

新修

彰化縣志

《卷四》

經濟志 交通觀光篇

THE HISTORY OF
CHANGHUA COUNTY



新修

彰化縣志

THE HISTORY OF CHANGHUA COUNTY

《卷四》

經濟志
交通觀光篇



目次

THE HISTORY OF
CHANGHUA
COUNTY

目次	2		
圖次	5		
表次	12		
總論	13	蔡泰彬	
概說	28		
第一章 從史前到大航海時代的人群移動與交通網絡（西元 1683 年以前）	31		
第一節 史前時代的人群移動與交通路線	31		
第二節 荷治時期的海商貿易路線與陸路交通	35		
第三節 鄭氏王國時期的陸路交通網絡	39		
第二章 移墾社會下的海、陸交通（西元 1684 年至 1859 年）	43		
第一節 清治前期漢人移民交通網絡與聚落的形成	44		
第二節 鹿港的發展與周邊港口的形成	60		
第三節 溪流的阻隔與險峻的南、北交通	69		
第三章 臺灣開港後交通地位的轉變（西元 1860 年至 1894 年）	83		
第一節 開港後南北二元港口地位的形成與鹿港海運的衰退	83		
第二節 本縣開港後的陸路交通	87		
第三節 從鋪遞到郵政	90		
第四章 日治時代本縣的公共交通、郵電事業與機場（西元 1895 年至 1945 年）	99		
第一節 交通法規的制訂與演進	99		
第二節 鹿港特別輸出入港的設立與發展	118		
第三節 公、私營鐵道的建設與影響	122		
第四節 道路交通的建設	131		
第五節 郵電機關的創立與事業的發展	147		
第六節 曇花一現的鹿港軍用機場	154		
第七節 市街交通工具的演變	156		
第五章 戰後本縣多元的交通事業及其發展（西元 1946 年迄今）	161		
第一節 本縣汽車產業與道路設施的發展	161		
第二節 本縣鐵路事業的轉型與影響	178		
第三節 現代化的交通事業營運	191		
第六章 本縣觀光旅遊建設與發展	199		
第一節 史籍文人墨客對彰化的行旅記遊	200		
第二節 戰前本縣觀光旅遊概況	207		
第三節 戰後本縣觀光旅遊概況	212		
第四節 本縣觀光旅遊資源與設施	224		
第七章 本縣觀光資源概況	227		
第一節 北彰化縣觀光資源	228		
第二節 南彰化縣觀光資源	277		
結語	309		
大事記	316		

目次

THE HISTORY OF
CHANGHUA
COUNTY

參考文獻	324
索引	354

圖次

圖 2-1-1	〈康熙臺灣輿圖〉中本縣境相關地名及道路示意圖	47
圖 2-1-2	〈雍正臺灣輿圖〉中本縣境相關地名及道路示意圖	48
圖 2-1-3	本縣傳統陸路交通路線一覽圖（1904）	59
圖 2-3-1	本縣今日水系圖	70
圖 2-3-2	嚴禁筏夫勒索示碑	72
圖 4-3-1	糖業車站及鐵道	128
圖 4-3-2	彰化驛	129
圖 4-4-1	彰化縣城暨城內古今街道對照圖	132
圖 4-4-2	鹿港古今街道對照圖	134
圖 4-4-3	員林古今街道對照圖	140
圖 4-4-4	本縣道路古今對照圖（清末至日治初期）	144
圖 4-5-1	彰化廳郵便電信局轄區一覽圖（1899）	148
圖 4-5-2	本縣郵便局分布圖（1904）	148
圖 4-5-3	本縣郵便局分布圖（1921）	149
圖 4-6-1	鹿港軍用機場防空砲臺遺跡	154
圖 5-1-1	本縣人口分布與交通路網（2015）	162
圖 5-1-2	本縣公路總長度趨勢圖（1952-2013）	165
圖 5-1-3	國光客運公司彰化站	167
圖 5-1-4	彰化客運彰化總站	167
圖 5-1-5	統聯客運彰化站	167
圖 5-1-6	本縣縣車輛登記數量（1985-2014）	170
圖 5-1-7	本縣大客車登記數量（1985-2014）	171
圖 5-1-8	本縣大貨車車輛登記數量（1985-2014）	172
圖 5-1-9	本縣小客車登記數量（1985-2014）	173
圖 5-1-10	本縣小貨車登記數量（1985-2014）	174
圖 5-1-11	本縣機踏車登記數量（1985-2014）	175
圖 5-1-12	彰化縣公共自行車彰化師範大學站	176
圖 5-1-13	彰化縣公共自行車自動服務機操作介面	176
圖 5-2-1	臺鐵新式車廂中的電子式跑馬燈	179
圖 5-2-2	臺鐵捷運化後之新式車廂	179
圖 5-2-3	可用加值卡通行的彰化站新式閘門	179
圖 5-2-4	本縣境內鐵道旅客人數上車統計（1950-1972）	181
圖 5-2-5	本縣境內鐵道旅客人數下車統計（1950-1972）	182
圖 5-2-6	本縣境內鐵道貨運起站噸數統計（1950-1972）	183

圖次

圖 5-2-7	本縣境內鐵道貨運到達噸數統計（1950-1972）	184
圖 5-2-8	700T 高鐵列車	187
圖 5-2-9	高鐵臺中站內部	187
圖 5-2-10	高鐵臺中站通往臺鐵新烏日站之通路	188
圖 5-2-11	聯絡臺鐵新烏日站與本縣境內各站之電聯車	188
圖 5-2-12	高鐵彰化站	188
圖 5-2-13	高鐵彰化站聯外交通圖	190
圖 5-3-1	本縣轄境內郵政機構收寄函件數量（2006-2014）	194
圖 5-3-2	本縣國民通信率（2006-2014）	195
圖 6-2-1	龍山寺今貌	210
圖 6-2-2	文開書院今貌	210
圖 6-2-3	彰化孔廟今貌	210
圖 6-3-1	八卦山風景區觀光遊憩據點遊客人數統計	220
圖 6-3-2	田尾公路花園遊客人數統計	221
圖 6-3-3	鹿港龍山寺遊客人數統計	222
圖 6-3-4	彰化孔廟遊客人數統計	223
圖 6-4-1	彰化火車站月臺上之「花都彰化」意象看板	224
圖 6-4-2	鹿港特色小吃－酥炸蝦猴	225
圖 6-4-3	本縣地標－八卦山大佛	226
圖 6-4-4	人潮洶湧的鹿港老街	226
圖 7-1-1	本縣觀光景點分布與交通路網	227
圖 7-1-2	彰化市、花壇鄉、芬園鄉觀光景點位置與交通路網	228
圖 7-1-3	伸港鄉、和美鎮、線西鄉觀光景點位置與交通路網	229
圖 7-1-4	鹿港鎮、秀水鄉、福興鄉觀光景點位置與交通路網	229
圖 7-1-5	八卦山大佛風景區	230
圖 7-1-6	賞鷹平台入口	230
圖 7-1-7	八卦山天空步道	231
圖 7-1-8	大佛環山步道	231
圖 7-1-9	彰化縣自行車道	232
圖 7-1-10	桃源里森林步道	232
圖 7-1-11	虎崗路步道	233
圖 7-1-12	賞鷹步道（轆山坑步道）入口	233
圖 7-1-13	四面佛·油桐花步道	233
圖 7-1-14	華陽公園	234

圖次

圖 7-1-15	八卦山砲臺	234
圖 7-1-16	1895 八卦山抗日保臺史蹟館	235
圖 7-1-17	扇形車庫	236
圖 7-1-18	彰化縣南北管館	237
圖 7-1-19	彰化縣立美術館	238
圖 7-1-20	西門福德祠	238
圖 7-1-21	賴和詩牆	239
圖 7-1-22	彰化藝術館	239
圖 7-1-23	古月民俗館	239
圖 7-1-24	綠色環境學習營地	240
圖 7-1-25	乙未保臺和平紀念公園	240
圖 7-1-26	彰化南瑤宮	241
圖 7-1-27	C-119 軍機公園	241
圖 7-1-28	節孝祠	242
圖 7-1-29	懷忠祠	242
圖 7-1-30	永樂形象商圈	243
圖 7-1-31	聖王廟	243
圖 7-1-32	元清觀	243
圖 7-1-33	紅毛井	244
圖 7-1-34	彰化女中紅樓	244
圖 7-1-35	彰化孔子廟	244
圖 7-1-36	彰化武德殿	245
圖 7-1-37	彰化大埔商圈	245
圖 7-1-38	慶安宮	245
圖 7-1-39	定光佛廟	246
圖 7-1-40	開化寺	246
圖 7-1-41	彰化縣原住民生活館	247
圖 7-1-42	彰化縣立體育場	247
圖 7-1-43	彰化關帝廟	247
圖 7-1-44	不老泉	248
圖 7-1-45	碧山寺	249
圖 7-1-46	挑水古道日本神社拱門	249
圖 7-1-47	挑水古道賞桐花	250
圖 7-1-48	芬園寶藏寺	250

圖次

圖 7-1-49	花壇虎山巖	251
圖 7-1-50	虎山岩步道	252
圖 7-1-51	花壇中庄李宅正身	252
圖 7-1-52	道東書院	253
圖 7-1-53	彰化肉粽角風車	254
圖 7-1-54	毋忘在莒一蛤蚧兵營地標	255
圖 7-1-55	伸港海灘	255
圖 7-1-56	張玉姑廟	256
圖 7-1-57	福鹿河濱公園	256
圖 7-1-58	鹿港天后宮	257
圖 7-1-59	半邊井	257
圖 7-1-60	鹿港十宜樓	258
圖 7-1-61	鹿港金門館	258
圖 7-1-62	甕牆	259
圖 7-1-63	摸乳巷	259
圖 7-1-64	興安宮	259
圖 7-1-65	鹿港丁家大宅	260
圖 7-1-66	鹿港公會堂	260
圖 7-1-67	鹿港隘門	261
圖 7-1-68	鹿港意和行	261
圖 7-1-69	鹿港第一市場	262
圖 7-1-70	南靖宮	262
圖 7-1-71	中央廣播電臺鹿港分臺	262
圖 7-1-72	鹿港三山國王廟	263
圖 7-1-73	鹿港民俗文物館	263
圖 7-1-74	鹿港新祖宮	264
圖 7-1-75	北頭土地祠	264
圖 7-1-76	鹿港友鹿軒	265
圖 7-1-77	鹿港永安宮	265
圖 7-1-78	原海埔厝警察官吏派出所	265
圖 7-1-79	鹿港忠義廟	266
圖 7-1-80	鹿港古井	266
圖 7-1-81	集英宮	266
圖 7-1-82	鹿港日茂行	267

圖次

圖 7-1-83	鹿港奉天宮	268
圖 7-1-84	鹿港慈靈宮	269
圖 7-1-85	鹿港官林宮	269
圖 7-1-86	九曲巷	269
圖 7-1-87	楊橋公園 / 護安宮	270
圖 7-1-88	鹿港城隍廟	270
圖 7-1-89	鹿港文武廟	270
圖 7-1-90	鹿港地藏王廟牌樓	271
圖 7-1-91	鹿港老街	272
圖 7-1-92	街長宿舍	272
圖 7-1-93	鹿港鳳山寺	273
圖 7-1-94	鹿港意樓	273
圖 7-1-95	鹿港龍山寺	273
圖 7-1-96	鹿港威靈廟	274
圖 7-1-97	桂花巷藝術村	274
圖 7-1-98	益源古厝	275
圖 7-1-99	秀水龍騰公園	275
圖 7-1-100	福寶溼地賞鳥	276
圖 7-1-101	福興穀倉	276
圖 7-2-1	大村鄉、員林市、埔心鄉、溪湖鎮、永靖鄉觀光景點位置與交通路網 ..	277
圖 7-2-2	社頭鄉、田尾鄉、北斗鎮、田中鎮、溪州鄉、二水鄉觀光景點位置與 交通路網	278
圖 7-2-3	二林鎮、大城鄉、芳苑鄉、埤頭鄉觀光景點位置與交通路網	278
圖 7-2-4	百果山風景區	279
圖 7-2-5	飛鷹穴步道	279
圖 7-2-6	東北小嶺頂	280
圖 7-2-7	二輪登山車隊小木屋登山路線	280
圖 7-2-8	待人坑隴頂古道	280
圖 7-2-9	百果山登山步道	281
圖 7-2-10	臥龍坡步道	281
圖 7-2-11	員林興賢書院	282
圖 7-2-12	員林神社遺跡	282
圖 7-2-13	員林市江九合濟陽堂	283
圖 7-2-14	永靖公學校宿舍	283

圖次

圖 7-2-15	永靖餘三館.....	284
圖 7-2-16	錫安祠樹包廟.....	284
圖 7-2-17	溪湖庄役場.....	285
圖 7-2-18	溪湖福安宮.....	285
圖 7-2-19	溪湖糖廠.....	286
圖 7-2-20	溪湖軍機公園.....	286
圖 7-2-21	羅厝天主堂.....	287
圖 7-2-22	赤水崎公園.....	288
圖 7-2-23	田中森林公園.....	288
圖 7-2-24	麒麟山步道.....	289
圖 7-2-25	茶香步道.....	289
圖 7-2-26	往長青登山步道的普興寺.....	289
圖 7-2-27	田中森林公園·赤水崎步道.....	290
圖 7-2-28	田頭水文史館.....	290
圖 7-2-29	紅磚菸樓.....	291
圖 7-2-30	田中車站.....	291
圖 7-2-31	二水臺灣獼猴生態教育館.....	292
圖 7-2-32	登廟步道·坑內坑步道.....	292
圖 7-2-33	二八彎古道.....	293
圖 7-2-34	二水鄉泰山體驗營.....	293
圖 7-2-35	二水八堡圳公園.....	294
圖 7-2-36	林先生廟.....	294
圖 7-2-37	二八水水公園.....	294
圖 7-2-38	十八彎古道.....	295
圖 7-2-39	清水岩遊憩區.....	295
圖 7-2-40	猴探井登山步道.....	296
圖 7-2-41	觀音山五峰步道·中央嶺步道.....	296
圖 7-2-42	橫山步道.....	296
圖 7-2-43	清水岩溫泉遊憩區溫泉體驗設施.....	297
圖 7-2-44	社頭清水岩寺.....	297
圖 7-2-45	社頭斗山祠.....	298
圖 7-2-46	社頭劉宅月眉池.....	298
圖 7-2-47	北斗河濱公園.....	299
圖 7-2-48	北斗老街.....	299

圖次

圖 7-2-49	北斗奠安宮.....	300
圖 7-2-50	百花齊放自行車道.....	301
圖 7-2-51	田尾怡心園.....	301
圖 7-2-52	田尾公路花園.....	302
圖 7-2-53	溪洲公園.....	302
圖 7-2-54	彰化溪州金色公路.....	303
圖 7-2-55	西螺大橋觀夕照.....	303
圖 7-2-56	彰化百寶村.....	304
圖 7-2-57	二林仁和宮.....	304
圖 7-2-58	芳苑燈塔.....	305
圖 7-2-59	王功蚵藝文化館.....	306
圖 7-2-60	福海宮.....	307
圖 7-2-61	白馬峯普天宮.....	307
圖 7-2-62	興山公園.....	308
圖 7-2-63	公館沙崙鷺鷥區.....	308
圖 7-2-64	咸安宮.....	308

縣政府

CHANGHUA
COUNTY GOVERNMENT

表次

表 2-2-1	清代鹿港八郊對中國貿易概況表	68
表 4-5-1	中部各電信局間通信費用一覽表（1906）	153
表 5-1-1	高速公路員林收費站計次收費通行輛次	163
表 5-1-2	本縣公路總長度（1952-2013）	164
表 5-1-3	本縣縣車輛登記數量（1985-2014）	170
表 5-1-4	本縣大客車登記數量（1985-2014）	171
表 5-1-5	本縣大貨車登記數量（1985-2014）	172
表 5-1-6	本縣小客車登記數量（1985-2014）	173
表 5-1-7	本縣小貨車登記數量（1985-2014）	174
表 5-1-8	本縣機踏車登記數量（1985-2014）	175
表 5-1-9	彰化縣公共自行車租借點位置	177
表 5-2-1	本縣境內鐵道旅客人數上車統計（1950-1972）	181
表 5-2-2	本縣境內鐵道旅客人數下車統計（1950-1972）	182
表 5-2-3	本縣境內鐵道貨運起站噸數統計（1950-1972）	183
表 5-2-4	本縣境內鐵道貨運到達噸數統計（1950-1972）	184
表 5-2-5	高鐵臺中站與彰化站進出站人數	189
表 5-3-1	本縣轄境內郵政機構及業務概況（1993-2002）	193
表 5-3-2	本縣轄境內郵政機構收寄函件數量（2006-2014）	194
表 5-3-3	本縣國民通信率（2006-2014）	195
表 6-2-1	日治時代本縣史跡名勝天然紀念物	209
表 6-2-2	彰化公共浴場入場人次（1934-1938）	211
表 6-3-1	本縣政策性觀光旅遊推動計畫一覽表	215
表 6-3-2	本縣城市暨觀光發展處各科業務職掌範圍	218
表 6-3-3	八卦山風景區觀光遊憩據點遊客人數統計	220
表 6-3-4	田尾公路花園遊客人數統計	221
表 6-3-5	鹿港龍山寺遊客人數統計	222
表 6-3-6	彰化孔廟遊客人數統計	223

總論

蔡泰彬

每個地區的經濟都曾歷經起伏，而經濟發展的關鍵，在於長期發展的動能。日治時期，在農業方面，開展農業革命；在工商業方面，開發日月潭電力等基礎設施，發展中小企業、對外貿易網路，以及推動農會與產業組合等金融組織，這些建設對戰後的經濟發展都深具影響，使各地的產業得以升級，並邁向尖端科技的創新研發。

《新修彰化縣志·經濟志》共有四篇，係由農業篇、工業篇、商業與金融篇、交通觀光篇組成。農業篇，內含水利、農業、林業、漁業、畜牧 5 部份，計有 5 章 19 節，其中水利、漁業、畜牧 3 章由蔡泰彬教授負責撰寫，農業、林業 2 章則由莊世滋助理教授撰稿；工業篇有 5 章 17 節，由劉漢奎副教授撰寫；商業與金融篇分商業、金融二部份，計 8 章 27 節，由莊翰華教授撰寫；交通觀光篇 7 章 25 節，由李宗信副教授負責。本志記載範圍，以民國 39 年（1950）彰化縣行政區域調整設縣後之 26 鄉鎮市為主；論述時間，上起史前先民的開墾，下迄民國 101 年（2012）12 月 31 日止。各篇章節內容的分配比率，以民國 39 年本縣設縣前後各約占一半為原則，唯仍視各篇章節資料多寡與性質不同而定。

《經濟志》總共四篇 25 章 88 節，各篇章的內容大要論述於後：

一、農業篇

水利方面。清康熙末年，漢移民大量移入彰化平原，為種植水稻，乃引入進步的水利設施。從康熙 55 年（1716）至嘉慶 24 年（1819），這 103 年間，彰化平原計開墾 33 處埤圳。其中施厝圳規模最大，灌溉彰化平原內三分之二的冬季缺水地區，使彰化地區由「稻僅一稔」，進入「歲可兩熟」的稻作區。這些埤圳多是移民自行興築與整修，官府僅採取放任或監督的消極立場。日治時期，賦予埤圳具有公共的性質，於日治初期至少有 22 條埤圳被認定為公共埤圳；至明治 42 年（1909），再整併為八堡圳、福馬圳、

荊仔埤圳、永基圳、大義圳、三汴圳、新埤、深耕圳、義和圳、慶豐圳、東西圳、溪頭圳等 12 條公共埤圳。為管理埤圳，於大正 12 年（1923）先後組成八堡圳、彰化、頭汴埤、溪頭圳、北斗等 5 個水利組合。至昭和 14 年（1939）以一郡一組合為原則，再整併為八堡圳、彰化、北斗等 3 個水利組合。戰後，為有效引水灌溉耕地，促進農作增產，相繼完成員林大排水、集集共同引水計畫北岸聯絡渠道、彰化農田水利會水質實驗室等工程。此時期本地水利設施的管理，民國 37 年（1948）2 月組成彰化、八堡、北斗 3 處水利委員會，民國 45 年（1956）12 月又將彰化、八堡、北斗水利委員會及南投水利委員會同源灌區合併改組成立彰化農田水利會。

農業方面。清代本地農作物，依《彰化縣志·物產志》記載，計有「穀、蔬、菰、果、木、竹、花、草、藥」等九類上百種植物；從「田有三秋，米兼五色，蔬備四時，花開一歲」，可知彰化地區稻米最多可至三熟，四季不乏蔬菜果物，花卉也四時盛開，物產豐饒，為其它地方所罕見。日治初期，總督府發現本地地形廣闊平坦，氣候穩定，水利基礎良好，適合農業開發。為達成農業經濟化的目標，除設立農業試驗場及農會，舉行各類「品評會」或公布優良農民，並分利給當地士紳如鹿港辜家，進行土地的收買及農耕設備的修繕；也招募日人來臺，設立移民村及農場。此時本地主要農產品的發展種類：

（一）稻米：彰化農會「稻立毛競作會」成立三年以來，對於稻米的改良研究，使員林所產的米，聞名於內地，全臺名列第二，僅次於臺中葫蘆墩米。（二）甘蔗：在近山及沿海之地，因其土壤砂化，水量難以維持穩定，乃選擇可供內外銷的甘蔗為主要栽種物。經由日資株式會社投資，新式榨糖機的引進，運輸輕軌的設置，使甘蔗成為本地大宗農產品。（三）柑橘：員林、八卦山麓一帶，為柑橘的盛產地，以員林為主要運銷點。為控管柑橘的品質，在明治 43 年（1910）成立「臺中果實組合」，首先對於員林地區的水果蜜柑設定三個等級，其不合格者則禁止販賣，使柑橘及其加工物蜜餞成為彰化的農特產之一。（四）鳳梨：八卦山台地為紅土地帶，在土質上適宜種植鳳梨，於明治 38 年（1905），其種植面積有 33,500 甲。鳳梨除了生食之外，鳳梨罐頭的製作工業也伴隨而生，其罐頭工廠位於員林、及二八水兩地。（五）黃麻：初期在東螺西堡北斗街、蔴畑庄、海豐崙庄，後期在彰化郡及員林郡一帶，因旱園面積廣闊，當局獎勵種植黃麻，並在當地加工成為麻布袋，提供給彰化米商貯米之用。戰後，民國 39 年，彰化縣的耕地面積總計 75,274.55 公頃，其中水田 51,635.22 公頃、旱田 23,639.33 公頃，農業戶計 84,470 戶，從事農業人口則有 512,107 人。民國 89 年（2000），為降低臺灣加入 WTO 之後的衝擊，本縣開始進行農村土地重劃，農村再生社區營造，青年歸鄉農作，文化創意產業等活動，如從民國 48 年（1959）至民國 98 年（2009），本縣共完成 58 個重劃區，農地重劃面積 3 萬 7 千多公頃；民國 61 年（1972）省政府規劃成立「田尾公路花園」；

民國 93 年（2004）設立「彰化縣二水鄉鼻仔頭休閒農業區」、「彰化縣二林鎮斗苑休閒農業區」等。

林業方面。彰化縣林木分布的山坡地約有 10,020 公頃，僅佔全縣面積 107,440 公頃的 9.33%，且大多為人類易達的淺山地區，林木極易因人類的濫伐、濫墾而支離破碎。於清代，彰化地區的地貌，依康熙 36 年（1697）郁永河《裨海紀遊》的記載，已是「林莽荒穢，宿草沒肩」，草茂林稀的原因：一則原住民的火耕游獵或火獵鹿群，二則漢人的墾拓，使林地、草原變為農田，三則腦務繁興，在彰化設置腦務局，伐樟熬腦。日治時期，鑑於彰化地區土地大都發展為農業用途，乃排除在國有林業區之外，可見林業在彰化已呈式微。因此，從第一次森林計畫（1925-1935）事業分區圖，顯示彰化地區已無森林計畫施業案，也意味著此地並無大面積山林的經營條件。故現代林業在本地的推動，乃著重造林事業，其分經濟造林與保安林造林。經濟造林係基於樟腦事業的永續生產，主要種植樟樹，其次相思樹等。保安林造林，是為各種公益需求而設置，如耕田防風林，以確保農作物的收穫量；海濱地區的飛砂防止林，以防房屋、農田遭飛砂所掩埋；八卦山的風景林則提供縣民休閒遊憩場所。惟日治末期，因應戰爭，竭澤而漁，使得彰化境內林木資源又進入黑暗期。戰後，彰化縣的林業林地總面積，依民國 89 年農林漁牧業普查報告，僅有 196.67 公頃，其中針葉樹林 8.25 公頃，闊葉樹林 125.39 公頃，針闊葉混淆林 42.05 公頃，竹林 20.98 公頃；若以鄉鎮別言，位居前三名分者：芬園鄉 82.79 公頃，花壇鄉 62.61 公頃，鹿港鎮 17.22 公頃；其餘各鄉鎮皆小於 10 公頃。此時的林業政策，基本上乃延續日治時期的施政方針，承認適時所納編的保安林地，並獎勵民間造林，將閒置的農地種植樹木，以增加縣境森林面積；另社區林業、樹木銀行、珍貴老樹保存、森林遊樂等多目標公益性林業，也是本縣當前的主要林業施政項目。

漁業方面。清代，彰化平原的平埔族，善於使用標槍捕魚，或學習漢人使用「手網」與「竹籠」，以捕捉溪流、池澤中的魚類。此時漢人的漁業生活，係以沿岸漁業與養殖漁業為主。日治時期，彰化地區所從事的漁業，主要呈現在沿海漁業、養殖漁業，及水產製造。沿海漁業，主要漁獲種類，於明治年間，為烏魚、沙仔魚、苦蚵等。養殖漁業，多為淡水魚類（鱸魚，烏魚，草魚等），少數為鹹水牡蠣。水產製造，以生產烏魚子、魚翅、鹽魚、蒲鉾、介灰等。本地所成立的漁業組合，於明治 41 年（1908）以同一庄街，先後成立線西、王功、沙山、草尾港、鹿港等 5 個漁業組合。戰後，彰化縣從事漁業的總人數，從民國 40 年（1951）至民國 53 年（1964）間，年平均約 52,960 人，此後數量往下降，至民國 101 年（2012）僅有 11,827 人。至於漁獲總量，民國 70 年代，達於戰後最高峰，年平均 36,907,570 公斤；往後，漁獲量逐年減少，民國 100 年代僅有

24,688,900 公斤。此時期漁業發展，主要表現在沿岸漁業和養殖漁業。沿岸漁業的漁獲量，民國 60 年代有 2,329,420 公斤，為戰後最高峰；此後一路減少，民國 100 年代僅存 597,250 公斤，在本縣漁獲總量所占的比重，僅約 2.42%。養殖漁業的生產量，民國 70 年代高達 34,787,740 公斤，往後略降，民國 100 年代（2011-2012）減為 24,091,650 公斤，占本縣漁業總生產量的 97.58%。此時期漁會組織的演變，民國 44 年（1955）計成立 7 個區漁會：伸港、線西、鹿港、福興、王功、芳苑、大城。以後部分漁會有分合，於民國 65 年（1976）4 月，本縣府將縣內 6 區漁會及大城辦事處統合成一個彰化區漁會。本縣的消費地魚市場，於民國 40、50 年代，先後成立彰化市、員林鎮、北斗鎮、二林鎮、溪湖鎮、田中鎮等 6 處，民國 72 年（1983）「農產品市場交易法」修正實施後，於民國 76 年（1987）前後，相繼輔導成立 2 家魚貨拍賣市場：彰化魚市場股份有限公司、彰化區漁會埔心魚市場。

畜牧方面。清代，彰化地區漢人聚落在家畜與家禽上的飼養，主要種類，家畜為牛、馬、羊、豬、狗等；家禽有雞、鴨、鵝、番鴨等。牛為此時最重要的家畜，彰化地區為獲取牛隻的途徑，主要經由牛墟交易。日治時期，畜牧業仍停留在農家副業的階段，但在農業經濟上已佔有相當地位，以大正 5 年（1916）至大正 15 年（1926）為例，這 10 年占有 12.7%（平均每年農業生產價值為 372,553,000 圓，其中畜產價值為 47,193,000 圓），雖然不及水稻、甘蔗，但遠超過園藝作物的生產價值。此時本地的家畜傳染病，主要有牛瘟、氣腫疽、炭疽、狂犬病、豬瘟、豬羅斯等 6 種，其中以牛瘟、豬瘟最為嚴重。經防疫後，牛瘟於大正 10 年（1921）以後，不再發生；至於豬瘟，雖然疫情於昭和 10 年以後，已能阻遏疫勢，但未能撲滅。

戰後，彰化縣畜牧業發達，其經營企業化、自動化，專業化，並開辦家畜保險等政策，故能降低成本，深具競爭力。畜牧業中，以牛、豬、雞等產業最為重要。本縣所飼養的牛隻，民國 82 年（1993）以後是以乳牛為主，以民國 100 年（2011）為例，本縣養牛總頭數 28,535 頭，高居全國第一位，其中乳牛 27,723 頭，也位居全國第一。本縣飼養的豬，論其品種，從民國 45 年（1956）以後，西洋豬日益增加，超越雜種豬及本島豬；以民國 69 年（1980）為例，西洋豬 244,078 頭，占 55.5%。至於飼養的數量，以民國 100 年為例，計飼養各品種的豬 838,822 頭，位居全國第三位。本縣飼養的雞，就其品種，從民國 80 年代以來，蛋用雞約占 66%，其次肉用雞約 19.1%；若是飼養數量，以民國 100 年為例，養雞總數 23,689,215 隻，占全國第一位；其中蛋用雞飼養 17,234,929 隻，也高占全國第一位。為防治家畜、家禽傳染病，民國 39 年，在縣府內籌設家畜疾病診斷所。往後此一單位歷經三次改制，至民國 89 年再改為今日的彰化縣動物防疫所。

二、工業篇

明鄭時期，臺灣的工業皆屬小規模的手工業生產，再加上當時臺灣中部平原地區仍處於地廣人稀的狀態，土地開發並未全面，因此彰化地區在工業發展上尚無可觀之處。清雍正元年（1723），設彰化縣，當時彰化市街已發展成形，此時彰化地區開始出現碾米等食品相關工業，以供應當地飲食需求。設縣以後，臺灣中部地區的拓殖相當快速，清初，本地即出現多項與民生經濟有關的輕型工業，至清道光年間，已有製糖、榨油、編織、燒炭、皮革，以及窯業等手工產業，尤其窯業，分為磚窯與瓦窯在本地均曾盛極一時。此外，原住民也有手工紡織品，如番錦、番毯；其中番錦，據聞其質地較蘇織尤佳。但此時本地的經濟發展，主要是在發展農業，尚未顧及工業生產。臺灣真正的現代化工程始於清同治 13 年（1874）牡丹社事件後，清廷所推動工業發展的新政，但劉銘傳所推行的新政與經濟建設主要集中於臺灣北部。

日治初期（1931 年以前），彰化是重要的稻米、鳳梨及水果產區，此一時期彰化地區以發展食品加工業為主，根據大正年間以及昭和初年記錄，彰化地區當時工業生產集中於碾米、鳳梨罐頭、蜜餞、製油、製粉、釀酒、窯業、製帽等，以及小規模的製糖、鐵工、鑄造、皮鞋等業，其中以鳳梨罐頭與蜜餞製造業最為知名。以鳳梨罐頭生產為例，曾有日人濱口富三郎於明治 39 年（1906）設工廠於彰化街，為不久後即遷往員林；再就蜜餞製造言，昭和 6 年（1931），當時全臺 10 家蜜餞製造業者中，本地即佔了一半以上。日治後期（1931 年以後），本地的工業仍延續前一階段的發展趨勢，以食品加工等民生工業為主，加以電力供應充足，製冰業亦有所發展。此外，此一階段本地亦開始發展紡織業與金屬機械工業。紡織業方面，主要集中在社頭庄、田中庄、二水庄、北斗街與線西庄等地（和美庄此時尚無任何紡織工廠記錄），於昭和 6 年高達 500 家，此後逐年下降，至昭和 16 年（1941）僅存 156 家；工廠規模均小，多屬家庭式工廠，平均員工很少超過 2 人。在金屬機械工業方面，包括鐵、錫、銅等金屬製品的生產，工廠絕大部份分布在彰化街、鹿港街、員林街、北斗街與二林街等，約有 60 家以上（最多約 90 家），員工人數在 200 人以上，多屬小規模經營，各工廠平均雇用人數多在 3 至 4 人之間。機械器具製造方面，包括農業機械與各種農具、碾米機、汽車零件（齒輪、車輪、承軸等）、泵（幫浦）、製糖、製罐與紡織機具等，根據昭和 11 年（1936）的記錄，本地機械器具製造業共有工廠 58 家，從業員工總人數 177 人，平均分布在彰化、員林與北斗各郡，每家工廠平均員工人數僅略多於 3 人。所以日治時期，本地工業生產項目雖已逐漸多元，但仍以食品加工最為重要，其中碾米、製糖與罐頭製品產值，占本地工業總產值八成以上，但同時也開始發展金屬製品、機械器具、製鞋等工業。

綜觀日治大正、昭和年間統計，本地金屬製品產值佔工業生產總值的比例均不足百分之一。

戰後初期，臺灣經濟仍以農業為主，加以戰爭期間對原有工業設施的破壞，初期以經濟恢復與穩定為目標，政府遂有「以農業培養工業，以工業發展農業」的產業政策。民國 40 年前後，彰化即以食品加工以及紡織、製帽、織襪、磚瓦五金、電鍍等勞力密集製造為代表產業，但大多規模有限。這些產業在縣境的分布，碾米業相當平均，工廠幾乎遍及縣內各鄉鎮；但有若干產業則呈現不均現象，如紡織業有九成以上集中於和美鎮，而織襪業則完全集中在社頭鄉；其他如蜜餞業主要分布在沿八卦臺地的員林鎮、彰化市、芬園鄉、社頭鄉等鄉鎮，而員林鎮也是鳳梨罐頭的主要產地。戰後後期，彰化縣產業發展，從經濟地理學與區域經濟發展的角度觀察，一個地區經濟發展（包含工業發展）的趨勢與方向，常受到兩股力量的牽引：一則現在的工業發展狀況受到該地區過去工業發展歷程的影響，必定存有過去工業發展傳統的痕跡，此即所謂的「路徑依賴」（path dependence）的概念；二則也同時受到臺灣各階段工業發展政策的影響。因此此一階段本縣的工業發展受到這兩股力量的交互作用，而有今日的面貌。根據民國 100 年工商及服務業普查資料統計，本縣工業生產項目中，最重要的是民生工業、化學工業與金屬機電工業。

從彰化縣的工業發展歷程，清代及日治時期係以民生工業為主（如食品工業、紡織業等），時至今日，民生工業在縣內整體經濟發展仍不失其重要性，可見本縣的工業發展確實存在路徑依賴的現象。此外，本縣雖然常被稱為臺灣的「農業大縣」，但境內也有悠久的工業發展傳統，一直延續至今，其間工業生產更超越傳統項目，跨足到化學工業、金屬機電工業等，且有一定規模，使本縣工業發展更具多樣性。

三、商業與金融篇

（一）商業篇

清代，彰化縣城與鹿港街為彰化平原兩大政治、軍事與商業中心，其次係北斗街、員林街、二林街等。鹿港因與大陸泉州蚶江對渡，成為中部一帶米穀、貨物的集散中心。嘉慶 21 年（1816）之前，鹿港商業興盛，有「一府、二鹿、三艋舺」之譽，此時期的商業組織以「鹿港八郊」最負盛名，八郊之下的商號多達 700 多家。八郊全盛期，除對大陸貿易外，也在本島貿易，其市場範圍北到通霄南到恆春。北斗街為濁水溪支流上的

河港，與大陸間有船隻相互往來，具備河港轉運的功能，其竹柵圍城內設有染房及林立的糖廊，商業殷盛僅次於鹿港。員林街，其交易中心主要在打石巷大街（即現今中正路黎明巷、舊市仔口），所有民生必需品均自大陸各省海運進口，由鹿港港口運至街內銷售；本街所生產的各種產品，也以打石巷大街及舊市場為集散中心。

日治中後期，彰化平原商業較鼎盛地區主要仍集中於彰化街、鹿港街、員林街等 3 處，另外還有南郭庄、北斗街、田中庄、和美庄、花壇庄、芬園庄、二水庄、二林庄等。境內最富庶的仍屬彰化街，不只是傳統市集中心，更是工商業的集中區，紡織、金屬、機械器具、化學、製材及木製品、食料品等都很發達。彰化街附近（南郭庄、花壇庄、芬園庄）的庄頭匯聚許多窯業，以南郭庄的瓦窯業最為集中。

彰化地區的消費市場，昭和 16 年有 21 處，彰化市有 2 處、彰化郡 5 處、員林郡 6 處、北斗郡 8 處，當年銷售總金額及總店數為 1,605,756 圓（158 家）。

在臺灣總督府培植下，彰化平原的米穀、青果、製糖、製鹽等業日益發展。米穀的收集以員林街最多、彰化街次之，再次為茄苳腳（今花壇）。員林郡內設立許多鳳梨加工廠，成為臺灣中部地區鳳梨加工業的重鎮，加工後的鳳梨罐頭，除供銷日本內地外，有部分銷往歐美市場。彰化平原於明治 34 年（1901），有在來糖廊 16 處、製糖量 768,000 斤；昭和 17 年（1942）成立新式製糖工廠 4 處（林本源製糖株式會社及鹽水港製糖株式會社、新高製糖會社及大日本製糖會社、大和製糖工廠及明治製糖株式會社、三五公司源成農場）製糖量 2,196,000 千擔。彰化地區的製鹽業開展於下海墘厝鹽田，明治 43 年（1910），由辜顯榮開始在鹿港開闢新式鹽田，依大正 3 年（1914）的統計，臺灣全島曬鹽總面積 1,600 多甲，其中鹿港占 1/4 強，成為臺灣地區六大製鹽中心之一；但因鹽田常遇泥沙淤積，及海水給水量減少，使得產量並不穩定。

大正 9 年（1920），鹿港設立一家專門從事物產進出口及信託業的會社——鹿港物產信託株式會社。至昭和 10 年（1935）增為 34 家。經營類別有：物品販賣業、土地開墾利用買賣業、和服染物業、漁業養魚委託販賣業等 34 項。其中資本金最高的會社，以昭和 6 年為例，是位於彰化郡和美庄的新高製糖株式會社，經營砂糖製造買賣業，資本金總額 28,000,000 圓。

彰化地區的戲院，興起於大正年代（1920 年代），興盛於昭和年代（1930 年代），僅有彰化市的和樂座為電影常設館，其他戲院皆為電影與戲劇演出的混合戲院。

彰化地區的商業營利組合，昭和 10 年設立 68 家，其中以彰化郡彰化街為最多，共有 34 家。種類有：日用雜貨、金銀細工、雜貨商、棉布商、日用雜貨等 39 項。

戰後，彰化縣市街的發展，於民國 47 年（1958）主要以彰化市與員林街為重心，只有這兩地才有戲院、酒家，及較多的書局文具、藥行、旅社等；其次是鹿港、溪湖、北斗、二林等市街。各市街的工商特色：如彰化、員林以工商服務為主；二林為傳統的米、油、木材製造；北斗係米、麵粉製造。

民國 42 年（1953）至民國 71 年（1982）間，彰化縣商業登記家數由 8,907 家增加為 33,899 家；以買賣業、製造及加工業者居多。民國 76 年起，新興行業如雨後春筍般興起，如：水電煤氣業、證券業、國際貿易業、廣告傳播業、娛樂業、旅館業、服務業等。其商業登記家數，從民國 76 年至民國 78 年（1989），由 37,085 家增至 37,975 家，登記資本額由 4,125,876 千元增至 4,283,486 千元。民國 91 年（2002）起 10 年間社會快速轉型，加上周休二日，又增加不少娛樂場所，如：KTV、MTV、釣蝦釣魚場、保齡球館等，吸引年輕的族群前來消費。民國 91 年至民國 100 年的商業登記家數由 30,206 家增加至 32,351 家，登記資本額則由 4,434,947 千元增加至 6,839,753 千元。

彰化縣府自民國 88 年（1999）起在城鄉風貌改造計畫中，改造的商店街或形象商圈，共有 5 處，如彰化市永樂街觀光夜市及形象商圈、再現鹿港歷史商城、田尾公路花園形象商圈、育英路觀光年貨大街景觀改造、旭光路商店街步道景觀改造等。

彰化縣境內花卉種植總面積，共計 4,617 公頃，以田尾鄉 1,282 公頃居首，其次溪州鄉、永靖鄉計有 700 餘公頃。田尾園藝特定區計畫，於民國 79 年（1990）以農地重劃方式開發。以公路花園聞名。本縣府主辦多次臺灣花卉博覽會，以確保彰化的地方產業競爭力，並帶動觀光休閒產業。

彰化縣府為配合季節性的觀光遊憩資源，每年推出多項大型商業活動，較具代表性者，有每年農曆元月舉辦的彰化燈節—燈排文化季，6 月的鹿港慶端陽，7 月的王功漁火節，10 月的彰化縣媽祖信仰文化祭，11 月的肉圓節、羊肉節、焢肉飯節等。

縣內的電影戲院，隨社會變遷，紛紛倒閉，現只剩 3 間較具規模，如彰化大戲院、台灣大戲院、員林電影院。

彰化縣各鄉鎮市現有公有零售市場計有 23 處，營業額高者，有彰化市華陽公有零售市場、彰化市民權公有零售市場、彰化市民生公有零售市場、彰化市南門公有市場、

鹿港鎮第一公有零售市場、員林市第一、二、三、四市場。

彰化縣為促進商業活動，還有較大型的連鎖購物中心（全聯福利中心、三商百貨、千葉生鮮超市、頂好 Wellcome 超市、大潤發 RT-MART、家樂福）、連鎖速食餐廳（麥當勞、肯德基、摩斯漢堡）、百貨公司（彰化百貨）等。

（二）金融篇

清代以前，彰化地區的金融活動並無記載，本地的金融活動自清代以後才慢慢活絡。

清代，臺灣雖然島外貿易盛行，但沒有大陸盛行的票號、銀莊及錢莊等金融機構的設立。此時泉州、鹿港兩地商號的交易，因資金往來複雜及信用交易的需要，乃發展出一套綿密的記帳制度；代理商行間以貨單、代兌清單、總單及帳簿互相對帳。至於彰化地區民間的金融單位，則有「土壠間」；另有互助合作資金流通的標會，如以幾石稻穀相互融通的「梳仔會」。

日治時期，彰化地區已有臺灣銀行、彰化銀行開設的支店，以及農業信用組合、市街信用組合，另有郵局等金融機構。

彰化銀行成立於明治 38 年，這是臺灣中部地方仕紳，為解決彰化地區租權清理所交付的龐大公債轉投資而設立，幾乎由臺灣人的民間資本所組成。於昭和 8 年（1933），其在彰化地區開設彰化、鹿港、員林等支店，各支店中以彰化支店規模最大，總存款金額 22,574,466 圓。

信用組合為總督府在臺從事金融整備下「產業組合」的一環。於昭和 10 年，彰化地區的信用組合數在彰化市有 4 個，彰化郡 7 個，員林郡 9 個，北斗郡 6 個。各信用組合的出資金總額，以昭和 8 年為例，彰化郡的有限責任福興信用組合 189,775 圓最高，彰化郡的有限責任線西購買利用組合 15,980 圓則最低。

郵政的業務係以郵件、包裹、儲匯、簡易保險與郵便年金為主。明治 35 年（1902），彰化成為二等郵便電信局；鹿港、北斗、二林則係三等郵便及電信局。

戰後，民國 84 年（1995）至民國 100 年（2011），《彰化縣統計要覽》將彰化縣的金融機構分為：本國銀行、外國銀行在華分行、信託投資公司、信用合作社、農會信用部、漁會信用部、票券金融公司、本國壽險公司、本國產險公司等；設立家數從民國

84年223家增加至民國89年252家，民國100年減至239家。其中以本國銀行增加數量最多，由民國84年71家增至民國95年（2006）116家，民國100年降至104家；外國銀行在華分行則於民國97年（2008）始設立3家，民國100年為2家；票券金融公司於民國84年設立1家，惟自民國89年後就無資料記載；本國壽、產險公司則維持在9家以下。本縣金融機構總存款餘額，民國86年（1997）705,796百萬元增至民國100年1,085,509百萬元。總存款餘額以本國銀行存款額最多，由民國86年383,618百萬元增減至民國100年740,107百萬元；至於基層金融機構由民國86年（12月底）201,818百萬元降至民國100年（12月底）82,049百萬元。顯見本縣金融機構從民國75年（1986）至民國100年間，無論存、放款總額，銀行躍升為縣民往來的主要金融機構，以致在農業社會以信用合作社、農會信用部為主的金融活動，逐漸被銀行所取代。

四、交通觀光篇

彰化地區在史前時代的人群移動與交通路線，從史前時代遺址出土的遺物如玉器、瑪瑙珠等可以得知。員林市的林厝遺址，為本地境內唯一出土玉器的考古遺址，其原料應該來自花蓮的平林遺址或鄰近的玉材產地，至於製造中心則是位於臺東的卑南遺址，可以推知史前時代的彰化地區，其實已經透過陸路或海運的聯繫，參與了一個以整個臺灣島為範圍的區域性交換網絡；另從出土的橙黃皮陶，與八卦臺地東側的舊社遺址及烏溪河谷中游的平林等遺址相當類似，顯示史前時代的彰化地區與臺中、南投地區已有交通往來的互動關係。另從彰化市中山國小東、北側發現的番仔園時期的貝塚堆積，其中的瑪瑙珠並非臺灣本地所產，由此可推論彰化的史前人類與海外有交通關係的貿易行為。

荷治時期，在海商貿易路線上：二林已是臺灣和大陸重要的對渡口岸。至於鹿港（時稱馬芝遴），其與大員的往來貿易；鹿港輸往大員的物品，多為鹿皮、鹿肉、鹿茸；大員運往鹿港的交易物，有鹽、米及糖、煙草、棉布、衣袍、牛隻等。在陸路交通上：從熱蘭遮城北上至竹塹（今新竹市）與淡水（今新北市、臺北市），步行約費時10天半，其中經由本地的路線：從今西螺鎮越濁水溪至二林鎮，再渡溪經臺中市大肚區，抵達清水區。這條道路，與清代的北路官道，以及戰後的省道臺1線，在路線與交通節點並未有太大差異。

明鄭時期，此時臺灣北路，為彰化地區與承天府城間的主要聯絡幹道，在境內的交通路線：跨過濁水溪後抵達大武郡社（彰化縣社頭鄉），再往北通往半線社（今彰化市）；從半線社，可往東至水里社（今南投縣水里鄉）。這條陸路即為後來清代時期臺灣的「官

道」。

清代前期彰化地區的陸路交通，是以「官道」作為基幹，串連民間自行發展的街路，構成聯絡各街庄與對外交通的道路網絡。

此時的官道，約分為兩種，一種為軍事巡防所走的兵備道路；另一是傳遞政府文書的郵驛道路。兵備道路：自康熙迄至清末，彰化平原有兩條縱貫南北的兵備道路，一條是內路線：沿著八卦丘陵山腳，經大武郡塘、燕霧汛、赤塗崎等地進入彰化城；另一條是海線：由二林社、二林泊、大突社、馬芝凱、鹿仔港，由彰化城西門進入縣城。郵驛道路：乾隆末葉至同治年間在彰化地區的郵驛路線：彰化縣城南門→口莊→茄荖腳→燕霧保（莊）→鞏固橋→大埔心→關帝廟（廳）→茉莉莊→東螺街（寶斗街）→三條圳→濁水溪。於光緒年間，則稍有變動：挖仔街至寶斗街段，捨茉莉莊，改走饒平厝；渡濁水溪的渡口，由潮陽厝取代三條圳，其它地方沒有更動。郵驛道路線與兵備道相比較，它的走向是縱貫彰化平原中部，而兵備道路則由平原的兩端出發，匯集於彰化縣城。

北斗位居彰化平原南部的中心位置，當時由彰化可經溪湖至北斗，北斗亦可由溪湖達鹿港，溪湖可說是聯繫彰化縣治以及鹿港、北斗三地的重要中心，此一地區古陸路交通有所謂「北斗大路」。二林的對外關係，道光年間，因內陸的持續開發，逐漸發展出「寶斗（今北斗鎮）—埔心—二林」間的東西向連絡網路。鹿港為彰化平原較早開發的區域，其聯外幹道的路線有二：一為向東行經馬明山庄、秀水莊、刺桐腳至彰化縣城，可由此北上進入今日的臺中、南投；二為向南行經二林社、三林汛、三林庄，並連接今雲林縣境。

彰化地境有許多溪流流經，如大肚溪、東螺溪、西螺溪及虎尾溪，對南北交通形成阻絕。本地穿渡溪流交通方式，有竹橋、木橋、竹筒、竹筏、義渡、流籠等。

清代後期，彰化地區海路交通地位的轉變。在咸豐10年（1860）臺灣開港通商之後，鹿港海運漸趨沒落，歸納其因，一為口岸淤沙問題漸趨嚴重，另一為開港後船貨湧入南北兩端的淡水與打狗，使鹿港的地位走向邊緣化。在陸路交通路線上，與清代前期並無太大改變，路線變更僅有他里霧（今雲林縣斗南鎮）至北斗街之間的道路，放棄原經西螺（今雲林縣西螺鎮）、三條圳（今本縣溪州鄉）的舊線，改經荊桐巷（今雲林縣荊桐鄉）、樹仔腳（今雲林縣荊桐鄉）前往北斗街。

臺灣的郵政始於，劉銘傳於光緒16年（1890）1月正式公告臺灣郵政條款16條，依此告示，位於彰化地區的挖仔街驛站，因為地位重要而被保留下來。從挖仔街的對外交通，經由各地驛站，可以通往全臺各地。

清代，文人、行旅經常造訪的勝景，在「彰化縣八景」中，有四景屬於本地美景，分別為「鹿港夕照」、「眉潭秋月」、「鎮亭晴雲」、「線社煙雨」，這些景色的出現代表著彰化地區觀光旅遊活動的起點。

彰化地區新式交通的引進和發展，可說是奠基於日治時期，特別是現代化運輸系統的建立。此時期各項交通的發展，仍以陸運為主體，其重要性遠大於海運和空運。

彰化地區的輕便鐵道的發展，明治 36 年（1903），鹿港的施範其與楊吉臣創辦臺灣中部運輸公司。其後，軍方讓售軌條給彰化廳，以利鋪設彰化、鹿港間的輕便鐵道，其軌距為 1 呎 7 吋 5 分，明治 43 年有臺車 1 百輛，路線長度 8.71 哩。

明治 41 年 12 月，臺灣總督府公佈「臺灣私設鐵道規則」及「施行細則與私設鐵道營業規則」。由於製糖事業的發展，糖業專用私設鐵路逐漸勃興，彰化地區有新高、明治、林本源、源成等四家製糖會社，其路線如下：新高製糖會社的糖業鐵路約有 202.89 公里，以彰化為起點，往西通達鹿港，往東通達中寮、和美、線西；明治製糖會社約有 217.26 公里，以員林為起點，往西通達溪湖、鹿港。林本源製糖會社約有 233.35 公里，由田中經北斗、溪州，達二林、竹塘。三五公司源成農場鐵路僅 28.97 公里，可以接通林本源製糖會社的鐵路，涵蓋的地域在今竹塘北邊附近，屬於二林鎮。

鹿港製鹽業最盛時，鹽田面積佔全臺鹽田的 4 分之 1 強，為全臺之最。為運鹽輸出，鹽田內遍佈輕便鐵道，鐵道呈數個「丰」字型，會合後穿越北頭南邊，沿陸軍道路（今復興南路）至火車站。因路線不長，故未對外營業，僅為運鹽專用，並以牛車拖運。

明治 41 年，縱貫鐵道全線通車。但鐵路在中部路段有地形上的限制，山線（原稱臺中線）坡度過大（苗栗后里段坡度達千分之 25），不利長途運輸，故總督府決定興建竹南到彰化間坡度較緩的海線，並於大正 11 年（1922）全線通車。因彰化位於山海線交會點，臺中州的扇形車庫乃建於彰化。

日治初期，臺灣總督府考量鹿港地位的重要，於當地設關管理，使鹿港仍能短暫維持清代的榮景。明治 44 年（1911），鹿港嚴重淤淺，船隻只能停泊在 4 公里之外。加上濁水溪、大肚溪泥沙不斷淤積，使鹿港港勢發展愈加傾頹。昭和 12 年（1937）七七事變之後，對中的公私船航線斷絕，從此再無任何貿易出入口記錄，遂在昭和 17 年廢港。

彰化地區基於現代化與衛生改良兩大前提，開始在臺灣實施「市區改正」。最早實施市街區改正者為明治 39 年的彰化市，其次明治 45 年（1912）的北斗街，再者為昭和

10 年的鹿港街和昭和 11 年的員林街。

彰化地區的郵政業務，包括郵件、包裹、儲匯、保險及年金等，主要有 4 所郵政機構：彰化郵便電信局、北斗郵便電信局、二八水郵便電信局與鹿港郵便電信局。電信是一種通信工具，明治 28 年（1895）設置彰化通信所，主要辦理電報業務，明治 33 年（1900）雖開放市內電話民用，但電話用戶僅限機關商號，一般住家用戶極少。

牛車在日治時代仍為重要的交通工具，對於中、短程運輸能提供可靠且廉價的動力。至於轎子此時主要用於嫁喪喜慶或較富裕人家，其數量逐漸減少。明治 31 年（1898），人力車由日本輸入新型東洋車至彰化地區，以物稀價昂，並不普遍，約 10 年後，始盛行於市區。其使用情況類似轎子，一般民眾甚少利用，數量上多維持在 20 至 30 臺。在貨運上，本地民眾多使用人力板車（籬仔甲），從昭和 3 年至昭和 14 年（1928-1939）的 12 年間，快速成長 10 幾倍；本地的貨運行，也以人力車轉運輕便鐵路火車運送貨物。

自行車，明治 36 年由日本輸入臺灣，構造簡單，價格較能為大眾接受，數量逐年遞增。以致傳統的人力車、轎子逐年減少。摩托車於日軍入臺不久即有輸入，最多時全臺僅有 5 百多輛；鹿港最早擁有機車者為醫生許讀，其後擁有者皆為醫生。彰化地區的公共汽車於大正 13 年（1924）開始營運臺中彰化線，其後更往南延伸至員林。公路運輸業務並以彰化市為中心，擴展至周圍地區；昭和 9 年，更擴充至南投、草屯、溪湖及線西等地。

日治時期，彰化地區的觀光旅遊事業發展，隨著縱貫鐵路的開通與一般公路的整建，觀光旅遊的條件漸趨完備，使本地邁入近代觀光的時代。昭和 2 年（1927），八卦山被選入「臺灣新八景十二勝」。西洋式建築，也為當時團體旅遊的熱門景點，如彰化銀行總行行舍、彰化市役所、彰化郡役所、公會堂等。境內有許多人文觀光資源被保存規劃，進而成為遊人造訪的景點，如彰化孔子廟、北白川宮能久親王彰化遺跡地、南瑤宮、鹿港文武廟、鹿港龍山寺等。

戰後彰化縣在道路設施的發展，可謂四通八達，由公路運輸構成相當完整的網絡系統。縱貫公路線（省道臺 1 線）的整建亦加速本縣與西部各縣市的聯絡交通。縱貫公路線的海線由中彰大橋南下的濱海公路，山線的縱貫公路則北由大度橋南下，至彰化市再分東線的西螺大橋南下及西線的自強大橋南下路線。中山高速公路於民國 67 年（1978）全線通車後，臺灣西部平原的縱向聯繫路線大幅縮短，使本縣各鄉鎮市皆得經由高速公

路快速的與全國經濟中心臺北市直接往來，消費需求方面亦可經由高速公路直趨臺中市。此皆造成彰化市與員林鎮的發展速度趨緩，重要性也隨之降低。

市街交通方面，在民國 54 年（1965）前後，陸續公告各鄉鎮市的都市計畫。彰化縣有些較早發展的老舊市街，如彰化市、鹿港鎮、溪湖鎮等，其路幅較窄，造成交通擁塞，於是外環道或快速穿越道乃應運而生，如彰化市的金馬路外環道、員林市的莒光路、鹿港鎮的中正路、溪湖鎮的東環路與西環路、田中鎮的中正路、東閔路、中南路，以及和美鎮的德美路（北）、道周路（南）等。

彰化縣的客運交通，可分為區域內短程公共運輸與聯外長途客運兩種。聯外的長途客運主要由國光客運公司（前身為臺汽客運公司）提供服務，中程客運由臺西客運與南投客運營業，縣內的短程公共運輸則以彰化客運與員林客運為主力。其中，彰化客運的營運路線範圍為本縣的東面與東北面區域，員林客運則以南面與西南面的區域為主。

戰後初期，腳踏車、牛車為彰化縣農家普遍使用的交通工具。民國 70 年代以來，機車與小型客貨車已然成為本縣民眾主要的交通工具，且數量快速成長中，造成本縣道路系統與彰化市、員林鎮、溪湖鄉、鹿港鎮與和美鎮等主要聚落的停車空間需求及交通安全等問題的壓力。

近年，「公共自行車系統」（Public BikeSystem）已成為許多國家追求改善都市交通環境、降低空氣汙染及碳排的重要公共建設。民國 103 年（2014），本縣彰化市試營運啟用，不及兩個月，使用人次已突破 20 萬。稍後，員林市、鹿港鎮也正式營運啟用。

戰後，彰化縣境內的鐵路營運即由臺灣鐵路管理局管理，鐵路的客運與貨運高峰期約在民國 40 年代，民國 60 年代以後隨著公路及汽車客運的發達而逐漸沒落。尤其中山高速公路於民國 67 年通車後，鐵路運輸優勢漸失，客貨運業績逐年衰退。近年來，臺鐵面臨捷運與高鐵的競爭，致力發展鐵路捷運化，提升服務品質，諸如新式車廂的引進、電子化乘車資訊看板與加值卡進出口閘門的設置等現代化措施。

彰化縣境內糖業鐵路的路線，大致延續日治時代而來。糖業鐵路遍佈縣內各鄉鎮，路線長達 288 公里，並對外辦理客貨運輸服務，彰化平原旅客可搭乘五分仔火車至田中、員林、彰化轉乘縱貫鐵路至南北大城市。本縣糖業鐵路約在民國 60 年代之後逐漸衰微，於民國 71 年以後糖鐵營業線完全停辦外部定期業務。

臺灣高速鐵路為實現臺灣的一日生活圈的交通系統，民國 96 年（2007）3 月全線正式通車營運，臺中站於此時開放營運。民國 102 年（2013）2 月，高鐵彰化站舉行動工典禮，民國 104 年（2015）12 月 1 日開始加入營運行列。

彰化縣的郵政事業，於民國 38 年（1949）4 月 1 日正式實行郵電分辦，分別成立臺灣郵政及電信兩管理局，彰化普通郵電局遂於此時改制為「彰化郵局」。民國 92 年（2003）1 月本縣的郵政事業改制為「中華郵政股份有限公司彰化郵局」掌理。郵局業務以郵件處理與投遞為主，戰後初期以來呈現逐年遞增的趨勢，但在民國 60 年（1971）以後，呈現停滯狀態，甚至減少趨勢。近年來，受到電子郵件與手機簡訊的影響，導致本縣每年度的收寄函件數量，維持在 6 至 8 千萬件之間，國民通信率則維持在 5 至 6 成上下。

戰後彰化縣的電信業務成長快速，逐漸超越郵政業務。隨著市內電話的普及與長途電話的開辦，電話業務的成長比例又高於電報業務的發展。尤其從民國 63 年（1974）電信自動化後，至民國 70 年（1981）間，電信部門以 20% 至 25% 的成長率漸續成長。至民國 65 年，國內外直撥長途電話業務的相繼開辦，使傳統的電報功能相形式微；加上傳真機的廣泛使用，至民國 80 年代電報已為傳真所取代。民國 78 年，電信總局引進行動電話業務；至民國 86 年 12 月，交通部開放民營業者台灣大哥大、遠傳、和信、東信、泛亞等民營電信公司陸續進入行動通訊市場後，行動通訊開始蓬勃發展，逐漸造成本縣民眾人手一機的現況。

彰化縣的旅遊方式多元而精彩，諸如八卦山參佛、賞鷹、森林浴；田尾公路花園遊花田；二水鐵路追風單車遊、乘集集支線火車；王功採蚵、觀夕照；鹿港拜訪工藝大師、遊古蹟保存區等，對國內外遊客而言，具有相當的吸引力。本縣也是各種獨特小吃的原鄉，各鄉鎮市知名的美食如彰化肉圓、北斗肉圓、溪湖羊肉爐、員林蜜餞、鹿港海鮮與傳統糕餅、王功蚵仔炸、田尾花草餐，相當受到國內外觀光客的歡迎。

從以上各篇內容的大要，可以瞭解彰化縣從清代以來 170 餘年中經濟結構的變遷。以民國 101 年（2012）為例，本縣從事農業戶口數為 85,657 戶 346,759 人，占總戶口數的 23%、26.68%（372,303 戶，1,299,868 人）；若就商業登記與資本額言，從事農林漁牧者，僅有 370 家資本額 274,801,000 元，占總家數與總資本額的 1.1%、4.1%（32,939 家，6,698,439,000 元）；但批發及零售業有 20,728 家 2,877,338,000 元，占 62.9%、43%；製造業 3,639 家 1,161,615,000 元，占 11%、17.3%；營造業 2,308 家 1,254,083,000 元，占 7%、18.7%；住宿及餐飲業 1,179 家 131,612,000 元，占 3.6%、2%；運輸及倉儲業 370 家 234,083,000 元，占 1.1%、3.5%，¹顯示本縣已從農業社會轉型至工商業與服務業為主的經濟活動。

1. 彰化縣政府，《民國 103 年彰化縣政府統計年報》，表 2-1，〈現住戶數、人口密度及性別比例〉，頁 46；表 4-2，〈農戶人口數〉，頁 178；表 5-2，〈商業登記現有家數與資本額（續一）〉，頁 228。

概 說

本縣位居臺灣中部，清治時代曾為中部地區的政治中心，襟山帶海，溝通南北，自古即為交通輻輳之地。

本縣的交通發展歷程，從史前遺址中發現有玉器、瑪瑙珠等來自於東部與海外的物資，即可證明本縣在史前時代已存在透過島內與海外貿易形成的交通網絡。荷治時期，本縣的二林港為臺灣主要的對外貿易港之一，海外交通興盛；陸路交通上本縣的埤頭、二林則是由大員北上「海線之路」的沿線要津。鄭氏王國時期，本縣的交通發展是以軍屯與平埔族番社串聯起來的陸路交通路線作為主軸，這條起自省城 (Provincia) 的路線，途經本縣境內的大武郡社與半線社，並可從半線社往東通至水里社。清治時代，本縣的陸路交通是以官府固定來往的道路——「官道」作為基幹，串連民間自行發展的街路，構成聯絡各街庄與對外交通的道路網絡；海運方面，則因鹿港與中國的對渡航運與對外貿易功能，將彰化平原甚至整個臺灣的人群與商品串聯起來。日治時代，本縣作為縱貫鐵路山海線的交會點，與縱貫道路上的重要節點，發揮串接南北交通的中樞機能；而綿密的糖業鐵路、輕便鐵道與公路路線，構成本縣境內各市鎮間聯絡交通的基礎。戰後，本縣的鐵公路交通在日治時代的基礎上持續發展，中山高速公路通車後本縣農工產品得以迅速流通至全臺各地，市場圈大幅擴展；近年來高鐵臺中站與彰化站的通車，以及公共自行車系統的成形，更讓本縣的交通發展愈形便利。觀光旅遊方面，本縣自清治時代以來人文薈萃、文風鼎盛，文人雅士歌頌本縣勝景而有「彰化八景」的誕生；日治時代新式旅遊¹的開展，促進本縣市街觀光、溫泉資源與八卦山勝地的發展；戰後，中央政府與本縣縣政府擬訂推動觀光旅遊的各式計畫，發掘八卦山風景區、鹿港老街、花卉產業園區、各地特色節慶與臺灣燈會等觀光資源，促發國內外旅客匯集於本縣的榮景。

在章節安排方面，本篇將依時間的演進，敘述本地各時期交通事業的發展。從史前

至今，各章將分「從史前到大航海時代的人群移動與交通網絡（西元 1683 年以前）」、「移墾社會下的海、陸交通（西元 1684 年至 1859 年）」、「臺灣開港後本縣交通地位的轉變（西元 1860 年至 1894 年）」、「日治時代本縣的公共交通、郵電事業與機場（西元 1895 年至 1945 年）」、「戰後本縣的交通事業及其發展（西元 1946 年迄今）」等五章加以鋪陳本縣的交通事業發展。第六章及第七章則著重於本縣的觀光休閒建設、概況介紹與發展。以下概略說明各章涉及之主題。

第一章之時間斷限將從史前時代，歷經荷蘭治臺以迄清治 1684（清康熙 23）年為止，旨在藉由本縣史前時代遺址，以觀察本縣在史前時代的人群移動與交通路線。荷、鄭時期以後，則將著重考察本縣的海商貿易與陸路軍事交通網絡。

第二章之時間斷限將從清治以迄 1860（清咸豐 10）年臺灣開港為止。將述及的相關議題包括清治前期漢人移民交通網絡與聚落的形成、鹿仔港的發展與周邊河港的形成、溪流的阻隔與險峻的南、北交通等。

第三章敘述 1860 年以後，迄 1894（清光緒 20）年的清治時代，開港後南北二元港口地位的形成與鹿港海運的衰退、開港後本縣的陸路交通，以及鋪遞如何發展到郵政等主題。

第四章本章的時間斷限將從 1895（清光緒 21，日明治 28）年以迄 1945（日昭和 20，民國 34）年太平洋戰爭結束為止，期間殖民政府因殖民統治的需要，對本縣的交通事業發展帶來深遠的影響。相關主題包括：交通法規的制訂與演進、鹿港特別輸出入港的設立與發展、本縣公私營鐵道的建設與影響、本縣道路交通的建設、本縣郵電機關的創立與事業的發展、曇花一現的鹿港軍用機場以及本縣市街交通工具的演變等。

第五章的時間斷限將從 1945 年太平洋戰爭結束以迄今日，聚焦於本縣在戰後多元的交通事業及其發展，敘述戰後至今本縣汽車產業與道路設施的發展、本縣鐵路事業的轉型與影響與現代化的交通事業營運等主題。

第六章敘述本縣觀光旅遊建設與發展，相關主題包括史籍文人墨客對彰化的行旅記遊。

第七章詳述戰前本縣觀光旅遊概況、戰後本縣觀光旅遊概況及本縣觀光旅遊資源與設施等。

最後的結語部分，將回顧本縣從史前時代以迄現代交通發展的主軸與歷史意義。

1. 呂紹理，《水螺響起：日治時期臺灣社會的生活作息》，（臺北：遠流，1998.03），頁 145-147。按呂紹理書中定義：以休憩為目的之旅遊活動。

經濟志

交通觀光篇

HISTORY OF
CHANGHUA
COUNTY

第一章

從史前到大航海時代的人群移動與交通網絡 (西元 1683 年以前)

本章的時間斷限將從史前時代，歷經荷蘭治臺以迄清康熙 23 (1684) 年為止，旨在藉由本縣史前時代遺址出土之遺物如玉器、瑪瑙珠等，以觀察本縣在史前時代的人群移動與交通路線。荷、鄭時期以後，則將著重考察本縣的海商貿易與陸路軍事交通網絡，以進一步呈現本縣於大航海時代，與周邊區域的互動情形。

第一節 史前時代的人群移動與交通路線

本縣境內於史前時代遺留下來的考古遺址數量並不多，主要與漢人進入開發的時間較早有關，不過我們仍能藉由這些有限的線索，例如針對相關玉器與瑪瑙珠等出土遺物的來源加以考察，據此作為本縣與臺灣各地史前人類交通往來的證據之一，以進一步推測本縣在史前時代與臺灣各地的人群互動與交通路線。

基本上，新石器時代中期大致始於 3500 年前，由於當時的農業型態逐漸轉趨多樣，生產力也持續增加，食物的來源已經更為穩定，不再需要花費大部分的時間在覓食，這些空出來的閒暇時間，對於手工藝品、藝術及文化的發展提供了良好的條件。另一方面，這些手工藝品或藝術品的交換或貿易行為，也逐漸盛行於不同的聚落和人群之間。這些手工藝品之中，最常被提出來討論的案例則是玉器的製造與交換，主要與玉器較為稀有貴重，加上相較其他材質的手工藝品，如木器或骨器，能夠被存留下來的機率較高有關。眾所周知，此一玉器的交換網絡幾乎遍及全臺各地，甚至遠達海外的澎湖、綠島等地，其他如臺東卑南遺址、宜蘭丸山遺址、臺北芝山岩遺址與圓山遺址、南投大馬璘遺址及屏東 Chula 遺址（位於屏東縣三地鄉大社村），以及本縣的林厝遺址等，均曾出土過造

型類似，且製造工法相當一致的各式玉器。根據考古學者推測，其原料應該來自花蓮的平林遺址或鄰近的玉材產地，至於製造中心則是位於臺東的卑南遺址。¹ 我們藉由玉器出土的分佈範圍廣達全臺，而產地與製造場卻集中於東部特定區域的狀態，可以推知史前時代的彰化地區，其實已經透過陸路或海運的聯繫，參與了一個以整個臺灣島為範圍的區域性交換網絡，主要運作著玉材與玉器的運輸及貿易活動。²

具體而言，這個全島性的史前時代玉器交換網絡，主要是以卑南文化的代表地—卑南遺址，作為當時玉器手工藝業的核心地區，不僅整個東海岸地區的玉器分佈圍繞著卑南遺址而擴散，更透過交換貿易體系的建立，逐漸由東海岸傳佈至臺灣各地與外島地區。根據考古學者研究指出，臺灣西海岸南部恆春半島至高屏溪口間諸遺址所出現的玉器類型亦與卑南遺址類似，可見臺灣東海岸至西北和西南海岸之間，均可能是各地間以海運貿易互通有無的結果。至於中部山區的埔里盆地的大馬璘遺址及濁水溪上游的曲冰遺址等玉器工業區，也明顯受到卑南文化的影響，其中的曲冰遺址與花蓮平林遺址兩地間僅有中央山脈能高山的一峰之隔，而濁水溪上源支流萬大溪與流向東部的知牙漢溪源頭之間的距離亦頗相近，彼此可能有透過陸路山道相互聯繫交易的活動存在，³ 這亦可從大馬璘遺址出土東部流行的雙把罐型器，而平林遺址則發現產於濁水河流域的矽岩石材的考古發現，窺得兩地史前人類攀山越嶺進行陸路貿易的蹤跡。⁴

一、林厝遺址

位在本縣員林鎮林厝里林厝仔聚落東側的林厝遺址，則是本縣境內唯一出土玉器的考古遺址，根據考古學者劉益昌針對該遺址出土遺物的考察，證明了彰化地區在史前時代與外界交通貿易往來的證據。劉益昌指出，彰化縣是一個擁有沿海平原與臺地的縣份，地形較為單純，大致可區分為濁水沖積平原與八卦臺地二個地理單元；但是若從人類發展史的觀點來看，八卦臺地西側邊緣與彰化平原地區卻存在著緊密的關聯性，至於八卦臺地東側緩坡則與臺中盆地南側關係較為密切。

劉益昌另外發現，林厝遺址位於八卦臺地西側山麓緩坡，下方與彰化平原東側

接壤。上文化層係以陶器出土為大宗，伴存少量的石器與鐵器，絕對年代相當集中於 1000-1300 年前後，顯示這個文化層為臺灣史前時代晚期文化中較早階段，與臺灣中部地區史前時代晚期的番仔園文化、大邱園文化、內轆文化的年代約略相近。至於下層文化遺物則近於臺灣中部地區新石器時代中期的牛罵頭文化晚期（距今 4,000 年前）。除了繩紋紅陶類似之外，尤其在鑄鑿形器使用臺灣玉質地的情形，與平林第四地點、澎湖鎖港遺址情形類似。⁵ 此外，本層出土的橄欖石玄武岩磨製石斧，除了擴大了以往對中部地區橄欖石玄武岩石器的分佈地域認識外，對於史前文化時代交易行為問題上討論，林厝遺址的文化內涵有可能對這一繩紋紅陶遺址間網絡架構提供關鍵之基礎資料。⁶ 中部地區的牛罵頭文化顯然在當時其互動圈跨海擴及澎湖，在陸上可能經古道跨越中央山脈直達花東地區。這一發現未來勢必引起大家討論史前島內外及地區互動機制的重要課題。⁷

若從林厝遺址的地理位置來觀察，則正好位於番仔園文化、內轆文化及大邱園文化之間，居中的區位關係必然在不同文化遺址間的交通往來方面，扮演了一定程度的重要性，加上本身出土遺物的內涵也相當豐富，可以說同時具有數個文化或遺址的特色，但又不完全類似。因此，林厝遺址足以構成一文化類型的代表，綜其文化內涵來看，臺灣中部地區有相似的遺址並不多，也許暫時可以稱為內轆文化的「林厝類型」。就其出土遺物而言，有少量的木工工具，其中的鑄形器半數以上的質地屬於臺灣玉，證明本遺址與臺灣東部在史前時代已有相當密切的往來關係，此一情形亦見於臺灣西海岸中部、南部地區繩紋紅陶時代牛罵頭文化與牛稠子文化的遺址，甚至連遠在澎湖的鎖港遺址亦有類似的案例。⁸

林厝遺址包含了兩種史前文化而有上下疊壓地層堆積的情形，亦見於臺中大肚臺地西側的牛罵頭遺址和八卦臺地東北角邊緣的牛埔遺址；⁹ 另林厝遺址灰黑陶伴出的橙黃皮陶，與八卦臺地東側的舊社遺址及烏溪河谷中游的平林第五、第十一地點、茄荖山等遺址出土的淡黃色陶相當類似。¹⁰ 各遺址間關聯性如何，依目前的研究仍不十分清楚，而

1. 劉益昌，《臺灣原住民史·史前篇》（南投：國史館臺灣文獻館，2002.12），頁 5；陳仲玉，《臺灣史前的玉器工業》，收於鄧聰主編，《東亞玉器·第一冊》（香港：香港中文大學，1998），頁 345。
2. 鄧淑蘋，〈院藏卑南古玉的解讀〉，《故宮文物月刊》57（2002.06），頁 18。薛化元計畫主持；戴寶村等協同主持，《臺灣貿易史》（臺北：中華民國對外貿易發展協會，2008.01），頁 15。
3. 陳仲玉，《臺灣史前的玉器工業》，頁 346。
4. 劉益昌，《臺灣玉器流行年代及其相關問題》，頁 22。薛化元計畫主持；戴寶村等協同主持，《臺灣貿易史》，頁 16-17。

5. 劉益昌，《東西向快官公路漢寶草屯線「林厝遺址」調查搶救計畫史蹟報告》（南投：臺灣省公路局東西向快速公路中區工程處，1997）。洪曉純，〈臺灣、華南和菲律賓之石鏃研究〉，國立臺灣大學人類學研究所碩士論文（2000.06）。
6. 劉益昌，〈彰化林厝遺址發掘及其意義〉，頁 30。
7. 何傳坤，〈八卦山臺地史前聚落形態及生活復原〉，收於彰化縣文化局編，《「2006 年彰化研究學術研討會——八卦臺地研究」論文集》（彰化市：彰化縣文化局，2006.12），頁 17。
8. 劉益昌，〈彰化林厝遺址發掘及其意義〉，頁 54。
9. 宋文薰等編著，《臺灣地區重要考古遺址初步評估第一階段研究報告》（臺北市：內政部、行政院文化建設委員會，1992）。
10. 臧振華，〈南投縣烏溪河谷考古調查〉，收於張光直編，《臺灣省濁水溪與大肚河流域考古調查報告》（南港：中央研究院歷史語言研究所，1977），頁 206。

在區域族群互動與遷徙的研究上亦極具重大的意義。¹¹ 這些證據顯示林厝遺址與上述各遺址間可能有交通路線存在，亦即史前時代的彰化地區與臺中、南投地區已有交通往來的互動關係。

二、番仔園時期的貝塚堆積

地質學者林朝榮於昭和 23 年（1934）在位於八卦山西北側山麓緩坡的中山國小（彰化市中山路二段 678 號）之東及北側，發現有千年前番仔園時期的貝塚堆積，隨後報導貝塚中遺物包括食用過的牡蠣、魁蛤等及大型芋螺切割製成的貝環、貝珠、瑪瑙珠等。¹² 其中的瑪瑙珠並非臺灣本地所產，可能是由海外輸入，由此可推論彰化的史前人類於與海外有交通關係與貿易行為。

三、貓兒干文化

分布於濁水溪沖積扇南北兩側（約當今彰化縣南部與雲林縣北部）的貓兒干文化，出土遺物中的外來物品甚多，更可凸顯史前時代的彰化地區海外貿易頻繁之情形。貓兒干文化的年代約為距今 800 年前至 300 年前，屬於臺灣史前文化中的金屬器與金石並用時代晚期，出土遺物中有類型豐富的中國、歐洲出產的瓷器，顯示彰化地區與中國有著密切的交通互動與商貿往來。貓兒干文化遺址中瓷器的類別根據有彩與質地的差別，可分為青瓷、自袖瓷、褐袖瓷、彩瓷、青花瓷、灰青花瓷以及灰綠袖瓷等，年代可從宋元階段直到明清之際。這些瓷器中最重要的是具有年代較早的明代或更早的龍泉窯製品，以及 16 世紀末期至 17 世紀前期的瓷器，甚至出土 17 世紀專門外銷歐洲的卡拉克瓷，都顯示這批標本具有歷史初期早期漢人、統治者與原住民接觸的重要物證。鐵器則因鏽蝕嚴重往往形成鐵渣塊，在發現的遺物中甚難從鐵塊殘存之中判斷其原有器型用途，有部分因呈圓長條狀，可能為鐵釘之類。至於裝飾品則包括豐富的貝飾與瑪瑙珠，貝飾器則包括圓形貝片、貝環與貝珠等。¹³

11. 劉益昌，〈彰化林厝遺址發掘及其意義〉，頁 62。
12. 早坂一郎、林朝榮，〈臺灣考古資料〉，《臺灣地學記事》5：1（1934），頁 1-3。早坂一郎、林朝榮，〈彰化市八卦山貝塚に産する貝類に就いて〉，《臺灣地學記事》5：8（1934），頁 63-65。
13. 劉益昌，〈臺灣原住民族與考古遺址關係調查：濁水沖積扇區域史前文化與人群關係之研究〉（南投市：國史館臺灣文獻館，2012.04），頁 204。

四、番仔園文化

濁水溪沖積扇北側東螺溪以北的區域主要為番仔園文化的分布區，八卦臺地邊緣區域則為內轆文化林厝類型、林內坪頂遺址上層為代表的史前文化體系。濁水沖積扇南側區域與嘉義縣北側朴子河流域則為目前文化體系尚未明朗的「灰黑陶文化」，此一文化帶有濃厚之貓兒干文化要素，但目前因資料不夠充分仍無法確認是否為同一文化。透過各文化之間的比較研究，明顯可見在距今 7、8 百年以內的史前時代最晚階段，各文化人群之間具有清楚的互動關係，在彰化平原的番仔園文化遺址中常見貓兒干文化的陶片，貓兒干文化遺址中亦得見番仔園文化的陶片，類似這樣的情形同樣得見於南側貓兒干文化遺址出土的「灰黑陶文化」遺物，此種情形顯示出過去人群之間的互動狀態與交通往來情形。¹⁴

