

中華民國史交通志（初稿）

國史館編印

國史館

Academia Historica



慶祝中華民國建國八十周年

國史館

Academia Historica



中華民國史交通志
(初稿)

國史館

Academia Historica



前言

交通志包括運輸與通信兩部門。運輸包括鐵路、公路、航運、民用航空，通信包括郵政與電信。氣象關係運輸安全，觀光屬旅運範圍，二者與交通關係密切，故均納入本志，共分為八章。

交通事業之興辦以航運為最早，航運屬於航政範圍。清咸豐八年（一八五八），中英簽訂「天津條約」及「中英通商章程善後條約」。「天津條約」中對於通商口岸外輪停泊碼頭須添置之設備，清廷允由其領事與我地方官署會同建造，其設備之設置及管理所需經費，則於該章程善後條約內明訂由海關經收船鈔項下撥用。自此通商口岸航政遂由海關總稅務司設理船廳辦理。因當時未設航政主管機關，故指定由海關兼辦。航運之輪船運輸業則始於同治十一年（一八七二）輪船招商局之創設。

郵政創辦亦緣「天津條約」而來，該約有「我國允許各國使館公文函件皆可由沿海口岸自行遞送」之規定。後來各國皆援「最惠國待遇」條款辦理。當時主管外務之總理各國通商事務衙門鑒於各自遞送公文函件不便，乃委由總稅務司籌辦各國使館公文函件郵遞事項。總稅務司署因設郵務辦事處，辦理上項郵遞事務。光緒四年（一八七八），開始收寄民間信函。歷十八年，至二十二年（一八九六）郵政局始正式成立，並與各國聯郵。

電信創辦緣於中俄伊犁交涉時之往來電報，由俄至上海，利用外商水線，當日可達；上海至北京，輪船需六、七日。如由當時公文之正常遞送方法交驛遞投送，共需十日。李鴻章因試辦自

天津至大沽礮臺之有線電報成功。復於光緒七年（一八八一），由盛宣懷招募商股，開始敷設津滬間有線電報。

鐵路之興辦緣於煤運，我國試用機器開採河北開平煤礦成功之後，於光緒七年興築由唐山至胥各莊一段鐵路，以利運煤。嗣後陸續展築，由北京以達東北。

前述航政、郵政、電信、鐵路在當時皆為新政，並無統籌主管機關，光緒三十二年（一九〇六）始設立郵傳部，主管路、電、郵、航四政。郵傳部成立未久，即因清廷宣布鐵路國有政策，導致武昌起義。民國肇建，郵傳部改稱交通部。

公路為供汽車通行之道路，汽車為十九世紀後期內燃機發明後之產物，其行駛須賴平坦而堅固可供公共使用之道路，故名公路。我國公路修築，以民國二年湖南長沙至湘潭一段公路為嚆矢；嗣後各省在轄境內興築，作始也簡。二十年九一八事變後，全國經濟委員會建築蘇浙皖三省聯絡公路，後擴至湘、鄂、贛、豫四省。閩、粵兩省亦陸續興築。

航空運輸為第一次世界大戰後新興事業。民國八年，交通部成立航空事務處，購置飛機，並有飛行載運紀錄，但為時甚暫，且軍用與民用不分，民用航空之績效未著。十八年，交通部設置滬蓉線航空事務處，隨即合併於與美國航運公司合辦之中國航空公司。二十年，交通部復與德國漢沙公司合辦歐亞航空公司，均為依公司法組織之運輸事業。

氣象關係交通安全。民生建設、軍事措施亦受氣候因素影響。我國唐、宋即設有司天臺與司天監等氣候觀測之職司。民國初元，中央氣象臺隸教育部。抗日戰時，改稱中央氣象局，一度隸行政院。三十六年，隸交通部。四十七年，一度合併於臺灣省氣象所。六十年七月，恢復建制。

觀光局於臺灣經濟發展之際，民國五十九年成立，隸交通部。

以上八業，郵政創辦之初任用客卿，事權久假。究其實際，客卿原屬聘任，指定兼辦，權操自我；客卿所引進之管理制度，於郵政事業之發展績效卓著。

航政設局管理則為民國十九年「航政局組織法」公布施行以後之事。航業中之各公民營公司，在外輪內河航行時代，難與抗衡。然由於國輪之經營，使外輪運價不能壟斷居奇，於戰時軍公運輸之貢獻與配合，史實均可覆按。

電信初則官商合辦，繼以省辦，合力競進，歷二十年始歸國營，給算商辦本利，辦法公平。國際通信，初期除中俄陸線外，水線受外商壟斷五十年，幸從業自奮，籌建國際電臺啟用以後，國際通信始得自主，開此後電信發展之新頁。

鐵路關涉國家治亂最大，我立國中土，幅員廣大，鐵路交通允居首要，利用外資興辦，借款息高，尚非過病，借款而涉及管理主權則顯屬損害。在各國競索築路權，爭欲借款予我，以圖插手於京張（平綏）鐵路興築之際，幸當局及時決策，力摒外資，堅持自辦。工程選任以築路著有前績之詹天佑擔任該路興建，尤難在付以事權，不予掣肘，使其能從容布畫，選用新進，寓培育於歷練之中，克使該路計日呈功，如期完成此一較他路工報費省之路，為我國鐵路建設歷史留下空前之紀錄。抗日八載獲勝之後，不平等條約之束縛與各國競索路權之陰霾一掃而空，獨中東鐵路留亙古無前之惡例，從而影響國家治亂。緣當中日甲午戰後，割地賠款，李鴻章身在局中，與清廷當政諸公不勝國耻，遂有聯俄及中俄合辦中東鐵路（即中長路）之約。意謂此路築成，中國有急，俄國便利出兵相助，期得二十年緩衝期間，以自強雪耻。九一八事變後，日本導演偽滿

成立，時中俄尚篤邦誼，俄竟與日幾度磋商，終以該路作價日金一億四千萬元，另三千萬元為俄籍員工遣散費售予偽滿。民國三十四年二月，美、英、俄三國在雅爾達舉行會議，史達林提出對日作戰條件，即承認恢復其日俄戰敗所失之權利，其中竟包括已賣斷之中東鐵路中俄合辦時之一半所有權在內，史稱「雅爾達密約」。四個月後，中國始得美國檢送密約全文。在國內外種種情勢環繞，包括蘇俄宣稱尊重我國政府在東三省之主權與完整之信誓下，於日本宣告投降之同日，中俄簽訂「中長鐵路協定」。墨瀋未乾，俄即揮兵入我東北，首將該路標準軌距改為俄制寬軌，使與俄境鐵路相通。隨即大掠東北物資，拆遷廠礦，日夜加開車輛源源運走；對我國接收之先遣人員部隊多方延阻；同時掩護中共進據東北，轉將其所接收日軍、偽滿之軍械武裝中共部隊。此不止攸關鐵路，凡我鄰邦至今之動盪不寧，影響及於世界人類禍福者，其筆端悉本於此。中外歷史及聯合國檔案皆有紀錄，可資覆按，鐵路之關係世局者如此之鉅。

公路歷史較為單純，省際公路之興建，始於民國二十年全國經濟委員會之蘇浙皖聯絡公路，以及二十一年京杭與滬杭國道之貫通。各省於建設廳下設公路局，負責省內公路興建與管理。戰時組織隸屬迭經更張，戰後隸交通部，設公路總局。全國設九個區局，負責區內公路工程與管理，另設十個運輸處與若干監理所；前者負責國道及省際之運輸，後者負責牌照暨有關監理業務。

民用航空方面，中國與歐亞兩航空公司均以郵運合同開其端，以郵運經費為股本之來源。前者計畫以貫通國內幹線為目標，大體達成目標；後者以貫通歐亞國際幹線為目標，無論在歐亞或其後來改組之中央航空公司之航線經營，除香港外，未出國門一步。至於中蘇合辦之中蘇航空公司

司亦有十年歷史，初期尚有武器及汽車等運入，回程則載運我國之物資礦產，然亦為期甚暫。後該線被利用轉作滲透與情報之捷徑，此為新疆當時未敢衷心內嚮之主因。該合辦成績一片空白，公司亦未依法組織，徒襲名義。

以上撮要綜述運輸與通信兩部門創業、經營、發展之時代背景上關涉大端，為本書各該章所未言及者，以存各業締造艱難之跡。

至於交通國際關係至為廣泛，我國已加入之國際交通組織並簽署之交通公約，於我國交通法規之制定及事業之發展關涉密切，史蹟甚繁，本志各章此處從略，故於此略述大概。交通國際組織，大抵先有區域性之組織，再擴展為國際性組織。聯合國組織成立以前，郵政、電信之國際組織已成立多年；聯合國成立以後，各該組織分別成為聯合國之專門機構。光緒二十三年（一八九七），萬國郵政聯盟大會在美國華盛頓舉行第五屆大會時，我國即派駐美公使伍廷芳以觀察員身份參加。後於民國三年該郵政聯盟大會第七屆大會前正式加入，簽署「郵政公約」，並陸續簽署相關協定、議定書及細則等。國際電信聯合會原為國際電報及國際無線電兩會合併後之名稱。國際電報會於光緒三十四年（一九〇八）在葡京里斯本舉行第十屆電報大會時，我國即派電報總局總辦周萬鵬以觀察員身份參加；民國十年正式入會，並簽署「國際電報公約」；無線電會則於民國九年加入，並簽署「無線電報公約」。二十一年，在西班牙京城馬德里召開前述兩會全權代表會議，議決將原有兩公約合併修正為「國際電信公約」，兩會合併改稱國際電信聯合會。三十六年，在美國大西洋城召開全權代表大會，修正公約，並規定中文為聯合會五種正式語文之一。

「國際航空公約」係民國八年巴黎和會中各國所締結，由我國出席和會代表顧維鈞代表簽署。

後來民航發展突飛猛進，巴黎所議訂之公約不足因應時代之需。民國三十三年，各盟國在芝加哥集會，重新締結「國際民用航空公約」，因為因應民用航空發展新情勢而締結，但特標「民用」二字，係因巴黎公約中所指之航空器，原屬軍用、民用混合規定之公約，此則排除軍用。此次與會者五十二國，我國代表張嘉璈被推為大會副主席。國際民航組織則於三十六年成立，為聯合國專門機構；四十年及四十一年，我國未派員出席大會，退出組織；四十三年復行入會，並簽署公約及其有關協定。

關於水運，聯合國曾於民國三十七年在日內瓦召開海事會議，我派駐瑞士公使吳南如參加，簽署「政府間海事諮詢組織公約」。

鐵路及公路方面，聯合國亞洲及遠東經濟委員會內陸運輸委員會於民國三十六年成立，會址初設於上海，後以國內時局未靖，改設曼谷。其下設鐵路、公路、水道等小組委員會，我國均參加其會議。此外，非政府間組織之國際道路協會及國際鐵路協會，亦均參加。

氣象初有光緒四年（一八七八）在荷蘭成立之國際氣象組織，後成為聯合國之專門機構，改稱世界氣象組織。民國三十六年，該組織召開大會，我派中央氣象局局長呂炯參加，並簽署「世界氣象公約」，後參加其亞洲區域協會。

觀光則有國際觀光組織聯合會，我國於民國四十七年以觀光事業委員會名義加入。該會規定由各國政府機構加入者為正會員，我國為該會八十餘正會員之一。

我國對所參加國際交通組織所締結成立之公約，其經批准者，恪盡遵守之義務，於公約精神原則亦予納入我國相關法規。如「郵政法」中關於各類郵件或其事務規定，如在郵政公約或協定

有規定者，即依其規定之條文；「電信法」亦有類似之條款。「民用航空法」對外籍民用航空器及外籍民航業，經雙邊協定在中華民國境內指定地區內飛航或裝卸客貨者，其管理依該法之規定；未經規定者，得參照「民用航空公約」及協定辦理。其他如「引水法」規定：引水人如遇有船長違反國際航海法規，……得拒絕領航其船舶等。凡此例示，以見國際約章與我國交通事業業務之密切關係。

本志編纂秉筆之際，宜有附加說明者六項：

(一) 撰寫原則：本志八業，業各一章。期存各業成立以來之變遷發展紀錄，以備檢考。志與史詳簡有別，述而不評。

(二) 體例字數：本志體例，章下因事分節，依時間之順序敘列。取材以至民國七十年前後為度。字數共以二十萬字為度。各業事蹟繁簡不一，殊難強同。章目未能以時間見者，仍以事實發生之先後為序。其重要而不易歸於專章者，列入有關章節內。

(三) 史料搜集：史料以地區言，東北各省最缺。民國十年前後，東北自成局面。九一八事變後，偽滿竊據十有三年。復員接收，東北各省鐵路占全國鐵路總數三分之一，分屬六區，實際只有三區部分接收，接收報告闕如，其他各業亦然。以時間言，抗日戰後，歷經播遷，檔冊未全。紀錄必文獻之可徵，充實宜時間之有待。

(四) 史料取捨：私家交通述作，敘涉疑似，述類傳聞，概從缺略。

(五) 鐵路詳略：內陸已成鐵路，一千公里以上者五路，八百公里以上者三路，四百公里以上者六路，在此以下及各專用鐵路凡數十條，全國鐵路合計三萬餘公里。其在民國十五年以前完成

者，有交通、鐵道兩部合編之交通史路政編，凡十八鉅冊。嗣後完成者，有民國五十年間鐵路工程專家曾綰交通部政凌鴻勛所著「中國鐵路志」，凡六十萬言。故對國內已成各路概從簡述，而於臺灣鐵路較為詳審。

（六）是正匡補：志中有待是正之處，當不能免。須俟發現足資採信之史料，從而訂正。以上各項，謹供覽者參鑒。

國史館

Academia Historica

凡 例

一、中華民國史志書之編撰，承傳統史書之體裁，客觀而具體地紀敘民國以來政府典章制度之變革、各項建設之發展與社會風俗之演進等史事，不同於一般紀錄性之工作報告與年鑑。

二、第一期志書暫定公職、地理、教育、交通、內政、文化、法律、民族、社會、國防、外交、實業、財政金融、學術等十四種，著手次第編撰。

三、第一期志書之編撰，暫自民國元年一月一日至七十年十二月三十一日，作為取材之範圍。

四、各志書取材以官文書、私人著述、報章、雜誌等經考證確實者為主，務求保存大體、掌握關鍵、擷取精華。如無重大歷史價值者，不必採錄，每篇（章）以二至三萬字為限。

五、各志書內容項目及分配字數，另行分別研訂。內容特別繁複者，可另外撰成專文，單獨成書出版。

六、各志書撰竣後，分撰前言，以為簡介，俟全部志書編撰完成，另撰總序，置諸卷首。

七、各志書之結構，分為篇、章、節、項等，如內容須予列舉時，其標號按「一」、「（一）」、「1」、「(1)」、「①」之次序排列之。

八、各志書文體採用簡明文言，力求條貫扼要，加注新式標點，例如「，」、「、」、「：」、「。」、「！」、「？」。另如人名、地名等，審其文義即可瞭然者，私名號概從略。

九、引用原始文件及他人著述，可抄寫原文或節錄要點，並於文中註明：註一、註二、……註一〇、……註九、註一〇〇、……等，註釋則集中列於每章之後，以供參考。

十、各志書之紀年，以中華民國正朔為標準，儘量記至年、月、日為宜。民國以前，用當代年號，並附西曆紀年。民國以後，用陽曆月、日。外交事務涉及俄、日、中東等國曆法時，可附以該國年曆。

十一、志書文中，國父孫中山先生、先總統 蔣公首次出現時用全稱，重出時稱 國父、蔣公，並於其上空一格；亦可依當時職銜稱謂。其他所列舉之人名，以稱其本名或眾所熟知之名為原則。

十二、為便於史事之說明及比較，宜附列有關之統計圖表及參考資料目錄。統計圖表用直行排列者，應自右至左。

十三、志書文中之數字，以國字小寫法為原則，例如稱「七」不稱「7」；稱「十」不稱「一〇」；稱「一百一十」不稱「一一〇」；稱「二十」、「三十」不稱「廿」、「卅」；稱「二千五百三十六」不稱「二五三六」；帶小數點者稱「二千五百三十六點零四」；百分比數字則稱「百分之五十六」。其採用橫排者得用阿拉伯數字，由左至右排列。

十四、中國國民黨之會議、組織、職銜之前，均須加「中國國民黨」之名稱，其他經政府承認之黨派亦同。

十五、志書文使用外國人名、地名及其他外來語，以採用國立編譯館審定，或一般通用之翻譯名詞為準，前後應求統一。並於初次出現時加註原文，以資查證。重出時省略原文，並得用簡稱。

十六、各志書邀請館內外學者專家執筆，擔任編纂或分纂。書後標明作者姓名。其協助蒐集整理資料之有關單位及個人，亦一併列名。

中華民國史交通志(初稿)

目次

前言

凡例

第一章 鐵路

第一節 早期創建之鐵路

第二節 民國初期之鐵路

第三節 北伐完成至抗日戰前興築之鐵路

第四節 抗戰時期修築之鐵路

第五節 勝利復員時期之鐵路

第六節 臺灣鐵路

第二章 公路

第一節 概述

第二節 對日抗戰時期之公路

第三節 勝利復員時期之公路

第四節 臺灣光復前之公路

目次



第五節	公路管理制度之建立	七六
第六節	公路規畫與建設計畫	八〇
第七節	公路建設	九二
第八節	高速公路	一〇一
第九節	道路交通安全	一〇四
第十節	臺灣地區之公路運輸	一一〇
第十一節	臺灣地區之公路監理	一一七

第三章 水 運

第一節	概述	一二五
第二節	航政建制	一三〇
第三節	抗日戰時之航運	一三七
第四節	勝利復員時期之航運	一四三
第五節	遷臺初期之航業	一五二
第六節	定期航線與發展貿易	一五五
第七節	定期航線船舶之革新——貨櫃船	一五九
第八節	船舶噸位之擴展	一六八
第九節	國貨國運改進與自由化	一六九

第四章 民用航空	一七三
----------	-----

第五章 郵政

第一節	航空事務之籌辦	一七三
第二節	航空運輸業之創辦	一七四
第三節	抗日時期之空運	一八〇
第四節	復員時期之空運	一八六
第五節	臺灣之民航	一九〇
第六節	民航管理建制	一九三
第一節	現代郵政之創始	一九七
第二節	原有通信投遞組織	一九九
第三節	客郵	二〇〇
第四節	航空郵運	二〇四
第五節	郵儲分立與歸併	二〇五
第六節	九一八事變後之東北郵政	二〇六
第七節	塘沽協定後之東北通郵	二〇九
第八節	對日抗戰時期之軍郵	二一〇
第九節	維持淪陷區郵務	二一二
第十節	復員後之郵政	二一四
第十一節	遷臺部署與臺灣郵政	二一五

第六章 電 信

第一節 概述	二二三
第二節 電報	二二四
第三節 市內電話	二二六
第四節 長途電話	二二八
第五節 無線電報電話	二三一
第六節 國際電信	二三三
第七節 外商水線	二三六
第八節 電信之國際侵害與交涉	二三八
第九節 電信之組織與機構	二四〇
第十節 電信之研究發展	二四三

第七章 氣 象

第一節 概述	二四五
第二節 外人在我國創辦之氣象機構	二四六
第三節 民初之氣象事業	二四七
第四節 北伐完成至抗日戰前之氣象事業	二四七
第五節 抗日戰時我國氣象事業	二四八
第六節 臺灣之氣象事業	二五〇

第七節	改制後之中央氣象局	二五四
-----	-----------	-----

第八章	觀光	二六一
-----	----	-----

第一節	我國觀光事業之發展	二六一
-----	-----------	-----

第二節	推進觀光事業之機構	二六七
-----	-----------	-----

第三節	觀光事業發展計畫與觀光立法	二六八
-----	---------------	-----

第四節	觀光資源之規畫及開發與風景區之管理	二七四
-----	-------------------	-----

第五節	觀光設施	二八〇
-----	------	-----

第六節	國際觀光組織與宣傳	二八四
-----	-----------	-----

第七節	便利旅客措施	二八六
-----	--------	-----

編後記		二八七
-----	--	-----

第一章 鐵路

第一節 早期創建之鐵路

一、鐵路之緣起

自英人瓦特 (James Watt) 於清乾隆二十九年 (一七六四) 發明蒸汽機後，爲人類工作與生產開創一新途徑。西元十九世紀初葉，卽有發明家一再利用蒸汽機原理製造蒸汽動力車，以謀運送貨物，初步雖有成功，仍感諸多缺點有待克服。直至嘉慶十九年 (一八一四)，英人斯蒂芬遜 (George Stephenson) 製造第一輛蒸汽機車成功。嗣後斯氏繼續加以改良，愈見進步。斯氏不僅爲蒸汽機車始製者，且爲鐵路工程師，曾任世界第一條公用鐵路之測量與建築工作。此路連接司徒克敦 (Stockton) 至達令敦 (Darlington) 間，長達六十一點一公里。斯氏於道光五年 (一八二五) 八月十四日該路線竣工通車時，親自駕駛所製機車，牽引高邊車二節，載運客貨。旋經一再改進，製成火箭號 (Rocket) 機車，在另一自利物浦至曼徹斯特 (Liverpool-Manchester) 鐵路上馳行，時速達三十二公里，較當時最快馬車速度幾增一倍，造成運輸上一大突破。嗣後美、法、比、德等國均相繼建築鐵路。建議中國修築鐵路者，當以清同治三年 (一八六四) 爲最早。是時旅居上海英商曾邀請鐵路建築專家英人麥克唐·斯蒂芬遜 (Macdonald Stephenson) 自印度來華，研究興建上海、蘇州間鐵路，曾提初步建議，未獲清廷接受。四年 (一八六五)，英商杜蘭德在北京宣武門外建一小鐵路，試駛小火車，羣起反對，經官廳命令拆毀。光緒三年 (一八七七)，上海英商怡和洋行擬鋪設淞滬鐵路，經江灣至吳淞口，採二呎六吋之窄軌輕便鐵路，自英聘請馬禮遜 (H. C. Matheson) 率領技師，攜帶器材，來華勘測施工，進行順利，於同年五月完成長

十六公里路線，通車營業。不意於八月輾斃跨行軌道之士兵一名，羣情憤激，清廷迫令停業，並備款購回。當由官廳督飭掘拔鐵軌，剷平路基，拆毀站房而告結束。

當時清廷除少數較開明之大臣如李鴻章、丁日昌、郭嵩燾、薛福成、劉銘傳等主張修築鐵路以圖富強，抵禦外侮外，其餘當政者率皆竭力阻撓，築路建議多遭擱置。光緒五年（一八七九），唐山開平礦務局請由礦區起至胥各莊間建一長約九公里之鐵路，以為運煤之用。清廷飭其改從水運，旋因改修運河運煤施工困難，始於七年（一八八一）六月九日核准興工，至十一月完成，此為中國鐵路興築之始。該路軌距接納英人金達（C.W. Kinder）之建議，採用四呎八吋半之標準軌距，此對我國鐵路軌距之統一亦有深遠影響。為紀念其對我國鐵路發展具有重大意義，交通部於民國四十五年二月明定每年六月九日為我國鐵路節。

唐胥鐵路通車後運量激增，清廷核准展築，首於光緒十四年（一八八八）展至閻莊，旋於十九年（一八九三）延伸至塘沽，次年展築至灤州及山海關，構成京奉鐵路之一部分。

二、外人攘奪路權

甲午之役清廷戰敗後，暴露國勢衰弱，列強乘機大肆侵略，要脅在我國境內修築鐵路，競植勢力範圍。首先為光緒二十二年（一八九六）清廷被俄脅迫，簽訂「中俄密約」，准俄展長西伯利亞鐵路自滿洲里迄綏芬河，穿越東三省直達海參崴，並築長春至哈爾濱線，此兩段鐵路即以後之東清鐵路（中長鐵路）。二十四年（一八九八）訂立「旅順大連租借條約」時，又允許俄國自東清鐵路之哈爾濱站修建鐵路至大連，並築支線至大連灣及旅順口（南滿鐵路）。同年，法國要求築自越南邊境之勞開至雲南昆明間鐵路（滇越鐵路）之權。二十九年（一九〇三）九月，清廷與法簽訂「中法滇越鐵路章程」，同年開工，宣統二年（一九一〇）完成。光緒二十三年（一八九七），德國藉口山東德教士二名被害，占據膠州灣，要求建築由膠州至濟南及由濟南至山東邊界之鐵路（膠濟鐵路），於二十五年（一八九九）開工，二十九年完成膠州至周口店一段，並要求承建津浦鐵路北段之權利。英國則要求清廷保證長江沿岸各省土地不得租借割讓於他國，並要求修建鐵路及其他權益：如先後承建滬寧鐵路、津

浦鐵路南段、滬杭甬鐵路、廣九鐵路等。日本自三十一年（一九〇五）戰勝俄國後，開始攫取在東北之特殊地位，並自俄獲得轉讓之南滿鐵路。

三、借債築路

當鐵路對國防與民生之重要漸為朝野所重視，並由反對築路而轉主興修後，因無築路經驗，而官股、商股之籌集又均有困難，遂步入大借外債之途，乃於光緒二十一年（一八九五）設立鐵路總公司，派盛宣懷為督辦鐵路大臣。除東清、膠濟、滇越等外人擅築各路及另已進行之路線外，其他凡擬築各路全由此公司主辦。自光緒二十一年至二十九年（一八九五—一九〇三）期間，與各國先後簽訂京漢、正太、汴洛、粵漢、道清等路借款合同，及滬寧、滬杭甬、浦信、廣九等路借款合同，喪失權利甚鉅。如（一）借款回扣：照借款面額減除回扣，由九五折至九折不等。（二）材料須向借款國購買，並付給酬金百分之五。（三）鐵路總工程師及會計主管由借款國人員充任，一切施工購料及用人行政大權多由總工程師及會計主管二人主持決定。（四）規定路成後代辦營業期限，優先償還借款本息，並以餘利百分之二十作為酬勞。

四、國人自築鐵路

光緒二十九年（一九〇三），袁世凱建議興築由北平西出長城以達張家口之鐵路。當時京奉鐵路通車後營業暢旺，路收豐裕，袁氏乃決定提用該路餘利，以充建築京張鐵路工程款。惟京奉鐵路因借用英款關係，英方以提用餘利則京張鐵路工程師須雇用英人充任。事為俄國所聞，以清廷曾向俄國有長城以北鐵路不能由他國承辦之諾言，出而反對。清廷乃與英公司擬定按年提撥京奉鐵路餘利辦法，並聲明不用外籍工程師，而由國人出任，以示與他國並無關係；俄人無所藉口，但譏諷謂中國能擔負此路工程之工程師恐尚未出世。幸當時此路之總工程師為我國工程碩彥詹天佑。此段工程終於光緒三十一年（一九〇五）開工，是為中國人自籌工程款、自築鐵路之始。京張鐵路自南口以上至康莊路線係盤山上升，尤以關溝、居庸關一段地勢最險峻，路工之難為以前所築平漢、北寧、膠濟等路之建於中原地帶者所未有。八達嶺隧道長達一千零九十一公尺，尤為我國工程師前所未經之艱鉅工程。其

時機具甚少，人才尤為缺乏，除少數助手係早年留學回國者外，在國內學習工程者寥寥無幾。詹氏對工程後進親加訓練，使能勝任；復以學驗得主政者信賴，凡施工購料、用款用人，一由詹氏全權主持，故能順利完成鉅工，詹天佑亦因京張鐵路之築成而馳名中外。

五、拒借外債

國人因不滿鐵路總公司借債築路政策，釀成拒款廢約，謀求自辦運動者有川路、湘路、贛路、閩路、皖路、蘇路、西潼、新寧、豫路、桂路、同蒲等路，一時士紳富商咸以倡辦本省鐵路為名，設立公司，推舉總理，向各方籌集款項。究以人民財富有限，只具一時熱情而無實力，創辦者徒務虛名，於建築鐵路初無經驗，不特進行遲緩，且漸滋弊端。光緒末年已有提倡將鐵路收歸國有之議，當時郵傳部曾宣示各省自辦鐵路均限三年內完成，否則由部會同地方政府辦理。至宣統三年（一九一一年），清廷宣布將鐵路幹線收歸國有列為政策，由郵傳部籌畫收回詳細辦法。其時湘、粵、川各省士民以清廷此舉係以國有為名，實則仍借外債，開會力爭，工商界且罷工、罷市以示抵抗。其中，川省紳民紛請從緩接收川路，朝議與民情各趨極端，激起川變。

六、築路實績

綜計自光緒七年（一八八一年）至宣統三年（一九一一年）之三十年間，清廷初因昧於世局，反對興築鐵路；迨外侮侵凌，積弱暴露，深感建路為禦侮圖存之基，乃轉變為大借外債，積極築路。惟因政策紛歧，貸款又出於列強脅迫，嚴重喪失權利，故在此期間鐵路修築績效並不理想。

第二節 民國初期之鐵路

一、築路進展

民國肇始，政府先將商辦各路收歸國有，並繼續進行向外借款，趕築各幹線鐵路。由交通部先後接收之商辦鐵路計有：四川、湖南、湖北、安徽、江蘇、浙江、河南、山西、福建等九省鐵路。政府推行鐵路國有政策雖具

決心，惟是時國庫空虛，接收時並未籌有足款，只得訂定分年攤還辦法。又因國內政局不定，軍閥割據，內戰頻仍，各路業務大受影響，收入銳減，鐵路建設資金之籌措仍出於借債之一途。在英、美、法、比等國權益均露下，勉謀鐵路建設之推進。旋歐戰爆發，各國自顧不暇，向外借款之途亦告中斷，財源枯竭，建設更感困難。

先是，光緒三十年（一九〇四）日俄戰後，日本積極進行對我東北之侵略。先於戰事進行中，在我東北領土內擅築安奉（安東至奉天）軍用鐵路；戰事結束後，獲得俄國所築哈爾濱至旅順、大連之鐵路及旅順、大連兩港，成立南滿鐵路。日本既取得南滿鐵路，遂藉此幹線以進行經濟侵略，駐兵布警，擴張其特權。我政府為謀自救圖存，乃著手建築東北三省省會間之聯絡鐵路。民國十年，東北交通委員會成立，接管當時交回我國之中東鐵路，收回附屬特權；並自力建築山瀋陽直達吉林、黑龍江兩省省會之鐵路。又以東北各省間須有主權在我之幹線鐵路，且能與國內幹線銜接，構成系統，乃有東西兩大幹線之構成及葫蘆島港之經營。如此各路脈絡貫通，相互支援，減少對南滿與中東鐵路之依賴性，抵禦日俄藉鐵路對我嚴密控制之企圖。

民國十六年以前，共完成鐵路四千四百三十公里，關內、關外各占半數。關內部分為平綏、隴海、粵漢線湘鄂段與廣韶段，以及南潯鐵路。關外係由四平經洮安、昂昂溪至齊齊哈爾之省際聯絡線，再以北寧鐵路為主幹，西向加築四洮、洮昂接齊齊哈爾等三路以通克山，稱為西四路；東向加築瀋海、吉海、吉敦等三路謂之東四路。

（表一）

表一 民初至北伐完成期間築成鐵路表

路 別	起 訖 站 點	幹 支 線 長 度	附 註
平 綏	張家口——包頭	六〇〇公里	

齊	齊	洮	四	吉	吉	瀋	箇	新	南	粵	隴
克	昂	昂	洮	敦	海	海	碧 石	寧	潯	漢	海
齊齊哈爾——克山	昂昂溪——齊齊哈爾	洮安——昂昂溪	四平——洮安	吉林——敦化	朝陽——吉林	瀋陽——海龍	滇越鐵路之碧色寨——石屏 ——箇舊	廣東新寧	德安——南昌	北段 武昌——長沙 南段 韶關——廣州	東段 開封——海州 西段 洛陽——靈寶
一七七公里	二〇公里	一二五公里	三三四公里	二二〇公里	二二〇公里	九八公里	一七七公里	四八公里	一二八公里	四〇〇公里 二〇〇公里	四七〇公里 一七〇公里
包括支線四八公里。					朝陽爲瀋海路上一站。	包括梅河口支線七五公里。		包括支線二八公里。			

大 通	大虎山——通遼	二五一公里	大通爲北寧路之一站。
鄭 通	鄭家屯——通遼	一一三公里	鄭家屯爲四洮路之一站。
洮 索	洮安——索倫	七十一公里	僅完成洮安——懷遠鎮。
呼 海	呼蘭——海倫	二二〇公里	
金 城	金州——城子	一〇二公里	金州爲南滿路之一站，由中日商辦。
天 圖	大寶山——圖們江	一〇〇公里	係指國境內部分。
錦 熱	錦州——口北營子——北票	一二二公里	
共 計		四、四三〇公里	

二、創立鐵路管理制度

我國鐵路多借用外債興築，故會計、財務、人事、材料等職掌大都規定於合同之中，駐路外國商銀代表乃各本其經驗與所習成規，移植於各該鐵路。行之既久，奉爲圭臬，各守特殊之點，積重難返。我國政府亦無統籌之計畫，任由各路各自爲政，其建築規範、行車方法、營業規則、會計制度等均各採其債權國之制度，而不盡適合於我國情形，政府欲執行鐵路管理或監督之權，尤感困難。

各路畫一管理制度運動，開始於民國二年之鐵路會計統一委員會。交通部以各路所編會計、統計至爲分歧，

內容既不易瞭解，成效尤難比較，乃設立鐵路會計統一委員會，並聘美國亞當士（Henry C. Adams）為顧問，制定鐵路資本支出、營業用款、總平準表等分類則例，以及列車、機車里程統計則例，均於四年一月一日起實行。自是以後，我國鐵路方有完整之會計與統計制度。

民國六年，交通部為統一各路建築及設備之工程規範，設立鐵路技術委員會，分工程、機械、運輸、總務四項，網羅國內外技術專家為會員，制定國有鐵路技術統一規則，如「鐵路建築標準及規則」、「鋼橋規範書」、「鋼軌及機件規範書」、「機車製造規範書」、「車輛製造保養檢查標準及規則」、「行車規章」等，均於十一年十一月公布施行。嗣後並逐年修訂，益臻完備。

民國五年，交通部設立法規委員會，經一年餘時間議訂草案共約百餘種。後另設審訂會，審訂結果頒布鐵路法規六十餘種。

第三節 北伐完成至抗日戰前興築之鐵路

民國十七年北伐完成，國民政府成立鐵道部，專責建設我國鐵路。鐵道部當即提出利用庚子賠款及關稅餘款進行築路計畫，擬於五年期間建築鐵路八千公里，並著手整頓原有鐵路，使與建築新路同時並進。

一、粵漢鐵路

政府決定用英、比退還庚子賠款以完成粵漢鐵路。粵漢鐵路為貫通粵、湘、鄂三省惟一幹線，北連平漢路，南通粵港，自光緒二十七年（一九〇一）開始建築，僅完成南北兩段；南段廣韶段於民國四年完成，北段武株段係於七年通車，惟中間自韶關至株州間工程中斷達十餘年之久，經於十九年興工先築韶關至樂昌段，再繼續展築至株州，於二十五年五月完成全線通車。

二、浙贛鐵路

浙贛鐵路先由浙江省政府籌措資金興建杭州至金華段鐵路，於民國十九年開工，二十一年三月完成，並修築金華至蘭谿支線。該支線旋於二十三年一月展築至玉山，由玉山至南昌段則於二十三年七月興工，至二十五年一月完成。當玉山至南昌段行將完成通車時，鐵道部認爲此路如向贛省伸展，橫越贛省中部而與株萍路相接，則粵漢鐵路修通後，廣州與京滬即可連接，構成長江以南之東西幹線，故決定再予展築該線由南昌至萍鄉，於二十六年九月完工。浙贛鐵路全線幹支線共長一千二百三十一公里。

三、隴海鐵路

隴海鐵路西通陝西，東接海口，橫貫四省，自光緒三十年（一九〇四）開工後，陸續分段建築。因受政局及內戰影響，全線僅完成東自海州至大浦、西至豫西靈寶，其餘各段久告停頓。鐵道路於民國十九年先築靈寶至潼關一段，於二十一年八月竣工通車；潼關至西安亦係利用比國庚款，於民國二十年四月興工，二十三年底完成。由於西北之開發極爲重要，乃決定繼續向西展築至寶雞，於二十四年興工，二十六年七月抗戰爆發時通車。此外並築大浦至連雲港段，使與港口相銜接。至此隴海鐵路全線貫通，爲我國東西向主要幹線鐵路。

四、同蒲鐵路

同蒲鐵路爲軌距一公尺之輕便鐵路。北起大同，南迄風陵渡口，長八百五十四公里，縱貫山西全境，係由山西省政府利用兵工修築。民國二十二年十二月，自太原起分向南北逐段興築，於二十六年抗戰爆發前完成通車。所需款項亦由山西省政府自行籌措。

五、江南鐵路及淮南鐵路

江南鐵路爲民營鐵路公司所經營，原擬修築蕪湖至乍浦海口之蕪乍鐵路，旋改爲京粵線，先築京孫線，自南京至孫家埠，長一百七十公里，於民國二十四年通車。淮南鐵路興築之議，始於民國十九年，政府爲謀淮南煤礦運煤之便利，核准自淮河南岸懷遠鎮所屬之田家庵，修築鐵路至蕪湖對岸之裕溪口，以接水運，長二百一十四公

里，於二十四年六月完工通車。

六、京贛鐵路

京贛鐵路原計畫利用江南鐵路（南京至宣城以南之孫家埠）向南展築，經寧國、績溪、徽州、休寧、浮梁至江西之貴谿，與浙贛鐵路接軌。其構想為中日戰爭一旦爆發，南京難以久守，有一條可以往後撤退之路線。鐵道部於民國二十五年間，設置京贛鐵路皖境及贛境兩工程處，兩段同時動工。皖境一段自宣城至兩省交界之道湖，長三百七十公里，二十五年十一月中先行動工，所有土石方及隧道橋涵工程大部分已完工，並由宣城鋪軌至徽州約一百六十公里，即告停頓。贛境一段開工稍遲，至二十六年十二月，僅由貴谿方面鋪軌五十餘公里至景德鎮。因國軍於二十六年十一月退出宣城，兩段工程被迫停止，所完成部分路軌被拆毀，器材轉運後方。

七、其他鐵路工程

鐵道部於民國二十四年二月委託京滬杭甬鐵路局代建由蘇州至嘉興間之鐵路，計長七十四公里，於七月完成。此外有關鐵路之兩大建設：一為首都輪渡，一為錢塘江大橋。國民政府奠都南京後，南京地位益形重要，下關、浦口間，以一江之隔，須經渡駁，客貨運輸至感不便。鐵運部因興建首都輪渡，於民國二十二年十月開工，二十四年二月完工，俾原車經輪渡過江，完成直達運輸。鐵道部又鑒於滬杭甬鐵路已全線完成，經與浙江省政府協議合資興建錢塘江大橋，於民國二十三年十一月開工，二十六年十月完成。

第四節 抗戰時期修築之鐵路

七七事變突起，全面對日抗戰爆發，日軍猛烈進犯，戰局迅速擴展。政府向大後方遷移，沿海重要港口及各幹線鐵路次第淪陷。當時鐵路員工或在日機瘋狂轟炸下，或在日軍礮火射擊中，與國軍併肩作戰，在最危急時猶能堅守崗位，支援前線。其於路線保衛，以抵抗敵軍進攻；或遇戰略撤退，須破壞橋樑、隧道以阻敵前進，均盡

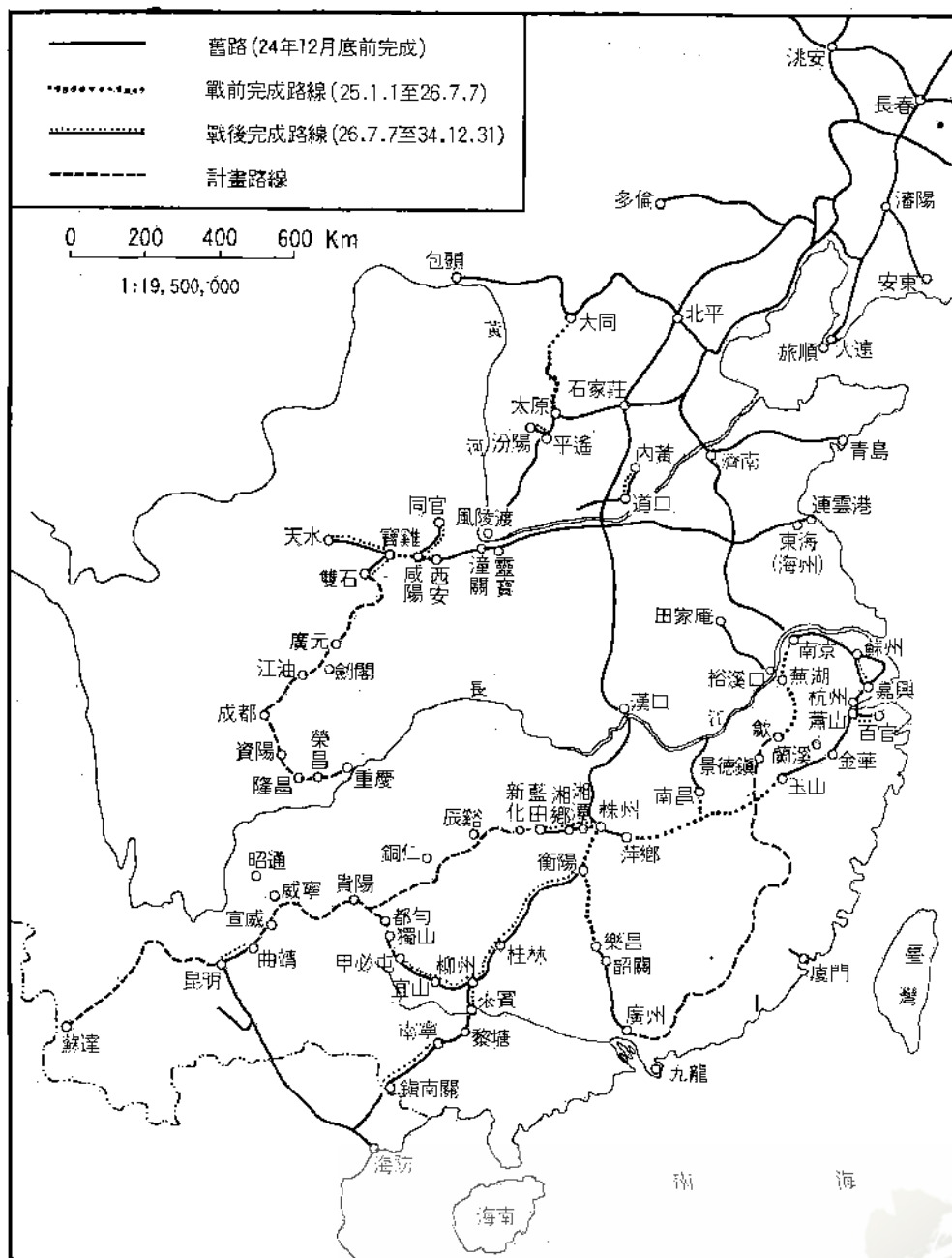
崗位職責。

鐵路陷敵或中斷後，業務停頓，收入劇減；此時政府財力窘迫，軍費以外之支出勢須儘量撙節，興建鐵路計畫不得不暫予擱置。惟爲突破敵人封鎖，勢須發展國際交通路線，如：爲謀溝通越南，必須趕修湘桂鐵路；爲謀溝通緬印，則必須興建滇緬鐵路；爲求打開北方國際通道，亦須設法修築西北鐵路。茲將抗戰期間各路修築情形分述如後：（圖一）

一、湘桂鐵路

湘桂鐵路係自粵漢鐵路之衡陽接至桂越邊境之鎮南關，與安南鐵路銜接。此路分下列四段進行：（一）衡陽—桂林。（二）桂林—柳州。（三）柳州—南寧。（四）南寧—鎮南關。自衡陽至鎮南關全長一千零三十公里。其分段修築情形如下：衡陽桂林段於民國二十六年九月興工，工程進展至爲迅速，全段三百六十一公里，於二十七年十月即行通車，平均約每日一公里，創趕築鐵路工程最速紀錄。桂林柳州段一百七十七公里，柳州南寧段二百六十公里，南寧鎮南關段二百三十二公里，均於二十七年同時開工。其中桂柳段於二十八年底通車，柳南段修至黎塘後，適敵自北海登陸，桂南震動，工程遂告中斷。嗣將進犯敵軍擊退，工程繼續推進，於三十年九月通車至來賓。至南鎮段係由中、法合辦，築路工程由同登經鎮南關向北推進，二十八年已鋪軌六十七公里，後以敵軍侵入桂南，工程遂告停頓。是時敵軍已封鎖我國各重要港口，進口物資來源斷絕，鐵路施工遭遇前所未有之困難，鋼料缺乏，水泥稀少，無論橋樑軌道均須變更設計。就橋樑言，如建鋼橋，原需用鋼樑，鋼樑無法進口，改以鋼板樁與洋松製成之組合樑代替。橋墩原須使用水泥，水泥既不易獲得，除橋墩基礎及低水位部分使用混凝土外，其上則利用鋼軌作支架，以資代替；所用鋼軌乃自各路拆下加以拼湊，新舊大小不一，輕重長短各異。連接軌條所用魚尾鉸、螺絲亦不一致，必須費盡苦心，克服困難。人力供應亦至不易，施工地區大多人煙稀少，須依靠地方政府徵用大量民工，並由施工單位供應餐宿，以安定其生活。

二、湘黔鐵路



圖一 北伐完成至抗戰勝利期間新完成鐵路路線圖（民國二十五年一月一三十四年十二月）

湘黔鐵路係自粵漢鐵路之株州經湘潭、湘鄉、藍田、新化、辰谿、銅仁、都勻以達貴陽，全長約九百九十餘公里。民國二十六年間，鐵道部成立湘黔鐵路工程處，將湘潭至新化長約二百餘公里一段先行開工。株州至湘潭一段（湘江大橋尚未完成）長約二十八公里，其中由株州至湘江東岸原爲粵漢鐵路之支線，已先修復通車。至二十八年二月，工程進行極爲迅速，鋪軌已過藍田至一百九十三公里處之金沙灘，距新化尙差九公里，湘潭至藍田一段已先行通車。只以長沙大火後，湘境戰爭劇烈，鐵道部奉軍事委員會命令限兩個月內拆軌，將所有器材、車輛暨設備南移至柳州，以籌建黔桂鐵路，該路乃遵令於四月底以前拆軌南移。

三、黔桂鐵路

黔桂鐵路起自柳州，並與湘桂鐵路相接。由柳州經宜山、金城江、獨山、都勻以至貴陽，共長六百二十公里，爲開發西南主要幹線。是時湘桂鐵路衡桂及桂柳兩段已先後通車，華北及長江一帶已逐漸爲日軍侵占。長期抗戰之局勢已漸形成。如何加強西南大後方之鐵路交通至感重要，政府乃決定修築黔桂鐵路。時華北及長江以南淪陷各路拆下鋼軌器材爲數不少，機車車輛輾轉疏運至西南者亦多，故主要器材不必外求。適逢湘、贛戰事吃緊，湘黔鐵路即需拆毀，當即決定將湘黔路局改爲黔桂路局，利用湘黔路全部人員及器材移築黔桂路，因於民國二十八年四月成立工程局，籌備興工。惟該路沿線山嶺重重，地勢崎嶇，工程浩大，費用繁鉅，而戰時政府財力窘迫，無法大量投資。且預計此線在最初數年間運量不致過多，爲適應事實需要，乃決定將難工地段採用最高二點七坡度，俾能節省工費，縮短工期，並另行研究使用馬力較大機車，加強牽引力，以資補救。

該路建築時，沿海各港口已全爲敵人封鎖，除在各撤退鐵路搜運舊料外，無法向外採購。以鋼軌言，除由湘黔鐵路拆移約一百公里鋼軌及已拆下之南潯鐵路約一百公里鋼軌外，其餘所需鋼軌，均需由粵漢、京贛、浙贛等路沿線已拆軌地段搜尋收購遺留未運出者，其間常因鐵路破壞時日過久，所有遺軌或爲日人搶走，或爲奸商盜賣，或爲沿線居民埋藏，無法搜集全額；已搜集者，運輸亦至困難，其餘鋼樑亦需由他路舊料中搜集修補應用。又水泥來源缺乏，建橋時亦做照湘桂路克難辦法予以補救。其時日軍已在廣東北海登陸，威脅廣西南部，桂省各

地時遭日機轟炸。所幸在事員工均能淬厲奮發，冒險犯難，工程進展頗為順利。柳州金城江段自民國二十八年九月開工，三十年二月完工通車；金城江以至獨山區間工程艱鉅，須用百分之二點七坡度及六度彎道多處，方能盤旋而上，隧道亦有多座。三十一年二月路軌鋪達六甲，三十二年六月通達獨山，三十三年春鋪軌到達都勻。三十三年八月衡陽淪陷，日軍沿湘桂線深入桂北，桂林與柳州先後為敵蹂躪，西南局勢驟告緊張；為阻其前進，即將湘桂、黔桂兩路予以徹底破壞。該年底日軍侵入獨山，旋即後撤。三十四年九月，南丹、都勻間恢復通車，而都勻、貴陽間長約一百六十六公里，僅部分開工，尚未全部完成。

四、滇緬鐵路

民國二十七年，沿海港口多為日軍封鎖。西南方面除原有滇越鐵路外，不得不另謀其他國際路線。政府乃決定滇緬鐵路應即準備興工，不特可應抗戰期間之急需，且可為雲南開一永久出海通路。惟此路必須與緬境內鐵路接通，方能發揮功能。而由緬甸臘戍修築鐵路至邊境，所經地段地形崎嶇，鐵路須穿越高山峻嶺，通過深谷，工程極為艱鉅，為謀縮短工期，乃採一公尺之軌距。惟當時日軍對我封鎖日益緊迫，滇越鐵路不僅運力微薄，且越方屢受敵人壓迫，運輸隨時有中斷之虞。政府乃決定先將滇緬鐵路我國境內部分，即自昆明至中緬邊境一段，先行施工。於民國二十七年六月設立工程處，二十八年春正式開工。惟此時越南政府限制物資經由滇越鐵路運入中國，七月間，英國政府亦宣布滇緬公路停運中國物資三個月，器材不能供應，工程乃告停頓。直到二十九年十一月，英政府宣布恢復滇緬公路交通，滇緬鐵路工程始加緊趕工。是時雲南省政府已徵募民工二十萬人參加工程，所需外洋器材亦獲美政府同意列入租借法案內採辦。當時昆明向東已鋪軌二十四公里，其餘工程亦部分完成。緬甸方面自臘戍至邊境之鐵路長約二百公里，亦全面動工，預計至三十二年六月應可完成。三十年十二月七日，太平洋戰爭爆發，迨至三十一年三月，仰光被日軍侵入，滇緬鐵路之修建遂告終止。

五、敘昆鐵路

抗戰軍興，重慶為我戰時首都。由位於長江沿岸之敘府修築通達昆明，以與滇越、滇緬相銜接之鐵路，極感

需要，政府乃決定做照湘桂鐵路成例，組織川滇鐵路公司，由川、滇兩省各出資五百萬元，中央出資一千萬元，於民國二十七年九月設立綏昆鐵路工程局，著手進行。此線自昆明經曲靖、宣威、威寧、昭通而至綏府，全長八百六十三公里，於二十七年九月測量完竣，十二月開工，先進行昆明曲靖間路線一百六十公里工程；以築路工人招雇不易，工程稍受阻礙。二十九年九月，因越南允許日軍假道，我方立將滇越鐵路滇境內段河口大橋予以破壞，並將河口至芷村正線一百五十公里軌道拆下，以之鋪設綏昆路昆明至曲靖一段，並使用滇越鐵路機車車輛，於三十年三月通車。三十年代曲靖至宣威一百公里路基已完成，宣威至威寧間一百七十里橋涵隧道已部分開工，以器材供應中斷而停工，全部工程約已完成百分之三十九。此段通車後對於抗戰後期盟軍軍用品之接運，頗具貢獻。

六、西北鐵路之展延

抗戰開始後，西北鐵路之重要性原不亞於西南各路，故政府對西北鐵路之建設與西南並重。惟因鐵路建築器材大多仰給於外洋，西南接近海口，輸入較易；尤以亟謀抵制日軍封鎖，增闢國際通道，不得不偏重西南。政府雖在抗戰艱苦階段，對建築西北鐵路仍力求進展。茲分述如下：

(一)寶天鐵路：民國二十八年戰爭已深入豫西，一旦日軍衝入潼關，西安即受威脅，鐵路西移器材及機車車輛行將無處疏散，故政府決定修築寶天鐵路以爲退路。乃於同年六月開工，自隴海路終點寶雞站展築，沿渭河而達天水。該線適在秦嶺山脈中，沿途崇山峻嶺、懸崖絕壁，秦嶺橫貫東西，路線長一百五十四公里，必須開鑿隧道一百二十九座之多，石方達五百三十萬立方公尺，且全係堅石，工程極爲艱難。當時抗戰已極艱苦，政府財力支絀，祇得利用拆下東段及平漢路器材施工。而沿線人煙稀少，糧食缺乏，幸賴陝、甘兩省當局代爲徵工徵糧，以資因應。由於工款不濟，中經停工二次，直至三十四年底工程始告完成，直達天水。

(二)咸同鐵路：此路自隴海路之咸陽車站分岔北行，跨涇河，經三原、富平、耀縣，沿漆河而達同官煤礦，計長一百三十五公里，全線土方約六百萬立方，大小橋工一百四十處。自民國二十八年六月開工，三十年十一月完成通車，所有鋼軌均自東段拆運。此路完成後不僅解決隴海路機煤供應問題，對軍運與民間運輸需求均有重大裨

益。

(二)天成鐵路：天成鐵路爲西北、西南兩鐵路系統之重要聯路線。民國二十九年二月成立天成鐵路工程局，經多次測勘，決定路線由成都經綿陽轉入江津，避開劍閣一帶難工，然後經廣元，沿北棧道越秦嶺而達天水。幹線共長七百五十五公里，估計全線土方五千一百餘萬立方，石方一千六百餘萬立方，隧道總長約三十公里，大橋總長度十六點七公里。此線定線後，以抗戰期間器材缺乏，財力支絀，似此鉅大工程難以舉辦，未曾動工，列入戰後第一期五年鐵路設計畫中，擬在第一年即行開工。

(四)成渝鐵路：成渝鐵路自重慶經江津、永川、榮昌、隆昌、內江、資中、資陽、簡陽而至成都，共長五百二十九公里，與天成鐵路同爲西北與西南聯絡最重要之鐵路。民國二十四年底，鐵道部與四川省政府暨中國建設銀公司合作，官商合辦，成立理事會。工程於二十五年開始，迄大陸撤退止，共完成隧道十五座，大橋橋座四十座，土石方完成百分之四十七，內江以東已準備鋪軌通車。

第五節 勝利復員時期之鐵路

一、戰後第一期五年鐵路設計畫

民國三十四年初，中央設計局曾擬訂「戰後第一期五年鐵路設計畫」，預定於戰爭勝利結束後立即付諸實施。其目標爲：建築鐵路主要幹線網，以配合工礦各業之需要，特別以配合煤、鐵生產與動力網爲主，藉以促進農工商業之發展，增進國際貿易；同時完成幹線鐵路網，以開發邊疆，促進各項建設，提高國民生活水準。基此目標，第一期計畫建築鐵路一萬四千公里。其要點爲：

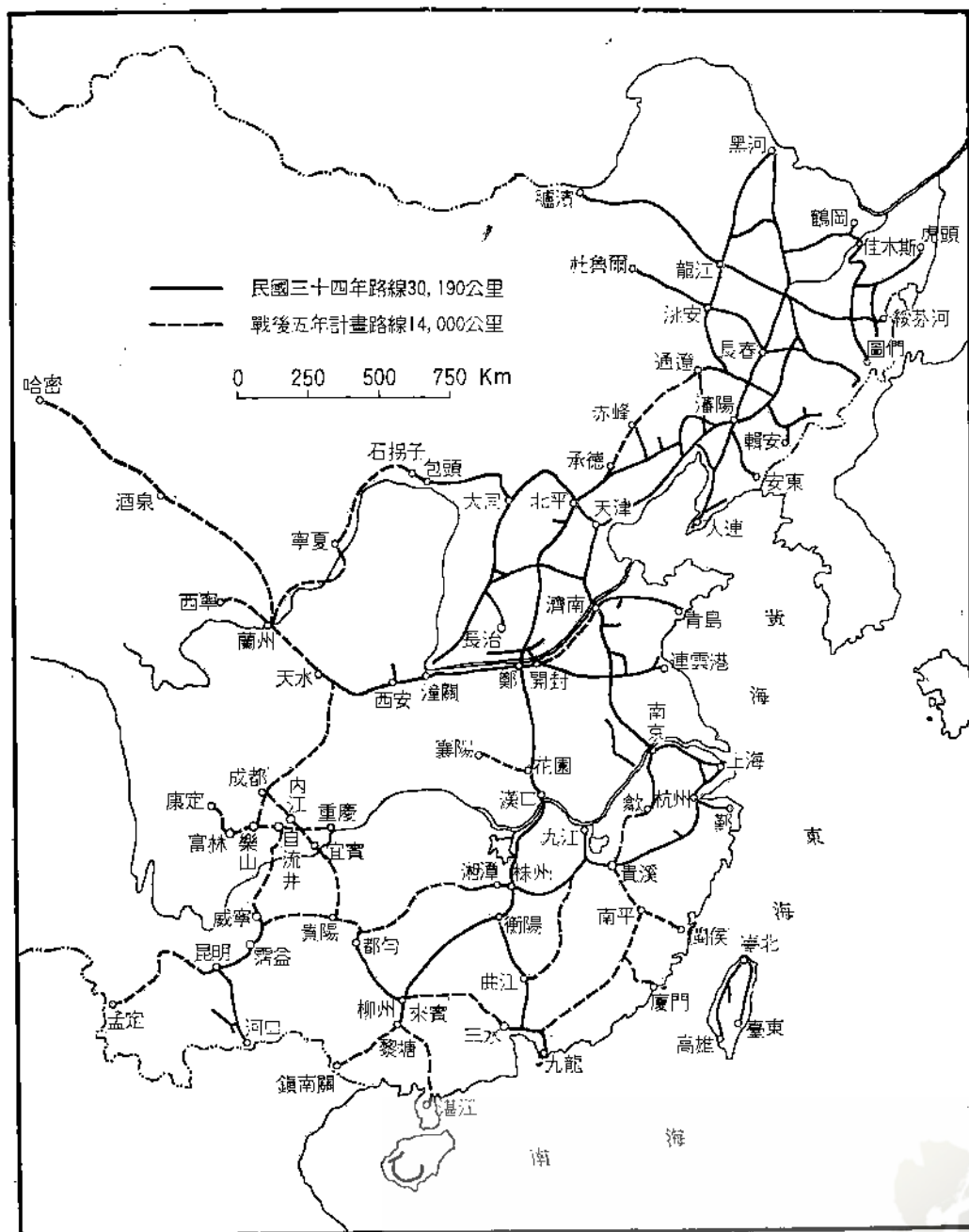
- (一)東北鐵路經多年經營已近飽和，不擬增建。
- (二)完成綏昆鐵路迤益至威寧段，東展至貴陽；建築川黔、成渝、天成、天蘭諸路，北延至哈密，構成西部南

北幹線。

- (三) 完成湘桂路來賓至黎塘段，南展至湛江。
 - (四) 修築清江至贛縣鐵路，南展至曲江，與平漢、粵漢路所構成之中部南北幹線銜接。
 - (五) 完成京贛南段自歙縣經貴溪南展至南平，以達福州之鐵路，俾與津浦路構成東部南北幹線。
 - (六) 修建包頭、寧夏至蘭州鐵路，使由天津經包頭、蘭州至哈密，構成北部東西幹線。
 - (七) 興築開封至濟南鐵路，使由青島可直達開封，與中部東西幹線之隴海路相聯接。
 - (八) 完成湘黔路湘潭至都勻段，使上海能經杭州、貴溪、貴陽以至昆明，構成南部東西幹線。
 - (九) 修築成都至樂山，及內江經樂山、富林達康定等鐵路，並築宜賓至自流井線。
 - (十) 完成滇緬鐵路以溝通緬甸。
 - (十一) 建築蘭州至西寧鐵路，使青海與甘肅兩政治中心相接。
 - (十二) 築承德經赤峯達通遼之鐵路，以加強東北與內地之聯絡。
 - (十三) 修築長治至清化線，以開發煤運。
 - (十四) 築花園至襄陽線，爲將來西安至漢口線之一部分。
 - (十五) 修築三水至柳州鐵路，以構成西南與廣州間之直接交通。
 - (十六) 完成黎塘至鎮南關線，以加強西南國際交通。
- 以上所有路線幾全經踏勘或初測，工程方面並無重大困難。如能取得國外財團合作，儘量利用外資，假以時日，必能逐步實施。(圖二)

二、鐵路之接收

民國三十四年八月十四日，日本宣布投降。政府即首先派員接收淪陷區鐵路，並擬依「戰後第一期五年鐵路建設計畫」逐步實施。當時東北區鐵路路線最長，且因未遭破壞，營運情況最佳。惟當時蘇俄於日本投降前二日



圖二 戰後第一期五年鐵路建設計畫圖

對日宣戰，竟侵入我東北，並深入熱河、察哈爾兩省。鐵蹄所至，中共隨之，阻我接收，屢經交涉，不允撤退。在長期延宕中，拆去東北各工廠價值二十億美元之工業設備，復將日本及偽滿部隊所繳武器彈藥，全部武裝中共部隊，並將地方移交中共，故政府無法前往接收。至其他淪陷區鐵路，如平漢、隴海、浙贛、津浦等路多遭慘重破壞，甚至路軌、路基毀壞達數百公里，橋樑、車站及行車設備亦破壞無遺。政府派員接收後，盡力先將各幹線鐵路修復通車。

三、幹線區管理制度

全國鐵路之畫分管理辦法，政府決定採用「幹線區管理制度」，並公布自民國三十五年三月起實施。其分區辦法如下：

- (一)京滬區：路局設於上海，路線包括：京滬線、滬杭甬線、蘇嘉線、京贛線及各支線。
- (二)平津區：路局設於北平，路線包括：北寧線（關內段），通縣、承德、北票線，葉柏壽、赤峯支線，營口支線、平綏線、平門支線、大同口永支線及各小支線。
- (三)津浦區：路局設於濟南，路線包括：津浦線、膠濟線、石德線、蚌埠水家湖線及各小支線。
- (四)浙贛區：路局設於杭州，路線包括：浙贛線、南潯線及各支線。
- (五)粵漢區：路局設於衡陽，路線包括：粵漢線、廣九線、廣三線及各支線。
- (六)平漢區：路局設於漢口，路線包括：平漢線、道清線及各支線。
- (七)隴海區：路局設於鄭州，路線包括：隴海線、咸同支線、開封新鄉支線及各支線。
- (八)晉冀區：路局設於太原，路線包括：正太線、同蒲線及各支線。
- (九)湘桂黔區：路局設於柳州，路線包括：湘桂線、黔桂線、新築來賓廣州灣線及各支線。
- (十)昆明區：路局設於昆明，路線包括：川滇線（絨昆路）、滇越線及滇緬線。

至於東北鐵路，除中東、南滿兩路另組中國長春鐵路，由中蘇共同管理外，東北地區國有各路畫分為瀋陽、

牡丹江、錦州、齊齊哈爾、哈爾濱、吉林等六區鐵路局分別管理。

政府因美國特使馬歇爾爲國共合作之奔走促成和談。和談期間，中共乃在長江以北廣肆破壞鐵路，毀移軌枕，挖平路基，炸斷橋樑，阻塞隧道，每一鐵路幹線均在不斷破壞與修復之循環中。估計自民國三十四年至三十八年之四年中，於搶修及築路計畫而投入之人力、物力，如悉用於第一期鐵路建設計畫，必助益更多。

第六節 臺灣鐵路

一、接收初期之整修

民國三十四年八月十四日，日本宣告投降後，接收之臺灣鐵路由中央交臺灣省代爲經營管理。臺灣鐵路係由清臺灣巡撫劉銘傳所創建。開始興築時，自臺北大稻埕至基隆，全長二十八點六公里，於光緒十三年（一八八七）開工，十七年（一八九一）竣工通車。光緒十四年（一八八八）續築自臺北南下經桃園、中壢以達新竹之路線，計長十八點一公里，十九年（一八九三）完成通車，共長一百零六點七公里。二十一年（一八九五），日本占據臺灣。二十四年（一八九八），山日人繼續興築，於三十四年（一九〇八）完成自新竹南下經苗栗、臺中（山線）以迄臺南、高雄之縱貫線工程，同時臺北至淡水及高雄至九曲堂兩支線亦告完工。後因山線坡度甚陡，運輸能力受到限制，爲適應需要，乃於民國八年於竹南彰化間另築海線鐵路，長八十五公里，於十一年完成。民國六年修建宜蘭線，於十三年完工通車。十六年收購電力公司所建之集集支線，十八年收購煤礦公司所築之平溪支線。臺鐵東線則於清宣統元年（一九〇九）自花蓮港開始修築，民國六年通至玉里，計長八十七公里，自玉里南下臺東長八十三點三公里路線，原係臺東糖業公司所建，十五年由臺鐵收購，成爲東部幹線。其後西部幹線因運輸漸繁，於民國八年完成基隆臺北間雙軌；十五年以後之十年間，臺北至竹南及臺南高雄間亦鋪設雙軌。在日本發動太平洋戰爭時，臺鐵在路線及設備上已粗具規模。

民國三十年太平洋戰爭爆發後，臺鐵之正常保養不遑顧及，枕木多年未能按期抽換，橋樑養護亦告停頓。加以戰爭末期盟軍飛機轟炸，各項設備多遭慘重破壞。至臺灣光復時，臺鐵已呈百孔千瘡，枕木腐朽逾半；鋼軌磨損逾限及重量過輕必需抽換者，共達一萬五千噸；損壞及載重不足橋樑共一千四百孔；機車車輛更破爛不堪。是以遣送歸國之日籍臺鐵人員曾預言臺鐵至多能維持六個月即將癱瘓，足證當時臺鐵設備毀損之嚴重。

臺鐵在日據時期所有設備器材，均仰給於日本。光復後器材來源斷絕，又逢國內戰亂，器材供應極端困難，臺鐵羅掘拼湊，勉強維持。當時臺灣經濟蕭條，業務衰退，加以運價極低，收入劇減，而物價趨漲，入不敷出，僅能於維持行車之餘，於民國三十五年八月，將日人拆除之北投新北投間軌道予以恢復。復於三十六年十一月完成新竹至竹東間支線，計長十七公里，嗣於四十一年再由竹東延長至內灣。

民國三十七年三月，臺灣鐵路管理委員會改組為臺灣鐵路管理局，調整機構，全面推進復舊與改進工作。

為確保行車安全，先須鞏固路線橋樑，包括路基之整修、涵洞之疏導、翼牆之修補、腐朽枕木與磨損鋼軌之抽換，以及行車號誌與站場聯鎖設備之裝置。由於器材極端缺乏，施工倍增困難。如鋼樑：先利用沿線存樑十孔加以修理，以作週轉，將最險鋼樑先行抽換，然後將換下之樑截去銹爛部分，補充新料製成可用鋼樑備用，再行輪轉替換。此種克難辦法，必須備有部分鋼料，並能自製鋼樑。有時被迫採移樑辦法，即將行車較稀之雙軌地段暫行封鎖，改為單線行車，將其中一線之鋼樑暫行借用，移裝急需抽換之險樑處所，俟鋼料運到，製成可用之橋樑後，雙線再行恢復。抽換之鋼樑凡能改建鋼筋混凝土版樑者即予改建。民國三十九年至四十年間利用美援鋼樑八十九孔，鋼料一千二百噸，修橋機具及油漆等，對鋼樑修換工作裨益至鉅。其次為趕修機車車輛，於毀損擱置之廢舊機車車輛中，擇優修復或拼裝改造，以應急需。至於站場房屋、倉庫、月臺、天橋、雨棚、柵欄等，亦加修復應用。

復舊工作之目的重在確保行車安全，改進工作需注重安全，並提高運轉效能，增強運輸能量，以發展客貨運業務。為增強運輸能量，首須提高軌道水準，加強機力，改進行車號誌與站場設備，茲分述如下。

(一)提高軌道水準：由於臺鐵軌條重量不一，橋樑載重亦至紛歧。更受坡度與彎道之影響，行車速度與機車牽引力均受限制，運輸能量無法增強。改進辦法首即著手將幹線軌條一律改鋪每公尺三十七公斤以上之鋼軌，橋樑載重一律提高至25.15標準，並將情況最嚴重之急水溪與曾文溪兩大橋予以重建，大型機車乃能貫通全線，直達行駛。同時各站站場軌道過短，亦使列車編組受到限制。經分別改建延長，列車長度增加，機車牽引力亦得充分利用，載量加大，行車速度亦大為提高。

(二)增強機車引力：臺鐵所有機車，因戰時毀損及失於保養，僅半數勉可使用。經全力整修，至民國四十一年復舊工作完成時，計先後修復炸毀及停用機車共九十五輛，並於報廢機車中，利用可用配件，以克難方式拼造機車六輛。嗣以運量激增，經先後添購蒸汽機車十八輛，機力增強。同時對待修機車實施預備檢查，充實機車備品，重訂施工程序，考查延修原因，加強工作聯繫，因之機車修理月程大為縮短，停廠待修輛數亦顯著減少。

(三)改進行車號誌及站場設備：臺鐵行車號誌以機械式者為主，電氣號誌為輔。當時車次少，車速低，號誌設備僅在消極方面防止事故。當時電氣號誌設施僅有電氣路牌閉塞器、雙信閉塞器及少數平交道自動警告裝置等，故利用美援器材項下分批購置繼電連鎖裝置、自動閉塞號誌裝置等；並使用電力轉動各站轉轍器，行車號誌與轉轍器間亦互相連鎖，集中控制，於是行車安全與效率大為增進。

二、五期四年設計畫之實施

民國四十二年，政府開始實施第一期四年經濟設計畫，至六十一年底止，連續實施五期四年設計畫。由於臺灣地區生產成長，經濟繁榮，國民生活水準普遍提高，對運輸需要亦日趨迫切。臺鐵乃運用美援，推行各項建設計畫：

(一)強化軌道：正線軌條一律鋪設每公尺重三十七公斤之新軌，半徑在三百公尺以下之曲線外軌，並採用硬頭鋼軌。軌道由原來對節改為錯節，以減輕車輛經過時之震動；鋼軌之下加設墊板，使列車重壓分布於較大面積，減少軌條底座對枕木之傷害。更安裝防爬器，防止坡度較陡區間之鋼軌爬行；並改良枕木品質，大量採用防腐枕

木及鋼筋混凝土軌枕。路線保養採用機械設備，如砸道機、篩碴機、換軌器、軌縫整正器、節頭調整器等，使軌道維持均勻、堅實、準確而耐久，並縮短施工時間，減少對列車運行之妨礙。

(一)重建橋樑：訂定臺鐵橋樑統一標準：幹線為KS-18級，重要支線為KS-15級，次要支線為KS-12級，凡未達規定標準者一律予以更換。本期共抽換橋樑二百一十三孔，製造新線用樑一百四十八孔，其中部分係將原有鋼桁樑改建為鋼版樑。

(二)實施動力柴電化：臺鐵機車在光復時全為蒸汽者。由於蒸汽機車熱效率極低，僅及百分之五至七，馬力小而速度低，當時最大機車僅有一千匹馬力左右，最高速度每小時七十五公里，必須沿途加煤加水，且煤煙污染空氣，亟須予以淘汰，乃於民國四十七年間研究幹線動力現代化，認為實施電化最為有利。惟因鉅額資金難籌，而臺灣電力供應亦感不足，乃先實施動力柴電化，於四十九年向日本日立公司採購柴電機車十二輛。因該機車引擎維護不易，可用率低，乃改向美國通用公司 (General Motors) 採購幹支線用柴電機車四十二輛，使用效率佳。五十五年，續購幹支線用柴電機車四十三輛。由於切合需用，復於五十八年再購柴電機車四十四輛。使用柴電機車後，蒸汽機車全部用於貨運，旅客可免受蒸汽機車煤煙困擾。嗣為提高客運速度，在不銹鋼客車車體上裝置柴油引擎，製成柴油客車，其最高行車速度可達每小時九十五公里，稱為柴油飛快車。先後採購柴油客車四十九輛，用於光華號柴油客車，擔任長途客運。

(四)按裝自動行車號誌及聯鎖裝置：臺鐵客貨運量不斷提高，列車密度亦逐年激增，原有行車號誌及各站聯鎖裝置均無法適應需要。民國四十二年起在新竹、臺中、二水、嘉義及北投等站按裝繼電聯鎖裝置，四十四年至四十八年完成臺北、埔心間雙軌自動閉塞號誌，五十年完成彰化、臺南間單軌中央控制行車號誌裝置，五十一年完成臺北、竹南間雙軌自動閉塞號誌之按裝，五十三年完成竹南、彰化間海線單軌中央控制行車號誌裝置，五十五年新裝臺南、高雄間雙軌自動閉塞號誌裝置，五十八年新設竹南、彰化間山線單軌中央控制行車號誌裝置。

(五)興建現代化七堵調車場：為應貨運激增需要，貨物列車編組效率必須大幅提高，乃興建駝峯調車場，使列

車分類迅速，減少調車編組時間。駝峯調車場建於基隆附近之七堵，場長三千五百公尺，寬二百公尺，中間最寬處為三百公尺，占地總面積約四十五公頃。各類軌道總長度為五十七公里，設有道岔一百七十二付。調車作業系統設有自動分類裝置，先將每一貨物列車分類順序打碼儲存後，再用調車機車將擬分類之貨物列車推往駝峯，使貨車順序向下溜放。當車輛溜進岔尖五公尺前時，各有關岔尖即按儲存之分類情報，自動快速開通所需進路股道（分類股道共有二十四股）。又於分類軌道上設置前後兩道車輛減速器，分為四羣，各按車重自動調整減速壓力，夾壓車輪，使車輛溜速減低。減速器開放速度係按車載性能、目標、遠近等條件加以預定，按鈕儲存於控制室內。當貨車減速至預定速度時，減速器即自動開放，使貨車與前方已在軌上之貨車連接時，速度相當，以免發生衝擊，致生損壞。所有各類軌道羣之布置，均按照作業順序，車場軌道按其用途分為到達貨車停留軌道、分類軌道、出發列車停留軌道及上下行正線。七堵調車場上下行正線係置於車場兩外側。該場每日調車作業能量約為二千四百輛至三千輛，故能集中辦理北部各站之調車工作，減除中間編組站調車作業，俾能開行集掛列車，減少運轉時間。

(六)修建彰化臺南間雙軌：鐵路營運量日增，臺鐵基隆至高雄間縱貫線除彰化、臺南間尚屬單線外，其餘路線事實上均已雙線（竹南—彰化間係分為山、海兩單線）。彰化、臺南間雖已裝設中央控制行車號誌，運輸能量稍有提高，然仍構成全線瓶頸地段，乃決定將此段單線擴建為雙線，並裝設中央控制行車裝置。此段全長一百四十二點五公里，於民國五十六年十一月開工，於五十九年十月完工。

(七)改善通訊設備：民國五十年實施臺鐵全線長途電話自動撥號計畫，將全線分為三區，各區增設載波電話系統，並增加直通中繼線，歷時十年方得完成。

(八)取消客車等級：我國鐵路原係採歐洲及日本鐵路制度，將客車分為三等。臺鐵原亦採三等制，自民國四十二年十二月起，決將客車等級取消，以二等客車開行快車，票價照三等加半；以三等客車開行普通列車，票價照舊。嗣後逐漸改善座椅，使所有客車皆為軟墊椅。其目的在表現平等精神，減輕旅客負擔，提高旅客享受，增進

列車設備標準。

(b)開行柴油特快車：民國四十三年九月起開行臺北、臺中間「飛快車」，提高行車速度，對號入座。四十五年二月復加開臺北至高雄間「飛快車」，全程需時五小時三十分，較長途特快車縮短約二小時。

三、西部鐵路幹線動力電化工程

臺鐵動力系統歷經蒸汽、柴電及電力三階段。蒸汽及柴電機車均有缺點，蒸汽機車缺點前經提及，柴電機車亦有其缺點。因每輛柴電機車上均載有柴油引擎與發電設備，等於每輛機車上載有一小型發電廠，若實施電化，即等於將各機車上小型發電廠予以集中，由電力公司大發電廠供電，熱功率可提高二至三倍。臺電公司發電可使用多種能源，如油、煤、煤氣、水力、核能等，能源供應穩定。鐵路電化後，對柴油依賴性減低，無虞石油危機。就保護自然環境言，亦以電化絕無污染且無噪音，高速行駛時震動亦較小，較利便旅客。但電化前鐵路運量已達飽和，欲加開列車疏運客貨，不僅機車車輛不足，路線容量亦感壅塞，非少量投資或治標辦法所能奏效。惟一解決辦法乃實施動力電化計畫，可將列車速度提高、機車牽引力增大、列車編組加長、行車時間縮短、機車車輛運用效率提高等多方面同時改善，使整個運量增加百分之五十左右。

「臺鐵幹線動力現代化案」於民國六十年十月定案，隨即展開規畫工作，研議工程規範。六十一年先與歐洲五十週率廠團議價，因廠方條件、價格不合，未達成協議。六十二年上半年擬訂投標、審標準則，委託中央信託局將電化計畫分組招標，A組為電化主體部分與機車及電聯車組、B組為號誌設備及自動警告與停車裝置、C組為鋼軌及工務設備，並請歐美著名廠團參加公開比價。六十三年完成供應合約及貸款合約。

西部幹線動力電化工程，自民國六十四年三月開工，分下列三期進行：

第一期：基隆至竹南，營業里程一百二十五點七公里，於六十七年二月二十四日正式通車。

第二期：竹南至彰化，包括海線九十一點二公里、山線八十九點三公里，於六十七年十月二十五日正式通車。

第三期：彰化至高雄，一百八十九點二公里，於六十八年二月十八日正式通車。

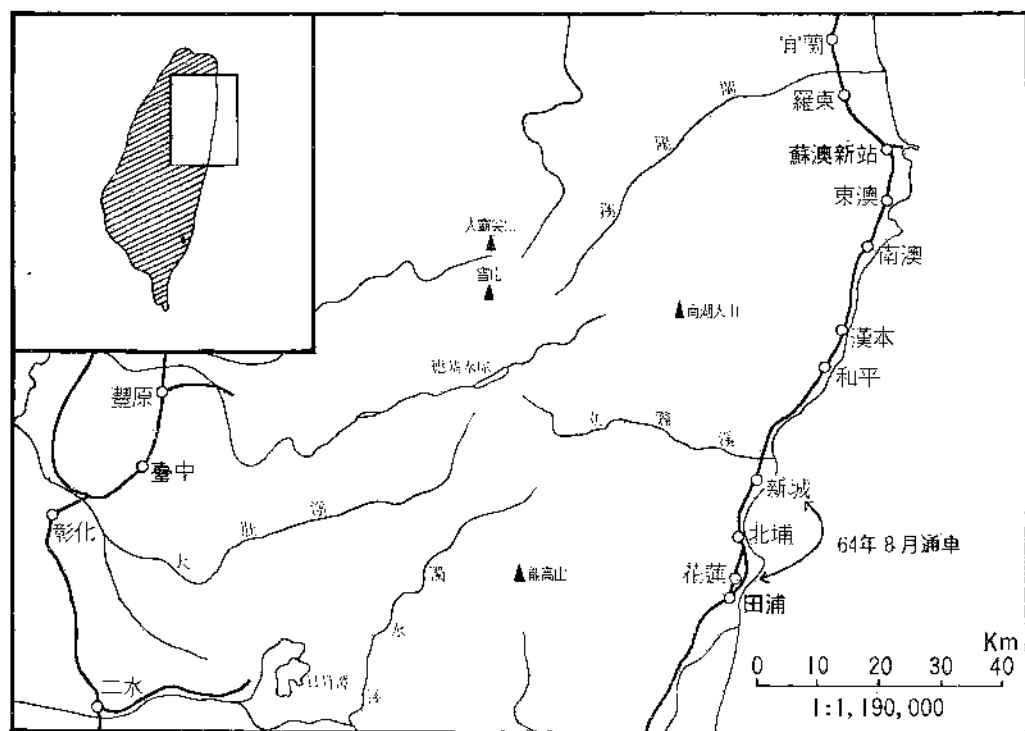
整個電化工程於民國六十八年六月底全部完工。

四、環島鐵路網

（一）北迴鐵路：臺灣由於中央山脈阻隔，在地理上形成東西兩部分。以前東西陸上交通，南部僅賴南迴公路，北部則賴蘇花公路。民國四十六年，中部雖築有東西橫貫公路，但仍感東西交通難以暢達，以致花蓮、臺東兩縣天然資源無法開發，工商業發展亦受阻礙。為期改善東西部交通、促進東部開發，厥為北迴鐵路之興建。政府於民國三十六年一月，曾作第一次踏勘；五十二年四月作第二次踏勘。五十四年，又對北迴鐵路沿線人口、工商業及林、礦、農、漁業等資料作詳細調查。五十五年，成立環島鐵路線規畫組，專責研究規畫。五十七年一月製成五十分之一地形圖，再輔以重點踏勘及實地初測，完成紙上定線。五十八年，完成初步整體規畫工作。五十九年十月，開始定線測量，翌年五月完成，至此選線工作乃告一段落。六十二年十月定案後，十二月二十五日成立北迴鐵路工程處，同日自南北兩端開工興建。

北迴鐵路自宜蘭線南聖湖站（今名蘇澳新站）起，向南穿出白米溪右岸，溯白米溪，穿猴椅山而達東澳；過東澳溪，穿源頭山及南澳嶺而至南澳；跨南澳溪後，路線轉向西南，經武塔村後，再折回東南，穿海岸山，沿東海岸南行，經觀音而至漢本；又跨和平溪，再穿龍田盤山，過和仁溪至和仁；穿清水斷崖而至崇德，跨立霧溪後入花蓮平原，經新武、景美、北浦而抵花蓮。全長八十一點六公里。另築支線至花蓮港，長五點七公里，總長八十七點三公里，於民國六十八年底完成。（圖三）

北迴鐵路路線標準：1. 軌距：一點零六七公尺。2. 最小曲線半徑：四百公尺。3. 最大坡度：千分之十。4. 建築界限：依照臺鐵電化鐵路標準。5. 路基寬度：五點二公尺。6. 橋樑活載重設計標準：KS-16。7. 隧道淨空：依照臺鐵電化鐵路標準。8. 軌道標準：依照臺鐵甲級線標準。9. 車站布置：站內股道布置與各項設備應符合營運業務需要，股道間距離至少四公尺以上，正線有效長為四百五十公尺以上。10. 號誌設備：自動閉塞電氣號誌。11.



