

丛书主编◎林仁川

徐家勇 陈远治◎编著

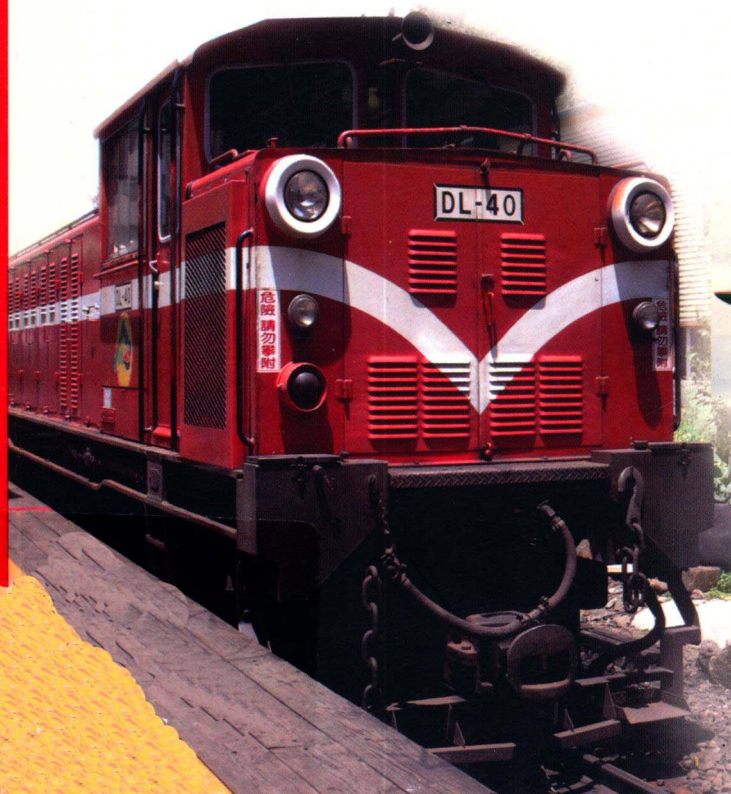
激活东亚十字路口

——台湾的交通立体新世界

踏上穿越台湾的文化之旅
纵览宝岛的过去与现在



图
文
台
湾



海峡出版发行集团
THE STRAITS PUBLISHING & DISTRIBUTING GROUP
福建教育出版社

图
文
台
湾

丛书主编◎林仁川

激活东亚十字路口

——台湾的交通立体新世界

徐家勇 陈远治◎编著



海峡出版发行集团
福建教育出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

激活东亚十字路口：台湾的交通立体新世界/徐家勇，陈远治编著. —福州：福建教育出版社，2012.3
(图文台湾/林仁川主编)
ISBN 978-7-5334-5785-3

I. ①激… II. ①徐…②陈… III. ①交通运输经济—经济发展—研究—台湾省 IV. ①F512.758

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 033586 号

图文台湾

激活东亚十字路口——台湾的交通立体新世界

主 编 林仁川

编 著 徐家勇 陈远治

出版发行 海峡出版发行集团

福建教育出版社

(福州梦山路 27 号 邮编：350001 电话：0591-83733693 83706771)

传真：83726980 网址：www.fep.com.cn)

出 版 人 黄 旭

发行热线 0591-83752790 87115073

印 刷 福州晚报印刷厂

(福州西洋路 4 号 邮编：350005)

开 本 720 毫米×1000 毫米 1/16

印 张 8.5

插 页 2

版 次 2012 年 6 月第 1 版 2012 年 6 月第 1 次印刷

印 数 1—5 100

书 号 ISBN 978-7-5334-5785-3

定 价 22.00 元

如发现本书印装质量问题，影响阅读，
请向本社出版科（电话：0591-83726019）调换。

编辑说明

台湾是祖国的宝岛。台湾物产丰富，风景优美，我们都知道那里有美丽的阿里山和日月潭，有热情好客的高山族同胞和丰盛的水果，但是，真正了解台湾的过去与现状的人，其实并不多。随着两岸文化、经济交流的日益活跃和深化，以及大陆对台旅游业的开放，大陆民众尤其是广大的青少年朋友，都迫切希望能够更多地认识台湾，了解台湾。福建与台湾仅一水相隔，有着地缘相近、血缘相亲、文缘相承、商缘相连、法缘相循的“五缘”优势，两地关系源远流长。作为海峡西岸的福建地方出版社，通过出版物，让对台湾只有一般概念的普通大众，能够真切地走近台湾，了解台湾，以此增进两岸民众的相互了解与理解，这是我们义不容辞的责任。基于这样的出发点，我们从2006年就开始策划这套“图文台湾”丛书，聘请了厦门大学台湾研究中心主任林仁川来担任主编，以使这套丛书做到真实性与可读性的完美结合。

