

應用臺灣歷史圖資研析新北市三鶯區交通變遷

曾怡雯¹ 王明志^{**}

摘要

新北市的三峽與鶯歌在文獻上開發甚早，其歷史發展與生活型態都十分接近與類似，互通有無並儼然成爲同一個生活圈。本研究應用中央研究院人文社會科學中心「地圖與遙測數位典藏計畫」所典藏的臺灣歷史圖資，擬透過研析該圖資與整理相關文獻，探究三鶯區的交通發展脈絡，期能得知三鶯區的發展軌跡。

本研究使用文獻分析、歷史研究與時間轉換設計三種研究方法，結合臺灣歷史圖資，分析三鶯區的交通變遷。研究中依照時間發展的先後順序列出時間軸，透過分析發生事件始末，將分析的結果配合歷史脈絡與圖資比對，得知三鶯區歷經大漢溪河運的衰退、鐵路運輸的改道與公車網絡的興盛等交通變遷，逐漸吸引了臺北市的外移人口在此紮根，成爲「在地人的好所在，出外人的新故鄉」。

關鍵字：臺灣歷史圖資、三鶯區、交通變遷

¹臺北市立教育大學歷史與地理學系碩士畢。E-mail:samode131@gmail.com

^{**}臺北市立教育大學歷史與地理學系助理教授。

Application of Taiwan Historical Maps to Investigate Sansia and Yingge District Traffic Changes

Yi Wen Zeng² Ming-Chih Wang^{**}

Abstract

Sansia and Yingge districts in New Taipei City had been developed very early. With close and similar develop history and lifestyle, the two regions are transformed into a living area through frequent contact. To find out the development process of Sansia and Yingge areas, the study traces the traffic of the areas through analyzing the historic maps collected by The Map and Remote Sensing Imagery Digital Archive Project, initiated by Research Center for Humanities and Social Sciences, Academia Sinica.

The study adopts the research methods of Literature Review, History Research, and Design of Time Conversion and uses Taiwan historic maps to analyze the traffic and town changes of Sansia and Yingge areas. According to the sequence of time, the study lines up the timeline. Through analyzing the events thoroughly and comparing the results with history and maps, we could point out that Sansia and Yingge areas had gone through the traffic changes, such as the recession of Dahan River transportation, the route changes of railway, the prosperity of bus network, etc. Traffic changes are reciprocal causation and influence each other, attracts the emigrants of Taipei City to

² 臺北市立教育大學歷史與地理學系碩士班畢。E-mail:samode131@gmail.com

^{**} 臺北市立教育大學歷史與地理學系助理教授。

immigrate gradually, pushes the development and changes of Sansia and Yingge areas, and shapes the places into “a good place for the locals and the new hometown for emigrants”.

Keywords : Taiwan Historical Maps, Sansia and Yingge areas, Traffic Changes,

airiti

壹、前言

一、研究動機

新北市三鶯區位於臺北盆地西南緣，從清中葉就以大漢溪河運開發而發展，三峽與鶯歌是深具地方特色的鄉鎮，以老街與陶瓷聞名，昔日曾有茶葉、樟腦與煤礦、染布等物產對外貿易。現今因位於大臺北地區的外緣，得交通便利的因素，逐漸吸引了臺北市的外移人口在此紮根，是「在地人的好所在，出外人的新故鄉」。因此，交通變遷深深地影響三鶯區的發展，故擬以交通的角度來探討交通對於三鶯區發展的歷程。

近年來三鶯區逐漸脫離了過去農業生產與初級工業製造的生活方式，逐漸走向觀光、精緻的製造業，尤其臺北大學特定區的開發計畫，使擁有古典風華的三鶯區營造另一個欣向榮的新市鎮氣象，這些改變也都與交通的開發變遷相當有關，因此若要討論三鶯區的變遷，交通的因素是重要的一環。再者，三鶯區是筆者成長與工作的生活圈，對於家鄉有更深厚的情誼，希望藉由對交通的變遷探討，能更了解三鶯區過去發展的軌跡，對於自身與教學有更深的學習，也能對家鄉未來的發展有更清楚的脈絡。

二、研究目的

本研究擬定之研究目的如下：

- (一)大漢溪水系的變遷對三鶯地區的發展影響為何？
- (二)縱貫鐵路在鶯歌地區的變遷與影響為何？
- (三)三鶯區的公路變遷源由與後續發展為何？

airiti 貳、文獻探討

一、三鶯區的地理環境

本區位於臺北盆地與新北市西南沿，與鶯歌區、樹林區、土城區、新店區、烏來區及桃園縣大溪鎮、復興鄉彼此接壤。本研究區域為新北市三峽區與鶯歌區(兩區可併名為三鶯區)，兩區域隔著大漢溪彼此對峙，地理環境要件彼此相近或相同，三峽區面積為 191.4508 平方公里，鶯歌區的面積為 21.1248 平方公里，論文的研究範圍為三鶯區的中心發展區，約 150 平方公里。三鶯區的歷史發展甚早，從清領時期的康熙、乾隆年間就已見典籍記載，有二甲九、三角湧與鶯歌石的古稱，氣候宜人，是風調雨順的好地方。

(一)三峽區的地理環境

三峽區地勢由東南逐漸往西北低降，境內有兩條主要溪流，分別是三峽溪與橫溪，其發源皆源自本區東南方的熊空山，兩溪分別自東南及東方朝西北方流去，於本區西北方匯流，形成約一千多公頃的沖積平原，並從樹林區的山佳南面注入大漢溪。三峽溪流經本區中央，其流域上游為山區谷地、中下游形成臺地及沖積平原；丘陵地區西面為鳶山，與東面的獅頭山遙遙對望。氣候方面，本區為副熱帶季風氣候，冬季冷而潮溼，夏季高溫多雨，山區雨勢更為明顯。³

(二)鶯歌區的地理環境

新北市鶯歌區位於臺北縣最南端，經緯位置為北緯 25.7 度，東經 121.27 度，東與新北市樹林區相接，西與桃園縣八德市、桃園市相鄰，南與新北市三峽區、桃園縣大溪鎮比鄰，北與桃園縣龜山鄉、新北市樹林區相連，全區百分之九十以上處於大漢溪(大漢溪原名大料崁溪，於西元 1961 年改名為大漢溪)的西北，僅有一小部分在大漢溪的東側，環境背山面水，在昔日陸運不發達的時代，透過大漢溪的水運可以與外界交通。⁴