圖三 北迴鐵路路線圖

行車速度：最高速度為每小時九十公里。

(二)南迴鐵路：環島鐵路網繼為南迴鐵路之興建及東線鐵路拓寬。由於中央山脈縱貫臺灣省中央，所選路線位置愈北者距離愈短，但穿越中央山脈之隧道則愈長。經分析結果，以自屏東線西勢站起，南行經潮州，轉東南行，穿越中央山脈至臺東縣卑南銜接東線鐵路之線最短，運輸效益最高。

民國六十七年一月，政府成立南迴鐵路工程籌備處，辦理航空測量、地質調查。六十八年三月開始定線測量，八月選擇路線初告完成。西起屏東線之竹田站，經過潮州北郊，溯來義溪，穿越中央山脈，循金崙溪至金崙，經香蘭、太麻里、美和、知本接東線卑南站，全長八十六公里。惟穿越中央山脈之大武隧道長達十七點八公里，有關工程地質、行車通風等問題，經研究採取枋山線。該線係起自屏東線之枋寮站，南行經枋山，東折入山，穿越中央山脈至東海岸大武，經金崙、太麻里、知本等地銜接卑南站，全長九十八公里，於六十九年四月定案。南迴鐵路工程處立即重新開始辦理枋山線定線測量。

南迴鐵路起自屏東線之枋寮站，向南行經加祿、

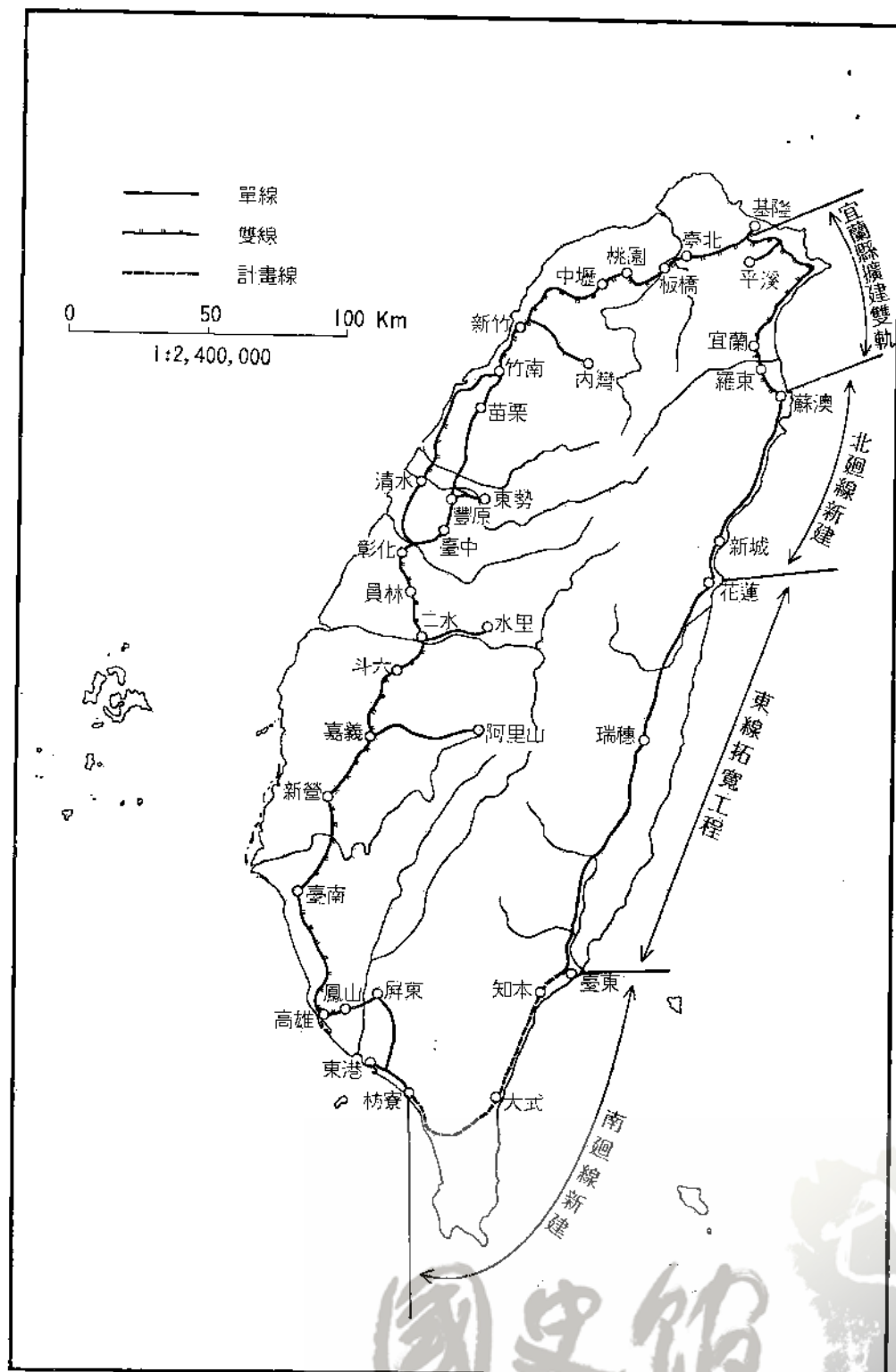
公里。

6. 路基土石方——挖填土石方合計七百七十七點九萬立方公尺。
7. 屋房建築——共五萬零三百三十五平方公尺。
8. 地下電纜——高雄至卑南共長一百八十公里。
9. 號誌設備——共三百四十八套，號誌電纜線路二百四十公里。

民國六十九年七月一日成立南迴鐵路工程處於屏東枋寮，綜理南迴鐵路興建工程，並於同日在臺東卑南開工。尤以中央山脈及沿東海岸地區工程最爲艱鉅，橋樑、隧道相連均處於叢山峻嶺間，無路可通，全線完工時間需視穿越中央山脈長八千零六十公尺之中央隧道而定。依據地質鑽探資料釐訂施工計畫，此雙線最長隧道山開工至完工需時六年，另加鋪軌及完成行車安全設施半年。南迴鐵路整體計畫係於七十三年定案，中央、安朔兩座長隧道同時開工興建，預計八十年底可完成。

(三)東線鐵路：東線鐵路自花蓮港至臺東，全長一百七十五點七公里（自花蓮站至臺東則爲一百七十點四公里），原爲運輸甘蔗之單線窄軌鐵路，軌距爲零點七六二公尺；路線蜿蜒於東部海岸與中央山脈縱谷及東部三大溪流之左右兩岸，以致坡度陡峻，曲線銳小，車速極低。日據時期使用蒸汽機車，全線行車時間長達十小時。民國四十六年五月採用柴油機車；五十三年七月起行駛對號快車；五十六年十月增駛光華號客車，行車時間縮短爲三小時。然東西鐵路軌距不一，仍不能貫通一氣，須將東線軌距拓寬，方爲根本改善之道。六十六年十二月成立東線拓寬工程處，予以規畫、設計；六十七年七月正式開工。（圖五）

東線鐵路既係蜿蜒於中央山脈與海岸山脈之間，由於地理條件造成各河流水流短急、淤積嚴重之情形。原通過茶干溪及馬太鞍溪路線，均以橋樑跨越，但兩河流每年淤積量過大，颱風季節洪水水位過高，橋下排洪面積不足，經常發生嚴重災害。爲維持行車，逐次提高橋面，因之兩橋兩端引道坡度，有高達千分之二十五者。拓寬時經詳加考慮，欲維持改善後最高坡度千分之十五，橋樑長度須延長達數公里，且築堤難保穩定，防護費用不貲，



圖五 臺灣鐵路圖

而淤沙威脅尤難克服，因此乃建河底隧道，使路線由河床底下穿越而過，不僅坡度與淤積等問題均可徹底解決，路線長度亦大幅縮短。

四區段擴建雙軌工程：

1. 宜蘭線擴建雙軌工程：宜蘭線自八堵至蘇澳，路線長達九十三點七公里，原已鋪設雙軌四區間共長十六點二公里，單軌區間計長七十七點五公里，均計畫鋪設雙軌。部分舊有路線亦需同時改善，包括電訊、號誌、行車保安及站場設備之增設與改善。工程設施依照臺鐵電氣化甲級線標準，其主要項目如下：

- (1) 軌道：軌距為一點零六七公尺，使用每公尺三十七公斤新鋼軌，新舊路線道碴厚度均按電化標準二十五公分鋪設。
- (2) 最大坡度：以千分之十以下為原則。
- (3) 最小曲線半徑：三百公尺以上。
- (4) 橋樑活載重標準：新線KS-18級。
- (5) 隧道、陸橋淨空：新舊線均按電化標準。
- (6) 路基寬度：新線五點二公尺，舊線維持現狀，雙軌中心距離三點八公尺以上。
- (7) 站內正線：站內正線有效長度五十五車以上（四百五十公尺）。

宜蘭線通過北部山岳地區，地勢險峻，故其隧道、橋樑、彎道眾多，共需挖填土石方計一百五十二萬立方公尺；新建隧道十八座，總長九千一百九十六公尺；新建大橋二千五百二十二公尺，小橋七百九十公尺，涵渠三百一十四座，擋土牆六萬零八百一十平方公尺。擴建雙軌工程於民國六十九年七月開工，全部工程於七十五年一月完成。

五、臺北市區鐵路地下化工程

臺北市區鐵路幹線橫貫市區，上下行列車進站時，沿途十餘處平交道柵欄須先後下降，阻斷車輛交通。民國六十八年，交通部決定將臺北市區內縱貫線鐵路一段移入地下，以兼顧臺鐵幹線運輸及大眾運輸系統之需要。

臺北市區鐵路地下化之範圍，東起松江路西側華山站外，至萬華站以東，途經臺北市區之縱貫線鐵路，包括臺北車站，全部移入地下，連同兩端引道，全長四千四百二十公尺。（圖六）

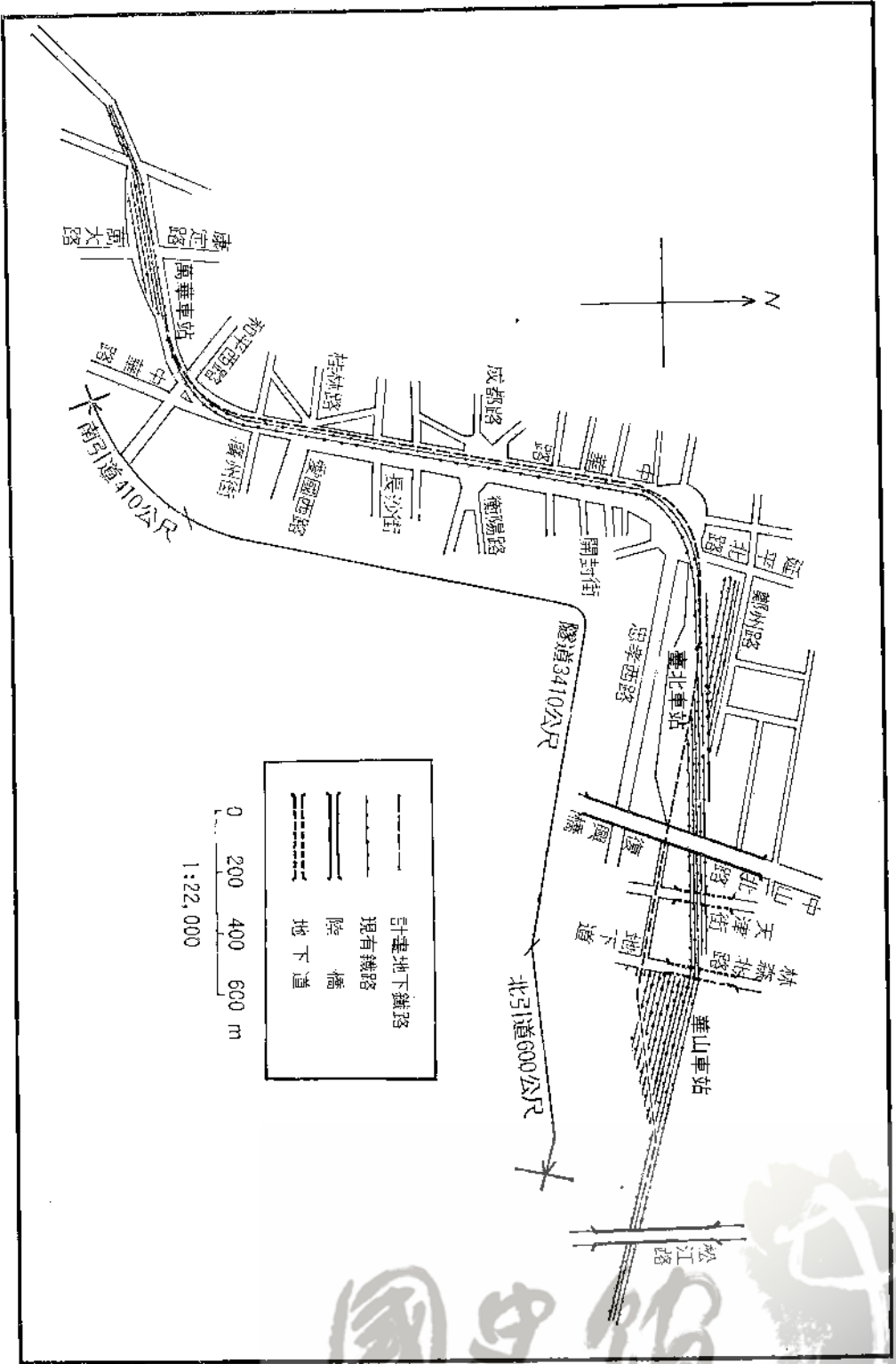
該計畫目標為：（一）縱貫線一段四點四二公里移入地下後，可消除臺北市鬧區地面軌道及十三處平交道。（二）臺北站建立為市中心區之都會綜合運輸中心，使長途運輸幹線與都會區捷運系統連結一體。（三）貫通重慶南北路及公園路，並改善鄭州路等十三條道路交通，促進市區整體發展。（四）設置捷運系統各路線車站，便利大眾運輸系統網路之發展。（五）引進工程技術，建立我國地下鐵路工程之規範準則。

該工程內容包括：

（一）週邊工程：臺北市區鐵路地下化工程因在市區施工，既須維持施工期間鐵路營運，復需顧及道路交通，故循「先建後拆」之原則，先進行第一階段「週邊工程」，亦即必須適當擴充鄰近各站場能量與興建臺北臨時車站之後，始可進行第二階段工程。此項週邊工程包括：新建板橋客車場、松山站場、南港站場等之改建，以及其他如臺北車班辦公室、餐旅服務員宿舍及臺北材料廠新建工程。新建板橋客車場備有停車、調車股道，設置機械段檢修設備，以為東線、北迴線、客運列車之編組與臨時保養之所。改建松山站為前後跨越式站房，提升其等級作為南下客車之始發站。改建南港站場係取代原有華山站之貨運功能，且兼辦客運。

（二）軌道工程：鐵路地下化工程自縱貫線基起24+700公里處（松江路陸橋西側）由引道逐漸進入地下，經華山貨場、北平東路、新臺北站，過北門轉入西側中華路，再由引道通往萬華站地面，在基起32+300公里處與現有鐵路相接。其間華山引道至新臺北站之軌道為四股，新臺北站站場為九股，新臺北站至萬華站間規畫之軌道為四股，先建二股，將來視運量發展需要時再在原有鐵路路基下方繼續施築另二股之地下隧道。由於路線所經有諸多障礙物，如中山北路復興橋、北門高架橋、中華路人行天橋、愛國西路高架橋等，故路線、道岔、曲線等布置

圖六 臺北市區地下鐵路平面示意圖



困難。但規畫時仍須嚴格遵守鐵路規章，舉凡曲線半徑、坡度、使用道岔型式、列車停車線之有效長度、路線間距、月臺寬度及長度等，均與臺鐵幹線採用相同之標準。

（三）隧道及引道工程：華山、萬華間之鐵路地下化結構可分為下列五主要區間：

1. 華山引道：鋪設四股之引道，為一凹型鋼筋混凝土結構物。

2. 北平東路隧道：位於北平東路下方之四軌隧道，為一矩型鋼筋混凝土箱涵結構；中山北路以西由四軌逐漸加寬至九軌，以銜接新臺北車站。

3. 新臺北車站：新臺北站場為一包九股道之地下站場，四座三百三十公尺長之島式月臺，設在U—2層（即地面下第二層），此層淨高六點五五公尺。地面下第一層則為旅客穿堂層，東西兩端同時設有地下停車場，本層高四點六六公尺，柱間距離八點七五公尺，停車場及車輛出入間距擴大為十七點五公尺。至車站站房中心與軌道平面中心相距二十四點五公尺。大眾捷運系統（淡水—新店線）在臺北車站U—4層（即地面下第四層）斜角橫越通過。

4. 新臺北車站至南門隧道：新臺北車站以西，由九股軌道縮減為四股軌道，自北門以南規畫為雙軌隧道兩座。本計畫僅先構築雙軌隧道一座於西側中華路下方，此一隧道於設計與施工時均已預先考慮，預留設施，俾將來必要時可再在原縱貫線鐵路下方增建另一座雙軌隧道。本段隧道在西門地區設一長二百五十公尺之西門站。本計畫內僅構築其部分地下結構物，並不營運啟用。

5. 萬華引道：為一凹型鋼筋混凝土結構。本計畫亦僅構築雙軌引道，將來可擴建為四軌。

（四）新臺北車站工程：新臺北車站係臺鐵幹線與捷運系統紅線之主要車站，為極具現代化而規模宏偉之鐵路及捷運系統地下綜合車站。

新臺北站之建築外觀具備中華傳統文化風格，屋頂類似中國廡殿之曲線設計，兼有現代化造型。屋高四十八公尺，室內中庭空挑，軒昂寬敞，氣宇開闊，為臺北市未來主要陸標。站外廣場另設公路客運總站、市公車站，

爲臺北市交通樞紐。車站建築共計十層，地上六層，地下四層，係一整體之鋼筋混凝土結構。最低處深入地下二十三公尺，基層底板厚達七公尺，其分層之規畫與功能如下：

1. 地下第四層(U-4) 係捷運系統R13車站之月臺層，具備捷運旅客所需之運輸及服務設備。有島式月臺一座，股道二股，上下行各專用。

2. 地下第三層(U-3) 係捷運系統R13車站之穿堂層，與臺鐵之月臺層上下連通。

3. 地下第二層(U-2) 係臺鐵縱貫線鐵路之月臺層，有島式月臺四座及軌道九股，最中間之一股爲貨物列車通過線。

4. 地下第一層(U-1) 爲臺鐵旅客穿堂層，可由電動扶梯連通至地面大廳，亦可直接經由地下行人道通往鄰近之街道，勿庸上至路面，以免造成交通擁擠。東西兩側分建有地下停車場，共可停放小汽車約五百輛及機車三百輛。此地下兩層設有臺鐵旅客需用之各項運輸與服務設施。

5. 地面層(G+1) 係臺鐵車站之旅客大廳，中爲售票中心，周圍有各類服務性及業務性之窗口或櫃檯，上下各層間設有電梯、電扶梯。大廳面積寬敞，到達及出發旅客之動態分明，互不干擾。大廳四邊各設三面大門，用不同之指示標牌，引導旅客，服務功能堪稱完備。

6. 地上第二層(G+2) 爲臺鐵車站商業層，餐廳、休息室、商店等各項服務設施均在此層。

7. 地上第三層至第六層(G+3—G+6) 均屬辦公層，第四層至第六層爲鐵路局本部辦公室。

車站各項現代化機電設施有：

1. 電梯、電扶梯：電梯計有客用十六部(內四部可供殘障旅客使用)、貨運用五部。電扶梯共四十四部，分布於地面層、穿堂層及月臺層之間。

2. 空調設備：月臺層廳屋及穿堂層以上各層一律係採中央空調，用離心式冰水機，裝設能量爲六千五百冷凍噸。

3. 通風設備：爲維護月臺層之舒適及隧道行車安全，共設置通風口七處及排煙口八處，採自然通風爲主，輔以機械通風，供必要時加強之用。裝置總量爲每分鐘三百萬立方公尺。
4. 中央監控系統：包含火警、空調、通風、配電照明以及機械設備等之監視與控制。
5. 閉路電視系統：觀察列車及旅客之動態，維護全站之安全。
6. 防水設施：嚴防隧道及地下車站淹水，車站大廳提高，隧道兩端設截水溝或必要之閘門；另設抽水站四處，每站之抽水能量爲每分鐘二十五立方公尺。
7. 列車資料顯示與播報系統：將列車到、開等最新資料迅速提供，服務旅客。
8. 電車線、號誌、有線與無線電話等行車與服務設施及電腦售票設備。
9. 配電裝置：計三萬八千二百瓩，並自備緊急供電發電機，容量八千瓩。
10. 火災消防設備及盜警安全設施。

第二章 公路

第一節 概述

民國二年，湖南省修築長沙至湘潭軍用公路五十公里，是為我國修建公路之始。八年，政府頒布「修治道路章程」，分全國道路為國道、省道、縣道及里道。九年，又頒布「修治道路收用土地暫行章程」。其後山東、山西、直隸、河南等省舉辦築路工賑，均有道路之修建，惟省際間不相貫通。根據統計，全國新築公路，民國二年至十年凡一千一百八十五公里；十一年，六千八百一十五公里；十二年，五千六百一十一公里；十三年，二千三百八十九公里；十四年，七千三百三十三公里；十五年，二千七百七十八公里，總計二萬六千一百一十一公里。我國公路運輸事業，始於民國六年商民景學鈴組設大成汽車公司，經營張家口至庫倫間客貨運輸。其後各省相繼經營，但以民營居多，且以行駛省境為限。茲將民國初期各省經營長途公路運輸狀況表列如下：（表一）

表一 民國初期各省經營長途公路運輸狀況表

路線名稱	公里數	公司名稱	車輛數	開始營運年月 (民國)
張家口至庫倫	一、一一〇	大成	一二輛蓬車	七、四
張家口至塔爾巴哈臺	三、二五〇	泰通	五輛	七、九
西北汽車路	九六五	西北汽車處	九〇輛	七、九

德縣至南宮	一三〇	德南	八輛	一〇、七
煙臺至濰縣	二八九	煙濰	八〇輛	一三、一
惠陽至平山	三七·五	益羣	六輛	九、二
長沙至湘潭	五〇	長潭、龍驤	不詳	一〇、一
天津至保定	二二五	協通	一〇輛	一一、一
上海至太倉	三二	滬太	一〇輛	一一、四
卽墨至城陽	六七·五	卽城	五輛	一一、七
上海至南拓	四六·七	滬閔南拓	二〇輛	一一、一二
九江至牯牛嶺	三〇·三	九廬	六輛	一一、七
海豐至公平墟	四五	華安	不詳	一一
禹城至東昌	一〇〇	禹東	六輛	一二、九
大名至邯鄲	六九·五	大邯	三輛	一二、一
下關至門密橋	一〇	寧垣	六輛	一二、二
新會至江門		新岡州浚河	五輛	江門亂事未通車
揚州至鎮江	一四·五	江北	一二輛	一二、二
江門至鶴山	二八·九	聯益	三輛	一三、二
臨高至羊嶺	三〇·五	臨高縣政府	一輛	一三、八
中山縣東鎮路		東鎮車路	六輛	一三、一二
舍市至羊嶺	七〇	和海	二輛	一四

國民政府成立後，全國國道之修建悉由交通部主管；民國十七年，鐵道部成立，改由鐵道部主管。十八年，由鐵道部會同蘇、浙、皖、湘、鄂、閩、豫、冀、陝、寧、魯等十一省政府組設國道設計委員會。同年十月二十二日，鐵道部公布「國道工程標準及規則」，是為我國設置公路設計機構之始。二十年六月六日，國民政府公布「國道條例」；十一月，成立全國經濟委員會籌備處，公路建設乃改由該委員會道路股主管（後改為公路處），外設七個督察區，分別督察湘、鄂、贛、浙、豫、皖、閩、蘇各省工程之進行。二十一年十一月，全國經濟委員會正式成立，為便於協調各省統一修建公路，復增設公路專門委員會。二十二年十一月，成立全國公路交通委員會，公路建設事權遂告統一。

至於各省公路管理機構，組織並不一致，以省建設廳主管者最多，亦有專設公路管理局或公路局者。

民國十八年二月，鐵道部議定「國道路線網」，分為十二幹線，共長六萬七千五百五十三公里，分四期施工，預計十年內完成內陸線，二十年內完成邊防線，並於同年十月二十二日以部令公布。二十一年五月，全國經濟委員會首先督造蘇、浙、皖三省聯絡公路六線，其路名、里程及完工時間如次：

(一)京杭線：長三百二十六公里，二十一年十月完工。

(二)滬杭線：長二百一十六公里，二十一年十月完工。

(三)蘇嘉線：長六十二公里，二十二年六月完工。

(四)京蕪線：長九十二公里，二十二年六月完工。

(五)宜長線：長六十七公里，二十二年六月完工。

(六)杭徽線：長二百一十八公里，二十二年十一月完工。

民國二十一年十一月，軍事委員會在漢口召開蘇、浙、皖、贛、鄂、湘、豫七省公路會議，議定七省聯絡公路由全國經濟委員會督造，計有幹線十一條，長一萬一千九百四十二公里；支線六十條，長一萬零三百六十公里，分五期施工，於二十五年全部完成。茲將其路名、經過地點及里程列後：

(一)京陝線：自南京經浦口、含山、巢縣、合肥、六安、葉家集、商城、潢川、信陽、桐柏、新野、鄧縣、淅川至荆紫關，長約九百四十八公里。

(二)汴粵線：自開封經周家口、潢川、麻城、羅田、蘄水、廣濟、武穴、瑞昌、安義、南昌、豐城、新淦、吉安、泰和、遂川、贛縣、大庾至南雄，長約一千六百八十公里。

(三)京黔線：自南京經蕪湖、宣城、寧國、歙縣、休寧、祁門、景德鎮、樂平、東鄉、進賢、南昌、高安、瀏陽、長沙、湘潭、湘鄉、寶慶至晃縣，長約一千七百九十一公里。

(四)京川線：自南京經合肥、舒城、桐城、高河埠、太湖、宿松、黃梅、廣濟、蘄水、團風、漢口、應城、皂市、沙洋、宜昌、恩施、利川至萬縣，長約一千二百三十九公里。

(五)洛韶線：自洛陽經南陽、鄧縣、老河口、襄陽、沙市、常德、長沙、衡陽、郴州至韶關，長約一千八百零九公里。

(六)商祁線：自商邱經亳縣、太和、正陽關、六安、舒城、桐城、安慶至祁門，長約五百九十二公里。

(七)京魯線：自南京經浦口、六合、蔣壩、淮陰、宿遷、邳縣至臺兒莊，長約三百九十六公里。

(八)京閩線：自南京經杭州、曹娥、新昌、天臺、臨海、永嘉、瑞昌、平陽至福鼎，長約八百四十公里。

(九)海鄭線：自東海經宿遷、睢寧、徐州、蕭縣、永城、商邱、開封至鄭縣，長約六百五十一公里。

(十)滬桂線：自上海經杭州、建德、蘭谿、江山、廣豐、上饒、弋陽、東鄉、臨川、吉安、永新、蓮花、茶陵、衡陽、零陵、全州至桂林，長約一千六百八十八公里。

(十一)京滬線：自南京經鎮江、江陰、福山、常熟、太倉、嘉定至上海，長約三百零七公里。

民國二十三年，全國經濟委員會設西蘭、西漢公路兩工務所，分別修建西安至蘭州（長七百一十九公里）及西安至漢中（長五百二十公里）兩公路，於二十五年夏次第竣工。民國二十四年一月，設西北國營公路管理局於西安，協助省政府修建甘青、綏新、綏晉、甘新等路。二十四、五年間，復協助川、黔兩省公路監理處，修建川

陝、川湘、川滇、湘黔等線，連同該監理處自行修通之川鄂、川黔、川康、黔桂、黔滇等線，總長達六千餘公里，截至抗戰前夕，全國各省公路里程及路況如下：（表二）

表二 全國公路里程統計表（民國二十六年六月）

省別	有路面里程	上路里程	合計	省別	有路面里程	上路里程	合計
江蘇	一、八一—	三、五〇九	五、三二〇	寧夏	—	二、二六六	二、二六六
浙江	三、四三七	—	三、四三七	新疆	—	四、八五三	四、八五三
安徽	三、三〇一	二、四三〇	五、七三一	廣東	五、八五五	四、五〇五	一〇、三六〇
江西	六、五四五	—	六、五四五	廣西	三、七六五	九七五	四、七四〇
福建	二、九一五	一、三八六	四、三〇一	四川	二、九三七	一、八八三	四、八二〇
湖北	二、〇二三	二、〇三〇	四、〇五三	貴州	二、〇五五	—	二、〇五五
湖南	二、七八七	—	二、七八七	雲南	一、〇五四	一、七七三	二、八二七
河南	二、〇六一	四、五五一	六、六一二	遼寧	—	三、一九一	三、一九一
河北	二六	三、一三五	三、一六一	吉林	—	二、四〇三	二、四〇三
山東	五二	六、四八一	六、五三三	黑龍江	—	二、五一四	二、五一四
山西	—	二、七〇三	二、七〇三	熱河	—	二、三三〇	二、三三〇
陝西	一、一七一	二、九二二	四、〇九三	察哈爾	—	二、五八一	二、五八一
甘肅	一、七二六	二、〇一三	三、七三九	綏遠	—	三、二〇八	三、二〇八
青海	—	二、三三七	二、三三七	合計	四三、五二一	六五、九七九	一〇九、五〇〇

公路運輸凡商辦不善者，悉予收回改爲官辦，初以客運爲主，貨運不及五分之一。汽車客、貨運價，向由各官辦汽車運輸機構或商辦長途汽車公司依估計之成本，自訂運價。國民政府成立後，改由全國經濟委員會統籌規定。

由於各省聯絡公路之修建，使省際互通汽車，首由蘇、浙、皖、京、滬五省市倡議實行聯運。民國二十二年九月二十七日，鐵道部公布「鐵路與公路聯運大綱」後，各省公路與有關鐵路陸續訂約實施聯運。其後，又有公路與水運之聯運業務。

第二節 對日抗戰時期之公路

第一項 機構組織

民國二十六年七七事變以後，公路機構組織迭經演變，茲就中央機構中行政、業務兩部門之所屬機構列表如後（表三、四）。至地方機構，與戰前相較，變動不大，從略。

表三 抗戰時期公路行政機構演變表

機構名稱	成立年月	撤銷年月	說明
交通部公路總管理處	27、1	30、7	鐵道部併入交通部、全國經濟委員會撤銷改組而成立，因併入軍事委員會運輸統制局而撤銷。
交通部公路運輸總局	28、8	30、7	爲專掌各省幹線及特約運輸業務而成立，因併入軍事委員會運輸統制局而撤銷。

軍事委員會運輸統制局	29、4	31、12	爲統一指揮全國運輸而成立，撤銷後將公路事業仍畫歸交通部。
交通部公路總局	32、3	33、12	爲接管運輸統制局公路業務而成立，併入戰時運輸管理局而撤銷。
軍事委員會戰時運輸管理局	34、1	34、12	爲統一管理水、陸、空交通運輸而成立，抗戰勝利後撤銷，公路業務移還交通部公路總局。

表四 抗戰時期公路業務機構一覽表

隸屬機關	業務機構名稱 (括弧內爲成立年月)
全國經濟委員會時期	1. 西南各省公路聯運委員會(26、7) 2. 西南公路運輸總管理處(26、12) 3. 西北公路運輸處(26、10) 4. 陝甘運輸管理局(26、12) 5. 中央運輸委員會(26、10) 6. 軍事委員會西南進出口物資運輸總經理處(26、10)
交通部公路總管理處時期	1. 西南公路運輸總管理處(27、1改隸) 2. 西南公路運輸管理局(27、2) 3. 西南公路管理處(28、8) 4. 陝甘運輸管理局(27、1改隸) 5. 西北公路特派員辦事處(27、2) 6. 西北公路運輸管理局(27、2)

	<ol style="list-style-type: none"> 7. 汴粵公路整理工程處（27、4） 8. 川滇公路管理處（27、8） 9. 汽車配件製造廠（27、9） 10. 滇緬公路運輸管理局（27、10） 11. 公路技術人員訓練所（28、1） 12. 漢萬漢渝兩路處（28、1） 13. 駄運管理所（28、1） 14. 公路運量觀測隊（28、9） 15. 交通巡查總隊（28、9） 16. 西北公路管理處（31、1）
交通部公路運輸總局時期	<ol style="list-style-type: none"> 1. 川桂公路運輸局（28、8） 2. 東南聯絡處（28、11） 3. 中國運輸公司（29、1） 4. 西北公路運輸管理局（28、8） 5. 滇緬公路運輸管理局（28、8） 6. 資源委員會運務處（29、6） 7. 驛運總管理處（29、9） 8. 川陝聯運處（30、2）
軍事委員會運輸統制局時期	<ol style="list-style-type: none"> 1. 西北公路運輸局（30、7） 2. 滇緬公路工務局（30、7） 3. 中緬運輸總局（30、11） 4. 川滇東路運輸局（30、11） 5. 川滇東路工務局（30、12）

軍事委員會戰時運輸管理局時期	交通部公路總局時期	
<p>1. 川陝公路管理局(34、1)</p> <p>2. 川湘公路管理局(34、1)</p>	<p>1. 西南公路工務局(32、3改隸)</p> <p>2. 川滇東路運輸局(32、3改隸)</p> <p>3. 西北公路運輸局(32、3改隸)</p> <p>4. 川滇西路管理局(32、3)</p> <p>5. 湘桂公路工務局(32、4)</p> <p>6. 東南辦事處(32、5)</p> <p>7. 川康公路管理局(32、5)</p> <p>8. 川陝公路工務局(32、5)</p> <p>9. 川陝聯運汽車管理處(32、6)</p> <p>10. 西南公路運輸局(32、7)</p> <p>11. 川陝鄂區汽車聯運處(32、7)</p> <p>12. 蘭寧公路工程處(33、3)</p>	<p>6. 川滇西路工務局(30、12)</p> <p>7. 西南公路運輸局(30、1)</p> <p>8. 西南公路工務局(31、1)</p> <p>9. 西北公路工務局(31、3)</p> <p>10. 川滇西路運輸局(31、4)</p> <p>11. 滇緬公路運輸局(31、8)</p> <p>12. 川湘川陝水路聯運總管理處(31、6)</p> <p>13. 西北運輸委員會(31、12)</p>

3. 東南分局（34、1）
4. 西南公路管理局（34、2）
5. 西北公路管理局（34、2）
6. 川滇公路管理局（34、2）
7. 四川公路管理局（34、3）
8. 雲南分局（34、5）

第二項 公路修建

一、七七事變至廣漢淪陷時期

七七事變後，全國進入戰爭狀態，公路修建政策當以配合軍運為主。民國二十六年八月，軍事委員會決定趕築軍事緊急公路三千六百公里，遍及蘇、浙、皖、贛、鄂、閩、魯、晉、豫、冀、陝等十一省。在北戰場方面，由全國經濟委員會公路處設立工程處，直接搶修河北省之滄石、德石、保石、柳石等四軍用公路，於二十天內便告通車；並派員至綏遠測修歸綏至百靈廟及歸綏至殺虎口兩公路，使晉、綏交通取得聯繫；同時派員分別督修太原至大同、山東南部及河南中部各公路。至於南戰場方面，則由全國經濟委員會組織橋樑工隊，協助搶修江蘇與浙江兩省公路遭敵機轟炸破壞之橋樑工程。

民國二十六年十一月，政府由南京移駐漢口後，上海交通斷絕，對外通路僅有港粵一線。軍事委員會後方勤務部於二十七年六月召開整修公路會議，頒發「重要公路工程標準」，改善湘桂、湘粵、廣九等公路，以資加強國際運輸及內地與港粵交通之聯繫。徐州會戰後，戰事逐漸轉入武漢外圍，乃有粵韶、汴洛、武長、漢宜等公路之改善，與湖北省東北、東南通達江西、安徽各地幹、支線之搶修，及以武漢為中心之輻射交通網，其中尤以退出武漢前五日完成之武長、漢宜兩公路搶修工程，使武漢物資得以從容運出，有裨抗戰，殊非淺鮮。同時在西

南方面，計有川湘、川黔、湘黔、黔桂、黔滇等公路之統一管理與改善。在西北方面，計有漢白、老白、華雙等公路之興築，與聯絡西南、西北間交通之漢渝、川滇東西兩路等路線，以備武漢撤退後，各戰場與後方及西南、西北之交通得以維持。在西北國際通路方面，改善西蘭、甘新兩路，期與蘇俄鐵路相銜接；西南國際通路方面，則興修湘桂、桂越、滇越等線，以七閱月之時間，動員民工二十五萬人，完成滇緬公路之初步通車。

綜括此一階段各省新築之公路，共長二千五百九十三公里（內計江蘇省二十八公里、福建省二十公里、湖南省一百三十六公里、湖北省六十三公里、廣東省六百八十八公里、四川省七百五十九公里、河北省五百三十三公里、綏遠省四十七公里、甘肅省一百三十七公里、青海省一百六十公里）。全國公路里程，迄民國二十六年年底，總計十一萬七千二百九十七公里。

二、廣漢淪陷至滇緬戰爭時期

民國二十七年十月，廣州、武漢相繼淪陷，政府遷移重慶，港粵交通及貫通南北之平漢、粵漢兩鐵路亦告中斷。就軍事言，已由消耗戰進入持久戰；就政治言，經濟重於軍事，抗戰與建國並重，公路建設乃置重點於大後方之開發、經濟路線之增闢及國際路線之保持。經訂定左列公路系統，以適應抗戰之需要：

- (一)西南公路網：自湖南通四川、貴州、廣東、廣西、雲南，以迄緬甸之路線。
- (二)西北公路網：自漢口通河南、陝西、甘肅，以迄新疆之路線。
- (三)西南西北公路溝通網：自四川通陝西，以迄甘肅之路線。

港粵交通中斷後，滇緬公路尚未改善完成，故一切物資均由海防經越南、廣西進口，一時運量激增。為適應需要計，一面積極改善桂越公路，一面另闢河池至岳墟公路，並加緊改善滇緬公路。民國二十九年七月十八日，滇緬路禁運，為便於利用沿海小港輸運，於是改善詔興公路與沙魚涌至金華之東南路線，並仍積極改善滇緬路，以備開放後應用。十月十八日，滇緬公路恢復運輸，業務增繁。三十年，仰光戰起，組隊勘測中印公路，俾由保山經騰衝過國界穿密支那而至印度，與印境鐵路終點列多相銜接。正準備興工間，三十一年春，緬甸瓦城、臘戍

繼仰光而失守；五月，敵陷騰衝，中印公路之興築又告停頓。同時浙贛戰起，公路建設重心乃趨向西北，除積極改善甘新公路及修築南疆公路庫爾勒諾羌段外，並組織新印交通勘查團，以爲另闢新國際路線之準備，惟以路途遙遠，工程艱鉅，未及實現。

至於開發大後方之經濟路線，一面改善舊有路線，一面積極興築新線。計川康方面完成者，有西祥、樂四、川中、川康等路線；西南方面完成者，有桂穗、黔桂西、賀連等路線；水陸聯運者，有陸三、秀松、西翼、煙江、洞榆、安洪、徽白、烈陽、寶平、韓宜等路線；並修築漢渝、甘川兩路線，以增加西北與川康間之聯繫，惜僅各完成一段，未能全線貫通。

綜括此一階段各省新築之公路，共長六千六百四十公里（內計湖南省四百五十九公里，湖北省六十公里，廣東省一百六十五公里，廣西省五百七十五公里，雲南省一千二百九十一公里，四川省一千二百二十五公里，貴州省八百二十六公里，西康省八百二十三公里，陝西省三百四十五公里，甘肅省八百八十八公里）。全國公路里程，迄民國三十一年底，總計十二萬五千一百七十三公里。

三、滇緬戰爭至日本投降時期

民國三十年滇緬戰起，瓦城及密支那相繼失守，國軍大部西撤印度。三十二年八月，自蘭伽向中、印、緬邊境開拔，越野人山向前挺進，同時決定跨越此區，修築列多至密支那之公路。此路於三十二年初首由美國工兵團興建，二月初，我國工兵十團參加工作，十二月間，列多至新平陽最艱難之一段即告完工。三十三年秋，新平陽至密支那段亦告通車。

當騰衝、龍陵及松山一帶尚未克復時，交通當局已派員潛赴敵後，組織保密公路踏勘隊，開始測勘，以保山經騰衝越三十七號界橋至密支那爲幹線，由龍陵至騰衝爲支線。該支線原經敵人修有軍用路，迨敵撤退時業予破壞，爲求早日通車計，乃先整修龍騰支線，至幹線騰密段於民國三十三年十月初開工，三十四年一月十九日打通，二十一日中印公路試車完成，二月四日該路首次運輸車隊抵達昆明。至保騰段亦於一月中開工，四月下旬竣

工通車，此卽由保山經騰衝、密支那至列多間世界聞名之史迪威公路，此路穿越蠻荒地帶、原始森林，人跡罕至，瘴癘爲患，而工程之艱鉅，給養之困難，尤非其他路線所可比擬。

自滇緬戰爭發生後，西南國際陸路交通已完全斷絕，政府爲籌關西北國際通路計，乃積極趕築西北邊疆路線，青藏、康青、南疆三公路同時進行。茲簡述如左：

(一)青藏公路：此路起自青海西寧而迄玉樹，全長七百九十七公里。民國三十二年興築，由交通部與青海省政府合作施工。全線自大河壩以後，經青海草原，絕罕人跡，平均海拔在四千公尺以上，氣候高寒，冬春均冰雪載道，每年施工期間僅及五個月，給養至爲困難，糧料均須由西寧運往。三十二年底完成西寧至黃河沿一段。三十三年繼續施工，於九月杪全線竣工通車。

(二)康青公路：此路起自西康康定至青海歇武，與青藏公路銜接，全長七百九十二公里，越折多、海子等高山，工程頗艱，甘孜以北爲海拔四千公尺以上之草原，人煙稀少，氣候凜冽，施工環境之困難，與青藏公路相似，全路糧料需由雅安供應，運程平均達六百公里。民國三十一年，因康定西北營官寨飛機場之建築，乃由中央撥款交西康省政府興建康定至營官寨一段七十二公里。三十二年，交通部奉命繼續展築營官寨至甘孜一段，迄三十三年十月全部完工通車。

(三)南疆公路：此路起自甘肅敦煌至新疆碯羌，全長七百三十九公里，道經荒漠，人煙絕少。民國三十四年，由交通部設南疆公路工程處負責修建，然路線綿長，邊疆人力、物力均感困難，天時、地理又與內地迥別，以軍事關係須在一年內趕修通車，幸賴工地人員不避艱辛，冒嚴寒趕工，甘段於同年十一月打通，新段於三十五年一月打通。

此外，爲開發邊疆修築之公路，如雅富、岷夏、蘭寧、酒架、橋公、馬明等線；爲配合滇西反攻新築各路線，如雲南省東南區各公路及綠葱坡至資邱公路等；爲接運美國空運物資改善各主要幹線，如西南方面之曲靖至都勻線、陸良至百色線，東南方面之泰和經贛縣至建陽線、建陽至上饒線，以及改善其他前後方聯絡路線與後方

各幹線等，均係在此一階段修建完成。

綜括此一階段各省新築之公路，共長四千八百六十一公里（內計浙江省二十二公里，江西省三百一十五公里，河南省一百零三公里，陝西省九十五公里，甘肅省一千一百九十五公里，青海省八百五十六公里，寧夏省二百九十四公里，新疆省八百八十五公里，雲南省二百九十四公里，貴州省二十公里，四川省八十三公里，西康省六百九十九公里）。全國公路里程，迄民國三十四年底，總計十三萬三千七百二十三公里。茲將此一階段築成之重要公路列表如下：（表五）

表五 滇緬戰爭至日本投降時期築成公路一覽表

路名	起訖地點	里程（公里）	經辦機關	完工通車日期（民國）
中印公路（騰保段）	騰衝至滇緬公路六九〇公里處	一四六	保密公路工程處	三十四年四月二十五日
雞建公路	雞街至建水	六〇	雲南省公路管理局	—
南疆公路	敦煌至婁羌	七三九	南疆公路工程處	三十四年十二月
蘭寧公路（寧段）	甘肅省界至寧夏	二九四	蘭寧公路工程處	三十四年十一月
酒架公路	酒泉至架槓	三三〇	西北公路管理局及河西警備總司令部	三十四年十一月
馬明公路（馬紅段）	馬蓮井至紅柳泉	四〇	同右	三十四年十二月
汶吉公路	安遠至吉潭 汶龍至定南	一八二	江西省公路處	—
南建公路	南豐至建寧	八〇	同右	三十四年十月

第三項 公路運輸

一、七七事變至廣漢淪陷時期

七七事變後，公路運輸以支援作戰為主，公、商車輛多由各省市汽車總隊部徵交後方勤務部汽車管理處，或就近撥交兵站以及部隊直接使用。惟因未能集中管理，致在抗戰初期迭次戰役中損失殆盡，各省市汽車總隊部亦隨戰局之西移而告陸續撤銷。關於其時政府對於公路運輸所採之重要措施，除加強港粵及武漢與內地各省交通之疏暢外，於西南設西南公路運輸管理局，主辦川黔、川湘、湘黔、黔滇等路之營運。其後又增設滇緬公路運輸管理局與川滇公路管理處，分掌滇緬線及川滇東路之運輸業務；於西北則設西北公路運輸管理局，主辦西蘭、甘新、甘青等路之客貨運輸。於國際運輸方面，軍事委員會設置西南進出口物資運輸總經理處，辦理西南國際運輸；全國經濟委員會復於新疆成立中央運輸委員會，接運蘇俄援華物資。於華中方面，交通部於民國二十七年十月擬具「豫鄂陝三省公路聯運計畫」，規定漢口經老河口至孟樓，再經南陽至信陽公路，山鄂、豫兩省辦理聯運；南陽至西坪、西坪至西安公路，由陝、豫兩省辦理聯運。在華南方面，同年九月，交通部邀集湘、粵兩省公路主管機關在宜章舉行會議，商定聯運辦法，先以接駁聯運為主，客運均以坪石為接駁站，粵省以廣州為起站，湘省以衡陽為起站，沿線規定從化、官渡、曲江、樂昌、坪石、郴州、耒陽等地為大站，自十月二十一起實行通車聯運，每日對開客貨車各一次。在東南方面，是年八月，交通部與後方勤務部、軍政部會商擬具「維持後方公路交通辦法」，規定水陸聯運路線，起自漢口，經南昌至金華，再經麗水至永嘉，或經東陽至寧波一線，利用金華至永嘉公路運輸客貨，由浙江省公路管理局向福建運輸公司租借汽車三十輛營運，並訂優惠聯運運費。

二、廣漢淪陷至滇緬戰爭時期

自廣州、漢口淪陷，政府遷渝後，公路運輸之任務有二：一為打破封鎖，爭取國際運輸路線，運入外援物資，同時將國產桐油、絲、茶、錫塊、鎢、銻等出口物資，運往國外；一為維持國內各重要都市間之聯絡交通，

進口軍品物資運赴兵工廠或前線，機器運至工廠，以及成品之流通、客運之維持等。其時因沿海被敵封鎖，車輛來源缺乏，公路運輸任務至爲繁重艱苦，政府爲加強軍運，乃對公、商車輛實施管制。民國三十年七月，將公路工程、管理、運輸等業務畫歸軍事委員會運輸統制局直接指揮，於昆明設置中緬運輸總局，主辦中緬國際運輸；於貴陽設置西南公路運輸局，以中國運輸公司爲基幹，主辦渝筑昆及河桃等線之客貨運；於畢節設置川滇東路運輸局，主辦曲靖至瀘州間之客貨運；於西昌設置川滇西路運輸局，主辦西昌經樂山至內江等線之客貨運；於蘭州設置西北公路運輸局，主辦陝、甘、寧、青四省公路之客貨運輸。此外，並於各公路衝要地點設置車輛管制站，統一調度公、商車輛。這三十二年三月交通部公路總局成立，除各公路運輸機構畫歸該局管轄，並改組車輛管制站爲公、商車輛調配所外，復於衡陽設置東南辦事處，指揮督導東南各省公路之客貨運輸。茲綜述此一階段各公路之主要運輸業務概況如下：

（一）西南方面：

1. 客運：其時車輛雖感缺乏，但對渝筑、筑昆、筑獨、筑晃等重要幹線之班車，盡力設法維持，使無中斷，並隨時利用貨車，附搭旅客，以便行旅。另由川湘鄂區汽車聯運處辦理重慶至常德及恩施等線直達客車。

2. 貨運：西南各公路之運力，大都集中於滇境物資之搶運與空運抵昆物資之接轉，回空噸位則裝運盟軍供應品及我國出口物資，嗣後專運出口物資及遠征部隊與美空軍所需緊急物資等業務。

（二）西北方面：

1. 客運：盡力維持西北之西蘭、蘭廣、廣寶、漢白等路，川西之內樂、樂西等路及其他各幹線之固定班車，並隨時利用貨車，附搭旅客，以便行旅。另由川陝汽車聯運處辦理重慶經廣元至寶雞或蘭州之直達客車與包裹聯運業務。

2. 貨運：西北幹線專辦補給軍品運輸，裝運美空軍物資，並兼顧食鹽、棉紗及其他民生日用必需品之轉運

等業務。

(二)東南方面：

1. 客運：除贛、湘等省公路局、處盡力維持其省境內之客運業務外，福建運輸公司並曾於民國二十八年十月開辦南平與重慶間之閩渝直達客車，全程共約三千一百餘公里，初定爲十一天到達，嗣縮減爲七天，每月開行一次。又由交通部公路總局東南辦事處與東南各省公路運輸機構洽商，開辦鉛山至耒陽、鉛山至曲江、雲和至耒陽及雲和至鉛山等四線之聯運客車。

2. 貨運：東南各幹線之貨運業務，大致與西北方面同。

三、滇緬戰爭至日本投降時期

自滇緬戰爭發生後，因新車來源斷絕，舊車多告殘破，拼修不易，運力減少，且各戰場戰局嚴重，運務增多，故此一階段之公路運輸業務，殊爲艱鉅。爲適應當時嚴重之戰局形勢，實施緊急措施，集中後方所有軍、公、商汽車，趕運部隊、軍品、械彈至前線，攔截敵軍，使戰局得以穩定。茲綜述此一階段各公路之主要運輸業務概況如左：

(一)輸送赴印遠征部隊及補充滇境作戰部隊：軍政部由各補充兵區將新兵運至昆明轉往印度及補充滇境作戰部隊，自民國三十一年十月至三十三年十月底，分由貴陽、瀘州運達曲靖部隊約計三十萬人。

(二)接運美軍物資：由西南公路運輸局主辦，自民國三十二年八月至十二月底，由曲靖運達金城江或獨山等處者，共約一萬零一百七十七噸；三十三年全年由曲靖或霑益運往獨山或都勻之美軍物資及由重慶運貴陽之美軍酒精，共約三萬二千八百八十七噸。

(三)趕運入新部隊：軍事委員會令飭趕運部隊入新疆，山西北公路運輸局主辦，分兩批輸送，第一批自民國三十三年三月二十二日至五月十日，由西安、蘭州、酒泉至新境，共派車九百九十七輛，計三百一十萬九千五百八十六車公里；第二批自六月一日至七月中旬，續撥車二百四十二輛，計一百萬車公里。

(四)辦理西北移民運輸：民國三十二年，河南、陝西一帶大旱，土地龜裂，哀鴻遍野，西北公路運輸局奉令派車輸送難民入新疆屯墾，自三十三年三月至十二月，由西安運達猩猩峽之難民共約四千人。

(五)撥車輸送成都區各飛機場石碓：民國三十三年一月，成都地區趕築飛機場，徵調公、商汽車一千二百三十六輛擔任石碓運輸。

(六)趕運緊急軍品赴獨山轉湘桂前線：民國三十二年夏，因湖南戰爭緊急，撥車七百輛由重慶裝運械彈一千二百噸赴獨山轉湘，復自三十三年七月二十四日至八月底撥車六百三十輛裝運械彈一千八百噸至獨山轉湘桂前線。迨三十三年秋黔桂戰事起，由重慶撥車三百一十二輛，貴陽撥車七百輛，涪益撥車一百五十九輛，共計一千一百七十一輛，趕運緊急軍品、部隊、械彈等至前線。

第四項 驛運

抗戰期間，以汽油輸入困難，影響汽車運輸甚大，少數公車甚至以木炭為燃料，政府不得已乃以驛運輔助公路運輸之不足。民國二十八年一月，交通部在重慶設立駄運管理所，並於重要路線設置分所。四月，敘昆線開始營運，為戰時驛運之始。初期路線有川陝線、川黔線、黔桂線、潘昆線與川康線。二十九年，駄運管理所改稱車駄管理所，隸屬於公路運輸總局，重新規畫路線，計有敘昆、川黔、黔桂、川陝、川康、瀘昆、漢渝、滇越與蘭猩等九線，除滇越、漢渝兩線外，均開始營運。自二十八年一月至二十九年一月，敘昆線每月平均運量在五萬噸以上，黔桂線每月平均在十萬噸以上，川滇線每月平均在七萬噸以上。

民國二十九年七月，交通部成立驛運總管理處，各省設置支線管理機構。原已營運各線一律稱之為幹線，十七省共有路線五萬二千餘里，並設置押運人員訓練班，訓練中下級幹部。

驛運路線自民國二十八年創辦，至三十一年夏，曾有數次變更。是年底，主要幹線有川湘川陝水陸聯運、川鄂、黔桂、敘昆、川康與八保等六線，後以戰事影響，僅餘川湘川陝水陸聯運繼續辦理。三十二年，又重新規

畫爲川黔、瀘昆、陝甘、甘新與川陝等五線；各有支線，計有閩、皖、贛、湘、粵、桂、川、滇、豫、甘、陝、康等十二省。三十三年，陝、甘兩省撤銷，另增青海省。抗戰後期，曾籌畫西北國際驛運，主要爲藏印線與新印線，自印度至西藏與印度至新疆南部，原爲突破日本對我國之封鎖政策，但績效不彰。西北國際驛運則自民國三十二年起籌備，由重慶至哈密，經陝甘兩省至新疆，六月起開始營運。

抗戰期間，以戰爭與日人封鎖影響，公路運輸至感困難，當時曾有「一滴汽油一滴血」之宣傳，公路機構亦曾兩度改隸軍事機構管轄，創辦驛運爲交通當局不得已之措施，但對後方運輸助益甚大。

第三節 勝利復員時期之公路

一、機構組織

交通部於民國三十五年一月成立公路總局，內設總務、工務、運務、機料、監理、會計等處及祕書、技術、人事、統計、警稽等室，外轄九個區公路工程管理局、十個運輸處及有關工程、材料、修配、勘測等單位。至監理業務則歸公路工程管理局管轄，外設三十三個監理所。茲分別列表如下：（表六、七）

表六 公路工程管理局分區表

機 構 名 稱	成 立 年 月 (民國)	局 址	管 轄 省 區	國 道 里 程 (公里)	民 國 三 十 七 年 五 月 通 車 里 程 (公里)	備 註
第一區公路工程管理局	35、3	南京	蘇、浙、皖	五、〇三七	三、八四七	

表七 公路運輸處分區表

機 構 名 稱	成立年月 (民國)	處 址	營 運 省 區	營運里程 (公里)	備 註
直轄第一運輸處	35、1	上海	蘇、浙、皖	二、七六一	民國三十六年一月取消「直轄」二字，並自工程管理局畫出，成為獨立組織。
直轄第二運輸處	35、1	長沙	湘、鄂、贛、豫	五、六七一	
第二區公路工程管理局	35、3	漢口	湘、鄂、贛	七、六〇三	六、一一四
第三區公路工程管理局	35、3	廣州	閩、粵、桂	七、七七〇	四、七五八
第四區公路工程管理局	35、3	昆明	滇、黔	四、五〇一	三、八五七
第五區公路工程管理局	35、3	重慶	川、康、西藏	三、九六九	三、〇六五
第六區公路工程管理局	35、3	迪化	新疆	六、七二九	五、二三五
第七區公路工程管理局	35、3	蘭州	甘、青、寧、陝、 綏、察、熱、魯、冀、冀、豫、	九、四九〇	七、六九〇
第八區公路工程管理局	35、3	北平	察、熱、魯、冀、冀、豫、	八、六三一	二、四四八
第九區公路工程管理局		長春	東北九省		因東北戰局不穩，緩設。

直轄第三運輸處	35、1	廣州	粵、桂、閩	三、〇八一	同 右
第四運輸處	36、1	昆明	川、黔、滇	二、五三二	自第四工程管理局畫出成立。
第五運輸處	36、1	重慶	川、陝	二、八一二	自第五工程管理局畫出成立。
第六運輸處	35、3	迪化	新疆	三、二五九	仍歸第六公路工程管理局管轄。
第七運輸處	36、1	蘭州	甘、寧、青、綏、陝	六、三七五	自第七工程管理局畫出成立。
第八運輸處	36、1	天津	冀、魯、豫	一、七〇七	自第八工程管理局畫出成立。
第九運輸處		瀋陽	東北九省		因東北戰局不穩未設，由東北運輸總局之遼寧遼北吉林三省聯運兼管。
第十運輸處	36、1	貴陽	湘、桂、黔	二、一三六	

公路監理單位：公路總局原計畫於各公路要衝，按監理業務繁簡，分一、二兩等設八十八處監理所，迄民國三十五年底僅設有杭州、昆明、貴陽、重慶、成都、西安、合肥、武漢、寶雞、蘭州、迪化、畢節、蘇州、上饒、長沙、南昌、深圳、青島、徐州、屯溪、廣州、衡陽、上海、海口、瀝江、曲江、興寧、福州、柳州、南寧、西昌、酒泉等所。

二、公路修建

民國三十四年八月，全國待修之公路，除東北及臺灣外，共長六萬八千一百七十八公里，其中除配合滇西反

攻及湘桂反攻，搶修通車之二千六百五十公里外，爲配合部隊進駐淪陷區及緊急復員需要，列爲第一期修復之路線，計有：榆樹灣經寶慶、衡陽至長沙，南寧至欽縣，柳州經荔浦、韶關、廣州至九龍，衡陽至韶關，五原至包頭，潼關至洛陽，石花街經老河口至樊城，耒陽至興國，江山經蘭溪至永康，宣城至績溪，宜川至大寧等十一線，共長四千零一十六公里。

第二期修復之路線，計有：荔浦經桂林至衡陽，鄭家驛至長沙，長沙至南昌，南昌至績溪，吉安至南昌，欽縣至杭州，建甌至福州，西坪至南陽，磴口至五原，汕頭至梅縣，韶關至零都，燈塔至龍川，樊城至十里鋪，南寧至龍川，南昌至南城，永康至嵯縣，淳安至杭州等十七線，共長四千一百八十九公里。同時，各省加修之路線有：連縣至坪石，碧湖至龍游，潭灣至鷹潭，泰和至吉安，圳頭至永陽，那堪至鎮南關等六線，共長三百八十九公里。民國三十四年度共計修復八千五百九十四公里。

民國三十五年內修復之公路，計有：國道二十六線、六千一百七十九公里，省道二十一線、三千三百零九公里，共計四十七線，總長九千四百八十八公里。搶修國道九線、一千四百八十三公里，省道三十二線、二千四百三十公里。

民國三十六年內修復之公路，計有：一般省道六千四百零三公里，整修重要國道十一線、三千六百一十九公里。另在各綏靖區配合剿匪軍事，搶修通車之路線，共達一萬四千二百三十六公里。

民國三十七年五月止，續修復國道十一線，長九百七十四公里；省道十二線，長五百九十一公里。另搶修各綏靖區遭破壞之公路二千七百七十五公里。

民國三十五、三十六兩年內，進行新築之公路，計有：橋灣至公婆泉一百五十四公里，紅柳泉至明水九十公里，架橫至建國營三十公里，青新公路之倒淌河經茫崖至金鴻山一千二百四十七公里及南疆公路之婁羌經且末至于闐八百公里，合計新築二千三百二十一公里。

在此期間，因戰時所築公路爲軍事需要趕工通車，施工簡陋，決定予以改善之路線，計有：榆樹灣至常德

三百三十五公里，漢宜公路漢口至應城八十公里，榆樹灣至衡陽三百九十二公里，川康公路成都至康定三百七十四公里，漢渝公路達縣至萬源段一百六十一公里，川陝公路褒城至寶雞二百四十公里，寶雞至平涼一百七十六公里，西安至蘭州七百一十三公里，華家嶺至雙石鋪四百一十一公里，甘新公路蘭州至猩猩峽一千一百七十六公里，共計改善四千零五十八公里。

茲將民國三十七年五月統計之國省道通車狀況及里程列表如下：（表八）

表八 全國國省道通車狀況及里程表（民國三十七年五月）

路別	國道								
轄區	第一區	第二區	第三區	第四區	第五區	第六區	第七區	第八區	合計
通車里程(公里)	三、八四七	六、一一四	四、七五八	三、八五七	三、〇六五	五、二三五	七、六九〇	二、四四八	三七、〇一四
不通車里程(公里)	一、一九〇	一、四八九	三、〇一二	六四四	九〇四	一、四九四	一、八〇〇	六、一八三	一六、七一一
合計里程(公里)	五、〇三七	七、六〇三	七、七七〇	四、五〇一	三、九六九	六、七二九	九、四九〇	八、六三一	五三、七三〇

總 計	道									
	合 計	臺 灣	東 北 各 省	綏 遠	察 哈 爾	熱 河	西 藏	寧 夏	新 疆	青 海
七五、三〇四	三八、二九〇	三、六九〇	八、四四八				一、〇五一	二、〇三〇	二四一	二、一〇〇
五一、〇二〇	三四、三〇四			二、七三六	一、五六二	二、二〇五				
一二六、三三四	七二、五九四	三、六九〇	八、四四八	二、七三六	一、五六二	二、二〇五	一、〇五一	二、〇三〇	二四一	二、一〇〇

三、國道網之公布

民國三十六年七月，行政院公布「國道網計畫」，並訂左列四項原則：

(一)國道路線：國道網路線以基、經、緯等名稱分別標識，除東北九省、臺灣省及海南島各國道路線另案規定公布外，規定基線四線、經線五線、緯線六線及經緯聯絡線二十二線，共計三十七線，總長五萬六千八百二十二公里。國道網路線如下：〔表九〕

表九 國道網路線表

線別	路線起迄	經過地點	全線里程（公里）			重複里程（公里）	實計里程（公里）
			新築	已成	合計		
基	一上海——拉薩	上海、宜興、南京、蕪湖、大渡口、安慶、高河埠、界子墩、柳子巷、漢口、長江埠、十里鋪、宜昌、巴東、恩施、石門坎、黔江、雷神店、重慶、隆昌、成都、雅安、康定、歇武、玉樹、拉薩	一、一八〇	四、〇四一	五、二二一		五、二二一
基	二九龍——滂江	九龍、廣州、曲江、小塘、耒陽、衡陽、長沙、黃花市、武昌（漢口）、柳子巷、小界嶺、仁和集、潢川、周家口、杞縣、開封、大名、天津、北平、萬全、滂江		三、四一一	三、四一一	八〇	三、三三二
		馬尾、閩候、建甌、建陽、通建橋、溫家圳、高坊嶺、南昌、武昌（漢口）、長江埠、樊城、老河口、孟家樓					

