

篇名：

縱貫北台：台三線北段路線研究

作者：

劉書瑋。國立板橋高中。高二 7 班

指導老師：

張肇祥 老師

壹●前言

翻開台灣西部地圖，從北到南，常常可以發現一條道路—台三線，它總是在山邊徘徊，不會很山裡也不會離山邊很遠，感覺像是城市和山林的交界處，讓筆者忍不住想要好好去研究一番，又筆者的生活和台三線真的密不可分，搭公車上學，台三線就是公車的路線，回鄉下，從土城到台中東勢，如果不走國道，就算只有台三線一條也可完成。

本文旨在研究台三線北部地區(台北至苗栗)的路線位置，還有沿途的聚落及產物，進一步提及台三線的重要性及影響。

貳●正文

一、道路簡介及歷史

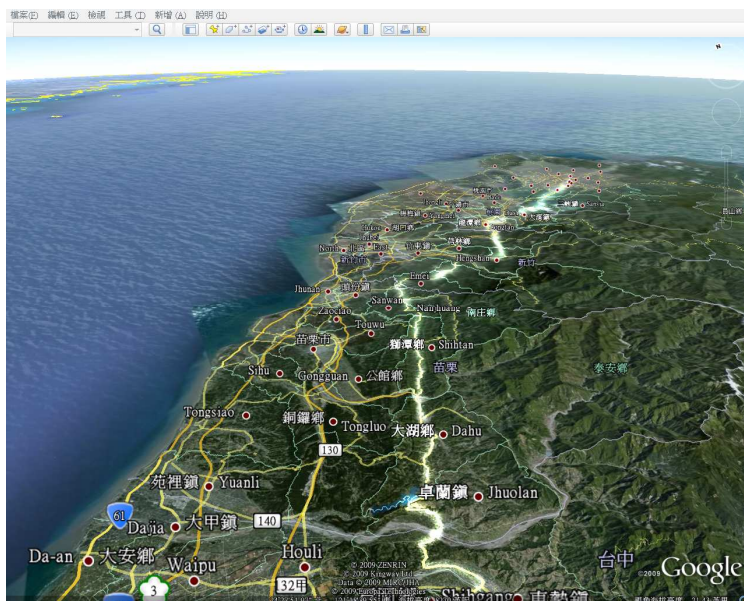
『省道台三線，又稱內山公路，是一條台灣的城際公路，北起台北市行政院，南迄屏東市台一線交會，總長 438.7 公里，長度僅次於台一線、台九線，屬於縱貫公路系統之一環。』(註一)總共經過了將近五十個鄉鎮市，大多靠山地或丘陵。

清領時期，清政府爲了不讓漢人打擾原住民的生活，於是設立了從大溪到豐原的「漢番交界線」，而這漢番交界線，差不多就是台三線所走的道路，到了日據時期，日本爲了軍事與管理原住民方便，於是便開拓了許多產業道路，而這些產業道路，就是台三線的前身，當時也就是從中壢到豐原的「中豐公路」。

台灣光復後，國共內戰很快就爆發了，當時台灣被當作「反攻大陸」的重要據點，而中國共產黨也不斷的伺機進攻台灣，就在這種壓力下，原本的台三線其實是泥土和碎石路，迫於軍事與情勢需要，全面拓寬及整建道路，『當時的國防部長宋長志，也曾親自詢問：「台三線的載重，能否支撐美製的 M60 戰車？」』(註二)由此可見這條道路的定位是在軍事，因此現在在台三線在北部的某些路段，還可見到許多的軍事設施，『從作戰的角度而言，台三線是所謂的最後確保線。』(註三)當敵軍從台灣海峽登陸後，通常都會往東邊進攻，這時要是位於平原的台一線被攻陷，深處山區的台三線，就變成了提供戰車行走的機動道路。而近年由於車流量日漸增大，又因其道路的重要性，絕大多數的道路都已經拓寬成雙向共四線道以上。

二、道路位置及經過區域

圖一：台三線路線示意圖



發亮的線條就是台三線，從台北市到苗栗卓蘭。(圖片來源：Google Earth，檢閱日期 2009/3/2)

1、台北縣市

台三線由「台灣道路的起點」台北市中山南北路與忠孝東西路開始，這個路口相當的著名，因為除了台三線外，台一線、台五線、台九線都從這裡開始，而台一線、台三線、台九線分別是台灣公路最長的前三名，也是環島公路的一環。

經過台北車站後，和捷運的路線一模一樣，中華路、和平路，跨越新店溪到了板橋，而板橋的主要市區也就是台三線所經過的地方，在和筆者稱「小北橫」的 106 縣道交會口處，里程數約為 9 公里。之後便沿著四川路到了土城，而台三線原本走市區的中央路，可是前年改成了走中華路，據筆者研判，應該是市區道路狹小，而且交通號誌多，車流量又大，而中華路不僅雙向共六線道，而且還有通往樹林的重要橋樑「城林橋」，讓整個路網更四通八達。

經過土城交流道、土城工業區後，到達了橫溪，這時有一條往山區開的 110 縣道，可以當作捷徑前往新店市，而這裡的里程數為 20 公里左右，再走個兩公里左右，便到了三峽的市區。