³ 王明義(1993)。三峽鎮誌(p5~p9)，鑫龍印刷有限公司，桃園縣。

⁴ 蘇有仁(2010)。鶯歌鎮志(p84~p86)，臺灣歷史學會，臺北縣。

二、歷史文獻上的三鶯區

三鶯地區開發甚早，從康熙、乾隆年間就已有開發的事實，並出現三角湧、二甲九等地名。而本研究所用的歷史文獻如下：《淡水廳志》、《淡水廳志稿》、《文山·海山郡彙編》、鶯歌鄉土誌—樹林·鶯歌史話、三峽鎮志、鶯歌鎮志等都能看出本區的發展軌跡。所以，針對交通變遷部分作出探討，並能發現其發展的脈絡。下圖 1、圖 2 為文獻上的三鶯區地圖，可知本地發展歷史甚久。



圖 1：淡水廳志中的三鶯區⁵



圖 2：淡水廳志稿中的三鶯區⁶

三、臺灣百年歷史地圖系統

此系統為中央研究院人文社會科學中心「地圖與遙測數位典藏計畫」所典藏的大量臺灣圖資平臺，並與 Google 地圖介面結合所建立的一套全新網站。它將各種臺灣歷史圖資、地形圖、城市地圖的紙本數位化後，再利用 GIS 相關軟體進行坐標定位，各別鑲嵌成單一圖層。使用者透過這套系統，可以任意選取 2~3 個圖層進行套疊，並各自設定不同的透明度，便能輕易地進行不同時期地圖套疊與比對作業，掌握臺灣百年來環境變遷相關基本資訊。⁷

⁵ 陳培桂(1871)。淡水廳志(p1)，行政院文化建設委員會，臺北市。

⁶ 鄭用錫(1834)。淡水廳志稿(p1)，行政院文化建設委員會，臺北市。

⁷ 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

表 1：本研究所使用的臺灣百年歷史地圖

圖資	年代
日據臺灣堡圖(明治版)	1898~1904
日據五萬分之一蕃地地形圖	1907~1916
日據二萬五千分一地形圖	1921~1928
日據五萬分一地形圖	1924~1944
日據臺灣堡圖(大正版)	1921
日據三十萬分一臺灣全圖	1924
二萬五千分一經建版地形圖(第一版)	1985~1989
二萬五千分一經建版地形圖(第二版)	1992~1994
二萬五千分一經建版地形圖(第三版)	1999~2001
二萬五千分一經建版地形圖(第四版)	2003
2006 福衛二號衛星圖	2006

資料來源：中央研究院數位典藏資源網：

http://digiarch.sinica.edu.tw/content.jsp?option_id=2722&index_info_id=3044。

參、研究方法

一、研究方法

研究之初，先將研究的時間做轉換排序，從西元 1895 年至 2010 年止，共 115 年的時間。日據時期之前的圖資我們可以透過歷史研究法與文獻分析法的方式進行探討，探討在當時環境下三鶯區的空間位置與權力遠近的關係。根據收集到的文獻與資料，本研究使用了文獻分析、歷史研究、時間轉換設計三種研究方法分析三鶯區的交通變遷，依照時間發

展的先後順序列出時間軸，透過發生事件的分析，將其結果作歷史探討與圖資研析，使用圖文對照的方式去切入所要研究的點，最後歸納整理出三鶯區交通變遷的成果。以下簡介研究三法：

(一)文獻分析法

文獻分析是歷史研究極富關鍵性的一種方法，不論資料是以何種方式蒐羅都必須應用分析方法，將分散各處的史料歸納在一起，透過分析並賦予資料意義。各種文獻的比較皆靠分析來判定，比較方法與分析方法為一體兩面、缺一不可，若無分析與比較，文獻則無意義可言；分析方法為綜合方法的底蘊，有細密的分析才有精確的綜合。因此，得到文獻後必須做精細的分析，將分析互相比較並分門別類做徹底了解，才能得到綜合與解釋。總言之，分析方法在文獻考察、歷史解釋、事件敘事、內容比較與綜整論述上，都是最基本、最重要的方法。⁸

(二)歷史研究法

歷史研究法(Historical research)是研究過去所發生的事件或活動的一種方法(郭生玉，1981)。也有學者提出歷史研究法係以系統且嚴謹的程序，來了解過去的事件或制度(吳明清，1991)，而葉重新(2001)也說：「歷史研究是針對過去所發生的事件，作有系統的探討。」歷史研究者首先要蒐集歷史資料，也就是史料，再將這些史料加以整理，以嚴謹的方法分析事情的前因後果，對史料作客觀的批判、鑑定與解釋。⁹此種嚴謹地考察並分析以往歷史紀錄的整個過程稱之「歷史研究法」、「歷史法」、或「文獻回顧法」。¹⁰歷史研究法是一種科學的方法，包括歸納方法、比較方法、綜合方法、分析方法，將史料進行析論與考證，將歷史敘事並解釋出意義，而綜合方法包括解釋、概括、整理、強調、排列與推理，透過有系統的研究方法，而得到所要的研究成果。¹¹

(三)時間轉換設計法

⁸ 杜維運(民 88)。史學方法論(頁 129~135)，三民書局股份有限公司，臺北市。

⁹ 林淑馨(2010)。質性研究：理論與實務(頁 146~152)，巨流圖書股份有限公司，臺北市。

¹⁰ 謝佳諺。國小獨立研究常用的研究方法(頁 51)。

¹¹ 杜維運(民 88)。史學方法論，三民書局股份有限公司，臺北市。

時間轉換設計法(Design of time conversion methods)係指以時間先後順序型態出現之一連串觀測值集合，也就是對某種動態系統隨時間連續觀測所得到之觀測值集合。將研究的時間軸列出，並將事件的發生作為切片，將時間轉換成一套系統模式，從某一個時間點拉出做事件的分析研究。¹²

二、研究架構

本篇論文是運用文獻、地圖從事三鶯區交通變遷的研究，從古今地圖的套疊，觀察其中變遷的位置、趨勢方向與地景變化，運用時間軸的方式將事件與地圖做串連，按照時間的先後順序來呈現變化的方式與起訖，設計出變遷架構圖，把發生的事件作分析討論。論述分別以兩種方式做討論：歷史探討與圖資研析，探究其背景原因與相對應的圖資變化，最後歸納變遷結論。研究架構詳如圖 3。

肆、研究結果與討論

一、河運變遷

(一)大漢溪河運興衰

過去三鶯區因地形區隔，對外交通大多依賴河運，當時河運可行走大漢溪和三峽河，三峽為當時臺北盆地西南緣的對外物資集散地，渡船頭位於三峽，亦可舟楫往來對岸的鶯歌。大漢溪河運仰賴大漢溪的豐沛水量，可自桃園縣大溪鎮，經三鶯、樹林、土城、板橋、新莊至臺北市艋舺、大稻埕和淡水。由於上游桃園臺地因地形因素不易蓄水，多建陂塘已不敷使用，西元 1916 年日本總督府請八田與一與狩野三郎興築桃園大圳，西元 1924 年完工後對桃園縣與部分新竹縣的灌溉有很大的助益，1928 年全部支線亦完工。不過，桃園大

¹² Min Chen & Hui Lin & Guonian Lu, Li He & Yongning Wen(2011). A spatial-temporal framework for historical and cultural research on China. *Applied Geography*, 31, 1059-1074.