基	三馬尾——霍爾果斯	、鄧縣、西坪、界牌、瀾橋、西安、咸陽、平涼、華家嶺、蘭州、河口、酒泉、安西、猩猩峽、白揚河、迪化、烏蘇、霍爾果斯	五、三八六	五、三八六	六四	五、三三二
	四晚町——承德	晚町、保山、鎮南、昆明、天生橋、隆昌、重慶、萬源、響洞亭、西安、瀾橋、潼關、風陵渡、平遙、太谷、太原、石家莊、保定、北平、承德	五四〇	四、〇七五	四、六一五	二〇六
經	一海安——山海關	海安、廣州灣、大滙、廣州、興寧、新泉、明口、建甌、建陽、楓嶺、衢縣、龍游、杭州、宜興、南京(浦口)、六合、淮陰、宿遷、臺兒莊、濟南、商河、天津、塘沽、山海關	一、七二〇	一六、九一三	一八、六三三	三五〇
	汕頭、興寧、大峯坳、瑞金	汕頭、興寧、大峯坳、瑞金	四、二九七	四、二九七	二二六	四、〇八一
小計		計	一、七二〇	一六、九一三	一八、六三三	三五〇
總計		計	一、七二〇	一六、九一三	一八、六三三	三五〇

經	經	經	經	經
二汕頭——周家口	三常德——滂江	四廣州灣——百靈廟	五打洛——陝壩	
、贛縣、泰和、高坊嶺、溫家圳、洋灣、浮梁、石門、大渡口、安慶、高河埠、六安、界首、周家口	常德、十里鋪、樊城、老河口、孟家樓、鄧縣、南陽、汝汝橋、洛陽、晉城、長治、太谷、太原、大同、豐鎮、滂江	廣州灣、鬱林、賓陽、大塘、六寨、甘杞哨、貴陽、崇溪河、雷神店、重慶、萬源、咸陽、綏德、榆林、包頭、西安、百靈廟	打洛、新平、呈貢、昆明、龍街、小官河、會理、西昌、富林、榮經、雅安、成都、綿陽、江油、華家嶺、武威、蘭州、寧夏、陝壩	小計
		五四〇	一、〇五四	一、五九四
二、〇四二	二、一二八	三、〇七四	二、五六七	一四、一〇八一五、七〇二一
二、〇四二	二、一二八	三、六四一、〇八五	三、六二二	二一、七二五一三、九七七
七六一、九六六	一九八一、九三〇	二、五二九	一五〇三、四七一	

緯	緯	緯	緯
四連雲港——明塔蓋	三呂四港——褒城	二上海——天生橋	一廈門——鎮南關
連雲港、宿遷、徐爲季、石林、杞縣、開封、洛陽、潼關、壩橋、西安、咸陽、寶雞、雙石鋪、華家嶺、河口、享堂、西寧、倒淌河、茫	石泉、褒城	上海、杭州、歙縣、張王廟、浮梁、洋灣、溫家圳、高坊嶺、南昌、黃花市、長沙、常德、三角坪、榆樹灣、鮎魚鋪、三穗、甘把哨、貴陽、天生橋	廈門、新泉、朋口、隘嶺、瑞金、贛縣、小梅關、曲江、蓮塘、荔浦、大湖、大塘、賓陽、南寧、吳村圩、鎮南關
二、四一四			
三、〇四五	二、〇五三	二、七八二	一、九二三
五、四五九	二、〇五三	二、七八二	一、九二三
四八七	一九六	三九〇	二七五
四、九七二	一、八五七	二、三九二	一、六四八

		崖、紅柳溝、嵯羌、于闐、莎車、明塔蓋						
緯	五青島—寧夏	青島、濰縣、濟南、大名、長治、太谷、平遙、軍渡、綏德、寧夏	四五〇	一、四九九	一、九四九	六〇六	一、三四三	
緯	六多倫—陝壩	多倫、萬全、大同、豐鎮、歸綏、包頭、五原、陝壩		一、二三四	一、二三四	七〇	一、一五四	
	小計		二、八六四	一二、五二六	一五、三九〇	二、〇二四	一三、三六六	
經二—一歙縣—蕪湖	歙縣、宣城、蕪湖			二四二	二四二		二四二	
經三—一汝墳橋—開封	汝墳橋、許昌、開封			一七八	一七八		一七八	
經四—一鬱林—蓮塘	鬱林、梧州、心山、信都、蓮塘		七八	三〇六	三八四		三八四	
經四—二桂林—衡陽	桂林、黃沙河、衡陽			三六一	三六一		三六一	
經四—三荔浦—三穗	荔浦、桂林、青龍界、星子、三穗			五八四	五八四		五八四	
經五—一北海—沙子嶺	北海、欽縣、英村圩、南寧、百色、八渡、興仁、沙子嶺			一、〇二五	一、〇二五	二九	九九六	

緯二——泰和——榆樹灣	緯二——廣州——信都		緯六——五島——蘇——塔城	緯六——四姑——羌——庫爾勒	緯六——三酒——泉——叉道	緯六——二歇——武——倒淌河	緯六——一鎮——南——小官河	緯五——三綿——陽——雙石鋪	緯五——二河——口——呈貢
泰和、永陽、永陽、衡陽、邵陽、榆樹灣	廣州、大庾、信都	小計	烏蘇、塔城	姑羌、庫爾勒	酒泉、建國營、叉道	歇武、黃河沿、倒淌河	鎮南、魚鮮、小官河	綿陽、七盤關、褒城、雙石鋪	河口、蒙自、呈貢
		三五九			九〇				一九一
七五八	二七九	五、六六五	三五四	四四二	三六〇	六七三	二七八	五六五	二九七
七五八	二七九	六、〇二四	三五四	四四二	四五〇	六七三	二七八	五六五	四八八
六一	一九	二九							
六九七	二六〇	五、九九五	三五四	四四二	四五〇	六七三	二七八	五六五	四八八

緯二—三	永嘉—洋 灣	永嘉、鹿水、碧湖、龍游、衢縣、常山、草坪、洋灣、			六五九	六五九	三四	六二五
緯二—三	象山—杭 州	象山、曹娥、杭州			二五七	二五七		二五七
緯二—三	保三—B. P. 37	保三、Kogo、騰衝、B. P. 37			一三四	一三四		一三四
緯三—二	三角坪—黔 江	三角坪、茶洞、秀山、黔江			四五七	四五七		四五七
緯五—一	安西—紅柳溝	安西、敦煌、紅柳溝			七五九	七五九		七五九
緯五—二	白揚河—莎 車	白揚河、庫爾勒、巴楚、莎車		二二七	一、二一五	一、四三二		一、四三二
緯六—一	灘縣—威海衛	灘縣、威海衛			四八〇	四八〇		四八〇
	小計			二二七	五、〇九八	五、三一五	一一四	五、二〇一
總計				六、七五四	五四、三一〇六一、〇六四四	二四二五六、八二二		

（一）國道管理：初期接管國道，共計三萬八千六百零八公里，中央接管後，由交通部公路總局所屬各區公路工程管理局負責辦理修築、養護、改善及運輸、行政等各項業務，其餘路段暫由省方辦理。茲將接管國道路線列表如下：（表一〇）

表一〇 接管國道路線表

線別	路線起迄及經過地點	實計里程（公里）		已接管路段		準備接管路段		備考
		已成路線	未成路線	合計	起迄	起迄	合計	
基一	上海—南京—安慶—漢口 ——宜昌——巴東——重慶—— 康定——玉樹——黑河——拉薩	四、〇八一	一、一八〇	五、二三三	上海—蕪湖 ——巴東——玉樹 二、五五三	蕪湖——巴東	一、一〇三	
基二	九龍—深圳—廣州—長沙 漢口—周家口—開封 天津—北平—萬全	三、二二二		三、二二二	小塘—武昌 ——天津—萬全 三、四六六	深圳—小塘 ——武昌—天津 六、六三三	一、七九九	二、九四三
基三	馬尾—閩候—南昌—漢口 ——西安—蘭州—安西 迪化—霍爾果斯	五、二二三		五、二二三	南昌—武昌 ——西安—霍爾 三、三六六	馬尾—南昌 ——漢口—西安 七、四八三	一、五七七	五、三三三
基四	曉町—保山—昆明—天生 橋—隆昌—重慶—萬源 ——保定—北平—承德—太原	三、八六九	五、四〇〇	四、四〇九	曉町—西安 ——保定—北平 二、八八五	西安—保定	三、二八三	一、一三七
小計		一六、四七三	一、七〇〇	一八、一七三			一一、一九一	五、七〇四
							二六、八九五	

經	經	經	經	經	經
一 寧海安——廣州灣——廣州——興 臨沂——濟南——天津 山海關	二 汕頭——興寧——贛縣——高枋 嶺——安慶——周家口	三 常德——老河口——南陽——洛 陽——長治——太原——大同 ——滂江	四 廣州灣——鬱林——大塘——貴 州——西安——延安——榆林 ——包頭——百靈廟	五 打洛——昆明——小官河——會 理——西昌——富林——雅安 ——成都——蘭州——寧夏 ——峽壩	小 計
四、〇八一	一、九六六	一、九三〇	二、五三九	二、四一七	一、九三三
				一、〇五四	一、〇五四
四、〇八一	一、九六六	一、九三〇	二、五三九	三、四七一	一、〇五四
宜興——杭州——塘沽 天津——塘沽			大塘——貴陽——貴陽 店——貴陽——雷神	小官河——陝 壩——二、五九五	
二〇〇			九六三	二、五九五	三、七五八
新泉——朋口 南京——濟河	瑞金——贛縣——浮梁 南昌——二二三	大同——豐鎮	寶陽——大塘	昆明——小官 河	
八三三	三三三	七〇	一一〇	二七四	一、六四〇
一、〇三三	三三三	七〇	一、〇三三	二、八六九	五、三三八

緯	緯	緯	緯	緯	緯
六	五	四	三	二	一
多倫 涼城 歸綏 大同 豐鎮	綏德 寧夏 平遙 吳堡 長治	連雲港 宿遷 銅山 開封 西安 蘭州 倒淌河 朋塔蓋 婁羌 于閭 莎車	呂四港 南通 六安 南陽 老河口 白河 石泉 襄城	上海 杭州 歙縣 南昌 長沙 常德 榆樹灣 三穗 甘杞哨 貴陽 天生橋	廈門 新泉 贛縣 曲江 蓮塘 荔浦 大湖 大塘 賓陽 南寧 鎮南
一、二五	一、〇九三	二、七六	一、八五七	二、三九三	一、六四八
	四、五〇〇	二、四四四			
一、一五五	一、一五三	五、一七三	一、八五七	二、三九三	一、六四八
五原 陝壩	青島 濟南	連雲港 寶雞 寧堂 亭堂 芒崖 朋塔蓋 二、一八	老河口 襄城	上海 廟 張王廟 甘杞哨 貴陽 天生橋 四、八	曲江 荔浦 大湖 大塘 一二
一〇二	四〇六	三、一二三	八〇四	二、三三五	六三七
萬全 五原	濟南 冠縣	青龍集 杞縣 成陽 寶雞 芒崖 一、二三		張王廟 浮梁	廈門 曲江 大湖 鎮南 三、三五
七五三	一七〇	一、七七一		七	一、〇二二
八六四	五七六	四、六九四	八〇四	二、三九三	一、六四八
大同至豐鎮 經七公里 列入經三					朋口至新泉 二里至四里 經一里 瑞金至贛縣 一百四里 十公里 列入經二

	小	計	一〇、九〇三	二、八四三、七六六	七、三六六	三、五九二〇、九六八
經二—一	歙縣——宣城——蕪湖	二四三		二四三歙縣——蕪湖	二四三	二四三
經三—一	汝墳橋——許昌——開封	一七八		一七八		
經四—一	鬱林——梧州——信都 蓮塘	三〇六	七八	二八四		
經四—二	桂林——衡陽	二六一		二六一		
經四—三	荔蒲——桂林——三穗	五八四		五八四荔蒲——三穗	五八四	五八四
經五—一	北海——欽縣——南寧 百色沙子嶺	九九六		九九六		
經五—二	河口——蒙自——呈貢	二九七	一九二	四八八		
經五—三	錦陽——廣元——褒城 雙石鋪	五五五		五五五雙石鋪——綿	五五五	五五五
經六—一	鎮南——小長河	二七八		二七八河鎮南——小官	二七八	二七八
經六—二	歇武——倒淌河	六七三		六七三		
經六—三	酒泉——建國營——叉道	三六〇	九〇	四五〇酒泉——建國營	三六〇	三六〇

緯六—四	姑羌——庫爾勒	四二		四三	勒姑羌——庫爾	四三		四二
經六—五	烏蘇——塔城	三五		三五				
	小計	五、六三六	三五九	六、九九五		二、四七一		二、四七一
緯一—一	廣州——信都	二六〇		二六〇				
緯二—一	太和——永陽——榆樹灣 衡陽——邵陽	六九七		六九七				
緯二—二	永嘉——麗水——龍游 衢縣——常山——洋灣	六三五		六三五				
緯二—三	象山——百官——杭州	二五七		二五七				
緯三—一	信山——騰衝——B. P. 37	三三〇		三三〇 B. P. 37		三三〇		三三〇
緯三—二	三角坪——秀山——黔江	四三七		四三七	三角坪——黔江	四三七		四三七
緯五—一	安西——紅柳溝	七五九		七五九	安西——紅柳溝	七五九		七五九
緯五—二	白揚河——庫爾勒——巴楚——莎車	一、二二五	二二七	一、四三三	車白揚河——莎	一、四三三		一、四三三

緯六——維縣——威海衛		四八〇	四八〇						
小	計	四、九八四	二七五、二〇一		二、八八三		二、八八三		
總	計	五〇、九二八	六、二四七、一三三		三七、六七八		一〇、九八六、六二四		

(三) 交通管理：全國公路之交通管理，悉依照交通部公布之各項規章統一辦理。國道由中央接管者，其徵收養路費及有關行車安全等事項，由交通部公路總局所屬各區公路工程管理局辦理。

(四) 國道接收辦法：中央接管國道路線中之一部分原由中央設局管理者，如西南、西北及川康等區內各公路，仍予繼續辦理；其餘各路原由省方管理者，由交通部與各省政府洽擬辦法，陸續接收。

第四節 臺灣光復前之公路

一、概述

清康熙二十二年（一六八三），臺灣初設府治，隸福建省。光緒十一年（一八八五），改設行省，並修闢道路，除府治至各縣及縣至里、莊、堡、社之道路外，並修闢重要道路如下：

- (一) 前山縱貫橫貫道：以臺灣府治所在地之臺南為中心，北上臺北、基隆，南達恆春、鵝鑾鼻。
- (二) 後山縱貫道：分為蘇澳經花蓮港至卑南，以及花蓮港經大港口至卑南兩線。

(二)前山後山橫貫道：分爲臺北府噶瑪蘭蘇澳道、林圯埔璞石閣道、集集水尾道及南部橫貫道。

二、日據時期修建之道路

清光緒二十一年（一八九五），日據臺灣。初於二十三年（一八九七）訂「道路設備則例」；二十六年（一九〇〇），復定「道路設備準則」，將路寬定爲十二點七二公尺、十點九一公尺、九點九公尺三種，通飭地方州廳全面調查。三十年（一九〇四），建立道路登記制度。翌年，依調查結果，認定「指定道路」二千七百五十公里（相當於今省道）及以後依設定條件核准之指定道路，由日本國庫負擔改善費外，其餘道路悉由地方經費辦理。又以當時道路多未建橋，三十四年（一九〇八）起開徵戶稅，充建橋財源，迄民國九年停徵。自清宣統三年（一九一一）至民國十四年期間，以所徵戶稅及日本國庫撥款，完成桃園宜蘭（一百二十二點八公里）、蘇澳花蓮港（一百二十一點八公里）、新化玉井（二十四點二公里）與縱貫道路（基隆至屏東）之新闢與改善，以及興建縱貫道路之臺北橋、大肚橋、二層行橋及其他指定道路橋樑等。

民國十三年，在臺灣總督府之下設交通局道路港灣課，展開道路建設，並依民國五年重行修正之道路建設寬度（平地十四點五四公尺、山地十點九一公尺、橋樑淨寬五點四五公尺）予以改善。自十四年至三十二年間，曾進行縱貫道路等八項重要改善工程。其後因戰費浩繁，財政支絀，重大工程幾告停頓。

民國三十四年八月十日，日本宣布投降後，我政府接收道路之總里程如下：（表一一）

表一一 日據時期臺灣道路分類及里程表

單位：公尺

州廳名	指定道路（相當於省道）		市街庄道（相當於市鄉道）	合計
	縱貫道路	其他指定道路		
臺北市	四、三八	三三、九六	六六、三六	二、〇三、七三
				二、七九、一三

新 竹 州	一三七、五二	五〇八、一三六	六三五、六五七	二、九八九、三四〇	三、六四四、九九七
臺 中 州	一〇八、七六二	三九二、二四五	五〇一、〇三七	二、三三七、五五三	二、八三六、五五〇
臺 南 州	一一九、〇六八	五〇〇、八六二	六二九、九三〇	四、七七六、〇七六	五、四〇六、〇〇六
高 雄 州	六二、六四九	五九六、七六六	六三一、四一一	一、三七四、八六三	二、〇〇六、二七四
臺 東 廳	—	三三九、九六〇	三三九、九六〇	七九、三八三	四〇九、三三四
花 蓮 港 廳	—	二八一、三九七	二八一、三九七	一七三、七三九	四五五、一二三
澎 湖 廳	—	一四、〇一四	一四、〇一四	一八〇、九三七	一九四、九五二
合 計	四六一、三八四	三、二三八、三五八	三、六八九、七四二	一三、九九四、六五〇	一七、六八四、三九二

第五節 公路管理制度之建立

一、公路組織

臺灣光復後，公路工程業務先由臺灣行政長官公署工礦處接管，民國三十四年十一月十四日，成立公共工程

局，山該局公路組負責辦理。三十六年五月十六日，公共工程局改隸省政府建設廳，三十八年十月裁撤，將公路工程業務併入先於民國三十五年八月成立之公路局，改隸省政府交通處；局內增設總工程司室及工務處，局外新設第一、二、三、四區工程處。第一區工程處轄定點、坪林、新竹三個工務段，第二區工程處轄臺中、水上、埔里、大湖四個工務段，第三區工程處轄高雄、潮州、定點三個工務段，第四區工程處轄宜蘭、南澳、新城三個工務段。

民國四十一年一月，工務處改組，分為養路、新工兩處，成立材料試驗室，並增設第五區工程處，除接管原第二區管轄之水上工務段外，並增設斗南工務段。四十四年七月，國防部軍事工程委員會將所屬之工程總隊，連同員工及機具移交公路局，成立路面工程隊。九月一日，正式接管重要縣鄉道二千五百九十八公里，乃配合縣市行政區，調整為五區工程處，十七個工務段；一區轄臺北、中和、中壢、新竹四個段，二區轄苗栗、臺中、彰化、南投四個段，三區轄高雄、潮州、臺東三個段，四區轄坪林、南澳、新城三個段，五區轄斗南、水上、新營三個段，公路組織乃具規模。四十九年五月，東西橫貫公路竣工，二區增設谷關段（後改為梨山），四區增設韶、獨立山兩段，五區增設新化段。

民國五十六年一月，公路局新設規畫處，辦理整體規畫年度預算等業務。六十一年六月，因南部橫貫公路即將完工，在三區增設甲仙、關山兩工務段，五區增設楠西段。六十二年，材料試驗室擴編為材料試驗所。六十七年七月，三區在澎湖設馬公段。六十九年七月，一區設羅浮段。

二、公路法規

（一）公路法：「公路法」於民國四十八年六月二十六日公布，四十九年七月一日施行，六十年二月一日第一次修正。

（二）公路經營管理規則：為鼓勵國民興建公路或專用公路，或在公路路線內興建橋樑、輪渡、隧道及停車場站，向通行車輛徵收受益費而制定，民國四十九年七月二十八日公布。

(三)汽車燃料使用費徵收及分配辦法：為徵收公路修建保養經費而制定，於民國四十九年六月二十九日公布，規定隨車照徵收，五十年六月二十八日再修正為隨售油徵收，翌年再改為隨車徵收，其後自五十七年至七十年先後修正多次。

(四)公路用地使用規則：為管理使用公路用地埋設管線、設置路邊設備、架設索道、敷設軌道、架設桿線等而制定，民國五十三年九月十四日公布。

(五)公路修建及保養規則：為公路工程之規畫、修建、養護與管理之基本法規，民國五十四年二月二十七日公布。

(六)專用公路管理規則：為管理專用公路之修建與養護而制定，民國五十四年四月三十日公布。

(七)道路交通管理處罰條例：為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全而制定，於民國五十七年二月五日公布，五月一日施行，後經多次修正。

(八)高速公路交通管制規則：為高速公路行車管理而制定，民國六十三年四月十日公布，其後曾於六十八年、六十九年及七十三年先後修正三次。

(九)道路交通標誌標號設置規則：為我國參照聯合國道路交通標誌統一規定自行制定之規則，其前為設置保護辦法，於民國四十一年四月二十九日實施。本規則於五十七年十月一日由交通部、內政部會銜公布，七十年一月二十二日做第三次修正。

(十)道路交通安全規則：係依「道路交通管理處罰條例」所制定之子法，民國五十八年一月一日由交通、內政兩部會同公布。

三、公路規範

公路工程之設計施工有規範多種，於民國四十九年公布實施。其較重要者有以下各項：

(一)公路設計規範：包括「公路路線設計標準規範」、「公路橋樑設計標準規範」。

(一)公路設施規範：包括「公路橋樑工程施工標準規範」、「公路土石方工程施工規範」、「公路路面工程施工規範」、「公路涵洞工程施工規範」、「公路擋土牆工程施工規範」、「公路地下排水工程施工規範」等。

(二)公路交通安全工程規範：包括「公路標線規範」、「公路島規範」。

(三)公路排水養護規範。

(四)公路工程材料規範：僅列瀝青材料及其試驗方法。

上述各種規範於民國六十年委請「中華民國道路協會」修訂一次，公路局復於六十三年十月修訂完成「公路工程施工說明書」，內容詳述各項土木工程之施工規定。

四、養路制度

維護養路制度之重要措施如下：

(一)畫分養路權責：公路局養路組織體系，在局爲養路處，在工程處爲主管養路之副處長及工務課之養護股，在工務段爲負責養路之副段長及養路工程司與道班。民國四十三年九月，制定「臺灣省挖掘道路修建地下工事管理辦法」；四十六年五月制定「公路兩側建築物限制辦法」，對公路路權之維護助益頗大。迨五十四年二月，交通部公布「公路修建及保養規則」後，養路制度更有準繩可循。至各縣、市政府養護之路線，則依省政府民國四十四年九月十三日頒布之「臺灣省各縣市鄉鎮公路工務督導辦法」（六十八年八月，修正爲「臺灣省縣鄉道公路工程管理辦法」）辦理。六十七年七月，交通部核定公布公路網系統後，省道、縣道由公路局養護，鄉道悉由縣、市政府養護，而公路局與省轄市間，亦以市界爲養護分界。一般公路與高速公路間，則以高速公路匝道與一般公路之鄰接點爲界。

(二)添置養路機具：公路局接辦公路業務時，僅有萬國牌運料卡車五十一輛及陳舊機具，民國四十一年，由軍援配合經援款項下支撥刮路機十部，當時共有各種車輛八十七輛，各式機械三十三部。四十八年，接收臺中公館機場美軍剩餘機械，使養路機具充實甚多。五十一年起，實施汰換計畫，養路機械使用率大爲提高。其後因交通

量逐年增加，公路設施水準提高，改採機械養路。自六十三年起，推行第一期養路機械化三年計畫，六十六年起再推行第二期三年計畫，先後購置車輛機械甚多。六十八年時，除零星工作外，均賴機械養路。其後又繼續購置各式養路機械，並汰換舊有逾齡機械。

（三）配置養路人工：我國過去養護公路所需人工，向以徵雇民工為主，並無固定道班。臺灣公路畫歸省公路局管理以後，根據路線分布狀況，設置道班。早期全省道工不及千人，民國四十四年九月，接管重要縣鄉道後，增加退除役士兵轉業道工二千五百人，四十九年又增加三百五十人，連同原有道工，數近四千。

（四）改進養路方法：公路局自民國四十一年起，陸續充實機械設備後，乃推行利用推土機、裝載機、傾卸卡車、刮路機等代替人工養路作業，添置各式壓路機、瀝青混凝土拌合機、鋪裝機，改善路面鋪築方法，提昇路面品質，採用自動畫線機標繪路面標線，使用升高機從事標誌、路燈修換。五十五年，起一律採用熱拌瀝青料修補路面，增加路面壽年。以清掃機加速清除路面、橋樑存積雜物，藉懸臂車實施橋樑檢查及油漆等，使養路方法頗有改進。在災害搶修方面，除以機械代替人工清除坍方外，並屯備倍力橋材及工字樑，加速橋樑搶修。山地公路普遍實施邊坡植生，以維護邊坡穩定，減少坍方，改進地下排水設施，以防路基滑動，保持養路績效。

第六節 公路規畫與建設計畫

一、公路里程

臺灣公路里程增減異動頗大，民國三十四年十月，接管公路一萬七千六百八十三公里，經將不能修復者刪除，總里程減為一萬七千零九十二點三公里。四十一年，省公路局舉辦全省道路調查，將原列在「道路臺帳」中寬度不足三公尺之道路剔除，總里程減為一萬五千六百一十九點三公里。四十九年七月一日，「公路法」公布施行，明訂公路定義後，又因過去十餘年，路況改善既多，而受風雨災害損毀者亦為數不少，為求精確掌握路籍資

料，乃於五十年七月實施公路普查，除將不屬公路系統之市道剔除外，並依「公路法」規定將公路重新分類，建立各級公路基本資料。經普查後之公路總里程減為一萬四千五百零八點五公里。其分類除省、縣、鄉道外，增列專用公路一種。五十七年，臺北市改制，畫出市管道路二百二十八點三公里，增列過去七年自然增加里程後，增為一萬五千二百三十二點八公里。六十四年，舉辦公路總清查，將部分山地產業道路納為公路，六十五年底，總里程為一萬六千九百六十四點六公里。六十七年十月底，高速公路完工通車，增列國道三百八十一點七公里。六十九年七月，高雄市改制，再畫出市管道路九十一點二公里。

二、公路網之規畫

公路網之規畫，係依據地理環境、人口分布、經濟發展及國防需要等因素而制定。民國四十六年八月，曾就當時路線狀況，初步擬定臺灣公路網，但各路線未經詳細勘查。四十八年，發生八七水災，翌年又有雪莉風災，全省公路受損嚴重，經重建後路況改觀，乃依據五十年公路普查結果，重新修訂公路網系統，概略如下：

(一)環島公路：包括西部幹線、東部幹線，全長五百一十六點八公里。

(二)橫貫公路：包括中部橫貫公路、宜蘭支線、霧社支線、北部及南部橫貫公路，全長六百四十一點三公里。

(三)內陸公路：包括第一線臺北至屏東，第二線竹南經苗栗、臺中、彰化至臺南，第三線埔里、水里、甲仙至旗山，全長八百五十二公里。

(四)濱海公路：濱臨海岸之公路共十四條，全長六百一十四公里。

(五)聯絡公路：聯絡上述各路線之公路共二十一條，全長四百九十七公里。

民國六十二年，鑑於過去十年公路建設頗具成效，原訂系統有未能達到交通流暢要求者，乃有第二次公路網之修正，主要內容為內陸公路分成主、支線，濱海公路歸納為十二條及增列聯絡公路等。六十六年，鑑於過去所規畫之公路網過於遷就現狀，網路並不完整，乃本下述原則重新規畫：

(一)突破現狀：凡具備系統功能者，不論目前有無路線悉予納編，反之，即或已納入系統亦予捨棄。

- (一) 配合國防：將戰備道路幹線納入系統。
- (二) 符合法令：凡符合「公路法」所訂公路分類等級者，悉按其等級納編。
- (三) 合理編號：依據公路編號規定，各級公路一律編號。

依上述原則編訂之公路網系統，行政院於民國六十六年八月二十四日核定，六十七年一月印行公路編號圖，交通部於六十七年七月核定公布實施。茲將新編訂臺灣公路網系統列表如下：（表一二）

表一二 臺灣公路網系統規畫路線表

系 統	路 線	長 度（公 里）
高 速 公 路	主線：基隆至高雄，支線：南坎至中正機場	三八一·七
環 島 公 路	東部幹線：臺北、花蓮、臺東至楓港（臺九）	五〇六·八
	西部幹線：臺北、彰化、高雄至楓港（臺一）	四五五·四
橫 貫 公 路	大溪至宜蘭線（臺七）	一二三·六
	東勢至太魯閣線（臺八）	一八八·八
	新店至員山線（臺九甲）	六二·八
	彰化至仁壽線（臺一四）	一八七·五
	名間鳳林線（臺一六）	一四二·四
	嘉義至玉里線（臺一八）	二〇六·三
	臺南至德高線（臺二〇）	二二一·二

縱貫公路	屏東至知本線（臺一二） 臺北至屏東線（臺三） 內湖至豐原線（臺一三） 彰化至臺南線（臺一九） 天冷至磚子寮線（臺二二） 關渡至蘇澳線（臺二） 花蓮至卑南線（臺一一） 富源至知本線（臺一一乙） 關渡至香山線（臺一五） 中南至水底寮線（臺一七） 楓港至安塑線（臺二四） 省道三三線五九八・九公里，縣道八四線二、五一八公里，共計一一七線。	一三一・三 四五一・七 七一・六 一三九・七 三〇一・五 一七〇・二 一七六・〇 一七・五 九二・〇 二八一・二 八八・七 三一六・九
濱海公路		
聯絡公路		
合計		七五〇四・八

公路編號始於民國五十年公路普查後，將全省公路繪製十萬分之一公路路線圖，依「公路法」規定確定其省、縣、鄉道等級，分別予以編號。省道自「1」號起，碼前冠以「臺」字；重要縣、鄉道自「101」號起，不另冠字；次要縣、鄉道以每縣為一編號區，分別自「01」號起，碼前冠以該縣縣名代字。編號次序為：東向西路線，由北向南依次逐條編為雙號，西端為起點；南北向路線，由西向東依次逐條編為單號，北端為起點。此一

方法與全國公路編號原則略有不同，因臺灣爲一海島，故權宜辦理。六十六年，重新規畫公路網系統後，曾將編號大幅度調整一次，並將公路等級與公路網系統結爲一體，凡屬環島、橫貫、縱貫、濱海四大系統者，皆爲省道。屬於聯絡系統者，非屬省道即爲縣道，而不屬於公路網系統者，均爲鄉道。省道、縣道由省公路局修建養護，鄉道則一律由各縣、市政府負責，至此，公路網之建設責有專屬。（圖一）

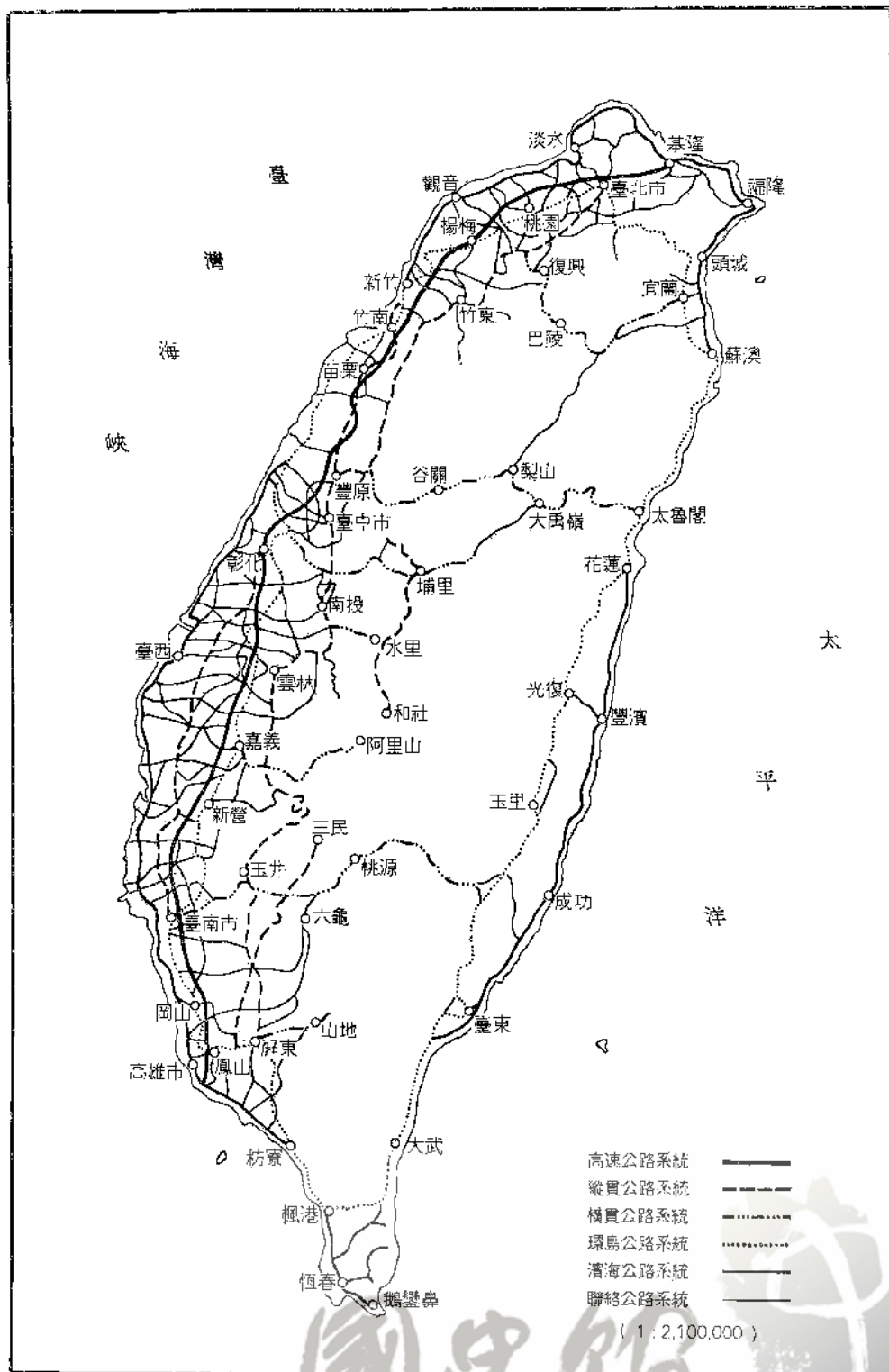
三、公路用地

公路用地爲修建道路所必需，其來源則賴徵收私地與撥用公地兩途。日據時期修建道路所需用地，採取強制使用方式，不予土地所有人任何補償，僅在地籍圖上登記爲「道」字地目，光復後屢有依法要求補償之議，因需費過鉅，難以處理。後又因拓寬道路日益增加，新舊地目混雜不清，加之違建侵占、農人侵耕，省公路局乃於民國五十四年成立公路用地地籍整理小組，依據整理計畫，由省道開始整理。主要作業包括：實測用地範圍、查明並收回侵占面積、釐清公私土地權屬、辦理分割發給權狀、豎立界碑繪新地籍圖、製作地籍清冊等，費時五年始告完成。續就重要縣道繼續整理，至六十二年亦告完成，並隨時辦理異動登記，修正公路改善後用地狀況圖，至此公路用地之管理制度乃告建立。

爲配合公路改善需要，民國五十七年，公布省、縣、鄉道計畫用地寬度。六十五年，新訂公路六年設計計畫及規畫未來長期發展構想，乃於六十七年七月公布「臺灣省省道暨重要縣鄉道路路線設計規畫標準表」，就每條路線各路段，分別規畫其路線等級、路基寬度、路面寬度及橋樑寬度；並分縣、市實地逐一檢討各路段應有之計畫用地寬度，於六十七年十二月完成省道暨重要縣、鄉道公路計畫用地寬度表，經省政府於六十八年一月八日核定實施。

四、公路設計計畫

臺灣省實施經濟建設設計計畫始於民國四十三年，配合中央政府推行之四年經建計畫辦理。公路建設計畫屬於整體經建計畫中之一環，除配合年期列入整體計畫外，亦常因交通首長之更迭，提出不同之長期改善計畫，但仍依四年一期之經建計畫爲執行準繩。



中央第一期經建計畫（民國四十二年至四十五年），公路部分完成西部幹線鋪築瀝青路面、整修戰備道路、新建修復橋樑二百八十三座。第二期經建計畫（四十六年至四十九年），新建東西橫貫公路、修復花蓮臺東公路、改善尖豐公路、新建大埔三民及大雪山運材公路、興建中興大橋、新建及修復橋樑五百七十六座、新鋪瀝青路面七百三十八公里。第三期經建計畫（五十年至五十二年），新建麥帥公路及北部橫貫公路、拓寬臺北新店公路及橫貫公路東勢達見段、興建南雲大橋、改善西部幹線瓶頸路段、新建及修復橋樑五百七十五座。第四期經建計畫（五十四年至五十七年），續辦北部橫貫公路及臺北新店公路、改善西部幹線及東部幹線、新建東部產業道路、重建臺北大橋、新建華江大橋、臺北北投公路及澎湖跨海大橋。第五期經建計畫（五十八年至六十二年），繼續改善東西部幹線、完成澎湖跨海大橋、新建南部橫貫公路及淡水密枝公路、新闢山地公路。第六期經建計畫（六十二年至六十五年），辦理西部幹線北中南三段瓶頸拓寬、改善東部幹線、橫貫公路、埔里大禹嶺公路、產業道路、高屏沿海公路、高速公路連絡道路等。民國六十五年起改為第一期六年經建計畫（六十五年至七十年），以推動十大建設未完成之高速公路興建及六期經建未完工程為主，並另訂十二項建設計畫；公路部分有新闢橫貫公路三條、屏東至鵝鑾鼻公路改善及高屏地區公路改善計畫等三項。

公路局自訂之公路十年長期設計畫，第一期始於民國五十年，惟自五十七年又重訂十年計畫，至六十一年止前五年照計畫執行，後五年則改為配合六期經建實施至六十四年止。六十五年起配合中央第一期六年經建計畫，依據整體發展構想訂定六年計畫，其計畫綱目至今仍延續採用，茲將綱要計畫名稱列舉如下：（一）高速公路交流道連絡道路改善計畫。（二）西部幹線改善計畫。（三）東部幹線改善計畫。（四）內陸公路改善計畫（後更名為縱貫公路）。（五）橫貫公路改善計畫。（六）西部濱海公路貫通計畫。（七）東部濱海公路貫通計畫。（八）山地公路新闢計畫。（九）外島公路改善計畫。（十）臺北近郊公路改善計畫。（十一）觀光地區公路改善計畫。（十二）一般省道改善計畫。（十三）重要縣鄉道改善計畫。（十四）重要專案計畫。（如橫貫公路新闢計畫等）

民國六十八年，公路局與交通部運輸研究所合作研訂至西元二千年之長期設計畫，於七十年五月完成臺灣

地區公路建設規畫報告，經行政院核定分年實施。

五、公路財源

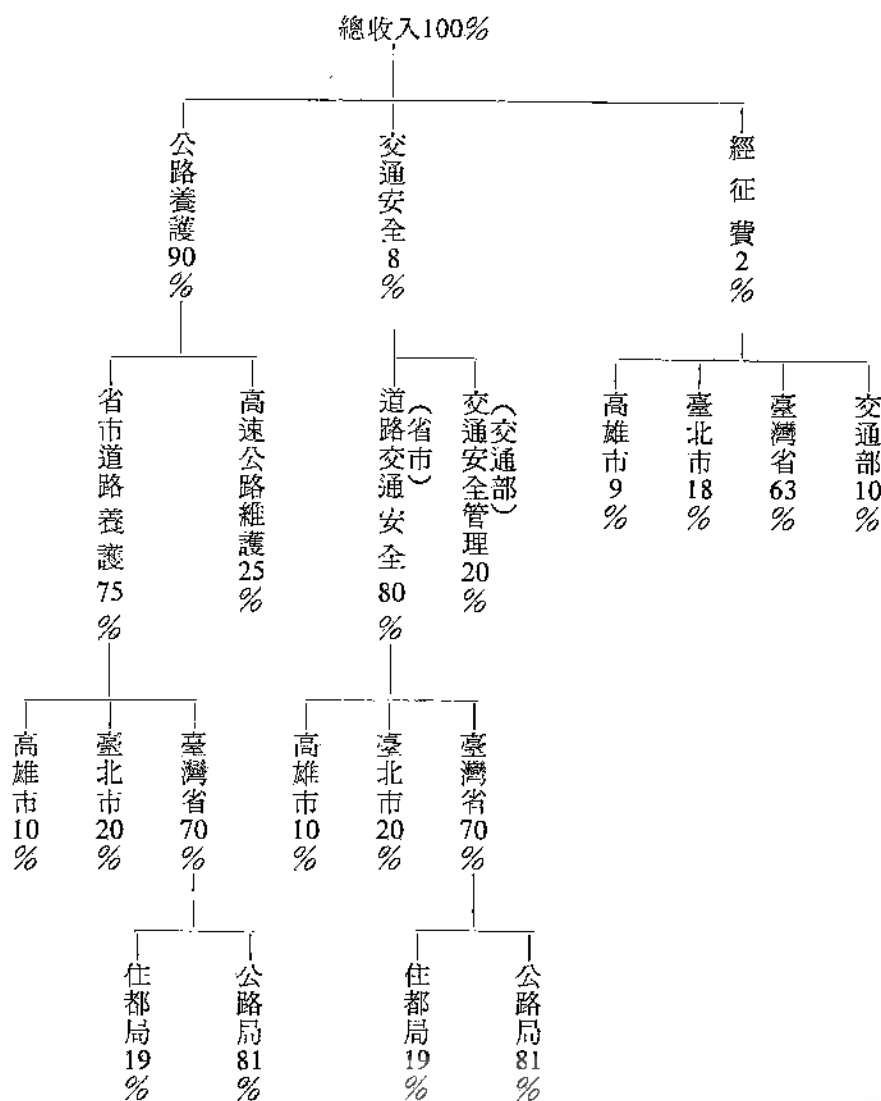
(一)養路費：臺灣光復初期，公路維修經費曾訂定辦法，按車別分級規定月繳費額，分季徵收，民國四十一年一月起停徵，改由省政府撥款支應。四十四年初，臺灣省政府採納經濟安定委員會之建議，制定「臺灣省汽油暨柴油汽車公路捐徵收辦法」，自五月一日起實施。翌年，更名為「汽車養路費徵收辦法」，汽油車隨配售汽油附徵，柴油車則按載重噸位大小，按季徵收；並自九月一日起，由公路局接管重要縣、鄉道二千五百九十八點八公里代為養護，使重要交通路線之路況獲致改善。

民國五十年六月二十八日，為配合「公路法」之實施，將「養路費徵收辦法」廢止，公布「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」，自七月一日起汽、柴油車一律隨售油附徵。適逢配油制取消，車主為逃避燃料費負擔，購用私售油料頗盛，費收銳減。五十一年九月一日起，再改為隨車照徵收，並將計徵方式改按汽缸排氣量分級，依各類車每月最低行駛里程及基本耗油量乘以每公升徵收價為每月應徵額，並分四季繳納，費收遂告穩定成長。迄七十年，費率曾經數次調整，計徵因素亦不斷修正改進，惟徵收方式迄未改變。

汽車燃料使用費之分配，開徵以來悉由臺灣省政府自行分配，民國五十七年七月一日起，因臺北市改制，改由交通部統籌分配。其後，高速公路通車，亦納為分配對象，分配方式每年協商調整。迨高雄市改制，自六十八年七月一日起決定現行之分配比例。茲列表如次：(表一三)

(二)公路建設投資：公路建設投資包括公路之新建、改善、修復工程及養護工程。依主管機關分高速公路投資、省縣道投資及鄉道投資；依預算性質分普通基金與公路建設基金兩類；依經費來源分中央投資、省府投資、縣市政府投資、汽車燃料使用費投資、美援贈款投資、其他機關配合投資及公路建設基金投資等類。鄉道由縣市政府投資部分，因與產業道路、市區道路、村里道路等併列預算，不易畫分，故予省略。臺灣省公路局自民國三十八年十月一日接管公路工程迄今，策訂公路發展方針，掌握公路建設資源，特舉該局投資情形列表如後(表一四)，藉窺公路建設成長之全貌。

表一三 汽車燃料使用費分配比例表（民國七十五年）



表一四 臺灣省公路局公路建設投資一覽表

會計年度 (民國)	普通基金投資	公路建設基金投資	美援贈款	合計
三十八年	五、八三七 110,110.11			五、八三七 110,110.11
三十九年	110,110.11 37,418,667.00			110,110.11 37,418,667.00
四十年			11,000,248.35	11,000,248.35
四十一年	六、六二〇,〇〇〇.〇〇		39,306,595.95	四五、九二六、五九五、九五
四十二年	三、九七〇,〇〇〇.〇〇		28,353,984.71	三二、三二三、九八五、七一
四十三年	五、四六八、一五七、六七		2,071,799.08	五八、五四〇、九五六、七五
四十四年	八〇,七四、二五五、八八		35,333,887.17	一六、〇三七、八四三、〇〇
四十五年	九二,三九三,〇〇九、四一		三四、四八〇,三八二、六三	四一六、八七三、二九二、〇四
四十六年	一四、一八〇七、八五八、一八			一四、一八〇七、八五八、一八
四十七年	177,350,000.86		30,091,821.74	207,441,821.60
四十九年	280,007,544.85		11,136,976.04	四〇一、一四四、五二〇、八九
五十年	340,646,816.11		13,489,414.67	三七四、一三六、二四〇、七八
五十一年	179,808,373.93		10,670,000.00	二八四、四七八、五七三、九三
五十二年	221,996,844.27		5,000,000.00	二七三、九九六、八四四、二七
五十三年	340,572,533.43		2,000,000.00	三六五、五七二、五三三、四三
五十四年	275,833,695.79		65,080,000.00	三四〇,九一三、六九五、七九

單位：元

五十五年	三七三、八九六、七七七、三二	三三、三八一、四〇八、九〇	六五、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	四七三、二七八、二六、二二
五十六年	四一九、九三三、八七八、六一	二二九、八五一、六四三、一三	八一、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	七三四、七七五、五二、七四
五十七年	四三九、六一二、三二五、八八	一四六、九七五、〇〇四、五三	三〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	六一六、五八七、三〇、四一
五十八年	五七、九七三、三三三、一〇	二二七、九二八、一五三、五六	三〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	六八五、九〇一、五八、六六
五十九年	五八六、八九二、八〇一、六二	四三、一五五、〇一〇、三三	四〇、〇〇〇、〇〇〇、〇〇	六七〇、〇四七、八一、九四
六十年	七六六、四九一、八九七、二六	三八七、九八三、八四四、九三	—	一、一五四、四七五、七三、一九
六十一年	七四五、二七一、〇三三、七一	六五、五五三、二八一、六五	—	八一〇、八三四、二八五、三六
六十二年	七九一、六一九、八三三、〇九	一八一、四四九、一八一、八四	—	九七三、〇六九、〇一三、九三
六十三年	一、二三八、五六一、七五七、八八	二七六、二七六、九八三、一九	—	一、五〇四、八三八、七四一、〇七
六十四年	一、七六〇、七七二、六五二、九二	三四四、九五〇、四六九、五一	—	二、一〇五、七三三、二二、四三
六十五年	一、八八七、四七七、一九八、二二	七四五、五八八、三六六、七七	—	二、六三三、九八五、四九六、五九
六十六年	二、一〇五、三四七、九八四、五八	一、三〇八、〇五四、五三三、一九	—	三、五二三、四〇二、五二六、七七
六十七年	二、五四三、〇一九、〇三三、六五	八七五、六二二、八八四、七七	—	三、四一八、六三二、九八八、四二
六十八年	二、六六三、三九一、〇三三、四一	三〇三、六六一、〇五九、〇九	—	二、九六五、九八〇、八六二、五一
六十九年	四、一一一、九九五、一三三、八六	一七四、一五六、七九〇、〇四	—	四、二八六、一五一、九三五、九〇
七十年	六、〇六六、五七四、九四〇、五九	五三四、九三三、八三三、二九	—	六、五九一、四九七、七六三、八八

說明：一、本表所列普通基金投資包括自民國六十二年起的中央補助款、汽車燃料使用費收入及省政府自籌款。美援贈款始於民國四十一年西螺大橋興建，至六十年年度援款終止。至美援貸款因須透列預算歸還，故不另列。

二、本表所列會計年度，民國四十二年以前為曆年制，四十三年改為會計年度。自四十三年一月至四十四年六月為一個年

度，四十四年七月至四十五年六月爲四十四年度。後將四十八年七月至四十九年六月之四十八會計年度，改爲四十九會計年度，故四十八年度從缺。公路建設基金，在五十九年以前爲曆年制，六十年度起改爲會計年度制，當年度包括六十年一月至六十一年六月一年半之金額。

三、本表所有金額均爲決算數，其資料係由公路局會計處提供。

(二)公路建設基金：公路建設基金屬可動用之留本基金，須藉循環運用發揮其功效，當政府建設財力不足，爲加速公路建設，乃以基金投資興建，完工後向通行車輛徵收通行費，償還基金，再作新投資，是爲本基金設立之目的。至基金來源，除政府撥入之專款外，可向銀行貸款透列基金作爲投資，收費最終年度之超收款及基金所生之孳息，亦爲充實基金之途徑。

臺灣省興建公路或橋樑向通行汽車徵收通行費，始於民國四十二年之西螺大橋，依據美援贈款所附條件而徵收；次爲中興大橋，爲償還臺北縣政府向銀行貸款之本息而徵收。四十九年十月，「臺灣省收費公路規則」公布，正值「公路法」實施，交通部又頒布「公路經營管理規則」，收費公路、收費橋樑乃有完整之制度；但仍係個案訂定收費辦法，在銀行分別設置專戶存儲收支，財務上不能統籌運用，績效不彰。五十五年一月起，遂將過去已投資之各項收費事業，合併整理資產負債狀況，彙納爲「公路建設基金預算」，統收統支，使收費業務納入正軌。而六十三年至六十八年，爲公路建設基金運用之最盛時期，諸如里港橋、花東公路四橋、軍輝橋、厚生橋、高屏沿海公路、大甲溪橋、光復橋、麻善橋、大安溪橋、延平溪頭公路、浮洲橋、南雲橋、高屏大橋、朴子橋、國聖橋、中彰大橋、自強大橋、關渡大橋、阿里山公路等三十處，皆爲該期間所投資，對公路建設之發展裨益至鉅。當時，爲改善臺北市、縣間之交通，亟待籌款興建橋樑及道路，乃有省市共管橋樑建設會報之成立；拓寬臺北、永和間之中正橋，興建福和橋、華中橋及其後之永福橋、忠孝橋，皆採取貸款投資徵收受益費方式辦理，另有福和橋拓寬及重陽橋、中興橋之新建。

民國六十八年以降，除未完工程繼續投資完成外，新投資計畫全部停頓。六十九年十二月，臺灣省政府交通

處將公路局主管之公路建設基金與港灣建設基金合併，名為交通建設基金，以期靈活運用。

第七節 公路建設

一、光復初期公路

臺灣光復初期，公路整建包括西部幹線、東部幹線、中豐公路及其他省道公路與縣鄉公路等方面。

(一)西部幹線之整建：本路北起基隆，南迄鵝鑾鼻，全長五百三十公里，為臺灣西部縱貫南北之主要公路。除基隆至桃園及臺南至高雄為混凝土路面外，桃園至臺南三百零六公里仍為石子路，且跨濁水溪之西螺大橋僅有橋墩而無上部結構，致須繞道集集、斗六，以聯絡南北交通。民國四十一年五月八日，以美援資助鋼料開始架設該橋，十二月二十八日完成通車，橋長共三十一孔一千九百三十九公尺，寬七點三公尺，共用鋼料五千三百噸。四十二年起先將桃園臺南段三百零六公里改鋪配砂石路面，四十三年再改鋪五公分厚柏油路面，於九月五月竣工。至於屏東以南路段則以簡易柏油路代替。沿線受颱風沖毀之橋樑，於民國三十五、六年間修復，並獲美援撥款新臺幣二百二十萬元，辦理橋樑拓寬。

(二)東部幹線之整建：東部幹線北起臺北經蘇澳、花蓮、臺東至楓港，全長五百一十八公里，為東部貫通南北之惟一幹線。臺北蘇澳段長一百零五公里，於民國三十五年底將十一公里之單車道便橋修建完工，翌年六月又將武荖坑溪吊橋改建完成，四十一年間再將臺北新店段鋪築柏油路面。蘇澳花蓮段長一百二十五公里，路線行經崇山峻嶺、懸崖峭壁之間，每遇地震、颱風則坍方累累，維護不易。尤以大濁水溪吊橋沖毀後，曾先後修建便橋七次，後改為過水橋勉強交通。三十六年間又在本路段每隔二公里開避車道一處，並加鋪軌道板，交通稍獲改善。花蓮臺東段長一百八十公里，日據時期全線迄未通車。臺東楓港段長一百零九公里，民國三十四年夏颱風侵襲，損毀頗重，交通阻斷數月之久；三十五年起積極整修，新建知本大橋並改線十六公里，增建涵洞四十一座，於十

一月底完工。其後除加強搶修維護減少每年受災阻斷日數外，並於四十一年在大南吊橋下游另建過水橋一座，以供重車通行。

(三)中豐公路之整建：本路起自中壢經竹東、東勢至豐原，長一百四十六公里，為本省北中部內陸交通孔道。民國三十九年修建大小橋樑五十五座（一千四百二十一公尺），路基土石方二萬五千立方，涵管三百五十道，護坡駁坎三萬平方公尺。四十年再陸續改建重要橋樑，有水文橋、行義橋、峨嵋橋、龜山橋、南華橋、大甲溪及大安溪兩過水橋等三十三座，提高載重為三十五公噸，路基土石方七萬三千立方。並鋪設中壢龍潭段及東勢豐原段柏油路面，使本路提昇為內陸重要幹線。

(四)其他省道公路之整建：光復後接管之省道，除上述三條幹線外，尚有臺北淡水等十三條路線，連絡重要市鎮，均屬交通要道。民國三十七年完成臺北淡水、士林陽明山、臺中草屯三線之改善並鋪柏油路面；四十一年修建陽明山北投線；四十二年完成臺北板橋及臺中豐原之柏油路面。其後續將蘇澳南方澳、草屯南投兩線加以改善並鋪路面，路況得以改觀。

(五)縣鄉公路之整建：光復時接管縣鄉道總長達一萬六千公里，各線在光復初期多由縣市政府自行整修。民國三十八年整修二十八條路線，長四百五十三公里；三十九年整修二十一條路線，長三千六百四十一公里；四十一年至四十三年三年間，整修八十條路線，長四百七十七公里。經此五、六年之整修改善，大部分縣鄉道均可經年暢通。

二、八七水災公路重建

民國四十八年八月七日午夜，臺灣省中南部突遭六十年來僅有之水災，鐵、公路交通均告中斷。公私損失達新臺幣三十五億元，占當年國民所得百分之十一。公路局於八月八日冒雨集力進行搶修；八月九日三軍決定全力支援，調集工兵機具及倍力橋展開作業；八月十二日臺北至臺中通車，十三日通至中興新村，十五日臺北高雄通車，其他省道除草屯埔里線於九月二十四日搶通外，均於八月二十四日前搶通，縣鄉道部分亦先後在九月底前全

部搶修完畢。

根據八七水災重建報告統計，公路省道受災十線長七百五十公里，代養重要縣鄉道受災九十線長一千二百零九公里，各縣市養護之縣鄉道六百四十二線長三千二百三十七公里，合計受損路線幾占公路總長三分之一，工程損失共計達新臺幣二億七千五百一十六萬餘元。重建工作自同年十一月起正式展開，迄四十九年六月底除少數大橋外，均告完成。

三、橫貫公路

(一)東西橫貫公路：民國四十四年十二月，政府決定興建東西橫貫公路，路線係自臺中、花蓮與宜蘭三方面，分別沿河谷上行，以臺中縣梨山為三線交點，由公路局組成測量隊四隊，分別進行定線測量。四十五年六月測量完成，七月七日自東部太魯閣及西端東勢同時開工。十一月十一日，公路局成立東西橫貫公路總處，下設梨山、合流、四季三個工程處，分別負責各線施工工作，全部工程於四十九年四月竣工。路線系統經重新規畫為：東勢至太魯閣為主線長一百九十二點八公里；宜蘭至梨山為支線長一百一十一點五公里；另關霧社至大禹嶺為供應線長四十二點二公里，總工程費四億二千六百三十九萬元。其後續投資二億元辦理拓寬改善，自五十年二月起至六十年八月止，耗時十年完成。關路期間，殉職員工達一百八十六人，公路局於立霧溪畔特建長春祠，以資追念。

(二)北部橫貫公路：本路起自臺北縣三峽鎮之大埔，經三民、復興、池端，在棲蘭與東西橫貫公路之宜蘭支線銜接，全長九十公里。三民至復興長十四點三公里，於民國四十九年四月開工，五十年四月完成。復興至棲蘭七十一公里為新開闢路段，於五十二年四月開工，五十五年四月完成。本路以在復興、棲蘭間所新建三座大橋工程最為艱鉅，復興吊橋長一百五十二公尺，橋面高四十公尺；巴陵吊橋長一百六十公尺，橋面高四十八公尺；大漢橋為雙鉸拱橋長七十一公尺，橋面距谷底達七十二公尺，施工最難；總工程費七千五百七十六萬元。

(三)南部橫貫公路：本路起自臺南縣玉井鄉北寮，經甲仙、桃源越大關山埡口至臺東縣海端與東部幹線相接，全長一百六十九點五公里，除西端五公里外，餘均為新闢，於民國五十七年七月八日開工，成立東段、西段兩工

程處，自兩端分別施工，均於六十一年十一月全部竣工，總工程費四億七千七百六十萬元。另爲改善東端出口，於六十三年一月起，新建跨新武呂溪初來橋一座（八百五十五公尺），新闢連絡道路四點七四公里，與池上鄉相接，至六十六年九月完成，工程費五千一百九十萬元。

四、麥帥直達公路

臺北基隆間原有公路路幅狹窄，兩側房屋密集，無法疏暢兩地交通，經商得美援資助，成立北基新路工程處，於民國五十年五月二日開始興工。本路起自臺北市南京東路四段，跨基隆河後經內湖、北五堵、八堵穿越獅球嶺隧道進入基隆市，全長二十二點六五公里，另闢基隆孝二路接中山一路支線七百五十公尺。原擬全線均爲四車道，後決定先建雙車道，路基寬十四點五公尺，路面寬七點五公尺，橋樑淨寬九公尺，隧道淨寬十公尺。凡與本路交會之道路，均採用立體交叉，以免干擾本路行車，路線標準按時速百公里測量設計，爲我國公路史上第一條快速道路。

本路臺北市至基隆河段，由省公共工程局施工，餘由公路局負責，全部工程於民國五十三年五月二日完工通車，爲紀念美國麥克阿瑟元帥對我國人民之深厚友誼，特命名爲麥克阿瑟公路。本路共用經費二億二千七百九十萬元，其中美援一億二千六百九十五萬元，餘爲省款，完成後具有節省行車費用、節省行車時間、增進行車安全及促進港口運輸之重大效益。

五、澎湖跨海大橋

澎湖與臺灣海峽要衝，轄島嶼六十四個，人口則多集居於馬公、白沙、西嶼三島。日據時期曾建路堤，接通馬公、白沙兩島。惟馬公、西嶼間，受巨浪阻隔，每年有半載不能通航，居民深以爲苦。民國五十三年夏，臺灣省政府遵奉層峯指示，研擬興建大橋計畫，五十四年四月成立澎湖跨海大橋工程處，測量設計爲時一年，陸上新路及海中路堤則於五十四年五月先由國防部派兵工施工，橋樑部分於五十五年八月開工。全部工程分爲橋樑二千一百六十公尺，海中路堤三百三十公尺，陸上新路三千零六十一公尺，大榕樹支線三百四十五公尺，耗時五年

七個月，迄五十九年十二月二十五日終告完成，總工程費一億零四百四十萬元。

該橋爲我國第一座海上長橋，在高潮位十四公尺海底，築造每座承載四千噸之水中基礎，尙屬未有，而該地浪高五公尺以上，流速低於一公尺之平潮時間，每日僅二小時，潛水人員每日僅能在此短暫時間內於海底施工，更爲舉世罕見。他如懸臂延伸式預力混凝土施工法之引進及長預力樑在海上之架設等，皆爲本工程之特色。民國六十年三月二十六日舉行通車典禮，總統 蔣中正先生偕夫人先一日蒞臨巡視，並親爲大橋命名題字。

六、重要公路之整建

（一）西部幹線改善：本路自臺北至楓港全長四百五十五點五公里，繼光復初期整建之後，自民國五十年起，運用美援經費及部分省自籌款，分年辦理路基橋樑拓寬、翻修瀝青路面，將全線改善爲標準雙車道。五十九年十月起，再以省款及中央補助款，分期拓寬爲四線道。計有三重塔寮坑、楠梓高雄、塔寮坑桃園、臺南楠梓、員林外環線、高雄鳳山、桃園中壢、嘉義水上、新竹外環線、鳳山屏東、永康臺南、竹坑南王田、屏東楓港、新營外環線、彰化員林等路段。

（二）東部幹線改善：本路自臺北經東部至楓港全長五百零六點五公里。臺北蘇澳段：除平時零星改善外，自民國五十八年起始進行第一次全面改善，包括改建舊橋、改善彎道、增建排水設施及鋪設灌入式瀝青路面，於六十六年六月完工。六十五年起再將新店青潭拓寬爲四車道，青潭二城間亦全部改鋪瀝青混凝土路面。蘇澳花蓮段：在北迴鐵路通路前，本路爲花蓮北上惟一孔道，維持暢通至爲重要，局部改善迄未間斷。民國五十四年七月起拓寬路基，險要地段加開避車道，擴寬隧道，全線鋪設瀝青路面，至六十六年六月完成，行車較前更爲安全。六十九年起自蘇澳向南逐段拓寬爲雙車道，七十年代蘇澳至東澳解除交通管制。花蓮臺東段：爲東部縱谷主要幹道，與花東鐵路平行，公路交通甚少，除共用鐵路五大橋外，民國四十七年完成新建木瓜溪橋及鹿鳴橋後始全線貫通，其後陸續新建五大公路橋，並於六十六年七月完成瀝青路面。臺東楓港段：俗稱南迴公路，因地形複雜地質不佳，路線標準甚低。公路局自民國五十四年起開始全面改善，將大武以北拓寬爲雙車道，改建過水橋及老舊橋

標，鋪設瀝青路面，五十六年完成。

(三)高屏地區公路改善：係分兩階段進行，第一階段以貫通林園經東港至水底寮之高屏沿海公路為主，包括新闢林園至烏龍五點六公里新路，新建跨高屏溪之雙園大橋二千零八十二公尺及烏龍至水底寮公路拓寬為十三公尺，民國六十一年二月開工，六十六年六月完成，總工程費四億三千五百萬元。第二階段擬定改善高屏地區交通計畫，列為十二項建設之一，包括鳳山屏東臺一線拓寬四點六公里；臺一七線拓寬為二十公尺，長二十四點六公里；一八一線鳳山林園十六公里拓寬為二十公尺及一八五線屏東烏龍二十一公里拓寬為二十五公尺，於七十三年底全部完工。總工程費二十七億三千萬元。

(四)屏鵝公路拓建：本計畫列為十二項建設之一，主要係將臺一線屏東以南至楓港及臺二四線楓港至鵝鑾鼻兩段拓建為快速公路，全長一百零八公里，恆春以北路寬二十五公尺，恆春至墾丁二十四公尺，墾丁以南十八公尺，沿線種植花木以利觀光。本工程於民國六十八年十一月開工，七十一年八月完成。總工程費三十五億五千萬元。

(五)臺中日月潭公路改善：本計畫為便利埔里對外交通及發展日月潭觀光而舉辦，全線包括臺三線大里橋至草屯拓寬長十四公里，臺一四線草屯埔里拓寬長三十六點八公里，臺二一線愛蘭橋日月潭拓寬長十四點七公里，於民國六十九年十月開工，業已完工。依設計路寬在埔里以下為二十至二十五公尺，埔里以上為十五至十八公尺。總工程費五十四億元。

臺中往日月潭路線，在草屯分為南北二線，早於民國四十九年起自南投經名間、水里至日月潭長四十二公里，以及本計畫之北線，均曾辦理部分拓寬並鋪瀝青路面，於五十三年六月完工。又於六十二年九月至六十四年六月將草屯埔里之急彎、隧道加予改善。

(六)北部濱海公路改善：本路西起淡水鎮關渡經金山、基隆、頭城至蘇澳，屬省道臺二線，全長一百七十點二公里。本計畫係以基隆至蘇澳段為主，全長一百零六公里為第一期工程，其中瑞濱至福隆二十八公里為新闢，福隆以南為拓寬改善，並包括臺九線二城以南路段，於民國六十四年十二月開工，六十八年八月完成。後繼續辦理

第二期工程，包括臺二線頭城蘇澳長三十一公里及臺二乙線八堵經瑞芳至瑞濱長十四公里，於民國六十九年元月開工，七十一年五月完工。第一、二兩期總工程費二十一億五千三百一十三萬元。

(七)東部產業道路修建：本計畫緣起於當時美援政策，為促進東部開發，由美援公署會同農復會及公路局勘定六條路線，撥款一億元辦理。包括花蓮至大港口海岸公路，長七十點五公里，在大港口與原有通往臺東公路相接，構成臺一一線東部濱海公路。光復豐濱公路長二十點一公里，富里東河公路長四十一點九公里，兩路皆為臺九線與臺一一線間之連絡線。池上利吉公路長六十點九公里，為沿海岸山脈開闢之縱貫公路。尚有豐濱至八里灣六點九公里及泰源至南溪十一點一公里，均係本計畫內開闢者。全部工程於民國五十四年十一月開工，五十七年六月完工。總工程費一億五千三百七十五萬元。

(八)東部濱海公路改善：本路北段花蓮至大港口長七十點五公里，於民國五十七年完工後，公路局為改善東部濱海公路路況，再自六十八年六月起，拓寬路基鋪設瀝青路面，七十二年三月完成，總工程費四億一千五百萬元。南段自大港口至臺東卑南，全長一百公里，為日據時期原有公路，在光復初期曾加整修維持通車，復於民國五十四年至五十七年間，再將危險路段拓寬。六十八年十月起全線鋪設瀝青路面，一年後完工，工程費三千八百四十七萬元。七十年起續就沿線橋樑予以拓寬改建，業已完工。

(九)中央公路改善：本路起自彰化市經溪湖、崙背、北港、新營、佳里至臺南，全長一百三十九點七公里，平行於臺一一線與臺一線之間，貫通彰化、雲林、嘉義、臺南四縣平原地區，俗稱中央公路。原計畫拓寬路基十八公尺，鋪設標準雙車道路面並改建拓寬沿線橋樑。總工程費估需三十三億二千五百萬元。公路局鑑於全線經過地區，交通狀況不一，乃分別緩急擬編年度預算逐段辦理。茲按由北向南順序概述已完工路段情形，卑頭至崙背十八點八公里，併自強六橋辦理，民國六十六年八月開工，六十九年十二月完工，總工程費五億五千六百萬元；北港至朴子段，巖橋以南於民國五十八年四月完工，工程費八千萬元；朴子至學甲三十一點七公里，六十五年一月開工，六十七年十二月完工，工程費一億七千萬萬元；學甲至臺南二十七公里，民國六十四年四月開工，六十九年

一月完成，工程費約十億元。另在北港、朴子、鹽水、佳里四鎮開闢外環線計畫，尙待分年籌款辦理。中央公路之改善，多係以公路建設基金投資，興建重要橋樑，延伸至兩端公路同時拓寬，再藉徵收通行費償還投資，是爲開闢公路建設財源之典範。

(1)山地公路之闢建：本省各鄉公所所在地，於五十年代對外尙無公路可通之山地鄉有：宜蘭縣之大同鄉、嘉義縣之吳鳳鄉、高雄縣之桃源及三民與茂林三鄉、屏東縣之霧臺鄉等六處，於民國五十六年擬訂山地公路新闢計畫，新闢牛關瑪崙十二點五六公里接通大同鄉，石卓達邦十四公里接通吳鳳鄉，甲仙三民二十四點六公里接通三民鄉，大津茂林二點六公里接通茂林鄉，水門霧臺二十點四公里接通霧臺鄉，至桃源鄉則併入南橫公路接通。全長七十四點一六公里，於五十七年四月開工，六十三年三月完工，總工程費一億一千零九十九萬元。

(2)新中橫公路之闢建：計畫新建中部橫貫公路，列爲十二項建設之一，包括嘉義玉山線九十點二公里、水里玉山線七十一公里及玉山玉里線一百二十二公里三條，路基寬度除嘉義至吳鳳廟爲十五點五公尺，吳鳳廟至觸口爲九公尺外，其餘均爲七點五公尺。嘉義玉山線於民國六十七年七月開工，七十五年六月本線全部完工，總工程費十八億六千萬元。水里玉山線自六十九年一月開工，七十九年完工，總工程費約二十四億四千萬元。玉山玉里線，除玉里至卓麓段已完工外，其餘路段因涉及玉山國家公園生態保護區整體規畫關係，尙未核定路線。

(3)離島公路之修建：臺灣主要離島有澎湖縣、臺東縣之蘭嶼與綠島及屏東縣之琉球鄉四處。澎湖縣據民國七十四年統計，有縣道七十八點三公里，鄉道一百一十九點三公里，多在日據時期修築。民國二十八年，澎湖廳公路已達一百九十二公里。光復後受財力所限，多就原路整修，甚少改善。四十三年完成馬公附近柏油路面五公里；四十四年九月，將澎湖四條主要道路歸公路局代爲養護，稍獲改善。六十四年五月，改建馬公通往白沙之中正橋，六十七年五月拓寬一號二號路爲九公尺，三號路爲十一公尺，並鋪柏油路面；七十三年七月至七十四年十二月，再將通往機場公路拓寬爲四車道。

臺東縣蘭嶼鄉原名紅頭嶼，光緒三年（一八七七）畫歸恆春縣管轄，日據時期列為研究山胞生活區。島上六部落間僅有人行小道，光復後由臺灣省政府補助經費，委由警備總部職訓總部隊分年施工，迄民國六十三年底完成環島公路三十六公里。嗣為加強改善山胞生活水準，再自六十九年六月起，配合關元港興建計畫，拓建環島公路，鋪三點五公尺寬水泥混凝土路面，於七十四年一月全部完工。

綠島原名火燒島，早在清嘉慶九年（一八〇四）先民自屏東縣小琉球島移入開發。日據時期僅在該島南寮村至流麻溝間，修築六點五公里牛車路一條。光復後逐年開闢環島公路，將公館、中寮、南寮三村連成一體，民國五十七年鋪築南寮漁港至流麻溝六點五公里瀝青路面。六十一年開闢大湖至觀音公路七點八公里，環島公路乃告完成。六十五年再將全鄉公路拓寬為七公尺，鋪五公尺寬混凝土路面，環島公路共長十八點七公里。自七十年起再改善沿線急彎陡坡，修築橋涵駁坎，於七十三年六月完工，路況更佳。

屏東縣琉球鄉原名沙馬基，距東港八浬。日據時期先後開闢環島道路等五條，全長近二十公里，借路寬不足，僅供牛車通行。光復於民國四十五年拓寬白沙至海子口線四點五公里，可單線行車，六十一年再依都市計畫拓寬為十二公尺瀝青路面。民國五十年開闢靈山寺至蛤板線三點五公里，五十一年開闢花仔至想思里一點七公里，五十六年開闢天福村至烏鬼洞四百公尺，五十八年開闢大福至海邊及南福至井仔口一點二公里，均鋪柏油路面。六十三年將環島公路白沙至美人湖拓寬完成，全島公路共長二十三公里。

(五)其他公路之開闢與改善：臺灣光復四十年來，新闢或改善之公路不勝枚舉，省公路局肩負臺灣公路建設之重任，致本節所列舉之重要紀事，自以該局與辦者為主。然而，各縣市政府為其地方建設之努力，成果亦極豐碩，如產業道路之開闢、基層建設之推行、社區發展之實施等，莫不以道路建設為首務。

七、重要橋樑興建拓寬

清代開闢之公路甚少搭建橋樑，官渡民渡之多可以佐證。日據時期興建橋樑，木造、磚石造及吊橋為數不少，迄民國三十一年共有九千八百七十一座，總長度十萬零六百三十四點四四公尺。三十一年以後，受第二次世

界大戰影響，迭有損毀，日人多以臨時搶修方式通車，原計畫新建橋樑之工程亦多停工，故臺灣光復時移交數量，亦以民國三十一年之橋樑統計為準。

光復後於民國四十一年舉辦道路調查，計有省道橋樑九百五十三座，二萬九千八百三十二公尺；縣道橋樑一千七百二十五座，三萬一千二百六十六公尺；鄉道橋樑三千六百九十五座，四萬三千三百五十三公尺，合計六千三百七十三座，十萬四千四百五十一公尺。光復初期以修建橋樑恢復公路通車爲首務，繼之改建舊橋，興建長橋，引進新技術，提升建造品質。（迄七十五年底計有國道橋樑三百五十五座，三萬六千七百九十五公尺；省道橋樑二千四百五十六座，十萬九千三百五十七公尺；縣道橋樑一千四百五十二座，四萬二千三百五十一公尺；鄉道橋樑五千八百六十三座，九萬五千二百二十四公尺；專用公路橋樑八十四座，一千九百五十九公尺。合計一萬二百一十座，二十八萬五千六百八十六公尺。）

