

（一）道路交通（二）橋樑津渡

主要的聯外橋樑部份：

• 五分吊橋

位於五分里安康路四一四巷南側的堤防外；建於日治時期大正七（民國 7）年，係本區跨越基隆河最早的一座煤炭運輸專用吊橋。吊橋橋面早在民國六十年間，因斷掉而拆除，今殘留北河岸的橋柱。此座吊橋橋面架設輕便鐵路，運輸內溝地區五份、聯豐、叭噠煤礦和大邱田南側的友華、蓬萊煤礦，以及大湖公園西側的豐田煤礦（金湖路上的臺北市汽車駕訓班舊址）所產的煤炭，送往南港火車站儲煤場，再利用火車轉運到外地，對地方經濟產業貢獻良多。

於民國九十三年七月十五日，經臺北市政府公告為「歷史建築」。

2.內湖吊橋

內湖吊橋原位置，在今日港墘路底西北側五十公尺處；係日治時期，「宮前町梘頭道（大稻埕至梘頭）」跨越基隆河內湖港墘與松山上塔悠地區之間的聯絡橋樑，竣工通行於昭和十（民國 24）年八月十九日；當日上午，由臺北州野口知事親臨主持通車典禮，吸引了無數的鄉親前來觀禮，盛況空前。

內湖吊橋興建總工程費計二萬五千三百六十元，其中臺北州政府負責一萬七千三百六十元，內湖庄役場和地方熱心人士，各負擔四千元；上述款項、通行啟用典禮費及地方熱心人士捐款等資料，均雕刻於「內湖橋紀念碑」上。內湖橋紀念碑今位於港墘路與堤頂大道路口西側處，在民國八十八年六月底，重新立碑。

內湖吊橋由於年久失修，存有潛在危險因素；因此，於民國六十七年九月起，改建為水泥橋，六十九年元月完工，命名為「港墘橋」。八十一年間，為配合基隆河整治計畫——截彎取直工程需要，終於遭到拆除的命運。

3.長壽吊橋

長壽吊橋原位置在今新明路四五一巷底，係聯絡內湖週美地區與南港、松山間主要的橋樑。民國三十七年二月，「長壽橋」竣工，正式開放通行；本橋樑係由當時任職台北市第二任官派市長的內湖鄉親游彌堅，為慶祝先總統蔣中正六秩華誕（民國 36 年），倡議樂捐成立「興橋基金」，內湖鄉民紛紛響應，共同促成長壽橋新建工程，造福地方。當時，蒙臺灣省主席魏道明，特題頒「長壽橋」鑄版，釘附於吊橋兩端橋柱上。

直至市轄之後，長壽橋更名為「成美吊橋」。五十八年十一月二十七日，成美吊橋耗資新台幣二百五十萬元整修費用，重新開放行人通行。七十年六月，成美吊橋逾齡，進行封閉，等待拆除；之後，地方人士頃組成「成美吊橋養護委員會」，向市府陳情保留，參與陳情者，有週美、行善里和南港玉成地區等民眾五百餘人。同年八月，於北橋頭興建先總統蔣中正銅像乙座，並舉行揭幕典禮；以「坐鎮」方式，做為保留本吊橋免受拆除之策略。

最後，市政府於七十三年，將本橋樑拆除；八十年十月，另新建竣工「成美長壽橋」，僅供人行跨河陸橋之用。

4.長壽橋

長壽橋與長壽吊橋，係屬同一橋名，卻分別為兩座不同地點及橋型之橋樑。本橋興建於民國三十七年，最初為混凝土橋柱的木面橋樑；四十二年，改建為水泥橋面，是內湖與南港之間，唯一可行駛汽車的橋樑。

民國五十年間，因橋樑老舊，不堪負荷，曾有公車經過，發生橋面斷裂為二；因此，致使公車落水，溺斃二十餘名乘客之慘案。之後，再改建竣工於民國五十六年一月；最後，配合基隆河截彎取直整治工程，而於民國八十五年間，將本座橋樑完全拆除。橋下的石壁潭風光，曾是日治時期，內湖八大景之一。

