

壹、鐵公路水運篇

第一章 清代水陸交通（1683-1895年）

在可追尋的臺灣歷史中，清代以前縣境為原住民集居地，其中平埔族主要分佈在南崁一帶，亦即所謂的「南崁四社」，而強大的原住民泰雅族居住在高山地區，不僅對平埔族構成威脅，也對往來縣境的商旅造成生命財產上的壓力。¹這種現象進入到清代初期未見改變，商旅對通過縣境一事因視為畏途，故使縣境交通一直無法展開。康熙 56 年（1717）周鐘瑄編修《諸羅縣志》中記載：「竹塹、南崁各港商賈舟楫未通，無異化外之地；北上到了南崁，有鳳山崎之險，一路無人煙。」²此一敘述反映清治初期縣境幾無交通可言，不過日後隨著移民的進入、土地的開墾、聚落的形成，縣境的交通建設便逐漸地獲得改善。

本章為瞭解清代縣境交通的發展過程，共分為二節，在第一節陸運交通裡，主要闡述清末基隆—新竹段鐵路修建的過程與營運效益、縣境南北交通與四鄉道路的修築過程；各道路路線、里程與及對外交通情況。第二節水運交通中，則說明縣境各港口的地理特色、吞吐量、停泊船數和運輸功能，並兼論大漢溪的航運功能。

第一節 陸路交通

臺灣地區大規模的經濟開發始自清代，可以說人口的成長、聚落的形成以及道路的開闢都從這個時期開始勃興。臺灣也是清代現代化最成功的省份，在劉銘傳、邵友濂兩任巡撫的努力下，完成北自基隆南達新竹的鐵路，成為臺灣陸路交通一個革命性的起步。這條鐵路經過縣境，使縣境形成當時臺灣少數擁有現代化交通工程的地區。有關清代縣境公路系統的發軔過程與臺灣鐵路的興建、營運情況，茲說明於後。

一、公路系統的發軔

¹ 南崁四社包括南崁社、坑仔社、龜崙嶺社、霄裡社。其中，南崁社分佈於今蘆竹與龜山地區一帶，坑仔社分佈於今蘆竹地區一帶，龜崙嶺社分佈於今龜山地區一帶，霄裡社分佈在今龍潭與楊梅地區一帶。見張素玠，〈龍潭十股寮蕭家——一個霄裡社家族的研究〉，《平埔研究論文集》（南港：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1995年），頁 104-108。

² 陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所，1998年，頁 88。

清代初期，縣境交通為原住民所阻，早期商旅如非經過縣境，會自竹塹社（今新竹地區）沿濱海地區北行，渡過鳳山溪（主要流域位於今新竹），穿越鳳山崎（今湖口鄉鳳山村），經紅毛港、笨港仔、石觀音、白沙墩、草漯（今觀音鄉草漯村）等地，抵達南崁社（今桃園南崁一帶）後，自南崁社再向北行到達今天的八里一帶。這條沿著濱海而行的道路稱為「外港道」，其中，在鳳山崎至南崁一段被稱為「紅毛港道」。康熙 50 年以後，外港道發展出支線，即從鳳山崎一帶分出，經大湖口、三湖（今楊梅）、芝巴里（今中壢市）抵達南崁，這條支線稱為「芝巴里道」。³

康熙末年，縣境對外的陸路交通已經打通，從臺北往南可在擺接（今臺北三重、蘆洲、新莊、五股、三重、中永和、板橋一帶）、海山（臺北樹林、鶯歌、三峽一帶）沿大崙崁溪（大漢溪）進入桃園臺地，再經霄裡社抵達鳳山崎；由新竹往北可利用鳳山溪河谷進入霄裡地區，沿著山區邊緣，至大崙崁溪順流而下，沿著桃園臺地繞過龜崙嶺（今桃園龜山地區），避過龜崙嶺社的阻撓，可以到達臺北盆地，而這條利用河谷南來北往的要道俗稱為「內港道」。⁴

雍正初年，通往臺北的道路陸續由當地人民自主開闢，最初是從南崁社沿著海岸向北迂迴開闢，其間經過岌岌崎、坪頂、兔子坑（以上三地都在今桃園龜山一帶，其中坪頂包括公西、樂善、大崗等村的範圍）到臺北新庄（今臺北新莊、林口一帶），可避開龜崙嶺社的阻礙，後因商旅需求，再由中壢關道經桃園越過龜崙嶺舊路坑抵達臺北的十八份庄及新庄，這條直接貫通今天龜山地區的道路叫做「龜崙嶺道」。⁵此後，縣境南北交通皆開，四鄉道路接續修築，有關清代縣境的主要道路計有：

（一）南北幹道

1. 竹塹經中壢至南崁道路：築於康熙末年，為沿路居民自費合力闢建。
2. 南崁經岌岌崎、坪頂、兔子坑至臺北新庄道路及南崁至中壢道路：築於康熙末年至雍正初年之間，也為沿路居民自建，可北通臺北，南達竹塹。
3. 中壢經桃園、舊路坑（今桃園龜山地區）、十八份至臺北新庄道路：築於雍正 13 年（1735），此路通行後，使原自南崁沿海到臺北的道路逐漸廢行。

³ 鳳山崎係一古道，為古臺灣南北交通要道，其連絡地約是今竹北大眉里至新豐鄉的明新科技大學一帶。參見臺灣地區地名資料庫 <http://gis210.sinica.edu.tw/placename/>，2005 年，11 月 20 日引用；陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，頁 93、146。

⁴ 陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，頁 96。

⁵ 廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966 年），頁 3。

4.桃園經新路坑（今桃園龜山地區）、塔寮坑（今桃園龜山鄉龍壽村）、陂角至臺北新庄道路：築於乾隆 16 年（1751），因新路坑道路築成而漸廢舊路坑道路。

⁶（二）四鄉道路

1. 桃園至三角湧（今臺北三峽地區）道路

築於乾隆 12 年，由桃園庄（今桃園市一帶）張敦仁發起，聯合墾丁、庄民開鑿道路至三角湧，路長約 10 公里，其後桃園街一端約 4.5 公里，為林本源出資改築。

2. 大嵙崁（今桃園大溪地區）至三角湧道路

築於乾隆 17 年，居民因生活需要，故合力開鑿。

3. 大嵙崁經缺仔庄、中庄（以上二地位於今桃園大溪地區）至橋仔頭（今臺北鶯歌二橋里）道路

築於乾隆 18 年，由蕭朝宣等人聚佃開墾。

4. 大嵙崁至龍潭陂（今龍潭地區）道路

築於乾隆 53 年，由墾首林本源、李金興、黃新興、黃明漢、衛阿貴等合資開闢，路長約 7.5 公里。

5. 中壢經龍潭陂至咸菜礮道路

築於乾隆 53 年，由咸菜礮地方拓墾者連際盛創修，路長約 18 公里。

6. 大嵙崁經蕃仔寮（龍潭鄉銅鑼圈）再經牛欄河至咸菜礮道路

築於嘉慶 9 年（1804），由墾首蕭明臬、衛阿貴合資開鑿，路長 15 公里。

7. 桃園至社坑後道路

築於道光初年，築成後可與新路共用。⁷

⁶ 同上註，頁 3-4。

⁷ 同上註，頁 4-8。

如表 1-1-1 所示，清代縣境道路的修築在康、雍年間興築 5 條；乾、嘉年間增至 6 條，道光、光緒年間續興築 1 條，共計 12 條。

表 1-1-1 清代桃園道路興築表

興築期間	道路起訖點	道路數量	工程概況
康熙雍正年間	中壢－竹塹 南崁－新庄 中壢－新庄 南崁－竹塹 南崁－中壢	5 條	沿路居民基於生活需要，均自行合力興築。
乾隆嘉慶年間	桃園－新庄（新路） 大崙崁－三角湧（經橋仔頭） 大崙崁－三角湧（經烏塗窟） 中壢－咸菜礮 大崙崁－龍潭陂 大崙崁－咸菜礮	6 條	沿路居民合力興築，或由業戶集合墾丁、佃丁興築，興築費用來自地方紳商樂捐。
道光光緒年間	桃園－新庄（潭底庄）	1 條	不詳

備註：本表道路興築長度，資料缺載，不詳。

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966 年），

頁 7-8。

綜上所述，可知清代縣境道路的開闢無論是「出錢」或「出力」，主要是來自縣境「地方社會」(local society)的力量，⁸也就是由「地方菁英」(local elite)領導民眾，以「墾首捐資」、「地方紳商樂捐」之方式，由地方社會自主性的完成。⁹另，從墾首與佃民合力開闢道路一事，也可窺知地方菁英的身份多為地主或有功名的士紳，他們利用土地租佃關係和傳統社會對士人的敬重，動員民眾參與地方建設。

整體而言，清代臺灣道路狀況不良，少數地區能達到 6-7 公尺的路幅，其餘概多 2-3 公尺，甚至只有 1 公尺而已。當時路面多屬砂礫道路，晴天時，車馬經過塵土飛揚，雨天時則泥濘不堪。如此情形也出現在縣境道路中，若以當時的中壢為例，光緒 20 年（1895）左右約有 2,000 人口，但道路很少，大約僅有 1.3 公里，且都為砂礫道路，路幅甚窄，無法兩人並肩行走。¹⁰

二、基隆新竹段鐵路的興建

（一）興建背景與過程

臺灣鐵路興建之議，最早起於福建巡撫丁日昌任內，即計畫拆除上海的吳淞鐵路鐵軌設備運來臺灣鋪設，這些材料從上海運來之後，還邀請建設吳淞鐵路的英籍工程師馬禮遜（G. J. Morrison）訪臺，詳細討論興建鐵路的可能性，但最後僅止於紙上談兵。¹¹

臺灣鐵路的正式鋪設是在光緒 11 年（1885）6 月，臺省首任巡撫劉銘傳向

⁸ 「地方社會」是近年來學界頗為流行的一個概念，學者們對其定義多有討論，本文參酌各家說法認為，地方社會包括地理空間與社會空間兩個部分，強調其對於日常生活的實際意義。地理空間指的是居民的活動範圍，實際的地理疆界會受行政區劃影響。社會空間包含地理空間內的政治、經濟、社會等結構，並由此形成人際關係網絡。另，即使是人的活動超出地理界線，但只要發生於人群之間的活動，也可說是地方社會中的活動。參見黃朝進，〈清代竹塹地區的家族與地域社會—以鄭、林兩家為中心〉，臺北：國立臺灣大學歷史研究所碩士論文，1993 年，頁 3；陳建宏，〈公廟與地方社會—以大溪普濟堂為例（1902-2001）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2004 年，頁 6-7。

⁹ 地方菁英也是近年來學界流行的一個概念，早期學者都將地方菁英稱為領導階層，本文以「支配的模式」(patterns of dominance) 作為界定地方菁英的方法，也就是對於菁英的界定不再只從功名作為衡量的標準，而採取更多樣化的標準，例如影響力、個人特質、聲望等。同時，只要是中介於國家政權與地方社會之間，其身份、地位與影響力不同於一般民眾者，都可以算是地方菁英。參見 Joseph W. Esherick and Mary Rankin eds., *Chinese Local Elites and Patterns of Dominance* (Berkeley: University of California Press, 1990), p. 11.; 陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，頁 28-30。

¹⁰ 蔡龍保，〈《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究 1895-1945》〉（臺北：國立臺灣師範大學，2008 年），頁 177-179。

¹¹ 劉文駿、王威傑、楊森豪著，〈《百年臺灣鐵道 One hundred years of railway in Taiwan》〉（臺北：果實出版，2003 年），頁 15。

清廷奏准啟工。起初，興建方法是採官督商辦，委由已革道員張鴻祿、候補同知李彤恩，南洋閩商陳新泰、王廣餘等，集資 100 萬兩開辦。後因財源不足，但為便利商旅、促進繁榮、運輸軍隊、保衛海防等目的而收回官辦。¹²

劉銘傳原先計畫建設北自基隆，南至彰化路線。唯，鑑於經費困難，經繼任巡撫邵友濂奏議，改築到新竹為止。籌建之初，先設「全臺鐵路商務總局」於臺北城東大稻埕一帶，由臺灣巡撫管轄，候補知府張士瑜為總辦，提督劉朝幹督辦工程，利用兵勇修建。在工程設計、測量方面，由外國技師負責，聘請德人墨爾漢（John Becker）任工程設計師、英人華特生（W.Watson）擔任稽查線主任、米契爾（H.Mitchell）出任機關監督、馬德擔任營業顧問。¹³

「全臺鐵路商務總局」置總辦 1 人、會辦 2 至 4 人，有關其人事組織與薪俸，參見表 1-1-2。

表 1-1-2 「全臺鐵路商務總局」組織編制及待遇

職 務	員 額	待 遇	說 明
總辦	1 人	俸給 50 兩 特支費 200 兩 提供轎夫 4 人、差夫 10 人	相當於局長職務
會辦	2 至 4 人	各俸給 500 元 職務加給 150 元 提供轎夫 4 人、差夫 10 人	相當於副局長職務 分為技術、總管、事務佐理
提調	2 人	各俸給 50 兩	屬於清功名 專辦承上宣下職務
文案	1 人	俸給 20 兩	掌理文書印信職務
賬房	1 人	俸給 12 兩	.
收發	1 人	俸給 12 兩	.

¹² 張慶隆，〈臺灣縱貫鐵道經營之研究—以「滯貨事件」為中心（1895—1924）〉，臺北：國立政治大學歷史研究所碩士論文，1996 年，頁 25、26。

¹³ 張慶隆，〈臺灣縱貫鐵道經營之研究—以「滯貨事件」為中心（1895—1924）〉，頁 25-26。

收銀	1 人	俸給 12 兩	掌理出納業務
編譯	1 人	俸給 24 兩	.
稽查鐵路委員	2 人	各俸給 30 兩 補給 10 兩	.
稽查橋工委員	2 人	各俸給 30 兩 公費 20 兩	.
巡查鐵路領班	1 人	俸給 24 兩	.
正副票房司事	6 至 10 人	俸給(正)20 兩 (副)8 兩，各補給 3 兩	正司事相當於現今之站長 副司事襄理客貨業務
正副查票司事	6 至 10 人	俸給(正)20 兩 (副)8 兩，各補給 3 兩	.
機車駕駛員	6 至 10 人	俸給外國人 110 元 本國人 60 元以下至 30 元	包括司爐助理駕駛 (駕駛員聘用英國人 司爐助理採用本國人)
外國技術人員	若干人	.	負責工程測量事務 (以德國技術人員為主)

資料來源：臺灣鐵路管理局網站 http://www.railway.gov.tw/i/i2_01.htm，2005 年 8 月 2 日引用。

清代興建鐵路計畫分兩段進行。關於臺北基隆段，係於光緒 13 年 6 月 9 日自大稻埕起工，以徐德昌字四營士卒為工役，先北向基隆方面修築，其間在獅球嶺之處，開鑿隧道長 1,188 呎，工程相當艱鉅，光緒 17 年 10 月竣工，全長 35.4 公里餘。翌年，再南向新竹方面修築，其間跨越淡水河，由廣東張家得工程師設計橋樑，架設木造跨河大橋，長 1,498 呎，砌石作橋柱。北岸設鐵製旋開門，可以自由開啟關閉，以便舟楫通行。另往南建大橋三座，分別為：紅毛田溪之橋長

750 呎、鳳山崎溪之橋長 680 呎、荳仔埔溪之橋長 617 呎。

關於築路人員，大部分為兵工，小部分為招商承辦，酬勞除按修築距離計算以外，因地質地形差異而有所不同。築路材料、枕木、樑柱及其他物資來源，北部來自大崙崁（今桃園大溪）、三角湧（今三峽）山地，中部來自南庄（今苗栗南庄）附近及大湖、獅潭、汶水河、罩蘭南湖（今苗栗山區）一帶，南部來自彰化、南投。承包採運枕木的商人多為北、中部內山地區的地方菁英，如黃南球、陳瑞昌、林紹堂等人。¹⁴

橋函、石墩及其他石材多產於臺北近郊觀音山及新竹九芎林、樹杞林兩地（今新竹芎林，竹東兩地），由張清溪負責採買。路軌、車輛及機械、鐵材，一部分取自大陸運臺的松滬鐵路停建材料，大部分委託臺北德商瑞記洋行向外國採購。有關路地徵用，一部分由地主捐獻，大部分由總局出價收購。在築路資金方面，剛開始計畫招募商股，發行鐵路股票，後因籌募不足，收回民股，改為官辦，由福建藩庫借撥 104 萬銀兩支應。

統計基隆新竹段鐵路完工通車後，沿途經過大小橋樑共 74 座、溝函 568 處。在車輛設備方面，計有：基隆線 12 輛、新竹線 10 輛、上等客車 1 輛、下等客車 3 輛、貨車 5 輛（包括有車蓋 1 輛、無車蓋 4 輛）。¹⁵

（二）營運業務

清代臺灣鐵路沿線共有 8 輛機關車（指火車頭），分別編為第一至八號，機關車的名稱，除三至五號不詳外，第一、二號為騰雲、御風；第六至八號為掣電、超塵、攝景。其中，騰雲號保留迄今，陳列於臺北市立博物館內。¹⁶

以上第一、第二號曾行駛於上海吳淞間的鐵路，三至八號係從英國購入。當時六至八號編成一組，停放於淡水河對岸車棚；三至五號編為一組，停放於基隆車棚；一、二號停放在臺北機務局工廠（位於今臺北市大同區西寧北路玉泉游泳池一帶）。各車在做一般維修時，係於臺北、新竹機車庫進行，做大規模維修時，在機務局工廠中進行。機車庫設管理員，機關手（火車駕駛員）雇用外國人及來自大陸地區者，機關手以下各員全用本地人。機關車的燃煤來自錫口（今臺北松山）、水返腳（今臺北汐止）、八堵、南港、七堵等礦區，油料則來自外地。

¹⁴ 劉文駿、王威傑、楊森豪著，《百年臺灣鐵道 One hundred years of railway in Taiwan》，頁 15；張慶隆，〈臺灣縱貫鐵道經營之研究—以「滯貨事件」為中心（1895—1924）〉，頁 26-28。

¹⁵ 張慶隆，〈臺灣縱貫鐵道經營之研究—以「滯貨事件」為中心（1895—1924）〉，頁 27-30。

¹⁶ 張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通志》卷四《經濟志·交通篇》（南投：臺灣省文獻會，1969 年），頁 127-128。

臺北至基隆間的鐵路營運，自光緒 17 年 7 月開始通車營業，行車區間設車站 6 處，分別為：臺北、錫口、南港、水返腳、八堵、基隆等站。車站當時稱為「票房」，設正、副司事，正司事相當於站長，副司事負責客貨票務。前者年俸 12 兩，後者 8 兩，各加伙食 3 兩。各大站每月支給 5 元雜費，小站給 3 元。各站配置工人、雜役及備役若干名。¹⁸

列車行駛之初，每日往返 6 次，其後一度減為 4 次。發車時間約自上午 7 時半起至下午 4 時止。列車牽引客貨車輛數，依營運多寡而定，臺北基隆間為 12 輛，臺北新竹間為 10 輛。旅客人數在臺北基隆間每日平均約 500 人，在臺北新竹間約 400 人。全線營運收入，每月約 20,000 元，其中，以客運收入為主占 80%，貨運收入只占 20%，客運票價以「分」為計算單位，臺北到基隆的票價為 22 分。¹⁹

自臺北至新竹通過縣境的路段，從光緒 19 年 11 月開始營業，沿途設置臺北、海山口（今臺北新莊海山里）、打類坑（今塔寮坑）、龜崙嶺、桃仔園、中壢、頭重溪（桃園楊梅地區）、大湖口（今新竹湖口地區）、鳳山崎、新竹等 10 處車站。其中，龜崙嶺、桃仔園、中壢、頭重溪等站位於縣境，臺北至桃仔園票價 16.4 分，桃仔園至新竹票價 16.6 分，桃仔園至中壢的票價 5.6 分。²⁰

有關貨物運費，每百斤貨物繳交旅客一人車票票價。旅客攜帶危險物及各種動物均以同樣方式計價，但大動物如牛馬之類，需按兩人計算。煤、木炭、木材類，每兩百斤繳一人票價，貴重物品及容積甚大的物品，每百斤需以兩人票價計算，未滿百斤則可免費。所有物品如數量大可享 6 至 7 折不等的折扣，軍需品免收運費。專車多為政府及每年 5 月 13 日大稻埕城隍祭典行駛，如逢災變時會臨時加開夜車。另，貨物包車費用，臺北中壢間、中壢新竹間每輛車各收 7 元。

²¹

關於清代基隆新竹段鐵路，臺北基隆間與臺北新竹間的票價，參見表 1-1-3 與表 1-1-4。

¹⁷ 同上註，頁 127-128。

¹⁸ 渡部慶之進著、黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》（南投：國史館臺灣文獻館，2006 年），頁 18。

¹⁹ 同上註，頁 18-19。

²⁰ 同上註，頁 18-19。

²¹ 同上註，《臺灣鐵道讀本》，頁 18。

表 1-1-3 清代臺北基隆間鐵路客運票價表

單位：分

起/訖	臺北	錫口	南港	水返腳	八堵	基隆
臺北	0.0	5.5	8.2	11.0	19.3	22.0
錫口	5.5	0.0	2.8	5.5	13.8	16.5
南港	8.2	2.8	0.0	1.7	11.0	13.7
水返腳	11.0	5.5	1.7	0.0	8.3	11.0
八堵	19.3	13.8	11.0	8.3	0.0	2.7
基隆	22.0	16.5	13.7	11.0	2.7	0.0

資料來源：根據張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》（南投：臺灣省文獻會，1969年），頁128製作。

表 1-1-4 清代臺北新竹間鐵路客運票價表

單位：分

起/訖	臺北	海山口	打類坑	龜崙嶺	桃仔園	中壢	頭重溪	大湖口	鳳山崎	新竹
臺北	0.0	5.5	8.3	11.0	16.4	22.0	24.8	27.5	30.2	33.0
海山口	5.5	0.0	2.8	5.5	10.9	16.0	19.3	22.0	24.7	27.5
打類坑	8.3	2.8	0.0	2.7	8.1	13.7	16.5	19.2	21.9	24.7
龜崙嶺	11.0	5.5	2.7	0.0	5.4	11.0	13.8	16.5	19.2	22.0
桃仔園	16.4	10.9	8.1	5.4	0.0	5.6	8.4	11.1	13.8	16.6

中壢	22.0	16.0	13.7	11.0	5.6	0.0	2.8	5.5	8.2	11.0
頭重溪	24.8	19.3	16.5	13.8	8.4	2.8	0.0	2.7	5.4	8.2
大湖口	27.5	22.0	19.2	16.5	11.1	5.5	2.7	0.0	2.7	5.4
鳳山崎	30.2	24.7	21.9	19.2	13.8	8.2	5.4	2.7	0.0	2.7
新竹	33.0	27.5	24.7	22.0	16.6	11.0	8.2	5.4	2.7	0.0

資料來源：根據張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》，頁 130 製作。

清代臺灣鐵路雖已具現代化的意義，但仍處相當幼稚的階段，當時興築官兵對於科學測量不僅缺乏相關知識，也不聽從外國工程師的指揮，或按照工程圖來施工，以致使該條鐵路在完成後，出現傾斜過度與彎曲過大的弊端，嚴重影響行車安全與速度。令人感到不可思議的還有，獅球嶺隧道已達貫通距離，卻發現兩頭分別施工的隧道前後無法銜接，經過測量才知，這兩個山洞的測量水平竟相差 14 英尺之多。另，票務與站務作業落後、營運人員貪汙、車廂髒亂、行駛過程過度晃動等，都給當時搭乘這段火車的外國人留下許多不好的印象。²²

²² 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895—1920）〉，頁 9-10。

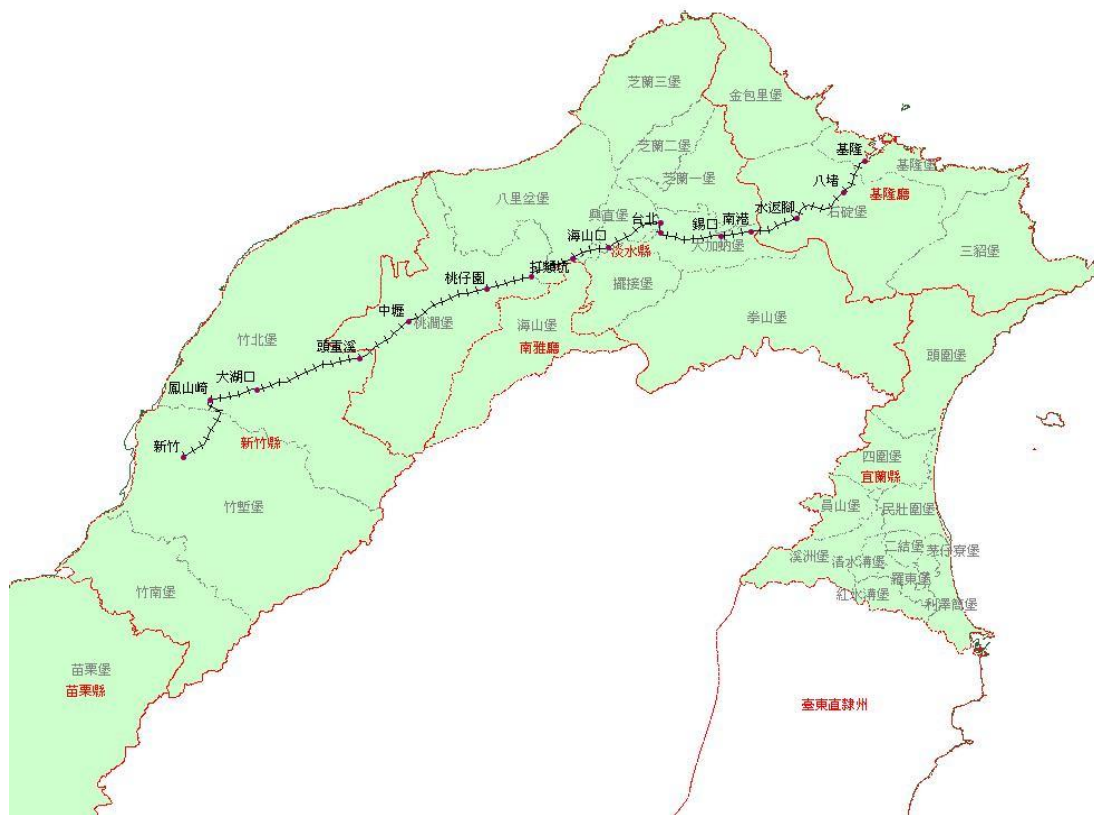


圖 1-1-1 清代臺灣鐵道路線

資料來源：中央研究院地理資訊科學聯合實驗室製作，王祿驊整理。

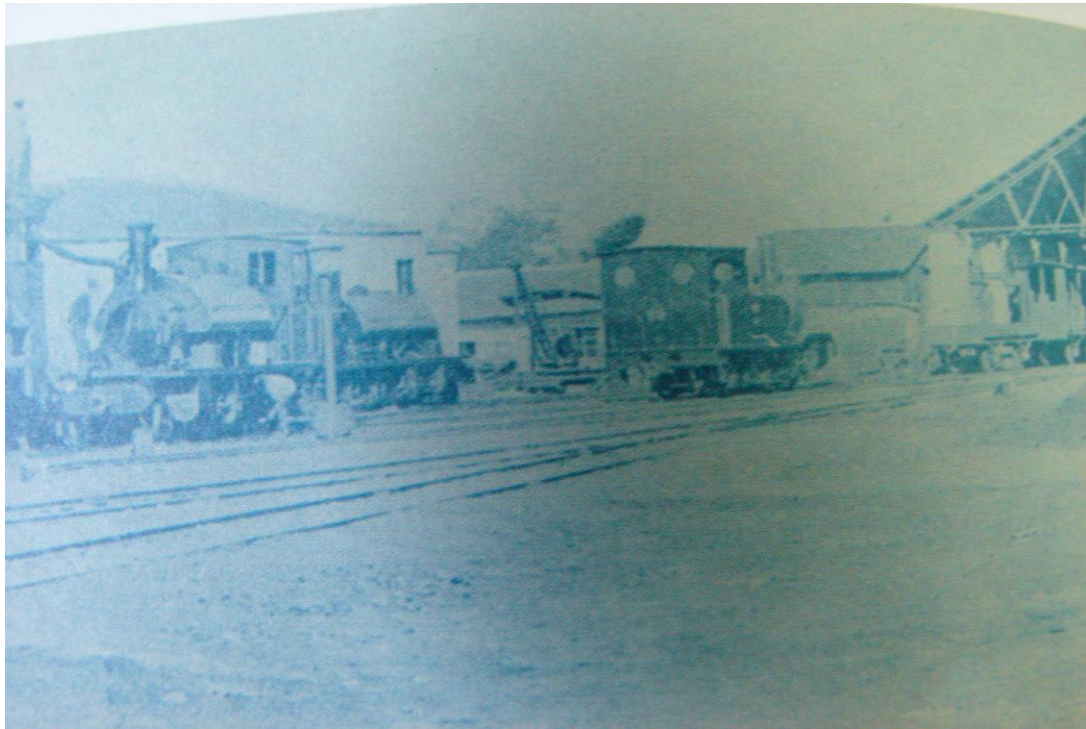


圖 1-1-2 清代臺北車站站場

資料來源：劉文駿、王威傑、楊森豪著，《百年臺灣鐵道 One hundred years of railway in Taiwan》。

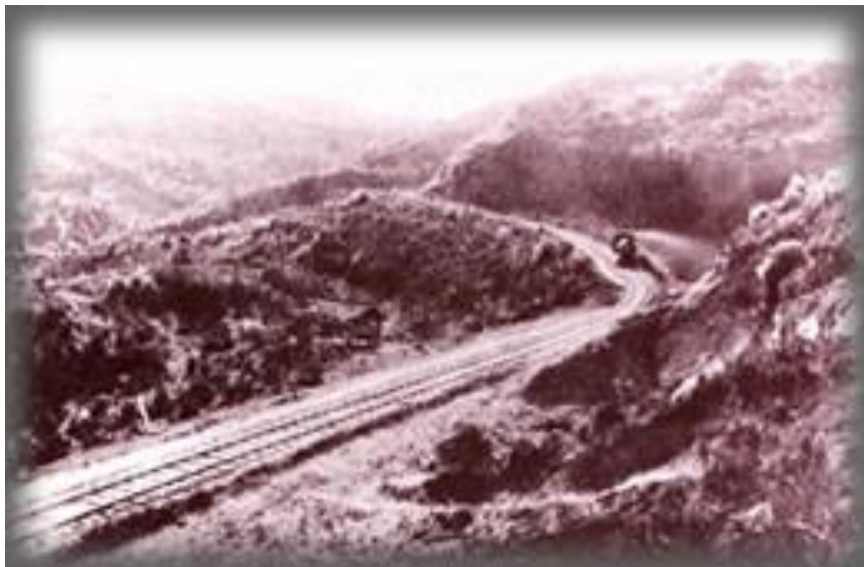


圖 1-1-3 清代臺北桃園間鐵路經龜山九折彎道圖

資料來源：臺灣鐵路管理局網站 http://www.railway.gov.tw/i/i4_01.htm，2005 年 8 月 2 日引用。



備註：淡水大橋是清代基隆新竹段鐵路最大的工程，不過，明治 30 年（1897）的一場暴風雨卻將之摧毀，橋身斷成數截。

圖 1-1-4 清代基隆新竹段鐵路上的淡水大橋

資料來源：劉文駿、王威傑、楊森豪著，《百年臺灣鐵道 One hundred years of railway in Taiwan》。



備註：上方懸有劉銘傳親書「曠宇天開」四字匾額，可見該隧道挖掘過程之難。

圖 1-1-5 獅球嶺隧道

資料來源：劉文駿、王威傑、楊森豪著，《百年臺灣鐵道 One hundred years of railway in Taiwan》。



備註：圖中獅球嶺隧道從北口進去高度極高，不久又恢復正常高度，形成「洞中有洞」的奇景。此乃是當時兵工未遵照西方工程師的指揮來施工所致，使前後同時挖掘的隧道竟無法連接，高度相差 14 呎。

圖 1-1-6 今之獅球嶺隧道

資料來源：劉文駿、王威傑、楊森豪著，《百年臺灣鐵道 One hundred years of railway in Taiwan》。

第二節 水運交通

早期臺灣大小河流遍佈，山脈縱橫，由於阻礙陸路交通的發展，所以清代的交通是以水運為主。有關縣境水運運輸實況，茲分海運與河運說明於後。

一、海運交通

追溯縣境海上交通，大約發軔於明嘉靖年間（1522-1566），其後漳泉商民渡海交易漸多，海上交通日趨頻繁。縣境沿海港口的形成，起初與「外港口」這條交通動線有關，當時商旅多往來於濱海地區，而具備港口地理條件的南崁港與許厝港，便自然而然的發展成縣境的海口。

根據《諸羅縣志》記載，南崁港位於南崁溪的出海口，常有商賈、船隻往來，為扼守陸路官道「外港口」的交通險要之地，直到清代末期，它始終是南崁地區海運出入的門戶。²³

學者林玉茹在建構清代臺灣港口系統時，指出南崁港在康熙 22 年至雍正 9 年這段「擴張期」中，已經是島內貿易及移民入墾的門戶，此一角色一直延續到雍正 9 年至咸豐 10 年這段穩定期。南崁港在臺灣港口的五個等級中，屬於第四級港。該港的泊船條件以一般航行於島內沿岸的杉板頭船為主，因多限於一項商業機能，故無行郊或釐卡的設置與行政衙署的建置，僅由外委武官駐紮，接受大港武官管轄。換言之，南崁港是規模與腹地小、人口聚集有限、軍事機能較強的港口。關於許厝港，在滿潮時深達八丈，為大坵園街的外港，屬於老街溪與新街溪兩條流域範圍的港口，該港的穩定期在雍正 9 年到乾隆 48 年之間，屬於第五級港口。²⁴

縣內除了上述兩港以外，石觀音、蚵殼、崁頭厝（今永安漁港）等港口也因地理環境較佳，可供小型船隻寄泊，陸續發展成縣境的海口；又因墾業日興，交易日繁，成為往來於臺北淡水港、新竹舊港及苗栗後龍港等地的船貨起卸停泊地。²⁵

二、河運交通

有關縣境的河運交通，在桃園臺地分佈著多條河川，包括大漢溪、南崁溪、埔心溪、新街溪、老街溪、大堀川溪與社仔溪，但夏季雨量充沛時容易氾濫成災，冬季雨量稀少時則易成枯竭的「荒溪型」河流，只有大漢溪水量比較穩定適合通航，其他都不具備發展水運的條件。²⁶

大漢溪為淡水河三支流的主流，乾隆中葉以前稱為「內港南溪」或「擺接溪」，同治年間通稱為「南溪」，光緒年間，改名為「大姑陷河」或「大崙埃河」。

²³ 陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，頁 139-141。

²⁴ 林玉茹經由文獻整理，論述清代臺灣約有 198 個港口，根據港口數量變化與人文背景，將臺灣港口分為擴張期、消長期與巔峰期等三大發展階段。她認為臺灣港口在不同時期呈現不同的分佈形態，但大致展現由南而北轉移的趨勢。而港口的泊船條件與島外或腹地的聯結，腹地的發展程度和貿易結構、港口內部的商業設施，以及官方對港口軍事與行政方面之配置等，人為和自然條件之交相作用，也使清代臺灣眾多港口漸漸發展成不同的等級規模。換言之，如以港口的泊船條件、商業機能、軍事機能以及行政機能作為綜合指標，可將清代臺灣大大小小的港口，區分成：一級港、二級港、三級港、四級港、五級港等五種等級。詳參林玉茹，〈清代臺灣港口的空間結構〉（臺北：知書房，1996 年），頁 30-31、39、43-44、45-46、48、111、113、123-124、126、340；另參見陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，頁 143。

²⁵ 廖本洋主修，〈桃園縣志〉，頁 1。

²⁶ 王世慶，〈淡水河流域河港水運史〉（臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1996 年），頁 1；陳正祥，〈臺灣地誌〉（臺北：南天書局，1993 年），頁 1107。

日治初期，稱之為「大嵙崁河」或「大嵙崁川」，明治 42 年（1909）改為「大嵙崁溪」，此後一直使用「大嵙崁溪」這個稱呼。民國 48 年（1959）10 月 8 日，臺灣省政府整理河流，儘可能的採用兩個字命名，故將「大嵙崁溪」改名為今日大家所熟悉的「大漢溪」。²⁷

大漢溪在臺北盆地開發過程中，是先民進出海山地區（指今新莊、板橋、樹林、鶯歌、三峽、大溪一帶）及內山地區（特別指鶯歌、三峽與大溪近山一帶）的交通孔道，前述「內港道」也是利用大漢溪的水運。根據《板橋市志》記載，促成海山地區開發的因素有五，其中有二項與大漢溪有關，亦即是內港道的開通和大漢溪的水運。²⁸

康熙 50 年代陳涓川在〈澹水各社紀程〉中記述：「淡水港水路十五里至干豆門，南港水路（指大漢溪）四十里至武嘮灣，此地可泊船。」²⁹武嘮灣指今日新莊、板橋江子翠一帶，大漢溪與新店溪會合處。乾隆、嘉慶以降，沿岸地區各個聚落因開墾有成，故更須仰賴大漢溪運輸民生用品及物產。同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載：

滬尾港海口，港內分南北中三溪，名曰內港。南溪（指大漢溪）自新莊起，至艋舺溪邊尾，另有小駁船往來駁貨。艋舺溪東至擺接堡枋橋街（指板橋），亦有小駁船往來。潮漲時南溪至新莊止。³⁰

另，同樣於同治年間修纂的《淡水廳志》中記載：「擺接渡，往來新莊；上通大嵙崁三坑仔（指龍潭），下達淡水港。」³¹據此可知，大漢溪航運可從上游的大溪地區一路通達淡水港。

咸豐年間臺灣對外開港通商，茶、樟腦等國際貿易興盛，大漢溪航運到達最鼎盛的時代。關於茶、樟腦產業從開發進而勃興的關鍵有三，即：一、大溪附近山區為茶、樟腦的產地，腦務稽查總局曾設於此。二、清代大漢溪乃淡水河河運的終點，許多茶與樟腦由此運出。三、大溪為清末撫「番」（今原住民，歷史

²⁷（清）陳培桂纂修，《淡水廳志》（臺北：大通書局，1995 年），頁 35、36；臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府輿圖纂要》（臺北：大通書局，1995 年），第一冊，頁 41；第三冊，頁 279-280；王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁 9；臺北廳總務課編，《臺北廳誌》明治 36 年排印本，中國方志叢書臺灣地區第 202 號，（臺北：成文出版社，1985 年複刻本），頁 21；吉田東伍，《大日本地名辭書續編》（東京市：富山房，1909 年），第三「臺灣」，頁 17；王世慶等纂修，《增修臺灣省通志稿》卷一〈土地志·地理篇〉（南投：臺灣省文獻委員會，1964 年），頁 12-13。

²⁸ 盛清沂編纂，《板橋市志》（臺北：板橋市公所，1988 年），頁 54-67。

²⁹（清）黃叔瓚，《臺海使槎錄》，臺灣文獻叢刊第 4 種，收入高賢治主編，《臺灣方志集成》第 33 冊（臺北：宗青圖書出版公司，1995 年），頁 141。

³⁰ 臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府輿圖纂要》，頁 279-280。

³¹（清）陳培桂，《淡水廳志》，頁 69-70。

名稱，以下同）據點，劉銘傳於此設置撫墾總局，光緒 19 年唐景崧於此設置撫番理民廳；由此，可以了解大漢溪和茶、樟腦的商業貿易具有非常密切的關係。

32

第二章 日治時代水陸交通(1895-1945 年)

日治時期乃臺灣基礎建設陸續完成的時代，在交通運輸方面，縱貫鐵路及其各支線建構了今日環島鐵路網的雛型，民營鐵道（包括輕便軌道與私設鐵道）與後來的公路運輸則先後在區域交通的舞臺上扮演著重要的角色。不過，臺灣總督府基於速成主義、經費侷限以及殖民者心態等主客觀因素，而使鐵公路建設並未臻於成熟，譬如臺鐵的運費比日本國內貴很多，費率也不合理。³³儘管如此，仍給縣境交通運輸帶來大幅度的革新，使縣境不僅有全臺最早由臺灣人組織的桃崁輕便鐵道會社（即今桃園客運），且為全臺最發達的區域。³⁴

本章分為縱貫鐵路、公路系統、輕便軌道及水運三節，第一節說明縱貫鐵路的興築與擴建過程、鐵路主管機關的沿革，及縣境車站的營運狀況。第二節敘述公路運輸的興起，包括三級道路系統的形成、道路橋樑的數量與里程，縣境公路運輸會社的經營情形。第三節說明縣境輕便軌道業的興衰、縣境三大會社的組成過程與營運狀況，以及水運沒落的原因與過程。

第一節 縱貫鐵路的建設

明治 28 年（1895）中日簽訂馬關條約，在條約中清廷因同意割讓臺、澎群島給日本，因此同年 6 月，基隆至新竹段的鐵路在完成一年餘後，就被日軍攫取，歸屬日本陸軍臨時臺灣鐵路隊管理，以供軍運上的需求，其間，營運業務幾乎全部停頓。明治 30 年 4 月，鐵路業務移交總督府民政局接辦，此後便展開臺灣鐵路的修築與改築、縱貫鐵路東部線與各支線的工程。³⁵有關日治時期縱貫鐵路興築與擴建的背景與過程、鐵路主管機關的沿革，以及縣內六個車站的地理環境、客貨運輸營運狀況，茲分別說明於後。

³² 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）》（臺北：聯經出版社，1997 年），頁 171。

³³ 相關討論見蔡龍保，〈日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936）〉，臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，2000 年，第三章第二節。

³⁴ Ronald G. Knapp, "Push Car Railways and Taiwan's Development," in Ronald G. Knapp, ed., *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1980), pp210。

³⁵ 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉，臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1999 年，第二章。

一、修築縱貫線階段

明治 30 年 4 月，鐵路業務移歸總督府民政局接辦，至翌年 2 月便完成原有鐵路的修築與改築工程，並計畫鋪設從基隆到高雄的縱貫鐵路。官方最早倡議修建臺灣鐵路者，大多從軍事用途著眼，至於民間倡議者則認為應從營利角度出發。³⁶

日治初期，臺灣總督府有鑑於各項建設及治安平定事業迫在眉睫，所需經費甚鉅，因此希望民間參與，而有所謂民營的主張，同時，日本的專家學者及社會輿論也高唱民營之議。據此，縱貫鐵路的興建一開始是朝向民營方向發展，先後成立了「臺北鐵道會社」、「臺灣鐵道會社」等民營公司，但因正逢日本國內不景氣，承擔建造鐵路的民營公司在資金籌集上發生問題，一再延宕開工時間，故總督府以縱貫鐵路為急需建設事業，提出臺灣事業公債法來解決資金不足問題，斷然實行官營計畫。³⁷

縱貫鐵路於明治 32 年（1899）開工後，一面改築基隆新竹間的舊路線，將原來臺北桃園間之路線，改成自臺北城西北隅迂迴，沿城牆經下崁庄，過新店溪直達板橋，越大崙崁溪經樹林、山仔腳（今臺北山佳）及茶山庄隧道，沿大科崁溪上行達鶯歌，轉西經大湖庄（今臺北鶯歌大湖里）達桃園。新路線避開舊路線的淡水河巨橋工程及龜崙嶺（今臺北龜山）高坡，沿路設有臺北、艋舺（臺北萬華）、板橋、樹林、鶯歌、桃園等六個車站（日治時期稱驛或停車場）。

桃園新竹間的路線改築工事與舊路線略成平行，在路長 33.8 公里中，改築者達 30.6 公里餘。路線坡長方面，原線為 38 分之 1 至 30 分之 1，經改築後最斜坡度長為 60 分之 1，路線的曲線半徑，亦經改築為最小曲線半徑為 990 呎。沿線以中壢、崩坡（今桃園楊梅）、大湖口（今新竹湖口）等處改築變更最大。改築後縣境內路段先後設有桃園、崁仔腳（內壢）、中壢、安平鎮（埔心）、楊梅、伯公岡等六個車站。另，在新建工程方面，分別自高雄、新竹兩端敷設鐵軌，全線於明治 41 年 4 月竣工，全長 405 公里。³⁸

在縱貫鐵路的興建過程中，工程師長谷川謹介位居相當重要的地位。長谷川謹介為山口縣人，明治 7 年進入鐵道寮學習鐵路建造技術，臺灣鐵道敷設部設立後，擔任技師長，鐵道部成立後升任首任部長，明治 41 年縱貫鐵路通車後，

³⁶ 同上註，頁 40-50。

³⁷ 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895—1920）〉，頁 40-50。

³⁸ 廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966 年），頁 12-13。

功成身退，返回日本，繼續於鐵路事業裡耕耘。³⁹

二、敷設複線階段

大正 7 年（1918）縱貫鐵路通車後，全線客、貨運輸量逐年增加，為適應現實需要，陸續興築淡水線、屏東線、宜蘭線及臺東線等支線。大正 8 年，興建基隆臺北間的鐵路複線。大正 12 年，建築竹南至彰化間的鐵路，沿海岸線與既有縱貫鐵路並行使用，路長 85 公里，於臺中彰化間與縱貫線銜接南行。昭和 2 年（1927），再鋪設臺北至竹圍南間的鐵路複線及臺南高雄間的鐵路複線。而經過縣境的臺北竹南間鐵路複線，在崁仔腳（今內壢車站）以南路段，於昭和 4 年 10 月 31 日通車，崁仔腳以北路段於同年 11 月 15 日通車。貫穿縣境的縱貫鐵路，都有複線設施，北通基隆，南達竹南，堪稱便利。複線通車營運後，縣境各站客、貨運輸量大增。⁴⁰

三、營運狀況

日治初期鐵路管理機構由軍方負責，最早稱為「臺灣鐵道線區司令部」，明治 29 年 4 月改行民政後改稱「臨時臺灣鐵道隊」。軍政期間（1895-1896）殖民政政府為平定以「臺灣民主國」為中心的抗日集團，由於須依賴鐵路輸送武器、米糧等物資，所以對駐紮臺、澎地區的軍隊都給予免費乘車的待遇，鐵路的維修與改建也由軍費支出。在不妨礙軍事運輸的前提下，才開放給一般民眾使用。⁴¹

鐵路業務待全島平定後，由民政局所轄「臨時鐵道掛」（臨時鐵道股）掌理，此後鐵路事業的經營轉變為一般性營運。臨時鐵道掛致力提升服務品質，避免過去軍方管理時，對乘客時有粗暴舉動的發生。不久，為鋪設縱貫鐵路之需，又有「臨時鐵道敷設部」的成立。明治 32 年 11 月，民政局為統一執掌鐵路業務，將「臨時鐵道掛」和「臨時鐵道敷設部」合併，正式成立「鐵道部」，臺灣鐵路事業終於告別臨時階段，開始推展一系列的革新與建設措施。⁴²

臺灣總督府鐵道部初設總務、工程、汽車、運輸及經理等五課。大正年間改

³⁹ 關於長谷川謹介與縱貫鐵路的關係，參見蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》，期 6（2005 年 9 月），頁 61-108。

⁴⁰ 王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887-1935）〉，臺南：國立成功大學歷史研究所碩士論文，1999 年，頁 76-80。

⁴¹ 渡部慶之進著、黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》，頁 25-26。

⁴² 同上註，頁 27。

革行政，總督府內設「交通局」，做為臺灣地區所有交通行政的主管機關。鐵道部隸屬交通局，組織架構擴大，設置庶務、經理、運輸、運轉、工務、工作、建設改良、汽車及監督等九課。等到昭和 19 年，總督府為配合太平洋戰爭的進行，將行政機構簡化，鐵道部即縮編為總務、業務、列車、施設（即設施）、工作及汽車等六課。⁴³

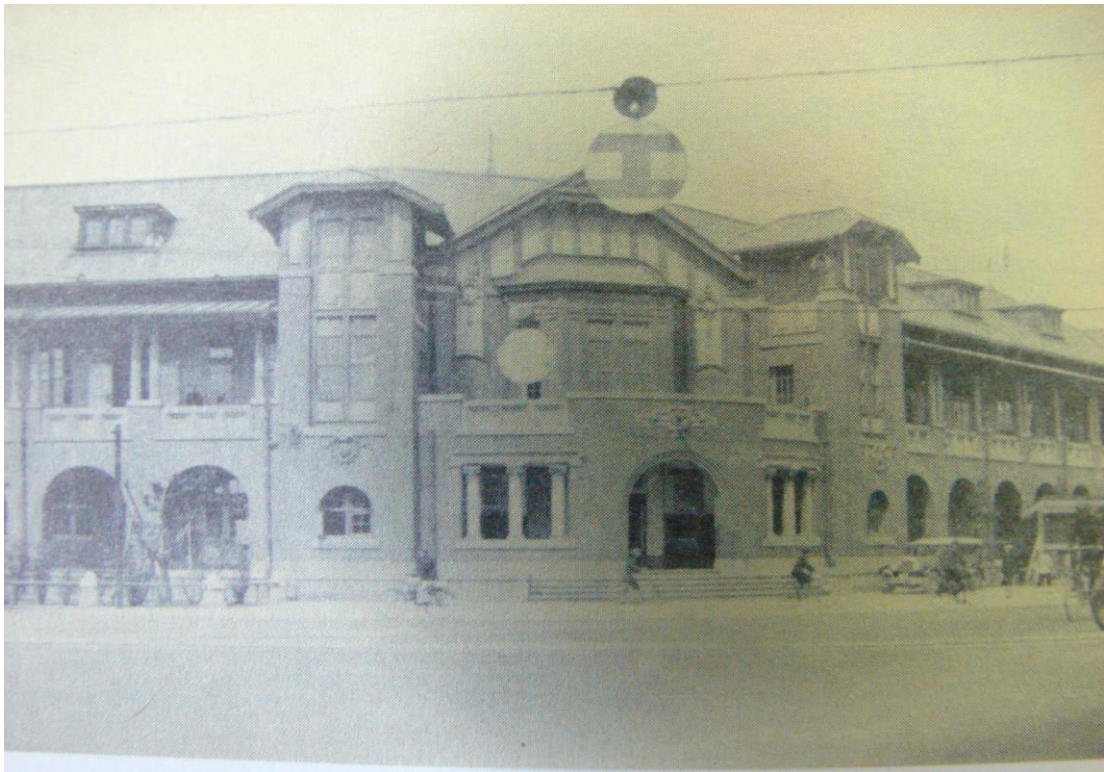


圖 2-1-1 日治時期臺灣總督府鐵道部

資料來源：劉文駿、王威傑、楊森豪著，《百年臺灣鐵道 One hundred years of railway in Taiwan》。

關於縱貫鐵路縣境路段營運情況，從表 2-1-1 中可知，基隆新竹段改築之初的客貨營運量不大，甚至小於清代。清光緒年間臺北新竹段鐵路客運量每日平均約 400 人次，全年共約 146,000 人次；與此對照，明治 36 年的客運量只有 5 萬人次左右，明治 37 年至 38 年略成長到 7 萬人次左右。造成此一現象的主因，當然

⁴³ 同上註，頁 111。

跟抗日武力仍在、治安不靖有關，尤其是這些抗日份子會對交通動線的鐵路交通加以破壞。根據學務官伊澤修二描述，他在日治初期搭乘鐵路時，見到轎子速度快於鐵路，他的說法也許有些誇張，但多少也反映出當時鐵路運輸的效率頗為低落。⁴⁴

關於貨運量方面，同樣呈現低迷的狀態。表 2-1-1 顯示，明治 36 年縱貫鐵路縣境路段的貨物運輸量為 2,799 公噸，明治 37 年只成長至 4,210 公噸。究其原因，清代臺灣物產運輸主要依賴水運，以縣境而言，主要利用大漢溪與南崁港、許厝港、石觀音港、蚵殼港、崁頭厝港等港口。進入日治初期，鐵路交通因多遭抗日武力刻意破壞，改築後的基隆新竹段尚無法擺脫舊路線的諸多弊病，故未能取代既有的水運交通。⁴⁵值得注意的是，舊有運輸路線往往與市場網絡連結，譬如大漢溪航運系統中大溪、三峽、板橋、新莊等市鎮，都位於大漢溪沿岸，民眾在無強大利益引誘或政治力的干預下，很難立刻從以水運為主的運輸模式轉變成以鐵路的為主的運輸模式。

自明治 38 年起，因水運交通在自然與人為因素作用下逐漸式微，物產運輸不得不依賴縱貫鐵路，貨物營運量開始成長。所謂自然因素是指大漢溪與縣境沿海諸港口的淤積問題日形嚴重，令航運功能大減；人為因素則源於明治 38 年縱貫鐵路南部線工程已完成 80%，鐵道部隨即將米、食鹽的運費調降。米為縣境最主要的物產，米運費調降對縣內大小商號而言，自然是一大經濟誘因。⁴⁶

如比較表 2-1-1 與表 2-1-2，可以發現大正 10 年旅客上、下車人次合計超過百萬人次，比起明治 36 年成長 19 倍、較明治 37 與 38 年成長 14 倍。大正 10 年小件、大件貨物起運量與到達量共計 725,535 公噸，比較明治 38 年多出 10 倍餘。不過，另對照表 2-1-3 與表 2-1-4 應可察知，昭和 10 年縣境各站客、貨運量明顯地減少，究其原因是鐵路運輸從昭和時期開始，在中程運輸方面受到公路運輸不小的衝擊之故。⁴⁷

表 2-1-1 明治 36-38 年縱貫鐵路基隆新竹段改築後縣境各站客貨運統計表

站別/ 客貨別	1903 年/明治 36 年		1904 年/明治 37 年		1905 年/明治 38 年	
	旅客人次	貨物噸數	旅客人次	貨物噸數	旅客人次	貨物噸數

⁴⁴ 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895—1920）〉，頁 9-10。

⁴⁵ 同上註，頁 9-10、25-30。

⁴⁶ 林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895—1920）〉，頁 101。

⁴⁷ 蔡龍保，〈日治時期公路運輸之興起與交通體系之變遷（1910-1936）〉，《近代中國》，期 156（2004 年 3 月），頁 88-101

桃園	22,499	654	33,015	1,579	28,392	36,651
崁仔腳	2,246	153	1,922	205	1,766	6,782
中壢	18,196	630	19,686	1,001	21,211	14,748
安平鎮	5,647	635	7,022	606	8,195	819
楊梅	8,222	727	9,709	819	11,504	1,150
合計	58,810	2,799	71,354	4,210	71,068	60,150

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966年），頁13。

表 2-1-2 大正 10 年縱貫鐵路完成後縣境各站客貨運統計表

站別/ 客貨別	旅客		小件貨物		大件貨物	
	上車人次	下車人次	起運噸數	到達噸數	起運噸數	到達噸數
桃園	231,393	231,373	137,784	355,433	40,624	28,360
崁仔腳	20,544	20,668	1,055	1,616	5,113	890
中壢	127,456	123,949	41,468	127,108	9,226	9,883
平鎮	70,237	47,063	14,491	44,626	6,931	4,975
楊梅	105,802	105,363	23,764	49,690	67,334	8,164
合計	555,432	534,416	218,562	578,473	66,228	52,272

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁13-14。

表 2-1-3 昭和 3 年海岸線通車後縣境各站客貨運統計表

站別/ 客貨別	旅客		小件貨物		大件貨物	
	上車人次	下車人次	起運噸數	到達噸數	起運噸數	到達噸數
桃園	281,084	284,272	197,134	188,886	38,046	64,517

炭仔腳	33,546	34,729	6,111	2,132	2,441	2,271
中壢	231,377	221,648	101,054	120,247	27,041	46,669
平鎮	121,061	127,910	11,772	28,130	16,429	40,159
楊梅	173,009	164,414	25,253	67,024	11,733	24,528
合計	812,470	833,003	341,324	406,419	95,690	178,144

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 14-15。

表 2-1-4 昭和 10 年複線通車後縣境各站客貨運統計表

站別/ 客貨別	旅客		小件貨物		大件貨物	
	上車人次	下車人次	起運噸數	到達噸數	起運噸數	到達噸數
桃園	250,791	248,798	106,076	111,664	55,695	3,976
炭仔腳	10,711	11,635	2,139	471	1,787	3,386
中壢	168,800	179,500	124,814	70,028	34,746	48,657
平鎮	63,136	62,692	4,272	11,458	12,312	12,196
楊梅	112,411	111,467	23,478	25,295	13,245	15,730
伯公岡	76,138	75,833	19,523	6,548	3,936	6,345
合計	681,987	689,925	280,302	225,464	121,711	140,290

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 15。

有關桃園、炭仔腳、中壢、安平鎮、楊梅、伯公岡等六個車站的營運狀況，茲說明如下。

(一) 桃園車站

桃園車站位於桃園街武陵，清末鋪設的鐵路與舊市區間有一段距離，日治時

代發展出新市街，稱為「新街」。⁴⁸桃園車站創建於光緒 19 年（1893），為當時縣境的第一大站，客貨集散和轉運服務範圍，包括桃園郡的桃園街、龜山庄、大園庄、蘆竹庄、八塊庄、大溪街、龍潭庄與新莊庄等地，也就是俗稱為「北桃園」⁴⁹的大部分地區。⁵⁰

如就桃園車站客運量的變化來說，在明治 36 年至 38 年都有小幅度的升降，介於 2 萬至 3 萬人次之間。等到大正 10 年明顯的上升，上、下車人次都超過 23 萬人次，昭和 3 年更攀升到 28 萬人次，不過，至昭和 10 年，則略減為 25 萬人次。

以桃園車站貨運量的變化而言，明治 36、37 與 38 年呈現成長狀態。大正 10 年小件貨物占大部分，約有 39 萬公噸左右，大件貨物約 7 萬公噸，唯，小件貨物以到達量為主。昭和 3 年的整體貨運量下滑。昭和 10 年，除了大件貨物的起運量略增 2 萬餘公噸外，其餘數量都明顯的下降，總體貨運量也較昭和 3 年萎縮許多。（見表 2-1-1、表 2-1-2、表 2-1-3、表 2-1-4）

有關桃園車站的貨運內容，如表 2-1-5 所見，在薪炭方面，以明治 44 年至大正 10 年間最多。茶葉在明治 41 年至大正 7 年間維持在 100 至 300 公噸之間，大正 10 年後開始減少。其他民生用品以及豬隻、蔬果等，在初期還有發送量，昭和 3 年以後全為到達量，顯示桃園街一帶對於這類物產的需求量增加。砂糖的發送量在大正 7 年達到高峰，食鹽則都由外地輸入。

表 2-1-5 明治 41-昭和 10 年桃園車站貨物發送到達量統計表

單位：公噸

年別 1908/ 明治 41	米	薪炭	樟腦	製茶	豬隻	砂糖	食鹽	蔬果	肥料	木材	石油	磚塊 土器	石灰
發送	3,126	1	0	171	37	3	0	56	20	351	10	15	51

⁴⁸ 陳正祥，《臺灣地誌》（臺北：南天書局，1993 年；2 版），頁 1137。

⁴⁹ 桃園地區屬於臺地之地形，但在地勢上卻有高低之別。如桃園臺地在高度上低於林口臺地，在內壢地區另一側的中壢臺地面因為隆起，出現「嵌仔」地形，故當地有嵌仔腳地名的出現。另，「北桃園地區」是指臺地上海跋較低的地帶，海拔較高的中壢臺地是「南桃園地區」。南北之分與實際方位沒有直接關聯，只是一種空間上的相對概念。北桃園位於桃園臺地比較偏東之處，南桃園位於比較偏西之地。以行政區劃而言，桃園、八德、大溪、蘆竹、大園、龜山、復興等 7 個鄉鎮屬於「北桃園地區」；中壢、平鎮、龍潭、觀音、新屋、楊梅等 6 個鄉鎮屬於「南桃園地區」。參見陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所，1998 年，頁 6-8。

⁵⁰ 山田京山郎編，《臺灣海陸交通運輸便覽》（臺北：海陸運新聞社臺灣支局，1928 年），頁 200-203。

到達	92	0	0	2	4	175	440	154	1,088	456	115	263	94
1909													
發送	3,478	393	0	173	42	5	0	91	50	439	22	274	101
到達	1,024	1	0	2	5	175	444	236	1,407	553	167	571	128
1910													
發送	2,614	355	0	379	47	4	0	110	45	598	32	234	76
到達	1,816	0	0	2	7	205	478	257	1,368	716	153	1,188	325
1914/大正3													
發送	7,144	706	62	210	50	32	0	108	148	285	33	55	91
到達	2,170	0	0	5	198	300	889	274	3,663	1,012	220	671	503
1918													
發送	10,894	1,310	20	251	53	217	0	269	652	2,006	74	690	323
到達	4,117	1	0	60	54	210	938	440	6,185	878	259	1,883	3,472
1924													
發送	19,424	804	271	85	132	44	0	604	146	5,358	—	178	11
到達	6,791	72	0	4	561	302	1,077	301	7,301	1,616	—	457	959

1928/昭和 3													
發送	28,372	788	416	199	266	0	0	790	346	1,649	10	182	558
到達	10,162	70	0	11	874	616	1,133	538	11,836	1,953	474	787	4,151
1930													
發送	30,119	298	170	209	189	10	0	973	10	783	0	10	0
到達	9,304	10	0	5	570	736	1,230	605	12,140	1,855	387	2,202	2,269
1935													
發送	42,528	73	90	9	54	102	0	884	44	729	26	1,103	0
到達	9,615	0	0	1	32	676	1,265	571	16,174	13,151	693	3,379	2,623

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：引自王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887—1935）〉，

臺南：國立成功大學歷史研究所碩士論文，1999年，頁104。



圖 2-1-2 日治時期桃園車站

資料來源：許朝卿等編，《臺灣經典寫真：邂逅三〇年代 Formosa》。

（二）崁仔腳車站

崁仔腳車站創建於明治 35 年 6 月 1 日，昭和 9 年改建站房，位於中壢郡中壢庄的內壢，聚落與車站間有段距離，彼此之間也沒有輕便軌道連接，交通運輸因以傳統運輸工具為主，故該站的營運量不高。⁵¹就其客、貨運量變化來說，明治 36 年客運量有 2,246 人次，貨運量僅 153 公噸。明治 38 年客運量減為 1,766 人次，貨運量則增至 6,782 公噸。崁仔腳車站在鐵路複線通車後，客運量有顯著的成長，但貨運量增加有限。昭和 3 年的客運量不論是上車或下車，都達到 3 萬人次以上的水準。貨運量方面，小件貨物的起運量成長迅速，但大件貨物的起運量卻減少約四倍。昭和 10 年，客、貨運都減少，客運的上、下車人數都只有 1 萬人次左右；貨運方面，小件貨物的到達量僅有 471 公噸。（見表 2-1-1、表 2-1-2、表 2-1-3、表 2-1-4）

崁仔腳車站貨物運輸種類以米的發送為主，大正 12 年以前，還有少量的茶葉。其他如木材、肥料、石炭、磚塊、石灰等，都是外地輸入，而且除了肥料外，

⁵¹ 林柄顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》（南投：國史館臺灣文獻館，2006 年），頁 63

其他貨物的移入量都很少。⁵²

(三) 中壢車站

中壢車站創建於光緒 19 年(1893)，位於郡內中壢庄，中壢庄為郡役所所在，故其營運量僅次於桃園車站，為日治時期縣境的第二大站。如就客、貨運運輸量變化來說，明治 36 至 38 年，客運量從 18,196 人次緩升到 21,211 人次，貨運量從 630 公噸快速成長為 14,748 公噸。大正 10 年客運上、下車人次都高達 12 萬人次。在貨運方面，小件貨物的運輸量大於大件貨物，其中，前者到運量有 12 萬公噸，起運量有 4 萬公噸；反觀後者起運量與到達量都只有 9 千餘公噸的水準。昭和 3 年，客運上、下車人次較大正 10 年各約成長一倍，為 24 萬人次左右。貨運方面，小件貨物起運量增至 12 萬公噸左右，大件貨物起運量與到達量分別增加為 27,041 公噸與 46,669 公噸。昭和 10 年客運量上、下車人數減少為 168,800 人次與 179,500 人次。相較之下，貨運量的減少幅度較小，其中，小件貨物起運量維持在 12 萬公噸的水準。至於貨運內容，要以米的運輸量最多，其次為豬隻與茶葉。(見表 2-1-1、表 2-1-2、表 2-1-3、表 2-1-4、表 2-1-6)

表 2-1-6 明治 41-昭和 10 年中壢車站貨物發送到達量統計表

單位：公噸

年別	米	製茶	豬隻	薪炭	石炭	砂糖	食鹽	蔬果	木材	肥料	磚塊土器	石灰
1908/明治 41												
發送	1,251	497	76	0	1	12	1	2	9	10	0	0
到達	193	0	9	1	561	123	406	191	300	583	51	0
1909												
發送	1,690	763	89	0	2	9	0	5	51	5	1	1
到達	990	2	11	2	560	194	430	246	438	626	76	33
1910												
發送	1,136	777	146	48	0	4	0	6	29	6	1	1

⁵² 王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887—1935）〉，頁 106。

到達	1,226	0	6	20	493	125	6	203	351	627	268	55
1914/大正 3												
發送	4,009	4	242	0	1	53	0	5	19	83	14	2
到達	524	195	68	6	1,205	143	424	260	999	2,783	458	82
1918												
發送	5,950	628	143	166	26	343	11	16	74	852	18	14
到達	1,507	6	59	1	1,208	116	581	377	1,155	5,912	1,215	228
1924												
發送	10,551	883	312	55	10	22	9	33	332	171	0	35
到達	3,190	6	186	11	1,135	189	531	524	1,475	6,725	3,572	1,045
1928/昭和 3												
發送	23,510	729	34	7	0	17	0	10	37	232	0	7
到達	6,692	3	160	0	3,666	358	601	116	2,222	15,502	3,494	1,161
1930												
發送	23,331	294	116	8	0	0	0	88	93	44	0	0
到達	6,692	3	160	0	3,666	358	601	116	2,222	15,502	3,494	1,161
1935												
發送	23,331	294	116	8	0	0	0	88	93	44	0	0
到達	4,744	2	72	0	2,568	402	670	457	1,132	11,491	1,513	1,154

資料來源：引自王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887－1935）〉，
頁 106。

（四）安平鎮車站

安平鎮屬於中壢郡平鎮庄，但安平鎮車站位於楊梅庄的草湳坡，車站與聚落未連成一體。究其原因是，明治 43 年桃園廳內鐵路改線，廢除頭重溪車站與原

來的舊安平鎮車站，新設一安平鎮車站之故。⁵³

有關安平鎮車站的客、貨運輸量，明治 38 年以前，舊安平鎮車站的客、貨運輸量不大，只超過崁仔腳車站。新安平鎮車站設立及複線通車後，其運輸上的重要性開始顯現。大正 10 年客運上、下車人次分別為 70,237 人次與 47,063 人次，小件貨物起運量與到達量分別為 14,491 公噸與 44,626 公噸，大件貨物運輸量較小件貨物少很多，起運與到達量都不足 1 萬公噸。昭和 3 年的客運量上、下車人次都有 12 萬人次，大件貨物起運量與到達量也快速成長為 16,429 公噸與 40,159 公噸；唯，小件貨物到達量減少至 16,496 公噸。昭和 10 年的客運上、下車人次較昭和 3 年少一半，貨運除了大件貨物起運量外，其餘運輸量都明顯地下滑。（見表 2-1-1、表 2-1-2、表 2-1-3、表 2-1-4）

安平鎮站的貨物運輸種類，以茶葉與豬隻的發送量最多，尤其是茶葉，在大正 14 年時接近 4 千公噸。另，米在大正 4 年以前的到達量多於發送量，大正 7 年以後，米的起運量維持在 2 千到 4 千公噸。石炭的發送量最高達 2 千公噸，但大正 8 年以後卻仰賴外地運入。薪炭的供應不多，但持續呈現供多於求的正成長，其他如砂糖、鹽、肥料、石油、磚塊、石灰等，都依賴外地供應，再由此站轉運到附近聚落。⁵⁴

（五）楊梅壠車站

明治 43 年因桃園廳內鐵路改線，廢除明治 36 年設立的崩坡車站，新設楊梅壠車站。大正 9 年楊梅壠改稱楊梅，這個位於老街的舊楊梅站在昭和 4 年時再因區段鐵路的整修，改設於新街的楊梅字。⁵⁵

關於楊梅壠車站的客、貨運輸量，在明治 36 至 38 年，運輸量名列縣境第三大車站。崩坡車站廢除新設楊梅壠車站，並於縱貫鐵路複線工事完成後，楊梅壠車站的運輸量大幅提升。大正 10 年的客運上、下車人次各有 10 萬人次，貨運方面，小件貨物起運量與到達量共約 71,000 公噸左右，大件貨物起運量與到達量合計也在 7 萬公噸以上。昭和 3 年的客運量進入高峰，上、下車人次都在 17 萬人次左右，不過貨運量成長有限，大件貨物運輸量減少，小件貨物運輸量略成長 1 萬公噸左右。昭和 10 年楊梅壠車站從舊街遷往新街的第六年，客運上、下車人次約各減 6 萬人次；貨運方面，只有小件貨物到達量衰退，約為 1 萬公噸，其餘變化不大。（見表 2-1-1、表 2-1-2、表 2-1-3、表 2-1-4）

⁵³ 平鎮市志編纂小組，《平鎮市志》（桃園：平鎮市公所，1994 年），頁 222。

⁵⁴ 王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887—1935）〉，頁 107。

⁵⁵ 羅濟鎮主編，《楊梅鎮志》（桃園：楊梅鎮公所，1996 年），頁 222。

楊梅壩車站的貨運種類如表 2-1-7 顯示，在米的發送量上，大正 5 至 9 年間成長快速，昭和 10 年超過 1 萬公噸。豬隻的發送量高於到達量。茶葉方面，昭和 5 年以前多集中在楊梅壩站再對外發送，運輸量最多時有 661 公噸。

表 2-1-7 明治 41-昭和 10 年楊梅壩車站貨物發送到達量統計表

單位：公噸

年別	米	製茶	豬隻	薪炭	石炭	砂糖	食鹽	蔬果	木材	肥料
1908/明治 41										
發送	238	376	122	16	1	10	0	6	403	5
到達	30	1	9	1	183	89	391	87	149	415
1909										
發送	222	482	111	54	1	12	0	5	290	13
到達	233	0	7	0	197	122	449	110	190	541
1910										
發送	100	484	182	15	1	3	6	32	475	8
到達	589	0	9	1	224	109	527	133	127	595
1914/大正 3										
發送	733	584	372	2	0	12	2	10	175	75
到達	173	1	57	1	627	150	359	122	414	1,786
1918										
發送	4,008	661	451	567	266	129	2	56	476	415
到達	1,299	3	47	1	1052	151	390	193	758	3,427
1924										
發送	5,320	691	434	218	12	27	146	8	441	102

到達	1,170	1	79	0	1,597	207	637	307	524	3,890
1928/昭和 3										
發送	8,585	670	330	88	7	0	0	95	308	65
到達	1,540	2	62	0	4,006	237	490	315	1152	5,456
1930										
發送	7,651	542	358	193	0	0	40	80	187	60
到達	1,011	2	50	0	2,641	207	520	184	376	4,244
1935										
發送	11,046	40	328	151	0	0	0	272	604	35
到達	2,118	1	68	0	2,796	50	364	149	723	5,446

資料來源：引自王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887－1935）〉，

頁 107。

（六）伯公岡車站

鐵道部為進行臺北至新竹間複線工事，將原設竹北號誌站向西南方遷移 4 公里，在昭和 4 年 10 月新設伯公岡車站，設立時間較晚，其營運數字僅見於昭和 10 年以後。⁵⁶如表 2-1-4 所示，伯公岡車站是一以客運為主的車站，上、下車人次在 75,000 人次左右，超越安平鎮與崁仔腳兩車站。不過，貨運量則較少，小件貨物約 25,000 公噸，高於安平鎮與崁仔腳兩車站，大件貨物僅多於崁仔腳車站而已。總體而言，其營運量大於安平鎮與崁仔腳兩車站，位居縣境的第四大車站。

綜上所述，可知縣境車站的客、貨運運輸量，原以桃園車站最大，中壢車站次之，楊梅壢車站第三，安平鎮車站第四，崁仔腳車站第五，但自伯公岡車站設立後就脫穎而出，使安平鎮車站在昭和 10 年後落居第五名，崁仔腳車站名列末位。

⁵⁶ 林栢顯，〈臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革〉，頁 74。

第二節 公路系統的建立

公路系統相較於鐵路在清代已有初步的現代化，只依靠轎子、牛車或步行等相當原始的交通工具來進行人貨往來。但是，到了日治時期，臺灣公路交通呈現長足的進展，不僅有連絡全島、城際間、地方內部的各級道路建設，且有汽車運輸業的出現。日治時期有關縣境三級道路系統的形成、臺灣民眾協助道路建設過程、道路橋樑的增加數量與里程、公路運輸業之興起，以及桃園輕鐵與臺灣軌道株式會社兩大運輸會社公路營運情況，茲闡述如下。⁵⁷

一、各級道路的發展

(一) 州道

州道地位相當於「縱貫公路」。臺灣地區有規模的修築縱貫、橫貫公路始於同治 13 年（1874），沈葆楨奏請「開山撫番」，開築以臺灣府（臺南）為中心，東至莊內（旗山），南迄沙馬磯（東港），北抵雞籠（基隆）等中、南、北等三大幹線道路，當時施工過程因陋就簡，距離現代化公路標準甚遠。⁵⁸

明治 28 年（1895）日本統治臺灣後，為強化軍事控制，實施所謂的「三段警備制」，因求軍事交通上的便捷，而不惜利用兵工趕築道路。首先，在修築南北縱貫道路方面，至翌年 3 月為止，近衛師團與第二師團工兵隊陸續完成臺中臺南間、臺南安平間、臺南旗山間、鳳山高雄間、鳳山東港間、臺中埔里間的道路，總長約 428.6 公里，唯，這些速成公路的工事頗為粗簡。同年 4 月，總督府廢除軍政實施民政，道路事務由特設臨時土木部主持，路線調查及既有道路橋樑的修繕，由軍務局工兵部辦理，繼續完成基隆蘇澳間、基隆臺北間、臺北新店間、臺北淡水間、北投溫泉場間、新竹臺中間、東港恒春間、枋寮臺東間等道路，總計長度約 452 公里，耗費 48.7 萬圓。臺灣西部縱貫道路及東西連絡的幹線道路，便在日軍的努力下修築完成。⁵⁹

明治 30 年 10 月總督府制定道路設備準則，將重要道路分為三等，一等道路寬度 12.72 公尺以上，二等道路寬度 10.91 公尺以上，三等道路寬度 9.7 公尺以上，並廢除臨時土木部，道路事業逐漸移轉給地方辦理。各州廳在經費有限的情況

⁵⁷ 桃園輕鐵會社在明治 45（1912）年、大正 8（1919）年、昭和 10（1943）年改名為桃園輕便鐵道公司、桃園軌道株式會社、桃園交通株式會社，在日治時期以營運輕鐵業務聞名，昭和 18 年（1943）前有「輕便鐵道」或「輕便軌道」的名稱，因此簡稱為「桃園輕鐵」。見桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》（桃園：桃園汽車客運，民國 92 年），頁 29-30。

⁵⁸ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究 1895-1945》，頁 175-176

⁵⁹ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究 1895-1945》，頁 246。

下，積極訓諭轄區人民捐獻土地、勞力、經費、材料等，地方工程數量明顯的增加，道路長度至明治 44 年止，共增加為 12,131 公里。⁶⁰明治 44 年以後，由於國費投入次第增加，修築速度因而加快。明治 44 年至大正 14 年止，先後完成的重要道路有桃園宜蘭道、蘇澳花蓮道、新化玉井道及縱貫公路部分路段的新建與改修。⁶¹根據統計，明治 33 年至大正 10 年縣境州道總共完成 15 條，道路長度 212 公里。（見表 2-2-1）

表 2-2-1 日治時期縣境州道路線里程表

年別	起 / 訖	數量	里程	備註
1900-1920 (明治 33 至大正 10 年)	桃園—大嵙崁 桃園 —龜崙嶺	共 15 線	212 公 里	各線道路都由當地人民義務服役建築。桃園至崩坡、桃園至龜崙嶺、桃園至大坵園、中壢至觀音、中壢至咸菜硼五線全長 82 公里，實費人工折合當時工資共 49.81 圓，道路全長 212 公里，計費人工折合工資 142.04 圓。
	中壢—石觀音 桃園 —崩坡			
	桃園—大坵園 中壢 —咸菜硼			
	楊梅—崁頭厝 中壢 —大坵園			
	大嵙崁—鶯歌石 龍 潭陂—平鎮			
	大竹圍—蚵殼港 桃 園—大竹圍			
	桃園—鶯歌石 大嵙 崁—龍潭陂			

備註：大嵙崁即今大溪地區、龜崙嶺即今龜山地區、石觀音即今觀音地區、崩坡位於今楊梅地區、大坵園即今大園地區、平鎮即今埔心地區、咸菜硼即今關西地區、龍潭陂即今龍潭地區、鶯歌石即今鶯歌地區、

⁶⁰ 雖然在明治 31 年，總督府頒布地方稅制度，土木費成為其中支辦項目之一，但是因為地方稅收有大半都支應於警察費，所以真正投入到道路建設的比例不高。同上註，頁 247；陳俊，《臺灣道路發展史》（臺北：交通部運輸研究所，1987 年），頁 218。

⁶¹ 同上註，頁 250-251。

崁頭厝位於今新屋地區、大竹圍位於今蘆竹地區。

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 15。

(二) 指定道路

指定道路地位相當於「縣道」。此一名稱從明治 38 年開始使用，係指以國庫或地方經費改善養護的道路，由各州廳管理登記，列入道路臺帳。⁶²昭和 5 年 3 月 7 日總督府評議會通過「道路費國庫補助規程」，開始有計畫、大規模地建築指定道路。⁶³

縣境當時隸屬新竹州管轄，從表 2-2-2 可知，全州指定道路共 31 線，位於縣境者占 15 線，路面寬度 7.4 至 10 公尺，神社及停車場路寬 11 至 18 公尺。自昭和 6 年開始，殖民當局發動地方人民捐獻土地、金錢、義務服勞役，協助施工，預定十年完成全部指定道路工程。嗣以軍事及經濟上的需要，桃園大園道、中壢觀音道、平鎮關西道⁶⁴、楊梅老飯店道、桃園大溪道等州指定道路共 14 線，均於昭和 12 年提前竣工。又如表 2-2-4 所示，縣境橋樑月眉橋、龜山橋、渡船頭橋、大溪橋、南崁溪橋、汶水橋等，相繼於昭和 13 年以前築成，其中最長的橋樑是龜山吊橋，長 645 公尺，寬 12.5 公尺。另，縣境指定道路各項工程費用，可參見表 2-2-5、表 2-2-6。

表 2-2-2 新竹州時期縣境指定道路路線里程表

單位：公里

路線別	里程	路線別	里程	路線別	里程
桃園—竹圍	15.52	楊梅—崁頭厝	16.90	龍潭—大溪	9.55
桃園—大園	14.52	老飯店—三角堀	10.00	中壢—龍潭	10.46
大園—觀音	11.22	桃園—大溪	14.63	關西—石門	17.38
竹圍—大園	7.45	桃園—尖山	2.39	平鎮—關西	17.38
中壢—觀音	17.17	大溪—角板山	22.29		

資料來源：引自陳俊，《臺灣道路發展史》（臺北：交通部運輸研究所，1987

⁶² 陳俊，《臺灣道路發展史》，頁 262

⁶³ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究 1895-1945》，頁 277。

⁶⁴ 日治時期「平鎮」地名指今之「埔心」，位於今之「楊梅鎮」。感謝審查委員黃厚源先生賜教。

年)，頁 270-271。

表 2-2-3 新竹州時期縣境提前竣工之指定道路表

路線別	施工年度	施工里程/公里	經費（含橋樑）/圓
桃園大園道	1931（昭和 6 年）	13.39	102,989.00
中壢觀音道	1932	16.45	101,456.00
平鎮關西道	1932	17.38	86,053.00
楊梅老飯店道	1932	3.30	19,869.00
桃園大溪道	1935	1.35	18,287.00

備註：平鎮即今埔心地區。

資料來源：同表 2-2-2。

表 2-2-4 新竹州時期縣境指定道路重要橋樑表

單位：公尺

橋名	起工年月	竣工年月	構造	長度	寬度
龜山大橋	1929 年 3 月	1931 年 9 月	吊橋	645.00	12.50
渡船頭橋	1933 年 3 月	1933 年 11 月	吊橋	60.00	4.00
大溪橋	1932 年 7 月	1934 年 6 月	吊橋	220.00	5.00
南崁溪橋	1935 年 11 月	1936 年 4 月	鋼筋混凝土	88.00	5.18
汶水橋	1937 年 5 月	1938 年 4 月	木造鋼索吊橋	150.00	4.00

資料來源：引自陳俊，《臺灣道路發展史》，頁 272。

表 2-2-5 新竹州指定道路修築經費

項目	經費/圓
土工費	1,240,730.00
涵洞費	215,424.00
橋樑費	2,286,640.00
木工費	10,625.00
事務費	317,143.00
共計	4,070,560.00

資料來源：同表 2-2-4。

表 2-2-6 新竹州時期縣境指定道路簡易路面敷設費

道路別	敷設里數/公里	經費/圓	竣工年月
中壢停車場道	550.00	4,514.00	1937 年 5 月(昭和 12 年)
桃園停車場道	625.00	4,481.25	1937 年 12 月

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 29。

(三) 街庄道

街庄道地位相當於「鄉鎮道」，係指定道路以外公共道路的總稱，工程由各州廳統籌計畫，責令各街庄執行。如有重要經濟、軍事價值者或屬工程特殊的路線，便由各主管州廳或總督府給予經營與技術上的協助。各州廳依據昭和 5 年總督府交通局公告街庄道規則，自翌年起，在十年內分期完成街庄道路交通網。⁶⁵

新竹州所轄街庄道路，原計畫總長 2 千公里，路面寬度 4.5 至 11 公尺，但到戰前全州實際完成街庄道路為 193 條，總計 870.11 公里，其中，分佈於縣境的有 90 條，全長 366 公里。這些街庄道路多從原有車馬行人道路改修，大部分可以通行汽車，屬於比較簡陋的道路。其名稱、里程、完工年度，見於表 2-2-7。

⁶⁵ 陳俊，《臺灣道路發展史》，頁 263、724。

表 2-2-7 新竹州時期縣境街庄道路

道路名稱	里程/ 公里	起訖點	竣工年 度	道路名稱	里程/ 公里	起訖點	竣工 年度
鶯歌道	2.10	桃園－鶯歌	不詳	南崁內厝蕃 仔道	0.13	內厝－蕃仔 厝	1928
豎涵埤道	0.69	大樹林－大 湳	不詳	山腳後壁厝 道	0.26	山腳－海湖	1930
蘆竹厝道	2.25	埔子－南崁 內厝	不詳	大溪三峽道	6.25	大溪－三峽	1943
中路道	2.34	中路－埔子	1932	中壢大溪道	9.10	中壢－大溪	1933
皮寮道	3.16	中路－大湳	1932	大溪鶯歌道	7.80	大溪－鶯歌	1931
埔子道	1.42	埔子－大檜 溪	1932	員樹林泉水 空道	3.72	員樹林－泉 水空	1935
銃櫃道	1.35	茄苳溪－新 興	1934	番仔寮十一 份道	2.98	番仔寮－十 一份	1943
崁仔腳道	1.35	崁仔腳－福 興	1934	大溪內柵道	2.53	田心子－內 柵	1936
內海墘道	1.64	大庄－廟前	1933	大溪尾寮道	1.50	田心子－尾 寮	1937
雙溪口道	4.59	大園－中壢 街界	1934	大溪三層道	3.16	大溪－三層	1937
埔心拔子林 道	—	店仔－油車 店	1934	三層頭寮道	1.50	三層－集會 所	1937
沙崙道	0.69	坡堵－沙崙 庄仔	1934	內柵埔尾道	1.85	內柵－埔尾	1939
圳股頭道	1.85	櫻禾局－集 會所	1934	龍潭三坑子 道	4.10	龍潭－十一 份崎頂	1942

四股拔子林道	1.20	拔仔林－竹圍	1935	龍潭三洽水道	6.34	四方林－新竹區界	1938
許厝港道	3.27	大園－許厝港	1935	八張犁九座寮道	6.32	八張犁－九座寮	1936
橫山道	5.67	大園－青埔店	1935	泉水空銅鑼圈道	4.60	泉水空－銅鑼圈	1936
埔心五塊厝道	4.69	埔心－五塊厝庄尾	1935	三坑子大坪道	3.85	十一份崁頭－大坪	1938
新庄子道	0.87	集會所－新庄子	1935	中壢大園道	7.20	中壢－新埔	1935
八塊霄裡道	2.05	八塊－霄裡	1935	石頭後寮道	1.70	石頭里－後寮	1942
竹圍海水浴場道	1.09	竹圍－海水浴場	1934	中壢芝芭里道	8.20	中壢－芝芭里	1935
八塊茄苳溪道	5.65	八塊－茄苳溪	1936	水尾五塊厝道	4.70	水尾－五塊厝	1937
八塊三角埔道	3.78	八塊－三角埔	1934	中壢八塊道	5.30	中壢－八塊	1935
八塊鶯歌道	5.38	八塊－鶯歌	1939	中壢大溪道	5.60	中壢－社子	1935
三角埔白鷺道	3.54	白鷺－三角埔	1939	中壢龍潭道	7.80	中壢－山子頂	1941
三角埔大樹林道	3.64	三角埔－大樹林	1936	中壢新屋道	12.30	中壢－新屋	1935
三角埔霄裡道	3.40	霄裡－三角埔	1937	大崙雙溪口道	4.20	大崙－雙溪口	1935
兔仔坑道	4.23	新路坑－兔仔坑	1942	崁仔腳五塊厝道	4.10	坑子腳－五塊厝	1939

坪頂道	9.00	新路坑－苦 苓林	1936	中壠東勢道	7.90	中壠－東勢	1943
牛角坡道	10.00	新路坑－水 尾	1936	楊梅新埔道	4.50	楊梅－秀才 窩	1943
南崁頂道	6.00	南崁頂－陳 厝坑	1936	楊梅老坑道	4.00	楊梅－老坑	1943
蕃仔窩道	7.00	蕃仔窩－下 湖	1942	烏塗窟金瓜 坑道	1.95	烏塗窟－金 瓜坑	1940
山頂道	2.15	新路坑－山 頂	1940	楊梅小楊梅 道	3.90	楊梅－小楊 梅	1940
山頂道	1.65	山頂－縣界	1940	楊梅伯公岡 道	5.60	楊梅－伯公 岡	1942
坑仔坑口道	8.00	貓尾崎－海 湖	1904	楊梅高山頂 道	6.50	楊梅－高山 頂	1932
埔子蘆竹道	9.10	大竹圍－蘆 竹	1914	伯公岡湖口 道	2.70	伯公岡－湖 口	1935
南崁廟口坑 子外道	6.10	南崁下－外 社	1921	觀音新屋道	7.50	觀音－新屋	1936
南崁下大竹 圍道	5.80	南崁下－大 竹圍	1924	新坡新屋道	5.90	新坡－新屋	1926
大竹圍新庄 子道	0.52	大竹圍－新 庄子	1926	甲頭厝蚵殼 港道	8.90	甲頭－蚵殼 港	1937
新興中興道	1.00	新興－中興	1929	甲頭厝大牛 欄道	6.60	甲頭－大牛 欄	1937
福興中興道	0.56	中興－福興	1929	新坡草濼道	4.70	新坡－草濼	1942
南崁廟口羊 稠坑道	0.98	五福橋－羊 稠坑	1929	東勢草湳坡 道	4.10	東勢－草湳 坡	1938

頂社赤塗崎道	1.06	頂社—赤塗崎	1929	上田心子犁頭洲道	2.20	上田心子—犁頭洲	1938
南崁下南崁頂道	4.82	南崁下—陳厝坑	1929	新屋大潭道	8.90	新屋—大潭	1925
南崁廟口營盤坑道	0.53	五福宮—營盤坑	1928	崎頂雙溪口道	4.30	頂溪—溪口	1935
新興福興道	0.84	新興—福興	1928	新屋伯公岡道	5.30	新屋—伯公岡	1942

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：引自陳俊，《臺灣道路發展史》，頁 721-724。

二、運輸服務業

日治時期的「自動車」指的是現今的「汽車」。最早的自動車自明治 45 年引進，源起於臺北市內一名旅館店主杉森氏為接送旅客方便，進口一輛福特車，為臺灣進口第一部自動車之嚆矢。⁶⁶日治時期客運汽車稱為「乘合自動車」，始於同年 9 月 18 日臺北地區高松氏得到營業許可，於次年 1 月在臺北市與近郊展開營業。公路運輸的快速發展約在大正 9 年以後，該年發佈「自動車取締規則」，自此使公路運輸的發展得有規範可循。⁶⁷

客運汽車與輕便軌道相比，具有行駛快速、運輸力高、運費低廉等優點。如以速度而言，公路運輸平均時速 30-40 公里，較軌道時速 10-16 公里快。⁶⁸就費用來論，譬如桃園到大溪的單人交通費用，搭乘臺車須費 65 錢，但乘合自動車只要 55 錢，一日尚有 10 個班次。⁶⁹從方便性來說，乘客要搭臺車必須要到車站買票、等候，但若搭乘乘合自動車，則只要在設有站牌的路邊候車，或在上車後買票即可，尤其是在貨物運送方面，自動車可以到府收件、包送到戶，這種服務可使貨主節省若干將貨物運送到站的費用與時間。⁷⁰

⁶⁶ 沈方茹，〈台北市公共巴士之發展（1912-1945 年）〉，臺北：國立中央大學歷史學研究所，2003 年 6 月，頁 24。

⁶⁷ 蔡龍保，〈日治時期公路運輸之興起與交通體系之變遷（1910-1936）〉，頁 89，

⁶⁸ 同上註，頁 89-91

⁶⁹ 《昭和十七年運輸關係書類綴》（桃園：桃園客運藏），未編頁；桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》，頁 30。

⁷⁰ 蔡龍保，〈日治時期公路運輸之興起與交通體系之變遷（1910-1936）〉，頁 89-91



備註：乘合自動車就是公共汽車，是在日治中期以後才興起的一項交通工具。

圖 2-2-1 日治時期的乘合自動車

資料來源：謝森展編，《臺灣回想》。

縣境公路運輸業大部分由原來輕便鐵道會社轉型而來，比較重要的有「桃園輕便軌道株式會社」（即今桃園汽車客運股份有限公司，以下簡稱桃園輕鐵）、「臺灣軌道株式會社」（即今新竹汽車客運股份有限公司，以下簡稱臺灣輕鐵）。以桃園輕鐵而言，大正 9 年起，已成為縣境輕便軌道運輸最重要的民營會社，該公司自大正 12 年經營汽車客運，第一條路線為桃園大溪間，營運之初，擁有 3 輛臺車。⁷¹大正 15 年 7 月 1 日，桃園大園間、桃園龜山間的客運路線開始營運，

⁷¹ 臺灣軌道株式會社即為後來的新竹客運股份有限公司，營運範圍廣及新竹、臺中、臺南三州。社長赤司初太郎，主要幹部有松橋達生、香久忠俊、桂瑞春、坂本登、鈴木卓、翁順新。大正 8 年 9 月成立，創業資本額 40 萬圓，昭和 15 年 3 月 10 日增資 10 萬圓，昭和 17 年 2 月續增資 10 萬圓，昭和 2 年兼營汽車客運業，昭和 16 年總公司遷至新竹市。見謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，《臺灣殖民地史學術研討會論文集》（臺北：海峽學術出版：問津堂總經銷，2004 年），頁 35；《第八回營運報告書》，桃園：桃園客運藏，未編頁；桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》，頁 29；竹本伊一郎編，《臺灣會社年鑑》（臺北：臺灣經濟研究會，1943 年），頁 118。

10月1日桃園崁子路線開始營業。同年，並與「大鶯自動車株式會社」共同架設大溪汽車專用橋，11月5日經新竹州保安課長核可，於同月15日開始通車，對大溪交通運輸極有助益。⁷²昭和6年8月11日嶺頂塔寮坑路線開始營運，同年8月21日與新莊自動車公司合作經營臺北桃園間路線。⁷³

昭和8年開始，桃園輕鐵將汽車客運營運範圍擴大到南桃園，並伸展到苗栗地區。首先，因應更寮腳及中壢兩地的要求，於昭和10年7月1日開設青埔線。⁷⁴同年8月24日申請苗栗線，翌年12月19日申請設置貨物自動車苗栗出張所（辦事處），並於昭和10年5月11日開始營運。⁷⁵昭和12年9月3日南崁外社間之外社線開始營運；同年10月1日大溪中壢這條路線也開始營運。⁷⁶昭和13年11月14日，鑑於參訪桃園神社（位於今桃園林口交間處的虎頭山，即桃園高中一帶）人數眾多，而申請桃園神社間不定期遊覽路線。⁷⁷昭和15年擴張營運範圍，7月2日大園竹圍間、7月31日觀音白沙屯間汽車客運都開始營運。⁷⁸昭和13年5月11日，桃園輕鐵與鐵道部訂定連帶運輸契約，雙方合作路線主要是往返海水浴場者，也就是從桃園車站前往地區海水浴場的旅客，由桃園輕鐵負責接駁。⁷⁹

桃園輕鐵除了擴張路線外，也收購其他公司。先是，昭和2年收購經營大溪鶯歌路線的大鶯自動車株式會社，⁸⁰昭和4年收購「桃園自動車公司」。⁸¹昭和10年8月26日收購「中壢東榮自動車商會」，擁有經營中壢觀音路線的權利。⁸²

昭和16年（1941）太平洋戰爭爆發，臺灣總督府實施交通統制政策，桃園輕鐵先以33,125圓收購中壢軌道株式會社所經營的中壢大園及中壢新屋兩條路線。同年12月，再以16,875圓收購楊梅乾泰自動車商會，獲得楊梅經新屋到崁頭厝間的路線及其全部資產。⁸³另，桃園輕鐵所經營的苗栗公司寮間路線，因偏離其主要經營範圍，在臺灣輕鐵的營運範圍內，而後者的大溪龍潭間路線却在桃

⁷² 《第十四回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁷³ 《第二十三回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁷⁴ 《臺灣日日新報》，昭和10年（1936）7月24日，12685號，版4；《第二十八回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁；《第三十一回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁷⁵ 《第三十回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁷⁶ 《第三十六回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁷⁷ 《第三十八回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁷⁸ 《第四十回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁；《第四十一回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁷⁹ 《昭和四年、昭和二十年例規綴》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁸⁰ 《第十五回營運報告書》，未編頁。

⁸¹ 《第二十回營運報告書》，未編頁。

⁸² 《第三十二回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁸³ 同上註，未編頁。

園輕鐵的營運範圍內，為便利雙方作業，故協定互相交換兩條路線。⁸⁴

昭和 18 年 5 月，桃園輕鐵更名「桃園交通株式會社」，成為專營汽車客運業務的企業。⁸⁵同年，桃園輕鐵收購桃園富士輪胎，設置共同工作場所，並且吸收其員工。⁸⁶

統計桃園輕鐵所有汽車數量，大正 15 年有 9 輛，昭和 3 年增加為 17 輛，昭和 5 年增至 26 輛，昭和 10 年增為 33 輛，其中包括乘合自動車 22 輛、貨物自動車 8 輛、租賃自動車 3 輛。⁸⁷關於汽車運輸營收情況，如表 2-2-9 所示，大正 14 年以前，處於起步階段，收入不很理想，之後快速提升。昭和 3 年受到全球不景氣的影響，到昭和 6 年間無甚成長。不過當此陰霾一過，在昭和 10 年下半年就突破 10 萬圓，此後且逐年快速的成長。但好景不長，隨著二次大戰爆發，桃園輕鐵受到總督府加強物資管制與美軍轟炸臺灣的影響，營運陷入困境，收入大減。

表 2-2-8 桃園輕鐵公路運輸路線分佈表

路線名	區間	經過出張所與發著所	數量
大溪線	桃園大溪	桃園、辨天池、小大湳、大湳、三角埔、蔴園、更寮腳、松樹腳、缺子、粟仔園、大溪	11
大園線	桃園大園	桃園、舊役場、大廟口、星見橋、埔子、八角店、八股坡、新庄子、大坡腳、水斗、埔心、橫山橋、大園	13
竹圍線	大園竹圍	大園、大埔、海方厝、坡堵、瓦窯、竹圍、沙崙	7
外社線	桃園外社	桃園、大廟口、大檜溪、林投店、水汙頭、甘蔗園、南崁、尾窟、公埔、山鼻、山廟、公溝、外社	13
水浴場線	桃園沙崙	桃園、大廟口、北門、大檜溪、林投店、水汙頭、甘蔗園、南崁、內厝、水尾、拔子林、竹圍、尾窟、公埔、山鼻、山廟、公溝、外社	19
鶯歌線	鶯歌大溪	鶯歌、尖山、二甲九、中庄、公館、缺子、下崁、粟仔園、大溪	9
大中線	大溪中壢	大溪、粟仔園、崎頂、埔頂廟（仁和宮）、南興、霄裡、社子、東勢、後寮、石頭、中壢	11
青埔線	八塊中壢	更寮腳、八塊、霄裡、後寮、煉瓦會社、埔頂、中壢	7

⁸⁴ 同上註，未編頁。

⁸⁵ 同上註，未編頁。

⁸⁶ 《昭和十八年職員身份進退書類》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁸⁷ 《第七回至第十二回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁；《第十三回到第二十二回總會書類綴》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

龍潭線	大溪龍潭	龍潭、三角林、十一份、淮子埔、番仔寮、員樹林、崎頂、粟仔園、大溪	9
霄裡線	八塊大園	中壢車站、中壢、興南、水尾、埤寮子、青埔、橫山、大坡下、尖山、大園	10
觀音線	中壢觀音	中壢、舊社、三座屋、崎頂、大崙、井子厝、崙坪、頂大堀、新坡、水尾、坡寮、大坡腳、觀音、白沙屯、水浴場	15
神社線	桃園神社	桃園、桃園神社	2
新屋線	中壢新屋	中壢車站、中壢、高山下、過嶺、犁頭州、苦練腳、北勢、新屋	8
楊梅線	中壢楊梅	楊梅、楊梅車站、水尾、老飯店、埔頂、紅崁頭、新屋、甲頭屋、下田心仔、下庄仔、崁頭厝	11
龜山線	桃園龜山	桃園、大廟口、武陵橋、新路坑、龜山、半嶺、嶺頂、尖山腳、塔寮坑	9

資料來源：引自陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展,1903-1945〉，桃

園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007年，頁166。

資料說明：八塊即今八德、外社即今蘆竹鄉外社村、桃園神社位於今桃園虎頭山公園。

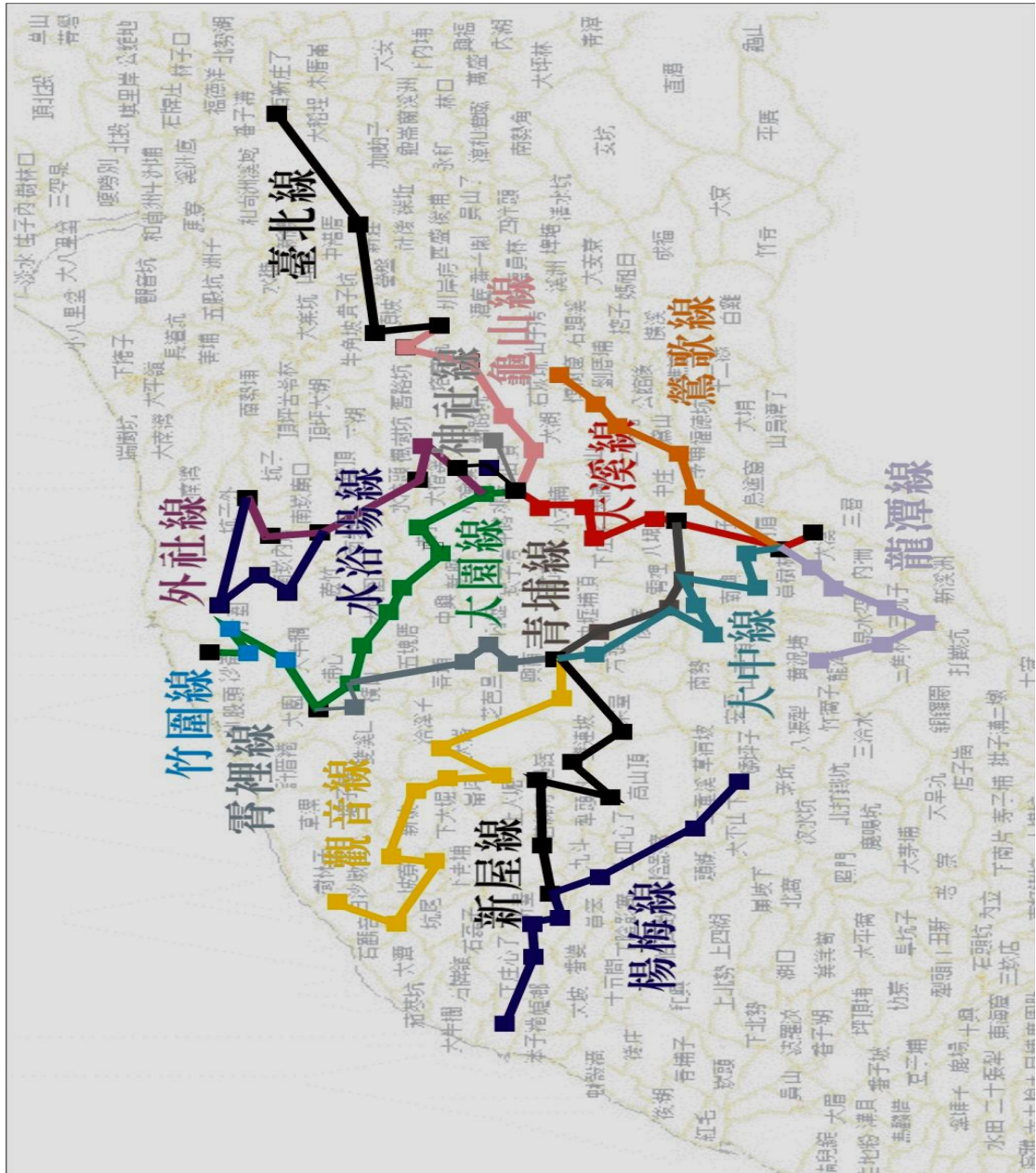


圖 2-2-2 桃園輕鐵桃園地區汽車客運網

資料來源：引自陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展,1903-1945〉，頁 167。

資料說明：1.本圖以車站名與臺灣堡圖系統中古地名相互核對的方式製成，如遇地名重複出現的情形，則先判斷該車站所屬路線所在之區域，再決定應標示之位置。
2.部分車站位置過於接近，為保留原圖之大字名，故技術性的將

部分車站位置標示在大字名稱旁，使所標示之位置與實際位置有若干差距，但原則上不影響各路線的分佈空間。無法辨識之車站，則基於標示與否均不影響各路線之繪製，而未標出。

3.路線重疊部分係兩條以上路線都經過同一區間所致。



圖 2-2-3 桃園輕鐵苗栗地區汽車客運路線圖

資料來源：引自陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展,1903-1945〉，頁 168。

資料說明：同圖 2-2-2。

表 2-2-9 日治時期桃園輕鐵自動車營運收入

年別	金額/圓	年別	金額/圓	年別	金額/圓	年別	金額/圓
1923 下	3,347.20	1929 上	35,216.33	1934 下	53,861.21	1940 上	187,201.18
1924 上	4,832.43	1929 下	35,510.01	1935 上	67,192.22	1940 下	204,264.92
1924 下	6,408.98	1930 上	35,549.26	1935 下	101,986.57	1941 上	225,503.70
1925 上	6,967.70	1930 下	28,843.80	1936 上	—	1941 下	260,343.54
1925 下	11,779.45	1931 上	38,255.92	1936 下	—	1942 上	312,286.80
1926 上	—	1931 下	30,645.21	1937 上	115,983.98	1942 下	348,554.51
1926 下	24,969.84	1932 上	39,609.22	1937 下	129,723.45	1943 上	362,067.79
1927 上	34,394.80	1932 下	54,238.49	1938 上	127,336.61	1943 下	287,433.13
1927 下	40,782.06	1933 上	55,231.41	1938 下	125,177.55	1944 上	302,773.29
1928 上	37,227.55	1933 下	43,596.81	1939 上	142,173.23	1944 下	232,294.67
1928 下	33,607.15	1934 上	49,321.41	1939 下	167,688.34	1945 上	207,318.99

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《第七回至第十二回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），

未編頁；《第十三回至第四十七回總會書類綴》（桃園：桃園客運藏），未編頁資料製作。

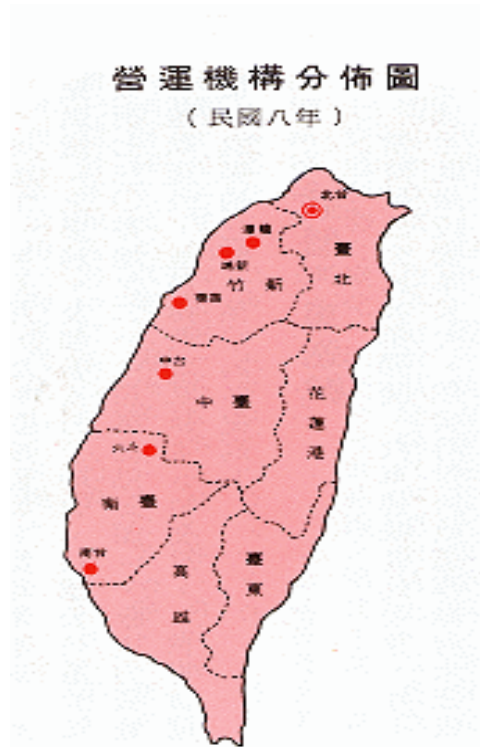


圖 2-2-4 大正 8 年臺灣軌道株式會社營運機構分佈圖

資料來源：新竹客運網站 <http://www.hcbus.com.tw/fpage01.htm>，2005 年 9 月 11 日引用。



圖 2-2-5 昭和 4 年臺灣軌道株式會社兼營汽車運輸業時之照片

資料來源：新竹客運網站 <http://www.hcbus.com.tw/fpage01.htm>，2005 年 9 月

11 日引用。

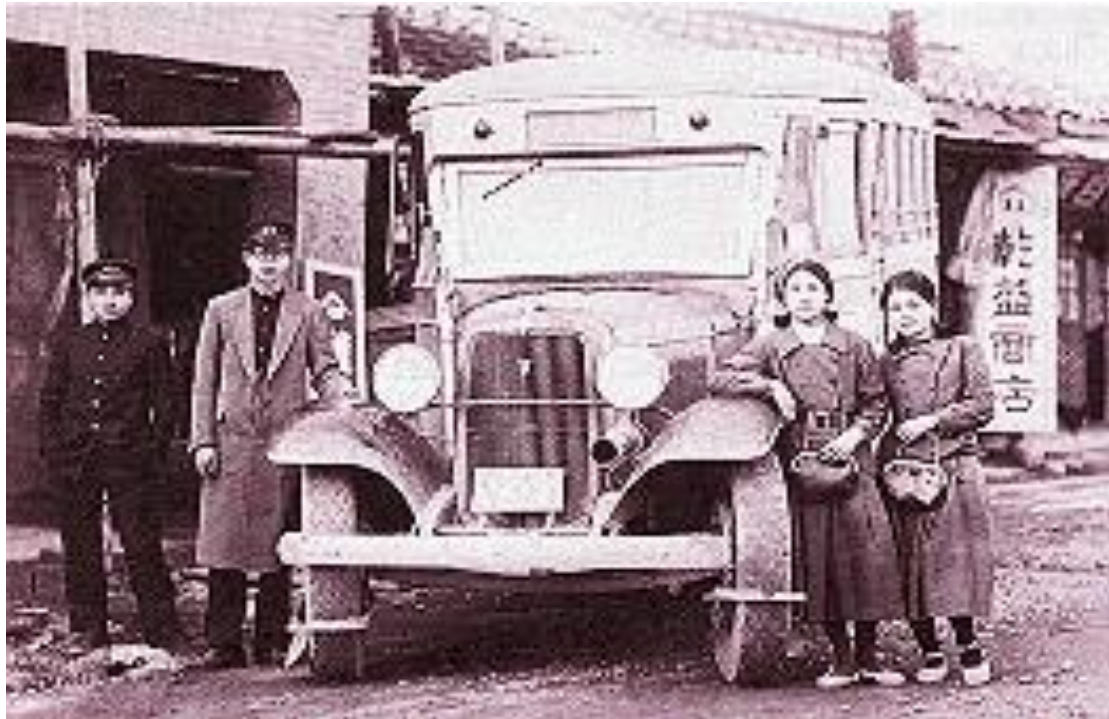


圖 2-2-6 昭和 12 年臺灣軌道株式會社專營桃、竹、苗地區汽車運輸業之照片

資料來源：新竹客運網站 <http://www.hcbus.com.tw/fpage01.htm>，2005 年 9 月 11 日引用。

第三節 輕便軌道的興衰及水運的沒落

輕便軌道是臺灣地區特有的交通工具，縣境不僅擁有全臺最早由臺灣人組成的桃崁輕便鐵道會社，也為全臺最發達的區域。有關縣內輕便軌道業的興衰過程以及水運機能喪失的情形，茲說明如下。

一、輕便軌道的興衰

輕便軌道的軌距以 1 呎 7 吋半為主，少數為 2 呎、1 呎 5 吋、1 呎 4 吋、1 呎 42 吋、1 呎 43 吋等多種，重量分 9 磅與 12 磅兩種規格，其規模和礦場搬運礦石的狹鐵道類似。在輕便軌道上行駛的臺車，是一種特製的車輛，形狀與昔日鐵路上的手押車略同，只是體積較小。臺車限於軌距過狹、載重量有限，故不以機械作動力而用人力。所以在「私設軌道規則」中，對輕便軌道的定義為：「敷設軌條，作為一般交通運輸之設備，特別是，不以瓦斯力、蒸汽力、機械力作為動力。」而使用人力就是指人於後方推押前行之意，因此又稱之為「手押車」或「後押臺車」。⁸⁸

臺車遇下坡時可利用軌道的滑力前進，車速每小時達 16 公里左右，行駛於平地則依賴人力推進，時速約 10 公里，由於下坡不需要人力推進，故臺車邊緣會設計一凸出物，可供後押人夫在下坡路段時踩踏。臺車車上設有制動機，在急坡處可用來煞制減速，唯其危險性較其他交通工具大。臺車分為客車、貨車二種，客車最多裝載 4 人（不含操作者，最多 1 至 2 人），貨車載重量在平地路線以 360 公斤為限、山地路線以 300 公斤為限。所謂客車是指在臺車上放置板凳供乘客乘坐，不論客、貨都會在車上裝置布蓬，遮陽避雨。⁸⁹

輕便軌道為日軍登陸臺灣時，為圖運輸士兵及相關補給品的方便而設，總督府以速成的方式大量鋪設軍用輕便軌道於島內各地。第一條輕便軌道為明治 28 年（1895）日軍進軍臺灣時，鋪設在臺南安平到高雄間，於同年 10 月完工。明治 31 年 2 月，再將這條軌道延長到新竹，以彌補新竹以南缺乏鐵路的問題，並同時完成網寮社至安平、烏日至塗葛窟、他里霧至斗六、高雄至鳳山等四條支線，以及基隆線、臺北線。大致上，幾乎主要市鎮都有輕便軌道通過。以上路線迨縱貫鐵路通車後，除部分與縱貫鐵路相隔甚遠或緊臨軍隊屯駐地的路線之外，多陸續拆除。⁹⁰

⁸⁸ 渡部慶之進著、黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》，頁 170-173。

⁸⁹ Ronald G. Knapp. "Push Car Railways and Taiwan's Development." , pp. 204。

⁹⁰ 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》，上卷，（臺北：臺灣總督府鐵道部，1910 年），頁 396；Ronald

輕便軌道的利用，著實革新臺灣地區的交通。雖然日治初期的輕便軌道多為速成，但當輕便軌道從臺南延伸到新竹，並開始與基隆新竹段鐵路搭配使用後，臺北到臺南間的交通，立刻從原本需要 19 天方能到達的情況，縮減為 2 天。⁹¹

輕便軌道在明治 32 年縱貫鐵路開始興工，逐段拆除舊有軍用軌道後，開始開放民營。⁹²嗣後，鑑於輕便軌道的管理與相關規定多準用私設鐵道的法規，然而兩者性質究屬不同，因此產生許多扞格不入之處。於是，總督府在明治 45 年 1 月以府令第 9 號公佈「臺灣私設軌道規則」，簡化輕便軌道會社的申請辦法，兼有製糖業的帶動，故使輕便軌道業邁向蓬勃發展的興盛期。⁹³

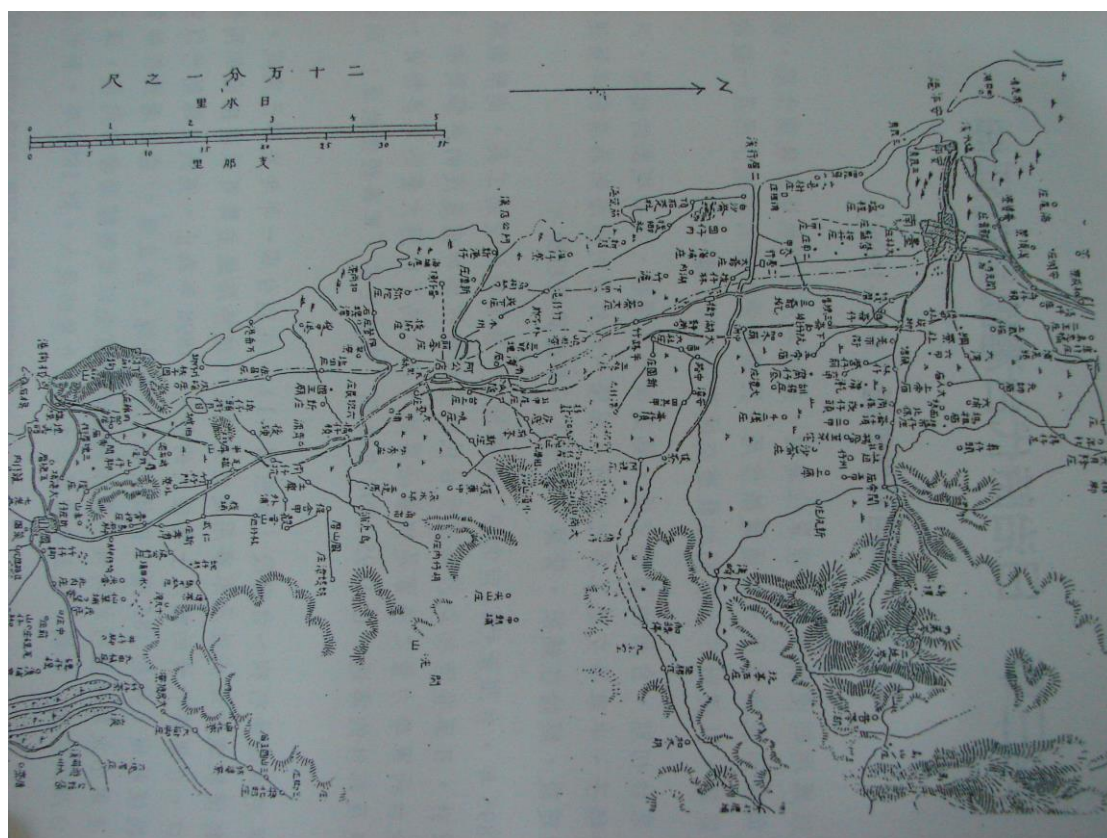


圖 2-3-1 日治時期臺南高雄段軍用輕便軌道交通圖

資料來源：王珊珊，《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究：1887-1935》。

輕便軌道開放民營後，初期功能是載客，主要提供鄉村與郊區的交通需求，並與縱貫鐵路連結。隨著臺灣的經濟發展與產業興盛，大正 6 年輕便軌道的貨運

G. Knapp . “Push Car Railways and Taiwan’ s Development” , pp.209.

⁹¹ 王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887—1935）〉，頁 84-85。

⁹² 同上註，頁 84-85。

⁹³ 渡部慶之進著、黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》，頁 278。

收入首度超過客運，載貨業務漸漸成為主要營運項目，並得進一步刺激農業發展與整合行政控制（administrative control）。⁹⁴

昭和 5 年左右，平地輕便軌道遭到公路運輸業的競爭與衝擊，逐漸走入歷史。唯，在靠山地區，因為道路建設不易，故輕便軌道仍是主要交通工具，直到戰後，山區的輕便軌道被汽車取代，才完全被拆除。⁹⁵



備註：圖中的臺車為客車，建造得相當簡陋。

圖 2-3-2 輕便軌道與臺車

資料來源：James W. Davidson 著、蔡啟恆譯，《臺灣之過去與現在》。

縣境輕便軌道業的營運，開創於明治 36 年 11 月，係桃園地方菁英簡朗山、大溪地方菁英呂建邦、呂鷹揚、王式璋、江健臣、林國賓、李家充、陳嘉猷、趙玉牒、徐克昌等人，聯合集資一萬圓，所成立的「桃坎輕便鐵道株式會社」為嚆矢。⁹⁶桃園輕鐵創設之初，因臺車行駛路線只有桃園至大溪粟仔園之間的輕便軌

⁹⁴ Ronald G. Knapp “Push Car Railways and Taiwan’s Development.”, pp. 206-207、209-210；謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，《臺灣殖民地史學術研討會論文集》，頁 23-24。

⁹⁵ 如三峽地區的輕便軌道是到民國 48 年時拆除。同上註，頁 23-24。

⁹⁶ 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十三年報》（臺北：臺灣總督府鐵道部，昭和元年），

道，長 12.9 公里餘，營運情況不佳，直到明治 40 年以後，才獲得改善。⁹⁷

明治 39 年桃園輕鐵興建大溪線車站（指輕便軌道車站）到龍潭市街的一段路線，長約 1.6 公里。⁹⁸接著，明治 43 年敷設桃園車站到桃園市街、八塊車站到八塊厝庄（今八德地區）兩條路線，於翌年完工。⁹⁹明治 44 年可視為桃園輕鐵發展的第一個關鍵年，該年股東大會決議不分配盈餘，全數轉為資本，將資本額增加到 45,000 圓。¹⁰⁰

明治 45 年桃園輕鐵增加桃園至許厝港之間的輕便軌道線，翌年再敷設桃園至大溪之間的複線，並建築桃園至南崁、桃園至嶺頂之間的軌道。大正 4 年延長嶺頂至臺北新庄之間的軌道。大正 8 年桃園輕鐵再進行桃園街埔仔庄到竹圍庄（今竹圍）之間的竹圍線鋪設工事，全長 11.4 公里。¹⁰¹同年還將資本額從 45,000 元增加為 50 萬圓。¹⁰²

大正 9 年桃園輕鐵的發展有著非常大的變化。原本經營者簡阿牛、簡朗山、呂鷹揚等人，以簡阿牛為首，以資本額 150 萬圓，實繳資本額 125 萬圓，新成立「桃園軌道株式會社」，收購原公司所有路線、設備與人員，經營範圍除了交通運輸業以外，還兼營造林事業，包括枕木與橋樑材料的栽培和採集。¹⁰³

如前所述，大正 9 年以後，桃園輕鐵因為公路運輸的興起，所以輕便軌道業務逐年萎縮，陸續拆除各軌道，以至於到昭和 14 年時只剩下桃園到大溪間的軌道而已。昭和 18 年 3 月 18 日，復提出「本社軌道運輸營運廢止許可」的申請，新竹州官廳於 4 月 2 日以指令第 1883 號批准。¹⁰⁴同年，桃園輕鐵在戰時臺灣私設軌道統合政策下，全體股東決議將桃園大溪間僅存的一條軌道售予臺灣輕鐵。¹⁰⁵昭和 18 年 5 月 5 日，桃園輕鐵所屬大溪桃園間軌道營業權與相關從業人員，全部交給臺灣輕鐵，結束輕便軌道的營運，改為專營公路運輸的會社。¹⁰⁶同年 9 月 30 日變更商號為「桃園交通株式會社」。¹⁰⁷

頁 144-145。

⁹⁷ 《臺灣日日新報》，明治 36 年（1903）12 月 22 日，1693 號，版 3。

⁹⁸ 《漢文臺灣日日新報》，明治 39 年（1906）2 月 5 日，1906 號，版 3。

⁹⁹ 《漢文臺灣日日新報》，明治 43 年（1910）2 月 3 日，3529 號，版 4；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十二年報》，頁 116。

¹⁰⁰ 《漢文臺灣日日新報》，明治 44 年（1911）8 月 30 日，4048 號，版 4。

¹⁰¹ 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第二十一一年報》，頁 106。

¹⁰² 桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》，頁 29。

¹⁰³ 《臺灣日日新報》，大正 9 年（1920）1 月 8 日，7061 號，版 5。

¹⁰⁴ 《第四十七回營運報告書》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

¹⁰⁵ 《第四十六回營運報告書》，未編頁。

¹⁰⁶ 《第四十七回營運報告書》，未編頁。

¹⁰⁷ 《第四十八回營運報告書》，未編頁。

表 2-3-1 顯示，桃園輕鐵的輕便軌道運輸早期以載客為主，自大正 4 年開始，轉換為載貨為主。進入大正 14 年下半年，其營運發展達到高峰。但大正 15 年上半年到昭和 5 年下半年，受到經濟不景氣及公路運輸的雙重衝擊，開始緩慢衰退。昭和 5 年上半年以後，公路運輸加快發展腳步，桃園輕鐵輕便軌道收入的萎縮更形嚴重，終致昭和 18 年上半年全無收入。

又，表 2-3-2 指出，桃園輕鐵隨著輕便軌道的快速成長，臺車數與營運里程均明顯的增加，即從明治 43 年擁有 26 輛臺車、14.6 公里的里程，到大正 2 年突破 100 輛臺車，增加到 117 輛，里程也增為 46.7 公里。發展到大正 5 年，臺車數快速地逼近 200 輛。大正 9 年，臺車數增至 343 輛，里程數也延長到 68.4 公里，昭和 2 年下半年還一度增加到 94.6 公里，逼近 100 公里。然而，隨著輕便軌道收入的減少，臺車數與里程在昭和 15 年上半年時，分別只剩下 72 輛與 19 公里。

表 2-3-1 日治時期桃園輕鐵輕便軌道營運統計表

年別	使用臺車次			數量		收入/圓		
	旅客	貨物	總計	旅客/ 人次	貨物/公斤	旅客	貨物	總計
1912	53,444	32,023	85,467	94,807	9,393,900	18,219.67	13,327.56	31,547.23
1913	70,763	54,809	125,572	126,721	16,028,580	24,689.90	23,827.43	48,717.33
1914	88,067	57,721	145,788	155,056	16,770,660	28,856.99	23,114.03	51,970.02
1915	89,552	80,832	170,384	153,262	24,778,884	27,400.45	34,578.93	61,979.38
1916	97,378	74,209	179,970	172,016	23,465,952	30,207.99	34,829.75	65,037.74
1917	127,899	123,369	264,034	228,371	37,999,852	40,048.04	55,301.08	95,349.12
1918	142,915	134,675	291,119	258,132	40,317,114	45,476.85	59,108.22	104,585.07
1919	142,376	143,278	300,712	270,434	42,801,450	57,920.48	76,622.53	134,543.01
1920 (上)	70,585	65,828	136,413	145,666	21,247,224	37,208.93	44,276.12	72,545.67
1920 (下)	61,692	53,982	115,674	122,367	23,744,970	39,561.05	60,273.52	99,834.57

1921 (上)	62,585	45,552	108,137	130,275	19,440,360	40,080.74	57,044.85	97,125.59
1921 (下)	65,701	37,634	103,335	131,846	21,633,420	39,758.22	41,825.35	81,583.57
1922 (上)	60,052	41,989	102,041	122,522	17,513,700	37,710.33	47,205.13	84,915.46
1922 (下)	61,109	45,425	106,534	119,608	18,884,100	36,521.81	46,245.00	82,767.02
1923 (上)	—	—	—	—	—	—	—	90,815.80
1923 (下)	—	—	—	—	—	—	—	94,877.64
1924 (上)	—	—	—	—	—	—	—	77,734.73
1924 (下)	—	—	—	—	—	—	—	110,292.67
1925 (上)	—	—	—	—	—	—	—	88,686.68
1925 (下)	—	—	—	—	—	—	—	127,467.58
1926 (上)	74,874	61,344	136,218	165,229	17,237,640	35,586.44	59,833.74	95,420.18
1926 (下)	49,825	86,257	136,082	109,948	39,578,220	23,621.78	78,604.95	102,226.71
1927 (上)	42,136	65,057	107,193	92,750	27,268,200	19,828.88	65,059.76	84,888.64
1927 (下)	46,542	91,780	138,322	105,428	41,848,260	22,520.58	86,473.52	108,994.10

1928 (上)	47,251	62,725	109,976	106,281	26,388,120	22,197.32	61,269.15	83,466.47
1928 (下)	46,973	80,840	127,813	102,599	23,623,920	12,351.22	72,902.64	95,253.86
1929 (上)	47,610	63,002	110,612	106,284	25,729,380	22,559.51	58,299.22	80,858.73
1929 (下)	50,494	76,442	126,936	110,023	25,820,700	24,341.69	70,131.92	94,473.61
1930 (上)	43,603	57,711	101,314	94,814	15,492,420	20,331.27	57,362.01	77,693.28
1930 (下)	38,221	42,629	80,850	79,721	18,371,640	17,103.52	37,791.22	54,894.74
1931 (上)	41,719	47,483	89,202	81,903	18,823,800	16,693.61	34,183.11	50,879.72
1931 (下)	28,423	31,562	59,985	57,043	12,140,160	11,976.71	21,491.96	33,468.68
1932 (上)	27,606	48,201	75,807	55,785	19,503,120	11,746.55	32,623.81	44,370.36
1932 (下)	—	—	—	—	—	10,914.24	23,704.36	46,157.91
1933 (上)	20,438	36,291	56,729	42,099	13,965,660	9,419.69	25,114.44	34,534.13
1933 (下)	24,917	33,836	58,753	51,021	13,708,260	9,673.20	25,337.87	35,011.07
1934 (上)	31,293	47,703	78,996	54,770	11,932,560	13,308.25	32,832.30	46,140.55
1934 (下)	35,585	40,968	76,553	71,055	10,175,580	14,485.98	29,933.39	44,419.37

1935 (上)	32,616	39,178	71,794	66,706	10,138,392	13,527.66	37,000.45	48,913.14
1935 (下)	—	—	—	—	—	—	—	—
1936 (上)	—	—	—	—	—	—	—	—
1936 (下)	—	—	—	—	—	—	—	—
1937 (上)	16,780	36,893	53,673	54,220	9,834,840	8,230.55	26,391.58	41,931.60
1937 (下)	14,100	38,999	53,099	28,278	10,957,248	7,014.49	32,704.75	45,876.28
1938 (上)	13,744	38,338	52,082	27,851	246,509	7,413.19	19,041,930	50,690.07
1938 (下)	9,280	25,409	34,689	20,403	6,631,740	5,724.48	29,207.01	42,849.07
1939 (上)	6,770	12,520	19,290	14,310	2,474,496	5,316.16	14,011.73	27,302.84
1939 (下)	7,244	17,980	25,224	14,178	3,639,504	5,705.98	21,934.17	36,624.38
1940 (上)	—	—	—	—	—	—	—	33,830.24
1940 (下)	—	—	—	—	—	—	—	31,815.93
1941 (上)	—	—	—	—	—	—	—	28,062.15
1941 (下)	—	—	—	—	—	—	—	32,293.90

1942 (上)	—	—	—	—	—	—	—	30,035.01
1942 (下)	—	—	—	—	—	—	—	32,905.90
1943 (上)	—	—	—	—	—	—	—	12,592.48

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十三至第二十年報》；《第一回至第十二回營運報告書》，未編頁；《第十三回至第四十七回總會書類綴》，未編頁資料製作。

表 2-3-2 日治時期桃園輕鐵輕便軌道臺車與里程統計表

年別	臺車數/輛	軌道里程/公里	年別	臺車數/輛	軌道里程/公里
1910	26	14.6	1929 (上)	331	94.6
1911	28	14.6	1929 (下)	331	94.6
1912	74	39.4	1930 (上)	331	94.6
1913	117	46.7	1930 (下)	331	94.6
1914	131	46.7	1931 (上)	331	94.6
1915	164	57.1	1931 (下)	331	94.6
1916	194	53.6	1932 (上)	331	94.6
1917	314	53.6	1932 (下)	331	94.6
1918	314	53.6	1933 (上)	331	94.6
1919	341	53.6	1933 (下)	331	85.6
1920 (上)	343	68.4	1934 (上)	331	76.8

1920（下）	343	68.4	1934（下）	331	76.8
1921（上）	343	80.6	1935（上）	331	76.8
1921（下）	343	80.6	1935（下）	—	—
1922（上）	343	80.6	1936（上）	—	—
1922（下）	343	93.3	1936（下）	—	—
1923（上）	343	93.3	1937（上）	331	78.2
1923（下）	343	93.3	1937（下）	331	78.2
1924（上）	343	93.3	1938（下）	331	78.2
1924（下）	343	93.3	1939（上）	331	20.6
1925（上）	343	93.3	1939（下）	312	20.6
1925（下）	343	93.3	1940（上）	72	30.6
1926（上）	331	93.3	1940（下）	72	30.6
1926（下）	331	93.3	1941（上）	72	30.6
1927（上）	331	93.3	1941（下）	72	30.6
1927（下）	331	94.6	1942（上）	72	30.6
1928（上）	331	94.6	1942（下）	72	30.6
1928（下）	331	94.6	1943（上）	72	30.6

備註：符號“—”表資料缺載。

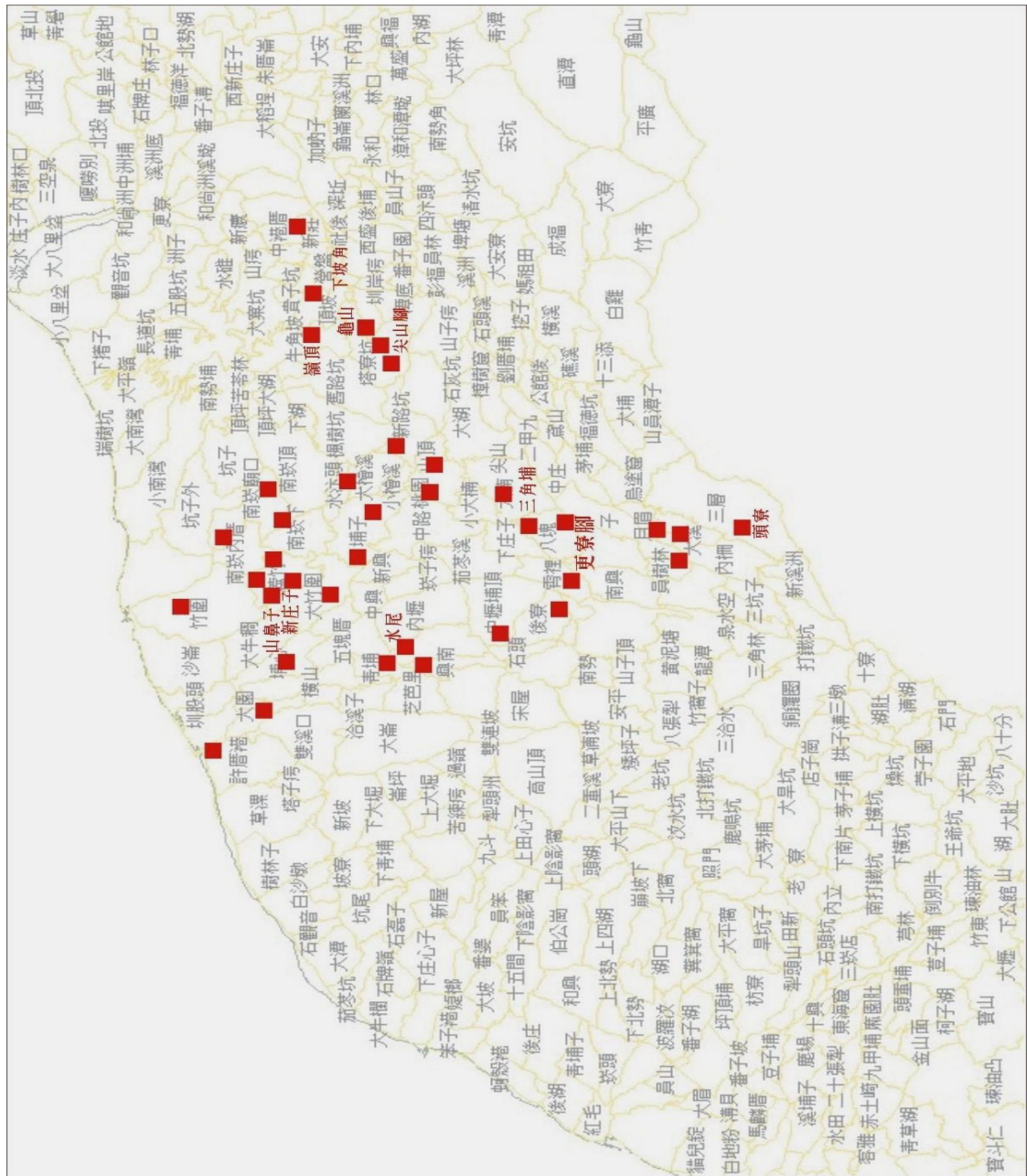
資料來源：同表 2-3-1。



備註：發著所指的是輕便軌道的車站，圖中招牌上寫有「桃園軌道株式會社」字樣。

圖 2-3-3 日治時期桃園輕鐵桃園發著所

資料來源：桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百週年特刊》。



資料來源：陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展,1903-1945〉，頁 163。

圖 2-3-4 桃園輕鐵輕便軌道車站分佈網

資料說明：同圖 2-2-2。

日治時期縣境除了桃園輕鐵以外，比較重要的輕便鐵道會社尚有中壢輕便鐵道株式會社（簡稱中壢輕鐵）與楊梅輕便軌道株式會社（簡稱楊梅輕鐵）。中壢輕鐵成立於大正 7 年，資本額 25 萬圓，經營路線有四條，營運範圍以中壢郡為中心，分別與觀音庄、新屋庄、平鎮庄（即今埔心，位於楊梅鎮）連絡，另還

有遠達龍潭庄的路線，這些行駛路線為：

1. 觀音—中壢—龍潭坡線

本線以中壢街為中繼站，呈西北向東南走勢，西北從觀音庄出發，途經坡寮、新坡、大崙、中壢、興南、平鎮庄（即今埔心，位於楊梅鎮）南至龍潭庄。

2. 中壢—新屋線

本線同樣以中壢街為中心向西行，路線由中壢街經興南、高山下、過嶺、新屋庄至新屋。大正 15 年獲得鋪設軌道許可，全長 17.5 公里。昭和 5 年，行駛路線縮短為三座屋至新屋。

3. 下大堀—草漯線

昭和 2 年獲得鋪設軌道許可，行駛路線為下大堀經、塔子腳至草漯。此路線為觀音庄內短程路線，全長 5 公里。

4. 石頭—東勢線

本線也以中壢街為中心向東南行，行駛路線為石頭經北勢、平鎮庄（即今埔心，位於楊梅鎮）到東勢，昭和 2 年取得鋪設軌道許可，全長 5 公里。¹⁰⁸

表 2-3-3 顯示，中壢輕鐵早期以客運為主，後期以貨運為主，轉折點在大正 15 年，並且越到後來越明顯。昭和 3 年為經營高峰，該年客運量為 144,018 人次，貨運量為 28,415,520 公斤。其後緩慢下降，到昭和 6 年時，衰退速度加快，昭和 11 年雖然稍見復甦，不過依舊難逃萎縮的命運。另，中壢輕鐵在大正 12 年時有臺車 58 輛、軌道里程 22.4 公里，發展到昭和 3 年時，臺車增加為 245 輛、軌道延長為 50.7 公里。（見表 2-3-4）

表 2-3-3 日治時期中壢輕鐵營運統計表

年別	收入/圓	旅客/人次	旅客收入/圓	貨物/公斤	貨物收入/圓
1922	19,222	58,916	13,195	28,415,220	6,270
1923	23,104	56,149	12,603	5,275,980	10,201
1924	25,302	67,490	14,741	6,031,980	11,061

¹⁰⁸ 王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887—1935）〉，頁 107。

1925	86,259	73,138	16,030	6,795,780	13,121
1926	58,282	109,129	24,455	14,997,300	33,827
1927	79,937	133,109	23,777	24,429,720	56,160
1928	97,161	144,018	25,636	28,415,520	71,524
1929	96,949	143,609	24,743	27,369,540	72,197
1930	81,823	123,636	20,641	25,991,640	61,182
1931	73,233	89,095	15,106	26,063,040	58,127
1932	42,801	57,689	9,582	20,143,380	33,219
1933	57,066	80,802	14,293	24,348,054	42,773
1934	47,429	55,053	10,358	13,318,308	37,071
1935	46,874	58,953	9,545	15,061,200	37,329
1936	62,684	54,709	9,171	19,035,348	53,513
1938	58,869	33,730	4,265	19,530,396	54,604
1939	38,145	12,066	1,882	12,417,972	36,263
1941	37,434	3,939	657	9,225,000	36,777

資料來源：根據新竹州，《新竹州統計書》（新竹：新竹州，大正 12-昭和 16 年第一至第十四統計書、第十六至第十八統計書、第二十統計書）。

表 2-3-4 日治時期中壢輕鐵臺車與里程統計表

年別	臺車數/輛	軌道里程/公里	年別	臺車數/輛	軌道里程/公里
1922	58	22.4	1932	200	50.7
1923	95	—	1933	223	50.7
1924	76	—	1934	243	—
1925	96	—	1935	246	—
1926	149	28.2	1936	239	80.5
1927	213	40.7	1937	—	—
1928	245	50.7	1938	220	80.5
1929	245	50.7	1939	143	44.1
1930	245	50.7	1940	—	—
1931	245	50.7	1941	95	29.0

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：同表 2-3-3。

楊梅輕鐵資本額 15 萬圓，主要營運範圍為楊梅、新屋二庄，輕便軌道可直接連絡新屋的炭頭厝，支線由新屋可通石磊子，另有一條由上陰影窩到大坡。¹⁰⁹

楊梅輕鐵經營的路線共三條，都在昭和 5 年以後廢除，即：

1、楊梅—炭頭厝線

本線為楊梅庄楊梅經老飯店、新屋庄新屋、下田心子到炭頭厝，全長 17.1 公里。大正 2 年有楊梅壢新屋線，長 9.2 公里，大正 8 年延長至炭頭厝。

¹⁰⁹ 王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887—1935）〉，頁 107。

2、上陰影窩—大坡線

本線為楊梅庄上陰影窩經員笨、下陰影窩、新屋庄十五間到大坡，全長 10 公里。軌道興建於大正 8 年，昭和 7 年拆除。

3、伯公岡—新屋線

本線為昭和 9 年創設，全長 5.8 公里。¹¹⁰

楊梅輕鐵早期以客運為主，後期改營貨運為主，轉折點在昭和 3 年。昭和 4 年為其營運高峰，該年收入 37,891 圓，客運 43,527 人次，貨運 11,541,300 公斤。不過，有別於桃園輕鐵與中壢輕鐵，楊梅輕鐵經過高峰期後便快速的轉向衰退，昭和 11 年雖見復甦，但仍欲振乏力。在臺車與里程方面，昭和 3 年以前無甚增加，昭和 6 年時臺車數突破百輛，為 103 輛，軌道為 31.1 公里。其後收入雖集速萎縮，不過臺車數尚維持 69 到 90 輛間，軌道里程也有所增加，昭和 11 年延長為 52.5 公里。（見表 2-3-5、表 2-3-6）

表 2-3-5 日治時期楊梅輕鐵營運統計表

年別	總收入/圓	旅客/人次	旅客收入/圓	貨物/公斤	貨物收入/圓
1922	12,185	42,511	9,549	1,404,804	2,636
1923	12,119	37,590	8,629	181,400	3,490
1924	12,000	37,204	3,545	3,357,180	8,896
1925	13,843	37,672	8,497	2,954,400	5,333
1926	17,481	49,931	9,932	4,312,860	7,549
1927	15,112	32,292	5,329	5,430,120	9,783
1928	26,001	32,449	5,994	8,912,280	20,007
1929	37,891	43,527	8,056	11,541,300	29,835
1930	33,711	26,766	6,957	10,324,380	26,754
1931	29,697	22,387	4,031	7,055,280	16,666

¹¹⁰ 同上註，頁 108。

1932	12,647	22,830	3,937	4,658,700	8,710
1933	12,637	23,789	4,378	4,846,085	8,259
1934	17,737	31,665	7,026	3,373,416	10,711
1935	12,035	22,063	4,275	2,614,536	7,760
1936	21,419	62,809	10,439	3,936,672	10,980
1938	20,992	51,977	8,724	4,705,596	12,268
1939	20,551	55,728	9,353	4,350,672	11,198

資料來源：根據新竹州，《新竹州統計書》、第一至第十四統計書、第十六至第十八統計書製作。

表 2-3-6 日治時期楊梅輕鐵臺車與里程統計表

年別	臺車數/輛	軌道里程/公里	年別	臺車數/輛	軌道里程/公里
1922	30	9.2	1931	103	31.1
1923	30	9.2	1932	69	31.1
1924	30	9.2	1933	74	31.9
1925	34	9.2	1934	75	—
1926	34	9.2	1935	72	—
1927	33	9.2	1936	90	52.5
1928	71	9.2	1937	—	—
1929	93	26.9	1938	83	45.7
1930	93	28.5	1939	83	45.7

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：同表 2-3-5。

綜上所述，可知在三家輕便鐵道會社中，以桃園輕鐵的營運狀況最突出，對於縣境交通的貢獻最大，其次是中壢輕鐵，再次為楊梅輕鐵。總之，縣內輕便軌道的營運，自創設以來，逐年增添設備，擴大經營，進入大正末年到昭和初年間，邁向營運的高峰期，之後因不敵公路的運輸力高、運費低廉、行駛快速等優勢而日趨沒落，迨至第二次世界大戰結束，因已不合實際需要，無法和汽車運輸業競爭，故業務不振而被市場淘汰。



圖 2-3-5 昭和 10 年桃園地區鐵路、軌道交通網

資料來源：王珊珊，《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究：1887-1935》。

二、水運的沒落

清代縣境物產運輸主要仰賴水運，當時統計資料缺乏，雖不詳其營運實況，但日治初期總督府為管理此一繁榮的港口和有徵收稅源之需，遂於明治 36 年在許厝港設立稅關監視署，隸屬於淡水稅署。表 2-3-7 所示，該年許厝港、南崁港、石觀音港、蚵殼港、崁頭厝港的進港船隻共有 270 艘次，總噸數達 1,865 公噸，出港船隻 263 艘，總噸數達 1,820 公噸。在五港之中，進出港船數與噸數的多寡

依序為許厝港、南崁港、石觀音港、崁頭厝港與蚵殼港。¹¹¹

明治 37 年，進出入各港的船數急遽下降，總計出港船隻有 174 艘，入港船隻有 194 艘，其中除了許厝港外，以崁頭厝港進出入船隻居多。究其原因，係諸港沿岸漸漸形成細破層突出海面，每逢乾潮就形成數百公尺之斥滷地，滿潮時便成為水底沙洲，沙洲愈積愈高，港口淤塞而喪失功能，導致海上交通被陸上交通取代之故。¹¹²

許厝港的日趨衰退從桃園輕鐵輕便軌道線大園線的拆廢也可看出。該線建於明治 45 年，最早由桃園火車站連接到大廟口，長 0.6 公里，續由大廟口連接到許厝港，長 17.7 公里。但好景不長，大正 6 年這條路線被拆除，只剩下桃園到大坵園 14.8 公里的輕便軌道。¹¹³大正 11 年縣境港口的總營運量已經很少，只剩下 22 艘中式帆船、舢舨類的船隻，船隻總噸位數共 84 公噸，翌年，船隻再減少到 20 艘，總噸位數計 82 公噸。¹¹⁴

表 2-3-7 明治 36-37 年縣境沿海各港船隻出入表

港口	1903/明治 36 年				1904/明治 37 年			
	出港		入港		出港		入港	
	舶數	公噸數	舶數	公噸數	舶數	公噸數	舶數	公噸數
石觀音港	25	126.60	27	132.54	12	75.72	15	109.53
南崁港	32	231.90	34	249.90	28	190.20	42	238.70
許厝港	179	1,267.13	182	1,288.73	99	669.91	100	653.88
蚵殼港	5	28.00	5	28.00	—	—	1	3.00
崁頭厝港	22	165.50	22	165.50	35	259.94	36	281.05
共計	263	1,820.13	270	1,864.67	174	1,194.77	194	1,284.16

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據桃園廳編，《桃園廳志》，1906 年排印本，中國方志叢書臺

¹¹¹ 陳正祥，《臺灣地誌》，頁 1134。

¹¹² 陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，1998 年，頁 144。

¹¹³ 王珊珊，〈近代台灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887-1935）〉，頁 90-91。

¹¹⁴ 新竹州，《新竹州統計書》（新竹：新竹州，大正 12-13 年第一、第二統計書），頁 323、356。

灣地區第 235 號，(臺北：成文出版社，1983 年)，頁 104-105 製作。

大漢溪航運進入日治時期後仍持續運作。根據明治 31 年 12 月臺灣總督府調查，大漢溪自海山堡大崙崁三坑仔起至大稻埕河寬約 300 公尺。¹¹⁵明治 33 年航行大漢溪船隻噸數約 10-20 石，船隻數約 250 艘。在大稻埕到大溪 40 公里的航程中，順流而下若是上午九點從大溪出發，中午到新莊，下午三點可以抵達大稻埕。¹¹⁶又據明治 39 年 12 月調查資料記載，大漢溪自桃園廳海山堡新溪洲莊起(大溪以南)，至擺接堡江子翠莊止(指板橋江子翠一帶)，約 39 公里可通船。其中一條支流自擺接堡員林仔莊起，至社後莊止，也就是所謂的「湍仔溝」，長約有 3.4 公里可通船；另一支流三角湧河(三峽溪)，自海山堡大埔莊起，經三角湧(三峽)，至挖仔莊與大漢溪會合；而橫溪自海山堡成福莊起，至橫溪與大漢溪會合，約 5.9 公里，也可通船。¹¹⁷大正 8 年石門攔水堰正式通水後，大漢溪航運自此才備受影響，至昭和 18 年，除渡船與竹筏外，不再航行船隻。¹¹⁸

綜上所述，可知縣境交通在日治時期因為臺灣總督府進行鐵公路近代化工程，故使陸運取代清代以水運為主的交通型態。就陸運而言，縱貫鐵路屬於官營，縣境方面共設有桃園、崁仔腳、中壢、安平鎮、楊梅、伯公岡等六個車站，其中以桃園、中壢、楊梅三站的營業狀況位居優勢。輕便軌道多屬民營，縣境主要有桃園輕鐵、中壢輕鐵與楊梅輕鐵等三家公司，其中以桃園輕鐵經營最佳。縣境公路有由州道、指定道路與街庄道等三級道路所鋪設的公路交通網，由於公路具備方便、速度、廉價等優越條件，所以在中、短程運輸上強烈的衝擊縱貫鐵路與輕便軌道，而在昭和 5 年起取代輕便軌道成為地區交通運輸的要角。縣境公路運輸業大部分由輕便鐵道會社轉型而來，比較重要的有桃園輕鐵和臺灣輕鐵，前者指今之桃園客運，後者為今之新竹客運，這兩間汽車客運公司都已服務縣境長達百年之久。

¹¹⁵ 臺灣總督府民政部文書課，《臺灣總督府第二統計書》(臺北：臺灣總督府民政部文書課，1898 年)，頁 419。

¹¹⁶ 富永豐編，《大溪誌》，昭和 19 年排印，中國地方叢書臺灣地區第 234 號(臺北：成文出版社，1985 年)，頁 136-137。

¹¹⁷ 臺灣總督府民政部文書課，《臺灣總督府第十統計書》，頁 798-799。

¹¹⁸ 今澤正秋編，《鶯歌鄉土誌》，昭和 9 年排印，中國方志叢書臺灣地區第 222 號，(臺北：成文出版社，1985 年)，頁 73；富永豐編，《大溪誌》，頁 95。

第三章 戰後鐵路交通（1945-2004 年）

日治時期臺灣的鐵公路交通雖有相當規模的現代化建設，但到日治末期，由於二次大戰爆發，對交通設施造成不小的破壞，故當國民政府接收臺灣後，首要工作便是復原鐵公路交通，等待接收完畢後，才在過去既有的基礎上，持續發展。

本節為瞭解戰後縣境鐵路交通的發展情況，茲將內容分為三節。第一節「鐵路交通行政」，旨在說明臺灣鐵路接收、復員與革新發展階段，以及和縣境路段車站相關的重要工程。第二節「營運業務」主要分析縣境各站的營運情況。第三節「高速鐵路時代的來臨」，討論高速鐵路的工程情況，兼論高速鐵路縣境車站站區的人文、自然地理空間，以及對縣境交通可能造成的影響。

第一節 鐵路交通行政

自昭和 12 至 20 年（1937-1945）日本發動侵華、太平洋戰爭期間，鐵路負擔軍事用途的運輸業務逐年增加，在既有的規模與環境下，漸漸感到不勝負荷。等到日治末期，由於戰事節節失利，一方面要撤退在海外的日本軍民，另一方面又有佈署全島防務的需要，致使一般運輸業務更增困頓。昭和 19 年後，全臺交通遭到美軍轟炸，破壞相當嚴重，路軌、車輛、橋樑、倉庫被燬甚多，不過，為了進行戰爭，雖仍強力掙扎維持軍運，但民間客、貨運運輸幾乎陷入停頓的窘境，迨至民國 34 年 10 月國民政府接收臺灣時，鐵路已呈癱瘓的狀態。¹¹⁹

一、接管階段

戰後初期，縱貫鐵路全線鋼軌磨損長達 150 公里，枕木腐朽過半，橋樑載重不足者計 926 孔，其銹蝕彈穿者計 486 孔，站場設備與行車保安裝置都殘缺不全，損毀停用的機關車（指火車頭），占全數 48%，破陋待修的客貨車輛，約占全數的 20%，所有設備器材因供應不繼，使鐵路營運陷入困境。¹²⁰

民國 34 年 11 月，臺灣省行政院長官公署成立「鐵路管理委員會」，翌年春，開始接收工作，即對工務、運務、機務與行政等相關機構展開修復與整頓，以期維持行車安全與正常營運。修復工作首重路線，包括路基整修、涵洞疏導、翼牆

¹¹⁹ 張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》（南投：臺灣省文獻會，1969 年），頁 96。

¹²⁰ 同上註，頁 96-97。

修補、腐朽枕木及磨損鋼軌與銹蝕彈穿橋樑的抽換加固、交通號誌與站場聯鎖機械裝置等。毀損擱置的客貨車輛也須加速併裝改造，為便於營運管理及保障行旅貨物的安全，而儘速修繕站場房屋、倉庫、月臺、天橋、雨棚及站欄等設備以供使用。在百廢待理期間，縣境縱貫鐵路各站的營業頗受影響。¹²¹

二、整頓改進階段

民國 37 年 3 月，國民政府結束接收階段的鐵路管理委員會，正式設置「臺灣省交通處鐵路管理局」，旋改稱「臺灣鐵路管理局」。臺灣鐵路管理局設局長一名，局長之下設主任秘書、副局長、總工程司三人，統轄：產管處、防護團、企劃處、運務處、工務處、機務處、電務處、材料處、行政處、會計處、人事室、政風室、秘書室、勞安室、法規小組、行保會等 16 處。副局長之下則設有專案工程處、貨運服務總所、餐旅服務總所、員工訓練中心等單位。¹²²

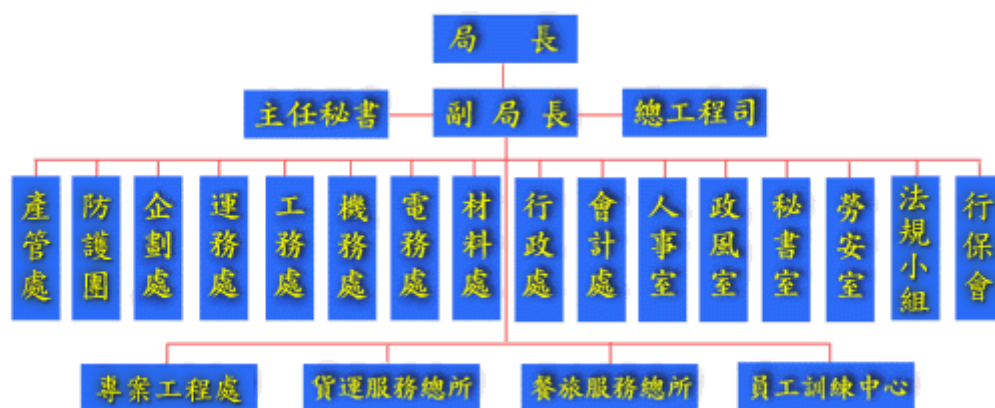


圖 3-1-1 臺灣鐵路管理局組織圖

資料來源：臺灣鐵路管理局網站 http://www.railway.gov.tw/j/jlink/tai2_2.htm，2005 年 8 月 2 日引用。

臺灣鐵路管理局掌理臺灣地區鐵路的管理與營運業務，為配合生產事業發展之需，對路基橋樑的修護、路軌枕木的抽換、機務設備的充實、站臺倉庫的增建、機車列車的修造添置等，均積極的予以整頓，力謀改進。又，為使行車達到順利與安全之目的，不僅擴充增設支線與專用側線，並在西線縱貫鐵路上鋪設長

¹²¹ 同上註。

¹²² 同上註，頁 160。

重鋼軌、裝設繼電聯動號誌、雙軌自動閉塞號誌及中央控制行車號誌，以加強沿線站車聯絡和指示列車運行。西線鐵路運輸網路系統在當局的整頓發展下，運輸能量日漸增強。¹²³

僅管如此，縣境鐵路建設因戰後初期經濟凋零，稅收減少，影響所及，而使重建速度比較緩慢；舉例言之，民國 38 年 10 月首先完成桃園車站第 1 月臺兩棚新建工程。接著，民國 39 年 9 月中壢車站完成重建工程，建造面積 465 平方公尺。民國 42 年 5 月中壢車站完成月臺兩棚新建工程，同年 12 月再完成中壢車站跨站天橋。¹²⁴

三、革新發展階段

自民國 43 年起，鐵路運輸為配合國家實施經濟發展計畫，步入劃時代的革新階段。在此經建計畫期間，有關鐵路實施電氣化、設備漸趨現代化、管理進入科學化與營運採行企業化的推展過程，茲分民國 43 年至 50 年、民國 60 至 70 年、民國 80 至 90 年等三期，說明如下。

第一期民國 43 年至 50 年。本期所遭遇到的環境仍未脫整理改進階段時的情況，亦即受到經濟與稅收等因素的衝擊，縣境鐵路建設依然不多，統計至民國 60 年為止，所完成的工程有民國 43 年 7 月的楊梅車站月臺兩棚新建工程，民國 45 年 4 月桃園車站跨站天橋。¹²⁵

民國 57 年完工的林口支線，為本期最重要之工程。該線俗稱為「桃林鐵路」，乃是臺灣電力公司為配合林口火力發電廠運煤所申請修建，起站為桃園車站，經桃園市、龜山、蘆竹而至臺北縣下寮，營業里程 19.2 公里。民國 54 年 10 月開始定線測量，隔年 10 月下旬開工，民國 57 年 3 月 12 日正式通車啟用。由於該線專為運煤之用，所以只在林口及五福設有站房，並未派駐站員。林口線全線都是單線，軌距採用窄軌（1067mm），因林口為一臺地地形，故沿線以直線與上坡為主。該線除終點站林口站外，尚鋪有七條專用側線，即製鹽總廠線、新竹化工桃園廠線、糧食局頭汴坑加工廠線、中國石油公司桃園廠線、嘉新水泥公司桃園廠線、臺灣水泥公司桃園廠線、大洋塑膠工業公司線。¹²⁶

