瑚湖一四·七公里，列入指定道路、配合汶水橋、苗栗大湖道，於民國二十六年至二十七年（公元一九三七——一九三八年）間整修。珊瑚湖汶水段，長三六·九公里，列入街庄道路，發動民工修築後，由街庄養護，致路泥不佳。

(六) 汶水豐原段，長四七·七公里，咸豐十年（公元一八六〇年），粵人已入墾大湖，與番人集居，相安無事，惟卓蘭東勢間

，爲泰雅番族分居地區，拒絕由東勢入壘之漢人，相持約六十餘載之久，粵人死傷慘重，其路始開通，汶水至東勢，亦爲理番警備道路，多爲行人便道，日據時期雖修建公路雛形，橋樑多未築成；或架設簡陋之木橋，東勢豐原段一三·五公里，日據時期列入指定道路，民國二十年（公元一九三一年）起曾擴建，二十四年（公元一九三五年）建東勢橋（光復後拆除重建），通行汽車。

(七) 豐原臺中市段，長一二·三公里，日據時期爲西部幹線（縱貫道路），路況良好，縱貫公路橋樑多爲民國十四年至二十三年間建築（公元一九二五——一九三四年），而二十二、三年建築較多，此段道路，乾隆二十年（公元一七五五年）代已開通，日人拓寬。光復後，多次修築，拓寬爲一八—三二公尺之路基路面，於民國六十七年（公元一九七八年）十二月完工，（龍潭至豐原段，修拓情參閱中豐公路拓建）。

(八) 臺中草屯段，長二七·九公里，清乾隆年間已開通。日人光緒二十五年（公元一八九九年）及民國二十年（公元一九三一年）先後發動人民獻金，獻土，獻工修建，由政府監督，並補助部份經費（約宜民各半），改建公路，路基寬十公尺，鋪三公尺瀝青路面，光復後，臺中至草屯拓寬爲二五—三〇公尺，草屯南投段拓寬爲三〇公尺路基路面，並鋪瀝青。

(九) 草屯斗六段，長三八公里，清代已有路，日時期雖整修，但多處未建橋，光復後建南雲大橋長六〇〇公尺，南投名間六·五七公里拓寬爲二〇公尺（預定民國七十三及七十四年辦理，工程費預算二·五三億元，林內斗夷拓寬爲一五—一八公尺路基路面，均鋪瀝青）。

(十) 斗六大埔段，長七六·三公里，自延平經梅山、玉井至臺南，爲鄭成功開闢軍用道路，日人據臺後，略予修理，現永光至鹿滿段一九·七公里，爲瀝青路面，潭水至大埔四一·一公里，自曾文水庫建築後，其中部份改線修築，潭水中埔六·八公里，現亦鋪瀝青路面。

(十一) 大埔內門段，長六三公里，其中大埔密枝二一·八公里，爲曾文水庫建築後開闢之新路，原路部份爲水淹沒，現爲三級路面（六十九年）。

密枝至楠西段，長一〇公里，五十二年六月開工拓寬改善，民國五十三年（公元一九六四年）四月完成。

玉井內門段，長二三·三公里，其中內門經南化往左鎮、新化，康熙末（公元一七一八年前後）通行牛車，南通旗山。楠西—玉井—南化段，民國五年鋪設輕便軌道，民國十三年前後拓築公路。楠西以北，內門以南，泥土路面，涵洞橋樑多未建，不能通行汽車。兼之年久災害失修，路基毀損。臺灣省公路局將此段公路編入內陸公路系統，後改編臺三號公路之一段，洽商軍方撥用軍援經費，拓築路基，改善灣道，改建新建橋樑涵洞，民國五十一年（公元一九六二年）一月開工，次年五月完工，與楠西玉井段連接。

(三) 內門—旗山—屏東段，長三九·六公里，清康熙年間開通。日人沿舊道修築內門旗山段公路，但路況欠佳，橋樑未建，不能通行汽車，光復後，經歷年拓修，始通行汽車，里港大橋民國六十六年（公元一九七七年）四月竣工，長一、六二〇公尺，寬七·五公尺，工程費一一、〇〇〇萬元。

(四) 灤水密枝段，長六·五公里，民國五十七年（公元一九六八年）度起分三期開築，路基為雙車道，級配石子路面。除三〇公尺以上長橋外，全部橋樑寬四·五公尺，（後已拓寬為七·五—九·〇公尺）。第一期工程，民國五十七年十二月十六日開工，五十九年（公元一九七〇年）完成。第二期工程，六十一年（公元一九七二年十二月）完成。第三期工程，六十一年（公元一九七三年）六月完成，總工程費一〇、八三四、七四二元。七十三年度省府編列改善經費一七、四〇〇萬餘元。

(五) 全線計畫拓寬為雙車道四車道臺灣省公路局於民國六十七年（公元一九七八年）七月，將全線規劃為雙車道及四車道之公路，其規劃情形如下：

- (1) 四級平原區三段路線，長一六二·六公里。
 1. 臺北—大埔。
 2. 東勢—水底寮。
 3. 林內—斗六。
- (2) 五級平原地區二段，長三五·五公里：

1. 橫山—竹東

2. 旗山—屏東

(3) 四級路丘陵區，楠西—玉井段，長七·九公里。

(4) 五級路丘陵區四段，長一四八·四公里：

1. 大埔—橫山。

2. 珊瑚湖—三灣。

3. 水底寮—林內。

4. 玉井—旗山。

(5) 五級路山嶺區三段，長九七·三公里：

1. 竹東—珊瑚湖。

2. 三灣—東勢。

3. 斗六—楠西。

計共總長四五·七公里。

(五) 嘉義縣竹崎及中埔二鄉內之鹿滿至中埔段，長約五·六公里，爲新闢路段，民國六十七年（公元一九七八年）規劃爲五級路面山嶺區標準，但勘测結果，地形起伏不大，山地邊坡亦較緩和，故提高以五級丘陵區標準，變更設計：

(1) 行車速率爲每小時四〇公里，雙車道公路。

(2) 最短視距不超車段四五公尺，超車地段一八〇公尺。

(3) 最短半徑五〇公尺，曲線最長度五〇公尺。

(4) 最大坡度百分之七，應設豎曲線最小坡度差爲百分之二。

(5) 用地寬二〇公尺，路基寬九公尺，路面寬七公尺，並採用五公分厚瀝青高級路面，路肩寬每側各一公尺。

(6) 橋樑長十公尺以上者，寬七·五公尺，十公尺以下者，與路基同寬爲九公尺，載重二〇公噸，並以預力混凝土及混凝土結構設計爲永久性橋樑。

沿線新建或拓寬改建橋樑共七座，長二五〇公尺，自民國六十七年九月一日開工，因限於分年度編列預算，至民國七十一年（公元一九八二年）六月底完成，總工程費預算七、九六〇萬元。

就臺省公路交通系統而言，本路（臺三線）是一負擔中距離交通運輸公路，亦即以區域性交通爲主，在本路段未開闢前，嘉義以東，靠近山地交通，以嘉義市爲中心，除嘉義以外尙少重要市鎮或工業區均爲農業地區，鹿滿中埔段築通後，由梅山竹崎至中埔，不必繞道嘉義市市，縮短行程二十二公里。

本路沿途所經農地，丘陵地帶，及山坡正待開發，所經平原區道路計一九八·一公里，丘陵區一五六·三公里，山坡及山地九七·三公里，政府計畫拓寬整修爲四級或五級五公分瀝青混凝土高級路面，依地勢分別闢爲二線或四線道公路，惟原路標準頗低，尙待按六級山嶺路線標準重行測量定線施工。

本路光復後，歷年不斷修築，至民國七十一年底，僅潭水至楠西段四三公里，本舖瀝青路面，爲分擔臺一線及高速飽和，適應運輸需求，政府計畫自七十三年至七十七年止，分五年改善，全長四五一·七公里，已攝建者或列其他計畫辦理者一三五·〇八公里。尙待改善者三一·六二公里，分期拓寬經費二七·六七億元，民國七十八年至八十二年，計五年，改善經費四一·三二億元，包括(1)大溪二橋及單向平行線新闢，(2)龍潭外環線新闢，(3)竹東橋拓寬，(4)卓蘭外環線新闢，(5)旗山外環線新闢及里港大橋拓寬工程。改善計畫分年經費概算如附表一。

臺省光復後，本路修建鋼筋水泥橋長度超過一〇〇公尺以上者，計二十六座。

(六) 行政院七十三年度將本線拓寬改善切入國家十四項重大建設。本路臺北市至華江橋（省市界）段長約四公里，屬於臺北市管轄路段，現爲四車道路，及由省市界至板橋市長江路口長約一·四公里爲華江大橋及其引道，因屬省市共管橋樑並爲配合臺

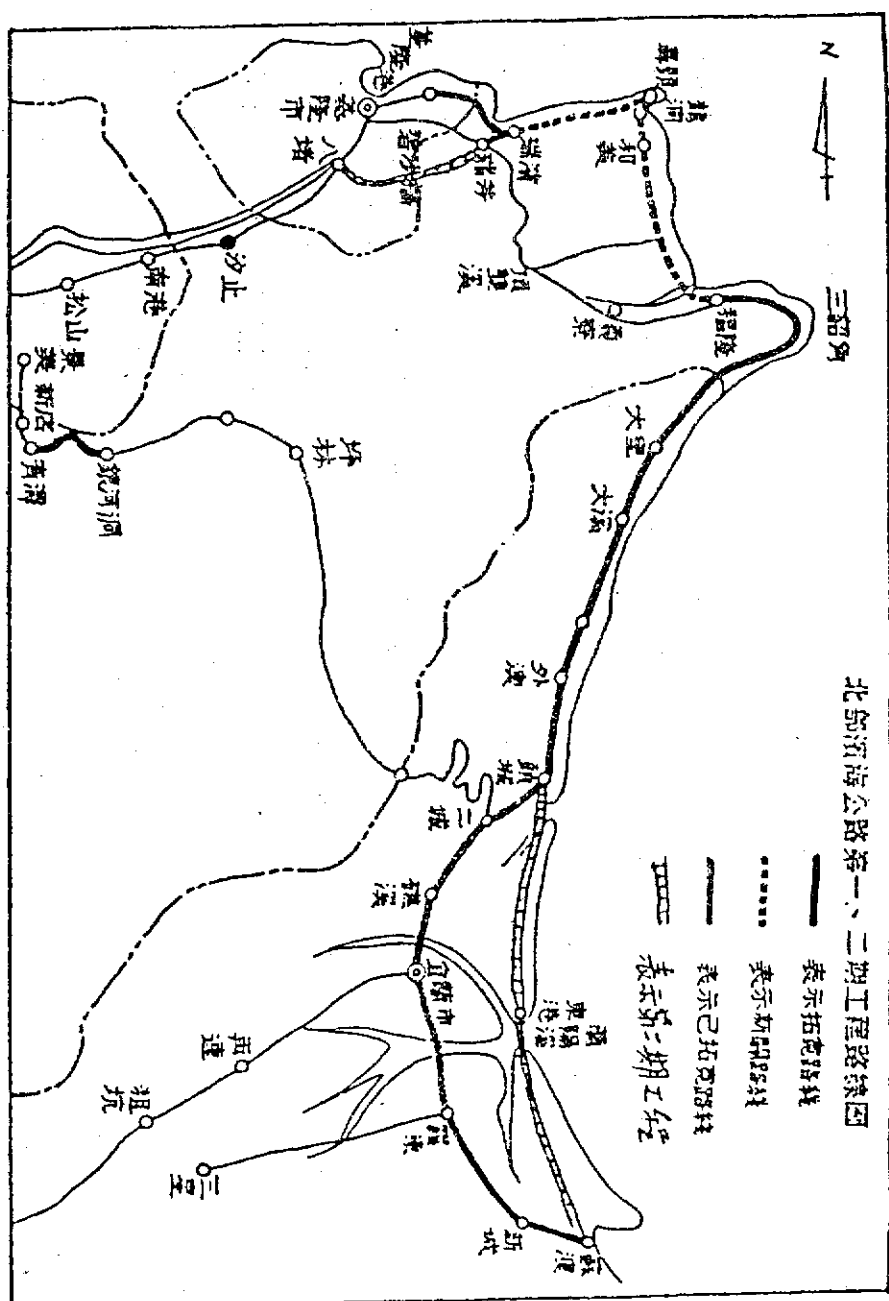
北地區防洪計畫，另案辦理拓寬改善，未列入者公路局改善本路計畫內。應改善路段長二八四公里，改善標準則稍予變更，平原或丘陵地區按四車道以上標準，山嶺地區則至少維持雙車道標準辦理。其通過都市計畫路段依照都市計畫拓寬，並於龍潭、北埔、大湖、卓蘭、名間、竹山、林內、玉井、旗山、里港與十處鄉鎮依都市計畫開闢外環線，估需改善經費一一五・二五億元，自七十五年度起按核定預算分年分段辦理。各段改善優先順序原則，以突破現存交通瓶頸為首要，對於有礙交通安全之急彎或陡坡均予優先改善，各鄉鎮都市計畫外環線均儘量提早開闢，其分段分期改善計畫如下表：

路	段	長		現在路寬	改善標準	改善長度		經費
		(公里)	度			第一期	第二期	
臺	北—板橋	五・五		一五・〇	標準四線道	—	—	—
板	橋—大埔	二一・三		一〇・〇	四線道	六・〇	—	一〇・九五
大	埔—竹東	五一・五		七・〇	四線道	四二・三	—	一六・一〇
竹	東—卓蘭	七九・九		六・五	二—四線道	—	六〇・九	二一・三一
卓	蘭—豐原	二一・八		八・〇	四線道	一〇・五	—	八・四
豐	原—草屯	三四・八		二四・〇	標準四線道	—	—	—
草	屯—斗六	四八・五		九・〇	四線道	四〇・二	—	二三・八三
斗	六—楠西	一一三・四		五・五	雙線道	—	六一・三	六・三七
楠	西—旗山	四一・八		六・五	四線道	—	四九・四	一六・六五
旗	山—屏東	三三・二		八・〇	標準四線道	一三・四	—	一一・六四
合	計	四五一・七		—	—	一一二・四	一七一・二	一一五・二五

【註】1. 未列計畫及經費者為已改善路段。

2. 第一期為七五—八〇年度，第二期為八一年度以後

(本表採自臺灣公路四十年)



九、北部濱海公路（關渡蘇澳）之修闢

北部濱海公路，自關渡經基隆至蘇澳，關渡至基隆段早拓寬，關渡大橋亦於民國七十二年（公元一九八三年）十月完工。基隆至蘇澳段公路之開通，爲十項經濟建設工程之一。臺灣省公路局於民國六十四年（公元一九七五年）六月完成定線測量，同年八月十五日成立北部濱海公路工程處，負責辦理工程設計及施工事宜，派賈駿祥兼工程處處長。

（一）計畫目標

- （1）適應蘇澳港開闢竣工後，對公路運輸之需求。
- （2）促進蘭陽地區工業開發，商業繁榮。
- （3）將臺灣東北各海港連成一體，構成整體規劃發展，擴大對外貿易。
- （4）沿途礁石聳立，景色秀麗，海岸風光，納入公路系統，發展觀光旅遊。

（二）設計標準

- （1）最高速度：平原區時速八〇公里，丘陵區六〇公里，山嶺區四〇公里。
- （2）最大縱坡度：平原區四%，丘陵區七%。
- （3）最小半徑：平原區二〇〇公尺，丘陵區一〇〇公尺，山嶺區五〇公尺。

本工程依公路四級路標準設計。主要項目如上述。

（三）施工

本工程分二期辦理第一期新闢及拓建路線情形如下：

本路自基隆市郊八斗子漁港之碧沙橋起經深澳、瑞濱、水湳洞、鼻頭、龍洞、澳底、福隆至頭城，長六六公里，其中瑞濱至福隆一段二八公里，爲新闢路線，其餘三八公里爲改善路線。頭城經二城、礁溪、宜蘭、羅東、冬山、新城至蘇澳港段，長三九公里，其中宜蘭至羅東約一〇公里，道路情況良好，無須改善。實際新闢及改善路段九五公里；另加築自蘇澳港七星隧道至金溪

橋延伸約四公里，爲通往港區道路，合計全部施工路線九九公里。

新關路段，傍山臨海，形勢陡峻，按雙車道基寬九·五公尺，路面寬七·五公尺施工，福隆至頭城改善道路段，由於海灘浴場及風景設施相連密結，採用雙車道標準。爲便利遊牧羣衆需要，路基加寬爲一〇·五公尺。基隆至瑞濱及頭城至蘇澳，由於人煙稠密，車輛輻輳，均按四線道路施工，路基寬一五·五公尺，路面寬一四公尺。穿越市區道路，照都市計畫辦理，路面標準大部份採用瀝青混凝土構築，全線新築隧道三座：海濱隧道長一三四公尺，鼻頭隧道長（六四公尺），龍洞隧道長二一〇公尺，均寬八·七公尺，爲臺灣公路隧道中，較爲寬大之隧道。新建及拓寬橋樑九二座，共長約二千餘公尺。最長之一座爲福德坑橋，立體交叉與水路併用，長三八〇公尺，淨寬一一公尺，橋樑上部結構均用抗疏水泥，上下部結構之混凝土保護層，均加厚一至二·五公分，視距離遠近而定。欄杆之設計，均採用較爲美觀之框式白水泥斬假石之欄杆。整條公路，用同一形式欄杆頗爲壯觀。

水滴洞至哩咾段拓建，需用瑞芳鎮南子吝段哩咾水段土地〇·五二四九公頃，由土地所有人十四名捐獻，所捐獻土地面積雖不大，公路局認爲有利公共設施，報請省府表揚。

本路設計之初，僅注意到運輸功能，發展地方經濟。未顧觀光遊旅迅速發展，而致通車不久，即發生交通擁擠現象。當初採用設計容量爲一〇、〇〇〇小客車當量故工程標準不高，然依據通車後六十八年八月十二日（星期日）交通量調查統計，大型汽車九〇〇輛、小型汽車一九、〇〇〇輛，機踏車二萬輛，如折合小客車當量計算，應爲三二、〇〇〇輛，不久，降爲每日約八千輛。

以上爲北部濱海公路第一期工程，民國六十五年一月開工，六十八年（公元一九七九年）八月完工，耗用工程費十億零四千八百一十五萬元，平均每公里造價約一、〇三〇萬元。

北部濱海公路第二期工程，分南北兩段，北段自基隆八堵之四脚亭，經瑞芳至瑞濱，長一〇公里。南段自頭城，經公館，東港至蘇澳，長約三一公里。本期路線，施工標準，南端除蘇澳附近之龍德及利澤工業區，採用四線道路，路基寬二〇公尺，路面寬一五公尺，其餘新關或改善路段（新關八·七公里，改善三二·四公里），均爲雙線快車道及雙線慢車道，路基寬一一公尺，

路面寬九·五公尺施工。橋樑寬度，均與路基相同，新建隧道約五六〇公尺，大小橋樑計長二千餘公尺，其跨蘭陽溪下游海口興蘭大橋一座，長一、二八〇公尺，寬一二公尺，每孔四〇公尺，共三二孔，工程相當艱鉅。第二期計畫原擬六十八年元月開工，實際同年七月方奉核定，於七十一年五月完成，總工程費十一億零四百九十八萬元。第一及二兩期工程費共二十一億五千三百一十三萬元。

金溪橋之改建，為維持交通流暢，先將舊橋兩側奠基打樁，先建二分之一寬九·五公尺，完工後即通車。然後拆除舊橋，另建二分之一，合併為一橋淨寬一八公尺，長一六一·八公尺，加建引道七六〇公尺，共用預鑄鋼筋混凝土樑七二支，於六十九年（公元一九八〇年）十月完工，命名為龍德大橋，此橋至蘇澳隧道口約四公里公路，亦同時完工。

註

(一) 民國五十九年十二月，宜蘭文獻委員會重刊宜蘭縣志記載：「金溪橋，馬賽附近，小型便橋，長一六三·〇〇公尺。便橋流失，現由溪床通車。」依臺灣省公路局記錄：金溪橋民國四十八年十二月建竣，長一五三·三公尺，淨寬四·六公尺，鋼筋混凝土構造。

(二) 臺北（艋舺、淡水）、基隆（鷄籠）通往三貂社（貢寮鄉）、蛤子難（宜蘭）、蘇澳道路，已於第二章第陸節、第捌節第十二款、第拾壹節第一款敘及明清時期道路概況。

(三) 基隆—田寮—武丹—梗方—頭園—礁溪六二·四公里。光緒二十二年（公元一八九六年）日軍初修。宣統三年至民國元年整修，寬二·七—一四·五公尺，總工程費二萬元。民國二十五年再次修築。

十、新中部橫貫公路之開闢

(一) 計畫緣起

臺省西部地勢平坦，人口稠密，交通便捷。東部地勢陡峻，對外交通不便，人口較少，在南北兩端相距五百公里幅員，中為中央山脈阻隔。東西連絡公路，僅有四線，每條相隔遙遠，與西部往來，頗為不便。

在中部橫貫公路太魯閣出口，與南部橫貫公路關山出口，相隔達一六〇公里，而此兩地間沿線有花蓮、吉安、壽豐、鳳林、光復、瑞穗、玉里、富里、池上等鄉鎮，為東部人口密集之精華地區，亦為東部交通不便之地區。此外中央山脈礦藏豐富，結晶石灰石、白雲石、石英脈、石英片岩、含銅硫化鐵、砂金、矽質岩、板石……等可供開採，地熱、油氣及水力發電可加利用，沿線農牧地八、二七九公頃，及林地二一、三〇一公頃可供開發，為改善東西交通，開發資源，促進東部繁榮，發展沿途觀光遊樂地區，乃計劃開闢新中部橫貫公路，由臺灣省公路局規劃進行。

(二) 計劃要點

本路計劃分為三段進行，亦有稱為三線：嘉義—玉山、水里—玉山、玉山—玉里三段，就橫貫公路而言，嘉義—玉山—玉里應為主線、水里—玉山為支線，為配合工程費預算，分三段施工，計畫要點如下：

(1) 嘉義—玉山段：以嘉義之後庄為起點，與水里玉山線在玉山山麓（東埔山）交會點為終點，全長九二公里。亦有以嘉義市為起點計算者全程九九·七〇公里（據交通年鑑），新聞者一九·二公里，其餘七〇·〇公里為舊路改善。

(2) 水里—玉山後：以南投縣水里鄉頂崙為起點，與嘉義—玉山線之交會處為終點，全長七一公里，其中利用舊路拓寬者三四·三公里，新聞者三六·七公里。

(3) 玉山—玉里段：以嘉義玉山段之終點為起點，花蓮縣玉里鎮為終點，全長一二二公里，其中利用舊路改善者七·二公里，新聞者一一四·八公里。

(三) 設計標準要點

(1) 路線：除都市計劃路外，按五級路及六級路標準設計。路基最小寬度為七·五公尺，最短半徑為二五公尺至二〇公尺。

(2) 橋樑載重：按HS-20設計。

(3) 海拔較高有結冰霜現象之路段，於設計時儘量避免陡坡。

(4) 定線測量時，凡地質易於坍塌及背陽陰濕地段，或施工困難之處，應設法避免。如無可避免時，應擇其危害最小處規劃之。並顧及將來養護經濟問題。

(5) 鋪設瀝青路面，厚度平地一〇公分，山地七·五公分。

(6) 隧道：淨寬最小七·五公尺，淨高最小四·三公尺。

(四) 嘉義玉山段施工概要

爲開築本計劃公路，臺灣省公路局於民國六十八年（公元一九七九年）七月一日成立中新橫貫公路工程總處，由副局長方恩緒兼任總工程處長，副總處長邱登獻等兩人，不久撤銷，另設嘉義工程處處長呂秀寬，水里工程處處長吳德壽。

嘉義縣向山地之道路，日據時期，以嘉義，至竹崎，中埔爲要道，此兩路列爲指定道路，而嘉義至番路開闢較晚，且爲庄社道路，向阿里山方面開築之道路大致情形如下：

(1) 自竹崎鄉中和村至番路鄉之公與村道路，全程五一·五公里，爲嘉義縣山地橫貫公路，經過竹崎、梅山、番路、吳鳳四鄉，民國五十年至五十一年（公元一九六一——一九六二年）間築成，名爲中興產業公路。

(2) 自番路鄉大湖，經埔尾、石壁脚、茄荖脚、九芎坪、柑伊宅、頂荖，過溪仔，至吳鳳鄉之石卓爲終點，全長二一·七公里，民國五十六年十月三十一日完工。

(3) 達邦石卓公路，自石卓至吳鳳鄉公所所在地之達邦村爲終點，全長一二·二公里，民國五十九年完工。

以上三段公路開築情形，詳見於本節第四三款，新開闢嘉義至阿里山公路是由上述路段，配合築成。

嘉義至阿里山公路，有兩線：(1) 嘉義—番路—埔尾—石卓—阿里山。(2) 嘉義—社口—觸口—瀨頭—石卓—阿里，全長七四·八公里，新中部橫貫公路，採用此段路線，達玉里，其路線經過地點如附圖：

嘉義至阿里山公路，全長七四·八公里，公路局奉令接管，因省議會有異議，認爲中央已指定阿里山爲觀光地區，此路不應由臺灣省接管養護，幾經協調，近至民國六十五年十一月二十一日，公路局始派員接管。當時（六十五年初步估計改善爲雙車道

，鋪設高級路面，需款約四億元，局部改善需款約九千萬元。

阿里山公路改善工程，自通車之石卓，新關公路至十字路口，全長一四·二公里，路基寬五·五公尺，並鋪三·五公尺級配砂石路面，民六十四年四月二十六日開工，六十六年（公元一九七五—一九七七年）三月完成。改善路段三四公里，由公路局第五區工程處辦理，於民國六十六年十二月開工，該路後併入新關之中部三線（段）橫貫公路辦理。

嘉義至後庄段三·八〇公里，現有公路，路況良好，不需要改善，後庄至觸口橋段，長一六公里，利用原有公路拓寬，除後壁至吳鳳廟段路基及橋樑寬度均為一五·五公尺，及觸口街道道路，按都市計畫拓寬為二〇公尺外，其餘均按五級路平原區標準，路基及橋樑寬採用九公尺，路面採用七·五公尺拓寬，觸口至阿里山段長五五公里，利用原有公路拓寬，自六十八年（公元一九七九年）九月成立嘉義工程處負責施工，七十一年九月三十日通車（嘉義—阿里山里程3.8公里+16公里+55公里=74.6公里），阿里山至玉山段，七十五年六月完工，全線總工程費預算一六五、〇〇〇萬元。

嘉義至阿里山公路，全線鋪設柏油路面，山坡植草苗，兩旁植樹，為風景秀麗之山地公路。

(五) 水里玉山段之開闢

本段路線之開闢，於民國六十八年七月一日成立工程處執行。

本段以南投縣水里鄉頂崁為起點，與嘉義玉山段交會處為終點，全長七一公里，其中頂崁至和社之神木村段，長三四·三公里，利用原有道路，按五段路丘陵區標準，路基寬七·五—九公尺，橋樑七·五公尺拓寬。民國六十九年（公元一九八〇年）一月開工，七十二年（公元一九八三年）一月完成，並繼續向前推進，預計七十六年（公元一九八七年）六月完工，總工程費預算二四四、〇〇〇萬元。

(六) 玉山玉里段之開闢

本計劃路線，因經過玉山國家公園預定地區，為保護自然景觀，免因闢建公路遭受破壞，後廢原訂經八通關，改由塔塔加鞍部向南經南玉山，至塔芬接通原計劃路線，先辦理玉里至卓麓段長七·二公里之拓寬，建卓樂大橋及八一—一四·八公里間之公路

開築，工程費預算四三〇、〇〇〇萬元。

本計劃總工程費預算八三九、〇〇〇萬元，由中央與省府各半負擔。至七十二年度止，已核列經費二一億元。

(七) 效益評估

嘉義—玉山—玉里公路主線及水里—玉山支線完工後，中南部往東部里程縮短，節省時間，便利行旅運輸，可促進東部地區工商業發展，經濟繁榮。

開發山地資源，發展林業、農業、礦業、農工業互助成長。

沿線自嘉義起至山麓而上，有亞熱帶、溫帶、及寒帶各種森林植物，風景優美。越中央山脈東行，沿途溪谷，峻嶺起伏，遙望太平洋澎湃波濤，胸懷寬暢，北通日月潭，南達曾文數個水庫，構成廣大之觀光遊樂區。

內政部營建署國家公園規劃組，曾對玉山—玉里段公路開闢進行評估，其決議是緩建，理由如下：

(1) 新中橫公路，玉山、玉里段，若依原定路線興建，將必嚴重影響該路經過地區之生態環境，對國家公園生態資源破壞，將無以彌補。

(2) 臺灣地區東、西部之連繫，已因北迴鐵路完成，南迴鐵路興建中，而有顯著之改善。另有中部、南部與南迴三線公路輔助，對西東公路交通已足敷需要。新中橫貫公路玉里段，有重新評估之必要，且此段公路穿越海拔一千一百公尺至二千八百公尺地區，爬山高，部份地區需要修築隧道、橋樑，除工程費高外，高山運輸亦很困難，運輸成本亦鉅，且易形成空氣污染。

(3) 公路完成後，易受天候影響造成坍方，損壞，其維護費用甚高，且將影響道路之通車率。

(4) 玉山玉里段之預定路線，與南橫公路約略平行，直線相距不過二十五公里，東西間之產業運輸，其在玉里運輸圈（池上至瑞穗）內者，均可由南橫公路運輸往西部，且將來有南迴鐵路可利用，其運輸效益必將極低。

(八) 玉山玉里段公路停止開築

爭議達四年之玉山至玉里段公路開築問題，經省府公路局委託中華工程顧問工程司作環境評估，結果認為對自然環境實有影

響，省府決定放棄繼續開築，並建議由政部營建署國家公園管理處處處理未完路段（據七十四年十一月三日聯合報中興新村訊）。已完成者玉里以西一四·六公里。

資料來源：交通年鑑，臺灣省公路局、臺灣公路工程月刊，玉山國家公園計劃草案、臺北市各日報、嘉義縣志。

十一、臺灣第三條內陸縱貫公路關建計劃

臺灣陸上交通，西部地區南北縱貫公路，目前有中山高速公路，臺一線，臺三線。臺一線在西部平原行走，橋樑共三六八座，長一七、四〇五公尺。一〇〇公尺以上橋樑有二六座，計長一二、三一七公尺，極易受敵機破壞。臺三線橋樑三三六座，計長一四、七八七公尺，一〇〇公尺以上橋樑二三座，計長九、二四三公尺，部份路線在丘陵區或山嶺通過，但亦易遭敵機破壞。政府有鑒及此，計畫利用山區現有產業道路銜接新開路段成為第三條內陸縱貫公路（山岳公路），茲將現況略述於下：（民國七十年初）

(1) 桃園縣三民至新竹縣內灣段：現路基寬四四·五—七公尺。橋樑淨寬三·一—五·五公尺。復與橋距河床過高，擬另建一鋼纜吊橋，往來車輛分橋行駛。路面除三民至復興段已鋪高級路面外，餘均未鋪設，錦山至內灣段新開，正由山地農牧局辦理中。一旦完成，復興與尖石二個山地鄉之交通可直接連繫，不必繞經關西鎮，可縮短距離九公里以上。

(2) 內灣經五峯至觀霧段：現有路基三·五—六公尺。除大鹿林道未鋪路面外，餘均鋪高級路面，但十分寬至八〇山（一二〇線下豐崙至巴陵至巴陵線之一段）。及五峯至土場（一二二線南寮環山公路之一段）線路面尚稱完整外，其餘路段多已損壞，梅園至花園段新開，一旦完成，則五峯與尖石二個山地鄉之交通可直接連繫，不必繞經竹東鎮，可縮短距離達三公里以上。

(3) 觀霧經雪山坑，中科至上城段：觀霧至雪山坑及中科至上城段為新開，餘為舊路拓寬改善，原有路基寬三·五—五公尺，路面寬三—四公尺，部份路段已損壞，必須翻修。橋樑淨寬三·六—四·六公尺。

(4) 天冷經葉厝到頂崙段：現有路基四—一一·八公尺，其中天冷至大坪林段未鋪路面外；餘均已鋪高級路面，寬三—九公尺。橋樑淨寬三—七·五公尺，天冷位於東勢谷關間（臺8線公路）至南投縣之葉厝，長二五·九公里。自葉厝經梅子林、埔里

、魚池、日月潭、頭社、至頂崁五九·九公里，大部份爲瀝青路面。

(5) 獺頭至甲仙段：獺頭至山美及新美至茶山間，雖已開闢產業道路，但標準過低，不能利用。獺頭經山美、新美、茶山、民生，至民權段新闢公路完成後，則吳鳳、三民二個山地鄉的交通可直接連繫，不必繞經臺三線公路，可以縮短達一〇·五公里以上，民權至甲仙段，現有路基寬五—九公尺，路面寬三—七·五公尺。橋樑淨寬四—九公尺。

(6) 甲仙至旗山段：現有路長三四·六公里，路基寬七—一〇·〇公尺，路面寬三—九公尺。橋樑淨寬四—九公尺。

(7) 旗山至磚磑段，長二九·三公里，現有路基寬八—一一·五公尺，路面寬六—一一·五公尺，橋樑淨寬四—一一·五公尺。

天冷至磚子磑公路，長三〇一、四七八公里，臺灣公路網系統編號爲縱貫道，臺21號，山岳公路，民國六十九年（公元一九八〇年）三月開始，臺灣省公路局會同有關機關會同勘查，以臺北縣新店鎮爲起點，以高雄縣磚子磑爲終點，全長五九七·四公里，其中不必改善或已列有計劃改辦地段二三七公里，利用舊路改善地段二四五·六公里，新闢地段一一四·八公里，開拓計劃如下：

(一) 工程標準

- (1) 路線設計標準：按部頒六級標準設計（後改爲按五級標準，雙車道）。
- (2) 路基七·五公尺，（後改爲橫斷面九公尺，淨寬七·五公尺）。
- (3) 橋樑載重HS-20。淨寬與路面同爲七·五公尺。
- (4) 隧道：淨寬最小七公尺，淨高最小四·六公尺。
- (5) 路面：新闢及改善路段一律鋪設七·五公分厚瀝青路面，山地路線靠內側路面應鋪至邊溝，不留路肩。（路基改爲九公尺後，可能變更設計，）新建之底層厚度依照設計載重及路基土壤試驗決定。

(二) 預定進度及分年所需經費

本計劃所需經費，依照民國六十九年五月三日會議討論事項第三條第三項結論，俟關建計劃編擬完成後，再請軍政高階層首長研商決定。預定進度及分年所需經費概述於下：

七十年年度預算二八五、七二〇、〇〇〇元，辦理

(1) 梅花至花園，梅園（天狗）至雪山坑及民生至民族段用地收購暨地上物補償，計四四、五〇〇、〇〇〇元。

(2) 梅花至花園，梅園至雪山坑及民生至民族段路基橋樑，橋涵、隧道等工程，計二四一、一二〇、〇〇〇元。

七十一年度預算一、四五〇、〇〇〇、〇〇〇元。

(1) 辦理觀霧至梅園，中科至上城，獺頭至民生及大埔橋至茶山段用地收購暨地上物補償，計一九七、〇〇〇、〇〇〇元。

(2) 繼續辦理梅花至花園，梅園至雪山坑及民生至民族段，路基、橋涵、隧道等工程，計七九、〇〇〇、〇〇〇元。

(3) 辦理觀霧至梅園，中科至上城，獺頭至民生及大埔橋至茶山段路基、橋涵等工程，計一、一七四、〇〇〇、〇〇〇元。

七十二年度預算一、四五〇、〇〇〇、〇〇〇元。

(1) 辦理桃園三民至錦山，內灣至梅花、花園至觀霧，雪山坑至中科、天冷至頂崁及民權至磚子礮等改善路段，用地收購暨地上物補償，計二八五、〇〇〇、〇〇〇元。

(2) 繼續辦理觀霧至梅園，中科至上城，獺頭至民生及大埔至茶山段路基，橋涵等工程，計一、〇八八、〇〇〇、〇〇〇元。

(3) 辦理桃園三民至錦山段拓寬改善工程，計七七、〇〇〇、〇〇〇元。

七十三年度預算一、四五〇、〇〇〇、〇〇〇元。

(1) 繼續辦理桃園三民至錦山段拓寬改善工程，計三億元。

(2) 完成梅花至花園，梅園至雪山坑及民生至民族段路面及安全設施等工程，計五千萬元。

(3) 辦理內灣至梅花、花園至觀霧，雪山坑至中科、天冷至頂崁及民權至磚子礮等段拓寬改善工程，計一、一〇〇〇、〇〇〇元。

〇、〇〇〇元。

七十四年度預算一、六〇八、六八〇、〇〇〇元。

(1) 完成桃園三民至錦山段拓寬改善工程，計六九、一七〇、〇〇〇元。

(2) 完成觀霧至梅園、中科至上城，巔頭至民生及大埔橋至茶山等新闢路段路面及安全設施等工程，計一五六、〇〇〇、〇〇〇元。

(3) 完成內灣至梅花，花園至觀霧，雪山坑至中科，天冷至頂崁及民權至磚子礮等改善路段拓寬工程，計一、三八三、五一〇、〇〇〇元。

(二) 計劃向南延長春日至枋寮間

民國七十一年（公元一九八二年）一月間，省府計劃此路自與南橫公路交點之高雄縣甲仙鄉起，循南橫公路至荖濃後，轉沿中央山脈西側山麓經中庄，大津、山地門、涼山、萬安、來義、崁頭，於春日至枋寮之間接臺一線公路（臺北—臺南—楓港），此段全長一三八·四公里，其中改善路段九五·一公里，新闢路段四三·三公里，估計總工程費約一八億元。

本計劃包括延伸部份，施工進度分二階段，先開築新路段，再辦理改善路段路基拓寬，第二階段則全面改善加鋪路面及附屬工程。因經費籌措困難，未能按照預定計劃實施，但為應山地開發，貨物運輸，行旅需要，此路開通勢在必行。

十二、開築三重丹鳳嶺頂（龜山）間公路（第二省道）

政府為解決三重埔至塔寮坑間車輛擁擠，決定開闢三重市中山路與重陽路口為起點經頂崁、新莊、泰山至丹鳳間公路，長九·六公里，寬三二公尺。三重市轄內為一·七三公尺，其用地，三重市公所於民國六十八年（公元一九七九年）十二月召集業主協議：決定按六十八年九月公告地價補償，為五千二百餘萬元。經報省府於六十九年三月間核准，但縣府有關單位未將中心線測定，使地政單位無法辦理土地分割手續，致地價補償按六十九年度公告地價調整為六千五百萬元。而中心樁位，又拖至七十年（公元一九八一年）五月始送三重地政事務所，無法於短期內分割，故公告地價將按七十年公告地價調整，約為七千五萬餘萬元。

，增加二千萬支出。工程進行稽延達二年餘（據青年戰士報）。

此路臺灣省公路局編爲二省道，起自臺北市中山南北路連接處，經忠孝西路一段，忠孝大橋、三重、丹鳳（頂角坡）銜接西部幹道（臺一線公路），於塔寮坑連接新關之塔寮坑龜山平行公路抵嶺頂。稱爲臺北嶺頂公路，全程二〇公里，開築情形概述於下：

(一) 臺北市忠孝西路至忠孝大橋，爲已築成的道路。

(二) 忠孝大橋長一、一四五公尺，連兩端引道共長二、〇九八公尺，寬三一·五公尺，七十一年（公元一九八二年）四月完工，五月一日通車。

(三) 自忠孝大橋三重端高架道路起，經過圳（下設平面道路），至三重中山路末端，進入新莊、泰山至丹鳳接臺一線，長九·六公里。另由忠孝大橋西端下橋，闢建中正南路及跨越臺一線陸橋接中正北路，均於七十一年十一月間完工。

(四) 二重疏洪道，洩洪主橋長五六·五公尺，寬二五·四公尺，兩端引橋長二八二公尺，寬二四公尺，雙爲向六線道橋樑，於七十二年（公元一九八三年）三月二十日開工，七十五年（公元一九八六年）二月二日開放通車。工程費四億三千一百萬元（非臺一線公路洩洪橋）。

(五) 塔寮坑至龜山（與西部幹線平行）段五·〇公里。由臺灣省公路局主辦，路基寬一二·五至一五·〇公尺，民國六十八年（公元一九七九年）四月開工，七十二年（公元一九八三年）六月底完成。全線工程費計約十六億元。與西部幹線銜接處一·二公尺拓寬三〇至三七·五公尺。（據公路局提供資料）

(六) 民國七十四年十二月二十三日，省府首長會議中，省住宅及都市發展局長蔡兆揚報告，從臺北市忠孝大橋接高架道路西端三重市中山路起，經三重頂崁、新莊、泰山、丹鳳銜接臺一號公路，全長九·五公里，寬三二公尺。除忠孝橋至洩洪橋段爲高架道路外，其餘爲六線快車道，兩線慢車道，兩側二·一公尺寬人行道之平面道路，完工通車後，從臺北忠孝橋至新莊丹鳳段，行車時間十分鐘，較原臺一線公路，可節省行車時間五十分鐘。但目前明志路以西至終點路段，由於都市計畫變更尚未完成，勢

必使明志路造成車輛擁擠，將來都市計畫變完成，第二省道全段通車後，明志路擁擠現象可解除。七十五年元月底先行完工通車。（據聯合報刊載）。因洩洪橋引橋上下坡道，一月二十七日倒塌延期通車。經重施建，於七十五年八月中旬完成。

十三、中和塔寮坑公路修關

自臺北縣中和市經板橋、樹林至塔寮坑公路之拓關：

- (1) 中和——板橋段（二〇六號公路之一段），長三・九九公里，路基拓寬為一八至二〇公尺。
- (2) 臺三線浮川大橋段道路新關一・八公尺，路基寬二〇公尺。
- (3) 臺三線九至一〇・四公里間公路，長一・四公里，拓寬路基為二〇公尺，路面一六・五公尺。
- (4) 浮州大橋改建工程，主橋長五四九公尺，寬一六公尺，民國六十五年（公元一九七六年）十二月竣工，工程費七四、二〇六、八六九元。

(5) 樹林——塔寮坑段，定名特一號線（板橋——塔寮坑段，公路編號為一一六號），於塔寮坑銜接西部幹線（臺一號公路）。在樹林——三角埔附近，新關一・九公里，路基寬三〇公尺。中和——塔寮坑，共長一二・四公里，於六十四年（公元一九七五年）一月開工，至七十一年（公元一九八二年）二月，尚有特一號二・六公里正在施工，沿途人煙密集，拓關公路，拆除民房頗多，工程艱難，致費時八年尚未完工。修關之路段均鋪瀝青混凝土路面。七十一年七月完成，工程費六四、八九一萬元。

（註）

【資料來源】交通年鑑，臺灣省公路局、臺灣公路工程月刊。

【註】

臺灣省公路業務統計，本線記載為全長八公里，按本路自中和市中山路起，經板橋民族路、四川路一轉臺三線經浮州橋至樹林，再轉樹林特一號道路至西部幹線之塔寮坑，計全程一二・四公里。

十四、國道高速公路交流道連絡公路修築

國道高速公路交流道，除基隆與高雄起訖點兩座不計外，沿途原計劃建築三十二座，為應將來交通需求，配合經濟發展，計劃增設大園、水上、林口、湖口、三義、西螺、路竹、覆鼎金、五甲、八堵、泰山（五股）交流道，記詳第十三章第拾叁節中。高速公路交流道設置過多，對於交通雖方便，行車速度勢將減低，增設交流道，仍有再考慮必要。為發揮高速公路運輸功能，臺灣省公路局須新建及拓寬連絡公路多段以資配合。此項連絡公路，里程雖短，但多接近市鎮區域，土地收購，房屋拆除，殊多困難，所耗資金亦多，而施工進度緩慢，恐至民國八十年，仍未能辦完。關於公路局承辦部份其進行情形，略分敘於下：（近期工程）

（一）桃園（南坎）交流道連絡公路，分為三部份：

（1）都市計劃區內桃園市三民路段一·五公里，路基拓寬為三〇公尺，設四線快車道，共寬一五公尺，兩側慢車道各寬四公尺，人行道各寬三公尺，中央置安全島一公尺，並裝設路燈，慢車道均鋪瀝青混凝土路面，人行道鋪紅磚。

（2）一〇五號線（桃園至八里）拓寬及新建連絡道路三·五公里，道路用地按二十公尺寬收購，路基寬一六·五至二〇公尺，設雙線快慢車道一四·五公尺，餘則為兩側人行道，均鋪瀝青混凝土路面。

（3）西部幹線龜山街道拓寬，自西部幹線二一K十·六二至二三K十七·一一，全長二·六五公里，拓寬二〇公尺，設雙線快慢車道一四·五公尺，餘為兩側人行道，均鋪瀝青混凝土路面，六十二年二月開工，六十三年十二月竣工，工程費一三、二〇〇萬元。

（二）中壢交流道連絡公路，拓寬道路二·〇五公里，寬二〇公尺，及新闢平鎮鄉外環線長一·四四公里，寬三〇公尺，均設四線快車道，六十三年二月開工，於六十四年一月完工。工程費六、六〇〇萬元。

（三）新竹交流道連絡公路：

（1）拓寬新竹市光復路長二·六六公里，寬三〇公尺。

（2）新闢東光路長一·七〇公里，寬二八公尺。

(3) 新建鐵道立體交叉一座，交流道至關東橋長一·八公里，寬二〇公尺，於六十五年三月開工，六十七年完成。改善連絡道路第四期工程於六十七年七月開工，六十九年五月完成，連絡道路工程費三二、八〇〇萬元。

(四) 頭份交流道連絡公路：開闢頭份都市計劃一號線及民族路，使交流道與省臺一號（中華路）公路連接。都市計劃一號道路，拓建路段長二·三〇公里，其中三二〇公尺為已有道路，其餘為新闢路基寬三〇公尺。民族路〇·四公里，拓寬一五公尺，六十七年七月開工，因石油公司加油站遲遲未移，民房拆除困難，預計六十九年十二月始完工，工程費共一七、〇三七·五萬元。延至七十年四月完工。

(五) 苗栗交流道連絡公路：自交流道至苗栗市公路路面寬僅五至七公尺，其主要連絡道路為省臺六號（十班坑——汶水線）與臺十三號（尖豐公路）線交會於苗栗市內，彎曲狹窄之市街中心，並有鐵路交叉，其瓶頸地段達一〇公里，本工程

(1) 自交流道沿臺六線至龜山橋長一·七公里，裁彎取直先按一八公尺拓寬。

(2) 改建龜山橋為寬一八公尺長二百公尺。

(3) 經特定區三號線新闢一·三公里連接臺十三線，北上穿越鐵路，新闢都市計劃一號線連接臺六號線長一·五公里，均按三〇公尺計劃，先拓寬一八公尺及二〇公尺。六十六年七月開工，因施工用地收購，及須拆除軍眷宿舍遲延，臺十三號公路一九、三三〇公里至二〇、二三〇公里段改善工程於六十九年四月間發包，分四年度編列預算，全部工程費合計三五、四〇〇萬元。七十一年底完工。

(六) 大雅交流道連絡公路，臺十二線（臺中至臺中港）長二·五公里，拓寬為三〇公尺，於六十六年元月開工，六十八年四月完成，工程費九·二七〇萬元。

(七) 臺中交流道連絡公路：

(1) 東海橋改建為五〇公尺寬。

(2) 臺中——梧棲線（中港路）東海橋至坪頂段（七·三公里至一二公里）段四·七公里，路基拓寬為五〇公尺，中央分向

島三·五公尺，兩側四線快車道及二線慢車道，兩側各設人行道五公尺，慢車道與人行道間俟交通量達到飽和後再行拓寬。

(3) 坪頂至臺中區監理所附近道路拓寬路基爲一〇公尺，

(4) 新建東海大學校門前地下道一處，懷恩中學、工業區、社區等三處人行陸橋，以便利居民學生穿臺中市港道路。

(5) 路燈及美化工程委請越中臺政府辦理，其餘工程六十七年四月開工，於六十九年一月完成，工程費六一五、八六五·六萬元。

(六) 王田交流道連絡公路：本工程將大度（肚）橋北端原平面交叉改善爲立體交叉，並將大度橋南端西部幹線西側路基拓寬爲四線快車道及二線慢車道，寬二五·〇公尺至三〇·〇公尺以疏通彰化、臺中、交流道及西部幹線車輛在此滯集，能夠暢通，減少交通肇事，自六十七年一月開工，至六十八年十月初全部完成，總工程費四九九、七二五、六一六元。（第二期工程尚未辦理）。

(九) 彰化交流道連絡公路：本工程由公路局辦理者爲省道臺十九號路（中央公路），臺十七號路（西部濱海公路）縣道一三四號線（彰化——伸港），縣道彰十一線（竹子腳至埔姜崙）全長一一·六五公里）及彰十六號（山寮至桐荊脚三·五公里）等共五線，均屬中程及長程計劃。

中央公路（臺十九線）之荊桐脚橋長四二·〇公尺，寬二五·〇公尺，改建工程於六十八年三月廿二日開工，六十九年二月廿日竣工，工程費一一、一五七、四二八元。

六十九年度辦理，臺十九線一·四公里至二·三公里段，即彰化市都市計劃二號線築陸橋至交流道段拓寬改善。原計劃路基拓寬三〇公尺，因購地及地上物補償需款頗鉅，改按二〇公尺拓寬改善，六十九年四月辦理用地徵購手續及工程設計事宜。

彰化——伸港（縣一三四號）線五·三七至六·九〇公里段及特定區二一線（彰鹿——彰伸）兩線間，自荊桐脚橋起至和美附近連接彰伸公路）爲捷運系統，將於七十年籌辦購地及補償作業。（截至六十九年十二月，共用工程費六、七七六萬元）。

本工程六十七年度經費七〇〇萬元，六十九年度一、七五〇萬元，七〇年度九、五〇〇元。預計七十一年底完工，

(十) 員林交流道連絡公路：本工程自交流道兩側，沿一四八號線（主功——草屯線拓寬，西起溪湖鎮——一號外環線，東迄員林鎮臺一號（西部幹線）莒光路長九·一公里，全段經過溪湖、埔心、至員林鎮，計劃分爲二〇、三〇、一八等寬狹不一尺度拓寬，故初期施工，除溪湖鎮按都市計畫寬度二〇公尺拓寬外，其餘路基一律先按一八公尺拓寬，全部經費預算爲三六、〇〇〇萬元，因土地測量分割收購遲慢，六十九年九月開工，七十一年底完工。

(十一) 斗南交流連絡公路，拓寬臺一號線〇·九公里，寬三〇至四〇公尺（先拓寬爲二五公尺）及石牛溪橋加寬，六十七年三月開工，六十九年八月二十日完成，工程費四、七四九萬元。

(十二) 永康交流道連絡公路，拓寬臺一線四·三公里，寬三〇公尺，六十七年元月開工，六十七年十二月完成，工程費八、一五〇萬元。（鹽行——六甲頂）

(十三) 嘉義交流道連絡公路，拓寬一五九號（北港至番路）自交流道至嘉義段長四·三公尺，寬二五至三〇公尺六十六年十月開工，六十九年十月完成，工程費七、七八〇萬元又拓寬交流道至新港段長七·一公里，寬一六公尺，於六十七年十月開工，六十九年十月完成。第一期工程費二二、〇〇〇萬元。

(十四) 臺南交流道連絡公路，拓寬一八二線（臺南中埔線）長二·三公里，寬二四至三〇公尺。六十八年四月開工，六十九年十月完成。工程費六、五〇〇萬元。

【資料來源】依據交通年鑑、各區監理所（站）及民營客運公司調查。連絡道路長度與中華公路史下部臺灣公路一四八至一四九頁刊登者，有微些不相符，可能因抄寫或印刷錯誤，或施工時變更原規劃所致。

臺灣省住宅及都市發展局承辦連絡道路

(1) 基隆交流道基隆愛一路高架道路。八堵瑞濱公路基隆市界內源遠路段，長四·四公尺、寬一五至七三公尺。六十六年十一月開工，六十八年五月完工。

(一) 豐原交流道臺十甲線（大雅——豐原）交流道至都市計劃一號道路及至臺三線間路段，長二·四公里，寬三·二公尺，六十八年二月開工，已完工。

(二) 臺中交流道中港至臺中線（臺十二號公路）臺中交流道至五權路，長一·二·六公尺，寬四〇至六〇公尺，六十七年二月開工，六十九年八月完工。（另一段四·七公尺由公路局主辦，詳記前面第七項）。

(三) 彰化交流道彰化市都市計劃十六號道路，長一·二公里，拓寬三〇公尺，六十七年十二月開工，六十九年六月完成（公路局承辦部份詳記前面第九項）。

(四) 新營交流道都市計劃八號內環路，長三·五公里，拓寬九至二〇公尺，六十七年四月開工，六十八年六月完工。

(五) 臺南交流道臺南中埔線（一八二號公路）交叉口起至大同路（臺一號公路）及臺南市富強路長二·七公里，拓寬二四至三〇公尺，六十五年五月開工，六十九年二月完工。

(六) 楠梓交流道都市計劃一至七路（交流道至臺一線）一公里，拓寬二四公尺，六十七年三月開工，六十七年十二月完工。

(七) 高雄交流道連絡公路開闢鳳山自由路，長三·七公里，接高雄市中正路及九如路，拓寬二〇·四至四〇公尺，六十五年一月開工，至六十八年十二月完工，（按高雄區監理所向施工單位洽查六十六年十二月開工，六十七年五月完工。）

以上為公路局及住都局辦理，高速公路交流道連絡道路最優先，近稍部份工程。

中程計劃連絡道路

因受經費之限制，未能全面施工。七十一年列有經費辦理施工者，計有新竹、彰化及嘉義三處。

(一) 新竹交流道第二期工程，改善關東橋至竹東段，長八·一六公里，都市計劃路線段按二〇公尺拓寬。都市計劃外路段拓寬為一五公尺，於七十一年五月開工。

(二) 彰化交流道連絡道路第二期工程，包括新關特二一線四·五公里（和美——伸港），寬二四公尺。臺一線公路一·五公里，寬二〇公尺。一三四線（伸港彰化線）彰化都市計劃段，長一·三三公里，寬二〇公尺，於七十年四月開工。

(二) 嘉義交流道連絡工程第二期，包括新港至北港段五·四公里，寬一八至二〇公尺。及麻魚寮至太保段長七·九公里，拓寬一八至二〇公尺，六十九年八月開工。

中程計畫連絡道路，七十一年七月一日以後辦理者列表如下：

交流道名稱	路	線	及	路	段	長 (公里)	度	寬 (公尺)	度	備	註
基隆	北基公路(八堵至六堵及南榮路段)	八堵瑞濱公路(臺北縣境內段)	基隆瑞濱公路(海洋學院至北寧路)			一八·一		一五·〇至二六·〇			
林口	一〇六線林口至新莊					九·九		一五·〇			
桃園	一一〇線大園至桃園至鶯歌至三峽	桃北一〇鄉道龜山至鶯歌	臺四線桃園至崎頂			四四·五		八·五至二〇·〇			
中壢	一一二線中壢至觀音、崎頂	一一三線中壢至龍潭	一一四線中壢至永安			五六·一		一二·〇至一五·〇			
新竹	一一二線關東橋至竹東至臺三線					八·四		一五·〇至二〇·〇			
頭份	都市計畫三號道路(臺一三線至臺一線)	都市計畫九號道路(竹南火車站至計畫道路止)				四·八		二四·〇			
苗栗	臺六線十班坑至汶水	苗栗鎮東側外環新路				一二·〇		二〇·〇			
豐原	臺十甲線(交流道至大雅接臺十線)	臺三線(豐原都市計畫至東勢外環爲止)				一六·四		一八·〇至二〇·〇			
大雅	臺十線交流道至水滿延伸一公里	臺中港特區一路東端至大雅交流道上七·八公里				八·八〇		三〇·〇			
王田	臺一線(交流道至大肚鄉都市計畫南)	臺一線(大度橋北端至彰化都市計畫一號外環線)				五·六		二四·〇至二六·〇			

彰化	員林	斗南	嘉義	新營	麻豆	永康	楠梓	合計
彰化市都市計劃外環路（金馬道路） 臺一九線交流道至溪湖，彰一及一六號縣道 一三四線彰化都市計劃一號起經和美至伸港	員林都市計劃三至五及二至二號道路 溪湖都市計劃三至一號路及一至一外環路延伸 員林三至五號路至草屯（一四八號線）	臺一甲線石牛溪至斗六外環路，臺三線斗六外環路至林內斗六外環路，虎 尾外環路 一五八線交流道至褒忠	嘉義市一至五路及二至一路 一六八線太保至朴子	新營西外環線 新營東側臺一線繞道路段 鹽水新外環路	一七六線交流道至佳里及麻豆特二路至臺一線（隆田） 一七一線麻豆特一路至學甲，一七三線特一路至西港麻豆北外環線及南外 環線	臺一線交流道至新市崙子頂 南一七五及一七七之一鄉道崙子頂至潭頂及拔林	楠梓都市計劃一至七路（臺一線西至一八八線） 楠梓都市計劃一至一路（交流道至臺一線） 一八八線交流道至嶺口 臺二一線嶺口至旗山，一八三線交流道至鳳山一至一號	三九三・三三
三七・二	一六・五	三五・八	一二・〇	一五・五	三七・六	一一・四	三九・一	
二〇・〇至三〇・〇	九・〇至二〇・〇	一五・五至三〇・〇	二〇・〇至三〇・〇	一八・〇至二五・〇	一八・〇至二〇・〇	一二・〇至二四・〇	一四・〇至四〇・〇	
麻魚寮太保段八 公里六十九年開 工								

十五、臺中港拓建對外聯路公路

臺中港為應對外交通之需要，拓建幹線道路七線，總長約五二公里，路寬自二十一公尺至六十公尺。

(一) 特一號路：長八・二公里，自港口經清水鎮，東行與南北高速公路大雅交流道銜接後可通達臺中市（清水——大雅）

臺中爲原有路線)

(二) 特二號路：長一·二公里，自港口經沙鹿，東行與南北高速公路臺中交流道相銜接後，可通達臺中市，此線原爲中棲路（臺十二號線梧棲至臺中），分三期辦理，第一期民國六十六年先收購用地及拆遷補償。六十七年及六十八年分按四道線及八道線兩次拓寬，總工程費一二億七、五三九萬元。

至於通大雅交流道計劃，亦分三年度辦理（六十七年、六十八年、六十九年），全長一二公里。民國六十七年度先購用地，六十八年度完成四線道，六十九年度，再按原計劃八線道拓寬，總工程費一八七、四二二萬元。

(三) 特三號路：長八、七公里，自港口經關連工業區東行通達臺中市南端之南屯路。

(四) 特四號路：長二·〇公里，爲特一號與特二號路之連絡道路。

(五) 特五號路：長一·〇公里，爲特二號與特三號路之連絡道路。

(五) 特五號路：長一·〇公里，爲特二號與特三號路的連絡道路。

(六) 特六號路即臨港道路：長一·五公里，北接特二號路南連特七號路，與現有臺一號（西部幹線）相銜接。北段自北堤特二號路口至中棲路（特二號路口），長四·二公里，寬六〇公尺（路基），六十二年一月十日開工，六十三年十二月底竣工。

瀝青混凝土路面寬四〇公尺，六十四年一月三十日竣工，南段自中棲路口新建中彰大橋（西部濱海公路）引道，全長七、〇六〇公尺，六十七年二月十五日開工，六十八年十月十日竣工。（西部濱海公路之一段）

(七) 特七號路：長九·六公里，爲特定區內平行於臨港道路之南北幹線。

另有主要道路三線，亦爲對外連絡道路，總長二十七公里，路寬均爲四十公尺。

(1) 一號路：長一五·四公里，自特定區北界起，南經清水，沙鹿至特七號路止，與現有臺一號公路平行，北通大甲、新竹，南經七號路可達王田、彰化。

(2) 二號路：長六·〇公里，自一號路起折回西南，與特六號路相銜接，爲港口聯接大甲以上交通孔道。

- (3) 七號路，長五·六公里，自特六號路與特七號路交點起，東竹銜接現有臺一號公路（西部幹線），迄特定界止。
- (八) 港新市鎮開發目標評估：

臺灣省住宅及都市發展局委託淡江大學建築研究所，最近完成一項調查報告指出，專家認為主要影響臺中港市鎮開發重要因素有六項：

- (1) 缺乏專責開發推動機構。
- (2) 缺乏積極獎勵投資辦法。
- (3) 開發財源分散。
- (4) 開發方式不佳，無法積極促進發展。
- (5) 缺乏新市鎮發展建設法規依據。
- (6) 臺中港營建不理想，影響開發潛力。

關於開發目標優先次序，專家們認為以財務支援，工業區建設及人口產業引進三方面目標最重要。

此份調查研究報告，對中部區域之工廠進行問卷調查，在廠商遷廠意見方面，百分之七十廠商，認為臺中港新市鎮是理想之建廠地點，且有百分之二十二廠商，願意考慮將來遷廠或設廠於臺中港特定區，但多數廠商目前無遷廠或擴大生產預算或計劃。

十六、石門水庫公路之修築

本路為配合石門水庫興建之先期工程，由石門水庫建設委員會委託公路局代辦。分兩期興建，係石門水庫對外之交通路線。本線連同附建之大坪線及導水隧道共長九公里，自桃園縣龍興鄉通達大壩止，大部份係舊有公路加以修復改善，並加固橋樑，自民國四十四年七月七日開工，同年十二月二十五日完成。原為專用公路，現已非專用。

第二期為高線公路，自中豐公路之銅鑼圈，經十股寮、打鐵坑，直達大壩壩頂，係運輸建材之主要路線，連同另築高低兩線

間之連絡線，暨若干地區之交通路線，共長一〇公里，全爲新闢工程，於民國四十五年三月七日開工，至四十六年八月二十日完成（公元一九五七年）。

兩期完成路線總長一九·七公里，其中高線公路末端約四〇〇公尺及隧道一座，因地質關係，高壩設計，尙須研究，改由石門水庫建設委員會自行建造，全部工程費共計八、五五六、四五〇元。其後全線鋪瀝青路面。

石門水庫，爲關係灌溉防洪、發電、給水多方面發展之建設，亦本省偉大工程之一。此運輸公路完成後，石門水庫內外交通及材料機具之運輸問題，均告解決。故其經濟，實與水庫同等，且便利日後觀光事業之發展。

十七、大雪山公路之開築

大雪山跨苗栗臺中兩縣，毗連中央山脈，主峯標高海拔三、五二九公尺，爲臺灣著名之高山。森林廣茂，蘊藏甚豐，林產面積達三一、八〇〇公頃，估計林產約有三〇〇萬立方公尺。預計每年砍伐五萬立方公尺，可開發六十年之久。由林產管理局（林務局）委託省公路局代築建運木材公路，自東勢、經中坑坪、橫流溪、造林寮達橫山嶺。鑿隧道穿路橫嶺，至稍來山，船型山、鞍馬山脊（海拔高二、三六三·六公尺，抵達大雪山林區，長四三·一公里。此路設計標準，以四級路山嶺區之規定，稍爲減低，行車速率每小時二五公里，路面寬度三·五公尺。結構載重爲H—一五—S一二。（第一期工程），由公路局設立大雪山工程處專責辦理。民國四十四年十二月二十八日開工，四十七年二月二十七日完工。工程費三六、六八九、三三一元。民國五十四年，再開鑿，延長至七八公里處（第二期工程），由大雪山林區主辦。

大雪山運材公路工程數量統計(第一期工程)

工程項目	單	位	數	量
土 石 方	立方公尺		一、二〇九、四三一	
隧 道	座(公尺)		二(三九五·六一)	
橋 樑	座(公尺)		九(一一六·一六)	
涵 洞	座		六四	
溝 管	道		三三二	
駁 坎	立方公尺		五、五五八	
護 欄	公尺		三三三	

橫嶺山隧道，位於大雪山公路二六·四四公里處，全長三七四公尺餘，縱坡三·二%，海拔高度一、八〇〇公尺，由公路局大雪山工程處承辦，為配合本路全部完成之期限，儘量利用機械施工，並召雇工人，自四十六年三月十二日開始興工，分日夜三班趕趕。四十六年九月七日鑿通導坑。十二月三十日試通小型汽車至終點，經月餘之趕築襯切，於四十七年二月二十七日全部竣工。工程費新臺幣四四五萬元。

十八、中興嶺大坑公路拓建

中興嶺大坑段公路，起自臺中縣市交界之中興嶺(原名大崎脚)，接臺中市之大坑，經北屯可達臺中市，新線全長八·四公里。民國五十二年五月開工；五十三年(公元一九六四年)二月完工。其中臺中市北屯大坑段，長四·六公里，路基拓寬為二〇公尺，路面鋪設一八·四四公尺，橋樑改長二〇五公尺，六十二年三月開工，六十六年十二月(公元一九七七年)完成。

十九、日月潭環湖公路、飛機場、慈恩塔建造

(一) 慈恩塔位於日月潭湖畔，依山傍水，爲紀念 蔣公令太夫人而建築者，塔高四十七公尺，其塔尖正好是海拔一千公尺，由公路局總工程師胡美瑛規劃、建築課長汪原洵負責設計，工程司吳美章、連坤木、曾世武協助辦理。民國五十八年八月開工，六十年（公元一九七一年）一月完工。塔頂配有大鐘一座，由國內廠商製造，塔門高二公尺，寬三公尺，建造工程由第二區工程處督導施工。

(二) 環湖公路，全程一二·二公里，工程分三期進行，第一期由文武廟起點進水口，二·七公里。五十八年二月開工，同年八月完工。第二期自進水口自玄奘寺長七·一公里。五十八年八月開工，五十九年十一月完成。第三期自玄奘寺至玄光寺長二·四公里。五十九年七月開工，六十年七月底完成，總工程費二、一一萬元。

(三) 飛機場工程，民國五十九年（公元一九七〇年）八月，先總統 蔣公在日月潭靜思國事，恰好美國副總統安格紐訪問我國，要赴日月潭晉謁。於是 蔣公指示公路局路面工程隊趕工修建，八月二十二日開工，而安格紐準備二十七日下午乘直升機降落此地，路面工程隊只有四天時間施工，適逢每天下午三時以後，降一次大雨，使工程不易進行，將所有在環湖路上之機具，集中該地，晝夜趕工，始於限期內完成，經有關單位二十六日上午試驗該機場性能滿意。後來中國石油公司在環湖路旁設一加油站，來往車輛獲油料補充，行旅稱便。

二〇、汐止平溪公路修築

臺北市汐止至保長坑，長一·八公里，清代開闢，寬四·〇公尺。保長坑至石碇子，長四·七公里，寬一公尺。日人於民國二十八年（公元一九三九年，昭和十四年）拓寬爲四公尺，可通行汽車（據臺北縣志）。汐止保長坑段兩端均銜接臺北至基隆省道，利用價值較少（非本工程修築道路）。

臺北縣政府爲開闢山地交通，自保長坑（與省道銜接處）路口，經石碇子（石碇子）、三〇、石底至平溪（鄉公所所在地）段，全長一九·二公里，汐止鎮轄一二·六公里，平溪鄉轄六·六公里，分三期施工。第一期拓寬保長坑至石碇子段五公里，民

國六十四年（公元一九七五年）七月開工，至次年七月完成，工程費六、二三二、〇〇〇元。第二期，自石碇子起開築，長一〇·九公里，於民國六十五年（公元一九七六年）七月開工，六十七年（公元一九七八年）八月竣工，工程費九、七八七、〇〇〇元。第三期工程，長三·三公里，民國六十七年十月開工，六十九年（公元一九八〇年）十一月完成，工程費一〇、七二四、〇〇〇元，本路之開闢費時五年餘，總工程費二六、七四三、〇〇〇元，路基寬最寬處爲一〇·五公尺。

【資料來源】交通年鑑、臺北縣政府、臺北縣志。

二一、南港深坑公路開闢

南港至深坑公路，自臺北市之南港（與臺北至基隆西部幹線啣接），經中央研究院至木柵之深坑村，與臺北石碇路連接，全長八·二公里。民國五十年（公元一九六一年）十二月開工，至翌年十二月完成，費時一年，工程費五五九·九萬元。當時沿途住戶極少，爲山坡地帶，致開通後，久無定期班車行駛。自民國六十年（公元一九七一年）前後，臺灣經濟繁榮，情況已大改善。

二二、瑞芳平溪公路開通

十分寮至瑞芳段公路，長一二公里，東端自八堵至瑞芳公路之鯪魚坑爲起點，西至十分寮，爲開發煤礦，便利運輸之道路。工程數量：（一）土石方一五五、〇〇〇立方公尺。（二）涵管五十七座。（三）橋樑二座。（四）擋土牆二、〇三六平方公尺。民國五十七年二月二十四日開工，五十八年（公元一九六九年）六月完成，工程費九〇八·六萬元。其後，十分寮至平溪段八·三公里亦開通，可經由石碇直達臺北市。對山地開發頗俱價值。

二三、關建甲仙、三民、水門、霧臺等省道山地公路（四線）

第五期四年（五十八年至六十一年）經濟建設計劃列興建之山地公路，計有五線，共長七四·一公里。（內石卓—達邦線開闢情形，詳於本節第四款（三）項）

（一）牛鬮—瑪崙：位於宜蘭縣大同鄉，由瑪崙接橫貫公路宜蘭支線之牛鬮，全長一二·五六公里。

(二) 甲仙—三民：高雄縣三民鄉，自甲仙經中埔、牛寮、小林至三民，全長二四·六公里。（臺二十一線之一段）

(三) 大津—茂林：高雄縣茂林鄉，全長二·六公里。

(四) 水門—霧臺：屏東縣霧臺鄉，自水門經三地義路至霧臺，全長二〇·四公里。（臺二十二線之一段）

以上四線工程費一一、三一二萬元，其中二千萬元，申請世糧方案援助，餘由省府及有關縣政府籌款配合辦理。自民國五十八年度起分四年完成。於五十九年四月開工，六十三年四月完成（公元一九七〇—一九七四年）。

又大津茂林線，後開闢至多納村，全程一五·八公里。

二四、春日鄉移村與道路橋樑建築

屏東縣春日鄉位於縣之西南，東隔中央山脈為台東縣大武、金崙鄉，西為枋寮鄉，南接獅子鄉，北鄰來義鄉，除靠枋寮鄉部份地區為平地外，其餘為山地鄉。日據時代無公路通達，鄉內有六個村，春日（鄉公所所在地）、古華、土文三村，集居鄉南，七佳、歸崇、力里三村位於鄉北。對外交通，賴距鄉境二公里之屏鵝公路。民國七十三年人口約八千人。

民國六十一年七月，莉泰颱風帶來豪雨，引發山崩災害，致春日、古華、七佳，及力里村（一部份災戶），實行移村到平地之現址，將住屋配土地及補助經費，再由山胞自籌經費配合，將春日、古華、七佳，及力里村（一部份災戶），實行移村到平地之現址，將住屋改建為二層樓鋼筋水泥洋房者亦不少。重建鄉公所等公共行政機構。現在春日鄉山胞不但住洋房，內部陳設富麗堂皇，有電視、錄影機、音響、電冰箱、冷氣機、洗衣機等。政府為遷村山胞交通方便開闢道路，現家家戶戶有機車代步。近亦有不少人購置小轎車或中型客貨兩用車，以供運輸或載家人旅遊之用。

自民國七十年以來陸續興建公路橋樑、河川堤防，計有：(1) 士文溪大橋，長一二〇公尺，寬四·六公尺。（近計劃拓寬）兩端引道四五〇公尺，工程費七、七〇〇千元。七十年六月三十日完工。(2) 力里溪大橋，長一二〇公尺，寬五公尺，兩端引道三五〇公尺，工程費六、八五二千元。七十二年五月三十一日完工。(3) 士文道路，於六十九年開闢完工。七十三年二月十四日起改善，長三公里，寬五·五公尺。於七十三年七月三十日完成，工程費四、九五七千元。(4) 力里、加禮寮堤防長一·二公里，經費一

、八〇〇萬元，由義來鄉公所辦理。

日據時期，春日鎮山胞之住宅多爲以竹材蓋蔗葉、茅草之矮小平房。日人爲管制山胞，酌開築〇・六公尺至一・五公尺寬之警備理番道路外，無公路通達春日鄉。現山胞生活改善極多，漸趨現代化，爲四十餘年前夢想不到之事。

本文經送請春日鄉公所審核。

二五、基隆港高架道路

臺灣地區公路史上，首先完工之高架公路，位於基隆市，自北肥路光華隧道至中山高速公路二十九號橋，長二・八公里，寬七・五公尺。民國五十八年（公元一九六九年）動工興建。六十二年（公元一九七三年）八月底完工，歷時五載。在施工期間，耗費二萬三千五百立方公尺混凝土，二十一萬包水泥（每包五十公斤），六千噸鋼筋，四百噸銅板，全部工程費一九、〇〇〇萬元。通車後，首先獲得便利者爲基隆市中山一路及二路之交通改善。該路載重四十六噸，較一般橋樑載重量高。民國七十年（公元一九八二年）整修路面一次。此橋之興建，對基隆港物資運輸獲益良多，促進經濟繁榮。

基隆愛一高架道路、八堵瑞濱公路、基隆市內源遠路段，爲南北高速公路交流道高架連絡道路，全長四・四公里，寬一五・七三公尺。民國六十六年十一月開工，六十八年七月完工。由臺灣省住宅及都市發展局主辦。（另記於高速公路、公路局與住都局建築連絡道路系統內）

二六、烏山頭曾文水庫公路

烏山頭曾文水庫公路，自臺南縣六甲起至楠西與曾文水庫道路啣接，全長二四・一公里。按六級路丘陵區設計施工。自民國六十五年（公元一九七六年）九月開工，於七十二年（公元一九八三年）六月完工，總工程費一七二、一五五、二九六元，收車輛通行受益費清還貸款。

二七、三地門（山地門）知本路修建

三地門（山地門）至知本，爲高屏地區至臺東捷徑。日據時期開築公路，於民國三十四年（公元一九四五年）三月十日通車

。但沿線地質粗鬆，施工草率，不久未能暢通。其開築情形，已詳於第六章四節十九款，當時全長八九公里。

光復後，臺灣省公路局迭據高屏臺東縣人士建議重新修築此路，因維護困難遲遲未修通。依據交通年鑑刊載，民國五十六年（公元一九六七年）此路臺東縣段新築一七·八五公里（東三十六線）。惟查閱省公路局民國六十七年（公元一九七八年）七月總印之臺灣區公路路面等級里程表記載，僅知本至追分一一·九公里。公路編號為臺二十二線，而追分以西公路似已坍塌不通。追分至霧臺七八·八公里尚待修築。霧臺至三地門一九·六公里，已修通。全程一三一·二公里。

二八、知本溫泉北太麻里及知本青山公路修築

依據五十六年交通年鑑刊載，臺東縣新築知本溫泉至北大麻里（臺三十六線延長）線，長三〇·一六公里。查閱民國六十七年七月，臺灣省公路局編印之臺灣區公路路面等級表無此路之記載。知本至太麻里一三·二公里，為臺九線公路之一段。另一鄉道公路為知本至青山，長九·四公里，路寬為三至九公尺。

二九、開通花蓮志學壽豐間公路（臺九丙線）

蓮花——志學——壽豐段公路，係將花蓮——吉安——初英約五·四公里，及忠孝村附近經志學至壽豐八·三公里，並開闢新路一段，建築跨木瓜溪橋而成，全程一三·八九公。屬於花蓮都市計畫道路部份改善寬四〇公尺，其餘路基寬一一公尺，木瓜橋長四八〇〇公尺，寬七·五公尺，於七十一年二月竣工通車，比較原花蓮——銅門——壽豐（臺九號線之一段）二九·四公里，縮短行程一四·五公里，對於花蓮地區交通改善，效益良多，耗資一億八千餘元。

按花蓮壽豐道，原起自花蓮市區，向南伸延，跨七脚川溪，入吉安鄉界，至仁里村與花東海岸公路分岔轉西南，至吉安車站折南，與東線鐵路平行，經稻香、永興、南華諸村，跨木瓜溪，入壽豐鄉界，經志學、平和村，越荖溪後匯合花東公路迄於壽豐，全程一八·七五公里，路寬四至七公尺，坡度七十分之一，於民國十九年（公元一九三〇年）開工，二十二年（公元一九三三年）花東公路北段竣工。民國四十七年（公元一九五八年）修復花東公路時，因木瓜橋未架設，繞道銅門鯉魚潭行駛，遂將此段公路改為鄉道，稱為花蓮壽豐道。七十一年二月修闢新道，又改為省道，惟經由地點稍有不同，公路編號為臺九丙線。

木瓜溪橋長四八五公尺，第一、二號橋共長一一五公尺，均寬七·五公尺，七十一年二月完工，爲應實際需要，公路局乃將三橋合併，再接長一九五公尺，計木瓜溪主橋長七九〇公尺，寬仍七·五公尺，引道長一、二〇五公尺，七十三年五月三十日完工。

三〇、苗栗市環市道路興建工程

工。苗栗縣政府（縣長謝金汀）爲繁榮與發展苗栗市及近鄰地區，於民國七十二年六月，申請省政府（主席李登輝）允由省建設基金貸款一億零五百七十六萬元，開闢苗栗市環市道路，乃委託私立明新工業專科學校湯崇禮教授規劃。本工程自龜山大橋沿後龍溪左岸至頭屋大橋，長約五·二公里，寬三〇公尺，另建堤防一·一五公里，爲第一期工程，施工水準與國道高速公路同，以核子密度儀測定路基壓實度，以平坦儀測定行駛性，爲苗栗縣空前之創舉，據稱路基路面比照高速公路施工。

工程自七十二年十一月十五日分三段同時施工，至七十三年十月三十一日完工，實際工作天未滿一年，因以電腦分析決定填土厚度，並考慮路面結構組合與選線方案等，採用最契合經濟效益之措施，除其他附屬設施與土地及地上物折遷等補償費外，工程費僅一億三千萬元，總工程（含地上物拆遷補償費）概算二億三千萬元，另得河川新生地八公頃，爲苗栗縣近年最大工程，造價較高速公路便宜。

第二期工程，起自頭屋大橋經北勢大橋接文發路止，長三·一五公里，寬三〇公尺，另建堤防二·一公里，寬一〇公尺，地下道一座。計劃七十四年四月開工，七十五年十二月完成，工程費概算二億八千二百四十萬元。施工結果，另得河川新生地一六公頃。

第三期工程，自北勢大橋經二張墾堤防，沿一二六號公路接臺一線併築堤防。計劃道路長四·五五公里，寬三〇公尺，堤防三·六二公里，高架橋一座，預計七十六年七月開工，至七十七年十二月完工，工程費概算二億九千二百六十萬元。建築時間達五年之久，時間頗長，恐物價波動，勢將追加預算。本期新生河川地約二六公頃。

本工程效益：(1)疏解苗栗市中心臟區之交通量。(2)提供苗栗市、公館、頭屋、造橋、後龍間旅次需求。(3)縮短竹南—頭份生活圈與公館—苗栗生活圈之旅次成本與時間。(4)與區內各次要道路配合，構成完整之交通系統。(5)帶動沿線土地之開發、利用與繁

築。(6)配合後龍溪整治計劃，保護農田併人民生命財產之安全。(7)河川新生地約五十公頃，值約十億元。

此路由龜山橋銜接高速公路交流道，西至後龍西部縱貫公路（臺一線），計全程一二·九公里（自龜山大橋頭計起），苗栗縣政府命名為苗栗市環市道路，初步估計概算三期工程費總共八〇、五〇〇萬元。

【資料來源】苗栗縣政府、明新工業專科學校。

三一、銅門至龍溪、檜溪壩公路之開闢

(一) 銅門瀧見（龍澗）公路之拓修

銅門至瀧見長九·三公里為日據時期計劃開闢能高（能越）橫貫道之一段。民國四十年（公元一九五一年）初，臺灣電力公司為架設東西輸電線，利用舊路基，略改路線，築成二公尺人行道，詳情已於第五章第四節第十四款述及。

此段道路，電力公司於民國四十四年五月間拓寬，並將部份舊路廢棄，重築新路，全線寬四·二公尺，鋪設瀝清路面，為彰化至仁壽（臺十四號公路）橫貫公路之一段。

(二) 龍澗龍溪及盤石檜溪壩公路工程

民國六十六年一月三十日，為建築木瓜溪水庫開闢運輸公路兩線，茲略敘於下：

(1) 龍溪路：自龍澗（瀧見）經盤石分歧點至龍溪，全長一六·五公里，路基寬三·五公尺。施工之初，築路器材須以分解方式配合人力背負，經由人行道，或選擇適當地段施工，倍極艱苦。

地質條件不良，須以隧道方式通過多處增加施工成本及工期。

為遷就引水路之施工橫坑高程，龍澗至盤石之分歧點段坡度驟高，增加施工困難。

民國六十六年（公元一九七七年）六月三十日興工，至民國七十年（公元一九八一年）五月二十日完成道路工程。

(2) 夜萊路：由盤石分歧點經盤石壩、天長隧道、天長壩、奇萊壩（舊史志奇萊稱奇萊）、五甲隧道、林溪壩迄檜溪壩，全長二八·二公里，寬二·五公尺，於民國六十六年八月三十一日施工，至七十年五月二十日完工。

五甲隧道受五甲崩山地滑影響坍塌，致須進行改線，經由該隧道運輸器材工作面之施工，改線路段已於七十二年（公元一九八三年）六月完成。

(3) 橋樑：上述兩線永久性橋共六座（零星之半邊橋及涵洞等不計在內），總長一二六公尺。其中最長之橋樑龍溪路為龍溪橋長一七·四公尺。奇萊路為奇萊橋長三一·三公尺。

(4) 隧道：奇萊路沿短距離隧道十五座，最長之隧道為天長隧道長一·二公里，淨寬二·五公尺，高三·五公尺，五甲隧道長七〇四公尺，淨寬二·五公尺，高三·五公尺，分別穿越聞名之天長斷崖及五甲崩山。

上述築路工程費約新臺幣四億五千萬元，為一項鉅難工程。由臺灣電力公司奇萊水庫工程處負責計劃施工，對將來開發山地資源有裨益。

龍溪、檜溪，均為木瓜溪上游支流溪水之名，而非地名，電力公司沿此兩支流開闢公路。奇萊（奇來）山名稱亦多個：一奇萊主山，二奇萊主山北峯，三奇萊主山南峯，四奇萊山。

(三) 奇萊引水工程竣工發電

臺灣電力公司投資新臺幣二六億五千萬元，興建木瓜溪水力發電奇萊引水道工程，經過七年十個月施工，於民國七十三年（公元一九八四年）十月三十日竣工通水發電。此計劃包括奇萊引水、龍澗水力電廠擴充、水簾、龍溪、清流水力發電等五項工程，總裝置容量六萬七千瓩，於六十六年元月開工。至於水簾及龍溪兩水力發電工程，預計七十四年底始完成發電。

發電機為大同公司製造，此項水利發電工程為國人自行設計，所用材料全為國產品。

【資料來源】花蓮縣志、臺北市各日報、臺灣電力公司。

三二、梨山特定遊樂區拓寬道路等建設

梨山地區建設委員會，於民國五十六年七月成立，隸屬民政廳。省府為發展梨山地區觀光事業，於六十九年十月呈奉行政院核准，七十年三月一日改制為「梨山風景特定區管理所」，隸屬交通處，管理所轄區以臺中縣和平鄉所轄之梨山、平等，博愛三

村爲範圍，博愛三村爲範圍，包括谷關、德基、佳陽、福壽山、梨山、松茂、環山、志良、武陵、勝光等地。管理所進行辦理事項：

(一) 中正路拓寬工程，此路爲梨山都市計劃內之道路過於狹窄，全長一·八公里，拓寬爲一〇——一二公尺。工程費四千一百餘萬元。（屬東西橫貫公路主線）。

(二) 梨山國民旅舍新建工程在梨山廣場下方興建六層樓國民旅社一座，總面積三千九百餘平方公尺，可容納旅客二百人，工程約一億元；七十三年七月竣工，內部設備新穎，餐飲清潔衛生並提供廉價服務，以作轄區餐旅業之典範。

(三) 協助臺中全球開發事業有限公司投資新臺幣四億元興建國際觀光大飯店一座，計有客房二百餘間。

(四) 計劃德基水上樂園之設置由德基水上樂園乘遊艇至佳陽，並於佳陽附近設置露營區，沉箱養殖觀賞區，水上活動表演區，釣魚區及青年活動中心。更可由佳陽遊艇碼頭搭乘搭空中纜車至梨山觀賞美麗水庫山光水色，由全球開發公司計劃初步投資一億八千萬元設施。

(五) 計劃拓寬福壽山道路在福山設立青年活動中心，溫帶花卉中心，高山飛離園，及景觀瞭望亭等，以供觀光遊憩。

(六) 中橫公路景觀計劃分在谷關至德基、德基至木蘭橋，及梨山至思源啞口各線栽植花木，及設置景觀遊憩亭一九處，供觀光中橫公路人士遊憩之用。

尚有計劃多項不再一一列舉。該所現有文物館一座，陳列中橫公路、德基、青山水庫立體模型；梨山溫帶水果類別模型，榮民森林開發大理石手工藝品，以及梨山泰雅族山胞生活實物等。

梨山爲一好遊覽地區，但少爲人熟悉，多經此稍態，即向東或西行，如在此住一宿，遊覽觀賞山林景色，與大自然接觸，心情怡然。

由橫貫公路通往福壽山農場公路原寬六公尺，拓寬爲七——一五公尺寬，長二百公尺。七十三年八月完工，從二百公尺處分開二路，一往福壽山農場，一爲介壽路。

花蓮縣海岸西側產業道路，自吉安鄉花蓮溪大橋與起點，經壽豐鄉月眉村，鳳林鎮山興里，光復鄉東富村，西富村，南富村，北富村，大農村；瑞德鄉鶴岡村，至瑞美村爲終點。路經四鄉鎮十村里。爲臺灣東部海岸山脈，花蓮縣部份山麓之主要道路，全長六六公里。

此路開築工程設計，依照花蓮經豐濱至卑南線（經歷年改善後，標準已提高），省道海岸公路同一之設計標準。工程費花蓮縣政府籌劃四分之一。省府撥款補助四分之三。本路加來至瑞穗段，及南月眉至米機段二項工程，於六十六年七月間先開標，進行開築。至六十九年六月完工。（公元一九七七—一九八〇年）。

三四、綠島公路漁港建設

綠島原名「火燒島」，又名「鷄心嶼」，「青仔嶼」，全島以中部地勢較高，小溪向四週作輻射狀，面積一五·一平方公里，六分之一爲平地島上最高峰爲火燒山，海拔二八一公尺，偏西南。阿眉山，牛仔山次之。阿眉山位於島中央，爲昔日火山口遺址。東南方臨海處，有一段百餘公尺斷崖，山道崎嶇，宛如砌壁。西北部與西南部地勢平坦，靠近海岸，適於人居，有公館、中寮、南寮三個大村莊，爲全島居民聚落之所。

民國三十八年，前臺東縣長黃式鴻鑒於島上山地森林，遭人嚴重濫伐殆盡，影響民生甚鉅，且以火燒島名稱不雅，乃於是年八月一日呈准臺灣省政府，將「火燒島」更名爲綠島，以提倡造林保林，綠化本島。經政府有計劃之開發，着手綠化環境，已是翠綠青葱，成爲名符其實的綠島。

（一）臺灣未光復前道路狀況

清嘉慶九年（公元一八〇四年），先民集體自屏東縣之小琉球遷入開發，（按火燒島，紅頭嶼光緒三年—公元一八七七年劃歸恆春縣轄，光緒二十三年—公元一八九七年劃歸臺東廳管轄），至日人佔據時期，一四一年間，由於對外交通不便，居民生活，文化水準，停滯於閉塞狀態。加以日人採取高壓政策，毫無文化建設，僅修築狹小道路一線可通行牛車，自南寮村至流麻溝，全長六·五公里，寬二·五公尺爲石子級配路基，至於沿公館—楠仔湖—至海蔘坪—大湖之交通非翻山越嶺，徒步涉水始可到達

，故產業之開發落後，民生凋零。

(二) 光復後公路建設

臺灣光復後政府爲推行三民主義民生建設，投下龐大資金，先後闢建改善道路，概述於下：

- (1) 民國五十七年度辦理自南寮漁港至流麻溝全長六·五公里鋪設瀝青路面，歷時二年，分二期施工。
- (2) 民國六十一年省府撥專款開築大湖至觀音段公路全長七·八公里，路基寬五公尺，並訂名爲東七〇號縣道。
- (3) 民國六十五年本省實施「改善離島居民生活五年計劃」，全鄉公路拓寬路基爲七公尺，鋪設五公尺寬混凝土路面。本島屬亞熱帶海島型氣候，全年雨量在三五〇〇—四二〇〇公厘，故改鋪水泥路面，以適全地理環境需要。自六十五年至六十九年止，全島公路共長一八·七公里。

(4) 政府自民國七十年度起全面推動基層建設方案：拓寬急轉彎路段，橋樑、箱涵、駁坎、邊溝等，全部公路列入改善，分三期施工爲時二年半；並實施全面封層，使公路強固，發揮交通功能。七十二年度經評定，環島公路爲三級路面，改稱爲東九〇號縣道。

- (5) 民國六十五年二月間奉准設立鄉營公共汽車，詳情記於地方政府及民營公共汽車項。

- (6) 爲配合觀光特定區之開發，環島公路全線計劃拓寬爲一〇公尺，鋪設水泥高級路面。

(三) 增建漁港交通船碼頭

綠島漁港位於南寮村。港口朝向西北西，碼頭長三一〇公尺。泊地七、四〇〇平方公尺。避風渠二、四〇〇平方公尺，爲綠島對外交通唯一港口。目前島上大部份客貨運皆由新蘭嶼輪與軍方補給擔任，惟港口寬僅一五公尺及水深不足，又無專用碼頭靠泊。爲改善該港交通與補給船靠泊作業，促進漁業之開發，花蓮港務局委託臺灣技術服務社規劃，增建交通船專用碼頭，工作計劃內容：

- (1) 新建西防波堤一八〇公尺，東防波堤五七公尺。

(2) 新建水深四公尺碼頭八〇公尺。水深三公公尺碼頭一七五公尺。

(3) 港池及航道浚挖六五、〇〇〇立方公尺。

(4) 其他配合設施之附屬工程。

前項工程預算一二〇萬元，由省交通建設基金分年投資興建，自七十三年七月一日開始，至七十六年六月三十日完成，工程規劃報告書呈奉省府指示，舊防波堤延長暫緩興建。

政府正進行開發綠島為觀光風景遊憩區，其主要資源，特色為海底溫泉，離島風光。

資料來源：綠島鄉公所、臺灣交通建設紀要。

三五、蘭嶼公路漁港建設

紅頭嶼光緒三年（公元一八七七年）劃歸恒春縣管轄，當年恒春縣周有基（同知），船政藝生游學詩、汪喬年偕履其他。（據夏獻綸著臺灣輿圖）。光緒二十三年（公元一八九九年）劃歸臺東廳管轄，距臺東鎮四九浬，為火成岩和珊瑚構成，島多山地，面積四八、三八九平方公里，日據時期，被劃為研究山胞生活區域，蓄意隔離，強制當地雅美族，過其原始生活。臺灣光復後，政府發現紅頭恒盛產蝴蝶蘭，乃易名蘭嶼。

島上住戶聚居於椰油、東清、朗島、野銀、紅頭、漁人等六村，均為沿海地帶。島中部多山，主峯紅頭山海拔五四八公尺，自西北迤邐東南，山嶺重疊，古木參天，濃蔭遮日，椰樹、檳榔高聳成行，景色宜人，政府正極力開發為遊樂地區。島上公路建設概述於下：

(一) 環島公路

環島公路為主要交通道路全長三六公里，初期工程，由省府補助及縣府配合款，委由警備總部職訓總隊施工，於六十三年十二月完成。

蘭嶼鄉社會及經濟形態特殊，山胞均以捕魚為主，生活困苦，光復後經政府輔導雖改善，但公路建設鄉公所無法籌措配合。

環島公路改善經費悉數仰賴上級政府撥款辦理，路基路面改善計劃，自民國六十九年六月二十六日開工，預定七十四年完成。施工程情形分列於下表：

工程名稱	長度(公尺)	路面寬度 (公尺)	路面厚度 (公分)	路基寬度 (公尺)	路面狀況	開工日期	完工日期
路基路面 第一期改善工程	五、二二八・四一	三・五	二〇	五・五	水泥路面	六十九年六月二十六日	七十年四月三十日
路基路面 第二期改善工程	六、四一三・〇〇	三・五	二〇	五・五	水泥路面	七十年一月十日	七十年九月二十七日
路基路面 第三期改善工程	一三、二三一・七〇	三・五	二〇	五・五	水泥路面	七十年七月五日	七十一年六月三十日
四六KT 九七四・三 九九四・三	一〇、二二三・八九	三・五	二〇	五・五	水泥路面	七十二年五月一日	七十三年六月三十日
虎頭坡—椰油路 面改善工程	九一三・〇〇	五・〇	一五	五・五		預定七十四年一月	
合計	三六〇、〇〇一・〇〇						

工程效益：環島公路係屬蘭嶼與交通動脈，每遇夏季豪雨沖毀路基，交通中斷，影響甚鉅，路基拓寬路面鋪設水泥後，可使經常暢通，對觀光事業之發展，貨暢其流，行旅方便，均有裨益，將促進人民生活改善。地方經濟繁榮，如政府再投資將兩旁路肩鋪設水泥路面，則環島公路更加堅固，諒不久可實現。

(二) 橫貫公路

本島最狹處紅頭村至野銀村開闢公路，全長四・五公里。原為日人修築之理番道，光用時已不貫通，後由警備總部職訓第二

中隊拓寬路基，涵洞，排水溝之修建竣工，該路陡坡處甚多，不符合公路標準，且穿山越谷，路況甚差，路基動則塌方，時常中斷交通。環島公路闢通後，該路已失其重要性，現（七十三年）已無通行。

(三) 籌辦公共汽車管理所

蘭嶼鄉公共汽車管理所，民國六十三年八月申請籌設，創辦之初省府撥五十萬元購車，六十四年三月六日開業。詳情見地方政府及民營公共汽車客運業章。

(四) 開築開元港

政府為改善蘭嶼對外交通，發展漁業，於民國五十八年十月完成開元港第一期工程，計建碼頭三座，長一四〇公尺，泊池水域面積二千平方公尺。

民國六十七年十二月十一日，省府委員會第一四五三次會議通過，將整建開元港列入「開發蘭嶼與改善山胞生活整體綜合第一期五年計劃」內，並責成花蓮港務局負責規劃施工。其工程要內容分述如下：

- (1) 新建西、南防波堤及北海堤，計長二四六公尺。
- (2) 新建五公尺水深碼頭二二五公尺。
- (3) 擴大泊池水域面積為一八、五四〇平方公尺。
- (4) 其他配合設施附屬工程。

自民國六十八年七月一日開工，工期六年，預計七十四年六月三十日完成。預估工程費三、二〇二、六七〇元，由省府交通建設基金分年投資興建。

(5) 施工概要：原計劃在現有港口西南方向興建，經修正後之施工計劃，為在該港北側另闢港址，重做水模型試驗，合乎安全標準，且施工較為便捷，並辦理變更設計完成，自七十二年四月底恢復施工。

(6) 預期效益：工程完成後，改善該島交通，開發落後地區，帶動文化，經濟，發展觀光事業。並促進漁業資源，保障漁民

生命財產安全，達到政府造福人民之目標。

【資料來源】蘭嶼鄉公所、臺灣交通建設紀要、公路局

三六、琉球鄉（島）道路建設

琉球嶼，原名沙碼基，俗稱剖腹山，臺灣光復後改稱琉球鄉，計轄八村。位於東經一百二十度一分五十五秒，北緯二十二度十九分四十八秒。即東港鎮西南方約八哩。高雄市南、南西方約十八哩之海上，面積六、八〇一平方公里。南北長四公里。七十三年底人口一五、四九〇人。

(一) 道路建設

(1) 白沙——海子口線（中山路——中正路），長四·三公里，日據時期開闢，寬不足一·五公尺，可通行牛車。光復後，民國四十五年擴寬為四公尺，單行道，可行駛汽車。陸續鋪設柏油路面。六十一年間運用基層建設經費部份依都市計劃拓寬為一公尺，並鋪設柏油路面。

(2) 環島公路 自白沙經三民及仁愛路、厚石、烏鬼洞至美人洞，計長一二公里，其中復興路一部份日據時期開闢寬度不達一·五公尺。民國六十二年間，承警總職訓三總隊人力支援開闢，寬六公尺，六十三年三月竣工，嗣後運用基層建設經費鋪設柏油路面。

(3) 和平路 自大福村至海邊，長〇·三公里，日據時期開闢不足一·五公尺寬。民國五十八年拓寬為六公尺，並鋪設柏油路面。

(4) 花仔——想思埋（復興路——中華路）線長一·七公里，日據時期路寬不足一·五公尺。民國五十一年修築為寬四公尺，後鋪設柏油路面。

(5) 忠孝路 南福至井仔口長一·二公里，據時期開闢寬不達一·五公尺。民國六十年拓寬為四公尺，嗣後再拓寬為六至九公尺，並鋪柏油路面。

(6) 信義路 天福村至烏鬼洞，長四百公尺，寬八公尺，民國五十六年開築，後鋪設柏油路面。

(7) 中興路 自靈山寺至蛤板，長三·五公里，寬五公尺。民國五十年開築完成，後鋪設柏油路面。

以上七線爲主要道路，均鋪設柏油路面，全長二三公里。尚有狹窄道路多線，計劃在改善偏遠居民生活方案中，逐年拓寬完成。

(二) 公用事業建設

(1) 汽車運輸 民國六十五年，設立公共汽車管理所、公路局撥贈汰舊車六輛，經營島上交通，開行四線班車，六十九年、七十年獲省府交通處贈新車二次共四輛，用以替舊換新。另民營遊覽車一輛，計程車二十五輛，（截至七十四年三月止），貨車七輛，搬運車（拼裝車）六輛。

(2) 海運 東港至琉球間有民營交通船五艘，每天對開五班次。另有民營貨船五艘，每天各載運一次。
中芸至琉球間，有民營交通船三艘，每天對開四班次。

(3) 空運 小港琉球間有臺航公司經營小型飛機，目前僅以包機方式辦理，尙無固定班次。

(4) 電話 民國六十七年九月二十一日成立電信局，六十九年換裝自動電話。

(5) 臺電公司民國六十三年接出鄉發電廠，每天僅供電十四小時，六十九年六月海底電纜敷設完成，全日供電。

(6) 自來水 原抽地下水飲用，水量不足，臺灣自來水公司爲徹底解決該鄉用水問題，完成海底輸水管裝設。

以上六項與道路無關，但爲民衆日用迫切需要。足見政府全面照顧偏遠地區人民生活，故特述及。

(三) 開發觀光事業

縣政府、鄉公所、地方人士合力推行觀光（遊憩）地區建設。琉球島四週海底棲生動植物種類繁多，有珊瑚礁岩，地方人士組織小琉球玻璃底遊艇股份公司，備有透明艇載客遊覽，觀賞海底奇觀。營業時間：上午八時至下午五時。七十三年十一月間開

始營業。

【資料來源】：琉球鄉公所。

三七、鳳凰谷鳥園與道路建築

政府近年推行鄉鎮公共造產政策，以增加鄉鎮庫收，促進地方繁榮。造產範圍廣泛，如造林、遊樂地區之開闢，多與道路建築有關。由省、縣、鄉政府投資合作者，首推鳳凰谷鳥園。具有多種目的，非單純以營利為目標。

(一) 緣起

臺灣省政府為配合行政院「改善社會風氣重要措施」方案，擇定南投縣鹿谷鄉鳳凰谷風景特定區內興建「鳳凰谷鳥園」以配合觀光事業之發展，增闢休閒活動及提供學術研究之場所。民國六十八年四月由省府委員會通過成立興建「鳳凰谷鳥園」規劃小組，負責搜集資料，勘查地點，反復研討，歷時餘年，乃厘訂興建「鳳凰谷鳥園計畫要點」於六十九年七月經省府委員會通過，並成立籌建委員會，負責籌建事宜，由於鳥園地處山區，交通不便，地形陡峭，施工困難，歷兩年又五個月，而於七十一年十二月上旬工程告成，計支經費二億零四百餘萬元。鳥園係由省府、南投縣政府及鹿谷鄉公所共同投資，以公共造產方式經營，投資比例為省政府佔六四％南投縣政府佔二四％鹿谷鄉公所佔十二％。

(二) 拓修園區道路

鳳凰山為清同治十三年（公元一八七四年），由南澳總兵吳光亮率眾開闢撫番之中路，經過之地，現尚存有吳光亮「萬年亭」刊字於石壁上，為南投縣列為古蹟。

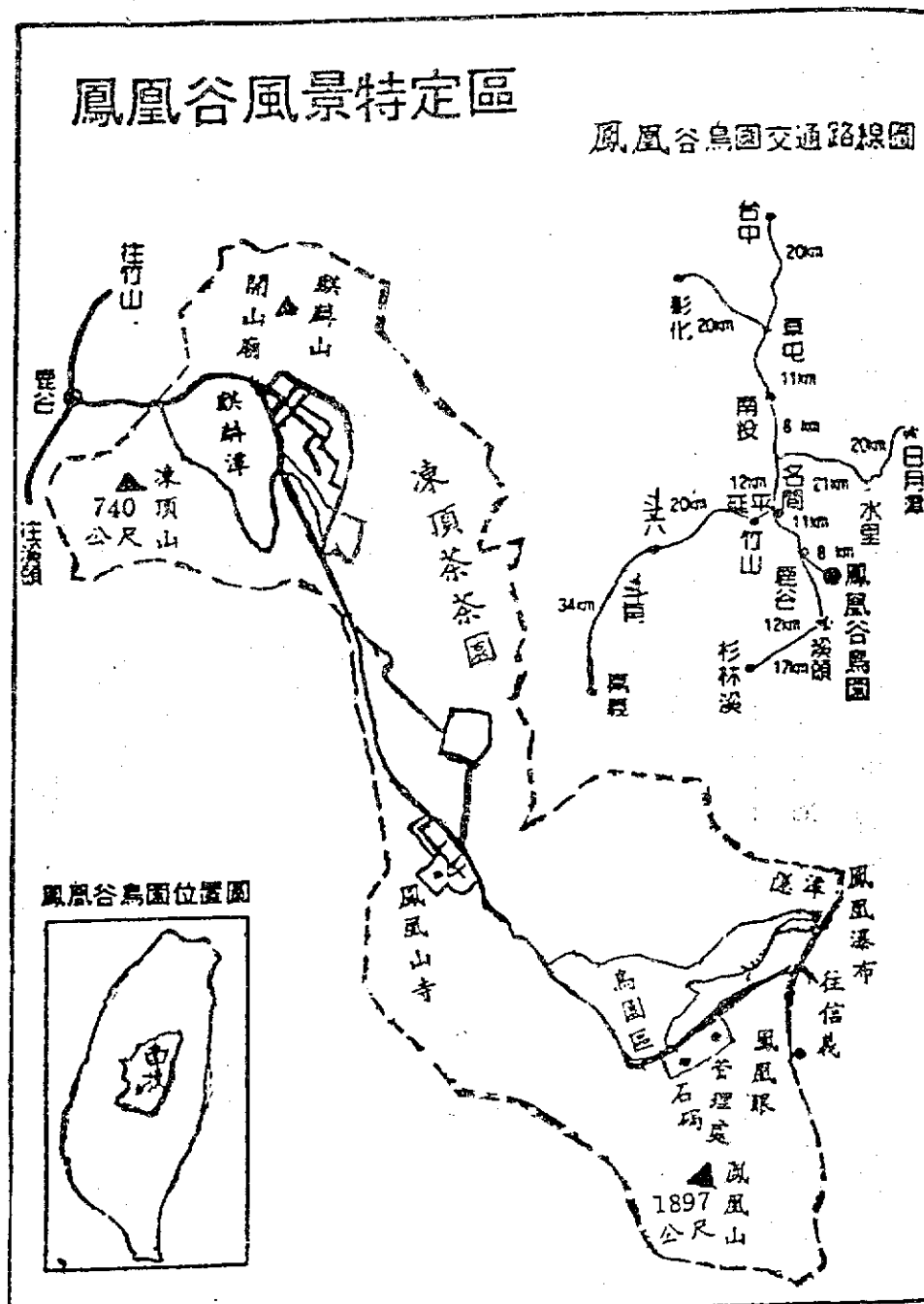
鳥園總面積三〇公頃，為臺灣大學之實驗林地，由臺灣大學無償合作提供使用，為使遊覽實習面積擴大，修拓鹿谷往信義方面道路，鳥園區使用段八公里，此外尚開闢園內交通道路。鹿谷距竹山一一公里，由中、南部進入鳥園之車輛必經過竹山鹿谷段公路，其位置與交通路線如下圖：

康
○

1 提早餵鳥時間，飼養人員每天清早約六時半左右即展開餵鳥工作，使鳥禽於天亮後之最短時間內獲得供食，增進鳥禽健

(三) 鳥禽飼養管理

第十一章 公路工程



- 2 人力不足問題，則視實際需要陸續僱用臨時工協助辦理。
- 3 訂定「飼養管理工作手冊」建立責任區制，掌握鳥禽之動態。
- 4 建立飼料調配與管制制度，嚴格控制飼料之質與量。
- 5 加強園區之疾病防治及病鳥之治療等措施。

自七十一年八月進鳥至七十二年六月將近一年保持六七·二二%之存活率。自七十二年七月以來至七十三年六月底計十二個月由於飼養管理工作加強建立制度化，促使鳥隻生長良好適應本地環境使其存活率顯著提高為月平均九九%。

(四) 鳥禽繁殖情形

鳥禽之壽命有一定年限，為促進鳥禽之更新及珍禽之衍續管理處乃採取積極措施全力設法促進鳥禽繁殖。截至七十三年六月底共孵化育成三七種一、〇七七隻，其中不乏珍禽，價值百餘萬元，其措施包括左列各項：

- (1) 佈置人工繁殖鳥籠，提供一般野鳥之繁殖環境。
- (2) 在各大小鳥籠(園)設置人工巢箱。
- (3) 在飼料配方作適當之調整配合。
- (4) 購進孵化機並指派專人負責孵化及育成工作。

(五) 營運績效

鳥園自七十一年十二月十八日開放營運供遊客參觀旅遊以來，由於鳥園佔地廣達三十公頃，且位於鳳凰谷風景特定區內風景秀麗，景色宜人，環境優雅為國內首具規模之鳥類飼養展示園地，飼養國內外珍禽奇鳥約三百種、四千隻，分別飼養於五十九座鳥籠內，且有鳳凰瀑布及隱潭「萬年亭」古蹟等景觀，參觀遊客絡繹不絕，營運績效甚為良好，截至七十三年六月三十日止門票參觀遊客數共一、二三九、九二一人，車輛數共一二九、二二六輛，環境美化及清潔維護費總收入為四九、七八七、七九九元。

【資料來源】：鳳凰谷鳥園管理處。

三八、杉林溪遊樂區道路之開闢

溪頭往阿里山一日行程登山道路，逐漸形成登山愛好者結隊郊遊熱衷路線，初依賴伐木林道攀登，安全殊多顧慮。政府當局為改善通往阿里山交通，促進地方繁榮，自民國五十年起即進行開闢公路之議。公路局曾先後數次派員踏勘，編訂築路計劃，以經費不易籌措，未能實行。

民國六十二年間，地方人士劉安定、楊代川、謝捷男諸位，於十二月二十五日組設「溪頭阿里山公路開發股份有限公司籌備處」，研訂杉林溪風景區開發計劃，向省政府提出申請開闢溪頭阿里山線公路，奉省府64年1月7日府交觀字第一九五五號函核准溪頭杉林溪段先予施工，該公司乃於六十四年十二月間正式成立，推選劉安定為董事長，總經理為楊代川。六十五年五月七日辦妥公司登記。

(一) 資本

資本總額新臺幣八千六百四十萬元，每股面額一千元，分為八六、四〇〇股，股東一三五人。

(二) 經營業務

- (1) 開闢專用公路。
- (2) 經營汽車客運業。
- (3) 餐旅業。
- (4) 風景遊樂地區開發經營。

(三) 溪頭至林杉溪段公路之開闢

本段路線，自民國六十二年底起由該公司工務部謝經理捷男，率領熟悉地形氣候之長者，先後五次勘察，始將鑿路及遊樂地區計劃概要，商請臺灣大學教授凌德鄰與中興大學教授林樂健釐訂遊樂區示意圖。

民國六十三年十月凌、林二位教授完成「杉林溪風景區開發計劃」，包括位置圖，交通關係圖、風景區圖、現況及總配置圖

(分二三區)，使遊樂區形象展現於發起人心目中，增進創業之信心。次年九月，向臺灣大學實驗林管理處租用林地以開闢道路。六十七年先後與林務局、林區管理處簽訂遊樂區租地合約及臺灣大學實驗林管理處簽訂公路用地合約。延長至阿里山為該公司第二、三期工程計劃，政府尚未核准開發。

民國六十七年十二月二十五日，行憲紀念日佳節，公路工程分五區發包，各承包人員均按照臺灣省公路局核准施工圖為藍（久明測量公司所測繪溪頭阿里山公路圖）圖同時進行開工，六十九年一月十七日完成。全長一七·四公里，路基寬六·五至十公尺，六十九年十二月鋪設四至七公尺瀝青路面，全線於七十年底完成，便於遊客車輛行駛。

(四) 附屬溪頭阿里山公路客運公司

民國七十年三月，臺灣省公路局發給汽車運輸業執照及路線許可證開始營業。同年七月一日起參加臺中——溪頭線客運聯營班車，便利旅客從臺中直抵杉林溪。

(五) 遊樂區內設備

- (1) 整修區內人行道，闢建停車場。射箭場、划船區。
- (2) 旅社餐廳設備建築四層樓旅社，設單床、雙床三床套房六十間可住一六四人。名龍珠樓，內設有餐廳，另於聚英村建築別墅區套房六八間，木屋區套房二二間，團體房（一五至二十人）八間。餐飲部、快餐部、露營區辦理露營器材出租、會議室（可容一五〇人）。如意營團體房（十至十四人）十四間，六十九年二月十六日旅社部開始營業。

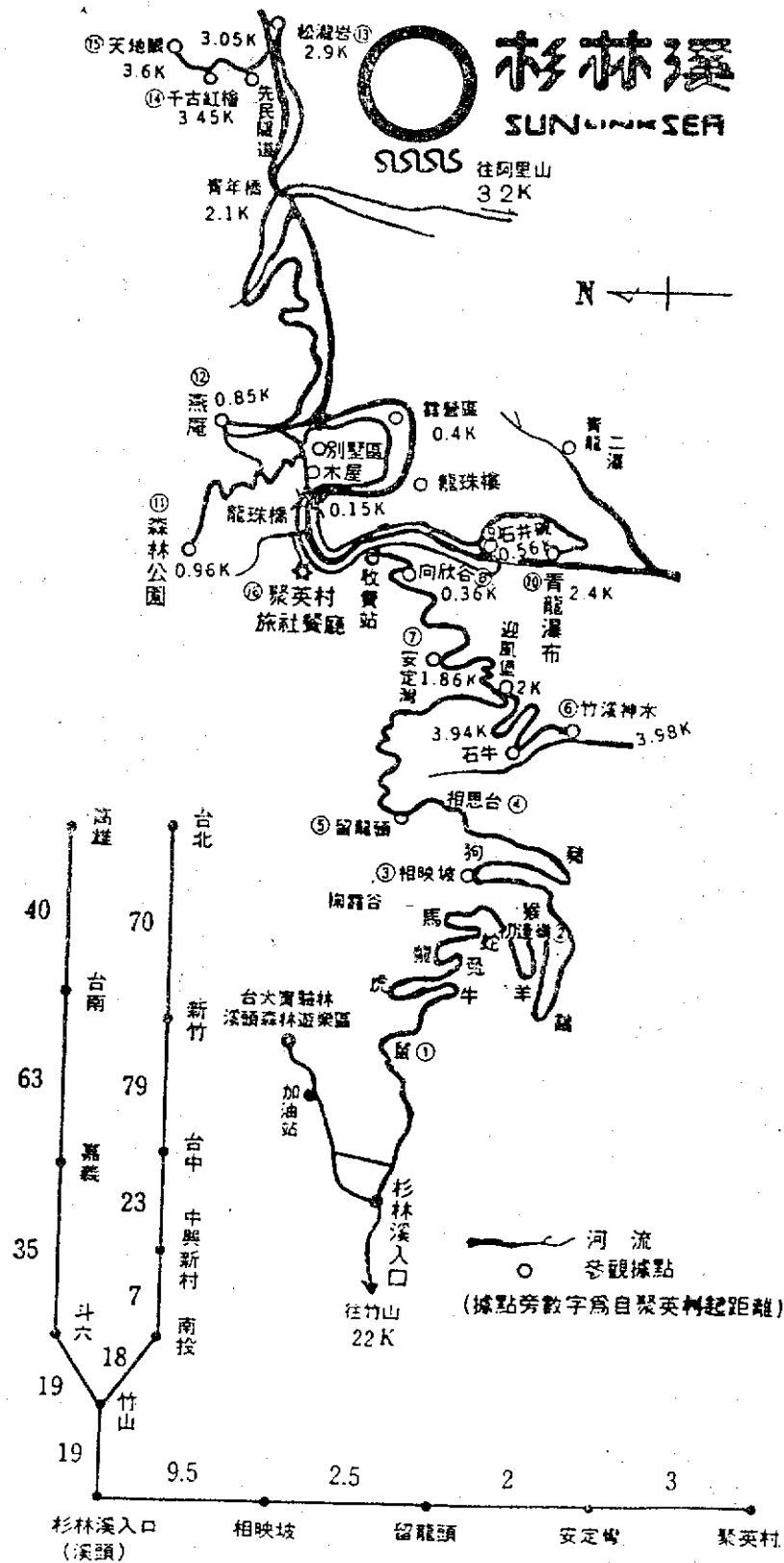
民國六十九年底至七十年初電信局電力公司排除萬難，完成電話服務、電力照明，及電視收視之三電臺工程，使該遊樂區提高較完善之服務。