2、桃園縣

進入大溪，到與台四線交叉路口後，便右轉離開大溪主要街道，可說只經過一點點的大溪市區而已，這裡的里程數是 36 公里左右。之後便與國道三號並肩行駛，如果你有時會在國道三號南下六十幾公里的地方，抬頭看見「某個鋼鐵廠的招

牌」，而那個招牌旁邊有一條道路跨越橋，不要懷疑，那就是台三線。

隨後就進入了龍潭，在與 113 縣道交會處是 48 公里左右，這裡剛好是龍潭的主要市區。國道三號是在遠處的山坡上，但是這裡龍潭交流道距離市區很近，不像大溪一樣有一點距離。

3、新竹縣

過了桃園、新竹交界處後，因為都是走比較山裡的路線，所以車流量通常都不大，很快便到了關西，在與 118 縣道交會處剛好是 61 公里，右轉(往新埔)118 縣道便可以抵達關西交流道及關西主要市區。

接著便是橫山、竹東、北埔、峨眉，除了竹東鎮以外，其他都是人口數比較少且比較偏僻的鄉鎮，漸漸開始遠離城市的喧囂和國道的繁忙車流。台三線在橫山鄉時會經過主要的市區，而且會與內灣支線並行一段時間，這裡差不多是 73 公里左右。稍微在 77 公里處擦過一點竹東後，很快便到了北埔，經過北埔街的主要街道後，一路沿著峨眉溪到了峨眉，這裡大約為 88 公里處。

4、苗栗縣

這裡是台三線北部路段裡最山區的部分，一路沿著山谷，到達了以農業為名的三灣、獅潭、大湖、卓蘭，南庄鄉只有擦過一點點而已，很特別的是這四個鄉鎮都以台三線作為市區主要道路。

而重要的交叉路口，是往南庄的北口還有從南庄出來的南口，分別是在三灣和獅潭市區附近，里程數為 103 公里和 121 公里。而在獅潭、大湖、公館交接處的汶水，是台三線通往苗栗市區及苗栗交流道的重要路口，有台六線及近幾年完工的東西向快速道路「台七十二線」，這裡車流量相當大，有時遇假日時會回堵個一、兩公里到大湖市區，筆者實地觀察後研判，應該是到大湖和卓蘭觀光的人潮有關，再加上號誌設計不良(紅燈過長或者不連續)，才會導致這麼嚴重的塞車問題，另外這裡的里程數為 134 公里。

而在卓蘭附近，有些人可能會看到「往新開」的標誌，其實那條路是以前台三線的舊路，直到十幾年前台三線拓寬後，才改到現在坡度緩且彎小的新路。

三、沿途聚落特色

為了區隔每個地區有不同的發展特色，筆者簡略分類成台北市到北桃縣界(里程

數為 0~31.1 公里)、北桃縣界到蘭勢大橋(31.1~150.4)。

1、台北市至北桃縣界

由於台北市是中華民國的首都，所以經濟發展相當的不錯，早期許多中南部居民爲了謀求一份工作，而移動到台北定居，這也是早期台北人口拉力強大的原因，但是近年來因爲地價過貴或土地開發到了飽和的狀態，使人口慢慢有往外縣市移動的推力現象，造成周邊的板橋、新莊、中永和人口增加，又過了幾年後，由於地價也越變越貴，再加上便捷的捷運通車，使得人口又移動到土城、三峽一帶，形成了一個大台北都會區。

而台三線就扮演著大台北都會區的一個重要城際道路，此區從起點到土城算起，由於上述的原因，大部分都屬於城市，第三級產業也佔了較多數，直到土城工業區後，開始行經山區，開始慢慢變成第二級產業和第一級產業，沿途的景觀也從一棟棟高聳的大樓變成較低矮的平房和鐵皮屋，直到三峽，才又慢慢變成都市的樣子，值得注意的是，這裡有個三峽老街，在下一主題時會有後續文章。

2、北桃縣界至蘭勢大橋

從此區開始，台三線開始繞經山區，由於北部的水源充足，所以聚落分布情形以散村爲主，而產業大部分也圍繞在第一級產業或第二級產業，在此居住的居民大多都是清代或日據時期屯墾團的後代子孫，以客籍居民爲主要成分，也由於這個原因，路線上可見到許多具有客家特色的產品或者景點，可說是「客家文化走廊」。

在早期的大溪，清廷放棄了原本封山的消極政策，改採以「開山撫番」之積極政策，『設撫墾總局於大科坎，以直接指揮北部理番政務及開墾山區專務。』(註四)於是此地區漸漸有漢人進註開墾，同年在在大科坎設置腦務總局，統轄三角湧、雙溪、南庄三分局，以所徵釐金，充理番經費。『於是頻發之番害從此趨於式微，本鎮轄域之墾殖日益發展。』(註五)造就了現在的大溪鎮。而在新竹關西、北埔一帶也可見到漢番界線和墾殖的痕跡。而出竹東以後，人煙慢慢稀少，聚落都集中在山谷裡，而旁邊的景觀也變成了許多的果園和草莓園。