¹²³ 同上註，頁 97-98。

¹²⁴ 張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》，頁 111、113。

¹²⁵ 同上註，頁 111、113。

¹²⁶ 《臺灣鐵路統計年報》，民國 65 年，頁 13-14、66；民國 76 年，頁 112-113；中華綜合發展研究院應用史學研究所，《桃園市志》（桃園：桃園市公所，2005 年），頁 580；林柄顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》（南投：國史館臺灣文獻館，2006 年），頁 57

第二期民國 60 至 70 年。本期臺灣勞力密集式產業蓬勃發展，國際貿易從入超轉為出超，由於電力、交通運輸等公共基礎設施建設落後，頗不敷經濟高度發展所需，故自民國 62 年起政府即全力推動十大建設與一系列的相關建設。¹²⁷

縣境在此背景下，鐵路建設的質與量均較過去增加，亦即自民國 62 年起，完成基隆、彰化間(經山線)加強軌道工程共 281 公里。民國 64 年 1 月進行基隆、竹南間新設 CTC 號誌設備，於民國 67 年 3 月完工。民國 66 年 10 月 6 日建設中壢車站人行地下道。民國 68 年 3 月 31 日，繼續完成越站地下道一座長 85 公尺。¹²⁸民國 73 年進行第二大崙溪橋重建工程，該工程為保障縱貫鐵路運輸暢通及行車安全，提高橋位 2.5 公尺，改線重建橋臺 2 座，每孔跨度 32.1 公尺，橋墩 13 座，橋長 460 公尺，兩端引道 940 公尺，原先預計於民國 75 年 6 月完工，預算 1 億 9,360 萬元，但截至民國 75 年 12 月為止，只完成預計進度的 48.33%，而查其進度落後的原因，主要是水中便橋部分受到颱風侵襲，橋墩摔落水中。之後又因水中基樁編號 P23 及 P24 遭遇硬卵石層，且水中築島部分屢遭大水衝壞，因此延至民國 76 年 12 月才告完工，工程經費預算提高為 5 億 5,800 萬元。民國 74 年新設完成桃園、中壢車站防盜警鈴系統。民國 75 年完成基隆竹南間沿線電話箱內長途中繼電路改裝直接撥號電話工程。¹²⁹

第三期民國 80 至 90 年。臺灣在政府主導推動經建計畫下，自民國 79 年起，以新竹高科技工業園區(簡稱竹科園區)為首，開始推展積體電路、通訊、電腦產業、光電、精密機械和生物科技等六大產業經濟。¹³⁰鐵路局受到電子資訊工業興起的影響，為配合國家發展國際化生活環境，提升服務品質，故繼續改善鐵路運輸設施，與縣境有關者為民國 83 年完成中壢—新竹間光纖電信系統新設工程、桃園車站播音系統改善工程。民國 86 年完成鶯歌—桃園段懸臂更換工程，及基隆—桃園間鐵件及購架油漆工程。¹³¹

又，為維護鐵路行車安全、杜絕發生平交道事故、促進區域交通流暢及平衡都市發展之需，而將平交道改建為立體交叉設施。此項工程自民國 80 年至 83 年止分四年辦理，即第一期改建 23 處，第二期改建 24 處，第三期改建 19 處。另，中壢龍岡路地下道工程於民國 82 年 12 月 1 日封閉道路施工，民國 83 年完成鐵

¹²⁷ 于宗先、王金利，《一隻看得見的手—政府在經濟發展過程中得角色》(臺北：聯經出版事業公司，2003 年)，頁 83-84。

¹²⁸ 《臺灣鐵路統計年報》，民國 66、68 年，頁 2-3、2-3。

¹²⁹ 《臺灣鐵路統計年報》，民國 73-76 年，頁 10、10、8-9、8-9。

¹³⁰ 施建生，〈臺灣經濟發展經驗與體認〉，施建生主編，《1980 年代以來臺灣經濟發展經驗》(臺北：中華經濟研究院，1999 年)，頁 19-20；于宗先、王金利，《一隻看得見的手—政府在經濟發展過程中得角色》，頁 270、283。

¹³¹ 《臺灣鐵路統計年報》，民國 83 年，頁 21；民國 86 年，頁 28。

路下方主體結構及兩側迴車橋，民國 85 年中壢龍岡路地下道完工，於民國 86 年 6 月正式開放通車。¹³²

民國 89 年起，鐵路局運務組採購定期票自動驗票系統，縣境六個車站中，桃園、中壢兩站先於該年啟用，民國 90 年內壢、埔心、楊梅與富岡四站接續啟用。同年，進行縱貫鐵路銅軌抽換工程，縣境有埔心、楊梅兩站施工。¹³³民國 93 年，為因應西部幹線轉型，以中短程及捷運化為主要型態的營運方式，而實施「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路改建計畫」。縣境在此計畫下，桃園、內壢、中壢三個車站遂展開跨站式站房的改建工程，此一工程時至今日仍在進行中。¹³⁴

第二節 營運業務

縱貫鐵路為縣境的交通主脈，從基隆到竹南的雙軌複線裡，穿越縣境的區際車站有六處，即桃園車站，內壢車站（舊名崁仔腳）、中壢車站、埔心車站（戰後初期仍稱平鎮車站）、楊梅車站、富岡車站（舊名伯公岡）。

戰後，臺灣鐵路管理局根據營業收入、客運業務量、貨運業務量、車站與所在地環境等四項標準對車站等級進行評比，每項總分各為 100 分，凡屬客、貨運兼辦的車站，依此四項計分總和分級。專辦客運或貨運的車站，則以營運收入與業務量之加總乘 1.5 倍，再加上環境得分之總合，做為評等依據。總分在 300 分以上者列為一等甲級站、250 分以上者列為一等乙級站、200 分以上者列為二等甲級站、170 分以上者列為二等乙級站、不滿 170 分者列為三等站。另外，對於沒有正式車站設備而設有站房者稱為簡易站，沒有正式車站設備也無站房者稱為招呼站。¹³⁵根據上述標準，在民國 50 年時，縣境的桃園車站列為一等乙級站，中壢車站列為二等甲級站，楊梅車站、內壢車站、埔心車站、富岡車站都列為三等站。¹³⁶

嗣後，臺灣鐵路管理局簡化車站等級區分的計算方式與標準，關於計算方式，不再使用過去複雜的加權模式，而是單純以營運收入、客運業務、貨運業務、運轉及行車、其他等做為評比項目，每項總分都是 20 分，五項之總和就是各站總得分，最高為 100 分。在標準方面，將過去同一等級分為甲、乙兩種的級別簡化為特等站、一等站、二等站、三等站、簡易站、設備站與招呼站。其中，評分

¹³² 同上註，民國 82-83 年，頁 14、21；民國 85 年，頁 25；民國 88 年，頁 24。

¹³³ 同上註，民國 90 年，頁 13。

¹³⁴ 同上註，民國 93 年，頁 16。

¹³⁵ 張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》，頁 141-142。

¹³⁶ 同上註，頁 141-142。

達 90 分以上者列為特等站、55 分以上 90 分以下者列為一等站、25 分以上 55 分以下列為二等站、25 分以下列為三等站，客運量稀少，設備簡單，只派有站員而無站長者列為簡易站，僅設有候車月臺而無站員的車站列為設備站，辦理列車交會及待避而不辦理客貨營業的站場列為招呼站。

依此新標準，民國 93 年，縣境各站等級依序為：桃園與中壢列一等站，內壢、埔心、楊梅、富岡列三等站。值得注意的是，過去桃園車站在等級區分中一枝獨秀的情形不再，中壢車站已經與之並駕齊驅，顯見中壢地區因工業區的設立以及包括多家公立大專院校的進駐，已經成為一文教與工業機能兼具的高度都會化市鎮，此一變化使中壢車站的營運量大增。¹³⁷質言之，縣境桃園、中壢二站，隨著地方工商業之發達帶動行旅雲集，加以車站、月臺、天橋、地下道相繼增建，四鄉道路連綿相接，形成交通樞紐，故很快的成為客貨南來北往的集散中心。

臺灣鐵路營運以基隆到新竹段最為繁忙，縣境各站即在此區域性運輸系統內，舉凡運務、電務、工務、機務及檢車業務均屬臺北運務段負責。其中，桃園站距臺北站的客運營業里程 28.9 公里，距新竹站 49.2 公里，桃園站與中壢站距離 9.9 公里，中壢站恰為臺北站與新竹站之間的中點站。縣境各站除有行駛普通客車、貨運列車與通勤電車外，在桃園、中壢、楊梅三站且停靠對號特快車，包括復興號、莒光號特快車與自強號等各級列車。

戰後初期政府頗致力於恢復鐵路交通運輸事業，使縣境各站客貨營運在民國 35 年時超越日治時期的最高峰年度；在貨運方面，除了崁仔腳站外，其餘各站的營運量都與昭和 3 年有一段差距，此一事實反映政府雖然力圖重振鐵路事業，但因整體資源條件不良，所以成效仍差強人意。（見表 3-2-1）

表 3-2-1 昭和 3 年與民國 35 年縣境各站客貨營業比較表

站別/年別		桃園	崁仔腳 (內壢)	中壢	平鎮	楊梅鎮	伯公岡 (富岡)	合計	
旅客/人次	上車	1946	538,594	96,189	559,832	200,186	269,412	136,419	1,800,632
		1928	281,084	33,546	231,377	121,061	173,009	—	812,470
	下車	1946	779,844	135,773	588,174	149,739	218,714	127,849	2,000,093

¹³⁷ 《臺灣鐵路統計年報》，民國 93 年，頁 40。

		1928	284272	34,729	221,648	127,910	164,414	—	833,003
貨運/公 噸	起運	1946	41,151	4,238	14,525	2,819	11,551	3,731	78,015
		1928	253,403	4,403	166,916	68,289	91,552	—	584,563
	到達	1946	56,614	4,290	22,151	5,719	19,769	2,074	110,617
		1928	235,180	8,552	128,095	28,201	36,986	—	437,014

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966年），頁17，與表2-1-3製作。

表3-2-2為民國35年以後的營業狀況。如以民國35年為基準，民國36年縣境各站的客運成績增為111%，貨運成績增至178.23%，顯示大幅度的成長。民國37年縣境各站客運成績增為140.11%，貨運為200.2%。民國38年政府遷臺，島內外局勢動蕩不安，縣境各站客運成績下降120.26%，唯，貨運成績仍舊增加為233.44%。民國39年縣境各站客運成績成長為154.15%，貨運增為279.17%。民國40年客運成績減為113.1%，貨運上升至348.51%。民國41年客運增為196.08%，貨運成長為390.15%。

綜觀民國36到41年，縣境各站客、貨運成績的表現，基本上呈現持續成長的趨勢；其中，貨運方面的表現尤其明顯。

表3-2-2 民國35至41年縣境各站客貨運統計表

年別	客運成績/人次	百分比	貨運成績/公噸	百分比
1946	4,298,351	100.00	96,881	100.00
1947	4,790,418	111.00	172,680	178.23
1948	6,068,674	140.11	193,960	200.20
1949	5,704,602	120.26	226,158	233.44
1950	7,627,036	154.15	270,539	279.17
1951	9,166,034	113.10	337,658	348.51

1952	8,426,654	196.08	387,128	390.15
------	-----------	--------	---------	--------

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 16-17。

民國 42 年至民國 64 年間縣境各站的營運情況如何，礙於資料上的限制無法說明，不過比較表 3-2-2 與表 3-2-3，可以看出民國 41 年縣境車站客、貨運總量分別為 8,426,654 人次與 387,128 公噸，但僅桃園車站一站在民國 65 年一年就出現 6,523,183 人次與 386,537 公噸。換言之，就貨運量而言，民國 65 年桃園車站的貨運量與民國 41 年的總貨運量相當，實可反映縣境各站營業量呈現大幅度成長的趨勢。

民國 60 年起，臺灣經濟起飛，工商業活動旺盛，縣民對於交通運輸的需求提高，尤其是在高速公路尚未完工以前，鐵路運輸擔負著重大的責任。

一、桃園車站

桃園車站在日治時期為縣境第一大站，這個地位一直維持至今。該站位於縣府所在地，於民國 52 年 2 月 8 日改建為鋼筋混凝土站房，並於民國 79 年擴建電腦售票房、行李房、貨物房、候車室，目前候車室總面積為 141 平方公尺。¹³⁸

表 3-2-3 所示，該站客運量在民國 89 年，上下車旅客人次突破千萬人次。客運收入方面除了民國 75、83 兩年略微減少外，其他各年都呈現穩定成長的狀態。其中，民國 67 年超過新臺幣 1 億元，民國 70 年增至 2 億多元，民國 80 年突破新臺幣 4 億元關卡，到民國 89 年時已接近 7 億元，較民國 65 年成長了 7.5 倍餘。

關於貨運量，民國 69 年雖然達到高峰，其起運量與到達量合計 61 萬餘公噸，但民國 89 年只剩下 18 萬餘公噸，相較民國 69 年約減少 66%。整體而言，貨運到達量多於起運量。不過，桃園車站仍是縣境六個車站中，貨運負擔量較大的一個車站。而與貨運量消長一致的是貨運收入的減少，也就是說，除了民國 65 到 69 年、民國 79 到 82 年有所成長外，長期間都呈現下滑的狀態。

桃園車站客運量的成長，反映桃園市、八德市等周邊市鎮的人口成長，以及這些地區提供眾多通商、通學與居住的機會及空間。又，關於貨運到達量多於起運量一點，則顯示桃園車站周邊包括桃園市、八德市等市鎮，對於其他縣市提供的日用品、農產品以及其他各類物品的需求量都相當大。

¹³⁸ 林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 57。

表 3-2-3 民國 65-93 年桃園車站客貨運量統計表

年別/ 營運	客運/人次		客運收入/ 新臺幣(元)	貨運/公噸		貨運收入/ 新臺幣(元)
	上車	下車		起運噸數	到達噸數	
1976	3,192,209	3,330,874	92,173,445	90,060	296,477	23,767,894
1977	2,826,417	1,812,226	94,360,111	132,984	360,359	23,338,900
1978	—	—	106,377,838	—	—	24,007,777
1979	—	—	134,112,486	—	—	26,569,107
1980	4,699,936	5,106,892	189,844,290	190,662	427,870	32,893,756
1981	5,092,718	5,639,873	238,111,572	167,538	390,819	18,151,126
1982	5,485,762	5,821,800	267,917,989	11,467	386,882	11,515,515
1983	5,830,114	5,952,909	—	108,331	412,273	—
1984	5,968,530	6,077,896	353,741,725	—	—	13,873,456
1985	6,085,082	6,193,457	371,565,257	28,791	465,962	12,507,581
1986	6,251,476	6,298,793	356,938,392	104,875	406,730	12,875,388
1987	6,208,200	6,164,788	367,896,212	115,608	506,894	11,793,952
1988	—	—	—	—	—	—
1989	—	—	—	—	—	—
1990	6,985,344	7,040,824	398,073,289	93,015	318,193	12,873,548
1991	—	—	439,946,314	115,340	401,300	15,928,508
1992	7,415,721	6,990,431	477,978,231	121,778	279,007	19,105,193
1993	7,280,168	7,246,109	476,517,345	115,625	196,039	19,351,839
1994	7,027,860	7,076,819	466,012,819	106,082	294,390	14,899,257
1995	7,298,509	7,085,086	496,617,584	108,892	353,501	17,163,025

1996	7,348,422	7,190,635	534,694,485	85,965	158,441	14,083,629
1997	7,562,110	8,159,403	588,700,612	72,044	137,818	7,747,133
1998	7,575,451	8,400,130	626,943,353	63,490	143,779	7,236,015
1999	9,006,574	9,299,356	648,848,803	70,505	137,097	7,936,636
2000	10,461,546	10,586,233	696,475,176	60,472	121,308	6,938,187
2001	9,473,279	9,664,006	658,785,398	57,590	162,533	4,382,190
2002	8,966,174	9,237,232	640,429,252	43,862	354,849	4,449,314
2003	8,281,305	8,502,404	582,544,062	49,038	376,256	4,199,426
2004	8,787,699	9,031,039	616,892,806	33,433	287,196	3,355,362

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《臺灣鐵路統計年報》（臺北：臺灣鐵路管理局：始自民國 64 至 92 年），民國 65-76、79-80 年、82-93 年製作。

二、內壢車站

內壢車站在民國 73 年因省道臺 1 線拓寬而遷移至現址。該站前身為崁仔腳車站，日治時期是縣境營運量最小的車站，但到戰後因為內壢地區的發展快速，使該站營運量取得非常可觀的成長，不僅超越了富岡車站，也與楊梅、埔心等車站並駕齊驅。表 3-2-4 顯示，民國 87 年以前，內壢車站的客運量呈現穩定成長的狀態，民國 88 年急速增長，上下車人次都從 70 多萬一舉突破百萬。究其原因，主要是私立元智大學等多間大專院校以及中壢工業區、福特六和公司、遠東紡織公司等大企業，均在內壢地區設立，吸引許多莘莘學子與上班族前來就學、就業。另，在貨運方面，到達量也超出起運量甚多，反映仰賴外地輸入物品的程度極高。

¹³⁹

¹³⁹ 林柄顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 63。



圖 3-2-1 內壢車站

陳家豪拍攝 2005 年 6 月 5 日

表 3-2-4 民國 65-93 年內壢車站客貨運量統計表

年別/ 營運	客運/人次		客運收入/ 新臺幣(元)	貨運/公噸		貨運收入/ 新臺幣(元)
	上車	下車		起運噸數	到達噸數	
1976	313,704	245,939	3,882,193	6,601	25,800	421,700
1977	244,067	168,694	3,270,847	6,613	31,415	382,182
1978	—	—	2,959,284	—	—	460,540
1979	—	—	3,440,721	—	—	510,533
1980	590,209	482,475	5,580,684	8,578	38,215	634,471
1981	457,856	363,066	6,062,868	3,202	31,362	406,572
1982	452,310	342,567	6,201,430	9,647	31,677	679,237
1983	461,709	340,981	—	15,373	38,378	—
1984	464,604	326,865	7,098,523	—	—	1,005,003
1985	493,077	417,401	8,517,221	11,579	73,472	704,144

1986	497,462	455,003	8,239,052	11,063	33,611	2,097,948
1987	471,536	385,953	8,351,917	13,321	40,496	1,425,260
1988	—	—	—	—	—	—
1989	—	—	—	—	—	—
1990	591,546	496,587	13,087,964	5,375	28,515	422,754
1991	—	—	17,343,555	5,218	28,965	644,035
1992	617,005	539,249	21,328,636	5,461	31,529	729,083
1993	671,700	572,449	24,156,813	7,493	29,635	876,146
1994	672,921	570,207	24,757,141	6,810	5,273	24,330
1995	668,924	559,831	26,882,338	4,709	27,904	567,537
1996	656,308	629,204	29,494,624	4,977	25,634	816,546
1997	728,414	839,771	33,512,829	4,574	34,529	736,802
1998	764,873	833,461	38,491,939	2,894,	19,437	740,838
1999	1,108,800	1,140,298	46,122,090	777	8,947	115,763
2000	1,516,617	1,360,225	47,655,992	245	2,670	10,346
2001	1,491,420	1,394,096	57,742,309	485	2,653	4,123
2002	1,472,341	1,404,133	63,122,344	145	4,525	19,799
2003	1,429,366	1,370,756	62,870,673	—	1,525	—
2004	1,576,263	1,513,265	73,428,834	—	1,730	—

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：同表 3-2-3。

三、中壢車站

中壢車站在日治時期為縣境第二大站，此一地位維持至今。該站位於南桃園的核心市鎮，於民國 39 年改建為鋼筋混凝土站房，並於民國 59 年加以擴建，民國 82 年在省議員的爭取下，興建後站。¹⁴⁰表 3-2-5 說明，民國 65 年以後，中壢車站的客運量如同桃園車站一般成長快速。以旅客人數而言，民國 65 年，上車與下車人次都超過 340 萬人次，民國 89 年，二者都達 930 萬人次左右。關於客運收入，民國 65 年為新臺幣 62,070,790 元，民國 79 年為新臺幣 252,491,496 元，民國 85 年攀升到新臺幣 490,875,134 元，幾乎超過民國 75 年的一倍，民國 89 年，再增至新臺幣 684,347,330 元。

中壢車站的貨運量，在民國 65 年至 73 年概呈遞減的狀態，從民國 74 年開始略有起伏，整體而言，貨運量呈現下滑的趨勢。根據表 3-2-5 統計，民國 65 年起運量為 163,768 公噸，到達量為 202,205 公噸，民國 75 年的起運量遞減到 30,683 公噸，到達量略增至 248,640 公噸。民國 85 年時起運量下降到 20,601 公噸，到達量上升為 53,397 公噸。民國 89 年的起運量與到達量分別減少為 13,744 公噸與 17,167 公噸。

再就貨運收入而言，民國 65 年到 70 年為成長期，從新臺幣 3,789,497 元到 6,336,113 元，民國 71 年略微下滑，民國 73 年再升到最高峰。此後介於新臺幣 4 百到 7 百萬元之間，直到民國 87 年明顯的減少，只有新臺幣 2,852,963 元，民國 89 年再度下降為新臺幣 2,871,096 元。

中壢車站的上、下車人次，在民國 81 年之前介於伯仲之間，民國 82 年以後則是下車人次多於上車人次，而此現象源於中壢地區在民國 80 年以後，有國立中央大學、私立中原大學、私立清雲科技大學、私立萬能技術學院等多家大專院校以及中壢工業區、觀音工業區、幼師工業區等三大工業區的設立，可以提供許多就業、就學的機會，並吸引其他鄉鎮或外縣市民眾前來工作、讀書之故。另，貨運到達量一直多於起運量，亦反映中壢地區對於日用品、農產品與各項物品的需求量頗大。

表 3-2-5 民國 65-93 年中壢車站客貨運量統計表

年別/ 營運	客運/人次		客運收入/ 新臺幣(元)	貨運/公噸		貨運收入/ 新臺幣(元)
	上車	下車		起運噸數	到達噸數	

¹⁴⁰ 林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 65。

1976	3,461,528	3,442,976	62,070,790	163,768	202,205	3,789,497
1977	2,870,378	1,873,333	61,559,439	93,669	188,318	2,332,745
1978	—	—	70,001,497	—	—	3,108,212
1979	—	—	94,818,807	—	—	4,378,623
1980	3,882,601	1,024,005	135,627,531	46,746	164,954	4,765,224
1981	4,038,913	4,318,884	171,481,757	51,504	144,139	6,336,113
1982	4,193,416	4,319,310	186,681,615	61,835	119,398	5,342,912
1983	4,330,693	4,543,457	—	53,820	86,988	—
1984	4,335,958	4,979,225	237,442,772	—	—	8,231,095
1985	4,554,958	5,079,512	261,869,707	30,683	248,640	5,627,987
1986	6,377,334	5,309,211	252,491,496	36,520	133,043	4,707,464
1987	4,676,831	5,154,889	261,367,914	37,044	122,729	5,466,004
1988	—	—	—	—	—	—
1989	—	—	—	—	—	—
1990	5,767,022	5,975,303	323,010,139	26,261	79,444	6,400,706
1991	—	—	364,007,941	35632	74,199	7,065,080
1992	5,576,459	6,062,806	402,285,056	25,870	99,733	5,325,030
1993	5,507,585	6,143,585	413,351,723	19,807	61,141	4,135,658
1994	5,371,947	5,940,802	412,492,939	27,591	60,968	5,861,707
1995	5,460,480	6,919,069	441,803,621	34,183	59,311	6,168,992
1996	5,722,166	6,277,319	490,875,134	20,601	53,397	4,864,569
1997	6,761,224	7,256,467	546,426,763	33,948	42,479	4,515,900
1998	7,071,585	7,604,044	596,757,495	29,220	40,593	2,852,963

1999	8,187,321	8,460,248	630,012,338	19,388	29,290	4,091,032
2000	9,317,529	9,394,528	684,347,330	13,744	17,167	2,871,096
2001	8,923,100	8,912,094	653,446,724	11,960	19,331	3,108,307
2002	8,319,930	8,399,959	619,281,573	11,450	18,400	3,047,040
2003	7,624,436	7,782,625	562,659,371	14,767	19,149	3,711,970
2004	7,997,525	8,228,672	589,895,068	12,066	16,752	2,809,603

備註：符號“-”表資料缺載。

資料來源：同表 3-2-3。

四、埔心車站

埔心車站的前身為平鎮車站，於民國 44 年變更為今名，現今站房為民國 74 年動工改建，隔年完工之鋼筋混凝土站房。¹⁴¹表 3-2-6 顯示，該站在民國 65 至 85 年以前的客運量一直維持穩定的經營狀態，除了民國 66、72、79 年略低於 90 萬人次外，其他年度不論是上車與下車人次都在 90 萬到 110 萬人次之間。民國 86 年到 92 年間出現明顯的成長，從 120 萬餘人次增加到 180 萬餘人次。關於上車與下車人次的比例，整體而言，呈現上車略多於下車的情況。客運量之所以在民國 86 年以後有高度的成長，是因埔心地區近幾年來在觀光事業上的努力已經有所成效，故能吸引許多外地觀光客搭火車來當地旅遊。

關於客運收入，不同於客運量長期呈現穩定的狀態，從民國 65 年的新臺幣 1,535,022 元增加至 74 年的新臺幣 7,660,150 元，成長 5 倍餘。民國 75 年雖略減至 20 萬元，之後又持續增加到 91 年的 31,594,941 元，為 65 年的 20 倍餘。民國 92 年雖受客運量減少影響，收入略減，但仍有近 3 百萬元的水準。

關於貨運，民國 65、75、85、89 四個年度的起訖運輸噸數，分別為 87,254 公噸、423,313 公噸、2,345 公噸、11,050 公噸，呈現大幅度衰退現象，且歷年到達量多於起運量。而埔心車站貨運量出現減少的趨勢，應與附近有幼獅工業區、平鎮工業區以及怡聯貨櫃集散中心的貨物全部仰賴鐵路運輸有關，僅管如此，如與縣境其他車站比較，仍屬一貨運機能強的車站。在貨運收入方面，民國 65、

¹⁴¹ 林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 65。

75、83、89 年四個年度的變化，分別為 576,589 元、21,355,419 元、435,660 元、95,095 元，同樣伴隨著貨運量的衰退而出現急速減收的狀態。

表 3-2-6 民國 65-93 年埔心車站客貨運量統計表

年別/ 營運	客運/人次		客運收入/ 新臺幣（元）	貨運/公噸		貨運收入/ 新臺幣（元）
	上車	下車		起運噸數	到達噸數	
1976	506,292	477,159	1,535,022	12,353	71,901	576,587
1977	382,491	347,475	1,991,910	31,191	60,212	3,092,237
1978	—	—	2,026,770	—	—	3,941,061
1979	—	—	2,507,489	—	—	67,493,224
1980	539,347	495,745	4,301,793	122,962	114,422	21,422,440
1981	503,906	466,569	4,681,892	174,587	136,275	30,773,435
1982	511,073	477,116	5,184,009	157,190	129,134	25,239,463
1983	451,932	380,332	—	258,641	131,314	—
1984	470,283	434,098	6,550,286	—	—	43,657,029
1985	496,371	520,783	7,660,150	181,048	30,010	29,995,306
1986	547,836	558,051	7,407,419	131,705	291,608	21,355,419
1987	509,331	506,289	7,585,863	120,105	357,988	19,246,340
1988	—	—	—	—	—	—
1989	—	—	—	—	—	—
1990	407,413	388,342	8,327,663	76,649	108,504	14,479,214
1991	—	—	9,430,586	46,127	122,218	9,834,828
1992	452,314	412,933	10,739,581	19,461	76,030	3,879,210
1993	534,774	424,972	12,169,047	2,227	26,476	846,011
1994	580,798	425,660	12,652,549	2,703	3,010	435,660

1995	564,798	402,961	13,195,633	175	335	—
1996	598,413	425,157	15,564,698	210	2,136	—
1997	706,279	537,384	18,752,815	330	15,951	16,695
1998	790,098	598,951	22,849,693	1,165	28,463	68,503
1999	906,139	755,575	26,994,207	1,800	3,394	58,426
2000	938,561	892,123	28,473,465	1,865	9,185	95,095
2001	956,411	946,956	31,191,605	420	1,395	—
2002	944,697	925,744	31,594,941	670	3,000	64,91
2003	895,537	864,126	29,178,064	70	120	1,350
2004	945,743	936,249	32,374,677	—	770	—

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：同表 3-2-3。



圖 3-2-2 埔心車站

陳家豪拍攝 2005 年 6 月 5 日

五、楊梅車站

楊梅車站離縱貫公路較遠，偏離人口密集區，現今主要仰賴附近軍營、遊樂區和工業區的客貨需求。民國 65 年後，其營運量與內壢、埔心兩個車站差距不大，但成長速度緩慢，尤其不及內壢車站。¹⁴²

如據表 3-2-7 可知，民國 65 年客運方面，上車與下車人次都有 87 萬餘人次，貨運噸數的起運量與到達量分別為 2 萬與 8 萬多公噸。隔年，客運方面上、下車人次降為 70 萬人次左右，貨運方面起運量與到達量各減少 8 千公噸。民國 69 年楊梅車站客、貨運成績略微成長，但在民國 70 到 76 年，客運項目的上車與下車人次都只有 7 萬人次的水準；貨運量在這段期間變動頗大，少於民國 65 年。民國 81 年起，楊梅車站的上、下車人次各增為 90 餘萬人次，之後下降到民國 86 年開始有所成長，一直到民國 93 年客運量的表現都尚稱穩定。

楊梅車站的貨運量在民國 79 年以後呈現下降的情況，起運量與到達量不僅都未超過 1 萬公噸，而且民國 89 年的起運量與到達量二項合計不足 1 萬公噸。

¹⁴² 林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 72。

換言之，楊梅車站的貨運機能同內壢、埔心站一樣，在近 20 年內有快速式微的現象。

楊梅車站的客運收入不若客運量有若干增減的變化，大體呈現穩定成長的趨勢，亦即自民國 68 年起增加，民國 69、70、71 三個年度都達 1,100 餘萬元的水準，民國 73 年到 85 年從 1,500 餘萬元逐年增加二、三百萬元，至民國 86 年以後，更大幅度的增長；與此對照，貨運收入則幾呈衰退的趨勢。

表 3-2-7 民國 65-93 年楊梅車站客貨運量統計表

年別/ 營運	客運/人次		客運收入/ 新臺幣 (元)	貨運/公噸		貨運收入/ 新臺幣 (元))
	上車	下車		起運噸數	到達噸數	
1976	875,970	875,178	4,676,316	22,637	80,979	284,750
1977	687,141	700,174	4,381,283	16,957	72,990	734,870
1978	—	—	4,456,186	—	—	717,264
1979	—	—	6,270,944	—	—	763,433
1980	920,136	918,210	11,004,641	27,212	39,044	1,187,590
1981	741,726	827,160	11,689,535	13,258	43,772	1,181,406
1982	714,549	709,053	11,733,460	12,360	38,759	1,136,280
1983	712,128	685,395	—	12,144	37,579	—
1984	724,895	707,328	15,293,665	15,423	22,686	690,301
1985	735,480	745,901	15,668,929	10,183	72,698	1,031,410
1986	744,119	751,029	16,374,033	12,852	22,536	2,178,256
1987	729,378	725,715	16,878,299	9,799	41,656	1,530,478
1988	—	—	—	—	—	—
1989	—	—	—	—	—	—
1990	731,750	700,517	22,104,016	6,401	30,905	1,519,815

1991	—	—	24,765,554	4,048	10,752	714,518
1992	940,634	950,086	27,726,081	5,734	7,029	1,301,375
1993	912,849	936,627	28,730,069	6,093	8,303	1,417,406
1994	898,856	877,287	26,816,655	1,991	8,716	510,826
1995	890,062	877,771	28,967,067	1,593	3,105	511,983
1996	871,776	856,271	31,731,886	1,515	1,997	438,076
1997	976,319	1,009,102	37,069,554	684	6,051	228,113
1998	978,675	1,023,498	41,312,801	1,050	18,695	251,077
1999	1,208,914	1,130,074	—	1,800	3,394	—
2000	1,302,933	1,265,642	49,872,781	425	7,450	58,965
2001	1,296,777	1,283,002	54,561,798	975	16,900	18,441
2002	1,218,678	1,194,692	56,634,997	2,650	5,395	118,031
2003	1,132,804	1,105,692	53,489,398	540	3,345	14,095
2004	1,221,881	1,190,880	59,040,047	990	1,330	42,590

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：同表 3-2-3。



圖 3-2-3 楊梅車站

陳家豪拍攝 2005 年 10 月 3 日

六、富岡車站

富岡車站前身是伯公岡車站，民國 44 年 3 月 1 日更改為今名，主要提供附近聚落通勤、通學以及聯華公司與國豐公司的貨運需求，目前是縣境營業量最小的車站。¹⁴³

由表 3-2-8 可知，民國 65 年富岡車站客運量為 524,160 人次，之後成長速度緩慢，且有若干年度出現衰退。民國 69 年的客運量為 754,127 人次，同年上車與下車人次各超過 30 萬人次。隔年，客運量開始下降。民國 72 年的客運量為 609,703 人次，較民國 69 年約減少 15 萬人次。民國 73 年略微回升，74 到 82 年間，又再度下滑，民國 82 年的客運量為 459,586 人次，較民國 72 年約減少 15 萬人次。

民國 83 年起，富岡車站的客運量有所成長，民國 89 年的上車與下車人次各突破 30 萬人次，但與民國 65 年相較，其漲幅約只有 4 成而已，和縣境其他車站動輒數倍至數十倍的成長，相差甚多。

關於客運收入，民國 65 年為新臺幣 2,160,011 元，民國 66 年與 67 年減收，共減少 722,951 元。民國 68 到 93 年間呈現上升趨勢，尤以民國 79 年以後增加速度最快。總計民國 92 年的收入為 12,630,631 元，較民國 65 年增加 1 千餘萬元。

¹⁴³ 林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 74。

富岡車站的貨運量有別於客運量，戰後成長幅度頗大。如比較表 3-2-1 與表 3-2-8 可知，在民國 35 到 65 年有近 20 倍的成長，由此亦顯見該站的貨運機能應是在這段期間增強，轉變成一個客、貨運機能兼備的車站。

富岡車站的貨運量自民國 65 年後到 89 年，變動頗為頻繁，不過，除了少數幾年明顯的下滑外，大體上維持著一定的水準，此點與縣境其他車站進入戰後貨運量便衰退的情形不同。又，民國 89 年的起運量相較民國 65 年成長約 2 萬公噸，到達量約增加 10 萬公噸。民國 90 年開始快速的下滑，即從客、貨運機能兼備轉型為以客運機能為主的車站。

有關貨運收入，民國 65 到 79 年大約介於 70 萬元到 320 萬元之間，民國 80 到 86 年間，除了 82 年突破千萬元，為新臺幣 10,846,793 元外，其餘年份多在 500 萬元上下。民國 87 年起開始減收，至 92 年時收入只有 921,434 元而已。



圖 3-2-4 富岡車站

陳家豪拍攝 2005 年 10 月 3 日

表 3-2-8 民國 65-93 年富岡車站客貨運量統計表

年別/ 營運	客運/人次		客運收入/ 新臺幣(元)	貨運/公噸		貨運收入/ 新臺幣(元)
	上車	下車		起運噸數	到達噸數	
1976	280,456	243,704	2,160,011	19,616	73,952	1,214,665
1977	217,019	190,930	1,580,805	15,687	48,885	776,395
1978	—	—	1,437,060	—	—	842,303
1979	—	—	1,672,809	—	—	1,897,508
1980	395,295	358,832	2,740,345	29,319	74,701	2,852,196
1981	384,644	343,784	3,340,209	16,572	83,819	2,236,751
1982	374,294	321,001	3,503,676	18,985	87,048	2,508,639
1983	355,042	254,661	—	7,494	74,779	—
1984	374,358	279,055	4,215,978	34,160	21,123	1,137,088
1985	417,860	356,126	4,620,855	3,158	10,792	1,069,517
1986	394,490	366,745	4,638,672	28,445	73,468	3,100,030
1987	350,068	303,902	4,299,221	25,215	77,133	2,683,007
1988	—	—	—	—	—	—
1989	—	—	—	—	—	—
1990	284,518	237,801	5,249,957	14,730	89,371	2,071,975
1991	—	—	5,383,663	35,606	128,280	4,772,998
1992	262,281	194,447	5,916,951	5,734	7,029	5,503,934
1993	265,716	189,551	6,179,751	41,287	177,606	10,846,793
1994	273,867	203,961	6,191,326	37,309	179,290	5,933,318
1995	262,734	196,852	6,426,292	33,614	176,594	5,688,064

1996	290,580	218,362	7,112,133	1,515	1,997	5,628,332
1997	330,979	250,030	8,154,184	28,758	178,374	5,680,856
1998	337,432	245,774	8,979,920	26,513	168,555	4,795,994
1999	354,296	284,987	—	810	4,659	—
2000	331,095	327,428	9,612,461	12,504	193,700	2,232,203
2001	334,198	342,942	11,896,953	4,196	179,200	1,264,620
2002	326,179	333,935	12,808,685	3,227	205,835	888,080
2003	308,700	317,042	12,630,631	1,853	204,557	921,434
2004	317,387	326,808	13,298,660	14,565	173,970	2,172,537

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：同表 3-2-3。

綜上所述，可知縣境各車站的地位從日治時代到戰後改變不小。其中，內壢車站的營運量成長相當可觀，不但超過富岡車站，也與楊梅、埔心等車站並駕齊驅。反觀富岡車站在戰後的成長則相當緩慢，已經落居於最後一名的位置。楊梅車站因為客貨營運量成長速度不如內壢、埔心快，尤其不如內壢車站快，故無法穩坐縣境第三大站的寶座。要言之，縣境第一、第二大車站，仍為桃園車站與中壢車站。

第三節 高速鐵路時代的來臨

所謂「高速鐵路」（以下簡稱高鐵）是指營運時速在 200 公里以上的鐵路系統，臺灣高鐵時速達 300 公里以上，可將南北交通時間縮短在 90 分鐘內，因此非常適合島內長距離運輸。高鐵具有強大的運輸能量，營運成熟期預估每日可載 30 萬人次以上，效率為中山高速公路的 3.7 倍、第二高速公路的 2.5 倍，對傳統以鐵公路為主的運輸方式，將帶來極大的改變。換言之，在長途旅運中，將出現以高鐵為主，鐵公路為輔的新型態。¹⁴⁴

¹⁴⁴ 交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw>，2005 年 8 月 31 日引用。

本節為瞭解高鐵桃園青埔站的地理位置、內部空間配置、服務範圍、車站特定區、周邊環境與功能，以及目前營運情況等，茲就高鐵青埔站的興建及其營運，說明如下。

一、高鐵青埔站的興建

高鐵從臺北到高雄左營，全長約 345 公里，沿途經過 14 個縣市、77 個鄉鎮區。沿線設站在臺北、桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄等六大都市。起初規劃 12 個車站，民國 95 年正式通車後，實際設站為臺北、板橋、桃園青埔、新竹六家、臺中烏日、嘉義太保、臺南沙崙及高雄左營等 8 站。¹⁴⁵

桃園青埔站位於桃園國際機場東南方 6 公里，桃園市中心西南方約 10 公里，中壢市北郊與大園鄉交界處。公路以縣道 110 線連接中壢市，或以縣道 113 線經高速公路內壢交流道、機場聯絡道，可與高鐵橋下快速道聯繫桃園市中心，另可以高鐵橋下快速道、機場聯絡道連通國際機場。¹⁴⁶

¹⁴⁵ 同上註。

¹⁴⁶ 同上註，2005 年 8 月 2 日引用；亞聯工程顧問公司編，《高速鐵路車站站區交通及聯外運輸系統規劃·附件一：桃園青埔站規劃報告》（臺北：交通部高速鐵路工程籌備處，1994 年），頁 3-1。



圖 3-3-1 桃園青埔站位置圖

資料來源：交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw>，2005 年 8 月 31 日引用。

桃園青埔站考慮到國際機場飛航安全，所以為一地下化的車站，其工程設計相當特殊。站區由「車站主體」、「運務管理中心」與「立體停車場」等三部分構成。車站主體為地下 2 層的建築物，包括旅客大廳、候車室以及月臺大廳，四周設有出入口 8 處。旅客大廳置有售票處、補票機、商業區等設施。候車室內有育嬰室。乘車月臺有兩座，長 420 公尺、寬 9 公尺，另附兩座逃生梯。車站主體設計取材自燈籠意象，運用大片玻璃帷幕和有高 8 公尺的細長鋼柱，四周寬度 72 公尺。車站主體北方的立體停車場為地下 3 層與地下 1 層的建築，可停放 896 輛小型車和 620 輛機車，未來將視營運規模擴建至地上 5 樓。¹⁴⁷

桃園青埔站在桃園縣政府規劃下，服務範圍包括國際機場、桃園市及中壢市區、大園、南崁、鶯歌、三峽、觀音、新屋等地，站場有計程車排班區和租車服務櫃檯，未來機場捷運完工，旅客可搭乘捷運快速前往中壢市區、機場和蘆竹、林口等地，交通相當便捷。¹⁴⁸

¹⁴⁷ 交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw>，2005 年 8 月 31 日引用；桃園旅遊網 <http://taoyuan.emmm.tw>，2009 年 1 月 31 日引用。

¹⁴⁸ 亞聯工程顧問公司編，《高速鐵路車站站區交通及聯外運輸系統規劃·附件一：桃園青埔站規劃報告》，頁 3-1；桃園旅遊網 <http://taoyuan.emmm.tw>，2009 年 1 月 31 日引用。

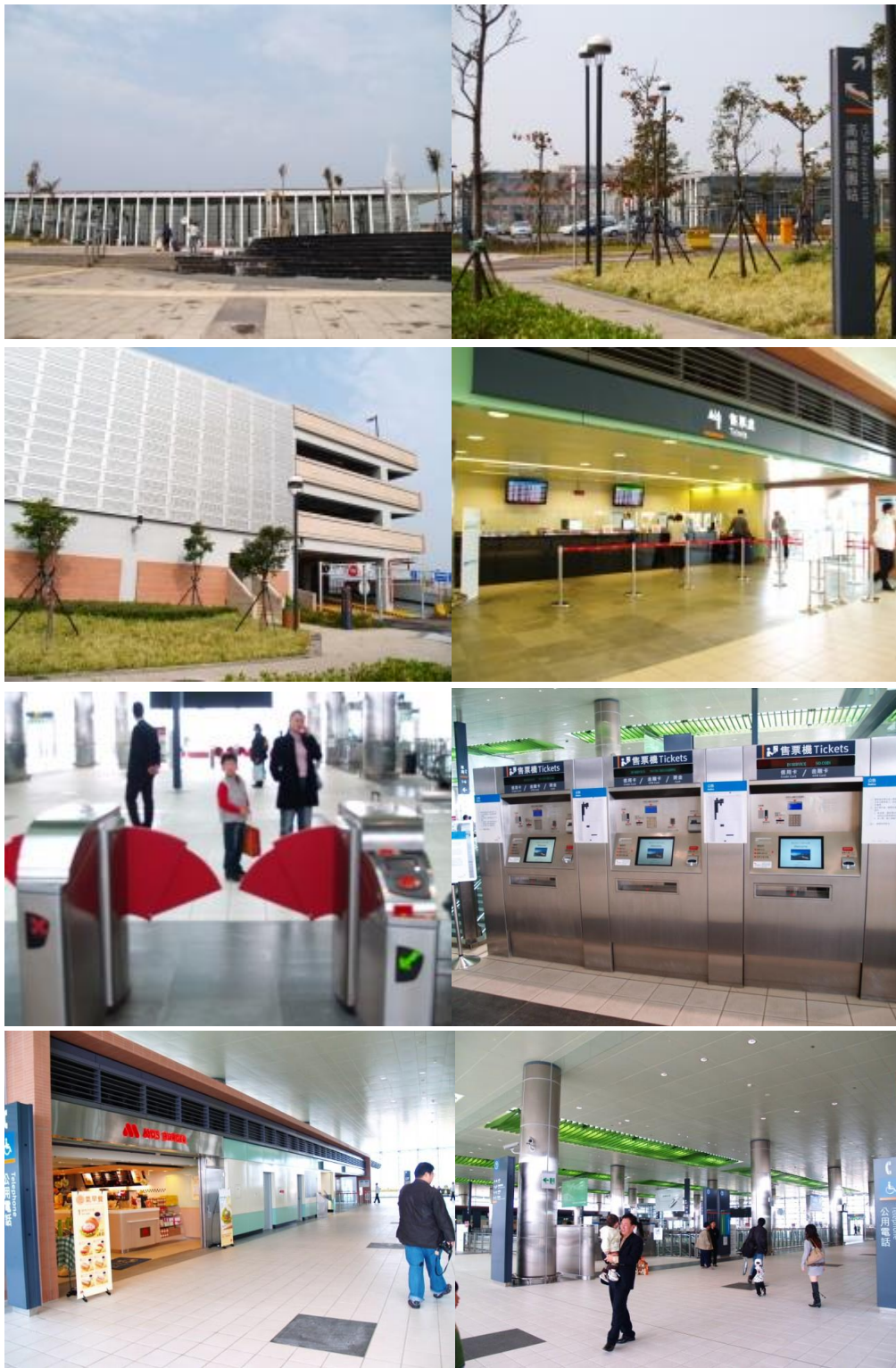
「高速鐵路桃園車站特定區」緊鄰桃園青埔站，規劃面積 490 公頃，容納人口 6 萬人，車站特定區呈南高北低緩坡狀地形，其用地來源主要是私有地面積約占 98.62%。車站特定區規劃為高鐵站區、產業專用區、商業區、居住生活區及相關公共設施，其空間利用具有交通轉運、物流與資訊中心等多元化功能。¹⁴⁹



圖 3-3-2 高鐵桃園車站及站區商業開發示意模型

資料來源：交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw>，2005 年 8 月 31 日引用。

¹⁴⁹ 交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw>，2005 年 8 月 31 日引用。



備註：左圖有上而下分別為：車站主體與運務管理中心外觀、停車場、月臺入口、商業區。

右圖有上而下分別為：聯外道路入口指標、服務臺、售票機、大廳。

圖 3-3-3 高鐵青埔站站體與車站大廳

資料來源：桃園旅遊網 <http://taoyuan.emmm.tw>，2009 年 1 月 31 日引用。



圖 3-3-4 高速鐵路桃園車站特定區與桃園青埔站相關位置示意圖

資料來源：交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw>，2005 年 8 月 31 日引用。

二、高鐵青埔站的營運

高鐵青埔站從民國 95 年 11 月開始營運，站區提供高鐵搭乘、餐飲服務、遺失物服務、諮詢及廣播服務、站內乘車導引、旅遊相關資訊等服務。在班次方面，每日提供北上與南下各 16 班次，北上營運時段自 7：40 起，迄 22：09 止，南下自 7：39 起，迄 21：38 止。在票價方面，除有商務車與標準車兩種之外（見表 3-3-1），並依乘車對象而有單程全額票與優待票之區別。其中，優待票指全額票價之半價，包含敬老票（年滿 65 歲以上之老人），愛心票（持身心障礙手冊者及其監護人）或必要陪伴者一人及孩童票（未滿 12 歲之孩童）。¹⁵⁰

表 3-3-1 民國 98 年桃園青埔站標準車票價

車站終點	臺北	板橋	新竹	臺中	嘉義	臺南	左營
商務車	440	400	400	1,010	1,580	1,990	2,200
標準車	160	130	130	540	920	1,190	1,330

資料來源：同圖 3-3-3。

桃園縣政府為因應龐大的旅運需求，規劃 15 條公車路線，分別由統聯客運、中壢客運、桃園客運經營。（見表 3-3-2）

表 3-3-2 民國 98 年桃園青埔站聯外公車路線

經營單位	區間
統聯客運	【705】 高鐵桃園站－桃園機場
中壢客運	【302】 迴龍－高鐵桃園站
	【17】 高鐵桃園站－青埔－中壢
桃園客運	高鐵站-大園站-(大園交流道)-桃園機場
	高鐵站-大園站-(大園交流道)-桃園機場-南崁-桃園車站
	【106】 高鐵桃園站－大竹－桃園

¹⁵⁰ 桃園旅遊網 <http://taoyuan.emmm.tw>，2009 年 1 月 31 日引用。

	觀音－高鐵桃園站－中厝－桃園
	高鐵桃園站－桃園－尖山－三峽
	【11】 高鐵桃園站－青埔－中壢
	桃園機場－大園－中壢
	大園－青埔－中壢
	觀音－石橋－新屋－中壢
	高鐵桃園站－中壢－山仔頂－石門水庫
	桃園－中厝－高鐵桃園站－觀音
	中壢－新屋－石橋－觀音

備註：【】內為該條路線之編號。

資料來源：同圖 3-3-3。

雖然，桃園青埔站已有若干前瞻性的設施與規劃，但其聯外交通仍存有：1. 聯外道路設施欠佳，無法提供便捷、快速的服務；2. 缺乏完善的大眾運輸系統服務；3. 桃園國際機場與青埔站之間欠缺直接的聯繫；4. 無法直接利用高速、快速公路系統；5. 桃園都會區大眾捷運系統尚未定案，且有建設時程配合問題的存在等問題，頗待日後一一予以解決。¹⁵¹

¹⁵¹ 亞聯工程顧問公司編，《高速鐵路車站站區交通及聯外運輸系統規劃·附件一：桃園青埔站規劃報告》，頁 3-14 至 3-16。

第四章 戰後公路建設（1945-2004年）

公路與鐵路相輔相成，是促進人口流動、均衡區域發展與推進產業經濟活動的公共基礎建設。本章分為：公路交通行政、道路與橋樑工務、道路交通分析等三節，針對戰後臺灣地區公路接收與復原情況、公路主管機關的設立與組織變遷、相關法規制度、監理業務內容、工程經費來源、道路與橋樑的擴建、道路的運輸功能、服務水準以及交通安全等問題，做一系統性的說明。

第一節 公路交通行政

公路運輸對於區域交通與中程運輸而言，甚為重要，戰後有關公路接收與復原工作情況、公路交通主管機關的設立與組織變遷、縣境公路建設經費的使用等問題，茲闡述如下。

一、主管機關的設立

民國34年（1945）10月國民政府接收臺灣後，為進行公路交通接收與復原工作，在行政措施方面，成立「臺灣行政長官公署交通處」，下設「鐵路管理委員會汽車處」負責相關業務。民國35年7月以前，臺灣地區公路事業的接收都由該處辦理。¹

在接收日資企業過程中，政府鑑於接收人員不足係將接收事務分為「監理」與「接管」兩個步驟。所謂監理，指的是接收初期，組織「監理委員會」，讓原主持人經營或保管原事業，接受監理委員會的指揮和監督；所謂接管，指的是改組監理委員會為「接管委員會」，對各企業進行實質的掌控。²鐵路管理委員會汽車處對於公路機關的接收都採監理方式，例如在接收「南邦交通株式會社」時，便派任陳學敏一員負責監理事務。³

根據接收法規記載，監理原則有三，即：

第一、前鐵道部所頒發一切法令通告，（除）應行（與）隨行修改部分，當由鐵路管理委員會汽車處隨時令知遵照外，仍應繼續有效。

¹ 張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通志》卷四《經濟志·交通篇》，（臺北：臺灣省文獻委員會，1969年），頁14。

² 陳亮州，〈戰後臺灣日產的接收與理〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，1998年，頁57。

³ 〈公路局接收案〉，《臺灣省行政長官公署檔案》（南投：國史館臺灣文獻館藏），頁41、42、43。

第二、各自動車株式會社（即汽車運輸公司）應行照常繼續營業。

第三、所有關於監理之一切事項，在本委員會未指派監理以前，該會社仍應照常報告或呈請本委員會自動課核示。⁴

公路交通的運作與臺灣社會變遷、經濟發展息息相關，政府為恐交通停頓造成混亂，除了要求汽車運輸公司必須照常營運外，並沿襲日治時期法規，不冒然地頒布新法，以免造成任何不必要的困擾。

接收工作經過一段時日後，由於已經有所進展，屬於過渡性質的機構需要調整，而公路部門相當龐大，非經鐵路管理委員會汽車處所能處理，⁵故長官公署「為集中事權，健全本省公路管理機構，統一公路行政系統」，就依照交通處組織規程第十三條，將鐵路管理委員會汽車處與「通運汽車業務部」合併，於民國 35 年 8 月 1 日成立「臺灣省公路局」，選派華壽嵩擔任首任局長、錢益袁為副局長。⁶

公路局負責公路工程、公路運輸、公路監督三大業務，局內設有業務、監理、材料、技術、總務、會計六處及統計室，局外附屬單位有臺北、臺中、高雄、枋寮、花蓮等五個段辦理運輸業務，另有修車廠與材料總庫。⁷民國 36 年 2 月，於臺北、臺中、高雄、枋寮、花蓮等地分設監理辦公室，同年 9 月，公路局內部組織增設人事室，並將材料、技術二處，合併改組為機料處。⁸

民國 38 年 10 月，省政府建設廳公共工程局⁹將所有公路工程業務交給公路局接管，局內增設工務處及總工程司室，局外附屬單位增設第一、二、三、四區工程處。同年 11 月 1 日，各監理辦公處撤銷，併入各業務段，再於各業務段增設監理課。同年 12 月 16 日，該局奉令將會計處與統計室合併，改組為「主計處」。民國 39 年 8 月將業務段改稱為「運輸處」。民國 41 年 1 月監理與運輸劃分管理，撤銷各區運輸處內的監理課，另設臺北、新竹、臺中、嘉義、高雄等五區「監理所」。民國 42 年 2 月工務處改組為「養路」及「新工」兩處，民國 44 年 7 月增設「公路工程隊」，民國 45 年 7 月因開鑿中部橫貫公路，增設東西橫貫公路工程總處及所屬梨山、合流、四季三工程處。

截至民國 50 年底止，除梨山、四季兩工程處因竣工先後撤銷外，公路局組織

⁴ 《例規綴》（桃園：桃園客運藏），未編頁。

⁵ 〈函復新竹市參議會本署正籌設公路局改善交通請查照〉，《臺灣省行政長官公署公報》，民國 35 年 7 月 18 日，秋字第 38 期，頁 284。

⁶ 〈令知設立公路局〉，《臺灣省行政長官公署公報》，民國 35 年 8 月 10 日，秋字第 38 期，頁 604。

⁷ 參見嚴前總統家淦先生哀思錄編輯小組，《嚴前總統家淦先生哀思錄》，頁 278-281；張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》，頁 13-14。

⁸ 張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》，頁 15。

⁹ 該局後在民國 68 年 2 月 9 日，跟國宅會一同合併組成住宅及都市發展局。〈臺灣省住宅及都市發展局組織規程〉，《臺灣省政府公報》，民國 68 年 2 月 9 日，春字第 44 期，頁 3。

內有養路、新工、業務、監理、機料、總務、主計等七處，秘書、總工程司、材料試驗、人事等四室，以及未列入編制的業務檢查室、公共關係室、安全室、業務研究發展小組、職工福利委員會、材料採購審核委員會等六個單位。附屬單位包括第一、二、三、四、五等區工程處、公路工程隊、橋涵工程隊、東勢達見改善工程處、北基二路工程處，及臺北、臺中、高雄、枋寮、蘇澳各區運輸處。另設置臺北、新竹、臺中、嘉義、高雄等區監理所與中興大橋管理站、修車廠、材料廠、印刷所、公路警察隊等單位。¹⁰

民國 69 年依照「公路法」規定，經報奉核定，將公路局職掌的運輸業務劃出，成立「臺灣汽車客運公司」，該公司於 7 月 17 日成立董事會，推選常撫生為董事長，李國屏任總經理，並籌組籌備處，承接公路局運輸部門。同年 10 月 1 日依照新修正的組織規程改組，於 10 月 2 日正式營運。¹¹至此，公路局所掌業務僅剩公路工程與公路監理二方面，民國 82 年 7 月 1 日政府實施精省再改隸交通部管轄。民國 91 年 21 日奉總統令公布「交通部公路總局組織條例」，並報奉行政院核定自同年 1 月 30 日施行，公路局全銜遂更名為「交通部公路總局」。¹²

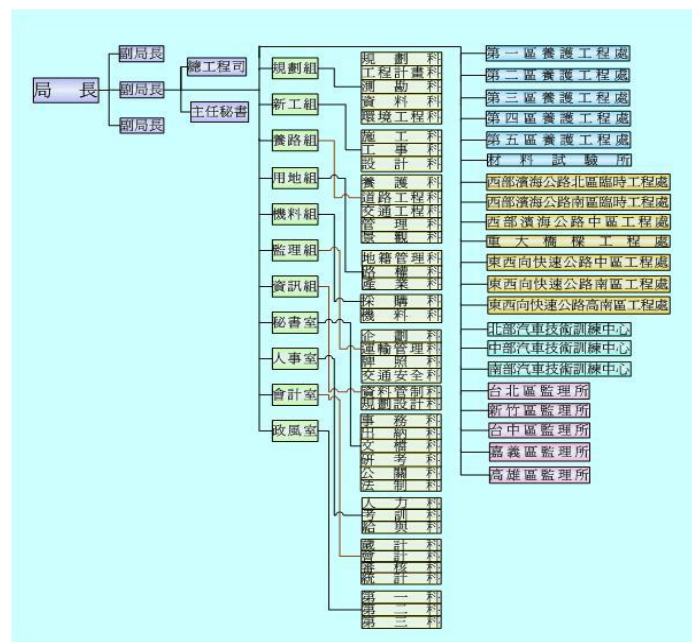


圖 4-1-1 公路局組織圖

資料來源：交通部公路局網站 http://www.thb.gov.tw/main_01.htm，2005 年 9 月 1

日引用。

¹⁰ 張炳楠監修監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》，頁 15。

¹¹ 《中央日報》，民國 69 年 7 月 17 日，版 3

¹² 張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志·交通篇》，頁 16-17。

二、經費

政府對於各項公路工程建設，隨著臺灣地區經濟上的開展，所投入的經費日益增長。如表 4-1-1 所示，民國 54 年縣境道路工程經費共有新臺幣 5,213,636 元，民國 58 年為新臺幣 11,287,693 元，五年間成長約一倍餘。

民國 59 年起，臺灣經濟開始起飛，道路建設等基礎工程需要迫切，加上快速道路等大規模工程之進行，使縣境道路工程經費增長迅速，同年縣境道路工程經費較前年約增加 7 百萬元，民國 69 年增為新臺幣 225,132,748 元，為十年前的十倍餘。民國 69 到 77 年增加速度減緩，甚至有若干年度出現衰退的情形。但從民國 78 年起，縣境道路工程經費再度快速增加，同年為新臺幣 765,426,977 元，到民國 85 年時成長到歷史高峰，為新臺幣 2,732,842,476 元，相較 54 年增加了 27 倍，其成長幅度之大相當驚人。民國 86 年以後，縣境道路工程經費明顯地減少，如民國 89 為新臺幣 1,355,936,827 元，相較 86 年約減少 15%。

歷年縣境道路建設經費來源，如表 4-1-1 顯示，大多數年度是以鄉鎮自籌款為主，其次是縣府補助款，來自省府的補助款最少，其中，民國 78 到 88 這十年間，來自省府與縣府的部分開始增加。民國 82 年凍省以後，省府補助款改為中央補助款，中央補助款逐漸成為縣境道路建設經費的主要來源，縣府補助款變成次要角色，至於鄉鎮自籌款的比重則居於末位。

表 4-1-1 民國 54-93 年縣境歷年道路建設經費表

單位：新臺幣（元）

年別 / 經費來源	共計	省補助	縣補助	鄉鎮自籌
1965	5,213,636	517,000	1,110,513	3,596,123
1966	11,086,303	2,050,000	2,754,821	6,281,482
1967	7,269,775	1,413,942	1,884,912	3,970,921
1968	11,281	3,112,151	3,068,490	5,100,446
1969	12,466,884	460,300	2,506,437	9,500,147
1970	19,025,655	1,400,000	4,864,000	12,761,655
1971	25,483,513	1,250,000	3,449,692	20,783,821
1972	35,306,263	6,805,379	4,425,500	24,075,384

1973	46,036,062	8,822,336	5,976,540	31,237,186
1974	57,452,691	7,684,640	9,638,339	40,129,712
1975	73,443,112	17,000,347	11,865,995	44,576,770
1976	88,532,810	17,283,302	19,977,040	51,272,468
1977	114,826,681	20,619,791	24,703,411	69,503,479
1978	114,215,832	14,263,980	30,584,196	69,367,656
1979	176,546,069	18,292,539	38,157,190	120,096,340
1980	225,132,748	75,467,371	38,776,093	111,889,284
1981	277,530,898	70,031,813	23,874,962	183,624,123
1982	287,952,244	30,755,025	14,334,143	242,863,076
1983	275,550,118	46,895,967	23,114,094	205,540,057
1984	369,212,223	21,270,000	34,377,357	313,564,966
1985	238,729,405	17,084,059	68,944,026	152,701,320
1986	304,308,382	26,914,546	91,682,066	185,711,770
1987	359,907,343	70,316,870	65,996,004	223,594,469
1988	556,618,852	49,773,275	108,991,986	197,853,591
1989	7,65,426,977	154,041,441	140,410,992	470,974,544
1990	8,19,986,809	132,653,859	174,309,008	513,023,942
1991	9,60,756,924	338,631,859	170,084,139	452,040,926
1992	1,311,540,352	408,646,455	207,366,001	695,527,896
1993	1,801,925,736	532,160,641	343,802,697	905,962,398
1994	1,641,378,900	424,201,778	446,449,874	770,727,248
1995	1,906,318,444	724,834,999	486,709,520	694,773,925
1996	2,732,842,476	693,491,755	733,456,847	1,305,893,874

1997	1,588,549,809	529,958,765	314,752,921	743,838,123
1998	1,561,309,014	468,731,750	373,018,,812	719,558,452
1999	1,382,549,382	436,907,201	323,249,746	622,392,435
2000	1,355,936,827	199,003,514	348,312,822	808,620,491
2001	972,602,855	72,545,822	334,247,454	565,809,579
2002	719.818.528	86,774,239	209,747,992	423,296,297
2003	1,019,835,782	206,820,284	246,321,332	566,694,166
2004	832,207,841	174,839,050	310,118,174	347,250,617

備註：1993 年省補助款改為中央補助款。

資料來源：根據桃園縣政府，《桃園縣統計要覽》（桃園：桃園縣政府主計室，始自第 13 期，民國 51 年），第 18 期，民國 56 年，頁 94；同第 30 期，民國 68 年，頁 134；同第 42 期，民國 80 年，頁 173；同 53 期，民國 91 年，頁 242；同 55 期，民國 93 年，頁 270 製作。

關於縣境鄉鎮道路橋樑修建工程方面，同樣有越是晚近施工，所獲得的經費就越多趨勢；不過，整體而言，不論是工程經費來源或是實際完成之長度，個別年度之間變動頗大。究其原因，主要是因工程建設根據實際需要進行，特別是對修築工程而言，只要橋樑不太過老舊或因天災人禍受損，就不會有施工上的需要，倘若發生重大天災如「九二一大地震」，便有大量修建工程需求之故。

表 4-1-2 呈現，民國 54 年縣境鄉鎮道路橋樑工程經費為新臺幣 770,831 元，民國 54 至 56 年經費皆為縣及各鄉鎮自籌，省府方面並無任何補助。民國 55 到 64 年這段期間，鄉鎮道路橋樑工程經費每年都超過百萬元，民國 61、62 兩年，省府補助款大於縣及鄉鎮自籌的總和。

民國 63 至 65 年縣境鄉鎮道路橋樑工程經費每年都超過千萬元，尤其是，民國 66 年經費全為縣、鄉鎮自籌，反映地方政府在財政方面的實力及臺灣實行地方自治的成果。民國 69 年縣境鄉鎮道路橋樑工程經費大幅增加，為新臺幣 76,276,330 元，民國 70 年起減為一、二千萬元左右，且省府補助款也減少，其中，民國 73 年的經費完全屬於縣及鄉鎮自籌。

民國 78 年起，縣境鄉鎮道路橋樑工程經費再度大幅提升至 8 千萬元左右，隔

年更突破 9 千萬元大關，民國 80 至 81 年工程經費各較前年約減少二分之一，但到民國 83 年突破億元，增至新臺幣 266,265,931 元，為歷年之冠，但此後呈現下滑狀態，一直到 89 年才又有所增加。又，民國 77 年開始，鄉鎮負擔比例大增意味著鄉鎮實力加強，明顯展現地方自治的成果，特別是民國 82 年精省影響縣境鄉鎮道路橋樑工程經費來源，迨至民國 89 年以後，所有工程經費都為地方政府自行負擔，鄉鎮公庫成為其主要來源。

表 4-1-2 民國 54-93 年鄉鎮道路橋樑修建工程經費統計表

單位：新臺幣（元）

年別	總計	省政府	縣公庫	鄉鎮公庫
1965	770,831	0	461,750	309,081
1966	1,563,509	0	998,540	564,969
1967	1,468,301	0	429,450	1,038,851
1968	2,943,763	500,000	1,245,126	1,198,637
1969	1,100,343	0	23,700	1,076,643
1970	1,619,733	752,100	20,200	847,433
1971	1,284,022	110,000	267,500	906,522
1972	4,326,037	2,477,682	404,600	1,443,775
1973	2,808,921	1,415,160	403,130	990,631
1974	4,305,245	1,744,538	1,068,735	1,491,972
1975	4,507,297	1,159,150	830,010	2,518,137
1976	12,005,272	1,402,228	2,527,819	8,068,571
1977	13,884,607	2,885,503	2,837,028	8,162,076
1978	12,337,248	926,250	4,005,640	7,405,358
1979	9,792,098	0	2,338,560	7,453,538
1980	76,276,330	38,138,165	13,259,572	24,878,593
1981	22,080,635	1,802,000	10,951,337	9,327,298

1982	20,651,780	11,973,600	742,950	7,935,230
1983	15,196,927	2,889,306	139,525	12,168,096
1984	15,956,945	0	1552,800	14,404,145
1985	11,120,296	800,000	2,600,428	7,719,869
1986	26,034,187	10,711,037	5,701,000	9,622,150
1987	18,492,177	5,000,000	4,322,480	9,169,697
1988	19,655,985	3,100,000	3,979,025	12,576,960
1989	81,835,952	12,400,000	15,030,000	54,405,952
1990	91,042,687	20,557,867	26,056,357	44,428,463
1991	43,521,907	1,600,000	16,379,261	25,542,646
1992	28,107,321	7,655,682	5,020,517	15,431,122
1993	96,419,120	24,291,532	16,860,033	55,267,555
1994	266,265,931	84,788,480	100,360,132	81,117,319
1995	100,688,704	41,300,000	34,122,250	25,266,454
1996	52,089,360	25,098,950	13,958,890	13,031,520
1997	24,839,185	4,188,500	2,394,250	18,256,435
1998	25,275,600	3,180,000	5,388,850	16,706,750
1999	21,711,660	8,700,000	2,401,660	10,610,000
2000	60,496,418	0	21,434,779	39,061,639
2001	68,565,880	0	34,531,190	34,034,690
2002	113,104,103	0	75,573,339	37,530,764

資料來源：根據桃園縣政府，《桃園縣統計要覽》第 20 期，民國 58 年，頁 104；

同第 32 期，民國 70 年，頁 164；同第 42 期，民國 82 年，頁 180；同

第 53 期，民國 91 年，頁 231 製作。

第二節 道路橋樑建設

戰後縣境公路交通建設一日千里，不僅跨越縣市、鄉鎮的道路橋樑工程規模日益擴大，品質逐漸提升，道路數量與里程明顯的成長，而且跟農業發展關係密切的產業道路在民國 76 年後，也開始進行全面地興修。

一、道路工程

臺灣地區公路在民國 50 年以前，分為省道、縣道、鄉道及市道四種。此後，根據公路法規定，將市街道路不合公路規定的道路剔除，將鄉鎮市道中屬於公路系統的市街道納入縣道、鄉道系統，而分為省道、縣道、鄉道及專用道（或稱專用公路）四種。¹³

公路建設先後由工礦處公共工程局、建設廳公共工程局及省公路局負責，一般修築公路路面多以混凝土工程鋪築。如據臺灣省公路路線設計標準明細表研訂公路標準及規範，公路工程包括路線設計、路基工程、路面工程、橋樑工程設計、交通安全工程、排水養護等。縣境道路工程在民國 34 到 40 年間，雖然時局動盪不安，但在省道、縣道與鄉鎮道等各級道路中，都已進行諸多工程。¹⁴

關於省道工程，主要進行路面混凝土的鋪裝與橋樑修建，其中，臺北到桃園路段，民國 37 年進行 14 公里的路面鋪裝工程，從桃園往新竹路段於民國 38 完成橋樑修建工程 1 座，39 年完成橋樑修建工程 3 座，41 年完成橋樑修建工程 3 座。¹⁵

關於縣道工程，大部分是從日治時期開始興築，其中，桃園大園段、桃園大溪段、中壢觀音段、平鎮關西段以及楊梅老飯店段等主要縣道，於昭和 10 年（1935）以後陸續完成。唯，當時路面狀況尚不成熟，一級鋪裝路約占 42%、二級碎石路約占 51%、三級泥土路約占 7%。¹⁶戰後，縣境縣道工程著重於原有道路的勘測、修復、加寬路基、鋪設路面、改修橋涵、道路養護，和規劃其他重要道路興築事宜。民國 35 年完成改建大溪角板山道土方 8.6 公里。民國 38 年以民眾「勞動服務」方式，完成桃園大溪道、桃園大園道路面補充碎石，及勘測設計大溪角板山道拓寬與重要道路修整工程。民國 39 年起，專設人員普遍勘測縣內重要道路，並訂定修整計畫，分期實施，至民國 41 年，先後完成大溪角板山道延築及加寬工程，延長桃園大溪道路及桃園大園道路各 14.5 公里，中壢觀音道路地面混凝土鋪設工程，以及桃園竹圍、大園竹圍、大園觀音、中壢新屋、觀音新屋、新屋坎頭村、楊梅

¹³ 廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966 年），頁 20-21。

¹⁴ 廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 20-21。

¹⁵ 同上註，頁 20-21。

¹⁶ 陳正祥，《臺灣地誌》（臺北：南天書局，1993 年），頁 1133。

新屋、平鎮龍潭、大溪龍潭、桃園鶯歌、大溪洞口等重要道路的整修工程。又，組織養路班，擔任桃園大溪、桃園大園、中壢觀音、中壢埃頭村、平鎮龍潭、中壢龍潭等道路的修護工作。¹⁷（見表 4-2-1、表 4-2-2）

表 4-2-1 民國 34-40 年縣境縣道路況表

單位：公里

路線名稱	經過地點	全長 / 公里	路基寬度/ 公尺		路面種 類/公尺		橋涵總數		
			最寬	最狹	種類	寬	長	橋	涵
楊梅-新埔	經楊梅、大平里	3.00	8.00	6.00	卵石	4	3	5	0
楊梅-伯公岡	水美里、瑞原里、員本里、豐野里、富岡里、三湖里	5.70	8.00	0.00	卵石	4	5.7	6	0
老飯店—三角堀	瑞原里、員本里、豐野里、大坡村	9.80	5.50	4.50	卵石	2	9.8	2	24
龍潭—平鎮	龍潭村、烏林村、八德村、平鎮村、埔心村	6.40	11.00	0.00	卵石	5.4	6.4	5	5
龍潭—大溪	黃唐村、九龍村、瑞源里、員林里、仁善里	9.10	11.00	0.00	卵石	5	9.1	3	23
大溪—角板山	一心里、福安里、復興里、新峰里、角板山	21.50	7.50	0.00	卵石	4	6.1	3	10
大溪—三峽	一心里、月眉里、永福里	6.50	7.50	0.00	卵石	4	6.1	2	8
桃園—大溪	西門里、大福村、大興村、仁善里、福仁里	14.60	12.00	7.50	卵石	5	14.6	4	0
桃園—鶯歌	武陵里、鶯歌鄉	6.20	6.00	0.00	卵石	2.5	6.2	12	0
桃園—大園	長美里、永興里、東埔里、西埔里、大竹村、大園村	14.70	11.00	0.00	卵石	5	14.7	16	0
大園—竹圍	大園村、圳頭村、後厝村、海	13.1	8.00	5.00	卵石	2.5	13.1	29	0

¹⁷ 廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 30。

一下寮	口村、海湖口、臺北縣	0				/				
						4.0				
桃園—竹圍	武陵里、中北里、東埔里、汴州里、南崁、竹圍村	15.50	12.00	8.00	卵石	5.0	15.5	11	54	
大園—觀音	大園村、田心村、南港村、富林村、廣興村、觀音村	11.10	5.50	0.00	卵石	3.6	11.1	13	51	
觀音—崁頭村	觀音村、大潭村、保生村、下埔村、永安村、永興村	7.90	7.00	0.00	卵石	4.5	7.9	4	0	
新屋—崁頭村	新屋村、新生村、東明村、赤欄村、下田村、崁頭村	9.10	10.00	0.00	卵石	4.5	9.1		11	
楊梅—新屋	水美里、瑞原里、上田里、埔頂村、新屋村	7.90	11.00	0.00	卵石	5	7.9	9	27	
崁頭村—蚵間村	崁頭村、笨港村、深圳村、蚵間村	6.60	6.00	0.00	卵石	3.8	6.6	2	17	
桃園—忠烈祠	武陵里、東門里、清溪里、會稽里	2.50	14.00	0.00	卵石	7	2.5	3	5	
中壢—新屋	舊明里、五權里、高雙村、過嶺里、九斗村、新屋村	12.00	11.00	0.00	卵石	4	1.2	6	34	
中壢—觀音	石頭里、三民里、崙坪村、坑尾村、廣興村、觀音村	17.50	11.00	0.00	卵石	5	17.5	16	51	

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966年），

頁 33-34。

表 4-2-2 民國 34-40 年縣境縣道整修工程表

路線名稱	整修道路/ 公里	施工方式
觀音道（加寬）	0.16	縣府撥款施工
桃園－竹圍	15.00	動員民工義務勞動
大園－竹圍	6.54	同上
大園－觀音	12.14	同上
桃園－大園	14.52	同上
中壢－新屋	12.12	同上
中壢－觀音	17.35	同上
觀音－新屋	6.60	同上
新屋－崁頭村	9.10	同上
楊梅－新屋	7.92	同上
平鎮－龍潭	6.44	同上
大溪－龍潭	9.54	同上
大溪－洞口	6.44	同上
桃園－大溪	14.63	同上
桃園－鶯歌	4.21	新設道路開鑿工程
大溪－角板山	22.29	橋樑招標，路基路面動員民工

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 30-32。

在縣道橋樑方面，民國 35 年完成改建大溪角板山道橋樑 16 處、隧道 1 處、大溪吊橋修繕及桃園忠烈祠道路橋樑 18 座。民國 38 年徵用民工義務勞動修復「大溪橋」災損工程。如表 4-2-3、表 4-2-4 所見，迄民國 41 年為止，已修建桃園忠烈祠道成功橋、中壢新屋道北勢橋、楊梅新屋道埔頂橋，及大園竹圍道橋樑修復，竹圍大園觀音道橋樑修補與中壢新屋道橋樑加寬加固等諸工程。¹⁸

表 4-2-3 民國 34-40 年縣境縣道橋樑表

單位：公尺

橋樑名稱	長度	寬度	橋樑名稱	長度	寬度
桃園忠烈祠道延平橋	3.0	6.0	大園竹圍下寮道第一號橋	4.0	2.6
同上第二號橋	4.3	10.0	同上第二號橋	3.3	3.6
同上成功橋	50.0	4.6	同上第三號橋	5.0	3.6
桃園竹圍道中正橋	5.4	6.0	同上第四號橋	12.0	4.0
桃園竹圍道水汙頭橋	15.0	5.0	大園竹圍下寮道無線橋	46.0	3.5
桃園竹圍道第七號橋	13.5	3.6	同上十六號橋	5.6	3.0
同上第八號橋	8.6	3.7	同上坡下橋	5.6	3.0
同上第九號橋	87.5	4.6	同上第八號橋	6.7	3.6
同上第十號橋	6.8	4.6	同上第九號橋	4.5	4.5
同上第十一號橋	4.7	4.7	同上第十號橋	3.8	4.2
桃園大園道桃園橋	7.0	12.0	同上第十一號橋	3.2	5.4
同上二號橋	3.0	12.2	大園竹圍下寮道第六號橋	5.5	4.0
同上第三號橋	8.0	4.6	同上大埔橋	33.7	3.5
同上第四號橋	6.0	1.3	同上第八號橋	4.5	4.1
桃園竹圍道坡子頭橋	9.0	3.7	同上第九號橋	27	3.5
同上大檜溪橋	54.0	3.7	同上第十號橋	84.4	3.5
同上第四號橋	5.5	5.0	同上第十一號橋	7.3	4.0

¹⁸ 廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 30。

同上第五號橋	5.5	5.0	同上第十二號橋	3.2	3.9
桃園大園道第五號橋	4.5	7.1	同上第十三號橋	18	3.5
桃園大園道星見橋	32.8	5.0	同上第十四號橋	5.0	3.5
同上第七號橋	3.8	7.1	大園竹圍下寮道第十五號橋	11.7	3.5
同上大竹圍橋	6.4	4.3	大園觀音道第六號橋	8.0	3.6
同上第九號橋	5.0	7.1	同上第六號之二橋	7.3	3.6
同上第十號橋	3.5	3.5	同上下厝橋	21.9	4.5
同上第十一號橋	6.4	4.3	同上雙溪橋	27.6	3.6
同上埔心橋	27.0	3.0	大園觀音道大園橋	48.75	3.6
同上第十三號橋	3.7	10.6	同上洽溪橋	36.8	3.6
同上第十四號橋	4.5	4.0	同上雙溪一號橋	27.6	3.6
桃園大園道橫山橋	36.0	3.6	同上雙溪二號橋	27.6	3.6
同上第十六號橋	4.0	3.6	同上汐見橋	6.6	3.6
桃園鶯歌道大樹林橋	7.0	5.0	觀音崁頭村道第三號橋	4.8	3.5
同上第二號橋	3.1	3.5	同上大欄橋	13.0	3.6
同上第三號橋	5.5	5.0	崁頭村蚵間村道第一號橋	4.8	3.8
桃園大溪道第一號橋	4.1	3.3	同上第二號橋	29.5	3.6
同上第二號橋	3.2	4.0	楊梅新屋道永美橋	36.0	6.3
同上粟子園橋	19.2	5.0	同上第二號橋	4.3	10.3
同上大溪橋	220.0	5.5	楊梅新屋第三號橋	7.8	4.5
大溪三峽道第一號旭橋	4.2	4.1	同上老飯店橋	64.0	3.6
大溪角板道圓山一號橋	9.0	4.0	同上第五號橋	4.0	5.0

同上圓山二號橋	5.0	4.0	同上第七號橋	3.8	3.5
同上三民橋	5.0	4.0	同上下厝橋	21.6	3.6
大溪角板道水源橋	5.0	4.0	同上第九號橋	21.6	3.6
龍潭平鎮道第一號橋	4.5	3.5	同上第十號橋	36.0	3.6
同上第二號橋	4.5	3.5	同上第十一號橋	12.4	3.6
大溪三峽道第二號橋	4.0	4.1	同上第十二號橋	3.2	3.6
大溪角板道頭寮橋	6.0	4.7	觀音崁頭村道塘尾橋	8.8	4.5
大溪角板道石龜坑橋	5.0	4.0	同上下埔橋	7.4	3.6
同上南仔坑橋	7.0	4.0	楊梅新屋道第七號橋	30.4	3.8
同上南仔坑二號橋	9.2	4.0	同上第八號橋	3.2	3.2
同上八結三號橋	7.0	4.0	同上第九號橋	4.4	3.6
同上八結四號橋	12.0	4.0	中壢新屋道東豐橋	4.6	10.2
同上東安橋	24.0	4.0	同上西豐橋	4.6	10.2
中壢觀音道中壢橋	4.5	6.0	中壢新屋道第三號橋	9.2	3.7
同上三座厝一號橋	9.0	3.6	同上界橋	10.0	5.0
同上三座厝二號橋	8.2	3.6	同上第五號橋	15.0/15.8	6.0/3.0
中壢觀音道第五號橋	15.0	3.6	同上第六號橋	9.3	3.6
同上大崙橋	10.0	5.9	老飯店三角堀道第二號橋	5.5	4.4
同上第七號橋	4.0	5.4	龍潭大溪道九座寮橋	14.0	5.1
第三號橋	5.5	4.5	同上蕃仔寮橋	12.6	5.5
同上大坑橋	12.5	4.0	同上員樹林橋	3.6	5.0
同上第五號橋	5.7	4.5	楊梅新埔道紅梅橋	4.1	3.2
中壢觀音道紅葉橋	4.4	6.5	同上新庄橋	1.0	5.0

同上大圳橋	3.1	3.6	老飯店三角堀道員本橋	10.0	4.2
同上十三號橋	7.2	4.5	楊梅新埔道太平橋	24.0	4.0
同上坡寮橋	4.2	4.0	同上第三號橋	5.4	3.2
同上十五號橋	5.0	5.1	同上柴陌橋	4.7	3.0
同上十六號橋	14.6	3.6			

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 35-39。

表 4-2-4 民國 40-41 年縣道橋樑修建工程表

工程名稱	工程費/新臺幣（元）	竣工年月
大園竹圍道橋涵修復工程	2,398.00	1951 年 7 月
大溪龍潭道橋涵新設工程	20,16.00	1951 年 7 月
成功橋改修工程	97,600.00	1952 年 2 月
竹圍大園觀音道橋樑補修工程	20,000.00	1952 年 6 月
栗子園橋涵修復工程	12,500.00	1952 年 12 月
中壢新屋道橋樑加寬加固工程	—	1952 年 10 月
楊梅炭厝道橋樑加寬加固工程	—	1952 年 10 月
大溪吊橋補強工程	40,970.00	1952 年 10 月

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 32。

關於鄉鎮道路，日治時期概由原有的車馬行人道改修而成，故路況頗為不良。戰後至民國 40 年間，縣府建設部門與各鄉鎮公所為便利鄉鎮之間交通往來，相繼整修舊有街庄道路，尤將鄉道之中載重量不足的橋樑加寬、加固及重建做為主要工作，其他產業道路與軍需道路則另建新路以利通行。¹⁹

¹⁹ 廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 50。

表 4-2-5 與表 4-2-6 所示，新竹縣政府與桃園縣政府相繼規劃整修及建築的鄉道有：龜山坪頂道、桃園竹圍道、山腳后壁厝竹圍道、竹圍下寮道、林口海湖道、大園許厝港道、大園中壢道、中壢大溪道、觀音崁頭村道、新屋伯公岡道、龍潭新埔道、三坑子石門道、大溪鶯歌道、大湳八德霄裡道、八德機場道、南崁坪頂大湖道等，共計 113.68 公里。整修及建築的橋樑有：海湖橋、大湖道第一號橋、埔心橋、強厝橋、龍潭新埔道第二號橋、老飯店南圳橋、石門第一與第二號橋、北勢橋、大崙青埔道洽溪月眉道橋、望間橋、竹卷橋、大坑缺橋、老街橋、東社橋、金門橋、祖厝橋、龍潭橋、藍埔橋、塘尾橋、深圳橋、大欄橋、太平橋、月眉橋、水美橋、水樂橋、宵裡四號橋等，工程甚多，不一一列舉。²⁰

表 4-2-5 民國 40-40 年縣境鄉道及橋樑建設工程表

單位：公里

路線名稱	里程	橋涵數		路線名稱	里程	橋涵數	
		橋	涵			橋	涵
楊梅—銅鑼圈	9.20	2	17	楊梅—新屋	2.60	0	15
新舊楊梅新埔連絡線	2.50	0	0	楊梅—湖口	10.30	0	12
伯公岡—湖口	5.70	3	14	伯公岡—十五間	2.80	0	0
楊梅伯公岡與湖口連絡線	1.60	0	0	十五間—圓山子	2.30	0	3
楊梅—犁頭洲	5.90	4	11	犁頭洲—老飯店	3.90	3	14
老飯店—伯公岡	2.10	3	3	平鎮—犁頭洲	5.30	0	4
龍潭—新埔	5.80	6	11	龍潭—關西	4.40	0	6
中豐路關龍線連絡線一	1.60	0	1	中豐路關龍線連絡線二	1.40	0	0
龍潭—員樹林	9.70	1	14	龍潭大溪支路	1.10	0	8
三坑—石門	4.10	2	12	上林—三坑	3.40	0	0
黃唐路	1.10	0	1	員樹林—大溪	1.90	0	15
內柵—石門	8.40	1	9	三板橋—觀音亭	0.70	0	5

²⁰ 同上註，頁 50。

尾寮－三層	3.70	0	17	大溪－鶯歌	8.30	6	22
大溪－三層	4.50	3	28	八德－鶯歌	7.00	3	7
八德－頂埔	0.90	0	1	大浦－大樹林	7.70	1	20
大浦－霄裡	3.40	4	9	茄苳溪－大湳	5.60	4	13
中路－大浦	4.20	1	9	八德－中和	5.60	4	7
中壢－八德	7.70	7	32	海口－後厝	4.60	0	5
圳股頭－後館	1.90	1	4	竹圍－海水浴場	1.10	1	1
沙崙－坡堵	1.90	1	4	海水浴場－圳股頭	6.40	00	0
古亭－後厝	2.20	0	4	許厝港－草漯	5.20	1	7
大園－許厝港	3.50	4	5	南港－大崙港	1.70	3	7
大園－內海	1.60	3	5	許厝港－南港	3.50	2	5
新坡－草漯	3.90	2	15	新坡－南港	4.80	1	14
中壢大園之一	13.00	4	16	中壢－大園之二	11.90	3	19
大園－大崙	9.20	5	26	埔心－五權	4.20	1	16
大竹－南崁下	4.50	2	24	新庄子路	3.00	3	14
南崁－羊稠坑	1.60	0	1	南崁－山腳	4.20	5	24
水尾－大腳坡	4.70	4	7	埔子－水尾	6.70	5	8
山腳－后壁厝	3.10	2	4	山腳－南勢埔	10.10	0	0
坑子－南勢埔	7.80	5	15	海湖－后壁厝	1.60	0	3
山腳－海湖	4.80	2	17	埔心－拔子林	4.00	4	26
拔子林－后厝	5.20	3	27	坑子－赤塗崎	4.10	0	8
南崁－南崁頂	6.80	3	13	大坑－甘蔗園	1.20	0	20
內厝－南崁溪	1.00	0	8	新坡－富林	3.20	1	6
保障－草漯海濱	3.90	1	6	草漯－草漯海濱	3.00	0	2

富林－樹林子	3.50	1	8	崁頭－海邊	2.90	0	2
大坡腳－白沙崙	2.40	0	11	觀音－水尾河口	2.50	2	7
觀音新屋之一	7.60	2	11	觀音－海邊	1.10	0	0
觀音－燈塔	1.00	1	2	坡寮－大潭	10.40	1	12
大欄－葉氏祀	1.40	0	0	下埔－大欄	0.70	0	0
崁頭村－大欄	1.80	0	0	保生村－海邊	1.30	0	1
保生村－二座厝	2.10	0	1	觀音新屋之二	8.80	3	23
新屋－伯公岡	4.90	6	18	新屋－新坡	4.50	4	11
新屋－大欄村	28.50	1	12	大坡－赤欄村	2.50		2
崁頭村－大欄村	2.10	0	11	東明－大坡－蚵間村	10.50	2	27
笨港－榕樹下	1.20	0	0	大坡－笨港	2.20	0	3
笨港－海邊	1.30	0	0	深圳村海邊之一	0.80	0	0
深圳村海邊之二	1.00	0	0	蚵間村－海邊	1.10	0	0
龜山－坪頂－林口	9.10	3	9	坪頂－新庄	4.50	0	3
龜山－牛角坡	7.30	5	10	南上村路	1.00	0	1
龜山兔子坑之一	4.00	0	6	山頂道路	1.50	0	8
山頂－龜山	0.70	0	3	龜山兔子坑之二	1.00	0	2
東埔－里路	1.50	0	2	埔子－中路	2.40	0	10
桃園－大檜溪	2.00	4	6	中福－八角店	1.80	4	14
龍岡里－新庄	6.40	5	27	崁仔腳－內壠	6.70	1	3
埔頂－水尾	4.70	1	4	芝芭里－月眉	5.20	1	3
大崙－山東	2.90	1	9	中興－大溪	9.20	8	28
新興－後寮	2.20	0	13	南興－員樹林	2.90	1	21

中壢－九龍村	8.70	2	16	北東勢－九龍村	1.90	1	1
北東勢－龍潭	4.40	1	2	平鎮－霄裡	9.10	6	22
東社村路	10.0	1		苦練腳－新坡	6.00	3	10

備註：空白欄為資料缺載。資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 52-56。

表 4-2-6 民國 34-40 年縣境鄉道重要橋樑表

橋樑名稱	長度/公尺	寬度/公尺	所在路線名稱
五福橋	54.00	2.70	南崁三腳道
南崁第五號橋	63.70	3.80	南崁三腳道
老街溪橋	55.20	3.20	大園大崙道
溪洲溪橋	55.20	2.60	大園大崙道
社子溪橋	76.50	3.20	新屋伯公岡道
大園第三號橋	101.00	3.60	大園許厝港道
大園第四號橋	65.25	3.60	大園許厝港道
埔頂橋	56.40	3.60	中壢八德道

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 56。

民國 40 年以後，臺海兩岸局勢漸趨於穩定，由政府主導分期實施經建計畫，各項大規模工程建設遂得以次第展開。如就縣境交通建設而言，民國 41 年有西部幹線改善工程，以桃園為起點，工程長度共 302 公里，經費計新臺幣 37,020,000 元，於民國 43 年 9 月完工，費時約兩年。民國 52 年 5 月興建桃園縣復興鄉至宜蘭棲蘭間的北部橫貫公路，工程長度共 71 公里，經費計新臺幣 65,120,000 元，於民國 55 年 4 月完工，施工達三年。²¹民國 57 年 2 月興建三鶯大橋工程，工程長度共 540 公尺，經費計新臺幣 15,783,000 元，於同年 4 月完工。²²

進入民國 60 年代，臺灣經濟蓬勃開發展，由於交通運輸設施已不敷高度經濟

²¹ 《交通部公路局統計年報》（臺北：交通部公路局會計處，1981 年），頁 35。

²² 同上註，民國 70 年，頁 36。

活動所需，故而有若干重要交通建設之推展。縣境方面的主要工程，如有：

(一)塔寮坑龜山平行線新闢工程

自民國 68 年 3 月開工，民國 72 年 6 月完工，工程長度 5,640 公尺，工程經費新臺幣 33,000,000 元。²³

(二)中壢外環線新闢工程

自民國 69 年 1 月開工，民國 72 年 6 月完工，工程長度 3 公里，工程經費新臺幣 187,077,678 元。²⁴

(三)臺 3 線大溪栗子園段公路改善工程

自民國 73 年 10 月開工，民國 76 年 4 月完工，位於大溪鎮境，工程長度 1.6 公里，工程經費新臺幣 177,000,000 元。²⁵

(四)桃園石門公路改善工程

自民國 73 年 7 月開工，民國 79 年 6 月完工，工程長度 36.19 公里，工程經費新臺幣 162,000,000 元。²⁶

(五)中壢市延平路水溝加蓋工程

自民國 74 年 6 月開工，翌年 4 月完工，工程長度 760 公尺，工程經費新臺幣 18,600,000 元。²⁷

(六)臺 3 線板橋竹東峨嵋段改善工程

自民國 75 年 7 月開工，民國 83 年 6 月完工，工程長度 58.4 公里，工程經費新臺幣 3,591,600 元。²⁸

(七)臺 15 線大園觀音段改善工程

自民國 76 年 7 月開工，民國 79 年 6 月完工，工程長度 3.9 公里，工程經費新臺幣 168,000,000 元。²⁹

(八)臺 15 線觀音至桃竹縣界改善工程

²³ 同上註，民國 74 年，頁 47-48。

²⁴ 同上註，民國 73 年，頁 47-48。

²⁵ 同上註，民國 76 年，頁 49。

²⁶ 同上註，民國 79 年，頁 74。

²⁷ 同上註，民國 74 年，頁 49。

²⁸ 同上註，民國 82 年，頁 74。

²⁹ 同上註，民國 79 年，頁 74。

自民國 77 年 7 月開工，民國 81 年 2 月完工，工程區域為觀音至永安段，工程長度 27 公里，工程經費新臺幣 684,000,000 元。³⁰

(九)臺 1 線龜山外環線新闢工程

自民國 78 年 7 月開工，民國 81 年 12 月完工，工程長度 3.7 公里，工程經費新臺幣 250,000 元。³¹

(十)西部濱海公路八里香山段改善工程

自民國 80 年 7 月開工，民國 84 年 6 月完工，工程長度 39.38 公里，工程經費新臺幣 536,000,000 元。³²

(十一)東西向快速道路觀音大溪線新闢工程

自民國 81 年 7 月開工，民國 86 年 6 月完工，工程長度 27.2 公里，工程經費新臺幣 14,122,000 元。³³

有關縣境歷年來道路工程的長度及類別，如表 4-2-7 所示，民國 54 年縣境道路工程共完成長度 223,886 公尺，面積 752,778 平方公尺，其中，修建工程多於新築工程。民國 55 年縣境道路工程共完成長度 321,330 公尺，面積 1,081,651 平方公尺，同樣是修建工程多於新築工程。此後至民國 76 年這段期間，新築工程漸增。在道路面積方面，民國 59、61、63、66、67、70、71、75 等八個年度是修建工程多於新築工程，其餘年度是以新建工程居多。

其實，經過一、二十年的努力，縣境因已逐漸完成綿密的道路網，故從民國 77 年起，對新道路的需求趨緩，對既有道路的維護、拓寬以及相關設施的補強反而比較重視，因此修建工程數量也就多於新建工程。

又，工程完成的總長度與工程經費之間並無一定關係，這和施工難易度不同，以及工程技術與時俱進，年度越是晚近，在同樣經費下所完成的長度與面積越長、越大有關。再就工程內容而言，使用新建鋼筋混凝土的工程普遍高於修建鋼筋混凝土，原因是舊有橋樑數量有限，需要修築的數量會低於新建。另，以鋼筋混凝土為建材的新建橋樑在完工後，大多堅固耐用，除非遇到重大天災，否則只須要做定期維護即可。

³⁰ 同上註，民國 81 年，頁 77。

³¹ 同上註，民國 80 年，頁 77。

³² 同上註，民國 80 年，頁 77。

³³ 同上註，民國 82 年，頁 75。

表 4-2-7 民國 54-88 年縣境新建及修建工程表

年別/ 工程別	總工程		新築工程		修建工程	
	長度/m	面積/m ²	長度/m	面積/m ²	長度/m	面積/m ²
1965	223,886	752,778	38,339	138,915	185,547	613,863
1966	321,330	1,081,651	80,829	317,304	240,501	764,347
1967	—	207,361	34,284	134,089	—	73,272
1968	—	293,798	35,805	187,386	—	106,412
1969	—	377,426	54,476	182,119	—	195,307
1970	—	704,357	87,732	332,404	—	371,249
1971	—	703,653	67,994	342,746	—	158,898
1972	—	501,644	56,125	263,148	—	356,700
1973	—	619,848	78,838	363,833	—	290,045
1974	—	653,878	74,145	240,988	—	3,435,367
1975	—	3,676,355	114,656	448,576	—	275,473
1976	—	724,848	150,576	1,041,866	—	449,887
1977	—	1,358,935	249,553	674,213	—	684,722
1978	—	2,120,626	182,136	562,215	—	1,558,414
1979	—	1,199,758	275,507	704,202	—	529,213
1980	—	15,831,882	1,437,756	15,021,757	—	609,810
1981	—	2,125,526	267,484	718,770	—	1,406,756
1982	—	1,130,769	126,584	557,700	—	576,269
1983	—	1,770,553	256,845	930,182	—	840,371
1984	—	1,493,705	232,861	817,129	—	676,576
1985	—	1,531,912	434,704	918,448	—	782,449

1986	—	24,339,531	222,414	600,933	—	23,738,598
1987	—	1,761,780	128,039	407,314	—	135,444
1988	—	1,996,329	288,966	747,467	—	1,248,862
1989	—	2,083,986	137,383	539,814	—	1,544,172
1990	—	2,504,843	151,028	735,524	—	1,544,172
1991	—	3,917,036	202,437	1,083,521	—	2,833,515
1992	—	3,312,912.	205,556	1,123,447	—	2,189,474
1993	—	4,856,880	97,043	809,089	—	4,047,792
1994	—	5,315,674	226,358	1,420,070	—	3,895,602
1995	—	8,701,325	364,484	2,138,032	—	6,563,293
1996	—	7,349,616	227,292	1,748,695	—	5,600,921
1997	—	4,685,822	189,657	1,037,491	—	3,648,331
1998	—	5,469,238	106,816	546,319	—	4,922,919
1999	—	4,258,684	215,365	137,661	—	2,931,023
2000	—	4,419,715	58,116	503,327	—	3,916,387

備註：m=公尺、m²=平方公尺。符號“—”表資料缺載。

資料來源：同表 4-1-2。

二、道路數量及里程

歷年縣境各種道路數量與里程變化，礙於資料不足，故僅由民國 53 年論起。如據表 4-2-8、圖 4-2-1 可知，在公路數量方面，民國 53 年縣境公路總數共 145 條，此後呈現大幅度的變動再維持 146 條的狀態。專用道的出現在民國 60 年，新建之初有 5 條，以後始終維持 3 條。所謂專用道，是指各公私機構興建，專供其本身運輸之道路，如農場、商港、漁港、牧場、礦場、社區、工廠、林場、風景區等與公路銜接之道路。專用道路由事業機關自行管理，在興建時必須向事業所在地

之公路主管機關申請核准。³⁴ 關於國道，民國 73 年、82 年中山高速公路（國道 1 號）與北部第二高速公路（國道 3 號）先後完工，因通過縣境，故縣境國道新增為 2 條。

表 4-2-8 民國 54-93 年縣境歷年各種公路數量統計表

單位：條數

年度/道路別	國道	省道	縣道	鄉鎮道	專用道	總計
1964	0	3	22	120	0	145
1965	0	3	22	120	0	145
1966	0	4	6	221	0	231
1967	0	6	6	221	0	233
1968	0	6	6	122	0	134
1969	0	6	6	122	0	134
1970	0	6	6	122	0	134
1971	0	6	6	122	5	139
1972	0	6	6	123	5	140
1973	0	6	7	124	5	142
1974	0	6	7	125	5	143
1975	0	5	8	100	5	118
1976	0	7	8	103	3	121
1977	0	7	8	103	3	121
1978	0	7	8	103	3	121
1979	0	7	8	103	3	121
1980	0	7	9	101	3	120
1981	0	7	9	101	3	120

³⁴ 陳俊，〈臺灣道路發展史〉（臺北：交通部運輸研究所，1987 年），頁 189。

1982	0	7	9	101	3	120
1983	0	7	9	101	3	120
1984	1	7	9	123	3	143
1985	1	8	9	124	3	145
1986	1	8	9	124	3	145
1987	1	8	9	124	3	145
1988	1	8	9	124	3	145
1989	1	8	9	124	3	145
1990	1	8	9	124	3	145
1991	1	8	9	124	3	145
1992	1	8	9	124	3	145
1993	2	8	9	124	3	146
1994	2	8	9	124	3	146
1995	2	8	9	124	3	146
1996	2	8	9	124	3	146
1997	2	8	9	124	3	146
1998	2	8	9	124	3	146
1999	2	8	9	124	3	146
2000	2	8	9	124	3	146
2001	2	8	9	124	3	146
2002	2	8	9	124	3	146
2003	2	8	9	124	3	146
2004	2	8	9	124	3	146

資料來源：根據桃園縣政府，《桃園縣統計要覽》第 16-55 期（桃園：桃園縣政

府主計室，民國 54-92 年）製作。

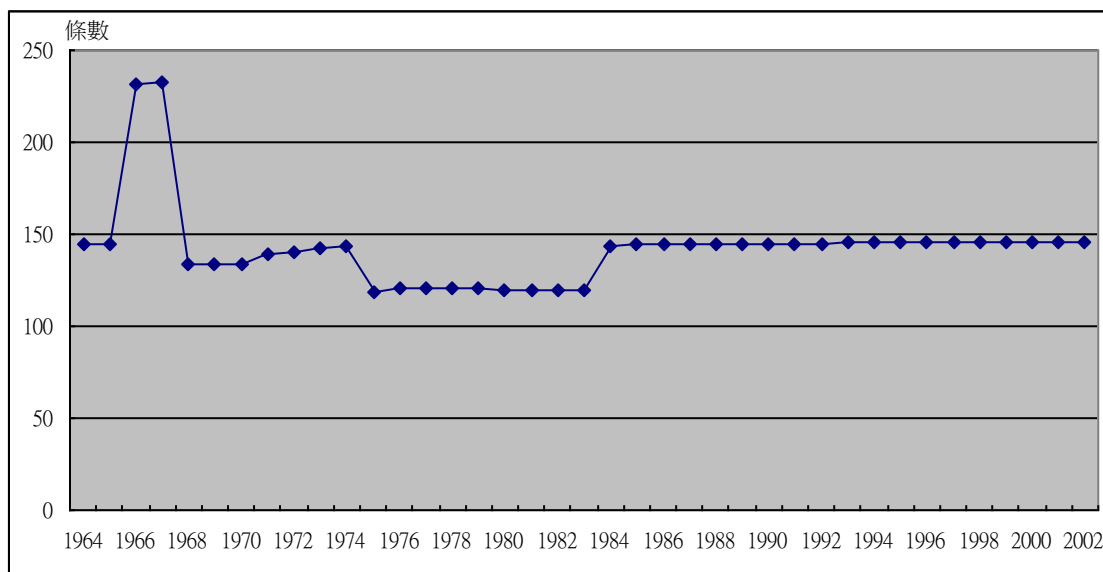


圖 4-2-1 民國 54-93 年縣境歷年各種公路數量總數曲線圖

資料來源：根據表 4-2-8 繪製。

民國 53 年以後縣境公路里程的變化，如表 4-2-9、圖 4-2-2 所示，幾呈穩定增加趨勢。舉例言之，民國 60、70、80、90 年的各種公路里程總數，分別為 839.5 公里、908 公里、1,059 公里、1,107.8 公里。

表 4-2-9 民國 53-93 年縣境歷年各種公路里程統計表

單位：公里

年別/道路別	國道	省道	縣道	鄉鎮道	專用道	總計
1964	0	52.666	225.575	507.973	0	786.214
1965	0	52.666	225.575	507.973	0	786.214
1966	0	127.950	169.302	521.863	0	819.115
1967	0	145.760	174.202	516.963	0	836.925
1968	0	145.440	158.872	527.061	0	831.373
1969	0	145.385	153.921	527.061	0	826.367

1970	0	145.385	153.921	527.061	0	826.367
1971	0	145.369	153.890	527.386	12.818	839.463
1972	0	145.369	153.587	530.236	12.818	842.010
1973	0	145.369	174.557	530.788	12.818	863.532
1974	0	145.335	174.557	535.223	12.818	867.933
1975	0	143.043	203.697	549.556	12.818	909.114
1976	0	206.435	164.393	523.926	12.818	907.673
1977	0	217.737	165.435	515.560	9.486	908.218
1978	0	217.689	165.435	515.560	9.486	908.170
1979	0	218.115	165.435	516.411	9.486	909.447
1980	0	218.115	165.519	515.139	9.486	908.259
1981	0	218.115	165.519	515.139	9.486	908.259
1982	0	218.503	165.519	515.139	9.486	908.647
1983	35.750	218.517	165.519	515.139	9.486	944.411
1984	35.750	222.420	161.726	606.004	9.486	1,035.386
1985	35.750	224.665	169.378	610.173	9.486	1,049.452
1986	35.750	224.665	169.378	610.167	9.486	1,049.446
1987	35.750	224.665	169.281	610.167	9.486	1,049.349
1988	35.750	224.665	169.281	610.172	9.486	1,049.354
1989	44.750	224.665	169.281	610.667	9.486	1,058.849
1990	44.750	224.770	169.274	610.593	9.486	1,058.873
1991	44.750	224.770	169.274	612.208	8.430	1,059.432
1992	44.750	224.270	169.713	612.972	8.430	1,060.135
1993	67.090	224.270	169.713	612.972	8.430	1,082.475

1994	67.090	224.270	169.713	612.972	8.430	1,082.475
1995	67.090	224.110	172.511	612.972	8.150	1,084.833
1996	67.090	227.030	175.059	618.152	8.150	1,095.481
1997	67.090	227.030	175.059	618.152	8.150	1,095.481
1998	67.090	227.239	175.059	618.152	8.150	1,095.690
1999	67.090	227.239	175.059	618.152	8.150	1,096.690
2000	67.090	234.444	179.983	618.152	8.150	1,107.819
2001	67.090	234.002	202.822	597.042	8.150	1,109.106
2002	67.090	244.202	202.822	597.042	8.150	1,109.306
2003	67.090	246.479	202.822	597.042	8.150	1,054.493
2004	67.090	246.479	202.822	597.042	8.150	1,054.493

資料來源：同表 4-2-8。

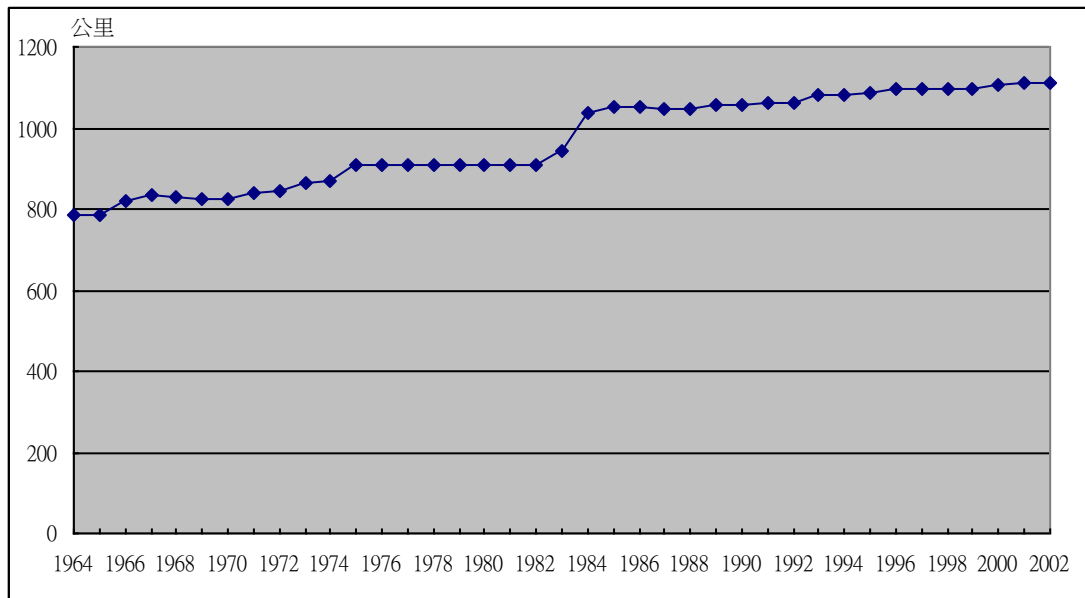


圖 4-2-2 民國 53-93 年縣境各種公路里程曲線圖

資料來源：根據表 4-2-9 繪製。

關於縣境公路橋樑數量的變化，如表 4-2-10、圖 4-2-3 所示，大致呈現穩定增加的情形。舉例言之，民國 60、70、80、90 四個年度的各種公路橋樑總數，分別為 461 座、515 座、623 座、611 座。其中，民國 62 年因有十大建設的興建，使連結境外的省道橋樑數量逐年增加，故縣道與鄉鎮道橋樑也有一定數量的成長。

表 4-2-10 民國 53-93 年縣境歷年各種公路橋樑數量統計表

單位：座數

年別/道路別	省道橋樑	縣道橋樑	鄉鎮道橋樑	專用道橋樑	總計
1964	—	—	—	0	373
1965	35	133	206	0	374
1966	65	120	256	0	441
1967	81	120	256	0	457
1968	80	111	258	0	449
1969	80	112	262	0	454
1970	79	112	263	0	454
1971	79	112	264	6	461
1972	77	111	266	6	460
1973	77	151	267	6	501
1974	77	151	268	6	502
1975	75	152	273	6	506
1976	123	121	257	6	507
1977	129	122	253	4	508
1978	131	122	255	4	512
1979	132	122	255	4	513
1980	132	123	255	4	514
1981	133	122	256	4	515

1982	136	121	256	4	517
1983	136	121	256	4	517
1984	136	122	333	4	595
1985	144	122	338	4	608
1986	148	122	342	4	616
1987	149	122	349	4	624
1988	149	122	349	4	624
1989	148	122	343	4	617
1990	148	122	344	4	618
1991	151	121	347	4	623
1992	148	119	349	4	620
1993	148	119	349	4	620
1994	148	119	349	4	620
1995	149	122	350	4	625
1996	152	126	350	4	632
1997	152	126	350	4	632
1998	150	126	350	4	630
1999	150	126	350	4	630
2000	150	126	350	4	630
2001	151	118	338	4	611
2002	151	118	338	4	611
2003	154	118	338	4	614
2004	154	118	338	4	614

備註：符號“-”表資料缺載。

資料來源：同表 4-2-8。

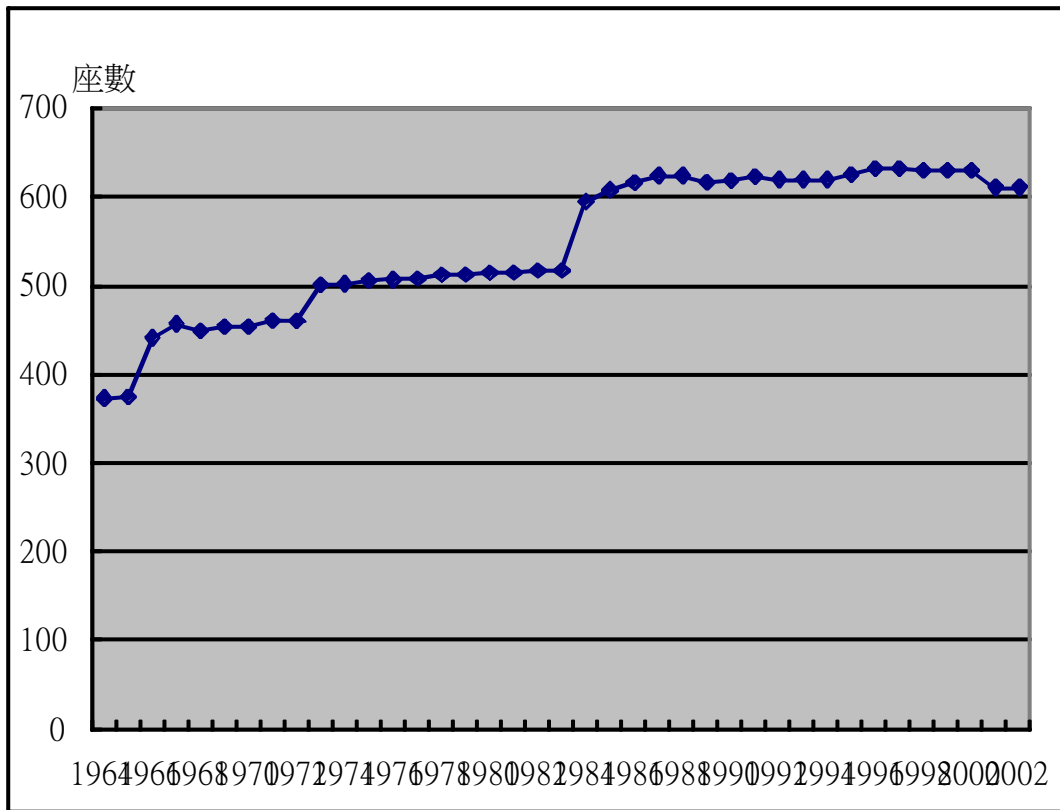


圖 4-2-3 民國 53-93 年縣境歷年各種公路橋樑數量曲線圖

資料來源：根據表 4-2-10 繪製。

關於縣境公路橋樑的長度變化，如表 4-2-11 與圖 4-2-4 所示，隨著橋樑座數的成長而延長。如民國 60、70、80、90 四個年度的各種公路橋樑長度分別為 6,859.21 公尺、7,506.3 公尺、9,515.9 公尺、10,250.70 公尺。

表 4-2-11 民國 53-93 年縣境歷年各種公路橋樑長度統計表

單位：公尺

年別/道路別	省道橋樑	縣道橋樑	鄉鎮道橋樑	專用道橋樑	總計
1964	—	—	—	0	5,071.06
1965	506.70	1,965.65	2,636.66	0	5,109.01
1966	1,447.57	1,550.75	2,955.62	0	5,953.94
1967	1,746.92	1,550.75	2,955.62	0	6,253.29

1968	1,741.92	1,479.80	2,959.76	0	6,181.48
1969	1,829.72	1,481.85	3,010.66	0	6,322.23
1970	1,826.82	1,487.85	3,013.14	0	6,327.81
1971	1,835.42	1,489.95	3,023.04	510.80	6,859.21
1972	1,707.98	1,706.71	3,037.24	510.80	6,962.73
1973	1,709.58	2,177.21	3,089.44	510.80	7,487.03
1974	1,709.58	2,177.21	3,116.74	510.80	7,514.33
1975	1,715.70	2,101.30	3,108.90	510.80	7,436.70
1976	2,647.70	1,392.30	2,888.60	510.80	7,439.40
1977	3,107.50	1,406.80	2,847.60	128.50	7,490.40
1978	3,124.30	1,425.80	2,885.60	128.50	7,564.20
1979	3,086.30	1,426.10	2,885.60	128.50	7,526.50
1980	3,096.10	1,441.70	2,874.50	128.50	7,540.80
1981	3,066.60	1,429.80	2,881.40	128.50	7,506.30
1982	3,179.80	1,421.50	2,881.40	128.50	7,611.20
1983	3,179.80	1,421.50	2,881.40	128.50	7,611.20
1984	3,348.80	1,366.70	3,877.10	128.50	8,721.10
1985	3,686.80	1,442.60	3,897.10	128.50	9,135.00
1986	3,699.60	1,422.60	3,993.10	128.50	9,243.80
1987	3,885.50	1,424.30	4,018.10	128.50	9,456.40
1988	3,885.70	1,424.10	4,018.10	128.50	9,456.20
1989	3,955.10	1,424.90	3,953.80	128.50	9,462.30
1990	3,953.10	1,424.80	3,946.50	128.50	9,452.90
1991	3,985.70	1,417.80	3,983.90	128.50	9,515.90

1992	3,953.90	1,406.00	4,009.50	128.50	9,497.90
1993	4,228.30	1,406.00	4,009.50	128.50	9,772.30
1994	4,228.30	1,406.00	4,009.50	128.50	9,772.30
1995	4,455.50	1,434.90	3,957.60	128.50	9,976.50
1996	4,611.00	1,532.90	3,957.60	128.50	10,230.00
1997	4,613.70	1,532.90	3,957.60	128.50	10,232.70
1998	4,725.60	1,532.90	3,957.60	128.50	10,344.60
1999	4,725.60	1,542.40	3,957.60	128.50	10,354.10
2000	4,725.60	1,542.40	3,957.60	128.50	10,354.10
2001	4,735.80	1,540.30	3,846.10	128.50	10,250.70
2002	4,735.80	1,554.30	3,846.10	128.50	10,254.70
2003	5,916.60	1,554.30	3,846.10	128.50	11,435.50
2004	5,916.60	1,554.30	3,846.10	128.50	11,435.50

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：同表 4-2-8。

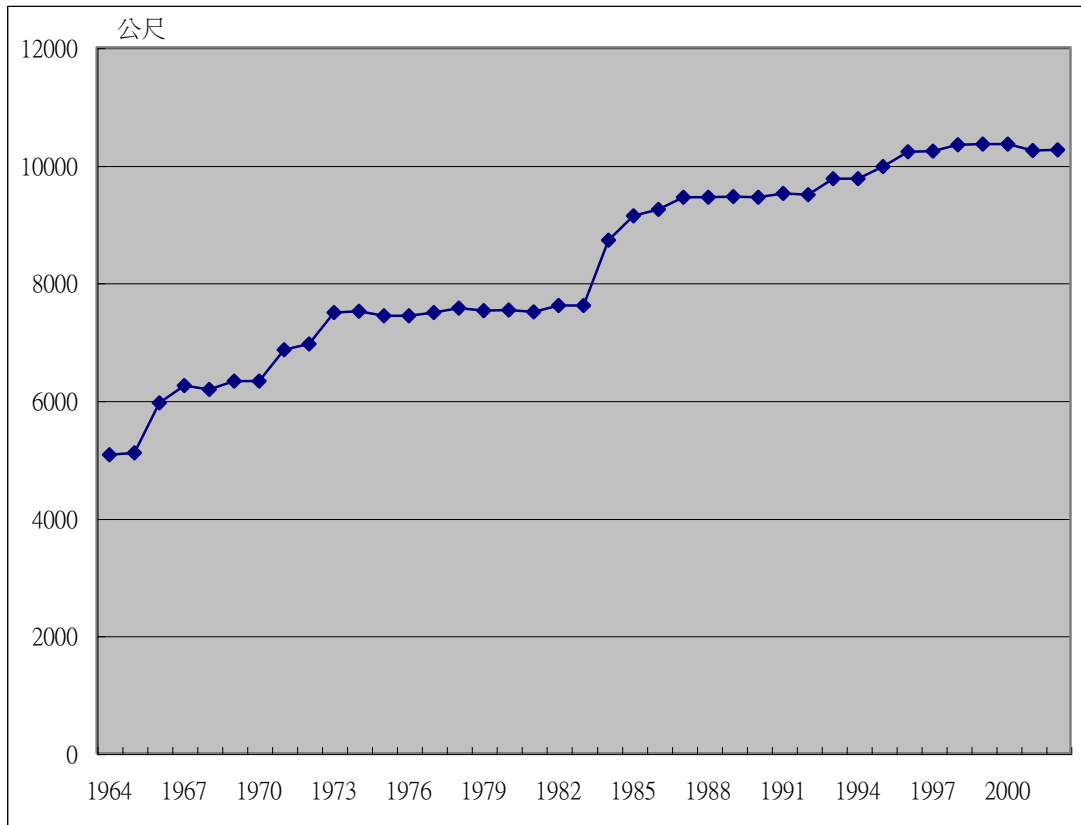


圖 4-2-4 民國 53-93 年縣境歷年各種公路橋樑長度統計曲線圖

資料來源：根據表 4-2-11 繪製。

三、產業道路建設

在道路交通中，產業道路和地方發展息息相關，被視為基層道路建設，故又稱村里道路（日治時期稱為「保甲道路」），乃各村內部鄰與鄰、村與村之間的交通小徑。自民國 50 年起，中國農村復興聯合委員會利用美國剩餘農產品法案 480 法案在臺灣實施之際，首先在嘉義內山地區開闢「中興產業道路」，嗣後在南投、雲林、宜蘭、新竹、嘉義、臺南等縣市持續修建產業道路，但受限於經費不足，進度頗為緩慢。民國 68 年 9 月 11 日，蔣經國總統在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；尤其是與民眾切身有關之建設，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。」之後，政府便核撥新臺幣 27,703,124,000 元做為基層建設經費，依此，全面進行全臺各村落產業道路之新闢工程。³⁵

縣境過去曾為農業大縣，新屋鄉單位稻作面積永冠全臺，可以說是一個產業

³⁵ 陳俊，《臺灣道路發展史》，頁 580-581、586-587。

蓬勃發達的縣份，但在民國 70 年以前，未被納入產業道路的推廣區域，直到民國 76 年以後，才開始做有規模的興修。表 4-2-12 說明，民國 76 年至 93 年之間，中央與省府挹注巨額經費，具體的說，中央政府有八個年度提供上千萬元，其他年度多為五百萬元以上；省府方面只有三個年度提供上千萬元的經費，有兩個年度逼近千萬元，兩個年度超過 7 百萬元，其餘為 2 百萬至 4 百萬元之間。以上經費的運用主要是從事道路維護與鋪設柏油，雖然每年進行十幾到二十幾公里不等，長度不長，但從年年都有柏油鋪設一事可知，道路養護工程頗受政府的重視。

表 4-2-12 民國 53-93 年縣境歷年產業道路工程與經費表

年別	道路總長度/公里			總工程費/新臺幣千元				
	興建	維護	柏油	中央	省(市)	縣(市)	其他	總計
1987	—	9.8	—	5,523,638	2,209,455	3,314,182	—	11,047,275
1988	—	16.2	—	9,259,679	3,703,870	5,555,808	—	18,519,357
1989	—	13.8	—	8,451,153	3,380,460	5,070,692	—	16,902,305
1990	—	10.0	—	6,522,400	2,608,960	3,913,440	—	13,044,800
1991	—	8.4	—	6,868,440	2,747,378	4,121,069	—	13,736,887
1992	—	14.3	13.3	17,568,092	7,027,234	10,540,857	—	35,136,183
1993	—	14.5	10.8	18,124,079	12,082,720	5,330,612	320,000	35,857,411
1994	—	9.6	4.5	13,479,625	9,435,736	4,243,888	750,000	27,909,249
1995	—	6.3	7.5	20,802,629	1,451,838	6,240,787	—	41,605,255
1996	—	5.4	7.4	16,456,021	11,519,214	4,936,807	58,689	32,970,731
1997	—	2.8	3.3	11,378,466	7,964,927	3,413,537	—	22,756,930
1998	—	7.4	5.8	1,663,131	11,641,089	9,009,398	—	37,280,618
1999	—	3.5	7.3	13,995,225	9,796,658	4,983,067	—	28,774,950
2000	—	8.0	—	18,372,791	—	19,390,000	—	37,762,791
2001	—	—	—	—	—	—	—	—
2002	—	—	—	17,952,000	—	—	—	17,952,000

2003	—	2.3	19.1	4,027,028	—	—	—	4,027,028
2004	—	—	6.2	—	—	—	—	—

備註：符號“—”表資料缺載。民國 76 年以前資料缺載。

資料來源：根據桃園縣政府，《桃園縣統計要覽》第 47 期，民國 85 年，頁 294；
第 57 期，民國 95 年，頁 194 製作。

迄今為止，本縣產業道路規模小者以「農路」命名，規模大者劃入鄉鎮道系統，而以「桃」字編號。³⁶有關縣內桃字編號道路，見於表 4-2-13。

表 4-2-13 戰後迄今桃園縣編號道路一覽表

編號道路	市鄉鎮別	起訖點	道路長度/ 公里
桃 1 線	蘆竹鄉	桃園紙廠到海湖	3.2
桃 2 線	蘆竹鄉	公埔到縣界接北 121 號到頂崎	8.1
桃 2-1 線	蘆竹鄉	頂社到赤塗坑	2.9
桃 3 線	蘆竹鄉	後壁厝到南坎	7.6
桃 4 線	蘆竹鄉	山腳到縣界	2.4
桃 4-1 線	蘆竹鄉	外社到縣界	1.8
桃 5 線	蘆竹鄉	頭前到埔心	6.7
桃 6 線	蘆竹鄉及龜山鄉	大竹到大崗	12.5
桃 7 線	龜山鄉	水尾到嶺頂	7.4
桃 8 線	蘆竹鄉及龜山鄉	龜山到大湖坑	4.6
桃 9 線	龜山鄉	水尾到縣界	5

³⁶ 吳振漢等，《大溪鎮志》（桃園：大溪鎮公所，2004 年），頁 37-39。縣境公路運輸網與經濟發展之間的關係，可由貨物運輸量的變化窺知大概（詳參第六章）。

桃 9-1 線	龜山鄉	牛角坡到縣界接北 117 線到竹麻坑	4.3
桃 10 線	龜山鄉	山德到縣界	5.4
桃 11 線	龜山鄉	舊路到桃園	13.5
桃 12 線	桃園市及龜山鄉	即三民路	0.4
桃 13 線	楊梅鎮	縣界到楊梅接竹 10 線到新湖口	10.8
桃 14 線	龜山鄉	員林坑到大湖	4.6
桃 15 線	蘆竹鄉及桃園市	水尾到埔子	6.8
桃 16 線	桃園市	即慈文路	1.6
桃 17 線	蘆竹鄉及桃園市	蘆竹到東埔仔	7.3
桃 18 線	桃園市	即莊敬路一、二段	2.4
桃 19 線	蘆竹鄉	水尾到大竹	5.6
桃 20 線	龍潭鄉	溝西到縣界接竹 20 線到小茅埔	11.4
桃 21 線	龍潭鄉	縣界到下高原接竹 27 線到關西	5.6
桃 22 線	大園鄉	苗圃到海口	3.8
桃 23 線	大園鄉	竹圍漁港到竹圍	1.7
桃 24 線	大園鄉	海口到李厝	5.4
桃 25 線	大園鄉	後厝港到下波堵	2.5
桃 26 線	大園鄉	下厝到苗圃	4.6
桃 27 線	大園鄉	大平頂到大埔	2.1
桃 28 線	大園鄉	古亭到圳股頭	1.8
桃 29 線	龍潭鄉	縣界到石崎子接竹 28-1 線到關西	7.7
桃 30 線	大園鄉及觀音鄉	樹林仔海濱到大園	8.2
桃 31 線	大園鄉及觀音鄉	潮音到草漯	4.8

桃 31-1 線	大園鄉	潮音到南港	2.0
桃 32 線	觀音鄉	觀音到移民新村	7.2
桃 33 線	觀音鄉及大園鄉	草漯海濱到南港	3.2
桃 34 線	觀音鄉	內湖到保障橋	2.6
桃 35 線	觀音鄉	樹林仔海濱到新坡	7.2
桃 35-1 線	觀音鄉及中壢市	草漯到忠愛莊	6.1
桃 36 線	觀音鄉	樹林仔到過溪仔	1.5
桃 37 線	觀音鄉	崁頭仔到新坡	6.2
桃 38 線	觀音鄉	桃園科技工業區白玉區到觀音	3.0
桃 39 線	觀音鄉	白沙屯到下大坡腳	2.4
桃 40 線	大園鄉及觀音鄉	新坡到廊崙頂	4.9
桃 40-1 線	觀音鄉	草漯到曲潭橋	2.1
桃 41 線	中壢市	山東到忠愛莊	2.8
桃 42 線	中壢市及大園 鄉、蘆竹鄉	山東到新莊子	10.2
桃 43 線	大園鄉及中壢市	大園到大崙	9.5
桃 43-1 線	大園鄉及中壢市	崙頂到崎頂	8.2
桃 44 線	大園鄉	航空客運園區到三界壇	1.3
桃 45 線	大園鄉及中壢 市、平鎮市	崁腳到平鎮	12.7
桃 46 線	八德市	宵裡到大草厝	6.4
桃 47 線	大園鄉及中壢	崎腳到篤行六村	9.1

	市、八德市		
桃 48 線	中壢市及八德市	後寮到大湳	6.9
桃 49 線	蘆竹鄉及桃園市	新莊子到龍安社區	6.6
桃 50 線	蘆竹鄉	八角店到中福	1.7
桃 51 線	桃園市	即龍壽街	—
桃 53 線	桃園市	即中華路	—
桃 55 線	八德市	即東勇街	—
桃 56 線	大溪鎮	即介壽路	—
桃 57 線	八德市	即和平路	—
桃 58 線	大溪鎮	即北路橫貫公路	—
桃 59 線	大溪鎮	即大鶯路	—
桃 60 線	大溪鎮	即大鶯路	—
桃 64 線	大溪鎮	在八德市附近	—
桃 66 線	龍潭鄉	即富華路	—
桃 67 線	龍潭鄉	即楊銅路	—
桃 68 線	龍潭鄉	即高原路	—
桃 69 線	龍潭鄉	即中原路	—
桃 72 線	八德市	即建國路	—
桃 73 線	平鎮市	即中興路平鎮段	—
桃 74 線	中壢市	即龍東街	—
桃 75 線	中壢市	即育苗路	—
桃 76 線	中壢市	即環中東路	—
桃 77 線	中壢市	即龍興路	—
桃 78 線	平鎮市	即育英路接育達路接復旦路二段	—

桃 79 線	楊梅鎮	即梅高路二、三段	—
桃 80 線	楊梅鎮	即幼獅路三段	—
桃 81 線	楊梅鎮	即和平路	—
桃 82 線	新屋鄉	即中山路 224 巷	—
桃 83 線	新屋鄉	即新富路	—
桃 84 線	觀音鄉	即新華路一段	—
桃 85 線	觀音鄉	即忠福路	—
桃 87 線	觀音鄉	即金橋路	—
桃 89 線	新屋鄉	起自新生村，北經後湖、赤欄、石磊村往觀音鄉	—
桃 90 線	觀音鄉	即信義路	—
桃 91 線	新屋鄉	即中山西路二段	—
桃 92 線	新屋鄉	即中華路	—
桃 93 線	新屋鄉	起自東明村甲頭厝與臺 15 線、桃 91 線、縣 114 線銜接	—
桃 93-1 線	新屋鄉	* 行經員笨至中山西路	
桃 94 線	觀音鄉	* 行經兩座屋至對面屋	—
桃 95 線	新屋鄉	* 行經北湖國小至中山西路三段	—
桃 96 線	新屋鄉	* 行經葉屋與大牛欄	—
桃 97 線	觀音鄉	即大湖路	—
桃 100 線	新屋鄉	* 行經社子與社子國小	—
桃 102 線	楊梅鎮	即高上路一段	—
桃 103	新屋鄉	聯繫濱海規劃區內之道路	—

線			
桃 104 線	新屋鄉	起自蚵間村羊寮至甲頭厝	—
桃 106 線	楊梅鎮	即民有路二段	—
桃 109 線	楊梅鎮	即中興路	
桃 110 線	楊梅鎮	即民富路三段	—
桃 111 線	楊梅鎮	即中觀產業道路	—
桃 114 線	復興鄉	即中山西路、中山路、民族路六段	—
桃 115 線	楊梅鎮	即中華南路、中華路	
桃 117 線	復興鄉	即中正路	—
桃 119 線	復興鄉	復興戰道	—

備註：符號“—”表資料缺載；符號“*”表資料未載路名，編號道路路線引
自 google 地圖網址。

資料來源：2009 年 4 月 30 日新屋鄉公所提供部份資料；維基百科

<http://zh.wikipedia.org/wiki/Wikipedia>；google 地圖

<http://maps.google.com.tw>，2009 年 4 月 23 日引用。

四、市街道路建設

根據統計，本縣自戰後迄今，縣內四個市的道路數量分別為：桃園市 471 條，八德市 143 條，中壢市 534 條，平鎮市 222 條，以上總計 1,370 條。關於四個市之街道名稱，可參見表 4-2-14 至表 4-2-17。

表 4-2-14 戰後迄今桃園市道路一覽表

力行街	中興街	民權路	宏昌六街	南昌東街	蓮埔街	慈華街	樹仁三街
三元街	五福五街	永光街	宏昌七街	南昌街	蓮華街	慈雲街	樹林二街
三民路一段	五福七街	永安北路	宏昌八街	南海街	樹仁一街	慈德街	樹林三街
三和街	五福九街	永安路	宏昌九街	南通路	樹仁二街	愛一街	樹林四街
上海路	五福十一街	永佳街	宏昌十街	南華街	國強一街	愛二街	樹林五街
大仁路	五福十三街	永定一街	宏昌十一街	南興街	國強六街	愛三街	樹林六街
大同西路	仁一街	永定二街	宏昌十二街	南豐一街	國強七街	愛五街	樹林七街
大同路	仁和街	永星街	建成街	南豐二街	國強八街	愛六街	樹林八街
大有路	仁愛路	宏昌十三街	秀山路	南豐三街	國強十街	愛七街	樹林九街
大明街	介新街	永康街	育樂街	南豐街	國強十一街	愛八街	樹德路
大林路	介壽路	永順街	育群街	建明街	國強十二街	愛九街	縣府路
大原路	永美街	永福西街	育仁街	建行路	國強十三街	愛十街	興一街
大連一街	公六街	永樂街	和平路	建國東路	國華街	敬一街	興二街
大連二街	公園路	玉山街	和愛街	建國路	國聖一街	敬二街	興邦路

大連三街	天台街	玉美街	和興街	建華一街	國聖二街		興華路
大連四街	天祥一街	光文街	坤成街	建華二街	國鼎一街	興中街	興隆路
大智路	天祥三街	光明街	延平路	建華三街	敬三街	新民街	衡陽一街
大華二街	天祥五街	光華街	延壽街	建新街	國際路	新生路	衡陽二街
大華三街	天祥六街	光興街	忠一路	建興街	國豐一街	新和街	衡陽三街
大華五街	天祥七街	吉安街	忠二路	建豐街	國豐七街	新埔三街	衡陽四街
大華六街	文山街	吉昌街	忠三路	春日路	國豐二街	新埔五街	館後一街
大華七街	文中路	吉林路	忠五路	美光街	國豐八街	新埔六街	館後二街
大華八街	文化街	同安街	忠孝街	埔江街	國豐十街	新埔七街	龍山街
大華九街	文康街	同德一街	昆明路	埔新路	國豐三街	新埔八街	龍安街
大業路一段	水汴一路	同德二街	明德街	重慶路	國豐五街	新埔十街	龍門街
大業路二段	北埔路	同德三街	東門街	峨嵋一街	國豐六街	新興街	龍城二街
大德一街	北華街	同德五街	東興街	峨嵋二街	紹興街	會稽一街	龍城三街
大德二街	北新街	同德六街	東國街	峨嵋三街	莒光街	溫州街	龍城五街

大德三街	北興街	同德七街	東園街	峨嵋四街	莊一街	瑞慶路	龍泉一街
大誠路	四維街	同德十一街	林森路	桃一街	莊二街	萬壽路	龍泉二街
大慶街	正光街	同德十街	武昌街	桃二街	莊敬路	經國路	龍泉三街
大興西路	正康一街	同德十一街	法治路	桃三街	博愛西路	義光街	龍泉五街
大興路	正康二街	同德十二街	法院後街	桃源街	博愛路	裕和街	龍泉六街
大豐路	正康三街	向善街	金山街	桃德路	富國路	壽山路	龍祥街
山鶯路	正康四街	守法路	金門一街	桃鶯路	復明一街	壽昌街	龍華街
中山北路	民生路	安東街	金門二街	泰山路	復明二街	壽星街	龍華二街
中山東路	民光東街	安慶街	金門三街	泰山街	復明三街	壽星路	龍壽街
中山路	民光路	安樂街	金門四街	泰成路	復明四街	漢中路	龍鳳一街
中央街	民安路	成功路	金華街	泰昌一街	復興路	福山街	龍鳳二街
中平路	民有東路	有桓街	長安街	泰昌九街	朝陽街	福元街	龍鳳三街
中正一街	民有三街	江南一街	長沙街	泰昌二街	貴陽街	福安街	鴻撫街
中正二街	民有五街	江南二街	長春路	泰昌八街	逸林街	福昌街	鎮江街

中正三街	民有六街	江南三街	長壽街	泰昌十一街	陽明一街	福林街	鎮東街
中正五街	民有八街	江南四街	青田街	泰昌十二街	陽明七街	福清街	鎮南街
中正路	民有十街	江南五街	信一街	泰昌三街	陽明九街	福祿街	鎮一街
中州街	民有十一街	江南六街	信二街	泰昌五街	陽明二街	福壽街	鎮二街
中原路	民有十三街	江南七街	信光路	泰昌六街	陽明八街	福德街	鎮三街
中埔一街	民有十五街	江南八街	信陽街	泰昌七街	陽明十一街	福豐街	鎮四街
中埔二街	民有十六街	江南九街	信義街	泰昌十街	陽明十二街	廣文街	鎮安街
中埔五街	民族路	江南十街	保定一街	泰昌十三街	陽明十街	德華街	鎮撫街
中埔六街	民富一街	江南十一街	保定二街	益壽一街	陽明三街	德壽街	雙峰街
中埔七街	民富二街	汕頭街	保定五街	益壽二街	陽明五街	德壽一街	雙龍街
中華路	民富五街	自強路	保定六街	益壽七街	陽明六街	德壽二街	懷寧一街
中寧街	民富八街	至善街	保羅街	益壽八街	園一街	德壽三街	懷寧二街
中福街	民富九街	孝一街	勇一街	健行路	園二街	德壽四街	寶山街
五福一街	民富十一街	孝二街	南山街	國民街	廈門街	德壽五街	寶慶路

五福二街	民富十二街	宏昌一街	南平路	國光街	慈文路	德壽六街	鹽庫街
五福三街	民富十六街	宏昌三街	南京街	國信街	慈光街	德豐街	鹽庫西街
五福四街	民富十七街	宏昌五街	南昌西街		慈祥街	潮州街	鹽務路

資料來源：地理臺灣資訊庫，《桃竹苗全覽百科地圖》（臺北：戶外生活出版社，2006年），頁422-428；google地圖 <http://maps.google.com.tw/>，2009年4月23日引用。

表 4-2-15 戰後迄今八德市道路一覽表

力行街	仁愛街	石厝農路	東豐街	建興街	國強二街	溝後街	福豐南街
力霸街	介壽路一段	成功街	金門街	後庄街	國聯街	瑞泰街	銀和街
大成街	介壽路二段	竹圍街	金城街	思源街	國豐街	瑞發街	廣隆街
大車路	友聯街	竹興街	金福街	茄苳路	陸光街	義勇街	廣福路
大忠街	天祥街	自強街	金鑑街	重慶街	博愛街	聖王街	廣興路
大明街	文化一街	和平路	長生路	崁頂路	富城街	裕民街	廣豐一街
大勇街一段	文昌街	和成路	長安街	桃德路	富順巷	榮興路	廣豐路
大勤街	四維路	忠孝巷	長興路	桃鶯路	富裕街	福國北街	霄裡路
大義街	民生街	忠孝街	青溪街	泰豐街	富榮街	福國街	興仁路
大福街	永安街	忠勇西	青溪一	高城一	景大街	福德街	興豐路

		街	街	街			
大興路	永固街	忠勇街	青溪二街	高城二街	華安街	福德二街	龍南路
中山路	永忠街	忠勤街	青溪三街	高城三街	華康街	福德三街	龍宮街
中正路	永祥街	忠義街	信義街	高城五街	郵局街	福德一路	聯華街
中華路	永福西街	忠誠街	前程街	高城六街	開隆街	福樂街	聯福巷
中路街	永福街	明光街	南僑巷	高城七街	愛國巷	福豐北街	鴻昌街
中興街	永福街一段	東勇北路	建安街	高城八街	愛國街	福豐西街	豐田街
五福街	永興街	東勇街	建國路	高城九街	新生路	福豐東街	豐德街
仁和街	永豐路	東泰街	建新街	高城路	新興路	寶豐街	

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-16 戰後迄今中壢市道路一覽表

九和一街	中豐北路	民治街	安東街	治平街	莒光路	萬能路	興仁路二段
九和二街	中豐路	民治二街	安東路	社尾路	莊敬路	義民路	興平路
九和三街	中觀產業道路	民族路	成功路	金山一街	逢甲一街	聖德路	興光路
九和五街	五光一街	民族路五段	成都路	金山二街	逢甲二街	聖德一路	興安街

九和六街	五光二街	民權路	成章一街	金山三街	陸光一街	裕民街	興安二街
八德路	五光三街	民權路二段	成章二街	金陵路	博愛路	裕國街	興和路
力行北街	五青路	民權路三段	成章三街	金華街	博愛一路	鄒容一街	興忠街
力行街	五常街	永安街	成章四街	金峰街	博愛二路	鄒容二街	興勇街
三光路	五族街	永泰街	百韜一街	金峰二街	博愛三路	嘉善街	興建街
三和一街	五族二街	永康街	百韜二街	金峰三街	富村街	嘉興街	興國路
三和二街	五族三街	永康二街	自立二街	金峰四街	富強西街	嘉興二街	興隆街
三樂一街	五華街	永康三街	自立三街	金峰五街	富強街	寧夏一街	興隆三街
三樂二街	五福路	永強街	自忠街	長安街	富裕街	寧夏二街	興隆五街
三樂三街	五穀街	永清街	自忠二街	長江路	復華街	實踐路	興隆六街
大仁街	仁和街	永華街	自忠三街	長沙路	復華一街	榮民南路	興農路
大仁一街	仁美二街	永嘉街	自強一路	長春路	復華二街	榮民路	興寧街
大仁二街	仁美四街	永福路	自強二路	長春路二段	復華三街	榮光街	興福街
大仁三街	仁慈街	永樂路	自強三路	長樂街	復華五街	榮安一街	衡陽街

大仁四街	仁愛路	永興街	自強四路	長樂二街	復華六街	榮安二街	龍山街
大仁五街	仁福二街	永豐街	自強五路	長樂三街	復華七街	榮安三街	龍川街
大同路	仁福三街	甘肅一街	自強六路	長樂四街	復華八街	榮安四街	龍川二街
大安街	仁福四街	甘肅二街	自強七路	長樂五街	復華九街	榮安五街	龍川五街
大享街	仁福五街	甘肅三街	西園路	長樂六街	復興路	榮安六街	龍仁路
大勇一街	仁德街	生明街	西園路二段	長興街	惠州街	榮安七街	龍文街
大勇二街	仁德二街	白馬街	克難街	信陽街	普光街	榮安八街	龍平路
大勇三街	仁德三街	立和路	利明路	信義路	普光二街	榮安九街	龍生街
大勇四街	仁德四街	立德西街	吳鳳一街	前龍街	普光三街	榮安十街	龍吉二街
大智街	仁德五街	立德街	吳鳳二街	南北六路	普忠路	榮安十一街	龍吉五街
大華路	仁德七街	光明路一段	吳鳳三街	南北七路	普義路	榮安十二街	龍安街
大德街	元化路	光明路二段	志成路	南北八路	普慶路	榮安十三街	龍安三街
山東路	元化路一段	光復街	志明路	南北九路	普騰街	榮安十四街	龍安五街
中大路	元化路二段	光華街	志欣路	南昌街	游泳路	榮安十五街	龍安六街

中山東路一段	元化路三段	光華二街	志航街	南雄街	皓東街	榮和五街	龍江路
中山東路二段	內江街	光華三街	志廣路	南園路	華仁街	榮和六街	龍和一街
中山東路三段	六和路	光輝街	志賢路	南園路二段	華仁一街	漢口街	龍和二街
中山東路四段	天祥一街	光輝二街	育英路	建國北路	華安路	福安一街	龍和三街
中山路	天祥二街	光輝三街	育樂路	建國路	華岡街	福安二街	龍岡路一段
中北路	天祥三街	光輝五街	協同街	後寮一路	華美一路	福安三街	龍岡路二段
中北路二段	少康一街	吉安街	協同二街	後寮二路	華夏路	福州一街	龍岡路三段
中台路	少康二街	吉利一街	和平街	後興路一段	華祥一街	福州二街	龍昌路
中央西路一段	文化路	吉利二街	和祥街	後興路二段	華祥二街	福州路	龍明街
中央西路二段	文成北街	吉利三街	和三街	後龍街	華祥三街	福星一街	龍東路
中央東路	文成南街	吉利四街	安定路	星文一街	華勛街	福星二街	龍門街
中央路	日新路	吉利五街	安康路	星文二街	華愛街	福星三街	龍勇路
中平路	月眉路一段	吉利六街	安寧路	星文三街	華榮街	福星五街	龍泉街
中正路	月眉路三段	吉利七街	幸福街	美豐街	黃興街	福星六街	龍陵路

中正路二段	王子街	吉利八街	延平路	英士一街	廈門街	福星七街	龍智路
中正路三段	王子二街	吉利九街	忠孝路	英士二街	慈惠一街	福華街	龍翔街
中正路四段	北園路	吉利十街	忠信路	英士三街	慈惠二街	福壽一街	龍華街
中光路	北園二路	吉利十一街	忠勤街	苑平街	慈惠三街	福壽二街	龍華街一段
中和路	四維路	吉利十二街	忠義路	徐州街	愛一巷	福壽七街	龍慈路
中明東路	弘揚路	吉林北路	昆明街	恩德街	愛國路	福壽八街	龍德街
中明路	正大街	吉林東路	明德南路	振興街	新中北路	福壽九街	龍興路
中美路	正平街	吉林西路	明德路	普元路	新中北路二段	福壽十一街	勵志一街
中美路一段	正光街	吉林路	杭州路	桂林街	新中一街	福德路	勵志二街
中美路二段	正光一街	吉林二路	東坡街	珠江街	新中二街	精忠一街	勵志三街
中原路	正光二街	吉林三路	東明街	高下路	新北園路	精忠二街	環中東路二段
中華路一段	正光三街	吉長街	東昇街	高邊路	新生路	精忠三街	環北路
中華路二段	正安街	吉長二街	東林街	健行路	新生路二段	維德街	環西路
中園路	正明街	同慶路	東林二	國泰街	新生路	遠東路	環西路

			街		三段		二段
中園路二段	正泰街	合圳北路	東園路	執信一街	新明路	遠揚街	寶慶街
中新東路	正神路	合圳北路二段	東園二路	執信二街	新華街	銘傳街	蘇州一街
中新路	正義路	合圳南路	東興街	培育路	新榮街	廣安街	蘇州二街
中福路	民生路	合江路	林森路	培英路	新興路	廣州路	蘭州街
中福路二段	民有街	合江二路	松江北路	康樂路	溪州街	潮州街	蘭州二街
中興巷	民享街	合定路	松江南路	強國路	溪州二街	興仁路一段	清泉街
中興路	民享二街	合浦街	松柏路	廟前街	溪州三街		

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-17 戰後迄今平鎮市道路一覽表

三和巷	中豐路	光復路	金城街	洪圳路	惠州街	新華路	廣義街
三興路	中豐路山頂段	吉祥街	金陵路	迪化街	游泳路	新榮路	廣達街
三興路東勢段	中豐路南勢一段	合作街	金陵路二段	庫房北路	湧光路	新德街	廣德街
上海路	中豐路南勢二段	圳南路	金陵路三段	庫房南路	湧安路	新興路	廣豐街
大仁街	中豐路	安平街	金陵路	振中街	湧東路	義民路	德育路

	一段		四段				
大昌路	中豐路 莊敬段	安平路	金陵路 五段	振平街	湧峰路	義興街	德育路 二段
大勇街	仁光巷	安居巷	金陵路 七段	振昌街	華光巷	隘寮路	賦梅北 路
大連街	仁愛巷	自由街	金華街	振興西 路	華光街	榮興街	賦梅路
大智街	天津街	自強街	金興街	振興路	華隆街	漢口街	學園街
工業西 路	大平西 路	孝順巷	金龍路	高民路	貿中街	福林巷	興埔路
工業東 路	太平東 路	育英路	長安路	高雙路	貿西路	福壽 2 巷	興華街
工業南 路	文化街	育達路	長沙街	崇義五 街	貿東路	福壽 4 巷	興華路
工業一 路	日星街	和平一 巷	信義巷	崇義六 街	開封街	福壽 6 巷	興隆路
工業二 路	水廠路	和平路	信義路	崇德路	雅豐街	福壽 7 巷	龍安路
工業三 路	北興街 一段	延平路 一段	南平路	康樂路	湍背路	福壽 8 巷	龍南路
工業五 路	北興街 二段	延平路 二段	南平路 二段	清泉街	勤儉巷	福壽 9 巷	龍泉一 街
工業六 路	平安南 街	延平路 三段	南安路	莒光路	新光路	福壽 10 巷	龍德路
工業七 路	平東路	忠孝路	南京路	莊敬街	新光路 二段	福壽 11 巷	營德路
工業九 路	平東路 一段	忠勇巷	南昌街	陸光路	新光路 三段	福龍路 一段	環河路

工業十路	平等路	承德路	南東路	陸橋北街	新光路四段	廣仁路	環南路
工業十一路	平德路	明德北路	南華街	陸橋南街	新光路五段	廣平路	環南路二段
工業十二路	正義路	明德路路	南陽巷	頂好街	新城路	廣成街	環南路三段
中山路	民族路	東龍街	南豐路	富貴街	新富街	廣西路	禮節巷
中央路	民族路二段	東豐路	建安路	復旦路	新富一街	廣明路	懷恩巷
中正二路	民族路三段	東光路	建明路	復旦路二段	新富二街	廣東路	關爺北路
中原路	民族路雙連一段	武昌街	建明路一段	復旦路三段	新富三街	廣南路	關爺東路
中庸路	民族路雙連二段	狀元街	星友街	復旦路四段	新富四街	廣泰路	關爺南路
中興路平鎮段	民族路雙連三段	金山街	柑園路	復興街	新富五街		

資料來源：同表 4-2-14。

縣境二個鎮的道路數量分別為：大溪鎮 80 條、楊梅鎮 174 條，以上總計 254 條。關於二鎮之街道名稱，可參見表 4-2-18 至表 4-2-19。

表 4-2-18 戰後迄今大溪鎮道路一覽表

二層坪農路	中正東路	內柵路二段	后尾一橫巷	東一路	員林路三段	復興路	新興街
-------	------	-------	-------	-----	-------	-----	-----

三元一街	中正路	公園路	安和路	東二路	埔仁路	普濟路	僑愛巷
三元二街	中華路	天祥路	自強街	東龍街	埔頂路一段	曾厝巷	僑愛一街
三元三街	中庄街	文化路	和平路	金城路	埔頂路二段	番子寮路	福山一路
三層農路	仁和路一段	民生路	和一路	長興街二段	娘子坑農路	登龍路	福山二路
大同街	仁和路二段	民權東路	和二路	長興街三段	康莊路	華興街	福居街
大漢街	仁善街	民權路	忠孝路	信義路	康莊路三段	慈光街	環湖路
大綸街	仁愛路	永娘農路	忠泰街	南興聯絡道	康莊路四段	慈康路	豐德街
中山路	介壽路	石園路	承恩路	員林路一段	康莊路五段	慈湖路	懷德路
中央路	內柵路一段	后尾一巷	東和路	員林路二段	勝利街	新光路	齋明街

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-19 戰後迄今楊梅鎮道路一覽表

三元街	幼獅路	永新路	金華街	益新一街	貴山街	新富十二街	獅五路
三民北路	幼獅路一段	光前街	金德路	益新二街	新成路	新富十三街	瑞坪路
三民東路	幼獅路二段	光復北街	長青西街	益新三街	新江路	新農街	瑞梅街
三民路	幼獅路	光復街	長青東	高上路	新明街	新榮路	瑞溪路

	三段		街				一段
三民路 二段	幼一路	光華街	長青一 街	高上路 一段	新梅一 街	新興街	瑞溪路 二段
大平街	幼二路	光裕北 街	長青二 街	高上路 二段	新梅二 街	楊梅照 門 道路	瑞福街
大成路	幼三路	光裕南 街	長青三 街	高青路	新梅三 街	楊梅鎮 茶園遊 憩道路	萬大路
大華街	幼四路	成功大 道	長青五 街	高獅路	新梅五 街	楊湖路 一段	萬福街
大模路	幼五路	成功路	長青路	笙笙路	新梅六 街	楊湖路 二段	裕成南 路
中山北 路	民生街	成德一 街	青山一 街	梅山西 街	新梅七 街	楊湖路 三段	裕成路
中山北 路二段	民安路	老莊路	青山二 街	梅山東 街	新梅八 街	楊湖路 四段	裕榮路
中山南 路	民有路 一段	自立東 街	青山三 街	梅高路	新梅九 街	楊新北 路	漢昌街
中山路	民有路 二段	自立街	青山五 街	梅高路 二段	新梅十 街	楊新路	福人路
中正路	民治街	自強街	青山六 街	梅獅路 一段	新富一 街	楊新路 一段	福矜路
中華街	民族街	行善路	青年路	梅獅路 二段	新富二 街	楊新路 二段	福德街
中興路	民富路 一段	秀才路	青年路 二段	富源街	新富三 街	楊新路 三段	瑞業道 路
五守街	民富路 二段	和平路	青年路 三巷	富榮路	新富五 街	楊新路 四段	興南街

文化街	民富路 三段	東流道 路	青年路 三段	富聯路	新富七 街	獅一路	興隆街
文德路	民豐路	武營街	信義街	富豐南 路	新富八 街	獅二路	環東路
日新街	民權路	迎旭街	員本街	復華路	新富九 街	獅三路	環南路
四維大 道	永平路	迎旭二 街	員德路	復興街	新富十 街	獅四路	雙榮路
市場街	永美路	金山街	校前路	湖山街	新富十 一街		

資料來源：同表 4-2-14。

縣境七個鄉的道路數量分別為：蘆竹鄉 205 條、大園鄉 74 條、龜山鄉 238 條、復興鄉 36 條、觀音鄉 116 條、新屋鄉 34 條、龍潭鄉 187 條，以上總計 890 條。關於七個鄉之街道名稱，可參見表 4-2-20 至表 4-2-26。

表 4-2-20 戰後迄今蘆竹鄉道路一覽表

八股路	大福街	中華街	光明巷	長安路 一段	南崁後 街	海山路 一段	榮興路
八德一 路	大興一 街	中興一 街	光明路 一段	長安路 二段	南崁路	海山路 二段	福祿一 街
八德二 路	大興四 街	中興二 街	光明路 二段	長春路	南崁路 一段	海湖北 路	福祿五 街
力行街	大興五 街	中興四 街	光復路	長壽二 街	南崁路 二段	海湖東 路	福寶街
上竹二 街	大興六 街	中興五 街	光華街	長壽三 街	南國街	海寧巷	豪登一 街
上竹三 街	大興七 街	中興路	吉林路	長榮路	南華一 街	國中巷	興中街

上竹四街	大興八街	五福路	圳佳路	長興路一段	南華二街	祥賀街	興仁路
上竹五街	大興九街	五福一路	成功巷	長興路二段	南華三街	博愛街	興隆街
上竹六街	大興十街	五福六路	成功街	長興路三段	南順一街	富上街	興福街
上竹七街	大興十一街	五福農路	竹中街	長興路四段	南順四街	富竹街	錦中街
上竹路	大興十二街	仁和街	羊城一街	南上路	南順五街	富宏街	錦秀街
上興路	大興十三街	仁愛街	西康路	南山北路二段	南順六街	富國路一段	錦明街
土地公農路	大興十四街	仁愛路一段	坑菓路	南山路一段	南順七街	富國路二段	錦華路
大同街	大興路	仁愛路二段	宏竹路	南山路二段	南農街	富國路三段	錦順街
大有街	大豐街	仁愛路三段	赤塗路	南山路三段	南福街	富華路一段	錦溪路
大竹一街	山菓路	內厝街	和平街	南工巷	厚生路	富華路二段	錦福路
大竹二街	山外路	內新路	和美巷	南工路	建國路	富貴街	龍安街二段
大竹路	山林路二段	內溪巷	奉化路	南工路一段	建新街	智海路	龍安街三段
大華街	山林路三段	內溪路	忠孝西路	南平路	後面坑農路	開南路	龍壽街
大新一街	山腳產業	六福路	忠孝東路	南竹路	洛陽街	愛國一路	龍壽街一段

	道路						
大新二街	山腳街	六福一路	忠孝街	南竹路一段	徐州街	新生路	濱海路一段
大新三街	中山路	公園街	明光街	南竹路二段	桃園街	新南路一段	聯福巷
大新四街	中正路	文中路一段	明德街	南竹路三段	海山中街	新福街	聯福街
大新五街	中油公司產業道路	民權路	油管路一段	南竹路四段	海山東街	新興街	鎮江街
大新十一街	中油街	立仁街	金海街	南竹路五段	海山路	榮安路	蘆興街
大新路	中海巷	立德街	金華街	南昌路			

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-21 戰後迄今大園鄉道路一覽表

三民路一段	中山南路	中油沙崙聯絡道	平安街	自立二街	信義街	港口路	聖德北路
三民路二段	中山南路一段	中華路	民生南路	自立三街	建國路	華中街	聖德路
三和路	中山南路二段	中園街	民生路	自立四街	埔心街	華興路	潮音路
大工路	中正西	中興街	民安路	和平西	航站北	華興路	潮湳路

	路			路	路	一段	
大興路	中正東路	五青路	民族路	和平東路	航站南路	華興路二段	新興路
大觀路	中正東路二段	仁壽路	民權路	和平一街	航勤北路	塔台路	富昇巷
工一路	中正東路三段	仁德路	永興路	和平二街	航勤南路	新生北路	長興街
工三路	中正一街	文中街	竹圍街	忠孝一街	國際路一段	新生路	忠孝三街
工四路	中正二街	文化街	自立一街	忠孝二街	國際路二段	新園街	水源路
中山北路	中正三街						