(六) 景觀位置與區間里程

杉林溪遊樂區為南投觀光中心地帶之一環，位於溪頭往阿里山登山熱線之中途站。一年四季沐浴於青色山嶺中。位於鹿谷鄉與竹山鎮交界處，海拔一、六〇〇公尺。屬溫帶季風氣候，峯巒環抱，蒼翠森林，清澈溪流，涼爽氣候，夏季平均溫度攝氏二〇

度，冬季不下雪，為適宜郊遊渡假好處所。

此段專用公路，由海拔一千一百公尺蜿蜒上山，到一千六百公尺，在山腰嶺頭每繞一八〇度就以一生肖為名，每當轉一個彎，即深延視野，令人有更上一層樓之感受，生肖位置，景觀名稱，區間里程，詳於下圖。



(七) 維護費之收取

車輛通行專用公路、臺灣省公路局七十二年養七三一〇七—五—二四號函核准收維護費、大型車每次通行收費新臺幣一百

元，小型車五〇元，機車免收，只收進入，出不收費。

清潔維護費門票：全票每人三〇元。四十人以上團體每人二五元計，軍警兒童半票每人一五元，四十人以上團體每人十二元算收。

(八) 關係企業

爲配合政府法令該公司組成關係公司分別負責經營：溪頭阿里山公路開發股份有限公司，負責專營公路之維護經營，並附設汽車客運公司開行班車。杉林溪遊樂事業股份有限公司，負責旅舍遊樂地區之開發維護與經營，三個單實爲一體，互相配合。以利業務分途進行。

【資料來源】溪頭阿里山公路開發股份有限公司杉林溪遊樂事業股份有限公司創辦人爲劉安定、楊代川、楊代昌、陳世寬、涂芳輝、楊進諒、黃文裕、張麗華、葉峻南、劉林盆、趙惟洲、薛福壽。

三九、關子嶺修築路橋闢爲觀光風景區

臺南縣白河鎮關子嶺，位於急水溪支線白水溪上游，政府規劃闢建爲觀光風景（遊憩）區。

(一) 道路修築

由溫泉區登山，日據時期築有石階道。民國四十二年間肺寬川等集資設關子嶺遊覽汽車客運股份有限公司，購舊貨短底盤打造十六座位客車，並修築從溫泉區山麓，循山修築一段公路，以便旅客免行石階而達水火同源。此段道路彎曲、狹窄、坎坷不平，爲單行道，長約一公里餘。其餘嶺頂至水火同源段，爲利用原有人行道略予整修。因線短往前遊覽人士多從石級道登嶺頂，而不乘汽車。遊覽公司無法維持，不久歇業。

白河至關子嶺路長一一·二公里。從新營向東行，嘉義市向南行至白河，而進入關子嶺風景遊憩區。白河至關子嶺公路，日據時期修築，光復後改善，在特定區內長六·二五公里、寬七·五至一〇公尺。自漂水至關子嶺公路，長一四·二公里。臺灣光復後，近年始開築，與白河線銜接。臺灣省公路局於民國六十七年七月一日編爲縣一七二線（布袋至漂水全程五七公里）之一段。

，鋪混凝土瀝青路面。

自縣道一七二線之仙草埔至坪頂（南寮路口），舊線為鄉道公路長六·九公里（據公路局資料），臺南縣政府編號為南九六舊線。光復後於碧雲寺附近另闢新線，至南寮路口（坪頂）附近與舊線銜接，編為南九六號新線（自仙草埔至坪頂）長八·一二公里。五十八年至六十五年間相繼拓寬改善路基寬約六至一〇公尺；並鋪設柏油路面寬五·五公尺。

自溫泉區白水溪上游關子嶺溪附近縣道一七二線銜接處為起點至南寮之公路，長五·七公里，為日據時期，於民國十六年至十八年間（公元一九二七—一九二九年），發動保甲組織，利用人民獻工、獻土、獻金開築。光復後延長修築至南寮，全程二二·二九公里，臺南縣政府編為南九五線公路。民國五十八年至六十四年間，先後改善全線路基寬五至一〇公尺。並鋪設柏油路面一六·五公里，餘為石子路面，柏油路面寬五·五公尺。（七十四年九月狀況），未鋪柏油之路段，政府計劃不久鋪設。

縣道一七二線，鄉道南九五線關子嶺至坪頂段，與南九六新線銜接，構成關子嶺遊樂區環山道路，便利風景地區之開發與交通。

（二）水泥石階式不銹鋼吊橋

臺南縣政府為應當地居民要求跨越白水溪之便建橋，委託新營市陳聰役土木拉師測設，鋼筋水泥石階式不銹鋼吊橋，主橋長一五·五公尺、寬二·五公尺，構造特殊，以增加景觀吸引遊客，兼具交通觀賞兩效益。於七十二年五月二十日開工，七十三年二月二十三日完成。工程費新臺幣一、〇六六千元。橋面為水泥板石階式拼成，樑架吊索均為不銹鋼，可視為藝術作品，為臺灣橋樑建造之創舉。

（三）主要遊憩地區

石灰泥漿溫泉、紅葉公園、關仔嶺公園、水火同源、碧雲寺、大仙寺、枕頭山特定區（正在規劃中）各種景觀。

（四）對外交通

新營汽車客運公司，日據時期起行駛經白河至關子嶺線班車，每日班次頗多。光復後陸續申請許可下列路線：

- (1) 新營—安溪寮—關子嶺二九·三公里。
- (2) 仙草埔—水火同源—南寮口七·八公里。
- (3) 白河—青山—田寮子—仙公廟(仙祖廟)二五·四公里。
- (4) 關子嶺—中崙—六埔五六·六公里。(停駛)

新營客運公司可自由編排，其許可路線各鄉鎮至關子嶺班車，以適應行旅需要。

嘉義客運公司自日據時期起行駛嘉義—白河—關子嶺—碧雲寺班車，班次頗多，全程三五公里。

【資料來源】臺灣省公路局、臺南縣政府、白河鎮公所(本文經鎮公所審核)、新營市楊學震先生提供不銹鋼水泥吊橋照片。

四〇、墾丁國家公園道路修建

臺灣南端，鵝鑾鼻附近，濱臨海灣，風景幽麗，墾丁山道約四公里處有熱帶植物園，前由農林廳恒春林業試驗所管理。佔地廣袤，遍植亞熱帶樹木花卉，研究並供旅客觀賞。沿山土路，狹窄陡險，坎坷不平，僅一短段勉可通行吉普小車，必需另闢新線，鋪設高級路面，大型客車始可直達，藉便行旅。新築公路，由省道由屏東鵝鑾鼻段(時此段尚稱西部幹線)四九三公里附近開始，至植物門口，計長四·七公里，雙車道路面，路線改善工程由工兵辦理，於四十七年四月開工。柏油路面部份，由公路局自辦，同年八月底完工。

(一) 墾丁國家公園之設立

民國七十一年九月一日，墾丁國家公園計畫公告實施，七十三年一月一日國家公園管理處正式成立，處長為施孟雄，使我國家公園之保育開發，及觀光事業之發展邁進了一大步。

(二) 國家公園範圍與景觀

墾丁國家公園計畫範圍在恆春半島南側，東面太平洋，西臨臺灣海峽，南瀕巴士海峽，北至南仁山北側，其範圍包括陸地與海域二部份。合計面積三二、六三一、二八七公頃，分述如下：

(1) 陸地：西部包括龜山向南至紅柴坑之臺地崖及海濱地帶，龍鑾潭南之鰓鼻頭（清代稱沙馬磯頭）半島南灣、貓丁熱帶植物園、鰓鑾鼻半島。沿太平洋海岸北上至佳樂水、出風山、南仁山區、北至九棚灣，包括恒春古城，而剔出核能三廠用地及恒春古城，面積一萬七千七百三十一·二八七公頃。

(2) 海域：由龜山至貓鼻頭間，鰓鑾鼻附近到佳樂水、南仁灣之海域，距海岸線一公里內全部劃入，面積計一萬四千九百公頃。

地形景觀，地屬熱帶性氣候地區，有海洋、丘陵、臺地、草原、湖泊、原始林木、孤立山峯、貝殼、沙海岸、裙板狀珊瑚礁、岩石、石灰岩海岸崖、海蝕平臺、砂丘、砂瀑等風沙地形、及珍貴動植物、海底景觀。

本區有人類聚居年代，可遠溯至四千年以前。在墾丁牧場、鰓鑾鼻燈塔附近，均有考古遺址。南仁山之石板屋估計約有六百餘年歷史。墾丁植物園內有排灣族墓葬區。鰓鑾鼻燈塔約於光緒初建造，為重要古蹟，近鄰之恒春古城亦為光緒初興建者。（註）

(三) 計劃開發維護

國家公園管理處雖然設立，應計劃進行保育及開發，此乃責任繁重之任務，按地形分區規劃保護，陸地與海域分設生態保護區、特別景觀區、史蹟保存區。遊憩區、一般管制區，必需施以週內之規劃開發建設與維護，以維持自然景觀。一般管制區分為鄉村建築用地、機關用地、交通用地、農業用地、林產用地、畜產試驗用地、河川、墳墓、綠帶等用地。墾丁國家公園已有長遠之規劃，其投資建設計劃可分為二期。第一期自民國七十一年至七十五年，約需經費一六億一千三百七十三萬元。第二期自七十五年及八十年，預估經費十二億三千五百六十萬元。未包括保護及管理設施經常費在內。

(四) 對外交通

自屏東起經潮州、水底寮（接南部濱海公路）、枋寮、楓港、恒春、墾丁，而至鰓鑾鼻公路，共長一〇七·九公里。全線分為四種標準橫斷面設計，於民國七十一年六月拓寬竣工。

(1) 恒春至墾丁段長一公里，寬一八公尺；因係國家公園觀光道路，兩側特各設一·五公尺寬人行道植樹木及三公尺寬脚踏車道，以便遊客騎車遊覽。

(2) 墾丁至鵝鑾鼻段長八·九公里，寬一八公尺，公路兩側路肩，間隔種樹，並植草皮及各色花木，以資美化。至於園區內遊覽路線，由公園管理處規畫陸續修築。

東海岸港口，佳樂水、九棚、至安塑段公路，尙待築通，近年不能通行客車。（本文經送請墾丁國家公園審核）

【註】

光緒五年（公元一八七九年）臺灣兵備道夏獻綸繪製臺灣輿圖（臺灣銀行印行）五一頁記載：「……而鵝鑾鼻爲海途轉捩，下有暗礁，最稱天險，洋船往往失事，今倣西洋塔燈照海之法，設瞭望以便行人」。是則光緒五年前鵝鑾鼻已設燈臺。

連橫着臺灣通史（民國七年八月編成），郵傳志，燈臺記載：「先是，同治六年三月，美國商船那威遭風，至鳳山之鵝鑾鼻，觸礁而沒。事後請建造燈臺……政府許之而未設也。已而日本討牡丹社番，駐軍瑯瑤，亦請速建。八年，聘英人爲工師，費款七萬兩，光照二十餘海里，以地邇番界，駐兵守之」。又記載：「鵝鑾鼻燈臺，以石造之。形圓而色白，距水面十八丈。燭光二萬六千燭，可照遠二十餘海里，爲第一等不動白色」。依此記述，此燈塔於光緒八年（公元一八八二年）造成。

近代史書述及此燈塔事，多記爲光緒八年建成。夏獻綸爲當時人記當時事，且足跡遍及全臺，繪製臺灣全圖，對臺灣事務知之甚詳，不致錯誤。爲查證此燈塔建造情形，經函請海關總稅務司署海務處查告。概述於下：

一、光緒元年（公元一八七五年），海關開始籌建燈塔，先在附近設臨時燈。清廷派王福祿率兵五百名保護，其間因購料、運輸、當地土著之侵擾等因素斷斷續續興建，至光緒九年（公元一八八三年）完成，共耗銀二十餘萬兩。塔身爲白色鐵造，裝置一等定光五蕊煤油燈，光力六、五〇〇支燭光。向七星礁方面設紅色光弧示警。此塔建築特殊，爲砲壘形，以塔基作砲臺，圍牆設槍眼，牆外四週設壕溝，置槍械自衛。塔成後派兵守衛多年，以防不測。

二、中日戰爭（清朝）時受損壞，日佔臺後修復。宣統二年（公元一九一〇年）改裝煤油白熱燈，光力二萬六千支燭光，民

國三十八年改為頓光燈。大戰時為盟機炸毀損失慘重。

三、民國三十六年經我海關改修，暫裝六等電石氣閃光燈，每四秒一閃。三十七年改裝五等直流電閃光燈器。三十八年改閃光燈，每一〇秒一閃，仍為白光。光力三千支燭光，見距十八哩。

四、民國五十一年改建塔頂，換裝新式大型四等旋轉透鏡燈，光力達一八〇萬支燭光，見距二〇哩，為臺灣光力最強之燈塔。

五、燭光大小與燈器等級種類大小有關，燈器等級係以透鏡之焦點距離而定。燈之光力與燈器等級或見距不成正比例，又燈光受海平線地球弧度影響見距有其極限。

四一、玉山國家公園登山道路

玉山地區位於臺灣本島中央地帶，地理位置獨特，山峰遍布，岩塊天成。有者奇峯兀立，雄偉壯麗；有者氣勢滂薄，秀麗雅致，為臺灣高山少數仍保存原始風貌之地區。其間海拔三千公尺以上山峯三十座，主峯玉山海拔三、九五〇公尺。崇山峻嶺、溪谷深邃。有河流十四條，荖農溪最長計一三〇公里。天然植物隨海拔之變化而異，由亞熱帶，溫帶以至寒帶，林相次第變化。野生動物滋生，並具有清朝所築八通關古道遺蹟。全區蘊藏許多珍貴生態資源及人文史蹟。

日據時期，臺灣總督府設有國立公園委員會，指定本區為國立公園預定地，即新高山國立公園，因值侵華戰事擴大，計劃未付諸實現，一切僅止於調查研究。

臺灣光復後，民國六十七年釐訂「臺灣地區綜合開發計劃」，玉山地區被指定為國家公園預定地。行政院於七十一年五月六日頒布「觀光資源開發計劃」，指示內政部，玉山國家公園應於兩年內規劃完成。內政部着手區域內生態及人文資源之調查，研定玉山國家公園區域範圍。報經七十一年十一月十一日第一八〇六次院會核定區域範圍通過，並於七十二年一月一日公告生效。內政部乃積極展開區域內資源與土地使用之規劃，七十四年三月間，設玉山國家公園管理處籌備小組。

(一) 公園範圍

玉山國家公園範圍：東起馬利加南山，喀西帕南山，玉里山主稜線，南沿新康山、三叉山、埡口隧道、關山稜線爲界，西至梅山村西側溪谷、南面山、新素左屈山、順楠溪林道稜線至鹿林山、同富山，北沿東埔村第一鄰北側溪谷、郡大山、順哈拉漏溪至馬利南山北峯，計包括玉山連峯、秀姑巒山、大水窟山、塔芬山、雲峯、南橫公路梅山至埡口段，以上面積合計一〇五、四九〇公頃。

(二) 現有公路及林業道路

(1) 新中橫公路：分爲嘉義、水里、玉里三線，至塔塔加碑部交會，七十四年三月間已接近玉山。此三線穿越高山地區、受地形、地質及特殊水紋等條件之影響，易引起土壤沖毀、坍方等自然災害，日後維護爲重要課題。

(2) 南部橫貫公路：西起臺南縣玉井鎮，橫越中央山脈，東至臺東縣海端，全長一八三公里。埡口隧道至梅山段，長約四〇公里，在玉山國家公園範圍內。沿線有檜谷、天池及埡口等幾處景緻點。日後爲南面通至玉山國家公園重要孔道。

(3) 郡大林道：爲巒大林管處運木材道路，可通行汽車，全長八一公里。自十八重溪橋至秀姑巒山脚，位於玉山國家公園範圍內，計五一公里，屬乙種林道，路況尚佳，目前仍由林務單位使用中。

(4) 楠梓仙溪林道：爲玉山林管處運木材道路，內阿里山經塔塔加鞍部至四十二林班處，屬於丙級林道，其中由塔塔加鞍部至林道底端四〇公里，仍施業使用中。

(5) 梅蘭林道：爲玉山林管處運材道路，全長四二公里。由梅山村北通至三十八林班，亦屬丙級林道，與北端楠梓仙溪林道，僅三公里尚未打通。若能築通加予改善，則可完成國家公園西側外圍道路之完整系統。

(6) 玉里林道：爲玉里林管處專用道路，自卓清和平村至喀西帕南山東北側，全長五六公里，皆位於玉山國家公園外，惟至三十一公里處有步道可通至馬博拉斯山及秀姑巒附近，爲國家公園月後可供使用之外圍道路。

(7) 天池林道：爲玉山事業區作業用之道路，由天池東側下老農溪谷北行，屬丙級林道，目前仍使用中。

(8) 楠梓仙溪林道：由楠梓仙村至塔塔加鞍部西側，屬丙級林道，爲玉山林管處所開闢，目前不利用。本路部份地區屬於國家公

園範圍內，惟原設計標準低，久不利用養護，已不堪使用。另位於本林道附近有一東埔山莊，提供登山遊客住宿使用。

- (9) 沙里仙溪林道：爲臺灣大學實驗林管理處作業用道路，由和社至塔塔加鞍部北側，屬丙級，已不使用。

(三) 步行道路

(1) 八通關古道：爲清代開闢之道路，位於國家公園區域者全長五七公里。惟自大水窟草原至玉里段，年久失修，路線改變。亟待進一步勘查修復。八通關清代築營壘要址，現尙存夯土牆及砌石牆，石版路，腹地大，水源良好，展望佳。

(2) 埡口大水窟線：由南橫公路關山埡口，經向隅山、三叉山、南雙頭山（另一支線由三叉山至南雙頭山會合至雲峯）、尖山、至大水窟。

(3) 玉里大水窟線：由玉里至卓麗已通行汽車，經瓦拉米，大分至大水窟，另一支線由大分至塔芬山，經尖山亦可至大水窟。（卓麗—大分爲新中橫公路預定路線已決定停止開築）

(4) 大水窟玉里林道：自大水窟經秀姑巒山、馬博拉斯山，可達玉里林道。

(5) 塔塔加鞍部（接楠溪林道）至馬博拉斯山：自塔塔加鞍部經排雲山莊、秀姑巒山至馬博斯山，可延伸至玉里林道。

(6) 梅蘭鞍部經南玉山至閉鎖曲線峯，分三線：（一）經主峯—北峯。（二）南行至南峯。（三）東行。

(7) 東埔村塔塔加鞍部：和社（仙溪林道，已不使用），經東埔村、沙里至塔塔加鞍部。

以上登山步行道，寬約八〇公分至一公尺，或蜿蜒曲折，或直接上坡，視步道兩側地形而定。惟現有步道，部份因時雨冲刷及地質狀況惡劣，致路基損壞，水土流失，或棧道損壞，亟待改善，登山步道兩側，設有避難小屋多所，分佈全區各處，惟因天候變化劇烈，又年久失修，皆簡陋不堪，鄰近無垃圾處理設施，致垃圾到處堆積，亟待改善。

在南橫公路梅山村至關山埡口隧道以南地區，尙有二條短程登山步行道，均列入高級登山步徑：

(1) 梅山村至天池，或關山。

(2) 關山—天池。

(四) 古道遺蹟

清代開闢此路文獻記載甚少，已詳於上。民國七十年十月至七十一年八月間，內政部營建署與中央研究院派員會同調查，由中央研究院人員提出「玉山國家公園人文史蹟調查」報告，酌情擇要略述於下：

(1) 日人考察之觀感：光緒二十二年（公元一八九六年）九月間，日軍中尉長野義虎，自璞石閣步行，經八通關、東埔社，出集集街，共歷時十七日，中途逗留四天。據其言述：清國政府開鑿此路工程雄偉吃了一驚，一遇岩石便鋪石或築成階段，約六尺寬，不過已經破壞。我們通過的路大體六尺寬，有岩石的地方鋪石，一遇森林便鋪木材，鋪路手法相當高明。不過多年失修，雜草叢生，掩蓋路面，或被水沖壞。除異祿社至蚊仔厝社間比較危險外，餘均可利用。

長野氏提到生番和道路的關係，不管道路怎麼壞，生番通過似甚平易。番人喜歡走捷徑，似無須好路，急峻的山坡都走。亦多不走曲徑，總是一直爬上去。清政府費鉅款所造成的斜路，因生番不來往，而致荒廢。他們走清政府所築的好道路，到了有石階地方，他們搬動石階拚命的推下溪谷。

由於漢人少加利用，軍工維護不繼，再加予番人反抗與破壞，均為促使此路蕪毀之因素。

(2) 道路遺蹟：實地調查及蒐集得的資料看來，僅是全程中若干部份被破壞，有的路段情況保持良好，其原因：

1. 清代築路工程施工技術優良，若干路段雖然經過長期荒蕪，遺蹟仍歷久不衰。
2. 經過日據時期的整修或新建，至今仍然為人們所使用和維護。

清代吳光亮所開闢之道路，經過地點與里程，依據光緒五年（公元一八七九年）夏獻綸所繪著之臺灣輿圖記載，此路分為二十五個區間計算，綜計長二六五里。臺灣通史，連橫著，民國七年八月編成，關於此路分為十八個區間，總里程，仍為二六五里。夏、連著所列地名，今日之何地，多難改證，而東埔以西沿線，因近數十年來開發，公路興建，古道多已湮滅於新道路之中，目前仍有遺蹟留存者，僅是山區中幾段。

圖3-13 南投縣鹿谷鄉鳳凰村，鳳凰山麓至信義鄉愛國村（內茅埔）間之山路，「萬年亭衡」石碑，現在鳳凰島園中，石碑右

側留有一段岩石步階，或爲此路之典型。路寬約三公尺，每階爲三至五塊石併成，階面寬約三〇公分，每階高度約二五公分。自「萬年亭」石碑沿山腰步道至鳳凰眼古蹟，沿途均爲此類岩石鋪設之階梯步道，寬約二公尺，但臺階破損甚大，僅能看出此路之大概。（鳳凰山麓——茅埔一八里）、

4. 南投縣信義鄉東埔村，東埔一鄰布農族部落至其東南方樂樂社（疑爲東埔坑頭）之間。現有四小段清代古道遺蹟。其路線是在東埔父子斷崖對岸（即陳有蘭溪左岸）。自東埔一鄰部落村莊往南渡過陳有蘭溪，此岸邊有二處崩山斷崖，（疑爲霜山橫排），因此一帶溪谷兩岸均有成排之崩山景觀壯秀，路線在此二崩山斷崖之間拔高而上，在半山腰處越過第二處斷崖上方，再沿陳有蘭溪河谷，往上游而上。此段路直到樂樂社舊址（位置約在雲龍瀑布對岸），路程約四公里，其中有四小段清代古道遺蹟，起伏於山路之中，皆以粘板岩鋪成爲臺階。鋪路手法與鳳凰所見者相似，所不同者，鳳凰山區是用砂岩，此路段則用粘板岩。自東埔村算起第二段，路況最佳。此段共有臺階六十六階，前三十階，路寬在一公尺至二公尺之間，並有二處轉折；此部份草木自階石之縫中生長，臺階受損較爲嚴重。自第二處轉折面上之三十六階，道路築在一小山稜線上，路況完好，甚爲壯觀。此三十六階，路寬約三公尺，均爲粘板岩疊鋪而成，每階均爲二至三片板岩疊成。階高二三至二七公分，階面寬二五至三一公分，亦由二至四塊長條石塊拼成，由此可見清人築路典型。

5. 古道在樂樂社舊址附近又有一平坦之山路，其中尙遺留有一座長約五公尺，寬約二公尺之石橋，完全用砂岩石砌成，橋下留有涵洞。此類石橋在八通關古道中，至今尙多見。如南營地至大水窟之間，以及玉里段鹿鳴與卓麓之間均可見到。

6. 自大水窟往玉里鎮，在米亞桑以東有二條路線。一條大致沿拉庫拉庫溪北岸（左岸）。沿途經過塔爾耶那斯、伊博庫、馬西桑、阿桑來憂、卓溪、玉里。另一條大致是沿拉庫拉庫溪南岸（右岸），沿途經過沙沙拉米、意西拉、拉古拉、大分、哈米、儒潤、多美麗、伊霍霍爾、新崗、抱崖、土沙多、美拖利……黃麻……佳心……山嵐（風）、鹿鳴、卓麓、玉里。前者乃清代所開闢之道路，後者爲日人所修築。

清代開闢此路目的是引導漢人赴東部墾荒，同時撫番。所選路線愈短愈好。少經過番社，則開路阻力少，所以選擇北線。

日人民國八年重修八通關古道，目的在大力實行其警備理番政策，用高壓手段來控制高山族，所選路線盡量經過高山部落，以便控制。日人在東段修築南線時，北線舊路並沒有同時廢棄。民國十九年（公元一九三〇年、昭和五年）花蓮廳於清代古道設置三處警察駐在所，南線設置二九處警察官吏駐所（南線有十餘座吊橋）。

東埔大水窟一段，經日人整修，且設警察駐在所多處，八通關之警駐所，曾設立關卡，建有要塞措施，並有供食宿之招待所，經常駐軍二營，保護往來行旅安全。因為日人有偌大之設置建築，其地選在清營壘之上者，則所有舊建物（舊蹟）蕩然無存。

7. 清代沿途建物，被日人改設置建築所毀。查內茅埔（今信義鄉愛國村）清軍營盤，為今愛國國民小學校址。東埔村附近，光復之初留有清營遺址，至今已無存。在玉山國家公園區域中，僅有幾處段及清營遺址。略述於下：

一、自東埔村一鄰布農族部落至其東南方樂樂舊址之間，現存有四小段清代古道遺蹟，詳情已於第4項述及不再贅。

二、古道在巴奈伊克附近下溪谷，渡溪過左岸，直上杜鵑營地。其取徑方式有異於日人修築越嶺走山腰之方式。

三、觀高清營：約一百六十餘坪（五三〇平方公尺），位於觀音坪北面，屬於西南往東北傾斜之地形。營地坐南朝北，展望良好，正對陳有蘭溪谷，東為郡大溪，離八通關四公里，高臺之東、南、西三面築分土牆圍繞，形如壕溝。可猜測營壘含操場、崗亭、營房等。使用夯土牆建造，為我國傳統建築工藝之一部份，已流傳數千年之久。

四、八通關清營：八通關草原據民間傳說與文獻記載，該地有清人建築之營地，立有雄壯之營門。今原物雖已無存，但日人重用該營地設警察所，營門改用水泥柱之遺蹟仍存。而營門過道之二側與營區正面之圍牆仍留着夯土牆遺蹟，是清代營址之明證。

五、南營地：營區總面積九百餘平方公尺，合二七〇坪餘。大於蘇高清營一倍，含有瞭望臺、營房及操場遺蹟。夯土牆與粘板岩砌成圍牆，古道繞南牆及東牆圍外而過，至今遺蹟仍很清晰。日據時期曾設警察駐在所。

大水窟日警駐在所，為典型日式基地，外圍以板岩圍牆，牆高約一公尺，面積約七八〇平方公尺。古道在其西邊，門向古道。

(四) 國家公園中高山

玉山國家公園中之高山山峯超過三千公尺以上者有三十座，各山都有其特性，本書不多敘述，讓登山者去體會，茲將各高峯分佈及海拔情形列於左表：

名	稱	海 拔 (公尺)	所 在 縣 鄉	備	註
玉	山 主 峯	三、九五〇	南投縣信義鄉	東亞第一高峯，峭壁、陡溝、滾礫、石堆，地形險惡。	
玉	山 東 峯	三、九〇〇	信義、桃源鄉	三面斷崖，岩壁上寸草不生。	
玉	山 北 峯	三、九二〇	信義鄉	北峯之北另有北北峯。	
玉	山 南 峯	三、九〇〇	桃源鄉	目前仍未確定三叉峯或閉鎖曲線峯何者為玉山南峯，其間相距五百公尺。	
南	玉 山	三、三八一	桃源鄉	展望中央山脈視線最佳。	
東	小 南 山	三、七〇九	桃源鄉		
鹿	山	三、〇四〇	桃源鄉		
玉	山 西 峯	三、五二八	信義、吳鳳鄉	山頂為冷杉林所遮蔽。	
玉	山 前 峯	三、二三六	信義、吳鳳鄉		
郡	大 山	三、二九二	信義鄉		
馬	西 山	三、四二九	花蓮縣卓溪鄉	有高原盆地。	
喀	西 帕 南 山	三、二四八	卓溪鄉	有盆地。	
馬	利 加 南 山	三、五七七	信義鄉		
馬	博 拉 斯 山	三、八〇五	信義鄉		

駒盆山	三、〇八九	信義鄉	山麓滿佈香柏、箭竹、白木、高山杜鵑。
秀姑巒山	三、八六〇	信義鄉	玉山山脈與中央山脈連接點。
八通關山	三、四〇四	信義鄉	有高山湖泊。
大水窟山	三、七二四	卓溪、信義鄉	有高山湖泊二處。
達芬尖山	三、二二二	信義鄉	
塔芬山	三、〇六八	桃源、卓溪鄉	
轆轤山	三、二七七	桃源鄉	
雲峯	三、五六二	桃源鄉	
南雙頭山	三、三四〇	桃源、卓溪鄉	
三叉山	三、四九四	桃源鄉、臺東縣海端鄉、花蓮縣卓溪鄉	山頂最平廣之高山，展望極佳。
新康山	三、三三五	卓溪鄉	
向陽山	三、六〇〇	海端鄉	
關山嶺山	三、一七四	桃源鄉	
庫哈諾辛山	三、一一四	桃源鄉	
塔關山	三、二二〇	海端、桃源鄉	
關山	三、六六六	海端、桃源鄉	

(六) 玉山玉里段公路停止開築

爭執達四年之久，玉山至玉里段公路開築問題，經省公路局委託中華工程顧問公司作環境評估，結果認為對自然環境有影響，省府決定放棄繼續興建，建議由內政部營建署玉山國家公園管理處處理未完成路段。

【資料來源】內政部營建署編《玉山國家公園計劃草案》。玉山國家公園人文史蹟調查。夏獻綸著臺灣輿圖。羅大春著臺灣海防並開山日記。

四二、南投縣開築產業道路

臺灣省政府、農業復興委員會補助南投縣政府開築產業道路六線，計長二六·六公里，詳列如下：

- (一) 水里鄉竹脚路三·六公里。(實築二·四四公里)
- (二) 仁愛鄉力行路三·〇公里。
- (三) 鹿谷鄉永隆路三·〇公里。
- (四) 鹿谷鄉山猪湖路六·〇公里。
- (五) 竹山鎮延和路七·〇公里。
- (六) 集集鎮富山路四·〇公里。

以上道路總工程費二七、三一九、二〇〇元；其中農復會負擔百分之五四，省農牧局負擔百分之一六，南投縣政府負擔百分之三十。民國六十五年度開辦，次年完成。除水里鄉竹脚路外，其餘五線，以後均延長建築，茲將該縣歷年開築產業道路列於下表：

南投縣政府歷年興建產業道路(民國六十二—七十三年)

鄉鎮別	起訖地名	長(公尺)	工程標準	完工年度	經費(元)	備註
國姓鄉	龜溝—臺中縣中埔產道	一·九〇	七級公路	六九年	四、八九七、三〇〇	已鋪柏油路面
中寮鄉	內城—爐竹南	二·〇〇	乙種農路	五四年	二、一九六、〇〇〇	
中寮鄉	南港—大坑	二·三〇〇	"	六二—六四年	二六、二九九、九五—	國姓段一·八公里PO路面
水裡鎮	永興—瑞田	一六·九二	"	六二—六三年	九、九九七、〇七五	三·三公里已鋪柏油路面
水裡鎮	水裡—永興	二·四四	"	六四—六六年	六、六六四、二〇一	柏油路面六十六年鋪設
竹山鎮	內寮—外湖	七·三〇	"	六二年	七、〇五二、九九一	柏油路面四·八公里
古坑鄉						

信義鄉	明德村—久美府	八・三四	乙段農路	六二年	一二、〇九三、九二一	柏油路面三・三公尺
仁愛鄉	蘆山—靜觀	四・七四		六二年	四、八四三、四一五	養護費二、三二二、七〇〇元
"	大同府—力行村	三三・四〇	"	六二—六八年	六一、七〇三、四九八	歷年養護費二、四七三、七一四元，水泥路四一公里
鹿谷鄉	林區—大水窟	一一・五〇	"	六五—六七年	九、一三四、九三八	柏油路面六〇〇公尺
竹山鎮	延和里—大鞍里	一四・四五	"	七〇年	一五、三七三、二四二	大部份已鋪水泥路面 由林場維護
集集鎮	富山里—集集大山	五・六二	"	六五—六七年	一四、八〇二、二〇八	
仁愛鄉	惠蓀林場—林區	七・一一	"	六六—六九年	一六、〇五六、四三一	鋪柏油路面
信義鄉	自強村—烏松崙	六・〇〇	"	六七—七〇年	九、七四一、三〇〇	
竹山鎮	桶頭—縣界	五・一〇	七級公路	六八—六九年	八、〇三〇、九〇〇	柏油路面一・四公里
竹山鎮	延山里—竹豐村	四・七一	乙種農路	六八—七〇年	一〇、〇九四、六〇七	
鹿谷鄉	鹿谷村—彰雅村	一・七〇	"	六八—七〇年	五、一八六、六〇〇	柏油路面
"	神木—溪頭	五・六三	"	六八—六九年	一二、二四五、二四四	
魚池鄉	五城—蓮花池	三・六四	"	六九年	九、七七一、五一〇	部份柏油路面
信義鄉	愛國村—隆田	三・四九	"	六九—七一年	六、七〇七、三〇〇	
中寮鄉	粗坑—集集大山	一・〇〇	"	六九年	三、〇八三、〇〇〇	養護費八、九七三、四一〇元
魚池鄉	大林村—孔雀園	二・〇四	"	六七年	八五〇、八〇〇	
中寮鄉	粗坑—下九弓	七・九二	"	六九—七二年	三〇、二九三、四〇〇	養護費二九〇、〇〇〇元
信義鄉	筆石—農富坪	一・八三	"	六九—七二年	四、五五七、六四八	
國姓鄉	長流—埔源	一・六〇	"	六九年	二、三二五、〇五〇	養護費六九四千元
魚池鄉	中明—孔雀園	三・六四	"	七〇—七〇年	六、六四四、〇〇〇	
信義鄉	愛國村—平巒	二・三〇	"	七〇—七三年	七、九八九、〇〇〇	有橋一座
中寮鄉	濁水坑—崩坪	四・二三	"	六九—七〇年	七、二五二、〇二〇	

養護費九七二、四二〇元

魚池鄉	八公里、大山頭	二·八〇	"	七〇一七二年	九、七二四、〇〇〇	養護費七八六千元
中寮鄉	爽文路—十八股寮	四·四九	"	七〇年	六、二五四、二四八	養護費一、一三九、〇六〇元
南投市	省訓團—永和集貨場	一·八〇	七級公路	七〇年	八、〇七一、三八七	
"	虎山—富寮	二·〇七	乙種農路	七〇—七三年	七、五六六、九〇〇	養護費七八六千元
草屯鎮	北勢—土城	二·〇二	七級公路	七〇年	四、七二二、一七八	
合計	三三線					

(1) 資料來源：南投縣政府，交通年鑑。

(2) 七級公路：路寬五·五公尺，石質四·五公尺，橋樑淨寬五公尺，載重二〇公噸。

四三、嘉義縣山地及產業公路之開闢

(一) 大華林道，起點自番路鄉大湖，經埔民、石壁鄉、茄苳腳、九芎坪、柑仔宅、頂冬、過溪仔，至吳鳳鄉之石卓為終點，全程二一·七公里，為嘉義縣最艱難修築公路工程之一。民國五十四年（公元一九六五年）八月十五日開工，五十六年（公元一九六七年）十月三十一日完成。總工程費一千三百萬元，其中美援五百三十二萬五千元，地方負擔義務勞工之析算，及材料費計七百六十七萬五千元。

(二) 中興產業公路，起自竹崎鄉中和村至番路鄉之公興村，全程五一·五公里，為嘉義縣山地橫貫公路，經過竹崎、吳鳳、梅山、番路四鄉，公路完成，對四鄉資源開發，均具價值。民國五十年至五十一年（公元一九六一—一九六二年）間，由該兩村民眾開發，沿途民衆協助，並由縣府及林務局補助經費闢成。

(三) 達邦石卓公路：自石卓至吳鳳鄉公所所在地之達邦村為終點，全長一二·二六公里，總工程費一千六百萬元。民國五十七年（公元一九六八年）春開工，五十八年由省林務局配合一百萬元，山地農牧局，曾文水庫工程保持配合款二百萬元，省交通

處五十六年起四年間，每年補助三百萬元，縣府補助一百萬元，五十九年完工。

(四) 修築山地公路，嘉義縣政府自民國五十七年（公元一九六八年）起在九年內，分三期，開闢山地道路五十線，與省道相連接，動用經費二億八千餘萬元，總長六三〇公里，使與全省縣道相貫通，以期發展各鄉資源。

(五) 新闢偏遠地區公路十二線：民國五十六年（公元一九六七年）間，利用美援四八〇法案及發動民衆義務勞動，開闢道路十二線，全長六十餘公里（據嘉義縣志，括號內里程係依據交通年鑑刊載者），對偏遠地區交通改善貢獻極大，各線起訖點里程如下：

- (1) 頂蘇（燕）——山猪崙，長二公里多（二・四公里）。
- (2) 外埔（外子埔）——科底，長一公里多（一・二公里）。
- (3) 木屐寮口——頂寮，長二公里多（二・二公里）。
- (4) 水景頭——頭坑口，長二公里多（二・〇公里）。
- (5) 詔安寮——白樹脚，長二公里多（二・六公里）。
- (6) 塘下寮——番子路科，長一公里（一・七公里）。
- (7) 塘下寮——無底潭，長二公里多（二・六公里）。
- (8) 後山子——杏（學）林寺，長二公里多（二・〇公里）。
- (9) 下坪——樟樹坪，長二公里多（二・五公里）。
- (10) 籐寮子——石壁頭，長二公里多（七・六公里）。
- (11) 大湖——石卓，長二公里多（二・六公里）。
- (12) 溪尾寮——新興寮，長一二公里（按交通年鑑無刊登此線，但刊載溪尾寮——瑞峯，長二・五公里，瑞峯——新興寮一・三公里，共三・八公里，依臺灣區公路路面等級里程表，計算在一二・〇公里以上）。

雲林縣開闢內四期興建公路工程，民國五十七年（公元一九六八年）開闢下列各線：

- (1) 梅山鄉瑞峯至中和之瑞中公路。
- (2) 梅山鄉太平至大興公路。
- (3) 梅山鄉碧湖至雲林縣復原碧雲公路。
- (4) 梅山鄉太平至竹崎松脚之大松公路。
- (5) 竹崎鄉仁壽村至梅山鄉太平之仁太公路。
- (6) 梅山鄉大灣至梓楠之樟湖公路。
- (7) 梅山鄉瑞里至凍寮之瑞里公路。
- (8) 大埔鄉大埔至坪林之大坪公路。
- (9) 梅山鄉瑞峯至大和之瑞和公路。
- (10) 大埔鄉至石峽之埔峽公路。

以上產業道路，經多年改善，如嘉義至阿里山，已列省道。

【資料來源】嘉義縣志、交通年鑑。

四四、雲林縣開闢產業道路

(一) 古坑鄉華南山脚路長五·二公里，改善四·二公里，新闢一公里。民國六十三年一月開工，六十四年六月完成，工程費一、八〇〇千元（華南村—華山村山脚）。

(二) 華山龍眼灣路，由華山經半天寮至龍眼灣長五·八三公里，其中改善二公里，新闢三·八二八公里。民國六十四年二月開工，六十五年九月完成，工程費三、〇〇七千元（古坑鄉）。

(三) 古坑鄉荷包山因中央（坪頂）路長七·五四公里，其中改善四·三八公里，新闢三·一六公里，橋三座，共長三六·七

公尺。六十四年二月開工，同年十月完工，工程費三、三七〇千元。

(四) 古坑鄉圳頭坑漁池子路長八·六公里，改善四·六公里，新闢四公里。以上四線按乙種林道標準林道施工。

(五) 斗六鎮斗六內林路，由埤頭里經內林至新厝長四·七二公里，七級公路標準施工，橋二座，長一〇三·七公尺，民國六十六年元月二十一日開工，同年六月二十三日完成，工程費三、六八四千元。

(六) 梅林湖本路，由梅林經樣子坑至湖本南投縣界，長八·〇三公里，爲新闢道路，按乙種林道標準施工，有橋二座長共三六公尺，民國六十四年十二月三十日開工，六十五年六月三十日完成，工程費六、七七三千元。

(七) 梅林湖本路，由梅林經湖山里至湖本道，長二·三四公里，改善二公里，新闢〇·三四公里，按七級公路標準施工，橋三座，共長五八·九公尺，民國六十六年四月十二日開工，六十七年四月二十五日完成，工程費三、三五〇千元。

(八) 麥寮鄉海豐實驗區道路（海豐村）長〇·八公里，按七級公路標準改善，民國六十一年二月開工，六十一年七月完成，工程費三〇〇千元。

(九) 臺西鄉農漁路，自臺西經崙子頂至蚊港，長一七·八公里，按乙種林道標準施工，橋一座長五公尺，民國六十二年十二月六日開工，六十三年六月二十日完成，工程費二、二八〇千元。

(十) 口湖鄉下崙漁港路，長一·一公里，有橋一座長一五公尺。民國六十九年二月十五日開工，同年十月完成，工程費二、三〇〇千元。

(十一) 古坑鄉大埔柴土地公（尖山坑）路長四·九八公里，按乙種林道標準施工，改善一公里，新闢三·九八公里，有橋二座長四八·二公尺，民國六十五年十一月二十五日施工，六十六年十一月十六日完成，工程費三、五八〇千元。

(十二) 斗六市七星桃林路，長一二公里，民國七十一年三月三十一日開工，同年十月八日完成，工程費三、八三〇、六一〇元。

(十三) 斗六市楓樹湖工業區道路，長二·五四公里，民國七十三年四月十六日開工，同年六月二十二日完成，工程費五六三千元。

(四) 斗六市皮仔寮路，長一·七公里，民國七十四年一月開工，預計同年六月完成，工程費二、五〇〇千元。

(五) 林內林茂路，長一公里，橋一座長三七公尺，民國七十三年四月四日開工，同年七月三十一日完成，工程費二、三四四、五〇〇元。

(六) 古坑鄉大埔地母廟一期道路工程，長二·六公里，民國七十一年三月二十三日開工，同年八月二十七日完成，工程費四、九五〇千元。

(七) 古坑鄉圳頭坑糞箕湖路，長二·五二公里，民國七十一年六月六日開工，同年八月十四日完成，工程費六〇四、七〇〇元。

(八) 古坑鄉番尾坑糞箕湖路，長〇·四公里，橋一座長一二公尺，民國七十一年七月一日開工，同年十一月十九日完成，工程費四一三千元。

(九) 大埔地母廟二期道路工程（古坑鄉），長二·三一公里，橋二座，共長一二公尺，民國七十二年三月二十四日開工，同年十月二十九日完成，工程費四、二二一、六七〇元。

(十) 古坑鄉枋寮埔路（一、二期工程），長一·八九公里，民國七十一年十一月二十七日開工，七十二年十月十九日完成，工程費共四、六八四、四〇〇元。

(十一) 古坑鄉石壁豐山路一·一二公里，民國七十三年二月十四日完成，工程費二、三四七、四八〇元。

(十二) 古坑鄉枋寮農路（一、二期工程），長二·九二公里，民國七十三年一月三十一日開工，同年十月二十日完成，工程費共二、八六七千元。

(十三) 古坑鄉尖山坑路，長一·三九公里，民國七十三年三月九日開工，同年十月二十日完成，工程費三·八二〇千元。

(十四) 古坑鄉靈山橋地母廟路，長一·三公里，民國七十三年四月十日開工，同年九月十日完成，工程費七七六千元。

(四) 古坑鄉下寮路，長一·一公里，民國七十三年七月三日開工，七十四年七月完成，工程費三、七〇〇千元。

(五) 古坑鄉大埔桂林路，長一·四公里，橋二座共長五五公尺，民國七十四年三月二十六日開工，工程費預算四、八七〇千元。

(六) 古坑鄉竹山梅山路，長一九·九二公里，改善一五·三二公里，新闢四·六公里，橋三座，共長二六公尺，民國六十七年一月二十日開工，七十年五月二十九日完工，工程費二九、三〇〇千元（由南投縣界經樟湖村—桂林村—華山村—華南村）。

(七) 古坑鄉樟湖（過寮）坪頭（南投縣界）路，長三·〇一公里，改善一公里，新闢二·〇一公里，橋一座長七·六公里，民國六十八年十月一日開工，六十九年十二月三十一日完成，工程費四、三四〇千元。

(八) 古坑鄉十字關龍眼村，長一·一四公里，改善一公里，新闢一·四公里，民國六十九年六月六日開工，七十年三月三十一日完成，工程費二、五〇〇千元。

(九) 古坑鄉石橋外湖路，長二·六四公里，改善一公里，新闢一·六四公里，橋一座長四〇公尺，民國六十九年六月一日開工，七十年六月三十日完成，工程費六、〇〇〇千元（樟湖村石橋—營幕籠）。

(十) 古坑鄉草嶺竹高水路，長二公里，民國六十九年六月一日開闢，七十一年十月二十日完工，工程費四、二二一千元。

(十一) 斗六市梅林新庄路，長一·七五公里，民國七十年二月十三日開闢，同年七月三十一日完工，工程費五、〇〇〇千元。

橋一座長三六公尺。

(十二) 斗六市湖山里路，長一公里，民國七十年二月二十四日開闢，七十一年三月二十三日完工，橋一座長七公尺，工程費二、一〇〇〇千元（以上各線資料雲林縣政府提供）。

產業道路寬在四公尺以上，不列入公路系統，另斗六林內鄉鎮梅林頂庄路長一九·六公里。古坑鄉草嶺曲坑一八公里產業道路，民國六十八年完成測量施工（據雲林縣志）。上述道路，至六十七年七月以後，多已列入公路系統，並逐漸拓寬。

四五、內寮草嶺公路拓寬爲觀光地區道路

內寮至草嶺公路，全長二九·五公里（省公路局另一記錄長二八·二公里），其中內寮至十字關長七·八公里（內寮至南雲縣交界三·七公里，屬於南投縣轄內），爲竹山至梅山公路之一段，三級山地路面（竹山—內寮瀝青路面）。十字關至草嶺二·七公里（有記爲二〇·四公里者），爲產業道路。路寬二—五公尺。政府七十三年度編列預算一億二千六百萬餘元，修築此路，以便利山地交通，發展觀光事業。

草嶺位於雲林縣突入南投、嘉義兩縣之間，與嘉義瑞里風景區遙相呼應。區內十二奇景：「連珠池」、「同心瀑布」、「蝙蝠洞」、「峭壁雄風」、「清溪小天地」、「水濂洞」、「青蛙石」、「蜂巢岩」、「奇妙洞」、「幽情谷」、「斷崖春秋」、「斷魂谷」，聞名全省，每逢假日，南來北往遊客衆多。南由斗六、東和、魚池子、桶頭，外湖至草嶺。北由草屯、竹山、桶頭等處入山。沿途風景秀麗，梯田、山家、農舍、小橋、流水，如一幅天然畫面，引人入勝。由於山路崎嶇不平，車輛顛簸蜿蜒曲折而行，有如置身搖籃之感。向車窗外極目遠眺，峯巒葱翠，阡陌縱橫，茂密林木，青綠修竹，滿山遍野，藤蔓牽攀，半空倒懸，山色風光，景物宜人。車抵外湖休息站小憩，步行入林蔭斜坡，羊腸小徑，繞山迴行，瀏覽沿途風光景色，爲南部觀光勝地之一。

四六、臺中市開闢產業道路

臺中市自民國六十四年至七十三年底，共修築產業道路十一線，計長五三・三一公里，詳情如下：

路線名稱	長度 (公里)	寬度 (公尺)	開工日期	完工日期	工程費(元)	備註
北坑巷產業道路	〇・八六	五・五	六九年	六九年	三、〇〇〇、〇〇〇	
連坑巷	一一・一八	五・五	六十四年十一月十日	六十七年六月三十日	一一、一〇八、五七三	
芋園巷	四・〇四	五・五	六十六年一月三十日	六十七年十二月三十日	三、八四四、一九七	
橫坑巷	四・九五	五・五	六十六年一月三十日	六十六年七月三十日	七、〇八九、六五一	
青山巷	二・三五	五・五	六九年三月一日	六九年七月二十九日	四、〇三五、〇〇〇	
青水巷	五・二六	五・五	六五年六月二十日	六五年九月三十日	五、〇四九、〇二五	
濁水巷	五・七四	五・五	七二年三月五日	七二年八月二日	一六、七八二、五〇〇	
光西巷	二・〇二	五・五	六八年五月	六八年十月	三、二一〇、九一二	
北勢巷	九・九七	五・五	七十年二月二十四日	七十年八月十五日	五、二八六、五〇〇	
大湖巷	三・六四	五・五	七一年六月二十二日	七二年九月一日	一二、九二一、九〇〇	
西平北巷產業道路	二・三〇	五・五	七二年三月	七二年六月三十日	七三、三二八、二五九	
合計	五三・三一					

【資料來源】臺中市政府

四七、基隆市新開產業道路

基隆市自民國六十四年至七十四年三月止，共新築產業道路十六線，計長三五・九四公里，詳如下列：

區域別	地點	起訖地點	長 (公里)	寬 (公尺)	完工年度	經費 (元)	備註
七堵區	瑪西里	瑪西	三・〇四	五・五	六四年	二、一二〇、〇〇〇	農路標準
"	"	瑪西—友二	四・三二	五・五	六五年	二、五二〇、〇〇〇	以下九線按農路標準
"	友二	友二—七分寮	一・七八	五・五	六六年	一、二二五、〇〇〇	
七堵區	瑪東里	瑪東	三・六〇	五・五	六六年	三、二四九、三〇〇	
安樂區	大武崙	大武崙	二・五四	五・五	六六年	一、一一二、〇〇〇	
安樂區	大武崙	大武崙—瑪東	三・六一	五・五	六七年	三、一三〇、〇〇〇	
七堵區	瑪東	瑪東	二・四三	五・五	六八年	一、九六〇、〇〇〇	
"	泰安里	草濫	二・三二	五・五	六八年	二、六七〇、〇〇〇	
"	"	"	一・八四	五・五	六九年	三、三五七、〇〇〇	
"	"	"	二・〇〇	五・五	七〇年	三、二一〇、〇〇〇	
安樂區	內寮里	"	一・〇五	五・五	六七年	一、五五五、〇〇〇	
信義區	深澳坑	九—十鄰	一・六三	五・五	六九年	三、〇〇〇、〇〇〇	按七級道路標準
七堵區	友一里	友一里	一・五三	五・五		二、六一五、五五六	
中山區	協和里	大武崙漁港	二・一七	一・〇〇		一三、三〇三、三〇〇	
安樂區	內寮里	大武崙漁港	一・三五	一・〇〇		八、三六三、四二二	
安樂區	內寮里	至臺北縣界	〇・七三	五・五		四、五〇六、二九九	
合計	暖暖里	暖暖里	三五・九四			五七、八九五、八八四	

【資料來源】基隆市政府

四八、臺中縣產業道路之開闢

(一) 開闢農路

臺中縣政府自民國五十八年起辦理山坡地水土保持綜合區，開闢寬四公尺之農路（丙種林道標準），配合綜合區農場交通及運輸物產，效益甚佳。此類農路，均為短距離者，超過一公里以上者甚少。計自六十九年至七十三年底止，共開築七九線段，總長四八·一五公里，共需經費新臺幣三八·四三八、〇三二元。詳附表(一)。

(二) 產業道路之開闢

臺中縣產業道之開闢，於民國六十二年策劃，次年開始辦理，至七十三年底，計(1)七級道路一二線三六·七公里。(2)乙種林道五八線一三六·六公里。(3)農路（寬五公尺）四線長八·七公里，合計七〇線，總長一八二公里。共需工程費二八七、三三八、〇九〇元。詳附表(二)。

自六十四年起改善及開闢產業道路，計一八線，其中改善者五二·四公里，開闢新路六五·三公里，共長一一七·七公里。詳附表(三)。

(三) 臺中縣山坡地水土保持修建農路成果

臺中縣政府在水土保持綜合區計畫，及國有林解除地保育利用計畫經費項下，修建農路（四公尺寬）十五線，計長五八·五公里。詳附表(四)。

臺中縣轄區遼闊，山坡地佔三分之二強，農路需要性極強。開闢之道路雖短，但與其他產業道路或公路銜接，構成運輸網，便利交通。縣府自七十一年起，每年編列預算一千萬元，開築此類道路。

【資料來源】臺中縣政府

附表一 臺中縣政府歷年辦理山坡地小型農路修建計畫成果統計表 (一之1)

年度	地點		道路名稱	長度 (公里)	投資金額 (元)	備註
	鄉鎮區	起訖經由村里				
69	新社鄉	福興麻竹坑—白毛台	福民小型農路工程	0.169	510,000	管 理 計 計 (25,393)=535,393 (22,490)=467,490 (73,028)=1,723,028 (52,050)=931,713 (26,970)=519,970 (11,835)=274,835 六十九年度合計: 4,452,429
	潭子鄉	刀石坑龍興巷—山上	龍興二號小型農路工程	0.400	445,000	
	"	" — 底	龍興一號小型農路工程	1.713	1,650,000	
	霧峰鄉	峰谷北坑—石門	霧峰北坑農路工程	0.196	879,663	
	豐原市	東陽路—尾段	情人谷農路工程	1.331	493,000	
	新社鄉	頭櫃—石灰窰	石灰窰農路工程	1.402	263,000	
	東勢鎮	興隆里大明巷口~吊橋止	大明小型農路工程	0.233	544,000	
	清水鎮	第十公墓起~吳厝里界	楊厝里小型農路工程	1.171	552,000	
	沙鹿鎮	國校下方—公墓	西勢里小型農路工程	1.036	552,000	
	豐原市	存心橋—協和橋前	東陽里小型農路工程	0.980	960,000	
70	沙鹿鎮	中清路—坑邊	西勢里二號小型農路工程	0.710	555,000	(43,200)=1,003,200 555,000 540,000 595,650 503,834.21 七十年度合計: 5,455,846.21
	外埔鄉	鳳梨園與水利會林地間	外埔小型農路工程	1.150	540,000	
	豐原市	東陽路尾段	情人谷小型農路修建工程	1.331	570,000	
	潭子鄉	刀石坑—浦底	龍興一號小型農路修建工程	1.713	482,138	
	新社鄉	二櫃—三友廊	二櫃三友廊農路修建工程	4.985	555,000	
	東勢鎮	后東路—第一鄰	埤頭里小型農路駁坎工程	1.000	157,647	
71						(24,975)=579,975 七十年度合計: 5,455,846.21 (70,941.15)=228,588.15

71	潭子鄉	刀石坑支線	龍興二號小型農路災害修護	0.145	535,000	(24,075)=559,075
	霧峰鄉	峰谷北坑內段	坑口(北坑)小型農路工程	0.284	577,781	(26,000.15)=603,781.15
	東勢鎮	福東路—山脚	福東小型農路新建工程	0.489	594,996.20	(32,733)=627,729.20
	新社鄉	豐原市界—七分坑	七分坑小型農路新建工程	0.185	430,000	管 理 計 (19,350)=449,350
	清水鎮	楊厝里	楊厝里二號小型農路新建工程	0.784	499,000	
	新社鄉	中和村水涵坑	水涵坑小型農路改善工程	0.811	534,000	(22,455)=521,455
	外埔鄉	鳳梨園邊	外埔小型農路涵管加強工程	0.040	180,000	(24,030)=558,030
	沙鹿鎮	西勢里桃仔崙	西勢里桃仔崙小型農路新建工程	0.800	503,076.40	(22,638.44)=525,714.84
	清水鎮	楊厝里	山尾小型農路新建工程	0.443	436,169.20	(23,980)=460,149.20
	太平鄉	茅埔樟湖中段	樟湖農路改善工程	1.200	737,500	(33,187.50)770,687.50
	沙鹿鎮	西勢里	西勢里接中山路小型農路工程	0.359	520,000	(23,400)=543,400
	潭子鄉	張永清土地前支線內段	滿底路支線小型農路工程	0.320	520,000	(23,400)=543,400
	東勢鎮	石角(隆興里)	福東小型農路加強工程	0.122	248,000	248,000
	霧峰鄉	峰谷北坑前段	坑口農路前段改善加強工程	0.144	472,000	(21,240)=493,240
	太平鄉	鹿仔坑產道—九層頭	九層頭農路新建工程	0.420	686,800	(30,906)=717,706
	沙鹿鎮	中沙路—瑞古	瑞古小型農路加強工程	0.248	434,730	(19,562.85)=454,292.85
	豐原市	存心橋—協和橋前	東陽里小型農路加強工程	0.980	549,400	(23,000)=572,400
	“	鎮村—山頂	鎮村小型農路工程	0.640	408,685	(18,400)=427,085
	太平鄉	牛角坑中段	牛角坑農路工程	1.041	493,436	七十一 年度合計：9,484,083.89
	豐原市	上南坑—山頂	南崙里農路工程	0.225	536,000	
72	“	東陽里—泉州坑	泉州坑農路加強工程	0.340	502,278	(22,600.90)=52,878.90
	東勢鎮	水坑—圳寮	埤頭里(圳寮)農路改善工程	0.345	410,000	(18,450)=428,450

中耕里水灌面		水灌面小型農路工程		管	(12,333)=280,333
石岡鄉	金星村下坑	下坑農路加強工程	0.233		
外埔鄉	省農會牧場一大甲	甲埔農路工程	標一座		(9,450)=219,450
"	" 一水美	水美農路工程	橋 0.419		(20,908)=485,549
東勢鎮	泰興鼎底鍋	鼎底鍋農路工程	0.380		(22,924)=481,232
清水鎮	村內一公墓	楊厝里農路工程	1.370		(32,700)=761,000
新社鄉	中和村水涵坑一茄冬寮	水涵坑農路新建工程	1.005		(21,838.73)=506,138.73
"	福興村	三友廊小型農路加強工程	0.495		(24,950)=569,950
沙鹿鎮	綜合區下方	六路厝農路工程	0.022		(17,000)=394,940
"	中沙路上方	瑞古農路(後段)工程	0.530		(13,900)=322,900
太平鄉	接北田巷	九層頭農路二期工程	0.431		(10,800)=250,900
"	坪林三角—三汴	三汴農路工程	1.296		(66,070)=1,534,202
新社鄉	豐原上南坑—七分坑	七分坑農路工程		終止合約	
豐原市	存心橋—協和橋前	東陽里小型農路加強改善工程	0.080		(21,600)=501,600
太平鄉	茅埔產道—舊路	茅埔小型農路工程	0.980		(22,250)=516,797
"	興隆村—耙場後	北勢坑農路修建工程	0.295	(合約金額)	(11,250)=256,250
清水鎮	楊厝里—清水	海風農路工程	0.281	245,000	(7,960)=185,020
東勢鎮	下水浪坑—中段	下水浪農路加強工程	1.718	177,060	七十二年度合計: 9,294,956.63
新社鄉	豐原市界—七分坑	七分坑農路二期工程	0.923	547,100	
潭子鄉	滴底產道張永清前支線一段	滴底農路二期工程	0.095	313,807	
豐原市	鍊村山頂	鍊村農路工程	0.340	329,175	
外埔鄉	大甲溪堤防路—溪底	溪底農路工程	0.392	308,275	
			0.600	327,080	
				300,660	

箱涵3.52公尺
橋樑10公尺

鄉	路段	工程名稱	長度(公尺)	經費(元)	備註
霧峰鄉	峰谷北坑內段	北坑(坑口村)農路箱涵、橋樑工程	0.013	585,200	箱涵3.52公尺 橋樑10公尺
外埔鄉	葡萄專業區內	外埔農路工程	0.149	164,730	
潭子鄉	刀石坑龍興巷—清底	龍興一號農路維護加強工程	0.100	220,806	
新社鄉	頭櫃	福興(頭櫃)農路維護工程	0.200	389,340	
后里鄉	綜合區內農路	后綜農路維護工程	0.050	142,770	
霧峰鄉	萬斗六坑—象鼻坑路支線	萬斗六農路維護工程	0.500	418,000	
新社鄉	二櫃—三友路	三友路二櫃農路加強工程	0.500	386,650	
豐原市	南坑路支線橋	南坑農路工程	0.010	438,900	
沙鹿鎮	西勢—公館	西勢農路工程	0.589	433,670	
太平鄉	北田巷—苦苓腳坪	苦苓腳坪農路維護工程	0.200	350,702	
“	廬仔坑產業道路—九層頭	九層頭農路維護工程	0.500	438,900	橋樑10公尺
“	茅埔—樟湖	樟湖農路工程	0.545	305,140	
豐原市	泉州坑二段	泉州坑農路維護工程	0.051	342,760	
太平鄉	東汴乾溪—山嶺	東汴農路工程	0.366	338,580	
豐原市	存心橋—協和橋前	東陽農路維護工程	0.700	405,460	
大肚鄉	蔗廊村	大肚農路工程	0.578	375,155	
東勢鎮	泰興里	鼎底銅農路加強工程	0.349	534,582	
“	埤頭里水堤邊—圳寮	圳寮農路二期工程	0.260	399,190	
大雅鄉	臺中市產道橋—通山路	大雅農路工程	0.360	399,190	
新社鄉	中和村水涵坑	水涵坑農路二期工程	0.361	554,895	
合	計	79線段	18.15	38,438,032.73	七十三年度合計9,750,717元

附表二 臺中縣產業道路開闢情形統計表

年 度	標 準	路 名	經 由	長 度 (公尺)	路 寬 (公尺)	費				分	
						經 計	省 中 央	軍 方	縣 政 府	鄉 鎮 地 方	擔
63	乙種林道	中埔一期	太平鄉頭汴坑—乾溝	13,000	5.50	3,439,000	2,407,300		515,850	515,850	
"	"	中坑軟埤坑	東勢鎮中坑—軟埤坑	12,130	5.00	3,436,232	2,405,362.40		515,434.80	515,434.80	
"	"	力行(北)	和平(梨山)翠巒—佳陽	3,620	5.00	2,353,000	1,647,100		705,900		
64	"	中埔(三期)	太平鄉頭汴坑—乾溝	6,560	5.00	3,280,000	2,296,000		492,000	492,000	
"	"	中埔(二期)	"	2,000	5.00	2,509,000	1,756,300		376,350	376,350	
"	"	象鼻坑	霧峰鄉	4,000	5.00	3,200,000	2,240,000		480,000	480,000	
"	"	力行(北)	和平(梨山)翠巒—佳陽	2,000	5.00	1,300,000	910,000		390,000		
65	"	象鼻坑(二期)	霧峰鄉	3,793	5.00	4,478,548	3,134,983.60		671,782.20	671,782.20	
"	"	后卓	后里鄉	3,558	5.00	2,725,087	1,907,560.90		408,763.05	408,763.05	
"	"	北坑	霧峰鄉桐林村	5,454	5.00	3,703,777	2,592,943.90		555,566.55	555,566.55	
"	"	中埔十一號橋	太平鄉頭汴村—乾溝	橋一座		599,060	419,342		89,859	89,859	
"	"	力行(北)	和平(梨山)翠巒—佳陽	9,667	5.00	5,723,418	4,006,392.60		858,512.70	858,512.70	
66	"	北坑(二期)	霧峰鄉桐林村	1,000	5.00	2,484,415	1,739,090.50		372,662.25	372,662.25	
"	"	七級道路豐埔一期	新社天冷—柑子林	4,985	7.50	15,386,000	9,231,600	4,615,800	1,538,600		
"	"	豐埔一期	"	5,532	7.50	12,156,680	7,294,008	3,647,004	1,215,668		
66	乙種林道	松茂	和平(梨山)松茂地區	2,740	5.00	686,038	480,226.60		205,811.40		
67	七級道路	豐埔(二期)	新社鄉天冷—柑子林	2,227	7.50	7,001,600	4,200,960	2,100,480	700,160		
"	乙種林道	豐埔長福橋	"	(橋70M)		3,286,400	1,971,840	985,920	328,640		

	豐埔二樞橋	東勢鎮中坑平	(橋35.2M)	2,994,665	1,796,799	898,399.50	299,466.50
"	七級道路	后里鄉—東勢鎮	745	5.50	615,815	431,070.50	184,744.50
68	后東(一期)	新社鄉天冷—柑子林	3,447	5.50	4,504,154	2,702,492.40	450,415.40
"	豐埔(三期)	潭子鄉聚興—清底	11,116	7.50	27,636,410	16,581,846	2,763,641
69	乙種林道	潭子鄉聚興—清底	2,391	5.00	3,575,194	2,502,635.80	536,279.10
"	七級道路	大甲鎮船頭埔—松柏港	871	6.00	876,041	613,228.70	262,812.30
"	五甲	大安五甲—出海檢查	795	6.00	1,071,412	749,988.40	321,423.60
"	后東(拓寬)	后里鄉牛稠坑口—一期起點	2,180	7.50	3,216,103	1,929,661.80	321,610.30
"	后東(二期)	東勢鎮石岡堤北端—石城(安庚橋)	1,508	5.50	3,161,810	1,897,086	316,181
"	乙種林道	東勢鎮—四角林	4,340	5.00	5,431,199.90	3,801,839.93	1,629,359.97
"	竹村(一期)	太平鄉竹仔坑口—大傢伙	2,350	5.00	3,461,022.60	2,422,715.82	1,038,306.78
"	竹村(二期)	"	3,400	5.00	5,142,351.20	3,599,645.84	1,542,705.36
69	農路標準	東 汴	1,100	5.00	8,869,653.50	6,208,757.45	2,660,896.05
"	"	太平鄉東汴—泡仔林	4,130	5.00			
"	乙種林道	太平鄉東汴—南國巷	1,960				
70	農路標準	茅埔(一期)	2,500	5.00	3,240,000	2,754,000	486,000
"	乙種林道	太平鄉茅埔—茄荖寮	2,995	5.00	5,584,718.40	4,747,010.64	837,707.76
"	刀石坑(一期)	潭子鄉刀石坑口—坑頭	2,970	5.00	5,623,825.40	4,780,251.59	843,573.81
"	滴底(二期)	潭子鄉聚興—滴底一縣界	1,365	5.00	2,116,000	1,798,600	317,400
"	象鼻坑	霧峰鄉萬豐—象鼻坑	1,120	5.00	4,843,980	4,117,383	726,597
"	勢林(二期)	東勢鎮—四角林	3,704	5.00	7,197,790.55	6,118,121.97	1,079,668.58
"	勢林(三期)	"	2,636	5.00	7,014,105.20	5,961,989.42	1,052,115.78

536,279.10

"	"	福興 (一期)	新社鄉第九鄰—第十鄰	2,000	5.00	5,997,377.35	5,097,770.75	899,606.60
"	"	新豐 (一期)	新社鄉水井—豐原市協和橋	3,000	5.00	3,702,451	3,147,083.35	555,367.65
"	"	新豐 (二期)	"	2,400				
"	"	新豐 (三期)	"	1,200	5.00	7,666,693	6,516,689.05	1,150,003.95
"	"	北坑 (三期)	霧峰鄉桐林—北坑	1,432	5.00	4,480,000	3,808,000	672,000
"	"	茅埔 (二期)	太平鄉茅埔—茄荖寮	1,380	5.00	3,055,250	2,596,962.50	458,287.50
71	"	乾溪	太平鄉泡仔林—乾溪口	739	5.00	1,904,763	1,619,048.55	285,714.45
"	"	濁水	太平鄉乾溪口—濁水	1,020	5.00	2,334,625	1,984,431.25	350,193.75
"	"	安明	后里鄉泰安村—東勢鎮明正里	1,724	5.00	2,962,230	2,517,895.50	444,334.50
"	"	虎尾寮	外埔鄉蔴仔村—鐵山村	955	5.00	2,514,250	2,137,112.50	377,137.50
"	"	七級道路	松柏港 (二)	1,255	7.00	2,827,227	2,403,142.95	424,084.05
"	乙種林道	銀聯	大里鄉健民—霧峰鄉吉峰	1,407	5.00	14,315,247.30	12,167,960.21	2,147,287.09
"	"	新豐 (四期)	新社鄉水井—豐原市協和橋	998	5.00	3,683,363	3,130,858.55	552,504.45
72	"	蔴仔坑 (二期)	太平鄉蔴仔坑—內坪林	1,340	5.00	2,831,790	2,407,021.50	424,768.50
"	農路標準	茅埔 (三期)	太平鄉茅埔—茄荖寮	980	5.00	1,904,765	1,619,050.25	285,714.75
"	乙種林道	刀石坑 (二期)	潭子鄉刀石坑口—坑頭	353	5.00	2,653,760	2,255,696	398,064
"	"	食水料	新社鄉五福臨門—大南神木	1,315	5.00	1,912,783	1,625,865.55	286,917.45
"	"	福民	新社鄉福興—白毛台	1,613	5.00	3,251,801.55	2,764,031.32	487,770.23
"	"	福興 (二期)	豐埔路至頭櫃	1,110	5.00	2,482,626.70	2,110,232.70	372,394
"	"	勢林 (四期)	東勢鎮—四角林—東崎道路	1,050	5.00	2,019,079.20	1,716,217.32	302,861.88
"	"	塔湖	太平鄉泡子林—塔湖	1,920	5.00	2,391,915.60	2,033,128.26	358,787.34
73	乙種林道	南崗	龍井鄉南寮村—龍崗村	2,000	5.00	2,325,800	1,976,930	348,870

"	"	茅埔 (四期)	太平鄉茅埔—茄冬寮	588	5.00	2,203,000	1,872,550	330,450
"	七級道路	溪頭	新庄土地廟接和陸路	2,069	7.50	1,699,550	1,444,617.50	254,932.50
"	乙種林道	北坑 (四期)	霧峰桐林村	1,010	5.00	2,580,000	2,193,000	387,000
"	"	北坑 (四期)	"	(橋30M)	5.00	1,260,000	1,071,000	189,000
"	"	橋樑	"	500	5.00	2,649,739	2,252,278.15	397,460.85
"	"	石圳口 (一期)	東勢石角	565	5.00	1,712,330.90	1,455,481.27	256,849.63
"	"	石圳口 (二期)	"	1,311	5.00	2,897,040.30	2,462,484.26	434,556.04
"	"	福興 (三期)	新社美林—頭櫃	674	5.00	2,113,862.30	1,796,782.95	317,079.35
"	"	福民 (二期)	天冷—白毛台	1,020	5.00	2,018,097.60	1,715,382.96	302,714.64
"	"	勢林 (五期)	東勢—四角林—東崎道路	733	5.00	2,240,714.40	1,904,607.24	336,107.16
"	"	塔湖 (二期)	中埔三號橋—泡仔林	1,470	5.00	3,031,727	2,576,967.95	454,759.05
"	"	牛角坑	一乾溪—塔湖	860	5.00	1,789,725.50	1,521,266.67	268,458.83
"	"	民安	牛角坑口—崩上					
"	"	合計	明正里民安橋—堤防	182,015.20		287,338,090.45	214,057,381.77	23,803,146.60
								43,604,502.43
								5,873,059.65

七級道路：36.730 公里→ 12條
 乙種林道：136.5752公里→ 58條
 農路：8.710 公里→ 4條

附錄三 臺灣省臺中縣修築產業道路統計

鄉鎮別	起點	經由	訖點	構築標準	長度 (公里)	寬度 (公尺)	工 程 紀 內 容		開工日期	完工日期	工程費(元)	備 註
							改善 (公里)	新闢 (公里)				
后里鄉	廣福村一	東勢鎮界	乙種林道	9.5		5.5	4.0	4座/10M	68	69	10,852,067	象鼻坑（1—2期）
東勢鎮	東勢	四角林	"	8.0		8.0		4座/20M	69	73	2,368,272	
霧峯鄉	象鼻坑口	竹嵩脚	"	10.0			10.0	2座/35M	64	65	12,522,528	
"	北坑	梅仔脚	"	10.0			10.0	9座/280M	65	73	14,869,092	
"	桐林二號橋	桐林南坑	"	5.0			5.0	5座/30M	67	67	615,815	內子坑（竹林）1—2期
太平鄉	王公潭	乾溝	"	8.0		8.0		3座/50M	69	69	8,603,373	
"	臺中市界	廊仔坑	"	4.0		4.0			70.6.15	72.10.26	8,886,836	廊仔坑產業道路1—2期
"	北坑		"	10.0			10.0		74.4.12	74.9.12	2,370,000	
潭子鄉	潭興路	下坑界	"	4.8		4.8			69	70	5,691,194	龍興巷（1—2期） 以下八總計45.2公里，以其他計畫經費修築完成，68年以前完工。
"	潭興路	豐原市界	"	3.2		3.2			70.7.1	72.10.1	8,712,857	
新社鄉	石炭路	頭櫃	"	4.0			4.0		68年以前			
"	禮興	谷關	"	5.0			5.0		"	"		
和平鄉	和	竹林	"	2.1			2.1		"	"		
"		和興	"	9.0		3.0	6.0		"	"		
"		和	"	5.0		2.6	2.4		"	"		
"		東卯	"	6.6		2.8	3.8		"	"		
"		北坑	"	5.5		2.5	3.0		"	"		
"		自達	"	8.0		8.0			"	"		
合 計	18 線			117.7		52.4	65.3					

說明：(1)乙種林道路基寬度土質5公尺，石質4.5公尺，橋樑載重20公噸，淨寬4公尺。(2)本表為補列第二表遺漏路線。

附表四 臺中縣政府歷年辦理山坡地水土保持專案計畫農路修建計畫成果統計表

年度	地		起訖經由村里	道路名稱	長度 (公里)	計畫名稱	備註
	鄉	鎮區					
新	社	鄉	保育區內上中下三線	馬力埔農路	6.103	國有林解除地保育利用計畫	
"	"	"	新四村至茅埔角	大南段農路	2.015		
"	"	"	溪頭至三隻龍	溪頭農路	3.000		
"	"	"	二櫃段至三友廊段	二櫃至三友廊農路	11.005		
"	"	"	中和至溪頭	水底寮農路	4.500		
"	"	"	馬力埔至石岡二坪	馬力埔至二坪農路	3.080		
東	勢	鎮	慶東里燥坑口至燥坑	燥坑農路	3.100		
"	"	"	雲仙洞至山豬湖	雲仙洞農路	3.700		
石	岡	鄉	金星至二坪	二坪農路	3.162		水土保持綜合區計畫
"	"	"	金星至下坑	下坑農路	3.020		
"	"	"	下坑至公老坪	下坑至公老坪農路	1.790		
"	"	"	金星至神木	龍興農路	2.500		
后	里	鄉	油庫后至廣山橋接后東路支線	綜合區農路	5.273		
大	雅	鄉	由林益萬山邊至后東路	"	4.449		
沙	鹿	鎮	橫山綜合區內	"	1.789		
			六路厝綜合區內	"	58.486		
			合	15 線			

三、臺灣省農業發展委員會

因本局辦理國庫券發售業務，為便利民眾起見，特在臺中縣政府歷年辦理山坡地水土保持專案計畫農路修建計畫成果統計表，並由政府予以

四九、社區發展建設修關之道路

社區發展建設，是由部落居民基於共同需要，有效運用各種資源，從事綜合建設，以提高社區居民生活品質，並由政府予以行政支援，技術指導，經費補助辦理。簡言之，即社區民衆自助他助，改善社區民衆生活之過程工作方法。

民國五十七年行政院頒「社區發展工作綱要」，臺灣省政府依據訂定「臺灣省社區發展八年計畫」，後改爲十年又延長三年，至七十年完成。六十一年又將計畫修訂，改爲基礎工程建設，生產福利建設及精神倫理建設，三者兼顧，同時進行。

自五十八年至七十年度止，全省已發展社區四、〇二五處。至七十三年度又新規劃發展三十九個，計共四、〇六四個社區。自七十一年度起，省府已無統籌辦理社區經費預算，改由各縣市政府自行辦理。每年每鄉鎮市區必須以較落伍之社區一個，由社區自動申請辦理。經費由政府酌予補助，以達到全面改善。

截至七十二年全省已發展之四、〇四八個社區，建設經費總數已達九十六億六千六百八十五萬千八百三十六元。其中政府補助款六十四億八千七百一十二萬五千九百五十八元，民衆配合捐獻財務總值三十一億七千九百七十三萬一千零七十八元。換句話說，在一百元之社區費用中，政府負擔約六十九元，民衆配合三十一元，但民衆提供之人力服務，尙未以當地當時之工資計值在內，足見民衆貢獻力量之大。

關於社區精神倫理建設，生產福利建設，本文不加以研究。至於基層建設包括下列各項：(1)道路及各項公共設施；(2)排水溝渠開闢與改善維護；(3)綠化、美化社區環境，以上各項均與拓建道橋樑有關，但確實開闢之路線起訖地名未詳，均爲短距離之道路。有未達公路標準者，其嘉慰民衆利益大。

推行社區發展建設之道路

社區發展自民國七十一年起繼續施行第一期五年計畫，仍以基礎工程、生產福利、精神倫理等三項建設爲目標，並以維護及發揮社區成果，舉辦各項文康活動，擴大志願服務，積極推展精神倫理建設爲重點，係配合基層建設而辦理。因此，發展基層建設與發展社區建設，兩者爲不同計畫。

民國五十八年至七十年度，社區發展計畫完成之道路如下：

- (一) 巷道二一、〇五五、一四〇平方公尺。
- (二) 新闢道路四、八七二、三一四公尺。
- (三) 縣市道路八、四三四、一四五公尺。
- (四) 鄉鎮道路七一、〇二三、三一公尺。
- (五) 村里道路五七、一三二、八六一公尺。

以上共計修闢道路一四一、四六二、六三一公尺，巷道二一、〇五五、一四〇平方公尺，成果優良。自七十一年起繼辦第一期五年計畫，道路之開闢較少，維護成果不易。三年來修建道路成果如下：

- (一) 七十一年新修巷街道一〇、四三三、五〇三公尺。
- (二) 七十二年新修巷街道四、八五二、一三七公尺。
- (三) 七十三年新修巷街道六、一三七、四二五公尺。

排水溝建築工程，與道路建設亦有關係，五十八年至七十年度，共築一〇、二九五、四五六平方公尺。七十一年至七十三年度共建築一、〇五九、二四九公尺。

五〇、基層建設修闢道路成果

(一) 緣 起

民國六十八年（公元一九七九年）九月十一日 蔣總統經國先生於主持財經會談時指示：「除十二項建設在積極進行外，地方基層建設亦應注意；尤其是與民衆切身有關之建設，所費不多，而人民可以直接受惠，希由中央及省方共同編列預算，切實辦理」。同月十九日執政黨中常會通過主席交議「加速基層建設方案」，決定由各級政府核撥二百億元作為基層建設經費，後變更（增訂）計畫，增列經費為二、七七〇、三三二、四千元（千以下不計）。民國七十二以後，政府又繼續辦理推行基層建設方

案，所投資金比前更多，至於產業道路之興建，為解決農產運輸重要問題。自民國五十一年（公元一九六二年）起，政府推行修建產業道路建設，受財源所限工程進度稍緩，推行基層建設方案後進度加速，歷年產業道路開闢，已詳於產業道路修闢款，近年有部份產業道路拓建為省、縣、鄉道公路。

政府運用國庫結存非常洽當，不但使農民山胞直接受惠，簡接嘉惠遍及全省民眾，促進地方交通方便，經濟繁營。

（二）修建產業道路橋樑概略

修建產業道路橋樑原則，按下列優先順序辦理：

- （1）因應需要配合構建戰備道路。
- （2）以生產資材及產物運輸為重點，對已有產物而缺乏道路地區為優先，將來開發者次之。
- （3）配合區域性山坡開發需要之幹道路或對外交通路線。
- （4）配合專案措施，如西部、東部沿海地區，平地僻遠地區等居民生活改善，興修產業道路。

至於與既成道路平行，其產業幅面小者或路線較短（一公里以下），可由地方政府或居民自行修建與否，對改進產物運輸關係不大者等，則限於財力，尚無法考慮辦理。

（三）實施期間

基層建設範圍廣大，修建產業道路及山地道路為其中之一，本方案訂定六十九年一月一日起至七十二年（公元一九八〇年）至一九八二年）十二月三十一日止兩年完成。並分為三期實施：

- （1）第一期：自六十九年一月一日起至同年六月三十日止。
- （2）第二期：自六十九年七月一日起至七十年六月三十日止。
- （3）第三期：自七十年七月一日起至七十年十二月三十一日。

（四）修築產業道路里程與效益

(1) 第一期計畫興建九十二公里，改善三九·五公里，實際興建八六·八公里，改善四三·五公里，全部完成。新建道路，年效益估計二、七七五萬六千八百元。改善道路，年效益一、〇〇八萬七千二百元。合計三、七八四萬四千元。受益人口六萬一千二百人，受益面積二萬七、五九〇公頃。完工後三、五年其效益即達投資金額。

(2) 第二期擬興建三三七·五公里，估計年效益一億零八萬元，改善一〇七·三公里，年效益二、四九四萬元，合計一二、五〇二萬元。受益人口合計二〇萬三千三百人，受益面積八萬一、九七八頃，估計完工後六年其效益可達投資金額。

(3) 第三期計畫預定興建一八二公里，估計年效益五、八二四萬元，改善五七·五公里，年效益一、三三四萬元，合計七一五八萬元。受益人口十一萬一百人，受益面積四萬七千九百公頃。估計完工後，七年其受益可達投資金額。

產業道路是為減少生產成本，改善產物運輸及便利交通而開闢，為農民所迫切需要。倍受農民歡迎。對加速偏遠地區開發，改善生活環境及提高農民所得皆大有裨益。

民衆熱烈支持，部份農友率先捐地，並協助地上物賠償事宜。

各道路之開築均參酌區域現有道路概況，使新路線與既有道路連接，形成有系統之交通網。

(五) 山地產業道路開闢成果

臺省山地行政區域，受地理環境所限，及日據時期封鎖隔離政策影響，山地建設較一般地區顯得落後。光復後，經政府採取各項改善措施，使山胞生活獲顯著進步，教育水準亦提高，但由於土地條件較差，生產設施簡陋，加以交通不便，運輸困難，省府財源有限，一時難以全面改善，因此在推行基層建設方案中，特列預算二億元辦理山地道路、吊橋整建、水圳興修等山地鄉村公共工程建設。

截至七十年年底止，完全山地產業道路、橋樑如下：

(1) 新建一七線，四二·五公里。

(2) 改善一二線，三九·八公里。

(3) 橋樑一〇座，三七五公尺（二、一七九平方公尺）。

整建山地吊橋及水泥橋

- (1) 新建：八座，七七七公尺。
- (2) 重建：一六座，一、二四二公尺。
- (3) 修建：九座，七九五公尺。
- (4) 改建水泥橋：一、一六三平方公尺（二〇一公尺）。

整建山地道路橋樑計畫如期完成，受益地區廣達全省二十九個山地鄉（蘭嶼鄉在外），九十三個村，對其交通輸運及土地利用提高生產有莫大裨益（依據改善基層生活環境——基層建設的執行績效，楊緒賢編撰，臺灣省政府新聞處出版）。

綜計基層建設方案，自六十九年一月至七十年代，計畫新闢道路六〇六·三公里，改善二〇八·三公里。受益人口三七四、三〇〇人，受益面積一六四、六八七公頃，估計五至七年可收回投資成本。

社區發展建設，產業道路建設，基層建設方案計畫推行各項建設為三位一體，修築道路均為其主要標的，互相配合辦理，可惜主管機構提供道路橋樑資料不詳，祇知其總長，其分佈地區未說明，社會處主管之社區建設及農牧局主管產業道路修建，均無修建橋樑之記載。

五一、山地、產業道路修建與管理

(一) 主管機構之演變

日據時期為壓制土著（高山族），修築警備理蕃道路，由臺灣總督與警察局及所屬機構主辦開闢養護事宜，已詳於第六章第四節。

臺灣光復之初，依據臺灣各州廳接管委員會接管期間三個月工作進度表記載：「民政類會同警務處接管州之警察所屬……理蕃課之檔案，公物資產圖書等項……屬於省縣市政府者，提經接管委員會議決，或呈省府核定移屬之」。「……縣設警察科，鄉

鎮設警察分駐所或派出所……調查高砂族地界及警界及配備情形，並重新配置警察，完成蕃地警察組織，建設類「協助交通處調查修護州廳境內鐵公路交通……制定省市縣交通管轄範圍」。警政類「清理警察檔案，畫定州廳警察檔案撥縣市政府」。理蕃道路由警察機構接管，列入指定道路者及市街庄道路由總督列冊移交工礦接管。（市街庄道路實質由縣市政府接管，總督府祇列交一個總長數字）。

臺灣省政府為配合山地行政政策，於民國三十七年七月十七日令民政廳設山地行政處，將山地道路撥歸該處主管其事，各縣政府設山地室辦理山地民政巡查道路修復等工作。三十八年五月又令改為民政廳山地行政指導室，部份業務分交有關廳處主辦。山地道路修復工程移交建設廳公共工程局辦理。該局接管後，調查山地道路損壞情形。公共工程局於同年十月一日撤銷。山地道路之養護工程，由公路局接管，令所屬各區工程處派員會同有關縣政府調查主委幹線亟待修護之路基橋樑，擬訂三十九年度修復計畫與經費概算。需款新臺幣一、三二六、二一二元，經省府核減為六萬五千元。概算與核准數目相差懸殊，公路局乃擇急要者先行修復。四十至四十三年度山地道路修復新建由各縣政府提出計畫，經公路局核定後，列入年度概算內撥付，交由各縣政府自行辦理。其主要材料，如鐵筋水泥等類，則由公路局設法統籌，按實需要撥讓。技術工由鄉公所編制內技工自辦，其能力不及者雇工或招商辦理。

臺灣光復後所稱之山地道路由縣府、山地區署修復之道路，多為已解除管制，拓寬具有公路形態之公路，非昔日之理蕃道路全部。日據時期之警備理蕃道路，由鄉公所督促山胞，以義務勞方式養護，必要時申請縣府補助。光復後除鄉民日常有人往來者外多已坍塌，亦有修築為產業道路者。

民國六十一年行政院訂頒「加速農村建設重要措施方案」，省府由民政廳負責執行，自六十二年元月起着手辦理。產業道路之修建為其重要業務之一，為配合山坡地開發及水土保持，自六十五年度起產業道路修建改由農牧局接辦。現場執行工作，由縣市政府及農牧局各工作處負責，而縣市政府則由水土保持或土木課主辦。

長距離之山地道路，如中部（東西）橫貫公路，南部橫貫公路則由省公路局開闢養護改善，列入省道系統管理養護。

(一) 產業道路之定義及修建範圍

依臺灣省產業道路養護辦法第二條規定，所稱產業道路係指便利縣市鄉鎮村里與產業地區間，物產及生產資材之運輸，路寬在四公尺以上未依公路法管理之道路。

產業道路修建之範圍包括臺灣省各縣市，不論山區、平地及濱海地區，只要事實上需要，且有修建價值者，均予考慮。

(二) 構築標準

產業道路建築水準逐次提高，民國七十四年，構築標準以公路七級道路（路寬五·五公尺）為標準，主要設計標準如次：

- (1) 單車道。
- (2) 時速二五公里。
- (3) 路面平面最小曲率半徑二〇公尺。
- (4) 最大坡度百分之十。
- (5) 路基寬度 土質五·五公尺，石質四·五公尺。
- (6) 避車道 每隔二公尺範圍內設置一處。
- (7) 橋樑 淨寬五公尺，載重二〇公噸。
- (8) 路面 鋪設或碎石級配石料，規路況鋪設一·五—三〇公分厚。
- (9) 若確有興建價值，但因現場地質、地形、高差所限，不得已時專案經農牧局同意，以乙種林道標準為規範，地方如需要增加路寬自願負擔增加工程費者，得配合辦理。

(四) 產業道路選定原則

1. 將來能促成區域性農牧發展、擴大經營規模、推行山坡地保育利用計畫，且具有發展潛能之地區，區域內農民具有共同經營共同運銷之意願者。

2. 以生產資材及產物運輸為重點，對已有產物而缺乏道路地區為優先，將來開發者次之。
 3. 配合農漁牧業生產及區域性山坡地保育利用計畫需要之幹道或聯外之交通路線。
 4. 配合專案措施居民生活改善興修之產業道路。
 5. 能與公路系統或林道系統並配合推行宜農牧地水土保持設施者。
- 有下列情形者，不包括在計畫範圍：

1. 屬於公路系統（即鄉道以上者，包括現有或預定路線）。
2. 屬於都市計畫區域內之道路。
3. 純屬交通路線或觀光事業者。
4. 農地重畫區域內之道路。
5. 鋪設水泥及柏油路面者。

(五) 產業道路修建與經費

(1) 產業道路開闢與改善，對於開發山地及交通極為重要。民國五十年（政府會計年度為五十一年），中國農村復興聯合委員會利用美國剩餘農產品四八〇法案在臺灣實施，首先在嘉義內山區開闢起自竹崎鄉中和村至番路鄉止之中興路（公興村），名中興產業公路。全程五一·五公里，為嘉義縣山地橫貫公路，對四鄉資源開發，具重大價值。嗣後南投、雲林、宜蘭、新竹、嘉義、臺南等七縣繼續推展。自五十年至五十六年六月底，計備建道路八十四線，共長四九五公里。資金來源，除農復會補助外，有林務局、山地農牧局、交通處、曾文水庫、縣政府配合款，及發動民衆義務勞動等築成。

(2) 民國五十七年，農復會向聯合國糧農組織申請補助經費，配合地方政府補助，在南投、嘉義兩縣開闢產業道路十九線，計二六九公里。

關於產業道路修建，嘉義、雲林、南投、臺中、基隆市縣修建者，分別於本節第四一—四九項中敘明。

(3) 民國六十二年至六十九年，中央加速農村建設重要措施。六十九年至七十一年全面推動基層建設方案，及七十二年起實施省加強基層建設提高農民所得方案均將興建產業道路列為重要工作項目之一，在各縣市普遍推行，對農業經營環境之改善及降低生產成本之效益顯著，普遍受農村歡迎與地方政府支持。六十二年至七十三年共完成產業道路二、五九九公里，總投資經費為五、〇一七、六三三千元。

(4) 經費之籌措六十二年至六十九年，產業道興建工程費按中央及省補助百分之七十，縣市政府配合百分之三十比例籌應。六十九年實施基層建設後，因顧及縣市應籌措配合款工程項目及經費太多。自六十九年一月起調整為中央及省補助百分之八五，縣市配合百分之十五。七十四年度開始，為顧省府財政困難，恢復省負擔百分之七十，縣市負擔百分之三十之比例辦理。其各年度計畫完成之成果及經費如下表：此表為山地農牧局提供。至於基層建設，及社區發展開闢修建道路，另專款敘述。

計畫名稱	六十二至六十九年度中央加速農村建設重要措施	七十年產業道路興建及養護計畫	六十九至七十一年度全面推動基層建設方案	七十二至七十三年度臺灣省加強基層建設提高農民所得方案	合計
里程(公里)	一、四八一、八六四	一一六、〇〇二	六三五、九七三	三六六、一三六	二、五九九、九七五
經費(千元)	一、四八二、三六四	二九七、六六〇	二、一二五、四九一	一、一二二、一一八	五、〇一七、六三三

綜計山地、產業道路之修建完成者：五十至五十六年為四九五公里，五十七年二六九公里。六十二至六十九年為一、四八一、九公里。七十年為一一六公里。六十九至七十一年為六三六公里。七十二至七十三年為三六六、一公里，合計三、三六四公里。山地農牧局預定興建產業道路五、〇二六公里（不包括六十一年以前建築者），截至七十三年度共興建二、六〇〇公里。（社區建設道路不包括在產業道路之內）。

【註】

臺灣省政府主席邱創煥，民國七十五年十月六日，在國民黨總理紀念週報告，自六十二年至七十四年度基層建設共用經費二千億餘元。七十五年七十七年預算經費三八二億元。

(六) 產業道路規劃情形

民國六十三年三月民政廳完成「臺灣省修建產業道路勘查規劃報告」一種，全省預定修建長度三、〇〇二公里（謹附表）。另農牧局於六十六年配合沿海居民生活改善實施計畫，六十七年配合平地鄉僻遠村里居民生活改善計畫，六十九年配合漁業局漁業發展之需要規劃漁村產業道路以及配山合坡地開發及戰備道路等需要，再規劃二、〇二四公里，總共規劃五、〇二六公里。

前項規劃路線，部份由省府補助修建完成，部份由縣市自行完成，部份限於經費關係尚未辦理，少數則因各地產業及經濟情況已有甚大之變遷，目前已不具修建價值。此外仍有甚多路線，雖甚具修建價值，然因規劃當時，時間過於匆促，並未規劃在內。是故現行產業道路興建計畫如僅按前述規劃結果辦理，部份將不符實際需要。

為期瞭解急須修建道路實況及所需經費，重新作全面規劃檢討之必要。農牧局乃於本七十二年辦理重新規劃工作，並於七月間完成「臺灣省興建產業道路中程計畫」。規劃路線共五二六線，一、四七六公里，所需經費四十一億九千六百三十九萬元。

自民國五十年起至七十三年度已築成產業道路三、三六四公里，農牧局重新規劃中程計畫新築五二六線計長一、四七六公里。如果依照計畫修築完成後，綜計產業道路為四、八四〇公里。此外尚有社區發展建設新闢道路、鄉鎮道路、村里道路及縣市道路，自民國五十八年至七十年共修築一四一·五公里，七十一年度以後繼續辦理，民衆受惠不少，為政府一項重大德政。

(七) 道路用地取得要點

- (1) 產業道路用地及地上物處理，原則上由地方政府（縣市政府及鄉鎮公所）協調地主無償提供。
- (2) 用地如確實無法解決，而又為事實所必須興建者，得依土地法第二〇八條規定，由地方政府辦理徵收。

(八) 產業道路養護

- (1) 以「臺灣省產業道路養護辦法」為基本依據。

- (2) 農牧局養護道路，以最近三年興建之產業道路為目標，作重點維護，使新闢之道路發揮運輸功能。超過三年以上之道路

(3) 產業道路鋪設柏油，由地方政府自行設法辦理。

【資料來源】臺灣省農林廳山地農牧局。臺灣省民政第一輯，臺灣總督府警察局統計書。

五二、工業區開發與道路建設

臺灣地區經濟成長迅速，得力於工業區積極開發，其負責開發機構，中央為經濟部工業局。在省市為建設廳（局），在縣為縣政府，開發機構得委託公營事業或公營機構辦理開發工業區實際工作。亦得由人民合作開發。

（一）工業區開發現況（七十三年九月）

經濟部工業局開發完成者，計有龍德工業區等三十六處，面積六千四百三十七公頃。

臺灣省建設廳開發完成之工業區：六堵、瑞芳、頂崁、林口工三、桃園、內壢、平鎮、大園第一期。第二期擴大頭份、臺中港關連第一期等十一處，均已開發完成，總面積九百三十四公頃，尚未出售土地面積七十一公頃。

基隆等六縣（市）政府開發完成之工業區：計大武崙、臺中市第一期，第二期，福興、埤頭、嘉大、永康、鳳山、永安等處，總面積七百九十七公頃，尚未出售面積一百二十二公頃，出售率為百分之八十四。

民營公司開發之工業區：(1)時祥土地開發公司，開發臺南縣保安工業區，面積六十公頃。(2)國際興業公司，開發臺南縣新市工業區，面積二十一公頃。(3)大將開發公司，開發雲林大將工業區，面積二十公頃。

以上全省開發完成之工業區，計六十處，土地面積七千三百九十二公頃。

開發中之工業區計有宜蘭縣利澤工業區，臺北縣五股工業股、桃園縣觀音工業區、臺中縣太平工業區、彰化縣全興工業區、濱海工業區、臺南市和順工業區、屏東縣屏東工業區，面積計八千四百五十一頃。

已編定尚未開發工業區用地，計有宜蘭縣礁溪大坡工業業用地等五十四處，土地面積二千八百八十五公頃。

工業區用地多為接近公路地帶，新闢公路里程不多，長距離者其中一部已列入各縣公路里程表。短距離連聯道路，工業園區內之道路寬大，兩旁多植花木，美化環境，目前無統計數字公布，參閱工業照片，可知其大概。

五三、風景遊憩區與道路

臺灣近年來，人民生活富裕，出國旅行觀光，國內遊旅人數與日俱增，政府民間均規劃整建開闢遊憩區，或為服務性質，或為公共造產，或以營利為目的。

政府為提創遊旅事業，於民國四十五年十一月，於省政府設觀光事業委員會，兼主任委員為交通處處長，當時國內工業正在萌芽，經濟不繁榮，無何發展。五十五年七月改組為觀光事業管理局，隸屬交通處，臺北市升格為院轄市後，交通部六十年七月成立觀光局，（省光觀局同時撤銷）。負責觀光政策與國際性全國性觀光業務之督導推行，省交通處設立觀光事業組，辦理全部省觀光業務。依據行政院令頒之中央（交通部觀光局）與省、市政府觀光事業權責畫分方案規定實施作業。

由私人投資設立者，計有六福野生動物公園，小人國……政府建設大規模之公園亦漸多，如臺中市之中正公園，臺南市中正體育公園，各鄉鎮之社區遊憩庭園為數亦多，臺北市之國父紀念公園，中正紀念公園，青年公園規模宏大，都是民衆遊憩好去處。

新發現尚待開發之遊樂地區亦有多處，如大地谷，位於臺南縣南化鄉關山村石厝溪谷。屏東縣三地鄉德文村與大社村之間托庫盆山，海拔一、二二三公尺之山麓中，一處隱密之溪谷，三處成串之潭瀑景色，名為情人湖為原始粗獷之景觀。

臺北市近郊北投、陽明山公園、五指山、指南宮、基隆市公園、臺中市大坑亞哥樂園、高雄市之壽山、臺南市鄭成功紀念公園，各區水庫亦均為遊覽地區有尚待整建者。

茲將臺灣省已整建風景（遊憩）區，已規劃未整建，正進行規劃，尚待規劃觀光風景（遊憩）區列表於下。以供參考。

遊樂區均有公路到達，屬於市區內道路多未列入公路系統。短距離之通道或有漏列者。長距離之通道併入各縣市道編列，新闢改善均有。園區中大道小路多，里程目前無統計數字。

鬼湖，是個充滿神秘原始遊樂地區，在臺灣地圖找不到此名詞，登山地圖稱巴油炮，山地人稱巴油池。位於屏東霧臺鄉與臺東卑南鄉交界之巖山峻嶺間，一般人認為屬於屏東縣。民國六十八年四月十一日屏東縣政府農業局在鬼湖放養適合高山冷水養

殖之德國鯉魚、草魚、土虱、紅鯉魚苗後，方發現鬼湖是在臺東縣境。魚自然繁殖長大成羣，數目驚人。湖中水鴨常出沒，週圍有飛鼠、羗、鹿、狗熊、野猪、猴子等動物。

鬼湖面積約六甲，長約八百公尺，寬處一五〇公尺，窄處約五〇公尺，深約一・五公尺，海拔一、九五〇公尺，除主湖外，山後有六衛星小湖水很深，無人敢下水。後山又有一片廣大之野花約八甲，每當微風吹來，雖風搖曳，形成花海，堪稱人間奇景。還有原始森林，古木參天。山胞說：「無論何時，當你涉足其間，只要一聲喊叫，雲霧立即排山倒海而來」。五年前屏東縣政府人員費時五天，始走完鬼湖全程，今有東東探礦公司在附近着手開闢道路採取大理石。此原始森林，湖色景觀，如不善予維護將遭破壞。

臺灣省已規劃整建觀光風景（遊憩）區一覽表

風景區名稱	等級	隸屬行政區域	管理機構	資源特色
烏來風景區	省定	臺北縣烏來鄉	臺北縣政府	山嶺、溪流、瀑布、空中纜車、仙雲樂園遊樂設施
野柳風景區	省定	臺北縣萬里鄉	臺北縣政府	海蝕奇石、海景、漁村風光、海豚表演
碧潭風景區	省定	臺北縣新店市	臺北縣政府	溪流、泛舟、吊橋、林間幽徑、遊樂設施
福隆海水浴場	縣定	臺北縣貢寮鄉	鐵路局	海岸風光、海水浴場、沙灘、內河泛舟
淡水風景區	縣定	臺北縣淡水鎮	未設	高爾夫球場、紅樹林、夕照、紅毛城
石門水庫風景區	省定	桃園縣龍潭鄉	石門水庫管理局	水庫、大壩工程、亞洲樂園、金島樂園、仙島樂園
青草湖風景區	縣定	新竹市	未設	湖泊、山丘、寺廟
獅頭山風景區	縣定	苗栗縣獅潭鄉	未設	寺院、幽徑山林
鐵砧山風景區	縣定	臺中縣大甲鎮	未設	劍井、軍人公墓、忠烈祠、山林
日月潭風景區	省定	南投縣魚池鄉	南投縣政府	湖景、文武廟、孔雀園、玄光寺、慈恩塔、山胞歌舞、青年活動中心、營地
霧社風景區	縣定	南投縣仁愛鄉	南投縣政府	湖泊、溫泉、山胞抗日紀念碑、櫻花

松柏嶺風景區	縣定	南投縣名間鄉	未設	寺廟、幽徑、特殊地形
八卦山風景區	省定	彰化市	八卦山風景協建會	靜態公園、大佛像、大佛寺
梨山風景區	省定	臺中縣和平鄉	交通處	高山氣候、雪景、菓園、瀑布、溪流、水庫
烏山頭風景區	省定	臺南縣官田鄉	嘉南農田水利會	水域交流、地形奇景、天壇、艇遊
關子嶺風景區	縣定	臺南縣白河鎮	未設	寺廟、溫泉、水火同源
虎頭埤風景區	縣定	臺南縣新化鎮	臺南縣政府	山林、幽徑、水域泛舟、青年活動中心
曾文水庫風景區	省定	臺南縣楠西鄉	曾文水庫管理局	水庫、大壩工程、參觀臺、遊艇、箱網養殖、農場
澄清湖風景區	省定	高雄縣鳥松鄉	自來水公司第七區管理處	水景、幽徑、得月樓、九曲橋、三亭攬勝、海龍春曉、水族館、高爾夫練習場
知本溫泉風景區	縣定	臺東縣卑南鄉	未設	溫泉、溪流瀑布、菓園、寺廟
太魯閣風景區	省定	花蓮縣秀林鄉	花蓮縣政府	大理石峽谷、天祥、碧綠神木、洛韶、溫泉、高山氣候、合歡雲海
礁溪風景區	縣定	宜蘭縣礁溪鄉	未設	溫泉、瀑布
阿里山森林遊樂區		嘉義縣吳鳳鄉	林務局	原始森林、登山鐵路、祝山雲海、高山博物館、姐妹潭、櫻花
墾丁森林遊樂區		屏東縣恒春鎮	林務局	熱帶樹木園、一線天、海水浴場、鐘乳石穴、珊瑚礁遺蹟、海景
南鯤鯓代天府宗教紀念觀光區		臺南縣北門鄉	南鯤鯓代天府管理委員會	廟宇特殊建築、庭園
麻豆代天府宗教紀念觀光區		臺南縣麻豆鎮	麻豆代天府管理委員會	廟宇特殊建築、庭園
北港朝天宮宗教紀念物觀光區		雲林縣北港鎮	北港朝天宮管理委員會	古老建築、庭園
東北角海岸風景特區	未定	臺北縣瑞芳鎮貢寮鄉宜蘭縣頭城鎮	臺北縣政府宜蘭縣政府	海岸風光、海蝕平臺、特殊地質地形
總計	廿八處			

【附記】省定縣定風景特定區廿二處（各十一處），已設管理機構者十四處，未設者八處，森林遊樂區二處，宗教紀念物觀光區三處均已設管理機構，東北角海岸風景特定區，已由臺北、宜蘭兩縣政府分設管理站。

太平山森林遊樂區未列入上表

臺灣省已規劃未整建觀光風景(遊憩)區一覽表

名	稱	隸屬行政區域	資	源	特	色
三仙	仙臺	臺東縣成功鎮	孤島、海岸風光、海底特殊景觀			
八仙	仙洞	臺東縣長濱鄉	長濱文化、特殊地形構造			
石梯	坪	花蓮縣豐濱鄉	海岸風光、海蝕奇石			
磯	碇	花蓮縣豐濱鄉	海岸風光、海蝕奇石			
鯉魚	潭	花蓮縣壽豐鄉	山林、湖泊、山胞部落			
五峰	旗瀑布	宜蘭縣礁溪鄉	山林、瀑布、溫泉			
梅花	花湖	宜蘭縣冬山鄉	山林、湖泊、農莊			
小烏	鳥來	桃園縣復興鄉	瀑布、風動石、溪流、森林			
蝙蝠	蝠洞	桃園縣復興鄉	特殊地形景觀、溪流、森林			
永安	濱海區	桃園縣新屋鄉	海濱風光、沙灘、海濱遊樂			
清泉	溫泉	新竹縣五峰鄉	山胞部落、溫泉、溪流			
石岡	水壩	臺中縣石岡鄉	水域			
公路	公園	彰化縣田尾鄉	花卉、種苗、盆栽、樹石、電照植花			
百	莫山	彰化縣員林鎮	樹林、兒童遊戲場、游泳池、網球場			
鳳凰	鳳谷	南投縣鹿谷鄉	鳥園、瀑布、古道、萬年亭、鳳凰眼、森林、茶園(七十二年十二月完成)			
九	九峰	南投縣草屯鎮	特殊地形地質景觀、青年露營場地、山林、溪流			
草	嶺	雲林縣古坑鄉	樸實情調、溪流、瀑布、峭壁、斷崖、連珠池			
蘭	潭	嘉義市	湖泊、農校校園			

白河	水庫	臺南縣白河鎮	水域泛舟
阿公店	水庫	高雄縣燕巢鄉	水域、山丘、逢友園
月世	界	高雄縣阿蓮鄉	寺廟、特殊地形地質景觀
三地	門	屏東縣三地鄉	山地部落、溪流、山地文化中心
霧臺		屏東縣霧臺鄉	山地部落、叢林、溪流
大津	瀑布	屏東縣高樹鄉	瀑布、菓園
蔴裏	海水浴場	澎湖縣馬公鎮	海岸風光、沙灘、海水浴場
林投	公園	澎湖縣湖西鄉	沙灘、海景、海岸防風林
小門	島	澎湖縣西嶼鄉	特殊地形、鯨魚洞
西嶼	西臺	澎湖縣西嶼鄉	西嶼古堡、假炮臺、漁翁燈塔
總計		二十八處	

【資料來源】臺灣省交通處編印，臺灣省交通建設紀要。民國七十二年十二月版。

鳳凰谷鳥園遊樂區已於民國七十一年十二月十八日開放參觀，石岡水庫（壩）、田尾鄉公路公園、西嶼古堡已整建，古坑鄉草嶺村東北角之石壁已整建開發。

立法委員「十三兄弟」派，（為爭取信託公司合作社列入銀行法案形成）。合夥投資一億五千萬元在草嶺籌建高山青飯店，投資人包括立委王金平、劉松藩、蔡辰洲等，由立委洪玉欽任董事長，雲林籍立委蕭瑞徵（已故）出力甚多。（據73、10、11中國時報）

名 稱	隸屬行政區域	資 源	特 色
知本內溫泉	臺東縣卑南鄉	溫泉、瀑布、溪流、森林遊樂區	
紅葉溫泉	臺東縣延平鄉	溪流、溫泉、山胞部落	
小野柳	臺東市	海岸風景、海蝕奇石	
金龍湖	臺東縣大武鄉	湖泊、寺廟、墓園	
綠島	臺東縣綠島鄉	離島風光、海底溫泉	
蘭嶼	臺東縣蘭嶼鄉	環島奇石、少數人文資源、原始山胞部落	
神秘谷	花蓮縣秀林縣	溪流、棧道	
清水斷崖	花蓮縣秀林縣	斷崖奇景	
金龍湖	臺北縣汐止鎮	湖泊	
新山水庫	基隆市	湖泊、四周起伏山巒幽美	
農牧旅遊綜合社區	苗栗縣造橋鄉	育蠶、乳酪、菓園、露營區	
虎山溫泉	苗栗縣泰安鄉	山胞部落、溪流、溫泉	
崑盧寺	臺中縣后里鄉	幽靜寺院、馬場、相思林	
仁義潭	嘉義縣番路鄉	新建水庫尚未完工、湖灣、象鼻地區可供觀賞	
吳鳳特定區	嘉義縣中埔鄉	吳鳳廟、吳鳳墓園、吳鳳成仁地、廣大之庭園	
總計	十五處		

知本溫泉、紅葉溫泉、綠島、蘭嶼、崑盧寺、吳鳳廟均為省人熟悉之遊樂區，臺西鄉開闢觀海遊樂區已完成一部份工程。

臺灣省尙待規劃觀光風景（遊憩）區一覽表

名 稱	隸屬行政區域	資 源	特 色
紅 香 溫 泉	南投縣仁愛鄉	原始山胞部落、溫泉、溪流、鱒魚	
出雲山自然保護區	高雄縣茂林鄉	山谷、河流稀有動植物，設立出雲山自然保護區，由林務局主管	
藤枝森林遊樂區	高雄縣六龜鄉		
鷄 冠 山	高雄縣燕巢鄉	山丘突起狀似鷄冠	
瑞 里	嘉義縣梅山鄉	樸實村莊、瀑布、蝙蝠洞、東山日出、情人樹森林	
七 美	澎湖縣七美鄉	離島風光、七美人塚	
總 計	六 處		

高雄縣茂林鄉出雲山爲中央山脈向荖濃溪延伸分歧脈之一，海拔二、七二〇公尺，因保存自然生態環境與出產稀有動植物特色，由林務局規劃，奉准設立出雲山自然保護區，藤枝森林遊樂區位於六龜鄉義寶村，海拔一、五五〇公尺，隸屬於楠濃林區管理處，有汽車可到達遊樂區。

肆 公路修築改善工程

臺灣光復之初，公路橋樑毀損甚多，當時經費物料均缺乏。公路整修祇求能恢復通車以利交通，無法顧及工程品質。公路交通工程主管機關將全省公路分爲省道、縣道、鄉道三類，民國六十七年（公元一九七八年）增列國道一項，省道公路主要幹線

