

# 東線鐵道的興築與改線

文／溫文佑（國史館秘書處科員）

1908年，日本帝國議會通過七年期  
的臺東線鐵道鋪設計畫（1909-1915），  
之後又展延為九年期（1909-1917），  
由施工難度較低的花蓮港至璞石閣（玉  
里）間展開鐵道鋪設工程。

1909年花蓮港鐵道出張所成立，開  
啟臺東線鐵道的鋪設與經營。鐵道部就  
當時人口與開發狀況觀察，臺東線似無  
必要與西部縱貫線鋪設同一種規模的軌  
距，以南部各製糖會社專用線為準，採  
用762mm（2呎6吋）的輕便鐵道軌距，  
待未來林業、礦業等經營有更進一步發  
展，以及施政有必要時，再改為1067mm  
（3呎6吋）的軌距，惟臺東線鋪設的最  
終目的是未來與西部縱貫線銜接、謀求  
運輸方面的通暢，故隧道、橋梁等結構  
物採取1067mm軌距的路線標準建造。

1910年2月，臺東線第一期工程花  
蓮港至璞石閣動工，全線分為六個工  
作區，依序為：花蓮港—鯉魚尾（壽  
豐）、鯉魚尾—溪口、溪口—鳳林、鳳  
林—拔仔庄（富源）、拔仔庄—迪佳  
（三民）、迪佳—璞石閣。

第二期工程由璞石閣以南到臺東，  
測繪調查工作與第一期工程同步進行，  
後於1916年完成。第一期工程竣工後理  
應接續第二期工程，但臺灣總督府認為  
當時宜蘭線、潮州線鐵道的鋪設更有急

迫性，加上臺東製糖株式會社規畫在臺  
東一新開園（池上）間鋪設私營鐵道，  
第二期工程暫時中止。雖然臺東製糖株  
式會社於1919年底完成臺東一里壠（關  
山）的鐵道鋪設，但璞石閣—里壠區間  
仍須以手押軌道運輸，不但不便利，且  
推遲東臺灣交通運輸的發展。

時任鐵道部長的新元鹿之助計畫鋪  
設璞石閣—里壠間41公里的新線，1920  
年獲日本帝國議會通過，1921年度起為  
期三年以210萬圓建設之，停頓多年的第  
二期工程繼續推進。1922年，鐵道部以  
95萬圓收購臺東開拓會社（併購臺東製  
糖株式會社）所鋪設臺東—里壠43公里  
的路段。璞石閣—里壠段鐵道因受1923  
年關東大地震災變，日本政府財政緊縮  
等影響，不得已延長施工期限為五年。

1926年，隨著公埔（富里）—新開  
園路段完成，3月27日於玉里舉辦「東部  
鐵道全通式」，象徵花蓮港至臺東間173



▲ 1914年落成啓用，跨越支亞干溪的臺東線鐵道橋。（圖  
片出處／《臺灣鐵道臺東線》，1917年，葉柏強提供）

公里的臺東線歷經十七年，耗資735萬日圓後終告完工，奠定時代的里程碑。

1945年，國民政府接收臺灣。時序進入1950年代，臺東線由臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵）花蓮管理處經營，當時政府在既有基礎上進行公路運輸的發展，雖然花東公路在1933年通車，因經費有限、架橋不易，若干路段車輛須在河床上行駛。

1956年臺灣省政府命令臺鐵利用原有路基、橋梁代辦修築花東公路，為爭取時效並節約經費，除了橫越木瓜溪的仁壽橋、臺東境內鹿鳴橋由公路局自建外，其餘萬里橋溪、馬太鞍溪、太平溪、清水溪、新武呂溪等五大段橋梁都利用鐵路橋上的鐵軌外面鋪上木板為橋面，橋兩側以粗壯檜木角材為欄，橋欄每隔一座橋墩再設一處避車欄供行人、自行車、機車躲避，此一權宜措施形成花東公路罕見的鐵公路共用橋梁奇觀。