除了各文化之間的互動交換情形之外，貓兒干文化與番仔園文化同時亦可見到其他外來文化遺物，這些外來文化遺物以硬陶、瓷器為主，並帶有瑪瑙、玻璃及少量青銅器、鐵器，說明這些近海的史前文化人群和海外必有清楚的交換關係，這些器物中得以定年的瓷器可早至 10 世紀的越窯青瓷，也有晚至 17 世紀初年樣式的青花瓷、硬陶，配合上述各文化碳 14 絕對定年所得的年代，可以理解外來遺物與史前人群之間屬於同一時代，當然說明史前文化人群接受外來物質文化，也說明彰化地區的史前文化人當有某些物產，透過航海交通與貿易交換體系輸出於海外。¹⁵

第二節 荷治時期的海商貿易路線與陸路交通

一、海商貿易路線

荷治時期彰化地區的聚落呈現集中狀態，而散布於整個濁水沖積平原之上，除了部分鄰近海岸因為港汊或溪流之便可以和海外直接連繫以外，部分聚落則位於稍內陸。不過，濁水溪沖積扇上的分流，一旦斷水之後所形成的港汊，就會在海水潮汐的影響之下

14. 劉益昌，〈彰化林厝遺址發掘及其意義〉，《彰化文獻》1（2000.06），頁 29-68。
15. 劉益昌，〈臺灣原住民族與考古遺址關係調查：濁水沖積扇區域史前文化與人群關係之研究〉，頁 261-262。

成為行船的孔道，二林溪就是這樣的情形，因此造就了荷治時期或者荷治之前中國人和鄰近原住民村落交換的孔道。東螺溪也有類似的情形，直到清代乃形成重要的港口與港口，深入濁水溪沖積扇北側內陸。¹⁶

藉由 Johannes Vingboons 繪製的臺灣古地圖可以發現，¹⁷ 二林（Gierim）旁邊有一條文字說明：「此處有許多船停泊處」，可見二林在荷治時代已是臺灣和海外重要的對港口岸，也是彰化與外界交通往來的主要樞紐。二林，位於今彰化縣二林鎮一帶，17 世紀時即為重要進出口港。相較於南邊的笨港溪，二林早在 1633 年 6 月即有鹿皮輸往大員的紀錄。二林與大員的往返資料，分布於 1633 年到 1643 年；其中，二林運往大員的物品，清一色是鹿皮、鹿肉等鹿產品。1637 年 7 月 19 日，隨船除了 600 張鹿皮外，還有大麥的記載。大員輸往二林的物資，仍以米、鹽為主，這與供應漁民需求有關。¹⁸ 1643 年後，二林輸往大員的資料，僅見 1646 年 9 月 5 日，記錄 8 籃鹿肉、18 籃魚乾、1300 條鹹烏魚與 60 擔鹽；與 1650 年 6 月 23 日，記載 10 擔鹿肉、1300 張鹿皮，即說明二林輸出物的特質。¹⁹ 至於鹿港，時稱馬芝遴（Betgielem），位於今彰化縣鹿港一帶。鹿港與大員的往來貿易資料，時間上分布於 1645 年到 1651 年間。鹿港輸往大員的物品，多為鹿皮、鹿肉、鹿茸。1646 年 8 月 2 日及 1647 年 3、5 月的紀錄，鹿產之外還有魚乾，1647 年 3 月的資料則有魚卵。由於贖社已經開辦，所以大員運往鹿港的交易物，係採贖商交易貨與漁民生計物資並列的方式；其中，鹽、米為漁民或贖商所需，糖、煙草、棉布、衣袍、牛隻則為贖商打算與當地住民交易的物品。²⁰

上述的原住民可能是被荷蘭人稱為費佛朗（Favorlang）的人群。1630 年代中期以來，荷蘭人指涉費佛朗（Favorlang）聚落和鄰近區域為費佛朗（Favorlang）區域，而此一鄰近區域的人群也被稱為費佛朗（Favorlang）人，根據劉益昌的考證，費佛朗（Favorlang）區域即濁水溪沖積扇所在的區域範圍，²¹ 所以費佛朗（Favorlang）人可視為荷治時期彰化地區的主要住民。崇禎 1637 年 5 月 22 日，荷蘭人前往攻擊幾個費佛朗（Favorlang）的聚落，曾放火燒掉聚落內大量的房舍，顯示房屋是連接的，而且在聚落

內也形成如街道般的狀態，²² 可知荷治時期彰化地區的原住民聚落之間已出現道路。

從荷蘭的文獻紀錄中亦可以得知，費佛朗（Favorlang）區域內的沿海或可以行船溪流所及的區域，均可得見中國人到聚落內進行貿易交換。其重要的交換物資就是以上述狩獵所得的鹿肉或鹿皮，交換中國人帶來的食鹽、生鐵、衣物等日常生活用品，而且部分商人就會暫時居住在村落裡面，將蒐購到的物品集中轉賣給大的批發商，當時記錄的重要交易地點包括臺江內海（今臺南市）、魷港溪口（今八掌溪出海口）以及費佛朗（Favorlang）區域的二林地區（今彰化縣二林鎮）。²³ 費佛朗（Favorlang）人與北方臺中盆地內的 Quataong 人亦有往來關係，透過馬芝遴（今彰化縣鹿港鎮）和二林之間的河道，利用船隻交通往來，並交換物產。²⁴ 顯見荷治時期的彰化濱海地區，已形成一道由貿易帶動的交通路線，亦即透過海運轉乘河運的方式深入內陸進行交易。

再從荷蘭人記錄所得，可知費佛朗（Favorlang）人利用二林溪或者其他較小的港汊作為和外人（主要為中國人）貿易的航道與場所，而和中國人主要的交換物資為鹽巴、生鐵、衣物，相信也包含不少其他小型裝飾物品和日常生活的瓷器、硬陶，這些遺物在考古遺址中都已發現豐富的遺留，至少從距今 7、8 百年前（大約西元 12、13 世紀）

兒干文化初期開始，就得以在遺址中發現青瓷等中國製造的瓷器、硬陶，以及瑪瑙、玻璃等外來物質，並持續延續至 16、17 世紀的福建漳州地區窯口所生產的瓷器、硬陶、金屬器以及其他裝飾物品，這也間接可以說明荷蘭文獻記載的費佛朗（Favorlang）人生活情形，得以在考古遺址的出土物中印證。²⁵ 就人群互動的角度而言，費佛朗（Favorlang）人群不論是二林社群或是費佛朗（Favorlang）社群，都至少在 16 世紀已有大量外來陶瓷器，顯示與外來人群的貿易與互動關係。²⁶

16. 劉益昌，《臺灣原住民族與考古遺址關係調查：濁水沖積扇區域史前文化與人群關係之研究》，頁 312。
17. 原件藏於荷蘭海牙國立總檔案館，編號：VELH619-52。
18. 曹永和，《臺灣早期歷史研究》（臺北：聯經，1988），頁 230。
19. 康培德，〈荷蘭時代臺灣各港之間的貿易變遷〉，收於黃富三主編，《海、河與臺灣聚落變遷：比較觀點》（南港：中央研究院臺灣史研究所，2009.07），頁 20。
20. 康培德，〈荷蘭時代臺灣各港之間的貿易變遷〉，收於黃富三主編，《海、河與臺灣聚落變遷：比較觀點》（南港：中央研究院臺灣史研究所，2009.07），頁 20。
21. 劉益昌，《臺灣原住民族與考古遺址關係調查：濁水沖積扇區域史前文化與人群關係之研究》，頁 264-269。

22. 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌》（臺南市：臺南市政府，2000），頁 352-355。
23. 歐陽泰（Tonio Andrade）著；鄭維中譯，《福爾摩沙如何變成臺灣府？》（臺北市：遠流，2007），頁 255。
劉益昌，《臺灣原住民族與考古遺址關係調查：濁水沖積扇區域史前文化與人群關係之研究》，頁 289。
24. 劉益昌，《臺灣原住民族與考古遺址關係調查：濁水沖積扇區域史前文化與人群關係之研究》，頁 317-318。
25. 劉益昌，《臺灣原住民族與考古遺址關係調查：濁水沖積扇區域史前文化與人群關係之研究》，頁 295。
26. 劉益昌，《臺灣原住民族與考古遺址關係調查：濁水沖積扇區域史前文化與人群關係之研究》，頁 315。

二、陸路交通

關於荷治時期本縣的陸路交通，荷蘭聯合東印度公司（Vereenigde Oostindische Compagnie, VOC）臺灣長官花碧和（Nicolaes Verburch）於 1650 年 10 月 31 日寄往巴達維亞總部的全臺政情報告中，內含一紙〈由臺灣走陸路至北部淡水所經番社、所費時間備忘錄〉，²⁷ 具體呈現了荷治時期本縣的交通路線與道路狀況。

根據臺灣早期史學者翁佳音的研究，此份備忘錄紀錄的從今日臺南市通往本縣之交通路線，是從熱蘭遮城（今安平古堡）出發，先搭舢舨小船，橫渡寬約 3、4 公里的臺江內海，在普羅文遮城上岸，然後由赤崁樓一帶上路，經今日的臺南市新市區、麻豆區再到今嘉義市。其後，過今日雲林縣斗南鎮至西螺鎮，接著從西螺鎮越濁水溪至本縣二林鎮，再渡溪經臺中市大肚區，抵達清水區，之後再北上竹塹（今新竹市）與淡水（今新北市、臺北市）。荷治時期的這條臺南至臺北的道路，與清治時代的北路官道，以及戰後的省道臺 1 線，路線與交通節點並未有太大差異。²⁸ 這份荷蘭文獻也提到當時從臺南到臺北以步行方式需費時 10 天半，與清治時代的交通時程相差無幾。²⁹

此外，這份荷蘭文獻也提到本縣在 17 世紀中葉位居縱貫線山海路線的交會點。翁氏發現文獻中提到的這條荷治時期舊大路，在本縣內的路線與清治時代有所不同，清治時代的這段路，由西螺渡溪後朝東往今本縣二水鄉，再繼續往大武郡社（Tavocol，今社頭鄉一帶）行進，再北上往半線社（Passoua，今彰化市），其後才到今大肚地區，可說是一條「山線大路」。但這份荷蘭文獻中提及進入本縣的路線是「從肚猫螺入大突社」，顯然荷治時期的這條舊大路是從今雲林縣西螺鎮進入本縣境內後，朝本縣埤頭鄉、二林鎮沿海岸行通往今臺中市大肚區，是一條「海線之路」。³⁰

翁佳音認為本縣境內山線大路的形成，可能與大武郡社（今社頭鄉）東側山區盛產供築屋、造船的木料，而由民間自行完成的伐木產業道路有關。當時大武郡社隸屬荷治時期地方行政區中的二林區（Takais District），1640 年代後半期被畫分為贖（承包）區，今南投縣境內的南投社、北投社也包括在內。永曆 14 年（1660）3 月，聯合東印度公司（VOC）評議會的會議記錄中，曾記載漢人贖商或社丁在此從事伐木活動，亦即 17 世

紀 5、60 年代間，今社頭鄉沿山地區已有興盛的伐木產業。進入清治時代之後，時任諸羅縣知縣的周鍾瑄也曾提及大武郡社伐木事業的興盛景況，如下引文：

估修船料，悉取材於大武郡社。山去府治四百餘里，鋸匠人夫日以數百計，為工須數閱月；每屬工人俱領官價纔十餘兩，尚不足支一日之費。凡食用僱夫等項，每匠勻派以補不足；工完方止。此為工匠之苦。工料辦齊，郡縣檄催，每縣約需車四百輛，每輛計銀三兩五錢，照丁派銀，保大丁多者每丁派至三錢，保小丁少者派四丁一輛，是每丁出銀八錢。合計三縣共派四千有零。所領官價，纔每屬三十餘金。此為里民之苦。³¹

可知，18 世紀初期臺灣府城西岸的造船廠一旦開工，大武郡社地區便會出現眾多匠師、工人入山伐木，連帶使鄰近地區的番民亦需服役幫工，這條山線大路就在數以千計的牛車往返中逐步成型。因此，17 世紀末清代北路大道彰化段由海線轉移山線，應與此歷史背景有關。³²

至於這條荷治時期通過本縣的交通路線之修築，翁佳音認為從赤崁樓至新市、麻豆的路段，可能是荷蘭東印度公司驅使原住民與漢人修築而成，但以其寡少軍力應無法強迫人民鋪造麻豆以北的綿長路段。從這條交通路線是以各個番社作為交通節點加以串聯而成，可推論這條交通路線應是本縣原住民在悠久歲月中慢慢一步一步走出來，從而自然形成的。³³

第三節 鄭氏王國時期的陸路交通網絡

鄭成功於永曆 16 年（1662）攻取大員後，經鄭成功、鄭經及鄭克塽祖、孫三代，建立起臺灣史上第一個漢人政權，不僅創立政制、興辦文教及拓墾荒地，也奠定日後臺灣漢人社會發展的基礎。³⁴

27. 翁佳音，〈路是人走出來的：十七世紀中葉臺灣島內南北交通路線表〉，《歷史月刊》232 期（2007 年 5 月），頁 33。

28. 翁佳音，〈路是人走出來的：十七世紀中葉臺灣島內南北交通路線表〉，頁 36。

29. 翁佳音，〈路是人走出來的：十七世紀中葉臺灣島內南北交通路線表〉，頁 38。

30. 翁佳音，〈路是人走出來的：十七世紀中葉臺灣島內南北交通路線表〉，頁 36。

31. 黃叔璥，《臺海使槎錄》（臺北：大通書局，1960），頁 108。

32. 翁佳音，〈路是人走出來的：十七世紀中葉臺灣島內南北交通路線表〉，頁 38。

33. 翁佳音，〈路是人走出來的：十七世紀中葉臺灣島內南北交通路線表〉，頁 38。

34. 曹永和，〈明鄭時期以前的臺灣〉，收於氏著，《臺灣早期歷史研究續集》（臺北：聯經，2000.10），頁 71-72。

基本上，鄭成功於永曆 15 年（1661）登陸大員之際，即著手構思臺灣新疆土的政治制度規劃，鄭經接位之後再加以更張，政制漸趨完善。鄭氏軍隊正式佔領大員之後，鄭成功首先區劃地方行政區，改荷治時期的政經中心赤崁為東都明京，作為鄭氏王國的首府，並設承天府為地方行政機構，設治於赤崁城，下轄天興及萬年兩縣，東都明京以北地方為天興縣轄區，以南則歸萬年縣所管，這是臺灣實行中國郡縣制度的肇始，本縣即劃歸天興縣管轄。永曆 18 年（1664）年，鄭經對於中央及地方官制皆有所調整，更東都之名為東寧，以東寧統稱全臺，並改天興、萬年兩縣為州，設知州治之，並在澎湖及南北兩路各設一名安撫使守禦，為地方軍事機關，此時本縣屬天興州管轄。³⁵

鄭經繼位後的鄭氏王國，其中央與地方官制漸趨完備，政府規模並不遜於清朝，可視為一個完全獨立自主的國家，而行政組織的確立使政府的運作逐漸步上常軌，也讓鄭氏王國得以全力發展島內的農墾事業及對外的海上貿易活動。³⁶ 鄭成功攻取大員的主因之一，在於其軍隊在中國與清軍對陣僵持之時，因屬地逐一淪陷而落入缺乏糧食的窘境，急於尋找另一足以供應大軍就食的根據地，此時鄭成功自通事何斌處，聽聞大員在荷蘭經營下已成為田園萬頃、沃野千里的寶地，讓他決定轉進大員，圖謀再舉。領有臺灣之後，鄭成功一方面將大軍兵力投入大員南北各地的拓墾事業，寓兵於農的屯墾政策為大員的農業發展注入強大推動力量。根據清代巡臺御史黃叔瓚所著《臺海使槎錄》的記載，鄭氏王國時期的本縣是由將領劉國軒率兵駐防，設鎮於半線（今彰化市），實施屯兵墾田。³⁷

鄭氏王國的海外貿易以東都明京（今臺南市）的大員港作為進出口中心，³⁸ 並無在今彰化地區建置貿易港，亦不見以今本縣為起點的海上交通路線之史料記載；此時期彰化地區的交通發展，是以軍屯與番社串聯起來的陸路交通路線為主軸。彰化地區於鄭氏王國時期的交通發展，可依據時人記載與清治初期康熙 2、30 年代的道路狀況與路線加以推斷。清廷派遣施琅攻下大員之後，鄭克塽隨降表呈上當時的輿圖，其上應有當時道路的分佈狀況，惜已失傳。³⁹ 但在清治初年官員杜臻所著《澎湖臺灣紀略》中，則記載了鄭氏王國末年至清治初年北路（今臺南至彰化一帶）的道路里程與路線，如下引文：

自赤崁城南行一百四十里，至赤山仔，稍西為鳳山港。又西近海為打狗山，即陳

第所謂打狗嶼也；寇置砲城在焉（其旁有半平山、凹底山、觀音山、大宅基）。自赤山仔又南八十里，至上淡水。又二十里，至下淡水。此所謂南淡水，寇置戍處也；陳第謂之小淡水。自下淡水十五里至力力社，又十五里至茄藤社，又六十里至放索社，又八十里至茄落堂，又一百二十里至浪嶠社。自赤崁城至此，共五百三十里，南路盡處矣（近海處曰沙尾岐頭）。小琉球在其西南。而淡水之東有傀儡番，在大山中，亦號令所不至也。自赤崁城北行，歷大橋、小橋（二港皆經花園）、烏鬼橋（其港為下寮港）一百二十里，至新港社。新港西行出海口，有目茄洛灣；即陳第所謂加老灣也（港北有召籠社、黎頭標社、有大目降、大武籠、大岡山，為東山盡處）。其北又有歐王溪，歐王社在其旁（又有大小茄冬林）。自新港社西南五十里至麻豆社。水西出，曰莽港；即陳第所謂魁港也。其旁有茄哩嶼、雙溪口，皆第記所有。自此以北，第不及知矣（又有大龜肉，鐵線橋、急水溪、赤山）。自麻豆社東行九十里，至朱羅山（其旁有啞里山、倒洛囉、茄拔仔、大排竹）。水西出，曰蚊港（其旁有三疊溪、牛朝溪、八掌溪、上茄東、下茄東、龜佛山、上獅仔、南世竹、茄藤林）。朱羅山北行一百里至他里務（其旁有猴悶社、石龜溪、打猫社，東山盡處為柴里、斗六）。又北一百二十里至大武郡。水西出，曰磚仔挖（其旁有東螺社、西螺社、南社、二林、三林、臺仔挖、冷飯挖）。自大武郡又北六十里，至半線社。水西出，曰大肚溪。其海口，曰鹿仔溪（其旁有捉掠社、大肚社、啞捉社、馬之遴、大突社）。自半線社又北一百一十里，至水里社（其旁有福羅社、牛罵社、沙轆社）。東有大山曰黑沙晃、裏買豬、末裏，皆盡境也。⁴⁰

由於杜臻為順治、康熙年間人士，曾遊歷閩粵一帶，⁴¹ 其所記載的這條臺灣府赤崁城（今臺南市）至半線社（今彰化市）的陸路交通路線，可能在荷治與鄭氏王國時期已經形成。⁴² 此外，鄭氏王國時期的著名文人沈光文也在〈平臺灣序〉中提到臺灣北路的交通路線：

北路通計二千三百一十五里：其詳則起自赤崁城，北行四十里新港社、五十里麻豆社、九十里諸羅山、一百里他里霧、一百二十里大武郡、六十里半線、一百一十里水里社……⁴³

35. 張勝彥等著，《臺灣開發史》（臺北縣：空中大學，1996），頁 67-93。

36. 張勝彥等著，《臺灣開發史》，頁 71-73。

37. 黃叔瓚，《臺海使槎錄》（臺北：大通書局，1960），頁 139。

38. 薛化元計畫主持，《臺灣貿易史》（臺北：外貿協會，2008），頁 68-80。

39. 黃智偉，〈統治之道：清代臺灣的縱貫線〉，國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文（1999 年 6 月），頁 15。

40. 杜臻，《澎湖臺灣紀略》（臺北：大通書局，1960），頁 13-14。

41. 周憲文，〈弁言〉，收於杜臻，《澎湖臺灣紀略》，頁 1。

42. 黃智偉，〈統治之道：清代臺灣的縱貫線〉，頁 35。

43. 沈光文，〈平臺灣序〉，收於范咸，《重修臺灣府志》（臺北：大通書局，1960），頁 705。

沈光文與杜臻所記載的路線大致相同，從兩者的記述可推斷這條鄭氏王國即已成形的路線之起始點為臺灣府城，途經新港社（今臺南市新市區）、麻豆社（今臺南市麻豆區）、諸羅山社（今嘉義市）、他里霧社（今雲林縣斗南鎮）等番社，跨過濁水溪後抵達本縣境內的大武郡社（今社頭鄉），再往北通往半線社（今彰化市）；從半線社出發，則可往東到達水里社（今南投縣水里鄉）。⁴⁴ 由於當時漢人尚未大舉北上拓墾，漢庄稀少，軍屯亦為點狀開墾，數量不多，因此重要交通節點均為存在已久的平埔族番社。上述鄭氏王國時期的這條陸路即為後來清治時期臺灣的「官道」，為當時本縣與臺灣府城之間的主要聯絡幹道。

經濟志

交通觀光篇

HISTORY OF
CHANGHUA
COUNTY

第二章

移墾社會下的海、陸交通 (西元 1684 年至 1859 年)

康熙 23 年（1684），清廷正式在臺設官治理，臺灣因而併入大清帝國版圖。為了有效管理來臺的閩、粵漢人，清廷於領臺之初即頒布了「渡臺禁令」，不過成效似乎有限。另一方面，漢人在政策上不僅受到嚴格移民政策的限制，如要選擇私渡，也往往必須面臨九死一生的考驗，才能順利地從人口已經達到飽和的閩粵沿海前往地廣人稀的臺灣發展，加上清廷官吏的貪污成習，均使得向臺灣移民更為困難。

乾隆 11 年（1746）戶部議准閩浙總督馬爾泰議覆：「查臺灣編氓多係內地之人，其在臺年久，置有恆產者，往往不能棄產回籍。應如所奏，在臺民人，果有祖父母、父母在籍，准其赴臺就養；如祖父母、父母在臺，准其子孫赴臺侍奉；若本人在臺，而內地妻少子幼，並無嫡親可托者，亦准一體赴臺。」又乾隆 12 年（1747）閩浙總督喀爾吉善奏：「臺灣客民搬取家口，請定限一年，地方官查明，給照過臺，逾期不准濫給。」其中又以乾隆 53 年（1788 年）的取消禁止赴臺者攜眷及設立「官渡」之政策，更造成了乾、嘉之際的移民高潮。由於清廷對無照偷渡的現象，仍然採取一向嚴禁之政策，在這個前提下，臺灣人口的成長實際上仍是受到了一定的影響。鄧孔昭認為，直到清廷在光緒元年（1875）廢除「所有從前不准內地民人渡臺各例禁」之前，對於禁止偷渡的政策，實際上一向都是嚴禁的。

本章即在以上的歷史脈絡之下，將探討彰化縣漢人移入臺灣的海路交通管道以及來臺後逐漸發展而成的各種陸路交通方式及其網絡。本章的時間斷限訂於清治領臺以迄 1860 年臺灣開港為止。

44. 黃智偉，〈統治之道：清代臺灣的縱貫線〉，頁 37-38。

第一節 清治前期漢人移民交通網絡與聚落的形成

清治前期彰化地區的陸路交通，是以官府固定來往的道路—「官道」作為基幹，串連民間自行發展的街路，構成聯絡各街庄與對外交通的道路網絡。根據謝英從的研究，清代彰化地區的官道，約可分為兩種，一種是軍事巡防所走的兵備道路，這種道路因與軍備有關，相當重要，故常出現在當時的輿圖；另一種是傳遞政府文書的郵驛道路。¹

一、清代本縣的兵備道路

兵備道路的部分，清領之初，從臺灣府城（今臺南市）通往北臺之南北交通幹道已經形成。杜臻在其所著《澎湖臺灣紀略》有如下的描述：

自赤崁城北行，歷大橋、小橋、烏鬼橋一百二十里，至新港社。新港西行出海口，有目茄洛灣；即陳第所謂加老灣也。其北又有歐王溪，歐王社在其旁。自新港社西南五十里至麻豆社。水西出，曰莽港；即陳第所謂鯧港也。其旁有茄哩嶼、雙溪口，皆第記所有。自此以北，第不及知矣。自麻豆社東行九十里，至朱羅山。水西出，曰蚊港。朱羅山北行一百里至他里務。又北一百二十里至大武郡。水西出，曰磚仔。自大武郡又北六十里，至半線社。水西出，曰大肚溪。其海口，曰鹿仔溪。自半線社又北一百一十里，至水里社。²

同時期沈光文提到北臺道路：

北路通計二千三百一十五里；其詳則起自赤崁城，北行四十里新港社、五十里麻豆社、九十里諸羅山、一百里他里霧、一百二十里大武郡、六十里半線、…過江二十里雞籠城。以外無路可行。³

根據大武郡社及半線社的社址推敲，當時的道路是沿著八卦丘陵西緣而行。其次，大武郡社至半線社路段應為泥路，半線社以北為石路。康熙 33 年（1694），臺灣南北已有交通幹線，不過當時路況不佳，如康熙 36 年（1697），郁永河渡東螺溪即依賴牛車為交通工具。如郁永河於《裨海紀遊》所載：

地不產馬，內地馬又艱於渡海，雖設兵萬人，營馬不滿千匹；文武各官乘肩輿，自正印以下，出入皆騎黃犢。市中挽運百物，民間男婦遠適者，皆用犢車。⁴

可知牛車為當時臺灣主要的路上交通工具。⁵然而，泥路因路基尚未堅固，若逢梅雨季節或颱風天，則坑坑洞洞，泥潭難行，牛車容易傾覆，來往行人每以為苦。⁶故《諸羅縣志》亦載：

北路、夏、秋行路之難，中土未有水深泥淖，車牛重載，往往傾覆。固由淫潦相繼，亦土性不堅，沙灰淤陷；而陂田蓄水，車牛往來雜運，故處處坑塹，非盡秋霖之故也。⁷

當時稍有資財者，多以「笨車」代步或運送行李。一般人以步行為主。郁永河亦以笨車代步。「笨車」係針對臺灣特殊發展出來的交通工具，這種車輛在有清一代被長期使用。李元春在他所撰《臺灣志略》中提及：

南北路任載及人乘者，均用牛車。編竹為箱，名曰笨車。輪圍以木板，板心鑿孔，橫貫堅木，無輪輻之別。蓋臺地雨後，潦水停塗，有輻輳障水難行，不如木板便利也。車轍縱橫衢市間，音脆薄，如哀如訴；侵曉夢回時，尤不耐聽。⁸

北上採硫的郁永河於康熙 36 年（1697）4 月 10 日渡過虎尾溪、西螺溪。郁永河之前，彰化平原除部分管兵駐守半線（今彰化市區）之外，漢人尚未入墾，所以當時的主角是在平原活動的原住民，此時道路的功能，則主要在於官方與番社之間的聯繫，其中半線社與大武郡社一線，之所以成為臺灣南北交通大道，當與當時濁水溪的渡口位置有關。濁水溪貫穿八卦丘陵及斗六丘陵，在今彰化、雲林之間形成沖積扇平原，大武郡社靠近沖積扇頂，而扇頂是較狹窄的地方，渡溪容易，故道路自然、沿著扇頂渡口北上接大武郡社及半線社。⁹

康熙 30 年至 43 年（1691-1704）間繪製的「臺灣輿圖」中，¹⁰有關道路的圖層，基本上是在前述的基礎上繪製而成。「臺灣輿圖」所繪臺灣府（今臺南市）至半線的

1. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》（彰化：彰化縣文化局，2002），頁 6。
2. 杜臻，《澎湖臺灣紀略》（臺北：大通書局，1960），頁 13-14。
3. 沈光文，《平臺灣序》，收於范咸，《重修臺灣府志》（臺北：大通書局，1960），頁 705-706。

4. 郁永和，《裨海紀遊》，頁 13。
5. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，彰化縣北斗鎮：北斗鎮公所，1997，頁 496。
6. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 6-7。
7. 周鍾瑄，《諸羅縣志》（臺北：大通書局，1960），頁 289。
8. 李元春，《臺灣志略》（臺北：大通書局，1960），頁 87。
9. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 10。
10. 該圖現藏於國立臺灣博物館。

路只有一條，路線為：出臺灣府（今臺南市區）往北，經大橋塘（今臺南市永康區大橋里）、小橋塘（今臺南市永康區大橋里）、蔦松汛（今臺南縣永康市蔦松里）、新港塘（今臺南市新市區）、打鐵店、目加溜汛（今臺南市善化區）、茅港尾塘、鐵線橋、下茄苳汛、八掌溪、三抱竹、番仔橋、牛稠溪、打猫塘、石龜溪、三疊溪、他里務塘、西螺塘、西螺溪，過了西螺溪則進入彰化地區，先入東螺社（今彰化縣二水鄉大原村、修仁村一帶），涉東螺溪，過大武郡社（今彰化縣社頭鄉崙雅村、舊社村一帶）、大武郡塘，到達半線營盤。從所經過的地點多為汛塘等軍事要地來看，這是一條兵備道路，這條道路在彰化段和郁永河所走的路線略街有不同，郁氏由柴里社渡虎尾溪、西螺溪而入彰化地區，未經東螺社直達大武郡社；〈康熙臺灣輿圖〉則由他里務塘、西螺塘、西螺社，越西螺溪、東螺溪，接大武郡社。黃智偉的看法是因虎尾溪、西螺溪及東螺溪皆屬濁水溪水系，濁水溪出觸口以後，便成放射狀散出許多河道穿梭於雲彰平原，主流河道變幻莫測，渡溪地點必須隨之更易，這種情況下，郁永河渡溪的地點與〈康熙臺灣輿圖〉所標示的路線自然會有所差異。¹¹

〈康熙臺灣輿圖〉所繪的道路遷就於汛塘等軍事要地的連結。圖上顯示彰化地區設兩處汛塘，一處位於半線社附近的半線營盤。半線營盤為半線汛駐守之地，設置於康熙 23 年（1684），置千總一員，領兵 250 名。¹² 另一處是大武郡社旁的大武郡塘，創建年代不詳。清廷設汛塘的目的在於「稽察奸宄、護送行旅、傳遞公文」。¹³ 汛、塘之別在於設弁帶兵者為汛，僅安兵丁者曰塘，故在組織編制上汛的地位高於塘。¹⁴

〈康熙臺灣輿圖〉上雖然僅繪出兵備道路。不過，從圖上標示各社之間相距里程數，可以推知他們之間是有路可通，只是未詳繪出來而已。例如圖上標示：西螺社至東螺社十里、東螺社至大武郡社二十里、大武郡社至半線社三十里。顯示西螺社至半線社之間有一條民間往來的道路。此外，靠海之二林社、三林港、大突社、馬芝遴社及半線社之間亦可能有道路往來。¹⁵ 為了說明之便，本文將〈康熙臺灣輿圖〉中的本縣範圍，轉繪為現代地圖。（圖 2-1-1）

11. 黃智偉，《統治之道—清代臺灣的縱貫線》，頁 39。
12. 蔣毓英，《臺灣府志》（南投市：臺灣省文獻委員會，1983.06），頁 112。
13. 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 116。
14. 周璽，《彰化縣志》，頁 190。
15. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 12。



圖 2-1-1 〈康熙臺灣輿圖〉中本縣境相關地名及道路示意圖

資料來源：李宗信繪製

〈康熙臺灣輿圖〉顯示彰化地區僅大武郡塘及半線營盤兩處軍事營地。到了康熙 56 年（1717）《諸羅縣志》的記載，已經增設東螺塘、二林汛、燕霧塘、鹿仔港汛等地。今花壇鄉白沙村境內俗稱「北營仔」及「將軍宅」之地，最有可能是半線營盤所在地。¹⁶ 清廷之所以會在該地設「汛」駐守，因其地理位置相當重要。它是由臺灣臺南府城（今臺南市）通往北部淡水的中點站，也是通往貓霧揀（今臺中市南屯區）、岸裡山（臺中盆地）、南北投、水沙連（日月潭一帶）諸番上下往來必經之路。¹⁷ 康熙 50 年（1711），清廷更加重視其重要性，將鎮守官員提升為分防北路營守備，下轄隨防把總 1 員，及目兵 170 名。兵弁之中分出 8 名守二林汛，8 名守鹿仔港，大武郡塘及燕霧塘各 5 名駐守，餘多在大肚溪以北。東螺塘則歸斗六門把總所轄。¹⁸

二林社因位於「西出鹿仔港、三林港口，北為大突、馬芝遴諸番出半線要路」，¹⁹ 故官方在此設二林汛。《諸羅縣志》所附〈山川總圖〉之地圖，由南而北，經過東螺社旁的東螺塘、南社附近的汛地、三林社的二林汛、大武郡社旁的大武郡塘、燕霧塘，最後到達半線營盤。依照地理位置研判，二林汛通往半線營盤，實無繞行大武郡塘（今社

16. 謝英從，《白沙坑開發史》（彰化市：彰化縣立文化中心，1999），頁 21-23。
17. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 14。
18. 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 117-118。
19. 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 117。

頭鄉)之必要，只有巡閱軍事設施時，因軍事考量才會出現這種走法，由此可知〈山川總圖〉所繪的道路是供軍事巡防之用的兵備道路。²⁰

到了雍正年間，從雍正元年（1723）的〈雍正輿圖〉可知，²¹清廷此時增設彰化縣治。和〈康熙臺灣輿圖〉、〈山川總圖〉比較，不同的是此地圖並非兵備圖，故圖上道路經過的地點並未特別標出汛塘等綠營兵駐守的營區，因此推斷該圖上的道路不是兵備道路，而是民、番所走的一般道路。這張地圖把〈康熙臺灣輿圖〉及〈山川總圖〉未繪出的民路呈現出來。當時有二條主要道路：一條是由鹿場渡東螺溪（由流向觀之相當於今日西螺溪），經眉裡社（今彰化縣溪州鄉）、下林仔街（今彰化縣員林鎮）、東螺社、三塊厝庄、大武郡社、內庄山、至彰化縣治；一條是由西螺社、三林港（今彰化縣芳苑鄉）、二林社（今彰化縣二林鎮中西里）、大突社（今溪湖鎮街區附近）、馬芝遴社（今鹿港一帶）、至彰化縣治。²²

基於說明之便，本文將〈雍正臺灣輿圖〉中的彰化地區，轉繪為現代地圖。（圖 2-1-2）

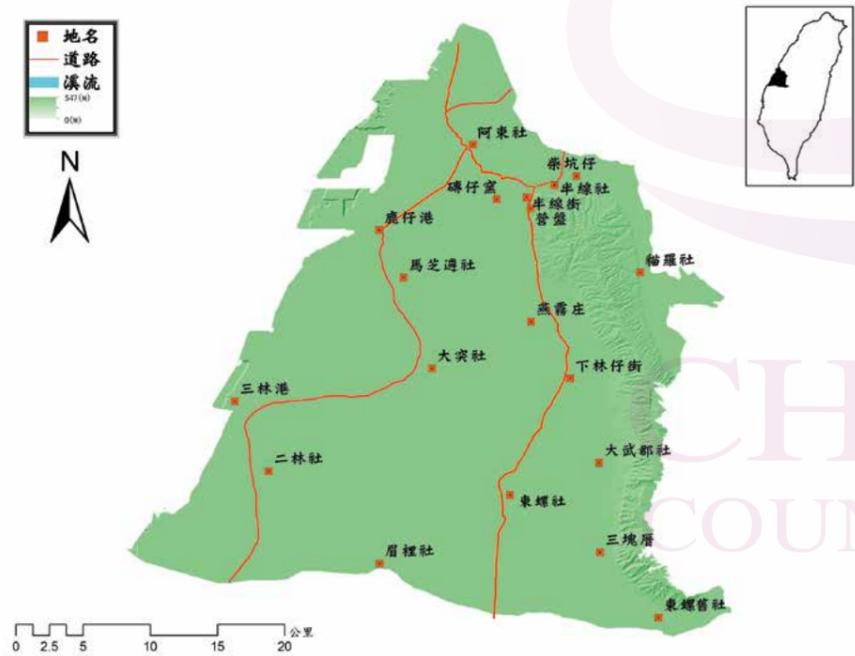


圖 2-1-2 〈雍正臺灣輿圖〉中本縣境相關地名及道路示意圖

資料來源：李宗信繪製

20. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 15。
21. 該圖現藏於國立故宮博物院。
22. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 16。

迄至乾隆中葉，透過臺灣總兵官陳林每繪製的〈乾隆臺灣輿圖〉，²³可理解當時臺灣各地的汛、塘設置情形，²⁴圖中的道路則為兵備道路。不過圖上兩條兵備道路和民間所走的路線其實大致相近，這兩條路線為：一是由三條圳庄（今溪州鄉）、三條圳溪南新設塘，渡東螺溪，經三條圳溪北新設塘、舊社庄、東螺汛、東螺社，至三塊厝又分為二，東線經大武郡社（新社）在枋橋頭東與西線復合為一；西線經排仔路頭、紅毛社，在枋橋頭接東線後，繼續往北，經半路厝、火燒厝、燕霧汛、員林庄、水權庄、蓮花池、中庄、赤塗崎、內白沙坑、同安厝、半線社西、南門口街，由南門進彰化縣城。一為海線，分由兒干汛及南社涉東螺溪，至斗六甲庄合而為一，經樹仔腳庄、埔心庄、三林庄、三林汛、二林汛、二林社、大突社、馬芝遴汛、馬芝遴社、鹿仔港街、馬鳴山庄、加螺庄、秀水庄、刺桐腳、西門口街，由西門進入彰化城。〈乾隆臺灣輿圖〉所繪的道路雖為兵備道路，但和康熙以來民間所走的道路相當接近，基本上仍維持靠近八卦丘陵的內路線及靠海的海線。²⁵

乾隆末葉時，我們發現〈乾隆末葉臺灣郵驛圖〉²⁶中所繪道路，其實並未經過鹿場鋪、東螺鋪、鹿港鋪及阿東鋪等站，因此可以推斷圖上所繪道路並非郵驛道路。該圖的範圍北起「雞籠城」及附近礁石，南至「枋寮口」附近的「禁地荒埔」；²⁷西至海岸，東止高山。圖上多繪溪流、城池、街庄、汛塘和道路，社、隘、港口則為數不多。對於彰化縣的鋪站，均有另色標明旁註，大多屬於道里及其編制。

可以發現，乾隆末葉本縣的道路從南向北，可分為山線及海線兩條，其中山線從鼻仔頭經二八水、牛牯嶺至三家春與海線（從嘉義縣、彰化縣交界的虎尾溪起，經半路頭塘、西螺塘、北圳墘、三條圳墘、眉裡、大武郡塘、二林塘、燕霧塘、員林仔鋪、員林仔汛、中庄以達三家春）交會，並經由白沙坑庄，從南門進入彰化縣城，並由北門出，經大肚溪以通淡北。

道光年間，我們藉由道光版《彰化縣志》可以得知，當時清廷在彰化平原設塘數目計有三汛六塘，引文如下：

八卦山汛（兵房二十二間）駐防：外委一員，戰守兵四十名。燕霧汛（帶管七塘，兵房共二十八間）：把總一員（駐員林街），外委一員（駐二林塘），戰守兵共九十名。內分：赤塗崎塘（兵房三間，戰守兵五名），枋橋頭塘（兵房三間，戰

23. 該圖現藏於臺北故宮博物院圖書館。
24. 黃智偉，《統治之道——清代臺灣的縱貫線》，頁 9。
25. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 17。
26. 日本天理大學圖書館典藏。
27. 加洛堂溪以南遭截去而無從得見。

守兵五名），大武郡塘（兵房三間，戰守兵五名），東螺塘（兵房三間，戰守兵五名），燕霧塘（兵房十間，戰守兵五十名）。許厝埔汛（兵房一十二間）：把總一員，戰守兵六十名。²⁸

道光朝之後，經咸豐朝，而至同治朝，又有比較詳盡的資料。據同治 11 年至 12 年（1871-1872）間臺灣鎮總兵林宜華於《臺灣兵備手抄》記載，臺灣鎮總兵巡防北路經彰化地區所走的路線如下：

斗六至彰化路站二十三里至三塊厝，十里至枋橋頭塘（兵五名），十里至燕霧汛（把總一員兵三十名），計程四十三里，打尖；十里至赤塗崎塘（兵五名），十里至彰化縣城東門外八卦山汛（把總一員，外委一員，兵一百名，內撥把總一員，兵六十名分防許厝埔），計程二十里，住宿。²⁹

基本上，這條路線和〈乾隆臺灣輿圖〉的內路線幾乎完全一致，兩者差異處在於〈乾隆臺灣輿圖〉由南門進入進城，此時則繞往八卦山汛，由東門入城。

綜而言之，有清一代，自康熙迄至清末，彰化平原有兩條縱貫南北的兵備道路，一條是內路線，沿著八卦丘陵山腳，經大武郡塘、燕霧汛、赤塗崎等地進移入彰化城；另一條是海線，由二林社、二林泊、大突社、馬芝凱、鹿仔港、由彰化城西門進入縣城。³⁰

二、清代本縣的郵驛道路

郵驛道路的部分，清代的驛站，各地的稱呼不一，大抵分為驛、站、塘、臺、所、鋪六種。³¹ 臺灣不產馬，以步遞為主，除武職衙門由汛塘傳遞文書外，³² 府州縣則設鋪站傳遞公文書。

康熙年間，彰化地區尚未設縣，當時稱為半線，為諸羅縣轄區。清廷在半線設半線汛，往來公文可透過汛塘及鋪遞傳送。彰化地區的鋪站有小崗鋪（在東螺社北、鋪兵 2 名）、大武郡鋪（在大武郡社、鋪兵 3 名）、半線鋪（在半線社、鋪兵 3 名）等三鋪。

每名年薪工食銀六兩、火把銀 6 錢 4 分。³³ 從鋪站的位置來看，此 3 鋪站應該都位於前文所述內路線。

半線鋪的公文欲送往臺灣府城，若由鋪站傳遞，則須經半線鋪→大武郡鋪→小岡鋪→埔薑林鋪→西螺鋪→草埔鋪→柴裏鋪→猴悶鋪→他里霧鋪→打猫鋪→諸羅山鋪→倒各鋪→新鋪→赤山仔鋪→大路邊鋪→茅港尾鋪→麻荳鋪→新港鋪→北路鋪→府前鋪等站。³⁴

自康熙至乾隆，各縣雖設鋪兵、塘兵傳遞公文。然實際負責傳遞公文者為名為「咬定」、「猫踏」、「猫鄰」的平埔族各社社番，他們頭戴雉尾，肘掛薩鼓，遇水攜壺廬渡溪，³⁵ 所以鋪站大多位於熟番部落或附近，如小岡鋪在東螺社北，大武郡鋪位於大武郡社，半線鋪在半線社。³⁶

這種以原住民傳遞公文的方式平時猶可應付，但若在戰時，由於原住民番社與番社之間距離過長，馳遞不能迅速傳達，造成信息難通，影響時效之弊。所以乾隆 53 年（1788）福康安向中央朝廷提出臺灣南北兩路應普設遞鋪，並修治道路與船隻，來整頓郵政。³⁷ 其實，福康安的驛站革新，在圍剿林爽文時，因軍事上的需求已在實施。³⁸

福康安新設鋪站，在前述的〈乾隆後期郵傳圖〉中頗能反映出來。根據該圖，當時的彰化縣在縣城設縣前鋪，南部設員林仔鋪、東螺鋪、鹿場鋪；以北設阿東鋪、龍井鋪、牛罵頭鋪；以西則為鹿港鋪。各鋪皆設號書 1 名，阿東鋪及鹿港鋪設遞夫 4 名，其他 5 鋪則設遞夫 8 名。其後阿東鋪全鋪被裁汰，縣前鋪、員林仔鋪、東螺鋪、鹿場鋪、龍井鋪、牛罵頭鋪等站遞夫刪定為 6 名，鹿港鋪刪定為 2 名。這樣的配置，和道光版《彰化縣志》的記載幾乎完全一樣。³⁹ 《彰化縣志》記載彰化鋪司站共設 6 站半，每站號書 1 名，遞夫 6 名。這 6 站半分別是縣口站、員林站、東螺站、鹿場站、龍目井站、寓繁頭站及鹿仔港半站。⁴⁰ 所以《彰化縣志》出現的鋪司站，源自於福康安在林爽文事變中的驛政革新。

28. 周璽，《彰化縣志》，頁 192-193。

29. 不著撰人，《臺灣兵備手抄》（臺北：大通書局，1960），頁 16-18。

30. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 20。

31. 不著撰人，《福建省例》（南投：臺灣省文獻委員會，1997.06），頁 816。

32. 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 42。

33. 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 44。

34. 周元文，《重修臺灣府志》（南投：臺灣省文獻委員會，1993.06），頁 55-57。

35. 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 161-166。

36. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 22。

37. 莊吉發總編輯，《故宮臺灣史料概述》（臺北市：國立故宮博物院，1995.10），頁 74。

38. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 24。

39. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 25。

40. 周璽，《彰化縣志》，頁 59。

迄至道光年間，我們參閱《彰化縣志》中所載，有關姚瑩北上進入彰化平原所走的路線，約略可瞭解道光年間郵驛道路的走向。⁴¹ 據載，姚瑩進入彰化地區所走的路線為：

五里，鹿場溪，嘉、彰交界。十里，西螺，大市，有汛，駐把總一員，有溪，出柑，香美異他柑。五里，三條圳，圳即俗畝字，土人讀如浚，凡三道，水盛時，非舟不渡。十里，東螺溪。三里，寶斗、大村市，即舊東螺也，民居稠密，街市整齊，有汛。五里，茉莉莊。五里，關帝亭，廟宇甚新峻，前有僧能詩，而還俗矣。五里，大埔心，民居小村舍，多盜匪，其東北沿山，即下林仔，東南沿海，為二林，皆匪巢也。五里，鞏固橋。五里，燕霧。五里，茄苳腳，皆有汛。五里，口莊。五里，彰化縣城南門。⁴²

再參照稍後同治年間的《臺灣府輿圖纂要》記載，姚瑩走的路線，和前書記載的道路相同，該書在〈道里〉一節，有如下的描述：

彰屬南與嘉義毗連、北與淡水毗連，通衢大路只有自南至北一條。又自東至西有鹿仔港一條；其餘均係小路四通八達，並無一定之路，不及詳載。僅開南北大路於後：虎尾溪與嘉義縣交界起至鹿場五里、鹿場至西螺五里、西螺至東螺十里、東螺至茉莉莊五里、茉莉莊至關帝廟五里、關帝廟至大埔心五里、大埔心至鞏固橋（員林站）五里、鞏固橋至燕霧保五里、燕霧保至茄苳腳五里、茄苳腳至五里口莊五里、五里口莊至城南門止五里；以上係城南往來通衢，計程六十里。⁴³

據此，謝英從指出，姚瑩在道光年間所走的路線和同治年間《臺灣府輿圖纂要》中所記載的路線幾乎完全相同，同樣都經鹿場、西螺、東螺（寶斗）、茉莉莊、關帝廟（亭）、大埔心、鞏固橋、燕霧（大莊）、茄苳腳、五里口莊等地，最後到達彰化縣城。可以確知的是，這條道路應是當時彰化地區唯一的南北道路。所以這條南北道路在道光年間就已形成，而姚瑩北巡時，就是走這條道路。至於《彰化縣志》中所載的鋪司站和《臺灣府輿圖纂要》的記載相同，顯示道光至同治初期的鋪遞制度，並未變革。質言之，這些鋪站，不管是鹿場站、東螺站、員林站，或縣口站皆位於這條道路上，所以這條道路也是道光年間的郵驛道路，其形成年代如前所述，和乾隆時期郵驛圖相同，當往前追溯自福康安的驛政改革。⁴⁴

光緒時期的交通路線，則可參照光緒 5 年（1879）《臺灣輿圖》之〈彰化縣輿圖說略〉記載彰化縣道路為：「邑南行歷二抱竹庄、東螺街至荊桐巷者為抵嘉之通衢」。同圖附錄道里記載這條通街大路為：「縣治往嘉義縣路程出南門，四里一口莊，四里一茄冬莊，五里一燕霧庄，七里一二抱竹庄，七里一挖仔庄，八里一寶斗街，八里一潮陽厝，七里一樹仔腳，五里一荊桐巷，五里一虎尾溪，綜計六十里入嘉義縣界」。⁴⁵ 這條道路與姚瑩走的道路及《臺灣府輿圖纂要》最大的不同是前者由潮陽渡濁水溪，後者由三條圳渡溪。其次，從里程數推測上述地點位置，茄苳莊為茄苳腳；二抱竹位於大埔心北方，它取代大埔心的地位；挖仔庄即為前述的「關帝亭」和「關帝廟」，也就是關帝廳莊。另一個重要的差異是，根據田野調查，此時從挖仔庄南下路線，已不再走茉莉庄，而是由饒平厝直趨寶斗街。

據光緒 14 年（1888），劉銘傳改革原有的遞鋪制度，實行新式郵政，將上述各站裁減為彰化城正站及挖仔街腰站，同時收寄民間郵件。故同年出版的《臺灣地輿全圖》之〈彰化縣輿圖說略〉附載驛路云：「南路：挖仔街三十二里城站」。⁴⁶ 可知這條路迄至清廷割臺之前，仍是當時遞送公文專用道路。

總之，考據清代彰化地區的郵驛道路可以發現，乾隆以前只有鋪站名稱，確切位置有待考證，而實際路線則尚難查考。林爽文事變時，福康安實行驛政改革，新設鹿場鋪、東螺鋪、員林仔鋪，皆位於姚瑩北巡的路線上，而姚瑩所走的道路和《臺灣府輿圖纂要》的記載相符，由此可以窺探出乾隆末葉至同治年間的彰化地區的郵驛路線為，彰化縣城南門→五里口莊→茄苳腳→燕霧保（莊）→鞏固橋→大埔心→關帝廟（廳）、→茉莉莊→東螺街（寶斗街）→三條圳→濁水溪。光緒年間則稍有變動，挖仔街至寶斗街段，捨茉莉莊，改走饒平厝；渡濁水溪的渡口，由潮陽厝取代三條圳，其它地方沒有更動，其路線為：彰化縣城南門→五里口莊→茄苳庄→燕霧庄→二抱竹庄→挖仔庄→饒平厝→寶斗街→潮陽厝→濁水溪。這條道路源於乾隆 52 年（1787）福康安來臺平林爽文事變時，傳遞公文所發展出來的道路，迄至同治、光緒年間已成為南北街道，和上一節兵備道路比較，它的走向是縱貫平原中部，兵備道路則由平原的兩端出發，匯集於彰化縣城。⁴⁷

41. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 26-27。

42. 姚瑩，《東槎紀略》（南投：臺灣省文獻委員會，1996.09），頁 88-89。

43. 不著撰人，《臺灣府輿圖纂要》（臺北市：臺灣銀行經濟研究室，1963.11），頁 249。

44. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 27。

45. 夏獻綸，《臺灣輿圖》（南投：臺灣省文獻委員會，1996.09），頁 26-27。

46. 不著撰人，《臺灣地輿全圖》（南投：臺灣省文獻委員會，1996.09），頁 38。

47. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 28。

三、北斗大路

本縣北斗鎮位居彰化平原南部的中心位置，至清代即成為彰化平原道路系統的主要節點，民間習稱通過北斗的主幹道為「北斗大路」。康熙 36 年（1697），郁永河北上路線為，從府城（今臺南市）經諸羅（今嘉義市）、打猫社（今民雄）、柴里社（今斗六）渡東西螺溪，半線社（今彰化市）、大肚（今大肚區）、後壠（今後龍）、竹塹（今新竹市）、八里（今八里區）、淡水至雞籠（今基隆市）。道光年間臺南到艋舺間道路，根據姚瑩《東槎紀略》所記，從臺南到嘉義，經西螺渡東螺溪過寶斗（今北斗鎮）至彰化，再由彰化經大甲街、竹塹到艋舺（今萬華區），這條道路里程總長為 454 里。⁴⁸

康熙至道光年間從臺南府城到臺北的交通要道雖略有不同，唯通過東螺溪渡口均經北斗一地，當時彰化設有驛站，而員林、東螺則為要站，以為官府公文之傳遞和商旅交通之管道。以鋪司站來說，彰化轄 7 鋪，每鋪置號書 1 名，遞夫 6 名，東依山一帶無設鋪站。其中員林站在縣城南 20 里，南 15 里與東螺站交接，北 20 里與縣口站交接。而東螺站在縣城南 40 里，南 15 里與鹿場站交接，北 20 里與員林站交接。⁴⁹

北斗不僅位於南北交通要道，同時也是彰化地區古交通要道，當時由彰化可經溪湖至北斗，北斗亦可由溪湖達鹿港，溪湖可說是聯繫彰化縣治以及鹿港、北斗三地的重要中心。⁵⁰此一地區古陸路交通有所謂「北斗大路」，先民至臺開墾之初，由鹿港上岸後，沿現在的員鹿路至溪湖，再抵員林。一部份在溪湖折向東北，沿現在的大溪路，至梧鳳村（今埔心鄉內），再至二抱竹（油車村），於此再分為二，一為經五通宮可至大村、花壇、彰化，一條經埔心至大溝尾，通往永靖關帝廳，再至田尾、北斗，此即北斗大路。由北斗至田中、二水，至南投濁水、民間、集集後，再一分為二，一往竹山，一往水里。⁵¹北斗不僅是早期閩粵移民進入竹山拓墾的要道，同時也由於竹山地區（林杞埔松柏坑一帶）向北斗輸出孟宗竹、樟木、水果等山產，而有密切的商業往來。此外，從彰化大村沿東山、清水巖一帶的山腳路（舊稱陸軍路，為清代行軍大路），這條行軍大路為清代北斗通員林、彰化的最主要道路。⁵²

48. 陳俊，《臺灣道路發展史》（臺北：交通部運輸研究所，1987），頁 84-89。

49. 周璽，《彰化縣志》，頁 59。

50. 彰化縣溪湖鎮鎮誌編纂委員會編，《溪湖鎮誌》（彰化縣：溪湖鎮鎮公所，1986），頁 27。

51. 彰化縣溪湖鎮鎮誌編纂委員會編，《溪湖鎮誌》，頁 298。

52. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，彰化縣北斗鎮：北斗鎮公所，1997，頁 496-497。

四、伸港與二林的海線道路

海線地區的伸港，在清代的交通主要道路有二條，一條是南北向，一條是東西向。南北向自新港（今大同村六塊寮）向北直抵大肚溪對岸塗葛掘港，這段是溪埔底小道不是牛車路。新港至和美、彰化，則經泉州厝（今泉厝、泉州村）庄內、下庄、十五張犁、四股圳橋進入和美線庄（今和美鎮）至彰化城。這一條路現在可看出海尾、新港這段已是臺 17 線，下段為縣道 134 線。在媽祖廟和什股橋中間右側有一條小路，向泉州厝，就是昔日伸港至和美、彰化的交通要道。另一條當時伸港的東西向道路，自汴頭經過七頭家、崙仔頂、后湖巷（今水利工作站）出，再接水尾至蚵寮，穿越泉州厝庄內經草湖南側，溪口厝北方沿圳岸至蚵寮。今新港錄製寶隆堂中藥房對面一條小道，就是當時古道，從泉州厝今周天啟祖厝後面，經過菅林、草湖南側草湖保安宮是該路段中途。除這兩條道路或許牛車可通行，其他可能都是小徑為人行步道。俗語說：「扛豬去塗葛掘港，大肚山頂挑回膏草（菅草蓋厝頂），大肚溪底撿石頭，莫不是用挑著」，說明當時交通往來情況。⁵³

清代本縣二林鎮的對外關係，主要是依附在二林港、三林港（今芳苑鄉永興村）、番仔挖港（今芳苑鄉），加上整個地形又被東螺溪與西螺溪切穿而過，形成一化外獨立之地，因此與內陸的關係較薄。其後因港口淤積，需依賴北邊的鹿仔港（今鹿港鎮）與南邊的海豐港，於是發展出南北連絡道。道光年間，因內陸的持續開發，逐漸發展出「寶斗（今北斗鎮）—埔心—二林」間的東西向連絡網路。直到光緒年間，二林堡街才成為彰化縣城西南邊，即濁水溪與西螺溪間的一個大型鄉庄市街，幾條聯外道路有如八爪章魚般展開，其中主要仍是連絡西邊的番仔挖港與東邊的小埔心街、寶斗街等。⁵⁴

二林鎮交通運輸與貨品流通狀況，於清代只著眼於二林街庄與二林港、三林港、番仔挖港間的陸路交通，與內陸間大小庄落的關係相當薄弱的。清代後期在上述港口相繼淤積之後，主要透過鹿港的海運，因此，二林與鹿港間的陸路運輸也很發達。⁵⁵

53. 中華綜合發展研究院應用史學研究所總編纂，《伸港鄉志》（彰化：伸港鄉公所，2003），頁 397。

54. 洪麗完總編纂，《二林鎮志》（彰化縣二林鎮：二林鎮公所，2000），頁 179。

55. 洪麗完總編纂，《二林鎮志》，頁 184。

五、濁水溪網流地帶的陸路交通

本縣二水鄉位居濁水溪網流地帶，其陸路交通路線深受縱橫交錯溪流的影响。清代二水雖遠離彰化平原的主要交通路線，但因平原區為濁水溪網流紛歧，加上八堡圳、十五庄圳以及二八仔圳等因灌溉高於地面的影响，故境內各村落間的往來，受幹渠分布的阻隔，造成交通上的不便。居民乃於幹渠上和濁水溪的分流、網流上築橋，以利各村落間的交通聯繫以及方便農家至溪洲耕作或涉溪。由於就地取材，以竹架築橋樑，因此，造成二水地區舉目望之，隨處盡是竹橋與水流交錯，至民國 50 餘年，仍普遍可見此一特殊景觀。⁵⁶

同治初年，二水境內即已建有「二八水橋」和「二八仔橋」。⁵⁷此兩橋前者築設於二八水庄的東北方，跨越十五庄圳；而二八仔橋，則在二八仔西方，係跨越二八仔圳的橋樑。直至清末，鼻仔頭、柳仔坑、田仔、海豐寮、番仔口等五個村落的南方，已築有橋供居民跨越施厝圳（今八堡一圳），即今之源泉、惠民、三聖、海豐、合和等橋。這些橋樑，原先都是就地取材，用刺竹捆紮編而成的「竹槓仔橋」；但因其承載力有限，行走橋上會搖晃，或因年久腐壞，而常發生落水溺人事件，故又被稱為「奈何橋」。⁵⁸

至清代光緒年間，因牛車增多，各地大多改建木橋，人車行往其上，倍覺安穩。二水街仔、頂店仔、過圳仔、海豐寮、香仔田、坑口，以及鼻仔頭等地，都先後有了木橋。⁵⁹

昔日二水居民對外陸上交通多靠步行，搬運貨物則多肩挑，量多者則須賴車輛運載，故交通工具有人力車、轎子。若使用畜力代勞，則普遍使用牛車，分別有二輪和四輪牛車，少數有用馬車或驢載貨者。這種交通運輸方式，一直延續到日治時代才改變。⁶⁰

昔日由松柏坑地方下山，通往二水街的通道，位於八卦臺地面下至平原區的斜坡地點，因利用八卦臺地斜坡的侵蝕谷，作為通道，路面極為狹窄，故被稱為「摸乳巷仔」。古時此一山谷交通路線，是一條既小又幽暗的通道，其長約 1 百餘公尺，寬僅容 1 人行走，鮮有人出入。⁶¹

56. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 601。
57. 不著撰人，《臺灣府輿圖纂要》，頁 44。
58. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 589。
59. 蔡炎城，《二水軼聞》（臺北：振揚印刷，1991），頁 100。
60. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 601。
61. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 603。

六、鹿港市街與其腹地的交通網絡

臺灣傳統市街的形成，多為自發性，由自然村落過渡而來。通常形成市街之處已有村莊聚落，市街連絡各聚落，成為聚落的骨幹，村莊則成為居住單元，⁶²鹿港市街的形成亦是如此。

清代鹿港街境道路的發展，大致上可分為初期、成長期、全盛期、衰退期等 4 個階段。⁶³初期市街的發展大約從鄭氏時期至雍正 9 年（1732）左右，人口大約從鄭氏時代的 2,000 人增至雍正 6 年（1728）的 5,000 人。從廟宇及官方建築來推測，整個鹿港市街大致的發展過程，以雍正 8 年（1730）前所建置者，可分為兩大群及一小處。第一大群為天后宮、臨水宮、拱辰宮、保安宮及水師汛；第二大群為興安宮、米倉及巡檢署；另一處則為景靈宮附近。由此可知全鎮較早的大聚落是北端的北頭、宮後、泉州街一帶，其次是興安宮、米市街一帶，牛墟頭也是一早期聚落。⁶⁴早期市街人口少且屋宇較簡陋，一般都留有相當的空地、水池、或廣場。

從雍正 10 年至乾隆 49 年（1732-1784）為市街的成長期，52 年間人口由 5,000 人驟增至 4 萬人。市街由初期的區域以連繫或延伸的方式擴大，最主要的市街發展區域為興安宮到天后宮之間的沿河港地帶形成所謂的「舊街」，⁶⁵包含埔頭、大有、瑤林等街，並由米市街、興安宮口延伸至石廈、板店街、街尾等區域，而成一帶狀市街。「舊街」曲折綜錯，逐漸飽和不敷使用，乃由居民共同興建「五福街」（大街），長 1 公里，寬約 7 公尺，形成大街的主體，其中除日茂埕、王宮埕為港埠，廣場較大外，空間多具圍閉性且人性化的特質。各廣場也都發展出獨特的機能，如車埕因鄰近六路頭、米倉，為手拉車、牛車必經之地，而聚集了很多以打鐵、修車的店號。⁶⁶

從開設新口至道光年間，鹿港航運興盛，市街繁榮蓬勃。市街空間除沿用已開發者外，又形成龍山寺、新祖宮、文武廟與金門館第 4 處廟埕。街道多已修造，鋪上磚或石，路面較為平整，因貿易繁盛而使用率高。⁶⁷咸豐以後航運因淤塞衰退，加上戴潮春、施九緞等事件，使鹿港人口外移，市街空間也因乏人使用和管理而日愈破壞。最常見的現象有鋪面殘破、地基被侵佔，此現象以興安宮廟埕最為嚴重。⁶⁸

62. 許丕宗，〈鹿港古蹟及史蹟調查研究——市街空間研究之部〉，《臺灣文獻》第 35 卷第 4 期，頁 47-48。
63. 孫全文、邱肇輝，《臺灣傳統都市空間之研究》（臺南：成功大學建築研究所，1992.06），頁 12。
64. 漢寶德，《鹿港古風貌之研究》（彰化：鹿港文物維護地方發展促進委員會，1978），頁 28。
65. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化：鹿港鎮公所，2000），頁 33。
66. 孫全文、邱肇輝，《臺灣傳統都市空間之研究》，頁 49。
67. 孫全文、邱肇輝，《臺灣傳統都市空間之研究》，頁 50。
68. 孫全文、邱肇輝，《臺灣傳統都市空間之研究》，頁 50。

鹿港街境道路形成與發展之原動力在於貨物的運輸與交易，因此街境道路同時受到碼頭與聯外道路路線的影響。碼頭區的交易形式較為單純，船隻進入鹿港溪後，貨物裝卸與交易就沿著河岸成線形展開，道路也就沿河岸形成。聯外道路較不受自然環境限制，而是與鹿港四周接連的村莊位置有關，因此是點狀散佈於街鎮邊緣。⁶⁹此外，還受到街鎮內人群和領域的劃分。原因在於居民希望有最便捷的交通，但又希望能有適度的隱密性，在這兩個要求的取舍下，自然影響市街道路的排列。⁷⁰

臺灣道路之興築，多隨漢人移民墾拓而成，由聚落的建立逐漸擴張相連。最初的道路固定由村莊間的人行小徑所構成，此種鄉間道路不過比田間小路稍大而已，隨墾殖面積擴大而增加。及市街形成，以市街為中心之主要道路，才可單向或多向通行牛車。鹿港為彰化平原較早開發之區域，又為移民登陸之地，聯外道路的發展應始於明末清初，其可能路線大概有二條，一為串連沿海岸之港口，二為深入內陸連接半線，再分向南北兩路，連接內陸聚落。⁷¹至康熙中期，基本上已形成二條南北向大致平行之道路，兩路的北端分別以鹿港與半線間的道路聯絡。隨時間推移，就其重要性而言，內陸一線較為重要，也因此促成鹿港至彰化道路地位的提升，而形成「通衢大路」。《臺灣府輿圖纂要》：

彰屬南與嘉義毗連、北與淡水毗連，通衢大路只有自南至北一條。又自東至西有鹿仔港一條；其餘均係小路四通八達，並無一定之路。⁷²

乾隆 21 年至 24 年（1756-1759）間繪製的乾隆臺灣輿圖可略知鹿港的聯外幹道的路線有二。一為向東行經馬明山庄、秀水莊、刺桐腳至彰化縣城，可由此北上進入今日的臺中、南投，南下連接彰化平原東部各庄社。此路線為鹿港內陸腹地的主要聯絡線，隨移民對內陸的開發而漸形重要。二為向南行經二林社（二林）、三林汛、三林庄（二者均在芳苑鄉境內），並連接今雲林縣境，藉此路線可貫通鹿港以南的沿海庄社、汛塘。⁷³

質言之，清末鹿港的聯外道路可分為二種，一種是以牛車為運輸工具的聯外道路，另一為僅供步行的聯外道路。⁷⁴鹿港對內陸的貿易遍及彰化平原和埔里、林圯埔山區。牛車所走的聯外道路，溝通這些地區，承擔大量的貨物運輸，成為陸路交通的動脈。其路線有四條：（一）由彰化平原北部來的牛車，行經崙仔頂側，停在牛墟頭；（二）由彰化平原西部、西南部及埔里、林圯埔方向來的牛車，經拱辰宮前，到達安平鎮街；（三）

由彰化平原南部來的牛車，涉水過鹿港溪，經車圍到車埕草仔市，或經菜園到寺口、港底；（四）平原南部的牛車，亦可經車圍、碼頭區到牛瘟嶼（營盤地）。⁷⁵僅供步行的聯外道路有三條：（一）由彰化來的商販，行經板店街入五福街；（二）由平原南部來的商販，行經利濟橋、街尾入五福街；（三）或經烏魚寮側的竹橋，經車圍入碼頭區、五福街。⁷⁶

港口功能的優劣，除港口自然條件外，更有賴交通線的拓展，以擴大港口腹地。鹿港的聯外交通隨彰化平原的開發而拓展，並進一步連結今日的臺中、南投、雲林等地。鹿港向外輸出的米、糖等農產品，由聯外道路，向鹿港集中，由大陸輸入的日用品也由聯外道路向外分送。昔日鹿港為中部要港，港口吞吐量，扣除附近各港口間轉運的貨物，聯外道路的運輸量必定不小，牛車、行人往來的繁忙景象可想而知。聯外道路雖然重要，然而清代的道路除部分市街道路外，多為泥土或碎石路面，如遇天雨則泥濘不良。⁷⁷

直到日治初期，本縣陸路交通網絡，大致如圖 2-1-3 所示。

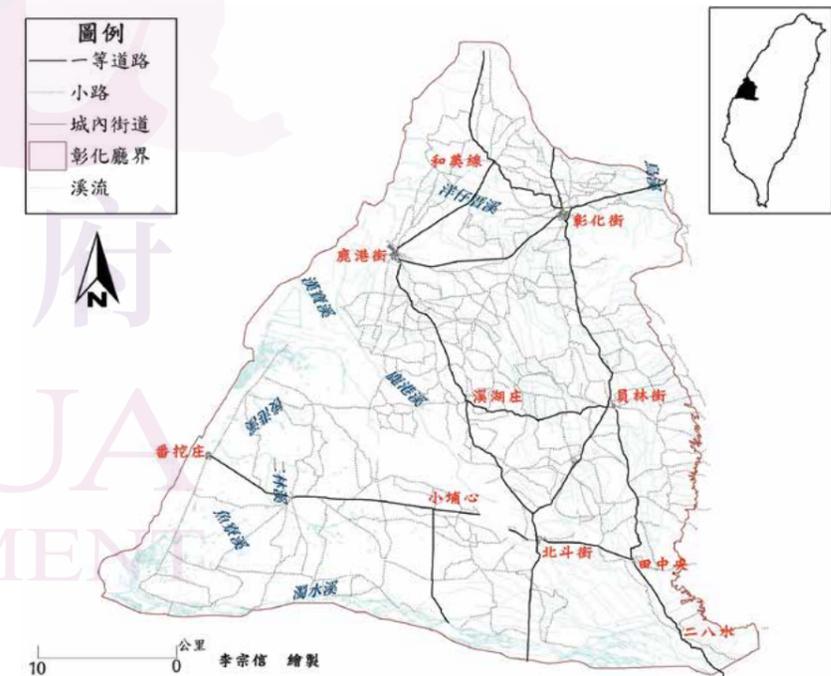


圖 2-1-3 本縣傳統陸路交通路線——覽圖（1904）

說明：溪流為今日的樣態，道路圖層則是根據《臺灣堡圖》數化、繪製得

69. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 34。
70. 林會承，〈清末鹿港街鎮結構研究〉，《臺灣文獻》第 31 卷第 3 期，頁 118-119。
71. 劉俊龍，〈水圳建設與彰化平原的開發〉，成大歷史所碩士論文（1994.06），頁 103。
72. 不著撰人，《臺灣府輿圖纂要》，頁 249。
73. 〈乾隆臺灣輿圖〉，藏於國立故宮博物院。
74. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 37。

75. 林會承，〈清末鹿港街鎮結構研究〉，頁 118。
76. 林會承，〈清末鹿港街鎮結構研究〉，頁 119。
77. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 38。

第二節 鹿港的發展與周邊港口的形成

清代臺灣航運的發展與其對外貿易密不可分，島內所產物資必須透過水陸路集中至沿海各個港口，以海港為陸基、海洋為通路，再藉由帆船為主的載具與熟稔航海技術的海事人員，將貿易品渡海運至中國沿岸各港銷售。⁷⁸ 因此，清治前期臺灣與東亞各地的貿易逐漸沒落之後，海峽兩岸的對渡航線有如臺灣的生命線，維繫著島內外物資的流通行販，對於當時臺灣的貿易發展而言，扮演著串聯產地與市場的重要角色。⁷⁹ 清代鹿港的航運交通與對外貿易功能，對於彰化平原與整個臺灣來說，正是扮演著串聯人群與商品之流通的角色。

一、臺灣、中國的對渡貿易與鹿港正口的形成

清治時期，整個臺灣並未形成單一的市場體系，而是以港口市鎮作為商業據點，逐漸發展出獨立的市場圈，各自與中國大陸的對渡口岸貿易往來，島內各地之間的商貨流通雖也依靠陸路交通，但主要仍依賴沿海航運的溝通，因此，港口市鎮對於島內外的人口、資訊與商貨的流動，以及對外貿易的發展，實居於舉足輕重的地位。⁸⁰

臺灣為一海島，對外的交通與貿易皆依賴港口作為出入的基地，清代臺灣由於與中國之間的人口與物資移動之需求，促成了臺灣沿岸港口市鎮的發展，而港口的規模、腹地與市場圈之拓展，更帶動了對外貿易的進一步提升，港口市鎮與對外貿易相互依存，關係密不可分。⁸¹

臺灣西部海岸多屬平直沙岸，天然條件優良的港灣甚少，臺灣的港口常遭沖積淤塞及航道變易之苦，但清治前期的海船噸位較小，遇港口淤淺即更改泊岸地點或用轉駁方式登岸，因此臺灣各地區均有港口與對岸的大陸港口建立固定的航線對渡往來，而臺灣海峽寬度最窄處約 130 公里，在風候順利的一般狀況下，來往於海峽兩岸的船隻均可於一晝夜間抵達目的地。此外，臺灣地形南北狹長，西流入海的大小河川眾多，這些時常氾濫成災的河流多為舟楫之利，反而形成南北交通的阻礙，並將臺灣西部的平原與丘陵

地帶切割為封閉孤立的社會經濟空間，南北陸路交通的困難促使每一分隔地域的物產均流向海岸的港口市鎮集中，以港口為據點構成各自的市場圈，彼此之間並無統屬或重疊關係，各自與對岸的廈門、泉州等對渡口岸進行貿易往來，甚至於臺灣的南北交通對於海運的依賴度亦高。⁸² 區域空間的孤立，也促使臺灣沿海的港口呈現擴散式的空間分布與發展。⁸³

受清代初期治臺政策的影響，對閩粵移民渡臺的限制頗為嚴厲，但移民仍陸續渡海入臺，兩岸人民的往來與物資的流通，促使臺灣海峽的航運與貿易需求日益殷切，走私偷渡的情形也漸趨頻繁，清廷因應時勢發展，陸續開放臺灣南北各地與大陸對渡的正口。清廷的臺灣港口管理政策，對於島內南北港口之間沿岸貿易的管制較不嚴格。然而，對於臺灣港口與中國大陸、南洋及日本的對外貿易，則採取限制政策，亦即繼承明代貢舶貿易中設置對渡口岸的慣例，只開放特定港口作為登陸地點，以利稽查與徵稅。清初僅開放鹿耳門單口與廈門對渡，乾隆年間為配撥臺運的兵眷米穀，並顧及商船必須遠赴鹿耳門出入的不便，以及防範走私偷運的猖獗，陸續開放鹿港（1784 年）、八里坌（1794 年）、海豐港（1824 年）及烏石港（1824 年）等四港為正口，與中國大陸的蚶江及五虎門對渡。這些官方選定與中國大陸對渡的臺灣港口，大多適合通商貿易，港深利於大船出入，且航線與大陸的易達性高，亦即具備發展為大港的基本條件，而經官方開放為正口之後，既提高其官方等級，也加強了港口的各種機能，使其得以加速發展，港口規模更加擴大，從而凌駕其餘未開放的港口。⁸⁴

臺灣西海岸在 19 世紀以前約有 11 個主要港口，以臺灣南北長 385 公里平均之，每 35 公里即有一個港口，兩港之間的貿易區劃分點距離不到 20 公里，符合傳統市場圈的步程活動範圍。其中，鹿耳門、鹿港及艋舺分居臺灣南、中、北三地，相對位置優異，充分發揮第一層級的港口機能，19 世紀初期出現的「一府二鹿三艋舺」俗諺，正是清治前期臺灣港口市鎮繁興的最佳寫照。居住在這些港口市鎮的商人，大多經營與中國大陸間的帆船貿易，他們多數結合運輸與貿易，開設商號或整船販運，很多是出身漳泉的富商，財力雄厚；有些則往來於臺閩之間，宛如客商，也有人在中國大陸、商號卻設在臺灣者，他們招股集資置船運貨，可增加利潤並降低風險損失。與大陸之間航運與貿易的發達，臺灣的港口市鎮自然隨之繁興。⁸⁵

78. 戴寶村，《近代臺灣海運發展——戎克船到長榮巨船》，頁 19。

79. 薛化元計畫主持；戴寶村等協同主持，《臺灣貿易史》，頁 123。

80. 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北：知書房，1996.12），頁 2-3。

81. 戴寶村，《近代臺灣港口市鎮之發展與變遷》，收於張炎憲等編，《臺灣史論文精選（上）》（臺北：玉山社，1996.09），頁 425-426。

82. 戴寶村，《近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期》，國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文（1988.06），頁 28。

83. 薛化元計畫主持；戴寶村等協同主持，《臺灣貿易史》，頁 92-94。

84. 林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》，頁 71-73；馬有成，《閩臺單口對渡時期的臺灣港口管理（1684-1784）》，《臺灣文獻》57：4（2006.12），頁 38-85。

85. 戴寶村，《近代臺灣港口市鎮之發展與變遷》，頁 428-431。薛化元計畫主持；戴寶村等協同主持，《臺灣貿易史》，頁 96。

漢人移民的開墾，傾向選擇適宜泊靠的海岸登陸、貿易，因此造就鹿港的興起。彰化平原開發後，鹿港成為中部對臺灣各地及大陸沿海的交通中樞，掌握漢人在空間移動的交會點，於是鹿港成為正口，進入全盛時期。鹿港淤砂後，地理環境已顯見不良，但藉由既有的市街規模、戰略地位、商業網絡及海運方式的調整等人為因素，使鹿港能延緩其衰退的過程，即使在日治初期仍為中部重要都市。⁸⁶

鹿港在清初以前為一天然良港，交通便利，已有漢人定居於此。康熙末年，鹿港首次淤淺，因進出不便，造成汛防的轉移。⁸⁷ 康熙 56 年（1717）的《諸羅縣志》兵防志：

三林港原係鹿仔港汛巡邏，港道稍寬，且居鹿仔、海豐二港之中。將原設鹿仔港分防把總兵船移調三林港，添兵二十名，共七十名；哨船一隻，仍留鹿仔港一汛。⁸⁸

雍正年間（1723-1735），鹿港仍潮長，大船無法抵港，須熟知港道，始敢出入港口。三林港雖港道稍寬，亦多沙洲。黃叔瓚撰《臺海使槎錄》云：

二林港、三林港二港亦多沙線，水退去口五、六里，鹿仔港潮長，大船可至內線，不能抵港，外線水退，去口十餘里不知港道，不敢出入。⁸⁹

乾隆中葉（約 1760）以後，鹿港港道已較為寬大，而海豐、三林兩港均已淤塞，使鹿港的重要性再度提升。但隨著移墾與閩臺間往來需求日盛，貿易的互通有無、區域分工，以及走私偷渡貿易的盛行，「流移開墾之眾，極遠不過斗六門」之情況已經改變。康熙 49 年（1689）以後，墾民已跨越半線（彰化）大肚溪以北，南日、後壠、竹塹、南嵌等地已陸續有漢人移墾。⁹⁰ 而此唯一對渡口岸——鹿耳門，難以應付如此龐大的人口進出移動，以及兵眷米穀和商業貿易等航運貿易之任務，再加上臺灣開拓以來，與中國大陸間逐漸建立起的區域分工關係，致使有「閩省向需臺米接濟、臺餉向由省城轉輸，彼此相依，不能離而為二。」之情形產生。⁹¹ 因此，福州將軍永德有鑑於此，遂在乾隆 48 年（1783）奏請清廷開鹿港為正口，以疏此困。⁹² 以下為其部份上奏內文：

閩省泉、漳等府各屬，民間產米無多，大約取給臺灣。即一切食用所需，亦藉臺

地商販往來，以資接濟。凡內地往臺船隻，由廈門查驗出入；自臺地渡回船隻，鹿耳門查驗出入。俱設有同知等官，管轄稽查，不准由別港私越偷渡；此向來之定例也。……臺地往來海面，其南路臺灣、鳳山等屬，係鹿耳門出洋，由廈門進口，是為正道。至北路諸羅、彰化等屬，則由鹿港出洋，從蚶江一帶進口，較為便易。若責令概由鹿耳門出海，其中尚隔旱路數站，不若蚶江一帶進口較近。是以，臺地北路商販，貪便取利，即多由此偷渡。以奴才愚見，莫若於鹿港、蚶江口一帶，照廈門、鹿耳門之例，設立專員，管轄稽查，聽民自便；則民不犯禁，而奸胥亦無能滋弊。⁹³

上述諸多之因素，已經顯示出廈門與鹿耳門間定點對渡之航運與貿易，已無法符應臺灣及閩粵實際之需求。而閩省泉、漳等府各屬，民間食米大多仰賴於臺灣供給，亦即閩省一切食用需求，皆須以此商販與船隻之往來，才得以接濟；而且船隻出入查驗、報關等方面，均限於鹿耳門一口進出，甚為不便。故福州將軍永德，鑑於臺灣陸路的交通不便，為有效防止偷渡起見，與貨物進出運輸之便利性，遂上奏稟請應該比照廈門、鹿耳門之例，開放鹿港與蚶江對渡，以疏解此閩臺航運貿易之困境。於是，乾隆 49 年（1784），清廷准允「福建泉州府晉江縣屬之蚶江口與臺灣府彰化縣屬之鹿仔港設口開渡」；⁹⁴ 另外，規定廈門商船，仍照舊制，出入查驗，不准越赴蚶江渡載，亦即單一港口定點對渡，不准轉赴他口貿易。⁹⁵