，由臺灣省行政長官公署工礦處公共工程局負責修復，（民國三十八年十月一日起，工程局公路部份業務歸併公路局）。並應行旅需要，作緊急搶修，以期各線早日通車。

一、環島幹線：自基隆起南行，經臺北、新竹、清水、豐原、臺中、彰化、嘉義、臺南、高雄、屏東至楓港。橫越南部山地，臨海北行，經臺東、花蓮、宜蘭，而至臺北，與基隆臺北段銜接，全線作橢圓形狀，計長一、〇三一公里。按此線文獻記載里程多有不同，似因起訖地點，都市路線變更改道，或改善所致。其中花蓮、臺東段長一七七公里，依據臺灣區公路網幹道系統里程表記載爲一八四公里，限於經費及十五座大樓未建或流失，不能通車。祇由花蓮至銅門一六公里可通車。

蘇澳花蓮段公路，於三十五年十月間，遭颱風襲擊，花蓮之濁水橋被沖毀，短期內無法修復，在溪之兩岸換車接駁，維持交通。

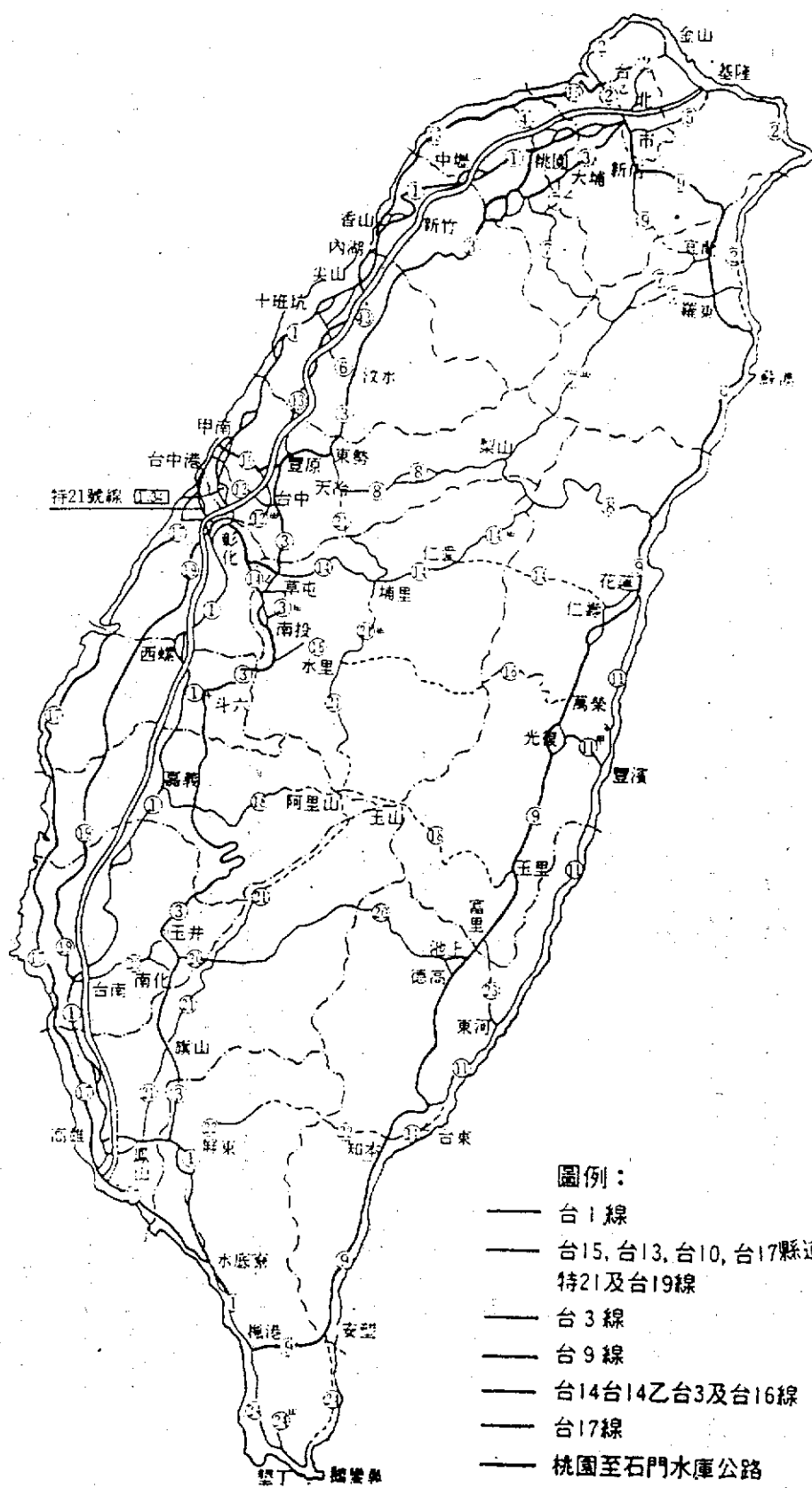
二、中部橫貫公路，花蓮埔里段，尙未築成。臺中至埔里段，民國三十六年（公元一九四七年）六月通車。

三、東海岸線：臺東—新港（成功）—樟源九六·五公里，三十五年起分段通車，修復路線，視車輛整修能量，逐漸通車。

縣、鄉公路修復工程，初由各縣市政府辦理，惟縣市政府財力不足，多由省庫補助，並由公共工程局督導及技術上之協助，緊急修復。

公路交通發展，可促進經濟繁榮，關係國計民生至鉅，戰時公路運輸，實佔重要地位。公路建設，厥爲工程。政府遷臺後，修築公路日增，所需工程費用亦趨繁浩。自民國四十年起（公元一九五一年），申請美援，修建公路，頗有成就。而政府推行五期四年（自民國四十二年，公元一九五三年起）經濟設計畫成功。工商業發達，稅收激增，國庫寬裕。政府對公路建設投資逐年增加。因此公路修築養護工程品質，逐漸提高。如東西幹線（臺九線，臺一線）一再拓寬改善，建造新橋，尙無止境。

公路新開修築拓寬，頗難劃分界限，硬將一條路線劃分新開改善十分清楚，似屬不易之事，爲便利讀者明瞭道路之連貫性，凡一條路線，路基路面狀況不良，橋樑未全部修造完成，且有部份道路尙未開闢者，本書列入修築改善範圍。一條公路大部爲新開闢路段，其中有小部路橋須拓寬改善者，列爲新開公路，茲將光復後歷年修築拓寬改善公路，擇要分述於次：



臺灣省公路整體改善計劃路線示意圖

一、臺北楓港（西部幹道臺一線）公路修拓工程

民國五年（公元一九一六年，大正五年），日人將自基隆至屏東四六一·七公里公路，定名為縱貫道。臺省光復後，仍沿用舊名，而起訖地點變更多次。至民國六十七年（公元一九七八年）臺灣省公路局公路編號始趨穩定，以臺北至楓港（經由沙鹿、大肚）為西部幹線（臺一號公路），全程四五四、四八三公里，而一般文獻多記載為四五五公里。日據時期縱貫道路修築情形，已詳於第五章肆節十款。

光復後，曾以基隆至鵝鑾鼻為縱貫道（西部幹線），起訖點經多次變更。本節所稱西部幹線修建工程，係以臺北經大肚至楓港為原則。因施工預算跨出此線起訖點者，不易分割，則一併敘及。（如屏東至鵝鑾鼻段之拓寬）。

拓寬改善西部幹線，為長年進行之工程，年年改善，無歲終斷，不過工程多少而已。大體上可分為四個階段：

第一階段，自光復至民國四十年，為搶修被毀路橋，以期分段通車，（公元一九四五年十一月—一九五一年）。

第二階段，自民國四十一年（公元一九五二年）起至五十年（公元一九六一年）六月，此期重要工程為架設西螺大橋，使西部幹線南北貫通，鋪設桃園至臺南間路面，搶修四十八年七月八日及四十九年八月七日兩次大水災工程。

第三時期，自民國五十年（公元一九六一年六月），至五十九年六月（公元一九八〇年），此時期重要工程為鋪設屏東至鵝鑾鼻一一〇公里瀝青路面，拓寬部份路基、路面，人行道改善、拓寬或改建新建橋樑多座。

第四時期，自五十九年（公元一九八〇年）七月，至七十二年六月（公元一九八三年），配合各期四年經濟建設，十項及十二項國家設計畫，分年辦理，以期路橋更改善寬大，以配合經濟發展。（民國七十三年以後為第五時期）。

茲將各期重要工程，概述於下：

（一）新莊桃園段一四公里，鋪設混凝土路面，三十六年七月完工。

（二）架設西螺大橋：日據時期，因缺乏鋼料，僅完成橋墩橋座，尚未架設橋樑，光復後，臺灣省公路局鑒於該橋為貫通西部幹線唯一未完成之大橋。為計畫此橋上部結構之架設煞費苦心。迄民國三十九年（公元一九五〇年）商獲美援支助鋼料，始得實

現。

此橋長一、九三七公尺，淨寬七·三三公尺，淨高僅四·二公尺，載重十八噸，橋體採用華侖式穿鋼架，共三十一孔，每孔約六〇公尺，重一七〇公噸。連拚裝螺栓等全橋共用鋼料五、三〇〇噸，橋面部份係以鋼筋混凝土結構築，全部混凝土數量爲二、四〇〇立方公尺。鋼架共用油漆六、三〇〇加侖。除施工準備及材料運輸時間不計外，此橋於民國四十一年（公元一九五二年）五月八日開始架設，同年十二月二十五日，全部完成，歷時僅七月餘。橋完成後，過去濁水溪之阻隔，而須繞道草屯、集集、斗六線公路，往來車輛得以暢通，縮短行程四十五公里，節省時間與燃料油。使濁水溪南北兩岸市鎮連成一氣，增強運輸效能，對臺灣政治經濟建設裨益實多。此橋爲第二次世界大戰後，遠東第一次建造之長橋，通車之日，全國民衆騰歡，爲我國公路史可寫下輝煌之一頁。

西螺大橋策劃籌建，爲當時公路局副局長兼總工程師林則彬，設法由美援會協助，先會同勘察利用日據時期之橋墩，援協鋼橋，會勘之懷特公司美國工程師報告未獲美方同意。後經該工程師親謁美總統杜魯門而得批准。鋼橋係美國橋樑公司製造運臺裝配。架設鋼橋工程分由臺灣機械公司及中華工程公司負責完成，公路局亦派技術人員參加工作，設工程處總管其事，處長洪紳。當時爲一重大工程，計共工程費新臺幣五七、九三七、〇一二元。

橋上鋪設臺灣糖業公司小型火車軌道，沒有慢車道，因農工商業均發達，經濟繁榮，車輛往來頻繁，橋面不勝負荷。迄民國六十九年，距建橋完工之年已達二十九年之久。橋面時常破損，交通阻斷。及兩主桁構間橫向連絡鋼架下淨高僅四·二公尺，貨櫃車無法通行。公路局乃決定全面修改，將橋面全部打除，重鋪並拆除鐵路軌道。另將連結鋼架拆除新做，並提高淨高爲四·六公尺。完工後，所有鋼架予以除銹重新油漆，並抽換鬆動錨釘。全部整修工程於六十九年（公元一九八〇年）十二月完成，行車稱便，工程費二千餘萬元。

高速公路局亦於民國六十八年規劃建築西螺交流道，以疏導車輛，民國七十年開工，預計七十二年十月完工。

西螺大橋因交通量逐年增加，路面不勝負荷，每逢雨季

(三) 桃園至南間鋪設瀝青路面，桃園至臺南，長三〇二公里，均為砂石路面。因交通量逐年增加，路面不勝負荷，每逢雨季

，損壞頻仍，維護困難。公路局擬具鋪築路面計畫，在美援相對基金項下，由中央供應油料，並調撥車輛機具，由公路局派員施工。民國四十一年（公元一九五二年）五月初開工，先行整理路基及級配粒料底層，面層採用油溶液體瀝青灌入式方法，按交通量千輛，輪重七千磅及行車速度每小時六十公里設計，路面寬六·五公尺，厚度五公分。全部使用機械施工，公路局所有機械亦參加作業，至四十三年（公元一九五四年）九月五日完工，歷時二年八個月，計用瀝青材料一萬五千噸。石料二十萬立方公尺，使用機械一五〇部，配合工人一五八、〇〇〇工。

本工程完成後，其直接受益為行車費用之減低，養路費用之節省，行車速度由每小時三十公里提高至六十公里，使運量激增，節省時間，加速沿途物產交流，具有莫大價值，又此路全部採用機械作業，為我國機械鋪築路面創下新紀元，而全部瀝青，均為國產品，藉施工以訓練運用機械築路技術員工，亦為一重大收穫，實支工程費三七、〇一二、〇〇〇元，公路局設工程隊辦理此項業務。

(四) 十年改善路面橋樑加寬計畫：西部幹線為交通命脈，原有路線標準甚低，無法適應交通需要。公路局為配合經濟發展，訂十年長期改善計畫，自民國五十年（公元一九六一年）七月起至五十九年（一九七〇年）六月止，計畫包括鋪設慢車道路面，橋樑加寬，快車道路面新鋪及翻修、路線改善及改線，平交道改建立體交叉，及排水系統改善等工程，全部計畫共需七億五千四百萬元。民國五十二年（公元一九六三年），新建立體交叉工程如下：

- (1) 埔心立體交叉，預力橋長二八·八公尺，引道七九〇公尺，支線六八〇公尺。
- (2) 山崎立體交叉，預力橋長二二·一五公尺，引道五六〇公尺，支線六六五公尺。
- (3) 後壁立體交叉，預力橋長二八·八二公尺，引道七二二·四二公尺，支線五八七·五八公尺。
- (4) 隆田立體交叉，預力橋長二二·一五公尺，引道三〇〇公尺。

合計預力橋，共長一〇一·九二公尺，引道二、六二七·四二公尺，支線二、二三二·五六公尺，五十二年以後，各路段建之陸橋（立體交叉）併入路段拓建工程計算。

五十二年（公元一九六三年）改善慢車道新建，快車道整修五處，橋樑加寬或改善十四座，路線改善一處，辦理立體交叉四處，工程費二、八五七萬元，其餘各年改善工程瑣碎不予逐項敘述。

(四) 三重塔寮坑段拓建工程，本段長一一·三五公里，都市計畫區域內路寬二二公尺，其餘為二四公尺。中央設置四快車道，兩側設慢車道，民國五十九年（公元一九七〇年）十月十二日開工。六十一年（公元一九七二年）九月三十日完工，工程費二億元，此項工程費併在黨北大橋建築費項下，征收車輛通行受益費，循環運用。

(五) 臺北大橋新建，長四九二·二五公尺，寬二八·五公尺，於民國五十五年七月開工，五十八年（公元一九六九年）十月完工，總工程費一四、六〇〇萬元，施工經費籌措情形，詳見第十八章貳節四款。

(六) 塔寮桃園段公路拓寬：塔寮坑至半嶺，長六·三公里，設雙線快車道寬七·五公尺，兩側慢車道各三·五公尺，行人較多路段，兩側各設一公尺人行道，山嶺地區，僅設一側，計路幅總寬一五·五—一六·五公尺，均鋪瀝青混凝土路面。民國六十二年（公元一九七三年）四月施工，至六十三年十二月完成，工程總費六、七〇五萬元。半嶺至龜山街長二·六五公里，拓寬工程，併入南崁交流道連絡道路工程辦理。此段路面寬二〇公尺，亦為瀝青混凝土路面，民國六十三年（公元一九七四年）十二月完成。

(七) 桃園中壢段拓寬，此段長八·五公尺，按二〇—三〇公尺拓寬（內壢街一公里寬二〇公尺），設四線快車道，兩側慢車道，均鋪瀝青混凝土路面，六十四年（公元一九七五年）十二月開工，至七十一年六月底完成，工程費三七、九七八萬元。

(八) 新竹枋寮間路面加寬：西部幹線尚未鋪築慢車道之地區，全部加寬為快車道七·五公尺，兩側慢車道各二·五公尺，以改善快慢車分道行駛，預定二年辦理完竣，民國六十三年三月開工，六十五年（公元一九七四年）七月完成。

(九) 沙鹿彰化間拓寬：沙鹿大肚段按一五公尺寬改善，大肚鄉拓寬為三〇公尺，大度（肚）至大度橋拓寬為一八公尺，大度橋至彰化拓寬為二〇公尺，民國六十三年（公元一九七四年）七月開工，六十五年六月完成，工程費一三、四〇〇萬元。

，駐生田立體交叉改建時，將大度（肚）橋南端西部幹線西側拓寬為二五—三〇公尺，（四線快車道及二線慢車道）以疏通彰化

、臺中交流道及西部幹線車輛在王田匯集，民國六十八年（公元一九七九年）十月完工，詳情參閱王田交流道連絡公路。

(二) 臺南楠梓段，長二九·二公里（臺南市大同路一·三四公里在外），拓寬為二四公尺（岡山街拓寬為二〇公尺除外）。設四線快車道，民國六十三年（公元一九七四年）一月開工，六十七年（公元一九七八年八月完成，歷時四年八個月，工程費五、九五〇萬元。

(三) 楠梓高雄段，北起楠梓中埔，南迄高雄市都市計畫界，全長一〇·五公里，由於高雄地區，近年來工商業迅速發展，楠梓加工區相繼開建。同時為配合小港國際機場擴建，行旅需要，及發展澄清湖觀光事業，乃將此段公路拓寬為二四—二七公尺，設四線快車道及兩線慢車道，民國六十年（公元一九七一年）一月開工，六十七年（公元一九七八年）九月完成，歷時七年九個月，工程費七、五三五萬元。（據交通年鑑，但中華公路史下部記載此段公路拓寬為二四公尺）。

(四) 高雄鳳山段，原路狹窄（街道），乃計畫開建鳳山第二十五號計畫道路，長三·五五公里，接高雄市中正路為主，拓寬四〇公尺，中央設四·五公尺分隔島。新建立體交叉一座，跨越鐵路，寬二五公尺，並設人行陸橋。在二十五號道路南端，另闢鳳山外環道路，長一·三五公里，寬二五公尺，均鋪瀝青混凝土路面。全程四·八公里，民國六十三年（公元一九七四年）十二月開工，六十七年五月完成，工程費二三、五二〇萬元，納入臺一線系統，原有鳳山後莊段，改為臺一乙線。

(五) 臺南市大同路，長一·三四公里，拓寬為三〇公尺，設置快車道，兩側慢車道，均鋪瀝青混凝土路面。民國六十四年（公元一九七五年）十二月開工，六十六年一月完成，工程費六、二〇〇萬元。

(六) 鳳山屏東段，長三·二公里，拓寬為二五公尺，民國六十七年（公元一九七八年）七月開工，六十八年九月完成。

自鳳山一三公里至一七·八公里段公路，長四·八公里，拓寬為一八公尺，並重鋪快車道路面，六十七年二月開工，六十八年一月完工。

總工程費六、四〇〇萬元。

(七) 繼續拓寬高雄屏東間公路，長六·五公里，拓寬為四線車道，寬一八—四〇公尺，併於高屏地區交通改善計畫中辦理。

分四年施工，自民國六十九年（公元一九八〇年）七月開工。詳敘於本節第三款改善高屏地區交通計畫拓建之公路。（按本段依據公路局統年報六十九年九月完工）。

(七) 外環道闢建工程：

(1) 桃園繞道工程，於民國五十二年完成，市區道路面積五、八三〇平方公尺。

(2) 中壢外環道新闢，長三公里，寬三〇公尺，民國六十九年（公元一九八〇年）十一月開工，七十二年六月完成。工程費一八七、〇七七、六七八元。

(3) 新竹市外環道新闢，長五·二公里，寬二八公尺，民國六十七年（公元一九七八年）二月開工，七十年十二月完成，工程費一八、四〇〇萬元。

(4) 大肚外環線新闢，長三·七公里，寬一五公尺，併在南王田交流道工程辦理。於七十二年（公元一九八三年）二月開工。預七十二年八月完成。（據交通年鑑）。竹坑南王田段繞道拓寬共長七·八公里，計設寬度三〇公尺。

(5) 員林繞道及新建立體交叉工程，新築都市計畫道路長二·九公里，寬三〇公尺。新建立體交叉一座，長二七〇公尺，寬二〇·五公尺。六十三年（公元一九七四年）九月開工，六十五年四月完成，工程費一一、八〇〇萬元。

(6) 嘉義市博愛繞道立體交叉工程，長二·九公里，其中博愛路以北〇·七公里，以南〇·八公里，寬四〇公尺及三〇公尺，六十二年（公元一九七三年）九月開工，六十五年七月完成。工程費一四、三九四萬元。（據交通年鑑。中華公路史下部，併嘉義水上設計，完工日期為六十九年十月）。

(7) 大林外環線新闢，長二·一公里，寬二四—三〇公尺，民國六十八年二月開工，六十八年四月完成。（據交通年鑑之寬度，中華公路史下部記載寬度二五公尺）。

(8) 新限外環線新闢，長六·一公里，寬二五公尺，民國六十九年六月開工，包括新建急水溪橋一座，長三〇〇公尺，柳

(六) 塔寮坑龜山平行線新闢工程，新闢道路五·六四公里，寬一五·五公尺。與西部幹線連接處一·二公里，拓寬為三〇一三七·五公尺。民國六十八年（公元一九七九年）四月開工，七十二年六月完成，工程費三三、〇〇〇萬元，（與西部幹線連接處一公里，施工年度七十三年至七十四年（據公路局四十年）。

(五) 竹坑南王田段，長〇·八二公里，拓寬為三〇公尺，六十八年七月開工，六十九年五月完成。（已併入(4)項敘述）

(四) 嘉義水上段，長八公里，拓寬為二四—三〇公尺，民國六十七年二月開工，七十年二月底完成，歷時四年一個月，工程費一七、六六〇萬元（據臺灣省公路業務統計）。

(三) 屏東楓港段拓寬，併屏東鵝鑾鼻公路辦理，略述於下：

(1) 屏東市南外環線開闢，長四·八公里，寬三〇公尺。

(2) 屏東南外環終點至楓港，長六〇·六二公里，路基拓寬二五公尺，橋樑拓寬或改建為二四公尺，鋪瀝青混凝土路面。民國六十六年（公元一九七七年）十二月開工，七十二年二月完工，詳於屏東鵝鑾鼻段拓建工程。

本線光復拓寬新建五〇公尺以橋樑共四四座，其中新建下淡水溪橋，全長一、九九〇公尺，路基寬二四公尺，為本線最長之橋樑。

(三) 重新大橋（二重疏洪道橋），主橋一五孔，長五四〇公尺，寬二五公尺，左岸引橋為四孔，長一四四公尺，寬二二公尺，右岸匝道七座，共五八孔，長一、四〇二公尺，寬五—二二公尺。三線平面車道，構成三個層面交往。民國七十二年（公元一九八三年）三月一日開工，七十四年六月十六日完成。為臺灣地區以往所無之立體交叉工程，工程費預算十四億五千萬元。

(四) 彰化至員林鎮之北，長一一·一公尺，拓寬為二五公尺，自六十九年（公元一九八〇年）六月開工辦理，七十四年完工。

(四) 全線拓寬計畫：

自五十八年至六十六年（公元一九六九至一九七七年），橋樑拓寬、改建、新建者，寬為一六—二四公尺。六十七年以後，橋樑與路面同寬。

截至民國七十一年（公元一九八二年）十一月止，有臺北至中壢、頭前溪至新竹、大肚至彰化、嘉義至水上、及永康至屏東，已拓寬為四線車道，計二〇四公里，其餘均為瀝青路面雙兩車。省府委員會七十一年十一月八日討論通過，改善「臺一線公路改善計畫」，決定自七十三年度起四年內投資一七三・二億元。全面拓寬，以緩和高速公路流量面臨飽和壓力。

臺一線尚未拓寬之雙線道二五一・五公里，計畫拓寬為四線快車道，路基寬二五公尺，其通過都市計畫路程，則按寬度二五—三〇公尺拓寬。大市區部份將另闢外環道，並設人行道，以使入車均能安全暢通。（屏東—楓港六五・四公里，拓寬已於七十二年二月完工）。全部公路交會口，雖可設平面交叉，但須加以槽化，或改用簡易立體交叉，此種設計，其標準雖遜於高速公路，但仍屬於超級公路之類形。沒有適當寬度之慢車道，以供機車與其他慢車通行，符合臺灣目前交通現況與特徵。

中壢楊梅段38K+422—47K+672路線，長九・二五公里，計畫拓寬二五—三〇公尺，施工年度民國七十五年至七十八年。湖口新竹段拓建，自56K+950—70K+585路線，長一三・六三公里。計畫拓寬二五—三〇公尺，民國七十五年至七十七年度施工。

斗六嘉義段拓建，自240K+500—260K+549公里，長二〇・一公里，計畫擴寬二五公尺，七十三年至七十五年度施工。（以上三段施工拓寬情形，據公路局四十年，七十六年八月版）

【註】

本線除西螺，臺北大橋外，尚有下列重要大橋：

- (1) 大肚溪橋新建，長一千公尺，寬 公尺，五十七年三月開工，五十八年七月完成，工程費九、五〇〇萬元。
- (2) 大甲溪橋新建，長一千三百公尺，寬 公尺。六十年八月開工，六十四年八月完工，工程費一三、八六〇萬元。（收費公路投資額為一二七五・五三三・二二三元）。

(3) 大安溪橋新建，長九八五公尺，寬 公尺，六十三年六月開工，六十五年三月完成。工程費二八、九〇〇萬元。（收費公路投資額記載為四〇一、八九五、六四六元）。

(4) 高屏大橋新建，六十五年七月開工，六十七年十月完成，工程費四三、五〇〇萬元。收費公路投資額記載為九四一、七六三千元。以上工程投資額均採自臺灣省公路業務統計，民國七十二年公路局編印。

二、屏東鵝鑾鼻線拓建為高級公路

屏東為深具有發展潛力之地區，已開發完成之屏東工業區一五六公頃，及正在開發及計畫開發之工業區有潮州、佳冬、內埔、新園等十處，計七〇一公頃，為配合南區區域計畫陸續開發，將來高雄、屏東地區將為我南部工業重鎮。

又東港漁港、大鵬灣新港、墾丁國家公園之規劃建設，核能三廠之興建等，均需經由屏東至鵝鑾鼻公路為之連繫運輸，形成一區域性運輸主幹。為配合工商業發展，行旅需要，政府決定拓寬屏東至鵝鑾鼻為四線高級公路。

此路公路編號：屏東至楓港段為臺一線之一段，楓港至鵝鑾鼻為臺二四線之一段（南部濱海公路、楓港至安朔八九公里），屏東至鵝鑾鼻全長一〇八·三公里，自屏東南外環線為起點，經麟洛、內埔、潮州、枋寮、楓港、車城、恆春、墾丁至鵝鑾鼻止，拓建為四線高級公路係十二項國家建設之一，其目的為配合中山高速公路通車後，增進臺灣南部地區運輸功能。

(一) 主要工程

(1) 屏東市南外環線，長四·八公里，按計畫寬三十公尺新闢，橋樑與路基同寬，鋪瀝青混凝土路面，設一公尺寬中央分隔島，分四線快車道一五公尺，每側慢車道四公尺，兩側各設三公呎寬人行道及排水暗溝，其與鐵路相交者，興建地下道通過，與臺糖鐵路相交者，仍採用平交方式。

(2) 屏東南外環線終點起至楓港止，長六〇·六二公里及楓港至恆春南端，長二五·六公里，路基拓寬二五公尺，橋樑拓寬或改建為二四公尺，鋪瀝青混凝土路面，中央設分隔島一公尺，分為四線快車道一五公尺，每側慢車道各二公尺及路肩各二·五公尺，並在路肩種植樹木，其間經過麟洛，內埔外環線，新埤、車城、恆春外環線等都市計畫區地段，仍照上述車道分配，每側

路肩二·五公尺，改爲人行道，並改暗溝，惟潮州、枋寮都市計畫寬僅一八及二〇公尺，拓寬不易。乃另選都市計畫區外新闢外環線，仍照上述車道分配，而將二·五公尺路肩，改鋪爲人行道並建暗溝。

(3) 恆春外環線南端至墾丁，長七·七公里，係恆春半島國家公園區之主要觀光道路。墾丁至鵝鑾鼻止，長八·六公里，交通量雖少，爲便於路邊停車，瀏覽濱海風光，均按路基一八公尺，橋樑一六公尺拓寬或改建，鋪瀝青混凝土路面混合四車道，寬一五公尺，兩側各設一·五公尺人行道植樹木，恆春墾丁段建三公尺寬腳踏車道。

本計畫，自民國六十七年（公元一九七八年）至七十一年六月爲正式施工時期，惟爲配合核能三廠運輸需要，提前自六十六年（公元一九七七年）七月先行拓寬水底寮至馬鞍山間之橋樑路面半年，於民國七十二年（公元一九八三年）二月完工，歷時五年八個月，經費核估爲三十億五千萬元。

(二) 配合風景區之措施

- (1) 屏東至墾丁段公路，計畫兩側種植大王椰子及闊葉衫等具有代表南臺灣特色之行道樹。
- (2) 墾丁至鵝鑾鼻段公路兩側路肩，除間隔植樹外，並種植草皮及各色花木，以資美化。
- (3) 沿途改線，留存之舊路，設置路邊停車場，佈置樸實清雅休息設備，以利遊客停車休息，瀏覽濱海風光。
- (4) 恆春墾丁段於行人道植樹外側，興建腳踏車道，以便遊客騎車遊覽。
- (5) 協調國家公園開發管理單位，沿公路兩側，配合地形開闢人行步道。

(三) 完成後之路線容量：

- (1) 屏東至恆春，四線快車道及兩側慢車道可容納七〇、〇〇〇PCU（小客車當量）。
- (2) 恆春至鵝鑾鼻，爲一五公尺寬之混合四車道，可容納五五、〇〇〇PCU。（小客車當量）。

(四) 史前人類四個文化層工具挖掘有助觀光事業

鵝鑾鼻古人類遺跡，經過臺灣大學考古隊月餘挖掘，從出土之各項史前人類使用工具和文化層來研判，極可能屬國家級之寶

藏，根據年代遠近分別，墾丁公園內之珊瑚礁林中發現四個階層文化：(1)先陶時期。(2)繩紋紅陶文化。(3)新陶文化層。(4)素面紅陶文化層。由於此處史前遺跡，可能牽涉到人類史前生活許多問題（七十二年八月十五日，青年戰士報。），有助觀光事業之開發。又證明臺灣與中國之歷史淵源。按上述文化層，臺灣各地已多處發現。

三、改善高屏地區交通計畫拓建之公路

高屏地區，近年已由農業生產區，逐漸轉變為工業發展地，運輸頻繁。根據交通量調查，高屏地區公路容量，於民國七十二年（公元一九八三年）將達飽和。民國八十五年（一九九六年）時，每日通過高屏溪線之交通量將達十六萬餘輛。目前區域內已開發及計畫開發之工業區面積共達一六〇〇餘公頃。另有大坪頂特定區，大鵬灣綜合商港，東港漁港，及墾丁國家公園等計畫正實施或規劃中。一俟完成，交通量之增加時極可觀。故於高速公路高雄至屏東延伸路段，決定停辦後。為適應將來交通運輸需要，而作改善高屏地區交通計畫，其範圍如下：

- (1) 拓寬臺一線公路，鳳山至屏東段。
- (2) 拓寬臺十七線雙園大橋至水底寮間公路橋樑。
- (3) 拓寬臺一八一線鳳山經大寮至林園段公路。
- (4) 拓寬臺一八五線，屏東經萬丹至烏龍段公路。

(一) 經費籌措

本計畫總工程費二七三、〇〇〇萬元，中央補助一九〇、六七〇萬元。省府負擔八二、三三〇萬元。各線所需工程費概估如下：

- (1) 臺一線：五、〇〇〇萬元。
- (2) 臺十七線：一〇八、〇〇〇萬元。
- (3) 臺一八一線：八五、〇〇〇萬元。

(5) 臺一八五線：七五、〇〇〇萬元。

至七十二年度止，已核撥經費二四二、三三〇萬元。

(二) 施工情形

(1) 臺一線鳳山至屏東計畫拓寬路段長六·二六公尺，拓寬情形如下：

1 自鳳山外環線終點之後庄至磚子礮 $38K+660-386K+800$ 路基拓寬為二五公尺，設四線快車道，二線慢車道。

2 $386K+800-387K+020$ 路基拓寬為四〇公尺，設六線快車道，四線慢車道。

3 過高屏大橋，自頭前溪至屏東市區段，路基拓寬為二五公尺，設四線快車道，二線慢車道。

4 $389+116-398K+892$ 段，因係屏東都市計畫區，按都市計畫路寬一八公尺拓寬，設四線快慢車混合車道。

本段施工結果長六·五公里，民國六十八年（公元一九七九年）八月開工，六十九年九月完成，工程費六、四〇〇萬元。（依據公路局統計年報，記載為六十九年十二月完工。），路基兩側建以混凝土駁坎或暗溝外，其間均鋪設瀝青混凝土路面。

(2) 臺十七線，自雙園大橋至水底寮止，路基拓寬為二〇公尺，鋪設瀝青混凝土路面，在雙園橋下游，加建與該橋平行之新橋一座，長二、〇八二公尺，淨寬八·五公尺。並將東港橋長三四四公尺，及林邊橋長四五九公尺，拓寬為二〇公尺。本線與一八七線交叉處建立體交叉一座，預計七十二年底竣工。（雙園加建橋與原橋併行，舊橋欄杆保留作為分隔欄）

(3) 一八五線，因萬丹都市計畫區房屋密集，拆除景難，另建外環道，其餘均就原路拓寬，路基除新園鄉都市計畫區，長一·六公里及烏龍特定區長〇·五公里，按二〇公尺拓寬外，其餘路段均按二五公尺拓寬，並均設四線快車道，二線慢車道。鋪設瀝青混凝土路面。

本計畫原預定自六十九年度起分三年辦理，因民國七十年下半年起，世界經濟不景氣，七十一年（公元一九八二年）尤甚。工業發展緩慢或減退，交通流量不如預計迅速增加。未完工路段，預定七十三年度完工。

大寮工業區，開發較早，自開發以來，因「大寮」兩字讀音與「大了」錢臺語雷同，設廠者多所顧忌，投資設廠者甚少，為

工業主管機關意料不到之事。有人建議改名爲「大發」工業區，以便大眾樂意設廠，名雖改但遇着經濟不景氣設廠者仍少。七十二年春起，經濟有復甦現象。高屏地區工業將繼續繁榮。

四、東部幹道（臺九線）公路修建改善工程

東部幹線（臺九線公路），自臺北超越中央山脈北部，沿臺東山脈南下至大武，西折與西部幹線於楓港銜接，全長五〇六·八公里（原全長五一四公里，整修後縮短如上數）。分爲臺北蘇澳、蘇澳花蓮、花蓮臺東、臺東楓港四段，其中臺東至花蓮段，日據時期草草築成，橋樑多未建築，路面路基狀況最壞，不能通車。註一、二、三。

臺灣光復後，以經費物料缺乏，祇能維持臺北至花蓮，臺東至楓港間通車，每年不斷整修。作有計畫之全盤改善，自民國五十四年（公元一九六五年）始，分年編列預算辦理，計畫包括拓寬路基，改建橋樑、隧道、鋪築高級路面等項工程。

東部幹線拓建計畫，依據公路局擬訂（第一期）十年長期發展計畫，民國五十四年（公元一九六五年）開始，逐年撥專款改善，至六十三年（公元一九七四年）止，計與耗二億三千餘萬元，其中美援貸款一二、六〇〇萬元，以後仍每年編列預算，逐段改善路基路面改建橋樑。

（一）臺北蘇澳段公路改善

臺北蘇澳段，全長一〇三·七公里，臺灣光復後，每年都有零星養護，以維暢通。其中臺北至新店間公路拆除萬華新店間鐵道，將路基合併拓寬爲四線快車道，鋪築瀝青混凝土路面，於民國五十五年（公元一九六六年）三月間完工，已詳設於臺北烏來線拓寬工程中。

宜蘭橋，長一六三公尺，五十七年（公元一九六八年）加寬爲二四公尺。民國五十九年（一九七〇年）新建坪林橋長一一九·二公尺，寬七·五公尺，蘭陽大橋長七八五公尺，六十年（公元一九七一年）八月，加鼓爲九公尺。

新店至二城段拓寬，民國五十九年（公元一九七〇年）六月完成。宜蘭羅東段路面擴寬，路基一五·五公尺，路面一三·九公尺。及臺北至蘇澳全段鋪築瀝青路面，均於民國六十三年（公元一九七四年）六月完成。

二城宜蘭段長一〇・五公里，及羅東蘇澳段長一三・九公里，併入北部濱海公路（臺二線）第一期工程改善路基拓寬一五・五公里，鋪瀝青路面一三・九公尺，後拓寬路基最寬爲一八公尺。臺二線公路民國六十五年（公元一九七六年）一月開工，六十八年（公元一九七九年）一月完成。

（二）蘇澳花蓮段公路拓寬改善

蘇澳花蓮段公路一一三・五公里，除花蓮附近二十餘公里外，其餘路線近百公里，盤旋於高度三百至一千公尺山嶺之間，上依懸崖峭壁，下臨鉅浪深海，爲臺灣省形勢最險峻，工程極艱難之公路之一。日據時期，迭經改善整修，限於地形財力，僅築成三・六公尺之單行道，故必須分段管制行車，乘車行經此路，莫不提心吊膽；但觀賞沿途風光，亦有其中樂趣。（日據時期循清代開闢道路修築）。

此段道路處於地震帶源，每年颱風豪雨，地震橋斷坍方落石，搶修費時，耗用人力資金亦多，維護困難。歷年災害，大多數發生一一四公里、一二四公里、一七四公里（自臺北爲起點計算），故有逢四不利之傳說，嗣經改善，不再發生，惟其他路段仍有坍方，民國四十年（公元一九五一年）間，該路遭受強烈颱風襲擊，災害甚爲嚴重，花蓮工務段段長吳錦文洽商搶修事宜，忽被墜石，擊落海邊殉職不勝惋惜。公路局於其殉職地點，立碑紀念，成爲觀光景色之一。惟此處無停車場，難使旅客停留觀賞。

臺灣公路原有之隧道，以蘇花公路爲最多，濱山臨海，極具險要。此段公路，經常坍方，公路工程當局，費盡苦心，維持其暢通，逐年改善。臺灣光復後早期重要工程爲興建崇德隧道，位於崇德附近，清水斷崖之南端。北距臺北一九〇公里，南距花蓮三四公里，此處公路建築之初選線欠妥，施工簡陋，兼之地質鬆弱，颱風頻仍，連年崩潰，交通經常阻塞。公路局於民國四十一年間，計畫改善該段公路，興建一隧道，以期矯正數十年來尚未改善之缺點，因經費籌措不易，延至四十四年（公元一九五五年）四月開工，當施工之初，爲避免山之上層坍圮，改築公路於峭壁之中，亦保持暢通於永恆。隧道長三三七・六九公尺，其中堅石隧道二五一・三六公尺，石灰石隧道五八公尺。明隧道二・三三公尺，半隧道二六公尺，高度五・三二五公尺，寬度四・六公尺。於四十五年（公元一九五六年）二月全部完工，工程費二二六萬元。

民國五十四年（公元一九六五年）七月起投資改善，除淨力島岸等險要地段外，路基投資至五·五公尺，並開闢會車道，改建隧道，建築橋樑，全線分期鋪瀝青路面，至六十三年（公元一九七四年）六月完成，行車較前方便安全。

民國五十九年（公元一九七〇年）改善第一三·一五——一九號隧道高五·三公尺（原高三·六——三·八公尺），寬仍為四·二公尺，第十四號隧道改善高五·六公尺（原三·八公尺）寬七·二公尺（原四·二公尺），民國六十二年在八三K十六二〇處建隧道一座，長二七·八公尺，高五·二公尺，寬七·二公尺，民國六十一年（公元一九七二年）於一八三K十八〇之處，建隧道一座長三五〇公尺，高五·二公尺，寬七·二公尺。詳情記於附表。蘇澳至南澳段三三公里已拓寬為八公尺。

蘇花公路，臨山濱海，沿途風景秀麗，公路局班車開行數十年，從未失事，人坐車中，隨車蛇行，穿越彎曲之公路與隧道、半隧道，觀賞澎湃之海濤，另具一番風味。自花蓮輪航行基隆花蓮，由基隆臺北方面前往花蓮之汽車（含貨櫃車），多利用輪船，連車載貨往返，費用減少而安全。

民國六十九年（公元一九八〇年）二月一日，蘇花線鐵路通車後，公路班車乘客銳減，此路客貨運輸價值減少，失去其運輸之重要性，每天只開行客車二班，後減為一班次，且乘客稀少。但花蓮地方人士仍不斷建議政府拓寬改為雙車道，觀光當局亦想保存其觀光遊覽價值。

為順應地方人士要求，政府仍繼續投資改善，於東澳至南澳間（原路長一七·五公里）鑿隧道一座，長一、一二〇公尺名自強隧道（新澳隧道）。另闢一新公路長一一·五公尺，分道南北向行駛，於民國七十二年（公元一九八三年）八月十八日起通車，解除東澳至南澳間單向行車管制（附示意圖）。

南澳至太魯閣長五三·九公里。利用原路拓寬及開闢單向隧道配合改善，完成後，全線解除管制，原計畫分二期，第一期工程自民國七十三年（公元一九八四年）起計五年，經費預算一三·五億元。第二期計畫自民國七十八年（公元一九八九年）起計五年，預算四·五億元，二期計畫十年，共預計投資一八億元。

臺灣省公路拓建路橋工程計畫常受預算與外來因素變更。上述十年改善，因受環境因素影響改變。太魯閣至崇德段約三·九

公里，提前拓寬為雙車道。民國七十年（公元一九八二年）六月二十八日起，改善一九〇、八五〇公里至一九一、三五〇公里間路基，計五〇〇公尺，於七十一年七月二十日完工。耗時年餘，可見工程艱難。太魯閣至花蓮段，就原有路寬一〇——一二公尺，改善路面，於七十三年一月完工，工程費六千萬元。

蘇花公路（臺九線公路之一段），全長一一三·九公里。自臺灣光復迄民國七十三年經三十九年餘之整修，改善良多。至民國七十二年八月，尙餘南澳至崇德五〇公里，仍為單車道管制。行車深感不便，尤以颱風洪水季節，易生山崩落石等災害交通阻斷。為改善東部地區對外交通，配合東部資源經濟建設，加強發展觀光事業，增進交通舒適與安全目標，臺灣省公路局於民國七十三年（公元一九八四年）一月間重新研訂改善工程之標準如下：

(1) 路基：以取消管制為目標，儘量改善為雙車道以符合六級路山嶺區標準。（路基七·五公尺，路面六·五公尺，路肩2X0.5公尺。橋樑七·五公尺）。地形險峻路段或地質不穩定路段，則儘量不再予以擾動，以設置避車道或開闢單線隧道方式辦理。

- (2) 橋樑：設計載重二〇公噸，淨寬與路基同寬，和平至太魯閣段為配合大理石礦產運輸，設計載重提高為三〇公噸。
- (3) 路面：鋪設一〇公分厚瀝青混凝土路面。
- (4) 隧道：淨高四·六公尺，雙車道淨寬八公尺，單車道淨寬五·二公尺。
- (5) 邊溝：採用水泥混凝土邊溝。

在觀光據點整建方面之工程有下列各點：

(1) 蘇澳港鳥瞰：南方澳風光，沿線四公里舊有彎道改善後之空地，以容納兩部大客車之最低標準，沿途設置多處停車位置，並將靠海一側雜木亂草清除，增加視野觀覽景色，興建吊橋及涼亭以利觀光。

(2) 東澳全景：慶安宮附近舊路可開建大型停車場。慶安宮由宜蘭縣政府辦理美化。

(3) 下島石風景：在隧道口北端附近可以開建停車位置，將沿海側舊路改建為人行步道。

- (4) 開路紀念碑：在南澳街道內離公路約二百公尺，於公路旁設指示牌，並於紀念碑附近整建停車場。
- (5) 萼溫斷崖：利來橋附近加以整理，可供大客車停靠，並利用路邊及利來橋兩頭設停車場。
- (6) 觀音瀑布：瀑布附近整修可設停車場，先總統 蔣公留字石壁整修，並由第二觀音橋設人行步道至瀑布以利觀光。
- (7) 紫明瀑布：利用原已廢棄舊路整修為人行步道，建人行拱橋，步道至溪底，谷風橋向上游拓寬做為停車場之用。
- (8) 谷風：將谷風一橋及谷風二橋向上游加寬做為停車場，以供遊客由瞭望臺觀海。
- (9) 悟久子斷崖：下游另建新橋，舊下大濁水溪橋原路改做為觀光道路，本段不列經費改善。
- (10) 和平車站：觀賞北迴鐵路紀念碑。利用紀念碑附近整建為停車場。
- (11) 清水斷崖：此路段地形險峻，可利用地形興建小型停車場。

以上各項工程估計耗資新臺幣一四億二千萬元，公路局計畫自民國七十四年度起，以五年時間全面改善。拓寬聞名國際之蘇花公路，並同時辦理沿線觀光據點之整建，以收開發觀光資源與發展交通並重工程效益。

蘇花公路瀕臨太平洋，闢建工程浩大，懸崖峭壁，景色壯麗，歷史悠久。沿線有烏石鼻、萼溫、悟久子、清水等三個斷崖及開路紀念碑、亭，其中清水斷崖，早經列為臺灣八景之一。據一般遊記評估，本路景為「驚險、偉大、壯麗。」三絕。如舉大陸川黔公路及本省中部橫貫公路與之比較，認為川黔公路所經之花湫坪釣絲岩——吊死岩，雖甚驚險，尚遜一籌；中橫公路所經，僅見山林不見水，故所謂偉大壯麗，實難與之倫比。然此路則適在崇山峻嶺碧海之間蜿蜒而行，別具詩情景意，使人胸襟為之舒暢壯闊，拓寬美化與太魯閣天祥連為一遊覽地帶，當增觀光效益。

【註】

一 臺北蘇澳段 光復初拓修情形：(1)新店礁溪段長六五公里，其中一一公里，原為單車道便橋，路面不平，予以改善，計土方三六、六二六立方公尺，石方三四、七九二立方公尺，橋涵二七座。三十五年七月完工。(2)前項一一公里公路，舖修碎石路面，一五及六公分厚碎石路面一一、八三五及二八、五九〇平方公尺，護坡九三八平方公尺。三十六年六月完工。(3)武荖坑橋，原為木面橋，僅存橋墩，新建混凝土拱，三孔，長六〇・五公尺。三十六年六月完工，後再次改建長七〇公尺，寬一五・六公尺，詳見宜蘭縣路線表。(4)蘇澳花蓮間一二〇路段，風雨季節坍方頻仍，開整一座隧

道，名粉烏林隧道，於三十六年一月完工。(5)大濁水溪過水橋，在蘇澳花蓮間，被颱風吹毀，新建混凝土過水橋，長二七五公尺，三十八年三月完工。在未建過水橋前，公共工程局曾建便橋七次均被沖毀。五十年五月始改建成二五孔全長四一二·五公尺鋼筋混凝土大橋。

二 民國三十六年間，為改善蘇澳花蓮間交通，曾建避車道每公里二處，並大部份鋪築水泥混凝土軌道板，與穩固路基。三十九至四十二年間繼續新築及修復軌道板，交通始稍感便利。車輛往來仍施行管制，以策安全。

三 蘇澳花蓮段 自民國五十四年至六十一年間，按單車道標準改善。視距不足六〇公尺之彎道，拓寬為雙車道，直線部份增設避車道，全部鋪築瀝青表面處理路面，仍實施行車管制。

(三) 花蓮臺東段公路闢建改善

花蓮至臺東公路長一八五·一公里，日據時期，沿鐵路線，築成路基及部份橋涵，惟路線所經河流十餘處，以水利未興，河床主流不定，均未建橋，同時已築成之路線，年久失修，致光復後不能通車，環島公路，無法貫通。

公路局於民國三十九至四十一年間（公元一九五〇—一九五二年），曾派員勘測三次，就舊路線，海岸山脈山脊線，及山脚線，先後擬具修復計畫多種，均因財源籌措困難，未能實現。

民國四十五年（公元一九五六年）六月，公路局層奉先總統蔣公指示：「花東公路修復計畫，應先將路基橋樑，予以整修，以期通車，然後再求全盤改善」。乃決定利用舊路基橋樑，進行修復，路線所經較大溪流，如萬里、馬太鞍、太平、清水及新武呂溪等處，因河面寬闊，河床不穩定，新建橋樑，耗資頗多，財力不能負荷。決定利用鐵路橋樑，加鋪公設橋面，以節工程費用，橋樑決定後，修復路線，自花蓮站沿舊路南行，經吉安、初英，再沿初英至銅門公路，西行至榕樹，跨木瓜溪，抵池南，另築新路至壽豐，再沿舊公路，與鐵路平行南下，經鳳林、瑞穗、玉里、關山、而達臺東，全長一八八公里（後改善為一八五·一公里），民國四十五年估計全部工程費，約需五、六〇〇萬元，兩年完成。後因申請美援款項頗費周折，延至民國四十六年（公元一九五七年）六月，始獲美援款一、七〇〇萬元，並請省府撥款一六一萬元，計共一、八六〇萬元。乃決定就所獲經費，於鐵路大橋五座，加鋪公路路面，整修舊橋，添設涵洞，加建駁坎，並新築池南至壽豐間路線長三·七公尺，以上各項工程於四十六年（公元一九五七年）七月六日開工，至四十七年六月底，全部完成。竣工後，除遇溪洪暴發期間，不能全線暢通外，平時均可利

用河底便道通車，所幸河短流急，洪水期間短暫，尚有大小溪流三十餘處，待建橋樑。

花蓮——學志——壽豐段公路，全程一三·八九公里，屬於花蓮市都市計畫道路拓寬為四〇公尺，其餘路寬一一公尺，建木瓜溪橋長四八〇公尺，寬七·五公尺，命名為臺九丙線，於事國七十一年二月改建竣工通車，花蓮壽豐間改由臺九丙線行駛縮短行程一四·六公里。

嗣後籌措經費陸續改善路基路面，並興建大小橋樑，以便利水漲能全線暢通，重要大橋五座先後完成：(1)清水溪橋（樂合附近）長五七五公尺，寬七·五公尺，計十七孔，民國六十四年（公元一九七五年）十月開工，六十六年（公元一九七七年）三月完成，工程費三、四九二萬元。(2)馬太鞍橋（光復附近）長四四八公尺，寬七·五公尺，計十四孔，民國六十四年十二月開工，六十六年二月完成，工程費二七、四二八千元。(3)萬里溪橋（鳳林附近）長三三〇公尺，寬七·五公尺，計十一孔，民國六十四年一月開工，六十五年（公元一九七六年）四月完成，工程費二、一〇〇萬元。(4)太平溪橋（太平附近）長三四〇公尺，寬七·五公尺，計十孔，民國六十五年一月開工，六十六年三月完成。工程費二、四〇〇萬元。(5)木瓜溪橋（榕樹附近）長三二五公尺，寬七·五公尺，工程費七五九萬元，最先興建。

至於路面之改善，自花蓮臺東兩端，分年鋪築，於六十三年七月完成。

臺灣省公路局計畫，自民國七十一年度起，在六年內，將花東公路全線拓寬為十二公尺寬之四線道路，包括快車道和慢車道，全線筆直平坦美觀，可適應未來二十年東部地區之需要，經費預計二十八億。其工程進行情形，概略如下：

1 花蓮市中華路至荳蘭橋路面改善：中華路217K+980—219K+076段，按都市計畫拓寬一五公尺。219K+076—219K+680段，按都市計畫拓寬二〇公尺，兩側設邊溝及人行道，由花蓮市公所負責辦理。

路面全部翻修，挖除再填碎石級配三五公分，瀝青穩定處理一五公分，密級配面層一五公分。工程費一、八六〇萬元。於民國七十二年（公元一八三年）二月七日開工，七十二年五月十六日完工。

2 林榮鐵路平交道陸橋（立體交叉）工程：本工程為東部鐵路第一座立體交叉（陸橋），共長六六〇公尺，橋長一一〇

•三三公尺，寬一二·八公尺（淨寬一二公尺），引道路基寬一三·五公尺。路面寬一二公尺。最高八·二公尺（自鐵軌面算起），於民國七十三年（公元一九八四年）三月底完工。

3 木瓜溪橋接長工程：木瓜溪橋，原為一號橋、二號橋及主橋（長四八〇公尺）組成。將木瓜溪橋延長一九五公尺，係由第一、二號橋，延長連接而成，均屬臺九丙線，延長後長度為三一〇公尺，連主橋共為七九〇公尺，接長部份總工程費一、八四三萬元，於民國七十三年（公元一九八四年）五月完工（臺九丙線）。

4 新建馬蘭鈎橋：原馬蘭鈎橋，長二〇一·七公尺，寬四·六公尺。民國五十三年六月興建，已不適合交通需求。新建之馬蘭鈎橋，計八孔，每孔三〇公尺，全長二四〇公尺，寬七·五公尺，工程費四、六〇〇萬元。七十三年五月十日完工。舊橋是否拆除尚未決定。

5 新武呂溪大橋位於池上鄉跨新武呂溪，長八五〇公尺，寬七·五公尺。七十年六月二十三日開工，七十二年二月十一日完工。工程費新臺幣一二五、〇〇〇千元。

6 花蓮至光復五二·七公里及鹿鳴橋至檳榔間一六公里，已於民國七十三年拓寬為雙車道完工。光復至瑞穗間二一公里，於七十四年完成，設計路寬一二公尺，其餘部份預計民國七十六年全部完成。

（四）臺東廳港段公路整修改善

民國三十四年夏遭颱風襲境，臺東楓港段公路橋涵損毀慘重，交通阻斷數月。光復後，公路主管當局積極修復改善，建造知本大橋，因改線予以修建，混凝土拱橋七孔，長一二七·四公尺（據公路局資料。中華公路史下部一四頁記長一〇五公尺，一三三頁記長一三五公尺）。於三十五年十二月完工，當時寬四公尺。六十四年一月另建新知本橋竣工，改為單向行駛，三十四年改線長十六公里，增建涵洞四十一座，於三十五年十一月底完成。

民國四十一年於大南吊橋下游另建過水橋一座，以供重車行駛，四十二年遭颱風洪水，沖毀一部份，仍由吊橋維持交通。

自民國五十四年至六十九年陸續修建：新陵、馬蘭、加鹿、鹿野、鹿鳴、澱粉、檳榔、大南、北太麻里、大武及一座無名橋

(長一四〇公尺)等橋，其中最長者爲大南橋(利家溪)長二〇二公尺，寬七公尺。次爲新知本橋長一八二公尺，寬四·六公尺。各橋長度寬度建造年月詳見臺東縣橋樑表(三〇公尺以上者，三〇公尺以下不列入)。

本段公路三十五年十一月恢復通車，連年遭颱風損毀，逐年護養修復。迨五十四年(公元一九六五年)，公路局擬訂改善計畫全面拓建，路面寬六—二二公尺。並鋪設高級路面，於五十六年(公元一九六七年)六月完成。其後公路局又再改善，狹橋陸續分年加寬，以達到全線雙車道標準，改鋪瀝青混凝土路面，全部計畫於民國七十二年完成。

自民國七十三年起，因交通量增加及大型聯結車行駛本線，計畫再予改詢，包括半徑加大，橋樑一律加寬五七·七公尺，並全部鋪瀝青混凝土路面，預計七十六年完成。本段公路急彎一七八處，狹橋五座，應先改善，以利便WB—四〇貨櫃車之通行。

東部幹線，爲東臺灣公路主要幹里，其與東部產業開發前途，東西地區均衝發展關係至鉅。本線起點臺北，終點楓港，與西部幹線(臺一號公路)銜接，構成橢圓形公路運輸系統。由於自然環境之差異，與經費不足，路況自難與西部幹線相提並論。民國三十八年爲修築公路需要，曾設立蘇花路、楓臺路專案工程處負責整修。自北迴鐵路建竣通車，花東鐵路整建換軌，南迴鐵路不久築通，長距離之運輸公路已失去其重要性。短距運輸，及沿海觀光遊憩地區事業之開發，公路仍具需要。

五、東部海濱公路(臺十一線)拓寬改善

臺東經新港(成功)豐濱至花蓮公路，稱爲東部濱海公路(臺十一線)。此路於光緒三年(公元一八七七年)，由南路清軍關成卑南(臺東)至大港口段，大港口至花蓮港段爲由人行走形成之道路。日據時代循此路修築公路，詳見第六章第肆節第十六款。

光復後，拓修情形概述於下：

(一) 臺東成功段，長五六·七公里。成功舊名新港，有一小型漁港，供漁船停泊之用，並爲往返綠島交通船起訖點。路窄橋狹，工程標準低。沿線大都臨海，近倚山麓，地勢平坦，橋涵頗多。驚濤拍岸，路基常遭剝蝕，興建海岸護堤，需款頗鉅。祇好將沖毀路線內移，另行改道。颱風季節，山洪海濤夾襲，路橋沖斷，情形嚴重，修復費時。東海岸公路，累歲內移，漸化桑田爲

滄海。

民國三十八年（公元一九四九年）初，前公共工程局，特設楓臺公路工程處，辦理臺東楓港及臺成（臺東成功）公路災害修復等事宜。工程處主任馬樹成鑒於臺成公路受災嚴劇，路橋復舊改善工作繁重，特電邀經驗豐富，品學兼優之陳篤銘工程師協辦。楓臺工程處，不久結束，業務併入公路局第三區工程處。獨留陳篤銘工程師駐東部，續任艱巨工作，迄四十三年調升第三區工程處（公共工程局三十八年十月併入公路局）副主任，始往潮州。羈留臺東五年餘，獨負臺成段公路改善，橋涵重建。自行測量，設計、施工，無不躬親參與，尤以改建東河，登仙兩橋，堅苦卓絕深具優績。

登仙橋位於臺東縣泰源村，為一孔鋼筋混凝土空心環拱橋，長五三公尺，寬四·六公尺，因空心關係，載重頗輕，拱環斷面甚小。民國三十九年至四十年間建成（公元一九五〇—一九五一年）。五十五年（公元一九六六年）加寬為七·五公尺。

東河橋位於臺東縣東河村，跨馬武溪，長一二七公尺，共分六孔，其中一孔與登仙橋相似。另五孔為鋼筋混凝土丁字橋樑。寬四·六公尺，民國三十九至四十年間建造，五十五年加寬為七·五公尺。

登仙、東河兩橋，結構新穎精細，為公路局工程司鳳後三設計，由陳篤銘率同一批青年工程司談震邦、黃時箴、何壽賓，駐在工地，負責監造。陳工程師每日奔直東河泰源間，風塵僕僕，工作十分認真，絲毫不容偏差。造橋完工，其經年累月之辛勞，地方人士，羣相交讚。臺東縣議會邀請列席報告，屆期前往。就年來施工經過及未來展望，提出簡報，歷時一小時餘始畢。聞者動容，羣起鼓掌，表示敬佩。臺灣地區，工程師受地方民意機關如此重視與熱忱者，當以陳篤銘為第一人。亦可足見地方人士對公路建設之重視，陳君所獲榮譽，似遠勝於記功嘉獎。

（二）重要橋樑建造：

花蓮海岸大橋，位於花蓮市跨花蓮溪，長五二〇公尺，寬七·五公尺。民國五十六年（公元一九六七年）一月開工，五十七年四月完成，工程費一二、八〇〇千元。

長濱（長虹）橋位於大港口靜埔間，跨秀姑巒溪，長一二〇公尺，寬七·五公尺，懸臂單孔混凝土橋，構造頗為雅觀，民國

五十六年（公元一九六七年）六月開工，五十七年五月完成，工程費新臺幣八、二三〇、三一二元。（據省公路局年報記載。其他文獻記載工程費八五三萬元）。

臺東大橋位於臺東，跨卑南溪，長五〇五公尺，寬七·五公尺，民國五十四年（公元一九六五年）十一月分開工，五十五年七月完成。工程費一、五八〇萬元（公路局統計年報列一四、五九五、〇九二元，長五〇四公尺）。

以上三橋建築情形，詳見第十六章參節六款。

豐濱橋位於花蓮縣豐濱，長八〇·二六公尺，寬七·五公尺。民國五十五年（公元一九六六年）建造。

（三）花蓮—豐濱—大港口（含長虹橋）段，長七一·三公里，其中改善二五·四公里，新闢四五·九公里。合併東部產業道路新闢工程（花蓮海岸等六線公路之修築）辦理。五十四年三月分別開工，五十七年六月完成，工程費四、九七九萬元。（參閱十六章第參節第六款）

本線公路局拓修，概分爲民國三十九年（公元一九四九年）至四十二年（公元一九五三年），此期間着重復舊修理。五十四至五十七年（公元一九六五—一九六八年），爲原有道路拓寬與新闢。六十八至七十年（公元一九七九—一九八〇年）爲路基路面改善，鋪瀝青路面期間。列入六年經建計畫預算項下辦理。

（1）臺東縣之卑南起至花蓮交界，全長一〇〇公里，拓寬路基，鋪設瀝青路面，路面寬六·〇公尺，至一七·〇公尺。民國六十八年（公元一九七九年）十月開工，六十九年十月完工，總工程費三、八四七萬元。

（2）花蓮縣境內公路改善：花蓮至豐濱長五三·四公里，路基路面寬均七·五公尺，豐濱至縣界（靜埔南）長二二·四公里，改善路基爲八·〇公尺，路面七·五公尺，鋪設瀝青路面，自民國六十八年六月開工，至七十二年（公元一九八三年）三月完成。總共工程費四億一千五百萬元。

（3）橋樑改建：本線自路面改善後，車輛載重增加。沿線漁港拓建，運載砂石車輛頻繁。原設計載重不足之橋樑，發生明顯之損壞，故載重不足之橋樑必須改建，詳於下表：

橋名	長度(公尺)	寬度(公尺)	工程費(萬元)	開工日期	完工日期	備註
六號橋	八·三四	七·五	三三二·八	七十二年五月二日	七十二年九月十九日	
七號橋	八·三〇	七·五	三三二·二	七十二年三月二十五日	七十二年六月二十日	
八號橋	八·二六	七·五	"	七十二年三月二十五日	七十二年六月二十日	
九號橋	五·二七	七·五	"	七十二年三月二十五日	七十二年六月二十日	
一〇號橋	一〇·三六	七·五	三〇七·一	七十二年四月二日	七十二年八月十四日	
一一號橋	一六·四三	七·五	"	七十二年四月二日	七十二年八月十四日	
一六號橋	二五·四三	七·五	三八二·二	七十二年一月二十三日	七十二年五月二十八日	
一七號橋	二〇·五六	七·五	"	七十二年一月二十三日	七十二年五月二十八日	
一九號橋	一七·七〇	七·五	三八三·五	七十二年四月十日	七十二年八月十三日	
二〇號橋	一七·七〇	七·五	二五六·八	七十二年二月二十日	七十二年六月十九日	
二二號橋	一二·四〇	八·五	二一八·一	七十二年三月五日	七十二年六月十九日	
二三號橋	八·四〇	九·七	一八一·一	七十二年三月十一日	七十二年六月十七日	
二四號橋	一二·八五	一〇·六	二六二·五	七十二年二月十一日	七十二年六月十七日	
二五號橋	一〇·〇〇	七·五	二五七·八	七十二年十月一日	七十二年三月八日	
二六號橋	五·一二	七·五	"	七十二年十月一日	七十二年三月八日	
二七號橋	三〇·〇〇	七·五	三三五·〇	七十二年十月一日	七十二年三月八日	
二八號橋	一二·五一	七·五	二二二·九	七十二年二月八日	七十二年五月二十九日	
二九號橋	一三·〇〇	七·五	二五四·六	七十二年十一月十四日	七十二年四月五日	
靜埔橋	一二·〇〇	八·〇	一九八·七	七十二年一月八日	七十二年六月十二日	
芳平橋	一〇·九〇	八·〇	"	七十二年一月八日	七十二年六月十二日	

三富橋	一二〇・六〇	八・〇	四七一・三七	七十二年十二月十四日	七十二年五月五日	本橋經費併入五七K—六二K路 基路面政善工程辦理。 原橋長一六、四公尺，寬四、七 公尺。 原橋長二〇、六公尺，寬四、七 公尺。
石門豐港	一一・〇〇	八・〇	〃	七十二年一月七日	七十二年十一月十日	
石梯漁港	二〇・六〇	八・〇	六二九・〇	七十二年一月七日	七十二年十一月十日	以上七座橋七十四年度編預算四 五〇〇萬元辦理拓建。 俟縣府籌措配合款後專案辦理。
毫岸橋	三六・〇〇	八・〇	〃	七十二年十一月二十一日	七十二年三月十八日	
一四號橋	二四〇・〇〇					
二一號橋	一一五・〇〇					
合計	三、八四九・〇〇	一、八三八・〇五	二九六・〇			
一二號橋	二〇・〇〇	四・七				
一三號橋	一六・四〇	四・七				
一五號橋	一六・四〇	四・六				
一八號橋	四・三三	四・七				
三〇號橋	四七・三〇	四・六				
豐濱橋	八一・五〇	三・九				

六、中壢豐原公路拓寬

中豐公路，起自桃園縣之中壢市，經龍潭、關西、竹東、大湖、卓蘭、東勢、迄於臺中縣之豐原，全長一五六、三公里。起點（中壢）與西部幹線（臺一號公路）啣接。（按日據時期，西部幹線經豐原，臺中市、烏日），為臺灣北部內陸交通要道，本線南庄至大湖段，日據時期為理番道路。

（一）中壢關西段，長二〇、九公里，其中中壢經山仔頂至龍潭九、九公里。（另一線為一〇、二公里）。龍潭至關西一〇、九公里，清代已開通（參閱臺三線公號開通概略）。日據時期，於光緒三十一年（公元一九〇五年、明治三十八年）修築自中壢經山仔頂、烏樹林庄，龍潭陂（今龍潭）街，四方林之峻坂，銅鑼庄（銅鑼圈）、牛欄河庄，達成菜棚（今關西），所經地勢險

峻，鑿山填谷，工程浩大，全長二一公里。自民國六十七年七月起關西至豐原段編入臺三號公路系統。

(二) 龍潭豐原段，長一三五、四公里，民國二十二年（公元一九三三年）起開始全線修築，路基寬七、五——一公尺，二十三年完成竹東以北部份，二十四年完成竹東北埔段，二十五年完成北埔珊瑚湖段。其餘苗栗，臺中縣轄內路段，亦於二十二年至二十五年間修竣。但工程簡陋。

民國三十九年（公元一九五〇年），為應環境需要，由政府撥款（防衛捐下項）整修。當時原有路線坍方湮沒多處，或僅餘行人小道，橋樑涵多已腐朽，及載重力薄弱不堪負荷者，路基未修補，坎坷難行。為急謀打通，然後再逐步改善。本此原則，對於原有橋樑可以利用者，即予加固利用，不堪利用或尚未建造者，則架設木橋，或興建過水路堤，石方路段暫開單車道。每隔五百公尺加設避車道一處，並將全線鋪設砂石路面。計完成橋樑五十五座，共長一、四二一公尺。路基土石方二五、〇〇〇立方。涵管三五〇道。護坡三〇、〇〇〇平方公尺。此路之規劃修復，始於民國三十八年（公元一九四九年）冬，至三十九年雙十節前夕完工。工程費一一、二九二、七八八元。

民國四十年（公元一九五一年）以後，又逐年就財力所及，陸續改善，改建汶水橋，長二〇〇公尺，寬六、一公尺；峨嵋橋長九一、五公尺，寬四公尺（六十年加寬為七、五公尺）。龜山橋，長二〇〇公尺，寬六公尺。（六十九年加寬為一八公尺），行義橋、南華橋、大安溪、大甲溪過水橋。嗣後分兩期計畫大舉改善，規定橋樑載重三十五噸，彎道半徑為三十公尺，最大坡道百分之十，其次期工程，於民國四十四年（公元一九五五年）開始辦理，拓寬路基，改善彎道，修建或改建橋樑，涵洞等工程一百餘項。完成橋樑計三十三座，共長八七六公尺。路基土石方七三、〇〇〇立方，涵洞二十五道，護坡二、四〇〇平方公尺。

民國四十六年（公元一九五七年）起，爭取美援經費，鋪設中壢至龍潭瀝青路面九、六公里。包括加寬橋樑涵洞各三座，總工程費五〇七萬元，民國四十七年（公元一九五八年）九月開工，次年十月完成。

東勢豐原段，長一三、二公里，民國四十七年九月拓修，包括土石方一三、八二四立方，駁坎五五九平方，涵管七道，鋪設瀝青路面，民國四十八年（公元一九五九年）十二月竣工，總工程費四三五、二萬元，現已成為優良的山地公路，促進沿途鄉鎮

經濟繁榮。

跨大安溪的過水橋，於民國六十年（公元一九七一年）九月拆除，新建鋼筋水泥橋，名蘭勢大橋，長七七·五公尺，寬七·五公尺，六十一年七月完工，工程費三六、〇〇〇千元。

東勢橋位於六甲溪上游，東勢鎮附近。民國二十四年（公元一九三五年，昭和十年）建，長六二·七公尺，寬三·八公尺。民國五十年（公元一九六一年）三月拆除改建，長五七·三公尺，寬一〇·五公尺，改名東豐大橋，五十一年八月完工，工程費一二、一七〇千元。

本路臺灣省公路局民國六十七年（公元一九七八年）起，將龍潭、竹東、大湖、卓蘭，至豐原段編入臺三號公路。本線截至民國七十年底止，路幅狀況如下：

- (一) 臺北縣界至桃園縣界之深窩（就臺三公路面言），寬六、〇——三公尺。
- (二) 深窩——珊瑚湖段長四四·八公里，寬五、五——三六·〇公尺，（新竹縣界）。
- (三) 珊瑚湖——圓屯（臺中縣界附）段，長六一·五公里，寬爲五·〇——一〇·五公尺。
- (四) 圓屯（卓蘭附近）——東勢——豐原段，長二三·九公里，寬七·五——一八公尺。

七、臺中豐原公路拓寬

臺中市至豐原公路，長八·五公里，臺省光復後拓修多次，自中部橫貫公路開闢，尖豐、中豐公路拓通、省府遷中部後，交通量日增，其後，臺中港，潭子加工區興建，車輛往來更形擁塞，政府乃決定拓寬爲一八——三二公尺路基路面。施工時間相當長久，因拆除房屋，都市中心樁測定，此兩項工作，必須地方政府配合，均非施工單位能單獨解決，致拓寬工程，一再停工。經有關單位多次協調，應拆除之房屋終於民國六十七年五月二十六日全部拆除，本工程民國六十三年（公元一九七四年）十一月開工，六十七年（公元一九七八年）十二月完成，爲期四年二個月，總工程費二七九、一五〇千元，分三期發包施工，公路編號屬於臺三線之一段。

八、尖山豐原（臺十三線）公路拓建

尖豐公路，起自苗栗縣之尖山，經錦水、苗栗、銅鑼、三義、后里、至臺中縣之豐原，長五七·五公里，此路臺灣省公路編號為臺十三線省道，以內湖為起點，全程計長七一公里，自臺北至臺中，經尖山、后里往來，較西部幹線（臺一線）縮短途程一八公里，臺省光復之初，僅后里至豐原七·五公里已鋪設瀝青路面，但多已損壞，其餘五〇公里為砂土路面，路基狹窄多急彎，或坍塌湮沒，僅餘人行小道。橋涵已腐壞或戴重力薄弱。民國三十九年間，為應軍事需要，急於通車，將原有橋樑可以利用者加固。不能使用及尚未建造，則架設木橋或過水路堤，石方路段暫修築單車道，每隔五百公尺設一避車處，全線鋪設砂石路面，未及三月，即告竣工通車。計完成橋樑五五座，共長一、四二一公尺。涵管三五〇道，護坡三千平方公尺，路基土石方二一五千方。四十年以後陸續改善，重要者為改建汶水、行易、峨眉、石圍、龜山、南華橋。大甲溪過水橋、大安溪過水橋。（各橋長度三〇公尺者詳記苗栗縣橋樑表），嗣後分二期改善，規定改善彎道、陡坡、修建或改建橋樑涵管等工程計千餘項。完成橋樑三三座，共長八七六公尺，（將大甲過水橋接長六〇公尺），工程費新臺幣二四、三六五千元。

第二期工程自民國四十八年起辦理，澈底改善，路基拓寬為九·五公尺，鋪設六公尺寬五公分原瀝青路面，沿線寬不及七公尺之橋樑二七座加寬為七公尺。橋樑載重第一期改善時規定載重單卡車為二十公噸。第二期修建之橋樑仍依此原則辦理。其後拖車輸入，此線橋樑可隨掛拖車十六公噸。第二期改善主要工程概述於下：

（一）義里大橋之建築 跨大安溪之義里大橋長八七五公尺，淨寬七·五公尺，三五孔，引道二·二公里，隄防三六公尺，另建引橋一座長八〇公尺，寬七·五公尺，民國四十八年（公元一九五九年）三月開工，五十年四月完成，工程費一九、〇四〇千元。

（二）后豐大橋之建築 跨大甲溪之后里橋長五五〇公尺，淨寬七·五公尺，二十二孔，民國四十九年（公元一九五〇年）一月開工，次年六月完成，工程費一、〇五〇萬元。

民國四十八年八月七日，臺灣中部大水災，苗栗縣銅鑼以南公路均波及，此路路基被沖毀，鋪設不久之路面又受損害甚劇。

政府又再撥款修建，成爲一良好之內陸交通公路。臺灣省公路局經營之臺北—臺中線班車，以互惠條件撥出一部份班次，經由此線開行直達班車，縮短行程一八公里。而新竹、苗栗、豐原汽車客運公司亦舉辦聯營班車，行駛於苗栗—豐原間，後延駛至新竹臺中，行旅稱便。

爲適應將來運輸需要，配合疏運南北高速公路及臺一號公路（西部幹線）車輛擁擠，臺灣省公路局擬訂十年改善計劃，自民國七十三年度至八十二年度止，預估需經費一二、七二億元，分年概算如下表：

改善路段	改善長度	交通量	交通量預測		分年經費							預估	備註
	(公里)	七〇年	七十六年	八十二年	七十三	七十四	七十五	七十六	七十七	小計	七八—八二合計		
竹南—頭屋	一六·三	六、四〇八	一〇、〇五〇	一一、三〇六							一·九六	一·九六	
頭屋—苗栗	四·八	五、〇八九	九、二七六	一〇、一八八							一·三四	一·三四	
苗栗—后里	三三·一	一三、三三五	一八、四〇八	二六、六四一					二·〇〇	二·〇〇	二·六〇	四·六〇	
后里—豐原	八·九	一九、〇二三	二六、二〇〇	三四、四六五	〇·二八	一·二三	一·〇〇	一·一〇	一·三〇	三·二〇	六·八〇	五·九三	二·三三
總計	六三·一				〇·二八	一·二三	一·〇〇	一·一〇	一·三〇	三·二〇	六·八〇	五·九三	二·三三

內湖—豐原全長七一·六公里，改善里程六三·一公里。

九、臺中日月潭公路改善

臺中至日月潭公路，在草屯鎮分爲兩，由此形成一環狀公路，光復後，改善計畫分四期進行。

第一期辦理南線：自名間，水里，至日月潭段，長四二公里。民國四十九年（公元一九六〇年）一月開工，次年十二月完成。工程費二、〇三九萬元，另建普濟橋一座，長八四、九二公尺，三孔淨七·五公尺。五十一年（公元九六二年）施工，五十二年（公元一九六三年）八月完成。

第二期辦理北線：自草屯至埔里愛蘭橋，長四〇公里，拓寬路基，建築北山橋，加鋪瀝青路面（原為砂石路面），工程費一、四四五萬元，民國五十二年（公元一九六三年）五月八日開工，同年十一月二十四日完工，另建北山橋（原為另橋）長七〇・四公尺，寬七・五公尺。同年十二月五日開工，五十三年（公元一九六四年）四月完成。

第三期辦理，日月潭、文武廟，至埔里愛蘭橋段，長一七公里，拓寬路基，鋪設瀝青路面，於五十三年一月開工，同年六月完成，總工程費五九六萬元。

第四期：草屯至愛蘭橋間，因路面狹窄，有急灣，狹隘隧道，過水路面，行車仍欠安全。乃以中央補助款一、八五〇萬元，按回級路丘陵區標準辦理路基，隧道及彎道改善，民國六十三年（公元一九七四年）九月開工，六十四年六月二十五日完工。為適應經濟繁榮，配合交通需要，臺灣省公路局，於民國五十八年間，再行本線公路橋樑改善工程計畫：

（一）計畫目的

- （1）配合中部地區交通改善計畫，促進中部地區工商業發展。
- （2）便利臺中都會區霧峯、中興新村（省府）、埔里、日月潭間之交通。
- （3）促進發展日月潭風景區觀光事業。
- （4）間接促進臺中港加速發展。

（二）路橋改善進行情形

（1）大里橋加寬工程，原一四公尺寬，改建為二四公尺完，民國六十九年（公元一九八〇年）三月三日開工，七十年七月十五日完工，工程費二九、九五六千元。

（2）臺三線200K+774—203K+150段公路改善工程，長二、三七六公里，拓寬為二五公尺，民國七十年（公元一九八一年）八月二十六日開工，次年七月二十六日完成。工程費六三、四六八千元。

（3）臺三線203K+150—203K+507段公路改善工程，長二、三二七公里，拓寬為三二公尺，民國七十一年（公元一九八二年）八月二十六日開工，次年七月二十六日完成。工程費六三、四六八千元。

八二年)二月四日開工，同年十二月二十五日完成，工程費四六、二一六千元。

(4) 臺三線203K+507—205K+967.2霧峯外環線新開工程，寬三二公尺，長一、四九〇公尺，民國七十年八月二十日開工，七十二年八月十九日完工，經費九三、六八〇千元。

(5) 臺三線205+840人行地下道新建工程，民國七十一年四月十日開工，七十二年十二月二十五日完工，工程費八、六三八千元。

(6) 臺三線207K+100—211K+523公尺，計四、四二二公尺，拓寬為二五公尺，民國七十一年七月十六日開工，至七十二年二月完成，總工程費預算一二五、五〇〇千元。

(7) 臺三線211K+522—212K+964公尺段，計一、一四二公尺，拓寬為二五公尺，七十二年十二月十一日開工，七十二年十月十一日完工，工程費四八、四六〇千元。(公路改善工程)

(8) 臺三線烏溪橋，原長六二四·六公尺，寬一四公尺，拓寬為二五公尺，民國七十年八月八月開工，七十二年十月完工，總工程費一三〇、九三〇千元。

按烏溪橋民國二十四年(公元一九三五年、昭和十年)建鋼索吊橋，長六二七·公尺，寬三·八公尺，民國三十四年夏被盟機炸毀。民國三十九年建鋼筋水泥橋，長五二一·〇公尺，寬七·五公尺，被水災沖毀多次，民國六十二年加長加寬，次年完工，計長六二四·六公尺，寬一四·〇公尺，總工程費三二、五二九、七〇〇元。

(9) 臺三線212K+66臺十四線20K+290AC路面鋪設工程，七十二年一月二十五日間，工程費一八、〇〇〇千元，同年四月可完工。

(10) 臺十四線23K+960—26K+100段公路改善工程，七十二年十二月二十日開工。工程費預算六〇、〇〇〇千元。

(11) 臺十四線，坪林橋及雙十橋新建工程，七十二年十月二十九日開工，工程費預算一七九、九六〇千元。

(12) 臺十四線32K+100—32+800段公路改善，拓寬為十五公尺寬，工程費九〇、〇〇〇千元，七十二年十二月二十二日開

工。

七十年，七十一年，七十二年度已分別列經費三・五億、五億、及六億元。辦理大里經草屯至平林段工程，截至七十二年六月底預估進度爲二六・八％。

按本計畫路線清康熙中葉（公元一六九一年前後）初開，至道光年間暢通，日人據臺後，改建公路。

七十三年度繼續拓寬草屯埔里間公路，編列預算六億餘元。全部工程費估計約需五四億元，自七十年度起分六年辦理完成。經行政院經建會審查通過。

（三） 拓建成果

- （1） 臺三線由六里橋至草屯長一一・九公里，按路基二五公尺拓寬，經都市計畫地區，按照都市計畫寬度辦理。
- （2） 臺一四線草屯至愛蘭橋頭長三・三公里，按十八公尺拓寬路基爲原則。
- （3） 臺二一線愛蘭橋至日月潭環湖路長一四・七公里按路基一五公尺拓寬。

草屯—埔里—日月潭線，倚山臨水，地形起伏多，隧道前後連綿，施工中仍維交通不易，故工期長達八年。改善後，更提升日月潭觀光遊憩地位。遊客經埔里赴日月潭。而經水里集集回草屯。南北兩線各有不同感受。

十、名間頂崁（臺十六線之一段）公路拓寬

名間—集集—水里—頂崁公路，本爲臺中日月潭公路南線之一段（由草屯分爲南北兩殘），長二三・六公里，光復修築情形詳見臺中日月潭公路改善項。後此段公路編爲臺十六線。起自名間，訖於鳳林。爲配合新中部橫貫公路，水里至玉山段之開築。政府計畫分期拓寬此段公路。

（一） 名間集集間，待改善者一三・〇五公里。其中名間都市計畫路段長一・三八公里。拓寬爲二〇公尺。集集都市計畫段長三・四五公里，拓寬爲一六公尺，其餘均按一五公尺拓寬，計畫民國七十六及七十七年施工，工程費預估五、六一億元。

（二） 集集水里，長五・三公里，改線，新開路段按寬二五公尺施工，預計民國七八—八三年辦理（公元一九八九—一九九四

年)。預估經費六、二四億元。

(三) 水里頂崁間二公里，拓寬爲一五公尺，預定民國七十八年辦理，經費〇、七八億元。

十一、埔里霧社公路拓寬改善

埔里至霧社公路，全長二四公里，爲計畫彰化至花蓮縣仁壽線之一段。自埔里鎮北門口起，經臺灣地理中心碑、觀音瀑布、人止關，抗日紀念碑至霧社，爲中部地區觀光道路之一，及通往合歡山、廬山溫泉等風景區必經之道。原有路線急灣陡坡，路面狹窄，行車困難。本省光復後，公路局不斷整修，以維暢通，行車時間需一小時之久。自民國六十一年（公元一九七二年）起，籌措經費，作有計畫之改善，分年分段拓寬，至六十八年（公元一九七九年）十月，除三座橋樑外，已全部改善完成，行車時間縮短爲三十分鐘，較前減半，對觀光遊旅，山地運輸，具有顯著效益。

(一) 設計標準

(1) 埔里至眉溪段，路基寬八·五公尺，平曲線最小半徑三十公尺，最大坡度八%，行車速率爲每小時四十公里，路面爲五公分灌入式瀝青路面，寬七公尺。

(2) 眉溪至霧社，此段地勢較高，人止關段均爲峭壁，坂下至霧社間，爲急灣陡坡，連續迴彎道，施工困難。路基拓寬七·五公尺，平曲線最小半徑二〇公尺，最大縱垂度十%，行車速率爲每小時二五公里，路面亦爲五公分灌入式瀝青路面，寬六·五公尺，坂下至霧社段延至民國六十七年（公元一九七八年）十二月才竣工，爲適合實際需要，改用五公分瀝青混凝土路。

(3) 橋樑載重設計爲H—20，S—16原有橋樑載重不足H—15者，全部改建H—15以上者，橋拓寬爲淨寬七·五公尺。

(二) 施工

埔里至榮民醫院間路基無需拓寬，僅就原有路基加鋪瀝青路面，其餘拓寬工程分五期辦理；

(1) 第一期：自榮民醫院至本部溪（三、五·七一公里），全長七·五公里。由公路局機械工程隊辦理。民國六十一年（公元一九七二年）二月開工，施工期間，因七〇公里附近邊坡甚高，且不穩定，發生多次嚴重大坍方，河谷狹小，水道爲之堵塞，

積水幾與路平，幸經颱風豪雨冲刷，坍方積土全被冲離，施工後邊坡已穩定，河道暢通。

(2) 第二期：自本部至眉溪（七一—七八公里），全長七公里，施工期間，須使用炸藥爆破，實施交通管制，並闢人行便道，長約三公里，以便利施工。沿線路基拓寬改善，鋪六·五公尺瀝青路面，民國六十一年五月開工，六十二年十二月完成（公元一九七三年）。

(3) 第三期，自眉溪至山櫻橋（七八—七九公里），全長一公里，須經過人止關，顧名思義地勢很為險峻，施工較為困難，由機械工程隊施工。民國六十三年（公元一九七四年）五月至十月辦理完成，其中一段（七八·三公里附近）邊坡不穩定，經常坍方，影響行車安全，六十四年（公元一九七五年）四月在該處實施噴漿，做邊坡穩定處理，至六十八年（公元一九七九年）十月，已五年餘，效果非常良好。

(4) 第四期，自小櫻橋至坂下（七九—八〇·三公里），全長一·三公里，民國六十四年三月開工至六十五年（公元一九七六年）四月完成，由陸軍協建工程管理处辦理，因地質較鬆軟，邊坡甚不穩定，故護坡工程較多，並添建排水設施。

(5) 第五期，自坂下至霧社，全長三·一公里，為全線施工最為困難之一段，由標高九三九公尺迴旋盤升至一、一四五公尺，平均縱垂度達六·六%，施工前曾兩次選線，都不盡理想放棄。第三次再就地形詳加研究，充分利用舊路基，重新定線，最小曲線半徑，仍維在二十公尺以上，此段全屬陡坡地段，施工前重車行駛非常困難，改善後迴頭彎道處坡度均降低至五%以下，路線長度雖稍增，但縱坡度在設計限度範圍內，充分利用地形加以調整後，已無行車困難之現象。民國六十七年（公元一九七八年）十二月開工，六十八年十月完工，由齊記營造有限公司承包。民國六十九年（公元一九八〇年）春天，南投縣政府在沿路種植杜鵑花，將來可成為花園道路。

全路計橋樑十二座，計全長一九〇公尺，自六十一年開工，隨路基之拓寬進度，逐年辦理拓寬或改建，至六十八年八月已拓寬完成九座，尚有大觀、仁德、小櫻三座橋待辦理，短期內辦竣。

臺中市至南王田段公路，長七、九六公里。光復後多次改善，而重大改善自民國六十一年（公元一九七二年）開始。除烏日街道因房屋密集，經闢新線繞道外，餘均就原路線拓寬二五—三〇公尺，路面寬二二公尺，設四線快車道，寬一五公尺，兩側慢車道各三、五公尺，中心一公尺爲分隔島，均鋪瀝青混凝土路面。六十一年度完成集泉街改善，長一〇〇公尺，寬二四公尺，六十二年及六十三年辦理全線拓寬工程，六十六年（公元一九七七年）三月完成，總工程費一四、〇〇〇萬元。

玉田交流道連絡道路改善工程：本工程將大度（肚）橋北端平面交叉改善爲立體交叉，並將路面槽化，民國六十七年（公元一九七八年）一月開工。六十八年十月初完工，總工程費四九九、七二五、六一六元（包括大度橋南端西部幹線西側拓寬二五—三〇公尺）。第二期，新闢道路二、七公里，寬三〇公尺，七十年年度辦理購地。此段道路爲大肚臺一線外環道。

十三、彰化（中庄）草屯及芬園南崗公路修築工程

彰化（中庄）至草屯段，長一七、五三公里，彰化舊名半線，清康熙年間人煙已盛，南北往來行旅多在此住宿。當時已有道路通埔里。日人據臺後，即行修築臺中草屯埔里線。彰化至草屯道設列爲市街庄道路，約於民國八年前後，發動民衆修築。光復後路面改善爲九、二—一一、〇公尺，鋪瀝青路面，政府計畫再予改善：(1)芬園鄉都市計畫路段拓寬爲三〇公尺，其餘均按二五公尺拓寬。(2)大度橋—外快官段新闢三公里公路，包括建立體交叉一處。(3)鋪設瀝青混凝土路面，自民國七十年六月（公元一九八二年）開工，七十三及七十四年，預算經費七、三九億元（前二年度支出經費未計在邊。此段公路，屬於臺十四線之一段，七十四年十月完工，連外環道，計長一九、四公里。

與本路關連之路線爲芬園—南崗（南崗工業區），長八、五九公里，公路編號爲臺十四乙線，爲民國六十年前後新闢之公路，計畫除芬園都市計畫段長〇、四六公里拓寬爲三〇公尺外，其餘均拓爲二五公尺寬。計畫民國七十五年（公元一九八六年）開工，次年完成。預估經費五、二八億元。附改善公路示意圖。

十四、關渡香山（西北濱海公路）計劃闢通

關渡至香山線，分段開鑿，民國六十七年臺灣省公路局將各段路線合併編爲西部濱海公路（臺一五線），各段開鑿情形略敘

如下：

(一) 關渡橋南端至八里，明清時代，已有通道。日據時期為三重至八里線之一段○三重至蘆洲段，光緒二十九年開鑿（公元一九〇三在，明治三十六年）。民國十五年（公元一九二六年，昭和元年）修築擴寬延至八里鄉之訊塘埔。長一六·六公里，路基寬五至十一公尺，路面最小三·五公尺，關渡至八里段八·九公里，為砂石路面，蛇子形橋長一四·三公，於民國三十九年架設，石臺混凝土墩木橋，烏山頭橋長三·三公亦為臨時性木橋，此段共有橋六座，後木橋均擴建為鋼筋水泥橋，關渡大橋架設，計畫中將橋南端至八里，長八·六六公里拓寬為一二·一五公尺。已竣工。

(二) 八里下福段，全程一二·一六公里，跨八里、林口兩鄉，此路明清時代已開通。民國二十年（公元一九三一年，昭和六年）及三十四年兩次擴寬，路基寬約四·五公尺，全線為砂石路面，最小寬度三·五公尺。橋樑四座，僅下福橋為混凝土橋，餘為木架橋面，於民國三十九年建，後改建鋼筋混凝土橋。

(三) 下福經竹圍至大園段，長一三·一公里，此路明末清初已通行，日人據臺後，於光緒三十二至三十三年（公元一九〇六年—一九〇七年），由政府監督，人民捐獻土地獻金及勞力，開築竹圍至大園段六·五公里。（太園永安亦此時完工），下福至竹圍何時築成，未詳。惟此段有河川多條，其修建，約石民國二十四至三十年之間，依據桃園縣志（光復後印）記載：大園—竹圍—下寮，長一三·一公里，路基寬五·〇公尺至八·〇公尺，卵石路面寬二·三公至四·〇公尺，橋二十九座，涵六〇處。

(四) 大園至觀音段，長一一·二二公里，路基寬五·五公尺，日據時期鋪卵石路面寬三·六公尺，有橋一三座，涵五一處，於光緒三十三年（公元一九〇七年，明治四〇年），經費來源與大園至竹圍路相同。

(五) 觀音至永安（崁頭厝）段，長九·三公里，日人於光緒三十三年，循舊路開拓，路基寬七公尺，鋪碎石路面四·五公尺，有橋四座，亦為發動民衆建築者。

(六) 永安至新豐段，長一一·九公里，路基寬六公尺，日據時期鋪三·八公尺寬卵石路面，光緒三十三年（公元一九〇七年，明治四〇年）循舊路開拓。

(七) 新豐至南寮段，長一·二公里，光緒三十三年循舊路拓寬，以上各段路線橋樑多於民國二〇—二六年間建築輕便橋，光復初修建木橋多座部份公路可通汽車。其後改建混凝土橋樑。

(八) 南寮至香山段，長一三·九公里，其中虎林至內湖間八公里，民國六十七年尚未築通，但虎林至香山有道路與臺(1)號公路啣接。

本路光復後經多次修築，至民國六十九年底(公元一九八〇年)，在臺北縣轄內路基寬三·五公尺—一五〇公尺，在桃園縣轄內路基寬五·〇公尺—一一·八公尺。新竹縣轄內路基寬五·〇公尺—一五·〇公尺，全程計九一·六八公里，至六十九年底止，鋪瀝青路面七七·二〇二公里，混凝土路面〇·一七二公里，合計高級路面七七三七·四公里，石子路面為五、三四四公里。高級路面佔全線百分之九三·五〇橋樑七〇座，共長一、五一四公尺。

(九) 本路計畫拓寬為四車道及二車道，關渡至中正機場(大園)段先拓寬。將來與內湖豐原(臺十三號)線、豐原梧棲線(臺中港、臺十號線)，銜接甲南水底寮(西部濱海公路臺十七線)，各線貫通可成為西部走廊之另一縱貫公路。此外另拓寬彰化經北港至臺南(臺十九號)公路，亦可銜接此路及臺一線，對西部平原交通效益殊大，現亦在施工中。

公路局計畫全面改善(臺十五線)大致情形如下：

(1) 八里竹圍段，長二〇·八公里，為疏導高速公路至國際機場交通擁擠，拓寬為二〇公尺，優先辦理改善，民國七十四年(公元一九八五年)，預估經費六、四二億元。七十五年預估經費五、五六億元，計共一一、九八億元。

(2) 竹圍大園段，長七·二公尺，亦為疏導高速公路至國際機場擁擠拓寬為二〇公尺，優先辦理改善，民國七十五年預估經費〇、八二億元。七十六年預估經費二、〇五億元，計共二、八七億元。

(3) 竹圍國際機場段(臺四線)，長二·一公尺，為機場連絡道路第一階段，民國七十四年改善擴寬為二〇公尺預估經費〇、一四億元，七十五年〇、三九億元，共〇、五三億元。

(4) 大園機場段(一一〇線)，長一·八公里，為機場連絡道路拓寬為二〇公尺，預估經費一、六七億元。

(5) 大園香山段，長五六·五公里，分兩階段改善，拓寬為一二公尺，第一階段民國七十四年至七十七年，預估經費四、五〇億元，第二階段自民國七十八年至八十二年，預估經費八、四五億元，計共一二、九五億。

改善工程，所需經費總計三〇億元，（本計畫省公路局擬請中央撥款補助辦理，並提前自七十二年度起分四年辦理完成。）

關渡—香山公路改善計畫伸延至臺北市，全長為一〇七·七公里。（原為九二、〇一四公里）。臺北市自復興橋頭起經忠孝路，八德路，登新生北路高架道路出圓山隧道接中山北路五段，過士林文林路，百齡路轉入大度路，至關渡高崗縣市交界處，為臺北市拓寬計畫中之都市道路，長十六公里，路基三〇—六〇公尺。新生北路高架道路已完成，大度路正施工中，百齡橋亦已拓寬為四四公尺。忠孝大橋攻高架道路亦完成，由關渡進入臺北市已有多條公路。

臺十五線改善計畫分年經費概算表

改善路段 (公里)	改善 長度	交通量		交通量預測		分 年		經 費		預 估		備 註	
		七十年	七十六年	八二年	七三年	七四年	七五年	七六年	七七年	小 計	七十八年 八十二年		合 計
臺一五線 八里—竹圍	二〇·八	一、九〇六	三、〇〇〇	四、一〇〇		六·四三	五·五六			一二·九八		為疏導高速公路至機場交通擁擠優先辦理改善	
臺一五線 竹圍—大園	七·三	四、一四四	五、五〇〇	六、一〇〇			〇·八二	二·〇五		二·八七		為疏導高速公路至機場交通擁擠優先辦理改善	
臺四線 竹圍—機場	二·一	六、一六〇	一五、九〇〇	一九、〇〇〇		〇·一四	〇·三九			〇·五三		機場連絡道路第一階段改善	
一二〇線 大園—機場	一·八	八、三三五	一五、九〇〇	二八、八〇〇				一·六七		一·六七		機場連絡道路第一階段改善	
臺一五線 大園—香山	五·六	二、二六六	三、六〇〇	四、〇〇〇				一·五〇	三·〇〇	四·五〇	八·四五	第一階段改善	
總 計	八·四					六·五六	六·七七	五·三三	三·〇〇	二一·五五	八·四五	三〇·〇〇	

註：交通量預測未分派高速公路交通轉移及關渡橋通車後衍生交通量。

十五、甲南水底寮（西部濱海）公路計劃闢通

甲南至水底寮公路，長二八一、二二二公里。公路局於民國六十七年（公元一九七八年），將西部濱海各段公路合併編成，名西部濱海公路，（臺十七線），自臺中縣大甲清水鎮之間（臺一號線）甲南起經鹿港、麥寮、布袋、北門、臺南市、高雄市、東港至屏東縣之水底寮，銜接臺一線公路。

日據時期，西部公路之開築，以海邊鄉鎮間縱貫公路城市修建公路為主。濱海公路開築較晚，且多無橋樑，濱海公路日據時期行駛客車者，路線甚短，茲將修築情形分述於下：

（一）甲南經臺中港段，龍井（大肚溪入海處），長一六·四公里，路基寬六〇公尺，鋪瀝青混凝土路面四〇公尺，其中塭子寮至大肚溪北岸一〇·四公里，為新開港區道路，民國六十二年（公元一九七三年）一月十日開工，六十四年（公元一九七五年）一月三十一日完成，南端通彰化新港之橋，跨大肚溪出海處，長一、七六〇公尺，淨寬一四公尺，兩端引道共長四公里，新築連接道路二、八四公里，路寬一八公尺，六十六年九月開工，六十八年（公元一九七九年）十月竣工，命名中彰大橋，工程費二七、〇〇〇萬元。

（二）龍井鹿港段，長二〇·三公里（含新建之橋及引道，同時將經伸港至和美段公路，改善為二〇公尺寬）其中新港至鹿港段，日據時期已修築；惟新港至線西四·八公里，通行汽車。線西至鹿港一〇·〇公里不能通行汽車，現已鋪瀝青路面，全段暢通。

（三）鹿港大城段，長三〇·五公里，其中鹿港至王功一四·五公里，民國四十八年底（公元一九五九年）始修竣，員林汽車客運公司四十九年三月十五日奉准通車，王功至大城一六·〇公里，民國六十一年（公元一九七二年）後始拓建，另大城至下山脚一段，計二·六公里，亦已拓建竣工，彰化縣轄內路段，路基寬四·五至三〇·〇公尺，截至六十七年七月止，約八公里為二級路面，其餘均為瀝青路面，路況良好。嗣後續鋪瀝青路面。

（四）大城溪頭（北港溪北岸），長四七·六公里，其中下山脚至雷厝，為濁水溪流入海處，計四公里，尚未建路橋。其餘路

段至民國六十七年七月，均已拓建完成：

(1) 施厝寮至麥寮六·四公里，原爲二—五公尺寬便道。民國二十四年（公元一九三五年）擴寬爲一六至一七公尺寬（麥寮至西螺線之一段），民國六十一年（公元一九七二年）鋪六至一二公尺寬瀝青路面。

(2) 中山（麥寮鄉），經崙子頂、海口、三條崙（飛沙），金湖、植梧、水井至溪頭，民國二十三年（公元一九三四年），日人循舊路開拓，路基三至十三公尺，沿途橋樑多未架設。光復陸續修建。蚊港橋於民國六十四年（公元一九七五年）完成，全成，全線通車。民國六十二年以前，本段瀝青路面長一、七九五公尺，寬三·五至一〇·三公尺，民國六十八年（公元一九七九年）起雲林縣政府全線鋪瀝青路面。

(5) 溪頭新塹段，長二八·一公里，至六十七年七月止；溪頭至北港溪南岸三·三公里，屯子頭至東寮四·二公里兩段路線，橋樑尙未建造，其餘多已鋪瀝青路面。此段已成公路，均在民國六十一年（公元一九七二年）以後，逐段拓建寬四至一五公尺。

(六) 新塹臺南市段，長四三·二公里，日人循舊路分段修築，通行大客車者僅(1)北門至溪底寮三·五公里。(2)臺南至灣里八一公里。(3)臺南市至本淵寮六·六公里三段。臺南縣市交界之永吉，跨曾文溪下游之國聖橋於民國六十六年（公元一九七七年）一月十二日開工，六十八年六月完工，長一、二六〇公尺，寬七·五公尺，工程費一一、〇〇〇萬元，其餘路段，光復後逐漸開拓，截至六十九年底止：(1)雙春至大潭寮一三·六公里，(2)加篤—七股—永吉（曾文溪北岸）七·四公里，(3)永吉（臺南市界）至臺南市一四·五公里，以上三段，均爲瀝青路面，共長三五·五公里，路基寬七、〇—三三公尺。

(七) 臺南、高雄市段，長四八·五公里，日人循舊道拓修通行汽車者：(1)彌陀至梓官一·七公里，(2)左營荖雅寮八·六公里。

本段道路明末已開闢，道路之形成較早，日人第二次拓建，依據各縣開築公路情形推測，臺南至灣裡爲市區道路開建較早，彌陀左營一二·公里，列入指定路線，在民國二十年至二十四年間拓建，其餘各段，約在民國十五年前後開通，爲壓社道路。

(八) 高雄市水底寮段，長四六·三公里，其區間里程如下：(1)高雄—小港八三公里，(2)小港—鳳鼻頭八·八公里，(3)鳳鼻頭

—林園二·七公里，(4)林園—水底寮二六·六公里。

林邊水底寮段公路（林邊—枋寮線），日據時期，鐵道部兼行駛汽車，光復後，公路局班車曾延駛至東港。

爲應高雄地區運輸需要，臺灣省公路局於民國六十一年（公元一九七二年）二月間，將水底寮至鳳鼻頭段道路長三〇、八八公里修築經小港進入高雄市，當時名爲高屏沿海公路，後併入臺十七線，（甲南至水底寮線）。

水底寮至鳳鼻頭段，其中原有路基改善一九·七公里，新築路段九公里，路基寬一三公尺，鋪設瀝青路面寬十一·五公尺，及興建雙園大橋長二、〇八二·八公尺，淨寬八·五公尺，計六十八孔。東港大橋長三四四公尺，淨寬八·五公尺，計二十二孔，林邊大橋長四五九公尺，淨寬七·五公尺，計十五孔。六十一年（公元一九七二年）二月六日開工，於六十六年（公元一九八一年）六月三十日完成，全線通車，總工程費四九、五〇〇萬元。其後，東港、林邊大橋均加寬爲二〇公尺，民國七十一年（公元一九八二年）四月完工。雙園大橋在其下游添建一橋，原橋欄干保存，新橋寬八·五公尺。共兩橋淨寬一六公尺。

本線道路，鹿港、北港兩港，宋明期間，爲海上貿易地點，其附近道路開闢較早，惟河流多，致南北交通受阻，日據時期雖循舊道路修築公路亦因橋樑建造，經費浩大，未能暢通。截至民國七十年十二月底止，甲南至水底寮線，計有橋一六一座，共長一〇、三三〇公尺。

(九) 十年改善計畫：爲配合經濟發展，疏導高速公路及臺一線飽和，車輛擁擠，政府計畫分期改善，概述於下：

(1) 甲南至中港段，長六公里，爲配合港區及濱海工業區計畫進行，擬於民國七八—八二年（公元一九八九—一九九三）年間改善，預估需經費二、八五億元。

(2) 中港水尾段，長一四·四公里，需要改善，計畫民國七十七年，需經費〇、六二億元，七十八至八十二年，預估經費六·二億元，合計六、八二億元。

(3) 水尾十二個段，長一四六·六里，需要改善，先建築北港溪橋及朴子溪橋，濁水溪下游，不通路段四公里，橋長三公里，工程費估計七五五百萬元，需費龐大，列入七十八年以後年度辦理，先改善大城—竹塘（一五二線），及施厝寮—埔心附近

(一五四線)間兩線道路以繞道臺十九線(中央公路)，經自強橋通行(一五四線)，工程一六百萬，民國七十三至七十七年，預估經費一一、八六億元，七八—八二年，預估經費二六、八七億元，合計三八、七三億元。

(4) 十二佃小港段，長五九公里，民國七十四年，需經費〇、一九億元，七八—八二年預估經費二一、〇五億元，合計二一、二四億元。

以上各項民國七十三至七十七年，需經費一二、六七億元，七八—八二年預估經費五六、九七億元，總計六九—六四億元。高雄水底寮間路橋拓寬情況，請參閱本節第三款「改善高屏地區交通計畫拓建之公路」。

臺十五及十七號公路改善計畫，民國七十四年又變更。

附：計畫開闢西部濱海縱貫公路

為應經濟迅成長與社會繁榮急遽發展，公路運輸需求迫切，政府計畫修建西部濱海縱貫公路，長約五〇四·八公里。(十四項重大建設之一)

(1) 計畫內容

1. 臺二線(北部濱海公路之一段)起自基隆臺北縣界以迄關渡大橋，全長六〇·六公里。其中淡水沙崙至關渡大橋八·二公里，已列入關渡橋連絡道路按路基寬二四公尺改善完成、其餘尚待改善者五二·四公里，計畫路基拓寬一五·五公尺，路面寬九公尺。因萬里，野柳、金山、石門等均為風景遊樂區，假日交通量大，將優先辦理，估需經費二八·一億元。

2. 臺十五線(西北部濱海公路)自關渡至新竹縣香山，全長八六·五公里，其中關渡至八里六·八公里，已拓寬為一五公尺，暫不再改善。其餘尚待改善七九·八公里，加上連接國際機場四公里道路，預測交通量將快速成長，此四公里計畫優先拓寬。按路基拓寬為二〇公尺，路面一九公尺。其餘路基改善一八公尺，路面寬一〇·五公尺，估需改善經費四五·二億元。

按八里，大園、觀音、永安(崁頭厝)公路，日據時代橋樑不全，縱搭建便橋亦不能通行汽車。民國三十九年間臺灣省公路

建築木面橋，其後又改建水泥橋。

3. 香山至臺中縣甲南，全長七三·九公里，其中利用西部幹線（臺一號公路）二四·三公里，需新開一九·九公里及改善二九·九公里，合計四九·六公里，計畫拓寬路基一八公尺，路面一〇·五公尺，估需經費三七·三億元。

4. 臺十七線（西部濱海公路）自甲南至屏東縣水低寮，全長二八三·八公里。其中臺中港特定區路段現路面寬三〇—四〇公尺。臺南市，高雄市部份路段，及小港至水底寮路段，路面現寬二〇公尺，合計六八·八公里，不再改善。其餘待改善者二一五公里，除甲南至臺中港段路面按二五公尺與高雄縣段路面按一八公尺拓寬外，其餘路段以路基一八公尺，路面一〇·五公尺改善。經伸港、鹿港、王功、芳苑、西港、大城、橋頭、麥寮、崙仔頂，五條港、植梧，布袋、新塢、北門、南定橋，湖內橋、彌陀、梓官等均需另闢外環道，本段伸需改善經費一一〇·七億元，其中臺南市段十三億元，高雄市段二七·七億元。

(2) 計畫目的

將北部濱海公路，中部未開通之濱海公路，與西部，東部濱海公路開通相連接，構成完整環島公路網系統。提高現在道路服務水準，擴大運輸能量，改善區域性交通，成爲一條南北幹道，以帶動沿海地區經濟發展，兼疏導西部走廊之交通。

促進沿海地區觀光遊旅事業發展。

(3) 經費概算分配

經費概算，依據七十五年物價指數估計：(1)工程費新臺幣一五八·〇億元。(2)用地及補償費六四·八億元，合計二二二·八億元。自七十五年按核定預算分段辦理。

西部濱海縱貫公路改善計畫表

路線	路段	總長度 (公里)	現在路寬 (公尺)	改善標準	改善路段	改善長度 (公里)		經費 (億元)
臺二	基隆—關渡	六〇·六	四·九	四線道	基隆—林子	四七·七		二八·一
北一	林子—淡水	二·九	四	四線道	林子—淡水	二·三		一·五
臺一五	關渡—香山	八六·五	五·八	四線道	八里—大園	二九·一		四三·五五
臺四	竹園—機場	二·一	一·五	四線道	大園—香山	二·一	五〇·七	〇·七四
一一〇號	大園—機場	一·九	八	四線道	大園—機場	一·九		
銜接段	香山—甲南	七三·九	〇·六	四線道	香山—甲南		四九·六	三七·三
臺一七	甲南—水底寮	二八三·八	六·二	四線道 或 標準 四線道	甲南—國聖橋	一七·七	一六三·九	一一〇·七
合 計		五一·七			高雄縣段 高雄市區段	二五·〇 八·三		
						一三四·一	二六八·九	一二二·八

註：(1)銜接段為尙無公路段須全部新建。

(2)第一期為七十五—八〇年度，第二期為八十一年度以後。

十六、中央公路（臺十九線）拓寬改善工程

中央公路，起自彰化市，經溪湖、竹塘、崙背、北港、朴子、學甲至臺南市（六甲頂），全長一三九·七公里。因其位置處於西部幹線（臺一線），與海岸線公路之間，故名中央公路。原計畫將路基拓寬為一八公里，鋪設瀝青路面寬一三·五公尺，預估總工程費十二億五千四百萬元。

(一) 朴子學甲段，長三一·七公里，擴寬路基一八公尺，路面鋪設瀝青一三·五——一七·〇公尺，民國六十七年（公元一九七八年）十二月完工。

(二) 學甲臺南（六甲頂）段，長二七·〇公里，拓寬路基一八公里，鋪設瀝青路面，民國六十四年四月開工，六十九年一月完成（公元一九七五——一九八〇年），總工程費十億元。（里程，工程費依據臺灣省公路統計年報。按公路局編印路面里程等級表，里程為二五·二公里，其他文獻記載工程費一九〇、〇〇〇千元）。

(三) 朴子北港段，長一四·二公里，原計畫改善工程民國七十年完工，現延長至七十四年辦理。

新建北港大橋，位於北港，跨北港溪，建主橋長四九六公尺，寬九公尺，陸橋四四·六八公尺，寬九公尺。於民國五十五年（公元一九六六年）七月開工，五十六年七月完成，工程費二〇、六〇〇千元。

(四) 彰化縣埤頭鄉小埔心至雲林縣崙背段路橋闢建工程，中央公路，原由埤頭經水尾，西螺、埔心至崙背，此段公路迂遠，公路局計畫改道，由埤頭小埔心，經竹塘鄉土庫至濁水溪下游之北岸，新開公路八·九公里，跨濁水溪建自強大橋（新西螺大橋），長二、二二四公尺，淨寬一四公尺，工程費三六、五六〇萬元。（公路局事業統計年報刊載新西螺橋，長二、二二四公尺，工程費五四、〇〇〇萬元），再由橋之南端楊賢至崙背築路七·八公里，計全長一八·八公里，路基寬十八公尺，鋪設瀝青路面寬一五公尺，民國六十六年（公元一九七七年）八月開工，六十九年（公元一九八〇年）十二月底完成。總工程費五四、六〇〇萬元。此段路橋建築，詳見本章第叁節七款。

(五) 路面寬度變更計畫：為適應將來運輸需要，疏散國道高速公路及西部幹線（臺一線）車輛運行，變更計畫，路基仍為寬

一八公尺。路面改爲一七公尺，都市計畫街道及外環道路寬度爲一八—二四公尺，未達此標準者，截至民國七十一年（公元一九八二年）底止，尙有九四·八四公里待改善。另添建溪湖、北港、朴子、鹽水，學甲外環道新闢工程，及員林、新營交流道（高速公路）路改善中程計畫。於十年內辦理。自民國七十三年至八十二年（公元一九八四—一九九三年），概述於下：

(1) 荊桐腳—埤頭段，長二一·四四公里，計畫自民國七十三年（公元一九八四年）至七十七年（公元一九八八年）辦理，估計經費三、六七億元。其中溪湖外環道新闢，所需經費一·九五億元，列於員林交流道連絡道路改善中程計畫中，申請中央補助。

(2) 崙背—北港段，長一八·四三公里，計畫自民國七十三年至七十七年改善，需款三·九億元。七十八年至八十二年，預估經費五·六億元。兩期共需九·五億元。包括北港外環道新闢三·九〇億元。

(3) 北港朴子段，長一二·三四公里。民國七十四年改善預估經費〇·六八億元。七十四年至七十八年，預估經費一·四四億元。

(4) 朴子外環道，長二·二公里。民國七十三及四年辦理，預算二·一六億元。所需經費公路局分擔五、一六六萬元，住都局分擔四、九五六萬元。地方政府分擔二、八七八萬元，其餘經費貸款，征收工程受益費清還。

(5) 鹽水—大灣段，長一九·七八公里。自民國七十五年至七十七年計畫改善，需款二·五七億元，內開闢鹽水環道需款一·五億元，列入新營交流道連絡道路改善中程計畫，申請中央補助。七十八年至八十二年，預估經費三·四二億元。另闢學甲外環道需款一·五億元。