5.麥帥一橋、麥帥二橋

麥帥一橋原名為「麥帥公路一號橋」，係興建竣工於民國五十二年五月間。八十三年九月十五日，配合基隆河道拓寬工程，麥帥舊橋凌晨零時起封閉，即將進行拆除工程；同時，開放便橋替代通行。八十九年十月十五日，雙層式麥帥一橋之下層橋部份、南京東路引道段及環東大道開放通車。

麥帥二橋，在民國八十五年間，新建完成正式通車。

6.成功橋

民國五十九年四月十日，跨越內湖、南港間的成功大橋，正式動工，總工程費四千餘萬元；橋長二七六公尺，橋寬計二十公尺，兩側面各留有三公尺的人行步道。六十年九月三十日，本橋樑完工通車。

7.成美橋

民國六十五年六月間，本橋樑完工通車。

8.南湖大橋

民國六十六年十月間，本橋樑新建竣工，正式通車。八十七年十二月三十日，本橋樑進行拓寬工作；直至八十九年八月十四日，完成長度有六百七十公尺，寬度為十九 ~ 二十五公尺之工程。

9.民權大橋

民國七十一年九月一日，銜接內湖與松山地區的民權大橋，正式完工，開放通車；橋樑和引道全長計有一一八〇公尺，橋面最寬時，為二六．五公尺（無人行道橋面寬僅有 24 公尺）。

10.環東大道雙層橋

本橋樑為跨越基隆河的雙弦拱雙層鋼拱橋，設定成上層橋進入市區，下層橋駛出市區的單向快速道路；於民國八十九年十一月底，開放通車。其跨距為一六六公尺，拱高三十公尺，上下兩層各有二車道路幅；橋墩不立於基隆河道中，可防止受沖刷和阻塞河水功能。橋樑夜間景觀妝點，乃採用二十二組電腦控制，可變色的投光燈；每當夜幕低垂時，如彩虹般的多樣風貌，變化於圓拱橋體上，猶如一場燈光秀。

津渡部份：

1. 五分渡

舊址位於內溝溪與基隆河交匯口，是內湖五份、汐止社后及南港之間的「三腳渡」；早期，係內溝、五份地區先民進出南港及汐止必經渡口。民國六〇年代，東湖地區連外道路及橋樑相繼完成後，船渡作業就因此而停擺。

2. 羊稠渡

舊址位於今成功橋下游約百公尺處；早期，是彎仔庄、葫蘆洲及羊稠地區先民，通往南港的必經渡口。臺灣光復後，上游不遠處的石壁潭長壽橋竣工通車（民國37年）之時，本渡口作業就因此而停擺。

3. 上洲尾渡

舊址位於成美橋下游約二百公尺處，即今新明路四五一巷底的長壽人行陸橋位置。早期，是上洲尾庄先民，通往南港、松山的必經渡口。民國三十七年二月，長壽吊橋完工通車後，本渡口作業就因此而停擺。

4. 下洲尾渡

舊址位於新明路六二一巷底；早期，是下洲尾庄先民，通往松山老街的必經渡口。民國三十七年二月，長壽吊橋完工通車後，本渡口作業，也隨之而停擺。

5. 粉寮渡

舊址位於民權大橋下游約百公尺處；早期，是粉寮地區先民，通往松山的必經渡口。民國二十四年八月，港墘吊橋竣工通車後，本渡口作業，也隨之受影響，一直到臺灣光復後的民國六〇年代，就正式停擺了。

6. 港墘渡

舊址位於港墘路底下游五十公尺處，即內湖吊橋舊橋址。早期，是內湖庄先民，通往松山、大稻埕的必經渡口；同是內湖地區，民生物資利用基隆河航運的進出口轉運站。民國二十四年八月十九日，港墘吊橋完工通車後，本渡口作業，也隨之而停擺。