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-22 戰後迄今龜山鄉道路一覽表

三民路	文化七路	正興街	幸美街	明成街	科技三路	頂湖五街	壽山路
大同路	文光街	民生北路一段	幸美一街	明德路	科技五路	頂湖六街	壽祿街
大成街	文全街	民生街	幸美三街	明星街	科技六路	頂湖七街	壽福街
大坑農路	文安街	民安街	幸美五街	東萬壽路	科技七路	頂湖十一街	壽德街
大棟山	文昌一	民族街	幸美七	金山街	科技八	頂湖路	福興巷

路	街		街		路		
大湖路	文昌二街	民富街	幸美九街	金福街	科技九路	頂興路	福源街
大湖路一段	文昌三街	民權街	幸美十一街	長庚二街	紅寶一街	復興北路	福德巷
大興路三段	文昌五街	永吉街	幸福廿一街	長庚五街	紅寶三街	復興南路	德明路
山鶯路	文明一街	永安街	幸福廿三街	長庚六街	紅寶五街	復興街	樂宮街
中山街	文明二街	永和街	幸福廿五街	長庚七街	紅寶七街	復興一路	憲光巷
中和南路	文明三街	永華巷	幸福廿七街	長庚八街	振興路	復興二路	樹人路
中和路	文明路	永樂巷	幸福廿九街	長庚九街	海萍路	復興三路	興中街
中原街	文東一街	石雲路	幸福一街	長庚十街	茶專一街	湖山街	興華一街
中華巷	文東三街	光安街	幸福三街	長庚十一街	茶專路	華玉巷	興華二街
中華街	文武街	光和街	幸福五街	長庚十二街	國光巷	華亞一路	興華三街
中華街一段	文康街	光明產業道路	幸福七街	長庚十三街	國園街	華亞二路	興華五街
中興路	文善街	光明街	幸福九街	長庚十五街	國園一街	華亞三路	興一街
中興路一段	文華巷	光峰路	幸福十一街	長庚球場路	國園三街	華亞五路	興二街
仁愛街	文二一	同昌巷	幸福十	長庚路	國園五	華美街	興業街

	街		三街		街		
仁壽巷	文二三街	自由街	幸福十五街	長春巷	國體一路	雅園巷	龍江街
仁福巷	文三一街	自強北路	幸福十七街	長壽路	國體二路	集美街	龍泉街
仁德巷	文三二街	自強西路	幸福十九街	青山路二段	國體三路	新樂街	龍校街
公園路	文七一街	自強東路	幸福三十一街	信義街	國體四路	新興街	龍祥街
文三三街	文七二街	自強南路	幸福三十三街	南上路	國體五路	新嶺一街	龍華街
文山街	文七三街	西勢湖路	幸福路	南坑路	將軍巷	新嶺三街	龍新街
文化東路	文七五街	宏昇街	忠孝街	南美街	莒光巷	萬全街	龜山後街
文化一路	文七九街	宏州街	忠義路一段	南祥路	陸光路	萬壽街	優美街
文化二路	文德一路	宏慶街	忠義路二段	建國東路	頂好巷	萬壽路一段	豐美街
文化三路	文德二路	延美街	忠誠街	科技一路	頂湖一街	萬壽路二段	寶石街
文化五路	文興路	和平街	明仁路	科技二路	頂湖三街		

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-23 戰後迄今復興鄉道路一覽表

一號農路	中正路	卡普道路	佳志道路	庫志道路	基國產業道路	復興戰道	樂三道路
------	-----	------	------	------	--------	------	------

上宇內道路	仁愛路	光華道路	忠孝路	神木路	雪霧鬧道路	爺亨道路	興溪道路
上奎輝產業道路	巴陵道路	成福道路	武道能敢道路	馬美道路	喜龍道路	義興道路	羅馬公路
中山路	比該農路	志繼道路	流霞道路	高義蘭道路	復華道路	詩朗道路	霧峰道路
中心路	卡拉道路	里安道路	砂崙仔道路				

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-24 戰後迄今觀音鄉道路一覽表

一心路	三民路	工業七路	六合街	玉林路一段	忠富崙坪段	國瑞路	經建五路
七賢路	三多街	工業八路	六合二街	玉林路二段	忠愛路	富強街	經建六路
九如街	大同一路	工業九路	文中路	甘泉街	金華路	敬業街	經建七路
九如一街	大同二路	中山路	文化路	光明路	金橋路育仁段	新生路	榮工北路
九如二街	大湖路一段	中山路一段	文化路石橋段	吉立利巷	金橋路新興段	新村路二段	榮工南路
二聖一街	大湖路二段	中山路二段	文化路坑尾段	吉祥街	長春街	新富路	福山路一段
二聖三街	大觀路一段	中正路	文林路	安和街	信義路	新富路一段	福山路二段
二聖路	大觀路二段	中興路	四維一街	成功路一段	建國路	新華路一段	福壽街

八德街	大觀路 三段	五福街	四維二 街	成功路 二段	泰安街	新華路 二段	廣大路
八德二 街	工業一 路	五福一 街	四維三 街	和平路	海濱路 武威段	源遠路	樂群街
八德三 街	工業二 路	五福二 街	四維路	忠孝路	國光路	經建一 路	濱海路 大潭段
八德五 街	工業三 路	五福三 街	民生路	忠一巷	國建一 路	經建二 路	濱海路 武威段
八德六 街	工業四 路	仁愛路	民族路	忠二巷	國建二 路	經建三 路	濱海路 廣興段
十全一 街	工業五 路	仁愛路 二段	民權路	忠三巷	國建三 路	經建四 路	環中路
十全路	工業六 路	仁德街	永吉街				

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-25 戰後迄今新屋鄉道路一覽表

八德街	中山西 路 一段	中山路	中華路	民族路 六段	信義街	復興街	新興街
三民路	中山西 路 二段	中正路	中興路	和平街	梅高路 二段	新華路 一段	電信街
大仁街	中山西 路 三段	中華南 路 一段	仁愛街	忠孝街	梅高路 三段	新榮路	福德街
大勇路	中山東 路	中華南 路	四維街	青田路	富聯路	新福路 二段	濱海林 蔭

	一段	二段					大道
大智路	中山東路 二段						

資料來源：同表 4-2-14。

表 4-2-26 戰後迄今龍潭鄉道路一覽表

九坐寮路	中豐路 烏林段	民治十 街	百年 一街	東華街	建龍二 街	復興路	德林路
九華路	中豐路 高平段	民治十 二街	百年 二街	東興街	建龍三 街	朝鳳路	賴華街
八德路	中豐路	民治十 四街	百年 三街	東龍街	建龍路	渴望路	龍元路
大同路	五福街	民治十 六街	百年 五街	東龍路	神龍路	渴望一 路	龍安一 街
大昌路一 段	五龍街	民治十 八街	百年 路	東龍路後 街	高原路	渴望三 路	龍安二 街
大昌路二 段	仁愛街	民治二 十街	百福 街	武漢路	高揚北 路	華南路	龍安三 街
工一路	仁愛路	民治二 十二街	竹林 路	花園新城 一街	高揚南 路	華南路 一段	龍吟街
工二路	工元路	民治路	竹龍 路	花園新城 二街	健行路	新和路	龍技街
工五路	文化路	民強街	自由 街	花園新城 三街	健康路	新原路	龍門街
干城路	北龍路	民族路	西龍 路	花園新城 五街	國聯街	新埔路	龍青路
中央街	民主街	民富街	宏遠	金山路	梅龍一	新龍路	龍城路

			路		街		
中正路	民生路	民豐一街	育苗路	金龍一街	梅龍二街	楊銅路	龍科街
中正路上華段	民有一街	民豐六街	育樂路	金龍二街	梅龍三街	楊銅路一段	龍祥路
中正路三坑段	民有二街	永安街	佳安西路	金龍三街	梅龍路	聖亭路	龍華路
中正路佳安段	民有三街	永昌路	佳安東路	金龍路	梨園巷	聖亭路八德段	龍華路一段
中正路三林段	民有路	永康路	佳安路	信義街	富山一街	誠實路	龍園一路
中原路一段	民治一街	永福路	和平街	信義路	富山二街	福安街	龍園二路
中原路二段	民治三街	永興街	和原產業道路	南坑道路	富山三街	福源路	龍園三路
中原路三段	民治四街	石門路	店湖路	南龍路	富山四街	福德街	龍園四路
中興路	民治五街	休閒街	店湖一路	建成路	富山五街	福龍路二段	龍園五路
中興路九龍段	民治六街	光明路	忠孝路	建國路	富華街	福龍路三段	龍園六路
中豐路上林段	民治七街	光華路	忠勇街	建龍一街	富華街三林段	德仁產業道路	龍園七路
中豐路中山段	民治八街	成功路	龍源路	龍源路太平段	龍興路	環湖路	龍園八路
龍園十路	龍新公路	雙連街					

資料來源：同表 4-2-14。

如將上述各鄉鎮市之道路做一統計，可知總數共有 2,514 條。本來，這些道路是於何時興建？是在何時完工？道路長度、寬度如何？道路工程費用若干？等，是頗值得探究的問題。唯，令人感到遺憾的是，各鄉鎮市公所大多缺乏可以解答這些疑點的資料。各鄉鎮市之所以缺載、沒有收藏資料的原因，根據承辦單位指出：

1. 在本縣公文尚未邁入電子化資訊網以前，各鄉鎮市公所工務課或建設課礙於經費不足，人力配置有限，加以沒有文獻檔案室之設備，故只重視興建道路的實際情況，並不重視資料保存事務。換言之，每條道路只要一完工，經過一段時日後，就會汰舊換新，將已完工的資料全部廢棄。近幾年來，又因鮮有新建道路之工程設施，故可供查閱的資料很少。

2. 縣境道路包括省道、縣道、鄉鎮道等不同等級的道路，由於路權職掌機構各不相同，所以頗難從某個承辦單位中瞭解其境內每條道路的承包、興建完整過程。

3. 縣境道路工程管理事宜初由縣府建設局負責，後改為工務處接管，工務處承辦人員因既有道路沒有存查資料，加以承辦人員之中有的退休，有的調離他處，以致無法提供可以追蹤道路工程始末之線索。

表 4-2-27 至表 4-2-33 所示，迄今為止，本縣各市鄉鎮之道路長度、寬度、興建與完工年月，以及道路工程經費等項，僅有桃園市公所、八德市公所、中壢市公所、大溪鎮公所、大園鄉公所、龜山鄉公所、新屋鄉公所、龍潭鄉公所等機構保留了若干不完整的資料。

表 4-2-27 戰後迄今桃園市道路工程興建表

道路名稱	長度/公尺	寬度/公尺	工程經費/元	興建/完工年月
永康街	483	11	5,487,800	1990.10-1991.03
新埔六街	633	20	27,923,037	1995.10-1996.07
漢中路	737	12	9,215,000	1990.11-1992.05
樹德路	974	20	9,394,000	2000.10-2001.03

資料來源：根據 2009 年 3 月 11 日桃園市公所建設課提供資料重製。

表 4-2-28 戰後迄今八德市道路工程興建表

道路名稱	起點	終點	長度 / 公尺	寬度 / 公尺	是否徵收	道路養護單位
力霸街	新興路	力霸街底	247	6	—	八德市公所
大車路	霄裡路	大車路底	715	6	—	八德市公所
大勤街	建國路	大勤街底	299	6	—	八德市公所
大圳腳路	永豐路	茄苳路	455	6	—	八德市公所
中華北街	中山路	中華北街底	65	6	—	八德市公所
中興街	中山路 128 巷	興仁路	182	8	—	八德市公所
中路街	福國北街	中路街底	390	6	—	八德市公所
五福街	興豐路	五福街底	78	6	—	八德市公所
友聯街	興豐路	友聯街底	247	6	—	八德市公所
永興街	開隆街	永興街底	286	6	—	八德市公所
永忠街	興豐路	永忠街底	247	6	—	—
永豐南路	廣福路	廣興路	234	8	—	—
成功街	永豐路	成功街底	234	6	—	—
竹園街	新興路	長興路	585	6	—	—
長生路	興豐路	建興街	143	6	—	—
金福街	新興路	建國路	104	6	—	—
金鎰街	介壽路二段	金鎰街底	260	6	—	—
金城街	愛國巷	金城街底	156	6	—	—
忠義街	華康橋	大圳橋	572	6	—	—

忠勤街	忠義街	忠勤街底	130	6	—	—
茄苳路	成功街	中山路	2,275	8	—	縣府交通處養工課
建興街	興豐路	建興街底	546	8	—	八德市公所
崁頂路	長興路	廣福路	2,431	6	—	八德市公所(部分屬於中壢市)
東泰街	永豐路	八德市邊界	1,300	6	—	八德市公所
東豐街	東泰街	東豐街底	494	6	—	八德市公所
高城路	中山路	高城路底	793	8	—	八德市公所
高城一街	高城路	高城一街底	91	6	—	八德市公所
高城二街	高城路	高城二街底	156	6	—	八德市公所
高城三街	高城路	高城三街底	91	6	—	八德市公所
高城五街	高城路	高城五街底	78	6	—	八德市公所
高城六街	高城路	高城六街底	104	6	—	八德市公所
高城七街	高城路	高城七街底	130	6	—	八德市公所
高城八街	高城路	高城八街底	169	6	—	八德市公所
高城九街	高城路	高城九街底	130	6	—	八德市公所
泰豐街	永豐路	泰豐街底	221	6	—	八德市公所
開隆街	永豐路	開隆街底	312	6	—	八德市公所
華康街	永豐路	忠義街	585	6	—	八德市公所
國豐街	國豐街口	國豐街底	390	8	—	八德市公所
明光街	中山路	明光街底	143	6	—	八德市公所
復興路	龍南路	復興路底	2,249	6	—	八德市公所
景大街	廣興路	建國路	78	6	—	八德市公所
博愛街	介壽路二段	博愛街底	91	6	—	八德市公所
富城街	永豐路	高城八街	338	6	—	八德市公所

富裕街	中山路	八德市邊界	52	6	—	八德市公所
順昌街	新興路	順昌街底	156	6	—	八德市公所
溝後路	興豐路	溝後路底	78	6	—	八德市公所
福德街	永豐路	福德街底	104	6	—	八德市公所
福樂街	介壽路二段	福樂街底	325	6	—	八德市公所
瑞發街	介壽路二段	瑞發街底	325	6	—	八德市公所
僑愛一街	介壽路二段	僑愛一街底	234	6	—	八德市公所
霄裡路	長興路	霄裡路底	1,820	6	—	八德市公所
興仁路	中山路	中正路	221	8	—	八德市公所
興仁路二段	廣福路 1356 巷	八德市邊界	234	6	—	八德市公所
鴨仔店路	永豐路	忠義街	624	6	—	八德市公所
緯寰街	永豐路	緯寰街底	260	6	—	八德市公所
龍宮街	新生路	龍江路	260	6	—	八德市公所
鴻昌街	介壽路	鴻昌街底	156	6	—	八德市公所
鴻撫街	忠義街	八德市邊界	585	6	—	八德市公所
寶豐街	永豐路	寶豐街底	429	6	—	八德市公所
聯華街	新興路	聯華街底	403	6	—	八德市公所
豐田街	興豐路	豐德街	494	8	—	八德市公所
豐德街	介壽路二段	中山路	1,092	8	—	八德市公所
中正路	興豐路	興仁路	364	8	—	八德市公所
瑞源街	—	—	—	9	—	—
瑞源一街	—	—	—	9	—	—
瑞安街	—	—	—	10	—	—
聯明街	—	—	—	10	—	—

聯明一街	—	—	—	10	—	—
聯明二街	—	—	—	10	—	—
國際路一段	—	—	—	10	—	縣府交通處養工課
國豐街	—	—	—	8	—	八德市公所
國豐一街	—	—	—	8	—	八德市公所
國豐二街	—	—	—	8	—	八德市公所
國豐三街	—	—	—	8	—	八德市公所
國豐五街	—	—	—	8	—	八德市公所
國豐六街	—	—	—	8	—	八德市公所
廣興路	—	—	—	12	—	縣府交通處養工課
長生路	—	—	—	12	—	公路局
廣福路	—	—	—	14	—	縣府交通處養工課
東勇街	—	—	—	12	—	縣府交通處養工課
永豐路	—	—	—	12	—	縣府交通處養工課
新興路	—	—	—	12	—	縣府交通處養工課
民權街	—	—	—	10	—	—
力行街	介壽路	力行街 203 巷	500	8	是	八德市公所
思源街	介壽路	思源街底	390	8	是	八德市公所
大同路	廣福路	忠孝街	195	10	否	八德市公所
大興路	興豐路	重慶街 198 巷	3,120	12	否	八德市公所
大成街	建國路	廣福路	260	10	否	八德市公所
大明街	介壽路	桃德路	15	15	否	八德市公所
大福街	力行街	大明街	676	15	是	八德市公所
大勇街一段	永福街	忠勇街 60 巷	300	8	否	八德市公所

大義街	介壽路	大義街 81 巷	169	8	否	八德市公所
大忠街	忠誠街	大忠街 118 巷	156	8	否	八德市公所
大智路	介壽路	福國北街	286	15	是	八德市公所
仁愛街	福國北街	大同路	247	8	是	八德市公所
文昌街	建國路	文昌街底	351	8	是	八德市公所
文化一街	建國路	廣福路	260	6	否	八德市公所
中正三路	興豐路	八德邊界	1,235	6	否	八德市公所
中正街	福國街	中正街底	455	6	否	八德市公所
天祥街	力行街	瑞泰街	429	6	否	八德市公所
民生街	重慶街	民生街 7 巷	130	4	否	八德市公所
四維路	大同路	福國北街	286	6	否	八德市公所
永福街一段	忠勇街 156 巷	忠勇街 60 巷	156	6	否	八德市公所
永福西街	介壽路	永福西街底	741	8.7	—	八德市公所
永安街	永福西街	忠孝街	195	8.7	—	八德市公所
永祥街	介壽路	永福西街	221	5	—	八德市公所
永福街	介壽路	忠勇街 60 巷	338	5.5	—	八德市公所
永固街	建國路	福國街	91	8.5	—	八德市公所
自強街	介壽路	忠勇街	195	5.5	—	八德市公所
和成路	和平路	和成街底	429	10	—	八德市公所
同和街	介壽路	建國路	520	16	—	八德市公所
金門街	介壽路	大明街	221	5	—	八德市公所
忠勇西街	介壽路	忠勇街	182	10	—	八德市公所
忠勇街	和平路	忠勇街 424 巷	1,170	10.5	—	八德市公所
忠孝街	介壽路	仁愛街	273	10.5	—	八德市公所

忠誠街	介壽路	和平路	390	10	—	八德市公所
思源街	介壽路	思源街底	390	8.5	—	八德市公所
前程街	介壽路	大福街	182	8.7	—	八德市公所
信義街	大同路	廣福路 150 巷	195	5	—	八德市公所
重慶街	和平路	和平路 276 巷	585	10	—	八德市公所
後庄街	富榮街	興豐路	1,105	11	—	八德市公所
東勇北街	東勇街	福林街	1,040	13	—	八德市公所
華安街	桃鶯路	華安街底	234	6	—	八德市公所
榮興路	興豐路	和平路 528 巷	2,340	12	否	八德市公所
青溪街	思源街	大福街	260	6	否	八德市公所
青溪一街	青溪街	大福街 119 巷	91	4	否	八德市公所
青溪二街	青溪街	大福街 119 巷	91	4	否	八德市公所
青溪三街	青溪街	大福街 119 巷	91	4	否	八德市公所
國豐街	國際路 101 巷	國豐街底	390	6	否	縣府交通處養工課
裕民街	介壽路	介壽路 645 巷	130	5	否	縣府交通處養工課
富榮街	和平路	富榮街底	780	10	否	縣府交通處養工課
郵局街	介壽路	郵局街底	130	4	否	八德市公所
瑞泰街	天祥街	瑞泰街底	130	6	否	八德市公所
義勇街	介壽路	和平路 528 巷	598	12	是	八德市公所
福僑街	廣福路	大福街	299	8	是	八德市公所
福豐北街	介壽路	福豐北街底	130	6	是	八德市公所
福豐南街	介壽路	福豐南街底	130	6	是	八德市公所
銀和街	同和街	銀和街底	325	6	否	八德市公所
廣豐一街	廣豐一街	廣豐一街底	260	6	否	八德市公所

興隆街	桃鶯路	興隆街底	260	6	否	八德市公所
鳳吉四街	桃鶯路	鳳吉四街底	195	6	否	八德市公所
鳳吉五街	桃鶯路	鳳吉五街底	195	6	否	八德市公所
和強路	東勇街	和平路	1,300	15	—	八德市公所
大和路	同和街	介壽路二段	300	12	—	八德市公所
正福街	正福七街	正福一街	600	10	—	八德市公所
正福一街	桃德路	正福六街	300	8	—	八德市公所
正福二街	正福六街	正福五街	120	10	—	八德市公所
正福三街	正福六街	桃德路	270	10	—	八德市公所
正福五街	正福一街	正福三街	130	10	—	八德市公所
正福六街	正福一街	正福三街	110	8	—	八德市公所
正福七街	大福街	桃德路	110	8	—	八德市公所
正福八街	大福街	桃德路	110	8	—	八德市公所
力行街	介壽路	力行街 203 巷	500	8	是	八德市公所
思源街	介壽路	思源街底	390	8	是	八德市公所
介壽路一段	—	—	—	18	—	公路局
介壽路二段	—	—	—	18	—	公路局
東勇一路	—	—	—	12	—	八德市公所
東勇二路	—	—	—	12	—	八德市公所
忠勇一街	—	—	—	10	—	八德市公所
忠勇二街	—	—	—	10	—	八德市公所
忠勇三街	—	—	—	10	—	八德市公所
忠勇五街	—	—	—	10	—	八德市公所
忠勇六街	—	—	—	10	—	八德市公所

和義街	—	—	—	8	—	—
和義二街	—	—	—	8	—	—
福德一路	—	—	—	16	—	公路局
興豐路	—	—	—	18	—	公路局

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據 2009 年 3 月 29 日八德市公所建設課提供資料重製。

表 4-2-29 戰後迄今中壢市道路工程興建表

道路名稱	起點	終點	長度 / 公尺	寬度 / 公尺	面積 / 平方公尺
仁德七街	華美一路	仁德四街 16 弄	145	10	1,450
仁德四街	華美一路	仁德三街	179	10	1,790
仁德五街	仁德四街	仁德五街	132	8	1,056
仁德五街 16 弄	仁德四街	德和公園	60	8	480
仁德三街	仁德四街	晉元路	125	10	1,250
龍慈路	中山東路三段	龍岡路三段	1,724	30	51,270
龍和三街	龍慈路	後寮二路	203	10	2,030
龍和三街	龍川四街	龍川五街	127	10	1,270
後寮一路	龍慈路	龍川街	817	15	12,255
龍昌路	羅馬磁磚	文化新村	406	15	6,090
龍和二街	龍和三街	後寮一路	214	10	2,140
後寮二路	龍和三街	龍昌路	521	15	7,815
後寮二路	南亞技術學院	龍福路	246	15	3,690

龍川四街	龍和三街	龍川三街	294	8	2,354
龍川五街	龍和三街	後寮一路	180	8	1,440
龍福路	中山東路三段	龍東路 445 巷	328	15	4,920
龍東路 445 巷	南亞技術學院	龍文街	397	10	3,970
龍文街	中山東路四段	龍東路 445 巷	216	10	2,160
後龍街	龍東路	龍平路	145	10	1,450
龍勇路	龍仁路	龍清街	277	15	4,155
龍仁路	龍勇路	龍岡路三段	428	15	6,420
龍泉街	龍岡路三段	龍陵路	294	15	4,410
同慶路	慈安四村	仁福三街	419	20	8,380
中山東路 429 巷	中山東路三段	同慶路	247	8	1,976
龍東路 225 巷 31、38 弄	龍岡國中	龍東路 225 巷	183	8	1,464
華勛街	華祥二街	華仁一街	427	15	6,405
福龍街	龍岡路三段	龍泉街 77 巷	254	8	2,032
龍泉街 77 巷	龍泉街	福龍街	138	8	1,104
龍清街	龍勇路	龍興路	218	8	1,744

資料來源：根據 2009 年 3 月 29 日中壢公所建設課提供資料重製。

表 4-2-30 戰後迄今大溪鎮道路工程興建表

道路名稱	長度 / 公尺	寬度 / 公尺	面積 / 平方公尺
大漢街	170	6	1,020
中山路	242	6	1,452
中央路	772	6	4,632
中正東路	188	7	1,316
中正路	365	6	2,190

中華路	1,810	15	27,150
仁一街	458	7	3,206
仁二街	445	8.7	3,871.5
仁三街	205	8.8	1,804
仁和東街	353	8.7	3,071.1
仁和西街	214	10	2,140
仁和二街	640	8.5	5,440
仁和三街	405	8.6	3,483
仁和五街	387	8.6	3,328.2
仁和六街	251	8.5	2,133.5
仁和八街	281	10.8	3,034.8
仁和七街	812	10.7	8,688.4
仁和九街	351	8.5	2,983.5
仁善街	730	12	8,760
仁善一街	320	10	3,200
仁善二街	396	10.8	4,276.8
仁善三街	463	8.6	3,81.8
仁善五街	97	8.6	834.2
仁善六街	74	8.6	636.4
仁善七街	223	8.8	1,962.4
仁德一街	292	8.6	2,511.2
仁德二街	706	8.8	6,212.8
仁德三街	180	8	1,440
仁德五街	380	11	4,180

仁德六街	390	10.5	4,095
仁德七街	143	8.6	1,229.8
仁德八街	414	10	4,140
仁德九街	151	8.5	1,283.5
仁德十街	188	8.6	1,616.8
仁德十一街	160	10	1,600
內柵路	1,003	8	8,024
士香街	366	8.6	3,147.6
公園路	660	20	13,200
公園三街	650	8.5	5,525
公園五街	188	8.7	1,635.6
天祥街	370	6	2,220
文化路	1,157	12	13,884
民生路	110	7	700
民權東路	640	10	6,400
民權路	95	7	665
和一路	70	6	420
和二路	430	8	3,440
忠孝路	101	6	606
東和路	85	5	425
東一路	178	6	1,068
東二路	347	6	2,082
金城路	530	6	3,180
長興街	710	10	7,100

長興東街	158	10	1,580
員林路一段 3 巷	257	6.6	1,696.2
員林路一段 7 巷	255	6.6	1,683
員林路一段 15 巷	260	6.6	1,716
員林路一段 29 巷	250	6.6	1,650
埔仁路	1,700	15	25,500
埔頂路	2,600	15	39,000
埔頂街	411	8.5	34,493.5
埔頂一街	273	7	1,911
埔頂二街	160	8.8	1,408
埔頂三街	166	8.8	1,460.8
埔頂五街	319	8.5	2,711.5
埔頂六街	780	8.7	6,786
埔頂七街	112	8.8	985.6
埔頂八街	188	8.6	1,616.8
康莊路	2,286	15	34,290
勝利街	805	8	6,440
普濟路	783	6	4,698
登龍路	430	10	4,300
慈光街	800	12	9,600
慈光一街	448	7.7	3,449.6
慈光二街	375	8.5	3,187.5
慈湖路	400	15	6,000
新光路	120	11	1,320

僑愛一街	453	8	3,624
福居街	246	6.3	1,549.8
隆德街	465	8.5	3,952.5
得勝路	75	6	450

資料來源：根據 2009 年 3 月 29 日大溪鎮公所建設課提供資料重製。

表 4-2-31 戰後迄今大園鄉道路工程興建表

道路名稱	起點	終點	長度 / 公尺	寬度 / 公尺	面積 / 平方公尺
中山北路	國際路一段	中山南路	560	15-22	10,360
新生北路	中山北路	新生路	320	15	4,800
新生路	新生北路	和平東路	440	15	6,600
和平東路	新生路	和平西路	284	15	4,260
民生北路	國際路一段	中華路	376	25	9,400
中華路	中山北路	民生北路	280	25	7,000
信義街	忠孝一街	新生街 169 巷	340	6	2,040
中興街	中華路	中正東路	360	6-12	3,240
文化街	中山北路	中正東路	172	6	1,032
中正一街	中正東路	中山南路	260	12	3,120
中正三街	中正東路	中山南路	270	12	3,240
和平西路	中山南路	新興路	480	12	5,760
新興路	大觀路	和平西路	800	12	9,600
華興路	大觀路	和平西路	900	15	13,500

永興路	文中街	中園街	550	15	8,250
忠孝一街	中興街	民生南路	270	12	3,240
忠孝三街	中興街	信義街	180	12	2,160
和平二街	中山南路	中正三街	380	6-12	3,420
和平一街	和平東路	中正三街	160	12	1,920
中園街	新興路	新興路	90	12	1,080
華中街	永興路	老街溪	310	12	3,720
大興路	永興路	老街溪	310	12	3,720
文中街	永興路	新興路	150	12	1,800
大觀路	國際路一段	中山北路	1,070	15	16,050
仁壽路	中正西路	大觀路	100	12	1,200
中山南路	中山北路	和平東路	420	15	6,300
民生南路	中華路	中正東路	660	25	16,500
中正西路	中山南路	永興街	385	12	4,620
中正東路	中山北路	新街溪	1,300	20-25	29,250

資料來源：根據 2009 年 3 月 11 日大園鄉公所建設課提供資料重製。

表 4-2-32 戰後迄今龜山鄉道路工程興建表

街道名稱	長度/公尺	寬度/公尺	經費/元	完工年月
三民路	310	30	23,250,000	1978 年 6 月
大同路	4,569	7	79,957,500	1979 年 10 月
大成街	50	5	625,000	1974 年 10 月
大坑農路	7,803	5	97,537,500	1984 年 2 月
大棟山路	1,250	5	15,625,000	1985 年 6 月

大湖路	1,350	6	20,250,000	1986年10月
大湖路一段	560	12	16,800,000	1990年11月
山鶯路	1,795	12	53,850,000	1973年10月
中山街	159	8	3,180,000	1981年9月
中和南路	790	12	23,700,000	1992年2月
中和路	450	12	13,500,000	1992年2月
中原街	90	8	1,800,000	1991年3月
中華街	157	8	3,140,000	1979年6月
中華街一段	236	8	4,720,000	1979年6月
中興路	750	15	35,625,000	1989年12月
中興路一段	220	15	8,250,000	1990年11月
仁愛街	160	7	2,800,000	1978年5月
仁壽巷	210	7	3,675,000	1977年5月
仁福巷	80	7	1,400,000	1977年5月
仁德巷	90	7	1,575,000	1977年5月
公園路	162	20	8,100,000	1990年11月
文三三街	422	122	12,660,000	1990年11月
文山街	190	12	5,700,000	1990年11月
文化東路	416	15	15,600,000	1990年11月
文化一路	3,440	40	344,000,000	1990年11月
文化二路	2,580	30	193,500,000	1990年11月
文化三路	2,180	30	163,500,000	1990年11月
文化五路	572	15	21,450,000	1990年11月
文化七路	980	15	36,750,000	1990年11月

文光街	156	10	3,900,000	1990年11月
文全街	150	6	2,250,000	1990年11月
文安街	110	7	1,925,000	1990年11月
文昌一街	376	12	11,280,000	1990年11月
文昌二街	242	12	7,260,000	1990年11月
文昌三街	322	12	9,660,000	1990年11月
文昌五街	328	15	1,050,000	1990年11月
文明一街	208	15	4,160,000	1990年11月
文明二街	160	10	4,000,000	1990年11月
文明三街	584	15	14,600,000	1990年11月
文明路	540	15	20,250,000	1990年11月
文東一街	163	8	3,260,000	1990年11月
文東三街	194	8	3,880,000	1990年11月
文武街	110	6	1,650,000	1990年11月
文康街	392	6	5,880,000	1990年11月
文善街	330	6	4,950,000	1990年11月
文華巷	160	8	3,200,000	1973年10月
文二一街	222	20	11,100,000	1990年11月
文二三街	240	12	7,200,000	1990年11月
文三一街	280	15	10,500,000	1990年11月
文三二街	362	15	1,357,500	1990年11月
文七一街	482	8	9,640,000	1990年11月
文七二街	420	8	8,400,000	1990年11月
文七三街	195	8	3,900,000	1990年11月

文七五街	458	8	9,160,000	1990年11月
文七九街	64	8	1,280,000	1990年11月
文德一路	650	25	15,625,000	1990年11月
文德二路	592	12	17,760,000	1990年11月
文興路	742	15	27,825,000	1990年11月
正興街	183	8	3,660,000	1985年6月
民生北路一段	1,700	15	63,750,000	1988年12月
民生街	130	10	3,250,000	1987年10月
民安街	440	7	7,700,000	1976年3月
民族街	173	7	3,027,500	1987年10月
民富街	70	7	1,225,000	1987年10月
民權街	76	10	1,900,000	1987年10月
永吉街	480	7	8,400,000	1978年6月
永安街	220	6	3,300,000	1974年10月
永和街	120	6	1,800,000	1974年10月
永華巷	55	3	412,500	1971年3月
永樂巷	480	5	6,000,000	1961年10月
石雲路	720	4	7,200,000	1976年10月
光安街	180	8	3,600,000	1996年3月
光和街	90	7	1,575,000	1994年4月
光明產業道路	130	4	1,300,000	1984年10月
光明街	672	12	20,160,000	1987年3月
光峰路	1,250	12	37,500,000	1977年8月
同昌巷	50	6	750,000	1979年5月

自由街	130	8	2,600,000	1979年4月
自強北路	340	15	12,750,000	1978年6月
自強西路	960	15	36,000,000	1978年6月
自強東路	740	15	27,750,000	1978年6月
自強南路	1,190	15	44,625,000	1978年6月
西勢湖路	1,300	7	22,750,000	1977年5月
宏昇街	140	6	2,100,000	1975年1月
宏州街	330	10	8,250,000	1973年1月
宏慶街	330	10	8,250,000	1980年3月
延美街	240	6	3,600,000	1987年4月
和平街	180	7	3,150,000	1978年3月
幸美街	460	5	5,750,000	1977年5月
幸美一街	120	6	1,800,000	1994年1月
幸美三街	240	6	3,600,000	1994年1月
幸美五街	110	6	1,650,000	1994年1月
幸美七街	210	6	3,150,000	1994年1月
幸美九街	320	6	4,800,000	1994年1月
幸美十一街	230	6	3,450,000	1978年10月
幸福廿一街	120	11	3,300,000	1978年10月
幸福廿三街	120	11	3,300,000	1978年10月
幸福廿五街	130	11	3,575,000	1978年10月
幸福廿九街	160	10	4,000,000	1978年10月
幸福一街	180	11	4,950,000	1978年10月
幸福三街	190	11	5,225,000	1978年10月

幸福五街	180	11	4,950,000	1978年10月
幸福七街	180	11	4,950,000	1978年10月
幸福九街	185	11	5,087,500	1978年10月
幸福十一街	185	11	5,087,500	1978年10月
幸福十三街	185	11	5,087,500	1978年10月
幸福十五街	185	11	5,087,500	1978年10月
幸福十七街	120	11	3,300,000	1979年6月
幸福十九街	120	11	3,300,000	1979年6月
幸福三十一街	160	10	4,000,000	1979年6月
幸福三十三街	160	10	4,000,000	1979年6月
幸福路	1,300	7	22,750,000	1978年10月
忠孝街	240	7	4,200,000	1977年5月
忠義路一段	3,840	40	384,000,000	1995年6月
忠義路二段	1,900	40	190,000,000	1995年6月
忠誠街	180	10	45,000,000	1994年7月
明仁路	140	12	4,200,000	1994年7月
明成街	722	12	21,660,000	1995年5月
明德路	1,160	6	17,400,000	1976年3月
明星街	820	15	30,750,000	1994年10月
東萬壽路	4,400	20	220,000,000	1982年5月
金山街	120	7	2,100,000	1990年5月
金福街	140	7	2,450,000	1990年12月
長庚二街	220	8	4,400,000	1990年12月
長庚五街	530	12	15,900,000	1990年12月

長庚六街	135	8	27,000,000	1990年12月
長庚七街	280	12	8,400,000	1990年12月
長庚八街	170	12	5,100,000	1990年12月
長庚九街	210	8	4,200,000	1990年12月
長庚十街	120	4	1,200,000	1990年12月
長庚十一街	140	8	3,800,000	1990年12月
長庚十二街	125	4	1,250,000	1990年12月
長庚十三街	135	8	2,700,000	1990年12月
長庚十五街	325	12	9,750,000	1990年12月
長庚球場路	640	12	19,200,000	1990年12月
長庚路	2,000	20	100,000,000	1990年12月
長春巷	60	6	900,000	1993年5月
長壽路	2,200	30	165,000,000	1994年6月
青山路二段	1,560	12	46,800,000	1993年10月
信義街	140	12	4,200,000	1978年11月
南上路	1,180	15	44,250,000	1995年12月
南坑路	1,350	7	23,625,000	1976年10月
南美街	960	5	12,000,000	1976年10月
南祥路	530	20	26,500,000	1994年10月
建國東路	410	12	12,300,000	1976年11月
科技一路	468	15	17,550,000	1995年6月
科技二路	140	12	4,200,000	1995年6月
科技三路	350	12	10,500,000	1995年6月
科技五路	480	15	18,000,000	1995年6月

科技六路	400	12	12,000,000	1995年6月
科技七路	350	10	8,750,000	1995年6月
科技八路	420	15	15,750,000	1995年6月
科技九路	180	12	5,400,000	1995年6月
紅寶一街	110	6	1,650,000	1982年7月
紅寶三街	110	6	1,650,000	1982年7月
紅寶五街	110	6	1,650,000	1982年7月
紅寶七街	110	6	1,650,000	1982年7月
振興路	520	30	390,000,000	1997年10月
海萍路	720	6	10,800,000	1990年10月
茶專一街	510	5	6,375,000	1996年6月
茶專路	1,400	7	24,500,000	1974年10月
國光巷	170	2	850,000	1974年10月
國園街	180	7	3,150,000	1979年11月
國園一街	120	6	1,800,000	1979年11月
國園三街	130	6	1,950,000	1979年11月
國園五街	120	6	1,800,000	1979年11月
國體一路	660	20	33,000,000	1982年3月
國體二路	560	20	28,000,000	1982年3月
國體三路	280	20	14,000,000	1982年3月
國體四路	160	20	8,000,000	1982年3月
國體五路	140	20	7,000,000	1982年3月
將軍巷	160	7	8,000,000	1974年5月
莒光巷	130	5	1,625,000	—

陸光路	220	12	6,600,000	1974年5月
頂好巷	70	7	1,225,000	1996年6月
頂湖一街	1,050	12	31,500,000	1981年5月
頂湖三街	500	12	15,000,000	1981年5月
頂湖五街	320	12	9,600,000	1981年5月
頂湖六街	320	12	9,600,000	1981年5月
頂湖七街	320	12	9,600,000	1981年5月
頂湖十一街	310	6	4,650,000	1981年5月
頂湖路	2,190	25	136,875,000	1981年5月
頂興路	680	7	11,900,000	1986年10月
復興北路	422	15	15,825,000	1979年10月
復興南路	450	15	16,875,000	1979年10月
復興街	410	7	7,175,000	1979年6月
復興一路	1,380	40	138,000,000	1979年10月
復興二路	730	20	36,500,000	1979年10月
復興三路	2,420	30	181,500,000	1979年10月
湖山街	1,100	6	16,500,000	1979年10月
華玉巷	180	6	2,700,000	1967年12月
華亞一路	2,270	15	85,125,000	1993年12月
華亞二路	1,080	15	40,500,000	1993年12月
華亞三路	2,120	25	132,500,000	1993年12月
華亞五路	600	15	22,500,000	1993年12月
華美街	300	6	4,500,000	1993年12月
雅園巷	150	8	3,000,000	1995年11月

集美街	220	5	2,750,000	1974年10月
新樂街	130	12	3,900,000	1996年6月
新興街	1,220	12	366,000,000	1994年12月
新嶺一街	410	6	6,150,000	1979年6月
新嶺三街	430	6	6,450,000	1979年6月
萬全街	160	7	2,800,000	1979年3月
萬壽街	90	7	1,575,000	1979年3月
萬壽路一段	4,900	20	245,000,000	1976年11月
萬壽路二段	5,600	20	280,000,000	1976年11月
壽山路	460	6	6,900,000	1973年10月
壽祿街	60	7	1,050,000	1974年6月
壽福街	190	7	3,325,000	1974年10月
壽德街	277	7	4,847,500	1974年10月
福興巷	220	4	2,200,000	1974年10月
福源街	320	5	4,000,000	1994年12月
福德巷	310	6	4,650,000	1978年3月
德明路	430	12	12,900,000	1974年10月
樂宮街	110	4	1,100,000	1974年10月
憲光巷	130	6	1,950,000	1974年10月
樹人路	1,060	10	26,500,000	1990年6月
興中街	260	7	4,550,000	1979年3月
興華一街	482	8	9,640,000	1980年11月
興華二街	294	12	8,820,000	1980年11月
興華三街	392	12	11,760,000	1980年11月

興華五街	314	15	11,775,000	1980年11月
興一街	160	7	2,800,000	1980年11月
興二街	150	7	2,625,000	1989年12月
興業街	280	12	8,400,000	1989年12月
龍江街	46	10	1,150,000	1976年3月
龍泉街	64	8	1,280,000	1974年2月
龍校街	420	4	4,200,000	1974年2月
龍祥街	70	8	1,400,000	1974年2月
龍華街	80	7	1,400,000	1975年3月
龍新街	156	10	3,900,000	1974年1月
龜山後街	180	3	1,350,000	1975年1月
優美街	320	6	4,800,000	1974年2月
豐美街	70	5	1,125,000	1977年5月
寶石街	240	6	3,600,000	1977年5月

資料來源：根據 2009 年 3 月 29 日龜山鄉公所建設課提供資料重製。

表 4-2-33 戰後迄今新屋鄉道路工程興建表

街道名稱	里程/公尺	
	長	寬
八德街	235	8
三民路	1,710	20
大仁街	145	10
大勇路	115	20
大智路	140	20

中正路	550	15
中興路	870	15
仁愛街	295	8
四維街	220	8
和平街	220	8
忠孝街	350	8
信義街	385	8
復興街	300	8
新福路二段	275	20
新興街	375	8
電信街	160	8
濱海林蔭大道	5,000	6

備註：屬於縣政府管理之中山路、中山西路一至三段、中華路、中華南路一至二段、民族路六段、青田路、梅高路二至三段、新華路一段，和由楊梅鎮公所管理之富聯路等工程資料從缺。

資料來源：根據 2009 年 3 月 29 日新屋鄉公所建設課提供資料重製。

表 4-2-34 戰後迄今龍潭鄉道路工程興建表

街道名稱	里程/公里	完工年月
九坐寮路	1.19	
九華路	0.17	
大同路	1.02	
大昌路一段	0.731	1992 年
工一路	0.51	1982 年
工二路	0.68	1982 年

工五路	0.34	1983 年
干城路	1.19	
中央街	1.02	
中原路一段	1.53	
中原路二段	2.04	
中原路三段	0.85	
五福街	0.85	
五龍街	0.34	
仁愛街	0.17	
文化路	1.352	
北龍路	0.63	
民主街	0.51	
民生路	2.21	
民有一街	0.17	
民有二街	0.17	
民有三街	0.17	
民有路	0.897	
民治一街	0.806	
民治三街	0.34	
民治五街	0.51	
店湖路	0.68	
店湖一路	1.02	
忠勇街	0.51	
東興街	0.34	

東龍街	0.68	
東龍路	1.207	
武漢路	0.51	
花園新城一街	0.17	
花園新城二街	0.17	
花園新城三街	0.17	
花園新城五街	0.17	
金龍一街	0.17	
金龍二街	0.17	
金龍三街	0.17	
金龍路	2.21	
信義街	0.34	
南坑道路	3.91	
南龍路	0.28	
建國路	1.02	
建龍一街	0.17	
建龍二街	0.17	
建龍三街	0.17	
建龍路	0.17	
神龍路	1.054	1982 年
高原路	0.68	
高揚北路	1.36	
高揚南路	1.87	
健行路	1.7	

國聯街	0.51	
梅龍一街	0.34	
梅龍二街	0.34	
梅龍三街	0.34	
梅龍路	1.7	
梨園巷	0.34	
富山一街	0.34	
富山二街	0.17	
富山三街	0.34	
龍新公路	5.44	
龍興路	0.296	
雙連街	0.85	

備註：空白欄為資料缺載。

資料來源：根據 2009 年 3 月 29 日龍潭鄉公所建設課提供資料重製。

第三節 道路交通分析

縣境道路運輸系統中的交通功能與服務情形，可分為省道、縣道、市區道路、快速道路、產業道路與觀光道路。本節為瞭解各級道路的交通品質，擬以公路局於民國 92 年製作之《臺灣省公路交通量調查統計表》和民國 83 年公路行駛時間之調查為主要資料，先說明道路的車流量、行車速度、服務水準，再進一步分析發生交通事故的次數、原因、人員財產方面之損失。³⁷

一、省道

本縣編號省道有臺 1 線、臺 1 甲線、臺 3 線、臺 3 乙線、臺 4 線、臺 7 線、臺 7 乙線、臺 15 線等，共計 8 條，其中，臺 3 乙線因具觀光價值，故擬於觀光道路

³⁷ 交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》（臺北：交通部公路局，民國 92 年）。

一節中說明；臺 15 線與西濱快速道路臺 61 線共線道路，擬於快速道路一節中說明；臺 7 乙線因乏資料可供瞭解，故從略不論，其餘 5 條省道之交通狀況則分別闡述於後。

(一) 臺 1 線

臺 1 線從北而南穿越縣境，經過龜山、桃園市、八德、內壢、中壢、平鎮與楊梅等市鎮，為貫穿縣境南北與出入縣境最重要的道路，其交通狀況相當繁忙，一直存在車輛擁塞的問題。

表 4-3-1 所示，從塔寮坑至嶺頂一帶，也就是從臺北縣境的三重、新莊進入桃園地區約 10 公里的路段，日平均車輛數北向有 34,669 輛、南向有 36,907 輛。進入龜山地區後，車流量驟減，尤其在新路通車後，對於分散省道臺 1 線龜山地區的車流量頗有助益。³⁸車輛駛離龜山地區後，即進入桃園市此一人口密集、工商業高度發展的市區，車流量開始快速增加，以南茄冬這個點為例，日平均車輛數北向為 28,240 輛，南向為 27,372 輛。

臺 1 線經過內壢後交通狀況逐漸好轉，舉例言之，埔頂此一調查點的車輛數，日平均南北向共有 47,734 輛，到楊梅時減少為 35,678 輛。

表 4-3-2 顯示，臺 1 線以龜山到桃園市路段的交通狀況相當理想，時速在 60 公里以上，但進入桃園市區後，便大幅度的降低，從桃園市到內壢為止，都在 20 公里上下。等到臺 1 線離開內壢地區後，交通狀況開始好轉，時速可以增至 40 公里以上，不過當進入中壢市普義路口後，時速下降，約從 30 公里減為 20 公里，由此可以反映十年前臺 1 線平鎮、楊梅路段的交通狀況不好，唯經改進後，如表 4-3-1 所見，平鎮、楊梅兩個調查點的日平均通車量不多，已有好轉的現象。

表 4-3-1 民國 92 年省道臺 1 線縣境路段交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
龜山鄉塔寮坑	6.6	31.4	北	34,669
			南	36,907
龜山鄉嶺頂	2.3	18.5	北	13,883
			南	15,528

³⁸ 起初臺 1 線龜山路段只有一條路，頗為彎曲。其後為分擔此路之交通量及改善舊路過於彎區的缺點，故於河谷另一側新造一條馬路。新造道路較舊道路平直、順暢，人們就通稱舊有較彎曲的道路為「舊路」，稱新造平直的道路為「新路」。

龜山	6.2	30.0	北	19,520
			南	16,612
桃園市南茄苳	2.3	28.8	北	28,240
			南	27,372
中壢市埔頂	3.7	30.0	北	23,516
			南	24,218
中壢市	1.8	30.00	北	20,225
			南	21,420
平鎮	3.8	30.00	北	18,512
			南	19,642
楊梅	2.2	30.00	北	18,501
			南	17,177

備註：車輛數不包括機車。

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》（臺北：交通部公路局，民國 92 年），頁 4-5 製作。

表 4-3-2 民國 83 年省道臺 1 線縣境路段汽車行駛時間調查統計表

公路起點	公路訖點	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里
105 龜山	110 桃園	4.00	3.9	61.5
110 桃園	110 民族路	0.85	3.3	15.5
110 民族路	臺 4 廣明路	0.40	1.2	20.0
臺 4 廣明路	110 甲內壢	7.42	18.5	24.0
110 甲內壢	110 甲中壢	0.80	1.1	43.6
110 甲中壢	114 普義路	0.85	1.5	34.0

114 普義路	113 新生路	0.75	1.6	28.1
113 新生路	112 康樂路	0.75	1.8	25.0

備註：1、起訖點欄位中的數字為該線路編號。

2、旅行時間係指車輛通過該路段時所花費的時間，包括停等時間（以下同）。

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》（臺北：交通部運輸研究所，1994年），頁四-1 製成。

（二）臺 1 甲線

臺 1 甲線又名「二省道」，主要為紓解臺 1 線從臺北縣三重開始一直到桃園縣為止這一路段過大的交通量，進入縣境後沿途經過龜山、桃園市等市鎮。表 4-3-3 所示，臺 1 甲線進入縣境後已有相當的車流量，以嶺頂此一調查點而言，日平均車輛數南北向計 26,654 輛，顯見對分擔臺 1 線的交通量頗具效用。進入桃園市後，交通迅速惡化，從桃園市到桃園縣政府短短 0.8 公里的路段，日平均車輛數為 34,859 輛。表面上，山頂村這個點的日平均車輛數大於在桃園電力公司這個點，但必須注意的是，前者的里程為後者的 7 倍。

表 4-3-3 民國 92 年省道臺 1 甲線縣境路段交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數（輛/日）
龜山鄉嶺頂	6.1	17.6	北	13,122
			南	13,532
龜山鄉山頂村	5.6	27.6	北	20,825
			南	20,292
桃園市桃園電力公司	0.8	20	北	17,213
			南	17,646

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁

6-7 製作。

(三) 臺 3 線

臺 3 線又稱「山線」，源於此路沿著近山與丘陵地區開闢，所經過的市鎮也多屬靠山地區，如三峽、大溪、北埔、三灣等地。臺 3 線進入縣境後，沿途經過大溪鎮、龍潭鄉。

表 4-3-4 說明，從臺北縣縣界進入大溪後的車流量一開始不多，以第二旭橋此一調查點而言，在 5.8 公里的里程中日平均車輛數南北雙向都在 6 千輛左右，數量相當的少。進入大溪鎮中心一帶，車流量開始增加，在栗仔園橋調查點 3.2 公里的里程中，日平均車輛數南北雙向共計 30,244 輛。離開大溪進入龍潭後，車流量又開始減少。其實，民國 83 年公路行駛時間的調查中也顯示，臺 3 線從三峽進入縣境之大溪經龍潭到銅鑼圈接新竹關西，時速約為 21-43 公里，行車狀況尚可，唯，大溪鎮內路段較差，時速只有 16 公里，由此亦反映臺 3 線在進入大溪後，其車流量的增加確實會造成交通瓶頸問題。³⁹

表 4-3-4 民國 92 年省道臺 3 線縣境路段交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
大溪鎮第二旭橋	5.8	16.6	北	5,971
			南	6,579
大溪鎮栗仔園橋	3.2	20	北	14,668
			南	15,576
大溪鎮番子寮橋	8.9	18.2	北	5,627
			南	6,008
龍潭鄉深窩	6.6	18.1	北	9,657
			南	8,802

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁

11 製作。

³⁹ 李春茂，《公路行駛時間調查》（臺北：交通部運輸研究所，1994 年），頁 2-34。

(四) 臺 4 線

臺 4 線由東而西橫貫縣境，為溝通縣境內部一條相當重要的道路，沿途經過竹圍、南崁、桃園市、八德、龍潭、大溪、石門等市鄉鎮，經由該線可以從濱海地區的竹圍一直通達內山的石門水庫一帶。

從表 4-3-5 中可知，臺 4 線在竹圍與南崁路段，已有相當的車流量，在 8.6 公里的里程中，日平均車輛數南北向合計有 32,231 輛。進入縣境最繁榮的桃園市後，交通量大增，尤其在經國路一帶，因有桃園交流道下來的車輛，而形成臺 4 線交通量最大的地區，在短短 1.9 公里的里程中，日平均車輛數南北向共達 63,052 輛，交通非常擁擠，始終存在著塞車問題。

臺 4 線過大的車流量要駛離桃園前往大溪、龍潭後才舒緩，如以池堰橋此調查點為例，在 1.7 公里的里程中，日平均車輛數南北向共 10,032 輛。

表 4-3-6 可進一步瞭解，臺 4 線在竹圍與南崁間，時速在 40 公里以下，過了桃園交流道也就是進入桃園市、八德市後，時速皆不足 30 公里，有嚴重的塞車問題，尤其是縣道 110 線到臺 1 線之間的路段，也就是上述經國路一帶，時速更不到 20 公里，反映交通運輸負荷量甚大。臺 4 線過了八德後，交通狀況始見好轉。

表 4-3-5 民國 92 年省道臺 4 線縣境路段交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
南崁市南崁溪橋	8.6	30.0	東	15,384
			西	16,847
桃園市經國路口	1.9	40.0	東	30,489
			西	32,563
桃園市新檜溪橋	5.7	30.0	東	31,966
			西	31,227
桃園市永泉街口	2.0	30.0	東	24,107
			西	24,057
桃園市大湳	6.5	18.0	東	17,999
			西	17,558
大溪鎮僑愛	4.2	18.0	東	14,839

			西	14,739
大溪鎮內柵	11.5	17.2	東	6,883
			西	7,473
大溪鎮崁津大橋	4.5	20.0	東	6,371
			西	6,664
大溪鎮後池堰橋	1.7	12.0	東	5,439
			西	4,593

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 12-13 製作。

表 4-3-6 民國 83 年省道臺 4 線縣境路段公路行駛時間調查統計表

起點	訖點	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里
臺 15 線竹圍	桃園交流道	10.30	15.8	39.1
桃園交流道	110	5.70	11.7	29.2
110	臺 1 桃園市	9.90	3.6	15.0
臺 1 桃園市	114 八德	6.80	18.9	21.6
114 八德	臺 3 崎頂	7.50	10.0	45.0
臺 3 崎頂	臺 7 大溪	04.0	2.0	12.0
臺 7 大溪	臺 3 乙石門水庫	9.90	9.5	62.5

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 4-24 製作。

(五) 臺 7 線

臺 7 線即「北部橫貫公路」，從大溪開始沿途經過三民、水源地、高坡，一直

到宜蘭縣境內。表 4-3-7 所示，臺 7 線除了在三民一帶交通量稍大外，其他路段的交通量都很小。

表 4-3-7 民國 92 年縣境省道臺 7 線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
大溪鎮湳仔溝一號橋	12.9	8	北	2,932
			南	2,289
大溪鎮三民	5.0	8	北	4,348
			南	3,007
復興鄉羅浮	10.6	20	北	2,352
			南	2,049
復興鄉巴陵	33.2	8	北	1,205
			南	1,154

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 15 製作。

二、縣道

本縣編號縣道有 105 線、108 線、110 線、110 甲線、112 線、113 線、113 甲線、114 線、115 線等，共計 9 條。其中，114 線因具觀光道路特徵，故擬另闢專節討論，其餘 8 條道路的交通狀況茲依序說明於後。

(一) 105 線

縣道 105 線連接臺北縣八里到龜山共 22 公里，表 4-3-8 中顯示，該線在通過龜山橋 9.6 公里的里程中，日平均車輛數南北向各約 6,000 輛。又，據民國 77 年調查，該線時速 43 公里，交通狀況尚可，但至民國 83 年減至 40 公里，漸漸出現交通容量不足的現象。⁴⁰

⁴⁰ 李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 2-19。

表 4-3-8 民國 92 年縣道 105 線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數 (輛/日)
龜山鄉龜山橋	9.6	14	北	6,302
			南	5,921

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 30 製作。

(二) 108 線

縣道 108 線連接縣境大園與臺北縣林口之間，中途經過蘆竹鄉。表 4-3-9 所示，位於蘆竹鄉山腳村的 A、B 兩個調查點中，第一個調查點 4.6 公里的里程中，日平均車輛數東西向合計 14,818 輛；第二個調查點 6.7 公里的里程中，日平均車輛數東西向合計僅 12,411 輛，整體而言交通量不大。

表 4-3-9 民國 92 年縣道 108 線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數 (輛/日)
蘆竹鄉山腳村 (A)	4.6	12.0	東	7,316
			西	7,502
蘆竹鄉山腳村 (B)	6.7	10.4	東	5,726
			西	6,685

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 32 製作。

(三) 110 線

縣道 110 線自大園往臺北縣新店之道路里程共 45.45 公里，沿途經過大園、蘆竹、桃園市等地。表 4-3-10 所示，該線從竹圍進入桃園市後，交通量大增，尤其

在桃園市區的路段，如以埔子這一調查點而言，在 7.7 公里的里程中，日平均車輛數東西向合計 35,098 輛；從桃園市區往新店的交通量雖見變小，但仍相當可觀。根據民國 77 年調查，縣道 110 線平均時速 38.6 公里，不足 40 公里，民國 83 年的平均時速減至 36.2 公里，顯見行車狀況不甚理想。⁴¹

表 4-3-10 民國 92 年縣道 110 線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
大園鄉三塊厝	10.4	10.7	東	5,604
			西	5,879
桃園市埔子	7.7	20.0	東	18,372
			西	16,726
桃園市雲林橋	1.1	15.2	東	15,651
			西	15,435

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 30 製作。

(四) 110 甲線

縣道 110 甲線屬於 110 線的支線，但交通量大於 110 線，為縣境重要的縣道之一。110 甲線和縣道 110 線，都從大園地區向外延伸，不過，縣道 110 甲線向東南方連接中壢地區，縣道 110 線則向東連接大臺北地區。

表 4-3-11 顯示，110 甲線在大園鄉五權里此一調查點的交通量不小，在短短 2.8 公里的里程中，雙向交通日平均車輛數都突破 7 千輛。進入中壢地區後，亦即萬能技術學院這個調查點所在的中壢工業區一帶，交通量開始增加。中壢市區乃交通量最大的區域，如以埔頂此一調查點而言，在 2 公里的里程中，日平均車輛數東向有 30,124 輛，西向有 24,921 輛。

另據表 4-3-12 可知，民國 83 年 110 甲線的全程時速可維持 40 公里，行車狀況尚可。但近年來因中壢市發展興盛，故 110 甲線的交通狀況比十年前惡化不少。

⁴²

⁴¹ 李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 A3-4。

⁴² 李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 2-20。

表 4-3-11 民國 92 年縣道 110 甲線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
大園鄉五權	2.8	20.0	東	7,457
			西	7,228
中壢市萬能技術學院	3.9	20.2	東	16,050
			西	14,231
中壢市埔頂	2.0	25.0	東	30,124
			西	24,921
中壢電力公司	3.9	20.2	東	25,060
			西	24,393

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 30 製作。

表 4-3-12 民國 83 年縣道 110 甲線公路行駛時間調查統計表

起點	訖點	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里
臺 15 大園	內壢交流道	2.65	5.0	31.8
內壢交流道	中壢	6.40	8.5	45.2

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 5-16 製作。

(五) 112 線

縣道 112 線連接觀音與大溪，中間穿過中壢市，道路里程共 26.15 公里。表 4-3-13 所示，112 線車流量較大的路段在中壢與大溪之間，在上大崙橋、忠貞國小這兩個調查點，日平均車輛數都突破萬輛。又，表 4-3-14 呈現，該線除行經中壢市區至大溪交流道之車速較低以外，其餘路段的時速約維持在 35-42 公里之間，行車狀況尚可。唯，民國 83 年調查指出，大溪交流道附近因車流量大，故阻塞延滯比較嚴重，車況較差。⁴³

⁴³ 同上註，頁 2-21。

表 4-3-13 民國 92 年縣道 112 線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
觀音鄉金湖	4.8	18.3	東	5,838
			西	5,982
大溪鎮上大崙橋	11.3	18.3	東	17,593
			西	18,112
中壢市忠貞國小	12.3	15.2	東	11,307
			西	12,409

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 30-31 製作。

表 4-3-14 民國 83 年縣道 112 線公路行駛時間調查統計表

起點	訖點	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里
臺 15 觀音	臺 1 中壢	16.40	23.2	42.4
臺 1 中壢	臺 3 大溪	9.10	25.3	21.6
大溪交流道	臺 3 大溪	0.65	1.1	35.5

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 5-18 製作。

(六) 113 線

縣道 113 線乃縣境另一條交通量較大的縣道。該線連接大園至龍潭石門臺 3 乙線之間，穿過中壢市。表 4-3-15 所示，113 線進入中壢後有相當大的交通量，至平鎮分駐所（靠近中壢）是交通量最大的地區，在 11.8 公里的里程中，南北雙向日平均車輛數分別為 25,223 輛與 23,933 輛，在上下班時刻可以「車滿為患」來形容。

表 4-3-16 記載，民國 83 年 113 線平均時速在 32 公里左右，其中，中壢市至龍潭交流道的時速低於 30 公里，反映十年前，縣道 110 線的交通狀況已經不良，

時至今日，則似乎更加惡化。⁴⁴

表 4-3-15 民國 92 年縣道 113 線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
中壢市	16.6	30	北	16,991
			南	14,722
平鎮平鎮分駐所	11.8	23	北	25,233
			南	23,933

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 31 製作。

表 4-3-16 民國 83 年縣道 113 線公路行駛時間調查統計表

起點	訖點	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里
臺 15 大園	110	1.41	3.0	28.2
110	臺 1 中壢	12.80	23.9	32.1
臺 1 中壢	臺 3 龍潭	9.30	18.8	29.7
臺 3 龍潭	龍潭交流道	1.10	2.6	25.4
龍潭交流道	臺 3 乙龍潭	3.80	4.9	46.5

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 5-18 製作。

(七) 113 甲線

縣道 113 甲線連接中壢與龍潭，全線道路里程約 10 公里。表 4-3-17 顯示，113 甲線交通量不小，在金臺橋這一調查點 9.9 公里的里程中，日平均車輛數南北雙向車流都達萬輛。根據民國 83 年調查，該路段在民國 77 年的平均時速為 41.7 公里，民國 83 年降至 38.7 公里。⁴⁵

⁴⁴ 李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 2-21。

⁴⁵ 李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 A3-4。

表 4-3-17 民國 92 年縣道 113 甲線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數 (輛/日)
龍潭鄉金臺橋	9.9	13.8	北	10,371
			南	10,767

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 32 製作。

(八) 115 線

縣道 115 線連接縣境觀音與新竹縣芎林，途經新屋與楊梅兩個鄉鎮，全線道路里程共 36.2 公里。115 線所經過的鄉鎮因多非繁榮地區，故車輛不多。表 4-3-18 所示，新屋、老飯店與和平橋三個調查點的車流量都在 9 千輛以內，如以交通量最大的老飯店為例，在 8.9 公里的里程中，日平均車輛數北向有 8,657 輛，南向有 8,081 輛。

民國 77 年 115 線的平均時速為 41.2 公里，民國 83 年的平均時速提升為 43.9 公里，顯示新屋與楊梅等鄉鎮在民國 77 年到 83 年間沒有顯著發展，由於未給 115 線帶來大量的車潮，以及道路拓寬，故該線一反縣境其他縣道的交通狀況，並未因為時間的晚近而趨於惡化。⁴⁶

表 4-3-18 民國 92 年縣道 115 線交通流量調查表

調查地點	里程 (公里)	路寬 (公尺)	方向	車輛數 (輛/日)
新屋鄉	7.8	12.8	北	7,688
			南	8,031
楊梅鎮老飯店	8.9	15.1	北	8,657
			南	8,081
楊梅鎮和平橋	3.3	10.5	北	6,784
			南	6,505

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁

⁴⁶ 李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 A3-5。

三、市區道路

近年來，臺灣地區由於社會經濟繁榮，各縣市之都市化程度日益深化，都市規模持續擴大，原有道路交通設施已不敷使用，亟需新建或改善現有道路，故內政部營建署從民國 84 年開始便與各縣市政府共同辦理市區道路之交通特性研究，除提供地方所需的交通特性資訊外，並利用這些資訊做為分配道路建設預算至各地方政府的依據。⁴⁷

在民國 88 年度的研究中，本縣共調查桃園市、中壢市、平鎮市與八德市等四個市。表 4-3-19 顯示，就交叉路口的車流量而言，最高值、最低值與平均值的排名都呈現桃園市第一、中壢市第二、八德市第三、平鎮市第四的現象。其最高值分別為 18,281 輛、13,310 輛、11,557 輛、8,703 輛，各市車輛數之差異頗大。如以第一名的桃園市與第四名的平鎮市進行比較，差距接近萬輛。最低值分別為 2,323 輛、2,226 輛、1,530 輛、1,697 輛，差距不大。平均值分別為 6,889 輛、5,157 輛、4,733 輛、3,826 輛，差距頗大，第一名幾乎為第四名的二倍。

車流量與道路容量息息相關，如前者超過後者則必定出現運輸擁塞的情況。關於四個市道路路口超過容量的數量，依序為：桃園市 20 處、八德市 10 處、平鎮市 8 處、中壢市 6 處，接近飽和的數量以中壢市最多，共計 10 處，反之，低於容量最多的是平鎮市，共計 11 處。

與路口容量大小成正比的是各道路的服務水準。服務水準分 A、B、C、D、E、F 等 6 級，區分標準為平均車輛停等延滯時間。一般而言，位於 D 級以上的表示該道路的交通狀況尚可，在 E 級或 F 級則表示該道路車輛停等時間較長，出現塞車問題。⁴⁸根據上述標準，路口服務水準在 D 級以上的數量依序為中壢市 14 處、八德市 8 處、平鎮市 5 處、桃園市 2 處，在 E 級或 F 級的數量依序為桃園市 20 處、平鎮市 10 處、八德市 8 處、中壢市 6 處。準此，桃園市是塞車問題最嚴重的地區，中壢市是最輕微的地區。

⁴⁷ 這項調查研究共進行「路口轉向交通量調查」、「路口車輛延滯調查」、「幹道車行速率與延滯調查」、「行人延滯與干擾車流調查」、「路段長期交通量觀測」等 5 個項目。參見私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》（臺北：內政部營建署，民國 89 年），頁 1-1、1-2。

⁴⁸ 私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 4-1。

表 4-3-19 民國 88 年桃園市、中壢市、平鎮市與八德市交叉路口表

市鎮/調查項目		桃園市	中壢市	平鎮市	八德市
車流量 (輛)	最高值	18,281	13,310	8,703	11,557
	最低值	2,323	2,226	1,530	1,697
	平均值	6,889	5,157	3,862	4,733
	標準差	3,214	2,381	2,031	2,777
容量 (路口數)	超過容量	20	6	8	10
	接近容量	2	10	1	2
	低於容量	0	6	11	8
服務水準 (路口數)	D 及 D 級以上	2	14	5	8
	E 及 F 級以上	20	6	10	9

備註：路口之交通問題以交通擁擠為主，擁擠之程度由服務水準界定之，計分成 A 至 F 六級，分級以平均車輛停等延滯為標準，分別為 A 級之 0~15 秒；B 級之 15~30 秒；C 級之 30~45 秒；D 級之 45~60 秒；E 級之 60~80 秒；F 級之大於 80 秒。一般市區道路之路口服務水準在 D 級以下的，即被認定為擁擠，必須加以改善。

資料來源：引自私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》（臺北：內政部營建署，民國 89 年），頁 5-2。

（一）桃園市

有關桃園市主要道路交通情況，根據表 4-3-20 至表 4-3-24 可知，三民路、復興路、中山路、中正路、春日路與桃鶯路等處之交通狀況都不好，平均行駛速率在 40 公里以下，且集中在 15 公里至 25 公里之間，被評鑑為 E 級與 F 級之服務水準。⁴⁹其中，三民路主要問題為暮峰時段，在成功路口與永樂路口間、中正路口與

⁴⁹ 同上註，頁 4-1。

莒光路口間、復興路口與建國路口間等區段，都有交通堵塞問題。復興路一進入尖峰時段便呈現堵塞狀況，中山路在尖峰時段也呈現堵塞狀況，且以泰成路口與守法路口間、正平路口與桃園大圳間最為嚴重。

中正路交通問題在暮峰時段，慈文路口與大同路口間，一樣呈現擁擠狀況。在春日路與桃鶯路上，下午尖峰時段為全日最擁塞的時刻，其中，又以三民路口至中山東路口間、成功路口至昆明路口間比較嚴重。⁵⁰

表 4-3-20 桃園市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（一）

路名：三民路（調查時間：民國 88 年 11 月 23~26 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東-西	西-東	東-西	西-東	東-西	西-東	東-西	西-東
桃園路橋	33.8	32.7	9.6	21.3	33.8	32.7	26.8	23.3
成功路								
成功路	18.2	19.5	30.9	7.3	24.5	30.0	37.2	16.9
中山東路								
中山東路	2.3	2.5	2.2	2.2	3.4	2.5	3.4	2.6
鎮撫街								
鎮撫街	11.9	14.3	12.9	11.5	15.9	14.3	15.3	11.5
春日路								
春日路	17.1	8.9	13.3	6.3	26.2	12.8	17.3	12.4
民生路								
民生路	25.7	24.8	11.1	35.4	37.9	28.4	31.8	65.5
永樂路								

⁵⁰ 私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 4-57。

永樂路								
中正路	42.1	21.9	54.9	54.0	42.1	55.9	68.9	60.0
中正路								
永安路	7.6	15.7	7.0	15.3	12.6	15.7	9.2	15.3
永安路								
莒光街	12.7	11.6	12.9	4.7	12.7	16.9	14.4	10.2
莒光街								
中山路	25.9	18.7	24.0	24.2	25.9	34.5	30.0	35.6
中山路								
中華路	27.2	44.7	19.6	25.3	37.8	60.6	24.6	37.6
中華路								
復興路	30.4	41.4	39.7	31.9	40.5	41.4	39.7	43.2
復興路								
建國路	13.3	8.0	13.5	5.4	13.9	11.3	13.5	7.5
建國路								
介壽路	30.7	34.0	27.9	29.2	30.7	38.2	27.9	29.6
平均	19.7	18.9	16.6	13.4	24.6	24.9	22.8	20.0

備註：平均旅行速率指路段往返次數乘以路段長度除以各次行駛該路段的旅行時間，包括一切延滯及中途停車時間，總和所得之速率。平均行駛速率指路線往返次數乘以路線長度除以全線各行駛時間，不包括延滯時間，總和所得到之速率。(以下同)

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-297 製作。

表 4-3-21 桃園市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（二）

路名：復興路（調查時間：民國 88 年 11 月 23~26 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東
萬壽路	3.8	12.3	2.5	5.5	4.7	12.3	2.5	8.7
春日路								
春日路	13.5	13.7	6.7	4.5	13.5	20.8	8.9	8.0
安東街								
安東街	9.6	7.9	3.0	3.0	15.7	8.6	7.4	4.2
民生路								
民生路	9.1	15.4	1.6	6.3	15.7	22.8	2.8	8.0
中正路								
中正路	13.3	19.1	8.2	8.5	14.0	35.2	18.6	9.6
民權路								
民權路	34.8	31.3	12.4	22.0	39.3	31.3	17.7	22.0
民族路								
民族路	10.1	7.7	18.6	9.0	16.9	13.7	18.6	13.0
南華街								
南華街	12.2	23.0	15.5	15.3	22.3	23.0	27.7	21.2
三民路								
三民路	21.2	15.2	28.0	22.8	21.2	16.3	28.0	22.8
玉山路								
玉山路	22.5	27.0	7.8	12.5	22.5	27.0	9.8	16.0

中山路								
平均	13.6	15.8	6.3	9.3	17.7	19.2	9.7	12.2

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-298 製作。

表 4-3-22 桃園市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（三）

路名：中山路（調查時間：民國 88 年 11 月 23~26 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東
三民路	19.1	16.7	15.3	12.6	19.1	16.7	18.0	13.7
育樂街								
育樂街	16.4	30.9	6.6	27.0	31.8	33.8	21.6	27.0
中山北路								
中山北路	33.1	22.8	13.8	24.4	33.1	30.3	21.9	24.4
復興路								
復興路	20.4	13.4	20.0	11.9	26.3	17.4	21.4	15.1
泰成路								
泰成路	14.9	27.9	10.1	10.7	19.8	35.2	21.6	16.9
守法路								
守法路	16.4	19.3	21.0	11.2	22.5	21.3	40.5	17.6
正光街								
正光街	27.0	25.0	8.9	18.8	27.0	25.0	10.5	23.1

中平路								
中平路	18.7	24.9	8.7	22.9	21.0	26.1	17.8	24.7
國際路								
國際路	26.5	17.5	19.8	26.5	41.1	28.4	29.4	46.2
上海路								
上海路	3.2	3.7	2.2	2.3	3.5	3.8	2.9	2.7
桃園大 圳								
平均	14.9	14.8	9.2	11.9	17.8	17.3	13.8	14.7

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-299 製作。

表 4-3-23 桃園市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（四）

路名：中正路（調查時間：民國 88 年 11 月 23~26 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北
健行路	42.2	33.3	31.6	31.6	42.2	33.3	39.8	42.0
大興西路								
大興西路	37.0	22.4	31.9	24.8	40.2	22.4	34.7	35.4
慈文路								
慈文路	20.1	21.4	16.4	19.6	25.8	29.3	19.0	25.4
力行路								

力行路								
三民路	20.9	20.1	14.6	19.7	20.9	21.8	16.9	23.3
三民路								
中山路	13.5	39.8	13.9	13.8	14.9	54.0	17.8	16.8
中山路								
成功路	17.3	23.1	8.9	6.6	25.0	29.3	13.1	12.1
成功路								
中華路	14.9	10.9	6.3	5.6	30.6	14.7	15.7	15.4
中華路								
復興路	5.2	7.4	3.4	3.6	5.8	13.2	6.6	8.6
復興路								
大同路	8.8	17.7	9.6	4.5	14.4	20.8	19.3	10.4
平均	19.4	22.5	14.6	13.8	22.7	26.8	20.1	21.6

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-300 製作。

表 4-3-24 桃園市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（五）

路名：桃鶯路（調查時間：民國 88 年 11 月 23~26 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北
健行路								
南通路	13.7	23.0	8.1	17.4	17.1	23.0	8.9	17.4
南通路	37.9	23.5	74.5	18.3	45.3	35.4	74.5	20.3

大興路								
大興路								
雙峰路	28.1	28.8	25.4	36.3	41.1	44.1	35.4	46.5
雙峰路								
經國路	22.5	24.5	20.8	10.8	22.5	31.2	27.7	22.5
經國路								
三民路	30.0	33.5	17.4	58.8	39.6	49.1	21.8	58.8
三民路								
鎮撫街	22.5	17.1	18.4	9.5	24.2	19.6	18.7	10.4
鎮撫街								
中山東路	25.4	15.8	9.0	7.2	25.4	21.0	15.9	10.7
中山東路								
成功路	20.3	41.5	16.3	23.8	33.8	41.5	32.4	23.8
成功路								
大林路	25.6	21.6	14.7	21.5	27.5	24.9	19.3	22.9
大林路								
建國東路	12.6	8.4	16.0	25.0	22.9	22.1	19.6	30.0
建國東路								
昆明路	14.5	14.9	13.9	13.1	17.7	21.8	15.1	22.7
昆明路								
大豐路	51.0	44.3	46.0	29.6	51.0	56.9	46.0	35.2

平均	26.5	23.8	19.9	20.5	32.9	33.5	25.2	25.1
----	------	------	------	------	------	------	------	------

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-301 製作。

（二）中壢市

有關中壢市主要幹道的交通情況，從表 4-3-25 至表 4-3-29 可知，中華路、中正路、環中東路、中山路與普義街等道路的交通情況皆不良，其服務水準同樣都只有 E 級或 F 級之水準，換言之，都有車流量過大導致交通堵塞的問題。中華路主要問題在暮峰時段，由西往東的方向全線皆呈交通堵塞狀況，且以中園路與南園路口間、忠孝路與遠東路間最為嚴重。中正路的主要問題是不論上午或下午尖峰時段，全線都堵塞難行，特別是，在民族路口與新明路口間、中大路口與聖德街口間最擁擠難行。環中東路在下午尖峰時刻全線同樣交通堵塞，在中山東路口與林森路口間尤其嚴重。中山路與普義街在暮峰時刻也是全線擁塞，特別是在環中東路口至健行路 98 巷間最為嚴重。⁵¹

表 4-3-25 中壢市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（一）

路名：中山東路接普義路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北
延平路	25.8	37.5	39.4	49.1	29.5	37.5	39.4	56.3
立和路								
立和路	20.9	27.9	14.6	22.3	26.0	35.7	23.8	26.1
中北路								
中北路	25.9	30.6	28.4	18.4	34.8	30.6	34.3	23.6
莒光路								

⁵¹ 私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 4-57。

莒光路								
環中東路	16.2	20.0	8.8	12.9	21.7	23.2	11.7	13.1
環中東路	40.3	25.8	23.4	15.6	40.3	33.9	26.1	24.2
復興路								
復興路	20.9	19.5	12.0	14.2	32.0	24.9	20.9	27.9
龍昌路								
龍昌路	17.5	27.2	24.7	17.4	22.3	35.7	28.0	23.9
榮民南路								
榮民南路	12.0	14.5	11.4	14.4	14.0	16.5	12.5	16.1
龍東路								
平均	23.6	25.5	19.2	17.7	28.4	31.0	23.9	23.9

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-302 製作。

表 4-3-26 中壢市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（二）

路名：龍崗路－健行路（調查時間：民國 88 年 11 月 2～5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	北－南	南－北	北－南	南－北	北－南	南－北	北－南	南－北
龍東路	46.8	53.5	44.0	50.3	53.5	53.5	44.0	50.3
龍門街								

龍門街								
游泳路	35.6	30.6	39.5	30.2	49.7	57.1	49.7	36.0
游泳路								
龍興路	37.8	25.5	37.8	37.6	58.2	48.4	42.0	58.7
龍興路								
龍泉路	13.2	11.8	12.8	18.1	19.0	15.7	15.7	21.4
龍泉路								
環中東路	25.1	27.3	23.2	30.1	26.9	37.2	27.3	34.5
環中東路								
健行路	28.0	27.0	13.7	18.0	29.6	29.3	17.1	25.2
健行路								
長沙路	25.8	28.3	15.4	20.2	31.5	42.0	19.4	27.0
長沙路								
健行路 98 巷	18.1	22.8	15.8	12.5	26.0	37.9	17.9	17.6
健行路 98 巷								
新興路	13.5	30.9	45.5	38.6	13.5	30.9	45.5	38.6
平均	25.3	27.3	24.2	27.1	29.8	37.6	28.4	33.4

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-303 製作。

表 4-3-27 中壢市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（三）

路名：環中東路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東
榮民路	46.9	29.0	59.6	40.3	46.9	35.8	59.6	40.3
榮民一街								
榮民一街	19.2	35.7	17.7	29.5	45.5	35.7	22.9	33.5
永福路								
永福路	49.8	57.6	33.7	40.4	60.3	57.6	44.1	44.2
中北路								
中北路	36.7	46.9	22.0	36.0	54.5	51.6	28.2	43.6
中山東路								
中山東路	20.0	40.0	27.5	17.4	23.2	44.3	30.0	24.7
龍崗路								
龍崗路	25.1	36.9	21.5	10.2	49.3	48.3	26.0	17.2
林森路								
林森路	48.9	44.1	55.4	11.7	56.8	51.7	55.4	26.0
金陵路								
平均	31.8	42.5	29.1	21.2	41.8	47.6	35.5	31.3

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-304 製作。

表 4-3-28 中壢市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（四）

路名：中正路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東
民族路	12.6	9.0	11.8	16.4	13.8	20.8	12.3	35.4
新明路								
新明路	20.0	28.8	42.6	18.8	43.2	37.6	51.3	54.0
中山路								
中山路	19.6	40.4	44.6	37.8	27.3	42.7	44.9	42.7
環西路								
環西路	32.9	27.8	44.7	43.3	32.9	37.3	47.2	58.2
中大路								
中大路	17.8	20.8	26.1	18.0	18.2	9.3	26.6	24.0
聖德路								
平均	21.3	25.2	33.6	27.6	25.0	28.2	34.9	39.0

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-305 製作。

表 4-3-29 中壢市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（五）

路名：中華路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東
延平路	34.8	46.8	21.3	17.0	39.0	46.8	26.4	21.5
中園路								
中園路	21.1	28.1	28.3	17.7	37.7	36.0	35.2	33.8
南園路								
南園路	41.7	27.1	48.7	42.8	48.7	49.7	48.7	47.8
自強一路								
自強一路	37.9	44.4	31.3	38.9	46.9	49.8	44.0	52.0
復華路								
復華路	24.6	38.3	44.4	51.1	36.8	54.0	44.4	58.7
長興路								
長興路	47.2	46.0	15.6	29.7	51.0	46.6	25.8	41.9
文化路								
文化路	34.2	32.2	6.3	36.4	44.5	48.8	12.5	48.8
忠孝路								
忠孝路	22.5	32.9	11.8	29.4	32.7	47.4	24.3	35.2
興仁路								
興仁路	19.9	6.4	4.2	11.1	19.9	19.9	21.0	13.5
成功路								

成功路								
遠東路	4.5	11.2	5.5	4.5	19.1	27.0	15.1	9.8
遠東路								
桃園大 圳	57.6	22.8	40.9	14.1	57.6	48.3	40.9	19.9
平均	29.3	31.4	18.1	23.3	41.3	45.3	29.1	32.4

資料來源：私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-306 製作。

（三）平鎮市

有關平鎮市主要幹道的交通情況，根據表 4-3-30 至表 4-3-34 可知，中豐路、延平路、民族路與環北—環中—環南路等四條幹道，只有 E 級或 F 級之服務水準，其中中豐路在晨峰、暮峰全線交通堵塞，尤以中正路口與環南路口之間最為嚴重。延平路是在上午尖峰時刻呈現交通堵塞情況，以中央東路口與中山路口、中正路口與康樂路口間、義民路口與環南路口間等路段最令人困擾。民族路不論是晨峰或暮峰時段西向皆呈交通堵塞情形，以文化街口與明德路口之間最為嚴重。環北—環中—環南路是在暮峰時段交通堵塞，其中以延平路口至中豐路口間、中正路口與廣平路口間、復旦路口至金陵路口間比較嚴重。⁵²

⁵² 私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 4-57。

表 4-3-30 平鎮市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（一）

路名：中豐路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北
中正路	13.0	16.0	17.3	8.8	17.7	20.4	73.6	9.1
延平路								
延平路	7.1	1.7	4.6	6.2	7.8	3.0	7.6	8.2
環南路								
環南路	23.3	23.3	19.5	19.9	27.5	26.7	26.1	25.7
南平路								
平均	17.4	10.2	14.6	14.2	20.7	14.7	22.8	17.4

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-307 製作。

表 4-3-31 平鎮市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（二）

路名：延平路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北
中華路	40.8	32.8	42.1	43.0	40.8	32.8	42.1	43.0
普義路								
普義路	22.8	30.5	30.0	23.4	25.1	30.5	40.4	33.3
元化路								
元化路	28.1	21.2	10.6	20.4	39.7	32.9	14.8	22.9
中美路								
中美路	20.0	27.3	26.1	23.8	30.9	27.3	26.1	23.8
中央東路								
中央東路	8.4	8.5	8.0	4.8	19.5	22.8	18.6	6.9
中山路								
中山路	24.5	30.0	9.2	6.8	24.5	30.0	21.6	22.0
中平路								
中平路	27.0	23.4	18.0	20.6	27.0	23.4	18.0	20.6
中正路								
中正路	19.1	16.0	13.5	10.9	40.5	31.6	19.1	13.0
康樂路								
康樂路	33.6	32.6	17.2	17.9	20.1	41.7	21.6	22.5
中豐路								

中豐路								
義民路	32.4	25.3	26.2	14.6	43.8	32.0	31.7	19.9
義民路								
環南路	21.8	21.4	12.8	15.8	32.3	23.2	18.1	21.4
環南路								
新光路	32.6	34.7	49.4	24.2	36.7	44.2	49.4	35.3
平均	25.9	24.8	19.0	16.7	35.6	31.6	25.3	22.3

資料來源：私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-308 製作。

表 4-3-32 平鎮市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（三）

路名：民族路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	北-南	南-北	北-南	南-北	北-南	南-北	北-南	南-北
文化路								
正大路	3.5	4.0	8.1	5.2	4.5	4.0	8.1	5.9
正大路								
環南路	5.6	8.6	10.7	8.3	12.0	15.7	14.5	10.6
環南路								
廣西路	19.1	1.3	14.7	2.3	22.3	4.8	17.9	6.4
廣西路								
廣東路	17.7	0.9	23.0	2.1	17.7	1.4	23.0	4.2
廣東路								
廣東路	7.8	7.6	7.0	12.2	10.3	12.2	9.9	19.2

忠孝路								
忠孝路								
明德路	31.8	9.3	13.7	18.8	31.8	17.9	27.5	28.8
明德路								
民權路	33.5	26.3	19.1	52.5	52.5	26.3	19.1	52.5
民權路								
義民路	17.1	8.1	15.0	24.0	27.7	22.5	18.9	29.2
義民路								
中原路	10.2	11.3	18.6	7.7	10.2	11.3	18.6	7.7
總計	12.9	3.3	13.4	6.1	17.8	6.9	17.6	11.3

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-309 製作。

表 4-3-33 平鎮市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（四）

路名：金陵路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北
新興路	20.0	23.8	17.4	31.8	30.3	33.4	25.9	31.8
和平路								
和平路	21.8	44.7	28.0	18.0	31.1	44.7	30.2	28.5
振興路								
振興路	27.1	21.2	24.0	43.7	38.8	27.3	34.2	45.5
環南路								

環南路								
正義路	35.3	44.4	38.9	22.5	35.3	44.4	38.9	37.5
平均	28.3	27.9	29.0	25.5	34.9	35.3	34.5	36.8

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-310 製作。

表 4-3-34 平鎮市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（五）

路名：環北—環中—環南路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東
延平路	18.8	18.0	26.4	13.6	18.8	18.0	26.4	13.6
中福路								
中福路	30.7	41.7	17.8	25.1	36.9	41.7	27.0	38.9
延平路 266 巷								
延平路 226 巷	12.1	19.0	5.4	23.0	21.3	21.1	7.4	28.3
慈惠 3 街								
慈惠 3 街	26.5	17.8	10.6	19.9	30.7	28.1	28.1	27.3
新生路								
新生路	23.0	19.4	22.7	9.6	42.1	30.6	27.7	9.7
中豐路								
中豐路	27.6	54.0	21.0	41.8	34.4	54.0	41.5	41.8

民權路二段								
民權路二段								
中正路	41.7	60.4	32.0	31.0	45.6	60.4	35.8	33.1
中正路								
志廣路	14.3	4.6	12.6	8.6	25.8	9.4	24.2	21.2
志廣路								
民族路	16.1	16.4	11.3	19.3	34.4	21.7	16.7	23.7
民族路								
廣平路	27.5	12.6	16.0	5.6	29.7	17.9	18.8	7.8
廣平路								
育達路	23.0	33.9	17.5	22.4	41.6	37.3	23.4	27.9
育達路								
復旦路	37.8	45.5	17.8	27.7	49.8	45.5	37.0	32.4
復旦路								
延平路	14.3	14.5	8.1	34.8	35.6	23.6	11.1	34.8
延平路								
中豐路	33.7	30.6	20.3	23.4	46.0	39.3	28.5	33.1
中豐路								
金陵路	27.0	18.2	8.0	12.0	27.0	19.8	12.5	13.3
平均	26.0	24.2	15.6	18.5	36.7	31.1	22.4	22.7

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-311 製作。

(四) 八德市

有關八德市主要幹道的交通情況，根據表 4-3-35 與表 4-3-39 可知，臺 1 線、廣福路、和平路等三條道路的服務水準為 E 級或 F 級，其中臺 1 線因為是臺灣南北交通的主要動脈，因此每逢尖峰時段便出現堵塞。而廣福路在晨峰時西向與暮峰時東向有交通堵塞的問題，其中，晨峰西向以廣興路口與永豐路口之間最擁擠，暮峰東向在臺 4 線路口與東雲橋之間最嚴重。⁵³

表 4-3-35 八德市主要幹道平均旅行速率及行駛速率 (一)

路名：臺 1 線省立桃園醫院至高城路 (調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日)

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東
省立桃園醫院	23.6	22.7	20.1	22.8	25.1	30.0	21.7	47.6
龍祥路								
龍祥路	20.6	60.0	28.4	57.9	50.6	60.0	28.4	57.9
中山路								
中山路	19.3	13.3	7.1	10.6	25.1	13.3	13.2	10.6
高城路								
平均	29.4	28.1	17.7	25.2	31.2	32.3	21.9	33.5

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究 (桃園市、中壢市、平鎮市、八德市)》，頁 3-312 製作。

⁵³ 私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究 (桃園市、中壢市、平鎮市、八德市)》，頁 4-58。

表 4-3-36 八德市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（二）

路名：介壽路（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南	南—北	北—南
萬客隆	20.7	33.5	19.5	41.9	32.0	33.5	33.5	43.2
和平路								
和平路	36.0	11.0	18.9	8.5	36.0	17.4	18.9	18.0
廣福街								
廣福街	23.1	25.5	27.0	25.7	23.1	36.5	31.0	27.6
忠誠路								
忠誠路	30.0	15.8	24.3	26.0	30.0	21.6	29.6	30.4
永福路								
永福路	27.4	23.7	35.1	30.1	31.1	25.1	43.3	33.8
自強路								
自強路	15.4	18.6	28.4	18.9	17.1	18.6	30.9	22.0
忠勇西路								
忠勇西路	30.9	25.4	41.5	28.1	37.9	27.7	41.5	33.8
忠勇街								
忠勇街	23.5	17.6	24.5	21.6	23.5	20.8	24.5	24.2
思源路								
思源路	46.5	39.8	43.2	38.8	46.5	39.8	48.0	38.8
福林路								

福林路								
力行路	47.3	44.5	31.5	24.4	54.0	44.5	31.5	27.0
平均	26.6	23.7	28.2	26.7	30.6	27.2	34.7	31.5

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-313 製作。

表 4-3-37 八德市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（三）

路名：廣福路臺 4 線至景雲橋段（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東	東—西	西—東
介壽路								
福國北路	8.9	18.6	15.3	14.3	10.6	19.2	18.1	17.1
福國北路								
國際路	17.2	20.3	32.2	16.9	17.2	22.8	35.2	20.5
國際路								
景雲橋	9.4	8.2	11.9	10.1	9.4	8.6	11.9	10.1
平均	10.0	16.1	16.5	14.0	11.3	16.9	18.6	16.2

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-314 製作。

表 4-3-38 八德市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（四）

路名：和平路內環線大浦交流道至大浦水上樂園段（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東-西	西-東	東-西	西-東	東-西	西-東	東-西	西-東
交流道	17.1	15.4	6.7	17.9	17.7	15.4	9.9	20.9
富榮路								
富榮路	38.6	10.2	22.3	20.7	38.6	11.6	32.2	22.6
長路								
長路	15.6	5.0	13.7	19.3	18.5	11.7	19.8	20.8
榮興路								
平均	20.3	7.7	12.1	19.3	22.3	12.4	17.5	21.4

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-315 製作。

表 4-3-39 八德市主要幹道平均旅行速率及行駛速率（五）

路名：廣福路廣興路口至永豐路口段（調查時間：民國 88 年 11 月 2~5 日）

位置	平均旅行速率				平均行駛速率			
	上午尖峰時段		下午尖峰時段		上午尖峰時段		下午尖峰時段	
介於	東-西	西-東	東-西	西-東	東-西	西-東	東-西	西-東
景雲橋	14.4	39.2	26.1	34.7	24.5	39.2	32.3	34.7
廣興路								
廣興路	6.5	13.7	18.9	16.1	8.7	14.8	24.0	21.6
永豐路								

平均	13.2	34.2	25.4	31.8	21.5	34.8	31.5	33.1
----	------	------	------	------	------	------	------	------

資料來源：根據私立淡江大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究（桃園市、中壢市、平鎮市、八德市）》，頁 3-304 製作。

四、快速道路

快速道路（express way）為幹線公路中標準次高者，出入口有完全管制與部分管制兩種，在與主要公路相交時，設置交流道或簡易進出匝道；在與次要公路或地方道路相交時，得使用號誌管制交通，其斷面佈設為雙向分隔行車且單向車道數在雙車道以上。快速道路的主要功能是連絡都會區與地方中心之間、兩個主要地方中心之間，或地方中心與交流道之間的交通，其便捷易行的特色略次於高速公路。在臺灣，民國 53 年 5 月完工通車之麥帥直達公路，可視為第一條快速公路，從基隆到臺北全長 22.65 公里，其後因與中山高速公路部分路段重疊而做廢，直到民國 81 年，行政院核定「臺灣地區東西向十二條快速公路計畫」及「西部濱海快速公路建設計畫」，才再繼續興建快速道路。⁵⁴

縣境的快速道路主要有兩條，分別為西濱快速道路與省道臺 66 線。西濱快速道路即上述「西部濱海快速公路建設計畫」的一部分，公路標號為省道臺 61 線，但從表 4-3-40 可知，截至目前為止許多路段尚未通車，縣境路段也只有與臺 15 線共線部分可以同時行走汽機車。換言之，縣境臺 61 線與臺 15 線約等同一條道路。由於臺 61 線快速道路行車流量的資料缺載，故本節僅根據臺 15 線縣境路段的車流量統計資料，就西濱快速道路縣境路段的交通情況做一說明。

⁵⁴ 交通部公路總局網站 <http://www.thb.gov.tw/>，2006 年 7 月 12 日引用。

表 4-3-40 臺 61 線西濱快速公路通車情形與速限統計表（2006 年 9 月統計）

路段	速限 (km/hr)	備註
八里～林口高架橋 0k+000~19k+800	—	尚未通車
林口高架橋～海湖 19k+800~23k+600	70	多平面相交路口
海湖～大園交流道 23k+600~34k+678	90	
大園交流道～鳳鼻隧道北端 34k+678~67k+300	—	尚未通車
鳳鼻隧道北端～鳳鼻隧道南端 67k+300~70k+830	70	允許機車通行，不屬快速 公路路段
鳳鼻隧道南端～鳳山溪橋 70k+830~72k+500	70	與臺 15 線共線路段多平面 相交路口
鳳山溪橋～香山 72k+500~76k+000	—	尚未通車
香山～竹苗縣界 76k+000~85k+800	80	多平面相交路口
苗栗崎頂～白沙屯 85k+800~111k+883	80	多平面相交路口
苗栗白沙屯～苑裡（140 線） 111k+883~130k+880	—	尚未通車
苗栗苑裡（140 線）～彰化員林大排 130k+880~180k+300	80	多平面相交路口
彰化員林大排～西濱大橋北端 180k+300~211k+380	—	尚未通車
西濱大橋北端～後安寮交流道 211k+380~216k+720	90	
後安寮交流道～和豐 216k+720~224k+851	—	尚未通車
和豐～布袋 224k+851~270k+100	90	
布袋 270k+100~272k+420	—	尚未通車
布袋～北門 272k+420~283k+700	90	

北門~九塊厝 283k+700~305k+750	—	尚未通車
--------------------------	---	------

備註：表中幾 k+ 數字的寫法，為公路里程的專業標示法，在英文字母 k 之前的數字指的是公里數，在加號之後的數字指的是公尺數，例如與臺 15 線共線的 70k+830~72k+500，表示該路段介於 70 公里 830 公尺處到 72 公里 500 公尺處之間。(以下同)

資料來源：交通部公路總局網站 <http://www.thb.gov.tw/>，2006 年 10 月 31 日引用。

臺 15 線起點為臺北縣八里地區，在竹圍進入縣境，沿途經過大園、觀音、新屋等地連接到新竹縣。表 4-3-41 顯示，臺 15 線在大園與觀音路段的交通量最大，在洽溪橋這個調查點 12.4 公里的里程中，日平均車輛數南北向共計 4 萬餘輛。如探究車輛增多的原因，主要是觀音鄉有觀音工業區的設立，以及該線穿越新屋鄉時，臨近新屋鄉的市鎮中心與永安漁港等屬於比較繁榮地區之故。

表 4-3-41 民國 92 年縣境省道臺 15 線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路/寬 (公尺)	方向	車輛數 (輛/日)
竹圍鄉海湖二號橋	5.3	21.3	北	9,362
			南	8,953
大園鄉大湖	6.8	20.4	北	6,562
			南	9,947
觀音鄉洽溪橋	12.4	23.7	北	19,937
			南	20,570
觀音鄉塘尾橋	8.1	28.7	北	5,538
			南	5,821
新屋鄉笨子港橋	6.8	18.2	北	6,403
			南	7,186

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁

18 製作。

臺 66 線為連接觀音與大溪地區的快速道路，在國道 3 號(北部第二高速公路)通車後，可做為連結國道 1 號(中山高速公路)與國道 3 號之用。根據表 4-3-41 可知，臺 66 線有相當數量的交通量，在宋屋、南勢、大溪三個調查點，南北向日平均車輛數合計都超過 4 萬輛，車流量雖大，但屬於快速道路，故行車狀況尚稱順暢。

表 4-3-42 民國 92 年縣境省道臺 66 線交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數(輛/日)
新屋鄉北勢	13.0	40.0	東	11,985
			西	11,885
平鎮市宋屋	7.7	20.0	東	21,402
			西	22,784
平鎮市南勢	6.3	40.0	東	23,069
			西	21,253
大溪鎮	4.2	40.0	東	21,093
			西	18,609

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 19-20 製作。

東西向快速公路



觀音—大溪



圖 4-3-1 臺 66 線公路圖

資料來源：同表 4-3-40。

五、觀光道路

日治時期以來，本縣就有聞名全臺的風景名勝區角板山。迨至戰後，在縣府與民眾的努力下，更開發出許多風景怡人、別具特色的觀光區，如拉拉山、石門水庫、小人國、埔心牧場、永安漁港等。隨著觀光區的設立，與觀光區連絡的道路便成為觀光道路。縣境觀光道路附隨觀光區的興廢在性質上有所差異，也就是說，當觀光區興盛時即具觀光道路的性質，反之，當觀光區沒落時，就轉變成一般道路。縣境觀光道路的交通狀況，茲以連結石門水庫的臺 3 乙線與連結永安漁港的縣道 114 線為例，依序說明如下。

(一) 臺 3 乙線

臺 3 乙線為臺 3 線進入大溪地區後所分出之支線，該線從大溪之員樹林一帶分出後通往石門水庫，沿途經過大坪。表 4-3-43 所示，從員樹林到大坪有許多靠山村落，交通量較大，過了大坪進入深山地區後，交通量就大幅的減少。又，風景名勝區石門水庫因每逢假日有不少遊客湧入，所以臺 3 乙線的車流量會明顯的增加。如據民國 83 年調查指出臺 3 乙線的整體時速介於 11-38 公里之間，一到假

日車輛進入石門水庫區，交通狀況就變得很不理想。⁵⁵

表 4-3-43 民國 92 年省道臺 3 乙線縣境路段交通流量調查表

調查地點	里程/公里	路寬/公尺	方向	車輛數 (輛/日)
大溪鎮員樹林	7.2	18.4	北	9,988
			南	11,281
龍潭鄉深窩	4.9	19.3	北	4,837
			南	5,158

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 12 製作。

(二) 114 線

縣道 114 線連接縣境永安漁港到臺北縣板橋、樹林，途經新屋、中壢、八德等市鎮，全線道路里程共 61.05 公里。表 4-3-44 顯示，114 線交通量較大的路段雙連坡一帶，也就是國立中央大學附近，在 1.3 公里的里程中，東西雙向車流都突破 19,000 輛，合計 39,057 輛。114 線駛離中壢進入八德市後，交通狀況轉好，如以更寮腳此一調查點為例，在 4.3 公里的里程中，日平均車輛數東西向車流量都僅有 6 千餘輛而已。

⁵⁵ 李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 2-35。

表 4-3-44 民國 92 年縣道 114 線交通流量調查表

調查地點	里程 (公里)	路寬 (公尺)	方向	車輛數 (輛/日)
新屋鄉甲頭厝	9.2	18.3	東	13,297
			西	13,260
平鎮市雙連坡	1.3	18.3	東	19,136
			西	19,921
八德市霄裡橋	8.9	15.0	東	8,841
			西	9,547
八德市更寮腳	4.3	18.2	東	6,755
			西	6,253

資料來源：根據交通部公路局工程處編，《臺灣省公路交通量調查統計表》，頁 31 製作。

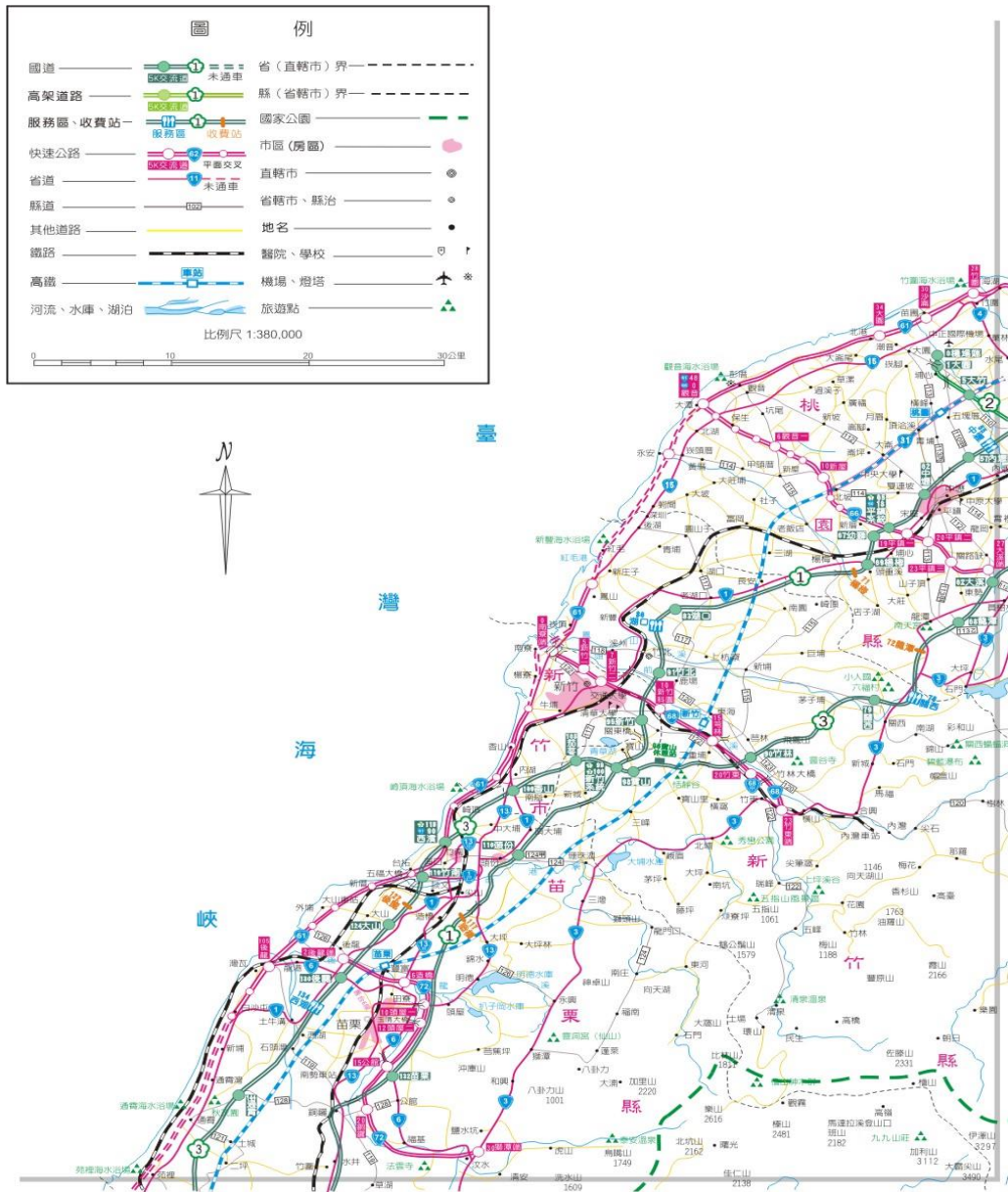


圖 4-3-2 桃園縣公路系統圖

資料來源：同表 4-3-40。

六、交通事故

近十年來，桃園縣人口隨著工商業經濟的蓬勃發展增加迅速，由於縣民生活水平日益提高，汽機車漸從奢侈品變成日常生活必需品，故擁有量一直持續成長。相對於此，交通問題不僅成為急待解決的課題，且隨著汽機車數量的快速增加，而導致交通事故的增加。大體而言，交通事故的發生可歸納為駕駛員違反交通安全法令、交通工具（指汽、機車等）故障，與政府規劃交通設施不良等三大原因。本節礙於資料蒐集困難，故僅就民國 54 年以來縣境交通事故發生情況說明於下。

首先，從表 4-3-45 與表 4-3-46 可知，縣境交通事故發生次數，民國 54 年為 165 次，民國 68 年為 1,072 次，成長達六倍餘，其間，民國 67 年增加約 220 次，成長驚人，民國 68 年是歷年來的高峰。

其後，國人隨著教育的普及與政府相關法令的宣導，守法意識逐漸提升，縣內交通肇事次數也從民國 69 年起呈現下降之趨勢。如該年交通事故發生 580 次，較前年約減少二分之一，民國 72 年減為 247 次。民國 73 至 76 年一度出現回升的現象，但上升速度與先前相比緩和許多。民國 77 年交通肇事次數又開始逐年下降，反映地方政府對交通安全問題已獲得相當程度的掌握與改善。民國 88 年交通事故發生 140 次，乃歷年最低的數字。不過，近年來縣境交通肇事次數又較民國 88 年成長一倍，似乎有些微成長的趨勢。

交通事故所造成的死傷情況基本上與肇事次數相關。如民國 54 年有 294 人、民國 67 年有 1,655 人，共增加五倍餘，為成長最快速的時期，但其幅度與比例遠小於縣內肇事次數。因交通事故而死亡的人數，民國 58 年以前皆低於 100 人，民國 62 年成長到 150 人左右，民國 66 年增至 250 人左右，民國 70 年突破 300 人且達到第一個高峰。從民國 71 年開始，死亡人數略有減少的趨勢，但至民國 76 年突增到 428 人，為歷年度的最高峰。民國 77 年開始，死亡人數呈現下降趨勢，不過，至民國 83 年又從 82 年的 166 人增為 391 人。民國 84 年開始，死亡人數呈下降趨勢，直到民國 89 年才又呈現向上攀升的情況。

表 4-3-47 指出一個令人警惕的現象，亦即隨著肇事次數及死傷人數的獲得控制，死亡人數占受傷人數之比例越來越高。舉例言之，民國 54、69、84、91 四個年度的比例，分別為：25.64%、48.38%、183.82%、261.96%。歷年統計數字雖非呈現一直線的成長，但由上列數字裡可以看出問題的嚴重性。尤其是，自民國 69 年以降攀升速度很快，至於如何提升縣民的守法觀念，努力改善交通工程設施，並加強交通執法，以降低交通事故所造成的傷害，則應為縣府有關單位必須重視的問題。

再就縣境交通事故所帶來的財產損失來看，民國 54 至 59 年成長顯著，民國

54 年為新臺幣 3,267,620 元，民國 59 年突破千萬達新臺幣 10,533,000 元，其中民國 54 至 56 年有大幅度的變動。民國 75 年下降，民國 83 年雖然超過 10 萬元，達新臺幣 114,135 元，但其餘年份都低於 10 萬元且有減少的趨勢，民國 83 年財產損害快速成長，民國 84 至 85 年又降為 7 萬元左右。

表 4-3-45 民國 54-59 年縣境交通事故統計表（一）

年別 /肇事結果	肇事次數及死傷人數			機車肇事		財產損失(新臺幣 元)
	肇事(次)	死亡(人)	受傷(人)	次數	百分比	
1965	165	60	234	14	8.48	3,267,620
1966	207	45	360	37	17.87	7,333,300
1967	249	53	404	43	17.27	2,412,800
1968	331	76	553	111	33.53	8,102,800
1969	400	87	630	146	36.50	8,393,000
1970	479	117	732	160	33.40	10,533,000

備註：肇事次數包括汽車、機車等所有車輛，以下同。

資料來源：根據桃園縣政府，《桃園縣統計要覽》第 21 期，民國 59 年，頁 104-105

製作。

表 4-3-46 民國 60-91 年縣境交通事故統計表（二）

年別/ 肇事 結果	肇事次數及 死傷人數			機車肇事		肇事原因					財產 損失 (元)
	肇事 (次)	死亡 (人)	受傷 (人)	次數	百分 比	駕駛 人疏 忽	機件 失靈	道路 不良	行人 不慎	其他	
1971	437	133	632	177	40.50	377	9	4	36	15	—
1972	686	136	794	262	38.19	580	11	11	57	27	—
1973	757	152	931	317	41.88	658	11	—	46	69	—
1974	643	148	891	321	49.92	591	7	1	36	8	—
1975	773	185	1,108	382	49.42	689	5	—	18	61	—
1976	728	229	1,065	395	54.26	689	5	—	30	4	—
1977	783	251	1,184	446	56.96	735	2	—	37	9	—
1978	1,065	243	1,412	574	53.90	860	4	—	13	188	—
1979	1,072	274	1,403	883	83.37	1,051	2	—	19	0	—
1980	580	299	618	340	58.62	567	—	—	13	0	—
1981	403	312	333	177	43.92	381	5	—	13	4	—
1982	322	304	266	138	42.86	282	2	—	34	4	—
1983	247	231	153	86	34.82	231	—	—	4	12	—
1984	272	271	261	91	33.46	264	2	—	6	0	—
1985	256	246	217	102	39.84	245	—	—	11	0	—
1986	393	318	346	150	38.17	379	1	—	9	4	98,533
1987	525	428	432	205	39.05	511	5	—	8	1	95,244
1988	417	383	314	124	30.39	408	7	—	2	0	88,094
1989	298	300	230	73	24.50	293	2	—	3	0	71,721

1990	281	260	203	57	20.28	278		—	3	0	71,132
1991	191	172	170	35	18.32	184	5	—	2	0	55,057
1992	189	180	168	33	17.46	186	2	—	—	1	69,015
1993	162	166	108	36	22.22	157	5	—	—	0	47,727
1994	435	391	434	—	—	433	1	—	1	0	114,135
1995	250	250	136	—	—	248	2	—	—	0	76,866
1996	217	208	130	—	—	216	1	—	—	0	72,356
1997	189	190	125	—	—	187	1	—	1	0	—
1998	163	166	148	—	—	156	4	—	1	2	—
1999	140	156	92	—	—	135	—	—	5	0	—
2000	272	291	144	—	—	270	—	—	1	1	—
2001	244	264	101	—	—	242	—	—	2	0	—
2002	225	241	92	—	—	220	—	—	5	0	—

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據桃園縣政府，《桃園縣統計要覽》第 28、32、35、37、40、45、
53 期，民國 66、70、73、75、78、83、91 年製作。

表 4-3-47 民國 54-68 年縣境交通事故統計表(三)

年別	死亡人數百分比	年別	死亡人數百分比	年別	死亡人數百分比
1965	25.64	1980	48.38	1995	183.82
1966	12.50	1981	93.69	1996	160.00
1967	13.19	1982	114.59	1997	152.00
1968	13.74	1983	150.98	1998	112.16
1969	13.81	1984	103.83	1999	169.57
1970	15.98	1985	113.36	2000	202.08
1971	21.52	1986	91.91	2001	261.39
1972	17.13	1987	99.07	2002	261.96
1973	16.33	1988	121.97		
1974	16.61	1989	130.43		
1975	166.7	1990	128.08		
1976	21.52	1991	101.18		
1977	21.20	1992	107.14		
1978	17.21	1993	153.70		
1979	19.53	1994	90.09		

資料來源：根據表 4-3-44、表 4-3-45 製作。

第五章 國道高速公路的興建與營運

民國 62 年（1973）政府為持續發展國家經濟，在推動十大建設中，決定興建中山高速公路（道路編號為國道 1 號）。中山高速公路北起基隆，南迄高雄，途經臺北、桃園、新竹、苗栗、臺中、彰化、嘉義、臺南等重要城市，其縱貫南北聯結基隆、高雄兩大國際港，並以支線與桃園、小港兩座國際機場及臺中港相連，對於臺灣公路運輸系統的改善、土地開發、產業經濟升級與完備國防軍事設施均有重大的貢獻。⁵⁶

本章分為三節，第一節國道高速公路交通行政，敘述國道 1 號、國道 2 號與國道 3 號的興設計畫、主管機關組織沿革、經費來源，以及管轄縣境路段工務處的沿革、組織狀況、用地養護情況；第二節說明國道 1 號、國道 2 號與國道 3 號縣境路段的工務，包括路面拓寬、交流道增建與改建、收費站擴大、緊急電話系統的增設，以及路面、邊坡草皮的保養；第三節闡述縣境路段與主要交流道的交通量、服務水準，以及巡迴拖救業務等項目。

第一節 國道高速公路交通行政

中山高速公路為一收費公路，實際規劃作業是以航照鑲嵌圖及探測地形圖，採用統一座標法初步之定線，再實地勘測、鑽探、蒐集沿線土壤、地質、障礙物等資料，以選擇最佳及最經濟的路線做細部規劃設計，包括平面線型設計、縱橫斷面設計、橋樑結構設計、交流道型式設計，以及河流、灌溉溝渠改道與排水的設計與涵洞、隧道、交通管制設計等項。⁵⁷

為興建中山高速公路，政府責成交通部於民國 59 年 1 月成立「臺灣區南北高速公路工程局籌備處」，調派省公路局副局長胡美璜出任處長。同年 6 月，正式成立「交通部臺灣區高速公路工程局」，下設規劃、課計、施工、財務、路權、交通管理各組，以及秘書、主計、人事等室。民國 62 年 8 月北區工程處成立，同年 11 月成立南區工程處，翌年 5 月 15 日成立中區工程處，分別負責轄區路段施工事宜。⁵⁸國道高速公路在興建過程是採分區通車的方式，其中與縣境有關的三重中壢段，於民國 63 年 7 月 29 日完工通車，為我國公路工程史寫下令人矚目的新頁。⁵⁹

民國 67 年 10 月 31 日中山高速公路全線完工通車，12 月「交通部臺灣區高速公路工程局」改制為「交通部臺灣區國道高速公路局」（以下簡稱高公局），自此

⁵⁶ 作者不詳，《臺灣地區高速公路三重中壢段通車周年報告》（出版資料不詳），未編頁。

⁵⁷ 作者不詳，《臺灣地區高速公路三重中壢段通車周年報告》，未編頁。

⁵⁸ 陳俊，《臺灣道路發展史》（臺北：交通部運輸研究所，1987 年），頁 364-365。

⁵⁹ 作者不詳，《臺灣地區高速公路三重中壢段通車周年報告》，未編頁。

http://www.freeway.gov.tw/01_01.asp，2005年8月31日引用。

中山高速公路完工後，從林口臺地進入縣境，通過龜山鄉、桃園市、蘆竹鄉、平鎮市、中壢市、楊梅鎮等市鎮，共設有林口（龜山）、桃園、機場系統、內壢（水尾）、中壢（平鎮、新屋）、平鎮系統、幼獅與楊梅等八個交流道，交流道密度僅次於臺北都會區。⁶¹

高速公路縣境路段用地總面積為 377.9 公頃，縣政府雖然擁有相關用地的所有權，但民國 75 年縣府為配合地方公共設施，及依法發還原土地所有人土地，以促進土地利用，故使面積減少 0.2 公頃，為 377.7 公頃。⁶²民國 78 至 79 年間，政府實施地籍圖重測、土地重劃及新登錄土地，並依養護權責劃分規定，將部分連絡道用地移交地方政府接管，路權面積有所異動，使縣境高速公路用地總面積增為 400.1 公頃。⁶³

民國 81 年再依據養護權責劃分規定，除將部分交流道連絡道用地移交地方政府接管外，另將不用的土地依法變更為非公用財產移交財政部國有財產局接管，縣境高速公路用地總面積因此大幅縮減 59.05 公頃成為 341.05 公頃。⁶⁴民國 84 年政府增設大園交流道用地 4.67 公頃，使縣境高速公路用地總面積擴大為 345.72 公頃。⁶⁵

前已述及，中山高速公路於興建之初，係採分區進行方式，由北、中、南三個工程處分別負責施工，其中縣境路段歸屬北區工程處。北區工程處下轄基隆、內湖、濱江、圓山、松江、楊梅、竹北、新竹、頭份、造橋、苗栗等十餘處工務所，分別辦理各路段路工、橋樑監造任務。

民國 67 年 9 月高速公路完工後，北區工程處從臺北市敦化南路臺灣土地改革紀念館遷至泰管中心，民國 72 年其轄區範圍調整為基隆至新竹間路段，下轄內湖、中壢兩工務段，高速公路縣境路段屬於中壢工務段負責。

有關中壢工務段的執行業務績效，見於表 5-1-1。民國 70 及 72 年，因五股、林口、楊梅等交流道有拓寬工程及八堵交流道有新建工程之需，故另設立新工務所及八堵橋樑工務所，以便監造工程，此二工務所於完工後裁撤。民國 81 年 12 月北區工程處成立關西工務段，民國 82 年 8 月北部第二高速公路（國道 3 號）完

⁶¹ 交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》（臺北：交通部臺灣區國道高速公路局，民國 73 年），頁 37。

⁶² 同上註，民國 74 年，頁 53。

⁶³ 同上註，民國 78、79 年，頁 9。

⁶⁴ 同上註，民國 81 年，頁 9。

⁶⁵ 同上註，民國 84 年，頁 9。

工後，在民國 84 年 8 月成立木柵工務段，負責辦理國道 3 號、國道 2 號、國道 3 甲及國道 5 號南港至石碇段的公路養護、交通管理與行旅服務等業務。⁶⁶

高公局為加強高速公路北部路段行車安全順暢，民國 73 年曾以任務編組方式成立北區交通控制中心，負責基隆到楊梅路段運輸系統之運作與管理。但民國 83 年 9 月，北區交通控制中心改歸北區工程處管轄。⁶⁷

表 5-1-1 民國 71-77 年中壢工務段辦理維護路權及行車安全案件成果統計表

年別/ 案別 (件)	取締侵占路 權用地	取締路權邊界外 兩旁八公尺內施 築工程	取締坡頂外 100 公尺內 未按規定進行土方工程 及排水導入側溝工程	取締影響駕 駛視線的工 作物	總 計
1982	1	—	1	2	3
1983	—	—	1	2	3
1984	1	—	1	—	2
1985	—	—	—	—	—
1986	—	—	—	—	—
1987	3	2	—	—	5
1988	6	6	2	1	15

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》（臺北：交通部臺灣區國道高速公路局，民國 73、76-77 年），頁 40、44、45 製作。

⁶⁶ 交通部臺灣區國道高速公路局網站 <http://www.freeway.gov.tw/>，2005 年 8 月 31 日引用。

⁶⁷ 同上註。

第二節 國道高速公路的擴建與維護

中山高速公路全線通車後，交通量年成長率高達 10%，其中，臺北桃園路段相當擁塞，交通問題的嚴重性遠甚於其他路段。⁶⁸進入民國 80 年代，各路段都出現車流量過大的情形，特別是在上下班尖峰時間，往往擁塞難行，違背高速公路快速運輸的宗旨，形成交通瓶頸問題。政府有鑑於此，除持續擴建中山高速公路外，並決定興建北部第二高速公路，期能根本解決大臺北都會區擁擠的交通，提供大眾運輸需求，以達到平衡區域發展的目的。

一、國道 1 號

高速公路通車後，為加強高速公路與縣境公路網之間的連結關係，而進行許多交流道、匝道改善、新建等相關工程，各工程要點如：

(一)「高速公路南崁交流道連絡道工程」

民國 62 年 2 月 17 日開工，翌年 12 月完工，位於桃園南崁，工程長度 7.65 公里，經費計新臺幣 132,000,000 元。⁶⁹

(二)「中壢（新屋）交流道連絡道路」

民國 63 年 2 月開工，翌年 1 月完工，工程長度 3.2 公里，經費為新臺幣 66,000,000 元。⁷⁰

(三)「大園交流道新建工程」

民國 70 年 3 月 30 日開工，翌年 12 月 27 日完工，工程經費為新臺幣 108,201,370 元。⁷¹

(四)「配合臺 4 線拓寬桃園交流道改善工程」

該工程為紓解臺 4 線及桃園市經國路口過大的交通量，新建二座箱型鋼樑匝道橋，以連接公路新設的跨越橋，使臺 4 線桃園方向的連絡道能越橋直接進入高速公路，避免上下交流道車量過多造成市區堵塞。該工程於民國 87 年 2 月 19 日開工，於翌年 11 月完工。⁷²

⁶⁸ 交通部運輸研究所編，《臺北—桃園間中山高速公路高乘載率車輛專用設施(HOV)可行性之研究》（臺北：交通部運輸研究所，1993 年），頁 1。

⁶⁹ 交通部臺灣區國道高速公路局，《交通部公路局統計年報》，民國 70 年，頁 38。

⁷⁰ 同上註，民國 71 年，頁 36。

⁷¹ 交通部臺灣區國道高速公路局，《交通部公路局統計年報》，民國 72 年，頁 22；民國 74 年，頁 28。

⁷² 同上註，民國 89 年，頁 11。

(五)「內壢交流道改善工程」

該工程為解決進出中壢工業區過大的車流量，造成內壢交流道的上、下車輛與市區車輛匯集於連絡道與縣道 110 甲線的丁字路口，導致車輛回堵，嚴重壅塞，故以增設高架跨越橋、新設並拓寬現有匝道及高架橋下平面道路的槽化等方式來改善交通問題。此工程分 254A 與 254B 兩標，254A 於民國 87 年 7 月開工，民國 90 年 2 月完工；254B 於民國 89 年 12 月開工，民國 90 年 10 月完工。⁷³

當車輛通過收費站時，在未有電子收費設備以前，一定要停車進行繳費動作，減緩車流速度，但遇到車流量大時頗易造成堵塞。又，收費站針對回數票、現金等繳費方式，以及大車、小車等車輛類型的不同而區分不同車道，如果標誌不清，也頗易使車輛進入錯誤車道，發生交通事故。為避免這些問題，縣境路段改善、新建收費站與休息站的工程情形為：

1. 「泰山收費站至機場交流道照明工程」

民國 70 年 3 月 20 日開工，同年 10 月 4 日竣工，工程經費為新臺幣 3,562 萬元。⁷⁴

2. 「楊梅收費站車道擴建工程」

民國 71 年 3 月 20 日開工，同年 8 月 16 日竣工，工程經費為新臺幣 973 萬元。⁷⁵

3. 「中壢休息站擴建工程」

民國 72 年 4 月 27 日開工，同年 10 月 23 日竣工，工程經費為新臺幣 790 萬元。⁷⁶

又當車流量遇到高速公路行車飽和時，增加車道可以提高道路的容納量，使因飽和所造成的塞車現象獲得舒緩。有關縣境路段路面拓寬工程方面，主要有：

4. 「林口楊梅段拓寬工程」

該工程鑑於北部路段交通量遽增，原有車道數量不敷需求，為維持高速公路的行車品質與配合林口新市鎮的開發，故規劃雙向各拓寬一個車道，部分路段限於用地，以預鑄擋土牆拓寬路基。民國 72 年 7 月 1 日辦理細部設計，

⁷³ 同上註，民國 88-89 年，頁 42-43、11。

⁷⁴ 同上註，民國 70、71 年，頁 38。

⁷⁵ 同上註，民國 70、71 年，頁 39。

⁷⁶ 同上註，民國 72 年，頁 9。

工程依地段分為：

(1) 第一標工程範圍為林口交流道至桃園交流道共 8.886 公里，於民國 74 年 5 月 10 日開工，翌年 9 月 21 日完工，工程經費為新臺幣 218,761,885 元。

(2) 第二標工程範圍為桃園交流道至中壢休息站共 7.3 公里，民國 73 年 9 月 17 日開工，民國 75 年 1 月 17 日竣工，工程經費為新臺幣 18,265 萬元。

(3) 第三標工程為中壢休息站至中壢交流道共 7.3 公里，於民國 74 年 5 月 15 日開工，民國 76 年 1 月 14 日完工，工程經費為新臺幣 198,959,192 元。

(4) 第四標工程範圍為中壢交流道至楊梅交流道共 5.736 公里，於民國 73 年 6 月 2 日開工，翌年 8 月 20 日竣工，工程經費為新臺幣 16,370 萬元。⁷⁷

5. 「楊梅新竹段拓寬工程」

楊梅至新竹路段因交通量增加，而擬在南下北上兩側車道的外側各增加一個車道。該工程計畫於民國 84 年 2 月正式奉核，6 月完成：建設計畫、環境影響說明書、工程規劃報告，9 月完成細部設計初稿，次年 3 月辦理發包施工，原定於民國 87 年年底完工，但自民國 86 年 1 月開工後，至民國 87 年 12 月止僅開放部分路段通車，主線部分拖延到民國 88 年 10 月才開放通車，該工程經費為新臺幣 43.7 億元，總共拓寬路段約 27.6 公里。⁷⁸

高速公路的路面屬於柔性路面，一般服務年限約 7 年。臺灣地區因氣候濕熱且重型車較多，容易損壞路面，故中山高速公路自民國 71 年起辦理第一次 5 年路面整修計畫，於民國 81 年起編列第 2 次 5 年路面全面整修，分年分段執行，並於民國 85 年完成。民國 85 年以後，高公局為繼續維持高速公路的服務水準與行車安全，仍逐年編列路面整修預算，辦理相關工程。有關高速公路縣境路段路面整修工程情況，茲概要介紹如下。⁷⁹

6. 「基隆至苗栗段路面及交流道匝道 5 處改善工程」

民國 70 年 2 月 1 日開工，工期 100 個工作天，工程經費為新臺幣 769 萬

⁷⁷ 交通部臺灣區國道高速公路局，《交通部公路局統計年報》，民國 72 年，頁 23；民國 73 年，頁 9；民國 74 年，頁 13；民國 76 年，頁 19。

⁷⁸ 同上註，民國 84 年，頁 18；民國 85 年，頁 18；民國 87 年，頁 23；民國 88 年，頁 13。

⁷⁹ 同上註，民國 88 年，頁 32。

元。⁸⁰

7、「泰山湖口段路面整修工程」

第二期改善工程於民國 72 年 4 月 15 日開工，工期 120 個工作天，工程經費為新臺幣 8,839 萬元。第三期工程在民國 72 年 10 月 17 日開工，翌年 8 月 24 日竣工，工程經費為新臺幣 6,837 萬元。⁸¹

8、「內壢—竹北路面整修工程」

民國 78 年 12 月 5 日開工，翌年 10 月 8 日完工，整修面積 8,700 平方公尺，工程經費為新臺幣 9,490,000 元。⁸²

9、「楊梅收費站刷新路面整修工程」

民國 79 年 12 月 10 日開工，民國 80 年 5 月 10 日完工，整修面積為 5,629 平方公尺，工程經費為新臺幣 8,021,940 元。⁸³

10、「林口至桃園南下道路面整修工程」

民國 80 年 3 月 7 日開工，同年 5 月 31 日完工，整修面積為 11,046 平方公尺，工程經費計新臺幣 24,991,590 元。⁸⁴

11、「林口楊梅路面整修工程（南下側）」

民國 81 年 2 月 15 日開工，同年 6 月 30 日完工，工程經費計新臺幣 78,913,831 元。

12、「楊梅收費站剛性路面整修工程」

民國 81 年 4 月 7 日開工，同年 9 月 23 日完工，工程經費計新臺幣 6,036,162 元。⁸⁵

13、「中壢段路面整修工程」

民國 82 年 3 月 22 日開工，同年 9 月 10 日完工，工程經費為新臺幣 56,599,979 元。

14、「楊梅收費站剛性路面整修工程」

⁸⁰ 同上註，民國 70 年，頁 38；民國 71 年，頁 38。

⁸¹ 同上註，民國 72 年，頁 9；民國 73 年，頁 9。

⁸² 同上註，民國 78 年，頁 18；民國 79 年，頁 19。

⁸³ 交通部臺灣區國道高速公路局，《交通部公路局統計年報》，民國 80 年，頁 19。

⁸⁴ 同上註，民國 80 年，頁 19。

⁸⁵ 同上註，民國 81 年，頁 27。

民國 82 年 3 月 16 日開工，同年 5 月 26 日完工，工程經費為新臺幣 2,796,544 元。⁸⁶

15、「林口南崁段路面整修工程」

民國 88 年進行，工程長度為 16,152 公尺，工程面積為 195,896 平方公尺，工程經費為新臺幣 2,640 萬元。

16、「南崁楊梅段路面整修工程」

民國 88 年進行，工程長度為 9,498 公尺，工程面積為 113,398 平方公尺，工程經費為新臺幣 3,726 萬元。⁸⁷

17、「國道 1 號中壢段主線暨交流道路面整修工程」

民國 90 年進行，工程長度為 11,230 公尺，工程面積為 42,115 平方公尺，工程經費計新臺幣 1,310 萬元。⁸⁸

18、「國道 1 號內壢交流道及附近主線路面整修工程」

民國 90 年進行，工程長度為 13,615 公尺，工程面積為 51,056 平方公尺，工程經費計新臺幣 1,516 萬元。⁸⁹

中山高速公路自通車以來，縣境路段除有以上各修建、新建工程來強化硬體設備外，還有許多軟體方面的工程，包括交通控制系統的建置與更新、沿途緊急電話的增設及邊坡、分隔島的植栽等，以使行車順暢、安全，並能展示美化道路的功能。有關軟體方面建置工程有：

(1)「基隆楊梅段交通控制系統工程」

該工程包括機場支線與北區控制中心的設立，主要目的為加速處理高速公路上的交通事故、排除障礙、維持行車流暢與減低傷害。民國 71 年 7 月 3 日開工，民國 73 年 12 月 19 日竣工，工程經費為新臺幣 63,980 萬元。⁹⁰

(2)「機場支線兩側綠籬種植工程」

民國 75 年 11 月開工，同月 28 日完工，共計種植灌木 21,560 株。⁹¹

(3)「楊梅高雄段路邊緊急電話系統工程」

⁸⁶ 同上註，民國 82 年，頁 16。

⁸⁷ 同上註，民國 88 年，頁 32。

⁸⁸ 同上註，民國 90 年，頁 31。

⁸⁹ 同上註，民國 90 年，頁 31。

⁹⁰ 同上註，民國 71 年，頁 38；民國 72 年，頁 22；民國 73 年，頁 9。

⁹¹ 同上註，民國 74 年，頁 17。

民國 78 年開工，民國 80 年 12 月底完成，工程經費為新臺幣 16 億 3 千 4 百餘萬元，工程內容包括「土木管道」、「機房建築」與「電信系統」等三項，其中「土木管道」分楊新段及一、二、三、四標，與縣境有關的楊新段於民國 79 年 7 月 24 日發包。⁹²

(4)「65K+300-68K+100 兩側第一階段邊坡及幼獅交流道生態綠化植栽工程」

民國 79 年 12 月 27 日開工，民國 80 年 2 月 4 日完工，工程經費為新臺幣 1,021 萬元，內容為種植喬木與灌木 67,513 株。⁹³

(5)「泰山收費站—桃園交流道兩側邊坡及林口交流道加強綠化植栽工程」

民國 80 年 3 月 20 日開工，翌年 1 月 15 日完工，工程經費為新臺幣 825 萬元，計種植喬木 1,498 株與灌木 7,253 株。⁹⁴

(6)「中壢新屋段兩側路肩防噪工程」

民國 80 年 3 月 7 日開工，同年 4 月 16 日完工，工程經費為新臺幣 84.9 萬元，共種植喬木 512 株與灌木 3,878 株。⁹⁵

二、國道 2 號

國道 2 號又稱「桃園內環線」、「機場支線」，全線路程 20.36 公里，係連絡國道 1 號、國道 3 號與桃園國際機場、東西橫貫桃園縣，整合北桃園境內外交通的快速交通動線。國道 2 號是興築國道 1 號時所規劃的路線，初為連結國道 1 號機場系統交流道到桃園國際機場之間，道路編號為國道 1 甲，等到國道 3 號北部路段完工，以及連結國道 3 號鶯歌系統至國道 1 號機場系統路段於民國 86 年 8 月通車後，道路編號和其相關的路段里程標記方式，改為今日的國道 2 號。⁹⁶

國道 2 號沿途設有大園、機場系統、南桃園、大湳、鶯歌系統等五個交流道，這五個交流道都位於縣境，一般認為國道 2 號的完成頗有益於桃園地

⁹² 交通部臺灣區國道高速公路局，《交通部公路局統計年報》，民國 78 年，頁 14；民國 79 年，頁 15。

⁹³ 「65K+300-68K+100」的意思是 65 公里 300 公尺處至 68 公里 100 公尺處，其中，k 是 kilometer 的簡稱，300 與 100 後方無任何記號，但其單位是公尺。如此寫法概為公路位置的專業標誌法。同上註，民國 80 年，頁 23。

⁹⁴ 同上註，民國 80 年，頁 23。

⁹⁵ 同上註，民國 80 年，頁 23。

⁹⁶ 維基百科全書網站 <http://zh.wikipedia.org/wiki/>，200610 月 29 日引用。

區交通問題的改善。⁹⁷（見圖 5-2-1）

國道 2 號自民國 59 年 11 月通車以來，為提升交通強化服務品質、疏解進出國際機場人數逐年攀升所帶來的交通量、加強連結縣境公路網，以及因應沿線諸多新市鎮的興起與高速鐵路的出現，故進行下述交流道的改善與新建、路面養護與拓寬等工程，即：

（一）「大園交流道新建工程」

民國 70 年 3 月 30 日開工，翌年 12 月 27 日完工，工程經費為新臺幣 108,201,370 元。⁹⁸

（二）「機場支線路面整修工程」

民國 74 年 3 月 20 日開工，同年 5 月 24 日完工，工程經費為新臺幣 42,790,681 元。⁹⁹

（三）「機場支線 4k+500-5k+600 兩側美化工程」

民國 75 年 1 月 25 日開工，翌年 1 月完工，工程經費為新臺幣 2,850 萬元，共種植喬木 139 株、灌木 1,444 株、草花 110,000 株。¹⁰⁰

（四）「機場支線中央分隔帶改善工程」

民國 75 年 7 月 10 日開工，同月 25 日完工，工程經費為新臺幣 1,650 萬元，計種植灌木 1,370 株。¹⁰¹

（五）「機場支線兩側綠籬種植工程」

民國 75 年 11 月開工，同月 28 日完工，共種植灌木 21,560 株。¹⁰²

（六）「大浦交流道連絡道路工程」

民國 79 年 4 月開工，民國 84 年 11 月完工，工程長度 4.5 公里，工程經費共新臺幣 1,255,930,000 元。¹⁰³

（七）「國道 2 號大竹交流道新建工程」

為使高速鐵路藉聯外道路系統，能和各都會區及各生活圈連結，故配合高鐵

⁹⁷ 同上註。

⁹⁸ 交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 72 年，頁 22；民國 74 年，頁 28。

⁹⁹ 同上註，民國 74 年，頁 14。

¹⁰⁰ 同上註，民國 74 年，頁 36。

¹⁰¹ 同上註，民國 74 年，頁 36。

¹⁰² 同上註，民國 74 年，頁 17。

¹⁰³ 《交通部公路局統計年報》，民國 84 年，頁 73。

青埔站特定區於國道2號興建大竹交流道。本工程施工範圍為國道2號里程3k+500至6k+000間，然而養護及施工單位權責不同，和以高鐵聯外道路及地區道路為主的「桃園青埔站高鐵橋下道路土木工程（第二標）」（交通部公路總局負責施工）關係密切，施工階段必需相互配合，因此新建工程主要為雙向4車道拓寬為雙向8車道，及大竹交流道之匝環道橋樑、路堤。本工程於民國92年9月26日開工，預定民國95年4月14日完工，截至民國93年12月底止，累計執行進度為46.70%。¹⁰⁴

（八）「國道2號拓寬工程」

近年來機場運輸量成長迅速，加上桃園地區發展快速，交通量增加，為改善服務水準並配合桃園航空城發展計畫，故將大湳交流道至鶯歌系統交流道拓寬為6車道，其餘路段拓寬為8車道，展開四階段施工措施。亦即第一階段興建大竹交流道，預定民國95年完工，第二階段拓寬機場系統交流道以西路段，預定民國99年完工，第三階段改善大湳交流道及南桃園交流道預定民國100年完工，第四階段拓寬機場系統交流道以東路段，將待前三階段完工後再行辦理，預估總經費約77.9億元。¹⁰⁵

三、國道3號

北部第二高速公路（以下簡稱北二高）道路編號為國道3號（民國93年11月1日命名為福爾摩沙高速公路），由「交通部臺灣區國道新建工程局」負責辦理此項工程，於民國76年開工，民國82年8月完工。

如前述及，北二高的興建背景為解決經濟快速發展所造成的交通問題，和提供大臺北都會區的運輸需求，因此該工程必須穿越許多人口繁密、廠房林立的市鎮，貫穿各主要鄉鎮的幹道與山川。但，過多的拆除作業對大臺北都會居民會帶來一些生活障礙，形成重大經濟與社會負擔，另還有做好水土保持的考慮，故北二高沿線便有許多橋樑的建置。¹⁰⁶

關於橋樑，在配合環保、景觀及兼顧工程安全的前提下，大多設計新穎、造型優美。又，政府為減少勞力需求，樽節人事費用起見，而由「交通部臺灣區國道新建工程局」自歐洲引進機械化的橋樑新工法，如節塊推進工法、支撐先進工法等，以及在橋樑基礎工程方面，引用鑽掘樁高壓灌漿工法，以代替傳統的沈箱基礎。統計北二高縣境路段共有大湳高架橋、桃園高架橋與機場交流道匝道四、

¹⁰⁴ 交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國93年，頁25。

¹⁰⁵ 同上註，民國93年，頁29。

¹⁰⁶ 交通部臺灣區國道新建工程局編，《北部第二高速公路橋樑工程簡介》（臺北：交通部臺灣區國道新建工程局，1992年），頁2。

五號高架橋等橋樑。¹⁰⁷

北二高完工後，政府持續強化各項軟硬體設備，藉以提高道路服務品質。有關縣境路段重要改善及養護工程，依序為：

(一)「鶯歌關西段中央分隔帶植栽工程」

民國 84 年 4 月 18 日完工，計種植灌木 5,435 株、地被 28,083 平方公尺。¹⁰⁸

(二)「鶯歌關西段沿線、交流道及龍潭收費站植栽工程」

民國 84 年 10 月 3 日開工，分別在大溪交流道種植喬木 1,682 株、灌木 15,780 株、藤蔓 360 株與地被 7,575 平方公尺；龍潭交流道種植喬木 1,070 株、灌木 11,289 株、藤蔓 2,725 株與地被 17,590 平方公尺；於龍潭收費站種植喬木 200 株、灌木 711 株與地被 9,018 平方公尺。¹⁰⁹

(三)「國道 3 號大溪至龍潭段剛性路面刨平工程」

民國 89 年進行，工程長度為 7,550 公尺，工程面積共 10,393 平方公尺，工程經費計新臺幣 1,856.5 萬元。

(四)「國道 3 號樹林至龍潭段剛性路面修復工程」

民國 89 年進行，工程長度為 114 公尺，工程面積共 10,393 平方公尺，工程經費計新臺幣 121.8 萬元。

(五)「國道 3 號土城至鶯歌段 AC 路面整修工程」

民國 89 年進行，工程長度為 46,166 公尺，工程面積共 146,338 平方公尺，工程經費計新臺幣 3,604.5 萬元。

(六)「國道 3 號龍潭至香山段 AC 路面整修工程」

民國 89 年進行，工程長度為 48,380 公尺，工程面積共 115,715 平方公尺，工程經費計新臺幣 4,066.8 萬元。

(七)「國道 3 號鶯歌至芎林段 AC 路面整修工程」

民國 89 年進行，工程長度為 10,900 公尺，工程面積共 107,502 平方公尺，工程經費計新臺幣 3,565.7 萬元。¹¹⁰

¹⁰⁷ 同上註，頁 45-55。

¹⁰⁸ 交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 84 年，頁 31。

¹⁰⁹ 同上註。

¹¹⁰ 同上註。

(八)「國道 3 號大溪至龍潭段剛性路面刨平工程」

民國 90 年進行，工程長度為 8,395 公尺，工程面積共 62,966 平方公尺，工程經費計新臺幣 1,309.4 萬元。

(九)「國道 3 號關西至龍潭段 AC 路面整修工程」

民國 90 年進行，工程長度為 8,614 公尺，工程面積共 129,212 平方公尺，工程經費計新臺幣 25,200 萬元。¹¹¹

北二高縣境路段有兩座隧道，即大溪埔頂隧道南北向各一座，隧道的維護依照交通部臺灣區國道高速公路局頒佈「國三線隧道機電設備暫行管理要點」定期實施檢查，以使用路人得到最舒適安全的用路環境。隧道檢查要點包括：交控通信、電力系統、傳輸系統、交通管制系統、消防系統與閉路電視監視系統等項，平均每 4 天檢查一次。¹¹²

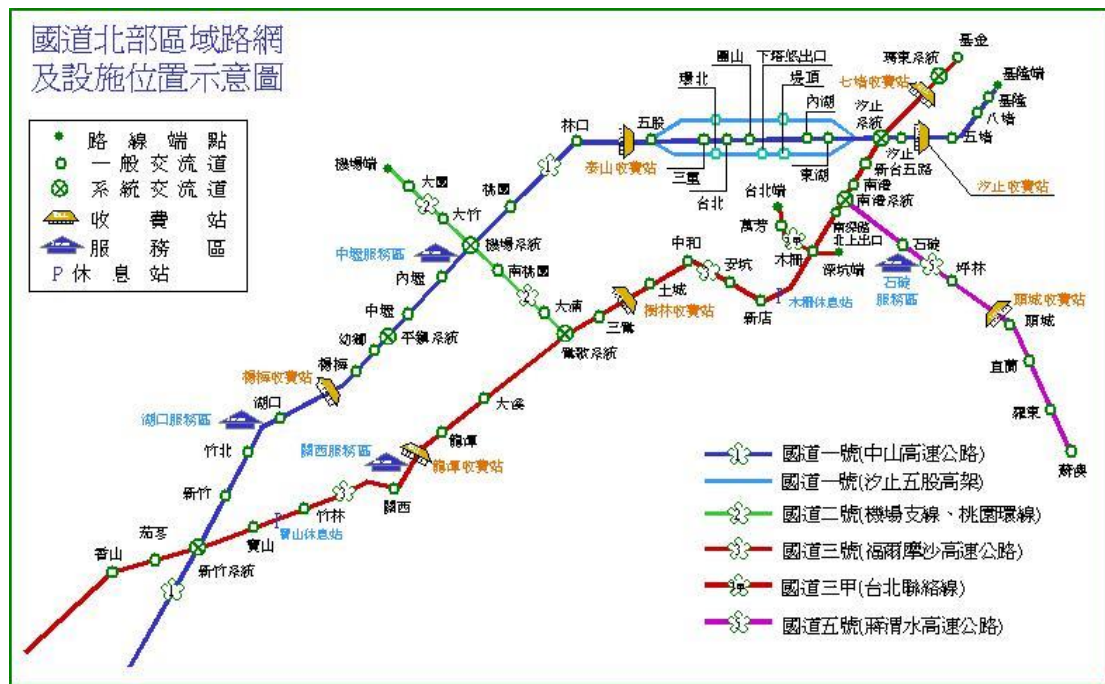


圖 5-2-1 國道北部區域交通及設施位置示意圖

資料來源：交通部臺灣區國道高速公路公路局網站 <http://www.freeway.gov.tw>，2006 年 10 月 31 日引用。

¹¹¹ 同上註，民國 90 年，頁 31。

¹¹² 同上註，民國 88 年，頁 31。

第三節 國道高速公路交通分析與巡迴拖救業務

有關自國道 1 號、國道 2 號、國道 3 號相繼完工通車後，縣境高速公路路段分擔南北方向的交通流量如何？巡迴拖救業務情況如何？頗須做一說明。唯，國道 2 號路況資料不多，加以興建之初就被定位為國道 1 號的支線，運作與國道 1 號息息相關，因此本節在進行縣境高速公路路段交通分析時，擬將國道 1 號與國道 2 號合併討論。

一、國道 1 號與國道 2 號交通路況

中山高速公路由林口臺地進入縣境後，途經龜山鄉、桃園市、蘆竹鄉、平鎮市、中壢市、楊梅鎮等市鎮，其間共有林口（龜山）桃園、機場系統、內壢（水尾）、中壢（平鎮、新屋）、平鎮系統、幼獅與楊梅等八個交流道，交流道密度僅次於臺北都會區，縣境各路段的交通量要以桃園機場段為大，其次為機場內壢段，再次為內壢中壢段與中壢幼獅段。¹¹³

表 5-3-1 顯示，民國 71 年縣境各路段每日交通量為：林口桃園段 61,755 輛次、桃園機場段 55,996 輛次、機場內壢段 55,231 輛次、內壢中壢段 50,171 輛次、中壢幼獅段 48,847 輛次、幼獅楊梅段 47,996 輛次。具體的說，林口桃園段與桃園機場段呈現北上與南下交通量相當，機場內壢段、內壢中壢段、中壢幼獅段、幼獅楊梅段呈現南下多於北上的情況。另，統計各路段通過車輛車種的百分比，大體而言，小型車約占 70%、大貨車約占 18%、大客車約占 10%、拖車約占 2 至 2.5% 之間。

表 5-3-1 民國 71 年國道 1 號縣境路段每日交通量比較表

單位：輛次

路段／交通量	方向	車種類別								
		小型車	%	大貨車	%	大客車	%	拖車	%	合計
林口桃園段	北上	23,103	74.78	4,072	13.18	2,968	9.6	753	2.44	30,896
	南下	22,939	74.33	3,918	12.70	3,445	11.17	557	1.8	30,859
	合計	46,042	74.56	7,990	12.94	6,413	10.38	1,310	2.12	61,755

¹¹³ 交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 70、71 年，頁 12。

桃園機場段	北上	19,831	70.70	4,878	17.39	2,640	8.42	699	2.49	28,048
	南下	19,579	70.06	4,847	17.34	2,961	10.59	561	2.01	27,948
	合計	39,410	70.38	9,725	17.37	5,601	10.00	1,260	2.25	55,996
機場內壢段	北上	19,052	70.60	4,830	17.90	2,415	8.95	690	2.56	26,987
	南下	19,735	69.87	4,933	17.47	3,015	10.67	561	1.99	28,244
	合計	38,787	70.23	9,763	17.68	5,430	9.83	1,251	2.07	55,231
內壢中壢段	北上	17,135	70.20	4,588	18.8	2,002	8.21	682	2.79	24,407
	南下	17,924	69.57	4,657	18.08	2,609	10.12	574	2.23	25,764
	合計	35,059	69.88	9,245	18.43	4,611	9.19	1,256	2.50	50,171
中壢幼獅段	北上	16,415	69.05	4,621	19.44	2,059	8.67	676	2.84	23,771
	南下	17,319	69.06	4,523	18.04	2,677	10.69	557	5.21	25,076
	合計	33,734	69.06	9,144	18.72	4,736	9.70	1,233	5.52	48,847
幼獅楊梅段	北上	16,076	68.82	4,547	19.48	2,055	8.80	676	2.90	23,345
	南下	16,941	68.80	4,448	18.07	2,688	10.92	544	2.21	24,621
	合計	33,008	68.82	8,995	18.75	4,743	9.87	1,220	2.54	47,966

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 70、71 年，頁 22、23 製作。

縣境交流道的交通量同樣受到資料限制，只能針對國道 1 號之林口（龜山）、桃園、機場系統、內壢（水尾）、中壢、幼獅、楊梅與國道 2 號之大園等交流道做一說明。如表 5-3-2 所示，每日進出各交流道的車輛數，分別為：林口（龜山）交流道 10,691 輛次、桃園交流道 29,614 輛次、機場系統交流道 7,658 輛次、內壢（水尾）交流道 12,228 輛次、中壢交流道 12,157 輛次、幼獅為 1,987 輛次、楊梅交流道為 11,544 輛次。其中，林口交流道南北向之交通量相當，桃園交流道北上比南下車輛少千餘輛，機場系統交流道北上交通量多於南下 4 千餘輛，內壢（水尾）交流道南下交通量略多於北上 9 百餘輛，中壢交流道北上交通量比南下多 4 百餘輛，幼獅交流道交通量相當小，與縣境其他交流道交通量差距非常明顯，楊梅交流道

南下交通量多於北上 7 百餘輛。

表 5-3-2 民國 71 年國道 1 號縣境路段交流道每日進出交通量

單位：輛次

交流道別 / 方向	北上		南下		北上	南下	合計	民國 68 年~71 年的成長倍數		
	進	出	進	出				北上	南下	合計
林口	2,773	2,646	2,600	2,672	5,419	5,272	10,691	1.62	1.78	1.69
桃園	8,498	5,597	6,356	9,166	14,092	15,522	29,614	1.38	1.64	1.50
機場系統	3,324	2,810	805	719	6,134	1,524	7,658	1.03	1.20	1.06
內壢	4,109	1,534	2,035	4,550	5,643	6,585	12,228	1.28	1.39	1.34
中壢	3,466	2,814	2,601	3,276	6,280	5,877	12,157	1.41	1.60	1.49
幼獅	689	200	315	783	889	1,098	1,987	1.85	2.03	1.94
楊梅	3,712	1,185	1,815	4,832	4,897	6,647	11,544	1.23	1.53	1.39

備註：林口交流道全名應為林口（龜山）交流道、內壢交流道全名應為內壢（水尾）交流道、中壢交流道應為中壢（新屋、平鎮）交流道，以下同。

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 70、71 年，頁 20、23 製作。

中山高速公路自完工後，交通量成長非常快速，以民國 68 到 71 年間縣境交流道交通量成長情形而言，如表 5-3-2 所見，林口（龜山）交流道為 1.69 倍、桃園交流道為 1.5 倍、機場系統交流道為 1.06 倍、內壢（水尾）交流道為 1.34 倍、中壢（新屋、平鎮）交流道為 1.49 倍、幼獅交流道為 1.94 倍、楊梅交流道為 1.39 倍，各交流道都以南下路段的成長較大。

關於行駛速度，從表 5-3-3 中可知，民國 71 年各路段平均時速分別為：機場內壢段 82.92 公里、內壢中壢段 83.11 公里、中壢楊梅段 88.02 公里。隔年，高速公路縣境路段平均時速相較於前年都有減少，即機場內壢段下降為 75.38 公里、內壢中壢段降為 81.05 公里、中壢楊梅段降為 70.25 公里，反映縣境高速公路交通量成

長迅速，交通容量呈現供不應求之狀況。

表 5-3-3 國道 1 號縣境路段平均速率統計表

單位：公里／小時

年別/路段	機場－內壢	內壢－中壢	中壢－楊梅
1982	82.92	83.11	88.02
1983	75.38	81.05	70.25

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 71、72 年，頁 25、26 製作。

民國 76 至 80 年間，縣境高速公路各路段交通量成長情形，如據表 5-3-4 所示，在民國 76 至 77 年間，林口桃園段、桃園機場段、機場內壢段與內壢中壢段平均成長率在 48% 左右。其中，桃園機場與機場內壢兩路段南下方面都超過 50%，內壢中壢段高達 65%。另，從表 5-3-5 可知，民國 75 年大園交流道啟用之時，有 4,820 輛次的車輛通過，隔年交通量成長 15.62%，通過車輛增為 5,573 輛次，民國 77 年交通量成長 47.37%，通過車輛多達 8,233 輛次。以上大園交流道交通量的成長數字，反映國道 2 號隨著桃園國際機場的啟用，車流量成長相當快速。

民國 78 到 80 年間，除了南下路段在林口至內壢間仍有相當可觀的成長外，各路段成長率突然下降，內壢中壢段甚至呈現負成長。探究造成此一現象的原因，如表 5-3-6 所示，民國 76 年在機場內壢與內壢中壢等路段，不論是南下或北上，其車流量均逼近該路段交通容量的飽和點。降至民國 78 年，該路段車流量超過交通容量，要言之，交通成長率大幅下降，且在機場內壢與內壢中壢等路段出現負成長，並非表示交通情況已經獲得改善，而是意味著道路容量實已逐漸不足，甚至超過飽和。

表 5-3-4 民國 76-80 年國道 1 號縣境路段交通量成長調查表

單位：百分比

年別/路段	林口桃園段	桃園機場段	機場內壢段	內壢中壢段	方向
1987-1988	38	43	47	54	北上
	40	53	54	65	南下
	39	47	50	59	合計
1989-1991	5	5	0	1	北上
	40	29	27	-4	南下
	18	14	11	-1	合計

資料來源：引自交通部運輸研究所編，《臺北－桃園間中山高速公路高乘載率車輛專用設施(HOV)可行性的研究》（臺北：交通部運輸研究所，1993年），頁 17。

表 5-3-5 民國 75-77 年大園交流道每日進出交通量統計表

單位：輛次

年別	車種	進出匝道交通量				成長率/百分比
		北上	南下	小計	合計	
1986	小型車	2,367	1,826	4,193	4,820	—
	大型車	380	213	593		
	特種車	21	13	34		
1987	小型車	1,997	2,683	4,680	5,573	15.62
	大型車	349	372	721		
	特種車	78	94	172		
1988	小型車	3,135	4,188	7,323	8,233	47.37

	大型車	357	262	639		
	特種車	123	148	271		

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 75-77 年，頁 18、20、42 製作。

表 5-3-6 民國 76-80 年國道 1 號縣境路段流量與容量調查表

單位：輛次

年別/路段		林口桃園段		桃園機場段		機場內壢段		內壢中壢段	
		北上	南下	北上	南下	北上	南下	北上	南下
1987	容量	7,083	7,083	6,867	6,867	4,702	4,702	5,094	5,094
	流量	5,906	3,412	5,406	3,240	4,606	3,088	3,660	3,598
	服務水準	D 級	B 級	D 級	B 級	E 級	C 級	C 級	C 級
1989	容量	7,778	8,264	8,230	7,832	5,996	5,643	6,052	5,413
	流量	7,630	7,274	6,961	6,591	6,074	5,702	5,062	5,547
	服務水準	E 級	D 級	D 級	D 級	F 級	F 級	D 級	E 級
1991	容量	8,856	8,635	8,731	8,478	6,430	6,347	6,372	6,327
	流量	8,447	7,115	8,002	7,292	6,578	6,833	5,695	5,718
	服務水準	E 級	D 級	E 級	E 級	F 級	F 級	E 級	E 級

服務水準：路口的交通問題以交通擁擠為主，擁擠的程度由服務水準界定，計分成 A 至 F 六級，分級以平均車輛停等延滯為標準，分別為 A 級的 0~15 秒；B 級的 15~30 秒；C 級的 30~45 秒；D 級的 45~60 秒；E 級的 60~80 秒；F 級的大於 80 秒。一般市區道路的路口服務水準若在 D 級以下，即被認定為擁擠，必須加以改善。

資料來源：根據交通部運輸研究所編，《臺北－桃園間中山高速公路高乘載率車

輛專用設施(HOV)可行性的研究》，頁 21 製作。

日益擁塞的中山高速公路縣境路段，每逢上下班尖峰時段，所面臨的考驗頗為嚴苛。如據表 5-3-7 所示，在民國 80 年時，上午往南與下午往北尖峰時間的交通量都較平時成長 20%左右，其中，又以上午往南最為顯著，達到 30%。至於上午往北與下午往南尖峰時間交通量的成長情況，則明顯地小於上午往南與下午往北，約介於 10%至 20%之間。另就縣內各路段而言，因為機場內壢段平均交通量已達飽和甚至超過負荷，所以尖峰時間的交通量成長略小於林口桃園段。林口桃園段則因北桃園市鎮快速發展、桃園國際機場蓬勃營運，故形成每週尖峰時刻交通量便出現大增的情形。

關於連續假日期間的行車狀況，根據民國 82 年調查，許多路段的行車時速達 80 公里以上，一般多在 60 公里以上，但中壢交流道到湖口交流道路段在下午兩點以後，常有車行速度緩慢和阻塞的問題。(見表 5-3-8、表 5-3-9) 機場連絡道在假日，不論是南向或北向，平均時速均能維持 65 公里以上。(見表 5-3-10、表 5-3-11) 收假日的交通比較理想，可以提高到 85 公里以上。於離峰時段，雙向行車時速高達 90 公里以上，尖峰時段則稍減為 88 公里。¹¹⁴ (見表 5-3-12、表 5-3-13)

