

中華民國三十五年十二月
新臺灣建設叢書之十六

臺灣一年來之交通

臺灣省行政長官公署交通處編
臺灣省行政長官公署宣傳委員會發行

民國三十五年十二月
新臺灣建設叢書之十六

臺灣一年來之交通

每冊訂價臺幣四十元

發行者 臺灣省行政長官公署宣傳委員會
印刷者 臺灣印刷紙業公司第三印刷廠

臺灣一年來之交通目錄

壹、序言

貳、鐵路

(一)	概述	五
-----	----	---

(二)	車務概況	一九
-----	------	----

(三)	工務概況	二四
-----	------	----

(四)	機務概況	四八
-----	------	----

(五)	財務概況	五八
-----	------	----

參、公路

(一)	概述	六一
-----	----	----

肆、航 運

(二)	汽車監理概況	六三
(三)	汽車運輸概況	六五
(四)	汽車修理概況	六七

伍、通 運

(一)	概 述	六八
(二)	航業機構的沿革和概況	六九
(三)	接收資產概況	七〇
(四)	航運業務概況	七二
(五)	一個U形曲線的完成	八二
(一)	接收概述	八四

陸、港 務——基隆港

(二)	接收後整理概況	八
(三)	業務推進概況	一〇二

(一)	概 述	一〇五
-----	-----	-----

(二)	戰時遭受破壞情形	一〇六
-----	----------	-----

(三)	工程和設備概況	一〇七
-----	---------	-----

(四)	港務行政和業務概況	一二八
-----	-----------	-----

(五)	航政概況	一二六
-----	------	-----

(六)	其他港口	一二八
-----	------	-----

柒、港 務——高雄港

(一)	概 述	一四二
-----	-----	-----

捌、郵 電

(二)	工程和設備概況	一四四
(三)	掃港概況	一四七
(四)	航運概況	一四八
(一)	概 述	一五二
(二)	郵 政	一六〇
(三)	電 信	一六四
(四)	儲匯保險	一七七

臺灣一年來之交通

壹、序 言

臺灣省過去由於產業的發達，加之優越的地理形勢，所以交通建設——如鐵道，公路，航運，港灣，郵電，航空等々，規模都還完善。但是在日管時代，一切設施，總是不能脫離帝國主義者對於殖民地一貫侵略政策的羈縛，畢竟沒有針對開發本省的目標去發展，因此在基礎上並不十分鞏固。戰事爆發以後，軍運頻繁，材料供應日漸缺乏，再加之盟機的更番空襲，損失慘重，於是原有的基礎，受了極大的打擊。到了去年戰事結束，本省重回祖國的懷抱，十一月間開始接收的時候，除了鐵路還能勉強維持通車而外，其餘的水陸交通，幾乎全部停頓了。當時嚴重的危殆情景，如今回憶起來，真是不堪設想。一時又限於人力物力財力的不足，舉措無力，大有憂々不可終日之勢。幸而我政府人民能够精誠合作，數萬交通從業員工一心一德，深知復興民族的責職，重建臺灣的重要，鼓舞着堅毅不拔的信心，埋頭苦幹，惨淡經營，這才把頹勢慢慢挽回過來，先從恢復交通着手，然後由維持的階段，進而入於發展的途徑，實在是值得告慰的一件事。

過去一年之中，一面着手省內交通的恢復，一面從事於本省對外航運交通的開闢。鐵路情形雖然同

樣受了各種條件的限制，但是進步較速，客貨列車節節增開，自本年四月份起，到目前爲止，每天的客運，始終是維持在十萬人以上。貨運每天在八萬噸以上。十月份客貨運營業收入，已達六千五百餘萬元，足以自給自足。於十月一日開始興築竹東鐵路，續謀發展之中。公路方面，在接收的時候，除了少數幾家商營公司勉可繼續營運而外，公營幹綫，因爲工具損燬殆盡，幾乎全部停頓，經過積極修整以後，僅恢復了臺北區和其他地區局部的汽車運輸。自八月公路局成立以後，一面加強修整舊車，一面購置新車，目下臺北區的客運業務已足應付；並且次第於南迴線，臺南至高雄線，臺北至蘇澳線開始通車。預計於明年三月間，新車到達，裝配完竣，本省就可全面通車。現正着手依法接收改組民營客貨汽車運輸公司，協助發展，使各能配合公營幹綫脈絡貫通，相輔爲用，共同促進本省產業的暢銷。至於本省汽車和駕駛人的攷驗登記，也已統一辦理完畢。本省航業，在接收的初期，僅僅靠着三十餘艘的機帆船來維持環海航運，對於我國大陸的往還困難，形成孤島一般，後來經過多方的努力，招商局和其他各航業公司的輪船，才相繼駛航來臺。八月航業公司成立，加緊撈修沉船，已有臺北臺南兩巨輪參加航行，撈修沉船還在積極進行中。近又奉行政院核准，航業公司和招商局合作經營，加強組織，撥購輪船多艘，短期之中，就可以相繼的開闢幾個主要的定期航綫。對於本省進出口物資的運輸，當然不致再有問題了。至於通運業務，經一再督促整頓，一切制度，都已漸上軌道，倉庫大部修繕完整，業務也日見進步了。最後談到港灣，在基隆港方面，本來在戰期中損失較輕，所有主要的工程，都已次第修復，一萬噸級