第八節 高速公路

一、規畫設計

（一）緣起：政府鑑於公路西部幹線負荷西部走廊交通日益嚴重，於民國五十二年三月邀請世界銀行專家來臺，作運輸調查，認爲臺一線臺北至新竹及臺南至屏東兩段，有改建爲四車道或另闢新路之必要。五十四年，行政院經濟合作發展委員會建議規畫一條自基隆至高雄之出入口控制公路，五十五年十一月，經各有關部會協議，贊同規畫一條南北高速公路。五十六年四月，審定公路局所提計畫腹案，五十七年一月十二日由省政府主席暨經濟、交通兩部長商定，先興建臺北中壢段直達公路。五月及八月，亞洲開發銀行派員兩度來臺調查後，建議政府作南北高速公路可行性研究。五十八年一月，由公路局與美國帝力凱撒顧問公司（Deleau Cather International Consulting Engineers）簽約，雙方派員共同合作，五十八年十一月完成研究報告。投資報酬率達百分之二十二

點二，於是政府乃經決定興建。

(一)計畫概要：南北高速公路北起基隆市中興隧道口，南迄高雄市臨海新路，全長三百七十三點二五公里，另有中正機場支線八點五公里。主線臺北市重慶北路至林口段長十七公里爲八車道；臺北市松江路至重慶北路、林口至南崁、楠梓至鳳山各段爲六車道，共長十八公里；其餘各段均爲四車道，共長三百三十八公里。全線闢建交流道三十二處，一律採進出口控制，與其他道路相交均爲立體交叉。

(二)工程標準：路線設計在平原區最高時速一百二十公里，丘陵區最高時速一百公里，路基寬度（包括路肩、分向車道及中央分隔帶）四車道者二十八公尺，六車道者三十五點五公尺，八車道者四十三公尺。最大坡度，平原區不得超過百分之三，丘陵區不得超過百分之五。橋樑載重：H20-S16。公路設計容量：八車道每日十二萬小客車單位，六車道每日九萬小客車單位，四車道每日六萬小客車單位。

(三)承辦單位：本工程全部規畫設計工作由高速公路局及國內外顧問公司分別辦理，其中楊梅至苗栗段之全部規畫設計及內湖至臺北段之細部設計，由高速公路局自辦；基隆至內湖、苗栗至嘉義，全由中華顧問工程公司辦理；嘉義至新市段，由西德道奇公司辦理；圓山大橋由林同棧國際顧問公司辦理設計；其餘路段悉由帝力凱撒顧問公司辦理。

二、施工與改善

交通部爲辦理南北高速公路，先於民國五十九年一月成立臺灣區高速公路工程籌備處，六月正式成立工程局，局內設規畫、設計、施工、財務、路權、交通管理各組及祕書、總務、主計、人事各室，並先辦理第一期基隆楊梅段工程。自五十九年十二月起開始三重中壢段之發包工作，六十年七月三重中壢段首先開工。其後，臺北三重及中壢楊梅段，亦先後陸續開工；嗣因改爲全線施工，乃於六十二年八月二十日，成立北區工程處，十一月一日成立南區工程處，六十三年五月十五日再成立中區工程處，負責全面施工事宜。六十三年七月二十九日，三重中壢段正式通車，繼之，中壢楊梅、臺北三重、基隆內湖、內湖圓山橋、臺南鳳山、圓山橋臺北交流道、楊梅

新竹、豐原臺中、新竹王田及嘉義臺南段均先後完工，而王田嘉義段則於六十七年十月三十一日通車後，全路工程遂告完成。十二月一日將原工程局改爲交通部臺灣區高速公路局。

本工程總計挖方二千四百七十二萬立方公尺，填方七千五百八十四萬立方公尺，各式橋樑三百五十五座三萬六千七百九十五公尺，箱涵八百九十二座三萬九千一百五十九公尺，各式管涵七千七百五十九道，水泥混凝土路面二十三萬四千餘平方公尺，瀝青混凝土路面八百二十四萬八千餘平方公尺。總支出四百四十七億九千餘萬元，建設支出三百九十二億零六萬元。工程之大、水準之高，在我國均屬空前。

爲因應交通急遽發展需要，繼續進行車道拓寬工程，民國七十年八月先拓寬三重林口段爲八車道；其他三重交流道南下北上匝道及林口至楊梅段，分三年全部拓寬。

高速公路通車時，共設有三十二處交流道，爲應地方交通需求，自民國六十九年底開始，先後增設西螺交流道、大園交流道、三義交流道、湖口交流道、水上交流道、五股交流道、八堵交流道及路竹交流道等八處，以及另將原五堵交流道改建爲一般交流道等工程，七十六年二月完工。

三、交通管理與收費

交通部爲管理本路通車後之行車秩序，於民國六十三年四月十日公布「高速公路交通管制規則」，明定汽車行駛高速公路之各項規定，以維行車安全（本規則曾依據實際需要，先後修正三次）。由省公路警察大隊增設第四中隊負責執行。

高速公路局爲使路況保持完好，在北、中、南三個工程處配置工務車六十五輛、特種工程車一百零六輛、小型機具二百二十七輛，承擔機械養路工作。爲防止貨車超載，在汐止、泰山、造橋、后里、員林、新營及岡山等收費站區，共設十三處南下或北上之地磅站。爲掌握儲存本路之交通量、肇事紀錄、道路幾何線形以應統計需要，建立資訊系統，並計畫設置基隆楊梅間路邊緊急電話，啟用同路段交通控制系統。

高速公路沿線設有湖口、泰安、新營三個服務區，中壢、西螺、仁德三個休息站，各設檢修間，提供汽車檢

修服務；配置拖吊車，協助拖吊沿路拋錨車輛。先後與福特六和及盟座公司簽約，擔任巡迴檢修等，皆為高速公路之特殊服務措施。

本路沿線共設十處收費站，裝設半自動電腦控制收費記錄器，自三重中壢通車起即行收費，在民國七十年七月二十六日以前，為大客車聯結車每次三十元、大貨車二十元、小型車十五元，七月二十七日零時起，每車種一律增加十元。

四、交流道連絡道路

高速公路於民國六十七年十月底通車時，共設有三十二處交流道及南北兩端出口，其後陸續增設八處。為發揮本路饋輸功能，故有連絡道路之改善計畫。由交通部運輸計畫委員會（現為運輸研究所）邀集行政院經濟設計委員會（現經建會）、公共工程局（現住宅及都市發展局）、公路局共同組成規畫小組，費時三年餘，於民國六十五年底完成。本計畫共分最優先、近程、中程及長期四類，六十七年底應完成者為最優先，六十九年底以前完成者為近程，估計投資約三十八億七千三百萬元；七十九年度以前應完成者為中程，估計投資約四十六億零五百萬元；長程計畫則視將來需要再行估列經費，所需經費由中央全額負擔。全部工程計畫由臺灣省住都局與公路局分別依權責施工。

第九節 道路交通安全

一、組織體系

（一）中央道安組織：民國三十七年行政院為促進全國公路交通安全，核頒「全國公路交通安全促進委員會組織規程」，由交通部公路總局、聯勤總部、內政部警政總署、憲兵司令部、教育部、衛生署、新聞局各派委員一人，並擇重要省市聘二至四人為委員組成，是為中央道安組織之始。五十六年十二月十九日，交通部編組成立臺

灣地區交通秩序改進會報，交通部次長爲召集人，專任委員十四人，由中央及省市有關首長擔任。五十八年八月行政院令交通部組成道路交通安全督導組，策訂改善道路交通安全初步方案，督導有關機關執行，至十二月底結束。五十九年五月十四日行政院核定「道路交通安全督導會報設置辦法」（簡稱中央道安會報），六月二十六日正式成立，六十二年二月院令核定列爲交通部內正式單位。

(一)省市道安組織：民國三十六年十月，臺灣省成立公路交通安全推行委員會；三十七年四月，改爲全國公路交通安全促進委員會臺灣省分會。五十二年，省政府成立公路交通安全委員會；五十三年，各縣市組成道路交通聯席會報；五十六年，成立臺灣省交通秩序改進會報。五十九年十一月，臺灣省成立策畫督導會報；六十年，正名爲臺灣省道路交通安全督導會報。迄今，縣市仍稱聯席會報，臺北市、高雄市則於改制後，分別將聯席會報改爲督導會報。

(二)交通部道安委員會：省市及縣市會報均定每月召開會議一次，並分別接受上級會報之督導，構成道安三級組織體系。

二、執法機關

違反道路交通事故之取締，須由警察機關執行。民國三十九年以前未設公路警察，悉由地方警察辦理。三十九年六月公路局商請警務處同意，由臺北市警察局調派員警二十名，編爲駐衛警察隊，負責站場警衛及交通稽查工作。四十一年一月，省政府核准成立公路警察隊，隸屬警務處，業務受公路局指揮，配屬員警六十六名，在北、中、南分設三個區隊，配合監理所執行勤務。五十九年五月十六日擴編成立公路警察大隊，增加員額及裝備，區隊擴編爲第一、二中隊，官警二百二十一名，並賦予刑事裁處權。六十二年增設第三中隊，官警增爲三百五十七名。六十三年二月，配合高速公路局部通車，成立第四中隊，官警增爲四百六十三名。繼於六十六年九月及六十七年五月，先後成立第五、六中隊，亦配屬高速公路勤務。六十八年三月一日成立公路警察局，隸內政部警政署，十一月改中隊爲隊，第一、二、三隊配屬省公路，第四、五、六隊則配屬高速公路。七十年七月起，公路警察局直轄五個隊，編制六百一十一人。另設公路警察大隊轄三個隊，隸省警務處，編制四百九十名，專責省

公路勤務。

臺北市警察局交通大隊轄四個中隊，編制六百五十九名。高雄市警察局交通大隊轄三個中隊，編制四百零八名。

三、改進措施

道路交通安全工作之範圍，概分為交通管制、交通工程、公路監理、交通安全教育與交通安全宣傳五類；依照各時期社會環境，由中央制定推行方案及綱要計畫，交由省市政府及縣市政府執行。省市政府例須依據中央方案，研訂詳細改善項目逐項執行，並按年度實施逐級考核，評定績效。茲就交通部民國六十一至七十年所訂方案概要，分述如下：

(一)六十一年度交通部擬訂「加強道路交通安全」專案，內容包括：加強交通管制之執行、改善公路監理業務、加強駕駛人訓練與管理、加強道路及交通工程及車輛肇事管制等五項。

(二)六十二年三月依行政院八點社會革新指示，擬訂遵守交通規則、整頓交通秩序之革新措施十一項，加以管制執行。內容包括：1. 交通違規嚴格舉發，從重處罰。2. 建立斑馬線權威。3. 車輛肇事後救人第一並迅速恢復交通。4. 各級學校重視交通安全教育。5. 加強宣傳交通安全重要原則。6. 加強車輛檢驗及駕駛人考驗與營業車之管理。7. 調整公車路線及站牌位置。8. 改善道路設施及交通標誌與號誌。9. 打通騎樓及人行道。10. 重要市區積極規畫停車場。11. 修訂交通法規並提高罰則。

(三)六十四年六月，鑑於交通秩序依然紛亂，研訂「加強整頓交通秩序實施方案」，並將原頒十一點措施合併執行。內容分為交通管制、交通工程、公路監理、交通安全教育、交通宣傳五類，並編成五個工作組分別督導。

(四)六十六年度，續訂「改善交通秩序加強交通安全方案」，分四年推行，內容項目更為詳細具體。

(五)六十七年六月，研訂「改善高速公路交通安全方案」，由高速公路局執行。六十九年十月重訂一次。

(六)六十九年六月，研訂「臺灣地區機動車輛肇事管制實施要點」及執行績效獎勵規定，藉期控制交通事故傷亡人數及肇事次數。

(乙)七十年七月實施「道路交通安全重點改善措施計畫」。

四、推行績效

交通安全工作推行，由中央、省市及縣市分別作主管權責執行。茲就重要推行績效，綜合分別列述如下：

(一)機動車輛肇事管制績效：茲將民國六十年至七十年機動車輛肇事管制之績效列表如下：（表一五、一六）

表一五 臺灣地區歷年機動車輛肇事統計表（民國六十年—七十年）

年 別	車 輛 數	肇 事 統 計				每 萬 輛 車 肇 事 率	
		次 數	死亡(人)	傷害(人)	次 數	死亡(人)	傷害(人)
六 十	六五七、二九五	一〇、〇八八	一、七八〇	一三、四一二	一〇五・三八	一八・五九	一四〇・一〇
六 十 一	一、一四、七三七	一二、三〇二	二、〇四六	一六、一八三	一一〇・三六	一八・三五	一四五・一七
六 十 二	一、三六五、一二三	一一、五〇〇	二、二七五	一五、四一六	八四・二四	一六・六七	一二・九三
六 十 三	一、六七八、九四二	九、六七六	二、四八三	一二、八四三	五七・六三	一四・七九	七六・四九
六 十 四	一、九八八、六五九	一〇、四七一	二、七一六	一四、八六四	五二・六五	一三・六六	七四・七四
六 十 五	二、三四一、二九八	一〇、五一七	三、〇八七	一四、七九二	四四・九二	一三・一八	六三・一八
六 十 六	二、七八八、一四八	一一、六八三	三、三二二	一六、三四〇	四一・九〇	一一・八八	五八・六一
六 十 七	三、一六九、二一六	一四、四四八	三、八九六	二〇、八八五	四五・五九	一二・二九	六五・九〇
六 十 八	三、九一三、九〇六	一三、七六四	四、〇四八	一九、三六五	三五・一七	一〇・三四	四九・四八
六 十 九	四、六六五、四三三	一一、七六二	四、〇三九	一六、四一六	二五・二一	八・六六	三五・一九
七 十	五、四一三、四〇七	一〇、〇七二	三、八四〇	一三、三七七	一八・六一	七・〇九	二四・七一

表一六 高速公路歷年車輛肇事統計表（國六十三年—七十年）

年 別	車 公 里 (百 萬)	全 線 肇 事 (件)	肇 事 率 (每 百 萬 車 公 里)	死 亡 (人)	死 亡 率 (每 百 萬 車 公 里)	受 傷 (人)	受 傷 率 (每 百 萬 車 公 里)
六 十 三 年 (七 月 — 十 二 月)	五三・四五	一五	〇・二八	一〇	〇・一九	二九	〇・五四
六 十 四 年	一四二・四四	一九	〇・一三	一	〇・〇一	五一	〇・三六
六 十 五 年	二〇六・二五	三〇	〇・一五	八	〇・〇四	五〇	〇・二四
六 十 六 年	三四四・四三	五九	〇・一七	二五	〇・〇七	一五五	〇・四五
六 十 七 年	一、五四一・五〇	二六六	〇・一七	一二三	〇・〇八	五七九	〇・三八
六 十 八 年	三、二七四・五五	四〇六	〇・一二	一四八	〇・〇五	九〇八	〇・二八
六 十 九 年	三、五七一・〇〇	四七七	〇・一三	一四六	〇・〇四	九六二	〇・二七
七 十 年	三、七五八・六七	三二六	〇・〇九	一三三	〇・〇四	五九四	〇・一六

註：六十四年以後爲全年數字，六十八年起全線通車。

(一)鐵路平交道改善績效：鐵路平交道改善，由鐵路局自民國五十三年起，分期辦理。第一期（五十三年至五十七年）將第四種平交道一百五十七處，提升為第三種乙。第二期（五十八年至六十年）將第四種平交道四十處，提升為第三種乙；另將第三種乙平交道四十處，提升為第三種甲。第三期（六十一年至六十二年）續將第四種平交道四十處，提升為第三種乙；將第三種乙平交道四十處，提升為第三種甲。六十八年三月八日自強號在新竹頭前溪平交道發生事故，故提出加速完成方案，將原定第四期（六十四至六十九年）升等一百五十處計畫改列為本方案第一期，茲就改善結果及事故減少情形列表於下：（表一七、一八）

表一七 臺灣鐵路平交道改善狀況表（民國五十七年）

說明	平交道種類	消除數	升等及改善（處）				半封閉	手動控制	專用	合計
			第一種	第二種	第三種甲	第三種乙				
民國六十五年底原有			一二二	四	一二二	二八八				一二四七
第一、二期升等		一	一	一	一	一				一二四七
加速完成方案		一一九	六	一	二四六	一〇八	六五	八二	四六	一一一九
東線拓寬消除		六五	三	三	二	六				六五
第一期立體交叉		二三	二	一	一					二三
第二期立體交叉		二三	三	一	二〇					二三
改善後數		一三〇	一〇〇	一	六二四		六五	八二	四六	九一七

表一八 臺灣鐵路平交道行車事故統計表

年 (民 國) 度	全年發生件數及死傷人數			平均每月發生件數及死傷人數		
	件 數	死 亡	受 傷	件 數	死 亡	受 傷
六 十 八	三〇八	一九〇	二四四	二五七	一五・八	二〇・三
六 十 九	二六五	一四六	一六八	二二・〇	一二・〇	一四・〇
七 十	二二一	一五〇	二七八	一八・四	一二・五	一三・〇

第十節 臺灣地區之公路運輸

一、日據時期

(一)公營客運：臺灣公路運輸始於民國元年，至二十年已甚發達。日據時期各重要公路路線一律公營。二十二年七月二十六日公營客運正式營業，隸臺灣總督府鐵道部，先辦臺北、基隆、新竹、淡水等與鐵路平行之路線一百三十三公里，二十三年擴展至臺中，二十五年擴展至嘉義、屏東，三十年擴及臺東、枋寮，三十二年再達花

連、蘇澳，至三十三年營業里程共有七百六十九點二公里，客車一百一十四輛，運輸旅客自民國二十二年之一百三十三萬六千零五十三人增至三十二年之八百零二萬二千五百八十八人。

(二)民營客貨運輸：臺灣民營公路運輸始於民國元年，十五年有車二百五十輛，路線延長八百七十一公里。二十年車數增至八百六十四輛，路線延長二千八百一十九公里。二十二年為維護鐵路正常營運發展，經將與鐵路平行之客運路線收歸公營後，仍剩有民營客運一百四十二家，車數九百零六輛；貨運三百五十一家，車數五百四十八輛。二十七年實施「自動車事業法」，在鐵道部監督課增設自動車監理系。三十一年將全島民營汽車會社歸併為客運二十六家、貨運七家，並統一管制客貨運價。三十二年再減為客運二十三家，車數一千一百七十八輛，路線延長五千一百七十公里，年載客八千八百四十六萬七千一百六十七人；貨運七家，車數八百二十八輛，年貨運量一百七十五萬九千九百六十三公噸。

二、光復初期

(一)輔導整頓：臺灣光復伊始，臺灣總督府管理之公路客運，由鐵路管理委員會接收，原公營客車計八百九十八輛，可用者二百一十六輛，設汽車處繼續經營。民國三十五年八月一日公路局成立，接收前臺北、臺中、高雄、枋寮、花蘇五汽車運輸區客車二百一十三輛。十二月再接收花蓮港及新港（成功）兩汽車區客車二十七輛，連同日臺合營公司車輛，共計三百五十六輛，但勉可行駛者僅六十八輛。

公路貨運原山臺北、新竹、臺中、臺南、高雄、臺東、花蓮港七個州廳之汽車運輸株式會社經營，光復後由臺灣通運股份有限公司接收監督經營，計貨車六百七十三輛，可用者三百二十九輛。臺北、基隆、高雄原有市區公共汽車，則由各市政府接管經營，並受公路局之監督指揮。

臺灣省公路局成立後，進行輔導與整頓，就汽車客貨運業訂定輔導經營原則為：「客運幹線公營，支線民營。一貨運業七家，公股一律讓售民營，客運業則輔導其改組為公司組織，核發營業許可證及路線許可證，停業者撥歸公路局區運輸處經營。凡屬客運幹線之公司，將其民股悉予收購，支線之公司則將其公股一律讓售。市公

共汽車，除臺中市停駛，改由長途客運穿越市區替代外，臺北、基隆、高雄三市繼續由市政府經營。

至於其營運狀況則可分為四類：

(一)省營汽車客運業：省營客運由臺灣省公路局經營，局內設業務處，轄營運、調度、聯營三課，局外設臺北、臺中、高雄、枋寮、花蘇（民國三十七年十一月稱宜蘭段，三十八年九月改稱蘇澳段）五個段（三十九年十一月一日改為運輸處）。為配合營運，在局內設技術處、材料處（三十六年合併為機料處），局外設修車廠及材料總庫（三十九年改為材料廠）。接收時營業里程三百七十四點三公里，每日行駛一千八百二十點七車公里。迄民國三十六年四月，營業里程及行駛車公里均呈顯着增加。

(二)民營汽車客運業：依據經營原則，除接收日人投資之客運業悉由公路局經營外，日臺合資經營者計十二家，臺胞經營者二家，均改組為公司繼續營運。惟各公司資金不足，車輛修護困難，路線待修，營運情況殊為艱困，調整路線甚多。民國三十六年四月一日特訂定基本運價，較公營為高，以資輔導。

(三)汽車貨運業：接收之汽車貨運業七家，皆為日臺合資，除輔導其變更為公司組織，建立管理制度外，並將流入民間軍用車輛納入公司為特約車。迄民國三十六年六月止，計組成汽車貨運公司十三家，營業貨車五百四十一輛；三輪貨車公司四家，三輪貨車四十一輛；並畫分為臺北、新竹、臺中、嘉南、高屏及花宜六個營業區。

(四)小汽車出租業：規模較小，且均為臺資，接收時共有可行駛者一百五十輛，待修者一百八十輛。民國三十六年四月施行「管理營業小汽車暫行辦法」，組織公司或車行，僅准在行候客出租，不得沿街攬客。迄六月止，計有三十五家，二百一十五輛車。

三、省營汽車客運

(一)組織形態：民國三十五年八月一日成立公路局，隸屬臺灣省政府交通處，接辦原汽車處業務，專責經營公路客運，光復初期營運情形已如前述。三十九年十一月，各段擴大編制，改為臺北、臺中、高雄、枋寮、蘇澳等五個運輸處。五十六年改為第一、二、三、四、五區運輸處。六十五年將原印刷所改為票證所，各運輸處依其營

運路線及城市鄉鎮狀況，分設若干車站、停車站及招呼站，迄六十九年底，共設車站七十四處，停車站九百八十二處，招呼站一千七百零三處。

(二)營運績效：光復初期省營客運路線六十九線，營業里程一千四百二十四點八公里，每月平均行駛六十一萬二千三百八十五點三車公里。至六十八年客運路線擴增至一百七十線，營業里程三千零五十二點三公里，每月平均行駛二千一百二十七萬八千二百九十九車公里。

民國五十八年至六十三年間，政府將省營部分路線以借道或共營方式，交由民營客運公司經營，部分縣鄉道路線則給予專營，先後開放路線四百八十二點七公里，接辦之民營公司有十二家。六十四年一月二十八日成立專案小組，依照開放路線轉移民營原則，再將一千零七十六點三公里由原來十二家公司接管經營。

民國五十四年六月十六日起，為便利旅客一車直達，自臺中草屯嘉義線首辦聯營起，迄六十七年十月止，共有十八條聯營路線，使省營與民營路線之營運權，突破各自專營之慣例。

高速公路於民國六十七年十月底全線通車，為配合高速公路營運政策，由公路局購進高級客車，專責營運，增開臺北高雄直達國光號及臺北臺中、臺中高雄中興號。六十八年續開臺北至臺中、嘉義、臺南、屏東及臺中至高雄國光號直達車，為省營客運邁入新里程。

(三)營運管理：

1. 改善設備：公路局在接管營運初期，僅有車站十八處，民國六十九年新建完成六十一處車站，均加裝空調設備及閉路電視，停車站及招呼站增設候車亭五百座。營運車輛，初期原有客車為木造車體，民國四十年起改用鋼鐵骨車架國產鋁皮車廂。四十四年起新購柴油車。四十五年起採用平頭車身客車。四十八年起行駛坐臥兩用之金馬號對號車。五十五年起全部換用柴油客車。五十九年六月創辦金龍號冷氣快車。六十五年八月為配合高速公路營運需要，新造中興號客車開始營運。六十七年十一月一日，自美國灰狗公司購進整體車身之國光號，經由高速公路山臺北直達高雄，為公路客運附設洗手間之始。

2. 客運票價：公路客運票價之計價以運輸成本為準，按每人乘車一公里為基本運價費率，由交通部核定。民國五十九年七月交通部公布「汽車客貨運價準則」，更須考慮運輸政策，衡量負擔能力、服務價值、競爭情形等因素。民國三十八年以前為舊臺幣，變動較大，以後則變動較少。而民營客運亦向以公營客運運價為調整之依據。

3. 行車保安：民國四十二年三月制訂「行車保安實施辦法」，經六十九年三月第四次修正後，日臻完善。民國四十三年三月成立行車保安委員會及各區處分會。四十四年一月訂定「行車安全競賽辦法」。五十八年起在車上加裝行車紀錄器，六十一年全部加裝完成。此外，實施駕駛員職前訓練、在職定期訓練及專業訓練。每年三月全體駕駛員均應參加體格檢查，以保持安全駕駛體能。

四、民營公路運輸

在汽車客運業方面有普通汽車客運、遊覽汽車客運及小客車出租三項。

(一) 普通汽車客運：光復初期將民營客運輔導整頓後，僅十四家繼續營運，民國三十七年三月將各公司之公股全部出讓，達到完全民營之目標。其後客運旅次需求增加，新公司繼增。七十年代，臺灣地區共有三十七家，客車四千七百五十二輛，營業里程二萬五千零四十九點二公里，全年行車二億九千六百五十六萬七千二百五十三公里，全年載客七億二千八百一十萬零七百四十一人，延人公里八十二億七千八百六十四萬三千零七十五人公里。其中包括臺北市二家，高雄市無立案之民營客運。

(二) 遊覽汽車客運：遊覽汽車及大客車出租業務，初由客運業者共同集資，在臺北市成立臺灣遊覽汽車公司開始。民國四十二年秋，先後核准籌備者有二十七家，四十四年陸續營業，計有遊覽車六十四輛。其後逐年增加，至六十五年達二百五十九家，一千三百五十一輛；六十七年底已達三百一十一家，一千六百八十三輛。六十九年七月由臺灣汽車客運公司租用八百零六輛。其後計有五百六十五輛訂約租斷。截至七十年代，全省有大客車出租業二百三十五家，遊覽車一千二百五十九輛；臺北市有一百四十三家，遊覽車一千一百三十二輛；高雄市有六十

四家，遊覽車一千一百三十七輛。

(二)小客車出租：光復初期，僅有小客車出租業八家。民國四十年春，爲防止業者貶價競爭，訂定「加強管理汽車行實施辦法」，規定省轄市每五千人、其他縣市每一萬人，得設小客車一輛。經此限制後，遂產生頂讓牌照收取權利金之弊。四十六年十一月公布「車行增設標準」，放寬按人口增車之限制，並規定加裝自動計費器，按里程收費，計程車遂告誕生。四十八年一月開放營業牌照，六十二年十一月交通部公布「個人經營小客車出租業管理辦法」，六十四年六月始有申請領照者，其後個人計程車家數日益增多。迄七十年代止，臺灣省有小客車出租業六千二百零九家，營業車輛三萬二千二百五十五輛；臺北市有小客車出租業二千三百六十家，營業車輛二萬七千零九十輛；高雄市有小客車出租業一千一百五十七家，營業車輛八千四百三十二輛。

在汽車貨運業方面亦可區分爲聯營制度、貨車牌照、貨櫃運輸三項。

(一)聯營制度：民國三十六年六月輔導私有貨運汽車，組成十三家貨運公司，但仍各自攬貨，公司無力統合經營。四十一年起僅保留組織健全之臺北、新竹、臺南、高雄、臺中、花蓮港六家外，其餘公司改按貨運區域設立聯營處八處，但車主缺乏合作意願，於四十三年公布「臺灣省汽車貨運業調整辦法」後，聯營處乃告解散，仍由車主自設公司經營。

(二)貨車牌照：貨車牌照原未限制，民國三十八年春，因與大陸商業往來停頓，貨運驟減，爲免業者惡性競爭，於同年五月起停發牌照，使營業貨車凍結增車，維持爲二千四百七十八輛，牌照頂讓遂時有所聞。四十八年一月取消發牌限制，新車均可領牌。

(三)貨櫃運輸：民國四十五年、四十六年間，臺北市東亞汽車貨運公司爲承運美援物資，特製拖車架繫於貨車之後，以之載運貨櫃，是爲臺灣貨櫃運輸之始。五十四年中連貨運公司購入半拖車營運，並開始設集散場。六十六年七月十八日交通部公布「貨櫃集散站管理辦法」，公路局於六十五年八月四日公布「汽車貨櫃運輸業管理要點」，貨櫃運輸遂納入正軌。

截至民國七十年底止，民營汽車貨運業：臺灣省有二千一百二十家，貨車二萬四千五百二十四輛；臺北市有三百六十一家，貨車四千四百零二輛；高雄市有四百四十一家，貨車八千三百四十二輛。貨櫃運輸業：臺灣省有一百五十家，曳引車一千六百一十二輛；臺北市有七十一家，曳引車七百六十六輛；高雄市有一百一十二家，曳引車九百輛。

五、公共汽車

(一)縣市公共汽車：臺北市、高雄市、基隆市、臺中市公共汽車均係於民國三十四年十一月接收日據時期市役所經營之公車而成立。三十六年三月十六日公路局奉令接辦臺北、高雄、基隆三市公車（臺中市則已停辦），歷時二個半月，於六月再交還市政府。

臺北市公共汽車管理處於民國四十一年七月成立，截至七十年底，共有汽車一千五百八十輛。高雄市公共汽車管理處於民國三十五年四月一日成立，截至七十年底，共有汽車三百六十五輛。基隆市公共汽車管理處於民國四十一年八月成立（前身爲管理所），截至七十年底，共有汽車一百一十二輛。

嘉義縣公共汽車管理處於民國三十八年十月創辦，三十九年底停業，四十二年接受公路局撥車支援後復業，截至七十年底共有汽車六輛。澎湖縣公共汽車管理處於民國三十九年六月成立，兼營縣區長途客運及渡船。臺東縣綠島鄉於六十四年創設綠島鄉公共汽車管理所，七十年底有汽車二輛；蘭嶼鄉於民國六十四年十一月創設蘭嶼鄉公共汽車客運公司，七十年底有汽車二輛。屏東縣琉球鄉於民國六十五年九月創設琉球公共汽車公司，七十年底有汽車五輛。

(二)民營公共汽車：臺灣省民營公共汽車以臺中市公共汽車股份有限公司於民國四十六年十月創辦爲最早，花蓮市公車由花蓮客運公司兼營，臺南市公車由臺南汽車客運兼營。六十四年起，板橋、福和、新城、首都、新店、巨業、仁友、中壢、新竹、苗栗、豐原、彰化、鳳山、屏東、宜蘭等所在地客運公司，陸續兼營或新設公司行駛市區公車。截至七十年底止，共有民營公共汽車十七家，營業汽車八百六十八輛。

臺北市民營公共汽車於民國五十八年八月開放，初期參加營運者，有欣欣、大有、大南、光華四家，公車五百七十五輛。六十六年四月開始公車聯營，省屬五家亦參加聯營，七十年代有民營公車九家，共有車一千二百六十五輛。高雄市無民營公車。

六、臺灣汽車客運公司

(一)組織型態：臺灣汽車客運股份有限公司係依民國六十年二月修正公布之「公路法」規定，於六十九年一月經行政院核定應將公路局運輸業務畫出，另組公司經營。該公司於同年八月十五日成立，十月一日起正式接辦營運。資本總額新臺幣四十億元，合四億股，省政府認股三十九億九千九百三十萬元，餘由臺灣銀行等五家商銀及唐榮、農工兩省營公司各認股十萬元。公司設董事會，董事長一人，董事十人，監察人三人；設總經理一人，副總經理二人。公司內設業務、機料、行政、人事、會計等處室，外設五個運輸處、機料廠及票證所，截至七十年六月止，共有車站七十一處，停車站七百六十三處，招呼站一千五百處，保養場十三處，檢修班三十六個，員工一萬四千二百六十四人。

(二)營運績效：公司於民國六十九年十月接辦省營客運後，行經高速公路及一般公路總計營業里程每月平均為三千一百八十五公里。至七十年，每月平均為三千一百零九公里，變動不大，但營運結構卻有顯著轉變，顯示長途旅客增加頗大。

第十一節 臺灣地區之公路監理

光復初期之公路監理工作，悉維日據時期原有規定，授權各縣市政府辦理，業務範圍包括汽車及駕駛人之登記、檢驗、考驗及換照等。臺灣省公路局於民國三十五年八月成立後，十月設監理處，專責辦理汽車運輸業之接收、整頓及清理日臺合資會社股權等事。三十六年一月一日起，始將各縣市政府代辦之監理業務收回直接辦理，

分在臺北、臺中、高雄三個運務段內設監理辦公處，另設基隆、羅東、桃園、新竹、彰化、嘉義、臺南、屏東、臺東、花蓮等十個監理站，分別辦理各該地區之監理業務。

公路局接辦監理業務，依據行政院民國三十六年六月三十日公布之「汽車管理規則」，陸續制訂「臺灣省汽車檢驗員錄用規則」、「臺灣省汽車登記檢驗實施細則」、「臺灣省汽車異動登記實施細則」、「駕駛人考驗領照實施細則」、「臺灣省技工考驗實施細則」、「臺灣省駕駛人技工異動登記實施細則」及「臺灣省公路行車稽查取締處罰實施細則」等七種法規，據以執行監理業務。

民國三十八年十一月一日起，經臺灣省政府核定，將三個監理辦公處及十個監理站一律撤銷，業務及人員併入運輸單位，並於五個運輸段內增設監理課，臺北、臺中、高雄三運務段增設副段長專責辦理監理業務。

第一項 監理組織與監理法規

一、監理組織

民國四十一年二月一日，運輸處免辦監理業務，改設臺北、新竹、臺中、嘉義、高雄五個監理所，基隆、羅東、花蓮、桃園、苗栗、員林、臺南、屏東、臺東等九監理站。四十九年起陸續增設水裡坑（南投）、新營、斗六、澎湖、旗山、豐原監理站。五十七年七月一日臺北市改制，原臺北所移交臺北市接管，另在板橋鎮設臺北所及板橋監理站。六十三年十二月，將員林、羅東、斗六三站改名為彰化、宜蘭、雲林監理站，六十四年為加強行車安全管制，在尖山、太魯閣、西螺設立路邊汽車檢驗站，免費檢驗汽車性能及駕駛人疲勞測驗。六十八年七月一日高雄市改制，高雄監理所原管之高雄市監理業務移轉高雄市政府建設局監理處接辦。六十九年十月一日在臺中市舊所址成立臺中市辦事處（七十二年四月一日改為監理站）。七十年六月至七十二年九月，先後在玉里、埔里、恆春、雲林縣東勢及中壢成立五個監理分站。

民國五十一年，交通部汽車技術員工訓練中心交由公路局接辦，六十六年改稱北部汽車技術訓練中心。六十

七年一月設立中部汽訓中心，六十八年一月成立南部汽訓中心。臺北市亦續設汽訓中心，高雄市訓練業務均委由南部汽訓中心代辦。

二、監理法規

監理業務職掌可綜合為六大項：1. 汽車管理。2. 駕駛人管理。3. 公民營汽車運輸業督導。4. 違反交通事件之處理。5. 推行有關交通安全業務。6. 徵收監理規費及代徵稅費。因此，監理法規亦係針對上述職掌而制定。民國三十六年，交通部為建立監理制度，制定法規三十種，以及臺灣光復初期由臺灣省訂定監理法規七種，均隨同新法規之公布，於五十七年四月二十七日公布廢止。茲就現行各項監理法規摘要列述如下：

(一) 道路交通安全法令：1. 道路交通安全規則。2. 促進道路交通安全獎勵辦法。3. 道路交通安全講習辦法。4. 道路交通事故處理辦法。5. 道路交通事故處理辦法等。

(二) 汽車及駕駛人管理法令：1. 汽車檢驗員駕駛人考驗員及技工考驗員檢定辦法。2. 汽車修理業管理辦法。3. 汽車投保責任險辦法。4. 汽車委託檢驗實施辦法。5. 汽車駕駛人訓練機構設立標準。6. 救護車管理辦法。7. 交通部委託訓練大客貨車職業駕駛人實施要點等。

(三) 汽車運輸業管理法令：1. 汽車運輸業管理規則。2. 汽車運輸業審核細則。3. 汽車客運規則。4. 汽車貨運規則。5. 汽車運輸業客貨運價準則。6. 遊覽汽車管理辦法。7. 個人經營小客車出租業小貨車運輸業管理辦法。8. 貨櫃集散站管理辦法。9. 汽車租賃業管理辦法。10. 營業小客車駕駛人執業登記辦法。

(四) 汽車及駕駛人繳納稅費有關法令：1. 使用牌照稅法。2. 汽車燃料使用費徵收及分配辦法。3. 各省及直轄市公路主管機關經發汽車牌照收費及解繳辦法等。

交通部制定上述法規依據之母法，為「公路法」、「道路交通管理處罰條例」、「民營公用事業監督條例」等。省市公路監理機關復依據上述法規，訂定細則或實施要點，以利執行。

第二項 汽車管理與汽車檢驗

一、汽車號牌

(一)換發「國臺」及「國」字號牌：自民國三十五年五月一日起，由各縣市政府辦理汽車總登記後換發，翌年一月起由公路局推辦。

(二)換發「15」字號牌：交通部制定凸字新號牌，臺灣省代號「15」，自民國三十七年汽車總檢驗起每二年換一次。自四十七年起，因車輛增加，原六位數不敷配用，乃將大小型車均分按營業與自用分別編號，並改為七位數。

(三)增加「70」字號牌：臺北市自民國五十七年改制後使用。

(四)換發「省」「市」「金」字軌號牌：自民國六十四年一月起，改按省市代號編碼，後附四位數，營業車與自用車以顏色區分，輕重型機車亦比照辦理。

(五)實施一車一牌制：交通部鑑於汽車不斷增加，每隔二至三年換牌一次，過於繁瑣，乃制定機車號牌五種，自民國六十七年一月起換用；汽車號牌九種，自六月一日起換用，並均至車輛報廢為止。號牌代號為二位數，號碼為四位，機車號碼為五位，以資應用。並自六十八年七月起，每年換發行車執照，加發年度標示牌，以期識別是否按期繳納稅費及接受檢驗。

(六)現行定期換牌制度：交通部鑑於一牌到底制度雖可便民，但形成空號甚多，違章處理困難，為配合電腦建檔，清查實有車輛數，乃決定每年換牌一次。

二、汽車檢驗

汽車檢驗為維護行車安全之重要措施，依交通部公布之「汽車檢驗實施細則」規定辦理。初期採用汽車總檢驗申請書中附記檢驗項目格式，民國四十七年一月新訂汽車檢驗記錄表。六十年一月起採用公路局擬訂之汽車檢

驗項目及合格標準及記錄表，使檢驗作業更為確實。至檢驗設備亦不斷更新，民國四十三年首先在臺北監理所建築檢驗室，自美購進檢驗儀器；四十六年至四十九年間，續在新竹、臺中、高雄三監理所裝設完成；五十一年嘉義監理所亦裝設完成。五十七年起實施監理所站擴（遷）建計畫，建立一貫作業檢驗制度並更新原有設備。檢驗線包括：煞車、前輪定位、前燈、速度錶、音量、排煙濃度、引擎真空、柴油車汽缸壓力、輪胎氣壓等儀器及頂高機或檢驗溝、自動記錄地磅等設備。臺北市及高雄市兩監理處，亦均比照辦理。

三、汽車保險

汽車保險始於民國四十六年八月，交通部於民國四十五年六月十五日公布「汽車投保意外責任險辦法」，規定凡領有牌照之車輛應一律投保，公路局自四十六年八月份起實施檢查，投保種類包括綜合損失、碰撞傾覆等十三種。六十二年五月八日修正公布「汽車投保責任險辦法」，明訂汽車責任險係指被保險人使用之汽車肇事，致乘本車者以外之第三人死亡或受傷或財物受損害，應由被保險人負責賠償時，由保險人代為給付之契約。每一車輛均須投保，保險期間至少一年以上，原契約失效前一個月內應予續保，保險金額不得少於四萬元。保額雖低，但為我國汽車保險之開端。

第三項 駕駛人管理與教育訓練

一、駕駛人考驗

考驗汽車駕駛執照分為職業與普通兩類。職業駕照須年滿二十歲未超過六十歲，普通駕照或機車駕照須年滿十八歲，最高年齡不限。在經歷方面：應考小型車普通駕照者，須有學習三個月以上之經歷；應考職業駕照者，須有學習駕駛六個月以上或領有小型車普通駕照三個月以上之經歷；應考大貨車普通或職業駕照者，須具有小型車普通或職業駕照一年以上之經歷；應考大客車普通或職業駕照者，須領有大貨車普通或職業駕照一年以上之經歷；考前均應經過體格檢查及體能測驗合格。應考科目分為筆試及路考兩項，筆試不及格者不得參加路考。

民國六十四年七月「道路交通管理處罰條例」修正公布後，道路交通安全規則亦經修正，將路考科目取消，一律在監理所站設電動考驗場，訂定十項考試科目及評分扣分標準，自動計分。

二、執照核發

考取各類駕駛資格者，依規定核發駕駛執照，每六年換發一次。民國六十八年十一月一日起，將原用冊式駕照改為單張卡式，至七十五年十二月底換發完畢。對於駕照之管理亦改按國民身分證統一號碼順序列管，使駕照編號與國民身分證同號。駕駛人異動資料或有註（吊）銷、換（補）照情事，均可藉省市各監理機關連線作業相互查核，使駕照管理科學化。

三、教育訓練

（一）訓練機構：公路局在全省設有三個汽車技術訓練中心。

1. 公路局北部汽車技術訓練中心：有一般教室九間，可容納二百八十人；特種教室四間，可容納二百人；實習教室六處。小客教練車四十四輛，大客教練車二十九輛，聯結車二輛。教練場地面積大客車六百二十二坪、小客車五千五百二十二坪，設有普小電動設施三套、職小電動設施二套及大客電動設施一套、聯結車考驗場地一處。可同時訓練住宿學員三百人，通勤學員三百六十人。

2. 公路局中部汽車技術訓練中心：有一般教室六間，可容納二百四十人；特種教室四間，可容納二百人；實習教室七處。小客教練車二十四輛，大貨教練車五輛，大客教練車十九輛，聯結車二輛。教練場地面積二萬五千坪，設有普小電動設施三套、職小電動設施一套、大貨電動設施一套、大客電動設施二套、聯結車考驗場地一處。可同時訓練住宿學員三百三十人，通勤學員六百人。

3. 公路局南部汽車技術訓練中心：有一般教室六間，可容納二百四十人；特種教室四間，可容納二百人；實習教室七處。小客教練車二十四輛，大貨教練車五輛，大客教練車十九輛，聯結車二輛。教練場地面積一萬六千四百坪，設有普小電動設施四套、職小電動設施三套、大貨電動設施一套、大客電動設施一

套、聯結車考驗場地一處。可同時訓練住宿學員三百二十人、通勤學員六百人。

4. 臺北市汽車技術訓練中心：有一般教室四間，可容納二百五十人；特殊教室一間，可容納五十人，無實習教室。小客教練車六十四輛，大貨教練車二輛，大客教練車二十輛，聯結車六輛。教練場地面積二萬五千零七十坪，設有普小電動設施三套、職小電動設施二套、大貨電動設施及大客電動設施一套、聯結車考驗場地一處。可訓練通勤學員六百四十人。

(二) 訓練時間：訓練性質分為駕駛與修護兩類，依其各類訓練養成需要，規定學習時間。

第三章 水 運

第一節 概 述

我國水上交通工具發明甚早。遠古無論，隋開運河，元興海運，停泊則帆檣林立，行駛則舳艫相接，舟楫之利，更爲溥沛。明代修造廣數十丈之船舶、鄭和七役南洋，實徵造船術與航海術發達之明證。清初嚴海禁，迨鴉片戰爭後，與英締結五口通商章程，外輪得出入於各通商港口，舊式帆檣相形見絀。國人漸有將股本或輪船附入外商名下經營者，於是北洋大臣李鴻章始採浙江漕運局總辦朱其昂之議，撥官款息借作爲股本，招商成立輪船招商局，購置輪船，從事航業之經營。事在同治十一年（一八七二），是爲我國經營新式航業之始。

我國東濱太平洋，海岸線東北起自安東之鴨綠江口，西南迄於廣東之北碭河口，長凡八千六百三十公里。境內河流縱橫，航利甚溥，可行汽船航路約一萬五千餘公里，可通帆船航路約二萬四千里；全國總計，約有四萬七千公里之水道可通舟楫。

自海禁大開以來，航權旁落，英人在華經營航運者有：太古公司、怡和公司、大英輪船公司及亞細亞火油公司等；日人所經營者有：日清汽船會社、大阪商船會社、大連汽船會社、川崎汽船會社、川東輪船公司等；美商經營者有：捷江輪船公司及美孚洋行等；此外，有法商之聚福洋行及德商之廣慶公司。外商皆資本雄厚，我國航商難與競爭，惟我國航商經營沿海及內河航運者亦達數百家，其中以招商局、民生實業公司及三北公司等三公司規模最大。茲分述其組織沿革及經營概況。

（一）招商局：清同治十一年（一八七二）十二月，在上海正式成立「輪船招商公局」，由直隸練餉局借制錢二

十萬串作為官股，另募商股十餘萬串，向英國訂購伊敦輪船一艘，開始營運。

同治十二年（一八七三），該局改組，歸於商辦，除在上海設總局外，復於天津、漢口、香港、汕頭等設分局。光緒三年（一八七七），以二百二十二萬兩價購美商旗昌洋行在華海輪七艘、江輪九艘、小輪四艘、躉船六艘，上海碼頭五處，船塢一所，機廠一間，以及漢口、九江、鎮江、天津四處之碼頭、機房、辦公室等，規模擴大，力謀發展。惟外商同業傾軋甚烈，至七年（一八八一）乃與英商太古、怡和公司訂立同業齊價合同，業務漸見起色。中法戰爭發生，為避免產業損失，曾一度將全部資產售予旗昌洋行，並密訂備價收回辦法。至中法戰事底定後，原物即備價贖回。

由旗昌洋行收回該局局產後，改為官督商辦。當時經濟支絀，乃以局產向匯豐銀行抵借英金三十萬鎊，以資周轉，是為招商局借用外債之始。甲午中日戰起，復將全局輪船分售各國洋商，至光緒二十一年（一八九五），和議成立，全數買回。二十六年（一九〇〇），義和團事起，再將海輪十九艘作價二百二十四萬兩售予洋商，翌年始照原價贖回。

招商局創辦以來，用人行政均操諸北洋大臣之手，至宣統元年（一九〇九），始歸郵傳部管轄，是為商辦隸部時期。民國初年，年有虧絀；十二年，復向匯豐銀行貸款五百萬兩，以全部產業抵押。十六年至二十年間，政府著手整理局務，實為國營航業之始。十九年，國民政府公布「整理招商局暫行條例」，遴員整理。二十一年，收歸國營，整理債務，營業日趨發達。二十六年抗戰前，該局共有大小輪駁五十三艘，共計八萬餘噸。不久，八一三戰事爆發，總局遷港辦公，並與美商衛利韓公司訂約，保護局產及處理撤港各海輪事宜；長江部分業務則組織長江業務管理處代行總局職權，監督指揮各分局處及撤入長江之輪船。三十年十二月，香港陷敵後，總局停頓，三十二年始在重慶恢復。一部分船舶冒險撤入川江，計有二十餘艘，約合二萬五千餘噸。

（二）民生實業公司：長江上游宜昌以上之水道，以及在四川境內者，通稱川江，險灘眾多，暗礁羅列，航運向稱艱難。清光緒二十三年（一八九七），英人李德樂（A. Little）以六十五尺長之「利川號」輪船由宜昌駛抵

重慶。其後，德、法籍輪船亦相繼試航。三十四年（一九〇八），我國官商合辦之川江輪船公司成立，第一艘「蜀通號」拖一鐵駁而行，駁上載運客貨，正式通航。當時水腳高昂，獲利甚豐，若干輪船公司紛紛設立，船隻眾多，致供過於求，營業轉趨蕭條，普遍虧折。民生實業公司即在此種不景氣狀況下，於民國十四年成立。該公司係盧作孚創辦，初集資五萬元，訂造七十噸輪船一艘，命名「民生」，航行於重慶、合川及重慶、涪陵間；嗣後購入民用、民望輪，業務逐漸擴充。然當時受全世界經濟不景氣之影響，航運蕭條，若干航商均岌岌可危，盧氏力倡化零為整，合力經營。因之大部分川江輪船均售予民生公司，或與之合併。是項合併整理工作，自民國十九年開始，至二十三年大體完成。自二十四年起，復在滬建造新輪。至二十六年抗戰開始時，民生公司共有輪船四十六艘，計總噸位二萬餘噸，為後方最具規模之民營航運公司。

（三）三北公司：三北公司創於清光緒末年，創辦人虞洽卿集資二十萬元籌設公司，購置慈北、姚北、鎮北三輪，定名為三北公司。以慈北、姚北兩輪行駛浙五山頭各埠，以鎮北輪行駛甬江與滬甬大輪相銜接，使鎮海一帶出產之棉花、米、豆等運銷上海，往來滬甬各地之旅客均稱便利。後與寧紹輪船公司舉辦聯運。民國四年，又接辦英商鴻安輪船公司長安、德興兩輪及長江各埠蘆棧碼頭；同時增資至一百萬元，擴大組織，在寧波、鎮海、蕪湖、安慶、九江、漢口設立分公司，並代辦鴻安公司業務，添購巨輪開闢南北洋航線。當時歐戰爆發，外商輪船奉調回國，同時國貨遠銷南洋，貨多船少，運費大漲，三北公司乃復增資百萬，添購新輪多艘，擴展長江及南北洋各線，營業日益興盛。

歐戰結束後，外商輪船先後在中國沿海內河復航，運價暴跌；加以內戰時起，公司虧蝕，幾難支持。乃改變方針，貶價出售劣輪，一面羅致人力，自建三北機廠，自行修造船隻，力謀振刷，營業遂趨安定。此後公司調整航線，內河則溯江而上直達沙市、宜昌、萬縣、重慶，旁及長沙、湘潭等地，外洋則逕達越南、暹羅、緬甸、印度、南洋羣島各埠。分公司遍設長江各埠及沿海天津、青島、福州、寧波各地，並在煙臺、威海衛、營口、大連、龍口、香港及南洋各地設有特約代理處。當時共有大小船隻三十餘艘，拖輪、鐵駁二十餘艘，躉船十餘艘。

航運路線可分遠洋航路、沿海航路及內河航路三種，茲分述如下：

(一)遠洋航路：大別分爲歐洲航線、美洲航線、非洲航線、澳洲航線、西伯利亞航線及南洋航線六路。除南洋航線尚有我國華僑經營之船隻外，其他諸線之航業則悉操諸外人之手。

(二)沿海航路：以上海爲樞紐，可分北洋與華南兩線。

1. 北洋航線：可分爲上海天津煙臺線、上海海州線、海州青島線、上海青島線、上海營口線、大連天津上海線、秦皇島津滬營口線等。

2. 華南航線：可分爲上海廈汕港粵線、上海寧波線、上海溫州線、上海福州線、上海泉州線、廈門泉州莆田線、福州三都澳線、福州莆田線、廣州澳門線、廣州赤坎線等。

(三)內河航路：

1. 長江航線：主要航線有二：一爲滬漢線，自上海至漢口，長約一千一百公里，中經鎮江、南京、蕪湖、懷寧、九江等處。一爲宜漢線，自漢口至宜昌，長凡六百八十公里，中經岳陽、沙市等處，兩線均通大汽船。小汽船則可由江口達宜賓，凡三千九百二十三公里；帆船可由江口至川邊土司，凡四千一百餘公里。綜計長江全長六千餘公里，可航者達三分之二。此外，支流如岷江、沱江、嘉陵江、漢水、湘江、贛江及洞庭湖、鄱陽湖、巢湖、太湖等，均可航行小汽船一、二百公里，帆船數千公里。

2. 珠江航線：由香港至廣州及山廣州至梧州均通大汽船；另由崖門經新會、甘竹至三水之支路，及梧州以上經邕寧至三江口，並通小汽船；帆船航路亦達一千二百餘公里。至支流通小汽船者，東江三百三十公里，北江一百四十六公里，柳江二百六十二公里；通帆船者，東江一百五十八公里，北江六百六十公里，桂江四百零五公里。

3. 黑龍江航線：每年除自十月至五月之結冰期外，汽船可自河口廟街經伯力至海蘭泡，海蘭泡與額爾古納河口則通小汽船，額爾古納河、烏蘇里江及嫩江亦均有航行之利。

4. 黃河航線：黃河長約五千餘公里，小輪可通者僅自五原包頭至薩拉齊一段、河津以下至陝縣間；由汾水上溯至山西新絳、由渭水上溯至陝西興平及河南開封附近亦略有航行之利。

5. 圖們江及鴨綠江航線：圖們江長四百餘公里，僅河口慶興一段可通航；鴨綠江長七百七十三公里，自安東至臨江一段，航行極便。

6. 遼河航線：河長約一千三百九十多公里，大部可通小汽輪及帆船。

7. 灤河及海河航線：灤河自河北薊溝至熱河郭家屯可通帆船；海河爲河北航運中心，通大清河、子牙河，東北達蘆臺，西達保定，西南達正定，西北通宣化，北由北運河達通縣，南由南運河經山東達江蘇。

8. 淮南航線：水漲時，可由淮陰經洪澤湖至河南信陽。其間可通小輪者，爲五河至臨淮關及蚌埠至正陽關，餘僅通小舟。

9. 小清河航線：河口至煙臺可通輪船，餘僅通帆船。

10. 以上海爲中心之小輪航線：計有滬蘇線、滬杭線、滬湖線、滬松線、滬錫線、滬江線、滬揚線等。

11. 甬江航線：南由木流可達奉化，西可接西興運河以達杭州，航行頗便。

12. 靈江航線：東南經海門可至臺州灣，上游僅通帆船，自海門至臨海及臨海至黃岩可通小汽輪。

13. 甌江航線：自永嘉、青田可通小汽輪，小汽船則可達松陽。

14. 閩江航路：福州以下三十四海里可通大輪船，福州以上多淺灘，小汽輪通至南平，餘均行駛帆船。

15. 長溪及晉江航線：長溪爲福建東北重要航路，大輪可至福安之賽歧，賽歧以上僅通小輪。晉江自泉州經大鵬溪至永春間可通大船，下游亦便行船。

16. 韓江航線：自長汀至峯市間通小舟，自石下壩至潮安有小輪往來，自潮安至汕頭則可通大帆船。

第二節 航政建制

民國十六年，國民政府定都南京。同年五月十七日，交通部成立，管理全國路、電、郵、航四政；翌年即設航政司，下分兩科：第一科管理航業行政，第二科管理船舶；嗣因事務加多，增設第三科，管理海事海員；二十年十二月間，又改爲航務、船舶、海事三科。

由於航政執行機關屬於分設各地之航政局，交通部遂擬具航政局組織條例草案，呈請行政院轉咨立法院審議，經修正爲「航政局組織法」，呈由國民政府於民國十九年十二月十五日公布施行。該組織法公布後，復於二十年九月二十六日重經修正公布，要點如下：

(一)交通部爲處理航政事宜設置航政局。

(二)航政局直隸於交通部，其設置處所及管轄區域由行政院定之。

(三)航政局設左列二科：

1. 第一科。

2. 第二科。

(四)航政局第一科之職掌：

1. 關於機要及考績事項。

2. 關於收發文件及保管案卷事項。

3. 關於公布局令事項。

4. 關於典守印信事項。

5. 關於本局經費之預算、決算及出納事項。

6. 關於編製統計報告事項。

7. 關於本局庶務事項。

8. 其他不屬於第二科事項。

(7) 航政局第二科之職掌：

1. 關於船舶之檢驗及丈量事項。

2. 關於鐵線標識事項。

3. 關於船舶之登記及發給牌照事項。

4. 關於船員及引水人之考核監督事項。

5. 關於造船事項。

6. 關於船舶出入查驗證之核發事項。

7. 關於航路之疏濬事項。

8. 關於航路標識之監督事項。

前項第一款至第六款事項以適用海商法規定之船舶為限。

(六) 航政局設局長一人，承交通部之命，督率所屬職員處理局務。

(七) 航政局各科設科長一人，承局長之命，督率所屬職員分掌各該科事務。

(八) 航政局設技術員四人至八人，承長官之命辦理技術事務。

(九) 前三條人員在航政人員考試未舉行前，非有左列資格之一者，不得充任。

1. 曾在國內外商船或其他航務專門學校畢業者。

2. 曾在國內外大學肄習造船或輪機工程之學校畢業者。

3. 曾在航政機關辦理技術事務三年以上，成績優良者。



(十) 航政局設科員八人至十二人，承長官之命，辦理各科事務。

(十一) 航政局局長，簡任或薦任；科長、技術員，薦任或委任；科員，委任。

(十二) 航政局因事務之必要得酌用雇員。

(十三) 航政局辦事細則由交通部定之。

(十四) 本法自公布日施行。

「航政局組織法」既經明令公布，因於上海、漢口、廣州、天津、哈爾濱等重要港埠先行分設五局。其管轄區域，即以上海局兼轄江、浙、皖省各埠，漢口局兼轄鄂、贛、湘、川省各埠，廣州局兼轄閩、粵、桂省各埠，天津局兼轄直、魯、遼東各埠，哈爾濱局兼轄松花江、黑龍江兩江各埠。

船籍港在海事行政上占重要之地位，與海商、船舶及船舶登記諸法有密切關係。交通部特於民國二十二年六月，將全國船籍港分別規定公布，茲將各船籍港名稱及疆界列表如下：（表一）

表一 全國各船籍港名稱及疆界表

船籍港別	疆界	隸屬省市	管轄局
上海	自錢塘江口起，沿海而北經揚子江口至呂泗以南止。又自吳淞口起，溯黃浦江至上海市區止。	上海市	上海航政局
南京	自十二圩以西起，沿江上溯經南京、浦口至蘇、皖交界點止。	南京市	同上
海州	自蘇、魯交界點起，沿海而南經青口、連雲港至呂泗以南止。	江蘇省	同上
鎮江	自江陰以東起，沿江上溯經鎮江至十二圩以西止。	江蘇省	同上

威 海 衛	青 島	灤 河 口	秦 皇 島	天 津	安 慶	燕 湖	溫 州	海 門	寧 波	南 通
自姜草莊以西起，沿海東經姜草莊、威海衛，繞榮成、石島，至乳山口以東止。	自乳山口以東起，沿海經乳山口、青島、石臼所，至蘇、魯交界點止。	自洋河口以西起，沿海而西至灤河口以西止。	自遼、冀交界點起，沿海西經秦皇島、北戴河至洋河口以西止。	自灤河口以西起，沿海西經北塘清河口、白河口入山東省，至羊角溝以西止。又自白河口起，上溯至天津市區止。	自劉家渡以西起，沿江上溯經大通、安慶至贛、皖交界點止。	自蘇、皖交界點起，沿江上溯經蕪湖至劉家渡以西止。	自海門以南起，沿海南經坎門、溫州、瑞安、平陽至閩、浙交界點止。	自象山港以南起，沿海南經石浦、三門灣至海門以南止。	自曹娥江口起，沿海南經鎮海、寧波、舟山羣島至象山港以南止。	自揚子江口起，沿江上溯經崇明島、南通至江陰以東止。
山東省	山東省	河北省	河北省	河北省	安徽省	安徽省	浙江省	浙江省	浙江省	江蘇省
同	同	同	同	天津航政局	同	同	同	同	同	同
上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上

煙 臺	龍 口	湖 蘆 島	營 口	安 東	廣 州	三 水	江 門	汕 頭	水 東	北 海
自姜草莊以西起，沿海西經煙臺至登州以西止。	自登州以西起，沿海西經龍口至羊角溝以西止。	自遼、冀交界點起，沿海東經湖蘆島、小凌河口，而至大凌河口以東止。	自大凌河口以東起，沿海東經營口，繞遼東半島而至大洋河口以西止。又自遼河口起，上溯至通江子止。	自大洋河口以西起，沿海東經大東溝入鴨綠江，沿西岸經安東至臨江止。	自平海以東起，沿海西經平海入珠江，上溯廣州折而西至三水以東止。又自廣州起，入東江，經石龍至惠州止。	自三水以東起，沿西江上溯經三水、肇慶，至粵、桂交界點止。又自三水起，入北江，上溯至清遠止。	自陽江以西起，沿海而東入西江，上溯經江門、甘竹至三水匯流點以南止。又自江門起，東入潭江，上溯經新會至赤坎止。	自閩、粵交界點起，沿海西經南澳、汕頭、汕尾，至平海以東止。又自韓江口起，上溯經潮州至三河壩止。	自陽江以西起，沿海西經電白、水東、梅菪、廣州灣、雷州灣，而至六極島以南止。	自烏石港以北起，北沿雷州半島，經安鋪折而西經北海、廉州、欽州至中、法兩國交界點止。
山東省	山東省	遼寧省	遼寧省	遼寧省	廣東省	廣東省	廣東省	廣東省	廣東省	廣東省
同	同	同	同	同	廣州航政局	同	同	同	同	同
上	上	上	上	上		上	上	上	上	上

長沙	宜昌	沙市	漢口	三都澳	泉州	廈門	福州	南寧	梧州	海口
自湘江口起，上溯經靖港至長沙止。	自宜都以西起，溯江經宜都、宜昌、歸州、巴東，至川、鄂交界點止。	自監利以西起，溯江經藕池口、沙市、荊州，至宜都以西止。	自鄂東富池口以下起，溯江經富池口、黃石港、武漢、新堤，至監利以西止。	自三都澳以南起，沿海北經三都澳、沙埕，至閩、浙交界點止。	自安海以南起，沿海北經安海、泉州、惠安，至南日島以南止。	自閩、粵交界點起，沿海北經東山、廈門、金門，而至安海以南止。	自南日島以南起，沿海南經涵江、平潭、閩江口，至三都澳以南止。又自閩江口起，上溯至南臺止。	自潯州以南起，溯西江至南寧止。	自粵、桂交界點起，溯西江經梧州、濠江，至潯州折入柳江，上溯至柳州止。又自梧州起，入桂江上溯至桂林止。	自六極島以南起，沿瓊州海峽至烏石港以北止。又繞海南全島沿海。
湖南省	湖北省	湖北省	湖北省	福建省	福建省	福建省	福建省	廣西省	廣西省	廣東省
同	同	同	漢口航政局	同	同	同	同	同	同	同
上	上	上		上	上	上	上	上	上	上

岳 州	自城陵磯以下起，溯江經城陵磯沿洞庭湖至湘江口止。	湖南省	同 上
九 江	自湖口以西起，溯江經九江、武穴，至鄂東富池口以下止。	江西省	同 上
湖 口	自贛、皖交界點起，沿江上溯經彭澤至湖口以西止。	江西省	同 上
萬 縣	自川、鄂交界點起，溯江經巫山、夔州、萬縣，至忠州以上止。	四川省	同 上
重 慶	自忠州以上起，溯江經酆都、涪州、長壽，至重慶止。	四川省	同 上
哈 爾 濱	自松花江口起，溯江經同江、富錦、佳木斯、依蘭、哈爾濱、肇州、扶餘，至永吉止。	吉林省	哈爾濱航政局
虎 林	自烏蘇里江起，沿西岸上溯經虎林至穆稜河口止。	吉林省	同 上
龍 江	自嫩江口起，沿江上溯經江橋至龍江止。	黑龍江省	同 上
大 黑 河	自黑龍江下游中、俄兩國交界點起，沿南岸上溯經撫遠、松花江口、瑗瑔，至大黑河止。		

哈爾濱航政局成立未久，即因東北發生九一八事變而停辦。航政機構成立之後，除辦理水道交通管理事項外，並從事全國船員之檢定，設立船員檢定委員會。民國二十一年，頒布「船員檢定章程」，至二十四年，為簡化施行手續，修正為「船員檢定暫行章程」。迨抗戰前夕，局勢緊迫，航政當局一面從事編練江、浙、閩、皖、贛、湘、鄂、豫、川九省水上保甲，俾所有民船均能隨時徵調；一面訓練大批人員，派駐千噸以上之輪船中，使

負緊急處置之任務，各輪並均限令裝設無線電臺，庶便接受政府命令，於必要時，駛往指定之安全地帶，免遭敵人之破壞或利用。同時並飭由國營招商局及民生公司等特製淺水輪船，以備一旦戰事爆發，沿海口岸被敵封鎖後，後方水運得以維持。

第三節 抗日戰時之航運

民國二十六年七月七日抗日戰爭爆發，迄三十四年八月十四日日本宣布投降前，爲時八年。當時之航運可分三期概述如次：

第一項 七七抗戰至廣漢淪陷時期（民國二十六年—二十七年）

（一）保全船隻：七七事變爆發後，航政當局於淞戰前夕，密令各航商將所有海輪儘速駛入長江，其有不能或不駛入長江者，則往香港或其他海口暫避。當時除戰前租予敵人之海輪十四艘淪入敵手外，其餘均幸保全。漢口原有輪船四百五十艘，計四萬二千六百八十二噸，至此增至六百四十五艘，計十四萬三千七百九十噸。迨武漢形勢緊張時，復由漢口航政局會同軍事運輸機關，督促撤退；計退宜昌者二百八十艘，退長沙者六十六艘，退常德者十六艘，由宜昌續退入川江者一百五十艘；而廣州航政局亦督率所有省河船舶悉數西撤，計退集西江者二百餘艘，退入北江及江門一帶者亦百餘艘。此外並特准不能駛入內港之輪船，暫時移轉中立國籍，俟戰事救平後，再行回復，當時移轉外籍之輪船爲一百三十艘，計十四萬五千噸；此項船隻不特可免資敵，且可照常營運，補助國際沿海之運輸。

（二）堵塞港口：我國海岸港口甚多，不易防守，且水上防禦工事之建築，亦非嗟咄可辦，臨時應變，不得不徵用船隻沈於港口，以及布置水雷爲阻塞工具。計抗戰初期此項徵用輪船躉船數達八十七艘，計十一萬二千餘噸。

各港口沈塞船舶列如左表：（表二）

表二 抗戰初期沈塞港口船舶表

沈 塞 地 點	船 舶 艘 數	船 舶 噸 數
江 閩 黃 海 鎮 烏 珠 馬	二 四 一 〇 六 七 四 六 一 八	三 九、四 四八 七、五 六二 一八、 六二四 一〇、 七四七 六、六 五七 二、〇 六三 一、九 七九 二四、 九九五

(三) 搶運物資：八一三滬戰突發，京滬路以全力擔任部隊軍品之輸送，一般客貨運輸無暇兼顧，公路運量有限，而上海亟需內遷之工廠達五百餘家，如不儘速搶運，則所有器材勢將資敵，後方建設亦無法著手。其時江陰封鎖，水道中斷，乃由招商局另派小輪，從上海日暉港轉蘇州河至鎮江，換船自長江上達南京；並由三北、大達等公司辦理滬鎮聯運，至我軍自動退出上海時，始告結束。未幾，國民政府西遷，機關人員公物皆由輪船載運至漢口，換輪接運川、湘。迨武漢會戰時，戰區附近兵工廠器材約八萬噸，經利用僅存之輪船十六艘陸續運輸，至武漢撤退時，完全運畢。武漢既失，宜昌亦岌岌可危，而屯宜昌之軍品器材數在十二萬噸以上，以及油料一萬餘噸、公物六萬噸，均急迫待運。時江水已枯，可駛行川江者皆為較小輪船，全部運量每月不過五千噸左右，為欲搶運完成，乃將宜渝間航線縮短，分段運輸，先謀物資運離宜昌，到達安全地帶，再行轉運。復因輪船數量過少，乃徵集川省木船一千二百餘艘，協同搶運，終克達成任務。

(四) 聯合營業：我國航業除招商局及三北、民生公司數家外，大都資本薄弱，平時各自營業，不相謀合，不足以應戰時需要，航政當局乃督策各埠航商，組織內河航業聯合辦事處，凡屬航商均須加入航運，所有輪船悉由聯合辦事處調度，供應軍民運輸。先後設立長江、上海、鎮江、蕪湖、九江、漢口、長沙、福州、廈門等處，而以長江航業聯合辦事處實力最大，收效最宏。至於航商自動組織之聯合機構，政府亦力予贊助，以便於管制。

(五) 救濟員工：抗戰發生後，向在日商輪船公司工作之船員、引水、水手等皆自動離船，同時因航線縮短，輪船撥充防禦工事而失業者，共達三百餘人，初由政府撥款救濟，分別送往交通員工訓練所參加訓練；或儘量介紹工作，予以適當安插；或由賑濟委員會發款救濟，按月貸給生活費用。

第二項 廣漢淪陷至滇緬戰爭時期（民國二十八年—三十一年）

(一) 調整航政機構：因戰事演變，上海、天津兩航政局先後停辦，漢口、廣州兩航政局亦於民國二十年冬相繼移設於重慶、梧州兩地。為統一航政管理計，將戰前四川省政府於重慶設置之川江航務管理處裁撤，另設四川省水

上警察局，專負川省水上治安之責。同時將遷渝之漢口航政局擴大改組爲長江區航政局，接管前川江航務處所轄之航務行政，管轄範圍擴及川、鄂、湘、贛、蘇、皖等省。珠江方面亦將遷梧之廣州航政局擴大改組爲珠江區航政局，管轄粵、桂兩省輪船之檢驗、丈量、登記航線及船員與引水人之考核訓練，碼頭船及拖駁船之檢丈給照，並航路標誌等事項。廣西省政府原設之廣西省航務管理局則改爲船舶管理處，專管民船，藉以畫明權限，統一事權。

(一)開放口岸：沿海口岸自經敵人封鎖後，海洋交通咸感阻滯，當局乃將非通商口岸暫予開放，准許外籍輪船停泊，上下客貨。先後開放之港口爲：浙江之石浦、臺州、鰲江、飛雲江、清江口、海門六處，福建爲沙埕、三江口、東山、泉州、莆田、三都、蚶江、永寧、深滬、福清、海口、祥芝、古浮港、羅源灣、秀興、蕭厝十六處，廣東爲神泉、廣海、陽江、電白、黃坡、雙溪、烏坎、井洲、海山、汕尾、水東、範和十二處，共三十四處。

(二)增開航線：武漢淪陷後，新開航線計有：1.沅江線：湘省常德至沅陵段水程二百零三公里，向以水淺從未行駛輪船，民國二十七年秋，經以吃水最淺之民寧輪試航成功後，常、沅間輪船源源增加；嗣又加開沅陵辰谿線，以繁榮湘西水運。2.湘江線：湘、鄂水道本經漢口至城陵磯轉湘，武漢失守後，經增開長沙經安鄉、公安、松滋而達宜昌一線，交通稱便。至宜昌淪陷前，輸送物資器材數萬噸及大量客運，亦惟此線是賴。3.嘉陵江線：川省嘉陵江線向止於合川，合川以上則僅行木船。二十八年，經民生公司派輪自合川上溯達南充，試航成功，遂告通航，惟枯水期仍無法通航。

(四)疏濬河道：後方各水道上游大都暗礁險灘，觸處皆是，經決定改進者計有：1.湘桂水道之靈渠段、桂全段及桂梧段：靈渠段人工運河長約三十公里，低水時僅通三噸之船舶，經中央撥款交桂省府施工；桂全段長約一百二十公里，中多礁灘，低水時僅通五噸之木船；桂梧段長約三百六十公里，低水時僅通十噸之木船，凡此均儘先加以改進。2.粵桂水道之桂龍段：自桂平至龍州長約七百二十公里，僅通小輪，若擇要分段改進，則全線常年可通五十噸之小輪，及利用拖輪行駛木船。3.川黔水道之涪龔段：自涪陵至龔灘長約二百七十五公里，灘多流

急，局部改善後即可常年通行，或用拖輪以與長江水道相溝通。

(d)水陸聯運：廣州、漢口未淪陷前，曾山招商局與粵漢鐵路局辦理水陸聯運，商運自漢口至長沙或衡陽爲水運，衡陽以南則全用粵漢路；嗣以敵機威脅，英德至廣州一段改爲水運。廣州、漢口淪陷後，復辦理川陝、川湘兩水陸運輸線。川陝線由重慶至廣元利用水運，廣元至寶雞循川陝公路，利用車運，或由廣元再上溯至陽平關亦利用水運。川湘線聯運分爲兩路：一由重慶經涪陵至龔灘爲水運，龔灘至龍潭利用駁運，龍潭經沅陵至常德復利用水運；一由重慶至彭水爲水運，彭水至龍潭或沅陵爲車運，由此至常德仍利用水運。

(f)添造淺水輪船：民國二十八年，交通部撥款交由漢口航政局建造淺水輪船兩艘，吃水三尺半至五呎半，可載客百餘人，貨九十噸，拖重四十噸。三十年，復貸款與中國內河航運公司，製造煤汽機淺水輪船十艘。在西南方面，柳城工場及衡陽工場亦均有建造適於內河航行及戰時經濟原則之小輪數艘。