7. 北勢湖渡

舊址位於今堤頂大道二段與內湖路一段交叉口之北勢湖環保公園南端附近，即在北勢湖老街上的福德祠、承天宮旁。早期，是北勢湖庄先民，通往松山下塔悠的必經渡口。直到民國七〇年代，本渡口作業，才正式劃下休止符；是本區津渡中，最後停擺的渡口。

圖片欣賞：

		
<p>基隆河石壁潭段「長壽橋」景觀</p>	<p>「環東彩虹橋」新建工程</p>	<p>基隆河石壁潭段「長壽橋」景觀</p>

命運詭譎的捷運內湖線，原由行政院於八十二年八月七日，核定以「中運量、高架式」方式興建，全線長度約一二．九公里；設置十一個車站及機場一座。當初，規劃的路線是接木柵線中山國中站，往北經復興北路地下穿越松山機場、基隆河，再經北安路到大直自強隧道南端的圓環東側出土後，以高架路線方式，向東順著內湖路、文德路、成功路、康寧路三段，進入南港經貿園區。

當時，為了爭取提早完工的時效，以及內湖線是木柵線同一系統的延伸線等因素，捷運局傾向採取同樣的中運量「馬特拉」系統；不幸，木柵線在八十二年間，因系統測試階段，發生輪胎意外起火（火燒車）等事故，所以導致市議會捷運調查專案小組，在八十二年十月八日做成決議，暫時凍結細部設計預算，內湖線則改採高運量系統，重新評估。

直到八十六年四月，臺北市議會交審會更做出「高運量、地下化」施工的決議；同時，解凍內湖線新台幣三百六十四億元的工程預算款。讓為了究竟要採取地上、地下或中運量、高運量，一直紛擾不停的議題，終於，露出一道曙光。但是站在捷運局的立場，認為內湖延伸線原為中央核定的中運量系統，若是改採「高運量、地下化」方式興工，勢必從頭規劃起，對於土地的取得、建設經費，都會形成一大問題，可能在十年內，無法順利竣工。於是八十八年五月份，捷運局在內湖地區，連續辦理三場「內湖線規劃案」公聽會，與會大多數的民眾，仍然主張高運量、地下化系統；民眾擔憂的是木柵線頻傳意外事件的再發生，因此，拒絕馬特拉系統重現內湖線。

最後，臺北市政府市政會議在八十九年五月九日正式通過提案，依照原行政院核定的高架、中運量方式施工；隔年元月九日，再經台北市議會表決，以廿七比十七票通過內湖線高架化、中運量案，棄權三人，其中內湖選區議員一致投下反對票。

回顧此案的發展，可謂「一波三折」！捷運局苦於籌措高運量及地下化昂貴的費用、漫長的工期和地下管線等棘手問題，使得地方民意提議的「高運量、地下化」，終於成為泡影，七年餘漫長的討論，又回歸原點！

修正後的捷運內湖線，新增加松山機場站，路線是從木柵線中山國中站的尾軌，高架沿著復興北路向北，到民族東路口轉向東，順著松山機場南側，以引道段、入土段駛入地下後，至台北航空站前，第一、第二停車場北側，設置松山機場站；之後續朝北穿越松山機場、基隆河，接原來規劃的路線。修正路線全長為一四 . 八公里，總經費增為六百六十七億元。

捷運內湖線首先動工的路段，是行經大直地區的 **CB420** 區段標工程，在九十一年五月廿三日上午，舉行開工動土典禮，由馬英九市長親自主持；此區段標工程是大陸工程公司及日商鐵建營造公司聯合承攬。接著於九十二年五月十五日，動土施工的松山機場段 **CB430** 區段標工程，是由泛亞工程公司承攬。最後動工的是高架標 **CB410** 區段標工程，在同年七月十三日上午舉行動土典禮，總統陳水扁先生、行政院林信義副院長、臺北市長馬英九、前臺北市長黃大洲及多位民意代表等貴賓蒞臨參加；該區段標工程由工信工程公司承攬。這三大區段標工程的動工，象徵內湖線已進入全面施工階段，假若工程進行順利的話，預定於九十七年六月完工通車(註：98年7月正式通車)。

