

卷五、交通篇

第二章 運輸

第二章 運輸

第一節 陸路運輸

一、公路

(一)清代及日治時期

1.臺北宜蘭道

光緒11年(1885)，臺灣巡撫劉銘傳擬討伐屈尺、大崙崙方面之原住民，為防備之必要而開闢兩線軍道，一從臺北經景尾(今文山區景美)、新店、安坑通大崙崙(大溪)地方。另外一線從臺北至六張犁，繞祖師公嶺南路(今文山區木柵博嘉里)，經過深坑往宜蘭，兩路路面寬僅3、4尺。由於是危險的山徑，又時有原住民出沒，行人甚少往來，終至荒蕪(註05)。

2.臺北景美道

道光28年(1848)豎立於林口山(拳山)北側的「有夷之行碑」，碑文中顯示，這條從臺北通往景美的道路，早在19世紀初期就已形成，平坦且寬可容兩車通過。於道光13年(1833)以居民所請，官府督匠重修，道路砌石板，且旁壘小石，加以拓寬。後來時間久了，漸漸石板傾塌陷漏，路基損壞，居民遂捐資鳩工重修道路，總計長1,800丈，花費洋金1,570大元(註06)。

3.深坑景尾道

深坑景尾間距離13.722公里，舊路迂迴，路況惡劣，車馬不通，交通障礙不少。因此日本領臺以來，地方當局，對道路之重修，均為當務之急。明治36年(1903)，深坑廳成立計畫，由地方民眾捐助，至12月開工，沿景尾溪右岸，穿山架谷，至明治37年(1904)3月完成，里程2里11町(9.039公里)，路寬9尺(2.727公尺)，可通行車馬，深坑、景尾、臺北間之交通，皆賴此路，對地方而言，大為便利(註07)。明治42年(1909)拓寬景美至深坑之原保甲路。

4.景尾枋寮道

自枋寮(在中和)經南勢角、秀朗至大坪林，過瑠公圳橋至景尾，於明治39年(1906)開闢，路寬5至7.5公尺，總長4.24公里(註08)。

(二)戰後

民國47年，在公路方面有木柵向西北到景美的公路，共長11.1公里；東南行經深坑達石碇長13.5公里，均係高級路面，有省營公路車行駛，為木柵主要之交通線。在鄉路方面有木柵向東北行經坡內坑、軍功坑到臺北市六張犁，長6.2公里，西南行至新店，長5.1公里，有民營文山客運行駛。木柵至指南宮，有指南汽車客運公司行駛(註09)。民國53年開闢從景美至萬隆接馬馬潭至木柵之萬木公路(註10)。民國65年(1976)，指南產業道路，第2期開工。木柵保儀路拓築工程，發包施工。民國67年(1978)，木柵懷恩隧道暨接線道路新建工程及寶橋改建工程完工。民國69年(1980)5月7日，木柵區中港路拓寬工程竣工，名並更為辛亥路7段。同年7月12日，興隆路完成最後一期工程並正式通車。

二、鐵路

清治時期文山區在並無鐵道經過，明治32年(1899)，日人發起組織臺北鐵道會社，計畫興建新店線及淡水線鐵道，並開始測量，因募債困難而終止(註11)。

經過文山區之唯一鐵道，為私設鐵道，係由臺北鐵道株式會社經營，以萬華為起點，經螢橋、水源地、公館、十五份、景尾、大坪林各站至新店。於大正10年(1921)修築，同年6月通車，全長10.4公里(註12)。萬華方面早上5時發車，新店方面早上5時52分發車，每小時15班次。在大正15年(1926)年中時，有乘客28萬人，載貨9萬5千餘噸(註13)。戰後，到1965年，萬新鐵路的功能和利益已不如從前，因此被廢，改築公路(註14)。

三、輕便軌道

日人據臺之初為運輸軍需品起見，曾在各地敷設軍用輕便軌道，其車名曰抬車，又名輕便車，係以人力推動，尚稱便利(註15)，由於可載客載貨，後來成為城鎮近郊最普遍的交通運輸工具。可分營業軌道與專用軌道：

(一)營業軌道

營業軌道係由臺北鐵道株式會社經營，該會社於大正8年(1919)9月21日設立，社址在臺北市的新富町(臺北市萬華區)，資本額有百萬元(註16)。本路線以景尾為起點，經木柵、深坑至石碇，是文山地區十分重要的交通動脈，總長10哩6分(17公里)，昭和5年(1930)中統計，乘客58,162人，運輸貨物8,863,340斤(5326.867公噸)(註17)。