(6) 大灣—西港段，長一一·二五公里，計畫自民國七十三年至七十七年需款一、四億元，七十八年至八十二年，預估經費三·三億元，包括佳里外環線新闢經費一、二二億元。

(7) 西港—臺南段，長九·四公里，計畫自民國七十四年至七十七年辦理，預估經費三、七三億元。

以上合計七十三年至七十七年需經費一六、六二億元，七十八至八十二年，需經費一九、〇九億元。另申請中央補助開建外

環道路經費三、四五億元，總共需款三九、五億元。

(六) 光復後新建改建主要橋樑。除上述自強、北港大橋外，尚有下列數橋：

(1) 溪湖橋位於溪湖鎮，長一二七·四公尺，寬爲七·五公尺，民國六十三年加寬。

(2) 荊桐腳橋，位於彰化縣荊桐腳，長四二公尺，寬二五公尺，民國六十九年二月改建完工。截至七十二年六月止，爲本路最寬之橋樑。

(3) 嚴橋，位於朴子六腳間，長二〇〇公尺，寬一六公尺，民國六十五年十二月開工，六十九年三月完工，工程費八、〇〇萬元。

(4) 厚生橋，位於鹽水竹義間，跨八掌溪，長二七六公尺，寬十六公尺，民國六十六年四月三十日開工。六十八年十月二十一日完工，經費九、〇〇〇萬元。

(5) 急水溪橋，位於學甲附近，跨急水溪，長二〇〇公尺，（原長一〇六、一公尺，寬五·五公尺）民國五十四年四月加寬七·五公尺。民國六十四年六月改建加寬一一·〇公尺，六十五年十月完工，工程費一、五〇〇萬元。

(6) 西港大橋，原名君代橋，長八八二公尺，寬五·五公尺，民國二十三年（公元一九三四年）建，有臺糖公司小火車軌道。民國六十年十月二十一日添建，寬共一六公尺，六十二年三月十日完工，工程費三、五〇〇萬元。

(6) 正在設計建築之朴子溪橋（位朴子溪下游）長九一〇公尺，北港溪橋（位北港溪下游），長七六〇公尺，均寬七·五公尺。

臺十九線改善計畫分年經費概算表

改善路段	改善長度 (公里)	交通量			分年度經費預估(億元)							備註
		七十年	七六年	八二年	七三	七四	七五	七六	七七	小計	合計	
荊桐脚—埤頭	二·四	九、二九一	一五、二四四	一八、九三五		0.00 (1.95)	0.97	1.0	1.1	三·七 (1.95)	—	其中溪湖外環線新開所需經費一點九五億元，另列員林交流道連絡道路改善中程計畫，申請中央補助。
崙背—北港	一八·四三	三、四三七	四、七五九	六、三〇七	0.36	0.44	0.90	1.0	1.0	三·九	五·六	包括北港外環線新開所需經費三點九〇億元。
北港—朴子	三·三四	八、一八四	一一、三六七	一四、三三八		0.68				0.68	一·四	所需經費公路局分擔四千一百六十六萬元，地方分府分擔二千八百七十八萬元，其餘經費徵收工程受益抵充，公路局四十七年度續列一百六十六萬元。
朴子外環線	二·二〇	八、一八四	一一、三六七	一四、三三八	1.50	0.68				二·六	二·六	其中鹽水外環線新開需一·五〇億元，列新營交流道連絡道路改善中程計畫，申請中央補助及學甲外環線新開所需經費一·〇七億元。
鹽水—大灣	一九·七八	四、九五〇	七、一七四	九、一六九		(1.50)	0.50	0.50	0.57	1.07 (1.5)	二·三五 (1.50)	包括佳道外環線新開所需經費一·二二億元。
大灣—西港	一一·二五	一四、三六六	一八、四〇九	二四、一〇〇	0.17		0.9	0.9	0.33	一·四	二·三三	
西港—臺南	九·四〇	四、一八三七	六、二七六	七、四六八		0.73	1.0	1.0	1.0	三·七三	七·五七	
總計	九四·八四				二·〇四	三·三三 (1.95)	二·八〇 (1.50)	四·九	四·二	一六·六	一五·〇九 (1.50)	

(一) 全長一百三十九點七〇公里，已拓寬完成三十九點八〇公里，列其他改善計畫辦理者五點〇六公里，本計畫內改善路段為九十四點八四公里，改善標準為路基寬度十八公尺，路面寬度十七公尺，都市計畫外環線十八至二十四公尺。

(二) 本表來源：臺灣省交通建設紀要。

【註】

依據臺灣省公路局事業統計年報，投資修建公路橋樑尚未收回資金表記載，自強大橋投資金額五七四、三一〇、〇一六元。

臺北—烏來—孝義段公路，修築工程分爲三部份施工，分述於下：（新店—員山爲臺九甲線公路）

（一）臺北新店段，起自臺北市公館圓環，迄臺北縣新店鎮公路局車站，長六·〇四公里，原爲雙車道瀝青灌入式路面，因路面狹窄，交通擁擠。經省府決定拆除原有鐵路（萬華至新店），將此段鐵公路路基合併拓寬爲公路，分三個階段施工：

第一期爲瑤公圳加蓋鋼筋混凝土板，萬盛橋拓寬，及部份路基拓寬。

第二期工程包括購地，拆遷房屋，路基拓寬，新建橋樑等工程，橋樑拓寬新建情形如下：

- （1）萬盛橋，長一三·六公尺，拓寬爲二三·二公尺，五十四年完工。
- （2）大坪林橋，長九·五公尺，拓寬爲二三·二公尺，五十四年完工。（第二次加寬）。
- （3）七張橋，長五·六公尺，拓寬爲二六公尺。
- （4）景美橋（舊），長八〇公尺，加長一九·八公尺，共長九九·八公尺，提高一·八公尺，寬七·五公尺，五十二年提高接長。
- （5）景美橋（新建），長一二〇·四公尺，寬二三·二公尺，高六·六公尺。五十六年（公元一九六七年）十月竣工，專案撥款建築。

撥款建築。

- （6）鳴達橋，長一〇·四公尺，拓寬二三·二公尺，五十年新建，五十六年十月加寬。
- （7）獅頭橋，位於新店附近，長四·二公尺，拓寬二二·〇公尺，五十四年完工。

第三期爲鋪築路面，本段公路拓寬爲四線快車道，瀝青混凝土路面，寬二二公尺。兩側設慢車道。爲策安全，在快慢車道間設置齒形反光分隔島。路中央安全島內種植低矮灌木花牆，用以消除對駛車輛燈光干擾，兼可增進公路美化。本路民國五十二年（公元一九六三年）二月開工，五十五年（公元一九六六年）三月完成，歷時三年四個月。總工程費六、五三六萬元（不包括新建景美橋）。

民國五十七年（公元一九六七年）七月一日臺北市改爲院轄市，公館至景美橋一段劃歸臺北市政府管轄，市府六十八、九年將兩旁行人道拓寬。

(二) 新店烏來段，長一五·五六四公里（進整爲一五·六公里），民國四十七年二月起開始改善旁道七處，增避迴車道十處，下龜山橋面及引道工程，於同年十二月完工，工程費共三五〇萬元。四十七年五月，全線鋪築五公分厚灌入式瀝青路面，同年七月底竣工，工程費三四七萬元。

新店青潭一、四三二公里（一·四公里），拓寬爲九至十公尺，青潭烏來段一四·一三二公里（一四公里），拓寬爲九公尺，均鋪設瀝青混凝土路面。新建及加寬橋樑八座，總工程費六、七〇〇萬元。民國六十年（公元一九七一年）八月開工，六十二年（公元一九七三年）三月完成，所需工程費向公路建設基金貸款，收取工程受益費償還。

(三) 烏來孝義段，長六公里，民國六十四年（公元一九七五年）開築。

(四) 新店青潭段，長一·六公里，再拓寬二〇—二五公尺，民國七十年（公元一九八一年）一月開工，七十一年春竣工。依據臺灣省公路局民國六十七年（公元一九七八年）公路編號新店—烏來—孝義—圳頭—員山線公路編爲臺九甲線，全程六公里。孝義—圳頭間三六公里尙未開通，列入省道系統。

(五) 本線關連公路：(1) 烏來經信賢至福山，長一七·三公里，路基寬三·〇—九·五公尺，民國六十四年開築竣工。(2) 大坪脚—塗潭—龜山線，長一一·二公里，路基寬二·〇—七·五公尺。(3) 龜山—發電廠—大粗坑線，長一·八公里，路基寬三·五—七·五公尺。(4) 烏來環山路長四公尺，寬七公尺，民國六十四年開築。

十八、楠梓旗山線公路拓寬（一八八及臺二十一線之一段）

自高雄市經楠梓、鳳山厝、塔子脚、嶺口（高雄至楠梓九·二公里爲西部幹線，楠梓至嶺口一六·八公里爲一八八線—左營至高樹之一段），溪州至旗山（嶺口至旗山一四·六公里，全長三〇·六公里，爲高雄客運公司營運路（另旗山、嶺口、磚子磑至鳳山線亦爲該公司行駛路線），路基寬八至一〇公尺。光復後鋪瀝青路面，此路往來旅客衆多，爲高雄客運公司最佳營運路線。

之一。臺灣省公路局爲促進南部內陸運輸功能，開發地方資源，提高行車速度，加強與縱貫公路間之連繫，承擔區域運輸要求，便利工商業發展，決定將該路擴寬，其拓寬段自楠梓至嶺口長一三·九五公里。嶺口至旗山長一三·〇五公里，合計全長二六·九八公里。其中除經過山區路段，因路線曲折及與臺糖鐵路斜交路段需另建新路外，其餘均就原有路線加以改善。

本路係按四級山嶺區路線標準設計，行車速率爲每小時六十公里，最小半徑五十公尺，最大縱坡百分之七。路基寬二〇—二四公尺，橋面與路基同寬。民國七十年（公元一九八一年）三月開工，分三個年度施工。於七十三年十二月二十日完成，鋪設瀝青混凝土路面。總工程費計九億餘元，向公路建設基金貸款，將收工程受益費。

楠梓至嶺口爲一八八線公路之一段，左營—楠梓—鳳山厝—嶺口—里港—高樹計四〇·七二〇公里，編爲一八八線。旗山—嶺口爲臺二一線（山岳公路）之一段。

十九、里港高樹公路拓寬（一八八線之一段）

里港高樹段公路，長一三·八公里。受高屏溪上游支流阻隔，未能貫通。日據期間，於民國八至十六年間修公路，但汽車不能通行。光復後，一再整修，並延長一七公里至潮州厝（在里港西、高島縣界）。截至民國七十年（公元一九八一年）底，路基寬六·五—九·五公尺。瀝青路面。

高樹大橋，長五五·二公尺，寬七·五公尺，民國五十年（公元一九六一年）三月開工，次年三月完工。工程費一、〇〇〇萬元。

本段道路，日據時期爲衝庄道路。公路局於民國六十七年間，與左營嶺口段合併編爲縣道一八八線公路，嶺口至潮州厝二·九公里，橋樑尙未建造，致全線未能貫通。

政府計畫拓寬里港高樹路線，路基寬一一·〇公尺，鋪瀝青路面七·五公尺。民國六十九年開工，至七十二年年初完成。

二〇、三地東港公路改善（一八七線）

東港三地（三地門）道路，長三九·〇四五公里，公路編一八七線，屬於縣道系統（屏東縣）。

(一) 東港潮州段，長一四·五公里，明末清初道路已開闢，日人民國十三年（公元一九二四年，大正十三年）編入指定道路，於民國十九年至二十三年間整修，光復後多次拓寬改善，鋪瀝青路面，民國七十年（公元一九八一年）底路面最寬處為一五公里。

(二) 潮州內埔段，長一〇·七公里，地勢較平坦，清同治十三年（公元一八七四年）總兵張其光主張，由潮州向東開闢至卑南（臺東）道路，後改由赤山社寮為起點，日人發動民衆開築公路，為市庄道，橋樑未架設，不能通行汽車，光復後，多次整修，建造橋樑，鋪瀝青路面。

(三) 內埔三地段一四·七公里，為高山族集居地區，日人於民國四年起開闢，以潮州為中心至山地門、義來、餉潭等理番道路，長一二四公里。其寬度幹線為一·二公尺至一·五公尺，支線〇·六公尺。（按三地門在高屏溪上游支流南岸，過溪為三地，三地鄉公所所在地）。此段道路日人在民國十六年前後，發動民衆修築為公路，但不能通行汽車。

東港三地公路，光復後，全線拓寬改善，截至民國七十年（公元一九八一年）底止，路基寬五一一·五公尺。全線鋪瀝青路面，高屏地區，現已發展為工業重要地區，經濟繁榮，為應運輸行旅需要，政府計畫自民國六十九年起拓寬，路基一一公尺，鋪設七·五公尺路面，自萬巒南17K+342公里起至三地，計一一·七〇七公里。六十九年度拓寬完成六·五公里，鋪瀝青路面。

潮州東港段二六一·三六公里，長約一〇公里。按路基一五·五公尺，路面一三·五公尺拓寬，計畫分列七十四、七十五年度預算辦理。

二一、恒春港仔（二〇〇線）公路修拓

恆春港仔公路，長三三·六公里，此路為臺灣東西人民往來最早道路之一，由土番行走形成。日人列為理番道路，其後，恆春郡役所前至萬里得警察派出所前，計一八、三二七公里列為指定道路，路名為恆春臺東道經過地名為山脚、射麻里（今永靖）、滿州。臺東縣無連接之道路（指定道路）。指定道路有人行道及公路。恆春至萬里得何時修築為公路，查考文獻無記載，大約在民國十九年前後修築。

光復後，本路經多次修拓，民國六十九年（公元一九八〇年），恆春至滿州間一二·七公里，拓寬為雙車道，路基寬一一公尺，鋪瀝青路面七·〇公尺，至七十二年十月完成的八公里，餘仍施工中。截至七十年代（公元一九八一年），全線路基寬四一一公尺。六十七年（公元一九七八年）六月，恆春至港仔以北計三四·八公里為瀝青路面。本路編為縣道，公路編號為二〇〇線。計畫滿州至港仔按路基寬八公尺，鋪瀝青路面六·五公尺，由七十五年度分三年辦理。

二二、大湖六龜（一八四線）公路修築

大湖六龜公路，長五七·八五四公里，為高雄縣東西橫貫較長之路線。大湖田寮間明末清初已開發。田寮至旗山一帶康熙中葉漢人逐漸遷入墾拓，道路漸開。龍肚六龜開發較晚。旗山六龜間，日人初列為理番道路，後放寬管制。於民國十年至十九年間（公元一九二一—一九三〇年），修築六龜，經濁水、新武路至臺東縣里餘之理番道路。又於民國十三年至十六年（公元一九二四—一九二七年）修築六龜經檜山、紅葉谷至臺東縣鹿野之理番道路。

本線日人修築成為公路，在民國八年至十六年之間，旗山六龜段二八·三三八公里（今二九·三公里），日據時期列為指定道路，於民國十九年至二十三年間整修，後通行客車。阿蓮至下坑路口三·九公里，亦通行客車經路竹至竹瀝。現大湖阿蓮及旗山六龜兩段路線客運班車甚密。為應行旅需要，公路局計畫拓寬為雙車及四車道，自民國六十九年（公元一九七〇年）分年實行，當年拓寬 $41K+42+600$ 公尺彎道改善，路基寬九公尺，路面七·五公尺，截至民國六十七年七月大湖至田寮東方六·七公里處，計三七·六公里，及旗山至龍肚九·九公里鋪瀝青路面。七十年（公元一九八一年）底，路基寬五一一·九公尺。

田寮東至臺⁽²⁾線，計九·四公里，由七十三年度起按路基八公尺，鋪瀝青路面六公尺拓寬，七十四年三月間完工。

二三、維新大樹公路改善（一八六線）

維新大樹公路，長三四·三九四公里。係由多段公路合併編成爲一八六號線。日據時期，均為市庄道路，無客運班車行駛，光復後，經多次整修，全部鋪瀝青路面，民國六十九年起政府計畫再予改善，分年實施。當年改善 $25K+300-28K+040$ ，長約二·七公里，路基寬六·五公尺，路面寬六公尺。七十三年底改善至三四·四公里處約長六·四公里，路基寬七·八公尺，路面

六公尺。本路自維新起，經由岡山、安招、燕巢、鳳山厝、大社、仁武、烏樹林至大樹銜接臺二十一線。

二四、外埔紙湖公路修築（一二六線）

外埔紙湖公路，長二五·一三五公里，外埔位於後龍溪出海處之北，經後龍、北勢、頭屋、老田寮、沙坪至紙湖銜接臺三線。外埔至頭屋，明末清初，已有粵閩移民入墾。里路開闢較早，本線經過鄉鎮多為丘陵山嶺地區，至民國六十七年七月，尚有沙坪至紙湖一·五公里未闢通。最長之橋為中興橋，位於頭屋附近，長五四·六公尺，寬四·六公尺，民國五十七年（公元一九六八年）四月竣工。次長之橋為水尾橋，位於後龍附近跨州溪，長五三·三公公尺，寬三·六公尺，民國四十年（公元一九五一年）七月完工。本路日據時期，只具公路雛形，橋樑未建竣，不能全線通行汽車，政府計畫自民國六十九年起分年改善，當年拓寬四·九公里，路基七·五公尺，路面六公尺。民國七十年（公元一九八一年），全線路基寬五·一二·五公尺。預計民國七十七年執行完畢。

二五、大園新店（一一〇線）公路修築

大園新店線公路，長四八·〇二〇公里，民國七十年（公元一九八一年）底，路基臺北縣轄內寬六·一五公尺，桃園縣轄內寬八·一五公尺，其闢建情形概述如下：

（一）新店三峽段，長一九·五公里，日人開闢理蕃道路。新店至公館崙段二·四公里，民國二十六年（公元一九三七年，昭和十二年），日人循清代舊路，經此段開闢通中和公路，（新店—南勢角—中和線）。

公館至五城段，光復後拓寬，因煙酒公賣局在五城建煙廠，交通部設疏散辦公處及宿舍，始將此段再闢寬，鋪瀝青路面。

五城—成福—北溪段，成福至三峽方面道路，清嘉慶初已有通路。北溪至頂礁溪為臺三線公路之一段，長二·二公里。民國十七年（公元一九二八年，昭和三年）闢為公路，清乾隆年間此段路已開通。

（二）三峽桃園段，長一二·三公里，清乾隆十二年（公元一七四七年），墾戶張敦仁等開闢寬三至五公尺道路，其後，林本源號出資修築桃園街端約九里道路。

三峽鶯歌段，長三·八公里（日據時期三·二公里），光緒十五年（公元一八九〇年，明治二十五年）開築爲公路，路基最寬六公尺，砂石路面最小寬度三·五公尺。民國十年（公元一九二一年，大正十年）拓寬，民國三十九年（公元一九五〇年）再加拓寬，並敷輕便軌道，橋八座均木造橋面。最長之橋爲三峽鎮附近四號橋，長三四〇公尺，寬三·五公尺，疑爲光復初興建。後改建鋼筋水泥橋長五四〇公尺，寬七·五公尺，命名三鶯橋。民國五十八年十月完工。此段路木橋已全部改建鋼筋水泥橋。三鶯橋七十三年被洪水沖毀一段，修復。七十四年秋又被洪水沖毀，修復後又再被洪水沖毀。改建於七十五年五月完工，隨又被水沖毀，重修至八月底通車。

鶯歌桃園段，長八·五公里，光緒三三—三十四年（公元一九〇七—一九〇八年），日人循舊路拓建公路，路基寬三一六公尺。砂石路面，混凝土橋三座。民國十九年至二十二年間建造，總長一八·四公尺。民國三十九年加以擴寬。

(三) 桃園大園段，長一六·二公里（日據時期一四、二九一公里），爲指定道路。民國二十年（公元一九三一年）整修。路基寬一一公尺，砂石路面，工程費一〇二、九八〇元，包括橋樑工程費在內（據桃園縣志）。

本路鋪瀝青路面，截至民國六十七年（公元一九七八年）六月止，已有四一、七二〇公里，僅成福至安坑以上計六·三公里，尙待改善拓寬。

本路爲公路局民國六十九年（公元一九八〇年）計畫拓寬重要縣鄉道路之一。(1)公館—新店，日據時期爲理番道路，一期由K+380—43K+420，計一、九六〇公里。(2)二期43K+420—41K+900，計一、五一〇公里，均拓寬爲路基一五公尺，路面七·五公尺。其餘路段分年辦理。分爲路基一五、一二、八公尺三種路基拓寬。自六十九年起，每年均編列預算拓寬。至七十五年度仍分年辦理。

二六、南寮環山（一二二線）公路修築

南寮環山線，全長一二一、二六六公里，起點自新竹縣海濱之南寮，經新竹市、竹東、五峯、土場、興隆山（海拔三、九三三公尺，苗栗、臺中縣界），至臺中縣之環山（北部橫貫公路支線臺七甲線）爲終點，其中土場至環山七十公里尙未闢通。

南寮至土場五一·三公里，瀝青路面，至民國七十年代路基四—三〇公尺。

新竹—竹東一四·九六七公里，民國二十年（公元一九三一年）至二十三年（公元一九三四年）改修，共需工程費二一、二〇八元。民國二十六年（公元一九三七年）鋪設簡易瀝青路面。

本線南寮至土場，光復後經多次整修，現屬優良路線。但要開通至環山，殊屬不易辦理之事。政府自六十九年計畫分年修築拓寬。當年計畫拓寬，自南寮至 $6K+200$ 路基寬一五公尺，路面寬一五公尺。 $7K+873-10K+630$ 拓寬路基三〇公尺，路面最寬二〇公尺，最窄三·五公尺。已於七十年辦理完竣。其餘路段分年編列預算辦理。

以上第一八款楠梓至嶺口段及第一九款高樹里港公路，為左營—嶺口—里港—高樹線（一一八線）公路。與第二〇至二六線公路，計八線，另大園石門（一一三線），及漢寶園大城（一四三線）公路，共十線，計三七七公里，為政府計畫自民國六十九年（公元一九八〇年）改善之公路，預算經費二二、九八一萬元。但因經費籌措困難，只舉辦前述八項路線，其餘一一三及一四三兩線公路改善工程延後辦，此十條路線，應改善者，繼續分年辦理。

二七、桃園石門水庫公路擴建改善

桃園石門水庫公路，全程二七·八公里，其修建情形概述如下：

（一）桃園至崎頂段，長一〇·六七公尺，日人據臺後，於民國元年（公元一九一二年，大正一年）循舊路開闢，寬三·六公尺道路。由人民獻土、獻金，獻工築成。民國二十年（公元一九三一年，昭和六年）改建公路。民國二十四年擴寬路基寬七·五—一二公尺，已詳見於第六章第肆節二二款，及第五節，新竹州指定道路，現公路編號為四線之一段。

光復後，迭次修整，鋪設瀝青路面，截至七十年代，路面寬一三公尺，政府計畫民國七十三年至七十五年（公元一九八四—一九八六年）投資七·四八億元，拓寬為二〇公尺路基，鋪設瀝青混凝土路面。七十三年度預算二億餘元。

（二）崎頂至員樹林段長二·六六公里，為臺三線之一段，計畫民國七十五年投資〇·八五億元，七十六年投資〇·四一億元，計共一·二六億元，拓寬為一八公尺，鋪設瀝青混凝土路面。

(三) 員樹林至打鐵坑段，長八·一七公里，計畫民國七十六年投資一·七七億元，七十七年投資一·五四億元，計共三·三一億元，拓寬爲一八公尺，鋪瀝青混凝土路面。

(四) 打鐵坑至石門段，長一·五公里。民國七十七年，拓寬爲一八公尺，鋪瀝青混凝土路面，預估經費〇·二億元。

(五) 龍潭至崁頂段，長三·九二公里，爲由中壢方面進入石門水庫道路。龍潭都市計畫段長〇·七五公里，拓寬爲二五公尺，其餘拓寬一八公尺，計畫民國七十六—七十七年開辦。工程費預估二·五三億元。

(六) 臺四線後池堰橋樑增建工程，橋長八六〇公尺，寬七·五公尺；計畫民國七十四、五年興建，工程費預估一·二〇億元。以上各項工程估需經費詳如下表：

以上各項工程，預估需款一六億二千萬元。預期效益，可改善桃園崎頂間及石門水庫、中山科學研究院對外交通暢順，並配合大溪，慈湖道路之改善，促進觀光事業之發展，經過都市路段拓寬，兼收美化市容之效。

【資料來源】臺灣公路建設紀要。公路局四十年，交通年鑑，臺灣公路工程月刊。臺灣道路，桃園縣志。

二八、延平溪頭公路拓建改善工程

本線公路起點在彰雲大橋至斗六間之延平村至溪頭，全長一九公里。原路基狹小，坡陡彎急，大部份爲單行道。橋樑多木造，道路之養護，分由公路局、南投縣政府、臺灣大學實驗林管處負責。每逢災害，需要互相配合搶修，效率欠佳，改善後由公路局代爲養護。

溪頭位於南投縣竹山鎮東南，距竹山鎮約二十一公里，爲臺灣大學實驗林地區。林木參天，身歷其境，心曠神怡。竹山標高三〇〇公尺，溪頭標高約一、一〇〇公尺，夏天氣候涼爽，爲避暑遊覽勝地。

本線改善工程，民國六十四年（公元一九七五年）一月開工，因廣興村一小段路線，地方人士意見不一。有主張就原街道拓寬，有主張繞道改闢新路，雙方不斷陳情請願，相持日久。最後，交通處於民國六十四年九月九日會同地方首長，民意代表，實地查勘，決定繞廣興村改道。本路施工，遭遇下述各點困難。

- (一) 六十五年(公元一九七六年)颱風豪雨成災，沿線柔腸寸斷，材料供應，搶修增加工作負荷。
- (二) 路基拓寬幅度不大，平均約二至三公尺，一面施工，一面維持交通。又在盤山路線，增加施工困擾。
- (三) 新闢路線，分層滾壓十分困難，且有部份死角，壓路機無能為力，幾經研究，拓寬部份改用混合料，及加強滾壓，路基始穩定。變更原計畫六公尺路面改為六·五公尺。便於雙車行駛。全線改為五公分厚瀝青混凝土路面，提高工程品質，再興建排水溝防護工程，期減少豪雨災害，於民國六十六年(公元一九七七年)一月完工，工程費一五〇、〇四二、八七二元。同月十六日開放通車，開始收工程受益費。至七十年(公元一九八一年)底止，僅收四二六、〇三八、八二六，佔投資額百分之一七·三五。

本路未改善前，臺灣大學實驗林場區路段，亦曾設站收維護費。現為遊憩地區，與鳳凰谷鳥，杉林溪遊樂區連成一片。

二九、龍崎烏山頭公路改善

龍崎至烏山頭公路，全長一〇·九公里，改善路基鋪瀝青路面。民國六十六年(公元一九七七年)五月二十日開工，六十七年七月四日完成。工程費二六、三七九、一九七元，由公路建設基金貸款支應，收取受益費清還。(臺南烏山頭旗山線之一段)，為清代中路羅漢門之一段。

三〇、嘉義至臺南縣界草店公路拓寬

嘉義至臺南縣界之草店公路，長九·六公里(嘉義後庄四·四公里為臺十八線，後庄至草店為一六五線)拓寬為一八公尺寬，改建軍輝橋(跨八掌溪上游)，長二七六公尺，寬一八公尺，鋪瀝青路面。自民國六十五年(公元一九七六年)八月開工，六十九年(公元一九八〇年)二月完成，工程費一三、五〇〇元。

三一、澎湖公路改善

澎湖縣一、二、三、二一、二四等五線，共長六六公里，於六十七年五月開工改善。一、二路拓寬路基寬九公尺，路面七公尺，三線拓寬路基一一公尺，路面寬六·五公尺。按一號公路為與仁十風櫃，長一〇·七公里。二號公路為東衛—裏正角一二·

七公里。三號公路自馬公上外按三六·五公里，均爲縣道，未能按計畫施工，延期辦理。

馬公至機場公路，拓寬爲四車道，七十三年七月開工，七十四年十二月中旬完工。

三二、番路石卓公路改善

嘉義縣之番路至紅筆壽六·七公里爲既有道路，紅筆壽經大湖至石卓二五公里，民國五十四年八月開始開闢，稱大華林道，後逐漸改善，現編爲鄉道一五九線之一段。

三三、員林二水公路拓寬改善

員林至二水，日據時期爲指定路線。民國十九年（公元一九三〇年）至二十八年（公元一九三九年）間，拓寬改善添建橋樑，但跨濁水溪之橋無力興建。光復後，員林汽車客運公司建木造便橋通往林內。（通往林內全程二五·一公里）。

員林—二水—林內，民國六十九年（公元一九八〇年）底寬九·〇—一七·八公尺。其中員林至二水段長一九·七公尺。全線爲瀝青路面，公路局計畫改善拓寬，於民國七十年（公元一九八一年）四月開工。七十三年度省府編列經費二億二千多萬元。跨濁水溪之橋於民國五十九年（公元一九七〇年）十月十六日開工，六十一年（公元一九七二年）五月三十一日完工。長一、一六〇公尺，寬七·五公尺。工程費四、二〇九萬元。並加建立體交叉一座。此橋定名彰雲大橋。

三四、南部濱海公路（臺二四線）拓寬改善

恆春車城臺南間，明鄭時期已有通路，但爲獅頭社、枋山間兇番阻隔不能暢通。康熙期間，清兵開闢臺南至沙馬磯頭（恆春鎮貓鼻頭）里，謂之南路。但爲枋山、獅頭社生番阻塞仍不易暢通，後經大坂埤、墾丁寮、（有駐兵）至鵝鑾鼻燈塔開闢新路。恆春，鵝鑾鼻均設防汛。恆春赴東海岸之佳樂水、九棚、牡丹灣，經永清，滿州前往。

日據時期楓港、安塑以南之道路，均無客車行駛。光復後，逐漸拓建公路。楓港至鵝鑾鼻間，由公路局派車行駛。民國六十七年七月一日，將楓港經恆春，墾丁、鵝鑾鼻、佳樂水、港仔、旭海至安塑（接臺九號公路），計八九·六二公里，劃爲南部濱海公路（臺二十四號）。其中楓港至鵝鑾鼻段長四一·七公里，已於屏東鵝鑾鼻公路拓寬中按一八—二五公尺寬改善，於七十一

年六月完成。

鵝鑾鼻至佳樂水（佳洛水）段，長一公里，七十二年路基寬十公尺。港仔至旭海段長九·七公里，路基寬四—六公尺。南田至安塑段長三公里，路基寬三—五公尺。而佳樂水至港仔及旭海至南田段共長二四·二公里尙未闢成公路。本線已闢成之公路，除少數觀光旅遊車輛外，交通量不大，且闢建所需經費龐大，短期間內政府無計畫拓建。

三五、基隆市中山三路拓寬

基隆市中山三路，自牛稠港橋起至西十八號碼後側止，全長約一·六公里，寬一〇·九公尺，爲基隆港務局經管之道路，爲西十一至西十八號碼頭對外之唯一通道，其前段中山二路及後段中山四路，均爲寬一五公尺之道路。本路段因西十四、十五號碼頭部份一邊爲鐵路，一邊爲山坡不易拓寬，遇着出口貨物裝船擁擠時，路邊停車，阻礙交通難於取締，爲提高港埠作業效率，乃決定拓寬。

(一) 內容概要

(1) 主要工程：

- 1 公路隧道三五〇公尺，淨寬一〇公尺。
 - 2 引道一二·五公尺。
 - 3 路面拓寬爲一五公尺，全長七七〇公尺，唯末段三二〇公尺，需向山側內移約四〇公尺。
- (2) 工程費共新臺幣二億一千五百十四萬元。
- (3) 民國七十一年七月開工，預計七十四年六月完工。

(二) 施工情形

中山三路新闢隧道工程，已於七十二年底完工。

(1) 坑外挖土方八千二百七十六公方。

- (2) 導坑開挖一千零五十公方。
- (3) 本坑開挖九百九十公方。
- (4) 西洞口打管有三十九孔。
- (5) 隧道用混凝土二百四十三公方，擋土牆七六·九公尺。
- (6) 辦理路面拓寬一、〇六八公尺。

(三) 預期效益

中山三路拓寬爲一五公尺與中山二、四路同寬，以達全路段寬度一致。另開公路隧道，使來往車輛分向行駛，維持交通流暢。末段向內移後，除密切啣接中段及中山四路外，該路段因內移而增加十六、十七後庫後側空間，可增進貨物出倉之效率及作業安全。

全部工程完工後，可改善西十一至十八號碼頭港區交通，間接提高碼頭裝卸作業效率及港區貨物之流暢。

三六、基隆南港段公路計畫拓寬改道

基隆至臺北道路，明宗禎五年（公元一六三二年）爲西班牙人開通。光緒十三年（公元一八八七年）拓寬並架設橋樑，成爲行人大道，爲清廷治臺政績之一。

日人據臺後拓寬爲公路，長二九·九三公里，其後拓寬路基爲一一·一五公尺，中央鋪設六公尺混凝土路面，當時爲全省最佳路面之一，民國二十六年（公元一九三七年，昭和十二年）完工。民國五十年前後，改鋪瀝青路面，並改建部份橋樑。自南港至臺北段，本經中正路（今八德路），忠孝東路拓建後，改自忠孝路計算，車輛往來繁多。加以貨櫃車公司多在汐止、七堵一帶設置集貨場，大型車輛運輸量增加，南港至基隆市一段路寬狹小不足以負荷。臺灣省政府向行政院建議拓寬，行政院於民國七十四年一月三十日同意以四十一億五百萬元拓寬。舊線部份瀕臨基隆河，又與鐵路平行交錯，沿線工廠及倉庫林立，交通擁擠，急需改善。公路局查勘研究，計畫起自南港橋，沿舊路拓寬一·四公里。續開新線七·九公里，至百福社區與舊線復合，再沿舊線

拓寬七·六公里至基隆市愛三路口。另由高速公路汐止交流道起利用舊線拓寬爲一貨櫃車連絡線，長五公里。主線路寬二〇—二五—三〇公尺。於七十五年開始辦理用地，預計分三年施工完成。此線日據時期起點基隆市七堵庄至臺北大橋頭，後延伸入基隆市區。民國六十七年七月公路局編爲臺五號公路，臺北市起點在中山南北路之忠孝東路一段爲起點，經南港至基隆市火車站前廣場止，計二九·九公里。

三七、臺北地區近郊公路改善

民國四十年至四十二年間先後鋪設臺北市近郊公路瀝青路面：

- (1) 臺北—板橋線五公里。
- (2) 臺北市公館—新店線長六·五公里。此段路線於民國五十二年至五十五年間，拆除萬華新店鐵路合併拓寬爲二二公尺寬、四車道，兩側設慢車道，鋪瀝青混凝土路面，施工情形詳見本節一七款。
- (3) 北投—陽明山線長一一公里。
- (4) 士林—天母線長五公里。臺北市改爲院轄後，再予拓寬，改稱中山北路第六段。
- (5) 三重—蘆洲線長五公里。後延至關渡（一〇三號公路），並予拓寬。

上列各線，三重蘆洲線採用級配砂石底層，其餘四線均用卵石底層，各線面層均採用五公分灌入式瀝青路面，爲臺灣築路之用級配底層之始。

三八、軍援協修公路

民國四十年美國協防臺灣，成立軍事援華顧問團，於四十四年（公元一九五五年）舉辦軍協道路工程：

- (1) 士林—陽明山—金山（臺二號公路甲線），金山—萬里—基隆市長五九公里（臺二號公路之一段），就原有道路改善。

（清代已有通路）

- (2) 松山—木柵—中和—土城—溪北線（土城溪北長六·九公里，爲臺三號公路之一段），長三九·五公里。（南港—木柵

深坑村八·二公里爲新築公路，五十年十二月開工，次年十二月完成），其中土城至溪北段六·九公里，爲臺三號公路之一段。

(3) 新莊—林口線，長九·二公里。（一〇六號公路之一段）。

(4) 草屯—斗南線，長六七·七公里。（草屯—斗六爲臺三號公路之一段）。

(5) 草屯—名間—集集線長二八·公里。（名間—集集爲臺一六號公路之一段）。

(6) 大樹—仁武—鳳山線長一五·五公里。大樹—仁武爲一八六號公路之一段。鳳山—仁武（仁武後港線叉路口）爲一八三號公路之一段。

(7) 九曲堂—旗山線長三一公里（臺二一號公路之一段）。

(8) 中港橋改建（縱貫線，五十年十一月完工）。

(9) 烏溪橋改建（此橋改建多次）。

民國四十六年（公元一九四二年），復舉辦軍協道路工程，計有：

(1) 北溪—大溪—關西—竹東—卓蘭—富原線，長一六四公里（臺三號公路之一段）。

(2) 嘉義—白河—官田及玉井—內門兩線共長八七公里。（嘉義—後庄爲臺一八線之一段。後庄—官田爲一六五線。玉井—南化—內門爲臺三號公路之一段）。

(3) 臺南—關廟—內門—旗山—屏東線，長七〇公里。其中臺南—中埔三五公里爲一八二號公路，中埔至屏東段爲臺三號公路之一段。

因軍運需要整修之路線，由公路局分別列入年度預算計畫內辦理。臺三號公路等修建及再拓寬改善情形，詳於本章第三節第八款，及本節第十八、九等各款中。

民國六十年（公元一九七一年），爲防衛需要。政府籌措資金繼續開築沅水密枝間（臺三號公路）六〇里。由軍工支援施工完成，內陸公路雖開通，但路基不實，橋樑簡便，不久未能暢通，其後逐段整建，現仍計畫拓寬改善中。

民國六十七年起，政府計畫修建戰備道路多線，其實若戰事發生，每線公路都與戰事有關。不再予戰備道路編列，視為一般公路編撰。

三九、澄清湖環湖道路及通高雄市縣公路改善

澄清湖，原名大貝湖，為高雄市名勝，淡水儲蓄區，湖面頗遼闊，風景綺麗。乃南部著名遊樂地區。設有露營場地。高雄至大貝湖道路改善工程分兩期進行，第一期工程由高雄附近省道西部幹線（臺一號公路）三七四公里處，折向灣子內，大華村而達大貝湖，長約五公里餘，按雙車道標準改善，計需工程費一一三萬五千元。於民國四十七年三月開工，八月完工。第二期為鋪瀝青路面，四十七年十月開工，次年六月完工。

澄清湖環湖道路，週圍五·八公里。其間一—二公里間保土堤，不能通行，需加拓寬，其餘橋樑涵管均需改善，大部土路需鋪底層石料，另有通往別墅支線長一·二公里，於四十八年十二月底改善竣工，工程費一八五萬元。

公路局班車行駛高雄至澄清湖時，建築一座頗具規模壯觀車站，其後班車由高雄汽車客運公司接駛。

高雄港擴建及石汽工業區，加工區均集中高雄地區，使交通量急劇增加，原有雙車道不足以適應需要，高雄楠梓段一〇·五公里（亦即通澄清湖道路之一段），路基拓寬為二四公尺，設置一公尺寬分隔島，快慢車道之路面設計標準相同，並以活動綠石分隔，備將來改作六線快車道，六十年元月開工，六十一年九月完工。

四〇、修拓麻豆善化公路並建橋樑

臺南縣之麻豆至善化，在麻善大橋未建築前，須經由社子口、茄拔（臺一線省道），六分寮或溪尾始能抵達，計二一·四公里，此為最短距離之道路；如經隆田往返則里程更長。民國六十三年（公元一九六四年）三月開始建造麻善大橋，鋼筋混凝土構造，長七一三公尺，淨寬七·五公尺，總工程費七千萬元（依據臺灣省公路統計年報），於六十五年（公元一九七六年）八月完工。並同時拓寬路基路面，全程長七·九公里，較前縮短一三·五公里，改善交通，行旅稱便，工程費至七十三年度為新臺幣七五、〇五三、七九一元。（據公路局事業統計，七三年度）。

四一、八堵瑞芳公路修通

自八堵經暖暖至瑞芳鎮，清嘉慶年間爲通宜蘭（後山）路線之一段。日據臺後加以擴寬，至光復初，尚有岩石山地二公里未打通。民國三十五年（公元一九四六年）續鑿，並建混凝土橋兩座，工程費舊臺幣二百零四萬九千餘元。三十六年耗工程費一千零六十六萬三千餘元。三十七及三十八年（兩年又耗舊臺幣十五億二千萬元（三十八年六月，舊臺幣四萬元換新臺幣一元），始完工通車（公元一九四九年），全程一一·二公里，路基寬七公尺，最小寬度三·五公尺。

自北部濱海公路開拓後，本線四脚亭至瑞濱，長一〇公里，列入第二期拓建計畫，拓寬爲雙車道及慢車道，路基一一公尺，路面九·五公尺。橋樑寬度與路面相同。

按八堵至楓仔瀨（今瑞芳鎮轄）道路，乾隆末年已開通，嘉慶初仍止於三貂嶺（艋舺噶瑪蘭道），詳於第二章卽拾壽節第二款。

四二、東勢、霧峰、大里公路拓寬築通

東勢、霧峰、大里段公路，全長一六·八八公里，其中就原路基拓寬改善者一四·一八公里，新闢路線二·七公里，路基寬七·五公尺以上，並鋪六·五公尺瀝青路面。另改建橋樑十二座，總工程費三、三五五萬元。路基部份於六十年四月開工，六十年年底完成；惟因建拆除遭拒者三處，無法施工，延後完成。

綜上所述，臺灣地區公路之開闢，延長、拓寬改善，僅爲其中重要者。短距離之鄉道、山地、產業道路開築改善，基層建設開築之道路，因資料搜集不易，未列入者尙多，祇述其要及總里程。但各重要道路修築情形則詳敘之，有記述其實績至民國七十三、四年者。

臺灣公路幹線整體改善計畫，本書均逐線詳述，投資總額至民國七十七年度估計爲二九七·四六億元。七十八年至八十二年度爲二二〇·二九億元，合計五一八·七五億元。經省政府報奉行政院同意，惟第一期計畫應衡量預算籌措能力，擬具優先次序，並循年度預算先期作業程序處理。年度預算將隨物價上漲而調整，其總數將超出五百二十億元。

行政院指導原則爲「以車養路」，亦即取之於車用之於路。公路建設與汽車工業之發展，相輔相成循環成長。臺灣公路幹線系統拓寬改善實屬刻不容緩。關於公路建設所需資金宜多寬籌。汽車燃料使用費收入分配，高速公路所佔比重過多，原爲四分之一，近年減爲五分之一，省市仍認爲其佔比重過多，高速公路建築費，近年已清還，故宜減少，以支援省道幹線全面改善。達成交通便暢之目的。但高速公路局又計建築新路，所耗資金亦甚鉅，要其減少燃料使用費分配款，勢將頗難做到。茲將臺灣省公路整體改善計畫分年概算列於附表。民國七十三年決定將基隆經臺中港至水底寮濱海道路合併拓建爲西部濱海縱貫公路及改善三線省道縱貫公路，又依據七十三年物價指數重新估計概算。

臺灣省公路整體改善計畫分年概算總表

名 稱	長 度 (公里)	工 程 經 費					(億 元)	
		七三年度	七四年度	七五年度	七六年度	七七年度	小 計	合 計
臺一線 臺北—楓港	二五三·四九 (四五五·五〇)	五·八九	二五·八七	二七·〇一	二七·五五	四二·六六	一三七·九九	一七三·二二
臺三線 臺北—屏東	三六·六二 (四二·七〇)	三·五二	九·三八	六·三四	四·七九	三·七五	二七·六七	六九·〇〇
線 九 臺	北 宜 公 路							八·五〇
	蘇 花 公 路	〇·五	三·〇	三·〇	三·〇	四·〇	一三·五	一八·〇三
	花 東 公 路	三·四	三·五	四·三四	四·四	四·三九	二〇·〇三	四九·九八
	楓 臺 公 路	一·五	二·二三				三·六三	三三·〇六
臺一三線 內湖—豐原	六三·一〇 (七·六〇)	〇·三八	一·二三	一·〇〇	一·二〇	三·二〇	六·八〇	二二·七三
臺一五線 八里—香山	八·四〇		六·五六	六·七七	五·三三	三·〇〇	二二·五五	三〇·〇〇
臺一七線 甲南—水底寮	三六·〇〇 (二二·八〇)	一·八	二·七六	二·七三	二·七四	二·六五	二二·六七	六九·六四
臺一九線 彰化—六甲頂	九四·八四 (三九·七〇)	二·〇四	三·三三	二·八七	四·一九	四·二〇	一六·六一	三三·七〇
彰化草屯及彰化南投水里公路	五·四	三·〇〇	六·九三	三·七二	三·九五	三·三三	二〇·八一	二七·八三
桃園至石門水庫公路	二五·八〇	二·〇〇	四·八〇	二·七三	四·〇〇	二·六七	一六·二〇	一六·二〇
總 計	—	二二·九二	六九·三五	六〇·三九	七二·〇四	七二·七六	二九七·四六	五二一·七五

註：長度欄內帶括弧者為路線長度，未帶括弧者為改善長度。

本表轉自臺灣省交通建設紀要，交通處民國七十二年十二月編印。

伍、公路之養護

日據時期，截至民國三十一年年底計有公路一七、四〇七・六五公里。其中未滿一・八二公尺者計二、三四二・一六公里。橋樑九、八七一座。未滿九・〇九公尺者，計七、九一五座佔最多數，且多木造價橋，光復初多已腐朽，損壞甚劇。（據臺灣總督府統計書，三十一年以後無統計數公佈）。

日據時期公路分爲指定道路與市街庄道二類。指定道路又分爲縱貫道及其他道路。縱貫道起自基隆市日新橋至屏東郡後所前，僅此一線，其他指定道路有人行道（理番警備道路）、火車站前街道。編者調查統計公路鋪高級路面者計共四八六・七三公里，詳列於第六章陸節附表（三）。

一、公路分類里程

光復後，臺灣省行政長官公署工礦處公共工程局接管公路工程事宜，將公路分爲省道、縣道、鄉道三類。

（一）省道 爲全省主要幹道：(1)環島幹道：自基隆起南行經臺北、新竹、臺中、嘉義、高雄、屏東，而至楓港。然後北行，經臺東、花蓮、蘇澳、宜蘭，而至臺北，與基隆線相銜接，全線計長一、〇三一公里。其中臺東至花蓮一段一七七公里，因限於經費有十五座大橋尚未修建，祇能由臺東通至樟原，計九六・一公里。花蓮通至銅門計一六公里。(2)中部橫斷道，自花蓮越中央山脈之新高山（玉山）經霧社、埔里、臺中，與西海岸環島幹道相銜接，全線一七三公里；其中霧社至銅門工程艱鉅，迄未築通。嗣後省道逐漸增加，至七十二年十二月底止計有三、九三八公里。

（二）縣道 全長約二千六百公里，減去非公路系統之道路，七十二年底有縣道二、四三六・四公里。

（三）鄉道 爲簡陋之鄉村公路，全長約一萬三千五百餘公里。減去非公路系統之道路，至七十二年底，計有鄉道一二、五一六・六公里。

縣道、鄉道較日據時期長度減少，但品質提高甚多。縣道至七十二年底已無木橋，高級路面縣鄉道增加亦甚多。（產業、社

區及基層建設開築之道路，均未列入公路管理系統)

二、組織工程處養護道路

光復初，公共工程局掌管全省公路工程事宜。公路養護由各縣市政府辦理。省道養護經費由省庫撥付。自三十七年(公元一九四八年)二月起，前公共工程局收回自辦。並分區組織養道班經常護養，全省設置四個工程處分別綜管轄區業務。

民國三十六年五月十六日省府改制，成立省政府，公共工程局隸屬建設廳。三十八年(公元一九四九年)十月一日撤銷，所管公路業務撥歸省公路局接辦，仍設四個工程處以養護省道為主，其轄區如下：

各工程處轄區

- (1) 第一區工程處設在臺北市，轄臺北、基隆市、臺北、桃園、新竹縣(當時新竹市、縣合併)。
 - (2) 第二區工程處設在臺中市，轄臺中市、臺南市、臺中、彰化、嘉義、雲林、臺南、南投、苗栗縣。
 - (3) 第三區工程處設在屏東縣潮州，轄高雄市、高雄、屏東、臺東、澎湖縣。
 - (4) 第四區工程處設於蘇澳鎮(當時宜蘭縣尚未設立)花蓮縣(設工務所)，外設工務所。
- 宜蘭、桃園、苗栗、南投、雲林五縣於民國三十九年九月八日設立。四十年將第二區工程處縮小，增設第五區工程處於嘉義市。轄臺南市、臺南、嘉義、雲林縣及南投縣之一部。四十四年公路局代養護縣鄉道，南投縣不宜分割由兩個工程處辦理。乃將南投縣全部劃歸第二區工程處。

(一) 各區工程處業務

各區工程處，經常業務以養護公路為主，其他業務亦列於組織規程中。如各工程處為辦理路面、橋涵、隧道、或施工繁雜之工程，得設工務所及機械施工隊。為辦理踏勘測量，得設踏勘隊及測量隊，所需人員均就各工程處員額調用，其組織另定之。組織既另定，自然需要另列經費預算。實際上各重大工程，均由公路局另成立工程處辦理。各區工程處經常業務除養護轄區公設外，負責短小橋樑修建，短距離路基路面之拓寬改善，災害之搶修，戰時道路搶修與維護，及對該管地區各縣市境內重要公路工程

之督導亦爲其任務。

(二) 工務段分佈情形

各區工程處之工務段，主要任務爲養護公路橋樑，分段設置養道班，從事養護工作，各處設置工務段時有增減，三十六年至三十九年間，第二區工程處轄八縣市，只設埔里、臺中及水上三個工務段。四十四年該處轄苗栗、彰化、臺中縣市五個行政區，分設四個工務段。東西橫貫公路通車後，增設谷關、梨山、霧社三個工務段，計七個工務段。六十九年五月，各工務段分佈情形如下表：

工 程 處	工 務 段		備 註
	名 稱	所 在 地	
第一區工程處	第一工務段	臺北市	
	第二工務段	中市	
	第三工務段	中市	
	第四工務段	新竹市	
	第五工務段	復興鄉	
	第一工務段	苗栗市(鎮)	
第二區工程處	第二工務段	臺中市	
	第三工務段	彰化市	
	第四工務段	南投鎮	
	第五工務段	梨山	
	第六工務段	埔里鎮	
	第一工務段	高雄市	
第三區工程處			

第三區工程處	第二工務段	潮州鎮	臺東鎮	甲仙鄉	關山	澎湖馬公	楓港	第二工務段	南澳	花蓮市	洛韶	獨立山	斗南鎮	水上鄉	新營市	新化鎮	楠西鄉	第五工務段	第五區工程處
第四區工程處	第一工務段	二城	南澳	花蓮市	洛韶	獨立山	斗南鎮	水上鄉	新營市	新化鎮	楠西鄉	第五工務段	第四工務段	甲仙鄉	關山	澎湖馬公	楓港	第二工務段	第二區工程處
第五區工程處	第一工務段	二城	南澳	花蓮市	洛韶	獨立山	斗南鎮	水上鄉	新營市	新化鎮	楠西鄉	第五工務段	第四工務段	甲仙鄉	關山	澎湖馬公	楓港	第二工務段	第二區工程處

原設在礁溪	原設在宜蘭	原設在臺南市
-------	-------	--------

三、養護工程成果

省道公路養護拓寬改建情形，略述於下：

民國三十五年（公元一九四六年）底，計新建石子路面二二、〇九公里，路基土石方四七九、五八四立方公尺。修建護坡駁坎一二、四〇四平方公尺。新建及改建橋樑一座、計長二四四・七公尺，修建涵溝六五道。

民國三十八年（公元一九四九年）底，省道公路長一、一六五·八公里，其中高級路面二〇九·〇公里，石子路面九五六·八公里。

民國四十八年（公元一九五九年）底，省道公路長一、九五四·六公里，高級路面八三五·六公里，石子路面一、一三一·〇公里，省道公路里程及高級路面較十一年前增加甚多。

民國五十七年底（公元一九六八年），省道公路里程二、二六八·三公里，高級路面一、四二〇·八公里，石子路面八四七·五公里，（包括臺北市轄內省道）。

民國七十二年底（公元一九八三年），省道公路長三、九三八·〇公里，高級路面長三、四六〇·八公里。石子路面四五四·五公里，土路三一·七公里。（不包含臺北，高雄市轄內省道）。省道公路較三十八年總長增加二、七七二·公里，高級路面增加三、二五一·八公里，石子路面減少五〇二·公里，有顯著進展。

歷年公路路面分類里程，省道路基路面里程，養護工程成果，詳於附表一、二、三。

四、縣鄉道公路養護工程

臺灣之縣（市）鄉道公路，民國三十八年（公元一九四九年）間，沿用日據時期所累計之道路里程，凡寬度一、八二公尺以上者均予計算。故縣道計二、二一四·四公里，鄉道計一三、七一一·一公里。

民國四十一年（公元一九五二年），省公路局會同各縣市政府派員實地調查，凡道路臺賬中，寬度不足三公尺者均予剔除。縣道計二、八一五·一公里。鄉道計一〇、五五四·六公里，共長一三、三六九·七公里，歷年新築及修復公路年有增加而縣鄉道公路，產業道路，有一部份改爲省道，縣、鄉道故各種表冊記載省、縣、鄉道公路里程多不相同，因統計年月不同及路線類改變爲原因之一。

臺灣公路，因地理形勢，工商業發展關係，多分佈於西部。縣鄉道公路原建標準，各地不同，人煙稠密、工商業發達地區，建築標準段高。光復後，經多次拓修、部份縣鄉道與省道工程標準無異。其標準低者，則彎急坡陡，亟待改善，大體而言，縣道

公路之路基，約寬十公尺，最大坡度，有超過百分之十者，彎道半徑，有小至大公尺者，其已鋪設混凝土或瀝青路面之縣道公路，臺灣光復之初爲數甚少，且多已損壞，許多長橋未建。鄉道公路建築時，多徵召人民義務勞動築成，因陋就簡，僅將路面修平，稍鋪砂石，濱海一帶公路，有砂無石，供行人或牛車通待而已。

光復後，經政府歷年拓寬修築，路基，路面改善甚多，又修建橋樑（新建、改建、加寬、接長）亦甚多，截至七十二年底（公元一九八三年）止，縣道公路計長二、四三六·四公里，其中高級路面二、二四四·三公里，石子路面一九一·三公里，土路〇、八二八公里，高級路面（混凝土路面四、二九九公里，瀝青路面二、二四〇·〇公里）幾佔百分之九九。鄉道公路計一一、五一六·五公里，內混凝土路面三五·九公里，瀝青路面九、八二八·五公里，高級路面計一〇、一八〇·三公里，約佔總長百分之九〇·三。石子路面一、八六三·五公里，土路七二·六公里，歷年縣鄉道公路路面狀況，詳到於臺灣省歷年公路路面分類里程表。

縣鄉公路工程，原由各縣市政府辦理。惟因縣市政府財力不足，多由省庫補助工程費用，近年中央政府亦撥款補助，並由省公路局予以督導及技術之協助。茲分公共工程局、省公路局督修時期，及公路局代養重要路線時期三階段，工程進行情形概述於次：

（一）公共工程局會修時期

光復初，今共工程局設立，公路養護由各縣市政府辦理，省道養護經費由省庫撥付，已於本節第二款省道公路養護中說明。自民國三十七年（公元一九四八年）二月起省道由該局收回自辦，而縣道部份重要工程，如下龜山橋、旗山、旗尾橋等工程，復劃歸該局代辦。自臺省光復時起至民國三十八年九月底止，爲公共工程局督修期間，各年度省庫補助辦理縣鄉道修復工程情形如下

道路修復工程統計表

臺灣道路發展史

六七二

三十七年度						三十八年度					
路面 (m)	路基 (m3)	橋涵 (座)	護坡 (m2)	其他	補助款項	路面 (m)	路基 (m3)	橋涵 (座)	護坡 (m2)	其他	補助款項
38,510	74,510	49	31,483		126,875,599	36,550	7,864	41	2,497		267,287
6,550	58,887	9	28,969		31,292,625	13,638	7,864	6	1,361		156,509
	5,270	13	2,451		12,662,726			2			5,000
						187					1,250
21,360		3			10,927,000			3			1,400
3,546					11,187,967			8			9,999
		6			14,669,484			3			
		15			11,898,330	6,116		18			66,274
	7,920	2			2,078,000	283			940		1,484
2,000					10,000,000						
600	214		63		250,000						
						99					1,000
2,505	1,758				6,521,500	3,460		1	196		5,604
						4,000					1,000
						5,650					1,000
1,939					11,887,967	1,333					1,000
		1			4,000,000	584					1,000
						1,200					1,000

34—38 各 年 省 庫 補 助 辦 理 鄉

第十一章 公路工程

縣市別	三 十 四 年 度						三 十 五 年 度						三 十 六 年 度						
	補助款項	路面 (m)	路基 (m3)	橋涵 (座)	護坡 (m2)	其他	補助款項	路面 (m)	路基 (m3)	橋涵 (座)	護坡 (m2)	其他	補助款項	路面 (m)	路基 (m3)	橋涵 (座)	護坡 (m2)	其他	補助款項
總 計	678,193	4,845		39		隧道 1	2,316,532	50,527	38,794	22	3,076	m 720	24,438,099						
臺北縣	26,195			2			247,552	1,030	2,213	4	274		4,844,999						
新竹縣	55,416			1		隧道 1	472,333			4			2,231,333						
花蓮縣				1			300,000												
臺中縣	10,000	4,845		2			866,667	14,920	3,971	3		過水 路面 720 m	5,433,700						
臺南縣	271,865							2,415	1,375				1,000,000						
臺東縣	217,860						300,000		9,985	4	2,652		4,000,000						
高雄縣	96,856			33				4,982		1			2,219,000						
澎湖縣							129,980	10	1,350	5			999,000						
臺北市																			
基隆市								2,200					585,000						
新竹市																			
臺中市																			
彰化市																			
嘉義市								16,950					500,000						
臺南市								8,000		1	150		2,624,267						
屏東市																			
高雄市																			

【註】：34年至37年為舊臺幣，38年為新臺幣。

【資料來源】臺灣公路交通臺灣省公路局編印

(二) 省公路局督辦時期

臺灣光復後，縣(市)公路修復工程，雖經省庫歷年撥款補助。但為數甚少，待修路線則多，公路局接辦後，臺灣地位，以時局關係，日趨重要。全省公路，亟須配合當時情勢需要，統籌整修。經與軍方先後洽定應行整修之路線，分為三期辦理，自民國三十八年(公元一九四九年)開始，三十九年中歷至豐原公路整修工程，及四十年第一批工程，前後共撥專款計臺幣四七、一四六、三四七、九五元，由公路局督修，其整修工程概況如下：

臺灣省配合軍事需要整修縣鄉道公路工程(三十八年——四十年)

舉辦時期	期別	里 程 (公 里)	路 線 (條)	工 程 項 目						工 程 經 費	
				座	新建及修復橋樑 長度(m)	過水路面 (m)	路基土石方 (m ³)	石子路面 (K)	涵管 (道)		護坡 (m ²)
三十八、三十九年	總計	一、四四二·二	一〇五	四九六	八、九三三·七一	四〇六	七三五、六三〇	三五九	一、〇八七	二九、八二四	四七、一四六、三四七·九五
三十九年	第一期工程	四三三·六	二六	一三三	二、二一〇·二	二七			五〇	三、八七八	二、〇五五、七七一·一六
三十九年	第三期工程	三六四·一	二二	一九	一、五八九	一九五	一五、五七一		二七三	八、八二三	四、四四四、七九·一六
三十九年	中豐公路	一四六·七	一	五五	一、四二二		二二五、一三三	六三	三五〇	三、一〇八	二、二九三、七六·六一
四十年	第一批工程	四七九·八	五五	一〇〇	三、二一一·四三	九四	五〇四、九七五	二九六	四四四	一四、一三六	二、〇〇〇、〇〇〇·〇〇

四十三年度，省府組織公路檢視組，巡視全省縣鄉公路，擬定修復計畫，將應予整修之工程，分為急要、重要，及次要三部分，於同年撥專款新臺幣二千八百萬元，光整修急要部份工程，其完成數量如下：

四十三年度省府補助整修縣鄉公路急要工程完成數量

縣 市 別	路 線 (條)	座	新建及修復橋樑 長度(公尺)	路基土石方 (立方公分)	路面(公尺)	涵 管 (道)	護坡段坎 (平方公尺)	修理橋樑 (座)
總計	四八	九二	三、五三六·二九	一六二、一八九	柏油 五、〇〇〇	一五六	二三、五九〇	九
臺北縣	六	八	一四五·一八	三四、四八九	九三、三六一	二八	一、六〇五	三
宜蘭縣	三	六	一六二·八三	三、五六〇	二三、四〇八	三〇	一三六	
桃園縣	一〇	一三	二一五·九〇	五三、二二七		一五	六一九	
新竹縣	三	七	二一〇·九七	五、九二三	五四五	五		
苗栗縣	一	三	一八二·〇〇					
臺中縣	二	三	一八一·〇六					
彰化縣	二	一	三九·〇〇	三、一五一	七、八〇〇	一八	二、一七四	
南投縣	二	三	二九六·〇〇					
雲林縣	三	五	三二六·〇〇					
嘉義縣	五	五	五九一·六〇	一〇、一六〇	五、五〇〇	五	一、九〇八	一
高雄縣	一	〇	一五二·七〇	一八、九七〇	二六、〇〇〇	四	五、二〇九	
屏東縣	一	二	二三〇·八〇	四、四二九		七	一、五〇九	
花蓮縣	一	一	四八·〇〇		柏油 五、〇〇〇			
澎湖縣	一	一	八八·七〇	一七、〇四九	八、四三六	二〇	一、八一六	
臺中縣	一	三	三八二·二五	一一、二二〇	二、四三七	一三	八、三八六	
臺南縣	三	三	九〇·六〇		二、四〇〇			
高雄縣	三	三	五·四〇		一六、八三五	一	二二八	
陽明山管理局	四	一						

【資料來源】臺灣省公路局養路處。

以上所述三次整建工程，第一階段係由縣市政府自行辦理，而以其轄區不通車路線爲整建重點。第二階段係由公路局與軍方合辦，以防衛臺灣所急需整建之戰備道路爲主。第三階段係由公路局督導縣市政府辦理，工程範圍廣泛，以重要縣鄉道路之修復改善爲主。自四十四年以後，因政策改變，將重要路線劃歸公路局直接養護，對縣鄉竣之整建方式，亦全部改變。

(三) 公路局代保養縣鄉道公路

民國四十四年間，省府鑑於各縣（市）鄉公路，共計一萬三千餘公里。光復後地方政府財政困難。大部路線失於保養，影響行車安全。且有部份公路，因受災害，久不修後，無法通車。如不設法改善養護政策，公路建設，無法達到由線而擴展至面的目的。

(四) 籌措養路經費

交通處於四十四年二月間，邀集經濟安全委員會，建設廳、財政廳等有關機關開會研討，籌措養路經費，商定本取之於車，用之於路之原則。建議省政府征收公路捐，專充縣鄉公路養護經費之用。並由公路局依照此項決定，擬訂臺灣省汽油暨柴油汽車公路捐征收辦法，送請臨時省議會第二屆第二次臨時大會第十二次會議通過，於四十四年五月一日起開始征收。四十五年四月十七日，臺灣省政府令將前項征收辦法改爲臺灣省汽車養路費征收辦法，上述兩項征收辦法，自四十四年五月一日開征至四十九年六月止，共征收新臺幣二八五、六四〇、二六一元。

公路法民國四十九年（公元一九六〇年）七月公佈，政府爲配合公路法之實施，乃將養路費征收辦法廢止，同年七月一日起停止徵收。依公路法第三十條規定：「公路主管機關爲公路養護，修建及安全管理所需經費，得征收汽車燃料使用費……徵收及分配辦法，由交通部定之！」，交通部同年六月二十九日公佈該項征收及分配辦法，從此養路經費，財源穩定，逐年增加。民國七十年度（七十年七月至七十一年六月底）臺灣全省（臺北、高雄市在外）共收新臺幣三、八七四、六九二、三五五元。有逐年急劇增加趨勢，養路費已不成爲重大問題。

公路養護經費既經解決，養路人工之來源爲重要問題。省公路局爲配合安置國軍退除役官兵政策，輔導其從事公路建設工作，洽輔導會於十四年間，撥配退除役士兵九七六人充養路道工，軍官四十四人爲監工員。擬訂訓練計畫，由第一區工程處辦理訓練事宜。使其明瞭養路要領，訓練經費由當時美援公署贈款新臺幣八、八九七、八二九·五六元。添購道工服裝，日常必需品及設備，增購養路工具；修建養路工道班房舍。於同年九月準備就緒，即分發各區工程處，依其分配計畫接管道路養護事務。以後人數，逐年增加。

(六) 訂定代養路線原則

省公路局研究接管縣鄉道公路養護工作，初步擬定接管總里程爲二、五〇〇公里，暫代養護三年，當時劃定代養路線原則。

- (1) 軍方已指定之重要路線。
- (2) 省轄市都市計畫以外，已鋪高級路面之路線。
- (3) 配合工業建設，及發展農村經濟，經省府核定之路線。
- (4) 交通量每日在六十輛以上之路線。
- (5) 客運重要路線。

又爲選定代養路線，各縣（市）公平合理分配起見，訂定路線分配原則如下：

- (1) 按各縣市平均分配之里程，佔總里程一〇%。
- (2) 按各縣市面積比例分配之里程，佔一〇%。
- (3) 按各縣市公路長度比例分配之里程，佔三〇%。
- (4) 按各縣市機動車輛比例分配之里程，佔一〇%。
- (5) 按各縣市公路高級路面交通量較大，及客運重要路線分配之里程，佔四〇%。

(七) 修復改善公路工程費之分配

各縣市重要路線修復及改善工程費，爲求公平合理，公路局訂定分配原則如下：

- (1) 以全數（改善工程之經費）一〇%，按各縣市平均分配。
- (2) 以全數一〇%，按各縣市面積比例分配。
- (3) 以全數三〇%，按各縣市公路長度比例分配。
- (4) 以全數一〇%，按各縣市機動車輛數比例分配。
- (5) 以全數四〇%，按各縣市高級路面交通量較大及客運重要路線里程分配。

以上所指之重要路線，其在各省轄市區範圍以內，而仍由各市政府自行養護者，則其所需之修復改善工程費，由公路局按其分配款額撥交各市政府自行計畫辦理。

又補助各縣市自行辦理之修復改善工程費之分配，公路局訂定原則如下：

- (1) 以全數（補助費）一六%，由各縣市平均分配。
- (2) 以全數一六%，按各縣市面積比例分配。
- (3) 以全數五二%，按各縣市公路長度比例分配。
- (4) 以全數一六%，按各縣市機動車輛數比例分配。

以上所指之次要路線，係由各縣市自行養護者，其所需之修復改善經費，由公路局按其分配款額撥交各縣市政府自行辦理。

(八) 增加代養路線里程與取銷鄉道代養

公路局代養護縣（市）鄉三年計畫，於四十七年四月屆滿，各縣市以路面整修，及各項公路工程，進步甚多，各方要求繼續代養。公路局原擬再代養三年，視情形再行決定。惟至民國五十年七月一日第二個三年代養期滿，因五十年年度獲得一二、八〇〇萬元預算，財源充裕，路況大爲改善。又由於四十八年遭遇八七水災，及四十九年之雪莉颱風災害，縣鄉道之修復工作，急待趕辦。公路局未遑顧及是否停止代養問題，繼續辦理，以期全省公路暢通。

其後，公路局鑑於養路制度已建立，養路員工轉調縣市政府工作管理上亦有困難，而縣市財政並未轉好。於是將代養之縣鄉道稱為「重要縣鄉道」。重新調整路線，凡交通量達一〇〇輛以上（機車不包括在內）並構成路線系統者，計二、九三〇・五公里，由公路局一律養護，將未列為公路局養護之路線稱為「次要縣鄉道」。自民國六十七年（公元一九七八年）七月一日起，取消代養鄉名稱。凡公路列為鄉道者，均由縣市政府自行養護，縣道則由省公路局養護。

(九) 養路體制之改進

公路局各區工程處暨各工務段，由於年來工作負荷增加，對於養護、測量、新工及災害搶修，修復等工作，難於劃分，工作重心，難免偏於新工。為改進是項缺點，乃自民國五十七年（公元一九六八年）七月起，重新建立養路體制。各區工程處由副主任一人專司該區養路事務。各處工務課內分配部份人員組成養護股，專辦養護考核工作。各工務段由副段長專司該段養護工作，並為加強養路績效，實施平時養路巡查考核辦法。由公路局指派高級工程司輪流前往實地考核各區段養護道路情形，實施以來，各區平時養路績效，均有顯著改進。

(十) 縣鄉道公路代養成果

自民國五十一年（公元一九六二年）以來，由於經費較裕，縣鄉公路不斷改善養護，甚多路線標準，已超過省道，其路線的重要性，亦普遍提高，雖然歷年養護路線稍有增加，較接管之初二、五九六・四公里，增加將達三分之一里程。但養路水準不但未降低，而且提高，有賴於經費充足，養路單位各級員工勤奮不懈，領導階層計畫週全所致。

茲將省公路局歷年代養縣鄉道公路工程完工數量，代養縣道養護工程成果，民國七十年（公元一九八一年）底縣、鄉道路基及路面分類里程列於附表一—四。

五、全面勘查橋樑隧道路面計畫整修

臺灣省公路局為深入了解全省公路橋樑隧道老舊及路面破損情形，以憑計畫徹底整修。乃於民國七十年間派員赴各線作全面實地勘查，並訂定整建原則估列經費。

公路局負責養護之省縣道公路橋樑共計三、七三二座，總長一二三、六六七公尺。總面積爲一、一二四、三一七平方公尺。其中日據時期留下老舊、狹窄及載重不足，影響行車安全之橋樑，亟應加以拓寬或改建，以適應今後交通需求。經調查結果認定需整建之橋樑共八七一座，約需二七·二八億元。

關於路面部份，該局負責養護之省縣道公路，計長六、一六九公里，已鋪設瀝青路面者約爲一、五三五公里，其餘三、六三〇公里，均屬簡易廉價瀝青路面，僅具防塵排水功能，難承繁重交通負荷，且多已老化龜裂情況甚爲嚴重（按此類路面多爲光復後鋪設，日據時期鋪設瀝青路面甚少，且光復後，均已翻修）。必須加以翻鋪或加封面層。其中(1)亟待整修處理者約爲一、三〇〇公里。(2)爲維護交通安全，多處路肩、護坡、駁坎及邊溝等擬一併同時辦理者，估需約一七·七億元。(3)不合現代交通要求之隧道五座，宜加以整修，約需七千萬元。

以上所述，橋樑、路基、路面及隧道等整建費用共需四五·六八億元，省公路局已擬訂詳細計畫，自民國七十三年（公元一九八四年）度起分四—七年辦理，並呈請省府指撥專款辦理，將來編入各年度預算，分年整建。

六、八七水災損害與重建

風雨災害，帶給臺灣公路甚大威脅，每年夏秋之間，如果颱風不成災害，則民衆和政府都少損失。

民國四十八年（公元一九五九年）八月七日於午夜在中南部降落驚人的雨量，造成六十年來僅有的水災，公科資產損失，據政府估計達三十五億元。約佔當時國民所得百分之一，使光復十四年來之辛勞建設成果，遭受嚴重損害。

（一）省縣鄉道公路損害情況

八七水災，省道公路損害最重的十線，計四七六處，長達七五〇公里，佔全部省道百分之四十三。公路局代養重要縣鄉公路九〇線，長達一、二〇九公里，不能通車，佔全部代表路線百分之四十二。各縣市自養公路六四二線，共長三、二三七公里，佔全部自養縣鄉道百分之二八。以上三項總共七四〇線，長達五、一九六公里，幾爲全省公路總里程三分之一。而全部工程損失價值約二七五、一六二、七〇〇元。間接造成公私損失難以估計。公路損害情形及價值如下：

省道公路災害狀況

- (1) 西部幹線：後龍—民雄，一〇五處，長一四二公里。
 - (2) 草屯彰化線，全線，五處，二〇公里。
 - (3) 中豐路：大河底—石岡，四〇處，長七〇公里。
 - (4) 東西橫貫公路：全長，九一處，長九六公里。
 - (5) 後龍汶水源：全線。三二處，長四二公里。
 - (6) 草屯集集斗南線：全線，二四處，長六七公里。
 - (7) 集集埔里線：全線，一二二處，長五一公里。
 - (8) 東西橫貫公路支線，四二處，長二五三公里。
 - (9) 清水至公館線，四處，長二〇公里。
 - (10) 荊桐斗六線，一二處，長七公里。
- 總計受害四七六處，長七五〇公里。

省道及縣鄉道公路損失價值

道別	損失分類			
	土石方(立方公尺)	橋樑(公尺)	駁坎(立方公尺)	涵管(道)
總計	一、七五三、八〇〇	二、二六四	一七九、一七〇	一、四九一
省	二五〇、〇〇〇	六六〇	二八、八〇〇	七〇一
代辦縣鄉道	四五〇、〇〇〇	七六〇	四二、〇〇〇	一八〇
縣鄉道	一、〇五三、八〇〇	八四四	一〇八、三七〇	六一〇
金	額(元)	二七五、一六二、七〇〇	五七、二九四、七〇〇	五八、六九八、〇〇〇
額(元)	一、二五〇	五〇〇	二五〇	一五九、一七〇、〇〇〇

(二) 山地受災害公路

- (1) 臺中縣和平街東崎公路崩毀十五處，計六〇〇公尺，橋樑沖毀兩座。
- (2) 南投縣信義鄉，信義橋至內茅埔路基沖毀二〇〇公尺，內茅埔至土場，路基沖毀一公里，坍方約五〇公尺，人行道沖毀三五公尺。路面積土一三〇立方公尺，潭村道路，路基沖毀一〇〇公尺，沖失路面四公里，東埔村路基沖毀一公里。靜和吊橋防風線全部折斷。地利村道木橋一座流失。仁愛鄉梅子林至眉原道路長十公尺，寬三・五公尺，橋樑一座流失。
- (3) 嘉義縣吳鳳鄉阿里山橋樑六座損壞。
- (4) 高雄縣三民鄉道路沖崩約十公里，茂林鄉道路坍崩八〇立方公尺。

(三) 修復工程

重建工作，在搶修工程進行期間，即開始計畫，搶修工程告一段落後。四十八年十一月起，展開重建工程，至四十九年六月卅日，除少數大橋未完成外，均已重建完成。

(1) 省道完成土石方一九一、九二七立方公尺，駁坎二六、四七一平方公尺，橋樑二〇座長六一二公尺。涵管一〇一道，瀝青路面八〇二、四〇七平方公尺。石子路面二九、七一五平方公尺，實用經費四八、五九六、〇〇〇元。

(2) 代養縣鄉道完成土石方二一一、四六〇立方公尺。駁坎二八、七六五平方公尺，橋樑三六座，長八九四公尺，涵管九〇道，瀝青路面一二〇、五九〇平方公尺，石子路面四八、三三一立方公尺，共用經費三一、一八一、二〇〇元。

以上兩項工程：使用人力，普通工二五二、〇〇〇工，技術工二四二、〇〇〇工，兵工三八〇、一〇九工。義務勞動二二三、六九二工。榮民九四、〇〇〇工，司法犯一、七六四工，共計七九三、五六五工。可以說是全民參加修復工作。使用材料水泥一六、六二二・八三公噸，鋼筋一、二〇一、二二公噸。鐵絲九七・九公噸，瀝青三、四九八・一公噸，炸藥五・八公噸，雷管三九、八三〇發。引線二三、三八四・五公尺。

(3) 縣市政府自養縣街道完成土石方九八七、六一五立方公尺。駁坎五六、三六五平方公尺，橋樑一七九座長三、八〇五公尺。涵管四〇九道，瀝青路面三〇、二七〇平方公尺，石子路面八八、〇四一立方公尺，過水路面二二一公尺，共用經費七〇、二二三、六二四元。使用人力技術工二〇〇、八四四工，兵工四、八六九工，義務勞動七五七、一九八工，司法犯六、四四〇工，共計九六九、三五一工。使用材料水泥一七、三二一・七公噸。鋼筋二、三二七・六三公噸，鐵絲四五・一公噸，炸藥四・八五公噸，雷管四二、八九九發，引線二五、二三四公尺。

四十八年八月七日本災損害工程，尚未全部修復竣工，四十九年七月八日，又一次大水災，偏重中北部，又沖毀一部份公路橋樑，不過其損害情形，不及八七水災之強烈。

七、歷年公路災害

歷年公路災害損失情形，縣、鄉道沒有完整數字公佈，損害情況未詳。省道公路的災害每年都有統計，但專案統計與年度統

計數目，頗有出入。

依據省道歷年災害統計，民國五十七年之災害，數量上比較四十八年「八七」水災損失尤多，幾達一倍。歷年公路災害損失，如以工程項目計：坍方以民國五十七年（公元一九六八年），計九七八、二六七立方公尺為最多，路基災害損失以民國六十五年（公元一九七六年），計九五〇、四七六公尺為最多。路面災害以民國六十四年（公元一九七五年），計一九、七四〇、三四九平方公尺為最多。橋樑災害損失以七十年，計七一一座為最多，長度未詳。（四十八年八七水災省道損失二〇座，長六二二公尺）。涵溝災害損失以民國五十七年，計四〇一道最多。省道公路災害損失較民國四十九年以後逐漸增多，因新建公路增加之故，一部份縣道及產業道路編列入省道系統，路線增多災害自然隨之增加。

茲將省道歷年公路災害情形列於下表：

臺灣省省道公路災害數量

年 度 別	坍 方 (立方公尺)	路 基 (公尺)	路 面 (平方公尺)	護 坡 駁 坎 (平方公尺)	護 欄 (公尺)	水 制 (公尺)	橋 樑 (座)	涵 溝 (道)
民國三十六年底	一四一、三三五	二、二三七	六〇、〇三〇	一四、六七七	—	—	二二	三一
民國三十七年底	一三六、五七六	四、八五七	六、四四二	三、六七四	—	—	二七	一九
民國三十八年底	五八、九六〇	三、三七二	七一四、〇四〇	三、七一	—	—	四一	四〇
民國三十九年底	五九、四二六	一、九六二	三七五、五四二	三、九三三	一七五	二〇	四四	二二
民國四十一年底	一四五、八一五	六、八五四	二五〇、一八五	四、六一八	五二一	五九五	五九	二二
民國四十二年底	七〇、三一九	三、一五七	一四二、六〇〇	三、三三四	二八四	四四六	三九	二二
民國四十三年底	一〇〇、九一一	四、三一五	四〇七、五五四	二、四三四	二八六	四五七	五八	二四
民國四十四年底	六七、四八八	三、四五二	六四、五四三	一、六二二	八七	一八〇	七	三
民國四十四年底 計	九〇、四〇三	六、二〇一	二二九、四二五	三、三四九	一、八一	七六六	五〇	七

民國四十五年底	一八七、五四七	一三三、九二九	五四三、二三一	二九、四六六	九二八	二、六三六	五六	三三
民國四十六年底	一三六、四八四	四、四三六	八一九、四八七	五、九〇四	一七五	二、五五七	二六	七
民國四十七年底	一一八、九六三	四、七五〇	一七一、六一一	六、三六五	三五二	九一〇	三九	一二
民國四十八年底	二四八、〇〇九	一四、二〇六	八〇九、二五五	一九、一三二	三、九七〇	七四六	六二	七一
民國四十九年底	三七八、四七三	一二、四四八	七四五、七〇三	二一、九五九	二九一	三五二	四〇	七四
民國五十一年底	五四三、四九二	一一、八七七	七二八、二七二	六、一二四	一一九	九九四	三六	二一
民國五十二年底	六五七、五二〇	二四、六〇五	六一五、四六一	一二、六四九	一〇三	三、三九〇	六〇	五〇
民國五十三年底	三六一、六四三	一二、五五七	三五六、三一九	五、九六〇	二五七	二八七	三四	一二
民國五十四年底	二七五、六〇二	四、八三一	三〇、六四〇	一、七八四	三三一		一四	四
民國五十五年底	三五八、〇〇一	五、九二七	一五八、〇五九	八、四七〇	二〇四		一七	一三
民國五十六年底	七八九、一八六	六、二六七	八九二、三二四	一七、六五九	六四七		三二	三〇
民國五十七年底	六四五、五六七	一五、八〇五	五五六、五八九	二一、八四一	七二四		二〇	六一
民國五十八年底	九七八、二六七	六五、七七八	一、六六〇、四三八	四〇、九四九	四〇〇		四五	四〇一
民國五十九年底	七三六、八五八	一一五、八四三	七一二、〇五六	五一、九二一	九一一		三一	二二七
民國六十年底	五四二、六七八	一一、三二八	六二七、一〇六	二〇、二二四	一一二		三一	四四
民國六十一年底	三〇三、六六四	一二、七四二	九九六、四八〇	三七、〇七〇	七六二		三三	六四
民國六十二年底	五四五、二八八	一〇、〇五四	七七五、四四六	二六、〇八三	九七八		三一	一〇
民國六十三年底	七一〇、六六九	二七、二二四	二四六、三四〇	二九、三九六	二、八〇四		二九	一八
民國六十四年底	七四三、三二三	一三、九六二	三六二、六三一	三四、九九五	一、三七九		七	四三
民國六十五年底	四三七、三三四	一七、九〇五	一九、七四〇、三四九	二六、一〇九	二、一七二		一	一四九
民國六十六年底	三八五、四三三	九五〇、四七五	一、三四四、九六三	二四、〇五三	五八九		一	三九
民國六十六年底	四一五、四七一	四四、三〇二	五八九、八七四	二六、二二四	七七八		六	二七

民國六十七年底	三三七、七八三	五一、八六九	五八七、八七八	一一、八九四	一、八〇六		一三	一二
民國六十八年底	五九五、八六五	一一、〇六六	四三、三二四	六四、七二三	一五二		二〇	二八
民國六十九年底	五三一、一〇〇	五、七四八	五六、七六三	二〇、八四八	三七八		一四	二一
民國七十年底	七九二、七九一	一七、〇七〇	二、七九一、四四三	五六、一六九	一一五		七一	二三
民國七十一年底	四三六、五六九	一四、八二九	五一六、八一三	六二、七七一	一、六五三		二九	二三
民國七十二年底	三八一、九三二	一一、九五二	九〇五、六一五	四一、四五八	六八八		八	一八

【資料來源】臺灣省公路局業務統計

陸、國民義務勞動修建公路成績

義務勞動我國推行已久，利用國民義務勞動開建道路已行之多年，且頗有績效。臺灣光復後，省府依據國民義務勞動法，每年亦曾令各縣市發動義務勞動整修道路，但因計畫不週詳，或縣市政府缺乏款項配合，人工多浪費，效果不彰。民國四十六年（公元一九五七年）省府主席周至柔，曾在省府委員會中提出辦理國民義務勞動重要原則，通令各縣市政府改進，成效雖略有進步，但仍未盡理想。

民國四十八年（公元一九五九年）「八七」水災，受害各縣市政府發動民勞義務辦理災後搶修及重建工程，因事關當地居民行之需要及切身利益，不僅按照進度達成任務，且成果輝煌。而臺南縣長胡龍寶，於民國四十九年秋，舉行百萬義務勞動競賽。全面整修將內縣鄉公路，成效頗著。乃於五十年（公元一九六一年）由臺南縣舉辦示範競賽，省府有關單位派代表，及各縣市長，建設，民政主管人員，均往觀摩，僉認際茲政府財力有限，倡導國民義務修築道路，建設桑梓，實屬必要。省府乃舉辦臺灣省五十一年度國民義務勞動競賽。由於政策目標正確，各縣市局積極計畫推行，使光復以來，無力改善之縣鄉道公路，得以全面改善，成果至為輝煌。其後數年繼續舉辦，以保全整修之成果，直至五十五年度，改為社區競賽為止。

五十一年（公元一九六二年）度競賽成果：整修道路使用工數一一、一五五、一七〇工。整修道路一四、八五九公里，新開道路二三三公里，收復侵佔路基面積八三二公頃，民衆捐獻路基土地一七三公頃，完成工程總值達三三、二九八萬元。而政府實用經費，僅爲六、六九九萬元，成效之大，爲本省公路養路史上重大事蹟之一。

歷年國民義務勞動修養道路主要成果統計

年 度	整修道路 長（公里）	新開道路 長（公里）	填挖土石方 （立方公尺）	採鋪路面砂石 （立方公尺）	修築護坡駁坎 （平方公尺）	收復侵佔路基 面積（平方公尺）	民衆捐獻土地 面積（平方公尺）	出動人工 （工）	備 考
五一	一四、八五九	二二三	九、二九六、二九一	四、七六二、二一九	六、一五、四四〇	八、三三〇、五八二	一、四四〇、四二〇	一一、一五五、一七〇	
五二	一一、八三八	二六六	六、〇八三、三六六	一、三三三、〇四二	四、五、五九九	一、六七〇、三四〇	八〇九、九五〇	八、四六一〇六	
五三	一〇、一三九	二八二	三、八二九、四三三	八、九三、三九二	六、一一、七九七	二、二五、四三三	三三〇、五六一	六、三〇一、六三九	
五四	一〇、二八四	一四四	四、〇一三、三三三	九四八、六九八	八、三三、四四四	二、六八、三八八	三九、六四四	六、四七二、四四六	
合計	四四、二一〇	一、〇〇五	三三、二二三、三六六	二八、七三、八八一	二、四六五、九一	一〇、五三三、二二三	三、一四〇、六〇五	三三、二九〇、三五五	

註：整修道路長度：包括村里道路及村內道路。

新開道路長度：包括村里道路村內道路產業道路寺廟道路等新開與拓寬。

民國五十五年起，國民義務勞動停辦；其後併入社區發展計畫辦理。不單獨舉辦，績效亦甚顯著，五十七年行政院訂頒「社區發展工作綱要」，作爲指導方針。

柒、國軍協助公路修建

八七水災，各行業爲災後重建均需大量人力支援，當時國防部長受命動員國軍協助搶修復建工作，設立軍工協處接受各單位申請，支援地方建設。復建工作得以普遍展開，績效顯著。國防部乃正式成立軍工協建處，隸屬陸軍總司令部，訂定各種作業辦

法，以適業務需要，其組織雖經數度改組，但所訂作業規章不變順利進行。

民國六十四年三月一日，行政院以臺六四防一六二九號令頒發「國軍特種協建人員協助國家建設作業」規定，明白規定如何運用國軍特種人員人力開發天然資源，與協助地方建設，以其勞動作業達成管制目的，並將其名稱改為國軍調役人員協建工程處。

臺灣省政府依照該項作業規定，於每年度前三至四個月，與國防部會商決定次年度申請協建工數。再由省府主辦單位交通處邀請省級有關機關召開會議，分配協建工數。各機關則於次年度預算核定工程內，提出適合調役人員協建工程交辦。省公路局每年分配工數約在九至十五萬工之間。

申請軍工協建程序：先由省公路局編安軍工協建預算，報經省交通處及臺灣省審計部核准同意後訂期議價，達成協定價款後五日內訂立同意書。由省公路局先撥工程費百分之三十予協建工程處，作為工程預備金，以後逐期於工程估驗款扣回，至工程正式驗收後於末期款內全部結清。

協建工程大部份僱用技術人工辦理，遇有特殊結構者需與廠商技術合作始完成。因之引起營造業提出異議及省議會提出質詢。惟鑑於以往軍工之貢獻頗鉅，於六十七年度軍政會談決定軍工有關法令仍繼續有效，惟嚴格執行協建規定，自六十八年度起各省級機關不再申請軍工協建。

捌、養築路機械設備

自光復至民國三十八年九月間，由工礦處公共工程局，利用接收日人卡車、壓路機等，作為省道幹線養護之用。三十八年十月，公路工業業務劃歸臺灣省公路局後。復由該局運輸部門，撥出汽油卡車五一輛，供工程部門運輸石料之用。按照養路里程多寡，重行分配各區工程處使用。

民國四十一年（公元一九五二年）乃由美國駐華安全分署贊助，由軍援配合經援案內，配撥韋立脫車下刮路機（Willet

under body Scrapen) 十套，裝配原有 GMC 與萬國牌卡車底盤下，作撤鋪石料與平整路面之用，為公路局利用機械修整碎石路面之始。當時公路局養路方面，僅有各種車輛八十七輛，各式機械三十三部，車輛中一部份為報廢大客車修理而成卡車者。民國四十三年，公路局奉令籌辦代養重要縣鄉公路，使養路里程增加一·七倍，養路機械不足，經幾度洽商，乃於一九五三年（民國四十二年）及一九五六年（民國四五年）美援項下，購置平路機，傾卸卡車，壓路機與裝料機等一批，參加養路工作。

民國四十八年，接收臺中公館機場一批美軍剩餘機械，經整修後勉可供養路方面使用之車輛一五二輛，機械二〇九部，養路力量加強。自民國五十一年度起，按照奉准之工程車輛汰舊換新計畫，逐年淘汰汽油普通卡車，改購柴油傾卸卡車補充，淘汰日人遺留舊車及機械（早已不堪使用）。又淘汰全部章立脫下刮路機，改購自動平路機，使養路工作與路況，改善甚多，獲有顯著之成效。

民國六十三年至六十五年，推行第一期「養路機械化三年計畫」，投資新臺幣五千一百萬元購買養路機械，如期完成。六十六年至六十八年，推行第二期計畫，投資新臺幣一億四千五百餘萬元，再添購養路機械一批，至民國六十八年底止，共有車輛二五九輛，機械六九七部，對公路局修築瀝青混凝土路面貢獻極大。

民國六十年代末期，轉業榮工凋謝，送養者頗多，繼存者高齡，其體力已不適宜養路工作。遞補人數已大為減少。除仍需人工養護之行道樹、清除涵溝淤積什物……及一般零星工作外，其餘養路工作全部使用機械，乃於民國六十九年至七十二年，又繼續購置各式養路機械一三〇餘部；同時淘汰不堪使用與不需要之機械，或予出讓，或予標售。至七十四年底公路局養路機械，計共各型車輛三二四輛，大小各型機械七一四部。茲將其名稱與數量列如下表：

名	稱	數量(部)	名	稱	數量(部)	名	稱	數量(部)
平路機		一八	碎石機		一	吊車		五
養路機		二	瀝青混凝土拌合廠		二	發電機		二
裝載機		五五	瀝青路面鋪裝機		六	自動割草機		八
推土機		一	路面切割機		二三	肩背式割草機		四三二
輪胎式挖掘機		三〇	劈裂機		二	抽水機		八
履帶式挖掘機		二	鐵屑收集機		五	傾卸卡車		九五
壓路機		三〇	自動割線機		五	普通卡車		五七
膠輪壓路機		五	自動割線機		四	大客車		五
壓溝機		五	自動鑿岩機		一七	工務車		一五二
震壓機		二二	瀝青鍋		八	洒水车		四
升空機		三	瀝青路面補修車		一	拖車頭		三
道路清掃機		八	橋樑檢查車		一	平板車		五
碎石廠		三	搗固機		二〇	柏池拖車		三

【資料來源】公路局四十年。臺灣省公路局七十五年八月編印。

一、制訂築路機械管理使用等辦法

公路局為便利管理調度築路機械，於民國四十四年八月十六日訂頒築路機械使用辦法，分為六章：(1)總則。(2)使用。(3)調度。(4)保管。(5)費用。(6)附則。又同月同日訂頒築路機械養護實施辦法。

民國四十四年九月十一日，訂頒築路機械使用保養獎勵辦法。四十五年二月七日訂頒工程車輛運用效率改進辦法通令施行。

五十年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。五十二年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。五十四年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。五十六年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。五十八年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。六十年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。六十二年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。六十四年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。六十六年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。六十八年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。七十年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。七十二年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。七十四年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。七十六年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。七十八年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。八十年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。八十二年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。八十四年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。八十六年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。八十八年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。九十年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。九十二年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。九十四年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。九十六年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。九十八年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。一〇〇年九月五日，訂頒築路機械使用效率改進辦法。

民國五十九年八月六日，訂頒築路機械工作紀錄統計表報填表說明，並製訂報表多種。五十九年八月十九日訂頒臺灣省公路局築路機械運用及養護辦法，同時廢止築路機械使用辦法及養護實施辦法。

二、築路機械歷年使用成績

公路局民國四十九年底，築路機械逐漸增加，計有築路機械列名稱者四十七種，未列舉名稱者（其他）三十六種，共八十三種計五四四部。六十八年底，共有築路機械六十七型八十二種，計九五六部（未分配工程單位使用者不計在內），二十年來計增加將近一倍。至七十四年底各型車輛三二四輛）及各型大小機械七一四部，計一、〇三八部。六年之間增加為數頗多。六十九年以後，添置機械增加，養路方法略有改變。茲將四十九年至六十八年底，其歷年使用成績分析如下：

（一）無使用成績之刮路機，粗、細料撒佈機，底卸卡車、車載式挖土機，均係陳舊品已淘汰，大型堆土機屬戰備器材，多用於南橫及東西橫貫公路搶修坍方，故無成績或降低。

（二）成績接近或超過四十九年度水準部份，除車輛外，餘皆屬新購之實用機械。

（三）使用效率降低部份：（1）壓路機因增購搗固機，小型（3T）補修車等輔助機械用於養路零星修補使用，故大型壓路機使用率降低。（2）平路機部份，因碎石路面逐年減少，平時機養路使用績效相對降低。（3）裝載機部份，因機械增加較四十九年以前多近九倍；同時用途分配不一。有負責坍方清除，有配合場（機）使用，因之其成效總平均較前之單一使用稍低。（4）其他空壓機，膠壓機、碎石機、抽水機、洒水车，因養路非新工使用時機會較少。

三、養路費來源

臺灣地區公路養路費來源迭有變更。公路法於四十九年七月一日公佈後，徵收「汽車燃料使用費」專作養路之用，由交通部分配，亦迭有變更。七十五年度燃料使用費總收入九十二億二千萬元。分配省公路局佔四三・一六%，金額三十九億七千九百餘萬元，財政廳視同省庫收入，統籌運用，以七十四年為例，分配臺灣局省公路局直接養護之省、縣道路六千公里，償分配十一億七千餘元。

七十五年度汽車燃料使用費分配比率及金額表

單位：千元

分配標準		合計	交通部	高公局	臺灣省			臺北市	高雄市
分	配				小計	公路局	住都局		
經征費 2%		九、三〇、〇〇〇	一、五、九、九〇	二、〇、四、五〇〇	四、八、五、六七八	三、九、九、四三三	九〇六、二〇六	一、三、五、二〇八	六、九、七、九四四
交通部 10%		一、八、四、四〇〇	一、八、四、四〇〇						
臺北市 18%		一、六、一、二七三			一、六、一、二七三	一、六、一、二七三		三、三、一、九四一	
高雄市 9%		三、三、一、九四一							一、六、五、五九六
交通安全管理 20%		一、六、五、五九六							
交通安全 8%		一、四、七、五三〇	一、四、七、五三〇						
道路安全 80%		三、四、七、七五五			三、四、七、七五五	三、四、七、七五五			
臺灣省 70%		九、八、四、八二一			九、八、四、八二一		九、八、四、八二一	一一、〇、一、〇一六	
臺北市 20%		二、二、〇、一〇六							
高雄市 10%		五、九、〇、〇〇八							五、九、〇、〇〇八
高速公路維護 25%		二、〇、四、五〇〇		二、〇、四、五〇〇					
臺灣省 70%		三、三、五、八、七三三			三、三、五、八、七三三	三、三、五、八、七三三			
公路局 81%		二、七、七、三三三			二、七、七、三三三	二、七、七、三三三			
住都局 19%		一、一、三、三三三					一、一、三、三三三	一、一、三、三三三	
臺北市 20%		一、一、三、三三三							
高雄市 10%		三、三、三、三三三							三、三、三、三三三
省市道路養護 75%		一、一、三、三三三							
公路養護 90%		一、一、三、三三三							
100%		一〇〇	一〇〇	三三、三三三	三三、三三三	四一、一、一六四	九、八、四、八二一	一五、一、一四四	中、五、五

四、機械與人工養路

使用養路機械之優點，(1)增加工作量。(2)節省人工。(3)縮短工時爭取效。(4)降低養路成本。(5)提高工程品質。(6)工作標準可一致。(7)擔任人力所不能勝任之艱鉅工作。因此歐美先進各國，早已實養路機械化，成效卓著。此乃世界潮流之所趨，養路工作進步之必然趨勢。

光復初養路多賴人工，後雖添購機械，但數量不足，先後奉令安置退除役官兵達二千五百人之多，從事養路工作，且隨時補充，名額無法減少，故養路機械淪為輔助性質。仍以人工為主，因人力有限，速度遲慢，有使機械等待之情形發生。難以發揮其最大效能。以五十一年之養路情況而言，人力無法減少，僅能擇效率遠勝於人力之機械採購，逐年添購機械，始奠定以機械養路之基礎。迨至六十年代末期，轉業榮工凋謝，遞補人數大減，機械養路計畫順利推行。臺北、高雄市及省轄市政府，亦置有養路機械，院轄市較多，省公路局養築養機械設備完備，最具代表性。

玖、材料試驗

民國三十八年（公元一九四九年）十月間公路局接管公路工程以後，初無材料試驗機構之設置，為適應試驗土壤便利施工之需要。乃於四十一年（公元一九五二年）成立土壤試驗室，其時正鋪築西部幹線臺一號公路瀝青路面，及路基整理加強，為改善混凝土品質，四十二年間增添混凝土試驗設備。同時將此種試驗及設計技術應用於臺東附近之混凝土拱橋，成績頗佳。此後為擴大試驗工作，於民國四十四年（公元一九五五年）間將土壤試驗室改為材料試驗室，因而材料試驗漸具基礎。後又改為所。

該所創設之初，因受經費限制，除向國外採購必需之簡單儀器外，部份儀器多依照規範自行設計繪圖，委託國內廠商承製，原設計圖至今尚存。如路面試驗儀器研究自製完成，節省外匯，對於柔性路面之設計施工殊有裨益。

民國七十五年八月間，主要設備及工作概要略述如下：

一、主要設備

(一) 路基及底層土壤稱：揉搓夯壓機、威氏穩定儀、R值試驗設備，CBR試驗儀，最佳乾密度夯壓機、砂鈔法及核子法工地密度儀、平鈹載重試驗儀。

(二) 瀝青材料類：地瀝青及乳化瀝青試驗儀、馬歇爾試驗儀、離心抽油機、威氏凝聚儀。

(三) 路面類：高低平坦儀、加州平坦儀、彭柯曼樑、動力撈度儀、摩擦阻力儀、路面鑽模。

(四) 基礎土壤類：貫入試驗儀、十字片剪儀、側向載重儀、各式取樣品。直接剪力儀、三軸壓縮試驗儀、阿太堡試驗。

(五) 水泥混凝土類：水泥試驗儀、粒料各種試驗設備、恆溫濕養治室、二百噸壓縮試驗機、抗彎試驗儀、鋼筋探測儀、鑽心機、混凝土試錘、超音波探測儀。

(六) 金屬材料類：一百噸萬能試驗機、鋼線彎曲試驗機。

(七) 油漆及交通工程材料類：各種油漆試驗儀、恆溫恆濕控制箱、路線漆及熱拌塑膠反先標線材料試驗設備。

(八) 校驗及環境測試等其他儀器：一百噸標準壓力環〇、〇〇〇一公厘針盤校驗儀、有機溶劑含量檢知器、噪音計、照明度計、溫度自動記錄儀。

五年以來，該所為配合特殊試驗需要，或改進試驗作業，自行設計試製成功之新設備有：岩塊鑽心取樣機、路面結構直接剪力儀、試體反回頂出機、薄管臘封鑽開器、簡單大型搖篩機、混凝土加速養治槽、機具防震基礎等，且為其他機構仿製使用。(依據公路局四十年、七十五年八月版)

二、工作概要

(一) 各項重要之土壤試驗及混凝土試驗。

(二) 協助各區工程處，高速公路局，各縣市政府技術人員對土壤之訓練。

(三) 舉辦全省混凝土粒料之調查與試驗(受委託)。

(四) 辦理全省各地選送粒料樣品之混凝土強度試驗。

(五) 辦理預力混凝土之製造與試驗。

(六) 接受委託代辦房屋基礎土壤試驗。

(七) 辦理油料之試驗，如柏油、油漆等。

(八) 代中央標準局辦理標準規範之訂定審查事項。

(九) 與農業試驗所、林業試驗所，聯合土壤試驗，與航空所研究院等單位，交換試驗成果。

(十) 辦理橋基之鑽探，及接受其他機關委託之基礎鑽探試驗。

(十一) 柔性路面之研究。

(十二) 路面試驗儀器自製之研究。

該所繼續發展固有方法外，引進及發展統計品管與成效規範，且經數個工程機構所引用，其歷年出版之書刊，各種研究報告資料三十餘種，分送公路局各工程人員及各界人士索閱。

近三年進行之主要研究題目有：七十三年度之「公路局R值設計各因子之研究」，經行政院評審列為甲等，發獎狀及獎金。「花蓮地區粒料用作混凝土材料之研究」，行政院詳審列為乙等頒發獎狀及獎金。七十五年度已完成「公路局各區工程處主要石場之混凝土配合試驗」，試驗報告內容甚為詳實，印製分送各單位供設計參考。目前進行中之研究性工作有：混凝土體質比拌與ACI用量表拌合試驗、公路局管轄各路線路基土壤及重要橋樑橋址鑽探資料建檔，土壤夯壓試驗方法，與土壤類別之差異試驗等。其中試驗(R值)部份，已就歷年所辦理試驗報告整理完成，印裝成冊分送各區工程處今後比照辦理，供有關路線路基改善路面鋪設參考。以免重複辦理試驗，節省人力。舉凡路基土壤、主要工程材料如水泥、瀝青品質試驗、配合比、密度、厚度等設計，均印行書籍。

拾、為便利緊急搶修計畫設置無線電話通訊

每逢颱風季節，公路坍方，有線電話中斷，省公路局為能及時瞭解各線路況，便利緊急搶修，以應汽車運輸之需要。早先在東西橫貫公路設無線電臺，將坍方情況向局方電臺報告。

近年來公路警察已普遍使用無線電話。以無線電話查報災情迅速詳細。省公路局於民國六十九年洽請有關單位派員攜帶必需器材，共同前往蘇花公路，東西（中部）橫貫公路東段辦理測驗，研訂無線電通訊網系統設立如下：

- 一 蘇澳設主臺，負責通訊系統指揮、管理與連絡。
- 二 東澳、南澳、和平、花蓮、洛韶及大禹嶺各設固定分臺，負責附近路況行車安全報告及搶修指揮與連絡。
- 三 四堵山、花蓮、神木設中繼臺、自動中繼主臺與各固定分臺間之無線電信號，使蘇澳與各分臺相互連絡。另在若干地點設置車用行動臺或手提式行動臺，專供巡視路況及工地對構連絡使用。（據中華道路季刊第十八卷第三期）

附：臺灣省公路局公路工程主管姓名

一、局 長

主管公路工程副局長

姓 名	任 職 年 月	姓 名	任 職 年 月
華 壽 嵩	三十五年八月—三十八年三月	劉 維 善	三十六年一月—三十八年三月
譚 嶽 泉	三十八年三月—四十六年十一月	林 達 美	三十八年三月—三十八年六月
林 則 彬	四十六年十一月—五十五年五月	林 則 彬	三十八年十月—四十六年十月
陳 聲 贊 (交通處長暫兼)		林 家 樞	四十六年十一月—五十五年五月

林 家 樞	五十五年六月—五十八年四月	李 春 松	五十五年三月—六十三年五月
李 錫 煜	五十八年四月—六十三年五月	胡 美 璜	三十五年十一月—五十九年十二月
常 撫 生	六十三年五月—六十六年十二月	方 恩 緒	六十三年六月—六十八年三月
胡 美 璜	六十七年一月—七十一年九月	楊 廷 英	六十八年五月—六十九年九月
熊 裕 生	七十一年十月—七十三年八月	張 廷 珏	六十九年十月
嚴 啓 昌	七十三年九月		

二、總工程司

林則彬（兼）、胡美璜、方恩緒、楊廷英、張廷珏、嚴啓昌、胡劍虹。

三、養路（工務）處：李春松、蔡繼昭、楊廷揚、胡劍虹、姚長大。

四、規劃處：胡美璜、胡劍虹、張彤、嚴啓昌、葉榮。

五、新工處：王道隆、胡美璜、王賢彬、嚴啓昌、葉榮、姚燦鈺。

六、第一工程處（主管原稱主任，由工程司兼。民國五十六年一月起改稱處長。）莊前輝、方恩緒、蔡繼昭、張農祥、郭大偉、姚燦鈺。

七、第二區工程處：方亞偉、孫源楷、王兆杖、陳暄、俞大奎、陳炳燦、張廷珏、鄭傳燧。

八、第三區工程處：張農祥、蔡繼昭、方亞偉、郭大偉、倪思曾、姚長大、蔡煥章。

九、第四區工程處：孫源楷、林福老、鄒元輝、任澤嘉、姚長大、馬善寶。

十、第五區工程處：王兆杖、孫源楷、方恩緒、張廷珏、陳炳燦、史孫榮、邱登獻。

十一、材料試驗所：凌晨、林發技。

林

參

編

年十正庚戌六月十正十八年四月

林

參

編

年十正庚戌六月十正十八年四月

第十二章 臺灣地區各市縣公路

臺灣光復後新築縣鄉道及產業公路多線，但產業公路後有改爲省道或縣道者，而臺灣公路網系統編號圖表，有將既成公路、新開，計畫開闢之公路合併編成一線，公路編號里程已爲坊間印製各縣市或交通地圖者所採用。

新築一條公路，分爲多年修築而成。一年內開闢完成之公路均爲短距離路線，各級公路工程主管機關未必均有紀錄，因災害流失之公路間亦有之。故光復後舉辦公路普查多次，以求其實。

依據中華民國交通年鑑刊載，自光復至民國五十年底，臺灣省共築公路二十四線（段），計二〇六·一公里。但臺北縣民國三十九至四十年間開闢公路二十三線，計長八四·一公里（據臺北縣表）未計入上數（詳列於臺北市縣光復後開闢公路表）。新闢二十四線公路，其中大雪山公路四三·二公里及石門水庫公路一九·七公里爲專用公路（後者現已非專用公路）。大埔三民一二·一公里，大溪復興一五公里，中興新村一·八公里，光復豐濱四·〇公里（繼續建築全長二〇公里），墾丁道路四·三公里等線，後來都改爲省道。此後各年年鑑均刊登新開公路，至六十五年以後，只刊登平溪公路一線（汐止至平溪線，石碇子至平溪段，長一二·二公里，自民國六十四年七月開工，六十九年完成）。經查遺漏未刊登之新開短距離路線仍多。本書已查明補入一部份。

光復後新開公路，以臺北、新竹、南投、嘉義、屏東、臺東、雲林縣所建築縣鄉道較多。新開公路有爲原有之路線延長，或單獨作爲一線計算者。工程品質，路基路面寬度，都較日據時提高。原有之公路拓寬改善，添建、改建、新建、加寬及接長橋樑亦多。鋪築瀝青混凝土路面逐年增加，陸上交通改善甚多，爲很顯明之事實。

臺灣地區公路，係歷經明清日據期間，及光復後開闢拓寬而形成今日之優良道路，各線修築年月多已無法查考。重要道路開闢拓修概略情形，已於上章各款酌敘及。茲就民國七十二年底省道分佈情形，編成臺灣地區省道公路縣市轄屬狀況如附表一；及就七十二年底各縣市公路概況編成附表三—十八。依據交通年鑑，臺灣地區公路網系統編號圖表，臺灣地區公路路面等級里程表

上下冊（以上表冊，均為臺灣省公路局編印），臺灣公路工程月刊，中華民國臺灣區地圖集（內政部地政司、聯勤總司令部測量署奉指示繪製印售），各縣市表，臺北市各日報，省公路局、各縣市政府提供資料編成。

發展社區建設及基層建設修築之道路，未逐線編入；產業道路（含山地道路）僅少數線段編入各市縣公路表的，另於第十六章第三節中敘述之。

附臺灣省七十二年（公元一九八三年）各市縣公路里程總表（分省道、縣道、鄉道、專用公路），中華民國臺灣區地圖集編輯大意、目次、十項建設圖，以供參考。

一、臺灣地區省道公路縣市轄屬狀況

線別	縣市別	起點	訖點	長度(公里)	路面狀況	備註
臺北—楓港 (西部幹線臺一號)	臺北市	中山南北交會點	臺北大橋	四・〇	全線瀝青	計劃全線拓寬為四車道，都市增建外環道，繼續施工中，本表所列為七十二年狀況。
	臺北縣	三重市	下角坡	一一・九	路面，光	
	桃園縣	下角坡	新桃縣界	三五・二	復後修鋪	
	新竹縣	長安北(桃園縣界)	苗栗縣界(內湖附近)	三七・五	多次。	
	苗栗縣	縣界	臺中縣界(山柑尾)	五二・六		
	臺中縣	山柑尾	彰化縣界	三二・七		
	彰化縣	彰化縣界	西螺	四一・八		
	雲林縣	西螺	縣界(竹圍子附近)	二一・六		
	嘉義縣	縣界	臺南縣界	三〇・〇		
	臺南縣	縣界	臺南市界(六甲頂)	四九・七		

七〇一

合 計	臺北—臺東—楓港 (東部幹線、臺九線)		臺南市 市界	臺南市 市界	一三·二	
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	高雄縣 縣界(牛稠子附近)	高雄縣界(二行) 橋頭(高市界)	二七·一	
合 計	臺北—臺東—楓港 (東部幹線、臺九線)		高雄市 市界	市界(鳳山附近)	一四·九	
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	高雄縣 高雄市界	屏東縣界(磚子礮附近)	八·九	
合 計	臺北—臺東—楓港 (東部幹線、臺九線)		屏東縣 屏東縣界	楓港	六八·四	
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	宜蘭縣 景美	宜蘭縣界	四五·五	
合 計	臺北—臺東—楓港 (東部幹線、臺九線)		宜蘭縣 景美	花蓮縣界(大濁水溪)	七·一七	全線瀝青
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	花蓮縣 花蓮縣界	臺東縣界	四九·五	路面
合 計	臺北—臺東—楓港 (東部幹線、臺九線)		臺東縣 花蓮縣界(富里)	屏東縣界(卡壽)	一〇五·四	
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	屏東縣 卡壽	楓港	一八〇·六	
合 計	臺北—臺東—楓港 (東部幹線、臺九線)		屏東縣 卡壽	楓港	一四三·〇	
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	華江大橋	臺北縣界(山員子潭附近)	二一·〇	瀝青
合 計	臺北—臺東—屏東 (內陸公路臺三號線)		華江大橋	桃園縣界(深窩)	五〇六·七	
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	臺北縣 華江大橋	桃園縣 臺北縣界	二六·七	瀝青
合 計	臺北—臺東—屏東 (內陸公路臺三號線)		桃園縣 臺北縣界	新竹縣 縣界(深窩)	一九·一	瀝青
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	新竹縣 縣界(深窩)	苗栗縣 珊瑚湖	四四·八	二級
合 計	臺北—臺東—屏東 (內陸公路臺三號線)		苗栗縣 珊瑚湖	臺中縣界(圓屯附近)	六一·五	二級
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	臺中縣 圓屯	南勢(草屯附近)	五〇·八	瀝青
合 計	臺北—臺東—屏東 (內陸公路臺三號線)		臺中縣 圓屯	雲林縣界(冷水坑)	三五·六	瀝青
	臺北市	臺北市 中山南北路交會處	雲林縣 縣界(南勢)			

合 計	雲林縣 嘉義縣 臺南縣 高雄縣 屏東縣	縣界 梅山 風吹嶺 縣界 屏東縣界(土庫北)	嘉義縣界(梅山附近) 臺南縣界(風吹嶺) 高雄縣界 屏東縣界 屏東市	二八・七 八九・四 三七・〇 三一・四 二二・七	瀝 瀝 瀝 瀝 青	青 青 青 青 嘉義縣石子厝至鹿滿約八公 里施工中。
基隆—臺北市 (臺五號線) 合 計	基隆市 臺北縣 臺北市	基隆火車站 保長坑 忠孝西路二段	臺北縣界(保長坑附近) 南港 南港 南港	一〇・六 八・〇 一一・四 三〇・〇	瀝 瀝 瀝 青	青 青 青 臺北市原經由八德路(中正 路)，後改經忠孝東西路。
關渡—蘇澳 (北部濱海公路，臺 二號線) 合 計	臺北縣 基隆市 臺北縣 宜蘭縣	關渡 萬里 深澳 縣界	萬里 深澳 宜蘭縣界 蘇澳	五九・三 一八・六 三九・六 五二・七 一七〇・二	瀝 瀝 瀝 瀝 青	青 青 青 青 七十一年五月全線完工。
關渡—香山 (西北部濱海公路臺 十五號線) 合 計	臺北縣 桃園縣 新竹縣	關渡 海湖 柯殼港	海湖 柯間 香山	二六・五 三二・八 三一・六 九一・九	青	臺北縣界至海湖二・一公里 在桃園縣。 虎林至大庄八公里尚未修通 。