的巨輪，可以自由出入停泊，基隆市面也已日趨繁榮。但是高雄港所受戰事的影響特別大，港道全部爲沉船所阻塞；其他工程設備，破壞也很慘重，因爲各種條件的限制，現僅完成一部份的清港工作，預計明年起，將以全力從事於這個港口的疏濬工作，務期於年底以前完成，來恢復高雄市的繁榮；並且還準備採取運費減低政策，來分擔基隆港吐納的負擔。其餘各港在明年度內，也將分別緩急和它的性質予以濬修。關於本省的郵電是由交通部直接辦理，長官公署交通處祇有監督協助的責任，一年以來，也已有長足的進步。

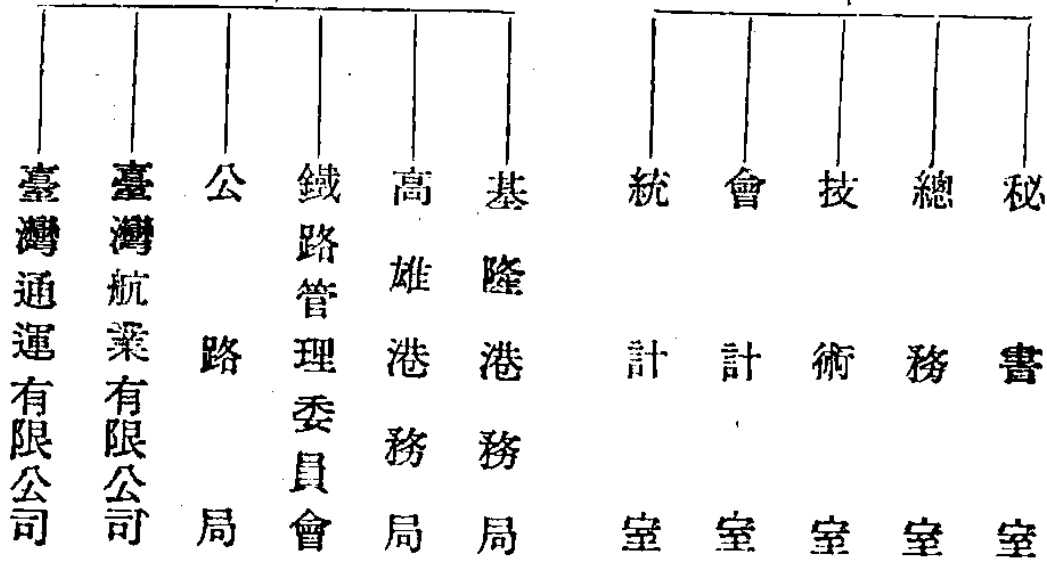
這本小小的冊子，是記述着本省過去一年中的交通情況；事實距離着我們理想的目標還遠，自然不能滿意的。但是在這個崎嶇艱險的過程中，只有盡了我們最大的努力和責職，拿精神來補充人力的不足，拿技術來補充了物力的不足，拿計劃來補充了財力的不足，逐一的克服了所遭遇的困難，所幸並沒有增加省庫的負擔。在理想中，今後遭遇的困難必然千百倍於往昔，我們自然還是一本過去的精神，始終努力於本省的交通事業，務使本省的交通設施，根據本省的整個建設政策，配合其他各種事業的需要，來供謀本省的富足繁榮，以期達到民生康樂的目的。希望各方人士熱誠的協助，更盼望我交通從業員工加倍的努力。

本編承各附屬機關主管同仁供應資料，由倪技正學進協助彙編，徐主任曾符及統計室同人編校統計圖表，謹在此表示謝意。

任顯羣三十五年十月於臺北市

臺灣省行政長官公署

交通處



臺灣省現在交通機構系統表

貳、鐵路

(一) 概述

一、公營鐵路設備近況和私設鐵路概略：本省西部，由於天然地形關係，海岸寬展，加之文化政治又均萌芽於此，所以重要縣市鎮，大半分布在全島的西部；農工林礦事業，也都着重西部；而特為交通命脈的鐵路，也以西面為主。公營鐵路幹線，分西東兩線，順海岸環繞全島。而西部更有和海岸幹線相平行的一段山線（臺中線），和其他五條支線。沿線糖廠，農場，礦場，水泥廠，電力廠的私設鐵路，縱橫交織，形成西部的鐵路網，於此證明本島西部的重要性，而東部還是有待開發。

