

目次

目次.....	1
圖目次.....	3
表目次.....	5
凡例.....	1
瑞芳鎮的交通大事記.....	1
緒論.....	1
第一章 公路.....	3
第一節 清領時期及其之前的陸路發展.....	3
第二節 日據時期的道路建設.....	8
第三節 光復後的公路建設.....	11
第二章 鐵路.....	24
第一節 早期的鐵道與輕便軌道.....	24
第二節 現有鐵路.....	29
第三章 水上交通.....	35
第一節 河運.....	36
第二節 港口運輸.....	39
第四章 運輸工具與運輸業.....	42
第一節 公路運輸.....	42
第二節 鐵路交通運輸.....	49
第三節 郵局與電信事務.....	56
第五章 交通設施.....	59
第一節 停車場.....	59

第二節 橋樑.....	60
第三節 隧道.....	64
參考書目.....	66

圖目次

圖 1-1 瑞芳境內道路分佈圖	2
圖 1-2 通往鼻頭角燈塔的舊淡蘭古道	6
圖 1-3 金水公路	10
圖 1-4 瑞八公路圖	12
圖 1-5 北部濱海公路圖	13
圖 1-6 海濱線公路圖	16
圖 1-7 瑞平公路	17
圖 1-8 北 34 線公路圖	18
圖 1-9 北 35 線公路圖	18
圖 1-10 北 36 線公路圖	19
圖 1-11 北 37 線公路圖	19
圖 1-12 侯牡公路圖	20
圖 1-13 萬瑞快速道路圖	20
圖 2-1 深澳線鐵路	33
圖 3-1 南雅漁港	40
圖 3-2 鼻頭漁港	41
圖 4-1 光復初期行駛於汽車路上的客運車	47
圖 4-2 金瓜石車站	48
圖 4-3 瑞芳鐵路站分佈圖	50
圖 4-4 瑞芳火車站	51
圖 4-5 瑞芳火車站現況	53
圖 4-6 侯硐火車站現況	54

圖 4-7	四腳亭火車站現況	54
圖 4-8	三貂嶺火車站現況	55
圖 4-9	廣播站	58
圖 5-1	瑞芳鎮第一立體停車場	59
圖 5-2	子平橋	63
圖 5-3	侯硐的介壽橋	63
圖 5-4	瑞芳隧道	65

表目次

表 1-1	淡蘭古道年代、路線分析表	7
表 1-2	瑞芳地區聯外道路之分布狀況	22
表 1-3	本鎮各線聯外道路工程計畫表	22
表 4-1	基隆客運簡史	49
表 5-1	縣 102 號道路沿線橋樑修築情況	61
表 5-3	臺二丁公路沿線橋樑修築情	62

凡例

壹、編纂宗旨

瑞芳鎮鎮誌之撰修，兼顧學術性、史料性、教育性與實用性等四大目標。對於文化歷史的保存透過文字的記載及敘述，提供學術研究、主政者規劃施政方針及旅遊投資等資訊的參考。

貳、時間斷限

本誌溯至清代以前先民活動起，下迄至民國八十八年底為斷限。

參、區域

以現行行政區域為主。其篇幅應佔全文之 90% 以上。

肆、資料運用

本誌取材以原始檔案資料、公私文書及著作為主，並以田野溯至清代以前原住民活動起，下迄至民國八十八年底為斷限。

伍、文書處理

本誌文稿採用 Microsoft Word 7.0 版軟體，基本格式如下：

內文：字形細明體 12，最小行高，行距 24，字距『加寬 0.5』，與前段距離 6 點。

註釋：字形細明體 10，最小行高，行距 12，以腳註方式，附於每頁下緣。

邊界：上 2.54 公分，下 3.41 公分，左右各 3.17 公分。

頁碼：頁眉。

陸、各篇格式

各篇依序爲章、節、項、目、款，其寫法如下：

1. 章之編號採國字小寫（如第一章、第二章、……），18 字體，對中排列，每章各有章名，均自另一新頁開始。
2. 節之編號亦採國字小寫，16 字體，對中排列，各節之間空 2 行。
3. 項之編號採國字小寫，14 字體，置於行頭，下加項名，各項之間空 1 行。
4. 目之編號採國字小寫外加刮號（如（一）、（二）……），12 字體，各目之間空 1 行。
5. 款之編號採阿拉伯數字（如 1、2、3、……），12 字體，各款之間空 1 行。
6. 款之下編號分類如下：先採（1）、（2）、（3）……，繼採 A、B、C……，以下類推之。

柒、文體

採語文體，文字力求簡潔流暢，並加新式標點符號，以達雅俗共賞之標準。

捌、書式

以橫式形式撰寫和出版，各篇分章，章下分節，單獨編碼，篇後列有參考書目等。

玖、年代年號寫法

本誌依臺灣史演變之實況，分別稱爲史前時代、荷西時代、明鄭時代、清代、日據時代、光復後等。另外以公元爲主者，應以括號標示當時臺灣官方通行之紀元：如 1900 年（明治 33 年）；以當時臺灣官方紀元爲主者，應以括號標示公元年數：如道光 20 年（1840 年）。年數一律使用阿拉伯數字。

瑞芳鎮的交通大事記

西元年號	中國年號	日據年號	事件
1912 年	民國元年	大正元年	顏雲年與日資合作的「基隆輕鐵株式會社」興建了三爪子線。此線由基隆經田寮港、圓窗嶺、深澳坑、龍潭堵、瑞芳、九芎橋到三爪子。
1919 年	民國 8 年	大正 8 年	1. 5 月宜蘭線鐵路的八堵到瑞芳段通車後，命名為瑞芳線。 2. 台陽礦業株式會社為了運送煤炭而鋪設三貂嶺至菁桐坑鐵道，名為平溪線，大正 10 年完工通車。昭和 4 年 7 月，日本政府收購鐵路產權，將之改為官方經營的鐵路。
1920 年	民國 9 年	大正 9 年	瑞芳到侯硐間的鐵道通車。
1924 年	民國 13 年	大正 13 年	1. 開鑿基金公路瑞芳至金瓜石段。 2. 11 月 30 日基隆到宜蘭線通車。 瑞芳線改稱為宜蘭線。
1929 年	民國 18 年	昭和 4 年	平溪線開始營運。

1931 年	民國 20 年	昭和 6 年	<p>瑞芳輕鐵株式會社闢建了九份到金瓜石的金瓜石線。</p> <p>九份地區的輕便車道開始通車，往東到達金瓜石，往西抵達瑞芳，為九份對外聯絡的主要交通工具。</p> <p>日本礦業株式會社金瓜石專用線〈水八鐵道〉開始建造。</p>
1934 年	民國 23 年	昭和 9 年	<p>日本礦業株式會社金瓜石專用線〈水八鐵道〉長度增加到 5.3 公里，並於昭和 11 年全線正式通車。本線起自基隆市八尺門，經八斗仔、深澳、蔴子寮、草山至水湳洞，光復後由金銅礦務局接收。</p>
1937 年	民國 26 年	昭和 12 年	<p>瑞芳實施都市計畫，建設方向由鐵道以北的舊街轉移到以南至基隆河間的新街。火車站也因此分為前站與後站。</p>
1949 年	民國 38 年		<p>建造瑞八公路上的瑞芳橋、欸魚橋及橫越臺二丁公路的上天橋與楓林橋。</p>
1952 年	民國 41 年		<p>3 月，臺北汽車客運股份有限公司創立。</p>
1954 年	民國 43 年		<p>6 月，臺北汽車客運股份有限公司改組為瑞芳汽車客運股份有限公司。</p>
1957 年	民國 46 年		<p>9 月，瑞芳汽車客運股份有限公司改組為基隆汽車客運股份有限公司。</p>

1960 年	民國 49 年		1.興建瑞芳至深澳段的鐵路。 2.臺灣電力公司深澳火力發電廠開始發電。
1961 年	民國 50 年		深澳線鐵路瑞芳深澳段完工。
1965 年	民國 54 年		深澳線通車。
1967 年	民國 56 年		1. 8 月 25 日 設海濱招呼站。 蔭子寮站改稱蔭寮站。 水湳洞站改稱為水湳站。 2. 10 月 31 日 瑞芳至濂洞段全線通車，臺金線也在同日停駛。 深澳支線通車。 蔭寮站改稱為海濱站，為三等站。 水湳站改為濂洞站。
1969 年	民國 58 年		開通八號坪至蔭子寮的道路。
1976 年	民國 65 年		1 月，北部濱海公路正式動工。
1977 年	民國 66 年		1.四腳亭到瑞芳段雙線完成。 2.因應北部濱海公路施工，深澳線的深澳至濂洞暫停業務。而海濱至濂洞間段暫時拆除。 3.12 月 11 日，水湳站暫停營業。
1978 年	民國 67 年		1 月 11 日，恢復深澳至海濱段的營運。 同年，濂洞的人事遷到海濱站。

1986 年	民國 75 年		1.深澳至海濱段正式停業。 2. 7 月 15 日 水湳站正式停業。 瑞芳至濂洞段拆除。
1989 年	民國 78 年		8 月 21 日，裁撤深澳支線各站。
1994 年	民國 83 年		北 37 縣道〈第二瑞八公路〉建設完成。
1999 年	民國 88 年		北 37 縣道開始拓寬工程。

緒論

本篇共分四章，主要之撰述方式為採歷史文獻、田野調查、口述資料等，並經編審委員會審查提供諸多寶貴意見，經去蕪存菁、增補完成，其內容分析如下：

第一章 公路：本章敘述清朝以來的公路建設，包括清朝時期的淡蘭古道，日據時期的基金公路、金水公路、九份貢寮道路、八堵瑞芳道路、瑞深公路等。在光復以後，有瑞八公路、北部濱海公路、海濱線、縣 102 號道路、瑞平公路、金水公路、濱九公路、瑞深路、第二瑞八公路、侯牡公路、萬瑞快速道路等。

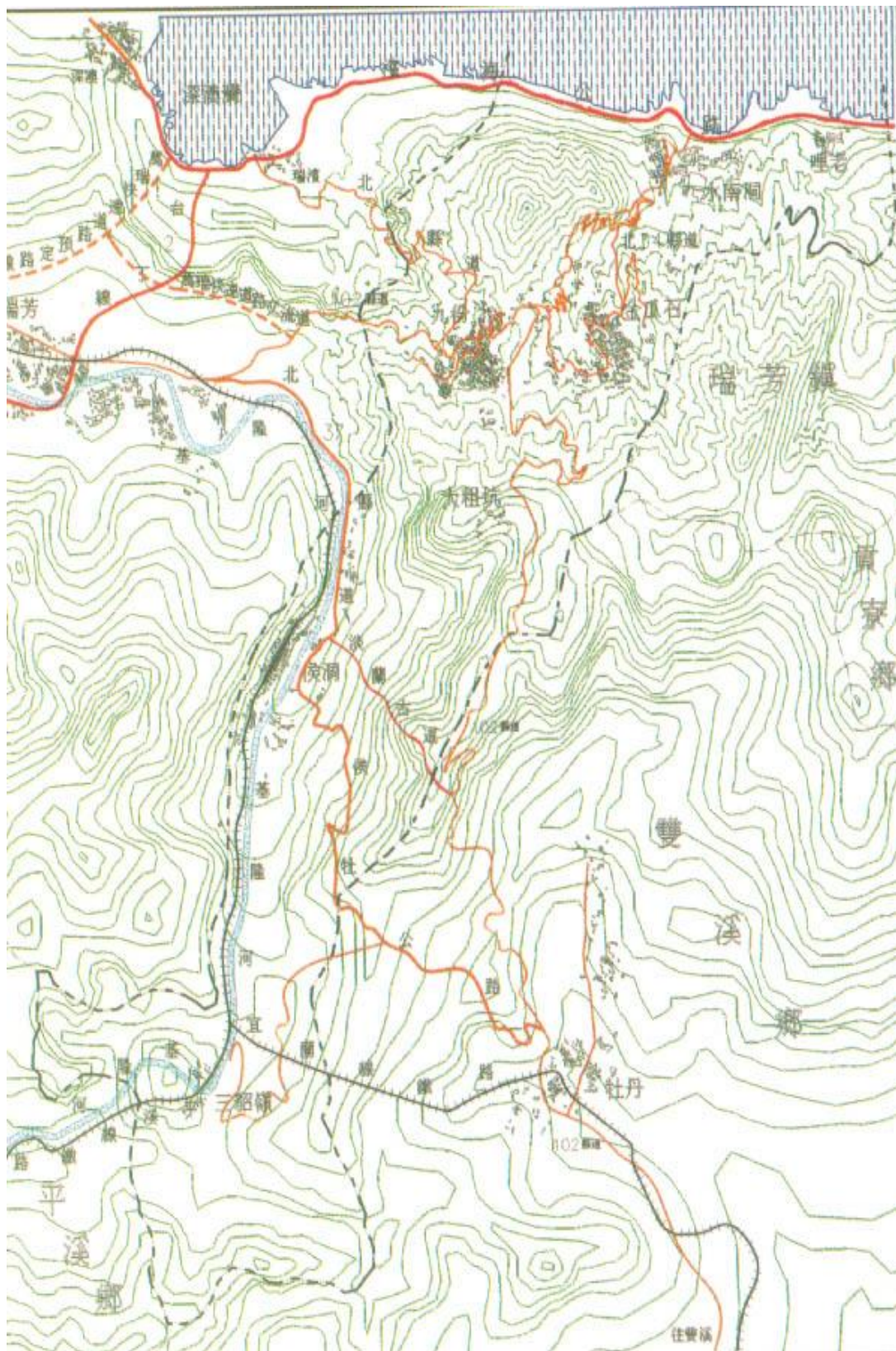
第二章 鐵路：主要敘述從清朝至今的鐵路興建。包括宜蘭線、平溪線、台陽礦業株式會社瑞芳礦山專用線、基隆輕鐵三爪子線、瑞芳輕鐵金瓜石線、日本礦業株式會社金瓜石專用線、八尺門水湳洞線、北迴鐵路、深澳線鐵路等。

第三章 水上交通：內容從河運、港口運輸皆有敘述。包括早期的基隆河運、深澳漁港、水湳洞漁港、南雅漁港、鼻頭漁港的運輸功能有做概略撰述。

第四章 運輸工具與運輸業：本章主要說明本鎮早期到近代的運輸工具，並敘述火車的運輸情形及火車站沿革。

第五章 交通設施：本章敘述鎮內的交通設施，包括停車場、橋樑、隧道等。

圖 1-1 瑞芳境內道路分佈圖



第一章 公路

本鎮目前目前有台 2 及台 2 丁二條省道，分別前往貢寮及基隆，縣 102 及 106 二條縣道，分別往雙溪及平溪，都由公路局負責養護，另有鎮道六條及其他產業道路可通往鎮內山區，萬里到瑞芳的東西向快速道路則正在施工中。基本上，瑞芳的道路以瑞芳為中心，呈現輻射狀對外聯繫。