“图文台湾”丛书是一套内容丰富、纵横兼顾、“文献有征”而细节具体生动又好读的书，丛书包含了台湾的历史、人文地理、文学、教育、经济、民间信仰、民俗、民系等内容，以平实而简洁的语言，配以珍贵的资料图片，让图文互相补充，把台湾的过去与现在的方方面面都清晰而生动地展现在你的面前：它将带你沿着台湾先民的足迹，察看宝岛台湾如何承袭祖国大陆的文明，一路曲折走来，走出与祖国大陆既相同又

有差异的风貌；它还将带你穿越宝岛太鲁阁等美丽而险峻的自然生态景观，漫游板桥林家花园等古色古香的园林，品味传承与变迁的台湾“中华料理”和独特的原住民饮食，领略异彩纷呈、兼容并蓄的台湾文化和民俗生活；同时，它还会告诉你从台中大甲镇——一个小镇走出的世界品牌“捷安特（GIANT）”三十年发展的故事，告诉你素有“纺织女王”、“汽车皇后”、“铁娘子”称号的台湾裕隆集团董事长、台湾工商业界的传奇女性——吴舜文女士多姿多彩的人生经历……

现在这套丛书就摆在你的面前，翻开它，让它领你踏上穿越台湾的文化之旅、快乐之旅吧，相信你一定会有所收获的。

福建教育出版社

序 言

林仁川

宝岛台湾是我国的第一大岛，位于祖国东南沿海的大陆架上。岛上风景秀丽、气候暖和、物产丰富，极宜人类生存与发展。台湾居民绝大部分是从大陆直接或间接迁徙过去的，他们披荆斩棘，历尽艰辛，为开发和建设宝岛做出了卓越的贡献。

随着大陆人民的大批迁入，大陆较先进的生产技术、文化教育、文学艺术和风俗习惯不断地移植台湾，促进了当地社会经济的发展和文化艺术的繁荣，使台湾文化成为中华灿烂文化的一个重要组成部分。

但是，自 1895 年以来，由于日本帝国主义的侵占和 1949 年以后两岸的长期隔绝，大陆人民对台湾的了解十分有限。虽然，20 世纪 80 年代以后，有大批的台商和各界人士纷纷渡过台湾海峡，到大陆经商和从事文化交流，然而大陆人民进入台湾还是比较

困难的，特别是广大的青年学生迫切希望了解台湾社会经济、历史文化。为了让大陆人民特别是大陆的青少年能比较全面、真实地了解台湾，厦门大学台湾研究中心组织了一批研究台湾的学术工作者编写了“图文台湾”丛书。这套丛书以翔实的史料、精美的图片、通俗的语言，从社会、经济、文化等各个方面介绍台湾的情况，既追述两岸人民共同开发建设台湾的艰苦历程，也颂扬两岸人民抗击外国侵略、收复台湾、保卫台湾的光辉业绩，同时展示台湾的美丽景观、民俗风情、民间信仰和文化艺术。

我们期望，这套图文并茂的通俗读物能陪伴你一起追忆历史，探访民俗，欣赏台湾的秀丽风光，让你从容地穿梭于时光隧道，流连于古迹佳景，轻松愉快地享受一趟台湾宝岛的文化之旅。