圳完工後迫使大漢溪的水量驟減了五分之四，昔日幅寬百尺的景象已不復見(今日的鶯歌陶
瓷博物館至三峽恩主公醫院一帶皆為大漢溪行水區)。

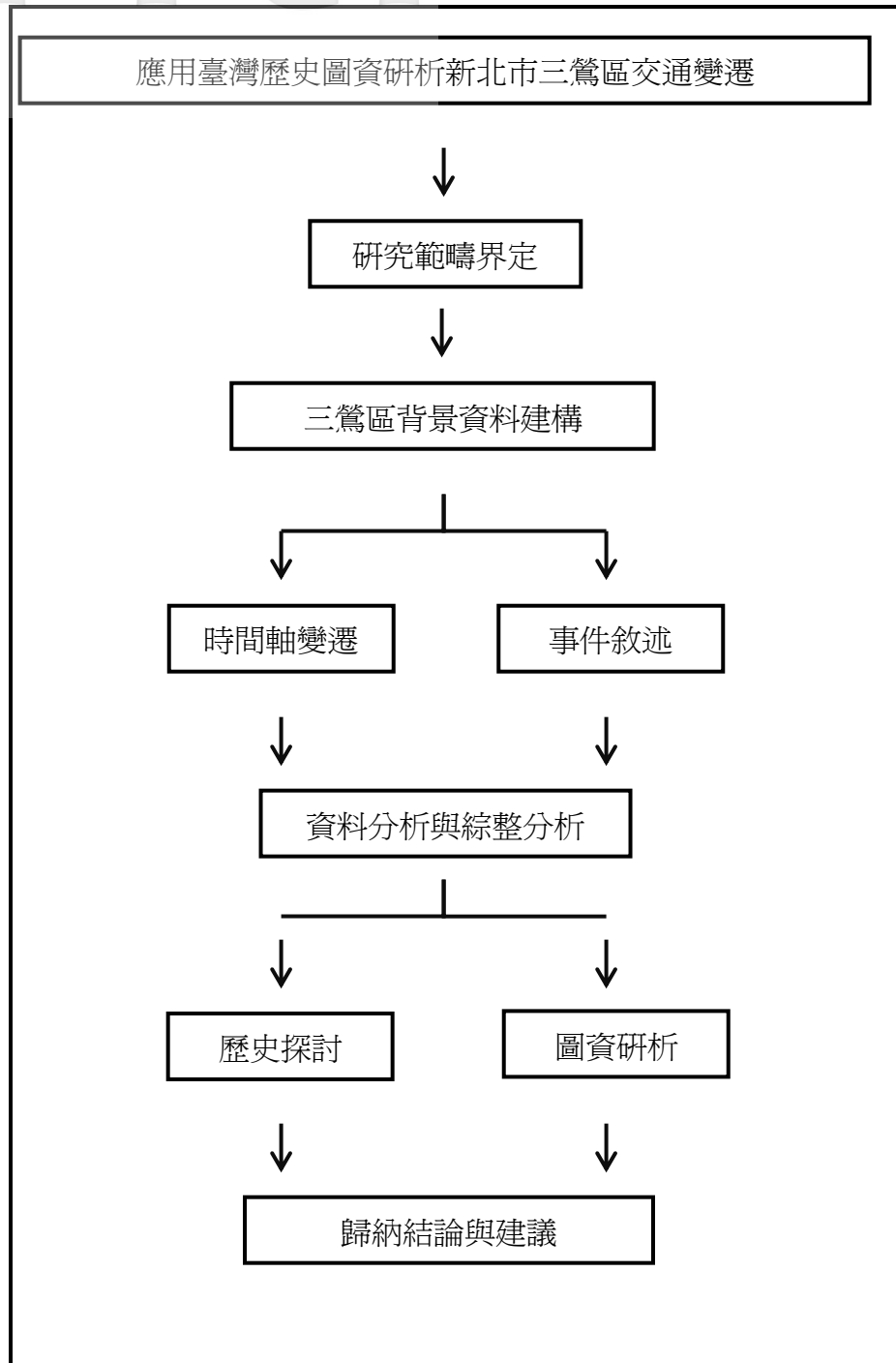


圖 3：研究架構圖

另外，西部縱貫鐵路興建後，大大改善陸運交通，使得對外貨運集散從大漢溪河運改為鐵路陸運，對於河運的依賴逐年減少，公路交通的開發也促使河運走向衰落。¹³西元 1933 年(昭和八年)三峽橋完工，使得板橋至臺北間的公路通車後，河運船逐漸消失，數量比起日據中期少了一半，一半的貨物改採其他方式運輸，二戰期間船隻更為銳減，只充為採取砂石及渡船之用。三峽橋(拱橋)的通車，猶如水、陸運交接之里程碑，宣告了水運時代的收場。戰後國民政府來臺，河川因為水利設施的興建與對水資源的取得急迫，使得水的資源枯竭，水量驟減下河道更為淤積，鐵、公路與橋梁的開通使得其他交通方式更為便利，讓河運在大漢溪消失成為歷史陳跡。

(二)桃園大圳的興築

在臺灣有水稻的種植，常因大雨或乾旱使稻米收成蒙受損失，看天種田的情況一直存在著，因此地方早有埤塘或水圳的修築。在日本據臺前，臺灣總督府藉由日本政府補助款及地方配合款，開始大規模整修舊有埤圳，並陸續興築了大型埤圳，桃園大圳就是其中之一，於西元 1916 年開工，1924 年主線竣工，1928 年全面完成，其灌溉面積為 22049 甲。