表 5-3-7 民國 80 年國道 1 號縣境路段平日尖峰時段路況調查表

單位：小客車當量／小時

方向/路段	時段	林口桃園 段	桃園機場 段	機場內壢 段	內壢中壢 段	總計
往南	07:30-08:30	6,822	5,926	4,831	4,020	57,140
	08:30-09:30	7,263	6,495	5,763	5,021	62,517
	09:30-10:30	8,445	7,815	6,988	6,305	72,371
	15:00-16:00	6,613	6,326	5,793	5,247	60,540
	16:00-17:00	5,797	5,452	4,920	4,275	54,718
	17:00-18:00	5,606	5,607	5,180	4,804	53,691
往北	07:30-08:30	4,230	4,656	4,453	4,144	47,000
	08:30-09:30	5,062	4,704	4,483	3,985	49,743

¹¹⁴ 李春茂，《公路行駛時間調查》(臺北：交通部運輸研究所，1994 年)，頁 2-5、頁 2-8。

	09:30-10:30	5,225	4,898	4,767	4,183	53,964
	15:00-16:00	5,958	5,204	4,674	3,969	53,668
	16:00-17:00	6,655	5,863	5,133	4,315	57,161
	17:00-18:00	7,219	6,552	5,448	4,612	66,423
雙向合計	07:30-08:30	11,052	10,582	9,284	8,164	104,140
	08:30-09:30	12,325	11,199	10,246	9,006	112,260
	09:30-10:30	13,670	12,713	11,755	10,488	126,335
	15:00-16:00	12,571	11,530	10,467	9,216	114,208
	16:00-17:00	12,452	11,315	10,053	8,590	111,879
	17:00-18:00	12,825	12,159	10,628	9,416	120,114

備註：1、尖峰時段：平日 09:30-10:30、16:00-17:00

2、小客車當量指將道路上所有汽車以小客車為單位所進行數量上的統計，舉例言之，1 輛大客車被視為 1.5 輛小客車。

資料來源：引自交通部運輸研究所編，《臺北－桃園間中山高速公路高乘載率車輛專用設施(HOV)可行性的研究，頁 24。

表 5-3-8 民國 82 年縣境國道 1 號南向行駛時間連續假日調查表

起點	訖點	時間	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里	延滯時間與原因/秒
林口交流道	桃園交流道	13:02	8.21	5.8	84.9	0
		14:05		6.4	76.4	0
		15:30		5.8	85.4	0
桃園交流道	機場交流道	13:02	2.56	2.3	66.8	0
		14:05		2.0	76.8	0

		15:30		2.3	66.3	0
機場交流道	中壢休息站	13:02	3.25	2.1	92.1	0
		14:05		2.1	93.6	0
		15:30		2.3	83.6	—
中壢休息站	內壢交流道	13:02	1.67	1.2	85.9	0
		14:05		1.1	91.1	0
		15:30		1.1	92.5	—
內壢交流道	中壢交流道	13:02	5.44	4.0	81.2	0
		14:05		4.3	75.3	0
		15:30		4.4	74.2	0
中壢交流道	幼獅交流道	13:02	4.88	3.7	80.2	0
		14:05		3.6	82.1	0
		15:30		6.1	48.4	0
幼獅交流道	楊梅交流道	13:02	1.85	1.4	82.2	0
		14:05		2.4	45.6	0
		15:30		3.9	30.6	16：阻塞
楊梅交流道	楊梅收費站	13:02	2.66	2.6	65.1	0
		14:05		2.7	59.9	0
		15:30		9.1	68.2	22：阻塞
楊梅收費站	湖口交流道	13:02	12.20	13.5	67.3	158：阻塞
		14:05		28.9	76.6	1112：阻塞
		15:30		16.4	52.1	0

備註：1.旅行時間指車輛通過該路段時所花費的時間，包括停等時間（以下同）。

2.符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁7、8、9製作。

表 5-3-9 民國 82 年縣境國道 1 號北向行駛時間連續假日調查表

起點	訖點	時間	距離/公里	旅行時間/ 秒	時速/公 里	延滯時間與原因/ 秒
林口交流 道	桃園交流 道	18:00	8.21	6.3	77.8	0
		18:55		7.1	69.2	0
		21:14		6.1	80.8	0
桃園交流 道	機場交流 道	18:00	2.56	1.9	81.6	0
		18:55		2.7	56.5	0
		21:14		1.9	82.3	0
機場交流 道	中壢休息 站	18:00	3.25	2.4	82.4	0
		18:55		1.8	106.4	0
		21:14		2.3	83.6	0
中壢休息 站	內壢交流 道	18:00	1.67	1.3	80.2	0
		18:55		1.3	80.2	0
		21:14		2.0	49.7	0
內壢交流 道	中壢交流 道	18:00	5.44	3.7	87.8	0
		18:55		3.1	105.8	0
		21:14		4.3	76.8	0
中壢交流 道	幼獅交流 道	18:00	4.88	3.5	83.7	0
		18:55		2.9	100.4	0
		21:14		3.8	77.7	0
幼獅交流 道	楊梅交流 道	18:00	1.85	1.2	90.0	0
		18:55		1.8	60.5	0

		21:14		1.3	86.5	16：阻塞
楊梅交流道	楊梅收費站	18:00	2.66	1.6	100.8	0
		18:55		2.0	79.8	0
		21:14		2.4	67.4	22：阻塞
楊梅收費站	湖口交流道	18:00	12.20	11.4	64.2	158：阻塞
		18:55		8.8	82.9	1112：阻塞
		21:14		10.4	70.2	0

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 9、10、11 製作。

表 5-3-10 民國 82 年縣境國道 1 號南向下峰時段行駛時間調查表

起點	訖點	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里	延滯時間與原因/秒
林口交流道	桃園交流道	8.21	5.4	90.4	0
桃園交流道	機場交流道	2.56	2.0	77.4	0
機場交流道	中壢休息站	3.25	2.5	78.5	0
中壢休息站	內壢交流道	1.67	1.7	57.8	0
內壢交流道	中壢交流道	5.44	3.5	94.1	0
中壢交流道	幼獅交流道	4.88	3.6	81.0	0
幼獅交流道	楊梅交流道	1.85	1.2	95.1	0
楊梅交流道	楊梅收費站	2.66	2.0	83.3	0
楊梅收費站	湖口交流道	12.20	7.6	96.5	0

資料來源：引自李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 3-2。

表 5-3-11 民國 82 年縣境國道 1 號北向下午尖峰時段行駛時間表

起點	訖點	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里	延滯時間與原因/ 秒
林口交流道	桃園交流道	8.21	5.8	85.4	0
桃園交流道	機場交流道	2.56	2.0	78.8	0
機場交流道	中壢休息站	3.25	3.5	55.2	0
中壢休息站	內壢交流道	1.67	2.5	40.6	0
內壢交流道	中壢交流道	5.44	3.4	96.0	0
中壢交流道	幼獅交流道	4.88	3.5	84.1	0
幼獅交流道	楊梅交流道	1.85	1.3	88.8	0
楊梅交流道	楊梅收費站	2.66	1.5	106.4	0
楊梅收費站	湖口交流道	12.20	8.9	82.4	0

資料來源：引自李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 3-8。

表 5-3-12 民國 82 年縣境國道 2 號行駛時間收假日調查統計表

方向	時間	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里	延滯時間與原因/ 秒
往東	14:28	8.70	6.1	85.6	0
	15:09	8.70	6.1	85.8	0
	15:40	8.70	7.8	67.1	0
往西	14:56	8.70	7.4	70.4	0
	15:27	8.70	5.2	101.0	0

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 25、26、27、29、30 製作。

表 5-3-13 民國 82 年縣境國道 2 號下午尖峰時段行駛時間調查統計表

方向	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里	延滯時間與原因/秒
往東	8.70	5.9	88.7	0
往西	8.70	5.8	89.2	0

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 3-5、頁 3-11 製作。

二、國道 3 號

北部第二高速公路於民國 82 年 8 月通車後，縣境路段交通量成長非常快速，本節礙於資料限制，僅以龍潭收費站的交通量變化、大溪交流道與龍潭交流道的行駛情況說明於後。

首先，由表 5-3-14 可知，民國 82 至 89 年龍潭收費站通過車輛各年分別為：3,770,219 輛次、16,716,327 輛次、1,862,936 輛次、20,993,452 輛次、26,199,001 輛次、27,264,242 輛次、27,298,050 輛次，反映龍潭收費站的交通量大約成長 9 倍。

其次，關於車輛種類，是以小型車為主，次為客、貨運車，再次為聯結車。如以民國 82 年為例，小型車約占 85%、客貨車約占 10%、聯結車約占 5%。民國 89 年小型車成長約 8 倍，約占所有通過車輛次的 87%；客貨車成長約 6.5 倍，約占總數的 7%；聯結車成長約 6.5 倍，約占總數的 6%。

表 5-3-14 民國 82-89 年龍潭收費站交通量統計表

單位：輛次

年別/車種	小型車	客貨車	聯結車	總計	平均每日交通量	通行費/新臺幣元
1993	3,199,749	328,374	242,096	3,770,219	10,437	159,490,970
1994	—	—	—	—	—	—
1995	14,502,920	1,278,484	934,923	16,716,327	45,798	575,146,084
1996	16,262,117	1,362,553	1,004,690	18,629,360	50,900	605,987,171
1997	18,180,962	1,557,712	1,254,778	20,993,452	57,516	615,202,283
1998	22,560,914	2,007,118	1,630,969	26,199,001	71,778	—
1999	23,673,626	2,039,040	1,551,576	27,264,242	74,697	—
2000	23,910,162	2,026,650	1,361,238	27,298,050	74,789	—

備註：“—”表資料缺載

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 82-89 年，頁 54、58、33、40、33、58、55、40 製作。

再次，有關假日北二高的行車情況，如表 5-3-15、表 5-3-16、表 5-3-17 所見，南下車道於下午 2 時半以前行駛狀況尚可，下午 3 時以後，新竹系統交流道以北因臨近工商業高度發達區而有阻塞現象，行車時速降至 33 公里。至下午 6 時尖峰時段一到，塞車情況嚴重。整體而言，北上車道行車狀況良好，平均時速維持在 85 公里以上，即使是下午尖峰時段依舊有 80 公里。不過一到收假日，因為車潮大多往北，南下車道反而平順通暢，所以時速可達 90 公里。¹¹⁵

¹¹⁵ 李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 2-5-2-8。

表 5-3-15 民國 82 年縣境國道 3 號北向行駛時間連續假日調查表

起點	訖點	時間	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里	延滯時間與原因/秒
鶯歌系統	大溪交流道	13:52	8.40	5.4	93.0	0
		14:26		5.2	97.2	0
		16:54		5.3	94.5	0
大溪交流道	龍潭交流道	13:52	5.60	3.4	99.3	0
		14:26		3.6	93.8	0
		16:54		3.6	93.3	0
龍潭交流道	關西收費站	13:52	4.00	3.3	73.8	0
		14:26		2.5	106.7	0
		16:54		3.2	75.4	0
龍潭收費站	關西服務區	13:52	4.50	2.3	11.91	0
		14:26		2.4	11.7	0
		16:54		2.2	127.6	0

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 31、32、33 製作。

表 5-3-16 民國 82 年縣境國道 3 號南向行駛時間連續假日調查表

起點	訖點	時間	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里	延滯時間與原因/秒
鶯歌系統	大溪交流道	14:54	8.40	4.8	104.3	0
		16:03		5.8	86.4	0
		20:39		4.5	94.3	0
大溪交流道	龍潭交流道	14:54	5.60	3.0	110.8	0
		16:03		2.9	115.2	0

		20:39		3.0	112.0	0
龍潭交流道	關西收費站	14:54	4.00	3.1	78.3	0
		16:03		3.4	70.2	0
		20:39		2.1	11.7	0
龍潭收費站	關西服務區	14:54	4.50	2.8	95.9	0
		16:03		3.1	88.5	0
		20:39		2.8	98.2	0

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 34、35、36 製作。

表 5-3-17 縣境國道 3 號南向下峰時段行駛時間調查統計表

起點	訖點	距離/公里	旅行時間/秒	時速/公里	延滯時間與原因/秒
鶯歌系統	大溪交流道	8.40	7.0	72.0	0
大溪交流道	龍潭交流道	5.60	4.3	78.8	0
龍潭交流道	關西收費站	4.00	3.0	79.1	0
龍潭收費站	關西服務區	4.50	2.7	102.5	0

資料來源：根據李春茂，《公路行駛時間調查》，頁 3-6 製作。

三、車輛巡迴拖救服務

一般車輛行駛高速公路遇到油料不足、爆胎、車溫過高，乃至機械零件的毛病而無法繼續行駛時，由於不可任意靠邊停車，進行長時間的檢查與修繕，故須拖車助其排除故障，包括提供加油、加水服務，或將車輛拖離高速公路前往離近交流道附近尋找修車廠等等。準此，高公局在中山高速公路通車後，便開辦高速公路車輛拖救業務。民國 80 年政府為協助車旅迅速排除故障及配合自由化政策之需，開始開放高速公路車輛拖救業務，經過評審後，由盤座、永昇、彰益、允中、欣良、國產、全區以及盤鑫等八家民間廠商承辦。

然而，自開辦以來，並非每家廠商的經營範圍都包括高速公路縣境路段，且有市場競爭因素，故八家廠商中有若干退出經營被其他廠商取代者。¹¹⁶有關民國 80 至 82 年各廠商在縣境路段執行拖救業務的成績，見於表 5-3-18、表 5-3-19、表 5-3-20。

表 5-3-18、表 5-3-19、表 5-3-20 反映，廠商處理業務內容是以巡迴拖救項目為主。一般而言，車主拋車的原因多非簡單的油料不足或水溫過高，而是車輛機械零組件方面發生故障，必須拖離高速公路至修車廠進行修理。如比較民國 80、81、82 年各廠商業績，則可發現有下滑的現象，之所以如此，乃因政府有關單位一再宣導駕駛人在上高速公路以前，務必要做好車況保養與確認的工作所致。

在八家廠商中，民國 80 年以欣良業績最佳、盤座居次、彰益第三，此外，永昇、允中與前三名業績相差甚大，國產幾乎沒有表現。民國 81 年各廠商業績排名與民國 80 年同，其中，國產業績略有成長。民國 82 年各廠商業績排名變動較大，過去二年居冠的欣良退出拖救業市場，被新加入的萬全取代，萬全成為業績量最大的廠商。另，允中也退出經營，由順通取代。

表 5-3-18 民國 80 年基隆楊梅段各廠商行旅服務業務統計表

單位：次數

廠商名稱	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	業務內容
盤座	78	73	44	64	63	158	147	110	172	44	23	71	1,047	巡迴拖救
	22	20	25	4	7	23	15	5	14	6	5	5	151	加油加水
永昇	0	0	5	38	54	21	9	72	23	22	51	16	311	巡迴拖救
	0	0	2	16	10	6	29	16	4	7	9	3	102	加油加水
彰益	0	22	50	77	200	188	101	98	59	59	49	12	915	巡迴拖救
	0	3	0	4	9	4	10	4	14	9	8	4	69	加油加水

116 交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 80 年，頁 46。

允中	4	3	25	31	44	40	29	35	25	3	7	2	248	巡迴拖救
	0	0	0	0	0	5	2	2	1	0	0	0	10	加油加水
欣良	227	134	96	196	149	192	183	200	172	92	122	136	1,899	巡迴拖救
	0	0	0	14	28	15	17	31	24	12	22	8	171	加油加水
國產	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	巡迴拖救
	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	加油加水

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 80 年，頁 48-49 製作。

表 5-3-19 民國 81 年基隆楊梅段各廠商行旅服務業務統計表

單位：次數

廠商名稱	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	業務內容
盤座	21	50	34	26	26	38	43	36	19	33	10	24	360	巡迴拖救
	1	6	3	2	3	7	4	8	2	1	1	1	39	加油加水
永昇	14	29	22	17	5	2	13	18	4	20	4	5	153	巡迴拖救
	2	3	2	1	1	0	3	6	1	3	0	4	26	加油加水
彰益	52	41	45	49	65	46	62	58	58	42	40	36	594	巡迴拖

														救
	5	4	5	2	6	13	6	7	7	3	0	5	63	加油加水
允中	0	0	3	0	0	14	65	12	9	10	7	0	120	巡迴拖救
	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	加油加水
欣良	92	73	107	70	92	121	97	67	61	48	56	37	921	巡迴拖救
	6	4	9	3	2	5	6	5	6	3	1	4	54	加油加水
國產	0	0	0	0	3	2	4	5	4	3	4	2	27	巡迴拖救
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	加油加水

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 81 年，頁 64-65 製作。

表 5-3-20 民國 82 年基隆楊梅段各廠商行旅服務業務統計表

單位：次數

廠商名稱	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	業務內容
盤座	8	13	7	7	9	32	37	24	19	13	17	30	216	巡迴拖救
	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	2	5	加油加水
永昇	1	1	6	4	0	5	0	0	1	0	3	3	24	巡迴拖救
	0	2	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	6	加油加水
彰益	71	21	42	28	31	34	32	30	26	17	17	7	356	巡迴拖救
	1	7	1	3	3	3	2	1	1	1	1	0	24	加油加水
允中	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	巡迴拖救
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	加油加水
欣良	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	巡迴拖救
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	加油加水
國產	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	巡迴拖救
	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	6	加油加水
萬全	34	57	39	64	76	69	47	64	54	52	63	69	688	巡迴拖

														救
	1	1	0	6	2	1	1	3	2	4	4	6	31	加油加水
順通	3	1	1	0	0	0	2	2	1	0	2	0	12	巡迴拖救
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	加油加水
黑達	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	巡迴拖救
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	加油加水

備註：全區於民國 82 年新開辦中和新竹段的業務；黑達於民國 82 年新開辦中和新竹段的業務。

資料來源：根據交通部臺灣區國道高速公路局，《高速公路統計年報》，民國 82 年，頁 58-59 製作。

第六章 公路運輸的擴展與變化（1945-2004年）

交通建設的完善不僅可以促進產業經濟發展，平衡地方差距，且可改變城鄉面貌，提升國民生活品質。戰後縣境公路運輸發展至今六十餘年，已有長足進步乃眾所周知之事實。本章為瞭解本縣交通工具在公路運輸中的作用，及本縣聯外公路運輸之實況，擬針對大眾與私人交通工具、縣境與聯外公路的貨物運輸、國道高速公路的貨物運輸等問題，分為三節闡述如下。

第一節 大眾與私人交通工具

縣境汽車客、貨運輸業，公營方面有公路局（也就是後來的臺灣汽車客運）、市區公共汽車，民營方面有桃園汽車客運股份有限公司（以下簡稱桃園客運）、新竹汽車客運股份有限公司（以下簡稱新竹客運）、中壢汽車客運股份有限公司（以下簡稱中壢客運）等三家。有關公路局運輸業務的沿革、縣境各站的裁併過程與營運情況、桃園市與中壢市兩市市區公車經營情況、各民營公司的發展過程與營運情況、縣境汽機車數量成長情形，茲分別說明於後。

一、公路局與臺灣汽車客運

戰後初期，臺灣地區主要幹線的公路運輸都歸省營，當時政府在接收民營會社（公司）時，均將其經營路線中的主要幹線納入公路局線路內。¹¹⁷譬如，花蓮港乘合自動車株式會社、新港自動車商會都被併入公路局局營客運的花蓮段與枋寮段路線。¹¹⁸另外像蘭陽自動車株式會社經營蘇澳經新城至羅東、宜蘭至頭圍路線，計40餘公里，公路局認為此二線屬於省道範圍，如讓民間公司繼續保有該路段路權，會與環島公路通車計畫抵觸，因此予以接收公營，所有臺股都由公路局備價收回。¹¹⁹

¹¹⁷ 陳儀在主持臺灣調查委員會時曾經主張要將臺灣交通事業公營化，辦法是在接管臺灣後，在鐵路管理委員會下附設汽車處，成立一個公路客貨運機關。該省營公路客貨運機關在公路局成立後，因歸該局營運，所以公路局業務範圍就有公路運輸一項，由其附屬單位的臺北、臺中、高雄、枋寮、花蓮等五個段專責辦理。參見張炳楠監修、李汝和主修編，《臺灣省通誌》，卷四〈經濟志·交通篇〉（南投：臺灣省文獻會，1969年），頁13、61；劉士永，〈陳儀的經濟思想及其政策〉，《臺灣風物》42：2，1990年6月，頁72；〈臺灣調查委員會黨政軍聯席會第一次會議記錄〉收錄於張瑞成編，《光復臺灣之籌劃與受降接收》（臺北：國民黨黨史會，1990年），頁139-143。

¹¹⁸ 〈公路局接收案〉，《臺灣省行政長官公署檔案》（南投國史館臺灣文獻館藏），頁23-24。

¹¹⁹ 同上註，頁72-73。

長久以來，公路局所經營的巴士因帶有壟斷性，故也成為民眾從事長途旅運除了鐵路之外的另一種選擇。公路局在縣境設有桃園與中壢兩站，民國 50 年（1961），每日平均上下車乘客都超過 5,000 人次，星期天超過 8,000 人。在班車方面，桃園臺北間每日有 95 班，平均每 9.5 分鐘發一班；桃園新竹間共 43 班，平均每 20 分鐘發一班；桃園中壢間 25 班，平均每 32 分鐘發一班。桃園與首都臺北市相距 28 公里，公路局經營的直達車行車時間約 40 分鐘。¹²⁰

公路局負責的運輸業務，於民國 69 年 11 月移交給新成立的「臺灣汽車客運」（以下簡稱臺汽客運）。臺汽客運仍屬臺灣省政府管轄的省營交通運輸事業機構，下設第一（新店）、第二（臺中）、第三（高雄）、第四（枋寮）、第五（蘇澳）等五個運輸處，完全維持公路局運輸單位原有的營運路線，經營公路汽車客運業、大客車出租業及其他相關業務的投資與營運事業。¹²¹

臺汽客運成立之初，因延續原本公路局巴士的舊路線，故得獨占國道中山高速公路長途客運、省道重要路線公路客運事業，其所經營的路線將環島組成連貫而完整之公路運輸網，提供全臺民眾便利、經濟、安全的交通。臺汽客運也隨著社會經濟發展與客運需求之成長，業績不斷地提升。民國 70 至 76 年間，民眾搭乘臺汽班車南來北往，例假日一票難求，是許多人記憶中難忘的經驗。¹²²

然而，業績的快速成長使臺汽客運對於業務發展過於樂觀，由於大幅擴展組織，造成日後人事費用高於營收的重大負擔，故自民國 77 年起營收開始大減，營運成本逐年升高，為此，不得不在民國 84 年裁撤票證所與機料廠，民國 86 年縮小經營規模，將組織層級精簡化，裁撤 5 個運輸處，使原來三級制組織縮編為二級制。

唯，臺汽客運營運狀況仍然一蹶不振，持續虧損至民國 89 年之際，資產已不足以抵償債務，隨時可能發生跳票及破產的危機。交通部有鑑於此，要求臺汽客運對「再生」、「民營化」與「停止營運」等方案進行檢討，結果以停止營運將無法維持大眾運輸服務，再生方案減薪恐影響員工現有收入及未來退休所得至鉅，員工接受意願低，故最終採用兼顧員工權益、偏遠路線服務及減輕政府財政負擔的民營化方案。¹²³

臺汽客運在「站車分離」民營化經營策略下，於民國 90 年 7 月 1 日留存小型組織專司土地資產的開發與處分，以清償歷年累積虧損的債務。原先經營高速公路路線 53 條、一般路線 43 條，共計 96 條，由員工集資籌組新民營公司「國光汽

¹²⁰ 陳正祥，《臺灣地誌》（臺北：南天書局，1993 年），頁 1132、1139。

¹²¹ 臺灣汽車客運網站 http://www.thb.gov.tw/main_01.htm，2005 年 8 月 2 日引用。

¹²² 同上註。

¹²³ 同上註。

車客運股份有限公司」(簡稱國光客運)承接。另,臺汽客運還將高速公路路線 9 條、一般路線 29 條,共 38 條路線交由交通部公路局公開招標釋出,結果由 23 家民營客運公司分別接替營運,繼續維持大眾運輸正常服務,首創國內民營化最新模式。¹²⁴

臺汽客運在縣境設有桃園站、中壢站、大溪站、中正機場站、楊梅站等五個站。

(一) 桃園站

桃園站原設於桃園市民生路,民國 72 年遷至桃園市復興路 147 號。新站於民國 72 年 6 月 30 日興建完成,土地面積 177.93 坪,為一棟二層樓之建築物。民國 85 年底,該站改編為「車站利潤中心」,組織人員有所精簡。¹²⁵所謂車站利潤中心(profit center)是指車站本身有權自行針對利潤的多寡來調整營運步調。換言之,總公司將經營權交給各站,讓各站自行調整營運方針與策略,從而以更靈活的方式在運輸市場中競爭。¹²⁶

近十年來,桃園站營運路線有桃園臺中線、桃園嘉義線、桃園高雄線、桃園臺北線等,其中以桃園臺北線營運狀況最佳,桃園嘉義縣營運狀況較不理想。關於發車時間,最早班為上午 5 點 30 分,最晚班為下午 10 點,日平均收入約新臺幣 25 萬元,主要客源以上班族及通學學生居多,附近營區現役軍人次之。¹²⁷

桃園站於民國 86 年有 57 輛客車,在車齡方面較中正機場站年輕許多。¹²⁸民國 87 年桃園站淘汰舊車,剩下 54 輛,但仍存在車齡老化的問題。¹²⁹

(二) 中壢站

中壢站位於中壢市建國路 100 號,於民國 65 年 11 月興建完成,為地下一層、地上兩層的建築物,土地面積 356.36 坪。至民國 85 年年底,該站改編為「車站利潤中心」,精簡組織人員。¹³⁰

中壢站的營運路線有中壢臺北線(經高速公路)、中壢基隆線(經省道)、中壢臺中線、中壢嘉義線、中壢高雄線,其營運狀況以中壢臺北線最佳,中壢嘉義線最差。中壢中崙線、中壢新竹線、中壢頭份線、中壢板橋線皆因臺汽客運縮小經營之故,於民國 86 年 4 月 10 日起改由民營客運接手經營。中壢站最早班車為上

¹²⁴ 同上註。

¹²⁵ 林栢顯,《臺灣汽車公司之營運沿革》(南投:臺灣省文獻委員會,1999年),頁 223-225。

¹²⁶ 唐富藏,《運輸管理》(臺北:華泰書局,1993年),頁 71。

¹²⁷ 林栢顯,《臺灣汽車公司之營運沿革》,頁 225。

¹²⁸ 《臺汽客運統計年報》(臺北:臺灣汽車客運股份有限公司,1997年),第 10 期,頁 310-313。

¹²⁹ 同上註,12 期,民國 88 年,頁 308-309。

¹³⁰ 林栢顯,《臺灣汽車公司之營運沿革》,頁 226。

午 5 點 30 分，最晚班車為下午 10 點，日平均收入約新臺幣 25 萬元。中壢地區近年來大量湧入外籍勞工，成為中壢站的主要客源。¹³¹

中壢站於民國 86 年時擁有 55 輛客車。¹³²民國 87 年淘汰 6 輛朋馳牌，新增 4 輛國瑞牌客車。¹³³民國 88 年中壢站因中正機場站併入，擁有客車數大增，多達 75 輛，但中正機場站所有客車車齡多屬老舊，故中壢站從民國 88 年起也出現車齡老化的情形。¹³⁴

（三）中正機場站

中正機場站（桃園機場站）設於民國 69 年 6 月，位於大園鄉航勤北路 5 號，為一棟二層樓建築物，土地面積約 300 坪，但因距離航空站候機室甚遠，旅客往返不便，故實際營運的站址，設在航站南路 15 號 1 樓候機室旁。民國 85 年年底，桃園機場站改編為「車站利潤中心」，組織人員有所精簡。¹³⁵近十年來該站營運路線有桃園國際機場至臺中線、桃園國際機場至臺北車站線、桃園國際機場至松山機場線，其中，以桃園國際機場至臺北火車站線營運狀況最佳。

桃園機場站設於桃園機場內，主要提供進出機場的旅客搭乘，其班車配置時間與縣境其他車站不同，即最早班車為上午 6 點，最晚班車為凌晨 1 點 30 分，以方便搭乘早班與夜間航班的旅客使用。桃園機場站日平均收入約新臺幣 50 萬元，主要客源除了出國、歸國、送機、接機的旅客外，還有在航站上班的工作人員。¹³⁶

桃園機場站於民國 86 年時，擁有客車 48 輛，車輛里程有偏高的傾向。¹³⁷民國 87 年，客車增為 49 輛，同樣存在車齡老化的現象。¹³⁸

（四）大溪站

大溪站位於大溪鎮忠孝路 16 號，於民國 54 年 10 月興建，為一間磚造單層建築物，土地面積 270.44 坪，配屬車輛計中興號 14 輛。大溪站營運路線有大溪臺北線、大溪巴陵、復興線。但大溪巴陵、復興線受到臺汽客運縮小經營的影響，改由民營客運接手經營，民國 85 年年底又廢除大溪站，撤離工作人員，至此，僅成為一個過路站。¹³⁹

（五）楊梅站

¹³¹ 同上註，頁 227-228。

¹³² 《臺汽客運統計年報》，第 10 期，民國 86 年，頁 310-313。

¹³³ 同上註，第 11 期，民國 87 年，頁 314-317。

¹³⁴ 同上註，第 12 期，民國 88 年，頁 310-311。

¹³⁵ 林栢顯，《臺灣汽車公司之營運沿革》，頁 229-230。

¹³⁶ 同上註，頁 230。

¹³⁷ 《臺汽客運統計年報》，第 10 期，民國 86 年，頁 310-313。

¹³⁸ 同上註，第 11 期，民國 87 年，頁 314-317。

¹³⁹ 林栢顯，《臺灣汽車公司之營運沿革》，頁 231。

楊梅站起初設於楊梅火車站前圓環右側，是向民間承租的一、二樓店面，民國 75 年 6 月 30 日才在大同里楊新北路 3 號興建一棟四層樓站房。楊梅站的營運路線有楊梅臺北線、楊梅板橋線、楊梅中崙線、楊梅新竹線，主要客源雖為楊梅地區營區官兵、學生及上班族，但其營運狀況不佳，自民國 84 年 9 月 1 日起，售票口停止售票，旅客均於車上購票。民國 85 年底廢除楊梅站，全部營運路線及業務被整併到中壢站內統一調度經理。

有關縣境臺汽客運五個站的營運成績，可列表 6-1-1 至表 6-1-5，以供參考比較。

表 6-1-1 民國 80-89 年臺汽客運桃園站營運成績表

年別	行駛車次	行駛里程/公里	客運人次	延人公里	客運收入/新臺幣(元)	運輸效率/%
1991	150,569	7,724,828	4,136,645	184,528,230	170,052,864	51.55
1992	144,184	8,666,265	3,128,901	183,433,664	111,668,223	50.79
1993	123,612	7,898,268	2,952,148	165,239,931	172,154,839	50.37
1994	46,366	5,508,181	738,888	97,249,016	110,446,595	44.28
1995	76,581	8,205,705	1,203,711	125,374,353	116,216,448	37.28
1996	—	—	—	—	—	—
1997	95,267	7,073,478	1,668,923	123,519,830	86,737,592	42.64
1998	91,412	6,177,550	1,436,292	103,715,462	74,360,081	40.94
1999	85,692	5,443,994	1,306,630	90,154,340	67,741,238	40.32
2000	85,735	5,257,718	1,131,043	84,001,095	58,985,635	38.90

備註：1、“—”表資料缺載。

2、延人公里指乘客搭乘客運里程的總數（以下同）。

資料來源：根據《臺汽客運統計年報》第 4-13 期（臺北：臺灣汽車客運股份有限公司，民國 80-89 年）製作。

表 6-1-2 民國 80-89 年臺汽客運中正機場站營運成績表

年別	行駛車次	行駛里程/公里	客運人次	延人公里	客運收入/新臺幣 (元)	運輸效率/ %
1991	50,865	2,043,933	1,374,724	49,983,549	46,024,473	55.24
1992	53,433	2,330,308	1,049,170	49,034,776	116,273,305	51.46
1993	66	9,734	1,738	263,253	277,644	65.26
1994	27,824	1,171,567	899,403	25,296,686	32,290,473	54.14
1995	26,445	1,189,914	807,717	25,885,285	110,894,512	54.65
1996	—	—	—	—	—	—
1997	117,594	5,214,908	3,096,242	110,934,446	273,386,584	51.98
1998	111,462	5,059,799	2,353,243	85,648,577	191,626,751	41.74

備註：“—”表資料缺載。

資料來源：根據《臺汽客運統計年報》第 4-11 期，民國 80-87 年製作。

表 6-1-3 民國 80-89 年臺汽客運楊梅站營運成績表

年別	行駛車次	行駛里程/公里	客運人次	延人公里	客運收入/新臺幣 (元)	運輸效率/ %
1991	42,558	1,672,995	1,348,317	35,067,916	32,342,832	45.27
1992	43,716	1,785,428	638,577	29,961,306	29,029,531	40.00
1993	30,858	1,573,709	589,835	26,974,548	25,030,005	42.37
1994	30,571	1,430,608	887,546	22,144,259	27,459,938	36.65

資料來源：根據《臺汽客運統計年報》第 4-7 期，民國 80-83 年製作。

表 6-1-4 民國 80-89 年臺汽客運大溪站營運成績表

年別	行駛車次	行駛里程/公里	客運人次	延人公里	客運收入/新臺幣(元)	運輸效率/%
1991	13,471	734,044	1,101,016	15,506,542	18,090,890	47.99
1992	14,481	883,561	669,522	15,565,429	18,583,909	41.16
1993	61,044	2,371,997	1,307,125	33,148,277	27,338,005	34.48
1994	57,209	2,247,993	1,130,499	31,094,888	24,873,323	31.87

資料來源：同表 6-1-3。

表 6-1-5 民國 80-89 年臺汽客運中壢站營運成績表

年別	行駛車次	行駛里程/公里	客運人次	延人公里	客運收入/新臺幣(元)	運輸效率/%
1991	137,291	6,433,343	5,828,891	209,474,060	151,661,790	68.48
1992	135,378	7,086,350	4,835,013	199,564,259	159,652,022	66.32
1993	117,710	5,846,491	3,573,372	171,839,655	150,070,575	70.00
1994	74,064	4,141,746	2,091,237	99,146,032	104,361,502	57.42
1995	101,543	6,430,847	2,813,814	115,828,486	157,457,763	50.95
1996	—	—	—	—	—	—
1997	120,885	5,827,244	2,128,172	153,328,242	128,951,553	63.13
1998	106,045	5,325,652	1,750,079	128,416,319	106,097,095	57.90
1999	142,592	6,810,661	3,142,818	148,921,09	216,076,105	52.52

				4		
2000	137,584	6,552,160	2,547,037	130,828,623	186,536,619	47.90

備註：符號“-”表資料缺載。

資料來源：同表 6-1-2。

二、市區公共汽車

桃園、中壢二市為縣境的兩大都會，戰後地方政府鑑於市鎮發展與人口增長快速，頗須解決交通問題，故開辦市區公車，由桃園客運、中壢客運、新竹客運經營。近年來，桃園市公所與楊梅鎮公所為便民起見，先後開辦免費市民公車。有關縣境市區公車的歷史沿革礙於資料不足，故只能對桃園市在民國 64 至 70 年、中壢市民國 64 至 75 年的營運狀況說明於後。

如表 6-1-6 所見，桃園市在民國 64 年有 24 輛公車，該年營業里程共有 45.9 公里，全年行車 255,910 次，行駛 1,637,648 公里，載客 11,798,001 人次，收入計新臺幣 23,596,880 元。民國 65 年增加 5 輛公車，營業里程拓展為 57.4 公里，行車次數增為 309,224 次，行駛里程增至 1,971,126 公里，載客人數增為 11,798,001 人次，收入提高到新臺幣 30,732,443 元。民國 66 年增加 1 輛公車，營業里程雖減為 51.7 公里，但行車次數卻增為 327,970 次數，行駛里程增至 2,136,492 公里，全年載客人數共 17,712,201 人次，收入小幅增加至新臺幣 34,491,204 元。民國 67 年增加 2 輛公車，營業里程不變，行車次數增為 334,589 次，行駛里程增至 2,240,017 公里，全年載運人數增為 19,199,751 人次，客運收入共達新臺幣 36,971,017 元。

民國 68 年增加 7 輛公車，營業里程大幅拓展為 70.9 公里，行車次數增至 349,140 次，行駛里程增加到 2,433,444 公里。唯，全年載客人數首次減少，為 18,074,574 人次，收入因票價調漲，在載客人數減少的情形下，仍大幅增加為新臺幣 44,973,891 元。民國 69 年雖再增加 1 輛公車，但實際使用數量卻較前年減少 1 輛，其營業里程也縮小為 65.9 公里，行車次數仍續增為 388,360 次，全年載客人數減至 17,289,535 人次，收入同樣因為票價調漲，而大幅增加為新臺幣 63,713,608 元。

民國 70 年開始，桃園市公車營運有顯著的成長，營業車輛大增，成為 87 輛，營業里程突破百公里，為 156 公里，行車次數增加約一倍，為 772,756 次，行駛里程超過一倍，為 5,644,823 公里，乘客人數提升為 32,167,702 人次，收入突破 1 億元，為新臺幣 152,511,001 元。

表 6-1-6 民國 64-70 年桃園市市區公共汽車營運統計表

年別	營業車輛數	營業里程/公里	行車次數	行駛里程/公里	乘客人次	延人公里	客運收入/新臺幣(元)
1975	24	45.9	255,910	1,637,648	11,798,001	47,192,028	23,596,880
1976	29	57.4	309,224	1,971,126	16,036,062	66,999,085	30,732,443
1977	31	51.7	327,970	2,136,492	17,712,201	88,561,005	34,491,204
1978	32	51.7	334,589	2,240,017	19,199,751	112,284,363	36,971,017
1979	39	70.9	349,140	2,433,444	18,074,574	108,445,444	44,973,891
1980	40	65.9	388,360	2,652,670	17,289,535	108,737,210	63,713,608
1981	87	156.0	772,756	5,644,827	32,167,702	190,435,811	152,511,001

資料來源：根據《交通部公路局統計年報》(臺北：交通部公路局會計處，1980-1981年)，頁 92-93、頁 57-58 製作。

有關中壢市的營運情況，如表 6-1-7 所見，民國 64 年有 21 輛公車，營業里程 39 公里，行車次數 188,554 次，行駛里程 1,366,759 公里，全年載客人數 9,707,791 人次，收入為新臺幣 19,335,795 元。民國 65 年增加 3 輛公車，營業里程不變，行車次數增為 219,997 次，行駛里程增至 1,635,539 公里，全年載客人數為 12,871,462 人次，收入增為新臺幣 25,213,046 元。民國 66 年增加 2 輛公車，營業里程拓展為 49.6 公里，行車次數增到 250,653 次，行駛里程增為 1,837,374 公里，全年載客人數增至 14,986,669 人次，收入增為新臺幣 29,142,441 元。民國 67 年增加 2 輛公車，連同去年未使用的 1 輛，共投入 3 輛公車營運，營業里程小幅拓展為 50.7 公里，行車次數穩定增為 270,842 次，行駛里程增加到 2,019,124 公里，全年載客人數增至

16,406,836 人次，收入共計新臺幣 32,043,716 元。

民國 68 年迅速增加 10 輛公車，營業里程大幅拓展為 76.4 公里，行車次數增為 316,299 次，行駛里程增至 2,353,546 公里，全年載客人數為近年來首度減少，成為 15,920,234 人次，收入方面因票價調漲關係，故增為新臺幣 40,088,485 元。民國 69 年有 2 輛公車退出營運，同年營業里程不變，行車次數小幅增為 324,548 次，行駛里程也小幅增至 2,538,391 公里，全年載客人數再減為 15,516,344 人次，收入方面，同樣因為票價調漲關係，而大幅增加為新臺幣 57,894,440 元。

民國 70 年開始，中壢市公車營運有顯著的成長。民國 71 年營業車輛增為 87 輛，營業里程突破百公里，成為 161.3 公里，行車次數增加一倍多，為 840,043 次，行駛里程超過兩倍，為 6,403,187 公里，乘客人數為 29,643,562 人次，收入增加近三倍，為新臺幣 148,939,637 元。民國 72 年營業車輛增加 2 輛，營業里程不變，行車次數略增為 870,190 次，行駛里程增為 6,489,829 公里，載客人數減為 27,857,545 人次，客運收入因載客人數減少之故，以致減為新臺幣 141,527,275 元。民國 73 年增加 5 輛公車，營業里程因而增為 180.7 公里，行車次數增至 909,795 次，行駛里程略增為 6,831,592 公里，載客人數衝破 3 百萬人次，成為 30,179,706 人次，收入方面再度成長為新臺幣 153,429,054 元。

民國 74 年再增加 2 輛公車，營業里程不變，但行車次數受此影響增為 936,369 次，行駛里程也因此增加為 7,202,607 公里，載客人數增為 31,207,772 人次，收入部分增至新臺幣 157,852,908 元。民國 75 年營業車輛突破百輛，為 105 輛，營業里程不變，但行車次數因此突破百萬次，增為 1,003,334 次，行駛里程增至 7,602,756 公里，載客人數是近四年來首次減少，為 17,835,076 人次，然因票價調漲關係，故收入部分反而增為新臺幣 174,341,587 元。

綜上所述，可知民國 64 到 75 年間，桃園市或中壢市市區公車的營運情況均見顯著的成長，此一現象亦足以反映縣內大眾交通服務業隨著經濟發展的脈動不斷地與時俱進，縣民依賴價廉、便利的公共汽車通學、上班或外出的情形越來越普遍。

表 6-1-7 民國 64-75 年中壢市市區公共汽車營運統計表

年別	營業車輛數	營業里程/公里	行車次數	行駛里程/公里	乘客人次	延人公里	客運收入/新臺幣(元)
1975	21	39.0	188,554	1,366,759	9,707,791	49,038,955	19,335,795
1976	24	39.0	219,997	1,635,539	12,871,462	61,852,635	25,213,046
1977	27	49.6	250,653	1,837,374	14,986,669	74,933,345	29,142,441
1978	29	50.7	270,842	2,019,124	16,406,36	82,034,180	32,043,716
1979	39	76.4	316,299	2,353,546	15,920,234	79,601,170	40,088,485
1980	.39	76.4	324,548	2,538,391	15,516,344	77,581,720	57,894,440
1981	—	—	—	—	—	—	—
1982	87	161.3	840,043	6,403,187	29,643,562	177,860,766	148,939,637
1983	89	161.3	870,190	6,489,829	27,857,545	180,707,334	141,527,275
1984	94	180.7	909,795	6,831,592	30,179,706	181,078,236	153,429,054
1985	96	180.7	936,369	7,202,607	31,207,772	187,246,632	157,852,908
1986	105	180.7	1,003,334	7,602,756	29,720,846	178,325,076	174,341,587

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《交通部公路局統計年報》，民國 69 年，頁 94-95；民國 71 年，頁 57-58；民國 72 年，頁 57-58；民國 73 年，頁 65-66；民國 74 年，頁 65-66；民國 75 年，頁 67-68 製作。

桃園、中壢二市市區公車路線，如表 6-1-8、表 6-1-9 所示，分別有 26 線與 28 線，由桃園客運和中壢客運及亞通汽車客運股份有限公司經營，以上業者不僅提供兩市市區的內部運輸服務，還以桃園市與中壢市為核心，向周邊市鎮延伸行駛路線。

表 6-1-8 桃園市市區公路路線表

路線編號	起站	訖站	收費方式	服務業者
1	桃園	中壢	二段票收費	桃園客運
1 甲	桃園	中壢	二段票收費	桃園客運
2	桃園	景雲新村	一段票收費	桃園客運
5	桃園	大有路	一段票收費	桃園客運
5 甲	桃園	三聖宮	一段票收費	桃園客運
6	桃園	聯邦社區	一段票收費	中壢客運
7	桃園	銘傳大學	一段票收費	桃園客運
7	桃園	忠烈祠	一段票收費	中壢客運
9	桃園	龍壽街	一段票收費	桃園客運
9	桃園	大竹	一段票收費	中壢客運
10	桃園	煉油廠	一段票收費	桃園客運
10 甲	桃園	鹽務路	一段票收費	桃園客運
10	桃園	八德市公所	一段票收費	中壢客運
13	桃園	幸福新村	一段票收費	桃園客運
15	桃園	同安街	一段票收費	桃園客運

17	桃園	寶慶路	一段票收費	桃園客運
101	桃園	果菜市場	一段票收費	桃園客運
103 甲	桃園	和平路	一段票收費	桃園客運
103 乙	桃園	和平路	一段票收費	桃園客運
105	桃園	敏盛醫院	一段票收費	桃園客運
106	桃園	大竹	一段票收費	桃園客運
107	桃園	中平路	一段票收費	桃園客運
108	桃園	東勇街	一段票收費	桃園客運
109	桃園	內壢車站	一段票收費	桃園客運
116	長榮	監理站	二段票收費	亞通客運

資料來源：悠遊網 <http://yoyonet.biz/egoing/bus/tautsmou/>，2006年10月29日引用。

表 6-1-9 中壢市市區公路路線表

路線編號	起站	訖站	收費方式	服務業者
1	中壢	桃園	二段票收費	中壢客運
2	中壢	中央大學	一段票收費	桃園客運
2	中壢	工業區	一段票收費	中壢客運
3 北	中壢	忠貞	一段票收費	中壢客運
3 南	中壢	忠貞	一段票收費	中壢客運
5	中壢	篤行六村	一段票收費	桃園客運
6	中壢	忠愛莊	一段票收費	中壢客運
6	中壢	中立新村	一段票收費	桃園客運
7	中壢	篤行六村	一段票收費	中壢客運
9	中壢	華勛社區	一段票收費	桃園客運

10	中壢	中央大學	一段票收費	中壢客運
11	中壢	富源	一段票收費	中壢客運
11	中壢	青埔	一段票收費	桃園客運
12	中壢	鄉界	一段票收費	中壢客運
15	中壢	內壢高中	一段票收費	桃園客運
17	中壢	青埔王公	一段票收費	中壢客運
18	中壢	霄裡	一段票收費	桃園客運
102	中壢	太子鎮	一段票收費	中壢客運
110	中壢	文化路	一段票收費	桃園客運
111	中壢	南勢	一段票收費	桃園客運
112 北	中壢	士校	一段票收費	桃園客運
112 南	中壢	士校	一段票收費	桃園客運
113 東	中壢	環西路	一段票收費	桃園客運
113 西	中壢	環西路	一段票收費	桃園客運
115 甲	中壢	平東路	一段票收費	桃園客運
115 乙	中壢	平東路	一段票收費	桃園客運
平 1	平鎮	壢新醫院	一段票收費	中壢客運
平 2	平鎮	東勢國小	一段票收費	中壢客運

資料來源：同表 6-1-8。

關於免費公車服務，桃園市市民免費公車自民國 90 年 6 月 22 日通車以來，每天共計行駛 136 班車次。在服務之初，因先設立以市公所為中心的環狀行駛路線，¹⁴⁰民眾反應良好，故續於同年 8 月 17 日增設埔子線、中路線、後站線等 3 條路線。不久，又為適應民眾的需求，再增加假日公園線，成為今日 5 條路線的規

¹⁴⁰ 《民生報》，民國 90 年 6 月 23 日，版 2。

模。¹⁴¹另，楊梅鎮公所於民國 93 年 7 月 1 日起設置「桃園縣政府楊梅行政園區便民免費專車」，行駛路線為楊梅火車站經大成路、中山路、校前路到行政園區，為有公務需求的民眾做免費專車服務。¹⁴²（見圖 6-1-1 至圖 6-1-5）

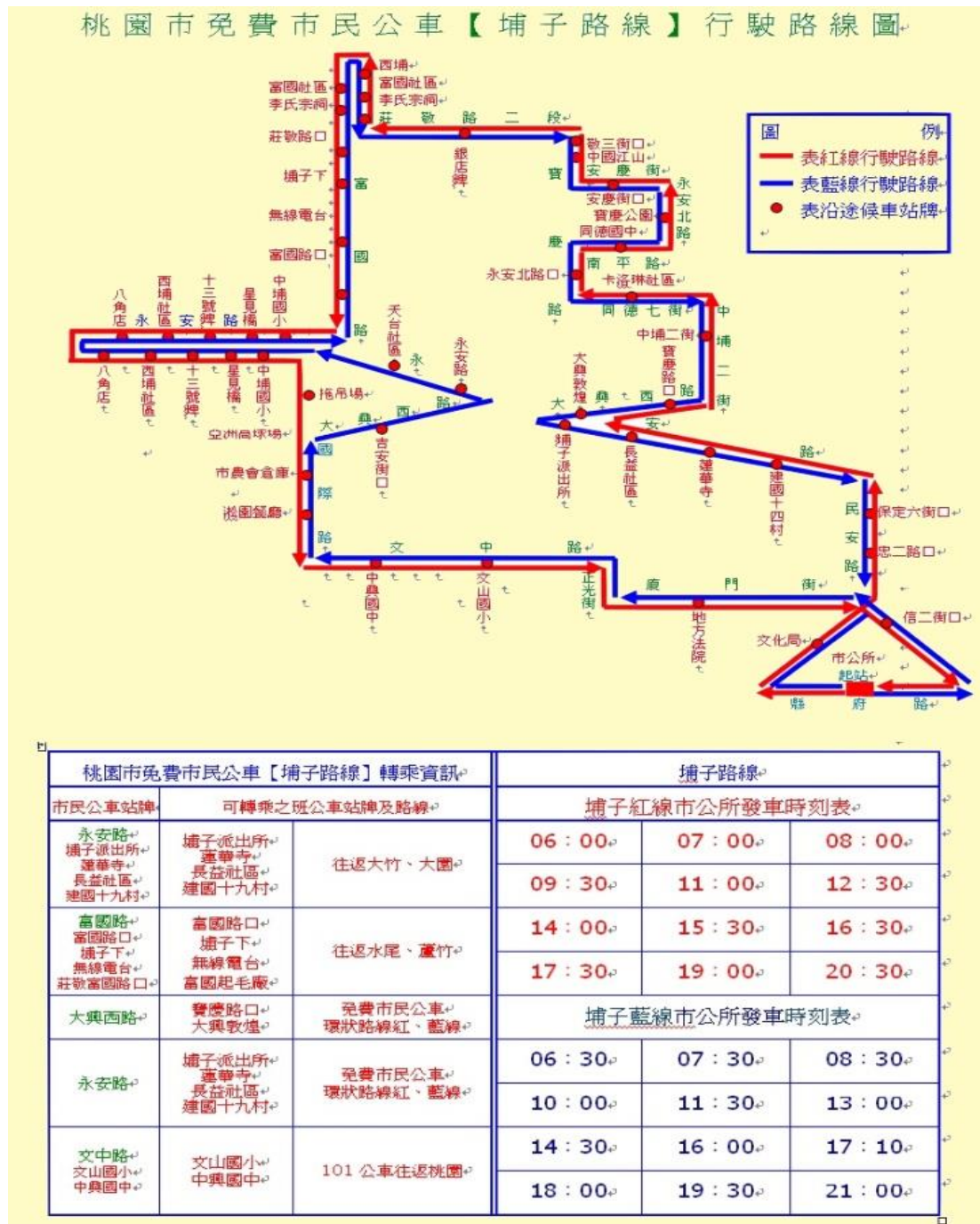


圖 6-1-1 桃園市市營公車行駛埔子路線圖

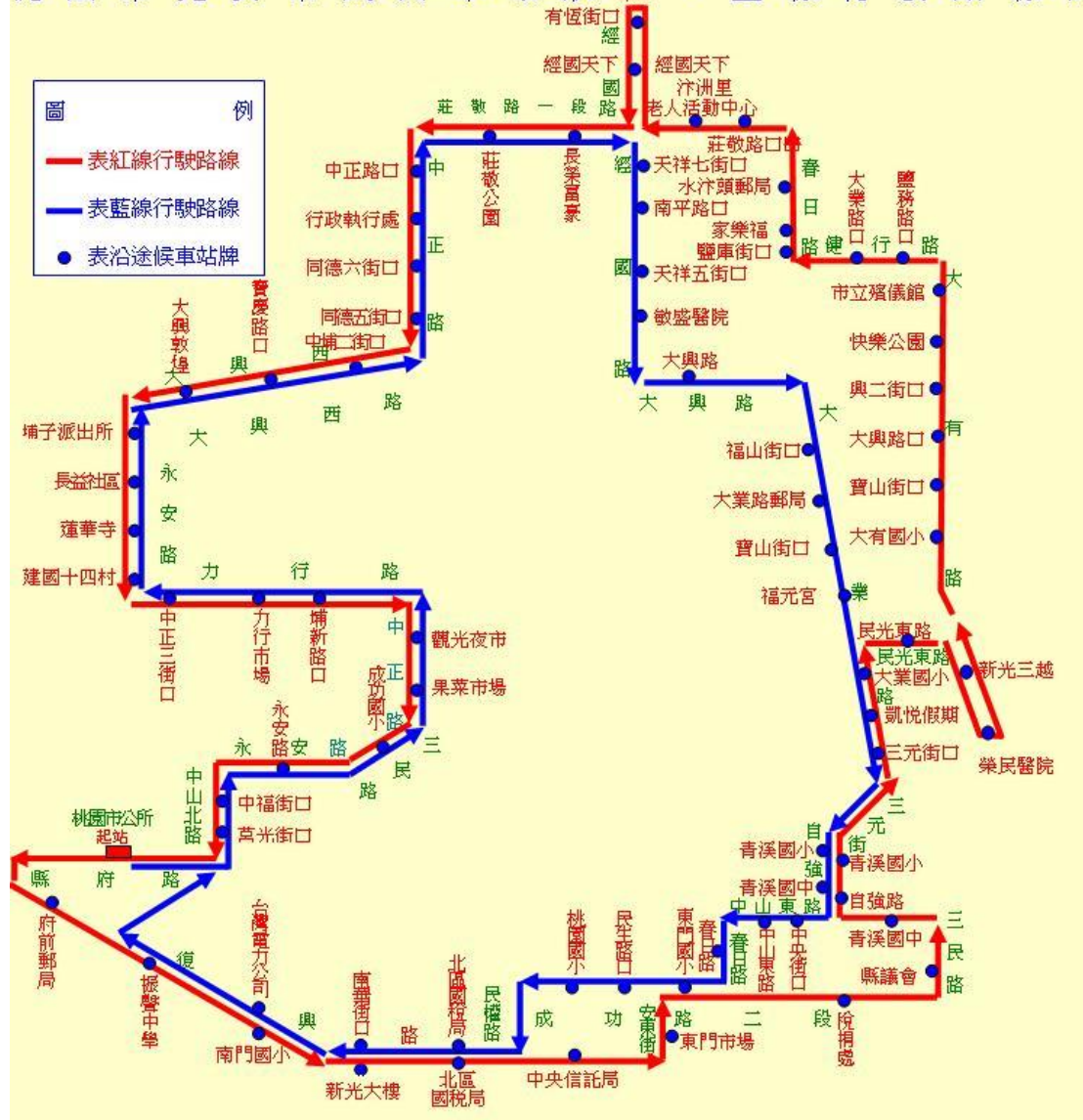
資料來源：桃園市公所網站 <http://www.taocity.gov.tw/service/>，2006 年 10 月 29 日

引用。

¹⁴¹ 《聯合晚報》，民國 90 年 8 月 17 日，版 23。

¹⁴² 楊梅鎮公所網站 <http://www.yangmei.gov.tw/big5/Default.asp>，2006 年 11 月 5 日引用。

桃園市免費市民公車環狀紅、藍線行駛路線圖



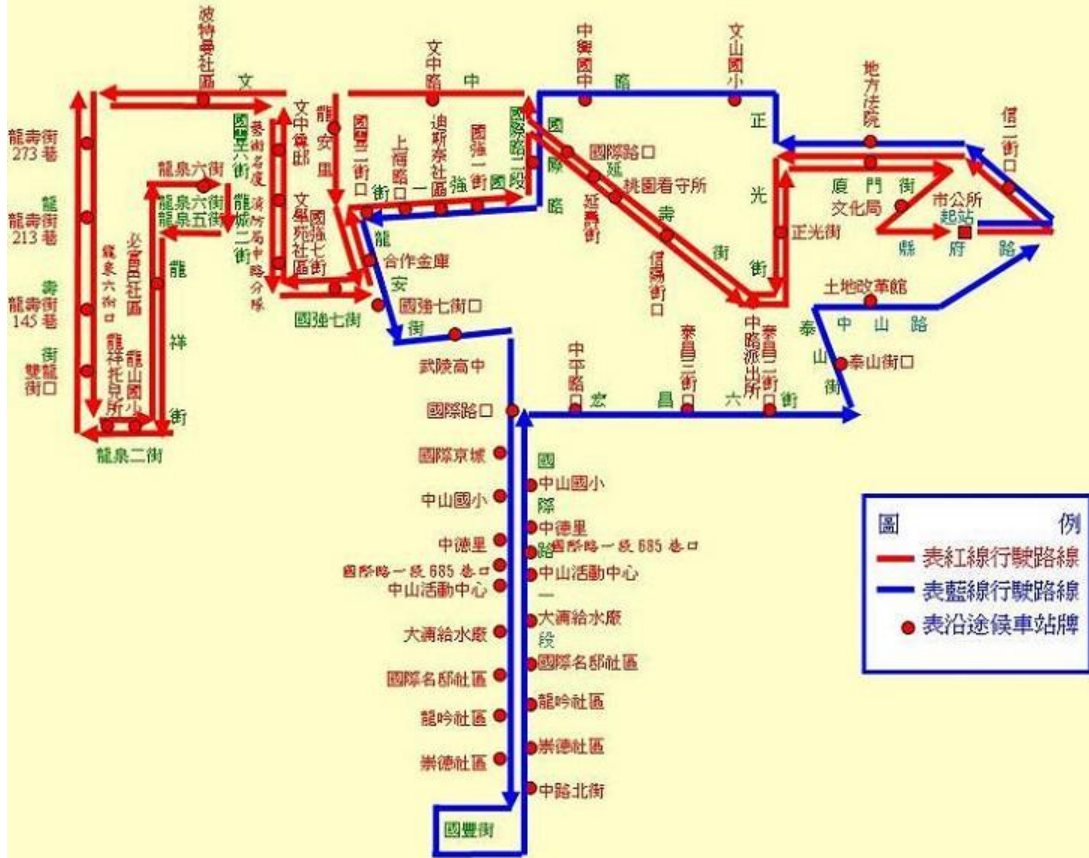
桃園市免費市民公車起站【桃園市公所】發車時刻表及可轉乘班公車資訊表

候車站牌	可轉乘之班公車	【桃園市公所】發車時刻表	
復興路	桃市公車站 1 路往中樞、2 路往大南、2 甲往大安、9 路往龍安街	市民公車紅、藍線 平日時刻表 【週一~週五】	06:00~08:00 每 10 分一班
			08:00~09:00、16:00~19:00 每 12 分一班
	北區國稅局 (全國電子)	市民公車紅線 假日時刻表 【週六、日及國定假日】	09:00~10:00 每 15 分一班 其餘時段每 20 分一班
			06:00~21:00: 每 60 分一班
中央信託局 (今日飯店)	往中正機場、南坎、台茂、竹圍、 綜傳大學等公路班車	市民公車藍線 假日時刻表 【週六、日及國定假日】	06:20~19:20: 每 60 分一班 20:10、21:00: 末二班次
遠東百貨 (火車站前)	往龜山、林口竹林寺、林口長庚 醫院、台北、松山機場		

圖 6-1-2 桃園市市營公車環狀行駛路線圖

資料來源：同圖 6-1-1。

桃園市免費市民公車【中路路線】行駛路線圖

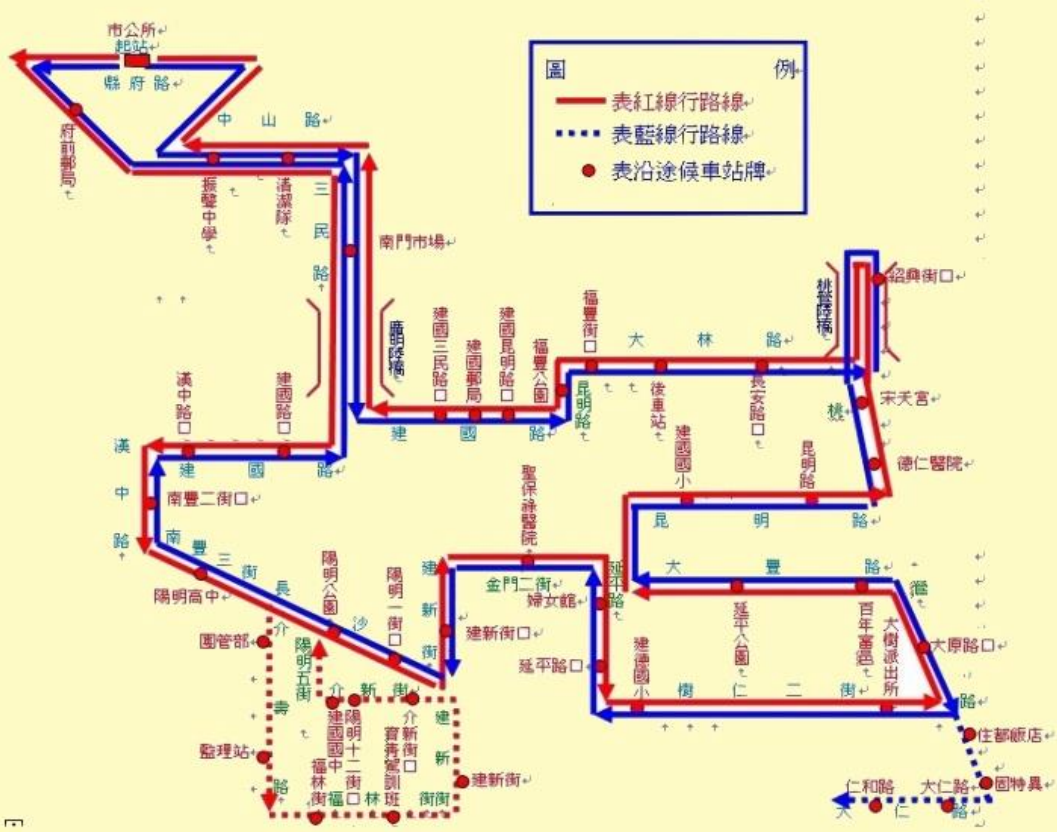


桃園市免費市民公車【中路路線】轉乘資訊			中路紅線市公所發車時刻表			
市民公車站牌	可轉乘之班公車站牌及路線		06:15	06:30	07:10	08:20
中山路 土地改革館 武陵中學	土地改革館 武陵中學	1 線公車往返桃園、中壢	09:30	11:00	11:40	12:30
			14:00	15:30	16:30	17:10
文中路 文山國小 中興國中	文山國小 中興國中	101 公車往返桃園	17:50	19:00	20:00	21:00
			中路藍線市公所發車時刻表			
龍安街 國強七街口	茄苳溪	往返德鄰寺、新庄廟	06:00	07:00	08:30	10:00
			11:30	12:30	14:30	15:30
			17:10	18:20	19:30	21:00

圖 6-1-3 桃園市市營公車行駛中路路線圖

資料來源：同圖 6-1-1。

桃園市免費市民公車【後站路線】行駛路線圖



桃園市免費市民公車【後站路線】轉乘資訊		後站紅線市公所平日發車時刻表(週一-週五)							
市民公車站牌	可轉乘之班公車站牌及路線	06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	09:00	10:00	11:00
		11:30	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	16:30	17:00
		17:30	18:00	19:00	20:00	21:00			
		後站紅線市公所假日發車時刻表(週六、日及國定假日)							
		06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00
		14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
		註：加註×記號表示行駛【福林街】區間班次							
		後站藍線市公所假日發車時刻表(週一-週五)							
		06:15	06:45	07:15	07:45	08:15	09:15	10:15	11:15
		11:45	12:15	13:15	14:15	15:15	15:45	16:15	16:45
		17:15	17:45	18:45	19:45	20:45			
		後站藍線市公所假日發車時刻表(週六、日及國定假日)							
		06:15	07:15	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15
		14:15	15:15	16:15	17:15	17:45	18:45	19:45	20:45
		註：加註×記號表示行駛【大仁路】區間班次							

圖 6-1-4 桃園市市營公車行駛後站路線圖

資料來源：同圖 6-1-1。

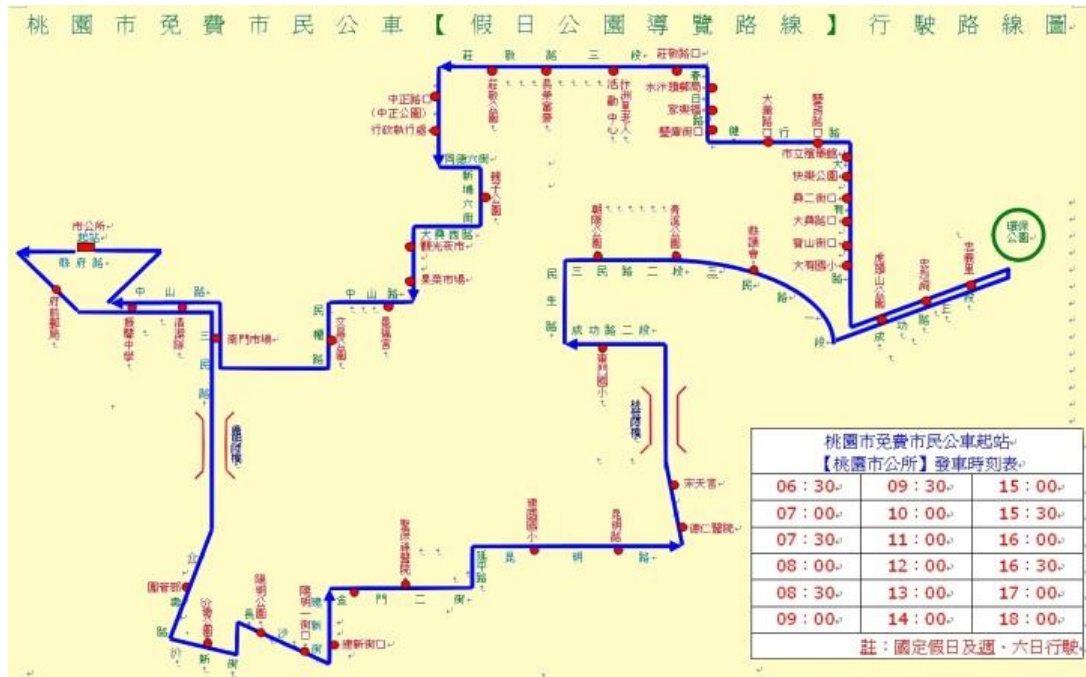


圖 6-1-5 桃園市市營公車假日行駛公園路線圖

資料來源：同圖 6-1-1。

三、桃園客運

桃園客運的前身為日治時期的桃園輕鐵，民國 35 年 1 月 8 日更名為「桃園交通有限公司」，民國 36 年 1 月再正式定名為「桃園汽車客運股份有限公司」，資本額為舊臺幣 450 萬元，原有日股由省公路局接收為官股，同年 3 月，官股讓售，由民股承購，改組為民營。¹⁴³民國 40 年 1 至 10 月，桃園客運先後增闢桃園八德間、桃園龍潭間、八德中壢間的汽車客運路線。民國 41 年 5 月至 11 月相繼增開桃園林口間、大溪洞口間、大溪經內柵至崁頭村間、大溪經埔子、蘆竹至水尾間、大園竹圍間各線汽車客運路線。民國 44 年 4 月 21 日與新竹客運聯營崁頭至石門路線。

桃園客運在營運初期對地區交通的影響，如從時任大溪鎮鎮長簡欣哲的回憶中可以窺知一二，亦即記述：「當地有許多民眾必須大清早起搭火車至臺北上學及上班，如果不是桃園客運全力配合第一班車發車時間及加開更多班次，而且提供學生優待票，恐怕這些民眾每天趕搭火車會非常困難。」¹⁴⁴反映桃園客運對地方交通做出了貢獻。

表 6-1-10 所示，國民政府遷臺後，桃園客運的業務頗有進展，如民國 39 年的

¹⁴³ 〈公路局接收案〉，頁 84-85。

¹⁴⁴ 桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百年特刊》，頁 30。

收入較民國 38 年成長 7 倍，為新臺幣 765,365.5 元，民國 41 年增為新臺幣 2,877,666.5 元。在客運人數方面，民國 35 年為 795,779 人次，民國 38 年減為 547,483 人次，民國 41 年成長為 1,940,714 人次。

表 6-1-10 桃園客運營運成績表（1946-1952）

年別	客運量/人次	客運收入/元
1946	795,779	5420,854.40
1947	738,886	22,200,358.00
1948	427,782	193,902,585.00
1949	547,483	舊臺幣 282,356,700.00 新臺幣 162,456.95
1950	850,352	765,365.50
1951	1,382,700	1,448,211.40
1952	1,940,714	2,877,666.50

備註：客運收入 1948 年以前按舊臺幣計算，1949 年以後則以新臺幣計算。

資料來源：引自陳正祥，《臺灣地誌》（臺北：南天書局，1993 年），頁 1132。

桃園客運為適應社會大眾需要，除了增闢調整客運路線外，並在縣境桃園、中壢及大溪三地分設客運總站，以總站為中心，構成輻射狀的汽車客運運輸網，到民國 60 年為止，其營運路線如下。

（一） 桃園總站路線

從桃園總站出發共 31 線，包括：

1. 桃園經由牛角坡至公西往復線。
2. 桃園總站經由南崁至大園線。
3. 桃園總站經由蘆竹至大園線。
4. 桃園總站經由南崁、山腳至下福線。
5. 桃園總站經由南崁、山腳至下海湖線。

- 6.桃園總站經由山腳、貓尾崎至竹林山寺線。
- 7.桃園總站經由光華坑至竹林山寺線。
- 8.桃園總站經由牛角坡至坪頂線。
- 9.桃園總站經由龜山至圓光橋線。
- 10.桃園總站經由農校至忠烈祠線。
- 11.桃園總站經由尖山至三峽線。
- 12.桃園總站經由中湖三峽線。
- 13.桃園總站經由南崁、大竹往復線。
- 14.桃園總站經由新庄廟至南崁線。
- 15.桃園總站經由景雲、南茄苳至景雲南茄苳線。
- 16.桃園總站至景雲往復線。
- 17.桃園總站經由竹巷至霄裡線。
- 18.桃園總站經由九龍村至龍潭線。
- 19.桃園總站經由十一份至龍潭線。
- 20.桃園總站經由大溪、三民至復興線。
- 21.桃園總站至大溪線。
- 22.桃園總站經由員樹林至石門水庫線。
- 23.桃園總站經由八德至中壢線。
- 24.桃園總站經由忠貞至中壢線。
- 25.桃園總站經由鶯歌至大溪線。
- 26.桃園總站經由更寮腳至大溪線。
- 27.桃園總站經由八德至大溪線。
- 28.桃園總站經由大竹至水斗線。
- 29.桃園總站經由五塊厝、大園至觀音線。
- 30.桃園總站經由大園至下古亭線。

31.桃園總站經由五塊厝至觀音線。

(二) 中壢總站路線

從中壢總站出發共 33 線，包括：

- 1.中壢總站經由關路缺至大溪線。
- 2.中壢總站經由忠貞至大溪線。
- 3.中壢總站經由竹圍、大園至沙崙線。
- 4.中壢總站經由五塊厝至大園線。
- 5.中壢總站經由大崙至大園線。
- 6.中壢總站經由員樹林至石門水庫線。
- 7.中壢總站經由忠貞至石門水庫線。
- 8.中壢總站經由龍潭至石門水庫線。
- 9.中壢總站經由九龍至龍潭、大溪線。
- 10.中壢總站經由忠貞、九龍村至龍潭、大溪線。
- 11.中壢總站經由十一份至龍潭線。
- 12.中壢總站經由東社至埔心線。
- 13.中壢總站至高山腳線。
- 14.中壢總站經由新坡至樹林新村線。
- 15.中壢總站經由新坡至塔腳村線。
- 16.中壢總站經由觀音至大潭新村線。
- 17.中壢總站經由新坡、觀音至白玉村線。
- 18.中壢總站至中央大學往復線。
- 19.中壢總站經由圓光寺至柴坑橋線。
- 20.中壢總站經由大崙至山東線。
- 21.中壢總站至下洽溪線。
- 22.中壢總站經由永安至後湖線。

- 23.中壢總站經由東湖至下北湖線。
- 24.中壢總站經由保生至觀音線。
- 25.中壢總站經由新屋、石磊至觀音線。
- 26.中壢總站經由新坡、藍埔至新屋線。
- 27.中壢總站經由犁頭洲至三湖線。
- 28.中壢總站經由內定至榮民工廠線。
- 29.中壢總站經由榮民工廠至下內定線。
- 30.中壢總站經由犁頭洲至高榮線。
- 31.中壢總站經由永安、觀音往復線。
- 32.由龍潭經由黃泥塘至金臺橋線。
- 33.由楊梅經由犁頭洲至新坡線。

(三) 大溪總站路線

從大溪總站出發共 7 線，包括：

- 1.大溪總站經由三民至復興線。
- 2.大溪總站經由三層、八結至阿姆坪線。
- 3.大溪總站經由尾寮至美華線。
- 4.大溪總站經由頭寮至竹篙厝線。
- 5.大溪總站經由內柵至石門水庫線。
- 6.大溪總站經由九龍村至龍潭線。
- 7.大溪總站經由十一份至龍潭線¹⁴⁵。

民國 70 年桃園客運第二代經營者逐漸接手，當時全公司員工共有 846 人，各式車輛 462 輛，13 處車站，3,523 處站牌，行駛路線 167 條，營運里程 2,623 公里，該年載客人數多達 63,263,948 人次，位居全臺前三大客運公司。民國 80 年起，社會環境快速變遷影響桃園客運營運頗甚，如私人交通工具的發達、大眾捷運系統的出現、政府各項政策的開放均為重要因素。桃園客運面臨這些衝擊，即規劃多

¹⁴⁵ 廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966 年），頁 128-130。

角化的經營方針以為因應之道。¹⁴⁶

桃園客運的營運概況，如據民國 91 年統計，行駛次數為 2,468,256 次，行駛里程為 29,776,842 公里，載客人數為 61,506,556 人旅次，延人公里為 443,916,134 公里，營業收入計新臺幣 1,313,540,597 元。於路線方面，有長途班車 123 條，營運里程 2,257 公里；市區公車 44 條，營運里程 36,565 公里；國道路線 2 條，營運里程 60.3 公里。在班次方面，長途班車每日 2,766 班次，市區公車每日 2,821 班次。在車數方面，共有 462 輛，包括班車 285 輛、公車 143 輛及遊覽車 34 輛，都是冷氣車。在票價方面，市區公車一段票之全票為新臺幣 18 元，半票為 9 元；公路客運在民國 97 年 12 月 1 日奉交通部公路總局核定，將每延人公里費用從 2.600 元調降為 2.482 元。另，為便捷桃園市道路較窄及大溪鎮巴陵地區民眾的需要，桃園客運還購置中型巴士，並向縣府交通局申請 101 路公車、桃園經大溪至巴陵的路線。¹⁴⁷

桃園客運的多角化經營相當成功，目前業務項目除有公路與市區的客運營運外，也兼營遊覽車、汽車修理與保養、汽車車身與輪胎翻修或組成、提供車廂與站房廣告位置的出租、委託營造廠商興建商業大樓及國民住宅出租出售、停車場、一般旅行服務業等項。值得一提的是，旅行社的業務不只定期舉辦旅遊活動，還成立桃客旅行社辦理車輛出租、機場接送、國內外旅遊、代定各風景區遊樂園門票等。至於委託營造廠商興建商業大樓及國民住宅出租出售的業務，目前已完成中壢綜合商業大樓、總公司辦公大樓、桃企大飯店與桃園百貨大樓。其中，桃園百貨大樓就是桃園火車站站前知名的衣蝶百貨公司。¹⁴⁸

時至今日桃園客運依舊是縣境最重要的客運公司，資本額為新臺幣 1,583,954,760 元，分為 158,395,476 股，股東人數 594 人。現由股東大會產生董事 17 人及監察人 5 人組成董事會，董事會設董事長及副董事長代表公司，下設總經理、副總經理及總務、業務、旅館三部，各部設經理一人。電腦室及秘書由總經理直接掌管。總務部下設總務、企劃、主持三課；旅館部設客房、餐飲二組；業務部設營運、督導、旅遊三課及修車廠一所，並分設桃園、中壢、大溪、大園、觀音、龍潭、竹圍、三峽、新屋等 9 個長途班車站，及桃園、中壢兩個市區公車站。桃園客運現有員工仍保持 846 人，包括管理人員 195 人、修護人員 91 人、駕駛員 560 人。¹⁴⁹

¹⁴⁶ 桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》，頁 31-33。

¹⁴⁷ 桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》，頁 65-66；桃園汽車客運網站 <http://60.251.39.226/tybus/>，2009 年 1 月 24 日引用。

¹⁴⁸ 桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》，頁 64-65、72。

¹⁴⁹ 同上註，頁 64。



圖 6-1-6 民國 39 年桃園客運的木造車廂公車

資料來源：桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百週年特刊》。



圖 6-1-7 桃園客運新屋站今昔對照

備註：上圖為桃園客運在民國 56 年 2 月 27 日建造的新屋站，下圖為後來改建的大樓。

資料來源：桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百週年特刊》；陳家豪拍攝 2005 年 6 月 5 日。

四、其他客運

(一) 新竹客運

新竹客運前身為日治時期的臺灣輕鐵，於民國 35 年省公路局接收時，將原本日資股份改為官股，民國 36 年 1 月改組為官商合營的「新竹汽車客運股份有限公司」，旋將官股讓售民股成為民營。¹⁵⁰起初，新竹客運在縣境只經營中壢龍潭線，平鎮經龍潭至關西線。同年 11 月開始陸續接辦桃園客運經營的中壢觀音線，中壢新屋線、楊梅坎頭村線、中壢大溪線、中壢新竹線，以中壢與楊梅為要站，另還經營楊梅鎮內路線。¹⁵¹

表 6-1-11 所示，新竹客運在政府接收期間業務停頓，於民國 37 年啟動業務，民國 38 年、41 年的客運量分別為 236,615 人次、1,532,326 人次；客運收入分別為新臺幣 93,173 元、2,205,531 元，呈現快速成長的趨勢。唯，此後至民國 69 年間，礙於資料缺乏，不詳其經營實況。

表 6-1-11 新竹客運營運成績表（1946-1952）

年別	客運量（人次）	客運收入（元）
1946	0	0
1947	0	0
1948	228,346	舊 865,93,375.00
1949	236,615	舊 707,138,500.00 新 93,173.00
1950	439,415	591,460.20
1951	1,085,058	1,431,663.00
1952	1,532,326	2,205,531.00

備註：客運收入 1948 年以前按舊臺幣計算，1949 年以後則以新臺幣計算。

資料來源：引自廖本洋主修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966 年），頁 41。

¹⁵⁰ 〈公路局接收案〉，頁 84-85。

¹⁵¹ 廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 40。

表 6-1-12 所見，新竹客運於民國 70 年有營業車 427 輛，營業里程 1,835.8 公里，行車次數 1,395,564 次，行駛里程 25,568,237 公里，載客次數 62,176,941 人次，收入新臺幣 471,562,756 元。民國 71 年增加 5 輛車，營業里程拓展為 1,841 公里，行車次數增為 1,436,516 次，行駛里程增至 26,316,498 公里，載客人次增為 62,298,313 人次，客運收入增至新臺幣 484,969,835 元。民國 72 年營業車輛減少 9 輛，成為 423 輛，但營業里程不受影響，增為 1,968.9 公里，行車次數因車輛減少，略減為 1,429,579 次，行駛里程續增為 26,425,189 公里，載客人數減至 61,618,193 人次，收入方面受載客人數減少的影響，共計新臺幣 477,244,578 元。

民國 73 年新竹客運增加 25 輛車，營業里程突破 2 千公里，為 2,084.9 公里，行車次數增至 26,650,480 次，行駛里程增為 26,650,480 公里，載客人數略增為 61,679,746 人次，收入增為 515,634,716 元。民國 74 年營業車輛數維持不變，營業里程增為 2,144.5 公里，行車次數小幅成長為 1,468,881 次，行駛里程小幅增加為 27,292,138 公里，載客人數是五年來首次下降，減為 60,166,104 元，收入因票價調漲關係，故增為新臺幣 526,067,847 元。民國 75 年新竹客運增加 10 輛車，營業里程成長為 2,153.9 公里，行車次數增為 1,486,485 次，行駛里程增至 27,311,355 公里，載客人數減為 58,315,949 人次，客運收入受到載客人數減少的影響，減為新臺幣 500,672,614 元。

表 6-1-12 民國 70-75 年新竹客運營運統計表

年別	營業車輛數	營業里程/公里	行車次數	行駛里程/公里	乘客人次	延人公里	客運收入/新臺幣(元)
1981	427	1,835.8	1,395,564	25,568,237	62,176,941	652,391,904	471,562,756
1982	432	1,841.0	1,436,516	26,316,498	62,298,313	661,194,261	484,969,835
1983	423	1,968.9	1,429,579	26,425,189	61,618,193	664,110,176	477,244,578
1984	448	2,084.9	1,443,101	26,650,480	61,679,746	668,842,912	515,634,716
1985	448	2,144.5	1,468,881	27,292,138	60,166,104	652,946,692	526,067,847

1986	458	2,153.9	1,486,48 5	27,311,355	58,315,949	614,017,47 6	500,672,61 4
------	-----	---------	---------------	------------	------------	-----------------	-----------------

資料來源：同表 6-1-10。



圖 6-1-8 新竹客運楊梅站

陳家豪拍攝 2005 年 6 月 5 日



圖 6-1-9 新竹客運楊梅站候車大廳

陳家豪拍攝 2005 年 6 月 5 日

新竹客運現今資本額為新臺幣4千萬元，尚成立子公司永順旅行社，辦理遊覽車出租及旅遊服務。該公司位於縣境，共有四個大站，分別為中壢總站、中壢南站、龍潭站、楊梅站，有關各站營業路線，茲羅列如下。

1、中壢總站路線

- (1)中壢經新埔、關西、龍潭到新竹
- (2)中壢到石門水庫
- (3)中壢到竹東
- (4)中壢經三洽水到新埔
- (5)中壢經龍潭到八〇四醫院
- (6)中壢到龍潭
- (7)中壢到六福村、小人國
- (8)中壢到工業新城

2、中壢南站路線

- (1)中壢經埔心、楊梅、新豐到新竹
- (2)中壢經埔心、楊梅到湖口
- (3)中壢經伯公崙、山峰、金臺橋、八〇四醫院到黃泥塘
- (4)中壢經新屋到永安漁港
- (5)中壢經埔心到高榮
- (6)中壢經八〇四醫院到黃泥塘
- (7)中壢經幼獅到高榮
- (8)中壢經顯伯公到新屋
- (9)中壢經南勢口到新屋

3、龍潭站路線

- (1)龍潭到新竹
- (2)龍潭到六福村、小人國
- (3)龍潭到竹東
- (4)龍潭到石門水庫
- (5)龍潭到新埔
- (6)龍潭到八〇四醫院、中壢
- (7)龍潭到中壢
- (8)龍潭到新屋、永安漁港
- (9)龍潭到埔心
- (10)龍潭到楊梅

4、楊梅站路線

- (1)楊梅經富岡到湖口
- (2)楊梅經新北到新埔
- (3)楊梅經三元宮到湖口

- (4)楊梅經清水到新埔
- (5)楊梅經高榮、幼獅、埔心到中壢
- (6)楊梅經高榮到埔心
- (7)楊梅經南勢口到中壢
- (8)楊梅經梅高到埔心
- (9)楊梅到龍潭
- (10)楊梅到槿榔山
- (11)楊梅到新屋、永安漁港
- (12)楊梅到板橋
- (13)楊梅到店子湖
- (14)楊梅到新坡
- (15)楊梅到梅園¹⁵²

除了上述營運路線以外，民國 85 年 10 月，新竹客運還與三重汽車客運股份有限公司聯合承接國光客運民營化後所釋出之楊梅臺北線，積極的投入國道客運的競爭市場中。¹⁵³

關於票價，市區公車全票訂為新臺幣 15 元，半票 8 元；公路客運同樣在民國 97 年 12 月 1 日奉交通部公路總局核定，將每延人公里費用從 2.600 元調降為 2.482 元。¹⁵⁴

（二）中壢客運

有別於桃園客運、新竹客運早在日治時期就已開始經營，擁有悠久的歷史，中壢客運公司的創業時間很晚。究其原因是，本省客運公司之成立原先屬於交通部之權限，但許信良擔任桃園縣長（任期 1977-1979 年）期間，因允許客運公司營運市區公車，突破既往中央核定之規定，故使中壢客運得於民國 68 年獲准成立。¹⁵⁵中壢客運公司在成立之初，名稱為「皇后客運股份有限公司」，發展至今（2009）業已擁有資本額新臺幣 1 億元，員工人數 135 人，車輛 95 輛。中壢客運公司的營運項目包括市區公車、公路客運、國道客運、遊覽車、旅行社，營運範圍遍佈大

¹⁵² 新竹汽車客運股份有限公司 <http://www.hcbus.com.tw>，2006 年 10 月 29 日引用。

¹⁵³ 感謝黃厚源審查委員於 2009 年 3 月 20 日賜教。

¹⁵⁴ 新竹汽車客運股份有限公司 <http://www.hcbus.com.tw>，2006 年 10 月 29 日引用。

¹⁵⁵ 感謝劉永和審查委員於 2009 年 2 月 20 日賜教。

桃園、大臺北、新竹等地，其服務據點除了位於總公司的中壢總站外，尚有中壢南站和桃園站兩處。關於票價，市區公車全票新臺幣 18 元，半票 9 元；公路客運票價於民國 97 年 12 月 1 日奉交通部公路總局核定，將每延人公里費用由 2.600 元調降為 2.482 元。¹⁵⁶

中壢客運的營運情況，受到資料上的限制，只能依據民國 71 至 75 年間的統計資料做一說明。如由表 6-1-13 可知，民國 71 年營業車輛有 47 輛，營業里程 110.2 公里，行車次數 277,062 次，行駛里程 3,384,532 公里，載客人數 9,179,743 人次，客運收入為新臺幣 52,687,240 元。民國 72 年營業車輛數與營業里程不變，行車次數增為 291,143 次，行駛里程增至 3,551,464 公里，載客人數增為 9,868,180 人次，收入共計新臺幣 56,324,456 元。

民國 73 年營運成績開始萎縮，該年營業車輛雖增加 1 輛，為 48 輛，但營業里程減為 76.1 公里，行車次數減為 258,504 次，行駛里程減至 3,167,635 公里，乘客人數降為 8,214,730 人次，收入減至新臺幣 52,450,807 元。民國 74 年營業車輛減為 45 輛，營業里程不變，行車次數、行駛里程小幅下滑，客運收入大幅減少為新臺幣 45,927,467 元，但該年乘客人數約增加 20 萬人次。

中壢客運營運低迷的狀況到民國 75 年時有所復甦，即營業車輛增為 56 輛，營業里程增至 91.2 公里，行車次數增為 285,299 次，行駛里程增至 3,645,455 公里，乘客人數上升為 9,579,035 人次，客運收入增加為新臺幣 60,938,513 元。

表 6-1-13 民國 71-75 年中壢客運營運統計表

年別	營業車輛數	營業里程/公里	行車次數	行駛里程/公里	乘客人次	延人公里	客運收入/新臺幣(元)
1982	47	110.2	277,062	3,384,532	9,179,743	64,958,201	52,687,240
1983	47	110.2	291,143	3,551,464	9,868,180	69,079,360	56,324,456
1984	48	76.1	258,504	3,167,635	8,214,730	55,039,110	52,450,807
1985	45	76.1	240,921	3,077,222	8,403,250	50,419,500	45,927,467

¹⁵⁶ 中壢汽車客運股份有限公司網站 http://clb.myweb.hinet.net/new_page_1.htm，2009 年 1 月 24 日引用。

5				8			
198 6	56	91.2	285,299	3,645,45 5	9,579,035	57,474,210	60,938,513

資料來源：根據《交通部公路局統計年報》，民國 71-75 年，頁 57-58、57-58、65-66、65-66、67-68 製作。

目前中壢客運市區公車路線遍及桃園市及中壢市，其路線分佈參見表6-1-14、表6-1-15。

表 6-1-14 中壢客運中壢市區路線表

路 線 別	起 訖 站
1 路	中壢－桃園
3 路	中壢－忠貞
6 路	中壢－忠愛莊
7 路	中壢－篤行六村
10 路	中壢－中央大學
11 路	中壢－富源
12 路	中壢－鄉界
17 路	中壢－青埔王公
102 路	中壢－太子鎮

資料來源：中壢汽車客運股份有限公司 <http://clb.myweb.hinet.net>，2006 年 10 月 30 日引用。

表 6-1-15 中壢客運桃園市區路線表

路 線 別	起 訖 站
1 路	桃園－中壢
6 路	桃園－煉油廠－聯邦社區
7 路	桃園－忠烈祠
9 路	桃園－八角店－大竹
10 路	桃園－八德市公所

資料來源：同表 6-1-14。

中壢客運為服務長途及火車未及之地區，避免行旅者轉乘之困擾，其行駛長途公路客運班車有中壢新竹、林口桃園兩線。前者從中壢發車沿臺 1 線經埔心、楊梅、長安、湖鏡村、新豐、竹北等地到新竹；後者由桃園發車沿臺 4 線由林口經大湳、大溪、復興、羅浮、巴陵、上巴陵等地到復興鄉。近年來，中壢客運與多家優良客運公司聯合申請經營國道路線，為縣境提供優質之大眾運輸工具，並於民國 94 年 8 月經交通部國道審議委員會核准經營，與國光客運及臺聯客運聯合經營國道客運路線「中壢市－臺 66 線－大溪交流道－北二高－臺北市東南區－臺北市捷運站」。同年 10 月，復經交通部國道審議委員會評選，核准與指南客運聯合經營國道客運路線「桃園市－南桃園交流道－北二高－臺北市捷運站」等路線，擴大服務面。又，為配合縣府特別規劃之本縣幹線公車，中壢客運開設龍潭經中豐路、中壢市、中壢交流道、國道 1 號到林口長庚醫院；大溪經埔頂、大溪交流道、北二高、國道 2 號、桃園市、敏盛醫院、南崁交流道、國道 1 號到林口長庚醫院；楊梅經埔心、中壢、內壢、桃園到龜山等三條路線。¹⁵⁷

（三）遊覽車業

遊覽車乃提供民眾旅行之用，縣境遊覽車歷史礙於資料限制，僅能說明民國 83、86、88 三個年度的情況。

民國 83 年縣境每輛遊覽車年平均總收入新臺幣 122 萬元，淨收入新臺幣 37 萬元，年平均出租總次數 179 輛次，全年出租總天數 216 天，平均全年每次載客人

¹⁵⁷ 中壢汽車客運股份有限公司 <http://clb.myweb.hinet.net>，2006 年 10 月 30 日引用。

數 40.9 人，平均全年每次行駛公里數 550 公里。¹⁵⁸民國 86 年縣境遊覽車公司，每家平均擁有之車數 9.7 輛，其中以大型車為主，平均每家擁有 9 輛，中型車平均每家只擁有 0.7 輛。¹⁵⁹

民國 88 年臺灣地區發生「九二一大地震」，嚴重衝擊觀光事業。根據調查，縣境遊覽車業者有 95%認為這次地震影響到公司營運，有 42.4%的業者收入減少 40%。受到這次地震的影響，縣境遊覽車業者對於未來頗感悲觀，有 20%的業者認為，未來一年在營收表現上將呈現零成長情況，有 43.6%業主預測未來營收將趨於衰退。其餘預期未來會成長的業者，大半認為只可能成長 5%左右。¹⁶⁰統計該年每家遊覽車公司平均擁有車數略減為 9.1 輛，中型車平均每家略增 0.2 輛，但大型車平均每家減少為 8.2 輛。¹⁶¹

五、私人交通工具

汽機車屬於私人交通工具，臺灣汽機車係為日治時期由日本引進。汽機車的價格早期相當昂貴，屬於奢侈品，如非富貴人家多不能擁有，這種情形一直到臺灣經濟起飛，國民所得提高之後，才逐漸地產生變化。一般而言，機車單價遠低於汽車，民眾購買大多優先於後者。近十餘年來，機車數量成長迅速，幾乎成為大部分考照年齡者所必備的交通工具，汽車則多屬中上家庭所有，至於一家擁有兩輛車以上的情形亦非罕見。

表 6-1-16 所示，縣境車輛總數在民國 76、80、85、90 年的各型車輛數分別為 123,213 輛、240,691 輛、1,024,348 輛、1,305,520 輛，大體呈現逐年緩慢增加的趨勢。縣境機車數量向來多於汽車，為車輛總數的主體，民國 76、80、85、90 年的數量，分別為：355,304 輛、476,196 輛、626,048 輛、804,457 輛，顯見逐年不斷的向上成長。

¹⁵⁸ 交通部統計處《臺灣地區遊覽車營運狀況調查報告》（臺北：交通部統計處，民國 83 年），頁 106、107。

¹⁵⁹ 同上註，民國 86 年，頁 102

¹⁶⁰ 同上註，民國 88 年，頁 138-141

¹⁶¹ 同上註，民國 88 年，頁 134

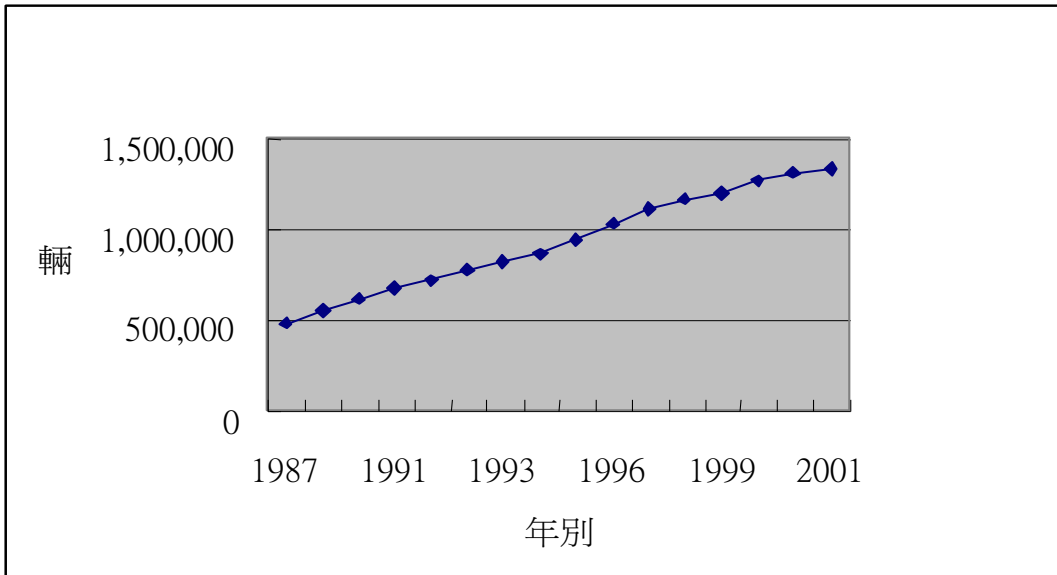


圖 6-1-10 民國 76-93 年縣境車輛總數增長趨勢圖

資料來源：根據表 6-1-16 製成。

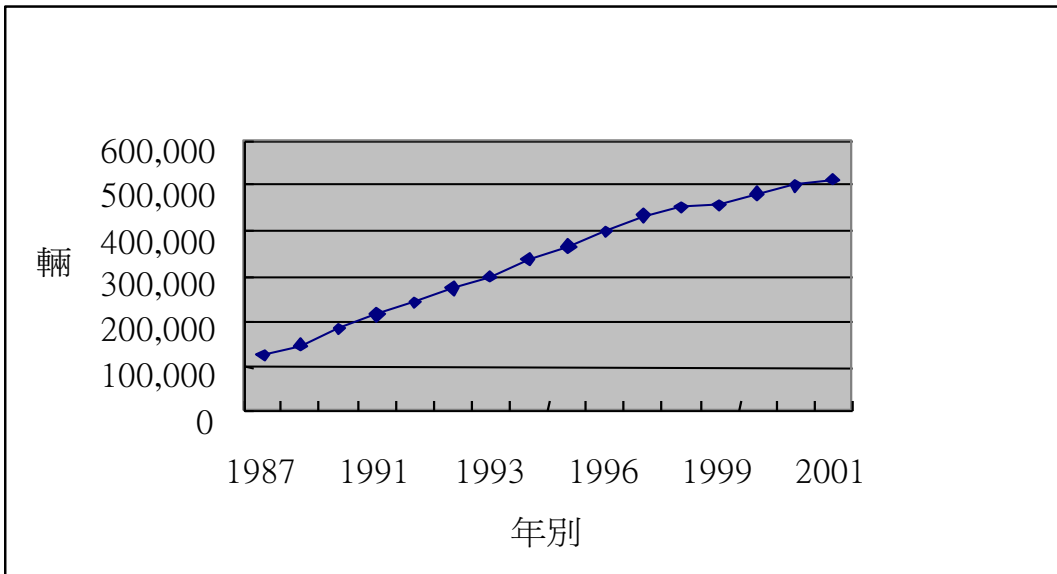


圖 6-1-11 民國 76-93 年縣境汽車成長趨勢圖

資料來源：根據表 6-1-16 製成。

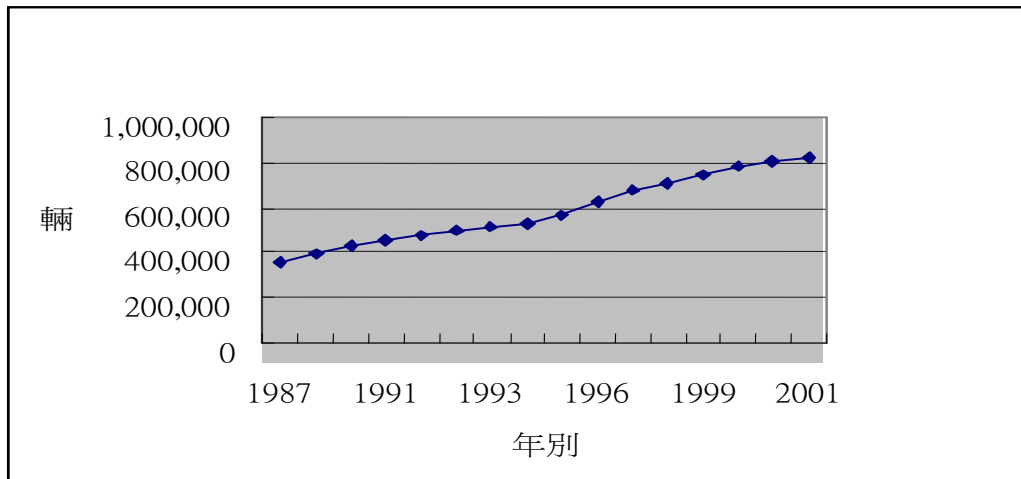


圖 6-1-12 民國 76-93 年縣境機車成長趨勢圖

資料來源：根據表 6-1-16 製成。

表 6-1-16 民國 76-93 年縣境車輛統計表

單位：輛

年別	總計	汽車										機車
		合計	大客車		大貨車		小客車		小貨車		其他	
			自用	營業	自用	營業	自用	營業	自用	營業		
1987	478,517	123,213	576	663	3,373	3,219	83,351	4,658	26,695	216	464	355,304
1988	543,990	146,468	426	768	3,726	4,096	105,332	4,708	26,185	232	996	397,522
1989	614,543	184,902	458	753	4,590	4,584	136,271	4,887	32,068	226	1,065	429,641
1990	673,122	216,557	466	706	5,160	4,775	163,421	5,061	35,514	264	1,190	456,565
1991	716,887	240,691	451	726	5,279	5,113	186,331	4,946	36,310	297	1,237	476,196
1992	773,256	273,591	430	875	5,851	6,392	214,365	4,786	39,128	345	1,420	499,665
1993	818,683	301,018	412	1,019	6,511	7,432	240,944	4,619	37,690	364	2,027	517,665
1994	866,857	333,678	384	1,089	6,874	8,151	269,698	4,643	40,172	421	2,246	533,179
1995	936,472	366,765	347	1,183	7,032	8,488	299,077	4,702	42,993	508	2,435	569,707

1996	1,024,348	398,300	332	1,245	7,418	8,300	327,297	4,724	45,531	612	2,841	626,048
1997	1,112,047	433,476	286	1,332	7,625	8,446	358,765	4,670	48,507	807	3,038	678,571
1998	1,165,749	453,063	250	1,411	7,519	8,621	377,060	4,996	49,008	978	3,220	712,686
1999	1,201,866	458,591	237	1,439	7,284	8,655	384,464	5,003	47,113	1,155	3,241	743,275
2000	1,265,709	484,082	218	1,501	7,353	8,789	407,802	5,013	48,393	1,455	3,558	781,627
2001	1,305,520	501,063	205	1,515	7,529	8,546	423,389	4,982	49,810	1,467	3,620	804,457
2002	1,336,067	515,780	175	1,515	7,764	8,581	436,968	4,846	50,540	1,551	3,840	820,287
2003	1,386,908	538,098	158	1,588	7,821	8,677	457,316	4,694	52,268	1,633	3,943	848,810
2004	1,455,255	569,903	148	1,687	8,291	9,139	484,264	5,282	55,193	1,805	4,094	885,352

資料來源：根據桃園縣政府，《桃園縣統計要覽》第 45、53、55 期（桃園：桃園縣政府主計室，民國 83、91、93 年），頁 292-293、290-291、326-327 製作。

關於縣民使用汽車情況，根據民國 84 年 6 月調查，縣境家庭有 63.15% 擁有 1 輛汽車，24.24% 擁有 2 輛汽車，6.42% 擁有 3 輛汽車，4.36% 擁有 4 輛汽車，超過六成以上的家庭雖然只有 1 輛汽車，但擁有 2 輛以上的家庭也頗為可觀。由此亦可知，縣境每戶平均擁有汽車達到 1.56 輛的水準。¹⁶² 民國 89 年縣境家庭擁有 1 輛汽車的占 58.6%，擁有 2 輛的升至 31.8%，擁有 3 輛的增加為 7.2%，擁有 4 輛以上的略降為 2.3%。¹⁶³ 顯見汽車隨著經濟發展，對於縣民而言已不再是奢侈品，而是日常生活上的代步工具。另，就使用用途來說，以擁有 1 輛汽車的家庭為例，有 76.2% 的家庭會用於休閒或購物，反映縣民多將汽車視為生活必需品，且為日常休閒中不可缺少的一項重要交通工具。¹⁶⁴

¹⁶² 該調查採取抽樣調查方式，樣本數共 825 個，其中，未回答者占 1.82%。參見交通部統計處，《臺灣地區自用小汽車使用狀況調查報告》（臺北：交通部統計處，1995 年），頁 48-49。

¹⁶³ 同上註，頁 62。

¹⁶⁴ 用於上下班（學）之比例占 61.4%；用於探視或接送親人占 74.3%；洽公或處理業務占 59.1%。參見交通部統計處，《臺灣地區自用小汽車使用狀況調查報告》，頁 63。

第二節 縣境與聯外公路的貨物運輸

進步的交通建設一方面滿足民眾在生活上的需求，另一方面也增加人、財、貨的流通速度與數量，促進地方經濟的蓬勃發展。戰後，縣境因為境內與聯外公路系統完備，而使縣境貨物運輸業的營運業績成長迅速。舉例言之，新竹汽車貨運股份有限公司（以下簡稱新竹貨運）的前身為日治時期的新竹州自動車會社，創設於昭和 13 年（1938）10 月，乃日、臺人合資經營的公司。戰後日資由政府接收為官股，嗣後又讓售為民股，民國 35 年 8 月改組為民營的新竹貨運，擁有貨運汽車百餘輛，營業範圍遍及新竹、桃園及苗栗三縣，在縣境設有桃園營業所及中壢、楊梅、大溪三個辦事處，負責各地貨運的託運、起卸、送達等業務。¹⁶⁵

表 6-2-1 所示，新竹貨運的營運情況在民國 38 至 41 年四個年度（1949-1952），其貨運收入分別為新臺幣 50,563.39 元、550,488.77 元、1,062,668.73 元、1,796,870.04 元。同一期間桃園站的貨運收入分別為新臺幣 24,078.29 元、179,272.9 元、383,024.09 元、635,559.36 元，分別占縣境各站總收入的 47.62%、32.57%、36.40%、35.37%；中壢站的收入分別為新臺幣 3,467.39 元、247,292.59 元、417,016.17 元、575,764.94 元，分別占縣境各站總收入的 6.86%、44.92%、39.24%、32.04%；大溪站的收入分別為新臺幣 23,017.81 元、123,923.28 元、262,628.47 元、450,716.26 元，分別占縣境各站總收入的 45.52%、22.51%、24.36%、25.09%。楊梅站在民國 38 至 40 年間陷入停擺，民國 41 年恢復營運後，收入為新臺幣 134,829.48 元，僅占縣境各站總收入的 7.5%。

綜上所述，可知民國 38 到 41 年新竹貨運的總收入除了楊梅站外，各站在營收上都有大幅度的成長，其中，以中壢站的表現最為顯著，以桃園站為最重要的貨運站，其他依序為中壢站、大溪站、楊梅站。

表 6-2-1 民國 38-41 年新竹貨運收入表

單位：新臺幣 元

年別 / 站別	貨運收入								
	中壢	%	楊梅	%	桃園	%	大溪	%	合計
1949	3,467.39	6.86	0	0	24,078.29	47.62	23,017.81	45.52	50,563.39
1950	247,292.59	44.92	0	0	179,272.90	32.57	123,923.28	22.51	550,488.77
1951	417,016.17	39.24	0	0	383,024.09	36.40	262,628.47	24.36	1,062,668.73

¹⁶⁵ 廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 40-41。

1952	575,764.94	32.04	134,829.48	7.50	635,559.36	35.37	450,716.26	25.09	1,796,870.04
------	------------	-------	------------	------	------------	-------	------------	-------	--------------

備註：百分比部分指占總收入的比例。

資料來源：根據廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 42-43 製作。

戰後到民國 60 年縣境汽車貨運的統計資料，或許出於業務機密的緣故，頗不易蒐集，貨運公司向官方陳報的數字約占實際總數的三分之二，直到近一、二十年，相關統計數字資料才比較完整。

民國 78 年縣境貨物運輸大部分是進行縣內運銷，縣外運輸以中北部為主要範圍，高雄市因有港口機能，故為南部地區最主要的交易對象。運輸工具以自用貨車為主，臺北縣是自用貨車比較重要的流動地區，自用貨車並非每一縣市都有所流動，整體而言，以中短程距離為主。另，營業貨車的總運輸量大於自用貨車，主要以中北部為業務範圍，南部地區以高雄市貨運量最大。¹⁶⁶

民國 79 年縣內運輸仍為縣境貨運最主要的對象，但重要性已經減少，臺北縣為縣境運輸的第二大對象，在以中北部為主要運輸範圍下，高雄市仍是南部最重要的貨運對象。統計該年自用貨車的貨運量為 20,159,874 公噸，多於營業貨車的 16,754,226 公噸，顯示自用貨車在縣境貨物運輸中躍居第一，超越營業貨車的地位。

¹⁶⁷

民國 80 年縣境貨物運輸情況與民國 79 年同。民國 82 年縣內汽車貨運量大幅提升，約較民國 79 年增加三分之一，縣內與基隆市的貨運量大增，基隆成為本縣第三大運輸對象。針對基隆的貨運，以營業貨車為主，貨運量超過自用貨車。民國 83 年縣境汽車貨運量大幅下降，減少近 4 千萬公噸。在自用貨車方面，除了沒有運輸到高雄的記錄外，縣內與南投縣、高雄縣、屏東縣、嘉義市之間亦停止流動。大體而言，貨運對象以桃園縣為第一、臺北縣為第二，以中北部為主要運輸範圍。¹⁶⁸

民國 84 年縣境汽車貨運量不僅恢復原本的水準，且較民國 82 年增加約三分

¹⁶⁶ 例如在總運輸量 15,248,581 公噸中，縣境占 9,960,675 公噸，臺北縣占 2,803,875 公噸。南投、屏東、臺東等地無運輸量。另，在總運輸量 20,265,837 公噸中，縣境位居所有縣市之冠，為 6,108,280 公噸，其次依序為臺北縣市、基隆市、新竹縣市與桃園縣，流動量共計 17 萬公噸左右。換言之，扣除以中北部各縣市為對象之流動量，高雄市之流動量占二分之一強。參見交通部統計處，《中華民國臺灣地區汽車貨運調查報告》（臺北：交通部統計處，民國 78 年），頁 1-12。

¹⁶⁷ 民國 79 年縣境汽車貨運流動量總共 36,914,100 公噸，縣內之流動量為 17,959,100 公噸，不若民國 78 年之高於百分之五十。另，臺北縣之貨運量 6,424,398 公噸、高雄市之貨運量 1,850,725 公噸。同上註，民國 79 年，頁 1-2、5、9。

¹⁶⁸ 《中華民國臺灣地區汽車貨運調查報告》，民國 80、82-83 年，頁 1；頁 1、5、9；頁 1-8。

之一，為 82,161,014 公噸。自用貨車與南投縣、屏東縣、嘉義市之間恢復流動。在營業貨車方面，桃園縣比臺北縣的流動量多出 50 萬公噸以上。民國 85 年縣境汽車貨運量大幅減少約 1,400 萬公噸，其他情況不變。¹⁶⁹

應該指出的是，根據民國 85 年統計，桃園縣不論在各縣市國產內銷及外銷的貨運量排行榜中，皆位居前五名，顯示縣境產業經濟活動非常興盛，各類物品與國內外互通有無的情況相當理想。就國產內銷貨運量排行榜而言，除了營業貨車的裝貨量位居第四名外，在營業貨車卸貨、自用貨車裝貨與卸貨方面，都列第二名。另，在進、出口貨運量排行榜中，桃園縣在進口貨之裝、卸貨項目上分別排列第一和第四名，在出口貨之裝、卸貨方面則分別為第二名和第四名。¹⁷⁰

民國 86 年縣境汽車貨物流動量增加 1,100 萬公噸，成為 79,529,404 公噸，在國產內銷貨運量排行榜中，營業貨車的裝貨量從第四名升為第二名，但在進口貨裝、卸貨及出口貨卸貨方面都下降一個名次。¹⁷¹

民國 87 年縣境汽車貨物運輸量相較前年變動不大，約減 200 萬公噸，在國產內銷貨運量排行榜中，營業貨車之裝貨量下降一個名次，為第三名，至於自用貨車裝貨方面，下降至第四名，卸貨為第三名。整體而言，裝貨項目不僅運輸量較去年減少 1 千萬公噸左右，名次也下降為第三名。至於進出口方面，只有進口貨卸貨運輸量較前年約減 200 萬公噸，下降一個名次。¹⁷²

民國 92 年縣境汽車貨運量達到 86,585,829 公噸，其中，輸往桃園縣當地、臺北縣以及基隆市占總貨運量的前三名，分別為 39,926,542 公噸、12,458,352 公噸及 7,753,191 公噸。另，高雄市為縣境貨物輸往南部最主要的對象，貨運量為 5,200,891 公噸。在自用貨車貨運方面，該年恢復對臺南市的運輸，營業貨車為輸送至外縣市的主體，在營業貨車總貨運量 51,790,670 公噸中，桃園縣當地運輸量只有 13,907,488 公噸，也就是說，縣內運輸有三分之二利用自用貨車。營業貨車的重要性也可由縣內輸往臺北縣、高雄市中窺知，如營業貨車對臺北縣之運輸量為 7,567,753 公噸，占縣境各項貨物流動到臺北縣總貨運量的 97%，對高雄市之運輸量為 5,136,935 公噸，占縣境各項貨物流動到高雄市總貨運量的 98%。¹⁷³

營業貨車裝貨量在國產內銷貨運量排行榜中，民國 92 年較 87 年下降一個名次，為第四名，但自用貨車裝貨項目上升一個名次，為第三名，營業貨車與自用貨車卸貨量的名次相較民國 87 年雖未下降，但因該年整體的卸貨量下降，所以總名次也下降一個名次。另在進出口貨運方面，只有進口貨卸貨名次有變動，亦即

¹⁶⁹ 同上註，民國 84-85 年，頁 1、5-8、9-10；頁 1。

¹⁷⁰ 同上註，民國 85 年，頁 12。

¹⁷¹ 同上註，民國 86 年，頁 1、9、11-12。

¹⁷² 同上註，民國 86 年，頁 2、11-12。

¹⁷³ 同上註，民國 92 年，頁 2-5、9-11。

從第三名升到第一名，其餘項目名次則都未變。¹⁷⁴

要言之，縣境貨運主要以國產內銷為主，國外貿易方面，則是出口大於進口。大量的貨物由縣內輸出國內外各地所帶來的經濟效益，以民國 92 年而言，單單是營業貨車的運費收入便多達新臺幣 19,781,967 元。¹⁷⁵

第三節 國道高速公路的貨物運輸

高速公路除了可供民眾上下班（課）、旅遊、出差，進行人、財、物的「移動」以外，快速便捷的特性被充分利用在貨物流通方面。有關縣境貨物運輸利用高速公路的實況，因有資料上的限制，僅能以民國 86 年為例，針對幾個主要交流道的貨運流通量說明如下。

表 6-3-1 與表 6-3-2 所示，國道 1 號 7 個交流道的每日運輸量大於國道 3 號的 4 個交流道，具體的說，以林口（龜山）、桃園、機場系統、內壢（水尾）、中壢（新屋、平鎮）、幼獅、楊梅等交流道為起點的日平均貨運量分別為 5,440 公噸、12,182 公噸、1,325 公噸、3,941 公噸、10,901 公噸、885 公噸、4,878 公噸，反觀以三鶯、鶯歌、大溪、龍潭等交流道的日平均貨運量只有 339 公噸、571 公噸、1,051 公噸、695 公噸。

如探究造成上述結果的原因為，縣境主要城市桃園、八德、中壢、平鎮都位於國道 1 號的範圍，重工業區如內壢、中壢都依賴國道 1 號的交流道進行貨物流通。相對於此，國道 3 號縣境路段龍潭、大溪等地都屬於開發程度較低的地區。換言之，就「物」的流通而言，國道 3 號的興建並未達到分擔國道 1 號運輸量的功能與目的。

又，從縣境各交流道每日貨運量的比較來看，桃園交流道為貨物利用高速公路進出縣境的最主要門戶，其他依序是中壢（新屋、平鎮）、林口（龜山）、楊梅、內壢（水尾）、機場系統、大溪、幼獅、龍潭、鶯歌與三鶯等交流道。此外，位居首位與二位的貨運量都超過 1 萬公噸，第三位以下不及 5 千公噸，末三位則連 1 千公噸的水準都達不到，由此也反映桃園、中壢（新屋、平鎮）兩交流道負擔貨運的重要性。

¹⁷⁴ 同上註，民國 92 年，頁 12-13。

¹⁷⁵ 同上註，民國 92 年，頁 14-17、18-21、30-33、46-49。

表 6-3-1 民國 86 年國道 1 號縣境交流道日平均貨運數量表

單位：公噸

起點/終點	林口	桃園	機場系統	內壢	中壢	幼獅	楊梅
合計	5,440	12,182	1,325	3,941	10,901	885	4,878
基隆港	52	1,285	120	—	502	—	187
基隆	440	721	213	7	603	221	1,132
八堵	140	255	49	—	1,523	52	264
五堵	10	68	7	51	348	130	413
汐止	593	2,987	305	164	1,276	122	347
內湖	2	86	20	—	21	—	—
圓山	—	69	5	—	53	—	—
臺北	64	430	7	28	265	—	123
三重	50	140	3	64	180	—	130
五股	349	389	43	35	235	9	74
林口	48	79	—	35	130	40	190
桃園	144	67	193	4	1,722	33	201
機場系統	6	55	—	—	—	—	—
內壢	25	—	—	—	15	—	6
中壢	120	818	5	—	—	—	140
幼獅	6	—	—	—	6	—	—
楊梅	71	103	5	38	276	18	24
湖口	22	308	58	14	101	—	132
新竹	241	328	7	49	385	26	3
新竹系統	31	—	4	—	—	—	—

頭份	40	146	—	—	452	—	59
苗栗	15	101	—	—	143	—	107
三義	112	27	36	6	122	—	12
豐原	113	192	—	9	267	—	42
大雅	57	124	—	—	69	44	69
臺中	695	784	—	2	406	130	229
王田	108	—	2	207	—	40	48
彰化	328	210	5	378	12	35	78
員林	16	5	2	83	—	210	75
西螺	74	—	—	—	—	5	28
斗南	116	4	—	72	—	—	41
大林	—	—	—	4	—	—	9
嘉義	182	170	—	25	63	—	—
水上	—	—	—	—	51	—	4
新營	29	66	—	—	90	—	—
麻豆	17	28	16	—	52	2	18
永康	61	282	—	—	116	—	—
臺南	11	112	4	34	70	—	6
路竹	1,042	—	—	25	—	—	—
岡山	26	62	—	—	106	—	—
楠梓	136	144	—	—	22	—	125
高雄	69	247	—	21	185	20	36
高雄港	47	834	6	3,321	264	—	45

備註：1.符號“—”表資料缺載。

2.林口交流道全名應為林口（龜山）交流道、內壢交流道全名應為內壢（水尾）交流道、中壢交流道全名應為中壢（新屋、平鎮）交流道，以下同。

資料來源：根據交通部統計處，《臺灣地區高速公路貨運調查報告》（臺北：交通部統計處，民國 86 年），頁 2-9 製作。

表 6-3-2 民國 86 年國道 3 號縣境交流道日平均貨運數量表

單位：公噸

起點/終點	三鶯	鶯歌	大溪	龍潭
合計	339	571	1,051	695
基隆港	72	—	—	—
基隆	—	222	5	—
八堵	—	—	—	—
五堵	—	—	—	—
汐止	—	—	—	—
內湖	—	—	—	—
圓山	—	—	—	—
臺北	—	—	—	—
三重	—	—	—	—
五股	—	—	—	—
林口	—	—	—	—
桃園	—	—	—	—
機場系統	—	—	—	—
內壢	—	—	—	—
中壢	—	—	—	-

幼獅	—	—	—	-
楊梅	—	—	—	-
湖口	—	—	—	—
新竹	—	—	—	—
新竹系統	—	—	—	—
頭份	—	—	150	—
苗栗	—	—	—	41
三義	—	—	24	-
豐原	1	—	—	—
大雅	—	—	—	—
臺中	—	—	32	—
王田	—	—	—	—
彰化	9	7	6	—
員林	3	—	—	2
西螺	—	—	—	—
斗南	—	1	—	35
大林	—	—	—	—
嘉義	—	—	—	—
水上	21	—	—	—
新營	—	—	—	—
麻豆	—	—	—	—
永康	—	—	—	—
臺南	1	—	—	—
路竹	—	11	—	—

岡山	—	-	—	—
楠梓	15	—	5	—
高雄	—	—	3	—
高雄港	—	72	44	18
汐止	—	18	30	416
木柵	—	—	—	19
中和	98	103	2	28
土城	—	—	11	3
三鶯	—	94	—	—
鶯歌	—	20	4	—
大溪	—	—	—	70
龍潭	6	—	35	8
關西	—	3	600	—
竹林	102	3	80	—
香山	—	7	20	27

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據前引《臺灣地區高速公路貨運調查報告》，民國 86 年，頁 10-11

製作。

有關貨車利用國道 1 號縣境交流道的車型，由表 6-3-3 可知，營運用貨車的貨運量遠超過自用貨車，其中，運輸貨物量的方向多以交流道為起點，但貨運總量以桃園交流道做終點的到貨量最大。以上事實亦可為前述縣境仰賴境外輸入貨物頗甚之佐證。又，表 6-3-4 反映，營業用貨車利用國道 3 號縣境交流道的貨運量，終點到貨總量大於起點出貨總量。

表 6-3-3 民國 86 年國道 1 號縣境交流道自用及營業用貨車日平均運輸噸數表

項目/交流道		林口	桃園	機場系統	內壢	中壢	幼獅	楊梅	共計
自用貨車	起點	321	782	251	194	313	99	755	2,394
	終點	233	849	212	40	514	38	408	2,061
營業貨車	起點	5,119	11,400	1,074	3,747	10,588	786	4,123	31,718
	終點	4,692	13,749	774	3,091	8,885	423	7,130	34,052

資料來源：根據《臺灣地區高速公路貨運調查報告》，民國 86 年，頁 2、13-15、22、24-25 製作。

表 6-3-4 民國 86 年國道 3 號縣境交流道自用及營業用貨車日平均運輸噸數表

項目/交流道		三鶯	鶯歌	大溪	龍潭	共計
自用貨車	起點	232	56	278	193	759
	終點	108	78	680	110	976
營業貨車	起點	—	—	—	—	—
	終點	231	493	371	585	1,680

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《臺灣地區高速公路貨運調查報告》，頁 12、20、23、30-31 製作。

根據貨運調查資料記載，高速公路縣境交流道的貨物運輸轉口只有楊梅交流道的日平均貨運量 12 公噸而已。¹⁷⁶表 6-3-5 與表 6-3-6 所示，在進口貨運量方面，以國道 1 號縣境路段交流道為起點及為終點，兩項日平均貨運量共 20,498 公噸，國道 3 號有 1,080 公噸，國道 1 號與 3 號計 21,578 公噸。在出口貨運量方面，以國道 1 號縣境路段交流道為起點及為終點，兩項日平均貨運量共 24,592 公噸，國道 3 號有 637 公噸，國道 1 號與 3 號計 25,229 公噸。又，比較進口與出口貨運量可知二者介於伯仲之間，後者略勝前者一籌。

¹⁷⁶《臺灣地區高速公路貨運調查報告》（臺北：交通部統計處，民國 86 年），頁 92、94-95、100-10。

表 6-3-5 民國 86 年國道 1 號縣境交流道日平均進出口運輸噸數表

項目/交流道		林口	桃園	機場系統	內壢	中壢	幼獅	楊梅	合計
進口/ 公噸	起點	197	1,793	8	50	2,169	30	840	4,890
	終點	1,917	5,473	496	2,862	2,676	334	3,767	15,608
出口/ 公噸	起點	1,260	5,949	717	3,540	5,026	648	2,382	18,262
	終點	290	3,165	69	81	2,180	28	807	6,330

資料來源：根據《臺灣地區高速公路貨運調查報告》，頁 32、34-35、62、64-65 製作。

表 6-3-6 民國 86 年國道 3 號縣境交流道日平均進出口運輸噸數表

項目/交流道		三鶯	鶯歌	大溪	龍潭	合計
進口/ 公噸	起點	3	157	110	2	272
	終點	95	219	2	492	808
出口/ 公噸	起點	128	178	82	—	388
	終點	2	226	2	19	249

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《臺灣地區高速公路貨運調查報告》，頁 32、62、70-71 製作。

表 6-3-7、表 6-3-8 顯示，高速公路縣境交流道貨物運輸國產內銷的運輸量，以國道 1 號終點的貨運量日平均有 14,175 公噸，起點有 10,948 公噸，以國道 3 號終點的貨運量日平均有 1,119 公噸，起點有 1,599 公噸。以上數字說明國產內銷利用國道 1 號的貨運價值大於國道 3 號。其中，以桃園和中壢交流道較為重要。

表 6-3-7 民國 86 年國道 1 號縣境交流道日平均國產內銷貨運噸數表

項目/交流道	林口	桃園	機場系統	內壢	中壢	幼獅	楊梅	合計
起點/公噸	3,983	4,440	600	351	3,706	207	1,644	10,948
終點/公噸	2,718	5,960	421	188	4,543	99	2,964	14,175

資料來源：根據《臺灣地區高速公路貨運調查報告》，頁 102、104-105 製作。

表 6-3-8 民國 86 年國道 3 號縣境交流道日平均國產內銷貨運噸數表

項目/交流道	三鶯	鶯歌	大溪	龍潭	合計
起點/公噸	314	196	378	231	1,119
終點/公噸	242	126	1,047	184	1,599

資料來源：根據《臺灣地區高速公路貨運調查報告》，頁 102、110-111 製作。

貳、航空篇

第一章 國際機場的興建與營運

桃園國際機場的興建，歷經日治時期與戰後臺灣民用航空機場的設置及擴建階段。本章為闡述其歷史沿革及其經營實況，茲將內容分為四節，第一節說明國際機場場站的興建與擴建；第二節敘述國際航空站的組織與管理；第三節介紹國際機場的重要設施；第四節說明國際機場的聯外交通。

第一節 國際機場場站的興建與擴建

臺灣地區民航事業發展甚早，日治時期臺灣總督府為發展本島的運輸航線，已有粗具規模的機場設備。太平洋戰爭末期（1944-1945年），成為軍事目標的臺灣機場，因為迭遭美軍空襲，而受到相當嚴重的破壞。民國34年（1945）第二次世界大戰結束，國民政府一接收臺灣，就逐步展開恢復與擴建各地機場的工作。有關桃園國際機場的興建背景及其興建中的問題，茲說明於後。

一、國際機場的興建背景—松山機場

臺灣民航業的開啟，源起於昭和7年（1932）臺灣總督府在臺北興建「臺北飛行場」，當時面積約有423,000餘平方公尺。昭和10年臺灣總督府為推展南進航空基地計畫，陸續實施擴建。¹⁷⁷昭和19年臺北機場面積增至165,000平方公尺，東西主跑道1000×90公尺，西北方副跑道750×60公尺，以供起降，另增設若干附屬機構。當時「臺北飛行場」已發揮連結島內外航空運輸的樞紐作用，營運成績超過島內其他機場，為臺灣最大的民用航空機場。¹⁷⁸

民國34年第二次世界大戰結束以前，包括機場在內的許多軍事設施受到巨大的戰爭破壞。民國35年國民政府令空軍接管臺北松山機場，兼作民航用途，時由中國上海航空公司負責經營：上海—臺北、上海—福州—臺北兩條航線。民國38年國民政府遷臺，民用航空局隨同政府播遷來臺，民航局鑒於民航事業必須迅速恢復，以為經濟發展之需，故經行政院核准，指定臺北松山機場為國際、國內共用機場，並著手進行民航建設，亦即於松山機場籌設航空站。民國39年4月16日籌備就緒，正式成立「交通部民用航空局臺北航空站」（以下簡稱臺北航空站），

¹⁷⁷ 曾汪洋，《臺灣交通史》，臺灣研究叢刊第37種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1955年），頁77。

¹⁷⁸ 附屬機構有：臺灣總督府交通局內事務所、氣象觀測所、航空試驗所、日本航空株式會社事務所等。其中，許多設備在太平洋戰爭期間受到美軍空襲破壞。林熊祥、李騰嶽監修；林平祥纂修，《臺灣省通志稿》卷四《經濟志交通篇》（臺北：臺灣省文獻委員會，1958年），頁323。

此為民航局在臺設立航空站之嚆矢。臺北航空站在設置之初，只有省政府移交的狹小候機室一座，與空軍共用，係興建於日治時期，長僅 1,000 公尺長的一條跑道。

民國 45 年美國協助我國發展經濟，部分美援被用於民航建設中。當時臺北航空站的舊跑道因不敷巨型客機安全起降之用，故而有興建跑道及滑行道之計畫。民國 49 年臺北航空站完工後的工程包括：跑道延長為 2,605 公尺、滑行道增至 5 條，可供巨型噴射客機安全起降、滑行用；停機坪擴充為 160,000 平方公尺，停機地共 18 處。¹⁷⁹民國 50 年臺北航空站場站因客運量增加，不敷使用，便於民國 51 年底投資 1,900 餘萬元，改建航廈，將原有航空站改為貨運航空站和倉庫。¹⁸⁰

臺北航空站為節省飛機起降時間起見，繼續修建滑行道，亦即於主跑道右側興建 2,300 公尺副跑道，和增建停機坪 8 個。其中，有 2 個停機坪可供 747 型客機停機及螺旋槳機停機使用。另，航站大廈除裝設中央空調外，還擴充入境檢查室與過境空間工程、增建新式貨運站，以便進出入貨物能有適當的存放空間。¹⁸¹

表 1-1-1、圖 1-1-1、圖 1-1-2 為松山機場運輸設施歷經幾次擴建的情形，其結果頗有助於航空運輸業的發展。表 1-1-2、圖 1-1-3、圖 1-1-4 所示，民國 41 年到 45 年，國內線班機由 5,133 架次增加到 6,213 架次，旅客人數從 26,378 人次遽增至 81,051 人次。民國 46 年至 53 年出現國際航線班機與旅客項目的統計數字，其間國際線與國內線航機總數，自 6,895 架次增至 11,895 架次，較民國 41 年約成長二倍。旅客人數，由 107,502 人次上升到 263,429 人次，同樣呈現大幅度成長趨勢。民國 54 年至 66 年，每年國際線航機架次和旅客人數的增加都超過國內線。民國 67 年臺灣航空運輸業受到國際能源危機與經濟波動的影響，國際線航機架次、旅客人數均較國內線少。

表 1-1-1 民國 60 年松山機場擴建前後設施對照表

項目 \ 擴建前後	擴建前	擴建後
候機室面積容量	1,635 平方公尺 826 人	46,400 平方公尺 2,650 人
停機坪面積容量	80,600 平方公尺 停機 10 架	168,100 平方公尺 停機 18 架

¹⁷⁹ 臺北航空站，〈臺北航空站成立五十週年回顧〉，臺北國際航空站網頁 <http://www.tsa.gov.tw>，2004 年 11 月 26 日引用。

¹⁸⁰ 《中央日報》，1964 年 2 月 18 日，版 3。

¹⁸¹ 《中央日報》，1968 年 12 月 2 日，版 3。

貨運站面積	820 平方公尺	5,400 平方公尺
行李轉盤	無	國際線 2 個 國內線 1 個
機庫面積容量	無	7,600 平方公尺 可容納 727 或 707 型客機 2 架
停車場	停車 265 輛	停車 650 輛
空橋	無	6 座
跑道長寬	2,605 平方公尺 60 公尺	2,605 平方公尺 60 公尺
滑道長寬	2,889 平方公尺 22.5 公尺	2,889 平方公尺 22.5 公尺

資料來源：根據林洋港、李登輝、邱創煥監修；劉寧顏總纂，《重修臺灣省通志

- 經濟志交通篇》(南投：臺灣省文獻委員會，1993 年)，頁 814 製作。



圖 1-1-1 民國 46 年機場跑道擴建圖

資料來源：臺北國際航空站網頁 <http://www.tsa.gov.tw>，2004 年 10 月 23 日引用。



圖 1-1-2 民國 53 年擴建後的航廈外觀

資料來源：臺北國際航空站網頁 <http://www.tsa.gov.tw>，2004 年 10 月 23 日引用。

表 1-1-2 民國 41-67 年臺北國際航空站營運量統計表

年別	航機架次					旅客人次				
	國際線	國內線	合計	指數	指數	國際線	國內線	合計	指數	指數
1952 /民國41 年	—	5,133	5,133	100	100	—	26,378	26,378	100	100
1953	—	5,576	5,576	109	109	—	49,089	49,089	186	186
1954	—	6,009	6,009	117	117	—	65,516	65,516	248	248

1955	—	5,563	5,563	108	108	—	67,927	67,927	258	258
1956	—	6,213	6,213	121	121	—	81,051	81,051	307	307
1957	—	6,985	6,985	100	136	—	107,502	107,502	100	408
1958	—	7,665	7,665	110	149	—	98,932	98,932	92	375
1959	—	7,634	7,634	109	149	—	108,774	108,774	101	412
1960	—	8,276	8,276	118	161	—	121,836	121,836	113	462
1961	4,211	4,085	8,296	119	162	83,747	53,044	136,791	127	519
1962	5,212	4,196	9,408	135	183	106,906	68,031	174,937	163	663
1963	5,330	6,565	11,895	170	232	141,991	121,438	263,429	245	999
1964	6,540	8,326	14,866	100	290	199,301	186,106	385,407	100	1,461
1965	8,664	8,088	16,752	113	326	285,365	200,683	486,048	126	1,843
1966	12,760	8,577	21,337	144	416	374,822	240,948	615,770	160	2,334
1967	17,422	9,386	26,808	180	522	499,165	309,531	808,696	210	3,066
1968	19,530	10,291	29,821	201	581	615,182	364,803	979,985	254	3,715
1969	22,138	10,356	32,494	219	633	766,830	334,464	1,101,294	286	4,175
1970	26,029	15,633	41,662	280	812	997,320	525,444	1,522,764	395	5,773
1971	29,692	16,665	46,357	312	903	1,144,990	695,748	1,840,738	478	6,978
1972	29,937	16,339	46,276	100	902	1,355,315	711,750	2,067,065	100	7,836
1973	33,537	21,283	54,820	118	1,068	1,861,750	1,224,691	3,086,441	149	11,701
1974	30,108	22,553	52,661	114	1,026	1,950,935	1,285,525	3,236,460	157	12,270

1975	27,234	23,902	51,136	111	996	1,983,362	1,439,195	3,422,557	166	12,975
1976	31,003	27,213	58,216	126	1,134	2,376,333	1,940,487	4,316,820	209	16,365
1977	33,736	33,503	67,239	145	1,310	2,907,298	2,685,627	5,592,925	271	21,203
1978	32,117	36,588	68,705	148	1,338	2,989,101	3,244,374	6,233,475	302	23,631

備註：符號” — ”表資料缺載。

資料來源：根據交通部，《中華民國交通統計要覽》(臺北：交通部，1969-1978年)。

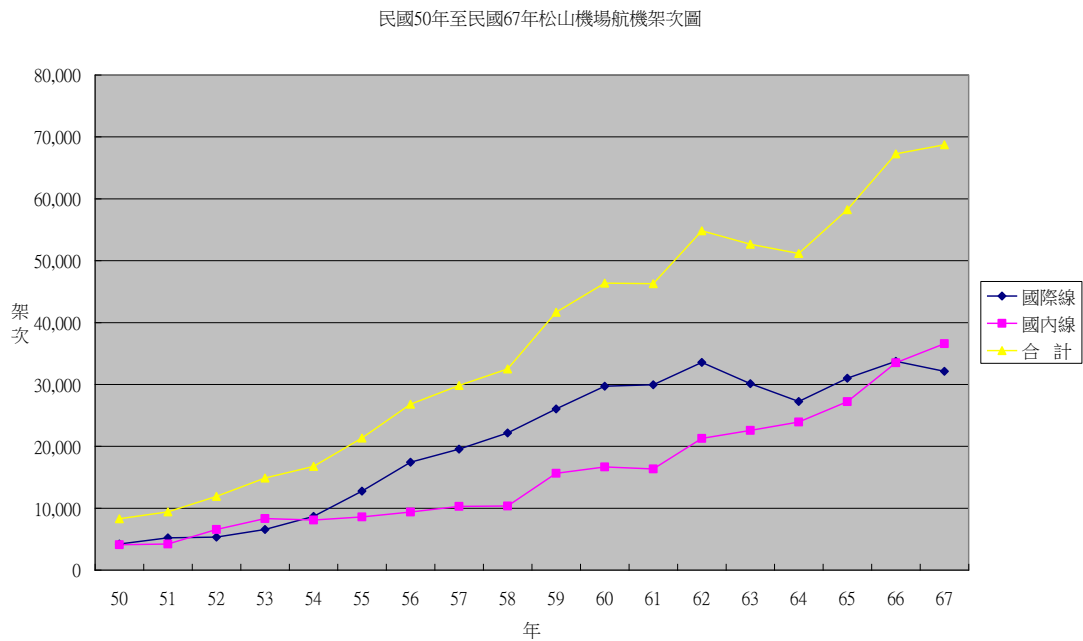


圖 1-1-3 民國 50-67 年松山機場航機架次變化圖

資料來源：同表 1-1-2。

民國50年至民國67年松山機場旅客人次圖

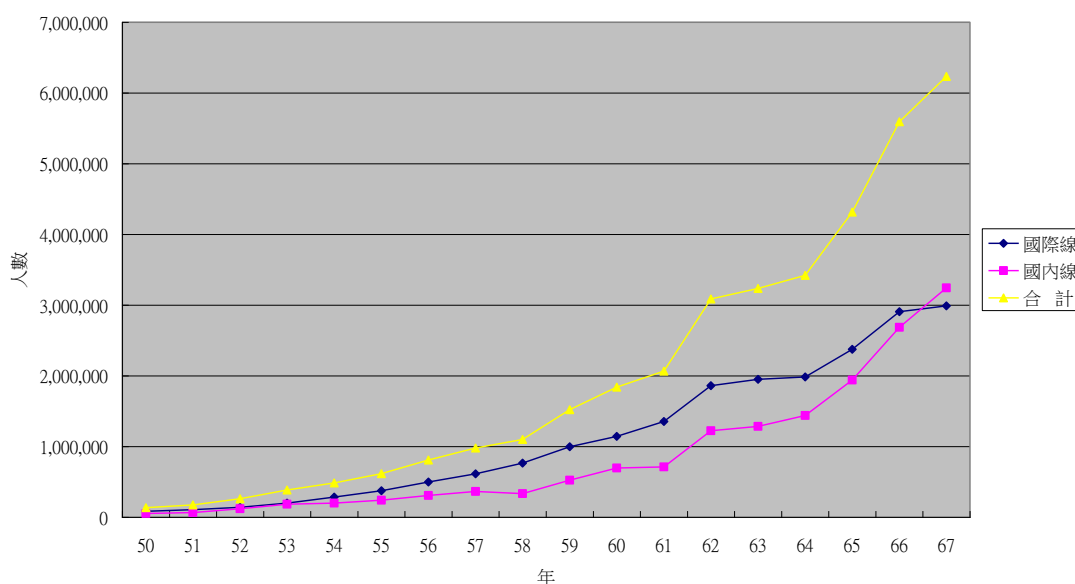


圖 1-1-4 民國 50-67 年松山機場旅客人次變化圖

資料來源：同表 1-1-2。

民國 50 年至 61 年政府推行勞力密集產業出口擴張政策的結果，使國際民航、國內民航的需求量大增，國內外航班頻繁的起降，因使擴建後的松山機場無法應付與日俱增的空運量，為求解決之道，故有再行擴建松山機場，或另建一座民用國際機場的計畫。其間，專家學者建議宜另覓新址建設國際航空站，俾使臺北松山機場轉型成為國內航線中心。¹⁸²

其實，松山機場位於臺北市區，受限於地形與徵收土地不易，在數度擴建後，已無再行大規模增建工程的可能。有鑑於此，政府除了讓松山機場、小港機場維持最大限度的空運量外，為分擔臺北國際機場的空運量，故決定在臺北近郊另覓一址，興建一座新的國際機場。¹⁸³

二、籌設中正國際機場計畫

民國 59 年 6 月交通部民航局委託美國派森斯工程顧問公司 (Raha.M.Parsons Company) 進行國際機場規劃案，此案於民國 60 年 3 月完成，預估總經費為 39 億 5,000 萬美元。¹⁸⁴但經費的核定，每年都依物價與工程實況進行調整。表 7-1-3 所示，

¹⁸² 《中央日報》，1967 年 7 月 17 日，版 3。

¹⁸³ 行政院國際經濟合作發展委員會編，《中華民國第五期臺灣經濟建設四年計畫》(臺北：行政院國際經濟合作發展委員會，1972 年)，頁 291-292。

¹⁸⁴ 《中央日報》，1970 年 12 月 24 日，版 3；交通部民用航空局，《中正國際機場整體規劃暨第

歷年預算總額都有變動，迄民國 69 年為止，累計預算總額 677 億 4300 萬元，超出預估甚多。籌建桃園國際機場的經費來源，分為：自籌款、國內借款、國外貸款與國庫撥款四部分。自籌款是民航局營運總收入減去總支出後的結餘款，另也依靠松山機場與小港機場擴建完工後營運增加的收入，包括：房租、地租、機庫停機費、貨運站倉儲費、看臺費、停車費、櫃檯、空橋、廣播、及電視等，挪作建設桃園國際機場的費用。

表 7-1-4 所見，興建之初，國內借款與國外借款共占計畫資金總額的 48.7%，若加上國庫補助，這三項共占總經費的 70%。但，自民國 65 年起，每年民航局的自籌款和國庫撥款出現增加趨勢，這二項金額約占總經費的三分之二，國內借款與國外借款所占比例大致平衡，共占總經費的三分之一（見圖 7-1-5）。自籌款與國庫補助款的逐年增加，反映臺灣經濟成長顯著，已有能力興建大型公共設施，改善生產與投資的交通環境，使它在國際空運業市場中更具競爭力。

表 1-1-3 民國 62 - 69 年桃園國際機場預算變動表

單位：新臺幣百萬元

年 別	預算 金額	說 明
1973/民國 62 年 1974	6,814	依據 1973 年 10 月物價編列。
1975	9,480	由於能源危機，物價大幅上升，奉令依照當時物價（1973 年 3 月）重新估列。
1976	9,524	由於原擬 66 年度動用之國內貸款 9 億元，提前於 65 年動用 4 億元，故增列其利息。
1977	10,264	由於增列國防工程配合款，與工料價格上漲等原因，共計增列 740 百萬元。
1978	10,128	由於財務調度適當，延後動用貸款，減列利息支出 150 百萬元，除增列海關貨運站分攤款 14 百萬元外，減列 136 百萬元。
1979	10,309	由於變更設計及工料上漲共計增列 181 百萬元。

1980	11,224	由於新建機場旅館增列工程費 5 億元（以國內貸款支應）及補列 1979 年度因改變設計以及工料上漲不足之數，計共增列 915 百萬元。
合計	67,743	

資料來源：依據行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》（臺北：行政院經濟建設委員會，1979 年），頁 247 製作。

表 1-1-4 民國 63-70 年興建桃園國際機場計畫資金籌措表

單位：新臺幣百萬元

年別	預算 總額	自籌款		國內借款		國外借款		國庫撥款	
		金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比	金額	百分比
1974/民國 63 年	6,814	2,141	31.4	2,277	33.4	1,309	15.3	1,357	19.9
1975									
1976	9,480	3,754	39.5	1,400	14.8	1,396	14.7	2,939	31.0
1977	9,524	3,466	36.4	1,400	14.7	1,396	14.7	3,262	34.2
1978	10,264	3,456	33.7	1,400	13.6	1,396	13.6	4,012	39.1
1979	10,127	3,541	35.0	1,400	13.8	1,396	13.8	3,790	37.4
1980	10,309	3,252	31.6	1,750	17.0	1,396	13.5	3,911	37.9
1981	11,224	3,667	32.7	2,250	20.1	1,396	12.4	3,911	34.8
總計	67,742	23,277	34.0	11,877	17.5	9,685	14.3	23,182	34.2

備註：自籌款的部份為民航局收支剩餘。

資料來源：依據行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》，頁 251 製作。

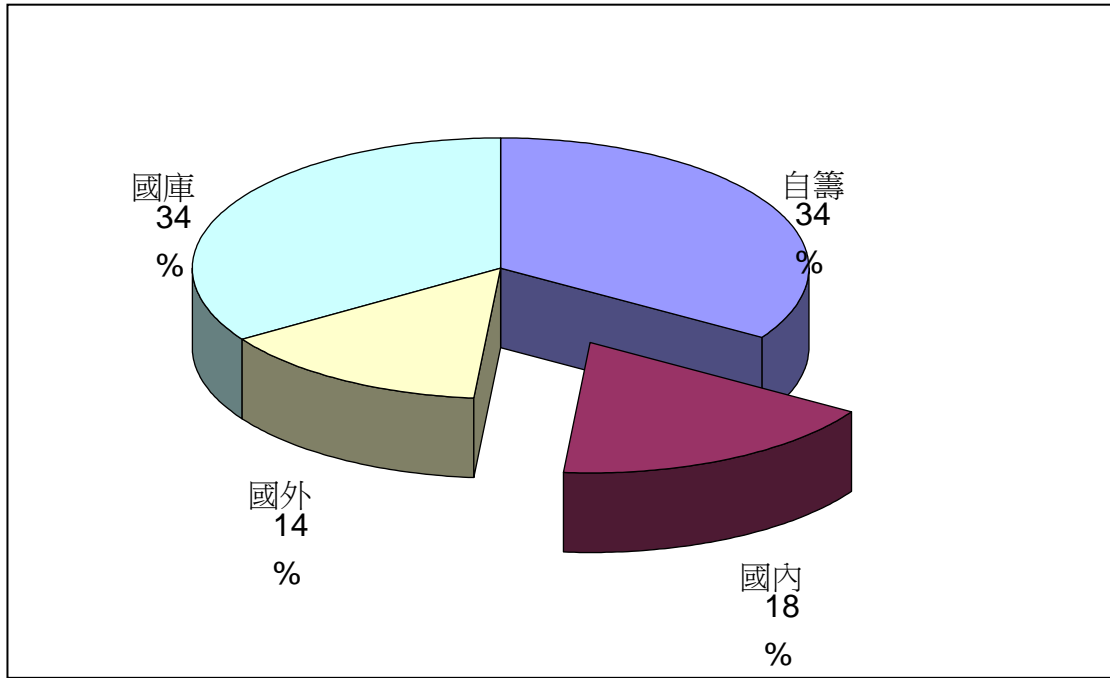


圖 1-1-5 桃園國際機場資金籌措比例圖

資料來源：同表 1-1-4。

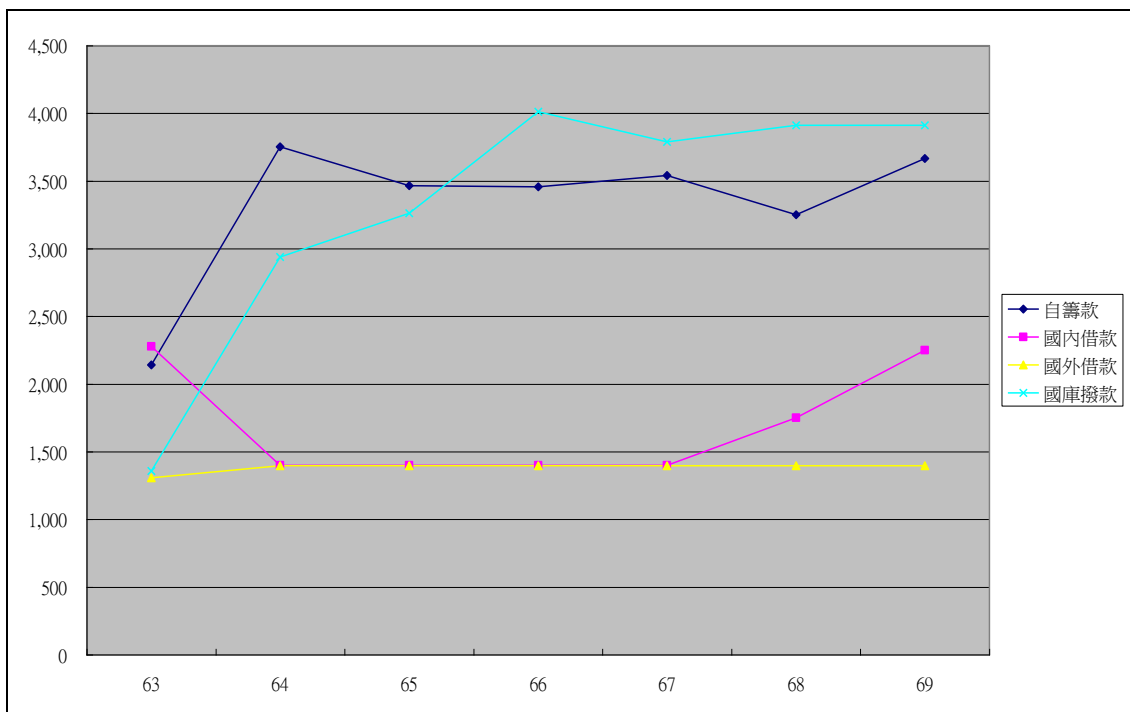


圖 1-1-6 興建桃園國際機場計畫歷年資金籌措款項圖

資料來源：同表 1-1-4。

民國 62 年 7 月，民航局為籌建桃園國際機場，成立「桃園國際機場工程處」，由李惠華擔任首任處長，專責開工前各項業務的準備工作。桃園國際機場工程處採任務編制方式，由民航局相關人員參與建設，等待機場落成後即予解散。¹⁸⁵

民航局與桃園機場工程處為加強工程效率，係由民航局統籌桃園國際機場建設工程的全部責任，其業務範圍為：1.整體規劃上政策之制定與指導；2.預算方面之控制與財務調度；3.物料之採購與供應；4.人員之進用與調度；5.工程之開標與採購之監辦；6.工程進度與品質方面之監督等。桃園機場工程處負責項目為：1.規劃設計；2.釐定規範；3.編列預算；4.發包興建；5.監督施工；6.控制工程進度；7.管理工程品質等。¹⁸⁶

關於桃園國際機場的土地徵收，由桃園國際機場執行小組負責，該小組由交通部民航局與桃園縣政府會同有關單位派員組成，由桃園縣政府地政科長陳川來兼任小組召集人。桃園國際機場預定地計 1,060 公頃，地主共 1,407 戶，地界跨越蘆竹鄉、大園鄉兩個鄉三個村。民國 63 年 1 月桃園縣政府召開協調大會，會中協議農地每公頃以 46 萬元徵收，地上物補償價每戶約 8 萬元，如有未收成的農作物將支付 3 萬元至 8 萬元不等的補償價。依此，縣府對每戶除發給 60 萬元左右的補償金外，還要在縣內尋覓適當的地點，為搬遷居民安排另建新屋。又，在生計方面，以輔導轉業為主，居民如有仍想務農者，則設法提供農地以供使用。由上估算，土地徵收費約 5 億元。同年 7 月，縣府順利地完成第一期土地徵收工作。¹⁸⁷

桃園國際機場的興建，對本縣人口分佈帶來明顯的影響。換言之，機場周邊被徵購土地的居民在遷出原居處後，縣政府為拆遷居民安置的遷移地為桃園市。對照表 1-1-5，即可知蘆竹鄉和大園鄉人口呈負成長，桃園市和中壢市人口呈正成長，人口數字的變化，如實的反映桃園國際機場的設立，並未使機場員工及航空業關係網絡的商業活動擴大至大園鄉和蘆竹鄉。

¹⁸⁵ 《中央日報》，1973 年 5 月 26 日，版 3。

¹⁸⁶ 行政院研究發展考核委員會，《十項建設之規劃與控制》（臺北：行政院研究發展考核委員會，1979 年），頁 141-142。

¹⁸⁷ 《中央日報》，1974 年 3 月 1 日，版 3。

表 1-1-5 民國 61-67 年機場興建期桃園地區人口淨遷移比例表

單位%

年別 鄉鎮別	民國 61 年 (1972)	民國 62 年 (1973)	民國 63 年 (1974)	民國 64 年 (1975)	民國 65 年 (1976)	民國 66 年 (1977)	民國 67 年 (1978)
桃園市	1.96	4.87	3.68	6.49	2.26	2.4	2.2
中壢市	2.22	3.21	2.68	1.76	2.39	2.97	3.02
大溪鎮	0.2	0.28	-0.26	0.59	0.05	-0.62	0.39
楊梅鎮	0.08	-0.52	-1.63	-2.07	-1.13	-0.86	-0.71
蘆竹鄉	-0.8	-0.48	0.36	1.13	-0.25	-1.05	-2.05
大園鄉	-1.53	-1.51	-1.92	-7.08	-2.74	-1.83	-3.03
龜山鄉	0.19	-2.98	-0.87	-0.49	4.64	2.61	2.95
八德市	5.87	10.18	7.89	6.73	7.52	7.34	8.5
龍潭鄉	1.65	1.16	-0.36	-1.14	0.533	0.44	1.24
平鎮市	2.2	2.89	4.31	4.87	5.35	7.11	6.25
新屋鄉	-1.66	-1.32	-1.73	-1.87	-2.14	-2.28	-2.74
觀音鄉	-1.43	-2.4	-2.03	-2.57	-2.37	-3.09	-2.86
復興鄉	-2.02	-3.15	-1.6	-0.78	-2.57	-1.54	-1.48

備註：淨遷移比率 = 各區淨遷移人口數 / 各區總人口數。

資料來源：陳添富，〈中正國際機場對桃園地區發展影響之檢討〉，頁 36。



圖 1-1-7 行政院長蔣經國先生視察興建中的桃園國際機場

資料來源：邱傑，《起飛的故事》。

三、國際機場興建中的問題

桃園國際機場的經營是以達到企業化、制度化與科學化的國際民航服務水準為目標。民航局為使航空站能夠有效的創造投資報酬率與經濟效益，故於民國 67 年 3 月成立「桃園國際航空站籌備處」，其主要業務有：1. 協調機場各單位使用房舍；2. 釐定各項經營方案；3. 釐定各項費率；4. 研訂各項管理規章與作業程序；5.