本章敘述本鎮各主要公路的發展過程，可以分三節來做探討。

第一節為清領時期與之前的陸路發展，主要在追溯淡蘭古道的重要支線「三貂線」。

第二節為日據時期的道路建設，敘述基金公路、金水公路、九份貢寮道、八堵瑞芳道的發展情況。

第三節為光復後的公路建設，記述包括北部濱海公路在內的十二條道路。

第一節 清領時期及其之前的陸路發展

本鎮的地形環境十分之八九都是小丘陵或是小山巒，使得本地的開發較同時代臺灣其他地區來得晚，缺少開發的動力、人煙稀少之下，自然現代交通運輸事業發展的步調也隨之停滯不前。不過在如此的自然環境之下，本鎮最早的聯外道路應可溯自康熙年間，通往蛤仔難（今宜蘭）的「淡蘭古道」中最主要路線「三貂線」。

「三貂線」為宜蘭聯外道路（淡蘭古道）中最重要的一支，其最早路線可根據以下史料得知：

一、黃叔瓚《臺海使槎錄》之〈赤嵌筆談〉：「自澹水經楓仔嶼嶺，上下十里。過港至雞籠，山高多石，山下即雞籠社。稍進為雞籠港，港口有紅毛石城……循此而上，至山朝社，又上，至蛤仔難諸社，深箐鳥道，至者鮮矣！」¹

二、翟灝《台陽筆記》之〈蛤仔爛記〉：「蛤仔爛，即臺灣東山之後，大玉山之前面也。……陸路有二：其一由淡北之雞籠沿海繞北而南，計程六日。其一由新莊之擺接（今板橋、中和、土城三鄉鎮地區）保越大玉山南協趨而北，計一晝夜。」²

三、柯培元《噶瑪蘭志略》〈雜識志〉：「噶瑪蘭入山孔道，初由東北行，自淡水之八堵折入雞籠，循海過深澳至三貂、毛毛嶺，入蘭界。」³

由以上的史料可以推論「三貂線」最早的路線為：艋舺（今萬華）沿基隆河出發，經汐止與八堵站西方，再由今基隆八北里附近，沿著山谷進入今基隆市區到達社寮島。之後，沿著今濱海公路的海邊，約經過八斗子、深澳、番子澳、海濱、水湳洞、哩咾、南子吝、鼻頭社等地，並越鼻頭山往南走，到達古時之三貂

¹ 黃叔瓚，〈赤嵌筆談〉，《臺海使槎錄》，頁 9。

² 翟灝，〈蛤仔爛記〉，《臺陽筆記》，頁 23。

³ 柯培元，《噶瑪蘭志略》，卷 14 〈雜識志〉，頁 196。

社，然後再越嶺往東走，就可以到達宜蘭。⁴

前述是「三貂線」最早的「繞海古道」，由於此古道所經的路途非常遙遠，因此，乾隆末年漸漸被較東邊的一條陸路所取代，可由以下的史料來推論得知：

一、柯培元的《噶瑪蘭志略》〈雜識志〉：「噶瑪蘭入山孔到，初由東北行……折入雞籠，循海過深澳至三貂……嗣改從東行，由暖暖、三爪仔過三貂，則近於行雞籠矣。」⁵

二、陳培桂的《淡水廳志》〈封域志〉：「……十五里水返腳汛鋪（尖站），二十五里暖暖汛鋪（由暖暖轉而北過獅毬嶺至大雞籠街五里），三十里三貂嶺腳（尖站）（由嶺腳向北至大雞籠祖山極北沿海止五里）。向東五里嶺頂，向東南二十里頂雙溪（宿站），向南二十里遠望坑（噶瑪蘭交界，入蘭界再五里草嶺），（尖站）。」⁶

三、姚瑩的《臺北道里記》：「暖暖，迎日東行二里許……三里至碇內……更東行二里楓仔瀨，復過溪南岸，仍東行三里，至鯽魚坑，過渡沿山，二里伽石路甚狹窄。土人白蘭，始開鑿之，奇其事，以為神使云。二里至三貂嶺下。」⁷

由以上的史料來看，乾隆年間從艋舺沿基隆河北上，河岸逐漸有錫口、南港、水返腳、八堵等聚落形成，水運終點在暖暖一地。由此登岸後，有一條路經過四

⁴ 漢寶德，《臺北縣第三級古蹟金字碑之研究與修護計畫》，頁 15-17。

⁵ 柯培元，《噶瑪蘭志略》，卷 14 〈雜識志〉，頁 196。

⁶ 陳培桂《淡水廳誌》，頁 24。

⁷ 姚瑩，《東槎記略》，卷 3 〈臺北道里記〉，頁 90。

腳亭北方到基隆，另一條則沿河谷往東行，就是「淡蘭古道」的起點。⁸

前述此條古道若由基隆河往南岸前進，會經過碇內到四腳亭一帶，渡河越山後即可通連到基隆。四腳亭地區如今已找不到古渡頭的遺跡，只留下一個水泥橋用來溝通南北。而這條古道到劉銘傳來台之後，又分成南、北兩路，兩條都是沿著河岸並行；北路經龍潭堵（火車站一帶）、柑仔瀨（柑坪里）、

圖 1-2 通往鼻頭角燈塔的舊淡蘭古道



及九芎橋（芎橋里）。南路經楓仔瀨、欸魚坑（欸魚里北端）、三爪子（爪峰里北端）、蛇仔形（光復里），渡河後至九芎橋與北路會合於三貂嶺下，由此就可進入山地。四腳亭到九芎橋是基隆河中游地帶，由於受到九份地區山地的阻隔，使得原先南北流向的河水到柑仔瀨後會轉一個大灣變成西流，沿路風景怡人。後來，因為此條路徑的通行，讓河岸旁的狹窄平台上也漸有聚落形成。⁹

嘉慶 12 年（1807 年），白蘭路的東邊新開了一條路，是由雙溪鄉牡丹坑越過頂雙溪到噶瑪蘭，根據謝金鑾《蛤仔難記略》〈楊太守紀程〉有記載這條路程：「自艋舺東北行，十五里至錫口，又十五里至水返腳，又十五里至七堵，又十五里至蛇仔形，可住宿。蛇仔形三十里至武丹，又二十里至丹裏，又十里至三貂社……」¹⁰這一條新路的路途比較遠，一般人不喜歡走，仍由白蘭舊路通行，爾後此兩條道路常被人搞混，後人也就分辨不清何路是何路了！不過，楊氏古道近

⁸ 漢寶德，《臺北縣第三級古蹟金字碑之研究與修護計畫》，頁 17-19。

⁹ 漢寶德，《臺北縣第三級古蹟金字碑之研究與修護計畫》，頁 19。

¹⁰ 柯培元，《噶瑪蘭志略》，卷 14〈雜識志〉，頁 16。

來經過唐羽的踏查後，懷疑本鎮柑坪里為新舊路線差異的起點。根據唐羽的記載：楊氏古道是循著一條名為「舊道」的山坡而上，直線可通陵子寮莊之大竿林（今九份一帶），過土地公坪後取道較為平坦的山鞍，在大金瓜南方有個地名名為「摩風」，循著溪谷邊緣至牡丹坑後，就是一條捷徑。根據九份的耆老相傳，這一條路不但是昭和 11 年（1936 年）通往九份地區的人行道，而且更是輕便路未開通前唯一的出入孔道。¹¹

有關淡蘭古道的年代、路名、開路及修路或記述者、沿線名稱如表 1-1。

表 1-1 淡蘭古道年代、路線分析表

編號	古道年代	路名	開、修路或記述者	起程與沿途所經路線	出處
1	乾隆中葉以前	進入蛤仔蘭孔道		自淡水東北行，經八堵、雞籠、過深澳、至三貂，取道雋嶺。	《噶瑪蘭志略》。
2	乾隆中葉		土著白蘭	由暖暖、三爪仔過三貂嶺經頂雙溪；或由暖暖街直接入山，經十分寮、楓仔瀨、至頂雙溪。	《臺北縣志》、杉山靖憲，《臺灣名勝舊蹟誌》。
3	乾隆末業迄嘉慶中葉	進入宜蘭初關孔道		由三貂社經內林、七星堆、雋嶺，石磴如梯，為入蘭初關孔道。	《臺灣府圖纂要》，〈噶瑪蘭廳輿圖〉。
4	嘉慶 12 年間	楊廷里新路	楊廷理	自臙舁經錫口、水返腳、七堵、蛇仔形，再二十里至武丹、丹裡、三貂社。	《噶瑪蘭志略》，謝金鑾，〈蛤仔難紀略〉。
5	嘉慶中、末業	進入宜蘭正道		由淡水、三貂過雋嶺，抵頭圍，係入山正道。	《噶瑪蘭志略》，〈雙銜會奏稿〉。
6	道光 3 年	修三貂嶺道路	林平侯	自荳仔潭至大里簡，七八十里，嶺道溪梁、年需修葺，伊子國華、繼志不懈。	《噶瑪蘭廳志》，〈全卜年修三貂嶺路記〉。
7	道光 4 至 5 年		呂志恆	刻下三貂正道，大半業已修整寬平，行旅往來不絕。	《噶瑪蘭廳志》，〈籌議噶瑪蘭定制〉。
8	道光 9 年	臺北道里記	姚瑩	由艋舺北行，過錫口、南港、水返腳、一堵山、五堵、七堵、八堵、暖暖、碇內過溪、楓仔瀨、欸魚坑、過渡、三貂仔、荳仔潭過水經三貂嶺、嶺頂；嶺路初開，窄徑懸磴甚險，肩輿不能進。	姚瑩，《東槎紀略》，〈臺北道里記〉。

¹¹ 漢寶德，《臺北縣第三級古蹟金字碑之研究與修護計畫》，頁 19-20。

9	同治年間	總兵巡閱路 線	臺灣總兵 劉明燈	由艋舺營北行，經錫口、水返腳、五堵、六堵、七堵、暖暖嶺、三爪仔、三貂嶺、大里簡、北關、頭圍、三圍及噶瑪蘭城。回程經七堵轉往雞籠，再尋原路回艋舺。	〈臺灣兵備手抄〉
---	------	------------	-------------	--	----------

資料來源：節錄自漢寶德，《臺北縣第三級古蹟金字碑之研究與修護計畫》。

第二節 日據時期的道路建設

日本治臺後，剛開始爲了強化軍事的控制，因此命令工兵趕築各地的道路。明治 29 到 30 年（1896-1897 年）間，在臺灣的「臨時土木部」利用工兵修築了雞籠至蘇澳間、雞籠至臺北間、臺北至淡水間等道路。明治 30 年（1897 年）臨時土木部撤廢，道路事業改歸地方廳來主管。明治 33 年（1900 年），總督府制訂道路設備準則，將重要道路分爲三等：第一等的寬度爲 12.72 公尺以上；第二等寬度 10.91 公尺以上；第三等寬度 9.9 公尺以上。除了訂定道路設備的準則，地方廳更強迫保甲人民「強制勞動」、「捐款」及增課「戶稅」，以用來修築道路。¹²明治 35 年（1902 年），總督府又訂定道路清掃規則，凡是道路的清掃及小規模的修築，直接由區長自行負擔，由區長進行監督，並規定每三個月施行一次。¹³除了道路的興建外，昭和 10 年（1935 年）開始鋪設基隆至臺北間混凝土路面，於昭和 14 年完成。

對本鎮來說，因爲金、煤、銅礦的發現，所以深受日本政府重視，尤

¹² 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4674-4675。

¹³ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4675。

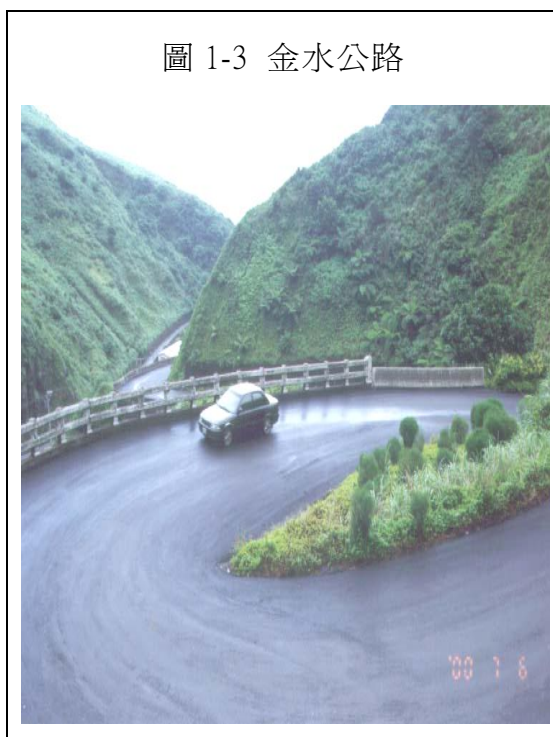
其是金瓜石、九份，在當時來說更是臺灣數一數二的現代化地區。爲了發展本鎮的金、煤、銅礦，日本政府大肆建築交通脈絡，以便礦產的輸送與運輸。以下即對日據時期修築的道路作一基本的介紹。

一、基金公路〈光復後改稱爲縣道 102〉

基隆至金瓜石公路，簡稱基金公路。起自基隆，經田寮、深澳坑再至瑞芳及九份，直達金瓜石，全程共長 18.9 公里，路基寬度有 2 公尺左右。這條道路在清代時就已開闢成人行道，日據時期又再拓寬，全線爲砂石路面。至於基隆到瑞芳間的道路，由基隆火車站起至瑞芳公路局車站，長 11.3 公里，乃是明治 28 年（1895 年）由日軍工兵加以擴寬的結果。此外，大正 13 年（1924 年）開築瑞芳至金瓜石路段後，對金瓜石、九份的金銅礦發展幫助甚大。另外還有基隆至九份路段 14.1 公里，現已編入縣道 102 號線。

二、金水公路〈光復後改爲北 34〉

金水公路為金瓜石通往水湳洞，原屬臺灣金屬礦業公司私有道路，後來為便利地方交通，已故省議員李儒侯，爭取臺北縣政府同意，列入縣道管理，不但使臺金公司可節省養路費，也讓地方交通名正言順地自由通行。