14

(三)大漢溪渡口

在日據時期，西元 1912 年至 1925 年間(大正年間)，三鶯地區有三處渡船口，一處位於南靖厝，與三角湧渡船口對渡；一處位於二甲九地區，與鳶山地區對渡；另一處為第一渡船頭與第二渡船頭¹⁵。而後因陸運普遍開闢，大漢溪也因桃園大圳開成水量銳減而逐漸淤積，船隻數量一直萎縮，而後僅剩下鳶山對船往返二甲九與三峽間，鶯歌境內僅剩二甲九渡船口(第一渡船口)，二次大戰期間更是銳減，西元 1950 年代後幾乎消失。

¹³ 王明義(1993)。三峽鎮誌(p908~p910)，鑫龍印刷有限公司，桃園縣。

¹⁴ 桃園大圳，原稱八塊厝中壢附近埤圳，為臺灣日據時期重要水利工程之一，由總督府工程師八田與一與狩野三郎等設計。大正 5 年(1916 年)動土，計畫興建桃園大圳的主線、幹線、支線，為全臺 14 處官設埤圳計畫之一。大正 13 年(1924 年)竣工，大正 14 年(1925 年)5 月 22 日舉行通水式，昭和 3 年(1928 年)各蓄水池與給水幹線的工程正式完工。灌溉區域涵蓋桃園縣大溪鎮、八德市、桃園市、中壢市、楊梅市、新屋鄉、蘆竹鄉、觀音鄉、大園鄉。

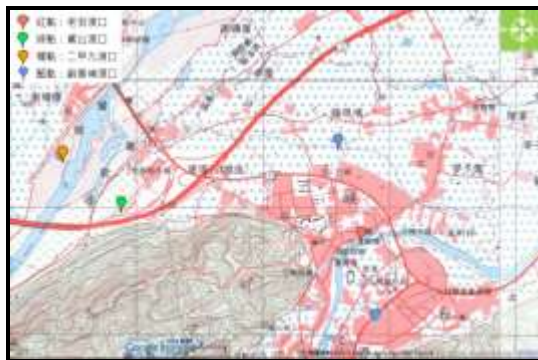
¹⁵ 蘇有仁(2010)。鶯歌鎮志(p193、p194)，臺灣歷史學會，臺北縣。

表 2：光復初期渡口概況

渡名	位置	往來通達地點	所渡河流闊(河流名)	創設日期	經營者	渡費(角)				每日過渡人數
						人	腳踏車	拉車	三輪車	
二甲九渡	鶯歌鎮二甲里	二甲—三峽	65 公尺 大料崁溪	1861	林月明	3	3	--	--	約 30
鳶山渡	三峽鎮鳶山里	三峽—鶯歌鎮二甲里	50 公尺 大料崁溪	1946	由三峽鎮公所雇人掌渡	5	5	--	--	約 15

資料來源：盛清沂總纂，《臺北縣志》(臺北：臺北縣文獻委員會，1960)，卷 24，交通志，頁 478。

從圖 4、圖 5 來看，當時的渡船口都在河畔，但隨著大漢溪淤積、河運廢棄之後，當時的渡船口不是沉沒於鳶山堰下，就是已經淤積成為陸地(見圖 6、圖 7)。

圖 4：1898 年二萬分之一臺灣堡圖(明治版)¹⁶圖 5：1921 年二萬分之一臺灣堡圖(大正版)¹⁷圖 6：1895 年二萬五千分之一經建版地形圖(第一版)¹⁸圖 7：1999 年二萬五千分之一經建版地形圖(第三版)¹⁹

(三)鳶山堰的興修

鳶山堰是位於臺北縣(現今新北市)境內的攔河堰，座落在三峽與鶯歌的交界、大漢溪中游，現由臺灣自來水公司第 12 區管理處管理，為石門水庫後池堰下游 19 公里處。鳶山堰興建於 1983 年，主要功能是將攔蓄石門水庫放流水後，將水資源送至板新給水廠處理運用。下游處 6 公里上有後村堰(臺北縣樹林市境內)，可提供農田灌溉，但 2004 年艾利颱風侵襲後被沖毀，至今尚未修復而廢棄使用(見圖 9)。而鳶山堰至今仍發揮它的功能，鳶山堰下埋藏了當時二甲九渡口與鳶山渡口的位置(見圖 8)，當時二甲九聚落與鳶山聚落皆

¹⁶ 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

¹⁷ 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

¹⁸ 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

¹⁹ 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

因位於大漢溪河運的樞紐而盛極一時，當渡口沒落消失後，聚落繁華也隨之轉移。



圖 8：2006 福衛二號鳶山堰²⁰



圖 9：2006 福衛二號後村堰²¹

(五)文獻與口述歷史資料綜整

從口述歷史的資料來看，三鶯地區很早就有河運對外運輸，尤其是三峽地區，是本區域對外運輸的窗口，渡口也是最為興盛，船隻多以帆船或竹排為主。在鶯歌地區，河運也左右了市街的發展，擁有渡口的二甲九、橋仔頭的開發比起其他區域更為早，河運除了提供載貨外亦可載客，並連接大漢溪中游的大溪至淡水河的艋舺、大稻埕，是當時交通運輸的重要渠道，這也反映了早年陸運交通的困難，才以河運為對外的主要交通方式。河運的今昔變遷詳列如表 3。

表 3：河運的今昔變遷

河運變遷	昔	今
一、大漢溪水運	大漢溪水量豐沛，大漢溪與三峽河皆有河運之利，河運可從桃園大溪至臺北艋舺，可對外交交通與交易物資。	桃園大圳完工後大漢溪水量驟減，加上鐵路與公路交通健全，河運逐漸沒落，至戰後已無河運之利。
二、三鶯區	舟船、竹排可貨運或客運，大漢溪	大漢溪逐漸淤積，河運逐漸沒落，