(g)添造木船：木船建造成本較輕，且適內河上游航行，協助水運作用甚大，民國二十八年乃由政府貸款船戶、航商製造各級木船。

第三項 滇緬戰爭至抗戰勝利時期（民國三十二年—三十四年）

(一)實行貼補政策：水運運價原實施限價政策，民國三十二年以後歷年物價變動劇烈，限價雖有調整，與物價相較成數相差頗遠，以致航商難免虧累不支，乃自三十三年下半年起實行貼補政策。其辦法爲1.按延噸公里計算，並就各輪船公司每延噸公里虧損最低之數，爲核給貼補款項之一致標準。2.各公司逐月將其行駛船隻、里程、運輸噸量、航行次數，連同收支實況呈報交通部，以憑核定貼補數額。自三十四年後該辦法稍有修正，改按各公司每延噸公里虧損之平均數爲核給貼補標準；三十四年全年貼補共二十一億零二百一十四萬餘元。

(二)貸款修復輪船：民國三十年間敵人已呈崩潰跡象，各輪船主準備修復殘破輪船以待復員，經由四聯總處貸款四億元，利率月息三分，二年還清，航商實際只須負擔月息六厘，餘歸政府撥補。至抗戰勝利時止，經此項貸

款修復之輪船共達三十二艘。

(三)復員運輸：抗戰勝利，復員運輸，水運占主要地位，交通部爲統籌船舶調配，加強運輸能力，乃於民國三十四年十二月成立全國船舶調配委員會，以主持其事。至三十五年六月，該會始行裁撤，所遺業務由重慶招商分局及各民營公司合組渝宜輪船聯合辦事處辦理。計自民國三十四年九月至十一月水運方面，運輸復員人數共計二十四萬七千六百一十二人。茲將三十五年五月至十一月輪船及木船復員運量分列兩表如下：（表三、四）

表三 重慶港輪船復員運量表（民國三十五年）

月 份	運 出 人 數		運 出 貨 物 噸 數	
	公、民運	軍	公、民運	軍
五 月	一四、五七八	一、九九八	三、六二七	八三八
六 月	一〇、〇〇四	一、九八二	八、〇五二	六一二
七 月	六、三四〇	一〇、〇二五	三、四二六	二、一二六
八 月	一四、三一九	二四二	五、〇一二	三七五
九 月	一六、九五〇	三、二二三	一三、九四九	一、七四四
十 月	一六、九六二	三、六二三	一三、〇一〇	一、五四六
十一 月	八、八〇二	七、七〇三	七、六四四	二、二三八
合 計	八七、九五五	二八、七九六	五四、七二〇	九、四七九

表四 重慶港木船復員運量表（民國三十五年）

月	份	運出	人數	運出貨物噸數
五	月		一一、四三二	六、八〇五
六	月		五、〇五九	三、六〇〇
七	月		二、一〇〇	一、四〇〇
八	月		九一五	六八五
九	月		六九〇	七七〇
十	月		一一二	八〇一
十	月		一一〇	七六六
合	計		二〇、四一八	一四、八二七

第四節 勝利復員時期之航運

一、航政復員

復員伊始，交通部一面恢復戰時停辦之沿海各地航政機構，加以適當調整，以配合戰後發展；一面接收敵偽航業，調整內河航線，增闢沿海及遠洋航路，扶助民營航業。茲分別述其概要如下：

(一)航政復員：抗戰開始時，交通部即將天津航政局及其所屬辦事處先行停辦，後上海航政局繼之，除溫州、寧波兩辦事處保留，直隸交通部外，其餘亦均結束；漢口、廣州兩航政局分別改為長江區、珠江區兩航政局。抗戰勝利後，乃將天津、上海兩局及各辦事處分別恢復，珠江區局遷返廣州，改用原名，並酌增辦事處；長江區局亦還設漢口，仍轄長江六省航運，而將川江流域辦事處裁撤，僅留宜賓、重慶兩辦事處。至東北方面，則設東北航政局。

(二)接收敵偽航業：關於接收敵偽航業，為謀便利起見，仍就敵偽原有組織，分京滬、武漢、平津、廣東、東北、臺灣六區，分別接收，即在各區特派員辦公處內設置航政接收委員，負責辦理。除東北僅部分接收，臺灣由臺灣省行政長官公署統籌辦理外，茲將各區接收船舶列表如下：（表五）

表五 抗戰勝利後各區接收船舶統計表

區 別	接 收 船 舶 艘 數	接 收 船 舶 噸 數
京 滬 區	一、二三四	一三一、四三〇
武 漢 區	五九〇	三七、一九〇
平 津 區	四一六	四三、九七二
廣 東 區	五一一	三八、六九六
共 計	二、七五一	三五一、二八八

其中一千噸以上者僅二十艘，五百零一噸至一千噸者僅二十三艘，一百一十噸至五百噸者爲八十六艘，其餘均爲百噸以下之小汽船，尤以無機器之駁船爲多，且無論有無裝配機器，大都均屬損壞待修，實際上可供各航線調配應用者，在一百四十噸以上之輪船爲四十三艘，計三萬九千五百一十七噸。

(二) 船舶數量：接收敵偽船隻實際可供利用者爲數甚少，既如上述，而勝利後，我國原有剩餘之船舶爲數亦甚有限，戰前我國所有船舶，據民國二十六年交通部統計，共三千四百五十七艘，計三十七萬六千噸。其中海輪一百二十四艘，三十七萬六千噸；江輪三千三百三十三艘，二十萬八千六百一十七噸。戰時我國船舶直接損失者計海輪四十七艘，二十五萬零二百七十一噸；江輪二千七百九十艘，九萬九千二百四十八噸，合計二千八百三十七艘，三十四萬九千五百一十九噸。其間接損失者計海輪七十七艘，十一萬七千一百一十二噸；江輪八十六艘，二萬八千六百八十九噸，合計一百六十三艘，十四萬五千八百零一噸。總計戰時損失共三千餘艘，四十九萬五千三百二十噸，是以戰後剩餘船隻無幾。茲將戰時所建造之輪船及接收敵偽船舶合併計算，根據三十六年六月、十二月交通部統計，將各種船舶種類、艘數、噸級及分布區域表列於下：(表六、七)

表六 各區船舶統計表 (民國三十六年六月)

各區總計	類別		總計	上海區	長江區	廣州區	天津區	東北區	臺灣區
	噸	艘							
	八〇八、八一五六二六、一六〇六二、三七五七二、三三九二〇、一八四一〇六二七、六六一	二、五一八	八九二	五〇七	八二〇	一六二	四	一三三	

噸		類				種					
二〇噸以下		小輪船		漁船		機帆船		拖船		輪船	
噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘
二、八五二	二二七	六、九九二	二四四	四、八三六	六二	三五、三〇四	四〇七	二六、九八三	二八四	七三四、七〇〇	一、五二一
四三四	三八	三七四	三四	一、五九二	二五	二〇、二三七	二一一	一四、〇六二	一〇六	五八九、八九五	五一六
一、三四一	九六	一、二七八	九一	一七	一	三六	一	四、六八一	一〇三	五六、三六三	三一
一、〇四五	八一	一、〇〇四	七八			八、七五〇	一二九	七、五三八	六五	三五五、〇三七	五四八
				一、四五三	二五	一、七四三	二〇	七〇二	一〇	一六、二八六	一〇七
三三	二	三三	二							七四一七、〇四五	二
		四、三〇四	三九	一、七七四	一一	四、五三八	四六				三七

用 客 船		貨 船		類 別 區 別
噸	艘	噸	艘	
六四八、三五一	七〇五	三六、六六七	六四	上海區
二、三五一	二九	一〇、九三九	二〇九	長江區
二五、二一九	三七〇	七、三七四	一九九	廣州區
七、〇七二	五二			天津區
九一六	二六	一九	一	東北區
一七、〇二九	一二二			臺灣區
七〇〇、九三七	一、三〇四	五四、九九九	四七三	總計

表七 各區船舶統計表（民國三十六年十二月）

級				
一五〇— 一〇〇〇噸	二〇一— 五〇〇噸	二〇一— 二〇〇噸	噸	艘
八二	四九、五七二	一二七、〇六四	噸	一、八五八
七〇	二四、九四八	三五、三四三	噸	五二六
一〇	八、一五二	六三、四七、八六七	噸	三六四
一	一一、六四二	九、九三六	噸	六九三
一	三、四八八	七四、一〇、二二一	噸	一四九
	一、三四三	六	噸	二

經 國		別		船		途		拖		客貨船	
噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘
順三四六、六九九二〇、〇四八	二六二	噸一二五、四七四六五、六四四	五五一	噸六六六、一五一	五〇二	噸二、一四九	三三	噸二四、五九六	一七三	噸六九、八六二四五、四二三	七九
二二三二	一八	八〇、二一六	六九二			一七	一	六、九一四	一九三		二六〇
四、六九五	一	一、〇五六	三	五九、一九六二二、九七八	三八四	二六	一	三三、四八三	二〇四	七三、三一〇一〇、一五八	六六六
	一三	九〇四	一一		一七七	四、九五〇	九二	七〇三	一〇		三四
		七二五	二八	四七四二二、三一七	八			二五四	九		
		二三六	一六		一九〇	二、四〇二	六一	一三一	六	一、九九一	一七
三七一、六七四	二九四	二六三、一八九	二、三五四	七六九、一一六	一、二六一	九、五四四	一八七	六六、〇八一	五九五	二〇〇、七四四	一、〇五六

二、公營航業

(一)國營招商局：招商局在戰後先後向國外購到大批海輪，業務大見擴展，至民國三十六年十二月其船舶及噸

各級總計		料		燃		營			
		煤		油		民營		公營	
噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘	噸	艘
噸七八一、六二五	一、〇五三	噸四六八、四八九	三六五	噸三一三、一三六	六八八	噸三八一、八〇二	七四〇	噸五三、一二四	五一
六五、六四四	六九二	五五、一〇五	四九二	一〇、二三九	二〇〇	二三六、五八三	五二六	九、〇一三	一四八
一三九、四一二	一、四四〇	七四、八八六	六五七	六四、五二六	七八三	一三七、八四六	一、四二一	一、三三四	一八
二二二、八八二	一八八	一一、六八一	二七	一一、二〇一	一六一	一七、〇三八	一五五	一、一四九	二〇
一一、一八九	三六	三八四	一〇	八〇五	二六	九七二	三〇	二一七	六
二二、五五三	二〇六	三一〇	二	二二、二四三	二〇四	七、三九四	一三一	一四、一五九	七五
一、〇三二、三〇五	三、六一五	六一一、一五五	一、五五三	四二一、一五〇	二、〇六二	五八一、六三五	三、〇〇三	七八、九九六	三一八

位如下：（表八）

表八 招商局船舶統計表（民國三十六年十二月）

類	別	艘	噸
海輪		六一艘	一八六、二七八・四六總噸
拖輪		二八艘	五六、二一八・二四總噸
鐵輪及小輪		一四二艘	一五、九一一・五一總噸
鐵木駁及特種船		二二九艘	七四、八四〇・六四總噸
共計		四六〇艘	三三三、二四八・八五總噸

招商局之航線，有長江航線、沿海線與遠洋線，其航線數如下：

1. 長江航線七線：上海—漢口、上海—長沙、漢口—重慶、漢口—宜昌、漢口—長沙、上海—沙市、不定線航輪。

2. 南洋航線十線：上海—廣州、上海—汕頭、上海—廣州、上海—汕頭—廣州、上海—廈門、上海—基隆、上海—高雄、上海—寧波、廣州—汕頭、廣州—基隆、廣州—梧州。

3. 北洋航線九線：上海—天津、上海—天津特快班、上海—青島—天津、上海—青島、上海—營口、上

海——秦皇島、上海——葫蘆島、上海——海州、煙臺——營口。

4. 海外線三線：上海——曼谷——加爾各答、上海——關島——曼納斯島、上海——香港——新加坡。

(二)臺灣航業股份有限公司：臺灣光復時，因原有大型船舶在戰時全部毀損，僅存破舊若干機帆船，省際航運已告中斷。臺灣省行政長官公署洽由國營招商局共組臺灣航業公司，將接收敵航產估價按照比例作為國、省雙方投資，案經中央核定。當時原打撈約七千總噸之臺北輪（原名大雅丸）主機損壞，因無現金投資，無款修理，乃將主機拆下，利用該輪空殼載砂糖八千噸，由招商局海辰輪拖運上海，將砂糖運費收入充作該輪修理費用；另洽由臺灣銀行貸款修復臺南、延平、鳳山、鳳林各輪，共約一萬五千總噸，此為該公司成立初期之船隻。民國三十六年元旦，該公司正式改組為股份有限公司，臺灣省政府及臺灣銀行各占資本額百分之三十，招商局百分之四十，國、省合營。時各地復員，航運業務甚繁，各航業公司經營臺灣省際航運業務者甚少，省際貿易亟待開展，因由省署通飭各事業機構所有貿易貨物優先交由該公司承運，其業務日益發達，乃續購置數輪，招商局亦撥借三輪。時有營運船舶十二艘，約三萬二千餘總噸，開闢福州、廈門、溫州、上海、北洋、南洋及長江各要埠，外及日本等航線。

(三)中國油輪公司：抗日戰爭結束後，我國接收美國大油輪四艘、小油輪十八艘，行政院將該項油輪分配招商局與中國石油公司，為運輸與貨源之配合，乃組成此一有限公司，於民國三十六年二月一日成立。中國石油公司持股百分之六十，招商局持股百分之四十；營業資金由雙方按照比例撥給股款。四十年初，行政院核定該公司撤銷，船舶合併於招商局。

三、民營航業

抗日戰後，國內民營航業公司具有萬噸船舶以上者，計有八家，其中民生實業公司船舶營運本以川江區域性航運為主，其船舶構造多僅適用於該區域。中興輪船公司原為山東棗莊中興煤礦為煤運而創設，亦兼營客貨運業務。三北公司則因戰時損害過重，戰後雖已有補充，但其營運情況與中國海外航運公司及華商輪船公司三家，可

徵紀錄未全。其餘三家則爲復員期間所創設。一爲中國航運公司，民國三十五年八月成立，係由中國航運信託公司所改組，由董浩雲、董漢槎等在上海所創辦。三十六年八月四日，曾以載重萬噸餘天龍號由上海航經南庫頁島承運報紙至法國哈佛爾，於十月二十八日抵達，爲民營航業首開紀錄。三十七年，復由上海首航抵美國舊金山。續開航東南亞航線。二爲益祥輪船公司，民國三十五年成立於上海，楊管北創辦。三爲復興航業公司，三十七年六月成立，首任董事長錢永銘。先是抗日戰時，政府曾徵集商輪約十二萬三千噸沈塞江陰、馬當、寧波、連雲各口岸要塞，復原之後，將應計賠款以船舶八萬噸償付，其船價與賠款差額由公司分年償還。此一時期之民營航業船舶一千噸以上者，計有二百四十五艘、七十六萬六千六百八十七噸；一千噸以下、一百噸以上者，計有二百九十艘、十二萬四千八百三十六噸；一百噸以下者，計有一百九十九艘、八千三百一十三噸，合計有一百一十六家、七百三十四艘、八十九萬九千八百三十六噸。

第五節 遷臺初期之航業

民國三十九年以前，臺灣對內、外航運悉恃臺灣航業公司。該公司僅有撈修船舶數艘，然船齡老、速率慢、消耗高、設備差，其中有二千餘噸之臺東輪勉強維復員初期之國內聯絡航線，然苦燃料消耗過鉅，環島航線係用修復較大之機帆船。國內航業隨同政府遷臺者，初爲招商局及中國油輪公司。四十年，中國油輪公司撤銷，合併於招商局之船舶共有約二十萬噸，嗣後陸續遷臺航業，至四十一年底止，約三十餘家，船舶噸位公、民營合計約三十七萬餘噸。政府對遷臺公司依「淪陷區工商業總機構原設分支機構管理辦法」重行辦理登記，其船舶港亦依法辦理轉移船籍港登記。

船舶驟集一隅，必求開拓航線，其時英國及印度與我已無邦交，香港以西航線暫時不予考慮。初期開航日本、韓國、琉球、香港等口岸間航運，交通部飭由海外聯營總處妥訂適當比例予以分配。大致以一至二千噸船舶

分配於上項航線，三千噸以上船舶儘量向遠洋發展，如復興航業公司、中國航運公司、益祥公司、中興公司、臺安航業公司、裕中公司等均屬之。國外航線，民國三十九年為二百八十船次，四十年為六百五十二船次，四十一年為一千零六十八船次。貨載亦逐年增加，其中亦包括有國際間航行者。政府限定本省輸出入物資由國輪承運，輸入物資採離岸價格 (F.O.B.)，輸出物資採到岸價格 (C.I.F.)。

民國三十九年八月，中、日簽訂貿易臨時協定，我輸日物資中之大宗者，如米、鹽、糖、煤四項；由日進口物資中之大宗者，如肥料、水泥，連同其他議定貨品，共計年約一百餘萬噸，此項貿易適為臺日航線主要貨源。日本在美軍管制期間，盟軍總部對其貿易常限山日輪裝運。後日本亦要求承運，於是由我航業聯營機構與日本航業洽商協議，初以我方占百分之七十、日方百分之三十比例承運此項大宗貿易物資，旋即改為各占百分之五十。此項辦法，持續維持將近二十年。茲將民國四十一年至六十年臺日航線進出口大宗貨物數量表列於下：

(表九)

表九 臺日航線進出口大宗貨物數量表 (民國四十一年—六十年)

單位：千公噸

年 別	進			出			合 計	備 註
	肥料	水泥	其他	糖	米	鹽		
四十一	一〇九	—	—	二五九	五九	一二〇	六〇三	
四十二	一五八	—	—	三三八	五一	一一九	八〇一	
四十三	二七〇	二六	—	二八九	三三	一六	七三四	
四十四	三四〇	八六	—	三三七	一九〇	二二六	一、一八四	

四十五	三九二	二二三	九二	三五	一五八	一〇〇	一九四	三一	三五	一、一七一	九二七
四十六	三九二	二二三	三五	一〇〇	一九四	一二六	二七	三一	三五	一、一七一	九二七
四十七	四二一	七七	二二	一九四	二七三	三三	二二	一、二七三	一、二七三	一、二七三	一、二七三
四十八	四一八			一五四	三〇四	四五	一四二	一、二三四	一、二三四	一、二三四	一、二三四
四十九	三〇四			三五	二六七	二六	一七〇	一、一〇二	一、一〇二	一、一〇二	一、一〇二
五十	二七二			六五	二六五	二二	八九	一、〇三三	一、〇三三	一、〇三三	一、〇三三
五十一	二七二			五一	二二二	五〇	五〇	一、〇九五	一、〇九五	一、〇九五	一、〇九五
五十二	二七八			一〇五	二二二	三三	三三	一、〇三二	一、〇三二	一、〇三二	一、〇三二
五十三	一三〇			一二二	三八〇	三三	三三	一、〇三二	一、〇三二	一、〇三二	一、〇三二
五十四	二〇〇			二五六	二三六			一、〇六〇	一、〇六〇	一、〇六〇	一、〇六〇
五十五	二〇〇			一五八	一二六			八〇四	八〇四	八〇四	八〇四
五十六	一〇七			五二				二二八	二二八	二二八	二二八
五十七	二〇二			六一				四五二	四五二	四五二	四五二
五十八	一〇七							二四四	二四四	二四四	二四四
五十九	一一							一三三	一三三	一三三	一三三
六十	一							一三五	一三五	一三五	一三五

第六節 定期航線與發展貿易

民國四十二年，政府開始連續實施四年經濟建設計畫。由於此一計畫之施行，農、工、礦、加工、交通各業均各作有計畫之建設與發展。四十七年間，國內輕工業產品如合板、紡織、水泥等產品均具外銷能力，但外銷須賴運輸，運輸則賴航運，航運須準時到達交貨。當時國輪自營定期國際航線，除臺日航線與高雄、香港間兩航線外，其他尚屬不定期航線。上述產品外銷須賴外國定期船裝運，外輪按各定期航線運費同盟所訂之費率計算，基數偏高，我國產品外銷之交貨成本加上較高運費，較之他國相同貨品報價稍低，不易爭取國際市場定單。且外輪船期往往因我國出口貨量不多，臨時為趕行程中止停泊臺灣，致構成發展對外貿易嚴重之瓶頸問題。當時為拓展業務，兼配合外銷，亟謀開闢中美定期航線與東南亞定期航線，自四十八年起分別開行下列定期航線：

一、中美東岸定期航線

(一) 航行口岸：

去程：基隆—高雄—日本或菲律賓—美國洛杉磯—紐約。

回程：紐奧良—洛杉磯—基隆。

(二) 航行船隻：一萬噸級自由輪四艘，由招商局、復興航業公司各派二艘航行，共計四萬七千二百零九載重噸，平均時速十四點五哩。

(三) 航行次數：每月一至二次。

二、中美西岸定期航線

(一) 航行口岸：

去程：基隆—高雄—日本—洛杉磯。

回程：西雅圖—郎維—基隆。

(一)航行船隻：一萬噸級自由輪五艘，由招商局派二艘、復興航業公司派一艘、臺灣航業公司派二艘航行，共計五萬三千五百二十五載重噸，平均時速十哩。

(二)航行次數：每月一至二次。

三、東南亞定期航線

(一)航行口岸：基隆—高雄—西貢—曼谷—新加坡—檳城—基隆。

(二)航行船隻：七千噸級乾貨船二艘，由招商局及復興航業公司各派一艘航行，計一萬四千九百八十一載重噸，平均時速十二哩。

(三)航行次數：每月一至二次。

國輪上項定期航線開航以後，我國工業產品外銷遂得順利打開，逐年成長，其成果如次：

(一)紡織品：民國四十七年，外銷總值僅二百零八萬美元。當時由臺運至美國之外籍運費同盟收費每噸四十三點二五美元，國輪中美定期船收費三十美元；同時國輪降低運費後，外輪爲爭取業務，運費亦隨之降低，造成良性循環，紡織品之外銷運輸益臻便利。五十八年，外銷總值達二億六千六百萬美元；十年之間，成長達一百倍。

(二)合板：民國四十七年，外銷總值爲三百二十七萬美元。當時合板製品輸美運費，外輪收費每噸三十六美元，國輪定期船降低運費至二十三美元。五十八年，合板製品輸出值已突破一億美元；十年之間，成長三十倍。

國輪已開闢自有定期航線地區之輸出值均呈直線增加，茲將民國四十七年與五十八年，已有自營定期航線地區之輸出值與尚無自營定期航線之地區之輸出值列表比較：（表一〇）

(三)臺日線之香蕉輸出增加，設置冷藏船隊：輸日香蕉爲我銷日主要產品之一，在民國五十一年之交，每年輸日數量均在三百萬箱（每箱十六公斤）以下，係用通風船裝運，並以臺日定期航線之五艘定期船爲運輸主力。

表一〇 國輪自營定期航線與尙無定期航線地區輸出值統計表

航線別	有無自營定期船	輸出值 (單位：千萬元)		備註
		四十七年	五十八年	
美國地區	有	九、九五四	三五二、二二二	東南亞地區包括越南、泰國、新加坡、馬來西亞與北婆羅洲。
東南亞地區	有	一四、六八五	一二三、五〇一	
澳洲地區	無	九一	一、六〇〇	
中南美地區	無	—	一、〇八一	

每年四月至七月爲輸出旺季，初有五艘定期船承運，五艘不敷調度時，由貨方另僱臨時船協運，但臺蕉運抵日本後，香蕉品質與中南美地區利用冷藏船輸日之香蕉相比較，臺灣香蕉顯有下列重大缺點：

1. 卸貨時，香蕉鮮度與光澤均不及由冷藏船所裝之香蕉美觀與光潔。
2. 腐損率偏高，平均達百分之四至七。
3. 須提前採割，臺灣香蕉熟度最多長至七分半熟即須採割，一方面使蕉農在重量上受到損失，另一方面則影響甜度。

4. 須預裝失重之補斤，輸日香蕉依售約規定每箱淨重十六公斤，但由通風船裝運，經常發生失重現象，故裝箱時必須多裝一至二磅以補足失重短斤，此項補斤亦爲蕉農損失。同時因爲輸日香蕉爲 C&F 條

件，故對上述腐損與失重均須補運足額，故業者損失甚重，當局為改進蕉運此一缺失，乃決定改用冷藏船運蕉，以資因應。

基於上述原因，乃汰換通風船為冷藏船。初期冷藏船購自歐洲出售之舊冷凍船，民國五十一年至五十三年間由各公司自行購進僑果輪、建福輪、建臺輪、海仁輪、臺青輪、國安輪等現成船十二艘；同時又新建臺蕉、安臺、國豐、東青等四艘新輪；另又增購建成、建興、福蕉、海義、臺之等五艘現成船。不久，增建國富、復青、海禮（後改名裕明）、建福（舊建福輪已出售）等四艘。在營運過程中，曾燒燬兩艘，最盛時期同時在營運中之國籍冷藏船有二十三艘。當時為遠東國家擁有最強大之冷藏船隊，並由各船東共同籌組冷藏船海外航務聯營總處之一個獨立聯營業務組，實施聯營。

使用冷藏船運蕉後，輸日香蕉已改進過去使用通風船運蕉期間之缺失，如：

1. 失重情形幾可完全消失，裝船時已不必加裝補斤，減輕出口商負擔。
2. 採割熟度可以提高，由原來之七分半熟可提高至八分半甚至九分熟，使蕉農無形中增加收益。
3. 腐損率顯著減低，由原來平均百分之四至七降低至百分之一至一點八，提高品質。

輸日香蕉自民國五十二年起，先後改用冷藏船裝運後，由於蕉農收益增加，刺激生產，銷日數量自五十三年起即直線上升，由五十二年之三百六十一萬箱躍升至一千二百四十三萬箱。至五十四年起連續五年，均超過二千萬箱，其中以五十六年之二千六百一十九萬箱為最高。乃至五十九年，由於日本東京食品等四大商社在菲律賓自行投資之香蕉園產量漸有規模，而我國內則因經濟繁榮，消費增加，農業生產結構發生變遷互為因果，導致日方採購臺蕉量降低，我方出售意願與供應能力亦相對減少。至六十三年年銷量退入一千萬箱之後，即未再增加。同時銷日季節亦發生重大改變，由原來之每年八個月淡季（每年元月至三月及八月至十二月）、四個月旺季（每年四月至七月）之全年型輸出形態，改變為集中於旺季輸出，淡季八個月蕉運竟完全停頓。

第七節 定期航線船舶之革新——貨櫃船

民國五十四年起，國際間裝運一般什貨定期船形態，由於海上貨櫃運輸船之出現，發生革命性之變化。緣第二次世界大戰於民國三十四年結束後，中經二十餘年，國際間貿易量與交流面發展迅速，海上運輸進入極盛時代，造成世界主要港埠普遍性經常擁塞，而使國際間各主要定期航線之定期船舶到港，不能立即卸貨與裝貨；且耽誤原定開航日期，對定期船預排船期無法保持準確，情形日見嚴重。交通專家爰利用原在陸上鐵路運送之貨櫃，裝上特殊設計之貨櫃船，實施海上貨櫃運輸。此種運輸方式，對於等待裝船之貨物可以預先在工廠裝櫃，經海關查驗加封，裝上拖車，運到碼頭，待貨櫃船到港，即可利用特殊設計之吊車，裝上船架，立即開航。到達預定卸貨港後，亦可將貨櫃吊離母船，卸在碼頭，交由地勤單位利用拖車運到收貨人指定地點交貨。故定期船改為貨櫃運輸之後，可以大幅度節省裝卸時間，就一般情形而言，一天之內即可完成裝卸而離埠開航。且此種貨櫃運輸可以做到「門到門」的運輸服務，托運人不必奔波港埠照料，同時可以避免偷竊與減少貨損等。故貨櫃運輸一經創行，立刻為世界主要航運業者與托運人共同歡迎，世界各國各大定期船公司無不爭先投資興建。在短短三、五年間，國際間各主要定期航線均已改用貨櫃船運輸，傳統性定期船相形失色，甚至營業一落千丈，乏人問津。世界潮流所趨，非貨櫃船勢將無法立足於世界主要定期航線。

我國經營貨櫃船定期船公司計有下列三家：

(一)陽明海運公司：陽明海運公司成立於民國六十一年，先為民營形態，七十年七月改為國營事業。此後興建新船，發展遠洋定期航線，同時經營以裝運整批大宗貨物為主之不定期船業務；另一方面接受中國石油公司與中鋼公司之委託，代營大型油輪業務及運輸主要工業原料等運務，為國內船舶噸位最多、設備最新之輪船公司，有全貨櫃船二十一艘六十八萬載重噸，四萬六千九百八十九個二十呎等量貨櫃(T.E.U.)，以及多用途船、礦砂

船、散裝船、冷藏船與油輪等，含貨櫃船共計三十七艘，計一百九十九萬載重噸，爲國輪公司之主力。

(一)長榮海運公司：長榮海運公司前身爲長安海運公司，創設於民國五十七年九月，持有萬噸級乾貨輪二艘。

最先經營中東航線，於六十一年擴展經營遠東加勒比海定期航線；六十四年與六十五年，先後增闢美國東、西岸全貨櫃定期航線；六十六年至六十八年，先則開航紅海全貨櫃定期航線，繼又以全貨櫃船隊開闢歐洲定期航線。

(七十二年七月，在臺北改稱成立長榮海運公司，擁有國籍全貨櫃船四十三艘一百四十五萬載重噸，八萬五千八百六十個二十呎等量貨櫃；另有權宜國籍全貨櫃船二十三艘七十二萬載重噸，四萬四千一百三十四個二十呎等量貨櫃；共有全貨櫃船六十六艘二百一十七萬載重噸，十二萬九千九百九十個二十呎等量貨櫃。)

(二)中國航運公司：民國三十九年八月，中國航運公司遷臺。先後在海外設立有關企業，組織浸大。五十年，開闢中美定期航線；五十六年，加入遠東（歐洲）運費同盟爲會員；五十八年八月，復開闢環球暨中南美客貨定期航線，所經營之遠洋定期航線遍及全球。其貨櫃船隊懸掛我國旗者，只有五艘，凡十五萬九千三百五十五載重噸，九千九百八十四個二十呎等量貨櫃。

國輪定期船業者爲因應世界潮流與對外貿易之需要，紛紛致力於貨櫃船之興建，而定期全貨櫃船航行仍以上述陽明、長榮、中航三家爲主。茲將其經營概況分述於後：

(一)陽明海運公司

1. 遠東—美國東、西岸全貨櫃定期航線：

(1)直接停靠港口：高雄—香港—基隆—釜山—神戶—橫濱—洛杉磯—薩瓦那—紐約—巴爾的摩—威明頓—休士頓。

(2)集運服務港口：仁川—馬尼拉—新加坡—曼谷—雅加達—泗水—孟買—馬德拉斯—柯欽—加爾各答。

(3)航行次數：每九天開航一次。

(4)航行船隻：八艘全貨櫃船（每艘一千九百四十個二十呎等量貨櫃）。

2. 遠東—歐洲全貨櫃定期航線：

(1) 直接停靠港口：高雄—釜山—橫濱—神戶。

基隆—香港—新加坡—吉達—熱那亞—漢堡—鹿特丹。

佛利斯多—安特衛普—利哈佛。

(2) 集運服務港口：馬尼拉—曼谷—巴生港—檳城。

雅加達—泗水—孟買—馬德拉斯。

加爾各答—柯欽—巴塞隆納。

(3) 航行次數：每七天開航一次。

(4) 航行船隻：十一艘全貨櫃船（每艘三千零四十二個二十呎等量貨櫃）。

3. 遠東—澳洲全貨櫃定期航線：

(1) 直接停靠港口：馬尼拉—基隆—高雄—香港。

雪梨—墨爾本—布里斯本。

波宜—新堡。

(2) 兼收貨載：阿德利特。

(3) 航行船隻：格於環境，除自有貨櫃船外，並與運費同盟合作經營。

(二) 長榮海運公司

1. 環球東向全貨櫃定期航線：

(1) 停靠港口：新加坡、香港、高雄、基隆、釜山、博多、大阪、名古屋、清水、東京、洛杉磯、查里斯敦、巴爾的摩、紐約、利哈佛、安特維普、鹿特丹、佛利斯多、漢堡。

(2) 航行次數：每週一次，每七十七天完成一週次。



- (3) 航行船隻：G-TYPE 全貨櫃船十一艘（每艘二千七百二十個二十呎等量貨櫃）。
2. 環球西向全貨櫃定期航線：

(1) 停靠港口：東京、名古屋、大阪、釜山、基隆、高雄、香港、新加坡、漢堡、佛里斯多、鹿特丹、安特維普、利哈佛、紐約、諾福克、查理斯敦、京斯頓、洛杉磯、東京。

(2) 航行次數：每週一次，每七十七天完成一週次。

(3) 航行船隻：GX-TYPE 全貨櫃船十一艘（每艘三千四百二十八個二十呎等量貨櫃）。

3. 臺灣—香港—美國西岸全貨櫃定期航線：

(1) 停靠港口：高雄、香港、基隆、洛杉磯、舊金山、鹿特丹、西雅圖、東京、大阪、高雄。

(2) 航行次數：每週一航次，每四十二天完成一週次。

(3) 航行船隻：G-TYPE 全貨櫃船六艘（每艘二千七百二十八個二十呎等量貨櫃）。

4. 遠東—中東全貨櫃定期航線：

(1) 停靠港口：東京、大阪、釜山、基隆、香港、新加坡、吉達、利美索、塞得港、亞力山大、來亨、熱那亞、福斯、巴塞隆納、瓦倫西亞、吉達、新加坡、香港、高雄、東京。

(2) 航行次數：每週一次，每六十三天完成一週次。

(3) 航行船隻：V-TYPE 全貨櫃船三艘（每艘一千二百一十四個二十呎等量貨櫃）。

L-TYPE 全貨櫃船六艘（每艘一千八百一十個二十呎等量貨櫃）。

(三) 中國航運公司

1. 遠東—北美洲全貨櫃定期航線：

(1) 新加坡—香港—高雄—釜山—大阪—東京—長堤—查理斯敦—諾福克—紐約—哈利法克斯—新加坡。

(2) 香港—高雄—神戶—名古屋—西雅圖—溫哥華—橫濱—神戶—香港。

(3) 香港—高雄—長堤—奧克蘭—香港。

(4) 橫濱—名古屋—神戶—釜山—長堤—奧克蘭—橫濱。

(5) 航行次數：每星期一次。

2. 遠東—歐洲全貨櫃定期航線：

(1) 停靠港口：釜山—東京—大阪—高雄—香港—新加坡—哈佛—鹿特丹—佛列斯多—漢堡—不來梅哈文—鹿特丹—利哈佛—新加坡—香港—高雄—釜山。

(2) 航行次數：每星期一次。

3. 遠東—地中海全貨櫃定期航線：

(1) 停靠港口：釜山—神戶—東京—基隆—香港—新加坡—巴生港—巴塞隆納—福斯—熱那亞—的港—新加坡—香港—釜山。

(2) 航行次數：每星期一次。

(四) 其他定期航線由各公司協定派船航行者如次：

1. 中東航線：

(1) 波斯灣航線：

航行港口：達曼—杜拜—科威特。

航行次數：每月三次（因兩伊戰爭一度停駛）。

(2) 紅海航線：

航行港口：吉達、阿卡巴。

航行次數：每月三次以上。

(3) 地中海線：

航行港口：塞得港、亞力山大、利美索、拉他其亞等。

航行次數：每週三次。

(4) 派船公司：陽明海運公司、臺灣航業公司、長榮海運公司、立榮海運公司、中國航運公司、嘉新航業公司。

(5) 航行船隻：全貨櫃船十七艘，多用途船三艘，共計二十艘，凡二十萬一千七百五十一載重噸。

2. 東南亞航線：

(1) 航行港口：臺灣—雅加達—泗水—棉蘭。

臺灣—曼谷。

臺灣—新加坡。

(2) 航行次數：每月約十次。

(3) 航行船隻：流動性較大，並不固定。

(4) 派船公司：中國航運、立榮、正利、協榮銀等公司。

3. 臺日航線：

(1) 航行港口：基隆—高雄—神戶—大阪。

(2) 航行次數：每月二十次以上。

(3) 航行船隻：流動性較大，並不固定。

(4) 派船公司：萬海、正利、立榮、德同等公司（兼航者不計在內）。

4. 臺港航線：

(1) 高港線：

航行港口：高雄—香港。

航行次數：每月四十次。

航行船隻：十一艘。

(2) 基隆線：

航行港口：基隆—香港。

航行次數：每月十二次。

航行船隻：三艘。

(3) 中港線：

航行港口：臺中—香港。

航行次數：每月十二次。

航行船隻：三艘。

(4) 臺港線：

航行港口：臺灣—香港。

航行次數：每月十二次。

航行船隻：三艘（內二艘爲全貨櫃船）。

(5) 參加航行公司：萬海、永生、正利、國利、東海、福安、光華、信孚、萬順、永隆、興華、東江、明言、傑統等十四家輪船公司。

臺灣地區對外貿易之發展，依據統計顯示，自民國四十一年起至五十年，就海運貨物數量匡計，成長不足三倍；自五十一年起始見直線上升，計自五百五十三萬噸至七十年擴展爲五千七百一十二萬噸，成長達十點三倍，而此一期間之對外貿易值，亦自五億七千一百九十二萬美元增至四百三十八億一千零七十三萬美元，增加七十六點六倍，國輪商船隊之定期船與不定期船於此發展過程中，實居關鍵地位。茲將臺灣地區對海外海運貨物數量與國



輪裝載量及臺灣地區進出口貨運量與貿易值統計如下：（表一一、一二）

表一一 臺灣地區對外海運貨物數量與國輪裝載量統計表（民國四十一年—五十年）

單位：千公噸

年別	四十一年	四十二年	四十三年	四十四年	四十五年	四十六年	四十七年	四十八年	四十九年	五十年
進口	一、〇九七一、三〇四一	一、六九九一、八六〇二	二、一二三二、三一九二	二、二六九二、四四三二	八〇六三、〇五三					
國裝量	二〇九	二五一	五〇七	五〇一	四九七	四五九	八一四一、〇六一	一、三四六一、四三八		
輪占%	一九・一	一九・二	二九・九	二六・九	二三・四	一九・八	三五・九	四三・四	四八・〇	四七・一
出口	七六二一、四六五一	〇三〇一、二七六一	二六六一、三五九一	八一三一、八〇二一	九五六二、二一九					
國裝量	五九四	七六六	五三二	六九七	六三六	六二一	六九〇	七六五	九二九一、〇二二	
輪占%	七八・〇	五二・三	五一・七	五四・六	五〇・二	四五・七	三八・一	四二・五	四七・五	四五・六
合計	一、八五九二、七六九二	七二九三、一三六三	三八八三、六七八四	〇八二四、二四四四	七六二五、二七二					
國裝量	八〇三一、〇一七一	〇三九一、一九八一	一、一三三一、〇八〇一	一、五〇四一、八二六二	二七五二、四五〇					
輪占%	四三・二	三六・七	三八・一	三八・二	三三・四	二九・四	三六・八	四三・〇	四七・八	四六・五

表二一 臺灣地區進出口海運貨運量及貿易值統計表（民國五十一年—七十年）

單位：貨運量：千公噸
貿易值：千美元

年別	進		出		合	
	貨運量	貿易值	貨運量	貿易值	貨運量	貿易值
五十一年	三、二二五	三二七、五四二	二、三〇八	二四四、三七九	五、五三三	五七一、九二一
五十二年	三、五九六	三三六、七八七	三、一〇八	三六三、四六七	六、七〇四	七〇〇、二五四
五十三年	三、八九四	四一〇、四〇一	三、五五七	四六九、四六八	七、四五二	八七九、八六九
五十四年	五、一〇二	五五五、二八六	三、六二九	四九五、八一三	八、七三一	一、〇五一、〇九九
五十五年	五、七八一	六〇一、一四一	三、六九三	五八四、二三九	九、四七四	一、一八五、三八〇
五十六年	七、一〇三	八〇五、八三二	三、六四二	六四〇、七三〇	一〇、七四五	一、四四六、五六二
五十七年	八、九九四	九〇三、二七九	三、六四七	七八九、一八九	一二、六四一	一、六九二、四六八
五十八年	一一、三〇一	一二二、六九八	三、五〇四	一、〇四九、三六五	一四、八〇五	二、二六二、〇六三
五十九年	一三、一三一	一、五二三、九五二	四、二九二	一、四三一、四三六	一七、四二二	二、九五五、三八七
六十年	一五、六五五	一、八四三、九三八	四、九八五	二、〇六〇、三九三	二〇、六四〇	三、九〇四、三三一
六十一年	一九、一七五	二、五一三、五〇二	六、一一六	二、九八八、一二三	二五、二九一	五、五〇一、六二五
六十二年	二二、九七五	三、七九二、四九六	五、九九六	四、四八三、三六六	二九、九七一	八、二七五、八六二
六十三年	二二、四八三	六、九六五、七五七	四、五七六	五、六三八、九九三	二八、〇五九	一、二六〇、七五〇
六十四年	二二、三二八	五、九五二、六五〇	四、三〇一	五、三〇八、七七二	二七、六二九	一、二六〇、四二二

六十五	二八、八八三	七、五九八、九三一	六、〇五三	八、一六六、三四〇三四、九三六一五、七六五、二七一
六十六	三五、八七九	八、五一〇、八八七	七、八七七	九、三六〇、七一〇四三、七五六二七、八七一、五九七
六十七	三九、三七〇	一一、〇二六、九三一	一〇、〇五二	一二、六八七、一四〇四九、四二二三三、七一四、〇七一
六十八	四二、〇九八	一四、七七三、七〇〇	九、六八三	一六、一〇三、四二六五一、七八一三〇、八七七、一二六
六十九	四五、九二三	一九、七三三、一三五	九、〇九五	一九、八一〇、六一三五五、〇一八三九、五四三、七四八
七十	四六、六〇一	二一、一九九、五五一	一〇、五二八	二二、六一一、一七九五七、一二九四三、八一〇、七八〇

第八節 船舶噸位之擴展

民國三十八年，隨政府撤退來臺商船凡一百三十一艘，計四十三萬八千總噸，或五十七萬一千載重噸，其中部分船隻未幾即因不適營運，而告停航解體；至四十一年底，只剩一百二十四艘，三十六萬五千三百零六總噸，或四十八萬一千七百二十載重噸，此後仍繼續減少。政府以航業對於臺灣海島對外經濟貿易至關重要，於經濟建設各期四年建設計畫中亦曾致力於船舶噸位之擴展。四十五年，由國營招商局興建二萬八千噸之海光號油輪一艘，各民營公司亦分別從事新建或購置現成船，加入營運，國輪噸位開始逐漸增加。茲將其擴建過程與成果簡述於後：

（一）新建船與購置現成船：自民國四十五年至七十年，計新建船舶一百五十一艘、二百五十五萬五千載重噸，購置現成船二百九十六艘、三百零九萬八千載重噸，共計增添船隻四百四十七艘、五百六十五萬四千載重噸，使船舶噸位增為一百六十七艘，凡二百七十九萬八千載重噸，較民國四十一年增加五倍強。

(一)船舶噸位大型化：民國四十一年，一萬總噸以下船舶凡一百零九艘，占總艘數百分之八十七點九，凡三十一萬七千載重噸，占總重噸百分之六十五點九；七十年代，一萬總噸以下船舶凡一百零六艘，占總艘數百分之六十三點五，凡五十二萬七千載重噸，占總數百分之十八點八，亦即超過一萬總噸之商船占總數百分之八十一點二，船舶顯趨於大型化。

(二)船舶種類專業化：民國七十年代，計有高性能之全貨櫃船十六艘、三十三萬四千載重噸，散裝船十二艘、三十二萬一千載重噸，礦砂船四艘、三十萬四千載重噸，油輪十四艘、八十七萬五千載重噸。

民國四十一年，國輪平均船齡高達十九點二年，其後逐年降低，七十年降至十一點三八年，平均速率則由九點七哩增至十四點三哩。

第九節 國貨國運改進與自由化

民國五十四年後，國內工業外銷產品發展迅速，且國內人口增加，國民生活品質提升，對於麵食與食用肉類之需求大量增加，導致麵粉工業與飼料工業之蓬勃發展。製麵原料之小麥與供應畜牧用之玉米、高粱，連同食用油原料之黃豆，每年需進口約三百萬公噸，民生必需品不容供應中斷，而國輪船舶噸位經十五年來之整補，亦有相當擴展，政府為建立安全之運輸體系，期進口民生必需品與國輪之營運互為配合，乃於五十九年底，頒布「大宗物資進口辦法」，指定進口黃豆、小麥、大麥、玉米、高粱等五項農產品，作為國輪之基本貨源，規定以起岸價格(F.O.B.)決標，並交國輪優先承運為原則。同時，指定海外航務聯營總處為國輪公司之代表機構，與進口農產品之採購單位配合承辦此一業務。

國內經濟結構自民國六十一年以後逐步進入發展重工業階段，籌設大鋼廠與造船工業。煉鋼為重工業之母，造船工業則能帶動各項衛星工業，但煉鋼需用之原料、礦砂與燃料煤等需賴進口，此項大宗物料之船運，一般工

業國家類由政府導引，使煉鋼、造船與運輸三者相互支援，即由鋼鐵業提供貨源，與輪船公司簽訂長期運約，並由船公司委託船廠造船，完工之後，即可照約裝運，「國貨國運，國輪國造與國輪國修」之航業與造船工業之基本政策，於焉形成。六十六年，政府核定「貿易、航業與造船配合實施方案」，依計畫造船由政府給予低利貸款，分八至十二年分期償還，至於進出口大宗物資由國輪裝運百分之七十，一般什貨由國輪自運百分之四十。

為推行國貨國運政策之目標，其後又於民國七十年間先後頒布兩項要點：

(一)公營事業進口大宗物料實施國貨國運作業要點：公營事業進口大宗物料，應以起岸價格(F.O.B.)條件採購，並與國輪預商運價，交國輪優先承運。如運價不能協議，並得由中央信託局仲裁，以期有效推行。

(二)公營事業進口一般器材實施國貨國運作業要點：公營事業進口一般器材，每批貨價在美金十萬元以上者，其採購地區如有國輪定期航行者，應交國輪裝運，其運費依照各該定期航線國輪定期船向政府主管機關呈報有案之費率表計算。

此外在進口大宗農產品方面，政府於民國五十九年頒訂「大宗物資進口辦法」，對進口大宗穀類指定以起岸價格條件採購，交國輪優先裝運，旨在維護國內民生必需品之穩定供應，兼利國輪營運。由於業者分散各地，採購時間、數量等未能密切配合，效果不彰。其後，國內採購黃豆、玉米業者亦逐漸體認船、貨配合之必要，爰自行集合廠商實行聯合採購，並以國輪聯營之海外航務聯營總處為洽派船運對象，國輪公司亦在該處成立工作小組，負責聯繫推動。六十一年開始，逐漸建立管道而獲得部分承運機會，後船、貨雙方均建立共識。六十四年九月及六十五年，玉米業和黃豆業者先後實施聯合採購制度，加上小麥原已實施聯合採購。上項採購地區多在美國，乃彙成每年五百萬噸以上之採購數量，價在七億美元以上，中經十餘年，為國輪散裝船提供數以百萬噸計之可靠貨運，對於穩定民生貨源亦具實績。

自民國六十年開始，推行大宗穀物國貨國運政策以來，雖未臻於完美，但已為國輪建立業務穩定基礎，並達到每年平均裝運二百萬噸以上之實績。

此外公營事業進口工業原料與燃料方面，自民國六十二年十月發生第一次石油危機之後，世界各國原使用石油之產業均紛紛改用煤斤，臺灣亦然。國內由於工業用油激增與大鋼廠之開始生產，所需礦砂及燃料煤數量龐大，中國鋼鐵公司與臺灣電力公司進口礦砂與煤斤兩項在七十年合計已近一千萬公噸，數量為大宗穀物之兩倍，而對於進口所需船運，經過數年終於七十七年元月，由交通部與經濟部會商訂立「中鋼臺電進口砂煤船運配合實施要點」與「國輪國修實施要點」，一面規定中鋼、臺電進口砂煤，除自船裝運及已訂有長約者外，應以百分之七十之數量，分批或整批以一定計價基準，議訂合理運費，交國輪公司裝運，再則國輪公司對於各國輪之修理，亦應以議價方式交由中船公司修理，而樹立良好合作體制。茲將民國六十二年至七十年進口大宗穀物數量與國輪集團裝運量統計如下：（表一三）

表一三 進口大宗穀物數量與國輪集團裝運量統計表（民國六十二年—七十年）

單位：千公噸

年 別	大宗穀類進口總量	國 輪 集 團 裝 運		
		國 輪 公 司 裝 量	占	%
六十二年	二、九〇四	一、〇九二	三七・六〇	
六十三年	二、八六二	一、一二二	三九・二〇	
六十四年	三、一八六	九八四	三〇・八九	
六十五年	三、七五七	一、六〇二	四二・六四	
六十六年	三、九三二	二、〇七五	五二・七七	
六十七年	四、八四八	二、一八五	四五・〇七	
六十八年	五、四六三	一、六二三	二九・七一	

中華民國史交通志（初稿）

一七二

六十九年
七十年

五、一二五
五、四四七

一、三一六
二、二六六

二五·六八
四一·六〇

國史館

Academia Historica



第四章 民用航空

第一節 航空事務之籌辦

清宣統元年（一九〇九），法國航空技師在上海駕蘇姆式雙葉飛機（Sommer Biplane）試飛表演，飛機始見於我國領空，但不幸失事。翌年，俄人用伊特立克式單葉飛機（Erich Monoplane）在北京試演。旋前清軍諮府向法國購買蘇姆式雙葉飛機一架，在北京南苑試驗，無甚成效。革命軍初以戰略運用，向奧國訂購伊特立克式單葉飛機兩架，以備策應，民國元年運抵上海，政局已定，乃由留學英國畢業之厲汝燕在上海作飛行試驗，是爲國人自駕飛機在國土飛行之始。

後參謀本部在北京南苑設立航空學校，置有高得龍式雙葉飛機（Caudron Biplane）十一架，作教練之用。民國七年，就畢業生遴選設立軍務航空隊。同年，交通部成立航空事宜籌備處，三月六日呈報該處成立文內述籌辦原因有云：

歐戰以來，各種器藝之發明爲數不少，而航空事業之著有明效，尤爲世界所同注意。現在戰爭漸次解決，競爭注集於經濟，人才同奮於工商，勢必以航空事業促進世界之交通。年來歐美試用飛機載運客貨，已實行試驗，其由倫敦至巴黎間尤著成效。……從前中國籌辦交通事業，如路、電、郵、航四政，事事皆落人後，至今未能完備。際茲航空事業日見發明，苟非及時籌維，內無以爲國家防禦之資，外無以應世界趨勢之劇。……實非及時籌維不可。……因於部中設立航空事宜籌備處。

同年歐戰結束，巴黎和會中各國締結國際航空公約，我國爲協約國之一，出席代表顧維鈞在公約上簽字。

外交部提出國務會議案有云：

我國航空運輸尚在萌芽，其技術信用似不能與外國航空器角勝，倘遽將該約批准，則外國航空器聯翩接踵而來，我國境內之航空運輸勢將爲外人所奪，且恐將來我國飛行場所之地，更有變爲內地半商埠之虞。

國務院因於院內設立航空事務處，綜理其事。交通部之航空事宜籌備處則歸併於該事務處。民國十年二月，改組爲航空署。航空署研議對內對外之航空立法，擬訂航空條例草案，事屬草創，持見不一，起草專家有主採用航海法之規定，以編成航空法律；有主張除航海法律及習慣一律準用外，更就航空特別事件另行規定；亦有主張應完全編成獨立之航空法律等。經兩年四十餘次集會之研討，就草案修訂成「航空條例」草案，終以航空站及飛行場皆未設置，恐各國相率飛航來華，難於應付，案付擱置。

航空署組織設五廳，軍事與航運並列，航運廳設營業、管理、氣象三科，軍用與民用未予盡分。

交通部曾向英國購置商用AVRO機五架，後陸續共購六十六架，每架載重三百六十磅；商用維美Vimy機四十架，每架載重二千五百磅，曾由衛國垣等兩次在南苑參加試飛。民國十年舉辦空中遊覽，地點限於北京四周上空、長城。夏季開航京、津、北戴河線，北京飛行場在南苑，天津設站於第一特區南邊東樓，北戴河則設站於赤土山。航空署並曾與郵政總局訂立「京濟間郵運合同」，十年七月十八日開航，每週於京濟間往返對開各六次，單程三小時，於濟南張莊設置場站。後以時局未靖，未繼續發展。京濟間郵運維持時間之久暫，記載無可稽考。

第二節 航空運輸業之創辦

一、中國航空公司

民國十八年五月，交通部爲籌辦航空運輸，成立滬蓉航空總管理處，購置美製司汀生（Stinson Detrolter）飛機四架，在南京、上海、漢口等處設立飛行場五所，在上海設立修理廠，並於上海、南京兩地飛行場搭蓋飛機

棚廠五所。滬蓉線京滬段即於該年七月開航。

民國十八年四月十五日，政府頒布「中國航空公司條例」。五月一日，中國航空公司成立，即與美國航空發展公司簽訂合同。該合同規定：公司須於六個月內將南京至北平、上海至漢口、漢口至廣州三線一切設備辦妥。我方負責各線各地場站之設備供應，美方負責飛機及技術人員之供應；我方並擔保每日有固定飛航里程，每飛航一英里須給付定額酬金，酬金高低則視所用飛機之載重而定。開航三個月，收入與支付相差已逾六倍，而公司之經常開支與進口器材暨專利之給與等尚不在內。適美國航空發展公司將其合同權利轉讓於美國飛運公司，合作對象變更，收支虧損日加，勢須重議新約。

民國十九年七月，交通部與美商依據美國政府在華經商條例所組設之美國飛運公司（China Airways Federal Inc.）簽訂合同，合辦一航空公司，仍名中國航空公司，案經核准註冊。政府旋即明令廢止前頒「中國航空公司條例」。此一沿用前名之中國航空公司於八月一日成立，隸交通部。

交通部與美國飛運公司所議訂之合同，將所有上述開辦滬蓉航空總管理處、前中國航空公司與前美國航空發展公司所訂合同中開辦航空線之飛機及一切設備、開辦用費、餘存現金以及一切營業虧損之數目，均由雙方移交新公司，作為雙方對新公司之投資。新公司資本總額為國幣一千萬元，每股一千元，共一萬股，我方占百分之五十五，美方占百分之四十五。初期經營年有虧損，雙方均維持百分之五十五與四十五比例增資。我方投資及增資均由郵政以航空郵遞經費及航空郵件運費科目列支。

該合同規定有效期間十年，並規定期滿前一年，若任何一方未以書面通知對方本合同終止，繼續有效五年。民國二十九年屆滿，延期五年。三十四年，延期屆滿。同年四月十四日，美國飛運公司結束，其所持有中國航空公司百分之四十五股權轉讓予美國泛美航空公司（Pan American Airways），當依照「公司法」規定辦理股權轉移。後繼續與泛美公司洽議續約，關於資本額改定為國幣二十五億元，我方占百分之八十，美方占百分之二十，雙方均續增繳股金，美方以美金一百五十餘萬元現金折合我國國幣繳納股金。三十八年十二月，美國泛美航空公司

司建議將其所持有百分之二十股權，作價美金一百二十五萬元讓售予我方，當允照辦。至此中美合辦之航空公司，美方股金已經全數收回，該公司成爲國人自營之公司。

二、歐亞航空公司

民國七年九月，交通部接獲外交部轉來德國漢沙公司（Deutsche Luft Hansa, DLH）函，提出合作經營航空運輸之建議。其時我國與歐陸交通，惟藉西伯利亞鐵道及太平洋、印度洋航輪，轉運周折，亟思利用航空運輸，以期迅捷。十二月，交通部提出合組歐亞航空運輸公司之先決條件。十八年四月，德國漢沙公司依據上述條件提出草約。十九年二月二十一日，雙方簽定「歐亞航空郵運合同」，合同第一條明定：依照我國法律共同組織公司。歐亞航空郵運股份有限公司於二十年二月成立，資本總額國幣九百萬元，每股一千元，我方認股六千股，德方認股三千股。自合同簽訂日起，三個月內我方應繳股本二百股，計二十萬元；德方應繳股本一百股，計十萬元，均換取等額股票。此款專充營業經費，不作別用。公司於五月三十一日開航。三十年七月一日，德國承認南京偽政權。二日，我國宣告對德絕交，該公司德籍人員解僱，並終止「中德郵運合同」，但公司業務仍繼續經營。民國三十二年二月二十六日，該公司舉行董事會，討論結束事項。董事長李景樞報告：自中德絕交後，奉令繼續經營，維持港渝夜航，未嘗間斷。太平洋戰爭爆發以來，突被襲擊，在港飛機損失慘重，現僅剩逾齡飛機一架，仍能維持月飛二萬餘公里之航線一年有餘。近因各方認爲如不將歐亞名義結束，終難獲得新機之補充，自當遵令移交。惟該公司係依公司法設立，解散亦須依法辦理，當經議決委由立信會計師辦理清算，結束營運。

三、中央航空運輸公司

民國三十二年三月二十五日，交通部呈行政院云：

歐亞航空公司係中德合辦，經營十有餘年，中德絕交後，本部中止中德郵運合同，……改由本部經營。……該公司因戰事影響，大型飛機僅餘一架，迭經設法補充，終以過去有德人權益關係，德方凍結之資產尚未正式沒收，英美每以爲藉口，拒供飛機，以致無從發展。僅餘之機，使用過久，零件缺乏，有停航之

虞。……西北航線，因該公司無法增加班次，蘇聯每引爲藉口，要求其飛機飛入內地。……爰經與航空委員會協商，同意將公司改組爲中央航空運輸公司，以其全部器材、必要人員及資產移交新公司。改組後，由空軍予以協助，並以新公司名義向美國要求撥配運輸機，較易成功。其任務爲增強西北空運，視器材增加情形，逐漸增闢國際航線。

依該公司組織大綱第一條：交通部爲建設經營航空業務，依特種股份有限公司條例之規定，組織中央航空運輸公司。第四條：股本總額爲國幣二千萬元，分二萬股，每股一千元。第五條：公司股本除由政府認購至少百分之五十五外，其餘依法由本國人民或外國人民認購。該公司於民國三十二年六月成立，三十八年十一月該公司與中國航空公司因大陸撤守業務同告停頓。

上述兩公司草創伊始，即逢民國二十年九月十八日日本突襲我東北事變，時中國航空公司甫開航兩線。其自上海經南京、九江、漢口、沙市、宜昌展至成都線，初因四川當局對於飛渡巫山夔門尙待協調，從權先止於宜昌。嗣於十月二十一日，始由宜昌經萬縣至重慶。川江水流湍急，沿途多險灘暗礁，漢渝輪行需時十日，而航行只需七小時。首次航機達重慶，環繞市空，萬人翹仰。及班機開航之後，郵件包裹相繼遽增。時有線電報線路常生阻礙，每值航空班期，普通商電多交航空寄遞；又以上海各地時事商情隔日即可看到，咸稱利便。二十二年六月，交通部撥司汀生機一架，通航渝蓉段，完成滬蓉幹線。十月，雙引擎水陸兩用雙翼薩可司機二架通航滬粵線。至是交通部畫定之幹線先後達成。二十三年，購置雙引擎福特機一架調渝，開辦渝筑線。二十四年，開辦渝昆線。二十六年，已有 DC-2 等機約二十架，自 DC-2 機加入航行後，滬蓉線當日可達。

依交通部與德國漢沙航空公司所訂合同，歐亞航空公司主要幹線有三：（一）從上海經南京、天津、北平及滿洲里，經亞洲俄國至歐洲。（二）從上海經南京、天津、北平及庫倫以外之中國邊境，經亞洲俄國至歐洲。（三）從上海經南京、甘肅及新疆之中國邊境，經亞洲俄國至歐洲。該公司有中國各地往亞洲俄國至歐洲，並由歐洲經亞洲俄國至上海列中國各地之航空郵運專營權；惟並無在中國領土內享有國內航空郵運或客、貨運權利，但該公司得於上

列各線內未設有航空運輸路線時，受中國政府之委託，辦理國內航空郵運、貨運或客運等業務。該公司初備有雙引擎容克機三架，闢上海滿洲里線，九一八事變後停航。旋籌闢上海新疆線，民國二十一年四月，通航上海經鄭州至陝西段；五月，伸展至蘭州；十二月，展至肅州經哈密至迪化，完成滬新線。同年四月，開北平至洛陽線。二十三年夏，蘭州、寧夏、包頭線通航。二十四年九月，通航西安成都線。二十五年四月，由成都展至昆明。二十五年五月，平洛線停辦，改闢平粵線。二十六年六月，漢港線通航。

四、西南航空公司

自中國及歐亞兩航空公司成立以來，華北華中各省均享受空運便利，西南各省之延展尙需時日，各省當局乃有發起組設西南航空公司之議。民國二十二年八月，廣東、廣西、福建、雲南、貴州五省代表在廣州財政廳會商進行，決由五省集合官民股份國幣二百萬元，並制定章程計畫，一方面向交通部申請設立，一方面訂購司汀生飛機六架籌備開業。迄二十六年七七事變前，其空運航線計有：

(一)廣州—梧州—南寧—龍州—河內。

(二)廣州—茂名—瓊州—北海。

(三)廣州—梧州—桂林—柳州—南寧。

(四)廣州—廣州灣—河內。

及抗日戰起，以粵省頻被敵軍空襲，該公司被迫停航。其成立以後營運情形，無可稽考。茲將民國二十年至二十五、六年我國空運路線表及運輸量統計表附列於後：（表一、二）

表一 我國空運路線表（民國二十年—二十六年）

公司名稱	空	運	路	線
中國航空公司	宜昌—萬縣—重慶—成都（就已設立之上海宜昌線展設成爲滬蓉線） 上海—南京—海州—青島—天津—北平 重慶—貴陽—昆明 廈門—汕頭—香港—廣州			
亞細亞航空公司	上海—南京—鄭州—西安—蘭州—肅州—哈密—迪化（蘭州迪化間嗣因新疆發生事變於二十二年七月起停航） 北平—太原—鄭州—漢口—長沙—廣州—香港 北平—歸綏—寧夏—蘭州			
西南航空公司	西安—漢中—成都 廣州—梧州—南寧—龍州—河內 廣州—梧州—桂林—柳州—南寧 廣州—梧州—廣州灣			

表二 我國空運運輸量統計表（民國二十年—二十五年）

年份	客	運（人）	貨	運（噸）
年	合計	中國航空公司	合計	中國航空公司
二二二二二二	二一、七二五	二一、〇四六	二一、五五七	四四一、八二二
十	三、七二五	二、六七八	一、四六三	八〇七、八八八
十	八、三五一	七、二一九	一、四六三	四八八、八六八
十	五、三五一	二、六七八	一、四六三	二一、〇一五
十	三、七二五	二、六七八	一、四六三	一、四八三
十	一、七二五	一、四六三	一、四六三	一、四八三
五	二、七二五	一、四六三	一、四六三	二、三八一
四	一、七二五	一、四六三	一、四六三	五八八、九一五
三	一、七二五	一、四六三	一、四六三	七六、一三二
二	一、七二五	一、四六三	一、四六三	七六、一三二
一	一、七二五	一、四六三	一、四六三	七六、一三二

第三節 抗日時期之空運

一、七七事變至廣漢淪陷時期

民國二十六年七月七日，盧溝橋事件爆發後，中國航空公司自上海經海州、青島、天津至北平線，歐亞航空公司自北平經歸綏至寧夏，以及自北平經太原、鄭州至漢口各線段，皆相繼停航。八月十三日淞滬戰起，中國航空公司自上海經溫州、福州、廈門、汕頭、香港至廣州，及歐亞航空公司自上海經南京、鄭州至西安各線段，又復先後停航。兩公司分遷至漢口、西安，照舊營業，未停各線業務加盛。惟敵以漢口、西安兩地為我空軍基地，屢加轟炸，兩公司乃將其總處與技術設備中心分移重慶及昆明。其時國內空運線路大為減縮，但餘存各線業務轉趨繁忙，除增加各線航班及航線外，並各先後添加空運線路如次：

中國航空公司：

(一)重慶—桂林。

(二)漢口—長沙。

(三)重慶—瀘州—敘府—嘉定。

歐亞航空公司：

(一)昆明—成都。

(二)昆明—河內。

(三)漢口—西安。

(四)重慶—桂林—廣州—香港。

政府西遷重慶，歐亞航空公司自漢口經長沙、廣州以達香港，與中國航空公司自重慶經桂林以達香港兩線，

深遭敵忌，以其便利我後方各省對外交通，迭以空軍襲擊，桂林號被擊全毀，歐亞航空公司之巨型機兩架遭敵機追擊受重創。當武漢戰役吃緊之際，兩公司爲適應軍事需要，於最後數日，盡調各線所有可用飛機，飛行於渝漢與桂漢之間，疏運撤離，日夜不懈，直至敵騎已入武漢，其最後一架飛機，始自該處起飛西運。

當時飛機及零件之補充較爲困難，中國航空公司就其經濟情形，未能增置飛機，僅能補充零件。歐亞航空公司尚增置容克斯 Ju 52 式大型飛機兩架，而中國航空公司之桂林號復被敵空軍擊毀，此時運輸工具較前略少。

二、廣漢淪陷至滇緬戰爭時期

民國二十七年十月，漢口、廣州相繼淪陷，中國航空公司自漢口經沙市、萬縣至重慶及自漢口至長沙二線；歐亞航空公司自漢口經長沙、廣州至香港及自漢口至西安二線，被迫停航。進口物資悉賴空運，此期航線有：

中國航空公司：

(一)重慶—昆明—臘戍—仰光。

(二)南雄—香港。

(三)重慶—昆明—臘戍（緬甸淪陷後，此站移丁江）—加爾各答。

歐亞航空公司：

(一)重慶—桂林—香港。

(二)重慶—西安—蘭州—武威—酒泉—哈密。

(三)重慶—蘭州。

(四)成都—蘭州。

(五)昆明—桂林。

(六)南雄—香港。

三、滇緬戰爭至勝利復員時期

民國三十年十二月十八日，日本突襲珍珠港，同日占領泰國，旋占領香港。中國及歐亞兩航空公司所營桂林、南雄至香港各線停航，仰光機場亦無法使用；中國航空公司所營自重慶經昆明、臘戍至仰光一線，亦陷停頓。且兩航空公司有多架飛機停留香港，遭敵炸毀，空運大受影響，美國運華物資改在印度卸載。時中印公路尚未完工，中國與美、英兩國議定以印度丁江（Dinjan）為起點，以密支那（Myitkyina）、八莫（Bhamo）、曼允或雲南驛等處為終點，由英方在密支那築機場三所、八莫一所、丁江三所。中美兩國政府簽約於三十一年六月份起，委託中國航空公司負責由丁江內運。該公司於三十一年四月十八日試航，初有美供應運輸機九架，除三架尚屬其軍部指揮外，餘由丁江飛曼允，每日航行二次，每次載運二噸半。後又將國內終點移至雲南驛，運輸機續增至二十餘架，改由丁江直飛昆明。此期內中國航空公司航線如次：

（一）昆明—丁江。

（二）宜賓—丁江。

（三）瀘縣—丁江。

（四）重慶—蘭州—酒泉—哈密。

（五）重慶—漢中（後改為寶雞）。

（六）重慶—芷江—柳州。

此期中國航空公司除經營普通客貨運外，主要為中印空運，飛越喜馬拉雅山，專負政府物資內外運輸，所用飛機係美國租借法案下撥借 C-53，C-47 式機。初期機數較少，民國三十四年最多時共達五十架，運量最高時，運入物資月達二千四百噸。同年十月，美方通知停止中印空運中美簽訂之約，我方自行延長兩個月，至年底結束。

四、中蘇航空公司

民國二十六年冬，政府宣告遷都重慶，當政府於遷都途中在漢口辦公時，蘇聯大使館亦遷往漢口。交通部於

二十七年四月十二日，派航政司司長何墨林及空運科科长吳元超前往蘇聯駐華使館，先與其祕書交換意見試探兩國通航辦法，目的在使莫斯科與漢口或重慶間有定期班機聯絡飛行。其時歐亞航空公司曾派飛機飛新疆，沿線已有若干設備，所用德製容克斯 Ju 52 型機甚適於航行該線之用。惟哈密至阿拉木圖 (Almaty) 一段，需兩國合組一公司經營其業務。九月二十九日，交通部呈報行政院文云：

西北航空交通關係國防政治異常重大，本部創辦歐亞航空公司之初，於中德合同內曾經規定開辦上海至塔城航空線，以便與俄通航；二十二年一度回航迪化，不幸因種種關係，不久即告停航。雖屢圖恢復，迄未成就。抗戰以來，中蘇通航不容再緩，經與蘇聯大使磋商通航辦法，擬仿照歐亞、中國兩公司組織前例，合組一中蘇公司，以經營新疆至蘇聯邊境之航線，並曾擬有組織大綱與合同送蘇聯大使館。經其考慮結果，認為此航線與其他航線不同，所經路程相等且具有兩國協定性質，如按照中國、歐亞兩公司組織辦理，與該國素持平等原則不符，未予同意。後經多次磋商，議定下列辦法：

- (一) 中國與蘇聯合組中蘇航空公司，經營哈密經迪化、精河、伊犁至阿拉木圖航線之往返航空業務。
- (二) 公司管理權屬於董事會，董事六人，中、蘇各三。董事長由交通部指定，副董事長由蘇聯民用航空中央管理處指定。
- (三) 經理處設於迪化，機航處設於阿拉木圖。
- (四) 公司享有經營哈密至阿拉木圖航空業務之專利權。
- (五) 重慶至哈密之航空交通，由交通部擔任設置；阿拉木圖至莫斯科之航空交通，由蘇聯擔任設置。
- (六) 公司服務人員只限兩國人民。
- (七) 抗戰期間內，業務只限於郵件與貨物，但經有關政府書面允許，可搭載乘客。
- (八) 盈虧雙方按照投資比例分擔。
- (九) 有效期間五年（後循蘇方一再要求，改為十年），期滿得延長五年。

該案經行政院於十月四日院會通過，並經國防最高會議常務委員會會議決議照辦，但嗣後同類事件非經核准，不得援例。其所謂不得援例，指蘇聯主張對等投資，與我國「公司法」規定不合，此為當時權宜特例。

交通部於十月六日派黃毓沛飛赴迪化籌備。其間關於通航之資本總額與投資方式，迄未議定。蘇方之意，以為資本總額與通航為兩事，我方以通航之需要殷切，接受其意見。民國二十八年二月十五日，外交部照會蘇聯大使，同意於財務條款未商妥前及正式協約未簽訂之先，由雙方開辦哈密至阿拉木圖航線，所有暫辦期中所需之費用與設備及技術人員，希望蘇方酌予供給，使正式協定訂立後清算。重慶哈密段於二十日開航，哈密阿拉木圖段於三月二十四日試航。渝哈段所經城市為西安、蘭州、涼州、肅州，每週往返各一次，所經城市均設電臺，並借用各地軍用機場。至中蘇航空公司之組織，則以蘇方所派代表屢變，五月七日蘇方民航代表到渝，七月十日交通部將草約及附約呈報行政院云：

國防最高會議常務委員會關於本案會議決議約中應有仲裁辦法之規定。但蘇方認為在此兩國邦交敦睦之際，雙方縱有見解不同，儘可本平等合作精神予以解決，故力主張免去此項規定。蘇方主張延長有效期間，以利事業之健全發展，有效期間定為七年。

該案經行政院政務處處長蔣廷黻召集審查會議，列具意見八項，復經交通部遵照與蘇方商洽後報院，經院會議決兩點：（一）我國政府在國境內該公司專利航線上應保留非營利之航行絕對自由。（二）該公司如不能按期飛航，交通部應有權自行舉辦。以上兩點，據八月二十八日交通部呈文云：

本部遵照擬具修正案，再與蘇方洽商修改，蘇方不惟對於我方意見表示不能同意，且提出反要求兩點：

（一）蘇方對於前次修正案規定公司設董事長及總經理，由雙方分別指派各一人會同管理公司事務一節，認為不妥，要求仍照原案，山中方指派董事長，蘇方指派總經理。（二）合同有效期請改為建築開始期之二年以外，有效期間十年。以上雙方所提各點，經本部與蘇代表幾度磋商及蘇使館代辦斡旋，商得結果四項：（一）原擬將合約第七條修改為：凡中國政府飛機在本航線隨時作非營利航行時，公司應以其一切設備及勤務供其使

用。蘇方認此係當然之事，無須特予規定，主張刪除，以免反著痕跡。經一再爭持結果，條文刪除，而由蘇方口頭同意，將來由公司代表雙方股東向本部出一函件，聲明該公司對於非營利之中國政府飛機隨時在中國境內該線上航行時，當以該公司之一切設備供其使用，並予以一切服務。(二)關於公司專利之規定下，加一語訂明該公司之專利應以保持按期飛航為條件，但蘇方認為此為雙方當然願望，且於合約中已另有明白規定，無須更作訂明，雖經一再交涉，未能照改。(三)關於公司董事長及總經理之任用，蘇方推翻前議，仍主張照最初決定辦法，即中方指派董事長，蘇方指派總經理。蘇方堅持在公司建設開始之二年期內，董事長由中方派任，總經理山蘇方派任。此後經理部之組織問題，則於建設開始之二年期中，另由雙方討論決定。(四)蘇方要求將合約有效期間改為公司建設開始二年以外，有效十年，合為十二年。本部表示此出於前已決定之外，礙難同意，蘇方堅持其力，且謂此係蘇中央民用航空總管理局對彼之最後訓令，若不照改，彼即無權繼續談判，嗣經多次洽商，始折衷決定有效期間十年。