三、九份貢寮道〈光復後改為縣道 102〉

九份貢寮道，為九份到貢寮（今貢寮鄉）間的道路。這條道路起自九份，沿舊路（保甲路）、土地臺坪、四號坑、頂新山、金獅坑、大粗坑、牡丹坑、聖南寺、石頭厝、雙溪、乾溪、八股、長潭、貢寮、下雙溪、遠望坑至宜蘭縣界。這條路原本在嘉慶年間就已開闢為人行道，在日據時期為軍事聯絡預備線〈軍用路線，由九份、金瓜石居民共同修築與維護〉，並拓寬了兩次，全長 41.36 公里，路基寬度 4-7 公尺，全線都是砂石路面，最小寬度 3.5 公尺。¹⁴

¹⁴ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4705。

第三節 光復後的公路建設

臺灣光復後，行政長官公署工礦處設立「公共工程局」，掌管全省的公路工程。公共工程局將道路分為省道、縣道與鄉鎮道三種；省道由公共工程局負責修築，縣道由縣自行修築，鄉鎮道則受縣政府管轄。民國 35 年〈1946 年〉5 月 16 日，公共工程局因省政改制，改為隸屬省政府建設廳。民國 38 年〈1949 年〉8 月 1 日，公共工程局撤銷，臺灣省所有公路工程歸併到公路局兼管。不過，鄉鎮道的公路工程仍由縣政府各自辦理，而由省庫撥款補助，公路局負責技術督導。至於公路的養護部分，省道由縣政府代辦，經費由省庫撥付；民國 37 年〈1948 年〉2 月，省道養護收歸公共工程局自辦，縣、鄉鎮道路之養護仍由縣政府負責辦理。¹⁵

談到光復以後的公路建設，由於本鎮煤礦、金礦、銅礦的生產，為因應礦產的運輸，所以本鎮的交通可以說是健全的發展，一改之前交通不便的景況。以下即對本鎮的各線道路作一詳細的介紹。

一、瑞八公路〈臺二線〉

¹⁵ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4677。

基隆市八堵到瑞芳間的道路，經基隆市暖暖、十六坑、救濟院，到達本鎮後經過四腳亭、蘇厝、楓仔瀨、大寮、七坑、款魚坑，終點在瑞芳。此條道路在日據時期為軍備道路，本來要進行拓寬的工作，但因為第二次世界大戰爆發而沒有完成，一直到民國 38 年〈1949 年〉才拓寬完

圖 1-4 瑞八公路圖



資料來源：《臺灣遊透透》，大臺北都會百科全圖，頁 148-149。

成、通車。八堵瑞芳道在本鎮內共長 11.2 公里，路基寬度至少 7 公尺，全線皆為砂石路面，最小寬度 3.5 公尺。¹⁶臺灣光復之後，除延續使用日據時期所開闢的道路之外，國民政府亦積極興建各項南北道路來建設臺灣，因此本鎮的交通建設也隨之發展。民國 35 年〈1946 年〉鎮長李建興繼續開鑿山地岩石地帶的 2 公里路程，並且搭建環洞水泥橋兩座，經過 3 年的拓建，工程費用為舊臺幣二百零四萬九千餘元，民國 36-37 年又用舊臺幣十五億二千萬餘元才完工通車。¹⁷

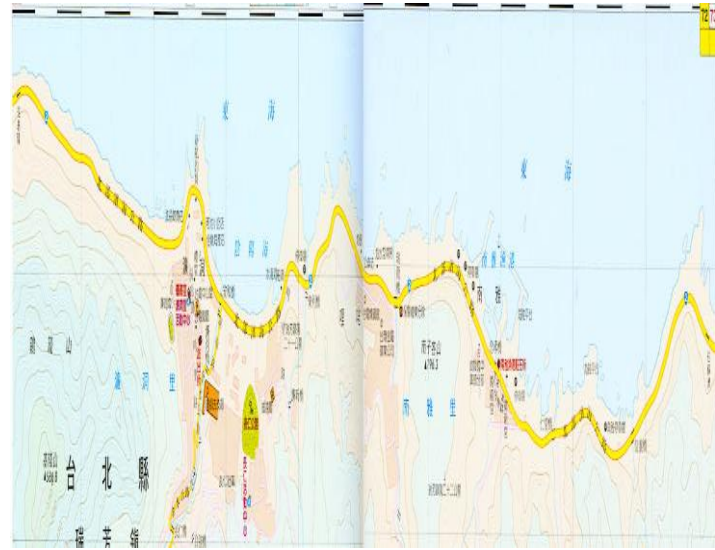
二、北部濱海公路（省臺二號線）

¹⁶ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4696-4697。

¹⁷ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4596。

北部濱海公路起自基隆市的碧沙橋，經瑞濱、福隆、頭城、宜蘭，止於蘇澳，乃配合十大建設的蘇澳港擴建計劃而興建，其目的在於增進蘇澳港對外公路運輸能量，連接基隆港，並改進蘭陽地區的交通。¹⁸北部濱海公路雖不貫穿本鎮的中心，但北部濱海公路是臺灣重要省道之一，又是本鎮與其他鄉鎮的主要連接道路，對本鎮的物

圖 1-5 北部濱海公路圖



資料來源：《臺灣遊透透》，大臺北都會百科全圖，頁 152-153。。

資集散與觀光事業的發展有著極大的幫助，因此重要性不可忽視。

關於北部濱海公路的興建，乃已故省議員李儒侯，鑑於當時本鎮鼻頭地區對外尚無公路可通，在省議會審查開築蘇澳港之機會，聯合議會同仁表示反對，理由是陸路之北宜公路重山陡坡，不能配合陸上運輸，建港沒有價值，迨經政府同意開築濱海公路始予通過，以一石二鳥之策，使鼻頭以至貢寮鄉沿海陸上交通得以打通，但在勘查路線時，公路原本經由金瓜石、九份，將原 102 線拓寬連接通往八堵，因兩地均屬山區，經鼻頭漁會主任王金火及地方人士建議，始改由鼻頭漁港而過，以符合濱海公路之要求，又因水湳洞至瑞濱沿海岸均為岩壁，缺乏築路之土地，李氏建議拆除運輸量稀少的水湳洞至基隆市八尺門之小火車鐵路，將路基用地供作濱海公路之用，問題才迎刃而解。但又發現該路沿海而築至基隆，對瑞芳內陸並無貢獻，乃再爭取政府開闢支線銜接瑞八公路，自暖暖接駁中山高

¹⁸ 賈駿祥，〈北部濱海公路工程〉，《交通建設》，第 28 卷第 4 期，頁 20。

速公路至臺北，故有今日的子平橋〈子平為李建和先生的別號，用以紀念其叔姪對地方的貢獻〉。

民國 64 年〈1975 年〉8 月公路局成立工程處後，專責北部濱海公路之設計與施工事宜；隔年 1 月正式動工；民國 68 年〈1979 年〉7 月底完成第一期工程，總工程經費約十億。同年 1 月，開始進行第二期的工程；民國 70 年〈1981 年〉12 月完成第二期工程。以下就其內容加以介紹：¹⁹

1. 第一期工程

總計新闢路線 27.6 公里，拓建路線 85.14 公里。包括：

- 〈1〉興建瑞濱水湳洞至福隆濱海公路新線。
- 〈2〉將基隆瑞濱線、八堵瑞芳線及頭城至蘇澳線拓建為四車道公路。
- 〈3〉將頭城福隆線拓建為標準雙車道公路。
- 〈4〉興建瑞芳瑞濱聯絡公路新線。

由於濱海公路沿用日據時代使用的鄉道而施工，所以在設計上留有瑕疵，加上行人與駕駛人守法精神不夠，導致通車後，交通事故頻繁，人民的生命財產損失極大。經警方分析肇事原因，共有：應減速未減、超車不當、未維持安全距離、為靠右行駛、酗酒駕車、起步未注意來往人車、迴車不當、停車不當、夜間不開燈、佔用來車道、行人違規、操作不當、超速、機件故障等，其中與速度有關者，佔全部肇事案件二分之一強，可見，駕駛人的守法精神不足是最主要的問題。另外，影響濱海公路交通安全的因素還有：規劃未做合理評估、路幅太窄、缺少停車場、道路標誌與路線

¹⁹ 賈駿祥，〈北部濱海公路工程〉，《交通建設》，第 28 卷第 4 期，頁 20。

設置有瑕疵等。其中規劃未做合理評估，乃通車前，沒有將公路的觀光效益計算在內，導致通車後，此路無法負荷觀光交通量，反而有礙蘇澳港交通運輸流量的疏解。路幅太窄，乃該路最寬路段 15 公尺，最窄 9.5 公尺，加上沿線彎道多，又未設慢車道與人行道的雙線道，以致大型貨車或大型貨櫃車在轉彎時，佔用來車道，產生人車爭道的事情發生。²⁰

由於上列缺失與爲了提高濱海公路的效益及安全，政府後來進行第二期工程。

2. 第二期工程

分爲南北兩段，北段自基隆八堵、四腳亭，經瑞芳至瑞濱，總計興建及拓建路線 217 公里。包括：

〈1〉興建頭城經東側到蘇澳之濱海線，長約 31 公里。興建頭城到蘇澳濱海線的最大功用乃在最大運量之時，可以分散臺九線之交通量而免於壅塞。另一個效用則是蘇澳港與蘭陽地區之物資可以不經都市（如羅東、宜蘭、基隆等地），轉由濱海線經瑞濱、八堵而上高速公路後，運往西部各地，可縮短約 10 公里的路程。

〈2〉蘭陽地區一般公路改善。

三、海濱線〈臺二丁〉

²⁰ 參見陳禮中，〈改進北濱公路交通安全的芻議〉，《交通安全》第 10 卷第 3 期，民國 69 年 3 月，頁 16。

民國 65 年〈1976 年〉1 月，開始進行第二期北部濱海公路的工程時，興建八堵至瑞芳、瑞濱線，長約 10 公里。由於基隆是個大港口，交通流量大，由蘭陽地區輸往西部的物資，除了往基隆可由第一期濱海線通行外，其餘均可由瑞濱往瑞芳、八堵再轉往高速公路八堵交流道至臺北及其它各地，不但行程縮短更可收迅速之效。

圖 1-6 海濱線公路圖



資料來源：《臺灣遊透透》，大臺北都會百科全圖，頁 150-151。

四、縣 102 號道路〈戰備道〉

縣 102 號道路主要由基隆市界經深澳坑、瑞芳至貢寮鄉福隆，不但是主要的幹道之一，也為本鎮中心通往九份地區的主要道路，道路寬度 5 至 8 公尺。

崇禎 7 年〈1634 年〉已有通路，乾隆 30 年〈1765 年〉開拓。早年是日人之運輸道路，為石子路面，凹凸不平，而光復後政府財力困難，無法改善，已故省議員李建和以激將法迫使省方鋪設瀝青路面，即李氏捐助 120 萬元，省及縣府各負擔同額數目，是為「三對等籌措經費方式」。

縣 102 號道路平日車輛並不多，道路品質甚佳；不過由於假日前往金九地區的人潮眾多，常引起交通阻塞的問題，以致於影響旅遊品質。

五、縣 106 號道〈瑞平公路〉

臺 2 線瑞八公路自款魚坑分出，經過款魚坑路及坑子內路到十分寮，原稱為瑞平公路，現在稱為縣 106 號道。縣 106 號道共分爲「款魚坑路」、「坑子內路」與「瑞平公路」三路段。由於縣 106 號道爲本鎮款魚坑通往平溪鄉的重要路段，因此稱爲瑞平公路。其興建的動機是李建和先生以三對等方式迫使省府同意開築，當時李家捐出 300 萬元，省、縣政府也同額列入預算配合開築而成。瑞平公路，路長約 26.4 公里，現正由公路局第一工程處著手規劃工程拓寬當中，預計拓寬路基爲 7.5 公尺，路面寬爲 6.5 公尺。

圖 1-7 瑞平公路



資料來源：《瑞三礦業股份有限公司創立五十週年特刊》，頁 52。

六、北 34 縣道〈金水公路〉

北 34 縣道共分爲兩段，前段是基金公路²¹（九份到金瓜石段），後段是金水公路（金瓜石至水湳洞）。北 34 線爲九份到水湳洞的重要路道之一，目前正積極爭取拓寬改善，且有部份路段已經完成。

²¹ 基金公路在本省通常用來代表基隆到金山，而本地居民則用來形容基隆到金瓜石。

金瓜石到水湳洞的溝通道路，亦是金瓜石聯外交通的重要道路之一。金瓜石地區由於地形的關係，沿山而上的彎道特別多；金水公路坡勢陡峭，迴頭彎段的彎度更是崎嶇，非常需要注意行車安全。金水公路沿線經過瓜山、石山、新山、銅山、濂新、濂洞等六里，除可通到本山礦場和黃金神社外，亦可銜接通往勸濟堂的道路上茶壺山；水湳洞則連接濱海公路通往臺北或宜蘭。²²

圖 1-8 北 34 線公路圖



資料來源：《臺灣遊透透》，大臺北都會百科全圖，頁 150-151。

七、北 35 縣道〈濱九公路〉

北 35 縣道又稱濱九公路，為九份到海濱里接北部濱海公路的重要道路，路寬 5.2 公尺。

圖 1-9 北 35 線公路圖



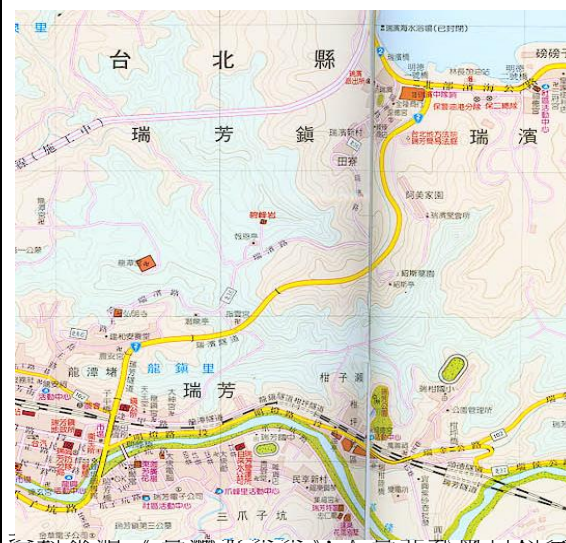
資料來源：《臺北都會百科全圖》，頁 150-151。

²² 吳乾正，《金瓜石》，頁 61。

八、北 36 縣道〈北 36 縣道〉

北 36 縣道又稱瑞深路，後來改為瑞濱公路，即現今北 36 道路，起點瑞芳，迄點深澳，全長 3 公里，北接北部濱海公路，南接岳王路，為瑞濱里至龍鎮里間的主要道路之一。在日據時期已經通車，臺灣光復之後，拓寬成今天的路面。瑞深公路沿途有弘明寺、建和安養堂、瑞和公園、「潛龍在淵」石雕、碧峰岩、秀崎山等觀光勝地。