²⁰ 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

²¹ 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

渡口與三峽河皆有渡口，渡口處為市街發展的密集區。

渡口宣告消失，鳶山堰建成後二甲九渡口與鳶山渡口沉沒至大壩底下，當時的渡口市街也沒落轉移至他處。

三、水利設施
1984 年之後鳶山堰及後村堰提供三鶯區的用水與灌溉，善用大漢溪的水資源。

2004 年艾利颱風沖毀後村堰，後村堰遭到廢棄。鳶山堰建成後使昔日的渡口沉入水中。

資料來源：本研究整理。

二、鐵路變遷

(一)鐵路事件事故

1. 1895 年基隆至臺北間改良工程

由於清領時期的鐵路標準甚低，於是進行分區調查與改築，1895 年 10 月開始了基隆至臺北間的改良工程。

2. 1899 年臺北至桃園間路線改良案

舊線的淡水河橋幅度廣、淡水河岸易氾濫及海山口段也因氾濫而崩塌，而龜崙嶺段的坡度陡(四十分之一坡度長達二哩二十三鎖)、隧道兩處的缺點，使得日本政府不得不揚棄舊線而改築新線。新線需架設跨越新店、大料崁溪的鐵路橋以及茶山隧道等較困難工程，不過新線受氾濫的影響區域較小，經過路線的街庄較為富裕，因此從 1899 年 11 月開始興工，改良路線長 29 公里。

3. 1917 年列車翻覆

1917 年(大正 6 年)7 月 8 日發生列車翻覆，造成十餘人輕重傷。

4. 1918 年列車事故

1918 年(大正 7 年)6 月 21 日列車連接器斷裂，列車衝突翻覆、火車相撞的事故，造成

五十餘人死傷。

5. 1919 年列車脫鉤

1919 年(大正 8 年)6 月 10 日發車列車脫鉤事故，造成了 23 人死亡、60 餘人受傷，是當時縱貫線通車以來的最重大事故。

6. 1921 年貨物列車翻覆

1921 年(大正 10 年)3 月 22 日貨物列車在站內翻覆，使得 21 輛列車毀損。

(二)事件歸因

1. 地形坡度高差過大：因桃園臺地與臺北盆地的高差達 120 公尺，而舊線的淡水河橋幅度廣、淡水河岸易氾濫及海山口段也因氾濫而崩塌，而龜崙嶺段的坡度陡(四十分之一坡度長達二哩二十三鎖)、隧道兩處的缺點，造成當時鐵路路線的變更改良案。
2. 多起鐵路事故意外：自鶯歌南下的鐵道路線，原係以六十分之一的坡度、十五鎖的曲線半徑向西爬上桃園臺地，因鶯歌站的兩端皆有彎道，在此之前就發生過事故，多起事故使得當於不得不進行鐵道路線的改良，用展線的方式將鐵道迂迴至尖山埔附近以減緩坡度帶來的影響，改線後坡降緩和為千分之十，於 1922 年(大正 11 年)五月竣工，也將原在鶯歌中山路戶政事務所一帶的車站改建於鶯歌建國路附近。此外，也廢除了茶山隧道一段改築新線，於 1926 年(大正 15 年)一月竣工。

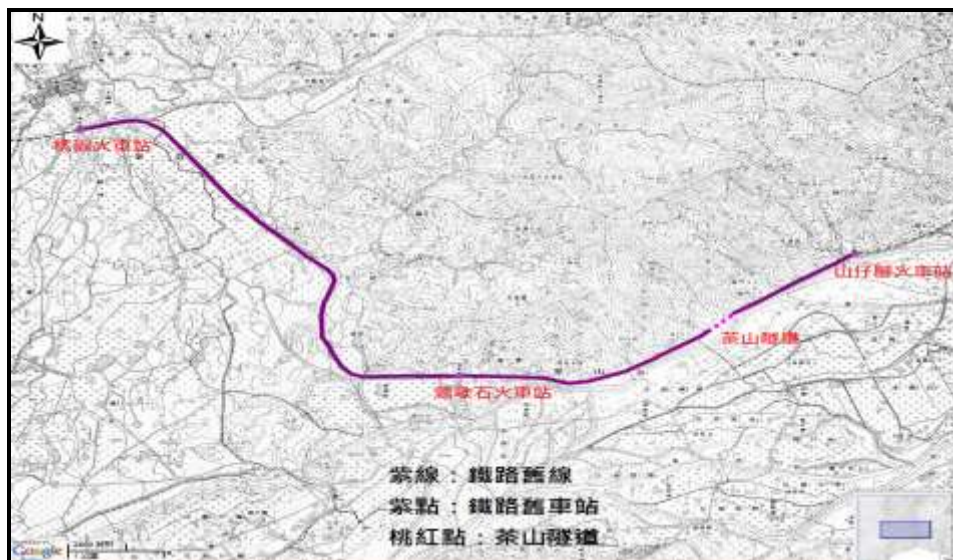


圖 10：鐵道路線(改道前)對比圖-1898 臺灣堡圖(明治版)²²圖 11：鐵道路線(改道後)-1921 年二萬分之一地形圖²³

3. 改道促使車站遷移：²⁴鶯歌車站也歷經了四次改造。西元 1902 年第一代鶯歌車站舊址在鶯歌中正路戶政事務所一帶，鐵道路線的改良使車站遷移至建國路附近；第二代鶯歌車站於 1922 年 5 月完工；第三代站房為 1966 年(民國 55 年)8 月 30 日改建；第四代站房於西元 2000 年改建，2003 年落成，現址在新北市鶯歌區文化路 68-1 號，北距山佳站 4.5 公里，南臨桃園站 8.2 公里。下圖 12 與上圖 10、圖 11 對比，可發現車站位置已經不同，柴山隧道業已廢棄。



²² 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

²³ 臺灣百年歷史地圖：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

²⁴ 臺灣鐵路管理局鶯歌車站網頁：<http://www.railway.gov.tw/yingge/>。

圖 12：鐵路圖-Google 地圖車站位置圖²⁵

(三)文獻與口述歷史資料綜整

從口述歷史的資料來看，鶯歌鐵路的改道由於多次的鐵路意外。山佳往鶯歌的路程中曾有一個柴山隧道，因利用為油庫、焚化爐而廢棄，當地人也想將此隧道做為觀光導覽之用途。除了火車鐵路外，尚有輕軌車道到運送物產對外，可載運人、煤與甘蔗，對外可往桃園、三峽、中庄等地，屬於海山輕軌株式會社經營。由此可見，鶯歌鐵路擔任的對外客運與貨運的樞紐，其發生的重大變故足以影響運行，繼而改良路線以利使用；除了縱貫鐵路外，輕軌車道也擔任了運送物產的重責大任，這些過往都可從資料中挖掘顯現。三鶯區鐵路的今昔變遷詳如表 4。