以上說明了本省鐵路形勢大概。現在將公營鐵路的幹支線段，轄站里程，重要設備，和私設鐵路概要，分別列表如後，

一、公營鐵路幹支線轄站里程表

線名區間	公里	站數	附註
縱貫幹線 基隆至高雄	四〇六·五	九	包括田町—高雄港及高雄港站在內
			二·四公里

宜 蘭 線	平 溪 支 線	臺 中 線	淡 水 支 線	集 集 支 線	屏 東 線	臺 東 幹 線	合 計
基隆至蘇澳	三貂嶺至菁桐坑	竹南至彰化	臺北至淡水	二水至外車埕	高雄至林邊 社邊至東港	東花蓮港至臺東	
九八七	一三九	九二四	二二三	元九七	六二九	一七五九	九〇一三
二三	四四	一四	九	六	一五	三九	一八九
基隆至竹南雙軌	民雄至嘉義雙軌	新市至高雄雙軌	基隆至八堵雙軌	包括追分—王田間	包括三塊厝站 高雄至鳳山雙軌	包括臺東至海岸及臺東海岸在內	雙軌複線共 側線 總長
一二五·七公里	九·二公里	五八·二公里	三·七公里	二·一公里	五·七公里	一·三公里	二〇二·五公里 四六八·四公里 一、五七二·一公里

二、公營鐵路路線特徵表

線別	軌距(公尺)	軌重(公斤/公尺)	最大坡度(百分數)	曲線最小半徑(公尺)
西部幹支各線	1067	三〇—三七 隧道內 四五—五〇	一	500
西部臺集中線 十六分間 濁水寮間	1067	三〇—三七 隧道內 四五—五〇	二·五	500
東部幹線 考	1067	一二—一二	二·五 灣道阻力未計	100

※附臺中線十六分間集集線濁水寮間除外

三、公營鐵路重要橋梁表

線別	橋名	位置	長度(公尺)
縱貫線	新店溪橋	距基隆	三六八
	第二大崙溪橋		四一三
	鳳山溪橋		二六六

臺東線					臺中線		宜蘭線								
清水溪橋	麻仔漏溪橋	馬太鞍溪橋	萬里溪橋	知阿塞橋	木瓜溪橋	上大甲溪橋	上大安溪橋	宜蘭濁水溪橋	下淡水溪橋	曾文溪橋	濁水溪橋	大肚溪橋	下大甲溪橋	下大安溪橋	紅毛田溪橋
距花蓮港					距基隆		距八堵		距高雄						
八九、八公里	五九、四公里	四二、七公里	三八、三公里	二六、七公里	九、九公里	一七九、三公里	一七二、一公里	七七、三公里	一九、二公里	三三六、四公里	二五三、二公里	二二一、八公里	一八四、三公里	一七七、〇公里	一〇二、九公里
四二七	一四六	二四五	二九六	三九五	一九六	三八〇	六三四	七八三	一、五二六	七一〇	九五三	五八五	一、二二三	九一四	三四四

新武呂溪橋	一二〇、三公里	四六七
鹿寮溪橋	一四二、五公里	二七八
初鹿尾溪橋	一四八、五公里	三三二

〔附註〕 公營鐵路東西兩部各線橋梁，七二一座，總長度共三三・七公里。以屏東線之下淡水溪橋最

長〔跨度達一、五二六・一三公尺〕縱貫線十存圳橋最短〔跨度僅五・五公尺〕。上表所列為最

重要的橋梁，其餘從略。

四、公營鐵路隧道表

線別	名稱	稱位	置	長度（公尺）
宜蘭線	章嶺隧道	距八堵	三五、九公里	二、一六六、三五
宜蘭線	三貂嶺隧道	距八堵	一七、三公里	一、八五二、〇〇
臺中線	第七號隧道	距基隆	一七一、三公里	一、二六一、〇〇
臺中線	第九號隧道	距基隆	一七八、六公里	一、二七〇、〇〇
集集線	第二號隧道	距二水	二三、四公里	八〇四、〇〇

縱貫線	竹子嶺隧道	距基隆	二、六公里	五四一、〇〇
臺東線	掃叭隧道	距花蓮港	七、五公里	一、一一六、〇〇

〔附註〕 公營鐵路隧道，共五十六座，總長一八・一四五公尺，以宜蘭線草嶺隧道最長（二、一六六・三五公尺），平溪線第二號隧道最短（一九・九公尺），上表所列，是長度超過五百公尺的隧道，其餘從略。

五、公營鐵路主要各站設備表

線別	站名	裝卸站臺面積 (平方公尺)	貨物裝卸設備 名稱及形式	數量	煤臺面積 (平方公尺)	給水 水櫃容量 (立方公尺)	設備 水鶴個數
縱貫線	基隆	七四四	卅噸地磅	一	一六、〇〇		四 (自來水)
同	樺山	三七五	卅噸地磅	一			四
同	臺北		三噸電動橋形起重機	一	三、七五〇	一、〇〇、〇〇	四
同	萬華	二、〇〇					四
同	桃園	一、五二					三
同	中壢					四、六五〇	三