如今，捷運內湖線終於全面動工了，伴隨而來的是交通問題，如何將「交通黑暗期」轉為「快樂的期待期」？勢必依賴捷運工程局與市府其他單位，以及民眾的密切合作，方能把交通的衝擊，減低到最小程度；目前，市府也已規劃實施交通維持措施，包括替代道路、增闢公車路線、規劃公車臨時站及接駁位置等，同時，鼓勵民眾多多搭乘公車，並贈送紓解交通的文宣品及提供信息電子報，期待民眾多配合使用。

依據捷運局東區工程處許明華主任秘書表示，施工期間的施作噪音問題，捷運工程局與承包廠商都有妥善的因應對策；例如要求廠商應以低噪音的機具施工；大音量的工程安排在白天施工，小音量的則放在夜間，儘量以不影響鄰近住戶的安寧為原則；但是，遇到特殊的連續壁施工時，則無法避開時間的因素，原因是連續壁的工程，中途是不能停頓下來的；所以，事先會與當地里長溝通，請代為轉告給里民了解。有關學童的上下學交通安全事項，東區工程處土木科及工務所，都有對口的承辦單位主動與各學校聯繫，尋求最佳的因應之道。另外，也可利用各工區圍籬上的申訴電話標識反映處理。

捷運內湖線的特色，計有一、松山機場站是目前捷運系統中，唯一路上與航空運輸聯合的轉運站；松山機場站與潛遁隧道，也是國內唯一地下穿越機場的捷運路線。二、連結「內湖科技園區」與「南港軟體工業園區」，將帶動本市未來科技產業重要的發展。三、高架穿越中山高速公路及環東快速道路底下。

■ 附 錄 ■

□ 『捷運內湖線藉由捷運設施之建築，融合地緣特性為景觀設計，搭配車站公共藝術的美學意象，塑造一條具有現代科技、地域特性及美學意念的捷運系統，將「空中之河」航入多貌的內湖都會環境。』捷運內湖線內湖區域內，較具有特色的站體介紹：

● 西湖站 /

車站型式：高架四層島式月臺

站體特色：展現西湖區域住宅城鄉風貌，以充滿自然氣息的「蝶舞」和「花語」為主題，站體輔助色系以鮮豔明亮的鵝黃和橙黃為主。

● 大湖公園站 /

車站型式：高架三層側式月臺

站體特色：搭配大湖公園週邊的自然景觀，以白色桅桿及藍色弧形金屬屋頂版，表現帆船於藍天白雲下巡航的意象

● 葫洲站 /

車站型式：高架三層側式月臺

站體特色：表達較靜態的都會景觀，簡潔明朗、色彩繽紛的意象。

捷運內湖線各車站位置暨車站形式

編號	車站名稱	車站位置	車站造型與月臺型式
BR	松山機場站	松山機場前停車場內	地下車站島式月臺
B1	大直站	北安路 458 巷 41 弄與大直街交叉	地下車站島式月臺
B2	劍南路站	北安路與北安路 821 巷口、劍南路附近	特殊車站造型側式月臺
B3	西湖站	內湖路一段 285 巷巷口西湖市場東南側	特殊車站造型島式月臺
B4	港墘站	內湖路一段與港墘路口西側 (內湖高工前)	一般造型車站側式月臺