圖 1-10 北 36 線公路圖



資料來源：《臺灣遊遊遊》，大臺北都會日刊全圖，頁 150-151。

九、北 37 縣道〈第二瑞八公路〉

此路是瑞芳至侯硐經四腳亭的聯絡道路，又稱「第二瑞八公路」，民國 83 年〈1994 年〉建設完成，共花費 20500 萬元。民國 88 年，北 37 縣道開始拓寬工程。除此，北 37 縣道（柑坪里至侯硐一段）拓寬工程全長 5 公里，縣政府已經辦理施工中。²³民國 89 年 3 月，前述的擴建工程皆已完工，後續將辦理四腳亭延伸銜接基隆市暖暖區路段，預計此路段完成後，對疏

圖 1-11 北 37 線公路圖



會百科全圖，頁 150-151。

²³ 瑞芳鎮公所，〈大瑞芳報導〉，第五期。

解瑞八公路交通擁塞必將助益良多。²⁴

十、侯牡公路

侯牡公路連接本鎮瑞芳、侯硐、雙溪鄉牡丹三地，路長約 12.1 公里，北段沿著基隆河而行，南段蜿蜒山間，富有山野溪谷的情趣。由瑞芳沿著基隆河旁的 102 縣道一路前行，約 600 公尺經過一座高架橋後遇雙岔路，左線為 102 縣道，右線就是侯牡公路。沿右線行約 2.3 公里後，就抵達侯硐。離開侯硐後，走 4.4 公里進入牡丹可以連接 102 縣道。

圖 1-12 侯牡公路圖



資料來源：臺北縣觀光景點總覽圖。

十一、萬瑞快速道路

本公路為本省最北端的東西向快速公路，計畫路線起自大武崙東側的基金公路，往東行經大武崙、大埔、八堵、暖暖、四腳亭、瑞芳到瑞濱街銜接台 2 線，全長總計 21.8 公里，可以將北海岸與東北角風景特定區連成一區，構成基隆生活圈的外環道，並與基隆港東西岸連外道路、中山高速公路及第二高速公路相連，紓解八堵到瑞芳間擁塞的交通。²⁵

圖 1-13 萬瑞快速道路圖



²⁴ 瑞芳鎮公所，〈大瑞芳報導〉，第六期。

²⁵ 慧群環境科技股份有限公司，〈瑞芳鎮大型運動公園新建工程環境影響說明書〉，頁 5-4。

十二、其他道路建設工程

除了上述幾條主要道路興建的完工外，其他道路的建設亦隨之展開，主要的建設計畫有下列幾點：

(一) 金九聯外道路的興建，用以連接濱海公路及萬瑞快速道路之規劃已完成，可疏解觀光據點車流，增進快速道路功能。

(二) 逢甲路段新闢道路，以解決逢甲路塞車問題，航測圖業已完成公路局研議中。

(二) 打通侯硐至三貂嶺至平溪鄉南山坪間道路，目前正在施工，兩地風景區當可連貫。

(四) 侯牡公路瓶頸拓寬，縣政府已積極規劃設計中，與雙溪鄉聯絡道路可暢無阻。

(五) 縣政府開闢粗坑口路至上東道路之產業道路，便利產業運銷，直通基隆和瑞芳二地。

(六) 繼續打通侯硐、三貂嶺道路工程，目前已報臺北縣爭取預算；萬瑞快速道路促其早日興建並引道延長至龍川里；拓寬柑坪里至雙溪鄉道路；臺二丁線與 102 線排水溝美化欄杆及拓寬鋪設一級路面工程；番仔澳至昭明宮環山道路，帶動漁港繁榮、增進觀光的發展。²⁶

有關聯外道路的分布狀況、工程計畫表詳見表 1-2、表 1-3。

表 1-2 瑞芳地區聯外道路之分布狀況（以轄區內人口分布之狀況將本鎮土地使用大致分為五區）

區域別	四腳亭、侯硐區	瑞芳區	金瓜石、九份區	濱海區
聯外道路	月眉路、臺二丁	臺二丁、縣 102、縣 106、北 37、北 36	縣 102、北 34、北 35	濱海公路(臺二)、臺二丁

資料來源：瑞芳鎮行政區圖。

表 1-3 本鎮各線聯外道路工程計畫表

工程名稱與位置	計畫道路等	長度	寬度	功能
---------	-------	----	----	----

²⁶ 瑞芳鎮公所，〈大瑞芳報導〉，第五期。

	級			
瑞芳交流道與四腳亭間聯絡道	四等級	6.0 公里	12 公尺	1. 至基隆市暖暖區之聯外道路 2. 疏解瑞八公路之交通擁擠
改善北 34 隔頂、金瓜石、濂洞	六等級	4.0 公里	6 公尺	1. 銜接濱海公路之聯外道路 2. 配合金九地區觀光旅遊之開發
九份地區環外道路工程	五等級	2.1 公里	12 公尺	完成金九地區之環外道路已發展其觀光產業
縣 106 拓寬改善	五等級	15.0 公里	8 公尺	1. 配合平溪鄉境內縣 106 之路面拓寬 2. 配合平溪等地觀光之開發
縣 102 改善（七番坑至義方國小）	五等級	3.0 公里	12 公尺	1. 改善縣 102 與宜蘭之平面交叉 2. 減輕縣 102 往基隆之交通繞行舊市區

資料來源：瑞芳鎮公所，〈臺北縣瑞芳鎮聯外交通改善工程計畫〉，1999。

第二章 鐵路

有關本鎮鐵路的發展，可以分二節做討論：

第一節早期的鐵道與輕便鐵路，乃記述本鎮在臺灣光復以前的鐵路發展狀況。

第二節現有鐵路，乃記述宜蘭線、平溪線、深澳線鐵路興建的沿革。

第一節 早期的鐵道與輕便軌道

談到鐵路的興建，以臺灣建省後劉銘傳下令興建的臺北至基隆間鐵路最早。光緒 13 年（1887 年），劉銘傳奏准設鐵路總局於臺北，以後補知府張士瑜任總辦，記名提督劉朝幹為工程督辦，德國人柏克爾（Becker）為工程設計師，英國人瓦遜（W. Watson）為路線稽查主任，墨希爾為機關監督，馬禮遜（H. C. Matheson）為營業顧問。同年 6 月，自大稻埕開始興建；光緒 17 年 10 月，臺北至基隆間的鐵路完工，路線約長 20 哩（28.6 公里）。²⁷

臺灣割讓後，明治 28 年（1895 年）總督府在臺灣成立「臺灣鐵道線區司令部」，除由工兵修築基隆、新竹間鐵路之外，並成立「臨時臺灣鐵

²⁷ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4751。

道隊」，負責修築臺北、水返腳、八堵間的橋樑隧道。明治 29 年（1896 年），在東京成立「臺灣鐵道會社」，接收臺灣原有的鐵路設施。明治 32 年，臺灣鐵道會社解散，日本政府將鐵道收歸官營，設立「臨時臺灣鐵道敷設部」，之後，又改爲總督府鐵道部，修築基隆五堵到臺北錫口間的新路線，更把原來 36 磅的軌道改爲 60 磅，架設大小橋樑 71 座，隧道 2 座。明治 33 年，興建淡水支線，全部用舊線拆除 36 磅軌道，而基隆河橋也用舊紅毛田溪、鳳山溪等舊橋的材料來架設，全線 13 多哩，隔年 8 月完工。²⁸

以上的敘述爲早期臺灣鐵路發展的概略情形，主要提到的都是與本鎮有關的路線。本鎮因爲礦產豐富的緣故，爲了開礦運輸的方便，日據時期即大量興建鐵路來運輸礦產，以下針對本鎮早期的鐵道加以介紹：

一、東西橫斷鐵路「宜蘭線」。

明治 39 年（1906 年）開始測量臺北、新店、烏來至宜蘭蘇澳的行動，測量完成後認爲有鋪設的困難，於是改道從基隆起，經八堵、瑞芳至蘇澳。大正 6 年（1917 年）正式開工，分爲東西兩段進行。大正 8 年（1919 年），首先完成八堵到瑞芳段，長 12 英哩多，命名爲「瑞芳線」。大正 13 年（1924 年）12 月，基隆經八堵、瑞芳至蘇澳線全部完工，改稱爲宜蘭線。²⁹

二、台陽礦業株式會社「平溪線」。

²⁸ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4752-4753。

²⁹ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4753。

大正 8 年（1919 年），由於各煤礦逐漸開發，需要廣大交通線來運輸，因此私設鐵路應時而生。台陽礦業株式會社「平溪線」自三貂嶺至菁桐坑，總長度 12.92 公里，大正 10 年（1921 年）全線完工通車，昭和 5 年（1929 年）收歸國有。³⁰

三、 台陽礦業株式會社「瑞芳礦山專用線」。

為台陽礦業株式會社公司自用鐵路，全長為 0.8 公里。³¹

至於談到輕便軌道的架設，這是因為公路交通運輸未發達前，物資在山區坑谷間的搬運主要是藉架空索道、流籠之類的方式，而地面交通欲求搬運之便利，則只能賴輕便軌道。

日據時期因為九份的輕便車通往瑞芳途中要翻山越嶺，上、下坡時人力推動困難，需要藉助電動絞盤，用鐵索拉動台車上下陡坡，這樣的裝置稱為「輕便流籠」。流籠可以載人與運送推煤，以前柑坪里有一個流籠頭車牌，當有人想要到九份時，就利用流籠吊車坐下去九份。流籠其實就像空中纜車一樣，在本鎮早期交通不發達時有著重要的運輸地位。³²

而本鎮金、煤、銅礦大量發現後，由輕便軌道的鋪設情形，其實可以看出礦業發展的興盛狀況。當時，日人除了在本省西部興建縱貫鐵路及各支線外，亦於各城鄉間興建輕便鐵路，以改善各街莊間之交通。

在礦產顛峰時期，鐵路、輕便軌道遍佈瑞芳境內各礦區，包括公營的

³⁰ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4753-4754。

³¹ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4754。

³² 趙仁愉口述，民國 89 年 2 月 15 日採訪。

臺鐵宜蘭縣、平溪支線，乃至後來的深澳線；民間經營的基隆輕鐵三爪子線、瑞芳輕鐵株式會社金瓜石線；以及礦業者自設的日本金瓜石專用線是其中較具規模的代表。輕便軌道是需人力來推動台車，並無定時班次，主要因應旅客及貨主需要出車，除停車站外，中途未設會車道；如果遇到會車時，空車要讓貨車，若同是貨車或客車，下行要先讓上行；會車時則將台車搬出軌道，讓對方通過後再搬入軌道繼續行駛。若要載重或上陡坡時，常用牛隻來拉引上行。而各個「輕便軌道會社」為防止車夫中途招客或私攬載貨、侵吞車資（俗稱「杠老鼠仔」），均設有查票員，隨時查驗「印仔片」〈票根〉。³³

九份地區的輕便車道，昭和 6 年〈1931 年〉開始通車，往東可穿過「雞籠山隧道」，到達金瓜石；向西則可抵達瑞芳。輕便車道的開通，使得輕便車成九份對外聯絡的主要交通工具，亦促進了貨物補給及商品流通的速度。臺灣光復之後，各項建設日益發達，在交通方面，汽車路逐漸取代輕便路成爲主要對外聯絡道路，於是輕便軌道在民國 43 年〈1954 年〉拆除；輕便車道的盛況亦隨之不再，僅留下這條命名爲「輕便路」的軌道，供人們遙念過往的熱鬧景象。³⁴

除了九份的輕便路外，本鎮還有其他效用甚高的輕便軌道設立，這些皆與礦產豐富有密切關係，爲了礦產運輸的方便，輕便軌道的設立其實是一個必然的結果。而臺灣光復後，輕便軌道的設施即改由「縣市政府建設局」主管，凡欲鋪設輕便軌道的，只要向建設局申請核准後即可鋪設。至於日據時期所設的三爪子、金瓜石、板橋、中和、鶯歌及大安寮等線路，則改歸由「臺灣軌道運輸公司」來經營。³⁵以下即對本鎮早期的輕便軌道作一簡單的介紹。

³³ 王志鴻，〈瑞芳歷史散步—礦業之鄉的導覽 貳之貳〉，《北縣文化》第 54 期，頁 61。

³⁴ 王志鴻，〈瑞芳歷史散步—礦業之鄉的導覽 貳之貳〉，《北縣文化》第 54 期，頁 61。

³⁵ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24 〈交通志〉，頁 4770-4771。

一、基隆輕鐵三爪子線

此線共長 9.2 哩（約 14.7 公里），基隆輕鐵三爪子線主要自基隆起，沿途經田寮港、圓窗嶺、深澳坑、龍潭堵、瑞芳（柑子瀨）、九芎橋，終點站是本鎮的三爪子。不但是煤礦運輸到基隆的第一條交通線，也成爲本鎮與基隆間密切聯繫的重要路線。

其興建的時間是大正元年（1912 年）2 月，乃顏雲年與日人木村久太郎、近江時五郎等人商議，由眾人共同集資 20 萬元設立「基隆輕便鐵道株式會社」，並於同年 11 月完成三爪子線軌道，同月 30 日開始客貨運業務。³⁶

二、瑞芳輕鐵金瓜石線

這條鐵道是由顏國年成立的「瑞芳輕鐵株式會社」鋪設，全長 3.7 哩（約 6 公里）。爲金瓜石與瑞芳（柑仔瀨）之間的聯絡通道，昭和 6 年（1931 年）11 月完工。此條鐵道完成不久後就由「基隆輕鐵」（基隆輕便鐵道株式會社）合併經營，不過瑞芳輕鐵金瓜石線已在民國 46 年（1957 年）面臨拆除的命運。³⁷

三、日本礦業株式會社金瓜石專用線（水八鐵道）

³⁶ 王志鴻，〈瑞芳歷史散步—礦業之鄉的導覽 貳之貳〉，《北縣文化》第 54 期，頁 61。

³⁷ 王志鴻，〈瑞芳歷史散步—礦業之鄉的導覽 貳之貳〉，《北縣文化》第 54 期，頁 61。

金瓜石專用線起自基隆八尺門碼頭，經八斗子、深澳、蔭子寮（今海濱地區）到水湳洞的選礦場下。之所以有「水八鐵道」的稱呼，便取自其起始點「八」尺門碼頭與終點「水」湳洞選礦場名稱的第一個字。這條鐵道為 762 公釐軌距的「窄軌鐵路」，採用十噸的柴油機關車運轉，全長共 12.27 公里，全段地勢最大坡度為千分之二十，最小曲線半徑是 65 公尺。³⁸