(二)專用軌道(煤炭搬運專用軌道)

專用軌道大部分為私人出資鋪設，其總長為20餘哩，雖然是專門為運輸各礦坑的煤炭而設，但事實上道路開闢之後，也成為各庄或各部落間來往的交通孔道。

表5-2-1 文山郡專用軌道(文山區之部分)

號次	起迄路線	里程	經營者
1	自十五份驛至興福	1哩53節(1.7公里)	德知行事 張聰明
2	自內湖阿泉坑至景尾溪河岸	40鎖(0.8公里)	革臺公司 陳源興
3	自內湖阿泉坑至大坪林二十張	1哩38鎖50節(2.47公里)	臺北市陳雨
4	自景尾至大坪林寶斗厝	34鎖5節(0.7公里)	臺北市久永均介
5	自深坑庄深坑子地內至同地	5鎖(0.1公里)	臺北市緒方武藏(藏)

資料來源：《昭和6年文山郡管内要覽》，頁160~161

註：1哩=1609.3公尺，1鎖=20.1公尺，1節=2.01公尺。見江慶林譯，《臺灣鐵路史》，上卷(臺中市：臺灣省文獻委員會，民國79年6月)，頁15。高樹藩，《正中形音義綜合大字典》(臺北市：正中書局，民國87年5月臺2版第11次印行)，頁224、1929。

四、客貨運及交通工具

(一)汽車客運

大正元年(1912)，始自日本輸入大型客運汽車及小客車，之後陸續在臺北附近開始營業。文山地區經營公共汽車業者為高地龍，該氏一名高挺輝，坪林人，以經營高源發布帛商生意興隆，家道漸富，39歲開設大新自動車株式會社，自任社長。其大新自動車株式會社經營臺北至新店線，新店至龜山線，景尾至木柵線，景尾經木柵至石碇線，會社設於新店庄新店。由新店經景尾、公館、古亭町、南門、臺北醫院前、臺北驛前、北門至臺北市大橋町，總長7哩餘(約11公里多)；由景尾驛到深坑間，總長6哩3分餘(約10公里多)。

民國75年(1986)，為因應動物園開放，8線公車(236、258、282、608、609、指南1、指南2、指南6路)延長行駛並開闢四路專線。

(二)貨運

貨運汽車有卡車、三輪小型貨運汽車二種。明治28年(1895)，日軍侵臺時之軍運卡車，為縣內行駛卡車之始。至於民間貨運汽車，則在大正12年(1923)至大正14年(1925)，臺北、大新、海山(板橋名實業家林清富所創)等自動車株式會社設立後，始兼營客貨運業務。

(三)輕便車

輕便車構造大概類似滑板車，在板子下裝輪子，可以在軌道上行走，不過其平面較大。上面放4個木箱，可以坐4個人，此外，在4個角落有4根棍子，推車的人在左後方抓著柱子一直推，車子就向前進。車速度雖然沒有火車汽車快，但是較走路快，價格大眾化，成為一般百姓較常乘坐的交通工具，在沿途各城鎮均設站賣票(註20)。在速度太快時，可抽出一根棍子卡住車子前進，緊急剎車，但有時速度太快常易發生車禍。

(四)人力車與轎子

人力車係在領臺之前，即劉銘傳因故去職之後，當時從中國所輸入者，據統計已有2、30輛，但正確數字並未詳，而且當時乘坐人力車者大多為官員，否則即為上流人士，因而並無適合於大眾所用之交通工具。適於大眾乘坐之交通工具當時尚是轎子。日本領臺之後，日本人渡海來臺者日增，車輛亦隨之增加，比起日本內地，相形之下臺灣車費極低，因而日本人多樂於乘用，臺灣人乘坐人力車者亦日漸增加(註21)。

(五)腳踏車

腳踏車已於明治37年(1904)左右出現於街頭巷尾而逐漸增加其數，使用者不僅僅是店員或下級勞動者，其他仕紳名流使用者亦不少。不久腳踏車之乘用已頗流行，與人力車一併成為在臺北最常見交通工具之一(註22)。