乾隆 49 年（1784）時，清朝准予開放臺灣中路之鹿港與蚶江對渡通航，使鹿港進入全盛時期。⁹⁶ 如《彰化縣志》所載：

自雍正初，彰化設治，至乾隆中，海豐、三林港俱淤塞。惟鹿港最稱利涉。…乃滄桑之變，令人莫測，向之所謂利涉者，令仍淤塞矣；向之所憂淤塞者，今仍利涉矣。⁹⁷

不過，遠在康熙末年，鹿港外海即有「流砂壅塞」之情形發生。臺灣西部其他港口同樣也面臨港口機能衰退之問題，「淤淺壅塞」成為這些次要港埠共同的致命傷，誠如丁紹儀《東瀛識略》中所記述：

86. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 1。

87. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 3。

88. 陳夢林，《諸羅縣志》，頁 122。

89. 黃叔瓚，《臺海使槎錄》，頁 23。

90. 朱景英，《海東札記》，頁 8。

91. 沈葆楨，《請移駐巡撫摺》，收於《福建臺灣奏摺》（臺北：大通書局，1960），頁 3。

92. 蔡昇璋，《日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究》，頁 50。

93. 周璽，《彰化縣志》（臺北：大通書局，1960），頁 395-396。

94. 周凱，《廈門志》（臺北：大通書局，1960），頁 169。

95. 蔡昇璋，《日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究》，頁 51。

96. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 3。

97. 周璽，《彰化縣志》，頁 201-202。

鹿仔港……近年沙汕漲坍靡定，漲則舟不能通，須泊二、三十里外；有時通利，亦沙線環繞，非小舟引道不敢行。鹿仔港西南為三林港，俗稱番仔窰；再南為海豐港，近已淤塞；其附近別有昔淤今通之宗元港，與嘉義縣之笨港相接；北為水裏港，又北為五叉港，均通塞無常，通時大舟亦可進泊。⁹⁸

港口沙汕淤塞無法預測，潮漲時水道無法辨識，故大型船舶必須停泊於港口二、三十里之遠，再由小型舢舨船隻接駁、帶領、轉運，才能進港卸載貨物。⁹⁹；至道光年間，姚瑩《臺灣十七口設防圖說狀》中更清楚記載鹿港港勢發展的變化情形如下：

昔時鹿港口門最大，嘉慶中鹿港口門淤廢，商船由王功港出入……道光以來，王功港口又淤，商船皆從番仔挖出入矣。番仔挖口闊水深，外有沙汕一道，迤邐自南而北，商船自此入口，由港內經王功港而至鹿港。故以番仔挖為鹿港外口，……岸上居民鋪戶頗盛。¹⁰⁰

亦即，從嘉慶中葉以來，鹿港口門已宣告不通，商船貿易改由王功港進出，但至道光年間王功港口又淤淺，商船遂改泊至番仔挖，是以番仔挖成為了鹿港的外口，而王功港卻變為鹿港之內口，¹⁰¹番仔挖也因而商業貿易開始繁盛。惟道光 4 年（1824）閩浙總督兼署福建巡撫孫爾準赴臺巡閱，查悉鹿港口門因濁水溪氾濫新被沙淤，港口淺狹，船隻出入頗難，商舟不前。於是，在道光 6 年（1826）5 月，乃由孫爾準上奏：「臺灣海口今昔情形不同，請將海豐港增設正口以疏運兵穀，又可便利商船之往來。」¹⁰²獲清廷覆准之，遂開始其定點對渡之通航。¹⁰³

乾隆 49 年（1784）所開放之正口—鹿港，亦於道光年間分別移泊至王功、番仔挖等港，繼續進行其商業貿易；不過，同治年間《臺灣府輿圖纂要》中，又明白記載鹿港對航改泊沖西港之事實：

鹿港：通大武郡溪。前設正口，今已淤淺，商船移泊鹿港口外之沖西港；沙汕外遠，港口宏開，亦要口也。……外沙汕叢雜，只有就地漁船可以停泊；外來商船，均停在離口十里之沖西港等澳，用小駁船駁至鹿港上岸。其鹿仔港以北海邊一帶，

均不能泊船。潮漲至口門止。……溪口船隻不能停泊，所有鹿仔港口商船均泊於口外之沖西港，在沙汕之內，離岸八、九里至十餘里不等；為商賈輻輳之區，誠要害也。¹⁰⁴

由此可見，鹿港的外港番仔挖又因泥沙淤積，商船貨物裝卸不便，故又改泊至沖西港。¹⁰⁵雖鹿港外有大沙洲所阻，但藉此外港之輔助，鹿港沿海南北通衢一帶，輕貨重碼，仍皆由鹿港配運；所以清末鹿港港埠商務依舊相當繁榮，但港口的機能業已退化，使得其港勢及市鎮發展受到一定程度的限制。道光年間，海豐港（五條港）開放後，鹿港雖然不如乾隆、嘉慶年間繁盛，但仍不失為中路要口，對清國沿岸各地之貿易依然興盛，配運米穀又比海豐港較多。反觀，天津條約簽訂後，開放淡水、基隆、安平、打狗四大港准與外國通商，鹿港卻因咸豐年間，濁水溪再度氾濫，港口淤淺大船不能出入，¹⁰⁶致使貨客大多為南北諸港所侵奪。

此外，臺灣與中國大陸間航運貿易亦多限制，例如來臺貿易的泉州、廈門郊商船戶，或者鹿港、八里坌、鹿耳門等商民，欲想北上至中國大陸沿海貿易者，必須先赴福建原出發港口與對渡規定之口岸報關查驗，才可以北上交通。¹⁰⁷但是，值得注意的是，到了嘉慶 15 年（1810），此清廷原本嚴格規定之三口岸定點對渡，且不准轉赴他口貿易之規定，業經地方官員奏請「三口通行，不拘對渡，一體配運兵，先後奉旨允准在案」而有所改變。¹⁰⁸自此，臺灣的鹿耳門、鹿港和八里坌與清國之廈門、蚶江及五虎門海口，已可相互通航配運臺穀，以方便接濟運輸、互通有無。若就閩臺間長期以來所建立之「慣性」貿易模式來看，互補、相輔相成等高度區域分工需求，業已證明清廷所開放的五正口對渡，確實不能應付臺海間龐大之航運與貿易需求，此等口岸之開放正可適時填補、疏解其不足之處。¹⁰⁹清代地方官員曾對此問題上奏請命，諸如道光 3 年（1823），清朝官員調查通行臺灣兵穀者，最初僅鹿耳門一口配運，其後開放鹿港運穀，後再開八里坌運穀；¹¹⁰但因鹿港行商要求與淡水之八里坌口分船配載；¹¹¹復因鹿港口門淤淺，才又開放五條港、烏石港配運米穀。嘉慶 14 年（1809）間，署臺灣府徐汝瀾建請按照樑頭配穀，起因於船戶取巧規避，捏報樑頭，以大作小，出口、入口胥吏之挾制需索更甚，臺運之

98. 丁紹儀，《東瀛略》（臺北：大通書局，1960），頁 52。

99. 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 35。

100. 姚瑩，《中復堂選集》（臺北：大通書局，1960），頁 80。

101. 張炳楠，〈港開港史〉，《臺灣文獻》第 19 卷第 1 期，頁 8。

102. 〈戶部「為內閣抄出閩浙總督孫爾準奏」移會〉，收於不著撰人，《臺案彙 丙集》（臺北：大通書局，1960），頁 283。

103. 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，國立中央大學歷史研究所碩士論文（2008.07），頁 32-33。

104. 不撰著人，《臺灣府輿圖纂要》（臺北：大通書局，1960），頁 35、頁 234-235。

105. 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 34。

106. 大沛，〈港自然地研究〉，《臺灣文獻》33：1（1982.03），頁 155。

107. 周璽，《彰化縣志》，頁 23。

108. 〈戶部「為內閣抄出閩浙總督孫爾準奏」移會〉，收於不著撰人，《臺案彙 丙集》，頁 283。

109. 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 52-53。

110. 姚瑩，《中復堂選集》，頁 37-38。

111. 姚瑩，《東槎紀略》，頁 11-12。

積壓益多，不得已，乃雇請商船委員專運；復因折運之負擔，遂有官員建議改徵折色。迨至道光 7 年（1827）「仍復舊章，不計樑頭，以眷穀折色」¹¹²；而後甚至引發清朝地方官員對配運之爭論，但究其原因不在口岸之有無，而在配穀之盈絀。各口情形，時有通塞，則配穀之多寡，亦當隨之。¹¹³故無論口岸增加、計樑頭或折色等，都還是無法根本解決規避配運臺穀之偷渡走私貿易問題。¹¹⁴

至於鹿港至大陸的航行路線與里程方面，昔日船船航運均靠風帆之力，順風則船捷，不順則船行緩慢，甚至須等待風向或改變航路。鹿港為大陸赴臺貿易之要地，由大陸各港航行至鹿港，廈門以南風為順，磁頭深滬次之。崇武以北風為順，瀨窟次之。故吹北風時，廈門船舶欲至鹿港必先至崇武、瀨窟，再順風至鹿港。吹南風時，蚶江、瀨窟船舶至鹿港者，必先至磁頭、深滬，以順風減少水程。澎湖至鹿港，以西南風為順，回程以東北風為順。¹¹⁵如冬季北風強盛，則不便至鹿港。為適應風向須回航，以南之船舶則 7、8 月回航。¹¹⁶

臺灣海峽中的黑水溝，水色深暗，橫流湍急，為海道之險阻。從鹿港出洋，渡黑水溝，至大陸沿海，此一航行過程，在《彰化縣志》中有詳盡的記載：

自鹿港出洋，水色皆白；間有赤塗色水者，則溪流所注也。回顧臺山，羅列如畫，蒼翠在目；已而漸遠，水色青藍；遠山一角，猶隱約波間。旋見青變為黑，則小洋之黑水溝也。過溝，水色稍淡，未幾深黑如墨，橫流迅駛，即大洋之黑水溝也。險急既過，依然清水，轉瞬而泉郡之山影在水面，若一抹痕。俄而水漸碧色，碧轉為白，則泉之大隊山在目前矣。黑水小溝仍屬臺灣。黑水大溝則臺灣與內地分界處也。闊約七、八十里，視之水黑如墨。以桶汲起，仍清水也。小溝深險絕倫，船難寄棹。大溝水亦如墨，深約四、五十丈。南流急時，風靜波恬，猶堪寄棹。其流湍急，冠絕諸海。船利乘風疾行，亂流而渡；遲則波濤衝擊，恐失針路。大溝既過，再行二更，則令亞班登桅遙望，以認內地山影，方知船之高低。在上風曰高，在下風曰低。上風則入澳較速，下風則入澳較遲。船已見山，如日色過晚，料難入澳者，夜間便須寄棹，不敢迫山。待至黎明，方好駕駛入澳。¹¹⁷

鹿港至福建各主要港口的距離，由近至遠依序為崇武 100 哩、深滬 102 哩、祥芝 104 哩、瀨窟 105 哩、梅林 107 哩、蚶江 119 哩、廈門 143 哩、福州 156 哩。在正常風速下，以每小時 5 至 7 哩的航速，一晝夜內即可抵達。¹¹⁸而彰化縣志亦記載順風時，由鹿港至蚶江 9 更，至瀨窟 8 更，至廈門 12 更。¹¹⁹在清代交通工具不似今日發達下，稱得上便捷快速。¹²⁰因此，鹿港在彰化平原的開發上，為移民從海路登陸的要口。移民向內陸拓墾，並逐漸建立陸路交通網。即鹿港在彰化平原交通路線的延伸上，扮演重要的交通輻輳地位。彰化平原水圳灌溉的完成，稻米產量增加須向外輸出，鹿港就成為交通便利的輸出港。

乾隆 49 年（1784）正式開埠以來，鹿港將其腹地延伸到彰化平原鄰近地區，成為臺灣中部的要港。鹿港的重要性已非移民的登陸港口，而是米、糖等農產品與大陸日用品以商品形式對渡貿易的港口。¹²¹直到十九世紀，鹿港的對外貿易商品依舊以米、糖、樟腦及芋麻為主，特別是米穀最多，直到二十世紀初期仍佔總出口量的 75%。至於鹿港的對外貿易則以福建沿海的泉州各港和廈門為主，其中與泉州的貿易額度甚至高達 90%。¹²²

二、鹿港的行郊貿易

「行郊」是指由從事對外貿易的商人或同業商人所組成的團體，有如現代的商業公會。臺灣各重要海港皆有行郊組織的形成，各自訂立郊規並設置會所，或仲裁商業糾紛、維護郊商利益，或類似今日代理商處理外來貨物在島內的配運事宜，¹²³皆發揮著共同經營島內外商品輸出入事業的功能，為清治前期臺灣對外貿易發展的主要推進力量。¹²⁴

清治前期臺灣經營中國大陸貿易的行郊，大致可分為三類：一為前往中國大陸特定區域從事貿易的商人所組成者，如北郊、南郊、港郊及泉郊等；二是同業商人所組成的郊，如油郊、布郊、糖郊及茶郊等；三是專指某港口市鎮在地商人所共同組成者，如塹郊、艋郊及澎湖郊等。¹²⁵

112. 周凱，〈臺運略〉《廈門志》，頁 190。

113. 姚瑩，〈樹苓湖歸分運臺穀〉，收於姚瑩，《中復堂選集》，頁 37。

114. 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 56。

115. 戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉，頁 6。

116. 周璽，〈彰化縣志〉，頁 21-22。

117. 周璽，〈彰化縣志〉，頁 22-23。

118. 戴寶村，〈臺灣與大陸間的戎克交通與貿易〉，收於中華民國臺灣史蹟研究中心編，《臺灣史研究暨史料發掘研討會論文集》（高雄：中華民國臺灣史蹟研究中心，1986），頁 391。

119. 周璽，〈彰化縣志〉，頁 21-22。

120. 戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉，頁 7。

121. 戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉，頁 11。

122. 林玉茹，〈從屬與分立：十九世紀中葉臺灣港口城市的雙重貿易機制〉，頁 14-15。

123. 溫振華，〈清代臺灣漢人的企業精神〉，頁 342。

124. 林玉茹，〈清代竹塹地區的在地商人及其活動網絡〉（臺北：聯經，2000.05），頁 183、344。

125. 卓克華，〈清代臺灣行郊研究〉（福州：福建人民出版社，2006.10），頁 30-36。

乾隆 49 年（1784）清廷為堵絕走私，在鹿港設正口與泉州蚶江對渡，開放正口貿易不久之後，即有行郊的成立。最初成形的行郊為泉郊，隨著鹿港商業的繁榮發展，至嘉慶 21 年（1816）已設有八郊。¹²⁶ 鹿港八郊經營中國貿易的概況，如表 2-2-1 所示：

表 2-2-1 清代鹿港八郊對中國貿易概況表

行郊名	公會名稱	貿易地區與商品種類	商號家數	主要商號名稱
泉郊	金長順	與蚶江、深滬、獺窟及崇武對渡，從事與泉州地區的貿易，以進口石材、木材、藥材、絲布與白布為大宗	道光、咸豐年間最盛時達 200 餘家，清末約 100 餘家	林日茂、萬合號、林盛隆、泉合利、黃金源、蔡永茂、蘇源順、施長發、施謙利、許謙和、蔡隆興、歐陽泉勝、施益源
廈郊	金振順	主要與廈門、金門及漳州等地貿易，輸出米、糖，輸入杉木、布衣與紙摺，兼營布郊、糖郊與染郊	100 餘家	海盛號、陳慶昌、陳恆吉、施合和、施瑞成、莊謙勝
南郊	金進益	與廣東、澎湖及南洋等地貿易，多輸入鹹魚類、雜貨、鱸及草魚苗等商品	約 100 家	施自順、林源和、林永泰等
籤郊	金長興	從是日用雜貨及海產仔貨（南北貨）之貿易	100 餘家	長源
油郊	金洪福	輸出花生油、麻油等	40~50 家	黃五味
糖郊	金施興	輸出砂糖往寧波、上海、煙臺、天津	18 家	不詳
布郊	金振萬	輸入細布	70~80 家	不詳
染郊	金合順	輸入染布	30~40 家	勝興、元昌

資料來源：卓克華，《清代臺灣行郊研究》（臺北：揚智，2007），頁 70。

三、周邊港口的形成

有關清代彰化沿海港口的文獻檔案缺乏，不過我們仍能藉由日治初期彰化廳刊行的《明治三十七年彰化廳勸業年報》，對當時彰化廳下的港口狀態，有具體的了解。如下引文：

（一）鹿港

本港為東南洋仔厝川、南方鹿港川流注之地，此二川在今距關稅埠頭約北方半里之處合流，其合流地附近，在川流左右側，有一條沙山，東西連綿約一里，左側的沙山稱南汕，右側的沙山稱北汕，而本港港口位於此南汕、北汕的西端。過去本港口有一突出的沙山，稱為觸口山，船舶出入甚為不便，本年七月中旨暴風雨之際全數流失，完全沒有痕跡流下，此後船舶出入頓感便利，然而南汕、北汕在

126. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（鹿港：鹿港鎮公所，2000.06），頁 20-21。

退潮時高約二十間，顯露於海面，滿潮時則成海，不見其影，故夜間航海時動輒很難避開擱淺的危險，又船之碇泊在距關稅埠頭一里內外之處，其碇泊所到陸地間的貨物均由竹筏運送，其竹筏的出入皆必須等進潮時才能進行。¹²⁷

（二）福安港

本港距陸地約一里的海面，東北至西南有連綿沙山一條，其沙山外側，即沙山面海一側為港外，其內側即沙山面向陸地一側則為港內，船由沙山西南端出入，港內風平浪靜，船之碇泊方便，可惜水淺，僅足以容納小船。¹²⁸

（二）新盤港及舊港

新盤港與舊港互相接續，同屬番挖庄，故總稱為兩挖港，此港因為海底比較深，船的出入碇泊都十分便利，就算像戎克船那樣大小的船也可以隨時出入，但因風很強，有時會吹動港口附近的沙汕，使船的出入變得不便，不久又會回復到不妨害船舶出入的舊樣。¹²⁹

（三）鴨母寮港與王功港

每次暴風雨一來，鴨母寮及王功港的港狀就會改變，船舶出入及碇泊十分不便。¹³⁰

第三節 溪流的阻隔與險峻的南、北交通

本縣境有許多溪流流經，從北到南依序有大肚溪、東螺溪（昔濁水溪主流）、西螺溪及虎尾溪（今濁水溪主流），對南北交通形成一定的阻絕。本節將述及本縣傳統以來各種穿渡溪流的交通方式，諸如竹橋、木橋、竹筒、竹筏、義渡、流籠等，以及所衍生的相關專職如挑夫、筏夫、驛站號書、遞夫等人所扮演的重要角色。

127. 彰化廳，《明治三十七年彰化廳勸業年報》（臺北：臺灣日日新報社，1907），214-216。

128. 彰化廳，《明治三十七年彰化廳勸業年報》，215。

129. 彰化廳，《明治三十七年彰化廳勸業年報》，216。

130. 彰化廳，《明治三十七年彰化廳勸業年報》，216。

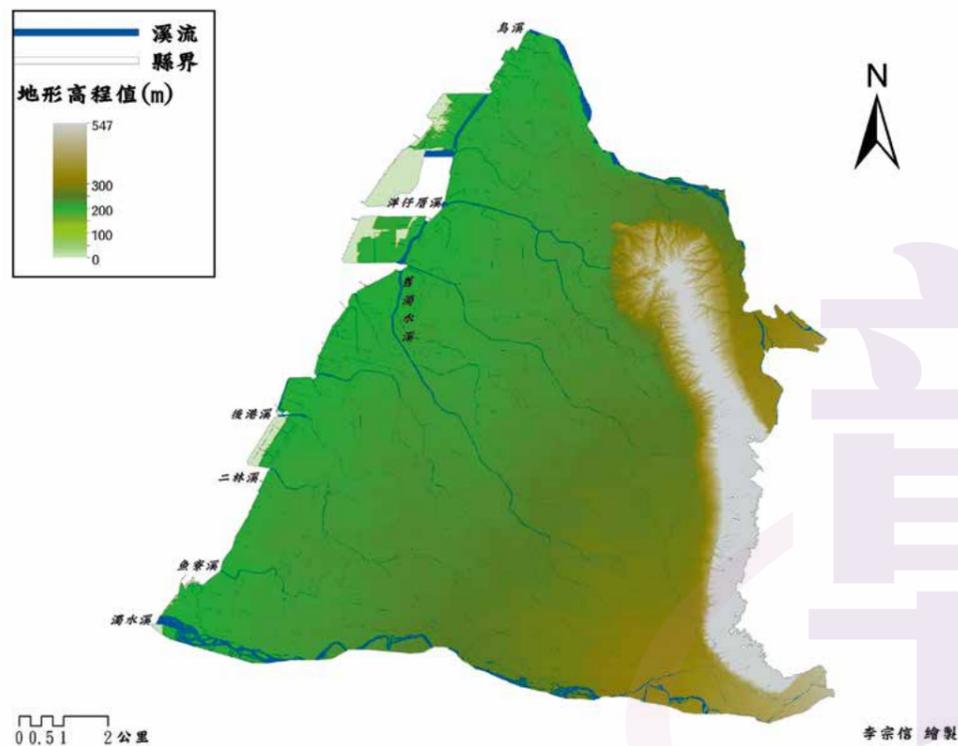


圖 2-3-1 本縣今日水系圖

資料來源：李宗信繪製

一、流路不定、網流密布的濁水溪

臺灣西部平原由北至南多為東西流向的溪流阻隔，溪流不僅成了地區的自然界，同時也影響了地區間的交通。由於濁水溪多次河道變遷，對於彰化平原的交通與市鎮發展造成很大的改變。有關濁水溪河道的流向與變遷，如《彰化縣志》所記：

濁水溪，發源於內山，莫知所自出。過集集（山名），逕外觸口，分為虎尾、西螺、東螺三條圳；西折崁頭厝、三條圳，一又與西螺合，至番仔挖，入於海。¹³¹

另外根據伊能嘉矩《臺灣文化志》中有關濁水河流域變遷的記載指出，清初古濁水溪有三大分流，北即東螺溪（今舊濁水溪），中為西螺溪（今濁水溪），南為虎尾溪（今舊虎尾溪）。¹³² 由於古濁水溪溪流不定，因此三大分流時寬時窄，溪水或南或北匯流。

如藍鼎元於《東征集》所載虎尾溪情形：

虎尾溪濁水沸騰，頗有黃河遺意，特大小不同耳。黃河多江泥翻波，其水赤；虎尾則粉沙漾流，水色如葭灰，中間螺紋旋繞，細膩明晰，甚可愛，大類澎湖文石然。溪底皆浮沙，無實土，行者須疾趨，乃可過；稍駐足，則沙沒其脛，頃刻及腹，至胸以上，則數人拉之不能起，遂減頂矣。溪水深二三尺，不通舟。夏秋潦漲，有竟月不能渡者。……溪源出水沙連。合貓丹蠻蠻之濁流，為濁水溪。從牛相觸二山間流下，北分為東螺溪。又南匯阿拔泉之流，為西螺溪。阿拔泉溪發源阿里山。過竹腳寮山為阿拔泉渡。西入于虎尾四溪。牽合雜錯，而清濁分明。虎尾純濁，阿拔泉純清；惟東螺清濁不定，且沙土壅決，盈涸無常。吾友阮子章詩云：「去年虎尾寬，今年虎尾隘。去年東螺乾，今年東螺澮。」¹³³

這是藍鼎元於康熙 60 年（1721），從斗六門（斗六）北上赴半線（彰化），過虎尾溪的情形，可見當時渡虎尾溪之困難。至於東螺溪因沙土壅決，盈涸無常，其水深和湍急尤甚於虎尾溪、西螺溪。¹³⁴ 如郁永河《裨海紀遊》記康熙 36 年（1697）自臺南府城北上淡水渡東螺溪的情形：

初十日，渡虎尾溪、西螺溪，溪廣二三里，平沙可行，車過無軌，亦似鐵板沙，但沙水皆黑色，以臺灣山色皆黑土故也。又三十里，至東螺溪，與西螺溪廣正等，而水深湍急過之。轅中牛懼溺，臥而浮，番兒十餘，扶輪以濟，不溺者幾矣。¹³⁵

東螺溪自牛相觸（埔里）與虎尾溪分流後，流向西北入海，如《彰化縣志》所載東螺溪：

分自虎尾之牛相觸（水色皆黑，土人云：虎尾東螺水清則時事有變），北折而西，過打馬辰、樹仔腳、貓兒干（上三莊名，皆有渡），匯於海豐港（港口舊有商船到此載米粟），入於海（海水入至北路汛防前而止）。遵海而北，為三林港（海汊港口有商船到此載米粟，港水入至二林社止）。¹³⁶

古濁水溪溪床變遷無常，主支難分，郁永河於康熙 36 年（1697）年所渡濁水溪，似以東螺溪為主流，乾隆末年則改以虎尾溪為主流，嘉慶年間則又以西螺溪為主流，日

131. 周璽，《彰化縣志》，頁 15。

132. 伊能嘉矩，《臺灣文化志》（東京：刁江書院，1928），頁 1005。

133. 藍鼎元《東征集》（臺北：大通書局，1960），頁 84-85。

134. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化縣北斗鎮：北斗鎮公所，1997），頁 489。

135. 郁永和《裨海紀遊》（臺北：大通書局，1960），頁 18。

136. 周璽，《彰化縣志》，頁 14-15。

治初期於明治 31 年（1898）大洪水後，主流又北移東螺溪。¹³⁷ 由於溪水的阻隔，所以地區間的往來不甚容易，只得於水淺之時利用竹筏渡河。讀《番社采風圖考》可知當時渡溪之困難：

臺地南北大溪數十，寬廣無梁；經冬淺涸可徒涉，夏秋水泛，洶湧湍激。土目、通事有事經涉，乘竹筏，令番浮水繞筏扳援而行。更有虎尾溪，其沙陷人足，人誤踐之則溺，必令番試探，插標以示行人。¹³⁸

當時利用竹筏渡溪，大多於濁水溪流下游水緩之處，設有渡口，以利交通往來。重要渡口如三條圳渡（東西螺往來通津，距縣治 45 里）、西螺溪渡（南北往來通津）與二八水渡（一名香渡，二八水與沙連往來通津）。咸豐年間，出現不少筏夫藉故多索渡資的情形，如引文：

東螺西保北斗街為南北通衢，寶斗大溪及三條圳等處不得不藉筏夫渡。但筏夫皆貪婪成性，需索多費；以致行旅維艱，為害不淺。¹³⁹

由於筏夫勒索，影響交通，官府為革除積弊，嚴禁勒索，於是諭令地方仕紳妥議定規，明訂渡資公開告示，如北斗奠安宮的「嚴禁筏夫勒索示碑」：

- 一 禁公差往來，不准鳩索，違者拏究。
- 一定大水：篙每把清錢一百文，次錢一百五十文。
定小水：篙每把清錢五十文，次錢七十五文。
- 一定大水：客商行旅損擔，每把清錢五十文，次錢七十五文。定小水：客商行旅損擔，每把清錢二十文，次錢三十文。
- 一定大水：販擔每擔清錢三十文，次錢五十文。
定小水：販擔每擔清錢十五文，次錢二十五文。



圖 2-3-2 嚴禁筏夫勒索示碑
資料來源：李宗信拍攝，日期 2014 年 03 月 10 日

一定大水：行人每人清錢十六文，次錢二十五文。定小水：行人每人清錢八文，次錢十二文。¹⁴⁰

二、清代北斗至鹿港、竹山的內河航運交通網絡

清代的濁水溪雖流路不定，但仍具航行價值。清代北斗鎮即因東螺溪水流經之故（東螺溪即舊濁水溪，當時濁水溪主流），可利用水道通達鹿港，而成為中部重要的內陸河港以及貨物集散中心。當時的鹿港舟車輻輳，百貨充盈，彰化平原的貨物進出口均由鹿港轉運。北斗至鹿港間的河道路線及商業往來情形，由《彰化縣志》所載東螺溪出海口，則道光以前可至海豐港、番仔挖以及王宮港，北斗可經由這些河港轉赴鹿港。此外，東螺溪（舊濁水溪）三條圳（溪州之南）間有 4 條水道，每條水路都有津渡，北斗之所以發達，實因鹿港的物品可經水路而來（包括中國的紹興酒及藥品、布匹等），北斗、芳苑、鹿港間大筏小船可通航，舊津渡為北斗八星橋附近（沿二港溪，戰後改稱七星橋）。¹⁴¹ 北斗沿舊濁水溪出海，於芳苑（番仔挖）沿內海至鹿港，芳苑產蚵可賣至鹿港，北斗由於具舟楫之利，同時為貨物集散中心，因此成為地區的商业市集。南荊桐、西螺、員林等地商販都來此買海產，北斗居民至西螺買豬肉、豆豉、醬油等物品，西螺、虎尾等地居民則至北斗買家具、衣櫥等，由於北斗木匠手藝極細膩，家具業相當發達。¹⁴²

北斗至鹿港間內陸水路，往往需考慮濁水溪河道的改變以及水流的穩定性。明治 31 年（1898）洪水後，濁水溪主流經北斗街之南，濁水溪下游水路匯集麥嶼厝溪，從北斗至鹿港水路可沿田尾、溪湖及埔鹽西北方向至鹿港。¹⁴³ 北斗、田尾、海豐崙、埔鹽及鹿港之間交通密切，過去濁水溪第一港溪水至坎腳（今三角湧），而北斗與鹿港之間往來最多；從鹿港到臺南都會經過北斗，理由是北斗附近溪水最淺，商販非經過此不可，所以北斗可說為內陸貨物轉運中心。當時北斗利用舊濁水溪的渡溪地點（碼頭），應是位於宮前街南邊附近。¹⁴⁴

當時北斗與鹿港之間有舊濁水溪相通，可行小商船、大竹筏。由於北斗是南北貨物的集散地，另外寶斗大溪賴竹筏載運商旅貨物，筏夫勒索旅客過甚，咸豐 7 年（1857）

137. 陳正祥，《臺灣地誌》（臺北：南天書局，1993），頁 832。
138. 不著撰人，《番社采風圖考》（臺北：大通書局，1960），頁 16。
139. 〈筏夫勒索示禁碑〉（咸豐七年），收於不著撰人，《臺灣中部碑文集成》（臺北：大通書局，1960），頁 104。

140. 〈筏夫勒索示禁碑〉（咸豐七年），收於不著撰人，《臺灣中部碑文集成》（臺北：大通書局，1960），頁 105。
141. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，頁 493。
142. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，頁 494。
143. 趙工杜，《彰化縣北斗鎮奠安宮之研究》（彰化縣：彰化縣政府，1986），頁 27。
144. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，頁 494。

亦曾刻立〈嚴禁夜夫勒索示禁碑〉（現仍存於奠安宮前），由此可知北斗昔日至鹿港，頗具河運之便。鹿港與北斗間的河運交通，由北斗至鹿港順流而下，可行小船竹筏應無疑義。至於鹿港至北斗溯溪而上，以濁水溪沖積扇的地勢東南高西北低，應屬較難之事，鹿港至北斗貨物應多為商販陸行負運至北斗轉賣。¹⁴⁵

此外，南投竹山一帶的山產如木材（樟木）孟宗竹（麻竹）、水果等亦可利用竹筏運至北斗，大水時往往將木材竹子捆成一束，集結成捆的束竹編為流筏，順流而下大約 2 至 3 日可抵北斗宮前街南邊，或經山路運至北斗，再轉運鹿港。就此而言，則竹山、北斗、鹿港間不僅為重要的河道交通網路，同時三地之間亦因商業及交通的往來形成一經濟生活圈。當時的北斗所扮演的角色，不僅因鹿港的興起成為內陸的轉運河港，同時也隨著鹿港的沒落，而漸失其交通和商業機能。¹⁴⁶

由於濁水溪溪床的變遷，改變北斗市街的地理位置以及土地利用，不過同時也帶給北斗可資利用的水利交通，北斗可利用竹筏經東螺溪下達鹿港，而集集、竹山地區的物產亦可利用竹筏順水流至北斗，北斗不僅成為南北交通要道，同時也是竹山鹿港間的物產交換與集散中心。北斗作為內陸轉運港，與鹿港間的交通和貿易產生緊密的聯繫。與鹿港有密切關係的市場區域南至西螺溪，北則以大肚溪為界，其中與鹿港直接交易者有彰化、員林、溪湖、番仔挖、北斗、沙仔崙、社頭、永靖、南投、竹山、斗六、他里霧、西螺、麥寮等地，再由這些地方分配到各小市場，其中尤以彰化、北斗、西螺三大市場為最密切的集散地。¹⁴⁷此外，彰化至臺南之間亦可經北斗轉渡三條圳至西螺。嘉慶以後，鹿港因泥沙淤積，商船改由王功出入，其後，王功港亦淤塞，道光年間船隻復改由番仔挖出入。番仔挖至鹿港間海溝則以竹筏接駁，咸豐以後至光緒初年，來往鹿港船隻大多改由沖西港出入，至明治 31 年（1898）濁水溪改道後，鹿港的港口機能已漸衰退。¹⁴⁸

三、西螺溪（今濁水溪）的重要渡口—二水

本縣二水鄉位於濁水溪切出八卦臺地與斗六丘陵的谷口，為八卦臺地、濁水溪中游河谷平原與下游沖積扇等，三個地形區之交接地帶。濁水溪主流與支流清水溪在此交會，主流河道河床寬廣，網流發達、沙洲遍布；自谷口鼻仔頭以下，旋又岐出數條分流，

各向四方流注入海。在上述地點條件之下，以及三個地形區之交界位置，二水扼濁水溪中、下游河段出入之隘口，擁有最狹窄的渡溪位置條件。因此，成為濁水溪的主要渡口之一。¹⁴⁹

關於西螺溪的渡口分布，道光 10 年（1830）《彰化縣志》所載濁水溪南北的渡口，其分布位置如下：

- （一）二八水渡：一名香椽渡，二八水與沙連往來之通津。¹⁵⁰即自今南投縣竹山鎮的下坪，北渡濁水溪主流，通過位於網流帶沙洲上的香員腳，向北抵二水的鼻仔頭莊。
- （二）三條圳渡：東、西螺往來之通津。在今溪洲鄉，為三條圳溪、濁水溪分流的主要渡口。
- （三）打馬辰渡：西螺社之東。在今雲林縣西螺鎮，康熙 56 年（1717）即已有之。¹⁵¹
- （四）樹仔腳渡：南北往來之通津。在今雲林縣莿桐鄉的饒平（樹仔腳）和彰化縣溪洲鄉的潮洋厝庄之間，為西螺溪南北的主要渡口。康熙 56 年（1717）已有記載。¹⁵²
- （五）西螺渡：南北往來之通津，在今雲林縣西螺鎮。
- （六）貓兒干渡：南北往來之通津。在今雲林縣西螺鎮西部貓兒干，康熙 56 年（1717），即已有記載。¹⁵³

另外，從同治初年的《臺灣府輿圖纂要》，則新見鼻仔頭渡位於沙連保。直到日治初期，仍見使用此一渡口，是由二水的苦苓腳南方，約今鐵路橋或彰雲大橋處，渡船過西螺溪，跨越網流、沙洲，至南投縣竹山鎮境，又越過清水溪，經和溪厝再上到河階面，即可至林圯埔街（竹山）。¹⁵⁴因此，二八水渡和鼻仔頭渡，是清代二水通往濁水溪南岸的竹山和林內地區，最直接的出入口。¹⁵⁵

清代至日治初期，二水與北斗、鹿港之間，利用舊濁水溪（東螺溪、寶斗溪）河道，通行小商船、大竹筏。由於北斗是南北貨的集散地，二水至鹿港，雖具河運之便，但因

145. 林會承，《清末鹿港街鎮結構》（臺北：明文書局，1983），頁 80。

146. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，頁 495。

147. 張炳楠，《鹿港開港史》，《臺灣文獻》19：1（1968.06），頁 6。

148. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，頁 492-493。

149. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 571。

150. 周璽，《彰化縣志》，頁 52-53。

151. 陳夢林，《諸羅縣志》，頁 33。

152. 陳夢林，《諸羅縣志》，頁 33。

153. 陳夢林，《諸羅縣志》，頁 33。

154. 不著撰人，《臺灣府輿圖纂要》，頁 220、247。

155. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 571。

位置偏處彰化平原之東南隅，仍須仰賴北斗的轉運機能。北斗為竹山、鹿港間貨運的轉運中心。但對位於濁水溪切出牛相觸口山的谷口以及彰化沖積扇平原扇頂的二水而言，此種地點與位置條件，雖然也發展出服務和交通的機能，且在光緒 5 年（1879），已形成二八水街，¹⁵⁶ 但一直未有更大的商業及交通之往來，故僅納為北斗的腹地之一。¹⁵⁷

如上所述，可知清代以來，濁水溪南北兩岸的居民往來，水上的交通是靠簡陋的原始交通工具，即「竹筏」、「木筏」。此外，由史料中亦可發現另一種渡溪方式，如《番社采風圖考》中描述：

水沙連社地處大湖之中，番人駕蟒甲以通往來。蟒甲者，獨木舟也。熟番居處山外，溪無舟楫；水漲時，腰挾葫蘆浮水徑渡。惟官長、兵弁至社，番人結木為筏，數十人擎扶而過。¹⁵⁸

其描述清代臺中盆地南部普遍的渡溪方式，乃個人於腰際繫掛葫蘆，以增加浮力，方便渡溪。演變至今，二水、竹山、名間、集集一帶的居民，至濁水溪兩岸渡溪時，為了增加浮力，常佩帶竹節中空的竹筒，藉以安全游至對岸。上述這種渡溪工具，二水稱「浮筒」。一般都以粗大的麻竹，漬泡於糞池中，久之顏色變黑，即可取用，永不腐壞。¹⁵⁹

由於二水網流發達，往來河灘地須渡過數重水道，而分割了陸上交通的便利性。往昔便有鄉人架設竹橋於其上，供人通行。因此放眼望去，四處都可見竹槓橋。因屬私人築設，故需收過橋費（按人數收費）。贊修宮之南，昔日即有一處收費站。由於竹橋並無欄杆，渡過橋時，由於橋本身搖晃，加上滾滾下流的溪水，行走其上，極易目眩而產生視覺偏差，不知不覺地走向溪中。故當走一小段後，便需蹲下以調整視覺，再繼續前進，以免落水。¹⁶⁰

四、清代大肚溪南、北岸的交通往來情形

清代本縣除了與雲林縣交界的濁水溪有渡船往來之外，北方與臺中市交界的大肚溪亦有對渡航運的需求。根據李明燕、陳文德的研究，清代彰化城的北門外有一條路徑向

北至加冬腳（彰化市三村庄）西側附近，過大肚溪往北經渡頭（臺中縣大肚鄉營埔村）至南大肚社迤邐；另一路徑在下廊庄往東至外快官庄或從加冬腳東側過大肚溪經貓霧掠社、犁頭店（臺中市南屯區南屯里）往北，¹⁶¹ 這兩條路線基本上是彰化城往北對外聯絡的孔道，以康熙年間郁永河所走的路況推論，當時路況仍是石路，車行不易，而且要在渡口過大肚溪才能到對岸。此時道路橋樑之所以不完備，與政府以為河川可以阻人馬之前進，有隔離械鬥，防止匪徒之利有關。同治 11 年（1872）當時大肚溪已有的渡口是大肚溪渡與柴坑子渡¹⁶²，二者應分別在國聖井與渡船頭附近。¹⁶³

由於臺灣河川洪枯變化懸殊，乾季河川水位低，輪高牛車還可以涉水過河，但雨季河川水位暴漲，牛車也無法通行，在平埔族風俗圖可以看到牛泅水渡溪，人搭渡船，由擺渡者與車夫分別於水中將牛與人送至對岸。¹⁶⁴ 此等渡河方式稍不留心很容易溺死，因此人們於渡河前常會焚香禱告乞求上天保佑，於渡口附近聚落可能因此建了規模不等的廟宇。¹⁶⁵

另洪敏麟指出，康、雍年間臺中盆地內最早開墾的斜貫通路，是連接半線街（彰化縣城）至葫蘆墩街的路線，今沿古道測其全段路程為 30 公里，古道所經點為：出彰化縣城東門至牛稠仔，過柴坑仔之南，達大肚溪渡至北岸半路店，經烏日（湖日）、下楓樹腳，到達葫蘆墩街。¹⁶⁶ 可以發現彰化渡船頭與田中央已出現在揀東上堡的縱貫大路圖，其路線在彰化地區大致沿著今日聖安路往東北，北轉三竹路，越過彰興路，即可至三村里的渡船頭聚落，路口為一簡易牌樓，進入聚落內並可以找到建於道光 11 年（1831）的南正宮，可能是清代於渡船頭所設的「柴坑仔渡」又名「林仔潭渡」渡口。另有不同說法，當地有的耆老認為渡口是在聖安路往東北到底中二高高架橋下方，今為三村里公園的所在。比對明治 37 年（1904）縮製的〈臺灣堡圖〉上的道路與聚落，再加上此地離大肚溪北岸的頂勝（月胥）最近，附近又有朝天宮，顯然是當時居民搭乘渡船之處。¹⁶⁷

另一方面，我們可以參考彰化廳於明治 38 年（1905）3 月 22 日回覆臺灣總督府民政長官，針對轄內渡船場的調查資料，可知當時本縣所在的彰化廳平時的渡船場共有兩

156. 夏獻綸，《臺灣輿圖》，頁 25。
157. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 573。
158. 不著撰人，《番社采風圖考》，頁 82。
159. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 571。
160. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 575。

161. 洪英聖，《畫說乾隆臺灣輿圖》（臺北：聯經，2002），頁 96-100。
162. 臺灣文獻委員會，《臺灣通志稿·卷四·經濟志·交通篇》（南投：臺灣文獻委員會，1958），頁 34-35。
163. 李明燕、陳文德，〈大肚溪南岸聚與對外交通的發展：渡船頭、國聖井與田中〉，收於蕭青杉總編輯，《2010 年彰化研究學術研討會——「彰化村史與社會變遷史研究」論文選輯》（彰化市：彰化縣文化局，2010），頁 95-96。
164. 國立臺灣博物館，《地圖臺灣：四百年來相關臺灣地圖》（臺北：南天，2007），頁 191。
165. 李明燕、陳文德，〈大肚溪南岸聚與對外交通的發展：渡船頭、國聖井與田中〉，頁 96。
166. 洪敏麟、屈慧麗，《犁頭店歷史的回顧》（臺中市：臺中市立文化中心，1994），頁 76。陳翠亭，《福山下的臺化街》（彰化市：彰化縣文化局，2008）頁 31。
167. 李明燕、陳文德，〈大肚溪南岸聚與對外交通的發展：渡船頭、國聖井與田中〉，頁 97。

座，船夫四人；臨時的渡船場則有七座，船夫四十六人，均屬個人經營，共九家，一年營業額為金 870 圓，實際收益為金 452 圓。¹⁶⁸ 這份資料雖然是日治初期的調查結果，事實上卻是清末以來的延續狀態。為求說明之故，茲將當時各支廳所調查其管內各渡船場的名稱、所橫渡之溪流、收費標準以及經營情形，說明如下：

（一）彰化廳直轄

彰化廳直轄的渡船場沒有一定的名稱，在彰化廳 羅堡田中央庄一端的貓羅溪，是由彰化通往臺中的要衝。本渡船場平常水淺，旅客都徒步涉水或利用輕便橋過溪，並不一定需要渡船。但在每年雨期，亦即六月、七月及八月的三個月份溪流漲水之際，就要臨時開設渡船場。當時需令他們取得許可，以供監督管理。渡船用的是中國式河船兩艘，一般有船員三名，水量特別大時需要增員到五六名。收取的金額為一人金六釐，挑夫含其貨物則為金七釐，轎一臺含轎夫共金二錢，牛或馬一頭含馬夫共金二錢，貨物每二十貫金一錢。雨季中的總收入為金七十圓，扣除成本金四十圓，收益為金三十圓。監督管理的辦法，並沒有另設規定，而由負責的巡查依其方便來行事。本渡船場在未來輕便鐵路撤回時，有必要成為常設，故應設下管理法，同時變更為公共團體經營。¹⁶⁹

引文中所述及，由彰化廳直轄，位於彰化廳 羅堡田中央庄一端，主要橫渡貓羅溪的渡船場，也就是前述自古以來連接半線街（彰化縣城）至葫蘆墩街道上的重要渡口，也就是位於今日 74 號東西向快速道路快官一霧峰線與環河橋交接一帶。

事實上，我們還可以從《臺灣堡圖》中的大肚溪沿岸，找到更多渡口的圖例。分別說明如下：

1. 塗葛堀庄——溪底庄、泉州厝庄（今伸港鄉境內）

從「臺灣堡圖」第 143 號「塗葛堀圖」可以發現，位於今臺中市龍井區境內的塗葛堀庄與本縣伸港鄉境內的溪底庄和泉州厝庄之間，隔著大肚溪相望，兩地交通主要以渡船往來，渡船口今址至今則已成為魚塢。

2. 中寮（今本縣彰化市）——渡船頭（今臺中市區里）

3. 國聖井（今本縣彰化市國聖里）——籃仔頭（今臺中市大肚區中和里）

（二）鹿港支廳

有關日治初期鹿港支廳管內的渡船場狀態，當時鹿港支廳的調查結果如下：

鹿港支廳轄下的渡船場稱為頂番婆渡，座落於彰化廳馬芝堡頂番婆庄和廖厝庄境界上，乃是橫渡從鹿港流往彰化的頂番婆溝。渡船所須橫渡的距離約為二十四公尺，使用兩艘竹筏、二名船夫。該渡船場初時是由頂番婆庄的庄民所開設，令其每月繳納金二圓，並令個人承包，並無特許年期等限定。其收費標準為每人金六釐，轎子一臺金三錢，挑夫連同貨物共金六釐。一年間的總收入為金壹佰圓，扣除成本六十四圓及繳納金二十四圓後，收益為金十二圓。該渡船場原本有架橋，但在明治三十一年遭洪水沖毀流失，曾召募有志者規劃再造，但需要一千五百圓的龐大經費，故最後並未實行，變成以渡船為交通手段。然此處為交通頻繁要道，架橋應有必要，未來應該架橋通行才是。¹⁷⁰

我們從《臺灣堡圖》中，可以找到引文所述及，位於彰化廳馬芝堡頂番婆庄和廖厝庄交界，橫渡頂番婆溝的頂番婆渡。

除此之外，我們也可以在《臺灣堡圖》200 號〈草湖〉中的漢寶園庄，發現橫渡濁水溪以連接漢寶園庄與塩埔庄的渡船口，也就是今日的臺十七線新寶二號橋附近。

（三）溪湖支廳

有關日治初期溪湖支廳管內的渡船場狀態，援引其調查結果如下：

溪湖支廳管內的渡船場稱為外四塊厝渡，乃是橫渡從溪湖通往二林的要路—濁水溪。屬個人經營，不需繳付公納金。渡船所需橫渡的距離平常約為 109 公尺，漲水時約為 218 公尺。平時利用竹筏一艘，搭配二名船員；漲水之際則需要四名以上船員。平時的收費標準為一人付金一錢，貨物一担金一錢，轎子一臺金五錢，漲水時則增為三至四倍，而且只收現金。該渡船場每年總收入為金一百五十圓，扣除成本二十圓，收益為一百三十圓。¹⁷¹

對照《臺灣堡圖》195 號〈溪湖〉，我們可以找到引文所述及，橫渡濁水溪的外四塊厝渡。

168. 「渡船取締二關之調查ノ件」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。

169. 「渡船取締二關之調查ノ件」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。

170. 「渡船取締二關之調查ノ件」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。

171. 「渡船取締二關之調查ノ件」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。

（四）北斗支廳

北斗支廳轄下共有六個渡船場，分別是橫渡北斗溪的北北斗溪渡、橫渡西螺溪的西螺溪渡船場、橫渡北濁水溪的北濁水溪渡船場、橫渡南北斗溪的南北斗溪渡船場和南埤頭庄渡船場，以及位於彰化廳東螺西堡埤頭庄的埤頭庄後面渡船場，皆為個人經營。茲將北斗支廳的調查報告，引文如下：

1. 北北斗溪渡

主要橫渡彰化廳東螺東堡饒平厝庄北之北斗溪，乃從北斗通往彰化的要道。橫渡距離約為 363.6 公尺，使用日本式渡船及竹筏各一艘，需要六名船員。本渡船場每年兩期於六、七、八三個月橋梁損壞之際開設，由個人提出申請許可後從事之，不需繳付公納金。其收費不定，每日從一圓五十錢乃至五圓左右。管理方法是令其公告收費標準，防止不當的收費要求，並確保乘客上下船時沒有危險，有時會令負責巡查加以監督。¹⁷²

2. 西螺溪渡船場

在流過彰化廳東螺西堡潮洋厝庄的西螺溪上，為從北斗到斗六地方的要道。橫渡距離約 110 公尺，使用竹筏二艘，船員六名。本渡船場每年於六、七、八三個月開設，平時溪流水淺，只要徒步就可過河。為個人經營，不需繳納公納金，收費為一人金二錢，貨物一件金三錢，轎一臺金五錢，只收現金。總收入約六十圓，成本則為三十圓。目前沒有一定的管理法，應設新管理法並以公期團體經營。¹⁷³

3. 北濁水溪渡船場

在流過彰化廳東螺西堡北斗庄的北濁水溪上，是從北斗到田中央的要道。橫渡距離約七十餘間，使用竹筏二艘，船員六名。每年於六、七、八三個月臨時開設，一人金一錢五厘，貨物一件金二錢五厘，轎一臺金四錢，只收現金。兩季中總收入約十圓，要成本三十圓。個人經營而未繳公納金，也沒有一定的管理法，應同前一併管理。¹⁷⁴

4. 南北斗溪渡船場

在流過彰化廳東螺西堡北勢蔡庄的南北斗溪上，是從北斗到二林的要道。橫渡距離約五十間，使用竹筏一艘，船員四名。每年於六、七、八三個月雨季時臨時開設，總收入金一百二十圓，支出為五十圓。收費以現金支付，一人金一錢，貨物一件金一錢五厘，轎一臺金四錢。個人經營而無需繳公納金。¹⁷⁵

5. 南埤頭庄渡船場

在流過彰化廳東螺西堡埤頭庄的南北斗溪上，是從北斗到二林的交通方式。橫渡距離約 545 公尺，使用竹筏二艘，船員八名。每年於六、七、八三個月雨季時臨時開設，總收入金八十圓，支出為四十圓。收費等與南北斗溪渡船場相同。¹⁷⁶

6. 埤頭庄後面渡船場

在彰化廳東螺西堡埤頭庄，是從北斗到小埔心的要道。橫渡距離約三百間，使用竹筏二艘，船員八名。每年於六、七、八三個月雨季時臨時開設，個人經營而無公納金，一人收費金二錢，貨物一件金三錢，轎一臺金五錢，牛馬一頭金四錢。兩季中總收入金一百四十圓，支出為九十圓。¹⁷⁷

172. 「渡船取締二關之調查ノ件」，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。
173. 「渡船取締二關之調查ノ件」，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。
174. 「渡船取締二關之調查ノ件」，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。

175. 「渡船取締二關之調查ノ件」，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。
176. 「渡船取締二關之調查ノ件」，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。
177. 「渡船取締二關之調查ノ件」，《臺灣總督府公文類纂》4841：1。

經濟志

交通觀光篇

HISTORY OF
CHANGHUA
COUNTY

第三章

臺灣開港後交通地位的轉變 (西元 1860 年至 1894 年)

本章旨在敘述咸豐 10 年（1860）以後，本縣因臺灣開港與南、北二元港口地位的形成，對於鹿港海運地位的影響，同時將述及此時本縣的陸路交通發展，以及鋪遞如何發展到郵政等主題。本章的時間斷限將從 1860 年臺灣開港，以迄光緒 21 年（1895）臺灣割日。相關主題如下：

- 一、開港後南北二元港口地位的形成與鹿港海運的衰退
- 二、開港後的本縣的陸路交通
- 三、從鋪遞到郵政

第一節 開港後南北二元港口地位的形成與鹿港海運的衰退

臺灣在咸豐 10 年（1860）開港通商之後，鹿港海運漸趨沒落，歸納其因，一為口岸淤沙問題漸趨嚴重，另一為開港後船貨湧入南北兩端的淡水與打狗，使鹿港的地位走向邊緣化。

一、淤沙問題下航務趨緩的鹿港

清代中葉以來鹿港口岸的淤沙問題漸趨嚴重，是鹿港航運衰退的主因之一。嘉慶中期，鹿港口門時常淤廢，商船由王功港（今芳苑鄉王功、博愛、和平、興仁、民生等村）出入。王功港為防海寇設有砲臺於港內。姚瑩撰《中復堂選集》載：

昔時鹿港口門最大，嘉慶中鹿港口門淤廢，商船由王功港出入，海寇不靖，建礮臺港內。¹

至道光年間（1821-1850），鹿港的淤塞仍未見改善，只有水深時才可入大船。《彰化縣志》載：

彰化港口，以鹿港為正口，然沙汕時常淤塞，深則大船可入，淺惟小船得到。²

在此情形下，閩斯總督孫爾準乃於道光 6 年（1826）奏請開五條港（海豐港）為正口，並擬以五條港取代鹿港。其奏摺中述及當時鹿港沙淤嚴重，須等候風向進港，進港後又無泊船之處的窘境：

五條港為諸水聚會，竟成巨浸。而鹿仔港水勢既分，沙淤流淺，其下皆有暗礁，港路甚為衍曲。凡由內地渡臺者，用西北風及至港口時，須待西南風方能進口，又無停泊之所。風色不順仍須退回，是以商船視為畏途，每有收泊五條港者。³

道光以後王功港亦淤積，商船皆由番仔挖（今芳苑鄉芳苑、芳榮、芳中、仁愛、信義等村）出入，再經由王功港而至鹿港。因此番仔挖成為鹿港的外口，王功港則為鹿港的內口。番仔挖也因此而繁盛一時。《中復堂選集》載：

道光以來，王功港口又淤，商船皆從番仔挖出入矣。番仔挖口闊水深，外有沙汕一道，自南而北，商船由此入口，由港內經王功港而至鹿港。故以番仔挖為鹿港外口，自東岸西至口門沙汕，遠約十里，至深水行大船處，約三里。岸上居民鋪戶頗盛。⁴

咸豐元年（1852），濁水溪氾濫，支流流向鹿港港口，流沙淤塞，大船不能出入，遂在港西二里處設新港稱沖西港，為鹿港之一部。⁵

同治年間，鹿港的外口番仔挖亦淤積。同治 12 年（1873），丁紹儀撰《東瀛識略》載：

近年沙汕漲坍靡定，漲則舟不能通，須泊二、三十里外；有時通利，亦沙線環繞，

非小舟引道不敢行。鹿仔港西南為三林港，俗稱番仔挖；再南為海豐港，近已淤塞。⁶

因鹿港溪淤淺，而使商船泊於鹿港口外的沖西港，亦因沙汕，而阻礙貿易。《臺灣府輿圖纂要》載：

溪口船隻不能停泊，所有鹿仔港口商船均泊於口外之沖西港，在沙汕之內，離岸八、九里至十餘里不等；為商賈輻輳之區，誠要害也。⁷

沖西港雖有害商賈聚集，然當時彰化沿海暗汕包裹，各港均出入不便，沖西港為水流匯眾出海之處，商船仍由此入口而分泊於各港。《臺灣府輿圖纂要》：

唯南自西螺口外起，有暗汕數條向北包裹，至鹿港前面止。北自大甲溪起，亦有暗汕數條向南包裹，至鹿港前面止。中間兩沙對峙，名沖西港。澳南北之水，均匯流於此而出海，名曰「諸水朝宗」。外來商船，亦由此入口而分泊於各澳；乃海洋之第一要口也。

光緒年間鹿港的淤塞也未見改善。《臺灣地輿全圖》載：

西南面海，有鹿港（別名沖西港），又有番挖港、福安港、王功、二林等港；均沙痕盤曲，僅通商船，為洋船所不易入，亦不能久泊。⁸

日本治臺翌年（1896），載重百石以上之夾板船只能停泊於距海岸 5、6 華里之外的海上，7、8 百石以上之船舶也只能靠近到 7、8 華里處。⁹至明治 31 年（1898）濁水溪改道後，鹿港的港口機能已漸衰退。¹⁰

二、開港通商後邊緣化的鹿港

鹿港衰退的另一個主因為清末開港對外通商之後，臺灣南北兩端的淡水與打狗因對外貿易而興起，使位居中部的鹿港邊緣化，貨運量大減而趨於沒落。

1. 姚瑩，《中復堂選集》，頁 80-81。
2. 周璽，《彰化縣志》，頁 201-202。
3. 中央研究院歷史語言研究所編，《明清史料·戊編》（南港：中央研究院歷史語言研究所，1972），頁 169。
4. 姚瑩，《中復堂選集》，頁 80。
5. 葉大沛，《鹿港大事記》，《臺灣文獻》37：2（1986.06），頁 5。戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 4。

6. 丁紹儀，《東瀛識略》，頁 52。
7. 不著撰人，《臺灣府輿圖纂要》，頁 235。
8. 不著撰人，《臺灣地輿全圖》，頁 38。
9. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 5。
10. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化縣北斗鎮：北斗鎮公所，1997），頁 493。

1860 年代開港通商後，清治前期臺灣與中國大陸間官方所開放與非官方對渡的航運與貿易，至此階段開始產生重大之變化。臺灣從以交換物資與勞務的進口「開發中區域」，逐漸進入所謂「已開發區域」。¹¹而開港通商不僅擴大臺灣對外貿易的出口量及通商貿易地區外，同時也對原有的經濟制度與航運貿易方式產生極大的衝擊效應。¹²

根據戴寶村的研究，自咸豐 8 年至 9 年（1858-1859）的天津條約與北京條約簽定後，清廷被迫開放臺灣的淡水港、安平港，臺灣被納入了國際經濟體系之中，推動了茶、糖、樟腦等農產商品的生產。雖然對外貿易與傳統的對岸貿易同時進行，但港口使用所顯示出來的商品交換與流通模式已經在結構上造成臺灣區域空間的兩極化，即貨物的出口已經日漸集中於淡水、打狗兩港。另一方面，由於納入國際市場，北部貿易量漸增，造成清末臺灣經濟重心的北移，淡水取代打狗，為臺灣最重要的貨品輸出港。¹³整體經濟的轉變與港口淤積，使鹿港航運不振，例如分佈於集集、埔里、林圯埔一帶的樟腦，則視季風決定運往淡水或安平出口，通常冬季由安平出口，夏季由淡水出口。¹⁴至於鹿港、彰化所消費的鴉片，大部分也是由淡水進口。¹⁵

例如樟腦專賣制度，樟腦在此階段中為臺灣出口品中價值最大宗，同時也是引起涉外糾紛最多的出口商品。樟腦收入對於當時臺灣財政有其重要性，是以外商與臺灣道臺締約，壟斷了臺灣樟腦之貿易。¹⁶咸豐 11 年（1861），臺灣實施「樟腦專賣」，¹⁷在開埠前，臺灣沿海各海口，皆可進行獲特許的樟腦交易，且樟腦貿易之權操諸洋商之手。開埠以後，由於「樟腦的需要量激增，接近四口的樟樹大都被砍完，祇好向深山及中部覓取樟樹。……陸上運費增加，消費者又不願意負擔此額外增加之成本，外商頗感不便，企求在中部另闢港口。」故當同治 4 年（1865）臺灣南北海關成立之後，清朝開始嚴禁在未開港的港口貿易，鹿港、梧棲、後壠等地頻頻發生洋商樟腦被扣的事件。因為臺灣開埠後，北部只限雞籠、滬尾兩口洋船可以停泊貿易，致使運輸成本提高，樟腦貿易沉寂一時。此時買辦興起如「洋行買辦即乘此空檔，接掌洋行之樟腦貿易權。這些買辦，……聯合向道臺繳納巨款，請求道臺將樟腦收歸政府專賣，再由他們承包。」而同治 3 年起至同治 8 年（1864-1869）止，則是經由道臺指派專員負責經營。同治 8 年（1869）廢

止專賣後，洋商恢復對此貿易的控制，但為期不過三年，便又失去控制優勢。¹⁸光緒 3 年（1877）以前，臺灣樟腦左右著世界的市場，此為外商來臺貿易的主要動機之一；¹⁹同時也是開港通商後，影響臺灣港口對外航運與貿易重大轉變要素之一。²⁰

蔡昇璋指出，從港口航運方面觀之，道光 6 年（1826）之後，臺灣與中國大陸間五口對渡之模式業已確立，雖有因正口口門淤塞，不便船舶航行，改以泊船條件較佳之「外港」代其轉運接駁，續行其對航通商貿易；不過，此對渡航運與貿易型態，在基本上，仍沒有太大之改變。可是，在 1860 年代後，臺灣開放港埠准予外人通商，此舉不僅改變以往清臺間通航貿易之關係外，同時也改變了臺灣港口的航運模式與空間結構分佈。除原先之鹿耳門、鹿港、八里坌、五條港及烏石港等五正口之外，尚有臺灣（安平）、滬尾（淡水）、打狗（高雄）、雞籠（基隆）等四口對外開放通商，並准予外國商船進入裝載貿易。所以，在開港通商初期，臺灣南部貿易頗有進展，其貿易額是為淡水的兩倍；²¹但隨國際市場的需求及臺灣自然環境等影響，根據市場動向所決定耕種的農產品，²²遂致臺灣南北貿易與經濟地位產生巨大之變化。臺灣北部經濟地位不斷提高，茶、樟腦的重要性隨高度「市場取向」之國際貿易需求而提高，「北部茶葉、中部樟腦、南部蔗糖」成為臺灣主力的對外貿易產物，但因開港通商後，清廷宣布「除了淡水、雞籠、安平、打狗之外，其餘港口皆禁止外人通商」，²³又因樟腦出產於臺灣中部，遂而有上述鹿港、梧棲、後壠等地，發生洋商樟腦被扣所衍生之樟腦糾紛事件。²⁴

第二節 本縣開港後的陸路交通

臺灣於 1860 年代開港之後，本縣的陸路交通路線與清治前期並無太大改變，路線變更僅有他里霧（今雲林縣斗南鎮）至本縣北斗鎮之間的道路，放棄原經西螺（今雲林縣西螺鎮）、三條圳（今本縣溪州鄉）的舊線，改經荊桐巷（今雲林縣荊桐鄉）、樹仔腳（今雲林縣荊桐鄉）前往本縣北斗鎮。²⁵

11. 王業鍵，〈清代經濟芻議〉《食貨月刊》2：11（1973.02），頁 548。
12. 張明雄，〈晚清時期臺灣通商口岸的開放與社會經濟的變遷〉《臺灣文獻》42：3、4（1991.12），頁 6。
13. 夏鑄九，〈空間形式演變中之依賴與發展——臺灣彰化平原的個案〉，收於《空間、歷史與社會》（臺北：臺灣社會研究雜誌社，1995），頁 177-180。
14. 戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000.06），頁 11。
15. 林滿紅，〈茶、糖、樟腦業與晚清臺灣〉（臺北：臺銀經濟研究室，1978），頁 61-69。
16. 葉振輝，〈清季臺灣開埠之研究〉，頁 19。
17. 戴寶村，〈清季淡水開港之研究〉，頁 90。

18. 葉振輝，〈清季臺灣開埠之研究〉，頁 225-226。
19. 林滿紅，〈茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷（1860-1895）〉，頁 34。
20. 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，中央大學歷史研究所碩士論文（2008.07），頁 58。
21. 戴寶村，〈清季淡水開港之研究〉，頁 38。
22. 薛化元，〈開港與清末臺灣經濟社會變遷的探討（1860-1895）〉，《臺灣風物》32：4（1982.12），頁 4-5。
23. 林子侯，〈臺灣開港後對外貿易的發展〉，《臺灣文獻》27：4（1976.12），頁 58。
24. 蔡昇璋，〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 61。
25. 黃智偉，〈統治之道：清代臺灣的縱貫線〉，國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文（1999 年 6 月），頁 295。

關於開港後本縣的陸路交通路線與路況，可從美國駐廈門領事李仙得（Charles W. LeGendre, 1830-1899）於光緒元年（1875）所寫《臺灣紀行》（Notes of Travel in Formosa）一書，²⁶ 得到相當的瞭解。李仙得以美國領事、專業地質學家及旅行家等多元身分，曾 8 次造訪臺灣，《臺灣紀行》為其最後一趟臺灣旅程的詳細記錄。李仙得此次旅程是由臺北往臺南行進，同治 8 年（1869）年 12 月期間途經本縣，對於本縣當時的交通路線、自然環境與人文景觀有著詳實的記述，有助瞭解開港後的本縣陸路交通的具體狀況。

李仙得與同伴於同治 8 年（1869）年 12 月某日上午 11 點 25 分離開大甲，往西南方朝本縣行進。他在《臺灣紀行》書中提到道路兩側土地都經高度開墾，呈現極為豐饒的面貌。李仙得等人在 1 點 52 分時抵達牛罵頭（今臺中市清水區）。接著再渡過幾條小溪流與大肚溪後，於當日晚上 8 點時抵達彰化城。²⁷ 由此可知，當時從大甲徒步走到彰化城，路程約為 8 個小時。此外，李仙得從大甲到彰化城的路上，路過許多位於海濱的城鎮與村莊，如大安港、高美與梧棲，²⁸ 由此可以推斷他走的路線為海線之路。

李仙得提到彰化城是個很大且有城牆圍繞的城鎮，因鄰近樟腦與茶葉產區，地位極為重要，中國的貨物經由梧棲輸入彰化城。彰化平原盛產稻米、甘蔗、花生、甘薯與藍靛。稻米一般就供此地帶食用，蔗糖則運送到打狗和臺灣府去，以輸出到中國海港，甚至到舊金山去，藍靛則運送到中國本土。²⁹ 李仙得也提到藍靛的運輸過程，從中可窺見當時以苦力肩挑或手推車進行陸路貨運的情形：

藍靛是以半液體狀態，用一個大木桶，或用當地的手推車承載，或由苦力扛負，來運送到梧棲去。若由後者，那是將木桶懸掛在約 6 英尺長的細竿中央，而將竿的兩端擱在兩苦力肩上。蔗糖則裝在用劈竹編製的籃內，以跟藍靛同樣的方式來運送。2 個人能扛 1 桶藍靛或 2 籃蔗糖。³⁰

26. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》（臺南市：臺灣歷史博物館，2013.09），頁 93-100。
27. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》，頁 93-94。
28. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》，頁 97。
29. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》，頁 96。
30. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》，頁 97。

李仙得一行人在彰化城內過夜後，決定於翌日一早再度上路，但因抬轎的苦力前晚抽鴉片導致身體困倦，無法起身他們下床，嚴重延誤了行程，讓他有感而發，在書中述及這群抬轎苦力墮落的日常生活與卑微的社會地位。如下引文：

在中國社會階層中，抬轎苦力是最墮落的一群。一般來說，他們無家無友，染患此上癮的惡習。他們只有「人」這個空名而已。他們一天工資 5 毛錢，都交予工頭。一般都欠那工頭很重的債。要防他們騷動搗亂，此人只要威脅他們，若惹麻煩就交由滿清官吏處理，這就足夠了。因在牢裡，他們將遭受可怕的待遇，活不了一個星期。工頭供應鴉片和衣食來換取其勞力。他們在工頭面前的地位，比幾年前我們的奴隸在其主人面前的還要差。在中國較好階層裡，就連狗所受到的待遇也比這些苦力的好些。他們被其同胞排除在社會之外，甚至不准跟僕人混在一起。他們完全自生自滅。當旅人在路途中不得不向某些農家求宿時，轎夫會被放到農舍無人會想到去照看的某個角落。若連這都不成，他們就會被逼得只有整夜留守門外了。轎夫與小丑合成一個賤民的階層。其子女不得享有其他所有的人都能享有的特權，如通過科舉考試，或得到官職，除非能先以某些特別巧妙的辦法來為其出身贖罪。不過，在這兩者之間，中國人說抬轎苦力絕對是最低層的。當下了命令也付了錢時，轎夫還得為那些小丑抬轎呢。³¹

其後，李仙得於早上 7 點 45 分從彰化城啟程，朝西南方走，穿過經一片經高度開墾的廣大平原地帶，種植著茂盛的水稻、甘藷、花生與馬鈴薯，後於下午 1 點 37 分，進入寶斗（今本縣北斗鎮）。下午 2 點 15 分離開寶斗，不久後來到虎尾溪（今濁水溪）流經之地帶。李仙得在此描述當時人欲渡過濁水溪的困難：

在虎尾溪流經的那塊狹小土地上，無任何耕種。土壤為深黑色沙的混合物，由研碎的板岩與泥土所形成。其中可見到大量的各種尺寸的小塊石英。雨季時，這些河流速度極驚人，攜帶岩塊、黏土、樹與草等。這些東西因波浪而相互擠壓碰撞，就如在一巨型的碾碎機裡一樣，在海裡形成一種物質。之後，被生命的另一力量，即毀滅之力，也就是在那地帶如此頻繁的地震，而在近海岸處舉起，一點一點地添增此原本已非常寬闊的平原的範圍。在這些情況下，涉過溪流極為困難。³²

31. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》，頁 98-99。
32. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》，頁 99。

並記錄當地人如何使用長藤渡溪與過去荷蘭士兵渡溪的情形：

當地的人以緊抓一條很堅實的長藤來過溪。此長藤就在雨季將臨前，放置在最方便大眾跨越河流的各個不同處，讓他們盡力將自己拽過去。不過仍常有不少人被急流之沖力捲走而淹死。La Moriniere（拉莫里尼埃）說，這些溪流對荷蘭人佔有此島的努力造成極大的障礙。暴雨造成的氾濫，主要在往南的方向，相當妨礙其軍事行動，除了 11、12、1 月以及 2 月為例外，因這是福爾摩沙的旱季。他說，2 月以後，溪流變得極寬，其水流極強，而變得完全無法通行。在冬季的月份裡，則會分開，成為只不過是支流而已，僅少數超過 20 碼寬的。他說到其中一條，就其敘述，我認為那指的是北港溪，則幾達 1 里格（約等於 3 英里）的寬度。同時，在有些地方，深到能容大型船隻上溯。然即便很寬，當地人，無論男女，都會在溪內游泳，毫不猶豫。他們泳技極好。當荷蘭兵想過河時，4 個當地人會在肩上架著一把小椅子，讓一個兵士帶著其武器坐上去，然後他們就將此兵扛過河去，而一點也不會讓其沾濕。³³

李仙得一行人在轎夫協助下，尋找水淺的溪槽處徒步涉溪而過，於下午 2 點 39 分抵達大虎尾溪河灘南面，共耗時 21 分鐘，李仙得由此估計其寬度約 1500 碼（1 碼 = 0.9144 公尺）。³⁴

第三節 從鋪遞到郵政

臺灣之郵政源自中國，明時有驛遞與鋪遞，前者利用馬匹傳遞，後者則用徒步傳遞。鄭成功來臺後，承襲明制，但因臺灣不產馬，故只設鋪遞。康熙 22 年（1683）清兵攻取臺灣後，駐臺兵房依照大陸舊制創辦「鋪遞」，傳遞軍書，首在三縣設置鋪遞，即臺灣（今之臺南）、鳳山、諸羅（今之嘉義），次及彰化縣、淡水廳、以至噶瑪蘭（今之宜蘭），其中彰化縣轄有七鋪，「半線鋪」即是其中之一。鋪遞的工作，主要有郵件收發登記、指揮和分派鋪兵擔任傳遞郵件事務、傳送各官署衙門文件等。此時鋪遞制度的

33. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》，頁 100。
34. 李仙得 (LeGendre, Charles W.) 著；費德廉 (Douglas L. Fix)、蘇約翰 (John Shufelt) 主編；羅效德、費德廉中譯，《李仙得臺灣紀行》，頁 100。

郵路，由臺南至彰化以「犢車」為交通工具，彰化以北，漸進入荒蕪地域，故以步行或渡溪。鋪遞對郵件傳遞固有助益，但管理鬆散，緊急要務屢有延誤或未竟其功。³⁵

官方的郵遞還有一種汛塘郵遞系統。汛和塘是軍事機關的基層單位，駐紮全臺，除維持地方治安外，亦負責郵遞，只不過是屬於軍事系統的，所以汛塘郵遞也可說是狹義的「軍郵」。³⁶ 鹿港於康熙年間即設有水師汛，乾隆年間又逢開港，其水師汛應有郵遞的功能。此外，由於臺灣僅正口能與大陸通航，因此不管文武職的文報郵遞，均須經正口由渡海夫遞送，並以各正口維持多條遞送路線，使文報能迅速傳遞。³⁷《清宣宗實錄》記載：

查臺灣傳遞文報，向分三口；一由鹿耳門遞至廈門收口，一由鹿港之番仔寮遞至蚶江收口，一由淡水之八里坌遞至五虎門收口請仍照舊章，分作三口遞送，期免遲誤。³⁸

根據謝英從的研究，臺灣鋪遞制度，自康熙迄至同治年間，行之既久，管理廢弛，鋪兵藉故稽延，糾正不易。³⁹ 到同治 3 年（1874），日本人侵襲琅嶠牡丹社，清廷派福建船政大臣沈葆楨為欽差大臣，渡臺督辦軍務，除處理牡丹社事件外，頗有新的革新措施，其在郵遞方面為「改鋪為站」，將原來所設的鋪，改制為站書館。⁴⁰ 每站負責人由鋪司改稱為「書吏」，原有的鋪兵則改稱為「跑勇」或「跑兵」。⁴¹《淡新檔案》記載這次改革係依照「內地辦理軍務章程」相關規定辦理，每 30 餘里設立腰站一所，每站置書吏一名，負責登載洋務相關公文於循環簿；跑勇 6 名專司傳遞洋務公文，由淡水廳至噶瑪蘭及彰化，限兩日內送達。以艋舺站為例，當時的書吏為陳聯陞，勇夫有劉嘉、陳永、藍廩、王穆、賴保、莊溪等六人，⁴² 所需費用為書吏月給工資紙飯錢 6 元、油火及火把等 4 元、勇夫工資行糧每名 6 元、循環簿及棉紗等 1 元、勇夫每名草鞋 230 文。⁴³

光緒 3 年（1867）清廷出使英國大臣郭嵩燾，奏准清廷在上海成立文報局，專門經營駐英使館和國內來往的文報和私人信函物件。光緒 3 年（1868）前後，福建巡撫丁日

35. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》（彰化市：彰化市公所，1997），頁 448。
36. 曹潛，《中華郵政史·臺灣篇》（臺北市：交通部郵政總局，1981），頁 47-48。
37. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 40。
38. 臺銀經濟研究室編，《清宣宗實錄選輯》，頁 514。
39. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》（彰化市：彰化縣文化局，2002），頁 40。
40. 晏星，《中華郵政發展史》（臺北市：臺灣商務印書館，1994），頁 225。
41. 《淡新檔案》，第 151027 之 3 號。
42. 《淡新檔案》，第 151027 之 6 號。
43. 《淡新檔案》，第 151021 之 6 號。

昌為了加強臺灣地區的文報遞寄，比照郭嵩燾的辦法，在今臺南的臺灣府成立文報局，利用海上來往航行船隻和大陸各口岸互寄文報。⁴⁴

光緒 7 年（1881），岑毓英奉派出任福建巡撫。岑氏接任巡撫之後，從馬尾出發渡臺，由基隆登岸，實地履勘巡閱，督辦防務。勘查期間，為求與省署來往文報及廷寄批摺快速傳達，票示所屬於基隆成立文報所。基隆文報所成立之後，臺灣北部地區各街門，和福建省城以及大陸各口往來文報的寄遞，都經由基隆轉發。同年 11 月，改為基隆文報局。其後，文報局移往臺北，改稱為臺北文報局。⁴⁵ 光緒 14 年（1888），福建臺灣巡撫劉銘傳為改善臺灣地區的郵傳，充裕財政，加強建設，兼利民眾寄遞郵件，於國家郵政開辦之前，在臺灣創辦現代化郵政，發行郵票，收寄民間郵件。

劉銘傳首先於光緒 13 年（1887）12 月扎委電報總局總辦道員張維卿，妥議仿照西洋郵政章程辦法，變通及裁撤臺灣驛站。張維卿當即進行籌劃，按照臺灣原設驛站處所，分別核實裁減或增添，並參照撫署發下的郵政辦法條目和西洋郵政章程，研擬新式郵政章程草案及「郵政票式及各站圖記暨各署營局所編立字號」，依照扎示，詳請劉銘傳批示。⁴⁶

劉銘傳將張維卿所擬創辦臺郵辦法草案，予以修正核定，合併為臺灣郵政條款 16 條，於光緒 16 年（1888）1 月 30 日正式公告，2 月 10 日起開辦，告示全文如下：

臺灣郵政總局 為出示曉諭事，奉

爵撫憲劉札開照得臺灣各縣向設驛站，現擬變通裁撤，仿照郵政章程辦法，仰即遵照悉心參酌妥議覆辦等因，當經本總局遵將

憲擬郵政辦法條目十二條，并妥議推廣十二條詳覆在案。茲奉

憲批據詳并摺，均悉所有推廣擬增各條暨總局事宜，尚為妥洽，其恆春原設之萬里得等站，及各縣未留之腰站，應即裁撤，餘俱照議辦理。仰即議定日期稟報開辦。一面將稟定章程先期出示曉諭，并候通飭各地方衙門、暨各防營局所，一體遵照，繳各摺存等因，奉此本總局擇於二月初十日，即在臺北府城設局開辦郵政事務，其一切章程均照條目辦理。至於商民人等，亦准就於各該處郵站，照章買

票附遞信件。合行列條出示曉諭為此示仰全臺軍民商賈人等知悉。爾等如有由站附遞信物者，務須遵章買票，一體轉遞，倘有貽誤，挨站查究，失物照賠，各宜凜遵毋違特示。

計開條款

一 刊刻空白郵票，分給署、局、營、所及沿途郵站，所用繁多，即以署、局、營、所、郵站地名上擇一字編立字號，以便稽查，撫轅即編「撫」字，餘此類推。各署、局、營、所用去若干，每月彙報總局一次。各該站書一旬一報本館各該衙門，由本管衙門一月一報總局。

一 此項空白郵票，應由局按郵站地名擇一字編號，移送鎮署，鎮署分給站書時，需認明字號分發，以專責成。惟站書雖係土著有身家之人，然貧苦居多，既經分售郵票，而就收價與所遞信銀，皆有銀錢經手之責，現今每旬將所售郵票號數、應收票價若干、若每日卯未兩班遞過銀信件數、收發日程時限，詳細聲明，按程申報本各該管衙門。各該管衙門月終彙送總局備查，不准藉口遲延。

一 臺站地段里道，應以此次改設站地為定，腰站不計，如路在一站以內，信重一兩以內者，粘票一張，票價收錢二十文。如遠至兩站以內，信重在一兩五錢以內，應加票一張，加票價錢二十文。至旁站如新竹之三叉河、大湖；彰化之南投、葫蘆墩、單蘭；埔裏社之集集、水裏社；埤南之埤南蔡、北絲蘭等處，文報稀少，站夫照正站減半，商民郵遞函信，票價自應加增，每張每站票錢三十文，信重分兩亦應照加；一兩以外，每五錢加錢三十文。至商民私函，遞送南北中內山一帶，遞至末站，接遞何處，應按一里加力錢十文。如送到埤南之北絲蘭站，由北絲蘭站轉遞何處，即每里取錢十文，餘以類推。有站地方，不准藉口私收。