甲 南——水底寮 (西部濱海公路臺十 七號線)	臺中縣 彰化縣 雲林縣 嘉義縣 臺南縣 臺南市 高雄縣 高雄市 屏東縣 屏東縣	甲南 中彰大橋 溪頭(北港溪) 〃 〃 新鹽 永吉 灣裡 高雄市界 高雄市(援中港) 高雄市界 林園	中彰大橋彰化縣界 雲林縣界(濁水溪) 〃 〃 新鹽(臺南縣界) 永吉 灣裡 高雄市界 高雄市(國際機場) 林園 水底寮	一九・三 瀝 青 五三・五 瀝 青 三六・三 二八・八 二五・八 瀝 青 二三・六 瀝 青 二五・八 瀝 青 二一・二 瀝 青 一三・〇 瀝 青 二六・六 瀝 青 二八一・二	
楓 港——安 塑 (南部濱海公路臺廿 四號線)	屏東縣 屏東縣	楓港 墾丁 鵝鑾鼻	墾丁 鵝鑾鼻 安塑	三二・八 瀝 青 一〇・三 瀝 青 四五・五 一、二、三級 八八・六	卅一公里尚未開通，計三段
墾 丁——公 園 (臺二四甲號線) 花 蓮——卑 南 (東部濱海公路臺十 一號路線)	屏東縣 花蓮縣 臺東縣	墾丁 花蓮市 大港口	公園 大港口 卑南	四・〇 瀝 青 七一・二 瀝 青 一〇四・八 瀝 青 一七六・〇	路面七・五公尺七十二年三月完工。

光復—豐濱 (臺一二甲號路線) 富源—知本 (臺一二乙號路線) 大溪—宜蘭 (北部橫貫公路臺七號路線)	花蓮縣	光復	豐濱	一九・二	
合 計 棲蘭—梨山 (臺七甲號路線)	宜蘭縣 臺中縣	棲蘭 思源埡口	思源埡口 梨山	四五・〇 二八・七 七三・七	埡口，○口均用埡，埡似爲臺灣俗用字。
合 計 大埔—三民 (臺七乙號路線)	桃園縣 新竹縣	三民 桃園臺北縣界	桃園臺北縣界 大埔	六・三 八・三 一四・六 瀝 青	
牛關—利澤簡 (臺七丙號路線) 東勢—太魯閣 東西橫貫公路 (臺八號路線) 合 計	宜蘭縣 臺中縣 花蓮縣	牛關 東勢 梨山	利澤簡 梨山 太魯閣	三〇・五 八二・〇 一〇六・八 一八八・八 瀝 青 瀝 青 瀝 青	牛關天送埤九・六公里三級路面。 內一部份屬南投縣。
青山—德基 (臺八甲號路線)	臺中縣	青山	德基	一七・〇 三・二 瀝 青	級青

合 計 名間—鳳林 (臺一六號路線)		合 計 彰化—仁壽 (臺一四號線)		合 計 橫義—玉里 (新中部線貫公路) (臺一八號嘉)		合 計 新武—呂池上 (臺二〇甲號線) 左鎮—南化 (臺二〇乙號線)		合 計 (南部橫貫公路臺一號線)	
南投縣	花蓮縣	彰化縣	南投縣	南投縣	高雄縣	臺東縣	臺東縣	高雄縣	臺南縣
名間	南花縣界	中庄	臺中南投縣界	兒玉山	尖山	新武呂	老濃	臺南縣界(甲仙附近)	縣市界
萬榮	南投花蓮縣界	臺中南投縣界	南投花蓮縣界	兒玉山	尖山	池上	老濃	高雄縣界(甲仙附近)	
八四・四	五八・〇	一四・七	一一四・六	四二・八	八・〇	五・七	二〇・四	五〇・六	五〇・六
一四二・四	一八八・〇	五八・二	一八八・〇	七一・〇	二〇六・一	八・四	七三・七	二二一・二	二二一・二
四二公里	一七公里	七六・五	一七公里	八・〇	二〇六・一	青	二、三級	八公里	八公里
合流坪至大觀九六・五公里 尚未開闢。		屯原至瀧間七二・六公里 尚未開闢。		在施中。					

水底寮—林尾 (臺一六甲號線) 合 計	南投縣	水底寮	林虎 屏東臺東縣界 " " " "	七·一 七五·八 五五·五 一三一·三	二二公里 瀝青	霧台至追分七八·八公里未 開通。 追分至知本一一·九公里
新店—員山 (臺九甲號線) 合 計	臺北縣 宜蘭縣	新店 內員山	臺北宜蘭縣界 " " " "	五七·〇 二五·八 六二·八	一四·二 公里瀝青	孝義至圳頭三六·五公里尚 未開闢。
檳榔—大南 (臺九乙號線) 內湖—豐原 (尖豐公路臺二三 號線) 合 計	宜蘭縣 新竹縣 苗栗縣 臺中縣	大南 內湖 新竹苗栗縣界中社(大甲 溪)	檳榔 新竹苗栗縣界 中社(大甲溪) 豐原	九·三 三·四 五五·二 一二·八 七一·四	一、二級 瀝青 瀝青 瀝青	
天冷—磚子密 (山岳公路臺二一 號線) 合 計	臺中縣 南投縣 嘉義縣 高雄縣	天冷 臺中南投縣界 前山 嘉義高雄縣界	臺中南投縣界 前山 嘉義高雄縣界 磚子密	一九·二 一三八·六 三·五 一四〇·一 三〇一·四	六〇公里 瀝青 六五公里 瀝青	舊有約一〇〇公里未開闢。

彰化 （中央公路臺一九號路線）					
雲林縣	彰化市	自強大橋	北港大橋	義竹	中崙
嘉義縣	北港橋南岸	鹽水	臺南市	中崙	臺南市
雲林縣	自強大橋	北港大橋	義竹	中崙	臺南市
合 計	臺南市	中崙	臺南市	中崙	臺南市
（臺一甲號路線） 荊桐——斗南					
雲林縣	荊桐	斗南	後庄	荳雅	高雄陸橋
高 雄 市	西部幹線	高雄陸橋	荳雅	嶺頂	重陽橋
（臺一乙號線） 豐臺——乙號線	臺北市	西部幹線	金山	關渡	聖湖
（臺一丙號線） 高 雄 —— 荳 雅	臺北縣	臺北	重陽橋	聖湖	新店
（臺一丁號線） 臺 北 —— 嶺 頂	臺北市	西部幹線	聖湖	新店	宜蘭縣
（臺二甲號線） 臺 北 —— 金 山	臺北縣	臺北	聖湖	新店	宜蘭縣
（臺二乙號線） 臺 北 —— 關 渡	臺北市	西部幹線	聖湖	新店	宜蘭縣
（臺二丙號線） 新 店 —— 聖 湖	臺北市	西部幹線	聖湖	新店	宜蘭縣
頭前厝——南投	南投縣	頭前厝	南投縣	草屯	南投縣
草屯——南投	南投縣	草屯	南投縣	草屯	南投縣
（臺三丙號線） 草 屯 —— 南 投	南投縣	草屯	南投縣	草屯	南投縣
合 計	臺南市	中崙	臺南市	中崙	臺南市
一四・九	八・七	三・〇	二〇・〇	三一・九	六・〇
一三九・六	五四・九	三四・九	二九・五	三三・三	三六・〇
青	青	青	青	青	青
經斗六	青	青	青	青	青
部份路線屬臺北縣。					

員樹林—深窩
(臺三乙號線)

桃園縣

員樹林

深窩

一二・〇

瀝

青
經石門竹園—石門
(臺四號路線)

竹園

竹園

石門

三九・八

瀝

青

十班坑—汶水

苗栗縣

十班坑

汶水

一三・七

瀝

青

花蓮—壽豐
(臺九丙號線)

花蓮縣

花蓮

壽豐

一四・〇

瀝

青

臺中港—臺中
(臺十號路線)

臺中縣市

臺中港

臺中市

二三・〇

瀝

青

大雅—豐原
(臺十甲號線)

臺中縣

大雅

豐原

八・〇

瀝

青

清水—西勢寮

臺中縣

清水

西勢寮

五・〇

瀝

青

臺中港—臺中
(臺一二號路線)

臺中縣市

臺中港

臺中市

二三・〇

瀝

青

王田—臺中
(臺一二甲號線)

臺中縣市

王田

臺中市

一二・〇

瀝

青

談水—苗栗
(臺一三甲號線)

苗栗縣

談文

苗栗

一三・〇

瀝

青

霧社—大禹嶺
(臺一四甲號線)

南投縣

仁愛(霧社)

昆陽

三二・九

瀝

青

花蓮縣

花蓮縣

昆陽

大禹嶺

四一・六

瀝

青

芬園—南崗
(臺一四乙號線)

南投縣

南崗

芬園

八・〇

瀝

青

日月潭—玄光寺
(臺一二甲號線)

南投縣

日月潭

玄光寺

一四・〇

瀝

青

富里—東河 (臺二三線)	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	忠孝大橋	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
臺北縣	忠孝大橋(南端)	丹鳳	丹鳳	嶺頂	二〇・〇	三、九三八・〇		
桃園縣	丹鳳	嶺頂						
臺北市	忠孝西路一段	忠孝大橋						
臺北—嶺頂 (第二省道)	忠孝大橋	丹鳳						
臺北縣	忠孝大橋(南端)	丹鳳						
桃園縣	丹鳳	嶺頂						
臺東縣	花蓮臺東縣界	東河						
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河	忠孝西路一段	三・〇	一〇・六	六・四	復查後統計數。
合 計	花蓮縣	富里	花蓮臺東縣界	東河	一六・〇	二七・六	四三・六	區間里程 爲約數。
合 計	臺東縣	花蓮臺東縣界	東河					

二、基隆市公路狀況

起 點	訖 點	長 度 (公 里)	開 築 日 期	備 註	起 點	訖 點	長 度 (公 里)	開 築 日 期	備 註
基隆	深澳坑臺北縣界	八·二	清代光緒二十二年	基隆金瓜石線	七 堵	石厝坑	一·五		
八 堵	暖暖臺北縣界	二·〇	清代已有路	八堵瑞芳線	八 堵	東勢坑	四·九		
七 堵	內寮	七·七		經馬陵坑	和 平	島田寮港	五·一		
八 堵	蚵殼港	二·七			基 隆	仙 洞	六·八		經牛稠港
基 隆	協和莊	三·一		經牛稠	北基二路	基隆金山線	三·六	五九年	
蚵 殼	港協和莊	四·〇			北基十甲	57K	二·九		
八 堵	石皮瀨	二·九	六〇年		八 堵	三角嶺脚	二·八	五八—六二年	高架道
七 堵	小坑	二·一			光華隧道	號橋	二·四	六六—六八年	八堵交流道高架路

瑪西里瑪西	瑪西友二	友二七分寮	瑪東里瑪東	大武崙大武崙	大武崙瑪東	七堵區瑪東
三・〇六四年	四・三六五年	一・八六六年	三・六六六年	二・五六六年	三・六六七年	二・四六八年
農路	產業道	"	"	七堵安樂區	產業道	"

泰安里草濫	安樂區內寮里	深澳九鄰深澳十鄰	內寮里大武崙漁港	內寮里臺北縣界(大武崙港)	暖暖里	七堵區友一里
七・二六八—七〇年	一・一六七年	一・六六九年	二・八	一・四	〇・七	一・五
產業道三線	"	產業道	"	"	"	"

【說明】：

- (1) 產業業按公路七級標準施工，寬五・五公尺。其中內寮里至大武崙漁港二線寬十公尺。
- (2) 七十二年底基隆市內省道二七・六公里，未列入上表。縣道一一・二公里，鄉道四二・三公里。產業道路農路十四線共三五・九四公里，詳記第十六章參節四七款。

三 臺北市縣縣鄉道狀況

起點	訖點	長度(公里)	開築日期	備註
淡水三芝	基隆界(福隆)	一八・〇	二二七—三〇年	經北新莊註(1)
三龍	三重市龍形	三五・六	乾隆三〇年	註(2)
桃園縣界八里	一〇・一	光緒二九年	註(3)一〇三線	
成子寮樹林	一一・四		八里龜山線	
桃園縣界八里	一六・一		一〇七線	
桃園縣界八里	二二・四		一〇八線	

起點	訖點	長度(公里)	開築日期	備註
舊社柑脚	九分水滿洞	一六・一		
雙溪坪林	雙溪坪林	五・〇		
石碇烏塗窟	石碇烏塗窟	一六・一		
雙溪平溪	雙溪平溪	二・四		
金山水尾	金山水尾	一三・九		
下新莊	下新莊	一・四		一〇六線

新莊景美	景美石碇	臺北公館	鶯歌臺北市	六塊厝番子田	林子水碓	石門尖山湖	八里海水谷八里斗湖	渡船頭下窖	下寮子長道坑	寶斗厝破竹林	分子尾二重埔	永安三重市	蘆洲頭前	頭庄尾新莊	貴子坑新莊(海山頭)	下坡角新莊	大崙桃園縣界	山佳石灰坑	樹林坡內坑	樹林彭厝
一二·〇	一四·二	一〇·一	二二·八	三·五	二·三	六·四	一·〇	八·一	四·九	三·五	五·〇	二·八	四·七	五·〇	一·九	經榮橋頭	六·六	〇·九	二·九	二·八

一〇六線
 (註四)
 一〇六線
 一一一線
 一一四線

樹林塔寮坑	樹林	樹林板橋	山佳溪墘寮	西園東園	大崙縣界	劉店大崙縣界	菁埔後埔	水碓水碓寮	犁頭寮柯厝坑	雅寮橫竹園子	冷水坑壘鈞坑	洲子旗杆湖	直坑中坑	五股坑大堀湖	米倉大堀湖	成子寮斗湖	直坑田子埔	石壁脚龍形	洲子尾更寮	中港厝頭林樹
四·七	四·六	四·六	七·三	六·〇	六·六	五·一	三·二	三·四	五·一	六·四	一·八	五·五	一·九	七·二	二·九	五·三	一·六	一·六	二·五	五·〇

經北桃
 經柑圓三峽
 經猿子寮

永	下	安	新	五	公	新	永	德	中	中	中	中	員	永	灰	板	中	中
和	坡	坑	安	城	館	店	和	林	和	和	和	和	林	和	礪	橋	和	興
橫	角	鶯	安	吊	崙	公	溪	寺	和	和	灰	埔	柑	土	新	江	艇	蘆
路	厝	歌	坑	橋	五	館	子	保	灰	南	礪	墘	林	城	海	子	脚	洲
	坑	(縣界)		安	城	崙	口	佑	礪	勢	路		碑		大	翠	渡	
四・〇	三・三	二・六	二・六	一・三	三・九	二・四	二・七	五・〇	二・六	一・七	二・六	二・八	一・七	八・六	八・一	一・九	七・三	四・七
			尚待拓寬	六〇年	四五年							九年		二七年				
			一一〇線	一一〇線	一一〇線	一一〇線		經溪墘	經圓通寺					經中和	經江子翠	鄉道		

內	溪	外	平	七	溪	福	中	永	正	新	泰	圓	保	汐	頂	龜	大
湖	洲	南	河	張	子	隆	埔	安	義	莊	山	山	長	止	礁	山	坪
松	秀	村	村	(臺九線)	口	山	山	仁	仁	下	水	內	坑	保	溪	大	脚
山	朗	南	中	木	七	坪	員	復	復	坡	確	湖	石	長	福	粗	龜
		勢	埔	柵	張	子	潭			角	寮	規	砵	坑	成	坑	山
四・〇	二・八	一・三	〇・七	三・四	三・七	一・六	五・四	二・九	四・七	四・六	三・四	八・二	三・二	一・八	九・一	一・八	一・二

經蘆洲

經分子尾

起點	訖點	長(公里)度	開築日期	備註
太平嶺	瑞樹坑	四·五三九年		
太平嶺	後坑	五·〇三九年		
橫山	八甲	〇·五三九年		
橫山	二坪頂	六·二四〇年		
北投賽馬場	竿萊林	七·七三九年		
林子街	海岸	二·二三九年		
崧頂	沙崙	三·四三九年		
小坪頂	水梘頭	五·〇三九年		
田心子	灰碓子	五·二三九年		
興化店	蕃薯寮	一·九三九年		
蕃薯寮	北新莊	三·三		
林子街	外子椿	四·三三九年		
下奎柔山	小坑子頭	三·八三九年		
百六憂	大屯山草場	四·〇四〇年		
糞箕湖	鄧公莊	四·〇四〇年		
龜子山	北新莊子	一·二四〇年		
小坑子	海尾	三·四四〇年		
北新莊子	田心子	一·三四〇年		

第十二章 臺灣地區各市縣公路

起點	訖點	長(公里)度	開築日期	備註
後厝	厝大	九·五四〇年起		
車路崎	北新莊	九·八四〇年起		
大龜崙	北新莊	五·〇四〇年		
竿萊林	小坪林	一·七四〇年		
水梘頭	頂八仙	六·一三〇年		
后山崎	嵩山	六·三		
淡水	水糞箕湖	四·六四〇年開 四·六六年修		
金山	山礦港	一·七四〇年		金山鄉
燈臺口	二坪頂	一·二四〇年起		
二重埔	臺北(中興橋頭)	二·八四七年		三重市
南港	深坑	八·二五一年		
三重橋	磺山	六·三		
萬里	烏塗炭	八·九四〇年 六一年改善		臺二線
瑞芳	瑞璚	三·四五二年		
後坑	部落園	五·七三九年		
泰山	山楓樹脚	一·〇五八年		
烏來	福山	一·七八六四年		烏來鄉
烏來	環山路	四·〇六四年		烏來鄉

頂礁溪	竹崙	湊合	東峯	插角	安坑	安坑	北新	水尾	交又	內中	頂雙	下雙	石硿	大埔	大埔	臺北	平溪	石灰	白溪	粗坑	石筍	坪林
溪竹崙	大寮地	熊空	橋仔	海山茶場	鹿母潭	四份	莊竹子湖	路礦會所	點集會所	幅坎脚	溪澳底	溪青銅坑	子平溪	陽明營房	三民	基隆	十分寮	坑中山路	溪礁溪	坑山脚	口燦光	雙溪
九·一五二、六四年	二·三六四年	一二·八五三—五五年	二·三五五年	九·〇五三—五五年	二·〇五五年	三·八五五年	一二·六四〇年	〇·八四〇年	四·五四〇年	一〇·〇五〇年	一二·〇五〇年	一二·〇五〇年	一二·二六三—六九年	二·四五〇年	一二·一五〇年	二三·四五〇年開工新路	八·三	〇·九五二年	四·七五二年	一·〇五二年	一·〇五二年	二·三五二年
		經東峯	三峽鎮	三峽鎮			六·二公里	金山鄉	萬里鄉					北縣五·六公里			佳山					
平河村	碧潭	下龜山	雙溪	萬里	崁脚	麟魚	楓樹	麻子	八堵	堵南	青桐	頂店	新莊	汐止	犁頭	麻竹	中埔	士林	新北	岩山	八斗	
忠靈塔	塗潭	橋廣興	溪四崁水	里崁脚	脚烏塗崁	坑十分寮	樹中港	坑坡子頭	堵瑞芳	南汐止	坑平溪	店忠烈祠	莊十二埤	止萬里	寮桃園縣界	坑塢子川	埔弘道	林大直	投大屯里	山下東勢	子瑞濱	
〇·七五二年	三·二五二年	二·〇五二年	一·二五二年	五·七六一年	三·〇六四年	一二·〇五七—五九年	一·〇五八年	一·三五八年	一一·二三五—三八年	一·四五六六年	二·〇五六六年	一·〇五三年	一·四五三年	三·九五五年	二·九五七年	三·三五七年	四·七五七年	六·七五〇年	四·〇五二年	二·五五二年	五·〇五二年	
						瑞芳鎮	泰山鄉	泰山鄉	打通												約長	

樹林土城	牡丹坑十三層	福成竹崙	烏來孝義	興仁前洲子	下圭柔山下庄子	淡水內湖	四汴頭內藤寮坑	外藤寮坑內藤寮坑	南勢角石門	臺北北投	臺北北投	瑞濱福隆
七四年	三・〇六〇年	二・六六〇年	六・〇六四年	一・二六四年	一・四六四年	三・六六四年	三・五六四年	三・二六四年	三・六五八年	五・九五五—五八年	三・八五五—五八年	二八・〇六五—六八年
三塊厝橋十二月完工						中和市	中和市	中和市	中和市	支線	支線	臺二線

金溪橋蘇澳港	東港新店	汐止烘內里	汐止東山里	汐止北岸	土地廟北岸路	大湖大坪	下寮雙溪	板橋迴龍	尖山桃園縣界	鶯歌大湖	淡水大龜崙	中和塔寮坑
四・〇六八—六九年	四・九六八—七一年	六・三五二年	五・五六七年	三・四六八年	二・六六八年	五・九四〇年	五・一	三・〇	二・九	四・一	三・五	一二・二六四—七一年
臺二線	臺二線											經水碓子

【註明】

(1) 民國二十七年三十一年築。三十七年拓寬並建橋，當時路基寬六・七公尺，後再拓寬路基六・十公尺。

(2) 基隆市界經深澳坑、瑞芳至福隆，崇禎七年已有通路，乾隆三十年開拓。民國二十八年第二次拓寬，光復後整多次，公路局編臺一〇二線，基隆市轄內八・二公里。

(3) 三重——龍形線，光緒二十九年築，民國十年拓寬，三十九年再拓寬並建橋五座，始可通車。

(4) 新莊——板橋二・九公里，光緒二十九年（公元一九〇三年）開築路基寬一〇公尺，有大料坎溪一渡及北門橋。民國二十二年（公元一九三三年）改建混凝土橋，長一三・七公尺。大料坎溪（今大漢溪）建混凝土橋，名新海大樹長四一六公尺，寬七・五公尺，民國五十二年竣工。近計畫重建。

景美——石碇段，經坡內坑，深坑至碇，原為臺北宜蘭舊路，長一六·二公里。日據後，由工兵拓寬，路基寬五·五一八·〇公尺。光緒二十九年（公元一九〇三年），另沿景美溪右岸開景美深坑段新路，長一〇公里寬三公尺。有橋十七座。自宣統三年（公元一九一一年）分期建築至二十三年（公元一九三四年）始竣工。其中崩山橋民國四十三年（公元一九五四年）重建，並將寬二·三十三·七公尺橋樑陸續加寬。

(5)其餘重要路線，日據時代整建者，分別於第六章第四及第五章各節中。

民國七十二年底臺北縣，省道公路二六〇·四公里，縣道公路二三九·八公里，鄉道公路六五三·五公里，總計一、一五三·七公里。

臺北市七十二年底道路長一、三一〇、二七六公尺，面積一五、五一七、八六二平方公尺。七十四年底道路長一、三三四、五一七公尺。面積一七、〇九一、五九四平方公尺。

四、宜蘭縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
頭城頂埔二城	龍潭新店大福	內山宜蘭北公館	三·八 九·七 二·九以上縣道	
頂埔里宜	三城	二城	一·八	
三星五	結下清	水二二二	二·二	
二城	中	崙一·二	一·二	
五旗大	忠五	股六·一	六·一	
頭城	西里小金	面五·二	五·二	
湯林美大埤永		廣一二·九	一二·九	

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
白鵝柴圍	大坡梅州一柴	龍潭湖	一·二 二·六 一·六	
龍潭	美三民村車路	頭	六·二	
林美	平延平里東	洋	四·四	
延平	潭四城村永	鎮	八·〇	
龍潭	西詩朝村新	社	四·六	
竹安	張功勞村過	嶺	三·八	
七張功勞村過		勞	一·三	

紅	楓	下	三	二	仁	五	茅	清	三	壯	社	下	溪	壯	三	內	三	深	宜	外	大
柴	林	三	結	結	愛	結	仔	州	結	五	頭	壯	底	田	角	城	蘭	溝	蘭	員	礁
林	紅	村	大	學	里	里	寮	三	國	村	南	五	坑	凱	東	內	南	深	南	山	溪
萬	柴	村	大	進	下	四	下	三	民	壯	壯	興	興	旅	村	城	溝	門	里	山	村
貴	村	北	大	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村	里	里	下	村	里	惠	新	城
一	一	一	一	九	三	一	四	二	三	一	七	二	三	二	二	二	一	六	一	四	五
·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
六	六	九	二	九	六	〇	九	〇	一	三	九	一	〇	八	八	二	九	三	七	五	

二	張	馬	新	蘇	馬	多	利	猴	碧	南	冬	冬	羅	圓	永	得	十	廣	鹿	廣	柏
萬	公	賽	城	澳	賽	山	簡	猴	候	澳	山	山	東	西	美	安	份	興	埔	興	廟
五	回	新	溢	蘇	存	武	利	三	南	朝	安	安	成	中	鹿	員	羅	順	鹿	多	大
萬	大	城	丁	南	仁	若	澤	村	村	村	村	村	功	城	埔	山	莊	安	埔	鄉	義
貴	隱	里	里	里	里	坑	村	三	南	朝	安	村	圓	城	松	成	里	村	村	鄉	萬
村	村	里	里	里	里	坑	村	三	南	朝	安	村	圓	城	松	成	里	村	村	鄉	萬
十	大	里	里	里	里	坑	村	三	南	朝	安	村	圓	城	松	成	里	村	村	鄉	萬
九	水	口	脚	山	告	坑	水	奇	澳	陽	平	壩	山	寮	門	興	埔	港	安	溪	富
結	埔	口	脚	山	告	坑	水	奇	澳	陽	平	壩	山	寮	門	興	埔	港	安	溪	富
一	五	二	四	五	一	三	一	一	一	一	二	一	三	三	四	七	四	五	九	一	二
·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
五	三	九	九	六	九	五	六	八	九	九	〇	六	〇	八	四	一	二	一	六	二	

民國五十六年開闢

北	海	內	圳	古	埔	沙	后	海	青	埔	水	水	蘆	東	桃	西	山	龜	牛	大
港	邊	海	頭	亭	頂	海	厝	水	埔	心	尾	尾	竹	埔	市	湖	頂	山	坡	竹
保	下				內	邊	沙	浴	埔	五	大	埔	河	車	桃	湖	鶯	子	半	南
障	厝	大	大	大	海	坡	海	口	五	過	坡	竹	底	車	園	湖	鶯	子	半	南
草	大	大	大	大	場	坡	海	口	五	過	坡	竹	底	車	園	湖	鶯	子	半	南
埔	園	庄	湖	埔	場	坡	海	口	五	過	坡	竹	底	車	園	湖	鶯	子	半	南
五	八	一	一	二	八	二	四	一	一	五	一	六	七	一	二	一	四	四	七	一
三	四	九	九	四	五	〇	二	二	八	二	七	八	一	六	七	七	六	四	六	六

水尾在竹園桃園線

大	埔	中	八	新	中	內	崎	大	溪	大	山	南	草	草	崁	樹	海	苗	海	北
樹	子	福	店	子	壠	壠	脚	園	子	園	東	港	深	深	頭	林	邊	圃	邊	港
林	大				白			芝	給	溪	山	塔			海	邊	民	大	南	港
大	安				鷺			芭	洲	子	脚	廣	崙	塔	厝	過	新	保	崙	南
安	坡	八	中	茄	村	白	內	里	內	大	山	福	坪	脚	新	溪	新	南	南	港
坡	大			芩	大	鷺		中	厝	子	下	福	坪	脚	坡	子	坡	障	港	港
裡	林	德	興	溪	浦	村	壠	壠	子	崙	下	福	坪	脚	坡	子	坡	障	港	港
八	〇	七	一	六	六	二	六	一	八	九	二	五	六	二	六	三	七	二	三	二
六	四	八	八	六	八	二	一	九	二	一	九	二	三	一	二	六	〇	四	二	一

犁頭洲	平頭鎮	犁頭洲	山下頂	埔頂	中壢新	南興	龍岡	埔心	田寮子埔	老坑口	監橋	監橋	高原	楊梅老坑	上林	員樹林	百吉	內柵	大溪	崎脚	松樹脚
老飯店	高榮	楊梅	中壢	龍岡	埔頂	員新樹	龍潭	心霧裡	照門	小茅埔	牛欄河	高平	高平	三坑	栗子園	大溪坪	頭寮	頭寮	三層	仔	
三三	三五	五九	三五	一八	二二	二二	六九	四四	二二	五九	三七	一七	一三	三三	二〇	一四	一三	二八	四〇	二四	

上棟	笨港大	棟榔	蚵殼港	海邊	水尾	坡寮	坎頭	北湖	海邊	大欄海邊	大潭海邊	石碑	保生	觀音	觀音	海濱	金湖	白沙	新坡	大同	月眉
						寮上	厝大	湖	邊過	厝北	厝三	碑下	生移	音二	音白	淇	湖	屯	坡下	同	頂
						大	欄	溪	湖	厝	厝	嶺上	新村	厝新	沙	觀	石	大	埔	局	洽
竹園山	坡老	社	間	蚵殼	下	堀富	下	庄	厝	厝	厝	棧	頭	屋	村	觀	石	大	埔	局	洽
新	店	子	厝	港	埔	源	埔	子	生	厝	厝	榔	頭	屋	村	音	磊	脚	脚	源	埔
二二	二〇	三一	一〇	一一	二九	八四	三三	二四	三六	六六	七一	五三	五五	九一	七二	一〇	四四	二五	四六	六一	三五

新 示 屋	十 五 間 富	老 飯 店 瑞	霞 雲 坪	蘇 樂	黎 頭 寮	尖 山	新 湖 口 (新 上 四 湖 楊 子 園 坡 光 盛 湖 尾	竹 湖 口 (新 上 四 湖 楊 子 園 坡 光 盛 湖 尾	水 汴 頭 (新 上 四 湖 楊 子 園 坡 光 盛 湖 尾	竹 湖 口 (新 上 四 湖 楊 子 園 坡 光 盛 湖 尾	白 沙 屯	海 賓 草	桃 園 嵌 子 脚 大
七 七	八 九	四 〇	二 八	三 五	〇 六	七 一	九 〇	一 二	六 四	一 四	〇 四		

平 興 鎮	崎 脚 中	半 嶺 西 勢	大 岡 湖 角 坡	埔 心 湖	栗 子 園	崎 頂 脚	田 心 子 底	後 湖 油 廠	蘇 樂 光	合 流 盛	下 伯 公 坑
四 五	六 六	七 四	三 七	四 四	二 五	四 〇	二 九	一 六	三 五	二 八	二 八
民國六四年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢	民國六一年開闢

上表原則上依照臺灣省公路局六十七年公佈之公路編號及光復後，新築之公路整編，致與清代及日據時期各道路起訖點不能配合。難於逐線註明各線竣工日期，茲將日據時期桃園縣之街庄道（鄉道）竣工時期列於下表，此項街庄道路大都就原有牛車人行道改修而成，工程簡陋，且多不能通行汽車。

日據時期桃園縣轄內街庄道路

起點	訖點	里(公里)程	竣工年份	備註
桃園鶯歌	二·一	乾隆十三年		
大樹林大浦	〇·七			
埔子南坎內厝	二·三			
中路埔子	二·三	二一二年		
中路大浦	三·二	二一二年		
集會所新庄子	〇·九	二四年		
八塊霄裡	二·一	二四年		
竹園海水浴場	一·一	二三年		
八塊茄苳溪	五·七	二五年		
八塊三角埔	三·九	二三年		
埔子大檜溪	一·四	二一年		
茄苳溪新興	一·四	二三年		
炭子脚福興	一·四	二三年		
大庄廟前	一·六	二二年		
大園中壢鎮界	四·六	二三年		
店仔油軍店	四·四	二三年		
坡堵沙崙庄仔	〇·七	二三年		
標禾局集會所	一·九	二三年		

起點	訖點	里(公里)程	竣工年份	備註
拔子林竹園	一·二	二四年		
大園許厝港	三·三	二四年		
大園青埔店	五·七	二四年		
埔心五塊厝庄尾	四·七	二四年		
八塊鶯歌	五·四	二八年		
白鶯三角埔	三·五	二八年		
三角埔大樹林	三·六	二五年		
霄裡三角埔	三·四	二六年		
新路坑鬼子坑	四·二	三一年		
新路坑苦苓林	九·〇	二五年		
新路坑水尾	一〇·〇	二五年		
南坎頂陳厝坑	六·〇	二五年		
蕃子窩下湖	七·〇	三一年		
新路坑山頂	二·二	二九年		
山頂縣界	二·七	二九年		
貓尾崎海湖	八·〇	前八年		
大竹園蘆竹	九·一	一三年		
南坎外社	六·一	二〇年		

新	新	中	水	中	石	中	十一	泉	八	四	內	新	五	南	頂	五	中	新	新	〃
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	份	水	張	方	厝	興	福	崁	社	橋	興	興	庄	〃
新	山	社	尾	尾	里	青	頭	空	犁	林	蕃	福	宮	下	赤	羊	福	中	子	大
屋	子	子	五	五	後	埔	大	銅	九	新	仔	興	營	陳	塗	稠	興	興	〃	竹
〃	頂	〃	塊	塊	寮	〃	坪	鑼	座	竹	厝	〃	盤	厝	崎	坑	〃	〃	〃	園
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃
一二・三三	七・八三	五・六二	五・三三	四・七二	八・二二	一・七三	三・九二	四・六二	六・三三	六・三三	〇・一一	〇・八一	〇・五一	四・九一	一・一一	一・〇一	〇・六一	一・〇一	〇・五一	五・八一
四年	〇年	四年	四年	六年	四年	一年	七年	五年	五年	七年	七年	七年	七年	八年	八年	八年	八年	八年	五年	三年

伯	〃	〃	楊	烏	楊	楊	中	坎	大	龍	內	三	大	田	田	蕃	員	大	中	大	山
公	〃	〃	〃	塗	梅	梅	〃	脚	崙	潭	柵	厝	溪	心	心	子	樹	溪	溪	溪	脚
岡	〃	〃	梅	窟	老	秀	壠	五	雙	十一	埔	集	三	子	子	寮	林	鶯	大	三	海
湖	高	伯	小	金	坑	才	東	塊	溪	份	尾	會	層	尾	內	十	泉	歌	溪	峽	湖
口	山	公	楊	瓜	〃	窩	勢	厝	口	崎	〃	所	〃	寮	柵	份	水	〃	〃	〃	〃
〃	頂	岡	梅	坑	〃	〃	〃	〃	〃	頂	〃	〃	〃	〃	〃	〃	空	〃	〃	〃	〃
二・七二	六・五二	五・六三	三・九二	二・〇二	四・〇三	四・五三	七・九三	四・一一	四・二二	四・一一	一・九二	一・五二	三・二二	一・五二	二・五二	三・〇三	三・七二	七・八二	九・一	六・三	〇・三一
四年	一年	一年	九年	九年	三年	三年	三年	八年	四年	一年	八年	六年	六年	六年	五年	三年	四年	〇年	二年	二年	九年

六、新竹縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
楊梅(桃園縣界)	新埔	埔林	一七·一	觀音崙林一二五號線，全
舊港	新埔	關西(至縣界)	三八·一	程三七公里
下斗崙	崙林尖山	八五山	三八·一	舊港羅浮一一八號線，全
南寮	竹東	五峯土場	五一·三	程六〇公里
埔和	湖口	犁頭山內	湖四〇九·〇	下斗崙巴陵一二〇號線，全
新庄	子崙	頭圓山	五·八	全八六公里，八五山至
新豐	豐砲	台山崎	四·〇	巴陵二·七公里，尚未關通
山頂	鳳山崎	崎	四·三	程一二公里，尚六九·全
脚(海邊)	崙頂	崎	三·一	程一二公里，尚六九·全
新豐	豐大埔	崎	四·六	縣道。
照門	新湖口	長安	一四·五	
崙頭	新湖口	汶口	四·〇	
埔心	羊喜窩	尾	三·六	

第十二章 臺灣地區各市縣公路

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
南寮	橋汶水坑	坑	三·三	
湖口	羊喜窩	窩	五·三	
北平	坪頂埔	埔	三·三	
四角	上林寮	寮	一一·二	
南平	羊喜窩	窩	一·二	
新北	新埔	埔	三·一	
新竹	樟樹林	林	二·二	二六三年完工
竹北	寮新埔	埔	七·二	
大坪	下斗崙	崙	一·三	三六三年完工
關西	九芎湖	湖	一·九	九六三年完工
坪林	西南和坪林土地公埔	埔	一三·〇	
鹿場	東坑	坑	二·二	
高場	豆子埔	埔	一·七	
大東	水汴頭	頭	八·六	
縣界	大東坑	坑	五·九	
新埔	關西	西	四·四	
六家	聖帝廟	廟	一·三	
	上山	山	八·四	

外	石	富	新	峨	雙	平	水	沙	東	山	埔	柴	雙	南	崙	機	中	中	鳳	舊	廣
大	井	興	城	眉	溪	頂	尾	崙	勢	湖	頂	梳	溪	寮	子	場	庄	庄	崎	州	坪
大	下	水	三	瑞	三	雙	南	寶	虎	水	金	金	冷	青	勢	火	樹	香	和	新	大
南	大	頭	重	茅	又	溪	隘	山	頭	仙	山	橋	坑	草	牛	車	林	山	頂	社	南
坑	歷	屋	埔	子	富	五	尾	崙	脚	崙	面	面	面	湖	埔	站	頭	州	園	坑	
二·八	六·一	二·四	一五·一	四·七	一〇·二	一一·一	七·四	一七·九	四·四	三·一	四·六	三·四	三·〇	二·五	二·〇	一·八	二·三	二·四	三·三	六·六	一·七

新城琨珠湖七公里五二年完工

圓山	照門	監橋	監橋	土場	羅山	美略郎社香	尖石	內湖	沙崙	虎林	山崎	大湖	大庄	溝貝
子	門	橋	橋	場	山	杉	天打	湖	崙	沙	鳳	湖	庄	貝
上棟	老坑	小茅埔	牛欄河	茂義	檢查站	山天打那	那錦屏	南隘	客雅	崙新	山湖	鹿子坑	茄荖湖	頂溪州
一·九	八·一	五·三	二·三	二·五·三	二·二	三·三六三年完工	七·三六三年完工	三·一	一·八	三·八	七·一	三·一	五·〇	一·九

新大屋	香山	石壁潭	羅山	大平	十八尖山	黃梨園	新莊	南隘	北埔	石壁潭	南寮	拱子溝	下伯公	大平
新湖口	虎林	王爺坑	檢查站	老湖口	公墓	公墓	山脚	水尾溝	瑞豐	竹東	新竹	牛欄河	南坑	南坑
二·七	二·〇	三·三	一二·二	五·二	三·七	二·一	三·六	七·四	五·一	二·〇	一·一	二·八	二·八	一·三
六三年完工	六三年完工	六三年完工	六三年完工	六三年完工	六三年完工	六三年完工	六三年完工	六三年完工	六三年完工	六三年完工	一五三年改道	六三年完工	六二年完工，桃、竹縣交界	六二年完工，桃、竹縣交界

附：新竹縣光復後新築公路

起點	經由	訖點	里(公里)	完工年份(民國)	備註
新竹	內湖	內湖	四·八五〇年		
新城市	珊瑚湖	珊瑚湖	一·四五二年		
新城市	三叉凸	三叉凸	四·六五六年		
波羅	老湖口	老湖口	三·三六三年		
南平	呂屋	呂屋	一·六六三年		
上南	關西	關西	一·七六三年		
大南	隘口	隘口	三·六六三年		
華龍	沙坑	沙坑	六·九六三年		
馬寮	玉山	玉山	一·七六三年		
十寮	大竹坑	大竹坑	一·七六三年		
玉山	帽盒山	帽盒山	一·〇六三年		
關西	白石下	白石下	二·三六三年		
頂埔	華龍	華龍	五·四六三年		
	埔和	埔和	三·三六三年		

起點	經由	訖點	里(公里)	完工年份(民國)	備註
新庄子	鳳山寺	鳳山寺	三·一六三年		
燒炭窩	上枋寮	上枋寮	一·七六三年		
白地	馬麟厝	馬麟厝	二·三六三年		
石坑子	六股	六股	〇·八六三年		
五股林	頭前溪	頭前溪	〇·八六三年		
新樂	水田	水田	二·三六三年		
大坪	箭竹窩	箭竹窩	一·五六三年		
山猪湖	油羅溪	油羅溪	〇·六六三年		
水仙崙	沙湖壠	沙湖壠	三·一六三年		
油田	大壠	大壠	四·三六三年		
榕樹崗	山峯	山峯	五·七六三年		
鹿寮坑	大平地	大平地	四·〇六三年		
燒炭客	枋寮	枋寮	一·五六三年		
桃子窩	上枋寮	上枋寮	一·七六三年		

民國七十二年底新竹縣(市)公路：省道一〇一·四公里，縣道一四三·八公里，鄉道六五五·八公里。專用公路八·一公里，總長九〇九·一公里。

上表所列光復後新築公路，其中一部份已併入該縣縣鄉道公路概況表，並予備註欄註明。

七、苗栗縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
外海邊	埔水	口珊瑚湖	一三·四	縣道公路編號一二四線
外海邊	埔水	尾紙湖	二五·二	縣道公路編號一二六線 沙坪紙湖一·五公里尚未完工 (六十七年七月)
通霄番	社公	館	一九·七	縣道公路編號一二八線
西湖五	湖新	庄	二〇·五	鄉道公路編號一一九線
通霄南	和日	南	二四·三	鄉道公路編號一二一線
三灣南	庄新	店	二一·〇	鄉道公路編號一二四甲線， 二公里尚未通
苑裡三	義大	湖	三一·四	鄉道公路編號一三〇線尚有 三公里未開通
崎頂竹	厝頂	埔	六·一	
後庄東	庄頭	份	三·二	
山佳山	寮中	港	四·〇	
嵌子	脚尖	山佳	四·四	
龍岡	竹園	南	一·七	
海埔	橋	子	一·四	
造橋	尖山	下	一·二	
塭子	頭竹蓮寺口	口	一·七	
海埔	口田	中港子	一·一	
外海	埔大山	脚大潭	五·七	

第十二章 臺灣地區各市縣公路

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
談文湖	埔大山	寶後龍	八·一	
外埔	溪	份	三·五	
四份	新	洲	二·九	
後龍大	庄	港	二·六	
埔頂	頂頂社區柳樹	灣	二·三	
西山	尾福麗里	山	二·五	
九龍	龍造	寮	一四·一	
造橋	平	坑	五·四	
大坪	茄荖	田	一·三	
頭份	興隆社區坪	頂	三·六	
頭份	東	坪	一·八	
銅羅	圈銅鏡	灣	六·四	
員林	小南	山	八·四	
大埔	南	湖	四·六	
南	江風	美	一五·一	民國五〇年完工
扒子	新	店	一·八	民國五二及五七年完工
和興	十	份	三·八	
塭水坑	中	間	二·三	

頭	尖	五	五	南	維	西	龍	龍	南	白	中	甲	烏	龜	公	南	竹	圓	內	苑	苑
屋	山	谷	岡	河	祥	湖	港	港	山	屯	和	水	坑	山	館	勢	圍	潭	湖	坑	裡
尖	竹	獻	盤			鴨	頭	同	斧	中	半	福	五	葉		鐵	城	銅	水	房	
	港	谷				母		頭			天				站		羅				
山	口	田	石	芎		坑	湖	興	坑	和	寮	源	湖	厝	新	山	里	村	坡	裡	
麻	外	中	三	蕉		苗	西	十	內	南	二	蕃	南	福	石	大	校	九	水	西	
齊	橫							班	湖	勢	湖	社	勢	基	門	頂	林	湖	窩	勢	
寮	岡	義	湖	坪	麻	栗	湖	坑	島	山	湖	四	九	九	五	五	二	三	二	一	
七	五	二	二	六	二	八	六	二	七	一	三	一	六	〇	九	七	九	五	六	九	

民國五四年完工

富	大埔	大	內	卓	汶	南	石	淋	伯	拐	山	三	三	田	山	溪	大	苑	苑	房
興	埔	湖	湖	蘭	水	湖	門	瀾	公	子	脚	義	義	心	柑	子	坪	裡	裡	裡
	埔	小	崩	上	水	淋	拖	大	坑	湖	湖	勝	勝	社	尾	田	頂	貓	苑	南
	埔	南	山	新	尾	瀾	沙	邦	山	下	石	興	大	荅	林	福	孟	裡	裡	勢
(北	埔	勢	下	砂	坪	坪	尾	車	酸	湖	鎮	子	坑	水	田	興	水	國	國	船
芎	埔	中	八	(圓	上	卓	景	興	柑	魚	城	尾	門	心	子	興	門	脚	脚	頭
林	埔	興	份	墩)	島	蘭	山	與	湖	潭	二	二	二	六	二	一	一	二	〇	
一	四	九	二	五	一	一	四	三	二	七	三	四	九	二	四	一	一	一	七	
九	三	二	八	八	〇	〇	五	二	七	二	八	二	六	六	一	三	七	一	七	

民國六四年開工

建築六七年九月完工七年鋪

柏油路面

新(縣)城	士(縣)界	日南	日南	珊珠湖	泰安	大埔	下林坪	照南
水流東	茂義	泰田	伯公坑	縣界	縣界	水壩	永和山	山寮
三·三	一·三	一·五	三·四	一·〇	五·三	二·四	五·三	〇·八
往新城七·一公里六七年八	往清泉土場			往竹東	往達觀	民國五〇年完工	民國五〇年完工	

扒岡鳳鳴	流東	南富	南富	造橋	田美	五谷
支線	珊珠湖	田美	芝蕉脚	興山	獅頭山	中義
一·二	二·〇	三·二	一·七	一·二	二·一	三·二
民國五二年完工	〇·九公里六七年八月開	民國五四年完工	民國五五年完工	民國五七年完工	民國六一年完工	

民國七二年該縣轄內，省道二〇八·四公里，縣道五〇·二公里，鄉道六八五·四公里，專用公路二四公里，總共九六五·〇公里。

八、臺中市縣鄉道公路及臺中港道路狀況

起點	經由	訖點	長(公里)	備註
臺中港大	雅社	雅臺中市	二·三〇	臺一〇號線省道
大雅	豐原	八·〇	臺一〇號線省道	
清水	西勢寮	五·五	臺一〇號線省道	
臺中港沙	鹿臺中市	三·〇	臺一二號線省道	
王田烏	日臺中市	二·〇	臺一二號線省道	

起點	經由	訖點	長(公里)	備註
甲南龍	津彰南大橋	一二·一	臺一七號之一段省道	
大雅	雅南屯、烏日霧	峰二五·〇	縣港區故特別入	
土牛大坑、大里霧	峰三四·〇			
大安港大	甲后	里一八·六		

臺中	縣界	月眉	船頭埔	船頭埔	日南	西勢	虎寮	日南	田心	下大安	五甲	永安	永安	北汕	海墘	水脚	海墘	溫寮	下大安	頂大安
港知高、太平南投縣界	(往通霄)	埔內	銅安厝	五里牌	泰田	日南	日南	伯公坑	安港文	安村溫	安大安溪橋	大安溪	大安溪	大安溪	大安溪	大安溪	大安溪	大安溪	大安溪	大安溪
五·一·六	二·九	三·二	一·一	四·三	四·三	六·一	四·三	五·六	三·二	六·七	二·二	四·五	五·八	五·八	四·七	五·七	五·三	二·一	二·二	二·二
中港龜溝臺二三六號線全長	六〇公里	以下縣道																		

頂安水	頂安柳	頂安楊	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳	頂安柳
安水	安柳	安楊	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳	安柳
一·九	一·三	八·一	三·九	三·一	五·一	四·七	三·五	三·七	六·四	二·六	六·六	三·四	一·八	八·〇	七·一	一·二	一·五	八·一	三·九	二·一

龍	梧	溪	魚	溪	東	東	下	軟	土	后	公	頂	枋	馬	宏	后	后	內	月	頂	月
西	棲	頭	寮	底	勢	勢	坑	坑	城	里	館	上	寮	場	安	里	里	埔	眉	眉	眉
	頂		海	高	四	中			新	發	七				廣	后	明		四		
	草		口		角					電	塊				福	里	正		塊		
竹	浦	國	庄	美	林	崙	大	大	店		厝	吊	馬	石	村	門	里	枋	厝	內	內
	大		甲	高	三	達	坪	坪	泰		泰	神		園	慈	場	圓		舊		
坑	肚	姓	南	南	坑	觀	角	角	安	厝	安	山	場	墻	園	寸	屯	寮	社	埔	埔
一	一	○	五	三	一	二	五	七	六	一	二	一	一	二	四	三	一	一	三	二	七
四	三	九	三	○	五	○	四	七	三	一	六	八	二	二	九	二	五	七	一	二	四

大	社	西	後	溪	北	圳	神	神	大	學	清	神	瑞	龍	西	西	美	沙	鹿	沙	汴
				巡					肚	田					勢	勢					子
雅	口	寶	寮	村	庄	堵	岡	岡	山	山	泉	岡	井	井	寮	寮	仁	鹿	水	鹿	頭
潭	馬	大		中	牛	神	北				坪	北				許	北	竹	北		
	崗	埔			糞											厝	勢			勢	
子	厝	厝		寮	崎	岡	庄			頂	庄					寮	頭	林		里	
新	北	潭	大	豐	後	大	社	十	下	頂	同	大	大	水	普	寮	厝	西	龍	新	
								三	橫	勝	安		裡	濟		寮	江	勢		庄	
田	屯	子	社	原	寮	雅	口	寮	山	厝	厝	社	肚	社	寺	堵	寮	寮	井	子	
八	五	三	二	四	五	五	三	五	二	一	五	四	四	二	三	九	三	五	五	五	
五	七	九	〇	一	六	四	〇	二	四	八	二	四	九	九	八	九	二	七	八	七	

北	炭	大	內	竹	草	五	五	頂	馬	大	大	馬	新	十	社	社	石	豐	豐	坪	潭
霧	子			子	張	張		坪	力	浦	浦	埔	社	分	寮	寮	城	原	原	林	子
山	脚	里	新	坑	犁	犁		埔	埔	埔	埔	月			角	角	石	水	新	太	瓦
門			大		樹	樹		第二							井		源				
狀					王	王		苗													
故	草	詹	里	黃	寮	村	里	茄	東	新	新	新	湖	新	子	食	岡	地	田	平	礪
宮	厝	厝			子	南	大	荖		四	六	三	黃		新	水	仙	石	臺	車	新
博	湖	園	峯	竹	坑	橋	寮	寮	興	村	村	村	厝	社	村	科	坪	岡	中	埔	興
物																					
院																					
一	一	一	五	六	四	四	四	五	三	三	六	一	一	三	三	六	六	八	一	五	二
九	九	七	六	七	三	五	六	七	九	〇	八	六	五	一	〇	二	三	二	八	四	九

霧	丁	溪	同	吳	四	吳	六	車	喀	四	山	南	追	南	後	九	臺	臺	大	苑	馬
峯	臺	心	安								脚		王		張					平	
北	吳	厝	厝	厝	德	厝	股	園	哩	股	巷	勢	分	田	庄	犁	中	中	坑	裡	
		吳			丁	丁	山	溪	北				南				涼		銅	裡	
								心					王				傘		安	厝	
溝		厝	喀	德	臺	臺	脚	填	勢	脚	舊	山	田	王	頭	五	三	大	坪	西	
青	南	六		南	谷	北	赤	舊	山	蘭		脚	聖	田	家	張	里	林	勢	船	
桐		股	哩	勢	峯	勢	湖	正	巷		正	荖	井	田	厝	犁	義	里	勢	頭	
林	勢	三	八	四	六	四	六	一	六	二	〇	一	一	一	一	一	一	五	三	〇	
五	七	八	三	四	五	七	六	九	二	八	四	五	七	〇	〇	六	三	七	二	八	
																				縣民	

民國六年完工，跨臺中市縣

東勢鎮	大雅	四張犁	八張犁港	新厝何	後庄四張犁頭家厝	何厝溝子墩南屯	上石碑新厝水浦	南屯	南屯	井子頭春社里南屯	公館	半平厝	九張犁	臺中	北屯
大雪山林區七八·〇	高成	水	尾七張犁	厝龍潭	厝頭家厝	厝南屯	厝水浦	臺中	南屯	南屯	橋子頭	番	五張犁	坪林	坑
功一五·〇	二·二	三·九	四·八	三·七	三·五	二·八	三·二	四·七	五·四	二·四	一·一	〇·六	二·三	五·〇	興嶺
民國四十七年築四三·一公里，五十四年築二八公里															

埔子頂	西勢寮	清泉	社口	溪底	臺中港	港口(一)清	港口(二)沙	港口(三)工業區	港口(四)與特(二)連絡道路	港口(五)與特(三)連絡道路	臨港道路(特六)	港口(七)與特(四)連絡道路	大甲	甲南	特六、七號	交會點
水堀頭	普濟寺	同安厝	北屯	美	水大雅交流道	鹿中港交流道	特一號線(南北向)	特二號線	特三號線	特四號線	特五號線	特六號線	彰南大橋	彰南大橋	彰南大橋	彰南大橋
中一·〇	二·二	二·八	四·九	三·八	八·二	一一·二	八·七	二·〇	一·〇	一一·五	九·六	五·五	六·〇	五·六	五·六	五·六
民國五〇年完工																

臺中縣自民國六十九年至七十三年底止，開築寬四公尺農路七九線，總長四八·一五公里，共需經費三八、四三八、〇三三元。

民國六三至七三年底開闢產業道路，計(1)七級道路標準五·五—七·五公尺寬道路一二線三六·七公里。(2)乙種林道標準道路寬五—五·五公尺寬五八線一三六·六公里。(3)農路五公尺寬四線，長八·七公里。

民國六八年以前至七二年十月完成產業道路一八線，計長一一七·七公尺，寬四·五一五公尺。
臺中縣政府歷年修築水土保持農路一五線，計長五八·五公里。

以上各項產業道路及農路開闢情形，詳見第十六章三節四八款臺中縣產業道路之開闢及附表。

民國七二年臺中縣及港區有公路，省道三〇八·二公里，縣道八一·五公里，鄉道六九六·三公里，總計一、二二五·七公里。（含專用公路一三九·七公里）

七二年臺中市有省道公路三四·五公里，縣道三七·八公里，鄉道八五·八公里。總計一五八·一公里。

九、彰化縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
仲和港	美彰	彰化	一〇·四	以下十線縣道
和美	番婆溪	湖二	二·〇	
員林	社頭	內二	五·〇	台一四一號線內雲林縣轄一·二公里
鹿港	荊桐	湖一	〇·〇	
漢寶園	湖大	城二	〇·一	
二林	竹塘	七	〇	
埤頭	雲林縣界	九	四	小埔心新街一四三號線全
王功	湖南投縣界	三六	四	王功草屯一四八號線全三
芳苑	苑二(田中)林南投縣界	三四	二	苑二(田中)林南投縣界一五〇號線全四
大甲	成溪州、二水南投縣界	四〇	八	大甲各間一五二號線全四

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
彰化	化犁頭厝	泉三	三·九	
海邊	美彰	化一	四·二	
新港	港彰	化(南投縣界)	三·八	新港集集一三九號線全六四公里
塗厝	厝草	港彰	化一	五·六
福安	安外	中赤塗	崎一	二·三
溪湖	湖頂三块厝	頭厝	二	二·七
頂見	寮溫	子一	四	二
蚵寮	寮溫	內四	四	七
海邊	底作	頭	四	四

線西	和美柑子井中	菜寮堤防中園中寮寮	泉州厝頂犁下犁	番雅溝大霞田埤子頭	嘉寶潭和和美	後湖子嘉寶潭頭前寮	中寮中庄	竹子脚柑子井埔姜崙	山寮大霞田下田	田中央外快官	溪尾寮烏溪橋南岸	溪尾寮下茄老	下茄老一東寮	大竹山寮	大竹安溪寮	菜公寮茄荖脚彰化	三块厝泰和西勢	山寮馬與荖桐脚	荖桐脚南與	荖鐵山嘉犁下南雅	荖港卑麻厝荖桐脚
二·二	三·四	一·七	四·三	四·二	三·八	二·一	四·二	七·四	二·七	一·三	四·一	二·二	二·四	三·一	二·四	二·七	三·四	三·五	二·五	一·七	八·五

頂番婆東麻厝埔姜崙	顏厝厝	草港	竹園子田洋子烏標庄	崙尾	埤頭溝	海埔厝澎湖	海埔厝	浮景南	頭崙埔頭前厝番雅溝	旗官廖崎溝子外埔	溪口	盧厝	福寶	二港海邊	福興	厝粘海邊	二港子粘	橋頭	粘厝阿	中番婆浮	荖庄謂
七·四	四·〇	二·一	一·五	三·二	四·三	六·一	三·四	三·〇	二·一	五·二	二·六	一·八	六·五	一·七	四·〇	六·七	四·二	二·九	六·六	二·六	三·六

南	馬	孩	新	梧	埔	浮	員	崙	南	角	大	大	南	埔	山	中	好	水	大	過
鳴	兒			姜	姜	景	子	子	樹	樹	樹	樹	港	鹽	寮	番	修	尾	有	寮
山	安	興	風	惠	外	內	下	頂	港	腳	田	外	港	出	過	婆	南		西	水
秀	枋	二	二	來				三	打	下	洋			水		勢				
子	子	重	重	厝	埔	園	子	厝	簾	廊	子	埔	梧	溝	田	埔	北	勢	尾	尾
頂	林	滿	滿	新	金	山	子	厝	竹	頂	臺	臺		貢	田	汴	勢	朴	朴	朴
金	花	四	四	與	陵	脚	脚	厝	子	三	灣	灣	風	旗	中	頭	尾	金	金	金
圳	壇	厝	厝	興	陵	脚	脚	厝	子	厝	溝	溝	風	一	央	心	三	五	二	二
洋	五	六	五	六	七	二	四	八	三	四	五	二	二	〇	二	六	一	三	一	一
三	四	二	六	五	〇	九	一	五	七	〇	四	六	六	七	四	五	三	二	一	一
〇	八	九	二	五	〇	九	一	五	七	〇	四	六	六	七	四	五	三	二	一	一

水	萬	員	員	南	杉	犁	同	番	港	赤	灣	大	口	大	金	金	彰	埤	大	新
源	年	林	林	平	橋	頭	安	子	尾	塗	子	橋	庄	村	墩	與	化	霞	村	桐
地	林	萬	萬	員	三	厝	寮	田	崎	崎	口	溪	溪	大	中	大	坑	油	安	安
湖									橋	橋	南	峯	南	埔	埔	埔	子	車		
水	厝	年	年	林	條	芬	縣	橫	黃	頭	寮	過	南	厝	庄	村	內	店	溪	溪
坑	水	樟	圳	東	萬	園	庄	山	厝	中	竹	溝	草	南	三	擺	轆	埔	大	金
崙	源	普	心	山	年	一	二	三	二	一	六	一	四	平	家	塘	坑	心	橋	與
子	地	寮	二	五	一	六	二	八	二	八	五	八	五	三	春	二	二	三	頭	六
庄	一	六	二	〇	四	一	六	三	二	一	六	一	四	三	二	五	七	〇	一	五
七	九	〇	三	〇	一	一	二	八	二	八	五	八	五	三	二	五	七	〇	四	五

一九五二年完工

北	田	北	二	田	桃	坎	社	崙	東	北	鎮	新	大	仁	新	新	永	大	埤	溝	溝
斗	中	斗	水	中	路	頂	頭	雅	州	勢	平	庄	尾	和	庄	子	靖	尾	圳	皂	皂
		新	裕	田	頭		山			中	陸	張	永	石	饒		滴	太			田
				中	龍									頭							中
大	潮	生	民	央	潭	太	湖	埤	三	寮	宜	厝	北	公	平	港	平	張	大	大	六
新	洋	十	溪	復	田	平	清	斗	條	睦	西	社	南	施	南	外	新	厝	饒	分	寮
四	八	六	二	二	二	一	三	二	三	四	五	二	五	三	二	六	四	二	一	八	六
三	八	七	〇	〇	九	八	一	七	二	四	四	九	二	八	八	五	〇	三	二	二	

永	頂	川	海	萬	海	大	海	頂	修	源	和	二	泊	沙	西	北	水	溪	大	三	七
興	平	合	埔	興	邊	同	邊	厝	仁	泉	合	水	街	子	畔	斗	尾	州	橋	條	星
	功	新	新	西		農		子				仔	內	崙		八	外		組	圳	舊
	寮		地			場		濁				內	三			戶	潮		舊		眉
			新					水				三	塊			權	洋	眉		潮	洋
五	山	生	寶	庄	漢	萬	漢	溪	源	豐	二	惠	過	下	沙	柑	竹	潮	西	洋	厝
圳		草	八	蕃	寶		寶	竹	泉	和	水	民	圳	水	子	子	園	洋	畔	厝	厝
頭	寮	湖	甲	社	園	合	山	山	泉	一	一	一	五	埔	崙	園	子	厝			
二	二	六	六	二	二	一	一	一	一	一	一	一	五	四	四	七	五	六	三	二	六
二	五	二	七	九	六	四	五	七	三	五	四	四	七	三	五	六	八	七	二	六	二

王	埤	中	王	芳	川	東	頂	過	萬	挖	華	相	十	溪	港	塗	港	西	十	番
功五	脚五	平南	功	苑	合	口	厝	子	興	子	崙	橋	戶	頭	尾	厝	尾	子	號	婆
圳	圳				崙	趙	趙	厝	子	厝	崙	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝
頭後	頭東	原二	中	埤	脚二	甲萬	甲新	厝西	厝十一	崙二	脚港	崙埤	厝後	竹	勢塗	埔	豐	埤	頂	
寮	口	林	平	北	林	興	庄	庄	號	林	尾	頭	厝	厝	子	厝	厝	仔	頭	庄
六·一	四·二	六·〇	三·五	六·一	一〇·二	五·七	四·一	四·一	七·五	九·四	二·六	七·二	三·二	二·九	七·七	一·八	二·九	二·四	三·五	三·三

三	三	竹	芎	羅	海	埔	海	埔	東	瓦	美	三	海	海	豐	新	永	姑	下	菜
厝	厝	脚	脚	厝	厝	心	心	心	勢	厝	崙	子	崙	崙	田	街	興	寮	寮	寮
底	底	興	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝
厝	厝	安	崙	厝	厝	靖	北	平	尾	平	畔	頭	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝
三·八	七·五	二·六	四·五	一·五	九·一	三·七	三·七	一·六	六·〇	二·二	三·七	四·三	四·九	一·三	三·三	三·四	五·八	七·六	七·一	二·三

民國七十二年底彰化縣公路：省道一四七・六公里，縣道二〇五九公里，鄉道一、一二八・一公里，總共一、四八一・九公

王厝寮頂海墘厝街	下海墘厝街	西港	大厝頂山脚	路上厝	大厝潭	二林竹園	中厝廣興	二林炭頂	廣東厝香田	十戶人厝九塊	二林墘頭厝	埕頂外盧竹墘頭厝	洲子巷子溝下溪墘
子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠	子下牛稠
三·三	三·六	二·九	三·六	二·八	七·四	七·七	二·六	五·四	八·五	七·五	三·〇	二·九	五·三

廣福庄	大園子	竹園子	斗六甲	六號	笑潮子原	小埔心連交	四戶子斗六	笑潮子斗六	進分	三崙	二水修	小埔心竹	(埤頭)
田頭	腳頂崙頭厝	下崙頭厝	新庄	原埔	埔七星	厝瓦厝	甲溪墘厝	甲路口厝	國聖井	上豐	仁林內	唐自強大橋	(北岸)
三五	四·四	二·九	一·五	一·七	五·〇	五·四	三·〇	三·七	一·〇	三·一	八·二	八·九	
											民國六十三年完工	六十九年完工，中央公路、 台十九號省道	

十、南投縣縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
葉厝大旗尾柑子林			五·七	以下七線為縣道。
臺中縣界		龜溝	八·二	民國五十七年完工，臺中港龜溝一三六號線全長六〇公里。
彰化縣界月眉厝草屯			三·六	
竹山瑞山桶頭雲林縣界			一九·二	竹山梅山一四九號線，全長四一·五公里。
彰化縣界赤水南投			九·二	芳苑南投一五〇號線，全長四三·四公里。
延平鹿谷杉林溪			三〇·〇	延平阿里山一五一號線，全長七三公里，尚有四三公里尚未開闢。
彰化縣界		名間	四·二	大城名間一五二號線，全長四五公里。
埔里魚池水里			三三·七	
彰化縣界橫山、南投集			三一·二	
北山坑南港車坪			一四·五	
車寮頂番于田新庄			三·〇	
下番仔田牛屎崎			一·三	
頂茄荖新庄			二·七	
下茄荖下埔仔新庄			四·〇	
北投草屯			二·一	
竹山			一·〇	

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
新庄北投埔頭前厝			四·五	
雙叉港頂厝			四·七	
草屯雙頂厝			七·五	
北勢湳新厝			三·四	
頂寮圳寮坑竹子埔			一·九	
富寮寮坑新埔			六·三	
溪州營盤口新埔			五·七	
頂寮子城龍岩中寮			二〇·八	
大龜溝東勢閣			四·三	
凹寮小半山			三·三	
坪林平林崎			二·一	
草功寮龍岩清水村			一四·七	
橫山鹿鳴赤水			四·四	
大庄新街萬丹			六·四	
南投萬丹			八·九	
杞仙福盛村大坑			六·三	
福盛村大坑			五·二	
福盛村大坑			一〇·八	

下	坪季勇廟江西林	二·九
藤	湖木展寮圳頭坑	五·九
竹	山田子、大鞍鹿寮	一四·四
冷水	坑枋寮子苦荅坪	八·七
大	坑大凍復興寮	八·四
嶺	脚大人	一·四
竹	山三塊厝	一·九
過	溪外田子田	二·一
過	溪鯉魚尾木瓜潭	七·七
瑞	竹梯子嶺	一〇·一
延	平半天寮崩崁頭	一三·七
小	半天九寮坑五崙尾線	五·三
和	雅內湖	一·八
鹿	谷大水堀苦荅脚	一三·四
林	頂過溪	四·一
初	鄉坪頂、永興苗圃	二一·九
坪	頂林區東埔寮	二·六
永	興永隆頂寮	八·八
信	義愛國村土場	二一·〇
內	寮檳榔宅小棋	三·五
和	社東埔	八·〇
頭	社內凹武登村	五·〇

七十三年拓寬舖瀝青路面。

日	埔	蓮	埔	珠	紅	內	東	廟	霧	水	南	小	四	史	四	國	大	梅	國
月	里	花	池	里	仙	底	光	前	社	頭	村	社	角	港	城	姓	浦	子	
潭	下	火	溪	一	水	紅			萬	內		水	大		牛		中	林	姓
	培	南	分	東	東	仙			大部	底		尾	肚						
涵	新	坑	南	東	東	水	頂	外	落	林	大	愛	埔	福	眠	北	鯉	原	竹
碧	子	槌	公	東	東	東	城	加	松	武	坪	蘭	里	興	大	港	魚	惠	坑
樓	寮	寮	林	埔	埔	光	道		林	界	頂	蘭	里	興	浦	溪	潭	萊	一
一·四	六·三	六·三	一四·一	四·三	三·二	一三·五	一·一	三·一	一四·一	二七·八	四·〇	九·九	四·三	三·六	四·四	七·〇	三·〇	二·七	四

溪尾寮	彰化縣界樟	溝皂	仁	頂厝	東	頂坪	竹山	合流	延	草屯	筆石	信鄉	羅娜	桐子林	信	郡溪口	卓在林道	武界林道
烏溪橋	普寮小半	六分寮	和施厝坪半	子冷水坑竹	和刈菜園桶	山	山	坪四、五、六	平半天寮鹿子坑	中興新村	信鄉	鳳凰山	鹿屈出	同富山	義愛國村溪	十		
一·九	四·五	一·一	四·九	四·八	四·〇	二〇·二	五·七	班三七·九	五·九	二·六	二·一	七·四	一一·三	一五·一	頭一二·二	甲二·三		
運																		

運木林道路

附：南投縣光復後修闢公路

縣別	起點	訖點	長度 (公里)	完工 年份	備	註
南投縣	劉厝	紅竹浦	一·四五八年			
	社寮	後溝坑	一·一五八年			
	冷水坑	苦苓坪	九·九五八年			
	中湖	小半天	一·二五八年			
	九寮坑	鳳凰	一·八五八年			
	車光寮	凍頂	二·二五八年			
	水尾	苦瓜寮	三·二五八年			
	初鄉	粗坑底	三·〇五八年			
	南雲大橋	溫水橋	一·七五八年			
	小半天	山豬湖	六·二五八年			
	嶺脚	後興寮	五·五五八年			
	過溪	內田子	二·七五八年			
	六坑	大鞍	二·〇五五八年			
	和雅	內湖	一·九五八年			
	後埔子	獅尾堀	一·〇五八年			
	後埔子	枋寮	一·五五八年			
	上安	三廊坑	一·一五八年			

縣別	起點	訖點	長度 (公里)	完工 年份	備	註
	文武廟	玄光寺	二·三五八年			日月潭環湖公路，已改爲省道。
	文武廟	玄光寺	九·四五九年			已改爲省道。
	中興新村	南投	四·九五六年			
	三崙	二水	二·三五六年			
	內寮	小旗	三·七五六年			
	桶頭	縣界	五·一五六年			
	橫山	大庄	三·九五六年			
	瑞竹	大嶺	五·六五六年			
	名間	中山	一·二五六年			
	南子埔	中山	〇·八五六年			
	松柏坑	新厝	二·八五六年			
	日月潭	涵碧樓	〇·四五六年			已列爲省道。
	日月潭	涵碧樓	〇·五五五年			〃
	龜溝	臺中縣界	七·四五七年			
	水里鄉	竹山脚道	三·六六五年			此五路道路，工程費共二七、三一、九、二〇〇元，農復會負擔百分之五四。
	仁愛鄉	力行路	三·〇六五年			

鹿谷鄉永隆路	三・〇六五年
山豬湖路	六・〇六五年
竹山鎮富山路	四・〇六五年

水里山	六三・〇六九年
南投龍眼林	一一・〇五一年
中興新村	一・八五〇年

上表所列道路一部份已併入該縣縣鄉道公路概況表內。

民國七十二年底南投縣轄內公路：省道三五四・〇公里，縣道八五・九公里，縣道一八二・八公里，專用公路一一七・九公里，總共一、三四〇・六公里。

產業道路開築，詳第十六章第叁節第四十二款。

十一、雲林縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
彰化縣界	林	內一・二	員林林內一四一號線，全長二五公里。	
西螺橋北西	螺新街	三四・二	小埔心新街一四五號線，全長四三・六公里。	
南投縣界華	山嘉義縣界	二〇・八	竹山梅山一四九號線，全長四一・五公里。	
施厝寮西	螺林	內三六・九	橋頭林內一五四號線，全長三六・九公里。	
埔心下茄	塘崙	背一〇・〇		
五條港臺	西北	港二一・五		
麥寮崙	背饒	平三〇・二		
斗南大	埤雲林縣界	八・五	斗南過溝一五七號線，全長四五公里。	
海口褒	忠北勢子	三三・〇		

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
小東斗	南永	光二一・七		
三條崙四	湖無底	潭二二・五		
金湖口	湖蘇	厝一四・〇	以上縣道，金湖民雄一六四號線，全長三一・一公里。	
土庫無底	潭崙	子一〇・六		
麥寮東	勢好	收一七・六		
崙子頂土	庫古	坑一六・七		
中安	寮麥	寮五・二		
中仔	寮麥	寮二・〇		
中溪海	豐麥	寮五・七		

新	後	施	施	興	瓦	霄	安	光	豐	草	豐	草	草	竹	洲	中	酒	洲	頂	浦	福
吉	安	寮	寮	寮	化	仁	南	寮	寮	湖	榮	榮	榮	湖	園	子	子	子	子	底	興
橋																					
頭	安	豐	寮	寮	寮	寮	昌	興	有	底	魁	庄	庄	厝	厝	頭	公	底	厝	南	寮
子	東							化	褒	山	阿	中	子	店	子	子	子	子	子	子	子
頂	橋	榮	寮	寮	寮	寮	南	寮	忠	門	勸	厝	厝	子	門	庄	館	背	尾	背	厝
一	一	四	五	二	九	九	〇	一	〇	五	四	五	二	二	四	二	一	六	六	二	五
三	二	一	四	一	六	四	八	二	九	八	四	三	七	〇	〇	五	〇	六	二	九	六

新	番	水	油	竹	義	荷	港	大	油	田	安	油	二	二	浦	二	田	永	西	埔	安
寮	社	頭	車	子	村	田	村	村	大	寮	寮	寮	寮	寮	寮	寮	寮	寮	寮	寮	寮
新	後																				
厝	壁		包	華	華	頭	頭	子	子	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝
子	寮	港	嶼	義	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村	村
二	角																				
崙	亭	尾	心	庄	定	厝	崙	興	心	定	心	仔	南	張	浦	厝	隆	浦	社	社	社
五	一	二	八	二	二	二	三	一	五	二	二	二	三	一	三	二	三	二	二	一	一
八	九	〇	五	七	二	六	六	七	七	〇	一	〇	〇	九	一	九	七	〇	〇	二	九

湖子內	饒平後	下半	西園	后埔	埔子	饒平	新庄	番子	三卡	番子	鳥店	埤頭	大新	頂崙	埔姜	西螺	藍厝	魚寮	九隆	頂浦	西螺
土地公埕	埔三	沾梅	桐榮	園頂	下麻	車斗	振興	子中	振興	橋和國小	頭新宅	頭甘西	四塊厝	鹿場	興下	麥廣	埤頭	座七	座三	浦和	
一五	一〇五	一〇一	五二	四一	二一	九二	一七	三三	一五	一四一	三三	二一	一九	二五	二八	二九	一五	二二	二五	一四	

頂溪	埕內	安溪	埕內	尾園	菜橋	鹿場	頂烏塗	萬年	灣龜	重興	萬年	半路	下厝	瑞子	下厝	灣龜	頂庄	乾溪	彰雲	三星	烏塗
里中	內山	寮埕	內掘	園埕	橋施	場何	子	年頭	頭	興舊	年	路十	子重	農仁	子烏	龜頭	子	子溪	大橋	星	子
溪子	子尾	內大	頭平	內虎	寮舊	厝頂	林	寮下	長流	廊子	水尾	份頂	與朱	路三	子忠	寮瑞	坪	尾林	頂庄	頂庄	三星
三鬼	三鬼	埔尾	和厝	尾	仔	車	內	十三份	仔	本	口	十三份	丹	星	庄	農	頂	茂	子	子	星
厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝	厝
三	三	八	二	三	七	六	二	二	二	七	二	二	七	一	二	二	四	二	二	二	二
四	四	〇	一	六	四	七	〇	二	〇	〇	三	〇	三	三	七	〇	二	〇	〇	二	二

廉	海	吳	新	三	滿	王	蕃	大	草	埤	虎	新	久	北	田	北	虎	竹	下	鹿
使	堦	厝	厝	子	合	厝	厝	東	蓮	麻	尾	寮	安	勢	橋	子	溪	園	厝	場
	壘	尾	梅	中	子	寮	埤		鹿	紅	竹	江	石					子	子	溪
			子	浦					瓦	園	厝									
棋	地	寮	園	子	下	新	麻	五	寮	碇	子	子	深	林	田	頭	仔	保	保	埔
盤	安	虎	吳	下	浦	庄	港	間	大	斗	小	溝	圳	瓦	頭	斗	大	長	子	子
厝	寮	尾	厝	子	子	厝	壠	厝	東	南	里	埤	崙	子	頭	六	北	國	莊	脚
一	六	三	五	二	二	三	三	〇	四	三	四	七	〇	四	〇	六	三	〇	一	二
四	六	四	一	四	一	三	六	八	〇	三	五	二	五	一	九	二	五	九	七	九

復	溪	同	龍	新	王	埤	魚	崙	爐	牛	羅	潭	後	大	潮	新	芳	土	北	東
興	底	安	岩	湖	厝	脚	潭	前	塘	稠	厝	東	里	老	洋	子	草	庫	溪	畔
月	後	馬	三		寮			王	下	子	新	頂	雙		頂	海			吳	吳
		鳴	塊					厝	竹	竹	庄	竹	人			壠			厝	厝
眉	湖	村	寮	褒	山	奮	奮	寮	園	塘	子	園	厝	石	寮	厝	埔	竹	庄	庄
媽	子	褒	大		起	起		馬	頂	新	魚	土	奮	廟	頂	番	尾	脚	溪	舊
祖					湖	湖	光		竹	興	潭	庫	起	子	竹	子	寮	寮	埔	厝
埔	茂	忠	廊	忠	脚	湖	湖	光	園	興	潭	庫	湖	子	園	堀	尾	寮	寮	厝
六	五	五	二	二	二	一	二	五	一	一	二	三	四	二	九	七	一	一	五	三
二	五	二	〇	四	七	〇	二	三	五	八	四	三	六	〇	〇	一	八	一	六	六

月眉	有才寮新	圳頭厝嘉	東勢頭厝四	蚊港三姓寮湖子	三姓寮草寮	湖子內四美村馬山厝	南公館下新興	湖子內火燒牛稠	五條港瓦厝圳頂	崙子頂普令厝光華	萬厝山寮下山寮	青埔馬山厝新吉庄	安南新許厝寮路利潭	頂田平厝村程海厝	十張犁泉州村劉厝	玉塊寮程海厝東	程海厝劉厝	臺西橋尙德國小溪頭	蘇厝溪頭村舊泉州厝	舊泉州厝立厝鹽田
媽祖埔	湖復興	陵復興	湖興	寮內	寮	厝	興	稠	頂	華	寮	庄	潭	厝	厝	厝	厝	頭	厝	田
二·一	五·四	三·六	四·八	三·八	一·七	三·三	一·四	二·〇	二·〇	四·五	一·二	三·六	二·九	四·二	四·〇	三·五	一·九	一·九	二·四	二·三

林厝寮三條崙下崙	溪子崙三條	東庄寮保長湖	鹽水堀箔寮成龍	箔子寮下寮	廣溝厝略內	下桂山沙崙後頂口湖	溪尾飛東村桂子山	三條崙頂飛沙溪尾	頂湖羊稠村三塊厝	下崙林投園海豐庄	四湖蔡厝	施厝湖頂溝子農場下寮	頂口湖南蔡厝	四湖蔡厝	青蚶湖口湖	口湖謝厝蘇水尾	三塊厝埔南口湖	金湖蚵寮村拔子脚	埔南謝厝下湖	金湖臺子成龍
崙	崙	湖	龍	寮	內	湖	山	尾	厝	庄	厝	寮	厝	厝	湖	尾	湖	脚	湖	龍
七·〇	二·〇	一·七	二·六	一·二	八·〇	三·五	二·八	二·四	三·一	一·〇·二	二·四	二·五	五·四	三·三	二·九	二·三	五·五	四·一	一·〇·一	六·六

劉厝草	新庄	沙崙	新厝	新街	船頭	好收	好收	四湖	顏厝	牛港	東埔	海寮	後寮	大尖	牛排	萬興	蘇寮	水井	植梧	湖口	梧順
	庄四湖農場海	脚海豐村好	厝頂灣子內	厝頂灣子內	埔扶朝	收劉	收頂	湖	厝	灣春	井後寮埔	寮湖子	寮埔	山	灣水	興	寮西	井	梧後	口	梧順
湖新厝子	豐收	收	內	內	里湖子內	厝新街	庄湖子內	海豐	海寮	埔北港	井後寮埔	寮里	寮下	寮埔	林埔仔	水	村蕃薯	厝下	厝水	井	興頂尖山
四·七	二·五	六·〇	三·〇	二·三	七·八	二·五	五·三	三·〇	一·七	六·八	九·二	四·二	五·四	一·四	九·五	二·二	一·九	四·五	三·五	三·七	五·七

蘆竹	後寮	新厝	大竹	舊庄	三塊厝	下崙	豐岡	尼庵	西鎮	土庫	下庄	內寮	元寮	頂寮	龍岩	西勢	五塊	下寮	口庄	番子溝	番子溝
后寮	寮	崙溝	惟	庄三塊	厝	子蘆竹	岡田	庵蘆竹	鎮鎮	庫田	子後埔	寮	長客	寮	岩中	勢魚	村潭	寮	庄西	子溝	子溝
新街	角竹園	心大埤	大埤	厝米粉	遊	巷柳樹	林箱雁	后蘆竹	平蘆竹	尾牛埔	寮竹脚	寮	厝內	客	坑瓦	寮潭	東西	湖子	庄崙	子	皂南劉厝
〇·八	六·〇	三·三	二·四	三·六	〇·四	二·五	五·六	二·三	八·四	五·八	三·一	一·一	六·一	一·二	六·〇	一·九	七·〇	一·六	九·三	一·三	五·六

新	田	後	林	斗	田	崙	竹	中	溫	崙	三	埤	中	埤	啤	斗	茄	大	古	田
心	溝	子	子	南	寮	寮	子	子	角	子	光	口	子	口	口	六	脚	崙	坑	心
下	子	子	寮	子	脚	子	子	新	阿	柴	管	溪	洲	洲	大	鎮	厝	厝	子	子
埤	頭	茄	寮	石	石	石	南	庄	丹	里	厝	子	洲	洲	潭	南	大	庄	寮	子
五	間	芩	南	龜	龜	龜	昌	洲	勢	頂	溪	麻	洲	洲	雲	永	厝	厝	大	子
厝	厝	脚	勢	溪	溪	溪	昌	子	丹	柴	里	園	子	子	林	光	崙	和	厝	大
三	七	一	三	四	四	四	九	二	三	二	七	三	三	二	一	九	一	三	四	四
三	二	一	七	一	一	一	〇	〇	八	四	三	七	七	三	七	七	二	一	二	二

高	下	永	下	新	下	山	華	永	內	永	九	楓	石	梅	斗	斗	五	圳	新	東
林	南	光	脚	脚	脚	脚	脚	光	館	光	芎	湖	榴	班	六	山	里	頭	庄	和
崙	崙	崙	崙	崙	崙	崙	崙	子	湖	湖	湖	湖	湖	湖	斗	橋	亭	坑	坑	荷
子	子	子	子	子	子	子	子	寮	口	口	本	林	寮	園	橋	里	庄	坑	棋	苞
古	新	新	新	新	新	大	梅	寮	華	華	東	湖	湖	寮	梅	重	圳	王	盤	厝
坑	坑	坑	坑	坑	坑	湖	山	龍	南	南	和	岩	本	本	林	光	坑	田	厝	桶
一	三	二	二	一	一	一	一	九	四	四	八	一	三	三	五	一	六	四	二	頭
四	四	六	六	二	二	三	八	九	二	一	七	九	二	二	六	〇	〇	九	〇	〇

五五年完工

濁水溪南	華南	華山	華山	荷包山	埤頭坑	埤頭里內	梅林	梅林	麥寮	台西	四湖	大埔	七星	斗六	斗六
楊賢	山脚	天寮龍眼灣	坪頂	漁池子路	林新厝	林湖	林湖	林湖	鄉海豐實驗區道路	西崙子頂蚊	鄉下崙漁港路	尖山坑	桃林路	湖工業區	皮仔寮路
七·八	五·二	五·八	七·四	八·六	四·七	八·〇	二·三	〇·八	〇·八	一·七	一·一	五·〇	二·〇	一·五	一·七
六九年完工，中央公路之一	六四年六月完工	六四年二月完工	六四年一月完工		六六年六月二三完成	六五年六月三〇完工	六七年四月二五完成	六六年七月完工	六六年六月二〇完工	六九年一月〇月完工	六六年一月一六日完工	七一年一月八日完成	七三年六月二二日完成	七四年六月完成	

大埔	古坑	石壁	古坑	古坑	靈山	古坑	大埔	南投	樟湖	十字	石橋	草嶺	斗六	斗六
地母廟	鄉枋寮埔路	豐山路	鄉枋寮農路	尖山坑	地母廟	下寮路	桂林	華南村	坪頭	龍眼村	外湖路	竹高水	梅林新路庄	湖山里路
四·九	一·九	一·一	二·九	一·四	一·三	一·一	一·四	一·九	三·〇	一·一	二·六	二·〇	一·七	一·〇
七一年一月二七日開工，七二年一月二九日完工	七二年一月二九日開工，七二年一月二九日完工	七三年一月一四日完工	七三年一月三〇日完工	七三年一月二〇日完工	七三年九月一〇日完工	七四年七月完成	七四年三月二六日開工	七七年一月二〇日開工，七〇年五月二九日完工	六九年一月二三日完工	七〇年三月三一日完工	七〇年六月三〇完工	七一年一月二〇日完工	七〇年七月三一日完工	七一年三月二三日完工

以上自華南—山腳至斗六市湖山里計三〇線爲產業道路，寬四·五·五公尺。修築詳情見第十六章四四款雲林縣開闢產業道路。

七十二年底雲林縣省道公路長一四一·八公里，縣道二四一·〇公里，鄉道一、三〇五·九公里，總計一、六八八·七公里（不包括產業道路）。

十二、嘉義縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
雲林縣界圳	頭梅	山	一·一	以下十一段路線為縣道
雲林縣界游	厝過	溝	三六·〇	
北港新	港番	路	三六·八	
溪口大	林梅	山	一五·四	
嘉義水	上好	里	四三·八	
朴子鹿	草後	潭	一五·〇	
後庄中	庄臺南縣界	五·四		
蘇寮新	港民	雄	一四·〇	
東石港	墘水	上	二六·二	
布袋竹	義潭	水	一二·二	
縣界	潭	水	一二·三	
崙子	中	庄	二·三	以下為鄉道
嘉義義差母	寮石	卓	四六·一	布袋潭水一七二號線，全長五七公里，嘉義縣轄內二段共二四·五公里。
應菜埔坎	後大	寮	一三·三	
圳頭半天	寮太	和	四六·九	
東石三塊	厝竹	崎	四六·八	
豐山溪	頭吳	鳳	三四·一	

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備註
型厝寮頂	寮東	石	一·八	
海邊蚶子寮舊莊	寮舊	莊	七·三	
塭港型厝寮三塊厝	寮三	塊	三·七	
鰲鼓下揖子港墘	子港	墘	六·三	
港墘厝	屯子頭	墘	四·〇	
後崩山前崩山更寮	寮	寮	三·七	
雙連潭下蔦松港墘	蔦松	港	四·三	
半月	貴舍	舍	三·四	
洲子港	港	墘	二·八	
龜子港張竹子腳下保士	張竹子腳	下	二·九	
崙子後港子墘馬稠後	後港子	墘	六·九	
吳竹子腳	港子墘	墘	一·四	
後壁寮	內田	田	〇·八	
白水湖	樹林頭	頭	六·四	
新厝子內	田大寮	寮	二·一	
新厝子後壁寮考試潭	寮考	潭	三·〇	
後壁寮	後東港	港	一·一	
崩山東後寮龜佛山	龜佛	山	九·二	

竹 子 脚	林 內 田	新 吉 庄	雙 溪 口	小 棧 榔	東 勢 寮	東 勢 寮	東 勢 寮 農場	後 潭 梅	南 靖 頂	下 半 天	鹿 草 中	頂 溪 洲	龜 佛 山	中 庄	五 間 厝	新 店	大 寮 北	安 溪 寮	北 港 子	東 後 寮
	寮 蒜	寮 苦 瓜	寮 仔 大	寮 馬 稠	寮 子 頂	寮 子 頂	寮 春 珠	寮 豆 店	寮 柳 子	寮 子 後	寮 頂 潭	寮 下 潭	寮 下 潭	寮 五 間	寮 頭 竹	寮 子 過	寮 頭 竹	寮 頭 竹	寮 頭 竹	寮 頭 竹
二·九	八·四	二·一	七·三	四·八	二·〇	二·七	五·八	五·一	六·七	三·九	四·八	二·八	二·七	一·七	〇·四	三·九	七·〇	二·九	四·九	六·一

民 雄 溝 牛 頭 山	竹 子 脚	大 潭 子	大 潭 子	舊 南 港	後 庄 榔	大 港 榔	舊 南 港	舊 南 港	林 子 厝	港 尾 寮	南 新 埤	新 埤 魚	瓦 厝 魚	大 客 春	灣 內 蒜	雙 溪 口	港 尾 寮	新 埤 瓦	蒜 頭 灣	潭 子 塹
	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝	埔 江 厝
五·六	三·四	七·〇	一·五	五·六	一·七	二·〇	一·七	七·四	三·一	七·三	七·九	四·九	五·〇	一·〇	二·五	六·三	六·五	三·九	四·八	一·四

北勢	水汴	大	排子	下	甘蔗	阿蓮	溪	下	溪	厝	番	米	崙	溪	潭	許	下	鳥	義	頂	鴨
子	頭	林	路	坪	崙	庄	口	崙	口	子	庄	宮	子	口	斛	厝	埤	岫	橋	寮	母
三塊厝	早		陳	新	下		下	上	下			溝		溝		海		北	民	坐	雙
厝	知		井	庄	頭	下	坪	崙	崙	番	寮	坪	埤	坪	游	寮	大	尾	雄	福	
溪	大	下	寮	子	下	員	崙	阿	民	子	崙	崙	子	大	嘉	嘉	溪	埤	嘉	頭	頭
村	埔	員	菜	柳	員	林	尾	蓮	雄	庄	子	尾	頭	潭	厝	義	厝	子	橋	義	橋
心	美	林	園	溝	林	林		庄		庄	頂	尾	頭	潭	厝	義	厝	頭	橋	一	橋
	八	一	四	二	三	二	九	二	六	二	三	三	一	八	一	四	一	四	一	〇	二
五	四	五	二	三	〇	五	六	〇	二	四	〇	七	八	二	二	〇	〇	九	八	四	九

潭	北	大	林	崎	開	崎	中	虎	頂	民	陳	民	新	大	林	頭	後	火	沙	山	南
勢	子	林	子	頭	元	頭	林	寮	土	厝	厝	厝	庄	崎	子	橋	湖	炭	坑	子	勢
上	內	中	沙	崙	後	頂	頂	好	庫	陳	寮	雄	松	脚	尾	台	斗	埔	門	下	勢
林	林	林	子	子			員			厝		勢	山	底			館		寮	寮	勢
頭	沙	大	田	龍	龍	尾	林	收	崙	寮	松	湖	脚	寮	溪	北	坑	館	子	子	勢
內	崙	埔					大	北	子	大	山	底	內	台	底	勢	頭	坑	半	天	勢
林	子	美	寮	岩	岩	庄	美	子	頂	埔	脚	寮	子	坑	寮	子	厝	角	寮	寮	勢
四	二	四	七	二	三	一	七	五	三	一	二	六	九	四	一	二	三	八	二	四	勢
七	三	七	七	一	四	七	〇	三	〇	五	〇	一	五	三	六	四	一	一	七	二	勢

下 路	獺 頭	福 源	內 埔	土 地 公 崎	菜 公 店	山 子 頂 鹿	彎 橋 枋 子	埔 尾	客 庄 埔	頂 埔 山 仔	頂 埔	竹 崎 水	內 埔	竹 崎 白 樹	溪 寮	水 道 頭	下 坪	頂 蘇 下	木 履 寮 口 南 覆	圳 頭 大 樹 脚 水 底 寮	九 · 一
厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田	厝 公 田
六 · 四	九 · 三	四 · 三	五 · 八	一 · 八	一 · 六	一 · 三 · 七	三 · 三	一 · 五	六 · 七	三 · 四	三 · 八	三 · 〇 · 〇	二 · 三	六 · 二	二 · 〇	三 · 八	一 · 四	五 · 四	六 · 九	五 · 一	九 · 一

湖 子 內 崎 子 頭 柳 子 林	水 上 外	水 上 下	湖 子 內 中	三 界 埔	檳 榔 樹 角 牛 稠 埔 同 仁	嘉 義 阿 彌 陀 公 廊	省 道	石 壁 頭	同 仁 深	漂 水	同 仁	深 坑 三 層 崎 桃 子 寮	中 庄	老 圍 仔 頂 埔 石 碾	石 碾	頂 六 后 頭 厝 后 子 湖	石 頭 厝 塩 山 脚 道	石 頭 厝 龍 山 脚 道	樹 頭 埔 社 口 內 埔 子	汴 頭 溪 州 子 灣 潭 子	馬 厝 中 寮
四 · 四	二 · 七	二 · 〇	五 · 六	二 · 六	九 · 八	三 · 五	二 · 二	二 · 一	三 · 六	七 · 五	四 · 六	七 · 〇	二 · 三	四 · 三	三 · 一	一 · 四 · 一	六 · 〇	二 · 五	九 · 五	二 · 七	三 · 二

瑞 峯	下 坪	無 底 潭	番 子 絡 科	頂 燕	水 景	藤 寮 子	科 底	頂 寮	詔 安 寮	後 山 子	太 湖	溪 尾 寮	水 道	八 村 路	大 片 田	獅 子 頭	石 卓	石 卓	大 溪 厝	沙 崙	沙 坑
--------	--------	-------------	------------------	--------	--------	-------------	--------	--------	-------------	-------------	--------	-------------	--------	-------------	-------------	-------------	--------	--------	-------------	--------	--------

新 興 寮	樟 樹 坪	塘 下 寮	塘 下 寮	山 猪 崙	頭 坑 口	石 壁 頭	外 子 埔	木 履 寮 口	白 樹 脚	寶 林 寺	石 卓	瑞 峯	金 獅 寮	茅 子 城	茅 子 城	北 勢 坑	達 邦	樂 野	林 內	田 寮	溪 角
一·三五六年	二·五五六年	二·六五六年	一·七五六年	二·四五六年	二·〇五六年	七·六五六年	一·二五六年	二·二五六年	二·六五六年	二·〇五六年	二·六五六年	二·五五六年	一·七五九年	〇·三五九年	一·七五九年	一·二五九年	一·二五九年	一·九五八年	一·八五四年	六·〇五四年	二·六五四年

大 埔 鄉	樂 野	石 卓	梨 園 寮	溪 尾 寮	柑 子 宅	水 埔 坑	水 蛙 堀	水 蛙 堀	溪 水	匏 鞋 寮	坪 林	坪 林	茄 苳 脚	籐 子 寮	籐 子 寮	汴 頭	公 田	埔 尾	埔 尾	瑞 峯
-------------	--------	--------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------	-------------	--------	--------	-------------	-------------	-------------	--------	--------	--------	--------	--------

內 道	地 段	阿 里 山	柴 簡 林	山 羊 路	梨 園 寮	匏 子 園	瑞 金	堀 頭	凍 子 脚	關 子 嶺	卦 文 山	木 瓜 坑 頭	雙 溪 堀	後 堀 子	三 坪 尾	三 坪	番 子 坑	龍 頭	觸 口	紅 筆 壽	哈 里 味
一·二六三年	二·八六〇年	九·五六〇年	三·四六〇年	一·二六〇年	八·〇六〇年	二·三六〇年	四·五六〇年	一·四六〇年	一·九六〇年	一·四〇六〇年	一·〇六〇年	二·七六〇年	二·〇六〇年	一·三·八六〇年	三·四六〇年	一·七六〇年	二·五六〇年	六·八六〇年	一·六六〇年	四·二六〇年	一·〇六〇年

瑞溪	中	大	大	大	葉	嘉
尾寮	和吳鳳、海山公	湖石壁脚石	坪	豐	林	義
峯梅山鄉中	新興		龍	頂過	坪	玉
和寮一二〇	村五一・五	卓二一・七	眼三・七	溪四・一	頂一・二	山九九・七
五七年	五〇一 五一年	五八、十 五、十五 六、十 、卅一	五四、 五、十	一六四年	一六四年	六九 七二年
森林產業道路	中興產業道路	大華林道				
	據嘉義縣志					

【資料來源】交通年鑑，嘉義縣志，臺灣省公路局。

上列產業道路部份已改爲省道，如嘉義至阿里山線，爲新中部橫貫公路之一段。

嘉義縣政府五七年在九年內分三期，開闢產業道路五十線，各線起訖點及里程未詳，共長六三〇公里，諒大部份列入上表。

民國七十二年底嘉義縣轄內公路：省道二三六·六公里，縣道一九二·三公里，鄉道一、一九二·九公里，總計一、六三四〇公里。（內含專用公路一二·二公里。嘉義市七十二年底省道一二·三公里，縣道一五·四公里，鄉道五八·五公里，總計八六·二公里。

[illegible]

十三、臺南市縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長(公里)	備註
青草崙沙崙村土城子		土城子	三·四	
永吉村	安平、四草	鹽埕	二·二	
土城子	湖安、四草	鹽埕	一三·四	
本淵寮溪心寮舊和順		順邊	五·四	
和順本網寮海邊		順邊	一三·四	
本淵寮		四草湖	六·五	
新寮三崙店蔦松		松	八·一	市道五·一公里
新寮安順溪頂寮		寮	四·三	
安平	臺南	南	六·五	
前甲店太子、六甲		埤子頭	九·三	
後甲		虎尾寮	一·九	
前甲竹篙厝北堡		堡	四·四	
灣裡		二行	四·七	
竹篙厝		牛稠	二·一	以上臺南市鄉道
嘉義縣界白河官田		田	三一·二	後庄官一六五號線，全長三六·六公里。
縣界新營、關子		嘉義縣界	三二·四	布袋溪一七二號線，全長五七公里。
鹽水麻豆九塊厝		厝	三八·〇	
蘆竹溝學甲桶		西	五五·七	
新山子寮七股隆		田	二八·二	

第十二章 臺灣地區各市縣公路

起地	經由	訖點	長(公里)	備註
麻豆善化、關廟高雄縣界		三·八·五	五九·七公里。	全長
十二佃安	定豐	德二九·〇		
臺南仁德、關廟	烏山頭(高雄縣界)	高三〇·四	臺南中埔一八二號線，全長三五公里。	
臺南大灣新	化	一一·〇	以上臺南縣鄉道。	
北門學甲社	子	二七·九		
後壁	白河	五·八		
蔦松永康歸	仁	一一·六		
北馬錦湖中	洲	八·九		
雙春新園、頂溪	羊稠	厝	九·五	
羊稠厝番子寮鹽水		六·〇		
下中樹子脚義稠		一·九		
番子寮	歡雅	一·四		
筏子頭紅蝦港荊桐寮		九·八		
北門麗湖頭港		四·八		
埔子尾仁德、北堡田厝		八·三		
大灣六甲過港		八·四		
保吉西埔內二重港		五·二		
井子脚	西	山	一·九	
二港子	德安寮	二·二		

七六一

北	頂	新	北	中	馬	學	頂	溪	大	大	頂	青	長	謝	下	頂	篤	破	樹	中
門	洲	芳	門	塢	沙	甲	山	壩	潭	灣	山	鯤	榮	寮	營	山	茄	坪	林	寮
					溝	荖	脚	將	興	溪	後	海	寮	下	埔	山	埔	下	頂	三
					廣	子	下		汪	州	港	澄	里	營	尾	海	尾	破	義	合
玉	宅	頂	內	和	村	寮	脚	軍	里	蘇	邱	大	北	外	後	寮	佳	坪	北	寮
港	洲	寮	寮	寮	芥	佳	三	溫	埤	厝	竹	路	頭	渡	港	寮	里	棟	寮	西
港	港	南	灣	巷	寮	里	吉	汪	頭	寮	園	尾	洋	頭	寮	寮	寮	林	寮	港
一	三	一	三	三	七	九	二	四	九	二	一	三	四	五	二	二	四	二	二	二
三	〇	三	九	〇	六	四	三	〇	五	五	〇	九	一	三	一	九	九	八	五	四

西	德	大	佳	海	前	佳	下	中	西	西	中	竹	佳	破	玉	三	三	海	佳	十	港
連	安	安	里	埔	班	里	中	洲	港	東	洲	巷	里	坪	塊	股	股	埔	里	分	壩
寮	寮	興	興	安	後	興	洲	後	三	八	竹	永	南	蚶	寮		地	里			
明	明	東	東	頭	寮	廟	中	營	樂	份	林	樂	勢	寮	金	永	股	子	內	破	
里	美	寮	寮	謝	磚	後	洲	寮	八	太	新	南	永	竹	德	十	竹	竹	破	蛤	
美	和	宅	子	厝	子	營	林	份	西	港	埔	樂	巷	寮	寮	分	巷	巷	坪	寮	
三	二	五	七	七	三	六	四	二	四	三	三	六	四	一	一	二	九	六	一	一	
三	七	〇	七	四	八	一	六	七	三	三	六	三	六	二	四	八	四	六	八	四	

七六三

關子嶺	仙草埔	河東山	東山	新營	田尾	舊社	東原崎	青山	重溪	山脚	崧寮	柳寮	五軍營	龜子港	八翁柳	仁和尚	六甲	新營	二鎮	隆田
埔岩	前坪	頂六重	凹子	窩下	東科	林生	脚北	宅塚	腿果	山脚	重溪	康大	小脚	甲七	營果	柳營	南大	果毅	秀官	田二鎮工業區
寮	頂	溪	脚	勢	里	山	寮	山	山	山	莊	農	腿	甲	後	營	崎	後	田	鎮
五·六	六·九	五·五	二·九	二·七	七·四	六·〇	六·七	七·八	二·八	五·〇	三·九	七·五	四·五	七·一	九·〇	二·二	五·〇	一·七	三·二	〇·六

烏山頭	嘉南	葫蘆	中協	官田	蘇厝	六分	善化	東宅	什乃	東寮	土風	胡厝	東寮	善化	安寮	海寮	海寮	善化	油車	三炮
嘉南	官田	廊六	子六	社	衛三	寮	北子	北子	社	北子	牛	善化	茄拔	礁小	嶺	寮安	寮油	竹港	口新	洲新
南	田	甲	雙	子	厝	化	拔	店	內	店	庄	化	拔	營	奇	定	車	口	市	市
一·四	四·二	七·五	四·三	一·一	一·〇	二·四	二·五	二·〇	一·六	二·三	一·九	二·一	三·〇	三·四	一·七	三·八	一·八	七·二	八·七	九·三

米市園	米市園	中坑樹子	龍崎	上崙二	十三甲中	歸仁下宅	三塊厝	崙子尾六	八甲歸	六甲田	過港子南	六甲店大人	潭墘太子	二王	下甲北	烏水橋蜈蚣	三崙店鹽	車行王	大營九	新市港子	善化右先
大坪	石磧	林龜洞	土崎	行太爺	洲大嶺	子大嶺	上崙	甲歸仁	仁六甲	厝二行	保大潭	廟埤子頭	宮田厝	四份	勢新化	潭永康	行永康	行西勢	間新市	壠郭拔林	方三舍
三·二	二·三	八·四	五·六	五·二	一·八	七·一	一·四	六·一	三·二	六·五	九·四	四·二	八·五	二·六	二·四	二·〇	三·五	四·一	三·八	六·一	四·六

鹿里口	豐里口	後堀頭	大內後	三塊厝日	北勢洲	大社	新莊	三埔	六營大	小崙尾	山化	南埔	西拔	新拔	北五甲勢	豐榮金興	新化知母	北五甲勢新	新化虎頭	苦荬湖
陶林	里口	堀頭	內後	新蒙	仁德	明和	柯壳潭	竹頭崎	社潭頂	興化寮	虎頭山	北頭仔	苦荬脚	寮茄荖坑	五甲勢	里知母	義後寮	知鳥占湖	山睦光	牛埔
口龜	里玉	社口	堀頭	正	村	和	二·一	二·九	三·〇	四·一	一·〇	三·四	四·〇	六·四	五·四	一·六	四·一	六·三	四·二	一·八
丹	井	林	七·七	七·八	一·四	三·九	二·一	二·九	三·〇	四·一	一·〇	三·四	四·〇	六·四	五·四	一·六	四·一	六·三	四·二	一·八
五·七	五·七	一·〇	七·七	七·八	一·四	三·九	二·一	二·九	三·〇	四·一	一·〇	三·四	四·〇	六·四	五·四	一·六	四·一	六·三	四·二	一·八

起點	經由	訖點	長(公里)	備註
旗尾美濃小	大湖崙子頭六	龜五七·八	八·二	大湖六龜一八四號線，全程五七·八公里
臺南縣界仁	德中	埔四·六	六	臺南中埔一八二號線，全程三五公里
(鳥山頭)營澄清	湖林	園二八·六	六	左營林園一八一號線，全程二八·六公里
崙南縣界阿	蓮赤	崙二一·二	二	麻豆赤崙一七七號線，全程五九·七公里
爲材林覆鼎	金新大港	三·一	一	以上高雄市鄉道
仁武	後港	○·六	六	
九甲圍下鹽田	援中港	二·四	四	
頂鹽田九甲圍右	昌	二·四	四	
梓官	楠梓	○·五	五	
青埔明德新村甲	圍	○·五	五	
前鎮	灣子頭	二·八	八	
苓雅	鳳山	四·二	二	
新大港	本館	二·二	二	
左營鼓	山高	八·一	一	
左營菜公庄覆鼎	金	四·三	三	
竹子門	烏樹林	○·三	三	
楠梓	嘉誠	一·三	三	
石昌	後勁	二·六	六	

起點	經由	由訖點	長 (公里)	備註
楠	梓大	灣五	甲二三·三	老農鳥龍一八五號線，全 八〇·六公里，民國六〇年 開闢老農六龜間一三·六公 里大津茂林間二·六公里 左營高樹線，全程四一公里 以上各線爲縣道
鳳	山一	甲小	港二〇·三	
鳥	松	高	雄四·五	
荖	濃六	龜茂 (高屏縣界)	林二七·〇	
維	新岡	山大	樹三三·〇	
左	營鳳山	厝 (高屏縣界)	二五·三	
崎	漏下	茄定	白沙崙四·五	
內	湖葉	厝甲	太爺一·四	
劉	厝海	埔太	爺一·四	
海	埔	田	尾一·九	
大	路內	湖竹	滬三·八	
湖	竹蔡文、大社	竹	滬三·四	
路	竹一	甲營	前三·八	
大	社	路	竹一·〇	
路	竹一甲、中路	阿	蓮一一·二	
石	潭中甲、營盤	埤	子尾五·二	
田	寮南安、牛寮	溪	州一八·三	

頂五塊厝	鳥松	保舍甲	鳳山厝	九甲園	大社	右昌九甲園	蚵寮	芋寮	梓官	舊港	田厝	岡山	新港	路口	竹三爺橋	大庄	福安	嘉興	新大崗	崗頭	南安
	(大社工業區)			(援中港高市界)			寮五里林倒松	寮五里林倒松	官芋寮、白樹南	竹仔港	厝華崗里大	山橋路竹、維新	安三塊厝	安三塊厝	橋木	嘉興挖子三爺橋	潭底	興寮	廊大崗山九	山脚寮	(岡山一邊新興)
澄湖五	空埔	蟻蟻潭	嘉誠村	援中港	翠屏岩	頂鹽田	寶子	寶子	梓官	港	庄	烏樹林	三塊厝	三塊厝	六三	三三	三三	水蛙潭	關	五	二
五〇〇	三〇〇	一六	三三	一〇	二四	二八	三八	三八	八三	一一	四五	一六	三七	三七	三五	三五	三五	一五	〇九	五四	二七

四十七年拓寬雙車道

前新	福	南	蚵	海	鹽	下	拷	鳳	大	鳳	水	拷	中	江	大	翁	鳳	大	三
挖子	安山脚寮茅寮燕	寮	寮	尾	田永安五分子文	寮三隆大	潭	山黃埔大坪頂昭	寮三隆上	山牛寮子五	源地永芳、琉球後壁寮	山	庄翁	山子坑後	坑後	園	山	樹	機竹湖
後協	八五	八三	二八	五九	一七	六九	一一	一三	二七	五八	四九	一四	五二	二一	七四	一三	三三	七〇	四六

林	中	潮	上	新	三	角	海	橋	青	燕	瓊	燕	嘉	岡	白	劉	烏	仁	仁	林	大
園	門	寮	寮	庄	德	宿	峯	頭	埔	巢	林	巢	興	山	米	厝	林	武	武	邊	社
中	王	潮	下	青		湖	浪		營	番	四	新		程		岡	(烏材林至 高市界)	八	八		大
藝	公	寮	寮	島		子	水	鳳	房	子	角	庄、中	後	香		山、白	新	卦	卦	鹽	社
橋	廟	橋	寮	村	五	內	坪	山	甲	田	林	崎		瓊	鹽	大	寮	寮	堤	工	
汕	溪	郎	郎	國	里	塔	四	厝		水	角	九		林		港	後	後	子	業	
尾	洲	子	公	際	林	子	角	厝	圍	蛙	宿	甲	紅	巢	埔	厝	厝	港	子	庄	
四	四	三	四	八	一	三	一	七	二	七	五	九	二	七	一	三	六	四	二	三	
〇	七	一	一	二	四	〇	九	三	七	〇	三	二	九	八	三	一	五	九	〇	〇	

廣	美	美	中	大	龍	朝	龜	橫	手	美	德	福	福	中	省	中	半	武	港	中
興	濃	濃	庄	津	肚	寺	山	尾	寮	濃	興	安	興	壇	道	壇	子	坑	埔	門
湖	中	廣	苗		龍	廣	龍	龍	吉	吉			下		線	下		溪		林
陽	正	興	潭	多	肚	林	山	山	和	東	中	狗	寮	吉	(省道臺三 四二二K 十八八六)	清水	洲			園
廣	湖	廣	新	納	竹	龜	里	上	東	藝	五	寮	下	祥	外	福	新	港	五	塊
善	湖	廣	發	村	子	山	上	溪	龜	堤	谷	溪	埔		大	手	光	嘴	厝	
堂	陽	林	發	一	門	南	竹	寮	山	防	廟	寮	寮		寮	巾	里			
四	一	五	八	一	一	勝	園	七	七	高	二	二	二	五	三	寮	三	一	二	二
六	七	一	九	〇	〇	湖	四	〇	六	(高 屏縣界)	二	五	三	三	〇	寮	三	二	六	

內	內	內	大	金	大	薊	頂	月	杉	大
門	門	門	埔	瓜	林	寮	庄	眉	林	邱
			埔	寮				薊	蕘	
			姜	田				桐	箕	
			林	螺				坑	湖	
內	菜	姑	中	頂	尾	新	尾	下	茄	寶
	公	遠		庄	庄	開			芩	隆
埔	坑	寮	隘	潭	頭	庄	庄	寮	湖	村
二·四	二·七	二·九	四·〇	一二·八	一·八	二·六	三·二	三·七	九·〇	二·八

民國七十二年高雄縣轄內公路：省道二八五·六公里，縣道二二三·一公里，鄉道六六七·九公里，總計一、一七五·七公里。（內專用公路九·一公里）

十五、屏東縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長 (公里)	備註
茂林 (高屏縣界)	高橋	龍五三・六	老濃烏龍一八五號線	全程八〇・六公里
山(三)	地潮州、內埔東	港三九・一		
潮州	厝里	港一五・五	左營高樹一八八號線	全程四〇・八公里
(高屏縣界)	港高			
高屏	丹大	港二三・六		

燕	旗	本	新	潭	竹	潭	本	竹	楠	石
巢	尾	館	庄	頭	坑	頭	館	子	梓	及
			五塊厝				縣市界	(竹子門縣界)	(楠梓縣市界)	
榮	南	澄	汕	溪	崙	清	新	烏	嘉	內
		清			子	水	大	樹	誠	麥
堂	寮	湖	尾	州	頂	岩	港	林	村	村
二·〇	二·二	一·八	八·五	一·〇	二·九	〇·九	〇·一六	六·一	五·五	〇·七

五十九年完工

起點	經	由	訖	點	長 (公里)	度	備	註
壽	大東	源車	埃三八·四					
舊壯丹		旭	海八·七					
恒春出		火港	仔三三·六					
新九庄公館港			口四·三	以上縣道				