研定各項設施維護保養手冊與方法。要言之，國際機場航空站籌備處的設立，可以監督工程興建中的進度與品質，以及各種電機設備、安裝與測試等硬體設施。¹⁸⁸

民航局在興建國際機場之際，曾經面臨：高級技術人員難以網羅、議價標價偏高、公開招標不理想、施工協調配合困難、多次變更設計等問題。具體的說，在網羅人才方面，因按國內公務人員待遇標準，很難羅致高級技術人員，因此必須要用民航局兼任人員、國內顧問工程公司專業技術人員、招雇在臺外籍建築師和技術人員、錄用本地技術員工、約僱臨時人員。這些工作人員有的工作量相同，業務性質也相同，但待遇懸殊。

關於議價方面，桃園國際機場興建工程共有 259 標（不含架設工程標與採購標），其中，有 83 標是和公營事業機構議價，176 標為公開招標。公開招標的得標廠商雖然標價較低，但卻時常拖延工期，工程品質也無法獲得保障，如塔臺、空中廚房、天然氣管線的鋪設、貨運站的機械設備與勤務道路等，施工過程都拖得很長。

施工協調業務是興建過程中另一個棘手問題。也就是說，每個建築工程都與整地、排水、地下管線、水電、空調機械等工程發生關聯，然而，每個工程因屬各自招標發包，每份建築合約的發包作業繁複，因為經常牽連到幾十個簽約單位，而使廠商之間產生諸多溝通上的障礙。

在變更設計方面，同樣也問題重重。根據民航局解釋，變更設計的理由是，要讓設施更加完善、新穎、節省土地、簡化系統、增進大眾化休憩場所和擷節經費等。¹⁸⁹但，經過檢視評估報告，結果發現每次變更設計都影響到整個工程進度，譬如說，有時要先停工，等待建築師完成變更設計後，才能重新開工。而探究頻頻變更設計的原因，約有：1.使用單位要求變更；2.當初設計匆促，缺少比較方案，事後發現缺點，臨時更改設計；3.設計資料不夠精確；4.設計出現差錯或有遺漏；5.標單出現差錯或遺漏；6.建材改變，如興建第一航廈時將建材改為國貨；7.取消不必要的裝飾；8.配合趕工需要等等。¹⁹⁰由上所述，可知桃園國際機場之所以延後完工與啟用的原因，主要是因規劃不夠周詳之故。

民國 68 年 2 月 21 日，中華航空公司以一架波音 747 型客機搭載臺北機場嘉賓到桃園新機場，舉行啟航典禮，22 日、23 日開放給民眾參觀。第一天原訂於上午九點三十分開放參觀，但不到八點就已湧入不少民眾，當天約有 20 萬民眾目睹此一新穎、宏偉的國家大門。¹⁹¹第二天媒體熱烈報導，又吸引近 30 萬民眾前往參觀。

¹⁸⁸ 《中央日報》，1978 年 3 月 13 日，版 1。

¹⁸⁹ 《中央日報》，1976 年 11 月 29 日，版 3。

¹⁹⁰ 行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》，頁 253-254。

¹⁹¹ 《中央日報》，1979 年 2 月 23 日，版 3。

¹⁹²24日、25日兩天供機場及航空公司作業人員佈署，26日零時起開始正式通航。¹⁹³當天凌晨6時30分韓國籍旅客朴星欽搭乘華航824次班機飛往南韓，成為桃園國際機場的第一個辦理登機手續的旅客。¹⁹⁴



圖 1-1-8 桃園國際機場旅客辦理出境

莊建華拍攝 2006年6月4日

值得關注的是，桃園機場比松山機場大六倍，由於人力不足、人員調度無方，啟用當天許多旅客因不熟悉出入境動線、證照查驗與拖運行李速度緩慢，而發生不少狀況。¹⁹⁵中正國際機場的位置設於臺北郊區，其聯外交通，在啟用之初，旅客除非是自行開車，否則只有依賴臺汽客運的中興號，或漫天叫價的計程車往返。言及中興號巴士，當時因尚未配合班機起降時間，安排其接駁班次，故不免出現某些旅客擠不上車，或有巴士載不到客的情形。旅客若要從桃園、中壢市區去機場，在桃園客運尚未加入經營前，只能利用計程車，或搭乘行駛於機場後門的省道客運，再步行到機場。至於在機場候客的計程車司機，也常利用觀光客不知收

¹⁹² 《中央日報》，1979年2月24日，版6。

¹⁹³ 《中央日報》，1979年2月10日，版1。

¹⁹⁴ 《中央日報》，1979年2月27日，版3。

¹⁹⁵ 《中央日報》，1979年2月27日，版3。

費標準，而有超收費用的情形。¹⁹⁶以上弊端，隨著時代的推移，航站管理品質的提升逐漸獲得改進。（詳見第三節）

必須一提的是，桃園國際機場的命名是由交通部民航局辦理。起初，桃園國際機場的出入境旅客與裝卸貨物因都以臺北為起訖點，是以依照國際空運航線慣例，將機場名稱命名為「臺北桃園國際機場」，英文名稱為：Taipei International Airport。¹⁹⁷

民國 64 年蔣中正總統逝世。民國 67 年交通部接納美國紐約中文美華日報的建議，擬改名「中正國際機場」以資紀念蔣故總統。民航局將此提案呈報行政院，民國 68 年 2 月經行政院同意，正式命名為「中正國際機場」，英文譯名：CHIANG KAI-SHEK INTERNATIONAL AIRPORT，簡稱 C.K.S AIRPORT。¹⁹⁸桃園機場從此時起，就改稱「中正國際機場」，桃園國際航空站也改為「中正國際航空站」。

民國 95 年陳水扁總統（任期 2000-2008 年）提議，將中正國際機場更名為「臺北國際機場」，但桃園縣長朱立倫（任期自 2001 年起迄今）表示反對。朱立倫縣長認為中正機場之名已使用廿餘年，乃一般國際旅客所熟悉之名稱，不宜隨便更改，倘若一定要改，也應以命名「桃園國際機場」為佳。¹⁹⁹有關中正機場名稱是否要改？應如何改？迅即在國內掀起了一場輿論風波，經過朝野政黨反覆議論的結果，同年 9 月 6 日行政院會通過「中正國際機場」改名為「臺灣桃園國際機場」之提議，英文名稱縮寫：TPE。²⁰⁰

第二節 國際機場的相關設施

桃園國際機場是一聚集現代化尖端科技設備的建築體。有關機場內的硬體建設及其功能，茲說明如下。

一、航站大廈

航站大廈共有二處，第一航廈於民國 67 年完工（見圖 1-2-1），大樓長約 189 公尺，寬 120 公尺，共有五層，外型為中國式建築「吊橋式」風格，第一航廈面積為松山機場航廈面積的四倍。內部備有行李轉盤、行李輸送帶、電梯、電動走道、

¹⁹⁶ 何一清，〈中正機場的交通問題〉，《中央日報》，1979 年 3 月 26 日，版 3。

¹⁹⁷ 《經濟日報》，1978 年 4 月 28 日，版 2。

¹⁹⁸ 《中央日報》，1979 年 2 月 16 日，版 1。

¹⁹⁹ 《聯合報》，2006 年 8 月 13 日，版 A2。

²⁰⁰ 參見《聯合報》，2006 年 9 月 2 日，版 A2；同，9 月 7 日，版 A4；《經濟日報》，2006 年 9 月 2 日，版 A4。

電動扶梯等設施，和有滑行道、交通道、天橋，以便旅客連接南北停機坪與候機室。航站大廈的設計是依照動線將出入境旅客區隔，出境旅客從大廈東側下車，進入大廈的航空公司櫃檯辦理報到、機票查驗、機票劃座、領取登記證，並交運行李經海關檢查後，再到二樓出境大廳辦理證照查驗通關安全檢查，完成登機手續。在出境候機室內設有免稅商店、南北走廊文物展覽與休息區。旅客托運行李經安全檢驗後，由行李輸送帶送到地下層行李集運場，再裝上行李托運車直接送到停機坪，裝入飛機中。入境旅客的作業程序與上述出境手續相反，也就是說，當旅客抵達機場後，通過空橋、進入登機門，經過大廈南北入境長廊，進入入境大廳，先辦理入境證照查驗手續，再到行李轉盤處提取行李，若有攜帶動、植物者，則須先辦理檢疫，等所有行李驗關許可後才完成入境手續。



圖 1-2-1 第一航廈

資料來源：中正國際機場網站 <http://www.cksairport.gov.tw>，2006 年 5 月 30 日引用。

第二航廈於民國 80 年 3 月規劃興建，民國 89 年 7 月 28 日完工啟用，為一棟地下二層、地上四層的建築物，樓板面積 451,000 平方公尺，是政府預定推動亞太營運中心的一項重要基礎建設。(見圖 7-2-2) 第二航廈設有精準快速的自動行李分檢 (BHS) 系統，為防止人工分檢時失誤，提升行李處理之效率與服務品質，而採用電腦自動化操控系統，將行李分檢裝櫃送上航機。另，為方便機場內外工作人

員及轉機旅客通行，在第一航廈與第二航廈中間設有旅客電車輸運系統(Skytain)。

201



圖 1-2-2 第二航廈入境大廳

莊建華拍攝 2005 年 10 月 23 日

二、資料處理中心 (Computer System)

資料處理中心在民國 68 年機場啟用之初，即採用美國製 UNIVAC1100/10 大型電腦系統，「離境班機客機預先控制系統」，使之發揮「離境旅客報到」、「航機載重平衡」、「貨運倉儲管理」，以達到完全自動化的功能。其後繼續研發「航站設施及服務費收費」、「延人延噸」、「員工薪資」等符合國際機場的作業程式。民國 72 年完成資料庫系統之建立，此一資料庫管理系統 (UNIVAC1100/10 DATA MANAGEMENT SYSTEM) 使「圓山飯店中正機場空航餐點服務站作業電腦化」、航空站「庫存管制系統作業電腦化」完成航空站整體資訊情報管理系統，及辦公室全自動化。

²⁰¹ 林憶珍，〈為歷史作見證—記第二航廈啟用營運〉，收錄於中正國際航空站，《中正國際機場啟航 25 週年紀念特刊》(桃園：中正國際航空站，2004 年)，頁 4。

三、中央控制中心 (Management System)

中央控制中心是政府委託美國波音公司計畫，於民國 68 年成立的管理組織，該中心設有七個管理系統，包括：

(一) 監控系統

也就是用 2,500 個感應器，隨時將機場的水、電、航空油料、空調、室溫、瓦斯、發電機、安全門、電梯、電扶梯、電動走道、空氣品質、排水、行李輸送等運作情形傳到電腦的終端機，以此達到監視及統計分析之目的。

(二) 火警警告系統

即使用 699 個偵測與偵煙感應器，及手動警告裝置，傳送火警警告資料。

(三) 閉路電視系統

即利用 36 具閉路電視攝影機，每天二十四小時監視全機場各項裝備之運轉、旅客入出境流程及航機動態。

(四) 飛航資料展示系統

即使用懸掛在機場入出境各區 36 塊巨型展示板，及近 100 具顯示器，隨時呈現正確的人出境班機資料，以供有關單位及旅客參考。

(五) 圖書傳真系統

亦即由中央控制中心直通各航空公司、塔臺、航務組及氣象中心，迅速地傳遞資料。

(六) 無線電系統

此指車用、座用、手提式、呼叫器等無線電工具，可以根據本系統通訊機具的指揮與聯繫，掌握及調配各種急需狀況。

(七) 播音系統

此指一般播音與緊急播音兩種，亦即通過播音系統可以做區域或全場播音，並兼具發佈空襲警報之功能。

另，中央控制中心也租用 UNIVAC1100/10 大型電算機系統，以便從事二十四小時即時線上作業。

四、中正航空科學館 (Avitation Museum)

中正航空科學館是交通部民航局為配合國家文化建設政策，保存航空史料促進大眾認識，推廣民航事業而設，其設立功能除此之外，還有社會教育、國防教育與科技教育三大教育功能。(見圖 1-2-3) 航空科學館在民國 70 年 10 月 31 日先總統蔣中正誕辰紀念日正式揭幕。航空科學館位於桃園國際機場的正門入口，佔地 8,720 餘坪，是亞洲地區首座航空科學館。航空科學館的外觀為三角型組合的建築物，室內有一個正廳和四個展示區，亦即指：一、「航空史蹟區」以照片和紀錄片說明人類飛行的演變過程，內容包括遠古神話的嫦娥奔月到兩次世界大戰的飛機變化，另附許多飛機模型；二、「民用航空區」以模型、圖片、紀錄片簡介世界各國的民航事業；三、「航空工藝區」以飛機、發動機、儀表板及模擬操縱儀等實物，配合圖片、動畫說明飛機飛行的原理；四、「太空發展區」介紹人類克服地心引力登陸月球與從事太空軌道飛行的壯舉。展場內還有各種火箭、登月小艇和一座登陸月球的佈景及太空衣。²⁰²

航空科學館內有二間電影院和一座 37 公尺高的模擬瞭望臺，仿照桃園機場管制塔臺內部陳設布置，展示場陳列 DC-3、F-86、RF101 三架軍方提供的真飛機，這三架飛機都有輝煌的參戰經驗。從桃園國際機場航站大廈到航空科學館之間有免費專用巴士載送參觀民眾和一處可容納 300 餘輛大小型車的停車場。

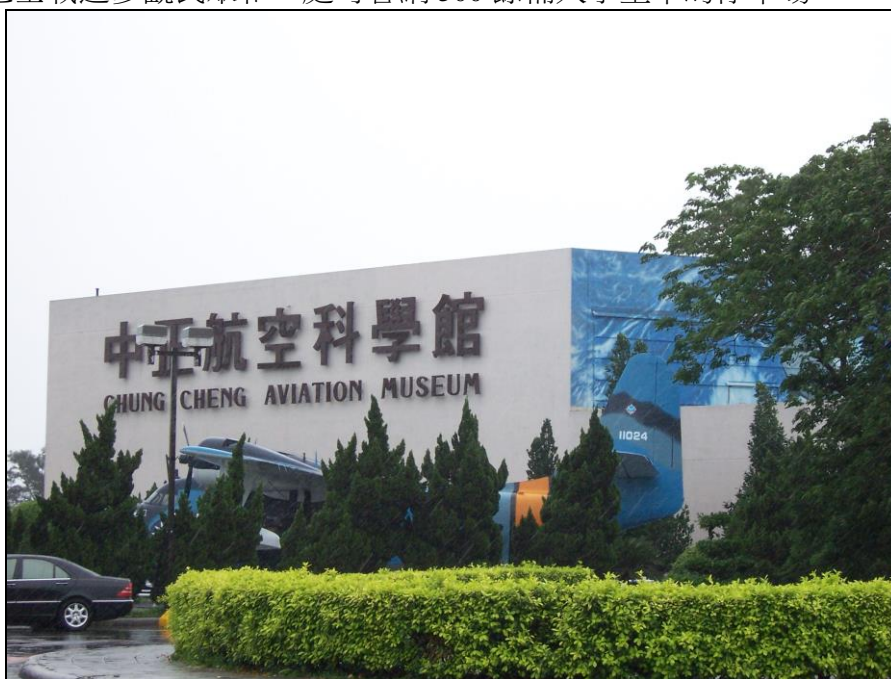


圖 1-2-3 中正航空科學館

莊建華拍攝 2006 年 6 月 4 日

²⁰² 沈海涵，〈中正航空科學館的經營與管理〉，收錄於中正國際航空站，《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 90。

五、機場旅館 (Airport Hotel)

民國 67 年桃園國際機場航空站籌備處展望未來三十年的長程發展需求，於第一期航廈前方兩公里鄰近中正航空科學館之處興建了一個地面十層、地下一層的機場旅館，同年 10 月破土動工，民國 73 年 10 月 31 日竣工啟用，耗資 12 億 5 千萬，為首座由政府經營的國際觀光旅館。機場旅館設有客房 490 間、套房 15 間、中西餐廳、牛排館、酒廊、大小宴會廳、三溫暖、美容院、理髮廳、商店街、網球場、游泳池等設施，可為受到天候影響、飛機誤點、臨時改降桃園機場的旅客，及隨機服務人員提供了住宿服務。²⁰³

六、航空貨運站 (Cargo Terminal)

民航局為發展國際航空貨運和加強貨物裝拆及倉儲管理，於民國 59 年 11 月將原有航空公司及旅行社經營的貨運倉儲作業權收回，委託中華航空公司經營。民國 61 年 7 月 1 日民航局在臺北成立航空貨運站，負責辦理倉儲業務。²⁰⁴臺北航空貨運站在成立之初，以松山機場為基地，設立進出口及轉口倉庫三座，總面積 2,192 平方公尺，貨物儲存 146,000 公斤。²⁰⁵民國 68 年臺北航空貨運站遷到桃園國際機場，²⁰⁶航空貨運站總面積 42,000 平方公尺，年容量約 20 萬公噸。²⁰⁷貨運站按運輸目的分為：進出口倉、轉口倉、機邊驗放倉與空貨轉盤櫃庫等工作區，在貨倉前後有廣闊的貨運專用機坪及貨車停車場，構成完整的貨運作業體系。有關倉庫設備，如貨物點收區有符合國際水準的電子磅秤和詳細的打卡機紀錄，若要輸送大宗貨物，便利用鐵軌升降輸送車運輸儲存，若輸送中小型貨物就利用貨架，以電動堆高機操作處理。貨物交接區及裝卸盤櫃區設置電動升降臺 20 餘具。航空貨運站備有符合國際標準的冷凍庫、動植物庫、危險物品庫，對屬於特殊性的貨物除指派專人處理外，並配置儀器做經常性的檢查以確保貨物安全。航空貨運站於民國 89 年 1 月 16 日轉為民營，改由華儲股份有限公司接手營運。(見圖 1-2-4)²⁰⁸

²⁰³ 《中央日報》，1984 年 11 月 1 日，版 2。

²⁰⁴ 交通部民用航空局，《交通部民用航空局組織沿革》，未編頁。

²⁰⁵ 劉寧顏總纂，《重修臺灣省通志·經濟志交通篇》，頁 837。

²⁰⁶ 交通部民用航空局，《交通部民用航空局組織沿革》，未編頁。

²⁰⁷ 《中正國際機場五年營運報告專輯 1979-1984》，頁 40。

²⁰⁸ 《中正國際機場八十九年年鑑》，頁 32。



圖 1-2-4 華儲公司（原臺北航空貨運站）

莊建華拍攝 2006 年 5 月 10 日

七、桃園航勤服務公司（TIAS Company）

前臺北國際機場的地勤業務由臺灣航勤公司、復興航空公司代理，及國泰、西北兩航空公司分別經營。地勤作業事權不統一、管理態度寬嚴不同，安全頗堪憂慮。為此，政府於民國 68 年由交通部出資 45%，中華航空公司出資 55%，以安全、服務、效率為目標，籌組桃園航勤服務公司整合桃園國際機場所有的地勤業務。桃園航勤服務公司營業範圍為：1.民航國際機場及過境飛機的服務；2.客貨機行李、貨物、郵件的裝卸及運送；3.航站作業各項裝備及車輛的維護與修理；4.各航空公司委辦航勤業務等。²⁰⁹進一步說，其服務項目如下：

（一）機坪服務

包括引導航機到離及指導停泊、航艙使用地面電源供應、機艙使用地面冷氣的提供、啟動引擎氣源的提供、機上衛生設備的清理、機上飲用水的供應、航機離場、移位拖曳等服務。

（二）裝卸服務

²⁰⁹ 王龍德，〈桃園航勤服務公司簡介〉，收錄於中正國際航空站，《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 119；《中央日報》，1979 年 7 月 15 日，版 6。

包括客貨機行李、貨物、郵件的裝卸及機邊裝櫃、進出口貨物、郵件的拖運與交接、提供貨物防雨等服務。

(三) 旅客服務

包括出入境旅客行李的搬運、拖運及裝卸櫃、航空公司櫃臺所需勞務的提供、旅客手推行李車的服務等。

(四) 機艙服務

包括機上餐點、飲料及所需物品的運輸與裝卸、機艙內的清潔與整理、機上垃圾的運送與焚燬等。

(五) 車輛服務

包括對航機裝卸作業機械的操作、空橋、旅客扶梯接靠航機的操作、客戶機坪用車等服務。

(六) 修護服務

包括空橋的維護與修理、地勤作業裝備的檢查保養、車輛的保養與修理、器材零件的採購與補給等服務。²¹⁰

八、空中廚房 (Flight Kitchen)

空中廚房位於航站大廈東側，介於南北機坪之間，為兩層樓高的白色建築物，佔地約 5,000 平方公尺，雇有 400 名員工，每日供應餐點約三萬份，有一千多種菜單，兩千多種餐點可供更換。供應餐點的有：中華航空、國泰航空、新加坡航空、日亞航空、西北航空、馬來西亞航空、泛美航空、諾魯航空、南非航空等公司。空中廚房為求改善品質，有更好的餐飲服務，對進貨材料、餐飲器具、水質及個人衛生經常實施檢驗，並對旅客做問卷調查。

九、修護工廠 (Maintenance Hangar)

國際機場對過境飛機的修護支援，通常由機場內的地主航空公司提供。中華航空公司修護廠為主要基地，於民國 70 年遷移到中正國際機場，修護廠佔地 34,800 平方公尺，飛機修護棚佔 11,750 平方公尺，正面寬 172 公尺，深 110 公尺，高 26.5

²¹⁰ 葛杉，〈桃園航勤服務公司扮演機場服務角色〉，收錄於中正國際航空站，《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 124；王龍德，〈桃園航勤服務公司簡介〉，收錄於中正國際航空站，《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 119。

公尺，可供波音 747 客機二架或空中巴士 A300 型、波音 767 等型客機四架同時進場修護。廠棚內備有飛機修護用標準工作檯架、電動架具、貨運電梯、飛機清洗、空調及自動報警消防等設備。²¹¹

十、民航局航空醫務中心 (Aviation Medical Center)

民航局航空醫務中心位於機場出境大廳一樓右側，設有新式完善的檢診及急救設備。醫務中心的主要任務為擔任機場及民航事業單位的門診醫療，對航空旅客提供急診、急救服務、參與航空事故調查與急救檢傷、對機場環境與飲水食品衛生提供改進建議等服務。醫務中心實施二十四小時全日作業，可應付任何可能發生的緊急狀況，²¹²民國 91 年改由中壢市「壢新醫院」醫護人員進駐，同樣提供二十四小時醫療服務。²¹³

十一、輸油作業 (Fueling)

桃園國際機場的輸油系統採單一油料，只供應 JET A-1 燃油，以多處油池循環使用，一次升壓，即可用遍佈全場的地下管線，同時供應加油栓。中正國際機場共有十六座儲油槽，總容量 32,000 公秉，油管長 12,500 公尺，²¹⁴油源來自中國石油公司的油池，以專用管線輸入機場油區，油區內設備用動力、自動警告、冷卻、消防、油池油位等設施，於控制室流程板上自動顯示，以便隨時有效掌握、確保油料的安全。²¹⁵主輸油管線二十吋，以油區為起點，作環狀埋設。輸油管線保持一定的壓力，以八臺主要輸油幫浦依需要自動啟動，其最大供油量每分鐘 6,900 加侖。油料未輸入機場前要先做化驗，經沈澱後於飛機加油前，化驗室要再審慎的進行八項化驗工作，藉以確保油料品質符合國際規範。油料輸到各停機坪五十四個加油栓後，經加油栓輸油車加入飛機的油箱。民國 90 年航空站開始規劃擴建機場油庫，預備拆除十二座 700 公秉的油槽，改建四座 8,000 公秉的油槽，另新建十二具主輸油幫浦以代替原有八座幫浦，此一擴建工程於民國 94 年完工後，得滿足日平均 350 架次航機的加油需求量。²¹⁶

²¹¹ 李文忠，〈一流的飛機修護—華航修護廠〉，收錄於中正國際航空站，《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 163-164。

²¹² 中正國際航空站，《中正國際機場五年營運報告專輯 1979-1984》，頁 53。

²¹³ 中正國際航空站，《中正國際機場九十一年年鑑》，頁 32。

²¹⁴ 中正國際航空站，《中正國際機場九十二年年鑑》，頁 36。

²¹⁵ 中正國際航空站，《中正國際機場五年營運報告專輯 1979-1984》，頁 32。

²¹⁶ 李魯豫，〈簡介中正國際機場航空燃油油庫作業〉，收錄於中正國際航空站，《中正國際機場啟航 25 週年紀念特刊》，頁 64。

十二、飛航安全設施

桃園國際機場為確保飛航安全，設有飛航管制、諮詢臺、陸空通訊臺等設施，有關其設備與服務要點，茲說明如下。

(一)飛航管制設施

1、進場管制塔臺－負責航空器之離場、到場及導航過境航空器之飛航管制。
(見圖 1-2-5)

2、機場管制塔臺－負責航線上與航空器起降之管制，和在跑道、滑行道上之航空器、車輛、工作人員之管制。與飛航管制設施相關的人員另對臺北終端區域內輕型航空器也做目視飛行守望工作之服務。

(二)裝備設施

1、助航裝備

此指 5L 及 23R 跑道兩端均架設第二類儀器降落系統，包括：滑降臺、左右定位臺、信標臺及測距儀，該設備可在能見度低於 350 公尺，雲高只有 100 英尺時，使航機安全的降落。

2、通信設備

包括：VHF15 個波道；UHF16 個波道及 HF SSB 收發訊機等陸空通信，及微波鍊路系統、航空通訊電報自動傳遞系統、通信交換、電腦資訊終端設備。

3、雷達系統

包括：架設最新式的 ASR-8 初級雷達及 TRX-42 級雷達各一套於跑道中央北邊，利用 NOVA840 電腦處理雷達資訊，並裝置塔臺雷達監視系統及雷達視頻信號錄影。

4、氣象測報裝備

包括：跑道視程儀、雲幕儀、測風儀、氣壓計、露點計等氣象自動觀測系統，及測風儀、雨量計、水銀氣壓表、空盒氣壓表、氣壓計表、傳統式觀測設備等，這些儀器對掌握瞬息變化的氣象頗有助益。

5、二類燈光系統

配合第二類儀器降落系統及跑道作業而裝設燈光 2,622 盞。

6、電力系統

設有兩路供電、緊急發電機及不斷電源等設置。

(三)飛航諮詢服務

包括：飛航情報與飛航公告講解、飛航計畫與諮詢服務、航空氣象講解。

(四)陸空通訊臺

包括對空中民航機的動態報告、有關地面飛機業務資料之傳遞、轉接各航空公司機航人員所需之頻道等。²¹⁷



圖 1-2-5 桃園國際機場進場管制塔臺

莊建華拍攝 2006年6月4日

十三、中正氣象臺

中正氣象臺設於民國 67 年 7 月 1 日，隸屬於交通部民航局飛航服務總臺的氣象中心，其業務內容主要有：

²¹⁷ 中正國際航空站，《中正國際機場五年營運報告專輯 1979-1984》，頁 48。

- (一)機場航空的天氣觀測、發佈與紀錄。
- (二)航機起降的短時間天氣變化趨勢、預報與紀錄。
- (三)機場颱風及大風警報之發佈與紀錄。²¹⁸

十四、旅客自動車輸送系統 (Skytrain System)

桃園國際機場為與先進國家的機場服務水準齊步，和為便利轉機旅客節省時間，而於民國 86 年 7 月由民航局擴建工程處發包，中華顧問工程司規劃設計監造，日商新瀉鐵工所承造興建「旅客自動電車輸送系統」(People Mover System)。電車系統之設計以「萬無一失的安全保障 (FAIL-SAFE)」及以雙重檢核安全特性為基礎，使用 600 伏特三交流電力設計，由行車控制中心隨時監控電車行駛動態，為一全自動無人操作電車系統兼輕運量膠輪系統。該電車系統分為兩期規劃興建，第一期行駛第一、二航廈間，以高架軌道結構連結，於南北兩側各設有一個雙軌車道，車道南北各 660 公尺，設置四個車站於第一航廈與第二航廈的入出境廳，行車班距時間約 2-8 分鐘；第二期於第三航廈興建完成時完成 U 型環路。電車輸送系統於民國 92 年 1 月 28 日正式啟用營運。(見圖 1-2-6、圖 1-2-7)²¹⁹

²¹⁸ 李定國，〈中正國際機場之氣象服務〉，收錄於中正國際航空站編，《中正國際機場—經營與管理特輯》，頁 85-87。

²¹⁹ 中正國際航空站編，《中正國際機場九十二年度年鑑》(桃園：中正國際航空站，2004 年)，頁 19。



圖 1-2-6 自動電車系統

資料來源：中正國際機場網站 <http://www.cksairport.gov.tw>，2005 年 6 月 18 日引用。



圖 1-2-7 電車內部

莊建華拍攝 2006 年 6 月 4 日

第三節 國際機場的聯外交通

交通運輸的便捷乃檢視地方繁榮的一項重要指標。民國 68 年政府自啟用桃園中正國際機場後，對提升國家整體的競爭力雖可產生了莫大的推力，但如與地方交通若未做適當的配合，其功能就將大大的縮減。桃園國際機場位於地理位置偏僻的大園鄉，距離臺北車程約需一小時，有關當局如何規劃機場聯外交通問題，茲說明於後。

一、國際機場聯外運輸設施

自南北高速公路全線通車之日起，日平均車輛流通量有 21,000 輛，臺北至桃園段，日平均達 38,000 輛。交通部有鑑於臺北－桃園間之交通壅塞，不敷旅運需求，故於民國 68 年決定在中山高速公路機場聯絡道增設大園交流道，俾使機場交流道成為專用交流道。²²⁰

然而，高速公路隨著臺灣經濟的蓬勃發展，每逢上下班尖峰時段及連續假日時，就出現嚴重的塞車問題。交通部為改善道路容量與交通設施的不足，而有下述拓寬公路及興建捷運系統的規劃。

(一)拓寬中山高速公路計畫

本工程係沿著國道 1 號中山高速公路兩側，以高架車道之方式興建，亦即在汐止交流道到環河北路交流道之路段，兩側各增建兩車道；環河北路交流道到五股交流道之路段，兩側各增建三車道，另增設：東湖、堤頂、環河北路、蘆洲等交流道。民國 86 年底中山高速公路汐止至五股交流道之間的高架車道竣工，正式啟用通車。²²¹

(二)興建北部第二高速公路

從臺北汐止到新竹香山交流道之路段，有主線、內環線及臺北聯絡道，其中，主線有六至八個車道。桃園內環線由主線鶯歌附近分出，經桃園銜接中山高速公路機場聯絡道至桃園國際機場，形成機場聯外交通的第二條高速公路。國道 3 號北部第二高速公路工程於民國 86 年完工通車。²²²

(三)銜接東西向快速公路

縣內快速道路全長 26.2 公里，為觀音至大溪的 66 號快速道路。亦即指西起西

²²⁰ 《中央日報》，1979 年 9 月 8 日，版 3。

²²¹ 交通部民用航空局，《中正國際機場主計畫修定檢討分析》，頁 8-11。

²²² 同上註。

濱快速公路觀音鄉南方，向東經過縣道 115 號、縣道 114 號，跨越中山高速公路與臺 1 線連接，再與縣道 113 號、縣道 113 號甲線相交，銜接國道 3 號北部第二高速公路大溪交流道。²²³

(四)規劃桃園都會區大眾捷運系統

民國 89 年交通部高速鐵路局為因應未來旅運量快速成長之需要，規劃紅、藍、綠三條路線的捷運交通網。如圖 1-3-1 所示，藍線全長 17.62 公里，也就是從桃園機場地下站起，經高鐵青埔站向南通過中壢市區至龍岡圓環；紅線全長 17.6 公里，始於中壢市延平路與環南路口，沿延平路轉至臺 1 號省道，駛往復興路經桃園火車站接萬壽路至龜山；綠線全長 8.7 公里，始於桃園市經國路與莊敬路口，沿經國路、春日路行駛，經桃園火車站，轉入介壽路至大湳。以上紅、藍、綠三線總長約 48.6 公里，共設 36 個車站。²²⁴

桃園都會區大眾捷運系統採小斷面鋼輪鋼軌式捷運系統，預估每小時營運速率為 45 公里，載運量約 6,700~25,000 人次，²²⁵民國 90 年已由環保署通過環境影響的評估。民國 91 年完成民間參與運輸路線之可行性研究報告。又，為配合「挑戰 2008-國家發展重點計畫」，將「桃園都會區大眾捷運系統優先辦理路線」計畫正式命名為「桃園國際機場至桃園都會區(含高鐵桃園站聯外)軌道系統」計畫。

²²³ 交通部民用航空局，《中正國際機場主計畫修定檢討分析》，頁 8-14。

²²⁴ 引自都會區捷運系統建設之現況概述網頁 <http://www.npf.org.tw>，2005 年 12 月 29 日引用。

²²⁵ 桃園縣政府，《桃園縣運輸白皮書》(桃園：桃園縣政府，2000 年)，頁 27-28。

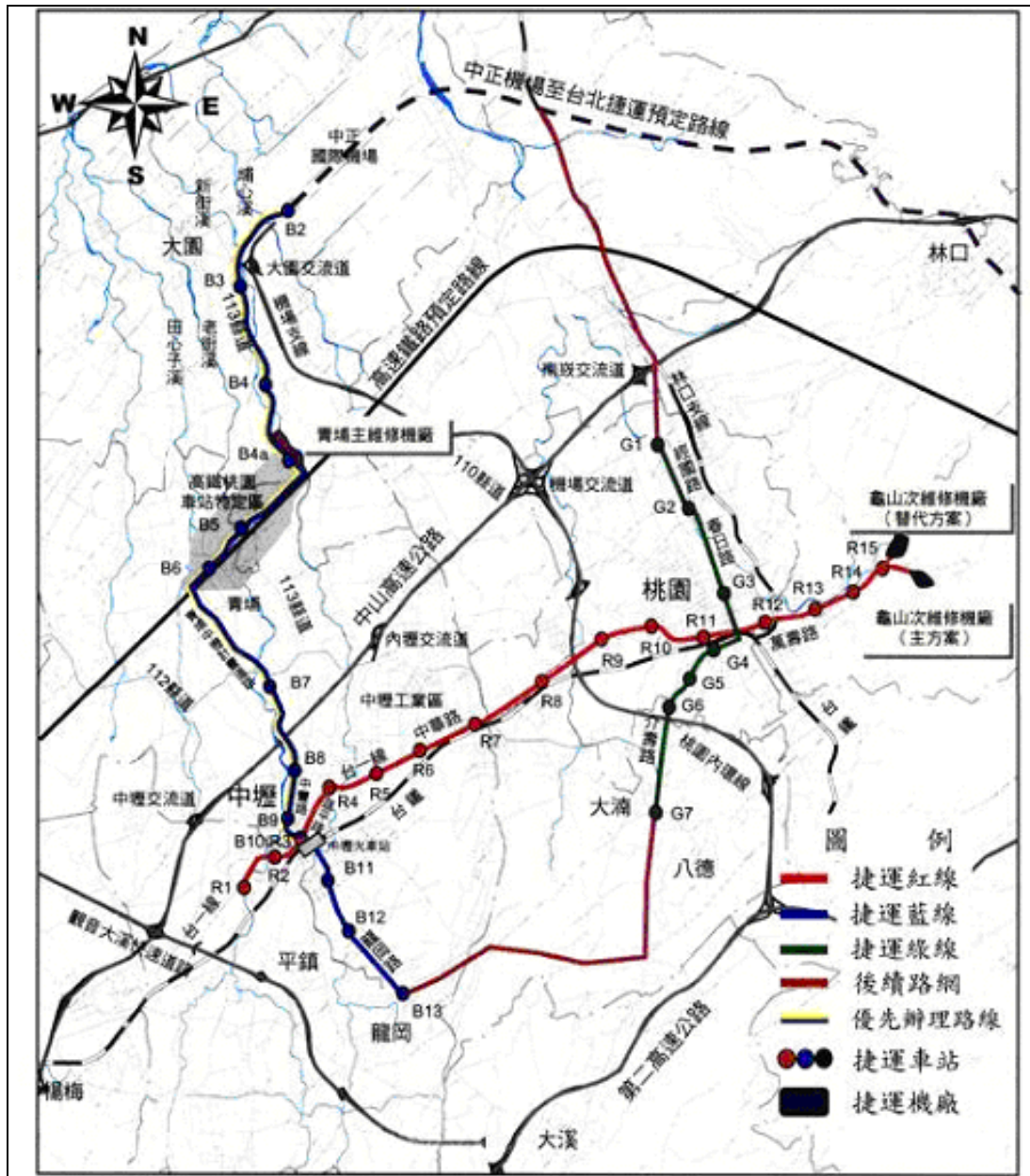


圖 1-3-1 桃園都會區大眾捷運系統圖

資料來源：都會區捷運系統建設之現況概述網頁 <http://www.npf.org.tw>，2005年12月29日引用。

(五) 聯外公路系統

桃園國際機場的聯外公路系統有：國道1號、國道2號、省道臺4線、縣道108號、縣道110號、縣道110甲號。表1-3-1顯示，國道1號的服務水準介於E至F級，反映中山高速公路桃園國際機場路段的交通運輸量已達到飽和狀態。國道1號中山高速公路在桃園設有：南崁、內壢、中壢、幼獅、楊梅等一般交流道

和一個機場系統交流道。其中，機場系統交流道至楊梅幼獅交流道的服務水準為 F 級，南崁交流道與省道臺四線之交匯處也同樣壅塞。國道 2 號為連絡桃園國際機場與國道 3 號第二高速公路之連絡道，係由桃園機場到機場系統交流道經桃園、八德至鶯歌系統交流道與國道 3 號銜接，其間設有大園、桃園、大湳交流道，其服務水準列為 C 級，雖尚稱中等，但自國道 3 號啟用通車起，國道 1 號與國道 2 號相交的機場連絡道就經常出現車輛雍塞的現象。

臺 4 線由竹圍經桃園國際機場後門、南崁、桃園至大溪、石門，長約 40 公里，為縣內重要的東西向道路，及桃園國際機場貨運站的重要聯外道路，其服務水準在靠近南崁交流道附近列為 F 級。究其原因，臺 4 線是南崁到桃園市的主要道路，從機場到中山高速公路的貨櫃車因也經由此線上高速公路，所以道路容量不足，經常塞車。臺 15 線北至八里、臺北，往南經竹圍、大園、觀音、新屋至新竹，為桃園國際機場另一條重要的聯外道路，也是桃園縣濱海地區的主要連絡幹道，在蘆竹鄉竹圍村以北的服務水準列為 D 級，竹圍村以南列為 B 至 C 級。²²⁶

縣道 108 號為機場到林口新市區的主要連絡道路，其服務水準介於 A 至 B 級之間。縣道 110 號乃大園經蘆竹到桃園地區的連絡道路，服務水準約為 B 至 C 級。縣道 110 甲號為大園到中壢的主要連絡道路，至中壢埔頂與臺 1 線銜接，該路段有高速鐵路經過，自中壢市五權里到高速公路段的服務水準列為 D 級，同樣屬於交通壅塞的路段。²²⁷

表 1-3-1 桃園國際機場聯外運輸道路一覽表

路線名稱	路 段	車道數	服務水準/級別
國道 1 號	桃園交流道－機場系統交流道	8	E
	機場系統交流道－內壢交流道	6	F
	內壢交流道－中壢交流道	6	F
	中壢交流道－幼獅交流道	6	F
國道 2 號	鶯歌系統交流道－桃園交流道	4	C
	桃園交流道－機場交流道	4	E
	機場交流道－大園交流道	4	C

²²⁶ 交通部民用航空局，《中正國際機場主計畫修定檢討分析》（臺北：交通部民航局，1997 年），頁 8-9。

²²⁷ 桃園縣政府，《桃園縣濱海地區整體開發建設計畫－航空城第二期建設計畫》，頁 70-74。

省道臺 4 線	竹圍－南崁	4	C
	南崁－桃園	4	F
縣道 108 號	海湖－山腳	2	B
	山腳－林口	2	A
縣道 110 號	大園－蘆竹	4	B
	蘆竹－桃園	4	C
縣道 110 甲號	三塊厝－五權	4	A
	五權－高速公路	4	D

資料來源：引自桃園縣政府《桃園縣濱海地區整體開發建設計畫－航空城第二期建設計畫》，頁 74。

二、聯外客運與計程車

國際機場在民國 68 年啟用之初，穿梭在機場與外地之間的旅客，可以利用的交通工具有：自備客車或搭乘旅行社、飯店安排的客車、搭乘公路局的客運或計程車。關於大眾運輸巴士的營運情況，茲說明如下。

(一) 大眾運輸巴士

以桃園國際機場為起訖點的臺汽客運，即中興號班次，原先因未配合班機起降時間，常有某些班次旅客擠不上車，某些班次卻無人搭乘，而備受當局的重視。縣境桃園客運公司經營國際機場聯外路線主要是桃園至國際機場，及中壢至國際機場路段。桃園至桃園機場線每日往返 64 車次，每日載客約 2,240 人；中壢至桃園機場線每日行駛 22 班次，每日載客約 440 人。民國 85 年全日載客數約 2,700 人次，較民國 80 年的營運狀況約增加 800 人。這兩條聯外路線尖峰與非尖峰營運狀況差距甚大。²²⁸

桃園國際機場聯絡桃園以外的大眾運輸巴士有國營與民營兩種客運業者。首先，就國營而言，臺汽客運的國光號計有 5 條路線，即：松山機場－桃園機場、臺中－桃園機場、臺南－桃園機場、高雄－桃園機場、屏東－桃園機場等；中興號行駛二條路線，即：松山機場－桃園機場、沙鹿－桃園機場。以上路線以臺北

²²⁸ 交通部運輸研究所，《中正國際機場聯外運輸系統改善規劃》，頁 16。

往返桃園機場的班次最密，全日多達 400 車次，每班車間距約五分鐘。每日往返於桃園機場與臺中的班次約有 30 車次，平均一小時有一班車行駛其間。另，往返南部的巴士每日僅有 2 車次。如比較各路線的交通運輸效率，則以臺中至桃園國際機場線最佳，其他依次為臺北、臺南至桃園國際機場線。²²⁹

其次，就民營客運來論，民國 86 年長榮集團下的長榮通運公司為使旅客享受低票價、多班次、新巴士設備的良好服務，加入國際機場的客運業務。同年，加入民營的還有大有巴士客運公司，其行駛路線為：臺北君悅飯店（原名凱悅飯店）沿仁愛路、建國高架橋、高速公路至桃園機場，每半小時發一班車；²³⁰建明客運的飛狗巴士行駛：臺北內湖站(位於瑞光路花市對面)，經瑞光路、民權東路、敦化北路、南京東路、松江路，從圓山交流道上中山高速公路到桃園機場，每班車間距約十至十五分鐘。²³¹另，尚有統聯客運、國光客運、桃園客運、建明客運、長榮通運、大有客運等，六家客運公司參與桃園機場到臺北縣市、臺中市、桃園縣市等路線的運輸服務。有關民國 94 年各客運公司的行駛路線、車資、班次間隔、營業時間、行駛車程等，見於表 1-3-2。

表 1-3-2 民國 94 年桃園國際機場聯外客運巴士服務表

客運別	起訖（途經路線）	車資 /臺幣 元	班次 /間隔分 鐘	服務時間	車程/ 分鐘
統聯客運	桃園機場→臺中市（科學博物館、中山醫院、臺中師院、市政府、臺中車站。又，視客況需要。加班車要轉至中清交流道與朝馬總站）	全票 230 半票 115 來回 票 420	30	桃園機場 06:00-24:00 臺中市區 02:00-19:00	120
國光客運 國光號	桃園機場←→松山機場（行天宮、美麗華飯店、松山機場）	全票 110 半票 55	20-25	桃園機場 06:10-24:00 松山機場 05:40-22:45	50

²²⁹ 交通部運輸研究所，《中正國際機場聯外運輸系統改善規劃》（臺北：交通部運輸研究所，1996 年），頁 14。

²³⁰ 《聯合報》，1997 年 8 月 1 日，版 13。

²³¹ 《聯合報》，1997 年 9 月 6 日，版 13。

國光客運 國光號	桃園機場←→臺北車站 (酒泉街、臺北橋、臺北車站)	全票 110 半票 55	15-20	桃園機場 05:40-24:50 臺北車站 05:00-23:30	50
國光客運 中興號	桃園機場→松山機場(南崁、長榮大樓、酒泉街、三德飯店、民權西路、行天宮、榮星花園)	全票 70 半票 35	15-20	桃園機場 05:50-22:30 松山機場 05:50-22:30	60
國光客運 國光號	桃園機場→臺中(中清路下港尾、中港路、朝馬、教師新村、文心路口、何厝、忠明國小長榮桂冠、科博館、民權路口、臺中師院、市政府、臺中火車站、干城車站)	全票 230 半票 115	40-60	桃園機場 06:30-22:30 臺中 05:00-18:20	130
桃園客運	桃園→桃園機場	40	30	桃園機場 06:35-22:15 桃園 05:55-21:30	40
桃園客運	中壢→桃園機場	46	60	桃園機場 07:43-20:10 中壢 07:00-19:20	40
建明客運 飛狗巴士	桃園機場←→臺北市內 (行天宮、康華飯店、慶泰飯店、六福客棧、吉林國小、第一飯店、中華航空、六福皇宮、兄弟飯店、環亞飯店、臺塑、中泰賓館、松山機場、華視、監理站、國聯飯店、國父紀念館、聯合報、內湖)	全票 135 半票 70	15-20	05:10-01:30	40

建明客運 飛狗巴士	桃園機場→臺中市（中清路、朝馬、文心路口、長榮桂冠、全國飯店、科學博物館、中山醫院、臺中師院、臺中市政府、臺中車站、干城站）	全票 230 半票 170	20	桃園機場 05:50-01:30 臺中 02:00-22:00	120
長榮通運 公司	桃園機場←→ 臺北市（酒泉街、捷運民權西路、捷運雙連、長榮海運、興安國宅、捷運南京東路、復興南路、捷運忠孝復興、捷運忠孝新生、長榮桂冠酒店、六福客棧、松江新村）	全票 135 半票 60	15-20	桃園機場 06:00-00:30 救國團(長榮海運大樓) 05:00-23:00	60
大有巴士	板橋土城←→ 桃園機場 (板橋線)	全票 130 半票 65	20-30	桃園機場 06:00-01:00 板橋客運 站 04:40-23:00	60
大有巴士	桃園機場←→臺北市(東線)(美麗華飯店、捷運南京復興站、兄弟飯店、捷運忠孝復興站、福華飯店、遠東飯店、君悅飯店)	全票 140 半票 70	20-30	桃園機場 05:50-00:50 君悅飯店 04:40-23:00	60~70
大有巴士	桃園機場←→ 臺北市(西線)(大園、桃園機場、長榮貨運站、菓林、水尾、溪州、臺茂、南崁、南崁交通道、捷運民權西路站、成淵國中、富都飯店、臺北車站、喜來登飯店、晶華酒店、國賓飯店、華國飯店)	全票 100 半票 50	20-30	桃園機場 05:50-00:50 喜來登飯店 04:40-23:00	70~90

資料來源：引自中正國際航空站網站 <http://www.cksairport.gov.tw>，2005 年 12 月 23 日引用。



圖 1-3-2 第一航廈客運營業處

莊建華拍攝 2006 年 6 月 4 日

(二)計程車排班問題

桃園國際機場在啟用之初，即設有計程車站，以便旅客利用，往來於臺北、桃園與機場之間。但，當時航站因未制訂計程車業管理法，故產生下述不少糾紛。

1、違規拉客

起初，在中正國際機場等候乘客的計程車司機為做生意，有的在入境出口處不停的繞圈候客，有的將車輛暫停在收費的入境小客車停車場，直接進入大廳拉客，常有擾亂入境大廳秩序的情形。²³²航警局有鑑於此，便於民國 68 年 8 月訂定計程車管理法，規定前往桃園機場載客的計程車必須停入免費的入境計程車停車場，領取車輛號卡，依照順序到接客大廳門口的計程車候客處排隊載客。待乘客上車後，司機要將號卡交

²³² 《中央日報》，1979 年 3 月 26 日，版 3。

還給機場計程車服務員。服務員除了登記計程車車號、公司名稱和出車時間外，還要將一張綠色服務卡交給乘客，服務卡上載有中、英、日三種語文說明，及車號、航警局電話、地址，並註明車資是用跑表計算，倘若發生問題，乘客可向航警局求助或檢舉。²³³

然而，該辦法在施行後不久，便因計程車候車處車位沒有劃好，標誌不清楚；計程車服務人員人手不足，以致使班機集中抵達、許多乘客需要乘車時，服務人員卻因手忙腳亂，而出現沒有號卡就來排隊載客的計程車、旅客沒收到服務卡、司機私藏服務卡、司機向旅客拉客等，諸多紊亂交通秩序的問題。²³⁴

航警局為建立航站內排班計程車秩序，於民國 70 年 6 月訂定〈民用航空機場客運汽車管理辦法〉，視國際機場的實際需要設定排班計程車的駕駛人數及備補車數，呈報民航局核定辦理公開登記，經選定業者後，才發給國際機場排班登記證。

關於排班計程車的資格，規定：車輛出廠年份在三年以內、排氣量在 1200CC 以上、機械功能良好、設備齊全、車容整潔、主要營業事務所在臺北、新竹、桃園三縣及臺北、基隆兩市，駕駛人年齡在五十五歲以下、具有職業駕駛執照和職業登記證、無犯罪前科與安全顧慮等。航警局依此法規，於同年 6 月 25 日至 27 日開始辦理第一次排班登記，排班車輛數 150 輛（含 10 輛優良駕駛名額），另選入備補車數 100 輛。

根據統計，計程車參加初次登記的有 323 輛，經過審定，同年 7 月 22 日分別由臺北縣市、臺灣省、桃園縣四個計程車小客車駕駛同業公會理事長抽出 140 名正選與 100 名備選。中籤者須參加講習，並在車輛上註明桃園機場的中英文標誌，車內備有駕駛人姓名、照片、表格，及佩戴背章。民國 70 年 8 月 1 日正式實施計程車新管理辦法，車資照表加收 50%，未經登記排班的計程車，包括包車和回程車均不許在桃園機場載客。民國 72 年桃園國際機場為加強管理排班計程車，除對計程車編列號碼外，並規定司機必須穿著藍色夾克與長褲的新制服和黑皮鞋。²³⁵在新管理辦法中，還保留 7% 的名額給設籍於大園鄉七年以上、持有汽車運輸業營業執照登記所在地屬於大園鄉的營業小客車駕駛人，另，排班登記證的有效期限也從一年半延長至三年。²³⁶

²³³ 《中央日報》，1979 年 8 月 3 日，版 3。

²³⁴ 《中央日報》，1979 年 8 月 3 日，版 3。

²³⁵ 《中央日報》，1981 年 6 月 19 日，版 3；《中央日報》，1981 年 7 月 21 日，版 6；《中央日報》，1981 年 7 月 23 日，版 6；《中央日報》，1983 年 2 月 2 日，版 6。

²³⁶ 〈民用航空機場客運汽車管理辦法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2006 年

2、漫天索價

民國 68 年 3 月，交通部明令計程車司機必須要按錶收費，否則將依「道路交通安全處罰條例」第十六條規定，處以新臺幣 150 元至 300 元的罰款。²³⁷但排班計程車有的以等候時間過久為由，任意提高車資，隨處拉客的司機更鮮有照錶收費者。計程車漫天叫價的原因，源於計程車從臺北載客到桃園桃園機場後，倘若放空車回臺北，以五十公里行程計算，至少要耗去十二、三公升的油料，基於成本考量，只好自動排班候客，但有時運氣不佳，等候五、六個小時卻載不到一個客人，為彌補候客上的損失，故轉向旅客多索取車資。

一般而言，由外地前往中正國際機場的旅客選擇交通工具的彈性較大，所以幾乎沒有紛爭。反之，旅客自機場乘車，就有計程車耗時候客的成本負擔。為謀解決之道，航警局於民國 70 年 5 月 21 日宣佈准許由國際機場載客前往各地的計程車，車資得按錶加收 50%，²³⁸排班計程車依此規定，不得任意索費，乘客的權益也因而獲得保障。

第四節 航空站的營運成績

政府自民國 67 年於桃園成立國際航空站籌備處後（見圖 1-4-1），為發揮國際機場的整體功能，實施「經營企業化」、「作業制度化」、「管理科學化」三大方針，達致「安全」、「服務」、「效率」三大目標，²³⁹於航空站設置主任一人、副主任三人，負責統領：業務組、維護組、航務組、企劃組、總務組、貨運組、會計室、人事室、政風室、中央控制中心、輸油作業中心、資料處理中心、航空科學館等部門（見圖 1-4-2）。有關桃園國際航空站的營運成績，茲說明於後。

2 月 3 日引用。

²³⁷ 《經濟日報》，1979 年 3 月 11 日，版 2。

²³⁸ 《聯合報》，1981 年 5 月 22 日，版 3。

²³⁹ 董孝誼，〈談機場之經營與管理〉，收錄於中正國際航空站編《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 3-4。



圖 1-4-1 中正國際航空站

莊建華拍攝 2004 年 10 月 5 日

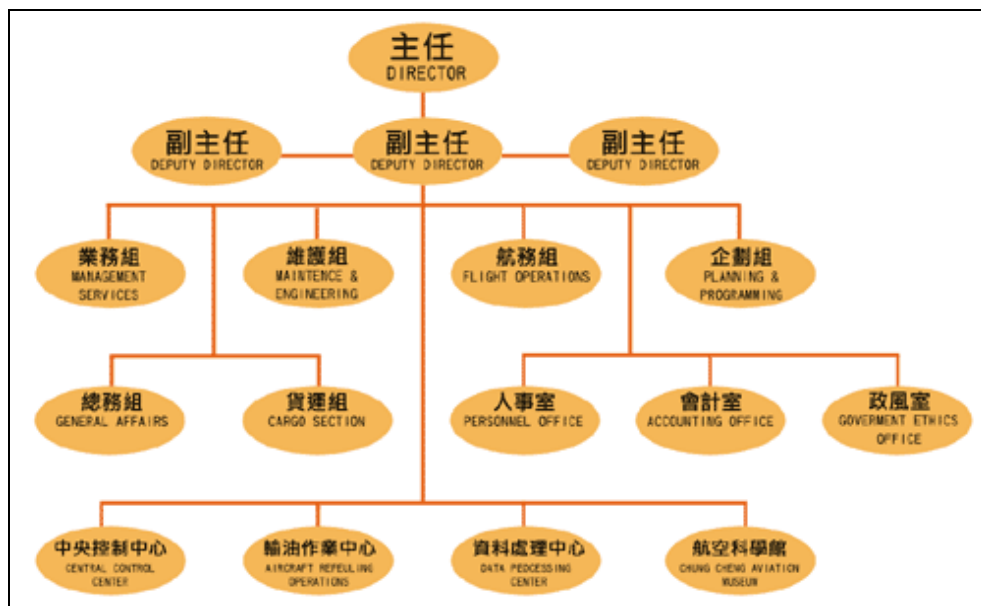


圖 1-4-2 中正國際航空站行政組織圖

資料來源：中正國際航空站網站：<http://www.cksairport.gov.tw>，2005 年 4 月 17 日

引用。

一、營運收入

國際航空站的營運收入包括：機場降落費、機場內商店權利金與租金、機場服務費、設備租金、地勤場地費、其他雜項等。表 1-4-1 與圖 1-4-3、圖 1-4-4 所示，民國 73 年至 92 年桃園國際機場的營運收入大致呈穩定成長趨勢。在收入類別中，降落費占其總收入額的比重，年平均約 37%，機場內商店權利金與租金占 31%，機場服務費占 14%，設備及地勤場地費占 13%，其他雜項收入占 18%。

表 1-4-1 民國 73-92 年國際航空站營收表

單位：新臺幣千萬元

年別	機場降落費	權利金與租金		機場服務費	設備及地勤場地費	其他收入	共計
1984/民國 73 年	111	78		43	8	18	258
1985	109	109		43	7	17	285
1986	117	112		45	8	16	298
1987	126	119		68	8	19	340
1988	136	151		99	9	24	419
1989	153	144		117	10	54	649
1990	186	147		134	12	65	544
1991	216	190		140	20	68	634
1992	253	195		161	43	61	713
1993	270	143	65	83	96	16	673
1994	311	149	70	86	110	18	744
1995	345	155	72	94	127	18	811
1996	308	169	79	102	136	19	813
1997	314	143	77	106	141	17	798
1998	320	170	75	92	146	21	824
1999	329	144	75	90	155	27	820

2000	345	184	106	100	161	36	932
2001	364	180	118	99	177	36	974
2002	379	198	118	102	175	41	1013
2003	357	245	124	81	145	37	989

備註：原資料將 1984 年至 1992 年權利金與租金合併計算。

資料來源：根據中正國際航空站編，《中正國際機場年鑑》(桃園：中正國際航空站，1984-2003 年)製作。

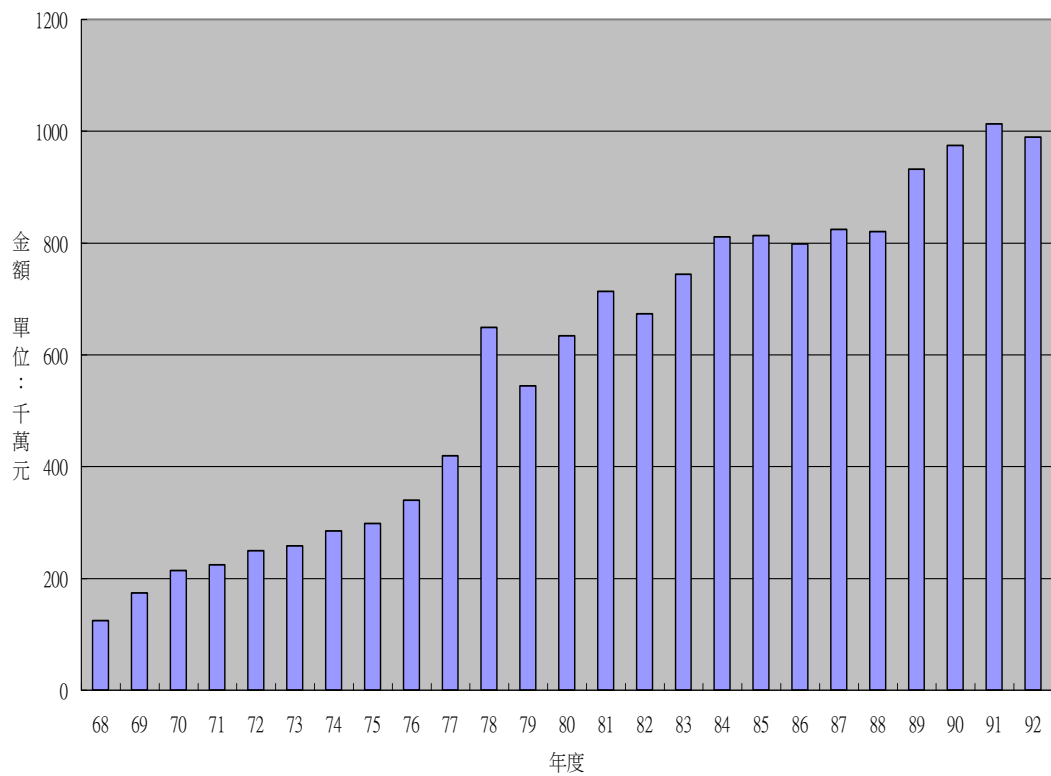


圖 1-4-3 國際航空站歷年營收統計圖

資料來源：同表 1-4-1。

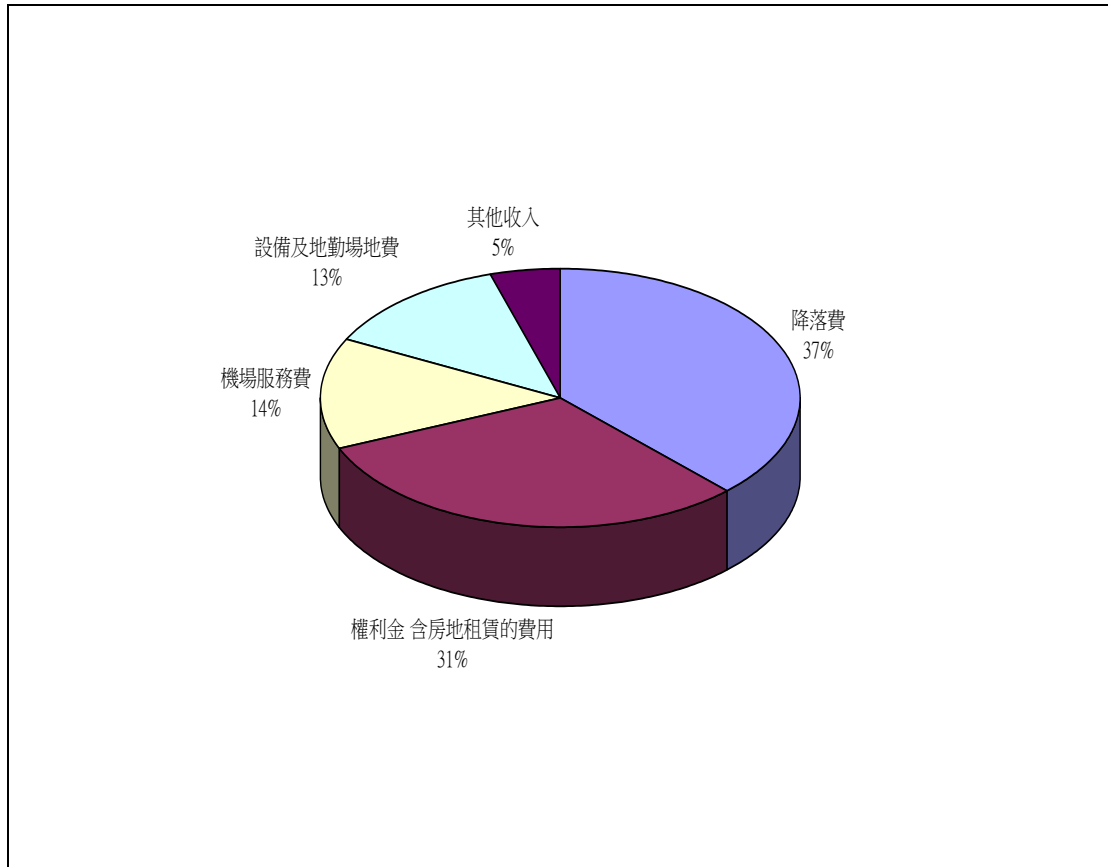


圖 1-4-4 國際航空站營收類型圖

備註：數據資料引自民國 73-92 年統計資料。

資料來源：同表 1-2-2。

二、運輸成績

有關中正國際航空站的運輸成績，首先，就旅客方面來說，表 1-4-2、圖 1-4-5 所示，民國 69 年、74 年、79 年、84 年、89 年的入境人次分別為 1,851,145 人次、2,101,836 人次、4,431,726 人次、6,287,935 人次、8,365,565 人次；出境人次分別為 1,823,754 人次、2,164,346 人次、4,497,492 人次、6,297,863 人次、8,340,063 人次；過境人次分別為 614,759 人次、1,049,289 人次、1,165,338 人次、1,892,398 人次、1,975,834 人次，無論入境、出境、過境人次都呈穩定增加的趨勢。其中，大多數年度為出境旅客人次略多於入境人次，過境人次約占入境人次的 20 至 50% 之間。唯，民國 92 年因為受到經濟不景氣和非典型肺炎（Severe Acute Respiratory Syndrome，簡稱 SARS）侵襲臺灣的雙重影響，而有明顯的衰退現象。

表 1-4-2 民國 68-93 年國際機場旅客人次統計表

單位：人次

年別	入境人次	指數	出境人次	指數	過境人次	指數	總計人次	指數
1979/ 民國 68 年	1,749,997	100.0	1,731,817	100	561,897	100	4,043,711	100
1980	1,851,145	105.8	1,823,754	105	614,759	109	4,289,658	106
1981	1,965,715	112.3	1,956,621	113	811,865	144	4,734,201	117
1982	1,945,665	111.2	1,994,307	115	1,012,273	180	4,952,245	122
1983	2,012,012	115.0	2,064,396	119	1,042,000	185	5,118,408	127
1984	2,104,706	120.3	2,162,450	125	1,043,259	186	5,310,415	131
1985	2,101,836	120.1	2,164,346	125	1,049,289	187	5,315,471	131
1986	2,248,102	128.5	2,297,910	133	1,025,500	183	5,571,512	138
1987	2,643,248	151.0	2,698,321	156	1,066,386	190	6,407,955	158
1988	3,274,949	187.1	3,310,446	191	1,007,216	179	7,592,611	188
1989	3,850,403	220.0	3,896,218	225	912,176	162	8,658,797	214
1990	4,431,726	253.2	4,497,492	260	1,165,338	207	10,094,556	250
1991	4,649,695	265.7	4,707,141	272	1,257,224	224	10,614,060	262
1992	5,407,775	309.0	5,420,323	313	1,244,658	222	12,072,756	299
1993	5,609,234	320.5	5,544,466	320	1,340,434	239	12,494,134	309
1994	5,825,675	332.9	5,792,899	334	1,730,894	308	13,349,468	330
1995	6,287,935	359.3	6,297,863	364	1,892,398	337	14,478,196	358
1996	6,783,236	387.6	6,802,615	393	2,027,773	361	15,613,624	386
1997	7,078,728	404.5	7,106,126	410	1,805,447	321	15,990,301	395

1998	6,918,719	395.4	6,906,882	399	1,899,847	338	15,725,448	389
1999	7,519,876	429.7	7,495,591	433	2,028,995	361	17,044,462	422
2000	8,365,565	478.0	8,340,063	482	1,975,834	352	18,681,462	462
2001	8,221,763	469.8	8,271,054	478	1,968,010	350	18,460,827	457
2002	8,491,888	485.3	8,507,429	491	2,229,094	397	19,228,411	476
2003	6,799,125	388.5	6,803,464	393	1,911,446	340	15,514,035	384
2004	8,865,977	507.6	8,856,289	511	2,361,289	420	20,083,555	496.

資料來源：中正國際航空站網站 <http://www.cksairport.gov.tw>，2005年3月4日引用。

其次，就貨運量變化而言，如表 1-4-3、圖 1-4-5 所見，民國 69 年、74 年、79 年、84 年、89 年的入境貨物量分別為 29,351,500 公噸、88,833,000 公噸、142,375,300 公噸、357,235,676 公噸、572,105,260 公噸；出境貨物量分別為 103,361,700 公噸、145,505,300 公噸、258,221,700 公噸、397,253,582 公噸、636,733,220 公噸，大體也屬穩定上升的趨勢。其中，出境貨物載重量一直多於入境貨物載重量，此一現象反映，臺灣的經濟貿易長久以來是以出口為導向，但自民國 90 年起，臺灣經濟受到全球化、自由化開放市場的影響，故入境貨物量有凌駕出境貨物量的趨勢。又，若對旅客與貨物的成長幅度作一比較，如圖 1-2-5 所示，旅客人次的成長高於貨物量的成長。而民航局與桃園縣政府在桃園國際機場附近規劃客貨運園區，將貨運站開放給民營與加強改進倉儲設備，這些措施有助於貨運業的成長，自不待言。

表 1-4-3 民國 68-93 年國際機場貨運量統計表

單位：公噸

年別	入境貨物重量	指數	出境貨物重量	指數	總計	指數
1979/ 民國 68 年	26,783,300	100	90,684,400	100	117,467,700	100
1980	29,351,500	110	103,361,700	114	132,713,200	113
1981	31,970,100	119	114,626,600	126	146,596,700	125
1982	32,149,800	120	115,311,300	127	147,461,100	126
1983	41,939,800	157	141,010,200	155	182,950,000	156
1984	50,594,700	189	163,884,900	181	214,479,600	183
1985	88,833,000	332	145,505,300	160	234,338,300	199
1986	68,168,300	255	218,792,900	241	286,961,200	244
1987	99,230,100	370	246,422,500	272	345,652,600	294
1988	117,467,000	439	225,986,600	249	343,453,600	292
1989	132,087,700	493	252,284,400	278	384,372,100	327
1990	142,375,300	532	258,221,700	285	400,597,000	341
1991	170,795,315	638	280,237,397	309	451,032,712	384
1992	220,981,100	825	301,467,795	332	522,448,895	445
1993	251,524,226	939	307,668,009	339	559,192,235	476
1994	308,337,506	1,151	353,919,368	390	662,256,874	564
1995	357,235,676	1,334	397,253,582	438	754,489,258	642
1996	362,941,521	1,355	433,518,247	478	796,459,768	678
1997	429,514,882	1,604	484,004,691	534	913,519,573	778
1998	419,992,282	1,568	512,060,480	565	932,052,762	793

1999	479,000,058	1,788	578,236,881	638	1,057,236,939	900
2000	572,105,260	2,136	636,733,220	702	1,208,838,480	1,029
2001	637,199,035	2,379	552,674,216	609	1,189,873,251	1,013
2002	756,859,596	2,826	623,888,462	688	1,380,748,058	1,175
2003	828,705,106	3,094	671,365,771	740	1,500,070,877	1,277
2004	1,023,548,368	3,821	677,427,075	747	1,701,020,413	1,448

資料來源：中正國際航空站網站 <http://www.cksairport.gov.tw>，2005年3月4日引

用。

再次，在航機架次數量方面，如表 1-4-4、圖 1-4-5 所示，民國 69 年、74 年、79 年、84 年、89 年的定期航機入境分別為 17,314 架次、18,239 架次、26,893 架次、43,312 架次、54,107 架次；臨時入境架次分別為 1,365 架次、2,777 架次、3,730 架次，定期出境架次分別為 17,299 架次、18,250 架次、26,973 架次、43,648 架次、54,165 架次；臨時出境架次分別為 1,306 架次、2,458 架次、3,693 架次。同樣呈穩定成長的趨勢。歷年出入境航機架次的增加，反映桃園國際機場的現代化設備，業已適應國際航空運輸業市場的需求。

表 1-4-4 民國 68-93 年國際機場航機起降架次表

單位：架次

年別	定期入境	指數	臨時入境	指數	定期出境	指數	臨時出境	指數	總計	指數
1979/民國 68 年	17,314	100	—	—	17,274	100	—	—	34,588	100
1980	17,314	100	—	—	17,299	100	—	—	34,613	100
1981	17,603	102	—	—	17,601	102	—	—	35,204	102
1982	17,496	101	—	—	17,353	100	—	—	34,849	101
1983	17,427	101	—	—	17,424	101	—	—	34,851	101
1984	18,226	105	—	—	18,244	106	—	—	36,470	105
1985	18,239	105	—	—	18,250	106	—	—	36,489	105
1986	18,706	108	—	—	18,723	108	—	—	37,429	108
1987	19,919	115	—	—	19,914	115	—	—	39,833	115
1988	21,114	122	565	100	21,126	122	528	100	43,333	125
1989	22,752	131	1,419	251	22,840	132	1,359	257	48,370	140
1990	26,893	155	1,365	242	26,973	156	1,306	247	56,537	163
1991	29,684	171	1,354	240	29,786	172	1,256	238	62,080	179
1992	32,799	189	1,698	301	32,783	190	1,702	322	68,982	199
1993	35,128	203	2,102	372	35,103	203	2,116	401	74,449	215
1994	39,340	227	2,362	418	39,443	228	2,264	429	83,409	241
1995	43,312	250	2,777	492	43,648	253	2,458	466	92,195	267
1996	48,070	278	2,627	465	48,306	280	2,366	448	101,369	293
1997	51,745	299	2,728	483	51,804	300	2,641	500	108,918	315
1998	52,549	304	2,346	415	52,449	304	2,433	461	109,777	317

1999	52,264	302	2,606	461	52,186	302	2,635	499	109,691	317
2000	54,107	313	3,730	660	54,165	314	3,693	699	115,695	334
2001	57,379	331	4,585	812	57,369	332	4,583	868	123,916	358
2002	62,062	358	4,162	737	62,075	359	4,129	782	132,428	383
2003	58,875	340	3,964	702	58,883	341	3,970	752	125,692	363
2004	68,586	396	5,890	1,042	68,593	397	5,869	1,112	148,938	431

備註：符號“—”表原資料缺載。

資料來源：中正國際航空站網站 <http://www.cksairport.gov.tw>，2005年3月4日引

用。

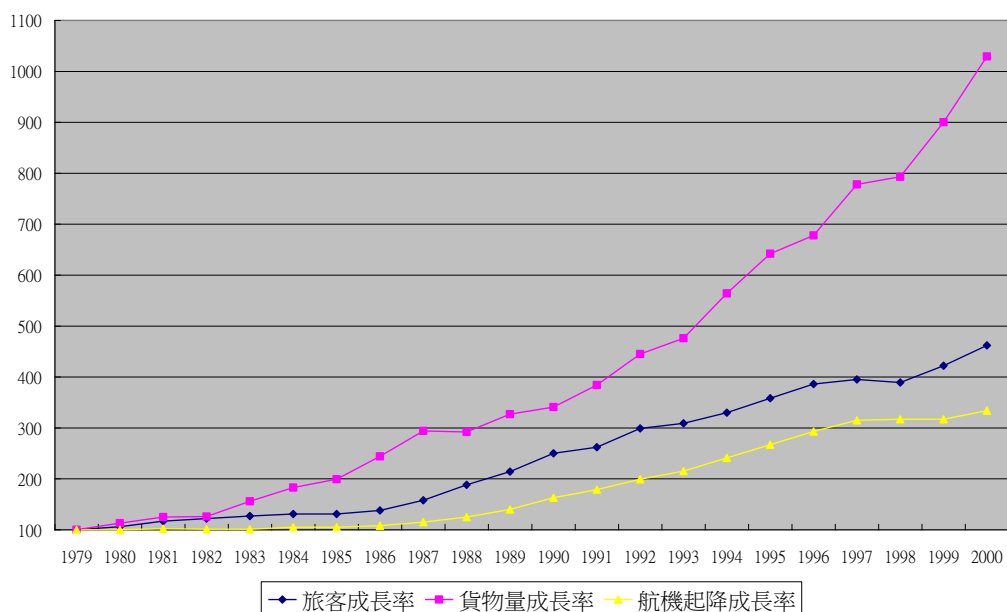


圖 1-4-5 國際機場旅客、貨物量與航機起降成長趨勢圖

資料來源：同表 1-4-2、表 1-4-3、表 1-4-4。

第二章 國際機場的安全與事故

臺灣航空事業受到社會經濟繁榮、國民重視休閒活動、出國旅遊風氣盛行和全球經濟自由化、市場開放等影響，航運量快速地增加，而在航空公司飛航次數增多，國際恐怖份子無孔不入的威脅下，飛航安全就成為業者和旅客共同所關注的問題。本章為闡述桃園國際機場的安全與事故，茲將內容分為三節，第一節說明航空安全法規與制度；第二節介紹機場安全措施；第三節敘述空難與犯罪事件。

第一節 航空安全法規與制度

本節分為飛航安全相關法規、民用航空人員檢定、行政院飛航安全委員會、飛航安全體系等項，茲將其要點說明如下。

一、飛航安全相關法規

民航局為維護航空器的飛航安全和保障旅客權益，在民國 42 年 5 月 30 日頒布「民用航空法」中，規定航空器在飛航時應具備：航空器登記證書、航空器適航證書、飛航日記簿、載客時乘客名單、貨物及郵件清單、航空無線電臺執照等證照單據，以確保飛航安全。²⁴⁰又，為定期檢驗航空器，發現及取締不適航的航空器，於民國 61 年頒布「航空器適航檢定給證規則」、民國 64 年頒布「航空器登記規則」、民國 89 年訂定「航空器飛航作業管理規則」、「航空器產品裝備及其零組件適航驗證管理辦法」、「航空器產品裝備及其零組件檢定委託辦法」等航空器檢查相關法令。有關民航局依據「民用航空法」核發我國航空器登記，與適航航空器證書的數量，參見表 2-1-1。

表 2-1-1 民國 50-89 年中華民國籍航空器登記及適航航空器數量表

單位：架

年別	登記	適航	年別	登記	適航
1961/ 民國 50 年	66	52	1981	61	50
1962	68	58	1982	61	52
1963	64	57	1983	63	50

²⁴⁰ 〈民用航空法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2004 年 12 月 7 日引用。

1964	62	55	1984	64	50
1965	78	72	1985	61	45
1966	80	74	1986	62	45
1967	97	85	1987	62	52
1968	98	90	1988	72	63
1969	90	90	1989	79	68
1970	88	63	1990	81	73
1971	86	48	1991	86	82
1972	73	45	1992	107	105
1973	72	45	1993	120	116
1974	67	47	1994	146	133
1975	61	47	1995	169	159
1976	71	55	1996	181	176
1977	68	57	1997	186	178
1978	65	53	1998	196	191
1979	69	53	1999	203	184
1980	65	47	2000	197	169

備註：統計資料始自 1961 年。

資料來源：根據交通部，《交通部統計要覽》(臺北：交通部，1968-1969 年)；同，
《中華民國交通統計要覽》(臺北：交通部，1970-2001 年)製作。

表 2-1-1 顯示，歷年航空器的登記數都超過適航數，唯，民國 81 年起登記數與適航數成長顯著，民國 87 年的適航數增至 191 架，但民國 88 年、民國 89 年則出現減少的現象。

根據民國 89 年「航空器飛航作業管理規則」，規定：民用航空運輸業的飛航作

業、飛航準備、飛航中程序、航空器性能及其操作限制、航空器儀表裝備及飛航文件、航空器通信及航行裝備、航空器的維護、飛航組員、簽派員、飛航手冊、飛航表格、紀錄及報告、客艙組員、保安等，都須依法遵行。²⁴¹具體的說，航空器上除有交通部核准的器具外，不得裝載武器、彈藥、爆炸物品、毒氣、放射性物料或其他危害飛航安全的物品；航空人員、航空器上的工作人員及乘客不得私自攜帶上述違禁品進入航空器。乘客在航空器關閉艙門，到開啟艙門為止，不得使用空服人員宣佈禁止干擾飛航通訊的器材。²⁴²

二、民用航空人員檢定

依據「民用航空法」規定，航空人員須具備下列條件，即：1、應為中華民國國民，但經交通部核准者，不在此限；2、航空人員須經學、術科檢定合格，由民航局發給執業證書、檢定證件後，方得執行業務，並應於執行飛航任務時隨身攜帶。有關航空人員的檢定分類、執業證書、檢定證的申請資格、學科與術科之檢定、重檢、屆期重審、檢定加簽、逾期檢定、外籍航空人員申請檢定程序、證照費收取等項，都歸交通部辦理，但航空人員的學、術科檢定業務可以委託機關、團體辦理。受託者的資格、條件、責任及監督等項，則遵照由民航局訂定「航空人員術科檢定委託辦法」加以規範。

交通部為培養民用航空人才，得請教育部設立民用航空學校，或請教育部增設、調整相關科、系、所、學院。民用航空人員的訓練分類、組織、籌設申請、許可證之申請、註銷與換發、招生程序、訓練學員之資格、訓練課程、訓練設施與設備、教師資格、證照費收取、訓練管理等項之設立規則，必須遵照交通部訂定「航空人員訓練機構設立規則」辦理，其訓練機構之設立，應經交通部核准。²⁴³

民航局得派員檢查民用航空人員訓練機構的各項人員、訓練、設備，並督導其業務，受檢者不得拒絕、規避或妨礙，如有缺失，應通知受檢者限期改善。航空人員之檢定與體格之適用法規為「航空人員檢定給證管理規則」、「航空人員體格檢查標準」。民國 59 年 6 月民航局制定「航空人員檢定給證管理規則」，內有明文規範：學習駕駛員、固定翼航空器自用駕駛員、固定翼航空器商用駕駛員、固定翼航空器民航運輸駕駛員、直昇機自用駕駛員、直昇機商用駕駛員、直昇機民航運輸駕駛員、飛艇自用駕駛員、飛艇商用駕駛員、自由氣球自用駕駛員、自由氣球商用駕駛員、滑翔機自用駕駛員、滑翔機商用駕駛員、飛航教師、飛航機

²⁴¹ 〈航空器飛航作業管理規則〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 3 月 5 日引用。

²⁴² 〈民用航空法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2004 年 12 月 7 日引用。

²⁴³ 同上註。

構員、地面機械員、航空器維修廠、維修員、航空器簽派員、飛航管制員等，所有資格認定與申請執業證照之條件。航空人員經過學、術科考試與資格認定後，即核發執業證書。²⁴⁴有關民國 41 年至 80 年間，民航局核發民用航空人員的執照數量，參見表 2-1-2。

表 2-1-2 民國 41-80 年民用航空人員執照核發數統計表

年別	民航運輸駕駛員	高級商用駕駛員	商用駕駛員	飛航機械員	領航員	機械員	航空簽派員	飛航管制員	合計
1952	10	5	44	—	—	47	2	3	111
1953	16	7	48	—	—	50	2	3	126
1954	22	8	78	—	—	91	3	6	208
1955	25	9	85	24	—	94	3	6	246
1956	27	9	90	28	—	102	3	11	270
1957	40	10	103	30	—	106	3	11	303
1958	49	16	111	33	—	125	18	11	363
1959	63	19	115	40	—	135	19	12	403
1960	75	23	123	57	—	148	20	24	470
1961	121	33	141	66	—	152	21	29	563
1962	177	98	163	75	—	169	86	74	842
1963	261	133	192	81	12	179	117	100	1,075
1964	349	184	237	86	14	205	126	108	1,309
1965	373	306	272	92	15	224	146	115	1,543
1966	402	411	325	101	17	233	185	118	1,792
1967	443	495	356	118	18	259	205	128	2,022
1968	458	522	377	124	18	269	211	134	2,113

²⁴⁴ 〈航空人員檢定給證管理規則〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 12 月 7 日引用。

1969	484	544	396	146	18	334	214	143	2,279
1970	492	546	398	150	20	352	221	154	2,333
1971	521	567	401	162	20	428	229	164	2,492
1972	535	567	431	165	24	468	246	183	2,619
1973	549	578	435	177	25	531	255	196	2,746
1974	582	603	450	194	33	561	263	203	2,889
1975	599	317	456	194	33	615	277	220	2,711
1976	612	631	457	194	33	661	291	222	3,101
1977	626	656	462	195	—	705	309	244	3,197
1978	637	675	470	202	—	776	320	245	3,325
1979	647	702	478	214	—	840	327	255	3,463
1980	654	721	483	218	—	900	337	272	3,585
1981	687	737	490	219	—	925	342	277	3,677
1982	697	747	505	218	—	986	353	309	3,815
1983	719	766	509	224	—	1,018	362	321	3,919
1984	736	781	516	226	—	1,069	380	321	4,029
1985	738	802	519	232	—	1,119	385	352	4,147
1986	761	831	528	243	—	1,156	390	353	4,262
1987	793	878	543	251	—	1,189	398	357	4,409
1988	825	896	572	251	—	1,239	424	358	4,565
1989	864	971	601	261	—	1,353	447	364	4,861
1990	896	1,049	610	262	—	1,422	463	375	5,077
1991	974	1,120	644	262	—	1,493	499	387	5,379
合計	18,539	18,973	14,214	5,815	300	22,728	8,902	7,168	96,639

備註：符號” — ”表資料缺載。自 1992 至 2004 年民航人員執照核發分類標準改變，項目變得更細，限於篇幅關係，不一一列表說明。

資料來源：根據交通部，《交通部統計要覽》，1968-1969 年；同，《中華民國交通統計要覽》，1970-1992 年製作。

表 2-1-2 記載，民國 45 年、50 年、55 年、60 年、65 年、70 年、75 年、80 年民航運輸駕駛員的執照核發數分別為：27 人、121 人、402 人、521 人、612 人、687 人、761 人、974 人；統計四十年間共核准 18,539 人，年平均核准 464 人。高級商用駕駛員分別為：9 人、33 人、411 人、567 人、631 人、737 人、831 人、1,120 人，40 年間共核准 18,973 人，年平均核准 474 人。機械員分別為：102 人、152 人、233 人、428 人、661 人、925 人、1,156 人、1,493 人；統計四十年間共核准 22,728 人，年平均核准 568 人。航空簽派員分別為：3 人、21 人、185 人、229 人、291 人、342 人、390 人、499 人；統計四十年間共核准 8,902 人，年平均核准 223 人。飛航管制員分別為：11 人、29 人、118 人、164 人、222 人、277 人、353 人、387 人；統計四十年間共核准 7,168 人，年平均核准 179 人。以上各項執照人數都呈向上成長的趨勢。

依據航空法規定，航空器駕駛員、飛航機械員、飛航管制員的體格，應經民航局定期檢查，並得為臨時檢查；經檢查符合標準者，才由民航局核發體格檢查合格證，並於執業時隨身攜帶；經檢查不合標準者應停止執業。有關航空人員體格之分類、檢查期限、檢查項目、檢查不合標準申請覆議之程序與提起複檢條件、檢查期間之規定、檢查與鑑定費用之收取、體格檢查合格證之核發、檢查不合標準停止執業之基準等項，²⁴⁵都依民航局訂定「航空人員體格檢查標準」實施。航空人員的體檢方式據此標準程序作業，將體格分為甲類體位和乙類體位，甲類體位者得從事民用航空運輸業的駕駛員；乙類體位者得從事：學習駕駛員、自用駕駛員、普通航空業之駕駛員、飛航機械員、飛航管制員及飛航教師等工作。又，航空人員須於六個月內實施定期複查，倘若發現有重大疾病或標準作業程序內所規範的疾病無法繼續飛航任務時，就應撤銷其相關證書，藉以確保飛航任務得以執行。²⁴⁶

²⁴⁵ 〈民用航空法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2004 年 12 月 7 日引用。

²⁴⁶ 〈航空人員體格檢查標準〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 5 月 2 日引用。

三、行政院飛航安全委員會

民國 87 年行政院為加強飛航安全，於 1 月 21 日修訂「民用航空法」第 84 條至第 87 條規定，於 3 月 23 日發佈「航空器飛航安全委員會組織規程」，設立「航空器飛航安全委員會」，專責行使民用航空器失事調查權，其後依據民國 89 年 4 月 5 日修訂民航法第 84 條規定，及民國 90 年 5 月 23 日頒布「行政院飛航安全委員會組織規程」，將航空器飛航安全委員會正式更名為「行政院飛航安全委員會」（以下簡稱「飛安會」）。²⁴⁷

飛安會的人事組織設有主任委員一人，委員七人，均屬兼任，主任委員為行政院長由七名委員中指定，負責執行：會務決議、綜理會務及指揮監督所屬職員。飛安會採「委員合議制」，委員會議由主任委員召集，每月舉行一次，必要時得召開臨時會議。飛安會聘用民航領域學有專精的失事調查官及飛航安全官，由主任委員從中指派一人兼任執行長，執行長的權責有：

- (一)執行及推動委員會議之決議事項。
- (二)推動及協調會內相關事務事項。
- (三)飛航安全委員會標準作業程序之制訂及修訂事項。
- (四)國內外政府及民間機構協商事項。
- (五)擔任飛航安全委員會對外之發言人。
- (六)擔任重大失事案件之主任調查官。
- (七)擔任飛航安全委員會國際事務負責人。
- (八)其他有關主任委員及委員會議交辦事項，如處理飛安會會務和與國內外相關機構之聯繫、協調等事務。²⁴⁸

辦公室主任承主任委員或執行長之命，經手機密及重要文件之處理事項、飛安會委員會議及業務會報之事項、印信典守事項及其他交辦事項。²⁴⁹另，尚聘專業技術人員與行政支援人員，協助完成各項技術與行政工作。²⁵⁰

有關飛安會的業務，主要有：

²⁴⁷ 行政院飛航安全委員會，《行政院飛航安全委員會九十二年度年鑑》（臺北：行政院飛航安全委員會，2004 年），頁 8。

²⁴⁸ 〈行政院飛航安全委員會辦事細則〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2004 年 12 月 7 日引用。

²⁴⁹ 〈行政院飛航安全委員會辦事細則〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2004 年 12 月 7 日引用。

²⁵⁰ 行政院飛航安全委員會，《行政院飛航安全委員會九十二年度年鑑》，頁 8。

- (一)國內外民用航空器失事與重大意外事件之認定、調查、鑑定及調查報告與改善建議之提出。
- (二)依據職權向相關機構、人員取得調查鑑定資料，及採取必要之調查行為。
- (三)航空器失事及重大意外事件調查工作之研究及發展。
- (四)與世界各國飛航安全組織之協調及聯繫。
- (五)其他機關委託飛安會處理之非屬民用航空器失事及重大意外事件。
- (六)重大影響飛航安全事件之專案研究。²⁵¹

飛安會為推展業務而有委員會之設立，委員會下轄飛航安全組、失事調查組、調查實驗室、行政及法制組、人事管理員及會計員室等單位。有關各組專責業務，可參見圖 2-1-1。

²⁵¹ 〈行政院飛航安全會組織規程〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 8 月 31 日引用。

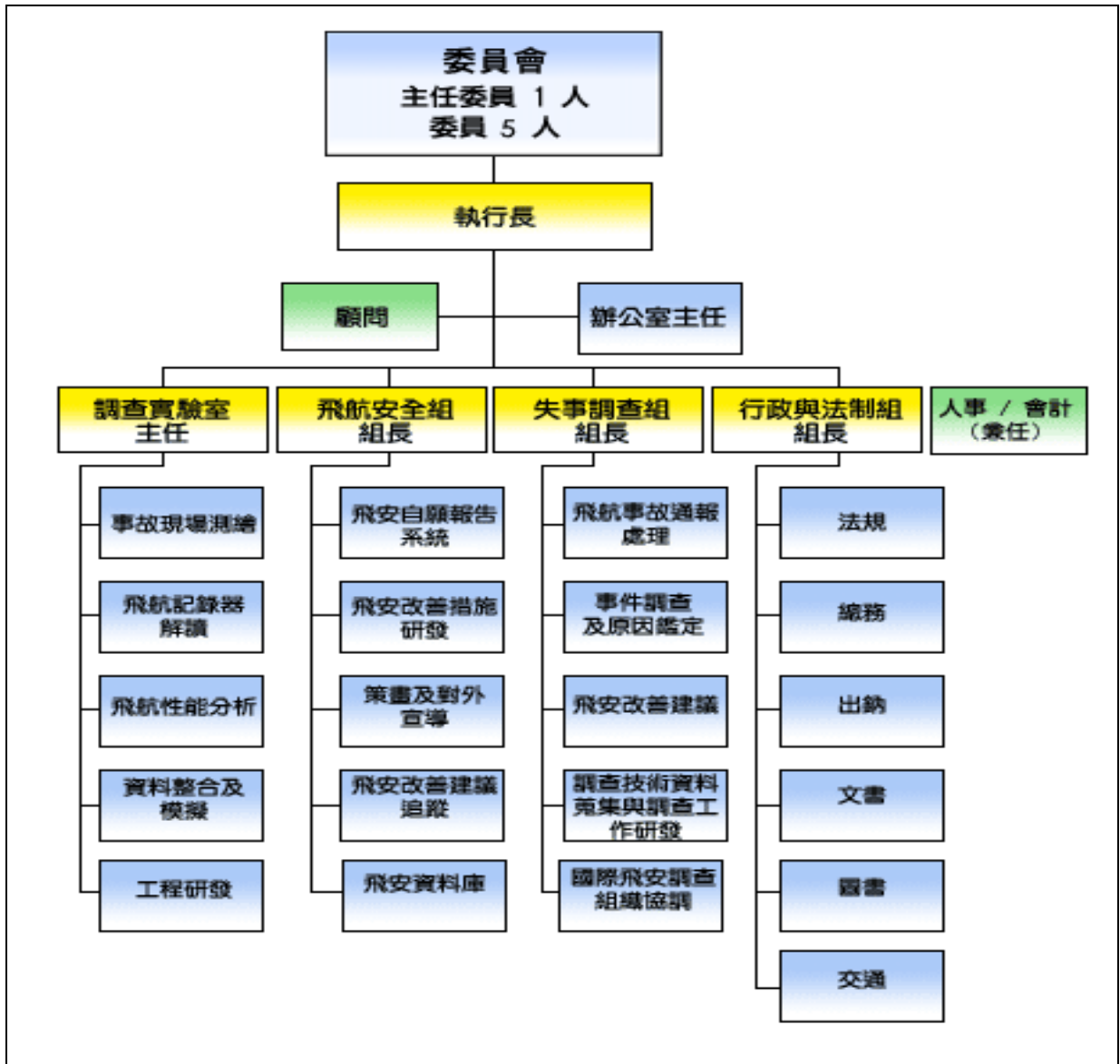


圖 2-1-1 飛安會組織圖

資料來源：飛安會網站 <http://www.asc.gov.tw>，2005 年 7 月 9 日引用。

飛安會處理飛安事故是依據「飛航事故調查法」、「民用航空器及公務航空器飛航事故調查作業處理規則」、「超輕型載具飛航事故調查作業處理規則」行使權責，亦即對飛安事故的發生原因進行調查與分析、提出飛航安全建議，以改善飛航安全。有關飛航委員會歷年調查意外事故之成績，可參見表 2-1-3。

表 2-1-3 民國 88 - 93 年飛航委員會歷年調查飛航事故一覽表

年/月/日/ 民國	事 故 摘 要	機 型	地 點
88/04/21	德安航空公司直昇機於臺北縣瑞芳山區進行飛渡任務時墜毀失事	BK-117	臺北縣瑞芳山區
88/08/22	中華航空公司 CI642 班機於赤鱗角機場落地時墜毀失事	MD-11	香港赤鱗角機場
88/08/24	立榮航空公司 B7873 班機於花蓮機場落地滾行時客艙爆炸失火失事	MD-90	花蓮機場
88/09/02	中華航空公司 DT2 訓練機於桃園機場落地後偏出跑道失事	B747SP	桃園桃園機場
88/11/29	凌天航空公司直昇機於屏東縣高屏溪進行空中農藥噴灑任務時落水失事	UH12E	屏東高屏溪攔河壩之集水區
89/04/24	遠東航空公司 EF1201 班機於嘉義機場落地後偏出跑道重大意外事件	MD-82	嘉義機場
89/05/08	中華航空公司 CI681 班機於飛航中駕駛員人為疏失致重大意外事件	A300-600R	桃園桃園機場飛往越南胡志明市飛航航路中
89/05/08	德安航空公司直昇機於臺中縣求安農場進行載客任務時旋翼觸擊流籠鋼纜迫降失事	BELL 430	臺中縣求安農場
89/08/24	立榮航空公司 B7815 班機於小港機場落地後滑出跑道	MD-90	高雄小港機場
89/10/31	新加坡航空公司 SQ006 班機於桃園機場起飛時撞毀在部分關	B747-400	桃園桃園機場

	閉跑道上失事		
89/10/31	華信航空公司 AE838 班機於桃園機場落地後偏出跑道重大意外事件	B737-800	桃園桃園機場
90/01/15	立榮航空公司 B7 695 班機 B-15235 DASH-8-300 重落地失事	DASH-8-300	金門尚義機場
90/09/03	凌天航空公司直昇機於臺中市北屯區墜毀失事	BELL 206	臺中市北屯區
90/09/21	華信航空公司 AE737 班機於松山機場地面滑行時與立榮航空公司移機碰撞重大意外事件	FOKKER 50	臺北松山機場
90/11/20	長榮航空公司 BR316 班機於桃園機場落地時失事	MD-11	桃園國際機場
91/05/25	中華航空公司 CI611 班機於澎湖馬公北北西方 25 哩處墜毀失事	B747-200	澎湖馬公北北西方 25 哩處
91/07/08	遠東航空公司 EF184 班機於馬公機場起飛時撞擊跑道端燈重大意外事件	MD-83	澎湖馬公機場
91/07/19	新加坡航空公司 SQ029 班機於中正國際機場地面滑行時撞擊尾錐頂桿意外事件	B747-400	桃園國際機場
91/09/05	復興航空公司 GE517 班機於松山機場起飛後客艙冒煙重大意外事件	ATR72-200	臺北松山機場
91/10/07	中興航空公司直昇機於武陵農場山區進行空勘時迫降失事	BK-117	臺中縣武陵農場山區
91/12/21	復興航空公司 GE791 班機於澎湖馬公東南方 12 哩處墜毀失	ATR72-200	澎湖馬公東南方 12 哩

	事		
92/03/01	內政部消防署空中消防隊籌備處編號NFA901 UH-1H 直昇機起飛階段飛航事故	UH-1H	阿里山祝山停機坪
92/03/21	復興航空公司 GE543 班機於臺南機場落地後碰撞跑道上工程車飛航事故	A321-100	臺南機場
92/08/21	遠東航空公司 EF055 班機於金門尚義機場降落後偏出跑道飛航事故	MD-82	金門尚義機場
92/12/25	復興航空公司 GE006 班機於臺北松山機場降落時發動機火警事件	ATR72-200	臺北松山機場
93/04/19	緯華航太工業公司 Ultrasport 496 型直昇機於臺南縣曾文溪國姓橋附近河床墜落事件	Ultrasport 496	曾文溪國姓橋附近河床
93/07/02	長榮航空公司 BR826 班機於高雄國際機場跑道落地滑行，於轉入滑行道時鼻輪衝出滑行道事件	MD-90	高雄小港機場
93/08/24	遠東航空公司 EF182 班機於松山機場落地滾行減速時偏出跑道事件	MD-82	臺北松山機場
93/10/18	復興航空公司 GE536 班機於松山機場落地後滑出跑道飛航事故	A320	臺北松山機場

資料來源：飛航安全會網頁 <http://www.asc.gov.tw>，2005 年 8 月 15 日引用、重製。

要言之，飛航安全委員會自民國 88 年起至民國 93 年止，對境內輕型載具與民用航空器一共提出 29 件調查建議，這些建議分別函送交通部、民航局、桃園國際航空站、飛機製造廠商、出事的航空公司、國際航空運輸協會、國際民航組織

(ICAO)、美國聯邦航空總署、歐盟聯合航空局等相關機構。飛航安全委員會在其報告中，並分析航空器失事的原因、各單位應改善事項，藉以汲取教訓，避免再發生災難。²⁵²

四、飛航安全體系

桃園國際機場的飛航安全體系包括：交通部、民航局、飛安會、地方政府、航空業者、民間團體、一般民眾（機場鄰近居民與旅客）與軍事單位。有關這些公民營組織與民眾在飛航安全中的角色，茲說明於後。

（一）交通部

交通部乃掌管全國交通的權責單位，為辦理民用航空事業，依法設立民航局。交通部在飛航安全體系中，主要負責督導與發展交通計畫之事務。

（二）民航局

民航局的飛航安全系統分為：局本部、機場、飛航服務總臺、技術人員訓練所等四部分。局本部規劃各組室相關法規之制訂、空運管理事宜、飛航安全標準之訂定、查核及航空器失事之預防與處理。機場安全由航空站與航空警察局負責；航空站負責督導與維護地面作業之安全事項。航警局負責航空運送客貨運的安全檢查及爆裂物、劫機事件的處理。飛航服務總臺提供航空器飛航情報、飛航管制資訊、航空通信及航空氣象等服務。技術人員訓練所提供民航技術人員之受訓。²⁵³大體而言，民航局在飛航安全體系中著重制訂確保飛航安全之策略、監督民航運輸業與維護飛航安全、對航空人員及設施進行認證與檢查、提供安全飛航環境、負責機場與地面作業安全之督導及查核、訓練與教育專業人員等事務。²⁵⁴

（三）航空公司

有關各航空公司的安全系統係由其內部的飛安、機務、航務等部門負責。具體的說，飛安部門負責監控機務、航務運作過程、潛在風險的安全資訊管理、機隊人員日常操作分析等飛行資料分析，及監控機務維修、人員教育訓練、失事事件的調查、保安作業等飛航安全事項。機務部門負責監控飛機及發動機性能、修護品質、修改航機性能、訓練機務等事項。航務部門負責實行組員資源管理以消除不安全因素，包括：訓練與考核機師能力、建立考核標準、自我督察的品質管

²⁵² 行政院飛航安全委員會編，《航空器失事調查報告：中華民國 89 年 10 月 31 日新加坡航空公司 006 班機,BOEING 747-400 型機,國籍登記號碼 9V-SPK 於中正國際機場起飛時撞毀在部分關閉跑道上》(臺北：行政院飛航安全委員會，2002 年)，頁 211-221。

²⁵³ 交通部民航局編，《民航政策白皮書》，頁 2-30。

²⁵⁴ 交通部民航局編，《民航政策白皮書》，頁 2-24。

理系統、建立航務資訊體系等事項。航空公司因不屬於政府部門，故須接受政府監督，對其自身作業建立機務與航務安全資訊管理、日常飛航資料分析、組員資源管理等預防體系，以防發生意外事故。²⁵⁵

(四) 飛安會

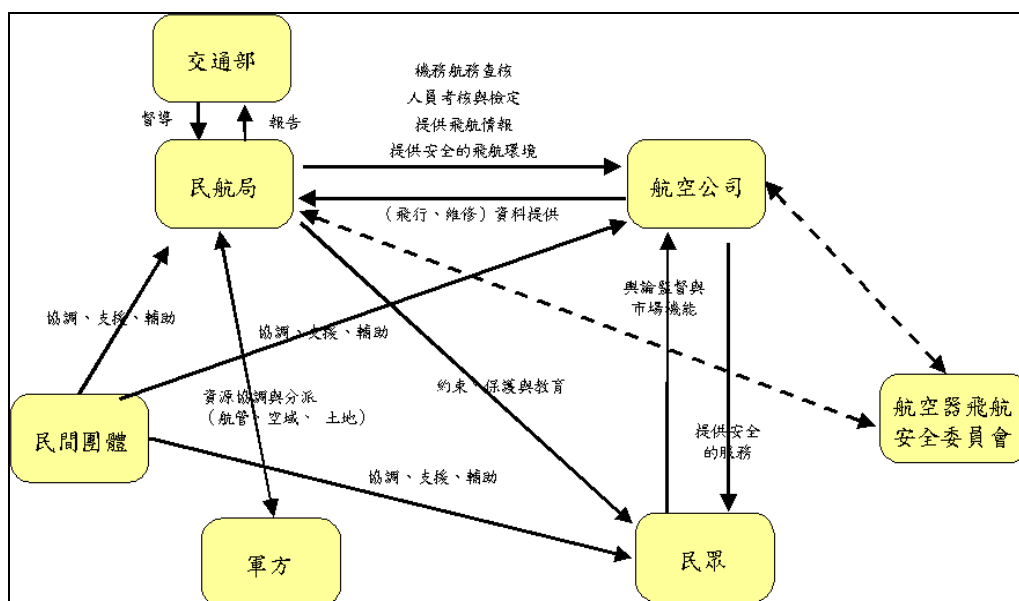
在行政院下獨立行使職權的飛安會，乃國內飛航安全的最高獨立督導單位。飛安會專司調查國內外航空器之失事調查、原因鑑定、提出改善飛航安全建議，及負責與世界各國的飛安組織聯繫與協調，蒐集國內相關研究報告，以防飛安事件再度發生。

(五) 民間團體

民間團體在整個飛航安全體系中扮演協調、支援與輔助的角色。以往在發生重大空難事件時，經常可以看見民間團體熱心參與救災，和撫慰傷亡病患及其家屬的情形。民間團體的大愛精神，不僅可以減輕國家社會的負擔，且可促使民眾增加交通安全意識，共同珍惜自己與他人的生命。²⁵⁶

(六) 民眾

政府制訂飛航安全法規係為維護機場附近居民及旅客的安全，正因如此，民眾在飛航安全體系中，便有輿論監督與市場調節機能的功用，其反應良窳將影響機場的營運與航空公司的經營，並左右政府擬定飛航政策之方向。²⁵⁷



²⁵⁵ 交通部民航局編，《民航政策白皮書》，頁 2-31。

²⁵⁶ 交通部民航局編，《民航政策白皮書》，頁 2-25。

²⁵⁷ 交通部民航局編，《民航政策白皮書》，頁 2-25；頁 2-28。

圖 2-1-2 平日飛航安全體系支援關係圖

資料來源：根據交通部民航局編，《民航政策白皮書》，頁 2-28 製作。

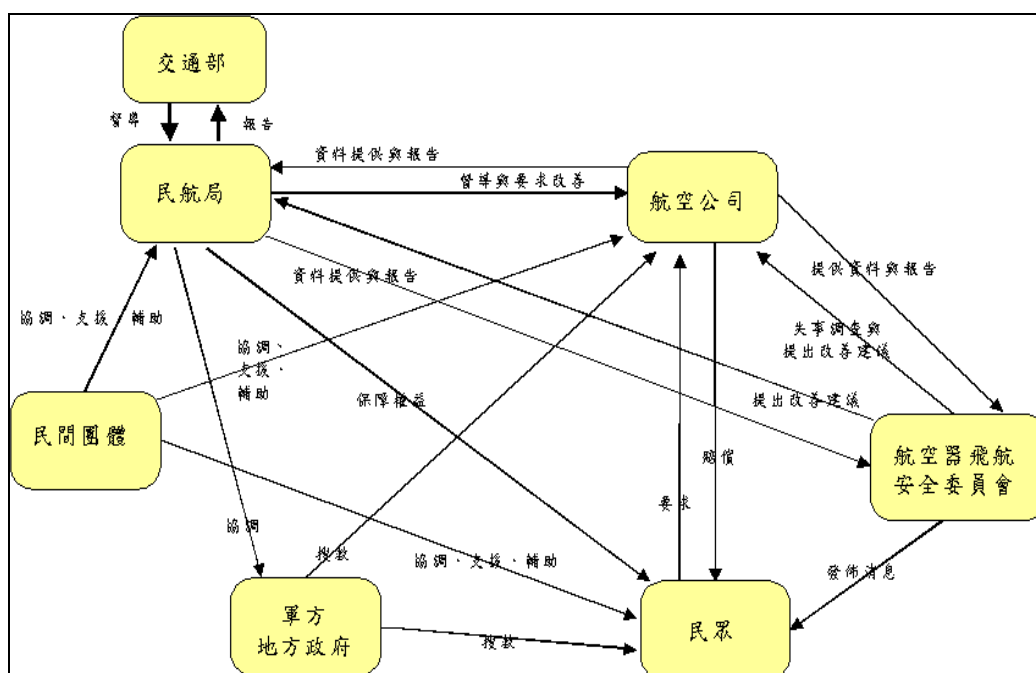


圖 2-1-3 緊急時飛航安全體系支援關係圖

資料來源：根據交通部民航局編，《民航政策白皮書》，頁 2-29 製作。

圖 2-1-2、圖 2-1-3 顯示，飛航安全體系內公民營組織與民眾參與維安事務，和其相互之間的支援關係。在發生緊急狀況時，平日嚴格的督導、教育、查核、演練，和資源有效的分配與協調，必須依賴各單位權責分明，發揮實力，應是毋庸置疑的。

第二節 機場安全措施

桃園國際機場的安全措施相當綿密，本節分為：航空警察局、檢疫、海關、醫療、救災預防與救助等項，將其業務要點闡述於後。

一、航空警察局

民國 59 年內政部鑑於機場出入境旅客人數日益增加，機場治安與犯罪情形越來越嚴重，為求杜絕犯罪與有效管理國家大門起見，故委託臺灣省政府授權臺灣

省警務處在臺北松山國際機場成立「臺灣航空警察所」(以下簡稱航警所)，航警所接受交通部民航局指揮，負責辦理以下事項：

- (一)民航局暨附屬單位財產之維護與警衛。
- (二)機場區域之警衛治安及公共秩序之維護。
- (三)場站飛航、通訊、導航及氣象設備之防衛。
- (四)機場民用航空器之安全防護。
- (五)航空站與機場區域商販之管理與取締。
- (六)機場區域各企業機構安全防護之督導。
- (七)機場區域環境衛生之查察與督導。
- (八)臨時發生之警衛安全等。²⁵⁸

航警所是維護機場安全的警衛單位，在成立之初，曾有人員配置不足和專業訓練缺乏的問題，²⁵⁹後因有實務上的需要，而於民國 67 年 6 月升格為「內政部警政署航空警察局」(簡稱航警局)。航警局局本部設於桃園國際機場內，另在臺北市松山機場與高雄市小港國際機場分設臺北分局、高雄分局，和在臺中、嘉義、臺南、花蓮、臺東、綠島、蘭嶼、馬公、望安、七美、金門、屏東等十二處機場設置分駐所或派出所；另在馬祖北竿機場設有勤務組。航警局有完整的組織體系，隸屬於內政部警政署，接受民航局之指揮、監督，執行民航局部分業務。

航警局的執勤對象包括：機場入出境及過境旅客、在機場內工作的航空公司和公民營事業機構員工。其主要業務有：

- (一)民用航空事業設施之防護。
- (二)機場民用航空器之安全防護。
- (三)機場區域之犯罪偵防、安全秩序維護與管制。
- (四)入出境旅客證照查驗及外事處理。
- (五)搭乘國內外民用航空器旅客、機員及其攜帶物件之安全檢查。
- (六)國內外民用航空器與其載運貨物之安全檢查。

²⁵⁸ 《中央日報》，1969 年 11 月 30 日，版 3；《聯合報》，1970 年 1 月 15 日，版 2；《聯合報》，1970 年 1 月 19 日，版 3。

²⁵⁹ 《聯合報》，1977 年 6 月 29 日，版 6。

(七)機場區域緊急事故或災害防救之協助。

(八)民用航空法令之其他協助執行。

(九)其他依有關法令應執行事項等。²⁶⁰



圖 2-2-1 內政部航空警察局局本部

莊建華拍攝 2006 年 6 月 18 日

根據民國 85 年「內政部警政署航空警察局組織條例」規定，航警局組織設有：行政科、外事科、安檢科、後勤科、督察室、保防室等內勤單位，與安全檢查隊、保安警察隊、證照查驗隊與刑事警察隊等四個外勤單位。外勤單位人事組織及其掌理事務如下。

(一) 安全檢查隊

- 1、安全檢查隊的人事組織和其分掌業務為。
- 2、隊長一人：綜理全隊業務。

²⁶⁰ 〈內政部警政署航空警察局組織條例〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 12 月 17 日引用。

- 3、副隊長二人：輔佐隊長綜理全隊業務。
- 4、行政組：負責安全檢查隊隊部行政、外事、安檢、後勤等業務。
- 5、督練組：負責安全檢查隊隊部督察、人事、保防等業務。
- 6、第一組：負責第一航廈出境、過境旅客、行李安全檢查業務。
- 7、第二組：負責第一航廈入境旅客、行李安全檢查業務。
- 8、第三組：負責第一期(華儲)貨運站出、入境貨物安全檢查及貨機清艙等業務。
- 9、第四組：負責第一航廈航機清艙、督導航機清艙及空廚安檢業務。
- 10、第五組：負責第二航廈出境、過境旅客、行李安全檢查、清艙及督導航機清艙業務。
- 11、第六組：負責第二航廈入境旅客、行李安全檢查業務。
- 12、第七組：負責航郵中心郵件檢查及防爆處理業務。
- 13、第八組：負責第二期(榮儲)貨運站、遠翔及永儲集散站之出、入境貨物安全檢查業務。²⁶¹

(二) 保安警察隊

保安警察隊負責執行中正國際機場警衛安全事務，於中正國際機場第一、第二航廈、貨運區等地執行下列業務：

- 1.機場地面交通秩序整理與行車稽查。
- 2.機場公共秩序維護與管制。
- 3.機場警衛安全與管制。
- 4.航機安全防護與警衛。
- 5.場站設施之安全防護。
- 6.特定專案之勤務與其他協助執行事項。²⁶²

保安隊設隊長一人，綜理全隊勤務，下設督察組、行政組及九個分隊。圖 8-2-2

²⁶¹ 〈內政部警政署航空警察局辦事細則〉，內政部警政署航空警察局提供。

²⁶² 同上註。

為九個分隊的配置圖。有關其業務，分別如下：

- 1、 第一分隊：負責第一航廈內一、二、三樓及地下室（非管制區）與入、出境停車場、塔臺區及航廈周邊道路等安全維護工作。
- 2、 第二分隊：負責第一航廈一、二、三樓暨登機門長廊之管制區部分安全維護工作。
- 3、 第三分隊：負責機場北主跑道以南至航廈，東至滑行道，西至跑道末端等區域及北機口安全維護工作。
- 4、 第四分隊：負責環場道、儲油區、汙水處理廠、主變電所助航設施、第二行政區、北主跑道以北、南主跑道以南、東西端清除區、東北角貨運園區安全維護工作。
- 5、 第五分隊：負責貨運站及機坪、航郵中心、新海關大樓、臺汽保養場、華航修護區、三號加油站、華儲貨運站、長榮空儲貨運站、原三分隊之 514、515 貨機坪安全維護工作。
- 6、 第六分隊：負責機場南主跑道以北至航廈、第一、二航廈地下室行李作業區及長榮、華航修護廠內部區域等安全維護工作。
- 7、 第七分隊：負責第二航廈一、二、三、四樓非管制區與入、出境停車場、航空科學館、過境旅館及航廈周邊道路等安全維護工作。
- 8、 第八分隊：負責第二航廈一、二、三、四樓暨登機門長廊之管制區部分安全維護工作。
- 9、 第九分隊：負責本局營區及周遭區域之安全維護工作。²⁶³

²⁶³ 內政部警政署航空警察局保安隊網頁 <http://163.29.169.234/~peaceweb>，2006年2月9日引用。

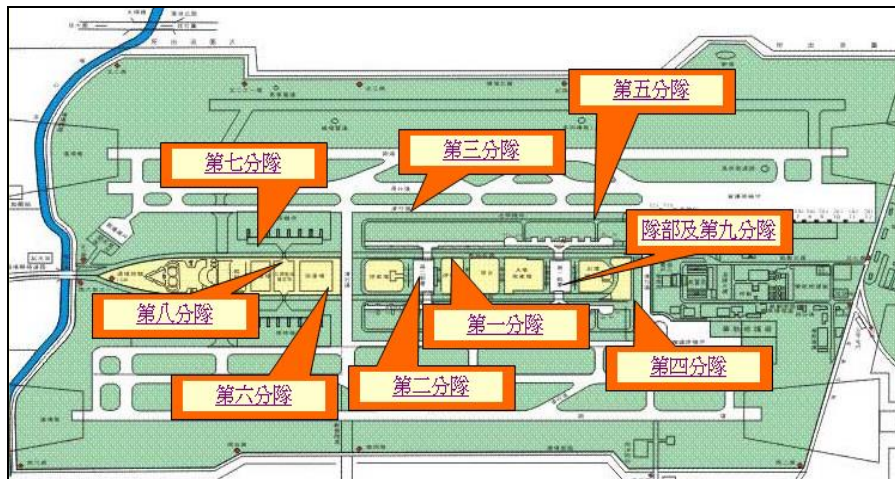


圖 2-2-2 航空警察局保安隊職掌配置圖

資料來源：內政部警政署航空警察局保安隊網站 <http://163.29.169.234/~peaceweb>，
2005 年 8 月 3 日引用。

(三) 證照查驗隊

證照查驗隊下設十一個組，即指八個查驗組（查驗一至八組）、外僑組、資料組、行政組。查驗隊設隊長一人，綜理全隊業務。副隊長二人，襄助隊長綜理全隊業務。

查驗組辦理：1.證照審核、資料登錄及核蓋查驗章戳；2.查獲管制案件之處理；3.入出境冒用及偽造證照之查處；4.涉嫌來臺打工旅客之查處；5.航空公司違規載客入境之舉發；6.通緝犯之查處；7.其他有關證照案件之處理。

外僑組辦理：1.過境旅客之站內、站外監護；2.涉外案件之處理；3.管制資料之整理與維護；4.貴賓禮遇及安全維護；5.過境旅客交換或冒用偽變造證照案件之查處；6.執行遣送工作；7.僑防業務；8.重病旅客緊急送醫事務。

資料組辦理：1.入出境旅客人數之彙整統計；2.旅客入出境登記表卡之彙整、統計、補正及分送事務。

行政組辦理：1.承辦查驗隊督察、保安、人事、保防、外事、安檢、總務、後勤、會計、資訊等業務；2.設置任務編組鑑識室，負責鑑識儀器及附設電腦之軟硬體處理與維修、各國真偽證照之蒐集、製作案例教育、證照鑑識之教育訓練、簽證印模及駐外人員簽名樣本之分類與建檔等事務。

(四) 刑事警察隊

航警局刑事警察隊負責事務共九項，即：

- 1.預防犯罪業務之規劃、督導、考核等事項。
- 2.協助偵查犯罪業務之規劃、督導、考核等事項。
- 3.司法警察及違反社會秩序維護法案件之處理、業務規劃、督導、考核等事項。
- 4.刑事鑑識紀錄業務之規劃、督導、考核等事項。
- 5.犯罪偵防、鑑識等所需裝備器材標準之釐定、規劃、採購、維護等事項。
- 6.刑事案件之指揮、督導、通報、管制及有關單位之協調、聯繫等事項。
- 7.重大、特殊刑事案件之協助偵查及支援等事項。
- 8.拾得（遺失）物之處理。
- 9.其他有關刑事警察業務之規劃、督導、考核等事項。²⁶⁴

刑事警察隊除負責桃園國際機場的刑事犯罪偵防外，還督導臺北、高雄分局及其所屬派出所有關刑事警察業務與刑事偵查，其執行業務有：

1. 執行民用航空法令

亦即將企圖強暴、脅持航空器及危害飛航安全者，予以逮捕，移送法辦。

2. 檢肅毒品、槍械

此指與國內外各情治單位交換情報，掌握國內外毒梟及槍械走私集團動態，以防止走私闖關入境，危害國民健康及社會安定。

3. 檢肅竊盜

此指落實執行防竊、肅竊勤務，以保障出入境旅客之財物及進出口貨物之安全。

4. 查緝走私

此指依各航站特性，訂定查緝走私計畫，對槍械、毒品走私及大陸偷渡客加強情報諮詢及蒐集，以便掌握先機及時偵破。

²⁶⁴ 〈內政部警政署航空警察局辦事細則〉，內政部警政署航空警察局提供。

5. 防制偷渡

此指查察外勞或大陸偷渡客持用偽造護照出入境，並擴大追查幕後之人蛇集團，以杜絕偷渡管道。

6. 查緝要犯

亦即對情報線索，妥善規劃查捕任務及分工，對因案逃亡海外或企圖潛逃出境者，予以緝捕並解送原通緝機關，並協助全國各情治單位將涉及重大刑案之涉嫌人臨時列管，以攔阻其潛逃出入境。

7. 偵辦刑案

此指綜合研判全般刑事案件之各種資料證據，查捕犯罪嫌疑人移送法辦。

8. 協助各縣市警察單位查緝迅雷、治平專案等人口。

9. 預防犯罪

此指對機場區域內之各航空器、飛航設施、金融機構等設備，規劃組合警力巡守、埋伏、探查，並落實執行，以期防竊、防搶、防制破壞航空器及航空設施。²⁶⁵

(五) 航空警察的安檢作業

航警局為維持機場安全，其安全檢查作業有下述三項，即：

1. 警衛安全

(1) 民航場站及航機安全警衛

航警局保安隊及各分局、分駐所警力分別負責臺灣及金馬地區民用機場警衛安全任務，確保各機場飛航安全與場站治安。

(2) 交通秩序的維持

各民航機場交通秩序的維持與管理由航警局負責。桃園國際機場對排班計程車之營運管理，採審核登記、監督、重罰方式辦理。航警局保安隊另設專案小組，專司取締非法拉客黃牛及自用車非法營業，以維護機場秩序，保障合法業者之權益。

(3) 撲殺機場內的飛禽野犬

²⁶⁵ 航空警察局刑事警察隊網站 <http://163.29.169.234/~detective/>，2006年2月9日引用。

民航局依地區之需要，配合各航空站於巡場時撲殺機場內之飛禽野犬，以確保起降航空器之飛航安全。

2 證照查驗

- (1) 入出境旅客證照查驗
- (2) 過境旅客監護
- (3) 涉外案件處理
- (4) 非法外勞查辦
- (5) 貴賓禮遇及安全維護

3 機場內外安全檢查

(1) 航空器的檢查

包括清艙檢查、核對艙單、清點人數等。重要航機的清艙檢查由航警局實施，一般航機的檢查由航空公司或航警局負責。航空公司在實施安檢時，必須接受航警局之協助、督導，且於清艙檢查完畢後，核對艙單及清點人數。

(2) 進出航空站管制區的管制檢查

有關安全查核、資格審核、證件製發保管、案件核轉、管制區規劃、分隔設施、管制檢查、違規查處等事宜，分別由民航局及航警局執行。常駐機場人員，得申領機場工作證，非常駐機場的公務機關或公民營企業，由中央機關主管透過一定程序申借公務接待證或臨時通行（工作）證。

(3) 旅客與機員的檢查

過境轉機或出入境旅客在登機時，須先以金屬偵測門實施檢查，必要時實施人工複檢。關於女性乘客的檢查，由女性檢查員執行。非屬管制、違禁品，但有影響飛航安全者，係委託航空公司拖運。

(4) 行李的檢查

旅客行李包括手提與拖運兩種。旅客在登機時，手提行李須先以 X 光檢查儀檢查，如發現可疑時，則實施人工複檢。非屬管制、違禁品，交由航空公司拖運。拖運行李的檢查，出境拖運行李由旅客在報到劃位時，先以 X 光儀實施檢查。如發現可疑時，即實施人工複檢。

入境拖運行李在海關人員發現可疑時實施檢查。對於先到及後送的行李實施追蹤管制，並配合海關檢查。凡屬易燃或腐蝕性的物品、高壓縮罐、磁性、放射性物質、毒性物料、爆裂物、強氧化劑和其他影響飛航安全的物品，均禁止手提或拖運上機。又，航警人員為維護飛航上的安全，在檢查拖運行李時，也禁止違禁品上機。

(5) 貨物的檢查

一般貨物，審查進出口艙單，如發現可疑時，則會同海關人員檢查；出口快遞貨物及郵件總包，以 X 光檢查儀逐件檢查，如發現可疑時，即實行人工複檢。

(6) 會晤過境旅客的檢查許可

當公務機關或公私企業擬會晤過境旅客時，須由中央相關主管機關向警政署或航空警察局提出申請，每一單位每次申請人數，原則上不超過三人，經核可後，方許會晤過境旅客，申請人且須申辦臨時通行證進入管制區，於機場過境室或指定的處所進行會晤。²⁶⁶

二、檢疫

桃園國際機場的檢疫作業程序，分為：1.進口航機於進場前，由各航空公司或該公司代理人提出檢疫申請書，送到檢疫所，在飛機進場後，須將航機總申請書、旅客名單、貨物艙單相關文件送交值班檢疫人員查驗。2.為使觀光客快速通關，關卡分為疫區與非疫區，非疫區旅客可以快速通關，來自疫區入境的旅客則須在旅客入境前，先到檢疫所檢疫櫃檯填寫疫情調查表。3.為配合班機進場與出場，實施二十四小時作業，由檢疫人員實行輪班制，必要時可調派支援，負責處理檢疫工作。桃園國際機場的檢疫工作，由行政院衛生署疾病管制局第二分局負責，分局下設檢疫、防疫兩科。檢疫科的業務有：

(一)航空器檢疫：即負責來自國內之航空器及工作人員、旅客等入出境檢疫與處理通報事項。

(二)港區衛生管理：即負責港區鼠類監測作業、蚊媒調查與消毒等衛生管制事項。

(三)國際預防接種暨簽發國際預防接種證明書與疫苗儲存管理事項。

²⁶⁶ 〈臺灣地區民航機場安全檢查作業規定〉，內政部警政署航空警察局提供；內政部警政署編，《警政白皮書》（臺北：內政部警政署，2001年），頁132-134。。

- (四)入出境屍體查驗、簽證事項。
- (五)傳染病疑似個案檢體採檢、整理、送驗及通報事項。
- (六)各項檢疫規費徵收、檢疫憑證簽發事項。
- (七)港區有關業務協調事項。
- (八)負責檢疫之衛教宣導事項。
- (九)各種檢疫藥品、器材之儲存、統計事項。
- (十)檢疫業務資料之整理、統計及報告事項。
- (十一)其他有關檢疫及行政管理事項。²⁶⁷

防疫科的業務為：

- (一)督導轄區地方衛生機關辦理傳染病防治及衛教宣導事項。
- (二)輔導轄區疫情之監測、蒐集、調查及報告事項。
- (三)轄區定點醫師及醫院通報疾病資料之蒐集、調查、聯繫、採檢、送驗及處理事項。
- (四)督導轄區疫病突發流行之應變及處理事項。
- (五)協助轄區境外移入傳染病之追蹤監測及處理事項。
- (六)防疫藥品、疫苗、生物製劑及器材之儲備管理事項。
- (七)防疫檢體送驗及登記事項。
- (八)地方衛生機關檢驗技術之協助輔導事項。
- (九)其他有關防疫及行政管理事項。
- (十)分局年度施政方針、計畫、工作報告事項。
- (十一)分局各項企劃之規劃、研析事項。
- (十二)分局各項指示事項。
- (十三)其他有關業務之規劃、推動事項。

²⁶⁷ 行政院衛生署疾病管制局網頁 <http://www.cdc.gov.tw>，2006年3月14日引用。



圖 2-2-3 桃園國際機場檢疫局

莊建華拍攝 2006 年 6 月 18 日

三、海關

桃園國際機場的海關為財政部關稅總局管轄的臺北關稅局。臺北關稅局成立於民國 58 年 7 月，原名「臺北關」，設於松山機場，辦理空運進出口貨物、入出境旅客行李及進出口郵件的稅捐稽徵與查緝事務。民國 68 年 2 月因松山機場國際業務轉到桃園桃園機場，而遷至桃園縣。²⁶⁸

臺北關稅局為一等關稅局，設局長一人，主持局務；副局長二人協助局長處理局務，另設有主任秘書一人。臺北關稅局下轄：進口、出口、保稅、稽查、倉棧、外棧、緝案處理等七組，人事、會計、總務、法務、政風、資訊等六室，臺北郵局支局、新竹科學工業園區支局、機動隊等機構。民國 86 年臺北關稅局共有職員 970 人，其中，有 857 人屬於業務單位，佔總人數的 88%，行政單位 113 人，佔 12%。在業務單位中，以進口組所佔人數最多，有 217 人，其次為稽查組人員，有 181 人。²⁶⁹

²⁶⁸ 〈海關與中正國際機場的運作〉，《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 136；財政部臺北關稅局網站 <http://taipei.customs.gov.tw>，2005 年 6 月 2 日引用。

²⁶⁹ 交通部民航局，《中正國際機場營運組織結構調整可行方案之研究》，頁 3-32-34。



圖 2-2-4 財政部臺北關稅局

莊建華拍攝 2006 年 6 月 18 日

海關作業中的進出口貨物，因為航空運費較高，貨物性質多屬價值高且有時效者，故業務單位基於保障客戶權益、杜絕違禁品進出口、課徵稅金，增加收入等要點，而須有合乎國際規範的通關制度。根據「關稅法」、「關稅法施行細則」、「海關緝私條例」，進口貨物的通關步驟如下：

- (一)填寫進口申報單，並檢附提貨單、發票、裝箱單及其他必須具備之文件報關。
- (二)查驗貨物。
- (三)分類估價。
- (四)完稅。
- (五)放行。²⁷⁰

此外，依據「出口貨物報關驗放辦法」、「進出口查驗準則」，辦理出口貨物的

²⁷⁰ 〈關稅法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 5 月 30 日引用。

通關程序為：1.填單報關 2.查驗 3.分類估價 4.放行等四個步驟。²⁷¹

四、醫療勤務及重大事故救援醫療業務

桃園國際機場為一運輸量高、飛機起降頻繁的機場。有關其因應突發緊急狀況的救護作業方式，頗須做一說明。

首先，就平時醫療作業而言，其軟硬體設施如下：

(一)醫療中心的設置

民國 91 年 1 月桃園國際航空站公開遴選壠新醫院執行機場的醫療服務工作。²⁷²壠新醫院依照合約規定，提供全天候的醫師、護士進駐機場，從事門診、急診、急救、醫藥諮詢、健康檢查、救護車後送、母院支援大量傷患搶救等事務。另，接獲通報有緊急事故時，也須在短時間內儘速地因應處理。

(二)通報網路的建立

此指各單位的緊急醫療需求必須要先通報中央控制中心。通報內容包括：通報人單位、姓名、通報時間、通聯電話、事故種類、發生時間與地點、病患人數、病情、救護車需求、通關需求、會診地點，以及一切可以順利執行醫療救護之事項等等。任何單位或人員獲知疑似境外傳染病或集體食物中毒的訊息，都應在最短時間內向疾病管制局與中央控制中心通報，並加以處理、管制或隔離。

(三)平時醫療作業之執行

平時醫療救護作業分為：航機靠空橋事件、航站大廈內的區域事件、航站大廈外區域事件等三種類型，由參與救助單位先行救助、作業，再依其實際處理情形填報紀錄，以供日後檢討與修訂作業的參考。又，在搶救傷病患過程，若有涉及通關作業之需求時，可依據「中正國際機場緊急傷病患及死亡之處理作業程序」，通知各單位配合，以便爭取搶救時效。如有大量傷患無法處理時，則可啟動壠新醫院或桃園縣內的緊急醫療網給予支援。²⁷³

其次，以重大意外事故的救護作業來論，其作業方式如下：

1、醫療救護單位的分工與合作

²⁷¹ 〈海關與中正國際機場的運作〉，《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 139。

²⁷² 張煥禎，〈建造國際精緻型醫療門戶—經營中正航站醫療中心一週年回顧〉，《壠新醫管雜誌》第 40 期(2003 年 5 月)，未編頁。

²⁷³ 郭忠華，〈中正國際機場驗證作業—醫療勤務〉，收錄於中正國際航空站編，《中正國際機場啟航 25 週年紀念特刊》，頁 37-39。

各支援單位均有簽訂醫療救護支援協定。有關其權責劃分，茲說明於後。

(1) 桃園國際航空站

- A、成立緊急應變指揮中心。
- B、設置救護站及救護指揮站。
- C、通聯啟動桃園縣緊急醫療網、聯繫各任務編組單位及各通報單位。
- D、無線電、廣播、照明器材的保管及提供。
- E、發送進入災區的路線圖、待命點、會合點及災區危險程度通告等訊息。
- F、實施初期檢傷與後送作業；。
- G、運送急救器材、救護現場標示器材。

(2) 桃園縣政府消防局

- A、依通報傷亡狀況發佈緊急醫療網。
- B、派遣志工隊支援醫療救援救護工作。

(3) 桃園縣政府衛生局

- A、成立大量傷患事故緊急應變小組。
- B、派遣醫療指揮官至事故現場協同作業。

(4) 桃園國際機場醫療中心

- A、派遣醫師擔任救護指揮官，指揮有關事故現場的檢傷、分類、急救與後送等等事宜。
- B、提供醫療資源供現場指揮官使用；
- C、配合醫療指揮官分配醫療資源。

(5) 簽訂緊急醫療救護支援協定單位與醫院

桃園縣醫師公會、桃園縣護理師公會、長庚醫院、衛生署立桃園醫院、敏盛醫院等，簽訂緊急醫療救護支援協定的醫療單位及醫院，負責執行現場搶救及接受傷患後送等醫療救護。

(6) 緊急醫療網責任醫院

派遣醫護人員及救護車赴事故現場接受現場，救護指揮官的指揮，並執行傷患救護及後送作業。

(7) 航空警察局

- A、機場內交通管制，維持沿途交通動線的通暢，以免延誤救護後送動作。
- B、聯繫地區警察負責其轄區通往機場的道路指揮，以便搶救車輛可以順利地抵達事故災區。
- C、引導搶救車輛自會合點通過管制崗哨。
- D、進出管制區的人車管制及事故現場的警戒。

(8) 桃園國際機場聯合特種防護團

- A、實施 CPR（心肺復甦術）初級救護訓練；
- B、在事故發生時，整合機場的醫療、救護人員，投入初期檢傷、分類及急救作業。
- C、結合防護計畫與機場緊急應變計畫，計畫任務編組於事故發生時，各依支援協定事項展開救援。
- D、建立外語溝通人員名冊，以便在事故發生時提供行政事務的支援與服務。
- E、參與各項防災演習。

(9) 航空公司與機場航空公司聯席會

- A、擬定空難緊急應變計畫送桃園國際航空站備查。
- B、派員加入後送小組，負責航空器成員身份的清查、登記及去向掌握作業。
- C、指派外語溝通人員，並將外籍旅客傷亡情形通報外交部相關單位處理。
- D、赴桃園國際航空站指定地點，接待及安撫未受傷及受輕傷的航空器乘員。
- E、安排心理輔導醫師為航空器乘員、家屬及現場搶救人員實施心理輔

導。

F、經由民航局指定負責處理飛越我國飛航情報區的航空器因技術而發生的空

難，並依各航空公司的空難事件經驗處理。

(10) 駐場單位

桃園地勤公司、貨運集貨站、飛機維修場及駐機場公務單位依緊急醫療救護支援，協定派遣人員、車輛，協助救護站的開設、搬運傷患及罹難者到救護站，並引導搶救車輛到事故現場。

(11) 消防署空中消防隊北區分隊

以直昇機、救護車支援傷患的後送，並於人力允許下支援初期的檢傷與分類作業。

(12) 其他支援單位

A、海、陸、空與救難單位依既定搜救任務，執行搶救及醫療救護勤務；

B、宗教團體可依其自發性行為，協助辦理醫療支援或心靈慰藉事務。

274

2、醫療救護編組

依據空難搶救處理作業程序中有關醫療組的規劃，將上述參與空難救援單位的作業性質劃分為：檢傷、急救、後送、設施架設、引導、擔架等六個小組，並由小組長負責指揮調度。

3、醫療救援指揮體系

桃園國際機場醫療救援指揮體系是由國內各指揮官分工合作建立，包括：

(1) 空難總指揮官

由國際航空站主任或副主任擔任，負責空難搶救整體指揮作業。

(2) 現場指揮官

由國際航空站航務組組長或值班航務員擔任，負責空難搶救、消防、救護與交通管制及現場警戒等事務。

²⁷⁴ 醫療勤務作業整理自郭忠華，〈中正國際機場驗證作業－醫療勤務〉，收錄於中正國際航空站編，《中正國際機場啟航 25 週年紀念特刊》，頁 38-41。

(3) 醫療指揮官

由桃園縣政府衛生局派遣，負責醫療行政、救護協調、醫療救護狀況的統一發言、醫療資源的統合運用等事務。

(4) 救護指揮官

由桃園國際機場醫療中心指派醫師擔任，負責檢傷官、後送官之指派、現場指揮及一切有關救護事項之統合裁決。

(5) 檢傷官

在救護指揮官到達前，由航空站消防隊檢傷班班長擔任，負責初級檢傷、緊急處理以及將懸掛傷卡的傷患病人送到急救區。

(6) 後送官

在救護指揮官到達前，由航空站站務組派員擔任，直到救護指揮官到達後重新派人接替。後送官負責後送醫院的評估、派員隨車照護、後送資料的建檔管制以及後送醫院處置情形之追蹤。

4、醫療救援輔助措施

有關空難或重大災害的醫療救援輔助措施，共計有下列七項，即：

(1) 製作緊急事故醫療救護示意圖

此指提供搶救人員瞭解事故現場的安全區、急救檢傷區、醫療後送區的配置及操作原則。

(2) 製作國際機場消防方格圖

此指以機場方格圖標示事故的確實地點，以供支援單位瞭解事故狀況。

(3) 製作國際機場緊急事故善後處理地點暨支援單位進出機場管制區 出入崗哨標示圖

此指以機場的交通及距離事故現場標示最近的管制崗哨位置，提供搶救人員瞭解，以便迅速的抵達救援。

(4) 製作救護指揮官、檢傷官、後送官任務檢查表

此指上述人員在展開救援前，可根據該表確認準備工作是否完成。

(5) 製作傷患識別卡

亦即和地方衛生局及醫療院使用相同傷患識別卡，標示傷患受傷的程度，以有助於後送醫院對於傷患病人的情勢有所判斷與優先搶救重傷病患。

(6) 傷患送醫登記及罹難旅客登記

亦即便於在掌握失事航空器搭乘者的住院追蹤與處理結果。

(7) 訂定檢傷分類、急救、後送作業準則

本項處理資料可為參與搶救作業人員提供參考用途。

5、醫療救援通訊措施

有關醫療救援通訊方面，其主要措施有：

(1) 搶救時所需之無線電通信器材係由桃園國際航空站提供發放，並對使用頻率規範分類，如消防救災體系使用六號頻道、醫療體系使用二號頻道、指揮體系使用一號頻道、行政體系使用三號頻道。部分單位或指揮人員基於任務需要可以使用全頻道或部分頻道。

(2) 為便於無線電通聯操作，可讓無線電人員都用自己的編號，並知道每個參與救災作業單位及人員的編號，以便在救災時可以發揮最大的通聯功能。

(3) 機場內重大事故的通報內容應詳細說明事故狀況，包括：發生時間、地點、航空器所屬航空公司名稱、航空器機型與編號、航空器機組人員與乘客人數、事故概要、現場預估受傷人數及傷害等級、予以提供何種有助於搶救作業之事宜等。

6、醫療救護資訊的彙整

醫療救援資訊的完備與否，影響救援作業至鉅，茲將其彙整方式說明如下。

(1) 蒐集桃園縣、新竹縣市、苗栗縣等地方政府的空難搶救措施、醫療救護計畫及醫療資源等資料，予以建檔，以便在航空器失事於機場外時，桃園國際航空站可以提供適度的配合行動。

(2) 建立機場周邊醫療院所的支援能量資訊，包括：醫療院所的急診、燒燙傷的床數、緊急提供支援的醫師、救護車、護士、醫療院

所到達機場的車程時間等，以便救護指揮官參考，並在緊急時做出最有效的調度措施。

(3) 明列醫療中心、消防隊所有的醫療搶救裝備及桃園國際航空站有的後勤支援物資，經常檢查、補充，以便在第一時間內發揮救災功能。

7、醫療救援的預防演習及訓練

在發生事故時，為避免臨時調度無措，故在平時就應對機場員工施以演練。有關演習方式，主要有：

(1) 初級救護及 CPR (Cardiopulmonary Resuscitation 心肺復甦術) 的訓練。另，針對必要人員實施防災檢傷訓練。

(2) 平日對通訊器材的使用與通報內容與程序、緊急醫療網對事故區進出路線的熟悉、交通動線的指揮及導引、事故區的警戒、擔架的操作、罹難者遺體的發現與處理等進行演練。

(3) 實施演習計畫，讓參與搶救的單位與人員熟悉業務及搶救任務，以免紙上談兵。

(4) 演習時一發現作業要點有缺失，就予以修定，以使救災工作更趨於成熟。²⁷⁵

五、機場災害防救與緊急應變處理措施

大體而言，意外災害的發生很難事先掌握，必須依靠平時演練與防範措施，俾使災害降到最低程度。桃園國際航空站為能有效的處理重大災害，除了對風災、水災、火災、化學災害、地震、爆炸及空難等項目作預防措施外，並依災害防救法規定成立「桃園國際航空站緊急應變小組」，確保機場內往來旅客、航空從業人員及航空站員工的生命與財產安全。²⁷⁶有關災害防救緊急應變小組業務要點，見於表 2-2-1。

²⁷⁵ 醫療勤務作業整理自郭忠華，〈中正國際機場驗證作業－醫療勤務〉，收錄於中正國際航空站編，《中正國際機場啟航 25 週年紀念特刊》，頁 38-41。

²⁷⁶ 中正國際航空站編，《中正國際航空站災害防救業務計畫及各類緊急應變處理作業程序》(桃園：中正國際航空站提供，2004 年)，頁 1-1。

表 2-2-1 民航局國際航空站災害防救緊急應變小組編組及業務項目

應變小組成員	現任職稱	業務要點
召集人	主任	綜理災害防救、緊急應變整體事宜
第一副召集人	副主任	輔佐召集人綜理災害防救、緊急應變事宜
第二副召集人	副主任	輔佐召集人綜理災害防救、緊急應變事宜
委員兼空難、風災、火災、化災毒氣、劫機、爆炸物等災害防救、航空器緊急降落、緊急搶救組組長	航務組組長	負責航空站空難、風災、火災、化災毒氣、劫機、爆炸物、航空器緊急降落、緊急搶救等緊急應變有關事宜。
委員兼水災、地震、旱災災害防災組組長	維護組組長	負責航空站水災、地震、旱災等緊急應變有關事宜
委員兼資訊系統及設備故障災害防災組組長	總務組組長	負責航空站資訊系統及設備故障的緊急應變有關事宜
委員	業務組組長	負責災情、緊急應變事故調查、內外聯繫
委員	貨運組組長	負責集散站的緊急或突發事件協調及查報等事宜
委員	總務組組長	負責救災車輛及文書處理與物品支援及新聞發佈等事宜
委員	中控中心組長	負責航空站緊急事故的通報、協調、聯繫等有關事宜

委員	輸油中心組組長	負責航空站風災、地震、火災油庫設備等搶救事宜
委員	政風室主任	負責本站緊急事故及災情協查等事宜

資料來源：根據中正國際航空站編，《中正國際航空站災害防救業務計畫及各類緊急應變處理作業程序》，頁 1-12 製作。

桃園國際航空站除設立緊急應變小組處理緊急事故，及預防各種災害發生與降低受災程度外，尚制定以下各項緊急應變處理程序，以因應各種突發狀況，即：

- (一)桃園國際航空站緊急通報作業程序。
- (二)桃園國際航空站緊急應變小組設置作業程序。
- (三)桃園國際機場緊急傷病患及死亡之處理作業程序。
- (四)桃園國際航空站處理民用航空乘客與航空器運送糾紛調處程序。
- (五)桃園國際航空站防洪緊急應變處理作業程序。
- (六)桃園國際航空站旱災（停水）緊急應變處理作業程序。
- (七)桃園國際航空站消防（火災）緊急應變處理作業程序。
- (八)桃園國際航空站震災緊急應變處理作業程序。
- (九)桃園國際航空站停電緊急應變作業程序。
- (十)桃園國際航空站航廈機械設備故障緊急應變處理作業程序。
- (十一)桃園國際航空站防颱措施。
- (十二)桃園國際航空站化災毒氣防制處理作業程序。
- (十三)桃園國際航空站民用航空器被劫持緊急應變處理作業程序。
- (十四)桃園國際航空站處理航空器疑有爆炸物緊急應變作業程序。
- (十五)桃園國際航空站處理航空器緊急搶救應變處理作業程序。

六、國際航空站的消防措施

桃園國際機場於航務組下設置消防隊，設有隊長 1 人、消防班 4 人、消防隊員 61 人、機械士 2 人，共 68 人。平日分兩班於南北消防站執勤二十四小時。另，將航空站員工、航空從業人員、地勤人員、合約廠商工作人員進行編組，設置特種聯合防護團。防護團的目的旨在有效統合各單位人力、物力，以便動員人力參與搶救工作。²⁷⁸國際航空站消防隊為防範災害，和在第一時間進行搶救工作，而有相當齊全的消防設備。該單位雖然有以機場特定災害為搶救目的之裝備，但因災害規模無法預測，故仍須與鄰近的消防單位建立支援系統。表 2-2-2 所列，桃園國際航空站的消防支援單位有：空軍桃園基地指揮部、中油桃園煉油廠、桃園縣大園、蘆竹、山腳三處消防隊。這些支援單位如接獲國際航空站有飛機失事、油區火警、行政區火警等訊息時，可在十分鐘至二十分鐘內抵達現場救災，減少災害損失。²⁷⁹

表 2-2-2 桃園國際機場消防支援單位

單位	消防車輛數	支援能量	車程時間/分鐘
空軍桃園基地指揮部	5	視當時消防車數全數支援	10
中油煉油廠	9	視當時消防車數全數支援	20
大園消防隊	7	視當時消防車數全數支援	10
蘆竹消防隊	5	視當時消防車數全數支援	20
山腳消防隊	5	視當時消防車數全數	12

²⁷⁷ 中正國際航空站編，《中正國際航空站災害防救業務計畫及各類緊急應變處理作業程序》，頁 1-3。

²⁷⁸ 交通部運輸研究所，《我國國際機場緊急應變與救助措施之調查與評估》（臺北：交通部運輸研究所，1996 年），頁 29。

²⁷⁹ 〈空軍桃園基地指揮部、中正國際航空站、中油桃園煉油廠消防作業相互支援協議書〉，收錄於中正國際航空站編，《中正國際航空站空難搶救作業處理程序》，頁 50。

		支援	
--	--	----	--

資料來源：中正國際航空站編，《中正國際航空站空難搶救作業處理程序》，頁

18。

第三節 空難與犯罪事件

桃園國際機場的安全維護，有賴充足的人力資源、健全周詳的管理體制，以及完備進步的安全設施。本節為瞭解桃園國際機場航空站處理空難與犯罪事件之實況，茲舉例說明於後。

一、空難事件

民國 88 年至 93 年，全臺發生空難事件的次數，共計 29 次，其中，發生在桃園縣境的有華航大園空難事件、新加坡航空空難事件。根據「桃園國際機場航空站空難搶救作業處理程序」規定，如有航空器突然在本地失事時，航空站必須與本地縣政府充分合作，以期在第一時間內搶救傷患、降低損失。有關大園空難事件的處理過程如下。

（一）華航大園空難事件

民國 87 年 2 月 16 日晚上八時七分，中華航空公司一架 A300 型編號 CI-676 的班機，由印尼峇里島飛返桃園國際機場準備降落時，突然偏離航道，先是失控撞到機場北側的圍牆，然後再衝撞 350 公尺以外的大園鄉沙崙村國際路二段上的民宅，造成中央銀行總裁許遠東夫婦、外匯局長陳煌、經濟研發處長簡濟民在內等 182 名乘客及機組員 14 名罹難事件，不僅如此，當飛機撞擊國際路二段 713 號的民宅之際，機翼和殘骸還同時橫掃 715 號至 735 號一帶的民宅，造成居民陳淑菁、陳聖育二人罹難。在飛機失事時，碰巧有一輛計程車司機連同車上 3 名乘客被飛機殘骸撞擊，當場死亡，亡故者身手四散，罹難人數遂增為 202 人。²⁸⁰

當空難事件發生時，在方圓兩公里附近的飛機現場，形成熊熊一片火海，飛機殘骸、屍塊遍地，令人不忍卒睹。²⁸¹空難後不久，桃園縣長呂秀蓮（任期 1997-2000）偕同部屬到現場視察災情，航空站迅速出動南站與北站消防車，鄰近鄉鎮亦支援消防車、救護車，相關單位則在機場旅館成立指揮所，展開救災和安排罹難家屬

²⁸⁰ 《聯合報》，1998 年 2 月 17 日，版 1。

²⁸¹ 《聯合報》，1998 年 2 月 17 日，版 3。

到失事現場指認屍體等事宜。²⁸²

根據初步失事報告，排除了機械故障的因素，原因直指駕駛員在天候條件不佳的情況下，因對進場高度未做有效地修正，加上不熟悉重飛程序造成失速，故造成此一不幸事件。²⁸³又，據事後調查報告指出，失事飛機從峇里島起飛後，經由苗栗後龍轉進時，高度偏高，在離機場 16 哩時，高度已達 6,000 呎，比標準正常值 4,000 呎高出 2,000 呎。其實，當飛機離機場 9 哩時，航空站進場管制人員曾經提醒飛行員高度偏高，飛行員雖然表示知道，但未做及時修正。其間正機師對副機師頻頻地提出糾正，唯，正副機師因溝通不良，故未修正其飛航高度。

另，飛行員告訴塔臺人員要用儀器降落系統讓飛機自動降落，但飛航資料上最後一次通話紀錄是自動降落系統被改成手動操控的警告聲。當時天候不佳，飛機穿越雲層後，因離跑道太近，飛機進場的高度過高，被塔臺要求重飛，而在重飛 11 秒間，駕駛盤及仰角調整片沒有任何動作，機長下令先收起落架，再收襟翼；但標準作業程序正好相反，是先收一段襟翼再收起落架，緊接著發動機推向全力，飛機仰角快速的增加導致失速，結果衝撞到民宅，²⁸⁴造成居民與過路計程車司機及乘客罹難，罹難人數增至 202 人的悲劇。²⁸⁵

調查人員認為飛行員操作失控、座艙資源管理不良是飛機失事的主要原因。為此，建議民航局除非碰到突發狀況，否則不應隨意更動自動駕駛狀態。²⁸⁶華航公司付出慘痛代價得到此一教訓後，就向飛行員發佈兩項命令，即一、加強座艙資源的管理，所有飛行員都須重新接受訓練；二、如果飛機出現仰角過大時，正副兩位駕駛員必須不斷地通知對方仰角狀態和高度，至於降落方式，飛行員可以自由選擇採取手動式或自動式降落。²⁸⁷

這次空難事件最讓人詬病的是，指揮人員經驗不足，善後處理過程草率。大園空難事件發生地點於機場外圍，救災過程除了有救助人員以外，還出現許多媒體、家屬、民眾，和有小狗啃食罹難者的屍塊、不相干的人剝走死者斷臂上的名錶等情形。²⁸⁸在救災期間，現場飄著小雨，救災人員只搭起臨時遮雨棚停放罹難者遺體供家屬指認，家屬在指認遺體時須一一掀開白布，在遺體極為破碎的情況下指認遺體，有的家屬也因遺體過於破碎難以指認，而有認錯遺體的事。

又，罹難者遺體和其遺物分散廣泛，尋找和清理相當困難，由於辨認遺體工

²⁸² 《聯合報》，1998 年 2 月 18 日，版 5。

²⁸³ 《聯合報》，2000 年 5 月 19 日，版 8。

²⁸⁴ 《聯合報》，2000 年 5 月 19 日，版 8。

²⁸⁵ 《聯合報》，1998 年 2 月 17 日，版 1。

²⁸⁶ 《聯合報》，1999 年 1 月 2 日，版 6。

²⁸⁷ 《聯合報》，1999 年 1 月 2 日，版 6。

²⁸⁸ 《聯合報》，1998 年 2 月 25 日，版 6。

作緩慢，故有到事件發生後八天仍無法辨認，留下八十幾具遺體未被辨認的情形。

289

關於意外事故的賠償，中華航空公司與家屬代表進行協商，決定對每位罹難者家屬提出 800 萬元理賠金、20 萬元慰問金、40 萬元喪葬補助費、130 萬元特別慰問金，以彌補其實際損失、精神損失、交運行李和隨身攜帶行李等損失。此一賠償金額實為國內史上創下單一事件理賠金額最高的空難事件。²⁹⁰華航公司另在臺北縣三芝鄉北海墓園建蓋一座「大園空難紀念墓園」，將最後無法辨識的五十具屍塊和若干遺物，火化後埋葬於紀念墓園中，罹難者的姓名均刻在紀念碑上，以供罹難者家屬憑弔。²⁹¹

綜上所述，可知大園空難事件不僅影響大園地區的房地產價格和觀光事業的推展，也凸顯出幾個亟待解決的問題，亦即：一、民航人員的專業訓練必須要再加強。換言之，大園空難事件的發生主要是因正副機師雙方溝通不良，對於飛機降落作業程序不熟悉，故應加強其專業訓練；二、必須建立防災體系。也就是說，政府於民國 88 年 12 月制定「中正國際航空站空難搶救作業處理程序」，依此條文可使飛機一旦發生事故，有關人員及設備能密切的相互協調，分工合作，迅速地展開救援行動，及妥善地處理失事飛機的所有業務。²⁹²

（二）新加坡航空 SQ0006 班機誤闖關閉跑道空難事件

民國 89 年 10 月 31 日 23 時 17 分，新加坡航空一架波音 747-400 型客機，編號 SQ0006 號班機，自新加坡飛往洛杉磯，過境桃園機場，正要由桃園國際機場起飛時，機身剛剛拉高就撞到跑道上的障礙物而墜毀，造成機上乘客 159 名與機組人員 20 名中的 4 名客艙組員及 79 名乘客罹難，4 名客艙組員及 35 名乘客受到重傷，1 名駕駛、9 名客艙組員及 22 名乘客受到輕傷，2 名駕駛及 23 名乘客未受傷的情形。²⁹³新加坡航空公司一向標榜「為顧客提供最高水準的服務」，在國際客運、貨運及經營管理方面一直獲得極佳的評價，因沒有飛航空難的紀錄，²⁹⁴因此該空難事件的發生頗令社會大眾感到驚訝。

桃園國際航空站因有處理大園空難罹難者遺體的經驗，所以在處理遺體時用

²⁸⁹ 《民生報》，1998 年 2 月 24 日，版 21。

²⁹⁰ 《聯合報》，1998 年 3 月 21 日，版 5。

²⁹¹ 《聯合報》，1998 年 7 月 25 日，版 8。

²⁹² 中正國際航空站編，《中正國際航空站空難搶救作業處理程序》，中正國際航空站提供，2002 年，頁 1。

²⁹³ 《聯合報》，2000 年 11 月 2 日，版 3；行政院飛航安全委員會編，《航空器失事調查報告：中華民國 89 年 10 月 31 日新加坡航空公司 006 班機，BOEING 747-400 型機，國籍登記號碼 9V-SPK 於中正國際機場起飛時撞毀在部分關閉跑道上》，頁 21。

²⁹⁴ 新加坡航空公司沒有空難紀錄，僅有子公司勝安航空公司曾於民國 86 年 12 月 19 日在印尼發生過空難。見《聯合報》，2000 年 11 月 1 日，版 3。

航空站的國內航站候機室停放罹難者遺體，備妥屍袋收斂遺體，候機室地面鋪有毯子，棺木置於一側，備有鮮花，另有法醫和鑑識人員協助認屍。鑑識人員將遺體特徵逐一拍照，貼在海報上供家屬辨認，如有多項特徵符合，則打開屍袋直接辨識，等待指認完後，再由檢察官開具死亡證明。²⁹⁵其間，宗教團體動員一千人次的志工參與：搬運遺體、為亡者祈禱、陪伴家屬認屍等撫慰罹難者家屬精神等事務。²⁹⁶

另，交通部在松山機場成立「新航空難善後聯合服務中心」，取代設在桃園國際機場的緊急應變中心，以助罹難者和受傷旅客家屬辦理後續事宜。善後聯合服務中心包括：交通部、外交部、財政部、法務部、內政部、國防部、衛生署、教育部等單位，由時任交通部長葉菊蘭出任召集人，民航局長張有恆擔任執行秘書，提供包括：DNA 檢驗、身份比對、戶籍、財產或遺產稅之查詢、法律諮詢服務、心理諮商輔導等服務項目。²⁹⁷

行政院飛航安全委員會在空難後三天，公佈新加坡航空失事班機的飛航資料，經分析結果可知，新航班機在離開航站後，先是從南機坪一路滑行，經過北機坪、NP 滑行道、N1 滑行道，原本應越過 05R 跑道到達塔臺指示准予飛行的 05L 跑道，但飛機提前轉入 05R 跑道，並立即起飛。飛機約滑行一千公尺到跑道與 N4 快速滑行道的交界處，機長發現異狀，隨即撞上紐澤西護欄，接著再撞上挖土機等工程設備。當時飛機已經拉高且離地六呎，經過翻滾一圈後墜地，機身斷成數節起火燃燒。²⁹⁸

飛安委員會歸納造成空難的原因可能為：

1. 天候不佳

失事當晚正逢象神颱風籠罩全臺，機場的最大陣風強達 56 哩，平均風速 36 哩，風向 20 度，頗易出現風切，危害飛航安全。其實，民航局在相關規定中指出，倘若沒有宣佈關閉機場，機長可以依據機型、飛行經驗、儀器或手動降落程序，自行決定能否飛行。²⁹⁹當時氣候是否如機長判斷，可以達到安全起飛的標準，是一令人質疑的問題。此外，強風有無捲起不明物體撞擊飛機，也頗受到質疑。

2. 塔臺的導航管理錯誤

當時 05R 跑道正在施工，理應封閉，導航的跑道燈也應關閉，有經驗的

²⁹⁵ 《聯合報》，2000 年 11 月 2 日，版 8。

²⁹⁶ 《聯合報》，2000 年 11 月 2 日，版 9。

²⁹⁷ 《聯合報》，2000 年 11 月 4 日，版 1。

²⁹⁸ 《聯合報》，2000 年 11 月 3 日，版 6。

²⁹⁹ 《聯合報》，2000 年 11 月 2 日，版 2。

機師依照常理不會闖入已關閉的跑道，但也不排除當時封閉跑道的引導燈是打開的狀態。進一步說，引導燈使駕駛誤判航道，未駛入正確的 05L 跑道，而轉入封閉的跑道。³⁰⁰

3. 機長誤入封閉跑道

塔臺人員指示機長由 05L 跑道起飛，但機長並未發現駛入錯誤的跑道，當時副駕駛正在檢查飛航儀器，無法看到跑道標示，確定機長駛入正確跑道。塔臺離跑道有二千公尺遠，在天候惡劣，只有四、五百公尺能見度時，管制人員僅能依靠雷達螢幕中的飛機光點作業，無法及時發現誤入封閉跑道的飛機錯誤。³⁰¹

民國 91 年飛安委員會公佈調查報告，排除機械故障與天候因素，將失事原因歸諸於新航飛機誤闖桃園國際機場封閉跑道，雖然化解了外界若干的疑慮，但啟人疑竇的是，為何有經驗的飛航機師會誤闖封閉跑道，造成如此嚴重的意外事故。調查小組對機場安全設施與管理提出許多建議，包括：

- (1)封閉跑道與滑行道應設置警示，以免再度發生飛機誤闖跑道的事件。
- (2)建議置於跑道施工區的護欄必須為易脆材料所製。
- (3)桃園航空站必須加設跑道警戒燈及停止線燈、架設綠黃交錯的滑行道中心線燈，以區隔儀降系統敏感區。
- (4)應架設迴路互鎖系統，以防止 05R 跑道的跑道燈及滑行道中心線燈同時開啟。
- (5)各塔臺主管應重新強調「低能見度地面作業」。優先編列預算，加速執行在高航行量的機場架設 ASDE（機場場面偵測裝備）計畫。
- (6)建立整體性風險評估與管理及監督機制。
- (7)立即改善航空站不合國際民航組織的標準場站設施，並確定機場救援及消防單位應有的人力。
- (8)檢討國內機場通訊，研發機場各單位間緊急消防救援作業通訊改善計畫。
- (9)建立可靠的意外事件通報系統，並於駕駛艙裝置機場場面導引及導航系統。³⁰²

³⁰⁰ 《聯合報》，2000 年 11 月 2 日，版 2。

³⁰¹ 同上註。

³⁰² 行政院飛航安全委員會編，《航空器失事調查報告：中華民國 89 年 10 月 31 日新加坡航空公司

二、取締犯罪

桃園國際機場的取締犯罪事務歸屬航警局辦理。依據「民用航空法」規定，航警局取締犯罪項目如下：

(一)逮捕企圖強暴、脅持航空器及危害飛航安全者。

(二)檢肅煙毒、麻醉藥品、槍械，掌握國內外毒梟及槍械走私集團之動態，防止走私闖關入境。

(三)檢肅竊盜、落實執行防竊、肅竊勤務。

(四)查緝走私及大陸偷渡客。

(五)查察人蛇集團，杜絕其偷渡管道。

(六)查緝要犯，對因案逃亡海外或企圖潛逃出境者，予以緝捕並解送原通緝機關。

根據航警局統計，民國 90 年至 92 年經破獲走私的案件與查緝毒品的數量，分別見於表 2-3-1、圖 2-3-1。

表 2-3-1 民國 90-92 年安全檢查隊查獲毒品數量表

民國/年別	海洛因	安非他命	K 他命	MDMA	古柯鹼	大麻	其他	合計
90 年	15,913	0	0	8,665	1,512	0	0	26,090
91 年	34,230	8,764	6,441	16,350	2,023	0	0	67,808
92 年	31,652	14,935	359,078	7	100	24,274	0	430,046