一 沿途旱路，有站有稽，日有兩班，中有三時，既經按站加票、加價，無論風雨，定可到站，自無延誤。惟查沿途溪河間阻，或遇雨水積漲，不無阻隔。站夫積習，每逢耽誤要公，動行藉口疾病、水漲、天雨等情，此番改辦伊始，應責成該管官弁，隨時認真稽查，如遇春夏水漲時，水退即遞，不得藉詞延誤。

一 總局設臺北，即以臺北文報局為總站。臺內改設郵政，接遞文報，應照局章；海內來往公文，仍照舊接收發遞各衙門。臺南即以臺南文報局為總站，按照臺北文報局辦理。

44. 晏星，《中華郵政發展史》，頁 225-226。

45. 晏星，《中華郵政發展史》，頁 226。

46. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 41。

一 由營派各站頭目、站書、兵丁，務須由各該管衙門造具年貌、籍貫、箕斗冊，送總局備查。

一 各站收發郵票，務照票上填註年、月、日、時，或收或發，載之於簿，以便按旬申報各該管衙門。各該管衙門月終彙報總局。

一 票根字號，各站應照填寫，按旬申報各該管衙門時，票根隨繳。各署、局、營、所及各該管衙門月終彙報總局時，票根亦應同繳，以備查考。

一 程限應宜核定，里道嚴示限制。查臺地站道遠近不等，每日自卯至酉，足有六時，每時限遞十九里，計一日六時，可遞一百四十里，應免偷安諉卸。

一 南北正站，每日卯酉兩班，街遞處所，應指定站地，以專責成。自臺北總局發遞南路者：譬如卯刻由總站發遞，限午末到中壢站。中壢未刻發遞，限酉刻到新竹竹塹城站。竹塹城站卯刻發，限午末到後壠站。後壠站未刻發，限酉刻到大甲站。大甲站卯刻發，限午末到彰化城站。彰化城站未刻發，限酉刻到張熙厝站。張熙厝站卯刻發，限午末到嘉義城站；嘉義城站未刻發，限酉刻到茅港尾站。茅港尾站卯刻發，限午末到臺郡城站。臺郡城站未刻發，限酉刻到鳳山城站。鳳山城站卯刻發，限午末到枋寮站。枋寮站未刻發，限酉刻到恆屬楓港站。楓港站卯刻發，限午末到恆春城站。臺北總站發北路者：總站卯刻發，限午末到基隆站；基隆站未刻發，限酉刻到頂雙溪站。頂雙溪站卯刻發，經過大里簡腰站、頭圍腰站，限酉刻到宜蘭縣城。以上各站，或收或發，或來或往，一體照限謹遞。如查核月報冊內何站所遞文件程限不符，從嚴查究。

一 站途較遠者，宜設腰站，以卸兵力。如臺北總站至中壢，應留桃仔園為腰站，來往接遞，以期捷速。中壢至竹塹，應留大湖口為腰站。竹塹至後壠，無須腰站。後壠至大甲，應留吞霄為腰站。大甲至彰化，無須腰站。彰化至張熙厝，應留挖仔街為腰站。張熙厝至嘉義，應留大埔林為腰站。嘉義至茅港尾，應留急水溪為腰站。茅港尾至臺郡城，應留看西為腰站。臺郡城站至鳳山，應留橋仔頭為腰站。鳳山至枋寮站，應留東港為腰站。枋寮至楓港，無須腰站。楓港至恆春，無須腰站。北路自郡城總站至基隆，應留水返腳為腰站。基隆至頂雙溪，應留龍潭堵為腰站。頂雙溪至宜蘭，中間大里簡、頭圍，均留為腰站。其餘除正站外，未留為腰站者，應遵裁撤。

一 傍站如：宜蘭之利澤簡站、蘇澳站。淡水之滬尾站。新竹之三叉河站、大湖站。

彰化之南投站、葫蘆墩站、單蘭站。埔裏社廳之集集站、水裏社站、埔裏社站。內有道里已定者，又有道里未定者，總以按一時遞十九裏為限，查核各該管衙門每月月冊內各站所遞程限不符，從嚴查究。

一 粘票張數多寡，應宜核定。如臺北郡總站發至南路者，粘票一張，遞至中壢站。中壢接遞，又粘一張，中蓋縫章，餘以類推。如商民信件，無論何站接遞，每粘票一張，取錢二十文，挨站照算。如臺北總站發到新竹縣城者，計兩站，應收票錢四十文。分兩加重亦照算，餘以類推。其信件送至何處，須要在接收信件之站，全收票錢，不能挨站零收。

一 收公文及商民信件，分兩未便較論分厘。如九錢重者，九錢數分重者，均算一兩。不滿九錢者，均算五錢照加。如四錢數分者均算五錢，不滿四錢者不算，以昭公允。

一 腰站專為接遞起見，不給空白郵票，只需字識一名能掛草號者，責任較輕，薪工應照正站酌減。兵役亦照正站減半。其時刻應由來往正站稽查。倘時限不符，即時登記，以便查究。

一 恆春以上發遞內山埠南文報，其設站處所，仍由屯番接遞，一體照舊辦理，以免疏虞。

光緒拾肆年正月三十日給

告示發實貼⁴⁷

依此告示內文可知，位於本縣的挖仔街腰站在這次的改革中，因為地位重要而被保留下來。腰站的功能是考量正站與正站之間，路途過於遙遠，為體恤跑兵的體力，並期傳遞迅速，故有腰站之設。挖仔街腰站位於彰化城站與雲林縣張熙厝站之間，它的功能在於接遞彰化城站及張熙厝站的公文。彰化縣城南下的公文，由彰化城的跑兵送至挖仔街腰站，再由挖仔街腰站跑兵傳遞至張熙厝站。⁴⁸

腰站的配置和位於支線的旁站相同，設頭目 1 名、跑兵 4 名，由綠營派撥應用，跑兵每小時限遞 19 里，頭目日給津貼口糧銀 6 分、兵丁日給津貼口糧銀 3 分。腰站專責

47. 〈臺灣郵政總局告示〉，轉引自曹潛，《中華郵政史·臺灣篇》（臺北市：交通部郵政總局，1981）。

48. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 46。

傳遞，故不販售郵票。地位比腰站重要處所設正站，如彰化城為縣衙所在地，故設正站。正站由業務量多且地位重要，故規模大於腰站及旁站，其配置為頭目 1 名、跑兵 8 名，並雇用書識 1 名，販售郵票及其它郵政業務，每月給工食 11 元，高於旁站的 8 元 5 角。郵資的計算方式為郵件在 1 兩以內，寄遞路程在 1 站以內，每件黏貼 20 文郵票一張；郵件重量在 1 兩 5 錢以內或遞程超過 1 站者，加貼 20 文郵票一張。⁴⁹

考核方面，相當嚴格，跑兵進出各站，都明訂時限，除沿途溪河遇春天水漲時，可得暫停外，務須水退即遞，不得藉詞延誤，違者重懲，如新竹縣跑兵吳瑞啟私自雇替，導致遺失公文，即被判就地正法。⁵⁰

從各站的位置來看，挖仔街對外交通，北上可經彰化城站、大甲站、後壠站、竹塹城站、中壢站到達臺北；再由臺北經基隆、頂雙溪站、至宜蘭縣城。往南經由張熙厝站、嘉義城站、茅港尾站、臺郡城站、鳳山城站、枋寮站、楓港站、恆春城站，以上皆是正站。若把腰站、旁站計算在內，尚可通往：桃仔園、大湖口、吞霄、大莆林、急水溪、看西、橋仔頭、東港、水返腳、龍潭堵、大里簡、頭圍、利澤簡、蘇澳站、滬尾、三叉河、大湖口、南投站、葫蘆墩、罩蘭站、集集、水裏社。欲往臺東、花蓮，則由東港走三條崙道路，經三條崙、歸化門、六儀社、大樹前、大樹林、出水坡、溪底、巴壟衛、大得吉、軒子崙、大麻里、知本社，到達埤南（今臺東）。由埤南西北至白石口、擺那擺社、鹿寮、鹿寮埔、雷公火社、新開園、大陂、公埔、大莊、璞石閣、迪街、水尾、大港口、石梯莊、八里環、公社，最後到達花蓮港。⁵¹ 所以當時挖仔街可以通往全臺各地。⁵² 劉銘傳實施新郵政之後，根據當時的統計，每年撙節銀一萬兩，⁵³ 可見劉銘傳的改革相當成功。⁵⁴

此外，光緒初年，清廷為改革傳統的驛傳制度，以適應時勢變遷與駐外使館的實際需要，因而先在國際口岸設立文報局。其主要任務是指定專責人員，辦理收發和經轉國內外來往的郵件，類似今日的國際郵件轉口局。文報局並不辦理郵件的寄遞，國內的郵遞仍依賴原有的驛遞，國外部份則委託外洋輪船。臺灣從光緒 3 年（1877）先後於臺南、臺北設立文報局。由於往來便捷，官方文報亦多由此溝通大陸內地。中法戰爭爆發後，

臺灣與清廷的海路文報，暫時仰賴廈門和福州兩文報局，代轉發天津，再送北京。及法軍封鎖臺灣，臺南、臺北兩文報局海路不通，由廈門、福州轉發的方式斷絕。為因應實際需要，在鹿港與泉州分別設立文報局，名義上稱為「道濟公棧」，利用帆船與小輪船航行。因此鹿港道濟公棧，可說是臺灣第三個文報局。⁵⁵ 戰爭結束後，臺灣海口馳封，臺北、臺南兩文報局恢復與大陸各口互通文報，道濟公棧也就走入歷史。⁵⁶

除上述官方的郵遞外，民間則有所謂的課擔兼辦郵遞。課擔開始於咸豐 8 年（1858），原是政府的鹽館指定專運鹽克的一種民間運輸事業，政府給予保護支持。其後由於課擔帶運安全可靠，課擔的運輸遂擴及一般貨物。課擔的頭家稱為「課擔頭」，課擔頭視承運的貨物、郵件已累積相當數量時，即編成擔工隊伍，由押擔監運，向目的地出發。鹿港至臺南間的擔工隊伍，人數可多達數十人。⁵⁷

49. 〈臺南府轉行全臺郵政局驛站改辦郵政支數清單〉，收於《劉銘傳撫臺前後檔案》（臺北：大通書局，1960），頁 184-186。

50. 〈臺灣郵政總局奉巡撫劉銘傳批詳處理站兵吳瑞啟遺失公文事件吳瑞啟就地正法並簽差緝王傳到案轉飭新竹縣〉，光緒 14 年（1888）4 月 15 日，收於《淡新檔案》，第 11323 號。

51. 胡鐵花，《臺東州採訪冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1993.06），頁 3-4。

52. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 46。

53. 〈臺南府轉行全臺郵政局驛站改辦郵政支數清單〉，頁 186。

54. 謝英從，《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》，頁 47。

55. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 41。

56. 臺銀經濟研究室編，《清宣宗實錄選輯》，頁 70-75。臺銀經濟研究室編，《清德宗實錄選輯》，頁 163。

57. 臺銀經濟研究室編，《清宣宗實錄選輯》，頁 54-55。戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 40。

經濟志

交通觀光篇

HISTORY OF
CHANGHUA
COUNTY

第四章

日治時代本縣的公共交通、郵 電事業與機場

(西元 1895 年至 1945 年)

本章的時間斷限將從明治 28 年迄昭和 20 年（1895 — 1945）太平洋戰爭結束為止，論述的主軸將特重殖民政府基於統治的需要，所展開對本縣交通的各種發展，例如交通法規的制訂、鹿港特別輸出入港的設立與發展、公私營鐵道的建設與影響、道路交通的建設與公共巴士的登場、旅遊的推廣與旅遊交通路線的形成、郵電機關的創立與事業的發展以及市街交通工具的演變等議題，同時也將論及日治時代的交通建設對本縣的資源開發、產業興起、人口流動、文化傳播等社會、經濟、文化各個層面的發展和變遷。

彰
縣政府

第一節 交通法規的制訂與演進

本縣新式交通的引進和發展，可說是奠基於日治時代，特別是現代化運輸系統的建立，及其所帶來的交通成本下降，例如汽、電力推動的交通工具或設備，如火車和汽車；以及該種交通工具行駛的軌道，例如鐵路、現代化的公路、現代化的港灣、軍用飛機場及設備；並包括定期的服務，廣大密集的網路。¹

基本上，日治時代各項交通的發展與角色觀之，仍以陸運為主體，其重要性遠大於海運和空運。²本節將回顧日治時代所至定的各種交通法規，以理解本縣在此時期受到殖民政府交通政策演進的影響。

1. 葉淑貞，〈日治時代臺灣經濟的發展〉《臺灣銀行季刊》第六十卷第四期，頁 226。

2. 蔡龍保，〈殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉，《臺北：國立臺灣師範大學歷史學系，2008 年 1 月》，頁 8。

一、對傳統陸運交通工具之管理政策

殖民政府領臺之後，基於管理傳統陸運運輸工具之目的，當時本縣所屬的臺中縣及彰化廳，也曾陸續制定相關取締規則，如「轎營業及轎夫取締規則」、「人力車營業取締規則」、「牛畜移動取締規則」及「荷車取締規則」等。分別說明如下：

（一）轎營業及轎夫取締規則

明治 32 年（1899）8 月 6 日，臺中縣以臺中縣令第十五號，公告「轎夫取締規則」（又稱「約束苦力章程」），全文共二十條，主要與「雇工約束章程」（總督府令第七十五號）合併實施，旨在約束轎夫，同時規定轎夫昇轎及營業時的相關規定，例如不得隨意推避雇主之指使（第四條）、不得違反坐客之意願而強求轉坐他轎（第五條）、不得於夜間舉燈火而抬轎（第六條）、轎夫頭須在店面懸掛看板牌（第十二條）。

明治 34 年（1901），臺灣總督府廢止「三縣四廳」，改設「二十廳」之行政單位，「廳」下設「支廳」。改制後的彰化廳乃於明治 39 年（1906）三月十日，分別以廳令第一號及訓令第七號公布「轎營業及轎夫取締規則」及「轎營業及轎夫取締規則取扱手續」，茲將條文，揭示如下：

第一條 欲為轎營業者，須具左開事項，稟請廳或支廳允准為要。欲變更其營業之所在或營業之方法之時亦然。

住所、姓名、年齡

營業之所在

營業之方法

轎之頂數

欲為轎夫者，須具左開事項，稟請廳或支廳發給鑑札為要。

住所、姓名、年齡

自營（自轎自昇）、借轎（借轎而昇）、被傭（被傭而昇），此三者之稟請，如屬被傭或借轎者，須與傭主或貸主僉名稟請為要。

左開各號如犯其一者，不得為轎夫：

白癡、瘋癲及瘖啞者。

年齡未滿十八歲，或身體虛弱者。

犯強、竊盜、詐欺取財及窩藏等罪，或現被監視者。

轎須受廳或支廳檢查，如無領檢查證者，則不得使用。又改造修繕或購買、受讓、對換之時亦然。

雖受檢查完畢之轎，然若察有污損或危險之時，即命其修繕或禁止其使用之事者亦有焉。

轎之構造須遵左開制限為要：

堅牢且清潔。

闊一尺九寸以上。（外法）

高四尺四寸五分以上（外法自轎底至轎斗蓋）。

長二尺九寸以上（外法）。

本廳所發給之許可證免許鑑札及檢查證件，不得售賣、讓與或貸借、交換抑或轉用等事。

如有遭遇左開各項者，當於五日以內，稟報廳或支廳，俱屬第三號，即由相續人或遺產管理人稟報為要：

廢業或移居他管內之時。

轎讓與他人或與人交換抑或使用廢止之時。

死亡或蹤跡不明之時。

住所、姓名其他免許鑑札而生出異動之時。

許可證、免許鑑札檢查證若毀損遺失或文字不明之時。

如屬前項第一號乃至第三號者，須繳返許可證、免許鑑札或檢查證。如屬第四號、第五號者，即請改寫或再發給。

轎賃須遵本廳所定之額。

轎鋪營業者，須將第一號樣式之標札及第二號樣式之轎賃表，揭於店前或易見之所在。

轎鋪營業者須將檢查證釘付於轎之外部。

每年凡二回（六月 十二月）要將所營業之轎呈出受廳或支廳檢查。

轎鋪營業者若有乘客雇轎之時，須要即時應其方便，不得無故拒絕或遲延。

轎夫須要遵守左開事項：

受轎鋪營業者命就業之時，不得無故拒絕或遲延。

不得無故拒絕乘客，或遲延又無受乘客之應允，不得在途中卸轎；又轎或轎夫亦不得互相交換。

就業中須要攜帶免許鑑札。

不得假藉事故以求定額外之金錢。

夜間就業之時須要攜帶燈火。

不得在街角橋上其他妨害通行處停置轎，又不得令乘客昇降。

傳染病患者或疑似該患者雇轎之時，若非受警察官吏允准，不可應承。

乘客有遺忘物品之時，須要即時稟告警察官吏。

乘客有請見免許鑑札之時，須要提出示之。

警察官吏有必要之際，不論何時，或臨檢營業所，或檢查許可證、免許鑑札，轎等件者有焉。

轎鋪營業者或轎夫，如有違背本章程，或察有害公安其他不正行為之時，即停止

其營業，或抹消其許可。

左開各號如犯其一者，即處以拘留或罰金。

不得許可而擅自為轎鋪營業或轎夫者。

違背第五條之命令，或不遵第十六條之停止命令者。

抗拒第十五條之臨檢或檢查者。

違背第四條第六條乃至第十四條者。

附則

本章程係自明治三十九年三月一日施行。

明治三十三年十月所頒臺中縣令第十四條轎夫約束章程，自章程施行之日起，於本廳管內暨歸無效。

從來之轎鋪營業者及轎夫，於本章程施行之日起三十日以內，若非遵照本章程稟請允准，不得連續營業。

（二）轎賃錢定額

明治 39 年（1906）3 月 31 日，彰化廳以告示第四十四號公告了本廳管內轎夫來往各地的各種路線之賃金，引文如下：

彰化廳告示第四十四號

彰化廳長加藤為示知事，照得據照「轎鋪營業者及轎夫約束章程」〈第九條〉，茲經酌定轎賃，開列於左，合行曉諭為此示仰爾等民人一體知悉特示。

計開

賃金表

出發地	目的地	轎夫人數	價錢
彰化街	鹿港街	2	72 錢
		3	90 錢
彰化街	溪湖庄	2	96 錢
		3	1 圓 20 錢
彰化街	二林庄	2	2 圓 4 錢
		3	2 圓 55 錢
彰化街	員林街	2	96 錢
		3	1 圓 20 錢
彰化街	北斗街	2	1 圓 96 錢
		3	1 圓 95 錢
彰化街	臺中街	2	1 圓 8 錢
		3	1 圓 35 錢
彰化街	中庄	2	48 錢
		3	60 錢
彰化街	南門口庄	2	10 錢
		3	12 錢
彰化街	田中央庄	2	36 錢
		3	45 錢
彰化街	中寮庄	2	24 錢
		3	30 錢
彰化街	荊桐腳庄	2	16 錢
		3	18 錢
彰化街	頭前庄	2	36 錢
		3	45 錢
彰化街	嘉翠庄	2	24 錢
		3	30 錢
彰化街	大霞佃庄	2	36 錢
		3	45 錢
彰化街	下見口庄	2	72 錢
		3	80 錢
彰化街	新港庄	2	84 錢
		3	1 圓 5 錢
彰化街	塗厝厝庄	2	60 錢
		3	75 錢
鹿港街	員林街	2	1 圓 20 錢
		3	1 圓 50 錢
鹿港街	北斗街	2	1 圓 68 錢
		3	2 圓 10 錢
鹿港街	二林庄	2	1 圓 20 錢
		3	1 圓 50 錢
鹿港街	三塊厝庄	2	72 錢
		3	90 錢
鹿港街	番挖庄	2	96 錢
		3	1 圓 20 錢
鹿港街	臺中街	2	1 圓 68 錢
		3	2 圓 10 錢

出發地	目的地	轎夫人數	價錢
員林街	溪湖庄	2	72 錢
		3	90 錢
員林街	北斗街	2	72 錢
		3	90 錢
員林街	社頭庄	2	36 錢
		3	45 錢
員林街	關帝廳庄	2	36 錢
		3	45 錢
員林街	南投街	2	84 錢
		3	1 圓 5 錢
員林街	大埔心庄	2	24 錢
		3	30 錢
彰化街	白沙坑庄	2	36 錢
		3	45 錢
彰化街	秀水庄	2	36 錢
		3	45 錢
彰化街	埔姜崙庄	2	48 錢
		3	60 錢
彰化街	新興庄	2	24 錢
		3	30 錢
彰化街	市仔尾庄	2	10 錢
		3	12 錢
彰化街	阿夷庄	2	18 錢
		3	21 錢
彰化街	柴坑仔庄	2	18 錢
		3	21 錢
鹿港街	番挖庄	2	1 圓 20 錢
		3	1 圓 50 錢
鹿港街	塗葛堀庄	2	1 圓 20 錢
		3	1 圓 50 錢
鹿港街	和美線庄	2	72 錢
		3	90 錢
鹿港街	溪湖庄	2	72 錢
		3	90 錢
鹿港街	海埔厝庄	2	24 錢
		3	30 錢
鹿港街	草港尾庄	2	36 錢
		3	45 錢
鹿港街	頂番婆庄	2	24 錢
		3	30 錢
鹿港街	橋頭庄	2	12 錢
		3	15 錢
鹿港街	番社庄	2	36 錢
		3	45 錢
鹿港街	港堀寮庄	2	24 錢
		3	30 錢

出發地	目的地	轎夫人數	賃錢
鹿港街	瓦礫庄	2	36 錢
		3	45 錢
鹿港街	埔鹽庄	2	48 錢
		3	60 錢
員林街	三塊厝庄	2	24 錢
		3	30 錢
員林街	涌尾庄	2	36 錢
		3	45 錢
北斗街	下霸庄	2	36 錢
		3	45 錢
北斗街	小埔心庄	2	36 錢
		3	45 錢
北斗街	潮洋厝庄	2	48 錢
		3	60 錢
北斗街	舊厝庄	2	24 錢
		3	30 錢
北斗街	田尾庄	2	24 錢
		3	30 錢
北斗街	田尾庄	2	24 錢
		3	30 錢
北斗街	溪口厝庄	2	48 錢
		3	60 錢
北斗街	外三塊厝庄	2	36 錢
		3	45 錢
北斗街	田中央庄	2	36 錢
		3	45 錢
北斗街	內灣庄	2	60 錢
		3	75 錢
北斗街	二八水庄	2	72 錢
		3	90 錢
二林庄	小埔心庄	2	48 錢
		3	60 錢
二林庄	海豐崙庄	2	72 錢
		3	90 錢
二林庄	田中央庄	2	1 圓 60 錢
		3	1 圓 95 錢
二林庄	員林街	2	1 圓 68 錢
		3	2 圓 10 錢
二林庄	西螺街	2	96 錢
		3	1 圓 20 錢
二林庄	油車庄	2	84 錢
		3	1 圓 5 錢
二林庄	斗六庄	2	1 圓 80 錢
		3	2 圓 25 錢
二林庄	崙背庄	2	1 圓 8 錢
		3	1 圓 25 錢

出發地	目的地	轎夫人數	賃錢
員林街	羅厝庄	2	48 錢
		3	60 錢
員林街	加錫庄	2	24 錢
		3	30 錢
員林街	大庄	2	36 錢
		3	45 錢
員林街	蓮花池庄	2	錢
		3	錢
北斗街	鼻仔頭庄	2	60 錢
		3	75 錢
北斗街	二林庄	2	1 圓 8 錢
		3	1 圓 35 錢
北斗街	溪湖庄	2	60 錢
		3	75 錢
北斗街	柑仔腳庄	2	72 錢
		3	90 錢
二林庄	大排沙庄	2	24 錢
		3	30 錢
二林庄	內蓋竹塘庄	2	48 錢
		3	60 錢
二林庄	九塊厝庄	2	36 錢
		3	45 錢
二林庄	大城厝庄	2	36 錢
		3	45 錢
二林庄	西港庄	2	60 錢
		3	75 錢
二林庄	番挖庄	2	36 錢
		3	45 錢
二林庄	王功庄	2	60 錢
		3	75 錢
二林庄	萬興庄	2	48 錢
		3	60 錢
二林庄	溪湖庄	2	96 錢
		3	1 圓 20 錢

一、難路、夜行，兩天加二成以內。

二、專雇一日二人扛，金八十錢；三人扛，金一圓二十錢以內。

三、停腳一點鐘二人扛，金三錢；三人扛，金五錢以內。

四、往復減一成五分。³

3. 「彰化廳告示第四十四號轎賃錢定額」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》1181：34。

（三）牛畜移動取締規則

日治以後，隨著新式交通工具的引入和鐵道、道路的興築，經常發生畜牛遭火車或汽車撞擊的意外。為了管理這些牛畜，明治 41 年（1908）5 月 9 日，彰化廳發布廳令第二號，公告「牛畜移動取締規則」，明文規定了牛畜在道路移動的相關事項。如引文：

彰化廳令第二號

彰化廳長小松為出示曉諭事，照得牛畜移動約束章程茲經酌定開列於左，合行曉諭為此示仰爾等民人一體凜遵、毋違，特示。

計開

牛畜移動約束章程

第一條 凡要將牛畜賣出、讓與、交換、貸與寄託飼養或付還等而欲移動者須經由保正向廳或支廳請願許可證。

第二條 無前條許可證之牛畜者不得購買、受讓、交換、借入、收還或寄托。

第三條 違背前二條者即處以十圓以下之罰金。

本令係自發布之日起施行⁴

（四）人力車營業取締規則

人力車是一種依靠人力拉行的交通工具，附有兩個輪子，上有座位可搭乘一至二人，雖然不能算是臺灣傳統的陸路運輸工具，但因日治初期就已引進，各地方政府仍然制定相關規則以管理之。

明治 40 年（1907）6 月 22 日，彰化廳公布廳令第八號「人力車營業取締規則」（即「人力車並車夫營業約束章程」），如引文：

彰化廳長加藤為出示曉諭事照得人力車並車夫營業約束章程茲經酌定開列於左合行曉諭為此示仰該營業者一體知悉其各凜遵毋違切切特示

計開

人力車並車夫營業約束章程

第一條 人力車並車夫營業者即該當左記各號之一是也

- 一、備人力車租賃而為業者
- 二、被人力車雇用人挽之而為業者
- 三、自備人力車自挽之而為業者
- 四、向人租借人力車自挽之而為業者

第二條 欲為人力車並車夫營業者，須詳記本籍、本居寄留地、姓名、生年月日、稟呈廳或支廳而受領鑑札為要。但被營業人雇用者，須與雇主連署為要。

第三條 非年齡滿十八歲以上而身體強壯者，則不得為車夫。

第四條 檢查證、鑑札若已亡失污損，或本籍本居寄留地、姓名等出生異動之時，須於三日以內，稟報廳或支廳，而受再給付或改書為要。

第五條 遭遇左之事故者，須於三日內，繳返檢查證、鑑札于廳，或支廳為要。

- 一、人力車或車夫營業廢業之時
- 二、人力車出賣讓與或廢業之時

第六條 人力車並車夫營業者死亡，或蹤跡不明之時，其相續人、遺產管理人、或組合統御者，須於五日以內，繳返檢查證鑑札于廳或支廳為要，但不能繳返者，即宜申明其理由為要。

第七條 車體檢查證並車夫鑑札不可擅貸他人。

第八條 人力車營業者或車夫營業者，而有違背本章程之時，或者召銷其營業之許可，抑命其停止亦有焉

第九條 人力車之構造並附屬品，均宜遵據左記各號為要。

- 一、車體塗漆黑色且附以同色之擋泥板為要。
- 二、被黑色之樹乳製或桐油製之幕帳，並前掛為要，但夏季可以用白色之半幕帳。

4. 「彰化廳廳令第二號牛畜移動取締規則」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》1410：15。

- 三、背毯及坐毯準用紗或天蠶絨之類。
- 四、膝掛宜保持清潔，準用毛氈或「スコフチ」之類。
- 五、提燈準用白色橢形而附弓形之柄，以黑書記組合名及車體檢查證之番號。

第十條 非受檢查證之人力車及檢查濟之附屬品，則不得使用，而檢查後再經修理之時亦同。雖是經過檢查濟之人力車並附屬品，苟於警察官吏有毀損或汗損之時，可以禁止其使用，或命其修理，抑或洗濯。

第十一條 車體檢查證須釘于車座之下開朵為要

第十二條 車夫就業中須遵守左記之各號為要

- 一、上衣準用紺色，或黑色之狹袖，衫面背部須以易識別之色記鑑札之番號為要。
- 二、與上衣同色之長狹褲半裁狹褲或通常褲。
- 三、帽準用紺色或黑色布之饅頭笠或大黑帽抑或麥篙帽。
- 四、前各號之定色在夏時可以用白地。雨天之時須穿著黑色之樹乳製或桐油製之雨衣為要。

第十三條 車夫就業中須遵守左記之各號為要。

- 一、宜常攜帶鑑札及廳或支廳所檢核之貨錢表，而警察官吏或乘客有索看之時必要呈出示之。
- 二、人力車之幕帳宜常裝置于車體而不可擅自撤棄。
- 三、人力車之遮雨前掛附屬品雨衣宜常攜帶。
- 四、乘客之腳部宜蓋以膝掛，但乘客拒絕之時則不在此限。
- 五、不可濫勸乘車。
- 六、不可徬徨於路上或佇立。
- 七、不可濫爭，發車之前後亦不可喧嘩。
- 八、非乘客指定之所在不可擅自挽人，或使乘客下車抑或反乘客之意求其轉乘他車。
- 九、夜間必要點燈。
- 十、街路橋上其他會妨害通行之所在不可使乘客昇降。
- 十一、凡通過往來禁踏或狹隘之處，抑或街角橋上之時務要徐行。

- 十二、空車與載車相遇者，而空車避之相遇于坂路者，上車或空車亦當讓避之。
- 十三、前車徐行而後車欲疾行之時，後車宜喊聲而前車避於左後車即從右而進。
- 十四、不得挽二輛以上連繫之車而行。
- 十五、二輛以上相繼連行之時前候宜離五尺以上。
- 十六、駐車場之外不得放置人力車，但乘客有故下車之間且無所妨害通行人之所在則不在此例
- 十七、人力車放置於駐車場之時須要整列有序。
- 十八、一人乘之人力車不得載二人以上，二人乘之人力車不得載三人以上，但十歲未滿之小兒則不在此例。
- 十九、不論何等之名義，均不得要求定額以上之貨錢或索賞。

第十四條、左揭之人員或物件不得乘載之。

- 一、八種傳染病患者，同死屍或汙染傳染病毒之物件。
- 二、汙染車體或遺漏惡臭之物件。
- 三、會妨害交通之長大物件。
- 四、爆發質或其他危險之物件。

第十五條、駐車場即由廳或支廳指定之。欲私設駐車場之時須稟請廳或支廳而受許可為要，於私設駐車場宜建設標柱成為標札為要。

第十六條、人力車營業者並車夫營業者，須組織組合定規約稟請、認可，而規約變更之時亦同。

第十七條、組合規約內宜定左記之事項為要。

- 一、組合之名稱及事務所之位置。
- 二、統御者之任期及業務所關之事項。
- 三、在駐車場發車之順序。
- 四、駐車場掃除之方法。
- 五、人力車之租賃料。
- 六、對雇車夫之貨錢如何配當。
- 七、組何費用之徵收及支辦之方法。
- 八、前各號之外必要之事項。

第十八條、組合員宜互選統御者，受廳或支廳認可，而廳或支廳苟察其所選舉之統御者不適當之時，或者命再選抑召銷其認可有焉。

第十九條、組合統御者凡組合員營業所關之順屆書均要連署。

第二十條、乘車賃錢額須遵廳之所定。

第二十一條、觸犯左揭之條項即處拘留或罰款。

- 一、違背第二條第四項，乃至第七條、第十條第一項、第十一條、第十二條第一號，乃至第三號第十四條、第十五條第二項、第三項第十六條者。
- 二、違背第八條、第十條第二項、第十八條第二項知命令者。
- 三、用詐欺之手段而受人力車或附屬品之檢查抑或將欲受者。
- 四、組合統御者無正當之理由而拒前十九條支連署者。

附則

第二十二條、本令係自明治四十年七月一日起施行。

第二十三條、從來之人力車營業者並車夫營業者，於本令施行之日起十日以內，如無再稟請受許可者，則不得繼續營業。⁵

（五）荷車取締規則

荷車為日文，乃指裝上為了載運貨物而用的車輪的輸送工具，車輪多為二個，多用人力或動物拉行。貨物很重時，拉的同時人也在後面推。手推車有一輪的，大型的也有四輪的，臺灣常見用來拉車的動物包括馬，黃牛及水牛等。大型的荷車通常以動物來拉行，同時使用動物的名字，如馬車，牛車等。不過，若是以載送人為目的就不會稱為荷車。

明治 41 年（1908）12 月，臺灣總督府以府令第七十六號發布「荷車管束章程」（即「荷車取締規則」），隔年明治 42 年（1909）6 月 23 日，彰化廳復以廳令第七號公布

5. 「彰化廳廳令第八號人力車并車夫營業取締規則」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》1290：6（1907.06.29）。

該規則的實施範圍及於彰化廳全境。⁶茲徵引該規則內容如下引文：

彰化廳長小松為示知事照得明治四十一年十二月府令第七十六號「荷車管束章程」第五條第三號所載，幅員二間以內而俾牛馬車可得通行之道路，茲經酌定開列於左，合行示知。為此示仰爾等民人一體知悉，特示。

所定以外港口，亦照此例。

倘有未領船牌肆行航運，或私自買賣船牌或違背第三條第二項、第四條、第五條、第六條、第八條明文者，應照洋廿五圓以下之譜處罰。

本章程飭自明治廿九年十月一日起施行。⁷

二、本島對岸間往來船舶之乘客所關稟報章程

明治 39 年（1906）4 月 29 日，彰化廳以廳令第七號公布「本島對岸間往來船舶之乘客所關稟報章程」及其取扱手續，做為管理兩岸船舶及其乘客進入本廳港灣之時，管理之法源。引文如下：

凡本島對岸間往來之船舶駛入本廳管內之港灣之時，其船長須即時為其乘客繕具左開事項，稟報廳或支廳或警察官吏派出所為要。

本居或本籍寄留地。

族稱、姓名、出生年月日。

職業。

旅行之主旨。

往赴地。

港名及船名。

6. 「彰化廳告示第四百八十八號荷車取締規則ノ件」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》1477：48。
「彰化廳廳令第七號荷車取締規則施行地域ノ件」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》1476：111。
7. 「支那形船舶取締規則」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》第 69 冊 36 號。

入港年月日時。

前條之船舶如須駛出本廳管內之港灣之時，其船長須於出港四點鐘以前，為其乘客繕具第一條第一號，乃至第六號之事項，及出港年月日時，稟報廳或支廳或警察官派出所為要。

違犯第一條、第二條之規定之時，即處船長以拾圓以下之罰金。

代掌船長之職務者，亦適用此章程。

附 則

第五條 本章程即自發布之日起施行。

塗葛窟線：湖日庄、塗葛窟間

第三區 臺南線：臺南、潮洋厝庄間，臺南支廠管轄

安平線：臺南、安平間

第四區 打狗線：臺南、打狗間

鳳山線：鳳山、打狗間

第三條 運送及軌線維護的業務為支廠及出張所（停車場）處理之。但支廠或出張所所在地不再另設停車場。

第四條 停車場在下記地點設置

頭份、三叉河、湖日庄、塗葛窟、北斗、樹仔腳、他里霧、大莆林、曾文溪、阿公店、南仔坑。

第五條 輕便鐵道之使用及保存一任支廠長處理，統管出張所（停車場）員，設立必要之細則。

第六條 家屋之新建、增建及軌線之新築，應事先向補給廠長申請，得到認可後著手。因天災而家屋、軌線、橋梁損壞時，應立刻向補給廠長報告其旨，儘速調查報告復舊之設計與預算經費，並接受其指揮。

第七條 臺車分為客車與荷車二種，荷車充為運送軍需品，以一日得以運送精米二百俵為基準來設置，亦準備若干預備之荷車。並依地方情況而設置應租與公眾的客車、荷車。

第八條 荷車的積載量最大限度為八十貫（二斗八精米，即千俵），押車通常在平坦路為二人，坡路則以三人為基準，但不超過八十貫目時，讓宰領者全乘也無妨。

第九條 臺車的運行距離依軌線的情況而有差異，但應盡力計畫之。

第十條 客車運行太快時有不少危險，應規定適度距離，事先便宜設立一些便宜方法，如不陷乘客於危險的必要條件等，避免不測之危害。

第十一條 臺車後押人夫選擇有信用的內地商人或本土商人，概以下列條件簽定承包契約後擇人夫限於具備第八條之體力者（約十五歲以上，未滿五十

三、鐵道管理規則

（一）輕便鐵道

所謂輕便鐵道即是「臺車」，由人在後方推押前行，軌距以一呎七吋半為主。在明治 39 年（1908）南北縱貫鐵道正式通車前，輕便鐵道為臺灣陸上交通主要的近代式運輸工具。日人治臺之際，輕便鐵道業務先後隸屬於明治 28 年（1895）成立的「臺灣鐵道線區司令部」以及隨後改設的「臨時臺灣鐵道隊」；明治 30 年（1897），「臨時臺灣鐵道隊」解散，該業務改歸「臨時陸軍運輸通信部基隆支部」負責，並在不久又分別改由「臺灣陸軍補給廠」以及後來的「陸軍運輸部」所轄。⁸可知，臺灣的輕便鐵道最初是由軍方所主管，同時制訂了「臺灣輕便鐵道使用規定」。如下引文：

第一條 臺灣輕便鐵道是運送軍需品為目的，但在不妨礙軍需品之運送及軌線維護的情況下，亦盡力方便軍需品以外之運送。

第二條 輕便鐵路管轄區域訂定如下：

第一區 新竹線：新竹、臺中間，臺中支廠管轄

第二區 臺中線：臺中、潮洋厝庄間

8. 陳家豪，〈從軍用到民營——日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）〉《臺灣文獻》64 卷第 1 期，頁 81-85。

歲）令承包者在指定地設置職員並實施徵求契約上規定各站間人夫平均一人之薪資手續費一成五分以內修理人夫確實因應要求契約期間為一年，得依支廠情況隨時解除。賠償因人夫不注意而產生的材料破損。

第十二條 公眾申請使用臺車時，支廠（出張所）或停車場先備好帳簿，記入人名、臺車等將來應參考的要件，依簡便的方便訂下租借方法。

第十三條 臺車租借證應如下記草稿般製作，交給本人。

第十四條 關於臺車租借證的出納，由各支廠長設置嚴謹的管理法。

第十五條 臺車使用時，為確保運行途中沒有危害，不管是否為軍需品，都應進行檢查，查無破損處而後上車。

第十六條 臺車運行管理者，大約十輛未滿時為一名，十輛以上為兩名，以在途中監視之。

第十七條 為了修繕輕便鐵道之材料，在新竹、苗栗、臺中、北斗、嘉義、臺南、打狗設置工廠，常設鍛工及木工，備存機動修理之材料，不使運行有所滯涉。

第十八條 設立役夫、職工逐漸採用土人的方法，材料購買亦盡量使用地方產出之物品。

第十九條 關於總事業，支廠長應節省冗費，轉用於有益且必要之事項。

第二十條 軍需品運送時，應發送的支廠（出張所）（停車場）向接替地點的支廠（出張所）（停車場）發送軍需品輸送券。草稿使用一般陸上運送時使用的券。

第二十一條 軍需品以外的運送，為了維護軌線，以每四十哩設置一名修理人夫為比例，令臺車借用者提出，用此人夫從事適當修繕。

第二十二條 支廠設置細則、契約及其他規定時，應附上複本，立刻向補給廠長報告。一般人民必要的諸規則等，依各停車場所揭示。⁹

（二）私設鐵道

明治 41 年（1908）12 月，臺灣總督府公佈「臺灣私設鐵道規則」及「施行細則與私設鐵道營業規則」。明治 42 年（1909）年以後，糖業專用鐵道兼營客貨之運輸，彰化地區則有新高、明治、林本源、源成等四家製糖會社，其中尤以新高、明治、林本源規模較大。鹿港地區即涵蓋在新高、明治兩家製糖會社的原料區域內，新高製糖會社的小火車鐵道即由市街西南邊的文武廟前經過，再轉北西北向往北走，從頂子崙附近再拐往西北西向西行，於北頭的西南側邊再分為二，一往北，另一往西。明治製糖會社的小火車鐵道則由市街西南邊貼著竹圍仔附近公墓的東北側往西北走，經竹圍子北邊東到文武廟前作為終點。日治中期，鹿港市街基本上沒有太大的變動，唯獨墳場逐漸擴充，頂子崙部分將南邊原有魚塢的部分土地吃掉，白沙墩部分則往東北角擴大，至於竹圍子部分也有往北邊擴充。另龍山寺南邊的市街有所擴充，原聯絡埔鹽、溪湖方面的幹道（今 135 縣道），則從原走文武廟南邊的路徑，改換成走地藏王廟西南側邊，且穿越地藏王廟口的墳場，另於鹿港溪邊再分出一條往北的便道接往龍山寺，沿鹿港溪畔則修築起一條河邊便道，以便聯絡南北兩頭的鹿港市街。¹⁰

（三）縱貫鐵道

明治 41 年（1908）10 月 24 日，臺灣總督府於臺中公園舉行「縱貫鐵道全通式」，宣告縱貫鐵道全線通車，¹¹為了對縱貫鐵道與各條支線的客貨運輸進行管理與統制，臺灣總督府陸續公佈各式鐵道法規與執行細則。這些法規諸如明治 32 年（1899）11 月公布的〈鐵道部官制〉、明治 33 年（1900）12 月公布的〈運輸職員服務規程〉、明治 35 年（1902）12 月公布的〈鐵道部各驛規程〉、大正 6 年（1917）12 月公布的〈車長監督規程〉、大正 8 年（1919）7 月公布的〈運輸巡視規程〉與〈運轉巡視員規程〉等，¹²本縣境內與聯外的鐵路運輸，在這些法規管制之下，運務與運量漸上軌道。

9. 「臺灣郵便鐵道使用規定」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》419：2。

10. 轉引自賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，（彰化：彰化縣立文化中心，2008 年 3 月），頁 47-48。
11. 蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》第 6 期（2005.09），頁 64。
12. 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道法規·第一編·總則》（臺北市：臺灣總督府鐵道部，1920），頁 1-718。

第二節 鹿港特別輸出入港的設立與發展

日治以來，臺灣總督府除了維持咸豐 10 年（1860）以來開設基隆、高雄、淡水、安平四個港口為對外通商口岸外，另一方面則為了保持與中國間的特殊貿易關係，而規劃開放後壠、梧棲、舊港、鹿港、北港溪、東石、媽宮及東港等港口，稱為「特別輸出入港」。

「特別輸出入港」案於明治 29 年（1896）7 月送交總督府評議會議決，主要考量已開放之四條約港及舊港、鹿港兩港，實不足以供應全臺民生日常生活之所需。然而，臺、清間貿易交通往來向來至為密切，且臺灣移民又大多來自中國，風俗、日常生活習慣緊密相關，如何強化管理來往的船隻，則是當時殖民政府最為重視的問題。職是之故，臺灣總督府在明治 30 年（1897）1 月，以律令第一號制定公布「特別輸出入港章程」，¹³ 同時依據該律令，以府令第四號暫時指定「蘇澳、舊港、後壠、梧棲、鹿港、東石港、東港、媽宮等八港口為特別輸出入港」；¹⁴ 另，再以府令第七十八號發佈告示規定「以往開港之外（一般開港場）所開放之港口，暫時限定支那（中國）形船得以出入。」¹⁵ 至此，配合上述「特別輸出入港章程」之規定及此府令，暫時確立臺灣與清國間通商貿易之規範與通航口岸。換言之，此「特別輸出入港」限定僅清國型（式）船舶得以出入此特別指定之口岸。

明治 29 年（1896）起，殖民政府基於舊港和鹿港的重要地位，除了設關管理，也留下了許多海關統計數據資料。我們觀察舊港和鹿港的出入港船舶總數可以發現，舊港出港船數從明治 29 年（1896）的 684 艘大幅降至明治 30 年（1897）的 241 艘，入港船數亦由前年的 648 艘驟降至 253 艘；而鹿港出港船數則由明治 29 年（1896）的 1,038 艘銳減至明治 30 年（1897）的 501 艘，入港數也由 1,051 艘大幅銳減至 515 艘。此一劇烈變動肇因於前清時舊港即為「貨物集散量及船舶出入數，屈指可數之要港」、鹿港亦為「重要且一日都不可忽視之要地」，¹⁶ 故在臺灣總督府先行派員於舊港、鹿港設關管理後，以及因「清國人上陸條例」等實行限制下，致使臺灣沿海取締日趨嚴格，非開放口岸不得任意停靠；因之，才使得清國來臺貿易之戎克貿易船，不得不暫時改泊舊、鹿兩埠及「一般開港場」，所以才會有「舊港……帆檣林立……日有四五百艘投錨且為

貨物裝卸頻繁」之記載。只是，「特別輸出入港章程」頒布後，原先不得已停靠舊、鹿兩港之船舶，又再度恢復與臺灣各指定開港場的「慣性」航運貿易路線。因此，從明治 30 年（1897）以後，舊、鹿兩港進出船隻總數明顯為其他「特別輸出入港」所吸納、瓜分，此可由光緒 22 年（1896）及光緒 23 年（1897）兩個年度進出船舶總數相較，即可清楚看出舊、鹿兩港出入船舶總數之明顯銳減。由於光緒 23 年（1897）以後，各「特別輸出入港」開始恢復往昔與清國間「慣性」的貿易模式，故其船舶進出口貿易在光緒 23 年至 24 年（1897-1898）兩年間維持著相當平穩的數量，其中除因下湖口港尚未開港及光緒 24 年（1898）鹿港呈現小幅下滑外，其餘各「特別輸出入港」年船舶出入數均呈微幅增加之趨勢。光緒 23 年（1897）以後，鹿港船舶次第減少的主要原因是，其與梧棲間之港口競爭和貿易地點重疊所致，因而產生「此消彼長」的情況。總計總港在光緒 23 年（1897）出入船舶總數為 1,016 艘，梧棲則為 991 艘；到了光緒 24 年（1898）鹿港出入船舶減為 858 艘，而梧棲則增加至 1,183 艘。由此可見，鹿港減少之船舶應為梧棲所吸納。¹⁷

日治初期臺灣總督府考量鹿港地位的重要，於當地設關管理，與舊港（位今新竹市）同為第一批開放清國船隻停泊的港口，使鹿港仍能短暫維持清代的榮景。臺灣總督府認為鹿港在清代是「重要且一日都不可忽視之要地」，而舊港為「貨物集散量及船舶出入數，屈指可數之要港」¹⁸，所以在臺灣總督府先行派員於鹿港、舊港設關管理，並在「清國人上陸條例」的實施之後，臺灣沿海取締走私偷渡日趨嚴格，非開放口岸不得任意停靠，以致清國渡臺的貿易船隻只能暫時改泊鹿港與舊港這兩座港口與「一般開港場」，使鹿港的航運貿易維持清代以來的繁盛。

然而，「特別輸出入港章程」頒布後，原先不得已停靠舊、鹿兩港的船隻，恢復與臺灣各指定開港場的既有航運貿易路線，使鹿港的航運貿易量一落千丈。明治 30 年（1897）以後，鹿港與舊港的進出船隻總數明顯被其他「特別輸出入港」所吸納，鹿港的出港船數即由明治 29 年（1896）的 1,038 艘銳減至明治 30 年（1897）的 501 艘，入港數也由 1,051 艘大幅銳減至 515 艘。¹⁹

明治 30 年（1897）年之後，停泊鹿港船隻數量呈現一路下降的趨勢，主因為與梧棲港之間的競爭，以及對中貿易地點相同。依據統計資料，明治 30 年（1897）鹿港的

13. 臨時臺灣舊慣調查會，《調查經濟資報告》（下），頁 94。

14. 臨時臺灣舊慣調查會，《調查經濟資報告》（下），頁 94。

15. 〈府第七十八號〉《臺灣總督府報》第 574 號，明治 32 年 8 月 3 日，頁 5。

16. 《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁 21、頁 493。

17. 蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，中央大學歷史研究所碩士論文，頁 148。

18. 《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁 21。

19. 《臺灣總督府檔案中譯本》（第四輯），頁 493。

出入船隻總數為 1,016 艘，梧棲則為 991 艘；明治 31 年（1898），鹿港出入船隻降至 858 艘，梧棲則增至 1,183 艘，可推知原本停泊鹿港的船隻大多轉至梧棲，才會呈現如此消長態勢。²⁰

此外，鹿港在「特別輸出入港章程」頒布施行的影響之下，明治 38 年（1905）之後航運量大幅衰退，出入船舶數量不曾超過 200 艘，並逐年下降。然而，鹿港在明治 42 年（1909）這一年有所起色，位居臺灣中部戎克貿易港口首位，此因明治 42 年（1909）鹿港地區產業景氣反彈轉好，民生輸入用品如泥藍、苧麻布、紙箔、木材等貨品數量有所增加，使貿易船隻出入數從明治 41 年（1908）的 159 艘增至明治 42 年（1909）的 212 艘，成長約 25%，為明治 42 年（1909）以前的次佳成績。但在明治 38 年（1905）以後大幅下降，昭和 11 年（1936）鹿港的出入船隻數降至 12 艘，再也無法與其開港初期動輒 1、2 千艘以上的盛況相比。除了「特別輸出入港章程」的影響外，鹿港輸出貿易最大的致命傷為航道的淤積與縱貫鐵路的通車，致使貨物集散功能漸失，清代以來輸出貿易的重鎮地位一去不返。²¹

日治時代鹿港的航線狀況，與清代相去不遠，主要與中國大陸各對口港形成對渡航線，以泉州府晉江縣蚶江（今福建省石獅市）為首位對口港，其次為深滬、梅林（今福建省石獅市）。除了航程距離遠近為運費高低的依據外，航線的航運難易度也是因素之一，西南季風盛行的夏秋時期，航行容易運費較低，冬春東北季風時期則航渡困難，令致運費較高。²² 鹿港與蚶江的輸出入額約佔鹿港整體對外貿易總額的 9 成，²³ 如明治 37 年至 39 年（1904-1906），蚶江即佔鹿港對外貿易總額的 91.4%。²⁴ 此因鹿港與蚶江在商貿交易上有特殊關係，也就是雙邊長期建立的貿易習慣與商貿組織，將雙方買賣關係視為共同事業，往來程度自然較強。²⁵ 然而，鹿港與蚶江的對渡貿易自昭和 6 年（1931）起被廈門取代，廈門也成為鹿港唯一的對渡貿易港口，²⁶ 這從昭和 5 年（1930）之後的統計資料中，僅餘廈門一地有輸出入貿易紀錄可知。²⁷

清代以來，鹿港為中部最重要的對外港口，更與北部的淡水、南部的安平並列為臺

灣三大港。²⁸ 然清代因濁水溪氾濫造成河口與海岸地形變遷，漂沙致使港口淤積，港口航運功能大減。²⁹ 進入日治時代的明治 31 年（1898），洪水氾濫使外港沖西港淤塞無法停船，船舶進出逐漸減少。³⁰ 明治 44 年（1911），鹿港嚴重淤淺，船隻只能停泊在 4 公里之外，³¹ 漲潮時才能進出，之後再以竹筏轉運貨物到鹿港市街。³² 在此之後，作為鹿港溪上游的濁水溪改道，泥沙不斷淤積，加上潮流運沙往北移動，又有大肚溪洩海泥沙多向南岸鹿港一帶漂積，此皆令鹿港外海與鹿港溪嚴重淤積，³³ 遂在對外貿易額遞減的趨勢下，鹿港港勢發展愈加頹頹。³⁴ 昭和 12 年（1937）七七事變之後，對中的公私船航線斷絕，從此再無任何貿易出入口記錄，遂在昭和 17 年（1942）廢港。³⁵

另一方面，米穀運量因縱貫鐵路通車而大幅減少，亦為鹿港航運衰微的原因之一。明治 41 年（1908）縱貫鐵路貫通之前，臺中生產的米穀主要以海船從鹿港與塗葛窟（臺中龍井）運到基隆，再由基隆轉運日本，但鐵路通車之後則改以火車運米至打狗轉運日本，³⁶ 使鹿港與塗葛窟的米穀輸出額大減，嚴重影響鹿港的貿易額。³⁷

除了對外貿易的航運功能之外，鹿港亦為補充彰化地區各式貨品的輸入口岸。明治 32 年（1898）之前，商販在臺北採購商品大多先以船運到塗葛窟港，再轉以竹筏小船運至中寮溪上陸，再雇夫挑運到彰化市街販售。到了明治 32 年（1898），日本內地商人田邨佐太郎與大阪三十四銀行山口善五郎，共同出資合辦鹿港、彰化間的輕便鐵道，用以搬運商品。³⁸ 明治 35 年（1901），彰化數名紳商欲以鹿港作為進出口港口，但眼見鹿港因淤積而街市破落，為加以補救而集資 2 萬 5 千圓，計畫在鹿港至彰化之間築路，以便營造更好的輕便車行駛環境。³⁹ 明治 37 年（1904）彰化至鹿港間的輕便鐵道通車，此後所有在臺北採購的商品，皆以船運至鹿港，再利用輕便鐵道運到彰化市街，使貨運較以往迅速且運費低廉。鹿港、彰化間的輕便鐵道遂取代塗葛窟海運路線，成為彰化地區貨物運輸的首選。⁴⁰

20. 蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，中央大學歷史研究所碩士論文，頁 148。
21. 蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 151。
22. 臨時臺灣舊慣調查會，《經濟調查報告》（下），頁 173。蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 181。
23. 《臺灣實概覽》（明治 39 年），頁 48。
24. 《臺灣實概覽》（明治 39 年），頁 45-46。
25. 蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 182。
26. 《臺灣實概覽》（昭和 5、6 年），頁 54、52。
27. 蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 184。

28. 《臺灣の港灣》（昭和 13 年），頁 110-111。
29. 戴寶村，〈港鎮志·交通篇〉，頁 21-29。
30. 〈港船舶紀〉《臺灣日日新報》第 218 號，明治 38 年 8 月 15 日，4 版。
31. 〈港之盛衰〉《臺灣日日新報》第 3820 號，明治 44 年 1 月 9 日，2 版。
32. 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展——清代至日據時代〉，頁 174。
33. 戴子莊，〈臺灣河川之漂沙〉，頁 146。
34. 蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 376。
35. 〈港與東石〉《臺灣日日新報》第 15325 號，昭和 17 年 11 月 3 日，2 版。
36. 〈鐵道完成之影響〉《臺灣日日新報》第 2339 號，明治 39 年 2 月 20 日，3 版。
37. 蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 399。
38. 《臺灣日日新報》第 507 號，明治 33 年 1 月 12 日，3 版。
39. 《臺灣日日新報》第 1159 號，明治 35 年 3 月 15 日，4 版。
40. 《臺灣日日新報》第 2238 號，明治 38 年 10 月 14 日，3 版。蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 402。

鹿港的航運交通機能徹底推向絕望之境者，為鹿港商紳推動築港運動的失敗。1930 年代起，臺灣總督府為發達產業與軍事擴張需求，計畫在中部築港。⁴¹ 預期在中部築港之後，供大型汽船使用，日本與中國的航路將集中於此，將形成新的大市街，⁴² 並將有效降低臺灣對外貿易運費，同時亦可使臺灣對外貿易量、市場擴大，以及農林業產量的增加等利益。⁴³ 此一築港計畫最初設定於鹿港實施，但調查後發現鹿港的海岸線與海底深度狀態等條件，皆不如梧棲，築港經費也比梧棲多兩成。雖然鹿港商紳極力向總督府遊說在鹿港築港之益處，但總督府交通局最後還是在昭和 11 年（1936）5 月決定將中部第三貿易港設於梧棲，⁴⁴ 藉以分擔基隆、高雄的運量。昭和 14 年（1939）9 月梧棲築港工程正式開工，⁴⁵ 這也宣告了鹿港航運再興的希望從此破滅，廢港成為鹿港的唯一歸宿。

昭和 13 年（1938）3 月，臺灣總督府發表梧棲築港計畫，鹿港雖積極爭取築港，卻因地理環境不佳與財政總體考量而失敗，鹿港的港口機能正式走入歷史。又因昭和 9 年（1934）日月潭發電計畫完成，以及昭和 5 年（1940）大甲溪發電計畫的擬定，臺灣總督府遂在昭和 6 年（1941）以新高港大工業都市計畫提升中部工業發展，並以臺中作為中心，於是彰化市逐漸成為臺中的衛星都市，鹿港則不斷萎縮。但員林卻以鳳梨罐頭工業帶動輕工業的發展，於日治末期人口逐漸超越鹿港，躍居彰化地區第二大都市。⁴⁶

第三節 公、私營鐵道的建設與影響

日治時期臺灣鐵路與地區的發展、資源的開發、產業的興起，人口的流動、文化的傳播等，有密切的關係。日治之初，臺灣內陸交通十分不便，村莊與市鎮雖有小路相通，但各市鎮間幾無道路連絡。現代交通機關只有基隆至新竹間 90 公里的鐵路。由於交通設施的不完備，遂使得許多發展受到限制。明治 31 年（1908）縱貫鐵路完成後，縱貫線所經之地產業發展漸趨快速，使臺灣西部呈躍進發展之勢。接著，總督府鐵道部再興建臺灣東部的鐵路，並配合各項移民、產業計畫，以促進該地之開發。迨至日治中、後

期，臺灣鐵路進而致力於東西線鐵路的連絡甚至環島鐵路網的佈建，以圖全面開發、殖民臺灣，並加強與殖民母國的連繫。⁴⁷

縱貫鐵路完成後，帶來臺灣西部迅速的發展。為徹底開發臺灣，鐵道部在縱貫鐵路開通後便致力興築連繫東西臺灣的鐵路，最終則以完成環島鐵路為目標，因此有臺東線、宜蘭線、潮州線等鐵路幹線的興築。同時，由於臺灣西部迅速發展，客貨運輸量大增，加上「速成主義」政策下完成的縱貫線品質欠佳，尤其是臺中線路段由於坡度過大，使得客貨運送效果大打折扣。因而繼續興築海岸線以濟之。⁴⁸

一、從軍用輕便鐵道到輕便軌道（臺車）

日治時代臺灣的輕便鐵道最初屬於軍事用途，臺灣總督府作為治臺最高單位對該項交通工具的管理有一定權限，但在軍事優先原則之下，幾乎被軍方排除在外。其後，隨著縱貫鐵道興工，各地軍用輕便鐵道陸續拆除，雖然軍方有意將撤廢軌條移交給其他官廳使用，卻仍基於應付抗日武力而態度保守，移交過程非常緩慢。同時，軍部雖願意暫時以借用名義供臺灣總督府及各地方廳使用，卻訂定了嚴格的規範。有鑑於此，臺灣總督府約從明治 36 年（1903）起便一再向軍部要求，希望能盡速取得軍用輕便軌條所有權，但因與日本中央的協調曠日廢時，臺灣總督府直到明治 42 年（1909）才完全取得輕便鐵道所有權。

日本軍方在臺灣鋪設大量輕便鐵道，首條輕便鐵道為明治 28 年（1895）日軍進軍臺灣之初，鋪設在臺南安平到高雄間，於該年 12 月完工。明治 31 年（1898）2 月時，再將這條軌道延長到新竹，以彌補新竹以南無鐵道的問題。此一階段臺灣陸軍所鋪設的軍用輕便鐵道里程超過 385 公里，幾乎主要市鎮都有輕便鐵道通過，⁴⁹ 本縣的輕便鐵道也因此有所發展。明治 36 年（1903）10 月，鹿港地方菁英施範其與楊吉臣創辦臺灣中部運輸公司，資本額兩萬，打算以縱貫鐵道通車後所撤廢的三叉河段軍用輕便鐵道作為設備。其後，軍方讓售軌條給彰化廳鋪設於彰化鹿港間輕便鐵道，⁵⁰ 其軌距為 1 呎 7 吋 5 分，明治 43 年（1910）有臺車 1 百輛，1 車可乘 2 人或貨物 400 斤，路線長度為 8 點

41. 戴寶村，〈臺中港開發史〉（豐原市：臺中縣立文化中心，1987），頁 55-56。

42. 《臺灣日日新報》，昭和 13 年 2 月 11 日，第 13611 號，9 版。

43. 《臺灣日日新報》第 13640 號，昭和 13 年 3 月 12 日，2 版。

44. 《臺灣日日新報》第 13610 號，昭和 13 年 2 月 10 日，2 版。

45. 蔡昇璋，〈日治時代臺灣「特別輸出入港」之研究〉，頁 456-468。

46. 賴志彰，〈彰化縣市街的歷史變遷〉，（彰化：彰化縣立文化中心，2008 年 3 月），頁 18。

47. 蔡龍保，〈推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）〉，（臺北：臺灣書房，2007 年 7 月），頁 2。

48. 蔡龍保，〈推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）〉，（臺北：臺灣書房，2007 年 7 月），頁 14。

49. 陳家豪，〈從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）〉《臺灣文獻》第 64 卷第 1 期（2013.03），頁 85-100。

50. 陳家豪，〈從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）〉，頁 92。

71 哩。⁵¹ 明治 44 年（1911），延長為 8.9 公里。⁵² 大正元年（1912），由彰鹿輕便鐵道株式會社繼續經營後，路線略有增長，出鹿港市街 0.2 公里後，一支線至新營口（1.8 公里），主線則經番婆（1.4 公里）、崎溝（2.6 公里）、馬鳴山（4.3 公里）、荊桐腳（5.6 公里）、彰化（7 公里）、驛前（7.3 公里）各站到彰化，兩線共計 9.1 哩。⁵³

臺灣最早的輕便鐵路始於日軍登陸臺灣後，為運輸軍需物資所建立的輕便鐵路。輕便鐵路的軌道寬度通常在 1 尺 7 吋 5 分（約 52.8 公分），少數有至 2 尺或 2 尺 6 吋者（約 60.6 至 78.8 公分），臺車為多以人力推動，少數以獸力拉動。在日治初期，鐵路與公路缺乏下，因輕便鐵路施工方便快捷，而使得全臺灣的輕便鐵路成長極快，成為臺灣交通由傳統演進至機械化過程中，頗具特色的交通方式。糖業鐵路與公路的增加，輕便鐵路逐漸被淘汰，僅有偏遠地區繼續使用。鹿港最早的聯外輕便鐵路始於明治末年，由設於彰化的臺灣中部運輸會社，經營鹿港至彰化間的輕鐵運輸。⁵⁴

總督府為將食鹽專賣，於明治 32 年（1899）4 月公佈「臺灣食鹽專賣規則」，並於同年 6 月公佈「臺灣鹽田規則」，獎勵開闢鹽田。在此背景下，辜顯榮經營之大和拓殖株氏會社乃於翌年申請闢建鹽田，由明治 37 年至 42 年（1904-1909）分期完成，共計鹽田 250 甲。明治 41 年（1908），施來等人另組鹿港製鹽公司，申請在辜氏鹽田南邊開闢新鹽田，明治 42 年（1909）完成 199 甲。至大正 11 年（1922），大和拓殖株氏會社變更為大豐拓殖株式會社。大正 12 年（1923），大和拓殖株式會社與大豐拓殖株式會社合併為鹿港製鹽株氏會社。昭和以後，因產量不豐，約有 100 多甲鹽田荒廢。又至昭和 5 年（1930），全為日本人併於臺灣製鹽株氏會社時，僅餘 275 甲。⁵⁵ 鹿港製鹽業最時，鹽田面積佔全臺鹽田的 4 分之 1 強，為全臺之最。為運鹽輸出，鹽田內遍佈輕便鐵道，鐵道呈數個「丰」字型，會合後穿越北頭南邊，沿陸軍道路（今復興南路）至火車站。因路線不長，故未對外營業，僅為運鹽專用，並以牛車拖運。

大正元年（1912），員林輕鐵株式會社開始經營鹿港至員林間的客貨運輸，全長 13.8 哩，軌道寬度為 1 呎 7 吋 5 分。員林輕鐵株式會社經營之路線，由鹿港出發經大有（3 公里，以下各站均為累計里程）、頂寮（5.5 公里）、溪湖（7.4 公里）、芎蕉腳（9.9

公里）、大埔心（11.6 公里）、員林（13.8 公里）。出員林站後分為兩線，一是經太平（15 公里）、關帝廳（16.4 公里）、打簾（17.7 公里）、至田尾（19 公里）；另一線則至東山（15.9 公里）。⁵⁶ 由鹿港至員林的輕便鐵路可延伸至田尾、東山等地，車輛數為 215 輛，每車可乘 4 人或貨物 600 斤。⁵⁷ 大正 7 年（1918）改由臺中輕鐵株式會社經營。⁵⁸

二、私設鐵道與糖業鐵道

日本治臺後，總督府開始致力於糖業的發展，連帶也重視糖業運輸方面的問題，在明治 34 年（1901）新渡戶稻造向總督府提出「臺灣糖業改良意見書」當中，便提及糖業運輸之重要性，當中指出若要擴充舊式糖部的製糖規模，則甘蔗運輸的問題一定要解決，當中主張糖業的原料、燃料、肥料、機械等一向皆賴搬運且所費不貲，為了增加生產及貿易的利益，在道路尚未便利之本島，有賴鐵道搬運之暢通，如能利用火車及汽船會社之從事砂糖及糖業用貨物搬運以節省運費支出，則對於糖業利益有很大助益。此外，現代化工業不能與運輸脫節，製糖業亦然，因甘蔗採伐以後，如不於短時間內運至工廠，糖分即將減少；而且甘蔗身長，臺灣道路又不甚好，新式製糖工廠不像舊式糖部，由於工廠能力的巨大，故非由遠距離運集原料不可；因此，運輸機關的設備，特別來得需要。製糖會社之有社線鐵路軌道的鋪設，就為滿足這一需要；先是臺灣製糖會社，此後各會社群起仿效；不但供原料甘蔗、其他製糖材料、製品及從業人員的運送交通之用，而且兼營一般運輸業務。臺灣的地方交通設施，大部份為製糖會社所提供，且為製糖會社所把握。⁵⁹

日治初期，臺灣製糖會社從爪哇引進自築運蔗專用鐵路之觀念，並在明治 40 年（1907）於橋仔頭工場試辦成功後，當時來臺投資生產的日資製糖會社乃紛起效尤，在各地增建製糖工場時，亦修築以工場為中心，且向四面八方呈幅射狀、樹枝狀，或羽毛狀分佈之專用鐵路，簡稱「糖鐵」。隨著製糖業景況漸入佳境，製糖會社遂擴張工場生產規模，並大舉增築糖鐵以應付日漸增多的原料輸送需求。整體來說，臺灣糖鐵之基礎路線規模在大正 9 年（1920）即已奠定，路線集中於西海岸中、南部的糖業發達區域內。⁶⁰ 糖鐵原以運蔗為本務，然部分路線通過人口稠密且物產較豐地帶，倘若這些區域之聯外

51. 臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道年報·明治四十三年度》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1911），頁 117。

52. 臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道年報·明治四十四年度》臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1912），頁 144。

53. 江熊長夫，《臺灣內地交通要覽》（臺北：編者發行，1913.08），頁 159。

54. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000 年），頁 65。

55. 中國鹽政實錄第六輯編纂委員會編輯，《中國鹽政實錄》（臺北：經濟部，1987），頁 17-31。

56. 江熊長夫，《臺灣內地交通要覽》（臺北：編者發行，1913.08），頁 164。

57. 臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道年報·大正六年度》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1918）。

58. 臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道年報·大正七年度》，臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1919）。戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000 年），頁 66。

59. 周憲文譯、矢內原忠雄著，《日本帝國主義下的臺灣》（臺北：帕米爾書店，1987）。

60. 李方宸，〈臺灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）〉，國立政治大學歷史學系碩士論文（2001.06）。

陸路交通長久以來皆處於欠便狀態下，則製糖會社往往主動或應地方要求而開放糖鐵從事對外營運，不僅服務民眾，亦能趁機謀利。至此，糖鐵乃有專用線及營業線的區別。1920 年代後，糖鐵遭逢之運輸競爭問題日漸嚴重，其競爭對手除了官鐵，尚包括民營公共汽車客運業者，後者更使糖鐵營業線客源大量流失。為謀生存，各製糖會社曾大量引進內燃動力客車從事營運而爭回不少客源，又因臺灣總督府於昭和 5 年（1930）後加強對民營汽車客運業者的約束，甚至予以打壓，且管制油品用量，他們被迫縮減車班及經營路線範圍，釋出之客源逐漸回流到糖鐵方面，始暫時止住糖鐵營運業績的頹勢。⁶¹ 本縣作為甘蔗重要產區之一，糖業鐵路的路線亦甚為密集。

本縣糖業鐵路的興建伴隨著製糖會社的興起，於明治 39 年（1906）之後陸續修築糖業會社的私設鐵道，提供了製糖會社由甘蔗運輸、砂糖輸送乃至於各式糖業用品如肥料、製糖機械等最好的運輸工具。而採收後的甘蔗經由糖業鐵路至新式製糖工廠，經過製造良為砂糖的成品，再經由各會社的鐵路運送至縱貫線的車站，以縱貫線運送至南北港口向外輸出。明治 39 年（1906）以後，由於製糖事業的發展，糖業專用私設鐵路逐漸勃興。明治 42 年（1909）以後，糖業專用鐵路亦兼營客貨之運輸，本縣有新高（和美中寮）、明治（溪湖）、林本源（溪州）、源成（二林）4 家製糖會社，其路線與車站概況分述如下：

（一）新高製糖會社

新高製糖會社的糖業鐵路約有 202.89 公里，以彰化為起點，往西通達鹿港，往東通達中寮、和美、線西。⁶² 新高製糖會社的鐵路以彰化市為中心，往東經蔡公寮、大肚、渡船頭、寮仔、田中莊到達同安厝。往西則可以通達線西、頂蕃婆、中里、田心子、柑子井、嘉犁庄。往南則可通達福興、鹿港、秀水、埔姜崙、下崙、大崙。也即它的運輸網路涵蓋了今天的芬園、彰化市、線西、和美、鹿港、秀水、福興、大村、埔鹽。

（二）明治製糖會社

明治製糖會社鐵路約有 217.26 公里，以員林為起點，往西通達溪湖、鹿港。明治製糖會社的鐵路以溪湖為中心，往東經巫厝、埔心、油車店，到達員林、何厝。往北可以通達打廉、埔鹽、瓦、外中村、福興、鹿港、新水、湖子內、外崙子腳。往南可以通達埤頭、大排沙、菁埔、趙甲、埤腳、后寮。也即它的運輸網路涵蓋了今天的溪湖、員林、

埔心、埔鹽、鹿港、福興、二林、芳苑、埤頭。明治製糖會社的鐵路主要以溪湖為中心向外發散，一條北上經埔鹽到達鹿港，一條則向西邊達芳苑等地區，而製糖會社的物質蒐集之處有兩個，一個為溪湖市街，另一個為員林火車站後站。

（三）林本源製糖會社

林本源製糖會社鐵路約有 233.35 公里，由田中經北斗、溪州，達二林、竹塘。林本源製糖會社的鐵路以溪州為中心，往北可以通達北勢寮、田尾、海豐崙、阿媽厝、芎蕉腳。往東可以通達新厝、田中。往西可以通達竹圍、五庄子、竹塘、鹿寮、九塊厝（今長安、永安）、安東寮、大城、火燒厝、路上、二林、金瓜寮、田厝。也即它的運輸網路涵蓋了今天的溪州、埤頭、北斗、田中、田尾、溪湖、竹塘、大城、二林。

作為生產中心的二林、大城、竹塘等地區，將生產的甘蔗透過鐵路，運送到溪州製造中心林本源製糖會社的溪州工廠，但因溪州未與縱貫鐵路交會，因此蔗糖的儲存、運送就十分重要，溪州工廠的區位與溪州市街相鄰，對於市街的發展相關程度很高；再者，溪州透過公路（今省道臺 1 線）、鐵路的交互運用將蔗糖運送到北斗、員林、田中，尤其是員林在後火車站地區形成彰化平原重要的蔗糖收集中心。

（四）源成農場

三五公司源成農場鐵路僅 28.97 公里，可以接通林本源製糖會社的鐵路，涵蓋的地域在今竹塘北邊附近，屬於二林鎮。由於原料的採收區面積小，產量也不大，因此源成農場的運送路線透過林本源製糖會社的鐵路運輸系統而向外輸出。⁶³

明治 38 年（1905）總督府頒佈「製糖場取締規則」，創設原料區域制，各製糖廠均有其專屬原料取得區域，未經許可其間互不流通。各糖廠為運輸其原料區域內之甘蔗，多建有糖業鐵路，並兼營對外的客貨運。

明治 43 年（1909），大倉喜一郎及阿部幸兵衛等人設立新高製糖株式會社。⁶⁴ 新高製糖會社於明治 44 年（1911）8 月，首先營運鹿港經崎溝子、馬鳴山、荊桐腳至彰化間的客貨業務。大正元年（1912）11 月，新高製糖株式會社開始營業彰化經中寮至和美間的業務。大正 3 年（1914）6 月，新增柑仔井站。大正 12 年（1923）6 月，新增過溝子站。同年 11 月，路線終點線西站開始營業。至此，鹿港經彰化至線西的糖業鐵路客貨運全

61. 李方宸，〈臺灣私設鐵路與糖業鐵路 1910-1945〉，《臺灣風物》53 卷 3 期（2003.09），頁 73-92。

62. 井出季和太著、郭輝編譯，《日據下之臺政》（臺中：臺灣省文獻委員會，1977）。

63. 郭肇立，〈日治時期彰化平原殖民空間生產〉，國立臺北大學都市計劃研究所碩士論文（2000.07），頁 2-19~2-25。

64. 涂照彥，《日本帝國主義下的臺灣》（臺北市：人間出版社，1993），頁 283。

線營業，全長約 4 公里。昭和 9 年（1934），又新增加 7 站營運。翌年，大日本製糖株式會社正式將新高製糖會社併合，鹿港至線西的糖業鐵路（以下統稱為新高線）交由大日本製糖株式會社經營。

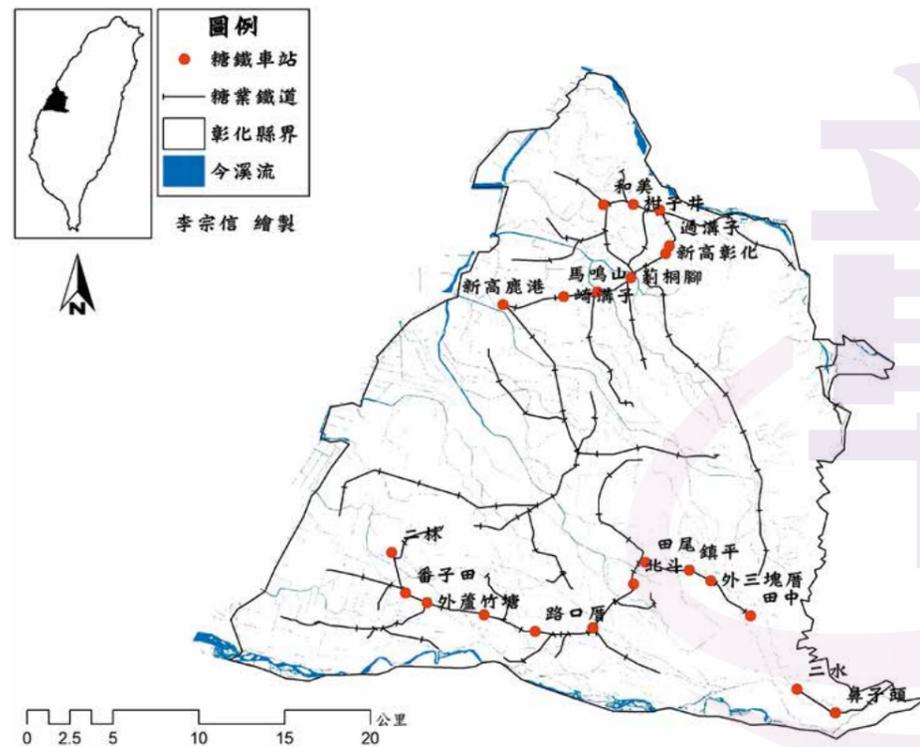


圖 4-3-1 糖業車站及鐵道

資料來源：根據陸地測量部，《日治時代二萬五千分之一臺灣地形圖（1921-1929）》（臺北：遠流，1998 複刻出版）繪製。

明治製糖株式會社於大正 8 年（1919）3 月，開始營運鹿港至員林間的客貨運（以下統稱為明治線），其間行經坡心、二重海、巫厝、溪湖、頂寮、埔鹽、外中等站，全長 13.23 公里。大正 11 年（1922）2 月，新增工場前、番社兩站。昭和 8 年（1933）3 月再增加新溪湖、南員林兩站。

由上述二線糖廠鐵路的車站分佈可發現，各站間距極短。新高線由鹿港至線西全長 14.9 公里，沿線有 22 個站，平均間距僅 0.67 公里。明治線由鹿港至員林線全長 13.23 里，沿線共計 14 站，平均間距也僅 0.95 公里。密集地設站有助於沿線客貨之上下車，也突顯糖業鐵路運輸型態的特殊性，即糖業鐵路在對民間的客貨運上較類似汽車客運的短程運輸，而不像縱貫鐵路各站間距較長的長程運輸。日治時代鹿港的航運逐漸衰弱，縱貫鐵路完成後，並未經過鹿港，對於鹿港的聯外交通實有不利的影響。糖業鐵出現機械化

的交通工具，鹿港更可由糖業鐵路連接彰化、員林這二個縱貫鐵路上的要站，對於鹿港維持其陸路交通地位貢獻頗大。⁶⁵

三、國有鐵道

鐵路建設上非常重要的一點即是線路的選定。不僅要考量到技術層面，為政者意圖等問題。日本中央政府於明治 39 年（1896），以經費 77,000 餘圓命令臺灣總督府進行縱貫線的調查，總督府則委託鐵路技師增田禮作進行調查。增田禮作的調查是以軍事需求為重，線路多採近山之線路，往往不符合經濟上的考量。而新任的鐵路技師長谷川謹介認為，舊有的路線缺乏產業開發上的考量，決定從經濟上的角度重新檢討，再進行精細地測量。結果基隆—臺北間、臺北—新竹間、新竹—造橋間、苗栗—臺中間、臺中—林內庄間、新市街—阿公店間、打狗—楠仔坑間等路線皆採取重新調查後的新線路，以往線路多往近山的缺點也大為改善。⁶⁶



圖 4-3-2 彰化驛

資料來源：陳慶芳提供、授權。

新線的規劃原則，是為了通過重要市街、貨物集散地、及物產豐饒之地，臺中 - 嘉義間的新線為了通過臺中縣內屈指之沃野，甚至不惜迂迴彰化、員林。明治 41 年（1908）所完成的縱貫鐵路，北從基隆南到打狗（今高雄）。但鐵路在中部路段有地形上之限制，山線（原稱臺中線）坡度過大（苗栗后里段坡度達千分之 25），不利長途運輸。又加上第一次世界大戰爆發，導致鐵路客貨運量激增，故總督府欲鋪設海岸線，分散其貨運量，故決定興建竹南到彰化間坡度較緩的海線，並於大正 11 年（1922）全線通車。⁶⁷