B5	文德站	文德路 101 巷口東側 (內湖高中西側)	一般造型車站側式月臺
B6	內湖站	成功路四段與金龍路口西側	一般造型車站側式月臺
B7	大湖公園站	成功路五段與大湖山莊街口	特殊造型車站側式月臺
B8	葫洲站	成功路五段與康寧路三段路口東側	一般造型車站側式月臺
B9	東湖站	康寧路三段 (南湖高中前)	一般造型車站側式月臺
B10	經貿北站	南港經貿園區 50 公尺二號道路	一般造型車站側式月臺
B11	經貿南站	南港路一段與研究院路口東北側	特殊造型車站島式月臺

捷運與地方研討之相關會議紀錄

會議日期	會議名稱	會議決議事項	備註
民國 91.05.10	內湖線 DB145 標植栽移植及 景觀工程介面 協調	1. 有關各單位所提之設計原則，請細設顧問納入設計考量，其中公園處所提之捷運路軌雨水利用為灌溉水乙項，請細設顧問公司提供評估可行性資料。 2. 未開闢之計畫道路因非屬本局路權，其人行道則請細設顧問不予納入設計範圍，留待新工處自行闢設，而與捷運車站相鄰之既有人行道一律採用高壓塊	

		<p>磚，圖案及顏色則配合車站廣場，相關介面已收邊處理。</p> <p>3. 請公園處於五月底前現勘確認需植移及移除之樹種，並正式來函告知，以便捷運局辦理宣導事宜。</p> <p>4. 有關大花紫薇為內湖區主要行道樹種，亦請公園處正式來函確認。</p> <p>5. 有關 B9 站安康公園辦理民眾說明會事宜，請細設顧問準備彩色圖說後，由捷運局第二處（三課）另案擇期召開說明會。</p> <p>6. 有關 B11 站周邊人行道配合新工處更新介面計畫，由捷運局第二處（一課）辦理相關工程介面協調事宜。</p> <p>7. 有關公車彎設置事宜，請捷運局第一處儘早與相關交通單位協調確認，以利細設顧問設計作業。</p>	
<p>民國 91.06.19</p>	<p>捷運系統內湖線 B3 車站與西湖市場共構改建工程設計需求研商會議</p>	<p>1. 西湖市場攤商原則分配於地面層及二樓，有獨立之進出口，因捷運車站穿堂（連通）層係位於四樓，故設計上將考量於二樓設置連通道，使市場與捷運旅客進出之樓梯相連通；另有關市場所需之辦公室、儲藏室、垃圾冷藏室，低溫保管、搬運、揀貨及運輸等設備所需之硬體空間，一般貨物進出動線及卸貨空間，特殊管道空間及功能需求等，請市場管理處併同攤商整合後之營業型態，於九十一年八月底前，將相關書面資料提供本局，以利進行設計作業。</p> <p>2. 西湖市場共構改建大樓，預計最晚將於九十三年中動工，請市場管理處自行推估臨時攤棚之動工時程，另本局亦將於設計完成取得建照執照前，正式函知市場處本大樓之開工時程。</p> <p>3. 基於都發局及工務局建管處，皆函示都市計畫說明書所載原停車場所需之</p>	

		<p>210 部停車位，得以停車塔方式興建，考量本共構改建大樓之施工合理性，地下室以設置法定停車位為原則，未來由停管處管理之 210 部停車位，則以停車塔方式興建；至於停管處表達意見，建議將 210 部停車位設於本大樓地下室乙節，將因此需增加地下室樓層數而涉及開挖與抗上浮力基礎等工程費用之增加（初約需三億元），該部分經費基於分擔公平性，應由停車管理處全額負擔，請停管處評估後再議。</p> <p>4. 社會局所需空間以一層樓所能容納之範圍，並考量設置於六樓為原則，設施設備、隔間與高度等空間需求，空間使用型態與特殊保護規定等，請於九十一年六月底前，提供書面資料予本局，以利進行設計作業。</p> <p>5. 內湖區民活動中心面積以 150 至 200 坪 以內為設置原則，需設舞台，但不需考量固定式座椅，另應設置一間容納五個人的辦公室及儲藏空間，因法規有相關所在樓層高度之限制，故本活動中心以設置於三樓為原則。</p> <p>6. 捷運警察隊所需之空間，以設置於五樓一層為原則，設計上將考量以最直接之路徑通往捷運車站，以利捷運警察處理緊急事件，細部空間調整將於基本設計圖面完成後，再行探討。</p> <p>7. 捷運公司所需 840 平方公尺維修中繼站，以設置於四樓為原則，另提供 2 部大型及 25 部小型維修車位，有關維修中繼站所需之隔間需求，請公司於六月底前提供書面資料，以利進行設計作業；本共構改建大樓以容積率許可之最大開發規模，進行基礎設計，並預留未來可供增建之彈性，故地下室多餘之法定停車位，於未來增建單位未進駐前，</p>	
--	--	---	--