昭和16年(1941)調查，文山地區人力車與轎子、腳踏車之數目如表5-2-2。

由下表可以看出，日治末期，腳踏車成為極普遍之交通工具，但文山區多山，地形崎嶇，民眾對轎子與人力車仍有其需求。戰後初期，人力車慢慢淘汰，三輪車代之而起，腳踏車成為大眾簡便之交通工具。在山間僻地人家嫁娶時，仍有用轎者。70年代以後，摩托車漸取代腳踏車，至90年代後，自用小汽車已成為普及之交通工具。截至94年底之統計，文山區有小客車57,408輛(註23)，以文山區94年底之人口258,952人計算，小客車普及率達22%。

表5-2-2 文山地區人力車與轎子、腳踏車概況表(昭和16年)

人力車								轎			腳踏車
自家用車所有者	營業者	車數			車夫			營業者	轎	轎夫	
		總數	自家用	營業用	總數	自家用	營業用				
1	14	15	1	14	15	1	14	17	23	65	1171

資料來源：臺北州總務部總務課編，《臺北州統計書》(臺北市：該課，昭和18年9月8日印刷，11日發行)，頁327。

註05.深坑廳編，《深坑廳第2統計書》，〈管內狀況及沿革〉，第15：道路交通，頁22。

註06.〈有夷之行碑〉，收入臺北市文獻委員會，《臺北市古碑》，頁20。

註07.深坑廳編，《深坑廳第2統計書》，〈管內狀況及沿革〉，第15：道路交通，頁23。平地路寬9公尺較沒問題，山地則因地形限制，只能寬5公尺。

註08.同上書，頁16；台北廳編，《臺北廳誌》，頁464。

註09.齊覺生，〈木柵鄉誌略〉，《國立政治大學學報》，第2期，民國49年，頁440。

註10.木柵鄉公所，《木柵鄉政8年》(木柵鄉：木柵鄉公所，民國57年1月)，頁41。

註11.臺北縣文獻委員會編，《臺北縣志》，卷24，〈交通志〉，頁40。

註12.臺北縣文獻委員會編，《臺北縣志》，卷24，〈交通志〉，頁43。

註13.《昭和2年文山郡管內要覽》，頁103。

註14.李順仁，《新店生態文史一百點》(新店市：拳山堡文史工作室，民國90年11月)，頁28。

註15.臺北縣文獻委員會編，《臺北縣志》，卷24，〈交通志〉，頁49。

註16.《昭和6年文山郡管內要覽》，頁169。

註17.《昭和6年文山郡管內要覽》，頁159、160。

註18.高挺深編，《安平高氏族譜誌略》，頁21。

註19.臺北縣文獻委員會編，《臺北縣志》，卷24，〈交通志〉，頁32。

註20.詹瑋採訪，〈吳劉氏訪問紀錄〉，民國88年4月21日。

註21.田中一二編、臺北市文獻委員會編譯，《臺北市史》(臺北：該會發行，民國87年6月30日出版)，頁102。

註22.同上書，頁103。

註23.臺北市交通局網站

第二節 水路運輸

文山區的水運主要靠景美溪。英國領事科伯希(Henry Kopsch)在他1867年的〈淡水河紀行〉一文中，生動的描述了從船上看新店溪與景美溪兩岸的人文地理景觀，由文可知，在19世紀末，由新店溪可以上溯景美溪，一直到楓子林。本文所敘的整個航程由公館到楓子林，由清晨到下午5時，推估約花11-12個鐘頭，因為是逆流上行，再加上乾季水淺，所以增加不少航行的困難，整個時間相當的久。我們今日可以想見，在早期移民來此開墾之時，河水深而河道寬闊，當時陸運不發達，交通遂以水運為主。但經過100多年的開發墾殖，景美溪河床漸漸淤積，河道變窄，航行困難，所花時間既久，有時還需下來推船，到了清末，水運便已開始走向沒落了。

日治時期，利用新店臺北間之新店溪流，以舟楫來搬運木柴、木炭(註24)。新店溪水量大，屈尺以下可通不滿20石之小船。新店、臺北間之水道，小蒸汽船難以通行，遂進行浚濬工作。在景尾溪，從楓仔林以下，可容不滿10石的小船上下通行(註25)。大正10年(1921)前後，景美溪已因淤積而無法通航了。

註24.《昭和6年文山郡管內要覽》，頁162。

註25深坑廳總務課編，《深坑廳第2統計書》，頁24。

點閱: 3872 資料更新: 2013/6/3 12:00 資料檢視: 2016/1/8 10:32

資料維護: 臺北市文山區公所