表 4：鐵路變遷結論

鐵路變遷	昔	今
一、鶯歌段鐵道 日據初期的鐵 道改良	清末鐵路建設路線坡度過於陡 峭，路線急彎甚多，鐵道需爬上龜 崙嶺，路線通過桃園臺地與臺北盆 地。	鐵道路線符合現代標準，鐵道路 線已改道，不須爬上龜崙嶺，路 線坡度大幅減少，急彎的地方也 因拉長而減緩。
二、1917 年至 1922 年的鶯歌 段鐵道出軌意 外	因為坡度過陡、路線過彎而有多次 出軌意外，造成多人傷亡。	路線的坡度與彎度已減緩，已無 因坡度與彎度而出軌的意外發 生。
三、鶯歌車站遷 移	站體因鐵路改道與老舊改建。	鐵路改道後站體遷移至現今位 置，木造站體老舊已改建成水泥 站房。

²⁵ 臺灣百年歷史地圖：<http://gisrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

四、柴山隧道

鐵路路線須經過隧道，此段路線面臨大漢溪氾濫的問題。

隧道因油料儲存與焚化爐興建而廢棄，大漢溪已不再氾濫，可行駛外側路線。

資料來源：本研究整理。

三、公路變遷

(一)國道三號的興建

國道一號(中山高速公路)於西元 1978 年(民國 67 年)10 月 31 日通車使用，連結臺灣西部南北的交通通衢，隨著時間演變而車流量漸增，已不敷使用，所以西元 1983 年提出興建北部第二高速公路的構想，1984 年規畫臺北—鶯歌段的可行性，規劃全線北起汐止，南迄新竹，除了主線外尚包含國道二號(桃園內環線)和臺北聯絡線，在三鶯區設有交流道，下交流道分別可往三峽、鶯歌。西元 1987 年(民國 76 年)北部第二高速公路開始動工，並逐次分段通車，西元 1996 年(民國 85 年)2 月 14 日北部主線通車，1997 年(民國 86 年)8 月 24 日桃園內環線(國道二號)通車，之後的陸續線路使得交通路網更為完善，西元 2004 年 1 月 11 日國道三號(福爾摩沙高速公路)全島完工通車，三鶯地區也成為國道三號上的重要節點之一。

(二)國道二號的通車

國道二號連結臺灣的桃園國際機場，起點為桃園國際機場，終點為鶯歌，並匯入國道三號，西元 1997 年 8 月 24 日正式通車。其原名為國道一甲，從桃園機場出發後一路往東南行，以國道一號為界，以東稱為桃園內環線，途經北桃園一帶，包括八德市、桃園市、蘆竹鄉、大園鄉等地的交通管道；以西稱為機場支線，為各地往來國門的重要通道。²⁶

(三)臺北大學特定區的規劃

臺北大學特定區，位於新北市三峽區與樹林區，本區東北側以佳園路與柑園為鄰，東南側為三樹路與三峽龍埔社區相隔，南側以復興路(縣道 110)與三峽市區為界，西側至北側

²⁶ 交通部臺灣區國道高速公路局：<http://www.freeway.gov.tw/default.aspx>。

為北部第二高速公路環繞。在臺北縣三峽鎮設立國立臺北大學可以帶動區域發展，成立一個學術與文教氣質的大學城，提昇居民的生活與素質，促進區域開發，配合當時的鄰近區域進行區段徵收，於 1991 年 3 月 6 日臺北縣政府發佈實施，「臺北大學社區特定區計畫」，特定區於 1997 年 4 月 3 日公告區段徵收，公共工程於 2000 年 12 月 8 日完工，是國內第一個有完整規劃與大學結合的開發案。除了大學的開發興建外，尚國小、國中和高中的規畫，徵收的土地吸引建商進駐，形成大規模造鎮；公有設施陸續進駐，人口也快速增加，這也使得交通的需求日益急迫。過去三峽地區僅有市區公車對外聯絡，國道三號開通後使得三鶯來往南北都更快捷便利，捷運中和線與板南線的開通，加速了國道與捷運站間的連結，國道快速公車也應運而生，使得地區、國道與捷運成往交通網絡，造成公路路線如雨後春筍般的快速增加，公路交通更加發達。

(四)臺北捷運的興建

西元 1986 年 3 月 27 日行政院經建會通過「臺北都會區捷運系統計畫」，1988 年 2 月 24 日臺北捷運開始動工興建。現今通車路線有文湖線、淡水線、中和線、新蘆線、新店線、小南門線、板南線，成為大臺北都會區的交通路網，路線長度 114.6 公里，營運長度為 110.1 公里，車站為 101 站(營運車站為 96 站)。與三鶯地區接駁的捷運路線為捷運中和線與板南線，西元 1998 年 12 月 24 日中和線通車，2000 年 8 月 31 日板南線(龍山寺-新埔)通車，2006 年 5 月 31 日板南線第二階段及土城線通車(新埔站-永寧站)，這些捷運路線的開通促使三鶯區的公車線路與之接駁，不論市區公車或是快速公車皆有路線停靠。²⁷

(五)公車路線的規劃

1. 市區公車

市區公車因為捷運的出現則將捷運站作為節點轉乘接駁，因此捷運站成為三鶯區對外聯絡的節點，例如板南線的捷運永寧站、捷運亞東醫院站、捷運府中站、捷運新埔站、捷運西門站，中和線的捷運景安站、捷運頂溪站等都有三鶯區對外交通的聯絡。在公車路線

²⁷ 臺北捷運公司：<http://www.trtc.com.tw/>。

的編碼上可看出公車對外行駛的方式，三位數 7 字頭的編號表原屬於臺北縣所轄的長途客運路線納入，例如 702、705、706；三位數 8 字頭的編號表臺北縣所轄之路線，營運範圍以臺北縣為主，例如 802、812。

2. 快速公車

三鶯區的公路運輸的轉變因素來自重大公共建設的出現，國道三號與捷運板南線的建設使得公車路線開始出現分野，過去對外交通全從省道與縣道，這兩項重大公共建設出現後，公車開始行駛國道，並與捷運作轉乘接駁；在公車路線的編碼上可看出公車對外行駛的方式，三位數 9 字頭的編號表快速公車，即其路線可能行經快速道路、高速公路或跳蛙式停站，例如 908、910、916、917、921、922。下圖 13 是快速公車的節點示意圖，可看出行駛的重要節點。