武洛	九如	溪埔寮	三塊厝	潮州厝	里港番	里港	塔樓大坵	西園土庫	縣界彌力	新勢	日新	鹽樹	田子	南廊松	東振高	上大埔	龍眼脚	大津義	義興	萬樹四	內埔佳義老坤涼
	寧鹽	陽圳	後	樓崎子	社東	福	園九	庫林子	肚南	泰	新厝	田北	北泰	埤源	樹阿	新南	脚青埔	興舊寮	上大埔	春海坪	山一六〇
大山寮	埔	寮	庄	頭	寧	興	如	頭	隆	山	厝	子	山	泉	烏	勢	尾	寮	埔	坪	山一六〇
四·三	九·一	五·五	三·四	三·〇	四·六	一·八	五·〇	六·八	四·四	五·二	二·四	一·〇	三·八	二·四	七·一	一·九	二·三	六·一	六·二	二·一	〇

長勢	北子	長治	凌雲	水門	慶興	水門	太社	廣興	泰山口	關福	大路寮	洛陽	泰山	茄荖	高郎	番社	仕絨	新園	和興	德和	冷水坑
興長	治下	溪下	雲六塊	門民	崇	新瑪	德文	賽嘉	社三	口	村泰	華	福三	絨振	繁	高	新	協份	豐崙	腳麟	子黎
治大同農場	洲	港尾	厝屏	村隘寮	崇蘭	新瑪	德文	賽嘉	社三	口	村泰	華	福三	絨振	繁	高	新	協份	豐崙	腳麟	子黎
六·九	二·〇	一六·七	四·四	二·五	二·三	一〇·七	二·七	二·四	一〇·八	二·九	八·三	五·八	一〇·二	一三·五	三·八	一·四	二·二	六·七	五·〇	九·七	一五·三

下社	番社	後庄	田厝	崙頂	下蚶	下蚶	下蚶	麟洛	老北	下柳	大湖	歸來	龍華	玉成	大洲	龜屯	頂宅	下淡水	頭前	屏東	下淡水
皮	社	庄	厝	頂	蚶	蚶	蚶	洛	勢	林	湖	來	華	成	洲	屯	宅	溪	溪	東	溪
			後		四	下	維		新	溝					仔			前	大		磚
溝	山	下	新	萬	後	村	子	港	內	內	頂	下	牛	公	尾	皮	頂	厝	洲	老	寮
子	仔				林	中	內		內	埔	埔	林	埔	館	柳	廊	柳	建	磚	潭	頂
城	脚	廊	庄	丹	子	埔	埔	仔	埔	埔	庄	子	埔	館	林	廊	柳	興	寮	頭	庄
五	三	二	六	二	七	二	三	三	六	二	八	二	一	四	七	一	二	二	二	三	七
九	〇	六	二	九	四	二	五	二	一	四	〇	〇	五	七	五	二	二	五	一	八	

後壁	圍	油	過	洲	溝	後	力	力	後	鹽	港	竹	堤	新	新	水	山	水	萬	後	瓦
厝	內	車	溪	子	子	底	社	社	廊	埔	崗	子	邊	園	結	仙	脚	泉	丹	厝	礮
	後	庄	下		衛	門	園	老	廊	子	子	北	新	東	內	新	子	新	水	大	子
武	鎮	番	寮	坎	坎	九	內	爺	港	中	港	新	結	港	庄	園	子	泉	甘	瓦	厝
丁	安	厝	旗	頂	頂	塊	檳	榔	東	洲	西	勢	庄	港	庄	園	墘	庄	棠	礮	園
一	〇	〇	七	二	一	八	六	二	四	二	二	一	〇	九	一	六	三	二	五	〇	二
九	二	八	二	三	七	三	五	七	二	六	二	八	八	一	〇	三	〇	二	三	八	六

龍	建	頂	分	泉	麟	六	建	新	竹	新	新	二	二	西	北	西	大	田	大	五	八
		大						北		北	北								魁	老	
泉	興	新	子	飾	洛	港	興	勢	田	勢	勢	崙	崙	勢	勢	勢	湖	寮	湖	寮	爺
中	新		建	大	老		豐			老	北	美	美	履	麟	耀		鳳	水	仙	
	東			和	田					北											
林	勢		興	村	尾	田	田	新	四	西	勢	竹	竹	和	豐	洛	耀	明	哮	林	
平	內	梨	平	大	新	西	西	東	洲	溝	田	田	下	南	竹	耀	玉	後	潮	武	
頂			頂		東							樹									
山	埔	明	山	和	勢	勢	勢	勢	洲	尾	田	田	山	勢	田	耀	華	皮	鄺	州	丁
二	五	二	一	三	五	一	六	二	二	一	五	〇	三	二	三	四	三	〇	三	二	三
·	·	·	〇	·	·	〇	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
四	五	七	〇	四	八	〇	六	九	一	二	九	九	六	二	七	二	八	九	三	四	二

潮	老	佳	加	內	萬	硫	四	竹	三	萬	赤	龍	內	萬	成	早	隘	成	老	大	老
	藤		匏				溝	山	溝							子		埠	埠	埠	
州	林	佐	郎	埔	巒	磺	水	溝	水	巒	山	泉	埔	安	德	角	寮	德	和	場	
北		老			高			四	田	三	佳	老	牛		得		義	農	東	平	
勢		藤						溝	頭	溝										頂	
廊		林			崗			水	新	木	佐	埠	埔		勝			寮	片	山	
來	平	新	武	佳	新	萬	三	炭	新	泰	新	明	萬	赤	五	成	龍	萬	老	老	
							溝								溝				大		
義	和	置	潭	佐	厝	巒	水	脚	庄	武	厝	發	金	山	水	德	泉	安	埠	埔	
一	二	六	三	六	四	〇	〇	六	七	七	三	一	六	四	二	三	四	三	四	五	
〇	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
六	五	〇	九	四	二	八	六	九	八	二	〇	六	七	七	〇	八	三	七	一	八	

明發村	潮州劉	光春	潮州內	北勢廊內	九塊厝	大陸新村餉	獅頭	永興南	樓子橋永	保泉化	牛埔三	巷內	新埤萬	南州美	牛埔	大潭鎮	三西和	大鵬下	三西和	東港嘉蓮	崎子頭大同村林邊
新置	厝萬隆	八老爺	庄劉厝	庄劉厝	海豐	潭南和一	石光見	岸新埤	興新置農場一〇二	寮建功	千砂崙	三	千	興望嘉	崙竹脚	礁子口	安竹子脚	廊車路	廊	里林	崎子頭大同村林邊
一·二	七·〇	一·四	三·四	二·〇	三·九	四·四	五·九	四·五	〇·二	三·五	三·四	一·五	八·七	四·〇	三·三	三·五	三·一	二·九	二·八	二·九	二·八

新埤大橋石光見	上埔頭新	大武丁	番子寮	新埔	塭子佳	大武丁	下埔頭	大陳二村	水底寮新	大橋農場石頭	番子崙水底	新開中	水底寮瓦	番子崙大	枋寮	枋寮	枋寮	枋寮	枋寮	枋寮	枋寮
園	埔南	園佳	佳	昌隆	多隆	潭下埔	石頭營	新開	開頭	寮新	寮內	寮新	庄瓦	力枋	北勢	春	加祿	古華	荊桐	正誠國中	新埤大橋石光見
四·六	一·〇	五·三	九·〇	一·六	六·二	七·三	九·九	三·七	四·九	四·〇	四·七	四·〇	五·八	二·五	二·〇	三·九	二·二	四·六	一·二	一·一	二·〇

第十二章 臺灣地區各市縣公路

起點	訖點	長度 (公里)	完工年月	備註
牡丹村路		三·七	五十年	
墾丁道路		四·三	五十年	

附：屏東縣光復後新闢公路

墾丁公園	草潭	檳榔坑	樹林	網紗	紅柴坑	頭溝	蟻嘴	埔墘	仁壽	頭溝	保力	新街	海口	獅子鄉公所	海口
龍子埔	大光	貓鼻頭	砂尾堀	山脚	鎮南官	恒春	恒春	湖龍泉	壽新厝	埔馬鞍	保力	埔五亭	埔五亭	林	營田中央
石	二·八	七·一	二·二	四·四	七·六	三·〇	四·四	七·九	一·九	二·七	二·四	一·四	六·七	一·一	一·四

起點	訖點	長度 (公里)	完工年月	備註
青埔尾	青埔尾	八·四	五十四年	
阿加	阿加	三·五	五十四年	

朝元寺	美濃堤防	南福	烏鬼洞	花子	大福	靈山寺	琉球	白沙	大和	四林	高山	佛山	滿州	龍子埔
三廊村	邊下淡水溪	井仔口	天福	全德	海邊	厝蛤板	福環島公路	福海子口	內文	長樂	分水嶺	餉林	里德路	土帆船石
湖	一·五	一·六	〇·四	一·七	〇·三	三·五	二·〇	四·三	二·八	二·〇	三·八	一·四	一·七	一·七

[illegible]

上表所列路線，其中一部份已併入該縣縣鄉公路概況表內、資料來源：交通年鑑、臺灣公路工程，公路局。琉球鄉公所民國七十二年屏東縣轄內公路：省道二六五・九公里，縣道二一八・九公里，鄉道一、一八八・八公里，專用公路二・二公里，總計一、六七三・八公里。

琉球鄉公所提供資料，核與上表所列頗多出入，詳情參閱第十六章參節三十六款。

十六、臺東縣鄉道公路狀況

池上	起點		
綿	經由		
園	由		
電	訖		
光	點		
一九・一	長 (公里)	度	
池上、上野、富源一九七號	備		
路線全長六〇・四公里。	註		

[illegible]

上野利	吉富	源一九・九	起點經由訖點 (長公里)度	備註
上野利	吉富	源一九・九		

永	永	新	佳	瑞	景	加	加	叭	崧	省	海	三	富	池	慶	長	池	紅	樟	縣	丹	陸
與	康	豐	里	豐	豐	拿	樂	翁	頂	道	瑞	民	榮	上	豐	光	上	石	原	東	安	
永	永		興		瑞	加		翁	里		北		場			忠	欣			廣	農	
安	康		隆		豐	和	月		里		庄	民				村	萬			原	場	
鹿	新	瑞	羊	新	鹿	省		歷	新	德	電	成	成	南	錦	長	關	北	池		新	
野	村		橋	豐	寮	道	眉	都	里	高	光	功	功	溪	園	濱	安	山	溪	上	興	
溪	野	源	橋	豐	寮	道	眉	都	里	高	光	功	功	溪	園	濱	安	山	溪	上	興	
八	四	三	三	一	七	三	二	二	三	一	八	〇	四	三	三	五	七	三	二	五	三	
·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
四	五	四	六	八	八	八	七	九	一	一	一	八	四	九	一	〇	二	一	七	六	八	

大	富	利	馬	豐	卑	岩	豐	堰	太	利	初	稻	鴨	都	澱	泰	嘉	舊	煙	湖	紅
南	源	吉	蘭	田	南	灣	年	堤	平	村	鹿	葉	岩	山	粉	源	豐	鳩	寮	底	葉
知		大		康	糖	南	永	發	北	利		美	漁		美	中	嘉	新	新		桃
本								電	份						濃	興	豐	班	班		源
農		橋		樂	廠	王	樂	所	寮	嘉	試	濃	橋		、	後	村	鳩	鳩	省	村
場	加	臺	臺	臺	豐	豐	托	大	份	份	驗	北	都	都	卑		山	米	米	鹿	鹿
豐	路								子	子	場	份			南			澱	澱		
源	蘭	東	東	東	里	年	妥	南	寮	寮	寮	界	蘭	東	寮	里	鳩	粉	道	野	
五	六	四	二	七	一	三	六	三	二	二	一	五	二	一	三	八	一	四	一	一	
·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	
三	一	三	五	六	八	九	四	〇	二	二	〇	二	六	四	五	六	〇	一	四	四	

知本溫	洞坑	下建和	富源	北太麻里	金峯嘉蘭	新興	壠坵溫	新化和平	士坂	大溪愛國	達仁安朔
泉青	知本溫泉	海邊	石川	村羅打結	村太麻里	太麻里	泉金	村大武	村大溪	村加奈美山	村安朔
九·四	一·九	四·一	一·七	二·六	五·五	二·三	四·八	八·五	七·〇	二·六	二·四
									土坂舊名托阿巴爾社		

附：臺東縣光復後新闢公路

小隆	南溪富里	泰源	池上	山地門	下建和
富源	後寮東河	南溪	富源	知本	知本
二七·九	六·一	六·一	二七·二	一七·九	二·七
五七年	五七年	五七年	五二年	五六年	五六年
				在臺東縣轄內	

大武	大武	尙武	蘭武	蘭武	綠島	漁場	老吧	上建和	追分	紅石	武陵
武加拉坂村縣	武太尙武湖省	湖西施湖	油環島公路	銀橫貫公路	寮環島公路	富原	康省(臺九)道	省	林場	紅石林班	武陵林班
界一四·〇	道四·五	二·四	三六·〇	四·一	一七·九	九·五	八·五	五·三	一一·八	一六·二	一六·五
								接光復豐濱省道			

新興村	大南	美濃	知本溫泉	三峽	泰源
太麻里	豐源	岩灣	北太麻里	化份子寮	南溪
二·三	五·五	七·八	三〇·二	一〇·二	五·〇
五六年	五六年	五六年	五六年	五六年	五五年

知本	環島線 (綠島鄉)	射馬千	二·四	五五年
知本	環島線 (綠島鄉)	溫泉	五·二	五五年
知本	環島線 (綠島鄉)	溫泉	三·〇	五五年

環島線 (蘭嶼島)	一三·七	五五年
環島線 (蘭嶼島)	四·〇	五五年

【資料來源】交通年鑑、臺灣省公路局、但拉與綠島、蘭嶼鄉公所提供資料(經臺東縣政府核轉)，頗有出入，詳情請參閱第十六章參節第三五、三四款。

十七、花蓮縣縣鄉道公路狀況

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備	註
瑞穗	美樂	合二四·五	一八·〇		
三棧	潭花	蓮一八·〇	一·二		
崇德村	海	岸	二·八		
崇德村	南	城	三·五		
富世	新	林	四·七		
新田	順	安	一·八		
新田	順	安	一·三		
秀林	順	安	二·三		
佳民	樂海	岸	一·六		
海	康	樂	三·六		
大山(佳林)	埔	禮	二·五		

起點	經由	訖點	長度 (公里)	備	註
三棧	佐倉山下	蓮一五·三	三·五	光緒二十三年開闢寬三十四公尺，光復後拓寬。	
佐倉山下	水源地	蓮	二·四		
加禮	七星潭	蓮	三·五		
佐倉公墓	川花	蓮	一·八		
復興國校	臺泥公司	蓮	四·四		
加禮	花	蓮	五·七	民國六一年開築自來水工程道路，六〇年修築。	
水源	昌	蓮	一·七		
太昌	官	蓮	一·八	民國六一年修築。	
太昌	南	蓮	一·六		
北昌	田	蓮	三·四		
慶豐	南	蓮	一·四		
砂婆	水	蓮			

豐山	壽豐	見晴	池南	志學	志學	銅門	忠孝新村志	南埔	仁里	南昌	福興	南埔	福興	稻香	仁里	慶豐	大昌	南昌
田豐	坪溪	林田	和山	學吳	學吳	榕樹	學壽	花南	里化	安永	安永	防安	水吉	光華	安初	南昌	慶豐	安永
坪	口	田	和	和	和	溪	豐	蓮	埔	仁	興	安	安	揚	英	昌	豐	興
五·七	九·四	二·一	八·七	五·五	二·五	一·三	一〇·四	二·七	一·一	五·二	四·七	一·二	二·四	二·三	六·〇	一·四	二·一	四·二
宣統三年所開之移民道，寬四·五公尺，民國三八年拓寬。		民國六年修築。		與志學木瓜溪線銜接。		壽豐至忠孝新村路口六·七公里，五十四年一月二月重修，七一年二月改為省道拓寬為一一公尺。						宣統三年所開移民村道路，最寬五公尺。		宣統三年所開移民路，寬五公尺，光復後拓寬，七一年改為花蓮至壽豐省道之一段。				宣統三年開築之移民村道，寬五公尺。

瑞山	瑞北	紅葉	廣東	富源	大豐	豐濱	大里	加里	鳳信	森榮	太平	河岸	長橋	水寮	中野	林田	鳳林	西林	豐田
瑞西	瑞北	瑞西	瑞西	瑞富	瑞大	瑞八	瑞南	瑞大	瑞花	瑞花	瑞同	瑞全	瑞埔	瑞溪	瑞興	瑞村	瑞光	瑞林	瑞口
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
一·八	五·五	五·七	二·二	四·五	三·五	二·九	三·八	一·〇	八·一	六·三	一·八	三·一	三·〇	七·四	三·〇	一·八	三·〇	六·六	三·三
民國三九年拓寬。				原寬約一·五—三公尺，光復後整建。		民國五七年開築。				民國六一年修築。		長橋位於萬榮，光復整修鋪瀝路面。		民國六一年修築。				宣統三年所開之移民村道寬五公尺。	

安	新	三	客	玉	吳	卓	大	中	太	三	立
通	庄	台	城	里	江	溪	禹	平	平	民	山
溫	阿	學	富	源	東	玉	純	太	太	三	三
泉	眉	田	里	城	里	里	柑	平	平	軒	民
二	三	三	一	四	三	二	三	三	一	三	四
四	四	〇	八	四	三	七	三	二	八	九	三
五	原	玉	民	之	一	里	二	一	一	一	一
公	寬	里	國	段	段	上	里	里	里	里	里
尺	四	上	六	寬	寬	池	至	至	至	至	至
	公	池	一	二	二	線	玉	玉	玉	玉	玉
	尺	線	年	五	五	之	里	里	里	里	里
		一	拓	三	三	段	至	至	至	至	至
		段	寬	公	公	，	上	上	上	上	上
		，	尺	尺	尺	民	池	池	池	池	池
		國	拓	拓	拓	國	道	道	道	道	道
		四	寬	寬	寬	四					
		年	年	年	年	年					
		開	開	開	開	開					
		築	築	築	築	築					
		六	六	六	六	六					
		一	一	一	一	一					
		年	年	年	年	年					
		拓	拓	拓	拓	拓					
		寬	寬	寬	寬	寬					
		。	。	。	。	。					
		民	民	民	民	民					
		國	國	國	國	國					
		四	四	四	四	四					

清水	牛突山	竹田	羅仔山	學田農場	東里	花蓮市海邊大道	萬寧	安通	花蓮溪大橋月眉大農村	北昌南	玉里林道
長良	竹田	清坑	富北	鐵軌尾	崙子頂	新興	新興	土銀農場	美六六	昌稻香	五四
四・二	四・六	二・三	三・八	一・七	四・六	五・五	三・四	四・四	六・〇	三・二	〇
						光復修築。			民國七一年二月完工。	民國六一年修築。	玉里林管理開闢。

上表所列公路，光復後多經拓寬鋪設路面，凡路基寬五·五公尺以上之公路，多爲光復後拓寬。

民國七二年底花蓮縣轄內公路：省道三九七・〇公里，縣道八七九公里，鄉道三七〇・六公里，專用公路二一・二公里，總計八八九・七公里。

附：花蓮縣光復後修公路

起點	訖點	長(公里)	開工年月	完工年月	備註
光復豐濱	豐濱	一九·〇	五十四年十二月		全長二〇·一公里，五十七年六月再改善，已列為省道(原為產業道路)。
花東路三村	三村	一·八	五十二年		新闢四五·九公里，改善二五·四公里，全長七一·三公里，已列入省道(原為產業道路)。
花蓮大港口	大港口	四五·九	五十四年三月	五十七年六月	
河岸大大馬村	大大馬村	一·三	五十二年		
高寮部落	寮部落	〇·七	五十八年		
豐坪溪口	坪溪口	四·二	五十九年	延長	
瑞穗美	穗美	〇·三	五十九年	延長	
石碑山	碑羅山	一·二	五十九年	延長	
重光鯉魚潭	光鯉魚潭	一·〇	五十六年		

花蓮縣光復後新建公路，其中一部份已列入該縣縣鄉道公路概況表(省道在外)，並於備註欄註明。
 【資料來源】交通年鑑、花蓮縣志、臺灣省公路局。

十八、澎湖縣鄉道公路狀況

起點	經點	由訖點	長(公尺)	修建年月	備註
東興	仁壽	裡風櫃	一〇·六五		一號線
西貢	正角	二二·六七			二號線

起點	訖點	長(公里)	開工年月	完工年月	備註
他南鯉魚潭	南鯉魚潭	二·五	五十六年		
豐山下豐山	山下豐山	一·四	六一年		
南富西富	富西富	一·七	六一年		
玉里玉理國校	里玉理國校	一·〇	六一年	延長	
慶豐南昌	豐南昌	一·四	六三年		
樹湖溪口	湖溪口	一·一	六四年	延長	
玉山玉里	山玉里	一〇二·七七〇	七四年(預定)		新中部橫貫公路。
花蓮大橋瑞美	瑞美	六六·〇	六九年六月		產業道路。
和平村舊基寧堡	舊基寧堡	六·〇			原寬〇·六一尺，石工廠拓寬。
清水包沙克	水包沙克	一八·八			原寬不足一公尺，光復由清水農場拓寬，路基三·五公尺。

起點	經點	由訖點	長(公尺)	修建年月	備註
馬公東	公東	衛外	按三六·四七		三號線
湖陽	陽興	仁龍	門一〇·七〇		以上四線縣道(四號線)

小門	大池角	東池大榮葉內	外坡燈塔	大赤崁	鎮海瓦	通梁	港子岐	講美	鼎灣沙	許家潭	湖西青	南寮	湖西湖	湖東	湖西	林投	東衛
竹篙灣	東池	內坡	外坡燈塔	瓦硐	洞通梁	跨海大橋	頭大赤崁	城前	港港底	邊東石	螺隘門	北寮	東龍門	尖山	林投	公園	烏崁
二·一五		六·〇九	二·四六	一·八三	六·一九	一·一三	二·九六	〇·八〇	四·七九	二·九四	七·四九	一·六八	二·五四	一·八三	二·五四	一·七二	三·五二

東衛	東衛	案山石	烏崁	鐵線尾銷管港	鐵線尾	東文	馬公案	火燒坪	馬公火燒坪	西衛	馬公朝	水安	天台山	潭子港中	西山虎	鎮管港
興仁	菜園	泉興仁	銷管港	銷管港	銷管港	石泉	山測天島	朝陽	西衛	西文	陽西衛	安潭門港	潭門港	和南滬港	井東山	山水
三·二四	一·三〇	三·四六	四·一一	一·八七	一·四六	一·一二	六·一六	〇·六二	二·三一	一·四〇	二·五〇	五·一〇	二·七七	二·七〇	四·三六	一·八五
												望安島	望安島	七美島		

統計)

民國七二年底澎湖縣轄內公路：縣道七八·三公里，鄉道一一五·四公里，總計一九三·七公里。（據臺灣省公路事業

【資料來源】臺灣省公路局、澎湖縣通史。

臺灣省各縣市公路里程總表

中華民國七十二年底(一九八三)

單位：公里

縣 市 別	總 計	省 道 公 路	縣 道 公 路	鄉 道 公 路	市 道 公 路	專 用 公 路
總計	一九、二七九·五	三、九三八·〇	二、四三六·四	一一、五一六·六		三八八·五
臺北縣	一、一五三·七	二六〇·四	二二九·八	六五三·五		
宜蘭縣	八一·八	三一六·八	二六·九	四六八·一		
桃園縣	九九九·六	二二二·四	一六一·七	六〇六·〇		九·五
新竹縣	七九五·四	七七·二	一三一·八	五七八·三		八·一
苗栗縣	九六五·〇	二〇五·四	五〇·二	六八五·四		二四·〇
臺中縣	一、二二五·七	三〇八·二	八一·五	六九六·三		一三九·七
彰化縣	一、四八一·九	一四七·六	二〇六·二	一、一二八·一		一三九·七
南投縣	一、三四〇·六	三五四·〇	八五·九	七八二·八		一一七·九
雲林縣	一、六八八·七	一四一·八	二四一·〇	一、三〇五·九		一二·二
嘉義縣	一、六三四·〇	二二六·六	一九二·三	一、一九二·九		九·〇
臺南縣	一、七六五·六	二〇九·二	二七一·八	一、二七五·六		九·一
高雄縣	一、一七五·七	二八五·六	二二三·一	六六七·九		二·二
屏東縣	一、六七三·八	二六五·九	二一八·九	一、一八六·八		四四·六
臺東縣	九二四·一	三七二·二	六〇·二	四四七·一		一二·二
花蓮縣	八八七·七	三九七·〇	八七·九	三九〇·六		
澎湖縣	一九三·七		七八·三	一一五·四		
基隆市	八一·一	二七·六	一一·二	四二·三		
臺中市	一五八·一	三四·五	三七·八	八五·八		
臺南市	一二三·四	三九·一	一二·五	七七·八		
新竹市	一一三·七	二四·二	一二·〇	七七·五		
嘉義市	八六·二	一二·三	一五·四	五八·五		

第十三章 公路橋樑隧道修築

壹 光復後公路橋樑建設

日據時期公路上之橋樑建造，載重標準西部幹線爲八公噸，東部幹線爲六噸，縣鄉大部份爲六噸，或六噸以下，吊橋有載重三公噸者。以歷時過久，頗多損壞，或全橋流失，其較完整者，以橋面狹窄，或載重薄弱，不能適應現代日益增加車輛行駛之負荷，應分別改善或新建。

日據時期，公路橋樑之統計截至民國三十一年（公元一九四二年、昭和十七年）底，計九、八七一座，共長一〇〇、六三四、四四公尺，面積三九七、九〇四平方公尺，其中長九〇、九一公尺以上者九四座（依據臺灣總督府統計書）、未滿九〇公尺者，計七、九一五座，所估數量最多。橋之寬度多爲三、〇—四、五公尺，寬五、五公尺者爲數不多。

民國三十一年以後，因戰事失利，盟機轟炸，風雨爲患，財源不足，橋樑失修，損毀甚劇。致光復初調查橋樑數量，與民國三十一年者相差懸殊。經六年餘修復添建，至四十一年舉行公路調查統計，全省（包括臺北、高雄市）橋樑共六、三七三座，總長一〇四、四五一公尺。較之民國三十一年減少三、四九八座，可見損壞之劇。惟面積則稍增加，日據時所建之木橋人行用之便橋能通行汽車者少。

一、研訂公路橋樑設計標準規範

臺灣光復初，橋樑修造無一定標準，憑工程師依據書籍及經驗設計施工。民國四十五年一月，臺灣省公路局研訂「公路橋樑工程施工標準規範」公佈施行，規定施工期間之一切工務行政及詳載橋樑各部份之施工規範。四十九年十一月十一日，交通部頒佈公路橋樑設計標準規範，內分概要、載重、載重之分佈，單位應力及基樁土壤承载力。下部結構與擋土牆，鋼結構、混凝土、木

結構，合成樑，綴合鈑管及管拱、綴合鈑拱、現有橋樑鑑定等十二章。嗣後橋樑修建，依此設計標準規範辦理。

二、拓寬橋樑工程原則

西部幹線（臺一線公路）交通量急速成長，公路局於民國五十二年初擬於五年改善計畫，向美援會及世界銀行提出申請援助貸款。同年八月中旬世界銀行臺灣運輸調查團抵臺，該團顧問會同美援會顧問於八月十九至二十一日聯袂視察西部幹線，並分別提出建議：

(一) 橋樑淨寬在五公尺半以上需要加寬者，應就兩側加建懸臂式慢車道，以節工款。

(二) 橋樑拓寬必須配合引道改善。

(三) 橋樑拓寬設計時，應詳細檢查原橋情況，以免施工中途變更設計。

以上各點建議，均為拓寬橋樑時應具備之基本常識，外籍顧問不建議國內公路工程師亦體會得到。

三、全省橋樑數量

光復後，為求迅速恢復交通，由省公共工程局及縣市政府修建。在此期間修建，知本、枋山、石榴班、武老坑，大濁水溪過水橋（蘇花公路），上龜山、旗尾……等橋多座。

民國三十八年十月一日起，公路工程業務劃歸公路局接辦。四十年起省產水泥產量由穩定而增加，政府庫收逐年增多，始普遍使用水泥建橋。至民國七十二年底止，省、縣道已無木橋，鄉道尚有木橋四座，計長一七二、二公尺、再過一、二年全省將無木橋。

民國七十二年（公元一九八三年），臺灣省共有橋九、七五二座，總長二三五、〇四〇公尺，面積一、九九三、四二〇平方公尺。平均寬度八·五公尺（省道平均一〇·八公尺）。以結構分類：（縣道平均寬八·九公尺。鄉道平均寬五·九公尺。）

(一) 混凝土橋九、五八二座，長二二八、五一七·三公尺。

(二) 鋼橋二八座，長三、二七一·三公尺。

(三) 吊橋一〇座，長一、二九二·五公尺。

(四) 木橋鄉道四座，專用道路三三座，共長七三七·一公尺。

以長度分類，情形如下：

(一) 一〇公尺以下橋五、三八六座，長三二、〇八七·五公尺。

(二) 一〇—四九·九公尺橋三、五九三座，長七〇、八八八公尺。

(三) 五〇—九九·九公尺橋四二七座，長二八、七三六·三公尺。

(四) 一〇〇公尺以上橋三四六座，長一〇三、三二八·二公尺。

先復後新建省道橋樑載重多爲一五—二〇公噸，三〇公噸者亦有之。南部橫貫公路初築之時橋樑限載重六公噸。縣鄉道載重多爲五公噸、一〇—一五公噸。近年橋樑設計載重多爲二〇公噸。

公路橋樑統計

(一)

橋樑 名稱	以構造類分								面積 (平方公尺)	橋樑 平均寬 (公尺)
	橋樑	磚	石	混	凝	土	鋼	橋	吊	橋
座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	
1,586	23,259	4,654	58,807	43	11,886	90	10,499			
55	1,009	847	16,110	29	18,860	22	5,854			
347	6,696	2,343	19,024	13	3,022	22	2,524			
1,184	15,554	2,464	23,674	1	4	49	4,12			
1,590	23,348	4,668	58,971	47	13,921	89	110,40			
55	1,009	852	16,288	30	10,799	22	93,854			
351	6,785	1,352	19,009	16	3,118	21	2,434			
1,184	15,554	2,464	23,674	1	4	46	4,121			
1,344	20,250	5,102	65,883	43	13,601	93	11,087			
44	740	942	17,332	31	10,999	24	4,456			
303	5,983	1,372	20,632	11	2,598	20	1,973			
997	13,526	2,788	27,920	1	4	49	4,658			
1,222	17,562	5,251	71,077	42	12,986	85	10,810			
12	298	967	19,270	29	10,369	22	4,339			
291	5,167	1,412	22,099	11	2,598	16	2,001			
919	12,098	2,872	29,708	2	19	47	4,470			
1,166	16,391	5,312	72,601	40	12,973	85	10,810			
11	290	960	19,423	29	10,369	22	4,339			
277	4,878	1,431	22,522	10	2,588	17	2,221			
878	11,223	2,921	30,656	1	16	46	4,250			
1,137	15,547	5,384	74,686	39	12,752	82	9,936			
10	259	979	20,701	29	10,369	18	3,454			
269	4,711	1,439	22,523	9	2,368	17	2,221			
858	10,878	2,969	31,462	1	15	47	4,251			
1,108	15,313	5,456	56,171	38	12,684	81	9,822			
7	170	989	21,100	23	19,300	16	3,182			
262	4,609	1,472	25,294	9	2,398	18	2,379			
839	10,534	2,995	31,777	1	16	47	4,261			

臺灣道路發展史

七八八

入。②民國57年以後臺北市橋樑未列上表，69年以後高雄者亦未列上表。

一、臺灣省歷年

單位：長度爲公尺

第十三章 公路橋樑隧道修築

七八九

年 別	道 路 別	合 計		以 長 度 別 分							
				不滿 10 公尺		10.—4999公尺		50.—99.99公尺		100 公尺以上	
		座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度
四十一年	總 計	6,373	104,451	3,993	22,826	2,072	39,600	193	13,339	115	28,686
	省 道	953	29,832	542	3,166	304	6,296	57	4,106	54	16,264
	縣 道	1,725	31,266	989	5,757	620	12,281	67	4,488	43	8,739
	鄉 道	3,695	43,353	2,462	13,903	1,146	21,022	69	4,745	18	3,683
四十二年	總 計	6,394	106,649	4,004	22,906	20,80	39,710	194	13,288	116	30,745
	省 道	959	31,950	544	3,181	303	6,340	57	4,106	55	18,323
	縣 道	1,740	31,346	998	5,822	631	12,348	68	4,437	43	8,839
	鄉 道	3,695	43,353	2,462	309,31	1,146	21,022	69	4,745	18	3,683
四十三年	總 計	6,582	110,821	4,127	23,560	6,120	40,373	209	14,464	126	32,424
	省 道	1,041	33,528	584	3,435	340	7,012	60	4,321	57	18,761
	縣 道	1,706	31,180	979	5,717	616	12,181	68	4,517	43	8,761
	鄉 道	3,835	46,107	2,564	14,409	1,164	21,121	81	5,516	26	4,902
四十四年	總 計	6,600	112,436	4,132	23,604	2,126	40,506	214	14,725	128	33,600
	省 道	1,030	34,276	566	3,357	346	7,024	61	4,388	57	19,507
	縣 道	1,730	31,865	996	5,859	617	12,090	72	4,817	45	9,098
	鄉 道	3,840	46,295	2,570	14,384	1,163	21,392	81	5,520	26	4,992
四十五年	總 計	6,603	112,775	4,134	823,664	2,126	40,495	214	14,790	129	33,827
	省 道	1,022	34,420	561	3,335	342	6,927	60	44,315	59	19,843
	縣 道	1,735	32,210	999	5,883	617	12,101	73	4,908	46	9,318
	鄉 道	3,846	46,145	2,574	14,445	1,167	21,467	81	5,567	24	4,666
四十六年	總 計	6,642	113,221	4,164	23,862	2,134	40,739	214	14,726	130	33,894
	省 道	1,033	34,782	567	3,369	348	7,096	58	4,151	60	20,166
	縣 道	1,734	31,823	1,001	5,899	615	12,065	73	4,934	45	8,925
	鄉 道	3,875	46,616	2,596	14,594	1,171	21,579	83	5,641	25	4,802
四十七年	總 計	6,683	113,990	4,192	23,959	2,148	41,034	210	14,477	133	34,520
	省 道	1,040	34,753	577	3,428	147	7,157	55	3,905	61	20,263
	縣 道	1,761	32,650	1,018	5,998	622	12,132	74	5,065	47	9,455
	鄉 道	3,882	46,587	2,599	14,533	1,179	21,746	81	5,506	25	4,802

註：①本表橋樑長度原有小數點下二位，因限於篇幅，全部四捨五入進爲整數，故尾數可能稍有出

資料來源：臺灣省公路局

橋樑統計 (續1)

臺灣道路發展史

七九〇

以 構 造 類 分										面 積 (平方公尺)	橋 樑 平均寬 (公尺)
木 橋		磚 石 橋		混 凝 土 橋		鋼 橋		吊 橋			
座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度		
1,102	15,105	5,599	79,952			57	14,634	82	9,833		
4,333	823	1,126	25,087			47	12,570	18	3,343		
3,249	4,120	14,732	23,283			9	2,368	18	2,379		
2,820	10,365	2,997	31,582			1	16	46	4,111		
3,683	8,732	6,055	88,655			54	24,892	49	7,648		
3,334	678	1,148	26,147			47	12,508	17	3,288		
2,135	1,950	1,580	25,848			9	2,368	12	1,590		
2,514	6,104	3,318	36,660			1	16	20	2,770		
1,560	6,567	6,227	95,407			54	14,427	44	7,130		
1,133	636	1,142	25,833			43	12,005	16	3,184		
1,101	1,253	1,624	28,982			10	2,407	8	1,177		
426	4,677	3,461	40,592			1	16	20	2,269		
3,370	5,481	330	3,207	6,227	104,724	50	9,249	33	4,545	671,891	5.3
3,31	592	30	287	1,130	32,127	29	6,602	14	2,090	254,716	6.1
3,52	723	63	1,059	1,604	30,539	10	2,407	2	301	208,180	5.9
253	3,736	234	1,837	3,460	41,664	11	241	17	2,154	204,793	4.1
34	430	3	24	33	394	—	—	—	—	4,202	5.0
349	5,189	325	3,196	6,316	107,114	51	9,444	33	4,547	691,068	5.4
31	592	30	287	1,130	32,197	29	6,760	14	2,091	260,487	6.2
50	636	63	1,061	1,617	31,800	10	2,407	2	301	216,707	6.0
236	3,531	229	1,824	3,536	43,723	12	277	17	2,155	209,672	4.2
32	430	3	24	33	394	—	—	—	—	4,202	5.0
345	5,112	316	3,047	6,414	110,943	49	9,230	30	4,200	724,346	5.5
23	441	29	283	1,174	34,443	29	6,611	12	1,942	285,206	6.5
46	617	63	1,058	1,629	32,239	10	2,407	2	301	220,216	6.0
222	3,345	221	1,682	3,578	43,795	10	213	15	1,891	213,054	4.2
54	209	3	24	3	466	—	—	1	69	5,870	4.6

出

一、臺灣省歷年公

單位：長度為公尺

年 別	道 路 別	合 計		以 長 度 別 分							
		座	長 度	不滿 10. 公尺		10.—4999公尺		50.—99.99公尺		100公尺以上	
				座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	度 座
四十八年	總 計	6,840	119,844	4,274	24,397	2,189	41,843	234	1,138	443	37,466
	道 道	1,227	41,620	662	3,906	412	8,521	79	5,567	74	23,626
	道 道	1,749	32,150	1,017	5,988	614	12,059	74	5,065	44	9,038
	道 道	3,864	46,074	2,595	14,503	1,163	21,264	81	5,505	25	4,802
四十九年	總 計	6,844	119,926	4,286	23,703	2,179	41,572	234	16,174	145	38,478
	道 道	1,246	42,621	668	3,941	422	8,696	80	5,656	76	24,328
	道 道	1,745	31,755	1,030	6,004	599	11,577	71	4,808	45	9,366
	道 道	3,853	45,550	2,588	13,757	1,158	21,299	83	5,710	24	4,783
五十年	總 計	6,885	123,531	4,316	24,585	2,174	41,646	246	17,499	149	39,803
	道 道	1,234	41,658	672	3,958	414	8,579	76	5,347	72	23,774
	道 道	1,743	33,819	1,032	6,022	591	11,642	72	5,188	48	10,967
	道 道	3,908	48,054	2,612	14,615	1,169	21,425	98	6,962	29	5,062
五十一年	總 計	7,010	127,206	4,420	25,016	2,170	41,773	266	18,993	154	41,424
	道 道	1,234	41,698	681	3,869	406	8,389	78	6,191	69	23,249
	道 道	1,733	35,029	1,055	6,106	554	10,911	72	5,221	52	12,791
	道 道	3,975	49,632	2,646	14,802	1,180	21,863	116	7,581	33	5,384
五十二年	總 計	63	848	38	239	30	610	—	—	—	—
	道 道	7,074	129,490	4,451	25,255	2,194	42,275	272	19,388	157	42,572
	道 道	1,234	41,927	681	3,869	405	8,353	79	6,281	69	23,424
	道 道	1,742	36,205	1,058	6,123	555	10,967	74	5,353	55	13,762
五十三年	道 道	4,030	50,510	2,674	15,024	1,204	22,345	119	7,754	33	5,386
	道 道	68	848	38	239	30	610	—	—	—	—
	總 計	7,154	132,532	4,487	25,430	2,223	41,961	279	19,796	165	44,345
	道 道	1,267	43,720	696	3,957	413	8,635	83	6,478	75	24,650
五十四年	道 道	1,750	36,612	1,065	6,161	555	10,971	75	5,413	55	14,076
	道 道	4,046	50,925	2,680	15,042	1,212	22,545	120	7,839	34	5,499
	道 道	91	1,265	46	270	43	809	1	66	1	120
	道 道										

路橋樑統計 (續2)

臺灣道路發展史

七九二

以 構 造 類 分										面 積 (平方公尺)	橋 樑 平均寬 (公尺)
木 橋		磚 石		混 凝 土		鋼 橋		吊 橋			
座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度		
327	4,715	310	3,011	6,528	113,321	50	9,354	23	3,102	750,631	5.6
19	277	24	233	1,297	38,,87	27	6,683	7	1,001	316,434	6.8
47	533	63	1,057	1,524	29,122	11	2,443	2	301	204,104	6.1
205	3,181	220	1,697	3,669	45,035	12	228	13	1,734	223,596	4.3
53	724	3	24	38	577	—	—	1	66	6,497	4.7
405	4,169	303	2,955	6,649	116,885	52	9,459	25	3,436	770,535	5.6
16	210	24	233	1,402	40,938	29	6,788	9	1,335	335,245	6.8
42	411	63	1,057	1,501	29,706	11	2,443	2	301	210,298	6.2
818	2,780	213	1,641	3,708	45,664	12	228	13	1,734	218,302	4.2
59	768	3	24	38	577	—	—	1	66	6,690	4.7
298	4,017	302	2,937	6,738	117,271	55	11,611	22	3,110	793,677	5.7
13	167	24	233	1,409	39,143	32	8,940	7	1,038	339,846	6.9
40	398	62	1,039	1,519	30,545	11	2,443	2	301	214,177	6.2
186	2,684	213	1,941	3,769	46,512	12	223	12	1,705	230,679	4.4
59	768	3	24	41	1,072	—	—	1	66	8,975	4.7
283	3,744	301	2,918	6,777	117,111	55	11,488	22	3,159	797,001	5.8
12	163	26	241	1,418	39,460	33	9,037	7	1,037	356,847	7.1
38	345	64	1,056	1,491	29,131	10	2,223	2	301	197,507	6.0
174	2,468	208	1,597	3,828	47,454	12	228	12	1,755	233,719	4.4
59	768	3	24	40	1,066	—	—	1	66	8,931	4.6
275	3,584	302	2,917	6,855	121,144	55	11,572	21	3,104	831,842	5.8
12	163	25	210	1,451	42,242	34	9,136	6	670	383,679	7.3
36	324	64	1,056	1,480	28,689	10	2,223	3	668	196,143	6.0
168	2,329	211	1,627	3,888	49,212	11	212	11	1,700	243,359	4.4
59	768	3	24	36	1,004	—	—	1	66	8,661	4.6
263	3,407	292	2,826	6,962	124,231	60	11,686	20	3,036	855,474	5.9
12	163	24	175	1,506	43,652	39	9,251	6	670	397,896	7.4
32	289	61	1,041	1,483	28,889	10	2,223	3	668	198,811	6.0
160	2,187	204	1,585	3,397	50,686	11	212	10	1,632	250,106	4.4
59	768	3	24	36	1,004	—	—	1	66	8,661	4.6

一、臺灣省歷年公

單位：長度爲公尺

第十三章 公路橋樑隧道修築

七九三

年 別	道 路 別	合 計		以 長 度 別 分							
				不滿10.公尺		10.0-49.9公尺		50.0-99.9公尺		100公尺以上	
		座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度
五十四年	總 計	7,238	133,503	4,519	5,5826	2,274	43,786	279	19,035	166	45,096
	省 道	1,374	46,781	747	4,256	454	9,498	92	6,405	81	26,623
	縣 道	1,647	33,456	1,006	5,797	526	10,284	64	4,632	51	12,743
	鄉 道	4,120	51,874	2,720	15,263	1,246	23,130	121	7,871	33	5,610
五十五年	總 計	97	1,392	46	270	48	875	2	127	1	120
	省 道	7,334	136,904	4,571	25,902	2,306	44,428	285	19,457	172	47,117
	縣 道	1,480	49,505	792	4,531	504	10,435	98	6,859	86	27,679
	鄉 道	1,619	33,918	994	5,715	510	9,968	63	4,533	52	13,702
五十六年	總 計	4,134	52,045	2,738	15,381	1,241	23,111	122	7,938	33	5,615
	省 道	101	1,436	47	274	51	915	2	127	1	120
	縣 道	7,415	138,946	4,615	26,161	2,336	44,942	289	19,637	175	48,206
	鄉 道	1,485	49,520	797	4,522	507	10,502	96	6,687	85	27,809
五十七年	總 計	1,634	34,726	998	5,727	515	10,039	67	4,770	54	14,190
	省 道	4,192	52,770	2,774	15,644	1,261	23,456	124	8,054	33	5,616
	縣 道	104	1,930	46	267	53	945	2	27	3	591
	鄉 道	7,438	138,420	4,621	26,061	2,356	45,373	288	19,583	173	47,403
五十八年	總 計	1,496	49,938	796	4,524	519	10,722	97	6,802	84	27,890
	省 道	1,605	33,056	983	5,608	505	9,873	65	4,621	52	12,954
	縣 道	4,234	53,502	2,797	15,668	1,279	23,833	124	8,033	34	5,968
	鄉 道	103	1,924	45	261	53	945	2	127	3	591
五十九年	總 計	7,509	142,321	4,658	26,288	2,380	45,767	291	19,831	180	50,435
	省 道	1,528	52,421	802	4,557	540	11,220	98	6,900	88	29,745
	縣 道	1,593	32,957	985	5,624	491	9,521	64	4,537	53	13,274
	鄉 道	4,289	55,080	2,827	15,850	1,299	24,138	127	8,267	36	6,825
五十九年	總 計	99	1,863	44	257	50	888	2	127	3	591
	省 道	7,597	145,186	4,698	26,452	2,421	46,577	291	19,768	187	52,389
	縣 道	1,587	53,910	825	4,660	569	11,803	101	7,020	93	30,427
	鄉 道	1,589	33,110	986	5,625	488	9,445	62	4,365	52	13,674
五十九年	總 計	4,322	56,303	2,843	15,910	1,314	24,441	126	8,256	39	7,697
	鄉 道	99	1,863	44	257	50	888	2	127	3	591

路橋樑統計 (續3)

臺灣道路發展史

七九四

以 構 造 別 分										面 積 (平方公尺)	橋 樑 平均寬 (公尺)
木 橋		磚 吊		混 凝 土		鋼 橋		吊 橋			
座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度		
252	3,194	285	2,771	7,043	129,144	69	11,847	18	2,640	866,311	5.8
84	20	21	152	1,513	43,918	50	9,427	6	670	408,208	7.5
30	242	60	1,028	1,497	31,838	10	2,223	2	437	201,437	5.6
159	2,163	201	1,566	3,997	52,384	9	197	9	1,469	248,004	4.3
59	768	3	24	36	1,004	—	—	1	66	8,662	4.6
247	3,165	277	2,277	7,134	130,705	71	13,422	17	2,542	927,754	6.1
1	5	29	206	1,554	43,886	50	11,000	5	570	425,167	7.6
30	242	42	476	1,511	32,661	10	2,223	2	437	223,586	6.2
157	2,150	203	1,571	4,034	53,274	11	199	9	1,469	270,903	4.26
59	768	3	24	35	884	—	—	1	66	8,098	4.6
242	3,102	282	2,339	7,294	135,224	71	13,426	18	2,541	983,392	6.3
1	5	26	195	1,586	4,468	50	11,000	5	570	433,469	7.7
30	242	38	459	1,574	34,578	9	2,217	3	437	251,045	6.6
152	2,087	215	1,661	4,103	55,148	12	209	9	1,468	291,114	4.8
59	768	3	24	31	813	—	—	1	66	7,764	4.6
242	3,094	282	2,334	7,362	137,663	70	13,401	17	2,546	1,003,963	6.3
1	5	26	195	1,634	47,215	50	11,000	5	570	454,869	7.7
31	246	38	460	1,557	33,248	9	2,203	2	437	242,718	6.6
151	2,075	215	1,655	4,140	56,387	11	198	9	1,473	298,612	4.8
59	768	3	24	31	813	—	—	1	66	7,764	4.6
103	1,408	217	3,103	8,292	156,026	61	11,030	18	3,106	1,176,625	6.7
—	—	26	282	1,577	50,697	37	8,464	4	496	511,306	8.5
16	122	41	728	1,707	37,441	12	2,319	1	367	289,472	7.1
44	638	150	2,093	4,969	66,270	12	247	11	2,047	360,338	5.0
43	948	—	—	39	1,618	—	—	2	196	15,509	6.3
95	1,316	220	3,081	8,218	157,694	76	11,460	17	3,101	1,188,674	6.7
8	63	34	413	2,227	69,254	43	9,530	8	1,663	653,784	8.1
16	122	41	1,547	1,265	27,525	7	529	1	367	213,448	7.1
38	566	145	1,121	4,682	59,395	26	1,401	7	1,005	308,400	4.9
33	565	—	—	44	1,520	—	—	1	66	13,015	6.1

一、臺灣省歷年公

單位：長度爲公尺

第十三章 公路橋樑隧道修築

年 別	道 路 別	合 計		以 長 度 別 分							
				不滿 10. 公尺		10.-49.9公尺		50.0-99.9公尺		100公尺以下	
		座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度
六十年	總計	7,667	149,598	4,726	26,608	2,448	47,004	302	20,539	191	55,447
	省道	1,594	54,187	826	4,668	572	11,870	104	7,282	92	30,367
	縣道	1,599	35,769	988	5,639	495	9,538	62	4,384	54	16,209
	鄉道	4,375	57,779	2,868	16,044	1,331	24,708	134	8,746	42	8,281
六十一年	總計	99	1,863	44	257	50	888	2	127	3	591
	總計	7,746	152,111	4,753	26,751	2,487	47,913	308	20,938	198	56,509
	省道	1,639	55,667	840	4,718	593	12,320	110	7,713	96	30,916
	縣道	1,595	36,039	981	5,591	497	9,643	61	4,318	56	16,487
六十二年	鄉道	4,414	58,662	2,888	16,185	1,347	25,062	135	8,780	44	8,635
	總計	98	1,743	44	257	50	888	2	127	2	471
	總計	7,907	156,632	4,826	27,129	2,560	49,325	315	21,263	206	58,915
	省道	1,668	56,455	851	4,779	610	12,703	111	7,717	96	31,256
六十三年	縣道	1,654	37,933	1,010	5,735	524	10,069	62	4,368	58	17,761
	鄉道	4,491	60,573	2,922	16,364	1,379	25,731	140	9,051	50	9,427
	總計	94	1,671	43	251	47	822	2	127	2	471
	總計	7,973	159,038	4,862	27,307	2,586	49,833	316	21,395	109	60,503
六十四年	省道	1,716	58,985	871	4,890	632	13,191	113	7,845	100	33,059
	縣道	1,637	36,594	1,002	5,694	517	9,879	62	4,420	56	16,601
	鄉道	4,526	61,788	2,946	16,472	1,390	25,941	139	9,003	51	10,372
	總計	94	1,671	43	251	47	822	2	127	2	471
六十五年	總計	8,691	174,673	5,230	30,303	2,895	55,996	338	22,930	228	65,444
	省道	1,644	59,939	970	4,677	661	13,597	110	7,563	103	34,102
	縣道	1,777	40,977	1,023	5,910	623	12,049	69	4,724	62	18,294
	鄉道	5,186	71,295	3,409	19,551	1,566	29,554	154	10,333	57	11,857
六十六年	總計	84	2,462	28	165	45	796	5	310	6	1,191
	總計	8,626	176,652	5,172	29,965	2,893	55,981	332	22,490	229	68,216
	省道	2,320	80,923	1,102	6,595	919	18,651	154	10,489	145	54,188
	縣道	1,330	30,090	797	4,582	488	8,741	43	3,030	42	13,737
六十七年	鄉道	4,898	63,488	3,242	18,602	1,488	27,858	131	8,732	37	8,296
	總計	78	2,151	31	186	38	731	4	239	5	995

公路橋樑統計 (續4)

臺灣道路發展史

七九六

以 構 造 分 類										面 積 (平方公尺)	橋 樑 平均寬 (公尺)
木 橋		磚 石 橋		混 凝 土 橋		鋼 鋼		吊 橋			
座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度		
89	1,199	244	3,549	8,250	162,670	72	10,105	17	3,136	1,251,286	6.9
8	63	61	903	2,240	73,210	39	8,174	8	1,663	696,728	8.3
13	101	40	1,543	1,259	27,802	8	1,554	1	402	240,877	7.7
35	470	143	1,103	4,708	60,479	25	377	7	1,005	301,646	4.8
33	565	—	—	43	1,179	—	—	1	66	12,035	6.6
88	1,194	214	2,998	8,346	169,474	68	7,514	17	3,115	1,328,151	7.2
8	63	32	358	2,298	78,877	36	5,594	8	1,642	757,330	8.7
13	101	39	1,534	1,272	28,451	7	1,543	1	402	252,854	7.4
34	465	143	1,106	4,733	60,967	25	377	7	1,005	305,932	4.8
33	565	—	—	43	1,179	—	—	1	66	12,035	6.6
185	1,154	211	2,985	8,323	170,382	66	7,070	16	2,697	1,358,756	3.1
8	63	30	349	2,277	79,337	34	5,150	7	1,224	779,726	9.1
13	102	39	1,534	1,272	28,551	7	1,543	1	402	260,914	8.1
31	424	142	1,102	4,731	61,315	25	377	7	1,005	306,081	4.8
33	565	—	—	43	1,179	—	—	1	66	12,035	6.6
83	1,145	207	2,911	8,380	176,500	65	6,890	16	2,696	1,447,479	7.6
17	60	30	348	2,314	84,202	34	5,150	7	1,223	850,725	9.4
13	102	35	1,461	1,285	29,356	6	1,363	1	402	273,412	8.4
30	418	142	1,102	4,738	61,763	25	377	7	1,005	311,307	4.8
33	565	—	—	43	1,179	—	—	1	66	12,035	6.6
81	1,120	202	2,816	8,433	179,560	65	6,890	16	2,683	1,489,812	7.7
7	60	30	348	2,317	84,904	34	5,150	7	1,210	866,753	9.4
13	102	32	1,376	1,294	29,589	6	1,363	1	402	277,344	8.7
28	393	140	1,092	4,768	63,665	25	377	7	1,005	327,521	4.9
33	565	—	—	54	1,402	—	—	1	66	18,194	8.9
179	1,097.7	202	2,817.2	8,474	183,537.8	65	6,889.8	16	2,682.5	1,548,183	7.9
7	60.0	30	349.1	2,352	88,475.8	34	5,150.3	7	1,209.7	915,149	9.6
13	101.5	32	1,375.9	1,298	29,705.1	6	1,363.0	1	402.0	283,839	8.6
26	371.3	140	1,092.2	4,770	63,946.0	25	376.5	7	1,004.8	330,930	5.0
33	564.9	—	—	56	1,410.9	—	—	1	66.0	18,264	8.9
—	—	95	1,221.80	9,582	228,517.3	28	3,271.3	10	1,292.5	1,993,420	8.5
—	—	7	111.9	2,345	95,108.9	18	3,077	4	406.5	1,070,128	10.8
—	—	18	391.3	1,362	37,227.7	—	—	—	—	337,870	8.9
4	172.20	70	718.6	5,818	94,665.80	10	9.314	5	820	566,633	5.9
33	564.9	—	—	—	1,514.9	—	—	1	82.0	18,789	8.8

一、臺灣省歷年公

單位：長度為公尺

第十三章 公路橋樑隧道修築

年 別	道 路 別	合 計		以 長 度 分 類								
				10. 公尺以下		10.0-49.9公尺		50.0-999公尺		10公尺以下		
		座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	
六十六年	總省縣鄉專	計道 道 道 道 用	8,672 2,356 1,321 4,918 77	180,659 84,013 31,402 63,434 1,810	5,185 1,119 786 3,249 31	30,114 6,690 4,552 18,686 186	2,916 932 449 1,497 38	56,409 18,864 8,756 28,032 757	337 158 41 134 4	22,957 10,782 2,893 9,042 240	234 147 45 38 4	71,179 47,677 15,201 7,674 627
六十七年	總省縣鄉專	計道 道 道 道 用	8,733 2,382 1,332 4,942 77	184,294 86,533 32,031 63,920 1,810	5,221 1,138 792 3,260 31	30,325 6,821 4,588 18,730 186	2,923 928 451 1,506 38	56,611 18,787 8,765 28,302 757	352 167 45 136 4	23,824 11,264 3,201 9,119 240	237 149 44 40 4	73,534 49,661 15,477 7,769 627
六十八年	總省縣鄉專	計道 道 道 道 用	8,701 2,356 1,332 4,936 77	184,288 86,122 32,132 64,223 1,810	5,189 1,118 791 3,249 31	30,150 6,714 4,585 18,663 186	2,923 926 451 1,508 38	56,555 18,730 8,696 28,372 757	348 162 44 138 4	23,501 10,918 3,129 9,214 240	241 150 46 41 4	74,083 49,760 15,722 7,974 627
六十九年	總省縣鄉專	計道 道 道 道 用	8,751 2,392 1,340 4,942 77	190,142 90,983 32,684 64,665 1,810	5,196 1,126 790 3,249 31	30,176 6,762 4,568 18,660 186	2,955 948 458 1,511 38	57,010 19,052 8,759 28,442 757	349 162 44 139 4	23,615 10,945 3,151 9,279 240	251 156 48 43 4	79,341 54,224 16,206 8,284 627
七十年	總省縣鄉專	計道 道 道 道 用	8,797 2,395 1,346 4,968 88	193,069 91,672 32,832 66,531 2,033	5,210 1,124 794 3,257 35	30,273 6,759 4,604 18,704 206	2,977 951 459 1,522 45	57,566 19,091 8,811 28,703 961	351 161 45 141 4	23,806 10,948 3,210 9,409 239	259 159 48 48 4	81,424 54,875 16,207 9,715 627
七十一年	總省縣鄉專	計道 道 道 道 用	8,838 2,430 1,350 4,968 90	197,025 95,244.9 32,947.5 66,790.8 2,041.8	5,219 1,135 794 3,253 37	30,345.5 6,845.3 4,598.7 18,685.4 216.1	2,997 964 463 1,525 45	58,060.4 19,448.0 8,911.3 28,741.7 959.4	353 164 45 140 4	24,206.4 11,454.5 3,223.8 9,288.8 239.3	269 167 48 50 4	84,412.7 57,497.1 16,213.7 10,074.9 627.0
七十二年	總省縣鄉專	計道 道 道 道 用	9,752 2,374 1,380 5,907 91	235,040 98,704.3 37,619 96,570.9 2145.8	5,386 1,032 783 3,534 37	32,087.5 6,306.9 4,631.4 20,934.1 215.1	3,593 1,000 485 2,063 45	70,888 20,370.8 9,530.4 40,032.4 954.4	427 167 55 201 4	28,736.3 11,587.4 3,747.4 13,162.2 239.3	346 175 57 109 5	103,328.20 60,439.2 19,709.8 22,442.2 737.0

路橋樑隧道統計表

橋						樑		隧						道	
以材料分										最小寬度	限制載重(噸)	合計		最小寬度	最小高度(中心)
木橋		磚石橋		混凝土橋		鋼橋		吊橋				座	長度		
座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度					座	長度
	7	111.9	2,345	95,108.9	18	3,077	4	406.5	1.5	日 6	171	14,537.5	3.1	3.6	
	—	—	340	15,081.5	4	2,472.9	—	—	7.3	日 8	—	—	—	—	
	—	—	9	369.7	—	—	—	—	5.0	H15	—	—	—	—	
	—	—	6	59.6	—	—	—	—	13.0	日 8	—	—	—	—	
	—	—	116	4,005.5	—	—	—	—	4.6	H10	5	680.6	7.5	6.5	
	—	—	6	50.6	—	—	—	—	7.5	H15	—	—	—	—	
	—	—	1	8.5	—	—	—	—	7.5	H15	—	—	—	—	
	6	107.4	342	15,119.5	—	—	—	—	4.0	H15	2	86.0	5.5	4.7	
	—	—	10	376.7	—	—	—	—	7.4	H15	—	—	—	—	
	—	—	7	53.5	—	—	—	—	6.0	H15	—	—	—	—	
	—	—	2	35.4	—	—	—	—	11.4	H20	—	—	—	—	
	—	—	4	176.3	—	—	—	—	10.5	H15	—	—	—	—	
	—	—	19	728.5	—	—	—	—	3.4	H15	—	—	—	—	
	1	4.5	10	303.0	—	—	—	—	10.5	H20	2	268.7	7.8	5.65	
	—	—	11	441.7	—	—	—	—	5.0	日 8	4	82.0	8.7	6.8	
	—	—	55	1,350.8	—	—	—	—	1.5	H15	4	548.0	4.3	4.8	
	—	—	23	854.9	2	88.9	1	69.0	3.5	H15	—	—	—	—	
	—	—	9	81.1	—	—	—	—	6.9	H15	—	—	—	—	
	—	—	19	1,574.5	—	—	—	—	4.6	H15	—	—	—	—	
	—	—	55	1,014.9	12	515.2	1	86.5	4.0	H15	97	6,333.9	3.1	3.8	
	—	—	8	48.0	—	—	—	—	6.5	H20	4	181.0	5.0	5.0	
	—	—	224	12,652.7	—	—	—	—	3.7	H 8	12	3,159.7	4.2	3.6	
	—	—	15	668.6	—	—	—	—	3.6	H15	1	48.0	4.4	4.8	
	—	—	1	5.5	—	—	—	—	4.9	H20	—	—	—	—	
	—	—	7	440.3	—	—	—	—	7.5	H20	—	—	—	—	
	—	—	15	153.8	—	—	—	—	11.0	H15	—	—	—	—	
	—	—	6	43.5	—	—	—	—	7.0	H15	—	—	—	—	
	—	—	2	9.7	—	—	—	—	10.0	日 8	—	—	—	—	
	—	—	134	3,310.6	—	—	—	—	3.6	日 6	2	151.2	5.5	5.7	
	—	—	12	353.5	—	—	—	—	4.6	H20	—	—	—	—	
	—	—	7	573.0	—	—	—	—	7.5	H15	—	—	—	—	

二、臺灣省省道公

年度：72年12月
單位：長度公尺

第十三章 公路橋樑隧道修築

路 別			橋				樑							
			合 計		以 長 度 分									
					未滿十公尺		10—49.9公尺		50—99.9公尺		100公尺以上			
			座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度		
總 計			2,374	98,704.3	1,032	6,306.9	1,000	20,370.8	167	11,587.4	175	60,439.2		
臺 1	臺北 楓港	344	17,554.4	177	1,092.7	123	2,595.5	18	1,276.9	26	12,589.3			
臺 1 甲	荊桐 斗南	9	369.7	2	9.2	5	102.2	1	58.3	1	200.0			
臺 1 乙	高雄 後庄	6	59.6	4	22.5	2	37.1	—	—	—	—			
臺 2	關渡 蘇澳	116	4,005.5	46	310.0	55	973.9	8	525.1	7	2,196.5			
臺 2 甲	金山 臺北	6	50.6	5	33.6	1	17.0	—	—	—	—			
臺 2 丙	新店 聖湖	1	8.5	1	8.5	—	—	—	—	—	—			
臺 3	臺北 屏東	348	15,226.9	147	874.4	152	3,122.6	23	1,556.8	26	9,673.1			
臺 3 甲	草屯 南投	10	376.7	3	20.3	4	53.8	2	122.6	1	180.0			
臺 3 乙	員樹林深窩	7	53.5	5	24.7	2	28.8	—	—	—	—			
臺 3 丙	營盤口內轆	2	35.4	1	5.4	1	30.0	—	—	—	—			
臺 3 丁	臺中大里橋	4	176.3	1	3.2	1	12.4	2	160.7	—	—			
臺 4	竹園 石門	91	728.5	6	38.5	11	220.3	1	89.9	1	379.8			
臺 5	臺北 基隆	11	307.5	3	16.5	6	136.8	2	154.2	—	—			
臺 6	十班坑汶水	11	441.7	3	18.7	5	98.0	2	100.0	1	225.0			
臺 7	大溪 宜蘭	55	1,350.8	30	178.7	18	381.3	3	207.4	4	583.4			
臺 7 甲	棲蘭 梨山	26	1,012.8	5	28.9	16	380.3	3	182.6	2	421.0			
臺 7 乙	大埔 三民	9	81.1	5	35.1	4	46.0	—	—	—	—			
臺 7 丙	牛鬥利澤簡	19	1,574.5	10	63.0	4	107.6	1	58.0	4	1,43.95			
臺 8	東勢太魯閣	68	1,616.6	24	141.3	34	719.6	9	655.7	1	100.0			
臺 8 甲	霸新 德基	8	48.0	7	38.0	1	10.0	—	—	—	—			
臺 9	臺北 楓港	224	12,652.7	96	603.4	73	1,532.7	21	1,533.5	34	8,983.3			
臺 9 甲	新店 員山	15	668.6	4	26.8	8	177.8	1	84.0	2	180.0			
臺 9 乙	檳榔 大南	1	5.5	1	5.5	—	—	—	—	—	—			
臺 9 丙	花蓮 壽豐	7	440.3	3	19.1	3	96.2	—	—	1	325.0			
臺 10	中港大雅臺中	15	153.8	10	56.8	5	97.0	—	—	—	—			
臺 10 甲	大雅 豐原	6	43.5	5	30.3	1	13.2	—	—	—	—			
臺 10 乙	清水西勢寮	2	9.7	2	9.7	—	—	—	—	—	—			
臺 11	花蓮 卑南	134	3,310.6	51	320.5	76	1,473.9	2	132.2	5	1,384			
臺 11 甲	光復 豐濱	12	353.5	3	13.2	7	143.0	1	90.1	1	107.2			
臺 11 乙	富源 知本	7	573.0	4	20.5	1	10.5	1	72.0	1	470.0			

七九九

資料來源：臺灣省公路局

橋樑隧道統計 (續)

橋										樑		隧				道	
以材料分										最小寬度	限只載重(噸)	合計		最小寬度	最小高度(中心)		
木橋		磚石橋		混凝土橋		鋼橋		吊橋									
座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度			座	長度				
				22	296.7					20.2	H15						
				14	299.0					22.0	H20						
				43	2'413.5					5.0	H10						
				10	469.6					7.5	H15						
				81	1,757.9			2	251.0	3.0	日 6	14	1,294.8	3.2	3.9		
				9	73.5					5.5	日 6	1					
				66	1,698.8					3.4	H15						
				20	595.8					4.5	H15		23.8	6.0	4.5		
				3	437.5					7.6	日 8						
				156	10,581.3					3.5	日 8						
				22	908.9					7.5	H15	19					
				93	5,654.2					7.0	日 6						
				101	3,186					3.6	日 6		1,348.3	4.0	4.6		
				1	854.7					7.5	H20	1					
				5	207.0					4.0	H15						
				133	3,985.7					4.5	H15	3	72.7	4.3	3.9		
				13	354.4					4.2	H15						
				30	608.4					4.0	日 6		258.8	3.6	3.7		
				47	775.5					6.6	H15						
				1	5.1					7.0	H15						

臺灣道路發展史

二、臺灣省省道公路

年度：72年12月
單位：長度公尺

第十三章 公路橋樑隧道築修

路別	橋										分	
	合計		以長度分									
			未滿十公尺		10—49.9公尺		50—99.9公尺		100公尺以上			
	座	長度	座	公尺	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度
臺 12 中港沙鹿臺中	22	296.7	11	62.6	10	154.1	1	80.0	—	—	—	—
臺12甲 王田 臺中	14	299.0	9	45.5	3	93.5	1	60.0	1	100.0	—	—
臺 13 內湖 豐原	43	2,413.5	21	128.9	16	320.2	3	190.6	3	1,773.8	—	—
臺13甲 談文 苗栗	10	469.6	6	26.4	3	35.6	—	—	1	407.6	—	—
臺 14 彰化 仁壽	83	2,008.0	34	201.5	37	682.9	9	579.2	3	545.3	—	—
臺14乙 芬園 南崗	9	73.5	7	46.0	2	27.5	—	—	—	—	—	—
臺 15 關渡 香山	66	1,698.8	30	176.4	30	710.8	1	60.2	5	751.4	—	—
臺 16 名間 鳳林	20	595.8	9	65.3	7	151.5	2	159.0	2	220.0	—	—
臺16甲 林尾水底寮	3	437.5	1	5.3	1	12.2	—	—	1	420.0	—	—
臺 17 甲南水底寮	156	10,581.3	64	384.4	63	1,187.2	15	1,118.1	14	7,891.6	—	—
臺 18 嘉義 玉里	22	908.9	7	51.6	12	261.1	—	—	3	596.2	—	—
臺 19 彰化 臺南	93	5,654.2	47	278.4	34	634.4	4	286.2	8	4,455.2	—	—
臺 20 臺南 德高	101	3,186.0	27	153.0	60	1,407.4	8	519.5	6	1,106.1	—	—
臺20甲 初來 池上	1	854.7	—	—	—	—	—	—	1	854.7	—	—
臺20乙 左鎮 南化	5	207.0	—	—	3	77.0	2	130.0	—	—	—	—
臺 21 天冷磚子崙	133	3,985.7	49	310.1	64	1,374.6	13	859.0	7	1,442	—	—
臺 22 屏東 知本	18	354.4	9	53.4	2	56.0	1	53.0	1	192.0	—	—
臺 23 富里 東河	30	608.4	9	61.6	17	270.2	4	276.6	—	—	—	—
臺 24 楓港 安瀝	47	775.5	27	182.4	17	297.1	2	156.0	1	140.0	—	—
臺24甲 墾丁墾丁公園	1	5.1	1	5.1	—	—	—	—	—	—	—	—

臺灣道路橋樑

十二年底

構		造		別		(公		尺)		面 積 (平方公尺)
木 橋		磚 石 橋		混 凝 土 橋		鋼 橋		吊 橋		
座	長 度	座	長 度	度	長 度	座	長 度	座	長 度	
—	—	18	391.3	1,362	37,227.7	—	—	—	—	337,870
0.00	—	1	4.0	131	7,471.8	—	—	—	—	100,199
8.87	—	—	—	19	384.0	—	—	—	—	3,031
0.77	—	—	—	122	1,366.7	—	—	—	—	13,587
8.23	—	13	295.9	78	2,375.0	—	—	—	—	19,211
—	—	2	55.4	299	9,925	—	—	—	—	3,672
4.15	—	—	—	64	1,582.8	—	—	—	—	10,981
0.00	—	—	—	128	2,715.5	—	—	—	—	23,611
0.00	—	—	—	53	1,256.5	—	—	—	—	7,761
1.00	—	—	—	103	1,413.8	—	—	—	—	15,490
7.87	—	1	27.0	91	2,203.4	—	—	—	—	19,866
8.14	—	—	—	127	3,140.8	—	—	—	—	25,244
0.00	—	—	—	137	2,419.6	—	—	—	—	22,084
0.00	—	—	—	127	3,722.8	—	—	—	—	29,899
—	—	—	—	22	559.7	—	—	—	—	2,951
—	—	—	—	56	2,559.6	—	—	—	—	14,920
—	—	—	—	7	2,308.4	—	—	—	—	12,010
—	—	—	—	4	66.9	—	—	—	—	912
—	—	—	—	44	965.9	—	—	—	—	9,731
—	—	—	—	4	32.5	—	—	—	—	332
—	—	1	9.0	10	99.9	—	—	—	—	1,549
—	—	—	—	6	55.5	—	—	—	—	829

臺灣道路發展史

三、全省公路

中華民國七

第十三章 公路橋樑隧道修築

縣市別	總計		長度 (公尺)							
			不滿10公尺		10—49.99		50—99.99		100公尺以上	
	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度
總計	1,380	37,619.0	783	4,631.4	485	9,530.4	55	3,747.4	57	19,709.8
臺北縣	132	7,475.8	57	352.6	57	1,177.1	5	351.0	13	5,595.1
宜蘭縣	19	384.0	15	99.7	1	45.9	3	238.4	—	—
桃園縣	122	1,366.7	79	448.6	40	746.8	3	171.3	—	—
新竹縣	91	2,670.9	52	329.5	30	665.0	5	263.4	4	1,413.0
苗栗縣	31	582.0	17	97.8	11	272.6	2	104.6	1	107.0
臺中縣	64	1,582.8	32	179.0	24	501.3	6	426.5	2	476.0
彰化縣	128	2,715.5	82	467.4	42	744.1	1	66.0	3	1,438.0
南投縣	53	1,256.5	25	154.1	22	408.0	3	245.4	3	448.0
雲林縣	103	1,413.8	69	405.2	30	489.1	1	94.5	3	425.0
嘉義縣	92	2,230.4	53	308.4	32	662.0	1	72.0	6	1,188.0
臺南縣	127	3,140.8	62	375.7	55	984.0	4	297.0	6	1,484.1
高雄縣	137	2,419.6	88	544.5	39	785.0	8	532.1	2	558.0
屏東縣	127	3,722.8	80	453.7	39	713.1	3	218.0	5	2,338.0
臺東縣	22	559.7	7	33.0	10	166.7	5	360.0	—	—
花蓮縣	56	2,559.6	21	132.4	26	535.4	4	241.2	5	1,650.6
澎湖縣	7	2,308.4	3	19.4	2	64.0	1	65.0	1	2,160.0
基隆市	4	66.9	2	11.5	2	55.4	—	—	—	—
臺中市	44	965.9	23	118.5	18	418.4	—	—	3	429.0
臺南市	4	32.5	3	15.7	1	16.8	—	—	—	—
新竹市	11	108.9	9	56.8	2	52.1	—	—	—	—
嘉義市	6	55.5	4	27.9	2	27.6	—	—	—	—

鄉道橋樑

十二年底

構		造		別		(公		尺)		面 積 (平方公尺)
木 橋		磚 石 橋		混 凝 土 橋		鋼 橋		吊 橋		
座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	座	長 度	
4	172.2	70	718.6	5,818	94,665.8	10	194.3	5	820.0	566,633
—	—	1	7.2	228	3,100.9	2	23.4	1	161.0	22,181
—	—	—	—	244	4,049.2	—	—	—	—	21,886
—	—	—	—	333	3,877.1	—	—	—	—	28,035
—	—	33	327.7	234	5,003.1	1	16.1	—	—	33,436
—	—	6	124.4	374	5,823.4	2	12.2	1	—	36,729
—	—	3	90.0	441	5,576.2	1	40.0	—	406.0	37,112
2	40.2	—	—	659	6,722.9	—	—	1	—	34,336
—	—	—	—	355	8,250.7	—	—	—	60.0	44,567
1	16.0	—	—	688	11,467.6	—	—	—	—	63,873
—	—	13	73.7	456	7,123.7	—	—	—	—	39,514
—	—	2	16.0	573	10,279.5	—	—	1	74.0	55,825
—	—	—	—	302	4,935.1	—	—	—	—	28,370
1	116.0	9	55.8	483	8,506.9	3	38.6	1	119.0	47,594
—	—	—	—	104	2,070.9	—	—	—	—	12,170
—	—	—	—	128	4,106.7	—	—	—	—	23,415
—	—	—	—	7	52.6	—	—	—	—	312
—	—	—	—	23	544.7	1	64.0	—	—	4,354
—	—	—	—	93	1,550.2	—	—	—	—	16,021
—	—	—	—	37	667.3	—	—	—	—	9,035
—	—	3	23.8	32	432.6	—	—	—	—	4,270
—	—	—	—	24	524.5	—	—	—	—	3,598

臺灣道路發展史

四、全省公路

中華民國七

縣市別	總計		長度別 (公尺)							
			不滿10公尺		10—49.99		50—99.99		100公尺以上	
	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度	座	長度
總計	5,907	96,570.9	3,534	20,934.1	2,063	40,032.4	201	13,162.2	109	22,442.2
臺北縣	232	3,292.5	132	816.8	88	1,556.6	9	540.1	3	379.0
宜蘭縣	244	4,049.2	147	865.8	80	1,591.9	11	709.6	6	883.9
桃園縣	333	3,877.1	232	1,290.4	88	1,818.0	13	768.7	—	—
新竹縣	268	5,346.9	150	871.6	99	1,801.4	10	743.6	9	1,930.3
苗栗縣	382	5,960.0	205	1,303.6	162	2,990.4	10	631.0	5	1,035.0
臺中縣	446	6,112.2	308	1,791.7	116	2,776.4	18	1,131.1	4	913.0
彰化縣	661	6,763.1	477	2,743.5	172	3,025.4	10	657.2	2	337.0
南投縣	356	8,310.7	180	1,023.0	148	3,196.0	16	1,008.7	12	3,083.0
雲林縣	689	11,483.6	422	2,670.6	234	4,390.7	21	1,429.5	12	2,992.8
嘉義縣	469	7,197.4	265	1,592.7	188	3,838.7	12	776.0	4	990.0
臺南縣	576	10,369.5	279	1,631.1	257	5,004.6	30	1,975.8	10	1,758.0
高雄縣	302	4,935.1	183	1,102.6	106	2,285.2	7	496.8	6	1,050.5
屏東縣	497	8,836.8	317	1,839.3	149	2,762.8	14	925.7	17	3,308.5
屏東縣	104	2,070.9	58	346.7	38	675.2	4	271.0	4	778.0
花蓮縣	128	4,106.7	58	339.1	52	1,192.0	9	622.4	9	1,953.2
澎湖縣	7	52.6	6	39.3	1	13.3	—	—	—	1
基隆市	24	608.7	5	29.2	15	267.5	4	312.0	—	—
臺中市	93	1,550.2	52	307.2	36	683.0	2	112.0	3	448.0
臺南市	37	667.3	19	100.6	16	275.7	1	51.0	1	240.0
新竹市	35	456.4	21	135.8	14	320.6	—	—	—	—
嘉義市	27	524.5	18	95.5	4	67.0	—	—	2	362.0

資料來源：臺灣省公路局統計年報

貳 橋樑建造技術與新方法應用

各線公路所建造之重要橋樑，已於修築各線公路工程敘及，如西部幹線（臺一號公路）之西螺大橋。北部橫貫公設之大漢復興、巴稜橋、東海岸公路（臺十一號公路）之登仙、東河、長虹橋。此六橋除西螺大橋較長外餘均為短橋，但設計頗新穎或應用新方法施工，故頗負盛名，其施工情形，不再個別敘述。

光復後建造之橋樑應用新方法或新技術者，茲就所知酌分述於下：

民國四十一年建造之登仙，東河橋為施工時，混凝土之澆製，採用按水、灰、級配粒料等材料比重量配合製作之橋樑，設計新穎施工精細為大眾所讚譽。以後建混凝土橋，採用此比例方法。

西螺大橋橋體係用華倫氏穿式桁樑鋼架方法建造。橋上層桁架用鉚釘，燒紅後由下面向上拋上，頂架工人以鉗子夾接應用。外籍工程人員頻呼「技術高超」。四十一年十二月完工。

第一座預力橋，位於三峽大溪公路，原名旭橋，計三孔，其中一孔長三一·二公尺為預力混凝土後拉式工字樑橋，保試驗性質，效果甚佳，四十五年一月開工同年六月竣工。第二座預力橋為中興大橋。

最大跨徑之橋樑，長虹橋位於秀姑巒溪入海處，採用懸臂延伸式預力混凝土橋，單孔跨徑一二〇公尺，當時為臺灣除吊橋外最大跨徑之橋樑，橋面淨寬七·五公尺，載重H—二〇。

華江大橋下部結構採用中孔預力混凝土基樁及反循環基樁。反循環基樁在臺灣保首次應用。其優點為口徑大可取代開口沉箱。五十七年十月竣工。

大漢橋為首一座鋼拱橋焊接方法施工，五十四年八月完工。

臺北大橋之建造，以高拉力鋼電焊合成樑，鋼管樁，以鋼管樁作為橋樑基礎，為臺灣公路橋樑首次採用，又以陰極防蝕法應用於鋼基工程，以測試鋼材蝕蝕程度，而預先採取防蝕措施，以延長橋樑壽命。

光復大橋，主橋上部結構採用斜張式。下部結構採用預力混凝土基樁及鋼筋混凝土空心橋墩。斜張式橋樑發起於西德，為近十餘年之事。本橋全部為預力混凝土構造，在亞洲尚屬創舉。六十六年十二月竣工。

關渡大橋：(1)主橋為連續鋼橋，鋼橋製造應用電腦及數字控制機 (Nc Control Machine)，精確又迅速，為目前最進步之製造法。(2)重逾千噸整孔鋼拱，一次吊放，創臺灣橋樑架設紀錄。(3)由「上而下施工法」之引道護坡，新穎別緻，具高度安全性。完成後不受豪雨損壞。

澎湖跨海大橋為我國海中建橋之創舉，亦引進一部份新技術。

以往政府庫收短絀，公路建設資金籌措不易，故橋樑之建造常小於公路。自民國六十九年以後，國庫有大量盈餘，但公路工程人員仍秉以往刻苦精神設計，橋樑小於公路。常撫生任公路局長後，認為欲公路暢通，自六十四年起拓寬或新闢公路橋樑應與路基同寬，嗣後普遍施行。

茲將部份橋樑建造養護情形分述於下：

一、澎湖跨海大橋

澎湖列島，共有大小島嶼九十七個，人口則多集居於馬公、白沙、西嶼三島。縣治原設暗澳（現名文澳）後遷於馬公，民國二十六年日人將原建築之兩座石堤改建寬三公尺、高約三公尺，連接馬公白沙兩島，工程簡陋，勉能行車。光復後政府再次撥款，拓寬為七·五公尺，交通稱便。

民國五十三年夏間，公路局奉層峯指示，研究興建馬公西嶼大橋，五十四年四月成立澎湖跨海大橋工程處，辦理測量設計，將全部工程分為四期，其中陸上新路及海中路堤，則於五十四年（公元一九六五年）五月十六日由國防部派兵工部隊先行施工，橋樑部份於五十五年八月開工（公元一九六六年）。

(一) 施工概要

(1) 基礎鑽目，以角鋼架設工作臺，平潮時由潛水伏下水導管至海底，然後在工作架上鑽眼，工作順利。

(2) 基礎開挖：水中基礎岩石爆破，經做多次試驗，求出深水中每立方岩石標準用藥量，於平潮短暫時間，一次製炸藥一二〇孔，一次爆破，最為理想。爆破岩石之浚挖，除自備挖泥船外，曾獲得高雄港務局支援挖泥船，增加作業時效。

(3) 鋼模安裝 橋墩築造，分節安裝基礎鋼，於水中搭接，對防水之處理，支架之固定，配合平潮時安裝等，屢生困難，均須視當時情況，採取適當措施以克服之。必要時將每節九公尺之鋼模，再分兩節，並改為焊接，始告成功。

(4) 基礎築造：基礎分段實施，每次灌漿多達三百餘立方，使用水泥二千餘袋，連同砂、水、石灰、流動劑等材料，一次須準備三二〇公噸之多。在海上作業，材料之供應，船隻之調配與集中，及連續二十小時一次施工，事先策劃，現場處理，至費周章。

(5) 基礎檢丈：深水施工結果之檢查，至為重要。海底照像難窺全貌，船上探測，難知品質。工程人員必須經常潛水，親切檢查，冒險犯難，遠非陸上施工可比。

(6) 大樑吊裝：四四·六公尺，重一一〇公噸之大樑，自陸上推運至海上，吊放於兩墩之間，殊非易事，經研究採用四路二層倍力橋，另加二路一層四節，以期分散載重量，估計為吊樑動用的鋼料，達五百餘噸，各項材料設備之消耗更難計數。

(二) 工程特點

(1) 海中建橋，在設計時須考慮，活載重、地震、風速、流速、浪高及波浪衝擊等因素，為橋樑設計因素最複雜者。

(2) 深水橋基，在海水高潮十四公尺之下，每座基礎須承載四千噸重之荷重，耗用混凝土八百立方公尺，為臺灣省橋樑中基礎的負荷最重尺寸最大者。

(3) 施工地點流速潮差均大，浪高五公尺以上，流速低於一公尺之平潮時間，每日平均僅有二小時，潛水俠須在此短暫時間內，於海底建造橋基，每日工作時間太短。

(4) 北墩上部結構，為二鉸四孔連續樑橋，採用德國專利之德威達（Dywidag）懸臂延伸式預力混凝土施工法。自橋墩

逐節向前延伸，每節樑高必需精密控制，最後方能組合，此一施工方法為臺灣省首次採用。

(5) 南濠上部結構，採用長預力混凝土樑，為臺灣省預鑄樑最長最重者。吊放時，使用倍力橋承力之功效，亦為臺灣去所未有，首次創舉。

全部工程，分為橋樑二、一六〇公尺，共六七孔，海中路堤三二〇公尺。陸上新路三、〇六一公尺。大榕樹支線三四五公尺。橋門結構二座，紀念碑亭一座。五十九年（公元一九七〇年）十二月二十五日，在軍民通力合作之下全部完成，計耗時五年七個月，總工程費一〇、四四〇萬元。

六十年（公元一九七一年）三月二十六日舉行竣工通車典禮，由臺灣省政府主席謝東閔主持，恭請 嚴副總統致訓，當地張燈結彩慶祝，情況非常熱鬧。

(三) 監造與設計

本橋設計施工，均由國人辦理，工程處處長由省公路局副局長李春松兼任，首任副處長吳保障，次任陳炳燦。本橋工程由副局長李春松規劃，副總工程師楊廷英主持設計，參加設計人員：工程司賈駿祥、張澎、林永德、陳炳燦、鄭來水、王憲章、蔡欣斌、駱孟祥、張蓋如、黃景貴。

(四) 工程承包廠商

澎湖跨海大橋由利德公司承建，海軍派拖船、起重船、蛙人支援。該公司派總工程師周啓太主持施工事宜。五十六年（公元一九六七年）十一月二日下午四時左右，狂風忽起，濁浪排空，工作船傾覆。船上員工十九人，全部捲入浪潮，五人殉職，其餘獲救。總工程師周太啓，在海潮中掙扎多時，在生死邊緣，亦被援救，入醫院治療月餘始康復，仍回原崗位工作，具有敬業精神。

(五) 檢查與搶修

澎湖跨海大橋完工後，公路局移交澎湖縣政府接管養護。民國六十三年（公元一九七四年）五月初，公路局得悉該橋損壞情形（電視報導），派員前往實地勘查，發覺橋樑損壞處在廿五號橋墩帽上，在懸臂式墩帽之北端第廿七孔大樑支承鋼板下混凝土

剝落一塊，其支承鋼板端懸空，導致橋面下陷一·八公分，除請澎湖縣政府搶修外，該局爲維持橋樑之安全，決定做一次全橋之徹底檢查及整修。派五位工程人員赴實地檢查，及辦理第廿六號墩橋搶修工作，爲期兩星期。

本次檢查甚爲徹底，海水下墩腳之檢查，係雇用船隻及潛水俠，陪同工程人員潛水檢查墩腳附近岩盤，檢查結果，提出整修計畫十一點，並建議事項，擇其重要者列舉於下：

- (1) 兩端引道路破裂有洞，擬加封三層表面處理之面層。
- (2) 路堤駁坎漿砌塊石陷落，擬使用水泥漿鋪修整平。
- (3) 欄杆鐵銹，生銹嚴重部份混凝土龜裂鬆脫，補修以恢復原狀。爲防止鹽分繼續進入，全橋欄杆噴漆環氧膠，一層或兩層以封閉裂口。
- (4) 橋面補修後，加鋪三公分原瀝青混凝土面層。
- (5) 橋面下版表面有鐵銹附着者，擬除銹後使用環氧水泥補修。
- (6) 大樑端底鋼版支承銹蝕嚴重，立即除銹整修。
- (7) 橋墩基腳：經潛水檢查結果第二九、三一、三三、三五、三七、四〇、四六、四九、六二、六六、六七、六八、六九號墩之基腳，因施工時，水泥漿未灌到處均有二〇—五〇公分徑之小洞，深度一〇—三〇公分不等，此次檢查已將各墩腳之小洞位置、形狀、尺寸列入紀錄內，俟下次再檢查時對照紀錄，若洞穴擴大時再予補修。
- (8) 基礎回填水中混凝土部份，本次檢查第二、五、六、九、五八、五九、七一號墩之回填水中混凝土，一部份已損失，經研究不影響安全，不擬補修。

六十六年（公元一九七七年六月，公路局派員檢查該橋，測探第十六孔鋼樑八支，斷了三支。該局對此非常重視，派總工程楊廷英（後升副局長）率領重要工程人員多人，再實地勘察，研究防止與改善，後決定在澎湖設立工務段，以便經常檢修該橋及當地公路。

第一一二八孔橋面全面塗以美國威斯席公司出品 Plastec9028M，及9009環養膠塗料。使原已受損之混凝土表面再恢復具有粘性，硬度及抗鹽性，不再脫落，可以完全封閉內部鋼筋與帶鹽分之空氣接觸，斷絕了氧化作用，於民國六十七年（公元一九七八年）六月橋體表面加強保養完成後未見再有剝落現象發生。

(六) 其他

日本爲島國，海中建橋，公路局派副局長李春松赴日，作深入之研究，經年餘規劃設計定案。於五十四年五月十八日，由國防部派工兵先行施工。承建包商利德公司，與日本建橋工程公司有密切關係，技術純熟，得以順利完成。

近年來澎湖農工商業漸發達，遊覽旅客增加，爲應行旅需要，公路局決定將跨海大橋加寬爲一二公尺。並設行人道。設工程處負責施工，第一期工程，預決七十五年六月完工。隨即進行第二期工程。

【資料來源】臺灣公路工程月刊，交通年鑑，實地調查。臺北市各日報。

二、中興大橋

中興大橋位於臺北市成都路底，跨越淡水河，唧接三重市省道西部幹線，全長一、〇五五公尺，寬一四·五公尺，六十一孔，爲臺灣以預力混凝土方法首先建築之大橋，工程處處長爲張文濤，民國四十五年（公元一九五六年）十一月開工，四十七年（公元一九五八年）十月完成，工程費三二、五二九、七〇〇元承包商爲工信工程公司。爲臺灣光復後完成第二座大橋。（第一座爲西螺大橋。當時爲遠東最長之預力混凝土之大橋。收取車輛通行費，以償還工程費用本息，及平時保養。

民國六十五年（公元一九七六年）妮娜風災，經公路勘測調查該橋結果：在臺北市端之淡水河主流河床深度已經略有增高，三重市端之河床已較去年加深。三公尺至一公尺，由此推測主流正緩慢變遷。

三重市端之十八至二十一號橋墩，基樁深度只有十三·五公尺，一旦主河改向三重市端，則墩基將被沖刷，原有樁長甚難支持橋樑安全。此次決定提早作河床保護工作，將採用混凝土菱形塊，在橋墩上游拋設十公尺，下游二〇公尺，連橋寬約五〇公尺，又中興大橋橋面年久磨損，行車震動，將加鋪瀝青混凝土路面，並修理橋面之伸縮縫，以維護安全，需款四百萬元，政府計畫

改建爲四線快車道，以適應交通需要。

臺灣第一座預力混凝土橋爲一座僅四·二公尺長之小橋，位於臺北縣三峽至大溪公路上（後編爲臺三號公路），原名第一旭橋，今名第一預力橋，計有三孔，其中三孔爲鋼筋混凝土板橋，每孔五·四公尺。另一孔爲預力混凝土後拉式工字樑橋，長三一·二公尺，合計全長四二公尺。此橋之興建係試驗性質，故先採用一孔小橋先行試辦，結果成績頗佳。施工時對於混凝土、砂石料之選擇，砂石料配級配，均甚注意。經取樣試驗，均超過設計時之安全應力，爲我國建築預力混凝土之萌芽。於民國四十五年一月開工，同年六月完工。當時預力混凝土尙爲專利品。經此橋試用結果效果優良，繼而開始建築中興大橋。

改建工程計畫

依大臺北地區防洪計畫二百年之洪水頻率，在淡水河中興大橋位置之最高洪水水位爲九·一二公尺，而該橋現有之橋高約七·五八公尺，將嚴重影響排洪。復以該橋興建時基礎甚淺，而產生橋墩下陷，就安全而言，亟應儘早改建。又因附近省市兩端，無其他較適當之連接道路及橋位，故就原橋位予以提高改建。其計畫如下，但未能按照預定時間實施。

(一) 主 橋

橋位 位於原橋位，將原橋拆除，另建新橋。

橋長 採用十七孔六〇公尺及一孔五七·五公尺之預力混凝土T字型樑，全長一、〇七七·五公尺。

橋寬 六線快車道二一公尺，兩側各有二·五公尺之慢車道間設有〇·二五公尺之分隔道，人行道與欄一·五公尺，總寬三〇公尺。銜接兩端快速道路之匝道橋及收費站處另行加寬。

橋面高度 最低一三·五五公尺（較原橋提高五·九一七公尺）。

(二) 臺北市端引道

(1) 上坡引道 由康定路口上坡銜接主橋頭，主司康定路口右轉及成都路上橋，長約一八一公尺，寬七·五公尺——一五·五公尺。（左轉道、堤外面道橋……等略）。

(2) 下坡引道 銜接主橋頭與康定路口，爲右轉專用道，長約一八一公尺，寬七·五—一五·五公尺。

(三) 臺北縣端引道引橋

(1) 引橋長一九二·三公尺，寬二二·五公尺，橋下闢爲守橋部隊營舍、停車場及都市計畫路。

(2) 引道長一九六·五公尺，寬二二，五—三〇公尺。

(3) 引道與洩洪橋引道銜接，成功路九十五巷口設左右分隔欄，廢除管制燈號，另設右轉專用道。

(四) 經費概算與工期

主橋估需經費十二億元，臺北市端引橋引道工程估需三億五千萬元，臺北縣端引橋引道估需三億五千萬元。共投資新臺幣一九億元，分由省市各半籌貸支應，預定民國七十四年七月開工，至七十七年六月底竣工，工期三十六個月。視施工進度需要，分六期貸借。至七十七年六月底竣工時，本利和共計二二億四千七百六十二萬二千五百三十五元。徵收車輛通行受益費償還。(據交通設月刊) 改建工程計畫，因故迫期實施。

三、華江大橋

華江大橋新建工程：臺北至板橋原有光復吊橋，因交通量日益增加，載重僅有十公噸，不堪荷重，亟待改善。又爲配合臺北區交通發展計畫，經擇定光復吊橋下游與淡水河交叉附近興建華江大橋一座，橋長九一七公尺，橋面淨寬一五公尺，載重二十公噸，上部結構採用懸臂式及簡支式預力土樑，下部結構橋臺橋墩，採用實體混凝土式，基樁則採用及反循環鑽掘式就地灌注鋼筋混凝土樁，及預力混凝土樁，引道其板橋端部份長三·五三公里，路寬十六公尺，臺北端連接四八號道路由公共工程局辦理，總工程費七·六五〇萬元，其中中美基金貸款五、八二〇萬元，政府配合款一、八三〇萬元，於五十五年(公元一九六六年)五月廿六日開工，五十七年(公元一九六八年)十月竣工，政府計畫拓建爲四線快車道以應未來交通需要。

本橋設站收受益費，以清還貸款。

四、臺北大橋

臺北大橋新建工程：臺北橋位於臺北市民權路底，為省道西部幹線主要橋樑之一，該橋原建於民國十四年，由於交通量逐年增加，已不敷應用，乃於原橋位重建新橋。橋樑型為顧及洪水宣洩及兩端引道坡度，採用簡支式電焊高拉力鋼樑，橋長四九二·二五公尺，計九孔（包括跨徑六二·三公尺者計六孔，五六·一五公尺者計一孔，三一·一五公尺者計二孔。）橋面寬二八·五公尺，中央四線快車道共寬一四·五公尺，兩側慢車道各寬四·五公尺，人行道各寬二·二五公尺，快慢車道分隔帶各寬〇·六公尺，設計載重二〇公噸。臺北市端引道長二一·七五公尺，臺北縣三重市端長二二·七公尺。總工程費一四、六〇〇萬元，其中中美基金貸款四、四三〇萬元，日本貸款五、六〇〇萬元，政府配合款四、五七〇萬元。於五十五年七月開工，至五十八年十月完工（公元一九六六年—一九六九年）。

本橋下部結構鋼管樁以陰極防蝕處理，橋位處於潮汐影響地區，高低潮差二公尺，兩端為臺北市及三重市工業發達人口密集地帶，大量工業通棄水及家庭污水排洩於淡水河中，使河水終年混濁不清。經查驗水污情形，河水中氯化鈉（NaCl）含量在〇·〇〇七—〇·〇一腐蝕率達0.35mm/yr，已為世界各國腐蝕紀錄中列為高腐蝕率者。

本橋設計時已考慮河水腐蝕問題，當時採用電流陽極防蝕法（Galvanci Amade System）以鎂（Mg）棒為陽極附裝於水中鋼管外圍管身上。完工不到七年該項陽極裝置已全部損壞，不發生作用，對鋼樁腐蝕已造成嚴重問題。幸而鋼管本身於製造時已留3mm厚度供假定腐蝕率為0.8mm/yr時維持三〇年。如當時不考慮腐蝕問題，則腐蝕問題嚴重影響橋樑載重安全。該橋為西部幹線上重要橋樑，造價昂貴，施工費時，交通不可一日中斷。公路局乃派員赴美日研習採用新式防腐蝕辦法，經決定採用陰極鋼管外加電流防蝕法（Cathodic Protection System）以磁性氧化鐵，設置於臺北市端，以高砂鑄鐵設置於三重市端，為陽極埋入橋端岸上，以一〇〇A及四〇A二路，電壓均為六〇V直流電，經外加電流後，水中產生平衡電流進而消除鋼管樁因水污染所產生腐蝕性電化作用（Maxcell），可有效防止鋼管樁腐蝕，另一方面鋼於水中不再附有裝置，可無恐於流失或被雜物塞留阻礙電流通行，且保養簡易。本橋樑採用此項防腐蝕方法德用壽年當可延長。可見省公路局對橋樑檢查保護週全。此橋為一重要工程，似為公路局工程師集體設計（曾函請臺灣省公路局查示未蒙賜復）。建橋工程處長王兆杖、副處長兼工務課長姚燦鉅

，副處長賈駿祥。檢查補修防腐工程爲胡劍虹任養路處長任內執行。

【註】

本工程經費依據臺灣省公路局統計年報（事業統計）刊載爲新臺幣一四、六〇〇萬元。依據中華公路史下部一五六頁記載：(1)中日貸款五千三百四十六萬元（折合美金約一百三十三萬三千元）。(2)中美基金貸款七千三百五十萬元。(3)政府配合款四千六百五十二萬元（包括臺銀貸款三千二百七十萬元，及統收統支戶貸款一千三百八十二萬元），共計新臺幣一億七千三百四十八萬元。均擬以收取通過費分期償還。此外臺北市府單獨向臺銀貸款新臺幣二千八百萬元，作爲實施都市計劃配合大橋工程，折遷民權西路房屋之用。

五、普濟橋

名間日月潭段，爲臺灣觀光要道，起自臺中縣全線已改善，鋪築高級路面，惟因油車坑附近山坡土質不穩，每逢雨季經常坍方，阻礙交通。公路局爲徹底改善計，跨越坍方路基於山谷間，建築預力混凝土橋一座，長八四·九二公尺。橋墩最高達三六公尺，爲臺灣公路橋墩之最高者。五十一年（公元一九六二年）二月開工，中經變更設計，至五十二年八月完成，六十四年（公元一九六五年）十二月二十四日發生災害，經過長期研究及設計改建橋臺一座，及延長一〇〇公尺之連續貳橋，並在橋臺兩端增做混凝土塊，予以錨固。六十七年一月廿四日發包，一連三次招標，無廠商投標，改爲比價，亦經過三次，可是沒有決標。公路局改編預算，增列加險工津貼，及安全措施，仍久未能決標。因爲此座橋墩是東亞最高的，在當時建造此橋時，死亡數名工人，營造商迷信，對此件工程缺乏興趣。此橋重建由公路局工程司葉昭雄設計，後由文亮營造廠承包，於六十七年十月一日開工，六十八年（公元一九七九年）十二月三日竣工，總工程費六、〇八三、〇〇〇元。

六、西港大橋添建

西港大橋添建工程：橋長八八〇公尺，原寬五·五公尺作爲糖廠鐵路及單側慢車之用，另與原橋併行增建同長度預力混凝土樑橋一座，專供兩快車道及單側慢車行駛，添建後橋面全寬十六公尺，並改善兩端引道，總工程費三、五〇〇萬元。於六十年十月開工已於六十二年三月十日完工。

七、彰雲大橋暨立體交叉工程

彰雲大橋新建工程：本工程位於縱貫鐵路濁水溪下游約二〇〇公尺處，北起二水鄉之南通路，越濁水溪至林內鄉與公路臺三線（臺北屏東線）銜接，橋長一、一六〇公尺，橋淨寬七、五公尺，屬預力混凝土樑設計，每孔跨徑四〇公尺，共二九孔。北、引道四〇〇公尺，並拓寬連接之南通路二、七公里，南端引道九五〇公尺，並加建與縱貫路相交之立體交叉一處，總工程費四端二〇九萬元，於五十九年（公元一九七〇年）十月開工，橋樑部份先完成，引道等附屬工程於六十二年（公元一九七三年）九月十二日完成。（公路局年報記六十年五月三十一日完工。經費二、七一〇萬元，似未包括附屬工程）

八、光復大橋

光復大橋在臺北市西園路底，跨淡水河唧接板橋市中山路，全長四〇二公尺，淨寬二〇公尺，快車道四線計一五公尺，兩側行人道各二、五公尺，該橋與臺北市所連接之道路有西園路（西藏路至光復橋引道）及環河南路（萬大路至縱貫鐵路），其中西園路部份長四〇〇公尺，寬三〇公尺，為臺北市板橋間交通孔道，環河南路一、三四〇公尺，寬二五公尺，為臺北市外環快速道路之一部份，這些接連道路拓建，拆遷費較多，總工程費約三億四千餘萬元，由光復橋工程費貸款內支應外，不足部份由市府編列特別預算辦理，六十四年（公元一九七五年）二月十五日開工，六十六年（公元一九七七年）十二月完成，橋南端板橋市中山路至民權路止二、四〇〇公尺，拓寬為二十公尺，鋪瀝青混凝土路面。

光復大橋委請留美學人林同棧教授所主持之國際工程顧問公司設計，主橋部份，上部結構為三孔預力混凝土斜張橋（Cable

Stayed Bridge），每孔跨徑為一二四公尺，合計四〇二公尺，基礎為預力混凝土長樁。又新橋面為配合臺北地區防洪計畫

，較原吊橋面提高約四公尺，故主橋兩端必須建引橋及引道，方能與原有道路配合。引橋上部結構分為預力混凝土連續及簡支樑二種，基礎均採用預力基樁。預力混凝土斜張橋世界上建成者僅數座，以亞洲而言，日本雖有幾座斜張橋，但都是用鋼樑。光復橋採用預力混凝土構造，在亞洲可以說是創舉。預力混凝土斜張橋構造極為精細而且複雜，其施工經過圖說，光復橋工程處處長，張恭先撰寫「光復橋施工隨筆」報導，刊登於臺灣公路工程月刊。

光復橋設計在國內算是新穎精細，可譽為工程藝術品，品質要求極高，工地設有小型試驗室，由公路局材料試驗所派專人負責混凝土品質試驗及路面路基試驗外。光復橋工程人員在現場依照施工說明書規定，嚴格執行各項作業檢驗，務使品質達到設計要求，故對於施預力之管理，極為審慎。國產之高拉力鋼線及進口之鋼線，雖附有檢驗合格證明書，仍須抽取樣品送請商品檢驗局或臺灣大學土木試驗室檢驗。同時，施預力用之油壓機及千斤頂，亦定期送請臺灣大學土木室核對，以求準確。

本橋建築工程有四個優點：(1)該橋為斜張吊橋，比一般吊橋看來剛勁，橋姿雄偉。(2)該橋為預力混凝土結構，絕大多數的材料，在國內採購，為國產品，節省外匯。(3)跨徑大橋墩少，有利洩洪。(4)有效控制施工进度與品質，可提前完工，早日發揮交通功能，亦有些缺點：(1)工程構造複雜，又為臺灣首次施工，難免發生困難，須費時間與精力設法解決。(2)橋基採用長基樁，分二節施工，增加時間及經費。(3)大樑架設方法，採臨時支架，洪水期中不宜施工，如不嚴格控制，工期會增加。(4)此種特殊結構工程，預算中沒有列顧問費用，增加困擾，今後凡屬鉅大及特殊結構工程，為求施工順遂，似宜增列聘請顧問費用；但又恐流於浮濫。

九、自強大橋（新西螺大橋）

自強大橋（新西螺大橋）位於濁水溪，西螺鐵橋之下游，北達彰化縣竹塘鄉之土庫，南抵雲林縣楊賢。公路局於民國六十五年七月將測量鑽探及工程概要分送林同棧、中華、九功磊磊、太極等五家工程顧問公司，共提出十五個初步設計草案，經組織評審會評審結果，以中華顧問工程公司提出之雙斜撐柱雙懸臂跨樑為最佳，其特點如下：

- (1) 上部結構所承受之設計力矩最小，使用材料少，外型新穎美觀。
- (2) 地震時，結構穩定，耐震力強。
- (3) 下部結構作成V型，其所使用之基脚小，減少下部結構造價，配以預力混凝土之上部結果，非但為經濟之橋樑結構，且

有新穎美觀之感。

公路局於民國六十六年四月二日與中華顧問工程公司簽訂委託設計合約，設計完成後，於六十七年二月開工。

(一) 工程概要

自強大橋長二、二四公尺(註)。淨寬一四公尺，下部結構採用三三公尺長，六〇公分直徑，圓形預力混凝土空心樁，橋墩柱係V型與橋面大樑合成鋼體結構之鋼筋混凝土懸臂式。由側面看如歷經艱難而完成之工程。雙手向上張開，以勝利姿態立於遼闊之河床上。上部結構採用預力混凝土T型簡支樑，跨置於兩懸臂樑，跨徑五〇・五公尺者三八孔。跨徑三〇・五公尺者兩端各三孔。設計載重為一一〇公噸。工程數量如下表：

項 目	單 位	主 體		橋 引 道	連 接 道 路	收 費 站 等	合 計	備 註
		上部結構	下部結構					
1. 混 凝 土	M^3 M^2/M^2 M^3/K	22,854 0.73	16,075 0.52	38,929 1.25 17,500	6,878 10,110	7,646 479	120 0.3	主橋面積=31.136 M^2
2. 釐 聚 鋼 筋	T kg/M^2 T/K	4,461 145	2,434 78	6,895 221 3,100	333 490	404 25	78 200	引道=0.68k 連接道路=16k
3. 模 板	M^2 M^2/M^2 M^2/K	108,016 3.47	14,75 90.47	122,775 3.94 55,200	9,322 13,700	26,896 1,680	3,810 9.7	收費站等建築面積 =392 M^2
4. 12.7mm ϕ 鋼絞線施預力	T kg/M^2	281 9		281 9				主橋 60cm ϕ PC 樁 33m—1442 根 19m—112"
5. 預力梁吊放	打	288		288				樁 12m—832" 2386" 連接道路 17m—302
6. 打60cm ϕ PC基 樁	M		49,714	49,714	9,984	5,134		
7. 填 方	M^3 M^3/K				52,740 27,500	215,270 13,400		
8. 碎石級配料 壓滾	M^3 M^3/K				4,754 7,000	107,497 6,700	707	
9. A.C鋪 設	M^2 M^2/K	2,335 1,050		2,335 1,050	1,301 24,910	24,968 1,560		
10. 300W 水銀燈	橋	44		44			6	50

(二) 施工檢討

自強大橋工程處處長蔡炳璋，對於該橋之設計施工提出檢討（據臺灣公路工程月刊革新版第七卷第七、八期），值得公路工程主管機關及公路橋樑設計者參考，茲擇要錄於下：

① 設計

①主橋四十八孔，五〇・五公尺V型懸臂梁三十八孔，三〇・五公尺簡支梁十孔形狀不勻一，影響外觀。

②設計時未有周詳考慮，有兩橋墩恰好位於水利局南北堤防內，須開挖堤防後重新修復。橋樑中心線與河流方向不垂直偏差八度，洪水期間橋墩上流可能產生渦流，水利局水工試驗隊估計河流湧高五十公分，影響水流面積。施工前向水利局申請施工許可時，要求設計變更，因路線已定案，道路用地已征購，實無法設計變更，惟好向水利局協商，經幾次接洽，最後同意不必設計變更，但須要公路局補償提高橋上下流各五十公尺堤防高度五十公分經費六十二萬及位在南北兩端堤防內橋墩基礎開挖後由本局負責修復等二項條件，約多費一〇〇萬元。

③預力樑翼緣過長，長達一八〇公分，與樑高相同，不穩定，吊放較難，而且翼緣施工難免有變形，因此併成的橋面不平坦，影響橋面AC路面鋪設工作。

④V型懸臂樑比簡支承樑不經濟，如不以外觀為主，是否採用值得研討，有關項目比較如下表。

② 施工

①承包單位：雖然有施工網狀圖，但施工期間，油料調整二次，物價、工資跟着上漲，工人要求提高工資，每次均停頓一段時間後再開始，因此無法按網狀圖控制施工進度，時常修正，因為進度落後為趕工而增設施工設備故增加經費，承包單位不願意，均須費很大心思，多次

項 目	V型懸臂梁	簡 支 承 梁	備 註
鋼 筋	240kg/M ²	140kg/M ²	按67年1月標準
鋼絞線	8.7kg/M ²	14kg/M ²	
水 泥	488kg/M ²	437kg/M ²	
混凝土	1.2M ³ /M ²	1.0M ³ /M ²	
工程費	10,400元/M ²	8,500元/M ²	

交涉才達成，所以工程推動困難。

②因政府同時執行十大建設，十二項建設及基層建設，而加上因為經濟繁榮，民間建築迅速發展，需要技術工人很多，無法供應實際需要，短期出師的技術工很多，雖然時常要求承包單位汰除技術不良者，實際上技術優良者確實不易羅致，並且要付出高工資，總是無法澈底執行，結果是粗造產品而且影響工期。

③整個公路局工程人員短缺很多，尤其是新工程處因生活不安定，待遇不高，工作較苦，工程人員不易物色，工作不易推行，影響工程品質及工期，新工程處工程人員來源由區工程處，如果在各區工程處管轄內新工程，最好不要另成立新工程處，由各區工程處直接辦理，無論工作推動較易，經費也節省。

依據以上論述，此橋設計錯誤多處，但外觀新穎。蔣總統經國先生於六十九年十一月十六日上午巡視雲林縣政府時曾表示：「自強大橋設計新穎，施工堅固，殊堪嘉許。」

主橋六十七年七月開工，橋樑、道路及附屬工程收費站等於六十九年（公元一九八〇年）十二月完成。道路於六十六年八月開工，路橋施工期間為三年四個月。

總工程費新臺幣五四、六〇〇萬元。其中主橋三六、五六〇萬元。道路及附屬工程一四、三四〇萬元。用地及地上物補償三、七〇〇萬元。全部經費半數由公路建設基金支應，餘向銀行貸款，竣工後收取工程受益費清還本息。

◎ 建橋工程處長榮獲嘉獎記大功

建築自強大橋工程處長蔡煥璋，因建橋辛勞，臺灣省府記大功一次。中華民國道路協會評定，蔡煥璋先生榮獲該會七十年工程建路獎。（據七十年七月一日中華道路季刊）。編者按值得嘉獎者應為蔡先生對自強大橋之設計施工之檢討評估。

【註】

自強大橋（新西螺大橋）長度有三種不同之記載：(1)建橋工程處處長蔡煥璋撰文記載長二、二三四公尺。（刊登臺灣工程月刊革新版第七卷第八、九期）。(2)臺灣交通建設紀要，交通處七十二年十二月編印二六五頁記載：主橋長二千二百二十四公尺。(3)中華公路史下部（臺灣公路）一六二頁

，主橋全長二、一〇二公尺。一九〇全橋長達二、〇〇〇公尺，經詢公路局養路處查爲長二、二二四公尺。

十、忠孝大橋

忠孝大橋位於臺北市忠孝西路一段（跨越西寧南路聯接北門高架道路）與三重市之間，主橋長一、一四五公尺，連兩端橋面全長二、〇九八公尺，寬三一·五公尺，設快車道六線，慢車、人行道各二線，工程設計，因受二百年頻率洪水水位限制，橋引道較高，且因地層鬆，必須深五十公尺以下始有可靠地層，故橋墩基礎費用頗高，不宜採用短跨橋樑設計，爲兼顧跨度增加，減少預鑄橋樑長度乃採用經過特殊設計之Y型橋墩，每橋墩間距離八十公尺，由林同棧國際顧問工程公司設計。