鐵路的運量及運輸成本均小於公路，殖民產業的運輸需靠鐵路，而縱貫鐵路的通車與海岸線的完工，將彰化市的產業地位轉化為轉運功能，也使得彰化街在整個臺中州顯得十分重要。臺灣縱貫鐵路各大站，皆有車庫設計，日治時期稱為「機關庫」，用來維修、保養，包括：打狗（1900 年）、臺北（1901 年）、基隆（1903 年）、苗栗（1906

65. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000 年），頁 66。

66. 蔡龍保，〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的发展〉，《國史館學術集刊》，第六期（2005.12），頁 61-108。

67. 臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府鐵道部第二十年報》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1917）。

第四節 道路交通的建設

年）、臺南（1906 年）、臺中（1908 年）、嘉義（1908 年）。⁶⁸ 但以上均非扇形車庫，扇形車庫之名稱由來，乃因轉臺如扇軸、加上輻射狀的鐵軌，如同一面摺扇造型的「扇形車庫」。在昭和 20 年（1945）之前，縱貫鐵路上已完成 6 處扇形車庫，包括：臺北、新竹、彰化、嘉義、高雄、高雄港等。⁶⁹

臺中州的扇形車庫並非設置於臺中，反而設置於彰化，乃因彰化位於山海線交會點，故可知彰化在縱貫鐵路的地位。彰化驛於明治 38 年（1905）啟用（圖 4-3-2），彰化扇形車庫於大正 11 年（1922）建立，與海線的完工在同一年，有其密切關聯，海線的建立使彰化在交通運輸方面重新轉換為重要的交會站，彰化成為山海線的分歧點，占有鐵道運輸的樞紐位置，也使得彰化成為火車維修及機務重地之重鎮。由建造成本觀察，彰化扇形車庫，造價高達 70,908 圓，而當時臺中火車站花費 42,000 圓，彰化火車站造價也僅 9,000 圓。這代表扇形車庫的規模及工事複雜的程度遠比車站高，也代表總督府對於扇形車庫之重視。⁷⁰

扇形車庫隨海線的完成一同完工啟用，大正 11 年（1922）車庫本體建坪完成 295 坪，在竣工啟用後，連續兩年增建，大正 12 年（1923）增建 66 坪；大正 13 年（1924）增建 60 坪，從初建時所設的六股（火車停放的空間），到大正 13 年（1924）時，已成為一座擁有 10 股規模的扇形車庫。⁷¹ 之後在昭和 4 年（1929）與新竹、高雄二個機關庫一起進行增設，彰化扇形車庫成為擁有 12 股的車庫。⁷²

一、市區計畫下的街道改正

日治時代殖民政府基於現代化與衛生改良兩大前提，開始在臺灣實施的「市區改正」（都市計畫），主要是透過衛生下水道與市街區的正交道路規劃，以作為公共設施與公共設備上的調整，為相關的馬路、公園、綠地、排水溝、墓地、官公署、學校用地等的計畫。⁷³ 都市的建設大致上可以區分為打造幾乎全新的城市以及改造傳統的城市兩種類型，前者如臺中、高雄，而本縣的彰化市街、鹿港市街、北斗市街和員林市街等，則屬於後者。一般而言，傳統的城市街道大多狹窄彎曲，藉由「市區改正」的過程，會切割出整齊而寬敞的路網，同時在街道兩側設下水道。這些按照市區計畫為準則而施設的道路，則稱為「市區改正道路」。⁷⁴ 本節將介紹本縣主要市街如彰化市街、鹿港市街、員林市街及北斗市街的「市區改正道路」，其中市街區改正的時間最早者為明治 39 年（1906）的彰化市街，其次為明治 45 年（1912）的北斗市街，再來是二十三年後，亦即昭和 10 年（1935）的鹿港市街和昭和 11 年（1936）的員林市街。⁷⁵ 基本上，日治時代彰化地區的市街區改正主要就舊有都市紋理作局部或分區上的改正調整，也就是將小街廓住居空間內作棋盤網狀道路規劃。分別說明如下：

（一）彰化市街

彰化市區計畫於明治 39 年（1906）年，以彰化廳告示第三十二號公告。不過市區道路的拓寬工程卻早已展開，主要是從舊彰化縣城內中心，向東南西北方向放射狀延伸的四條道路，以及由北門外往臺中方面延伸的街道。⁷⁶

然而，明治 39 年（1906）公告的彰化市區計畫，並非是以《臺灣堡圖》所呈現的街道來發展，而是開闢新的路線。除此之外，殖民政府為了施設彰化街的連外道路，不惜拆除了原本環繞在市街周邊的城牆及城門，拆除後的遺跡，大部分闢為道路，並利用舊城牆的磚塊作為下水道及橋梁基臺工程的材料。⁷⁷ 如引文：

68. 臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史·中卷》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911），頁 462。
69. 郭肇立，〈日治時期彰化平原殖民空間生產〉，國立臺北大學都市計劃研究所碩士論文（2000.07），頁 2-18-2-19。
70. 徐裕健，《彰化縣縣定古蹟彰化扇形車庫調查研究與修復計畫》（彰化：彰化縣文化局，2004），頁 6。
71. 徐裕健，《彰化縣縣定古蹟彰化扇形車庫調查研究與修復計畫》，頁 9。
72. 臺灣總督府鐵道部，《臺灣總督府鐵道部第三十二年報》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1933）。

73. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，（彰化：彰化縣立文化中心，2008 年 3 月），頁 14。
74. 張亭非譯，青井哲人著，《彰化一九〇六》（新北市：大家出版，2013 年），頁 44。
75. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 15。
76. 張亭非譯，青井哲人著，《彰化一九〇六》，頁 49。
77. 張亭非譯，青井哲人著，《彰化一九〇六》（新北市：大家出版，2013 年），頁 54。〈彰化城壁取除及材料使用認可（彰化廳）〉收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》4788：13。

此次關於彰化廳管內施行彰化—鹿港間道路之改修工事，有必要從彰化西門街直接穿越城壁，其穿越的地方如另紙圖面所示，計畫在距西門西南一百二十間之處，鑿毀城壁長六十尺，作為道路敷地。當然會在鑿毀處兩側施行相當程度的工程以防其崩壞，確保達到防禦效果，讓當地平穩而無匪賊出沒之虞，因而無須擔心對民心的影響。鑿毀時的磚瓦使用於附近橋梁臺之築造。⁷⁸



圖 4-4-1 彰化縣城暨城內古今街道對照圖

說明：紅色圖框與紫色線段分別為《臺灣堡圖》之彰化縣城及城內街道。
資料來源：本研究套疊《臺灣堡圖》及 Google 地球繪製得。

日治初期的彰化街，雖有諸多重大公共建設的投入，如八卦山公園的闢建與擴建（1902-1919）、彰化慈惠醫院的創設（1904）、彰化市場的興建（1909）與彰化支廳新廈的落成等，但由於失去鹿港此一出口，使其本身不復過去主導性發展，淪為地方性都市。雖有明治 38 年（1905）西部縱貫鐵路通車後的便利交通運輸管道，但就地方建設而言，遠不如北面的臺中。明治 30 年（1897），縱貫公路的闢建由北往南漸次實施，經彰化街附近時，貼舊城牆東側由北往南而行。明治 37 年（1904）前後，自觀音亭西側開闢一條南北向接通北門的道路（今和平路），另觀音亭前的東門路也經調整成筆直的道路，於孔廟前微微曲繞折向東門口。（P.27）縱貫鐵路也在稍後動工，沿舊城牆的西側邊繞行而過，明治 38 年（1905）彰化至二水間的鐵路經完工通車，開啟交通運輸的新紀元；鐵道部原在彰化設有辦事處以便事務協商，第二年即行撤銷。明治 39 年（1906）3 月 6 日，彰化市區開始實施市街區計畫，計畫區域 84 公頃，全部施以馬路改正，其特色為將市街區以大西門街、北門街、南街、東門街等四條道路劃分成四個大街區，然後再於其中以棋盤直角正交馬路作計畫道路的分割，因此整個市街區就由四種不同方向的棋盤道路湊合而成。原城牆位置除東北邊區有重新調整之外，其餘皆循舊基址作計畫道路的劃設（按：目前只剩中正路、中山路還依循一部分舊城牆基址，華山路已經過拉直調整）。除四條舊幹道之外，整個市街區被徹底重新改造，因此一些舊道目前只能透過少數巷弄去尋幽探訪，如民生路 229 巷、中華路 111 巷、華山路 92 巷、陳稜路 194 巷、和平 1 巷等。繼而在明治 42 年（1908），為了實施下水道之工程，改善環境衛生，將街區內數十個池沼相繼掩埋。市街於是在新的棋盤格局下逐一作調整。舊北路協鎮署、都司署所在位置於稍後改建為小學校，而舊臺灣府衙所在位置則經改建為公學校，市街區其它地方也陸續出現金融、服務、文教等機構的建築，像振興組合、信用組合、南門市場、慈惠醫院、彰化支廳新廈、公共浴場、公教人員宿舍等等，使市街風貌為之一新。日治中、末期，整個彰化市街持續原有市街計畫作進一步擴充，然速度卻相當緩慢。僅有市街區北邊有積極的成長，跨越五福（今中正路）繼續向鐵道邊延伸。⁷⁹

（二）鹿港市街

日治初期的鹿港，航運功能已漸弱，然而臺灣總督府在明治 32 年（1899）仍於此設置稅關，明治 33 年（1900）4 月且於鹿港、梧棲等地發佈沿海主要港口設置檢疫所管制。明治 35 年（1902）10 月改設置稅關監視署於鹿港，日本海、陸軍對海岸線的封鎖，曾嚴重打擊沿海的航運，雖然明治 38 年（1905）7 月總督府宣佈解除全臺及要港區域內之戒嚴令，而明治 42 年（1909）日本總督府且於從來指定開港的地點之外，再行指定

78. 〈彰化城壁取毀認可（彰化廳）〉，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》4788：11。

79. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 27-28。

鹿港、梧棲、東石港等三處為開港地點。然而濁水溪的氾濫以及海退，使得鹿港的航運功能萬劫不復，取而代之的是，由於西部沿海廣大的海埔新生地，提供了大片的天然鹽田，總督府曾在明治 31 年（1898）1 月調查過沿海各地既成或未成的鹽田，鹿港即在調查範圍內，明治 33 年（1900）4 月以後，辜顯榮領有全臺官鹽的專賣以後，同年 9 月申請許可於鹿港開墾鹽田 247 甲，然而鹿港的命運並未因此而有任何轉機，人口增加百分率不曾突破 9%，甚至有急速降低的趨勢。⁸⁰

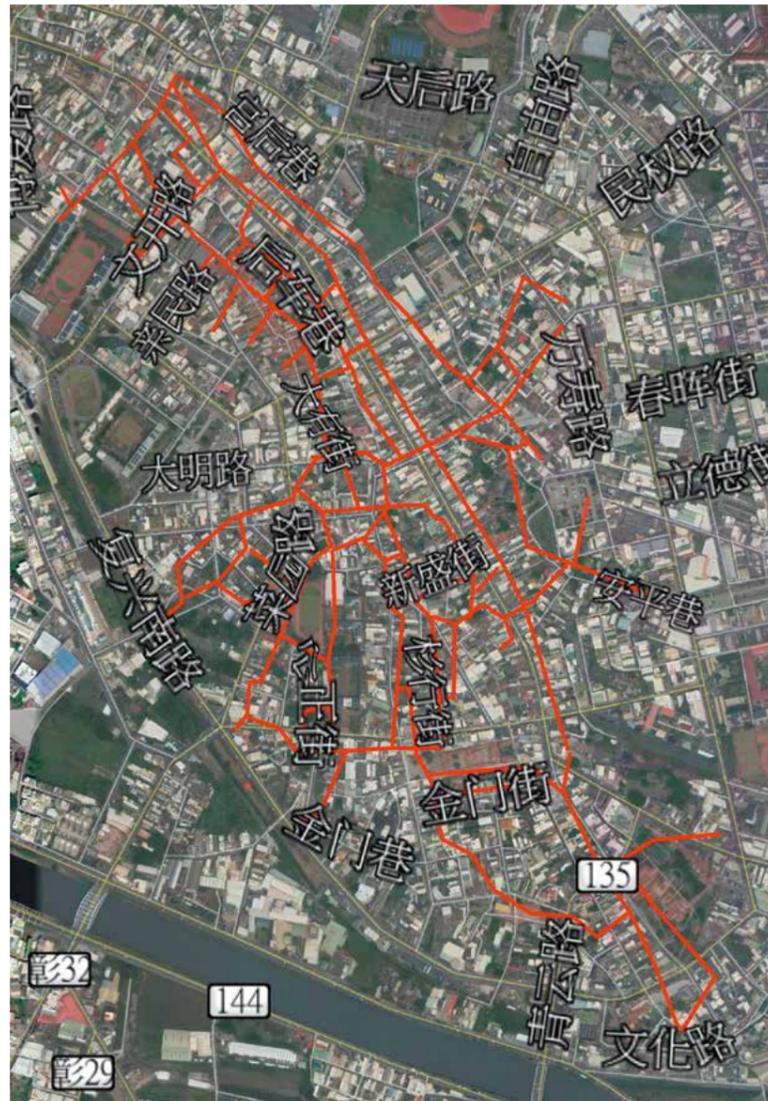


圖 4-4-2 鹿港古今街道對照圖

說明：紅色線段為《臺灣堡圖》中的鹿港古街道。
資料來源：套疊《臺灣堡圖》及 Google 地球繪製得。

日治初期，鹿港溪尚且將烏魚寮（今洛津國小）與市街作成區隔，市街尚以不見天街（今中山路）作主軸，兩側還是櫛次鱗比的長條店鋪街屋，從城隍廟口一路往南到街尾，分別有順興街、福興街、和興街、泰興街、長興街、板店街等，居民大部分聚集在不見天街與鹿港溪之間的附地，為不規則的小街廓與曲曲折折的巷弄，也即今天俗稱的九曲巷。明治 37 年（1904）前後，鹿港市街尚維持著清末樣貌，市街自然曲折彎轉，無任何規則脈絡可循，整個市區找不到一塊正方形的街廓。市街周緣仍有許多大片魚塭，並有大小墳場散布其間，主要有崙仔頂（今鹿港第二公墓）、竹圍仔南邊（今鹿港第三公墓）、白沙墩東北邊（今鹿港與福興共有的公墓）等三個區塊，另有大眾爺塚（今公園一、二路附近）、地藏王口（今文明街附近）兩個較小的區塊。除老市街之外，在西邊的許厝埔橋頭南邊，尚有安平鎮街的線性帶狀市街。大正年間，鹿港溪改道，另循今洛津國小外圍彎轉而行，於是烏魚寮才正式納入整個市街的一部分。日治以後的市街改正，雖有作部分街廓的調整，然皆只作小區塊的規畫，最大的改變僅是將不見天街大事拓寬（按：不見天街是在昭和 10 年（1934）被拆除），然市況卻大不如前。明治 39 年（1906）以後，由於製糖事業的發展，糖業專用私設鐵道乃告勃興，原僅敷設作為運輸原料甘蔗，明治 41 年（1908）12 月臺灣總督府公佈臺灣私設鐵道規則、施行細則與私設鐵道營業規則。明治 42 年（1909）以後，糖業專用鐵道兼營客貨之運輸，彰化地區即有新高、明治、林本源、源成等四家製糖會社，其中尤以新高、明治、林本源規模較大。鹿港地區即涵蓋在新高、明治兩家製糖會社的原料區域內，新高製糖會社的小火車鐵道即由市街西南邊的文武廟前經過，再轉北西北向往北走，從頂子崙附近再拐往西北西向西行，於北頭的西南側邊再分為二，一往北，另一往西。明治製糖會社的小火車鐵道則由市街西南邊貼著竹圍仔附近公墓的東北側往西北走，經竹圍子北邊東到文武廟前作為終點。⁸¹

日治中期，鹿港市街基本上沒有太大的變動，唯獨墳場逐漸擴充，頂子崙部分將南邊原有魚塭的部分土地吃掉，白沙墩部分則往東北角擴大，至於竹圍子部分也有往北邊擴充。另龍山寺南邊的市街有所擴充，原聯絡埔鹽、溪湖方面的幹道（今 135 縣道），則從原走文武廟南邊的路徑，改換成走地藏王廟西南側邊，且穿越地藏王廟口的墳場，另於鹿港溪邊再分出一條往北的便道接往龍山寺，沿鹿港溪畔則修築起一條河邊便道，以便聯絡南北兩頭的鹿港市街。昭和 10 年（1935）1 月 2 日，臺中州下鹿港街發布街區計畫，範圍包括鹿港街鹿港之大部分、頂厝及福興鄉庄頭之各一部份，計畫區域面積 200 公頃，預計 28 年後的昭和 38 年（1963）之飽和人口為 4 萬 5 千人，每人可利用的面積為 0.4 公頃，而已計畫之道路則佔擬利用面積之 18%，其中有 6% 的公園、綠地。

80. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 42。

81. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 47。

經公告之計畫事項包括馬路、公園、綠地、官公署及學校用地等。有關鹿港再築港的計畫，一直為彰化地方人士所殷切期盼，但昭和 13 年（1938）3 月總督府所發表臺中州下之梧棲築港計畫以後，鹿港的歷史命運遂被定了下來，彰化地方人士莫不表示失望。市街方面，先前沿鹿港溪畔所走的便道，原僅往北連接到今洛津國小，然日治末期，不只將道路拓寬，還一直延伸接往市街街頭西側的飛行場與鹽田邊側，作為南北的聯絡孔道。原新高製糖會社小火車鐵道邊側，亦開闢一條馬路，作為市街東、北兩側邊的外圍聯絡孔道。另再將市街內部原聯外小便道，一條接和美，一條接往彰化市，並進行拓寬施工，其中聯絡和美的幹道還繼續往西南穿越市街區接通舊市場前。再配合兩條聯絡伸港、線西的小便道，鹿港市街區儼然有如八爪章魚般的聯繫著周圍街庄。市街區也在都市計畫的施行下，逐漸調整、拉直舊有小巷弄，但速度相當緩慢。此時的鹿港街區也展現積極的向周緣擴張的態勢，最明顯者為龍山寺南邊的鹿港溪畔，糖業小火車站附近、頂子崙墳場的西南側邊等幾個區域。⁸²

清代鹿港市街道路並無整體規畫設計，多由民間對道路的使用而自行調節。日治之後，日本人鑑於攻臺時深受風土病之苦，認為市街衛生不良為原因之一，為建立衛生的殖民環境，於是有「市區改正」的原始動機。況且對日本而言，殖民地都市體系具有政治經濟統制的戰略基礎，對殖民地都市的建立或整備是必要的。⁸³

日治初期的市街道路，除了部分擴寬與改善路面外，大致上維持清代的原有的路線。尤其清代彎曲、狹小的巷弄，在鹿港市街規模擴張緩慢的情況下，改善的壓力不大。在市區改正前，新闢之市街道路以陸軍道路（今復興南路）為主。其目的是為了配合鹿港飛行場之建立，使汽車能方便地由火車站行駛至飛行場。為了避開舊市街狹小的道路，而依市街外圍呈一弧形路線。雖然有軍事的目的，但卻有類似今日外環道的功能，對於後來市區改正，市街向外擴展，有莫大的助益。

清代鹿港市街道路並無整體規畫設計，多由民間對道路的使用而自行調節。日治之後，日本人鑑於攻臺時深受風土病之苦，認為市街衛生不良為原因之一，為建立衛生的殖民環境，於是有「市區改正」的原始動機。況且對日本而言，殖民地都市體系具有政治經濟統制的戰略基礎，對殖民地都市的建立或整備是必要的。⁸⁴

因此鹿港市街道路逐步進入總督府的管理、規畫之中。日治初期總督府陸續進行重大基礎建設的調查，如戶口、土地、舊慣、林野等等。並於明治 33 年（1899）發佈律

令第三十號，公佈市區計畫之土地及建物的相關規定，為臺灣都市計畫法令之嚆矢。⁸⁵ 明治 43 年（1910）成立「臺灣總督府市區計畫委員會」，為總督的諮詢機關。並於翌年下令，凡廳所在之市街、千戶以上之市街、新設市街等地，市區之改正或變更及道路與下水道之興建，均須向總督府呈報詳細設計圖及理由。⁸⁶ 從明治 43 年至昭和 10 年（1901-1935）為止，這段時間為臺灣都市計畫史上的市區改正計畫期。此時的「市區改正」、「市區計畫」並無預測整體發展趨勢的概念或能力，以公共衛生的改善為主要目標，其工作不外道路的新闢、擴大、改直，上下水道的改善，及預定所需之公用官地。⁸⁷

鹿港於昭和 4 年（1929）開始市區改正，開闢現今的民權路。昭和 7 年（1932）市區改正計畫法令修改，總督府開始醞釀制定都市計畫法。⁸⁸ 其改變的動力在於時局轉趨緊張，基於港灣工業城市的興起與殖民地發展的需要，不得不改善較為簡單的市區改正計畫。⁸⁹ 昭和 9 年（1934），拆除不見天並拓寬土地宮口至土城口的道路。昭和 10 年（1935）1 月 11 日公佈鹿港的市區計畫，為鹿港都市計畫之始。總面積為 200 公頃，包括了街道、公園、機關、學校、神社等用地，計畫容納人口 3 萬 5 千人。⁹⁰ 昭和 8 年（1932），日本兵庫縣地方都市計畫委員會技師小野榮作受總督府之聘來臺，移植日本已發展成形的都市計畫觀念，並規劃了臺北擴大計畫及花蓮港擴大計畫。但這些計畫缺乏部分法令配合，於是在昭和 11 年（1936）制定臺灣都市計畫令，同年公佈施行規則，將都市計畫、建築管理及土地重劃三者合成一體，臺灣的都市計畫從此進入都市計畫制度期。然而昭和 12 年（1937）中日戰爭爆發，都市重大建設停滯，施行較為有限。⁹¹ 由鹿港市區計畫制定的時間來看正處於臺灣都市計畫觀念的轉型時代。

鹿港市街交通主軸的五福街，在日本人看來陰暗潮濕，白天仍需點燈，不符合現代化都市的要求。乃於昭和 9 年（1934）實行市區改正，將五福街上相連的亭子拆除，不見天成為歷史，並拆毀兩側民房的前進，拓寬土地宮口至土城口，使原本約 7 米的道路，拓寬成為 15 米。原本的鋪磚路面改為泥土路面，並重設排水溝。拓寬後交通流量不大，為防冬天強風夏日曬，居民於昭和 11 年（1936）在亭仔腳柱前 3 公尺遍植鳳凰樹。兩樹之間仍供交通之用，樹與街屋間的空地鋪有磚面，可供居民休憩之用。⁹²

82. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 48。

83. 張景森，《臺灣的都市計畫（1895-1988）》（臺北：業強出版社，1994.07），頁 9。

84. 張景森，《臺灣的都市計畫（1895-1988）》（臺北：業強出版社，1994.07），頁 9。

85. 黃世孟編譯，《日據時代臺灣都市計畫範型之研究》，臺北市：臺大土木工程學研究所都市計畫研究室，1987，頁 76。

86. 張景森，《臺灣的都市計畫（1895-1988）》（臺北：業強出版社，1994.07），頁 13。

87. 黃世孟編譯，《日據時代臺灣都市計畫範型之研究》，臺北市：臺大土木工程學研究所都市計畫研究室，1987，頁 81。戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化：鹿港鎮公所，2000），頁 61。

88. 黃世孟編譯，《日據時代臺灣都市計畫範型之研究》，（臺北：臺大土木工程學研究所都市計畫研究室，1987），頁 76。

89. 張景森，《臺灣的都市計畫（1895-1988）》（臺北：業強出版社，1994.07），頁 14。

90. 康志福，〈日據時代鹿港城市形成轉變的研究〉，《鹿港風物》第 9 期，頁 19。

91. 黃世孟編譯，《日據時代臺灣都市計畫範型之研究》，（臺北：臺大土木工程學研究所都市計畫研究室，1987），頁 76。

92. 許丕宗，〈鹿港古蹟及史蹟調查研究：市街空間研究之部〉，《臺灣文獻》第 35 卷第 4 期（1984.12），頁 54。

不見天拆除後，兩側的街屋立面，主要以 2、3 層的混凝土造成柱、樑，外表以洗石子或貼面磚作簡潔裝飾，並帶有亭仔腳，即所謂「昭和型」街屋立面，⁹³ 亭仔腳因此取代不見天原有的功能。⁹⁴ 亭仔腳是清末臺灣店鋪街屋下的人行通道，為店面的延伸空間，反映的是私有權大於公共通行權的特性。日治時代在都市計劃令的管制下，亭仔腳的功能轉換為「有遮簷人行道」，因其涉及公共安全，對於亭仔腳的安全結構有法令強制規範。例如磚石或混凝土造之亭仔腳，平房的最小徑須大於 30 公分，兩層以上磚造樓房，亭仔腳柱與柱間的連結均須為鋼筋混凝土造。以臺中州的規定，除特別指定外，7 公尺以上的道路均要有亭仔腳。⁹⁵

整體上，清代市街的發展尚無「街廓」的觀念，市街的發展是以街道為引導的線形發展，而非以街廓為引導的面形發展。因此造成面街的店屋或住宅較為整齊，屋後則因進深不同而顯得不平整。日治時代對於「街廓」、「劃地」與道路規劃的關係雖有所規範，且鹿港市區改正後的新闢街道較為寬直，但「街廓」觀念仍不發達，市街發展仍以街道為主。⁹⁶

日治時代之道路，大致上可分為指定道路與市街庄道路兩種。所謂的指定道路，指以國庫或地方經費改善養護者，由各州廳登記管理，列入道路臺帳。指定道路以外之公共道路均稱為市街庄道路，此種道路多由市街庄或地方人士出資興建或改善，經費由國庫或州廳政府負擔，街庄道則可申請州廳政府補助。⁹⁷ 市街庄道路則可分為市內道路與保甲道路，其中保甲道路多在鄉間。就聯外性質之道路而言，包含了指定道路與保甲道路兩種。

指定道路名稱之使用始於明治 38 年（1905），由總督府選定路線。行經鹿港之指定道路有兩條，一為鹿港經南廊、馬鳴山至彰化，另一則由鹿港經溪湖、埔心、南平至員林。⁹⁸ 聯外道路基本上是沿著清代既有路線擴寬而城，寬度大約 10 公尺左右，以便利汽車之通行，路面均為泥土或碎石子。由於兩條指定道路由鹿港市街向東及東南延伸，因此在鹿港街行政區內之路程不長，從昭和 7 年至 14 年（1932-1939），指定道路之長

度僅從 3.36 公里成長至 3.49 公里。⁹⁹ 日治時代之道路設施較今日簡陋，指定道路在平時所實施之工程，不外砂礫鋪設、橋樑架設與維修、暗渠鋪設等 3 種。¹⁰⁰

至於保甲道路為警察配合街役場，發動民眾義務修築，多為較小之鄉間道路。由於指定道路並未通過鹿港鄉間，這些保甲道路成為各聚落聯絡鹿港市街的必經之路，且擔負部分聯外道路的功能。如惚狸散路（今鹿和路）南北連貫市街與頂番婆，並可延伸至和美（脉狸散）。這些保甲道路路線，構成現今縣道的雛形。保甲道路的成長較指定道路快，從昭和 7 年至 14 年（1932-1939），由 11.1 公里成長至 20.7 公里。¹⁰¹

（三）員林市街

日治初期的員林市街是一個線形市街聚落，縱貫公路雖經過員林，然卻偏離市街區，市街座向為坐東北向西南，東倚八卦山山脈，面朝西南側經過的八堡圳或舊濁水溪，所以市街區的建築大部份都在東邊，南北向有一道路貫穿（即今中正路），市街的重心則集中在東側興賢書院與地藏庵拉出的一條橫街，及其附近的廣寧宮周緣。¹⁰²

明治 37 年（1904）所看到的員林街，是一個不折不扣的典型漢人村落，以八卦山作為後背山，所有建物皆坐東北向西南，並深信南北穿流的三條水圳會為地方帶來福祉，因此市街上的每一棟房子乃皆以線形排列一字展開，皆為分得此一福蔭而聚集在一起。員林街以廣寧宮、地藏庵與興賢書院等作為村落的信仰中心，自然成為村落的重心。萬年圳與八堡圳等流過市街時，特別以曲繞彎轉精心設計。員林街的主要發展是在明治 43 年（1910）以後，隨著鳳梨罐頭專業的擴張，而有長足的推展。尤其是西部縱貫鐵路接通以後，員林原作為整個附近八卦山丘陵地帶鳳梨、香蕉、龍眼等果蔬集散中心，進一步發展鳳梨罐頭事業的馬口鐵製造，提供了輕工業發展的動能，所以員林的人口一直以 30% 的增加率持續成長。¹⁰³

93. 康志福，〈日據時代鹿港城市形成轉變的研究〉，《鹿港風物》9（1988.02），頁 23。
94. 戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000 年），頁 62。
95. 黃世孟編譯，〈日據時代臺灣都市計畫類型之研究〉，（臺北：臺大土木工程學研究所都市計畫研究室，1987），頁 151-153。
96. 康志福，〈日據時代鹿港城市形成轉變的研究〉，《鹿港風物》9（1988.02），頁 19-22、戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000 年），頁 62。
97. 陳俊，〈臺灣道路發展史〉（臺北：交通部運輸研究所，1987），頁 262-263。
98. 陳俊，〈臺灣道路發展史〉（臺北：交通部運輸研究所，1987），頁 273。

99. 鹿港街役場編，〈鹿港街街勢——覽表〉，昭和七、九、十二、十三、十四年度。
100. 戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000 年），頁 65。
101. 鹿港街役場編，〈鹿港街街勢——覽表〉，昭和七、九、十二、十三、十四年度。戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000 年），頁 65。
102. 賴志彰，〈彰化縣市街的歷史變遷〉，頁 76。
103. 賴志彰，〈彰化縣市街的歷史變遷〉，頁 77。

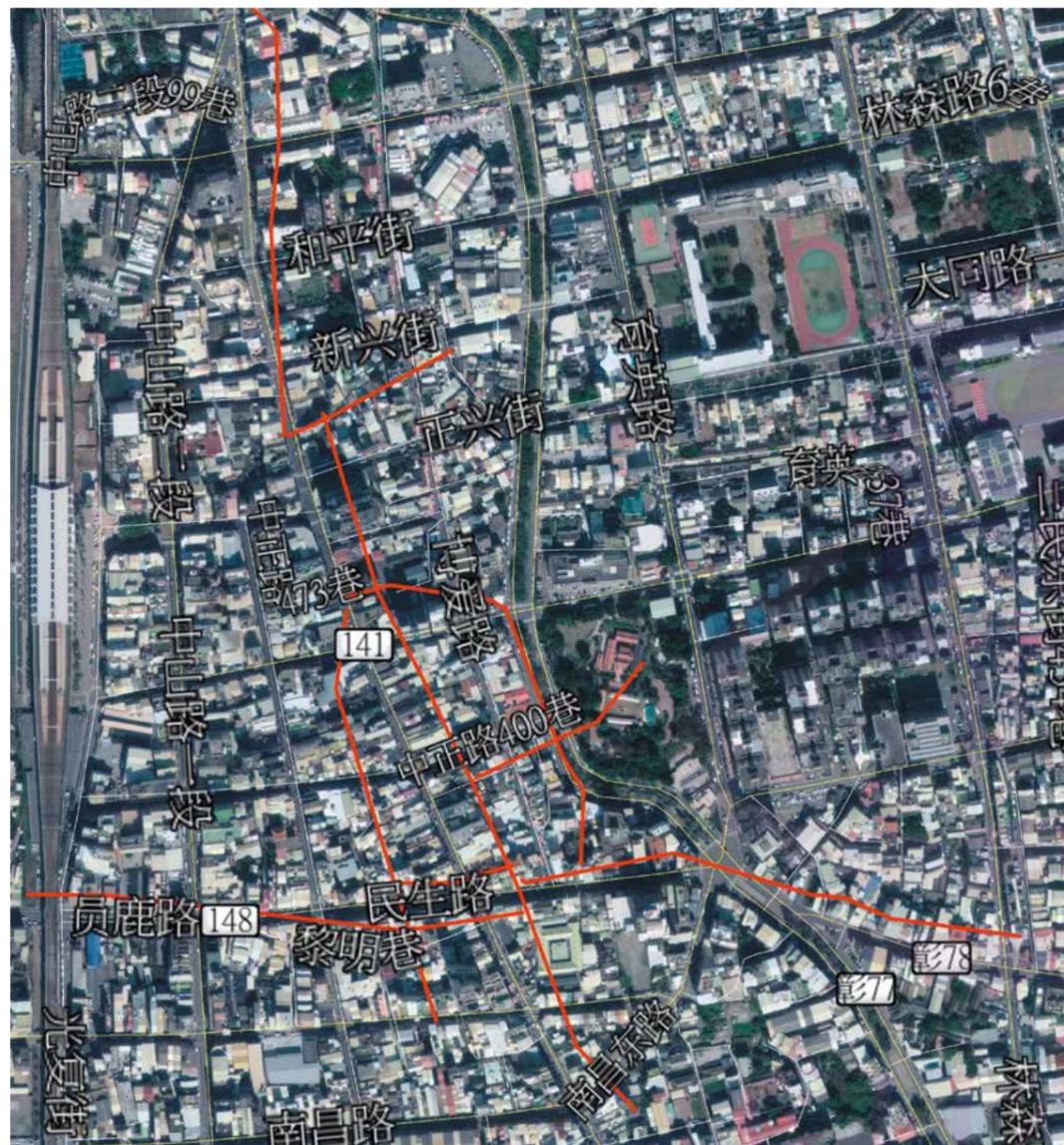


圖 4-4-3 員林古今街道對照圖

說明：紅色線段為《臺灣堡圖》中的員林古街道。
資料來源：套疊《臺灣堡圖》及 Google 地球繪製得。

大正年間興築的縱貫鐵路，將原縱貫公路切開，使南北兩段無法聯通至今，另在火車站前發展出十字街區，逐漸連結南邊的商肆，發展成大小不等的棋盤市街格局。日治前期的市街格局，東邊不超過萬年圳，西邊則以鐵路為界。市街的發展主要集中在舊大街（今中正路）、鐵道與最南邊的一條東西向聯絡幹道（今民生路）所圍的三角區塊，尤其是火車站前道路以南的區域。北側鐵路邊有青菓市場，南邊橫街與舊大街的交角也有員林市場。市街皆以長條街廓來劃分，而明治製糖會社的製糖用小火車鐵道則由西往

東穿越南邊橫街。昭和 11 年（1936）8 月 26 日，臺中州發布員林街區計畫，範圍包括員林街、員林田中央、三條圳、萬年、南平、大饒與坡心庄、礁石之各一部分，計畫區域面積 137 公頃，預計 13 年後的昭和 24 年（1949）之飽和人口為三萬人，每人可利用的面積為 0.4 公頃，而已計畫之道路則佔擬利用面積之 19.3%。其中有計畫 1.5% 的公園、綠地，經公告之計畫事項包括馬路、公園、排水溝、學校用地。相關馬路的計畫，從火車站、萬年圳以東，以及市街地北端開始出現有直角正交的棋盤式道路，其餘的地區則因循舊路的紋理，呈不規則的區劃。¹⁰⁴

昭和 12 年（1937）以後，都市的擴充與新建設如火如荼展開，先於萬年圳東邊開闢外環道路（今育英路）。後火車站也開闢一條平行鐵道的新馬路（今新生路），將縱貫道再接回來，從市街北邊接通東西過來的縱貫道，一直往南，再於南邊橫街處折轉原縱貫道，可以直通北斗。市街區在萬年圳東邊新開闢小學校及男子公學校兩所，火車站附近則成為公有建物的集中區，由北往南有八堡圳水利組合，家政女學校、電力會社、米穀檢驗、植檢、柑橘市場、局巴士、北斗巴士、役場、郡役所、信用組合、公會堂等。西南側角在南邊橫街往接溪湖的路邊，還有蓬萊閣餐廳、農業倉庫等，市街可以說已具備相當規模。¹⁰⁵

（四）北斗市街

北斗市街的市區計畫起源於明治 45 年（1902）1 月，由市區計畫委員會提出〈北斗街市區計畫理由書〉，如引文：

北斗市街是臺中旗下屈指可數的市街地，今日呈現著因糖業振興與開墾進步的顯著成績，其他諸事業亦有十分顯著的進步，同時交通頻繁、人口增加，目前的市街狀態已無法滿足，何況將來會越加發展。本市街曾於四十二年八月整部部分的下水道，並開設一條道路，然而並未立下全盤的大計畫，是以不只街道不整頓，衛生上的設備亦十分缺乏，恐怖這個數一數二的市街地將因此而有名無實地衰頹。今發表大計畫下的市區改正，讓人民安居之際，能為其空名劃下休止……。¹⁰⁶

後來，臺灣總督府土木代理局長高橋辰次郎派遣臺灣總督府技師德見常雄前往北斗街進行市區計畫實地踏查，並於同年 3 月 19 日提出報告書。如引文：

104. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 79。

105. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 79-80。

106. 「臺中廳北斗街市區計畫決定令達」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》5455：6。

我受命踏查臺中廳北斗市街市區計畫線實地踏查，三月十五日到全市街地詳細調查結果，報告如下：市街西端線道路，改正廳計畫，如另紙圖面紅線般延長縱橫線或連結縱橫線，不會有任何妨礙，反而會改善市區體裁，讓交通更方便，相信工地上亦會很順利。其他皆照確定線實施。¹⁰⁷

日治初期北斗街的市況，為彰化地區僅次於彰化街、鹿港街的第三大街區，其市街區劃更是僅見的大片棋盤格局街廓。縱貫公路在北斗市街的南北兩端作成切斷，直接穿越市街區，但並未拓寬市街區部份的馬路，路線穿越今光復路，形成兩頭寬大，中間窄小的道路串接模樣。¹⁰⁸

明治 45 年（1912）6 月 6 日，臺中州頒布北斗街市區計畫，計畫區域面積 38 公頃，公告之計畫事項只有馬路，佔所有利用面積的 12.8%。計畫道路寬度共有 4 種，奠安宮前東西向橫街最寬大，有五個單位；縱貫道路其次，為 4 個單位，其餘皆為 3 個單位；只有東北斗往田中方向的道路（今東斗路）才經計畫為兩個單位。於大街東側尾端（今文苑、斗中、東斗三路之交叉路口），規劃一個正菱形的大廣場空地，普渡公壇北邊（今元市街西側）規劃一市場用地。整個市街區按照道光年間規劃的市街模樣，再經調整為接近正方形的棋盤格局，雖不完全方正，卻也能縱橫相交連通順暢。市街區仍以奠安宮作為核心來規劃，然大正年間，縱貫公路改道，從聚落北邊的新興庄另折西南向而行，原光復路前的聯外道路移至東邊的宮前路，使得奠安宮的位置更形重要。¹⁰⁹

昭和 12 年（1937）的北斗市街狀況，奠安宮前的東西向橫街仍是商肆最活絡的地區，尤其廟前右側方（西側）更是飲食店、料理店、商會、南北雜貨商店的聚集所在。南北縱貫道路上，由於有郡役所、街役場、圖書館、公學校、小學校、法院出張所，以及眾多官舍聚集，形成最佳的辦公處所，許多書士、測量、事務所都設此，另有寫真館、產婆、報社、旅館也都設此，高級住宅區也都在附近。至於奠安宮東側邊，則以藥局、藥房、醫院、都會商店與住宅為主。南北縱貫道路的西側邊，則以醫院、商行、材木商、鐵工所為主。¹¹⁰

北斗市街的聯外交通方面，除縱貫道路往北聯絡員林，往南聯絡溪州之外，奠安宮前東西橫向道路，往東可以聯絡田中，往西聯絡二林。另有以林本源製糖會社的小火車

軌道作為聯絡網，其往北可聯絡田中與溪湖，往南可以聯絡溪州、竹塘、二林。火車站設在今復興路與文苑路交叉口附近，站前還設有旅館、製糖所駐在所，運送店、材木商行等。日治末期，另開關北斗市街往東北方向聯絡社頭的單向鬆路面車道（5 米以下），即今之地政路。至此，北斗市街有如五爪章魚，分別攀向五個方位，往東聯絡田中，往西聯絡溪州與二林，往南可以聯絡溪畔，再轉東聯絡二水，往北可聯絡員林，往東北可聯絡社頭等地區。¹¹¹

二、各級道路建設

（一）指定道路

日治初期以來，殖民政府為了有助於道路事業的發展，從明治 37 年（1904）起，從地方費支出調查費分配給各廳（臺東、澎湖及恒春廳除外）開始製作道路臺帳，主要調查新築道路或是舊有道路改築後之幅員、坡度、橋樑暗渠的位置和構造，及其他道路相關資訊，製成「圖式道路臺帳調製計畫」，指定約 2750 公里的調查線路，通告各廳（澎湖廳與臺東廳除外）道路調查方法，命地方廳進行調查，再依規定製成詳細的道路臺帳。收入道路臺帳的道路即是所謂的指定道路，相當於日本國內的國道、府縣道。道路臺帳制度的建立，意味著臺灣的道路邁向近代化、制度化的管理。¹¹² 大正 13 年（1924）4 月以後，只要符合以下條件，即可編入為指定道路。

- 1、從臺北市到州、廳所在地或樞要港口之路線。
- 2、主要以軍事或警務為目的之路線。
- 3、從州、廳所在地到鄰接州、廳所在地之路線。
- 4、從州、廳所在地到州、廳內郡、市役所或支廳所在地之路線。
- 5、從郡、市役所或支廳所在地到鄰接郡、市役所或支廳所在地之路線。
- 6、從州、廳所在地到州、廳內樞要地、港口或鐵道停車場之路線。
- 7、從州、廳內樞要地到與其有密切關係的樞要地、港口或鐵道停車場之路線。
- 8、從州、廳內重要港口到與其有密切關係的樞要地或鐵道停車場之路線。
- 9、從州、廳內重要鐵道停車場到與其有密切關係的樞要地、港口或鐵道停車場之路線。

107. 「臺中廳北斗街市區計畫決定令達」，《臺灣總督府公文類纂》5455：6。

108. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 65。

109. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 66。

110. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 66-67。

111. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 67。

112. 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，（臺北：國立臺灣師範大學歷史學系，2008），頁 56。

- 10、連絡數市、街、庄的重要幹線，與其沿線地方有密切關係的樞要地、港口或鐵道停車場之路線。
- 11、從重要港口或鐵道停車場到與其有密切關係的指定道路間的連絡路線。
- 12、為開發地方而必要的、將來符合前述各項之一的路線。¹¹³



圖 4-4-4 本縣道路古今對照圖（清末至日治初期）

資料來源：套疊《臺灣堡圖》一等道路、市街道路及小路圖層與 Google terrain 圖層得。

然而，當臺灣各地方政府積極擬定道路興築計畫以修築指定道路時，道路用地的徵收原則卻依然採取日治以來由人民無償捐獻的原則。對此，本縣所在的臺中州地方人士，則透過報紙撰文批評。如下引文：

道路擴張所及的人民之土地、家屋等，聽說是要以捐獻行為的名義使用，毫不支給補償費。這在名目上雖然是捐獻行為，但並不是在事前得到人民承諾，而是用強制手段，先開鑿道路後再給人民蓋印。蒙受損失的人民於各處哀呼都無濟於事，只能默然承受。雖然臺中州這種計畫在公眾而言是很有利的，但是其所用的手段，如強制造路、侵害人民所有權這樣的行為，毫無法律上的根據。若根據臺灣施行的土地收用規則第十三條，應該給予相當的補償。¹¹⁴

根據《臺灣の道路》的記載，臺中州在昭和 10 年（1935），管內彰化郡的花壇庄、員林郡的大村庄、員林街、坡心庄、永靖庄、北斗郡的田尾庄、北斗街、溪州庄和埤頭庄均有指定道路即縱貫道路路線經過。至於本縣當時有縱貫道路以外的指定道路路線為：（一）彰化—和美道（起點：彰化市，終點：和美庄和美警察官吏派出所前）、（二）彰化—鹿港道（起點：彰化市，終點：鹿港街水上警察官吏派出所前）、（三）員林—鹿港道（起點：員林街，終點：鹿港街）、（四）員林—林內道（起點：員林街，終點：二水庄大坵園）、（五）田中—北斗道（起點：員林街，終點：北斗街西北斗）、（六）北斗—沙山道（起點：北斗街西北斗，終點：沙山庄沙山警察官吏派出所前）、（七）花壇停車場道（起點：花壇庄，終點：花壇停車場前）、（八）員林停車場道（起點：員林街，終點：員林停車場前）、（九）社頭停車場道（起點：社頭庄，終點：社頭停車場前）、（十）田中停車場道（起點：田中庄，終點：田中停車場前）、（十一）二水停車場道（起點：二水庄，終點：二水停車場前）。¹¹⁵

三、橋梁

有關日治初期的橋梁建設，我們可以從本縣境內各堡於《明治三十七年彰化廳勸業年報》所登載的不同規模橋梁數量，得知彰化廳在明治 37 年（1904）共有長度五間（約 9.09 公尺）內的橋梁 233 座，長度五間以上未滿二十間（約 46.36 公尺）的橋梁有 22 座，長度超過二十間的大行橋梁則只有三座，分別座落於線東堡、東螺西堡及深耕堡。

113. 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の道路》（臺北：臺灣總督府交通局道路港灣課，1935），頁 18-19。

114. 引自蔡龍保，〈日治時期臺灣道路事業的推進——民力之徵用與臺灣人之拒適〉《國史館學術集刊》第十五期，頁 17。

115. 臺灣總督府交通局道路港灣課，《臺灣の道路》（臺北：臺灣總督府交通局道路港灣課，1935），頁 13-50。

（一）道路橋樑：大度橋

明治 28 年（1895）日軍登陸臺灣後，為了提升軍事交通之便捷，大力修築縱貫道，明治 29 年（1896）完成臺中至臺南等地道路，跨大肚溪之大度橋於大正 11 年（1922）竣工，橋長 593.8 公尺，橋址即在國聖井附近的昔日渡口處東側約 700 公尺。同時，殖民政府也開始修復清朝所建基隆至臺北的鐵路，並於明治 38 年（1905）3 月 26 日，完成彰化至斗六區段，設立彰化驛，即今彰化車站，明治 41 年（1908）全線通車。在苗栗及臺中縣境範圍的山線，因陡坡影響運輸速度甚鉅，乃於大正 8 年至 11 年（1919-1922）年從竹南至彰化沿海地區另闢路線，便利沿海地區居民進出，縮短南北交通時間。山線與海線於國聖井北北東大肚溪籃子頭附近交會後，通過大橋跨過大肚溪，在國聖井東側向南進入彰化市，也有道路直接穿過田野朝東南方通往八卦臺地東側。由昭和 2 年（1927）測繪的《臺灣地形圖》可以發現，無論是縱貫公路或是鐵路在修築跨越大肚溪橋樑時，其擇址區位都以大肚臺地南側中段且溪流幅較窄處，理由無它，兼顧大肚臺地東西兩側居民之需，也較易修築。當新式交通路線出現後，原本往田中央的路變為小徑，也不再道路直接通往臺中，但仍可在貓羅溪與烏溪交會附近搭船渡溪；而渡船頭堤防外已見墾殖耕地與零散屋舍。此時，國聖井附近的交通地位迅速提高，但搭乘鐵路至火車站的旅客不會特意前來；道路品質雖在昭和 11 年（1936）臺灣總督府道路港灣課所提的全島道路鋪設計畫的執行下有所改善，大度橋容許車輛單向通行，但這不代表此時的渡口已喪失功能。¹¹⁶

（二）鐵道橋梁：鼻仔頭大橋

明治 29 年（1906）通車之濁水溪鐵道橋，長達 1240 公尺，二水人稱之為「鼻仔頭大橋」。¹¹⁷

第五節 郵電機關的創立與事業的發展

本縣日治時代的郵政與電訊發展，與當時臺灣整體的郵電政策密切相關。日治時代郵政制度在臺灣的建立，主要有賴臺灣總督府在制度面上的規劃，與促進郵政推廣下的郵政障礙排除及郵政宣傳工作。首先自郵政的制度化來看，日治初期配合臺灣軍事未靖的背景，郵政制度採用軍事功能為主的野戰郵便。配合軍事的推進，於臺灣各地建有 20 所野戰郵便局，本縣境內設有彰化野戰郵便局與北斗野戰郵便局。野戰郵便局除協助戰時通信外，更於安撫軍心上發揮極大成效。明治 29 年（1896）4 月進入民政階段，郵政隨之回歸民政系統下的普通郵政，但野戰郵便官吏約 8 成留任，局處的設置、郵遞路線與運送方式等，亦多延續野戰郵便的模式，且相關措施亦配合普通郵政的準備未及而沿用至 8 月 1 日止，皆表現出野戰郵便呈先啟後的特色。而在郵政地方局處的運作上，配合總督府節省經費與普及地方郵政機構的雙重目的下，日治前期臺灣的郵政局所出現有郵便電信局、郵便電信支局、郵便受取所、郵便繼替所、郵便電信出張所、郵便取次所等不同類型。且配合著各地通信需求的消長，各類型郵政局所相互替換轉變的情形頗多，但大體而言走向以民間請負制為主的三等郵便電信局與郵便取次所為主要發展策略。¹¹⁸

日治時代本縣的郵政業務範圍，廣義來說包括郵電及航空氣象等，狹義的郵政則以郵件、包裹、儲匯、保險及年金為主，但其中儲匯、保險、年金三種業務，各依照特別會計由日本中央主管省掌轄，可以說不屬於臺灣總督府的管轄範圍。郵件業務為郵政的核心，經歷年的改進與增加，至日治末期，郵件業務已大體具備現今的項目。但有三個特色：一為郵件分為「郵件」、「包裹」兩大類，所稱的「郵件」等於現行郵政法上的函件；二為包裹一般均為平常包裹，如須掛號，每件應另納掛號費；¹¹⁹ 三為寄中國包括東北，均比照「國內」辦理。¹²⁰ 匯兌業務方面，可分為國內匯兌與國外匯兌，主要仍以國內為主，對外國的匯兌量不多。儲金業務種類大致與現今相似，有普通儲金、據置儲金（定期儲金）、積立儲金（零存整付）、振替儲金（劃撥儲金）等等方式。其中劃撥儲金與其他儲金，性質略有出入，因此在管理與統計上均單獨另列。¹²¹

116. 明燕、陳文德，〈大肚溪南岸聚與對外交通的發展：渡船頭、國聖井與田中〉，收於蕭青杉總編輯，〈2010 年彰化研究學術研討會——「彰化村史與社會變遷史研究」論文選輯〉（彰化：彰化縣文化局，2010），頁 93-108。

117. 賴宗寶編著，〈二水采風：南彰化二水鄉自然、人文、風土、民情調查研究〉（彰化：彰化縣立文化中心，2002），頁 105。

118. 陳郁欣，〈日治前期臺灣郵政的建立（1895-1924）——以郵務運作為中心〉，國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文（2009.06），頁 180-182。

119. 戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000），頁 71。

120. 曹潛，〈中華郵政史·臺灣編〉（臺北市：交通部郵政總局，1981.08），頁 223-225。

121. 曹潛，〈中華郵政史·臺灣編〉（臺北市：交通部郵政總局，1981.08），頁 267-269。

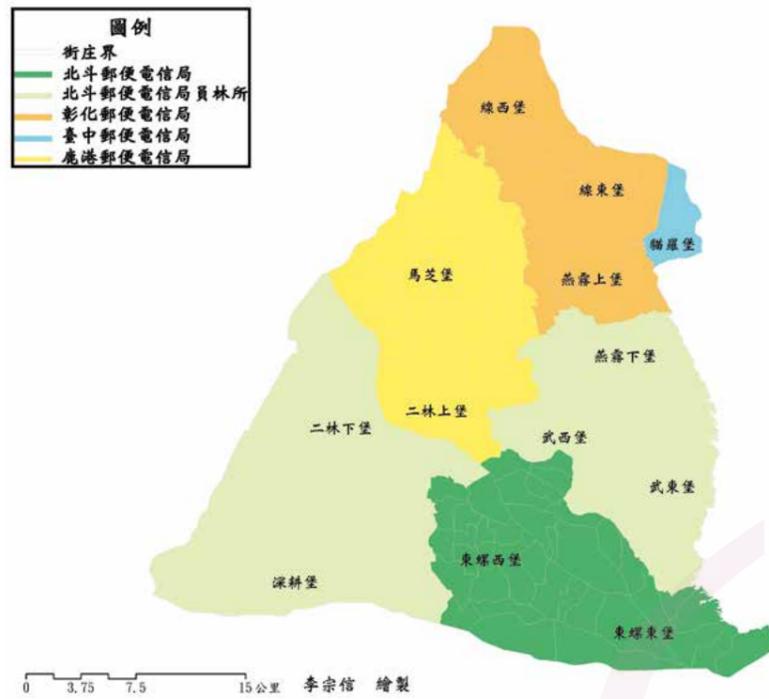


圖 4-5-1 彰化廳郵便電信局轄區——覽圖（1899）

資料來源：根據湯城義文，《臺灣交通要覽》（臺北：博文堂，1901），頁 42-60 繪製得。

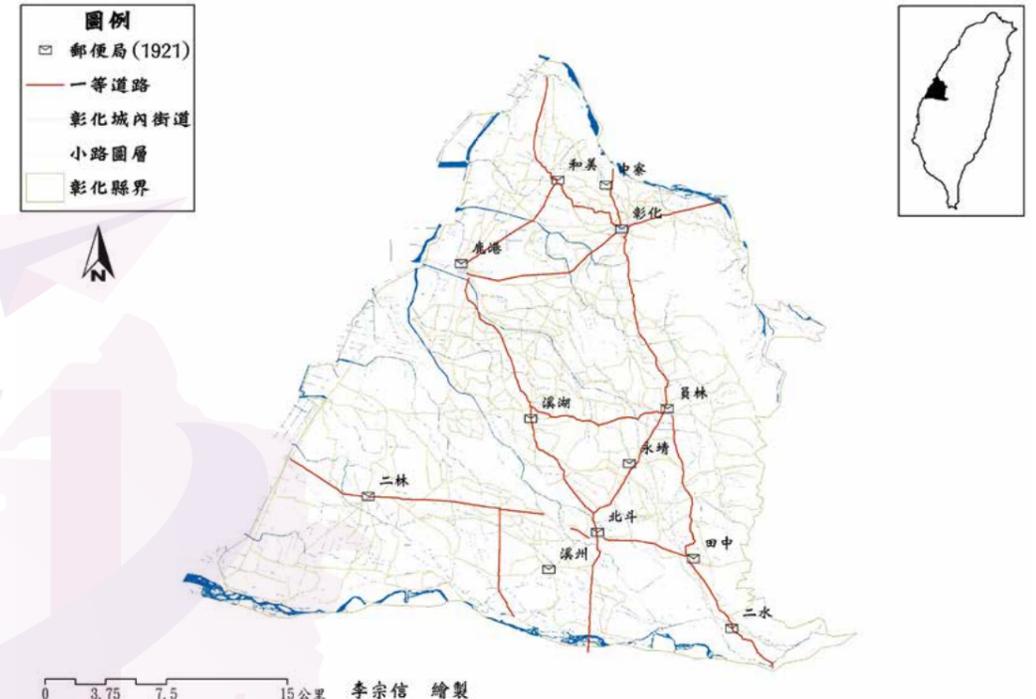


圖 4-5-3 本縣郵便局分布圖（1921）

資料來源：根據陸地測量部，《日治時代二萬五千分之一臺灣地形圖（1921-1929）》（臺北：遠流，1998 複刻出版）繪製。



圖 4-5-2 本縣郵便局分布圖（1904）

資料來源：臨時臺灣土地調查局縮製，《臺灣堡圖》（臺北：臨時臺灣土地調查局，1906）

一、郵政

日治時代本縣郵便電信局的分布，如圖 4-5-1、4-5-2 與 4-5-3 所示。以下分別就日治時代本縣主要的 3 所郵政機構——彰化郵便電信局、北斗郵便電信局、二八水郵便電信局與鹿港郵便電信局，加以探討當時的郵政發展。

（一）彰化郵便電信局

明治 28 年（1895）9 月 1 日，日軍在彰化開設「第六野戰郵便局」，首任局長為片山節中，郵政業務包括郵政儲匯、掛號郵件、快遞、郵件的收攬和投遞、代售郵票、收寄民間信件，郵件投遞以人力投遞為主。明治 29 年（1896）4 月 1 日起施行民政，郵電事業分設一等郵便電信局和二等郵便電信局，於同年 4 月 20 日在彰化設「彰化二等郵便電信局」。大正 10 年（1921）郵政機構再度改制，原來的「郵便局」分設為「郵便局」、「電信局」和「電話局」三種，「郵便局」分為一、二、三等，彰化於同年 8 月 15 日核定為「彰化二等郵便局」，在二等局內分設通信、庶務、建築三掛。昭和 16 年（1941）廢除局等制度，彰化郵政機構改為「彰化普通郵便局」，分設庶務、通信、儲蓄三課，

所謂「普通郵便局」是指局長資格為日本文官，有別於沒有文官身份局長的「特定郵便局」。「郵便局」的職掌業務範圍有以下 3 項：（一）郵務、匯兌、儲金、簡易生命保險及「郵便年金」業務；（二）經指定之局所兼辦電信及電話業務，一般郵便局皆兼辦電信電話業務，專設電信局和電話局者數量不多。（三）有關前兩項業務之庶務及會計事項。¹²²

（二）北斗郵便電信局

北斗地區的郵政最早始於明治 28 年（1895）10 月 12 日，設有第七野戰郵局。其後擴大野戰郵局正式成立北斗郵便電信局，明治 30 年（1897）北斗郵便電信局有定員 11 人，至明治 31 年（1898）時減為 8 人。其後於昭和 10 年（1935）北斗郵便局員工人數又增為 9 人。日治時代北斗郵便局為三等局（特定局），不同於一般的普通局。其經營方式採包辦制，由局長自行雇用人手，負經營成敗責任，至於郵票印花等發行盈餘局長亦可抽取備金。北斗郵便局營業時間從早上 7 點到晚上 11 點，昭和 16 年左右有員工 18 人，員工百分之 80 為臺灣人，每日工作時間為 12 小時，日本職工薪水相較於臺灣人加發 6 成。日治時代北斗郵便局處理郵件遞信次數 1 日 2 回，信件收取時間分為兩種，第一號郵便，上午 6 時 20 分收取，6 時 50 分送出，8 時送達。第二號郵便下午 3 時 20 分收取，4 時送出（另有於 4 時收取，4 時 25 分送出者），下午 5 時送達。北斗郵件外送之郵路由於縱貫鐵路未經過之故，交通不甚便利，一般郵件可藉由臺糖五分仔鐵路到田中，其路線即由二林、竹塘、溪州、北斗田尾、田中接縱貫線後轉送其他地區。¹²³

（三）二八水郵便電信局

日治初期二水地區設有「二八水郵便電信局」，為三等局（特定局）。由於在交通上的重要性，與鹿港同為三等郵局，僅次於彰化街的二等郵局，不同於一般的普通局。大正 9 年（1920），因行政區改制，郵便局所在地的二八水街，屬二水庄之行政中心，故改稱二水郵便電信局。郵便電信局的經營方式採包辦制，由局長自行雇用人手，負經營成敗責任，至於郵票印花等出售盈餘，局長亦可抽佣金。¹²⁴

（四）鹿港郵便電信局

鹿港郵電機關的創立始於明治 29 年（1896）9 月 1 日在鹿港則設立二等郵便電信局，隸屬臺中郵便電信局。明治 33 年（1900）5 月 1 日，改為三等郵便電信局。¹²⁵ 明治 35 年（1902），臺中郵便電信局改為二等，彰化以北均隸屬於一等的臺北郵便電信局。明治 37 年（1904），大局管小局之制度取消，各等郵電機構，統由總督府主管機關直接指揮管理。明治 40 年（1907）4 月，為加入電信業務，統一名稱、業務與指揮，公佈「臺灣總督府郵便局官制」，將「郵便電信局」名稱改為「郵便局」。大正 10 年（1921），為配合行政區域的調整與地名改正，公佈「臺灣總督府通信官署官制」。原由郵便局兼掌的電信電話，改為分別設局，稱為臺灣通信官署，分為郵便局、電信局、電話局三種。在未設電信、電話局之前，仍由郵便局兼營電信、電話業務。¹²⁶ 日治時代，鹿港均未設立電信、電話局，相關業務均由郵便局兼辦。¹²⁷

郵便局雖有等級的劃分，但對公眾用郵而言，均屬通信事業的郵政機關，並無差異存在，即使以行政機關的立場而言，也因彼此不相隸屬，並無何種差別。更由於等級制度，使民眾不免輕視二、三等局，有礙郵便業務之拓展。乃於昭和 15 年（1940），廢除郵便局等級，鹿港三等郵便局改名為鹿港特定郵便局。¹²⁸ 昭和 19 年（1944）11 月，為因應戰時的需要，再度實施等級制，臺灣地區分設地區郵政、電信管理局共 14 局，鹿港郵便局再度隸屬於臺中郵便局。同年 12 月底為配合行政區，將 14 局改為 9 局，鹿港郵便局乃屬臺中郵便局，並未更動。¹²⁹ 鹿港郵便局由「三等」改為特定「特定」，除名稱改變外，內部組織並無異動。鹿港郵便局除了明治 30 年（1897）之前為二等局，其後均為三等或特定局，而日治時代三等、特定局在制度有相當的特殊性。其原因在於日治初期總督府經費有限，總督兒玉源太郎和民政長官後藤新平為節省預算，乃創立三等郵便局。郵便局的經費採包辦制度，在核給的定額經費範圍內，盈虧均由局長個人負責，而局長的資格也不具有一、二等局局長所具有的文官資格。日治時代鹿港郵便局的最後一任局長為久永慶藏。¹³⁰ 除上述鹿港郵便局的演變外，明治 30 年代，其下設有鹿港郵便局溪湖出張所，然而持續不久便廢除。郵便出張所為臺灣郵區所獨有，日本本土並無此類機關，創立動機與三等局相同，用意在於節省經費。¹³¹

122. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》（彰化：彰化市公所，1997），頁 450。

123. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化：北斗鎮公所，1997），頁 523-524。

124. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 606。

125. 曹潛，《中華郵政史·臺灣編》（臺北市：交通部郵政總局，1981.08），頁 591。

126. 曹潛，《中華郵政史·臺灣編》（臺北市：交通部郵政總局，1981.08），頁 176-177。

127. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000），頁 70。

128. 曹潛，《中華郵政史·臺灣編》（臺北市：交通部郵政總局，1981.08），頁 177-178。

129. 曹潛，《中華郵政史·臺灣編》（臺北市：交通部郵政總局，1981.08），頁 181-182。

130. 曹潛，《中華郵政史·臺灣編》（臺北：交通部郵政總局，1981.08），頁 188、332。

131. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化：鹿港鎮公所，2000），頁 71。

二、電信

電信是一種通信工具，一種利用電為媒介來傳遞符號、文字、語言的事業，也是國家基本建設之一。對整個國家經濟、社會、文化及科技之發展關係相當密切，對大眾而言，更是日常生活中最重要、便利而廉價的通信工具。¹³²

日治時代郵便局以郵政為主要業務，電信部門僅辦理電報業務，雖然明治 33 年（1900）開放市內電話民用，但電話用戶僅限機關商號，一般住家用戶極少。¹³³ 電報與電話使用方式的差別，在於電話為用戶間的通訊，發話與接話均須為用戶，且無長短程的限制，本縣各地間也可相互通話。而電報則須由發訊地之郵便局將文字轉譯成電碼，再由受訊地之郵便局將電碼翻譯後轉交受訊者，因此電報乃是對外地專用。對於一般民眾或傳訊目的地非電話用戶，就僅能以電報快速傳達訊息。雖然電話對外地的使用量大於電報，但電報使用的成長大於電話，顯示電話在未普及下，電話與電報均有相當大的成長空間，並未因電話的使用而影響到電報的發展。¹³⁴

電信主管機關方面，明治 28 年（1896）設置彰化通信所，2 月 1 日開始營業，同年 3 月，電信業務改歸民政局接管，4 月 1 日起施行民政，4 月 20 日設「彰化二等郵便電信局」郵務及電信合辦，昭和 16 年（1941）設立「彰化普通郵便局」。「郵便局」職掌業務之一為兼辦電信及電話業務。電報路線可分為 4 種線路，其中本島西部電報線自明治 28 年（1895）施行民政時代起，逐漸架設完成，通信方便。東部則自大正 8 年（1919）以後才開始暢通。

電報方面，本縣的電報不論發出電報或收訊電報之地區均以國內為主，外國則數量極少。日治時代為便於電報之傳遞，指定臺北電信局、臺中、臺南兩郵便電信局為北、中、南三區之大集中局，中區之苗栗、彰化、員林、南投、斗六五局為小集局，小集局間或大局與小局間，則利用電話電路採用單工音響機，作為電報傳遞之用。明治 33 年（1900）電話事業開放民用，在彰化設有市內電話。明治 39 年（1906）10 月 21 日，鹿港、員林及北斗相互間，以及鹿港、員林及北斗和葫蘆墩、臺中及彰化間的電話開始通信。臺灣總督府並以府令第八十五號公布各地電信局間的電話以及傳呼電話的收費標準，引文如表 4-5-1：

表 4-5-1 中部各電信局間通信費用一覽表（1906）

通信地區	電話費用	傳呼電話費用
鹿港－葫蘆墩	三十錢	十錢
鹿港－臺中	二十五錢	十錢
鹿港－彰化	十錢	十錢
鹿港－員林	十錢	十錢
鹿港－北斗	十錢	十錢
員林－葫蘆墩	三十錢	十錢
員林－臺中	三十錢	十錢
員林－彰化	十錢	十錢
員林－北斗	十錢	十錢
北斗－葫蘆墩	三十五錢	十錢
北斗－臺中	三十五錢	十錢
北斗－彰化	十錢	十錢

資料來源：「告示第八十八號鹿港外二所二公眾電話通信開始、告示第八十九號鹿港員林其他電話通信開始、府令第六十七號電話呼出料ノ部ニ追加、告示第八十七號電話呼出地域中追加」，收於國史館臺灣文獻館藏，《臺灣總督府公文類纂》1205：10。

電話方面，明治 41 年（1908），電話通訊可達臺北、淡水、新竹、臺中、彰化、員林、北斗、斗六、嘉義、鹽水港、臺南等地。¹³⁵ 到了昭和 12 年（1937），除花蓮、臺東外，臺灣各地均可通話。¹³⁶ 但自昭和 20 年（1945）起，臺南、高雄、彰化、基隆、臺東等各局局舍及主要局間之電路，遭空襲損壞，可用的電路日漸減少。就長途電話而言，日治時代以西部建設為主，當時已有北起基隆、南迄高雄的縱貫長途地下電纜。¹³⁷

由於大眾傳播工具和民眾識字率並不普及，故較普遍的方式係透過口耳相傳，或是由報紙上獲得外界的資訊。此外，本縣對外資訊的取得與流通，除利用上述電信局的服務外，亦有經由收音機收聽電臺所廣播的訊息，但僅限少數人，並不普遍。¹³⁸

132. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》（彰化市：彰化市公所，1997），頁 459。

133. 謝英從等撰述，《花壇鄉志》（彰化：彰化縣花壇鄉公所，2006），頁 385。

134. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化：鹿港鎮公所，2000），頁 73。

135. 臺灣總督府編，《臺灣總督府第十一統計書》（臺北：臺灣總督府，1908），頁 664-671。

136. 曹潛，《中華郵政史·臺灣編》（臺北市：交通部郵政總局，1981.08），頁 591。

137. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》（彰化市：彰化市公所，1997），頁 459-463。

138. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 611。

第六節 曇花一現的鹿港軍用機場

日治時代彰化地區的鹿港機場，1920 年代為臺灣總督府警察航空班的中繼機場，二次大戰期間則屬於停靠中型與重型轟炸機的陸軍航空機場，為一純軍事用途的機場，並不具民航客貨運輸功能，因此在二次大戰結束後隨即湮滅，有如曇花一現。



圖 4-6-1 鹿港軍用機場防空砲臺遺跡

資料來源：趙守彥提供、授權。

日治時代臺灣島內分屬日本陸軍與海軍的航空部隊，有著共計 60 多座的各類飛行場，鹿港機場即為其中之一。這些飛行場除了部分留用至今成為空軍、陸軍或海軍的機場外，超過半數以上的飛行場都在戰後失去功能而早已消失，鹿港機場即屬此類。¹³⁹

1930 年代中期前，臺灣的空中武力配屬，主要是以臺灣總督府警察航空班為主。警察航空班的設立，有很大的一個原因是要壓制原住民的出草，用所謂的「恫嚇飛行」來驚嚇原住民。而這航空班最主要根據地的屏東飛行場於大正 9 年（1920）11 月正式啟用後，所謂的「理蕃飛行」便順勢展開，並且為了因應當時飛機的續航問題，在臺灣各地設立了「著陸場」，提供飛機降落加油，鹿港機場即為此時設立的著陸用中繼機場。¹⁴⁰ 鹿港機場於昭和元年（1926）之前已啟用，原屬總督府航空班，昭和 4 年（1929）轉移配屬陸軍所有。¹⁴¹

鹿港軍用機場的設施現僅存位於彰化縣福興鄉番婆村番婆街 51 之 12 號旁、彰化縣福興鄉外埔村復興路 28 號前的防空砲臺遺跡（圖 4-6-1）。外埔村及番婆村的砲堡為日治時期機場之防空設施，根據當地耆老的回憶，當時飛機場基地範圍，北到今彰鹿路、南到秀福路、東以今復興路為界、西至今番婆村百姓公一帶。呈現南北長、東西短之長方形，中央有一條南北向道路（中線），而飛機跑道側位於西側與中線平行，跑道以石頭級配為材料。整個機場基地配置狀況，基地東北角設有飛機修理工廠，基地西側設有

空軍宿舍、傘兵坑，西南角為砲兵兵捨。目前這些建築物及設施都已經拆除變成田地，僅留下兩座防空砲堡，位於番婆村者位於舊時基地東南角，現為私人所有。當時砲堡內設有高射炮及機槍，以防衛機場安全。這兩座砲堡造型特殊在當地已成重要地標，也見證日治時期的軍事發展。¹⁴²

此外，北斗也有一座機場，配合北港、鹽水兩機場做為連接南北的「空中列車」，一旦敵軍進攻南部的基地，那麼北部的戰機便可迅速的支援、返航。¹⁴³ 北斗機場共有兩條跑道，彼此以疏散道相連。這種跑道連接方式，應是受日軍於昭和 19 年（1944）所頒布之十號戰備〈航空基地整備要綱〉的「機場分散、跑道相連」準則的影響。¹⁴⁴

隨日治時代臺灣航空事業的發展，以警政、軍事為目標而建立的鹿港飛行場，使鹿港對外的交通方式有劃時代的變革。臺灣的軍、警用航空始於大正 6 年（1917）日本陸軍的飛行訓練。大正 8 年（1919）警察總署籌劃設立警察航空班，航警業務歸警務局理番課掌管，以飛機輔助理番事業。¹⁴⁵ 大正末年，鹿港飛行場成立，位於市街的西方，約今日鹿港高中以南。¹⁴⁶ 昭和元年（1926）2 月 14 日，一等操縱士千支四郎所駕駛的乙式一型偵察機，遇亂流而墜毀於飛行場外，造成千支與同行記者宮本死亡。昭和 2 年（1927），日本陸軍航空隊正式進駐臺灣，警察航空隊被併編。¹⁴⁷

中日戰爭爆發後，至中國作戰之航空隊，部分會先轉場臺灣，進行跨海訓練或整訓補充。原有機場在不敷使用下，臺灣各地廣建機場。至終戰前，全臺灣的機場高達 65 個，平均每隔 7 哩就有 1 處，並將飛行場組織成為核心飛行基地群。鹿港飛行基地即包含鹿港、鹿港東南（福興鄉社尾）、草屯（南投縣草屯鎮）等三機場。以機場的設施來看，鹿港、草屯兩機場均屬於飛行場的等級，其設備有跑道與飛航管制站所，而鹿港東南機場則為飛行基地的等級，除跑道與航管設備外，亦有基地勤與保修設備。¹⁴⁸ 因此在機場組織運作上，應是鹿港東南機場為核心，加上鹿港、草屯兩機場為輔助。

139. 洪致文，〈二戰時期日本海陸軍在臺灣之飛行場〉，《臺灣學研究》第 12 期，頁 44

140. 洪致文，〈二戰時期日本海陸軍在臺灣之飛行場〉，頁 45。

141. 杜正宇、謝濟全，〈盟軍記載的二戰臺灣機場〉，頁 371。

142. 「文化部文化資產局文化資產個案導覽」網站，網址：<http://ppt.cc/gbaos>，搜尋日期：2015 年 10 月 14 日。

143. 杜正宇、謝濟全，〈盟軍記載的二戰臺灣機場〉，頁 351。

144. 杜正宇、謝濟全，〈盟軍記載的二戰臺灣機場〉，頁 372。

145. 鍾堅，〈臺灣航空決戰〉（臺北：麥田，1996.04），頁 50-51。

146. 參見昭和 2 年（1927）發行之二萬五千分之一地形圖。

147. 緒方武藏編輯，〈臺灣大年表〉（臺北市：臺灣經世新報社，1938），頁 153。

148. 鍾堅，〈臺灣航空決戰〉（臺北：麥田，1996.04），頁 57-63。

太平洋戰爭後期，日本國力漸衰，美軍隔島躍進進展快速，昭和 19 年（1944）發生「臺灣空戰」，美國太平洋艦隊的航空武力進入臺灣。日本航空隊無力招架下，開始進行「特攻作戰」，即所謂的神風特攻隊。鹿港飛行基地亦有特攻隊進駐，並實際參加作戰，如昭和 20 年（1945）4 月及 6 月，日本陸軍誠三三特攻隊，均有對美軍進行自殺攻擊。¹⁴⁹ 終戰前駐防之部隊，為隸屬於陸軍第八飛行師團的明野第三鍊成隊，其下有誠三二、三四等兩特攻隊。¹⁵⁰

第七節 市街交通工具的演變

昭和六年（1931）發行的《彰化街案內》，曾對當時彰化火車站前交通繁忙的景象，有如下的描寫：

出了彰化車站，只要瞥一眼站前光景，就會看見如山般聳立在站前的四方建築，成群的汽車、疾駛的汽車、腳踏車加上人力車，和毫不在意這紛亂情景，悠然而過的牛車，這站前的第一印象，根本就像在展示各種速度似的，呈現出維新與昭和時代的交錯。¹⁵¹

事實上，與其說當時彰化的交通是呈現維新（指明治時代）與昭和時代的交錯狀態，還不如說是充份表現出本縣在殖民時期傳統與現代交通工具混雜的景象。本節將介紹引文中常見於日治時代的市街交通工具，並述及其演變情形。

一、牛車

臺灣原無原生種的牛、馬等畜力可資馴化、運用，不過我們從 1626 年西班牙人繪製的「臺灣島荷蘭人港口圖」中，已可在新港地方看到牛隻放牧的圖像。隨著荷蘭人招募漢人來臺從事農墾，開始大量從澎湖輸入黃牛。臺灣的牛畜數量因此在 1640 年 10 月

達到約 1300 頭。到了 1651 年，分別從澎湖和中國陸續輸入的耕牛頭數總計已達 2849 頭以上。鄭氏時代，漢人進一步利用戎克船，從閩南地區運來大量水牛，均成為清代漢人入墾本縣時，無論是用來耕田、拖車或砍蔗，均是最重要的畜力來源。¹⁵²

牛車在日治時代仍為重要的交通工具，對於中、短程運輸能提供可靠且廉價的動力，並且維持清代多種功能的使用方式。使用上以郊外為主，市區內則較少見。在貨運汽車不普遍下，牛車的使用有成長的趨勢。¹⁵³

二、轎子

轎子以嫁喪喜慶或較富裕者代步之用為主，數量逐漸減少。¹⁵⁴

三、人力車

明治 31 年（1898），人力車由日本輸入新型東洋車至本縣，車輪初用鐵皮箍繫，明治 38 年（1905）始改細條橡皮輪，明治 41 年（1908）改用打氣輪胎，惟以物稀價昂，並不普遍。約 10 年後，始盛行於市區。其使用情況類似轎子，一般民眾甚少利用，數量上多維持在 20 至 30 臺。¹⁵⁵ 而在貨運上，本縣民眾亦使用人力板車，即所謂的籬仔甲（リアカ），其構造簡單，大小街道巷弄出入無礙，無論市街地區的貨物拖運或使用於農事均極為方便。從昭和 3 至 14 年（1928-1939）的 12 年間，快速成長了 10 幾倍，為各項交通工具中數量增加最快者。¹⁵⁶ 此外，日治時代本縣的貨運行，也以人力車轉運輕便鐵路火車運送之貨物。¹⁵⁷

149. 鍾堅，《臺灣航空決戰》（臺北：麥田，1996.04），頁 360-365。

150. 鍾堅，《臺灣航空決戰》（臺北：麥田，1996.04），頁 234。

151. 轉引自張亭非譯，青井哲人著，《彰化一九〇六》（新北：大家，2013），頁 8、戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000 年），頁 64。

152. 黃明德，〈臺灣耕牛事業之崛起〉《臺灣文獻別冊》第 29 期，頁 2-11。

153. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000.06），頁 62。

154. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000.06），頁 62。

155. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化：鹿港鎮公所，2000），頁 62。

156. 鹿港第二公學校編，《鄉土誌研究專輯·第四輯》（彰化：鹿港第二公學校，1930）。

157. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化：北斗鎮公所，1997），頁 515。

四、自行車

自行車又名自轉車或腳踏車，一般短途的載客工具首推自行車。¹⁵⁸ 明治 36 年（1903）由日本輸入臺灣，構造簡單，價格較能為大眾接受，當時亦有部分農家購買，以減輕肩挑的體力負荷。由於現代交通工具的使用，傳統的人力車、轎子逐年減少，自行車則是逐年遞增，且隨公路、市街道的發達，亦為各項交通工具中成長較快者，成為居民普遍的交通工具。以整個員林郡而言，由昭和 6 年至 16 年（1931-1941），腳踏車由 4,534 輛增至 12,408 輛，成長率約 173.67%。¹⁵⁹ 自行車與人力板車的共同點在於造價較為便宜，自行車提供民眾較快速的往來，人力板車則提供貨運上的便利，兩者相輔相成，為民眾短程交通的主要工具。¹⁶⁰

五、摩托車

摩托車又稱機車。日軍入臺不久即有輸入，後雖有所增加，然而數量最多時全臺也只有 5 百多量，為市街交通中的稀客。鹿港最早擁有機車者為醫生許讀，其後擁有者皆為醫生，以機車行醫能輕巧靈活地穿梭大街小巷，如大正 12 年（1923）二林保安醫院執業醫師李應章騎乘摩托車留影，照片左側書有：「李應章醫師常以自備先進交通工具四出外診」字樣，可見摩托車在日治時代屬於高價罕見的個人交通工具。此外，街庄役場亦配有 1 臺公務用機車。¹⁶¹

六、公共汽車

臺灣的公路運輸始於大正元年（1912），最初公共汽車客貨運輸均屬民營，後因影響鐵路營運，乃於昭和 7 年（1932）由臺灣總督府收歸公營，並劃歸鐵路部管理，以期能與鐵路運輸配合，故當時公共汽車營運路線多與鐵路平行。

大正 11 年（1922）12 月大度橋完工不久，臺中彰化線公共汽車旋於大正 13 年（1924）7 月開始營運，其後更往南延伸至員林。除了上述與鐵路平行的路線外，公路

運輸業務並以彰化市為中心，擴展至周圍地區。根據昭和 4 年（1929）統計資料顯示，彰化—臺中間每日公共汽車往返共 34 班次，彰化—員林間共 36 班次，彰化—鹿港間共 21 班次、彰化—和美間為 16 班次，以及彰化—清水間 8 班次。及至昭和 9 年（1934）時，以彰化市為中心的公車營運路線範圍更擴充至南投、草屯、溪湖及線西等地。¹⁶²