3. 路線述說

這些對外公車路線，客運量最多的有 705、706、802、908、910、916；經國道客運的市區公車皆因國道三號的通車與臺北大學特定區的發展所行駛的路線，這些路線的終點接通往捷運站，如 908 終點為捷運景安站，行駛中和方向；910 終點為捷運府中站，途經捷運新埔站，行駛板橋方向；916 終點為捷運永寧站，行駛土城方向。908、910、916 皆由三峽一站發車，908 出站後行經臺北大學邊緣即上國道三號；910 出站後繞經三峽的礁溪地區在行經臺北大學邊緣，再上國道三號；916 出站後經龍埔里，繞進臺北大學特地區之後，才上國道三號。特別要提出的是 916 路線，它是現今三峽公車路線中客運量最多、班次最密集、末班車時間最晚的公車路線。

三峽二站設立之後，將部分公車路線的發車站分流，921、922 的路線出現，921 的路線與 908 相同，不同之處是發車站為三峽二站，且繞行臺北大學特定區；922 則與 916 相同，不同之處則是發車站為三峽二站。從上述路線可得知，愈來愈多的公車路線行經臺北大學特定區，隨著特定區的都市計畫，愈來愈多外地人口移入，對於交通的需求也日益升高，增加更多的公車路線進駐。910、916 都是銜接捷運板南線，分別是捷運新埔站、捷運

府中站、捷運永寧站，有了國道三號與快速道路的銜接，三峽居民進入臺北市的時間大幅縮短。

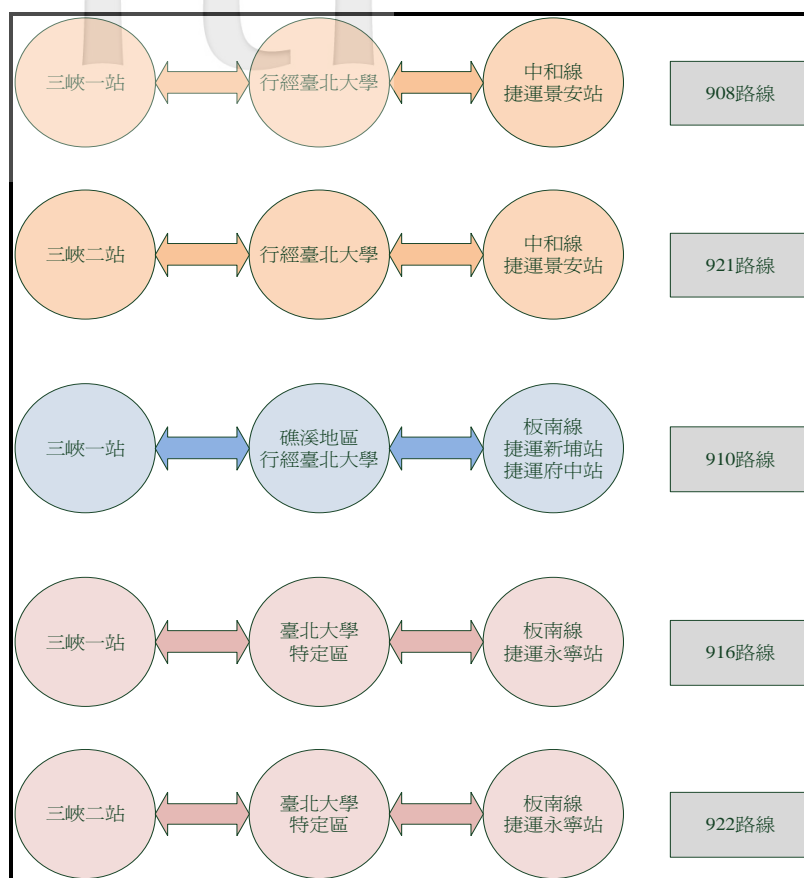


圖 13：行經國道三號快速公車路線節點示意圖

資料來源：本研究整理繪製。

表 5：重要公車主線

路線	起站	終站	公里數	頭班車	末班車	尖峰	離峰	收費
705	三峽	臺北	54	0500	2200	7-10 分	10-15 分	2 段票
706	三峽	臺北	57	0500	2200	4-6 分	5-10 分	3 段票
802	三峽	捷運 新埔站		0530	2100	15-20 分	20-30 分	2 段票
908	三峽	捷運 景安站	41.2	0600	2200	7-10 分	15-20	2 段票

910	三峽	捷運 府中站	56	0540	2200	8-12分	15-20分	2段票
916	三峽	捷運 永寧站	32	0600	2400	4-6分	5-10分	2段票
917	鶯歌	捷運 永寧站	25.4	0530	2400	固定 班次	固定 班次	2段票
921	三峽 北大社區	捷運 景安站	45	0600	2200	10-15分	20-30分	2段票
922	三峽 北大社區	捷運 永寧站	30	0600	2220	8-10分	15-20分	2段票

資料來源：臺北客運網站：<http://www.tpebus.com.tw/index6.php>。

(六)文獻與口述歷史資料綜整

口述歷史資料顯示過去曾有公共汽車行駛三鶯區，但客運交通狀況會受當時時局影響，客運路線並沒有很多，可乘渡船、公車轉搭火車抵達臺北或桃園；鶯歌部分的公共汽車更少，多為三峽發車經過，主要交通還是倚靠火車。三鶯區公路的今昔變遷詳如表 6。

表 6：公路變遷結論

公路變遷	昔	今
一、國道開通	過去三鶯區對外交通皆透過水運，鐵道與公路設置後轉由鐵路運輸，公路仰賴省道、縣道與鄉道。	國道二號與國道三號陸續開通，國道二號使三鶯區居民前往國際機場的時間大幅縮短；國道三號加速三鶯區的建設開發，成為交通路網的重要節點，使得快速公車透過國道通往其他地區。

二、捷運路線陸續 延伸通車

公車路線皆行駛精華區域，路程經由省道、縣道連接其他縣市與鄉鎮。

公車路線在捷運中和線與捷運板南線設站，隨著捷運路線的延長，停靠節點也逐漸增加，市區公車與快速公車皆納捷運站為運輸節點。

三、臺北大學特定 區的交通需求

為大漢溪氾濫行水區，有河運之利，桃園大圳開成後逐漸淤積成為農用民居地，沒有大規模市區與交通路網的形成。

臺北大學特定區的計畫實施後，大學與住商陸續遷入，遷入人口將近三萬人，因應大量增加的交通需求，公車路網陸續進駐行駛，道路也設計規畫成特定道路。

四、快速公車路線 的設置

公路交通皆仰賴省道、縣道與鄉道，所行駛皆是市區公車，到達外地所需費時，或是轉由鶯歌搭乘火車，早期尚有公路局路線行駛。

國道三號、捷運中和線、板南線陸續開通與延長後，開始了快速公車的路線，藉由國道連接各捷運站，北大社區的人口增加也使快速公車進駐，大幅縮短三鶯區對外交通的時間。

資料來源：本研究整理。

伍、結論與建議

一、結論

三鶯區河運的變遷有三，其一，河運促使三峽老街與鶯歌二甲九市街的發展；其二，河運為往來大溪至臺北的重要交通方式，也是三峽與鶯歌居民相互往來的交通工具，透過

河運可將物產與物資交易往來；其三，河運的衰落與水利設施的興建、鐵路的便利和橋樑的興築有直接關係，大漢溪水量的驟減與其他交通工具的取代使得河運走向落日黃昏。

鶯歌鐵路變遷有三，其一，鐵路因為原本設計不良而改良；其二，因為鐵路路線坡度太陡、彎度過大，造成多次出軌意外而改道；其三，車站站體因為改道與老舊而修建，路線也因各種因素改廢棄柴山隧道而行。