交通部於行政院核定本案後，於九月九日在重慶與蘇聯中央民航局代表簽訂「組設哈密阿拉木圖定期飛航協定」。附約四：(一)關於搭客、行李、貨物、郵件運輸及中蘇航空公司盈虧分配之規定。(二)關於公司股本繳付方式以及公司預算暨開支之管制。(三)關於特定期間特種輸入免除入口稅之規定。(四)關於以合格工程、技術、飛行人員供給該航線事項。關於協定第三條規定公司之法定股本為美金一百萬元，雙方平均認購，而附約二復規定公司股本分為一千股，每股美金一千元，雙方各認五百股，但各繳付美金六萬二千五百元，合計十二萬五千元作流動資金。其餘中國以供給本地及建築機場房屋工款、薪給等抵充其應繳股本餘額；蘇方以供給飛機、零件、修理機具、無線電等設備抵充其應繳股金餘額。至於公司出函聲明對於中國政府飛機，供給一切便利與服務一節，交通部於合約簽訂後呈報行政院經過情形，敘述其結果云：

關於公司出函聲明對於我國政府飛機，供給一切便利與服務一節，原則上蘇方完全贊同，惟在創辦期間，公司設備一切不完，其所可供給之服務難以預定，故認為目前換文之規定，似有未便。經一再磋商結果，

決定以當日談話時，蘇方聲明加以紀錄，於合約簽訂時一併簽署分執，以資徵信。

民國三十七年九月九日，依照合約之規定，是否續約必須決定；若不以書面表示解約，屆期繼續延長五年。當時交通部以公司成立以來，營運極不理想，對日抗戰雖已結束，而國家多事之秋，蘇方一手把持，所用主要人員悉為俄人，且不依約定期召開董事會，而利用空運之便，達其政治與經濟滲透之目的，但我方並不能利用以傳達政令。當時我方曾向蘇方建議，由我方派機飛阿拉木圖，蘇方則以合約未滿期為詞立予拒絕，故決定與外交部洽商，亦同意到期廢止，不再延長。但駐新疆省行營主任張治中主張先向蘇方提出修約，如不接受，再宣布不再續訂。交通部仍主廢約，於七月二十四日函外交部轉知蘇聯大使。蘇方照會提議在阿拉木圖召開董事會，我方派駐新疆特派員兼中蘇航空公司董事長劉澤榮及交通部專員夏舜參赴會，會議情形已無檔卷稽考。三十八年初，政府南遷，蘇方仍循外交途徑，提議定期在迪化會談，交通部仍派劉澤榮為首席代表，以及時任西北長官公署祕書長劉孟純、新疆建設廳長伊敏為出席代表。五月三十一日，雙方在迪化簽訂「延長合辦中蘇航空公司哈阿線協定」，對於已期滿之合約繼續有效五年。

第四節 復員時期之空運

一、國內外航線經營

復員之後，中國航空公司即調撥部分原在中印間擔任空運物資之飛機，分配各線班機，並購置當時最新C-54機七架，於民國三十五年十一月陸續到達，先後加入滬平、滬粵港兩線。三十六年春，兩度試航由上海經關島、威克島、中途島、檀香山而達舊金山，全程長達一萬三千餘公里，飛越太平洋達四十小時，為溝通我國民航直達美國之先聲。十月六日，中美間正式通航。三十七年下半年，先後通航東京、曼谷、新加坡等線，航站、電臺遍設全國及國外各大都市，營業收入、客貨郵運載數量、飛行里程位列世界民航第五位。

民國三十七年年底，全國共有 C-47 機（二十八座）十一架、C-46 機（三十六座）十九架、C-54 機七架等，共三十七架。當時，國內各地設有電臺五十處，氣象臺十三處，各養護工廠如引擎、螺旋槳、儀器及零件工廠，其中以引擎工廠規模最著；附設修理站甲、乙、丙等級共二十餘處及無線電修造工廠，可自製收發報機；員工四千餘人，技術人員占百分之七十三。

中央航空公司曾購置美軍剩餘 C-47 機多架，經整修後可用者十六架；購康福客機 Convair 240 六架，並命名空中行宮。民國三十六年至三十八年，因國內戰爭，中樞遷徙，統計檔冊闕如。茲將中國、中央（包括歐亞）兩公司自民國二十年至三十五年各年運量統計表及其三十六年十二月國內外經常航線表附列於後：（表三、四）

二、行政院善後救濟總署直轄空運大隊

民國三十五年四月二十日，行政院函聯合國善後救濟總署執行長歐姆斯德（Ralph Olmsted），允許該署於其存在期間在我國設立一臨時空運機構。九月，行政院善後救濟總署呈行政院函稱：

已與聯合國善後救濟總署議定，本年度在中國救濟預算內農業善後款項下提撥美元二百萬元，為購置空運工具十二架及一切附屬品零件，將借與前對日抗戰時美第十四航空隊司令陳納德（Claire Chennault）及前美國國外經濟處遠東分處主任魏勞爾（Whiting Willauer），由該兩員負責組成機構，定名為行政院善後救濟總署空運大隊。凡此施為，將以合同方式進行。

該案由交通部提出意見，經由行政院善後救濟總署依照與陳納德、魏勞爾於十月二十五日簽訂合同，規定借墊之二百萬元須於十八個月內清償，並計息金百分之十。三十六年六月，合同曾作修正，行政院善後救濟總署於同年底組束，該隊以業務未了，並未隨同結束。

表三 中國及歐亞航空公司各年運量統計表（民國二十年—三十五年）

年 份	客		貨		郵		
	合 計	運（人）	合 計	運（噸）	合 計	運（噸）	
		中國航空 公司	歐亞航空 公司	中國航空 公司	歐亞航空 公司	中國航空 公司	歐亞航空 公司
二十年	三、七三五	二、七八四	九四一	四、一五二	四四、一二四	四三、七二二	一四二
二十一年	三、三五一	二、六九九	六五三	一六、三九一	五二、八二二	四八、九五四	二、八五八
二十二年	五、二八九	四、二二五	一、〇七四	四三、一九三	六二、七四七	五七、五七七	四、一七〇
二十三年	八、八三八	六、七二九	二、一〇九	七一、六六九	七九、〇五七	七〇、二六一	八、七九六
二十四年	一八、四〇九	一四、八二二	三、五九七	一五六、四七三	九三、二二五	七三、七九五	一、九、四二〇
二十五年	一七、九七三	一〇、一九八	七、七七五	二五〇、一〇五	一八、六二〇	一〇、二八五	一六、三三三
二十六年	一三、二二〇	一、六一〇	一一、六〇〇	二四五、二七三	一九四、五〇五	九三、四八八	一〇、〇一七
二十七年	一四、六五七	八、〇一六	六、六四一	一三八、九一一	一二四、六三六	六四、一五三	六〇、四八三
二十八年	三六、七五五	一七、三三〇	一一、五五五	四三〇、六七六	二〇九、六八四	二〇、〇九三	一〇七、五九一
二十九年	二八、五七五	一七、五二七	一一、〇四八	三三三、四九三	一五九、五八九	七三、八四三	八五、七四六
三十年	二九、〇六〇	二二、五八三	六、四七七	四、一五一、七四〇	一九三、三二八	九〇、二七一	一〇、〇四七
三十一年	三〇、八五三	二六、八六七	三、九八六	四、三五四、三七四	九九、八七八	五五、〇一八	四四、八六〇
三十二年	三五、六二二	三三、二三四	二、三八八	一九、六六三、四七三	八八、七八八	六、一八三	二七、六〇五
三十三年	三九、八三三	三九、二六三	五、六〇〇	二七、一七〇、八九八	九六、八九九	九四、七八五	二、一四
三十四年	六〇、八〇一	五九、一七七	一、六三四	二八、四六三	二五八、九四八	二六、五九二	二、三五六
三十五年	三四七、九八九	二〇二、五一〇	四五、四七九	二、二、七四〇	一、四五六	一、三六二	一九七

表四 中央及中國航空公司國內外經常航線表（民國三十六年十二月）

[illegible]

三、交通部民用航空局直轄空運隊

民國三十七年五月二十八日，交通部民用航空局與行政院善後救濟總署直轄空運大隊簽訂合約，將該隊改名為交通部民用航空局直轄空運隊（Civil Air Transport），准其在我國境內經營民航運輸業務，期間一年。三十八年一月，復准延長至同年年底。十一月，准其經營國內外客貨運業務至翌年底止。

第五節 臺灣之民航

一、民航空運公司

民國四十四年三月一日，交通部民用航空局直轄空運隊改組成立民航空運公司。該隊自民國三十九年起，悉依與民用航空局所簽合約經營空運業務，約內明言：航空器係其自有，與我國無關。四十二年五月三日，「民用航空法」公布，依法該隊之航空器所屬之公司股權，必須半數以上為我國人民所有，否則合約於四十三年十二月三十一日到期之時，若不採適法之改革，將無法繼續經營。中經該隊提出改組計畫，亦經數度延長限期。七月十四日，「外國人投資條例」公布。該條例規定投資人或所投資之事業，經行政院專案核准者不受限制，共有四款，中列有航空一項，即關於「民用航空法」對於航空公司股權半數以上為國人所有之限制。該隊爰遵照呈報成立民航空運公司籌備處。籌備處於九月十三日向經濟部提出申請書，申請設立兩個公司，即民航空運股份有限公司及亞洲航空股份有限公司。兩公司股本各為美金二萬元，空運業務由民航空運公司名義經營，亞洲航空公司全部有形資產及設備暨流動資金專供民航公司之用，亞洲航空公司運用之資產達美金千餘萬元。經濟部於十二月二十三日核准所請設立兩公司，但限制其兩年內不得申請結匯。民航空運股份有限公司於四十四年三月一日成立，開業啟事稱依「公司法」、「民用航空法」及「外人投資條例」之規定，呈准開業。六十四年七月，該公司外籍法人股東宣布解散，依法結束營運。

該公司存在期間，前後約三十年。其以交通部民用航空局直轄空運隊及民航空運公司經營時期，所用飛機爲C-46、C-47及噴射客機，除經營國內航線外，曾經營下列國際航線：

- (一) 中—菲線：臺北至馬尼拉。
- (二) 中—越線：臺北至西貢—曼谷。
- (三) 中—韓線：臺北至漢城（釜山）。
- (四) 中—日線：臺北至東京。
- (五) 臺—港線：臺北至香港。

二、中華航空公司

中華航空公司於民國四十八年十二月十六日成立，資本登記額累爲新臺幣四十二億元。初期以PBY型水陸兩用機兩架及C-46機一架暨附設必要修護設備，經營飛航越南、寮國、高棉等團體包機，以及東南亞各地之貨運業務，並租賃及逐漸增購飛機，承攬海上救護、魚羣水利觀測、農藥散布及空中照相等業務。五十一年後，開航國內航線，先後闢自臺北至臺中、臺南、馬公、高雄線、臺北花蓮線、高雄馬公等線。五十五年十二月，交通部停止民航空運公司中越航線，指定該公司接替經營，是爲國人自營航空公司經營國際航線之始。五十六年四月，飛航東京、大阪、香港線。十月，增闢漢城、馬尼拉、曼谷、吉隆坡、新加坡線。五十八年元旦，開航臺北沖繩線；六十年四月延至大阪。民國五十八年八月，開航臺北雅加達航線，遍及東亞及東南亞各大都市。五十九年二月，中美越洋航線開航，往返於香港、臺北、東京及舊金山間。四月，闢中太平洋航線，開航檀香山及洛杉磯。六十一年，高雄國際機場竣工啟用，開高雄香港間定期客運業務。六十三年四月二十日，停飛日本、韓國，中美航線改經關島。六月一日，開臺北、高雄、檀香山、洛杉磯全貨運TOW班期航線，並延伸至香港、新加坡，成爲全球首先飛航洛杉磯、新加坡間全貨運班機之公司。六十四年六月三日，啟用第一架波音747客機。七月九日，簽訂「中日民間航空協定」。八月十日，恢復中日航線，自東京延伸至美國西岸。

民國六十五年五月一日，該公司國內航線改用波音 737 新型客機。七月，經東京至舊金山線全部使用波音 747 型客機。十月，臺北至新加坡延伸至沙烏地阿拉伯航線。六十六年四月及六十九年四月，先後增購波音 747SP 客機二架，加入中美航線，航程時間愈加迅捷。中美間貨機同時增加，由臺北、漢城、阿拉斯加之費爾班克斯至洛杉磯，七十年元月由費爾班克斯延伸至紐約；八月，改經阿拉斯加之安克拉治至紐約。（七十一年五月，開闢自臺北經杜拜至盧森堡全貨運航線，並開始使用波音最新型 767 機。七十二年四月，中美班機延伸飛越大西洋至荷蘭阿姆斯特丹，初步完成環球航線。）

該公司有飛機波音 747SP 客機四架，747 客機四架，747F 全貨機一架，707 客機二架，707 貨機一架，737 客機二架，A300 客機四架，767 客機一架，共二十一架。並設有修護工廠，負責自有飛機各階段修護工作。曾承修西德、日本、印尼、菲律賓等國民用航空器六十餘架之大修，並曾獲英、美、菲各國民航局核發修理廠執照。

三、國內航線經營及普通航空業

民國三十九年，航空運輸業務經營之公司，只有民用航空局直轄空運隊一家，除經營國際航線外，復經營臺灣地區航線，嗣後國人籌組之航空運輸業及普通航空業年有增加。

普通航空業，依其管理規則指經營客貨以外之航空事業，包括農、林、漁、礦、水、電、照測、狩捕、消防、救護、教練、跳傘、拖吊、遊覽及其他經專案核准之營業性飛航。茲將航空運輸業及普通航空業各公司概況簡述如次：

（一）復興航空公司：民國四十三年三月二十日成立。資本登記額為新臺幣二億六千萬元，經營臺北—花蓮—高雄及臺北—大陳—金門航線，使用 PRY 水陸兩用飛機一架。四十七年十月，因擔任軍方補給任務，飛機失蹤，業務停頓。四十九年，經營客運代理業務、不定期包機及國際班機旅運業務。

（二）遠東航空公司：民國四十六年六月五日成立。資本登記額為新臺幣六億元，初期經營不定期客貨運及報紙

空運、臺港及東亞不定期客貨包機、航空測量、海上搜索、森林礦苗勘察、農藥噴灑。越戰期間，在越、寮、高棉地區辦理包機業務。五十一年起，開航國內班機。六十四年至七十五年，載運國內客運量占全部百分之六十強。航線自臺北起飛者，分爲直達高雄、花蓮、臺東、臺南、馬公、金門；自高雄起飛者，分爲直達花蓮與馬公。先後所用飛機，計：AT-11、DC-6、Viscount、Caravelle、Dart Herald各式。七十五年，置有 B737 式飛機八架。

(三)大華航空公司：民國五十五年三月二十八日成立。登記資本額爲新臺幣一億五千萬元，使用直昇機，經營噴灑農藥業務。六十二年，改組增資，經營海峽採油運補作業。六十五年，經營觀光旅遊業務，航線自臺中分航梨山、阿里山、日月潭。

(四)臺灣航空公司：民國五十五年四月一日成立。資本登記額新臺幣一億九千萬元，初期經營客貨運包機、代理國外航空機票業務。六十三年及七十五年兩度改組，置有小型客機，飛航離島航線，以臺東爲基地，飛行觀光航線爲：臺東—綠島，臺東—蘭嶼，高雄—七美，高雄—望安。

(五)永興航空公司：民國五十五年五月成立。資本登記額新臺幣一億元，初期以噴灑農藥爲主。六十七年改組，置小型客機及直昇機，擔任中國石油公司海域探勘運補業務。

第六節 民航管理建制

一、民航專管機構

民國三十六年一月，交通部民用航空局成立，是爲民用航空運輸事業之專管機關。依組織條例規定，其任務在規畫建設經營管理民用航空事業，局內設業務、航路、場站、安全、祕書五處。其職掌大要有四：(一)制定管理法令規章，規畫我國民用航空事業之發展。(二)建設國境內飛航設備，以策飛航安全。(三)監督國內航空運輸業，使

作合理有效之經營。(四)與國際組織密切聯繫，共謀國際民用航空之發展。

當時國際民航組織將我國畫分為上海、廣州、漢口、昆明、瀋陽、天津等飛航情報區，我國應提供通信、導航、管制、氣象及搜尋、救護等服務。美、英、法、荷、日、印等國與我國分別簽訂航空協定，各該國十餘家航空公司均有班機飛來我國，尤以上海、廣州兩地最為頻繁，國際機場及國際航路間各項航路之修建，為最急要之務。民用航空局首依國際標準擴建上海龍華、廣州白雲兩機場，並增設其他設備，成立國際航空站；其他各大都市之航空站，亦分別整修滑行道、停機坪及場站設施。同時，設立上海電信總臺，沿國際航路上設立各地強力歸航臺，以及在上海、廣州國際航用電臺，與東京、關島、馬尼拉、香港、西貢、曼谷、新加坡等地建立航空通訊網。由於國內外飛航頻繁，凡國際機場四週及國際航路空間空運均呈擁擠，為確保飛航安全，於上海設立空中交通管制處，實施區域管制。

政府遷臺以後，由於經濟發展，民航運輸工具發達，客貨運量年增，場站及各項飛航服務設施進步，舊日之組織不足適應需要。民國六十一年一月，修正「民用航空局組織條例」，其職掌有九：(一)民航事業發展之規畫與政策之擬訂。(二)國際民航營運計畫，國際民航組織及國際民航合作之聯繫、協商與推動。(三)民航運輸業之管理與督導。(四)飛航標準之制訂及飛航安全之策畫、督導與航空技術人員之培養和訓練。(五)航空通訊、氣象及飛航管制之規畫、督導與查核。(六)民航場站及助航設施之規畫建設。(七)軍航、民航管制之空域運用及助航設施之協調聯繫。(八)民航設施、航空器材之籌補、供應、管理及出入口證照之審核。(九)其他有關民航事項。

民用航空局依照修正後之組織條例調整組織，設企畫、空運、飛航標準、航管、助航、場站、供應七組及祕書、人事、會計三室；局以下附設單位則有各地場站、飛航服務總臺、技術人員訓練所、航空貨運站。為保障空運安全，洽由內政部設航空警察所，受民航專管機關指揮監督。為鑑定航空人員體格標準及維護過境旅客健康與醫療服務，設航空醫務中心。又為建立中正國際機場整體服務系統，提供過境旅客及空勤人員之住宿餐飲，設國際機場旅館。

二、民航發展與建設

由於巨型客機相繼問世，空運量日趨成長，飛行場與航空站擴建與增闢之需要日形迫切。臺北松山航空站成立於民國三十九年四月十六日，負國內與國際民航空運任務；嗣經數度擴建，終以地形限制，難應長程發展之需。因於六十年間開始規畫，嗣經勘定桃園縣大園鄉興建新機場，計畫分三期投資興建，每期以未來十年即民國六十九、七十九、八十九年客貨運量之預測數為興建目標。第一期工程於六十三年三月開工，六十七年底完工。六十八年二月二十六日，桃園中正國際機場及航空站開放，國際線移至桃園新建命名為中正站作業，原臺北站平日專供對國內線作業。

高雄航空站成立於民國五十四年，嗣經擴建，於五十八年七月改為國際航空站，開放國際貨運。六十一年十一月，開放國際客運。

以上兩場站為臺灣南北兩個國際空運門戶。此外花蓮、臺東、馬公等機場均設置航空站，管理有關民航業務。其他臺南、臺中、嘉義、蘭嶼、綠島、小琉球、七美、望安八個機場，則加建或協助地方加建旅遊設施，以供民航使用。

臺北飛航情報區係由國際民航組織畫定，由我國政府負責提供飛航管制、飛航情報、航空通信、航空氣象及搜尋救護等飛航服務。情報區範圍南至北緯二十一度與馬尼拉飛航情報區交界，北迄北緯二十九度，東至東經一百二十四度與琉球飛航情報區交界，西至東經一百一十七度三十分與香港飛航情報區交界，面積廣達十七萬六千平方哩。為提供中外軍民航空器之飛航服務，臺北飛航情報區內設有國際航路十一條、國內航路三條，全長三千零五十八哩，並為加強輕型航空器之飛航安全保障，規畫輕型航空器日視飛航走廊二十五條，配合各項助航設施、飛航程序、通信裝備及自動化管制系統，使飛航於區內之各類型航空器獲得安全及妥善之飛航服務。

依照國際民航飛航情報業務程序與標準，民用航空局設有臺北飛航情報中心，管理區內即時性飛航公告之發布及與鄰區飛航情報資料之交換工作，另在各主要機場分設飛航諮詢台，負責有關資訊之服務事項。本區內所有

中外軍民儀航飛機之航管，按國際民航組織之規定，設臺北區域管制中心，負責執行本區之航路管制，並按航行量需要，分設臺北、臺中、高雄、花蓮等四個終端區，分別負責各該地區各機場飛機之離、到場管制。

由於本區內中外軍民航空器迭增，陸空及平面通信倍繁，民國六十二年八月六日，臺北通信中心架設由電腦處理之全自動轉報系統。又為適應區內航空氣象需求，設臺北氣象中心及臺北、中正、高雄三氣象臺，按國際標準提供氣象資料。

第五章 郵政

第一節 現代郵政之創始

一、海關試辦郵政

現代郵政，其制仿自歐西，起源於清咸豐八年（一八五八）之天津條約。該條約第四款規定：

大英欽差大臣並各隨員等皆可任便往來，收發文件。行裝箱囊，不得有人擅行啟拆。由沿海無論何處皆可送交。專差同大清驛站差使，一律保安照料。

嗣後與丹麥、西班牙、比利時、義大利、奧匈帝國及日本簽訂條約，均有類似條文。自是我國有容許各國公使自山派差送文，並有保護其郵差之責。咸豐十一年（一八六一），俄、英、法三國派使臣來華，當依條約規定，自行派差送文。因當時各國所訂條約中均有最惠國條款，一國有例，他國均有權援用。當時京滬交通惟賴海運，冬季津沽封河後，各國駐京使臣郵件均交由總理各國事務衙門（以下簡稱總署）飭驛代寄。同治三年（一八六四），總稅務司英人赫德（Robert Hart）奉令由上海移京辦公，總稅務司與沿海各口岸間海關之通信，於天津、北京間雇用按班計薪之腳夫運送，天津、上海間則交海運帶運。初僅每年經辦九個月，冬季十二月至次年二月天津海口封凍，須改由鎮江寄發，而由總署交驛站用馬差往來北京、鎮江間遞送，途中經行十二日。同治五年（一八六六），總署以依約有保護使館通信責任，因將代遞使館文件之事委由總稅務司辦理，總稅務司遂於上海、天津、鎮江、牛莊、煙臺各海關添設郵務辦事處，是為海關兼辦郵政之始。

總稅務司署郵務辦事處於同治六年（一八六七）公布郵件封發時刻表，規定北京寄天津及上海郵件每星期四

封發一次，天津寄北京郵件每星期六封發一次，歐美寄來郵件於每星期日或星期三運到天津，則由專差送京；並訂定納費辦法，且由使館信函而擴及外僑之寄居北京天津者。光緒四年（一八七八）二月二十日，天津海關所設之郵務辦事處開始收寄公眾郵件，是為我國現代郵政成為公用事業之始。同時首次發行郵票，以雲龍為圖案，郵票面值分印壹分銀、參分銀、伍分銀三種。

二、郵政正式開辦

我國現代郵政之正式開辦，係在清光緒二十二年（一八九六）二月七日，距海關添設郵務辦事處已經三十年。赫德雖為外員，其於郵政創辦之功實不可沒。當時守舊勢力甚大，赫德呈請設局，歷數十年而不懈。及總署以迭接南北洋大臣劉坤一、李鴻章、張之洞紛紛鑒於各國在我各口岸自設郵局，侵犯主權，請飭赫德妥議章程，總署據以入奏，請准正式開辦郵政，並請以總稅務司赫德專司其事，仍由總署總其成。至是奉准依議，即將附設於海關之郵務辦事處正式命名為大清郵政局，總稅務司赫德兼任總郵政司，是為我國郵權建立之始。

在正名以後，赫德即呈請總署照會瑞士政府，聲明奉旨在北京及通商各口岸開辦郵政官局，隨時漸次推廣，俟有成效，即將正式加入萬國聯郵公約。尤要者，請其轉致郵盟各會員國，自光緒二十三年十一月二十八日（一八九七、一、一）起，凡聯郵各國之文函等件寄抵北京及天津等通商口岸共二十四處，均可交由該地中國郵政官局代為傳遞，毋庸多給資費。該照會係寄交中國出使英國大臣龔照瑗交瑞士駐英公使轉遞，瑞士政府曾據以咨請郵盟各會員國查照。同時赫德以中國郵政局名義與在華各國客郵訂立交接郵件辦法三條，亦照會瑞士政府轉知聯郵各國，其辦法：（一）各國在華郵局所收往來中國通商口岸各該國郵局之信件，應交由中國郵局轉遞。（二）凡寄至中國境內之信件，應貼中國郵票。（三）凡封包之信件交付中國郵局者，應照規定付費。

第二節 原有通信投遞組織

我國郵政創辦之初，國內原存通信系統殊爲紊亂，官辦者有驛站及文報局，商辦者有民信局及批信局。而在列強侵略下之郵政機構，亦有兩大派別，一爲各國國家郵政在華所設之分支機構，即客郵；一爲租界當局所自設之通信機構，即所謂工部局書信館。

上海工部局書信館創設於清同治二年（一八六三）六月。光緒四年（一八七八），法京巴黎舉行賽會，總稅務司赫德奉派代表參加。赫德利用時機與出席賽會之香港郵政局長商談撤銷英國在我國沿海口岸所設之客郵，並實際商討將上海租界工部局書信館由海關郵政接管問題。次年，復飭上海稅務司與英美租界工部局磋商，限於光緒六年，即西元一八八〇年四月一日或至遲於七月一日，將其全部辦事人員及應用物件一律接管。光緒二十三年（一八九七）十月，我國郵政正式開辦，上海工部局書信館即予裁撤。

驛站屬清代車駕司管理，用夫馬分站遞送官方文書。及海口陸續開放通商以後，各口岸交通發達，原有內陸驛站漸歸無用，於是右文報局出現。光緒二年（一八七六）始設文報局，專將寄往出使外國欽差文報遞至上海交外國輪船寄送，並於上海傳送進口文報。在各大商埠與省會間則與驛站並行，其經費皆出自公款。此兩官辦通信組織直至民國初元，始行完全撤銷。

民信局推源起於明代，有獨資經營者，有合夥經營者，除帶運信件外，多兼營新聞紙、商業契約及票據證券之寄遞，有兼批發報紙爲報館之代理人，有兼兌換鈔票，或兼營運送業爲旅客服務，匯兌一項尤爲普遍兼營之業務。全國各信局依其地域、歷史與經營方式，大別有三：（一）東南沿海信局：以上海爲中心，經營者多爲寧波人。（二）西北西南內地信局：以漢口、重慶爲中心，經營者多屬四川人。（三）閩粵南洋批信局：以廈門、汕頭爲中心，專營海外往來信函業務，經營者多爲閩南及潮汕人。其中批信局業務尤爲特別，僑民初到海外，即接待登記其本人

及家屬之姓名、住址、職業等項，編以號碼，列表送交廈汕信局及聯號存查，遇有信件匯款，僅書其號碼及家屬姓名，信局即可按號碼查填其地址，不論窮鄉僻壤，皆可派人送達，並隨手取得回批；收件人不能執筆者，山送批人代寫四批，或會同其親友代寫，無誤投、遺失或冒領之事。郵局在創辦之初，對此類民信局及批信局之民間組織，規定其向郵局掛號，令其將往來各內地之信函，交山郵局寄遞，使其成為郵局之代辦機構。直至民國十年公布「郵政條例」，規定無論何人不得為遞送信函明信片之營業，但民信局經郵政局許可者，視為郵政之代理機關。十七年，全國交通會議議決，限民信局於十九年年底一律停閉，嗣寬限至二十三年年底。屆時陸續停業，惟閩、粵兩省之批信局，因有海外僑匯關係，准其每年向郵局掛號一次營業，但不許新設分號。

第三節 客 郵

客郵指外國政府在我國境內所設之郵局，此直接侵犯我國土地及行政之完整，初無條約或其他合法之根據。此項客郵之設置，始於清咸豐十年（一八六〇），設置之國家有英、法、美、日、德、俄六國。英國於同年將海外郵政組織系統重作全面調整，奠定健全基礎，將原由英國本土直接指揮之香港郵局，改隸當地政府管轄，任命郵政總局局長，賦予全權指揮監督英國所有在遠東設置之郵政機構。自此香港郵局分在上海及日本橫濱兩處各設郵局，是為我國有客郵之始。

客郵陸續推廣，除直接得其本國政府支持，並為各地僑民所贊助。例如光緒三十三年（一九〇七）間，天津之英國客郵因虧蝕過重，原擬關閉，而該地英工部局初則予以補助使得維持，繼則申請香港政府按年補助。又如宣統元年（一九〇九）福州之英國客郵亦有虧損情形，而由該地之英國商會撥款補助。對於利用客郵販毒情形，民國十年各國在華盛頓召開太平洋會議時，我國代表施肇基在該會發言中，曾有下列說明：

凡由外洋運入中國之包裹、信函，例應由海關查驗，然除由上海及其他一、二口岸運來之包件外，其他由

外國郵局傳遞之物件，經海關查驗者甚少，此實共見共聞之事。蓋外國郵政機關與中國海關欲協同辦理，實異常爲難，且經驗上可證明爲不可能之事。是以中國關稅收入實際極受影響，而外國郵局遂爲偷運違禁品之護符，違禁品中尤以嗎啡、高根、鴉片等爲最。

各國相繼增設郵局，曾經多年交涉，歷久未獲解決。民國初年，郵政局曾就全國客郵數目、地點加以調查，除通商大埠爲各國所共同設置外，其分布地區大多各依其所畫之勢力範圍。美國對我素無領土野心，其所設客郵僅集中於上海一地。英國共設郵局六處、郵寄代辦所六處、信箱五具，分布於河北省之天津、新疆省之疏附、山東省之煙臺、湖北省之漢口、江蘇省之上海、浙江省之寧波、福建省之福州及廈門，以及廣東省之廣州、汕頭。法國設有郵局二十所、信箱七具，設於天津、北京、煙臺、重慶、漢口、上海、福州、廈門、廣州、瓊州、北海、昆明、蒙自等處。俄國設有郵局十七所、郵電局一所、信箱九具，分布於庫倫、恰克圖、承化、天津、北京、上海、煙臺、漢口、張家口、疏附、寧遠、迪化、塔城、濱江、寬城子、一面坡、海拉爾、昂昂溪等處，郵電局則設於恰克圖。德國設有郵局十所、代辦所二處、信箱十一具，分布於天津、北京、濟南、漢口、南京、上海、鎮江、福州、廈門、廣州、汕頭等處。日本設置之郵政機構最多，全國共有郵局五十九處、附屬局所十二處、代辦所三十二處、野戰郵局七處、野戰通信所一處、代售郵票處七十九處、信箱一百一十三具、信櫃二十四處、信筒二十六處，分布沿海各通商大埠，東三省尤多，幾遍布於窮鄉僻壤。

一、德、俄客郵

民國三年第一次世界大戰爆發，英、日旋即對德宣戰。六年四月，美國對德宣戰。八月，我國宣布對德、奧宣戰，交通部隨即宣示處置敵郵辦法三項：(一)所有敵國在華客郵自宣戰日起，即一律停止營業。(二)在中國管轄區內及德國租界內之敵國郵局，其房屋如係官產，應照處置敵國官產辦法辦理。(三)如其郵局在他國租界內，則山地方官會商該租界之領事官停止其營業，房屋等照上項辦法辦理。旋據湖北督軍王占元、上海交涉員薩福楙、直隸(河北)督軍曹錕、山東督軍張懷芝等分別電復交通部，漢口、上海、天津、煙臺各地德郵均已停閉，德國在我

國境內之客郵至是已告撤銷。

俄國客郵之撤銷，係利用其國內發生革命之機會。民國九年九月二十三日大總統令：「比年以來，俄國……統一民意政府迄未組成，中俄兩國正式邦交暫難恢復。該國原有駐華使領等官，久已失去其代表國家之資格，……應請即日明令宣布將現在駐華之俄國公使、領事等停止待遇」等語。當由交通部提案經國務會議議決，應令我國郵局迅與在華所設之俄國郵局停止互換函件，其所設之郵局信箱令其一律撤退。當即由外交、內務、交通三部電知直隸、江蘇、湖北、山東、黑龍江、吉林、新疆督軍與省長，察哈爾都統、庫倫鎮撫使照辦。其時俄國革命政府基礎未固，中俄邦交停止，此事進行並無困難；但有兩問題，一為俄郵局儲金之清理問題，一為中俄間郵件之互換問題。關於前者，俄國郵局辦有儲金業務者，計有上海、濱江、天津三局，後經布告儲戶，限期領還，問題遂告結束。關於後者互換郵件，即於郵車抵達滿洲里綏芬河時，由郵員隨車交換郵件，俄國客郵一律停閉。

二、其他四國客郵

民國十年十一月，各國在華盛頓召開太平洋會議，交通部擬具撤銷客郵案送由我國出席代表提出會議。同月二十五日太平洋與遠東問題委員會第六次會議議及在華客郵案，我國代表施肇基宣讀宣言，大旨說明三點：（一）中國郵政事務現已遍及全國，與各國維持交通極稱滿意。（二）客郵之存在足以妨礙中國郵務之發展。（三）外國政府在中國設置郵局係直接侵犯中國土地及行政之完整，且無條約或其他合法權利之根據。次日第七次會議時開始討論，美國代表任會議主席，首先表示如他國願撤廢在華郵局，美國亦可照辦，美國深信中國郵務辦理完善等語。英、法代表互為勾結，其着眼僅在維持法籍郵務總辦在我國之地位。英代表之發言大要指出：中國郵務成效卓著者，大皆賴有一熟習西方辦法之法人總辦其事，今日中國郵政欲求辦理完善，則此總辦之襄助幾為必不可少；最善之法，莫如由中國代表團予以保證，確保現任之郵政總局總辦繼續留設，雖非永久名義，亦應為郵務制度中常設之專職。法國代表亦提出現任之郵政總局總辦應仍維持其位置，倘此可以履行，法國不反對撤銷法國在華客郵。日

本代表以公理正義所在，心雖不願，亦無詞公然反對，乃提出撤銷在華客郵，日本並無異議，惟須予以時日，以使考查，一俟情勢所許，亦願撤廢。主席因即說明各國並無反對中國之提案，亦無欲討論原則或主張權利之意，此事僅爲一時日問題。因提議由直接有關之四國代表會同中國代表組織一專案委員會擬具草案，將日期問題盡力解決。旋經專案委員會決議，實行之期不得逾一年，即不逾民國十二年一月一日。日本雖無異議，但附帶提出增雇有郵務經驗之日本人員，其理由謂在中國郵政機關服務者，英人不下七十人，法人亦不下二十人，而日本僅有二人。最後由太平洋與遠東問題委員會將專案委員會決議提請民國十年十二月十二日大會通過，其決議案如左：

第一項：關於中國政府表示，在中國境內之外國郵局，除在租借地或爲約章特別規定者外，期得撤銷之志願，認爲公平，決議：

(一)有關該項郵局之四國允許照下列條件將其撤銷：

1. 中國保持切實辦理之郵務。

2. 中國政府保證現在郵務行政與外國郵務總辦之地位有關係者，無變更之意。

(二)爲使中國及有關係之國舉行必要之設備起見，必須辦法實行之期，不得逾一九二三年一月一日。

第二項：外國郵局尚未完全撤銷以前，該有關係之四國，各擔任予中國海關官員以充分之方法，俾得在各外國郵局查驗各項郵件（掛號或非掛號之尋常信，於外面查驗後，顯見內所裝者只係繕寫之物，不在此例），意在察知所裝之件應否納稅，是否違禁之品，或違反海關章程及中國法律。

後來英國在華客郵於民國十一年十二月三十日停業。美國與法國於三十一日停閉。日本於同月十日停閉二十四處，三十一日停閉四十二處；但在南滿鐵路所設者，則藉口係租借地或約章特別規定，延不撤銷，經多次交涉，仍爲懸案；直至抗日戰爭勝利後，始與偽滿組織共同消滅。

第四節 航空郵運

民國十八年五月，政府開辦航空運輸，初成立滬蓉航空總管理處，籌辦國內航空，當飭郵政總局負擔經費。同年三月二十二日，該總局撥付十一萬七千五百五十四元，合美金五萬二千二百元，由其訂購飛機四架，七月八日開始滬蓉線之京滬段飛行。該處自開辦至十九年七月一日歸併於中國航空公司止，郵政實墊付六十二萬三千零八十四元。

民國十八年四月十五日，政府頒布「中國航空公司條例」；五月一日，該公司成立。中國航空公司成立即與美國航空發展公司簽訂三項合同：「中華航空郵務合同」、「創辦及經營航空學校工廠及航空運輸公司合同」、「空港金元借款合同」。依上項合同以經營下列航空事業：（一）計畫發展全國商務郵務事業。（二）投資經營全國商務客貨運輸之航空事業。（三）辦理經營其他關於商務郵務航空事業。依「中美航空郵務合同」規定，我國將下列三線，悉責成該公司於合同簽字六個月內將一切設備辦妥開航。三線爲：（一）滬漢線：由上海經南京至漢口。（二）京平線：由南京經徐州、濟南、天津至北平。（三）漢廣線：由漢口經長沙至廣州。

民國十八年十月二十一日起，該公司依照合同開航上海、南京、九江、漢口線班機，載運客貨郵件。惟該項航空郵務合同有損我國權益，事爲上海郵務、工職兩會所反對，中國航空公司即向美國航空發展公司提出重訂新約要求。翌年三月，改約會商成功，我政府亦明令廢止「中國航空公司條例」，原公司乃告結束，仍沿用舊名改隸交通部。我國對於該公司投資，交通部並未列有經費，悉數飭由郵政負擔，先後計繳股款一百五十萬零二千元。郵政除照付航郵運費外，自二十一年起以該公司營業收支年有虧損，應由中美雙方按股權比例分攤，我國應負擔百分之五十五，此數亦由郵局負擔，計先後支付六十二萬八千八百二十一元。

民國二十年，交通部與德國漢沙航空公司合組歐亞航空公司，五月三十一日開航。依中德合同規定，該公司

得在左列三線辦理航空事項：(一)自上海經南京、天津、北平及滿洲里，經俄國至歐洲。(二)從上海經南京、天津、北平及庫倫以外之中國邊境經俄國至歐洲。(三)自上海經南京、甘肅及新疆之中國邊境經俄國以至歐洲。雙方承認並無在中國領土內享有國內航空郵運、貨運、客運權利，但該公司得於上列各線內未設有航空運輸路線時，受中國政府之委託，辦理國內航空郵運、貨運或客運等營業事務。事實上該公司航線未越國門一步，二十年開辦飛航者，為上海滿洲里一線。該項合同簽訂後，交通部依合同第二條之規定，應於逐期繳付之資本，即令飭郵政總局代為墊付，並經發給該公司股票面值國幣一百三十八萬八千元。此外復奉令代部墊付該公司各項經費，自民國十九年該公司著手籌備至二十二年該公司增加資本，由三百萬元增至五百一十萬元，以迄三十年之十二年間，陸續累積，達國幣六百九十一萬元。

我國航空開辦初期，其經費純由郵政負擔，除應行支付之航空郵件運費外，所負擔全數幾達一千萬元。

中國航空公司原與美國航空發展公司簽訂合同，後美方股權轉讓於美國泛美公司。民國三十四年十一月，我國與泛美公司修訂合同，我方持股百分之八十，美方占百分之二十。三十八年，我又將泛美公司百分之二十股權悉數收購。至於中德合作之歐亞航空公司，其合辦合同於民國三十年八月起中止。三十二年三月一日，政府已經對德宣戰，該公司依法結束，另成立中央航空運輸股份有限公司，定股本為國幣二千萬元。

第五節 郵儲分立與歸併

郵政儲金匯兌有別於一般金融事業，原屬郵政業務之一部分。此不獨各國郵政法均如此規定，即國際間相關協定，亦係於國際郵政聯盟集會時，由參加國家之郵政代表共同簽署。我國匯兌業務於清光緒二十四年（一八九八）開辦，民國八年九月，我國加入國際郵政匯兌協定，辦理國際匯兌業務。郵政儲金則於八年七月一日開辦，以儲款係人民私有財產，存入郵局自應力求妥穩，除由交通部公布章程及「郵政儲金監理會辦事細則」外，同時

成立監理會。郵政總局並增設匯兌及儲金主管單位，初稱股，後稱處，以其與郵政局所同地營業，支出省而年有盈餘，其盈餘足以彌補信函、明信片之低資費便民之虧損。

民國十八年，郵政總局總辦時兼交通部郵政司司長劉書蕃建議將儲金及匯兌畫出，另成總局，事經行政院核准施行。十九年三月，郵政儲金匯業總局在上海成立，劉氏即奉准兼代總辦。同年郵政經濟忽轉盈為虧，收支不能平衡，連續三年，積虧達二千萬元以上。由是郵政人員認此實郵儲分設之結果，遂有併儲之運動。適交通部欲以增加郵資方式彌補虧損，而新聞界與文化團體反對，同時責令郵政支付鉅額航空經費，引起郵政員工之怨懟。而郵政本身為節省開支，取消員工之金貴銀賤津貼，每人每月減少兩元，並限制晉級。積此諸因，因有鞏固郵基方案，由郵務職工會及郵務工會提送中央，結果未盡圓滿。二十一年五月二十二日，郵政員工宣告罷工，全國響應，形勢嚴重。時交通部部長陳銘樞、次長陳孚木處理無方，致成事端，而由上海市長吳鐵城約請上海工商界領袖出任調停，議定組織郵政經濟制度研究委員會，就鞏固郵基方案研究實施辦法，郵務工職兩會得派代表列席，始得結束罷工。二十四年三月，修正公布「郵政總局組織法」及「郵政儲金匯業局組織法」，該案乃告結束。「郵政儲金匯業法」中明定儲匯局直隸郵政總局，管理全國儲金匯兌，對各郵局經辦之儲匯壽險業務，有指揮監督之權，而郵政儲金匯業總局之總字已不復存在，成為郵政總局下之直屬機關。

第六節 九一八事變後之東北郵政

民國二十年九月十八日夜，駐南滿鐵路之日本關東軍與鐵路守備隊，突向瀋陽城外北大營進攻。翌晨瀋陽市被日軍占領。同日，長春、營口、安東、撫順十餘大城市同告淪陷，日軍並續向各地進犯。三個月後，東三省除少數地區外，幾全被日軍占領。

東北所設置之郵政，原分為遼寧及吉黑兩郵區。遼寧區郵政管理局設在瀋陽，管理局長其時稱為郵務長，為

義大利籍之巴立地 (E. Poletti)：吉黑區郵政管理局設在濱江，郵務長爲英籍西密士 (F. L. Smith)。局長巴氏知日軍攻擊目標爲北大營，乃召集區副郵務長劉曜庭及總巡員鮑國華共商對策；並勉勵全體員工保持鎮定，發揮工作效率，繼續維持業務，聽候中央命令。又訪晤日本駐奉天總領事林久治郎及日本郵政局長，商洽保護郵政員工及維持郵運問題。當日管理局及各支局除停儲匯外，其餘業務照常辦理。郵運方面，除北寧鐵路因班車停駛暫停外，其餘皆如常。

民國二十年九月二十五日，郵政總局即明令飭遼寧區郵政管理局繼續維持業務。總局考慮者有三：(一)東北三省有三千七百餘萬人民，維持與關內親友通信權利，實爲政府之職責。(二)遺留在東北之金錢物資，必須設法運送入關，此爲郵政人員應行承擔之工作。(三)東北係歐亞兩洲陸上交通之孔道，國際郵件之主要運輸線；當時航空運輸尚未發達，越洋海運遲緩，如東北陸路郵運尚能繼續暢通，國際上可收良好之反應。基此乃有繼續維持業務之決定。後東三省相繼淪陷，偽組織先後成立，地方政府機關盡被劫持，僅存之郵政獨能仍舊秉承中華民國郵政總局之命令與指揮，誠爲奇蹟。而當時郵政員工歷盡艱辛，甚至甘冒生命危險，自九一八事變午夜起，直至二十一年七月二十四日停辦之日止，雖東北郵務未嘗一日停頓，但從業人員所受之迫害罄竹難書，而東北郵人愛國熱忱不因迫害而稍減退，往往甘蹈危機，奮不顧身，事例甚多，如國際聯盟調查團赴東北調查偽滿洲國時，日人用盡方法隱蔽真相，並收買誘民，遊行請願，偽造民意，要求成立偽滿洲國。但當時郵政職員搜集日軍侵略資料，編寫節略，經由郵務長巴立地以兼任義大利駐瀋陽總領事身分轉交調查團，揭穿日人陰險之掩飾手段，使其侵略實際暴行得以公諸世界。其時象徵我國郵政之郵旗，仍飄揚於郵政大樓達十個月之久，巴氏於危亂局面下發揮其領導能力，鼓勵員工堅守崗位，不畏交通阻斷，即時調度撥發、籌度款項予內地局所缺乏票款者，並按時發放各地員工薪資，營救遭受迫害之員工。偽滿洲國成立後，偽滿交通部部長到管理局接收，意欲以更優厚待遇任巴氏爲偽滿洲國郵政局長，然爲巴氏所拒。

民國二十一年三月九日，偽滿洲國成立。後偽滿交通部派委員于振鐸等至瀋陽，要求接管郵政，巴立地以各

種策略阻撓進行談判，拖延至四月五日始議定辦法維持現狀。五月一日，偽滿重行提出郵政日戳改用偽滿紀元問題，巴氏仍採用公曆紀元日戳。六月間偽滿郵票印就，而國聯調查團亦於六月四日離瀋陽赴北平，偽滿交通部郵務司司長日人藤原保平再提出接管及郵業問題，言為既定政策，一再交涉，僅允展緩將發行日期改至八月一日。七月十日藤原復約巴氏晤談，巴氏知已到最後關頭，乃提出對案：（一）對我國郵政人員之撤退，給予安全保證。（二）退還未用之中國郵票。（三）對於交出之動產及不動產給予收據。蘇原口頭均允照辦。巴氏立即呈報郵政總局建議停辦遼寧及吉黑兩郵區郵務，撤退全體員工。郵政總局審度實情報奉中央核准。停辦命令於七月二十三日下午八時三十分傳達遼寧區郵政管理局，巴氏已準備就緒，徹夜部署，轉令全區各內地局於次日起停辦郵務，各級人員依個人意願相繼撤退至關內或留關外。令文用私人信封，加貼郵票，按掛號信寄發。二十四日下午二時公開宣布停辦全區郵務。吉黑區郵政管理局於七月二十五日實行停辦。至東三省境內郵政儲金儲戶前在遼寧與吉黑區兩郵區截至各該區停辦郵務之日止，所結存之存簿儲金存款，郵政總局概予承認，由儲戶提出存簿或存單送由各郵區郵政管理局轉送北平郵政管理局核對無訛後，結算本息，全部自二十二年三月二十一日起開始辦理發還。此事由於當日撤退時，儲金重要檔案均運至關內，故辦理完善。惟日軍、偽滿對於突然發布郵政停辦措手不及，乃對撤退員工多方阻撓，施行恫嚇，或不許出境，或扣留逮捕，最後決定組三人小組，由中華郵政、偽滿郵政、日軍代表組成；各員工均須在三人小組前自由表示願否撤退之意志，瀋陽及其附近各地員工一律表示自願撤退，無一人肯入偽滿郵政任職。東北各地撤退之員工均迅即集中瀋陽報到，交清所保管之票款檔案簿籍後，即發給證明文件及旅費，按照指定路線前往關內指定局所報到。撤退員工約二千六百人，連同眷屬數逾萬人，井然有序安抵目的地。遼寧郵區之撤退，十月初大致完成。吉黑郵區員工撤退時，敵偽尚多留難，後強扣約一萬餘元，始允照商妥之瀋陽撤退辦法發給員工護照。根據紀錄，當時遼寧及吉黑兩郵區員工總數為三千零六十三人。至民國二十一年十二月一日止，撤退入關者為二千五百八十五人。因其時吉黑郵區大黑河、綏芬河一帶仍由我國政府任命之官員所轄，有十八所郵局仍照常營業，故指定綏芬河局暫為吉林東部各局之管理處，供應郵票，互通消息，並與蘇俄郵

局商定互換郵件辦法，以利通信。另沿黑龍江岸之大黑河、瑗瑯等六郵局，時屬黑龍江省政府主席馬占山轄區，故亦照舊維持，並指定大黑山郵局爲各局之管理處，與河北郵區聯繫。事後經確實查明，東三省之員工未能撤退者二百零八名，無下落者五十七名，而投入偽滿者兩郵區共爲七十四名，此七十四人皆於二十二年四月一日明令革退，其餘未撤退及無下落者，均依離局未經通知辦理。撤退員工絕大多數爲東三省籍，其毅然恪遵命令，拋棄家園，此種不甘屈辱之愛國精神，大義凜然，堪爲民族氣節之示範，而外籍人員巴立地（一八八七—一九四九）服務中國郵政四十年，盡忠職守，與敵週旋，不屈不撓，尤值得欽佩。

第七節 塘沽協定後之東北通郵

日本既據東北，更欲憑藉武力入侵河北。民國二十三年，日軍越長城進犯平、津。同年五月四日，中央任命黃郛爲行政院駐平政務整理委員會委員長，黃氏受命於危難之際，於三十一日由北平軍事委員會分會當局派員與日本軍方簽訂停戰之塘沽協定，危局暫告緩和。旋日人要求關內外通車，繼而要求通郵，尤欲借此以達承認偽滿洲國之企圖。當時郵政總局指派談判代表二人，一爲山西郵區郵務長余翔麟，一爲因任務而給予郵政總局主任祕書名義之高宗武。高係當時外交部亞洲司司長，不便以外交人員身分出面，乃假以郵政總局名義。二人於九月十九日由南京起程，二十一日抵平，先晉謁行政院駐平政務委員會委員長黃郛及軍事委員會北平分會主任何應欽；並作會前準備。二十七日關東軍囑託首席委員藤原保平抵平，於二十八日於北寧鐵路局長殷同寓所與高宗武會晤，對方提出：「關於滿洲間通信辦法之暫行協定」案，舉凡航空、電話、電報等通信事項皆包括在內。當經拒絕，表示須先商定原則，方能繼續談判。對方見我態度堅決，乃同意下列兩原則：（一）依據過去之事例與精神，在不涉及承認「滿洲國」原則下，專談通郵之技術問題。（二）雙方以誠意之基礎，不爲成文之規定。翌日正式談判，我方首即重申昨日商定之兩原則，請對方確認後，續談關於郵票、交換郵件、日戳、郵件種類四項問題。辯論甚爲激

烈，未獲結論。我方經將會議所得情況報經該年十一月七日國防會議通過「通郵議決辦法」四項：

(一) 郵票：特種郵票全套，專供由關外入關郵件之用。票上除花紋數字外，不用其他文字，由商辦通訊機關委託彼方印發。彼方所用郵務上之單據，其入關者，均僅用某地郵局名義，不另冠其他字樣。年月日用公曆，在特種郵票未製成以前，暫維現狀。普通信件、明信片、快信、掛號信同時辦理，包裹及匯兌另議。

(二) 郵戳：使用西文日戳，並用公曆及一九三二年七月以前拼音地名，或一九三二年以前習用之西文地名，惟新京等大地名得用 A、B 等無關地名字音之字母代之。

(三) 郵件交換：由我方商人設置商辦通訊機關，在交換地點辦理交換郵件及彼此業務上往來之文件，但對方須同意之。

(四) 郵資：雙方各自定之。

上項方案仍被關東軍拒絕接受，並要求聲明對彼方十月二十二日提出之備忘錄作「是」或「否」之答覆。其時對方態度橫蠻，堅持單方面之要求，雖經我方代表鎮定據理力爭，依然不肯讓步，且時表示談判破裂以相威脅。十一月二十三日，雙方代表自下午二時起開始會談，直至翌晨六時，我方始勉將對方所提經加修改之通郵大綱加入我方所提二條予以接受，報經中央政治會議及國防會議通過後，續與會商有關通郵之技術事項。至十二月十四日始告結束，議妥通郵大綱九條、技術會談名為通郵辦法之諒解事項七條。各用本國文字繕就兩份，當場宣讀一遍後，雙方各互換一份，以為憑信。但在不為成文之規定下，雙方代表均不簽字於其上。通郵實施日期為民國二十三年一月七日。

第八節 對日抗戰時期之軍郵

民國二十五年，我國籌備軍郵。二十六年七月七日盧溝橋事變發生，正式動員舉辦軍郵。軍郵事務歸軍事委

員會辦理，而由郵政總局負責管理，後方勤務部專司督察，選調原經儲訓之軍郵人員分赴華東、華北兩戰場隨軍工作。其後戰區擴張，軍郵亦調整加強。八年之間，組織秘密郵路，溝通後方與游擊區間郵運。至於軍郵人員則決定就郵政人員予以儲訓，因郵政人員向採公開考試制度，就郵政人員予以儲備訓練，戰時辦理軍郵工作，戰後復員，可任業務發展之用。戰時軍郵管理機構，中央有郵政總局，地方有軍郵總視察段及軍郵視察分段，另由後方勤務部之軍郵督察處專司督察。各軍郵總視察段設於戰區司令部所在地，負責管理轄區內軍郵業務機構，並受戰區司令長官部以及戰區郵政管理局之督導節制。下設軍郵視察分段，分層視察軍郵業務，分段之多寡則依需要由總段定之。業務機構大要可分為收投、承轉、收集、輔助四類。收投機構設於戰地，直接供應相關軍事單位及官兵利用，分隨軍與非隨軍機構；隨軍機構配於各直屬部隊如師、旅等司令部，非隨軍機構則為非直接戰鬪軍事單位，如後方勤務機構、軍事訓練單位等。其交通衝要及軍隊駐防亦設置軍郵局，惟在軍事單位過多處設置地方軍郵局；其非獨立機構者，則稱軍郵分局或軍郵所，並以數字編號。軍郵承轉戰時軍郵郵件，多為前後方之往來寄遞，如前方與後方無直接郵路可達，亦須繞道後方再行轉送，因之前後方必須有一中間機構為媒介，通常指定適當地點之普通郵局承轉。軍郵收集於戰時須保持機密，規定不准在軍郵郵件封面書明收件軍事單位名稱、番號及詳細地址，而改書信箱號碼或通信代字符號，普通郵局難於考查處理，同時軍事單位大都移轉無定，故郵件封面原書收件人駐地，常與該件寄達時實際駐地不符，因此普通郵局收寄後，無法確知應由何方路線轉發，乃先送軍郵收集機構處理，收集機構則設有專人隨時調查登記各軍事單位之通信動態。戰時各交通衝要之較大郵局內設軍郵收集所，負前後方往來郵件收集批轉責任。批註後發山軍郵承轉機構轉送前方相關軍郵收投機構，或逕發後方各普通郵政局所。至於軍郵輔助機構，係由相關軍事單位自行派遣人員組設，具有代辦性質。因戰時軍事單位為數甚多，無法逐一設置軍郵機構，乃由軍事單位自設輔助機構，負責彙總收發本單位及官兵之來往郵件及匯儲款項。此項經辦人員由郵政機構施以郵務技術之簡單訓練，並曾規定各部隊司令部、團營本部或其他軍事單位，指派一人充任軍郵聯絡員，代表各該單位與相關郵局定時聯絡；且規定由軍郵聯絡員籌設軍郵站，自任站長，酌

調官兵襄助辦理事務，此亦爲小型之軍郵機構。至於軍郵分布則盡分爲軍郵總視察段，至三十四年八月抗戰勝利時止，共有十三段，視察分段九十段。軍郵全部區域包括蘇、浙、皖、贛、豫、陝、晉、冀、綏、閩、鄂、湘、粵、桂、黔、滇、川等省，以及國外之印度、緬甸及越南三國。軍郵業務種類與戰區普郵局所辦理者，原則相同，惟軍郵總視察及軍郵視察得視情況變更及部隊需要隨時加以增減。實際上僅辦理信函、包裹及匯兌，其他則未舉辦。關於儲金方面，民國二十九年各軍郵局銷售節約建國儲蓄券時，銷售額達四千七百餘萬元。日本軍郵儲金採強制辦法，曾據日本俘虜供述，在中日開戰六個月內，河北省內就已兌換日本士兵所掠奪之金銀達二千萬日元左右。又民國二十七年二月至四月，山西一野戰郵便局收集日本士兵儲金達六百二十萬日元。該區士兵有兩師團，一般士兵每人月餉八元八角，規定儲蓄比率爲月餉之二成，則此收集之士兵儲金爲其掠奪而來，顯然可見。

第九節 維持淪陷區郵務

民國二十六年盧溝橋事變後，戰釁既開，全國人民心中大抵已有一種共同認識：戰爭無可避免，將來必係全面抗戰，非僅華北一隅；戰爭非短期可結束，必係長期抗戰。郵政爲面的組織，任何地區必有郵局存在，發生戰事後此一郵局之應否撤退、撤至何處，以及地方恢復後應否復局，均爲郵政當局面臨之問題。但因考慮郵政爲人民生活中關係密切之事業，如淪陷區人民不撤退，則郵局不應撤退，且長期全面抗戰後將有撤不勝撤之苦，於是於戰事初期，即通飭各地郵局如遇地方緊急，非至當地機關及民眾確已遷移時，不得撤退；撤退時，亦應於可能範圍內在鄰近安全地點暫避，相機回局恢復業務，以便民眾。迨至二十七年五月，交通部亦以郵政爲公用事業，與政治、國防之關係較輕，而與民眾及國際公益之關係較鉅，故維持淪陷區郵政確實利多弊少，因根據國家主權、便利民眾及員工生活各點，詳呈軍事委員會核准後，於五月二十日通飭淪陷區地方各郵政管理局在維護國家主權、防止弊害原則下，極力設法維持業務，以利民眾。

當時上海郵政管理局位於上海公共租界北四川路，因地利之故，於上海淪陷時，不僅未撤退，且形成淪陷區郵局之避難所與指揮所。上海郵政管理局原為全國大部分郵件之吞吐要衝，當業務最盛時，全局員工人數曾達三千六百餘人，為全國郵政管理局中員工最多之一局。其時上海郵政管理局長為法籍乍配林(A. M. Chapelain)，人甚幹練，當淞滬之役時，除華界內分支機構及轄區內二、三等局稍有損失外，該局本身及租界內各分支機構均未遭損害，所有上海附近各局員工大多撤來上海候令。其後，南京之江蘇郵政管理局、安慶之安徽郵政管理局、杭州之浙江郵政管理局、九江一等郵局一部分人員，均撤至上海局辦公，並經其協助陸續恢復局務。

民國二十七年，日軍亦知欲使地方恢復正常，郵局必須首先恢復，故派員向江蘇郵政管理局洽商，幾經周折，允予接受下列三條件：(一)保障全體復局人員生命安全。(二)負責維持全體復局人員糧食供應。(三)一般郵政公事不在檢查之列。於是南京郵局復局，濟南及杭州郵局均於淪陷後復局。時郵政總局西撤，為對淪陷區郵務指揮便利，於二十七年三月派上海郵政管理局局長乍配林為滬蘇浙皖聯區總視察，在總局指揮之下，就近監督四區業務。十月，武漢陷落，除漢口郵局有少數人留守，且不久即恢復業務外，餘則撤至宜昌，成立湖北郵政管理局辦事處，二十九年遷巴東，旋遷恩施。湖南郵政管理局於武漢危急之際，即遷東安，再遷祁陽，但留本地業務股從業人員在長沙；十一月十三日長沙大火後，局屋被焚，損失甚重，但二十四日整理後，本地業務股仍在長沙恢復辦公。同年十月三十一日廣州失守，廣東郵政管理局局屋被焚，票款幸保全，留守人員於十二月五日在廣州恢復辦公。大江以北各郵區，情形亦大致相仿。山西太原於堅守月餘後，於二十六年十一月九日陷落，管理局山臨汾遷回太原辦公。河南、江西、福建大抵情形相似，各郵區管理局所屬各一、二、三等郵局亦同樣辦理。即戰事緊急時，暫時遷避；地方秩序穩定，即恢復業務。淪陷區郵務範圍日益擴大，為便於指揮及日軍與偽政權對歐美尚有顧忌，故在策略上所有淪陷區郵政首長儘量派外籍人員充任，除滬蘇浙皖聯區已派總視察以上海郵政管理局長乍配林兼任外，加派北平郵政管理局局長巴立地為平晉豫西聯區總視察，河北郵政管理局局長克立德(C. G. Caratti)為冀魯豫東區聯區總視察，湖北郵政管理局局長師密司(V. Smith)為鄂湘贛聯區總視察，故當時有些地區雖

已淪陷，而郵政猶能行使主權，聽命中央。同時部分地方淪陷之郵區，多有一部分人員撤至區內較安全地帶成立辦事處；此類機構亦由郵政總局於二十九年六月四日通電各區，規定其名義：「浙、粵、豫、鄂各郵政管理局在後方所設之辦事處主持人定名為主任，代行管理局長職權，處理完整地區郵務」。

民國二十七年八月間，華北成立偽郵政總局於北平，當時以偽局成立，或將攘奪郵權，曾籌議各種可能發生情況之對策。事實上北平偽郵政總局僭立後，轄區為北平、天津、山東、山西為限，原有管理局人事與行政未予干涉，僅禁止郵政現款解繳後方，改用管理局名義儲存。華中情況較異，太平洋戰爭爆發前，日軍及偽政權均採緩進政策，未多加干擾，迨三十年十二月美國對日宣戰後，上海郵政管理局向以租界為護符者，頓失屏障，然因行政院核定仍應維持通郵，故仍決定不予撤退，且其時該區撥寄後方用款達百萬元以上，為後方郵政開支三分之一，關係郵政經濟至鉅，拖延至三十二年六月二十二日，據上海郵區管理局局長乍配林函報：接偽組織令，該局長應予裁退，並解除本兼各職，派王偉生接任上海郵政管理局局長云。王偉生原係我方郵務長，當時任上海郵政管理局郵務幫辦，為舊人升調。偽政權除添用日籍人員五、六人外，所調用者皆郵政舊人。蓋偽郵政總局籌備處主任居家驊，係服務郵政多年之郵務長，曾任江蘇郵政管理局長，以涉嫌考試弊案去職。其人久業郵政，暗中對於郵政亦多所維護，直至三十四年八月日本宣布投降，整個淪陷區郵政仍循維持原來通郵辦法，使郵政幹部均能維持於其工作崗位。嗣後後方郵政逐漸發展，所有中上幹部多自戰時淪陷區徵調，而淪陷區郵政亦賴此項人員予以維護，是淪陷區郵政實為郵政儲才之地，於戰後郵政甚有貢獻。

第十節 復員後之郵政

民國三十四年八月日本投降，戰爭結束，勝利復員，各機關分派人員前往收復區與光復區接收相關機構。郵政由於其管理制度之嚴密，加以淪陷區郵政之維持一切悉照成規，組織與制度未變，華北、華中上層雖有少數

日籍及偽政權人員，而絕大多數仍爲郵政舊人，八年中始終與總局聯繫，故其接收一如平時之更易首長，手續既簡，成效亦著，得力於淪陷區原來基礎完整。

郵政接收工作自民國三十四年九月至三十五年五月，先後接收日人與偽政權控制下之上海郵政總局駐滬辦事處，北平偽華北郵政總局，長春偽滿郵政總局，江蘇、湖北、上海、河南、安徽、浙江、廣東、河北、北平、山東、山西、吉林、遼寧、錦州等十四區郵政管理局，臺灣遞信部以及廣州灣法國郵政所設之湛江、赤坎兩郵局，湖北、安徽、河南、浙江、廣西五處原設管理局辦事處撤銷，郵政總局與郵政儲金匯業局均復員移至南京。還京後標列改進目標，首列「迅速」，其採取之方法：(一)儘量利用航空；凡因戰難交通困難地區，無論其付航空資費與否，悉付航空。(二)設立火車行動郵局。(三)擴展郵政汽車路線。(四)加速都市郵件投遞。(五)簡化郵政處理手續。第二改進目標爲「安全」，其實施爲：(一)創辦報值掛號郵件。(二)改善遺失郵件補償辦法。(三)實行員工無限保證。(四)加強稽查制度。(五)救護死信。並提出「公眾第一」口號，消除公眾與郵政隔閡，廣泛接受公眾對郵政批評與建議，並於各大都市郵局設公眾服務單位。又針對鄉村需要，普遍增設代辦機構，調整鄉村郵運路線，推廣投遞班次，畫定投遞地段，改善代辦待遇。內部作業方面則設置設計考核單位，簡化公文層次，獎勵員工建議。

第十一節 遷臺部署與臺灣郵政

郵政總局向設於首都，民國三十七年底時局突變，初有禁止各機關疏遷之明令，徐蚌會戰之後，首都已爲前線，郵政總局局長霍錫祥因公出國，如首都萬一淪入陷區，則等於整個郵政失去指揮中樞。當時全國共分二十七郵區，各區財務悉由總局統收統支，人員悉由總局統一調派，物料悉由總局統籌購配，業務亦由總局統一規範，對外則萬國郵政聯盟爲全世界郵政之最高機構。萬國郵政聯盟係由各國政府所組織，但具技術性而非政治性，一以各國最高郵政機關爲對象，各國出席萬國郵政聯盟理事會之代表必須服務郵政資深之從業人員，各國間郵政

帳目清算、現款撥畫、業務來往、郵票交換，概歸總局辦理。對內對外均屬重要。當時，東南西南尚屬完整地區，如能疏選部分郵務，尚可維持郵政主權，因此有西南郵務視導團之組織，前往廣州等地視察局務，於三十七年十二月底以總局人事室主任劉承漢改派視察率團前往廣州。視導團實際工作，係將重要檔案悉錄副本自隨，尤其是關係國際間之條約與帳目，並將總局與各區局來往文電概以副本抄送視導團。三十八年一月三十一日，交通部移廣州，總局霍局長偕行，曾通函各區局及郵政儲金匯業局，言其南來任務為請領貼補費及郵資調整事宜，以便與部院就近辦理。其時總局已移滬，局務由副局長沈養義主持，後將總局印信關防亦運抵廣州。五月二十一日，上海對外交通阻斷，旋上海淪陷，此視導組織遂為後來組成郵政總局之基礎。

臺灣郵政在日據時期依日本制度，郵政歸臺灣總督府交通局遞信部。光復後，由臺灣省行政長官公署交通處設置郵電管理委員會，於民國三十四年十一月一日成立，照原有組織加以監督，日人及偽政權人員仍暫留任。及日人陸續撤離，即由舊有國籍低級人員遞補；當時曾用大批本地員工，人浮於事。三十五年五月五日，交通部接管，當時郵電合設，法令無法統一，業無專精，收支亦無法平衡。三十八年四月一日，始照郵電建制畫分兩局，成立臺灣郵政管理局。一年之後，郵政收入由接收合設時每百元支出原僅收入二十二元五角三分者，轉為每百元支出，收入為一百零四元七角八分，即百元支出，可獲利四元七角八分情形漸趨穩定。其次即為臺灣郵政與國際間之聯繫。各地郵局雖均能收寄或投遞國際郵件，但並非各局均能與國際直接聯繫，我國必先指定若干地點之郵局為國際郵件互換局，所有往來國內郵件均經由此互換局轉發。在指定時，必考慮該一地對對外運輸與對內集散之便利。我政府遷至廣州後，來往臺灣國際郵件均由大陸互換局經轉，鑒於情勢，乃由郵政總局指定臺北為國際郵政互換局。及政府遷臺，復指定基隆、高雄兩地為互換局，於是臺灣對外通信暢通無阻。此項決定必須及時，如遷臺後再行決定，必有一時期之通信阻斷，或將引起國際間之猜疑。

民國四十二年，政府為加速經濟發展，實施四年建設計畫，郵政亦同時釐訂計畫；然以事業盈餘於繳庫外所餘有限，績效未彰。直至五十八年第五期四年設計畫開始，始於五十九年在盈餘項下撥充較多建設資金，以

促進郵政現代化爲目標，提出三項建設計畫，並依照目標逐期推行，迄七十年代止。其計畫爲：(一)配合都市發展，郵件處理機械化。(二)改進鄉村郵務，完成一鄉一局。(三)推展郵政儲金，協助經濟建設。關於第一項同年推行三位數郵遞區號制度，以爲郵件處理機械化之準備。同年十二月臺北郵局裝設電子處理郵件機械設備，是爲我國郵政步入機械自動化之始。嗣後繼續增設，並先後在各地成立函件處理、包裹處理中心，建立專業化郵件處理據點。關於第二項，對於當時尚未設立郵政機構之八十一個鄉鎮，各開設全功能郵局一處，並以汽機車收攬及投遞郵件，至民國六十一年全部完成。關於第三項，自民國五十八年起，設立電子處理中心，用電腦處理各項帳務及結算儲金利息，同時完成臺灣西部地區存簿儲金連線即時作業，並同時增開代理及集郵多項業務，期能成爲效率日增之國營公用服務事業。茲將民國元年至七十年郵政局所及業務概況表列於後。

表一 我國郵政局所及業務概況表（民國元年—七十年）

年次	局所數目	郵務里程 (千公里)	收寄函件 (百萬件)	收寄包裹 (千件)	儲金 (千戶)	匯兌 (開發千張)	簡易壽險 (投保千件)
一 年	六、八一六	一一三〇	一三二	八八一		二九八	
二 年	七、八〇八	二六四	一九七	一、三八一		六七七	
三 年	一二、五一〇	二八〇	二二二	一、六六二		七九九	
四 年	一二、七九一	二八四	二二七	二、〇三三		八一四	
五 年	一三、三五八	二九一	二五〇	二、二二三		一、〇三〇	
六 年	一四、九九三	三〇〇	二七八	二、六四〇		一、三六〇	
七 年	一四、五一三	三二〇	三〇二	二、七三八		二、〇四三	

八年	二二、四四六
九年	三〇、九二二
十年	三五、五四九
十一年	三八、六五七
十二年	四〇、一二二
十三年	四二、三一八
十四年	四三、九七〇
十五年	四四、五〇六
十六年	四二、九九四
十七年	四一、六七五
十八年	四三、五二一
十九年	四四、七五五
二十年	四五、四四三
二十一年	四五、二六一
二十二年	四二、六八六
二十三年	四六、五六七
二十四年	五二、六三六
二十五年	七二、六九〇
二十六年	六八、一五一

二四四
二九六
四二五
四三九
四四六
四五六
四六四
四七一
四六二
四五八
四六六
四八八
四九四
五〇六
四六七
四九四
五一七
五八五
五七〇

三四〇
四〇一
四四一
四二六
四七四
五二二
五六五
五八六
五八〇
六三七
七二三
七九六
八三七
七三九
七八八
八二二
八二四
八八二
五七八
三、五五一
四、二一六
四、五七〇
四、七九一
五、〇三八
五、七三八
六、五四一
六、〇一一
五、五四九
六、一七一
六、八五七
六、二一七
六、五一八
五、九三〇
六、二三四
六、二五五
七、〇一六
九、一〇五
四、九四七

二
八
一八
二六
三四
四一
五二
六一
五二
四一
二六
一八
二
二、三一五
二、七一四
三、一六八
五、五五五
四、〇五九
四、一一五
四、〇一八
三、七三三
二、七五四
三、二六四
四、二五〇
四、九〇一
五、四〇九
五、三二九
五、九二〇
六、四六八
七、〇六五
九、二六九
三、四八八

四十四年	二、五二三	九六	一二五	六五〇	六八	六五四	三
四十三年	二、〇五六	八八	一〇一	五六九	六二	六四〇	二
四十二年	一、八四四	六七	八一	五二六	五三	五八九	三
四十一年	一、五四三	五〇	六二	四二七	五〇	五八九	三
四十年	一、三〇五	三四	四九	二五九	三九	四八三	四
三十九年	一、〇四六	二一	三九	一七八	三五	三〇一	七
三十八年	一、四二三	一九	三一	四九	三三	三七三	一
三十七年	四八、一三七	五一五	九七一				
三十六年	五四、七三八	五五三	一、〇三八	二、六二〇	二六	二三〇	
三十五年	六八、八〇八	六一七	一、〇三九	一、一三一	七三〇	七、八四五	三三二
三十四年	六〇、九七三	五八一	五九二	一六六	二九一	四、七〇四	二二九
三十三年	二六、八二四	三七八	六六四	三〇九	二八七	五、二一三	一六九
三十二年	七〇、八九一	五九四	七三五	一、〇六一	二五〇	六、〇九一	六三
三十一年	七一、二九三	五九八	八六八	一、八四三	四一〇	七、八七〇	六二
三十年	七〇、九九九	五九八	八七〇	二、一四八	三七七	一〇、四〇四	五五
二十九年	六九、九一〇	五八四	八六七	四、〇〇八	三一八	九、三一四	四四
二十八年	六七、二四三	五五八	六一四	四、〇六八	二五一	七、二八二	三七
二十七年	六八、六五八	五六一	五二一	四、六〇八	二一〇	五、一一五	三七