日治時代行駛之公共汽車，半數以上為美製，及至太平洋戰爭爆發，美製車輛配件來源斷絕，日製車輛則多遭日軍征用，因此公路運輸所賴之車輛日益短缺，營運大受影響。¹⁶³

158. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化：北斗鎮公所，1997），頁 500。
159. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化：二水鄉公所，2002），頁 604。
160. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化：鹿港鎮公所，2000.06），頁 63。
161. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化：鹿港鎮公所，2000.06），頁 63。

162. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，（彰化：彰化市公所，1997），頁 436。
163. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，頁 436。

經濟志

交通觀光篇

HISTORY OF
CHANGHUA
COUNTY

第五章

戰後本縣多元的交通事業 及其發展（西元 1946 年迄今）

本章的時間斷限將從太平洋戰爭結束以迄今日，聚焦於本縣在戰後多元的交通事業及其發展，敘述戰後至今本縣汽車產業與道路設施的發展、本縣鐵路事業的轉型與影響與現代化的交通事業營運等主題。

第一節 本縣汽車產業與道路設施的發展

一、公路交通

戰後本縣在道路設施的發展上，公路的聯外交通以對臺灣中、北部地區為主，其中又以民國 67 年（1978）中山高速公路的通車最為關鍵；而從區域內的路段交通與服務水準來看，戰後本縣可謂四通八達，由公路運輸構成一面相當完整的網絡系統。¹

行經本縣的高速公路是由臺中市大肚區的王田村交流道，跨經大肚溪橋、彰化市、花壇鄉、秀水鄉、大村鄉、埔鹽鄉、溪湖鎮、田尾鄉、埤頭鄉、溪州鄉，過中沙大橋跨濁水溪進入雲林縣西螺鎮。²

此外，縱貫公路線（省道臺 1 線）的整建亦加速且便利了本縣與西部各縣市的聯絡交通。縱貫公路線（省道臺 1 線）的海線由中彰大橋南下的濱海公路，山線的縱貫公路則北由大度橋南下，至彰化市再分東線的西螺大橋南下及西線的自強大橋南下路線。戰

1. 夏鑄九，〈空間形式演變中之依賴與發展——臺灣彰化平原的個案〉，《臺灣社會研究季刊》第 1 卷第 2、3 期（1988 年 7 月），頁 308。

2. 洪英聖，〈彰化縣的生命舞臺（下）〉，《師友月刊》366 期（1997.12），頁 65。

後政府為加速道路交通建設，於民國 41 年（1952）改級配粒料路面，此後來往車輛行車速度增快，民國 42 年（1953）1 月 28 日西螺大橋完工通車，克服了濁水溪南北的路面工程，由於濁水溪對西部公路交通影響甚大，民國 42 年（1953）以前，濁水溪在集集以下，全無公路橋樑，南北公路交通，必須繞道草屯、集集與斗南三地，頗為不便，是以西螺大橋完工縮短了彰化至雲林間的路程。³民國 43 年（1954）9 月復完成桃園至臺南之間 300 公里石子路面改鋪柏油工程，本縣縱貫道路沿線地區交通因而大獲改善。其他東西向的道路網也相當發達，使彰化豐盛的花果、蔬菜、稻米得以迅速運送到其他縣市。⁴

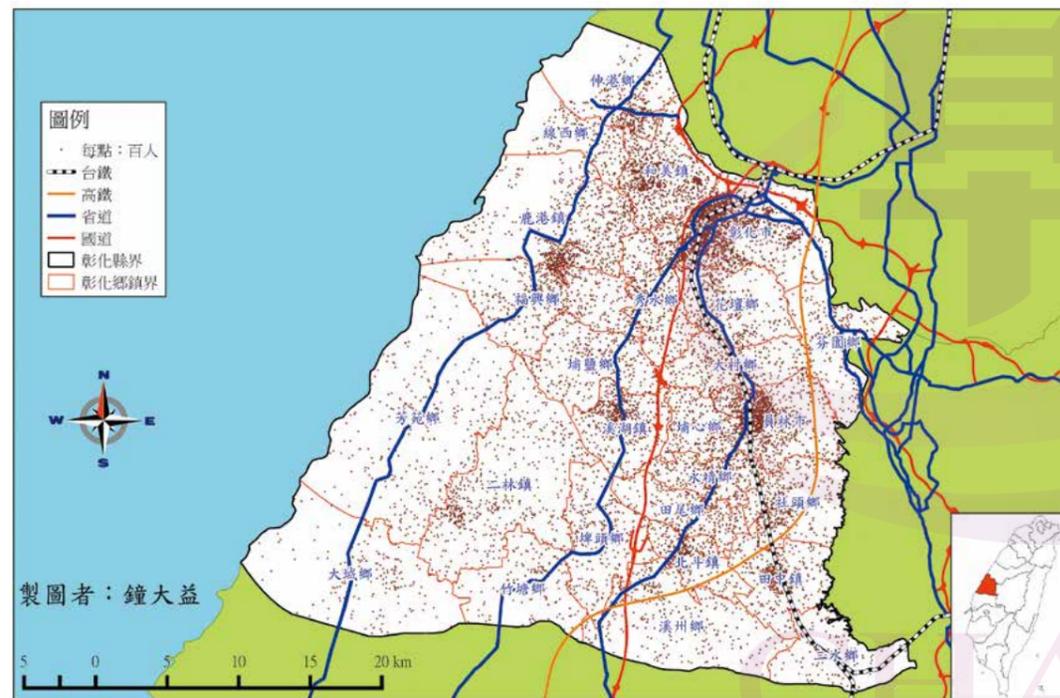


圖 5-1-1 本縣人口分布與交通路網（2015）

資料來源：鍾大益繪製。

高速公路通車之後，民國 68 年（1979）至民國 71 年（1982）年省道臺 1 線的交通量銳減，高速公路的交通量則迅速增加，由彰化與員林兩交流道進出的交通量也快速增加。⁵（表 5-1-1）顯示戰後時期本縣與臺灣中、北部的區域交流活動愈趨密切，與南部地區的交通不如北部頻繁，與南投地區的交通量則偏低。中山高速公路於民國 67 年

（1978）全線通車後，臺灣西部平原的縱向聯繫路線大幅縮短，使本縣各鄉鎮市皆得以經由高速公路便列且快速的與全國經濟中心臺北市直接往來，消費需求方面亦可經由高速公路直趨臺中市滿足。此皆造成彰化市與員林鎮的發展速度趨緩，重要性也隨之降低，本縣各鄉鎮的製造業生產與農產運銷皆直接與臺北掛鉤，個別鄉鎮間的聯繫反而減少，⁶不利於本縣城鄉之間的均衡發展。如本縣北斗鎮即因高速公路通車後，只由北斗西面埤頭鄉之埔尾經過，未設有交流道，北斗作為地區公路交通的網路，其位置遠不如溪湖，對於北斗交通影響甚大；且原本依賴公路運輸的北斗，在高速公路通車後，欠缺快速公路的连接，使得市鎮的發展更形落後。⁷

表 5-1-1 高速公路員林收費站計次收費通行輛次

年度	車種	單位：千輛次			
		總計	小型車	大型車	聯結車
1989 年		19,805	13,919	3,221	2,665.40
1990 年		22,138	16,102	3,329	2,706.40
1991 年		23,075	16,773	3,791	2,510.80
1992 年		24,126	17,460	4,725	1,940.70
1993 年		25,166	18,375	4,767	2,023.00
1994 年		26,253	19,291	4,863	2,098.90
1995 年		27,485	20,501	4,929	2,055.20
1996 年		27,930	20,790	5,046	2,093.60
1997 年		28,114	20,757	4,628	2,728.90
1998 年		27,920	20,547	4,476	2,897.70
1999 年		29,420	21,626	4,762	3,031.80
2000 年		30,954	22,898	5,047	3,009.80
2001 年		32,592	24,468	5,166	2,958.00
2002 年		32,105	23,970	5,097	3,038.40
2003 年		29,896	22,209	4,660	3,027.40
2004 年		29,103	21,141	4,712	3,250.20
2005 年		29,093	21,222	4,666	3,205.60
2006 年		29,049	21,137	4,590	3,322.10
2007 年		28,922	20,919	4,429	3,573.90
2008 年		28,221	20,579	4,219	3,423.40
2009 年		29,297	22,108	4,148	3,040.20
2010 年		31,408	23,620	4,360	3,428.80
2011 年		32,539	24,557	4,443	3,539.40
2012 年		32,636	24,813	4,344	3,479.60
2013 年		33,298	25,419	4,335	3,544.40

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」，網址：www.stat.gov.tw，搜尋日期：2015 年 10 月 30 日。

3. 陳正祥，《臺灣地誌》，中冊，頁 693。
4. 洪英聖，〈彰化縣的生命舞臺（下）〉，頁 65。
5. 亞聯工程顧問股份有限公司，《彰化縣綜合運輸發展計畫》（臺北：亞聯工程顧問股份有限公司，1984），頁 20-23。

6. 夏鑄九，〈空間形式演變中之依賴與發展——臺灣彰化平原的個案〉，頁 311。
7. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化：北斗鎮公所，1997），頁 488。

由於戰後本縣在臺灣整個區域中的分工角色，所生產者多屬紡織品、洋傘與輪胎等外銷產品，必須由貨運流通至作為全國物流管理中心的臺北市，再透過臺北市的業者來進行產品的流通產銷工作，因此貨運大多向主要聯外幹道集中，再經由聯外幹道輸往臺北與基隆，如民國 79 年（1990）本縣境內的臺 1 與臺 19 省道全線，以及連接高速公路的縣道 134、142 與 148 等線，每日大小貨車數皆超過 3,000 車次，尤其是連接高速公路的各個路段，每日大小貨車數更超過 5,000 車次。民國 77 年（1988）時，本縣境內的公路里程數達 1,380 公里，平均密度為每平方公里 1.29 公里，位居中部地區之冠，其中包括民國 69 年（1980）以後以「基層建設」與「農地重劃」的名義興建的大量農村道路。⁸

表 5-1-2 本縣公路總長度（1952-2013）

年份（西元）	總長度（單位：公里）
1952 年	174.703
1953 年	174.703
1955 年	174.9
1985 年	1486.7
1986 年	1488.4
1987 年	1488.4
1988 年	1488.4
1989 年	1488.4
1990 年	1488.4
1991 年	1489.2
1992 年	1497.7
1993 年	1497.7
1994 年	1497.7
1995 年	1507.3
1996 年	1507.9
1997 年	1507.9
1998 年	1512.904
1999 年	1517.673
2000 年	1517.673
2001 年	1532.788
2002 年	1532.901
2003 年	1538.939
2004 年	1543.609
2005 年	2181
2006 年	2188
2007 年	2201
2008 年	2223
2009 年	2257

8. 夏鑄九，〈空間形式演變中之依賴與發展——臺灣彰化平原的個案〉，頁 308。

年份（西元）	總長度（單位：公里）
2010 年	2272
2011 年	2292
2012 年	2321
2013 年	2269

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1952-2013）。
說明：民國 45 年至 73 年間無相關統計資料。

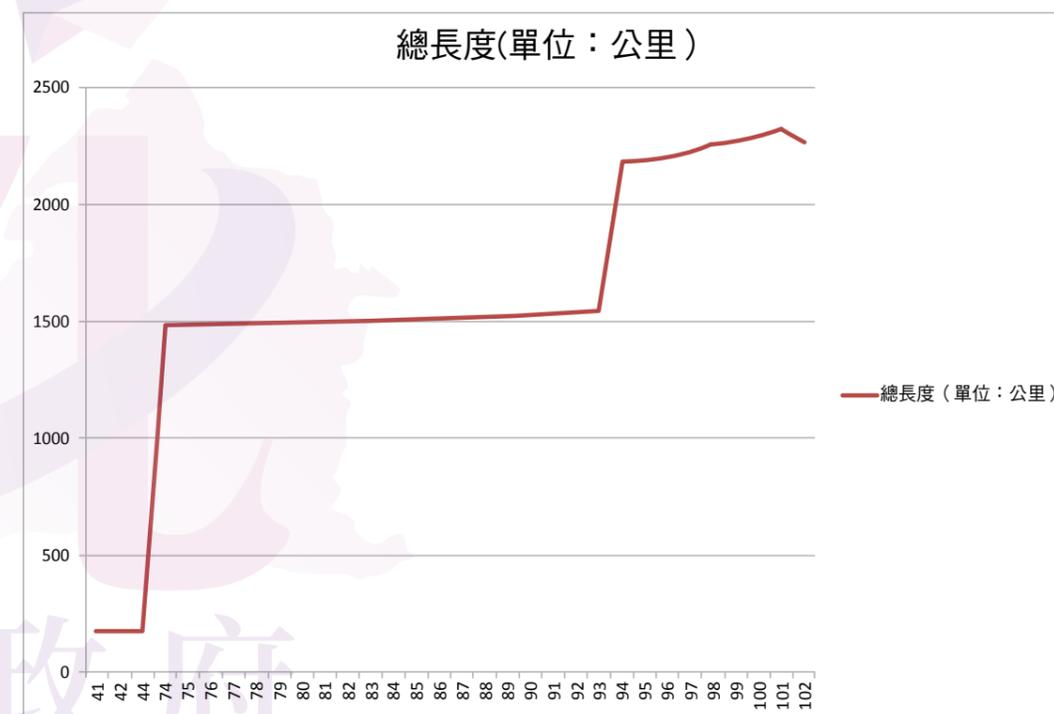


圖 5-1-2 本縣公路總長度趨勢圖（1952-2013）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1952-2013）。
說明：民國 45 年至 73 年間無相關統計資料。

市街交通方面，戰後本縣除延續日治時期原有市街區計劃的實施，臺灣的都市計畫進一步有在民國 54 年（1965）前後，陸續公告各鄉市鎮的都市計畫，為主要計畫經由細部計畫作為都市發展的藍圖，其有規定 25 年為期的時限，且 5 年一次通盤檢討，然而都市計畫區內龐大公共設施支出，其中光是土地徵收經費即頗可觀，因此有造成縣市政府的裹足不前，開發進度相當慢，加上汽車成長的快速與舊市區狹小道路的窒礙難行，市郊的土地且比較便宜，乃有外環道與新市區的開發，於是避開舊市區狹礙的都市商業空間，另行在周緣開發嘗試，即為最經濟與沒有壓力的手法，而且也可擴大都市計畫範圍。⁹ 本縣主要的 13 個市街中，僅有彰化與員林兩個市街有縱貫鐵路與省道臺 1 線經

9. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》（彰化：彰化縣立文化中心，2008），頁 15。

過，其餘若非單靠鐵路經過設站，或是省道臺 1 線經過，即為因鄉鎮重要幹道經過發展而成。因鐵路經過，且設有場站的市街，有永靖、田中、社頭、二水；有省道臺 1 線經過的市街有北斗、溪州，其餘 5 個市街則依賴鄉鎮重要幹道，如鹿港即依附在省道臺 17 線、縣道 142 線與 135 線作為連絡附近鄉鎮的道路；二林則依附在縣道 143 線、150 線與 152 線作為連絡附近鄉鎮的網路；溪湖也依附在省道臺 19 線與縣道 148 線等兩條幹道連絡附近鄉鎮；和美則依附在縣道 134 線、135 線、138 線等幹道連絡附近鄉鎮；竹塘另依附於省道臺 19 線與縣道 143 甲線兩條幹道連絡附近鄉鎮。透過如此之運輸網路，使這些市街可以不斷成長發展。¹⁰

本縣有些較早發展的老舊市街，其路幅較窄，也造成交通擁塞，像彰化市、鹿港、溪湖等。交通運輸上的困頓使得 13 個市街中的大部份，亟思圖謀突破，於是外環道或快速穿越道乃應運而生，如彰化市的金馬路外環道、員林的莒光路、鹿港的中正路、溪湖的東環路與西環路、田中的中正路、東閔路、中南路等、社頭的中山路一段、二水有員集路經民生路接南通路、和美的德美路（北）、道周路（南）等，其他如溪州則調整省道臺 1 線的路徑，繞開市中心鬧區，北斗則拓寬原省道臺 1 線，竹塘也將中央公路、省道臺 19 線拓寬，作為突破道路瓶頸的方法。¹¹

二、客運交通

本縣的客運交通方面，可分為區域內短程公共運輸與聯外長途客運兩種。聯外之長途客運主要由國光客運公司（前身為臺汽客運公司）提供服務，中程客運由臺西客運與南投客運營業，縣內的短程公共運輸則以彰化客運與員林客運為主力。其中，彰化客運的營運路線範圍為本縣的東面與東北面區域，員林客運則以南面與西南面的區域為主。根據民國 68 年至 72 年（1979-1983）的統計，除了連絡主要中心聚落的路線，大部分的路線的載客數都呈現停頓或下降的現象，許多路線甚至停止營運，由此可以看出本縣的客運事業發展有向幾個主要聚落集中的趨勢，亦即向臺中市、彰化市、員林鎮、溪湖鄉、鹿港鎮、二林鎮、二水鄉，尤其是臺中市、彰化市、員林鎮等 3 個主要中心聚落集中，而偏遠地區的客運則有漸趨不便的現象。

10. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 20。
11. 賴志彰，《彰化縣市街的歷史變遷》，頁 21。

戰後初期本縣的汽車客運分別由臺灣省公路局（臺灣汽車客運公司、國光客運公司前身）、彰化客運公司與員林客運公司經營。¹²戰後我國的公路客運業務最初由臺灣行政長官公署鐵路管理委員會附設汽車處負責，民國 35 年（1946）8 月臺灣省公路局成立後，由該局接管，其下並設置臺北、臺中、高雄、枋寮與蘇花五段，其中與本縣有關者為臺中段。¹³由於初期各民營客運公司車輛及資金不足，大部份營運路線停駛。臺灣省公路局為謀求恢復各線交通，積極計畫改善，當時交通政策為幹線（省道）客運歸公營，支線則視各公司能力，核交民營並予以扶助。¹⁴

在此政策下，省公路局經營省道路線，而彰化客運公司與員林客運公司則經營縣內各鄉鎮市間的交通路線。日治時代彰化乘合自動車株式會社於民國 36 年（1947）1 月，改組為彰化汽車客運股份有限公司，繼續營運原有路線。民國 36 年（1947）所配備之車輛僅 14 部，民國 38 年（1949）以後逐步擴充，至民國 49 年（1960）已達 90 部。員林客運前身則為日治時期的員林乘合自動車株式會社，戰後改制為員林汽車客運公司，簡稱「員林客運」。主要經營中部地區之公路客運。以員林鎮為主要營運基地，營運路線遍及彰化縣南部的各主要鄉鎮，並連接雲林縣北部、南投縣西部以及臺中縣市等。¹⁵

12. 謝英從等撰述，《花壇鄉志》（彰化：花壇鄉公所，2006），頁 378。
13. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，（彰化：彰化市公所，1997），頁 437。
14. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化：北斗鎮公所，1997），頁 504。
15. 謝瑞隆總編纂，《田中鎮志》（彰化：田中鎮公所，2014）。



圖 5-1-3 國光客運彰化站

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 06 月 10 日。



圖 5-1-4 彰化客運彰化總站

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 06 月 10 日。



圖 5-1-5 統聯客運彰化站

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 06 月 10 日。

公路局接管公路運輸業務初期，臺中段僅有臺中豐原與臺中彰化等兩線，營運里程僅 33 公里餘，民國 35 年（1946）10 月再增闢彰化苑里與彰化員林二線，因此，公路運輸路線於戰後初期大體仍與鐵路平行。以民國 36 年（1947）4 月底之統計為例，臺中彰化線營運里程為 18.7 公里，臺中員林線為 34 公里，二線每日各對開 5 班次，可見當時公路運輸能力相當有限。戰後臺灣社會經濟發展逐年提日升，造成客貨運輸需求大量增加，公路路線新建、拓寬改善亦隨之進行，同時公路局逐年增購客車、擴充營運路線、增加行駛班次，以配合運輸需求量之增加，此一形勢隨中山高速公路之完工通車而益加明顯。¹⁶

由於高速公路路面平坦，行車速率大幅提高，縮短行車時間，加以公路局先後添購空間設備寬敞舒適的高級客車，增闢彰化至臺北、高雄、屏東等中長程客運路線，行駛國光號及中興號對號班車，初期頗能吸引旅客搭乘，營運效率平均在百分之 70 以上。民國 69 年（1980）8 月 15 日，公路局根據公路法第 38 條規定，將該局公路運輸業務劃出，成立臺灣汽車客運股份有限公司，並於同年 10 月 1 日經省府核定，全面接管公路局客運業務與營運路線，正式開始營運。此外，民國 78 年（1989）部份民營客運業者奉准聯合成立統聯汽車客運公司，負擔臺灣地區部份中長程公路運輸責任，其中包括彰化臺北間客運路線之營運，成為第二家奉准行駛高速公路之客運公司。由於近年來臺灣汽機車數量激增，本縣廣大的鄉間以自用的汽機車往來，較路線有限的客運方便，因為私人運輸工具無須轉運或接駁，不受時間限制，機動性高，且有及戶的優點，大量使用的結果，造成彰化、員林兩客運的營業量逐年降低。¹⁷此外，現有公路容量因臺灣地區公路交通量的增加而達到飽和，各級道路服務水準普遍惡化，其中尤以中山高速公路最為嚴重，此一結果嚴重影響公路運輸效率，並進而造成中、長程公路客運營運業績逐年下滑。臺灣汽車客運公司彰化站之行車班次、旅客人數及運輸效率，自民國 70 年代〈1981-1990〉中期以後即有逐年下滑的趨勢，且至民國 84 年（1995）底，運輸效率已不足 4 成。至於本縣中、短程公路客運業務，則分別由彰化客運、員林客運、臺中客運及臺灣汽車客運等公司負責，經營臺中彰化、彰化員林、彰化鹿港、彰化草屯、埔里、以及彰化大甲等路線。¹⁸

三、其他交通工具

戰後初期，腳踏車、牛車為本縣農家普遍使用的交通工具，用以載運收穫之農產品，或至市場販賣，後由於腳踏車輕便、易操控，個人代步的工具也多改為腳踏車。¹⁹民國 40 年代〈1951-1960〉，由於本縣汽機車數量不多，對市街交通影響較小；雖然市街汽機車不多，但在路面品質不良的泥土、碎石路面行駛，行車速率有限，民眾交通以步行或騎腳踏車的方式為主，以人力車、手拉車為輔。交通的速率緩慢與彎曲窄小的街巷較顯和諧。民國 50 年代〈1961-1970〉機車數量增加後，民眾的交通方式與習慣逐漸改變。²⁰民國 60 年代〈1971-1980〉以後，隨臺灣整體經濟力的起飛，所得的提高、道路的闢建，促使公路車輛快速增加，尤其是小汽車與機車，且汽車可免受限於公車班次的影響，在時間上不受公車時刻的牽制，所以也開始有家庭購置自用汽車，作為中、長途交通的代步工具。²¹

民國 70 年（1981）以後，汽機車數量同步大幅增加，道路的闢建拓寬使車流加快，汽機車、行人、腳踏車無法適當區隔，交通情況較為雜亂而緊張。居住於窄小巷道的民眾，無法停靠於自家門口，只能將車停放鄰近街道或空地。大量汽機車停放路旁，成為街道景觀的一部分。²²根據本縣歷年車輛登記數統計資料顯示，民國 59 年（1970）以前本縣除了機車有較大幅度的成長外，大小型客貨車僅略有增加，這與本縣此時仍以農業生產為主的經濟型態有關。但至民國 60 年（1971）以後，本縣工業部門成長迅速，大部分從事農業者轉變為通勤兼業的勞工，工業部門的中小企業與工廠數量迅速增加；民國 70 年代〈1981-1990〉，隨著經濟起飛帶來的服務業擴張，客貨的流通需求大增，加上縣民所得增加，公路建設擴增，促使小型客貨車快速增加，大型貨車也隨之增加，但大型客運車的增加幅度卻很小。

民國 69 年（1980）以後，由於本縣客運事業的衰退，周圍地區與中心城市的聯絡主要仰賴機車。民國 70 年代〈1981-1990〉以來，機車與小型客貨車已然成為本縣民眾主要的交通工具，且數量快速成長中，造成本縣道路系統與彰化市、員林鎮、溪湖鄉、鹿港鎮與和美鎮等主要聚落的停車空間需求及交通安全等問題的壓力。同時，道路使用模式的特性也充分反映本縣中小型工廠散布各地的特色，貨車往來並非僅集中於少數重

16. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，頁 437。
17. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 116。
18. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，頁 436-437。

19. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 604。
20. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 107。
21. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 605。
22. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 107。

要幹道之上，從而造成交通安全的問題與聚落空間品質的破壞，且此一非集中的使用模式，使交通建設的成本也變得無法節約。²³ 本縣各式車輛的數量發展趨勢，可參見表 5-1-3~ 表 5-1-8 與圖 5-1-6 至 5-1-11。

表 5-1-3 本縣縣車輛登記數量（1985-2014）

單位：輛

年度	總計	年度	總計
民國 74 年	543,620	民國 89 年	1,079,041
民國 75 年	599,598	民國 90 年	1,106,083
民國 76 年	533,116	民國 91 年	1,137,532
民國 77 年	608,205	民國 92 年	1,170,940
民國 78 年	688,296	民國 93 年	1,207,915
民國 79 年	768,923	民國 94 年	1,245,051
民國 80 年	690,064	民國 95 年	1,268,618
民國 81 年	726,350	民國 96 年	1,291,802
民國 82 年	756,998	民國 97 年	1,313,917
民國 83 年	782,624	民國 98 年	1,330,390
民國 84 年	833,330	民國 99 年	1,351,205
民國 85 年	904,078	民國 100 年	1,379,344
民國 86 年	969,642	民國 101 年	1,379,192
民國 87 年	1,007,418	民國 102 年	1,316,107
民國 88 年	1,025,911	民國 103 年	1,298,515

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化市：彰化縣政府，1985-2014）。

彰化縣車輛登記統計折線圖

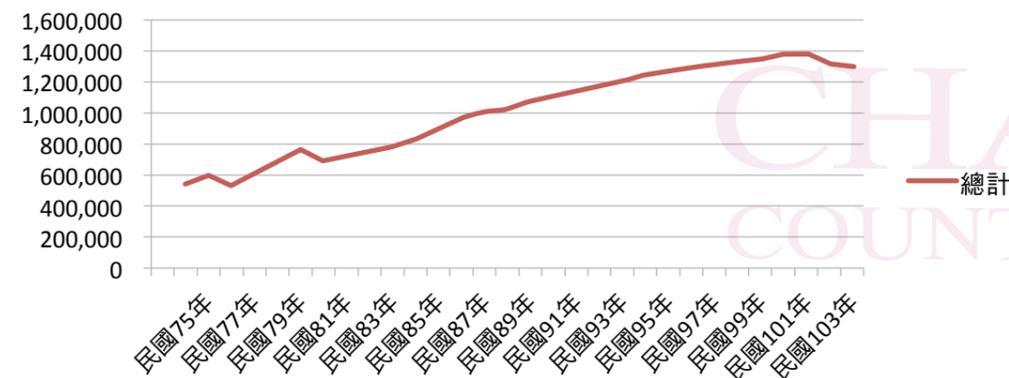


圖 5-1-6 本縣縣車輛登記數量（1985-2014）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

表 5-1-4 本縣大客車登記數量（1985-2014）

單位：輛

年度	大客車		年度	大客車	
	自用	營業		自用	營業
民國 74 年	139	598	民國 89 年	141	702
民國 75 年	154	595	民國 90 年	130	733
民國 76 年	163	559	民國 91 年	62	821
民國 77 年	166	605	民國 92 年	57	890
民國 78 年	167	565	民國 93 年	56	856
民國 79 年	184	531	民國 94 年	168	513
民國 80 年	168	513	民國 95 年	176	513
民國 81 年	176	513	民國 96 年	186	496
民國 82 年	186	496	民國 97 年	156	518
民國 83 年	156	518	民國 98 年	154	560
民國 84 年	154	560	民國 99 年	149	577
民國 85 年	149	577	民國 100 年	145	591
民國 86 年	145	591	民國 101 年	149	634
民國 87 年	149	634	民國 102 年	148	692
民國 88 年	148	692	民國 103 年	141	702

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

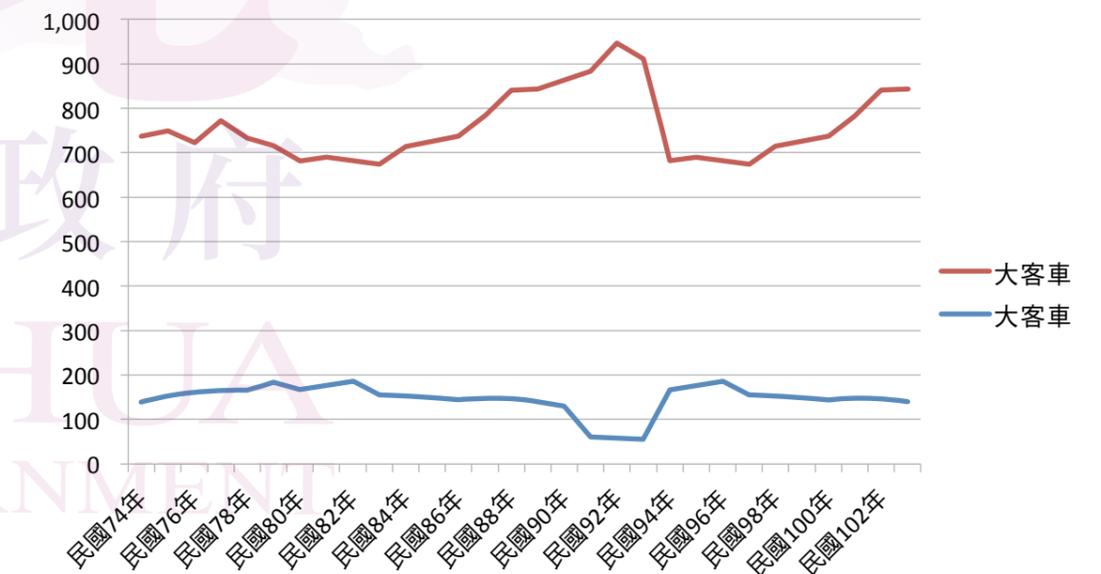


圖 5-1-7 本縣大客車登記數量（1985-2014）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

23. 夏鑄九，〈空間形式演變中之依賴與發展－臺灣彰化平原的個案〉，頁 310。

表 5-1-5 本縣大貨車登記數量（1985-2014）

單位：輛

年度	大貨車		年度	大貨車	
	自用	營業		自用	營業
民國 74 年	2,952	1,644	民國 89 年	7,592	3,736
民國 75 年	3,109	1,689	民國 90 年	7,788	3,695
民國 76 年	3,402	1,719	民國 91 年	7,896	3,596
民國 77 年	3,973	1,913	民國 92 年	8,147	3,503
民國 78 年	4,603	1,887	民國 93 年	8,285	3,597
民國 79 年	5,091	2,008	民國 94 年	8,489	3,692
民國 80 年	5,239	2,123	民國 95 年	8,627	3,688
民國 81 年	5,705	2,450	民國 96 年	8,693	3,586
民國 82 年	6,172	2,889	民國 97 年	8,719	3,487
民國 83 年	6,535	3,297	民國 98 年	8,766	3,427
民國 84 年	6,891	3,410	民國 99 年	8,865	3,486
民國 85 年	7,111	3,479	民國 100 年	8,997	3,685
民國 86 年	7,361	3,469	民國 101 年	8,839	3,627
民國 87 年	7,401	3,520	民國 102 年	8,980	3,632
民國 88 年	7,257	3,526	民國 103 年	9,083	3,713

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化市：彰化縣政府，1985-2014）。

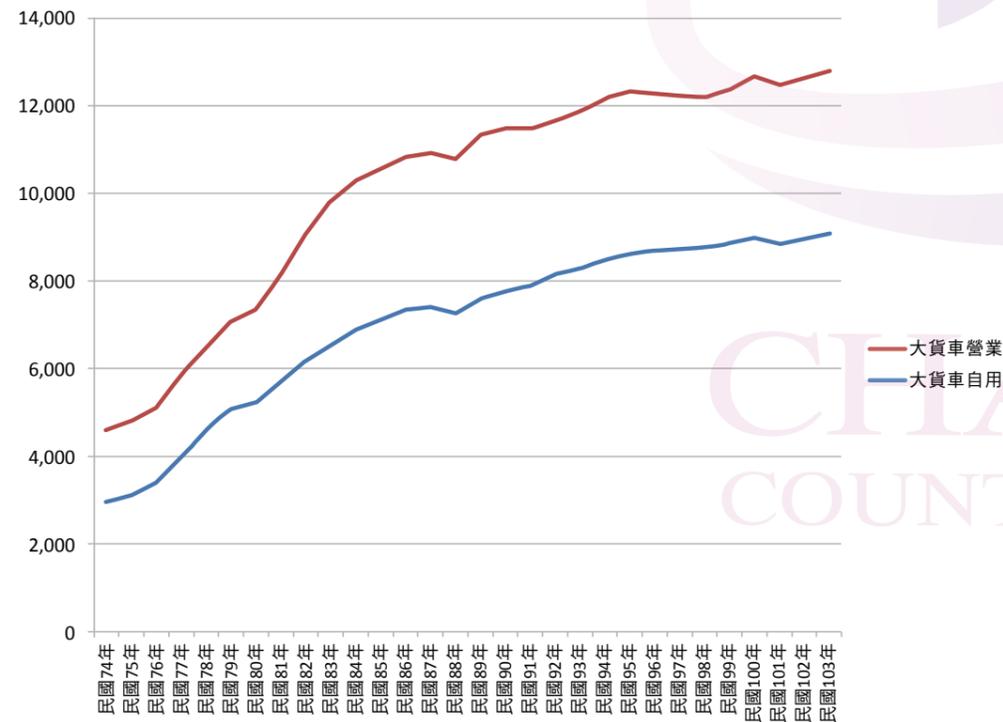


圖 5-1-8 本縣大貨車車輛登記數量（1985-2014）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

表 5-1-6 本縣小客車登記數量（1985-2014）

年度	類別	小客車		年度	類別	小客車	
		自用	營業			自用	營業
民國 74 年		38,585	1,217	民國 89 年		273,828	954
民國 75 年		44,888	1,204	民國 90 年		281,801	888
民國 76 年		53,766	1,187	民國 91 年		292,548	837
民國 77 年		80,924	1,184	民國 92 年		303,891	809
民國 78 年		100,471	1,241	民國 93 年		317,707	1,386
民國 79 年		121,206	1,222	民國 94 年		333,327	1,489
民國 80 年		135,865	1,171	民國 95 年		336,662	1,784
民國 81 年		157,978	1,172	民國 96 年		339,158	1,658
民國 82 年		179,327	1,149	民國 97 年		338,511	1,853
民國 83 年		199,794	1,130	民國 98 年		341,653	1,869
民國 84 年		219,495	1,132	民國 99 年		347,991	2,327
民國 85 年		236,292	1,142	民國 100 年		357,348	2,662
民國 86 年		252,207	1,098	民國 101 年		364,740	2,749
民國 87 年		258,970	1,123	民國 102 年		372,143	2,865
民國 88 年		255,604	971	民國 103 年		381,016	3,002

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

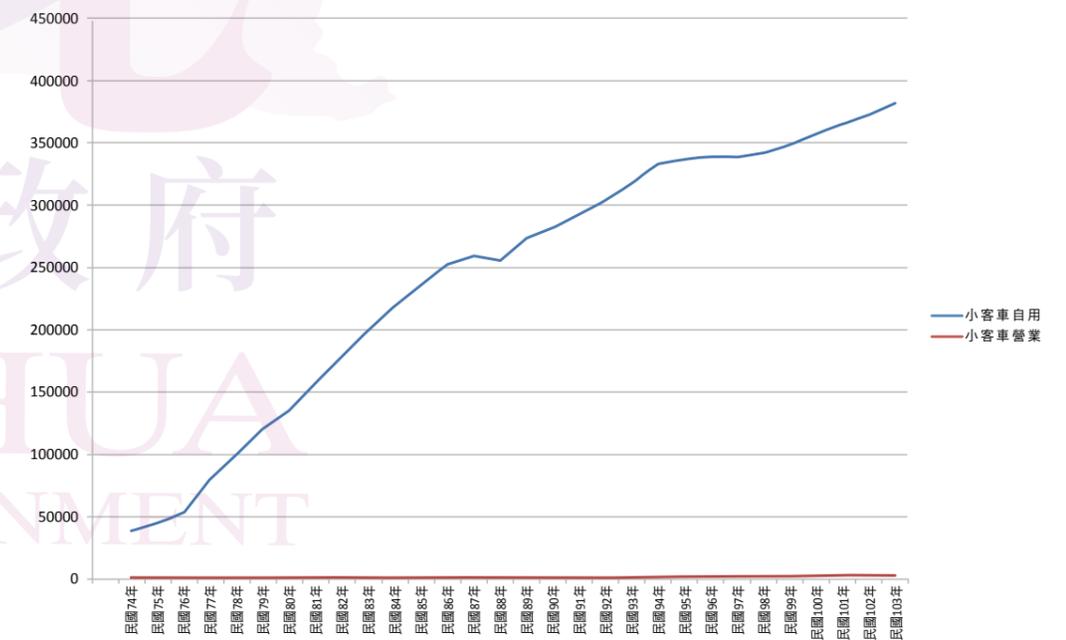


圖 5-1-9 本縣小客車登記數量（1985-2014）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

表 5-1-7 本縣小貨車登記數量（1985-2014）

單位：輛

年度	小貨車		年度	小貨車	
	自用	營業		自用	營業
民國 74 年	27,800	9	民國 89 年	52,276	57
民國 75 年	31,169	9	民國 90 年	55,615	37
民國 76 年	34,488	11	民國 91 年	58,670	35
民國 77 年	31,395	9	民國 92 年	61,674	34
民國 78 年	34,931	5	民國 93 年	64,131	58
民國 79 年	38,639	8	民國 94 年	66,244	84
民國 80 年	38,375	8	民國 95 年	67,370	104
民國 81 年	41,191	17	民國 96 年	67,744	104
民國 82 年	43,380	22	民國 97 年	67,742	100
民國 83 年	42,904	16	民國 98 年	68,251	334
民國 84 年	45,740	12	民國 99 年	68,922	205
民國 85 年	48,528	16	民國 100 年	69,843	280
民國 86 年	51,363	18	民國 101 年	70,790	329
民國 87 年	51,071	28	民國 102 年	71,689	315
民國 88 年	48,106	37	民國 103 年	72,647	313

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

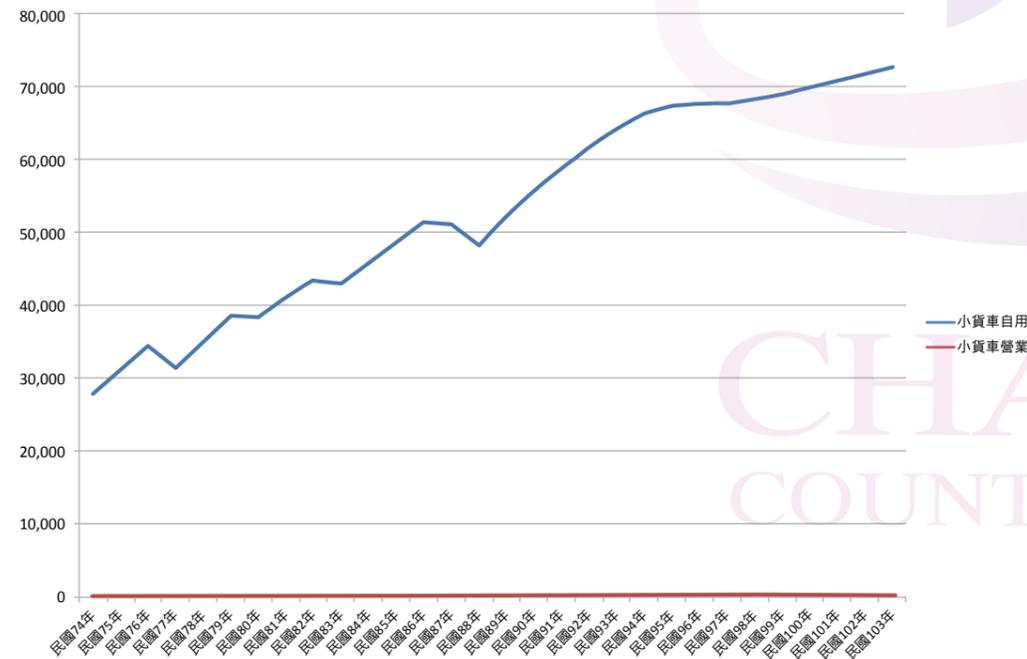


圖 5-1-10 本縣小貨車登記數量（1985-2014）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

表 5-1-8 本縣機踏車登記數量（1985-2014）

單位：輛

年度	機踏車登記數量	年度	機踏車登記數量
民國 74 年	470,002	民國 89 年	737,345
民國 75 年	516,080	民國 90 年	752,953
民國 76 年	437,077	民國 91 年	770,454
民國 77 年	487,014	民國 92 年	789,301
民國 78 年	543,664	民國 93 年	809,167
民國 79 年	599,186	民國 94 年	828,130
民國 80 年	505,637	民國 95 年	846,680
民國 81 年	516,047	民國 96 年	867,058
民國 82 年	522,242	民國 97 年	889,729
民國 83 年	526,461	民國 98 年	902,353
民國 84 年	554,051	民國 99 年	915,640
民國 85 年	604,770	民國 100 年	932,730
民國 86 年	651,241	民國 101 年	923,743
民國 87 年	682,305	民國 102 年	852,061
民國 88 年	707,368	民國 103 年	824,255

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

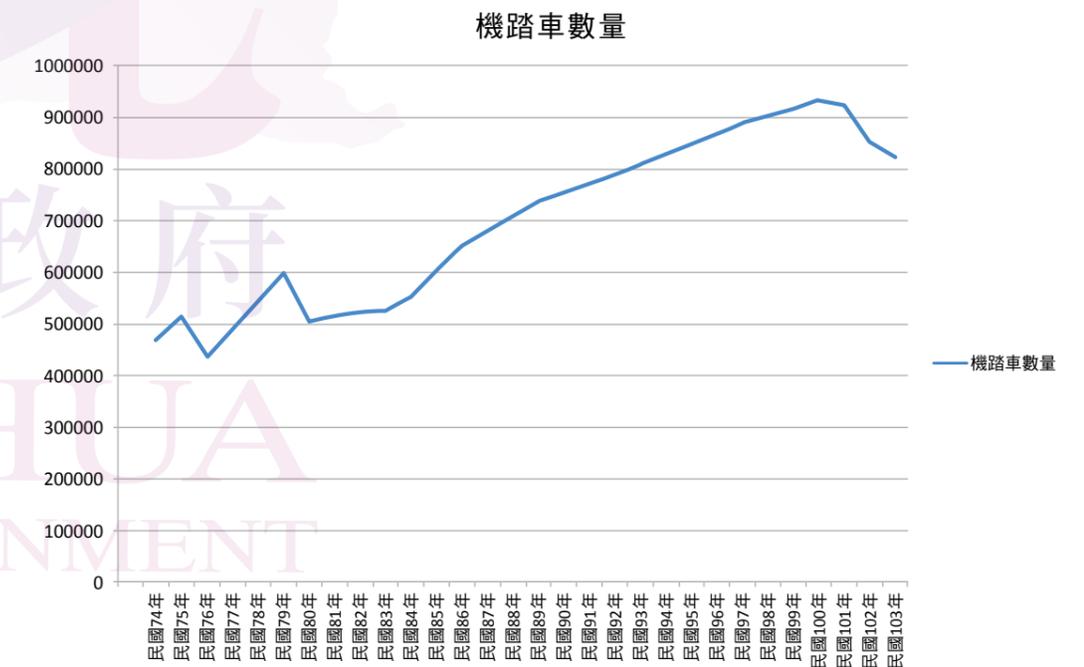


圖 5-1-11 本縣機踏車登記數量（1985-2014）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計要覽（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1985-2014）。

此外，近年來為求減緩全球暖化及能源危機等重大環境問題，「永續發展」已成為世界各國都市交通的重要政策，永續交通政策中，「公共自行車系統」(Public Bike System) 或稱「自行車共享系統」(Bike-Share System) 已成為許多國家追求改善都市交通環境、降低空氣汙染及碳排之重要公共建設。公共自行車系統除了作為服務旅次需求之運具外，對於環境保護層面，有降低汙染、減少碳排及能耗的效益；對於都市交通，公共自行車能替代機動運具，改善道路壅塞並提升城市形象；而對於使用者而言，使用者在以自行車滿足旅運需求的同時，騎乘自行車之身體活動對於健康也有相當大的正面效益，而此健康效益不僅能使個人生活品質提升、減少心血管疾病發病率、降低死亡率，甚至提升心理健康，對於整個社會能減少外部成本並帶來相當大的經濟效益。我國公共自行車使用也日益盛行，臺北市與高雄市之公共自行車系統皆有相當出色之營運規模，民眾使用率亦逐年提升，新北、臺中、彰化、臺南、新竹等城市也都陸續推出公共自行車系統。²⁴

本縣的「公共自行車系統」(彰化縣公共自行車, YouBike 微笑單車)



圖 5-1-12 彰化縣公共自行車彰化師範大學站
資料來源：李進億拍攝，日期 2015 年 07 月 10 日。



圖 5-1-13 彰化縣公共自行車自動服務機操作介面
資料來源：李進億拍攝，日期 2015 年 07 月 10 日。

為縣政府為推廣民眾騎乘自行車作為短程接駁交通工具，藉由市區自行車道路網搭配自行車租賃站服務，鼓勵民眾使用低污染、低耗能的公共自行車作為短程接駁運具，減少及移轉私人機動車輛之持有及使用，以達改善環境汙染及能源損耗目的，辦理「彰化縣公共自行車租借系統建置及營運管理示範計畫」案，與臺灣捷安特公司合作，於民國 103 年 (2014) 5 月 22 日於本縣彰化市試營運啟用，試營運不及兩個月，使用人次已突破 20 萬，每日周轉率高達 8.3 轉，較在臺北市試營運時的使用情況更為熱烈。²⁵ 同年 8 月 24 日，於員林市正式營運啟用，12 月 17 日於鹿港鎮正式營運啟用。同年 11 月 12 日，彰化市使用次數突破 100 萬人次。²⁶ 彰化縣公共自行車於彰化、員林與鹿港的租借點如表 5-1-9 所示。

表 5-1-9 彰化縣公共自行車租借點位置

彰化市租借點		員林市租借點		鹿港鎮租借點	
彰化市	彰化火車站前站	員林市	三多公園	鹿港鎮	彰化縣旅遊服務中心
彰化市	彰化火車站後站	員林市	三樺公園	鹿港鎮	洛津國小
彰化市	大成國小	員林市	員林高中	鹿港鎮	桂花巷藝術村
彰化市	泰和國小	員林市	三角公園	鹿港鎮	鹿港鎮公所
彰化市	華興公園	員林市	員林分局	鹿港鎮	第一立體停車場
彰化市	南北管音樂戲曲館	員林市	崇實高工	鹿港鎮	鹿港圖書藝文中心
彰化市	信義國中(小)	員林市	至善公園	鹿港鎮	鹿港民俗文物館
彰化市	成功社區活動中心	員林市	員林火車站前廣場	鹿港鎮	福興第一停車場
彰化市	彰化縣警察局	員林市	員林市公所	鹿港鎮	鹿港高中
彰化市	彰化縣政府	員林市	員林郵局	鹿港鎮	鹿港分局
彰化市	彰化縣立圖書館	員林市	第一市場	鹿港鎮	鹿港鎮立圖書館
彰化市	中山國小	員林市	員林農工	鹿港鎮	鹿東國小
彰化市	原住民生活館	員林市	老人文康活動中心	鹿港鎮	鹿港運動場 (勞工教育學苑)
彰化市	彰師附工	員林市	泰山停車場	鹿港鎮	鹿港基督教醫院
彰化市	彰化師範大學	員林市	員林國小	鹿港鎮	鹿港頂厝公園
彰化市	彰興國中	員林市	育英國小	鹿港鎮	鹿港文武廟
彰化市	漢銘醫院	員林市	彰化地方法院	鹿港鎮	文開國小 (天后宮停車場)
彰化市	陽明國中	員林市	員林轉運站	鹿港鎮	復興南三民路口 (摸乳巷)
彰化市	精誠中學	員林市	員林演藝廳		
彰化市	建國科技大學				
彰化市	忠孝國小				
彰化市	彰化基督教醫院				
彰化市	延平公園				
彰化市	縣府第二辦公大樓				

24. 唐達言，〈都市公共自行車系統之健康經濟效益評估〉，國立臺灣大學工學院土木工程學系碩士論文 (2014.06)，頁 3。

25. 〈彰化 UBike 上路使用率勝北市〉，《中國時報》，2015 年 7 月 20 日，生活版。

26. 「YouBike 彰化縣公共自行車」官方網站 (<http://goo.gl/pW3Dou>)，搜尋日期：2015 年 10 月 20 日。

彰化市租借點		員林市租借點	鹿港鎮租借點
彰化市	長安中華路口 (彰基中華分院)		
彰化市	彰化縣衛生局		
彰化市	民族路 219 巷路口		
彰化市	平和國小		
彰化市	彰化高中		
彰化市	彰化藝術高中		
彰化市	彰化秀傳醫院		

資料來源：「YouBike 彰化縣公共自行車」官方網站 (<http://goo.gl/pW3Dou>)，搜尋日期：2015 年 10 月 20 日

第二節 本縣鐵路事業的轉型與影響

一、縱貫鐵路及其支線

戰後時期，本縣境內的縱貫鐵路及其支線有雙軌線與單軌線兩種系統。戰後，鐵路局為配合彰化至臺南間，雙軌通車及鐵路長程發展，乃斥資改建原濁水溪鐵橋；於民國 51 年（2006）4 月，先完成下行線，加高橋臺和橋墩。此外，民國 58 年（1969）間，另在原鐵路橋東邊，興建上行線的濁水溪橋，橋墩 31 座，於民國 60 年（1971）6 月完成。民國 75 年（1986），為配合鐵路電氣化，再改建為複線預力樑濁水溪大橋。²⁷ 雙軌主線北從臺中市大肚區往南，跨大肚溪，銜接彰化市國聖里，由北而南通過彰化市、花壇鄉、大村鄉、員林市、永靖鄉、社頭鄉、田中鎮、二水鄉等 8 個鄉鎮市，再經彰雲大橋跨過濁水溪，進入雲林縣林內鄉，大致沿著八卦山西麓行走。單軌鐵路線由彰化市往西北，通到和美鎮和線西鄉。另外由彰化市往西南通到秀水鄉、鹿港鎮，再往東南走到福興鄉、埔鹽鄉、溪湖鄉之後往東行，入埔心鄉銜接員林鎮主幹。由田中鎮西行的單軌線經過田尾鄉、北斗鎮、溪州鄉、埤頭鄉，南下西螺大橋邊的鐵路橋跨過濁水溪，進入雲林縣。²⁸

主線之外，還有許多通往鄰近地區的專用支線，其中較有名的就是由二水東行，進入南投縣名間鄉和集鎮及水里鄉的二水集鎮支線，屬於觀賞綠色隧道和濁水溪的觀光專線。²⁹ 集集線鐵路在戰後初期客貨運量仍相當多，但民國 60 年代（1971-1980）以後，

由於公路交通的迅速發展，客貨運量銳減。由於沿途樺樹成蔭景觀優美，猶如綠色隧道，至民國 80 年代逐漸變成觀光遊憩的熱門路線。惜民國 88 年（1999）9 月 21 日集集大地震後，因沿線車站震毀，一度停駛修復，民國 90 年（2001）1 月 21 日，始再度通車。³⁰

戰後初期，鐵路因戰爭破壞及人員設備來源中斷，僅能維持勉強通車，運輸功能多呈癱瘓狀態。民國 37 年（1948）3 月正式成立臺灣鐵路管理局，初期任務以復舊為主，業務著重在恢復鐵路之正常營運。至民國 42 年（1953）第一期經濟建設計畫開始實施後，為配合全國經濟發展，相關鐵路建設陸續展開。³¹ 本縣境內的鐵路營運即由臺灣鐵路管理局管理，鐵路的客運與貨運高峰期約落在民國 40 年代（1951-1960），民國 60 年代（1971-1980）以後隨著公路及汽車客運的發達而逐漸沒落。民國 37 年（1948），臺灣鐵路管理局，致力於鐵路復舊及改善工作。民國 60 年代（1971-1980），因鐵路電氣化工程之進行，影響鐵路正常營運，加以受到中山高速公路於民國 67 年（1978）通車之競爭，鐵路運輸優勢漸失，客貨運業績逐年衰退。加上臺灣經濟持續高速成長，國民所得大幅提昇，自用小客車持有率亦隨之增加，造成公路運輸服務品質之惡化。但至民國 70 年代（1981-1990）末期以後，鐵路客運因有專屬路權、運量大、準點率高之優點，本縣對外鐵路客運量開始逐年穩定成長，至於鐵路貨運仍無起色，運量有急速下降趨勢。³²（表 5-2-1~5-2-4、圖 5-2-4~5-2-7）



圖 5-2-1 臺鐵新式車廂中的電子式跑馬燈

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 12 月 25 日。



圖 5-2-2 臺鐵捷運化後之新式車廂

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 12 月 25 日。



圖 5-2-3 可用加值卡通行的彰化站新式閘門

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 12 月 25 日。

27. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 583。

28. 洪英聖，〈彰化縣的生命舞臺（下）〉，《師友月刊》366 期（1997.12），頁 64-65。

29. 洪英聖，〈彰化縣的生命舞臺（下）〉，頁 64-65。

30. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 584。

31. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，（彰化：彰化市公所，1997），頁 443。

32. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，頁 444-445。

如本縣境內的花壇車站在業務極盛時，站務人員曾高達 18 人，1 天的上下車乘客量達 3,000 人次，貨物運輸方面，花壇車站輸出的主要是紅磚、稻米、草袋、水果，輸入的主要為煤碳、水泥、肥料及五穀，後因公路貨運的發達，難以與卡車直接到廠或以貨櫃車接送相抗衡，遂於民國 79 年（1990）3 月停辦貨運業務。³³ 又如本縣的二水車站，從日治時代至民 50 年代〈1961-1970〉以前，二水站因與集集支線的連結，成為重要的木材輸出站，人潮熱絡，但民國 50 年代〈1961-1970〉後，因汽車、客貨運的發展，取代部分鐵路的客貨運，加上民國 68 年（1979）中山高速公路全線通車，且由於林業政策已轉為保護山林，禁止砍伐林木，以致客貨運量皆銳減，昔日榮景已不復見，市街轉趨衰微。³⁴

近年來，臺鐵面臨捷運與高鐵的競爭，致力發展鐵路捷運化，提升服務品質，諸如新式車廂的引進、電子化乘車資訊看板與加值卡進出口閘門的設置等現代化措施皆然。

民國 97 年（2008）2 月 25 日起，本縣境內的彰化車站成為自強號太魯閣列車發往花蓮之起點。自強號太魯閣列車為臺灣鐵路管理局在民國 95 年（2006）引進之傾斜式電聯車，速度、配備在臺鐵列車中皆居鰲頭，³⁵ 花蓮－彰化間僅需花費 4 小時 6 分，對於本縣縣民往返北部與東部相當便利。

表 5-2-1 本縣境內鐵道旅客人數上車統計（1950-1972）

年份	人數	年份	人數
39	4,491,856	51	4,560,986
40	4,465,695	52	4,606,311
41	4,465,695	53	4,944,533
42	2,964,238	54	5,087,149
43	3,071,598	55	5,211,567
44	3,370,389	56	5,476,094
45	3,668,743	57	5,461,562
46	4,426,502	58	5,231,358
47	4,622,689	59	5,030,348
48	4,423,768	60	5,432,157
49	4,476,672	61	5,569,575
50	4,893,881		

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計年鑑（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1951-1973）。

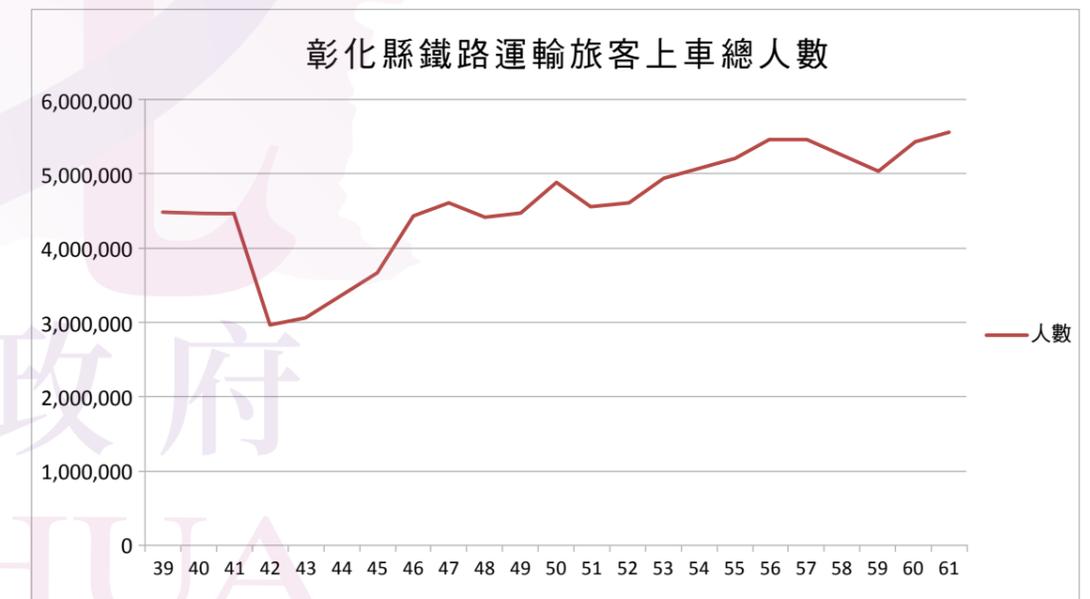


圖 5-2-4 本縣境內鐵道旅客人數上車統計（1950-1972）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計年鑑（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1951-1973）。

33. 謝英從等撰述，《花壇鄉志》（彰化縣花壇鄉：彰化縣花壇鄉公所，2006），頁 380-381。
 34. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 586。
 35. 謝瑞隆總編纂，《田中鎮志》（彰化縣田中鎮：田中鎮公所，2014）。

表 5-2-2 本縣境內鐵道旅客人數下車統計（1950-1972）

年份	人數	年份	人數
39	2,895,900	51	4,397,885
40	4,461,782	52	4,509,541
41	3,049,622	53	4,893,933
42	2,903,710	54	5,002,228
43	3,027,483	55	5,049,551
44	3,420,971	56	5,327,428
45	3,533,222	57	5,295,741
46	4,234,302	58	5,044,127
47	4,377,900	59	4,734,498
48	4,151,528	60	5,201,406
49	4,255,126	61	5,299,702
50	4,694,740		

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計年鑑（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1951-1973）。

表 5-2-3 本縣境內鐵道貨運起站噸數統計（1950-1972）

年份	噸數	年份	噸數
39	232,503	51	316,237
40	262,381	52	334,745
41	322,366	53	328,924
42	324,622	54	365,042
43	323,699	55	329,867
44	386,317	56	303,153
45	424,631	57	336,250
46	428,585	58	286,540
47	410,289	59	249,709
48	348,474	60	313,171
49	294,986	61	271,821
50	305,392		

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計年鑑（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1951-1973）。

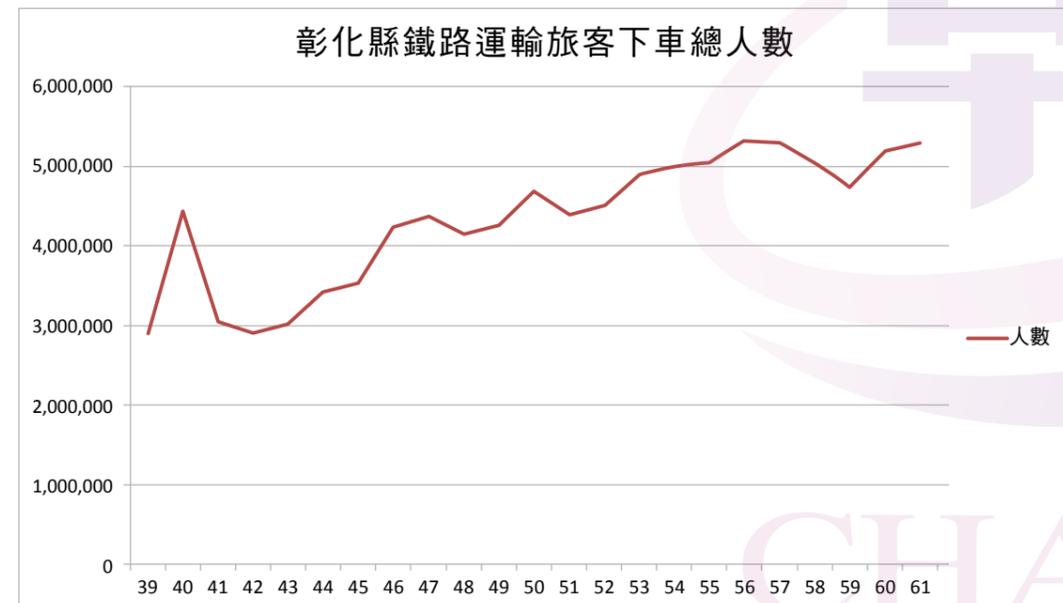


圖 5-2-5 本縣境內鐵道旅客人數下車統計（1950-1972）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計年鑑（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1951-1973）。

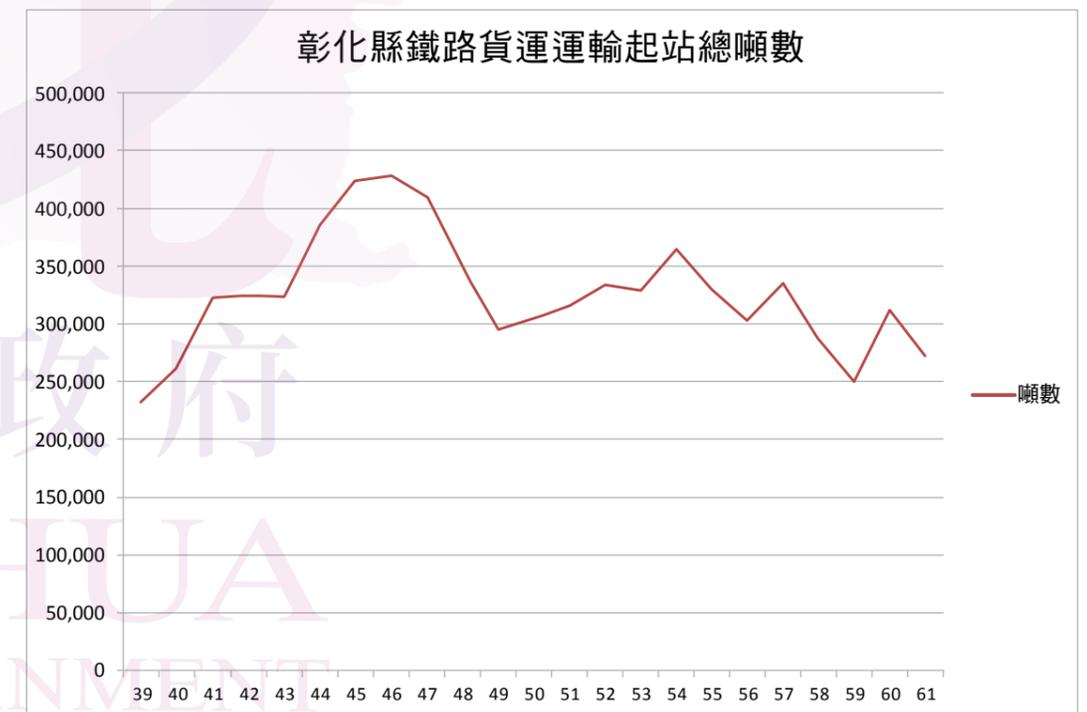


圖 5-2-6 本縣境內鐵道貨運起站噸數統計（1950-1972）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計年鑑（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1951-1973）。

表 5-2-4 本縣境內鐵道貨運到達噸數統計（1950-1972）

年份	噸數	年份	噸數
39	285,588	51	501,664
40	309,330	52	468,125
41	309,330	53	469,828
42	405,200	54	544,900
43	356,118	55	500,737
44	392,856	56	608,574
45	418,605	57	826,648
46	440,638	58	971,865
47	468,119	59	919,354
48	472,822	60	903,222
49	493,868	61	1,079,946
50	492,211		

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計年鑑（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1951-1973）。

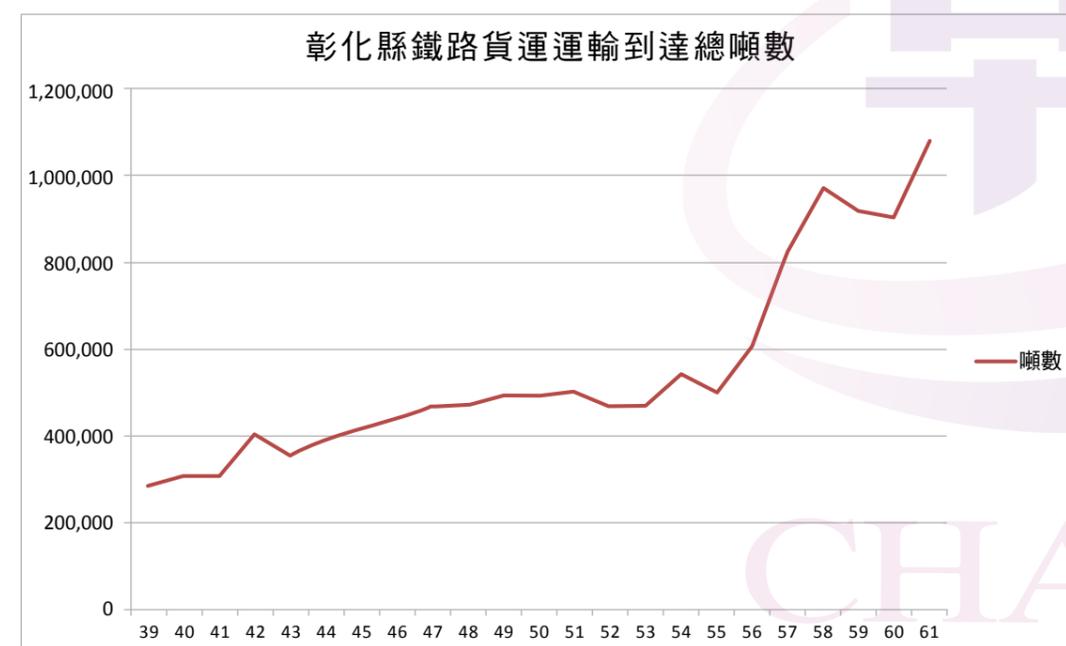


圖 5-2-7 本縣境內鐵道貨運到達噸數統計（1950-1972）

資料來源：彰化縣政府，《彰化縣統計年鑑（歷年）》（彰化：彰化縣政府，1951-1973）。

二、糖業鐵路

日治時代本縣的糖業鐵路相當發達，但屬於製糖會社專屬的私營鐵路，進入戰後時期，政府接收臺灣、明治、大日本、鹽水港等 4 大製糖會社的資產，合併後於民國 35 年（1946）5 月成立組成公營企業性質的臺灣糖業股份有限公司，本縣境內原彰化製糖所所屬的日糖興業株式會社、溪湖製糖所所屬的明治製糖株式會社、臺灣製糖株式會社、鹽水港製糖株式會社也因此有所改組。彰化製糖所改名為彰化糖廠，鹿港至線西仍歸其管理，稱為臺糖彰化線；溪湖製糖所則改名為溪湖糖廠，繼續經營之鹿港至員林段鐵路則稱為臺糖溪湖線。原本兩線的鐵道設備及管理組織，雖大致相似，但各有標準，臺糖接收後統一管理而逐步使其標準化。³⁶ 就此，本縣的糖鐵營業線也隨之擺脫私營色彩，成為公營鐵路，繼續擔負運輸本縣客貨的交通功能。

臺糖公司成立初期，為配合生產需求，全力搶修太平洋戰爭期間遭受破壞的糖鐵設備，並抽換部分老舊而不堪使用者，約在民國 39 年（1950）以前即完成糖鐵的路軌、場站、通訊等設備與機務的整頓，並補充部分機車。³⁷ 民國 40 年（1951）之後，臺糖公司為將臺灣西部糖鐵路網串聯起來，使 28 所糖廠的路軌系統能彼此聯繫，在民國 39 年至 42 年（1950-1953）間完成貫通與縱貫鐵路南北平行的預備線。此條糖業鐵路預備線是因應國防需要，政府命令臺糖公司大力串連各段糖業鐵路，以防範縱貫鐵路若遭戰爭破壞時，臺灣南北仍可串連運輸。³⁸ 臺糖公司遂就所屬鐵道網內選擇重要幹線，修築一條與縱貫鐵路線南北平行的預備線，北至臺中、南至高雄，興建連接鐵道及橋樑，使路線貫通成為糖鐵之南北平行預備線，並在濁水溪新築西螺大橋，於民國 41 年（1952）底全線通車，以省鐵臺中車站為起點，高雄籬仔內站為終點，全長 262.5 公里貫通各糖鐵。³⁹ 此條南北平行預備線串連 10 個糖廠與縱貫鐵路平行，並銜接主要車站，戰時協助軍運，平時作為臺糖公司產副品運輸之用，可直達高雄及屏東紙廠，發揮效用甚大。⁴⁰

糖業鐵路的路線方面，本縣境內糖業鐵路的路線，大致延續日治時代而來。民國 43 年（1954）臺糖公司將溪州糖廠與彰化糖廠合併為溪湖糖廠統一經營管理，兩廠原有的鐵路也併入溪湖廠營運，糖業鐵路遍佈本縣各鄉鎮，路線長達 288 公里，此外也將行經二林、竹塘、埤頭、溪州、北斗、田尾至田中、員林、埔心、溪湖、埔鹽、福興、鹿港、

36. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000.06），頁 113。

37. 李方宸，《臺灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）》，國立政治大學歷史學系碩士論文（2001.06）。

38. 謝瑞隆總編纂，《田中鎮志》（彰化縣田中鎮：田中鎮公所，2014）。

39. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 584-585。

40. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 586。

秀水、彰化、和美、線西等鄉鎮的支線段，對外辦理客貨運輸服務，不僅肩負了蔗糖的運輸，同時也提供了中部鄉鎮旅客的交通服務，彰化平原旅客可搭乘五分仔火車至田中、員林、彰化轉乘縱貫鐵路至南北大城市。⁴¹ 本縣糖業鐵路所使用之交通工具，民國 56 年（1967）以前大多以蒸汽機車為主，其後則漸用內燃機車，所牽引之客車車廂，含座立位約可容納乘客 60 人；另也有汽油客車，可容納乘客座位 32 名，立位 28 名，共計 60 名。⁴² 本縣的糖業鐵路每日運送沿線之居民和通勤學生達數千人次，對於大宗貨物以及民生必需品，如米糧、砂石、肥料與農產品的運銷提供了便利的輸送管道。⁴³

民國 48 年（1959）發生八七水災，各地橋樑嚴重損害，以烏溪大橋最為嚴重。政府於是決定改以本縣二水車站為南北平行預備線的起點。然而，由於溪州、南投糖廠，相繼於民國 43 年（1954）6 月和民國 57 年（1968）7 月結束營業；加上汽車客運業發達，糖廠社線因軌道細、車頭小速度也慢，乘客銳減，二水站在業務上已無繼續維持之價值，後再配合省鐵電氣化，因此在民國 63 年（1974）拆除，改以溪湖廠之員林站為起點，經溪湖廠所屬鐵道，銜接原有線至高雄籬仔內站，全長 218 公里。⁴⁴ 至民國 68 年（1979），因南北平行預備線的西螺大橋段有礙公路安全，又遇大橋翻修，且原料及產副品運輸已甚少需用，於是被拆除，本縣境內的糖業鐵路至此脫離南北平行預備線之範圍，輔助縱貫鐵路南北運輸的戰略價值不復存在。⁴⁵

本縣糖業鐵路大約在民國 60 年代（1971-1980）之後逐漸衰微，其原因與臺糖公司常需配合政府交通政策作出犧牲，以及其他交通工具的競爭有關。臺糖公司在糖鐵經營上除配合臺糖公司的業務需求外，尚須服從政府及臺灣省鐵路局對其營運的干預或支配，常須犧牲大量應得收潤以優惠某些特殊服務對象（軍人、學生、民生必需品、軍品、臺糖公司員工及其眷屬），使其經營成本居高不下。再因遭遇公路運輸業的競爭，導致民國 40 年代（1951-1960）以來的營運業績嚴重虧損，後經高層一番整頓並節省開支，營運有所起色，但進入民國 50 年代（1961-1970）後，卻仍因提供配合國家政策之優惠措施而每況愈下。此後，臺糖公司鐵道室為了改善糖業鐵路的經營，採取精簡經營政策，緊縮以客運為主的外部營運業務，來減少損失，但這種措施終使糖鐵營業線於民國 71 年（1982）以後完全停辦外部定期業務。⁴⁶ 以聯絡田中與二林的田林線為例，民國 46 年

4 月至民國 48 年 11 月（1957.4-1959.11），田中至二林僅售出 1 萬張票，至民國 50 年代（1961-1970）運量更是急遽衰微，以民國 57 年（1968）田林線每日往返只剩 10 班次，僅有日治時代的 3 分之 1 左右，入不敷出導致該線於民國 59 年（1970）11 月 5 日停止辦理客運，⁴⁷ 鐵軌因閒置而被拆除並拓寬為大社路、新生街等道路。⁴⁸

三、高速鐵路

臺灣高速鐵路為實現臺灣的一日生活圈（運用各種交通手段可在 1.5 小時內前往的涵蓋圈）的交通系統，與本縣相近而可透過轉乘進入本縣的站點為高鐵臺中站（位於臺中市烏日區）與彰化站（位於本縣田中鎮）。民國 87 年（1998）5 月，「臺灣高速鐵路股份有限公司」在中央政府的政策性協助下正式成立；同年 7 月與行政院交通部簽訂「臺灣南北高速鐵路興建營運合約」、「臺灣南北高速鐵路站區開發合約」、「政府應辦事項備忘錄」與「合約執行備忘錄」等協定，為一官民合作的事業體。民國 89 年（2000）3 月，高鐵計畫正式進入興建階段，並於民國 96 年（2007）1 月開始試營運板橋站至左營站的路線，每日雙向運行 38 班次；同年 3 月至線正式通車營運（臺北站至左營站），每日雙向運行增加為 50 班次，臺中站於此時開放營運。民國 102（2013）年 2 月，彰化站舉行動工典禮，民國 104 年（2015）12 月 1 日開始加入營運行列。⁴⁹



圖 5-2-8 700T 高鐵列車

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 11 月 15 日。



圖 5-2-9 高鐵臺中站內部

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 10 月 20 日。

41. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化縣北斗鎮：北斗鎮公所，1997），頁 520。
42. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000.06），頁 114。
43. 謝瑞隆總編纂，《田中鎮志》（彰化縣田中鎮：田中鎮公所，2014）。
44. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 586。
45. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》（彰化縣鹿港鎮：鹿港鎮公所，2000.06），頁 114。
46. 李方宸，《臺灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）》，國立政治大學歷史學系碩士論文（2001.06）。

47. 詳見黃仲平、黃金寶，〈糖業鐵道田中二林線之初探〉，頁 213-229。
48. 劉金志，《故鄉田中》，頁 30。
49. 「臺灣高鐵」官方網站（<http://www.thsrc.com.tw/>），搜尋日期：民國 104 年 3 月 1 日。

高鐵臺中站屬於高架型車站，位於臺中市烏日區站區二路 8 號。車站設計的概念為「梭子」造型，代表意義是速度與連接，表示高鐵快速穿梭，如同騰空飛翔，並以鐵軌為軸線，也象徵本站連結南北各車站的中心樞紐地位。站區距中山高速公路王田交流道約 3 公里，距中二高快官交流道約 3.2 公里，與臺中市和彰化市相距約 8 公里，距中部科學園區約 9 公里。鄰近臺鐵新烏日站，乘臺鐵至臺中市區 15 分鐘，為三鐵共構（高速鐵路、臺鐵和捷運綠線）的交通樞紐。⁵⁰ 由於距離與時間的考量，目的地為北彰化的民眾通常會搭乘高鐵到臺中站，而非位於南彰化的高鐵彰化站。從高鐵臺中站，步行約 3 分鐘即可抵達臺鐵新烏日站，再搭乘通勤電車、計程車、客運或開車前往本縣境內。搭乘臺鐵由新烏日站經山線至彰化車站僅需花費 10 分鐘時間，相當便捷。

高鐵彰化站位於本縣田中鎮，服務範圍以南彰化和南投地區民眾為主。高鐵彰化站於高鐵興建之初，即已預留彰化站的月臺軌道及機電號誌相關介面設施，並於民國 97 年（2008）8 月完成初步規劃作業。⁵¹ 車站設計屬高架車站，以所在地田中鎮的「田」字為基調，整體設計仿如花卉水景構成的大地編織，



圖 5-2-10 高鐵臺中站通往臺鐵新烏日站之通路
資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 10 月 20 日。



圖 5-2-11 聯絡臺鐵新烏日站與本縣境內各站之電聯車
資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 10 月 20 日。



圖 5-2-12 高鐵彰化站
資料來源：李進億拍攝，日期：2016 年 03 月 02 日。

站體內更有一個植栽暖房，形成彰化站一大特色。⁵² 高鐵彰化站的聯外方式上，因主要聯外道路尚未完工，目前以客運公車、高鐵免費接駁公車與計程車為主，透過這些轉乘方式可抵達本縣田中鎮市區、員林市、二水鄉、田尾鄉、鹿港鎮、南投縣竹山鎮、水里鄉等地。⁵³

在站點的營運方面，從臺灣高鐵公司發布的進出站人數資料來看（表 5-2-5），高鐵臺中站的營運狀況呈現逐年成長的趨勢，高鐵彰化站則因聯外交通路線尚未全面完成，且地點位居人口較少的南彰化，以致初期營運狀況不佳，在民國 104 年（2015）12 月通車當月（的進站人數僅有 88,066 人，在新通車的苗栗、彰化、雲林 3 站中運量最少，更在高鐵所有車站中敬陪末座。高鐵彰化站的位置偏縣境南邊，遠離人口最稠密的彰化市，從彰化市的北上的乘客通常將臺中站列為優先搭乘站，而南彰化的民眾到雲林站搭乘高鐵距離反而較近，致於南投縣的乘客也是至臺中站搭乘更方便，皆使彰化站因吸引力不足而流失乘客。⁵⁴ 此外，抵達彰化站的列車班次較少，且屬於站站皆停、行車時間長的班次，加上便捷公車路線只有 1 條等不利條件的加乘效應，造成高鐵彰化站的進出站人數位居所有車站之末的情況。⁵⁵

表 5-2-5 高鐵臺中站與彰化站進出站人數

單位：人

年份	進站		出站	
	臺中站	彰化站	臺中站	彰化站
96 年	2,663,913	0	2,579,634	0
97 年	5,376,343	0	5,334,439	0
98 年	5,598,956	0	5,578,114	0
99 年	6,551,948	0	6,487,397	0
100 年	7,488,066	0	7,423,118	0
101 年	8,213,044	0	8,135,674	0
102 年	8,817,710	0	8,727,074	0
103 年	9,041,009	0	8,951,044	0
104 年	9,483,663	88,066	9,396,024	90,477