這一條鐵道的興建時間起自昭和 6 年（1931 年），屬於「金瓜石礦山株式會社」時期建造，其最初的長度是 2.2 公里，昭和 9 年（1934 年）再度施工，由 2.2 公里增加至 5.3 公里；昭和 11 年（1936 年）全線正式通車。³⁹臺灣光復以後，在民國 34 年（1945 年）5 月 25 日恢復客貨營業，「水湳洞」與「八尺門」站設有貯水器設備，而遷車台則只設於「八尺門」站。民國 50 年，臺鐵的深澳線瑞芳、深澳段完工通車後，這條金礦小鐵路仍繼續通行。民國 55 年，深澳至水湳洞段鐵路交給「臺鐵」改建成軌距 1067 公厘的「大鐵路」，隔年完成此項軌距拓寬工程。由於深澳至水湳洞段鐵路軌距變更後，這條金礦鐵道金瓜石線也面臨客貨運輸經營慘淡、設備陳舊、財物不佳的情況，加上無法改善再更新的情況之下，終於真正的功成身退。

第二節 現有鐵路

臺灣光復後，行政長官公署成立「鐵路管理委員會」，接管日人的官

³⁸ 王志鴻，〈瑞芳歷史散步—礦業之鄉的導覽 貳之貳〉，《北縣文化》第 54 期，頁 61-62。

³⁹ 王志鴻，〈瑞芳歷史散步—礦業之鄉的導覽 貳之貳〉，《北縣文化》第 54 期，頁 62。

辦鐵路。由於戰爭之故，當時的鐵路已經是千瘡百孔、枕木腐蝕、橋樑損壞等，使得運輸量非常低。民國 35 年〈1946 年〉8 月 15 日，國民政府設法整理鐵路，首先恢復北投至新北投線。民國 37 年〈1948 年〉，國民政府鑑於鐵路復興的重要性，廢除「鐵路管理委員會」、改設「臺灣鐵路管理局」。隔年，對於私營鐵路的部分，除了「金瓜石線」由「資源委員會金銅礦務局」接管外，「基隆炭礦株式會社」之「基隆三坑線」，也由「工礦公司」接管經營。⁴⁰

民國 37 年〈1948 年〉設立的「臺灣鐵路管理局」，當時經營的鐵路線路位於本鎮境內的鐵路線段：宜蘭線四腳亭澳底段。自縱貫線八堵分歧，經基隆市暖暖區到達本鎮境內的四腳亭、瑞芳、侯硐、三貂嶺、武丹坑、頂雙溪、貢寮、澳底等站，終點是宜蘭縣的蘇澳。這條鐵路全線皆為單軌，大正 6 年（1917 年）開工，大正 8 年（1919 年）先完成八堵、瑞芳段，稱為「瑞芳線」。大正 13 年，基隆、蘇澳間全線通車，於是「瑞芳線」改稱「宜蘭線」。「宜蘭線」沿線因為山嶽河流甚多，所以橋樑隧道的設置非常之多，尤其是瑞芳至大里間的工程最為困難，「宜蘭線」也是全臺灣隧道最多的鐵路線。⁴¹

除了「臺灣鐵路管理局」經營的「宜蘭線」外，本鎮另有兩條公營事業經營的鐵路線：

一、 八尺門水湳洞線

本線起自基隆市八尺門，經八斗仔、深澳、蔭子寮、草山至水湳洞。

⁴⁰ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4754-4755。

⁴¹ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4760。

「八尺門水湳洞線」全線為單軌，最早由金瓜石礦業株式會社所修築，昭和 10 年（1935 年）才全線通車，全長有 13.7 公里。光復之後，「八尺門水湳洞線」由資源委員會金銅礦務局接管經營，除了運輸該局的貨運外，並且兼營客運業務，沿線有隧道一座。⁴²

以下針對本鎮境內的鐵路線作一簡單的介紹。

一、宜蘭線鐵路〈今之北迴鐵路〉

宜蘭線鐵路，自大正 6 年（1917 年）12 月開始興建，自縱貫線八堵分歧，經基隆市暖暖區到達本鎮境內的四腳亭、瑞芳、侯硐、三貂嶺、武丹坑、頂雙溪、貢寮、澳底等站，終點是宜蘭縣的蘇澳。⁴³這條鐵路全線皆為單軌，大正 8 年（1919 年）先完成八堵、瑞芳段，稱為「瑞芳線」，瑞芳線通車後即設立「瑞芳火車站」；大正 13 年 12 月，全線完工，基隆、蘇澳間全線通車，於是「瑞芳線」改稱「宜蘭線」。⁴⁴宜蘭線自八堵到蘇澳，全長共 95 公里，在臺鐵屬於「二級」鐵路線。民國 75 年〈1986 年〉，將全線單軌道變更完成雙軌化，以增加更多列車班次，並配合日益繁忙之北迴鐵路運輸需要，進而達成連接本省東西部運輸走廊交通建設使命。

二、平溪線鐵路

平溪線鐵路開始興建於大正 8 年（1919 年）6 月，大正 10 年完工，

⁴² 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4761。

⁴³ 宜蘭縣鐵路改名為北迴鐵路之後，終點在台東。

⁴⁴ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4760。

原本是台陽礦業公司爲了運送煤炭而鋪設的私人鐵道，也是臺灣最早的運煤鐵路。昭和 4 年（1929 年）7 月，日本政府收購鐵路產權，將之改爲官方經營的鐵路，10 月，才正式展開客貨運的營業。由於台陽公司「菁桐坑線」，介於三貂嶺與菁桐坑間，使得平溪鐵路通車時稱爲「菁桐坑驛」，民國 51 年〈1962 年〉12 月 15 日改爲「菁桐站」；民國 73 年〈1984 年〉9 月 16 日，決定停辦零擔貨運；民國 78 年〈1989 年〉3 月 20 日降爲「簡易站」，由十分站來兼管。⁴⁵

位於三貂嶺與菁桐坑間的「菁桐坑線」，可沿著基隆河向上行，途中經過大華、十分、望古、嶺腳、平溪等，全長達 12.9 公里，至台陽礦業石底煤礦爲終點。⁴⁶

臺鐵平溪線鐵路，侯硐至菁桐坑間，全長 15.4 公里，現今起點則移至侯硐站。侯硐站建於大正 9 年（1920 年）1 月 27 日，侯硐站的旁邊即是「瑞三煤礦」的大廠房。⁴⁷

平溪線火車下行會經過三貂嶺站，是大正 10 年〈1921 年〉7 月完工。此條鐵路是當初「台陽礦業株式會社」因爲平溪線完成後，才與宜蘭線分道而行，宜蘭線往左彎通過三貂嶺隧道繼續南行，平溪線則仍循基隆河谷進入平溪鄉。

三、深澳線鐵路

⁴⁵ 楊鵬飛，《臺灣鐵路古今站名》，頁 93。

⁴⁶ 楊鵬飛，《臺灣鐵路古今站名》，頁 93。

⁴⁷ 洪致文，《臺灣鐵道印象》（下冊），頁 329。

「深澳」在清代晚期的街庄名稱爲「深澳庄」，日據時期的大字名即稱爲「深澳」，現在爲深澳里所在。民國 51 年〈1962 年〉12 月 1 日設立深澳簡易站，由瑞芳站兼管；民國 56 年〈1967 年〉10 月 31 日改爲「號誌站」；民國 74 年〈1985 年〉7 月 1 日再改爲三等站。⁴⁸

深澳線鐵路的前身是金瓜石線，爲臺鐵興建深澳線的基礎；而深澳線鐵路興建落成的同時，金瓜石線即結束營運、步入歷史的回憶之中。

臺鐵的深澳支線以瑞芳車站爲起點，自瑞芳站西端分出，經過八斗子而達深澳，全長 6.54 公里。民國 48 年〈1959 年〉8 月動工，民國 54 年〈1965 年〉4 月完工。

瑞芳深澳段完成於民國 50 年〈1961 年〉，臺電深澳火力發電廠爲深澳站貨運的主要使用戶，同時在電廠開始運作後，煤的運輸亦成爲這條鐵路的最大功用。民國 56 年〈1967 年〉8 月 25 日，深澳路線再延長至水湳站，全長 6.9 公里。水湳站即「水湳洞」站，民國 58 年〈1969 年〉8 月 25 日改稱「水湳」站；民國 56 年〈1967 年〉10 月 31 日又改稱「濂洞」站，民國 66 年〈1977 年〉暫停營業、民國 75 年〈1986 年〉正式停業，深澳至濂洞線路段拆除。⁴⁹民國 56 年〈1967 年〉10 月 31 日，因當時濱海一帶的海底煤田（建基煤礦）正在積極開發，礦產品的運輸非常需要，各站開始辦理客貨運。

圖 2-1 深澳線鐵路



⁴⁸ 楊鵬飛，〈臺灣鐵路古今站名〉，頁 89。

⁴⁹ 楊鵬飛，〈臺灣鐵路古今站名〉，頁 91。

此外，深澳線鐵路中瑞芳至八斗子間是新闢的路線，由於行經山區，地形非常崎嶇，所以工程難度很高。鑑於地形之緣故，八斗子、深澳、海濱、至濂洞此一路線，於是利用過去金瓜石舊有專用線的規劃，改善原本路基，提高路線標準來完成。其中海濱地區以前稱為「陵子寮」站，民國 56 年〈1967 年〉8 月 25 日改稱為「陵寮」站；同年 10 月 31 日又改回「海濱站」站，是一個三等站。民國 60 年〈1971 年〉3 月 1 日再改為簡易站，由濂洞站兼管；民國 76 年〈1987 年〉7 月 28 日由簡易站又改為招呼站，改由深澳站管理。⁵⁰民國 66 年〈1977 年〉12 月 1 日起，為配合濱海公路的施工，濱海、濂洞二站即停止營業，翌年〈1978 年〉1 月 11 日濱海站恢復通車。之後，因深澳線客運收入不合成本，因此在民國 78 年〈1989 年〉8 月不得不停辦；至於深澳站到海濱站一段，民國 80 年〈1991 年〉12 月拆除，此條路線大約與目前的濱海公路重覆。深澳線鐵路現今只留下瑞芳站至深澳站一段，由於火力發電廠燃煤的需要，繼續辦理煤運的工作之外，深澳線的客運業務正式終止，只剩下貨運業務。⁵¹

⁵⁰ 楊鵬飛，〈臺灣鐵路古今站名〉，頁 91。

⁵¹ 林佑甄，〈瑞芳的鐵道記憶〉，《北縣文化》第 53 期，頁 59。

第三章 水上交通

本鎮位於臺北縣的東北方，西有基隆市，南有平溪鄉，東有雙溪及貢寮兩鄉，北方則靠海，土地廣達 70.7336 平方公里。本鎮境內地形多屬丘陵地或是小山巒，地形並非十分平坦，因此本地陸路交通的開發與其他地區相較可算相當的晚。由於陸路交通的不便，本鎮早期即依賴「基隆河」為對外交通運輸及接觸的重要管道。就交通運輸而言，基隆河自暖暖進入本鎮後，便蜿蜒貫穿本鎮的心臟地帶，在陸路交通未發達前，它是本鎮的大動脈，更是聯絡山區與臺北盆地間的唯一管道。

清光緒 16 年（1890 年），劉銘傳完成基隆到臺北間的鐵路，當時基隆通噶瑪蘭（宜蘭），經八堵、四腳亭、瑞芳、三貂山地的古道為重要交通幹線，本鎮是三貂山區與基隆河谷交界之山口，為宜蘭古道之中站，因為頗有商機而形成城市。隨著陸路系統逐漸開發完成，基隆河的水陸功能漸被取代，同時基隆河泥沙淤積過多，它的水運生命就此消失。雖然基隆河不再扮演重要的交通媒介，但是本鎮的交通地位並不因基隆河的衰亡而跟著沒落，反而因為其他相關運輸管道的設立，成為山區與平地間最重要的轉運站。本鎮所扮演的轉運站角色，雖然本身並無豐盛的山林或是貨物，但仍有豐富的煤產量。本章分二節討論瑞芳地區的水上交通情況，包括河上運輸與港口運輸。

第一節河運，主要記述早期基隆河運輸的盛況。

第二節港口運輸，乃說明本鎮各港口的運輸情況。

第一節 河運

早期由於陸路通達不方便，所以煤礦的運送都以河流為主。當時的河運大概有淡水河、基隆河、新店溪等，清朝興建鐵路、公路後，河運逐漸失去功能。

一、北部河川河運概述

遠在西班牙佔據臺灣北部之前，早有原住民同胞用鱗甲（原住民語意指獨木舟）在基隆河航行。明崇禎 2 年（1629 年），西班牙人佔據淡水後，曾溯淡水河入臺北平原，在上游發現其支流新店溪外，也發現了基隆河。當時淡水河、基隆河、新店溪與大料崁溪的沿岸，皆有原住民的部落分佈，所以西班牙人及日本人曾來淡水港作土產硫磺、鹿皮、藤等的貿易，他們也是用小舟將土產運送至淡水港口，而少部分的漢人則用毛氈類裝飾品用的瑪瑙珠、手釧及鈴等物品與外人交換。⁵²

清朝領臺之後，鱗甲仍為基隆河、淡水河等河川河運的主要工具。咸豐 10 年（1860 年）淡水開港之後，貿易愈來愈發達，淡水至大稻埕間、淡水河的機動船隻往來非常頻繁；至於新店溪、大料崁溪與基隆河等一帶，因為茶葉種植發達，所以用水運運輸茶葉輸出，河運也非常興盛。⁵³

臺灣割讓後，明治 34 年（1901 年），原本河運非常發達的淡水河因

⁵² 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4773-4774。

⁵³ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4774-4775。

為河底淤塞，機動船隻每日僅可以在上、下午各航行往復一次；隔年 8 月，因淡水線鐵路通車，鑑於淡水河淤積嚴重，所以決定廢航。不過，在大正 8 年（1919 年）八堵到瑞芳通航後，基隆河就廢航了。⁵⁴而臺灣光復後，由於各河流歷年氾濫、淤塞嚴重，大料崁溪僅可行竹筏，新店溪、基隆河與淡水河也只能通行小舟，加上陸路交通逐漸發達後，鐵路、公路取代河運功能，河運在現在皆已不見。