四十五年	三、一四九	九七	一六〇	九〇八	八〇	九〇六	三
四十六年	三、八六七	一〇〇	二二七	一、五四九	七八	一、三〇四	三
四十七年	四、五〇五	一〇一	三三三	二、二七二	二三〇	一、八〇七	四
四十八年	五、五九一	一一三	三六三	二、九四三	二二九	二、三七四	五
四十九年	六、一一四	一一六	三三八	三、五六八	二八三	二、八六八	一四
五十年	六、四五七	一三四	三一	三、九五七	六九〇	三、一六二	一四
五十一年	六、六九八	一三六	三四二	四、〇九二	六六六	三、四四七	八
五十二年	六、七一三	一四二	三七一	四、二五三	七〇九	三、六三六	七
五十三年	六、八九四	一四七	三九七	四、四二六	七八一	三、八〇七	八
五十四年	七、〇〇八	一六七	三八〇	四、八六二	九一一	三、八三〇	八
五十五年	七、一一九	一六九	三六六	四、八一〇	一、〇四三	三、九五〇	一四
五十六年	七、一一八	一六八	三九一	四、九六一	一、二二七	四、六三五	三四
五十七年	七、四四三	一九〇	四四〇	五、五〇八	一、三八三	五、四九七	六九
五十八年	七、七五七	二〇〇	四九三	六、一九三	一、五九九	五、九八九	一〇一
五十九年	八、一四九	二〇〇	五五三	六、七七三	二、〇〇一	六、八七三	一四七
六十年	八、四六二	二四六	六二八	六、六六五	二、六三七	七、七七七	二〇九
六十一年	八、五九三	二四六	六九八	七、〇一四	三、三三五	九、一〇〇	二六一
六十二年	八、八五九	二四六	七六三	七、五八一	三、九四五一	〇、五一六	三〇九
六十三年	九、一七九	二四六	八三七	七、一七二	四、七一一	二、九七二	三六一

六十四年	九、四四三	五〇〇	八〇四	七、二五五	五、五六二	一〇、四七八	四二五
六十五年	九、七二七	六五二	七二五	七、五九六	六、四二一	九、八一	五一四
六十六年	一〇、〇三二	七四四	七四五	八、二九〇	七、四二八	一一、〇一三	五七七
六十七年	一〇、三二二	七五八	七九三	九、二二三	八、四二三	一二、五四〇	六四三
六十八年	一〇、五六五	七五九	八六四	一〇、〇五五	九、二〇九	一三、四四九	六三七
六十九年	一一、五三四	七五九	九二三	九、六二四	一〇、〇七六	一四、六四八	六二二
七十年	一一、八二七	一、三九〇	一、〇二〇	九、二一〇	一一、〇三三	一二、五一六	六一九

第六章 電 信

第一節 概 述

電信 (Telecommunication) 一詞，意指凡遠距離之通信皆屬之，初無限於利用電能與否。山於科學不斷發展，電信之定義亦屢經修訂。最早於民國二十一年在西班牙馬德里 (Madrid) 所訂國際電信公約，正式確定其定義謂：「利用有線電、無線電或其他電磁系統，以傳遞、發射或接收各種符號、信號、文字、影像、聲音或任何性質之信息。」及至七十一年在奈洛比 (Nairobi) 召開之國際電信會全權代表會議，由於光學通信技術發展成功，且其優越性超過其他各種通信系統，而將電信定義修訂爲：「利用有線電、無線電、光學或其他電磁系統，以發送、發射或接收符號、信號、文字、影像及聲音或任何性質之信息。」已將日後最新發展之數據通信業納入電信範圍內。我國於民國六十六年修正之「電信法」第二條第一款電信定義，即依上述國際電信公約之界說而訂爲：「應用有線電、無線電、光學系統或其他電磁系統，以發送、發射或接收電報、電話、數據、廣播、電視及各種符號、文字、影像、聲音或任何性質之通信。」文字雖略有出入，內涵則完全相同。

凡利用光波電能，通過各項機線設備，將一切信息、圖像不受時空限制，瞬息傳遍世界各地，是爲廣義之電信。而「電信法」所訂電信事業之範圍，指經營各種供公眾使用之電信業務，爲交通部所屬公共通訊事業之一，包括電報、電話與數據通信三者。廣播及電視之主管機關，另按廣播電視法規辦理，是爲狹義之電信。本章所述，以電報、電話與數據通信三者之業務內容爲範圍。

電報：經由電信網路傳遞之信息爲符號、文字、影像者，謂之電報。其傳遞工具如利用金屬導體之電纜爲介

質傳遞信息者，謂之有線電報；如利用電磁波或光波經由空間傳遞信息者，謂之無線電報；又如經國內網路傳遞者，謂之國內電報；經由國際網路傳遞者，謂之國際電報。

電話：經由電信網路傳遞人之聲音者，謂之電話。其傳遞工具一如電報，可分為有線電話、無線電話兩種。如以電話網路傳遞之範圍來分，在一市區內為市內電話；如經國內長途網路傳遞者，謂之國內長途電話；如經國際網路傳遞者，謂之國際電話。

數據通信：利用數位化電信網路與電腦相結合，藉以傳送、交換、處理與儲存資訊之整合體系，亦即近代最新發展之所謂高度資訊網路系統 (Information Network System)。此與電報、電話僅為人與人之間通信不同，數據通信則為人與電腦、或電腦與人、或電腦與電腦間一項通信技術，經由電信網路，可經濟、迅速而有效地提供各項資訊服務。例如一般用戶利用家中電話機、電視機，另增設一簡易鍵盤控制器，即可在家中接通至所需之資料庫查詢所需之資訊，顯現在電視機螢光幕上，因而擴大電信服務之範圍，更加強電信在進入資訊化社會所擔任之重要功能。

第二節 電 報

清同治十三年（一八七四），船政大臣沈葆楨以籌辦臺灣防務來臺。鑒於臺灣與內地通信惟恃輪船，遇颱風季節，船不可通；因欲敷設水線至廈門，再由廈門設陸線通福州，但議而未行。光緒五年（一八七九），中俄伊犁交涉，直隸總督李鴻章嘗苦於文報稽遲，而各國駐華使節亦屢以興辦電報為言，李鴻章即聘僱丹麥電報技術人員，試行架設自天津至大沽口北塘海口礮臺電報線試通軍報，成效良好，乃於翌年以軍餉墊款興建天津至上海所謂南北洋電報線，全長約三千餘里。並於天津設立電報學堂及電報總局，委盛宣懷主辦其事。七年（一八八一）十一月八日開放通報，是為我國第一條傳遞公眾電報之國營電報線。民國三十六年，政府宣布十二月二十八日為

電信節。當時電報係用點畫莫氏電碼(Morse Code)傳遞洋文字母及數字，自不適用於中文。同治十年(一八七二)以前，法人威基謁氏(C. A. Vignier)發明「四個數字爲一組，替代一字，將中文常用字六千八百九十九個按部首編印「電報新書」，供收發報人檢譯或由電報局代譯，中文電報乃得順利傳遞。

及至南北洋電報線完成，各地公私通信迅捷。電報之功能既彰，各省紛請架設，國庫不堪負擔，遂採用官督商辦制度。光緒七年(一八八一)，招集商股興建由滬至粵沿海各口陸線。九年(一八八三)，展建蘇州經杭州、浦城、福州、廈門、汕頭、惠州以達廣州線，稱滬廣線；又展設鎮江經南京、蕪湖、安慶、殷家匯、九江以達漢口，稱滬漢線。十一年(一八八五)，由漢口展線經荊門、萬縣以達重慶，又由成都經瀘州與貴州接通官線達雲南。十四年(一八八八)，廣東官線展設至南雄，商線自九江經南昌、吉安與南雄相接。嗣後陸續擴展，至清末，商線可達者計有：江蘇、安徽、山東、山西、河南、陝西、福建、浙江、江西、湖南、湖北、四川、廣東、河北(直隸)等省及蒙古；而各省自設之官線，自光緒七年至三十四年(一八八一—一九〇八)，在江南、兩廣、河北(直隸)、東三省、雲南、貴州、甘陝、新疆、川藏、福建、山東等省區之重要城市，均已設線通報。民國初年，電報線路年有擴充。至十六年，全國約有電報局一千一百餘處，線路九萬餘公里，惟經戰亂破壞，年久失修，機線陳舊，影響通信至鉅。政府奠都南京後，整修擴建，汰舊換新，同時並進。機件更新者，計有上海、南京、漢口、北平、天津、鄭縣、煙臺等處，通報效率倍增。至二十六年，全國電報局增爲一千二百餘處，線路約十萬零五千里。對口抗戰期間，後方線路增設二萬餘公里。復員以後，三十五、三十六兩年，均維持十萬公里以上線路。

臺灣電報始於清光緒三年(一八七七)丁日昌兼理臺政時期，曾敷設臺南府城至安平及旗後二線，總長約四十五公里(九十五哩)，是爲南線；原擬敷設臺南府城至基隆之北線，因丁氏以病去職，未及實行。九年(一八八三)劉銘傳接任臺灣巡撫，爲加強防務，擴建陸海報線。十三年(一八八七)完成臺北至基隆及淡水之北線，前者長約四十公里，後者長約十九公里。繼由臺南敷設連結南北兩線之縱貫線，取道嘉義、彰化、新竹而達臺

北，全長約四百一十五公里。海線則先後完成淡水至福州川石山，全長約一百一十七哩；安平至澎湖，全長約五十三哩。至此，臺灣對內對外通信之基礎奠定。甲午戰後，日本占據臺灣五十年，其間從事有無線電報及海底電纜等建設，頗具規模。

光復初期，因戰時損壞綦重，僅存有線音響機電報電路十三路，餘為話傳機電報電路，亦僅九十六路。民國三十五年，由交通部臺灣郵電管理局接管後，全力整修，至年底恢復省內有線音響機電報電路二十八路，話傳電報電路一百四十一路，省內省際無線電報電路共三十一路。三十八年引進電傳打字機，逐漸淘汰莫爾斯機，使電報通信機械化，並陸續增設直達電報電路。五十七年，引進傳真機，開放真贖電報。六十二年，引進電報交換機，開放用戶電報交換業務。六十三年，引用電腦電報交換系統，交換公眾電報。六十七年，引用中文電報終端機，將其納入電腦電報交換系統，與電傳打字機並行運作，以突破中文電報譯碼之瓶頸。國內公眾電報業務因電話發展迅速，逐年減少，惟因電報具有原始紀錄，故仍有其需要。至於電報交換及出租電報電路等業務，因經濟發展而快速成長，截至七十年六月底止，國內電報電路共一千六百六十六路，國際電報電路包括直達電報及電報交換電路、高速傳真電路及出租電報電路共七百九十八路。

第三節 市內電話

我國市內電話以光緒七年（一八八一）上海公共租界華洋德律風公司所經營者為最早，較貝爾於光緒二年（一八七六）發明電話僅後五年。以後，外商分別在漢口、青島、廈門等地設置電話。我國自辦電話，則自光緒二十六年（一九〇〇）南京電報局兼辦電話為始。光緒二十六、二十七年間，丹麥商人乘庚子之亂，在北平、天津私設電話，經多方交涉，於三十一年（一九〇五）收回。而武昌、漢口、漢陽等地電話則於光緒二十八年（一九〇二）由地方籌設；翌年廣州亦相繼興辦。其後上海、濟陽、福州、太原、煙臺、昆明等處續有部（郵傳部）

辦、省辦或商辦之市內電話。宣統三年（一九一）計有部辦電話局十八處，各省官辦、商辦電話局十八處。

民國元年，政府改郵傳部爲交通部，首先完成鎮江市內電話，武漢、南京、蘇州等地電話則改裝爲共電式，原有磁石式機件改移次要城市，並將各地商辦電話逐一備價收回。天津市電話局於十四年添裝部分自動電話。至十六年，交通部所屬之市內電話局計二十處，其中十四處爲磁石式、五處爲共電式、一處爲自動式與共電式參用，總容量約四通部萬餘號，其他省市民營者共約萬號。國民政府定都南京後，分將南京、上海、武漢、青島等局改裝自動式。省市民營方面，杭州、廣州、汕頭、桂林、福州、常熟等地新裝之電話亦皆爲自動式。據二十六年統計，屬於交通部所辦之電話總容量爲七萬六千餘號，省市民營電話約三萬餘號。

對日抗戰時，因各地市內電話必須維持最後通信，設備拆遷不易，而通話線路拆移更難，故能搶運後方者甚少。當時陪都重慶自動電話交換機多由南京、漢口兩地撤移而來，乃得將原有一千號擴充爲三千號。其後成都、貴陽、昆明、西安、金華、麗水、永安、南平、吉安、贛縣、泰和、衡陽、沅陵、常德、桂林、柳州、蒼梧、曲江等地市話，儘量利用舊料，加以整修分予擴充。至民國三十三年底，後方市話總容量共約萬餘戶。

勝利復員之後，收復區各地市內電話在抗日戰爭期中，擴建與減損情形不一，茲將各主要都市概述如下：

(一)南京：僅有自動式二千餘號，外線及地纜多被拆毀，留存者亦多不堪使用。(二)上海：市內自動式五千二百餘號。(三)北平：自動式一萬六千一百號，共電式八千三百號。(四)天津：自動式一萬八千號，共電式四千號。(五)漢口：原有自動電話全毀。(六)大連：原有自動式二萬號，爲俄軍拆去三千餘號。(七)瀋陽：自動式二萬號，爲俄軍拆去萬餘號。(八)長春：自動式一萬五千號，被俄軍及中共拆去及破壞約七千號。(九)青島：自動式九千零五十號。當時經積極搶修並擴充，至民國三十六年底，全國市話用戶達十七萬二千餘號，不包括私營電話約十萬餘號在內。

臺灣省市內電話，在二次大戰期間損壞甚重。民國三十五年五月，交通部接管時，全省自動電話交換機僅存三千三百號，較戰前損壞高達百分之七十三點六；磁石式交換機一萬九千零二十三號，損壞亦達百分之二十強；臺北、高雄兩地自動電話幾已全毀，乃裝設人工磁石式交換機三、四百號，暫維通話。經積極整舊更新，至四十

年初，臺北市自動電話交換機擴增至八千號，已全部恢復臺北總機之原有容量。並利用美援貸款建設一容納六千號總機之電話北分局，四十一年底完成四千號，共計一萬二千號。同年底，修復嘉義自動電話一千二百號、高雄二千號，士林一百號，其他縣市則悉付闕如。

自民國四十二年起，政府陸續實行四年至六年之長期設計畫，以期加速發展電信建設，尤以電話為主。五十年，全省自動電話達四萬一千餘戶，而臺中、臺南及基隆亦各有二千餘至四千餘戶不等。六十年，增至二十六萬三千九百餘戶，遍及全省各縣市及澎湖；六十六年，達一百一十四餘萬戶；七十年，增至二百八十一萬八千餘戶；十年倍增有餘，分布於鄉鎮村里，遍及濱海及綠島、蘭嶼、金門、馬祖等地。並分別興建鄉村電話交換局，以提供鄉村居民對外通信更多便利。

第四節 長途電話

光緒二十六年（一九〇〇）間，丹麥商人璞爾生乘拳匪之亂，從天津租界架設通北塘及塘沽，旋又延至北京之長途電話，私自營業；德商同時亦在天津、大沽間私設話線營業。前者於光緒三十一年（一九〇五），後者於宣統元年（一九〇九）分別給價收回。

民國二年，開辦山西省太原至包頭、湖南省長沙至湘潭間長途電話。十四年，天津、瀋陽間，北平、綏遠間，以及長江以北各地，相繼興建話線，均由各地電報局兼營業務；但因多屬單程鐵線，聲音不甚清晰，只能勉強應局部公務需要。總計當時交通部興辦之長途話線，僅約四千里。十六年，南京、上海間建設新線；十九年，完成杭州至上海話線。同時浙江省政府設立電話局漸次完成全省各縣市及重要村鎮電話網。繼之，山東、江蘇、安徽、河北、湖南各省省內長話線路之敷設，亦粗具規模。二十一年，交通部利用英國庚款加裝增音機設備，積極計畫建設全國長途電話網。二十三年，因架設華南各區長途幹線工程較鉅，特成立九省長途電話工程處專司其

事，延聘技術專才，訂購最佳機線器材，釐訂架空長途電話線路規則、測驗辦法、輸送與維持標準，所有規格制度漸臻完備。二十六年，首先採用載波電話電路，在上海、南京、杭州間開放通話；並架設完成下列各主要幹線：(一)自南京經蕪湖、安慶、九江至漢口。(二)自南京經蚌埠、徐州、濟南、天津至北平。(三)自徐州經開封至鄭州。(四)自九江至南昌。(五)自漢口至長沙。(六)自濟南至青島。(七)自天津至山海關。

此外，其他聯絡各省重要地點之話線，亦均次第完成。每年增建長話線路約一萬餘對公里。抗日戰爭前，國有長途雙銅話線計五萬二千二百對公里，悉照技術標準、規格建構，各幹線配裝增音幫電等機，使長距離通話聲音清晰；嗣又採用單路載波機，增加電路容量，減少傳輸損耗，質量均有改進。其時省辦長途話線情形概如下列：(一)江蘇約三千公里，另鄉鎮話線約一萬七千公里。(二)浙江約六千餘公里，鄉鎮線約三千公里。(三)河北六千公里。(四)河南一萬公里，鄉鎮線約一萬三千公里。(五)湖北四千公里。(六)湖南二千公里。(七)山東一萬八千公里。(八)陝西二千餘公里，鄉鎮線約一萬四千餘公里。其他各省亦各有數百至數千公里。除浙江省辦話線工程標準較高外，其餘各省則勉維短程通話。而在技術上最進步者，為廣東省政府與香港當局分段所建廣州香港間地下電纜，內有三十餘對心線，裝用負荷圈，全長一百六十餘公里，傳音清晰，為我國最早使用地下電纜之長途電話。

抗日戰爭八年中，長途話線損失甚重。時器材缺乏，財源維艱；而西北、西南電信建設原極薄弱，因有西南、西北長途電話網及防空線路網之計畫與實施；以重慶、衡陽、西安為中心，由此分布次中心，展接個別單位，並以能與後方各省完全聯絡為目標。首先完成筑柱、柱衡、衡長等段之三路載波機，加速電話之接轉，減少話務之擁塞；架設西安至南鄭經重慶至貴陽等段三路載波機，以增通話容量，替代增加線路，構成幅射狀之通信網。全部工程於民國三十二年完成，此為我國建立長途電話中心制之肇始。其間豫湘桂戰事連續發生，重慶與各地前線軍訊，端賴上述之長途通信網而維持暢通。同年年底，全國之長途銅話線，屬於戰前架設者，計二萬九千八百餘對公里；而於戰時新建者，計三萬六千九百餘對公里，合計共六萬六千七百餘對公里。淪陷敵後之地區遼闊，而長途話線反較前增一萬四千對公里，此因廣泛採用單路及三路載波機，增加電路容量所致。至於防空情報

之傳遞，以空軍根據地為中心，有線、無線電並用，構成嚴密防空情報通信網，凡空襲警報之發放與解除，悉以防空情報電話為依據。當時敵機濫施轟炸，報話線路時受損壞，立經搶修維護，乃得維持暢通。

民國三十四年勝利復員開始，即著手重慶至漢口、西安至徐州、漢口至南京、漢口至廣州、南京至北平、北平至漢口等六大幹線之修復工作，其中除平漢、京平兩段因戰亂未能修復外，餘均恢復暢通。三十五年，修復蘭州至迪化話線長達二千餘公里，構成邊疆通信網之主要幹線。同年，南京、上海、廣州、香港間，最新超短波電話電路建設完成，開放通話。嗣後兩年，修復華北、鄂北、豫中、大別山區、江蘇、江西及湘南各地線路。三十七年，戰亂益熾，原已構成之長途電話通信網路時遭破壞中斷，因之通訊不時須繞道接轉。如南京經徐州至西安之電話，因隴海路及沿江線之屢修屢阻，乃迂迴上海、杭州、南昌、長沙、黔江、重慶、南鄭等地接轉，方能到達西安，通信效率，事倍功半。據民國三十六年六月統計，全國長途電話線路共約十一萬一千五百六十餘對公里。

臺灣長途電話在日據時期，省內長途電話於民國二十六年後採用新型高週率無裝荷電纜，並建設基隆、高雄間縱貫長途電纜與六路載波通信系統。但於第二次大戰時損壞甚鉅，僅基隆、新竹間與臺南、高雄間共約一百四十三公里勉可維持通信外，餘均不復可用。三十五年由交通部接管後，立即從事修復工程。三十七年至三十九年初，修復縱貫全省四百二十四公里之長途地下電纜，全省長途電話始得迅速通達。三十九年，新建完成東西部超短波(V.H.F.)通信系統。民國三十八年一月，臺北、基隆間創辦立即電話(C.L.R.)，此為我國長途電話發展之新頁。至四十七年已推廣至各主要城市，為電信經濟開闢一大財源。民國三十九年，基隆、臺北間開放話務員長途撥號，由此，短程長途電話開始進入半自動化階段。五十二年，臺北、臺中間開放話務員長途撥號。五十八年二月，基隆、臺北間開放單向用戶長途制長途直接撥號。六十一年，臺中、高雄、臺北三個長途主中心局相繼裝設縱橫換機，完成全區長途自動撥號網路，由此長話業務步入自動化階段。同年，又引進最新之電子交換機，長途電話更進入現代化數位通信時代；並以鄉村電話不斷更新為自動式，至此全省市話與長話網路之自動化

終焉完成。

第五節 無線電報電話

光緒二十年（一八九四），廣東省於督署內及前山威遠各要塞與各江防艦艇設置馬可尼火花式無線電機，以作江防通信之用，是爲我國最早使用無線電之記載。三十一年（一九〇五），北洋大臣袁世凱在天津開辦無線電報學堂，聘義大利籍葛拉士爲教授，造就專業人才；一面訂購馬可尼火花式無線電機七部，分裝南苑、保定、天津三地與海籌、海容、海深、海圻四軍艦通報。三十三年（一九〇七），上海至崇明島之海纜損壞，乃分在吳淞、崇明兩地設無線電臺，設局營業，供公用通信，是爲開放無線電報供公眾使用之始。翌年，英商在上海匯中旅館私設無線電臺營業，清廷於宣統元年（一九〇九）收回，移裝上海電報局內，供與崇明電臺通報。未幾，德國西門子洋行獲允在北京、南京兩地，裝置德律風根新火花式無線電機，試通電報良好；旋由海軍部收購，分別成立北京、南京無線電臺，後南京電臺爲張勳所毀。

民國二年，交通部在張家口，翌年在武昌、吳淞、廣州，四年在福州等地先後設立無線電臺。繼之於九年在庫倫，十一年在迪化、煙臺設立電臺，均採長波瞬滅火花式，較上述江防所使用者進步。其時各機關紛設電臺，各自爲政，事權不一，而外人操縱侵凌，事亦屢見。其中較重要者，如七年海軍部與日商三井洋行所訂「中國無線電協約」，在北平雙橋設置高週波發電機式電臺；陸軍部與英商馬可尼公司訂約，購置軍用無線電機二百部。八年交通部與馬可尼公司訂約，建設庫倫、蘭州、迪化、喀什噶爾等處弧光式電臺。十一年向美國聯合公司借款，建立上海、北平、廣州、漢口、哈爾濱等五處電臺。此等訂約借款設立之電臺，均採用長波真空管式，購價高、條件苛，尤以雙橋電臺之中日合同，允許日本在華經營國際無線電通信三十年，且以八百萬日元所購之陳舊機件，裝置竣工後，竟不能與歐美順利通報，損失最重。

民國十七年至二十六年之十年間，我國無線電事業發展甚速。當時長波通信業已落伍，交通部於民國十六年積極籌辦短波通信。翌年在上海成立短波無線電臺，繼在重慶、宜昌、崇明、安慶、天津等地電報局內，裝置短波電臺，陸續開放通報。其間建設委員會基於本身業務需要，曾在各省市重要城市設立電臺，旋於十八年移歸交通部接管，事權始告統一。嗣再增設川、康、甘、寧、綏等地電臺，與已設之北平、天津、漢口、徐州及浙、閩、魯、皖各省之電臺，互為通信。另設置江岸及海岸電臺，以利船舶通信。至此，各地無線電臺與有線電信配合使用，構成一全國通信網。二十四年向英國標準電報電話公司訂購三點五瓩報話雙用機，分裝上海、廣州、汕頭三處，開放汕頭、廣州與汕頭、上海間無線電話，足為我國開辦無線電話之始。嗣上海、廣州、漢口、南京、南昌、汕頭等地之間，亦先後開放直達無線電話。二十五年，再向美國交通公司訂購四瓩報話雙用機，以拓展無線電話網路。此外，各省府及公私機構以短波無線電設備費用較低且易維持，為應本身內部通信需要，紛紛自行設臺，惟機件多係自振式，頻率不穩，相互干擾，因未納入管制，對空中通信秩序漸呈混亂。二十六年後，交通部擬訂之無線電報話通信網計畫，係以重慶、衡陽、西安為中心，遍及貴陽、昆明、蘭州、康定、桂林、南鄭、贛州、迪化等地，設立大型電臺十餘處及中小型電臺一百數十處，經數年之建設，卒告完成。及抗日戰起，另組織無線電通信隊，配屬於各戰區之前哨隨軍推進，以利軍民通信。迨衡陽淪陷，日寇進逼桂黔，開放重慶至寧都、永安、龍泉等三路無線電快報機，另增闢重慶與贛縣、永安間之無線電話，維持東南各省與後方重鎮之通信。

民國三十四年以後，東北與華北各地長途報話線路時遭中共破壞，通信維持困難，因之首都南京與各省通信，均賴無線報話。同時華中、華南亦普遍採用無線電報機與有線共用，以維持通信暢通。二十五年，接收美軍所留四路超短波報話機，開放南京、上海及廣州、香港間無線電話，為採用超短波無線通信之始。繼於南京、徐州間，上海至寧波、南通、揚州，寧波至溫州，福州至廈門，廣州至江門，汕頭至惠陽等處，相繼裝置超短波機，開放業務，成效亦著。

臺灣光復時，無線電通信設備損壞甚鉅。民國三十五年，交通部接管後加以整修。是年底，計恢復無線電報電路省內二十四路、省際七路，共三十一路；無線電話則僅三路。無線電通信業務之發展，由於社會經濟活動之需求，對電話之需要遠超乎電報之上，加以發展對外貿易，尤須全力擴建國際通信網；而國際電報之成長，亦遠較國內電報爲大。由於現代電信技術可將報話線路互用，而國際報話無遠弗屆，幾已成爲國內報話之延伸，故國內電報設備不因業務趨減而仍擴充更新，與國際電報同步提高服務標準。如五十五年增設電傳打字機，五十八年開放真蹟電報，六十五年推行電報交換，六十七年出租電報電路，以及六十七年建立電腦電報交換實用系統等。另有無線共用之國內電報交換及出租電路，快速成長達五千九百三十路。至於無線電話方面，歷年來在設備技術上之改進，不遺餘力，其較重要者：民國三十九年完成東部超短波電話通信系統，五十三年建立西部縱貫微波通信系統，以及自五十九年起陸續開放各地長途電話直接撥號，因使長話業務直線上升，實爲促進我國經濟發展之一大主要動力。

第六節 國際電信

民國十六年，國民政府奠都南京。建設委員會在上海籌辦國際無線電臺，交通部亦成立國際電臺籌備處。十八年一月十四日，首先開放上海至菲律賓馬尼拉及香港直達無線電報電路，是爲我國第一條國營國際電報直達電路。八月，中央決定電信應統一事權，由交通部接管集中營運。十九年十二月六日，上海國際電臺籌備完竣，設發訊臺於上海真茹及楓林橋，裝置二瓩至十瓩之大型短波發射機多部；設收訊臺於寶山縣劉行，裝置各式短波收報機。另於上海南京路沙遜大廈內，設中央控制室及營業處。中央控制室裝置鑿孔機、高邊自動發報機與遙控等設備，與馬尼拉、香港通報，開我國國際電信事業之新紀元。繼開上海至巴達維亞及上海至舊金山電報兩路，此工程歷時兩載，全由我國工程師設計建造。二十年，開放柏林、巴黎、西貢電路。二十一年一二八之淞滬戰役，

直茹及劉行兩臺陷敵三月，設臨時收發訊臺於滬西小沙渡路及靜安寺路，以維對外通信，事平遷回；同時增開上海至日內瓦一路。二十二年，增設莫斯科一路，另增設舊金山第二路。二十三年，再擴增倫敦、日本兩路。二十四年，增羅馬一路。二十六年，開放伯力電報一路，爲通莫斯科之輔助電路；另闢昆明與河內，天津與東京，廈門與馬尼拉，廣州與河內、上海，廣州與澳門、福州、廈門、汕頭，廣州與香港等直達電路。至此，沿海各重要商埠港口之國際電報均可直接傳遞，不必再集中上海國際臺轉發，提高速率，各方稱便。

國際無線電話始自民國二十五年之中日通話，初以上海、東京兩地爲限，嗣拓展東京以外各地區。繼於二十六年開放中美通話，旋中英、中德、中菲之問亦相繼開放通話。同年盧溝橋事變發生，在漢口局增開國際電路，將莫斯科、香港兩處報話改由漢口接轉；同時分在成都與昆明籌設國際支臺，並疏散上海等地部分機件設備移裝。二十七年一月三日上海淪陷，上海臺工作停頓；適昆明、成都兩支臺工程完成，隨即負起國際通信之任務。

三十一年，首開中美無線電傳真電報業務，爲紀念此一具有歷史性意義之創舉，軍事委員會委員長蔣中正曾與美國總統羅斯福交換親筆賀電。三十四年六月，成立重慶國際總臺，將成都臺改爲支臺，並裁撤昆明臺。抗日戰爭結束，國際臺在滬復員，迅即恢復歐美通信，結束成都支臺。三十五年五月，重慶電臺亦告結束；六月，籌設南京國際支臺，十月正式成立。京滬兩地爲我國政治經濟中心，分別開放直達歐美、東亞等地區報話，業務與口俱增。爲改善通信品質，向美採購最新之單邊帶無線電話機及高度之保密設備，於三十七年接轉中美電話，音質清晰，達到世界各國同一標準。除供上下邊帶各通一路外，可增若干附屬設備，即可傳輸四路電話，並增設高速電傳打字機及自動校誤多工電報機等。設備日新，業務日展。其時計有國際報話電路三十四路，居世界第三位。三十八年四月，政府南遷廣州，南京支臺機件隨同遷往；上海總臺疏散部分機件至臺灣，分別於是年四、五月間成立臺北及廣州兩支臺。八月，廣州支臺裁撤，部分人員及機件遷臺，合併設立臺北國際電臺，同時接收板橋之發訊臺，並在臺北電信局之桃園收訊臺增設國際收訊臺，與在臺北電信局北門報房內闢一國際電臺報房，業務乃得開展。

臺灣之國際電信，就業務言，概有拓展電報與電話、電報交換、出租電路、高速傳真、節目傳遞、電視傳輸、新聞廣播、數據傳輸、航海、衛星通訊以及百科資料供應等項。就技術言，歷年來之重大建設概有下列數項：

(一)超短波散射傳輸通信：民國四十六年，與日本國際電信電話會社合作建立研究超短波散射傳輸試驗電路，前後凡三次，於四十七年完成。證實散射傳輸通信之可靠性，高達百分之九十以上。曾向國際電信聯合會提出研究報告，作為中日兩國對國際地球物理學年之一項科學貢獻。至臺北與日本大阪間之超短波散射電報電路，於五十三年建立完成，並開始營業。

(二)越地平微波系統：民國五十六年，在屏東枋山建設越地平微波電臺，開放對香港通信業務。五十八年，在同地建立對菲律賓越地平微波系統，以應中菲間業務激增之需要。

(三)衛星通信系統：民國五十四年，美國與西歐首建第一個衛星鏈路以來，其放射功率與頻寬俱獲加大，電路容量劇增。我國於五十八年成立衛星通信中心，第一座對太平洋區衛星通信地面電臺於是年十二月二十八日電信節完工啟用。該臺巨型天線採用支柱型 (King Post) 近場號角反射饋波，直徑三十點四八公尺，可自動追蹤衛星；並開放美國、日本、韓國、泰國、新加坡、加拿大、澳大利亞、印尼、夏威夷、關島及馬來西亞等直達電路及越洋電視節目轉播。第二座對印度洋區衛星通信地面電臺，於六十三年一月完工啟用。天線採用輪軌型 (Wheel & Track) 四重反射饋波，直徑三十點四九公尺，操作維護均便；並開放對法國、西德、西班牙、義大利、沙烏地阿拉伯、英國、荷蘭及南非等國直達電路。第三座對印度洋區衛星通信地面電臺於七十年十二月完成；天線亦為輪軌型，其電子設備較第二臺新穎，不久即參加一九八〇年代國際五號衛星系統作業，增進太平洋地區衛星通信。

(四)海底電纜系統：前後敷設完成者有三個系統。第一條臺琉海纜：北起琉球縣志頭村，南迄臺灣頭城，全長六百八十里，於民國六十八年七月完成啟用；可同時傳輸四百八十個(四千赫)或六百三十個(三千赫)雙向話頻

級電路。此一海纜不僅可與日本通訊，且經由日、韓海纜系統聯接，可與韓國通信，並與第二號太平洋海纜系統網路及夏威夷海纜系統聯接，可與美國、加拿大通信。第二條臺呂海纜：由臺灣頭城至呂宋克里曼（Currimao, Luzon），全長一千零二十五公里，於六十九年三月完成啟用。此一海纜亦可傳輸四百八十個（四千赫）或六百四十個（三千赫）雙向話頻電路，除供對菲通信之用外，復可聯接呂港、菲新及印新海纜，完成臺灣與香港、新加坡及印尼間之通信。第三條臺關海纜：由臺灣頭城至關島塔吉辛（Tanguissen Point, Guam），全長三千一百五十公里，擁有六百三十個（四千赫）或八百四十五個（三千赫）高品質電話電路，於七十年五月完成啟用。該海纜可銜接太平洋一號及二號海纜通往夏威夷及美國本土，並可與太平洋英協海纜系統及澳紐加海纜系統聯接，以通澳大利亞、紐西蘭及加拿大。

④國際資訊檢索系統：民國六十年十二月，透過美國 Tymnet 及 Telenet 兩大資訊網，開放百科資料供應業務之專用電路，提供國內各學術研究機構及工商企業，隨時檢索所需資訊。

第七節 外商水線

清同治十年（一八七二），俄人假手丹商大北電報公司，自香港經廈門之鼓浪嶼敷設水線至上海吳淞（滬港線）；又敷設吳淞至日本長崎（滬崎線）水線二條。前者長約九百五十哩，後者各長約四百八十哩，是為外人侵犯我主權在我國經營電信事業之始。該公司後延伸水線至上海黃浦灘設局營業，初只收洋文電報，嗣將中文字編為四碼，印行「電報新書」（此為我國現行歷經增訂出版電報新編之前驅），收發中文電報。十二年（一八七三）英商大東電報公司亦自香港經福州之川石山私設水線至寶山（滬港線），長約九百二十四哩。同年，兩公司擅自架設陸線與水線聯接直達上海，非法登陸，同在英租界設局營業，侵害我國電信權益，幾經交涉，於光緒九年（一八八三）分別與兩公司簽訂水線登陸合同。其主要內容：有關大北電報公司者，規定該公司所架設吳淞至上

海陸線由我國備價收回，仍供該公司營運，不付租金。有關大東電報公司者，允許該公司在上海設局收發電報及其香港水線可在洋子角登陸與我國陸線聯接，交換條件爲英國允許我國在香港設局，但報費攤分，我國僅得百分之五，將不合法變爲合法，而報費之攤分，卻極盡不平等之能事。迨民國二十二年，交通部與兩公司交涉改訂合同，前後歷時五十年，經過至爲繁複，喪失權益至鉅。如與我國所訂齊價攤分報費辦法，使我國訂定國際電報價日亦受其束縛。民國十九年合同期滿，我國事先聲明，自二十年起所有合同一律作廢，各公司初持異議，迨至二十二年方同意簽字，遵章領取執照。至此，過去外商壟斷登陸權及水線運用權與齊價攤分辦法，方始取消。三十六年，執照期滿，我國事先擬定處理原則六點，並決定不再發給執照，其原則爲：(一)各水線在我國登陸處至五點六公里長度之一段，由我國收買，爲我國之資產。(二)在我國境內，所有通訊之一切運用事宜，完全由我國自辦。(三)所有在我國境內，水線電報收發事宜完全由我國電局統一辦理，不另設水線收發處。(四)水線電報之每字價目，按照國際無線電價目同樣規定及改訂。其自發報國至收報國間所收之全部報費除去應付第三方之外線費，應由我國與水線公司雙方平均攤分。(五)發往國外之電報，凡經發報人指定水線路由者，由該公司傳遞；其未指定路由者，悉由我國電局自行支配，公司並不得散發註有路由之空白報紙。(六)我國與水線公司所訂之通報合同，規定以三年爲有效期間。抗日戰後，各外商公司一再申請續發執照，交通部即依上述六項原則會商十餘次，迄未獲結果。

光緒二十六年（一九〇〇）拳匪之亂，華北陸上電線被毀，南北消息阻梗。大東與大北兩電報公司乘機私設自天津大沽經煙臺至上海水線（滬煙沽第一線），長七百二十九哩，後經清廷以英鎊二十一萬收回。當時因無此鉅款，乃訂期三十年，以報費攤還本息；在未清償前，由該二公司代辦代管；至民國十九年本利付清，收回自營。抗日戰爭時，被日人擄取他移。同年，法國電報公司亦乘拳亂，由海防敷設至廈門之鼓浪嶼水線（廈海線），長八百哩，設局營業。屢經交涉收回無效，嗣此線以維護不周發生障礙阻斷。

光緒二十八年（一九〇二），美商太平洋電報公司敷設自菲律賓馬尼拉至寶山水線，長一千二百六十四哩。

翌年，又私設陸線，接通上海，收發中美電報。於三十年（一九〇四）訂立合同，許其登陸，惟所設陸線作價歸我。

光緒三十年（一九〇四），德國、荷蘭電報公司山太平洋雅浦島敷設水線至寶山，長一千七百七十哩，並在上海設局營業。民國三年，日本對德宣戰，雅浦島一段爲日本竊割，寶山一段由其駐滬領事接管。

第八節 電信之國際侵害與交涉

第一項 陸 線

我國電信之受國際侵害與交涉，其有關陸線者，計有日、俄兩國。日本部分，當光緒三十年（一九〇四）日俄之戰，俄國戰敗後，日本除侵占瀋陽（奉天）至新民電線外，並在營口、遼陽、瀋陽、新民、鐵嶺、開原、昌圖、鳳凰廳、大東溝、大孤山等十處南滿鐵路境外，設立電報局收發商電，雖經一再交涉，迄無效果。至三十四年（一九〇八），簽訂中日電信條約，日本在南滿鐵路境外之電線，始由中國出價五萬元收回，並將安東、牛莊、遼陽、奉天、鐵嶺、長春六處電報局接至南滿鐵路境內之電線，以及各該處電報局內房屋，借與日本使用十五年。迨民國十二年期滿，交涉續借條款，未有結果。直至抗日戰爭結束，國土光復，始得收回。

至於俄國部分，日俄戰後，俄國擅設中東鐵路界外電報，經交涉歸還我國，有線路一千五百餘里、局所十餘處，但索價十二萬元，經付款並訂立交接合同後收回。此外當辛亥革命之際，蒙古受俄煽誘獨立。民國元年，俄蒙私訂協約，並附訂開礦、築路、電線等約。四年五月，蒙古取消獨立，改爲自治。同年六月，中、俄、蒙簽訂協約，其中第十七條關於電線事項：訂定自買賣城經庫倫至張家口電線，在外蒙境內之一段作爲外蒙產業；在與外蒙交界處設立由中、蒙派員管理之轉報局，其管理辦法及報費分攤等問題，另由三方委派代表會商。十月，交通部派員赴庫倫與會，蒙、俄所提均有損我國權益，歷事磋商，於五年一月始簽訂「自治外蒙電線合同」，有關

線路、報務、報費、帳目結算等項均經詳細協定。

第二項 水 線

關於外商水線，如大北、大東及太平洋三電報公司之侵害我國電信主權事實，已在第七節述及。現將川淡、滬崎、煙大、青佐各線與日本交涉情形分述如下：

(一)川淡水線：由福建川石山至臺灣淡水線，原係我國於光緒十三年（一八八七）所敷設，後因臺灣割讓於日本，其在臺灣之一端及其線路售予日本。其在川石山之一端，因大東電報公司在中國有水線登陸及傳遞電報之專利條款，日本遂委託該公司代管。該水線登陸期限，至民國十九年期滿。交通部初向日本提議收回，日本不予答覆，交通部遂於二十年五月派員赴川石山將該水線線頭自該公司拆去，停止通報。日本始來磋商，先簽訂一臨時辦法，將該水線在川石山之一端，改由我國電報局運用。

(二)滬崎水線：民國二年十月，中日兩國在東京簽訂滬崎水線合同，我國允許日本自長崎敷設水線一條至上海（嗣改至寶山）附近登陸，並設陸線至上海日本電局，收發上海與日本往來之日文電報與中日官電。該合同至民國十九年滿期，交通部與日簽訂「滬崎水線解決大綱」，允許日本在上海一端收發電報，由其移交中國辦理。後議定滬崎水線登陸及報務兩合同，因九一八事變未及簽訂。

(三)煙大水線：此線係根據光緒三十四年（一九〇八）所訂「中日電信條約」，由中日雙方共同敷設煙臺至大連水線，其中離煙臺七點五英里之南端，歸由我國施工管理；以北一端則歸由日本施工管理。惟日本在煙設郵局，每日得使用該線若干時，收發與日本往來之官電及煙臺本境之日文商報。民國十九年，我國向日方提議：自二十年一月一日起，該水線在煙臺之一端悉歸我國自辦，煙臺日本所設之局應即撤銷。日本藉詞延宕，終無結果。

(四)青佐水線：該線係德國於光緒三十一年（一九〇五）間在青島、上海間及青島、煙臺間所設之水線。民國

三年，日本對德宣戰，占領青島，即利用該兩線海纜改接至日本佐世保，乃有青佐水線之稱。十一年二月，華盛頓會議議及該線，曾謂日本於「中日兩國解決山東懸案條約」內聲明：「由青島至煙臺及青島至上海線，凡前屬德國之權利名義特權均歸還中國，惟該兩線之一部分為日本政府用以安設青島佐世保間之水線者，不在此限。」我國以該條約僅載明為日本利用，並非為日本所有，因提議應為兩國各得一半，其在青島之一端應由我國運用。幾經據理力爭，日本始允將該水線之一半無償讓與我國。至其運用，另以「了解事項」規定，由我國暫委託日本政府代辦，惟收發電報則歸我國青島電報局辦理。

除上述水線外，有關大北、大東及太平洋三電報公司設在上海收發及投遞電報之營業處，於民國二十二年由交通部派員收回。又上海、煙臺、天津三處由大北及大東電報公司所運用之煙滬沽水線各一條及其機件設備，於二十三年方始由交通部收回自營。

第三項 無線電

民國十年十一月，美國在華盛頓召開會議，討論太平洋與遠東問題。我國代表提出各國在華私設有線、無線電信及水線專利權案。同月，太平洋與遠東問題委員會舉行第八次會議，我國將撤退外國在華軍警及電信事業併案提會，指陳外國軍警及有、無線電信之設置，未經中國允許，均屬侵犯中國主權及領土與行政之完整，請與會各國宣告，以後非得中國政府之明白允許，不得在中國領土內駐紮軍隊、護路軍警或設置巡警，或建設經營電信交通事業。其未經中國允許而已有此項軍警或電信事業存在者，均應立即撤退。當經各國代表爭議多日，未獲徹底解決。我國代表因特提出聲明：「中國政府不承認亦不讓與任何外國或其人民，在使館界、居留地、租借地、鐵路地界或其他同樣地界內，未經中國政府明白許可而有裝設或經營無線電臺之權。」此項聲明經太平洋與遠東問題委員會第五次大會通過列入紀錄。後英國在喀什噶爾，日本在漢口、濟南所設之無線電臺先後撤銷。日本在青島所設之電臺，由我國備價收回。法人在上海所設之有無線電臺，亦於二十二年八月十四日停止收發商報。

第九節 電信之組織與機構

我國電信於清光緒七年（一八八一）十一月初八日津滬線完成後，即於天津東門內路南開津行館舊址設電報總局，首長稱電政總辦；沿線自天津之紫竹林、大沽口、濟寧、清江浦、鎮江、蘇州至上海等地分設七個分局；總局受北洋大臣李鴻章節制。十年（一八八四），閩浙線竣工，乃將總局移至上海，改稱上海電報總局；各電局等級則分爲分局、子局、子店及報房四等。後天津至山海關之電線以官款建成，另設北洋電報局於天津。嗣兩粵陝甘各省線次第告成，均成立官電局管理。二十一年（一八九五），總辦改稱督辦。二十八年（一九〇二），電報收歸國營，設電政督辦大臣，並派會辦大臣駐滬辦公。下設參贊、總董、提調等職稱，以及材料及收支兩所與翻譯、文案、總管、稽核、洋賬五處。三十二年（一九〇六），郵傳部成立，綜管路、電、郵、航四政。次年，接管電報總局，設電政局於上海。下設文牘、工務、交涉、會計、電話五科。三十四年（一九〇八），郵傳部設電政司，分設營業、監理、交涉三科。宣統三年（一九一），上海電政局裁撤。

民國元年，郵傳部改稱交通部。初設電政司，分總務、營業、稽核、籌度、考工、會計六科。二年，交通部改設路政、郵傳兩局；局內設總務、電業、郵政、航務、外務、考工、編查、會計八科。三年，交通部改設六司，電政分隸郵傳及會計兩司。五年，復設電政司，分設總務、監理、營業、計核、考工、主計六科。十三年，增設電業科。十四年，恢復電政督辦名稱，由電政司長兼任。

國民政府成立後，交通部設電政司，並於上海設電政總局。民國十七年，電政總局裁撤，電政司分設總務、電報工程、電話工程、監理、人事、財務六科。二十三年，交通部設會計長，電政會計移會計處主辦，改訂六科職掌爲管理、工務、業務、材料、人事、財務等項。後財務及人事於二十七年分由交通部財務司及人事處集中管理，電政司僅設管理、工務、業務、考核四科。而各地之電報局、電話局於民國二十四年起開始合併，改稱爲電

信局。二十六年，抗日戰起，爲便於指揮調度戰時通信，設第一、第二、第三區電政特派員，分別管轄各省電政管理局。三十二年，交通部電政司改組爲郵電司，成立電信總局，主管全國電信業務。六月十二日，中央公布「交通部電信總局組織條例」，依該條例，總局下設工務、業務、財務、供應及總務五處，分全國爲若干電信區，區設電信管理局。當時分爲五區，每區設電信管理局。三十六年勝利復員，重新畫分爲九區，每區各設一電信管理局。各區電信管理局所轄計有：第一區轄陝、豫兩省，第二區轄蘇、浙、皖三省，第三區轄湘、鄂、贛三省，第四區轄川、康兩省及西藏，第五區轄滇、黔二省；第六區轄粵、桂、閩三省，第七區轄冀、魯、晉、察、綏五省，第八區轄甘、寧、青三省，第九區轄東北九省及熱河。新疆及臺灣單獨設立電信管理局。南京、上海、北平、天津、漢口、重慶等六市均設特等電信局，直隸電信總局。

自國民政府定都南京後，即在上海籌設國際電臺，並於民國十九年設置收訊及發訊臺及中央控制臺；二十年二月正式成立，專司國際電信業務。二十六年抗日戰起，淞滬棄守，國際電臺遷往成都，另在昆明設立支臺。三十三年，國際電臺遷重慶，成都改爲支臺，昆明支臺裁撤。三十四年，國際電臺復員返上海，成都支臺結束。三十五年，重慶臺改爲支臺，增設南京支臺。三十六年，重慶支臺裁撤。三十八年五月，廣州及臺北兩處成立支臺。八月，廣州支臺撤銷。四十二年一月，臺北國際電臺成立。五十八年，改組爲國際電信局。七十年，電信總局組織條例修正，該局依法擴組爲國際電信管理局。

臺灣光復之初，郵電由臺灣行政長官公署接管；民國三十五年，改隸交通部，設臺灣郵電管理局於臺北。三十八年四月，郵電各歸建制，另設臺灣電信管理局。六十年代，由於經濟建設猛進，業務成長快速，舊有組織不敷需要，政府遂於七十年一月二十三日明令公布「修正交通部電信總局組織條例」及「電信總局所屬各區電信管理局組織通則」。依上項法令，自該年五月一日起臺灣全省分設北、中、南三區電信管理局；北區電信管理局轄臺北市、臺北縣、基隆市、宜蘭縣、桃園縣、新竹縣，中區電信管理局轄臺中市、臺中縣、苗栗縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、花蓮縣、臺東縣，南區電信管理局轄高雄市、高雄縣、臺南市、臺南縣、嘉義縣、屏東縣、澎湖

縣及福建省金門縣，並於是日分別正式成立。同時依該修正條例規定，將於民國五十九年由臺北電信局改組分設之臺北電信局及臺北長途電信局，前者併入北區電信管理局，後者則改組為長途電信管理局，亦於同日成立。

此外，面臨資訊時代之來臨，電信與電腦結合一體，非加強電信人員之訓練不為功。因於民國五十六年第一次世界銀行電信貸款計畫中預定設立電信技術訓練中心，五十八年正式改組為電信訓練所，訓練課程共分六科：1. 交換技術科。2. 傳輸技術科。3. 線路技術科。4. 電腦科學科。5. 管理科學科。6. 營業通信科。六十五年，先後舉辦一百一十四班，訓練在職人員二千七百六十三人。七十年舉辦三百二十二班，訓練在職人員六千五百四十三人。

為加強電信研究發展，民國五十八年，將民國四十年成立之電波研究所擴改為電信研究所（研究成果見下節）。七十年五月一日，成立數據研究所。開放數據專線出租業務，始於民國六十年十一月，是年僅出租專線二十路，及該所成立，旋即增至一千零三十三路。其業務較重要者計有：

（一）電傳視訊系統：利用電腦、電話網路與電視機，用戶可隨時接撥至其所需之資料庫，其所需之資料顯示在電視螢光幕上，而獲得資訊。

（二）電傳文件系統：以高速傳送各種電子資料文件至對方，為一種高速電傳交換業務，兼具辦公室自動化與電傳兩項特性，今後將取代電報交換業務。

（三）管理資訊系統：目前電信各項管理已納入正式作業者，計有人事資料、會計賬務、材料處理、固定資產及電信簡報等。

（四）用戶資訊系統：民國五十九年，建立報話費帳務處理系統；六十五年，復陸續開放各主要電信局中文電腦查號系統；七十年開放障礙申告系統。

第十節 電信之研究發展

民國四十年五月，交通部電信總局成立電波研究所，從事電波傳播、電離層、地磁及太陽黑子活動之觀測與研究，定期出版各項報告，深受世界各有關學術機構重視。及至進入五十年代後，電信科技突飛猛進，尤以電腦、光纖等相繼發明，使通信技術更具革命性之進步，因於五十八年五月一日將電波研究所擴組為電信研究所，其研究重心為與電信經營直接有關之電信系統、電信技術及電信器材之研究與發展。其主要任務有：（一）研究發展新電信技術及系統，使電信設備及人力作最有效之運用，以降低電信服務成本。（二）在技術上支援國內電信器材製造工業，發展國內電信器材自行設計製造之能力。其研究工作概可分電信傳輸技術、電信交換技術、電腦應用技術、電信線路技術及電波科學等五類。其已進入製造及應用之主要成果有：

（一）中文電腦查號系統：民國六十三年設計完成，六十六年臺北中文電腦查號系統開放啟用，推行於中區及南區。

（二）國內電腦轉報系統：係利用電腦自動處理及傳遞國內公眾電報，或經由國內轉接之國際公眾電報之交換系統。由前臺灣電信管理局、臺北長途電信局及該所合作研究而成。本系統在線上即時作業自動存轉電報，各終端機均經電信電路直接與電腦連接，電報可由終端機直接輸入電腦，經電腦分析處理後，自動傳遞至各收報終端機，故電報傳遞處理完全自動，不賴人工。至於上述所謂存轉，係指輸入之電報均先暫存於電腦，經由電腦處理完畢後，按照路由及電報優先等級，依次傳遞至收報端，若收報端正線忙中，則電報暫存於電腦，一俟空閒即予輸出之處理方式而言。此系統命名為CNS-II於民國六十五年七月正式啟用。

（三）電腦化電話障礙申告處理系統：利用電腦儲存及高速檢索能力，設計及時速線系統，以改善障礙臺及查詢臺之作業速度，於民國六十八年九月啟用。

(四)中文終端機：爲使各業作業電腦化，首須解決中文資料之處理。一般資料甚多中英文混合，而中英文字結構各異，處理方式有別，因此必須設計一套中文終端機，利用微處理機以處理中英文混合之資料。待資料處理完畢，再將其送至主機，可使複雜之中文資料處理進入電腦化。此項中文終端機，業於民國七十年完成設計製造，並於實際試用改進中。

此外，尚有國際電話直撥系統於民國七十一年十二月啟用；自動電話細帳計算系統及電話用戶申請裝拆、移機、過戶或查詢作業處理系統則於七十六年啟用，在此附帶敘明。

第七章 氣象

第一節 概述

氣象變化與人類生活息息相關，不僅影響政治之興衰，經濟之榮枯，且能主宰人類之文明進化。我國疆域遼闊，歷史悠久，自古即以農立國。先民適應各種氣候，生息繁衍，對大自然風雲變幻，雷雨風霜，從生活經驗中吸取氣象知識。由史書記載得知，我國殷商以降，即有占候之術，知以樹木動靜以測風力，猶如今之蒲移風級法；以琴絃之舒張以測潮濕，猶如今之毛髮濕度計；以觀察草木鳥獸以測節候之更易，猶今之物候觀測；以天象、物象以預測短期內天氣變化。相傳預測天氣歌謠更見諸史籍，可知我國氣象科學發軔至早。歷代政府行政機構亦設有專司「觀象」工作之職官，或稱太史令，或稱太史監，或稱司天監，或稱欽天監，乃屬皇帝近臣。亦可見歷代政府對氣象工作之重視。

我國有關氣象之記述雖歷史悠久，惟以古時自然科學尚未發達，其內容仍以經驗為主；且甚多氣象現象常與天文曆數互相混淆，更有藉神話以解釋氣象者，蓋以神權與君權思想時代使然。迨至明清時期，西洋科學東漸，氣象科學自亦傳入。清順治十六年（一六五九），比利時傳教士南懷仁（Ferdinandus Verbiest）首將溫度計、濕度計引入我國，並擔任我國欽天監正，是為我國使用西洋氣象觀測儀器之始。鴉片戰爭以後，外人在我國紛紛設立氣象單位，如法國在上海設立徐家匯天文臺，英國在香港設立香港皇家天文臺，德國在青島設立青島觀象臺；乃至日本、俄國亦在我國東北及西陲設立氣象機構，從事氣象觀測，蒐集氣象資料，無視我國主權，具見列強侵略我國之野心。

第二節 外人在我國創辦之氣象機構

清廷中葉國勢日衰，鴉片戰爭以後，沿海要港及內地大邑先後爲外人侵據闢爲租界，列強氣象工作人員亦乘勢而入，紛紛設立氣象機構。茲分述如下：

（一）上海徐家匯天文臺：英法聯軍之後，法國在上海取得租界，於清同治十一年（一八七二）設立徐家匯天文臺，並透過海關在我國沿海、沿江設立海關測候所，辦理氣象觀測及天氣預報。民國二十六年抗日戰爭爆發，該臺爲日軍占據；至三十四年抗戰勝利，列強侵略我國所訂不平等條約完全廢除，上海租界收回，上海徐家匯天文臺始由我國收回，改隸中央氣象局，並改組爲上海氣象臺。

（二）青島觀象臺：光緒二十三年（一八九七），德國派兵侵占青島；二十四年（一八九八）強租膠洲灣。爲發展港務航政，乃設立青島觀象臺，並在濟南等地設立測候所十餘處，從事氣象測報工作。民國三年第一次世界大戰爆發，日本乘機占據膠洲灣，青島觀象臺亦被日人占據。第一次世界大戰結束，我國收回山東一切被日奪去權利，青島觀象臺亦於十一年收回。抗戰軍興，青島淪陷，該臺又淪入日手。至抗戰勝利，青島觀象臺再度收回，改隸青島市政府。

（三）香港皇家氣象臺：清道光二十二年（一八四二），中英訂立南京條約，清廷將香港讓予英國治理後，成爲南海中重要國際港埠。爲配合海運需要，英人於光緒九年（一八八三）設立香港皇家氣象臺。民國元年改名爲香港皇家天文臺後，不斷擴充該臺業務，並在九龍啟德機場及附近島嶼設置氣象觀測站，漸成南海氣象情報中心。

（四）日俄在我國設立之氣象機構：俄國自清季取得在我國東北建築東清鐵路築路權後，又租借旅順、大連港埠，強取南滿鐵路築路權，即在鐵路及河流沿線之滿洲里、免渡河、太平嶺、琿琿、里河、哈爾濱等地分設氣象測候站，蒐集氣象資料，供作侵略之用。嗣日俄戰爭爆發，俄國戰敗，日人轉租旅順、大連，又取得南滿鐵路築路

權，並擴充氣象測站，在旅順、營口、瀋陽、長春以及滿鐵會社所經營之農場、苗圃普設測候所。九一八事變發生後，日軍占領整個東北地區，在偽滿傀儡政權下設立偽滿中央觀象臺，於是東北氣象機構全由日人操縱。抗戰勝利，東北重光，東北氣象機構雖由中央氣象局派員接收，但戰後東北地區初爲蘇俄控制，繼爲中共進據，由於戰亂不已，儀器設備、紀錄資料多已損失。

第三節 民初之氣象事業

民國肇始，百廢待興。政府鑒於氣象對於國計民生之重要，亟謀發展氣象事業。民國元年設立中央觀象臺於北平，隸屬於教育部，以爲從事氣象工作之始。當時觀測項目僅有氣壓、氣溫、風向、風力、濕度、降水等項。二年，政府復於教育部設置氣象科，規畫發展氣象業務。自六年至十一年間，先後在張北、庫倫、開封、西安等地設立測候所，均僅有地面氣象觀測。民國十年，中央觀象臺開始有天氣預報工作。惟當時測候站甚少，通信不便，因此天氣預報成效不彰。

民國初年，除北平中央觀象臺及教育部氣象科推廣設立之測候所外，由於農林、水利方面之需求，各省農林、水利機關亦設有觀測站或雨量站數十處，但多設備簡陋，組織系統紛歧，各自爲政；復以軍閥割據，戰亂頻仍，多被迫停頓。中央觀象臺雖成立多年，因困難重重，氣象業務始終無法推展。此時氣象界有識之士爲推動氣象科學之發展，於十三年在青島成立中國氣象學會，爲我國氣象學術組織之始。

第四節 北伐完成至抗日戰前之氣象事業

民國十七年北伐完成，全國統一，氣象科學立受重視，中央研究院於同年成立氣象研究所，並在南京欽天山

北極閣建立氣象臺，從事氣象科學研究。政府爲使學用合一，最先設東沙島測候所，又接收北平中央觀象臺，繼在上海、武昌、鄭州、西安、包頭、酒泉、寧夏、貴陽等地設立測候所，更在泰山觀日峯、四川峨嵋山金頂、天日山、天臺山、翠華山及黃山等處設立高山測候所；至二十年全國測候所已逾三百處。民國十九年，氣象研究所開始以測風氣球實施高空探測。二十五年，氣象研究所施放攜帶觀測儀器之探空氣球，實施高空觀測。至二十八年，全國施放測風氣球實施高空觀測者計有：南京、西安、北平、青島、廈門、香港、上海、杭州、重慶、昆明、蘭州等處。

民國十六年，我國學術界與外人組織西北科學考察團，前往蒙古、新疆、青海、甘肅等省考察，考察項目包括地質、地磁、氣象、天文、植物、考古諸項；而氣象爲考察中主要項目，於是邊疆氣象觀測工作逐漸展開。考察途中沿途測站多屬短期測候工作，但蒐集資料頗爲豐富，對於開發西北邊陲深具價值。嗣後正式在迪化、庫車、吐魯番、拉薩等地相繼成立長期測候所。

此時我國航空事業亦正在發展，氣象與飛航安全關係至爲密切，各航空機構爲策飛航安全，國內各機場亦相繼設立氣象測站。此外在軍事方面，由於裝備日新，氣象因素亦受到重視。海軍、空軍、砲兵、兵工亦各建立氣象單位。

我國氣象事業隨北伐之完成迅速發展，不論在學理之研究、應用之推廣，均有長足進步。自民國十九年至二十六年連續召開三次全國氣象行政會議，對統一觀測作業標準、規定氣象觀測標準時間等均甚有收穫。

第五節 抗日戰時我國氣象事業

民國二十六年七月抗日戰爭爆發，氣象研究所於是年遷移重慶，二十九年再遷於北碚。由於長期抗戰，戰區內氣象測站多遭破壞，乃積極向內地尋求發展，於陝西、西康各省設立測候所多處。而軍方爲配合作戰需求，亦

在戰區及敵後進行測候工作，因事機被敵人發覺而致工作人員壯烈犧牲者爲數甚多。

民國三十年，氣象行政日益繁重，中央研究院乃建議政府設立氣象行政機構，經國防最高委員會通過，設立中央氣象局，直隸行政院。至此氣象學術研究與氣象行政乃各有專司。

中央氣象局於重慶沙坪壩成立後，除接收氣象研究所所屬各測候所外，並積極推動籌設我國西南及西北測候網。至民國三十四年抗戰勝利時，該局所屬測站遍及湖南、湖北、陝西、甘肅、寧夏、西康、雲南、四川、貴州、新疆各省。惟抗戰時期交通不便，物力維艱，儀器設備難免因陋就簡。抗戰勝利後，中央氣象局亦隨政府遷回南京，改隸教育部。三十六年二月再改隸交通部，擴大編制，局內設技術、測政、總務三處，資料、統計、人車、會計、祕書五室；又設氣象總臺，下設區氣象臺九處，分區管理各省氣象站所。

勝利復員後未久，又以國內局勢不靖，該局初遷上海，再遷廣州。當時華南已爲軍政重心，空運、海運頻繁，該局乃推展廣州、海南島及廈門測報工作。迨至民國三十八年八月局勢逆轉，西南與東南地區聯絡不易，該局爲便於指揮，乃分設東南辦事處及重慶辦事處。東南辦事處設於臺北，指揮東南地區沿海各臺站；重慶辦事處指揮西南地區各臺站。至大陸撤守，各地氣象機構盡皆淪陷。

民國三十九年中央氣象局隨政府播遷臺灣後，設辦公室於臺北市，僅在松山、臺南、花蓮等機場設置氣象臺站。四十七年中央氣象局精簡機構，部分人員及氣象業務併入臺灣省氣象所，另一部分業務移交交通部氣象科學管理，松山等機場臺站則移交民用航空局管理，至此中央氣象局業務暫告中止。

我國氣象業務雖由中央氣象局統一管理，但軍方基於軍事需要另有組織。第二次世界大戰期間，我國在遠東地位日益重要，中美兩國軍事合作所組成之中美氣象合作機構遍布敵後地區，於抗戰貢獻良多。抗戰勝利後，美軍顧問團爲協助我國氣象復員與發展，力主將該合作機構交由中央氣象局接管，並依「合作協定結束辦法」，繼續由美方剩餘物資項下提供氣象儀器及通信器材，使中央氣象局復員重整獲得相當助益。政府又爲加強軍民氣象機關之合作連繫，於民國三十六年由中央氣象局、民用航空局、空軍總部組成聯合氣象委員會，定期開會，以畫

一氣象技術標準，增進氣象學術交流。

第六節 臺灣之氣象事業

臺灣之氣象事業發軔甚早，清光緒十一年（一八八五）即在基隆、淡水、臺南、高雄、鵝鑾鼻等地海關燈塔，設置氣象觀測儀器，開始氣象觀測，並向上海徐家匯氣象臺及香港皇家天文臺提供觀測資料。

甲午之役清廷戰敗，日人占據臺灣，已蓄南進侵略野心，積極發展氣象事業，於據臺之翌年（光緒二十二年），臺灣總督府先在臺北設立測候所（後改爲氣象臺），直隸於總督府，下轄各測候所。同年相繼在臺中、臺南、恆春、澎湖等地設立測候所。光緒二十七年（一九〇一）增設臺東、花蓮測候所。民國二十年設高雄觀測站，二十二年設阿里山測候所，二十四年設宜蘭測候所，二十五年設彰化嶼測候所，二十六年設大屯山、鞍部及竹子湖測候所，二十七年設新竹測候所，二十九年設新港、大武測候所，三十年設紅頭嶼（即蘭嶼）及日月潭測候所。嗣以臺灣航空事業發達，氣象情報需要日增，又在宜蘭、臺南、臺中、臺東、花蓮等地機場相繼設立出張所。三十一年設淡水測候所，三十二年設玉山測候所，至此臺灣測候網分布已具規模。三十二年第二次大戰期間，日軍爲南進侵略軍事需要，又在西沙羣島設立出張所。日人在臺灣所設氣象機構，除爲農林、水利建設之用外，其主要目的仍爲配合軍事需要，故全部工作人員日人占半數以上，且均居要津。

民國三十四年抗戰勝利，臺灣光復，政府派員來臺接收日人所遺氣象設施，並成立臺灣省氣象局，隸屬於臺灣省行政長官公署，三十五年設立基隆測候所，此時全省所屬之測候所計有二十處。三十七年臺灣省行政長官公署改組爲臺灣省政府，臺灣省氣象局改稱臺灣省氣象所，同時改隸於省政府交通處。五十四年臺灣省氣象所又改稱氣象局，仍隸屬交通處。

臺灣光復初期，日人遺留氣象設備多已老舊，工作人員亦因日人遣送回國，至感人力缺乏；辦公廳舍亦多破

舊，如蘭嶼、玉山等測候所或受戰爭影響，或因戰時物力維艱補給不繼，均已停頓。光復之後，各測候所站歷經整理重建，訓練人才，充實設備，業務年有進步。

臺灣位於東亞颱風路徑之要衝，又居環太平洋地震帶西部，故歷年因颱風、地震災害，使人民生命財產蒙受無可勝計之損失。茲將臺灣所遭受颱風與地震之特徵略述如次：

首言颱風災害，每年五月至十月期間，尤以七、八、九三月為颱風最盛季節。依據歷年來統計，各月份發生颱風平均所占比率：七月占百分之二十八，八月占百分之三十三，九月占百分之二十二，其餘各月共占百分之十七。颱風發生區域大都在西太平洋馬紹爾羣島至菲律賓羣島一帶。颱風動向大抵向西或西北方進行，登陸後轉向東北，類似拋物線路徑。颱風轉向頂點通常在北緯二十至三十度之間，實際進行路徑每次並不完全相同，多循高氣壓邊緣進行，並視氣壓分布情形而定。颱風進行速度在發生初期，移動速率較小，逐漸增加，接近轉向點時轉趨遲緩，轉向時更慢，轉向後速率再度增加，愈在高緯度速率愈大；行至臺灣附近時，通常平均速率約為每小時二十公里。颱風強度係以中心氣壓區分等級，臺灣區歷年來最強烈者在七百毫米以下，約占百分之五；強烈者在七百零一至七百二十毫米，約占百分之二十七；普通者在七百二十一至七百四十毫米，約占百分之五十五；微弱者在七百四十毫米以上，約占百分之十三；並按颱風風速每秒若干公尺，區分其強弱程度。與颱風俱來者為其所挾帶之豪雨，通常大雨傾盆，連續不絕，往往引起山洪暴發，河床泛濫，堤岸沖毀，房屋傾塌，田園淹沒，人民生命財產悉付洪流。

次言地震災害，由於臺灣適居亞洲大陸之邊緣，正在環繞太平洋之地震帶上；又因大陸邊緣地帶地殼較為薄弱，所生地震亦較內陸為多。臺灣之脊梁山脈均係縱貫南北，北部山脈傾向東北，南部山脈趨向東南，構成弧形，因之臺灣地質斷層方向與山脈走勢，大致趨於一致。由於此種地質環境之特殊，發生地震特多，約略可分為三地震帶：（一）西部地震帶：位於本島陸上之西側，與島軸大致平行，自新竹、嘉義而至臺南。（二）東部地震帶：北起宜蘭而經蘇澳，沿東海岸至花蓮，再南下新港而達臺東。此帶自宜蘭可延接西太平洋海底，其南端或與菲律賓

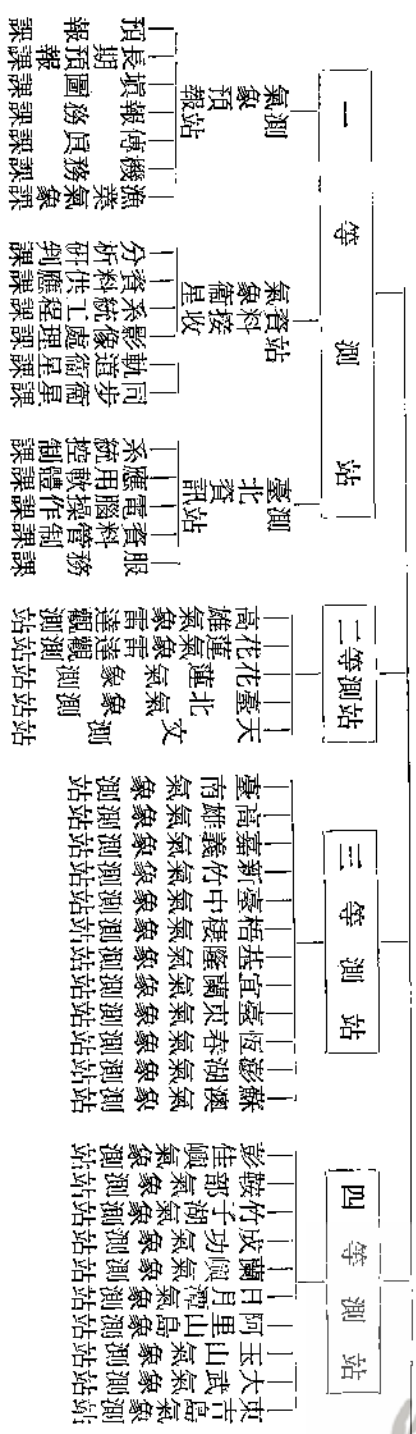
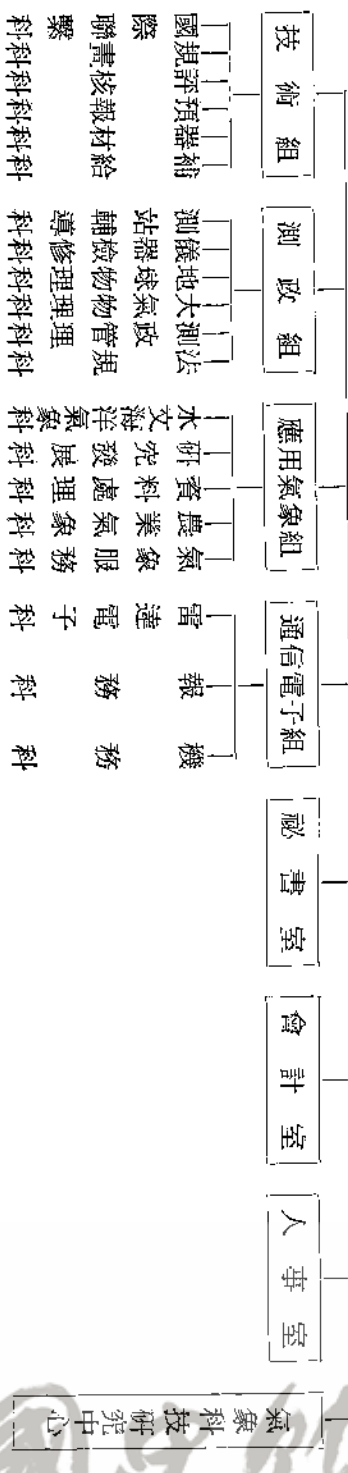
賓地震帶相接。地震帶作弧形朝向太平洋，亦與本島島軸相平行。（三）橫斷地震帶：自嘉義附近經中北部，遠可達琉球。

以上三地震帶震源深度各不相同，西部地震帶約自地面以下二至十公里；東部地震帶約自地面以下十至三十公里；東部海底地震帶則自四十至一百公里。至於地震之頻率，最大區域為花蓮港及嘉義兩地區附近，次為宜蘭經蘇澳至花蓮港離岸東方約五十公里及新港東南海底、臺東及綠島附近。

政府為確保人民生命財產之安全，提升國民生活品質，故一面要求提高天氣預報準確率，減少天然災害；一面研究發展，加強氣象服務，配合經建需要。為達成此項目標，光復初期致力整頓重建，以後逐年充實設備，培育人才，引進氣象科技，加強測報功能。民國五十一年，為維護臺澎航運安全及發展漁業需要，增設東吉島測候所。五十五年，獲得聯合國協助，在世界氣象組織防颱防洪示範計畫下，在花蓮設立花蓮氣象雷達觀測站，對發生於臺灣東方海面颱風之偵測發揮甚大功能。五十七年，為加強農業氣象觀測，在嘉義設立嘉義測候所，著重農業氣象研究，探討如何充分利用農業氣候資源，以配合政府推廣農業政策。五十九年，復在高雄設立高雄氣象雷達觀測站。至此花蓮、高雄兩氣象雷達站，對於出現在雷達涵蓋四百六十四公里以內之颱風、劇烈天氣現象之偵測，收效益宏。