資料來源：根據內政部警政署航空警察局提供資料製作。

006 班機, BOEING 747-400 型機, 國籍登記號碼 9V-SPK 於中正國際機場起飛時撞毀在部分關閉跑道上》, 頁 4-9。

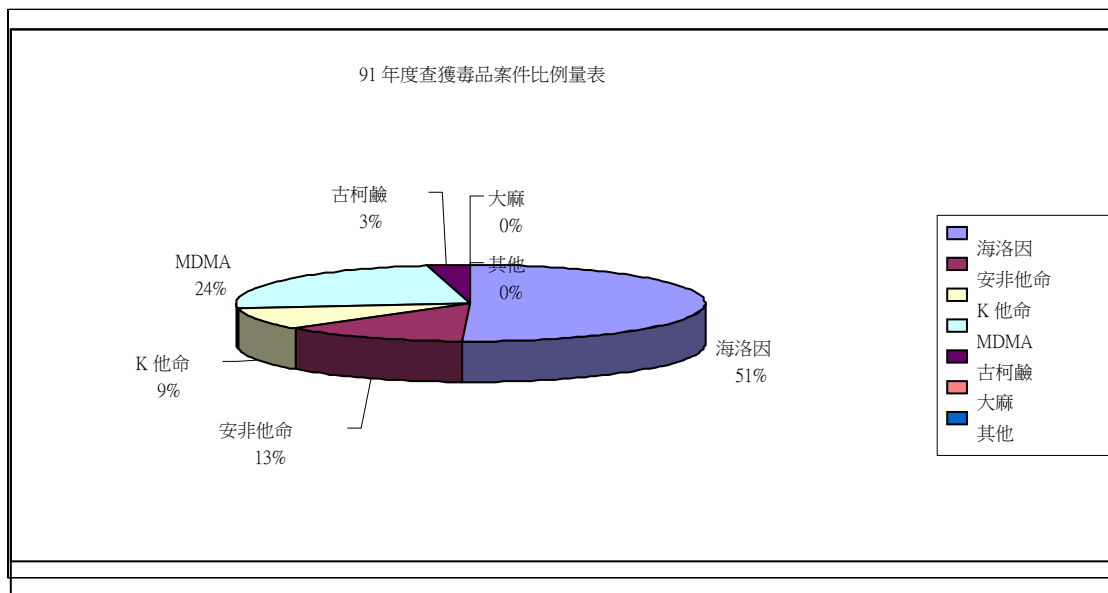


圖 2-3-1 民國 91 年安全檢查隊查獲毒品案件比例圖

資料來源：根據內政部警政署航空警察局提供資料製作。

表 2-3-1、圖 2-3-1 所示，民國 90 年至 92 年，安全檢查隊破獲毒品案件以獲利價值高的海洛因位居大宗。MDMA 俗稱「快樂丸」，具有興奮中樞神經的迷幻作用，一旦服用後頗易使人上癮，產生幻覺。MDMA 以年輕族群為傾銷對象，流行於 PUB 狂歡派對上，由於成本低，獲利高，故不肖份子為覬覦獲利多鋌而走險。民國 90 年、91 年為破獲案件的第二名，反映毒品對年輕族群的傷害愈來愈重。K 他命(Ketamine)是一種在十分鐘之內就會使人產生幻覺、亢奮的藥物。有人將 K 他命和快樂丸合用，讓自己更「High」(亢奮)，近年來這種麻醉藥品漸漸流行於 PUB、舞廳等場所。衛生署有鑑於原先使用於麻醉用途的藥品，經加工改制被人使用後，傷害身體頗甚，故於民國 90 年 12 月 21 日召開管制藥品審議委員會，將 K 他命列為三級管制藥品。³⁰³民國 92 年時 K 他命躍升為破獲案件的最大宗，此一現象反映吸食毒品的族群已經日趨年輕化，是一頗值得社會大眾關注的犯罪問題。

有關航警局查獲違禁品方面，表 2-3-2 所示，民國 90 年至 92 年分別為 8 件、7 件、3 件，共計 18 件。關於違禁品的類別與數量，共有查獲空氣槍 4 支、制式手槍 8 支、子彈 209 顆、鉛彈 48 顆及其他違禁品 15 個。

³⁰³ 《中央日報》，2001 年 12 月 19 日，綜合新聞版。

表 2-3-2 民國 90-92 年查獲各類槍彈、刀械數量表

民國/年 別	空氣 槍	制式手 槍	步槍	管制刀 械	子彈	鉛彈	其他	合計	案 件
90 年	1	3	0	0	6	48	8	66	8
91 年	2	4	0	0	103	0	4	113	7
92 年	1	1	0	0	100	0	3	105	3

資料來源：根據內政部警政署航空警察局提供資料製作。

近十年來，全球化穿越邊界的經濟蔚為潮流，臺灣當局為加入國際經濟體系，積極地打擊破壞市場機制的犯罪行為，自不待言，查緝仿冒走私便成為航警局刑事偵防的一項重點任務。航警局查獲仿冒案件數量，如表 2-3-3、圖 2-3-3 所示，民國 90 年至 92 年的取締成果為，查獲仿冒手錶類 2,236 件、手錶零件 8,158 件、高爾夫球類 3,226 件、光碟類 27,472 件、皮件類 1,129 類、IC 板類 836 件。其中，查獲量最大的是光碟類，多達 64%、其他依序為手錶零件類 19%、高爾夫球類 7%、手錶類 5%。歹徒進口光碟後，立即進行大量壓片與重新製造包裝，賤價售給消費者，牟取暴利，他們的犯罪行為不僅侵犯著作財產權，且損害臺灣的國際形象。

表 2-3-3 民國 90-92 年查獲仿冒案件數量表

民國/年 別	手錶 類	手錶零件 類	高爾夫球 類	光碟 類	皮件 類	IC 板 類	合計
90 年	459	204	68	7,097	392	487	8,717
91 年	805	4641	1,058	9,396	426	94	16,420
92 年	972	3,313	2,100	10,979	311	255	17,930

資料來源：根據內政部警政署航空警察局提供資料製作。

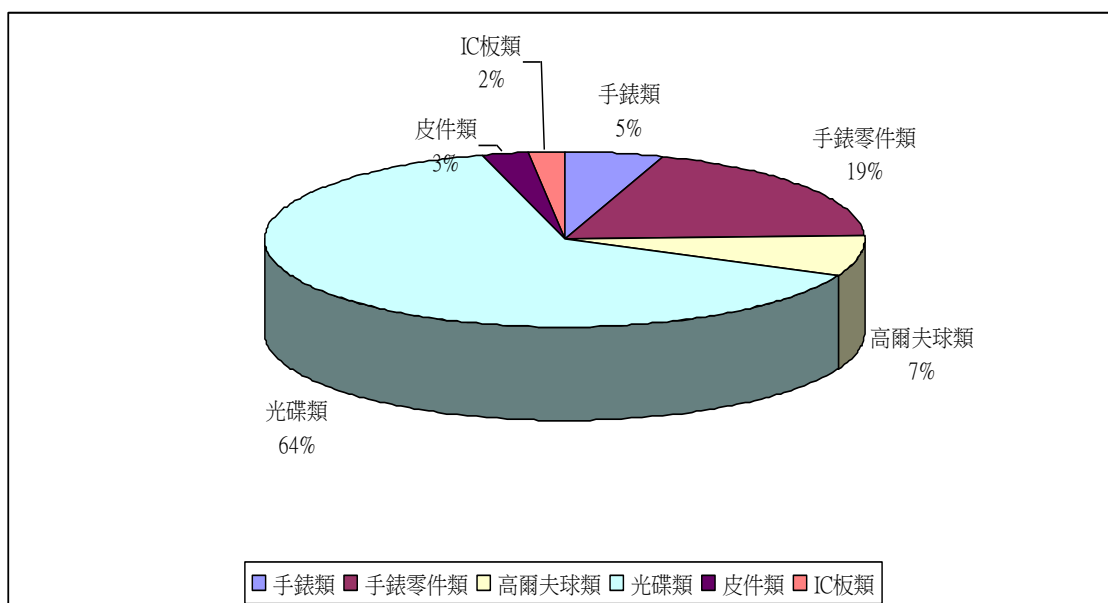


圖 2-3-2 民國 90-92 年查獲仿冒案件數量比例圖

資料來源：根據內政部警政署航空警察局提供資料製作。

第四節 機場周邊障礙物的管理

民航局為維護飛航安全，依據民國 63 年交通部公佈「飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備、四周禁止、限制建築辦法」，得對航空站、飛行場及助航設備四周之建築物、其他障礙物之高度，或燈光之照射角度，劃定禁止或限制範圍，並由直轄市、縣市政府依法施行。唯，如經評估不會影響飛航安全，屬於行政院專案核准的，就可不在此限。³⁰⁴

民國 92 年 7 月政府修訂「禁止、限制機場周邊地區建物辦法」。有關政府對機場周邊障礙物的管理規定，茲將其要點說明如下。

一、建物禁建規定

(一)跑道全長及自跑道兩端延伸各 300 公尺，寬由跑道中心線向兩側各伸展 225 公尺所構成的矩形地區。

³⁰⁴ 〈飛航安全標準暨航空站飛行場助航設備四周禁止及限制建築辦法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 6 月 22 日引用。

(二)儀器降落系統左右定位臺，天線周圍 75 公尺半徑內及自天線兩側各 60 公尺，或各 90 公尺至跑道端的矩形地區。

(三)儀器降落系統滑降臺或微波降落系統仰角臺，自跑道中心線至天線，並延伸 60 公尺 (第一類儀器降落系統) 或 90 公尺 (第二、三類儀器降落系統) 寬，及自天線向跑道方向延伸 915 公尺 (第一類儀器降落系統) 或 975 公尺 (第二、三類儀器降落系統) 的矩形地區，地面都應平整。

二、建物限建規定

(一)機場進場面在距離跑道端 60 公尺處，寬 300 公尺及在跑道端 15,060 公尺處，寬 4,800 公尺所形成的喇叭口形之斜面，該斜面自內向外延伸，至距離跑道 3,060 公尺處，高距比例為一比五十；其後沿進場面之斜面，在距離跑道端 3,060 公尺處至 15,060 公尺處，其高距比例為一比四十。

(二)機場轉接面自跑道中心線兩側各 150 公尺處，延伸至與進場面水平相接處所形成的斜面，高距比例為一比七。

(三)機場圓錐面的範圍，自水平面之周圍以 2,000 公尺之水平距離，向外所構成的斜面，該斜面高距比例為一比二十。

(四)機場水平面以各跑道兩端之中心點為圓心，在距離機場標高 45 公尺之上空，以 4,000 公尺半徑作圓弧，各圓弧與連接各圓弧之切線範圍內所構成的水平面，應限制周邊建築物的高度。

(五)為使多向導航臺不受干擾，以天線為中心，半徑 300 公尺內之地區，地面應該平整。

(六)導航臺以天線為中心，半徑 300 公尺以外之地區，所有導致電波反射之物體，都應從天線基地線起算之仰角一度以下。

(七)機場搜索雷達，以天線為中心，半徑 350 公尺內之地區，任何物體高度都應低於雷達天線平臺。任何物體以雷達天線為觀察點，在進場面及其上空不得有任何投影。

又，交通部核定禁止、限制建築的地區，其建物及障礙物管理辦法為：

1、禁止建築地區，除飛航安全所需之設施外，不得有任何建築物及其他障礙物；其原有建築物應由當地直轄市、縣市政府通知所有權人拆遷；其原有障礙物由民航局會同有關機關處理。

2、限制建築地區，除飛航安全所需之設施外，其建築物之高度應照上述規定辦理，其原有建築物高度超過飛航安全標準者，民航局應請各當地直轄市、縣(市) 政府通知所有權人，就其超高部分拆遷或裝置障礙燈及標誌；其他障礙物由民航局會同有關機關處理。上述區域建築物或其他障礙物如已存在者，由民航局依據當地政府訂定之相關補償規定給予補償。³⁰⁵經公告禁、限建區域，可減免地價稅或田賦，如係禁建土地，可減徵稅金 50%。因禁建導致不能建築使用，且無收益者得全免徵稅。如屬限建土地，則可在 30%範圍內酌予減徵。³⁰⁶

另，根據桃園國際機場的禁限建辦法，規定其水平面的限建高度為 77.5 公尺，圓錐面的限建高度為 77.5 公尺至 177.5 公尺。依此，蘆竹與大園二鄉幾乎全部在其管制範圍內，觀音鄉有一部分位於管制區內，不僅如此，大園鄉境內的大園、菓林兩個都市計畫區因位於機場內側水平面（限建高度為 77.5 公尺），和其地形本身高度的因素，故其建築物高度頗受管制的影響。³⁰⁷

值得注意的是，交通部對桃園國際機場周邊地區的禁限建規定，給地方政府的稅收帶來很不利的影響。具體的說，依照民國 83 年「土地稅減免規則」規定，減免徵收地價稅的範圍為，國際機場的禁限建區域和軍方機場。地價稅屬於地方稅，頒行此令的結果，一方面使桃園縣政府每年短收上千萬元的稅金，流失高額的地價稅，另一方面禁限建區域的土地因無法使用，造成地價下跌，也妨礙地方發展經濟頗甚。³⁰⁸

三、拆除機場四周的鴿舍

民航機遭受鳥類撞擊所造成的飛安事故相當頻繁。譬如，在美國，每年遭受鳥類撞擊事件高達 2,500 件。在臺灣，民國 91 年至 94 年鳥禽撞擊民航與軍用機事件共有 841 次，損害軍民航機的情形為：折返、放棄起飛、空中回航、緊急處置、後續航班取消、跑道被迫關閉等。鳥類引起的飛安事故既增加航運成本，又危害飛航安全，如何有效的防範鳥擊，自然就成為飛航當局不應漠視的要務。³⁰⁹

國內機場的防範鳥擊工作是由航空站飛航管制組負責。通常採用驅趕、捕殺，或限制居民飼養飛鴿的方式，以免發生鳥擊事件。唯，限制居民養鴿對飼養戶的

³⁰⁵ 同上註。

³⁰⁶ 〈土地稅減免規則〉，全國法規資料庫 <http://law.moi.gov.tw>，2005 年 2 月 23 日引用。

³⁰⁷ 交通部民航局，《中正國際機場主計畫修定檢討分析》，頁 77。

³⁰⁸ 《經濟日報》，1997 年 1 月 8 日，版 4。

³⁰⁹ 〈臺灣鳥擊危害情形〉，財團法人中華民國飛行安全基金會網站 <http://www.flightsafety.org.tw>，2006 年 11 月 25 日引用。

家計影響較大。民國 84 年交通部與內政部聯合發佈機場四周禁止養鴿公告，規定禁養範圍，並強行拆除違規的鴿舍。法令中的禁養範圍，是指以機場跑道兩端的中心點為基準，其方圓五公里半徑至中心點向外左右各卅五度的連線範圍。居民若在此區內建蓋鴿舍，就要依法拆除、沒收、銷毀賽鴿。儘管如此，航空站在實地取締時，卻屢遭養鴿戶的抗爭，執行成效頗差。

民國 87 年桃園國際機場禁養範圍內的養鴿戶，登記在案的只有 49 戶，未報備登記的飼主不少。³¹⁰交通部為徹底解決機場四周的養鴿戶，便於同年訂立「民用航空局對機場四周禁止飼養飛鴿拆遷鴿舍補償辦法」，公告區域內飼主如果自行拆除，就可獲得一成的補助費，倘若不配合拆除，就不給予補償。³¹¹然而，航空站缺乏拆遷人力及補償費用，³¹²因此，實際成效不彰。民國 94 年政府廢除該法，規定在公告區域內飼養飛鴿的飼主，如果不配合拆遷，就要依其犯行輕重，處以新臺幣 30 萬元至 150 萬元的罰鍰。(見表 9-2-1)

表 2-4-1 取締航空站四周飼養飛鴿處罰標準表

違 規 事 項	量 罰 標 準
於航空站四周公告距離範圍內的飼養飛鴿者。	處新臺幣 30 萬元罰鍰。
養鴿戶收受禁止飼養飛鴿通知書後，仍持續放飛者。	處新臺幣 60 萬元罰鍰。
已拆除或已領拆遷補償費之養鴿戶再設舍飼養者。	處新臺幣 60 萬元罰鍰。
經列管並簽立不放飛切結書之養鴿戶有放飛情形者。	處新臺幣 60 萬元罰鍰。
於前項三至四違規事項下，養鴿戶收受禁止飼養飛鴿通知書後，仍持續放飛者。	處新臺幣 90 萬元罰鍰。
禁止飼養飛鴿範圍內養鴿戶之飛鴿撞擊航空器，造成航空器意外事件經查證屬實者。	處新臺幣 120 萬元罰鍰。
禁止飼養飛鴿範圍內養鴿戶之飛鴿撞擊航空器，造成航空器失事或重大意外事件經查證屬實者。	處新臺幣 150 萬元罰鍰。

資料來源：臺灣桃園國際機場網站 <http://www.taoyuanairport.gov.tw>，2006 年 11 月 20 日引用。

³¹⁰ 《聯合報》，1998 年 3 月 30 日，版 5。

³¹¹ 〈民用航空局對機場四週禁止飼養飛鴿拆遷鴿舍補償辦法〉，全國法規資料庫 <http://law.moj.gov.tw>，2006 年 11 月 24 日引用。

³¹² 《聯合報》，1998 年 3 月 30 日，版 5。

第三章 國際機場的公害與環保

桃園國際機場的興建與利用，一面帶動了交通運輸業、工商業的繁榮與發達，一面也因臺灣經濟的蓬勃發展，與出入境、過境旅客、貨運量的快速成長，增加了政府的財政收入，進而對國民所得的提昇與生活品質的改善產生若干的作用。唯，在其發揮正面意義的同時，不可避免的，也給鄰近地區帶來了下述諸公害問題。

第一節 機場噪音與防制

國際機場對鄰近地區所造成的公害問題，主要有：機場噪音、廢棄物、汗水等三項。有關其影響實情及補救防制措施，茲闡述於後。

一、機場噪音與防制

桃園國際機場所造成的公害，分為：機場噪音、廢棄物、汗水三項，其中，直接影響周邊地區居民生活作息最大的是，飛機每日起降所產生的噪音問題。具體的說，民國 71 年行政院衛生署環境保護局為瞭解機場噪音對學校的影響，曾經對機場周圍十二所中小學發出 379 份問卷，調查結果如表 3-1-1 所示，除了沙崙國小以外，每間學校都對噪音影響學習反應相當地強烈。關於製造噪音的原因，由表 3-1-2 可知，在交通變化、人口變化、機場興建、工業區設立、軍機場設置等因素中，要以桃園國際機場的設立居首。¹

表 3-1-1 民國 71 年調查機場噪音影響學校程度比較表

學校名稱	認為嚴重的程度	學校名稱	認為嚴重的程度
大園國中	83.7%	大園國小	93.9%
圳頭國小	72.7%	后厝國小	61.1%
沙崙國小	26.3%	竹圍國中	78.0%
竹圍國小	42.0%	海湖國小	57.7%
菓林國小	96.0%	溪海國小	92.3%

¹ 行政院衛生署環境保護局，《中正國際機場周圍十二所中小學之噪音調查》，頁 27、48。

埔心國小	93.7%	陳康國小	71.9%
------	-------	------	-------

資料來源：引自行政院衛生署環境保護局，《中正國際機場周圍十二所中小學之噪音調查》，頁 43。

表 3-1-2 民國 71 年調查學校附近噪音來源表

單位：%

學校名稱	交通變化	人口變化	桃園機場設立	工業區設立	軍機場設立	複合因素
大園國中	12.30	10.76	72.30	4.61	0.00	0.00
大園國小	0.00	0.00	96.96	0.00	0.00	3.03
圳頭國小	18.18	9.09	68.18	4.54	0.00	0.00
后厝國小	22.22	0.00	66.66	0.00	0.00	11.11
沙崙國小	68.42	10.52	21.05	0.00	0.00	0.00
竹圍國中	12.00	6.00	79.99	0.00	2.00	0.00
竹圍國小	32.25	19.35	45.16	3.22	0.00	0.00
海湖國小	26.92	0.00	73.07	0.00	0.00	0.00
菓林國小	4.00	0.00	55.99	0.00	16.00	23.99

溪海國小	15.38	0.00	84.61	0.00	0.00	0.00
埔心國小	3.12	0.00	3.12	0.00	93.74	0.00
陳康國小	40.62	6.25	37.49	3.12	12.50	0.00

資料來源：引自行政院衛生署環境保護局，《中正國際機場周圍十二所中小學之噪音調查》，頁 48。

機場噪音的大小與風向、飛機航線、機型有關。距離機場較近的大園國中、國小與竹圍國中、國小的噪音強度偏高。表 3-1-3 指出，在十二所學校中，有十一所學校在航機起降時的噪音超過 80 分貝，介於 90 到 100 分貝的學校有八所，超過 100 分貝噪音的有：大園國小、竹圍國小、埔心國小。竹圍國小位於機場跑道北端，每當飛機起降時，可直接目視辨別飛機的種類。另，噪音給學校師生八千餘人帶來身心不適的情形有：耳鳴、失眠、頭痛、聽力受損、情緒不安、心跳加快、注意力不集中；教師還有聲帶受損、喉嚨沙啞等症狀。這些噪音的害處應可依航線的改變而減輕，故當局對未來跑道的擴建、航線的規劃或評估頗為謹慎。

表 3-1-3 民國 71 年調查周邊學校機場噪音強度表

噪音強度 (分貝)	70-80	80-90	90-100	超過 100
學校名稱				
大園國中	18.47	10.86	2.17	0
大園國小	11.86	35.59	28.81	5.08
圳頭國小	40.32	6.45	0	0
后厝國小	20.68	3.44	0	0
沙崙國小	3.22	0	0	0

竹圍國中	10.00	67.99	8	0
竹圍國小	8.33	52.77	27.77	5.55
海湖國小	47.72	34.09	4.54	0
菓林國小	25.58	25.58	0	0
溪海國小	35.13	32.43	8.1	0
埔心國小	27.99	12.00	10	14
陳康國小	29.03	20.96	1.61	0

資料來源：引自行政院衛生署環境保護局，《中正國際機場周圍十二所中小學之噪音調查》，頁 52。

民國 71 年，環保局對改進噪音公害之道，建議如下：

(一)位於跑道頭端的大園國中、國小與竹圍國中、國小應以遷校為宜理由是飛機起降通過這四所學校，在其他改善措施可能成效不彰下，應以考慮遷校為宜。溪海、海湖、圳頭、菓林地區的學校位於航道附近，建議改變飛機航道。換言之，飛機在起降時不立刻轉向，可先在高空中轉向多飛十公里，以減少噪音。埔心、陳康二所國小，建議軍機在學校上課時避免演練，儘量在上午九時前、下午三時後進行演練。至於后厝國小，則以加高圍牆來降低噪音的干擾。

(二)建立機場附近飛航噪音監測系統

製作機場周圍噪音線監測圖，以有助於土地規劃分區使用，和對未來建立監測模式以供評估，做出有效的改善對策。

(三)提供隔音、防音、吸音設備

學校師生對於降低噪音的看法，希望先在學校裡裝設隔音玻璃教室，或增加空調設備，以減少關閉窗戶的空氣流動，或以種植密林的方式吸收噪音，兼美化校園景觀。

(四)改善震動

當飛機降落時，附近學校會感到低頻率的聲音震動，如果在機場周圍

的環溝內填水，吸收以地表為介質傳播的表面波，即可減輕窗戶的震動。

(五)淘汰舊式及音量高的機型航空器

舊式機型如 707、727 型，比 A300、747 型客機所產生的噪音強度約高 10 分貝，建議航空公司逐年引進噪音小的新型飛機，以改善噪音。

(六)考慮改變校舍建築

採用 T、I、H 型建築形狀，可從回音、共鳴的空間關係，改變音源的擴散。²

以上建議頗受交通部的重視。民國 72 年政府為瞭解噪音的干擾程度，一方面於同年 2 月成立「飛航噪音專案管制小組」，著手建立機場航空器噪音監視系統。另一方面建議桃園國際航空站將各航空公司的起降時刻表分送給周邊十二所學校，以供學校排課時參考，並建議學校廣植樹木吸收飛機起降的噪音。同年 4 月民航局實行新起降作業程序，規定航空器於桃園機場起飛後，應保持跑道航向，在距離機場助航設施三哩時，才開始轉彎離場。又，規定航空器要以最低爬升率起飛，起飛後不立即轉向，要在空中轉向多飛三哩，以減低地面人口密集區的噪音。³同年 5 月立法院三讀通過「噪音管制法」，規定經中央主管機關指定公告的航空站，必須要設置自動監測設備，連續監測飛航噪音狀況，並將監測結果做成紀錄，依據規定向當地主管機關呈報。⁴

民國 73 年政府以新臺幣五千萬元協助被噪音干擾最嚴重的竹圍國中遷校；於大園國小設計實驗防音教室；動支新臺幣一億五千萬元為各校修築空調防音設施。民國 77 年陳康與圳頭國小完成噪音防制教室。噪音防制教室是把教室加裝厚重的玻璃門窗和舒適的空調、充足的照明設備，以使之成為密閉式的空間隔絕噪音，這種教室每間造價一百八十萬元，約為一般教室的兩倍。⁵

噪音公害不只影響周邊地區的學校教學活動，且對鄰近居民的身心健康產生不小的危害。回顧以往，桃園居民的觀念比較保守，對於公害問題多能逆來順受。但，隨著各種知識的增進，環保意識的抬頭，在「汙染者付費」的社會價值觀趨使下，便嚴正的要求政府應該重新檢討噪音公害的管制政策。⁶

² 行政院衛生署環境保護局，《中正國際機場周圍十二所中小學之噪音調查》，頁 55-57；《中央日報》，1982 年 11 月 9 日，版 6。

³ 《中央日報》，1983 年 4 月 14 日，版 6

⁴ 〈噪音防制法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 11 月 15 日引用。

⁵ 《聯合報》，1993 年 12 月 13 日，版 44，教育專刊。

⁶ 《聯合報》，1985 年 6 月 30 日，版 6。

為此，民國 77 年民航局就開始實施「民用航空器噪音管制辦法」及「民用航空器噪音管制標準」，規定中華民國航空器所有人應檢具未超過航空器噪音管制標準之原航空器製造廠之證明文件，向交通部民航局申請登記，經審查合格後，才能發給登記證書。進一步說，新法制定新的航空器噪音標準，亦即規定飛機在起飛和進場時，最高不可超過 108 分貝，如有違反，便要處罰航空器所有人或使用人一萬元以上，十五萬元以下的罰鍰，且責令限期改善，逾期倘未改善，即禁止飛航。要言之，民航局為維護機場周圍的環境安寧，可以指定航空站實施宵禁管制，減低噪音，也可指定航空器於機場附近按規定航線飛行，降低機場周圍的噪音。⁷

民國 83 年行政院環境保護署公佈「機場周圍地區航空噪音防制辦法」，依照航空噪音的大小，將機場周圍劃分為三級管制區。也就是說，日夜音量在 60 分貝及 65 分貝兩等噪音線之間者，為第一級航空噪音管制區，在此管制區內必須檢討現有土地使用及開發計畫。日夜音量在 65 分貝及 75 分貝兩等噪音線之間者，為第二級航空噪音管制區，在此管制區內不宜興建學校、圖書館及醫療機構。日夜音量在 75 分貝的，為第三級航空噪音管制區，在此管制區內不宜興建或增建學校、圖書館、醫療機構及住戶。

政府又為減低航空噪音的影響，規定航空主管機關必須採取以下措施，即：

1. 要求民用航空器所有人改善或汰換超過民用航空器噪音管制標準之航空器。
2. 加強監測民用航空器進場、橫向、起飛音量。
3. 依機場用途、航空器型式、調整航空器起降時間。
4. 在不影響飛航安全下，調整操作程序、限制訓練飛行時間。
5. 在機場及其周圍應設置緩衝綠帶或隔音牆，對其設備應加裝消音裝置等防音設施。

地方主管機關對於受到機場噪音影響的地區，另須依照航空站申報之噪音線圖、實際監測紀錄、附近地形及土地使用情形，劃定各級航空噪音管制區公告實施，並上呈中央主管機關備查，此後在重新劃定各級航空噪音管制區時亦然。要

⁷ 〈民用航空器噪音管制辦法〉、〈民用航空器噪音管制標準〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 11 月 15 日引用；《中央日報》，1985 年 4 月 8 日，版 3。

言之，在航空噪音管制區劃定或重新劃定公告前，必須要公開展覽一個月徵求修正意見，於公告實施後，每二年要做一次檢討工作。⁸

表 3-1-4、圖 3-1-1 所示，縣境機場範圍被劃入第三級噪音管制區；大園鄉大部分、蘆竹鄉一部分地區被劃為第二級管制區；觀音鄉、中壢市及林口鄉部分地區則屬於第一級噪音管制區。

表 3-1-4 民國 83 年桃園縣內國際機場航空噪音管制區

第三級噪音管制區域	第二級噪音管制區域	第一級噪音管制區域
桃園國際機場範圍	林口鄉下福村； 蘆竹鄉海湖村、坑口村； 大園鄉海口村、後厝村、建華村、大海村、三石村、沙崙村、竹圍村、果林村、圳頭村、橫峰村、大園村、田心村、埔心村、溪海村、和平村。	觀音鄉廣福村、塔腳村、崙坪村； 中壢市山東里、月眉里； 大園鄉內海村、南港村。

資料來源：引自交通部民航局，《中正國際機場主計畫修定檢討分析》，頁 6-3。

⁸ 〈機場周圍地區航空噪音防制辦法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 12 月 13 日引用。

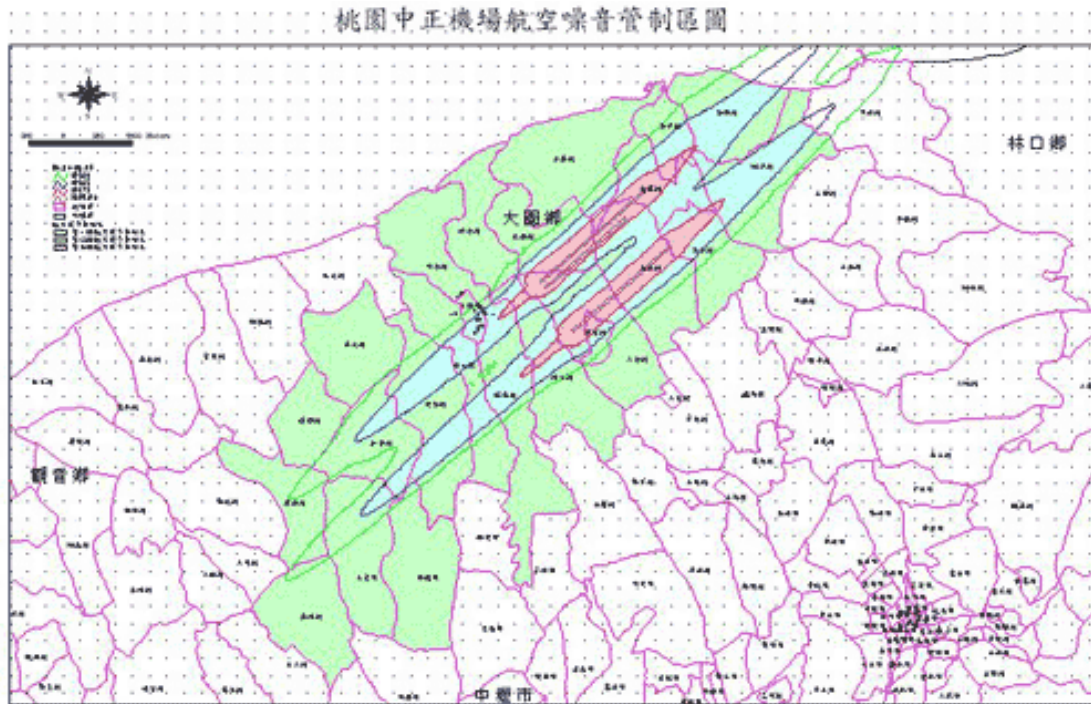


圖 3-1-1 桃園中正機場航空噪音管制區圖

資料來源：中正國際機場網頁 <http://www.cksairport.gov.tw>，2006 年 1 月 22 日引用。

民國 83 年行政院環境保護署公佈「機場周圍地區航空噪音防制辦法」，依此辦法，將該航空噪音污染區劃為管制區，在管制區內明訂土地使用規範。唯，該法未對管制區實施補助或補償，只以減免土地稅方式補償地主。航空噪音防制辦法實行後，結果使受到管制的區域不僅開發落後，地價下跌，而且也影響地方政府的稅收。為此，前桃園縣長劉邦友就建議民航局，研擬「飛航噪音管制費」回歸地方政府使用。劉邦友指出，桃園縣民長久以來飽受噪音的傷害，民航局向航空公司收取的「飛航噪音管制費」，應該交給桃園縣政府使用比較適當。⁹

桃園國際機場的收入來源主要是機場降落費（見第二篇第一章第四節），因此，根據民國 89 年「機場回饋金分配及使用辦法」規定，必須要從中提撥 8% 做為機場回饋金。國際機場為使回饋金發揮效用，特別成立「機場回饋金管理執行小組」，專責辦理回饋金之收支、運用與管理、預算與決算、執行成果報告等事務。執行小組採取委員制，置委員 15 至 23 人，設主任委員一人，由航空站主任兼任，委員由主任委員從航空噪音防制區之鄉長、村里長、中央民意代表及社

⁹ 《經濟日報》，1995 年 9 月 18 日，版 11。

會人士中挑選，任期兩年，當選得連任之。¹⁰

桃園國際機場回饋的用途，包括：噪音防制區內獎助學金之補助、社會福利之補助、文化活動之補助、基層建設之補助、公益活動之補助、航空站或地方政府辦理回饋之行政作業費用、其他補助等，用途甚廣。¹¹表 3-1-5 顯示，民國 92 年的機場回饋金共 101,677,369 元，扣除行政業務費與公益活動補助費，各鄉、村、里的實收回饋金為 92,526,406 元，使用 90,577,134 元，剩餘 1,949,272 元。

表 3-1-5 民國 92 年桃園國際機場回饋金使用分配表

科目	分配金額/元	使用金額/元	剩餘金額/元
行政作業費	5,083,868	3,955,211	1,128,657
公益活動	4,067,095	4,067,095	0
各鄉村里回饋金	92,526,406	90,577,134	1,949,272
總計	101,677,369	98,599,440	3,077,929

資料來源：中正國際航空站網站 <http://www.cksairport.gov.tw>，2006 年 1 月 15 日引用。

第二節 機場廢棄物汙水及其清理方式

桃園國際機場為防止來自世界各地不同國籍的旅客，及航機帶來大批空中垃圾和污水，影響國人安全與健康，因此在設廠規劃之初，即備有完整的廢水及廢棄物作業處理程序與處理廠。

桃園國際機場的垃圾來源分為兩大類，一是飛機上剩餘的餐飲及空中廚房處理過的殘餚、貨物站進口動物的獸籠、糞便等物品，這些垃圾來自世界各地。二是地面垃圾，即指非管制區：航站大廈、貨運站和各單位所產生的垃圾。國際機場的焚化爐位於南跑道北端，佔地 1,600 平方公尺，由於機場內的垃圾特殊，故操作過程全部以人工負責分類、投料、控制火溫。航站內興建一號、二號、三號三個焚化爐，其中，一號與二號焚化爐已於民國 81 底停止使用，三號焚化爐使

¹⁰ 〈機場回饋金分配及使用辦法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2005 年 10 月 12 日引用。

¹¹ 〈機場回饋金分配及使用辦法〉，全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>，2004 年 12 月 17 日引用。

用年限將屆，其處理量隨著航空運量的成長也已不敷所求，因此，就在一、二號焚化爐場址規劃興建四號焚化爐，該設施已於民國 93 年完工啟用。¹²

桃園國際機場中無法焚燒的垃圾，向來都運往鄰近偏僻村落進行掩埋。民國 80 年曾因掩埋地點沒做好汗水排放處理，導致汗水滲入地下，污染后厝村附近二百多戶居民的飲用水和農民的灌溉水渠，引起村民強烈的抗議，迫使國際機場不得不健全清理廢棄物的設備和改進管理制度。¹³

眾所周知，飛機上的衛生水、航站大廈的衛生水及飛機修護廠等單位排出的廢水，如果沒有完整的汗水處理設施，將嚴重污染桃園南崁溪的河流，為桃園地方帶來髒亂，因此，汗水處理場的設置十分重要。桃園國際機場的汗水處理廠位於機場貨運站北端，佔地 2.025 公頃，其設計分為預先處理廠和總整理廠兩個系統，這兩個處理廠都選在機場的最低點位置，以便重力流動匯集汗水。而預先處理廠的作用是，去除飛機修護廠及基地維護廠排出廢水中的浮油；簡化總廠的流程；降低處理設備費用等。

言及汗水處理方式，是由桃園國際航空站維護組工程師負責督導和由外包公司負責處理。外包公司長期派駐一名工程師及七名技工隨時執行檢修，採取一系列的自動作業，使處理過的放流水沒有產生污染生態環境的顧慮。具體的說，進流水每公升含生化需氧量 200 公絲、懸浮固體量 2,000 公絲，油質 50 公絲，經過預先處理廠和總處理廠後，放流水每公升生化需氧量降低為 15 公絲以下，懸浮固體量在 20 公絲以下，去除率高達 90% 以上，油質降低為 8 公絲以下，去除率高達 80% 以上。汗水處理廠處理汗水的結果是，將放流水排入機場附近之南崁溪，使本縣河川水質得以改善，不被污染。¹⁴

叁、郵 電 篇

第一章 清代郵電（1723-1895 年）

清代為本縣郵政、電信的草創期，縣內不僅有修築道路和鐵路，北通臺北、基隆，南接新竹，還設有陸地電線，使島內南北地區互通，並和世界接軌，但縣

¹² 中正國際航空站維護組，〈中正國際機場四號焚化爐之誕生〉，收錄於中正國際航空站編，《中正國際機場啟航 25 週年紀念特刊》，頁 69。

¹³ 《經濟日報》，1991 年 7 月 4 日，版 19。

¹⁴ 劉金輝，〈處理汗水垃圾最成功的例子—中正國際機場焚化爐、汗水處理廠〉，收錄於中正國際航空站編，《中正國際機場經營與管理特輯》，頁 53-55。

內尚未辦理電報業務。本章清代的郵電，分為官郵與私郵、郵件、電信三節，在第一節官郵與私郵裡，說明清雍正期以後臺灣與桃園縣內各地官設遞鋪、站書館及民營批館的創辦背景、組織、設置分佈；第二節郵件，闡述光緒 11 年（1885）臺灣建省後，創設臺灣郵政總局及桃園、中壢設置郵政機構的過程；第三節電信，敘述清末臺灣桃園電信業的創辦背景、電報總局的設置、組織與電報業的情形。

第一節 官郵與私郵

臺灣在十七世紀明鄭時期已設有遞鋪，用以傳送書信，進入清治以後，隨著土地開發面積的擴展，軍事、行政機關的增設，官設遞鋪制度更形發達。遞鋪內設有鋪兵，負責遞送各級政府機關的公文和私人信件。康熙年間（1662-1722），全臺設置臺灣、鳳山、諸羅三縣，當時遞鋪只設到彰化地區。十八世紀雍正（1723-1735）初期，清廷增設彰化縣、淡水廳，遞鋪從彰化延伸到淡水，亦即包括：大甲、貓裡（苗栗）、吞霄（通霄）、後籠（後龍）、中港、竹塹（新竹）、南崁、淡水、雞籠（基隆）、金包裏（金山）等處。¹⁵桃園縣內的南崁首見設有遞鋪，隸屬於淡水廳，名為南崁鋪，設置鋪兵 3 名，北至淡水鋪 10 公里，南距竹塹鋪 37.5 公里。¹⁶

公文遞送係利用時稱為「番社」的原住民部落應役，以接遞往來。乾隆 53 年（1788）爆發林爽文事件時，番社相距較遠，送遞緩慢，信息難通，於是平亂大將軍福康安就奏請朝廷仿照大陸內地每 15 公里設立 1 個遞鋪，遞送文報，文件封面上註明郵遞時刻，以備稽考。¹⁷自此開始各縣正站便添設遞夫為 60 名，腰站（分站）添設遞夫為 30 名，等待亂事平息後名額減半，每一正站只設遞夫 30 名、腰站 15 名。等到十九世紀前期發生蔡牽、張丙亂事時，再比照林爽文個案添設遞鋪人數。¹⁸

十九世紀道光初期，彰化以北共設 12 鋪，鋪司兵 33 名，年薪（工食銀）233 兩 2 錢 4 分 4 釐。¹⁹當時縣內設有楊梅壠汛，原設把總 1 名、兵 67 名，至同治 8

¹⁵（清）劉良璧纂輯，《重修福建臺灣府志》臺灣文獻叢刊第 74 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961 年），頁 342。

¹⁶臺灣銀行經濟研究室編，《福建通志臺灣府》臺灣文獻叢刊第 84 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960 年），頁 134。

¹⁷臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄庚集》臺灣文獻叢刊第 200 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1964 年），頁 144。

¹⁸（清）孫承澤等著，《臺灣關係文獻集零》臺灣文獻叢刊第 309 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972 年），頁 96。

¹⁹臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府賦役冊》臺灣文獻叢刊第 139 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962 年），頁 73。

年(1869)裁減兵數為36名，之後再減為鋪司兵4名，每名工食、火炬銀7兩6分8釐，²⁰工資直接向淡水廳政府支領，至清末之際只存兵3名。²¹同治10年起，境內的南崁鋪似乎已被裁撤，²²從彰化大甲到雞籠原有11處遞鋪，經過裁汰後改設，增加3處，即為14處，鋪司有7名、鋪兵有49名。²³

同治13年欽差船政大臣沈葆楨因爆發日本侵臺的「牡丹社事件」，赴臺辦理軍務，於臺南、臺北二地設置「文報局」，但因遞鋪舊制不能應急，故將各地遞鋪改為「站書館」，又稱「民站」，並依等級分為正站、腰站、尖站、宿站，專責遞送公文，以上各站均設置站書(鋪司)1名，跑兵(鋪兵)3名。²⁴其中，宿站是指提供住宿過夜的站，尖站指中午打尖吃飯的站，²⁵當時縣內設有中壢宿站及桃仔園尖站，以供轉遞過境的官方文書之需。

有關北部的陸路郵遞路線，是指：淡水廳(今新竹)出北門6公里至鳳山崎，5公里至大湖口(湖口)尖站，7.5公里至楊梅壠汛，9公里至中壢宿站，10公里至桃仔園尖站，5公里至龜崙嶺頂汛(龜山)，7.5公里至海山口汛(板橋)，5公里至艋舺汛宿站(萬華)，由艋舺轉至關渡7.5公里，再至滬尾海口(淡水)7.5公里，復行5公里至錫口鋪(松山)，7.5公里至水返腳汛鋪尖站(汐止)，12.5公里至暖暖汛鋪宿站，由暖暖北上過獅球嶺至大雞籠街2.5公里，15公里至三貂嶺腳尖站，由嶺腳向北至大雞籠祖山極北沿海2.5公里，向東2.5公里嶺頂，向東南10公里為頂雙溪宿站，向南10公里遠望坑、噶瑪蘭(宜蘭)交界入噶瑪蘭至五里嶺尖站，以上路線全長共117.5公里。²⁶

遞鋪與站書館都為官設，屬於民間經營的是「批館」，係專送私人信件用途。批館源起於中國大陸各大商埠的民營匯兌及遞信組織，十九世紀同治、光緒年間，伴隨著臺灣和大陸兩岸貿易的興盛，從大陸發展到臺灣各大城鎮。批館除了送信以外，也兼辦現款匯兌及小包裹運送業務，但只限於在大城鎮之間的傳送，

²⁰ 鄭鵬雲、曾逢辰編輯，《新竹縣志初稿》臺灣文獻叢刊第61種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959年)，頁26；臺灣銀行經濟研究室編，《新竹縣制度考》臺灣文獻叢刊第101種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961年)，頁30。

²¹ (清)蔣師轍等纂《臺灣通志》臺灣文獻叢刊第130種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962年)，頁667。

²² (清)陳朝龍、鄭鵬雲纂，《新竹縣採訪冊》臺灣文獻叢刊第145種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962年)，頁106。

²³ (清)陳培桂纂修，《淡水廳志》臺灣文獻叢刊第172種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963年)，頁57。

²⁴ 陳正祥編纂，《臺北市志》卷六《經濟志郵電篇》(臺北：臺北市文獻委員會，1988年)，頁2。

²⁵ 同上註，頁19。

²⁶ (清)陳培桂纂修，《淡水廳志》，頁25。

倘若未設有批館的地區，則仍須仰賴專差或委託往來的旅客寄遞信件。²⁷當時對岸的廈門、福州、汕頭、廣州、香港等港口與本島臺北、基隆、臺南、嘉義等地都有商務來往，同業之間的互相聯絡也仰賴批館。批館的遞送郵資是依照制錢計算，如郵寄臺灣境內外信件，每件制錢為 30 至 100 文之間，小包裹在 10 斤以內，每包為 600 文至 1 元左右，如為滙款則視金額的多寡計費，如屬 300 元以下的小額滙款，每筆滙款手續費約為 30 至 40 文之間。²⁸

第二節 郵件

光緒 14 年(1888)1 月 30 日，首任臺灣巡撫劉銘傳公告於臺北府城設立「臺灣郵政總局」，即參照西洋郵政章程，將全臺原設驛站處所核實裁減、分別增添，又參考海關郵政條例，制定臺灣郵政局規章，將原臺南、臺北文報局改為南北總站，於全臺各地設置正站、腰站、旁站。總站直屬於郵政總局，為一完整的郵政機構，辦理發售郵票、收寄郵件及投遞郵件等業務。正站、旁站的郵務性質與總站相同，不同的是旁站設在幹線以外的支線地區。腰站介於兩正站之間，主要負責接遞郵件業務，亦即正站跑兵於腰站交接郵件，再由腰站跑兵接續傳遞到下一個正站。以上腰站、旁站在寄遞郵件方面，都和幹線上的正站聯絡，構築成一個郵遞網，唯旁站位於偏遠的支線上，重要性較低，所以經辦郵遞事務也較少。²⁹

十九世紀後期，全臺南北設立郵政正站 19 處、腰站 13 處，基隆、宜蘭等東北地區及內旁道設立旁站 11 處，總共 43 處。在郵務機構中只有臺北、臺南二個總站由郵政總局直轄，其他各站均歸縣或廳管理。

有關郵務人員的配置，原用站夫一律撤去，改由各營汛分撥兵丁充任，酌給津貼，負責傳遞。各站僱用書識，處理站務。³⁰通常正站設有頭目、跑兵 8 名，旁站、腰站設有頭目、跑兵 4 名，如在通衢大道交通繁忙之處，則增派兵丁 1 名或 2 名，各站頭目、兵丁均由綠營撥派任用。頭日日給津貼口糧銀 6 分、兵日日給津貼口糧銀 3 分，每站僱用書識 1 名，正站站書(書識)月給工食洋銀 11 元、旁站站書月給工資洋銀 8 元 5 角，房稅、油布、蠟燭及總局辦公薪資經費，全年需支湘平銀 9,000 兩左右，此較前設驛站 50 處，年開支銀 19,000 兩，每年可節

²⁷ 曾文敬主修、張正昌等編纂，《蘆竹鄉志》(桃園：蘆竹鄉公所，1995 年)，頁 635。

²⁸ 廖本洋主修，《桃園縣志》卷四《經濟志交通篇》(桃園：桃園縣政府，1979 年)，頁 155。

²⁹ 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 9-10。

³⁰ (清)朱壽朋纂修，《光緒朝東華續錄選輯》臺灣文獻叢刊第 277 種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1969 年)，頁 158。

省銀 10,000 兩。關於接遞公文的時間，每日分兩班，各於卯時（6 時）、未時（14 時）遞送。³¹

臺灣西部內陸往南郵遞的郵站，是在臺北設置總站，經縣境桃仔園腰站、中壢正站，出縣境至竹塹正站，沿途再經彰化正站、嘉義正站抵達臺南總站，復由臺南總站經鳳山正站，枋寮正站到恆春正站，此一路線全長約 450 公里，沿途分別設置總站 2、正站 12、腰站 8、旁站 8，計 30 站。往北路線係由臺北總站經滬尾旁站（淡水）至基隆正站，再經頂雙溪正站到宜蘭正站，全程長約 135 公里，沿途設置總站 1、正站 3、旁站 1、腰站 4，共 9 站。³²縣境桃仔園腰站及中壢正站相距 11.5 公里，隸屬於淡水縣。³³中壢正站北距臺北總站 27.5 公里，南距竹塹正站 27.5 公里。³⁴

有關郵件遞送時刻，自早上卯時（6 時）開始，至下午酉時（18 時）止，亦即從臺北總站發往南部的信件，從卯時起由總站發遞，限於午時、未時（12 至 14 時）送到中壢正站，中壢未時（14 時）發遞，限在酉時（18 時）送到竹塹正站。竹塹正站自卯時發遞，限於午時、未時送到後壠站，後壠站從未時發遞，限在酉時送到大甲站。大甲站自卯時發遞，限在午時、未時送到彰化正站，彰化正站從未時發遞，限在酉時送到張熙厝站。張熙厝站從卯時發遞，限在午時、未時送到嘉義正站，嘉義正站從未時發遞，限在酉時送到茅港尾站。茅港尾站自卯時發遞，限在午時、未時送到臺南總站，臺南總站自未時發遞，限在酉時送到鳳山正站。鳳山正站從卯時發遞，限在午時、未時送到枋寮正站，枋寮正站自未時發遞，限在酉時送到恆春楓港站。楓港站從卯時發遞，限於午時、未時送到恆春正站。³⁵通常郵遞由臺北到恆春約需費時七日半，緊急公文為每日發送二次，不分日夜晴雨都要遞送。³⁶

關於各正站、旁站所發送的郵件，規定每天卯時、未時二班，截郵時刻也規定在卯、未二時。軍公機關的文件或商民信函，如在截郵時刻以後交寄，就要延到下一班遞送。腰站專管接遞郵件，只要遇有郵件進口，就須立即運交下一正站。郵件每天運送到酉時收班，留到次日早晨卯時發送。各站進出口郵班，都明訂時限，運郵跑兵除沿途溪河遇春季雨多水漲時，可以暫停以外，水退後仍須立即遞送，不准藉詞延誤。運輸完全依賴跑兵，採取接運的方式，每天從卯時至酉

³¹ 馮用、吳幅員合編，《劉銘傳撫臺前後檔案》臺灣文獻叢刊第 276 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1969 年），頁 185。

³² 廖本洋主修，《桃園縣志》卷四《經濟志交通篇》，頁 156。

³³ 陳正祥編纂，《臺北市志》卷六《經濟志、郵電篇》，頁 20。

³⁴ 同上註，頁 35。

³⁵ 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 6。

³⁶ 同上註，頁 8。

時，共計六個時辰，每一時辰（2小時）限定遞送 9.5 公里。每日以午、未為界，分二班，各自工作三個時辰，每班行進 28.5 公里，一天二班共 57 公里。公私郵件送達各站後，由各站派跑兵按址投遞。原則上，各站跑兵辦理郵運和分配工作是採用分班輪流制，例如正站跑兵 8 名，每天南北卯、未發運二班需跑兵 4 名，另 4 名在站休息或擔任郵件投遞業務。投遞郵件的範圍，限於郵站所在地的府城或縣、廳治或街堡為準，散居在新撫墾區者，收受郵件的工作相當困難，至於在內山一帶的投遞，則依照告示規定，每半公里須加收郵資 10 文。³⁷

日治以前，全臺共設正站 35 處、旁站 15 處，每站由營派撥兵丁 8 名，郵務人員除去正餉以外，頭目 1 名，每日加銀 6 分，跑兵 7 名，每日每名銀 3 分，所收商民票資，抵為工資。³⁸

有關郵票，臺灣郵票（官用）和郵政商票（商民用）都由郵政總局刊刻，以木刻版手印黑色於連史紙或黃竹紙紙上，每張紙印五枚，上下左右中構成一個「全張」。每枚郵票都有郵票聯和存根聯，在二聯中間的騎縫處，印有字號一欄，面值、字號空白，由貼用單位臨時填入。³⁹各種郵票都有兩聯，百張訂冊，使用時，以一聯黏貼於信件，一聯留供存查。信件寄遞每經正站一站，即由站方加貼郵票一張。島內郵資由投郵首站按照信件重量及經正站站數合計，依次收足郵票。郵資按照信件重量計費，重量在一兩以下者，每站郵資 20 文；在一兩以上者，每超過 5 錢加收 20 文。⁴⁰每站長 50 公里，凡信一函重二錢以內者收費 20 文，在付郵時繳納。自臺南至臺北計 13 站，每函須 260 文。在郵路以外之地，需增加計費。至於腰站，如縣境桃仔園腰站專為接遞信件，所以未發給空白郵票以供使用。⁴¹

晚清臺灣新制郵政和傳統鋪遞的差異是收寄民間郵件。各軍公機關寄遞的公務文件和包裹，都可貼用郵政總局發給官衙專用免費的「臺灣郵票」寄遞，如未粘貼，則不受理。商民的函信、銀信和物品均可向各郵站購買「郵政商票」，付費交寄。所謂函信是指一般信函，銀信為內裝現金銀票的信函，類似今天內裝支票、匯票或現金的信函，物品是指包裹。⁴²

³⁷ 同上註，頁 15-16。

³⁸（清）陳文緯主修、屠繼善總纂，《恒春縣志》臺灣文獻叢刊第 75 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960 年），頁 275。

³⁹ 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 13。

⁴⁰ 廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 156。

⁴¹ 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 7。

⁴² 同上註，頁 13。

郵件寄出中國者，都以輪船代遞，時設南通、飛捷郵船兩艘，定期往來於上海、福州及臺灣各港互寄郵件。唯郵票品質彫印圖樣粗躁，上繪一龍，代表國徽，下繪一馬，代表驛站，以為中國郵傳的標幟。臺灣郵政歸臺灣巡撫管理，以候補臺灣道統領業務。根據統計，晚清時期臺灣的郵政收入每年約 10,000 銀兩。

43

由臺灣寄往大陸各地的郵費訂定如下：如自臺北總站發出文書一件，寄到漳州 20 文，廈門 30 文，安海、汕頭各 40 文，福州、廣東、香港各 50 文，上海、天津、北京各 100 文。如送遞現洋一元，寄到福州、上海、汕頭、廣東、香港各收 30 文，寄到廈門 35 文，安海、漳州各 40 文，天津、北京各 200 文。⁴⁴

光緒 21 年（1895）清朝割讓臺灣給日本，劉永福駐守臺南，成立「臺灣民主國」，郵政制度略與前同，並採取一部分歐洲法規，以稅務司兼辦，派兵擔任傳遞。郵票刻印一虎，以表民主國之標記，郵資共三種，分為 30 文、50 文、100 文。當時戎馬倥傯，民間商民仍多加利用，唯行之不久，臺南因淪陷於日軍之手，而不得不終止郵務。⁴⁵

第三節 電信

臺灣電信的開拓，源起於同治 13 年（1874）琉球漂流民被原住民殺害的牡丹社事件時，欽差船政大臣沈葆楨督軍臺南，為確保臺灣海防，計畫奏設水陸電線，以供傳達軍情。當時設計的水陸電報線，係與上海大東北洋行議定購辦電線合同，此為臺灣電信倡議之始，然因沈氏奉調兩江總督，而告中止。光緒 3 年福建巡撫丁日昌依議首開府城（臺南）至安平及旗後（打狗）二線，全長 95 公里，開創臺灣電信事業的起點。⁴⁶當時電報局一處設在臺南府城內的右營埔，一處設在安平鎮的一鯤身。⁴⁷而原議設辦自府城至基隆的北線，則因原存線料不足，及丁日昌過度勞累患病離職，故擱置北線計畫。

光緒 10 年，法人侵臺，首任臺灣巡撫劉銘傳以臺灣南北電報未通，不利軍務。12 年，劉銘傳在臺北府設立電報總局，於各地廣設分局，⁴⁸命令通商局委員李彤恩與上海德商泰東洋行簽約承辦，設置電線，一條從臺北郡治分設到滬尾（淡

⁴³ 連橫，《臺灣通史》臺灣文獻叢刊第 128 種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962 年），頁 535。

⁴⁴ 廖本洋主修，《桃園縣志》，頁 156。

⁴⁵ 連橫，《臺灣通史》，頁 535。

⁴⁶ 同上註，頁 534。

⁴⁷（清）蔣師轍等纂，《臺灣通志》，頁 729。

⁴⁸ 連橫，《臺灣通史》卷十六〈城池志、局所〉，頁 477。

水)、基隆，一條到臺南與舊線連接，全長 400 公里，並於新竹、苗栗、彰化、雲林、嘉義各地設置電報局。⁴⁹

光緒 13 年 3 月，候補臺灣道張維卿擔任總辦，對基隆、滬尾到臺北兩線開始動工。8 月，怡和洋行承辦海底電線，由飛捷輪船裝載鋼鐵輪船 1 隻、修理電線機器 1 副、測量機器 1 副到臺灣。各局電報機器由臺北滬尾到福州的川石，安妥海底電線，福建、臺灣兩省先行開通電報，接著再敷設到澎湖，連接臺南安平，此一海底電線計長 98 公里。同年 11 月，臺南接辦陸路電信線，取道彰化，迂迴向北，線長 415 公里。⁵⁰光緒 14 年 2 月，此一陸上電信線與北部滬尾、基隆兩線接通。以上水陸電信線敷設 700 餘公里，其間分設川石、滬尾、澎湖、安平水線房四所，又在臺南、安平、旗後設電報局三處以外，添設澎湖、彰化、臺北、滬尾、基隆電報局五處。有關材料、機器、海底電線、輪船、木桿工程、勘路、轉運、局員等費用，以及西洋技師的薪資，共計支銀 287,000 兩。⁵¹稍後電報局設置幹線，有基隆、臺北、新竹、彰化、嘉義、臺南六局，支線有滬尾、安平、旗後、媽宮四局，共十局，都歸電報總局統轄。劉銘傳委託怡和洋行簽約闢建淡水通往福州川石的海底電纜，全長約 217 公里，此為當時最大、最重要的科技產業，也是臺灣發展經濟，加強與大陸進行經貿活動，進入世界市場體系的轉捩點。⁵²清代全臺電報所能到達的地區極少，陸路電線雖經桃園縣境，卻未辦理電報業務，因此如要利用電報傳遞訊息，仍須要到臺北、新竹的電報局辦理。

電報業務由電報總局分送公票給各地文武機關。若遇緊急公事，須要發寄電報，在電稿後粘貼公票一紙，繳銷用過的票根。⁵³電報使用華文與洋文兩種文字，華文電報以四個阿拉伯數字取代一個漢字拍發，洋文使用英文字母拍發。電報依據使用人與通報緩急的差異分為四等，亦即是巡撫衙門拍發的電報為一等，地方官衙拍發的為二等，急電為三等，普通為四等。其中，一、二等屬於官電，免費拍發，三、四等按照拍發字數、拍發地點、使用文字種類的不同計價收費。譬如從新竹局拍發華文電報到基隆、滬尾、臺北各為 1 角 1 分，到彰化、嘉義也各為 1 角 1 分，拍發到臺南、安平、旗後各為 1 角，如用洋文拍發，則加倍計算電報價目。省外電報自臺北局拍發至上海的價目，華文每字 1 角 8 分，從安平到上海每字 2 角，如以洋文拍發也須加倍計價。⁵⁴

⁴⁹ 同上註，頁 534。

⁵⁰ 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 52-53。

⁵¹ (清)劉銘傳撰，《劉壯肅公奏議》臺灣文獻叢刊第 27 種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958 年)，頁 259。

⁵² 中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2005 年 4 月 30 日引用。

⁵³ (清)林豪纂、薛紹元刪補，《澎湖廳志》臺灣文獻叢刊第 164 種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963 年)，頁 161。

⁵⁴ 廖本洋主修，《桃園縣志》卷四《經濟志交通篇》，頁 176。

光緒 14 年，劉銘傳在臺北大稻埕建昌街創設電報學堂，聘請洋人教習，傳授臺灣人子弟電報知識，當時臺北西學堂中選拔學生 18 人，轉入電報學堂專攻電報技術，用以栽培電報技術專業人才。⁵⁵16 年 9 月，奏請架設電話，但通商局未准。17 年，邵友濂就任第二任臺灣巡撫，電報學堂因財政困難而停辦。⁵⁶21 年甲午戰爭爆發，清廷戰敗，割讓臺灣與澎湖群島給日本，臺灣電信自此歸屬臺灣總督府交通局遞信部負責建設管理。⁵⁷

⁵⁵ 同上註，頁 176。

⁵⁶ 連橫，《臺灣通史》，頁 535。

⁵⁷ 中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2005 年 4 月 30 日引用。

第二章 日治時代郵電（1895-1945 年）

近代郵電通信事業的發達和其交通工具的發達互為表裡，不僅擴大人們的生活空間及活動範圍，且透過郵電通信網的建立，改變地方社會的容貌。臺灣在日治時代的郵政係與電信合營，由於郵便局（今郵局，以下同）業務是以郵政為主，兼辦電報、電話業務，故本文總稱之為郵電。日治時期臺灣的郵電通信建設與總督府的殖民地開發政策關係密切，為說明當時郵電事業的發展實況，茲將郵政組織與制度的建立、桃園縣境郵政及電信事業的推展闡述如下。

第一節 郵政據點的設立與發展

日治時期臺灣郵政事業的開展與改進，和臺灣總督府為建立專制集權的殖民政府，強化日本中央政府對殖民地的控制，以及總督府與地方政府的連絡密不可分，而在官用通信業務的發展下，郵政事業被民眾全面的運用。本節為瞭解日治五十一年間臺灣郵政與縣境郵政的發展歷程，茲將全臺郵政據點，特別是本縣郵政據點的設置及其變革說明於後。

一、郵政據點的設立

明治 28 年（1895）日治初期，由於全臺各地抗日事件不斷，日軍為鎮壓反日、抗日份子，基於確保治安的需要，故隨著軍事行動的推展，北起基隆，南到恒春，沿路設置了野戰郵便局（野戰郵局）20 處，如中壢、臺北、基隆等地，都隸屬陸軍郵便部管轄。¹

明治 29 年臺灣總督府為有效的掌控全臺政務，於 4 月 1 日頒佈郵便局及電信局官制，廢止野戰郵便局，²結束軍政，改行民政，由臺灣總督府民政局通信部接管前野戰郵便局事務，同時實施郵政條例。臺灣地方郵政依照新行政區域，分設一、二等郵便電信局，³先於臺北、臺中、臺南三處設置一等郵便電信局，另設 23 局及 2 支局。普通郵便電信業於 4 月 20 日開張營業，接著在 4 月 28 日，規定二等郵便電信局的位置為：基隆、宜蘭、淡水、新竹、苗栗、鹿港、埔里社、雲林、嘉義、鳳山、打狗（高雄）、恆春、卑南、澎湖島、蘇澳、金包里（金山）、桃仔

¹ 〈臺灣總督府公文類纂〉（南投：國史館臺灣文獻館典藏）。中央研究院數位資料庫 <http://sotokufu.sinica.edu.tw>，2006 年 5 月 26 日引用。

² 同上註。

³ 藤井恭敬，《臺灣郵政史》（臺北：臺灣總督府民政部通信局，1918 年），頁 282。

園（桃園）、大嵙崁（大溪）、後龍、大甲、彰化、阿公店、枋寮，另於臺北大稻埕、臺南安平設置支局。⁴

日治初期，臺灣總督府為因應緊急事變設有「非常通信」，亦即指緊急連繫郵件、電報。明治 29 年 7 月 21 日頒布「臺灣總督府非常通信規則」，其中，對非常緊急事變地區的官員官吏、軍隊、軍艦等，規定其軍人及眷屬所交寄的郵件、電報一律免費。當時全臺共有 24 處非常通信局，事件結束後均予以撤銷，如明治 32 年 1 月 7 日停辦臺北、基隆、淡水、新竹、水返腳（汐止）、桃園、金包里、大嵙崁等地的非常通信業務。⁵

其後，隨著社會治安逐漸穩定後，明治 31 年 1 月 21 日總督府又開設新庄、中壢、瑞芳、打貓（民雄）、阿猴（屏東）、羅東等 7 所郵便受取所（郵政代辦所，以下同）。⁶6 月 20 日公告施行改正郵便及電信局官制，分一等郵便電信局、二等郵便電信局、二等郵便局、二等電信局、三等郵便電信局、三等郵便局、三等電信局。8 月 1 日，將桃仔園、大嵙崁、葫蘆墩（豐原）、曾文溪、東港、枋寮、蘇澳等 7 所二等郵便電信局降為三等。⁷

明治 33 年 5 月，總督府分別於錫口（松山）、枋橋（板橋）、礁溪、大湖口、西螺、梅仔坑（嘉義梅山鄉）、中壢、大里簡（宜蘭大里）、集集、員林、土庫、楠梓坑、潮州、石光見（屏東佳冬鄉）、楓港、車城、基隆停車場（火車站）等地設置郵便電信出張所（郵政電信代辦所，以下同）。⁸明治 34 年 5 月，將景尾（景美）、深坑、枋橋、中壢、布袋嘴、北門嶼（台南縣北門鄉）、石光見、大里簡、集集、二林（彰化二林鎮）等郵便電信出張所升格為三等郵便電信局。⁹明治 40 年 5 月，將郵便電信局全部改稱為郵便局。¹⁰

大正元年（1912）1 月，除了一、二等郵便局及其附近少數郵便受取所外，郵便受取所一律改為包辦制的三等局或獨立局。¹¹大正 2 年 4 月，另設指定三等局制度。¹²昭和 16 年（1941）2 月，將原先一、二等郵便局改稱為普通郵便局，原三等郵便局改稱為特定郵便局。¹³

⁴ 臺灣總督府民政部通信局，《臺灣通信事務成績》（臺北：臺灣總督府民政部通信局，1909 年），頁 2-4。

⁵ 黃得峰編譯，《臺灣總督府公文類纂郵政史料彙編（明治 28-32 年）》，頁 123。

⁶ 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005 年 6 月 20 日引用。

⁷ 臺灣總督府交通局遞信部，《遞信志通信編》（臺北：臺灣總督府交通局遞信部，1928 年），頁 282-283。

⁸ 同上註，頁 289-290。

⁹ 同上註，頁 295。

¹⁰ 藤井恭敬，《臺灣郵政史》（臺北：臺灣總督府，1918 年），頁 282。

¹¹ 同上註，頁 283。

¹² 周憲文，《臺灣經濟史》（臺北：臺灣開明書店，1980 年），頁 861。

¹³ 同上註，頁 861。

二、縣境郵政據點的設立

縣境郵務機構的增加與本地工商業經濟的發達，以及地方行政區域的擴編關係密切。茲將縣境各地郵政據點的設立，和其設置過程概述如下。

明治 30 年（1897）6 月，桃園縣境設置桃仔園（桃園）、大溪二處二等郵便局，其中，明治 31 年因政府經費短絀，將桃園郵便局改為三等郵便局，¹⁴業務範圍為桃澗堡全區及三角湧（三峽）、龜崙嶺（龜山）等地。明治 33 年桃園郵便局轄區中的桃澗堡部被編入大溪郵便局轄區，新竹郵便局轄區中的竹北二堡因大部分被編入桃園郵便局轄區，桃園郵便局就在中壢增設郵便電信出張所，負責管理竹北二堡一帶的郵務，明治 43 年 3 月 11 日桃園郵便局整修局舍，將郵務遷到公館頭耶穌教會堂內，5 月 1 日遷回，大正 10 年 7 月桃園郵便局遷移至桃園武陵街 124 號，同年 6 月 25 日，在角板山（復興鄉）設置角板山郵便出張所。¹⁵

明治 31 年 8 月大溪郵便局改為三等郵便電信局，繼而於明治 32 年增設咸菜棚（關西）出張所一處，明治 35 年 8 月管轄三角湧郵便出張所。明治 39 年 4 月設置楊梅壢停車場郵便出張所。大正 2 年 7 月楊梅壢停車場郵便出張所改為中壢郵便局楊梅壢郵便出張所，大正 3 年 7 月開辦電報業務。大正 6 年 5 月楊梅壢郵便出張所升格為郵便局並管轄咸菜棚出張所，¹⁶大正 9 年 10 月改名為楊梅郵便局。¹⁷

明治 34 年 4 月中壢郵便電信出張所升格為三等郵便電信局，6 月 30 日舉行中壢郵便電信局開業儀式，¹⁸明治 35 年 8 月起管轄咸菜棚出張所。¹⁹昭和 2 年 3 月廢止平鎮郵便局（設立年度未載），4 月在龍潭增設三等郵便局一處，並開辦郵遞業務。昭和 12 年再增設新屋、大園二處三等郵便局。²⁰

¹⁴ 藤井恭敬，《臺灣郵政史》，頁 284。

¹⁵ 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005 年 6 月 20 日引用。

¹⁶ 臺灣總督府通信局，《臺灣遞信事業要覽大正六年度》（臺北：臺灣總督府通信局，1919 年），頁 3；日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005 年 6 月 20 日引用。

¹⁷ 臺灣總督府交通局遞信部，《遞信志通信編》，頁 357-358。

¹⁸ 同上註，頁 295。

¹⁹ 桃園廳編，《桃園廳志》中國方志叢書臺灣地區第 235 號（臺北：成文出版社，1983 年桃園廳編 1906 年排印本），頁 37。

²⁰ 〈臺灣總督府公文類纂〉。中央研究院數位資料庫 <http://sotokufu.sinica.edu.tw>，2006 年 5 月 26 日引用；日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005 年 6 月 20 日引用。

第二節 郵務經營實況

日治時期臺灣的郵務發達與鐵公路交通建設的進步息息相關，鐵公路交通運輸的四通八達既帶動工商業經濟的發展，促進都市人口的增長，且提高公務、私事對於通信的需求。縣境郵遞服務業包括：相關法規、郵送路線、營業項目、經營業績等，茲將其經營實況說明如下。

一、郵政相關法規

言及郵遞相關法規，臺灣總督府在軍政時期，曾於明治 28 年（1895）12 月 25 日訂定野戰郵便局代售郵票手續及注意相關事項。翌年 1 月，開放收寄軍事郵件以外的民間信件和收取郵費，²¹迨軍政結束，實施民政後，便於同年 6 月照會廈門工部書信館（郵局）及香港郵政廳，要求互相交換郵件遞送，亦即自 8 月起指定淡水及打狗兩局負責，唯郵遞以普通郵件為限。²²關於郵資，約定廈門及香港書信一件 2 錢，其他郵件 1 錢，委由輪船公司運送。

明治 29 年 8 月開辦包裹郵件業務，11 月實施「代金引換小包郵便規則」（代收貨款包裹郵政規則）。明治 31 年 10 月頒布郵便電信局官制及廢止臺灣飛信（快遞）收取須知，制定新快遞規則。明治 32 年 3 月廢止「郵便受取所規程」（郵政代辦所規定）。²³明治 33 年 10 月實行「郵便法」及「鐵路船舶郵便法」。明治 34 年 4 月各郵便局、出張所郵遞因區分等級效率大增，例如基隆、恆春之間的郵遞，可較前提早一日送達，同年 12 月降低包裹郵件的運費，改由一、二等局辦理。²⁴

明治 37 年 1 月修改全臺郵件收遞等級，和開辦遞送訴訟類一般郵件，但受理對象以郵便局所在地半公里以內或郵便出張所所在地的居民為限。1 月 14 日修改「通信事務用物品交付規程附表」。1 月 23 日頒布修改快遞規則，郵便電信局、郵便局、郵便電信支局、出張所、郵便出張所都可交寄。1 月 27 日公告修改國外郵件處理手續，設置基隆、打狗、淡水、安平等四個交換局，於同年 3 月開辦業務。明治 37 年 2 月，總督府公告修改郵便電信局官制，即一等郵便電信局掌理二等局以下事務。同年 4 月 1 日郵便受取所改為郵便出張所，郵便出張所業務範圍包括：郵件存局候領、發售郵票、收寄包裹、郵政匯兌、郵政儲金等五項。

大正 9 年（1921）12 月 5 日，修改年賀郵便特別處理規程（賀年片特別處理章程），同時廢除桃園及南投郵便局寄送賀年片業務，增加澎湖郵便局辦理寄送賀

²¹ 李進勇總纂，《基隆市志》（基隆：基隆市政府，2001 年），頁 101。

²² 周憲文，《臺灣經濟史》，頁 861。

²³ 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005 年 6 月 20 日引用。

²⁴ 李進勇總纂，《基隆市志》，頁 101。

年片業務。大正 10 年 5 月 22 日，修定臺灣島內包裹郵資，同一郵區的普通郵件 10 錢、書留（掛號）20 錢，郵區外的普通郵件 20 錢、書留 30 錢。大正 10 年 11 月 28 日，臺灣總督府告示自大正 11 年 1 月 21 日起，郵便受取所全部撤銷，改為三等郵便局。昭和 4 年（1929）9 月，修改交通局郵便局、電信局事務分掌規程，交通局長於必要時得指定一、二等郵局長監察一部分業務。

昭和 6 年 8 月 1 日，修改「郵便規則」（郵政規則）、「鐵道船舶郵便規則」、「航空郵便」（航空郵件）、「通常郵便物市內特別取扱規則」（平常郵件市內特別處理規則）、「速達郵便規則」（限時郵件規則）、「郵便切手類記號規則」（郵票類記號規則）、「私設郵便書函郵便規則」（私設郵件書函規則）。另，修改臺灣島內相互間包裹郵資，規定在同一郵區平信 10 錢、掛號 20 錢，其他郵區平信 20 錢、掛號 30 錢。昭和 10 年 10 月，開辦航空信及快遞業務。²⁵昭和 12 年 3 月 24 日，修訂郵便法，將郵件分成書狀（文件）、郵便葉書（明信片）、每月一次以上的定期刊物、印刷品（書籍等）、農產品種子等五種。²⁶昭和 14 年 12 月 12 日，修改國外包裹郵資。

關於郵務營業時間，大正 7 年 5 月 17 日修改郵件收取時間，自 6 月 1 日起實施。一、二等郵便局、出張所及特別指定郵便局、出張所從上午 6 點到下午 10 點收件，其他郵便局、出張所自上午 7 點到下午 8 點收件。大正 12 年 2 月 28 日，修改郵件收件時間，即一、二等及指定三等局自早上 8 點到下午 8 點，其他郵便局、出張所自早上 8 點到下午 8 點收件。

昭和元年（1926）2 月 23 日公告郵便局、出張所營業時間，即於 6 月 1 日至 9 月 30 日之間的營業時間為早上 8 點到 12 點，10 月 1 日到翌年 5 月 31 日之間為早上 9 點到下午 4 點，但 12 月 29 日至 31 日以及星期日除外，營業只到下午 2 點，6 月 17 日始政紀念日及國定假日放假停止營業。昭和 14 年 11 月，總督府制定郵務範圍及窗口營業時間，即一等郵便局辦理全部郵政事務，二、三等郵便局只辦理郵件業務，不辦理國外郵務及郵資另付郵件。12 月規定國外郵件匯兌業務辦理範圍，一等郵便局辦理國外郵件匯兌全部業務，二、三等郵便局辦理國內郵件業務，不辦理國外電信匯兌開票業務。²⁷

有關郵政匯兌及儲金，明治 29 年 8 月開辦郵便為替（郵政匯票）、郵便儲金（郵政儲金）業務。明治 37 年 1 月 29 日，島內郵政匯兌金額限制一日為 500 圓以內。明治 39 年 8 月，開辦劃撥儲金業務，但只辦理對日本本土劃撥兌換業務。明治 43 年 3 月，總督府制定「臺灣振替儲金規則」（臺灣劃撥儲金規則），開辦臺灣

²⁵ 同上註，頁 101。

²⁶ 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005 年 6 月 20 日引用。

²⁷ 臺灣總督府交通局遞信部，《遞信志通信編》，頁 364。

劃撥儲金業務。²⁸4月27日公告辦理郵便匯兌存款及徵收金支付服務時間，即自5月1日至9月30日夏令期間，營業時間為早上8點到中午12點，10月1日至翌年4月30日之間營業時間為早上9點到下午4點。大正元年設立「指定三等局制度」，改善各種措施，並獎勵郵政儲金。²⁹昭和17年5月，制定郵便貯金郵票規則。

30

關於簡易壽險及郵便年金，昭和2年10月頒布「簡易生命保險及郵便年金關於郵便貯金特別取扱規則及規程」（簡易生命保險及郵政年金有關郵政儲金特別處理法規），並於各郵便局開辦簡易壽險及郵便年金業務。³¹

進入昭和期，增辦風景郵戳業務。如昭和7年新增風景郵戳14個，包括有：大溪〈急流、渡船與岩壁〉、北投〈大屯山遠眺與溫泉〉、淡水〈觀音山與英國領事館〉、南庄〈獅頭山靈場與中港溪〉、苗栗〈後龍溪、出礦坑與油田〉、臺中〈臺中公園〉、彰化〈八卦山北白川宮能久親王遺跡碑與觀月樓〉、北港〈朝天宮媽祖神像〉、安平〈古安平〉、恆春〈大尖山、恆春牧場牛羊〉、澎湖〈龍宮城石書院建築物〉、蘇澳〈蘇澳港景觀與龜山島〉、花蓮港〈中央山脈與花蓮港〉、新城〈太魯閣峽谷仙囊吊橋與女原住民〉等。³²

昭和9年6月20日製作日本臺灣間聯絡電話開通紀念特殊通信日附印，提供臺北、基隆、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄、花蓮港、中壢等郵便局使用，臺北、中壢使用四天，其他各地郵便局使用三天。同年6月27日製作臺灣軍特種演習紀念特殊通信日附印，使用局有臺北、基隆、新竹、淡水、宜蘭、板橋、新莊、新店、羅東、蘇澳、桃園、大溪、中壢、竹東、竹南、苗栗、大湖等，使用期限至29日止。同年8月1日增製8個風景區郵戳，即：基隆〈基隆港內風景〉、新店〈新店溪、碧潭〉、角板山〈角板山全景、枕頭、插天、東眼諸山〉、魚池〈日月潭背景、原住民搗栗〉、霧社〈原住民吹口琴、櫻花〉、關子嶺〈溫泉鄉風景〉、宜蘭〈龜山島和礁溪溫泉〉、臺東〈壺狀外型中有無線電塔和遊牧風景〉等。³³

二、郵遞物流路線

日治時期的郵遞區域分為島外（含日本及外國）與島內兩區。島外郵件的寄送有日本本地和國外二類，國外郵件經由日本轉遞。明治29年（1896），淡水、

²⁸ 臺灣總督府通信局，《遞信統計要覽昭和四年度》（臺北：臺灣總督府通信局，1931年），頁10-11。

²⁹ 李進勇總纂，《基隆市志》，頁101。

³⁰ 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005年6月20日引用。

³¹ 李進勇總纂，《基隆市志》，頁101。

³² 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2004年12月18日引用。

³³ 同上註。

高雄可以和廈門、香港直接交換普通郵件，但大陸內地的郵件還無法遞送。明治 31 年，對廈門、香港的服務項目擴及包裹郵件。明治 34 年 12 月，淡水、高雄對廈門、香港郵務改由一、二等局辦理。

明治 37 年日本和美國締結包裹郵件條約，指定由基隆局承辦。明治 40 年規定外國郵件處理手續交換局改由基隆、淡水、打狗及安平等郵便局辦理。³⁴大正 11 年（1923），依據華盛頓條約撤銷在中國的日本郵便局，郵件交換中斷。大正 12 年日本與中國簽訂中日郵政交換協定，恢復臺灣與廈門、香港的郵件交換。有關臺灣與南洋地區的郵件，如馬尼拉、曼谷、西貢等地早自大正 5 年起就已通郵，並指定基隆、臺北、臺南、高雄四局為郵件交換局，直接收送郵件。³⁵大正 14 年 3 月修改外國郵件處理手續，指定基隆、臺北、臺南、高雄為交換局。³⁶

臺灣對外國郵件的處理，與日本國內相同，郵費亦然，只是包裹郵件的郵資略有不同。根據「萬國郵政聯合包裹約定」，凡是有約定的郵件，如蘇聯、香港、海峽殖民地，只要經由日本國內，就要加收經由日本國內的費用。包裹郵件如由本島直接寄交外國不僅郵費比較低廉，而且還可縮短遞送的日數。

又，在島內的郵件投遞，起初僅限於郵便局半公里以內的區域，每日投遞一次，其他地區不定，有的一個月投遞一次，有的完全不予投遞，後來修改為市內每日投遞 2 到 5 次，市外除了原住民居住地和交通不便的地區外，隨著交通建設的發達，郵政路線與投遞次數均依實際上的需要而調整增加，³⁷每日至少投遞一次。

關於郵運，初期以人力運送為主，大正 11 年 8 月臺灣全島郵件運送因鐵公路交通發達，多以鐵公路為郵遞路線。就縣內郵遞與鐵公路的關係而言，明治 36 年大溪呂建邦、桃園簡朗山集資募股，成立桃坎輕便鐵道會社（公司），鋪設輕便鐵路，大正 3 年開通，鐵道路線大溪、頭寮（4.1 公里）、八結（12.1 公里）、水流東（15.9 公里）、角板山（22.7 公里），³⁸同年便開設平鎮與新竹之間的鐵道郵路，大正 4 年 2 月開設角板山至大溪之間的普通道路郵路。³⁹但大正 5 年 7 月郵件改由鐵路運送，大正 9 年利用鐵路設置大溪桃園之間的郵路。⁴⁰

昭和 2 年（1927）廢止臺北中壢之間的鐵路郵路及平鎮新竹之間的鐵路郵路，同年開設臺北新竹之間的鐵路郵路。另，因裁撤平鎮郵便局，故改基隆高雄之間的鐵路郵路轉運局由平鎮郵便局改為龍潭郵便局。昭和 4 年，開設桃園大溪之間

³⁴ 周憲文，《臺灣經濟史》，頁 861。

³⁵ 李進勇總纂，《基隆市志》，頁 101。

³⁶ 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005 年 6 月 20 日引用。

³⁷ 李進勇總纂，《基隆市志》，頁 101。

³⁸ 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2006 年 4 月 10 日引用。

³⁹ 同上註。

⁴⁰ 同上註。

的鐵路郵路。昭和 8 年廢止桃園大溪之間的鐵路郵路，改設桃園大溪之間的普通道路郵路，然於昭和 13 年撤除。昭和 12 年開設桃園大園之間的普通道路郵路，同年開設楊梅新屋之間的鐵路郵路。⁴¹昭和 13 年，開設臨時鶯歌大溪之間的普通道路郵路。⁴²

三、郵政服務項目

郵政業務透過區域經濟與公共資源的共享，因將據點遍及全臺各地，故其服務項目也趨於多角化及效益化。有關日治時期臺灣（含桃園）的郵政服務類別，茲將營業時間、交寄郵件、繳費、儲蓄、匯兌等方式闡述如下。

（一）營業時間

1、普通郵局

6 月 1 日~9 月 20 日	8 時~22 時
9 月 21 日~5 月 31 日	9 時~22 時
星期日及國定假日	營業至 15 時

2、辦理收投郵件的特定郵便局及出張所

6 月 1 日~9 月 20 日	8 時~20 時
9 月 21 日~5 月 31 日	9 時~20 時
星期日及國定假日	營業至 12 時

3、不辦理收投郵件的各郵便局及出張所

6 月 1 日~9 月 20 日	8 時~18 時
9 月 20 日~5 月 31 日	9 時~18 時
星期日及國定假日	公休

（二）交寄郵件

郵便局經辦的郵件業務歷經多次的改進和增加，約有下列幾種，即：

1、一般函件

⁴¹ 同上註。

⁴² 李進勇總纂，《基隆市志》，頁 101。

指用戶交寄的普通信件。

2、包裹

指普通包裹，如須掛號，每件須另加掛號費。

3、特殊郵件

根據昭和 16 年 6 月遞信部頒行「郵便事務取扱概要」，分為下列 12 種：

- (1) 書留（掛號）。
- (2) 價格表記（保價）。
- (3) 凡掛號、保價郵件可申辦引受時刻證明（交寄證明）

寄件人須在郵件封面明顯處註明「引受時刻證明」字樣，加付證明費 5 錢，郵局於收寄後，在郵件封面加蓋「引受時刻證明印」。

- (4) 配達證明（雙掛號的回執）。
- (5) 內容證明（存證信函）。
- (6) 代金引換（代收貨款）

但自昭和 15 年 11 月 16 日起停辦。

- (7) 集金郵便（收款服務）

但自昭和 15 年 11 月 16 日起停辦。

- (8) 速達郵便（快遞）

即以最快速方式寄遞。

- (9) 航空郵便（航空郵件）。

- (10) 別配達（特別專送）

臺灣和日本互寄郵件如加付郵資，則可做特別專送辦理。這類郵件在封面明顯處以紅色加註「別配達」字樣，並在封面中央加劃一道紅色橫線。郵件到達投遞局後，由專差投遞，投遞方式比照快遞郵件辦理，唯僅以一次為限，如第一次投遞不著，第二次就不再按特別專送投遞。

- (11) 年賀狀（賀年片）

凡在 12 月 20 日至 29 日之間交寄者，全部加蓋翌年 1 月 1 日的日戳，並於 1 月 1 日的第 1 班次投遞。本項業務於昭和 15 年起停辦。

(12) 訴訟、審判及徵用書類郵便（訴訟文書）。

(三) 繳費方式

有關用戶交寄郵件的付費方式，係依照投遞地區、郵件類別、郵件方式、郵件重量規定，如下：

1、國內郵資（日圓，以下同）

(1) 普通郵資

第一種郵件	信函	每重 20 公克	10 錢
	印刷信函	每重 100 公克	10 錢
第二種郵件	普通明信片		5 錢
	雙頁明信片		10 錢
	封緘明信片		10 錢
第三種郵件	發行人交寄之新聞紙類	每重 100 公克	3 錢
	其他	每重 100 公克	5 錢
第四種郵件	盲人郵件	每重 1,000 公克	3 錢
	其他	每重 100 公克	10 錢
第五種郵件	農產品種子	每重 100 公克	3 錢

交寄郵件在同一投遞區（市內郵便）時，郵資半價，郵戳為寄件人自行刻用或直接印在信封上。交寄人在交寄時不必繳納郵資，延於次月結算繳費（時稱「約束郵便」）。郵資分成一般郵資與低郵資（郵資半價）兩種，低郵資多屬交寄月刊、雜誌，郵戳是寄件人自行刻用或直接印在信封上。大宗郵件的郵資加蓋「料金別納」（已付郵戳），郵戳也是寄件人自行刻用或直接印在信封上。郵資調整須要加貼郵票時，則加蓋「料金收納」表示郵資已付。昭和 19-20 年太平洋戰爭末期，明信片郵資由 2 錢調漲至 3 錢，郵便局為節省郵票，將 2 錢的明信片加蓋「切手別納」，「切手」是郵票之意，再以 3 錢出售。另還有「料金後納」一詞，即類似現在的廣告回信。

(2) 包裹郵資

臺灣境內互寄（普通）	2 公斤以內	80 錢
	4 公斤以內	1 圓 50 錢
臺灣日本間互寄（普通）	2 公斤以內	1 圓
	4 公斤以內	2 圓
軍事包裹（包括掛號費）	2 公斤以內	50 錢
	4 公斤以內	1 圓

(3) 特種郵資

掛號費	普通郵件	30 錢
	包裹	50 錢
保價費	保價 20 圓以內 信函	40 錢
	保價 20 圓以內 包裹	60 錢
	保價 20 圓以上每 20 圓	10 錢
投遞證明費	交寄時	20 錢
	交寄後	40 錢
快遞費	普通地區	30 錢
	特別地區 距投遞局所 8 公里以內	50 錢
	特別地區 距投遞局所 8 公里以上每 4 公里	50 錢
訴訟文件類		40 錢

(4) 其他郵資

私設信箱郵件收取費	每日收取里程 1 公里以內	1 圓
	每延伸 100 公尺	1 圓

2、國際郵資

(1) 普通郵資

◎郵寄中國大陸包括東北各地：

各類郵件（保價信函及箱匣除外）	同國內郵資
保價信函 重 20 克以內	40 錢
每續重 20 公克	10 錢
保價箱匣 重 200 公克以內	1 圓 40 錢
每續重 50 公克	30 錢

◎郵寄其他各國：

信函 重 20 公克以內	30 錢
20 公克以上每 20 公克	15 錢
明信片 單明信片	15 錢
雙頁明信片	30 錢
印刷品 每重 50 公克	5 錢
盲人郵件 每重 1,000 公克	3 錢
商務文書 重 250 公克以內	30 錢
每續重 50 公克	5 錢
貨樣商品 重 100 公克以內	10 錢
每續重 50 公克	5 錢
小包郵件 重 250 公克以內	50 錢
每續重 50 公克	10 錢
保價信函 重 20 公克以內	70 錢
每續重 20 公克	15 錢
保價箱匣 重 200 公克以內	1 圓 50 錢
每續重 50 公克	30 錢
到達證明費（回執） 郵寄中國大陸 交寄時	20 錢
交寄後	40 錢
郵寄其他各國 交寄時	30 錢

交寄後

60 錢

(2) 包裹郵資

郵寄中國東北各省及日本包裹	2 公斤以內	1 圓 50 錢
	4 公斤以內	2 圓 50 錢
郵寄中國東北各省及日本軍事包裹	2 公斤以內	50 錢
	4 公斤以內	1 圓

(3) 特殊郵資

掛號費	中國大陸包括東北各省	30 錢
	其他各國	40 錢
郵寄中國東北各省投遞證明費	交寄時	20 錢
	交寄後	40 錢
對無法投遞包裹之處分通知費	郵寄中國大陸	20 錢
	郵寄其他各國	60 錢

(4) 其他郵資

查詢郵件	郵寄中國大陸	40 錢
------	--------	------

(四) 儲金業務

有關郵便局辦理儲金業務，營業時間自昭和元年 2 月 23 日起規定如下：

- 1、10 月 1 日~翌年 5 月 31 日 9 時~16 時(星期六至 14 時)
- 2、6 月 1 日~9 月 30 日 8 時~12 時
- 3、12 月 29 日~31 日及星期例假日 公休

關於儲金種類及其計息方式分別為：

1、普通儲金

指存簿儲金，即規定客戶每次最低存款額 50 錢（日圓，以下同），結存最高限額 5,000 圓，年息 2 厘 8 毫 7 絲，如超過 5,000 圓便不予計息。普通存款一律採用通儲，各等郵便局都可辦理存提業務。

2、據置儲金

指定期存款。按，日本的據置儲金業務創辦於明治 38 年 7 月 1 日，臺灣郵便局導入此制，起初以 3 至 10 年為期，存款戶於約定期限內存款後，郵便局就禁止其中途解約提款，但自明治 44 年 3 月起，鑑於存款人有特殊緊急需要，而同意在定期存款期內，准予提取存款。

3、積立儲金

指零存整付。如每月儲存一次，以定期領取總額為準，總額依存款期間長短，每次存款多寡，分為 100 圓、200 圓、300 圓、500 圓、1,000 圓五種，年息 3 厘 1 毫 5 絲。

4、定額儲金

指一定金額的存款。規定每戶最低存款額 20 圓，最高 500 圓。利率依存款期間長短不同，年息未滿二年 3 厘 1 毫，二年以上 3 分 2 厘，三年以上 3 分 3 厘，四年以上 3 分 4 厘，五年以上 3 分 5 厘。

5、國債儲金

指國債儲蓄。即存款戶於支領時，郵便局只付國債證券，相當於募集公債，其利率年息 3 分 3 厘 6 絲。

6、集金儲金

屬於零存整付型存款。即規定每月存儲一次，每次存額限定為 2 圓、3 圓、5 圓、7 圓、10 圓、20 圓、30 圓等數種額度，以特製的儲金郵票黏貼在存摺簿上為憑，存款戶存到約定的儲蓄金額後，即可領取存款。

7、集團儲金

此種存款屬於團體儲金性質，意指存戶每月依照預定的金額儲存，其利率和普通儲金相同，待終止儲蓄時結清本息。

8、振替儲金

指劃撥儲金。明治 43 年 3 月因商業交易頻繁，總督府在臺灣諸會社（公司）、銀行、商民的要求下，制定「臺灣振替儲金規則」（劃撥儲金規定），開辦此一業務，但與日本制度稍有不同，直到大正 14 年以後才與日本一致。⁴³劃撥存款和其他存款性質不同，其管理和統計另列，年息 2 厘 4 毫。

⁴³ 《遞信統計要覽昭和四年度》，頁 11。

(五) 匯兌

匯兌業務始於明治 28 年（1895）4 月野戰郵便局開辦軍郵匯兌。明治 29 年 3 月臺灣總督府施行民政，廢除野戰郵便局，由總督府下轄通信課接辦郵政事務，8 月改由郵便局負責辦理匯兌業務。匯兌分為國內匯兌與國外匯兌二大類，茲將郵便局經辦國內、國外匯兌要點敘述如下。

1、國內匯兌

(1) 通常為替

指普通匯兌。明治 29 年開辦之初規定每張普通匯票的最高面額為 30 圓，並規定同一匯款人匯交同一受款人向同一郵便局兌領之匯款，每天不得超過 30 圓。明治 32 年提高限額為 50 圓，嗣後不斷的提高，直到昭和 20 年已達 1,000 圓。

(2) 小為替

指小額匯兌。明治 29 年於開辦之初規定每張金額的限度為 3 圓，其後隨同經濟的發展提高限額，截至戰後，其限額為 100 圓。

(3) 電報匯兌

明治 29 年 10 月臺灣島內開辦電報匯兌，其後由於寄居在臺灣的日本官吏、商務人數逐年增加，頗有利用電報匯兌日本之需，故由日本遞信省（相當於交通部）出面交涉，以軍用海底電線傳遞匯兌，於明治 39 年 12 月開辦臺日之間的電報匯兌業務。

(4) 高額電報匯兌

明治 41 年，臺灣總督府為便利官廳機關支應經費及辦理國庫、地方稅金的銀行減少運送現金起見，自 10 月起對事先獲准登記許可的客戶，辦理高額電報匯票，每張限額 5,000 圓。明治 43 年 12 月廢止事先登記許可制，開放一般民眾利用，匯兌限額也逐漸提高，唯高額電報匯兌業務因客戶改用其他方式匯兌，故於大正 3 年 12 月停辦。

2、國際匯兌

明治 31 年 5 月臺北等主要郵便局開辦和香港之間的國際匯兌，其他各局暫不辦理。明治 33 年 3 月擴大通匯局所，並將臺北等郵便局改為「特定（匯兌）局」，其他各局為「普通（匯兌）局」和香港通匯，其幣制折扣率係依據日本遞信省發行的遞信公報為準。但，當遞信公報寄達臺灣時，已和市場行情不符，頗易產生市場投機行為，為此，明治 39 年 4 月就將香港洋銀兌換率改採臺灣總督府公報為

準，以符合實際的行市。大正 10 年 5 月開辦匯往香港的郵政匯票，票面金額改用臺灣幣制日本「圓錢」表示，以省去臺、港兩地幣制差異的兌換手續。

有關臺灣和中國大陸各地的匯兌，由「客郵」亦即日本在中國開設的郵政機構辦理。大正 10 年根據「九國公約」規定，各國在華客郵一律撤銷，改依「中日郵政匯兌協定」辦理通匯業務。

關於臺灣對中、港以外的國際匯兌，於明治 40 年改「特定匯兌局」為「國際匯兌交換局」，規定除了郵便受取所外，均辦理國際匯兌，郵便受取所後改為「三等郵便局」，自大正元年 9 月起也辦理國際匯兌業務。大正 12 年 6 月規定除了臺北永樂町外，不辦理投遞業務的三等郵便局停辦國際匯兌。大正 14 年修改國際匯兌規則，將國際匯兌交換局改由臺北等五局辦理，並開啟和美國、英國、荷屬東印度（今印尼）等地的通匯業務。

國際電報匯兌業務始於大正 11 年 9 月，經辦郵便局為臺北、臺南、臺中、基隆、淡水、高雄等六局。大正 13 年 9 月，一等郵便局開辦收匯和兌款業務，其他等級郵便局只辦理兌款事務。

四、縣境郵政經營業績

（一）郵件

日治時期臺灣行政區域分為軍政時期（1895-1896）、縣廳時期（1896-1901）、廳治時期（1901-1920）、州廳時期（1920-1945）。桃園地區原先隸屬於臺北縣，廳治時期成立桃仔園廳，明治 42 年改為桃園廳，大正 9 年實施行政區域重劃政策，廢廳隸屬於新竹州管轄。⁴⁴日治時期縣境郵便局、出張所經辦業務是以交寄信件與包裹為主。表 11-2-1 所示，在臺灣總督府實施三縣二十四廳地方制度期間（1901-1920），桃園廳郵政的經營業績，以明治 43 年、大正 3 年、大正 7 年三個年度為例，普通信件的收件數分別為 534,653 件、846,498 件、1,581,637 件；送件數為 771,576 件、1,411,349 件、2,121,068 件；特殊信件的收件數分別為 18,549 件、25,192 件、32,771 件；送件數為 16,011 件、23,715 件、44,677 件；包裹的收件數分別為 4,637 件、10,723 件、11,088 件；送件數為 10,309 件、13,634 件、24,780 件，郵務業績呈現顯著的成長趨勢。如比較交寄各類郵件數量的多寡，則依序是普通信件、特殊信件、包裹。唯，值得注意的是，在郵遞各類信件裡，各個年度的送件數大多超過收件數，有關此，實際原因不詳，推測收寄人身份可能是屬於短暫寄留或不定期寄留臺灣的日本官民。

⁴⁴ 周憲文，《臺灣經濟史》，頁 412。

表 2-2-1 明治 43 年-大正 7 年桃園廳郵政經營業績

郵件類別	普通信件		特殊信件		包裹	
	收件數	送件數	收件數	送件數	收件數	送件數
明治 43 年(1910)	534,653	771,576	18,549	16,011	4,637	10,309
明治 44 年(1911)	748,596	1,136,561	18,605	20,055	6,489	13,214
大正元年(1912)	681,415	1,199,289	20,154	22,564	6,961	15,322
大正 2 年(1913)	744,027	1,330,420	22,777	24,135	9,669	18,012
大正 3 年(1914)	846,498	1,411,349	25,192	23,715	10,723	13,634
大正 4 年(1915)	907,389	1,444,891	24,692	25,432	9,808	20,385
大正 5 年(1916)	959,517	1,586,861	22,646	30,385	10,271	20,739
大正 6 年(1917)	1,189,611	1,957,284	29,510	34,852	9,178	18,721
大正 7 年(1918)	1,581,637	2,121,068	32,771	44,677	11,088	24,780

資料來源：根據桃園廳庶務課，《桃園廳第一統計書》（桃園：桃園廳庶務課，1918 年），頁 402；同，《桃園廳第二統計書》（桃園：桃園廳庶務課，1919 年），頁 316 製作。

表 2-2-2 為大正 6 年至昭和 15 年桃園郵便局的經營業績。如以大正 6 年、昭和 3 年、昭和 15 年為例，普通信件的收件數分別為 493,231 件、445,129 件、681,639 件；送件數為 835,851 件、489,226 件、1,136,124 件；特殊信件的收件數分別為 10,009 件、14,453 件、19,308 件；送件數為 10,843 件、20,358 件、25,443 件；包裹的收件數分別為 3,813 件、2,231 件、4,203 件；送件數為 5,355 件、5,511 件、7,541 件，顯示除特殊信件的收件數、送件數及包裹的收件數外，昭和初期其他項目業務減少，其後多呈持續增加的趨勢。又，送件數大多於收件數，仍延續廳治時期的情況。

表 2-2-2 大正 6 年-昭和 15 年桃園郵便局經營業績表

郵件類別	普通信件		特殊信件		包裹	
	收件數	送件數	收件數	送件數	收件數	送件數
大正 6 年(1917)	493,231	835,851	10,009	10,843	3,813	5,355
大正 7 年(1918)	809,875	852,310	10,615	14,434	4,298	7,017
大正 8 年(1919)	—	—	—	—	—	—
大正 9 年(1920)	—	—	—	—	—	—
大正 10 年(1921)	568,777	827,568	17,262	21,235	3,138	5,057
大正 11 年(1922)	555,441	720,014	17,000	21,113	2,683	4,979
大正 12 年(1923)	534,512	549,535	16,400	19,218	2,853	5,116
大正 13 年(1924)	476,606	558,866	14,945	19,765	2,652	4,374
大正 14 年(1925)	538,054	587,050	14,656	19,258	2,236	5,017
昭和元年(1926)	368,841	435,176	14,493	18,894	2,036	5,654
昭和 2 年(1927)	415,862	510,365	14,243	19,082	2,330	5,293
昭和 3 年(1928)	445,129	489,226	14,453	20,358	2,231	5,511
昭和 4 年(1929)	432,944	668,805	13,797	21,881	2,174	5,584
昭和 5 年(1930)	475,487	664,111	14,055	20,874	2,472	5,632
昭和 6 年(1931)	506,138	691,127	15,249	21,565	2,311	5,272
昭和 7 年(1932)	553,361	741,162	15,334	22,659	2,389	5,520
昭和 8 年(1933)	384,108	754,788	15,188	22,509	2,270	4,428
昭和 9 年(1934)	468,981	867,074	15,859	24,890	2,695	7,254
昭和 10 年(1935)	601,601	1,139,750	15,728	26,310	2,013	5,070
昭和 11 年(1936)	675,141	1,171,900	17,949	28,832	2,305	5,711
昭和 12 年(1937)	611,036	1,035,319	17,226	25,484	2,793	5,375

昭和 13 年(1938)	609,742	1,034,196	18,696	23,025	3,196	5,834
昭和 14 年(1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年(1940)	681,639	1,136,124	19,308	25,443	4,203	7,541

備註：典藏機構缺藏大正 8、9 年及昭和 14 年《新竹州第十九統計書》資料。

資料來源：根據《桃園廳第一統計書》、《桃園廳第二統計書》(桃園：桃園廳庶務課，1918-1919 年)；《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》(新竹：新竹州，1923-1940 年)製作。

中壢郵便局大正 6 年至昭和 15 年的經營業績，見於表 2-2-3。如以大正 10 年、昭和 5 年、昭和 15 年為例，普通信件的收件數分別為 309,430 件、99,655 件、624,898 件；送件數為 951,036 件、117,876 件、687,897 件；特殊信件的收件數分別為 6,028 件、10,177 件、11,493 件；送件數為 8,557 件、14,264 件、17,930 件；包裹的收件數分別為 1,937 件、1,763 件、3,189 件；送件數為 3,997 件、3,416 件、5,588 件，顯示除特殊信件的業績外，普通信件和包裹的業績在昭和初期出現減少的趨勢。有關此，原因不明，但其後與桃園郵便局一樣大體維持增加的趨勢，送件數也大半多於收件數，延續廳治時期的情況。

表 2-2-3 大正 6 年-昭和 15 年中壢郵便局經營業績表

郵件類別	普通信件		特殊信件		包裹	
	收件數	送件數	收件數	送件數	收件數	送件數
大正 6 年 (1917)	165,247	274,802	3,082	3,557	1,391	2,472
大正 7 年 (1918)	194,896	319,156	4,638	6,097	1,356	2,939
大正 8 年 (1919)	—	—	—	—	—	—
大正 9 年 (1920)	—	—	—	—	—	—
大正 10 年 (1921)	309,430	951,036	6,028	8,557	1,937	3,997
大正 11 年 (1922)	338,606	970,321	8,096	12,236	1,855	3,337

大正 12 年 (1923)	328,804	934,649	6,929	9,261	1,858	2,771
大正 13 年 (1924)	327,951	933,861	6,976	8,396	1,755	2,689
大正 14 年 (1925)	336,698	999,498	7,548	9,887	1,809	2,790
昭和元年 (1926)	321,620	895,740	6,135	8,138	1,805	2,755
昭和 2 年 (1927)	355,207	531,228	10,600	12,759	1,386	3,313
昭和 3 年 (1928)	349,363	521,504	9,765	13,071	3,421	3,619
昭和 4 年 (1929)	366,515	525,317	10,138	13,268	1,811	3,560
昭和 5 年 (1930)	99,655	117,876	10,177	14,264	1,763	3,416
昭和 6 年 (1931)	348,828	469,755	10,511	15,393	1,717	3,316
昭和 7 年 (1932)	353,757	484,357	9,912	14,466	1,627	3,734
昭和 8 年 (1933)	339,582	520,291	9,863	15,148	1,662	3,715
昭和 9 年 (1934)	372,357	567,053	9,939	15,759	1,775	4,101
昭和 10 年 (1935)	501,160	748,477	10,468	15,401	1,403	4,602
昭和 11 年 (1936)	655,766	697,306	11,908	17,716	1,551	5,120
昭和 12 年 (1937)	—	—	11,561	16,627	2,845	8,044
昭和 13 年 (1938)	632,065	687,157	15,622	19,632	2,481	5,723
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	624,898	687,897	11,493	17,930	3,189	5,588

備註：典藏機構缺藏大正 8、9 年、昭和 12 年缺普通信件資料及昭和 14 年《新竹州第十九統計書》資料。

資料來源：根據前引《桃園廳第一統計書》、《桃園廳第二統計書》、《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

表 2-2-4 為平鎮郵便局大正 6 年至昭和元年的經營業績。如以大正 6 年、大正 11 年、昭和元為例，普通信件的收件數分別為 39,033 件、100,798 件、91,291 件；送件數為 68,317 件、128,522 件、126,886 件；特殊信件的收件數分別為 1,364 件、1,642 件、1,537 件；送件數為 1,836 件、5,703 件、4,234 件；包裹的收件數分別為 456 件、319 件、356 件；送件數為 1,101 件、943 件、905 件，顯示除包裹業績以外，普通信件和特殊信件的業績到大正 11 年是呈成長的趨勢，但其後整體業務下降，故於昭和 2 年遭到裁撤的命運。

表 2-2-4 大正 6 年-昭和元年平鎮郵便局經營業績表

郵件類別	普通信件		特殊信件		包裹	
	收件數	送件數	收件數	送件數	收件數	送件數
大正 6 年 (1917)	39,033	68,317	1,364	1,836	456	1,101
大正 7 年 (1918)	64,414	88,157	1,480	3,695	534	1,407
大正 8 年 (1919)	—	—	—	—	—	—
大正 9 年 (1920)	—	—	—	—	—	—
大正 10 年 (1921)	123,835	161,719	1,730	6,741	387	1,529
大正 11 年 (1922)	100,798	128,522	1,642	5,703	319	943
大正 12 年 (1923)	98,097	116,833	1,624	4,828	293	876
大正 13 年 (1924)	97,580	124,638	1,563	4,813	336	968
大正 14 年 (1925)	92,612	118,619	1,572	4,491	383	892
昭和元年 (1926)	91,291	126,861	1,537	4,234	356	905

備註：典藏機構缺藏大正 8、9 年資料；昭和 2 年起因被裁撤而無資料。

資料來源：根據前引《桃園廳第一統計書》、《桃園廳第二統計書》、《新竹州

第一統計書》至《新竹州第六統計書》製作。

表 2-2-5 為楊梅郵便局大正 6 年至昭和 15 年的經營業績，如以大正 10 年、昭和 5 年、昭和 15 年為例，普通信件的收件數分別為 140,404 件、197,397 件、184,829 件；送件數為 248,138 件、317,987 件、387,064 件；特殊信件的收件數分別為 4,189 件、4,172 件、6,650 件；送件數為 7,874 件、9,780 件、6,614 件；包裹的收件數分別為 542 件、739 件、928 件；送件數為 905 件、2,077 件、1,633 件，顯示除特殊信件的收件業績外，其他業績在昭和初期是呈增加的趨勢，其後除普通信件的收件數及特殊信件的送件數外，業績都維持成長的趨勢，送件數也大致多於收件數。

表 21-2-5 大正 6 年-昭和 15 年楊梅郵便局經營業績表

郵件類別	普通信件		特殊信件		包裹	
	收件數	送件數	收件數	送件數	收件數	送件數
大正 6 年 (1917)	91,288	172,110	2,364	4,370	539	1,576
大正 7 年 (1918)	112,850	205,340	2,676	5,753	613	1,857
大正 8 年 (1919)	—	—	—	—	—	—
大正 9 年 (1920)	—	—	—	—	—	—
大正 10 年 (1921)	140,404	248,138	4,189	7,874	542	905
大正 11 年 (1922)	137,720	261,041	3,531	7,117	581	1,352
大正 12 年 (1923)	140,299	241,327	3,328	6,280	537	1,406
大正 13 年 (1924)	151,461	228,613	3,323	6,990	529	1,430
大正 14 年 (1925)	133,606	212,088	3,358	6,578	454	1,597
昭和元年 (1926)	125,661	206,409	2,958	5,949	503	1,797
昭和 2 年 (1927)	160,671	292,307	4,382	7,823	775	1,858
昭和 3 年 (1928)	163,593	291,137	4,451	7,905	723	1,977
昭和 4 年 (1929)	179,444	301,147	4,791	8,689	717	2,048
昭和 5 年 (1930)	197,397	317,987	4,172	9,780	739	2,077
昭和 6 年 (1931)	173,417	318,958	3,973	11,488	716	1,148
昭和 7 年 (1932)	186,841	337,017	4,042	11,873	604	2,108

昭和 8 年 (1933)	184,500	321,967	3,728	11,629	672	1,839
昭和 9 年 (1934)	198,347	335,305	4,149	11,156	577	1,901
昭和 10 年 (1935)	208,971	391,404	4,266	11,650	572	2,163
昭和 11 年 (1936)	233,494	398,874	4,290	10,033	631	2,437
昭和 12 年 (1937)	207,902	366,726	3,886	7,816	577	2,065
昭和 13 年 (1938)	180,636	346,451	4,291	8,652	698	1,675
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	184,829	387,064	6,650	6,614	928	1,633

備註：典藏機構缺藏大正 8、9 年及昭和 14 年《新竹州第十九統計書》資料。

資料來源：根據前引《桃園廳第一統計書》、《桃園廳第二統計書》、《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

表 2-2-6 為大溪郵便局大正 6 年至昭和 15 年的經營業績。如以大正 10 年、昭和 5 年、昭和 15 年為例，普通信件的收件數分別為 190,080 件、200,918 件、203,882 件；送件數為 332,398 件、353,596 件、249,747 件；特殊信件的收件數分別為 7,581 件、4,329 件、5,645 件；送件數為 11,557 件、8,785 件、9,291 件；包裹的收件數分別為 2,027 件、1,291 件、1,925 件；送件數為 5,545 件、3,139 件、4,106 件，說明除普通信件業績外，其他業績在昭和初期是呈下降的趨勢，其後除普通信件的送件數外，業績都維持增加情況，送件數也大致多於收件數。

表 2-2-6 大正 6 年-昭和 15 年大溪郵便局經營業績表

郵件類別	普通信件		特殊信件		包裹	
	收件數	送件數	收件數	送件數	收件數	送件數
大正 6 年 (1917)	249,244	285,787	5,194	6,611	759	2,446
大正 7 年 (1918)	210,353	305,241	4,798	5,750	1,523	4,428
大正 8 年 (1919)	—	—	—	—	—	—
大正 9 年 (1920)	—	—	—	—	—	—
大正 10 年 (1921)	190,080	332,398	7,581	11,557	2,027	5,545
大正 11 年 (1922)	222,850	377,875	7,600	10,702	1,729	2,522
大正 12 年 (1923)	201,637	348,360	6,896	10,226	1,710	4,096
大正 13 年 (1924)	201,577	359,520	6,341	11,054	1,255	3,441
大正 14 年 (1925)	193,015	351,831	5,799	9,618	1,384	3,459
昭和元年 (1926)	187,531	329,363	5,404	8,724	1,287	3,374
昭和 2 年 (1927)	182,797	325,829	5,426	8,775	1,554	3,462
昭和 3 年 (1928)	184,587	328,075	4,873	8,395	1,477	3,254
昭和 4 年 (1929)	201,219	352,539	4,603	9,615	1,422	3,239
昭和 5 年 (1930)	200,918	353,596	4,329	8,785	1,291	3,139
昭和 6 年 (1931)	197,884	317,569	4,134	8,840	1,257	2,983
昭和 7 年 (1932)	260,111	324,701	4,173	9,794	1,440	2,907
昭和 8 年 (1933)	198,183	345,784	4,127	9,772	1,551	2,955
昭和 9 年 (1934)	233,876	354,069	4,038	9,078	1,483	3,226
昭和 10 年 (1935)	244,153	353,059	3,942	9,493	1,514	3,251
昭和 11 年 (1936)	257,824	369,378	4,251	10,384	1,604	3,316
昭和 12 年 (1937)	226,985	313,113	3,950	9,574	1,397	3,253

昭和 13 年 (1938)	185,614	292,573	4,888	9,558	1,509	1,391
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	203,882	249,747	5,645	9,291	1,925	4,106

備註：典藏機構缺藏大正 8、9 年及昭和 14 年《新竹州第十九統計書》資料。

資料來源：根據前引《桃園廳第一統計書》、《桃園廳第二統計書》、《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

表 2-2-7 為角板山出張所大正 6 年至昭和 15 年的經營業績。如以大正 7 年、昭和 5 年、昭和 15 年為例，普通信件的收件數分別為 74,770 件、47,082 件、37,696 件；送件數為 115,561 件、105,011 件、95,140 件；特殊信件的收件數分別為 3,205 件、1,711 件、1,019 件；送件數為 3,250 件、736 件、620 件；包裹的收件數分別為 931 件、1,086 件、1,066 件；送件數為 3,128 件、2,041 件、1,310 件，顯示昭和 5 年除包裹收件數增加外，其他業績大多下滑，其後也呈現略微下降的趨勢。

表 2-2-7 大正 6 年-昭和 15 年角板山出張所經營業績表

郵件類別	普通信件		特殊信件		包裹	
	收件數	送件數	收件數	送件數	收件數	送件數
大正 6 年 (1917)	68,256	104,207	3,195	3,150	375	2,114
大正 7 年 (1918)	74,770	115,561	3,205	3,250	831	3,128
大正 8 年 (1919)	—	—	—	—	—	—
大正 9 年 (1920)	—	—	—	—	—	—
大正 10 年 (1921)	—	—	—	—	—	—
大正 11 年 (1922)	—	—	—	—	—	—
大正 12 年 (1923)	60,262	164,629	2,606	1,514	750	3,745
大正 13 年 (1924)	60,802	151,451	2,772	1,560	612	3,679
大正 14 年 (1925)	57,336	190,515	2,462	1,353	660	3,352
昭和元年 (1926)	50,822	153,869	2,254	1,495	677	3,256

昭和 2 年 (1927)	48,668	152,340	2,270	1,567	1,098	2,314
昭和 3 年 (1928)	50,806	116,883	1,731	889	498	2,196
昭和 4 年 (1929)	48,799	108,190	1,716	957	557	2,186
昭和 5 年 (1930)	47,082	105,011	1,711	736	1,086	2,041
昭和 6 年 (1931)	43,826	99,614	1,545	654	555	1,819
昭和 7 年 (1932)	49,726	103,888	1,454	599	837	1,765
昭和 8 年 (1933)	59,134	130,176	1,387	663	1,129	1,625
昭和 9 年 (1934)	64,404	112,716	1,412	572	1,178	1,613
昭和 10 年 (1935)	63,636	112,439	1,229	510	819	1,542
昭和 11 年 (1936)	65,003	116,478	1,267	556	1,089	1,549
昭和 12 年 (1937)	54,287	107,022	1,119	582	1,155	1,303
昭和 13 年 (1938)	31,267	77,492	1,077	486	1,211	703
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	37,696	95,140	1,019	620	1,066	1,310

備註：典藏機構缺藏大正 8、9、10、11 年及昭和 14 年《新竹州第十九統計書》資料。

資料來源：根據前引《桃園廳第一統計書》、《桃園廳第二統計書》、《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

在上述郵便局中，平鎮郵便局於昭和 2 年廢除，龍潭郵便局設於昭和 2 年，大園郵便局、新屋郵便局設於昭和 12 年，開辦郵務的時間較晚。表 2-2-8 顯示昭和 15 年縣境主要郵便局、出張所の經營業績，表現成績最佳的郵便局、出張所依序為：桃園、中壢、大溪、楊梅、龍潭、大園、新屋、角板山，其中，交寄郵件類別仍以普通郵件多於特殊信件和包裹，且其送件數幾乎都超過收件數。

表 2-2-8 昭和 15 年縣內各地郵便局、出張所經營業績比較表

郵件類別	普通信件		特殊信件		包裹	
	收件數	送件數	收件數	送件數	收件數	送件數
桃園郵便局	681,639	1,136,124	19,308	25,443	4,203	7,541
中壢郵便局	624,898	687,897	11,493	17,930	3,189	5,588
楊梅郵便局	184,829	387,064	6,650	6,614	928	1,633
大溪郵便局	203,882	249,747	5,645	9,291	1,925	4,106
龍潭郵便局	140,915	192,501	3,694	4,718	910	1,734
大園郵便局	73,960	137,338	1,550	2,312	379	859
新屋郵便局	70,166	143,172	2,312	3,023	378	914
角板山出張所	37,696	95,140	1,019	620	1,066	1,310
共計	2,017,985	3,028,983	51,671	69,951	12,978	23,685

資料來源：根據前引《新竹州第二十統計書》，頁 414 製作。

(二) 郵政儲金與劃撥儲金

郵政儲金與劃撥儲金分別於明治 29 年及明治 39 年開辦。有關縣境郵便局、出張所辦理郵政儲金及劃撥儲金的業績，茲據現存桃園廳統計資料製成表 11-2-9，說明於後。在郵政儲金方面，明治 43 年、大正 3 年、大正 7 年三個年度的存款金額分別為 174,758 圓、100,182 圓、189,961 圓；提款金額為 159,466 圓、91,882 圓、161,094 圓。存款人數分別為 861 人、2,249 人、3,277 人，提款人數為 541 人、763 人、850 人；存款次數分別為 12,378 次、26,364 次、38,553 次；提款次數為 3,817 次、4,612 次、12,181 次，說明存款金額逐年大於提款金額，存款人數年年增加且多於提款人數，存款次數始終超過提款次數，此一現象反映，民眾已漸漸養成利用郵政儲蓄的習慣。

關於劃撥儲金業績，同樣以明治 43 年、大正 3 年、大正 7 年三個年度為例，可知其繳納金額分別為 195,972 圓、1,185,389 圓、1,336,151 圓；退還金額為 144,290 圓、421,253 圓、392,097 圓；繳納次數分別為 2,080 次、7,709 次、14,097 次；退還次數為 235 次、675 次、1,794 次，呈現繳納金額逐年增多且大於退還金額，繳納次

數亦逐年增加並超過退還次數的情形。按，劃撥儲金數字的變動與經濟景氣關係密切，大正初期臺灣劃撥儲金雖然受到日本經濟低迷的影響而下滑，但在經濟復甦後，就轉為成長的趨勢。⁴⁵

表 2-2-9 明治 43 年-大正 7 年桃園廳辦理郵政儲金及劃撥儲金業績表

年別	郵政儲金/圓						劃撥儲金/圓			
	存款 人數	存款		提款 人數	提款		繳納		退還	
		次數	金額		次數	金額	次數	金額	次數	金額
明治 43 年 (1910)	861	12,378	174,758	541	3,817	159,466	2,080	195,972	235	144,290
明治 44 年 (1911)	945	14,187	197,445	722	4,231	168,821	2,587	60,545	166	280,090
大正元年(1912)	1,081	17,218	133,954	766	4,201	172,947	4,680	300,570	320	418,360
大正 2 年(1913)	1,064	12,189	117,687	691	4,383	111,086	5,833	518,726	423	310,802
大正 3 年(1914)	2,249	26,364	100,182	763	4,612	91,882	7,709	1,185,389	675	421,253
大正 4 年(1915)	2,883	42,344	135,432	623	5,904	105,103	9,493	1,150,118	888	678,810
大正 5 年(1916)	2,143	35,579	150,364	746	11,586	146,183	10,403	1,060,657	1,482	590,201
大正 6 年(1917)	2,496	38,374	167,769	782	10,646	136,836	12,225	1,412,242	2,055	529,654
大正 7 年(1918)	3,277	38,553	189,961	850	12,181	161,094	14,097	1,336,151	1,794	392,097

資料來源：根據《桃園廳第一統計書》，頁 404；《桃園廳第二統計書》，頁 319 製作。

⁴⁵ 《遞信統計要覽昭和四年度》，頁 9。

關於昭和期間縣境各郵便局、出張所の郵政儲金業績，茲說明如下。表 2-2-10 為昭和 6 年至 16 年桃園郵便局的郵政儲金業績。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 72,827 圓、79,236 圓、188,928 圓；提款金額為 65,774 圓、107,558 圓、152,558 圓。年底存款人數分別為 3,391 人、3,637 人、7,509 人；年底存款金額為 89,905 圓、119,817 圓、226,448 圓，顯示除昭和 12 年以外，存款金額大多大於提款金額，但年底存款人數漸漸增加，且金額也逐年升高的現象，反映民眾對於郵政儲金的信賴度日益提高。

表 2-2-10 昭和 6-16 年桃園郵便局郵政儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓		新存 戶數	全額 提 款人 數	年底/圓	
	次數	金額	次數	金額			人數	金額
昭和 6 年(1931)	7,387	72,827	3,871	65,774	597	972	3,391	89,905
昭和 7 年(1932)	7,600	87,535	3,920	83,766	525	648	3,268	95,185
昭和 8 年(1933)	7,028	84,507	4,048	85,997	378	495	3,151	88,854
昭和 9 年(1934)	7,594	98,041	4,250	84,538	634	427	3,355	103,811
昭和 10 年(1935)	7,181	191,982	4,074	88,117	599	433	3,521	212,593
昭和 11 年(1936)	7,382	177,505	4,498	265,978	498	404	3,615	133,058
昭和 12 年(1937)	6,215	79,236	3,796	107,558	491	466	3,637	119,817
昭和 13 年(1938)	15,357	109,465	3,145	87,810	2,008	294	5,348	147,156
昭和 14 年(1939)	15,906	141,407	3,573	131,993	1,122	382	6,085	152,691
昭和 15 年(1940)	15,073	166,279	4,239	145,718	964	317	6,732	102,227
昭和 16 年(1941)	15,628	188,928	5,084	152,558	1,186	403	7,509	226,448

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部，《遞信統計要覽》(臺北：臺灣總督府交通局遞信部，1933-1943 年)製作。

昭和 6 年至 16 年中壢郵便局的郵政儲金業績，見於表 2-2-11。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 65,462 圓、112,225 圓、289,985 圓；提款金額為 66,828 圓、130,800 圓、241,473 圓。年底存款人數分別為 2,087 人、3,166 人、8,237 人；年底存款金額為 49,852 圓、78,056 圓、286,814 圓，說明提款金額有些年度大於存款金額，但年底存款人數年年增加。又，除昭和 12 年以外，年底金額大都呈現增長的趨勢，且人數、金額甚至超過桃園郵便局。

表 2-2-11 昭和 6-16 年中壢郵便局郵政儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓		新存 戶數	全額提 款人數	年底/圓	
	次數	金額	次數	金額			人數	金額
昭和 6 年(1931)	8,475	65,462	3,642	66,828	450	630	2,087	49,852
昭和 7 年(1932)	9,671	86,951	3,967	79,098	647	472	2,262	59,717
昭和 8 年(1933)	8,394	87,481	4,276	80,663	513	527	2,248	61,638
昭和 9 年(1934)	8,916	105,549	4,539	95,360	672	362	2,555	80,330
昭和 10 年(1935)	12,158	133,364	5,426	114,739	1,025	608	2,972	95,096
昭和 11 年(1936)	10,329	132,718	5,497	135,971	686	508	3,145	97,364
昭和 12 年(1937)	7,780	112,225	4,962	130,800	529	506	3,166	78,056
昭和 13 年(1938)	16,257	170,852	4,132	103,966	2,575	347	5,392	149,795
昭和 14 年(1939)	17,523	234,288	5,289	183,028	909	279	6,021	202,803
昭和 15 年(1940)	19,255	259,394	6,547	231,005	955	195	6,781	238,437
昭和 16 年(1941)	18,515	289,985	6,610	241,473	1,733	273	8,237	286,814

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

昭和 6 年至 16 年楊梅郵便局的郵政儲金業績，見於表 2-2-12。如以昭和 6、12、16 年三年業績為例，存款金額分別為 76,624 圓、62,401 圓、82,550 圓；提款金額為 81,040 圓、89,095 圓、71,830 圓。年底存款人數分別為 1,946 人、2,730 人、3,735 人；年底存款金額為 40,352 圓、54,630 圓、77,591 圓，顯示年底人數及金額增加，但提款金額有時大於存款金額。昭和 12 年存款金額減少的原因不詳，整體來說，業績呈現成長的趨勢。

表 2-2-12 昭和 6-16 年楊梅郵便局郵政儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓		新存 戶數	全額 提 款人 數	年底/圓	
	次數	金額	次數	金額			人數	金額
昭和 6 年(1931)	7,960	76,624	2,897	81,040	245	679	1,946	40,352
昭和 7 年(1932)	6,558	93,360	2,728	87,552	321	285	1,982	43,735
昭和 8 年(1933)	5,632	85,851	2,640	86,444	391	258	2,115	48,324
昭和 9 年(1934)	6,478	127,533	2,701	111,878	554	221	2,448	63,493
昭和 10 年(1935)	6,787	122,960	2,750	110,678	383	284	2,547	80,068
昭和 11 年(1936)	7,091	100,115	2,883	113,415	536	284	2,798	75,245
昭和 12 年(1937)	3,971	62,401	2,261	89,095	167	235	2,730	54,630
昭和 13 年(1938)	4,132	51,608	1,645	52,117	209	255	2,684	52,530
昭和 14 年(1939)	4,201	70,543	1,606	60,361	374	199	2,859	64,775
昭和 15 年(1940)	6,065	92,174	1,659	85,230	835	206	3,488	71,446
昭和 16 年(1941)	4,503	82,550	1,724	71,830	508	261	3,735	77,591

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

昭和 6 年至 16 年大溪郵便局的郵政儲金業績，見於表 2-2-13。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 323,957 圓、249,618 圓、221,742 圓；提款金額為 330,289 圓、318,980 圓、175,430 圓。年底存款人數分別為 2,485 人、2,887 人、6,003 人；年底存款金額為 134,761 圓、171,087 圓、291,714 圓，顯示年底人數、金額雖然增加，但存款、提款金額都下降，且與楊梅郵便局一樣，提款金額有時大於存款金額。

表 2-2-13 昭和 6-16 年大溪郵便局郵政儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓		新存 戶數	全額 提 款人 數	年底/圓	
	次數	金額	次數	金額			人數	金額
昭和 6 年(1931)	15,101	323,957	4,863	330,289	470	612	2,485	134,761
昭和 7 年(1932)	8,430	424,631	4,974	402,313	517	384	2,618	172,413
昭和 8 年(1933)	6,687	242,454	4,597	246,380	413	401	2,630	170,165
昭和 9 年(1934)	6,880	260,506	4,403	238,852	447	294	2,779	198,527
昭和 10 年(1935)	6,945	304,350	4,687	278,202	455	281	2,953	233,412
昭和 11 年(1936)	5,511	407,545	4,816	418,706	363	402	2,913	225,202
昭和 12 年(1937)	3,495	249,618	3,913	318,980	230	254	2,887	171,087
昭和 13 年(1938)	10,013	247,848	2,755	253,879	1,370	260	3,996	161,632
昭和 14 年(1939)	12,417	171,609	2,772	128,077	545	169	4,370	212,312
昭和 15 年(1940)	13,146	186,126	2,928	162,639	987	182	5,175	240,638
昭和 16 年(1941)	14,316	221,742	3,401	175,430	1,088	258	6,003	291,714

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

昭和 6 年至 16 年龍潭郵便局的郵政儲金業績見於表 2-2-14，如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 161,822 圓、247,059 圓、515,582 圓；提款金額為 165,187 圓、239,702 圓、496,827 圓；年底存款人數分別為 1,351 人、1,338 人、3,021 人；年底存款金額為 27,820 圓、57,566 圓、152,819 圓，說明存款金額大都多於提款金額，年底業績也逐年的增加。

表 2-2-14 昭和 6-16 年龍潭郵便局郵政儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓		新存 戶數	全額 提 款人 數	年底/圓	
	次數	金額	次數	金額			人數	金額
昭和 6 年(1931)	8,487	161,822	2,722	165,187	239	424	1,351	27,820
昭和 7 年(1932)	5,479	159,881	2,230	157,593	222	278	1,295	29,093
昭和 8 年(1933)	4,409	168,948	2,033	163,054	241	196	1,340	36,036
昭和 9 年(1934)	3,528	169,120	2,087	165,456	290	247	1,383	41,177
昭和 10 年(1935)	3,803	180,053	2,095	168,293	323	275	1,431	52,710
昭和 11 年(1936)	3,865	248,897	2,392	228,820	262	297	1,396	71,782
昭和 12 年(1937)	3,445	247,059	2,161	239,702	186	244	1,338	57,566
昭和 13 年(1938)	5,740	256,150	1,948	247,727	1,207	223	2,322	68,318
昭和 14 年(1939)	7,019	323,194	2,084	312,514	373	137	2,551	81,991
昭和 15 年(1940)	5,194	437,388	1,668	398,308	225	135	2,649	128,856
昭和 16 年(1941)	5,701	515,582	1,993	496,827	569	197	3,021	152,819

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

昭和 12 年增設的大園郵便局郵政儲金業績，見於表 2-2-15。如將昭和 12 年、16 年二個年度業績做一比較，可知存款金額減少，提款金額增加，但年底人數、金額業績均為增加的情形。

表 2-2-15 昭和 12-16 年大園郵便局郵政儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓		新存 戶數	全額 提 款人 數	年底/圓	
	次數	金額	次數	金額			人數	金額
昭和 12 年(1937)	2,105	121,668	428	108,831	138	0	138	2,944
昭和 13 年(1938)	8,804	186,063	646	174,024	1,086	9	1,215	10,196
昭和 14 年(1939)	12,081	96,858	884	75,317	704	54	1,864	40,237
昭和 15 年(1940)	11,699	106,996	1,055	89,371	541	91	2,314	63,397
昭和 16 年(1941)	5,719	103,476	1,182	120,070	308	125	2,498	45,017

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

與大園郵便局同時設立的新屋郵便局，其郵政儲金業績見於表 2-2-16。如對照昭和 12 年、16 年二個年度的業績，可以發現其存提款金額及年底人數、金額全部呈現增加的趨勢，且存款金額大於提款金額，可說是業績進步明顯的郵便局。

表 2-2-16 昭和 12-16 年新屋郵便局郵政儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓		新存 戶數	全額 提 款人 數	年底/圓	
	次數	金額	次數	金額			人數	金額
昭和 12 年(1937)	702	3,535	139	2,796	123	0	123	682
昭和 13 年(1938)	3,046	9,870	382	8,208	901	8	1,016	2,781
昭和 14 年(1939)	3,857	11,961	449	9,957	614	13	1,617	6,346
昭和 15 年(1940)	6,275	15,045	549	10,072	745	24	2,338	8,960
昭和 16 年(1941)	3,371	17,182	555	13,050	291	42	2,586	11,550

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

昭和 6 年至昭和 16 年角板山出張所の郵政儲金業績，見於表 2-2-17。以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 38,947 圓、33,457 圓、105,743 圓；提款金額為 34,343 圓、36,330 圓、70,064 圓。年底存款人數分別為 1,727 人、2,137 人、3,234 人；年底存款金額為 101,114 圓、103,682 圓、213,936 圓，顯示昭和 12 年存款金額減少，提款金額增加，但年底人數、金額年年增加，存款金額大多超過提款金額。

表 2-2-17 昭和 6-16 年角板山出張所郵政儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓		新存 戶數	全額 提 款人 數	年底/圓	
	次數	金額	次數	金額			人數	金額
昭和 6 年(1931)	2,331	38,947	1,387	34,343	169	156	1,727	101,114
昭和 7 年(1932)	2,030	43,696	1,334	34,957	197	148	1,776	103,135
昭和 8 年(1933)	2,946	37,928	1,341	35,244	223	133	1,866	100,030
昭和 9 年(1934)	2,705	42,142	1,345	28,429	212	100	1,976	108,840
昭和 10 年(1935)	2,737	38,295	1,563	29,506	171	113	2,034	112,521
昭和 11 年(1936)	2,470	40,599	1,658	37,041	168	93	2,108	115,156
昭和 12 年(1937)	1,931	33,457	1,662	36,330	115	83	2,137	103,682
昭和 13 年(1938)	3,452	61,035	1,233	38,266	654	93	2,697	127,701
昭和 14 年(1939)	4,276	63,604	1,104	40,170	412	76	3,029	149,764
昭和 15 年(1940)	4,159	70,124	1,275	50,077	181	98	3,111	172,356
昭和 16 年(1941)	3,766	105,743	1,285	70,064	199	76	3,234	213,936

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

昭和期間縣境各郵便局、出張所の劃撥儲金業績，為表 2-2-18 昭和 6 年至 16 年桃園郵便局的劃撥儲金業績。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 120,219 圓、291,309 圓、493,821 圓；提款金額為 59,974 圓、68,752 圓、117,549 圓，說明劃撥儲金存款金額逐漸增加，存款金額勝過提款金額，顯示地方經濟有逐漸邁向繁榮的情形。

表 2-2-18 昭和 6-16 年桃園郵便局劃撥儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓	
	件數	金額	件數	金額
昭和 6 年(1931)	19,900	120,219	785	59,974
昭和 7 年(1932)	25,173	151,385	872	74,753
昭和 8 年(1933)	33,430	170,068	849	49,164
昭和 9 年(1934)	40,670	190,652	869	57,497
昭和 10 年(1935)	46,049	208,825	1,013	63,978
昭和 11 年(1936)	51,793	226,724	986	63,761
昭和 12 年(1937)	55,314	291,309	1,155	68,752
昭和 13 年(1938)	64,088	384,859	1,286	68,467
昭和 14 年(1939)	75,094	450,993	1,200	87,773
昭和 15 年(1940)	76,219	514,933	1,603	128,643
昭和 16 年(1941)	7,177	493,821	1,350	117,549

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

中壢郵便局的劃撥儲金業績，見於表 2-2-19。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 137,355 圓、362,247 圓、656,486 圓；提款金額為 7,676 圓、32,393 圓、79,256 圓，反映存款、提款金額都呈倍數的增長趨勢，存款金額遠遠超過提款金額，存款業績總額超越桃園郵便局。

表 2-2-19 昭和 6-16 年中壢郵便局劃撥儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓	
	件數	金額	件數	金額
昭和 6 年(1931)	10,135	137,355	357	7,676
昭和 7 年(1932)	12,952	171,790	377	9,325
昭和 8 年(1933)	17,439	181,678	413	14,845
昭和 9 年(1934)	23,605	266,166	475	16,030
昭和 10 年(1935)	29,713	307,697	574	23,915
昭和 11 年(1936)	34,418	323,788	589	18,160
昭和 12 年(1937)	41,012	362,247	638	32,393
昭和 13 年(1938)	49,016	427,472	835	39,318
昭和 14 年(1939)	55,589	470,593	994	51,563
昭和 15 年(1940)	55,785	538,466	1,321	91,635
昭和 16 年(1941)	7,335	656,486	1,215	79,256

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

楊梅郵便局的劃撥儲金業績，見於表 2-2-20。如以昭和 6、12、16 年三年為例，存款金額分別為 97,064 圓、154,632 圓、267,276 圓；提款金額為 6,740 圓、18,516 圓、36,733 圓，反映存款、提款金額都呈增長趨勢，存款項目超過提款項目。

表 2-2-20 昭和 6-16 年楊梅郵便局劃撥儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓	
	件數	金額	件數	金額
昭和 6 年(1931)	8,005	97,064	197	6,740
昭和 7 年(1932)	10,770	131,376	194	5,395
昭和 8 年(1933)	12,715	151,126	216	6,205
昭和 9 年(1934)	15,103	152,181	187	5,807
昭和 10 年(1935)	16,372	157,689	242	10,366
昭和 11 年(1936)	17,355	149,500	320	8,124
昭和 12 年(1937)	18,143	154,632	316	18,516
昭和 13 年(1938)	21,916	172,534	326	16,229
昭和 14 年(1939)	23,432	219,728	390	21,569
昭和 15 年(1940)	27,890	253,404	484	36,495
昭和 16 年(1941)	3,018	267,276	628	36,733

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

表 2-2-21 為大溪郵便局的劃撥儲金業績。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 155,726 圓、161,769 圓、217,944 圓；提款金額為 55,858 圓、71,845 圓、34,722 圓，顯示存款金額雖然超過提款金額，但存款金額的成長幅度不大，提款金額方面也增減不定。

表 2-2-21 昭和 6-16 年大溪郵便局劃撥儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓	
	件數	金額	件數	金額
昭和 6 年(1931)	10,654	155,726	317	55,858
昭和 7 年(1932)	13,831	204,146	422	63,606
昭和 8 年(1933)	17,199	139,551	464	63,036
昭和 9 年(1934)	19,597	170,842	542	60,507
昭和 10 年(1935)	22,220	187,371	460	52,963
昭和 11 年(1936)	23,756	174,552	571	66,157
昭和 12 年(1937)	26,339	161,769	554	71,845
昭和 13 年(1938)	30,506	179,109	572	60,863
昭和 14 年(1939)	35,464	176,481	462	26,171
昭和 15 年(1940)	35,931	235,246	585	33,531
昭和 16 年(1941)	3,413	217,944	499	34,722

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

龍潭郵便局劃撥儲金業績，見於表 2-2-22。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 42,544 圓、81,031 圓、135,588 圓；提款金額為 17,387 圓、48,449 圓、22,326 圓，存款金額超過提款金額，存款金額成長幅度較大，提款金額則有增有減。

表 2-2-22 昭和 6-16 年龍潭郵便局劃撥儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓	
	件數	金額	件數	金額
昭和 6 年(1931)	3,326	42,544	242	17,387
昭和 7 年(1932)	4,525	54,574	259	11,756
昭和 8 年(1933)	6,816	65,748	196	14,633
昭和 9 年(1934)	8,080	70,450	235	20,763
昭和 10 年(1935)	9,502	72,073	283	22,815
昭和 11 年(1936)	10,661	73,126	341	24,273
昭和 12 年(1937)	12,498	81,031	415	48,449
昭和 13 年(1938)	14,019	105,792	462	42,414
昭和 14 年(1939)	16,268	176,186	426	22,658
昭和 15 年(1940)	18,630	238,742	522	32,749
昭和 16 年(1941)	2,127	135,588	344	22,326

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

表 2-2-23 為昭和 12 年至 16 年大園郵便局的劃撥儲金業績。如以昭和 12、16 年二年度為例，存款金額分別為 26,071 圓、107,625 圓；提款金額為 2,882 圓、4,783 圓，顯示存款金額約增加四倍，提款金額約增加二倍，存款金額超過提款金額。

表 2-2-23 昭和 12-16 年大園郵便局劃撥儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓	
	件數	金額	件數	金額
昭和 12 年(1937)	3,498	26,071	92	2,882
昭和 13 年(1938)	7,967	46,907	192	9,274
昭和 14 年(1939)	10,681	76,301	170	6,026
昭和 15 年(1940)	10,798	102,619	198	9,352
昭和 16 年(1941)	1,217	107,625	189	4,783

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

表 2-2-24 為新屋郵便局的劃撥儲金業績。如以昭和 12、16 年二個年度為例，存款金額分別為 18,531 圓、131,492 圓；提款金額為 746 圓、13,714 圓，顯示存款金額約增加 7 倍，提款金額約增加 18 倍，存款金額遠超過提款金額，業績成長相當快速。

表 2-2-24 昭和 12-16 年新屋郵便局劃撥儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓	
	件數	金額	件數	金額
昭和 12 年(1937)	1,966	18,531	22	746
昭和 13 年(1938)	8,775	80,031	80	6,284
昭和 14 年(1939)	15,595	103,989	102	11,457
昭和 15 年(1940)	11,714	127,475	184	9,651
昭和 16 年(1941)	1,636	131,492	164	13,714

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

角板山出張所の劃撥儲金業績，見於表 2-2-25。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，存款金額分別為 22,147 圓、18,105 圓、21,240 圓；提款金額為 56,571 圓、2,638 圓、5,682 圓，反映提款金額起初超過存款金額，之後少於存款金額，存款金額大致維持穩定的增減幅度。

表 2-2-25 昭和 6-16 年角板山出張所劃撥儲金業績表

年別	存款/圓		提款/圓	
	件數	金額	件數	金額
昭和 6 年(1931)	2,941	22,147	85	56,571
昭和 7 年(1932)	3,239	25,499	74	34,350
昭和 8 年(1933)	3,403	18,968	95	31,053
昭和 9 年(1934)	3,534	20,808	58	16,996
昭和 10 年(1935)	3,515	17,705	48	2,486
昭和 11 年(1936)	3,753	20,719	48	1,486
昭和 12 年(1937)	3,506	18,105	52	2,638
昭和 13 年(1938)	3,580	19,937	68	3,308
昭和 14 年(1939)	3,811	21,714	102	7,194
昭和 15 年(1940)	3,553	19,256	59	1,600
昭和 16 年(1941)	833	21,240	54	5,682

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

表 2-2-26 為昭和 16 年各郵便局、出張所の郵政儲金及劃撥儲金業績。表 2-2-26 所示，該年郵政儲金存款金額的業績排名，依序為：龍潭、中壢、大溪、桃園、角板山、大園、楊梅、新屋；提款金額業績排名分別為：龍潭、中壢、大溪、桃園、大園、楊梅、角板山、新屋，顯示龍潭表現最佳，新屋最差。各地推廣郵政儲金的績效不同，可反映各地經濟發展殊異。又，該年存款總金額 1,525,187 圓超過提款總金額 1,341,302 圓，應與郵務經過不斷地改善、政府宣傳勤儉儲蓄、用戶知道郵政儲金的便利性，使其業績產生成效有關。另，劃撥儲金存款金額業績排名依序為：中壢、桃園、楊梅、大溪、龍潭、新屋、大園、角板山；提款金額業績排名分別為：桃園、中壢、楊梅、大溪、新屋、角板山、大園，顯示桃園、中壢表現出色，大園、角板山表現不佳。

表 2-2-26 昭和 16 年桃園各郵便局、出張所郵政儲金及劃撥儲金業績表

局/所	郵政儲金/圓				劃撥儲金/圓			
	存款		提款		存款		提款	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額	次數	金額
桃園	15,628	188,928	5,084	152,558	7,177	493,821	1,350	117,549
中壢	18,515	289,985	6,610	241,473	7,335	656,486	1,215	79,256
楊梅	4,503	82,550	1,724	71,831	3,018	267,276	628	36,733
大溪	14,316	221,742	3,401	175,430	3,413	217,944	499	34,722
龍潭	5,701	515,582	1,993	496,827	2,127	135,588	344	22,326
大園	5,719	103,476	1,182	120,070	1,217	107,625	189	4,783
新屋	3,371	17,182	555	13,050	1,636	131,492	164	13,714
角板山	3,766	105,743	1,285	70,064	833	21,240	54	5,682
共計	71,519	1,525,187	21,834	1,341,302	26,756	2,031,471	4,443	314,766

資料來源：根據《遞信統計要覽昭和十六年度》(臺北：臺灣總督府交通局遞信部，1943 年)製作。

(三) 匯兌

郵政匯兌業務開辦於明治 33 年，表 2-2-27 為明治 43 年至大正 7 年縣境郵便局辦理郵政匯票與徵收金的業績。如以明治 43 年、大正 4 年、大正 7 年三個年度為例，郵政匯票的開票金額分別為 318,623 圓、357,829 圓、1,129,791 圓；支付金額為 265,160 圓、208,187 圓、592,849 圓，顯示開票金額逐漸增加，支付金額稍有增有減，開票金額都大於支付金額的情形。

表 2-2-27 明治 43 年-大正 7 年桃園廳辦理郵政匯票及徵收金業績表

年別	郵政匯票/圓				徵收金/圓			
	開票		支付		收款		支付	
	張數	金額	張數	金額	件數	金額	件數	金額
明治 43 年 (1910)	15,977	318,623	8,070	265,160	1,844	13,958	250	2,750
明治 44 年 (1911)	18,534	346,518	9,173	242,117	2,204	17,292	464	5,422
大正元年 (1912)	19,527	364,736	10,785	278,538	3,034	27,749	681	8,560
大正 2 年 (1913)	19,740	364,289	10,891	271,185	3,942	42,466	1,258	15,967
大正 3 年 (1914)	19,296	350,823	10,651	201,676	4,218	43,231	2,254	26,405
大正 4 年 (1915)	17,745	357,829	11,938	208,187	4,403	41,833	1,576	18,899
大正 5 年 (1916)	21,536	407,421	13,192	221,060	1,498	13,376	394	4,250
大正 6 年 (1917)	25,863	516,097	14,302	280,963	0	0	0	0
大正 7 年 (1918)	26,747	1,129,791	16,656	592,849	0	0	0	0

備註：大正 6 年 6 月起徵收金併入匯票中計算。

資料來源：根據《桃園廳第一統計書》，頁 403；《桃園廳第二統計書》，頁 318 製作。

表 2-2-28 為桃園郵便局進入昭和時期的郵政匯票開票業績。表中顯示，昭和 6、12、16 年三個年度的國內匯票金額分別為 206,451 圓、326,355 圓、434,24 圓；國外匯票金額為 163 圓、436 圓、1,115 圓；合計金額為 206,614 圓、326,791 圓、435,329 圓，反映國內匯票業績大多超過國外匯票，且有年年增長的趨勢。

表 2-2-28 昭和 6-16 年桃園郵便局郵政匯票開票業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	5,233	206,451	7	163	5,240	206,614
昭和 7 年(1932)	5,225	226,282	12	1,197	5,237	227,479
昭和 8 年(1933)	5,501	212,877	26	668	5,527	213,545
昭和 9 年(1934)	5,719	230,271	48	1,559	5,767	231,830
昭和 10 年(1935)	5,803	272,368	24	616	5,827	272,984
昭和 11 年(1936)	6,541	317,848	52	1,032	6,593	318,880
昭和 12 年(1937)	6,587	326,355	22	436	6,609	326,791
昭和 13 年(1938)	7,271	407,919	0	0	7,271	407,919
昭和 14 年(1939)	7,826	407,852	4	90	7,830	407,942
昭和 15 年(1940)	7,984	413,829	37	1,081	8,021	414,910
昭和 16 年(1941)	7,478	434,274	39	1,115	7,517	435,329

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

中壢郵便局郵政匯票開票業績，見於表 2-2-29。以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 167,044 圓、316,935 圓、452,040 圓；國外匯票金額為 701 圓、791 圓、212 圓；合計金額為 167,745 圓、317,726 圓、452,251 圓，顯示國內匯票金額占大部分，國外匯票業績漸減，整體金額趨向成長，且超過桃園郵便局的情形。

表 2-2-29 昭和 6-16 年中壢郵便局郵政匯票開票業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	4,616	167,044	32	701	4,648	167,745
昭和 7 年(1932)	4,767	159,956	29	431	4,796	160,387
昭和 8 年(1933)	4,391	147,192	31	948	4,422	148,140
昭和 9 年(1934)	4,859	165,150	34	1,449	4,893	166,599
昭和 10 年(1935)	5,360	215,492	56	1,653	5,416	217,144
昭和 11 年(1936)	5,771	274,223	86	2,157	5,857	276,380
昭和 12 年(1937)	6,753	316,935	36	791	6,789	317,726
昭和 13 年(1938)	7,922	371,012	17	646	7,939	371,658
昭和 14 年(1939)	8,870	401,012	23	559	8,893	401,571
昭和 15 年(1940)	8,752	373,403	11	124	8,763	373,527
昭和 16 年(1941)	7,871	452,040	10	212	7,881	452,251

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

楊梅郵便局郵政匯票開票業績，見於表 2-2-30。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 66,056 圓、127,797 圓、156,548 圓；國外匯票金額為 236 圓、126 圓、110 圓；合計金額為 66,293 圓、127,922 圓、156,658 圓，反映國內匯票金額大致穩定成長，國外匯票業績下降，整體金額漸增的情形。

表 2-2-30 昭和 6-16 年楊梅郵便局郵政匯票開票業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	2,311	66,056	13	236	2,324	66,293
昭和 7 年(1932)	2,642	83,255	13	406	2,655	83,661
昭和 8 年(1933)	2,508	72,463	14	455	2,522	72,918
昭和 9 年(1934)	2,856	98,579	12	295	2,868	98,874
昭和 10 年(1935)	3,085	118,984	2	9	3,087	118,993
昭和 11 年(1936)	3,125	121,549	11	260	3,136	121,809
昭和 12 年(1937)	2,993	127,797	3	126	2,996	127,922
昭和 13 年(1938)	2,939	113,462	2	70	2,641	113,532
昭和 14 年(1939)	2,970	136,422	6	252	2,976	136,674
昭和 15 年(1940)	3,235	139,070	8	340	3,243	139,410
昭和 16 年(1941)	2,929	156,548	3	110	2,932	156,658

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

大溪郵便局郵政匯票開票業績，見於表 2-2-31。如以昭和 6 年、昭和 12 年、昭和 16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 79,936 圓、81,375 圓、142,177 圓；國外匯票金額為 361 圓、876 圓、1,550 圓；合計金額為 80,298 圓、82,251 圓、143,727 圓，顯示各項業績有逐年成長的趨勢。

表 2-2-31 昭和 6-16 年大溪郵便局郵政匯票開票業績表

年別	國內/日圓(含臺日間)		國外/日圓		合計/日圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	2,676	79,936	26	361	2,702	80,298
昭和 7 年(1932)	2,916	78,050	21	644	2,937	78,694
昭和 8 年(1933)	2,816	78,311	31	446	2,847	78,757
昭和 9 年(1934)	2,970	83,329	27	624	2,997	83,953
昭和 10 年(1935)	2,835	83,823	34	650	2,869	84,473
昭和 11 年(1936)	2,857	84,233	42	260	3,136	121,809
昭和 12 年(1937)	2,894	81,375	25	876	2,919	82,251
昭和 13 年(1938)	3,224	99,390	15	508	3,239	99,898
昭和 14 年(1939)	3,437	107,503	26	1,062	3,463	108,564
昭和 15 年(1940)	3,640	126,630	29	1,039	3,669	127,669
昭和 16 年(1941)	3,426	142,177	20	1,550	3,446	143,727

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

龍潭郵便局郵政匯票開票業績，見於表 2-2-32。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 30,578 圓、55,152 圓、102,733 圓；國外匯票金額為 2,500 圓、452 圓、9 圓；合計金額為 33,078 圓、55,604 圓、102,742 圓，反映國內匯票業績增加，國外匯票業績銳減，整體業績有明顯增加的情形。

表 2-2-32 昭和 6-16 年龍潭郵便局郵政匯票開票業績表

年別	國內（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	1,582	30,578	22	2,500	1,604	33,078
昭和 7 年(1932)	1,639	34,893	18	1,232	1,657	36,217
昭和 8 年(1933)	1,610	32,078	15	683	1,625	32,761
昭和 9 年(1934)	1,697	40,731	13	1,152	1,710	41,883
昭和 10 年(1935)	1,644	42,333	6	580	1,650	42,913
昭和 11 年(1936)	1,836	50,649	14	565	1,850	51,214
昭和 12 年(1937)	1,934	55,152	7	452	1,941	55,604
昭和 13 年(1938)	2,006	61,607	2	40	2,008	61,647
昭和 14 年(1939)	2,499	80,328	9	289	2,508	80,617
昭和 15 年(1940)	2,955	102,757	1	30	2,956	102,787
昭和 16 年(1941)	2,419	102,733	2	9	2,421	102,742

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

大園郵便局郵政匯票開票業績，見於表 2-2-33。如以昭和 12、16 年二個年度為例，國內匯票金額分別為 12,378 圓、36,721 圓，後者比前者約增加三倍，國外匯票全無表現，反映該局與外國業務缺乏往來的情形。

表 2-2-33 昭和 12-16 年大園郵便局郵政匯票開票業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 12 年(1937)	579	12,378	0	0	579	12,378
昭和 13 年(1938)	1,073	26,850	0	0	1,073	26,850
昭和 14 年(1939)	1,052	37,303	0	0	1,052	37,303
昭和 15 年(1940)	1,129	36,889	0	0	1,129	36,889
昭和 16 年(1941)	876	36,721	0	0	876	36,721

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

新屋郵便局郵政匯票開票業績，見於表 2-2-34。如以昭和 12、16 年二個年度為例，國內匯票金額分別為 9,222 圓、53,900 圓，後者比前者約增加五倍，增長幅度勝過大園郵便局，但也和大園郵便局相同，國外匯票沒有業績。

表 2-2-34 昭和 6-16 年新屋郵便局郵政匯票開票業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 12 年(1937)	342	9,222	0	0	342	9,222
昭和 13 年(1938)	1,174	42,790	0	0	1,174	42,790
昭和 14 年(1939)	1,321	48,121	0	0	1,321	48,121
昭和 15 年(1940)	1,317	48,580	1	30	1,318	48,610
昭和 16 年(1941)	1,250	53,900	0	0	1,250	53,900

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

角板山出張所郵政匯票開票業績，見於表 11-2-35。如以昭和 6、12、16 年為

例，國內匯票金額分別為 27,646 圓、17,123 圓、22,005 圓；國外匯票金額為 3 圓、0 圓、0 圓；合計金額為 27,649 圓、17,123 圓、22,005 圓，顯示國內匯票業績趨向減少，國外匯票幾無業績的情形。

表 2-2-35 昭和 6-16 年角板山出張所郵政匯票開票業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	1,758	27,646	1	3	1,759	27,649
昭和 7 年(1932)	1,516	22,907	0	0	1,516	22,907
昭和 8 年(1933)	1,435	21,944	0	0	1,435	21,944
昭和 9 年(1934)	1,465	21,626	0	0	1,465	21,626
昭和 10 年(1935)	1,309	19,457	0	0	1,309	19,457
昭和 11 年(1936)	1,313	22,754	0	0	1,313	22,754
昭和 12 年(1937)	1,168	17,123	0	0	1,168	17,123
昭和 13 年(1938)	1,079	18,362	0	0	1,079	18,362
昭和 14 年(1939)	1,049	19,485	0	0	1,049	19,485
昭和 15 年(1940)	986	19,685	0	0	986	19,685
昭和 16 年(1941)	867	22,005	0	0	867	22,005

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

表 2-2-36 為昭和期間桃園郵便局的郵政匯票支付業績。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 77,344 圓、102,603 圓、189,425 圓；國外匯票金額為 100 圓、1,111 圓、6,039 圓；合計金額為 77,444 圓、103,714 圓、195,464 圓，顯示國內、國外匯票都呈現逐漸成長的趨勢。

表 2-2-36 昭和 6-16 年桃園郵便局郵政匯票支付業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額

昭和 6 年(1931)	4,686	77,344	1	100	4,687	77,444
昭和 7 年(1932)	4,749	75,075	12	357	4,761	75,432
昭和 8 年(1933)	4,650	78,003	5	65	4,655	78,068
昭和 9 年(1934)	4,895	88,457	4	48	4,899	88,515
昭和 10 年(1935)	4,947	88,990	14	453	4,961	89,443
昭和 11 年(1936)	5,270	91,734	8	255	5,278	91,989
昭和 12 年(1937)	5,045	102,603	26	1,111	5,071	103,714
昭和 13 年(1938)	6,174	119,311	55	1,317	6,229	120,629
昭和 14 年(1939)	6,555	159,421	46	1,497	6,601	160,918
昭和 15 年(1940)	6,606	200,496	50	3,621	6,656	204,117
昭和 16 年(1941)	6,616	189,425	68	6,039	6,684	195,464

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

表 2-2-37 為中壢郵便局郵政匯票支付業績。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 59,216 圓、82,425 圓、193,032 圓；國外匯票金額為 67 圓、279 圓、2,397 圓，合計金額為 59,283 圓、82,704 圓、195,430 圓，顯示郵政匯票支付業績有大幅度成長的趨勢。

表 2-2-37 昭和 6-16 年中壢郵便局郵政匯票支付業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	4,045	59,216	4	67	4,049	59,283
昭和 7 年(1932)	4,166	60,373	14	604	4,180	60,977
昭和 8 年(1933)	4,274	62,119	6	81	4,280	62,200
昭和 9 年(1934)	4,582	66,576	21	300	4,603	66,876
昭和 10 年(1935)	4,686	75,120	13	402	4,699	75,523