目录 Contents

前言 /1

一 蓦然回首：台湾交通的“前世今生” /3

(一) 亚太交通枢纽——台湾地理环境 /3

(二) 迈向现代化的台湾交通 /6

二 陆上交通：台湾奇迹的密码 /9

(一) 纵横交错的台湾公路系统 /10

(二) 密集发达的陆上交通工具 /31

(三) 百年台湾铁路 /37

三 空中运输：开放天空的抉择 /74

(一) 战后台湾航空历史 /74

(二) 机场布局与建设 /77

(三) 主要航线与空运的发展 /88

四 海上运输：东亚要塞的战略 /97

(一) 台湾海运的总体概况 /97

(二) 港口布局与海上航线 /101

(三) 台湾重要港口情况介绍 /107

(四) 台湾海运公司情况介绍 /114

五 跨越海峡：重拾东亚的“十字路口” /118

(一) 源远流长的两岸交通史 /118

(二) “小三通” /122

(三) “三通”潮 /124

(四) 美梦成真——两岸“一日生活圈” /127

参考文献与图片来源 /130

前 言

20世纪下半叶，台湾经济开始腾飞，一跃成为“亚洲四小龙”之一，成就了“经济奇迹”。台湾经济的起飞，离不开强大完善的交通系统作为后盾。不管是公路还是铁路，不管是航空还是海运，若将镜头定格在一处，快速放映这个立体交通网时，你会惊叹台湾岛上的交通工具是如何快速地把所运载的财富堆砌在这个富饶的岛上。

台湾交通的历史源远流长，祖先们早已在这片富饶的土地上辛勤耕耘。作为祖国的宝岛，台湾四面环海，河流众多，他们很早就发现了水运的巨大优点，因此早期台湾交通均是依靠小船舶运输。数百年前，就有“一府二鹿三艋舺”的称谓，指的就是台南、彰化鹿港、台北万华在当时的航运地位。

19世纪西方的坚船利炮打开了古老中国的大门，台湾也逐渐地走上了近代化交通建设之路。特别是台湾首任巡抚刘铭传在台湾修筑铁路，成为近代中国第一条官办且运客的铁路。

1895年甲午中日战争，中国战败，清政府被迫割让台湾给日本，由此，台湾进入了长达半个世纪的殖民统治时期。在这段时间里，台湾人民饱受苦难，但他们坚贞不屈，心系祖国大陆。日本人为了自己殖民统治的需要，在台大力兴建现代化的交通设施，客观上促进了台湾交通的发展，所以，今天的台湾仍然保留着许多日据时期的遗迹。

1945年10月25日台湾回到祖国的怀抱，民众无不欢欣鼓舞，迎来了历史光荣的一天。然而没过多久，台湾又要承受国民党内战失败的痛楚，成了国

民党的最后落脚之地。国民党为了把台湾建设成为所谓的“三民主义模范省”、“反共复国”的基地，对台湾进行了大规模的交通建设。

进入20世纪90年代以来，台湾内部发生了许多的变化，交通的建设不仅仅为了经济的发展服务，如何满足人民生活的需求成了交通建设的一个主要的着眼点。台湾地小人多，人口密度堪称世界前列，在如此拥挤的环境下，如何更好地满足民众对于交通的需要，交通建设有了更多的人文思考。经济发展了，人的追求也在提高。让艺术与生活更好地结合成为交通建设的必然趋势。

新世纪的来临又使得交通的思维发生了变化。数十年甚至数百年的工业化建设，虽然创造了巨大的物质财富，然而我们人类的生存环境却在不断地恶化，保护我们的地球刻不容缓。台湾的交通建设引入了节能环保的理念，不仅要生活方便，富有建筑艺术之美，而且还要持续发展。

回顾台湾交通的历史，它的命运与台湾的命运息息相关，尤其是两岸关系的变化对于台湾的生存至关重要。台湾地理位置优越，然而60年的两岸对峙，其交通发展始终是不完整不健全的，尽管内部的交通体系日趋完整，但是作为整体的交通枢纽地位并未显现。

2008年以来，两岸关系发生了历史性的转折，和平发展成为两岸的共识。自从1979年大陆就呼吁的“三通”即“通邮、通航、通商”，终于在2008年得以实现，从此台湾的交通进入了广阔的发展空间，海峡天堑终成通途。台湾的交通借助大陆的广阔舞台，凭借着优越的地理位置，面对全球化的浪潮，一定能够走出亚洲，走向世界，成为真正的亚太枢纽中心！



蓦然回首：台湾交通的“前世今生”

（一）亚太交通枢纽——台湾地理环境

台湾省位于中国大陆东南沿海的大陆架上，地处东经 $119^{\circ}18'03''$ 至 $124^{\circ}34'30''$ 北纬 $20^{\circ}45'25''$ 至 $25^{\circ}56'30''$ 之间。台湾东临太平洋，东北邻琉球群岛，相隔约600公里；南界巴士海峡，与菲律宾相隔约300公里；西隔台湾海峡与福建相望，最窄处为130公里。台湾扼西太平洋航道中心，是太平洋地区各国海上联系的重要交通枢纽。

