

主線延伸 鐵路支線

文／戴寶村（吳三連臺灣史料基金會秘書長） 圖片提供／國立臺灣圖書館



▲臺北州與新竹州的鐵道分布圖。

臺灣在清治末期出現鐵路，日人治臺後逐步建立鐵道運輸系統，包括縱貫線、海線、宜蘭線、花東線等主要路線，另有糖、林、礦業鐵道，還有遍布鄉間的輕便鐵道，軌道運輸長期扮演主要的交通功能超過半個世紀，現今的高鐵系統更是南來北往最快速便捷的交通方式。本文綜述連接主要幹線比較重要且著名的支線鐵路，以了解其興建續存變化，或全消失只成為記憶的軌跡。

海口、都市到近山的支線

淡水在清治末期成為重要的開港通商港口，日治初期雖然海運泊船條件日益不便，但日人從1900年開始建設基隆港，初期仍仰賴淡水港的運輸起卸，故同時鋪設臺北到淡水的鐵路，1901年8

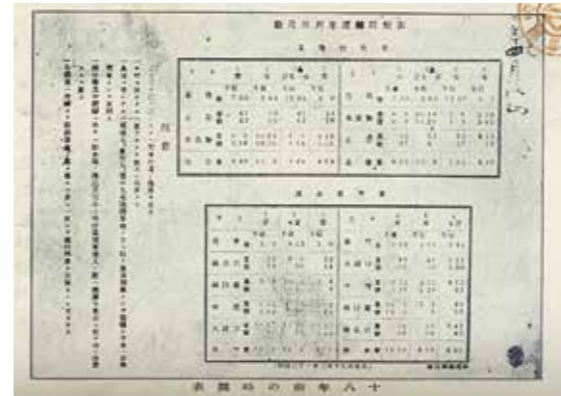
月通車。北淡線經過的北投附近有天然溫泉，為便於民眾前往溫泉泡湯，1916年特別從北投站鋪設新北投線，自此營造新北投溫泉勝地的景象。

因應捷運建設，淡水線在1988年停駛；1997年新的捷運取代淡水線，車站也大致相同。淡水線捷運同樣也建設新北投支線，只是原有極具特色的日式車站被拆遷到彰化，近年來市民持續爭取新北投車站回家，終於在2018年4月重新組建在捷運站旁，多少為民眾保留失真的記憶。

基隆瀕臨東北角海濱地區，在1935年建有水湳洞至八斗子的運金銅礦砂的窄軌鐵路，戰後改為金瓜石線。1960年代臺鐵自瑞芳鋪建通深澳的鐵路以運送深澳發電廠所需煤炭，1967年將其連接到水湳洞，成為深澳線鐵路，兼營的客運到1989年，另保留瑞芳至深澳的煤炭運輸至2007年。2011年設在八斗子的海洋科技博物館開始營運，2014年初深澳



▲淡水支線的柴油車。（「宮の下」站附近，今劍潭）
▶新北投停車場。



▲1898年基隆至臺北、淡水至新竹的火車時刻表。

線復駛，提供從瑞芳搭深澳線支線參觀海科館的新體驗。

基隆是縱貫鐵路起點，基於港口海陸連結的需求，1910年起也配合建港工程在西岸碼頭鋪設臨港線鐵路，從牛稠港延伸至仙洞地區，並闢建調車場供貨運列車調度，此臨港線鐵路興建到1956年大致完成，並營運到2004年才全面停駛。

支線鐵路通常是為貨運考量，如為了運送林口火力發電廠的煤炭燃料，1967年興建桃園到林口近20公里的「桃林鐵路」，另也提供通勤列車，之後因發電燃料改變，貨運功能降低；另為配合桃園車站高架化，加上機場捷運線也未採利用此路線，2012年底停駛除役，存留廊路的運用尚未有定論，讓人有荒廢寂涼之感。

北部地區歷史悠久而且維持人氣的鐵路支線當屬平溪線，此路線是臺陽礦業會社在1918年至1921年興建從三貂嶺到菁桐坑的鐵路，全長13公里，原名石底支線。因路線沿著基隆河谷維修不易，另為配合鐵道國有計畫，1929年臺陽會社將其賣給總督府鐵道部，改名為

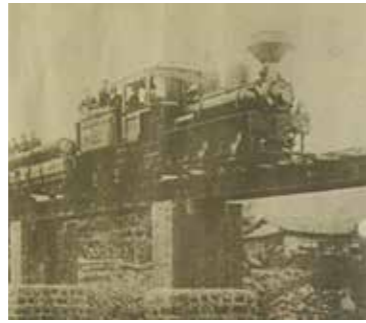
平溪線，戰後由臺灣鐵路局接收，北宜線的發車站也自三貂嶺改為侯硐（現為猴硐），再移至瑞芳。平溪支線原先以礦業運輸路線為主，1980年代煤礦陸續停採後，客貨運量銳減而有停駛廢線之議。但因沿線基隆河谷景色優美，又有礦業遺跡和十分瀑布等風景區，尤其每年平溪元宵節的放天燈活動，維持此線的懷舊魅力不減，使之得以慢慢運行至今。