昭和 11 年(1936)	4,801	78,720	6	253	4,807	78,974
昭和 12 年(1937)	4,492	82,425	11	279	4,503	82,704
昭和 13 年(1938)	4,936	106,175	19	743	4,955	106,918
昭和 14 年(1939)	5,695	146,764	21	1,211	5,716	147,975
昭和 15 年(1940)	5,958	182,481	76	3,547	6,034	186,028
昭和 16 年(1941)	6,013	193,032	61	2,397	6,074	195,430

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

楊梅郵便局郵政匯票支付業績，見於表 2-2-38。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 56,116 圓、64,110 圓、86,963 圓；國外匯票金額為 40 圓、40 圓、198 圓，合計金額為 56,156 圓、64,150 圓、87,161 圓，業績呈現穩定成長的情況。

表 2-2-38 昭和 6-16 年楊梅郵便局郵政匯票支付業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	3,017	56,116	2	40	3,019	56,156
昭和 7 年(1932)	3,221	52,109	5	532	3,226	52,641
昭和 8 年(1933)	3,264	57,115	1	20	3,265	57,135
昭和 9 年(1934)	3,180	64,735	1	21	3,181	64,756
昭和 10 年(1935)	3,085	71,655	2	115	3,087	71,770
昭和 11 年(1936)	2,957	60,980	1	10	2,958	60,990
昭和 12 年(1937)	2,508	64,110	3	40	2,511	64,150
昭和 13 年(1938)	2,289	59,439	7	370	2,296	59,809
昭和 14 年(1939)	2,418	63,516	10	482	2,428	63,998
昭和 15 年(1940)	2,845	85,352	23	1,213.90	2,868	86,565

昭和 16 年(1941)	2,503	86,963	10	198	2,513	87,161
---------------	-------	--------	----	-----	-------	--------

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

大溪郵便局郵政匯票支付業績，見於表 2-2-39。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 59,390 圓、71,794 圓、108,778 圓；國外匯票金額為 592 圓、900 圓、6,743 圓，合計金額為 59,981 圓、72,694 圓、115,521 圓，業績呈現逐年增加的趨勢。

表 2-2-39 昭和 6-16 年大溪郵便局郵政匯票支付業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	3,764	59,390	21	592	3,785	59,981
昭和 7 年(1932)	4,086	59,530	10	486	4,096	60,016
昭和 8 年(1933)	4,003	60,829	7	524	4,010	61,353
昭和 9 年(1934)	3,614	64,051	3	61	3,617	64,112
昭和 10 年(1935)	3,746	64,728	5	426	3,751	65,154
昭和 11 年(1936)	4,081	74,053	9	417	4,090	74,470
昭和 12 年(1937)	3,831	71,794	19	900	3,850	72,694
昭和 13 年(1938)	3,567	76,676	30	920	3,597	77,596
昭和 14 年(1939)	3,575	90,410	19	650	3,594	91,060
昭和 15 年(1940)	3,501	100,578	64	10,554	3,565	111,132
昭和 16 年(1941)	2,984	108,778	55	6,743	3,039	115,521

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

角板山出張所郵政匯票支付業績，見於表 2-2-40。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 5,860 圓、7,441 圓、8,429 圓；國外匯票全無，反映角板山的商業關係限於本地。

表 2-2-40 昭和 6-16 年角板山出張所郵政匯票支付業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	222	5,860	0	0	222	5,860
昭和 7 年(1932)	223	8,491	0	0	223	8,491
昭和 8 年(1933)	276	7,401	0	0	276	7,401
昭和 9 年(1934)	268	4,389	0	0	268	4,389
昭和 10 年(1935)	226	5,969	0	0	226	5,969
昭和 11 年(1936)	280	6,806	0	0	280	6,806
昭和 12 年(1937)	284	7,441	0	0	284	7,441
昭和 13 年(1938)	228	6,057	0	0	228	6,057
昭和 14 年(1939)	289	11,014	0	0	289	11,014
昭和 15 年(1940)	274	8,443	0	0	274	8,443
昭和 16 年(1941)	245	8,429	0	0	245	8,429

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

龍潭郵便局郵政匯票支付業績，見於表 2-2-41。如以昭和 6、12、16 年三個年度為例，國內匯票金額分別為 47,812 圓、46,306 圓、71,746 圓；國外匯票金額為 352 圓、1,214 圓、4,503 圓，合計金額為 48,164 圓、47,520 圓、79,249 圓，國內匯票成長緩慢，國外匯票增加幅度較大。

表 2-2-41 昭和 6-16 年龍潭郵便局郵政匯票支付業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 6 年(1931)	2,783	47,812	11	352	2,794	48,164
昭和 7 年(1932)	2,729	45,925	15	1,209	2,744	47,134
昭和 8 年(1933)	2,726	47,992	15	722	2,741	48,713
昭和 9 年(1934)	2,246	37,510	16	584	2,262	38,093
昭和 10 年(1935)	2,346	50,961	20	816	2,366	51,777
昭和 11 年(1936)	2,362	51,953	22	1,251	2,384	53,204
昭和 12 年(1937)	2,139	46,306	13	1,214	2,152	47,520
昭和 13 年(1938)	2,251	52,683	37	3,005	2,288	55,688
昭和 14 年(1939)	2,078	52,422	20	1,932	2,098	54,355
昭和 15 年(1940)	2,222	62,261	69	6,679	2,291	68,940
昭和 16 年(1941)	2,037	71,746	48	4,503	2,085	79,249

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

大園郵便局郵政匯票支付業績，見於表 2-2-42。如以昭和 12、16 年二年度為例，國內匯票金額分別為 6,362 圓、17,842 圓；國外匯票金額為 0 圓、120 圓；合計金額為 6,362 圓、17,962 圓，顯示業績以國內匯票為主。

表 2-2-42 昭和 12-16 年大園郵便局郵政匯票支付業績表

年別	國內/圓（含臺日間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 12 年(1937)	257	6,362	0	0	257	6,362
昭和 13 年(1938)	343	9,435	0	0	343	9,435
昭和 14 年(1939)	369	7,731	0	0	369	7,731
昭和 15 年(1940)	481	12,928	1	10	482	12,938
昭和 16 年(1941)	472	17,842	2	120	474	17,962

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

表 2-2-43 為新屋郵便局郵政匯票支付業績。如以昭和 12、16 年二年度為例，國內匯票金額分別為 3,369 圓、27,826 圓；國外匯票金額為 0 圓、13 圓，合計金額為 3,369 圓、27,839 圓，反映業績成長迅速，尤以國內匯票業績表現為佳。

表 2-2-43 昭和 12-16 年新屋郵便局郵政匯票支付業績表

年別	國內/圓（含臺日本間）		國外/圓		合計/圓	
	次數	金額	次數	金額	次數	金額
昭和 12 年(1937)	137	3,369	0	0	137	3,369
昭和 13 年(1938)	574	18,030	1	20	575	18,050
昭和 14 年(1939)	720	23,489	8	330	728	23,819
昭和 15 年(1940)	770	20,628	6	350	776	20,978
昭和 16 年(1941)	902	27,826	2	13	904	27,839

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

綜上所述，可知縣境各郵便局、出張所の郵政匯票業績表現，起初因利用匯票者少，業績增減互見，但隨著縣內經濟蓬勃發展，郵政機構逐漸增加，交通設施日趨完備，商業交易欣欣向榮，日益取得臺灣人的信賴後，利用率增加，故為郵政匯票帶來好的成績。

(四) 簡易壽險

大正 5 年第 37 次日本帝國議會通過「簡易生命保險法律案」，同年 10 月於日本國內實施，成效卓著。臺灣經過多次調查報告，遲至昭和 2 年才付之實施。⁴⁶ 昭和 6 年至 16 年桃園郵便局簡易壽險業績，見於表 2-2-44。如以昭和 6、10、13 年三個年度為例，新加入件數分別為 493 件、571 件、867 件，其中，臺灣人件數為 460 件、568 件、829 件；新加入保費分別為 586 圓、656 圓、1,136 圓，其中，臺灣人保費為 536 圓、652 圓、1,073 圓；新加入保額分別為 114,938 圓、123,841 圓、198,270 圓，其中，臺灣人保額為 105,104 圓、123,013 圓、187,232 圓；年底契約件數分別為 1,417 件、3,507 件、4,952 件，其中，臺灣人件數為 1,168 件、3,205 件、4,601 件；年底契約保費分別為 1,687 圓、3,871 圓、5,847 圓，其中，臺灣人保費為 1,367 圓、3,473 圓、5,362 圓；年底契約保額分別為 347,067 圓、794,483 圓、1,107,545 圓，其中，臺灣人保額為 276,514 圓、716,554 圓、1,016,222 圓，顯示各項業績都有持續增長的趨勢。

表 2-2-44 昭和 6-13 年桃園郵便局簡易壽險業績表

年別	新加入/圓			年底契約數/圓			左欄內臺灣人新加入			左欄內臺灣人年底契約數		
	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額
昭和 6 年 (1931)	493	586	114,938	1,417	1,687	347,067	460	536	105,104	1,168	1,367	276,514
昭和 7 年 (1932)	621	742	143,377	1,831	2,193	457,068	0	0	0	1,557	1,825	379,626
昭和 8 年 (1933)	765	830	163,730	2,566	2,873	611,259	746	801	157,748	2,277	2,481	529,881
昭和 9 年 (1934)	667	744	142,667	3,036	3,393	705,809	654	722	139,012	2,749	2,983	624,890

⁴⁶ 《遞信統計要覽昭和 4 年度》，頁 15-16。

昭和 10 年 (1935)	571	656	123,841	3,507	3,871	794,483	568	651	123,013	3,205	3,473	716,554
昭和 11 年 (1936)	565	649	126,246	3,907	4,310	880,122	559	639	124,411	3,588	3,902	799,922
昭和 12 年 (1937)	752	981	166,888	4,204	4,840	922,401	724	939	161,442	3,893	4,425	850,110
昭和 13 年 (1938)	867	1,136	198,270	4,952	5,847	1,107,545	829	1,073	187,232	4,601	5,362	1,016,222

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

中壢郵便局簡易壽險業績，見於表 2-2-45。如以昭和 6、10、13 年三個年度為例，新加入件數分別為 245 件、358 件、770 件，其中，臺灣人件數為 225 件、355 件、702 件；新加入保費分別為 275 圓、381 圓、956 圓，其中，臺灣人保費為 246 圓、376 圓、844 圓；新加入保額分別為 46,354 圓、63,966 圓、198,986 圓，其中，臺灣人保額為 42,217 圓、63,137 圓、173,756 圓；年底契約件數分別為 510 件、2,010 件、3,366 件，其中，臺灣人件數為 371 件、1,839 件、3,034 件；年底契約保費分別為 633 圓、2,190 圓、3,749 圓，其中，臺灣人保費為 429 圓、1,935 圓、3,327 圓；年底契約保額分別為 103,899 圓、365,730 圓、647,405 圓，其中，臺灣人保額為 71,526 圓、325,358 圓、576,410 圓，顯示除昭和 10 年外，各項業績都呈現成長的趨勢。

表 2-2-45 昭和 6-13 年中壢郵便局簡易壽險業績表

年別	新加入/圓			年底契約數/圓			左欄內臺灣人 新加入			左欄內臺灣人年 底契約數		
	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額
昭和 6 年 (1931)	245	275	46,354	510	633	103,899	225	246	42,217	371	429	71,526
昭和 7 年 (1932)	350	361	56,007	745	882	140,094	0	0	0	608	676	108,264
昭和 8 年 (1933)	603	616	104,594	1,178	1,302	213,022	571	561	96,587	1,032	1,087	180,267

昭和9年 (1934)	707	797	131,076	1,743	1,192	317,922	676	726	120,947	1,566	1,655	277,769
昭和10年 (1935)	358	381	63,966	2,010	2,190	365,730	355	376	63,137	1,839	1,935	325,358
昭和11年 (1936)	528	594	107,666	2,471	2,672	455,135	514	576	104,699	2,268	2,403	409,135
昭和12年 (1937)	754	873	147,251	3,048	3,351	571,090	707	802	134,951	2,765	2,987	510,073
昭和13年 (1938)	770	956	198,986	3,366	3,749	647,405	702	844	173,756	3,034	3,327	576,410

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

楊梅郵便局簡易壽險業績，見於表 2-2-46。如以昭和 6、10、13 年三個年度為例，新加入件數分別為 268 件、158 件、542 件，其中，臺灣人件數為 256 件、158 件、539 件；新加入保費分別為 263 圓、181 圓、620 圓，其中，臺灣人保費為 241 圓、181 圓、613 圓；新加入保額分別為 41,689 圓、27,034 圓、87,759 圓，其中，臺灣人保額為 38,634 圓、27,034 圓、86,599 圓；年底契約件數分別為 527 件、1,130 件、1,597 件，其中，臺灣人件數為 463 件、1,052 件、1,538 件；年底契約保費分別為 569 圓、1,179 圓、1,752 圓，其中，臺灣人保費為 472 圓、1,079 圓、1,676 圓；年底契約保額分別為 90,979 圓、239,744 圓、280,937 圓，其中，臺灣人保額為 72,837 圓、221,035 圓、267,515 圓，反映昭和 10 年業績下降，且新加入保險者都是臺灣人，其後業績呈現成長的趨勢。

表 2-2-46 昭和 6-13 年楊梅郵便局簡易壽險業績表

年別	新加入/圓			年底契約數/圓			左欄內臺灣人 新加入			左欄內臺灣人年 底契約數		
	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額
昭和6年 (1931)	268	263	41,689	527	569	90,979	256	241	38,634	463	472	72,837
昭和7年	266	285	48,015	707	767	130,778	0	0	0	633	656	110,726

(1932)													
昭和 8 年 (1933)	195	193	34,669	861	911	158,301	191	185	33,488	789	808	138,895	
昭和 9 年 (1934)	214	213	33,825	995	1,023	215,407	208	203	32,532	918	918	196,243	
昭和 10 年 (1935)	158	181	27,034	1,130	1,179	239,744	158	181	27,034	1,052	1,079	221,035	
昭和 11 年 (1936)	95	105	16,793	1,160	1,206	194,746	94	103	16,583	1,091	1,120	180,658	
昭和 12 年 (1937)	396	474	68,481	1,103	1,183	196,533	381	444	63,403	1,051	1,120	185,527	
昭和 13 年 (1938)	542	620	87,759	1,597	1,752	280,937	539	613	86,599	1,538	1,676	267,515	

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

大溪郵便局簡易壽險業績，見於表 2-2-47。如以昭和 6、10、13 年三個年度為例，新加入件數分別為 301 件、352 件、386 件，其中，臺灣人件數為 298 件、248 件、377 件；新加入保費分別為 331 圓、293 圓、498 圓，其中，臺灣人保費為 326 圓、289 圓、481 圓；新加入保額分別為 62,834 圓、41,363 圓、70,769 圓，其中，臺灣人保額為 62,069 圓、40,597 圓、68,241 圓；年底契約件數分別為 730 件、1,633 件、2,274 件，其中，臺灣人件數為 632 件、1,524 件、2,164 件；年底契約保費分別為 886 圓、1,852 圓、2,636 圓，其中，臺灣人保費為 723 圓、1,704 圓、2,487 圓；年底契約保額分別為 154,106 圓、330,555 圓、437,425 圓，其中，臺灣人保額為 128,219 圓、304,351 圓、412,689 圓，反映昭和 10 年業績下降，加入者大都為臺灣人，年底業績呈現成長的趨勢。

表 2-2-47 昭和 6-13 年大溪郵便局簡易壽險業績表

年別	新加入/圓			年底契約數/圓			左欄內臺灣人 新加入			左欄內臺灣人年 底契約數		
	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額
昭和 6 年 (1931)	301	331	62,834	730	886	154,106	298	326	62,069	632	723	128,219
昭和 7 年 (1932)	344	378	71,539	998	1,159	210,608	0	0	0	901	1,013	186,870
昭和 8 年 (1933)	244	278	52,670	1,267	1,451	265,876	238	268	50,416	1,165	1,307	240,862
昭和 9 年 (1934)	167	199	34,776	1,388	1,586	291,892	167	199	34,776	1,296	1,456	268,124
昭和 10 年 (1935)	252	293	41,363	1,633	1,852	330,555	248	289	40,597	1,524	1,704	304,351
昭和 11 年 (1936)	166	198	27,483	1,713	1,972	344,743	164	194	26,923	1,619	1,820	319,240
昭和 12 年 (1937)	420	512	68,815	2,000	2,280	308,526	416	506	67,987	1,901	2,145	363,176
昭和 13 年 (1938)	386	498	70,769	2,274	2,636	437,425	377	481	68,241	2,164	2,487	412,689

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

龍潭郵便局簡易壽險業績，見於表 11-2-48。如以昭和 6、10、13 年三個年度為例，新加入件數分別為 92 件、106 件、142 件，其中，臺灣人件數為 88 件、102 件、129 件；新加入保費分別為 118 圓、138 圓、188 圓，其中，臺灣人保費為 107 圓、130 圓、171 圓；新加入保額分別為 18,453 圓、21,719 圓、27,647 圓，其中，臺灣人保額為 16,911 圓、20,784 圓、24,682 圓；年底契約件數分別為 214 件、654 件、1,008 件，其中，臺灣人件數為 194 件、635 件、952 件；年底契約保費分別為 317 圓、802 圓、1,243 圓，其中，臺灣人保費為 272 圓、770 圓、1,162 圓；年底契

約保額分別為 50,348 圓、137,619 圓、202,870 圓，其中，臺灣人保額為 44,710 圓、132,357 圓、191,136 圓，反映業績呈現穩定的成長，且以臺灣人佔大多數。唯，昭和 7 年臺灣人新加入資料為何為零的原因不詳。

表 2-2-48 昭和 6-13 年龍潭郵便局簡易壽險業績表

年別	新加入/圓			年底契約數/圓			左欄內臺灣人 新加入			左欄內臺灣人年 底契約數		
	件 數	保 費	保額	件數	保費	保額	件 數	保 費	保額	件 數	保費	保額
昭和 6 年 (1931)	92	118	18,453	214	317	50,348	88	107	16,911	194	276	44,710
昭和 7 年 (1932)	124	146	23,711	286	387	62,710	0	0	0	266	354	56,799
昭和 8 年 (1933)	232	262	50,707	516	645	112,867	229	259	50,297	485	604	105,415
昭和 9 年 (1934)	81	93	15,286	585	721	131,278	79	91	14,987	557	684	124,441
昭和 10 年 (1935)	106	138	21,719	654	802	137,619	102	130	20,784	635	770	132,357
昭和 11 年 (1936)	152	192	32,916	788	949	163,075	149	188	31,835	752	911	156,773
昭和 12 年 (1937)	195	239	35,026	933	1,124	187,935	169	206	31,192	885	1,066	179,444
昭和 13 年 (1938)	142	188	27,647	1,008	1,243	202,870	129	171	24,682	952	1,162	191,136

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

角板山出張所簡易壽險業績，見於表 2-2-49。如以昭和 6、10、13 年三個年度為例，新加入件數分別為 34 件、17 件、23 件，其中，臺灣人件數為 20 件、17 件、17 件；新加入保費分別為 50 圓、19 圓、34 圓，其中，臺灣人保費為 25 圓、19 圓、23 圓；新加入保額分別為 7,995 圓、2,992 圓、5,238 圓，其中，臺灣人保額為 3,638 圓、2,992 圓、3,471 圓；年底契約件數分別為 109 件、170 件、212 件，其中，臺灣人件數為 64 件、121 件、163 件；年底契約保費分別為 156 圓、227 圓、267 圓，其中，臺灣人保費為 76 圓、148 圓、194 圓；年底契約保額分別為 26,432 圓、38,640 圓、45,226 圓，其中，臺灣人保額為 13,432 圓、26,082 圓、33,113 圓，顯見臺灣人起初只佔五、六成，其後新加入者微增。唯，與其他郵便局相較，臺灣人加入比例較低。

表 2-2-49 昭和 6-13 年角板山出張所簡易壽險業績表

年別	新加入/圓			年底契約數/圓			左欄內臺灣人 新加入			左欄內臺灣人年 底契約數		
	件 數	保 費	保額	件 數	保 費	保額	件 數	保 費	保額	件數	保費	保額
昭和 6 年 (1931)	34	50	7,995	109	156	26,432	20	25	3,638	64	76	13,432
昭和 7 年 (1932)	42	64	10,358	142	204	34,856	0	0	0	84	102	18,562
昭和 8 年 (1933)	11	15	2,634	158	229	38,698	10	13	2,468	92	116	21,335
昭和 9 年 (1934)	23	22	3,885	163	219	38,074	21	21	3,669	96	118	21,867
昭和 10 年 (1935)	17	19	2,992	170	227	38,640	17	19	2,992	121	148	26,082
昭和 11 年 (1936)	20	20	3,081	181	226	38,112	20	20	3,081	140	161	27,662
昭和 12 年 (1937)	17	25	3,710	194	247	41,600	14	20	3,104	149	177	30,211
昭和 13 年	23	34	5,238	212	267	45,226	17	23	3,471	163	194	33,113

(1938)													
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

昭和 12 年增設大園、新屋郵便局的簡易壽險業績，見於表 2-2-50 及表 2-2-51。表中顯示，二間郵便局的業績都有所增加。昭和 12 年大園業績優於新屋，13 年新屋業績優於大園，而加入壽險的保戶以臺灣人占大多數。

表 2-2-50 昭和 12-13 年大園郵便局簡易壽險業績表

年別	新加入/圓			年底契約數/圓			左欄內臺灣人 新加入			左欄內臺灣人年 底契約數		
	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額
昭和 12 年 (1937)	157	191	36,052	412	492	94,184	141	167	31,613	380	446	85,918
昭和 13 年 (1938)	281	353	69,558	640	777	150,968	264	328	64,522	601	722	140,464

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

表 2-2-51 昭和 12-13 年新屋郵便局簡易壽險業績表

年別	新加入/圓			年底契約數/圓			左欄內臺灣人新加入			左欄內臺灣人年底契約數		
	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額	件數	保費	保額
昭和 12 年 (1937)	94	126	18,129	401	445	69,033	82	106	15,311	371	409	63,502
昭和 13 年 (1938)	604	778	131,303	941	1,134	187,115	593	760	127,268	905	1,093	179,664

資料來源：根據臺灣總督府交通局遞信部編，《遞信統計要覽》製作。

第三節 電信據點的設立與經營業績

明治時代（1868-1911）日本國內交通建設的近代化促進了郵政事業的發達，電信業的出現與汽船、鐵路近代化交通工具的營運，因須迅速確實的掌握港口集貨狀況，以便安排船隻，以及鐵道各站之間也必須正確且安全的運行，故電信事業伴隨著社會大眾對資訊質量的需求，而與交通建設形成互相依存的緊密關係。⁴⁷

日治時代有關臺灣總督府導入日本近代化電信事業，在臺設置電信據點和其經營情況，茲說明如下。

一、電信據點的設立

日治初期，臺灣電信事業的創辦以軍事為重。明治 28 年（1895）4 月，當日軍登陸本島後不久，野戰電信隊就先於基隆七堵設置軍用電信所，其後漸漸地在各地開設軍用電信事務所，同年 7 月還開辦第三野戰郵便局，辦理軍方郵電事宜。同年 12 月在臺北、基隆、淡水電信通信所開辦民眾電信業務，次年 2 月於新竹、彰化、嘉義、臺南、安平、打狗及馬公等地設置電信通信所，也開始對民眾營業。

明治 29 年 1 月臺灣總督府撤銷各地野戰郵便局，改設普通郵便局，同年 3 月公佈郵政及電信管制令，於縣令所在地設置一等郵便局，島廳及支廳設置二等郵便電信局，其餘各地分設三等郵便電信局及出張所。電信業遂因實施民政而改歸

⁴⁷ 藤井信幸，《通信と地域社會》（東京：日本經濟評論社，2005 年），頁 73。

民政局接管。同年，架設電信線路，東自蘇澳，西至淡水，南至恆春，陸線長 788 公里，架設安平至澎湖之間海底線路長 98 公里，全臺通信所計 27 個。⁴⁸

明治 30 年 7 月臺灣總督府規定臺北基隆間、臺北富貴角間，臺北中壢間、臺北石碇間等電信工程都由通信部掌管。同年 8 月，通信部改組為通信課，此時臺灣日本之間第一條海底電線工程建設竣工。⁴⁹

明治 34 年 5 月中壢出張所改為三等郵便電信局。明治 35 年 1 月 24 日，臺灣總督府頒布修訂郵便電信局官制及電話交換局官制，規定由一、二等郵便電信局兼掌電話事務，1 月 25 日公告修訂總督府郵政及電信局官制，將郵便電信局分為：一等郵便電信局、二等郵便電信局、二等郵便局、二等電信局、三等郵便電信局、三等郵便局、三等電信局等級別，將臺北、臺南劃歸為一等郵便電信局。基隆、臺中、臺東、澎湖、宜蘭、新竹、苗栗、彰化、嘉義、斗六、新營庄、打狗、鳳山等地劃歸為二等郵便電信局。

大正 8 年，原總督府通信局改名「遞信局」，大正 13 年 12 月予以撤銷，改設交通局，下設遞信部，主管電信業務。⁵⁰昭和元年 3 月 9 日，修改電報規則與電報費先繳、後繳規則，電信管理由臺灣總督改為交通局總長負責，並廢止「電報料金（費用）豫納及後納取扱（處理）」、「氣象通知電報取扱（處理）規程」、「電報取資取扱（處理）規程」、「電報書類整理規程」、「停車場揭示（車站張貼）電報」等五種法律條文。

昭和 15 年 8 月，臺北電信局為配合航空事業的發展及航線的增加，在桃園建立大型新式收報臺和發報臺各一所，增設強力短波發報機三部，以加強航空通信功能。又，在臺北松山機場設立臺北電信局分室，以航空專用電臺的遙控線連接桃園收、發報臺，以便與飛機聯絡。桃園收、發報臺啟用後，因設備完善，故不僅可達成臺日之間的航空通信任務，且可與臺北—河內—曼谷，臺北—廣州，以及福岡—西貢—曼谷等航線飛機保持良好的聯繫，對維護航空安全發揮顯著的效用。⁵¹

有線電報使用單工音響機通報的有：臺北—桃園，臺北—新竹，臺南—新營，高雄—屏東，花蓮—臺東等，共 45 路。電報的抄收，除了三、四等局以外，一律使用英文打字機。為便利電報傳遞，另指定臺北電信局、臺中、臺南二處郵便電信局分別為北、中、南三區的大集中局，北區設基隆、新竹、宜蘭、花蓮四個小集中局。電信局在大多與大局之間裝設直通有線電報電路，在小局與小局之間或

⁴⁸ 周憲文，《臺灣經濟史》，頁 866。

⁴⁹ 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 87。

⁵⁰ 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 89。

⁵¹ 同上註，頁 102。

大局與小局之間，可利用電話電路做電報傳遞之用。昭和 20 年，臺灣所有的電報電路因遭到美軍空襲，損壞嚴重，幾乎都喪失了原有的功能。⁵²

關於縣內電信據點的設立，除了郵便電信局外（詳參第一節），尚設有電信取扱所（代辦所，以下同）及無線送信所，如昭和 2 年 4 月，平鎮設置一個電信取扱所，位於楊梅庄草埔坡平鎮停車場（車站）；昭和 15 年 8 月，臺北電信局在桃園設置無線送信所一處，⁵³而桃園車站與平鎮車站也為經辦電報業務的據點。⁵⁴

二、電信業的經營業績

日治初期臺灣總督府基於軍事行動、警務活動的需要，直接由國內導入近代化的電信事業。電信業務伴隨著社會治安的日益改善，工商業經濟的快速發展，理解其用途的人愈多，而日愈成為政府與民眾重視與利用的通信工具。為瞭解縣境電信業經營情形，茲分電報與電話二項說明於下。

（一）電報

臺灣最早的對外電報路線，係於明治 28 年（1895）完工，為專供日軍使用，由基隆到日本鹿兒島之間的海底線路。翌年改為普通國有線，仍為官用，直到明治 37 年時才開辦為民間使用的普通電報路線。明治 32 年 11 月，臺灣依據萬國電報公約辦理收發電報業務，開辦臺北經淡水到福州川石之間的海底線路，並於翌年 6 月 22 日開展臺灣和福州川石之間、福州川石與長崎之間，以及長崎、釜山之間海底電信線的電報業務。

明治 35 年 4 月 22 日總督府頒布「新聞電報規則及其處理細則」，規定計價方式，15 字以內 10 錢（日圓，以下同），5 字 3 錢。明治 36 年，臺日之間電報費用調漲，即 15 字以內 40 錢，5 字以內增加 10 錢；英文 5 字以內 50 錢，每增一字加 10 錢。

臺灣的無線電報始於明治 43 年 10 月，亦即為臺北州富貴無線電信局開辦的一般通信業務。大正 9 年 8 月遷移到基隆營業。昭和 4 年 5 月開辦澎湖及臺南兩所郵便局業務。大正 14 年 12 月於鵝鑾鼻設無線電信局，昭和 12 年 4 月無線電信局遷到臺南，辦理歐洲、南美、澳洲等航路的船舶通信。昭和 3 年臺東及花蓮郵政局各設無線電信機，以與航行東海岸的船舶聯絡，並替代有線電與西部聯絡，以及有關臺日之間的無線電信。昭和 3 年 1 月完成日本至宜蘭之間的無線電信，同

⁵² 同上註，頁 104。

⁵³ 日治時期臺灣郵政史網站，2005 年 6 月 18 日引用。

⁵⁴ 臺灣總督府交通局遞信部，《遞信統計要覽昭和十四年度》，1941 年，頁 63。

年 10 月日本至臺北的無線電信完工。昭和 11 年 1 月臺北電信局開辦航空無線電信業務。唯進入昭和 18 年，各項電報通信設備因多被戰爭破壞，致使大部分通信喪失功能。

表 2-3-1 為大正 9 年臺灣實施地方制度改革前，桃園廳各郵便局兼辦電報業務的營業成績。如以明治 43 年、大正 3 年、大正 7 年為例，桃園廳經營的拍發電報數分別為：4,523 件、10,814 件、12,613 件；接收電報數分別為：5,521 件、10,747 件、13,526 件；用戶繳納電報手續費為：1,212 圓、1,668 圓、2,767 圓，呈現接收電報數多於拍發電報數，民眾使用電報件數有逐年增加的趨勢。

表 2-3-1 明治 43 年-大正 7 年桃園廳經營電報業績表

年別	發報數/件	收報數/件	手續費/圓
明治 43 年(1910)	4,523	5,521	1,212
明治 44 年(1911)	5,220	6,227	1,204
大正元年(1912)	6,642	7,203	1,473
大正 2 年(1913)	8,244	8,790	1,661
大正 3 年(1914)	10,814	10,747	1,668
大正 4 年(1915)	8,210	8,835	1,407
大正 5 年(1916)	8,641	9,281	1,554
大正 6 年(1917)	11,285	12,353	2,297
大正 7 年(1918)	12,613	13,526	2,767

資料來源：根據《桃園廳第一統計書》，頁 405；《桃園廳第二統計書》，頁 319 製作。

大正 9 年總督府改行地方制度，將臺灣分為臺北、新竹、臺中、臺南、高雄五州，臺東、花蓮港二廳，下設臺北、臺中、高雄三市，淡水、基隆、新竹、中壢、桃園、大溪等 47 郡、155 街庄，自此時起，縣境為新竹州管轄範圍。⁵⁵

⁵⁵ 臺灣經世新報編，《臺灣大年表》（臺北：臺北印刷株式會社，1938 年），頁 49、117、126；楊碧川編著，《臺灣歷史年表》（臺北：臺灣文藝雜誌社，1983 年），頁 112、130。

表 2-3-2 為桃園郵便局經營電報事務業績。如以大正 10 年、昭和 5 年、昭和 15 年為例，在經辦國內電報方面，拍發電報數分別為 6,316 件、4,225 件、10,256 件；接收電報數為 4,555 件、4,122 件、10,441 件；國外電報方面，拍發電報數分別為 7 件、15 件、0 件；接收電報數為 6 件、14 件、0 件，說明用戶利用國內電報的情形遠甚於國外電報，其中，拍發電報的件數超過接收電報的件數，昭和初期國內電報業績微降，之後轉趨增加，至昭和 15 年更上升到一萬次以上。

表 2-3-2 大正 10 年-昭和 15 年桃園郵便局經營電報業績表

年別	國內電報/件		國外電報/件		共計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
大正 10 年 (1921)	6,316	4,555	7	6	6,323	4,561
大正 11 年 (1922)	6,102	4,104	15	16	6,117	4,120
大正 12 年 (1923)	5,901	3,723	59	37	5,960	3,760
大正 13 年 (1924)	5,654	3,999	20	32	5,674	4,031
大正 14 年 (1925)	5,427	4,213	10	8	5,437	4,221
昭和元年 (1926)	4,616	4,264	10	10	4,626	4,274
昭和 2 年 (1927)	4,658	4,552	5	5	4,663	4,557
昭和 3 年 (1928)	4,485	3,932	15	20	4,500	3,952
昭和 4 年 (1929)	4,108	3,953	8	11	4,116	3,964
昭和 5 年 (1930)	4,225	4,122	15	14	4,240	4,136
昭和 6 年 (1931)	4,862	4,834	9	7	4,871	4,841
昭和 7 年 (1932)	5,888	5,645	9	5	5,897	5,650
昭和 8 年 (1933)	6,098	5,991	11	2	6,109	5,993
昭和 9 年 (1934)	6,946	6,498	5	5	6,951	6,503
昭和 10 年 (1935)	7,679	7,038	18	21	7,697	7,059
昭和 11 年 (1936)	7,086	6,786	10	15	7,096	6,801
昭和 12 年 (1937)	9,100	9,717	22	8	9,122	9,725

昭和 13 年 (1938)	10,313	9,955	23	24	10,336	9,979
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	10,256	10,441	0	0	10,256	10,441

備註：典藏機構缺藏第十九統計書(昭和 14 年)。

資料來源：根據前引《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

中壢郵便局經營電報事務業績，見於表 2-3-3。如以大正 10 年、昭和 5 年、昭和 15 年為例，國內電報方面，拍發電報數分別為 1,654 件、2,124 件、7,477 件；接收電報數為 1,836 件、2,650 件、8,177 件；國外電報方面，無論拍收電報件數都甚少，顯見國內電報業務的增長比較迅速，遠超過國外電報的成長數量。

表 2-3-3 大正 10 年-昭和 15 年中壢郵便局經營電報業績表

年別	國內電報/件		國外電報/件		共計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
大正 10 年 (1921)	1,654	1,836	0	0	1,654	1,836
大正 11 年 (1922)	1,099	874	8	6	1,107	880
大正 12 年 (1923)	1,387	1,619	2	1	1,389	1,620
大正 13 年 (1924)	2,044	2,549	2	3	2,046	2,552
大正 14 年 (1925)	2,237	3,166	1	1	2,238	3,167
昭和元年 (1926)	1,750	2,437	5	2	1,755	2,439
昭和 2 年 (1927)	1,946	2,686	5	6	1,951	2,692
昭和 3 年 (1928)	1,850	2,504	3	3	1,853	2,507
昭和 4 年 (1929)	1,938	2,352	6	14	1,944	2,366
昭和 5 年 (1930)	2,124	2,650	10	26	2,134	2,676
昭和 6 年 (1931)	2,281	2,933	9	21	2,290	2,954
昭和 7 年 (1932)	2,238	3,069	7	9	2,245	3,078

昭和 8 年 (1933)	2,588	3,135	11	23	2,599	3,158
昭和 9 年 (1934)	3,172	2,944	8	7	3,180	2,951
昭和 10 年 (1935)	3,497	3,544	12	10	3,509	3,554
昭和 11 年 (1936)	4,021	4,534	1	6	4,022	4,540
昭和 12 年 (1937)	6,078	7,058	9	2	6,087	7,060
昭和 13 年 (1938)	5,885	5,995	11	16	5,896	6,011
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	7,477	8,177	1	0	7,478	8,177

備註：典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

平鎮郵便局經營電報事務的業績，見表 2-3-4。如以大正 10 年、大正 13 年、昭和元年為例，國內電報方面，拍發電報數分別為 779 件、824 件、760 件；接收電報數為 892 件、1,199 件、1,013 件；國外電報方面，拍發電報數分別為 0 件、0 件、1 件；接收電報數為 0 件、3 件、0 件，顯示拍發國內電報數大致維持穩定，接收電報數亦然，國外電報數極少的情形。

表 2-3-4 大正 10 年-昭和元年平鎮郵便局經營電報業績表

年別	國內電報/件		國外電報/件		共計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
大正 10 年 (1921)	779	892	0	0	779	892
大正 11 年 (1922)	715	933	0	1	715	934
大正 12 年 (1923)	752	1,091	0	0	752	1,091
大正 13 年 (1924)	824	1,199	0	3	824	1,202
大正 14 年 (1925)	777	1,066	0	0	777	1,066
昭和元年 (1926)	760	1,013	1	0	761	1,013

備註：昭和 2 年以後資料從缺。

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第六統計書》製作。

楊梅郵便局經營電報事務的業績，見於表 2-3-5。如以大正 10 年、昭和 5 年、昭和 15 年為例，國內電報方面，拍發電報數分別為 1,121 件、898 件、2,133 件；接收電報數為 1,181 件、1,613 件、2,756 件，呈現國內電報發報數略減後升，接收電報數大致穩定漸增的趨勢，且收報數大都多於發報數，國外電報業績偏低的情形。

表 2-3-5 大正 10 年-昭和 15 年楊梅郵便局經營電報業績表

年別	國內電報/件		國外電報/件		共計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
大正 10 年 (1921)	1,121	1,181	1	1	1,122	1,182
大正 11 年 (1922)	902	957	0	0	902	957
大正 12 年 (1923)	877	1,013	0	0	877	1,013
大正 13 年 (1924)	1,004	1,119	0	0	1,004	1,119
大正 14 年 (1925)	830	1,087	0	0	830	1,087
昭和元年 (1926)	767	1,060	1	2	768	1,062
昭和 2 年 (1927)	955	1,310	0	0	955	1,310
昭和 3 年 (1928)	982	1,390	0	1	982	1,391
昭和 4 年 (1929)	782	1,338	1	2	783	1,340
昭和 5 年 (1930)	898	1,613	0	4	898	1,617
昭和 6 年 (1931)	750	1,342	5	8	755	1,350
昭和 7 年 (1932)	790	1,371	3	2	793	1,373
昭和 8 年 (1933)	895	1,406	0	0	895	1,406
昭和 9 年 (1934)	1,335	1,494	0	0	1,335	1,494
昭和 10 年 (1935)	1,649	2,012	0	0	1,649	2,012

昭和 11 年 (1936)	1,170	1,870	0	0	1,170	1,870
昭和 12 年 (1937)	1,185	1,800	3	1	1,188	1,801
昭和 13 年 (1938)	1,614	1,946	0	1	1,614	1,947
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	2,133	2,756	0	0	2,133	2,756

備註：典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

大溪郵便局經營電報事務的業績，見於表 2-3-6。如以大正 10 年、昭和 5 年、昭和 15 年為例，國內電報方面，拍發電報數分別為 3,038 件、1,784 件、3,353 件；接收電報數為 3,244 件、1,895 件、3,877 件，呈現先降再升的趨勢，收報數幾乎都多於發報數，國外電報數卻甚少的情形。

表 2-3-6 大正 10 年-昭和 15 年大溪郵便局經營電報業績表

年別	國內電報/件		國外電報/件		共計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
大正 10 年 (1921)	3,038	3,244	0	0	3,038	3,244
大正 11 年 (1922)	2,759	2,956	0	0	2,759	2,956
大正 12 年 (1923)	2,203	2,427	2	1	2,205	2,428
大正 13 年 (1924)	2,055	2,152	2	1	2,057	2,153
大正 14 年 (1925)	1,804	1,970	0	0	1,804	1,970
昭和元年 (1926)	1,784	1,996	0	0	1,784	1,996
昭和 2 年 (1927)	1,929	2,098	0	0	1,929	2,098
昭和 3 年 (1928)	1,695	1,935	5	10	1,700	1,945
昭和 4 年 (1929)	1,836	1,920	1	0	1,837	1,920
昭和 5 年 (1930)	1,784	1,895	0	0	1,784	1,895

昭和 6 年 (1931)	1,855	2,023	1	2	1,856	2,025
昭和 7 年 (1932)	1,692	1,949	0	3	1,692	1,852
昭和 8 年 (1933)	1,958	2,113	0	0	1,958	2,113
昭和 9 年 (1934)	2,409	2,116	0	0	2,409	2,116
昭和 10 年 (1935)	2,475	2,739	0	1	2,475	2,740
昭和 11 年 (1936)	2,384	2,462	1	0	2,385	2,462
昭和 12 年 (1937)	2,466	2,844	2	0	2,468	2,845
昭和 13 年 (1938)	2,452	2,682	3	1	2,455	2,683
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	3,353	3,877	0	0	3,353	3,877

備註：典藏資料機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

龍潭郵便局經營電報事務的業績，見於表 2-3-7。如以昭和 12 年及昭和 15 年為例，國內電報發報數從 991 件增至 1,340 件；收報數從 1,452 件增至 1,745 件，呈現成長穩定趨勢，且收報數多於發報數，國外電報數極少的情況。

表 2-3-7 昭和 12-15 年龍潭郵便局經營電報業績表

年別	國內電報/件		國外電報/件		共計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
昭和 12 年 (1937)	991	1,452	0	0	991	1,452
昭和 13 年 (1938)	937	1,275	0	2	937	1,277
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	1,340	1,745	0	0	1,340	1,745

備註：昭和 11 年以前資料從缺，典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第十六統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

新屋郵便局經營電報事務的業績，見於表 2-3-8。表中數字反映國內電報收報數多於發報數，業績明顯的增加，無國外電報業績的情形。

表 2-3-8 昭和 13-15 年新屋郵便局經營電報業績表

年別	國內電報/件		國外電報/件		共計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
昭和 13 年 (1938)	544	675	0	0	544	675
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	740	1,148	0	0	740	1,148

備註：昭和 12 年以前資料從缺，典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第十七統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

大園郵便局經營電報事務的業績，如表 2-3-9 所示，國內電報收報數多於發報數，國外電報數只有 1 件的情形。

表 2-3-9 昭和 13-15 年大園郵便局經營電報業績表

年別	國內電報/件		國外電報/件		共計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
昭和 13 年 (1938)	491	646	1	0	492	646
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	567	890	0	0	567	890

備註：昭和 12 年以前資料從缺，典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第十七統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

表 2-3-10 為昭和 15 年縣境各郵便局的電報業績。由表 2-3-10 顯示，國內電報發報數的排序為：桃園、中壢、大溪、楊梅、龍潭、新屋、大園；收報數為：桃園、中壢、大溪、楊梅、龍潭、新屋、大園。此一現象說明桃園郵便局推廣電報績效較佳。另，縣內各郵便局的收報數幾乎都超過發報數，國外電報業務甚少，

業績表現均微不足道。

表 2-3-10 昭和 15 年縣境各郵便局經營電報業績比較表

年別	國內電報/件		國外電報/件		合計/件	
	發報數	收報數	發報數	收報數	發報數	收報數
桃園郵便局	10,256	10,441	0	0	10,256	10,441
中壢郵便局	7,477	8,177	1	0	7,478	8,177
大溪郵便局	3,353	3,877	0	0	3,353	3,877
楊梅郵便局	2,133	2,756	0	0	2,133	2,756
大園郵便局	567	890	0	0	567	890
新屋郵便局	740	1,148	0	0	740	1,148
龍潭郵便局	1,340	1,745	0	0	1,340	1,745
合計	25,866	29,034	1	0	25,867	29,034

資料來源：根據《新竹州第二十統計書》，頁 412 製作。

(二) 電話

臺灣的電話早在光緒 16 年時，英國人曾經申請裝設，但未經批准，等到日治以後，始於明治 30 年 3 月由日軍在澎湖郵便電信局架設到媽宮（今馬公）西嶼燈臺間的電話。同年 6 月臺灣總督府又架設由臺北到基隆之間的電話，此線原為總督府與基隆運輸通信部支部之間的專用電話，其後各機關陸續仿效架設。至明治 33 年 3 月總督府頒布「電話交換局官制」，同年 4 月制定「臺灣電話交換規則」，在臺北、臺中、臺南等地設置電話交換局及公布「電話交換支局規程」，並於基隆、斗六設立分局，開辦電話交換業務，特別電話也一起併入經營，同年 7 月開始營業，統計當時全臺裝置電話者只有 431 人，全屬日本人，等到社會秩序逐漸恢復，公私業務發展迅速，通話需要迫切，才再次修訂「臺灣電話交換規則」、「電話費及電話交換事務規定」、「電話轉呼規程」，加速推展電話服務業務。⁵⁶

關於長途電話，起初僅限於基隆臺北之間，明治 37 年 12 月基隆淡水間開始通

⁵⁶ 井出季和太著、郭輝編譯，《日據下之臺政》第一冊（臺中：臺灣省文獻委員會，1977 年），頁 100-101；李進勇總纂，《基隆市志》，頁 117。

話，明治 38 年 4 月基隆宜蘭間也開放長途電話。⁵⁷長途電話網以臺北、臺中、臺南三處郵便局為集中軸心局，營運長途電話業務，亦即北部通達基隆、新竹、宜蘭、花蓮港等地；中部通達苗栗、彰化、南投、斗六等地；南部通達嘉義、新營、高雄、屏東及東部臺東等地，各以直達電路接入集中軸心局構成次級集中局，再延伸到鄰近的小郵便局。⁵⁸當時長途電話只開放「叫號」通話，分為「加急」和「尋常」（普通）兩種。⁵⁹明治 35 年，總督府先指定一、二等郵便局兼辦電話業務，其後自明治 40 年 4 月起，開放各等級郵便局兼辦電話交換業務。大正 7 年 5 月 10 日中壠郵便局開始辦理電話交換業務，⁶⁰大正 8 年 4 月 16 日，楊梅（楊梅壠）、平鎮（安平鎮）兩郵便局設置公共電話。⁶¹大正 9 年 1 月 16 日，楊梅郵便局兼營電話交換業務，7 月 9 日楊梅郵便局電話交換設備竣工，開始辦理交換業務。昭和 9 年 3 月 15 日，龍潭郵便局開辦電報及電話通信業務。

截至昭和 4 年止，全臺市內電話線，除了臺北、基隆、臺中、臺南大部分為地下電纜以外，其他各地概屬架空明線或架空電纜。此時各大都市間，差不多都有直達電路，全臺電話電路共 185 路，線路延長共 13,787 公里，通信網以臺北、臺中、臺南為三大集中局，各集中局之間有直達電路通各支局。⁶²

大正 9 年 1 月 16 日更改電信營業時間，規定一、二等郵便局及特別指定郵便局、出張所自早上 6 點到下午 10 點，其他郵便局及電信出張所自早上 7 點到下午 8 點。昭和 9 年 6 月 9 日修改臺日電話法規，訂立臺北、基隆、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄、花蓮港郵便局及臺北電信局的電話營業時間為每日早上 7 點至下午 8 點，緊急電話延長至晚上 10 點，又頒布臺灣電話通話規則，將通話種類分成普通通話、緊急通話、定時通話、預約新聞通話四種。

昭和 12 年 6 月 19 日設置臺北電話局，辦理電話交換、通話事務及無線電話通信業務，廢止臺北郵便局電話業務，將中壠、觀音兩分室改隸臺北電話局，同年 8 月 12 日在大園設置三等郵便局，辦理電報及電話通信業務，設有公共電話設施。⁶³

昭和 4 年 11 月 1 日修改臺灣電話規則，將裝設電話者製作電話帖（電話簿），名簿登記費改稱電話帖登記費。根據統計，截至大正 5 年底止，全臺裝設電話數，

⁵⁷ 李進勇總纂，《基隆市志》，頁 117。

⁵⁸ 同上註，頁 126。

⁵⁹ 同上註。

⁶⁰ 臺灣總督府通信局，《臺灣遞信事業要覽大正六年度》（臺北：臺灣總督府通信局，1919 年），頁 4。

⁶¹ 臺灣總督府通信局《臺灣遞信事業要覽大正七年度》（臺北：臺灣總督府通信局，1920 年），頁 2。

⁶² 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 93。

⁶³ 日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>，2005 年 8 月 20 日引用。

共 4,869 人，交換局數增至 68 個，昭和 18 年底，裝置電話數增為 25,999 人，電話局數多達 194 個。⁶⁴

關於市內電話，當時為手搖式電話機，由總機轉接。電信線路主要以架空明線為主，每一機使用一對線。明治 35 年改良線路，市內電話線路裝修及投遞電報的主要交通工具為腳踏車，如屬重大公共工程就利用人力板車運輸，偏遠郊區使用卡車、客運汽車或火車。關於電話交換係採磁石式（磁鐵式）與列複式。⁶⁵

關於無線電話，昭和 9 年 3 月，由國際電氣通信株式會社興建中壢與觀音國際收發話臺完工，同年 6 月 20 日開放臺北直達東京的無線電話，通話區域可由臺北轉達基隆、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄、花蓮等地，日本由東京轉達日本各大城市，是為臺灣開放海外無線電話的開始。⁶⁶電信設備在昭和 20 年 1 月以後，因屢遭盟機空襲炸燬，大部分路線不通，因此可以通話的路線必須要隨時搶修才能勉強地維持通話。

表 2-3-11 為廳治期間桃園廳經營電話的業績。如以明治 43 年、大正 3 年、大正 7 年為例，加入人數的通話數分別為 7,693 次、19,065 次、26,033 次；收入為 1,692 圓、3,320 圓、7,989 圓；叫至局內的通話數分別為 1,956 次、1,318 次、5,305 次；收入為 195 圓、130 圓、1,024 圓，顯示加入人數通話數遠超過叫至局內通話數，增加幅度較大，加入人數收入也超過叫至局內通話收入，業務呈現明顯增加的趨勢。

表 2-3-11 明治 43 年-大正 7 年桃園廳經營電話業績表

年別	加入人數		叫至局內通話數	
	通話數	收入/圓	通話數	收入/圓
明治 43 年 (1910)	7,693	1,692	1,956	195
明治 44 年 (1911)	10,507	1,655	1,684	167
大正元年 (1912)	14,973	2,351	2,038	203
大正 2 年 (1913)	18,651	2,842	2,147	215
大正 3 年 (1914)	19,065	3,320	1,318	130
大正 4 年 (1915)	10,841	2,000	1,308	259
大正 5 年 (1916)	12,505	2,529	1,171	382

⁶⁴ 周憲文，《臺灣經濟史》，頁 871。

⁶⁵ 李進勇總纂，《基隆市志》，頁 117。

⁶⁶ 陳正祥編纂，《臺北市志》，頁 100。

大正 6 年 (1917)	14,078	4,137	6,700	1,662
大正 7 年 (1918)	26,033	7,989	5,305	1,024

資料來源：根據《桃園廳第一統計書》，頁 405；《桃園廳第二統計書》，頁 319 製作。

桃園在新竹州管轄期間，縣內各郵便局兼辦電話業務的業績如下。首先，桃園郵便局電話業績方面，大正 10 年至 14 年桃園郵便局經營電話業績，見於表 2-3-12。如以大正 10、12、14 年三個年度為例，發話數分別為 12,701 次、14,120 次、16,924 次；收話數為 13,731 次、16,246 次、20,806 次；費用收入為 8,992 圓、9,241 圓、10,310 圓，顯示收話數大於發話數，業務呈現穩定成長的趨勢。

表 2-3-12 大正 10-14 年桃園郵便局經營電話業績表

年別	發話數	收話數	共計	費用收入/圓
大正 10 年 (1921)	12,701	13,731	26,432	8,992
大正 11 年 (1922)	12,319	14,930	27,249	9,243
大正 12 年 (1923)	14,120	16,246	30,366	9,241
大正 13 年 (1924)	18,167	19,800	37,967	9,970
大正 14 年 (1925)	16,924	20,806	37,730	10,310

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第五統計書》製作。

表 2-3-13 為昭和元年至昭和 6 年桃園郵便局經營電話業績。如以昭和元、3、6 年為例，加入人數分別為 108 人、109 人、110 人；通話數為 17,470 次、19,740 次、17,550 次；來局者通話數分別為 2,211 次、1,750 次、1,458 次；通話總數為 19,681 次、21,490 次、19,008 次，呈現若干波動的情況。

表 2-3-13 昭和元-6 年桃園郵便局經營電話業績表

年別	加入人數	通話數	來局者通話數	通話總數
昭和元年（1926）	108	17,470	2,211	19,681
昭和 2 年（1927）	109	19,965	1,433	21,398
昭和 3 年（1928）	109	19,740	1,750	21,490
昭和 4 年（1929）	109	15,959	1,593	17,552
昭和 5 年（1930）	110	17,550	1,458	19,008
昭和 6 年（1931）	110	17,172	1,134	18,306

資料來源：根據《新竹州第六統計書》至《新竹州第十一統計書》製作。

昭和 7 年以後，電話業務細分為市內、市外電話及來局者通話數等項。昭和 7 年至 15 年桃園郵便局的電話業績，見於表 2-3-14。如以昭和 7、10、15 年為例，加入人數分別為 120 人、133 人、182 人；市內電話通話數為 474,718 次、808,379 次、1,192,043 次；市外電話通話數為 19,258 次、29,909 次、32,644 次；來局者通話數分別為 1,199 次、1,421 次、2,094 次；通話總數為 495,175 次、839,709 次、1,226,781 次，反映各項業績均呈現穩定成長的情形。

表 2-3-14 昭和 7-15 年桃園郵便局經營電話業績表

年別	加入人數	市內電話 通話數	市外電話 通話數	來局者通話 數	通話總數
昭和 7 年（1932）	120	474,718	19,258	1,199	495,175
昭和 8 年（1933）	122	498,135	19,125	1,183	518,443
昭和 9 年（1934）	120	599,973	22,341	1,383	623,697
昭和 10 年（1935）	133	808,379	29,909	1,421	839,709
昭和 11 年（1936）	146	986,009	31,892	1,626	1,019,527
昭和 12 年（1937）	155	1,069,823	28,879	1,365	1,100,067
昭和 13 年（1938）	166	1,095,341	30,416	1,426	1,127,183

昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	182	1,192,043	32,644	2,094	1,226,781

備註：典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第十二統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

大正 10 年至 14 年中壢郵便局經營電話業績，見於表 2-3-15。如以大正 10、12、14 年為例，發話數分別為 8,252 次、6,085 次、11,735 次；收話數為 6,064 次、5,300 次、12,728 次；費用收入為 5,331 圓、4,081 圓、5,779 圓，呈現穩定成長，且發話數多於收話數的情形。

表 2-3-15 大正 10-14 年中壢郵便局經營電話業績表

年別	發話數	收話數	共計	費用收入/圓
大正 10 年 (1921)	8,252	6,064	14,316	5,331
大正 11 年 (1922)	7,545	5,377	12,922	4,473
大正 12 年 (1923)	6,085	5,300	11,385	4,081
大正 13 年 (1924)	5,973	4,851	10,832	4,155
大正 14 年 (1925)	11,735	12,728	24,463	5,779

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第五統計書》製作。

表 2-3-16 為昭和元年至 6 年中壢郵便局的電話業績。如以昭和元、3、6 年為例，加入人數分別為 48 人、53 人、57 人；通話數為 10,594 次、10,998 次、12,124 次；來局者通話數分別為 652 次、1,927 次、1,228 次；通話總數為 11,246 次、12,925 次、13,352 次，呈現若干波動的情況。

表 2-3-16 昭和元-6 年中壢郵便局經營電話業績表

年別	加入人數	通話數	來局者通話數	通話總數
昭和元年 (1926)	48	10,594	652	11,246
昭和 2 年 (1927)	49	10,307	1,617	11,924

昭和 3 年 (1928)	53	10,998	1,927	12,925
昭和 4 年 (1929)	56	11,231	2,044	13,275
昭和 5 年 (1930)	58	12,088	1,354	13,442
昭和 6 年 (1931)	57	12,124	1,228	13,352

資料來源：根據《新竹州第六統計書》至《新竹州第十一統計書》製作。

昭和 7 年至 15 年中壠郵便局的電話業績，見於表 2-3-17。如以昭和 7、10、15 年為例，加入人數分別為 66 人、85 人、0 人；市內電話通話數為 313,660 次、635,931 次、691,457 次；市外電話通話數為 15,084 次、27,155 次、27,260 次；來局者通話數分別為：1,923 次、1,472 次、2,351 次；通話總數為 330,667 次、664,558 次、721,068 次，呈現加入人數有增有減，市內、市外電話通話數及來局者通話數穩定增加，通話總數為增長的趨勢。唯，自昭和 13 年起，加入人數為何變零的原因不詳。

表 2-3-17 昭和 7-15 年中壠郵便局經營電話業績表

年度	加入人數	市內電話通話數	市外電話通話數	來局者通話數	通話總數
昭和 7 年 (1932)	66	313,660	15,084	1,923	330,667
昭和 8 年 (1933)	69	352,092	14,881	1,134	368,107
昭和 9 年 (1934)	76	438,219	20,663	1,453	460,335
昭和 10 年 (1935)	85	635,931	27,155	1,472	664,558
昭和 11 年 (1936)	99	1,017,132	32,493	1,979	1,051,604
昭和 12 年 (1937)	109	1,256,782	33,681	2,086	1,292,549
昭和 13 年 (1938)	0	1,021,926	35,731	1,577	1,059,234
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	0	691,457	27,260	2,351	721,068

備註：典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第十二統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

大正 10 年至 14 年平鎮郵便局的電話業績，見於表 2-3-18。如以大正 10、12、14 年三個年度為例，發話數分別為 1,179 次、1,243 次、1,271 次；收話數為 469 次、641 次、676 次；費用收入為 186 圓、258 圓、277 圓，業績呈現穩定增加，但增加幅度不大的趨勢。

表 2-3-18 大正 10-14 年平鎮郵便局經營電話業績表

年別	發話數	收話數	共計	費用收入/圓
大正 10 年 (1921)	1,179	469	1,648	186
大正 11 年 (1922)	1,292	577	1,869	216
大正 12 年 (1923)	1,243	641	1,884	258
大正 13 年 (1924)	1,479	688	2,167	297
大正 14 年 (1925)	1,271	676	1,947	277

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第五統計書》製作。

大正 10 年至 14 年楊梅郵便局的電話業績，見於表 2-3-19。如以大正 10、12、14 年為例，發話數分別為 2,846 次、2,441 次、3,871 次；收話數為 1,921 次、2,261 次、4,180 次；費用收入為 545 圓、627 圓、1,314 圓，呈現發話數多於收話數，之後收話數多於發話數，費用收入總額有明顯增加的趨勢。

表 2-3-19 大正 10-14 年楊梅郵便局經營電話業績表

年別	發話數	收話數	共計	費用收入/圓
大正 10 年 (1921)	2,846	1,921	4,767	545
大正 11 年 (1922)	2,437	2,257	4,694	571
大正 12 年 (1923)	2,441	2,261	4,702	627
大正 13 年 (1924)	3,757	3,886	7,643	914
大正 14 年 (1925)	3,871	4,180	8,051	1,314

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第五統計書》製作。

表 2-3-20 為昭和元年至 6 年楊梅郵便局的電話業績。如以昭和元、3、6 年為例，加入人數分別為 12 人、16 人、17 人；通話數為 3,198 次、3,669 次、3,328 次；來局者通話數分別為 1,102 次、1,125 次、401 次；通話總數為 4,300 次、4,794 次、3,729 次，呈現加入人數維持穩定，通話數微增後降的情形。

表 2-3-20 昭和元-6 年楊梅郵便局經營電話業績表

年度	加入人數	通話數	來局者通話數	通話總數
昭和元年（1926）	12	3,198	1,102	4,300
昭和 2 年（1927）	16	3,066	1,049	4,115
昭和 3 年（1928）	16	3,669	1,125	4,794
昭和 4 年（1929）	17	3,651	871	4,522
昭和 5 年（1930）	18	3,675	540	4,215
昭和 6 年（1931）	17	3,328	401	3,729

資料來源：根據《新竹州第六統計書》至《新竹州第十一統計書》製作。

昭和 7 年至 15 年楊梅郵便局的電話業績，見於表 2-3-21。如以昭和 7、10、15 年為例，加入人數分別為 17 人、20 人、33 人；市內電話通話數為 77,073 次、82,730 次、135,064 次；市外電話通話數為 4,940 次、7,076 次、8,113 次；來局者通話數分別為 578 次、724 次、574 次；通話總數為 82,591 次、90,530 次、143,751 次，呈現除來局者通話數以外，業績穩定成長的趨勢。

表 2-3-21 昭和 7-15 年楊梅郵便局經營電話業績表

年別	加入人數	市內電話通話數	市外電話通話數	來局者通話數	通話總數
昭和 7 年（1932）	17	77,073	4,940	578	82,591
昭和 8 年（1933）	17	74,946	4,624	466	80,036
昭和 9 年（1934）	17	79,020	6,896	566	86,482

昭和 10 年 (1935)	20	82,730	7,076	724	90,530
昭和 11 年 (1936)	27	100,136	6,680	821	107,637
昭和 12 年 (1937)	28	112,889	7,995	2	120,886
昭和 13 年 (1938)	30	123,738	7,904	524	132,166
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	33	135,064	8,113	574	143,751

備註：典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第十二統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

大正 10 年至 14 年大溪郵便局的電話業績，見於表 2-3-22。如以大正 10、12、14 年為例，發話數分別為 8,368 次、7,529 次、8,116 次；收話數為 8,992 次、6,522 次、6,812 次；費用收入為 2,013 圓、2,102 圓、2,058 圓，呈現發話數變化不大，收話數下降，費用收入大致穩定的情況。

表 2-3-22 大正 10-14 年大溪郵便局經營電話業績表

年別	發話數	收話數	共計	費用收入/圓
大正 10 年 (1921)	8,368	8,992	17,360	2,013
大正 11 年 (1922)	8,375	7,091	15,466	2,006
大正 12 年 (1923)	7,529	6,522	14,051	2,102
大正 13 年 (1924)	9,110	7,358	16,478	2,062
大正 14 年 (1925)	8,116	6,812	14,928	2,058

資料來源：根據《新竹州第一統計書》至《新竹州第五統計書》製作。

表 2-3-23 為昭和元年至 6 年大溪郵便局的電話業績。如以昭和元、3、6 年為例，加入人數分別為 38 人、39 人、34 人；通話數為 7,886 次、6,349 次、3,480 次；來局者通話數分別為 1,546 次、1,399 次、900 次；通話總數為 9,432 次、7,748 次、4,380 次，呈現業績減少的趨勢。

表 2-3-23 昭和元-6 年大溪郵便局經營電話業績表

年別	加入人數	通話數	來局者通話數	通話總數
昭和元年（1926）	38	7,886	1,546	9,432
昭和 2 年（1927）	38	7,918	1,915	9,833
昭和 3 年（1928）	39	6,349	1,399	7,748
昭和 4 年（1929）	37	6,011	936	6,947
昭和 5 年（1930）	37	5,593	957	6,550
昭和 6 年（1931）	34	3,480	900	4,380

資料來源：根據《新竹州第六統計書》至《新竹州第十一統計書》製作。

昭和 7 年至 15 年大溪郵便局的電話業績，見於表 2-3-24。如以昭和 7、10、15 年為例，加入人數分別為 34 人、36 人、42 人；市內電話通話數為 89,243 次、117,499 次、138,195 次；市外電話通話數為 4,664 次、8,091 次、13,079 次；來局者通話數分別為 979 次、891 次、1,936 次；通話總數為 94,886 次、126,481 次、153,210 次，顯示各項業績大致呈現增長的趨勢。

表 2-3-24 昭和 7-15 年大溪郵便局經營電話業績表

年別	加入人數	市內電話通話數	市外電話通話數	來局者通話數	通話總數
昭和 7 年（1932）	34	89,243	4,664	979	94,886
昭和 8 年（1933）	34	97,898	6,035	843	104,776
昭和 9 年（1934）	34	107,050	10,579	873	118,502
昭和 10 年（1935）	36	117,499	8,091	891	126,481
昭和 11 年（1936）	34	112,447	6,781	995	120,223
昭和 12 年（1937）	34	113,230	9,072	1,167	123,469
昭和 13 年（1938）	39	127,036	10,823	1,449	139,308
昭和 14 年（1939）	—	—	—	—	—

昭和 15 年 (1940)	42	138,195	13,079	1,936	153,210
----------------	----	---------	--------	-------	---------

備註：典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第十二統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

昭和 12 年至 15 年龍潭郵便局的電話業績，見表 2-3-25。表中數字顯示，加入人數從零到 21 人，多為叫至郵便局通話數，等到出現加入人數後，通話數才激增，形成昭和 15 年增至 85,632 次的情形。

表 2-3-25 昭和 12-15 年龍潭郵便局經營電話業績表

年別	加入人數	市內電話通話數	市外電話通話數	來局者通話數	通話總數
昭和 12 年 (1937)	0	0	0	2,810	2,810
昭和 13 年 (1938)	0	0	0	2,533	2,533
昭和 14 年 (1939)	—	—	—	—	—
昭和 15 年 (1940)	21	80,113	4,382	1,137	85,632

備註：典藏機構缺藏第十九統計書（昭和 14 年）。

資料來源：根據《新竹州第十六統計書》至《新竹州第二十統計書》製作。

大體而言，大正時期縣境各郵便局的業績變化不大，昭和時期大致呈現增長的趨勢。表 2-3-26 為昭和 15 年縣內各郵便局的電話業績。表 11-3-26 說明縣內電話加入者共 278 人、市內電話通話總數 2,236,872 次、市外電話通話總數 85,478 次、來局者通話總數 11,196 次、通話總數 2,333,546 次。又，各郵便局通話總數的多寡，依次為：桃園、中壢、大溪、楊梅、龍潭、新屋、大園，顯示縣內以經濟發展比較迅速的桃園、中壢二處的業績較佳。

表 2-3-26 昭和 15 年縣內各郵便局經營電話業績比較表

局名	加入人數	市內電話通話數	市外電話通話數	來局者通話數	通話總數
桃園郵便局	182	1,192,043	32,644	2,094	1,226,781

中壢郵便局	0	691,457	27,260	2,351	721,068
大溪郵便局	42	138,195	13,079	1,936	153,210
楊梅郵便局	33	135,064	8,113	574	143,751
大園郵便局	0	0	0	988	988
新屋郵便局	0	0	0	2,116	2,116
龍潭郵便局	21	80,113	4,382	1,137	85,632
共計	278	2,236,872	85,478	11,196	2,333,546

資料來源：根據《新竹州第二十統計書》，頁 413 製作。

綜上所述，反映日治時期縣內郵電事業隨著縣境工商業的繁榮（詳參經濟志），各鄉鎮郵政機構為適應公、私務的需求不斷地擴大，縣內在近代化交通建設的帶動下，不僅使郵件、儲匯業務呈現飛躍性的成長，並且也衍生出電報、電話業務，為縣民提供便捷的近代化交通環境。郵電事業的發展進入二戰以後，中華民國政府在既有的交通基礎上繼續加強建設，截至現今 2006 年為止，已經達到處處有郵局，戶戶有電話，電信事業邁向全球化的亮麗榮景。

第三章 戰後郵政（1945-2004 年）

臺灣的郵電事業在民國 34 年（1945）第二次世界大戰結束後，即由臺灣省行政長官公署交通處接管，下設郵電管理局。民國 38 年交通部基於郵電業務龐雜，必須實行郵電分辦，故成立「臺灣郵政管理局」及「臺灣電信局」，各自隸屬於交通部郵政總局與電信總局。民國 69 年郵政總局將臺北、臺中、高雄三處郵局升格，改制為臺灣北、中、南區郵政管理局，負責管理轄區內各級郵局、支局、行動郵局及郵件專業處理機構，自此時起，本縣郵政便歸北區郵政管理局管轄。

縣境近代郵政創始於光緒 14 年（1888），發展於日治時期。日治後期縣內已有桃園、中壢、楊梅、大溪、龍潭、大園、新屋等七處郵局及角板山一處郵政代辦所。本章為瞭解戰後本縣郵政變遷情形，茲將郵政機構數量增減、分佈地點、營業項目、革新服務狀況，分別闡述如下。

第一節 郵政機構的變遷與分佈

縣境最早的郵政據點，始於清光緒 14 年的桃仔園腰站、中壢正站，唯創設才七年，臺灣就被日本掠據。日治時代，郵政事務初由日軍辦理、利用，後劃歸總督府接辦，縣境也隨著行政區域的變更，先後共設立七個郵局、一個代辦所，但除了桃園和中壢二郵局為二等郵局外，其他郵局都屬於三等郵局，當時也兼辦電信業務，直到民國 34 年日本戰敗投降，中華民國接收臺灣，於民國 38 年 4 月採行郵電分辦制度，全臺各地才分別設立郵局。

民國 49 年交通部郵政總局規定各地設置郵局等級標準，係以最近半年每月平均營業收入額的多寡做為劃分等級的參考（見表 3-1-1），據此，民國 53 年，本縣境內有 2 個一等郵局、3 個二等郵局、2 個三等郵局、17 個支局；民國 58 年，共有 2 個一等郵局、4 個二等郵局、2 個三等郵局、21 個支局；民國 71 年，共有 2 個特等郵局、2 個一等郵局、4 個二等郵局、58 個支局；民國 82 年，共有 2 個特等郵局、3 個一等郵局、3 個二等郵局、81 個支局（各級局名詳後述）。郵局委託民間代為收件的代辦所數量，民國 53 年、民國 60 年、民國 70 年、民國 80 年各為 69 個、71 個、75 個、31 個，概呈先增後縮，逐漸減少的情況。郵局委託民間代售郵票、明信片的代售處，同一期間分別為：293 個、407 個、631 個、787 個，則呈興盛成長的情形（見表 3-1-2）。

表 3-1-1 民國 49 年郵政總局訂定設置郵局等級表

郵局等級	最近六個月每月平均營收數字									
	營業收入	儲金結存/元		匯票/張		掛號包裹/件		限時函件	其他特種	普通函件
	元	定期	活期	開發	兌付	收寄	投遞	收寄件數	函件寄件數	收寄件數
特等	2,000,000	13,000,000	7,000,000	20,000	20,000	30,000	24,000	150,000	90,000	4,000,000
一等特級	1,000,000	6,500,000	3,500,000	10,000	10,000	15,000	12,000	100,000	45,000	2,000,000
一等甲級	200,000	2,000,000	1,000,000	3,000	3,000	3,000	2,400	20,000	13,000	350,000
一等乙級	150,000	1,300,000	700,000	2,000	2,000	2,000	1,600	15,000	10,000	250,000
二等甲級	60,000	650,000	350,000	1,000	1,000	700	650	5,000	4,000	100,000
二等乙級	30,000	430,000	270,000	600	600	350	350	2,500	2,000	50,000
三等甲級	10,000	340,000	160,000	250	250	110	110	800	600	17,000
三等乙級	不滿 10,000	200,000	100,000	250	250	70	70	500	350	8,000

資料來源：引自劉寧顏總纂，《重修臺灣省通志・經濟志交通篇》（南投：臺灣省文獻委員會，1993 年），頁 984。

表 3-1-2 民國 53-82 年本縣境內郵政機構數量統計表

年別	合計	郵局自辦							民間委辦		
		小計	特等郵局	一等郵局	二等郵局	三等郵局	支局	郵亭	小計	代辦所	代售處
民國 53 年 (1964)	388	26	0	2	3	2	17	2	362	69	293
民國 54 年 (1965)	399	26	0	2	3	2	17	2	373	68	305
民國 55 年 (1966)	412	26	0	2	3	2	17	2	386	69	317
民國 56 年 (1967)	411	26	0	2	3	2	17	2	385	68	317
民國 57 年 (1968)	415	28	0	2	3	3	19	1	387	67	320
民國 58 年 (1969)	450	30	0	2	4	2	21	1	420	70	350
民國 59 年 (1970)	492	35	0	2	4	2	25	2	457	71	386
民國 60 年 (1971)	514	36	0	2	4	2	26	2	478	71	407
民國 61 年 (1972)	512	39	0	2	4	2	31	0	473	61	412
民國 62 年 (1973)	532	40	0	2	4	2	32	0	492	62	430
民國 63 年 (1974)	581	40	0	2	4	1	33	0	541	74	467
民國 64 年 (1975)	611	41	0	2	4	1	34	0	570	81	489
民國 65 年 (1976)	640	46	0	2	4	1	39	0	594	78	516
民國 66 年 (1977)	650	49	0	2	5	1	42	0	601	75	526
民國 67 年 (1978)	681	49	0	2	5	0	42	0	632	80	552
民國 68 年 (1979)	704	57	0	2	5	0	49	0	647	77	570
民國 69 年 (1980)	730	58	0	3	5	0	50	0	672	71	601
民國 70 年 (1981)	769	63	1	2	5	0	55	0	706	75	631
民國 71 年 (1982)	809	66	2	2	4	0	58	0	743	72	671
民國 72 年 (1983)	830	70	2	2	4	0	62	0	760	71	689
民國 73 年 (1984)	841	72	2	2	4	0	64	0	769	68	701

民國 74 年 (1985)	833	77	2	2	4	0	69	0	756	66	690
民國 75 年 (1986)	834	80	2	2	4	0	72	0	754	61	693
民國 76 年 (1987)	833	80	2	2	4	0	72	0	753	56	697
民國 77 年 (1988)	830	84	2	2	4	0	76	0	746	48	698
民國 78 年 (1989)	835	84	2	2	4	0	76	0	751	41	710
民國 79 年 (1990)	866	86	2	2	4	0	78	0	780	36	744
民國 80 年 (1991)	904	86	2	2	4	0	78	0	818	31	787
民國 81 年 (1992)	937	87	2	3	3	0	79	0	850	28	822
民國 82 年 (1993)	978	89	2	3	3	0	81	0	889	28	861

資料來源：根據交通部郵政總局，《郵政統計要覽》(臺北：交通部郵政總局，1964-1993 年)；桃園縣政府主計室，《桃園縣統計要覽》(桃園：桃園縣政府主計室，1965-1993 年)製作。

民國 91 年 6 月政府為因應經濟全球化、自由化潮流的市場競爭機制，修訂郵政法，將原有郵政總局、儲匯局整併，改組為「中華郵政股份有限公司」，翌年 1 月 1 日成立，撤消原有臺灣北、中、南三區郵政管理局。中華郵政公司採取責任中心制，以每一縣市設置一個責任中心局為原則，共設 23 個責任中心局，負責執行總公司政策。責任中心局下設支局，原來各局主管職稱之局長改稱為經理，副局長改稱為副理，舊制錄用員工受舊人事法令規範，仍有公務人員資格，新制錄用員工則適用新人事制度，不再擁有公務人員身份。¹民國 93 年底，縣內有 2 個管理機構（桃園及中壢郵局）、1 個郵件處理中心、94 個支局、11 個代辦所、314 個代售處、共計 422 個。²有關縣境各主要郵局的變遷與其分佈地點，茲敘述於後。

一、桃園郵局

日治時期桃園郵便局兼辦電信業，民國 35 年 5 月與電信局合併，稱為桃園郵電局，民國 38 年郵電分辦，改名為桃園郵局，民國 39 年 9 月核定為二等局，民國

¹ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2004 年 12 月 25 日引用。

² 桃園縣政府主計室，《桃園縣統計要覽》(桃園：桃園縣政府主計室，2004 年)，頁 557。

53年9月改制為一等局，民國70年1月升級為特等郵局，局址設於桃園市中正路103號，民國73年遷至桃園市成功路1段51號，原址改為郵務科大樓。民國84年大園郵局改隸為桃園郵局管轄，民國91年大溪郵局也改隸為桃園郵局管轄。³

圖3-1-1所示，桃園郵局設經理、副理各一名，領導郵務科、營業管理科、企劃行銷科、會計室、出納科、政風室、總務科衛生兼勞工安全科、人事室等五科三室，郵務科下設郵務管理股、快捷股、投遞股；營業管理科下設營業管理股；企劃行銷科下設行銷發展股；會計室下設帳務股；出納科下設票款股；總務科衛生兼勞工安全科下設庶務股；人事室下設人力資源股。截至民國93年為止，雇用專任職員590人、從業員96人、約僱員153人，合計839人。

桃園郵局的服務地區包括：桃園市、八德市、龜山鄉、蘆竹鄉、大園鄉、大溪鎮等六個行政區。表3-1-3所見，桃園郵局下轄各級郵政機構總數，由民國54年109個、民國60年176個、民國70年270個，上升到民國80年的326個，其後雖見增加，但仍受郵政改制公司的影響而趨於減少。民國90年之所以減為238個，係與委辦機構的代售處部分便利商店改由其總公司統籌向郵局購買票品，並自行配送到各單店銷售，各單店原有郵票代售處證照被取消有關，唯服務據點均維持不變。⁴桃園郵局轄內工商業發達，工廠林立，因毗鄰大臺北都會區，及龜山、蘆竹二地開發迅速，高科技產業移入，企業家設廠增多，人口遽增，帶動本縣的繁榮，故有迎合產業結構及社會結構丕變，用戶需求的多據點方式之郵政服務。

³ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2004年12月25日引用。

⁴ 交通部郵政總局，《中華郵政九十年年度年報》（臺北：交通部郵政總局，2002年），頁10。

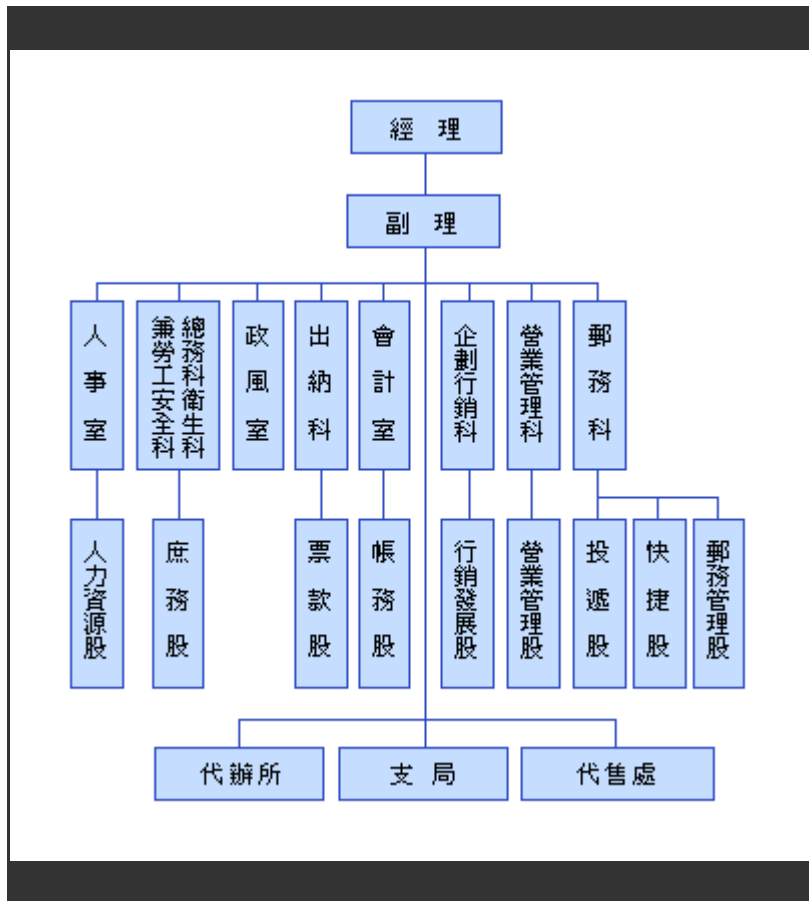


圖 3-1-1 桃園郵局組織圖

資料來源：中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2004 年 12 月 30 日引用。

表 3-1-3 民國 54-90 年桃園郵局下轄各級郵政機構統計表

年別	等級	總計	支局	郵亭	代辦所	代售處
民國 54 年 (1965)	一甲	109	4	1	20	84
民國 55 年 (1966)	一甲	114	4	1	20	89
民國 56 年 (1967)	一甲	111	4	1	20	86
民國 57 年 (1968)	一甲	121	5	1	22	93
民國 58 年 (1969)	一甲	133	6	1	21	105
民國 59 年 (1970)	一甲	164	8	2	20	134
民國 60 年 (1971)	一甲	169	9	2	21	137
民國 61 年 (1972)	一甲	176	12	0	16	148
民國 62 年 (1973)	一甲	187	12	0	17	158
民國 63 年 (1974)	一甲	215	12	0	21	182
民國 64 年 (1975)	一甲	235	12	0	25	198
民國 65 年 (1976)	一甲	249	14	0	27	208
民國 66 年 (1977)	一甲	257	15	0	29	213
民國 67 年 (1978)	一甲	263	15	0	30	218
民國 68 年 (1979)	一甲	263	18	0	30	215
民國 69 年 (1980)	一甲	267	18	0	29	220
民國 70 年 (1981)	特等	270	20	0	28	222
民國 71 年 (1982)	特等	281	21	0	26	234
民國 72 年 (1983)	特等	289	22	0	24	243
民國 73 年 (1984)	特等	300	23	0	25	252
民國 74 年 (1985)	特等	300	25	0	25	250
民國 75 年 (1986)	特等	297	26	0	21	250

民國 76 年 (1987)	特等	297	26	0	20	251
民國 77 年 (1988)	特等	292	27	0	13	252
民國 78 年 (1989)	特等	290	27	0	9	254
民國 79 年 (1990)	特等	307	29	0	8	270
民國 80 年 (1991)	特等	326	29	0	6	291
民國 81 年 (1992)	特等	346	29	0	6	311
民國 82 年 (1993)	特等	369	30	0	6	333
民國 83 年 (1994)	特等	389	30	0	7	352
民國 84 年 (1995)	特等	450	35	0	8	407
民國 85 年 (1996)	特等	475	35	0	7	433
民國 86 年 (1997)	特等	502	35	0	4	463
民國 87 年 (1998)	特等	527	35	0	5	487
民國 88 年 (1999)	特等	572	36	0	7	529
民國 89 年 (2000)	特等	580	36	0	7	537
民國 90 年 (2001)	特等	238	36	0	7	195

資料來源：根據《郵政統計要覽》(臺北：交通部郵政總局，1964-2002 年)製作。



圖 3-1-2 桃園郵局

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日

表 3-1-4 為桃園郵局下轄主要郵局的局名、局址，限於篇幅，茲舉蘆竹郵局為例，將其設置原委概述於後。蘆竹鄉郵政源於民國 57 年於南崁街設置郵政第 9 支局，民國 60 年蘆竹鄉公所因用戶增加，業務繁多，有設置正式郵局的需要，故經由鄉民代表會通過，撥用鄉有地 100 坪為桃園郵局南崁支局建築基地。南崁支局於民國 62 年完工後，蘆竹鄉郵政業務就劃歸南崁支局管轄，編訂郵遞區號 338 號。民國 75 年 4 月南崁支局因業務量遽增，而改為蘆竹郵局，但仍屬桃園郵局管轄，嗣後為因應用戶的增加，遂於同年 5 月桃園郵局在山腳村設第 26 支局，民國 77 年 6 月在大竹設第 27 支局，民國 79 年 12 月在南崁路一段增設第 29 支局等四所支局，由南崁支局辦理遞送郵件，其他支局辦理窗口業務。⁵

表 3-1-4 民國 93 年桃園郵局下轄主要郵局一覽表

郵遞區號	電腦局號	局名	局址
33043	012100-6	桃園成功路郵局(桃園 901 支)	桃園市成功路 1 段 51 號
33379	012101-0	龜山大崗郵局(桃園 1 支)	龜山鄉大崗村大湖 56-1 號
33450	012102-3	八德大湳郵局(桃園 2 支)	八德市介壽路 1 段 842 號
33451	012103-7	八德郵局(桃園 3 支)	八德市建國路 18 號
33041	012104-1	桃園民生路郵局(桃園 4 支)	桃園市民生路 246-1 號
33343	012105-4	龜山郵局(桃園 5 支)	龜山鄉豐美街 2-1 號
33344	012106-8	龜山民安街郵局(桃園 6 支)	龜山鄉民安街 120 號
33058	012107-1	桃園南門郵局(桃園 7 支)	桃園市中山路 362 號
33068	012108-5	桃園大樹林郵局(桃園 8 支)	桃園市大誠路 9 號
33858	012109-9	蘆竹郵局(桃園 9 支)	蘆竹鄉南祥路 10、12、14 號
33057	012110-1	桃園茄苳郵局(桃園 10 支)	桃園市中山路 1090 號

⁵曾文敬主修、張正昌等編纂，《蘆竹鄉志》(桃園：蘆竹鄉鄉公所，1995 年)，頁 636。

33043	012111-4	桃園東埔郵局(桃園 11 支)	桃園市中正二街 15 號
33059	012112-8	桃園中路郵局(桃園 12 支)	桃園市壽昌街 20 巷 27-1 號及 27-2 號
33051	012113-1	桃園水汙頭郵局(桃園 13 支)	桃園市春日路 1360 號
33062	012114-5	桃園福林郵局(桃園 14 支)	桃園市介壽路 316 及 316-1 號
33059	012115-9	桃園永安郵局(桃園 15 支)	桃園市永安路 365 號
33068	012116-2	桃園桃鶯郵局(桃園 16 支)	桃園市桃鶯路 354、356 號
33305	012117-6	龜山樂善郵局(桃園 17 支)	龜山鄉復興街 5 號(長庚醫院內)
33447	012118-0	八德更寮腳郵局(桃園 18 支)	八德市介壽路 2 段 1030 號
33350	012119-3	龜山迴龍郵局(桃園 19 支)	龜山鄉萬壽路 1 段 320 號
33050	012120-5	桃園大業郵局(桃園 20 支)	桃園市大業路 1 段 372 號
33053	012121-9	桃園府前郵局(桃園 21 支)	桃園市縣府路 326、328、330 號
33455	012122-2	八德高城郵局(桃園 22 支)	八德市永豐路 581 號
33062	012123-6	桃園建國郵局(桃園 23 支)	桃園市建國路 156-8 號
33445	012124-0	八德麻園郵局(桃園 24 支)	八德市介壽路 2 段 298 號
33374	012125-3	龜山慧敏郵局(桃園 25 支)	龜山鄉公西村(慧敏營區)
33851	012126-7	蘆竹山腳郵局(桃園 26 支)	蘆竹鄉南山路 3 段 282 號
33862	012127-1	蘆竹大竹郵局(桃園 27 支)	蘆竹鄉大竹路 385 號
33304	012128-4	龜山誠園郵局(桃園 28 支)	龜山鄉樹人路 56 號
33859	012129-8	蘆竹錦興郵局(桃園 29 支)	蘆竹鄉南崁路 1 段 190 號
33045	012130-0	桃園慈文郵局(桃園 30 支)	桃園市中正路 1214、1216 號
33756	012131-3	大園郵局(桃園 31 支)	大園鄉中華路 2 號
33745	012132-7	大園埔心街郵局(桃園 32 支)	大園鄉埔心街 50 號

33754	012133-1	大園菓林郵局(桃園 33 支)	大園鄉菓林村 2 鄰 9-25 號
33758	012134-4	桃園機場郵局(桃園 34 支)	大園鄉桃園機場航勤北路 20 號
33758	012135-8	桃園航站郵局(桃園 35 支)	大園鄉桃園機場第一航站大廈內
33302	012136-1	龜山長庚大學郵局(桃園 36 支)	龜山鄉文化一路 259 號(長庚大學活動中心內)
33557	012137-5	大溪郵局(桃園 37 支)	大溪鎮康莊路 210 號
33509	012138-9	大溪中正嶺郵局(桃園 38 支)	大溪鎮三元一街 190 號(中正理工學院內)
33641	012139-2	復興郵局(桃園 39 支)	復興鄉中正路 62 號
33543	012140-4	大溪僑愛郵局(桃園 40 支)	大溪鎮介壽路 42、44 號
33544	012141-8	大溪崎頂郵局(桃園 41 支)	大溪鎮介壽路 890 號
33561	012142-1	大溪員樹林郵局(桃園 42 支)	大溪鎮齋明街 1 號
33548	012143-5	大溪南興郵局(桃園 43 支)	大溪鎮仁和路 2 段 126 號

資料來源：中華郵政全球資訊網，<http://www.post.gov.tw>，2004 年 12 月 25 日引用。

二、中壢郵局

中壢郵局成立於明治 34 年 5 月，民國 35 年 5 月改稱中壢郵電局，民國 38 年因郵電分辦，改稱中壢郵局，民國 39 年 9 月核定為三等郵局，民國 46 年 1 月升級為二等甲級郵局，民國 48 年 4 月續升為一等乙級郵局，民國 53 年 9 月升為一等甲級郵局，民國 70 年 12 月再升格為特等郵局。民國 91 年 4 月 11 日下轄龍潭、楊梅二等乙級郵局。民國 92 年 1 月郵政百年變革，中華郵政改制公司化，中壢郵局改稱為「中華郵政股份有限公司中壢郵局」。⁶

圖 3-1-3 所示，中壢郵局設經理、副理各一名，統領人事室、會計室、政風室、勞安總務科、出納科、營業管理科、企劃行銷科、郵務科等五科三室。人事室下設人力資源股，會計室下設帳務股，勞安總務科下設庶務股，出納科下設票券股，

⁶ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2004 年 12 月 25 日引用。

營業管理科下設營業管理股，企劃行銷科下設行銷發展股，郵務科下設投遞股、快捷股、郵務管理股。⁷

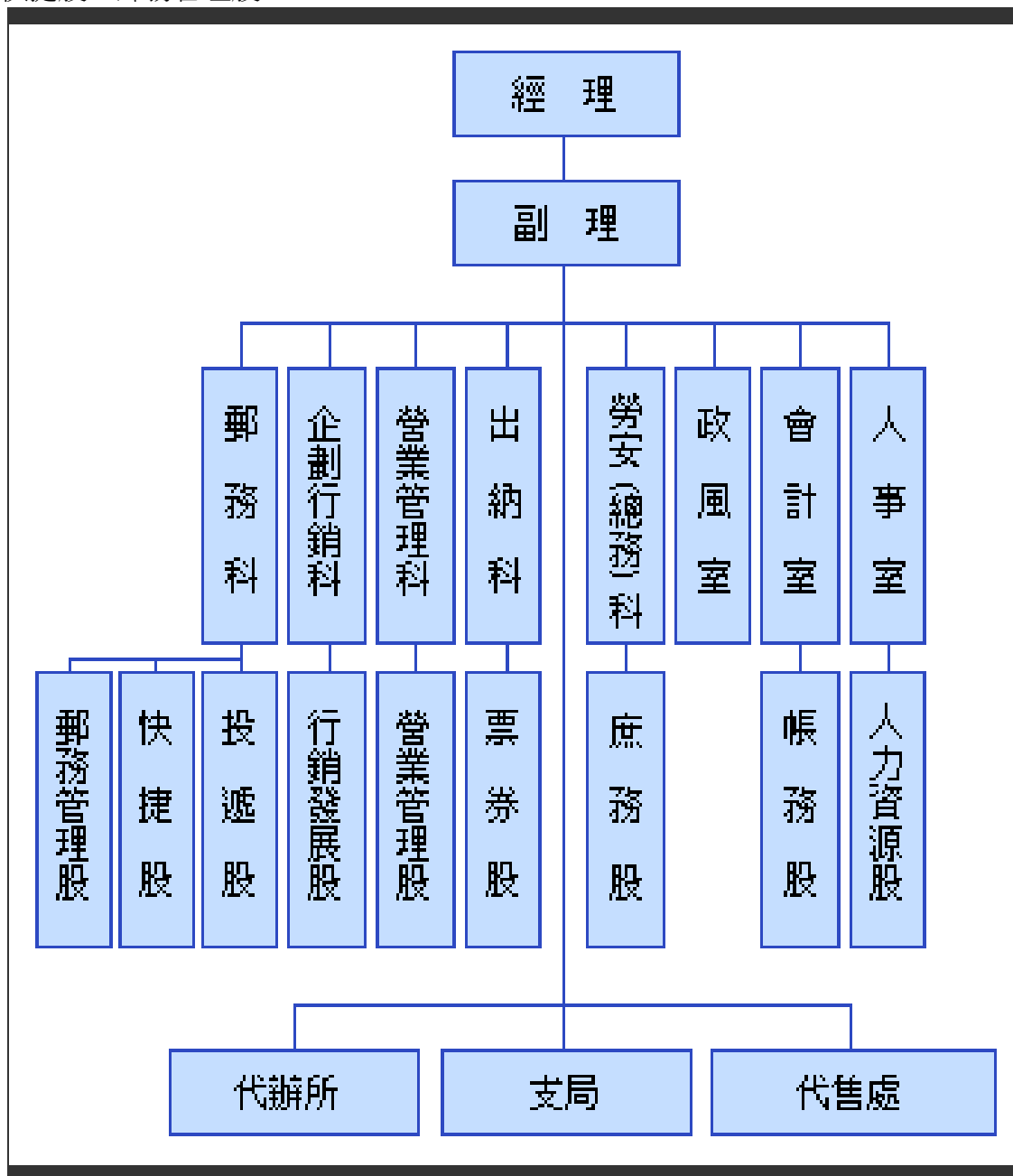


圖 3-1-3 中壢郵局組織圖

資料來源：中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，

2004 年 12 月 30 日引用。

⁷ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2004 年 12 月 30 日引用。

中壢郵局的服務地區包括中壢市、平鎮市及觀音、新屋、楊梅、龍潭等鄉鎮。表 3-1-5 所見，中壢郵局所轄各級郵政機構總數，民國 60 年、民國 70 年、民國 80 年、民國 90 年分別為：138 個、258 個、311 個、297 個，概呈先增後減，大致因應郵政改制公司，業務項目整併，人力運用趨於精簡化的現象。

表 3-1-5 中壢郵局下轄各級郵政轄機構統計表

年別	等級	總計	支局	郵亭	代辦所	代售處
民國 54 年 (1965)	一甲	121	6	1	20	94
民國 55 年 (1966)	一甲	124	6	1	21	96
民國 56 年 (1967)	一甲	123	6	1	21	95
民國 57 年 (1968)	一甲	124	7	1	22	96
民國 58 年 (1969)	一甲	127	7	0	20	100
民國 59 年 (1970)	一甲	131	8	0	21	102
民國 60 年 (1971)	一甲	138	8	0	20	110
民國 61 年 (1972)	一甲	130	9	0	18	103
民國 62 年 (1973)	一甲	139	10	0	17	112
民國 63 年 (1974)	一甲	149	10	0	22	117
民國 64 年 (1975)	一甲	155	10	0	22	123
民國 65 年 (1976)	一甲	169	12	0	17	140
民國 66 年 (1977)	一甲	176	12	0	17	147
民國 67 年 (1978)	一甲	201	12	0	20	169
民國 68 年 (1979)	一甲	217	14	0	17	186
民國 69 年 (1980)	一甲	232	14	0	17	201
民國 70 年 (1981)	一甲	258	15	0	23	220
民國 71 年 (1982)	特等	277	17	0	22	238
民國 72 年 (1983)	特等	282	19	0	20	243

民國 73 年 (1984)	特等	287	19	0	19	249
民國 74 年 (1985)	特等	276	20	0	18	238
民國 75 年 (1986)	特等	280	21	0	17	242
民國 76 年 (1987)	特等	280	21	0	17	242
民國 77 年 (1988)	特等	278	22	0	15	241
民國 78 年 (1989)	特等	280	22	0	14	244
民國 79 年 (1990)	特等	292	22	0	11	259
民國 80 年 (1991)	特等	311	22	0	10	279
民國 81 年 (1992)	特等	320	23	0	9	288
民國 82 年 (1993)	特等	323	24	0	9	290
民國 83 年 (1994)	特等	342	24	0	10	308
民國 84 年 (1995)	特等	391	25	0	13	353
民國 85 年 (1996)	特等	412	25	0	15	372
民國 86 年 (1997)	特等	425	25	0	13	387
民國 87 年 (1998)	特等	451	26	0	12	413
民國 88 年 (1999)	特等	479	26	0	12	441
民國 89 年 (2000)	特等	406	27	0	12	367
民國 90 年 (2001)	特等	297	27	0	10	260

資料來源：根據前引交通部郵政總局編，《郵政統計要覽》製作。



圖 3-1-4 中壢郵局

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日

表 3-1-6 為中壢郵局下轄主要郵局的局名、局址。如以觀音鄉郵政服務為例，觀音鄉在未設郵局以前，在觀音及新坡二地設有郵政代辦所，代辦所為郵局遴選當地商號主人或其他適當人選，委託代辦指定的郵政業務，歸屬中壢郵局管轄。民國 50 年 3 月 20 日基於用戶需要和為擴大服務範圍，撤銷代辦所，設置中壢郵局第 5 支局，或稱新坡郵局，地址設在大同村。民國 62 年 1 月 20 日又設中壢郵局第 10 支局，或稱觀音郵局，地址設在觀音村。⁸

表 3-1-6 民國 93 年中壢郵局下轄主要郵局一覽表

郵遞區號	電腦局號	局名	局址
32041	028100-1	中壢建國路郵局(中壢 901 支)	中壢市建國路 36 號

⁸ 謝公倉總編輯，《觀音鄉志》(桃園：觀音鄉公所，1986 年)，頁 226。

32082	028101-5	中壢普仁郵局(中壢 1 支)	中壢市中山東路 2 段 24 號
32067	028102-9	中壢內壢郵局(中壢 2 支)	中壢市忠勤街 25 號
32092	028103-2	中壢陸軍高中郵局(中壢 3 支)	中壢市陸軍高中內
32094	028104-6	中壢龍岡郵局(中壢 4 支)	中壢市龍岡路 3 段 756 號
32850	028105-0	觀音新坡郵局(中壢 5 支)	觀音鄉大同村新華路 2 段 596 號
32042	028106-3	中壢新明郵局(中壢 6 支)	中壢市中正路 328 號
32472	028107-7	平鎮通校郵局(中壢 7 支)	平鎮市陸軍通信電子學校內
32445	028108-1	平鎮郵局(中壢 8 支)	平鎮市延平路 2 段 221 號
32001	028109-4	中央大學郵局(中壢 9 支)	中壢市國立中央大學內
32843	028110-6	觀音郵局(中壢 10 支)	觀音鄉中山路 40 號
32068	028111-0	中壢忠義郵局(中壢 11 支)	中壢市中華路 1 段 905、907 號
32023	028112-3	中原大學郵局(中壢 12 支)	中壢市私立中原大學內
32086	028113-7	中壢興國郵局(中壢 13 支)	中壢市元化路 2 段 126 號
32472	028114-1	平鎮山仔頂郵局(中壢 14 支)	平鎮市中豐路山頂段 296 號
32077	028115-4	中壢華助郵局(中壢 15 支)	中壢市幸福新村 1 號
32096	028116-8	中壢東興郵局(中壢 16 支)	中壢市龍岡路 1 段 229 號
32441	028117-1	平鎮新勢郵局(中壢 17 支)	平鎮市中豐路 22-4 號
32092	028118-5	中壢仁美郵局(中壢 18 支)	中壢市中山東路 4 段 13、15 號

32063	028119-9	中壢南園郵局(中壢 19 支)	中壢市南園二路 4 號
32073	028120-1	中壢頂壢郵局(中壢 20 支)	中壢市榮民路 53、55 號
32046	028121-4	中壢志廣郵局(中壢 21 支)	中壢市中央西路 2 段 271、273 號
32464	028122-8	平鎮金陵郵局(中壢 22 支)	平鎮市金陵路 3 段 235-1、235-2 號
32092	028123-1	中壢忠貞郵局(中壢 23 支)	中壢市龍東路 215、217 號
32853	028124-5	觀音工業區郵局(中壢 24 支)	觀音鄉工業五路 3 號(觀音工業區 管理中心內)
32748	028125-9	新屋郵局(中壢 25 支)	新屋鄉中山路 279 號
32070	028126-2	中壢環北郵局(中壢 26 支)	中壢市環北路 413 號
32450	028127-6	平鎮高雙郵局(中壢 27 支)	平鎮市高雙路 181 號
32052	028128-0	中壢大崙郵局(中壢 28 支)	中壢市中正路 4 段 85、87 號
32456	028129-3	平鎮南勢郵局(中壢 29 支)	平鎮市南京路 19、21、23 號
32552	028130-5	龍潭郵局(中壢 30 支)	龍潭鄉中正路 151 號
32547	028131-9	龍潭大平郵局(中壢 31 支)	龍潭鄉中正路三坑段 743 號
32547	028132-2	龍潭石管局郵局(中壢 32 支)	龍潭鄉佳安路 3 號
32558	028133-6	龍潭三林郵局(中壢 33 支)	龍潭鄉中正路三林段 224 號

32551	028134-0	龍潭中興郵局(中壢 34 支)	龍潭鄉中興路 280 號
32546	028135-3	龍潭新新郵局(中壢 35 支)	龍潭鄉中正路佳安段 481 號(中山科學研究院內)
32550	028136-7	龍潭烏林郵局(中壢 36 支)	龍潭鄉中豐路 508 號
32546	028137-1	龍潭核研所郵局(中壢 37 支)	龍潭鄉文化路 1000 號(行政院核能研究所內)
32571	028138-4	龍潭南龍郵局(中壢 38 支)	龍潭鄉南龍路 70 號
32546	028139-8	龍潭龍門郵局(中壢 39 支)	龍潭鄉中正路佳安段 481 號(中山科學研究院內)
32643	028140-0	楊梅郵局(中壢 40 支)	楊梅鎮大平街 7 號
32665	028141-3	楊梅大同郵局(中壢 41 支)	楊梅鎮中山北路 1 段 168 號
32649	028142-7	楊梅富岡郵局(中壢 42 支)	楊梅鎮富岡里中華街 48 號
32654	028143-1	楊梅埔心里郵局(中壢 43 支)	楊梅鎮中興路 25 號
32657	028144-4	楊梅幼工郵局(中壢 44 支)	楊梅鎮獅二路 2 號(幼獅工業區管理中心內)
32847	028145-8	觀音草漯郵局(中壢 45 支)	觀音鄉觀音鄉大觀路 2 段 32 之 1 號
32661	028146-1	楊梅高榮郵局(中壢 46 支)	楊梅鎮民族路 5 段 551 巷 19 號
32642	028147-5	楊梅光華郵局(中壢 47 支)	楊梅鎮光華街 53 號
32664	028148-9	楊梅秀才郵局(中壢 48 支)	楊梅鎮秀才路 205 號

32659	028149-2	楊梅瑞塘郵局(中壢 49 支)	楊梅鎮萬大路 116 巷 46、48、50 號 1 樓
-------	----------	-----------------	--------------------------------

資料來源：中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2004 年 12 月 30 日引用。

三、楊梅郵局

楊梅郵便局於民國35年改名為楊梅郵電局，民國38年4月郵電分業，楊梅郵電局改稱楊梅郵局。民國39年9月楊梅郵局依據營業績效規定，編列為三等郵局，後升為二等甲級郵局，民國68年升格為一等乙級郵局。民國90年下轄9個支局，民國91年4月歸屬中壢郵局管轄。⁹

表 3-1-7 所示，楊梅郵局下轄各級機構總數，民國 55 年、民國 65 年、民國 75 年、民國 85 年分別為：37 個、52 個、65 個、91 個，概呈穩定成長的趨勢，唯民國 90 年郵政代售處因受到郵政改制的影響，故由前年度 79 個減少為 72 個。

表 12-1-7 民國 54-90 年楊梅郵局下轄各級郵政機構統計表

年別	等級	總計	支局	郵亭	代辦所	代售處
民國 54 年 (1965)	二甲	37	3	0	5	29
民國 55 年 (1966)	二甲	37	3	0	5	29
民國 56 年 (1967)	二甲	37	3	0	5	29
民國 57 年 (1968)	二甲	38	3	0	5	30
民國 58 年 (1969)	二甲	38	3	0	5	30
民國 59 年 (1970)	二甲	43	3	0	6	34
民國 60 年 (1971)	二甲	49	3	0	6	40
民國 61 年 (1972)	二甲	48	3	0	6	39
民國 62 年 (1973)	二甲	47	3	0	6	38
民國 63 年 (1974)	二甲	50	3	0	7	40
民國 64 年 (1975)	二甲	51	3	0	8	40

⁹ 羅濟鎮主編，《楊梅鎮志》(桃園：楊梅鎮公所，1990 年)，頁 246。

民國 65 年 (1976)	二甲	52	4	0	7	41
民國 66 年 (1977)	二甲	53	5	0	6	42
民國 67 年 (1978)	二甲	55	5	0	8	42
民國 68 年 (1979)	一乙	56	5	0	8	43
民國 69 年 (1980)	一乙	58	6	0	6	46
民國 70 年 (1981)	一乙	59	7	0	5	47
民國 71 年 (1982)	一乙	62	7	0	5	50
民國 72 年 (1983)	一乙	64	7	0	5	52
民國 73 年 (1984)	一乙	64	7	0	5	52
民國 74 年 (1985)	一乙	64	7	0	5	52
民國 75 年 (1986)	一乙	65	8	0	5	52
民國 76 年 (1987)	一乙	71	8	0	5	58
民國 77 年 (1988)	一乙	72	9	0	5	58
民國 78 年 (1989)	一乙	73	9	0	4	60
民國 79 年 (1990)	一乙	73	9	0	4	60
民國 80 年 (1991)	一乙	76	9	0	3	64
民國 81 年 (1992)	一乙	81	9	0	3	69
民國 82 年 (1993)	一乙	83	9	0	3	71
民國 83 年 (1994)	一乙	87	9	0	3	75
民國 84 年 (1995)	一乙	90	9	0	3	78
民國 85 年 (1996)	一乙	91	9	0	3	79
民國 86 年 (1997)	一乙	97	9	0	2	86
民國 87 年 (1998)	一乙	80	9	0	2	69
民國 88 年 (1999)	一乙	89	9	0	2	78

民國 89 年 (2000)	一乙	90	9	0	2	79
民國 90 年 (2001)	一乙	83	9	0	2	72

資料來源：根據交通部郵政總局編，《郵政統計要覽》製作。



圖 3-1-5 楊梅郵局

高銘鈴拍攝 2006年6月16日

四、大溪郵局

大溪郵局在民國 35 年稱為郵電局，乃郵政電信二業合而為一的機構。民國 38 年 4 月郵電分辦，改稱大溪郵局，民國 39 年 9 月核定為三等甲級郵局，民國 48 年 5 月升級為二等乙級郵局，民國 59 年 1 月升格為二等甲級郵局。局址原設於大溪鎮康莊路 28 號，民國 57 年起遷移至康莊路 210 號。民國 66 年大溪郵局為提高服務品質，儘速遞送郵件，全部改用機車投遞。¹⁰民國 81 年上升為一等乙級郵局，民國 91 年 4 月歸屬桃園郵局管轄。表 3-1-8 為其下轄各級郵政機構數量。大體而

¹⁰艾者編，《大溪鎮誌》(桃園：大溪鎮公所，1981 年)，頁 94。

言，支局數量逐年增加且長期維持 6 個，代辦所由頂盛期的 12 個減為無，代售處由高峰期的 57 個減至 33 個。

表 3-1-8 民國 54-90 年大溪郵局下轄各級郵政機構統計表

年別	等級	總計	支局	郵亭	代辦所	代售處
民國 54 年 (1965)	二乙	38	0	0	8	30
民國 55 年 (1966)	二乙	40	0	0	9	31
民國 56 年 (1967)	二乙	42	0	0	9	33
民國 57 年 (1968)	二乙	32	0	0	6	26
民國 58 年 (1969)	二乙	34	1	0	5	28
民國 59 年 (1970)	二甲	35	1	0	5	29
民國 60 年 (1971)	二甲	37	1	0	5	31
民國 61 年 (1972)	二甲	40	1	0	6	33
民國 62 年 (1973)	二甲	40	1	0	7	32
民國 63 年 (1974)	二甲	61	2	0	11	48
民國 64 年 (1975)	二甲	64	3	0	12	49
民國 65 年 (1976)	二甲	65	3	0	12	50
民國 66 年 (1977)	二甲	59	4	0	8	47
民國 67 年 (1978)	二甲	58	4	0	8	46
民國 68 年 (1979)	二甲	60	5	0	8	47
民國 69 年 (1980)	二甲	62	5	0	7	50
民國 70 年 (1981)	二甲	68	5	0	7	56
民國 71 年 (1982)	二甲	69	5	0	7	57
民國 72 年 (1983)	二甲	69	5	0	8	56
民國 73 年 (1984)	二甲	65	6	0	5	54
民國 74 年 (1985)	二甲	64	6	0	5	53

民國 75 年 (1986)	二甲	64	6	0	5	53
民國 76 年 (1987)	二甲	64	6	0	4	54
民國 77 年 (1988)	二甲	64	6	0	4	54
民國 78 年 (1989)	二甲	64	6	0	4	54
民國 79 年 (1990)	二甲	63	6	0	4	53
民國 80 年 (1991)	二甲	55	6	0	4	45
民國 81 年 (1992)	一乙	55	6	0	3	46
民國 82 年 (1993)	一乙	58	6	0	3	49
民國 83 年 (1994)	一乙	59	6	0	2	51
民國 84 年 (1995)	一乙	61	6	0	2	53
民國 85 年 (1996)	一乙	57	6	0	1	50
民國 86 年 (1997)	一乙	54	6	0	0	48
民國 87 年 (1998)	一乙	39	6	0	0	33
民國 88 年 (1999)	一乙	42	6	0	0	36
民國 89 年 (2000)	一乙	41	6	0	0	35
民國 90 年 (2001)	一乙	39	6	0	0	33

資料來源：根據交通部郵政總局編，《郵政統計要覽》製作。



圖 3-1-6 大溪郵局

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日

五、龍潭郵局

表 3-1-9 所示，龍潭郵局在民國 54 年時，為二等甲級郵局，該年設有支局 4 個、代辦所 4 個、代售處 30 個。民國 71 年升格為一等乙級郵局，發展到民國 90 年，下設支局 9 個，撤除代辦所，代售處增為 59 個。民國 91 年 4 月歸併中壢郵局管轄。

表 3-1-9 民國 54-90 年龍潭郵局下轄各級郵政機構統計表

年別	等級	總計	支局	郵亭	代辦所	代售處
民國 54 年 (1965)	二甲	38	4	0	4	30
民國 55 年 (1966)	二甲	40	4	0	3	33
民國 56 年 (1967)	二甲	40	4	0	2	34
民國 57 年 (1968)	二甲	41	4	0	2	35
民國 58 年 (1969)	二甲	40	4	0	2	34
民國 59 年 (1970)	二甲	39	5	0	2	32
民國 60 年 (1971)	二甲	40	5	0	2	33
民國 61 年 (1972)	二甲	37	5	0	2	30
民國 62 年 (1973)	二甲	38	5	0	2	31
民國 63 年 (1974)	二甲	38	5	0	3	30
民國 64 年 (1975)	二甲	38	5	0	3	30
民國 65 年 (1976)	二甲	38	5	0	3	30
民國 66 年 (1977)	二甲	38	5	0	3	30
民國 67 年 (1978)	二甲	36	5	0	2	29
民國 68 年 (1979)	二甲	38	5	0	3	30
民國 69 年 (1980)	二甲	38	5	0	2	31
民國 70 年 (1981)	二甲	41	6	0	2	33
民國 71 年 (1982)	一乙	47	6	0	2	39

民國 72 年 (1983)	一乙	51	7	0	4	40
民國 73 年 (1984)	一乙	49	7	0	4	38
民國 74 年 (1985)	一乙	51	9	0	3	39
民國 75 年 (1986)	一乙	50	9	0	3	38
民國 76 年 (1987)	一乙	49	9	0	3	37
民國 77 年 (1988)	一乙	50	9	0	3	38
民國 78 年 (1989)	一乙	53	9	0	3	41
民國 79 年 (1990)	一乙	54	9	0	3	42
民國 80 年 (1991)	一乙	59	9	0	2	48
民國 81 年 (1992)	一乙	56	9	0	2	45
民國 82 年 (1993)	一乙	61	9	0	2	50
民國 83 年 (1994)	一乙	64	9	0	2	53
民國 84 年 (1995)	一乙	63	9	0	1	53
民國 85 年 (1996)	一乙	70	9	0	1	60
民國 86 年 (1997)	一乙	70	9	0	1	60
民國 87 年 (1998)	一乙	69	9	0	1	59
民國 88 年 (1999)	一乙	69	9	0	1	59
民國 89 年 (2000)	一乙	69	9	0	1	59
民國 90 年 (2001)	一乙	68	9	0	0	59

資料來源：根據交通部郵政總局編，《郵政統計要覽》製作。



圖 3-1-7 龍潭郵局

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日

六、大園郵局

大園郵局創設於昭和 12 年，為三等郵便電信局，局址暫租民房辦理郵電業務。¹¹民國 34 年 11 月設為三等甲級郵電局，民國 58 年升格為二等乙級郵局。民國 61 年 6 月為配合地方發展，於埔新村設立第 1 支局，民國 72 年升為二等甲級郵局，民國 77 年 6 月在菓林村設第 2 支局。民國 84 年 9 月劃歸桃園郵局管轄。¹²表 3-1-10 所示，大園郵局除了代辦所數量漸減外，支局維持在 1 至 2 個，代售處數量概呈穩定增加的趨勢。

¹¹ 桃園縣大園鄉誌編纂委員會，《大園鄉志》（桃園：大園鄉公所，1978 年），頁 457。

¹² 桃園縣大園鄉誌編纂委員會，《大園鄉誌續篇》（桃園：大園鄉公所，1993 年），頁 275。

表 3-1-10 民國 54-83 年大園郵局下轄各級郵政機構統計表

年別	等級	總計	支局	郵亭	代辦所	代售處
民國 54 年 (1965)	三甲	29	0	0	4	25
民國 55 年 (1966)	三甲	30	0	0	4	26
民國 56 年 (1967)	三甲	30	0	0	4	26
民國 57 年 (1968)	三甲	30	0	0	4	26
民國 58 年 (1969)	二乙	30	0	0	5	25
民國 59 年 (1970)	二乙	30	0	0	5	25
民國 60 年 (1971)	二乙	30	0	0	5	25
民國 61 年 (1972)	二乙	30	1	0	2	27
民國 62 年 (1973)	二乙	30	1	0	2	27
民國 63 年 (1974)	二乙	38	1	0	3	34
民國 64 年 (1975)	二乙	38	1	0	4	33
民國 65 年 (1976)	二乙	36	1	0	6	29
民國 66 年 (1977)	二乙	36	1	0	6	29
民國 67 年 (1978)	二乙	37	1	0	6	30
民國 68 年 (1979)	二乙	37	1	0	6	30
民國 69 年 (1980)	二乙	38	1	0	5	32
民國 70 年 (1981)	二乙	38	1	0	5	32
民國 71 年 (1982)	二乙	38	1	0	5	32
民國 72 年 (1983)	二甲	40	1	0	5	34
民國 73 年 (1984)	二甲	41	1	0	5	35
民國 74 年 (1985)	二甲	43	1	0	5	37
民國 75 年 (1986)	二甲	43	1	0	5	37

民國 76 年 (1987)	二甲	37	1	0	2	34
民國 77 年 (1988)	二甲	39	2	0	3	34
民國 78 年 (1989)	二甲	39	2	0	3	34
民國 79 年 (1990)	二甲	40	2	0	3	35
民國 80 年 (1991)	二甲	40	2	0	3	35
民國 81 年 (1992)	二甲	40	2	0	2	36
民國 82 年 (1993)	二甲	41	2	0	2	37
民國 83 年 (1994)	二甲	43	2	0	2	39

資料來源：根據交通部郵政總局編，《郵政統計要覽》製作。



圖 3-1-8 大園郵局

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日

七、新屋郵局

新屋郵局設立於民國 34 年 11 月，表 3-1-11 所示，民國 54 年列為三等甲級郵局，代辦所 7 個、代售處 13 個。民國 66 年升格為二等乙級郵局。民國 83 年，代辦所減至 3 個，代售處增至 30 個。民國 84 年 7 月隸屬於中壢郵局管轄。

表 3-1-11 民國 54-83 年新屋郵局下轄各級郵政機構統計表

年別	等級	總計	支局	郵亭	代辦所	代售處
民國 54 年 (1965)	三甲	20	0	0	7	13
民國 55 年 (1966)	三甲	20	0	0	7	13
民國 56 年 (1967)	三甲	21	0	0	7	14
民國 57 年 (1968)	三甲	21	0	0	7	14
民國 58 年 (1969)	三甲	20	0	0	7	13
民國 59 年 (1970)	三甲	21	0	0	7	14
民國 60 年 (1971)	三甲	21	0	0	7	14
民國 61 年 (1972)	三甲	24	0	0	7	17
民國 62 年 (1973)	三甲	24	0	0	7	17
民國 63 年 (1974)	三甲	23	0	0	7	16
民國 64 年 (1975)	三甲	23	0	0	7	16
民國 65 年 (1976)	三甲	24	0	0	6	18
民國 66 年 (1977)	二乙	24	0	0	6	18
民國 67 年 (1978)	二乙	24	0	0	6	18
民國 68 年 (1979)	二乙	24	0	0	5	19
民國 69 年 (1980)	二乙	26	0	0	5	21
民國 70 年 (1981)	二乙	26	0	0	5	21
民國 71 年 (1982)	二乙	26	0	0	5	32
民國 72 年 (1983)	二乙	26	0	0	5	21

民國 73 年 (1984)	二乙	26	0	0	5	21
民國 74 年 (1985)	二乙	26	0	0	5	21
民國 75 年 (1986)	二乙	26	0	0	5	21
民國 76 年 (1987)	二乙	26	0	0	5	21
民國 77 年 (1988)	二乙	26	0	0	5	21
民國 78 年 (1989)	二乙	27	0	0	4	23
民國 79 年 (1990)	二乙	28	0	0	3	25
民國 80 年 (1991)	二乙	28	0	0	3	25
民國 81 年 (1992)	二乙	30	0	0	3	27
民國 82 年 (1993)	二乙	33	0	0	3	30
民國 83 年 (1994)	二乙	33	0	0	3	30

資料來源：根據交通部郵政總局編，《郵政統計要覽》製作。



圖 3-1-9 新屋郵局

高銘鈴拍攝 2005 年 10 月 3 日

八、復興郵局

戰後復興鄉設有「大溪郵局角板支局」，辦公地址位於現在的衛生所。復興郵局開辦於民國 57 年 7 月，為三等乙級郵局，地址在澤仁村中正路 62 號。民國 59 年升格為三等甲級郵局，民國 63 年劃歸大溪郵局管轄。表 3-1-12 所見，民國 57 年復興郵局下轄代辦所 5 個、代售處 11 個。民國 62 年代辦所減為 4 個、代售處增為 15 個。復興鄉除了農會以外無其他金融機構進駐，所以大部分的金融活動都由復興郵局代理。¹³

表 3-1-12 民國 57-62 年復興郵局下轄各級郵政機構統計表

年別	等級	總計	支局	郵亭	代辦所	代售處
民國 57 年 (1968)	三乙	16	0	0	5	11
民國 58 年 (1969)	三乙	20	0	0	5	15
民國 59 年 (1970)	三甲	21	0	0	5	16
民國 60 年 (1971)	三甲	22	0	0	5	17
民國 61 年 (1972)	三甲	19	0	0	4	15
民國 62 年 (1973)	三甲	19	0	0	4	15

資料來源：根據前引交通部郵政總局，《郵政統計要覽》，1968-1973 年製作。

¹³ 林誠榮等編，《復興鄉志》（桃園：復興鄉公所，2000 年），頁 257。



圖 3-1-10 復興郵局

高銘鈴拍攝 2006 年 5 月 31 日

九、桃園機場郵局

民國 68 年桃園國際機場開始營運，當時設有一間桃園機場郵局，屬於二等乙級郵局，民國 84 年 9 月改屬桃園郵局管轄。表 3-1-13 所見，桃園機場郵局下轄郵務機構數量變化不大。民國 80 年另成立一處航郵處理中心，為一特等郵局。

表 3-1-13 民國 68-83 年桃園機場郵局下轄各級郵政機構統計表

年別	等級	總計	支局	代辦所	代售處
民國 68 年 (1979)	二乙	1	1	0	0
民國 69 年 (1980)	二乙	1	1	0	0
民國 70 年 (1981)	二乙	1	1	0	0
民國 71 年 (1982)	二乙	1	1	0	0
民國 72 年 (1983)	二乙	1	1	0	0

民國 73 年 (1984)	二乙	1	1	0	0
民國 74 年 (1985)	二乙	1	1	0	0
民國 75 年 (1986)	二乙	1	1	0	0
民國 76 年 (1987)	二乙	1	1	0	0
民國 77 年 (1988)	二乙	1	1	0	0
民國 78 年 (1989)	二乙	1	1	0	0
民國 79 年 (1990)	二乙	3	1	0	2
民國 80 年 (1991)	二乙	4	1	0	3
民國 81 年 (1992)	二乙	4	1	0	3
民國 82 年 (1993)	二乙	2	1	0	1
民國 83 年 (1994)	二乙	1	1	0	0

資料來源：根據前引交通部郵政總局編，《郵政統計要覽》，1969-1984 年製作。



圖 3-1-11 桃園機場郵局

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日



圖 3-1-12 航郵中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日



圖 3-1-13 桃園機場航站郵局

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日

第二節 郵政業務

一般而言，桃園、中壢、楊梅三局位於縱貫鐵路通過區域，各局之間的交寄、出口郵件都利用火車載運；大溪、大園二局郵件先利用汽車裝載，再由桃園郵局轉運；龍潭、新屋二局同樣也是先利用汽車裝載，再由中壢郵局轉運。¹⁴郵政業務除了交寄郵件以外，另兼營儲匯業務。民國 92 年郵政改制以來，縣境業務蒸蒸日上。本節為瞭解郵政改制前後諸業務要點，茲將郵件、儲匯業務、受託代辦、人壽保險業務、郵政經營業績等項，分別說明如下。

一、郵件

縣境郵局為提升郵遞國內信件效率，而與郵政總局同步，呼籲用戶使用標準信封，書寫郵遞區號，及正確書寫郵件封面。有關國內函件種類有：

¹⁴ 郭薰風主修、石璋如等纂，《桃園縣志》中國方志叢書臺灣地區第 683 號(臺北：成文出版社，1983 年據桃園縣文獻委員會 1966 年複刻本)，頁 690。

(一) 函件

1. 普通函件

分為信函、明信片、新聞紙、雜誌、印刷物、盲人文件、小包等七種。

2. 特別處理函件

種類繁多，茲就報值、保價、代收貨價、存證信函、廣告回信等郵件處理方式概述於後：

(1) 報值信函

即指一般掛號信函經寄件人報明價值，加付報值之信函。若是裝寄法定紙幣，每件報值限額為新臺幣一萬元，如非裝寄法定紙幣，則每件限額為新臺幣五萬元。凡是證書、證券、契據、支票、匯票、單據及其他一切有價文件均須依照報值信函的規定裝寄。

(2) 保價郵件

即指掛號郵件寄件人報明保價金額，付保價費交寄者之郵件，保價最高限額為新臺幣十萬元。

(3) 代收貨價郵件

即指寄件人按報值或保價郵件限額報明，請郵局於投遞時向收件人代收貨價之郵件。代收貨價郵件為保障貨品安全起見，故須作報值或保價交寄。

(4) 存證信函

即指各類國內掛號信函在交寄時，以內容完全相同之副本留存於郵局以為憑證之信函。此種信函因可為現代社會提供最經濟有效的權利保障，故廣為社會各界人士所利用。

(5) 廣告回信

即指機關、公司、行號對其未貼郵票之回信信封、明信片、徵詢函、回答表件或刊在報章雜誌之空白回信卡片或貼紙，經回信人寄回時，代回信人繳付郵資之郵件。此種信函可為收集顧客意見，辦理市場調查之用途。

(6) 無收件人名址郵件

即指在國內互寄之普通函件（公職人員選舉宣傳品除外）不寫收件人姓名、地址、不加信封，亦可向郵局交寄。

（7）掛號函件改投特別服務

分為：晚間限時投遞、投遞前掛號函件改投上班地點、招領中掛號函件改投上班地點。

另，在限時專送郵件方面，始於民國 45 年 8 月試辦，46 年 3 月正式開辦，分為限時非掛號與限時掛號二種，前者是平常函件，國內各地互寄每件加收限時費七元，若加付二十元掛號郵資就成為限時掛號，郵差在投遞限時掛號時需要在收執單上加蓋收件人的簽章。¹⁵關於國際函件業務，包括信函、明信片、印刷物、新聞紙、小包及盲人文件等郵遞，分為航空函件與水陸函件兩種，寄件人如附加特別處理手續費，就可請郵局依其需求辦理郵遞。又，部分郵局為服務用郵客戶，還會出租專用信箱，以供收件人利用。¹⁶

（二）包裹業務

包裹依其寄達地區，分為國內包裹與國際包裹兩種。郵局為使顧客包裝穩固，備有紙箱並免費代客機器捆紮，在交寄貴重物品時，可以保價或報值包裹交寄。又，郵局為對保家衛國之前線戰士表示敬意，對於春節、端午節、中秋節前後交寄的勞軍包裹，均有優惠折扣。¹⁷

（三）快捷郵件

民國 73 年 10 月 10 日開辦國內快捷郵件，初期僅限於臺北、臺中、高雄及基隆四大都市，以後漸漸普及全國。快捷郵件比較限時郵件的班次密集，其特色是，在指定地區間，以最快捷的方式依約定時間掛號處理郵件。此種郵件因具備迅速、安全、便利等優點，故利用者不少。¹⁸有關寄往國內快捷送件地區的郵件，其郵遞方式如下。

1、快捷報值郵件如裝寄法定紙幣，每件限額為新臺幣一萬元；如不裝寄法定紙幣，每件限額新臺幣五萬元。每件限重二十公斤（寄往馬祖限重為五公斤）。

2、如交寄件數較多時，可先與郵局簽訂特約交寄戶合約，通知郵局派員收件，或自行到郵局窗口辦理。

¹⁵ 感謝中華郵政公司謝平智先生提供資料。

¹⁶ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2005 年 7 月 30 日引用。

¹⁷ 同上註。

¹⁸ 中華郵政公司謝平智先生提供資料。

3、如為大宗交寄國內快捷郵件，按交寄郵件多寡，可以享有 10%至 25%之折扣優待。¹⁹縣境國內快捷收寄區，見於表 12-2-1。

表 12-2-1 民國 93 年縣境國內快捷收寄區域一覽表

地名	服務區域
桃園	桃園市及龜山工業區；桃園縣：龜山鄉萬壽路 1-2 段、山鶯路、民生北路 1 段。 八德鄉介壽路 1-2 號、和平路、中華路。蘆竹鄉南崁路、南崁路 1 段、中正路、新南路。大園鄉。
龍潭	龍潭鄉（非限時區及八德村、楊桐路、高陽北路、中原路、中正路三坑段、大平段、中豐路 高平段夜間除外）。
中壢	中壢市；平鎮市（郊區及非限時區除外）。
楊梅	楊梅市（非限時區除外）。

資料來源：中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2004 年 12 月 30 日引用。

國際航空郵件如經外國郵政同意，可於指定城市之間互寄，以最快捷的方式在最短時間內送達給收件人。國際快捷郵件英文為 International Express Mail Service（簡稱 EMS），在交寄時，除備有專用封套以便其交寄外，還於民國 85 年辦理加保服務，亦即對顧客交寄緊急且重要之物品，每件最高保額為十萬元，如在寄遞途中發生遺失、被竊或毀損等意外，郵局將比照客戶申報金額給予賠償。另，如交寄大宗國際快捷郵件，可按交寄郵資金額享有 5%至 25%之折扣優待。²⁰

（四）電子郵遞

所謂電子郵遞（epost）指的是郵局提供用戶以電腦交寄郵件的一種服務。電子郵遞業務有下列幾種，即：

¹⁹ 同上註。

²⁰ 同上註。

1、電腦列印封裝郵件服務

即指寄件人將磁片、磁帶、光碟及附件送交郵件處理中心電子郵件作業單位，或利用電腦網路傳輸，再經由各中心電腦處理、列印、封裝成郵件後，投交收件人之服務。

2、電子郵遞 PC 版

即指電子化郵件業務，寄件人將電腦產生的郵件資料，透過網際網路傳送到電子郵局交寄，電子郵遞 PC 版(ePOST PC)經電腦自動產生郵遞區號排序處理，再傳輸至離收件人最近的電腦列印封裝中心，用高速自動列印封裝設備，將電子郵遞 PC 版轉成實體郵件後投交收件人的一種。

3、電子郵遞 Web 版

即指特種電子郵政業務之一，具有電子對電子掛號傳送(E-MAIL to E-MAIL)的功能，它與一般電子信箱郵件(E-MAIL)的最大不同處，在於依照文件的原型原貌傳送，其優點不僅可追蹤查詢郵件的處理狀況，且具備掛號、存證、資料保密、身分確認與傳送穩定等特色，最適於重要文件的傳送。

4、郵政電子易付卡

縣境郵局為配合網路電子商務發展，因應網路小額交易收付費用的需求，以簡化小額交易的付款作業程序，建立安全的電子交易環境，而發行郵政電子易付卡，簡稱「易付卡」(Postal Electronic Coupon,PEC)。「易付卡」不得直接兌換現金或任何票品，係為支付網上交寄電子郵件、網上郵購集郵票品或小額郵購產品（含服務）等用途。

5、怡情、益智、儲財、會友的集郵業務

中華郵政為方便集郵人士購買集郵票品，特別在全國較大的郵局開設郵政劃撥集郵專戶，受理民眾預約訂購票品，桃園郵局的劃撥帳號為 0002310-9，戶名為「桃園郵局集郵專戶」，中壢郵局的劃撥帳號為 00042500，戶名為「中壢建國路郵局集郵專戶」。桃園郵局與中壢郵局又為推廣集郵業務，帶動縣內民眾培養正當的、知性的、藝術的休閒活動，並為集郵人士提供展示收藏、相互交流的場所，而於民國 91 年成立集郵服務中心，以擴大服務集郵客戶。

另，郵局也為協助客戶從事結婚、生日、學生畢業紀念以及商業形象行銷，或為宣傳地方文化藝術等目的，而有將客戶照片或作品印製郵票，呈現方寸美之創意服務。²¹

二、儲匯業務

(一) 郵政儲金

臺灣辦理郵政儲金業務始於日治時期，由於郵局設置普遍、信用卓著、存提手續方便，營業時間較長，故成為政府累積民間小額儲蓄資金最有效的利器。有關戰後，縣境郵政儲金的業務種類，茲說明如下。

1、存簿儲金

即指個人、政府機關、自治團體或非營利法人，只要備妥證件及新臺幣十元以上，便可開戶。連線通儲可在臺、澎、金馬等地 1,300 餘所郵局辦理存提款。有關郵局提供客戶開立存簿儲金帳戶的服務功能有：

(1) 辦理郵政晶片金融卡，以供應客戶之需，此項服務包括：

- A、提款：辦理存簿、劃撥帳戶提款及跨行提款。
- B、存款：憑卡在窗口或附設存款功能之自動櫃員機辦理存款。
- C、各類消費轉帳；撥入客戶之劃撥帳戶內，或撥入他人存簿、劃撥帳戶內，或做跨行轉帳。
- D、查詢存款金額（含跨行查詢）。
- E、辦理繳款；包括繳納水、電費、房屋稅、地價稅、牌照稅、所得稅、營業稅等費用。
- F、購買郵票：限於指定的自動櫃員機使用。
- G、購買禮券：限於指定的自動櫃員機使用。

²¹ 同上註。

- (2) 辦理公民營機關團體員工的薪資存款與代發。
- (3) 辦理入戶匯款。
- (4) 辦理定期存單到期本息自動轉帳。
- (5) 語音查詢、轉帳。
- (6) 票據託收。

2、定期儲金

指個人或非營利法人備妥證件辦理存款，儲戶如有急用，則可辦理質押貸款，貸款金額最多為原存款金額的九成。關於客戶申請自動轉帳服務的項目有：

- (1) 整存整付、分期付息到期本金自動轉期續存，利息轉存本人存簿帳戶。
- (2) 到期本息自動轉存本人存簿帳戶。
- (3) 分期付息每月利息自動轉存本人存簿帳戶。
- (4) 零存整付本金按月自本人存簿帳戶轉撥。
- (5) 質押貸款利息按月自本人存簿帳戶轉帳扣繳。
- (6) 整存整付、分期付息到期本息自動轉期續存。

3、師生儲金

即指郵局為鼓勵學童養成儲蓄習慣，提早生涯規劃，規定十元即可開戶，在學生畢業後轉換為存簿儲金，使其本息接續。

4、綜合儲金

即指將存簿儲金與定期儲金可納入一本儲金簿內，客戶可憑此儲金簿存取款項。²²

5、郵政劃撥儲金

劃撥業務可以減少現金收付的煩瑣，具有存款、提款、撥款、匯款、轉帳以及使用支票等多重功能，並可辦理公用事業費用代繳及公

²² 同上註。

司行號、機關團體的代收代發款項業務，為現代繁忙的公私機構、工商企業和社會大眾提供省時、省力與高效率的金融服務。²³

（二）郵政匯兌業務

臺灣辦理郵政匯兌業務，始於日治時期，戰後由於各地增加通匯局所、放寬匯兌限額、恢復辦理國際匯兌，以及先後與海外各國簽訂雙邊匯兌協定，直接辦理通匯，並透過轉匯將款項匯達世界各地，故使郵政匯兌事業進展頗為迅速。²⁴有關郵政匯兌的種類與辦理方式，茲分國內匯兌、國際匯兌、大陸間接匯款與外籍勞工匯款等項，說明於下。

1. 國內匯兌

（1）郵政匯票

即指匯票由匯款人自行以掛號寄送受款人，匯票可在全省各連線郵局兌領，匯票每張最高限額為五十萬元，有效兌領期限為三年。

（2）入戶匯款

即指匯款藉連線網路輸入受款人帳戶，受款人可立即提款，匯款金額不限，免開發匯票。

（3）跨行通匯

即指郵局與銀行之間互相通匯。關於匯入款每筆最高限額依匯出銀行規定辦理，匯出款每筆最高限額新臺幣五百萬元，桃園成功路郵局、蘆竹郵局按規定每筆最高限額新臺幣二千萬元。

（4）電傳送現

即以電子服務，客戶可加付信函，信紙種類多，婚喪喜慶均適用，唯每筆匯款最高限額為八萬元。

（5）郵政禮券

即指婚喪喜慶的郵政禮券、賀券面額，有六百元、一千元、二千元、三千元等四種；奠券有三百元、五百元、一千元等三種。郵

²³ 同上註。

²⁴ 林誠榮等編，《復興鄉志》（桃園：復興鄉公所，2000年），頁258。

政禮券不記名，兌付不需簽章，憑券付現。如係大宗購買，另有折扣優惠。但郵政禮券不得掛失。²⁵

2. 國際匯兌

(1) 國際郵政匯票

截至民國 93 年為止，我國可以直接通匯的國家有：法國、義大利、巴西、日本、韓國、泰國、印尼、馬來西亞等八國。有關匯入匯款，各指定郵局都可接受辦理兌付，匯出匯款的收匯限三萬美元或等值歐元以下之匯款。如係日本通匯的特別匯款，每筆不得超過三萬美元。

(2) 國際匯出匯款

截至民國 93 年為止，我國可以通匯地區除古巴、北韓、利比亞、伊拉克、伊朗、敘利亞、蘇丹、緬甸、安哥拉、南斯拉夫邦聯等國外，遍及美國花旗銀行通訊網路所能通達的地區。

(3) 大陸間接匯款

截至民國 93 年為止，通匯大陸各地每筆不得逾三萬美元，通匯方式分為電匯及信匯二種，電匯每筆收取手續費五百元，信匯每筆收取四百元。

(4) 外籍勞工匯款

即指持外勞居留證及填妥國際匯款申請書辦理之匯款。受款地區包括菲律賓、越南、印尼及泰國等國，菲律賓及越南可辦理送款到家的服務。

(5) 代售美金旅行支票。²⁶

三、受託代辦

郵局利用郵務據點普遍的優點，接受政府機關及工商業界委託，代辦業務項目有：

(一) 受各級政府機關及民間委辦業務

²⁵ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2005 年 7 月 30 日引用。

²⁶ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2005 年 7 月 30 日引用。

包括代發國軍退除役官兵俸金及其子女教育補助費；代發各級政府機關公務人員退休金、補償金、撫卹金及其子女教育補助費；代發國軍傷亡官兵撫卹金；代發國軍遺眷及在營軍人貧困家屬慰問金、生活燃料房租補助費、安家費等各項補助金；代售高速公路回數票證、印花稅票、防癆慈善紀念票、高普考應考須知、勞工建購住宅貸款申請書表、代售金銀紀念幣、上網套件包、中央信託局健康食品、美容保健產品、南六面膜、臺灣省煙酒股份有限公司生產的酒與醋等。

(二) 代售中央公債、代兌付公債本息及代收買公債等業務。

(三) 客戶透過電話或網路向鐵路局預購火車票，於郵局付款取票。

(四) 代售中華電信公司、數位聯合公司、瑪凱電信公司等電話卡業務。

(五) 代收「機車強制責任險保費」。

(六) 代收交通違規罰鍰。

(七) 代收基金申購，包括國內「單筆基金」基金價款及「定時定額」基金申購，海外「單筆基金」基金價款及「定時定額」基金申購。²⁷

四、人壽保險業務

民國 37 年臺灣郵電管理局依照簡易人壽保險規定，在臺灣開辦簡易人壽保險業務，以取代日治時期的簡易生命保險業務。民國 38 年臺灣郵電管理局公告停止日式簡易生命保險之契約與年金之給付，並於同年 11 月實施清理改保，²⁸此後，隨著經濟迅速發展，壽險業務欣欣向榮。戰後臺灣郵政壽險業務服務項目如下。

(一) 定期保險

此指一定期間的保險，等期限屆滿，按保險金額給付滿期金，倘若被保險人在未滿期前發生身故或全殘廢時，郵局就按規定理賠，譬如「郵政五年期平安儲蓄壽險」即屬此類商品。

(二) 終身保險

即指沒有滿期保險金的給付，必須等到被保險人身故或全殘之時，郵局才會按規定理賠。此保險的特點在被保險人於投保後終身享有保障，保費不隨年齡增加而增加。

²⁷ 同上註。

²⁸ 林誠榮等編，《復興鄉志》，頁 258。

又，郵局為因應客戶經濟上的需求，可以靈活的將其人壽保險保單改為下列用途，即：

1、壽險保單質押借款

即指客戶可憑保單借款融資應急。按，客戶如有子女升學、購屋修繕、醫療、旅遊等緊急支出或個人理財之需，都可向郵局以保單質押借款。保單質押借款，按保單預定利率機動加碼單利計算，以此對照其他金融業之消費性貸款，借款利率較低，對保戶有利，且可隨時借款還款，不限期間，倘若延至契約滿期或理賠時，在給付的保險金額內扣還借款本息即可。²⁹

2、郵政壽險保戶不動產抵押借款（壽險房貸）

桃園郵局自民國 90 年 6 月起，開辦「郵政壽險保戶不動產抵押借款業務」，凡年滿 20 歲的保戶，有穩定收入，能提供本人、配偶、父母或子女座落於桃園郵局轄區內的房屋及地基，設定第一順位抵押權為擔保者，均可申貸。貸款金額最高為新臺幣五百萬元，最低為五十萬元，貸放利率低，借款人可辦理轉貸，不另收手續費。

3、ATM 保險單借款

本項業務自民國 93 年 1 月開辦，乃郵局結合郵政壽險與郵政儲金二項業務功能，讓客戶免另辦金融卡，就可在全國各地郵局自動櫃員機（ATM）借款。³⁰

五、郵政經營業績

郵件包括信件、印刷品、出版品、包裹等，它與郵政儲金、郵政匯兌、郵政人壽保險等都是郵局的主要業務。本項為說明縣境郵局的經營成效，茲將縣內各郵局服務業績先製成表，然後再對各表中的數字變動做一簡要敘述。

（一）桃園郵局

表 3-2-2 所示，在民國 47 年以前，桃園地區因為一般民眾生活比較貧困，所以擁有經濟能力參加郵政儲蓄，利用匯兌或加入人壽保險的人很少，早期郵政業務多以遞送郵件為主。民國 84 年大園郵局、民國 91 年大溪郵局陸續改隸為桃園郵局管轄後，各項業績時有激增的情形。

²⁹ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2005 年 6 月 25 日引用。

³⁰ 同上註，2004 年 12 月 25 日引用。

舉例言之，民國 49、59、69、79、93 年等五個年度的收寄郵件數變化，收寄函件分別為：3,490,763 件、8,035,838 件、18,728,531 件、30,870,618 件、68,411,660 件；收寄包裹分別為：29,438 件、54,329 件、206,615 件、263,943 件、604,602 件，概呈快速成長的趨勢。民國 77 年收寄快遞成為郵局新開發市場，民國 80、85、93 年的收寄快遞件數各為：74,194 件、237,139、169,787 件，唯民間業者因漸次加入市場競爭，故有減少的趨勢。

關於郵政儲金，民國 49、59、69、79、93 年等五個年度的業績，分別為：12,962 千元、117,860 千元、3,240,479 千元、33,699,454 千元、131,570,722 千元，顯示桃園民眾經濟能力獲得改善，儲蓄戶數與金額都呈正比例成長狀態。

關於郵政開發匯票方面，在相同的五個年度裡，其開發張數分別為：36,889 張、94,880 張、452,587 張、447,345 張、651,247 張；開發匯票金額各為：11,699 千元、65,900 千元、1,582,376 千元、5,382,649 千元、32,737,513 千元，顯示逐年增加的趨勢，唯從張數與金額比例來看，當時匯票平均開出金額分別為：300 元、649 元、3,496 元、12,032 元、50,269 元，呈現前期多屬小額匯票，後期多屬高額匯票的情形。

關於郵政壽險，民國 69、79、88、93 年四個年度的保戶件數，分別為：20,585 件、20,950 件、64,300、87,583 件；投入壽險金額分別為：853,922 千元、3,832,293 千元、19,153,491、28,789,908 千元；每件投保額的平均為：41.49 千元、182.9 千元、297.9 千元、328.7 千元，反映桃園民眾利用郵政壽險的用戶逐年增多，且投保金額有越來越大的傾向。

表 3-2-2 民國 41-93 年桃園郵局經營業績表

年別	收寄函件 (件)	收寄包裹 (件)	收寄快捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/千元	張數	金額/千元	件數	年終保額/ 千元
民國 41 年 (1952)	763,961	2,488	—	—	—	—	—	—	—
民國 42 年 (1953)	871,036	3,048	—	—	—	—	—	—	—
民國 43 年 (1954)	1,029,714	3,967	—	—	—	—	—	—	—
民國 44 年 (1955)	1,410,462	4,936	—	—	—	—	—	—	—

民國 45 年 (1956)	2,018,396	9,433	—	591	546	8,011	3,645	—	—
民國 46 年 (1957)	2,531,155	12,936	—	—	—	—	—	—	—
民國 47 年 (1958)	3,111,151	17,618	—	—	—	—	—	—	—
民國 48 年 (1959)	3,906,208	24,102	—	1,614	1,822	27,758	8,152	—	—
民國 49 年 (1960)	3,490,763	29,438	—	2,564	12,962	36,889	11,699	—	—
民國 50 年 (1961)	3,880,032	31,218	—	5,331	5,697	42,184	13,451	—	—
民國 51 年 (1962)	4,433,123	34,987	—	6,633	9,655	47,282	15,558	—	—
民國 52 年 (1963)	5,012,765	36,603	—	7,398	14,112	51,116	17,975	—	—
民國 53 年 (1964)	5,137,928	34,940	—	8,261	28,663	51,286	20,259	—	—
民國 54 年 (1965)	5,230,112	38,411	—	10,527	30,154	51,587	22,225	—	—
民國 55 年 (1966)	5,110,576	35,428	—	13,484	42,407	50,756	24,722	—	—
民國 56 年 (1967)	5,481,043	40,142	—	16,891	57,162	58,739	29,591	—	—
民國 57 年 (1968)	6,215,499	40,956	—	18,512	65,996	66,546	38,692	—	—
民國 58 年 (1969)	6,590,906	49,528	—	21,913	83,047	78,150	47,137	—	—
民國 59 年	8,035,838	54,329	—	29,381	117,860	94,880	65,900	—	—

(1970)									
民國 60 年 (1971)	8,958,779	63,789	—	39,530	168,853	123,143	95,359	—	—
民國 61 年 (1972)	11,043,117	81,446	—	50,177	244,217	164,719	131,107	—	—
民國 62 年 (1973)	12,792,166	86,228	—	66,781	324,618	227,350	220,239	—	—
民國 63 年 (1974)	14,448,534	93,872	—	85,807	461,183	280,973	307,349	9,378	156,402
民國 64 年 (1975)	14,809,474	92,380	—	106,607	665,129	252,151	379,130	12,186	238,302
民國 65 年 (1976)	13,728,077	110,992	—	131,007	1,066,515	288,217	545,354	15,533	384,309
民國 66 年 (1977)	14,816,517	137,547	—	158,827	1,670,512	326,493	736,995	18,198	538,842
民國 67 年 (1978)	16,446,773	174,230	—	181,085	2,277,663	379,710	1,061,056	21,672	746,465
民國 68 年 (1979)	17,971,125	201,952	—	197,410	2,688,317	426,277	1,442,772	21,893	817,604
民國 69 年 (1980)	18,728,531	206,615	—	214,470	3,240,479	452,587	1,582,376	20,585	853,922
民國 70 年 (1981)	20,174,487	205,831	—	240,081	4,268,882	439,088	1,951,711	21,264	1,033,394
民國 71 年 (1982)	21,223,200	199,951	—	261,083	6,265,331	412,777	2,249,131	21,167	1,211,464
民國 72 年 (1983)	22,809,740	206,772	—	284,858	8,747,972	419,460	2,592,833	22,775	1,605,678
民國 73 年 (1984)	25,016,208	218,796	—	308,811	11,394,259	512,577	3,023,773	27,082	2,277,313

民國 74 年 (1985)	27,749,426	225,163	—	340,961	15,031,916	531,286	3,311,781	36,135	3,697,613
民國 75 年 (1986)	30,736,757	220,803	—	367,717	20,029,251	533,037	3,600,160	38,355	4,514,823
民國 76 年 (1987)	23,082,825	199,868	—	388,468	24,973,405	523,476	4,077,021	33,237	4,134,443
民國 77 年 (1988)	23,786,062	230,420	25,631	407,135	27,805,524	449,594	4,556,734	26,781	3,552,433
民國 78 年 (1989)	29,615,449	232,714	35,940	435,650	28,568,534	449,605	5,143,125	24,217	3,585,733
民國 79 年 (1990)	30,870,618	263,943	54,696	476,107	33,699,454	447,345	5,382,649	20,950	3,832,393
民國 80 年 (1991)	34,111,377	324,187	74,194	521,183	42,792,116	472,593	6,171,970	23,758	4,895,793
民國 81 年 (1992)	36,063,853	393,591	88,651	555,246	50,765,631	492,180	8,244,022	34,947	7,582,393
民國 82 年 (1993)	39,247,485	407,244	76,554	572,648	52,064,509	526,387	10,489,269	43,843	10,151,503
民國 83 年 (1994)	43,583,475	477,168	86,739	604,454	56,138,614	570,730	13,193,146	48,673	12,079,063
民國 84 年 (1995)	53,940,144	588,428	116,988	690,511	69,052,073	608,897	14,917,979	56,326	14,804,893
民國 85 年 (1996)	57,278,542	597,689	237,139	730,120	79,380,728	664,610	16,713,920	58,965	16,142,698
民國 86 年 (1997)	62,657,973	655,801	193,729	748,837	80,044,145	656,278	16,650,168	61,249	17,368,327
民國 87 年 (1998)	69,156,949	714,980	196,936	764,431	89,865,408	637,540	14,345,817	60,869	17,711,603
民國 88 年	75,630,885	749,890	237,477	792,189	88,512,325	611,892	13,995,907	64,300	19,153,491

(1999)									
民國 89 年 (2000)	90,213,050	1,014,911	275,679	820,835	111,366,440	694,490	21,666,497	73,192	22,233,095
民國 90 年 (2001)	73,246,942	433,090	198,115	841,825	120,761,247	637,385	25,095,159	74,971	23,601,924
民國 91 年 (2002)	73,177,874	300,217	165,888	946,139	120,898,024	593,256	29,960,815	74,841	23,827,307
民國 92 年 (2003)	73,116,301	425,122	175,712	963,771	123,917,639	643,140	29,527,973	84,651	27,512,077
民國 93 年 (2004)	68,411,660	604,602	169,787	987,674	131,570,722	651,247	32,737,513	87,583	28,789,908

備註：符號“—”表資料缺載。民國 89-93 年資料包括大溪郵局。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作；民國 89-93 年資料由桃園郵局會計室提供。

(二) 中壢郵局

民國 91 年 4 月，龍潭、楊梅二郵局歸中壢郵局管轄，給中壢郵局業績帶來很大的變化，表 3-2-3 所示，民國 49、59、69、79、93 年等五個年度的收寄函件，分別為：3,442,832 件、7,496,412 件、14,762,104 件、19,687,456 件、63,387,813 件；收寄包裹分別為：26,361 件、52,069 件、99,188 件、136,948 件、403,468 件，概呈快速成長的趨勢。民國 80、85、93 年的收寄快遞件數為：36,548 件、92,935、162,600 件，則因民間業者加入競爭市場，所以數量有增有減，業績表現起伏不定。

民國 49、59、69、79、93 年等五個年度的郵政儲金，分別為：2,706 千元、124,676 千元、2,523,200 千元、24,769,500 千元、139,691,440 千元，顯示儲蓄戶數與金額都呈正比例增加的趨勢。

在郵政開發匯票方面，以同樣五個年度來看，開發張數分別為：32,110 張、83,831 張、267,750 張、299,184 張、587,628 張；開發匯票金額各為：17,507 千元、66,856 千元、992,274 千元、3,782,169 千元、35,693,875 千元，概呈逐年增加的趨勢，唯匯票平均開出金額分別為：545.2 元、797.5 元、3,706 元、12,641.6 元、60,742.3 元，呈現民國 69 年以前多屬小額匯票，之後多屬高額匯票的情形。

民國 69、79、93 年三個年度的郵政壽險，保戶件數分別為：13,124 件、17,907

件、93,636 件；投入壽險金額分別為：573,485 千元、3,204,290 千元、31,021,208 千元；每件投保金額平均為 43.7 千元、179 千元、331.3 千元，反映郵政壽險用戶逐年增多，且投保金額有越來越大的趨勢。

表 3-2-3 民國 41-93 年中壢郵局經營業績表

年別	收寄函件 (件)	收寄包裹 (件)	收寄快捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/千元	張數	金額/千元	件數	年終保額/千元
民國 41 年 (1952)	368,549	1,555	—	—	—	—	—	—	—
民國 42 年 (1953)	521,176	2,077	—	—	—	—	—	—	—
民國 43 年 (1954)	747,316	2,909	—	—	—	—	—	—	—
民國 44 年 (1955)	1,195,838	2,831	—	—	—	—	—	—	—
民國 45 年 (1956)	1,632,363	7,092	—	300	105	7,235	3,087	—	—
民國 46 年 (1957)	2,059,527	10,572	—	—	—	—	—	—	—
民國 47 年 (1958)	2,558,520	14,705	—	—	—	—	—	—	—
民國 48 年 (1959)	3,525,197	21,301	—	1,363	2,047	24,312	11,758	—	—
民國 49 年 (1960)	3,442,832	26,361	—	2,265	2,706	32,110	17,507	—	—
民國 50 年 (1961)	3,266,972	25,258	—	6,083	7,287	37,201	23,451	—	—
民國 51 年 (1962)	3,899,379	28,643	—	8,010	12,750	42,806	25,926	—	—

民國 52 年 (1963)	3,856,471	31,913	—	10,029	21,793	47,398	37,066	—	—
民國 53 年 (1964)	4,751,885	36,083	—	11,705	28,972	49,860	42,898	—	—
民國 54 年 (1965)	4,933,718	34,135	—	14,369	37,673	47,477	58,558	—	—
民國 55 年 (1966)	4,982,434	34,709	—	17,881	49,921	46,279	59,786	—	—
民國 56 年 (1967)	5,382,128	35,149	—	21,312	61,875	53,360	69,836	—	—
民國 57 年 (1968)	5,607,842	40,864	—	23,327	74,088	64,976	51,753	—	—
民國 58 年 (1969)	5,720,056	45,575	—	27,392	90,315	72,435	52,848	—	—
民國 59 年 (1970)	7,496,412	52,069	—	32,816	124,676	83,831	66,856	—	—
民國 60 年 (1971)	8,063,214	55,814	—	41,540	162,709	95,167	83,471	—	—
民國 61 年 (1972)	9,180,755	56,731	—	52,955	215,043	117,742	110,739	—	—
民國 62 年 (1973)	10,558,424	61,467	—	63,477	279,248	144,124	168,942	—	—
民國 63 年 (1974)	12,543,401	65,443	—	80,374	392,552	185,260	243,944	5,142	78,236
民國 64 年 (1975)	12,119,590	63,995	—	100,195	542,656	172,184	287,603	6,751	124,284
民國 65 年 (1976)	11,389,394	67,397	—	120,576	807,195	154,312	346,658	9,220	234,481
民國 66 年	12,233,121	79,126	—	140,818	1,272,000	185,065	483,906	11,404	332,713

(1977)									
民國 67 年 (1978)	12,965,343	87,267	—	158,753	1,712,902	213,539	672,557	13,617	467,597
民國 68 年 (1979)	14,199,263	96,961	—	169,168	2,011,588	237,844	969,630	13,146	502,800
民國 69 年 (1980)	14,762,104	99,188	—	181,806	2,523,200	267,750	992,274	13,124	573,485
民國 70 年 (1981)	15,427,978	97,518	—	201,561	3,444,380	227,343	1,214,367	13,577	733,725
民國 71 年 (1982)	16,323,911	94,261	—	222,732	5,030,285	217,797	1,449,285	16,154	1,060,805
民國 72 年 (1983)	17,627,276	116,057	—	243,748	6,946,894	217,630	1,643,660	20,165	1,654,420
民國 73 年 (1984)	20,334,780	130,986	—	266,288	9,021,462	275,351	1,867,218	26,795	2,544,860
民國 74 年 (1985)	21,284,765	140,989	—	293,640	11,776,886	275,918	2,027,361	35,011	3,841,780
民國 75 年 (1986)	23,219,816	141,370	—	311,129	15,210,302	279,747	2,286,203	37,021	4,501,270
民國 76 年 (1987)	20,771,655	129,435	—	319,011	18,559,682	305,106	2,713,877	32,036	4,096,250
民國 77 年 (1988)	20,104,941	127,919	16,182	332,130	20,145,316	281,248	3,207,020	25,519	3,428,390
民國 78 年 (1989)	22,512,116	132,431	23,196	352,211	20,987,271	298,052	3,864,282	22,833	3,447,590
民國 79 年 (1990)	19,687,456	136,948	29,245	379,440	24,769,550	299,184	3,782,169	17,907	3,204,290
民國 80 年 (1991)	22,508,467	163,010	36,548	411,191	31,090,087	324,310	4,306,630	19,867	4,094,620

民國 81 年 (1992)	24,067,690	192,402	47,733	438,034	37,372,036	326,340	5,488,533	28,607	6,160,260
民國 82 年 (1993)	24,725,886	190,959	46,360	454,112	39,207,566	348,093	6,868,819	34,437	7,532,330
民國 83 年 (1994)	27,403,431	209,198	58,491	471,323	42,241,254	384,856	8,544,987	38,468	9,017,610
民國 84 年 (1995)	30,142,892	239,701	71,143	531,647	52,665,593	400,759	9,941,533	44,454	11,244,180
民國 85 年 (1996)	34,041,889	312,827	92,935	567,416	62,481,211	419,997	10,983,219	46,651	12,368,782
民國 86 年 (1997)	36,032,055	313,491	101,181	590,456	63,172,346	421,108	10,690,200	47,707	13,193,539
民國 87 年 (1998)	38,452,979	277,059	115,960	605,776	64,364,983	418,800	9,581,528	48,455	13,798,009
民國 88 年 (1999)	39,654,604	235,599	138,645	628,848	71,847,283	419,837	11,264,888	50,820	14,984,748
民國 89 年 (2000)	65,039,275	347,745	211,836	—	119,847,607	595,769	20,953,390	80,464	24,219,250
民國 90 年 (2001)	56,415,005	253,965	158,630	—	129,968,666	554,901	22,990,940	81,017	25,296,503
民國 91 年 (2002)	60,933,587	229,116	139,514	939,188	129,842,519	602,265	26,609,137	80,186	25,389,956
民國 92 年 (2003)	65,674,193	316,777	147,632	952,736	132,452,478	566,714	27,686,721	92,111	29,936,626
民國 93 年 (2004)	63,387,813	403,468	162,600	970,821	139,691,440	587,628	35,693,875	93,636	31,021,208