1959年6月花東公路竣工通車，考量五大橋與鐵路共用，初期由臺鐵營運管理，至1961年10月，經營權轉至臺灣省政府交通處公路局。1970年代，臺灣經



▲清水溪橋兼公路橋。（資料來源／臺鐵《業務通訊》第41號，1958年）

濟起飛，公路車輛增加，鐵公路共用橋交通事故頻傳，公路局另建五大溪流的公路專用橋，1976年底陸續完工，鐵公路共用橋走入歷史。

1970年代，北迴鐵路（南聖湖—花蓮新站）動工興建，打破臺東線鐵路孤懸島內、未與西部鐵路串聯的窘境。隨著北迴鐵路開展，日治時期以來採用762mm軌距的臺東線將與北迴線接軌，勢必須更換成其他幹線相同的軌距，方能使環島鐵路一氣呵成，臺東線拓寬工程（以下簡稱東拓）應運而生，1978年7月1日正式開工。

東拓並非在原本762mm軌距的鐵道上，另外釘上兩根軌距更寬的鐵軌，達到1067mm即可，實際上涉及整體路線標準的提高。日治時期的臺東線為節省經費、建設成本，採「速成主義」方式鋪設，既有的陡坡、路基寬度不足、路線彎度過彎等問題亟待解決。此外，鐵道選線時因經費考量，往往選擇在河川幅度較短處鋪設橋梁，每逢暴雨、颱風時，橋梁遭山洪暴發沖垮造成鐵路中斷，洪水退去後砂石堆積逐年增高、威脅橋臺安全，臺鐵每隔幾年須墊高橋墩因應。為解決此棘手問題，臺鐵東拓單位在氾濫情形嚴重的茶干溪（壽豐溪支流）、馬太鞍溪興建穿越河底的隧道。

河底隧道採「明挖襯砌覆埋工法」施作，利用乾季河川水量稀少時在河床上挖掘路線建造隧道整體結構，再回填砂石土方，把隧道埋在河川底下。如此，毋須擔憂河床因砂石沖刷堆積，年



▲1982年6月26日，花蓮新站慶祝東線鐵路拓寬通車的自強號。（資料來源／國家文化記憶庫）

年增高影響橋梁安全，在當時可謂一勞永逸的創新工法。

東拓工程分工務、運務、機務等三大類，工務為軌距、路基等拓寬工作；運務是重設車站密度及站房等工程；機務為更新行車速度等作業，將原柴油客車每小時70公里提升到每小時85公里。由於臺東線是花東縱谷運輸大動脈，不允許列車暫停運行，拓寬工程中須保持路線暢通，維持客貨列車正常運轉，工程難度極大。

東拓單位認定不符標準路段即大規模改線，改線幅度最大的是從鹿野南下，經過中興、嘉豐、初鹿、東成、檳榔14.8公里的「中興改線段」，為東拓最長的改線區間。經截彎取直後，鐵道越過鹿野溪後，改經由卑南溪右岸至臺東，中興、嘉豐、初鹿、東成、檳榔等五站遭廢除而走入歷史。

1982年6月26日，400餘名工作人員完成志學、鳳林、光復、玉里、關山、臺東等六座交會站，以及二十二座車站的直通線切換工程後，行駛高速軌道檢

查車沿途檢查，證明路線情況良；夜間23時30分由花蓮開出試行列車，6月27日清晨4時30分安抵臺東。

6月27日清晨5時10分，首班正式行駛的寬軌列車——第51次莒光號由花蓮出發開往臺東。列車共五節車廂，兩節機動車廂、三節客車車廂，客車車廂全部客滿，歷時5小時39分，上午10時49分抵達臺東。車行平穩，乘客反應頗佳。

1982年7月1日，東拓完工順利切換通車，從此車同軌，臺北至臺東一票直達，東線歷史進入新紀元。2000年後，政府持續推動東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫，舊有的臂木式號誌機、路牌拋／交接、柴油普通列車（白鐵仔）在鐵道工程技術日新月異下成為歷史的陳跡。

### 【參考書目】

1. 劉文駿、王威傑、楊森豪，《百年台灣鐵道》，2003年。
2. 蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路1910-1936》，2007年。
3. 古庭維、鄧志忠，《台灣舊鐵道散步地圖》，2010年。
4. 謝明哲，《台灣鐵路改線變遷之研究—以台東線為例》，2015年。
5. 《台灣鐵道台東線全文譯本》，2025年。



▲東拓後裁撤的檳榔車站。（攝影／溫文佑）