二、基隆河運

流過本鎮心臟地帶的基隆河，為臺灣最北端之河系，它發源於平溪鄉石底的西端，全長約 86 公里；其源流的前十三公里呈東北東流向，到了三貂嶺附近後則突然折向北與北北東向，流出約五公里後達瑞芳地區東部，又突然轉為西南西向流路，於寬闊之河床中曲流十三、四公里，到達八堵，而後轉向西南，由汐止附近蜿蜒蜒蜒的進入臺北盆地。基隆河進入臺北盆地後，原本的顯著曲流更為明顯，最後於關渡附近匯入淡水河之中。⁵⁵

早在明鄭時期，鱗甲（原住民語意為獨木舟）是各河運主要的交通工具，根據《臺灣外記》的記載，康熙 22 年（1683 年）5 月，上淡水通事李滄，獻策取金裕國，內容提到：「從上淡水，生番邦小船鱗甲，向東南而行，行至方浪石灣，轉北而南，溯溪直近，此水路也，可取沙金。」這段史料指的即是從淡水河溯河而上基隆河，沿岸河運運輸的情形。⁵⁶

基隆河源出於平溪鄉，當地終年雨量豐沛，因此中下游河水穩定富於

⁵⁴ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4775。

⁵⁵ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 3〈地理志〉，頁 643。

⁵⁶ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4774。

航行，又暖暖位處於水路轉運之地，因而成爲淡北貨物集散中心。光緒 10 年（1884 年），由於臺灣戰略地理的重要，清廷決定在臺灣設省。首任巡撫劉銘傳到任後，馬上著手進行臺灣的建設工作，無論政治、軍事、社會、經濟、文教或是交通運輸皆如火如荼展開。光緒 13 年 6 月，劉銘傳下令開始修建鐵路；光緒 17 年，基隆至臺北段的鐵路完成，共計 28.6 公里。這段鐵路是全中國最早自建的鐵路，也是自行集資、自行主辦、自行控制全部權益的第一條鐵路。⁵⁷除了基隆至臺北段鐵路的興建，同時間在三貂、瑞芳、暖暖、松山的道路系統也逐漸開發完成，因此可以知道本鎮的交通一直到清朝末葉才有基礎的交通路線。當然由於路上交通的逐漸順暢，本鎮原本的交通動脈「基隆河」開始不受重視，基隆河的水陸功能被取而代之，結束它的水運生命。

溯著基隆河往東行，沿南岸而進，至四腳亭經過碇內，可達基隆。相傳早年在今瑞亭國小之處曾建有涼亭，以供往來行旅停留憩息，此爲四腳亭之典故。如今的四腳亭已不具古渡頭遺跡，僅有一水泥橋坐落溝通南北。

基隆河除了具貨物的流通與集散功能外，運送礦產亦爲其重要功能之一，因此基隆河畔便經歷了一段煤礦的興衰史。基隆河中游的煤礦蘊藏於暖暖到四腳亭一帶，自清領時期開採以來，便不斷向附近山區煤礦露頭延伸，到了日據時期更延伸至暖暖和七堵區，至於其他部分的礦坑則是光復後才開發出來的。煤礦的運輸，早期依賴基隆河水運甚多，不過到了光緒年間，臺灣巡撫劉銘傳興建臺北到基隆間的鐵路之後，逐漸改變煤炭的運輸方式。日據時期開始，運輸方式則改以輕便鐵路用台車運輸，基隆河運輸煤炭的機能漸漸喪失。

此外關於早期渡口的設置，同治 9 年（1870 年）陳培桂《淡水廳志》

⁵⁷ 1887 年劉銘傳下令興建的鐵路共有二段：臺北至基隆段（28.6 公里）、臺北至新竹段（78.1 公里）。基隆至新竹全長共計 106.7 公里、花費銀 1295960 兩。陳孔立，《臺灣歷史綱要》，頁 252-253。

裡有記載，當時本鎮境內的渡口有三個：一、四腳亭渡，廳北百九十三里，官渡，船一。二、鯽魚坑渡（欸魚坑），廳北百九十八公里，官渡，船一。三、苧仔潭渡，廳北二百零八里，屬三貂嶺腳，官渡，船一。根據這則史料，可以明顯看出本鎮早期的渡口都是官設，而且設立的因素應是「淡蘭古道」三貂線的沿線渡口，為進入宜蘭的重要路線。⁵⁸

第二節 港口運輸

本鎮最早興建的漁港在深澳，是民國 42 年（1953 年）；之後，在民國 47 年興建水湳洞、民國 48 年興建鼻頭、民國 51 年興建南雅。各漁港的現狀報告如下：

一、深澳漁港

本港原泊地面積只有 2.2 公頃，在民國 76 年（1987 年）起開始擴建，由漁業局主辦，分六期至民國 83 年完工，耗費新臺幣 7 億 5 千餘萬元，現泊地面積 5.6 公頃、水深 3-5 公尺，碼頭長度 1330 公尺，新生地 1 公頃，新建漁貨整理場一棟，樓上 250 坪，樓下 490 坪，民國 85 年 7 月 24 日、7 月 31 日遭遇中度葛樂禮、強度賀伯颱風，港籍漁船停泊於此港避風，都獲得安然無恙，可稱為設施現代化又安全可靠的漁港。

⁵⁸ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4776。

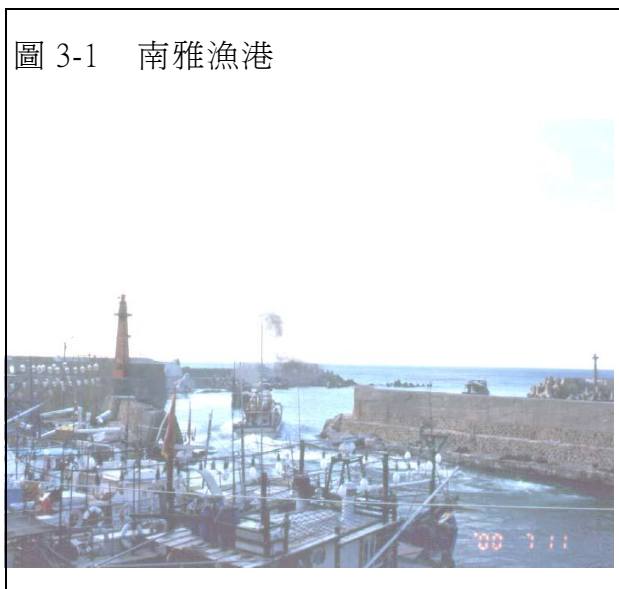
二、水湳洞漁港

現泊地面積只有 1268 平方公尺，水深 1.5 公尺，早已無法容納港籍漁船停泊，曾多年積極向政府爭取，奉縣省政府核准於 85 年度起開始擴建，擴建完成後，泊地增加十倍以上，帶動該漁村漁業發展助益極大。

二、南雅漁港

現有泊地面積只 3000 平方公尺，既以無法容納現有港籍漁船停泊，而爲了配合該漁村目前漁業蓬勃發展趨勢，本地漁會曾建議漁業局核准補助規劃設計費，由漁會委託臺灣漁業技術顧問社規劃設計中，等到完成就函報編列預算，以早日興建。

圖 3-1 南雅漁港



三、鼻頭漁港

現有泊地面積 13600 平方公尺，水深 2 公尺，目前尚可應付該港籍漁船停泊作業之需，只是目前只求泊地浚深，部分消波堤略增投放消波塊俾利增高消波，此案如果實現仍可勉強維持。

圖 3-2 鼻頭漁港



第四章 運輸工具與運輸業

光緒 19 年（1893 年），九份及金瓜石地區發現金砂，掀起將近一百年的淘金狂潮，使得本鎮的命運完全改觀。爲了推動礦業聚落的發展，金、煤產業現代化裝備的建立是一項相當重要的工作。所謂的現代化裝備，除了採礦的各種新式機械外，交通運輸也扮演著關鍵的角色。原本本鎮的交通情況，除了倚賴基隆河運（河運的終點是柑子瀨）和聚落間的小路外，陸路則以自八堵、四腳亭、瑞芳、三貂山地到宜蘭這條古道爲主要路線。而聚落之間的聯繫，因爲受制於崎嶇地形，連牛車都難以行駛，所以本地的交通基本上以徒步爲主。之後，礦業鉅子顏雲年對本鎮的交通有著積極貢獻，本鎮的聚落才開始的迅速發展，交通發展也邁入一個嶄新的境地。臺灣光復之後，本鎮更積極辦理交通運輸系統之闢建及改善計畫，除了提昇鎮民生活環境品質之外，更帶動觀光事業的發展、地方經濟的繁榮。交通運輸方面，本鎮有客運與火車。

第一節公路運輸，主要敘述早期到現今公路運輸的沿革。

第二節鐵路交通運輸，則說明火車運輸情形與各火車站沿革。

第一節 公路運輸

本鎮的公路交通，早期以徒步爲主，道路興建之後，開始有各式各樣的交通工具。本節分早期的公路運輸、大眾運輸來做說明。

一、早期的公路運輸⁵⁹

早期的交通運輸工具包括轎、人力車、三輪車、牛馬車、腳踏車、機車、汽車等。

〈一〉 轎

清朝時期，轎是主要的交通工具，一般人使用的比官員或新娘還要樸素。日據初期，轎的使用仍然盛行，後來隨著人力車、腳踏車的日漸普及，數目就逐年減少，如今只有展覽或迎神廟會時才可以看得到。轎的材質多為竹製，由二人扛抬。

〈二〉 牛、馬車

牛、馬車是原始的交通工具，車輪原為木製，後來改為橡皮輪胎，一般用來客貨運，尤其對粗重物品的搬運如運送礦產等，貢獻最大。

〈三〉 手拉車、板車

手拉車、板車多用橡皮輪胎，在日據時期頗為盛行，是生活中的重要搬運工具，光復後，因為卡車業務發達，手拉車與板車陸續被淘汰。

〈四〉 人力車

人力車在清朝時已經由日本輸入，日據以後，隨著公路修築的改善，

⁵⁹ 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4743-4746。

輸入激增。車輪的演進上，清末時期均為鐵輪，明治 43 年〈1910 年〉開始輸入橡皮輪胎。民國 39 年〈1950 年〉因為三輪車激增，使得人力車絕跡。

〈五〉 三輪車

三輪車的型狀類似腳踏車後輪的旁邊加上一輪，上面設座位，由一人騎乘，在日據時期的昭和 17 年〈1942 年〉已經有所使用，光復後，由大陸輸入許多，稱為「上海式」。因為符合實用，各地逐漸普及，並在民國 40 年〈1951 年〉取代人力車而成為最主要的交通工具。後來，臺灣的經濟狀況改善，腳踏車、機車、汽車普遍使用，加上客運也到本鎮搭載，三輪車乃成為歷史。

〈六〉 腳踏車

腳踏車在明治 36 年〈1903 年〉由日本輸入，後來公路發達，量數日漸增加。第二次世界大戰時，由於物資缺乏，腳踏車一度減少。臺灣光復後，逐漸恢復，到民國 38 年〈1949 年〉中央政府遷臺後，致力於工業建設，本省可以自製腳踏車，因而數量遽增，人民也可以普遍使用。

〈七〉 機車

機車是在日據時期由日本輸入，但是數量不多，臺灣光復以後，仍以日貨為主，間雜英、美、德等國製品，經濟景況良好之後，逐漸成為人民的交通工具。

〈八〉汽車

汽車在日據時期就已經出現，擁有者都為有錢人或企業老闆，車名當時稱做「黑頭車」。光復後，隨著經濟的起飛、道路的陸續興建，汽車數量遽增，現在每一家庭幾乎都有一輛。

二、大眾運輸

日據時期，本鎮的主要交通運輸工具是臺車，當時負責運輸的公司為南邦公共汽車公司，是由輕鐵會社分出來的私人公司，行駛的路線自基隆至金瓜石，臺灣光復後，公共汽車開始發展，便淘汰臺車。

當時的運輸情況，以金瓜石地區來說，在日據以前是為開發之地，所以居民所需的東西要以人工挑運的方式，從山下蔭仔寮買賣挑到山上，更遠的地方從金山、萬里買來挑上去。日本統治之後，從蔭仔寮建一個「流籠」把貨物由山下運往山上，然後在當地從事買賣。昭和 5 年（1930 年）日人建造輕便車，民間的物品由輕便車運送，礦業公司員工的貨品都由流籠運上金瓜石來買賣，不經過一般的雜貨店。基金公路興建之後，流籠拆除。

光復初期瑞芳交通很不方便，對外只有一條瑞八公路，寬度差不多是 4 到 5 公尺，而且都是石子路面。當時新竹客運已經來本鎮開發路線，但來的車子不多，名稱為臺北客運公司。由於客運公司的路線只能走到八堵這麼短的一條路線，所以幾年經營下來，成本已經無法維持下去，其間雖然將車子交給債主經營，並改名為瑞芳客運，但是最後還是倒閉了。到了民國 60 年代，又有人來接手，公司改名為基隆客運，路線改走基隆到瑞芳

的路線，才使得營運規模建立起來。⁶⁰

臺北中崙站有臺汽客運班次可直達瑞芳及九份、金瓜石；若由基隆出發，基隆客運有許多往本鎮的班次，包括往福隆的濱海線可達水湳洞，並有班次沿濱海線 2 丁省道進入瑞芳，然後再回濱海公路達水湳洞；此外也有班次經深澳、瑞芳可達九份及金瓜石，當然基隆經瑞芳也有抵達侯硐的班次。⁶¹

⁶⁰ 趙仁愉口述，民國 89 年 2 月 15 日採訪。

⁶¹ 臺北縣政府，《臺北縣瑞芳風景特定區相關資源基本資料》，頁 17。

（一）臺汽客運

臺灣光復管理委員會附設汽車處，接辦日據時期鐵道部自動車課業務，經營幹線公路運輸。民國 35 年〈1946 年〉8 月，行政長官公署成立公路局，統一本省公路行政，推進公路運輸業務，於 9 月 26 日正式通車，次第恢復原有路線，並開闢新線，設立車站。民國 36 年〈1947 年〉除了充實各路線班次外，並增闢各區間路線，基隆至瑞芳線由此年開始營運，隔年年初，再延長基隆瑞芳線到九份，基隆至金瓜石、瑞芳至金瓜石從此年開始營運。⁶²

圖 4-1 光復初期行駛於汽車路上的客運車



資料來源：張璿文，《九份口述歷史與解說資料彙編》，1994。

民國 69 年〈1980 年〉9 月成立臺汽客運公司，乃是由公路局運輸部門所獨立的單位。臺汽客運公司成立後承接原本公路局所有行駛的營運路線。其行駛本鎮的路線如下：

