

# 鐵路建設與宜蘭市街發展

文／戴寶村（吳三連台灣史料基金會祕書長）

宜蘭線鐵道的興築除有利於東西部交通的聯絡之外，在產業開發層面更是重要。

首先，八堵、猴硐間有豐富的煤礦，但長時間只能依賴輕便軌道運送；其次，蘭陽平原的稻米、製糖及木材等，只能從蘇澳以輪船或從宜蘭東港以帆船運送到基隆，不僅運費昂貴且頗為費時。因此，宜蘭線的興築是眾所期盼之事。

## 宜蘭線鐵道建設

日人以興建縱貫鐵路為首要交通建設，但在施工前作路線調查時，已經有建立全島鐵路系統的想法。宜蘭線鐵道原先構想的路線是由臺北東南方向，沿新店溪上游，穿山越嶺通至宜蘭，因此對此路線進行探查測量。

1906年2月先由鐵道部技手川津秀五郎進行約15天的全線踏查，接著臺灣總督府再正式編列測量費，組織測量隊。測量隊由60多人組成，由笠野英三擔任主任，於1906年5月21日展開實測，至1907年2月27日完成。



▲宜蘭線鐵道略圖。（資料來源／《臺灣鐵道旅行案内》，1934年）

調查測量路線是由臺北—景尾—新店—屈尺—龜山—烏來—哪咿（Lahaw，今新北市烏來區信賢里）—樟樹溪—Tanroku社—Remogan社—Karamochi社—Shiratsuku—叭哩沙—雙連坡（埤）—吧荖鬱庄—珍仔滿力庄—宜蘭—四結—羅東—冬瓜山—蘇澳，全線約66哩（106公里）。

此路線穿越杳無人跡的山區，為未完全歸服於日本政府的泰雅族

原住民活動領域，不盡合乎經濟利益，因此臺灣總督府先全力建設西部地區的南北縱貫鐵道，以及淡水線與打狗至九曲堂支線，1917年才開始建設基隆—宜蘭線鐵路。

1917年，臺灣總督府鐵道部開始重新調查新的路線，調查測量工作分段進行，鐵路路線改由宜蘭、頭城，穿越三貂嶺，連接貢寮、雙溪、瑞芳、八堵。宜蘭平原地區調查測量與興建工程較易進行，因此1917年在宜蘭、瑞芳分別設置建設事務所，從南北兩端同時開始施

工。10月1日起，著手南部路段宜蘭—蘇澳間、北部路段八堵—猴硐間的工程。1919年3月24日，南部路段的宜蘭—羅東間鐵道開通，同年11月15日宜蘭—礁溪間路段完成。北部路段八堵至猴硐間須溯基隆河施工，該區間有9個隧道、4座橋梁，工程頗為困難，到1919年4月才完工；同年5月再延伸路線，完成八堵—瑞芳間路段工程。

宜蘭—蘇澳間鐵道開通式在1919年3月23日舉行。開通式前一日，宜蘭市自東門口新築驛站，驛前往新港街通市場正門前新道路兩側樹上張燈結綵，南門外輕便車驛也修整潤色。當天下午，臺灣各地來的官紳約130人搭乘奉天丸從基隆港出發，在半夜抵達蘇澳港。23日上午，在官民與小學生高呼萬歲歡送下，列車出發往宜蘭駛去，在近中午時駛入宜蘭驛。蘇澳至宜蘭路段長14哩（22.531公里），以往搭乘輕鐵需六個小時，現在兩個小時即可抵達。

然而，由於第一次世界大戰的影響，物價、工資上漲，無法依原預定的預算額度施行建設計畫，不得不在1919年度提前使用1921年度的一部分預算。



▲宜蘭蘇澳段鐵路開通慶祝儀式。（圖片出處／《臺灣鐵道》82號，1919年4月）

1920年4月完成礁溪—頭圍間路段；1920年10月完成頭圍—大里間路段，即完成了蘇澳—大里間的工程。

1920年傳出宜蘭線鐵道的興建可能延期的傳聞；同年7月，又逢臺灣總督府進行臺灣地方行政改制，實施州制，撤廢廳制，宜蘭地方民眾無不恐慌，眾人皆以為「蘭地將來必陷於悲境。蓋此舉尤關宜蘭全廳興廢問題」。地方士紳立刻推舉代表到總督府陳情，並在宜蘭舉行「宜蘭線通車期成大會」，舉辦提燈遊行至鐵道部事務所前等活動，「以示運動鐵道工程之繼續」。

1921年經費告罄，經過施工期程和經費調整之後，工程繼續進行。1921年4月完成猴硐—三貂嶺間的工程；1922年9月完成三貂嶺—武丹坑間的工程，包含長達1,849公尺的三貂嶺隧道工程；1923年3月完成武丹坑—頂雙溪間的路段；1924年5月完成貢寮庄—澳底間的路段；長達2,168公尺的草嶺隧道於1924年10月完工，宜蘭線鐵路工程至此大功告成。

1924年12月1日，八堵至蘇澳間全長97.6公里的鐵道全線通車，稱之為「宜蘭線」鐵道。

## 宜蘭市街新風貌

從十八世紀末漢人入墾蘭陽平原以來，蘭陽溪以北的五圍地區（今宜蘭市），逐漸發展成溪北地區主要的軍政文教中心。清帝國在1812年設置噶瑪蘭廳，同時選擇五圍興築噶瑪蘭城。五圍地區之所以成為建設廳城首選之地的原因，包括其位於平原中心點的特性，空