路運的交通變遷有三，其一，國道三號的興建成為臺北大學特定區開發的利基；其二，臺北大學的遷建使得臺北大學社區特定區的計畫成形；其三，國道三號、捷運路線的延伸連結與特定區的人口增加，促使快速公車路線的規畫形成。在上述因素的影響下，臺北大學特定區的公路交通形成今日現況，隨著政策的規劃與特定區增加的人口，公車路線的增加成為必然的趨勢。

三峽與鶯歌為大漢溪河岸旁的聚落，從清領時期就已開發，聚落的發展與交通的變遷息息相關，交通帶動聚落發展，聚落擴張後交通需求也隨之增加。三峽老街與鶯歌老街的發展受到大漢溪河運與鐵路運輸的恩惠，交通使老街的物產得以向外貿易，促使聚落繁榮，遭遇變遷也使聚落隨之沒落。

臺北大學特定區是政策下的產物，國道三號與捷運站延伸的交通利基搭配上都市計畫的開發，使特定區的發展欣欣向榮，臺北市遷入的人口帶動區域的發展，地價、房價逐漸攀升，居住的交通需求使得交通路線的規劃日益增加，聚落發展與交通需求成為相互促進的關係。三峽與鶯歌在聚落與交通的變遷下留下區域發展的軌跡，成為「在地人的好所在，出外人的新故鄉」。

二、建議

(一)過去大漢溪的河幅廣闊，河道分歧，以堡圖與現今地圖套疊比較很難確切地看出其變化量，目前本篇研究僅用觀察而得，若後續研究可將圖資簡化，再對比其變化量或時間分期，河道變遷的成果便能更清晰明瞭。

(二)鶯歌鐵道的改道造始於興築時的坡度過大與鐵道彎度過大，改變的時期都在日據時期；光復後鶯歌段鐵路在平交道也曾發生多起事故，事故原因也與地形條件有關，事故原因與早期改道的原因相同，可就同樣原因進行探究，雖然這些事故並未造成大改道，但平交道的改良計畫與道路的擴寬皆因本身鋪設的條件不佳有關，可以做後續延伸研究。

(三)三鶯區的公路變遷與國道的興築有很大的關係，可以透過經建一版地圖與經建其他版的地圖做對比會更清楚。而新的快速公車路線持續增加，例如三環三線政策後的交通路網改變，後續研究者可以繼續從路線的規劃方面再持續研究。

airiti

參考文獻

專書

- 大日本帝國陸地測量部、臺灣總督府民政部警察本署(2007)。臺灣地形圖新解，上河文化股份有限公司，臺北縣。
- 今澤正秋(1924)。鶯歌鄉土誌—樹林·鶯歌史話，海山文教工作室，臺北縣。
- 王明義(1993)。三峽鎮誌，鑫龍印刷有限公司，桃園縣。
- 杜維運(2003)。史學方法論（修訂新版），三民書局股份有限公司，臺北市。
- 林淑馨(2010)。質性研究：理論與實務，巨流圖書股份有限公司，臺北市。
- 花松村(1996)。臺灣鄉土全誌第二冊，中一出版社，臺北市。
- 張炎憲(2001)。文山·海山郡彙編，北縣文化局，臺北縣。
- 張勝彥(2005)。續修臺北縣志一卷二土地志，臺北縣政府，臺北縣。
- 張勝彥(2010)。鶯歌鎮志，臺北縣鶯歌鎮公所，臺北縣。
- 陳培桂(1871)。淡水廳志，行政院文化建設委員會，臺北市。
- 賀忠儒(2002)。地圖學通論，茂昌圖書有限公司，臺北市。
- 臺灣省文獻委員會(1997)。臺北縣鄉土史料(上冊)—耆老口述歷史叢書(十六)，臺灣省文獻委員會，南投市。
- 鄭用錫(1834)。淡水廳志稿，行政院文化建設委員會，臺北市。
- 鄭樑生(2002)。史學方法，五南圖書出版股份有限公司，臺北市。
- 蘇有仁(2010)。鶯歌鎮志，臺灣歷史學會，臺北縣。
- Robert Jones Shafer(2002)。史學方法論，五南圖書出版股份有限公司，臺北市。

期刊論文

王世慶(1976)。海山史話。臺北文獻，37，49-131。

王昇文(1997)。鶯歌歷史散步。陶與鶯歌，52，16-24。

王超國(2009)。以時間序列地圖分析臺江內海地形變遷與演育，國立成功大學地球科學研究所碩士論文，臺南市。

李曉橋、郭慧君(2005)。三峽·大溪以河為貴。中華文化雙周報，4，16-18。

林芸蔓(2008)。三峽「臺北大學特定區」居住空間形式分析，國立臺北科技大學創新設計研究所碩士論文，臺北市。

洪名宏(2003)。由歷史地圖來考察臺灣的環境觀~以清朝、日據、民國為主。設計學研究，卷六 1，21-39。

陳伯遼(1992)。桃園鶯歌間貨車出軌事故的檢討。臺鐵月刊，81，90-96。

鞏慧敏(2007)。晚第四紀以來臺北盆地樹林地區岩芯的沉積物組成特性：探討大漢溪的襲奪年代，國立臺灣大學理學院地質科學所碩士論文，臺北市。

謝慶達(2008)。臺北大學特定區開發歷程之探討，華梵大學建築學系碩士論文，臺北縣。

Min Chen & Hui Lin & Guonian Lu, Li He & Yongning Wen(2011). A spatial-temporal framework for historical and cultural research on China. *Applied Geography*, 31.