臺北（2 丁省道）—瑞芳（102 縣道）—九份（北 34 縣）—金瓜石。

民國 88 年起，臺汽客運裁撤，改由大有客運公司承接所有營運路線。

⁶² 盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4748-4749。

（二）基隆客運

基隆客運由民國 41 年〈1952 年〉3 月創立，原先的組織名稱爲臺北汽車客運股份有限公司。民國 43 年〈1954 年〉6 月，臺北汽車客運因財務危機而改由瑞芳汽車客運股份有限公司接手管理。民國 46 年〈1957 年〉9 月，又因營運不佳再由基隆汽車客運股份有限公司經營迄今。

基隆客運有以下四條路線：

1. 基隆（濱海公路接 2 丁省道）—瑞芳（2 丁省道又接濱海公路）—水湳洞（濱海公路）—福隆
2. 基隆（濱海公路）—瑞濱（2 丁省道）—瑞芳（102 縣）—九份（北 34 縣）—金瓜石
3. 基隆（102 縣）—瑞芳（北 37 縣）—侯硐

圖 4-2 金瓜石車站



表 4-1 基隆客運簡史

時間〈民國〉	組織名稱	事項	代表人
41年3月	臺北汽車客運股份有限公司	創立	呂世明
43年6月	瑞芳汽車客運股份有限公司	改組易名	呂世明
46年9月	基隆汽車客運股份有限公司	改組易名	何禮棟
51年2月	基隆汽車客運股份有限公司	改組	李建和
60年9月	基隆汽車客運股份有限公司	變更代表人	李儒謙
71年7月	基隆汽車客運股份有限公司	改組	李儒謙
81年5月	基隆汽車客運股份有限公司	改組	吳東瀛
81年6月	基隆汽車客運股份有限公司	罷工	吳東瀛
85年12月	基隆汽車客運股份有限公司	變更代表人	呂良宗

資料來源：基隆汽車客運股份有限公司。

第二節 鐵路交通運輸

本節的內容包括運輸系統、鐵路火車站、火車運輸量等，其詳細內容如下。

一、鐵路系統

宜蘭線：八堵—瑞芳—侯硐—宜蘭—蘇澳。

平溪線：侯硐—三貂嶺—十分—菁桐。

深澳線：貨運

二、鐵路局火車站

穿越本鎮的鐵路系統，包括宜蘭線鐵路及平溪線鐵路，由臺北搭乘經八堵即可到達本鎮；或是由基隆經縱貫線至八堵再到本鎮。本鎮瑞芳火車站為其中的大站，要到本鎮其他地區可到此地換車；至於平溪線鐵道則以侯硐為起點，想要搭乘平溪線鐵路往十分、菁桐，則需在瑞芳或侯硐換搭乘平溪線火車。若由臺北或基隆搭乘宜蘭線火車要到金、九地區，則需要在瑞芳換搭公路局或基隆客運到金、九地區。

圖 4-3 瑞芳鐵路站分佈圖



本鎮車站仍營運的有瑞芳車站、侯硐車站、四腳亭車站、三貂嶺車站。

〈一〉 瑞芳車站

臺灣鐵路管理局瑞芳站，位置在宜蘭線八堵起點 9.6 公里，車站周圍是繁華的商圈，為人口匯集之處，也是本鎮民眾出入的門戶。建於大正 10 年（1921 年）間，為一日式木造屋，車站大門面向海側，即現今後站深澳線月台舊售票房現址。當時車站等級是「二等站」，民國 44 年（1955 年）左右增建站房，建成之後稱前站，原來的站房則稱後站。車站的設計相當的特殊，前後站間的地下道任何人都可以自由通行，要搭車的乘客則要看列車停靠的月台，尋找剪票出口上地面層。

這樣的設計看似合理，但在假日人潮一多而站員又不提早開剪票口的時候，總會造成人滿為患、大排長龍的情形。至於建築格局方面，前站的建築格局與目前相仿，早期站房牆面為「洗石子」水泥面所造，現今則改貼磁磚，外觀略顯差異；而目前所見的站房外觀，是「瑞芳站門面改善專案」所計畫，民國 87 年（1998 年）7 月中旬開始施工，隔年 7 月完工。這個改善工程內容主要為站房屋頂防漏、外牆重

貼磁磚、候車室及地下道新裝天花板及牆面油漆、廁所更換便斗及給水系統、站前平台延伸及鋪設磁磚等，工程費用由「東改局」支付，但由於本

圖 4-4 瑞芳火車站舊貌



資料來源：《今日瑞芳》，1976

地多雨潮濕，完工未及一年，站房油漆已多剝落。⁶³

瑞芳車站與煤礦有長久的歷史淵源，昔日煤礦業興盛時，煤產經由本站輸出者達十六廠之多，諸如：建基、懷山、龍川、中和、瑞和、碧山、大福等。民國 50 年〈1961 年〉，由於煤產運量大幅提高，貨運營收激增之下，車站由二等站升為頭等站。加上當時深澳線也在此時通車營業，除運煤炭外，還有客運車營業；小火車沿線通車到濂洞；金屬礦業公司生產之銅砂，亦從深澳線鐵路運出。

然而隨著後來礦源脈盡，銅砂及煤礦減產、甚至停產，民國 74 年〈1985 年〉深澳至濂洞這一段路線被迫關閉，客貨列車全部停駛。民國 78 年〈1989 年〉8 月 21 日，瑞芳至深澳路段也停辦客運，小火車行駛深澳線的歷史，從此畫上句點。現今深澳線之主要功能為運送臺中縣龍井鄉至深澳「臺電火力發電廠」進口之燃煤、以及建基支線之石，合計每天約一千噸左右。

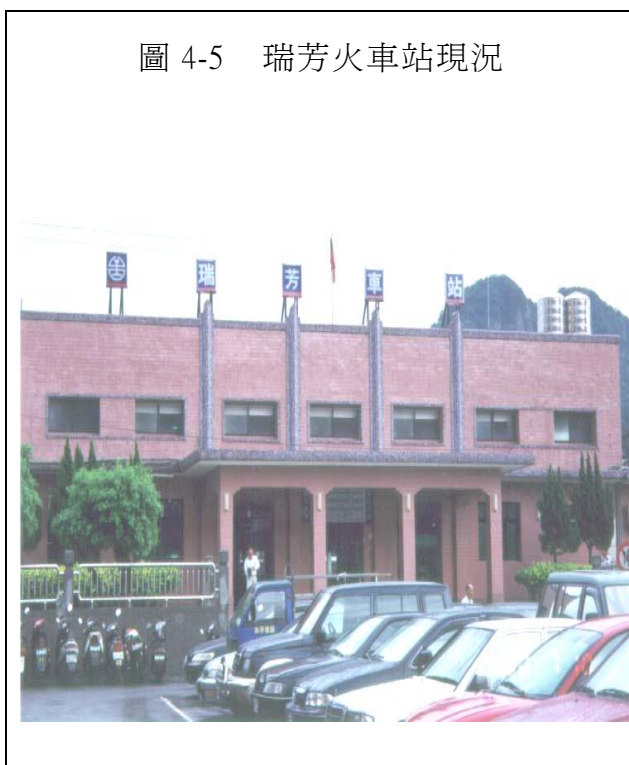
64

⁶³ 資料來源：臺灣鐵路管理局瑞芳車站。

⁶⁴ 資料來源：臺灣鐵路管理局瑞芳車站。

瑞芳車站平時上下車人數約達 3300 人，假日雖少通勤學生、上班族，不過卻多了由外地來的旅客，上下車的人數反而比平時增多。目前瑞芳車站的配置人員共 37 人，另有一名為駐站替班(大多在外站替班)，除五名日班外，其餘為三班制，因此日班有十四名，夜班則有十二名，減掉南北兩邊平交道看柵工及深澳線調車人力，實際能從事客運業務，來直接服務旅客者日班只有 8

圖 4-5 瑞芳火車站現況



名，夜班 7 名，如此少的人力要服務假日近 7000 人的旅客，著實倍感吃力，所以只能靠著仔細規劃、分配任務才能負擔如此的業務。⁶⁵

瑞芳車站內，現行的鐵路可分為主要路線與次要路線兩種。在主要路線方面，又可分為「鐵路縱貫線」與「宜蘭線」；縱貫鐵路自基隆起經臺北、板橋至桃園而接中南部區域，已是雙軌道線並且實施鐵路電氣化；而宜蘭線鐵路則自基隆起經瑞芳、雙溪至宜蘭縣而接東部區域，現在正全面拓寬為雙線中。至於次要路線方面，本鎮轄區內鐵路次要路線主要是平溪線支線（瑞芳至平溪鄉）、深澳線支線（瑞芳至深澳），目前均為單軌道線。

⁶⁶

⁶⁵ 資料來源：臺灣鐵路管理局瑞芳車站。

⁶⁶ 中華民國都市計畫學會，《臺北縣觀光遊憩發展整體規劃》，頁 30。

〈二〉 侯硐車站

侯硐站原稱為猴硐，在大正 9 年〈1920 年〉1 月 27 日開始營運，民國 51 年〈1962 年〉站名改為目前的侯硐。民國 61 年〈1972 年〉1 月 5 日起取代三貂嶺站為平溪線的起站，宜蘭線雙軌通車後，自民國 75 年〈1986 年〉6 月 3 日起，平溪線列車再改由瑞芳、侯硐兩站，分別擔任始發站。民國 84 年〈1995 年〉12 月 31 日降為三等站。民國 85 年〈1996 年〉7 月 1 日起本站停辦整車貨運。



圖 4-6 侯硐火車站現況

侯硐站所有客運相關設施包括售票口、候車室及剪票口等的作業皆設於二樓，算是一種少見的車站格局。

〈三〉 四腳亭車站

大正 8 年〈1919 年〉5 月 5 日，日本在大坑埔設置四腳亭驛，民國 72 年〈1983 年〉9 月 15 日起停辦零擔貨運。目前四腳亭車站大門上，有當初改建新站房時做成的「四腳亭車站」五個大字。四腳亭車站業務量在平日〈星期一到星期五〉比較少，假日由



圖 4-7 四腳亭火車站現況

於觀光帶來的人潮，所以增加。

〈五〉三貂嶺車站

三貂嶺車站位於碩仁里魚寮路 1 號，主要以客運服務為主，車站建立於大正 11 年〈1922 年〉5 月 16 日，當時稱為「三貂嶺驛」營運的範圍是瑞芳到三貂嶺間。民國 60 年〈1971 年〉10 月 10 日，三貂嶺車站業務不佳，由二等站降為三等站，民國 73 年〈1984 年〉9 月 16 日，停辦零擔貨運服務，民國 77 年〈1988 年〉12 月 15 日再停辦整車貨運。

圖 4-8 三貂嶺火車站現況



三貂嶺站昔日煤礦業發達時，客貨運繁多，曾為快車停車站，但因為站場過於狹窄，月台寬度還不足 2 公尺。煤礦業沒落之後，業務萎縮，不再是平溪線營業的起點站。

三、火車的運輸量

本鎮瑞芳火車站客運量：民國 72 年是 2,265,555 人次；民國 81 年為 1,927,597 人次；民國 82 年為 2,288,052 人次。由以上的數據明顯可以看出，民國 72 年到 81 年客運量呈現的是負成長的情形。之後，民國 83 年為 2,331,211 人次；民國 84 年為 2,379,938 人次；民國 85 年為 2,481,472 人次，明顯可以看出每年皆呈現正成長的情況，甚至在民國 86 年 1 月到 6 月的客

運人次又高達 1,279,484 人次。⁶⁷由以上的數據也可看出，因為近來九份地區旅遊人數的暴增，相對帶來的即是火車站客運量的年年提升。

第三節 郵局與電信事務

郵政事務，始於清代的舖遞，遞文之士兵則稱作舖兵。嘉慶 20 年（1815 年）在臺北縣設有七處的舖遞，其中一舖在本鎮是為「柑仔瀨舖」，所遞文檄，限於公文。當時，舖中設有舖司一名，舖兵四名，由淡水廳供給工食。由此可知當時之「舖遞」完全是為公家服務。光緒元年（1875 年）總理船政大臣沈葆楨認為舖遞有時不能緊急要務，因而在臺北縣設置「南北二文報局」，專門負責傳遞公文。光緒 13 年（1887 年），巡撫劉銘傳以文報局之制為基礎，參酌國內郵政，創設新郵政，並於光緒 14 年（1888 年）開始實施，設郵政總局於臺北城內。當時官用郵件貼郵票者免費遞送，至於一般民用郵件則買商票附遞，⁶⁸郵站配置及郵政路線方面，設置南路與北路，其中北路自臺北總站，經水返腳站、基隆站、本鎮龍潭堵站、頂雙溪站而至宜蘭。至此，現代化之郵局稍有雛形。⁶⁹

劉銘傳接任後，在其實施新郵政以前，尚有民間設立之信局（又名批館），代人遞送郵件，兼營匯兌。明治 28 年（1895 年）日人展開治臺的工作，派郵政監查官率郵政官 13 人，腳夫 45 人，登陸基隆，分設第一臺灣野戰郵局及第二野戰郵局於基隆及臺北城。當時野戰郵局的郵件遞送僅止

⁶⁷張文德建築師事務所，《瑞芳火車站前地下停車場工程及站前廣場整體設計規劃報告書》，頁 9。

⁶⁸ 當時之票價，若距離是在一站以內，信的重量在一兩以內者，需貼票一張，而票的價錢為二十文，而距離在兩站以內，信的重量在一兩五錢以內，需貼票兩張，即四十文。

盛清沂，《臺北縣志》卷 24，〈交通志〉，頁 4804。

⁶⁹ 盛清沂，《臺北縣志》卷 24，〈交通志〉，頁 4803-4804。

於軍事及政府官書而已。明治 29 年（1896 年）日政府公布電信局官制，設置「郵便電信局」，明治 31 年（1898 年）在瑞芳設「郵便受取所」，明治 32 年（1899 年）改受取所為「出張所」，明治 40 年（1907 年），改原郵便電信局及支局等為郵便局、郵便支局、郵便出張所等，除辦理一般郵務外，仍兼電信、電話等業務，昭和 2 年（1927 年），各郵局開辦簡易郵政保險及郵便年金，昭和 10 年（1935 年）又開辦航空及快信郵件。昭和 5 年（1941 年）12 月，太平洋戰爭爆發，日政府極力吸收民間資金，加強郵政儲金、簡易生命保險及郵便年金等業務，如發行郵政儲金郵票，推行簡易保險一戶增加一口活動，強制推銷戰時債券等，諸如此類之事反成主要之業務。⁷⁰