台湾海峡呈东北—西南走向，北通东海，南接南海，长约200海里，宽约70至221海里，平均宽度约108海里，是祖国海上交通要道，也是国际海上交通要道。中国东海和南海之间往返的船只要从这里通过。从欧洲、非洲、南亚和大洋洲到中国东部沿海的船只也要从这里经过。从大西洋、地中海、波斯湾和印度洋到日本海的船只一般也要经过这里。

台湾省面积约3.6万平方公里，包括台湾岛（面积3.58万平方公里）、澎湖列岛、绿岛、钓鱼岛、兰屿、彭佳屿、赤尾屿等。

台湾岛多山，高山和丘陵面积占全部面积的三分之二以上。台湾山系与台湾岛的东北—西南走向平行，竖卧于台湾岛中部偏东位置，形成本岛东部多山脉、中部多丘陵、西部多平原的地形特征。台湾岛有五大山脉、四大平原、三大盆地，分别是中央山脉、雪山山脉、玉山山脉、阿里山山脉和台东



◎华航波音 747-400 客机



◎停泊在基隆港西岸的一艘阳明海运货柜船

山脉，宜兰平原、嘉南平原、屏东平原和台东纵谷平原，台北盆地、台中盆地和南投埔里盆地。中央山脉纵贯南北，玉山海拔3952米，是我国东部最高峰。台湾岛位于环太平洋地震带和火山带上，地壳不稳，是一个多震的地区。由于台湾中部多山，所以台湾的交通建设呈现出在西部地区密集的南北走向，而东西走向的交通由于自然环境不易打通，所以建设起来也备感艰难。

台湾四面环海，海岸线总长达1600公里，所以台湾的海上运输和空中运输成为对外交往的主要交通方式，特别是经济发展对海运和空中运输的需求与日俱增。

台湾20世纪60年代起注重发展工业，现已形成以加工外销为主的海岛型工商经济。工业有纺织、电子、制糖、塑胶、电力等，开辟有高雄、台中、楠梓等加工出口区。北起基隆，南至高雄有电气化铁路和高速公路，后又建设自台北至高雄的高速铁路，海上和空中航线可达世界五大洲。

据统计，截止2011年4月，台湾人口共2300多万人；人口总增加率为1.83‰。人口主要集中在西部平原，东部人口仅占全部人口的4%。人口密度平均每平方公里为639.679人，政治、经济、文化中心台北市的人口密度已达

每平方公里近1万人。

台湾居民中，若依据移居来台的时间先后，可以粗分为四大族群，依序为最早来台的台湾少数民族、同时来台的闽南人及客家人、战后来台的外省人。而台湾人与东南亚国家人民通婚（大部分是台湾男性和东南亚女性通婚）日益增加，亦有所谓的第五大族群（新住民）的出现。汉族约占总人口的98%，闽南人约70%、客家人约15%、外省人约13%；少数民族占2%，约50万人。

根据语言、风俗的不同，台湾少数民族目前共有泰雅人、阿美人、布农人、卑南人、雅美人、排湾人、鲁凯人、邹人、邵人、赛夏人、噶玛兰人、太鲁阁人、撒奇莱雅人、赛德克人14个支系获得台湾当局承认，分居全省各地。

根据现行的行政区划，台湾共有6个直辖行政区，分为1个台湾省、5个“直辖市”（包括台北市、新北市、台中市、台南市、高雄市），其中台湾省下辖12个县、3个市。根据台湾相关规定，人口聚居达50万人以上未满125万人，且在政治、经济及文化上地位重要地区得设市。市以下分设区，区以下设里，里之下设有邻。目前台湾省有基隆市、新竹市、嘉义市3市。人口聚居达125万人以上，且在政治、经济、文化及都会区域发展上有特殊需要的地区，得设“直辖市”。市以下分设区，区以下设里，里之下设有邻。目前台湾有台北市、新北市、台中市、台南市、高雄市5个“直辖市”。县人口达200万人以上，在未升格为“直辖市”前，准用部分“直辖市”编制。目前仅桃园县达到标准，并奉准于2011年1月1日起准用“直辖市”规定。准用“直辖市”的县行政区划不做调整，仍设乡、镇、市，乡下设有村，镇、市下设有里，村里下设有邻。“直辖市”与“准直辖市”均为地方自治单位。