由於經濟發展，社會進步，舉凡交通、運輸、觀光、漁、農、工、商各業，以及人民日常生活，對氣象預告之需求，日益殷切。臺灣省氣象局至需擴大編制，擴充設備，發展氣象科技，以期趕上時代，乃由臺灣省政府建議中央將省氣象局改制為中央氣象局。民國六十年七月，中央氣象局恢復建制，改隸交通部。六十六年，為配合臺中港港口氣象服務，設立梧棲氣象測站。七十年，為配合蘇澳港港口氣象服務，設立蘇澳氣象測站。中央氣象局恢復建制後，編制員額年有增加，至七十年該局編制員額為一百零一人至一百五十三人。茲將中央氣象局組織系統表列於下：（表一）

局長	局長
副局長	副局長



第七節 改制後之中央氣象局

中央氣象局自民國六十年七月在臺灣恢復建制後，內則由於國家經濟迅速發展，各界對於氣象需求日益增加；外則因科學進步，氣象科技已進入資訊領域，促使中央氣象局在儀器設備、測報技術及研究發展各方面均有長足之進步。茲將中央氣象局業務革新概況分述如次：

一、氣象預報

氣象事業係為社會大眾服務之工作，各界對氣象之需求，為準確之天氣預報，而預報有效期愈長，愈能迎合經濟及民生需求。該局針對此種需求，革新預報技術，提高服務品質；經研究改進後，由原來二十四小時短期預報，次第增長為三天及七天之展期預報。民國六十七年開始正式發布一個月長期預報，以供社會各界參考應用。中央氣象局發布天氣預報種類計有：區域天氣預報、近海漁業天氣預報、三天漁業氣象預報、十天漁業氣象預報、展期天氣預報、山地觀光區天氣預報、亞洲主要都市天氣預報、颱風預報、農業氣象預報、突變天氣特報、專業天氣預報、月長期天氣預報等。各種天氣預報經歷年研究改進，其預報準確率愈來愈高。

二、觀測業務

中央氣象局在臺灣全省各地依據氣象條件，選擇適當地點設置測站，故若干測站須設於高山離島地區，如玉山、彭佳嶼、東吉島等是。各站業務皆以執行地面氣象觀測為主，其中部分測站尚須辦理高空氣象觀測、地震觀測、海浪與潮汐觀測及氣象服務工作，並按其業務量之多寡分為二、三、四等級測站，均負有綜觀天氣與氣候觀測之雙重任務；其觀測資料可供天氣分析預報及提供社會服務與學術研究之需。該局觀測業務之重點如下：

（一）地面氣象觀測：該局所屬氣象觀測站共有二十四站，分布於全省各地。每站裝置必備儀器，定時實施氣

壓、氣溫、風向、風速、濕度、雲、天氣現象、降水、日照、日射、能見度、蒸發量等氣象要素觀測。各站觀測後即將觀測資料編譯電碼，經通信系統迅速傳輸至該局，同時並作氣候統計。

該局為推行氣象觀測自動化，自民國六十三年起，逐年分期更新觀測設備，已在臺北、高雄、臺中、嘉義、阿里山、花蓮、臺東、恆春、大武、梧棲、成功、蘇澳、宜蘭、澎湖、臺南、基隆及淡水各站，先後裝置地面氣象自動測報系統。此一系統附有資料傳輸設備，可將各該站自動觀測及部分必須目測之資料，輸入該系統處理，然後藉電信局數據電路，僅需三秒鐘即可傳輸至中央氣象局臺北中心站，使各測站觀測結果於短時間內在終端機顯示無遺，同時可輸入電腦處理。

該局為加強氣象觀測，充實基本觀測資料，除在臺灣全省設置直屬氣象測站外，並與有關機關合作，設立合作觀測站。先後設立琉球嶼、大禹嶺、天祥觀測站（民國六十二年），梨山觀測站（六十三年），溪頭觀測站（六十四年），武陵觀測站（六十五年），林口、合歡山、桤梧、華崗、中大觀測站（七十年），七股、扇平觀測站（七十三年），玉里觀測站（七十四年），共計十四處，以利山區及港口天氣預報參考。

此外各機關團體學校基於業務或教學特定需要，附設專用氣象觀測站，依其性質可分為氣候站、雨量站及農業氣象站，共有九百七十站，分隸於國軍退役官兵輔導委員會、臺灣電力公司、臺灣糖業公司及臺灣省水利局、林務局、糧食局、農田水利會與石門、曾文水庫管理局，分布全省各地。其作業標準、儀器維護及人員訓練，均由中央氣象局及其所屬各地氣象測站分區輔導。

（二）高空氣象觀測：中央氣象局原在臺北局本部施放無線電發信器探空儀，實施高空氣象觀測。後該局為加強高層氣象資料之蒐集，於民國六十一年在板橋市建立臺北高空氣象測站一處，每日定時施放高空探測儀，並採用 D-53B 型接收儀，探測高空各層次之氣象要素。其後該局為配合推動中之觀測自動化，又更新採用 8056 型接收儀及購置機動性高空氣象自動觀測系統一套，不僅節省時間、人力，增進資料解析度與準確性，且構成完整之高空氣象觀測網。

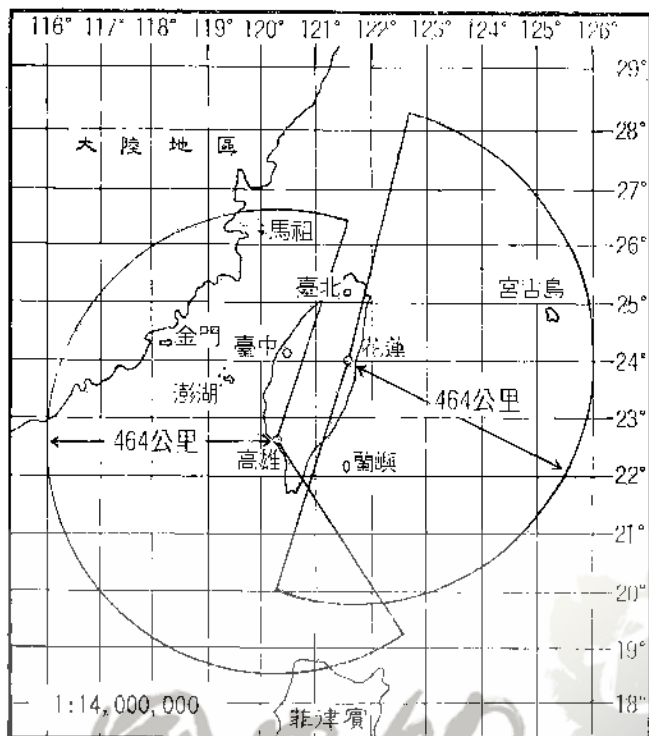
(三)雷達氣象觀測：中央氣象局花蓮氣象雷達觀測站及高雄氣象雷達觀測站分別於民國五十五年元月及五十九年元月建立啟用。當時該兩雷達站所裝之氣象雷達均為 WSR-64 型，使用年久，業已逾齡。該局於七十年十月先將花蓮雷達站換裝為 WSR-745 型氣象雷達，其後又將高雄雷達站亦予更新為 WSR-81 型氣象雷達。新裝雷達均具有電腦處理裝置，觀測方便迅速，可將觀測所得之雷達回波數據化，再依降水強度，分別為六種不同顏色層作彩色顯示，並由數據電路傳輸至該局預報測站之彩色顯示器上，供預報人員分析研判。（圖一）

四地球物理觀測：

1. 地震觀測：臺灣位於太平洋地震帶之西

部，故地震頻仍，為本省重要天然災害之一。中央氣象局各測站設有地震儀從事地震觀測者有十七站，其中鞍部測站為世界地震觀測網站之一。該局鑒於地震觀測之重要，歷經革新改進，逐步更新地震觀測設備，建立地震遙測系統。自民國六十九年起分期汰換臺北、宜蘭、花蓮、成功、臺東、新竹、臺中、阿里山、嘉義、澎湖、臺南、高雄、恆春、大武、蘭嶼等十五站地震觀測設備，並在該局建立臺北地震觀測中心，租用電信局數據電路，速線作資料即時傳輸。又中央氣象局為加強地震業務，發展地震預警科技，曾與學術機構合作，訂定兩個五年「加強地震測報與進行預測研究計畫」。

2. 波浪觀測：中央氣象局依據「加強漁業氣象方案」分期設立自動測波站，以加強測報沿海風浪狀況。民



圖一 中央氣象局花蓮氣象雷達涵蓋圖

國六十五年十二月在琉球嶼設立自動測波站，六十六年十月再在東吉島設立東吉測波站，六十九年六月又增設成功測波站。同年九月繼續設置鼻頭角測波站，完成建立臺灣沿海測波站網，俾供漁業氣象預報參考。

3. 大氣污染測析：在臺灣各地辦理放射性及非放射性污染資料測析，測析範圍包括自然降落地、雨水、海水、土壤中放射性含量及二氧化硫、煤塵之濃度，與雨水、海水氯離子、硫酸根、酸鹼值等資料，以供作大氣污染對氣候影響之研究。

(d) 天文觀測：中央氣象局設有天文臺一座，從事太陽黑子與日珥等項觀測，研究太陽表面活動週期與氣象之相關性；對日月蝕、行星、彗星等現象亦作不定期觀測；每年推算翌年之曆象、編印日曆資料表，供社會人士編製行事曆之參考，以期統一曆象。此外每年編印天文日曆贈送各界應用，以增進國民天文常識。「太陽黑子觀測報告」每半年一期，每年編印兩次，以提供國內外學術機構研究參考，並交換天文資料。

三、氣象通信

各國氣象機構辦理氣象預報必須具備健全氣象通信系統，以迅速蒐集全球廣大地區之氣象資料及情報，作為天氣分析之依據。中央氣象局為達到迅速交換氣象情報之目的，已建立完整之氣象通信系統，經歷年逐步充實，已具相當規模。民國六十一年，該局依據世界氣象組織全球通信系統亞洲通信網計畫，經與日本氣象廳協調，雙方租用國際通信衛星電路，建立臺北、東京點間通信，交換氣象資料，蒐集北半球及東亞地面及高空氣象報告，並將我國氣象資料納入全球通信交換系統，提供國際服務責任。六十三年，又建立與美國空軍氣象電路，直接蒐集美軍颱風警報及飛機偵察報告。嗣因「中美共同防禦條約」廢止，中美外交關係變更，為採取補救措施，經協調我空軍向國際電信局租用國際海纜琉球電路，連接美國駐日「府中」基地電路，連續保持蒐集資料來源。

在國內方面，中央氣象局與各測站之間早已設有印字電路。民國六十九年，復完成氣象傳真、電話加電報通信系統之裝置，構成快捷之現代化通信網，具有傳真廣播、電話及印字電報等三種多目標功能，使氣象資料傳輸

更為迅速便捷。其後又建立氣象資料無限電傳真廣播，以加強對海上航行船舶及漁農業等各界之氣象服務。

四、氣象衛星資料之接收

中央氣象局為發展我國氣象事業，引進最新科技，並配合世界天氣守視計畫，自民國六十四年開始籌建氣象衛星資料接收站，於七十年一月落成，正式啟用。此接收站位於臺北市中央氣象局現址，具有接收處理「地球同步氣象衛星」及「繞極軌道氣象衛星」資料之功能。設備新穎完善，被譽為世界最佳氣象衛星資料接收站之一。

氣象衛星有如太空中之千里眼，日夜為人類偵察天氣動向。目前由日本發射之 GMS 地球同步氣象衛星，每隔三小時觀測地球一次。觀測範圍，北自西伯利亞，南至澳洲，西起印度，東迄夏威夷，對地球表面幾達四分之一廣大陸地及海洋，所發生大氣現象或海洋現象能一覽無遺。

五、氣象業務全面電腦化計畫

中央氣象局鑒於過去以主觀天氣預報方法，其預報有效期及準確率均已達極限，尤其對小範圍劇烈天氣變化更難掌握，因此必須發展數值天氣預報。數值天氣預報係根據物理與流體力學之理論基礎，利用大型電腦快速處理極繁複之氣象資料，求取各種氣象變數之數值，以作天氣預報。先進國家發展數值天氣預報已有二、三十年歷史，證明能提高天氣預測效果，且此項尖端科學仍在繼續不斷研究發展中，將可導致應用上繼續進步。

中央氣象局自民國六十五年設立電子計算中心開始，即著手進行氣象預報作業電腦化先驅研究，經五年之試驗獲得顯著成效，已為氣象業務電腦化奠定良好基礎。六十九年，該局為達成氣象觀測、通信、預報、地震、雷達、衛星、資料處理暨行政管理等作業全面電腦化之大目標，乃釐訂「氣象業務全面電腦化」長程發展計畫方案，以引進超大型電腦，來發展數值天氣預報；建立即時連線系統，發揮整體運作功能，以突破預報技術瓶頸。此項計畫自六十九年六月至七十八年十二月，為期十年，分三階段執行，分別規定主要工作內容。總投資為新臺幣十三億七千萬元，其中硬體部分約九億元，用以租購超大型電腦為主要支出。預計在七十八年整個計畫如

期完成後，將可獲致多方面效益。其中重要效益爲：

(一) 整體效益：可擁有完善氣象資訊系統，達成全面電腦一貫作業之實際效益。

(二) 革新氣象業務：發展數值天氣預報，突破目前天氣預報困境。

(三) 提高災變預報能力：減輕氣象災害損失，提供定量氣象預報資料，以期防範豪雨、颱風及寒害等災害。

(四) 擴大氣象服務範圍：擴大氣象資料對工程、航空、航海、農漁牧業等服務，並配合空氣污染之防治，改善生活環境。

(五) 提高國際地位：改進本地區之預報，可使鄰近各國及來往機船同時受惠，並可增進與東南亞、西太平洋地區各國之關係，提高我國氣象科技在國際間之地位。

(六) 提升國家科技層次：本計畫除培育氣象人才外，亦可培訓超大型電腦專業人才，提升國家科技層次。

自民國元年我國設立中央觀象臺後，政府對於氣象事業雖予重視，但初以國內政局不定，戰爭連年，迨北伐完成，全國統一，氣象事業方期積極發展；其後復因對日抗戰，敵軍侵擾，不遑顧及；繼值國家多難，氣象事業之建設備受影響。政府遷臺後，努力建設，氣象事業爲配合經濟建設及民生之發展，歷年來銳意革新，充實設備，培育人才，加強研究發展，尤以中央氣象局恢復建制後，引進最新氣象科技，推行氣象業務全面電腦化，漸達國際水準，績效日著。

第八章 觀光

第一節 我國觀光事業之發展

觀光爲對他地、他國之人文觀察，包括文化、制度、名勝古蹟、風俗習慣、國情、產業結構、社會形態等，可廣增見聞、知識及提高素養等。觀光事業包含旅行業、交通業、住宿業、餐飲業、娛樂業等。

旅行業在我國是新興事業，其蓬勃發展亦屬最近一、二十年之事。往昔我國主要城鎮亦有代辦商旅行程事務之商號，稱之爲水腳。自民國十六年陳光甫於上海商業銀行提撥一部分經費，成立中國旅行社，是爲我國旅行業之創始。同年，陳又創刊「旅行雜誌」，介紹各地名勝古蹟。中國旅行社在開辦之初，曾分別和國內外鐵路、輪船等交通機構訂約，經售客票；同時在車站、碼頭等地派駐招待員，專司送往迎來，運輸行李。後其業務逐漸發達，數年之間，各主要鐵路沿線及沿海、沿江之城市，大都成立中國旅行社分社。此外，爲倡導遊覽，中國旅行社亦經常招組遊覽團，或赴國內各地名勝古蹟遊覽，或赴日本、歐美地區觀光。三十五年十二月，中國旅行社在臺北設立分社。四十年一月，分社與總社畫分，改稱臺灣中國旅行社。另民國三十四年十二月，臺灣旅行社成立，其前身爲日據時期之交通公司；四十九年十一月，該社移轉民營。

民國十九年，主管旅行業之鐵道部訂有「旅行業註冊暫行章程」，凡代旅客謀旅行上之便利，經售國內外各種車票、船票、機票，代客運送行李，或兼營與旅行有關之銀行業及其他關係旅行上一切事業之商業，均應依照規定向該部申請旅行業註冊，經核准發給執照後方得經營。二十七年一月，該部與交通部合併後，由交通部綜轄

全國交通事業，旅行業即改歸交通部管理。

觀光資源有名勝古蹟、文物、庭園、城市等。民國以來，此觀光資源均由中央及地方政府之主管社會教育機構負責管理。民國三年十一月，政府頒布教育部官制，其社會教育司掌理文藝、音樂、演劇、美術館、美術展覽、動植物園、博物館等業務。七年，政府頒布教育部各司分科章程，社會教育司之職掌增列「關於保存文獻古物事項」。十七年三月，大學院成立古物保管委員會，其保管範圍為保護古代陵墓、古建築、各處廟宇、古樹木、古物、古畫版、石刻。十九年六月，政府頒布「古物保存法」；次年七月，頒布其施行細則。二十二年一月，行政院議決設立中央古物保管委員會，各省市亦應根據該施行細則之規定，斟酌地方情形組織古物保存委員會，並訂定保護古物辦法。同時，各省市教育行政機關中主管社會教育之單位應有掌管博物館、美術館、公園等觀光旅遊場所及名勝古蹟調查與保管事項之職權。二十三年七月，中央古物保管委員會成立，隸屬內政部；其後，接收教育部所屬之古物保管委員會，並改組各地依據「名勝古蹟古物保管條例」所組織之名勝古蹟古物保存會。全國古物保存機關至此乃有畫一之組織。

此外，政府對某種特殊名勝古蹟常組成專門委員會負責管理，如民國十三年冬，國民革命軍及李石曾先生等將清故宮古物數十萬件收歸國有，成立博物院，設立管理委員會。十八年春，為保存江蘇吳縣崑山所屬慧業寺楊惠之手塑天王像，組織唐塑委員會。在各省勝地區，政府亦多設行政機構加以管理，如廬山管理局、莫干山管理局等，後均移歸內政部及省縣市民政機關管理。

二、國際觀光旅客

民國四十二年，政府正進行第一期四年經濟建設計畫時，鑒於國家在推進經濟建設過程中，應注重國民休閒活動，使其身心能保持平衡，以求社會之健全均衡發展。四十五年，由政府與民間同時成立觀光機構，共同發展我國現代觀光事業。其後，國際觀光旅客人數年有成長。

民國四十五年，來華旅客人數僅一萬五千人，觀光外匯收入約九十四萬美元。嗣後逐年遞增，至六十五年已

超過一百萬人；七十年突破一百四十九萬人，觀光外匯收入估計爲十億八千萬美元以上。二十五年來國際旅客人數增加約一百倍，觀光外匯收入增加約一千倍。（表一）

表一 來華觀光旅客統計表（民國四十五年—七十年）

年 別	總 計			外 籍 旅 客			華 僑 旅 客		
	人 數	成長率	指 數	人 數	成長率	占總計百分比	人 數	成長率	占總計百分比
四十五年	一四、九七四	—	一〇〇.〇	一一、七三四	—	七八.四	三、二四〇	—	二一.六
四十六年	一八、一五九	二一.三	一二一.三	一四、〇六八	一九.九	七七.五	四、〇九一	二六.三	二七.五
四十七年	一六、七〇九	(-) 八.〇	一一一.六	一五、五五七	一〇.六	九三.一	一、一五二	七一.八	六.九
四十八年	一九、三三八	一五.七	一二九.一	一七、六三四	一三.四	九一.二	一、六四四	四七.〇	八.八
四十九年	三三、六三六	三三.三	一五七.八	二〇、七九六	一七.九	八八.〇	二、八四〇	六七.七	二二.〇
五十年	四三、二〇五	七六.六	二八一.九	三四、八三一	六七.五	八二.五	七、三七四	一五九.六	二七.五
五十一年	五二、二〇四	二二.九	三四九.三	四四、六三五	二八.一	八五.三	七、六七九	四.一	一四.七
五十二年	七三、〇三四	三七.七	四八一.〇	六二、三四八	三七.五	八五.二	一〇、六七六	三九.〇	一四.八
五十三年	九五、四八一	三三.六	六三七.六	八三、〇一七	三五.三	八六.九	一二、四六四	一六七	一三.一
五十四年	一二三、六六六	四〇.〇	八九二.七	一一八、四六〇	四二.七	八八.六	一五、二〇六	二二.〇	一四.四
五十五年	一八二、九四八	三六.九	一、三二.八	一六〇、二七九	三五.三	八七.六	二二、六六九	四九.一	一三.四
五十六年	二三三、二四八	三八.四	一、六九一.三	一九八、二八	二三.七	七八.三	三五、〇三〇	一四二.八	二二.七
五十七年	三〇一、七七〇	一九.二	二、〇一五.三	二五〇、五九九	二六.四	八三.〇	五二、一七一	(-) 七.〇	二七.〇

五十八年	三七、四七三	三三·一	二、四八〇·八	三二、一八八	二八·二	八六·五	五〇、二八五	(一)	一·七	一三·五
五十九年	四七、四五三	二七·二	三、一五五·二	四〇九、七五六	二七·六	八六·七	六三、六九六		二四·七	一三·三
六十年	五九、七五五	一四·二	三、六〇四·六	四六六、五七〇	一三·九	八六·四	七三、一八五		一六·七	一三·六
六十一年	五〇、〇三三	七·五	三、八七三·六	四九六、七一五	七·一	八六·一	八〇、三二八		九·七	一三·九
六十二年	八四、三九三	四二·一	五、五〇五·五	七〇三、七七五	四〇·八	八五·四	一一〇、六一八		五〇·二	一四·六
六十三年	八九、八二一	〇·六	五、四七五·〇	七〇二、九六三	〇·一	八五·七	一六、八五八	(一)	三·一	二四·三
六十四年	八五、一四〇	四·一	五、六九七·五	七、五、六三〇	一·八	八三·九	一三七、五二〇		一七·七	一六·一
六十五年	一、〇〇八、一二六	一八·二	六、七三三·五	八五三、八七五	一九·三	八四·七	一五四、二五一		一二·二	一五·九
六十六年	一、一一〇、一八三	一〇·一	七、四一四·一	九三三、九三六	九·四	八四·一	一七六、二四六		一四·三	一五·九
六十七年	一、二七〇、九七七	一四·五	八、四八七·九	一、〇四五、九一六	一二·〇	八三·三	二三五、〇六一		二七·七	一七·七
六十八年	一、四四〇、三八二	五·五	八、九五一·四	一、〇九六、七三五	四·九	八一·八	二四三、六四七		八·三	一八·二
六十九年	一、三九三、二五四	三·九	九、三〇四·五	一、一一一、一三〇	一·三	七九·八	二八二、一二四		一五·八	二〇·二
七十年	一、四〇九、四六五	一·二	九、四一二·八	一、一二六、〇〇八	〇·四	七九·二	二九三、四三七		四·〇	二〇·八

在此期間旅客成長情形如下：

民國四十五年至六十年，此為高成長期間，年平均成長率高達百分之二十八點二。造成高成長率原因，主要為國內風景區暨交通、餐館、住宿及遊樂設施均有顯著之改善，入出境手續亦經簡化。自民國五十六年起日本即取代美國成為我國首要觀光顧客。

民國六十一年至六十七年，此為中成長期間，年成長率達百分之十三點七。形成成長率稍降原因，係受民國六十三年能源危機與六十四年中日航線中斷之影響。

民國六十八年至七十年，此為緩慢成長期間，年平均成長率僅為百分之三。係因在初期受到中美斷交及大陸地區開放觀光之影響。主要市場之美、日旅客人數均呈下降。

二、推展國民國內旅遊

自民國六十年起，由於我國經濟發展，國民所得逐年成長，兼以教育水準提高，工作時間縮短，國人日益重視休閒活動。同時政府為倡導國民從事有益身心之旅遊活動，亦逐年改善風景名勝地區對外聯絡道路，開闢北、中、南三條橫貫公路。此外高速公路、北迴鐵路及鐵路動力電化之先後完成，使旅遊交通方面舒適省時，對國民旅遊之發展裨益至鉅。再者政府對觀光遊憩地區之開發與經營管理之改進，如興建國民旅舍，放寬入出山區及海岸管制，興建登山步道、路標、露營地及避難小屋，出版國民旅遊叢書及風景區解說資料，輔導民間舉辦民俗、才藝、節慶等活動，皆能直接間接助長國民旅遊風氣之發展。

據調查：民國五十九年估計平均每人每年在國內旅遊為一點二次，總計全年為一千七百六十萬人次。至七十年增為二點零五次，估計全年達三千七百一十八萬七千人次。（表二）七十年臺灣地區主要風景名勝區遊客人數統計，排名前十名之風景區依次為：（一）南鯤鯓廟。（二）澄清湖。（三）陽明公園。（四）石門水庫。（五）故宮博物院。（六）麻豆代天府。（七）烏來。（八）日月潭。（九）溪頭。（十）關子嶺。遊客人數總計為二千三百八十萬一千九百四十一人。

表二 臺灣全年每人休閒時間、每人國內生產毛額、人口數及國民旅遊人次統計表（民國五十九年—七十年）

年	別	平均每人全年 旅遊人次 (T)	全年每人休閒 時間 ET (小時)	每人國內生產 毛額 PC (元)	臺灣地區人口 數 (千人)	臺灣地區國民 旅遊總人次 (千人)
五十九年		一・二〇三二	二二五三・〇	四七、三四三	一四、六七六	一七、六五八
六十年		一・二三九八	二二八四・〇	五二、二〇三	一四、九九五	一九、三四〇
六十一年		一・三六九四	二二〇四・八	五七、九一九	一五、二八九	二〇、九三六
六十二年		一・六三八二	二二二六・四	六四、一六五	一五、五六五	二五、四九九
六十三年		一・六七二三	二二四六・四	六三、七二三	一五、八五二	二六、五〇八
六十四年		一・七二三八	二二六七・二	六五、五五九	一六、一五〇	二七、八四〇
六十五年		一・七八〇八	二二八八・〇	七三、〇一六	一六、五〇八	二九、三九八
六十六年		一・八四一二	二三一九・二	七八、五六三	一六、八一三	三〇、九五六
六十七年		一・八九七四	二三五〇・四	八七、四四七	一七、一三六	三二、五一四
六十八年		一・九四九三	二三八一・六	九二、四一六	一七、四七九	三四、〇七二
六十九年		二・〇〇一一	二四一二・八	九六、八三六	一七、八〇五	三五、六三〇
七十年		二・〇五〇六	二四九六・〇	一〇〇、二八五	一八、一三五	三七、一八七

註：1. 平均每人全年旅遊人次與國民旅遊總人次，六十四年以前係根據觀光局六項交通建設對觀光事業發展影響之研究「

資料；六十五年至六十九年係根據觀光局六十三年至六十四年及七十年國民旅遊狀況調查報告資料以內插法推算。

2. 每人國內生產毛額（以七十二年度固定幣值計算），係根據行政院經建會中長期經濟建設計畫資料。

3. 全年每人休閒時間：根據經建會「臺灣地區綜合開發計畫（三稿）」資料，按全年五十二週計算。

4. 臺灣地區人口數：內政部七十一年「臺灣地區人口統計」，七十二年人口統計季刊（冬季）。

三、開放國人出國觀光

民國六十八年，政府開放國人出國觀光，此為我國觀光事業由單向變為雙向交流之始。開放國人出國觀光後，每年出國人數成長迅速。六十九年出國人數為四十八萬四千九百零一人，至七十年出國旅遊人數增至五十七萬五千五百三十二人，使我國成為亞洲地區觀光客主要產生國家。各國為爭取我國人民前往觀光，紛紛在我國設置推廣機構，計有南韓、新加坡、日本、哥斯大黎加、巴拉圭、奧地利、南非等國。除對我國形象提升有利外，對平抑我國對外貿易產生之順差亦有助益。

第二節 推進觀光事業之機構

一、政府觀光機構

民國四十五年八月，臺灣省政府籌備成立臺灣省觀光事業委員會；十一月，該委員會正式成立，為發展臺灣觀光事業之首創機構。四十八年八月，交通部成立交通部觀光事業專案小組。四十九年七月，交通部就原有觀光事業專案小組改名為交通觀光事業小組。五十四年五月，復改籌為委員會，於五十五年十月改組成立。

民國五十五年七月，臺灣省觀光事業委員會改組為觀光事業管理局，納入省政府正規體制。五十七年三月，政府設置臺灣觀光事業研究開發中心。

民國五十九年，交通部觀光事業委員會改組為觀光局，臺灣省及臺北市原設觀光單位均予撤銷。六十年六月，交通部觀光局正式成立。

臺灣省屬各縣市政府觀光事業建設工作是由各縣市政府建設局兼辦。民國五十七年臺北市改制為院轄市，臺北市轄區之觀光業務由臺北市政府在建設局下設第五科掌理。迨至六十三年經交通部觀光局協調，省市政府在各縣市政府編制中增設觀光課，專責辦理各該縣市觀光行政業務。

二、民間觀光社團

民國四十五年臺灣省觀光事業委員會成立後，當時交通處長及熱心觀光事業人士，為配合政府發展觀光事業之決策，聯合邀請與觀光事業有關之各機關、團體、旅行社、遊覽汽車公司、旅館界及銀行界代表籌組成立臺灣觀光協會。十一月，舉行成立大會，並選舉何應欽為名譽會長，游彌堅為會長。

該協會為一財團法人之民間組織，亦為成立最早之觀光社團。該協會自民國四十五年成立以來，結合民間力量，協助政府發展觀光事業，溝通觀光政策，反映社會大眾意見供政府採擇，並代表政府辦理對日宣傳推廣工作，出版臺灣觀光新聞月刊（日文版），協助政府舉辦國際性觀光活動、會議，主辦第一屆臺北國際旅展，並策畫民俗節慶活動等。

三、其他觀光社團

近年來，有全國性觀光社團七個：臺灣觀光協會、中華民國旅館事業協會、中華民國觀光學會、中華民國觀光教育學會、中華民國旅遊管理學會、中華民國導遊協會及中華民國領隊協會。另有地方性觀光事業團體二十七個，如各縣市觀光協會等分布於兩院轄市及全省各縣市。

第三節 觀光事業發展計畫與觀光立法

第一項 訂定觀光事業發展計畫與方案

一、早期觀光事業發展計畫

民國四十七年至五十七年間，政府曾先後實施「臺灣省觀光事業委員會及交通部觀光事業小組擬訂之「發展臺灣省觀光事業三年計畫」及第三、四期經建計畫中之觀光事業計畫。計畫內容要點主要在：

（一）觀光資源之整理利用：整建各地風景名勝古蹟，包括道路、風景布置及公共設施等。

(一)推廣國際宣傳：編印宣傳刊物，加強國際聯繫與宣傳，改善入出境及通關檢查手續。在民國四十九年至五十年曾先後實施停留七十二小時及一百二十小時可免辦簽證制度，國際旅客稱便。

(二)協助改善旅館設備，鼓勵民間投資興建觀光旅館。

(三)強化推進觀光事業發展之政府機構及民間社團。

(四)研訂觀光事業有關法規。

(五)加強從業人員之培訓。

二、加強發展觀光事業方案綱要之訂定

觀光事業為一綜合性企業，包含至廣，牽涉尤多。為加強各方面對此新興事業之密切配合，極需確定觀光政策及施政方針。民國五十七年，交通部乃擬具「加強發展觀光事業方案綱要」呈報行政院，並層奉總統蔣中正先生核可，交省市府及有關機關執行。該方案綱要如下：

其有關觀光政策方面為：

(一)確認觀光事業為達成國家多目標之重要措施，列為今後施政重點之一，比照工業給予獎勵。

(二)發展觀光事業，國際與國內應兼顧並重。吸引國外觀光旅客應以發揚我國固有文化、民族藝術及淳樸美德為重點，力求旅遊設備及導遊服務能適合國際標準；提倡國民觀光旅行，則應求平民化、大眾化及家庭化。

(三)發展觀光事業應以鼓勵私人投資為原則，而由政府負責規畫及興建配合之公共設施。

其重要配合措施為：

(一)加強中央及省市推進觀光事業之行政體制。

(二)擬訂觀光事業發展計畫。

(三)組設中華觀光開發公司。

(四)加強國際宣傳與服務。

(五)積極辦理有關觀光各項設施：

1. 加速擴建臺北國際機場。
 2. 興建基隆、高雄兩港「旅客中心」。
 3. 加強機場、港口管理，入出境檢查手續力求簡化，以便利觀光旅客。
 4. 簡化及加速觀光簽證手續。
- (六)加強風景區之整建及管理：

1. 加強建設重要風景區，整修通達道路，並選定若干重要風景區優先擬訂開發計畫，分期實施。
2. 確立風景區維護管理制度，並訂定維護辦法，特別注意環境整潔及衛生。在特定風景區設置管理處。
3. 建設海濱浴場遊樂區，尤以臺北近郊優良浴場為優先。

(七)輔導宣揚我國固有文化及民族藝術，保護山林、水源及稀有生物，以配合觀光事業之發展。

(八)培養訓練觀光事業從業人員。

(九)增闢開發觀光事業之財源。

三、透過各期經建計畫實施之觀光事業計畫

鑒於各風景區公共及遊憩設施之發展，已無法跟上遊客人數成長之速度，加以管理不善，造成髒亂及擁擠情形，亟待改善。又由於當時觀光市場過於集中日本、美國及華僑三方面，未能普及各國。同時國際觀光旅館供不應求，係因投資額大，而報酬率低，且建地難求，初被視同特定營業，故民間投資意願不高，以及觀光從業人員缺乏，素質有待提升等亟待解決課題，因此在以後各期經建計畫中，對於觀光事業部門計畫之執行重點係置於下列事項：

(一)風景區之開發、整建及管理。

(二)興建大眾化國民旅舍。

(三) 爲求觀光市場之均衡發展，對紐西蘭、澳洲等無邦交國家應特別加強宣傳與推廣。
(四) 鼓勵民間投資興建國際觀光旅館，協調政府有關部門提供必要之獎助，如稅捐減免、土地取得、中長期資金融通等。

(五) 實施觀光旅館業、旅行業、導遊業等從業人員及風景區管理人員之職前或在職訓練。

(六) 有效管理觀光資源，維護文化資產，保育自然資源，並美化環境。

(七) 開發東北角海岸風景特定區。

(八) 建設北、中、南、東四個觀光遊憩系統。

(九) 訂定觀光旅館分級制度。

(十) 繼續建設國家公園：

1. 繼續建設墾丁、玉山、陽明山國家公園，並加強管理及保育工作。

2. 成立太魯閣國家公園管理處，並繼續辦理實質規畫，據以進行建設、經營及保育工作。

第二項 完成觀光立法

一、研訂發展觀光條例

政府爲發展觀光事業，完成基本立法，經由交通部研訂「觀光法」草案一種，於民國五十七年五月報請行政院核定，修改爲「發展觀光事業條例」草案，並函送立法院審議。立法院於五十八年四月間開會討論，修正通過，並將條例名稱修正爲「發展觀光條例」，咨請總統於五十八年七月明令公布實施。嗣於六十九年爲配合觀光事業之發展，加強風景特定區之規畫、建設，健全觀光旅館業及旅行業之經營，交通部觀光局乃擬具「發展觀光條例」修正草案，於同年十一月奉准實施。修正後「發展觀光條例」有總則、規畫建設、經營管理、獎勵及處分、附則等五章，其要點爲：

(一) 明定觀光行政機構：交通部爲主管全國觀光事務設交通部觀光局，其組織另以法律定之；省（市）、縣（市）政府爲主管地方觀光事務，得視實際需要設立觀光機構。

(二) 實施觀光事業及風景特定區之整體規畫：觀光事業之整體規畫，由中央觀光主管機關調查研究國民旅遊趨勢及來華國際觀光旅客之來源等有關資料，訂定觀光綜合開發計畫，報請行政院核定後實施；風景特定區計畫應依據交通部會同有關機關就地區特性與功能所作之評鑑結果予以整體規畫。

(三) 名勝、古蹟及特殊生態動植物之維護與古蹟之整修復原：具有大自然之優美景觀資源，應規畫建設爲觀光地區；名勝、古蹟及特殊動植物生態地區，各主管機關應嚴加維護，禁止破壞。

(四) 觀光旅館業等級之區分：觀光旅館按其建築、設備標準、經營管理及服務方式評定其等級，發給標識，便利旅客選擇其合適之住宿設施，以鼓勵業者提升經營服務水準。

(五) 建立旅行業辦理團體觀光旅客出國觀光之契約制度：明定旅行業辦理團體觀光旅客出國觀光時，應發行由其負責人簽名或蓋有公司印章之旅遊文件，經旅客同意簽章後，其契約即行成立；旅行業因違約行爲對旅客所生之損失及損害，應負賠償責任。

(六) 導遊人員之僱用：導遊人員應經中央觀光主管機關或其委託之有關機關測驗合格，發給執業證書，並受旅行業僱用，……始得執行業務。

(七) 特有產品及手工藝品之銷售：觀光主管機關對各地特有產品及手工藝品，應會同有關主管機關調查統計，輔導改良其生產及製作技術，提高品質，標明價格，並協助在各觀光地區商號集中銷售。

(八) 實施觀光從業人員之訓練：中央觀光主管機關爲適應觀光事業需要，提高觀光從業人員素質，得設立觀光事業人員訓練機構，培育觀光從業人員，其所需之訓練費用，得向其所屬事業機構、團體或受訓人員收取。

(九) 制訂規章之授權：風景特定區、觀光旅館業、旅行業、導遊人員管理規則，由交通部定之，使有法定之依據。

二、研訂國家公園法

民國五十七年五月，內政部擬訂「國家公園法」草案，送請立法院審議，並完成立法程序，咨請總統於六十年六月公布實施。

三、制訂其他相關觀光事業法規

依據「發展觀光條例」之規定，交通部觀光局乃分別制訂各種子法以爲業務執行之重要法令依據；並爲配合業務發展需要，對該等法規隨時予以檢討修正，以求達到法規之適用性及可行性。茲將觀光事業有關之法規表列如下：（表三）

表三 觀光事業有關法規表

法 規 名 稱	公（發）布機關	公（發）布日期 (民國)	最後修正機關及日期 (民國)
觀光地區遊樂設施安全檢查辦法	交通部	58、10、9	交通部73、9、11
旅行業管理規則	交通部	61、2、2	交通部76、12、15
導遊人員管理規則	交通部	64、11、21	交通部74、7、8
觀光旅館業管理規則	交通部	66、7、2	交通部76、12、15
風景特定區管理規則	交通部	68、12、1	交通部74、1、11
觀光文學藝術作品獎勵辦法	交通部	71、6、29	交通部74、5、24
民間團體及營利事業辦理國際觀光宣傳及推廣事務輔導辦法	交通部	71、7、20	
觀光地區建築物廣告攤位規畫限制實施辦法	交通部	71、9、29	

第四節 觀光資源之規畫及開發與風景區之管理

第一項 觀光資源之規畫

關於我國大陸地區之觀光資源，另見中華民國史文化志「古蹟古物」一章，本節以臺灣地區為主。

一、臺灣地區之整體規畫

臺灣地區擁有豐富之觀光資源，除高山、森林、湖泊、海岸、海灘及岩石等自然資源外，尚擁有具歷史文化或藝術價值之各種古物、古蹟、民族藝術及民俗文物等文化資源。資源分布廣泛，且擁有獨特性。

爲使珍貴觀光資源獲得合理有效之利用與保育，有關觀光資源之規畫與開發即本下列三項原則推進：（一）先加調查再行規畫，依據計畫實施開發。（二）以觀光據點之整建，進一步規畫爲線與面之觀光系統。（三）在開發中兼顧資源保育。風景特定區及其他遊憩地區具有全國重要遊憩性質者，由觀光局直接辦理。

臺灣地區觀光資源有系統之整體規畫，始自民國五十七年交通部觀光事業委員會委託日本觀光協會辦理臺灣地區主要風景區之調查及規畫工作。該會於五十八年二月完成總報告，並擬妥野柳、烏來、石門水庫、日月潭、阿里山、恆春等六風景地區之規畫總圖。臺灣省觀光事業管理局依該計畫進行整建，並完成烏來、野柳、八卦山、鐵砧山、烏山路、霧社、松柏嶺等七處觀光資源調查，以及日月潭、碧潭細部規畫，復配合臺灣省林務局完成墾丁森林遊樂區之規畫建設。

爲配合國內觀光旅遊迅速發展之需要，促進觀光事業持續進步與發展，民國五十九年八月交通部觀光事業委員會委託美國夏威夷柯林斯、章翊及福斯特三工程公司研訂「臺灣區觀光事業綜合開發計畫」及「臺灣地區觀光資源調查規畫和開發建設表」，作爲我國第六、七期經建計畫執行之依據。該計畫係對臺灣二十餘風景名勝地區擬妥完整開發計畫，並選定臺北市、日月潭、阿里山、恆春和墾丁五處爲觀光目標區，集中人力、財力予以優先

開發。

二、地區性觀光資源規畫

地區性觀光資源規畫視其管理機關而異，國家公園由內政部直接辦理；森林遊樂區則分別由國立臺灣大學、中興大學及臺灣省林務局辦理；具有區域性或地方性觀光遊憩性質者，由地方政府辦理，中央或省協助之。

地區性觀光資源規畫主要有「風景特定區計畫」、「縣市發展綱要計畫」、「國家公園計畫」三類。截至民國七十六年年底止，各類計畫經核定者有：

(一)風景特定區計畫：本項計畫經核定者計有：東北角海岸、平溪十分寮、龍潭、梅花湖、小烏來、達觀山、清泉、谷關、八卦山、鳳凰谷、翠峰、東埔、仁義潭、月世界、六龜彩蝶谷、磯崎、石梯秀姑巒、小野柳、三仙臺、烏山頭水庫、阿公店水庫、北海岸、梨山、鐵砧山、大湖、五峰旗、草嶺、中崙、美濃中正湖、知本內溫泉、綠島及紅葉溫泉等風景特定區計畫共三十二處。

(二)整體發展觀光綱要計畫：本項計畫經完成者計有：澎湖縣、花蓮縣、苗栗縣、雲林縣、臺東縣、臺南縣、宜蘭縣、臺北縣、高雄都會區及桃園縣等十縣區之整體發展觀光綱要計畫。

(三)國家公園計畫：已完成國家公園計畫者計有墾丁、玉山、陽明山及太魯閣等四國家公園計畫。

第二項 觀光資源之開發與整建

依據「觀光資源開發計畫」，臺灣地區經畫分為北、中、南、東四個觀光系統；各系統內主要風景區之開發建設經費，除國家公園由主管機關直接編列外，其餘觀光資源之開發原則上由中央、省（市）與縣（市）三對等編列經費辦理。政府辦理項目為國民旅舍及各項公共設施等非營利項目，至於營利性之觀光遊樂設施，原則上採取鼓勵民間投資方式辦理。茲將歷年來各風景區之開發、建設情形說明如次：

一、北部觀光遊憩系統

(一)東北角海岸觀光系統：由於國際觀光旅客絕大多數時間均停留在北部，加上臺北都會區人口居各區之冠，因此北部區域觀光遊憩需求較其他區域為大，交通部觀光局於民國七十二年六月成立東北角海岸風景特定區管理處，並將該特定區開發計畫列為十四項國家重要建設計畫之一。該區北自臺北縣水湳洞，南至宜蘭縣北港口，沿線海岸地形複雜，山海交錯，富海蝕地形景觀，具有豐富觀光資源。建設計畫以利用資源特性，發展國民旅遊為主，國際觀光為輔，將遊憩活動分為陸上、河域及海洋三類，分別建設。目前已完成一部分，已使本區成為臺北都會區觀光遊憩據點。

(二)臺北都會區觀光系統：本系統包括臺北市市區、故宮博物院、中正紀念堂、國父紀念館、忠烈祠、龍山寺、孔廟及板橋林本源庭園等觀光據點，以人文景觀為主。近年來最重要建設之一為中正紀念堂、國家劇院及音樂廳，代表傳統中國式建築及庭園，吸引無數國內外旅客前往瞻仰及參觀。(另一為板橋林本源庭園，由觀光局、臺灣省政府及臺北縣政府共同負擔經費，於民國七十六年元月整修完成，開放遊客參觀，為臺北都會區添一勝景。)

(三)陽明山觀光系統：本系統包括北投溫泉、陽明山公園、七星山、竹子湖、夢幻湖、馬槽、擎天崗草原、內湖碧山岩及圓覺瀑布等，大部分均畫入陽明山國家公園範圍內，在不違反資源保育原則下，部分地區仍將開發為觀光遊憩據點，提供國民遊憩使用。

(四)北海岸觀光系統：本系統包括紅毛城、沙崙浴場、石門洞、白沙灣、老梅、金山、野柳、翡翠灣、萬里浴場及清人湖等，全部觀光據點均山淡水至基隆之臺二號公路所串連。為改善路況，該路拓寬工程已於民國七十四年七月開始。

(五)南北勢溪觀光系統：本系統包括碧潭、烏來、翡翠水庫、坪林及哈盆植物園等觀光據點。碧潭係早年著名風景名勝區，惟因範圍受限，周圍環境雜亂，較前沒落。烏來為國內外著名觀光地區，遊客甚多，惟因腹地狹小，已呈負荷過重，停車空間不足，已山觀光局協調有關機關提供土地，興建停車場，以改善交通秩序。

(4)石門觀光系統：本系統包括大溪、石門水庫、角板山、六福村野生動物園與龍潭小人國等。本系統原以石門水庫為主，除增建停車場並興建水上活動服務中心及休息室以推廣划船活動外，龍潭小人國遊樂區及童話世界等之興建，使本系統內觀光資源之開發已由線發展為面。

(5)蘭陽太平山觀光系統：本系統包括北關、大溪、頭城、五峯旗、龍潭、太湖、梅花湖及太平山森林遊樂區。計畫於五峯旗興建停車場，並由觀光局於太平山興建國民山莊，以供遊客住宿。

二、中部觀光系統

(一)中橫公路沿線及霧社支線觀光系統：本系統包括谷關、梨山、合歡山、翠峰、清境農場、霧社及廬山等。谷關為中橫公路主線西端之起點，原以溫泉著名，現因龍谷樂園之興建，已成為重要觀光據點。本地區之合歡山為國內冬季賞雪及滑雪訓練主要場所。鄰近之清境農場，風景優美，近年來經觀光局補助興建步道、停車場，並興建國民旅舍。

(二)日月潭、溪頭觀光系統：本系統包括埔里、惠蓀林場、日月潭、九族文化村、鳳凰谷、溪頭、杉林溪與草嶺等觀光據點，為臺灣地區最重要觀光系統之一，其開發建設情形如下：

1.日月潭：以其幽美之湖光山色聞名國內外，開發已具規模。近年來由觀光局補助完成玄奘寺、文武廟、公廁及遊艇碼頭之興建，添置新式遊艇。(鄰近之九族文化村於民國七十五年七月開幕後，具傳統色彩之山地文化村及優美歐洲宮廷花園，為日月潭地區更增一勝景。)

2.惠蓀林場：原係國立中興大學之實驗林場，因山林優美而發展成為新觀光據點。近年來經觀光局之協助，入山管制放寬，區內增設步道、停車場及遊客中心，並興建國民旅舍及體能活動設施。

3.溪頭：為國內頗為著名觀光據點之一，以高聳之林木、幽美之山林聞名，惟因遊客甚多，停車空間及住宿設施均感不足，最近增闢停車場及備房一百間之國民旅舍均已完工。

4.鳳凰谷鳥園：此園於民國六十年代開始規畫，七十一年開放遊覽，成為日月潭與溪頭觀光系統間之新遊

憩據點，並由臺灣省政府成立「鳳凰谷鳥園管理處」，專責經營管理。

5. 草嶺：係中部新設觀光據點，以區內陡峭之雄風岩壁及瀑布出名。近年來除由觀光局先後完成區內步道、停車場、公廁等公共設施外，民間住宿設施亦相繼興建完成。

三、南部觀光系統

(一) 阿里山觀光系統：本系統包括蘭潭、仁義潭、吳鳳廟、太平、瑞里、瑞峯、奮起湖、阿里山、東埔及玉山國家公園等觀光據點。吳鳳廟經觀光局配合省政府補助嘉義縣政府予以整修，並興建吳鳳紀念園，於民國七十四年九月開放。至於早已聞名中外之阿里山日出、雲海、櫻花、森林及登山鐵路均為其主要景觀。因鐵路載客量有限，以往每年遊客約僅二十萬人次。自民國七十一年九月新中橫公路通車後，遊客驟增，年近一百萬人次，以致停車空間、公廁及住宿設施均感嚴重不足。且公路沿線亦常發生壅塞，經觀光局邀集有關單位研商，決定一面研擬「阿里山公路沿線特定區計畫」，以為開發及管制依據；一面補助興建各項設施，已完竣者有阿里山閩國民旅舍（有客房七十四間）、公路沿線停車場七處、道路整建、環境美化及祝山停機坪整建等。

(二) 臺南都會區觀光系統：本系統包括臺南市古蹟、曾文水庫、烏山頭、尖山埤、關子嶺、虎頭埤、白河水庫及大地谷等。臺南市以古蹟聞名，經觀光局補助經費予以整修。曾文水庫為臺灣最大之水庫，近年來先後完成路邊花園、鳥宮、東口露營區、青少年野外活動區及停車場等設施，並完成具有五十六間客房之國民旅舍，使各項設施更為完整。鄰近之烏山頭水庫具湖光山色之勝，亦由觀光局補助興建國民旅舍、停車場、遊艇碼頭等。

(三) 高雄都會區觀光系統：本系統包括高雄市區、澄清湖、萬壽山、旗津、蓮花潭、月世界、阿公店、佛光山、小琉球及外圍之少年溪、瑪家富、谷灣山地文化中心等。旗津自高雄過港隧道完工通車後，可及性大為提高，正依計畫建為海濱公園。小琉球經規畫為琉球風景特定區，區內觀光發展已有多年，頗具規模。觀光局並輔助屏東縣政府興建露營區，增加遊憩設施。最近開發成功之玻璃底遊艇業務，使遊客得以更了解海岸知識，並促進該區之觀光開發。

(四)恆春半島觀光系統：本系統以墾丁國家公園為主，墾丁係第一個國家風景特定區，其後又成為第一個國家公園。區內可供作觀光之據點有：貓鼻頭、白沙、關山、墾丁海濱、墾丁森林遊樂區、鵝鑾鼻及佳樂水等地區。已完成恆春至墾丁道路美化、小灣海濱建設、佳樂水步道、涼亭等，並闢建完成鵝鑾鼻公園及佳樂水漁村公園，開放遊客參觀旅遊。墾丁國家公園管理處於民國七十三年元月成立後，復興建完成社頂公園。在住宿方面，觀光局除配合補助有關機關完成青年活動中心及鵝鑾鼻賓館供遊客住宿外，並鼓勵民間興建，已有凱撒公司投資興建國際觀光旅館，以及歐克公司投資於帆船石興建國民旅舍。

(五)澎湖觀光系統：本系統包括馬公、時裡海水浴場、林投公園、大榕樹、跨海大橋、西臺古堡、天作宮及離島桶盤、七美與望安、吉貝等觀光據點。各據點之規模雖不甚大，但配合澎湖純樸鄉野風光，有其獨特之觀光吸引力，近年來經觀光局補助，使各據點之基本公共設施粗具規模。解除戒嚴後，除軍事設施外，有關海岸據點均已開放供遊客觀光、垂釣，對澎湖觀光發展助益甚大。島上之天后宮經文化建設委員會與觀光局之支援，已整修完成，使此座臺灣創建年代最古老之廟宇，得以恢復原貌，展現於遊客面前。

四、東部觀光系統

本系統包括花蓮、臺東兩縣境內之觀光區，面積遼闊，資源豐富，環境未受污染，甚具發展潛力。本系統依地理區位言，分為太魯閣、天祥觀光系統與東部海岸觀光系統。

(一)太魯閣、天祥觀光系統：屬於國家公園範圍，歷年來之建設以改善路況、增建安全設施及水土保持為主。

(二)東部海岸觀光系統：北自花蓮縣之花蓮溪口，南至臺東縣之卑南溪口，全長一百七十餘公里，主要觀光據點有磯崎、石梯坪、秀姑巒溪、長濱八仙洞、石雨傘、三仙臺及蘭嶼、綠島，為東部最具吸引力之人文觀光遊憩資源。東海岸風景特定區管理處成立後，即專責本區域之開發、維護與管理。

第三項 風景區之管理

先是，臺灣省觀光事業委員會對於風景區之管理，除在烏來、野柳、日月潭等風景區先後輔導成立管理所，由當地縣市政府或鄉鎮公所派人負責維護管理外，曾於民國五十五年訂定「臺灣省風景名勝地區管理辦法」，並公布實施。嗣臺灣省觀光事業委員會改組為臺灣省觀光事業管理局後，為加強風景區整建管理，除研訂「加強本省風景區管理改進方案」外，並曾提議在若干特定風景區設置管理處，直屬臺灣省觀光事業管理局或市觀光處，以專責成。但因涉及地方自治事項之分割及行政區域之畫分事宜未果。五十八年七月「發展觀光條例」公布實施，明訂重要風景區或名勝地區得畫為風景特定區，專設機構經營管理。

民國六十年六月交通部觀光局成立後，對於風景區之維護管理，極為重視。曾於六十六年經多方協調，提高風景區管理階層，將日月潭、霧社、碧潭、烏來、野柳、太魯閣及虎頭埤風景特定區改由縣政府成立管理所負責。迄至七十六年底止經核定之風景特定區有六十四處，設有管理機構者二十七處，其中由中央管理者二處，省級機構管理者十一處，縣級機構管理者十四處。

觀光事業之主管機關對於森林、川源及稀有生物之保護，執行亦不遺餘力。曾參與野生動物之保育，特殊生物區之畫定及邀請專家辦理野生動物、鳥類資源調查等工作，並編印國民旅遊叢書，倡導生態環境保育，以保護珍貴之觀光資源。

第五節 觀光設施

一、觀光旅館業之輔導與管理

(一)鼓勵興建觀光旅館：臺灣之旅館業在民國四十五年政府正式開始積極推展觀光事業時，可接待外賓之旅館僅圓山大飯店、中國之友社、自由之家及鐵路飯店等四家，客房共一百五十四間而已。同年起政府全力鼓勵民間興建旅館，將國際觀光旅館列為獎勵投資生產事業之一，於是隨著觀光旅客之增加，旅館亦年有增多。五十三

年，統一大飯店、國賓大飯店及中泰賓館相繼落成，為臺灣經營現代化大型旅館之始。六十一年，臺北希爾頓大飯店開幕，則為臺灣旅館加入國際性旅館連鎖經營方式之始。

民國六十二年世界能源危機發生，各國經濟普遍呈現萎縮，政府為採取因應措施，特訂「穩定當前經濟措施方案」，其中規定限制高樓建築，提高各種稅率，並大幅調高電費等，有意投資之企業人士咸認經營觀光旅館無利可圖，紛紛放棄興建計畫，加上都市商業區建地難求，資金籌措不易，因而在六十二年至六十五年期間，無人興建觀光旅館，以致供需失調。為解決此一問題，經由交通部觀光局與內政部、財政部、經建會等有關機關協商，經報請行政院核准，於六十六年公布：都市住宅區興建國際觀光旅館列為「獎勵投資條例」之生產事業，多年來國際觀光旅館及一般觀光旅館乃能迅速成長。七十年六月，臺灣地區共有觀光旅館一百三十六家，客房共計二萬零七百八十七間，其中合於國際觀光旅館標準者有三十九家，客房一萬一千零三十九間；一般觀光旅館有九十七家，客房九千七百四十八間。

(一)觀光旅館之輔導與管理：觀光旅館分國際觀光旅館與觀光旅館兩種。國際觀光旅館係指依照「興建國際觀光旅館建築及設備標準要點」建造之旅館，觀光旅館係指依照「觀光旅館最低設備標準要點」建造之旅館。

民國五十二年，臺灣省觀光協會擬訂之「臺灣省觀光旅館輔導辦法」規定：新建、擴建或改善之旅館，凡經申請設立，並由觀光事業主管機關會同有關機關勘驗認為合於以上各種標準要點者，分別核准為國際觀光旅館或觀光旅館，並發給國際觀光旅館或觀光旅館登記證及專用標識，以資識別。如非依本辦法設立並發給登記證及專用標識之旅館，不得冒用觀光旅館名義營業。本辦法公布以前使用觀光旅館名義者，仍應依法重新申請核定。如違反本辦法規定者，得吊銷其觀光旅館登記證及專用標識。

民國五十七年，交通部觀光事業委員會為改進觀光旅館建築設備並加強管理，改訂「臺灣地區觀光旅館輔導管理辦法」，其中對於觀光旅館管理方面特加重視。並規定省市觀光事業主管機關應會同有關機關每年作定期檢查或臨時檢查，就檢查結果分別予以獎懲。

交通部觀光局鑒於觀光旅館輔導管理辦法及觀光旅館建築設備標準要點，均已行之有年，部分規定已不切實際，難應時代需要，乃於民國六十六年會同內政部、臺灣省政府、臺北市府等有關機關訂定「觀光旅館管理規則」，並將興建觀光旅館建築設備標準一併納入管理規則，以臻完備。

二、旅行業

(一)臺灣旅行業概況：臺灣旅行事業在發展觀光事業初期，僅有設在臺北市之臺灣、中國、歐亞、遠東、美國等五家旅行社。當時生意清淡，業務甚為有限，嗣後由於觀光事業之蓬勃發展，國際旅客來華觀光人數不斷增加，旅行事業亦隨之欣欣向榮。

(二)旅行業之輔導與管理：交通部對於旅行業之管理，曾於民國四十二年十月訂有「旅行業管理規則」，畫分旅行業為甲、乙兩種，甲種旅行業可辦理國際旅遊業務，乙種僅辦國內旅遊業務；所有旅行業之中請經營及監督管理，均依照該規則之規定辦理。嗣為適應事實需要，經隨時改進並將該規則加以多次修正。惟以法令對旅行業之設立未予限制，故旅行業者隨觀光事業之迅速發展而急劇增加，其數量已超過市場實際需要；因而形成旅行業者間之惡性競爭，有以低於成本價格競銷者，有藉購物索回扣及媒介色情等非法利益彌補虧損者，以致弊竇叢生。六十五年，觀光局切實加以整頓，並會同有關機關訂定「加強整頓旅行業方案」，停止旅行業新設或轉讓申請一年，除嚴格取締違法經營旅行業者，從嚴審查未婚女子出境證件，並同時檢討現有缺失，修訂「旅行業管理規則」，於同年十二月公布實施。惟政府停止旅行社申請新設之措施雖具減緩惡性競爭之作用，但旅遊市場功能亦隨之失調，靠行及地下旅行社林立。為提升旅遊服務品質，維護旅客權益，改善商業秩序，乃託中華經濟研究院就當時「旅行業如何正常運作與應否開放設立」問題，進行研究與評估，由觀光局作成建議案，提報交通部決定下列原則，以便修訂「旅行業管理規則」：

1. 旅行業分為綜合、甲等、乙等三類。

2. 七十七年一月起全面受理新設。

3. 分別規定以上三類旅行業應具資本額及保證金。

4. 旅行業設立分公司不再設限，並允許「綜合」旅行業因業務需要准於各地設置業務專員。

5. 提高經理人員之資格。

6. 「綜合」旅行業經營之範圍主要在辦理出國觀光之包辦旅遊業務。

三、觀光從業人員之培訓

(一) 觀光從業人員之訓練：我國觀光事業發展初期，旅館高級人才多賴早期勵志社及軍方訓練之外交接待人員擔任。民國四十六年臺灣省觀光事業委員會成立後，即辦理觀光旅館、旅行社、觀光社團從業人員、接待導遊人員及風景區管理人員之訓練，受訓人數計一千一百九十七人。

民國五十五年至六十年間，交通部觀光事業委員會同臺灣省觀光局洽請夏威夷大學東西文化中心協助，選派現職觀光行政機構之旅館高級管理人員，赴夏威夷接受為期三個月至六個月之訓練，受訓學員共九十一人，先後分七批前往；此批人才成為我國觀光事業和旅館管理之中堅分子。在此期間尙自夏威夷大學聘請東西文化中心主任陳帝賀博士 (Dr. Dai Ho Chun)、夏威夷大學觀光學院院長朱卓任教授 (Prof. Chuck Y. Gee) 等多人來華，舉辦三期觀光事業高級人員研習會。

民國六十年，觀光局成立後，先後舉辦旅館高級人員、旅行業高級管理人員研習會，以及西餐烹飪、餐飲、成本會計、導遊、出國觀光團體領隊等職前與在職訓練，共計二十四種，結訓學員約四萬人。

(二) 觀光專業人才之培育：人才之培育有賴學校較長期之教育。我國在發展觀光事業之最初十年，即自民國四十五年至五十四年間，國內各大專院校及職業學校從未有設置觀光科系者。迨至五十五年，山於觀光事業蓬勃發展，當年國際來華旅客已達十八萬二千餘人，引起教育界之重視，於是中國文化學院創風氣之先，首先設立觀光專修科，其後各校陸續跟進。目前各大專院校設有觀光科系者，有中國文化大學、靜宜女子大學、淡水工商專校、銘傳管理學院、醒吾商專、高雄國際商專、世界新專等七校。開設觀光課程者則有臺灣大學商學系、成功大

學交通管理系、東吳大學企業管理系；高中高職設有觀光科者有十所。此外觀光局並於六十二年邀請業者配合籌措觀光獎學金，提供各公私立大專院校觀光科系優秀學生，以示倡導獎助之意。

第六節 國際觀光組織與宣傳

交通部觀光局對海外宣傳推廣方式係以印製觀光宣傳刊物、拍攝視聽媒體、在國外旅遊專業刊物刊登廣告及邀請外國記者、旅遊作家來華訪問，增加報導為主；宣揚之重點在建立我國之良好形象，以文化傳統為主題，以政治自由、民主及經濟繁榮進步為從。此外為積極輔導業者組團參與旅展及其他推廣活動，以擴大宣傳效果。觀光局特制訂「民間團體或營利事業辦理國際觀光宣傳及推廣事業輔導辦法」，編列補助經費，獲得業者廣大支持，並獲經貿、新聞、外交單位之重視。

一、設置海外辦事處及代表

我國自民國五十九年依市場發展需要，設置海外觀光辦事處。五十九年四月及六月分別成立舊金山與東京辦事處，六十年七月成立法蘭克福辦事處，六十二年成立洛杉磯辦事處（七十五年三月遷芝加哥），六十七年四月、七月成立紐約及新加坡辦事處，七十一年四月設置澳洲雪梨辦事處。各辦事處主要工作係辦理各轄區內之觀光宣傳及推廣工作，代表我國參加國際旅遊組織之會議及聯合推廣活動，對轄區內之觀光市場從事調查並加強與當地旅遊業者及觀光機構連繫，促進觀光交流與合作，招徠旅客來華觀光。

二、參加國際觀光組織

自民國四十九年起，為加強與國際觀光旅遊業界之聯繫，觀光事業主管機關即先後以政府會員及贊助會員身分加入多項國際觀光組織。

目前我國已參加之重要國際組織計有：亞太旅行協會（Pacific Area Travel Association，簡稱PATA），

東亞觀光協會 (East Asia Travel Association, 簡稱 EATA)、美洲旅行業協會 (America Society of Travel Agents, 簡稱 ASTA)、拉丁美洲觀光組織聯盟 (Confederation De Organizations Touristicas De La America Latina 簡稱 COTAL)、旅遊暨觀光研究學會 (Travel and Tourism Research Association, 簡稱 TTRA)、國際會議協會 (International Congress and Convention Association, 簡稱 ICCA)。

爲積極參加國際性推廣活動，維持我國在國際關係中之地位，觀光局除積極參加國際組織之各項會議與活動，如年會、推廣會、研討會、交易會、展覽會外，並輔導相關之會員業者組團參加，以擴大我國在該組織中之分量與影響力。

三、參加國際旅遊專業展覽

國際旅遊專業展覽已被公認爲目前最經濟而有效之聯合宣傳推廣手段。過去數年觀光局所參加之展覽會除不斷增加與擴大外，並儘量鼓勵業者組團參加。參加之重要國際旅遊展覽會如下：西柏林國際旅展 (International Tourism Exchange, 簡稱 ITE)、倫敦世界旅展 (World Travel Market, 簡稱 WTM)、馬德里國際旅展 (Feria Intenational De Tourism, 簡稱 ITTUR)、瑞士國際旅展 (International Travel Trade Workshop Montreux, 簡稱 TTW)、荷蘭國際旅展 (Vakantie-Utrecht, Netherland)、哥本哈根旅展 (Rejs-Copenhagen)、美洲旅行協會年會旅展 (Asta Trade Show)、日本世界旅展 (Japan World Travel Show)、新加坡國際旅展 (Travex-Singapore)、日本旅行協會旅展 (Japan Congress of International Travel and Trade Show)、亞太區旅行交易會 (Pata Travel Mart)。

此外各駐外辦事處每年均配合東亞觀光協會各分會之推廣計畫，參加各項國際性或地方性之旅展。同時並配合經貿單位在國外之商展，展出觀光資料或派員參展，以擴大觀光宣傳及推廣工作。

第七節 便利旅客措施

一、來華觀光旅客之服務

民國五十六年六月，臺灣省觀光事業委員會奉省政府指示成立「臺北國際機場旅客服務中心」。六十一年，觀光局成立後該中心盡歸接管。六十八年中正國際機場竣工啟用，觀光局中正機場旅客服務中心遂於機場入境處設立服務臺。經辦服務項目包括：導引旅客辦理入出境手續、傳達郵電、聯絡親友、代訂旅館、安排交通車輛、答詢航情、提供遊覽資料、協尋失物及其他服務事項。

二、國人出國旅遊之服務

民國六十八年元月，政府准許國人以觀光名義出國後，國人中請出國觀光者日漸增多。為期旅客出國前能多瞭解國家進步實況及對海外旅遊環境有正確之認識，並協助旅行者辦好旅行前之說明會，以保障雙方合理權益，享受愉快之旅遊，交通部觀光局特籌設「旅遊服務中心」，提供旅行業、社會團體辦理行前說明會及出國旅客參觀。

編後記

交通爲國家一項重要施政，與國計民生息息相關。民國以來，交通工具日益發達，業務日趨紛繁。交通部現有之業務與職掌，包括鐵路、公路、水運、民用航空、郵政、電信、氣象、觀光等，各分設機關主管辦理，且大多屬專業性質。

中華民國史交通志（初稿）之編纂，必需藉助交通部及其所屬機構之協助，前國史館館長朱匯森先生乃拜訪當時交通部部長連戰先生，面請支持，承允盡力配合。嗣洽請對交通發展歷史有研究之學者多人，組成中華民國史交通志編纂委員會，並請前交通部政務次長陳樹曦先生及前常務次長魏巍先生共同擔任召集人，於民國七十六年四月八日召開第一次全體委員會，由朱前館長親自主持，說明纂修中華民國史之意義及構想、計畫等。由於交通業務各有其獨立系統，故決議由國史館致函交通部轉函所屬各業務單位，先編撰中華民國交通史史料長編，以供撰寫時之參考。

交通部於接到公函後，邀集各業務單位代表，成立中華民國交通史史料長編編撰小組，並舉行會議，由該部參事兼本志編纂委員程全生爲召集人，共策進行。前後共召開會議達八次。

本志編纂委員會則於修訂綱目，以及陸續彙集中華民國交通史史料長編編撰小組之稿件後，召開會議，推定執筆委員開始撰寫志稿。其間共開七次編纂委員會，討論撰寫問題，達成共識。並於初稿大致完成後，推定王委員開節擔任統編工作，期使體例文體一致。另公路一章初由王委員宏志主撰，未竟。繼由交通部顧問張澎先生重新撰寫。此外，王委員傳芳所撰寫之捷運系統，因屬民國七十年以後之範圍，故暫時保留。

本志除承歷任交通部長連戰先生、郭南宏先生及現任部長張建邦先生之大力支持外，尚有陳、魏兩位召集人之熱心領導，程委員全生之多方聯繫、竭力支援，全體委員之盡心盡力，以及朱前館長之逐章審閱，初稿始能成書。疏漏之處，尚祈賢達方家匡正，以備日後補行修訂。

茲將本志編纂委員會委員及撰稿委員、中華民國交通史史料長編編撰小組人員，以及志書組工作同仁等大名錄後，以誌留念，並申謝意。

中華民國史交通志（初稿）編纂委員會委員名錄

職稱	姓名	經歷
委員兼召集人	陳樹曦	前交通部政務次長 交通部顧問
委員兼召集人	魏巍	前交通部常務次長 交通部顧問
委員兼秘書	劉劍寒	國史館特約纂修
委員	程全生	前交通部主任秘書 交通部參事
委員	曾惠棠	立法院交通委員會專門委員
委員	王傳芳	國立交通大學教授 臺北市府顧問

中華民國史交通志（初稿）撰稿委員名錄

委員	王開節	交通部顧問
委員	王宏志	私立輔仁大學教授
委員	周煥彩	交通部研究委員
委員	范銳	前臺灣鐵路管理局局長
委員	張淵	交通部顧問

章次	姓名	備註
前言	陳樹曦	
第一章 鐵路	范銳	
第二章 公路	張淵	
第三章 水運	王開節 程全生	

第四章 民用航空	王煥彩	王煥彩	
第五章 郵政	王開節	王開節	
第六章 電信	王開節	王開節	
第七章 氣象	范銳	范銳	
第八章 觀光	范銳	范銳	
編後記	劉劍寒	劉劍寒	

中華民國交通史史料長編編撰小組人員名錄

單位	姓名	職稱	備考
交通部	魏巍	顧問	指導編撰工作
交通部	程全生	參事	兼小組召集人 負責全盤編撰工作
交通部秘書室	葉振祥	秘書	協助「交通行政」編撰

交通部秘書室	張榮彬	科長	同右
交通部參事室	徐耀祖	專門委員	負責「法規」編撰
交通部參事室	李明慧	編審	同右
交通部路政司	張天裕	科長	協助「鐵路」、「公路」編撰並審稿
交通部郵電司	金仁泉	專員	協助「郵政」、「電信」編撰並審稿
交通部總務司	高尊仁	科長	負責借、調閱有關檔案
交通部航政司	李振豐	專員	協調臺灣省交通處共同負責「港務」編撰
交通部航政司	李龍文	科長	協調臺灣省交通處共同負責「水運」編撰
臺灣省交通處	吳炳淵	視察	協助「鐵路」、「公路」編撰並配合交通部航政司共同負責「港務」、「水運」編撰
臺灣省交通處	陳子雅	股長	同右
臺灣省公路局	鄭光富	專門委員	負責「公路」編撰
臺灣省公路局	張仁德	課長	同右

運輸研究所	林志明	工程司	負責「捷運計畫」編撰
氣象局	馬偉生	技正	負責「氣象」編撰
觀光局	賴瑟珍	科長	負責「觀光」編撰
民用航空局	于家禎	主任	負責「航空」編撰
電信總局	甘鎮南	科長	同 右
電信總局	曾文斌	委員	負責「電訊」編撰
郵政總局	時 箴	祕書	同 右
郵政總局	潘永綏	專任委員	負責「郵政」編撰
地下鐵工程處	林文雄	組長	同 右
地下鐵工程處	陳一存	主任祕書	負責「地下鐵」編撰
臺灣省鐵路局	蔡冠龍	專門委員	負責「鐵路」編撰
高速公路局	王之堯	祕書	負責「高速公路」編撰

運輸研究所	周煥彩	研究委員	協助交通部全盤編撰工作
道安委員會	黃利民	視察	負責「道安」編撰

中華民國史交通志（初稿）工作人員

姓名	分擔工作	備註
劉劍寒	志書之計畫及策進等。	自民國七十六年八月至七十八年六月
郭鳳明	志書之計畫、策進及處理行政業務，審閱、校訂志稿等。	自民國七十八年七月起
銀劍玲	協助處理行政業務，聯繫、協調編纂委員及審閱、編輯、校訂志稿等。	自民國七十六年七月起
陳亦榮	協助處理行政業務，審閱、校訂志稿等。	自民國七十九年七月起

中華民國八十年二月初版

中華民國史交通志（初稿）

編印者：國史館

中華民國史交通志編纂委員會

召集人：陳樹曦 魏巍

委員：王宏志 王開節 王傳芳 周煥彩

范銳 張湧 曾惠棠 程全生

劉劍寒

統編者：王開節

排校者：郭鳳明 銀劍玲 陳亦榮

出版者：國史館

地址：臺北縣新店市北宜路二段四〇六號

電話：二一七一五六三

承印者：永裕印刷廠

地址：臺北市西昌街一六八號

電話：三〇六八〇六四 三〇六六七八一

翻印必究



版權所有

ISBN 957-9042-08-X

國史館
Academia Historica

中華民國史交通志（初稿）／國史館交

通志編纂委員會 -- 初版 -- 臺北縣新店市：

國史館，民80

面； 公分

ISBN 957-9042-08-X（精裝）

1. 交通與運輸—中國—民國（1912- ）

國史館
Academia Historica



精 ISBN 957-9042-06-3

國史館
Academia Historica