臺灣在日治時代自動車（汽車）尚不普及，輕便鐵道因鋪設簡易又不需機械動力，是都市街鎮到鄉間地區便捷的交通工具。臺北往新店近山地區，早期仰賴河運，日治初期先有澤井市造所興建南門到新店的輕便鐵道，後來集資改組的臺北鐵道會社經營，並在1921年改建成新店線鐵道，全長10.7公里，在萬華站與縱貫線連接。新店線在景尾（現景美）還有輕鐵線通往深坑、石碇，運送開採的煤礦，是早期通往東南邊近山地區的重要交通路線。1949年臺鐵接收新店線成為支線，1965年結束營運，1970年拆除，原先路線即今之汀州路、羅斯福路五至六段及北新路，與日後的新店捷運線部分重疊，當時設有「水源池」站，即今臺大附近的貳樓餐廳位置。

1965年3月新店線鐵路停駛之際，臺鐵從板橋站（原先舊站）另開建完成通往中和的板南鐵路，全長6.5公里，是專供運輸煤炭及水泥的貨運專線，此線營運至1990年9月結束。該線大致為今板橋區之板新路和中和區的板南路，終點站的中和站也就是捷運南勢角站。



▲集集線鐵道圖。



▲阿里山鐵道牛稠溪橋梁。

具物料等。隨著森林開發殆盡及公路發達，1991年8月31日結束營運；1999年的921地震造成軌道損壞將之拆除；2000年臺中縣政府將鐵路路基地面鋪平，改建為

「東豐自行車綠廊」，是鐵道變成鐵馬道的一範例。

集集線支線是為因應重大工程而興建的鐵路，臺灣電力株式會社在1919年成立，同時進行日月潭第一和第二（今大觀、鉅工）發電所，為運輸工程材料與人員交通，1919年起將原先二水到車埕的糖鐵改建為鐵道，1922年1月通車，全長29.7公里；1927年臺電將此線出售給總督府鐵道部，成為集集支線。

集集線不只是臺電工程運輸線，後來也發揮森林木材、米、香蕉等農產品的運送功能，車埕到埔里還有糖廠輕鐵相通，此路線也是進入中央山脈地區的重要路線。1960年代公路交通崛起，1980年代森林開發告一段落，集集線亦隨之中輟。1999年921地震造成集集車站嚴重損壞，嗣經修復後成為觀光景點，集集線也因此得以維持觀光路線的功能。

高雄、東港臨海線

日治時代的縱貫鐵路南北同時施工，打狗至臺南段在1900年完成先行通車。1900年利用浚填的南鼓山海埔新生地設置臨時停車場，1908年正式的火車

站完成，並建設第一臨港線鐵道，造就今鼓山區哈瑪星（濱線はません）區域的興起。之後由於1941年高雄車站北遷，第一臨港線隨之擴大，從舊站的高雄港驛經苓雅停車場、中島停車場、前鎮停車場到高雄站，長期擴建、延長的臨港線成為幾近圍繞市中心區長達13公里環狀線。另由前鎮延伸出第二臨海線，通到草衙停車場，之後再向港區碼頭延伸約9公里的路線。

第一臨港線的高雄港驛，由於貨運集散功能減低及車站遷移而沒落，近年來將車站及調車場改成舊高雄驛故事館及哈瑪星鐵道文化園區，配合附近的倉庫群等，轉化為駁二藝術特區，已成為高雄乃至臺灣海陸交通交會區塊最具特色的歷史場景。

屏東的東港自古即為重要的港口，旁邊的潟湖古稱鰲興港，清末稱南平港，日本時代稱大潭，1949年改為大鵬灣。日治後期日軍在此設立水上飛機訓練基地，針對物資與人員運輸之需，1940年完成縱貫鐵路社邊（鎮安）到東港的鐵路線，全長6.2公里，中間站為大鵬。戰後，國府利用大鵬灣原有軍事設施設有空軍幼校及參謀大學，使東港



▲1923年的高雄火車站。

支線成為極具有軍事性之支線。後來因公路橋梁交通改善與軍事需求降低，此線於1991年停駛，2002年廢線。2017年政府推動的前瞻計畫，軌道運輸是重點，因此也將東港線復駛列入評估。

至於在陸空連結方面，日本時代建設甚多機場，其中的新竹、臺南、水上都有機場支線。中華民國政府時代更是常將軍事因素作為交通優先考量，因此臺北有連結四四兵工廠的支線，鶯歌有連接聯勤汽車基地的支線，臺中潭子到清泉崗空軍機場也有特種支線，集集支線也有專供裝甲車運輸用的支線。

尋路訪「剩（勝）」探史索跡

臺灣的鐵路系統在日治時代奠定基礎，戰後臺鐵完成北迴與南迴線，使環島一圈鐵路夢終於成真，並致力路線維修、車種更新與運行管理，使鐵路運輸始終扮演重要的運輸功能，即使高鐵時代來臨，仍存競合相佐關係。相對的，過去除了主要幹線鐵道之外，還有甚多相連的支線，形構主、支線搭配的軌道運輸系統。另有產業鐵道，尤其是糖鐵的五分車遍布西部平原，運糖、蔗之外也兼具客運功能，市街鄉間的輕便鐵道也建立現代公路線的雛形，這些軌道、車站、車輛、搭乘經驗等，都成為臺灣人共同的記憶軌跡。對這些鐵路過往的尋路訪「剩（勝）」探史尋跡，不單是歷史的興味，也提供對交通工具的反思，事實上軌道運輸是交通的重要陸上設施與工具，只有更新而不會被全然淘汰，甚至是轉升為前瞻交通的選擇。🚆