台湾省辖宜兰、桃园、新竹、苗栗、彰化、南投、云林、嘉义、屏东、台东、花莲、澎湖12个县。县以下分设有乡、镇、县辖市。乡以下设有村，镇、县辖市下设有里。村里之下设有邻。1998年台湾当局实施“精省计划”，台湾省被虚级化，省政府改为台湾当局的派出机关，移除省政府原有的地方自治功能，组织被大量精简，功能也大幅萎缩。省政府设于南投县南投市中兴新村。

此外，台湾当局还设有所谓“福建省政府”，辖金门、连江（马祖）2个县。宝岛有众多名胜古迹。2005年，台湾“观光局”票选出台湾八景，有台

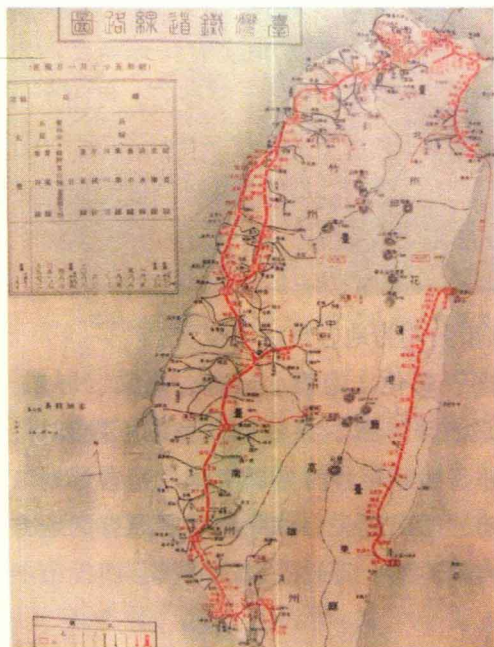
北101、台北故宫、日月潭、阿里山、玉山、高雄爱河、垦丁和太鲁阁峡谷。

(二) 迈向现代化的台湾交通



◎舢舨渡头

台湾岛由于地形关系，三分之二以上面积为山地，平原与盆地分布零散，东西部交通被中央山脉所阻挡，南北部交通为河流所切断。为克服自然环境的限制，各种运输形式、交通设施因应而生，如人力运输、台湾少数民族架设的便桥。因此早期台湾交通均是靠沿海小船舶所承担。



◎日据时期的台湾铁路分布图

在清朝治理的末期，清政府才开始大规模建设南北向的陆上交通。至于东西部的连结，沈葆楨、吴沙等人分别开辟了淡兰古道、八通关古道等横越雪山山脉、中央山脉的山间小径，作为东西部往来的快捷方式。

台湾的铁路建设，始于刘铭传担任台湾巡抚时期，但仅完成基隆—台北段（1891年）、台北—新竹段（1893年）的铁路。西部纵贯铁路（基隆—高雄）的兴筑，要到1908年方才完成。

日据时期，日本殖民者为了军事控制与经济掠夺，把交通建

设作为第一要务，大力修筑铁路、公路、港口和机场等。1938年，环岛铁路大致形成，加上各种产业铁路、轻便铁路，使铁道密如蛛网遍布全岛。

1945年台湾光复时，台湾有铁路3922.3公里（其中营运线达898.3公里，专业支线计3024公里），公路总里程计17272公里，先后建成17个飞机场（其中军用机场11个），并将高雄、基隆扩建为国际商港，这些设施尽管后来曾受到战争的破坏，但毕竟为台湾交通运输的重建与经济发展提供了良好基础。

1949年国民党退居台湾时，受战争破坏的岛内交通设施基本得到恢复，一般客、货运输已能正常运行。1950年代开始，台湾一方面运用美国援助的贷款发展交通运输，一方面有计划地进行交通建设，台湾交通运输业得到较快发展。据统计，1951~1965年，美国对台湾运输部门的援助计8400万美元，其中约3600万美元用于台湾铁路建设，400万美元援助用于公路建设。美援停止后，台湾转向世界银行贷款投资于交通建设。1953~1972年的5个“四年经建计划”中，台湾用于交通建设的投资达480亿元新台币，占各项建设投资比例的13.1%。到1972年，台湾交通网初具规模，铁路营运里程达1000.4公里，轨道长度计2137.6公里；中部东西横贯公路开通，高速公路开始兴建，高速公路从1949年的847公里增至1972年的7918公里；港口、机场得到改造与重建，海上与空中航线开通。