光復後，臺灣行政長官公署於民國 34 年（1945 年）11 月 1 日成立臺灣郵電管理委員會，接管全省郵電機構。民國 35 年（1946 年）5 月 5 日，臺灣郵電管理委員會改組為臺灣郵電管理局，改隸於交通部，郵便局改稱郵電局，辦理郵政及電信業務。民國 38 年（1949 年）4 月 1 日，又將郵務及電信業務劃分，改臺灣郵電管理局為臺灣郵政管理局，並將縣內郵電局改組為郵局及電信局或電信營業處，從此郵局乃專辦函件、包裹收遞、郵政儲金及郵政匯兌等一般業務。⁷¹本鎮現在有四所郵局，包括瑞芳郵局、九份郵局、金瓜石郵局、四腳亭郵局。

⁷⁰ 盛清沂，《臺北縣志》卷 24，〈交通志〉，頁 4805-4808。

⁷¹ 盛清沂，《臺北縣志》卷 24，〈交通志〉，頁 4808-4809。

同治 13 年（1874 年），沈葆禎奉命來臺主政，並奏請架設水陸電報線，光緒 12 年（1886 年），劉銘傳於臺北設置電報總局，承辦興建陸路電線二線，一自滬尾、基隆兩處海口起，至臺北府城止，一自臺北府城經新竹至臺南而與舊線相接。明治 28 年（1895 年），日軍野戰電信隊隨日軍登陸三貂角海濱，明治 29 年（1896 年），日政府修復被抗日義軍所切斷之通信，並架設基隆、瑞芳、頂雙溪間之野戰電線，而區內電信所均屬日總督府陸軍局兵戰電信部管轄，同年 4 月發野戰電信，電信業務改隸民政局通信部，並公布電信條例。⁷²

同治 33 年（1900 年），日人改原瑞芳郵便局為郵便電信局，始兼辦電信業務，明治 39 年（1906 年），另設瑞芳電話所，明治 40 年（1907 年），廢電話所，改郵便電信局為瑞芳郵便局，合辦郵政電信及電話業務。光復之後，民國 35 年（1946 年）改名為瑞芳郵電局，民國 38 年（1949 年）郵電劃分，改為瑞芳電信局。⁷³

圖 4-9 廣播站



社，「這定台灣北部第一支無線電話，安 12 萬多元，很像現今的衛星電話一樣，原本是要送往花蓮的，經當時里長王金火先生努力爭取後，才留在鼻頭。之後，龍洞與南雅也裝設分線。」
資料來源：鼻頭漁會主任王金火先生提供。

⁷² 盛清沂，《臺北縣志》卷 24，〈交通志〉，頁 4825-4827。

⁷³ 盛清沂，《臺北縣志》卷 24，〈交通志〉，頁 4847。

第五章 交通設施

交通設施包括停車場、橋樑、隧道等。

本章分三節討論交通設施，第一節為停車場，敘述本鎮的停車場設施。

第二節為橋樑，敘述本鎮的橋樑設施。

第三節為隧道，敘述本鎮的隧道設施。

第一節 停車場

本鎮近年來闢建各式停車場，希冀能解決因觀光業發展所帶來的交通壅塞問題。目前已有瑞芳市場立體停車場、瑞芳火車站前地下停車場、九份基山公園停車場及立體停車場、九份福山宮停車場，爪峰里三爪子坑路邊停車場、長樂社區立體停車場等正發包進行或已完成之停車場工程。

圖 5-1 瑞芳鎮第一立體停車場



瑞芳火車站前瑞芳鎮商業區之市中心地帶，北側是火車站，周遭土地使用計畫分區是以商業區為主，西側以住宅區為主，附近有郵局、戶政事務所、農會、警察分局等行政機關，

距離菜市場僅 250 公尺，因此，此停車場，日間服務因經濟活動及火車通勤轉車，公務上班所需要之停車需求，夜間則服務當地住戶〈住宅區〉之停車需求。而路邊停車問題便迎刃而解，改善市區交通問題。

九份現今在台陽公司前廣場、福山宮前面及往金瓜石的隔頂設有停車場，未來將在聖明宮旁的基山公園設立一座立體停車場。金瓜石現有的停車場位於公車站前廣前、舊醫院拆除後空地、以及勸濟堂的上方，未來公車站上方空地也將有 36 輛小型車停車場的興建。至於水滴洞地區則在濱海公路交接處有空地可供停車；而侯硐則於火車站旁邊有一個停車場。⁷⁴

第二節 橋樑

橋樑方面，除了現有橋樑的使用，亦積極爭取其他橋樑的興建，如爭取修建瑞芳介壽橋、重建國芳橋、申報光復里陸橋興建工程，爭取興建鼻頭跨港觀光陸橋等。

本鎮橋樑依照公路別，可以做以下的敘述：

一、縣 102 號道路沿線

縣 102 號道路沿線的橋樑包括龍潭橋、瑞龍橋〈位於瑞金公路〉、大竿林橋〈位於瑞金公路〉，接北 34 線後有金石橋〈位於瑞金公路〉、金瓜石橋〈位於金水公路〉、瓜山橋〈位於金水公路〉、金水橋〈位於金水公路〉、

⁷⁴ 臺北縣政府，《臺北縣瑞芳風景特定區相關資源基本資料》，頁 26。

長仁橋〈位於金水公路〉、濂洞橋〈位於金水公路、洞頂路〉、柑坪路橋〈位於瑞金公路〉。

日據時期除了道路的興建外，基金公路沿線就有五座橋樑的修築，以下用一簡表來敘述：

表 5-1 縣 102 號道路沿線橋樑修築情況

橋名	位置	橋身	創建時間	建造工程別
龍潭橋	深澳坑溪上	長：8.90M 寬：3.50M 高：2.00M	大正 3 年〈1914 年〉	永久式混凝土板橋
龍潭堵陸橋	龍山里	長：10.70M 寬：5.80M 高：1.80M	昭和 9 年〈1934 年〉	永久式混凝土板橋
第六號橋	柑坪里坑谷	長：5.20M 寬：5.00M 高：3.80M	昭和 9 年〈1934 年〉	永久式混凝土板橋
大竿林橋	九份坑谷	長：16.80M 寬：4.20M 高：9.50M	昭和 9 年〈1934 年〉	永久式混凝土板橋
金瓜石橋	金瓜石坑谷	長：11.20M 寬：5.50M 高：17.30M	昭和 9 年〈1934 年〉	永久式混凝土板橋
九份橋	九份坑谷	長：16.80M 寬：4.20M 高：9.30M	民國 40 年〈1951 年〉	木橋〈原為箱型暗渠〉

資料來源：盛清沂，《臺北縣志》，卷 24〈交通志〉，頁 4695。

二、基隆河

本鎮橫越基隆河的橋樑有八座橋樑，包括瑞慶橋〈位於大埔路〉、慶安橋〈位於瑞竹路〉、國芳橋〈位於大寮路〉、介壽橋，過了臺二丁公路後有

瑞芳橋〈位於三爪子坑路〉、瑞峰橋〈位於三爪子坑路〉、圓山橋〈位於三爪子坑路〉、介壽橋、復興橋。以下即用一個簡單的表格來敘述：

三、臺二丁公路

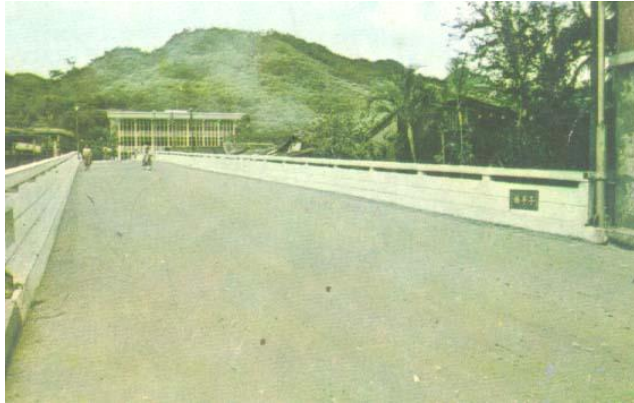
橫越臺二丁公路的橋樑包括楓林橋〈位於粗坑口路〉、上天橋〈位於楓仔路〉、欸魚坑橋〈位於欸魚坑路〉，跨越鐵道之後有子平橋〈位於三爪子坑路〉。其修築的情況列表如下。

表 5-2 臺二丁公路沿線原橋樑修築情況

橋名	位置	橋身	創建時間	建造工程別
楓林橋	四腳亭上天里 基隆河支流	長：20.60 公尺 寬：5.30 公尺 高：6.30 公尺	民國 38 年 〈1949 年〉	永久式石拱橋
上天橋	上天里基隆河 支流	長：15.00 公尺 寬：4.00 公尺 高：5.80 公尺	民國 38 年 〈1949 年〉	永久式石拱橋
欸魚坑橋	欸魚里基隆河 支流	長：15.70 公尺 寬：5.50 公尺 高：4.80 公尺	民國 38 年 〈1949 年〉	永久式混凝土拱橋

資料來源：盛清沂，《臺北縣志》，交通志，頁 4697。

圖 5-2 子平橋



資料來源：《今日瑞芳》，56 頁。

四、臺二線

臺二線沿線的橋樑包括瑞濱橋〈位於建基路一段〉、安和橋〈位於北部濱海公路〉、樂利橋〈位於北部濱海公路〉、忠孝橋〈位於北部濱海公路〉、仁愛橋〈位於北部濱海公路〉、信義橋〈位於北部濱海公路〉、和平橋〈位於北部濱海公路〉。

圖 5-3 侯硐的介壽橋



資料來源：瑞三礦業股份有限公司創立五十週年特刊，頁 52。

第三節 隧道

隧道的設計會因地層不同而不同，所以在施工時，隨時要加鋼筋或支撐保護。本鎮有多座的隧道，依照各道路的情況，本節做以下的詳細描述：

一、北部濱海公路

本道路的隧道情況、施工方法各有不同，在本鎮境內的有鼻頭隧道、海濱隧道等。

1.鼻頭隧道

本隧道在施工時先打通中間導坑，再擴大上半部與下半部。施工期間，雖然曾有一些落盤發生，但立刻清除，而且在岩層不穩的 20 公尺處，打入 70 多支岩栓，並無使用支保。

基於觀光與安全，本隧道採用裝燈的管線，並用 30 公分的襯砌，修飾了引道與隧道內部。

2.海濱隧道

曾經鑽探四個孔，以北洞口一帶岩層比較好，但中間一帶的岩層較薄，所以在原設計成立之後，將隧道降低 5 公尺，南端加上一座鐵路橋，下方有公路通行。施工時先由北端深入約 20 公尺後，岩層成爲土夾帶砂石層，並有落盤，爲了安全起見，乃擬定：開挖後立刻進行襯砌、對鬆軟的頂部

使用 20 公分的鋼筋支保並減少中距。

二、宜蘭線鐵路

在宜蘭線鐵路上的隧道有四瑞第一隧道、四瑞第二隧道、龍潭隧道、龍鎮隧道、頌德隧道、瑞芳隧道、福住隧道、示德隧道等。

圖 5-4 瑞芳隧道



參考書目

書籍

1. 中華民國都市計畫學會，《台北縣觀光遊憩發展整體規劃》，（臺北縣：臺北縣政府，1986年6月）。
2. 吳乾正，《金瓜石》，（臺北市：根源出版社，1997年）。
3. 柯培元，《噶瑪蘭志略》。
4. 姚瑩，《東槎記略》，〈臺北市：臺銀文叢第七種，1957年11月〉。
5. 洪致文，《臺灣鐵道印象》（下冊），（板橋市：南天書局，1998年）。
6. 陳培桂，《淡水廳誌》。
7. 陳世一，《九份之美》，（臺中市：晨星出版社，1996年）。
8. 陳孔立，《台灣歷史綱要》，〈臺北市：人間出版社，1997年〉。
9. 陳健一，《基隆河文化》，（基隆市：行政院文建委員會會臺灣省文化處，1999年）。
10. 盛清沂，《臺北縣志》，（臺北市：成文出版社，1983年3月）。
11. 張璩文（主持），《九份口述歷史與說資料彙編》，（臺北市：行政院文建委員會，1994年）。
12. 張文德建築師事務所，《瑞芳火車站前地下停車場工程及站前廣場整體設計規劃報告書》，（1998年5月）。

13. 皓宇工程顧問股份有限公司，《瑞芳鎮風景面觀光整體規劃》，（皓宇工程顧問股份有限公司，1996年）。
14. 瑞芳鎮公所，《今日瑞芳》，（臺北縣：瑞芳鎮公所，1976年11月）。
15. 楊鵬飛，《臺灣鐵路古今站名》，〈臺北市：楊鵬飛出版社，1994年〉。
16. 臺北縣政府，《臺北縣瑞芳風景特定區相關資源基本資料》，（臺北縣：臺北縣政府，1999年3月）。
17. 漢寶德，《臺北縣第三級古蹟金字碑之研究與修護計畫》，（臺北縣：漢光建築師事務所，1994年）。
18. 劉還月，《臺灣鄉土誌》，〈臺北市：常民文化出版社，1997年〉。
19. 陳俊，《臺灣道路發展史》，〈臺北市：交通部運輸研究所，1987年10月〉。

期刊論文

1. 王志鴻，〈瑞芳歷史散步—礦業之鄉的導覽 貳之壹〉，《北縣文化》，第53期，1997年6月。
2. 王志鴻，〈瑞芳歷史散步—礦業之鄉的導覽 貳之貳〉，《北縣文化》，第54期，1997年10月。
3. 林佑甄，〈瑞芳的鐵道記憶〉，《北縣文化》第53期，1997年6月。
4. 賈駿祥，〈北部濱海公路工程〉，《交通建設》，28卷4期，1979年。
5. 瑞芳鎮公所，〈大瑞芳報導〉，第5期，1999年3月。
6. 瑞芳鎮公所，〈大瑞芳報導〉，第6期，2000年3月。

7. 瑞芳鎮公所，〈臺北縣瑞芳鎮聯外交通改善工程計畫〉，1999 年。
8. 臺北縣政府，〈臺北縣瑞芳風景特定區相關資源基本資料〉，1999 年。
9. 翟澔，〈蛤仔爛記〉，《台陽筆記》，（臺銀文叢第 20 種，1958 年）。
10. 陳禮中，〈改進北濱公路交通安全的芻議〉，《交通安全》第 10 卷第 3 期，民國 69 年 3 月。