(一) 施工概況

(1) 主橋由臺北市及省公路局共同負責施工，臺北市部份，於民國六十七年（公元一九七八年）七月二十日開工，長六二六公尺，計橋臺一座，Y型橋墩八座，每座基礎施打預力樁四十四枝，每枝直徑八〇公分，長五〇公尺。省公路局負責建造橋臺一座橋墩六座，橋長五一九公尺。於六十八年（公元一九七九年）九月二十日開工。橋墩採用八〇公尺間距，而將八〇公尺之跨度分爲四五及二七公尺兩段預鑄樑，分別支持於橋墩分歧外挑之斜肢上之主樑（寬五公尺），又爲了減少橋墩寬度起見，斜柱在橫方向亦爲Y形，斜肢爲場鑄式，利用兩組鋼架分別架立於橋墩兩側作爲臨時支撐之用。該支撐鋼架另需負擔三四公尺大樑之重量，俟Y型橋墩結構完成後，可拆除移至其他橋墩使用。

上述結構預力樑之跨度僅需考慮爲四五公尺。又依連續樑設計，樑深僅二·六公尺，故橋樑高跨徑比可達三十分之一，非常輕巧，相對而言，亦減低了橋面高度。

(2) 橋面板，主橋橋面寬三一·五公尺，配置一支預力樑，間距二·八公尺，橋面板厚二〇公尺。吊裝預力樑後，即澆鑄橋面板，加鋪瀝青路面。

(3) 引道橋 臺北市方面由主橋銜接北門圓環高架道路之西寧路口，中間引道橋寬八公尺。由忠孝大橋至西寧南北路口後分岔成兩單線高架橋寬五·五公尺與原北門高架頂築橋面銜接長二、二〇五公尺，兩側自橋臺上下主橋引道橋至西寧南北路口，各

寬一〇・五公尺（均二車道），長一六二公尺。（原有忠孝西路上坡引道橋已不適用），於六十九年四月十六日開工。至於引道橋跨越環河南路高架橋增高為四・三〇公尺，並設由橋下穿越人行陸橋一座。

三重埔方面引橋二二八・〇公尺，由省公路局辦理。三重埔接線道路暨高架道路工程，由臺灣省都市及住宅發展局辦理。

(4) Y形橋 結構分析採用 T.Y. Lin International 研究發展之電子計算機程式 Temp1 所計算。施工程序上，Y形橋墩斜柱及主橫樑完成，即可吊裝二六公尺大樑，俟縱橫兩向預力拖拉完成後，整個Y形橋墩即可脫離支撐鋼架而自成一個獨立構架。

(5) 預力樑 為施工時便利於大樑之接續，實際之預鑄長度分為四五及三七公尺，均採T型斷面，設計上，將預力之拖拉程序分為三期，第一期係預鑄樑本身吊裝前所施之預力，第二期係二七公尺大樑為抵銷Y形斜柱所產生之水平張力而施之預力。第三期為連繫各Y形橋墩使成一連續之構架而施之預力，分三跨連續樑及五跨連續樑。

(二) 經費

本橋所需經費由省市分別均衡負擔。依據省公路局公佈建橋費九五五、〇九三、一六四元。但依據臺北市政府新建工程處民國七十年十月編印忠孝大橋新建工程簡介記載：「……臺北市端主引橋及接線道路工程費計五二一、〇八八、一六四元。補償費計三一二、〇七〇、〇〇〇元，編列特別預算，向銀行貸款支應，工程竣工通車後，橋樑工程費部份計四七三、一五八、一二四元之貸款以徵收車輛受益費償還」。

依上看來，臺北市政府負擔主橋引道連接道路及補償費計共支出八三三、一六八、一六四元。省方亦有附帶工程，是則本橋及連絡道路等工程所需經費至少在一五億元左右。本橋主橋及引橋連接道路，於民國七十一年（公元一九八二年）四月完工，五月一日通車。

【資料來源】臺北市政府新工處。

關渡大橋，位於臺北縣淡水鎮關渡附近，跨淡水河，北面銜接關渡至淡水（北部濱海公路之一段），南岸接龍形至三重公路（二〇三線公路）橋長寬面道引道情形如下：

主橋（鋼拱橋） 長五三九公尺。

引橋（預力混凝土橋） 長二七〇公尺。

面道橋（預力混凝土橋） 長一、〇三〇公尺。

引道 長四・五四公里。

橋寬 一九公尺。

(一) 連絡道路改善工程

臺二線（北部濱海公路），關渡—淡水—沙崙子間八・五公里，拓寬為二〇—二四公尺。

臺十五線（西北部濱海公路，關渡—香山），關渡橋南端至八里附近，長八・六六公里，拓寬一二—一五公尺。

臺二〇三線（龍形—三重公路），龍形至蘆洲六・七六公里拓寬為二〇—三〇公尺。

臺二〇一線（淡水—三芝公路），自淡水起〇・六公里，拓寬為一五公尺。

合計：二四・五二公里。

(二) 設計概要

(1) 主橋、引橋、面道橋及引道由中華顧問工程公司，及林同棧國際工程顧問共同設計。

(2) 橋樑載重HS—20。

(3) 水平地震係數採用〇・一五

(4) 橋面淨寬一九公尺，計四線快車道一四・五公尺，二側人行道各寬二・二五公尺。

(5) 主橋中間一孔跨徑一六五公尺以上，樑底距標準海平面一二・五公尺以上，以因應漁舟航行及跨越淡水線鐵路，由林同

按國際顧問工程公司設計。

- (6) 主橋爲五孔連續鋼橋，由三孔拱橋及二孔懸臂橋組成。引橋U型斷面PC預鑄樑。（上述型式在臺灣爲初次採用）。
- (7) 主橋橋基鋼管樁防蝕，採用外加電波法陰極防蝕。
- (8) 淡水端引道上採用特殊施工法護坡——由上而下之後繫帷幕牆。
- (9) 橋樑兩端以環形匝道與現有公路銜接。
- (10) 兩端連接道路寬度隨地區而異，有十二、十五、二十、二十四公尺四種。

(三) 工程特色

- (1) 三孔連續鋼拱，中間孔跨徑大，拱圈高，二側孔，孔徑較小，拱壁亦抵，成階梯式嬪變，使橋姿顯得沉雄優柔。
- (2) 五孔連續鋼鑄，僅中間一端支承屬固定，並在水平地震強度達到0.05g時，固定支承在固定處會自動破裂而成爲滑動支承，使地震力量勻配在各個橋墩上，不由一個橋墩獨力承受。

(3) 鋼橋製造應用電腦及數字控制機，精確迅速，是目前最進步製造法。

(4) 重逾百噸孔鋼拱，一次吊放。

(5) 除極少數特殊鋼品，如吊索及支承等項須進口外，鋼料悉由中國鋼鐵公司供應。

(6) 由上而下施工法之護坡，施工期中不會因削坡而發生坍方，中斷交通，完成後亦不受豪雨損壞。

(四) 承包商與合作廠商

主橋工程由唐榮鐵工廠得標。唐榮廠是國內頗具規模及有實力之公營工廠。擁有臺北機械廠、營建廠、磚廠、鑄機廠，及建造中的不銹鋼廠（七十二年已完成），是多角經營的企業，年來業務日上，且向國外進軍。

上部結構由唐榮臺北機械辦理。下部結構由營建廠辦理。工作重點在上部結構，無異本工程由臺北機械廠主辦，營建廠協辦。

鋼拱橋施工需高度技術，國內缺乏此項專才，規定承包商應與國外有經驗之橋樑製造工廠技術合作。

技術合作之主要項目有：

- (1) 訂定施工計畫。
- (2) 進行工廠製圖。
- (3) 自動化之原動力機用紙製作（輕體技術）。
- (4) 訂出鋼板截切計畫。
- (5) 灌輸電銲技術。
- (6) 擬定架設計畫。
- (7) 派遣高級工程師一名，技工領班二人，常駐現場指導。
- (8) 代訓我國技術員工。

唐榮鐵工廠選定日本春本鐵工所為合作對象。春本廠是一家股實可靠之工廠，財務康全，對鋼橋尤富經驗，規模不算太大，但專門製造鋼結構，產品中鋼橋約佔七十%。故可稱為鋼橋專業工廠，設備齊全，施工技術一流。

推動此個工程之單位是公路局及該橋工程處（處長孫恭先）、唐榮鐵工廠，春木廠，三個機構各有所司，工程處主持規畫及監造，唐榮廠從事施工。春木廠技術指導及協助，三者不可缺一。工作比重亦不相上下，故須相輔相助，方能奏功。

(五) 經費來源

總工程費預算二五五、〇〇〇萬元，中央補助二分之一，餘由省府負擔，（向公路建設基金貸款，收受益費清還本息），已於民國七十二年度全額列足。各項工程支出如下：

主橋：七〇、〇〇〇萬元。

連接道路改善：一二五、〇〇〇萬元。

引橋匝道橋：二六、〇〇〇萬元。

引道：三四、〇〇〇萬元。

(六) 規劃設計施工

民國六十七年（公元一九七八年）五月，至六十九年四月（公元一九八〇年），辦理規劃設計，用地收購等作業。

六十七年十一月連絡道路拓寬工程開工，六十九年四月，關渡主橋，引橋、匝道橋、主陸橋等開工。

七十二年（公元一九八三年）二月八日，長二〇六公尺，重二、二〇〇公噸之鋼拱橋順利架設，為我國公路工程技術提高是之明證。預計七十二年底可全部完成。提前於十月三十一日正式通車。十二月一日起征收通行費。

十二、澎湖縣中正橋、永安橋之重建

貫通澎湖本島、中屯、白沙三島交通之石堤建造，始於同治年間（公元一八六二—一八七四年），光緒十二年（公元一八八六年）完成，日人於民國二十六年（公元一九三七年）改建，加高加寬，已於第三章第八節（三）款述及。

民國三十九年（公元一九五〇年），澎湖縣長李玉林，將貫通三島之瀾榮橋與永安橋加寬一倍，寬六公尺，高仍約三公尺，使兩車可並行，改名為中正橋。三十九年九月興工，至四十年（公元一九五二年）四月完工，總工程費二十萬八千元，省府補助款五分之四，縣府負擔五分之一。

中正橋（原瀾榮橋），臺灣省公路局於六十四年間改建長九七〇公尺，寬七·五公尺，永安橋改建長四六〇公尺，寬七·五公尺，並拓寬改善附近道路，此兩橋於六十四年（公元一九七五年）五月開工，六十六年（公元一九七七年）三月竣工，為澎湖縣重要橋樑，其交通價值不亞於跨海大橋，此二橋連接三島形成澎湖海灣，為海軍基地。

十三、高屏大橋新建

西部幹線（臺一線公路），高雄屏東縣間之下淡水溪橋，建於民國二十八年（公元一九三九年，昭和十四年）。長一、七〇一公尺。寬七·公尺，為臺糖鐵路與公路共用橋。近年來經濟繁榮，交通量大增，已無法適應交通需要，政府另在舊橋之下游，

興建新橋一座，命名高屏大橋，謀求補救，新橋主橋全長一、九九〇公尺，淨寬二〇公尺，設四線快車道及兩線慢車道與行人混合道，兩端引道二、一一〇公尺，路基寬二四公尺，鋪設二〇公分厚瀝青混凝土面層，寬二二公尺，此橋由林同校國際顧問工程師設計，其構造情形如下：（由榮民工程處承建）。

(一) 橋面板，採用三孔連續樑，灌注混凝土達到預定強度後，每根大樑再施行第二次有效預力一五〇噸，使大樑樑與橋版懸臂連結為一體，以增加橋版承载力，橋樑工程費三一、八五〇萬元，平均每公尺耗費一萬六千元。

(二) 預鑄大樑：全橋有四〇公尺長，預力大樑三二〇根，每根大樑重九十噸，需費二六·五萬元（每根）。

(三) 橋墩 三十九座，每座工程費一七〇萬元。

(四) 預力混凝土基樁，用吊車準確吊放於樁位上，然後用柴油自動打樁機打至設立深度為止。每座工程費一八一萬元。

(五) 沉箱：每座沉箱長度一八·三公尺，寬度四公尺，下沉深度一八公尺，分四節施工。每座重達一、五七〇公噸，造價二四二萬元。民國六十五年（公元一九七六年）七月開工。六十七年十月完成，總工程費四三、五〇〇萬元（註）。

(六) 凡與鐵公路交叉處均建造立體交叉，以策安全。立體交叉陸橋五座，橋下設有匝道，以供民衆通行，物產運輸之需要。

高屏大橋設計特點，酌述於下：

(1) 為減少下部結構對溪流阻礙，減少工程費用，橋墩間距五〇公尺，採用四〇〇公尺長預鑄樑，而在橋墩兩端各設五公尺長之懸臂樑，作為預鑄樑之支承部。

(2) 依地質鑽探之情況，並顧及地震時荷重，分別採用基樁及沉箱。計高雄端橋墩十八座採用沉箱，其餘橋墩二十一座及兩端橋臺採用預力基樁。

(3) 採用BBRV後拉施工方法，預鑄樑吊放前先施一部份預力，俟吊樑完成灌注橋面板後再施第二次預力。對混凝土之收縮及潛變所引起之預力損失，改善頗大。

(4) 第二次施預力採用搭接方式，鋼鍵最大六〇公尺，磨擦損失小。鋼鍵省。

- (5) 全橋僅有十四處伸縮縫，增加行車舒適感。
- (6) 連接構架之車輛活荷重，第二次預力，地震力、磨擦層、欄杆呆重等，均利用 Sapiv 電腦程式計算。並考慮各橋墩相對沉陷差二·五公分所產生之影響。

【註】

依據臺灣省公路局統計年報（事業統計）記載：高屏大橋投資六七二、五一〇、二八〇元。六十七年十二月一日開徵過橋工程受益費。

【資料來源】交通年鑑，臺灣公路工程月刊。

十四、民權大橋暨相關道路工程

民權大橋位於臺北市民權西路底，撫遠街口起坡跨越基隆河至內湖，橋樑及引道全長一、一八〇公尺，主橋長七一〇公尺，寬二六·五公尺，引道長四七〇公尺，寬二四公尺。為配合該橋興建，達到疏導交通目的，同時開建相關道路撫遠街為四〇公尺大道。對民生東路社區，車輛往來更為方便。內湖十六號幹道開建拓寬工程，亦於民國七十年（公元一九八一年）十一月完成。再與成功路、內湖三號、九號路相連，形成內湖與市區交通大動脈。

(一) 大橋特點

- (1) 本橋橋面高度是依據基隆河二百年洪水位設計，橋面高十六公尺，為臺北市最高橋樑之一。
- (2) 採用橋樑伸縮縫方法施工：此種伸縮縫為縱式鋸齒伸縮縫，不同於國內一向採用之各型橫式伸縮縫。其施工方式為先鋪築橋面瀝青混凝土後，切除伸縮縫位置之瀝青面層，再行裝設伸縮縫。此時使車輛行駛橋面時，更為平穩。
- (3) 二孔連續及三孔連續之合成樑：此種設計可減少橋面伸縮縫數量。本橋長一、〇三三·六公尺之橋樑結構，僅有伸縮縫十三處，重以往每座橋墩一個伸縮縫之設計，減少量達十分之六以上，對橋樑維護及車輛行駛，均有極大助益。
- (4) 橋臺二座，橋墩二七座，基礎均以反循環樁及鋼管樁承載。計有 $\phi 50 \cdot 8$ CM鋼管樁四五支，反循環樁有 $\phi 150$ CM者七四支，每支長三九·四—四八·八公尺。 $\phi 130$ CM者二四〇支，每支長四三·五公尺，及 $\phi 100$ 者一八支，每支長

四六·七公尺。

橋樑以場鑄懸臂施工法分三跨施工，最大跨距爲九五公尺，另二跨各爲六〇公尺，其餘主橋、引橋以兩孔或三孔連續合成預力樑施工，每跨爲三四·六〇公尺。計共二二跨及簡支場鑄箱型預力樑長三八·五公尺一跨。另場鑄T型樑三跨，每跨一三·五公尺。

(二) 相關道路工程

(1) 內湖成功路圓環（工兵學校前）至民權大橋引道止，於道路中央施築四乘三公呎雙孔箱涵長一、〇六五公尺，高速公路橋下兩條四乘三公呎單孔箱涵，總長三二六公尺，其中以預疊檔土箱涵長九〇公尺，埋設連接管 ϕ 一六五〇mm/B—二〇〇〇mm長七一公尺。同時開建道路長一、二二五公尺，寬三〇公尺。

由於地勢低窪，須予填土加高，故道路兩側施築擋土牆，計有鋼筋水泥擋土牆高三·八公尺，長三三〇公尺。其基礎以四〇公分預鑄樁支承共三三〇支，每支長一一公尺，及漿砌卵石擋土牆高〇·九—三·三公呎，長一、六一〇公尺，預疊樁箱涵之基礎爲三〇公分，計一、一九六支，每支長一二公尺。工程頗爲艱鉅，民國六十八年（公元一九七九年）十月二十五日開工，七十年（公元一九八一年）十一月十八日完成。

(2) 撫遠街長約一、六三〇公尺，配合下水道興建，同時鋪築路面，自南京東路五段圓環邊至民權東路口以北三〇〇公尺處止，全長一、六三四公尺，拓寬爲四〇公尺大道，六十九年開工，於七十一年七月底全部完成。

(三) 工程效益

民權大橋西起民權東路底，東接新近開建完成之內湖十六號道路，再與成功路、內湖三號路、內湖九號路及內湖七號路相連，形成了內湖區與市區交通之大動脈：

(1) 連接內湖區與臺北市區之交通動脈，成爲內湖區連外交通之主要幹線。疏導中山北路、松江路、敦化路之交通負荷，並可與市區快速道路系統——建國南北路連接，增進市區與郊區間交通效率。

(2) 戰時可成爲市區交通疏散之重要孔道。

撫遠街原有道路，部份狹窄，路況不佳，經拓寬爲四〇公尺大道後，對南京東路五段圓環附近車輛前往民生東路社區，將更爲方便。

十五、福和大橋整建與羅斯福路公館圓環高架橋工程

福和大橋全長一、四六九公尺，主橋長八一八・四公尺，寬二〇・四公尺。快車道、慢車道、人行道各二線。依據經濟部水源統一規劃委員會六十一年四月新店溪福和橋水工模型試驗之定床試驗配合臺北區防洪計畫二〇〇年頻洪水位爲一二・三六公尺。爲免橋墩過度阻水，故上部採用雙臂合成預力樑，每孔跨徑四四公尺，共十七孔，兩段各一孔三五・二公尺。下部結構鑿框架式鋼筋混凝土橋墩及樁基礎，計橋墩十八座，橋臺四座。民國六十一年（公元一九七二年）二月二十二日開工，六十二年五月三十一日竣工，工程費八二、二七〇千元。橋面版爲鋼筋混凝土，厚十五公分，依一九六九年美國州際公路官員協會（AASHTO）規範設計。

近年交通量大增，依據七十一年七月份交通流量調查資料顯示，上下午尖峯小時進出福和橋之交通流量分別爲五、四三二PCU及四、七〇七PCU，與七十年七月份交通量調查資料比較，其交通量平均成長率仍爲一七・二三%，以該橋目前（七十七年七月）之兩線快車道兩線慢車道容量超過飽和量甚多，且超載之砂石車輛往來頻繁，造成橋毀損。

永福橋完工通車後，臺北市政府計畫拓寬整建福和大橋爲四線快車道，二線慢車道及二線人行道。橋寬度拓寬爲二五・六公尺，拓寬方式主橋向兩側各拓寬二・六公尺，並建新橋墩。

橋面版拆除，改爲十八公分厚澆築，其上再加鋪五公分厚磨耗層，預估工程費三億肆千萬元。預計七十四年十月竣工（延期），爲臺北市與臺灣省合建之橋樑。

後爲維持工程施工期間，省市交通，經省市會辦橋樑道路聯繫會報，於七十三年十一月二十九日，通過福和大橋整建工程變更計畫，將原採用雙側拓建方式，改爲在上游側先建一新橋，寬一三・七至一八・二公尺。於新橋完工後使用，同時即封閉舊橋整

修，將新舊二橋合併成一橋後，寬三二·五至三七公尺，完成後，橋面積爲二萬四千五百平方公尺。設六車道，兩線慢車道，一線人行道。臺北市端則爲七線快車道，其中二線接公館圓環高架橋，二線接公館圓環往臺北，另三線由公館圓環往永和，方便通行。七十四年七月開工，預計七十六年十二月竣工。

羅斯福路公館圓環立體交叉工程

臺北市政府爲解決公館圓環交通擁擠，計畫自民國七十四年（公元一九八五年）三月，先行建築基隆公館圓環立體交叉工程，長八五〇公尺，寬三〇公尺，以啣接福和大橋。水源快速道路向南伸展方案。市政府七十三年四月公告征購土地，將視工程進度及財源狀況繼續辦理。

(一) 水源路向南延伸 計畫由師大路口，沿水源堤防，跨越永福橋、福和橋沿景美堤防南伸至新店市秀朗橋頭，與省方環河快速道路銜接。

(二) 公館圓環由基隆路以高架雙向六車道跨越，並另設一匝道，以雙層高架方式與水源路快速道銜接後通往新店，及由新店向北進入基隆路。

(三) 福和大橋進入臺北市外側車道，設置環狀匝道，以二車道右轉進環狀匝道後，分往臺北市區及新店方向行駛。

六十二年（公元一九七三年）建設之公館圓環羅斯福路南北向地下道——兩線車道，仍維持利用。高架橋樑採鋼結構，以達多目標之要求，由中華顧問工程司設計聯鋼營造工程股份有限公司得標。七十四年五月開工，預計七十五年底，高架橋先行通車，全部工程預定七十六年十二月竣工。

【資料來源】臺北市政府公告，新建工程處。

十六、永福橋建築工程

永福橋位於臺北市羅斯福路四段二十四巷，跨新店溪至永和市福和路，主橋、引橋及引道長七五五公尺，主橋寬一八公尺，外側掛兩條寬二千四百公厘自來水管爲其特色，主橋通過河道部份長二四〇公尺，爲鋼結構，於民國七十一年（公元一九八二年

六月開工，臺北市政府爲應市區與永和間交通快速成長需要，計畫提前於七十三年四月底完工通車，工程費預估六億零四百萬元。此橋完工後，市府計畫拓寬整建福和大橋，以疏解臺北與永和市間交通擁擠情形。

大自來水管建一拱形鋼橋架高過鋼筋混凝土橋，增加景觀。此橋通車後，因兩端連接道路不改善，車輛進出不便。遭受各界批評。市府秘書長馬鎮方表示。永福橋之興建是爲要建一座水管橋，基於多一橋可多紓解一部份交通壅塞功能之原則，市府才決定多耗資金，順便建此座車輛亦可通行之橋，主要目的爲輸送臺北都會區飲水用，附帶爲交通之用。

【資料來源】臺北市各日報。

十七、石門水庫長興與阿姆坪橋建造與坍塌

桃園縣大溪鎮之阿姆坪與復興鄉之長興村，在民國五十二年石門水庫未建設完成之前，此兩地僅隔大漢溪百餘公尺之溪谷。阿姆坪在北，長興村居南，溪谷之上建一吊橋，溝通兩岸交通。

(一) 建橋緣起

石門水庫完工後，吊橋被淹沒，兩岸相距千餘公尺之湖面，長興村住戶（山胞）出入平地，全賴渡船過水，渡費昂貴，待候費時。因此長興村民聯名迭次向省議會陳情，促請省府於長興與阿姆坪之間建一座橋，以解決兩岸交通，同時亦可藉此發展觀光。長興與阿姆坪之間，湖面千餘公尺，建橋經費浩大，施工困難。後經石門水庫管理局與桃園縣政府會商研勘結果，決定以突出水庫中間之枕頭山，分在其左右兩側各建吊橋一座，左通南岸長興村之竹頭角。右連大溪鎮之阿姆坪，可縮短橋之長度，亦可藉橋樑溝通開發枕頭山之觀光事業。決定枕頭左側連接竹頭角之吊橋，由石門水庫管理局負責建造，右側溝通阿姆坪間者由桃園縣政府負責構築。雙方並聯合委託臺灣技術服務社爲兩座吊橋設計。

(二) 長興吊橋完工不久坍塌

民國六十九年，臺灣省政府撥一千八百萬元作爲建橋補助費，水庫管理局、桃園縣府各得半數。水庫管理局負責建造之吊橋

，於六十九年十二月二日開工，七十三年一月完工。不料竟於四月十五日突然坍塌，乃致前功盡棄。水庫管理局委託中國土木水利工程學會聘請專家鑑定坍塌之責任，待責任鑑定明確後，追究失責者賠償重建。

(三) 阿姆坪枕頭山間鋼筋水泥橋淹水停工

桃園縣府負責建造之橋，大溪鎮公所等建議，改建鋼筋混凝土橋，以便利通行汽車。因此變更設計，工程費增加至五千萬元。桃園縣政府原計畫趁水庫乾旱期間，先建五個位置最低之橋墩，設想週到。但水庫乾旱十個月而不動工，等到七十二年三月十八日開工，水庫水位開始回升。原計畫五個橋墩基礎三十五天完工，結果祇動工半個月，完成兩個，其餘三個因水漲被迫停工。

此五個橋墩基礎工程費九二八萬元發包，每座橋墩埋下約四十根，清入地層約八公尺鋼筋水泥樁。七十三年水不可能再乾，即使到七十四年，亦不可能乾旱與七十三年四月半以前徹底，機會難再，坐失良機，化費公款可惜。此兩座橋重建頗為棘手之問題。（依據七十三年五月一日中央日報等資料）

十八、二重疏洪道橋（重新大橋）

政府為執行「臺北地區防洪計畫」，囿於所需經費龐大，分期實施。初期計畫開闢二重疏洪道，於七十三年六月執行完畢。疏洪道入口為大漢溪與新店溪匯合處，即三重市之二重埔，故名二重疏洪道。疏洪道寬度四五〇公尺，進出口及附近則較寬。西部幹道（臺一線公路），民國七十一年調查，每日交通量為一八〇、一一五輛，堤防興建後，二重埔段在疏洪道中，交通不宜因洪水而中斷，因此公路局計畫興建高架橋，委託中華顧問工程公司設計。該公司依據公路局所訂綱要，提出四個方案。公路局選定在原路上建橋方案，因此設計訂為主體工程與便道工程二大項。

(一) 規劃原則

- (1) 臺一線上左右堤防之間長約五四〇公尺，主橋淨寬二五公尺，設四線快車道，二側各設一線機車道及人行道。
- (2) 新莊端引橋寬度與主橋快，機車道相同。即淨寬為二二公尺，另於兩側各設五公尺寬地面車道，使引道全寬為三二公尺。
- (3) 若引道填土超過四公尺，改採陸橋，便利兩旁居民自橋下穿越，兼作橋下停車場。
- (4) 三重端立體交叉，由於疏洪橋橋面距現有路面約九公尺，故三岔路規劃應以高架引道取立體交叉型式而避免平面交叉，以提高交通功能。該三岔路各轉向匝道及各引道車數（含機慢車）如下：

三重新莊每向二車道（匝道連絡）。

中興橋新莊每向各二車道（匝道連絡）。

三重中興橋每向各一車道（平面車連絡）。

車道寬度三·五—三·七公尺（單車道匝道，寬四·五—五公尺），淨高四·六公尺以上。機慢車專用匝道寬度為考慮兼止汽車，擬定淨寬為四公尺，淨高為二·五—三公尺。最大縱坡度，快車道為六%，混合車道及機慢車匝道為四%。

(二) 主體工程

主體工程中以橋樑為主，其上部結構採用二至三孔連續預力箱型樑橋，主橋及引橋跨徑皆為三十六公尺，匝道橋跨徑在二十公尺。箱型樑採預節塊再施預力予以結合，或用場鑄箱型預力樑，由施工單位自行決定。但斷面及彎度變化較大之匝道橋，應採全部場鑄。重新路匝道橋末段因其跨度較小，採用鋼筋混凝土箱型樑。下部結構橋墩採用單柱或框架式橋墩，墩柱為圓形柱。基礎皆為反循環鑽掘樁，主橋及引橋直徑一·五公尺，匝道橋直徑一·〇公尺，深度約六〇公尺，必須抵達卵石層。

三重端立體交叉計有七條匝道橋及三線平面車道，合計十線，分成三層排列，汽車與機車慢車各有專行橋樑，皆無交織，對增進行車速度及維護交通安全與秩序，助益甚大。

(三) 便道橋樑工程

橋位既在臺一線上，動工以前，先建便道以容納巨大交通量，此便道非一般便道可比，與高水準公路不相上下，為本工程另一重點工作，故特敘及。

第一期便道在主橋施工前完成，起自右岸堤防預定地，沿臺一線北側至左岸堤防預定地後，引道末端與臺一線公路連接。

第二期便道配合立體交叉施工，當時三岔路口全部封閉，其內容如下：

(1) 開闢福音街都市計畫道路，越右岸堤防進入疏洪道，在疏洪道內新建便道與第一期便道連接，以疏導自忠孝橋、高速公路及三重市往來新莊之車輛。

(2) 鋪設成功路九十五巷及集美街瀝青混凝土面層，以疏導中興橋方面往來三重市之車輛。

(3) 另闢沿河便道，紓解新莊臺北間交通。

(4) 建跨越疏洪道木便橋一座，長五四〇公尺，寬二〇公尺，以維交通。為臺灣開闢公路以來最長最寬之木橋。

(四) 工程數量

主橋工程數量統計如下：

(1) 主橋 長五四〇公尺，寬二五·五〇·六公尺，面積一三·七五一平方公尺。

(2) 引橋 長度一四四公尺，寬二一公尺，面積三、一六八平方公尺。

(3) 匝道橋 長一、四〇二公尺，寬五·一八公尺，面積一六、三六五平方公尺。

施工便道：

(1) 新闢 長二、九〇〇公尺，寬一八·三二公尺。

(2) 加封 長六七六公尺，寬一一公尺。

(3) 第二便道 長二、二〇〇公尺，寬一二公尺。

(4) 木便橋 長五四〇公尺，寬二〇公尺。

(五) 經費及工期

疏洪道高架橋概算一四億五千萬元，列入防洪經費中，撥交公路局執行：(1)主體工程費七三、〇〇〇萬元。(2)便道工程三二、五〇〇萬元。(3)補償費三九、五〇〇萬元。

疏洪道工程於民國七十三年六月完成，高架橋涵蓋在疏洪實施計畫範圍內，自不能例外，因定案稽延時日過久，經行政院核定，准延至七十四年六月底完工。七十二年三月起辦理用地征購及地上物補償拆除，主橋下部結構同年七月開工，實際工期為二年四月。

(六) 施工結果

重新大橋施工結果：主橋一五孔，長五四〇公尺，寬二五公尺，左岸引橋四孔，長一四四公尺，寬二二公尺，右岸匝道橋七座，七座共五八孔，長一、四〇二公尺，寬五至二二公尺，七十二年三月一日開工，七十四年六月三十日完成。

【註】

第一、第二省道洩洪橋長一七公尺，寬二五、四公尺，兩端引橋二八二公尺，寬二四公尺。為雙向六車道。

【資料來源】臺灣公路工程月刊第十卷十一、十二期。

十九、雲龍鋼拱橋

雲龍橋位於南投鄉霧社與廬山之間，即臺十四線公路 89K+883 處，跨越濁水溪上游。日據時期為鐵絲吊橋，供人行之用，名為雲龍橋。民國三十四年改建為非加勁式單孔跨徑吊橋。全長一二〇公尺，有效寬度三·五公尺。限載重六公噸。右岸（霧社端）設有橋塔，左岸（廬山端）則未設橋塔。吊橋左岸之引道為九〇度轉彎之隧道。廬山方面對外交通均仰賴此唯一之孔道。

近年來政府開發廬山地區為高山蔬菜、水果生產專業區，農產運銷頻繁。廬山溫泉遊客多，為應交通需要，於原橋下游一七公尺處新建一三四公尺長，寬八·五公尺之羅傑式鋼拱橋一座以便改善交通。

(一) 設計

橋長一三四公尺。寬八·五公尺，淨寬七·五公尺。

縱坡爲水平 路拱一%。載重HS—二〇—四四。

型式 單孔羅傑式鋼拱橋，跨距一〇八公尺，高一七公尺。

地震水平係數 $0.15G$ 。

設計風速 $60m/Sec$ 。

下部結構 助拱座基礎之設計爲考慮沉陷量及沉陷所可能導致上部結構物之不良影響，採用固結灌漿，提高助拱基礎下岩層強度及減低壓沉陷量及不均勻沉陷。

拱座及橋臺高差一八·三公尺，相距僅十二公尺，故採用十二支六〇噸預力岩錨牆寬八·七公尺，深一四公尺加固。兩側以八公分之噴凝土加以保護，以增加邊坡安全，防止局部崩落，確保邊坡穩定。

上部結構 助拱採用箱型斷面：內斷面、翼板、腹板三部份共一三節。每九〇公分設隔版一處。每節連結以高拉力螺栓磨擦式接合。助拱之間每隔水平距九公尺設工型橫樑一處，其間以H型鋼樑側向支撐構成菱形。助拱拱支承鉸型式，設計承重六、七〇八公噸。

主樑 主樑長一三四公尺，間距五、六公尺，係工型斷面，翼板及腹板，橋軸中央設一型縱樑，每隔九公尺設橫樑一座，其間以T型側向支撐連接。均以高拉力螺栓磨擦式接合。主樑支承爲可滑動式，設計承重如下：

橋面 鋼筋混凝土，厚二〇公分，寬八·五公尺。

磨擦層 青瀝混凝土五公分。

伸縮縫 齒型。

鋼製欄杆。

(二) 施工

新橋兩岸地腹狹窄，橋面至溪底將近百公尺，唯有採用鋼索斜吊工法方能解決吊裝問題。於兩岸設立高二六·五公尺，寬六公尺之門式塔架，距離一五八·五公尺。中央架設鋼索兩組，架設時採用上下游兩側同時安裝，每次架設重量約一〇公噸。

助拱安裝時，由兩端向中央對稱架設，至完全閉合為止。安裝完成後拆除斜吊門式塔架，接着進行支柱及主樑之安裝。安裝順序後由中央向兩端架設，與交承連接部份最後安裝。全部工程七十四年五月中旬完成。

此橋設計者為中華顧問工程司，監造單位為臺灣省公路局第二區工程處，承造者為唐榮公司臺北機械廠。

【資料來源】交通建設第三十四卷第四期。

二十、大漢溪橋新建工程

大漢橋（溪舊名大斜溪）為北縣大橋之一，位於臺北縣新莊市思源路，接板橋市民生路，距新海大橋下游約六百公尺。主橋長七四七·一公尺，二〇孔，寬三〇公尺。兩端引橋，新莊端十孔，長二八〇·五公尺，寬二五公尺，板橋端五孔，長一五九·五公尺，寬二九公尺。總工程費預算七億元，車輛通行，不收受益費。民國七十二年（公元一九八三年）二月一日開工，七十四年六月三十日完工。七月一日通車。引道二一三·九公尺，新莊端匝道一六七·七公尺。

【資料來源】臺灣省公路局。

叁、嘉義市行善團建造之橋樑

臺灣各地人士、社團獻捐土地、勞力，捐款開路造橋，或公共設施與興辦慈善事業者不少，此類善舉，多默默而為，除近鄰大眾知道外很少為外界人士知道。全省恐亦無此項調查統計。偶有報紙登載此類消息，不一定很準確。

民國七十年（公元一九八一年）三月二十三日青年戰士報刊載，「中央社嘉義廿二日電：嘉義縣長涂德錡今天說：蔣總統經國對嘉義縣行善團默默行善，出錢出力，造橋鋪路，十數年如一日的善行，深表嘉許。……十四年來：為地方興建八十座鋼筋水泥橋，第八十一座橋樑建在竹崎鄉內埔村長達五百公尺，已接近完工階段」。建造五百公尺橋樑，要耗新臺幣數千萬元。稍寬者

億元以上，此筆經費不易籌措。編者對行善團此舉，殊深敬佩。經呈請嘉義縣政府查其實情，縣府把公文一轉了事，無何消息。經託友人取得其建製第九九至一〇二座橋收支簡報冊，連封面只四張紙，附所造各橋清單（如附表）。報載行善團由三百多位民間人士組成，但依據建造第九九座大觀橋工程收支表列：衆善士每人三〇元（一二、九一六份），計三八七、四八〇元。雙溪村有志林玉堂等人十萬元，大性橋存餘金九一二、〇〇〇元，總收入一、三九九、四八〇元。支出部份：(1)大觀橋工程金四一六、五八〇元。(2)樂施嘉義仁愛之家博愛安老所六六、九〇〇元。(3)樂施亡者趙陳蘭英安葬費四〇、〇〇〇元。共支出五二三、四八〇元。結存款八七六、〇〇〇元，移用建造大謝橋。建造一〇一座，一〇二座橋（協力、善發橋），功德（樂捐）兩座，每份共收五〇元。但總收入又註明：衆善士一四、五〇〇份，每份三〇元，計四三五、〇〇〇元。善士人數較前增加，功德金似每份爲三〇元。而非五〇元。協力（一〇一座），善發（一〇二座）兩橋長度，寬度、深度均未註明、位置在竹崎鄉獅埕村北勢坑。該團建造第一座橋名惠生，長九·八公尺，位於中埔鄉石碇村後坑子。民國六十年（公元一九七一年）六月完工。第八十一座橋名心欣，位於竹崎鄉義隆村新社坑。長五〇公尺，爲該團歷年建造最長之橋，民國七十年（公元一九八一年）三月橋通，與報紙刊載情形不同。

一 行善團宗旨

該團宗旨：(1)量力而爲，和氣同心。(2)宏開善緣，安住善良。(3)性存天理，身盡情理。所印發的造橋表封面有一對聯：

自我往生極樂國，禪光天智立庇護。

善行一二三四果，講法天心和正道。

二 團之組成

行善團是個沒有固定團員，組織規章，沒有申請立案之慈善人羣。十餘年來，出錢出力，補路造橋，樂施死亡者安葬棺木費，捐助安老所物品零用金等。截至民國七十一年底建造橋樑一〇〇座，共長一、五三二·九公尺。（一〇一、一〇二座橋，長度未詳，不計在內）。

此團本無名稱，因為多年關心地方福祉，辦理慈善事。久而久之大家以行善團相稱，有基本團員二十餘人，為佛教人士行善集團。七十一年底（公元一九八二年）建一〇二座橋時，參加善士一四、五〇〇人（份）。

行善團領導人為何明德，前臺北測量學校（現瑞芳工職之前身），學土木工程，畢業後在嘉南農田水利會服務，後在嘉義市開雜貨店。並非富豪，但他創導修路造橋，有益社會，比富豪人物強得多。

民國五十七年，一位何明德友人，跌下馬路洞坑內受傷，大夥朋友探傷之餘，感歎路不平害人，於是一羣信仰佛教朋友，像施赤勇、葉榮輝、葉慶木、蘇連財、李昆山、劉乃銘、廖寶玉、劉阿忠……等，決定帶鋤相助修補馬路，在嘉義市補修道路，後又去修理吊橋，自己化錢買材料，動手修橋，都在夜間進行，沒有人知道，他們堅持為善不欲人知的原則。

補路修橋的工作延續三年，到了民國六十年（公元一九七一年），大水冲走了中埔鄉石弄村兩個兄弟，他們工作目標因此轉向造橋。

何明德在團內擔任工程司，工頭（監工），財務總管主要事務，目前經常捐款之人，約有四至五千人。如果修一座橋需要五十萬元，分為五千份來算，每人只捐一百元，造橋經費就有着落。當年修路的老友，接到何氏通知，不出三、兩天五十萬元就可收齊。收足了不再接受，請等到下次再捐，越座橋每人捐款不超過一百元，（物別樂意捐助者例處），捐款的人，不僅嘉義人，亦有外縣市，華僑及外國人士，每人化一百元微不足道，但集中使用效益宏大。

架設橋樑的工作，不是每個人都能勝任，有些工作務必請技術工人來做，一般人只能掘土搬運砂石材料，或充技工助手，由建一〇〇——一〇二座橋收支數目中可窺見。雖不能人人都能參加實際工作，但抽空到工地亦是件好事，表示合羣合力為社會服務。行善團此類組織，如果各市都有則鄉間短距離道路及橋很易全面建築起來，改善交通。何明德先生及二十餘位老朋友，是個好榜樣。（據時報周刊等報導）。

茲將該團建造一〇〇——一〇二座橋工程收支報表及歷年建造橋樑分別列於附表一、二。

民國七十二年四月，共建橋一〇六座（據聯合報），嘉義縣政府擬予表揚，但被婉拒。省府很願表揚這個團體。時報周刊七三期，對此團善舉詳細報導，並附照片多張。

一、嘉義市行善團第100座大謝橋工程收支報表

位 置：嘉義縣梅山鄉雙溪村外湖仔

橋長20公尺，橋寬4.6公尺，橋深4.2公尺

- 101 座協力橋 { 功德兩座每份共收50元
102 座善發橋 {

位 置：竹崎鄉獅埕村北勢坑

總收入 \$1,311,000元

衆善士14,500份每份30元 \$ 435,000元

大觀橋存餘金 \$ 876,000元

總支出 \$ 475,000元

存餘金 \$ 836,000元.....移用協力橋

開	出	明	細
1. 購水泥650 包.....	\$ 71,300元	付給	吳 英 雄
2. 購鋼筋6.58噸.....	\$ 73,690元	付給	東 益 行
3. 購鐵水槽、角鐵（接合用）.....	\$ 8,400元	付給	陳 國 榮
4. 挖基礎挖土機工金及運金.....	\$ 11,500元	付給	董 水 盛
5. 板模捐料工金及接合板.....	\$ 84,000元	付給	許 國 男
6. 鋼筋製作工金.....	\$ 19,500元	付給	許 國 男
7. 購砂礫、洗砂.....	\$ 56,200元	付給	黃 壹 富
8. 工人工作金.....	\$ 21,600元	付給	翁 進 興
9. 攪拌機、吊箱機租金及材料工具等運金.....	\$ 10,200元	付給	翁 進 興
10. 鋼筋、工作人員卡車運金.....	\$ 6,000元	付給	曾 茂 森
11. 購亞鉛線、汽油、柴油、塑膠水桶、塑膠水管.....	\$ 4,150元	付給	翁 進 興
12. 購橋名牌、白色塑膠漆.....	\$ 2,500元	付給	大東油漆廠
13. 購焚表用紙及印刷費.....	\$ 4,400元	付給	立仁打字印
14. 刷行報表印刷費.....	\$ 5,200元	付給	光臺印刷局
15. 通信用郵票.....	\$ 2,000元	付給	何 明 德
16. 引道礮石工人工金.....	\$ 28,000元	付給	翁 進 興
17. 引道盛土挖土機工金及運金.....	\$ 22,000元	付給	董 水 盛
18. 引道盛土卡車運砂礫工金.....	\$ 12,000元	付給	林 玉 堂
19. 雜費（燒焚表金紙300元.....通橋用1,660元）.....	\$ 1,960元	付給	李 夾 盛
20. 遊覽車租金 8 臺.....	\$ 30,400元	付給	嘉義客運公司

合 計 416,580元

二、嘉義市行善團歷年建造橋樑

座號	橋名	橋長	橋址	每人功德金	參加	通橋年月
1	惠生	9.8公尺	中埔鄉石碇村後坑仔	100元	1	60.6
2	仁惠	9公尺	中埔鄉石碇村藤寮仔	100元		60.11
3	宏仁	14.5公尺	大林鎮中坑里芎蕉山	100元		61.1
4	嘉宏	19公尺	白河鎮大溪里樣仔坑	150元		61.4
5	興嘉	15.5公尺	大林鎮過山里崎頂	100元		61.10
6	義興	9.5公尺	竹崎鄉覆金村木履寮	60元		61.11
7	永義	18.5公尺	竹崎鄉沙坑村水坑仔	100元		61.12
8	廣永	32公尺	古坑鄉華南村倒孔溪	30元		62.2
9	正廣	13.5公尺	竹崎鄉覆金村湖底	100元		62.3
10	協正	8.3公尺	竹崎鄉覆金村水底寮	50元		62.5
11	大協	30公尺	竹崎鄉獅空村公館	100元		63.1
12	成大	6公尺	中埔鄉鹽館村下坑	40元		62.11
13	長成	12公尺	浮水橋被洪水冲毀	50元		63.1
	長成	32公尺	政府改建T型鋼筋水泥橋			65.年改建
14	合長	15.5公尺	竹崎鄉雙溪村頂雙溪	100元		63.3
15	善合	18公尺	梅山鄉過山村清水	50元		63.5
16	博善	19.8公尺	白河鎮安里小南海	100元		63.4
17	慈博	21公尺	中埔鄉同仁村柚仔宅	100元		63.11
18	心慈	21公尺	梅山鄉圳北村菁仔脚	60元		64.1
19	實心	14.5公尺	古坑鄉華南村蕃尾坑	100元		64.3
20	盛實	10公尺	中埔鄉頂埔村	80元		64.4
21	福盛	15.5公尺	中埔鄉社口村廊後	100元		64.5
22	連福	11.5公尺	中埔鄉東興村凍仔脚	100元		64.6
23	豐連	11.5公尺	竹崎鄉和平村坑仔坪	100元		64.4
24	瑞豐	5.5公尺	中埔鄉金蘭村赤蘭埔	30元		64.7
25	紫瑞	9.5公尺	竹崎鄉弄平村法水溪	60元		64.9
26	華紫	11公尺	中埔鄉瑞豐村尖山	100元		64.11
27	光華	8公尺	梅山鄉圳南村大豐	50元		64.12

二、嘉義市行團善歷年建造橋樑（續 1）

座號	橋 名	橋 長	橋 址	每 人 功德金	參加	通橋年月
28	美 光	11公尺	村埔鄉灣潭村中後坑	80元		65. 2
29	祥 美	15公尺	中埔鄉瑞豐村尖山	50元		65. 3
30	富 祥	30公尺	竹崎鄉義隆村新社坑	100元		65. 4
31	圓 富	12公尺	番路鄉下坑村下坑	50元		65. 5
32	和 圓	10公尺	竹崎鄉灣橋村	50元		65. 5
33	輝 和	22.5公尺	竹崎鄉昇平村菜公坑	100元		65. 6
34	寬 輝	9 公尺	竹崎鄉龍山村埤頂	50元		65. 7
35	良 寬	8 公尺	竹崎鄉昇平村雲水溪	50元		65. 8
36	建 良	8 公尺	梅山鄉圳南村水底寮	50元		65. 9
37	力 建	8 公尺	梅山鄉圳南村湖底	50元		65.10
38	久 力	12公尺	古坑鄉華南村番尾溪	80元		65.11
39	安 久	10公尺	竹崎鄉沙坑村內納宮	80元		66. 1
40	吉 安	13公尺	梅山鄉大浦村水尾	50元		66. 2
41	泰 吉	5.6公尺	中埔鄉瑞豐村尖山	30元		66. 3
42	順 泰	13.5公尺	中埔鄉瑞豐村水尾	80元		66. 4
43	榮 順	8.5公尺	番路鄉公興村中寮	50元		66. 5
44	振 榮	33公尺	中埔鄉雲水村何厝	150元		66. 6
45	忠 振	16.5公尺	中埔鄉鹽館村下坑	100元		66.10
46	忠 誼	5 公尺	中埔鄉鹽館村鹽館仔	30元		66.11
47	忠 昱	7.5公尺	竹崎鄉桃源村法水坑仔	60元		66.12
48	忠 貞	9 公尺	民雄鄉大崎村內埔仔	60元		67. 1
49	忠 平	10公尺	中埔鄉社口村新庄	60元		67. 2
50	忠 德	15公尺	中埔鄉三層村三層崎	100元		67. 3
51	忠 道	13公尺	梅山鄉永興村九芎坑	60元		67. 4
52	忠 全	35公尺	中埔鄉石弄村南勢埔	80元		67. 5
53	國 忠	13公尺	中埔鄉瑞豐村學仔底	50元		67.10
54	復 國	6.3公尺	中埔鄉龍門村庄仔尾	50元		67.10
55	慈 渡	9 公尺	竹崎鄉覆金村東貢寮	60元		67.11

二、嘉義市行善團歷年建造橋樑（續2）

座號	橋 名	橋 長	橋 址	每 人 功德金	參加	通橋年月
56.	慈 德	10公尺	梅山鄉圳南村三源	50元		67.12
57.	慈 暉	11公尺	梅山鄉大浦村炭仔腳	50元		68. 1
58.	慈 化	9 公尺	番路鄉民和村客庄	50元		68. 2
59.	慈 昇	16公尺	中埔鄉灣潭村番仔田	50元		68. 4
60.	慈 偉	45公尺	中埔鄉頂埔村	100元		68. 5
61.	安 生	13公尺	中埔鄉中埔村	50元		68. 5
62.	安 定	16公尺	中埔鄉中崙村	50元		68. 6
63.	安 明	10公尺	中崙竹崎鄉義仁村掘仔	50元		68. 7
64.	安 渡	9 公尺	梅山鄉梅北村中庄	50元		68. 8
65.	玄 明	12公尺	嘉義市圳頭里盧厝	50元		68.10
66.	安 全	10公尺	竹崎鄉緞繡村松脚	50元		68.11
67.	安 賜	30公尺	民雄鄉東興村葉子寮	80元		68.12
68.	東 安	30公尺	竹崎鄉白杞村溪平	80元		69. 2
69.	安 聖	22公尺	白河鎮崎內里芎蕉宅	60元		69. 3
70.	心 行	20公尺	梅山鄉圳北村菁仔腳	60元		69. 4
71.	德 安	12公尺	梅山鄉圳南村內坑	60元		69, 4
72.	心 忠	20公尺	中埔鄉同仁村過溪	60元		69. 5
73.	心 德	13.5公尺	中埔鄉灣潭村後坑	50元		69. 6
74.	心 和	16.5公尺	中埔鄉同仁村圓山	50元		69. 7
75.	心 樂	9 公尺	白河鎮汴頭里枋仔林	50元		69. 8
76.	心 意	8.5公尺	民雄鄉松山村後山	50元		69. 9
77.	心 福	12公尺	民雄鄉松山村後山	50元		69.10
78.	心 聯	10公尺	中埔鄉裕民村水尾仔	30元		69.11
79.	心 憲	8 公尺	民雄鄉東湖村東勢湖	30元		69.12
80.	金 龍	20公尺	中埔鄉中崙村中崙	50元		70. 1
81.	心 欣	50公尺	竹崎鄉義隆村新社坑	100元		70. 3
82.	心 鴻	13公尺	中埔鄉石弄村藤寮仔	50元		70. 3
83.	心 上	48公尺	番路鄉內窰村過溪仔	80元		70. 5

二、嘉義市行善團歷年建造橋樑（續3）

座號	橋 名	橋 長	橋 址	每 人 功德金	參加	通橋年月
84	心 願	10公尺	竹崎鄉義仁村內坑	30元		70.5
85	正 善	14公尺	梅山鄉永興村內坑	30元		70.7
86	正 良	25公尺	梅山鄉圳北村菁仔腳	30元		70.7
87	正 品	16.5公尺	大林鎮中坑里沙崙仔	30元		70.9
88	正 結	10公尺	竹崎鄉坑頭村後元庄	30元		70.11
89	正 大	15.5公尺	竹崎鄉沙坑村沙坑	30元		70.11
90	正 愛	15公尺	大林鎮中坑里崩埤	30元		70.12
91	正 直	9公尺	梅山鄉過山村過山	30元		70.12
92	正 德	9公尺	中埔鄉頂埔村橫坑	30元		71.2
93	大 純	20公尺	中埔鄉瑞豐村尖山	30元		71.2
94	大 宗	20公尺	中埔鄉三層村官真門	30元		71.4
95	大 同	19.5公尺	中埔鄉三層村桃仔寮	30元		71.4
96	大 南	20公尺	水上鄉南鄉村	30元		71.5
97	大 山	10公尺	梅山鄉大南村坑口	30元		71.5
98	大 性	16公尺	大林鎮中坑里芎蕉山	30元		71.6
99	大 觀	20公尺	梅山鄉過山村村清水仔、寬4.6公尺	30元		71.7
100	大 謝	20公尺	梅山鄉雙溪村外湖仔	30元		71.8

肆、光復後各縣市主要橋樑修建

臺灣區光復後新建公路橋樑歷年增長情形，已綜計於歷年公路橋樑統計表中，自民國三十四年（公元一九四五年）十一月光復之日起，至五十年（公元一九六一年）底止，十六年間：依據交通年鑑（五十一年）記載數量如下：

一、新建及修復橋樑，計二一一座，總長一一、二三五公尺，其中最長者為西螺大橋計長一、九三八公尺，次為烏溪橋計長五二一·七公尺。

二、橋樑加寬：計一六〇座，總長二、七一一·九公尺。

三、橋樑整修總計一、〇五九座。

省道橋樑修建，自五十一年（公元一九六二年）起刊登於交通年鑑，至於縣鄉橋樑三〇公尺以上較重要者始自五十二年起刊如，惟不編新建、改建、加寬公佈其長度，而寬度則多未註明。民國六十四年（公元一九七五年）以後，縣鄉道三〇公尺以上新建橋已不見刊登，省道新建橋樑及縣道長距離橋樑仍逐年刊登。

茲依據交通年鑑，有關縣市志、公路單位提供、書刊登載等資料整編，光復後各縣市修建主要橋樑（三〇公尺以上長）概況（附表），並於各表末端註明民國七十二年底各縣鄉道公路橋樑數量及總長度。高速公路橋樑，主要者已於第十三章第十節敘明，麥克阿瑟公路（北基二路）橋樑已於第十六章壹節五款中列明，均不再列入。至於七十二年以後新建重要橋樑仍列入附表。

一、臺北、基隆市縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)		修 建 年 月	構 造	備 註
				一	二			
成子寮橋	成子村附近	五二·九	三·八			三十九年建四十六年改建	RC墩木面	三十九年木面橋RC爲鋼筋水泥
碧潭大橋	碧潭	三九五·一	一五·九			六十年四月至六十二年七月重建	RC預力樑	光復後臺北縣政府建之橋被水冲毀
瑪鍊橋	瑪鍊溪	五一·〇	四·〇			四十五年改建	RC	淡水金山線
貢寮大橋	貢寮鄉(村)	一二〇·〇	三·九			四十年建	RC台木橋	
下罟子二橋	八里鄉	三六·三	四·五			三十八年建	石台木橋	
下福橋	"	三一·三	四·五			五十五年建	RC	
景美橋	景美舊橋	九九·八	四·五	五九·〇〇		五十四年加寬提高加長	RCT樑	舊橋提高一·八公尺
景美新橋	"	一二〇·四	二·三			五十六年十月完工	RC	省道臺線
新海大橋	板橋—新莊	四一六·〇	七·五			五十二年二月完工	RC	
永定橋	臺北縣	三〇·〇	七·五			六十一年建	RC	
上龜山橋	龜山	一四〇·〇	五·一			三十九年建六十年改建	RC	原長九三·六公尺
下龜山橋	"	二四〇·〇				六十一年改建	RC	
瑞芳橋	瑞芳鎮	七五·〇	五·三			三十八年建五十六年修建加寬	RC拱橋	修建後長六九·五九公尺
三十三號橋	基隆—福隆	三三·〇	七·五			五十四年加寬	RC	一〇二號線
十五號橋	"	三〇·〇	七·五			五十七年改建	RC	
三十一號橋	"(基隆市)	一五五·〇	七·五			五十四年新建	RC	基隆市轄內一〇二線
四十四號橋	"	三三·〇		七·五		五十九年拓寬	RC	

六十七年新建	RC	七十七年七月十日洪水冲毀，重建
六十六年新建	RC	
六十四年新建	RC	
六十年新建	RC	新店三峽
七十二年七月一日至七十四年六月三十日	三層橋	重新大橋
四十五年十一月至四十七年一月完工	RC	工程費三二、五二九、七〇〇元
五十五年五月至五十七年十月完工	RC	工程費七六、五〇〇、〇〇〇元
六十二年五月三十一日完工	RC	
六十二年六月改建	RC	工程費四四九、九五〇、〇〇〇元
六十四年二月至六十五年十月完工	六十四年二月至六十五年十月	
五十四年三月至五十六年三月完工	七十一加寬	
六十七年十二月一日完工	RC	橋及接線道路長一、一六九公尺，寬三一・五公尺
六十五年六月三十日完工	RC	
六十六年十月二十八日完工	RC	
六十六年九月至七十一	RC	關係道路六十五年二月開工
六十七年十一月完工	RC	
五十六年十二月至五十八年十二月重建	RC	原橋長一三二・六公尺，寬三・六公尺
六十四年四月十五日至六十六年十二月完工	RC	
七十一	RC	
六十八年十月至七十一	鋼筋預鑄樑	
八月完工		

臺北大橋臺北—三重間	一、〇五一・二	二八・五	五十五年七月至五十八年七月完工	RC	工程費一四、六〇〇萬元
士林橋士林	一一〇・〇		四十五年建	RC	
長壽橋內湖—松山	一七〇・〇	四〇・〇	三十七年建四十二年改建	RC 台木橋	
內湖橋內湖	一二〇・〇	八・〇	六十七年九月八日至六十八年四月五日	RC	原吊橋
恒光橋加長臺北市	二〇〇・〇	八・六	六十七年一月七日至六十八年六月二十日	RC	
橫溪橋三峽橫溪	六三・八	四・一 一二・〇	三十八年建六十四年六月改建	木面橋(原RC T 樑)	
柑園橋三峽—山佳間	三二〇・〇	九・〇	六十七年二月至七十年四月	RC	工程費七一、〇〇〇、〇〇〇元
浮州大橋樹林—板橋	五四九・〇	一六・〇	六十四年一月至六十五年十二月改建完工	RC	費用七四、二〇六、八六九元
三塊厝橋樹林—土城	二六四・〇	九・〇	七十四年十二月	RC	
中山橋基隆市	七〇四・〇	五・八	六十一年一月完工改建	RC	
過港橋雙溪鄉	三六・〇	九・〇	七十四年	RC	
暖暖橋八堵—瑞芳	四二・〇		六十年加寬	"	
挖子橋中和	三〇・五	四・五	四十二年十月建	RC T 樑	吊橋改建
青潭橋青潭	四三・二	三・六	二年建六十一年的長寬	"	
大同橋溪墘寮	六六・七	五・〇	四十九年六月建六十年十二月加寬	RC	
坪林橋坪林	一一九・二	四・〇	十九年七月建四十年改建五十九年新建	RC	以T三橋台九線原長九八・八公尺
青山橋	三〇・七	七・五	三十二年二月建六十年一月改建	RC T 樑	原名坪林小橋長一三・六公尺
碧湖橋碧湖	六〇・〇	六・〇	三十年九月建六十七年十月改建	RC T 樑	長度各書刊記載不一
菁桐橋菁桐	五六・〇		五十六年新建	"	
石底橋	三〇・〇	七・五	五十六年新建	"	實長二九・四公尺
第二十八號橋一〇二號線	四〇・九		六十一年新建	"	
第四十九號橋	四九・九		六十一年新建	"	

中興	橋板橋—樹林	一八一·八	五·一	四十年新建	R C	混凝土過水橋已拆除改建
浦興	橋	四〇·六	四·〇	四十年新建	R C	
三鶯	大橋三峽—鶯歌	五四〇·〇	七·五	四十八年新建五十七年八月重建完工	鋼筋水泥	
保長	橋汐止	四五·〇	八·〇	六十七年十月改建	"	
關渡	大橋關渡—淡水間	八〇九·〇	一九·〇	六十七年十二月至七十二	鋼橋	
木柵	四號路橋木柵	二三一·〇	三〇·〇	六十七年七月十日至六十九年九月六日		
文和	橋木柵路五段	七一·五	三〇·五	七十二年二月一日至七十四年六月三十日	鋼筋混凝土	六十八年交通年鑑刊載長五·一公尺寬二〇公尺上列數字亦為交通年鑑刊登者主橋長度
大漢溪	橋新莊附近	七四七·一	五·四二	七十二年三月十二日至七十五年六月		
第二省道洩洪橋	二重疏洪道	七一七·〇				

(1) 民國七十年底，臺北縣縣道有橋一三五座，長六、七七〇·二公尺，鄉道有橋一八九座，長二、六九八·三公尺。共三二四座，計長九、四六八·五公尺。

(2) 七十二年底，臺北縣縣道有橋一三三座，長七、四七五·八公尺，鄉道有橋二三二座，長三、二九二·五公尺，共三六四座，計長一〇、七六八·三公尺。

(3) 基隆市七十年底縣道有橋四座，長六九·九公尺，鄉道有橋十座，長二五八·九公尺，共十四座，計長三二八·八公尺。

(4) 基隆市七十二年底縣道有橋四座，長六九·九公尺，鄉道有橋二十四座，長六〇八·公尺，共二十八座，計六七八·六公尺。

(5) 臺北市五十七年底有橋四〇二座，長六、七一〇公尺，平均寬度七·四六公尺。七十二年底有橋四八一座，長三五、二七五公尺，平坐寬度八·三八公尺。載重一四·九公噸者二四二座，載重十五公噸以上者二三九座。

【資料來源】交通年鑑、交通統計年報、臺灣公路工程月刊、臺北縣志、臺北市新建工程處、臺北市各日報。

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
打馬烟臺		六二・〇			五十二年改建	R C	
中崙橋(改建)		五〇・〇			五十二年改建	R C	
竹安橋(新建)		一二四・八			五十二年新建	R C	
鈎鰲橋(改建)		三二・〇			五十二年改建	R C	
壯圍大橋	壯圍	五八・一			五十四年改建	R C	
吉祥橋(加寬)		三九・〇			五十四年加寬	R C	
水源橋(新建)	柑子坑三星	五〇・〇			五十五年新建	R C	
三星橋(加寬)		二三・五			五十六年加寬	R C	
金面橋(改建)	宜三線	三七・五			五十七年改建	R C	
健富橋(新建)		四〇・〇			五十七年新建	R C	
四方林橋(改建)		五六・〇			五十七年改建	R C	
大湖橋(接長)		四一・〇			五十八年接長	R C	
捷徑橋(新建)		一〇〇・〇			五十八年新建	R C	
五十八年度路線 號一九六號福	二二加八五〇	一一九・七			五十八年新建	R C	
福德坑橋		七三・五	四・六	一一・〇	六十一年新建七〇・五加寬	R C	公路局路線編號經常變更
福興橋(拓寬)		四九・二			六十一拓寬	R C	
福成橋(改建)		四六・〇			六十三年改建	R C	
中興橋(改建)		九〇・〇			六十三年改建	R C	

橋名	地點	長度(公尺)	淨寬(公尺)	橋面寬(公尺)	竣工日期	橋樑型式	備註
牛關橋(新建)	牛關	二五五・八	淨四・六		五十二年六月二十七日完工	RC	台七甲省道
中大結橋		三六・〇	八・五		五十九年新建	RC版樑	
得子口橋	得子口	四五・〇	七・五	一五・九	五十年八月改建六十六年六月加寬	RC T樑	原木造橋
宜蘭橋	宜蘭	一六三・〇	三・八	七・〇	五十四年至六十七年十二加寬	"	
蘭陽大橋	跨蘭陽溪	七八五・五	五・五	九・〇	二十四年五月建六十年八月加寬	RC鋼樑	
游仙橋		六三・〇			五十六改建六十六年十月拓寬	RC版樑	八仙橋
冬山橋	冬山	三二・〇	七・五	九・〇	五十五年新建六十五年十一月改建	RC T樑	原長二十四公尺
武荖坑橋	武荖坑	七五・〇	七・五	一五・六〇	五十七年改建六十六年八月拓寬	"	原吊橋
箕山陸橋	聖明	二八・二	七・五	一七・五	五十五年新建六十六年十月加寬	"	
白米橋	蘇澳	六〇・三	七・五	九・〇	二十六年十二月建五十五年至六十七年四月加寬	RC T樑	左線
猿鳴橋	光坑	三二・一	四・六		六十四年十月建	"	右線
猿鳴橋	蘇汶	三一・七	五・三		六十四年十月建	"	
無名橋		七五・〇	三・六	七・七	五十九年十一月加寬	"	
東澳橋	東澳	九〇・三	三・六	七・五	六年建六十九年七月改建	"	
東岳橋	東澳	三六・〇	三・六	七・五	五十四年建	"	
澳尾橋	武塔	一六〇・〇	三・六	四・七	六十六年六月重建七年建五十四年四月改建	RC T樑	吊橋長五一四・四公尺
大濁水橋	大濁水溪	七六八・〇	三・六	五・一	十年建吊橋五十三年新建	"	已拆除
濁水溪過水橋	"	二七五・〇	七・五	九・五一八・〇〇	三十八年二月完工	水泥	
興蘭大橋	"跨蘭溪下游二、二八〇・〇	一二・〇	一一・〇		六十八年七月至七十一一年一月	RC預力樑	
龍德大橋	跨金溪	一六一・八	一八・〇		六十八年七月至六十九年十月	"	原金漢溪橋
福德坑橋	頭城附近	三八〇・〇	一一・〇		六十七年	"	

依據宜蘭縣志記載（民國五十九年十二月，宜蘭縣文獻委員會刊）：

1. 本縣縣內公路橋樑，數目極多，工程標準不一。計縣境內省縣路橋樑共八十一座，其中石台木面橋一座、混凝土橋七十五座、吊橋四座、鋼橋一座，惟核所列橋樑表，計混凝土橋四十六座、木橋（包括木造、木桁橋、橋脚木造橋面混凝土、橋面木造橋脚水泥、木樁樑面橋）三十五座。民國二十四年五月完工之蘭陽大橋長七八五·五〇公尺，並未列入。

2. 市鄉鎮公路橋樑一三三座，計水泥橋四十一座、木橋七十六座、鐵索吊橋十六座。其中木橋三十四座可通車，吊橋五座可通車，水泥橋全部可通車。

民國七十年底縣道公路橋二十二座，長四〇五·二公尺，鄉道公路有橋一七六座，長二、五六一·〇公尺，共一九八座，總長二、九六六·二公尺。

七十二年底縣道橋十九座，長三八四·〇公尺，鄉道橋二四四座，長四、〇四九·二公尺，共二六三座總長四、四五三·二公尺。

【資料來源】交通年鑑、臺灣公路工程月刊、宜蘭縣志、臺灣省公路局。

三、桃 園 縣

橋 名	位 置	長 度 (公尺)	寬 度 (公尺)	加寬後寬度 (公尺)			修 建 年 月	構 造	備 註
				一 次	二 次	三 次			
大 溪 大 橋	大溪鎮	三〇四·〇	七·五				三十九年修復，四十九年四月新建五十二年六月修，五十六年三月接長	R C	原為吊橋長二二〇公尺寬五·五公尺
笨子港過水橋		六〇·〇					五十二年新建	R C	
茄 苳 橋		三三·〇					五十二年改建	R C	
五 青 橋		三六·〇					五十二年改建	R C	
山 鼻 子 橋		六一·五					五十五年新建	R C	崎頭南坎線

東勢橋	橫山橋	社子溪橋	大園橋	廣明陸橋	第一預力橋	中正橋	中興橋	竹圍大橋	青埔橋	海湖中號橋	觀音第六號橋	觀音第七號橋	埔頂橋	成功橋	老街溪橋	大園第三號橋	大園第四號橋	大曼橋	霞雲橋	復興橋	巴陵吊橋
		新羣伯公岡		桃園市	大溪附近									桃園市				大曼	霞雲坪	跨大漢溪	
三八・〇	四二・〇	七二・〇	四六・二	二二八・五	四二・〇	四八・三	三六・〇	一二・〇	五〇・〇	四五・〇	八・〇	四・〇	三六・四	五〇・〇	五五・三	一〇一・〇	五六・三	七一・〇	四二・〇	一六八・二	一六六・〇
	三・六	三・二			七・〇		一四・一	三・六		三・六	八・六	五・四	三・二	四・六	三・二	三・六	三・六			四・六	四・六
	七・五	七・五																			
五十九年加寬	三十九年修復五十九年重建	六十年改建四十二年改建	四十二年六月修復、六十二年重建	六十一年新建	四十五年六月建	六十一年拓寬	六十一年新建	四十一年六月新建六十二年六月三年重建	六十二年六月三年新建	六十二年六月三年新建	四十二年八月修、五十二年改建	四十一年八月修復	四十一年一月修復	四十一年二月改修	四十一年修復	四十一年新建	四十一年修復	五十四年建	五十五年建	五十四年四月完工	五十四年四月完工
R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C	R/C
					加P										原RC墩	木橋	漿砂臺面	板橋	R	銅桁單孔吊橋	
	原木橋四十二年改建長七六・五公尺			已列為臺三線省造						中壢觀音線	楊梅新尾線	大園大崙線						以下六橋為省道臺三線			

大漢橋	過水路面	桃園陸橋	永安橋	老街橋	埔心陸橋	新街橋	大堀橋
水尾	中壢市	埔心	平鎮	茄冬溪	桃園市	桃園市	水尾
七二・〇	一六・〇	九七・五	五六・九	四八・〇	三〇・〇	四五・四	五二・八
四・〇	一三・〇	二九・四	五・四	一〇・〇	七・五	八・五五	
五十四年八月完工	五十五年建	五十八年八月建	六十六年十月新建	五十七年八月加寬	五十七年建	五十七年建	五十七年建
鋼拱橋	混凝土造	RCT梁	RCT梁	RCT梁	RCT梁	RCT梁	RCT梁
鐵路平交道	鐵路平交道	鐵路平交道	鐵路平交道	鐵路平交道	鐵路平交道	鐵路平交道	鐵路平交道

民國七十年底，縣道公路有橋一二二座，長一、四二九・八公尺，鄉道公路有橋二五六座，長二、八八一・四公尺。共三五九座，總長四、三〇〇・二公尺。

七十二年底縣道橋一二九座，長一、三六六・七公尺。鄉道橋三三三座長三、八七七・一公尺共四五五座，總長五、二四三・八公尺。

四、新竹市縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
神威橋		三〇・〇			五十二年改建	RC	
中崙橋		三二・〇			五十二年新建	RC	
豐甲橋		三一・三			五十二年新建	RC	
新庄子橋		三六・〇			五十二年修復	RC	

東大陸橋	新竹市	五〇七・〇			五十五年新建	R C	
深坑橋		三〇・〇			五十七年加寬	R C	
鳳來橋		五五・四			五十七年加寬	R C	
鐵嶺橋		七〇・〇			六十一年新建	R C	
中山橋		六五・一			六十一年加寬	R C	
天城橋		三一・〇			六十二年—六十三年新建	R C	
渡頭大橋		七二・〇			六十二年—六十三年新建	R C	
外坪橋		三一・七			六十二年—六十三年新建	R C	
鳳岡大橋		一二〇・〇			六十二年—六十三年新建	R C	
新寮橋		五六・〇			六十二年—六十三年新建	R C	
尖石大橋	尖石	一〇九・五			六十二年—六十三年改建	R C	
小石二號橋	"	六〇・六			六十二年—六十三年新建	R C	
第二號橫橋	六十二年編號 竹八九	三七・〇			六十二年—六十三年新建	R C	
油羅溪橋	橫山竹東間	三四八・〇	七・五		五十八年五月新建	R C	已列入臺三省道
竹林橋	石壁，油羅溪	八八〇・〇	七・五		六十三年三月新建	R C	
竹中大橋	芎林附近	六八〇・〇	七・五		七十年新建	R C	
九甲埔橋	芎林附近	八〇〇・〇	九・〇		七十年開工	R C	
社官橋	六家附近	四四・七	五・〇	七・八	四十年七月建，六十年八月 加寬	R C T 樑	以下三橋改列入白 三線省道
南華橋	東光	六〇・〇	五・〇	七・四	四十四年十二月建六十六年 七月加寬	R C T 樑	
竹東大橋	下公館	四四三・六五・五	七・五		五十二年五月建	"	
鳳山溪橋	番坡村	一九三・八	五・五		五十二年—六十三年加寬六 十四年六月改建	R C 鋼版橋	以下六橋爲省道臺 一線

豆子埔橋	竹北	八六·一	五·五	一八·二	五十二年，六十三年加寬六	RCT樑	
頭前溪橋	頭前溪	五七三·七	五·五	一九·〇	五十二年九月改建		
溪埔橋	新竹市	三七·一	五·五	一六·〇	五十二年，六十三年加寬六		
客雅溪橋	客雅溪	四八·五	五·〇	一四·〇	五十八年六月添建		
中益橋	中益	三七·〇	九·〇	一三·五	五十五年建		
					五十六年六月改建		
					五十八年十二月改建		
					五十九年六月改建		
							民國十八年初建

民國七十年底，縣道公路有橋一〇三座，長二、七〇一·三公尺，鄉道公路有橋二四〇座，長三、四〇八·七公尺，共三四三座，總長六、一一〇·〇公尺。七十二年底縣道有橋九一座，長二、六七〇·九公尺，鄉道橋二六八座長五、三四六·九座，共三五九座，總長八、〇一七·八公尺。

七十二年底新竹市縣道一一座一〇八·九公尺。鄉道橋三五座長四五六·四公尺，共四六座，總長五六五·三公尺。

五、苗栗縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)			修 建 年 月	構 造	備 註
				一	二	次			
中平橋		四〇·〇					五十二年新建	鋼筋水泥	
東興大橋		六七·三					五十二年接長	"	
田美橋		七〇·〇					五十四年新建	"	
南港橋	造橋尖山線	三六·〇					五十五年新建	"	
鯉魚潭橋		四五·〇					五十六年新建	"	
福興二橋		三〇·〇					五十八年新建	"	

東 魯	中 山	龜 山	頭 屋大橋	中 港溪橋	永 興橋	新店第二橋	汶 水橋	大湖二橋	大湖三橋	南湖三橋	行 易橋	蘭 勢大橋	峨 眉橋	中 港溪橋	公館仔橋	南 港溪橋	大 庄橋	後 龍溪橋	南 社橋	四 湖橋
橋	橋	橋	橋	橋	橋	獅潭	汶水	大湖	"	南湖	八分	卓蘭	銅鑼圈	尖山		談文	大庄	後龍	十班坑	西湖
三〇・〇	六〇・〇	二〇〇・〇	三六〇・〇	一五一・二	四八・〇	三九・〇	二〇〇・〇	一一四・〇	三九・三	三九・三	四五・二	七七六・五	九一・五	二五二・〇	三〇・三	七五・〇	四四・三	三一四・三	三〇・〇	九八・五
		六・〇	一〇・〇	七・〇	四・五	四・一	六・一	四・六	四・六	四・六	四・六	七・五	四・〇	五・五	五・五	四・五	四・五	五・三	五・〇	四・五
		一八・〇						九・二					廿・五	九・〇	九・〇	九・〇	一一・〇	八・〇	九・〇	九・〇
五十九年改建	六十年新建	三十九年建，六十九國拓寬十八公尺	四十年建	四十六年十二月建	四十七年五月建	四十五年六月建	四十四年六月建	四十四年六月建	四十四年六月建	四十四年六月建	七十一年七月建工	四十一年七月建六十一年八月加寬	二十三年建五十年十一月加寬	二十三年建五十三年一月加寬	五十四年八月加寬	六十二年一月建	二十三年建六十年六月新建	五十四年九月加寬	五十四年十二月建	
"	"	"	預力混凝土橋	RCT樑	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	RCT樑	"	"	"	"	"
			以下十橋改列臺三省道								過水橋拆除新建臺三線	以下十一橋臺一號線								舊橋供慢車用

通霄橋南勢	苑裡橋苑裡	房裡東門橋房裡	番社橋	銅○橋	中興橋頭屋	水尾橋後龍	東興大橋頭份跨中港溪	三義一橋三義	三義二橋三義	義里大橋三義跨大安溪
一四九·一	四一·〇	三四·八	六九·五	三四·七	一〇七·一	五四·六	五三·三	三二〇·〇	三七·五	三二·〇
五·五	四·〇	五·五	五·〇	七·五	四·六	四·六	三·六	七·五	七·〇	七·五
九·一	九·一	九·一	九·一							
二十三年一月建四十九年六月加寬	二十四年一月建五十三年九月加寬	二十四年十二月建五十三年八月加寬	二十四年十二月建五十三年九月加寬	四十二年一至七月建六十一年十二月改建	三·五 四十九年六月建	五十七年四月建竣	四十年七月完工	七十二年七月一十九日完工鋼筋水泥	四十九年四月完工	五十年四月完工
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
通霄公館	通霄公館									

民國七十年底縣道公路有橋三五座，長五八八・六公尺，鄉道公路有橋三二五座，長四、三六五・四公尺，共三六〇座，長四、九五四・〇公尺。七十二年縣道橋三一座，長五八二・〇公尺，鄉道橋三八二座，長五、〇六〇公尺，共四一三座，總長六、五四二公尺。

六、臺中市縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)		修(建) (民國)年	月	構造	備註
				一	二				
龍井一號橋	龍井鄉	四二・〇				五十二年新建		R C	
龍井二號橋	"	四〇・〇				五十二年新建		R C	
龍井三號橋	"	三六・〇				五十二年新建		R C	
第四水堀頭橋	臺中市	三六・〇				五十二年改建		R C	
廣盛橋	"	四〇・〇				五十二年改建		R C	
蚵寮橋	梧棲三德線	三六・〇				五十六年新建		R C	
龍井橋	水裡港龍井線	四二・三				五十五年新建		R C	
第三石牌橋	臺中市	二二・六				五十六年新建		R C	
鶯村橋	臺中縣	六〇・〇				五十七年新建		R C	
南北橋	"	六〇・〇				六十年新建		R C	
峯谷橋	"	六〇・〇				六十年新建		R C	
義渡橋	"	六〇・〇				五十九年改建		R C	
桐林二號橋	"	四〇・〇				五十九年改建		R C	
光明橋	"	六〇・〇				六十三年新建		R C	
旱溪過水橋	臺中市	三九・三				六十三年改建		R C	
精武橋	"	一五〇・〇				六十三年新建		R C	
太平橋	"	一六八・二				六十四年改建		R C	
大坑橋	臺中縣大坑	二〇五・〇				六十四年—六十六年二月新		R C	

信義橋	東豐大橋	石圍橋	朴子橋	南門橋	日新橋	大里橋	草湖橋	烏溪橋	大安溪橋	水尾橋	大甲溪橋	下浦子橋	南勢橋	新興橋	王田陸橋	大度橋	后豐大橋	中彰大橋
橋東勢	橋石圍	橋朴子港	橋臺中市	橋臺中市	橋	橋大里	橋草湖	橋烏溪	橋日南	橋水尾	橋甲南	橋清水	橋山脚	橋大肚	橋王田	橋大度溪	橋后里跨大甲溪	橋臺中港彰化間
四五・〇	五七三・〇	六〇・八	五〇・四	六五・二	九六・〇	二五〇・〇	一七二・〇	六二四・〇	九八五・〇	六二・四	一、三二九・〇	三一・四	三一・二	二四・六	四〇・〇	一、〇〇〇・〇	五五〇・〇	一、七六〇・〇
一〇・五	四・〇	四・〇	四・〇	一〇・五	一〇・五	五・〇	五・五	七・五	五・五	五・〇	五・五	四・〇	七・五	四・五	一六・一	一六・〇	七・五	一四・〇
		七・五	七・五			一四・〇	八・五	一四・〇	一六・〇	九・〇	一六・〇	九・〇	一六・〇	一一・〇				
						二四・〇	二四・〇	二五・〇										
五十八年接長	五十二年八月新建（原東勢橋重建）	四十四年八月建，六十二年加寬	五十五年九月加寬	四十七年十二月新建	五十年六月新建	四十七年十二月改建，六十六年七月加寬，七十六年七月改建	二十六六年建，四十七年十二月改建	三十九年新建，四十六年六月重建，六十二年加長	二十三年十月建六十四年十月新建	二十三年二月建五十二年七月加寬	二十二年建六十四年八月新建	二十三年二月建五十二年六月加寬	四十四年三月新建六十六年一月加寬	四十八年十二月加寬	五十八年六月建	五十八年六月建	六十六年七月八日完工	六十六年九月—六十八年十一月
RC	RC T 樑	"	RC 版式	RC 版式	RC 鋼樑	RC T 樑	"	RC 箱型接長預力樑	RC 預鑄樑	RC T 樑	RC 沈箱橋墩預鑄樑	RC T 樑	"	"	RC 預力樑	"	"	"
以下八橋改為臺三省道			原為木橋					原吊橋被炸毀	臺一線公路		原長一、二一四、五公尺新橋另建				後改為交流道	新建		

民國七十年底，臺中縣道公路有橋六七座，長一、六一〇・〇公尺，鄉道公路有橋五九一座，長五、六九五・〇公尺。共六八座，總長七、三〇六・〇公尺。

臺中市有縣道橋四座，長九六六・七公尺，鄉道公路橋九五座，長一、五七二・〇公尺。共一三七座，總長二、五三八・七公尺。

七十二年底中縣道橋六四座長一、五八二・八公尺。鄉道橋四四座長六、一一二・二公尺。共五〇一座，總長七、六九五公尺。臺中公有縣道四四座，長九六六・九公尺，鄉道橋九三座長一、五五〇・二公尺。共一三七座總長二、五一六・九公尺。

七、彰化縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)			修 建 年 月	構 造	備 註
				一	次	二			
茄 老 橋		三五・〇					五十一年改建	RC	
中 正 橋		一〇〇・〇					五十一年接長	RC	
東 五 功 橋		四〇・一					五十二年改建	RC	
豐 美 橋		三〇・〇					五十二年修復	RC	
青 埔 橋		三九・〇					五十二年改建	RC	
油 車 橋	梧鳳瓦寮線	五五・〇					五十五年新建	RC	
南 勢 橋	草港鹿港線	四九・八					五十五年新建	RC	
溪 湖 橋	溪 湖	一二七・四					六十二—六十三年加寬	RC	
王 功 橋	王 功	一一・〇					六十二—六十三年改建	RC	
福 寶 橋		一一六・九					六十二—六十三年接長	RC	改建三孔

彰雲橋 (新建)	二水林內跨濁水溪	一、一六〇・〇	七・五		六十一年六月	RC預力樑	加建立體交叉一處
洩洪橋	彰化市附近	三三〇・三	一二・〇	一六・〇	五十九年六月建五十九年加寬	RC T樑	
員林陸橋	員林	二七〇・〇	一九・五		六十四年十二月新建	RC預力樑	鐵路穿越改建
第一北勢橋	五福村附近	四五・八	四・五	九・〇	二十九年五月建五十九年十月加寬	RC T樑	
北斗橋	北斗	一〇五・〇	五・五	九・〇	十四年十二月建五十八年八月加寬	"	
上快官橋		三三三・〇			六十三三年新建	"	
荊桐脚橋	荊桐	四二二・〇	二五・〇		六十八年三月廿二日—六十九年二月廿日	"	改建

民國七十年底縣道公路有橋一二八座長二、六九二・八公尺，鄉道公路五九一座，長五、六九五・四公尺，共七一九座，總長八、三八八・二公尺。七十二年縣道有橋一二八座，長二、七一五・五公尺，鄉道有橋六六一座，長六、七六三・五公尺，共七八九座，總長九、四七九公尺。

八、南 投 縣

橋 名	位 置	長 度 (公尺)	寬 度 (公尺)	加寬後寬度 (公尺)			修 建 年 月	構 造	備 註
				一 次	二 次	三 次			
龍神橋		二〇三・〇					五十二年改建	RC	
○貓橋		四五・〇					五十二年新建	RC	
清秀橋		五一・〇					五十二年改建	RC	
鄉林橋		三〇・〇					五十二年新建	RC	
虎子頭橋		四五・〇					五十二年修復	RC	
港源一號橋		三六・〇					五十五年新建	RC	

臺十四號線

" "

大竹橋	馬鄰橋	集集橋	平林橋	雙十橋	普濟橋	北山坑橋	清水溪橋	南雲大橋
林尾水底寮	林尾水底寮	林尾水底寮	平林	油東坑	北山坑	竹山林內清水	溪	名間水底寮
三四·五	五五·五	四二〇·〇		一八四·九	七〇·四	九二〇·〇	九二〇·〇	九二〇·〇
		七·五		七·五	七·五	七·五	七·五	七·五
							九·〇	
五十九年改建	六十一年拓寬	六十五年十月—六十八年五月	七十二年十月	七十二年十月	五十二年八月	五十二年四月卅日完工	五十八年六月完工	五十九年六月新建六十九年三月加寬加長
R C	R C	R C 預力樑	鐵筋水泥	"	"	"	"	"
"	"	十六甲線	平林、雙十橋工程費一七、九九六萬元	重建旱橋	臺三線	原長六〇〇公尺		

民國七十年底縣道公路有橋五十二座，長一、一八六·八公尺，鄉道公路三〇〇座，長五、四五三·四公尺，共三五二座，總長六、六四〇·二公尺。

七十年底縣道有橋五十三座，長一、二五六·五公尺，鄉道有橋三五六座，長八、三一〇·七公尺，共四〇九座，總長九、五六七·二公尺，較七十年底增加甚多。

九、雲 林 縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
三結橋		六〇·〇			五十五年建	R C	田子林五間厝線
保長橋		三〇·〇	七·五		五十二年修復	R C	
海豐橋	海豐崙	三六·〇			五十二年改建	R C	

土庫大橋	西瓜寮橋	新興橋	水井橋	埤子頭橋	烏瓦○橋	光華橋	萬年橋	海口橋	施厝寮三號橋	石榴班橋	海豐崙橋	斗六橋	柴裏過水橋	昌崙橋	興昌橋	雲祥橋	西螺大橋	新虎尾溪橋	虎尾溪橋	大湖口溪橋
				埤子頭						石榴班	海豐崙	才六鎮	山溪	崙子	永光	梅山交界	濁水溪	荊桐	虎尾溪	大湖口溪
三九六・五	四二・〇	三六・〇	四四・〇	五〇・〇	七八・〇	一〇五・〇	一五〇・〇	八四・〇	四〇・〇	一八三・〇	五一・〇	三〇・〇	一〇八・〇	四八・〇	一五〇・〇	三〇・〇	一、九三九・一	六〇・〇	三三九・〇	六七・五
七・五											七・〇	一〇・〇	四・〇	四・七	四・六	四・六	七・三	五・五	五・五	五・五
										七・五								九・〇	九・〇	九・〇
五十七年改建	六十四年新建	六十四年新建	六十四年新建	六十四年新建	六十四年新建	六十年新建	五十九年改建	五十六年新建	五十五年新建	四十八年一月加寬	四十六年五月建五十年六月接長	五十四年八月改建	四十六年九月建	五十六年二月建	五十七年六月建	五十七年七月建	四十二年十二月建	二十三年三月建五十二年十月加寬	二十二年三月建五十二年六月接長加寬	二十三年三月建五十四年六月加寬
RC	RC	RC	RC	RC	RC	RC	RC	RC	RC	拱橋 RCT	RCT	"	"	"	"	"	RC 墩鋼架	RCT	RC 墩鋼版	RCT
斗南土庫間										中山麥寮線 以下七橋已列入臺 三線公路	接長後為一二・ 五公尺，臺十七線 公路						橋墩卅年建（臺一 線） 以下四橋省道臺一 線	接長一五〇公尺		

石龜溪橋	榔樹脚	九八·五			九·〇	二十三年三月建五十四年十月加寬	RC預力樑	五十四年交通年鑑刊登長一〇五·六公尺
自強大橋	跨濁水溪	二、二二四·〇	一四·〇			六十六年七月—六十九年十二月	RC T樑	中央公路
大義崙橋	十五K十九九	三〇·〇	七·五			六十年三月建	"	西螺北溪線實長二九·四公尺
北港大橋	北港鎮	四六九·二	九·〇			五十七年九月重建	RC	
北港陸橋	"	一四四·七				五十七年九月建	RC	
聯美橋	土庫—埤南間	五九〇·〇	七·五			七十四年二月五日	鋼筋混凝土	
臺西橋	臺西附近	四一·八	五·六			四十一年六月建	RC版樑	一五五線五條備北港公路
牛厝橋	保長湖	三六·〇	七·五			五十一年十二月修復	RC磚架樑	"
牛排灣橋	廣溝厝蘇寮寮	四〇·六	七·〇			四十八年三月建	RC T樑	"
林茂橋	內林林茂路	三七·〇	五·五			七十三年七月卅一日	鋼筋混凝土	產業道路
石橋	古○鄉石橋外	四〇·〇	五·五			六十九年六月一日	"	"
橋二座	斗六鎮內林路	共一〇三·七	五·五			六十六年六月廿三日	"	"

民國七十年底縣道公路有橋一〇三座，長一、四二〇·六公尺，鄉道公路有橋六〇七座，長七、九八〇·九公尺，共七一〇座，總長九、四〇三·五公尺。

七十二年縣道有橋一〇三座，長一、四一三·八公尺，鄉道有橋六十八座，長一一、四八三·六公尺，共七九二座，總長一二、八九七·四公尺。較七十年底增加甚多。

十、嘉義市縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)	修(建) (民國)年	月	構 造	備 註
新嘉榮橋		三二・五			五十二年改建		R C	
龍宮橋		九六・〇			五十二年新建		R C	
白杞橋		三六・〇			五十二年修復		R C	
和樂橋		四五・〇			五十二年修復		R C	
東興橋		三七・五			五十二年改建		R C	
港尾寮橋		三〇・〇			五十二年修建		R C	
東興橋		三七・五			五十二年修建		R C	
灣潭橋		四九・三			五十二年修復		R C	
過水路橋	阿拔泉	五四・〇			五十二年修復		R C	
深坑橋	排水寮	四八・〇			五十二年修復		R C	
潭上橋		三六・〇			五十四年新建		R C	
麻豆店橋		三三・七			五十五年新建		R C	
過水橋		八四・〇			五十六年改建		R C	
六脚橋	六脚	三六・〇			五十七年改建		R C	
排水路橋	五十七年公路 編號一四五線	四二・〇			五十七年改建		R C	
五虎寮橋		四五・〇			五十七年接長		R C	
永順橋		四八・〇			五十九年改建		R C	
佳木橋		三六・六			五十九年改建		R C	

永章橋	田寮橋	雙溪橋	嚴橋	軍輝橋	竹崎大橋	吳鳳橋	興產橋	坑內橋	中埔橋	同仁橋	得道橋	沅水橋	三疊溪橋	大林陸橋	牛稠溪橋	八掌溪橋	永興二橋	永興三橋	公田二號橋	公田三號橋	公田五號橋
橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋
			六脚、朴子間	後庄跨八掌溪	牛稗溪	轆子脚	鹿滿	坑	埔	仁	水		三疊溪		牛稠溪	南清	永興		公田底		牛稠坪
四八・〇	三六・〇	三六・〇	二〇〇・〇	二七六・二	一二〇・〇	一六〇・〇	四七・四	四八・〇	九六・二	三五・八	六〇・〇	七・五	一〇五・〇	二六・〇	二二一・五	二三七・六	三〇・〇	三〇・〇	三〇・〇	三一・〇	四五・〇
			一六・〇		七・五	八・三	四・〇	七・五	六・〇	六・〇	七・五		五・五	九・〇	五・五	五・五	四・〇	四・六	七・五	七・五	七・五
				七・五			七・五		九・〇				九・〇	二四・〇	九・〇	九・一					
			一八・〇										二四・〇								
五十九年改建	六十年新建	六十年新建	六十八年改建	六十五年十二月拓寬六十八年五月一六十九年二月重建	六十四年十月建	七十年二月建	五十七年三月建，六十三年五月加寬	六十二年十二月建	四十九年三月建六十九年加寬	四十二年六月建	五十八年十二月建	五十九年四月建	二十年三月建，五十四年加寬六十八年十二月加寬（添建）	五十五年六月建	二十一年三月建五十六年五月加寬	二年三月建，五十六年十月加寬	六十二年五月新建	六十二年五月新建	六十二年五月新建	六十二年五月新建	六十二年五月新建
RC	RC	RC	RC	RC預力樑	RCT樑										加寬RC鋼樑	原鋼版樑加寬RCT樑	RC版樑		RCT樑		
			臺十八線 以下八橋爲臺三線 省道										以下四橋爲省道臺 一線 鐵路穿越				臺灣通志記民國十 九年建 以下八橋省道臺三 線，交通年鑑刊載 六十二年建				

砂崙	橋	牛稠坪	七三・〇	七・五	六十二年五月新建	RC	嘉義竹善團建
大埔	橋	曾文溪	一二〇・〇	七・五	六十二年三月新建	RC懸臂樑	
大同三	橋	大同農場	四二・〇	七・五	六十二年五月新建	RCT樑	
水井	橋		四一・〇	七・五	六十三年新建	"	
富祥	橋	義隆村新社坑	三〇・〇		六十五年五月完工	RC	
忠全	橋	中埔、南勢埔	三五・〇		六十七年五月完工	RC	
慈偉	橋	頂埔村	四五・〇		六十八年十二月完工	RC	
安賜	橋	民雄葉子寮	三〇・〇		六十九年二月完工	RC	
東安	橋	竹崎白杞村	三〇・〇		七十年三月完工	RC	
心欣	橋	竹崎義隆村	五〇・〇		七十年五月完工	RC	
心上	橋	番路內墾村	四八・〇		六十五年改建	RCT樑	原長十二公尺竹善團建，縣府改建
長成	橋	浮水溪	三二・〇		六十五年四月	RC	
觸口大	橋	觸口村	一二〇・〇	七・五	六十八年九月—六十九年	RC	
忠孝	橋		四〇・〇	七・五	"	RC	
仁愛	橋		四〇・〇	七・五	"	RC	
信義	橋		四〇・〇	七・五	"	RC	
和平	橋		四〇・〇	七・五	"	RC	
八掌溪	橋	中埔鹿滿	一六〇・〇	七・五	六十九年二月—六十九年十二月	RC臺PC樑	臺三線
忠興	橋	"	六〇・〇	四・六		鐵筋水泥	臺三線
五虎寮	橋	五虎寮	一八〇・〇	九・〇	六十九年	"	臺十八線
黎明	橋	觸口	七〇・〇	九・〇	六十五年十二月	"	臺十八線

民國七十年底縣道公路有橋九十三座，長一、八三六・〇公尺，鄉道公路有橋四一五座，長四、六一七・四公尺，共五〇八座，總長六、四五三・四公尺。

七十二年底縣道有橋九十二座，長二、二三〇・四公尺，鄉道有橋四六九座，長七、一九七・四公尺，共五六一座，總長九、四二七・八公尺。較七十年底增加甚多。七十二年底嘉義市縣道有橋六座，長五五・五公尺，鄉道公路有橋二十四座，長五二四・五公尺，共三十座，總長五八〇公尺。

十一、臺南市縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)			修 建	月	構 造	備 註
				一	次	二	年			
新市橋		三六・〇					民國五十二年接長		R C	
文賢橋		三六・〇					民國五十二年修復		R C	
岸內排木橋		三〇・〇					民國五十二年改嘉		R C	
篤厚橋		三六・〇					民國五十四年改善		R C	
將軍溪橋	新化五甲線	一〇五・〇					民國五十五年新建		R C	
村協橋	青山宅子內	三〇・〇					民國五十五年新建		R C	
大目橋		四八・〇					民國五十七年改善		R C	
中社橋		三〇・〇					民國五十七年改建		R C	
雙溪橋		三〇・〇					民國五十七年改建		R C	
新城橋		五六・〇					民國五十九年改建		R C	
樹農橋		三三・二					民國五十九年		R C	

急水溪橋	急水溪	二〇〇・〇	五・五	七・五	一・一	民國十七年二月建 民國五十四年十一月加寬 民國六十五年改建	RCT樑	加寬並接長，原長一〇六・一公尺
官田橋	官田溪	一〇〇・六	五・五	九・〇		民國十九年建 民國六十二年新建	"	
渡頭橋	渡頭溪	六〇・〇		九・〇		民國六十二年新建	"	
曾文溪橋	曾文溪	四〇〇・〇	五・五	九・一		民國十八年建 民國六十二年新建	"	原長三三九・二公尺
豐化橋	橋車行	一八一・〇	五・五	七・五	九・〇	民國十一年新建 民國三十九年改建 民國四十五年八月加寬	"	
五空橋	保生村	三〇・〇	四・六	九・〇	二四・〇	民國五十九年加寬 民國六十四年新建	"	
二層行溪橋	二層竹溪	一七五・〇	三・六	一四・〇	二四・〇	民國九年建 民國五十二年加寬 民國六十四年十一月改建	RC預力樑	臺灣通志記原寬五・五公尺
南定橋	灣裡由沙崙	四〇〇・〇	七・六			民國五十二年七月完工	鐵筋水泥	

民國七十年底臺南縣縣道公路有橋一二八座，長三、〇三三・九公尺，鄉道公路有橋四〇三座，長五、八九三・五公尺，共五三〇座，總長八、九二七・四公尺。臺南市七十年底有縣道四橋，長三〇・八公尺，鄉道公路橋三一座，長三五六・六公尺，共三五座，總長三八六・四公尺。

七十二年臺南縣縣道有橋一二七橋，長三、一四〇・八公尺，鄉道有橋五七六座，長一〇、三六九・五公尺，共七〇三座，長一三、五一〇・三公尺。臺南市縣道有橋四座，長三二・五公尺，鄉道有橋七座，長六六七・三公尺。共四一座，總長六九九・八公尺。

十二、高雄市縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)		修 建 年 月	構 造	備 註
				一 次	二 次			
一號橋	竹子門大樹	五四・二				民國五十三年改建	鐵筋水泥	
治平橋		四五・〇				民國五十四年加村	"	
新厝橋		三五・〇				民國五十五年新建	"	
六龜大橋		三〇八・〇	四・五			民國五十七年三月改建	"	
金山二號橋		二四・六				民國五十七年三月新建	"	
無名橋	民國五十九年公路編號高一	三〇・〇				民國五十八年新建	"	
無名橋	○	七七・〇				民國五十九年新建	"	
中崎橋	旗山—甲仙	四五・〇				民國五十九年新建	"	
月眉橋		二一九・五	三・五	五・〇		民國六十年新建	"	舊橋長一五〇公尺
大津橋	民國六十二年公路編號一九	二五〇・〇				民國六十年新建	"	
無名橋		三〇・〇				民國六十年新建	"	
東勢埔橋	東勢村	一三〇・〇	七・五			民國六十九年新建	RC預力樑	以下五橋改列省道台三線
二層溪橋	中埔村	四五・四	六・九			民國四十八年一月建	RCT樑	
旗山橋	旗山	一二四・〇	四・〇	七・五		民國四十二年一月建	"	又記長七〇公尺
旗尾橋	旗尾	一八一・〇	四・〇	七・五		民國四十二年一月建	"	又記長一〇八公尺
旗南橋	"	六〇・〇	四・五	九・〇		民國四十七年七月加寬	"	
阿公店橋	岡山	四一・〇	五・五			民國五十九年加寬	"	
岡山橋	"	六〇・〇	五・五			民國五十五年五月建	"	

橋子頭橋	五里林	五〇・〇	五・五	九・〇	二四・〇	民國五十四年四月改建	RC預力樑	〃
楠梓陸橋	楠梓	四〇・一	二四・〇	〃	二八・〇	民國六十二年四月重建	RC預力樑	〃
竹子門煉油廠	〃	三〇・〇	〃	〃	〃	民國三十年三月建民國五十年加寬民國六十一年改建	RC版樑	〃
大智陸橋	鳳山市	四〇六・〇	二〇・五	一〇・二	〃	民國六十六年十月建	RC預力樑	〃
鳳山橋	鳳山溪	五一・九	〃	〃	〃	民國五十二年加寬	RC預力樑	原長二七公尺
義和橋	磚子橋	三三・〇	二〇・〇	〃	〃	民國六十七年十月建	RC樑	〃
高屏大橋	下淡水溪	一、九九〇・〇	二〇・〇	〃	〃	民國六十七年十月建	RC預力樑	〃
臨工一號橋	小港區	四五・〇	二五・〇	〃	〃	民國五十九年一月建	RC	〃
石化二號橋	林園工業區	六六・一	二四・〇	〃	〃	民國六十五年四月建	RC T樑	〃
石化一號橋	〃	三〇・〇	四・五	一九・〇	〃	民國六十五年四月建	〃	〃
雙園大橋	林園東港間	二、〇八二・八	八・五	一七・〇	〃	民國六十五年十二月建 民國七十年四月添建完工	預力樑	旁加一橋共寬一七公尺
美濃橋	美濃	三九・〇	八・〇	〃	〃	民國五十六年五月建	RC	〃
新威橋	新威	三六・〇	六・〇	〃	〃	民國四十七年六月建	RC	〃
上智橋	上智	三五・〇	四・六	〃	〃	民國五十九年六月	RC合成樑	以下二一橋為南部橫貫公路 台二〇號線橋樑
建山一橋	建山	四二・〇	四・六	〃	〃	八・五 民國五十九年六月	〃	〃
建山二橋	建山	三五・〇	四・六	〃	〃	一一・〇 民國五十九年六月	〃	〃
甲仙大橋	甲仙	三〇〇・〇	八・五 五・六 二・四	〃	〃	三七・六六・〇 民國五十八年九月	〃	〃
老濃橋	老濃村	六二・五	四・六	〃	〃	一三・五 民國六十年三月	鋼樑	〃
寶來一橋	寶來村	二一六・〇	四・六	〃	〃	一八・一 民國六十年六月	RC樑一孔	〃
寶來二橋	〃	一七五・一	四・六	〃	〃	二四・五 民國六十年三月	RC樑一孔	〃
綠茂橋	高 中	四〇・二	五・〇	〃	〃	民國六十年十一月	RC T樑	〃

炳才橋	高	中	三二・四	五・六	一七・八	民國六十年八月	〃	
翠谷橋	〃	〃	四七・六	五・〇		民國六十年八月	〃	
萬年橋	〃	〃	三〇・〇	五・〇		民國六十年三月	〃	
勝境橋			三二・〇	五・〇		民國六十年二月	〃	
源桃二橋	桃	源	四一・五	五・〇	一五・四	民國六十年七月	〃	
樂農橋	〃	〃	八四・六	五・〇		民國六十年四月	〃	
東莊橋	〃	〃	三二・一	五・〇	一七・〇	民國六十年四月	〃	
勤和橋	勤	和	三五・一	五・〇	一二・〇	民國六十年五月	〃	
復腹橋	復	興	七一・〇	五・〇	一四・七	民國六十年十一月	〃	
樟山橋	樟	山	三〇・五	五・〇	五・四	民國六十年一月	〃	
榮光一橋	榮	光	三五・〇	四・〇	五・四	民國六十年一月	〃	
榮光二橋	榮	光	三〇・〇	四・〇	一四・五	民國六十年一月	〃	
昌仕橋	昌	仕	五五・〇	四・〇	一・四	五	民國六十九年四月	RC
第十號橋	和	尙	一二・〇	一・〇		民國六十四年二月建	RC	以下四橋為旗山至
第八號橋	溪	州	四五・〇	四・〇		民國五十五年十二月建	RC	磚子礮間公路橋樑
第七號橋	姑	山	七五・〇	一・〇		民國五十五年九月建	RC	二一線之一段
大坑橋	大	坑	一八〇・〇	一・〇		民國六十四年四月建	RC	
楠梓香蕉腳橋	楠	梓	一五〇・〇	四・五		民國六十八年一月建	鐵筋水泥	
金羣橋	金	羣	二五〇・〇	八・〇		民國六十八年十月	〃	

民國七十年底高雄縣縣道公路有橋一三八座，長二、二〇〇・一公尺，鄉道公路有橋二二八座，長二、五六三・四公尺，共六座，總長四、七九三・五公尺。

七十二年底高雄縣道公路有橋一三七座，長二、四一九·六公尺，鄉道公路有橋三〇二座，長四、九三五·一公尺。共四九三座，總長七、三五四·七公尺。

十三、屏東縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)		修 建 年 月	構 造	備 註
				一 次	二 次			
高樹大樹	高樹附近	五五三·〇	七·五			民國五十年三月新—五十二年新建	RC	
三千橋		三〇·〇				民國五十七年新建	RC	
枋寮橋		七〇〇·〇				民國五十九年、民國六十二年又改建	RC	民國六十二年改建為九〇·八〇公尺
迎春橋		三〇·〇				民國五十九年加寬	RC	
三地門橋		一九二·〇				民國六十年新建	RC	
滿州大橋		五〇·八				民國六十年改建	RC	
一號橋	一九〇線	五〇·〇				民國六十年新建	RC	
三民橋		六三·〇				民國六十二年新建	RC	
興南一橋		三〇·〇				民國六十二年改建	RC	
里港大橋	里港	一、六二〇·〇	七·五			民國六十六年新建	RCT 樑	以下三台橋已列省道合三線
九如橋	九如	六五·〇	七·七			民國四十二年七月建	"	
六台橋	永興	四三·〇	四·〇	七·六		民國六十二年三月加寬	RC 墩樑	
外環線橋	屏東市		三〇·〇			民國七十一年	RC	以下十六橋為省道台一線
頭前溪橋	頭前溪	三〇·〇	五·五	九·〇	二四·〇	民國五十八年三月建	RC	
麟洛橋	隘寮溪	五〇·五	四·五	九·〇	二四·〇	民國五十八年三月加寬 民國五十九年七月加寬 民國五十四年七月加寬	RC 拱式樑	

潮州大橋	民治橋	建成橋	新埤橋	人和橋	安樂橋	士文橋	枋寮大橋	南勢湖橋	七星橋	枋山橋	獅子頭橋	楓港溪橋	雙流橋	車城橋	保力橋	東港大橋	林邊大橋	羌園橋
潮州祿	民治溪	沙崙溪	明真寺	枋寮	港子尾溪	士文溪	加祿村	南勢湖	七星溪	枋山	獅子頭溪	楓港	牡丹路附近	四重溪	保力溪	東港	林邊	羌園
二〇八・〇	八三・〇	四九・〇	三九・一	三六・〇	六〇・〇	六〇・〇	二二〇・〇	八二・四	四二・〇	二一〇・〇	四二・〇	一一二・〇	四八・〇	九九・〇	五四・〇	三四四・〇	四五九・〇	三〇・〇
五・〇		五・〇					五・五	五・〇		四・五		九・〇	四・五	五・五	五・〇	七・五	七・五	一二・〇
九・〇	九・〇	九・〇	一一・五	一五・〇	一五・〇	九・〇	一四・〇	九・〇	九・〇	九・〇	九・〇		七・五	一〇・二	一〇・二	二〇・〇	二〇・〇	一九・〇
二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇			
民國二十四年建	民國五十六年七月加寬	民國四十八年六月改建	民國五十二年十一月改建	民國二十八年三月建	民國六十七年十一月建	民國六十七年十一月建	民國六十二年六月接長加寬	民國六十二年六月接長加寬	民國五十五年六月加寬	民國二十年六月建	民國六十二年六月接長加寬	民國五十八年二月建	民國六十七年六月建	民國六十四年六月加寬	民國六十年六月改建	民國六十五年十月建	民國六十五年四月建	民國七十五年四月建
RCT樑	"	"	RC懸臂樑	RCT樑	"	"	"	"	"	"	RC懸臂樑	"	RCT樑	"	"	RC預力樑	"	RC樑橋墩
							接長七十四公尺	接長六・四公尺	原長一八二公尺			省道台九線						

民國七十年底縣道公路有橋一三五座，長二、四九四・九公尺。鄉道公路有橋四二九座，長五、五三七・二公尺，共五六四座，總長八、〇一二・一公尺。

七十二年底縣道有橋一二七座，長三、七三二・八公尺。鄉道公路有橋四九七座，長八、八三六・三公尺。共六二四座，總長一二、五五九・一公尺。較七十年增加甚多。

十四、花蓮縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)		修 建 年 月	構 造	備 註
一	次	二	次			(民國)		
東富田橋		三〇・六				五十四年新建	鋼筋水泥	
和平橋		四五・九八				五十四年新建	"	
瑞穗大橋	秀姑巒溪	五六〇・〇	七・五			五十五年八月新建完工	"	花蓮縣志記六十三
富里大橋		七五・〇				六十年重建	"	年重建
永豐大橋		六三・〇				五十五年新建	"	
老溪橋		九〇・〇				五十七年新建	"	
一號橋	五十七年公路 編號花五十三線	五〇・八				五十七年新建	"	
瑞岡橋	花五十三線	三六・〇				五十七年新建	"	
學田橋	花五十三線	八二・五				五十八年改建	"	原長三十六公尺
瑞岡橋	花五十三線	七五・〇				五十八年接長	"	
尙志橋		一二六・七				五十八年改建	"	
豐山橋		四五・〇				六十一年	"	
西富橋		三六・〇				六十一年	"	
明里橋		一八〇・〇				六十一年	"	
學田橋	六十一公路 編號花七十三線	一六五・〇				六十一年	"	

[illegible]

太平橋	玉里大橋	樂合溪橋	安通橋	拱子溝橋	馬蘭鈎橋	阿眉溪橋	九岸溪橋	螺仔溪橋	富池橋	北天龍橋	花蓮大橋	無名橋	長虹橋	木瓜溪橋	第一、二號橋	木瓜橋	龜岸橋	新城橋	第二十七號橋	奇萊橋
	玉里	樂合溪	安通					螺仔溪			木瓜橋	三二K十六〇	大港口	總長		花蓮市木瓜溪	臺十一線五七K一六二K		臺十一線	奇萊溪
三四〇・〇	五七五・〇	一〇五・三	五三・四	四五・〇	二四〇・〇	九〇・〇	一〇五・〇	八三・〇	八〇・〇	三五・八	五二〇・〇	四三・〇	一二〇・〇	七九〇・〇	一一五・〇	四八〇・〇	三六・〇	二一〇・〇	三〇・〇	三一・三
七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五		七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	八・〇	七・五	七・五	三・五
六十六年三月建	六十六年二月新建	五十九年九月建	六十七年五月改建	六十一年七月建	七十三年五月三十日	六十一一年六月建	六十一一年六月建	六十一一年六月建	五十七年七月建	六十四年拓寬	五十七年五月完工	五十七年五月完工	五十七年五月完工	七十三年五月三十日	七十一一年二月	七十一一年二月完工	七十三年三月十八日	七十三年五月三十日	七十二年三月八日	七十年五月
"	RC I、P 樑墩	RCT樑	樑RC版樑	RCT樑	預力混凝土	PC樑	"	RCT樑	"	"	RC預力樑	"	RC懸臂單 孔	鋼筋水泥	"	"	"	"	"	"
				新 建						臺十八線省道			合接長一九五公尺 連本橋及第一、二 號橋	臺九丙線		據中視導報			電力公司建造	

民國七十年底縣道公路有橋二十三座，長一、一〇六・三公尺，鄉道公路有橋一四二座，長三、六七二・八公尺。共一六五座，總長四、七七九・一公尺。

七十二年底縣道公路有橋五十六座，長二、五五九・六公尺。鄉道公路有橋一二八座，長四、一〇六・七公尺。共一八四座，總長六、六六六・三公尺，較七十年底增加甚多。

十五、臺東縣

橋名	位置	長度(公尺)	橋度(公尺)	加寬後寬度(公尺)	修(建)年	月	構造	備註
武陵橋	五十七年公路編號東七線	六五・〇			五十四年改建		RC	三十公尺以下新建
富興橋		六〇・〇			五十七年新建		RC	橋樑未列入本表
第四橋		六〇・〇			五十七年新建		RC	
第九橋		三二・〇			五十七年新建		RC	
南溪橋		五一・一			五十七年新建		RC	
豐里橋	豐里	七三・七		七・五	六十一年改建		RC	
河東橋		一二七・八			三十九年至四十年建		RC	改為省道臺十一線
登仙橋		五三・〇			五十五年加寬		RC	改為省道臺十一線
加鹿溪橋	加鹿溪	一〇五・〇	七・五		五十九年至四十年建		RC	改為省道臺十一線
無名橋		一四〇・〇	七・五		五十五年加寬		RC	改為省道臺十一線
新陵橋	武陵	六五・四	五・二		六十九年新建		RC	以下十三橋省道臺九線
鹿野橋	鹿野	一三一・五	四・〇	七・五	五十四年十二月建		鋼筋水泥	鹿寮溪
鹿鳴橋	鹿野	九七・〇	四・〇		六十六年六月改建		RC版橋	接長七十公尺