1960年代中期以后，台湾外向型经济快速发展，原料、产品的进出口量大幅增加，原有交通设施远不能满足经济建设的需要，台湾开始加快交通运输建设。1971年3月，台湾提出“铁路电气化研究报告”，同时开始了南北高速公路的建设；同年9月，台湾当局通过桃园国际机场的兴建方案，高雄小港机场也正式开放为台湾第二国际机场。1973年国际经济危机的爆发，加速了台湾交通建设的步伐。为刺激经济景气及为未来经济发展奠定良好基础，台湾在1974年提出的



◎台湾高速公路假日景象



◎台湾交通

“十项建设计划”中，交通运输工程占了六项，即南北高速公路、西部铁路干线电气化、北回铁路、桃园国际机场、台中港和苏澳港（多为1970年代就提出或者已进行的建设工程），预计投资金额24.5亿美元，约占十项工程总投资的一半，而实际投资金额达32亿美元，于1979年相

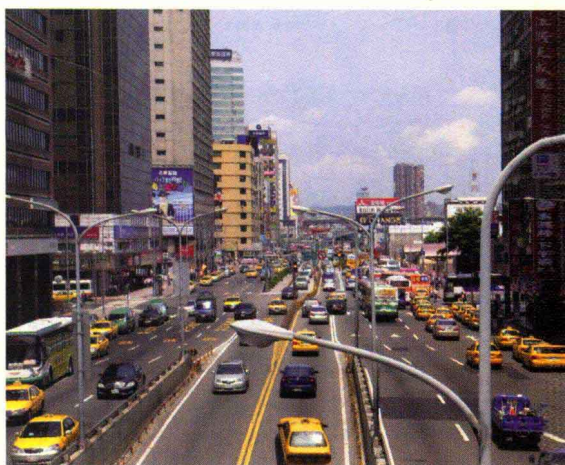
继完成，这些交通工程的完成成为台湾经济日后持续发展的重要基础。

1978年，台湾推行“十二项建设计划”，交通运输项目占了5项；在1984年的“十四项建设计划”与1991~1996年的“六年建设计划”中，台湾均把交通运输放在重要地位。从而40多年来，交通运输的增长率高于经济的增长率，平均高出约一个百分点，交通运输发展走到了经济建设的前面，这是台湾“经济奇迹”背后的重要原因之一。数十年来，铁路电气化、环岛铁路计划、高速公路路网一一完工，加上岛内航线网的建构，以及岛内各大城市轨道交通系统、南北高速铁路的兴筑，如今台湾交通四通八达，交通工具日益现代化与高速化。



陆上交通：台湾奇迹的密码

台湾现有航空、航海、铁路及高速公路等主要的运输管道。由于台湾西部多平原，东西部被中央山脉所阻挡，使得陆地主要运输以西部干线为主。公路网遍及全岛和部分离岛地区，分为“国道”、省道、县道与乡道四级。在高速公路中，有两条台北至高雄的中山高速公路、福尔摩沙高速公路，彼此以快速道路作连结。台北至宜兰的“国道”5号，其中贯穿雪山山脉的雪山隧道为东亚最长公路隧道。这些道路再和花东公路、南回公路形成环岛公路网。北横、中横、新中横及南横公路则横越台湾山脉，沟通东西两部。近年来，随着快速、高速公路建设逐渐完备，以及都市面临拥塞、污染问题，政府又重视轨道运输。台湾的铁路已电气化。西部以纵贯铁路为主干，加上南回铁路、东部的宜兰线、北回铁路、台东线，构成环岛铁路网。2007年高速铁路通车后缩短各都会区的车程，台北至高雄最快只需90分钟即可到达。各都会区亦相继兴建大众捷运系统如台北捷运、高雄捷运，解决交通拥塞及环保问题。另外，各地尚有旅客轻便铁路（轻轨、缆车）。



◎台北交通一景：忠孝西路