間開闊，北有西勢大溪（宜蘭河），南有濁水溪（蘭陽溪），向東匯流出海，此兩河皆繞過城濠，形成南北天然屏障。在陸路交通上，設廳之前，五圍往北至頭圍，往溪南至羅東、冬山，居交通樞紐地位；水路交通因南北皆有大河，利於船隻航行。

優良的發展條件，使五圍地區在設廳之前大致已拓墾開發，人口密集，經濟發達，成為溪北地區的中心。噶瑪蘭城建城後，市街進一步依城門位置與宜蘭河的水運交通，構成城內的十字大街，而發展重心為偏北、偏西，使得城內東南區域與西北區域呈現完全不同的街道型態。

噶瑪蘭城北門連接船仔頭渡口，同時擔負人員往來頭圍，以及貨運進出城的交通功能，街道呈方整且密集的格子狀街廓。西門區域則直接通往西門外渡



▲清代噶瑪蘭城內空間結構。（資料來源／邱秀蘭，〈「蛻變的宜蘭城」——以歷史空間為例〉，《蘭博電子報》，014期，2004年4月）

頭，是噶瑪蘭城貿易往來主要水路，大部分貨物經由西門進出，使得城西成為以商家為主的街廓，街道較為寬敞。

1895年日本領臺後不久，從1900年代開始進行「南門計畫」，日本政府選擇在迄清末為止仍較為荒蕪的南門外地區，1901年新建公學校校舍，1904年新建宜蘭廳署及宿舍，1909年開始建設公園，其中包括宜蘭神社、公會堂、庭園戲水池等設施。定居南門地區的日本人愈來愈多，南門區域成為當時宜蘭政治中心及高級住宅區，軌道運輸系統進一步加強區域翻轉的效果。

輕便鐵道是臺灣最早出現的軌道運輸設施，其軌距較窄，施工較易，以人力推動的臺車可載重200公斤，載人則可容4人乘坐。宜蘭街的輕便鐵道於1903年，由宜蘭廳長西鄉菊次郎發起，當地有志者集資2萬5千圓，成立宜蘭輕便鐵道組合開始建設，1913年蘇澳至大里簡間的輕便鐵道全線完工通車。在宜蘭線鐵道通車前，輕便鐵道將頭圍、宜蘭、羅東、蘇澳，以及靠山的叭哩沙（三星）連成一體，為蘭陽平原農產貨物的流通與人員的行旅往來，提供較人力挑運和步行更有效率的選擇。

1919年宜蘭—蘇澳間鐵道通車，火車的大運量及鐵道運輸的穩定性，對宜蘭街固有以水運為主的交通與市街結構產生衝擊，水運需求銳減，導致宜蘭街北邊和西邊區域的港渡商業活動沒落。

作為鐵道運輸門戶的宜蘭驛於1919年啟用後，驛前通往宜蘭小賣市場的寬

大道路成為宜蘭街主要幹道，驛前也聚集各種運輸轉載需求高的行業，包括木材業、貨運業，保險、金融等行業因應需求而集中至此，帶動各種服務業及高消費行業的出現，使得巽門／南門外至宜蘭驛前的區域，成為舊城區之外最發達的新興區域。

### 貨暢其流引人觀光

鐵道觀光也是臺灣總督府推動近代化政策的一環，官方甚至出版旅行指南書作為觀光活動媒介。最具代表性的《臺灣鐵道旅行案内》，出版期間自1916年至1942年，共發行十二期，以鐵道沿線導覽介紹臺灣景點。

從1924年和1935年兩個年度的《鐵道旅行案内》對宜蘭街的描述來看，宜蘭線鐵道全線通車後，可看出十一年間宜蘭街的旅宿和飲食設施變化。1924年時，宜蘭驛一帶的旅館有塗師尾旅館、杉崎旅館、吾妻旅館；有藝旦表演、陪侍的旗亭（酒樓），開化樓、久榮樓。1935年時，旅館有杉崎、塗師尾、昇龍館、吾妻、集蘭館、宜蘭館、南門館、蘭陽館；食事喫茶有喜樂、開化樓、宜



▲宜蘭驛於1918年創建，1919年啟用。（圖片出處／《蘭陽大觀》，1933年）

蘭食堂、タツミ、成興樓；甚至出現土產店，有戶田屋、松島屋、老增壽。

1935年比起1924年，宜蘭街驛站前顯然熱鬧許多，旅館大幅增加，房價大幅提高，飲食店增加，也開設了土產店，鐵道觀光導覽指南對觀光景點的介紹也更為詳細。

宜蘭線鐵道通車後，為以行政和商業機能為主的宜蘭街帶動多樣且快速發展的經濟活動，加上各種市區改正計畫，新開及拓寬道路，公路交通結合的交通網，改建市場及公共設施等措施，都市化程度提高，人口快速增加，也使宜蘭街具備各種升格為市的條件。

宜蘭線鐵道通車可說是奠定宜蘭市街發展的重要基礎。🚉

### 宜蘭街人口統計

年	日人			本島人			外國人			合計		
	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
1915 本城堡	680	620	1,300	7,576	7,895	15,471	84	20	104	8,340	8,535	16,875
1920	902	858	1,850	9,031	9,394	18,495	115	28	143	10,138	10,280	21,418
1924	963	879	1,842	9,511	10,109	19,620	147	88	185	10,621	11,026	21,647
1930	1,301	1,066	2,367	10,982	10,909	21,891	236	72	308	12,519	12,047	24,566
1935	1,281	1,192	2,473	12,319	11,772	24,091	-	-	-	13,892	13,111	27,003