新武呂溪橋池上鄉	初來橋	北天龍橋霧鹿	新武橋新武路	霧鹿橋霧鹿	利稻橋稻利	榮橋德高	德高橋德高	馬太鞍橋馬太鞍溪	加路蘭橋	都橋	豐濱橋豐濱	臺東大橋卑南溪下游	大武橋大武	北太麻里橋太麻里	新知本橋知本	知本橋知本	大南橋利家溪	馬蘭橋馬蘭	檳榔橋檳榔	澗粉橋班鳩
八五〇・〇	八五五・〇	三五・八	七五・二	五四・一	四九・一	三一・二	三一・二	九〇・〇	三二・一	三四・一	八〇・二六	五〇五・〇	一三五・〇	八〇・〇	一八二・〇	一二七・四	二〇二・〇	八四・〇	四六・八	五〇・〇
七・五	七・五	五・八	五・二	四・六	四・七	四・三	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	四・〇	七・五	四・六	四・〇	七・五	四・〇	四・〇	七・五
							七・五						九・〇				九・〇	七・五		
七十二年二月十一日	六十六年九月建	九・五六十年八月	七・五六十年四月	一四・八六十年一月	一一・四六十年三月	五十年改建	五十年改建	五十五年改建	六十五年一月加寬	六十年改建	六十年新建	五十五年新建	五十五年七月重建	六十六年六月新建	六十六年五月加寬	三十五年十一月建	五十九年七月建	五十四年八月加寬	六十九年六月改建	六十八年一月建
RC預力樑	鋼筋水泥	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	RC預力樑	RC預力樑	RC T樑	PRC樑	PRC樑	PRC樑	"	"	RC T樑
臺九線												臺十一線省道原吊橋長四九〇公尺	光復—豐濱							原長四十四公尺

民國七十年底鄉道公路有橋九十五座，共長一、二五七・〇公尺。

七十二年底縣道公路有橋二十二座，長五五九・七公尺，鄉道公路有橋一〇四座，長二、〇七〇・九公尺。共一二六座，總長二、六三〇・六公尺。

十六、澎湖縣

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)			修 建 年 月	構 造	備 註
				一	二	次			
中正橋	大山嶼—北山	九七〇・〇	三・〇	六・〇	七・五	民國二十六年改建 三十九年二次加寬		石橋	原長一、〇〇七公尺名彌榮橋清代名繼安
永安橋	大山嶼—北山	四六〇・〇	三・〇	六・〇	七・五	六十四年五月至六十六年三月三次改建 二十六年改建加寬		鋼筋水泥 (原石橋)	原名永安，日人改名萬歲、光復後恢復原名
澎湖跨海大橋	西山嶼—通樑	一六〇・〇	七・五			三十九年改建六十四年五月至六十六年三月五十五年十二月二十五日		鋼筋水泥	

據臺灣省公路局七十年統計縣道公路橋十二座，長二、三〇六公尺，鄉道公路橋十八座長八九・一公尺。七十二年縣道橋七座長二、三〇八・四公尺，鄉道橋十四座，共長二、三六一公尺，較上列三座橋總長為少。

伍、各線公路橋樑擇要概述

臺灣省(不包括臺北、高雄市)公路橋樑，截至民國七十二年底止(公元一九八三年)。共有九、七五二座，其歷年增加情形、橋樑長度及構造分類，已詳列於歷年公路橋樑統計表中，如逐線將每一橋樑修建情況編列所佔頁幅過多，茲酌列舉一部路線橋樑如附表，以便明瞭其概要。

一、省道公路橋樑

民國四十一年舉行公路普查，當時省道公路橋樑計九五三座，長二九、八三二公尺，以構造分類計：

- (1) 木橋五五座，長一、〇〇八公尺。
- (2) 磚石混凝土橋八四七座，長一六、一一〇公尺。
- (3) 鋼橋二九座，長八、八六〇公尺。
- (4) 吊橋二三座，長三、八五四公尺。

民國七十二年省道橋樑：(1)磚石橋七座，長一一、九公尺。(2)混凝土橋二、三四五座，長九五、一〇八、九公尺。(3)鋼橋十八座，長三、〇七七公尺。(4)吊橋七座，長四〇六、五公尺。共二、三七四座，總長九八、七〇四、三公尺，平均寬度一〇、八公尺，較四十一年間品質數量均增加甚多。

茲酌將臺北—彰化—楓港等十二線，列於附表一至十二。

二、縣鄉道公路橋樑

縣道公路橋樑，民國四十一年普查，以構造分類計：

- (1) 木橋三四七座，長六、六九六公尺。
- (2) 磚石混凝土橋一、三四三座，長一九、〇二四公尺。
- (3) 鋼橋十三座，長三、〇二三公尺。
- (4) 吊橋二三座，長二、五二四公尺。

以上共一、七二五座，總長三一、二六六公尺。

民國七十二年縣道橋樑：(1)磚石橋十八座，長三九一、三公尺。(2)混凝土橋一、三六二公尺，長三七、二二七、七公尺，平均寬度八、九公尺。共一、三八〇座，總長三七、六一九公尺，品質提高，數量寬度均較四十一年間增加。

鄉道橋樑，民國四十一年有橋三、六九五座，長四三、三五三公尺。以構造分類計：

- (1) 木造一、一八四座，長一五、五五四公尺。
- (2) 磚石混凝土橋二、四六四座，長二三、六七四公尺。
- (3) 鋼橋一座，長四公尺。
- (4) 吊橋四六座，長四、一二一公尺。

民國七十二年鄉道橋樑：(1)木橋四座，長一七二、二公尺。(2)磚石橋七〇座，長七一八·六公尺。(3)混凝土橋五、八一八座，長九四、六六五·八公尺。(4)鋼橋十座，長一九四·三公尺。(5)吊橋五座，長八二〇公尺。共五、九〇七座，長九六、五七〇·九公尺。較四十一年木橋減少甚多，混凝土橋則大量增加，總長超過四十一年一倍以上，足見光復後橋樑建造品質提高，數量增加。平均寬度為五·九公尺。

茲酌將部份縣鄉道橋樑列於附表十三至十七。

三、超過二〇〇公尺以上橋樑

日據時期橋樑（包括吊橋）長度超過一〇〇公尺者，計七三座，已詳於第六章第七節附表四。

光復後修建混凝土及鋼橋，長度超過二〇〇公尺以上者（已打除者未計在內），計一五九座，數量較日據時期增加甚多，品質亦提高，詳於附表十八。

此外高速公路，全線陸橋及跨越溪河橋樑共三五五座總長三六、七九五公尺，超過二八〇公尺主要橋樑二一座，已詳列於第十三章附表(三)。

四、整建老舊橋六三六座需款二十三億餘元

民國七十二年度，全省老舊公路橋樑八六八座，自七十三年度起，至七十五年度止，共籌經費七億三千萬元，先整建二三八座，其餘六三五座，以專案預算方式辦理，總工程費約二三億餘元。全案經省府委員會通過，並經中央核定後辦理。其中包括近

三年受颱風影響，橋基被嚴重冲刷之七座大型橋樑。計為頭前溪橋、鳳山溪橋、大肚溪橋、名竹大橋、大發橋、義里橋、新海橋等七座。（據七十五年一月十七日聯合報）。

一、臺北—彰化—楓港（臺一號）公路橋樑概況

民國八年至七十一年六月（公元一九一九—一九八二年六月）

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	拓寬後寬度（公尺）	次一	次二	次三	次四	修（建）年	月	構	造	備	註
臺北大橋	臺北—三重	四九二·五	二八·五						五十五年七月至五十八年十月新建			預鑄預疊橋電桿合成架	淡水河	
"	臺北市端引道	三七一·四	二八·五						五十五年七月至五十八年十月新建			預力混凝土	RC為水泥	
"	三重端引道	三〇·〇	二八·五						"			"		
桃園陸橋	桃園市	九七·五	一三·〇						五十八年八月建			RC丁樑	鐵道穿越	
復興橋	茄冬溪	二〇·〇	五·四	二〇·〇					五十五年五月建			RC版樑	舊橋拆除	
永安橋	平鎮	五六·九	五·四	二九·四					十六年完工			RC丁樑	舊橋拆除新建加長	
老街橋	埔心	四八·〇	五·四	一〇·五					十七年完工			"		
埔心陸橋	五三K十七八	二九·〇	一〇·〇	一六·〇					五十二年建、五十五年修			"		
鹿鳴橋	湖鏡村	二八·八	五·五	一四·〇					十六年完工			"		
湖南橋	山崎	二四·八	五·五	九·二					十六年完工			"		
山崎陸橋	番坡村	二八·八	九·二	一八·二					五十二年修、五十五年加			RC鋼板樑	鐵路穿越	
鳳山溪橋	竹北	一九一·〇	五·五	一八·二					五十二年加寬、六十四年加			RC丁樑	十八年初建完工	
豆子埔橋	頭前溪	八六·一	五·五	一八·二					五十二年加寬、六十二年加			"		
頭前溪橋	"	五七二·七	五·五	九·〇					五十八年完工			"		
"	"	六二三·六		一六·〇					六十八年添建加長			"		

[illegible]

大甲溪橋	下清子橋	惠清橋	南勢橋	鷺山橋	新興橋	王田陸橋	大肚橋	大肚橋	過溝橋	員林陸橋	第一北勢寮橋	北斗橋	西螺大橋	新虎尾溪橋	大惠橋	虎尾溪橋	石牛溪橋	大湖口溪橋	石龜溪橋
甲南	清水	一六〇K十八	三四	鷺山	大肚	鐵道穿越一七九K十八三九	在新橋下游	大肚溪	五七	員林鎮	五福村附近	北斗	濁水溪	荊桐	惠來厝	虎尾溪	斗南	大湖口溪	柳樹脚
一、三二〇・〇	三一・四	二〇・三	三一・二	二〇・五	二四・六	四〇・〇	一〇〇〇・〇	五九三・八	三〇・三	二七〇・〇	四五・八	一〇五・〇	一、九三九・一	六〇・〇	二三・六	三三九・〇	九〇・〇	六七・五	九八・五
一六・〇	四・〇	五・五	七・五	五・五	四・五	一六・一	一六・〇	五・五	一二・〇	二〇・五	四・五	五・五	七・三	五・五	五・五	五・五	五・五	五・五	五・五
九・一	九・一	九・一	一六・〇	一六・二	一一・〇			七・五	一六・〇	九・一	九・〇	九・〇		九・〇	九・〇	九・〇	九・〇	九・〇	九・〇
									二四・〇										

六十年八月至六十四年八月	五十二年六月加寬	四十九年十月改建	六十四年三月新建	六十四年六月建	四十八年十二月加寬	五十八年六月建	五十六年三月至五十八年七月	三十五年四月完工	五十五年六月新建、五十九年加寬	五十二年十月加寬	六十四年十二月新建	五十九年五月建	五十四年八月加寬	五十四年十二月建	五十二年三月建	五十二年六月建	五十二年三月建	五十四年三月建	五十四年十月加寬
RC沉箱橋	RC丁樑	"	"	"	"	RC預力樑	CR預力樑	鋼結構橋	RC T樑	鋼樑	RC預力樑	RC丁樑	"	RC墩台鋼版樑	RC丁樑	"	RC T樑	"	RC T樑
新建						後改為交流道拓寬	已打除			鐵道穿越			橋墩三十年建(橋面提高淨高四・六公尺)	接長一五〇公尺原長一八九公尺					交通年鑑五十四年刊登一〇五・六公尺

[illegible]

岡山橋	阿公店岡山	橋林頭大寮	橋子頭橋五里林	楠梓陸橋楠梓	竹子門煉油廠	大智陸橋鳳山市區	鳳山橋三七八K十七	無名橋三七八K十八	建國橋三七九K十七	義和橋磚子礮	高屏大橋三八六K十六	舊高屏大橋下淡水溪	外環線橋屏東市	南麟洛橋	頭前溪橋三八八十九七	麟洛橋隘寮溪	潮州大橋潮州溪	民治橋民治溪	建成橋沙崙溪
六〇・〇	四一・〇	二一・二	五〇・〇	四〇・一	三〇・〇	四〇六・〇	五一・九	七六・一	三〇・〇	三三・〇	一、九九〇・〇	一、七〇一・〇	四・八	二二・〇	三〇・三	五〇・五	三六〇・〇	八三・八	四九・〇
五・五	五・五		五・五		五・五	二〇・五	五・五				二〇・〇	七・五	三〇・〇	五・五	五・五	五・五	五・〇	五・〇	五・〇
			九・〇		九・〇		一〇・二	一〇・二	二〇・〇					九・〇	九・〇	九・〇	九・〇	九・〇	九・〇
二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二四・〇	二八・〇			二五・六											
二十五五年五月建五十三年拓	二十九四年四月建五十三年拓	六十四年五月	五十三四年四月改建， 六十四年四月加寬	六十二年四月重建	三十三年三月建五十三年加寬 六十年十一月改建	六十六年十月建	五十二年加寬六十六年十一月改建	六十六年十一月	六十四年六月改建	六十七年十月	六十七年十月建	二十六七年建二十八完工	七十一	五十三改建	十八年三月建六十三年七月拓寬	二十四年七月拓寬， 五十四年七月拓寬	七十四年一月改建完工	四十八年六月改建	五十二年十一月改建
RC丁樑	"	RC丁樑	"	RC預力樑	RC版	RC預力樑	RC丁樑	"	"	RC樑	RC預力樑	RC丁樑	鋼筋水泥	RC丁樑	RC版樑	RC丁樑	RC丁樑	RC丁樑	"
鳳山溪原橋長二十七公尺	後庄溪原三庄橋		高雄市								與臺糖鐵路合用 記附註(6)			頭前溪			原橋長二〇公尺		

三五四號橋	明真寺	四二〇K十九	二〇・八	五・〇	一四・一	六十四年七月加寬	RC懸臂式	原長一五六公尺改二三〇公尺
新埤大橋	新埤溪	三五五	三九一・六	五・五	一一・五	二十七年三月建	RC懸臂式	嘉和
人和橋	枋寮		三六・〇		一五・〇	六十七年八月再加寬	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
安樂橋	港子尾溪		六〇・〇		一五・〇	六十七年十一月建	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
士文橋	士文溪		六〇・〇		九・〇	六十七年十一月建	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
枋寮大橋	加祿村		二四・四	五・五	一四・〇	二十年建六十二年六月接長、加寬六十八年四月改建	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
三六五號橋	五六	四三八K十七	二一・〇	二四・〇		六十八年一月建	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
南勢湖	橋北		八二・四	五・〇	九・〇	六十二年接長、加寬	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
七星橋	四四三K十〇		四二・〇	五・〇	九・〇	六十二年接長、加寬	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
枋山大橋	跨枋山溪		二五四・〇	四・五	九・〇	二十二年五月五年六月拓寬	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
獅子頭橋	四五七K十九		四二・〇	四・五	九・〇	二十年六月完工，六十二年接長加寬六十八年一月改建	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
楓港溪橋	四五五K十三		一一二・〇	五・五	九・〇	二十二年、五十二年拓寬六十八年二月完工	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺
	一七					二十七年六月改建	RC丁樑	原長一五六公尺改二三〇公尺

【註】：

(一)資料來源：交通年鑑、臺灣公路工程月刊、臺北、桃園、新竹、雲林、嘉義、高雄等縣志，臺灣省公路局並洽請民營汽車客運公司調查。

(二)二〇公尺以下之橋樑未列入本表。

(三)日人佔據臺灣後，循明清兩代闢建之南北交通幹道，利用軍方權力及沿途居民拓建，以應軍事需要。自民國八年（公元一九一九年）起，發動民衆義務勞動，捐款捐地配合國庫及地方經費，將平地拓寬爲一四・五四公尺，架設沿線短橋，自民國十五年起至二十六年（公元一九二六—一九三七年），以長期計畫推動道路橋樑之新建改善工程。日據時期建築之橋樑，光復先後拆除重建、改建、拓寬，由四・五公尺至七・五公尺寬之橋樑，改建四車道橋樑，甚至興建三〇公尺寬之橋樑。載重增加至二〇公噸以上。（大部份限制載重H—十五）路橋寬大平坦，改善甚多，已非舊日形態。

(四)清水大肚橋間，因溪流多，本路日據時期係經由豐原、臺中、烏日修築。

(五)民國四十八年七月八日，洪水爲患，世稱「八七水災」，大肚橋至彰化間：上阿夷、阿夷、第一阿夷橋，中、下牛稠子橋，第一、二、三、牛

稠子橋計八座全毀，重建洩洪橋、道路，及第一阿夷橋、下牛稠子橋、第三牛稠子橋等。

(6)屏東至鵝鑾鼻一段公路約一一〇公里拓寬，為國家十二項建設之一，提前自六十六年七月起施工：(一)新闢屏東外環線，長四·八公里，路基與橋樑寬均為三〇公尺。(二)屏東外環道路點至恆春八六·二二公里，橋樑新建或改建均為寬二十四公尺。(三)恆春至鵝鑾鼻橋樑均為十六公尺，拓寬工程預定五年，至七十一年六月底竣工。(四)本表所列各橋之長、寬度多為六十九、七十年者，此段道路拓寬後，橋樑改建，橋之長度，部份恐有改變。

(7)臺南楠梓間長二九·二公里，除岡山街拓寬為二〇公尺外，其餘拓寬為二十四公尺，六十七年八月完成。

(八)七十年代本路有混凝土橋三五九座，長一三、九一四公尺，鋼橋九座，長三、五一一公尺，共三六八座，計長一七、四二五公尺，最小寬度五公尺，最大寬度四三·七公尺，(省道橋樑七十年代平均寬度九·四公尺)。

七十二年底有混凝土橋三四〇座，長一五、〇八一·五公尺，鋼橋四座，長二、四七二·九公尺，共三四四座總長一七、五五四·四公尺。最小寬度七·三公尺，省道橋樑七十二年底平均寬度一〇·八公尺。七十二年底較七十年減少二十四座橋，似為屏東楓港間短橋改為涵洞之故。

二、臺北—蘇澳—楓港(臺九線)公路橋樑

(1)臺北—宜蘭—蘇澳段

民國七十年底

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	拓寬後寬度(公尺)			修 建 年 月	構 造	備 註
				一	二	三			
景美橋	景美溪	一一〇·四					五十六年十月新建	RC丁樑	加長一九·八公尺
舊景美橋	在新橋上游	八〇·〇					五十二年六月提高	"	共長為九九·八公尺
坪林橋	坪林	一一九·二	四·〇	七·五			九十二年七月建四十年改建五十	RC結構	原長九八·八二公尺
青山橋	坪林附近	三〇·七	七·五	八·三			三十二年二月建	RC拱橋	原名坪林小橋原長
碧湖橋	碧湖	六〇·〇	六·〇	八·五			六十年一月改建	RC台丁樑	一三·六公尺
中大結橋	七四K十五〇	三六·〇	八·五				六十七年十月改建	RC版樑	
得子口橋	七四K十九八	四五·〇		七·五	一五·九		五十九年八月改建	RC台丁樑	原木造橋
四結橋	八六K十八五	二二·一		一五·五			六十六年六月加寬	RC台版樑	
							六十四年重建		
							六十二年重建		

[illegible]

下清水橋	錦文橋	無名橋	三棧橋	中正橋	荳蘭橋	仁壽橋	老溪橋	豐平橋	北清水溪橋	萬里橋	馬鞍溪橋	光復橋	第二上太和橋	第三上太和橋	馬蘭鈎橋	瑞北橋	紅葉溪橋	太平橋	卓溪橋
一七八K十五 三三	太魯閣 一九五K十〇	二五	三	花蓮 二一九K十六	八六	銅門	重光	二五一K十三 〇六	萬里溪	四四八·三	光復	三七七K十四 五三大富	二四八K十七 四四九K十四	二四八K十七 四四九K十四	二四八K十七 四四九K十四	二四八K十七 四四九K十四	二四八K十七 四四九K十四	二四八K十七 四四九K十四	二四八K十七 四四九K十四
二四·五	一四〇·〇	三四·〇	八〇·〇	五四·九	四四·〇	三三五·〇	三九·〇	五四〇·六	四八·〇	三三〇·〇	四四八·三	六三·〇	二六七·七	六三·七	二〇一·七	二〇一·八	九〇·〇	三四〇·〇	一〇四·〇
七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	四·六一〇·五	四·〇	四·六	七·五	七·五	七·五	四·〇	四·〇	四·六	四·六	七·五	七·五	四·〇
二三·五																			
六十一年四月新建	五十四年十二月新建	五十一年五月新建	四十八年八月建	六十七年十月拓寬	六十二年八月拓寬	四十八年五月新建六十五年改建七十年八月重建	四十七年三月建	六十九年七月拓寬	五十二年一月改善	六十四年十一月接長	四十五年一月建	六十五年十月新建	六十六年二月新建	六十六年十二月建	二十二年建	二十二年建	六十六年拓寬	五十二年六月建	七十改建
"	"	"	"	R C 丁樑	R C 丁樑	砌石 R C 樑	上部 R C 樑	合成 R C 樑	加長 R C 樑	拱橋	R C 丁樑	R C 墩 P C	"	C R 丁樑	R C 拱橋	R C I 型鋼架	R C 丁樑	R C 版樑	R C 丁樑
				木瓜溪	老溪	加長 R C 丁樑四〇·六公尺					原鋼樑木橋								

橫	澱	鹿	鹿	鹿	新		加	無	榮	德	縣	富	螺	九	阿	拱	大	安	樂	玉
榔	粉	鳴	野	寮	陵		鹿	名		高	界	池	仔	岸	眉	子	莊	通	合	里
橋	橋	橋	橋	橋	橋		橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋	橋
橫	班	三三八	五三八	三三八	鹿	武	〇三六	〇三五	一三五	德	五六	三四	三三	八三	九三	二二	六二	三二	五二	四二
榔	鳩	四八	K十二	K十二	野	陵	四四	K十六	K十六	高	K十四		K十	K十	K八	K十一	K十	K十	K十二	K十一
		四六·八	五〇·〇	九七·〇	一三一·二	二〇·〇	六五·四	一〇五·〇	二二·七	三一·三	二〇·〇	八〇·〇	八三·〇	一〇五·〇	九〇·〇	四五·〇	二八·〇	六三·四	一〇五·三	五七五·〇
		四·〇	七·五	四·〇	四·〇	四·〇	五·二	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五	七·五
		七·五		七·五	七·五				七·八											

六十八年一月建	六十七年三月建	六十九年六月改建	六十六年六月改建	六十六年九月接長	六十六年八月加寬	五十四年十二月建	六十九年新建	六十九年新建	六十九年十月建	七十年改建	五十七年七月建	六十五年一月加寬	六十年七月建	五十七年七月建	六十年六月建	六十年七月建	六十六年十二月建(改)	六十七年五月改建	五十九年九月建	六十六年二月新建
---------	---------	----------	----------	----------	----------	----------	--------	--------	---------	-------	---------	----------	--------	---------	--------	--------	-------------	----------	---------	----------

秀姑巒溪	樂合溪																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											</
------	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----

馬蘭橋	大南橋	知本橋	新知本橋	北太麻里橋	中太麻里橋	南太麻里橋	軒子崙橋	大竹高橋	加津林橋	大烏橋	大武橋	阿塑衛橋	遊仙橋	雙流橋	上牡丹橋	牡丹路橋
馬蘭	四一K+七	知本溪	知本溪	四三〇K+九	四三三K+八	四三三K+八	金崙	四三三K+一	加津林	四六二K+九	四七三K+九	六四七三十九六	草埔	四九三K+一	四九六K+九	四九六K+九
八四・〇	二〇二・〇	一二七・四	一八二・〇	八〇・〇	四五・〇	一五〇・〇	一八〇・〇	一五八・〇	七五・〇	四五・〇	一三五・〇	七五・〇	二三・〇	四八・〇	二一・〇	二〇・八
四・〇	七・五	四・〇	四・六		四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇
九・〇				七・五						九・〇			七・六	七・五	七・六	七・六
五十四年八月拓寬	五十八年七月建	三十五年十一月建	六十四年一月建	六十六年六月新建	二十四年五月建	二十四年五月建	二十五年五月建	二十六年三月建	二十九年三月建	二十九年三月建	二十六年建	六十六年五月拓寬	二十八三月建	二十五年建	二十七年三月改建	六十四年六月加寬
RC T 樑	RC 台 P C	RC 拱式	RC 台 P C	RC T 樑	"	"	"	"	"	"	"	RC 版式	RC T 樑	"	"	"
太平溪	利家溪	單向行駛	單向行駛	太麻里	金崙溪	臺灣通志記長一五〇公尺、寬二十五公尺、二十五竣工	安塑附近臺東縣境止									

【資料來源】：

(1) 交通年鑑、臺灣省公路局、臺北、花蓮、宜蘭縣志、臺灣公路工程月刊。

(2) 二〇公尺以下橋樑未列入上表，本線公路局七十年統計有橋二四八座，共長一〇、八二一公尺。七十二年度有橋二三四座，長一二、六五二・七公尺，隧道十二座，長三、一五九・七公尺。

三、楓港—安塑（南部濱海公路臺二十四線）橋樑

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	拓寬後寬度（公尺）	橋墩高度（公尺）	修 建 年 月	構 造	備 註
三七八號橋	楓港 一K+〇五六	七·三	五·二	九·二	四·〇	二十二年建	原RCCT拱式加寬RCCT版式	
三七九〃〃	楓港 一K+四九六	一四·五	五·一	九·〇	四·〇	五十六年二月加寬	〃	
三八〇〃〃	圓東庵 一K+六九三	二一·五	四·六	九·〇	二·四	二十二年建	RCCT樑	
三八一〃〃	二K+二六六	四·六〇	五·六	九·〇	二·〇	六十五年二月加寬	RC拱式RC版 樑（加）	
三八二〃〃	二K+五九八	七·三	五·二	九·〇	二·五	六十五年二月加寬	〃	
三八三〃〃	二K+八五六	四·五	五·〇	九·〇	三·四	五十四年九月加寬	〃	
三八四〃〃	三K+七五七	四·五	五·二	九·〇	三·八	五十六年二月加寬	〃	
三八五〃〃	四K+五三四	一八·一	四·八	九·〇	三·一	五十六年二月加寬	〃	
三八六〃〃	五K+四五二	七·三	五·三	九·〇	三·五	五十六年二月加寬	〃	
竹坑橋	六K+〇四五	一一·五	五·四	九·〇	四·五	五十六年寬	RCCT樑	
海防橋	六K+五六四	四·〇	五·四	九·〇	三·六	五十六年四月改建	RC版樑	
社皆坑橋	七K+四三二	一八·〇	五·四	九·〇	三·〇	五十六年二月加寬	RCCT拱橋 （加）	
第三九〇號橋	八K+二三三	四·七	五·〇	九·〇	一·六	五十六年二月加寬	〃	
三九一〃〃	八K+七一〇	八·一	五·三	九·〇	一·九	五十六年二月加寬	〃	
三九二〃〃	九K+二五四	八·二	五·三	九·〇	二·五	五十六年二月加寬	〃	
三九三〃〃	九K+七〇二	三·六	五·〇	九·〇	二·五	五十四年改建加寬	RC箱式	
三九四〃〃	十K+六〇〇	一五·二	五·〇	九·〇	二·八	五十五年建	RCCT樑	
三九五〃〃	尖山 十K+八八七	五·〇	五·〇	九·〇	一·八	五十四年九月加寬	RCCT拱式 版樑（加）	

[illegible]

四一七〃〃	四一八〃〃	相思橋	榕澤橋	望勝橋	港子橋	合計
三五K十九六	三六K十〇二	五一K十四六	五一K十六九	五〇K十六二	九六K十〇七	四六座
五・五	四・三	三・七	二・八	一三・〇	九・七	
四・六	五・〇	六・〇	七・五	七・五	九・〇	
九・〇	一四・七	九・六				
一六・〇	一六・〇	一六・〇				
四・四	一・八	一・八	二・〇	三・五	三・〇	
六十年二月加寬	五十七年六月加寬	六十年加寬	六十四年一月建	六十六年三月建		
CT拱橋 (加)RC版樑	〃	RC版樑	RCT樑	〃	RC箱式	
船帆石	〃	海乾新建	佳樂水	〃	港子	

屏東外環線至恒春公路，長八六・二二公里，橋樑新建或改建，寬均為二四公尺。恒春至鵝鑾鼻橋樑均為一六公尺寬，自七十二年七月完成。上表所列橋名，長度因拓寬而變更，尚未更正。上表橋名、位置、長度，均為民國七十年底之資料。

七十二年底有混凝土橋四七座，長七七五・五公尺，最小寬度六・六公尺，限載重一五公噸。

四、臺北—屏東（內陸公路臺三線）橋樑概況

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
華江大橋	臺北縣市界	九一七・〇	一五・〇		五十七年八月完工	RC懸臂樑	
大安寮橋	頂埔	二四・一	五・二	九・一	五十九年九月建	RCT樑	原RC石臺木面
橫溪橋	橫溪	六三・八	四・〇	一二・〇	三十八年六月改建	〃	
大同橋	溪墘寮	六六・七	五・〇	七・七	六十四年六月建	〃	原石臺木橋光復後改建
三峽橋	礁溪里	九四・七	五・一		六十二年八月建	RC橋	

中員橋	三峽鎮南	二一・六	四・四	三十七年建	RC加PC	已加寬
旭橋	三三K十九九	二七・〇	八・六	四十九年三月建	RC	
第一預力橋	三五K十〇四	四二・〇	七・〇	四十五年六月建	"	
南雅橋	大溪	三六・〇	七・五	五十五年建	RC T樑	
北聖溪橋	"	二四・〇	七・五	五十五年建	"	
大溪橋	"	三〇四・〇	七・五	五十九年四月建	RC預力樑	吊橋長二公尺四十九年拆除
栗子園橋	三八K十一八	二九・〇	五・〇	五十六年三月接長	RC版樑	
咸菜棚橋	牛欄河	二四・五	五・〇	六十年五月改建	RC T樑	
關西橋	關西	五三・五	五・二	一年建四十四年五月改善	石拱臺石版	
三屯橋	下屯	二八・〇	五・二	三十年九月建	"	
南華橋	車光	六〇・〇	五・〇	四十四年十二月建	RC T樑	馬武督溪
油羅溪橋	橫山	三五〇・〇	七・五	六十六年七月加寬	"	
竹東大橋	下公館上坪溪	四四三・六	五・五	五十八年五月建	"	
社官橋	八四K十六六	四四・七	七・八	五十九年六月建	"	
石井橋	石井	二九・二	四・五	六十七年一月加寬	"	
峨嵋橋	銅鑼園	九一・五	四・〇	三十九年六月建	"	
中港溪橋	三灣	一五一・二	七・〇	四十年七月建	RC T樑	峨嵋溪
大河底一橋	大河底	二四・六	四・六	六十年八月加寬	"	
永興一橋	永興	四八・〇	四・五	四十六年十二月建	"	
新店二橋	獅潭	三九・〇	四・六	四十四年七月建	"	
新店四橋	一二三K十〇	二九・三	四・六	四十七年五月建	"	
			七・五	四十五年六月建	RC拱式	
				四十五年六月加寬		

新街橋	虎仔坑橋	名竹大橋	溫水橋	延平橋	竹山橋	南雲大橋	石榴班橋	海豐崙橋	斗六橋	大崙橋	柴裡過水橋	昌崙橋	興昌橋	雲祥橋	九芎坑橋	無名橋	竹崎大橋	吳鳳橋	興產橋	坑內橋	
二二八K十五	三二九K十六	六三三	六〇〇・〇	二四・一	七八・〇	二三・八	九二〇・〇	一八二・〇	五一・〇	三〇・〇	二六・六	一〇八・〇	四八・〇	一五〇・〇	三〇・〇	二〇・〇	二八・〇	一二〇・〇	一六〇・〇	四七・四	四八・〇
八七・〇	三二・〇	六〇〇・〇	二四・一	七八・〇	二三・八	九二〇・〇	一八二・〇	五一・〇	三〇・〇	二六・六	一〇八・〇	四八・〇	一五〇・〇	三〇・〇	二〇・〇	二八・〇	一二〇・〇	一六〇・〇	四七・四	四八・〇	
七・一	七・〇	七・五	四・六	三・六	四・六	九・〇	七・〇	七・〇	一〇・〇	五・四	四・〇	四・七	四・六	四・六	四・六	七・五	四・〇	七・五	八・三	四・〇	七・五
			七・六	七・〇	七・五		七・五												七・五		
四十四年十月建	五十年一月接長	四十六年二月建	六十七年三月建	四十六年七月改建	二十三年三月建	四十七年加寬	四十七年十月加寬	五十年六月建竣工	四十八年一月加寬	四十六年五月建	五十年六月接長	五十四年八月改建	四十四年九月建	四十六年九月建	五十六年二月建	五十七年六月建	五十七年七月建	五十九年十二月建	六十四年十月建	七十年二月	五十七年三月建
六十三年五月加寬	六十三年十二月建																				
RC 版式	"	RCT 樑	"	"	RC 版式	RC 預力樑	拱橋加寬	RCT 樑	RCT 樑	"	RC 拱橋	RCT 樑	"	"	"	"	RC 箱式	RCT 樑	"	"	"
一七五號						虎尾溪上游	雲林溪	山溪	溪崙子				南勢坑	溪湖							

砂美其橋	公田六號橋	公田五號橋	公田三號橋	公田二號橋	永興三號橋	永興二號橋	彩鳳橋	七苓橋	北寮橋	三埔橋	砂田橋	竹園橋	楠西橋	密枝橋	雙溪橋	信義橋	幽谷橋	漂水橋	得道橋	同仁橋	中埔橋
		牛稔坪		公田底		永興	小崙尾	三八三 七九三 三〇	北寮	三埔	坑口	三八二 五七二 七	楠西	密枝	雙溪	三六六 二七六 七	"	"	漂水	三五二 二六五	中埔

七 三 〇	二 〇 〇	四 五 〇	三 一 〇	三 〇 〇	三 〇 〇	三 〇 〇	三 六 〇	二 一 〇	九 八 〇	二 六 〇	三 〇 〇	四 〇 〇	六 〇 〇	二 六 〇	三 九 〇	二 〇 〇	二 〇 〇	三 〇 〇	六 〇 〇	三 五 八	九 六 二
七 五	七 六	七 五	七 五	七 五	四 六	四 〇	七 五	五 一	七 五	七 五	四 六	五 二	九 〇	七 五	七 五	七 五	九 五	七 五	七 五	六 〇	六 〇

四十九年三月建	四十九年六月建	五十八年十二建	五十九年四月建	五十九年九月建	五十二年七月建	五十二年七月建	四十五年七月建	四十三年四月建	四十九年六月建	五十一年六月建	五十一年六月建	五十一年六月建	四十四年一月建	六十二年五月建	六十二年五月建	六十二年五月建	六十二年五月建	六十二年五月建	六十二年五月建
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

[illegible]

大埔橋	西山橋	苦苓橋	心仔寮橋	大同三場	東勢埔橋	二層橋	旗山橋	旗尾橋	旗南橋	里港大橋	九如橋	六臺橋
會文溪	西山	苦苓	心仔寮	大同農場	東勢村	中埔村	旗山	旗尾	"	里港	九如	永興
一二〇・〇	二〇・〇	三〇・〇	二六・〇	四二・〇	一三〇・〇	四五・四	一二四・〇	一八一・〇	六〇・〇	一六二・五	六五・〇	四三・〇
七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	七・五	六・九	七・五	七・五	四・五	七・五	七・七	四・〇
							七・五	七・五	九・〇			七・六
六十二年五月建	五十一年六月建	五十一年六月建	五十一年六月建	六十三年新建	六十九年七月建	四十八年一月建	四十二年一月建	四十二年一月建	四十二年一月建	六十四年四月竣工	六十四年七月竣工	六十二年三月加寬
RC懸臂樑	RC T樑	"	"	RC T樑	RC預力樑	RC T樑	"	"	"	"	"	RC樑橋墩
			四〇〇K+〇一九	嘉義縣			楠梓仙溪又有記長七〇公尺又有記長一〇八公尺	改建				

本線全程長四五一・八公里，臺灣省公路局計畫拓寬為雙車道與四車路，橋樑長十公尺以上者，寬七・五公尺，十公尺以下者與路基同為九公尺寬，載重二〇公噸。至七十年九月止，已完成及辦理中約一六〇公里，尚待改善者有二六〇公里，分年編列預算辦理。又二十公尺以下橋樑未列入本表。

橋之長度寬度，因改建拓寬接長在不斷變更中。民國七十年底有磚石橋二〇座，長二〇四公尺，混凝土橋三一六座，長一四、六九五公尺，共三三六座，長一四、八九九公尺。最小寬度三・六公尺，限載重一五公噸。

七十二年底有磚石橋六座，長一〇七・四公尺，混凝土橋三四二座，長一五、一一九・五公尺，共三四八座，總長一五、二二六・九公尺。最小寬度四公尺。限載重一五公噸。隧道二座，長八六公尺。

臺南經嘉義、斗六而達竹山，為鄭成功開闢之軍用道路，為雲林縣現代公路建設之始（雲林縣志）。資料來源：交通年鑑，臺灣省公路局、臺灣公路工程月刊。臺北、桃園、新竹、雲林、嘉義縣志。臺北市各日報，編者調查。

五、大溪—宜蘭（北部橫貫公路台七線）橋樑概略

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	加寬後寬度（公尺）	修（建）年	月	構	造	備	註
章傑橋		二七・〇			五十二年修復			RC構造		
榮華橋		四〇・九六			五十屆年新建			RC "		
山月橋		六・〇			五十五年新建			RC "		
大曼橋	大曼	七一・五			五十四年建			鋼筋水泥		
蘇樂橋	蘇樂	一九・〇			五十五年建			"		
高義橋	高義	二二・〇			五十五年建			"		
澤仁橋		一〇・四			五十五年建			"		
霞雲橋	霞雲坪	四二・〇			五十五年建			"		
復興橋	跨大漢溪	一六八・一七	四・六		五十四年四月完工			鋼桁單孔吊橋		
拉號橋		一〇・〇	四・〇		五十五年建					
高坡橋	高坡	一〇・〇	四・〇		五十五年建			混凝土		
無名橋	三一K+七三	一〇・〇	四・〇		五十五年建			"		
大彎橋	三五K+二五	一〇・〇	一〇・〇		五十五年建			"		
無名橋	三七K+二四	三・五	五・六		五十五年建			"		
"			四・六		五十五年建			"		
巴陵吊橋	跨大漢溪上游	一六六・〇	四・六		五十四年四月完成			鋼樑單孔吊橋		
大漢橋	"	七二・〇	四・〇		五十四年八月完工			鋼拱橋		
無名橋	三四K+八五	三・六			五十五年建			RC		

過水路	面	一九六〇	四〇〇	八・三	五十五年建	RC	大溪至復興原為臺
圓山一號	圓山橋	九・〇	四〇〇	八・三	五十年改建公路	RC	車軌
橋圓山二號	"	六・三	四〇〇	一〇・三	五十年六月加寬	RC	道五十年改建公路
三民橋	水源池	五・〇	四・六	九・三	五十八年一月加寬	RC	竣工(原長五公尺)
水源橋	"	五・〇	四・〇	八・六	四十二年建竣	RC	
頭寮橋	頭寮	六・九	四・七	九・三	五十年建竣	RC	
石龜坑橋	"	五・〇	四・六	八・六	五十九年、六月加寬	RC	
浦仔坑橋	溝	七・〇	四・六	八・六	五十年建竣	RC	桃園縣志列有此橋
浦仔坑二橋	"	九・二	四・六	八・六	四十二年建竣	RC	無此橋
百結三號橋	百結	七・五	四・〇	八・八	五十年建竣	RC	
百結四號橋	"	一二・〇	四・六	八・八	六十年六月加寬	RC	
安東橋	三民	二四・〇	四・〇	九・二	四十二年建竣	RC	
旭橋	三層岐脚	九・一	九・一	九・二	五十年建竣	RC	
水口	四四座	五・二	一〇・一	九・二	六十七年六月加寬	RC	
					六十二年建	RC	
					"	RC	

【資料來源】交通年鑑、桃園縣志、桃園客運公司調查提供

依據臺灣省公路局民國七十年度統計：未滿一〇公尺橋二八座，長一五八公尺。一〇—四九・九公尺橋一八座，長三八三公尺。五〇—九九・九公尺橋三座，長二〇七公尺。一〇〇公尺以上橋四座，長五八三公尺，合計五三座，總長一、三三一公尺。最小寬度四公尺，載重一五公噸。

七十二年底有混凝土橋五五座，長一、三五〇・八公尺。隧道四座，長五四八公尺。

六、東勢—太魯閣（東西橫貫公路台八線）橋樑概略

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	加寬後寬度（公尺）	高度（公尺）	修（建）年（月）	構造	備註
無名橋	六K+21.6	五·三	四·〇			五十二年加寬	R C	
復興橋		八·六	四·〇			五十二年重建	R C	
和合一橋		四·〇	四·〇			五十二年加寬	R C	
和合二橋		六·〇	四·〇			五十二年建	R C	
長元橋		七·〇	四·〇			五十二年建		
實踐橋		五·八	四·〇			五十二年建		
海雲橋		七·〇	四·〇			五十二年建		
力行橋		四·〇	四·〇			五十二年加寬		
成功橋		二·〇	四·〇			五十二年加寬		
永安橋		三·五	四·〇			五十二年加寬		
劉勇橋		三·一	四·〇			五十二年加寬		
友朋橋		四·〇	四·〇			五十二年加寬		
樹民橋		一·八	四·〇			五十二年加寬		
天冷橋		四·〇	四·〇			五十二年加寬		
德樹橋		四·〇	四·〇			五十二年加寬		
國生橋		四·七	四·〇			五十二年加寬		
銘傳橋		二·五	四·〇			五十二年加寬		
沙蓮橋		九·三	四·〇			五十二年加寬		

慈恩橋	慈航橋	關興橋	木蘭橋	達見橋	達梓里橋	德明橋	慈母橋	光明橋	罵銘橋	博崙橋	元霄橋	裏冷橋	東卯橋
二一・〇	二六・八	三三・八	三二・三六	一五・〇	一三六・〇	二四・三	八八・七五	六二・二九	八五・〇	一七・三	四・〇	四・〇	原四〇〇・五
四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	原四・〇
五十四年改建	五十六年改建	五十六年改建	五十四年改建	五十四年改建	五十五年改建	五十五年改建	五十四年建築	五十四年造竣	五十四年建	五十二年加寬	五十二年加寬	五十二年加寬	五十二年加寬
大理石													
又有記長九八・七公尺五十五年新建 交通年鑑記載二三六公尺長													

本路開築之時設計橋樑載重二〇噸，淨寬四公尺。隧道淨寬四・二公尺，曲線隧道五公尺，淨高四・二公尺。七〇年度計橋樑六九座共長一、五八六公尺，隧道九八座共長六、三一一公尺。

本線初築時原有橋一二座，新建橋四八座，共六一座，計長一、三九九·七公尺。其中木橋多座，已改建爲混凝土橋並拓寬

七二年底有混凝土橋五五座，長一、〇一四・九公尺。鋼橋一二座，長五一五・二公尺。吊橋一座，長八六・五公尺，共六八座計長一、六一六・六公尺，最小寬度四公尺，載重限制一五公噸。隧道九七座，長六、三三三・九公尺。

七、內湖—豐原（尖豐公路台十三線）橋樑概略

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	拓寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
中埔橋	四K+一九六	三·五	五·〇		一·五	三十八年八月	磚臺RC版樑加寬RC版樑	原橋加寬
大埔橋	四K+七七六	一〇·六	五·〇		四	三十八年八月	磚臺RC版樑加寬RC版樑	"
山佳橋	六K+七九八	一〇·〇	五·〇		五	三十八年十月	磚臺RCJ樑	"
新南橋	七K+三八三	七·三	四·五		一·三	三十八年五月	磚臺RC版樑加寬RC版樑	"
正南橋	八K+五八三	六·〇	五·〇	七·〇	二·五	三十五年五月	RC臺版樑	改建
田寮橋	九K+二三八	六·二	五·一		一·八	三十九年八月	"	"
盧竹橋	九K+三五六	六·〇	四·五	七·〇	一·八	三十七年九月	"	"
福壽橋	一一K+六五二	六·九	四·五	七·三	四·五	三十年六月	RC橋臺RCT樑	原橋加寬
尖豐橋	一三K+七四三	八·九	四·五	七·六	六·八	三十七年八月		
錦水橋	一五K+八〇六	三·七	五·〇	七·五	九·〇	二十八年十一月	RC拱橋加寬RC版樑	"
茄冬坑橋	二〇K+八七一	一·二	五·〇	七·五	一〇·五	二十九年十一月	原RC拱橋加寬RCT樑	"
茄冬坑橋	二一K+三五五	一〇·二	四·五	六·八	七·〇	二十九年十一月	RCT樑	"
老田寮橋	二一K+六五五	五·三	六	七·四	一〇	二十九年十二月	RC拱橋加寬RCT樑	"
响隆橋	二二K+二四四	一〇·〇	四·五	七·〇	五		RC拱橋	
岡見橋	二三K+八七五	一八·七	四·五	七·七		二十九年十一月建	RC拱橋加寬RCT樑	
頭屋橋	二五K+三五六	四·二	五·〇	七·五			"	
頭尾大橋	二五K+五〇六	三六·〇		七·〇	五·〇	四十一年六月加寬	RC大樑RC臺	
嘉盛一橋	二六K+五〇六	六·五		一二·四	二·五	二十八年十一月	連續RC箱涵	

無名橋	無名橋	豐榮二橋	豐榮橋	大甲溪過水橋	大安溪過大橋	后豐大橋	義里大橋	義里二橋	伯公橋	無名橋	三義二橋	三義一橋	文林橋	嘉盛橋
"	"	"	豐原			跨大甲溪	五七K×四四七	五九K×四四七	五四K×三五七	五二K×七九五	四八K×二九三	四七K×七〇六	三九K×三八七	二七K×二一四
四・二	八・五	一一・三	一一・三			五五〇・〇	八七五・〇	八〇・〇	四・〇	四・三	三二・〇	三一・五	六・七	一二・五
一七・五	一七・五	一二・五	一二・五	三・〇	三・〇	七・五	七・五	七・五	七・〇	九・五			九・〇	一二・四
三・九	二・四	二・〇	三・〇			七・五	七・五	七・〇	三・〇	一・五	五・五	三・四	三・〇	二・八
"	"	"	六十六年一月加寬	五十九年一月拆除	四十九年一月加長	日人建四十八年三月拆除	五十五年四月完工	五十五年四月完工	五十四年四月完工	五十四年四月	五十四年七月	五十四年七月	五十四年十一月	五十四年十一月
"	"	"												
RC版樑	RC版樑	RCT樑	RC版樑	BC	RC	RC		RC墩樑	RCT樑	RC臺版樑	RCT樑RC臺	RCT樑RC臺	RC拱橋	原RC拱橋加寬
					已拆除	已拆除	跨大安溪							"

本線七〇年度共有橋四七座，長二、四五五公尺。上表僅列三一座（已拆除過水橋二座不計在內）。七二年底有混凝土橋四三座，長二、四一三・公尺。最小寬度五公尺，限制載重一〇公噸。（據臺灣省公路局七二年十二月橋樑隧道統計表）。

八、關渡—基隆（北濱海公路台二線之一段）橋樑

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	加寬後寬度（公尺）	高度（公尺）	修 建 年 月	構 造	備 註
關渡大橋	波水鎮跨淡水河	八五〇・〇	一九・〇			七十二年十二月完成	R C 鋼結構	兩端公路拓寬為一五・三〇公尺，長約二〇公里
水碓子橋	淡水鎮	八・〇	四・五			三・〇十年建	R C	
豬崎橋	北投里	一四・三	四・三			五・八十年建	R C	R C 代表
第二朴子街橋	埤島里	二四・九	四・二			四・〇十六年建	R C	混凝土
第三朴子街橋	〃	五・五	四・〇			二・五十五年建	R C	鋼筋
萬安橋	義山里	一四・二	三・六			五・〇四十年建	R C	
興福橋	淡水灰磘子	六・六	四・七			三・五十六年建	R C	
興化橋	興仁里	一四・五	三・六			五・〇三十年建	R C	
德勝橋	賢孝里	九・六	五・六			六・〇九年建	R C	
太平橋	〃	一三・六	四・六			六・〇十二年建	R C	
大屯橋	屯山里	四〇・八	三・七			六・〇十二年建	R C	
大片頭橋	三芝鄉後厝	一〇・七	五・一			三・八十八年建	R C	
後厝橋	〃	四・九	九・二			二・二十八年建	R C	
土地公橋	北勢村	五・八	五・一			二・〇二十七年建	R C	
北勢子橋	〃	八・八	四・〇			二・五十六年建	R C	
南勢崗橋	海尾村	一四・四	四・四			五・〇三年建	R C	
八通橋	埔頭土莊村	三一・二	三・六			四・五三年建	R C	
陳厝橋	小基隆	二〇・〇	三・七			四・二十三年建	R C	

新莊橋	三芝鄉新莊村	二二·四	三·七	四·四九年建	R C
下員坑橋	石門鄉	二二·五	四·五	五·四十年建	R C
一號墩子脚橋	"	八·〇	四·五	二·四十年建	R C
二號墩子脚脚	石門鄉	九·三	四·五	三·五十九年建	R C
三號墩子脚脚	"	八·三	五·四	三·三十八年建	R C
四號墩子脚脚	"	五·六	五·〇	三·六三十八年建	橋(1)水泥臺木 (2)
公地橋	"	三·七	三·六	二·〇十六年建	R C
老梅橋	"	三·三	三·九	四·五十三年建	R C
下崩山橋	"	九·六	四·八	三·一二十三年建	R C
第一石門橋	"	四·八	五·〇	二·〇二十八年建	R C
第二石門橋	"	二四·八	四·三	四·三二十三年建	R C
尖子鹿橋	"	五·五	三·八	三·六二十八年建	R C
第二阿里磅橋	"	三三·六	五·一	五·五二十八年建	R C
小坑橋	"	一七·〇	五·一	三·三二十八年建	R C
第一阿里老橋	"	四·五	四·二	二·一十三年建	R C
第二阿里老橋	"	一七·四	五·一	三·二二十八年建	R C
中角橋	萬里鄉	四·六	五·一	〇·八二十七年建	R C
第一跳石橋	"	六·一	五·一	二·一二十七年建	R C
第二跳石橋	"	五·三	五·一	三·三二十七年建	R C
第三路石橋	"	五·七	五·二	五·二二十七年建	R C
萬里橋	"	八·〇	四·〇	三·八十八年建	R C 面住臺
第一西勢橋	金山鄉	一〇·八	三·七	三·三二十七年建	R C 面石臺

第二西勢橋	金山鄉	八・二	五・二	二・三	二十七年建	石臺RC面
清水橋	"	九・九	五・二	二・五	二十七年建	"
磺溪橋	金山鄉美田與清 泉交界	七二・〇	三・六	三・三	二十六年建	RC臺木橋
金山橋	金山鄉	六・二	五・〇	一・五	二十六年建	RC
第三萬里加投橋	萬里鄉	五・五	四・四	一・五	二十二年六月建	RC
第二萬里加投橋	萬里鄉大鵬村	四・〇		一・八	民國十四年八月建	RC
第一萬里加投橋	"	三五・〇		七・〇	民國十二年一月建	RCT樑
臨海橋	八斗磺溪下游	九・三	五・五	六・五	民國二十六年八月建	"
第一號八斗子	八斗子	五・四	四・〇	二・三	民國二十八年建	石合RC樑
龜吼橋	萬里鄉龜吼小灣 下游	六・七	五・四	六・〇	民國四十五年十月建	RC
小瑪鍊橋	"	九・〇	五・三	四・五	民國二十五年十月建	RC
瑪鍊橋	萬里鄉	五一・〇	四・〇	六・〇	民國四十五年改建	RC
野柳隧道	野柳、國聖村界	九三・〇	七・〇	五・〇	民國二十六年八月建	混凝土樑砌
十五號橋	基隆市	三〇・〇	七・五		民國五十七年改建	RC
二〇號橋	"	四・〇	七・五		民國六十八年加寬	RC
三一號橋	"	一五五・〇	七・五		民國六十八年加寬	RC
三三號橋	"	三三・〇	七・五		民國六十八年加寬	RC
四〇號橋	"	七四・〇	七・五		民國六十八年加寬	RC
仁愛橋	"	二九・〇	七・五		民國六十八年加寬	RC
中山橋	"	七〇四・〇	五・八		民國六十八年加寬 改建完工	RC

民國七十年改建

【資料來源】為保存民國四十五年前、後，本段公路橋名，及構造情況，採用臺北縣志資料（臺北縣部份），今橋樑多已加寬、改建、或變更名稱。

關渡—基隆—蘇澳線（台二號公路）七二年底有混凝土橋一一六座，長四、〇〇五・五公尺。隧道五座，長六八〇・六公尺。橋樑最小寬度四・五公尺，限制載重一〇公噸。

九、關渡—香山（西北部濱海公路臺十五線）橋樑概略

關渡—竹園—大園段

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	拓寬後寬度（公尺）	墩高（公尺）	修年	月	構造	備註
龍形橋	蛇子形溪	一四・三	三・八	一五・〇	二・〇	三十九年六月改建		RC箱涵	原木橋長六・四尺
烏山頭橋	三K+一六一	四・〇		一五・〇	二・〇	三十九年六月改建		"	原名蛇子形橋
烏山頭橋	烏山頭溪	五・三	二・四	一五・〇	二・二	三十九年建木面橋		"	RC墩在台
米倉橋	米倉村	四・七	二・一		二・五			永久式RC橋	據臺北縣志
米倉橋	"	六三・〇				六十九年六月建		RC版橋	
渡船頭	渡船頭	三・五		一五・〇	三・〇	六十九年六月建		RC箱涵	
埤頭一橋	埤頭	三・五		二〇・〇		六十九年六月建		"	
埤頭一橋	埤頭	四・五	六・五		三・〇			永久式RC橋	據臺北縣志
埤頭二橋	埤頭村	六・七		一一・四	三・〇	六十八年八月建		永久式RC橋	據臺北縣志
舊城橋	八里鄉舊城	五・六	三・八	一一・四	一・八	六十八年八月建		RC版橋	
下罾子一橋	下罾子	六・八	三・五	四・七	四・五	三十八年改建		RC版橋	原石臺木橋
下罾子二橋	"	三六・〇	三・三	四・七	四・五	四十六年九月改建		RCT梁	

後坑	橋林口鄉後坑	四・〇		五・〇	一・五	四十六年九月建	RC	臨時木橋五十五尙不能通車
下寮	橋下寮	八・〇	三・六	六・〇	一・七			
下福	橋下福	三一・〇	四・五			五十五年建	RC	
頂寮	橋							
海湖	橋海湖							
思源	橋							
海湖一號	橋							
竹園大橋	竹園	四五・〇	三・六			六十二至六十三年建	RC	
十五號	橋	一二・〇	七・五			六十二年建	RC	
十四號	橋							
瓦寮	橋							
十號	橋	八四・四	三・五			四十九年八月建	RC及磚臺上部未造	
后厝溪	橋后厝溪							
大埔	橋大園	三三・七	四・〇				RC臺木橋	

大園—觀音—永安（崙頭厝）段

大園	橋	四八・八	三・〇	八・三	四十一年六月修復	RC	RC臺上部木造
洽溪	橋洽溪	三六・八	三・六	四・〇五	四十四年八月		
雙溪一號	聯大紡織	二七・六	三・六	五・三	四十四年八月修		
雙溪二號	"	二七・六	三・六	四・〇	四十五年造	RC	原長六・六公尺磚臺木造
汐見橋		九・〇	三・六	四・五	四十五年改建	RC	

九一七

紅毛橋	紅毛	二六・〇	四・六	二・三	四十四年十一月建	RC版梁
新庄大橋	新庄子	二〇・〇	四・六	四・二	五十二年六月建	RCT梁
新庄子橋	〃	五五・三	四・六	五・〇	五十二年六月建	〃
坑子口橋	〃	三一・〇	四・六	二・六	四十四年九月改善	〃
無名橋		五・二	四・五	〇八		RC版橋

永安——舊港——香山段

[illegible]

港	無	舊	白		無	鳳	無			
北	名	港	地	"	名	岡	名	"	"	"
橋	橋	大	橋	"	橋	大	橋	"	"	"
		舊	白		白	白	水			
"	"	港	地		地	地	脚			
一 九 · 二	一 六 · 〇	二 八 〇 · 〇	二 五 · 〇	一 〇 · 〇	三 · 〇	一 二 〇 · 〇	五 · 五	七 · 五	五 · 五	三 · 四
四 · 一	五 · 一	四 · 一	八 · 七	四 · 五	五 · 九	四 · 八	六 · 〇	四 · 五	四 · 五	四 · 五
一 五	一 · 〇	一 · 五	三 · 五	三 · 五	一 〇	六 〇	一 · 五	〇 八	〇 八	〇 八
			三 · 五	三 · 五		六 〇				
			五 六 九 年 七 月			六 十 一 年 七 月 建				
				R C T 梁	"	"	"	"	"	"

本路計劃拓寬為四車道及二車道，正在施工中，全長九二·〇—四公里。公路局七十年紀錄為八一·七二公里，砂石路面四·三公里。橋樑七十座，共長一、五四四公尺，上表所列僅六十三座。

七十二年底有混凝土橋六十六座，長一、六九八·八公尺，最小寬度三·四公尺，限制載重十五公噸。已無木橋，磚石牆。

【資料來源】臺北、桃園縣志，臺灣公路工程月刊，桃園、新竹汽車客運公司調查提供；但桃園縣志橋名多編號，位置未註明，排印亦多錯謬。

十、臺南—高德（南部橫貫公路臺二十線）橋樑概略

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	加寬後寬度（公尺）	高度（公尺）	修建年月	構造	備註
玉山二橋		三五・二				五十九年	RC	
中天橋		四〇・二				五十九年	RC	
甲仙橋	甲仙	三〇・〇	八・五 五・六 一・二 〇・四		七・六 六・三	五十九年	PC梁	三十公尺以下 橋樑未列入本表。
珍藍橋	直瀨	三〇・〇	四・六 六・〇		一一・〇	五十九年五月完工	PC合成梁	
上智橋	老濃	三五・〇	四・六 八・〇		一四・〇	五十九年六月完工	PC合成梁	
建山一橋	達山村	四二・〇	四・六 八・〇		八・五	五十九年	PC〃〃	
建山二橋	○子脚	三五・〇	四・六 八・〇		一一・〇	五十九年	PC〃〃	
老濃橋	老濃村	六二・五	四・六 八・〇		四・五	六十年三月開建	鋼梁	
寶來一橋	寶來	二一六・二	四・六 八・〇		一一・八 一・〇 七	六十年六月建	PC鋼梁	
寶來二橋	寶來村	一七五・一	四・六 八・〇		二一・四 一・五 〇	六十年三月修	PRCT梁	
綠茂橋	高中村	四〇・二	五・〇 八・〇		一二・一	六十年八月建	RCT梁	
炳才橋		三二・四	五・六 八・〇		一七・八 六	六十年八月建	RCT梁	
翠谷橋		四七・六	五・〇 八・〇		一〇・八 五	六十年八月建	RCT梁	
萬年橋		三五・〇	五・〇 八・〇			六十年二月建	RCT梁	
勝境橋		三二・〇	五・〇 八・〇		一八・六	六十年二月建	RCT梁	
桃源二橋	桃源鄉	四一・五	五・〇 八・〇		一二・二 四	六十年六月建	RC, PC梁	

樂農橋	東莊橋	勤和橋	復興橋	樟山橋	榮光一橋	榮光二橋	昌仕橋	利稻橋	霧鹿橋	新武橋	北天龍橋	新初來橋
桃源鄉		勤和村	復興村	樟山村	樟山村	〃	檜谷	利	鹿	新武路	霧鹿	
八四・六	三五・一	三五・一	七一・〇	三〇・〇	三五・〇	三〇・〇	五五・〇	四九・一	五四・一	七五・二	三五・八	八五・〇
五・〇	五・〇	五・〇	五・〇	五・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・三	四・七	四・六	五・八	七・五
八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇								
一五・五	一七・〇	一二・〇	二四・七	五・四	五・四		一四・五	一一・四	一四・八	七・五	九・五	
六十年四月建	六十年四月建	六十年五月建	六十年十一月建	六十年十一月建	六十年十一月建	六十年十一月建	六十九年四月	六十年三月建	六十年十一月建	六十年四月	六十年八月建	六十六年九月建
RC, PC梁	RCT梁	RCT梁	RC, PC梁	RCT梁	RCT梁	RCT梁	PC梁	RC梁	RC梁	RC	RCT梁	RCT梁
臺東縣												

(1) 上表未滿三十公尺之橋不列入，修建年月，多為開工日期。

(2) 新開築北寮至德高段長一六九・五公里，（全程二一・二公里）有橋六十四座，計長約二、三五〇公尺，隧道十六座長約一、二五〇公尺。另開新武呂至土地六公里路橋，以便利出入口。

(3) 七十年代全線混凝土橋九十五座，長三、一四九公尺。有隧道十七座共長一、二六〇公尺。

(4) 七十二年底全線混凝土橋一〇一座，長三、一八六公尺。最小寬度三・六公尺，限制載重六公噸。隧道十九座共長一、三四八・三公尺。

十一、荊桐—斗南（臺甲線公路）橋樑

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	拓寬後寬度（公尺）	高度（公尺）	修 建 年 月	構 造	備 註
甘厝橋	荊桐	七·四	七·五	二三·八	三·七	十九年九月建，四十八年二月加寬六十年再加寬	RCT版橋	新虎尾溪
荊桐一號橋	荊桐	五八·六	九·〇		二·八	四十四年三月建	RCT梁	嘉南大圳幹線
荊桐水列橋	"	一九·〇	五·三		四·〇	四十四年四月建	RCT梁	
荊桐二號橋	大埔尾	二〇·八	五·三		四·〇	四十四年八月建	RCT梁	
榮溪橋	虎溪里	二〇〇·〇	五·三		三·五	二十四年二月建，三十七年五月建，	RC鋼版梁	原名榮陽長二二〇公尺
虎溪橋	"	四·九	七·四	七·五	三·〇	三十七年五月建，	RC	
雲林橋	斗六	二七·〇	七·五	七·五	三·五	五十年加寬	RCT梁	雲林溪
芭蕉橋	埤口	二三·三	七·一	七·一	五·二	四十六年一月加寬，六十五年再加寬	"	大潭溪
田頭橋	田頭	九·〇	七·五	七·三	二·〇	四十七年五月建	"	

【資料來源】：依據雲林縣志，民國六十八年四月版，橋九座長三六九·九八公尺，惟公路局民國七十年統計橋八座，長三六三公尺。又榮橋縣志仍名榮陽橋。公路局之統計似誤。

七十二年底公路局統計有橋九座，長三六九·七公尺，限制載重十五公噸寬度最小寬度五公尺。

十二、臺南—水底寮（西部濱海公路臺十七線之一段）橋樑概略

橋名	位置	長度（公尺）	寬度（公尺）	拓寬後寬度（公尺）	高度（公尺）	修（建）年（月）	構造	備註
南定橋	灣裏白沙崙	四〇〇・〇	七・六			五十二年七月完工	RC	
添志橋	白沙村	六・〇	八・〇			六十六年一月	"	
海埔橋	海埔村	三・〇	八・〇				"	
湖內橋	德戶村	六・〇	六・〇			六十二年二月	"	
第二號橋		一二・〇	四・五	六・〇		二年二月	"	
七甲橋	保寧村	五・〇	四・〇	六・〇		十年二月	"	
保安橋	維新	四・五	四・五	八・〇		六十八年八月改建	"	
維仁橋	"	四・八		八・〇		六十七年八月	"	
彌陀橋	彌陀村	一二・〇		八・〇		五十五年五月	"	
典寶橋	典寶村	七・五	七・〇			六十八年六月	"	
過埤橋	援中港	一五・〇	八・〇			六十八年六月	"	
北界橋	"	五・〇	六・〇			六十八年六月	"	
中興橋	興昌里	七・〇	六・〇			四十四年十二月	"	
路口橋	右昌	七・〇	八・〇			六十八年六月	"	
中華陸橋	興昌里					六十八年六月	"	
治平橋	中華路	三〇・〇	五・〇			六十六年十一月	"	
中山二路橋	前鎮區	二三・〇	五・〇			五十六年十月	"	
臨海橋	小港區	三一・〇	四・五			五十九年一月	"	
臨工一號橋	"	四五・〇	二・五			五十九年一月	"	

頂厝橋頂厝	五塊厝橋東林村	石化二橋林園村	頂厝橋頂厝	無名橋林園	五塊厝橋五塊厝	石化二號橋林園工業區	石化一號橋	雙園大橋	雙園橋引道五房	五龍橋	東港大橋東港	新興橋	軍新橋	大鵬橋大鵬	第十二號橋	礁子口橋鎮安	大潭橋	林邊大橋林邊	荒園二號橋荒園	荒園橋	無名橋佳冬
一〇・〇	七・五	七・五	一二・六	三・五	一二・五	六六・〇	三〇・〇	二〇八二・八	三七四・〇	一三・二	三四四・〇	一二・〇	二〇・〇	一三・〇	六・〇	七・三	一三・四	四五九・〇	二二・七	三三・〇	九・四
二五・〇	二五・〇	二五・〇	二〇・〇	二〇・〇	二〇・〇	二四・〇	四・五一九・〇	八・五一七・〇	八・五二〇	七・六一九・〇	七・五二〇・〇	七・七一九・〇	七六・〇一九・〇	一二・五一九・〇	一二・四一九・〇	一九・〇一九・〇	一二・四一九・〇	七・五二〇・〇	七・七一九・〇	一二・〇一九・〇	一七・〇一九・〇
六十四年一月	六十四年一月	六十四年五月	六十四年十一月	六十五年四月	六十五年四月	六十五年四月	六十五年四月	六十五年十二月建， 六十五年四月加寬完工	六十五年十二月建， 六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工	六十五年四月加寬完工
RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型	RC箱型
主橋長，另添建一橋共完																					

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	拓寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修建年	構造	備註
佳冬橋	佳冬	一〇・〇	七・六	一九・〇	二・五	六十三	RC T梁	
第十九號橋	"	六・九	一二・五	一九・〇	一・六	六十六	"	
北旗尾橋	旗東海	五・二	一二・五	一九・〇	一・六	六十四	RC版橋	
東海橋	"	一一・二	一二・〇	一九・〇	一・六	六十四	RC T梁	

鳳鼻寮至水底寮路基橋樑，拓寬為二十公尺七十一一年四月完工。

十三、基隆—金瓜石線橋樑概略

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	拓寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修建年	構造	備註
龍潭橋	深澳坑溪	八・九	三・五		二・〇	三十三年	RC版橋	
龍潭堵陸橋	瑞芳龍山里	一〇・七	五・八		一・八	二十三年	"	
第六號橋	柑坪里坑谷	五・二	五・〇		三・八	二十三年	"	
大竿林橋	九份坑谷	八・六	五・五		一一・〇	二十三年	"	
九份橋	"	一六・八	四・二		九・三	四十年九月	木造	原為箱型暗渠後改木橋
金瓜石橋	金瓜石谷	一一・二	五・五		一七・三	二十三年	RC版橋	

十四、九份—貢寮(九份—福隆一〇二線之一段)橋樑概略

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	拓寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修建年	構造	備註
牡丹坑陸橋	牡丹坑	一八・六	五・〇		六・五	二十八年四月	RC	經費七萬日元
下坑北橋	"	一〇・五	五・〇		三・三		RC	
下坑橋	"	八・四	五・一		四・〇			

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	拓寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
平林橋	雙溪平、林村交界	一五〇・〇	五・〇			七・五二八年一月	RC	工程費四十萬日元
和谷橋	共和村荳谷坑	一二・〇	五・〇			八・三二八年四月	造石	工程費五萬日元
雙溪橋	雙溪、新基村交界	二一・〇	五・〇			五・〇二十年	RC	工程費二十五萬日元
貢寮大橋	貢寮村	一二〇・〇	三・九			八・〇四十年	RC 臺木橋	
貢寬壽橋	"	一二・四	三・三			六・〇四十年	"	
貢寮橋	龍崗村	一三七・一	五・〇			五・〇二八年	RC	
新社橋	穗玉村	二八・〇	五・〇			四・〇二八年	RC	
福隆橋	福隆村	二五・〇	五・二			七・〇二八年	RC	
卯澳橋	福連村	一七・一	五・二			四・五二八年	RC	

上表基隆—九份段十四・一公里，編入一〇二號公路，其橋樑列在基隆—金瓜石線內。爲保存光復初期橋樑概況，採用臺北縣志資料，民國四十五年後路基拓寬，橋樑改建加寬，或新建者均未列入。又基隆市轄內橋樑未列入上表。

十五、竹南—南庄線公路橋樑

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	拓寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
無名橋	海邊	三・六	六・一		一・五	四・三三四年七月	RC 版樑	另檢
海尾橋	海邊	二三・八	四・〇		四・〇	一・〇	RC 墩台丁樑	另檢
無名橋	二K九一八	三・五	四・三	七・三	一・〇	一・五十五年四月	漿砌台版樑	
中港一橋	中港	五・〇	四・〇	一一・〇	二・〇		RC 版橋	
中港二橋	"	四・二	一二・四	一二・四	二・〇		RC 版橋	

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修建年(民國)	構造	備註
竹南橋	竹南	一一·二	四·〇	七·二	二·〇	十年五月	RC柱丁樑及版橋	
田寮橋	田寮	六·七	四·五	七·〇	三·五	十二年三月	RC台丁樑及版橋	
斗牛橋	斗牛	三九·二	四·〇	七·〇	三·五	二十八年三月	RC墩台T樑及版橋	
無名橋	無名	四·九	四·二	七·二	一·五	二十八年三月	RC台版樑	
獅山橋	獅山	六·五	四·二	八·二	五·七	二十九年五月	RC台版樑	
獅頭橋	獅頭山	一一·四	四·五	七·五	五·五	九九年八月	RC台丁樑	
田美一橋	田美	七·〇	四·〇	八·〇	三·〇	二十五年五月	RC台丁樑	
田尾橋	田美	一〇·〇	四·二		三·〇	二十五年五月	RC墩台丁樑	
無名橋	無名	四·三	四·五	七·三	二·五	三十一年六月	RC台版樑	
桂竹林橋	桂竹林	一二·七	七·四		三·五	四十一年七月	RC台丁樑	
豐年橋	豐年	一二·七	七·五		三·五	四十一年七月	RC台丁樑	

本線依據臺灣區公路網編號分爲：竹南—珊瑚湖一三·四公里（一二四線）及三灣—新店線（一二四甲線）之一段，三灣—南庄一二·三公里，計二五·七公里，各橋第一次拓寬於民國五十年前後。

【資料來源】苗栗汽車客運公司調查提供。

十六、西螺—北港（一二四五線）橋樑

橋名	位置	長度(公尺)	寬度(公尺)	加寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修建年(民國)	構造	備註
許厝寮橋	許厝寮	一三·六	七·〇		二·〇	四十九年三月	RCT樑	
無名橋	無名	五·〇	四·〇		一·五	五十五年四月	磚台RC版樑	
橫東橋	橫東	五·〇	七·五		三·二	六十二年四月	RC版樑	

【資料來源】依據雲林縣志，民國六十八年四月版。

十七、旗山—荖濃線公路橋樑概況

橋名	位置	長度(公尺)	寬(公尺)	拓寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
無名橋	二K+二九七	四・〇	六・九			一・一六十六年六月改建	RC台丁樑	
新西庄橋	二K+七四八	一三・〇	四・六			三・五	RC台丁樑	
新庄橋	一二K+五八六	二・五	四・〇			四・〇四十年六月	"	
無名橋	一三K+〇七三	四・八	七・五			二・五五十七年十二月	RC版橋	
油車橋	一五K+五三〇	五・三	七・五			三・〇五十五年十月	"	
大義崙橋	一五K+九九九	二九・四	七・五			三・三六十年三月	RCT樑	
永定橋	一八K+五三四	三・六	九・〇			二・二五十九年六月	RC版樑	
和心橋	二一K+三〇五	四・〇	九・〇			二・二四十年六月	"	
無名橋	三二K+三七四	一〇・三	四・二			二・五	RC版橋	
東興橋	三五K+四五九	二四・〇	七・五			四・二六十年四月	RCT樑	
林中橋	七九K+九七一	七・三	七・五			三・一六十年六月	RC版樑	
中西橋	四〇K+三七四	六・一五	六・〇			二・二四十年七月	RC台版樑	
北港橋	北港鎮	二二・〇	五・五			二十二年建	RC	
北港大橋	"	四六九・二	九・〇			五十七年九月重改	RC	
北港陸橋	"	一四四・七				五十七年九月	RC	

舊橋

橋名	位置	長度(公尺)	寬(公尺)	拓寬後寬度(公尺)	高度(公尺)	修 建 年 月	構 造	備 註
旗美一號橋	美濃鎮	三・〇	八・〇			六十六年三月建	RC構造	

旗陽橋	福安橋	太平橋	第五橋	泰安橋	美濃橋	共榮橋	龍肚橋	第八號橋	第九號橋	第十號橋	第十一號橋	第十二號橋	第十三號橋	第十四號橋	青山橋	新威橋	"	新庄頭橋	文武橋
福安里	"	"	"	美濃	"	龍井	"	竹子門	"	"	"	三丘田	"	"	"	新威	"	"	六龜
八・〇	六・〇	五・〇	四・〇	一六・〇	三九・〇	一四・〇	一二・〇	四・〇	三・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	四・〇	八・〇	三六・〇	三・〇	三・〇	一二・〇
八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	四・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	六・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	八・〇	六・〇	六・〇	六・〇	六・〇	八・〇
				八・〇															
六十六年三月建	六十六年三月	四十六年七月	六十年三月	二十二年八月	五十六年五月	四十七年十月	五十七年五月	六十四年五月	五十一年	六十一一年一月	六十一一年一月	六十一一年一月	六十一一年一月	六十一一年一月	四十七年八月	四十七年六月	四十五年	五十一一年一月	六十八年七月
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	RC構造

十八、臺灣地區重要橋樑（二百公尺以上）調查表

橋名	位 置	長度（公尺）	寬度（公尺）	拓寬後寬度（公尺）	工 程 費（元）	開 工 日 期	完 工 日 期	備 註
光復大橋	萬華板橋間	四〇二・〇	二〇・〇		七五二、五九二、五九一	六十四年四月十五日	六十六年十二月	拆吊橋新建
玉里大橋	玉里鎮	五七五・〇	七・五		約一〇〇、〇〇〇、〇〇〇	六十六年二月新建	五十二年五月建	工程費為七十二年改建
竹東大橋	竹東下公館	四四三・六	五・五		初建二十五萬日元	七十二年十二月重	七十四年八月	工程費為七十二年改建
中正橋	臺北市永和間	四〇一・七	五・二	七・〇	一四六、〇〇〇、〇〇〇	二十六年二月建	六十二年六月重建	原川端、螢橋長三〇〇公尺
臺北大橋	臺北市三重埔間	四九二・三	二八・五		五七、九三七、〇一二	五十五年七月	五十八年七月	新建
西螺大橋	彰雲交界跨濁水溪	一、九三八・〇	二四・〇		九五、〇〇〇、〇〇〇	四十一年五月八日	四十五年十二月二	
大肚溪橋	王田彰化間	一、〇〇〇・一六	一六・〇		五十六年三月	五十六年三月	五十八年七月	
油羅溪橋	橫山竹東間	三四八・〇	七・五		一二、九〇〇、〇〇〇	五十六年十二月	五十八年五月	
頭前溪橋	新竹頭前溪	六二三・六	五・五	九・〇	加寬六十八年新建	五十六年十二月	六十六年三月	原長五七二・七公尺
新埔橋	新埔關西道	二四五・四	四・五	七・五		五十六年十二月	六十六年三月	
營盤口橋	南投鎮附近	二四〇・〇	一七・〇		一六、六二〇、〇〇〇	五十九年六月至六十二年六月	六十八年一月建	原長三三九・二公尺
曾文溪橋	臺南縣跨曾文溪	四〇〇・〇	五・五	九・一	六二、七〇〇、〇〇〇	六十九年六月十六日	七十年四月	
竹中大橋	芎林前頭溪	六八〇・〇	九・〇		二五、九六〇、〇〇〇	十九年完工六十年二月改建	五十六年十月加寬	原長二三七・八公尺
八掌溪橋	南靖跨八掌溪	四〇〇・〇	五・五	九・〇	三五、〇〇〇、〇〇〇	二十一年三月建竣	六十二年六月	二十三年建
牛稠溪橋	縱貫線	二一一・五	五・五	九・〇	二〇、〇〇〇、〇〇〇	五十六年五月加寬	六十二年三月十日	原名君代添建
西港大橋	跨曾文溪	八八二・〇	七・五	一六・〇	二〇、〇〇〇、〇〇〇	六十年十月二十一	六十二年三月十日	原長二〇〇公尺已拆新
新灣橋	新化附近一八〇甲線	二一〇・〇	七・五	九・〇	二〇、〇〇〇、〇〇〇	六十五年四月	六十六年五月	建主橋
北港大溪	北港鎮	四六九・一六	五・五	九・〇	二〇、〇〇〇、〇〇〇	五十五年七月	六十六年五月	

北港溪陸橋	北港鎮	四四・六八	九・〇				五十六年七月	陸橋合併建
平和橋	斗南北港道	二二〇・〇	五・五				二十一年	原吊橋
下龜山橋	新店—烏來	二四〇・〇	七・五				六十一年改建	拆吊橋新建
大溪橋	大溪鎮	三〇四・〇	七・五			四十九年四月建 五十六年三月接長 二十二年完工	五十二年六月修復	保存
集集吊橋	林尾水底寮	四四一・〇	三・六					十六甲線
集集橋	林尾水底寮	四二〇・〇	七・五					
舊港大橋	新竹舊港	二八〇・〇	四・一					
名竹大橋	二三四K+四 七六新民	六〇〇・〇	七・五					
南定橋	灣裡白砂崙	五〇〇・〇	七・五					
臺東大橋	臺東埤南溪	五〇四・〇	七・五					
大甲溪橋	縱貫路跨大甲 溪大甲清	二一四・五	五・五			二十二年建 二十四年七月 五十四年七月加寬	五十五年七月新建	原橋長四八 九公尺 加寬經費移 鐵路局
大甲溪橋	水間跨大甲溪 (甲南)	三二〇・〇	一六・〇				六十四年八月	新建
馬蘭鈎橋	花東線	二四〇・〇	七・五				七十二年五月十日	新建
中港溪橋	縱貫路跨中港 溪	二五二・〇	五・五	九・〇			二十三年建	舊橋供慢車 用
後龍溪橋	跨後龍溪縱 貫路跨後龍溪	三一八・六	五・五	八・〇			六十年六月新建	
後龍溪橋	頭屋鄉	三一四・三					三十九年	
頭屋大橋	頭屋鄉	三六〇・〇	一〇・〇				二十三年建	
蘭陽大橋	宜蘭蘇澳道	七八五・五	五・五	九・〇			六十年加寬	
蒜頭橋	蒜頭鄉	三六八・〇	七・五				七十一年七月四日	
白鷺橋	嘉義中埔間	二〇〇・〇	五・五				二十三年	
聯美大橋	田尾附近跨北 港溪	五八九・九	七・五				七十三年三月三十 日	連引道全長 一、六五〇 公尺

嚴橋	六脚朴子間跨	二〇三・〇	五・〇	九・〇	一六・〇	三〇、〇〇〇、〇〇〇〇	二十三年建六十五	六十九年三月改建	原長二〇〇公尺
大安溪橋	縱貫道跨大安溪	九一六・〇	五・五			八二、〇〇〇、〇〇〇〇	年十二月加寬		移交鐵路局
大安溪橋	日南大甲間跨大安溪	九八五・〇	一六・〇			四〇一、八九五、六四六	六十三年六月	六十五年二月一日	新建
三塊厝橋	樹林—土城間	二六四・〇	九・〇			三六、〇〇〇、〇〇〇〇		七十四年十二月	
東石大橋	嘉義頂東石道	二二三・〇	四・六					二十三年完工六十	原長二二〇公尺
八千代橋	新營布袋道	二四〇・〇	五・〇					八年八月改善	
北勢大橋	談文苗栗間	四〇〇・〇	七・五			九〇、〇〇〇、〇〇〇〇	六十五年二月	六十七年十一月	臺十三線甲
潮州大橋	屏東枋寮道	三六〇・〇	五・〇	九・〇	二四・〇			二十三年建	原長二〇八公尺
高架水橋		二一三・〇	一六・〇					五十六年加寬	臺北市發展
東豐大橋	東勢鎮大甲溪上游	五七三・〇	三・八	一〇・五		一二、一七〇、〇〇〇〇	五十年三月	五十一年八月改建	原名東勢橋
榮陽橋	虎溪里	二一〇・八	五・〇					二十四年二月建	六二七公尺
月眉橋	旗山甲仙	二五〇・〇	五・〇					四十九年修建	原長二二〇公尺
大里橋	臺中大里	二五〇・〇	五・三	七・五	一二・〇〇	二九、九五六、〇〇〇	二六年建七十年七月十五日改建完工	二十四年二月建	陽橋
下淡水溪橋	(舊高屏大橋)	一、七〇〇・四	七・五					六十六年七月加寬	新橋長二一・五公里
新埤溪橋	屏東枋寮	三九一・六	三・五		二四・〇			二十八年建	鐵路共用
上坪溪橋	關西珊瑚湖	三三二・五	三・五					二十七年建	
大濁水溪橋	花蘇路大濁水溪	七六八・〇	三・六	五・一				二十九年建	
永福橋	臺北—永和	二四〇・〇	一八・〇			六〇四、〇〇〇、〇〇〇〇	七十一一年六月	七十三三年四月三十日	吊橋長五一公尺
高屏大橋	下淡水溪	一、九九〇・〇	二〇・〇			四三五、〇〇〇、〇〇〇〇	六十五年七月	六十七年十月	寬三・六公尺 主橋引橋引道七五五公尺

中興大橋	臺北市二重埔	一、〇五五・二四・〇	三二、五二九、七〇〇	四十五年十一月	四十七年十月	計臺在上游 加寬
華江大橋	臺北市江子翠	九一七・一五・〇	七六、五〇〇、〇〇〇	五十五年五月二十	五十七年十月	
福和大橋	基隆路永和間	八一八・四二〇・四	八二、二七〇、〇〇〇	六十年二月二十	六十二年五月三十	
華中大橋	萬大路永和間	一、五七二・〇二四・五	四四九、九五〇、〇〇〇	六十四年二月	六十五年十月	原橋長一三 二・六公尺 寬三・五公尺
秀朗橋	景美跨新店溪	五三三・〇七・五	一四、六一五、〇〇〇	五十六年十二月	五十八年十二月	
承德橋	北市承德路士	二六〇・〇二九・〇	擴建約五億元	七十四年三月	七十六年六月	
大直橋	松江路大直間	九八五・八二二・五		六十六年一月二十	六十七年十一月十	
忠孝大橋	忠孝西路三重	二、〇九八・〇三一・五		六十四年	六十七年十二月一	
成美橋	北市內湖松山	二六五・二二七・三		六十七年七月二十	七十年四月二十	省市合建七 十一年五月 一日通車
南湖大橋	北市	三四四・〇一九・七		六十四年四月二十	六十六年十月二十	
松江橋	臺北市	二二二・〇二二・〇		六十四年六月二十	六十八年十二月一	
百齡橋	重慶北路士林	三九二・〇二三・〇	五九、七八〇、〇〇〇	五十四年三月	五十六年三月七十	七十年加寬
民權大橋	民權西路內湖	七一〇・〇二六・〇		六十九年八月四日	七十年十月十五日	
成功橋	湖成功路松山內	二七〇・〇二〇・〇		六十八年十月	七十年八月	臺北市發展 史
烏溪橋	霧峯草屯間跨	六二七・〇三・八			六十年	吊橋被炸毀
烏溪橋	〃	五二一・〇七・五			二十四年建	新建水泥橋
烏溪橋	（按一座橋計	六七六・五一二・五	五七八萬元	四十六年重建	三十九年新建	水災改建加 長、加寬 六十五年改 建經費
仁壽橋	花蓮木瓜溪	三二五・〇七・五	一三〇、〇〇〇、〇〇〇	六十二年八月八日	六十二年九月六日加寬	
高樹大橋	高樹里港間	五五二・〇七・五	七、五九〇、〇〇〇	四十五年八月八日	七十年八月重建	
義里大橋	三義后里間跨	八七五・〇七・五	一一、〇〇〇、〇〇〇	五十年三月	五十年三月	
后豐大橋	大安溪	五五〇・〇七・五	一九、〇四〇、〇〇〇	四十八年二月	五十年四月	主橋長八〇 公尺引橋 七十五公尺
	央豐公路大甲		一〇、五〇〇、〇〇〇	四十九年一月	五十年六月	

龜山橋	後龍汶水間	二〇〇・〇	六・〇	一八
汶水橋	中豐公路汶水	二〇〇・〇	六・一	
三鶯大橋	三峽附近	五四〇・〇	七・五	
花蓮溪橋	花蓮海岸線起點	五二〇・〇	七・五	
瑞穗大橋	跨秀姑巒溪瑞穗樂合路	(一〇〇〇・〇) 五六〇・〇	五・〇 七・五	
六龜大橋	六龜鄉	三〇七・〇	四・五	
澎湖跨海大橋	通梁、西嶼間	一六〇・〇	七・五	
彰雲大橋	二水林內間	一六〇・〇	七・五	
石壁潭橋	石壁潭跨油羅溪	八八〇・〇	七・五	
麻善大橋	豆善化間跨曾文溪	七一三・〇	七・五	
浮州橋	板橋樹林間	五四九・〇	一六・〇	
清水溪橋	樂合跨清水溪	五七五・〇	七・五	
馬太鞍溪橋	光復附近	四四八・〇	七・五	
太平溪橋	東部幹線太平溪	四三〇・〇	七・五	
里港大橋	旗山里港間	一、六二〇・〇	七・五	
萬里溪橋	鳳林附近	三三〇・〇	七・五	
新海大橋	新莊鎮	四一六・〇	七・五	
初來橋	南橫路東端出口處	八五五・〇	七・五	
南雲大橋	名間水底寮間	九二〇・〇	七・五	九・〇

二、四一〇、〇〇〇	三十九年	三十九年	有記為四十二年拆除吊橋四十三
一、七七〇、〇〇〇	三十九年	四十年	有記為四十二年拆除吊橋四十三
一五、七八三、〇〇〇	五十七年二月	五十八年十月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
一二、八〇〇、〇〇〇	五十六年一月	五十七年五月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
二六、九二〇、〇〇〇	舊橋二十四年建(新橋)	五十五年八月二十日完工六十三重建	有記為四十二年拆除吊橋四十三
四、九六九、〇〇〇	五十五年二月	五十七年三月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
一〇四、四〇〇、〇〇〇	五十四年五月十六日	五十九年十二月二十五日	有記為四十二年拆除吊橋四十三
五七、九五四、六二五	五十九年十月十六日	六十年五月三十一日	有記為四十二年拆除吊橋四十三
三七、〇〇〇、〇〇〇	六十年五月二十日	六十二年三月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
七〇、〇五三、七九二	六十二年三月	六十五年八月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
四九三、三一七、六七五	六十四年一月	六十五年十二月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
三四、九二〇、〇〇〇	六十四年十月	六十六年二月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
二七、四二八、〇〇〇	六十四年十二月	六十六年三月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
二一、一二〇、〇〇〇	六十四年十二月	六十六年三月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
一一〇、〇〇〇、〇〇〇	六十四年一月	六十六年四月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
二一、〇〇〇、〇〇〇	六十四年一月	六十五年四月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
五一、九〇〇、〇〇〇	六十三年一月	五十二年二月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
一一四、八九二、一二二	四十九年十二月加寬	六十六年九月	有記為四十二年拆除吊橋四十三
	六十九年三月加寬	五十年六月	有記為四十二年拆除吊橋四十三

東港大橋	屏東東港道	三三六〇〇	五〇〇	八・五二〇〇	三〇、四四〇、〇〇〇	二十二年建	六十五年十月改建七十二年七月二十四日	加寬加長
蘭勢橋	卓蘭東勢間	七七六・五	七・五		四六、六二〇、〇六〇	六十年九月六日	六十年七月八日	過水橋重建
清水橋	竹山林內間跨清水溪	九二〇・〇	九・五		九八、〇〇〇、〇〇〇	六十五年十一月八日	六十七年六月	臺三線
牛眼橋	臺三線南投	二四九・〇	四・五				四十五年三月	
大津橋	茂林大津間	二五〇・〇	四・六				六十年六月	
寶來一橋	高雄縣	二一六・三	四・六	八・〇		六十年六月建		
大坑橋	臺中大坑北屯間	二〇五・〇	七五・〇	二〇・〇		六十四年四月	六十六年十二月	拓寬
碧潭吊橋	新店鎮	二〇〇・〇	三・五				二十六年建竣	
新武呂溪橋	上池鄉	八五〇・〇	七・五		一二五、〇〇〇、〇〇〇	七十年六月二十三	七十二年二月十一日	兩端引道一・三公里
碧潭大橋	新店鎮	三九五・〇	一五・九		三九、六五〇、〇〇〇	六十四年四月	六十四年接長	建水泥橋被水冲毀
明星橋	花蓮縣	二四〇・〇	四・〇			六十四年	六十四年接長	原長一八〇公尺
中彰大橋	臺中港附近入海處	一、七六〇・〇	一四・〇		三四六、三三五、二一四	六十六年九月	六十九年五月	濱海臺中港
國聖橋	七股十二個間	一、二六〇・〇	七・五		一五三、八七七、三五六	六十六年一月十二日	六十八年九月二日	甲南水底寮線
厚生橋	嘉南縣界跨八掌溪	二四〇・〇	一六・〇		一三九、八五九、六七八	六十六年四月三十日	六十八年十月二十	臺一九線
軍輝橋	嘉義後庄八掌溪一六五線	二七六・二	七・五	一八・〇	二二五、八二八、一二七	六十八年八月	六十九年二月重建	有記長三〇〇公尺者
豐原大橋	臺東利嘉溪	四七〇・〇	七・五		八二、二二九、九三九	六十五年九月五日	六十六年十月二十八日	臺一一二線
柑園橋	三峽山佳跨大漢溪	三二〇・〇	九・〇		一〇八、〇七九、八九六	六十七年二月	七十年一月一日	
關渡大橋	關渡淡水間	八〇九・〇	一九・〇		二、六二二、四八一、三三三	六十七年十二月	七十二年十月	引道四・五公里西道
自強大橋	中央公路跨濁水溪	二、二二四・〇	一四・〇		七三五、八六二、四三四	六十六年七月	六十九年十二月一日	橋一・〇三公里

馬蘭鈞橋	花東線二八四 •七K	二〇一・七	四・六	已建新橋	五十三年六月建	舊橋暫存保
鳳山溪橋						說明(8)
大發橋	高市九如三、 四路	六二七・四二〇・〇		六十四年六月二十 一日	六十五年十一月三 十日	說明(8)
九如路橋	烏龍—海坪間	三五六・〇	四・六	六十九年八月一日	七十二年四月	連引道、立 體交叉
新興大橋	六家跨頭前溪	八〇〇・〇	九・〇	六十九年六月十六 日		東港溪
九甲埔橋		二一〇・〇	七・五	六十八年	七十二年五月三十 日	
新城橋	高市前鎮	二五〇・〇	八・〇	六十七年七月十日	六十九年九月六日	有記爲五一 一公尺長、 二〇公尺寬
金羣橋	臺北市木柵	二三一・〇	三・〇	六十七年一月十七 日	六十八年六月二十 日	省庫補助
木柵四號 路橋	頭份鎮跨中港 溪	二〇〇・〇	八・六	五十六、〇〇〇、〇〇〇	七十二年七月二十 九日	臺一二三線 公路跨油羅 溪
恒光橋	竹東石壁潭	三八〇・〇	七・五	一三三、一六五、二九四	七十二年三月一 日	接連木瓜溪
東興大橋	花蓮溪下游主 橋	四八〇・〇	七・五	一八、四三〇、〇〇〇	七十二年五月三十 日	主橋計長七 九〇公尺
竹林橋	第一、二號橋	一一五・〇	七・五			
木瓜溪橋	接長	一九五・〇	七・五			
木瓜溪橋	合併計算主橋	七九〇・〇	七・五			
朴子溪橋	屯子頭東寮間 跨朴子溪	九一〇・〇	七・五	一九〇、〇〇〇、〇〇〇		臺十七號公 路七十三 年四月設 計
北港溪橋	北港溪下游	七六〇・〇	七・五	一六〇、〇〇〇、〇〇〇		兩端引道一 •〇五公里
鹿鳴橋	東部幹線三九 三K	三五〇・〇	九・〇		七十二 年	

大溪第二橋	大漢溪大溪鎮	四六〇・〇			一二〇、〇〇〇、〇〇〇	七十三年	七十五年七月	七十四年五月十二日違
重陽大橋	士林—三重市				一、九七〇、〇〇〇、〇〇〇	七十四年七月	七十六年十二月	水利辦停工
重新大橋	二重疏洪道	五四〇・〇	二・五		一四五、〇〇〇萬元	七十二年三月一日	七十四年六月三十	開完工預
"	左岸引橋	一四四・〇	二・二				七十四年六月三十	十九孔
"	右岸引橋七座	一四〇・二	五・〇				七十四年六月三十	四孔
第二省道洩洪橋	二重疏洪道	七一七・〇	二五・四			七十二年三月十二日	七十五年六月	五十八孔
拉庫拉溪橋	新中橫公路					七十二年三月十二日	七十五年六月	七十五年一月二十七日
大漢溪橋	板橋—新莊間	七四七・〇	三〇			七十二年三月十二日	七十五年六月	西道等倒塌
景新尾溪橋	跨景美溪	三六二・〇	二五・〇			七十四年十二月二十三日	預定七十五年十月	期延長完工日
合計	一五八座							尺兩端引橋共長四四〇公尺

【說明】

- (1) 新武呂溪橋依據七十二年交通年鑑記載「兩端引道長一二、三四〇公尺，及改建北庄橋一〇・五〇公尺，寬九公尺」。
- (2) 光復後新建拓寬之橋樑寬度多為淨寬。
- (3) 另建新橋，舊橋仍保存者，按二座計橋，新建大橋，而舊橋已拆除者，按一座計算，原橋拆除者不列入本表。
- (4) 國道高速公路橋樑未列入上表。
- (5) 資料來源：交通年鑑、臺灣省公路局、臺灣省公路局工程月刊、臺灣省通志、各縣市志及要覽、臺北市各日報、縣市政府提供。臺北市發展史。
- (6) 本表建築橋樑經費，依據交通年鑑、臺灣省公路局統計年報（事業統計）、臺灣省公路局工程月刊之記載。惟所載多不同。路橋建築經費交通年鑑已少記載。公路年報（近改稱事業統計）對於公路橋樑建築經費有兩統計表：一為收費公路建設統計，一為收費公路投資額及收回額統計。兩項統計表同在一本冊上，但各橋樑工程費很少相同：例如光復橋新建工程前者記載為新臺幣二六三、〇〇〇、〇〇〇元。後者記載為七五二、五九二、

五九一元，相差甚鉅，又如自強大橋，依據建橋工程處長蔡煥章撰文刊登於臺灣公路工程月刊，主橋工程費三六、五六〇萬元，包括道路及附屬工程、用地及地上物補償價款，全部工程費用爲五四、四三四元。而收費公路投資額統計表則列爲七三五、八六二、四三四元，不知何者爲準。上表除依據七十二年公路局事業統計，三十三表「交通建設基金收費公路投資額及收回額統計」，採用投資額（建橋經費）外，其餘仍保留，開工及完工日期亦然，難得記載相同。

(7) 跨二重疏洪道，爲建築重新高架橋而架設之本便橋長五四〇公尺、寬二〇公尺。於民國七十二年二月底完工，重新竣工後拆除，爲全省有史以來最大最長可行駛重型貨車之本橋。

(8) 鳳山溪橋、大發橋，據七十五年一月十七日聯合報載專案預算整建七座大型橋樑之一。

(9) 三鶯大橋被洪水沖毀二次。七十五年重建竣工，又被石門水庫五月二十三日洩洪沖毀，爲第三次被沖毀，七十五年八月底通車。

(10) 重陽大橋主橋長三八五公尺，橋面版寬二七·五公尺。七十五年八月二日開工，工程費五四八、八六八千元。三重端高架道路長九三四公尺，七十五年四月二十二日開工，工程費六三九、七〇七千元。臺北市高架道路長一、六三〇公尺，總工程費四一六、七四五千元，尙未開工（七十五年八月）。臺北市部份引道由臺北市政府主辦，住宅及都市發展局主辦部份總工程費共一、六〇五、三二〇千元。

(11) 秀朗橋拓寬爲三〇公尺，七十四年三月開工，預計七十六年六月底前完成，工程費約九億元。

五、鐵公路立體交叉（陸橋）建築

公路西部幹線，自臺北至高雄，穿越鐵路多處，公路局班車行駛此線，規定隨車服務員於客車通過鐵路平交道時必須下車察看，沒有火車將通過，始指示駕駛員駕車越鐵路行駛，故從未發生車毀人亡之慘禍。民營公司亦比照公路局規定辦理，但隨車服務人員，有未切實遵行者，嘉義客運公司於民雄、彰化客運公司於大村附近發生客車穿越鐵路平交道，與火車相撞重大災害事件發生，死傷人數各數十。貨車通行鐵路平交道，與火車相撞事件，就六十八年度而言，各型汽車闖鐵路平交道肇事達三七四次（東西兩線）之多，爲減少此類不幸事件發生，交通機構計畫逐漸興建立體交叉（曾稱陸橋），及都市外環道。光復後，最先興建之鐵公路立體交叉爲埔心、山崎、隆田、後壁四處，公路局將建築鐵公路立體交叉計畫工程列入橋樑（陸橋）類，以上四處立體交叉，均於五十二年竣工。全省鐵路平交道千餘處，實難全部興建立體交叉，多數靠電力及人工管制，維護交通安全，仍賴駕駛人小心駕駛。

公路建設，着重於路基路面拓寬，鋪築高級路面，及新闢公路。對於立體交叉投資尙少，每座立體交叉所耗經費亦甚鉅。高速公路興建之立體交叉，稱爲交流道，不一定跨越鐵路。已建成者三十四座。臺灣公路局正籌劃經費開築或改善各交流道聯絡路線，尙無餘力大量興建跨越鐵路之立體交叉，但歷年興建立體交叉，爲數仍不少，調查統計於下表：

臺灣區鐵路立體交叉工程已完工者一覽表

七十 年 月

完 工 年 月	所 在 名 稱	長 度(公尺)	淨 寬(公尺)	引 道(公尺)	備 註
五十二年	後壁(陸橋) 立體交叉	二八·八二	九·三	七二二·四二	五十五年整修改稱立體交叉，支線五八七·五八公尺
五十二年	隆田(陸橋) 立體交叉	二二·一五	九·二	五五五·〇〇	支線三〇〇公尺
五十二年	埔心(陸橋) 立體交叉	二八·八〇	一〇·〇	七九〇·〇〇	五十五年整修引道延長八六·七公尺，支線六八〇公尺
五十二年	山崎(陸橋) 立體交叉	二八·八〇	九·二	五六〇·〇〇	支線六六五公尺
五十五年	香山立體交叉新市立體交叉	二六·九二	一〇·〇		
五十六年	新市立體交叉	二六·五四	九·〇		
五十八年	桃園立體交叉	九七·五	一三·〇		鐵路立體交叉
五十八年	王田立體交叉	四〇·〇〇	一六·一		改建立體交叉
五十八年	新營立體交叉	二九七·〇〇	九·七		鐵路立體交叉
五十八年六月	王田陸橋	一一·七	一六·一		公路
六十年	桃園大溪線廣明陸橋	三二八·五	一三·〇		五十九年七月開工，工程費一、五〇〇萬元，立體交叉
六十一年	楠梓立體交叉	四〇·〇〇	二四·〇		鐵路
六十五年七月	嘉義博愛路立體交叉	二六五·〇〇	一九·五		六十二年八月開工，工程費八、九〇五萬元
六十五年九月	員林繞道立體交叉(鐵路)(員林陸橋)	二七〇·〇〇	三〇·五〇		六十二年九月開工，工程費一一、八一〇萬元

六十五年	新竹交流道立體交叉二座	四・三	三〇・〇	高速公路興建鐵路立體交叉
六十六年十二	鳳山大智陸橋（立體交叉）	四〇六・〇〇	二五・〇〇	六十五年四月開工，工程費一三、二九〇萬元
六十五年	臺南立體交叉			六十六年十月竣工，鐵路立體交叉
六十二年九月	林內彰雲大橋立體交叉		七・五	六十六年六月開工，工程費四、一〇〇萬元，由鐵路、公共工程局、市府共同負擔
六十二年	光復立體交叉	六六	一四	併彰雲大橋興建總工程費四、二〇九萬元鐵路立體交叉
六十七年十一月	臺北市北門高架道路	七三五	五・五 二一・五	據臺北市發展史（光復路）
六十七年三月	臺北市復興南路立體交叉			鐵路立體交叉
六十九年九月	臺北市愛國西路立體交叉	二・四二五	二五	鐵路地上通過
六十八年十二月	臺北市和平西路立體交叉	二三一・〇	一八一・三〇	高速公路興建，臺北淡水線鐵路穿越
六十七年九月	高雄市公園路立體交叉			六十七年二月十五日開工，六十九年九月完工
六十八年四月	臺中港特定區二號立體交叉			六十七年一月二十四日開工，六十八年十二月三十一日完工
	板橋市漢民路立體交叉			鐵路立體交叉六十七年九月完工
六十六年四月	臺北市天津街慢車地下道			六八九・〇
六十六年四月	鳳山維新橋立體交叉			地面為鐵路，地下為慢車道
六十年十月	臺北市松江新生南路立體交叉			六十六年四月竣工，鐵路
六十四年三月	臺北市中山北路立體交叉			光華橋面積五〇、一七六平方公尺
	甲南陸橋	八・八	一八・〇	復興橋，後加長
	基隆成功路立體交叉工程			鐵路穿越
六十九年	南港東新街立體交叉工程			住宅及都市發展局主辦，公路用橋樑
				鐵路局委託臺北市政府辦理

七十二年七月	二重疏洪道立體交叉	五四〇・〇〇	五一五一	計有七條區路，三線平面車道構成三個層面。民國七十二年七月一日開工，預定七十四年六月底完工，工程費預算一四・五億元
六十七年九月	林森路地下道工程	三〇〇・〇	二五・〇	地上為鐵路
七十一年十二月	忠孝西路地下道工程	二・〇三三	七〇	中正路此段現改名忠孝西路
七十一年十二月	民權東路南京東路立體交叉	一・五四三	七〇	六十七年九月五日開工
七十一一年十二月	南京東路仁愛路立體交叉	一・六一五	七〇	六十七年十月二十日開工
七十一一年十二月	仁愛路辛亥路立體交叉			六十八年六月六日開工
四十七年六月	臺北市復旦陸橋			以上三座立體交叉為建國南北路高架道路
七十三年五月	臺南市大同地下道	六〇〇・〇		鐵路立體交叉
七十三年三月	林榮鐵路平交道（陸橋）	一一〇・三	一二・〇	地上為鐵道
七十六年	樹林中山路立體交叉			五四九・七
七十五年	桃園鶯歌路立體交叉			花東鐵路立體交叉（第一座）
七十六年	田中中南路立體交叉			以下九座立體交叉由公路局主辦，自六十七年至七十年度建竣
七十五年	二水民裕立體交叉			預計七十六年完工
七十四年	龜子港立體交叉			
七十四年	小新營立體交叉			
七十四年	善化大成立體交叉			
七十五年六月三十日	竹南嵌頂路立體交叉工程	一五五・三	一五・〇	住宅及都市發展局主辦
七十四年十二月二十七日	竹南鎮南庄路立體交叉工程			
七十五年一月二十四日	民雄鎮新港路立體交叉工程	五〇四・〇	一五・〇	住宅及都市發展局主辦

七十四年十二月三十一日	岡山鎮嘉新西路立體交叉工程	七二六・三	二〇・〇	一八八・七	住宅及都市發展局主辦全長九一五公尺
七十四年八月一日	桃園市民族路立體交叉工程	八・〇	八・〇	八・〇	住宅及都市發展局主辦全長四六〇公尺，七十四年八月一日開工
七十六年七月三十日	高雄市火車站附近地下地（中山與博愛路間）工程	三三・〇	三三・〇	三三・〇	預計七十六年七月底完工，地上為鐵路，工程費一三億元

上表依據交通年鑑，臺灣鐵路局、臺北市發展史、臺灣公路工程月刊、各區監理所及私人調查資料編成，其中一部份各高速公路交流道，公路用之立體交叉（陸橋）有未列入者。

民國六十五年行政院令「切實改進平交道之安全設施」，省交通處乃成立「臺灣省境內鐵路平交道方案工作小組」，計畫第一期建築立體交叉二十三座，自六十六年七月一日起開始辦理，至七十年四個年度內完成。由鐵路局、住宅及都市發展局、公路局分別辦理，以配合鐵路電氣化後交通安全。公路局分配辦理七處（詳上表），第一期總工程費一五六・七一萬元，第二期建築鐵路立體交叉二十五座，自七十二年度起暫定三年辦完，總工程費三〇八・七四二萬元。公路局辦理者九處，計樹林中山路（一一四線）、桃園鶯歌路（一一〇路）列於上表。

陸、公路隧道

一、國道高速公路隧道二座，長七四六公尺。

二、省道隧道截至民國七十年（公元一九八一年）底止，計一六七座，共長一四、〇四〇公尺，平均最小寬度三・一公尺，最高度（中心）三・三公尺。

三、縣道公路隧道，計一三座，共長一、五三五公尺。

四、鄉道公路隧道，三四座，共長二、一六三・三公尺。

五、專用公路隧道，計九座，共長七九七公尺。

東西橫貫公路（東勢——太魯閣）隧道，交通年鑑有二種記載一爲八七座，最小寬度四·二公尺，最小高度兩側三·〇公尺，中心五·〇公尺，總長四、八三九·八公尺，一爲八五座，總長四、六八四·四九公尺。民國六十七年（公元一九七八年）公路局統計有八七座，總長四、八三九·八公尺，民國七十年底，計九八座，總長六、三一三公尺，最小寬度三·一公尺，最小高度（中心）三·三公尺。此線因路線改善隧道增加。省道隧道，民國七十年較六十七年減少二座。

綜計民國七十年臺灣省有隧道二二三座，總長一八、五三五·三公尺（臺北市區隧道未計在內）。七十二年省道有隧道一七一座，總長一四、五三七·五公尺，詳本章壹節附表二。

【資料來源】臺灣省公路局

「臺灣道路發展史」勘誤表

說明：

(一) 每頁書名、均視爲一行計算。

(二) 「〇」、「、」、行中空一格、括號、均作一字計算。「()」二字計。

一四	一二	一二	一二	一一	一〇	九九	九九	七七	七七	六六	六六	六六	五五	三三	三三	序六	序六	序六	序六	序五	序五	序五	序五	頁數
五	四	二	一八	一七	四〇	一八	一四	一三	一〇	一〇	一七	一七	一八	一二	一二	二	八	五	二	六	一	九	行數	
二	五	五	五	五	一	二	二	二	三	三	一	一	二	四	八	起	由	三	四	三	四	二	一	字數
園重	園林	園林	石東	湖口	紹尺	拜計	率阻	其其	其其	公垣	尤塑	餘校	源始	址									誤	
林園	林園	東石	口湖	紹里	括計	卒組	述共	共共	道坦	書朔	頤學	原治	地										正	
三九	三七	三七	三一	三一	三〇	三〇	二六	二五	二四	二四	二三	二三	二三	二三	二三	二三	二二	二二	二二	二二	二二	二〇	頁數	
七	八	七	九	九	二	一五	一五	一五	一五	四	一五	二	六	五	一八	四	四	九	八	七	二	行數		
五	二	二	七	二	二	二	二	二	三	起	由	一	三	四	四	四	一	三	七	四	一	字數		
豕逐	禎崇	擔擔	芒	卷	金大	休	變	異	特	大	邏	廟	內	廟	君	各	代	消	浙	桑		誤		
承遂	崇禎	據據	地約	大體	月	變	略	持	去	邏	朝	肉	朝	居	名	伐	海	浙	梨			正		
六六	六六	六四	六四	六三	六三	六一	五九	五九	五九	五八	五七	五七	五六	五二	五一	四七	四六	四六	四四	三九		頁數		
一五	九	一八	一三	一九	一八	四	四	〇	二	二	一	三	五	四	二	一	三	八	六	一	四	行數		
一	一	六	四	五	一	三	四	二	三	二	三	三	四	〇	四	二	四	七	一	一	四	字數		
紹微	改秒	入朝	沒竹	浙混	來勵	史穀	龍	日	最	流	曆	潰	戊	潰	繁	勞						誤		
紹微	考秒	人潮	設行	浙端	未厲	吏穀	隆	日	有	派	曆	潰	戊	潰	繁	勞						正		
九五	九四	九三	九二	九二	九二	九〇	八七	七七	七六	七六	七五	七五	七四	七二	七二	七一	七一	七一	六八	六六		頁數		
一	一	五	七	〇	一	六	二	七	八	九	五	一	三	二	二	一	七	一	〇	八	三	行數		
四	一	四	四	〇	五	四	八	三	五	一	一	三	九	二	五	二	一	三	三	二	一	字數		
負界	拆詰	隨	〇族	來與	享史	有鄉	向中	統	己	己	遍	速	漢	史	究	徒						誤		
實界	折詰	隨	地族	未與	亭吏	省卿	餉串	銃	己	以	徧	連	河	吏	究	徒						正		

頁數	行數	字數	誤	正	頁數	行數	字數	誤	正	頁數	行數	字數	誤	正	頁數	行數	字數	誤	正
九五	一五	一五	算	冥	一三九		第八格牛馬令牛馬今			一二七	七	三六	稚程		三七七	一二三、五	此、曙地、磐		
九六	三三、六	三三、六	勤、議、勸、讓	讓	一四四	一〇、二	文爽	爽文		二二九	六	末句側面圖未印	設計圖刪此句		三八〇	一五、五	歲○歲計		
九六	四	一三	詳	洋	一四四	一四、四	平安	安平							三八〇	四	二七		
九六	一二	一三	記	託	一四五	一九六、元	夏○夏獻綸	承		一三六	三	二二	撫換		三八七	一〇	一一		
九七	五	一八	遇	招	一四八	一〇	函	聚		二四一	一三、五	三	社會	會社	三九二	一四	二七		
九七	六	二二	拉	招	一四八	一五	黎	崇		二四四	四四、五	三	鉅難	鉅難	三九五	三	二		
九七	七	二〇			一四八	一六	兼	聚		二四七	三二、〇	六	與造	興建	三九七	一	一		
九九	一九	二六	孝	李	一四八	一九	訪○采訪冊	冊		二四七	七	九	拓修	招收	三九八	一	七		
九九	二	三五	來	未	一五一	一三六、四	陸本、拾	拾		二四七	七	元	招修	招收	四〇二	一四	四		
一〇〇	五	二五	瑞	段	一五七	一〇	比	皆		二五六	八	七	純	級	四〇三	二	三		
一〇〇	四	一七	示	木	一五九	一七	湖	潮		二六三	一	一	民	交	四〇四	一	一		
一〇〇	七	四七	魚	魯	一六三	一〇	傳相	相傳		二六八	二	一	寧	路	四〇一	一	一		
一一一	八	四二	蘭	嶺	一六六	一〇	義	慶		二七〇	四	七	什	統計	四四一	一	一		
一一二	三	三三	播	撫	一六八	一四	決	渡		三一九	一	二	羣	郡	四四四	三	一		
一一二	六	起四計	播	撫	一九四	六	虛	處		三三二	末行	一	局	過	四四四	四	七、三		
一一五	三	一	材	村	二〇一	一三	着	合		三六七	一	一	相	籍	四四八	一	一		
一一八	三	四六	百四十五尺約八百		二〇一	一三	着	合		三六七	一	一	相	籍	四四八	一	一		
一一九	三	二〇	析	橋	二〇二	二	宗	守		三六九	一	一	委	府	四四八	一	一		
一一九	五	四一	析	橋	二〇二	二	宗	守		三七一	一	一	委	府	四四八	一	一		
一二五	一	一六	析	橋	二〇五	一〇	傳	堤		三七四	一	一	央	分	四四九	一	一		
一二五	一	一六	析	橋	二〇五	一〇	傳	堤		三七六	一	一	央	分	四四九	一	一		
一三五	一	三八	斗換斗換坪		二二〇	一〇	鳥	里		三七七	一	一	跨	路	四六八	一	一		
一三六	一	三八	斗換斗換坪		二二〇	一〇	鳥	里		三七七	一	一	跨	路	四六八	一	一		