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」，網址：www.stat.gov.tw，搜尋日期：2016 年 3 月 2 日。

50. 「臺灣高鐵」官方網站，網址：<http://www.thsrc.com.tw/>，搜尋日期：2015 年 3 月 1 日。

51. 謝瑞隆總編纂，《田中鎮志》（彰化縣田中鎮：田中鎮公所，2014）。

52. 「臺灣高鐵」官方網站，網址：<http://www.thsrc.com.tw/>，搜尋日期：2015 年 12 月 10 日。

53. 「彰化縣政府旅遊資訊網」，網址：<http://goo.gl/CNAfNV>，搜尋日期：2015 年 12 月 30 日。

54. 〈高鐵乘客數最少車站公布！彰化恐成蚊子站背後原因揭曉〉，「ETtoday 新聞雲」網站（<http://goo.gl/Q2ZCii>），搜尋日期：民國 105 年 3 月 2 日。

55. 〈高鐵彰化站乘客敬陪末座〉，《自由時報》，民國 105 年 3 月 2 日，生活版。

80 年開始承辦國內電報業務。⁶⁴ 當時本縣郵局的業務項目包括，其中郵務業務包含：（1）發售郵票、印花。（2）收寄國內掛號、報值、包裹、代收貨價包里，保價包里等。（3）存證信函。匯兌業務包含：（1）開發國內普通匯票、送現匯票、高額匯票、電報匯票禮券等。（2）兌付國內普通匯票。儲金業務包含：（1）存簿儲金、通儲。（2）定期儲金—零存整付、分期付息、質押貸款等。壽險業務包含簡易人壽保險及壽險質押貸款等。代理業務包含：政府公債、國民儲蓄獎券及愛國獎券（現已停售）、代收票據、代售監理站書表。⁶⁵

民國 50 年代（1961-1970），臺灣郵政管理局推動郵政四年建設計畫，以整頓擴建郵政局屋、購置運郵車輛與小型郵用機械為主要措施。⁶⁶ 民國 59 年（1970）以後，臺灣郵政管理局以郵政現代化作為目標，全面發展郵件處理機械化、自動化與儲匯作業的電腦化。⁶⁷ 民國 69 年（1980）臺灣郵政管理局因業務發展需要，改制為臺灣北、中、南三區郵政管理局，本縣屬於中區郵政管理局的轄區。其後，由於社會變遷迅速、資訊科技發展日新月異與經濟自由化、國際化等大環境變遷，郵政總局為因應民營遞送業者搶奪都會區郵件，以及金融、壽險業者激烈的市場競爭，以突破郵政經營限制，於是配合政府確定國營及郵儲壽三業合營等政策原則下，根據民國 91 年（2002）7 月完成的郵政法修正案，於民國 92 年（2003）1 月 1 日改制成立由交通部持有 100% 股權之國營「中華郵政股份有限公司」，⁶⁸ 本縣的郵政事業即交由該公司所屬之「中華郵政股份有限公司彰化郵局」掌理。中華郵政股份有限公司彰化郵局的服務區域原僅管轄彰化、和美、花壇、芬園、線西、秀水與伸港等 7 鄉鎮市之下的 23 個郵局，民國 91 年（2002）4 月 28 日起，納入原溪湖、鹿港、北斗、二林與員林郵局等所轄郵局共 37 局，服務範圍從此含括本縣 26 個鄉鎮市，現有 61 個支局、41 個郵政代辦所與 49 個郵票代售處。⁶⁹ 本縣轄境內郵政機構及業務概況，如表 5-3-1 所示。

64. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，頁 451。
65. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，頁 527。
66. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》，頁 610。
67. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，頁 523。
68. 「中華郵政全球資訊網」（<http://goo.gl/xGQmqz>），搜尋日期：民國 105 年 1 月 5 日。
69. 「彰化郵局官方網站」（<http://goo.gl/1svurO>），搜尋日期：民國 105 年 1 月 10 日。

表 5-3-1 本縣轄境內郵政機構及業務概況（1993-2002）

年底別	業務機關									業務概況							
	合計	自辦				委辦				收寄函件	收寄包裹	收寄快捷	儲金年終結存		開發匯票		簡易壽險年終保額
		特等局	一等局	二等局	支局	計	代辦所	代售處	戶數				金額	張數	金額		
民國八十二年底	848	58	1	2	6	49	790	46	744	51,227,038	456,350	78,151	917,887	73,762,986	507,147	13,919,750	16,028,636
民國八十三年底	853	58	1	4	4	49	795	45	750	52,056,777	479,439	89,677	955,861	81,752,861	558,770	16,920,936	20,009,133
民國八十四年底	870	59	1	4	2	52	811	43	768	56,532,685	502,719	103,223	1,029,287	99,183,776	589,791	18,985,654	23,664,163
民國八十五年底	877	59	1	4	2	52	818	38	780	61,271,738	504,781	121,027	1,095,264	112,916,203	583,191	20,103,953	26,263,575
民國八十六年底	839	60	1	4	2	53	779	40	739	65,596,265	498,756	140,539	1,134,690	118,168,467	561,637	19,554,666	30,042,567
民國八十七年底	846	60	1	4	2	53	786	40	746	69,367,306	481,126	162,359	1,180,049	124,621,512	527,412	17,209,383	33,045,862
民國八十八年底	859	60	1	4	2	53	799	39	760	74,113,119	395,113	190,892	1,234,026	139,450,128	515,803	17,583,439	35,974,365
民國八十九年底	852	62	1	4	2	55	790	60	730	87,775,220	414,218	207,376	1,293,432	167,154,552	539,693	22,549,656	38,160,059
民國九十年底	685	60	1	4	-	55	625	58	567	82,149,940	273,891	149,037	1,332,927	172,266,860	491,775	24,582,354	40,388,812
民國九十一年底	710	61	1	-	-	60	649	58	591	77,599,248	212,821	131,726	1,226,833	174,545,552	446,868	24,704,566	40,303,627

資料來源：彰化縣政府主計室，《彰化縣統計要覽》（彰化：彰化縣政府，1993-2002）。

本縣的郵局業務隨時間推演日趨繁多複雜，⁷⁰ 並為提升民眾的用郵便利度，增加如自助郵局、無障礙空間與夜間投遞等服務項目。⁷¹ 但郵局仍以郵件處理與投遞為基幹業務，郵件投遞以函件為主，收寄函件數從戰後初期以來呈現逐年遞增的趨勢，但在民國 60 年（1971）以後，成長呈停滯狀態，甚至在數量上有減少的趨勢。近年來，受到電子郵件與手機簡訊的影響，民眾的通信習慣電子化，較少以紙本信件通信，導致本縣每年度的收寄函件數量並無顯著成長，一直維持在 6 至 8 千萬件之間，國民通信率則維持在 5 至 6 成上下。（表 5-3-1~5-3-3、圖 5-3-1~5-3-2）

70. 本縣郵局近年隨社會變遷處理業務範圍朝向多角化經營，處理業務包括：1. 國際快捷開辦局、2. 基金銷售業務、3. 公債服務據點、4. 代收房貸申請表件、5. 大陸快遞貨件收寄、6. 國際匯兌經辦、7. 外幣現鈔及旅支經辦、8. 收寄大宗分區捆紮郵資折扣函件、9. 國內快捷收寄、10. 跨行通匯經辦、11. 人民幣買賣經辦等。參見謝瑞隆總編纂，《田中鎮志》（彰化縣田中鎮：田中鎮公所，2014）。
71. 國立彰化師範大學地理系編纂，《彰化市志》，頁 456。

表 5-3-2 本縣轄境內郵政機構收寄函件數量（2006-2014）

年度	收寄函件（單位：千件）
95年	80,861
96年	74,837
97年	73,596
98年	77,927
99年	67,703
100年	76,733
101年	71,195
102年	69,537
103年	82,769

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」，網址：www.stat.gov.tw，搜尋日期：2015年10月30日。

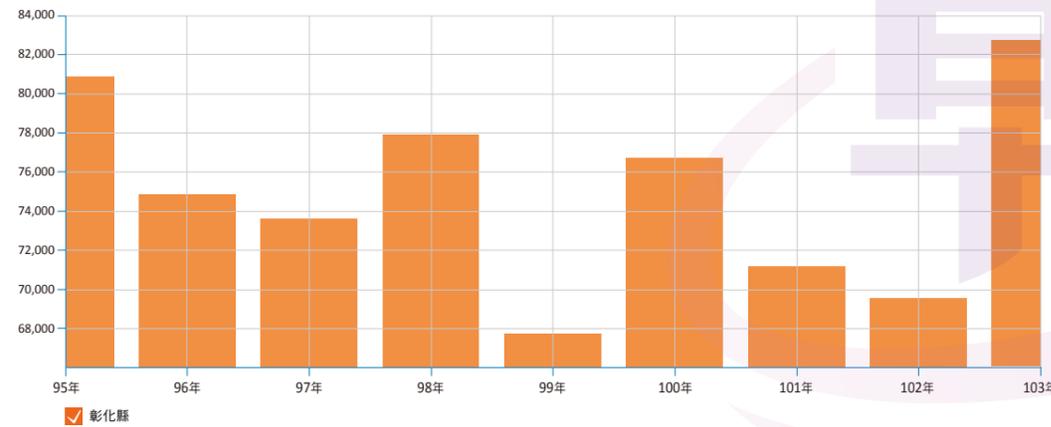


圖 5-3-1 本縣轄境內郵政機構收寄函件數量（2006-2014）

資料來源：根據「中華民國統計資訊網（專業人士）」資料繪製，網址：www.stat.gov.tw，搜尋日期：2015年10月30日。

表 5-3-3 本縣國民通信率（2006-2014）

年度	國民通信率（%）
95年	61.47
96年	56.92
97年	56.02
98年	59.36
99年	51.69
100年	58.79
101年	54.70
102年	53.58
103年	63.98

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」，網址：www.stat.gov.tw，搜尋日期：2015年10月30日。

說明：國民通信率 = 交（收）寄函件數 / 本期中人口數；本期中人口數 = (本期期末人口數 + 上期期末人口數) / 2。

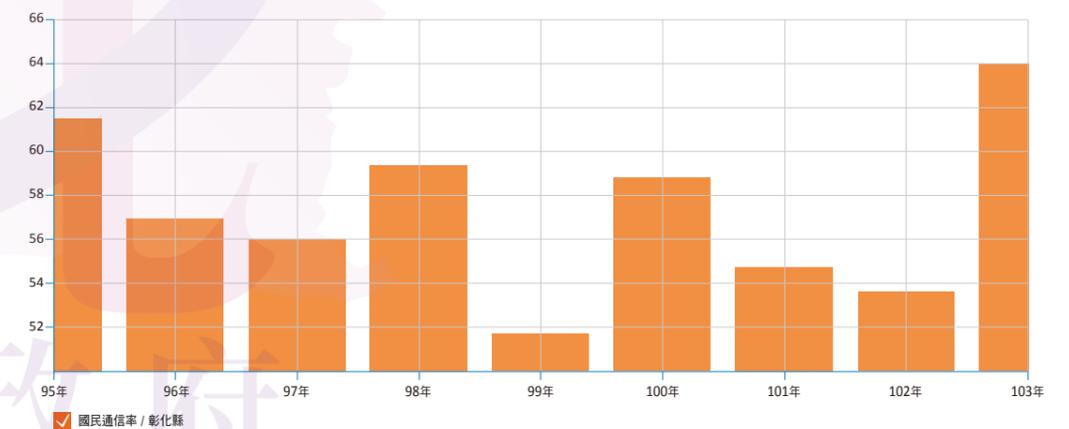


圖 5-3-2 本縣國民通信率（2006-2014）

資料來源：根據「中華民國統計資訊網（專業人士）」資料繪製，網址：www.stat.gov.tw，搜尋日期：2015年10月30日。

二、電信

戰後本縣的電信業務，原本附屬於郵政之下推動，民國 38 年（1949）依循郵政與電信分辦的中央政策，始獨立發展。戰後初期，臺灣行政長官公署交通處於 34 年（1945）11 月 1 日成立「郵電管理委員會」接管全臺郵電業務，民國 35 年（1946）1 月交通部統一全國電信機構組織，臺灣郵電業務劃歸交通部接辦。⁷² 民國 38 年（1949）郵政總局自中國大陸遷臺，成立臺灣郵政管理局，試行郵電合辦。其後，由於國民政府在中國大陸時的郵政制度為郵電分辦，使得來臺後無論法令制度、人事規章，均有各自體系，造成臺灣郵電管理局成立後，試行的郵電合辦，產生很多阻礙難行之處。⁷³ 因此，基於郵電業務發展需要，政府於民國 38 年（1949）4 月 1 日正式實行郵電分辦，分別成立臺灣郵政及電信兩管理局，其中臺灣電信管理局直屬於交通部電信總局，掌理全臺電信業務。⁷⁴

民國 70 年（1981）1 月 23 日，政府公布修訂後的「交通部電信總局組織條例」與「交通部電信總局所屬分區電信管理局組織通則」，依據這些法規，電信總局在同年 5 月 1 日將裁撤附屬機構中的臺灣電信管理局、國際電信局、臺北電話局、臺北長途電信局、臺中電信局與高雄電信局等機構，改組為臺灣北區電信管理局、臺灣中區電信管理局、臺灣南區電信管理局、國際電信管理局與長途電信管理局，本縣電信業務劃歸臺灣中區電信管理局管理。民國 85 年（1996）7 月 1 日交通部為推動電信業務自由化與電信組織公司化政策，依據「電信法」、「交通部電信總局組織條例」、「中華電信股份有限公司條例」等電信三法，將原交通部電信總局的營運部門改制為新制的交通部電信總局與屬於國營事業的中華電信股份有限公司，新制電信總局的業務著重於國家電信政策的擬定與電信市場的監管，中華電信股份有限公司則負責電信事業的經營，使我國的電信政策從此邁向電信業務自由化之路。⁷⁵

中華電信股份有限公司之下，轄有臺灣北區電信分公司、臺灣中區電信分公司、臺灣南區電信分公司、長途及行動通信分公司、國際電信分公司、數據通信分公司、電信研究所、電信訓練所等 8 個機構，⁷⁶ 本縣的電信業務即交由臺灣中區電信分公司管轄。主要業務涵蓋固網通信、行動通信，與數據通信等 3 大領域，提供語音服務、專線電路、網際網路、寬頻上網、智慧型網路、虛擬網路、電子商務、企業整合服務與各類增值服務。⁷⁷

綜觀戰後本縣的電信發展歷程，由於電信業務的快速成長，電信業務逐漸超越郵政業務。隨著市內電話的普及與長途電話的開辦，電話業務的成長比例又高於電報業務的發展。尤其從民國 63 年（1974）電信自動化後，至民國 70 年（1981）間，電信部門以 20 至 25% 的成長率漸續成長。民國 64 至 65 年間（1975-1976），電信局仍使用機車遞送電報。至民國 65 年（1976），電信局開辦全臺長途直撥電話業務（STD），又於民國 73 年（1984）開辦國際直撥電話業務（ISD）。⁷⁸ 國、內外直撥長途電話業務的相繼開辦，使傳統的電報功能相形式微；加上傳真機的廣泛使用，至民國 80 年代電報已為傳真所取代；又個人電腦普及化後，電子信件有其快速即時傳輸的優勢，一般人已不再使用電報，⁷⁹ 最終於民國 80 年代（1991-2000）結束停辦。民國 78 年（1989），電信總局引進行動電話業務；至民國 86 年（1997）12 月，交通部開放民營業者臺灣大哥大、遠傳、和信、東信、泛亞等民營電信公司陸續進入行動通訊市場後，行動通訊開始蓬勃發展，⁸⁰ 逐漸造成本縣民眾人手一機的現況。進入 21 世紀以來，行動通訊技術快速地進入第三代行動通訊技術（3G, 3rd-Generation）與第四代行動通訊技術（the fourth generation of mobile phone mobile communication technology standards, 4G），行動通訊已具備高速行動電話網路與無限網路（Pervasive Network）功能，使行動通訊因此完全融入民眾的日常生活之中。

72. 〈我國電信事業發展簡史〉，收於「中華電信」官方網站（<http://goo.gl/AClzz1>），搜尋日期：民國 105 年 1 月 5 日。

73. 戴寶村，《鹿港鎮志·交通篇》，頁 118。

74. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》，頁 523。

75. 電信業務自由化的最主要目的在於放寬電信經營管制，開放市場，透過市場競爭機制，讓電信業者加強電信科技研發，開發新服務，訂定合理電信資費，提昇電信服務品質並減輕用戶負擔。因此電信總局改制以來，電信自由化為最優先積極推動之重要工作，依循電信自由化時間表，分階段循序推動電信市場之開放，今已陸續完成開放行動電話業務、無線電叫人業務、行動數據通信業務、中繼式無線電話業務、衛星及固定網路通信業務……等開放事宜，促成數十家第一類民營電信公司之設立，而提供了民眾多元的電信服務。參見〈我國電信事業發展簡史〉，收於「中華電信」官方網站，網址 <http://goo.gl/AClzz1>，搜尋日期：2016 年 1 月 5 日。

76. 〈我國電信事業發展簡史〉，收於「中華電信」官方網站，網址：<http://goo.gl/AClzz1>，搜尋日期：2016 年 1 月 5 日。電信研究所已經改為中華電信研究院，電信訓練所改為中華電信學院

77. 「中華電信」官方網站，網址：<http://goo.gl/AClzz1>，搜尋日期：2016 年 1 月 5 日。

78. 張哲郎總編纂，《北斗鎮志》（彰化縣北斗鎮：北斗鎮公所，1997），頁 536。

79. 周宗賢總編纂，《二水鄉志》（彰化縣二水鄉：二水鄉公所，2002），頁 613。

80. 謝英從等撰述，《花壇鄉志》（彰化縣花壇鄉：彰化縣花壇鄉公所，2006），頁 386-387。



第六章 本縣觀光旅遊建設與發展

觀光旅遊牽涉到人的移動與活動，與交通運輸工具息息相關，由於交通運輸工具的改善和科技應用，使觀光旅遊活動能普及於一般社會大眾，成為主要的休閒活動項目之一。¹

交通運輸是觀光旅遊從一地到另一目的地所必需的工具或設施，包括船舶、飛機、火車、巴士、交通車、計程車、小轎車、齒輪鐵道、纜車與其他載客交通設施等，皆會影響到觀光事業的發展，這些交通服務的便利性與經濟性要能符合大眾需求，觀光旅遊事業始能有所推展。² 觀光產業被稱為無煙囪產業，世界各國政府與民間皆大力推動該產業，積極追求觀光客數量的增加，³ 及其所帶來的商業利益與人民就業率。

本縣為國內知名的觀光旅遊大縣，自然環境得天獨厚，擁有八卦山脈清新靜謐的幽林山景、綠野平疇的田野風光、西濱海岸線的迷人景致與生態資源等；人文歷史與文化資產更是豐富多彩，鹿港古蹟文物、溪湖糖業鐵道，與由精緻農業加值發展而成的觀光果園與田尾公路花園等多樣性觀光資源。⁴ 再從歷史縱深來看，自清治時代以來聞名全臺的彰化八景、日治時代的彰化溫泉與八卦山美景，到戰後縣府積極推廣的叁山國家風景區、花卉產業觀光園區與鹿港國家歷史風景區等觀光事業發展，是皆受到國內外觀光客的喜愛與來訪，展現本縣觀光旅遊迷人的吸引力。以下即分就史籍文人墨客對彰化的行旅記遊、戰前本縣觀光旅遊概況、戰後本縣觀光旅遊概況與本縣觀光旅遊資源與設施等主題，介紹本縣歷來的觀光旅遊建設與發展。

1. 劉修祥，《觀光學導》（臺北市：揚智文化，2007年），頁38。
2. 李貽鴻，《觀光學導》（臺北市：五南圖書出版公司，2003），頁147。
3. 楊正寬，〈臺中縣市合併升格直轄市觀光業之規劃與行銷（上）〉，《中國地方自治》61卷5期（2008.05），頁24。
4. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網址：<http://goo.gl/d7x8DC>，搜尋日期：2015年12月27日。

第一節 史籍文人墨客對彰化的行旅記遊

清治時代以來的古籍與傳統詩詞中含有許多文人墨客行旅記遊，從中可瞭解本縣當時的自然景觀與人文風情，⁵如郁永河所著的《裨海紀遊》與知名的〈彰化縣八景詩〉。當時由中國渡臺的官員與受政府之聘來臺的文人，常因職務需要與個人興趣，遊歷臺灣各地，並將其親身的見聞與感受，透過他們慣用的傳統漢語舊詩，加以直接記述，⁶如郁永河所著的《裨海紀遊》一書，即重現了17世紀末臺灣西部的景象，⁷康熙36年（1697），郁永河奉命至淡北一帶（今大臺北地區）採硫，4月7日從臺灣府城（今臺南市）出發，由陸路北上，在4月10日渡過東螺溪（今濁水溪）進入本縣，《裨海紀遊》有以下記述：

又三十里，至東螺溪，與西螺溪廣正等，而水深湍急過之。輟中牛懼溺，臥而浮，番兒十餘，扶輪以濟，不溺者幾矣。既濟，值雨，馳三十里，至大武郡社，宿。是日所見番人，文身者愈多，耳輪漸大如椀，獨於髮加束，或為三叉，或為雙角；又以雞尾三羽為一翹，插髻上，迎風招颭，以為觀美。又有三少婦共舂，中一婦頗有姿；然裸體對客，而意色泰然。⁸

字裡行間讓人體會當時長途旅行跋山涉水的辛勞，以及當時平埔族原住民的生活樣貌。11日抵達半線社（今彰化市），隔天出發前往大肚社，郁永河在途中所看到的本縣景觀是：「林莽荒穢，宿草沒肩，與半線以下如各天。」⁹可知在17世紀末臺灣開發的程度可以半線（本縣彰化市）為分界，¹⁰以南開發程度較高，以北則是一片荒煙漫草的未開發景象。

此外，清治時代的「彰化縣八景」為文人行旅經常造訪的勝景，先後選定過兩次。第一次約在雍正乾隆年間，分別是「燄峰朝霞」、「鹿港夕照」、「眉潭秋月」、「虎溪春濤」、「海豐漁火」、「肚山樵歌」、「鎮亭晴雲」、「線社煙雨」等八景。¹¹此八景的勘定來自於雍正12年（1734）擔任彰化知縣的秦士望所詠之〈彰化八景〉七律8首，展現對於地方美景的重視。¹²這8首七律詩收錄於《重修福建臺灣府志》之中，分

別是：

· 燄峰朝霞：

草昧誰開大海東，高燒烈火有神功；赤霞曉映扶桑日，丹嶂晴驅擘柳風。
焰射雞籠遙可接，光銜鷺島遠為烘。凌晨景物欣何似，萬丈芙蓉照眼紅。

· 鹿港夕照：

海濱世界洗洪荒，瓦縫參差映夕陽。羈客遠投冠蓋里，落霞低襯水雲鄉。
漁舟鼓浪醒詩眼，牧笛眠風破酒腸。返照山城煙樹晚，畫圖指認色蒼茫。

· 眉潭秋月：

如眉似月水波平，傍水逢秋月色明。影墜澄潭蟾不老，香飄仙桂兔長生。
地偏良夜多鷗宿，天遠長空少鴈鳴。撲面紅塵聊借鑑，雙眸萬里一心清。

· 虎溪春濤：

牛觸高峰兩壁攢，虎溪中出水流寒。每逢三月添靈雨，定遣重山走汎湍。
怒撼奔雷聲浩浩，猛歸滄海勢漫漫。行人過此常驚膽，黯淡如何又一灘。

· 海豐漁火：

不比尋常水一隈，柴門愛逐海波開。船撐白晝幾行去，燈鬧黃昏亂點來。
遙吐珠光浮島嶼，久騰星火照莓苔。兩般佳趣疑相似，共臥漁簑弄酒杯。

· 肚山樵歌：

山高樹老與雲齊，一逕斜穿步欲迷。人跡貪隨巖鹿隱，歌聲喜和野禽啼。
悠揚入谷音偏遠，繚繞因風韻不低。刈得荊薪償酒債，歸來半在日沉西。

· 鎮亭晴雲：

縹緲孤亭盪碧天，遊人得到儼登仙。舉頭萬里晴光微，笑指千儼秀色懸。
雲去雲來風片片，鳥飛鳥落水田田。縱觀滄海塵寰遠，一點征帆一點烟。

· 線社煙雨：

山城竹郭雨霏霏，郭外青山濕翠微。冷霧埋林藏半線，濃煙撲地鎖重扉。
燕穿深巷頻頻語，鷺下寒塘緩緩飛。白髮番黎尋樂計，披蓑學坐釣魚磯。¹³

5. 楊正寬，《明清時期臺灣 遊文學與文獻研究》（臺：國編譯，2007），頁1-27。

6. 楊正寬，《明清時期臺灣 遊文學與文獻研究》，頁302、頁390、頁457。

7. 楊正寬，《明清時期臺灣 遊文學與文獻研究》，頁146-166。

8. 郁永河，《裨海紀遊》（臺灣南投：臺灣文獻委員會，1996），頁18-19。

9. 郁永河，《裨海紀遊》，頁19。

10. 劉翠溶，〈漢人拓墾與聚落之形成：臺灣環境變遷之起始〉，收於劉翠溶、伊懋可主編，《積漸所至：中國環境史論文集》（臺北：中央研究院經濟研究所，1995），頁303。

11. 劉麗卿，《清代臺灣八景與八景詩》（臺北：文津，2002年4月），頁87。

12. 楊正寬，《明清時期臺灣 遊文學與文獻研究》，頁418。

13. 劉良璧，《重修福建臺灣府志》（臺北：成文出版社，1983），頁599-602。

可知其中包含有 3 組山景與 3 組海景，山景為「烽煙朝霞」、「鎮亭晴雲」與「肚山樵歌」；海景為「鹿港夕照」、「虎溪春濤」及「海豐漁火」。其餘兩者為「線社煙雨」與「眉潭秋月」。此時彰化縣八景的選擇以自然風光為主，其後由於本縣的開發，拓墾面積趨廣，彰化縣八景隨之有所改變。¹⁴

此時的彰化縣八景中的「燄峰朝霞」即指九九峰（位今南投縣草屯鎮），周璽於《彰化縣志》有載：

火燄山：在縣治東五十里。夾貓羅、貓霧二山為之左右，峰尖莫數，秀插雲霄，狀若火燄。樹林茂密，上多松、柏。其下為烏溪之流所經。山半有蝙蝠洞，其蝙蝠多且大。山上有池，周圍數丈，雖大旱水終不涸。相傳池中有文龜，天欲風雨，文龜見於水面。其峰尖銳若削，曙色初開，霞光燦爛。「郡志」謂：「燄峰朝霞」，即邑治舊八景之一。「諸志」所云：九十九尖，亦指此山也。¹⁵

「肚嶺樵歌」之景則位在大肚山之上，周璽於《彰化縣志》有載：

大肚山：在縣治北十里。遠望之樣似峨眉，與望寮山對峙。山後秀淨，為貓霧一帶案山。山麓樹木陰翳，樵採者行歌互答。「郡志」：「肚嶺樵歌」是也。今則萌孽無存，已見濯濯矣。¹⁶

「鎮亭晴雲」則是指八卦山上的鎮番亭，周璽於《彰化縣志》有載：

望寮山：一名定軍山，一名八卦山，在邑治東門外。其內為坑仔內山、鹿寮山、番仔井山。以望寮山為邑治主山，上建鎮番亭。「郡志」謂：「鎮亭晴雲」，即其處也。嘉慶十七年，邑治建城，乃就鎮亭故址，改建磚寨，為邑治八景之一，曰：「定寨望洋」是也。¹⁷

「鹿港夕照」則位於本縣鹿港鎮的大肚溪口南方一帶，「虎溪春濤」是指當時彰化縣與諸羅縣邊界的虎尾溪。¹⁸「海豐漁火」即海豐港（位今雲林縣麥寮鄉），倪贊元於《雲林縣採訪冊》有載：

海豐港：在麥寮街西北，由陸路至街十一里。港口水深丈餘，商船每於此避風寄棹；然南北皆有沙線，不能容大船，為儼千餘石者可入港。交易則赴北港，以麥寮無大郊行故也。¹⁹

「線社煙雨」指平埔族半線社的景物，位於彰化縣城南門旁（位今本縣彰化市），「眉潭秋月」則位於和美線莊（位今本縣和美鎮），周璽於《彰化縣志》有載：

月眉潭：在縣北十里和美線莊畔，形似月眉。水色澄鮮，印以皎月，上下天光，一碧萬頃，秋景尤佳。故為邑治八景之一：「眉潭秋月」是也。今潭水久涸，已填為埔矣。²⁰

劉良璧所著《重修福建臺灣府志》的彰化縣八景，維持了約 100 年，直到道光 16 年（1836），周璽的《彰化縣志》中產生了新的彰化縣八景。此八景分別為「碧山曙色」、「鹿港飛帆」、「定寨望洋」、「龍井關泉」、「虎巖聽竹」、「清水春光」、「珠潭浮嶼」與「豐亭坐月」。²¹道光朝新八景的勘定，來自於道光年間的生員陳玉衡所詠之八景七律詩：²²

· 豐亭坐月：

前身明月競傳呼，又到豐亭認故吾。一署清風官似水，三更濯魄玉成壺。衣沾桂露涼如許，夢到瓊樓近有無。我欲持杯重問訊，冰心彼此究何殊？

· 定寨望洋：

三秋策杖卦山巔，一望重洋思渺然。作楫安瀾如此日，乘風破浪是何年？氛消絕島魚游泳，氣結全臺象萬千。門戶而今開鹿港，依稀爭看估人船。

· 虎巖聽竹：

虎巖名勝本天開，誰種琅玕引我來。為愛談禪參玉版。卻教送韻出花臺。聲疑風雨秋將半，夢到瀟湘冷作回。惟有山僧饒雅趣，伴君洒落絕塵埃。

· 龍井觀泉：

南來問渡過鰲頭，又見香泉龍目流。鑿井或從歸籍後，分甘可自作霖不？清能贈我醫凡骨，冷不因人放白眸。也識點睛飛去好，為施膏澤暫勾留。

14. 劉麗卿，《清代臺灣八景與八景詩》（臺北：文津，2002），頁 32。

15. 周璽，《彰化縣志》（臺北，成文出版社，1983），頁 12。

16. 周璽，《彰化縣志》，頁 13。

17. 周璽，《彰化縣志》，頁 11。

18. 劉麗卿，《清代臺灣八景與八景詩》，頁 88。

19. 倪贊元，《雲林縣採訪冊》（臺北，成文出版社，1983），頁 82。

20. 周璽，《彰化縣志》，頁 18。

21. 周璽，《彰化縣志》（臺北，成文出版社，1983 年 3 月），頁 19。

22. 楊正寬，《明清時期臺灣 遊文學與文獻研究》，頁 418-419。

· 清水春光：

清水巖前是我家，春風蠟屐舊生涯。無多山色供詩料，大半溪流雜落花。
色界聞香僧入定，泉聲到竈客思茶。一杯松乳消塵慮，寄語來人路莫差。

· 碧山曙色：

破曉支筇眺碧山，山中山色擁禪關。此身夢覺金雞唱，對面峰排玉筍班。
世界別開青一抹，雲煙護得翠千般。老僧不解留真趣，敲動晨鐘催曙還。

· 珠潭浮嶼：

誰云東海不遺珠，珠落寒潭幻境殊。突兀一山圓復活，滌洄兩水碧兼朱。
菁華未必鮫宮出，採拾空勞蟒甲趨。為問探驪瀛島客，此珍掌上得來無？

· 鹿港飛帆：

朝朝夕夕盼瀛東，盼得潮來海舶通。片片蒲帆齊出港，依依鷺影欲凌空。
桃花艷捲三春浪，竹箭輕隨一夜風。更有閒情堪入畫，斜陽倒照海門紅。²³

相較於舊八景，新八景僅有兩處景點沒有改變，其他景點皆有異動，可見近一世紀以來，隨著彰化縣拓墾區域的擴展，新的景色與景點相繼被發現與塑造。²⁴ 新的彰化縣八景中有眾多的人工建築入列，顯示人民生活安定富足，而有多餘的時間與財富進行景點的開發和建設，而其中有3座寺廟被列入，也代表本縣民間信仰在此時的蓬勃發達。²⁵ 道光朝新八景與前八景相較，有兩處景點的位置不變，但景色名稱有所更動。²⁶ 其中之一是「碧山曙色」，與前八景「燄峰朝霞」皆位於九九峰，「碧山」指九九峰上的碧山巖（位今南投縣南投市彰南路三段 1929 號）。周璽於《彰化縣志》有載：

碧山巖：在縣治東南，距城三十里，乾隆十七年，住持僧募建。巖有樹木山水，縈環映帶，頗饒遊觀之勝。每當天微明時，晨色初分，萬山在目，九十九尖如玉筍凌空，蒼茫入畫，極眼界之奇觀。今以「碧山曙色」為邑中八景之一。²⁷

另一與前八景同位置者為「鹿港連帆」，周璽於《彰化縣志》有載：

鹿仔港，煙火萬家，舟車輻輳，為北路一大市鎮。西望重洋，風帆爭飛，萬幅在

目，波瀾壯闊，接天無際，真巨觀也。²⁸

至於前八景之一的「鎮亭晴雲」，由於鎮番亭毀於乾隆 60 年（1895）3 月陳周全之亂的戰火，嘉慶 16 年（1811）彰化知縣楊桂森在原址（定軍山，今八卦山）重新興建一座磚寨，起名「定寨」，立於其上可遠望茫茫大海，而有新景名「定寨望洋」問世。周璽著《彰化縣志》有載：

定寨，定軍山上磚寨也。定軍山即八卦山，雍正間，巡道倪象愷平大甲西社番林武力等之亂，乃建亭山上，名山曰定軍，名亭曰鎮番，紀武功也。乾隆六十年三月，陳周全滋擾，亭燬於火，遺址無存。嘉慶十六年，邑令楊桂森倡建縣城。又於定軍山上造磚寨，曰定寨。門樓高敞，登臨一望，遠矚全邑之形勝，近瞰一城之人煙，甚壯觀也。而大海茫茫，飛帆在目，則又得一勝概矣。故以「豐亭坐月」、「定寨望洋」，冠乎八景之上，所以尊縣治也。²⁹

此外，其餘 5 處皆為新景點。³⁰ 其中，「豐亭坐月」的位置為彰化縣衙署之後的豐樂亭，周璽著《彰化縣志》有載：

豐亭，縣署後豐樂亭也。前嘉慶三年，邑令胡應魁，以邑之主山名八卦山，乃於署後建太極亭，取太極生兩儀、四象生八卦之義。亭為重樓，上有護欄，複道相通，可以眺遠；戶牖軒豁，具有雅致。十六年，邑令楊桂森重修，改太極亭為豐樂亭。是年三月穀價高騰，四月，早禾大熟，乃改是亭以志喜。即年豐民樂之意也。

另有當時文人雅士至豐樂亭遊覽後，以「豐亭坐月」為名所作的述景詠懷詩數首傳世：

其一

琴堂側畔鼓樓邊，亭插雲霄月挂天。三五夜中涼似水。縱橫坐處碧生煙。
能遊吏態當非俗，肯住詩心得不仙。半線山川全幅畫，一時都落酒林前。

其二

亭高百尺插晴空，小住渾疑坐月宮。鏡轉一輪移左右，窗開四面挂玲瓏。
了無渣滓沿心境，覺有清光在眼中。花落庭間人影靜，關情總是望年豐。

23. 周璽，《彰化縣志》，頁 499-500。

24. 劉麗卿，《清代臺灣八景與八景詩》（臺北：文津，2002 年 4 月），頁 87-97。

25. 蔡承勸，《清代臺灣八景的演變》，《北市教大社教學報》第 11 期，頁 1-20。

26. 劉麗卿，《清代臺灣八景與八景詩》，頁 89。

27. 周璽，《彰化縣志》，頁 159。

28. 周璽，《彰化縣志》，頁 21。

29. 周璽，《彰化縣志》，頁 20。

30. 劉麗卿，《清代臺灣八景與八景詩》，頁 92。

其三

太極亭高夜氣涼，更闌小坐月華光。多烹苦茗清詩思，好對冰壺洗浴腸。
漫說前身人是玉，依然故我鬢如霜。關心惟有年豐樂，擬向姮娥祝降康。

其四

前身明月競傳呼，又到豐亭認故吾。一署清風官似水，三更濯魄玉成壺。
衣沾桂露涼如許，夢到瓊樓近有無。我欲持杯重問訊，冰心彼此究何殊？³¹

「虎巖聽竹」則址在白沙坑山的虎山巖寺（位今本縣花壇鄉虎山街1號）。周璽著《彰化縣志》有載：

虎山巖：在縣治南燕霧保白沙坑內，距城六里。乾隆十二年，里民賴光高募建，道光十年，恩貢生曾拔萃、生員李鳳翔等重修。巖左右依山，環抱茂林修竹，翠嶽丹崖，遊覽之勝，與碧山、清水等。今以「虎岩聽竹」為邑中八景之一。³²

「龍井觀泉」則位於龍目井山（位今臺中市龍井區），山下有兩顆形狀肖似龍目的大石，石旁有湧泉，故名。周璽著《彰化縣志》有載：

龍目井山：在縣治北二十餘里。山下有二石，狀若龍目。石旁清泉湧起數尺，雅有可觀。為邑治八景之一：「龍井觀泉」是也。

「清水春光」指的是大武郡山的清水巖寺，³³位於今日本縣社頭鄉清水岩路1號。周璽著《彰化縣志》有載：

清水巖：在縣治南大武郡保，距城三十五里。巖左右修竹，樹林掩映，曲徑通幽，山泉流通茶灶下，野花開到臥床前，每當春和景明，尤為遊觀之勝。今以「清水春光」為邑中八景之一。³⁴

「珠潭浮嶼」即指日月潭之上散佈著眾多島嶼的風光，³⁵周璽著《彰化縣志》有載：

珠潭，沙連日月潭也。四周大山，山外溪流包絡。自山口入潭，廣八、九里，屈曲如環。水深多魚，中浮一嶼，曰珠仔山。番欲詣嶼，划蟒甲以渡。嶼員淨開爽，

青嶂白波，雲水飛動，海外別一洞天也。³⁶

彰化縣八景的時代意義在於當時漢人在本縣的開墾有成，有其餘力將中國傳統的園林景觀移植至本縣，再透過文人的選景和八景詩的創作，使本縣的自然環境融入中國的文化氣息。雖然當時一般民眾對於休閒旅遊的概念薄弱，彰化縣八景的出現只是文人閒居優游與浪漫情懷下的產物，但這些景色的出現代表著本縣觀光旅遊活動的起點，有其時代意義。³⁷

第二節 戰前本縣觀光旅遊概況

進入日治時代，本縣的觀光旅遊事業發展隨著臺灣總督府推動的重大交通建設相繼完成、公共衛生環境改善且治安相對穩定，觀光旅遊的條件漸趨完備，使本縣邁入近代觀光的時代。

透過鐵路與公路客運等新式交通工具帶來的運輸便利性與經濟性的提升，民眾可移動的範圍逐漸擴大，臺灣各地之間的交流互動遠較清治時代來得頻繁，此時的觀光旅遊活動不只是富有階級的特權，本縣的一般民眾亦有能力享受觀光旅遊帶來的樂趣。³⁸隨著縱貫鐵路的開通與一般公路的整建，臺灣各地間的交通網絡漸趨完整，本縣民眾可搭乘縱貫鐵路進行長距離的遊覽，再轉乘輕便臺車、私營鐵路、汽車或客運深入各地。觀光客耗費在移動的時間，也因為新式交通工具的便利而縮短。日治時代的旅遊刊物在介紹景點時，亦附有各景點間的聯絡路線地圖，以利民眾轉乘各種交通工具，如標示本縣與南北各地間轉乘關係的「竹南彰化間線路略圖」與「彰化嘉義間線路略圖」，藉此觀光客能夠清楚瞭解如何利用各式交通工具抵達各觀光景點。³⁹

旅遊形式方面，當時觀光客大多進行團體旅遊，其目的地以都市街區與觀光勝地的參訪為主。日治初期，臺灣各地頻生傳染性疾病，臺灣總督府認為是都市環境不佳、家屋構造與衛生不良所造成，如此不良的環境不僅有礙於都市之公共安全、公共交通及衛生，且不利於統治上的安定。再者，為了使日本移民興起永住之心，宏大的都市計畫、

31. 周璽，《彰化縣志》，頁493-499。

32. 周璽，《彰化縣志》，頁160。

33. 劉麗卿，《清代臺灣八景與八景詩》，頁95。

34. 周璽，《彰化縣志》，頁159-160。

35. 劉麗卿，《清代臺灣八景與八景詩》，頁96。

36. 周璽，《彰化縣志》，頁21。

37. 蔡承徽，《清代臺灣八景的演變》，頁27-28。

38. 李依陵，《日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例》，國立中興大學歷史學研究所碩士論文（2009年1月），頁9-20。

39. 李依陵，《日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例》，頁45。

建造壯麗的建築物、建設完整的都市設備，以安定內地人，是殖民統治的必要條件。⁴⁰ 因此，臺灣總督府在臺灣各地實施市區改正計畫。⁴¹ 日治時代透過市區改正後乾淨整齊的街道、新潮的西式建築、繁華的商家店鋪；或是各項休憩遊樂設施，如展覽館、電影院等，對於臺灣人都具有極大的吸引力。透過市區改正，都市既美觀又便利，足以滿足遊客之需求。對於從日本內地或是外國而來的觀光客來說，環境衛生的改善，街區乾淨整潔是觀光最基本的條件；對於臺灣本島的居民來說，近代化市街則成為新興的觀光地。⁴² 而彰化街（本縣彰化市）的市區計畫經過昭和 11 年（1936）、昭和 12 年（1937）、昭和 13 年（1938）與昭和 1 年（1944）前後 5 次的擴張與重整計畫之後，⁴³ 亦成為吸引臺灣各地觀光客的著名景點之一。

日治時代本縣的西洋式建築，為當時團體旅遊的熱門景點。明治維新時日本不僅從西方學習新式都市建築觀念與手法，並將洋式建築移入臺灣，這些洋式建築與臺灣傳統建築相較，顯得雄偉嚴肅，日治時代本縣的公共建築物大多是此類建築形式。⁴⁴ 日治時代，本縣主要市街的公共建築物也被記載於旅行導覽書籍之中，代表市街公共建築與風景名勝地皆為當時觀光旅遊的景點，如彰化街（本縣彰化市）的彰化銀行總行行舍在日治時期即為當地首屈一指的建築物。彰化銀行總行行舍落成於明治 40 年（1907）5 月 26 日，址在現今彰化市光復路與和平路路口現址的彰化銀行之總行行舍（當時的地址為彰化街土名北門第 345 番地），建築主體以紅磚為主要建材、有著尖型塔立面，屬於「維多利亞式」的建築風格，正門門楣鑲有彰化銀行的日文音譯 SHOKWA BANK。⁴⁵ 此外，彰化市的彰化市役所、彰化郡役所、公會堂、警察署和臺灣銀行分行等地標，也成為了觀光客造訪流連之處。⁴⁶

日治時代在本縣境內也擁有眾多公園與綠地，除提供民眾休閒娛樂的公共場所，也有綠化市街、改善都市景觀的功能。透過公園這個都市文明產物的象徵，顯示日人統治所帶來的進步，如彰化街即設有彰化公園。⁴⁷ 彰化公園在明治 35 年（1902）建立，當時彰化街的熱心人士在建設北白川宮能久紀念碑的同時，計畫在八卦山下設置公園，作為一個官民可以同樂的場所。彰化公園設立處，樹木繁盛、富有天然的景緻、空氣清新、

飲用水質佳，作為公園用地最為合適。在居民的衛生上，尤其是精神衛生層面有莫大的效用。⁴⁸

日治時代，本縣境內有許多人文觀光資源被保存規劃，進而成為遊人造訪的景點。關於史跡名勝的保存與發揚，作為殖民地的臺灣也跟隨日本國內的腳步，大正 13 年（1924）由理科學者所組成的臺灣博物學會向臺灣總督府提呈〈臺灣史跡名勝天然紀念物保存之建議書〉，至昭和 5 年（1930），日本的〈史跡名勝天然紀念物保存法〉已在臺灣實施。⁴⁹ 此舉乃開臺灣文化古蹟保護及自然生態保育之先河。法令中，明確規定史跡紀念物的保護與管理方法，知事或廳長備妥申請的相關文件始可向臺灣總督申請該地核准通過成為國家指定之史跡與天然紀念物；明定所有者與管理者為保存史跡必可於指定物的周圍圍起柵欄或是覆蓋遮蔽物；經由地方知事或廳長的許可，負責管理的公共團體可向參觀者徵收觀覽費用以負擔管理費用等相關規定。⁵⁰ 至昭和 6 年（1931），本縣被記錄於史跡名勝天然紀念物調查資料的史跡者，共有 15 處與名勝 2 處。⁵¹（表 6-2-1）

表 6-2-1 日治時代本縣史跡名勝天然紀念物

史跡	1. 彰化孔子廟（彰化郡）2. 北白川宮能久親王彰化遺跡地（彰化郡）3. 南瑤宮（彰化郡）4. 鹿港文武廟（彰化郡）5. 鹿港龍山寺（彰化郡）6. 紀念碑（員林郡）7. 法波朗（Favaloug）遺跡（員林郡）8. 石鵝（員林郡）9. 坡心庄忠義廟（員林郡）10. 忠義烈士墓（員林郡）11. 北白川宮能久親王遺跡地（員林郡）12. 清水岩寺（員林郡）13. 警察戰死之跡（員林郡）14. 林先生廟（員林郡）15. 忠魂碑（北斗郡）
名勝	1. 虎山巖（彰化郡）2. 寶藏寺（彰化郡）

資料來源：臺灣總督府內務局編，《史跡名勝天然紀念物調查資料》（臺北：編印者，1931），頁 47-76、153-159、204-205。說明：括弧內文字為所在地郡名。

除了《史跡名勝天然紀念物調查資料》所刊載的資料外，本縣常被記載於觀光旅遊導覽書中的宗教廟宇與文物古蹟，主要有林先生廟、⁵² 龍山寺、⁵³ 文開書院⁵⁴、彰化孔廟、⁵⁵ 清水巖等古蹟景點。⁵⁶

日治初期，臺灣總督府對臺灣仕紳階級的攏絡政策，有一大部分是透過觀光旅遊手段達成。由於觀光帶有教化的目的，可用來宣揚國威、表彰治績。因此，臺灣總督府安排臺灣人民至日本內地或是臺灣本島進行都市觀光，而產業觀光即是其中的一環，可展

40. 黃武達，《日治時代臺灣市計畫程之建構（1895-1945）》（臺北市：南天書局，2000），頁 187。
41. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 51。
42. 臺灣鐵道協會，〈客招攬政策之再檢討（三）〉，《臺灣鐵道》第 277 號（1935.07），頁 44。
43. 賴志彰，〈日治時期彰化縣市街的近代化〉，《彰化文獻》第 7 卷（2006.08），頁 9。
44. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 51。
45. 康原編輯，《影像中的彰化》（臺中彰化：彰化縣文化局，2000 年），頁 15。
46. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 59。
47. 早川透，〈都市計畫の理論と實際〉，收於臺灣總督府內務局編，《臺灣都市計畫講習》，頁 324-357。

48. 〈彰化公園地の設置〉，《臺灣日日新報》，明治 35（1902）10 月 12 日，第 2 版。
49. 吳永華，《臺灣歷史紀物：日治時期臺灣史蹟名勝與天然紀念物的故事》（臺北：晨星出版公司，2000 年），頁 10。
50. 臺灣總督府內務局土木課，《市區計畫關係例規集》（臺北州：編印者，1934），頁 176-179。
51. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 66-67。
52. 臺中州，《臺中州要覽》（臺中州：編印者，1934），頁 189。
53. 臺中州，《臺中州概觀》（臺中州：編印者，1944），頁 128。
54. 臺中州，《臺中州要覽》，頁 187。
55. 臺中州，《臺中州要覽》，頁 186。
56. 臺中州，《臺中州要覽》，頁 190。李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 68-70。

示殖民者統治成果。⁵⁷ 產業觀光的内容，即參觀日人所經營的各式工廠，觀摩其運作方式。如製麻工廠、製糖會社、青果檢查所等。從當時的旅遊介紹書，如《臺灣鐵道旅行案内》、《旅と運輸》等，不難發現本縣的許多近代化產業設施也被排入行程規劃，如彰化的大日本製糖會社彰化製糖所、員林的明治製糖會社溪湖製糖所、田中的鹽水港製糖會社溪洲製糖所與三五公司源成農場及二水的增澤園邸等。⁵⁸

日治時期，本縣境內的許多自然觀光資源陸續被開發出來。如彰化公共浴場即於昭和 8 年（1933）9 月設立，屬當時「臺中州營社會事業施設」。地處八卦山上，從彰化車站徒步 15 分鐘即可到達，入場費用為大人 20 錢、孩童 10 錢。據說此處之水質對於胃腸病、皮膚病及神經痛具有相當療效。⁵⁹ 由於彰化公共浴場位處市區附近的八卦山上，交通方便，所以入浴人次相當多，年以萬計（表 6-2-2）。⁶⁰

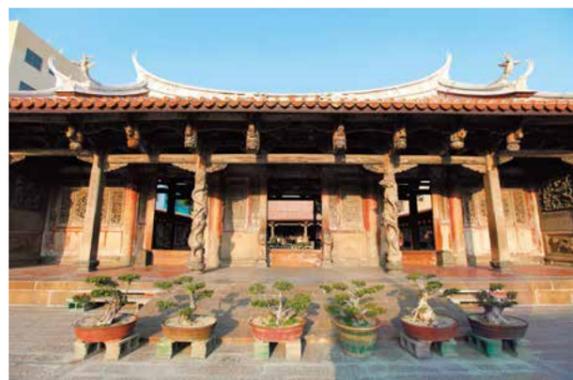


圖 6-2-1 龍山寺今貌

資料來源：趙守彥提供、授權。



圖 6-2-2 文開書院今貌

資料來源：趙守彥提供、授權。



圖 6-2-3 彰化孔廟今貌

資料來源：李進億拍攝，日期：2015 年 10 月 18 日。

表 6-2-2 彰化公共浴場入場人次（1934-1938）

年度	客別	大人（人）	孩童（人）	合計
1934		23,951	5,336	29,287
1935		27,114	5,071	32,185
1936		31,769	5,656	37,425
1937		24,904	4,443	29,347
1938		22,790	3,688	26,478

資料來源：臺中州教育課，《臺中州社會事業要覽》，（臺中：編印者，1940），頁 72。

另一方面，本縣的八卦山也在日治時代被選入「臺灣新八景十二勝」。「臺灣新八景十二勝」選拔是一個票選活動，由臺灣日日新報社主辦，於昭和 2 年（1927）6 月 10 日至 7 月 10 日進行。依《臺灣日日新報》的公告，投票辦法是每人用官製明信片投寄到指定場所，依得票數前 20 位成為臺灣八景候選地，再由「審查委員會」決定名單。經過為期一個月（6 月 10 日－7 月 10 日）的募集，總票數高達 3 億 6 千萬票之多。彰化郡為了宣傳八卦山，於市區內進行樂隊的演奏遊行。⁶¹ 臺中州方面，當選八景的風景地有兩處，為八仙山與日月潭；當選十二勝的風景地則是八卦山與霧社。⁶² 八景十二勝公布之後，對於獲選地的觀光事業甚有助益，透過這樣一個半官方所主導的選拔活動，引起民眾對於在地風景的關注，在觀光宣傳上有莫大的效用。八景十二勝選出之後，官方與坊間的旅遊書或是報刊雜誌中，總不乏以此為主題所撰寫的旅遊專文。從官方出版的「臺灣遊覽略圖」也可得知，在旅遊地圖上八景十二勝的觀光地總會被特別標示出來，特別引人注目。⁶³ 透過宣傳，八景十二勝因而成為觀光客的遊覽指標，具有令觀光客倍增的效果。⁶⁴

57. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 75。

58. 小川嘉一編纂，《臺灣鐵道旅行案内》（臺州：臺灣總督府鐵道部交通局內日本旅行協會臺灣分部，昭和 10（1935）），頁 76-86。

59. 臺中州教育課，《臺中州社會事業要覽》（臺中州：編印者，昭和 15 年（1940）），頁 71-72。

60. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 77。

61. 林玟君，〈日治時期的「臺灣八景」與休閒登山〉，《東體育暨休閒學刊》第 5 期（2007 年 5 月），頁 135。

62. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 96。

63. 陳石煌編，《圓臺灣の姿》（臺北州：島出版部，1936 年），頁 78。

64. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 97。

第三節 戰後本縣觀光旅遊概況

戰後本縣的我國觀光發展與觀光政策的規劃、觀光行政的推展與觀光法規的訂定密切相關，有必要對我國觀光政策、行政與法規的發展過程進行探討。根據學者楊正寬的研究，我國的觀光政策、行政及法規 3 者間的互動調適有如「三位一體」。⁶⁵

就 3 者的橫向互動而言，可分為 4 個階段來探討。第 1 個階段為民國 40 年代的萌芽期，當時政府適播遷來臺，國民所得不高，旅遊意願與經濟能力皆不高。總統蔣中正於民國 42 年（1953）11 月發表《民生主義育樂兩篇補述》，其中肯定觀光遊憩活動健全國民與促進國家富強康樂的功能，但需兼具訓練國防精神與培養反共意識。在此一政策方針的指導下，中央與地方的觀光行政機關相繼成立，如民國 45 年（1956）11 月 21 日，臺灣省政府成立「臺灣省觀光事業委員會」，民國 48 年（1959）12 月 21 日，交通部也因應美國國際合作總署建議成立「觀光事業專業小組」。但此一階段由於國家安全考量，以倡導國民旅遊為主軸，行政措施聚焦在整建各地風景區、名勝古蹟與海水浴場。較重大的政策計畫為民國 47 年（1958）12 月 2 日實施「發展臺灣省觀光事業三年計畫」。⁶⁶

第 2 個階段為民國 50 年代的成長期。此一階段的觀光政策已確認觀光事業為達成國家眾多目標的重要手段，而受政府列為施政重點。觀光策略上，以國際與國內觀光事業並重為方針，開始發展國際觀光以爭取外匯，並提升旅遊設備及導遊服務符合國際水準；國民旅遊方面，則鼓勵國人透過國內旅遊提升對臺灣文化、古蹟、古物與民族藝術的認知。法規上，政府於民國 58 年（1969）7 月發布「發展觀光條例」，使相關法令趨於完備。⁶⁷

第 3 個階段為民國 60 年代的轉型期。此一階段隨著戰後恢復期的經濟起飛，國民所得增加，觀光活動不再由富裕階級獨享，全世界邁入所謂「大眾觀光」的時代。⁶⁸ 政府為因應國內各大風景區遊客倍增導致公共與遊憩設施不足、歐洲與紐澳觀光客稀少、觀光旅館嚴重不足，以及觀光從業人員服務品質不符水準等問題，進行一系列觀光行政與法規上的調整與改進。這一系列的措​​施包括民國 60 年（1971）6 月裁併臺灣省觀光事

業管理局，於中央政府行政院交通部之下成立觀光局，並發布「國家公園法」、「區域計畫法」等專法，以及實施「簽證觀光團體之團體簽證規則」、「簡化華僑來華入出境辦法」、「旅行業管理規則」與「國民申請出國觀光規則」等法規。⁶⁹

第 4 個階段為民國 70 年代的鼎盛期。該階段受到民國 76 年（1987）7 月 15 日政府宣布解除戒嚴，放寬過去對於山地、海防、重要軍事設施的管制，觀光遊憩活動的空間與資源因此擴增。這一階段由於臺灣各地旅遊空間的解放，成為我國觀光事業的鼎盛時期，觀光行政上行政院增設觀光資源開發小組，臺灣省政府則設立旅遊事業管理局，也成立墾丁、玉山、陽明山及太魯閣國家公園、東北角及東部海岸風景特定區管理處等單位。民間也積極參與投資觀光事業，民營遊樂區大量增加，但也衍發許多管理上與安全上的問題。民國 79 年（1990）8 月 25 日發生日月潭船難事件，促使觀光行政部門將旅遊安全列為首要之務，此一管理策略的轉向使許多法規、行政措施都以旅遊安全作為主要考量重點。⁷⁰

第 5 個階段為民國 80 年代的再造期。民國 70 年代觀光事業的鼎盛發展，也在 70 年代末期帶來許多旅遊安全上的問題，促使政府對於觀光行政組織與相關法律規章進行調整。首先在政府組織上有所調整精簡，原臺灣省政府所屬旅遊行政、省級風景區、森林遊樂、休閒農業等機構面臨重組整併，特別在進入精省的第三階段之際，觀光組織進一步的重整再造。其次，民國 90 年（2001）政府機構與民間事業全面實施週休二日制，為因應此一國民休閒生活的大變局，民國 80 年代政府新制定與修訂的法規眾多，其中特別著重旅遊者權益與國際市場競爭力。其三，民國 80 年代以來政府致力於打造臺灣成為「觀光之島」，作為產業轉型的方針之一，如交通部於民國 89 年（2000）11 月 3 日發布「21 世紀臺灣觀光發展新戰略」，目標為年度來臺觀光客平均成長率 10%，並在民國 91 年（2003）達到 350 萬人次旅客來臺、國民旅遊人數突破 1 億人次、觀光收入由占國民生產毛額（GDP）之 3.4% 提升至 5% 等目標。⁷¹

第 6 個階段為民國 90 年代的倍增期。民國 89 年（2000），觀光產業政策先由「國內旅遊發展方案」到「21 世紀觀光發展新戰略」，最後以民國 91 年（2002）8 月 23 日核定列入「挑戰 2008：國家發展重點計畫」的十大重點投資計畫中第 5 項計畫的「觀光客倍增計畫」作為觀光政策總方針，以觀光客倍增為目標，因此觀光行政與法規的各項行為、措施與規定，皆環繞於觀光客倍增的政策目標之上。⁷²

65. 楊正寬，〈觀光政策、行政與法規之互動調適論——以我國為案例分析〉，《觀光研究學報》1 卷 1 期（1995.04），頁 44。

66. 楊正寬，〈觀光行政與法規〉（臺北縣深坑鄉：揚智文化，2010），頁 23-24。

67. 楊正寬，〈觀光行政與法規〉，頁 24。

68. 李依陵，〈日治時期觀光與地方發展之研究：以臺中州為例〉，頁 17。

69. 楊正寬，〈觀光行政與法規〉，頁 24-25。

70. 楊正寬，〈觀光行政與法規〉，頁 25。

71. 楊正寬，〈觀光行政與法規〉，頁 25-26。

72. 楊正寬，〈觀光行政與法規〉，頁 26-27。

再來觀察現今政府的觀光政策發展方針，從交通部觀光局所制訂的民國 105 年（2016）觀光政策來看，以推動「觀光大國行動方案」、「重要觀光景點建設中程計畫」，深化「Timefor Taiwan 旅行臺灣 就是現在」的行銷主軸，以「優質、特色、智慧、永續」為執行策略，逐步打造臺灣成為質量優化、創意加值，處處皆可觀光的觀光大國。施政重點聚焦在 5 點上，分別是：（1）推動「觀光大國行動方案（104-107 年）」，積極促進觀光產業及人才優化、整合及行銷特色產品、引導智慧觀光推廣應用，鼓勵綠色及關懷旅遊，全方位提升臺灣觀光價值，提振國際觀光競爭力。（2）執行「重要觀光景點建設中程計畫（105-108 年）」，確立國家風景區發展方向及聚焦各地特色，集中資源，提升「核心景點」的旅遊服務品質臻於國際水準，並拓展周邊「副核心景點」，以引導遊客分流，帶動地方發展。（3）開拓高潛力客源市場，開展大陸、穆斯林、東南亞 5 國新富階級及亞洲地區歐美白領高消費端族群等新興客源，加強推廣國際郵輪市場、會展及獎勵旅遊潛力市場；並深化臺灣觀光品牌形象，搭建觀光行銷平臺，發揚以臺灣多元資源與風貌為底蘊的觀光特色，將具國際觀光賣點與潛力的產品推向國際。（4）輔導大陸觀光團優質發展，調高優質團數額比例、鼓勵區域旅遊避免熱門景點壅塞、並提升線上通報服務功能，以促進兩岸觀光永續發展。（5）推廣關懷旅遊，持續推廣無障礙與銀髮族旅遊路線及行銷旅遊商品；落實環境教育，結合社區及地方特色，完備環境整備；強化「臺灣好行」與「臺灣觀巴」之品質與營運服務、建置「借問站」及擴大 i-旅遊服務體系密度，提供行動諮詢服務。⁷³ 本縣的觀光行政事務，即配合中央在各個階段的政策方針加以推動。

至於本縣的觀光政策發展，配合中央總體觀光政策，由縣府加以訂定一系列政策性觀光旅遊推動計畫，歷年來共有「彰化縣觀光整體發展綱要規劃」、「彰化縣觀光遊憩系統整體發展規劃案」、「彰化縣景觀綱要計畫」、「彰化縣觀光旗艦計畫——大佛半線觀光廊道」與「舊濁水溪遊憩廊道觀光建設發展計畫」、「北彰化——歷史風華巡禮旅遊帶」與「綠活八卦山（參山國家風景區轄內）」等。⁷⁴ 本縣縣政府依據這一系列計畫案的推動，卓有成效，近年來的具體執行情形如表 6-3-1 所示。

73. 交通部觀光局，〈2016 年度施政重點〉，「交通部觀光局」官方網站（<http://goo.gl/Q17dFy>），搜尋日期：民國 105 年 2 月 28 日。
74. 「彰化縣政府官方網站」（<http://goo.gl/gxHyB5>），搜尋日期：民國 105 年 1 月 25 日。

表 6-3-1 本縣政策性觀光旅遊推動計畫一覽表

項目	具體成果
八卦山大佛風景區暨植物園之植栽養護及清潔維護	據交通部觀光局歷年臺閩地區主要觀光遊憩區遊客人次統計數據顯示，八卦山風景區遊客人數為本縣第 1 大主要觀光遊憩地區，為維護及管理八卦山風景區暨植物園之整體環境，以提升遊憩品質，每年編列預算金額 1,050 萬元辦理環境綠美化與清潔維護。
東螺溪遊憩廊道綠美化植栽撫育清潔維護工作	於 97 年至 102 年推動綠色生活、全民休閒運動新概念，於東螺溪畔興設自行車廊道，以此串聯福寶溼地生態園區、埔鹽鄉永樂社區、溪湖糖廠、田尾公路花園、溪州公園等觀光景點。每年編列預算金額 300 萬元委託廠商維護該環境植栽撫育與清潔。
「行銷優質的休閒觀光」施政總目標	為執行整頓觀光遊憩設施環境品質計畫、建構美麗臺灣一風華再現計畫、97 年度擴大內需計畫等計畫，於 97 年至 100 年間合計共投入約 6.2 億，完成東螺溪遊憩廊道公共設施整建工程—溪湖糖廠至東螺溪路段、彰化縣溪湖糖廠至二林鎮自行車道及週邊環境改善計畫、東螺溪遊憩廊道田尾周邊公共設施整建工程、東螺溪遊憩廊道—串聯溪湖段與田尾段公共設施工程—東螺溪遊憩廊道自行車專用陸橋工程、彰化縣景觀廊道東螺溪沿岸綠美化植栽及設施改善工程、田尾公路花園至北斗段觀光地區風華再現設施整建工程、推動彰化縣全縣自行車道路網計畫、彰化縣溪湖鎮糖廠至二林鎮自行車道及週邊環境改善第三期工程、補助鹿港鎮公所辦理「鹿港鎮自行車道網絡串街計畫」、補助社頭鄉公所辦理「彰化縣社頭鄉自行車道整體路網規劃設計計畫」、補助竹塘鄉公所辦理「彰化縣竹塘鄉自行車道規劃設計」、彰化縣八卦山大佛風景區華陽公園園區公共設施再造更新工程、競爭型國際觀光魅力據點示範計畫等工程，並完成總施政目標中十大博物館之一「1895 八卦抗日保臺史蹟館」修繕工程。
本縣重大觀光活動	每年舉辦本縣重大觀光活動，編列獎補助費，補助彰化縣各觀光團體辦理訓練、觀摩、考察、參訪，提供產官學界經驗交流的平台，提升觀光旅遊品質。
臺灣燈會在彰化	「臺灣燈會」為國際媒體 Discovery 報導認定為世界最佳節慶活動之一，「臺灣燈會」係由各縣市政府提出活動計畫角逐主辦權，本縣於 100 年度獲得「2012 臺灣燈會」主辦權。為籌辦「2012 臺灣燈會」，100 年度編列年度預算 3 億元，墊付預算 23,171,7000 元。
自行車道整體路網串聯建設計畫	1、配合中央政策與全國自行車路網串聯之建置，截至 102 年彰化縣境內共建置 28 條自行車道，建置長度約 250 公里，完成八卦山國家級登山車自行車道、東螺溪自行車道，及田尾公路花園百花齊 Fun 自行車道等路線，以及行政院體委會「自行車道整體路網規劃設計計畫」項下：98 年度補助辦理溪湖糖廠至二林鎮自行車道及週邊環境改善計畫；99 年度補助辦理彰化縣溪湖糖廠至二林鎮自行車道及週邊環境改善第三期、鹿港鎮自行車道網絡串街計畫、社頭鄉自行車道整體路網規劃設計、竹塘鄉自行車道整體路網規劃設計、二水鄉自行車道整體路網規劃設計計畫；100 年度補助辦理埔心鄉環鄉自行車道新建工程、北斗鎮鎮河濱自行車道綠廊建置工程。 2、由教育部體育署補助，著重自行車路網空間串連、區域整合與友善環境路網延伸，102-104 年度核定補助 7269 萬 7,600 元，共計執行 14 件，如：大城鄉串連西南角生態區規劃設計及工程、烏溪堤防自行車道建置規劃、二水至名間自行車道建置工程、二水鄉鄰近縣市自行車道整體路網串連設計計畫、北斗鎮河濱自行車道等自行車道建置及規劃。
公共自行車（You Bike）系統租借系統	為配合串連全縣自行車網絡，本府於 103 年度起辦理彰化縣公共自行車系統建置營運，已先後於彰化市、員林鎮及鹿港地區建置完成 68 個租借站點，提供 1,650 輛公共自行車，自 105 年 2 月 1 日起前 30 分鐘騎乘補助由 10 元降為 5 元，由使用者自行支付 5 元，每日平均週轉率約 3.7~4.5 轉，截至 105 年 6 月中旬已創造超過 630 萬騎乘人次。

項目	具體成果
彰化縣觀光遊憩設施整備計畫	<p>1、為整合改善鹿港區各項軟硬體設施品質，爭取交通部觀光局 99-100 年彰化縣競爭型觀光魅力據點示範計畫經費 3 億元，共辦理改善項目如下：(1) 歷史街區：透過散步道的連結，避免過去中斷式的遊程，延長參觀時間；(2) 中山路商圈立面改善：改善老街立面；(3) 傳統工藝體驗活動：開發各項傳統工藝體驗活動，增加遊客停留、操作的時間；(4) 老店創新、產業輔導：提供除了中山路、瑤林街老街外，另一新興創意市集空間；(5) 工藝作品展示：提供新的鹿港工藝技術空間。</p> <p>2、爭取交通部觀光局經費挹注執行觀光遊憩整備計畫、建構美麗臺灣-風華再現計畫、區域旗艦計畫等，99 年至 102 年共計投入 1 億 6,954 萬 5,000 元，99 年辦理八卦山風景區華陽遊憩吊橋改善工程、八卦山大佛風景區解說系統暨公共服務設施更新工程、彰化縣東螺溪遊憩廊道田尾周邊與八卦山脈公共設施整建工程規劃設計監造案、八卦山大佛風景區停車場等環境綠美化改善工程、東螺溪遊憩廊道及田尾周邊公共設施整建工程、二林鎮休閒園區景觀工程；100 年辦理台 1 線觀光旅遊景點串聯及改善工程委託規劃設計技術服務案、彰化縣八卦山大佛風景區華陽公園公共設施再造更新工程、彰化縣植物生態遊憩區公共設施工程；101 年辦理彰化縣八卦山遊客服務設施空間動線整建改善計畫、彰化縣明道大學周邊綠色廊道建置及環境改善計畫、彰化縣八卦山大佛風景區景觀暨老舊設施改善工程；102 年辦理大佛風景區設施改善規劃設計及工程案、彰化縣觀光資源景點及遊憩指標調查規劃設計及工程案、東螺溪設施改善規劃設計及工程案。104 年度交通部觀光局經費挹注執行觀光遊憩設施整備計畫，共核定 3000 萬元，辦理田尾地區綠美化工程案。</p> <p>3、為讓民眾體驗及親近大自然的機會，針對本縣西部沿海濕地及其具有相關生態資源之地區規劃完善的教育解說中心，達到生態保育及觀光遊憩兼俱之目標，102-103 年爭取交通部觀光局補助計畫經費挹注，於 102 年辦理彰化縣自然生態教育解說中心等暨週邊區域整體規劃設計及監造，103 年辦理彰化縣濱海觀光遊憩設施整備工程、彰化縣自然生態中心暨週邊景觀工程第二期工程。</p>
彰化縣清水岩溫泉遊憩區計畫	<p>1、彰化縣清水岩溫泉遊憩區計畫：根據彰化縣誌記載，彰化縣八卦山溫泉產業曾經鼎盛一時，甚至縣境內仍留有以溫泉命名之道路及公園，為復興八卦山溫泉產業，近年辦理調查、探勘、開發溫泉資源，於 101 年完成規劃設計並辦理第一期工程發包，102 年 4 月 18 日「彰化縣溫泉體驗設施第一期工程」正式啟用，第一期工程共有兩座「泡腳體驗池」，池旁設有洗腳空間，整體景觀採用大自然原木造的開放空間設計，並以木結構結合玻璃搭設屋頂，具備遮陽、避雨、採光與美觀的功能，打造四面群木圍繞且景觀雅緻之「溫泉體驗池」，已於 103 年 2 月 17 日竣工。</p> <p>2、103 年辦理第二期工程，建置會議室、餐飲商務區、溫泉泡湯區和周邊環境景觀等設施，已於 105 年 5 月 31 日竣工，並結合第一期工程，將規劃評估依促參法規定，引進民間參與投資公共建設，刻依促參法規定辦理委託營運管理招商中。將利用溫泉設施結合社頭及清水岩森林遊樂區周邊豐富的生態及遊憩資源，以整合八卦山風景區周邊遊憩景點，便利民眾規劃一日遊、二日遊活動。</p>
跨域亮點計畫-清水之森·幸福東南角	<p>由交通部觀光局補助 2 億元，以「社頭鄉清水岩童軍露營地」為核心基地，打造舒適、貼心的露營區，並預計規劃親子探索育樂區、叢林冒險區，以及花園住宿區等，結合基地內既有溫泉泡湯區，與交通部觀光局參山國家風景區管理處資源，共同針對八卦山脈區域自然生態與觀光資源互相交流、合作。</p>

項目	具體成果
鹿港國家歷史風景區	<p>鹿港為臺灣歷史傳統文化重要的發源地，可謂臺灣中部的文化古都，集工藝、戲曲、建築、文學、藝術等各領域之成就，更是臺灣城鎮發展演變過程的縮影。但面臨高齡工藝匠師、戲曲傳唱師傳後繼無人，舊式建築的拆除，傳承出現斷層的窘境，故自 103 年籌畫透過古蹟維護的具體空間營造，文化宗教活動的參與與推動，以「台灣傳統文化之心，再造鹿港風華」為願景，提出「5+1 行動計畫」——「場域環境」、「博物館產業」、「文化傳承創新」、「文化觀光」、「綠色交通」等五大行動方案，強化鹿港歷史場域再造空間、建構優質城鄉環境與連結土地、歷史與民間之文化保存、創新、再利用與推廣。</p>

資料來源：參考並蒐集增補自彰化縣政府城市暨觀光發展處 2013 至 2016 各年度《彰化縣政府城市暨觀光發展處中程施政計畫》。

觀光行政組織的發展方面，中央設有「行政院觀光發展推動委員會」與交通部觀光局，主管全國觀光行政事務的推動與督導直轄市與縣市政府的觀光行政事務。⁷⁵ 本縣觀光行政業務的推動機關始於民國 63 年（1974）11 月成立建設局觀光課，民國 91 年（2002）7 月將觀光業務設置於城鄉發展局之觀光課，民國 93 年（2004）7 月將觀光行政業務改至觀光旅遊局。民國 97 年（2008）1 月依據地方自治法創設本縣觀光行政業務的推動機關「城市暨觀光發展處」，主要業務為掌理觀光資源之規劃、建設及管理、創造城鄉風貌計畫綜合業務之推動、都市計畫區內公園綠地等公共設施建設、民間投資觀光事業之輔導、觀光行銷及宣傳推廣、旅遊資訊服務、觀光風景區的經營管理、觀光遊樂業管理、旅賓館及民宿輔導與管理等事項。城市暨觀光發展處下設企劃發展科、建設工程科、營運管理科與行銷推廣科等 4 科，⁷⁶ 其業務職掌範圍如表 6-3-2 所示。在本縣縣政府相關局處的積極推動下，近年來本縣各大風景區的觀光客人數有著相當程度的成長，詳見表 6-3-3~6-3-6 與圖 6-3-1~6-3-4。

75. 楊正寬，《觀光行政與法規》，頁 30-41。

76. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處官方網站」，網址：<http://goo.gl/gxHyB5>，搜尋日期：2016 年 2 月 28 日。

表 6-3-2 本縣城市暨觀光發展處各科業務職掌範圍

科別	業務職掌範圍	科別	業務職掌範圍
企劃發展科	一、觀光整體發展規劃及觀光資源規劃調查	營運管理科	(四) 縣內公園綠地等設施委外營運管理計畫之核定。
	(一) 觀光資源調查、統計、分析、規劃。		(五) 縣有公園綠地等設施委外營運管理計畫之執行。
	(二) 觀光產業招商業務		三、公產管理
	(三) 遊客人次統計。		(一) 擬議管理事項。
	二、遊憩資源規劃		(二) 土地申請撥用事項。
	(一) 觀光資源開發策略研擬。	(三) 建築物清查登記事項。	
	(二) 研擬觀光事業短、中、長程發展計畫。	(四) 建築物出租事項。	
	(三) 縣級風景特定區及觀光地區規劃。	1. 新訂租賃契約。	
	三、城鄉景觀發展規劃	2. 續訂租賃契約。	
	(一) 彰化縣環境景觀總顧問執行計畫。	一、觀光行銷推廣	
	(二) 城鄉風貌短、中、長程計畫研擬。	(一) 行銷產業輔導及獎勵事項。	
	四、公園設立研擬	(二) 培訓行銷從業人員及導覽解說人員。	
	(一) 公園設立整體規劃。	(三) 旅遊團體之輔導管理。	
建設工程科	一、觀光整體發展及遊憩資源開發	二、城市行銷推廣	
	(一) 工程部分詳如各處公共工程等相關業務之規定。	(一) 國內外旅遊行銷計畫。	
	(二) 爭取體委會補助自行車道建置窗口。	(二) 推動行銷推廣業務相關會議。	
	(三) 觀光工程執行。	(三) 遊程規劃設計推廣等城市行銷遊客服務事項。	
	二、城鄉景觀發展推動	(四) 製發多語觀光行銷文宣品。	
	(一) 工程部分詳如各處公共工程等相關業務之規定。	(五) 行銷資訊宣傳相關事項。	
	(二) 城鄉風貌案件之執行、管考及督導。	(六) 旅遊服務中心營運。	
	(三) 執行陽光綠地營造計畫。	(七) 旅遊資訊系統建置及管理業務。	
	三、公園開發建設		
	(一) 工程部分詳如各處公共工程等相關業務之規定。		
營運管理科	一、觀光服務與管理		
	(一) 風景區、溫泉使用事業及公園綠地經營管理。		
	(二) 水域遊憩活動之管理事項。		
	(三) 本府主管之觀光及遊憩據點清潔與植栽養護業務。		
	(四) 本府主管之觀光及遊憩據點設施維護業務。		
	(五) 旅遊服務站硬體設施管理。		
	(六) 民間參與觀光建設與公園綠地業務。		
	(七) 觀光遊樂業：		
	1. 觀光遊樂業申請之受理。		
	2. 觀光遊樂業管理。		
	3. 觀光遊樂業聯合稽查業務之核定。		
	(八) 旅宿業：		
	1. 旅館業、民宿申請設立登記之受理。		
	2. 旅館業、民宿申請變更事項之受理。		
	3. 旅館業、民宿輔導與管理。		
	4. 旅館業、民宿聯合稽查業務之核定。		
	二、公園管理		
(一) 公園綠地設施維護管理。			
(二) 縣內公園綠地維護之督導。			
(三) 公園管理自治條例及相關自治法令制定及解釋。			

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處官方網站」(http://goo.gl/gxHyB5)，搜尋日期：民國 105 年 (2016) 2 月 28 日。

表 6-3-3 八卦山風景區觀光遊憩據點遊客人數統計

單位：人

年別	遊客人數	年別	遊客人數
1973	392,024	1995	1,510,485
1974	363,837	1996	1,550,204
1975	307,069	1997	1,447,980
1976	407,639	1998	1,679,431
1977	366,551	1999	545,000
1978	249,807	2000	475,000
1979	366,900	2001	555,036
1980	335,500	2002	492,975
1981	352,600	2003	466,020
1982	460,479	2004	3,048,581
1983	573,935	2005	3,113,953
1984	537,064	2006	3,306,987
1985	734,037	2007	3,450,511
1986	775,441	2008	3,114,019
1987	714,839	2009	3,740,535
1988	227,963	2010	2,967,435
1989	139,075	2011	3,367,447
1990	122,148	2012	5,400,428
1991	182,544	2013	4,426,085
1992	253,264	2014	3,346,640
1993	1,414,319	2015	4,727,417
1994	1,879,172		

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」（www.stat.gov.tw），搜尋日期：民國 104 年 10 月 30 日。

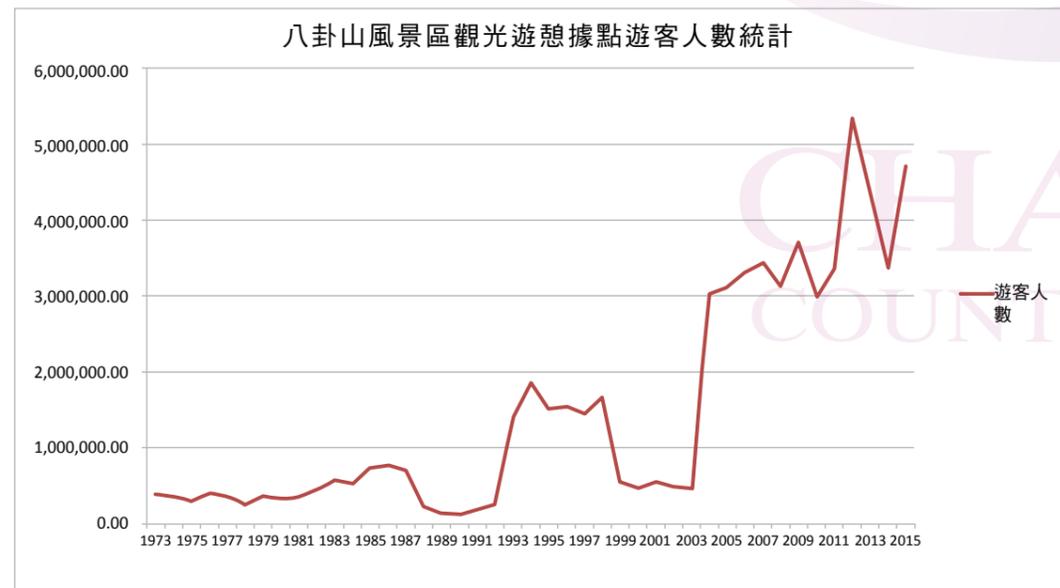


圖 6-3-1 八卦山風景區觀光遊憩據點遊客人數統計

資料來源：根據「中華民國統計資訊網（專業人士）」繪製（www.stat.gov.tw），搜尋日期：民國 104 年 10 月 30 日。

表 6-3-4 田尾公路花園遊客人數統計

單位：人

年份	遊客人數
2004	1,240,100
2005	1,106,000
2006	1,267,000
2007	2,147,000
2008	1,662,000
2009	1,667,000
2010	2,029,500
2011	2,075,000
2012	1,717,000
2013	2,127,000
2014	1,569,000
2015	1,213,792