四、對沿途地區的影響

大台北地區在上述文章有提及，台三線帶動了台北都會區的發展，所以就不詳細寫了。以下幾個重點聚落將會說明台三線對聚落的影響。

1、三峽地區

因為三峽靠近河邊，所以河運是早期對外重要的運輸途徑，而淡水河的河運可經由三峽抵達大溪。而在日治時期，染布業及茶行交易熱絡，河運也跟著興盛了起來，但自從輕便道路完成，再加上大漢溪淤積嚴重，運輸功能慢慢的被台車所取代。1925年時，大漢溪上游的桃園大圳完工，把大部分的溪水都引走，造成下游的水量急速減少，使得河運條件更加不利。1932年，橫跨三峽溪的虹橋通車，也使得三峽的水路運輸正式結束。如今宰樞廟前的舊碼頭已湮沒不見，沿溪發展的清水街、秀川街也只剩幾間古厝院落。由此可見陸運對水運的衝擊有多大，但是現在台三線帶來了大批從大台北來的觀光客，為原本沒落的三峽老街帶來了商機，在近幾年來的努力下，終於發展成了一個重要的觀光景點。

2、北埔地區

北埔地區早期也是因為屯墾而興起的城鎮，『以武裝屯墾的方式，在此設隘闢田，建立了「金廣福大隘」。墾殖的範圍，涵蓋北埔、峨眉、寶山，共建立了五十餘庄，以北埔為政經中心。』(註六)而在光復不久後，北埔挖出不少的煤礦，因而吸引了許多外地人士來開採，而北埔老街也在此況下發展起來，但是因為台三線的擴建，北埔老街失去了以往繁榮的現象，直到近幾年客家懷舊的風潮及老街的重劃改建，台三線才讓北埔地區又恢復了以往繁榮的現象。

3、三灣獅潭地區

其實從地圖看起來，三灣和獅潭只有幾條聯外道路，除了縣道124、126，大概只有台三線了，當初開發台三線最主要的目的之一就是「帶動內地發展」，讓三灣、獅潭一帶地區的農產業因為運輸方便而興盛了起來，近年來由於大力推廣，柑橘、冬梨成為當地特產，馳名全台。而也因為台三線的關係，順便帶動了觀光的熱潮，使得周邊的風景區及富有客家風情的村莊都熱絡了起來，最好的例子就是南庄，近年來因為上述提及多次的客家懷古風潮，觀光人數大增。

4、大湖地區

一提到草莓，我們馬上想到的地區就是「大湖」，其實『大湖鄉是民國四十七年，從蘆洲引進草莓栽培。』(註七)在經過一段時間的研究後，草莓終於成功種植，這時的台三線中豐公路也整建完成了，於是大力推廣，沿著台三線向南北推廣，『種植的範圍已蔓延到毗鄰鄉鎮，泰安、獅潭、公館等地，栽種的面積，日漸增多。』(註八)而近年來大湖地方大力推廣草莓，也因為台三線拓寬成功，許多遊客常常到此觀光，因為有了觀光客，當地出現了大型的展銷中心以及文化園區，

商業和觀光業更加蓬勃，未來的發展更是令人期待。

參●結論

台三線，在歷史的洗禮下，從原本與原住民劃分生活區域的界線，變成了以戰備為主的道路，再到現在連接北部丘陵山地的重要道路，可見台三線在每個時期各有不同的定位，各有不同的重要性。

當初前公路總局局長嚴啓昌力排眾議，終於讓台三線的整建案通過，是秉持著「只要交通建設得好，自然會帶動地方繁榮」的信念，過了那麼多年後，我可以很確定的說，這句話並沒有錯，從北埔、大湖近年的發展就可以證明，而三灣、獅潭及卓蘭更是靠著台三線讓農產品行銷全台，達到台三線帶動地方經濟的目的。不止如此，豐富的客家風情讓台三線也變成了人文知性的路線。在各方面均有發展的台三線，真的是台灣的命脈之一！

肆●引註資料

註一、維基百科。

<http://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=%E5%8F%B0%E4%B8%89%E7%B7%9A&variant=zh-tw>。(檢閱日期 2009/2/20)

註二、內山公路台三線。

<http://taipei.tzuchi.org.tw/rhythms/magazine/content/103/tai3rd.htm>。(檢閱日期：2009/2/20)

註三、內山公路台三線。

<http://taipei.tzuchi.org.tw/rhythms/magazine/content/103/tai3rd.htm>。(檢閱日期：2009/2/20)

註四、洪敏麟(1983)。台灣舊地名之沿革。台中市：台灣省文獻委員會。頁 91。

註五、洪敏麟(1983)。台灣舊地名之沿革。台中市：台灣省文獻委員會。頁 91。

註六、黃沼元(2002)。台灣的老街。台北縣新店市：遠足文化。頁 105。

註七、黃鼎松(1998)。苗栗的開拓與史蹟。台北市：常民文化。頁 128。

註八、黃鼎松(1998)。苗栗的開拓與史蹟。台北市：常民文化。頁 129。