備註：符號“—”表資料缺載。民國 89-93 年資料包括楊梅、龍潭郵局。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作；民國 89-93 年資料由中壢郵局會計室提

供。

(三) 楊梅郵局

表 3-2-4 所示，民國 49、59、69、79、88 年等五個年度的楊梅郵局業績，收寄函件分別為：1,307,029 件、1,990,365 件、2,954,274 件、3,433,826 件、7,164,955 件；收寄包裹分別為：6,978 件、11,788 件、33,613 件、26,490 件、44,465 件。民國 80、85 年的收寄快遞件數為 5,027 件、14,589 件，反映郵件業務呈現快速成長的趨勢。

民國 49、59、69、79、88 年五個年度的郵政儲金，金額分別為：2,837 千元、56,904 千元、871,780 千元、7,727,748 千元、22,442,397 千元，顯示儲蓄戶數與金額都有增加的趨勢。

在相同的五個年度，郵政開發匯票的張數，分別為：9,012 張、20,489 張、55,447 張、53,953 張、82,330 張；開發匯票金額分別為：5,760 千元、29,475 千元、212,947 千元、652,215 千元、2,299,529 千元，概呈逐年成長的趨勢。

民國 69、79、88 年三個年度的郵政壽險保戶，分別有：7,881 件、6,316 件、14,477 件；投入壽險金額分別為：265,224 千元、1,041,000 千元、4,153,528 千元；每件投保金額平均為 33.7 千元、164.8 千元、286.9 千元，明顯呈現正比例增加趨勢。

表 3-2-4 民國 41-88 楊梅郵局經營業績表

年別	收寄函件 (件)	收寄包裹 (件)	收寄快捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/千元	張數	金額/千元	件數	年終保額/千元
民國 41 年 (1952)	105,747	326	—	—	—	—	—	—	—
民國 42 年 (1953)	183,022	428	—	—	—	—	—	—	—
民國 43 年 (1954)	296,337	745	—	—	—	—	—	—	—
民國 44 年 (1955)	364,576	1,917	—	—	—	—	—	—	—
民國 45 年 (1956)	701,565	2,511	—	376	415	3,160	2,428	—	—
民國 46 年 (1957)	721,829	3,691	—	—	—	—	—	—	—
民國 47 年 (1958)	1,152,959	5,699	—	—	—	—	—	—	—
民國 48 年 (1959)	1,288,988	6,017	—	1,176	2,512	7,177	4,815	—	—
民國 49 年 (1960)	1,307,029	6,978	—	1,551	2,837	9,012	5,760	—	—
民國 50 年 (1961)	1,289,672	7,388	—	3,615	4,662	11,260	6,026	—	—
民國 51 年 (1962)	1,191,416	7,513	—	4,017	7,270	13,554	7,818	—	—
民國 52 年 (1963)	1,318,657	9,271	—	4,340	9,968	15,144	9,348	—	—

民國 53 年 (1964)	1,278,330	9,272	—	4,937	14,687	15,270	9,570	—	—
民國 54 年 (1965)	1,261,512	9,088	—	5,577	16,672	14,681	11,077	—	—
民國 55 年 (1966)	1,205,709	8,734	—	6,632	21,014	13,663	12,669	—	—
民國 56 年 (1967)	1,264,318	8,340	—	7,533	26,802	15,173	14,999	—	—
民國 57 年 (1968)	1,321,537	8,591	—	8,323	34,248	18,090	18,751	—	—
民國 58 年 (1969)	1,697,041	10,011	—	9,747	43,992	18,589	23,821	—	—
民國 59 年 (1970)	1,990,365	11,788	—	12,556	56,904	20,489	29,475	—	—
民國 60 年 (1971)	2,428,657	11,446	—	15,961	75,097	26,090	38,975	—	—
民國 61 年 (1972)	2,732,300	12,334	—	21,119	102,071	34,113	45,889	—	—
民國 62 年 (1973)	3,287,812	15,453	—	24,671	129,530	37,153	43,287	—	—
民國 63 年 (1974)	3,394,997	14,124	—	28,232	177,864	48,245	53,592	5,496	84,234
民國 64 年 (1975)	2,983,621	15,337	—	32,250	228,289	44,278	68,729	6,001	97,347
民國 65 年 (1976)	2,423,335	21,498	—	24,318	233,933	39,862	79,058	7,145	132,938
民國 66 年 (1977)	2,529,208	24,909	—	40,924	458,517	41,957	102,598	8,004	168,075
民國 67 年	2,719,800	32,030	—	45,714	610,691	48,301	152,789	8,531	203,786

(1978)	5	2							
民國 68 年 (1979)	3,027,828	35,372	—	33,514	567,635	51,061	213,934	8,369	252,452
民國 69 年 (1980)	2,954,274	33,613	—	50,545	871,780	55,447	212,947	7,881	265,224
民國 70 年 (1981)	3,185,710	30,110	—	55,120	1,126,627	58,782	258,753	7,453	302,970
民國 71 年 (1982)	3,368,727	26,352	—	59,589	1,666,086	53,131	315,907	7,417	357,110
民國 72 年 (1983)	3,597,656	26,588	—	64,655	2,282,484	49,216	340,658	8,744	539,540
民國 73 年 (1984)	3,844,847	28,952	—	69,604	2,988,065	56,186	382,003	10,483	859,350
民國 74 年 (1985)	4,034,562	32,493	—	75,191	3,816,483	56,626	448,210	12,828	1,241,050
民國 75 年 (1986)	4,316,932	28,689	—	78,103	5,000,856	62,326	446,177	13,227	1,431,090
民國 76 年 (1987)	4,792,914	24,473	—	79,371	6,099,913	56,518	485,434	11,769	1,336,740
民國 77 年 (1988)	5,204,930	25,435	2,209	78,748	6,506,243	51,023	580,717	9,176	1,109,550
民國 78 年 (1989)	5,874,677	24,985	3,577	81,455	6,511,995	51,358	671,908	8,126	1,163,940
民國 79 年 (1990)	3,433,826	26,490	4,307	88,169	7,727,748	53,953	652,215	6,316	1,041,000
民國 80 年 (1991)	5,617,666	29,260	5,027	96,071	9,620,537	57,701	746,210	6,792	1,278,360
民國 81 年 (1992)	5,571,034	32,478	4,779	103,053	11,733,403	61,190	1,039,912	9,517	1,924,560

民國 82 年 (1993)	5,553,870	31,722	5,566	107,416	12,549,160	67,438	1,453,943	10,941	2,297,550
民國 83 年 (1994)	5,518,257	37,568	6,940	113,239	13,895,808	70,638	1,724,459	12,321	2,833,250
民國 84 年 (1995)	5,857,117	39,612	9,508	121,430	15,788,867	78,016	2,064,399	13,339	3,227,710
民國 85 年 (1996)	6,273,031	45,157	14,589	130,512	18,641,402	78,719	2,282,093	13,448	3,446,250
民國 86 年 (1997)	6,994,583	48,279	17,700	135,194	19,288,140	81,601	2,355,782	13,979	3,763,610
民國 87 年 (1998)	7,022,440	49,254	20,415	139,789	20,045,559	83,107	2,070,784	13,973	3,848,740
民國 88 年 (1999)	7,164,955	44,465	26,126	146,369	22,442,397	82,330	2,299,529	14,477	4,153,528

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作。

(四) 大溪郵局

有關大溪郵局的業績，如表 3-2-5 所示，民國 49、59、69、79、88 年等五個年度的收寄函件，分別為：767,731 件、1,417,015 件、2,018,651 件、3,307,265 件、3,094,088 件；收寄包裹分別為：4,148 件、8,734 件、18,081 件、15,609 件、16,113 件，反映急速成長後，又有小幅度增減的情形。民國 80、85 年的收寄快遞件數各為 166 件、3,860 件，其增加趨勢相當明顯。

民國 49、59、69、79、88 年等五個年度的郵政儲金，金額分別為：1,005 千元、23,018 千元、580,182 千元、4,340,925 千元、12,803,232 千元，概呈正比例成長趨勢。

在相同的五個年度的郵政開發匯票開發張數，分別為：4,493 張、14,761 張、39,785 張、36,602 張、43,736 張；開發匯票金額分別為：3,244 千元、18,513 千元、163,860 千元、526,465 千元、1,335,503 千元，都有逐年增加的趨勢。又，匯票平均開出金額分別為 722 元、1,254.2 元、4,118.6 元、14,383.5 元、30,535.6 元，也有顯

著的成長趨勢。

民國 69、79、88 年的郵政壽險保戶，分別有：3,966 件、1,778 件、6,366 件；投入壽險金額分別為：151,760 千元、288,650 千元、1,761,034 千元；每件投保金額平均為 38.3 千元、162.3 千元、276.6 千元，反映上升的趨勢。

表 3-2-5 民國 41-88 年大溪郵局經營業績表

年別	收寄函 件 (件)	收寄包 裹 (件)	收寄快 捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/千 元	張數	金額/千 元	件數	年終保 額/千元
民國 41 年 (1952)	147,732	393	—	—	—	—	—	—	—
民國 42 年 (1953)	183,694	506	—	—	—	—	—	—	—
民國 43 年 (1954)	230,150	632	—	—	—	—	—	—	—
民國 44 年 (1955)	290,465	756	—	—	—	—	—	—	—
民國 45 年 (1956)	527,823	1,172	—	117	74	2,570	1,088	—	—
民國 46 年 (1957)	639,451	2,052	—	—	—	—	—	—	—
民國 47 年 (1958)	647,934	2,649	—	—	—	—	—	—	—
民國 48 年 (1959)	702,948	3,693	—	276	521	4,039	3,076	—	—
民國 49 年 (1960)	767,731	4,148	—	434	1,005	4,493	3,244	—	—
民國 50 年 (1961)	766,246	4,818	—	1,427	1,913	4,398	2,457	—	—
民國 51 年	765,107	5,273	—	1,631	3,010	4,957	4,930	—	—

(1962)									
民國 52 年 (1963)	780,651	6,104	—	1,741	4,368	5,953	5,393	—	—
民國 53 年 (1964)	768,987	7,107	—	2,034	7,372	7,070	5,343	—	—
民國 54 年 (1965)	767,689	7,378	—	2,330	8,908	6,372	5,301	—	—
民國 55 年 (1966)	841,763	7,033	—	2,624	9,946	6,565	6,080	—	—
民國 56 年 (1967)	869,279	6,459	—	2,891	12,980	7,552	9,143	—	—
民國 57 年 (1968)	1,139,775	7,006	—	3,086	12,908	9,716	11,128	—	—
民國 58 年 (1969)	1,207,130	7,706	—	4,028	17,497	11,340	13,593	—	—
民國 59 年 (1970)	1,417,015	8,734	—	5,552	23,018	14,761	18,513	—	—
民國 60 年 (1971)	1,451,605	7,170	—	7,452	31,513	15,588	21,453	—	—
民國 61 年 (1972)	1,617,483	8,748	—	8,639	38,498	22,431	25,378	—	—
民國 62 年 (1973)	1,882,689	9,605	—	9,582	46,799	24,376	22,466	—	—
民國 63 年 (1974)	2,398,548	9,767	—	12,918	67,709	29,807	29,723	2,013	31,911
民國 64 年 (1975)	2,158,832	10,291	—	15,511	111,427	29,545	42,492	2,839	59,997
民國 65 年 (1976)	2,085,503	10,735	—	18,051	159,667	26,546	50,966	3,512	82,043

民國 66 年 (1977)	2,043,194	13,297	—	22,090	256,180	33,048	67,278	3,951	96,978
民國 67 年 (1978)	2,126,031	14,660	—	25,587	365,893	30,757	97,108	4,102	108,270
民國 68 年 (1979)	2,244,699	17,628	—	29,196	452,401	40,071	153,240	4,482	137,405
民國 69 年 (1980)	2,018,651	18,081	—	32,424	580,182	39,785	163,860	3,966	151,760
民國 70 年 (1981)	2,217,642	16,927	—	36,334	749,294	41,692	201,056	3,788	174,080
民國 71 年 (1982)	2,216,629	15,815	—	39,509	1,026,632	42,057	222,727	3,802	203,610
民國 72 年 (1983)	2,214,987	15,605	—	42,382	1,303,063	39,333	239,865	3,884	239,170
民國 73 年 (1984)	2,349,424	17,114	—	45,946	1,690,207	41,065	268,689	4,328	332,230
民國 74 年 (1985)	2,893,684	18,354	—	48,324	2,119,312	41,438	292,657	5,013	453,550
民國 75 年 (1986)	2,947,013	18,399	—	48,845	2,640,499	39,703	347,843	5,097	520,250
民國 76 年 (1987)	2,220,079	17,966	—	49,078	3,200,878	42,936	368,532	4,303	471,770
民國 77 年 (1988)	2,548,063	17,379	204	48,546	3,477,284	35,369	446,857	3,533	405,710
民國 78 年 (1989)	3,055,984	15,721	263	49,564	3,797,289	35,555	519,618	2,716	342,570
民國 79 年 (1990)	3,307,265	15,609	454	51,568	4,340,925	36,602	526,465	1,778	288,650
民國 80 年	3,577,716	17,511	166	56,965	5,607,762	38,361	595,081	1,623	315,040

(1991)									
民國 81 年 (1992)	3,803,256	18,869	102	61,882	6,833,208	40,169	847,868	2,425	494,570
民國 82 年 (1993)	3,742,986	16,884	522	65,895	7,570,480	41,507	1,093,380	3,218	682,270
民國 83 年 (1994)	3,485,446	17,682	831	70,562	8,485,668	45,907	1,341,115	3,887	892,330
民國 84 年 (1995)	3,169,271	19,098	1,693	77,294	9,585,273	47,328	1,450,318	5,051	1,236,380
民國 85 年 (1996)	3,200,930	18,950	3,860	82,665	11,009,208	46,432	1,504,522	5,465	1,390,050
民國 86 年 (1997)	3,260,612	19,451	6,121	87,649	11,334,401	45,930	1,410,039	5,897	1,552,546
民國 87 年 (1998)	3,253,014	17,831	6,893	90,715	11,695,386	44,453	1,282,845	6,056	1,637,738
民國 88 年 (1999)	3,094,088	16,113	9,632	94,818	12,803,232	43,736	1,335,503	6,366	1,761,034

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作。

(五) 龍潭郵局

龍潭郵局的業績，如表 3-2-6 所示，民國 49、59、69、79、88 年的收寄函件，分別為：1,312,293 件、1,460,100 件、3,117,683 件、5,227,413 件、5,132,001 件，收寄包裹分別為：8,072 件、7,503 件、14,587 件、22,894 件、41,372 件，大體呈現增加的趨勢。民國 80、85 年的收寄快遞件數分別為 642 件、9,999 件，明顯呈現增加的趨勢。

有關郵政儲金，民國 49、59、69、79、88 年等五個年度的金額，分別為：3,288 千元、34,932 千元、683,888 千元、5,134,524 千元、14,185,318 千元，呈現大幅度成長趨勢。

在相同的五個年度，郵政開發匯票的張數，分別為：20,151 張、21,712 張、80,441 張、57,834 張、74,083 張；開發匯票金額為：8,393 千元、14,850 千元、285,448 千元、783,113 千元、1,651,691 千元，概呈逐年增加的趨勢。又，從張數與金額比例來看，匯票平均開出金額分別為：416.5 元、684 元、3,548.5 元、13,540.7 元、22,080.5 元，明顯呈現上升的趨勢。

關於郵政壽險，民國 69、79、88 年的保戶件數，分別為：2,513 件、4,013 件、12,856 件；投入壽險金額分別為：91,541 千元、684,390 千元、3,851,299 千元；每件投保金額平均各為 36.2 千元、170.5 千元、300 千元，有不斷增加的情形。

表 3-2-6 民國 41-88 年龍潭郵局經營業績表

年別	收寄函 件 (件)	收寄包 裹 (件)	收寄快 捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/ 千元	張數	金額/ 千元	件數	年終保額 /千元
民國 41 年 (1952)	48,814	132	—	—	—	—	—	—	—
民國 42 年 (1953)	142,599	311	—	—	—	—	—	—	—
民國 43 年 (1954)	166,977	393	—	—	—	—	—	—	—
民國 44 年 (1955)	262,727	716	—	—	—	—	—	—	—
民國 45 年 (1956)	401,461	1,685	—	312	252	1,348	756	—	—
民國 46 年 (1957)	648,656	2,375	—	—	—	—	—	—	—
民國 47 年 (1958)	1,243,062	3,913	—	—	—	—	—	—	—
民國 48 年 (1959)	1,224,476	5,414	—	1,656	1,971	13,198	5,619	—	—
民國 49 年 (1960)	1,312,293	8,072	—	2,540	3,288	20,151	8,393	—	—

民國 50 年 (1961)	1,482,352	8,898	—	4,816	6,360	28,373	11,841	—	—
民國 51 年 (1962)	1,617,624	5,273	—	6,100	11,427	37,644	16,120	—	—
民國 52 年 (1963)	1,425,528	6,104	—	6,118	13,887	39,167	22,207	—	—
民國 53 年 (1964)	1,144,250	7,107	—	6,028	12,952	27,567	19,150	—	—
民國 54 年 (1965)	1,087,670	7,378	—	6,851	13,662	18,232	9,190	—	—
民國 55 年 (1966)	1,107,053	7,033	—	7,951	16,195	16,605	9,610	—	—
民國 56 年 (1967)	1,127,519	6,459	—	9,108	21,795	19,380	11,867	—	—
民國 57 年 (1968)	1,265,546	7,006	—	9,108	25,709	20,915	11,621	—	—
民國 58 年 (1969)	1,182,372	7,640	—	8,964	29,571	22,343	12,306	—	—
民國 59 年 (1970)	1,460,100	7,503	—	9,470	34,932	21,712	14,850	—	—
民國 60 年 (1971)	2,009,862	8,555	—	10,894	45,577	24,293	18,718	—	—
民國 61 年 (1972)	2,570,081	13,303	—	13,043	59,591	35,661	28,680	—	—
民國 62 年 (1973)	3,011,242	14,658	—	15,207	83,008	53,271	42,996	—	—
民國 63 年 (1974)	3,209,958	14,210	—	17,681	117,410	57,139	54,872	1,772	26,910
民國 64 年	2,791,596	12,998	—	21,158	166,015	55,167	69,535	2,057	34,869

(1975)									
民國 65 年 (1976)	2,406,835	12,316	—	36,267	308,689	54,759	89,188	2,576	56,559
民國 66 年 (1977)	2,574,637	13,228	—	28,185	349,694	67,450	120,477	2,597	60,431
民國 67 年 (1978)	2,855,098	15,275	—	31,284	482,455	68,690	190,299	2,768	74,773
民國 68 年 (1979)	3,110,874	15,140	—	47,546	736,674	71,723	250,939	2,587	82,096
民國 69 年 (1980)	3,117,683	14,587	—	38,656	683,888	80,441	285,448	2,513	91,541
民國 70 年 (1981)	3,455,044	14,105	—	41,596	875,156	81,995	322,192	2,231	99,586
民國 71 年 (1982)	3,429,829	13,342	—	44,730	1,191,727	67,878	352,019	2,757	161,496
民國 72 年 (1983)	3,501,420	17,329	—	47,322	1,508,205	62,680	380,865	4,197	345,516
民國 73 年 (1984)	3,561,663	18,474	—	50,534	1,899,068	68,538	411,232	5,680	542,416
民國 74 年 (1985)	3,438,905	19,259	—	54,231	2,374,955	62,047	455,328	7,918	857,405
民國 75 年 (1986)	3,343,033	17,468	—	55,703	2,971,398	67,346	542,685	8,827	1,050,790
民國 76 年 (1987)	3,187,899	20,662	—	55,152	3,606,537	62,521	600,948	7,891	969,400
民國 77 年 (1988)	3,388,188	23,741	13	54,048	3,920,203	55,431	759,468	6,090	792,430
民國 78 年 (1989)	4,009,524	21,502	96	55,739	4,282,160	56,720	844,254	5,556	801,440

民國 79 年 (1990)	5,227,413	22,894	390	61,005	5,134,524	57,834	783,113	4,013	684,390
民國 80 年 (1991)	3,888,297	28,934	642	68,946	6,783,721	63,448	926,604	4,649	939,950
民國 81 年 (1992)	4,705,334	33,170	657	75,531	8,496,496	65,595	1,205,739	8,111	1,746,150
民國 82 年 (1993)	3,997,824	32,037	2,494	80,490	9,194,515	68,890	1,570,059	10,046	2,241,720
民國 83 年 (1994)	3,937,722	33,876	4,282	85,577	10,213,857	75,652	1,852,938	11,396	2,748,066
民國 84 年 (1995)	4,359,900	38,666	6,878	91,139	11,302,088	77,977	2,060,311	12,768	3,305,826
民國 85 年 (1996)	4,893,217	46,328	9,999	96,736	12,814,842	77,600	2,169,384	12,910	3,427,340
民國 86 年 (1997)	6,963,324	58,677	12,525	99,211	12,917,782	76,958	2,049,368	12,396	3,445,230
民國 87 年 (1998)	6,418,203	49,344	15,417	101,779	12,860,059	75,116	1,706,140	12,105	3,421,904
民國 88 年 (1999)	5,132,001	41,372	19,623	106,230	14,185,318	74,083	1,651,691	12,856	3,851,299

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作。

(六) 大園郵局

大園郵局的業績，如表 3-2-7 所示，民國 49、59、69、79、84 年的收寄函件，分別為：355,548 件、700,779 件、1,182,019 件、2,601,660 件、1,710,282 件，反映業績穩定成長後，有若干波動的情形。收寄包裹件數分別為：2,708 件、4,274 件、5,859 件、8,954 件、79,082 件，明顯呈現快速成長的趨勢。民國 82、85 年的收寄快遞件數為 536 件、882 件，業績表現平平。

有關郵政儲金，民國 49、59、69、79、83 年等五個年度的金額，分別為：225 千元、12,749 千元、371,975 千元、3,875,979 千元、6,499,535 千元，反映儲蓄戶數與金額呈正比例增加趨勢。

民國 49、59、69、79、84 年的郵政開發匯票張數，分別為：4,915 張、7,347 張、22,632 張、26,045 張、29,229 張；開發匯票金額分別為：2,849 千元、9,746 千元、94,993 千元、339,503 千元、758,817 千元，顯示業績有逐年上升的趨勢。另從張數與金額比例來看，匯票平均開出金額分別為：580 元、1,326.5 元、4,194.6 元、13,035.2 元、25,961.1 元，也有成長的情形。

民國 69、79、83 年三個年度的郵政壽險保戶，分別有：1,382 件、1,379 件、1,756 件；投入壽險金額分別為：53,175 千元、232,390 千元、444,560 千元；每件投保金額平均各為：38.5 千元、168.5 千元、253.2 千元，反映郵政壽險保戶及投保金額均有逐年增加的情形。

表 3-2-7 民國 41-84 年大園郵局經營業績表

年別	收寄函件 (件)	收寄包裹 (件)	收寄快捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/千元	張數	金額/千元	件數	年終保額/千元
民國 41 年 (1952)	59,616	172	—	—	—	—	—	—	—
民國 42 年 (1953)	110,045	228	—	—	—	—	—	—	—
民國 43 年 (1954)	144,794	314	—	—	—	—	—	—	—
民國 44 年 (1955)	182,789	497	—	—	—	—	—	—	—
民國 45 年 (1956)	246,729	961	—	144	53	1,449	847	—	—
民國 46 年 (1957)	378,882	1,582	—	—	—	—	—	—	—
民國 47 年 (1958)	460,084	1,917	—	—	—	—	—	—	—

民國 48 年 (1959)	428,323	2,759	—	271	233	3,346	2,387	—	—
民國 49 年 (1960)	355,548	2,708	—	320	225	4,915	2,849	—	—
民國 50 年 (1961)	420,839	3,346	—	831	813	5,317	3,028	—	—
民國 51 年 (1962)	482,548	3,670	—	859	1,203	6,337	3,184	—	—
民國 52 年 (1963)	432,931	4,120	—	1,166	3,012	6,128	6,687	—	—
民國 53 年 (1964)	470,380	4,157	—	1,153	4,156	6,387	4,166	—	—
民國 54 年 (1965)	482,061	3,934	—	1,220	4,389	5,673	3,890	—	—
民國 55 年 (1966)	491,533	3,571	—	1,321	4,648	5,383	4,409	—	—
民國 56 年 (1967)	462,316	3,490	—	1,400	5,571	6,378	5,244	—	—
民國 57 年 (1968)	487,421	3,908	—	1,587	7,093	6,979	6,632	—	—
民國 58 年 (1969)	529,050	4,054	—	1,812	9,331	7,020	7,758	—	—
民國 59 年 (1970)	700,779	4,274	—	2,220	12,749	7,347	9,746	—	—
民國 60 年 (1971)	805,071	4,298	—	3,131	19,032	7,896	12,642	—	—
民國 61 年 (1972)	940,634	4,729	—	5,983	28,141	9,816	15,574	—	—
民國 62 年	1,018,110	4,346	—	9,357	37,469	11,301	24,325	—	—

(1973)									
民國 63 年 (1974)	1,142,370	4,567	—	11,970	69,945	13,797	32,279	1,058	14,156
民國 64 年 (1975)	1,011,254	3,944	—	14,374	88,863	14,764	45,522	1,318	20,826
民國 65 年 (1976)	896,777	4,828	—	16,866	141,817	12,967	39,318	1,583	32,261
民國 66 年 (1977)	922,039	4,952	—	19,837	226,535	15,950	46,031	1,718	47,055
民國 67 年 (1978)	1,018,477	5,689	—	21,193	296,571	19,200	64,410	1,805	54,600
民國 68 年 (1979)	1,321,154	8,108	—	22,324	325,184	23,558	101,246	1,633	53,950
民國 69 年 (1980)	1,182,019	5,859	—	23,568	371,975	22,632	94,933	1,382	53,175
民國 70 年 (1981)	1,352,203	6,026	—	24,721	472,168	21,278	111,208	1,182	52,383
民國 71 年 (1982)	1,466,053	5,104	—	25,890	674,920	19,228	116,525	997	56,643
民國 72 年 (1983)	1,700,269	5,847	—	27,328	908,173	17,389	118,386	1,495	113,695
民國 73 年 (1984)	2,112,386	5,879	—	29,530	1,166,031	20,242	137,282	2,174	193,230
民國 74 年 (1985)	1,985,548	5,296	—	31,706	1,561,756	22,315	172,096	3,429	339,970
民國 75 年 (1986)	2,401,665	5,578	—	32,939	2,079,180	22,811	183,499	3,776	412,680
民國 76 年 (1987)	2,786,667	5,282	—	34,341	2,667,322	25,694	224,482	3,562	404,080

民國 77 年 (1988)	2,620,359	5,967	—	35,041	3,110,296	22,828	286,254	2,766	337,120
民國 78 年 (1989)	2,721,943	7,930	—	36,352	3,332,709	25,013	349,963	2,403	342,720
民國 79 年 (1990)	2,601,660	8,954	—	39,268	3,875,979	26,045	339,503	1,379	232,390
民國 80 年 (1991)	2,979,980	12,143	—	42,982	4,645,969	29,087	432,261	1,075	225,380
民國 81 年 (1992)	2,283,166	13,378	—	46,159	5,603,701	30,412	62,031	1,331	290,360
民國 82 年 (1993)	2,253,448	12,766	536	48,551	5,966,704	33,810	720,386	1,627	379,510
民國 83 年 (1994)	2,481,908	15,487	990	51,381	6,499,535	37,594	935,544	1,756	444,560
民國 84 年 (1995)	1,710,282	79,082	882	—	—	29,229	758,817	—	—

備註：符號“—”表資料缺載。自民國 84 年 9 月 7 日起大園郵局改屬桃園郵局。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作。

(七) 新屋郵局

新屋郵局的業績，如表 3-2-8 所見，以收寄郵件數來說，民國 49、59、69、79、84 年等五個年度的收寄函件，分別為：369,567 件、381,471 件、595,554 件、1,196,764 件、1,246,154 件；收寄包裹分別為：1,343 件、2,669 件、2,189 件、10,834 件、7,155 件，反映收寄函件業績概呈穩定成長的趨勢，收寄包裹業績有先增後減的情形。

有關郵政儲金，民國 49、59、69、79、83 年等五個年度的金額，分別為：2,388 千元、11,562 千元、247,803 千元、1,923,612 千元、3,390,262 千元，反映儲蓄戶數與金額都呈增加的趨勢。

在郵政開發匯票方面，民國 49、59、69、79、84 年等五個年度的開發張數，分別為：2,388 張、3,268 張、9,648 張、8,553 張、7,844 張；開發匯票金額分別為：

2,011 千元、6,142 千元、41,155 千元、212,285 千元、318,736 千元。匯票平均開出金額分別為：842.1 元、1,879.4 元、4,265.7 元、24,819.9 元、40,634.4 元，大致呈現快速成長的趨勢。

民國 69、79、83 年三個年度的郵政壽險保戶分別有：2,253 件、742 件、1,546 件；投入壽險金額分別為：72,850 千元、117,450 千元、350,150 千元；每件投保金額平均各為：32.3 千元、158.3 千元、226.5 千元，反映保戶逐年增多，投保金額有越來越大的傾向。

表 3-2-8 民國 41-84 年新屋郵局經營業績表

年別	收寄函 件 (件)	收寄包 裹 (件)	收寄快 捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/千 元	張數	金額/千 元	件數	年終保額/ 千元
民國 41 年 (1952)	29,685	54	—	—	—	—	—	—	—
民國 42 年 (1953)	40,465	92	—	—	—	—	—	—	—
民國 43 年 (1954)	58,249	144	—	—	—	—	—	—	—
民國 44 年 (1955)	70,301	188	—	—	—	—	—	—	—
民國 45 年 (1956)	111,019	385	—	86	20	1,060	572	—	—
民國 46 年 (1957)	147,835	616	—	—	—	—	—	—	—
民國 47 年 (1958)	189,303	859	—	—	—	—	—	—	—
民國 48 年 (1959)	281,988	1,065	—	225	114	2,034	1,162	—	—
民國 49 年 (1960)	369,567	1,343	—	297	179	2,388	2,011	—	—

民國 50 年 (1961)	228,389	1,450	—	656	476	2,510	1,982	—	—
民國 51 年 (1962)	304,290	1,672	—	763	701	2,497	2,504	—	—
民國 52 年 (1963)	303,372	2,119	—	800	1,201	2,286	2,806	—	—
民國 53 年 (1964)	296,287	2,071	—	846	1,670	2,213	2,882	—	—
民國 54 年 (1965)	288,296	2,257	—	1,022	2,305	1,942	2,843	—	—
民國 55 年 (1966)	267,996	1,810	—	1,379	3,428	2,124	3,206	—	—
民國 56 年 (1967)	270,279	1,933	—	1,696	4,779	2,155	3,316	—	—
民國 57 年 (1968)	290,536	2,158	—	2,094	7,317	2,984	4,334	—	—
民國 58 年 (1969)	330,148	2,228	—	2,686	9,671	2,889	4,959	—	—
民國 59 年 (1970)	381,471	2,699	—	3,838	11,562	3,268	6,142	—	—
民國 60 年 (1971)	433,824	2,948	—	5,472	17,009	3,541	7,131	—	—
民國 61 年 (1972)	469,738	2,888	—	6,290	22,207	6,375	9,772	—	—
民國 62 年 (1973)	517,772	2,525	—	6,702	29,143	7,222	13,385	—	—
民國 63 年 (1974)	582,490	2,231	—	7,267	42,754	8,245	19,466	2,760	36,061
民國 64 年	564,217	2,039	—	8,617	59,960	9,024	20,852	2,968	44,737

(1975)									
民國 65 年 (1976)	518,835	2,304	—	9,478	84,930	6,913	17,588	3,075	63,251
民國 66 年 (1977)	529,775	2,609	—	11,435	149,471	6,408	21,444	2,930	65,283
民國 67 年 (1978)	554,416	2,944	—	13,966	188,477	8,235	36,846	2,998	78,845
民國 68 年 (1979)	593,986	3,050	—	14,822	201,410	9,306	37,997	2,578	75,185
民國 69 年 (1980)	595,554	2,189	—	15,477	247,803	9,648	41,155	2,253	72,850
民國 70 年 (1981)	616,990	3,083	—	16,094	303,741	8,503	44,308	1,707	67,480
民國 71 年 (1982)	688,431	7,425	—	16,809	422,628	7,324	47,627	1,587	72,860
民國 72 年 (1983)	670,421	6,694	—	17,544	576,056	6,733	51,043	1,540	93,460
民國 73 年 (1984)	664,617	8,259	—	18,705	767,170	8,426	56,686	1,716	126,890
民國 74 年 (1985)	710,865	8,583	—	20,140	974,357	9,663	60,799	2,026	182,050
民國 75 年 (1986)	881,339	9,834	—	20,966	1,252,466	10,037	77,552	2,040	210,000
民國 76 年 (1987)	988,151	8,150	—	21,341	1,596,742	10,158	99,899	1,863	199,540
民國 77 年 (1988)	1,066,437	10,403	—	20,883	1,808,706	8,139	133,695	1,413	166,140
民國 78 年 (1989)	1,300,767	9,673	—	20,718	1,737,928	8,319	201,258	1,124	148,650

民國 79 年 (1990)	1,196,764	10,834	—	20,578	1,923,612	8,553	212,285	742	117,450
民國 80 年 (1991)	1,140,136	9,395	—	22,010	2,261,197	8,988	232,106	648	116,930
民國 81 年 (1992)	1,440,526	10,632	—	23,853	2,788,849	10,005	330,391	1,151	225,590
民國 82 年 (1993)	1,730,402	10,273	82	25,040	3,059,001	10,863	451,702	1,361	285,270
民國 83 年 (1994)	1,844,991	10,630	213	26,556	3,390,262	12,390	536,671	1,546	350,150
民國 84 年 (1995)	1,246,154	7,155	177	—	—	7,844	318,736	—	—

備註：符號“—”表資料缺載。自民國 84 年 7 月 21 日起新屋郵局改屬中壢郵局。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作。

(八) 復興郵局

復興郵局的業績，如表 3-2-9 所示，民國 57 年到 63 年的收寄郵件數，分別為：85,132 件、225,011 件、260,525 件、274,884 件、278,594 件、280,794 件，概呈穩定成長的趨勢。收寄包裹分別為：463 件、1,257 件、2,051 件、2,000 件、2,134 件、1,237 件、682 件，反映先增後減。郵政儲金金額分別為：1,045 千元、2,184 千元、2,691 千元、4,356 千元、5,245 千元、6,421 千元，顯示復興地區民眾經濟能力獲得改善，儲蓄戶數與金額都有穩定的增加。郵政開發匯票張數分別為：526 張、1,472 張、1,420 張、1,469 張、1,286 張、1,234 張、742 張；開發匯票金額分別為：230 千元、735 千元、602 千元、1,425 千元、1,923 千元、2,311 千元、1,952 千元，大致呈現若干波動的情況。又，匯票平均開出金額分別為：437.3 元、499.3 元、423.9 元、970 元、1,495.3 元、1,872.8 元、2,630.7 元，有穩定增加的趨勢。

表 3-2-9 民國 57-63 年復興郵局經營業績表

年別	收寄函件 (件)	收寄包裹 (件)	儲金年終結存		開發匯票	
			張數	金額/千元	張數	金額/千元
民國 57 年 (1968)	85,132	463	1,045	219	230	526
民國 58 年 (1969)	225,011	1,257	2,184	519	735	1,472
民國 59 年 (1970)	260,525	2,051	2,691	760	602	1,420
民國 60 年 (1971)	274,884	2,000	4,356	1,586	1,425	1,469
民國 61 年 (1972)	278,594	2,134	5,245	1,656	1,923	1,286
民國 62 年 (1973)	280,794	1,237	6,421	1,950	2,311	1,234
民國 63 年 (1974)	—	682	—	—	1,952	742

備註：符號“—”表資料缺載。自民國 63 年起復興郵局改屬大溪郵局。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作。

(九) 桃園機場郵局

桃園機場郵局於民國 68 年桃園機場啟動營運時，便已設立，主要提供進出機場的國內外旅客及機場工作人員利用。有關其經營業績，如表 3-2-10 所示，民國 68、72、83、84 年四個年度的收寄函件，分別為：158,517 件、891,181 件、1,352,871 件、942,914 件；收寄包裹分別為：696 件、1,411 件、3,068 件、2,416 件，民國 80、84 年的收寄快遞件數分別為：1,833 件、1,066 件，業績有增有減，收寄函件數位居主要績效的地位。

有關郵政儲金，民國 68、72、83 年三個年度的金額，分別為：22,079 千元、142,173 千元、595,347 千元，反映儲戶金額呈穩定增加的趨勢。在郵政開發匯票方

面，民國 68、72、83、84 年的開發張數，分別為：1,571 張、10,745 張、12,876 張、10,484 張；開發匯票金額分別為：7,123 千元、79,056 千元、211,139 千元、195,165 千元，業績有先盛後衰的情形。匯票平均開出金額各為 4,534.1 元、7,357.5 元、16,397.9 元、18,615.5 元，呈現向上增加的趨勢。

在郵政壽險方面，民國 68、72、83 年的保戶件數，分別為：25 件、65 件、518 件；投入壽險金額分別為：1,230 千元、6,530 千元、180,500 千元；每件投保金額平均各為 49.2 千元、100.5 千元、348.5 千元，反映有顯著成長的情形。

表 3-2-10 民國 68-84 年桃園機場郵局經營業績表

年別	收寄函 件 (件)	收寄包 裹 (件)	收寄快 捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/千 元	張數	金額/千 元	件數	年終保 額/千元
民國 68 年 (1979)	158,517	696	0	1,419	22,079	1,571	7,123	25	1,230
民國 69 年 (1980)	626,616	1,715	0	2,163	42,291	11,026	44,721	47	3,010
民國 70 年 (1981)	606,919	1,713	0	2,690	75,253	9,784	60,033	46	3,540
民國 71 年 (1982)	702,889	1,413	0	3,204	103,657	9,875	71,747	51	4,070
民國 72 年 (1983)	891,181	1,411	0	6,618	142,173	10,745	79,056	65	6,530
民國 73 年 (1984)	774,414	1,266	0	3,948	178,656	11,881	87,838	91	11,450
民國 74 年 (1985)	733,468	1,504	0	4,179	225,593	12,609	88,792	164	26,400
民國 75 年 (1986)	720,922	1,623	0	4,153	268,819	12,882	97,167	238	38,660
民國 76 年 (1987)	752,018	1,804	800	3,831	275,996	12,393	105,621	216	36,230

民國 77 年 (1988)	869,066	2,239	1,130	3,461	261,843	9,589	115,094	194	33,800
民國 78 年 (1989)	1,035,077	1,829	1,579	3,253	233,640	9,781	129,625	145	25,610
民國 79 年 (1990)	1,056,304	2,110	1,833	3,195	268,423	10,076	129,286	114	25,200
民國 80 年 (1991)	1,136,109	2,651	1,833	4,063	430,560	10,365	129,207	126	32,350
民國 81 年 (1992)	1,157,851	3,051	2,214	4,509	559,186	11,637	159,446	241	72,150
民國 82 年 (1993)	1,205,828	3,213	1,854	4,706	604,097	12,080	212,900	346	113,400
民國 83 年 (1994)	1,352,871	3,068	1,150	4,786	595,347	12,876	211,139	518	180,500
民國 84 年 (1995)	942,914	2,416	1,066	—	—	10,484	195,165	—	—

備註：符號“—”表資料缺載。自民國 84 年 9 月 7 日起桃園機場郵局改屬桃園郵局。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作。

表 3-2-11 所示為縣境整體的郵政業績，以收寄郵件數來說，民國 49、59、69、79、89、93 年等六個年度的收寄函件，分別為：11,045,763 件、21,742,505 件、43,985,432 件、67,381,306 件、155,252,325 件、131,799,473 件，反映民國 90 年以前，業績穩定上升，其後受到郵政轉型為公司化的影響，而漸趨下降的情形。收寄包裹方面，分別為：79,048 件、143,447 件、381,847 件、487,782 件、1,362,656 件、1,008,070 件，反映業績先盛後衰，民國 92 年再回升的情形。收寄快遞項目的統計數字始於民國 77 年，民國 80、85、93 年的快遞件數分別為：118,410 件、358,522 件、332,387 件，其數量由增而減的原因是，民國 90 年後受到民間業者加入競爭市場影響所致。

民國 49、59、69、79、89、93 年六個年度的郵政儲金金額，分別為：12,962

千元、384,396 千元、8,561,598 千元、81,740,217 千元、231,214,047 千元、271,262,162 千元，顯示縣境民眾經濟能力已有改善，儲蓄戶數與金額都呈正比例增加的情形。

關於郵政開發匯票，在相同的六個年度，開發張數分別為：109,958 張、247,708 張、939,316 張、939,592 張、1,290,259 張、1,238,875 張；開發匯票金額分別為：51,467 千元、212,088 千元、3,417,714 千元、11,807,687 千元、42,619,887 千元、68,431,388 千元，概呈逐年增加的趨勢。另從張數與金額比例來看，匯票平均開出金額分別為：468.1 元、856.2 元、3,638.5 元、12,668.8 元、33,032 元、55,236.7 元，亦呈向上成長的趨勢。

關於郵政壽險，民國 69、79、89、93 年四個年度的保戶件數，分別為：51,751 件、53,199 件、153,656 件、181,219 件；投入壽險金額分別為：2,064,967 千元、9,425,763 千元、46,452,345 千元、59,811,116 千元；每件投保金額平均各為：39.9 千元、177.2 千元、302.3 千元、330 千元，反映郵政壽險保戶逐年增多，且投保金額有越來越大情形。

表 3-2-11 民國 40-93 年本縣郵政業績一覽表

年別	收寄函件 (件)	收寄包裹 (件)	收寄快捷 郵件	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險	
				戶數	金額/千元	張數	金額/千元	件數	年終保額/千元
民國 40 年 (1951)	1,038,819	2,632	—	717	37	9,702	3,016.00	—	—
民國 45 年 (1956)	5,639,356	23,249	—	1,926	1,467.00	24,833	12,428.00	—	—
民國 48 年 (1959)	11,358,128	63,351	—	6,581	9,223.00	81,864	36,972.00	—	—
民國 49 年 (1960)	11,045,763	79,048	—	9,971	12,962	109,958	51,467	—	—
民國 50 年 (1961)	11,334,502	82,376	—	22,759	27,211	131,243	62,306	—	—
民國 51 年 (1962)	12,693,487	92,296	—	28,013	46,019	155,077	79,043	—	—
民國 52 年	13,130,645	101,324	—	31,592	68,344	167,192	98,484	—	—

(1963)									
民國 53 年 (1964)	13,848,047	103,887	—	34,964	98,475	159,653	104,272	—	—
民國 54 年 (1965)	14,051,058	103,288	—	41,896	113,767	145,964	113,086	—	—
民國 55 年 (1966)	14,007,064	99,450	—	51,272	147,563	141,375	120,486	—	—
民國 56 年 (1967)	14,856,884	102,680	—	60,981	190,968	162,737	143,998	—	—
民國 57 年 (1968)	16,413,288	111,796	—	66,256	228,408	190,732	143,146	—	—
民國 58 年 (1969)	17,481,714	127,999	—	77,055	285,612	214,238	163,161	—	—
民國 59 年 (1970)	21,742,505	143,447	—	96,593	384,396	247,708	212,088	—	98,515
民國 60 年 (1971)	24,425,896	157,020	—	125,566	524,149	297,187	279,178	—	148,361
民國 61 年 (1972)	28,832,702	182,313	—	159,862	715,018	392,143	369,065	—	192,326
民國 62 年 (1973)	33,349,009	195,519	—	197,727	936,239	506,031	537,954	—	253,380
民國 63 年 (1974)	37,720,298	204,896	—	244,249	1,329,419	624,208	743,180	27,619	42,791
民國 64 年 (1975)	36,438,584	200,984	—	298,712	1,862,339	577,113	913,863	34,000	620,362
民國 65 年 (1976)	33,448,756	230,070	—	356,563	2,802,746	583,576	1,168,130	42,644	985,843
民國 66 年 (1977)	35,648,491	275,668	—	422,116	4,382,909	670,371	1,578,729	48,802	1,309,377

民國 67 年 (1978)	38,685,943	332,097	—	477,582	5,934,652	768,432	2,275,065	55,493	1,734,336
民國 68 年 (1979)	42,627,446	378,907	—	515,399	7,005,288	861,411	3,176,881	54,715	1,922,722
民國 69 年 (1980)	43,985,432	381,847	—	559,109	8,561,598	939,316	3,417,714	51,751	2,064,967
民國 70 年 (1981)	47,036,973	375,313	—	618,197	11,315,501	888,465	4,163,628	51,248	2,467,164
民國 71 年 (1982)	49,419,669	363,663	—	673,546	16,381,286	830,067	4,824,968	53,932	3,128,058
民國 72 年 (1983)	53,012,950	396,303	—	731,455	22,415,020	823,186	5,446,366	62,865	4,598,009
民國 73 年 (1984)	58,658,339	429,726	—	793,366	29,104,918	994,266	6,234,721	78,349	6,887,739
民國 74 年 (1985)	62,831,223	451,641	—	868,372	37,881,258	1,011,902	6,857,024	102,524	10,639,818
民國 75 年 (1986)	68,567,377	443,764	—	919,555	49,452,771	1,027,889	7,581,286	108,581	12,679,563
民國 76 年 (1987)	58,582,208	407,640	—	950,593	60,980,475	1,038,802	8,675,814	94,877	11,648,453
民國 77 年 (1988)	59,588,046	443,503	45,039	979,992	67,035,415	913,221	10,085,839	75,472	9,825,573
民國 78 年 (1989)	70,125,537	446,785	64,202	1,034,942	69,451,526	934,403	11,724,033	67,130	9,840,253
民國 79 年 (1990)	67,381,306	487,782	90,696	1,119,330	81,740,217	939,592	11,807,687	53,199	9,425,763
民國 80 年 (1991)	74,959,748	587,091	118,410	1,223,411	103,231,949	1,004,853	13,540,069	58,538	11,898,523
民國 81 年	79,092,710	697,571	144,136	1,308,267	124,152,510	1,037,528	17,377,942	86,330	18,496,033

(1992)									
民國 82 年 (1993)	82,457,729	705,098	133,968	1,358,858	130,216,032	1,109,068	22,860,458	105,819	23,683,553
民國 83 年 (1994)	89,608,101	804,677	159,636	1,427,878	141,460,349	1,210,643	28,339,902	118,565	28,545,529
民國 84 年 (1995)	101,368,674	1,014,158	208,335	1,512,021	158,393,896	1,260,534	31,707,262	131,938	33,818,989
民國 85 年 (1996)	105,687,609	1,020,951	358,522	1,607,449	184,327,393	1,287,358	33,653,140	137,439	36,775,120
民國 86 年 (1997)	115,908,547	1,095,699	331,256	1,661,347	186,756,815	1,281,875	33,155,558	141,298	39,323,252
民國 87 年 (1998)	124,303,585	1,108,468	355,621	1,702,490	188,831,397	1,259,016	28,987,114	141,458	40,417,994
民國 88 年 (1999)	130,676,533	1,087,439	431,503	1,768,454	209,790,557	1,231,878	30,847,520	148,819	43,904,100
民國 89 年 (2000)	155,252,325	1,362,656	487,515	1,832,776	231,214,047	1,290,259	42,619,887	153,656	46,452,345
民國 90 年 (2001)	129,661,947	687,055	356,745	1,880,641	250,729,913	1,192,286	48,086,099	155,988	48,898,427
民國 91 年 (2002)	134,111,461	529,333	305,402	1,885,327	250,740,543	1,195,521	56,569,952	155,027	49,217,263
民國 92 年 (2003)	138,790,494	741,899	323,344	1,916,507	256,360,117	1,209,854	57,214,694	176,762	57,448,703
民國 93 年 (2004)	131,799,473	1,008,070	332,387	1,958,495	271,262,162	1,238,875	68,431,388	181,219	59,811,116

備註：符號“—”表資料缺載。

資料來源：根據《郵政統計要覽》製作。

第三節 郵件處理

縣境郵政業務歷經數十年經濟發展與社會轉型的結果，漸漸從早期獨占市場邁向自由化競爭市場，鑑於郵政既是政府服務民眾的一項公共事業，又帶有出售郵票、匯票、壽險等商品之商業性質，故如何在歷史傳承中求新求變，便成為這項產業的重要議題。本節為瞭解縣境郵政業務變革，茲將郵區郵路、桃園郵件處理中心、郵務革新等項闡述於後。

一、郵區郵路

言及縣內郵區的郵件投遞，國內郵件以陸路郵路為主，航空與水路郵件為國際郵件的投遞。在陸路郵路中，過去鐵公路為大宗郵件轉運郵路，近年來由於交通工具的改進，投遞郵件多以汽車或機車代替，加速了郵件的流通時效。³¹

縣境郵局在郵遞區內的郵件投遞是以村鎮郵路遞送為主。縣內各郵局村鎮郵路總長，計 1,249.06 公里，各郵局間的轉遞公路郵路距離，分別為：大園局至桃園局 14.5 公里、大溪局至桃園局 14.6 公里、新屋局至中壢局 13.7 公里、龍潭局至中壢局 10.9 公里。其中，大園、大溪二郵局的郵件，利用公路郵路經桃園郵局轉遞，新屋、龍潭二局的郵件，利用公路郵路經中壢郵局轉遞。³²

關於復興鄉的山地郵政，復興鄉位於縣境偏遠地區，有三分之二的山區屬於郵局非投遞範圍，以往郵局限於只有四名郵務士的人力編制，而使全鄉十村除了三民、澤仁兩村與北橫公路沿線外，其餘住戶根本收不到信件。為此，郵政總局於民國 90 年斥資新臺幣一百餘萬元，在復興鄉 54 個部落，架設 106 座集體收信箱，依照地址門牌、編號，每戶一個信箱，一把鑰匙，集中架設在部落的門口及北橫公路與農路的交叉口，以便住戶自行取信，從而也形成山地郵政的一大特色。

有關山區郵路的服務，除了掛號信、包裹由郵務士專程送達住戶家以外，一般平信、印刷品，都由郵務士統一送到集體收信箱，如果住戶遺失信箱鑰匙，則可攜帶身分證、印鑑到復興郵局索取預備鑰匙，自費請託鎖匠複製一支。復興鄉的民風純樸，迄今為止，極少發生有破壞集體收信箱的事件。³³

³¹ 廖本洋主修，《桃園縣志》卷四《經濟志交通篇》（桃園：桃園縣政府，1979年），頁 163。

³² 同上註，頁 163。

³³ 中華日報新聞網 <http://www.cdnnews.tw>，2004年6月2日引用。

二、桃園郵件處理中心

縣境郵路隨著工商業時代的推進，郵件數量與日俱增，由於勞力成本加重，故亟需考慮自動化作業，以便提高工作效率、服務品質、降低人工成本，並因應未來業務的發展需要，增加其競爭力。郵件處理自動化的基本條件為，書寫郵遞區號、使用標準信封，鑑於所有機械分揀都以辨識郵遞區號為先決條件，所以向用戶宣導正確書寫郵遞區號便為郵政機構的要務之一。³⁴經過多年的擘劃、設計、建築與購置，民國 89 年終於成立中華郵政史上第一個自動化郵件處理中心「桃園郵件處理中心」，地址在平鎮市高雙路 182 號，其服務範圍包括桃園縣、市與新竹縣、市各郵局。³⁵

桃園郵件處理中心的特色，不僅在擴大服務地區，而且還設有各種不同用途的高速郵件分揀機械系統分揀郵件，和有十餘種物流輸送系統供應裝卸及傳送中心，加速處理各種郵件，提高郵遞效率。具體的說，高速郵件分揀機械系統的功能為：信函分揀機 O C R 每小時分揀 32,000 件，理信銷票機 C F C 每小時理信銷票 28,000 件，扁平件分揀機每小時分揀 15,000 件，大件分揀機每小時分揀 8,000 件，高速包裹分揀機每小時分揀 9,000 件，普通包裹分揀機每小時分揀 4,000 件。以上自動化機械，不但速度快，可以減輕員工搬運重件的體力負荷，且可分揀精確，可以提高工作效率。³⁶

而在高速物流輸送系統功能方面，每個自動化郵件處理中心均依其作業需求，裝置不同的輸送設備。如有：月臺下輸送機 U D C、動力輸送機 P - 1、翻面理信臺 F-Table、條碼式箱筐分揀系統 C T S、箱筐升降系統 C E S、螺旋溜管 S C H T、箱筐裝載系統 T L S、箱筐裝卸器 T L D、螺旋式皮帶輸送機 S C O N、傾斜式皮帶輸送機 I C O N、箱筐輸送機 C E、滿箱筐處理系統 F T S 等，都能節省人力，提高工作績效。傳統上，郵件交寄一直是裝入郵袋裡運送，在作業流程中，每到一個作業點，就分段做一次裝卸、點交、開拆、整理、捆紮，不斷重複的動作，浪費頗多人力。然而，自動化郵件處理中心的優點是，將郵件裝入箱筐和有輪子的籃車中整批運送，如此，不但可以減少清點、封裝、開拆及整理等作業，也可保護郵件免受損傷，為郵件運送方式的一大革新。³⁷

³⁴ 郵政總局於民國 58 年實施郵件處理機械化方案，除訂定信封規格標準化外，並推行郵遞區號制度，亦即自民國 59 年 3 月 20 日起實施三位數郵遞區號。民國 74 年 7 月宣導實施五位數郵遞區號。民國 80 年 2 月開始實施三加二制郵遞區號，即指一般住戶來往郵件書寫前三位數行政區編號，大宗郵件收受戶再加二碼，同時收寄件人的郵遞區號書寫位置改在信封右上方及左下方紅色框格內，以提高寄件人的書寫意願。參見《今日郵政》期 493(臺北：今日郵政月刊社，1999 年)，頁 2。

³⁵ 桃園縣政府網站 <http://www.tyhg.gov.tw>，2005 年 3 月 10 日引用。

³⁶ 中華郵政郵件處理即將邁入自動化時代網頁 <http://www.chch.idv.tw>，2005 年 3 月 27 日引用。

³⁷ 同上註。

又，在自動化郵件作業中，每種機械系統都設有資訊系統、紀錄及顯示系統的作業情形。自動化郵件處理中心還設有控管中心，提供中心內郵件之流量、流向、郵車到達時刻、郵件出班時刻、機械維修情形、員工出勤狀況與客戶需求等業務資料，以供各級主管有效的監督管理，改進郵件作業流程，提高服務品質。³⁸



圖 3-3-1 桃園郵件處理中心

高銘鈴拍攝 2005 年 10 月 3 日

三、郵務革新

近十餘年來電子科技業的進步，使傳統信件多被電話、傳真、電子郵件取代，大量的商業郵件、印刷品因有民營遞送業加入市場，配合全年無休 24 小時營業的便利超商推出「宅急便」服務，而瓜分了不少的郵政業務。民國 91 年 6 月，政府修訂郵政法，將郵政總局、儲金匯業局整併，改組為「中華郵政股份有限公司」，於民國 92 年 1 月成立後，各縣市都設有責任中心郵局，以負責執行總公司的政策。

³⁹郵政改制公司後，桃園郵局的郵務革新主要有：

³⁸ 同上註。

³⁹ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2004 年 5 月 30 日引用。

(一) 因應金融通路多元化與社區化之潮流，和為配合民眾使用自動櫃員機(ATM)提款的安全性與轉帳的便利性，而自民國92年6月起陸續於全家、萊爾富、福客多、OK等便利商店設置郵局自動櫃員機，辦理提款、轉帳、繳納電費及一般費用。⁴⁰

(二) 提供各類郵件網路查詢服務，開放國內快捷郵件追蹤查詢系統，寄件人可隨時上網(www.post.gov.tw)掌握國內快捷郵件郵遞情況及郵務經營項目。此外，還設有顧客服務中心(免付費諮詢電話：0800-700-365)提供24小時全年無休服務，以便暢通客戶諮詢及申訴管道。

(三) 凡是符合身心障礙福利法所定等級之身心障礙，領有殘障手冊，並有辨別事理及勝任簽收掛號郵件能力的身心障礙朋友，都可利用電話通知當地郵局，派員免費到府收件。

(五) 充實各項電腦服務設施，全面推動電子化設備，裝設電腦語音叫號機，讓顧客進入郵局後，自行抽取號碼，以免站立排隊等候，影響業務效率。⁴¹

綜上所述，縣境郵政在政府努力革新、改進過程中，為郵政事業注入了新生命。縣境規模較大的桃園郵局統轄北桃園地區，中壢郵局統轄南桃園地區，其郵政特色是，不但有北臺灣唯一的郵件處理中心，還有復興鄉山地郵政集體收信箱的設置。

⁴⁰ 中華郵政新形象討論區網頁 <http://www.pti.gov.tw>，2004年6月17日引用。

⁴¹ 中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>，2005年4月30日引用。

第四章 戰後電信（1945-2004 年）

民國 38 年（1949）臺灣由於郵電業務紛繁，必須分辦，所以就將電信事業劃歸交通部電信總局管轄下的臺灣電信局掌理。民國 70 年電信總局為因應資訊時代的來臨，而裁撤臺灣電信局，改設臺灣北區、中區、南區電信管理局、國際電信管理局與長途電信管理局，各縣仍設電信局。民國 85 年交通部為推動電信自由化及電信組織公司化，將國家電信政策的設計與電信市場的監督及管理劃歸電信總局負責，另設立國營中華電信股份有限公司專責電信業務。

桃園縣電信機構接受北區電信管理局指揮，縣境北桃園地區由桃園電信局管理：桃園市、八德市、大園鄉、蘆竹鄉、龜山鄉、大溪鎮、復興鄉等七個鄉鎮市業務；南桃園地區由中壢電信局統轄：中壢市、平鎮市、楊梅鎮、龍潭鄉、新屋鄉、觀音鄉等六個鄉鎮市業務。民國 85 年以後，桃園、中壢二個電信局改名為營運處，其轄下電信機構則分設服務中心。

電信事業與前述郵政事業相同，既屬於公用服務事業之一，提供人與人交換信息，便捷溝通意見的工具，亦隨其服務品質的良窳，而在市場上具有商業競爭的性質。本章為瞭解戰後縣境電信業的發展與變遷情形，擬分為三節，第一節說明電信機構的變遷與分佈；第二節說明電信業務；第三節闡述民營電信公司。

第一節 電信機構的變遷與分佈

戰後臺灣電信事業經過幾個變革階段，第一階段是電信與郵政分業；第二階段是電報業被電話傳真工具的出現取代，日趨沒落；第三階段是電話因網際網路的興起與寬頻電信業的流行而自行革新；第四階段是電信管理與電信經營分途，電信業轉由公、民營電信公司經營。¹有關縣境電信機構的變遷及其服務據點，茲說明於後。

一、電信機構的變遷

民國 38 年本縣電信局在臺灣電信管理局下設立桃園及中壢電信局；桃園電信局下設大溪營業處、大園營業處；中壢電信局下設楊梅營業處、龍潭營業處及新屋營業處，各營業處分別辦理其區內電信業務，電信機械與路線的維護與裝設，則由電信管理局臺北機務段指派電信機線技術人員，分駐各電信局處負責。

¹ 謝國興編纂，《續修澎湖縣志·交通志》（馬公：澎湖縣政府，2005 年），頁 154。

民國 45 年縣境各地營業處分別改設為四等電信局，桃園、中壢二電信局列為二等、三等電信局，並增設石門電信局，各電信局均可依其營業需要，在適當地設置電信代辦所，以便縣民通信。各電信局的機械及路線作業，由電信管理局所屬各工務段及電信機械修配所負責辦理。民國 60 年底，縣內電信機構計有一等乙級局桃園電信局、中壢電信局 2 處，三等局大溪電信局、楊梅電信局 2 處，四等局大園電信局、石門電信局、龍潭電信局、新屋電信局 4 處。電信代辦處計有：桃園火車站、大竹、蘆竹、竹圍、公西村、下庄子、富岡、永安港、觀音等 9 處。

²

表 4-1-1 所示，民國 65 年縣內有一等甲級局 2 處，二等乙級局 2 處，三等局 3 處，四等局 1 處，代辦處 11 處，共有 19 個電信機構。民國 70 年電信總局改制，縣內電信機構劃歸臺灣北區電信管理局指揮，同年，計有一等甲級局桃園電信局、中壢電信局 2 處，二等甲級局楊梅電信局 1 處，二等乙級局大溪電信局、大園電信局、龍潭電信局等 3 處，三等局新屋電信局、觀音電信局、石門電信局等 3 處，營業處只有桃園機場 1 處，代辦處有大竹、蘆竹、公西村、復興、大華、上巴陵、下巴陵、奎輝、義盛、霞雲、高義、長興、三光、下庄子、富岡、永安港等 16 處，共計 26 個電信機構。³民國 85 年電信組織改制前，有特等局桃園電信局、中壢電信局 2 處，一等乙級局大園電信局、龍潭電信局、楊梅電信局等 3 處，二等甲級局大溪電信局、新屋電信局 2 處，二等乙級局觀音電信局 1 處，三等局石門電信局 1 處，營業處增為復興、桃園機場 2 處，代辦處大減，只有華陵 1 處，共計 12 個電信機構。⁴

² 廖本洋主修，《桃園縣志》卷四《經濟志交通篇》，頁 180。

³ 交通部電信總局編，《電信統計要覽》（臺北：交通部電信總局，1981 年），頁 15。

⁴ 同上註，1995 年，頁 24。

表 4-1-1 民國 65-84 年縣內電信機構數量統計表

年別	總計	特等局	一等甲級局	一等乙級局	二等甲級局	二等乙級局	三等局	四等局	營業處	代辦處
民國 65 年 (1976)	19	0	2	0	0	2	3	1	0	11
民國 66 年 (1977)	27	0	2	0	0	4	1	1	0	19
民國 67 年 (1978)	26	0	2	0	0	4	1	1	0	18
民國 68 年 (1979)	26	0	2	0	0	4	1	2	0	17
民國 69 年 (1980)	25	0	2	0	1	3	3	0	0	16
民國 70 年 (1981)	26	0	2	0	1	3	3	0	1	16
民國 71 年 (1982)	24	0	2	0	2	2	3	0	1	14
民國 72 年 (1983)	20	0	2	0	3	1	3	0	1	10
民國 73 年 (1984)	19	0	2	0	4	1	2	0	2	8
民國 74 年 (1985)	19	0	2	0	4	1	2	0	2	8
民國 75 年 (1986)	13	0	2	0	4	1	2	0	2	2
民國 76 年 (1987)	13	0	2	0	4	1	2	0	2	2
民國 77 年	13	0	2	0	4	2	1	0	2	2

(1988)										
民國 78 年 (1989)	12	0	2	0	4	2	1	0	2	1
民國 79 年 (1990)	12	0	2	0	4	2	1	0	2	1
民國 80 年 (1991)	12	1	1	0	5	1	1	0	2	1
民國 81 年 (1992)	12	2	0	1	4	1	1	0	2	1
民國 82 年 (1993)	12	2	0	1	4	1	1	0	2	1
民國 83 年 (1994)	12	2	0	1	4	1	1	0	2	1
民國 84 年 (1995)	12	2	0	3	2	1	1	0	2	1

備註：民國 85 年因電信組織改制，故不列該年以後的數字（詳後述）。

資料來源：根據交通部電信總局編，《電信統計要覽》(臺北：交通部電信總局、1976-1995 年)製作。

民國 64 年 3 月桃園電信局升為一等甲級電信局。表 4-1-2 所示，民國 65 年下轄機構有二等乙級局（大溪）1 處，三等局（大園）1 處，四等局（石門）1 處，代辦處有桃園火車站、大竹、蘆竹、竹圍、公西村、復興、大華等 7 處。⁵民國 80 年桃園電信局升級為特等局，下轄二等甲級局大溪、大園 2 處，營業處復興、桃園機場 2 處，代辦處華陵 1 處。⁶民國 84 年轄有一等乙級局大園 1 處，二等甲級局大溪 1 處，營業處有復興、桃園機場 2 處，代辦處有華陵 1 處。⁷

⁵ 同上註，1976 年，頁 11。

⁶ 同上註，1991 年，頁 21。

⁷ 同上註，1995 年，頁 24。

表 4-1-2 民國 65-84 年桃園電信局下轄機構數量統計表

年別	等級	一等甲級局	一等乙級局	二等甲級局	二等乙級局	三等局	四等局	營業處	代辦處
民國 65 年 (1976)	一甲	0	0	0	1	1	1	0	7
民國 66 年 (1977)	一甲	0	0	0	2	0	1	0	15
民國 67 年 (1978)	一甲	0	0	0	2	0	1	0	14
民國 68 年 (1979)	一甲	0	0	0	2	0	0	0	14
民國 69 年 (1980)	一甲	0	0	0	2	0	0	0	13
民國 70 年 (1981)	一甲	0	0	0	2	0	0	1	13
民國 71 年 (1982)	一甲	0	0	1	1	0	0	1	13
民國 72 年 (1983)	一甲	0	0	1	1	0	0	1	9
民國 73 年 (1984)	一甲	0	0	2	0	0	0	2	8
民國 74 年 (1985)	一甲	0	0	2	0	0	0	2	8
民國 75 年 (1986)	一甲	0	0	2	0	0	0	2	2
民國 76 年 (1987)	一甲	0	0	2	0	0	0	2	2
民國 77 年	一甲	0	0	2	0	0	0	2	2

(1988)									
民國 78 年 (1989)	一甲	0	0	2	0	0	0	2	1
民國 79 年 (1990)	一甲	0	0	2	0	0	0	2	1
民國 80 年 (1991)	特等局	0	0	2	0	0	0	2	1
民國 81 年 (1992)	特等局	0	0	2	0	0	0	2	1
民國 82 年 (1993)	特等局	0	0	2	0	0	0	2	1
民國 83 年 (1994)	特等局	0	0	2	0	0	0	2	1
民國 84 年 (1995)	特等局	0	1	1	0	0	0	2	1

備註：民國 85 年因電信組織改制，故不列該年以後的數字。

資料來源：根據《電信統計要覽》製作。



圖 4-1-1 中華電信桃園營運處

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日

表 4-1-3 所示，民國 65 年中壢電信局為一等甲級局，下轄機構有二等乙級局楊梅 1 處，三等局龍潭、新屋 2 處，代辦處有下庄仔、富岡、永安港、觀音等 4 處。⁸民國 81 年中壢電信局升級為特等局，轄有一等乙級局楊梅 1 處，二等甲級局龍潭、新屋 2 處，二等乙級局觀音 1 處，三等局石門 1 處。⁹民國 84 年轄有一等乙級局楊梅、龍潭 2 處，二等甲級局新屋 1 處，二等乙級局觀音 1 處，三等局石門 1 處。¹⁰

表 4-1-3 民國 65-84 年中壢電信局下轄機構數量統計表

年別	等級	一等甲級局	一等乙級局	二等甲級局	二等乙級局	三等局	四等局	營業處	代辦處
民國 65 年 (1976)	一甲	0	0	0	1	2	0	0	4
民國 66 年 (1977)	一甲	0	0	0	2	1	0	0	4
民國 67 年 (1978)	一甲	0	0	0	2	1	0	0	4
民國 68 年 (1979)	一甲	0	0	0	2	1	2	0	3
民國 69 年 (1980)	一甲	0	0	1	1	3	0	0	3
民國 70 年 (1981)	一甲	0	0	1	1	3	0	0	3
民國 71 年 (1982)	一甲	0	0	1	1	3	0	0	1
民國 72 年 (1983)	一甲	0	0	2	0	3	0	0	1

⁸ 《電信統計要覽》，1976 年，頁 11。

⁹ 同上註，1992 年，頁 21。

¹⁰ 同上註，1995 年，頁 24。

民國 73 年 (1984)	一甲	0	0	2	1	2	0	0	0
民國 74 年 (1985)	一甲	0	0	2	1	2	0	0	0
民國 75 年 (1986)	一甲	0	0	2	1	2	0	0	0
民國 76 年 (1987)	一甲	0	0	2	1	2	0	0	0
民國 77 年 (1988)	一甲	0	0	2	2	1	0	0	0
民國 78 年 (1989)	一甲	0	0	2	2	1	0	0	0
民國 79 年 (1990)	一甲	0	0	2	2	1	0	0	0
民國 80 年 (1991)	一甲	0	0	3	1	1	0	0	0
民國 81 年 (1992)	特等 局	0	1	2	1	1	0	0	0
民國 82 年 (1993)	特等 局	0	1	2	1	1	0	0	0
民國 83 年 (1994)	特等 局	0	1	2	1	1	0	0	0
民國 84 年 (1995)	特等 局	0	2	1	1	1	0	0	0

備註：民國 85 年因電信組織改制，故不列該年以後的數字。

資料來源：根據《電信統計要覽》製作。



圖 4-1-2 中華電信中壢營運處

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日

二、電信機構的分佈

民國 85 年電信總局原有各縣市經營的電信業務由交通部成立的公營「中華電信股份有限公司」接辦，中華電信分為國際電信、數據通信、行動通信、臺灣南區電信、臺灣中區電信、臺灣北區電信等六個分公司，後四家分公司於各縣市設有營運處。¹¹據此，桃園電信局改名「桃園營運處」，服務地區包括桃園市、八德市、大園鄉、蘆竹鄉、龜山鄉、大溪鎮、復興鄉等桃園縣北區七個鄉鎮市。桃園營運處接近大臺北都會區，因為大型工業區林立，工商業發達，國家大門的國際機場也在其服務範圍內，電信業務發展迅速，故於民國 92 年增設八德、大園、桃園機場、大溪、復興等五處服務中心及華陵一個代辦處，¹²其後不久再增設「桃園中平服務中心」，以為用戶提供價廉、高品質的服務。¹³有關桃園營運處的服務據點，可見於表 4-1-4。

表 4-1-4 民國 95 年桃園營運處服務據點

機構名稱	地址	電話	傳真	營業窗口服務時間
桃園營運處	330 桃園市成功路一段 30 號	123 或 0800-080123	(03)335-5054(業務) (03)337-4744(帳務)	週一至週五 08:00 - 20:00 週六 08:30 -17:30
八德服務中心	334 八德市介壽路一段 227 號	123 或 0800-080123	(03)375-1044	週一至週五 08:30- 17:30
中平服務中心	330 桃園市宏昌六街 237 號	(03)228-3636	(03)228-8234	週一至週五 08:30- 17:30
大園服務中心	337 大園鄉新興路 42 號	(03)386-4491	(03)386-3986	週一至週五 08:30- 17:30
大溪服務中心	335 大溪鎮慈湖路 78 號	(03)388-1501(業務)	(03)388-1511	週一至週五

¹¹ 謝國興編纂，《續修澎湖縣志·交通志》，頁 154。

¹² 中華電信股份有限公司會計處編，《中華電信統計要覽》(臺北：中華電信股份有限公司會計處，2003 年)，頁 19。

¹³ 中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2005 年 4 月 2 日引用。

		(03)388-1503(帳務)		08:30- 17:30
桃園機場服務中心(一期航站)	337 大園鄉桃園機場一期航站大廈出境大廳	(03)383-5670	(03)383-5676	週一至週五 08:30- 17:30 週六、週日及國定假日 09:00-17:00
桃園機場服務中心(二期航站)	337 大園鄉桃園機場二期航站大廈三樓出境大廳	(03)393-2401	(03)393-2402	週一至週五 08:30- 17:30 週六、週日及國定假日 09:00-17:00
復興服務中心	336 復興鄉中正路 70 號	(03)382-2144(業務) (03)382-2313(帳務)	(03)382-2064	週一至週五 08:30- 12:30 13:00- 16:00

資料來源：中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2006 年 2 月 1 日引用。



圖 4-1-3 中華電信大園服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日



圖 4-1-4 中華電信大溪服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日



圖 4-1-5 中華電信桃園國際機場服務中心（一期航站）

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日



圖 4-1-6 中華電信復興服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 5 月 31 日

八德地區電信早期分為南一局和南二局，民國 68 年 6 月 26 日正式成立交換局，劃歸介壽、八德、龍安等三局，民國 72 年為因應地方民眾的需要，而於同年 3 月 28 日改設大成交換局，擴大八德電信服務範圍擴大為：介壽、大成、八德、龍安等四個交換局。¹⁴

復興鄉電信最初於民國 72 年 12 月 28 日成立「中華電信股份有限公司復興辦事處」，民國 85 年更名為「復興電信服務中心」。民國 89 年擁有上巴陵、下巴陵、長興、小烏來、復興臺地、三民、洞口等七處機房，其中，上巴陵與下巴陵間已於民國 84 年設有數位微波通訊站。¹⁵

¹⁴ 黃克仁總編輯，《八德市志》（桃園：八德市政府、1998 年），頁 179。

¹⁵ 林誠榮等編，《復興鄉志》，頁 255。

民國 85 年電信組織改制，中壢電信局改為「中壢營運處」，服務範圍包括桃園縣南區中壢市、平鎮市、楊梅鎮、龍潭鄉、新屋鄉、觀音鄉等六個鄉鎮市，這些地區分別設置：中壢營運處、一乙服務中心楊梅及龍潭各 1 處、二甲服務中心新屋 1 處、二乙服務中心觀音 1 處、三等服務中心石門 1 處、服務中心平鎮 1 處。¹⁶中壢市位居桃園縣地理中心及南桃園工商業經濟匯集中心，市內有中壢、平鎮、楊梅、幼獅、觀音、龍德、宏碁智慧園區等七處工業區。¹⁷有關中壢營運處的服務據點，可見於表 4-1-5。

表 4-1-5 民國 95 年中壢營運處服務據點

機構名	地址	電話	傳真	營業窗口服務時間
中壢營運處	320 中壢市中山路 152 號	123 或 0800-080123	(03)427-8234	週一至週五 8:00- 20:00 週六 8:30- 12:30
楊梅服務中心	326 楊梅鎮大成路 167 號	123 或 0800-080123	(03)478-8944	週一至週五 8:30- 17:30 週六 8:30-12:30
龍潭服務中心	325 龍潭鄉中正路 194 巷 25 號	123 或 0800-080123	(03)479-8944	週一至週五 8:30- 17:30 週六 8:30-12:30
新屋服務中心	327 新屋鄉電信街 10 號	123 或 0800-080123	(03)477-8944	週一至週五 8:30- 17:30
觀音服務中心	328 觀音鄉中山路 38 號	123 或 0800-080123	(03)473-4044	週一至週五 8:30- 17:30

¹⁶ 中華電信股份有限公司會計處編，《中華電信統計要覽》，頁 19。

¹⁷ 中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2004 年 12 月 30 日引用。

石門服務中心	325 龍潭鄉中正路三坑段 741 號	123 或 0800-080123	(03)471-3044	週一至週五 8:30- 17:30
平鎮服務中心	324 平鎮市德育路二段 175 號 1 樓	123 或 0800-080123	(03)468-9144	週一至週五 8:30- 17:30

資料來源：中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2005 年 4 月 30 日引用。

觀音鄉最初於民國 59 年 5 月 11 日成立「電信代辦處」，由觀音鄉公所代辦業務，當時使用人工電話通訊。民國 68 年 8 月 1 日正式成立「觀音電信局」，民國 69 年 1 月 15 日改接自動電話，直撥全國各地。其營業區包括觀音、白玉、大潭、保生、武威、三和、廣興、坑尾、金湖、保障、草漯、富林、塔腳、樹林等 14 村，服務據點分佈甚廣。¹⁸



圖 4-1-7 中華電信楊梅服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日

¹⁸ 謝公倉總編輯，《觀音鄉志》(桃園：觀音鄉公所，1986 年)，頁 227。



圖 4-1-8 中華電信龍潭服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日



圖 4-1-9 中華電信新屋服務中心

高銘鈴拍攝 2006年6月17日



圖 4-1-10 中華電信平鎮服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 16 日

三、電信研究所

根據民國 32 年 6 月 12 日國民政府公佈交通部電信總局組織條例第二十條規定，電信總局可依電信科技建設研發上的需要，設立「電信試驗所」。民國 38 年國民政府遷臺，民國 40 年在電信總局下成立「電波研究所」。民國 58 年 5 月電波研究所改組，創立「電信研究所」。民國 85 年 7 月電信總局改組，成立「中華電信股份有限公司」，經營電信業務，電信研究所便成為中華電信公司的研發單位，改制為「中華電信公司電信研究所」，簡稱「中華電信研究所」。中華電信研究所位於楊梅鎮新榮里，其地理位置參見圖 4-1-11、圖 4-1-12。

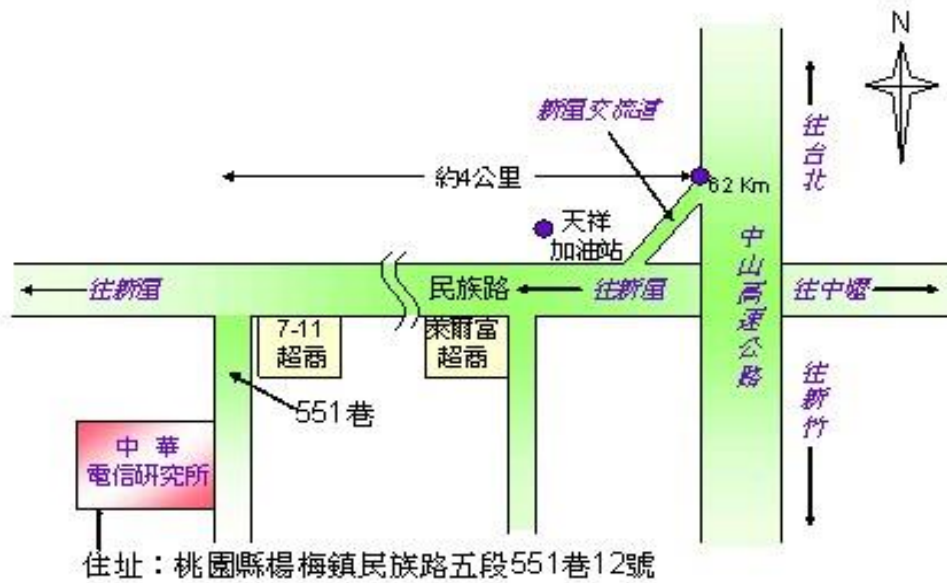


圖 4-1-11 新屋交流道通往中華電信研究所路線圖

資料來源：中華電信研究所網站 <http://www.chttl.com.tw>，2005 年 12 月 30 日引用。

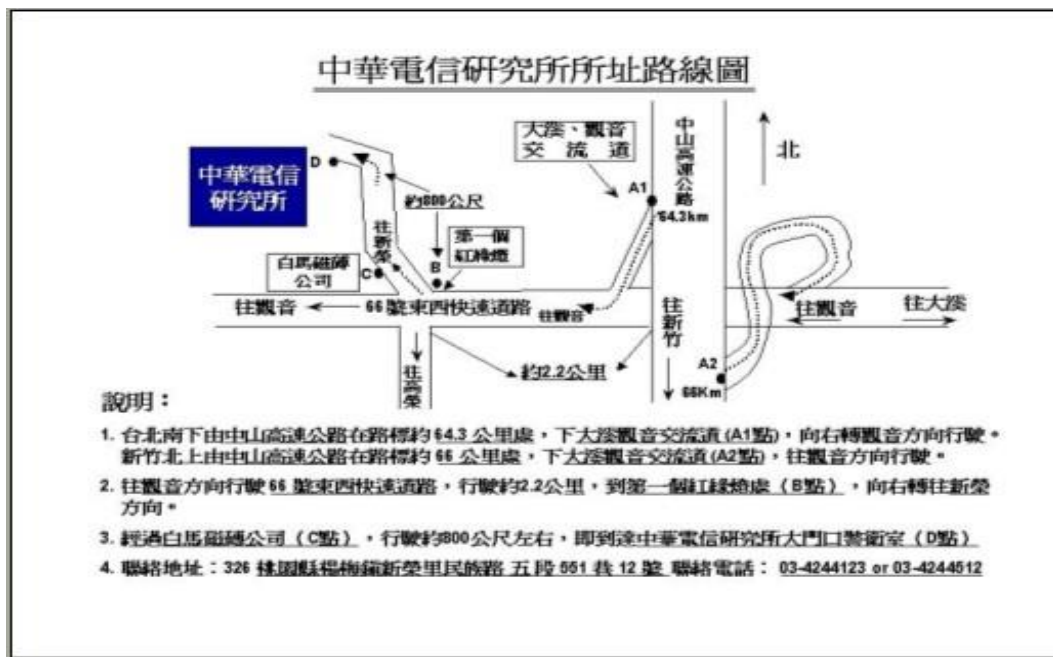


圖 4-1-12 大溪、觀音通往中華電信研究所路線圖

資料來源：中華電信研究所網站 <http://www.chttl.com.tw>，2005 年 12 月 30 日引用。

中華電信研究所創設宗旨為掌握先進技術，從事創新研發，取得市場競爭優勢，以技術支援中華電信公司及其營運單位，並支援國家電信技術的研究與發展。中華電信研究所的研發部門設有：無線通信、寬頻網路、網路多媒體應用、網路維運、客服資訊、前瞻技術、IA 技術等七個不同領域的技術研究室。又，為配合研發需要，特別設有十四個任務型專案研究計畫，以從事行動增值服務與應用、網際網路增值服務與應用、無線網路技術、寬頻網路技術、網路維運系統、事業營運系統等研發項目。¹⁹有關其人力結構，統計民國 94 年雇用人員共 1,370 名，其中，擁有博士學位者約佔總數的 7.6%，碩士學位者約佔 76%，²⁰又，屬於研究人力者約佔總數的 92.6%，擔任研究規劃與行政管理事務者為剩餘不到的 8%。²¹



圖 4-1-13 中華電信研究所

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 17 日

¹⁹ 中華電信研究所網站 <http://www.chttl.com.tw>，2005 年 12 月 30 日引用。

²⁰ 同上註。

²¹ 同上註。

第二節 電信業務

本縣自民國 57 年將電話機以人工接線轉接方式改為自動撥號接線方式以來，電信事業的發展日新月異，服務項目也不斷的改進與擴大，本節為瞭解電話業務、網際網路業務的變遷，茲將營業項目與經營成績二項闡述於後。

一、營業項目

縣境營業項目主要有電報、電話業務、行動通信、國際通信、數據通信、衛星及固定通信等。有關電報，由於電話歷經人工式、自助式、數位電子式等階段的發展，費用低、使用便捷兼具多功能等優點，遠遠凌駕傳統電報，故包括桃園在內全國電報業的使用都呈現萎縮減少的趨勢。²²關於本縣電話、長途電話與行動電話的服務方式，茲說明如下。

(一) 電話

1、縣內電話

縣內電話簡稱「電話」，是縣民進行交流活動中最便捷的一種工具。這種工具的方便性，顯而易見的，不僅不用經由人工接轉，且可直撥國際與國內長途電話，如果加裝個人電腦或附屬其他設備，還可提供資料傳送資料之用。表 4-2-1 所示，縣內特殊服務電話號碼及其功能均與全國各地相同。

表 4-2-1 特殊服務電話號碼與功能

電話號碼	服務功能
100 國際臺	掛撥或查詢人工連接國際電話
103 船舶臺	掛撥船舶無線電話
104 市內查號臺	查詢市內電話號碼
105 長途查號臺	查詢長途直接撥號地區之客戶號碼
106 英語查號臺	查詢國內英文電話號碼
108 長途臺	掛撥人工連接國內長途電話
110 報警臺	妨礙治安報警電話

²² 謝國興編纂，《續修澎湖縣志·交通志》，頁 154。

112 障礙臺	客戶電話、電路障礙查詢或報修
112 障礙臺	婦幼保護專線電話
117 報時臺	收聽標準時間
118 海巡服務	海上治安報警電話
119 火警臺	火災及緊急救護通報電話
123 特碼服務電話	免費受理電信業務申請及查詢
166 氣象臺	收聽國語氣象報告
167 氣象臺	收聽臺語、客語氣象報告
168 高速公路路況報導	
1995 生命線	

資料來源：中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，民國 91 年度客戶服務白皮書，頁 3。

縣內電話伴隨著電子科技業的進步，還有插播、人到哪兒電話就設定轉到哪兒、一機兩聽、雙方兼顧、三人會談溝通、要事按時提醒您、電話號碼可縮短、易記易撥省時間、話鈴不響也可通等，許多衍生性的新功能。²³

2、長途電話

長途電話是指與本縣以外的客戶通話。國內長途通話按交換方式分為人工制通話及自動制通話二種。人工制電話是用「108」長途臺由人工轉接通話，依據叫接方式分為叫號與叫人二種；自動制通話是客戶直接撥叫。

近十年來本縣與國際地區的通話，隨著電子資訊業的發達，不斷地擴大其服務項目，包括提供：國際電話國碼、區碼查詢及費率試算、國際直撥電話、超值型國際經濟電話、國際人工電話（OTD）、國際電話信用卡（ET 卡）、國際電話預付卡（Prepaid Card）、國際經濟電話業務

²³ 中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2004 年 12 月 30 日引用。

(E-Call)、中國商銀 Hi-Q (愛客) 卡、中華電信 VISA 聯名卡、國際 008 受話方付費電話業務、國際電話專用網路 (IVPN)、會議電話 (Audio Conference Service) 等，以便縣民與國外客戶交流，成為世界地球村的一員。²⁴

3、行動電話

行動電話俗稱為「大哥大」，是客戶隨身攜帶直接與對方通話的工具。客戶可以利用直接撥號 (IDD 009+國碼+區域碼+電話號碼) 方式與國外客戶通話，以為外出人士的最佳通信利器。行動電話用戶如到外國，也可利用行動電話網路與境外客戶進行通訊活動。

(二) 國際通信

國際通信是指電信業者利用國內電信網路連接國際電信網路，為用戶提供國際間通話或數據傳輸、交換、儲存、檢索等服務，其業務項目主要有：

1、國際數據通信

提供出租國際數據電路 (IPLC)、國際傳真存轉 (IFAX)、國際整體服務數位網路 (ISDN)、國際視訊會議、網路國際通業務 (Taiwan Internet Gateway)、環宇國際訊框傳送 (CHT FRS) 等服務。

2. 國際衛星通信

提供國際航海衛星通信 (INMARSAT)、衛星電視電路、電視節目衛星中繼 (International Program Transmission Service)、國際節目傳遞 (P.T.S.)、國際數據電路小型衛星地面站業務 (IPLC via VSAT) 等服務。

²⁵

(三) 數據通信

數據通信是指電信業者利用電信網路連接電腦或終端設備，為客戶提供國內、國際數據傳輸、交換、儲存、檢索等服務。在講求速度、品質的資訊化時代，數據通信業務的服務項目主要有：

1、出租電路

提供光纖電視電路、國內數據電路、國際數據電路、電話電路、寬頻上網 (ADSL) 等業務服務。所謂 ADSL 是指用戶在現有的電話線上加

²⁴ 同上註。

²⁵ 同上註。

裝 ADSL 數據機，利用 ADSL (asymmetric Digital Subscriber Line) 技術，就可在使用電話的同時，以高於 512KBPS 以上的速率上網或進行資料傳輸。

2、電信增值服務

提供網際資訊網路、數據語音 (DVS)、傳真存轉 (HiFax)、公路監理資訊 (MVDNET)、分封交換式數據通信網路 (PACNET)、高速數據交換網路 (FR)、超高速數據交換網路 (HiLink)、國際傳真存轉、國際視訊會議等業務服務。²⁶

(四) 整體服務數位網路 (ISDN)

所謂 ISDN 是指數位式多功能公眾通信網路。也就是說，客戶經由 ISDN 線路與終端設備連接，便可以數位通信的方式，同時傳送語音、數據、文字、影像、多媒體等資訊，享受整體通信服務之便利。ISDN 的業務有基本速率介面 (Basic Rate Access，簡稱 BRA)，其通道結構為 2B+D，以及原級速率介面 (Primary Rate Access，簡稱 PRI)，其通道結構為 23B+D 及 30B+D 等二種。其中，用 B 通道的通信速率為 64 千比次 (kbps)，負責傳送語音、數據、文字、影像或多媒體資訊，用 D 通道係為負責傳送網路控制、管理所需之信號。

ISDN 用戶可與其他 ISDN 用戶或非屬 ISDN 用戶進行縣內、國內及國際長途通信，唯與非 ISDN 用戶則只能做一般通信語音、G3 傳真或數據通信等一般通訊。ISDN 用戶申請分封交換網路或網際資訊網路 (HiNet) 使用權，將可進行分封交換式數據通信，或進入 Internet 享受網網相連的便利。²⁷

(五) 衛星通信

所謂衛星通信是指一種高科技整合的通信技術，亦即電信業者藉由在太空中運行的衛星與地球上的各衛星地面電臺 (站) 建立衛星鏈路，以供用戶從事發送、傳輸，或接收符號、信號、文字、影像、聲音，或其他性質的訊息服務。

二、電信業績

有關縣境電信事業的經營成績，茲將自動式電話用戶數及數位網路普及率說明於後。²⁸

²⁶ 同上註。

²⁷ 同上註。

²⁸ 重要電信業務尚有無線電叫人及寬頻服務等，然因只有全國性的統計資料，缺乏本縣資料，故本文從略。無線電叫人業務始自民國 65 年，從民國 86 年 12 月起開放新業者加入市場，近年來受

(一) 自動式電話用戶數

首先，根據中華電信公司及電信總局資料統計，民國 60、70、80、93 年四個年度，國內市內電話用戶總數分別為 307,473 戶、2,818,027 戶、6,853,080 戶、13,529,923 戶；縣內市內電話用戶數分別為 7,427 戶、31,040 戶、263,172 戶、1,076,136 戶，²⁹顯示縣境市內電話用戶數各占全國總數的比重分別為 2.4%、1.1%、3.8%、8%，反映先降後升的趨勢。唯，值得一提的是，民國 93 年縣內用戶數超過一百萬戶，僅次於臺北市及臺北縣，在全國各縣市中位居第三名的地位。³⁰

其次，關於桃園電信局下轄各機構的市內電話用戶數，如表 4-2-2 所示，民國 56、64、74、84 年四個年度的電話用戶數分別為 1,998 戶、13,252 戶、120,706 戶、331,032 戶，其中，桃園市內電話用戶數依序為 1,720 戶、11,194 戶、96,104 戶、288,297 戶，各占總戶數的 86%、84.5%、79.6%、87.1%；大溪鎮內電話戶數分別為 122 戶、1,105 戶、12,707 戶、11,896 戶，各占總戶數的 6.1%、8.3%、10.5%、3.6%；大園鄉內電話戶數分別為 68 戶、751 戶、10,902 戶、28,017 戶，各占總戶數的 3.4%、5.7%、9%、8.5%，顯示桃園市內電話用戶數在桃園電信局轄內位居第一，大溪被大園取代，從第二名變成第三名的情況。

表 4-2-2 民國 56-84 年桃園電信局下轄各局處市內電話用戶數量表

單位：戶

年別	總計/戶數	桃園	大溪	大園	石門	大竹	復興	華陵
民國 56 年 (1967)	1,998	1,720	122	68	88	0	0	0
民國 57 年 (1968)	2,327	2,013	151	72	91	0	0	0
民國 58 年 (1969)	3,075	2,748	156	77	94	0	0	0
民國 59 年 (1970)	3,656	3,206	247	109	94	0	0	0

行動電話普及的影響，業務漸減，至民國 93 年底為止，全臺用戶數有 1,336 千戶。同年，寬頻服務全國用戶數分別為：ADSL316.92 萬戶、Cable Modem52.62 萬戶、其他 5.58 萬戶，共計 375.12 萬戶。參見中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2006 年 7 月 12 日引用；交通部電信總局網站 <http://www.dgt.gov.tw>，2006 年 7 月 12 日引用。

²⁹ 交通部全球資訊網 <http://www.motc.gov.tw>，2005 年 12 月 30 日引用。

³⁰ 同上註。

民國 60 年 (1971)	4,235	3,673	308	157	97	0	0	0
民國 61 年 (1972)	6,351	5,644	381	223	103	0	0	0
民國 62 年 (1973)	7,598	6,706	391	388	113	0	0	0
民國 63 年 (1974)	10,169	8,768	805	414	145	37	0	0
民國 64 年 (1975)	13,252	11,194	1,105	751	161	41	0	0
民國 65 年 (1976)	16,548	14,235	1,158	865	189	95	0	0
民國 66 年 (1977)	23,708	20,890	1,610	873	231	104	0	0
民國 67 年 (1978)	31,093	27,946	1,772	968	248	159	0	0
民國 68 年 (1979)	42,821	37,853	1,802	2,931	—	235	0	0
民國 69 年 (1980)	59,067	49,518	3,635	5,586	—	0	328	0
民國 70 年 (1981)	71,135	58,188	5,530	7,054	—	0	363	0
民國 71 年 (1982)	87,842	71,375	7,874	8,052	—	0	541	0
民國 72 年 (1983)	100,903	79,848	10,884	9,432	—	0	683	56
民國 73 年 (1984)	112,085	89,149	11,779	10,288	—	0	757	112
民國 74 年	120,706	96,104	12,707	10,902	—	0	851	142

(1985)								
民國 75 年 (1986)	131,774	105,373	13,597	11,597	—	0	991	216
民國 76 年 (1987)	145,368	116,716	14,665	12,688	—	0	1,059	240
民國 77 年 (1988)	159,155	127,669	15,963	13,983	—	0	1,260	280
民國 78 年 (1989)	180,608	146,124	17,405	15,329	—	0	1,408	342
民國 79 年 (1990)	202,109	164,874	18,684	16,618	—	0	1,551	382
民國 80 年 (1991)	223,561	182,771	20,117	18,489	—	0	1,731	453
民國 81 年 (1992)	247,684	216,110	8,856	20,350	—	0	1,861	507
民國 82 年 (1993)	271,237	236,278	9,847	22,562	—	0	2,550	0
民國 83 年 (1994)	297,196	258,738	10,908	24,859	—	0	2,691	0
民國 84 年 (1995)	331,032	288,297	11,896	28,017	—	0	2,822	0

備註：符號“—”表資料缺載。石門電信局民國 68 年前隸屬桃園電信局管轄，以後隸屬中壢電信局。民國 85 年因電信組織改制，故不列該年以後的數字。

資料來源：根據《電信統計要覽》，1976-1996 年製作。

表 4-2-3 所見，中壢電信局下轄各機構的電話用戶數，民國 56、64、74、84 年四個年度的電話用戶數，分別為 1,392 戶、10,660 戶、120,434 戶、302,471 戶，

其中，中壢市內電話用戶數依序為 1,060 戶、7,918 戶、82,286 戶、212,045 戶，各占總戶數的 76%、74.3%、68.3%、70%；楊梅電話用戶數分別為 171 戶、1,374 戶、14,844 戶、35,683 戶，各占總戶數的 12.3%、12.9%、12.3%、11.8%；龍潭電話用戶數分別為 86 戶、828 戶、12,246 戶、29,929 戶，各占總戶數的 6%、7.8%、10.2%、9.9%；新屋電話用戶數分別為 75 戶、394 戶、5,890 戶、12,330 戶，各占總戶數的 5.4%、3.7%、4.9%、4.1%；顯示中壢市電話用戶數在中壢電信局轄內位居第一，楊梅第二，其餘為龍潭、新屋、觀音等地，排名大致不變的情形。

表 4-2-3 民國 56-84 年中壢電信局下轄各局處市內電話用戶數量表

單位：戶

年度	總計/戶數	中壢	楊梅	龍潭	新屋	觀音	石門
民國 56 年 (1967)	1,392	1,060	171	86	75	0	—
民國 57 年 (1968)	1,688	1,255	201	121	78	0	—
民國 58 年 (1969)	2,070	1,566	264	155	85	0	—
民國 59 年 (1970)	2,861	2,192	327	181	114	47	—
民國 60 年 (1971)	3,192	2,400	402	191	148	51	—
民國 61 年 (1972)	4,707	3,605	578	286	182	59	—
民國 62 年 (1973)	6,440	5,049	667	377	246	101	—
民國 63 年 (1974)	8,434	6,082	1,195	623	391	143	—
民國 64 年 (1975)	10,660	7,918	1,374	828	394	146	—

民國 65 年 (1976)	14,498	11,462	1,411	993	405	227	—
民國 66 年 (1977)	20,099	15,755	2,588	1,005	514	237	—
民國 67 年 (1978)	26,386	20,783	3,533	1,035	783	252	—
民國 68 年 (1979)	31,582	24,634	4,425	1,057	795	401	270
民國 69 年 (1980)	46,966	33,112	6,983	3,621	1,453	910	887
民國 70 年 (1981)	68,227	48,730	8,337	6,312	2,117	1,762	969
民國 71 年 (1982)	83,853	57,932	10,576	8,274	3,410	2,477	1,184
民國 72 年 (1983)	100,261	68,885	12,490	9,543	4,870	2,868	1,605
民國 73 年 (1984)	112,557	76,879	13,959	11,243	5,541	3,209	1,726
民國 74 年 (1985)	120,434	82,286	14,844	12,246	5,890	3,376	1,792
民國 75 年 (1986)	131,398	89,880	15,808	13,323	6,766	3,774	1,847
民國 76 年 (1987)	142,535	97,778	17,044	14,550	7,178	3,991	1,994
民國 77 年 (1988)	156,439	107,767	18,590	16,036	7,616	4,350	2,081
民國 78 年 (1989)	172,027	119,358	20,109	17,578	8,095	4,718	2,169
民國 79 年	190,080	132,372	22,405	19,429	8,521	5,077	2,276

(1990)							
民國 80 年 (1991)	209,230	145,684	24,709	21,686	9,084	5,640	2,427
民國 81 年 (1992)	229,336	159,558	27,068	23,765	9,822	6,407	2,716
民國 82 年 (1993)	250,497	175,476	29,441	25,016	10,587	7,206	2,771
民國 83 年 (1994)	273,377	191,833	32,144	27,038	11,403	8,023	2,936
民國 84 年 (1995)	302,471	212,045	35,683	29,929	12,330	9,307	3,177

備註：符號“—”表資料缺載。石門電信局民國 68 年前隸屬桃園電信局管轄，以後隸屬中壢電信局。民國 85 年因電信組織改制，故不列該年以後的數字。

資料來源：根據《電信統計要覽》製作。

(二) 網際網路

網際網路 (Internet) 源自冷戰時期美國基於國防需要所建構的內部通訊網路。網際網路的興起不過才幾年，因具方便性、低成本和無遠弗屆的連結性，故對企業經營、市場競爭及產業結構產生革命性的衝擊。眾所皆知，在全世界電腦製造與研究發展上，臺灣位居重要的地位，國人在電腦的應用上逐漸擴及各階層。³¹根據統計，民國 88 年至 93 年我國的網際網路普及率分別為 19.58%、33.91%、38.78%、45.94%、48.25%、53.15%；本縣為 18.27%、35.22%、43.3%、50.06%、50.85%、63.41%，³²反映本縣起初接近全國總平均數，其後超過總平均數，且普及率高達 50% 以上，是利用率相當高的一個縣市。

³¹ 交通部，《交通政策白皮書：運輸》(臺北：交通部，2002 年)，頁 1-1-3。

³² 行政院主計處，《中華民國臺灣地區家庭收支調查報告》(南投：行政院主計處，1999-2004 年)。1999 年以前資料缺載。

第三節 民營電信公司

臺灣自民國 73 年起為順應無邊界、全球化、自由化的國際潮流，開始取消不必要的投資限制，並實施公營事業民營化、貿易與金融自由化等重要經濟發展政策，³³其中，以電信事業來說，隨著電腦相關資訊硬體產品，軟體工業多元化的發展，在民國 85 年制定「電信法」、「交通部電信總局組織條例」、「中華電信股份有限公司條例」後，除了公營的中華電信公司外，因有若干民營電信公司的成立，而將臺灣的電信事業帶向一個新的里程碑。³⁴有關民營電信公司的設立、經營概況，茲依其加入電信服務業先後闡述如下。

一、遠傳電信股份有限公司

民國 86 年遠傳電信公司以其強大的技術資源及健全的財務實力，取得 GSM900 與 1800 兩張行動通訊特許執照，進行網路建設。遠傳電信公司於民國 87 年正式營業，推出世界第一個完全採用雙頻技術設計及建造的 GSM900/1800 雙頻系統，提供客戶優質的數位行動通訊服務。遠傳電信公司採用新的無線通訊與網際網路技術，首創「雙向以秒計費」的計價原則，及推出「易付卡」行銷方式領導品牌，至民國 88 年，遠傳電信公司年營業額超過新臺幣（以下同）186 億元，稅後淨利至少 16 億元。民國 89 年營業額增為 321.8 億元，純益高達 40.4 億元。民國 90 年營業額再增至 345.4 億元，純益 66.59 億元，同年 12 月，遠傳電信公司於中華民國櫃臺買賣中心掛牌上櫃，證券代號 4904，並於民國 94 年 8 月正式在臺灣證券交易所電子類股掛牌上市。

民國 91 年遠傳電信子公司遠致電信以亞洲最低每單位人口頻寬價格 12.86 元，總標金 101.69 億元標獲 A 執照，成為臺灣第三代 3G 行動通訊服務業者。民國 93 年與和信電訊合併營運，再躍升為國內電信三強之一。民國 94 年「遠傳 3G 多媒體影音服務」開臺。其服務功能包括：提供優質的通訊網路、i-mode 與遠傳行動網兩個獨具特色的服務平臺、簡單容易操作的瀏覽介面、多元化個人化的應用服務、客戶自製化手機、划算超值的費率方案、專業服務網絡等。遠傳電信在全國共有 6,000 家以上授權經銷商，包括聯強電信聯盟、精業公司，³⁵有關它在縣境電信門市及特約服務中心營業處，可見於表 4-3-1、表 4-3-2。

³³ 梁國樹，〈臺灣經濟自由化的未來推動方向〉，收入于宗先等著，《經濟發展與經濟自由化》（臺北：中華經濟研究院、前瞻雜誌社，1995 年），頁 740。

³⁴ 中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>，2006 年 2 月 22 日引用。

³⁵ 遠傳電信網站 <http://www.fetnet.net/servlet>，2006 年 2 月 22 日引用。

表 4-3-1 民國 95 年縣內遠傳電信門市營業處

門市名稱	地址	營業時間
中壢中央	中壢市中央西路一段 123 號	週一至週六 11:00-20:00 週日及國定假日 12:00-18:00
中壢延平	中壢市延平路 602 號 1 樓	週一至週六 11:00-17:00 週日及國定假日 12:00-18:00
中壢新生	中壢市新生路 266 號	週一至週六 11:00~20:00 週日及國定假日 12:00~18:00
桃園中華	桃園市中華路 22 號	週一至週五 11:00-20:00 週六 11:00-19:00 週日 12:00-19:00
桃園	桃園市中山路 427 號	週一至週六 11:00~20:30 週日及國定假日 12:00~18:00
桃園三民	桃園市三民路三段 190 號	週一至週六 10:00~19:00 週日及國定假日 12:00~18:00
桃園中正機場第一期 航站入境服務中心	大園鄉航站南路 15 號 1 樓	週一至週六 11:00~21:00 週日及國定假日 11:00~21:00
桃園中正機場第一期 航站出境服務中心	大園鄉航站南路 15 號 3 樓	週一至週六 08:00~17:00 週日及國定假日 08:00~17:00
桃園中正機場第二期 航站入境服務中心	大園鄉航站南路 9 號 1 樓	週一至週六 12:00~21:00 週日及國定假日 12:00~21:00
桃園中正機場第二期 航站出境服務中心	大園鄉航站南路 9 號 3 樓	週一至週六 08:00~17:00 週日及國定假日 08:00~17:00

資料來源：遠傳電信網站 <http://www.fetnet.net/servlet>，2006年2月22日引用。



圖 4-3-1 遠傳電信桃園營業服務中心

高銘鈴拍攝 2006年6月19日

表 43-3-2 民國 95 年縣內遠傳電信特約服務中心營業處

服務中心名稱	地址	服務時間
平鎮南豐	平鎮市山頂段中豐路 191 號	週一至週日 10:00-22:00
中壢實踐	中壢市實踐路 115 號 1 樓	週一至週日 10:00-23:00
中壢中正	中壢市中正路 351 號 1 樓	週一至週六 10:00-22:00 週日 11:30-22:00
中壢大同	中壢市大同路 130 號	週一至週六 10:00-22:00 週日 11:30~22:00
中壢健行	中壢市健行路 162 號	週一至週六 10:00-22:00 週日 11:00-22:00
中壢站前	中壢市中平路 17 號	週一至週四 10:00-22:00 週五 13:00-22:00 週六、週日 10:00-22:00
中壢中原	中壢市中山東路二段 126 號	週一至週六 10:00-22:00 週日 11:30~22:00
中壢南區	中壢市新生路 150 號	週一至週日 10:00-22:00
中壢龍崗	中壢市龍岡路二段 111 號	週一至週六 10:00~22:00 週日 11:30~22:00
內壢站前	中壢市中華路一段 294 號	週一至週六 10:00-22:00 週日 10:00-21:00
中壢元化	中壢市元化路 2-3 號	週一至週六 10:00-22:00 週日 12:00-21:00
龍潭北龍	龍潭鄉北龍路 27 號	週一至週日 9:00-22:00
桃園龍潭	龍潭鄉中正路 95 號	週一至週六 09:00-22:00 週日 10:00-22:00

楊梅永美	楊梅鎮永美路 357 號	週一至週日 10:00-22:00
桃園楊梅	楊梅鎮新成路 104 號	週一至週日 09:30- 21:30
桃園桃鶯服務 中心	桃園市桃鶯路 293 號	週一至週五 10:30-21:00 週六至週日 11:00-20:00
桃園中正	桃園市中正路 257 號	週一至週日 10:00-22:00
桃園朝陽	桃園市民生路 466 號	週一至週六 10:00-22:00 週日 10:00~21:00
桃園大興	桃園市中正路 931 號	週一 10:00-22:00 週二 14:00-22:00 週三至週日 10:00-22:00
桃園國際	桃園市國際路一段 1105 號	週一至週日 10:00-22:00
桃園中正二	桃園市中正路 529 號	週一 10:00-22:00 週二 14:00-22:00 週三至週日 10:00-22:00
桃園大有	桃園市大有路 648 號	週一至週日 10:00~22:00
桃園民生	桃園市武陵里民生路 30 號	週一至週日 10:00~22:00
桃園中山東	桃園市中山東路 32-14 號	週一至週六 10:00-22:00 週日 10:00-21:00
桃園龜山	龜山鄉新樂街 33 號	週一至週六 9:30-22:00 週日 10:00-21:00
龜山文化	龜山鄉文化二路 133 號 1 樓	週一至週日 10:00~22:00
龜山迴龍	龜山鄉迴龍村萬壽路 1 段 240 號 1 樓	週一至週日 10:00-22:00
桃園大溪	大溪鎮一心里慈湖路 43 號 1 樓	週一至週五 09:30-21:30 週六至週日 09:00-21:30

八德介壽	八德市介壽路一段 1007 號	週一至週六 9:30-22:00 週日 10:00-21:00
八德桃鶯	桃園縣八德市大明里桃鶯路 70 號	週一至週六 9:30-22:00 週日 10:00-21:00
八德更寮腳	八德市瑞德里介壽路二段 1190 號 1 樓	週一至週日 10:00-22:00
大園中華	大園鄉中華路 26 號	週一至週日 10:00-22:00
桃園大園	大園鄉中山北路 13 號	週一至週五 09:00-22:00 週六至週日 09:30-22:00
蘆竹中正	蘆竹鄉中正路 237 號	週一至週日 10:00~21:00
蘆竹中正二	蘆竹鄉中正路 355 號	週一至週四 10:00-22:00 週五 13:00-22:00 週六、週日 10:00-22:00
蘆竹南崁	蘆竹鄉南崁路 213 號	週一至週日 10:00-22:00
桃園大竹	蘆竹鄉大竹路 506-27 號 1 樓	週一至週日 10:00-22:00

資料來源：遠傳電信網站 <http://www.fetnet.net/servlet>，2006 年 2 月 22 日引用。



圖 4-3-2 遠傳電信桃園中正特約服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日

二、臺灣大哥大股份有限公司

臺灣大哥大股份有限公司成立於民國 86 年 2 月，是臺灣第一家取得政府核發全區 GSM1800 系統特許營業執照的民營電信公司，也是第一家推出 WCDMA 系統的第三代(3G)行動通訊服務業者。臺灣大哥大營運規模隨著國人對行動電信的需求日殷，及持續向外整合業務的結果，不斷地擴增。民國 87 年用戶數突破 100 萬戶，成為全球排名第四大、亞洲第一大的 GSM1800 行動電話公司，民國 88 年用戶數突破 300 萬戶，民國 89 年用戶數突破 500 萬戶，被香港匯豐銀行選為「亞洲 100 大企業」行列。民國 90 年臺灣大哥大被遠東經濟評論雜誌評選為「臺灣地區十大優秀企業」之一。民國 91 年 7 月，臺灣大哥大收購臺灣南區行動電信業者泛亞電信，用戶總數達到 642 萬戶。民國 93 年 6 月宣布收購中區之東信電訊，整合後用戶總數超過 820 萬戶，占有 31% 以上的電信市場營收率，成為臺灣最大的行動電信業者。

民國 89 年臺灣大哥大掛牌上櫃，民國 91 年正式上櫃轉上市（臺灣證券交易所交易代碼 3045），同年編入臺灣 50 指數，及被納入摩根士丹利資本國際(MSCI)投資指數成分股。民國 93 年被國際財經媒體「Euro Money」評選為臺灣地區公司治理企業第一名。民國 94 年被《遠見雜誌》評選傑出服務獎通訊業第一名，同年，《天下雜誌》頒予「臺灣最佳聲望標竿企業」電信業第一名。³⁶有關臺灣大哥大股份有限公司在縣境的直營服務中心與特約服務中心，參見表 13-3-3、表 13-3-4。

表 4-3-3 民國 95 年縣內臺灣大哥大股份有限公司直營服務中心

服務中心名稱	地址	營業時間
桃園成功直營服務中心	桃園市成功路二段 86 號	週一至週六：10:00~19:00 週日及國定假日：12:00~18:00
中壢環北直營服務中心	中壢市環北路 542 號	週一至週六：10:00~19:00 週日及國定假日：12:00~18:00
楊梅大成直營服務中心	楊梅鎮大成路 140 號	週一至週六：10:00~19:00 週日及國定假日：12:00~18:00
桃園機場一航站	大園鄉航站南路 15 號	出境：08:00~17:00

³⁶ 臺灣大哥大網站 <http://corp.taiwanmobile.com>，2006 年 2 月 1 日引用。

	(桃園機場 3 樓出境大廳)	入境：11:00~21:00
桃園機場二航站	大園鄉航站南路 9 號	出境：08:00~17:00 入境：12:00 ~ 21:00

資料來源：臺灣大哥大網站 <http://corp.taiwanmobile.com>，2006 年 2 月 1 日引用。

表 4-3-4 民國 95 年縣內臺灣大哥大股份有限公司特約服務中心

服務中心名稱	地址
大園中正東	大園鄉中正東路 3 號
大溪慈湖	大溪鎮慈湖路 94 號
龍潭中正	龍潭鄉中正路 120 號
龍潭北龍	龍潭鄉北龍路 56 號
八德更寮腳	八德市介壽路 2 段 1155 號
八德桃鶯	八德市桃鶯路 64 號
八德介壽 II	八德市介壽路一段 876 號
中壢中原	中壢市中山東路 2 段 39 號
中壢中正	中壢市中正路 321 號
中壢建國	中壢市建國路 64 號
中壢延平	中壢市延平路 594 號
中壢元化	中壢市元化路二段 19 號
中壢健行	中壢市健行路 113 號 1 樓
中壢中山	中壢市中山路 208 號
中壢中山東 II	中壢市中山東路四段 60 號
內壢中華	中壢市中華路一段 238 號
桃園永安	桃園市永安路 171 號

桃園中正	桃園市中正路 461 號
桃園中正三	桃園市中正路 60 號
桃園中華	桃園市中華路 58 號
龜山山鶯	龜山鄉山鶯路 4 號
桃園春日	桃園市春日路 1593 號
龜山萬壽	龜山鄉萬壽路 2 段 974
中壢中園	中壢市中園路 2 段 501 號
中壢中山東	中壢市中山東路 2 段 510 號
龜山長庚	龜山鄉文化二路 88 號
中壢永樂	中壢市永樂路 7 號
平鎮環南	平鎮市環南路 524 號
大溪慈湖	大溪鎮慈湖路 94 號
平鎮中豐	平鎮市中豐路山頂段 159 號
楊梅永美	楊梅鎮永美路 69 號
楊梅大華	楊梅鎮大華街 30 號

備註：營業時間：週一至週五 10:00~21:00。

資料來源：臺灣大哥大網站 <http://corp.taiwanmobile.com>，2006 年 2 月 1 日引用。



圖 4-3-3 臺灣大哥大桃園成功直營服務中心

高銘鈴拍攝 2006年6月19日



圖 4-3-4 臺灣大哥大桃園中正特約服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日

三、大眾電信股份有限公司

大眾電信公司成立於民國 86 年 4 月，同年 12 月以第一名取得全區傳呼執照，推出首家中文秘書傳呼服務。民國 87 年 12 月通過首家 ISO9002 民營電信公司。民國 88 年 2 月取得衛星通信服務 (VSAT) 籌設許可，同年 7 月通過首家電信總局基地臺審核，8 月推出「神乎奇機」金融股票機，10 月推出 VOIP 國際電話服務。民國 89 年 2 月取得低功率行動電話 (PHS) 籌設許可，同年 4 月取得衛星固定通信業務特許執照，及推出衛星訊框通信服務 (VSAT Frame Relay)，5 月取得第二類電信事業許可證明，6 月取得 ISP 執照，8 月與碩英科技合作摩登 e 版服務，同年 10 月獲得電信總局核准 0968 門號，並與無敵科技合作推出「eNews」金融股票機。

民國 90 年 1 月天下雜誌(e 天下)調查，評選入 Top100 最有價值企業及取得數位式低功率無線電話業務特許執照，同年 5 月推出數位式低功率無線電話(PHS)業務，10 月與 SeedNet 合作推出「PHS123 真好上」無線上網服務，及推出企業 M 化服務，12 月推出拇指定位王(包括無線關懷、定位搜尋)服務。民國 91 年 1 月興櫃股票櫃檯買賣正式掛牌交易，推出「前衛 3G 彩色影音手機 J95」及推出準 3G 影音增值服務「拇指聲色區」，同年 5 月，與日本 DDI Pocked 合作推出原機日本漫遊服務，7 月與「PHS MoU 協會」合辦 PHS MoU 國際年會，8 月推出 WiWi 行動上網卡，11 月與中華電信 HiNet 合作推出「111 隨時上」無線上網服務，12 月推出雙螢幕手機 J89。

民國 92 年 1 月大眾電信股份有限公司與中國大陸「中國移動」合作完成簡訊互通。同年 4 月與日本最大電信公司 DDI POCKET 合作提供日本原機漫遊臺灣服務，6 月與全虹通信合作 PHS 手機維修及繳費業務，7 月推出 PHS「行動市話」，8 月推出雙螢幕彩色手機 J100，9 月通過增頻申請增配 4MHz 頻寬，10 月推出 Kyocera 手機 J66。民國 93 年 2 月推出美商斯達康手機 U32 及通過核發 09688、09689 字頭門號 20 萬門，總門號數多達 100 萬門。同年 4 月推出 PHS、GSM 二合一手機 G1000，另在高雄開臺，服務業務範圍伸展至高雄地區和推出來電等候鈴服務「Phone 動舞鈴」。³⁷有關大眾電信股份有限公司在縣境內的 PHS 直營門市，可見於表 4-3-5。

表 4-3-5 民國 95 年縣內大眾電信股份有限公司 PHS 直營門市

門市名稱	地址	營業時間
桃園中華店	桃園市中華路 34 號	週一至週日 10:30-22:00
桃園中正店	桃園市中正路 503 號	週一至週日 11:00-22:00
桃園八德店	八德市介壽路一段 1021 號	週一至週日 11:00-22:00

³⁷ 大眾電信網站 <http://www.fitel.net.tw>，2006 年 2 月 28 日引用。

中壢復興店	中壢市復興路 51 號	週一至週日 11:00-22:00
內壢中華店	中壢市中華路一段 200 號	週一至週日 11:00-22:00

資料來源：大眾電信網站 <http://www.fitel.net.tw>，2006 年 2 月 28 日引用。



圖 4-3-5 大眾電信桃園中正直營門市

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日

四、亞太行動寬頻電信股份有限公司

亞太行動寬頻電信公司成立於民國 90 年 11 月，創業之初資本額為新臺幣 160 億 2 千萬元。民國 91 年 2 月以新臺幣 105 億 7 千萬元取得第三代行動通信業經營執照，同年 11 月取得交通部核發第三代行動通信系統架設許可，及第三代行動通信基地臺架設許可，與韓國第一大行動電話公司鮮京電信策略聯盟合作簽約。民國 92 年 4 月率先取得交通部核發第三代行動通信業務特許執照，同年 7 月與 Qualcomm 簽定技術合作備忘錄，並開始提供第三代行動通信服務。³⁸有關亞太行動寬頻電信股份有限公司在縣境的直營門市與特約服務中心，可見於表 4-3-6、表 4-3-7。

表 4-3-6 民國 95 年縣內亞太行動直營門市

門市名稱	地址	營業時間
桃園中山	桃園市中山路 78 號	10:00~20:00
中壢中山	中壢市中山路 104 號 1 樓	10:00~20:00

資料來源：亞太行動寬頻電信網站 <http://www.apbw.com>，2006 年 2 月 28 日引用。

表 4-3-7 民國 95 年縣內亞太行動特約服務中心

門市名稱	地址	營業時間
桃園中山	桃園市中山路 238 號	10:00 ~ 22:00
中壢永興	中壢市永興街 7 號	10:00 ~ 22:00
中壢中正	中壢市中正路 323 號	09:30~21:30
八德介壽	八德市介壽路一段 961 號	09:30~21:30
八德桃鶯	八德市桃鶯路 68 號	10:00 ~ 22:00
中壢中山東	中壢市中山東路二段 119 號	10:00 ~ 22:00
楊梅中興	楊梅鎮中興路 42 號	10:00 ~ 22:00

資料來源：亞太行動寬頻電信網站 <http://www.apbw.com>，2006 年 2 月 28 日引用。

³⁸ 亞太行動寬頻電信網站 <http://www.apbw.com>，2006 年 2 月 28 日引用。



圖 4-3-6 亞太電信桃園中山直營門市

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日



圖 4-3-7 亞太電信桃園中山特約服務中心

高銘鈴拍攝 2006 年 6 月 19 日

綜上所述，本縣電信事業在公民營電信公司不斷地創新技術，提供便捷的服務理念下，民國 88 年至 93 年全國行動電話普及率分別為 59.96%、76.03%、79.47%、83.62%、84.63%、85.67%；本縣各為 66.42%、82.03%、85.46%、90.19%、89.06%、93.58%，顯示本縣普及率不但超過全國總平均數，且於民國 93 年高達九成以上。民國 88 年至 93 年全國每百戶擁有行動電話數分別為 89.29 臺、142.44 臺、159.02 臺、180.15 臺、185.93 臺、196.06 臺；本縣各為 100.22 臺、156.25 臺、180.73 臺、199.02 臺、200.76 臺、220.91 臺，³⁹同樣呈現本縣自民國 88 年起就已超過全國總平均數，達到一戶一臺，民國 92 年以後且成長到一戶二臺的情形。

³⁹ 行政院主計處，《中華民國臺灣地區家庭收支調查報告》(南投：行政院主計處，1999-2004 年)。1999 年以前的資料缺載。

參考文獻

檔案、資料集

(清)朱壽朋纂修,《光緒朝東華續錄選輯》臺灣文獻叢刊第 277 種(臺北:臺灣銀行經濟研究室,1969 年)。

(清)孫承澤等著,《臺灣關係文獻集零》臺灣文獻叢刊第 309 種(臺北:臺灣銀行經濟研究室,1972 年)。

(清)黃叔瓚,《臺海使槎錄》,臺灣文獻叢刊第 4 種,收入高賢治主編,《臺灣方志集成》第 33 冊(臺北:宗青圖書出版公司,1995 年)。

(清)劉銘傳撰,《劉壯肅公奏議》臺灣文獻叢刊第 27 種(臺北:臺灣銀行經濟研究室,1958 年)。

馮用、吳幅員合編,《劉銘傳撫臺前後檔案》臺灣文獻叢刊第 276 種(臺北:臺灣銀行經濟研究室,1969 年)。

〈公路局接收案〉,《臺灣省行政長官公署檔案》(南投:國史館臺灣文獻館典藏)。

〈公路局組織規程〉,《臺灣省行政長官公署檔案》(南投:國史館臺灣文獻館典藏)。

《昭和十七年運輸關係書類綴》(桃園:桃園客運典藏)。

《昭和十八年職員身份進退書類》(桃園:桃園客運典藏)。

《昭和十六年職員身份進退書類》(桃園:桃園客運典藏)。

《昭和四年、昭和二十年例規綴》(桃園:桃園客運典藏)。

臺灣省文獻委員會採集組編校,《桃園縣鄉土史料》耆老口述歷史叢書 13 (南投:臺灣省文獻委員會,1996 年)。

臺灣省漁業局編,《臺灣地區漁港建設基本資料:桃園縣漁港》(臺北:臺灣省漁業局,1996 年)。

〈臺灣省政府公報〉(臺北:臺灣省政府)。

《歷屆股東會議事手冊(含歷年營運報告書)》(桃園:桃園客運典藏)。

臺灣銀行經濟研究室編,《臺案彙錄庚集》臺灣文獻叢刊第 200 種(臺北:臺灣銀行經濟研究室,1964 年)。

—————,《臺灣府輿圖纂要》(臺北:大通書局,1995 年)。

〈臺灣總督府公文類纂〉（南投：國史館臺灣文獻館典藏）。

政府出版品、地方志

一、政府出版品

大園鄉公所，《大園鄉中正國際機場周圍土地使用可行性研究》（桃園：大園鄉公所，1997年）。

中央委員會設計考核委員會，《美援運用分析之研究報告》（臺北：中央委員會設計考核委員會，1955年）。

中華工程公司編，《桃園國際機場施工處品質管制業務報告》（臺北：中華工程公司，1978年）。

中華電信股份有限公司會計處，《中華電信統計要覽》（臺北：中華電信股份有限公司會計處，2003年）。

內政部編，《中華民國臺閩地區人口統計》（臺北：內政部，1976-2000年）。

內政部營建署，《桃園航空城客貨運園區聯外道路系統建設修正計畫》（臺北：內政部營建署，1999年）。

內政部警政署編，《警政白皮書》（臺北：內政部警政署，2001年）。

竹本伊一郎編，《臺灣會社年鑑》（臺北：臺灣經濟研究會，1943年）。

交通年鑑編輯委員會，《交通年鑑》（臺北：交通部，1973-1998年）。

交通部，《中華民國交通史》（臺北：交通部，1991年）。

——，《中華民國交通統計要覽》（臺北：交通部，1969-2000年）。

——，《中華民國國家建設六年計畫》（臺北：交通部，1992年）。

——，《民航政策白皮書：天空開放政策檢討》（臺北：交通部，1999年）。

——，《交通政策白皮書：運輸》（臺北：交通部，2002年）。

——，《交通部統計要覽》（臺北：交通部，19667-1968年）。

——，《交通運輸資料》（臺北：交通部，1973-1977年）。

——，《運輸政策白皮書》（臺北：交通部，1995年）。

——，《運輸資料分析》（臺北：交通部，1978-2000年）。

交通部公路局工程處填報，《臺灣省公路交通量調查統計表》(臺北：交通部公路局，2000年)。

交通部民航局，《「桃園航空城先期發展計畫」貨運園區暨大園特定區計畫營運管理與財務分析研究》(臺北：交通部民航局，1998年)。

———，《中正國際機場主計畫修訂檢討分析》(臺北：交通部民航局，1997年)。

———，《中正國際機場周邊土地使用整體規劃》(臺北，交通部民航局，1998年)。

———，《中正國際機場第二期航廈旅客自動車輸送系統工程、設備工程檢驗報告書》(臺北：交通部民航局，1999年)。

———，《中正國際機場第三期航站區規劃》第一階段計畫報告(臺北：交通部民航局，1999年)。

———，《中正國際機場第三期航站區規劃》第二階段計畫報告(臺北：交通部民航局，1999年)。

———，《中正國際機場綠化、美化之改善研究計畫》七十六年度專題研究報告(臺北：交通部民航局，1988年)。

———，《中正國際機場整體規劃暨第一期發展計畫期末報告初稿》(臺北：交通部民航局，1999年)。

———，《中正機場貨運整體規劃研究案》(臺北：交通部民航局，1993年)。

———，《民用航空局年報》(臺北：交通部民航局，2000年)。

———，《民用航空運輸政策與費率相關問題研究》(臺北：交通部民航局，1996年)。

———，《民航局場站設施》(臺北：交通部民航局，1997年)。

———，《民航政策白皮書》(臺北：交通部民航局，2000年)。

———，《交通部民用航空局組織沿革》(臺北：交通部民航局，1999年)。

———，《建立中正國際航空站網路資料系統之研究》(臺北：交通部民航局，1996年)。

———，《飛航服務》(臺北：交通部民航局，2001年)。

- ，〈航空運輸營業狀況調查報告〉(臺北：交通部民航局，2001年)。
- ，〈航空器失事調查報告書－中華民國87年2月16日桃園大園，中華航空空中巴士A300 B4-622R，B-184〉(臺北：交通部民航局，2000年)。
- ，〈航站企業化經營管理計畫書研討會論文集〉(臺北，交通部民航局，2000年)。
- ，〈國內與國際民航網路整合之研究〉(臺北：交通部民航局，1998年)。
- ，〈跨世紀機場經營管理研討會論文集〉(臺北，交通部民航局，2000年)。
- ，〈臺灣地區國內民航發展之研究〉(臺北：交通部民航局，1995年)。
- 交通部民航局中正航空站，〈中正國際航空站能源節約研究報告書〉(桃園：中正航空站，1980年)。
- ，〈中正國際機場五年營運報告專輯〉(桃園：中正航空站，1984年)。
- ，〈中正國際機場年鑑〉(桃園：中正航空站，1985-2004年)。
- ，〈中正國際機場經營與管理特輯〉(桃園：中正航空站，1983年)。
- ，〈中正國際機場管理系統功能擴充研究報告書〉(臺北：交通部民航局，1981年)。
- 交通部民航局桃園國際機場工程處編，〈桃園國際機場〉(桃園：桃園國際機場工程處，1975年)。
- 交通部統計處，〈中華民國交通統計要覽〉(臺北：交通部統計處，始自1967年)。
- ，〈中華民國臺灣地區汽車貨運調查報告〉(臺北：交通部統計處，始自1975年)。
- ，〈民眾對陸上運輸狀況意向調查報告〉(臺北：交通部統計處，1993年至1994年)，後改名《民眾對交通狀況意向調查報告》。
- ，〈交通部公路局統計年報〉(臺北：交通部公路局會計處)；至1999年。

- ，〈臺灣地區小客車租賃業營運狀況調查表〉(臺北：交通部統計處，1999年)。
- ，〈臺灣地區交通事業設備及人力調查報告〉(臺北：交通部統計處，1993年)。
- ，〈臺灣地區自用小汽車使用狀況調查報告〉(臺北：交通部統計處，1995年)。
- ，〈臺灣地區自用小客車使用狀況調查報告〉(臺北：交通部統計處，1997年)。
- ，〈臺灣地區高速公路貨運調查報告〉(臺北：交通部統計處，1997年)。
- ，〈臺灣地區遊覽車營運狀況調查報告〉(臺北：交通部統計處，1994年)。
- ，〈臺灣地區機車使用狀況調查報告〉(臺北：交通部統計處，1996年)。
- 交通部郵政總局，〈中華郵政九十年度年報〉(臺北：交通部郵政總局，2002年)。
- ，〈郵政統計要覽〉(臺北：交通部郵政總局，1964-2000年)。
- 交通部運輸研究所，〈中正國際機場主計畫修訂規劃報告〉(臺北：交通部運輸研究所，1993年)。
- ，〈中正國際機場聯外運輸系統改善規劃〉(臺北：交通部運輸研究所，1996年)。
- ，〈臺灣地區國際機場作業效率之研究〉(臺北：交通部運輸研究所，1993年)。
- ，〈我國飛航管制系統發展之研究〉(臺北：交通部運輸研究所，1996年)。
- ，〈我國國際機場緊急應變與救助措施之調查與評估〉(臺北：交通部運輸研究所，1996年)。
- ，〈國內航空運輸業競爭力與生產力之研究〉(臺北：交通部運輸研究所，1992年)。
- ，〈國家運輸規劃〉(臺北：交通部運輸研究所，1989年)。

—————，〈《荷、法、星機場等設施考察報告》〉(臺北：交通部運輸研究所，1993年)。

—————，〈《開放天空政策之影響》〉(臺北：交通部運輸研究所，1999年)。

—————，〈《臺灣地區國內民航發展之研究總報告》〉(臺北：交通部運輸研究所，1997年)。

—————，〈《臺灣地區發展空運中心之可行性研究》〉(臺北：交通部運輸研究所，1993年)。

—————，〈《臺灣地區運輸系統現況及能量》〉(臺北：交通部運輸研究所，始自1992年)。

—————，〈《臺灣地區運輸資料統計趨勢》〉(臺北：交通部運輸研究所，1986年、1995年)。

—————，〈《臺灣地區遊憩系統聯外運輸系統整體規劃》〉(臺北：交通部運輸研究所，1995年)。

交通部運輸研究所編，〈《中正國際機場聯外運輸系統改善規劃》〉(臺北：交通部運輸研究所，始自1996年)。

—————，〈《桃園都會區大眾捷運系統可行性研究》〉(臺北：交通部運輸研究所，1990年)。

—————，〈《臺北—桃園間中山高速公路高乘載率車輛專用設施(HOV)可行性之研究》〉(臺北：交通部運輸研究所，1993年)。

交通部運輸計劃委員會規劃組編，〈《臺鐵西部幹線基隆—中壢鐵路平交道交通分析之研究》〉(臺北：交通部臺北市區地下鐵路工程處，1984年)。

交通部電信總局，〈《電信統計要覽》〉(臺北：交通部電信總局，1976-1995年)。

交通部臺灣區國道高速公路局，〈《高速公路統計年報》〉(臺北：交通部臺灣區國道高速公路局，始自1981年)。

交通部臺灣區國道新建工程局編，〈《北部第二高速公路橋樑工程簡介》〉(臺北：交通部臺灣區國道新建工程局，1992年)。

交通部觀光局，〈《臺灣地區空運旅遊系統規劃》〉(臺北：交通部觀光局，1995年)。

交通部觀光局編，〈《六項交通建設事業研究》〉(臺北：交通部觀光局，1979年)。

—————，〈《六項交通建設對觀光事業發展影響之研究》〉(臺北：交通部

觀光局，1977年)。

行政院主計處，《中華民國臺灣地區家庭收支調查報告》(南投：行政院主計處，1999-2003年)。

行政院外匯貿易審議委員會，《中華民國臺灣輸出入結匯統計 民國三十九年至五十三年》(臺北：行政院外匯貿易審議委員會，1965年)。

行政院研究發展考核委員會，《十大建設之規劃與控制》(臺北：編者自印，1979年)。

行政院美援運用委員會，《臺灣經濟統計》(臺北：行政院美援運用委員會，1961年)。

行政院美援運用委員會編，《十年來接受美援單位的成長》(臺北：行政院美援運用委員會，1961年)。

—————，《中美合作經援發展概況》(臺北：行政院美援運用委員會，1957年)。

—————，《中美合作經援概要》(臺北：行政院美援運用委員會，1956-1957年)。

行政院飛航安全委員會，《行政院飛航安全委員會》(臺北：行政院飛航安全委員會，2003年)。

行政院國際經濟合作發展委員會，《民用航空運用美援成果檢討》(臺北：行政院國際經濟合作發展委員會，1967年)。

—————，《桃園地區人力運用實驗調查報告》(臺北：行政院國際經濟合作發展委員會，1968年)。

行政院國際經濟合作發展委員會編，《美援貸款概況》(臺北：行政院國際經濟合作發展委員會，1964年)。

—————，《美援運用成果檢討叢書》(臺北：行政院國際經濟合作發展委員會，1964年)。

行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》(臺北：行政院經濟建設委員會，1979年)。

—————，《國建六年建設計畫》(臺北：行政院經濟建設委員會，1991年)。

行政院經濟建設委員會編，《都市及區域發展統計彙編》(臺北：行政院經濟建設委員會，1976年)。

行政院衛生署環境保護局編，《中正國際機場周圍十二所中小學之噪音調查》(臺北：編者，1982年)。

行政院環境保護署，《機場周圍地區航空噪音防制辦法》(臺北：行政院環境保護署，1994年)。

李春茂，《公路行駛時間調查》(臺北：交通部運輸研究所，1994年)。

桃園縣文化局編，《桃園居民調查報告書》(桃園：桃園縣文化局，1996年)。

———，《桃園社區總體營造》(桃園：桃園縣文化局，2004年)。

桃園縣政府主計室編，《桃園縣統計要覽》(桃園：桃園縣政府主計室，1962-2000年)。

桃園縣政府編，《亞太營運中心桃園航空城整體規劃》(桃園：桃園縣政府，1996年)。

———，《桃園縣中心都市(桃園、中壢)停車場調查之研究》(桃園：桃園縣政府，1985年)。

———，《桃園縣建設 民國 58 年至 61 年度》(桃園：桃園縣政府，1972年)。

———，《桃園縣政府工作總報告〈各年度〉》(桃園：桃園縣政府，各年度)。

———，《桃園縣政建設紀要》(桃園：桃園縣政府，1989年)。

———，《桃園縣運輸白皮書》(桃園：桃園縣政府，2000年)。

———，《桃園縣綜合發展計畫》(桃園：桃園縣政府，1997年)。

———，《桃園縣濱海地區整體開發建設計畫》第三冊航空城第二期建設計畫(桃園：桃園縣政府，2000年)。

桃園縣環境保護局編，《桃園縣環境保護白皮書》(桃園：桃園縣政府，1998年)。

桃園廳，《大正五年桃園廳產業統計》(桃園：桃園廳出版，1917年)。

桃園廳庶務課，《桃園廳第一統計書》(桃園：桃園廳庶務課，1918年)。

———，《桃園廳第二統計書》(桃園：桃園廳庶務課，1919年)。

- 國史館，《中華民國交通志（初稿）》（臺北：國史館，1991年）。
- 國立中央大學規劃，《桃園縣綜合發展計畫》（桃園：桃園縣政府，1997年）。
- 國道高速公路局拓建工程處編，《中山高速公路楊梅新竹段拓寬工程簡介》（臺北：交通部臺灣區國道高速公路局拓建工程處，1997年）。
- 馮正民等編，《中正國際機場周邊土地之產業、交通運輸分析與策略期末報告》（臺北：中華民國都市計劃學會，1996年）。
- 新竹州，《新竹州統計書》（新竹：新竹州，大正12-昭和16年）。
- 經濟部工業統計調查聯繫小組編，《中華民國臺灣地區桃園縣工業統計調查報告》（臺北：經濟部工業統計調查聯繫小組，1989-2000年）。
- 臺北州知事官房文書課，《臺北州統計書》（臺北：臺北州知事官房文書課，大正15-昭和18年）。
- 臺灣汽車客運股份有限公司，《臺灣客運統計年報》（臺北：臺灣汽車客運股份有限公司，始自1991年）。
- 臺灣省行政長官公署編，《臺灣省統計要覽》（臺北：臺灣省政府，1946-1952年）。
- 臺灣省行政長官公署統計室編，《臺灣省五十一年來統計提要》（臺北：臺灣省行政長官公署統計室，1946年）。
- 臺灣省政府交通處公路局，《臺灣地區機場交通秩序及轉乘系統改善規劃》（南投：臺灣省政府交通處公路局，1995年）。
- 臺灣省政府住宅及都市發展局，《桃園都會地區大眾捷運系統規劃》（南投：臺灣省政府住宅及都市發展局，1994年）。
- 臺灣省政府新聞處，《光復廿年》（臺北：臺灣省政府新聞處，1965年）。
- ，《臺灣交通專輯（1945-1985）》（臺北：臺灣省政府新聞處，1985年）。
- 臺灣總督府民政部文書課，《臺灣總督府第二統計書》（臺北：臺灣總督府民政部文書課，1898年）。
- 臺灣總督府民政部文書課，《臺灣總督府第十統計書》（臺北：臺灣總督府民政部文書課，1906年）。
- 藤井恭敬，《臺灣郵政史》（臺北：臺灣總督府民政部通信局，1918年）。

臺灣總督府交通局遞信部，《遞信統計要覽》(臺北：臺灣總督府交通局遞信部，1933-1943年)。

臺灣總督府通信局，《臺灣遞信事業要覽》(臺北：臺灣總督府通信局，1919-1920年)。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》(臺北：臺灣總督府鐵道部，1910年)。

臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路統計年報》(臺北：臺灣鐵路管理局：始自1975年)。

臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府鐵道部年報》第一至第二十五年報(臺北：臺灣總督府鐵道部，1900-1924年)。

—————，《臺灣總督府交通局鐵道年報》第二十六至第四十二年報(臺北：臺灣總督府鐵道部，1925-1941年)。

二、地方志

(清)林豪纂、薛紹元刪補，《澎湖廳志》臺灣文獻叢刊第164種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1963年)。

(清)高拱乾纂，《臺灣府志》臺灣文獻叢刊第65種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960年)。

(清)陳培桂纂修，《淡水廳志》(臺北：大通書局，1995年)。

(清)陳朝龍、鄭鵬雲纂修，《新竹縣采訪冊》臺灣文獻叢刊第145種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962年)。

(清)陳文緯主修、屠繼善總纂，《恒春縣志》臺灣文獻叢刊第75種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960年)。

(清)蔣師轍等纂，《臺灣通志》臺灣文獻叢刊第130種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962年)。

(清)劉良璧纂輯，《重修福建臺灣府志》臺灣文獻叢刊第74種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961年)。

王世慶等纂修，《增修臺灣省通志稿》(南投：臺灣省文獻委員會，1964年)。

中華綜合發展研究院應用史學研究所總編纂，《桃園市志》(桃園：桃園市公所，2005年)。

今澤正秋編，《鶯歌鄉土誌》，昭和 9 年排印本，中國方志叢書臺灣地區第 222 號(臺北：成文出版社，1985 年複刻本)。

平鎮市志編纂小組，《平鎮市志》(桃園：平鎮市公所，1994 年)。

艾耆等編，《大溪鎮志》(桃園：大溪鎮公所，1981 年)。

吳振漢等編，《大溪鎮志》(桃園：大溪鎮公所，2004 年)。

李進勇編纂，《基隆市志》(基隆：基隆市政府，2002 年)。

林誠榮等編，《復興鄉志》(桃園：復興鄉公所，2000 年)。

桃園郡役所編，《桃園郡要覽》，昭和 12 年排印本，中國方志叢書臺灣地區第 236 號(臺北：成文出版社，1985 年複刻本)。

—————，〈桃園街勢一覽〉，昭和 13 年排印本，中國方志叢書臺灣地區第 340 號(臺北：成文出版社，1985 年複刻本)。

桃園縣大園鄉誌編纂委員會，《大園鄉志》(桃園：大園鄉公所，1978 年)。

—————，〈大園鄉志續編〉(桃園：大園鄉公所，1992 年)。

許呈中總編輯，《大園鄉志》(桃園：大園鄉公所，1979 年)。

桃園廳，《桃園廳志》，明治 39 年排印本，中國方志叢書臺灣地區第 235 號(臺北：成文出版社，1985 年複刻本)。

陳正祥編纂，《臺北市志》(臺北：臺北市文獻委員會，1988 年)。

廖本洋主修，《桃園縣志》卷四《經濟志交通篇》(桃園：桃園縣政府，1979 年)。

郭薰風主修、石璋如等纂，《桃園縣志》中國方志叢書臺灣地區第 683 號(臺北：成文出版社，1983 年據桃園縣文獻委員會 1966 年複刻本)

曾文敬主修、張正昌等編纂，《蘆竹鄉志》(桃園：蘆竹鄉公所，1995 年)。

張炳楠監修、李汝和主修，《臺灣省通誌》卷四《經濟志交通篇》(南投：臺灣省文獻會，1969 年)。

盛清沂編纂，《板橋市志》(臺北：板橋市公所，1988 年)。

富永豐編，《大溪誌》，昭和 19 年排印本，中國地方叢書臺灣地區第 234 號(臺北：成文出版社，1985 年複刻本)。

黃克仁總編輯，《八德市志》(桃園：八德市政府，1998 年)。

林熊祥、李騰嶽監修；林平祥纂修，《臺灣省通志稿》卷四〈經濟志交通篇〉(臺北：臺灣省文獻委員會，1958年)。

臺北廳編，《臺北廳誌》，明治36年排印本，中國方志叢書臺灣地區第202號(臺北：成文出版，1985年複刻本)。

(清)金鉉主修、鄭開極等纂，《福建通志臺灣府》臺灣文獻叢刊第84種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1960年)。

臺灣銀行經濟研究室編，《新竹縣制度考》臺灣文獻叢刊第101種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1961年)。

—————，《臺灣府賦役冊》臺灣文獻叢刊第139種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962年)。

謝國興編纂，《續修澎湖縣志·交通志》(馬公：澎湖縣政府，2005年)。

林洋港、李登輝、邱創煥監修；劉寧顏總纂，《重修臺灣省通志·經濟志交通篇》(南投：臺灣省文獻委員會，1993年)。

鄭鵬雲等編，《新竹縣志初稿》臺灣文獻叢刊第61種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1959年)。

謝公滄總編輯，《觀音鄉志》(桃園：觀音鄉公所，1986年)。

羅濟鎮主編，《楊梅鎮志》(桃園：楊梅鎮公所，1990年)。

專書

James W. Davidson 著、蔡啟恆譯，《臺灣之過去與現在》(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1972年)。

十大建設與國家前途編輯委員會編，《十大建設與國家前途》(臺北：誠正，1974年)。

于宗先、王金利，《一隻看得見的手—政府在經濟發展過程中得角色》(臺北：聯經出版事業公司，2003年)。

山田京山郎編，《臺灣海陸交通運輸便覽》(臺北：海陸運新聞社臺灣支局，1928年)。

井出季和太著、郭輝編譯，《日據下之臺政》第一冊(臺中：臺灣省文獻委員會，1977年)。

- 今日郵政月刊社，《今日郵政》期 493 (臺北：今日郵政月刊社，1999 年)。
- 文馨瑩，《經濟奇蹟的背後臺灣美援經驗的政經分析(1951-1965)》(臺北：自立晚報，1990 年)。
- 王世慶，《淡水河流域河港水運史》(南港：中央研究院中山人文社會科學研究所，1996 年)。
- 王珊珊，《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究：1887-1935》(新竹：新竹縣文化局，2004 年)。
- 王鼎鈞，《天空之城：航空巨人波音家族》(臺北：麥田出版社，1999 年)。
- 行政院經濟建設委員會，《十大重要建設評估》(臺北：行政院經濟建設委員會，1979 年)。
- 作者不詳，《臺灣地區高速公路三重中壢段通車周年報告》，出版資料缺載。
- 吳若予，《戰後臺灣公營事之政經分析》(臺北：業強出版社，1992 年)。
- 宋軒麟，《香港航空百年》(香港：三聯書局，2003 年)。
- 李永炤，《航空五十年：七十憶往》(臺北：道聲出版社，1987 年)。
- 私立淡水大學承辦、內政部營建署委託，《臺灣省市區道路交通特性研究(桃園市、中壢市、平鎮市、八德市)》(臺北：內政部營建署，2000 年)。
- 私立淡江大學交通管理學系辦理、桃園縣政府協辦，《桃園縣改善停車問題方案計畫》(臺北：臺灣省政府住宅及都市發展局，1995 年)。
- 亞聯工程顧問公司編，《高速鐵路車站站區交通及聯外運輸系統規劃附件一：桃園青埔站規劃報告》(臺北：交通部高速鐵路工程籌備處，1994 年)。
- ，《中山高速公路基隆楊梅段交通控制系統效益評估》(臺北：交通部臺灣區國道高速公路局，1985 年)。
- 周憲文，《臺灣經濟史》(臺北：臺灣開明書店，1980 年)。
- 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》(臺北：知書房，1996 年)。
- 林柄顯，《臺灣汽車公司之營運沿革》(南投：臺灣省文獻委員會，1999 年)。
- ，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》(南投：國史館臺灣文獻館，2006 年)。
- 林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》(臺北：聯經出版事業公司，1997 年)。

- 邱傑，《起飛的故事－桃園老照片》(桃園：桃園縣文化局，2003年)。
- 桃園汽車客運，《桃園汽車客運創立壹百週年特刊》(桃園：桃園汽車客運，2003年)。
- 連橫，《臺灣通史》臺灣文獻叢刊第128種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1962年)。
- 張有恆，《航空經營與管理》(臺北：華泰文化，2003年)。
- ，《航空運輸學》(臺北：華泰文化，2003年)。
- ，《運輸業經營與管理》(臺北：華泰文化，1995年)。
- 張瑞成編，《光復臺灣之籌劃與受降接收》(臺北：國民黨黨史會，1990年)。
- 梁國樹，〈臺灣經濟自由化的未來推動方向〉，收入于宗先等著，《經濟發展與經濟自由化》(臺北：中華經濟研究院、前瞻雜誌社，1995年)。
- 許佩賢，《攻臺見聞：風俗畫報，臺灣征討圖繪》(臺北：遠流出版社，1995年)。
- 許朝卿等編，《臺灣經典寫真：邂逅三〇年代 Formosa》(臺北：田野影像，1997年)。
- 陳世圯、馮正民、涂維穗，《桃園縣市大眾運輸路網發展策略之研究》(臺北：國家政策基金會，2003年)。
- 陳正祥，《臺灣地誌》(臺北：南天書局，1993年)。
- 陳俊，《臺灣道路發展史》(臺北：交通部運輸研究所，1987年)。
- 曾汪洋，《臺灣交通史》臺灣研究叢刊第37種(臺北：臺灣銀行經濟研究室，1958年)。
- 曾珠珍，《桃園縣之土地利用》(臺北：作者自印，1978年)。
- 渡部慶之進，《臺灣鐵道讀本》(東京：春秋社，1939年)。
- 渡部慶之進著、黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》(南投：國史館臺灣文獻館，2006年)。
- 黃厚源，《我家鄉桃園縣》(桃園：桃園縣政府，1994年)。
- 楊碧川編著，《臺灣歷史年表》(臺北：臺灣文藝雜誌社，1983年)。
- 溫振華、戴寶村著，《淡水河流域變遷史》(臺北：臺北縣立文化中心，1998年)。
- 壽俊仁總編輯，《臺灣鐵路百週年紀念》(臺北：臺灣鐵路管理局，1987年)。
- 臺灣經世新報編，《臺灣大年表》(臺北：臺北印刷株式會社，1938年版)。

臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣之交通》(臺北：臺灣銀行，1958年)。

劉文駿、王威傑、楊森豪著，《百年臺灣鐵道》(臺北：果實出版社，2003年)。

謝森展編，《臺灣回想》(臺北：創意力文化，1994年)。

鍾懿萍主持計畫，《高速鐵路桃園車站特定區都市設計規劃案》(臺北：內政部營建署市鄉規劃局，2002年)。

藤井信幸，《通信と地域社會》(東京：日本經濟評論社，2005年)。

嚴前總統家淦先生哀思錄編輯小組，《嚴前總統家淦先生哀思錄》(臺北：新聞局，1994年)。

論文

一、單篇論文

施建生，〈臺灣經濟發展經驗與體認〉，《1980年代以來臺灣經濟發展經驗》(臺北：中華經濟研究院，1999年)，頁1-33。

張素玢，〈龍潭十股寮蕭家——一個霄裡社家族的研究〉，《平埔研究論文集》(南港：中央研究院臺灣史研究所籌備處，1995年)，頁90-133。

陳生民，〈臺灣汽車客運公司的組織變革——臺汽與公路局〉，《能力雜誌》511(1998年9月)，頁136-140。

劉士永，〈陳儀的經濟思想及其政策〉，《臺灣風物》42：2(1990年6月)，頁55-88。

蔡相輝，〈臺灣光復之準備——臺灣行政幹部訓練班之運作〉，《空大學訊》345(2005年6月)，頁96-104。

蔡龍保，〈日治時期公路運輸之興起與交通體系之變遷(1910-1936)〉，《近代中國》156(2004年3月)，頁88-121。

——，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》6(2005年9月)，頁61-108。

謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，《臺灣殖民地史學術研討會論文集》(臺北：海峽學術出版社，2004年)，頁14-47。

Knapp, Ronald G. "Push Car Railways and Taiwan's Development." In Ronald G. Knapp, ed., *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of*

Taiwan. Honolulu: University of Hawaii Press, 1980, pp. 204-218.

Hsu, Yi-Rong Ann, Clifton W. Pannel, and James O. Wheeler. "The Development and Structure of Transportation Networks in Taiwan: 1600-1972." In Ronald G. Knapp, ed., *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan* ., Honolulu: University of Hawaii Press, 1980, pp. 167-201.

Esherick, Joseph W. and Mary Rankin eds. *Chinese Local Elites and Patterns of Dominance* ,Berkeley: University of California Press, 1990.

二、學位論文

王明仁，〈中正國際機場在臺灣全球運籌發展計劃之競爭力分析與定位研究〉，臺北：淡江大學高階主管管理學碩士論文，2002年。

王東琪，〈航空站營運績效評估之研究：以亞太地區國際機場為例〉，臺南：國立成功大學交通管理科學研究所碩士論文，2000年。

王彥超，〈天空開放後國內航空公司之成本、效率及密度經濟之研究〉，臺南：國立成功大學交通管理科學研究所碩士論文，2000年。

王珊珊，〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887—1935）〉，臺南：國立成功大學歷史研究所碩士論文，1999年。

王福慶，〈航空城產業發展對地方經濟影響之研究—以桃園生活圈為例〉，臺中：國立中興大學都市計劃研究所碩士論文，1996年。

沈芳茹，〈臺北市公共巴士之發展（1912-1945年）〉，桃園：國立中央大學歷史學研究所碩士論文，2003年。

林如蘋，〈機場航空噪音費徵收之研究-以中正機場為例〉，新竹：國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，1996年。

林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉，臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文，1999年。

張克難，〈論桃園國際機場計畫之經濟分析〉，臺中：國立中興大學都市計劃研究所碩士論文，1975年。

張淑青，〈中正機場公民營航空貨運站服務品質之研究〉，臺中：國立中興大學企業管理研究所碩士論文，1995年。

郭淑芬，〈中正國際機場空運中心策略發展之研究〉，新竹：國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，1991年。

郭鴻璋，〈桃園地區運輸需求之研究〉，臺北：臺灣大學土木工程研究所碩士論文，1979年。

陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構（1683-1895）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，1998年。

陳亮州，〈戰後臺灣日產的接收與處理〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，1998年。

陳建宏，〈公廟與地方社會－以大溪普濟堂為例（1902-2001）〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2004年。

陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展，1903-1945〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007年。

陳春玲，〈中正機場二期航站民營化探討〉，新竹：國立交通大學管理科學研究所碩士論文，1992年。

陳添富，〈中正國際機場對桃園地區發展影響之檢討〉，臺中：國立中興大學建築與都市計畫研究所碩士論文，1980年。

陳淑娟，〈機場附近居民對航空噪音防制補助措施之滿意度及相關因素研究〉，臺北：國立臺灣師範大學衛生教育研究所碩士論文，1999年。

陳聖熙，〈中正國際機場計劃的重檢討〉，新竹：國立交通大學運輸研究所碩士論文，1980年。

陳維滄，〈論美援在自由中國之運用情形〉，臺中：東海大學經濟系學士論文，1960年。

黃朝進，〈清代竹塹地區的家族與地域社會－以鄭、林兩家為中心〉，臺北：國立臺灣大學歷史研究所碩士論文，1993年。

榮德璘，〈中正機場航站出境旅客作業模擬與應用〉，新竹：國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，1995年。

劉至得，〈中正國際機場至臺北捷運路線方案評估〉，新竹：國立交通大學運輸研究所碩士論文，1997年。

蔡龍保，〈日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936）〉，臺北：國立臺灣師範

大學歷史研究所碩士論文，2000年。

簡逸珊，〈桃園市中心區空間變遷之研究〉，桃園：中原大學建築研究所碩士論文，1993年。

羅啟倫，〈桃園中正國際機場與臺北都會區之間旅館巴士營運之研究〉，臺北：國立臺灣大學土木工程研究所碩士論文，1979年。

報紙資料、網站資料

一、報紙

中央日報社，《中央日報》，1961-2000年。

民生報社，《民生報》，1978-2000年。

臺灣日日新報社，《臺灣日日新報》，1898-1944年。

聯合報社，《聯合晚報》，1970-2000年。

聯合報社，《聯合報》，1970-2000年。

二、網站

Google 地圖 <http://map.google.com.tw>

大眾電信網站 <http://www.fitel.net.tw>

中央研究院數位資料庫 <http://sotokufu.sinica.edu.tw>

中正國際航空站網站 <http://www1.cksairport.gov.tw/chinese>

中正國際機場網站 <http://www.cksairport.gov.tw>

內政部警政署航空警察局保安隊網站 <http://163.29.169.234/~peaceweb>

中華日報新聞網 <http://www.cdnnews.tw>

中華航空公司網站 <http://www.china-airlines.com/ch/about/about.htm>

中華郵政全球資訊網 <http://www.post.gov.tw>

中華郵政郵件處理即將邁入自動化時代網頁 <http://www.chch.idv.tw>

中華郵政新形象討論區網頁 <http://www.pti.gov.tw>

中華電信研究所網站，<http://www.chttl.com.tw>

中華電信網站 <http://www.cht.com.tw>

中壢汽車客運股份有限公司網站 <http://clb.myweb.hinet.net>

日治時期臺灣郵政史網站 <http://blog.sina.com.tw>

行政院衛生署疾病管制局網頁 <http://www.cdc.gov.tw>

交通部公路總局網站 <http://www.thb.gov.tw>

交通部民航局網站 <http://www.caa.gov.tw>

交通部民航局臺北航空站成立五十周年回顧網站
http://www.tsa.gov.tw/0069/html_new/09-50/index.shtm

交通部全球資訊網 <http://www.motc.gov.tw>

交通部高速鐵路工程局網站 <http://www.hsr.gov.tw>

交通部電信總局網站 <http://www.dgt.gov.tw>

交通部網站 <http://www.motc.gov.tw> °

交通部臺灣區國道高速公路公路局網站 <http://www.freeway.gov.tw>

全國法規資料庫網站 <http://law.moj.gov.tw>

亞太行動寬頻電信網站 <http://www.apbw.com>

長榮空運倉儲股份有限公司網站 <http://www.egac.com.tw/intro.htm>

長榮航空公司網站 <http://www.evaair.com/html/b2c/chinese>

航空警察局刑事警察隊網頁 <http://163.29.169.234/~detective/>

財政部臺北關稅局網站 <http://taipei.customs.gov.tw>

桃園市公所網站 <http://www.taocity.gov.tw/service/>

桃園汽車客運股份有限公司網站 <http://www.tybus.com.tw>

桃園汽車客運網站 <http://60.251.39.226/tybus/>

桃園縣政府網站 <http://www.tyhg.gov.tw>

桃園旅遊網 <http://taoyuan.emmm.tw>

飛安會網站 <http://www.asc.gov.tw>

悠遊網 <http://yoyonet.biz/egoing/bus/tautsmou/>

都會區捷運系統建設之現況概述網頁 <http://www.npf.org.tw>

復興航空公司網站 <http://www.tna.com.tw>

新竹汽車客運股份有限公司網站 <http://www.hcbus.com.tw>

楊梅鎮公所網站 <http://www.yangmei.gov.tw/big5/Default.asp>

維基百科全書網站 <http://zh.wikipedia.org/wiki/>

臺灣大哥大網站 <http://corp.taiwanmobile.com>

臺灣汽車客運股份有限公司網站 <http://www.tmtc.gov.tw/home.htm>

臺灣桃園國際機場網站 <http://www.taoyuanairport.gov.tw>

臺灣鐵路管理局網站 <http://www.railway.gov.tw>

遠東航空公司網站 <http://www.fat.com.tw>

遠傳電信網站 <http://www.fetnet.net/servlet>

其他

吉田東伍，《大日本地名辭書續編》（東京：富山房，1909年）。