		<p>將暫供作轉乘停車位使用，並交由捷運公司管理。</p> <p>8. 各參建單位應分攤本共構改建工程之經費，請中華顧問工程司於六月底前，分設計費及施工費分別估算後，供本局確認，以函請各參建單位編列預算。</p>	
<p>民 國 91.07.02</p>	<p>捷運內湖線文德站規劃方案研討會</p>	<p>1. 捷運內湖線文德站停車塔之噪音控制，需符合環保法規之規定，請中華顧問納入設計檢討。</p> <p>2. 停車塔及捷運設施與社區公園間之周界，須設置阻隔設施。</p> <p>3. 停車塔之外觀以配合捷運車站之主題設計，色彩以柔和、簡潔為主，規劃結果如附件一，另請規劃清洗設備，以維外觀清潔。</p> <p>4. 有關停車塔車輛出入動線，經考量儘量降低對鄰近住戶之影響，規劃動線如附件二。</p> <p>5. 另有關謝里長建議捷運文德站停車塔之停車費，請考量優惠當地里民乙節，建議完工後由營運單位捷運公司統籌考量。</p>	
<p>民 國 92.06.05</p>	<p>捷運系統木柵延伸（內湖）線內湖站工程用地範圍內，拆遷本市成功路與金龍路口土地公廟違建會勘</p>	<p>1. 土地公廟代表鄭阿良表示：（ 1 ）同意臺北市政府捷運工程局委請臺北市道教會協助先行將神像遷移，以利拆除土地公廟。（ 2 ）臺北市政府捷運工程局於現地整地興建停車場，請評估可否將土地公廟暫予保留，並請臺北市政府捷運工程局，於四十天後，協調臺北市政府財政局，將管有臺北市內湖路二段四八 0 號旁空地，提供土地公廟遷移使用。</p> <p>2. 臺北市政府捷運工程局東區工程處表示：為維持基地之完整性，及配合交</p>	

		<p>通維持計畫，土地公廟應如期於九十二年六月十一日起拆除。</p> <p>3. 臺北市政府捷運工程局路權室表示：基於工程需要，土地公廟仍應如期拆除，本局將儘速委請臺北市道教會，協助圓滿完成廟內神像遷移，並在不違背相關法令規定之原則下，協調臺北市政府財政局處理後續事宜。</p>	
--	--	---	--

參考書目：

1. 《內湖庄庄勢一覽》 七星郡內湖庄役場 印行 昭和八年版
2. 《臺北市路街史》 黃淑清 編著 臺北市文獻委員會 發行 民國 74.04 出版
3. 《內湖傳家寶》 陳金讚著作發行 民國 89.08.08 初版一刷
4. 《遊賞山水內湖自導式手冊》 陳金讚著作 臺北市內湖區公所出版發行 民國 90.08 初版
5. 《臺北市地名與路街沿革史》 湯熙勇 主編 臺北市文獻委員會 行 民國 91.12 出版

圖片欣賞：

	
<p>作為捷運內湖站預定地舊景觀</p>	<p>捷運內湖線 CB420 標工程開工動土典禮</p>