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」（www.stat.gov.tw），搜尋日期：民國 104 年 10 月 30 日。

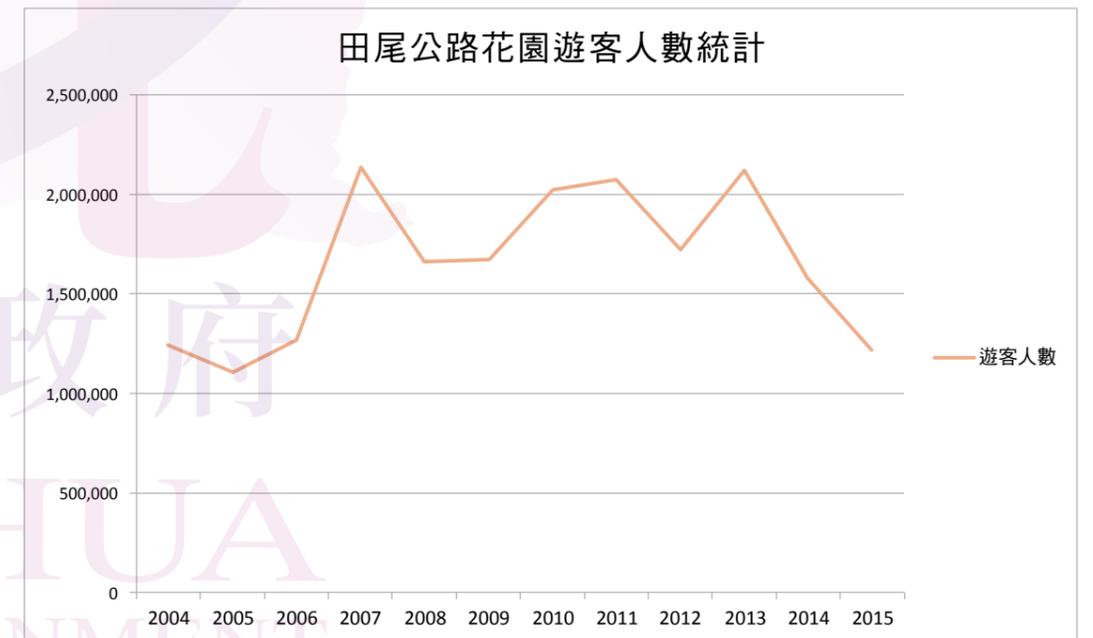


圖 6-3-2 田尾公路花園遊客人數統計

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」（www.stat.gov.tw），搜尋日期：民國 104 年 10 月 30 日。

表 6-3-5 鹿港龍山寺遊客人數統計

單位：人

年份	人數	年份	人數
1999	675,569	2008	425,044
2000	743,287	2009	381,112
2001	520,258	2010	695,495
2002	542,299	2011	677,484
2003	401,418	2012	810,829
2004	384,171	2013	1,044,807
2005	347,352	2014	1,116,975
2006	310,995	2015	1,209,202
2007	416,560		

資料來源：根據「中華民國統計資訊網（專業人士）」繪製（www.stat.gov.tw），搜尋日期：民國 104 年 10 月 30 日。



圖 6-3-3 鹿港龍山寺遊客人數統計

資料來源：根據「中華民國統計資訊網（專業人士）」繪製（www.stat.gov.tw），搜尋日期：民國 104 年 10 月 30 日。

表 6-3-6 彰化孔廟遊客人數統計

單位：人

年份	人數	年份	人數
1999	68,597	2008	32,906
2000	65,048	2009	34,796
2001	62,630	2010	34,337
2002	62,307	2011	53,068
2003	73,483	2012	106,675
2004	59,603	2013	45,670
2005	98,850	2014	42,910
2006	51,300	2015	42,437
2007	39,505		

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」（www.stat.gov.tw），搜尋日期：民國 104 年 10 月 30 日。

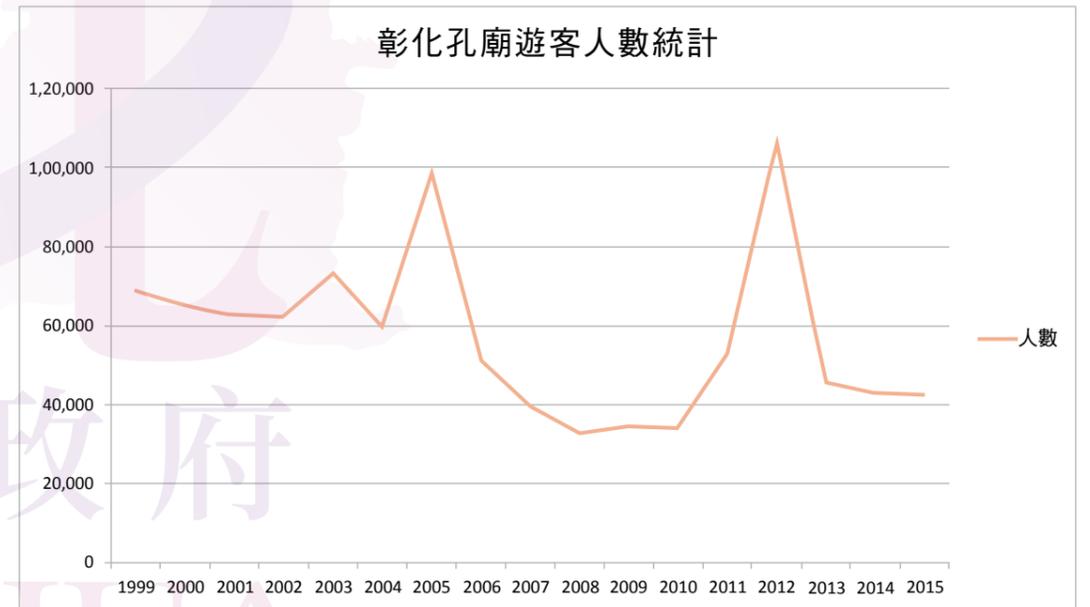


圖 6-3-4 彰化孔廟遊客人數統計

資料來源：「中華民國統計資訊網（專業人士）」（www.stat.gov.tw），搜尋日期：民國 104 年 10 月 30 日。

第四節 本縣觀光旅遊資源與設施

本縣的觀光旅遊資源豐富多彩，自然景觀與人文古蹟皆有可觀。如八卦山脈已然成為國人休閒旅遊的重要景點，沿著八卦山從事登山健行、單車運動或生態旅遊已蔚為風潮。⁷⁷ 八卦山風景區的一部分位於本縣境內，為交通部觀光局依據「發展觀光條例」第2條第4款規畫而成，⁷⁸ 屬於「叁山國家風景區」（獅頭山、梨山、八卦山）內的三大風景區之一，成立於民國90年（2001）3月16日，面積約為22,000公頃，範圍包括本縣彰化市、花壇鄉、大村鄉、芬園鄉、員林市、社頭鄉、田中鎮、二水鄉與南投縣南投市、名間鄉等行政區。⁷⁹

近年來，本縣的旅遊方式多元而精彩，諸如八卦山參佛、賞鷹、森林浴；田尾公路花園遊花田、嗜花餐；二水鐵路追風單車遊、訪老樹、乘集集支線火車；王功採蚵、戲蝦、觀夕照；福寶溼地探索水鳥、訪漂流光座標、嗜初乳；溪湖乘糖廠五分車、嗜冰品；鹿港拜訪工藝大師、遊古蹟保存區等，對國內外遊客而言，具有相當的吸引力。⁸⁰ 除此之外，隨著相關電影產業以本縣景點為背景，更帶動了相關美食小吃及電影景點的旅遊熱潮。官方在年度活動的規劃上，也有結合在地產業與特色的旅遊行銷方案，諸如彰化燈節燈排文化季、花在彰化系列活動、鹿港慶端陽、王功漁火節、彰化縣媽祖遶境祈福以及二水跑水節等，每年均能吸引眾多國內外遊客蒞臨本縣觀光。

此外，本縣也是各種獨特小吃的原鄉，各鄉鎮市知名的美食如彰化肉圓、北斗肉圓、溪湖羊肉爐、員林蜜餞、鹿港海鮮（蚵仔、蝦猴、蛤蠣、花跳、沙猴等）與傳統糕



圖 6-4-1 彰化火車站月臺上之「花都彰化」意象看板

資料來源：李進德拍攝，日期：2016年02月20日。

餅、王功蚵仔炸、田尾花草餐、二水火燒麵等，相當受到國內外觀光客的歡迎。⁸¹

本縣作為臺灣穀倉與農業大縣，近年來也朝向休閒農業發展。本縣為符合現代人休閒旅遊需求，將原有的農園發展成觀光果園，如員林的楊桃園、芬園的荔枝園、大村、溪湖的葡萄園、社頭的芭樂和大城出產的西瓜等，皆為行銷全臺的優良農產品。此

外，本縣的各個休閒農場提供不同的農家體驗趣及主題遊程。⁸² 如行政院農業委員會為促進農業在地紮根，推動在地生產、在地消費與農產品多元行銷，特別整合休閒農業、產業文化、田媽媽料理美食、農特產品、伴手特產、農村社區等資源，透過農業旅遊方式，將特色商品整合行銷，讓民眾可以藉由知性之旅遠離都市塵囂坐擁青山綠水，體驗古早的農家生活及今日的農業生產、生態。彰化縣是臺灣農業生產的大縣，盛產各式鮮果、蔬菜、稻米、花卉、畜牧及海鮮，彰化縣農會為發展區域特色農業旅遊及提供民眾體驗農耕之趣，結合本縣26鄉鎮市的農特產品和景點，推出「幸福巴士農遊彰化」套裝行程，行程包括花壇採茉莉花、大村蘭花玩劍門之旅、田尾暢遊公路花園、芬園就是愛荔枝、大村採葡萄之旅、二水鄉下走一走、埔心魔菇部落探奧行、王功花生雞蛋行與潮間帶採蚵車、芳苑水耕蔬菜+潮間帶海牛車、彰化東勢林場二日遊等。⁸³

本縣亦由閩、粵移民帶來了不同的民情風俗，使得古蹟呈出豐富多彩的面貌，如堪稱彰化地標的八卦山大佛；現存的三大書院—道東書院、文開書院和興賢書院；昔日臺顯榮舊宅的民俗文物館，其與餘三館、益源大厝等曾是顯赫一時的巨族豪宅；有「臺灣紫禁城」美譽的國定古蹟龍山寺；供奉湄洲開基媽祖的縣定古蹟天后宮；昔日「三巖二寺」中的寶藏寺、清水巖、虎山巖；全臺唯一有香客前來進香的土地公廟—員林錫慶祠等，皆為歷史縱深厚實的人文古蹟。⁸⁴



圖 6-4-2 鹿港特色小吃——酥炸蝦猴

資料來源：李進德拍攝，日期：2015年09月19日。

77. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網址：<http://goo.gl/d7x8DC>，搜尋日期：2015年12月27日。

78. 楊正寬，《觀光行政與法規》，頁76。

79. 楊正寬，《觀光行政與法規》，頁89。

80. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」(<http://goo.gl/d7x8DC>)，搜尋日期：2015年12月27日。

81. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」(<http://goo.gl/d7x8DC>)，搜尋日期：2015年12月27日。楊正寬，《文化觀光：原理與應用》（臺北：揚智文化，2010），頁246。

82. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網址：<http://goo.gl/d7x8DC>，搜尋日期：2015年12月27日。

83. 〈農業體驗精彩呈現 幸福巴士農遊彰化 享受農村風味〉，《臺中區農情月刊》，第170期（2013.10），第4版。

84. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，搜尋日期：2015年12月27日。

在本縣各鄉鎮市中，鹿港為本縣最重要的觀光區之一，悠久的歷史創造出人文薈萃的古街風情，為其最具觀光價值之處。民國 60 年代，鹿港的歷史、街道、建築、寺廟，即成為全國民眾所矚目的觀光景點，造成除了香客外，也湧進大量國內外觀光客。鹿港的老街建築為觀光客帶來視覺饗宴，從中山路的街屋立面可想見清代的「不見天街」與日治時代的繁榮街景；從林立街頭的各大小廟宇，可看到傳統廟宇建築中的精緻之美；從傳統民居與豪宅巨廈，則可見到昔日鹿港人的日常生活與富足繁華；百年傳統工藝讓觀光客認識傳統工藝的特色；小吃與糕餅則提供了味覺上享受；更能從大小各式廟會活動中，體驗鹿港民間信仰的活力。觀光旅遊事業讓沉寂已久的鹿港市街特色重振清代以來的榮景。⁸⁵ 值得注意的是，每逢周末來自國內外為數眾多的遊客、香客，雖帶來了巨大商機，卻也無可避免地造成交通阻塞與居民不便。

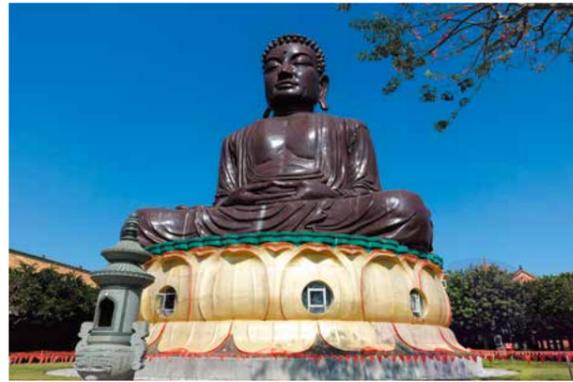


圖 6-4-3 本縣地標——八卦山大佛

資料來源：李進德拍攝，日期：2015 年 09 月 19 日。



圖 6-4-4 人潮洶湧的鹿港老街

資料來源：李進德拍攝，日期：2015 年 9 月 19 日。

第七章 本縣觀光資源概況

如前章所述，本縣的觀光旅遊資源相當豐富多元，關於本縣觀光旅遊資源的分布與簡介，以下就北彰化觀光資源、南彰化觀光資源，分節介紹各地區之觀光資源概況。

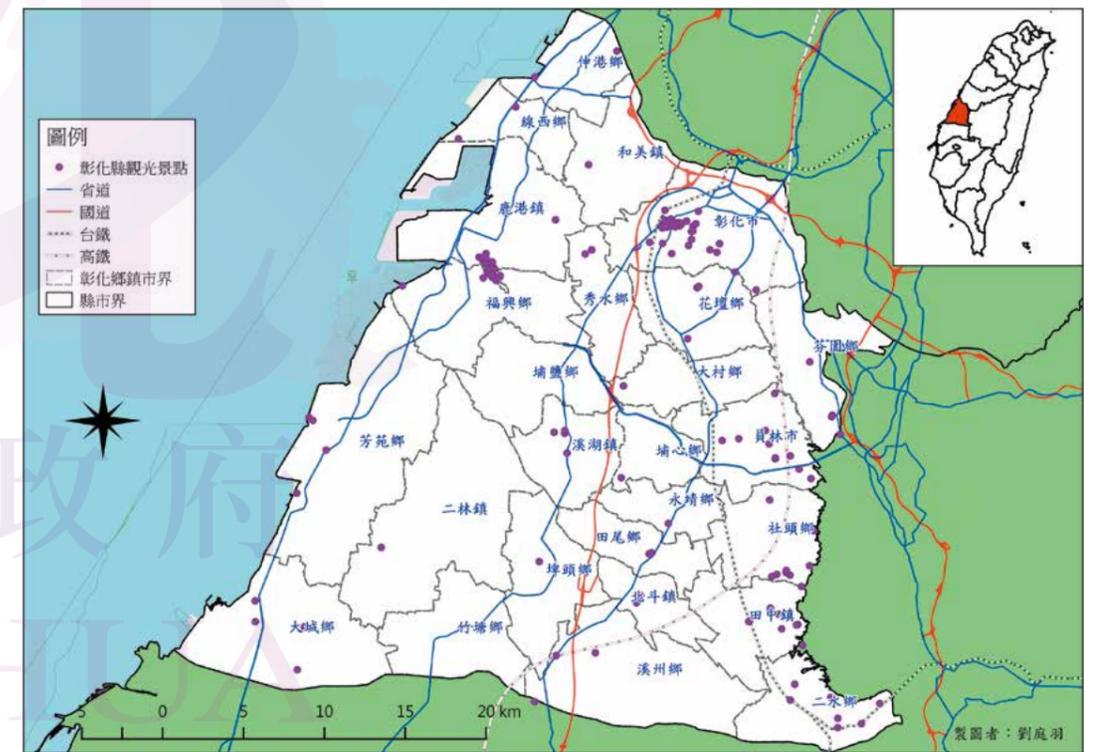


圖 7-1-1 本縣觀光景點分布與交通路網

資料來源：本研究套疊臺灣通用電子地圖主題圖層及 OpenStreetMap 圖層繪製得。

85. 戴寶村，〈鹿港鎮志·交通篇〉（彰化：鹿港鎮公所，2000.06），頁 120-121。

第一節 北彰化縣觀光資源

北彰化所包含鄉鎮市有：彰化市、芬園鄉、花壇鄉、和美鎮、線西鄉、伸港鄉、鹿港鎮、秀水鄉、福興鄉。以下分別以各鄉鎮市的自然景觀與人文景觀方面介紹本地區之觀光資源。

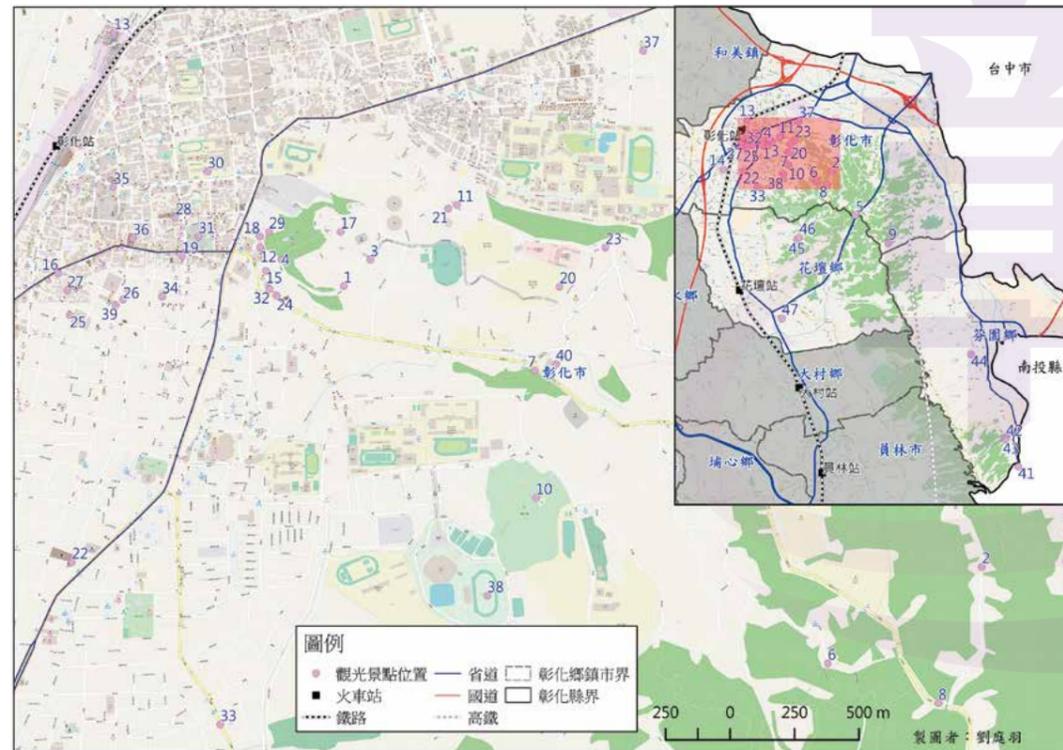


圖 7-1-2 彰化市、花壇鄉、芬園鄉觀光景點位置與交通路網

圖示：1- 八卦山大佛風景區；2- 鷹揚八卦；3- 八卦山天空步道；4- 大佛環山步道；5- 彰化縣自行車道；6- 桃源里森林步道；7- 虎崗路步道起點；8- 賞鷹步道（轆山坑步道）；9- 四面佛·油桐花步道；10- 華陽公園；11- 彰化城與八卦山砲臺；12-1895 八卦山抗日保臺史蹟館；13- 扇形車庫；14- 彰化縣南北管館；15- 彰化縣立美術館；16- 西門福德祠；17- 賴和詩牆；18- 彰化藝術館；19- 古月民俗館；20- 綠色學習營地；21- 乙未保臺和平紀念公園；22- 南瑤宮；23-C-119 軍機公園；24- 節孝祠；25- 懷忠祠；26- 永樂形象商圈；27- 聖王廟；28- 元清觀；29- 紅毛井；30- 彰化女中紅樓；31- 彰化孔子廟；32- 彰化市武德殿；33- 彰化大埔商圈；34- 慶安宮；35- 定光佛廟；36- 開化寺；37- 彰化縣原住民生活館；38- 彰化縣立體育場；39- 關帝廟；40- 不老泉；41- 碧山岩古道；42- 挑水古道；43- 挑水古道賞桐花；44- 芬園寶藏寺；45- 花壇虎山巖；46- 虎山岩步道；47- 花壇中庄李宅正身

資料來源：套疊臺灣通用電子地圖主題圖層及 OpenStreetMap 圖層繪製。

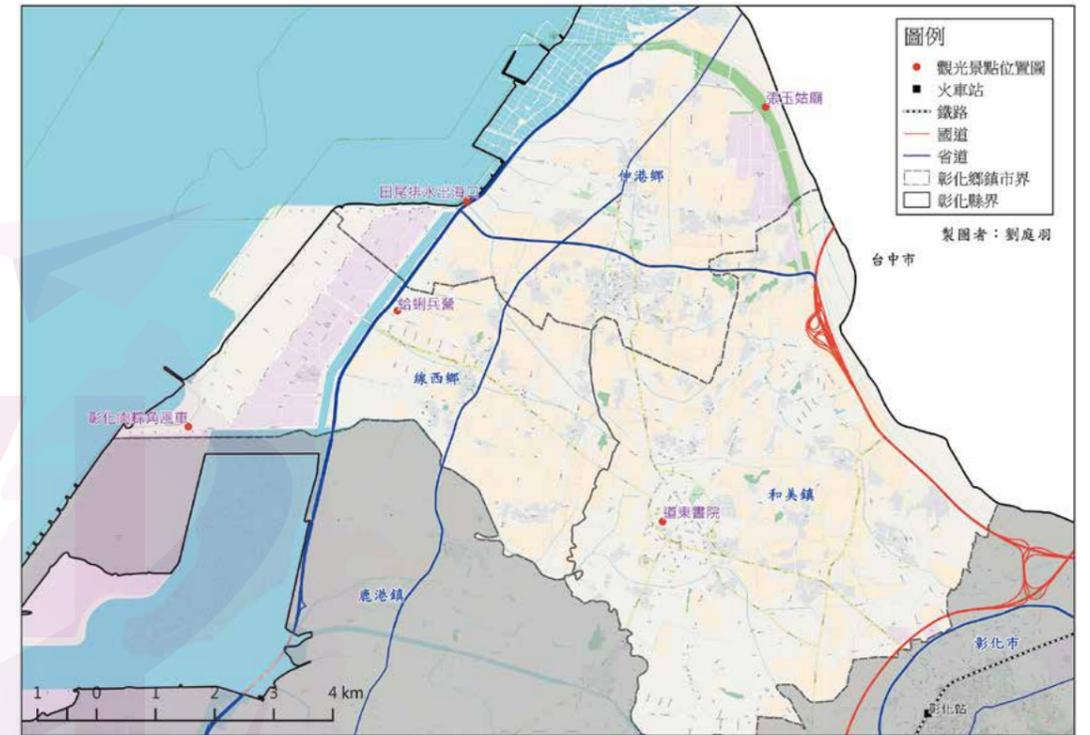


圖 7-1-3 伸港鄉、和美鎮、線西鄉觀光景點位置與交通路網

資料來源：套疊臺灣通用電子地圖主題圖層及 OpenStreetMap 圖層繪製。

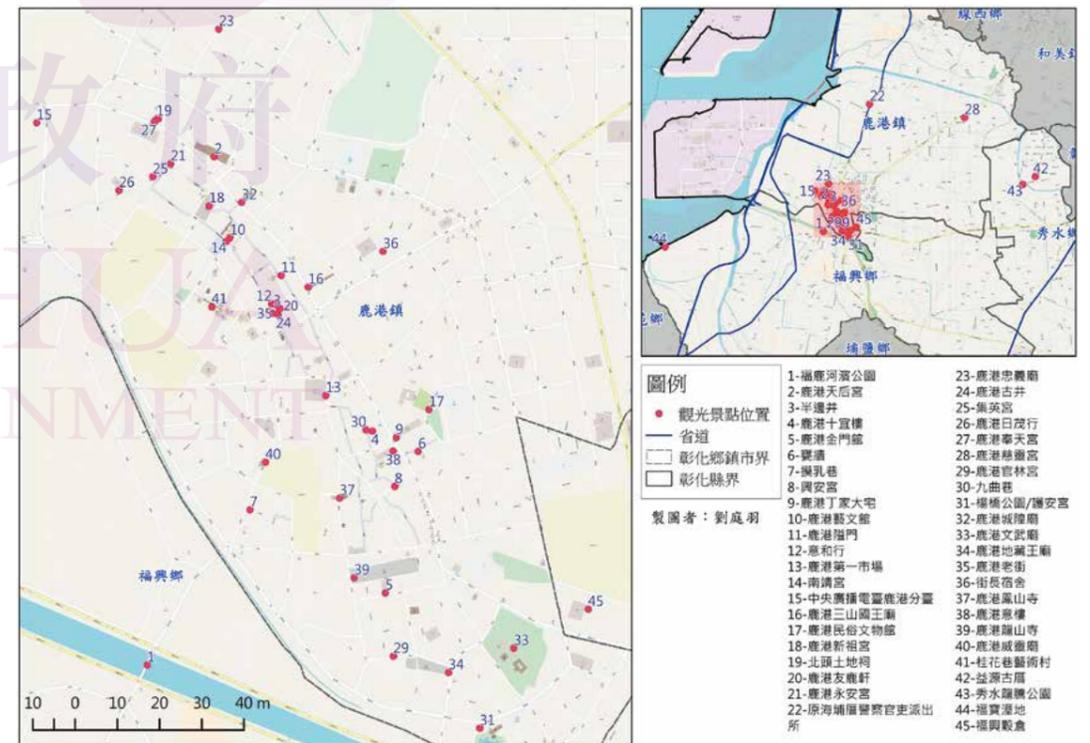


圖 7-1-4 鹿港鎮、秀水鄉、福興鄉觀光景點位置與交通路網

資料來源：套疊臺灣通用電子地圖主題圖層及 OpenStreetMap 圖層繪製。

一、彰化市

(一) 自然景觀

1. 八卦山大佛風景區（彰化縣彰化市溫泉路 31 號）

八卦山大佛位於本縣東北方八卦山半山腰，為八卦山風景區下設風景區之一，故亦稱「八卦山大佛風景區」，現為參山國家風景區管理處管理，是彰化最具代表性的地標。順著卦山路爬坡直上大佛風景區入口牌樓，走上參佛大道，兩側陳列著 32 尊石雕觀音，法相各個肅穆莊嚴，大道的盡頭便來到九龍池廣場，抬頭可瞻仰 22 公尺高的釋迦牟尼大佛，往下可遠眺彰化平原景緻。

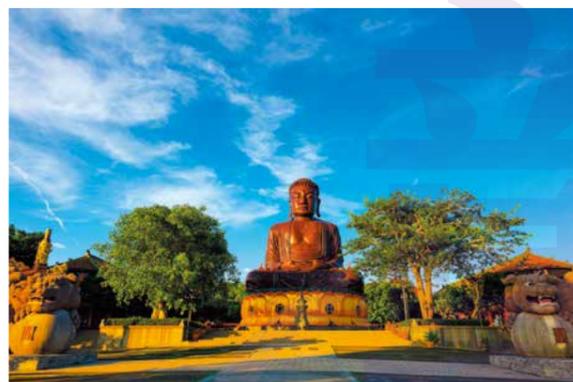


圖 7-1-5 八卦山大佛風景區

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

2. 鷹揚八卦（彰化縣彰化市虎崗路）

彰化東側的八卦山脈是每年過境度冬的候鳥的棲息地。其中最著名的就是每年 3、4 月清明時分在彰化過境停棲的灰面鵟鷹和赤腹鷹，數量可多達兩三萬隻，起鷹群們群起盤旋時，場面之壯觀令人驚歎！這是每年彰化縣最重要的賞鳥活動，也是鳥類保育和棲地保護學習的最好機會。清明節前後的陰天，山雨欲來，令牠們迫降於此，尤其當牠們以距地面三百至五百公尺低空飛過，或群集於空中隨氣流盤旋時，絕對令人讚嘆。鷹群落腳地點大多在賞鷹平臺、安溪寮、七壩、彰化市私立培元中學和芬園的八卦山谷。

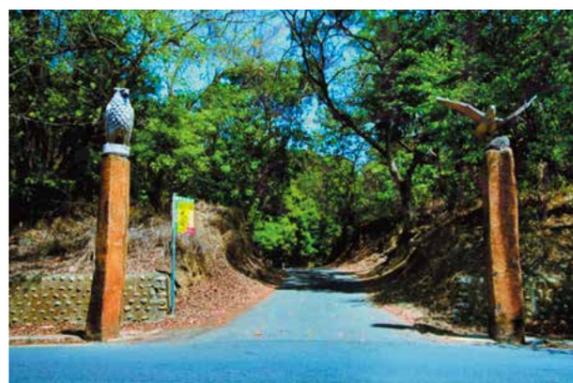


圖 7-1-6 賞鷹平台入口

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 八卦山天空步道（彰化縣彰化市卦山路 8-1 號）

彰化縣政府為串連起現有的觀光資源，建置八卦山天空步道，以點、線、面的構局形式，連結南北向的景點，使八卦山大佛風景區的觀光範圍擴大，打造親子生態教育的遊憩性質，創造大佛新印象，促進彰化縣的觀光發展，為民眾打造更為舒適的休閒環境。天空步道以輕型鋼架為結構，柵欄式線條造型，其路線從空中穿越過卦山路，由大佛坐落處順著山勢蜿蜒而建，沿途設置七個出入口，步道全長 1005 公尺，步道高度最高十六公尺，多數路段六到七公尺高。從彰化地標的八卦山大佛一路串連到彰化生活美學館，途中可以賞遊荷花池生態園區、忠烈祠、棒球場、彰化藝術高中等景點，從動態到靜態，有古蹟有文化，不僅有高空視野，更能漫遊森林，體驗樹冠層生態之美，形同「空中之橋」，是全台最長的天空步道。



圖 7-1-7 八卦山天空步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

4. 大佛環山步道（彰化縣彰化市卦山路）

自八卦山牌樓進入卦山路，由文化局旁的小路便有階梯可循階而上，途經文學步道、銀橋飛瀑後，著名大佛塑像便映入眼簾。而隨著大佛牌坊前的步道上行，可順遊八卦山生態旅遊服務中心與 C119 公園，除欣賞退役的老軍機，旁邊並設有以鵝卵石鋪設的健康步道。中途站「卦山月圓」餐廳，更是遠眺彰化市景的絕佳地點。生態服務中心並提供各項資訊服務與活動展覽，加上規劃完善的步道設施，是提供親子知性健行的最佳去處。



圖 7-1-8 大佛環山步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

5. 彰化縣自行車道

彰化擁有不同風情自行車路線，隨著不同的季節，在彰化山林田野間呈現不同的風貌，四季輪替，油桐花、山櫻花、柚子花與龍眼花隨著季節的更替不同的風貌輪番上場，隨風飄揚波斯菊更在路旁隨風搖拽，多元自行車路線，讓大家可以感受體會一下彰化之美。



圖 7-1-9 彰化縣自行車道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

6. 桃源里森林步道群（休閒賞鷹之旅）

位於桃源社區周邊的森林步道群，由多條步道路線所結合而成，沿途景觀秀緻多樣，設施又頗為完善，成為市民常用來早起健行之休閒路線。沿途的並有指標清楚指示，途經八卦禪寺、歡喜生態園及多間廟宇。於賞鷹期間，亦可欣賞到鷹群飛翔雄姿。桃源社區的所在地桃源里，原名「坑仔內」，是先民在大約 300 年前由福建省長泰縣移民來此開墾，形成村落。當時的地形是四面環山、樹木茂密，在群山當中有這麼一個平原，南北兩條坑，所以「坑仔內」就是這麼來的。



圖 7-1-10 桃源里森林步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

7. 虎崗路步道（人文健行之旅）（彰化縣彰化市公園路二段 215-297 號）

以虎崗路與公園路交界處之自來水公司出發，沿著虎崗路旁而行，整條步道鋪設枕木步道，途經榮民安養中心、賞鷹平臺入口、教育電臺及終點天梯與七礦完人塚，沿途綠蔭成蔽，平緩舒適，是一條享受健行運動的步道。

8. 賞鷹步道（轆山坑步道）（彰化縣彰化市轆山坑）

每年 3 至 4 月為八卦山賞鷹的最好季節，此地並為大佛遊憩區內最佳的賞鷹地點，是一條兼具生態旅遊、健行踏青的步行路線。可由 139 號縣道（虎崗路）旁賞鷹平臺指標進入，並沿步道續行可經由龍涎北路自來水公司轉出，雖然路程較遠，但沿途風光明媚，且有各式說明指示牌提供資訊。

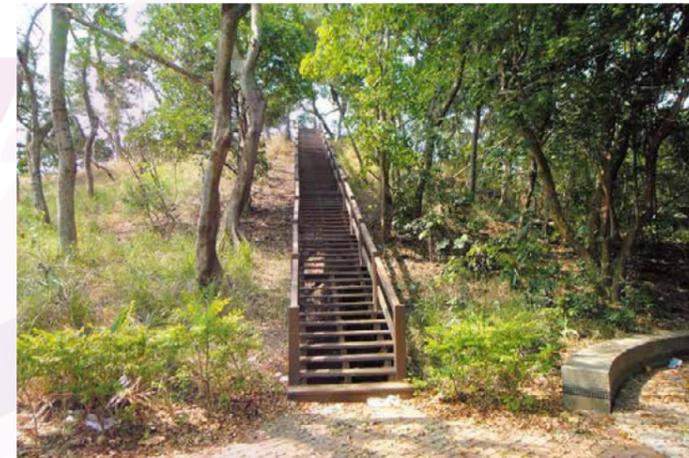


圖 7-1-11 虎崗路步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-12 賞鷹步道（轆山坑步道）入口

資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019 年 05 月 31 日。

9. 四面佛·油桐花步道（彰化縣彰化市銀行山）

步道由 139 號縣道旁的入口進入後，經過乳牛畜牧區，都會裡難見的乳牛，在這裡成群出現，總令人駐足多看一眼。而一路順勢產業農道而上，平坦好走，兩旁種植有雪白的油桐花，每年四月中旬的油桐花盛開季節，雪白的花瓣片片掉落，如同雪景般的迷人，最具特色人氣的觀光景致。而位於步道頂端的四面佛寺，佔地頗具規模，設施也十分完備。除參拜禮佛外，並可遠眺高鐵奔馳而過的難得景色，



圖 7-1-13 四面佛·油桐花步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

且廟方貼心的公告列車路經時間，是一處除了休閒健行外，並可結合宗教與觀景的旅遊不錯去處。

10. 華陽公園（彰化縣彰化市南郭路一段 370 號）



圖 7-1-14 華陽公園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

位於彰化縣體育館旁的華陽公園，有一座橫跨在山谷兩岸的紅色鋼纜吊橋「華陽吊橋」，站在橋中央，可賞瑰麗的晨曦景致。靠近體育館這端的公園，花木扶疏，還有健康步道、兒童遊戲場等設施，是當地居民和遊客健行賞景的好去處。走過吊橋到山谷另一端，還有一條生態步道沿山谷迂迴而建，環境原始自然，是觀察生態的好地方。¹

（二）人文景觀

1. 彰化城與八卦山砲臺（彰化縣彰化市卦山路 12 號）

舊名定軍山的八卦山，據說山上原有「鎮番亭」一座，後毀於陳周全事件。嘉慶 20 年（1815），復於原址建一磚寨，名為定軍山寨，內設砲臺四座、城樓一處。同治元年（1862），戴潮春結合八卦會起事，數日後八卦山即遭佔領，定軍寨砲臺亦遭控制，並用來轟擊彰化城內，彰化城隨即於 2 日後被攻陷。此役後，清廷有感於定軍寨地位之重要，故於光緒 14 年（1888），由臺灣知府程起鶚修復，



圖 7-1-15 八卦山砲臺

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

1. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

且於山麓另築砲臺。乙未抗日戰爭時，由北白川宮能久親王帶領由鹽寮上岸的近衛師團，進抵中部大肚溪，由於八卦山砲臺所配備者為舊式山砲，砲座固定無法迴旋，故守在山上的反抗軍只有撤退至彰化城，不久亦告失守。彰化的城牆與城門於日治時代因「市區改正」而被拆除。大正 3 年（1914），定軍寨大部分牆垣遭拆除，改建北白川宮能久親王紀念碑。戰後，該紀念碑被毀，於民國 54 年（1965），於原址改建八卦山大佛，終於僅存的一面古牆垣亦遭夷平，改建成為如今大佛後方的寺廟廂房。

2. 1895 八卦山抗日保臺史蹟館（彰化縣彰化市中山路二段 500 號）



圖 7-1-16 1895 八卦山抗日保臺史蹟館

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

為紀念「八卦山抗日之役」臺灣人民抵抗日軍之事蹟，彰化縣政府特別以戰爭史蹟館園區的概念，賦予八卦山大佛風景區新的遊憩主題，透過小空間展示來喚醒八卦山歷史戰役的記憶，利用對園區空間景觀及封閉多年的防空洞等閒置空間，加以改造及活化再利用，展覽館分區設置解說甲午戰爭、乙未戰爭及八卦山會戰經過，分別以展板、影音方式展出，配合隧道內特有空間感，使人感受到戰爭時緊張、壓迫的氣氛，增添參觀的臨場體驗，民眾可以進到防空洞內感受戰亂的避難情景，更可以親臨歷史場景體驗當時日軍在沉寂的黑夜渡溪南下的緊張氣氛，深思戰爭之意義及結果。展館位於「彰化縣立圖書館」後方。

3. 扇形車庫（彰化縣彰化市彰美路一段 1 號）

台灣縱貫鐵路各重要車站，皆有車庫設計，日治時期稱「機關庫」，今稱「機務段」，以調度、維修機關車（火車頭）。其中，以「扇形車庫」最具特色。「扇形車庫」（Railway Round House）的名稱由來，正因其是如同一面摺扇造形的車庫，百年來的台灣火車車庫，以此種車庫最富特色，其輻射如折扇狀的一間間車庫，都是為整備、維修蒸汽機關車而設計的，更顧慮蒸汽機關車不方便倒著行駛的特性，而在其前設置一座轉車台（Turn Table，原以人力，後改為電力），以供機關車一百八十度迴轉。²

2. 「文化部文化資產局」建置，「國家文化資料庫」，網站：<http://nrch.culture.tw/>，增補、修訂，搜尋日期：2018 年 3 月 20-31 日。

大正 11 年（1922），彰化扇形車庫隨海線的完成一同完工啟用。至民國 59 年（1970）台灣蒸氣火車時代開始改變，引進柴油電氣機車，於彰化扇形車庫加建維修平台。民國 68 年（1979）鐵路電氣化完工，蒸氣火車正式引退，扇形車庫遂為柴電與電氣並用。民國 73 年（1984）臺鐵局公告報廢各型蒸氣機車，以維修蒸汽機關車為主的扇形車庫，也陸續拆除改建成電聯車維修基地。³民國 83 年



圖 7-1-17 扇形車庫

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

（1994）臺鐵局引進大量 EMU500 型通勤電聯車，鑑於站區土地取得不易，規劃將彰化機務段扇形車庫及周邊設備拆除，改建為中部電聯車維修基地。後在鐵道文化人士、地方士紳及立委串聯下，發起搶救扇形車庫的保存活動；經文建會、內政部，以及彰化縣政府等單位派員堪察與協調，使扇形車庫得以保存，並於民國 89 年 12 月經彰化縣政府公告指定為縣定古蹟。⁴期間民國 88 年（1999）因 921 地震受到嚴重損傷，民國 92 年（2003）3 月進行整修，民國 94 年（2005）6 月完工，並結合彰化扇形車庫、鐵道公園與鐵道文物展示館，成為「國家級鐵道博物館」園區對外開放參觀。

縣府於民國 90 年（2011）9 月 22 日舉辦彰化市鐵路高架化可行性研究說明會，在多方討論與修正後，於民國 105 年（2016）10 月 6 日交通部鐵路改建工程局通過彰化市鐵路高架化計畫初審。縣府提出兩個針對扇形車庫的規劃方案，第一是在接近永安街的鐵道興建爬坡道讓機車頭進出扇形車庫；第二，台鐵利用晚上離峰時間，把機車頭拉到彰化市與花壇鄉之間的機務段鐵道待命。鐵道文化人士憂心無論哪種方案，都因機務段遷移，可能影響彰化扇形車庫既有動態功能，淪為靜態博物館。⁵民國 106 年（2017）7 月 28 日鐵路改建工程局、鐵路局及縣府召開三方協調會議，取得共識重送交通部審議，擬以現地保留扇形車庫，維持其動態運轉，由現地高架完成全長約 9.2 公里的高架鐵路。民國 107 年（2018）1 月 26 日，政院正式核定「彰化市鐵路高架化」。彰化機檢段達成共識將遷移至花壇，以 2 條高架專用側線往返彰化火車站，再以 1 條平面鐵路與扇形車

庫銜接，兼具古蹟活化保存。⁶

扇形車庫為鋼筋混凝土製造，各股道上方設煙囪是因早期為蒸汽火車頭，做為排煙用。主要結構體包括轉車台、股道、維修車庫、後勤庫房等部分。彰化扇形車庫設有一座可供三百六十度旋轉的轉車台，使動力車能順利進出扇形車庫或轉向，車庫內共有十二條軌道，旁邊另有三條停留車用軌道，供車輛進入停放。從外觀看來，轉車台如扇軸、輻射狀的股道如扇骨、車庫建築則如扇面，從空中鳥瞰，宛如一把展開的扇子，而扇形車庫提供火車頭長距離奔馳之後的維修與保養場所，因此具有「火車頭旅館之稱」。

彰化扇形車庫為台灣僅存的扇形車庫，也是蒸汽火車時代的代表性建物。在鐵道文化上，匯聚各種已完成其運作使命的蒸汽機關車，除靜態展示多種機關車外，尚有 1950 年日本日立生產的 65 噸蒸汽救險吊車，是蒸汽火車製造技術顛峰期的代表作，也是台灣鐵路唯一的蒸汽大吊車。CK101 蒸汽火車（1917 年入籍）也復駛成功，二者皆能作為動態展示。⁷

4. 彰化縣南北管館（彰化縣彰化市平和七街 66 號）

全國南管及北管音樂戲曲保存最完整的地方，就在彰化縣。百年館閣如：北管梨春園、集樂軒、和南管雅正齋、聚英社、遏雲齋等，得以在時代洪流中保存，著實可貴。近年來，彰化縣文化局致力於傳習技藝，讓老幹新枝重新發芽滋長，為彰化人的驕傲。彰化縣文化局每年於南管祖師爺孟昶生日、北管祖師爺田都元帥、西秦王爺聖誕祭典，都會邀請全省南北管界人士參與盛會，除了切磋技藝之外，也讓民眾認識並欣賞戲曲曲藝之美。



圖 7-1-18 彰化縣南北管館

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 「文化部文化資產局」建置，「國家文化資料庫」，網站：<http://nrch.culture.tw/>，增補、修訂，搜尋日期：2018 年 3 月 20-31 日。

4. 「彰化縣觀光導覽解說協會」建置，「彰化縣觀光導覽解說協會資訊網網站」，網站：<http://chtga.blogspot.tw/>，增補、修訂，搜尋日期：2018 年 3 月 20-31 日。

5. 「聯合線上公司」建置，「聯合新聞網」，網站：<http://udn.com/news/>，增補、修訂，搜尋日期：2018 年 3 月 20-31 日。

6. 「自由時報企業股份有限公司」建置，「自由電子報」，網站：<http://news.ltn.com.tw/news/>，增補、修訂，搜尋日期：2018 年 3 月 20-31 日。

7. 「文化部文化資產局」建置，「國家文化資料庫」，網站：<http://nrch.culture.tw/>，增補、修訂，搜尋日期：2018 年 3 月 20-31 日。

5. 彰化縣立美術館（彰化縣彰化市卦山路 3 號）

彰化縣立美術館是目前中部地區最新穎、規模設備最具代表性的縣級美術館，以挑高空間、現代化綠建築設計，坐落彰化市東民街與卦山路口，結合鄰近國定古蹟彰化孔廟、武德殿、節孝祠等文化資產，以及彰化縣立圖書館、彰化藝術館、彰化市立圖書館、彰化生活美學館及八卦山大佛風景區等文化景點，串聯成為彰化最美麗的文化生活圈，不僅提供大眾一處親近藝文的空間，更可以帶動地方藝術文化活動，提升縣民藝術文化參與度。



圖 7-1-19 彰化縣立美術館
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

6. 西門福德祠（彰化縣彰化市中華路 243 號）

彰化西門福德祠（縣定古蹟），奉祀福德正神，即俗稱的土地公，為土地的守護神，故又稱為大西門土地公廟。創建年代已無從考起，僅可從廟內懸掛的乾隆年間匾初推知約為乾隆年間。在臺灣先民土地拓荒史上，對福德正神之信仰極為普遍，在鄉村崇為社稷神，在街市商人崇為財神，故有「田頭田尾街頭巷尾土地公」之語。往昔彰化縣城門有四，即東門（樂耕門），西門（慶豐門），南門（宣平門），北門（共辰門），而在城門內側近處各建有土地祠一座。然至日治時代，為拓寬道路拆除城垣、城門，致原四座城門土地祠僅存慶豐門內土地祠一座，即此西門福德祠。因此就與城門相關的福



圖 7-1-20 西門福德祠
資料來源：趙守彥提供、授權。

德祠而言，此祠堪與鳳山縣舊城鎮福社土地公廟相媲美，且以其規模之大，建材之優，雕塑之精緻，遠勝之。臺灣地區雖有數百座以上之土地祠，然多數多屬於極小型廟宇，如此祠之規模，者殊屬鮮見。廟為單殿式，前帶拜亭，形制雖小，但廟貌樸實大方。拜亭採四坡頂，燕尾屋脊起翹，外觀秀麗。

7. 賴和詩牆（彰化縣彰化市卦山路 8-1 號）

賴和詩牆，位於彰化八卦山風景區，空間位置上有如本縣之門楣。以「文化的體現」與「歷史的精神價值」為主軸，營造出「莊嚴樸實」的「彰化文學」空間視覺。詩牆由 100 片垂直鋼板組列而成的鋼構體，如冊頁造型之地標物。從其手稿中挑字重排，以尊崇原書寫筆跡。另原字型筆劃較細，故描粗字體，以利堅固切割字型。鋼牆表面處理使主體更顯歷史存在於時空中的價值。



圖 7-1-21 賴和詩牆
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

8. 彰化藝術館（彰化縣彰化市中山路二段 542 號）

以前供清潔隊辦公、垃圾車停放的「彰化中山堂」，整修後結合彰化縣文化局、文學步道、武德殿、縣定古蹟節孝祠成為彰化文化園區，有效提升整體環境為濃厚的文化氛圍。目前以舉辦有關藝術的展覽、講座、研習等活動為主。



圖 7-1-22 彰化藝術館
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

9. 古月民俗館（彰化縣彰化市中華路 57 號）

古月民俗館於民國 93 年 1 月利用第二次世界大戰遭空襲轟炸後拆除的天后宮遺址興建，工程歷經兩年，在民國 95 年 5 月完工，期以小規模之投資建設，透過有限空間、無限館藏的巧妙規劃，傳承臺灣傳統文化。古月民俗館係源自



圖 7-1-23 古月民俗館
資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019 年 05 月 31 日

清領彰邑閩人李氏員外園邸，其範圍東至節孝祠、古月井（今彰化生活美學館），西至古月園酒家（今中山商場），南至彰化東門樂耕門（今交通隊前），北至彰化公會堂（今彰化藝術館），園邸座落彰邑八卦山腳下。清代方志即載：「古月井在東門外，八卦山麓，前係居民李氏園中，忽湧甘泉人爭汲焉，邑令胡公乃捐俸購之為井」，嘉慶年間知縣胡應魁立「古月井碑記」於彰邑城隍廟左側壁，足證古月園乃溯自「古月井」而得名，該碑記現移本館俾民眾懷古。

10. 綠色學習營地（彰化縣彰化市公園路一段 409 號）

綠色環境學習營地，位於彰化八卦臺地，她原是舊有閒置的軍用營區，是一個的閒置空間再利用與活化都市綠地與維持生物多樣性的成功案例，她結合原有八卦山國家風景區，形成一個更為完整的休憩旅遊路線。這裡有高達 20 種的鳥類、162 種的植物等豐富而多元的生態資源，是個適合家庭、學校師生共同遊賞的空間，未來亦是彰化縣「區域環境教育學習」場所、青少年戶外教育的環境學習場域。



圖 7-1-24 綠色環境學習營地
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

11. 乙未保臺和平紀念公園（彰化縣彰化市卦山路）



圖 7-1-25 乙未保臺和平紀念公園
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

乙未保臺和平紀念公園為紀念光緒年間抗日之臺人，內設有祭祀殿供民眾膜拜外，兩側並分別設有一門古砲，及涼亭、花架，古砲創設於光緒 10 年（1884），後成為臺人對抗日軍之武器。原被放置於卦山館，民國 61 年間移至卦山園餐廳前，民國 72 年再搬遷至現址。

12. 南瑤宮（彰化縣彰化市南瑤里南瑤路 43 號）

南瑤宮縣定古蹟位於彰化縣治南門外，故又稱外媽祖。彰化在雍正元年（1723）設縣後，與建城池的工程浩大至乾隆時始完工，傳說築城時有一陶工楊謙自笨港南街應而來，並攜帶笨港天后宮香火庇身，並將香火掛在現在廟址的宮內奉祀，附近居民每於夜時見光亮照入天空，眾人尋光源而得知為天上聖母的香火所在，人們相信必是神蹟顯靈，因此當地士紳發起募建，至乾隆 3（1738）年始告完成，初名為媽祖廟，至同年 11 月再籌建本殿時正式定名為南瑤宮，後經道光、同治年間陸續修建而成宏偉廟貌，南瑤宮格局原為兩殿，於日治時代再建第三殿觀音佛祖殿，迄今有 200 多年。



圖 7-1-26 南瑤宮
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

13.C-119 軍機公園（彰化縣彰化市卦山路 21 號）

C-119 運輸機又名「空中車廂式運輸機」，係美國費查 Fairchild 航空公司製造耐航達 13 小時。民國 47 年 10 月 28 日美國借我空軍 16 架，民國 48 年 7 月 8 日正式接收，取代 C-46。C-119 從民國 47 年開始在空軍服役，原本有上百架，到了民國 84 年起陸續除役，全部堪用的，大約只剩 35 架。這種專門用來擔任運補、空投、空降及搜救等任務的運輸機，現在已經全部由較好的 C-130 取代。除役末期前，C-119 主要用來搭載傘兵，讓傘兵訓練跳傘，或是用來載運貨物，有時也會載運回營或回鄉的官兵。C-119 運輸機於民國 86 年 12 月 19 日除役。服役 39 年期間累計飛行總時數達 75 萬多小時。



圖 7-1-27 C-119 軍機公園
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

14. 節孝祠（彰化縣彰化市公園路一段 51 號）

位於彰化市公園路旁的節孝祠縣定古蹟是目前國內唯一獨座主祀貞節烈婦的祠廟，在本土文化意涵及建築史上具有絕對的價值與意義。節孝祠原興建於彰化縣城東門內城隍廟東側，光緒 13 年（1887）興築完成，內共祭祀臺灣中部地區節孝烈婦 462 人，後因都市計畫拓寬馬路而被迫拆毀，於大正 12 年（1923）另擇現址重建，易地重建的節孝祠近年來完成修復，廟體結構與原有格局差異不大，格局為四合院，兩殿兩廊，依序有山川門帶兩耳房、中庭、軒亭、正殿，祠旁有一片綠地和百年老樹，節孝祠內部有二大特色及木結構及彩繪，許多雕工造型技巧與彩繪手法均為臺灣首見，彌足珍貴。



圖 7-1-28 節孝祠

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

15. 懷忠祠（彰化縣彰化市民權路 169 巷 2-3 號）



圖 7-1-29 懷忠祠

資料來源：趙守彥提供、授權。

懷忠祠縣定古蹟，雍正年間創建，源於雍正 10 年（1732），大甲西杜林武力聚眾抗清，圍攻縣城。臺鎮總兵呂瑞麟率兵平變，時值淡水同知同知張宏章帶著鄉勇巡庄，遭何疑為阿之誤東仕民鎗箭襲擊，當時阿東近社村落多為粵籍移民耕種其間，呼莊眾殺退社番，宏章及得走免，歷四個月始平。是役陣亡者黃仕遠、黃展期、陳世英、陳世亮、湯邦連、湯仕麟、李伯壽、李任淑、賴德旺、劉志瑞、吳伴雲、謝仕德、江運德、廖時尚、盧俊德、張啟寧、周潮德、林東伯等人。里人憫其死，負屍葬縣城西門外，題其十八義民之墓。清廷飭有司購地於今址，建祠，春秋祭享，以慰忠魂。後重建於道光 13 年（1833）。民國 42 年重修。

16. 永樂形象商圈（彰化縣彰化市永樂街）

彰化市最熱鬧的商圈之一，為彰化人最愛逛的一條街道。經改頭換面後，呈現不一樣的形象，夜晚車水馬龍熙熙攘攘的熱鬧街景，因此變成為彰化市區著名的購物商圈。將街道鋪設連鎖磚並施以彩繪人行道也以花崗石鋪設街道兩旁設立統一招牌及典雅街燈，夜晚時更顯得光采耀眼。促進商機，南北貨應有盡有，為消費著提供依各高品質的購物環境。



圖 7-1-30 永樂形象商圈

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

17. 聖王廟（彰化縣彰化市富貴里中華路 239 巷 19 號之 1）

聖王廟又名威惠宮，其創建年代為雍正 11 年（1732），後遭陳周全事件兵毀，於嘉慶及光緒年間重修。為奉祀開漳聖王陳元光之古廟，是彰化縣城內漳州人之守護廟，過去為漳州人的信仰中心。陳元光，唐時人，自河南光州來閩，開漳有功敕封威惠聖王。



圖 7-1-31 聖王廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

18. 元清觀（彰化縣彰化市民生路 207 號）

元清觀俗稱天公壇緣於昔時謂玉帝為嶽帝之故。是臺灣唯一以觀為名並供奉玉皇大帝的寺廟。乾隆 28 年（1763）由福建省泉州府移名集資創建，故大門懸有「溫陵福地」之匾。光緒年間大修，現存之元清觀代表光緒年間之建築水準。



圖 7-1-32 元清觀

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

19. 紅毛井（彰化縣彰化市中山路二段 542-9 號）

「紅毛井」位於彰化藝術館原中山堂後方，距今約有 300 多年歷史，是臺灣中部碩果僅存的荷蘭古井，當年荷蘭人佔據臺灣，許多傳教士和士兵前來汲水飲用，故當地人稱此井為「紅毛井」或「番仔井」。該井除提供附近居民飲水外，其湧出的泉質甘甜清冽，極適合泡茶，目前周圍搭有涼棚，井旁供奉福德正神，以喻「飲水思源」。



圖 7-1-33 紅毛井
資料來源：趙守彥提供、授權。

20. 彰化女中紅樓（彰化縣彰化市光復路 62 號）

大正 8 年（1919）創建，原為學生宿舍，之後學生人數增加，新舍成立，遂改為音樂教室及社團教室，校史館亦設立於此。今因建築物年代已久，基於安全考量，已騰空不再使用。彰化女中紅樓採紅磚建築，具巴洛克建築風格，拱門、風簷、長廊，深具古典人文氣息，位於今學生宿舍旁側，安寧靜謐。



圖 7-1-34 彰化女中紅樓
資料來源：趙守彥提供、授權。

21. 彰化孔子廟（彰化縣彰化市孔門路 30 號）

彰化孔子廟為臺灣中部文教發展之重要象徵。創建於雍正 4 年（1726），知縣張鎬創建，為舊時彰化縣學所在，中為大成殿、東西二廡，前為甬道、戟門，東為義路，西為禮門，右前為櫺星門，後為崇聖祠，左為明倫堂，堂後為學廡，是故現存之規模已於創建時初具。現貌之格局為道光 10 年（1830）大修之結果。



圖 7-1-35 彰化孔子廟
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

22. 彰化市武德殿（彰化縣彰化市公園路一段 45 號）

彰化武德殿縣定古蹟在昭和 4 年（1929）起造，並於次年（1930）10 月 18 日落成，是日治時代臺中州彰化郡從事柔道及劍道活動的武道場所。彰化武德殿在九二一震災時部份結構受損，後經動工修復，修復工程為保留建築物原貌大多採用古法，例如屋瓦和殿內柔道運動所用的彈簧地板，都依據老照片修復。



圖 7-1-36 彰化武德殿
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

23. 彰化大埔商圈（彰化縣彰化市延平路 478 號）

本商圈以彰化市大埔路為核心，可謂為南北向縱貫彰化基督教醫院和彰化秀傳醫院兩大中部醫學中心的樞紐。商圈範圍北由中興路起，南至岸頭巷口；集合延平、延和、成功、南瑤周邊四個里的店家組成的。是以傳統小吃為主軸的美食商圈，目前可說是彰化市人潮流量最大的商圈。



圖 7-1-37 彰化大埔商圈
資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019 年 05 月 31 日。

24. 慶安宮（彰化縣彰化市永樂街 78 號）

彰化慶安宮縣定古蹟，又稱銀同祖廟，供奉保生大帝，為清代彰化縣城泉籍移民之信仰中心。嘉慶 22 年（1817），由同安縣士民渡臺耆鳩金公建。廟中橫匾書銀同邑廟，即同安縣美稱。按保生大帝名吳夆，俗稱大道公，宋代同安白礁人，據說治疾多奇效，民間崇為醫神。



圖 7-1-38 慶安宮
資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019 年 05 月 31 日。

25. 定光佛廟（彰化縣彰化市光復路 140 號）



圖 7-1-39 定光佛廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

定光佛廟屬縣定古蹟，原名「定光庵」，建於乾隆 26 年（1761），並於道光 28 年（1848），彰化大地震後由信徒張連喜等人重修，改名為「定光佛廟」。定光佛廟並不是外表很惹人注意的一座寺廟，它即沒有雄偉壯觀的門，也沒有深山古廟的肅穆寧靜，它在彰化火車前主要大道鬧區的一隅，自成天地，路人行過廟前，常駐足雙手合十參拜，是彰化市歷史最早與香火鼎盛的寺廟之一。

26. 開化寺（彰化縣彰化市中華路 134 號）

開化寺縣定古蹟，昔名觀音亭，雍正 2 年（1724），由彰化縣首任知縣談經正建。彰化於雍正元年（1723）設縣，雍正 6 年（1728）縣署廳舍方建妥，故之前在諸羅縣今嘉義縣 縣城內辦公，待縣署廳舍落成始歸彰化署事，因之開化寺有「創於城池官舍之前，而為政教文物之所自始，寺廟壇所最先者也。乾隆 18 年（1753），街民再捐貲重建。乾隆年間陳周全抗清，開化寺曾被據為抗清指揮重地，因兵災而損毀。道光 20 年（1840）再重建。咸豐 10 年（1860）再毀於一次祝融，繼逢戴潮春率眾抗清，至同治年間再修建。日治時代，山川門因道路拓寬被拆除，乃於鯤路北側築一門樓，上落款開化寺。此寺正殿供奉觀音佛祖，兩旁祀十八羅漢，後殿祀註生娘娘和珠公珠婆（醫治天花之神），又左廂供奉施主長生祿位。



圖 7-1-40 開化寺

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

27. 彰化縣原住民生活館（彰化縣彰化市中山路三段 266-1 號）

為了照顧原住民族群、提升原住民文化層次、充實原住民生活內涵、興建彰化縣原住民生活館，創造屬於彰化縣的特有文化，並於民國 94 年 9 月 25 日舉行落成開館啟用典禮。館內有會議室提供大型會議研討會之用及文物展示室供民眾參觀。



圖 7-1-41 彰化縣原住民生活館

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

28. 彰化縣立體育場（彰化縣彰化市健興路 1 號）

於民國 74 年（1985）7 月 1 日正式奉准成立，曾於同年 10 月 25 日舉辦臺灣區運動會，成為當時全縣一大盛事。彰化縣立體育場包括可容納 3 萬人的田徑場、8 千人的體育館及 3 千人的游泳池，加上八卦山棒球場和健興網球場等各項運動設施完備，且鄰近市區交通便利，提供了縣民絕佳的運動場所，每逢假日來場運動民眾更是絡繹不絕。



圖 7-1-42 彰化縣立體育場

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

29. 關帝廟（彰化縣彰化市民族路 467 號）

彰化關帝廟縣定古蹟，為雍正 13 年（1735）彰化知縣秦士望所創建，原址在縣治南門內。乾隆 51 年（1786），林爽文率眾抗清，城內寺廟官署多毀於戰火，及至官方平定後，



圖 7-1-43 彰化關帝廟

資料來源：趙守彥提供、授權。

嘉慶 5 年（1800），知縣胡應魁遂與貢生鄭士模、吳東升等人倡議移建至現址。此廟殿宇優美，神像大且雕工精巧，古匾、古碑亦多。其格局構造與臺南、新竹、新莊之武廟略同，足以代表清代臺灣武廟之建築形式，在臺灣的關帝廟中朝東者較少，此亦其特色。正殿供奉關帝，配祀關太子，周將軍及赤兔馬等，後殿供奉文昌帝君，殿內懸有嘉慶年間「威鎮海邦」古匾。它的木結構風格簡樸爽朗，表現力學之美，雕飾亦簡潔頗合乎官建寺廟之體制，從木結構之特徵判斷，當年的工匠可能亦為粵派，有許多斗拱組構省卻斗之作法可為證，近年經整修廟埕恢復原狀，殿宇亦恢復舊貌氣氛肅穆典雅。

30. 不老泉（彰化縣彰化市公園路二段 1 號）



圖 7-1-44 不老泉

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

被列為彰化縣歷史建築的「不老泉」是彰化市第一座儲水池，明治 39 年（1906）即開始籌建，大正 4 年（1915）完工，期間雖經歷數次整修及擴建，惟仍保有其原始風貌。屬西方文藝復興時期劇院風格建築物，日治時代即與彰化市民生用水關係密不可分，不老泉的兩座拱門山牆搭配兩端柱頭雅致脫俗，一座刻著「不老泉」，另一座則刻著「地靈釀出甘漿」，內部門柱上有當年再擴建時刻的「大正三年完工」字樣，當年水公

司是從「不」門中抽水過濾，再送至「地」門慢濾池以砂石過濾成淨水，再供應民生用水。當年不老泉之水係引貓螺溪水，因泉水源頭無名溪水源源不絕，於是時人將之命名為「不老泉」。期間因受損或不敷使用多次整建，惟仍保有其原始風貌。至民國 81 年因水源枯竭，乃將「不老泉」改為清水池僅作為加壓配水用。從園區石碑磁磚翻拍舊照上穿著日治時代服裝的水源看守員，可見證當時水源重地，戒備森嚴。⁸

8. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

二、芬園鄉

（一）自然景觀

1. 碧山岩古道（彰化縣芬園鄉碧山古道）

以碧山寺為起點，塔旁的階梯便為步道入口，碧山寺環境清幽且莊嚴靜謐，也是一處參訪的好地點。雖然此古道曾受水災影響，導致路基流失，不過近年來，縣政府相關的維修措施，已將此處修砌地頗為完善，綠意參天、幽幽古意，更有不同風味。

2. 挑水古道（彰化縣芬園鄉員草路一段 159 號）

為彰化六大挑夫古道之一，介於芬園鄉大竹村與溪頭村之間，清朝時期因道路交通不發達，當地先民為生活飲水問題，發覺此處終年有泉水源源不絕流出，便在泉水湧出的源頭，挖掘兩處取水井，供村民們飲水之用，並將取水必經的山間小路砌成簡易的步道。從芬園鄉員草路一段 159 號旁日式拱門進入，全長約 2 公里，除了濃密的荔枝與龍眼樹林外，並有天梯景觀、涼亭與古井，且附近生態完備，也是賞鳥的好去處。



圖 7-1-45 碧山寺

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-46 挑水古道日本神社拱門

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 挑水古道賞桐花 (彰化縣芬園鄉員草路一段 159 號左側旁入口 -148 線道)

挑水古道介於彰化芬園鄉大竹村與溪頭村之間，屬八卦山脈山麓間羊腸小徑，清朝時期當地先民為生活飲水問題，於八卦山脈山麓間，發覺此一兼具排洪的山澗溝渠，終年有泉水源源不絕流出，於是在泉水湧出的源頭，挖掘兩處深約 10 公尺的取水井，供村民們飲水之用。一直到 139 線大彰路與彰南路的擴建完成，才結合水土防洪溝渠的整建，闢建成兼具登山休閒防洪等功能的挑水古道。⁹



圖 7-1-47 挑水古道賞桐花

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

(二) 人文景觀

1. 芬園寶藏寺 (彰化縣芬園鄉彰南路三段 135 巷 100 號)

寶藏寺為三殿雙護龍的廟宇建築，主祀觀音菩薩，歷史悠久。關於寶藏寺創建年代的說法不一：據傳寶藏寺原是奉祀觀音菩薩的小寺，曾有一位來自嘉義的泉州人帶來了媽祖的神符，顯赫威靈，傳言雍正元年（1723）芬園地區曾瘟疫流行，斯時適逢鹿港天后宮媽祖遶境經過寶藏寺，曾暫住本寺為民治病，故使瘟疫之民困紓解。於雍正 11 年（1733），地方士紳許炎光，倡議重建前殿並且捐地，計費用銀 1,365 元。但依據方志



圖 7-1-48 芬園寶藏寺

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

記載則寶藏寺於乾隆 50 年（1785），由地方村民所公建。寶藏寺原為三開間兩近兩廊雙護龍的廟宇建築，前殿為斷簷升箭口的形式，意義非凡，屋脊脊飾也特別高大，與一般寺廟迥異，三川殿上的龍虎堵以泥塑為材，手藝高超，寺內之大木構建及細木雕鑿紋路及手法，頗具粵派匠師之細緻風味，值得深入研究。芬園的寶藏寺為昔日臺灣中部號稱二寺三巖之一的佛教名勝，所謂二寺指的就是位於芬園的寶藏

寺以及鹿港的龍山寺，而三巖則是花壇鄉的虎山巖、社頭清水巖以及位於南投市八卦山麓的碧山巖。由此可知寶藏寺在臺灣中部寺廟地位之崇高。¹⁰

三、花壇鄉

(一) 自然景觀

1. 花壇虎山巖 (彰化縣花壇鄉虎山街 1 號)

虎山巖乃縣定古蹟，主祀觀音菩薩。據說乾隆 12 年（1747）時，由白沙坑信士倡議建佛寺，崇奉觀音菩薩，信士賴鳳高捐獻山林而得以興建，使虎山巖成為清代彰化三大名寺之一。地形優越，虎山巖其山形恰似臥虎，因而得名。此地的風水據傳為虎穴，前溪若龍，後山如虎，四周茂林修竹，竹影參差、禽聲嚶鳴、風光秀麗，置身其間彷彿神仙境界，故「虎巖聽竹」，早在清朝時期即成為彰化八景之一。廟的格局屬三合院單殿式，建築古樸，正殿貌小而靈瓏、古意盎然，為清代中葉中小型寺廟的代表。寺左修竹參差，聽竹亭掩映其中，頗富詩意。廟前種有二棵已二百年歷史的古榕樹，枝葉茂密。虎山巖不只為山中寧靜之佛寺，亦為民眾尋幽訪古的好去處。寺內奉祀觀音菩薩，每年農曆 2 月 19 日、4 月 7 日、6 月 18 日、9 月 29 日是該寺祭日，各地湧至的香客增添不少熱鬧氣氛。



圖 7-1-49 花壇虎山巖

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

9. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

10. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

2. 虎山岩步道（彰化縣花壇鄉虎山街 39-93 號）

虎山岩寺的後方有條簡易的登山步道，路途不長，空氣清新、綠意深濃，是此步道最佳的寫照。而從寺旁的大嶺巷後山的產業道路，原本並無規劃登山專用步道，而是利用既成之農產道路，規劃修建而成自行車道，也漸漸成為一條極具人氣的登山健行步道。沿途可欣賞優美景色外，途中並有觀景處，可遠眺高架道路的壯觀景致。沿途除秀麗的風光與清新的農村感受，還有著名的土雞城與觀光楊桃園，將是都會忙碌的人群，最好的放鬆地點。¹¹



圖 7-1-50 虎山岩步道
資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019 年 05 月 31 日。

（二）人文景觀

1. 花壇中庄李宅正身（彰化縣花壇鄉內厝街 16 號）

花壇中庄李宅為其先祖三房李上博所興建，是一棟三合院建築。李宅正身部份木架構及彩繪大多維持原有風貌，具有其藝術價值。正廳供奉神明與祖先牌位，是李宅家族祭祀祖先的場所。正廳為三間，正門門扇為六扇門的做法，於祭祖時可將門扇全部開啟，方便進出。正廳採穿斗式棟架，兩旁廂房的八卦形窗戶，有避邪取吉祥之意。正廳門楣



圖 7-1-51 花壇中庄李宅正身
資料來源：趙守彥提供、授權

及八卦窗上方楣樑「八仙」、「渭水聘賢」及「舜耕歷山」等彩繪，由於年代已久，目前已受損嚴重。民國 88 年九二一地震造成李宅建築物受損，門樓及院牆全部倒塌，屋頂上方屋瓦移位破損。民國 90 年再遭受颱風的摧殘，目前僅存正廳較為完整。民國 91 年 4 月 10 日李宅正廳登錄為歷史建築，兩旁護龍則仿原建築形式，以鋼筋混凝土建材重建。¹²

四、和美鎮

（一）人文景觀

1. 道東書院（彰化縣和美鎮和卿路 101 號）

和美道東書院國定古蹟創建於清咸豐 7 年（1857），是臺灣現存古書院中較完整的一座。近年經修復，已抽樑換柱，恢復昔日外觀。書院緊鄰和美國中、國小，中殿供奉朱文公神位及魁星神像，東廡奉祀歷次興修有功人士的長生祿位，西廡配祀福德正神，並有一段首次建造時採用的斑駁原木，庭院寬廣、綠蔭茂密，晨昏常有民眾遊玩休憩。主祀神明：宋徽國文公朱夫子。道東書院：格局方正，



圖 7-1-52 道東書院
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

座北朝南，為兩進之四合院。古匾：正殿有「會聖之精」、「梯航絕學」匾額。入口角度：外牆門在東南角，即巽位，為古代常用的入口角度。門廳：面寬三開間，闢三門。中庭：甚是寬敞，左右各有一列護室。講堂：寬三開間，深為五間，殿宇氣勢恢弘。樑架：樑架彫與彩繪均頗為可觀。講堂左右圓洞門：講堂左右有圓洞門圍成小方院，內通耳房，古時作為山長住宿之所。道東書院成功整建，一直受文化界津津樂道，當時國內古蹟保護意識才剛抬頭，雖是第一件古蹟維修案，帶有實驗性質，施工過程也引起不少爭議，但因成功保持原始結構、面貌，讓當時參與的學者專家都引以為傲，且日後其他古蹟整修多循此工法。書院於光緒 12 年（1886）中殿曾遭回祿之災，翌年重建竣事，後因礙於有限經費而年久失修，大正 9 年（1920），是時曾出身書院文科畢業的區長許長泮，目睹書院建築日漸荒蕪，復出倡議重修，並定款立法，作為後人崇祀的準則。道東書院占地面積達 2500 坪，四周有圍牆將連照壁，及巽位的山門，入內有泮地，廟體坐北朝南為二進之四合院。門廳面寬三開間，闢三門，前埕右側立一座惜字亭，亭高二層，體態秀逸可掬中庭亦寬敞，左右各加一護室，正殿講堂亦為三開間，深有五間，殿宇氣勢恢宏，內祀宋徽國文公朱子神位，講堂左右有日月圓門，內為古時山長住宿場所。書院格局完整，建築尺度親切，氣氛寧靜，充分顯現古代優美的學習空間，而西廡前之惜字亭常見於書院，說明著傳統社會對文字尊敬之態度。道東書院在建築裝修部份有傑出的

11. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。
12. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

表現，像屋頂上的泥塑剪黏作，鰲魚造形古趣橫生而殿內棟架彩繪，則聘自鹿港名師柯煥章完成，其圖案設計或詩書畫作品，是一貫溫文儒雅的風格呈現另外匾額題字，亦出自鹿港名家王席聘手筆，足見古院藝術氣息的濃郁。¹³

五、線西鄉

(一) 自然景觀

1. 彰化肉粽角風車 (彰化縣線西鄉安西路)

彰濱工業區肉粽角海岸，不但擁有漂亮的沙灘，而且是北返候鳥的重要棲息地，賞鳥的好景點。肉粽角十年前便是大杓鷗在臺灣的棲息地，數量達三千多隻，最近更聚集大批北返候鳥，生態學者蔡嘉揚博士在肉粽角附近觀察到珍奇的高蹺行鳥、鷗科、東方環頸行鳥、古行鳥、濱鷗、紅冠水雉二千多種候鳥，數量超過一萬五千隻棲息覓食的壯觀畫面。肉粽角海岸，除了賞鳥外，還可在沙灘撿拾貝殼或挖尋潮蟹，而且海岸景色迷人，看海、賞海好所在。¹⁴



圖 7-1-53 彰化肉粽角風車

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

13. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015年12月20-30日。

14. 資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015年12月20-30日。

(二) 人文景觀

1. 蛤蜊兵營

「蛤蜊兵營」是以前駐紮於線西海防部隊所留下的建築物，共有 11 棟均有五十年的歷史遺址，由於造型特殊，是以蛤蜊殼所建之「毋忘在莒」精神堡壘，和充滿戰地色彩的進口處碉堡，將此規劃為藝術村與海邊生態遊憩區，除了特殊的房舍可供藝術家進駐外，附近的溝渠內還看得到魚蝦蟹，完全沒有污染，適合生態遊憩區。¹⁵



圖 7-1-54 毋忘在莒—蛤蜊兵營地標

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

六、伸港鄉

(一) 自然景觀

1. 伸港海灘牛車樂 (彰化縣伸港鄉田尾排水出海口)

彰化縣伸港鄉田尾排水出海口，灘地遼闊平坦，蘊藏豐富螃蟹、貝類資源。退潮時灘地招潮蟹密集，靜觀蟹群活動，趣味橫生，還可以挖貝、戲水，最適合親子同樂，但記得注意潮汐變化，如遇漲潮，車輛停在岸上，涉水吹風賞景，感覺也不錯。伸港鄉蚵寮村原名「蚵仔寮」，因盛行養蚵得名，從蚵寮村沿田尾排水堤岸道路



圖 7-1-55 伸港海灘

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

15. 資料來源：「線西鄉公所」建置，「線西鄉公所網站」，網站：<https://town.chcg.gov.tw/xianxi/>，增補、修訂，搜尋日期：2018年3月20-31日。

往西走，穿越西濱快速公路高架橋下，即見寬闊海灘，這處海域也是蚵架最密集的地方，退潮時蚵農乘坐各種車輛下海採蚵，相當熱鬧。長度近一公里的灘道堅硬平順，穿梭其間的車輛以拼裝三輪車最多，貨車、轎車、機車也不少，還有載著老農的牛車。¹⁶

(二) 人文景觀

1. 張玉姑廟 (彰化縣伸港鄉溪底村)

伸慶宮，當地人稱之為張玉姑廟，佔地廣大，靠大肚溪河口，廟附近的保安林和泥灘地，曾是大肚溪口重要的鷺鷥和雁鴨科鳥類的築巢棲息處，設有賞鳥區及賞鳥平臺，環境幽靜，是賞鳥及看大肚溪夕照的好地方。¹⁷



圖 7-1-56 張玉姑廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-57 福鹿河濱公園

資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019年05月31日。

七、鹿港鎮

(一) 自然景觀

1. 福鹿河濱公園 (彰化縣鹿港鎮龍舟路)

「福鹿河濱公園」坐落於鹿港，是一個重要的大型活動場地，有許多活動會在此舉辦，例如每年的龍舟競賽、普渡大會等。

16. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015年12月20-30日。

17. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015年12月20-30日。

(二) 人文景觀

1. 鹿港天后宮 (彰化縣鹿港鎮中山路 430 號)



圖 7-1-58 鹿港天后宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

鹿港天后宮創建於明末清初，遷建年代為雍正3年(1725)。係臺灣唯一奉祀湄洲祖廟開基聖母神像的廟宇，由鹿港天后宮分靈分香出祖的大廟宇有北港朝天宮、麥寮拱範宮、朴子配天宮、彰化天后宮等等遍及國內外共達貳仟餘座，信徒遍佈於臺灣各角落，終年香客絡繹不絕，每逢農曆一月至三月間的進香旺季，更是人潮洶湧，水洩不通。鹿港天后宮湄洲媽祖不但神靈顯赫，香火鼎盛，更因廟宇年代久遠規模宏偉，而聞名遐邇。尤其建築結構富麗堂皇，古色古香，雕樑畫棟獨具匠心，彩繪及木石雕刻，皆精緻絕倫巧奪天工，故有藝術殿堂之稱。

2. 半邊井 (彰化縣鹿港鎮瑤林街 12 號)

在鹿港有許多半邊井，其井兩家共用，小小一口半邊井，在無形中達成了敦親睦鄰的功能。半邊井其實是完整的一口井，只是被一道牆隔成兩半。在牆內的一半，是提供給自己人使用的。至於露在牆外面的那一半，則是供給沒有能力鑿井的人自由汲水取用。見古蹟，思情意。由此小小地方，可想見昔日純樸的民風與濃厚的人情味，不禁令人望風懷古，心嚮往之。半邊井目前雖已封掉，然其後世之人到此一遊，亦可追想前人之善情雅意。

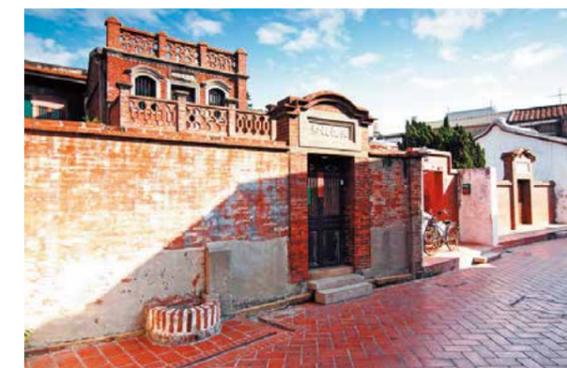


圖 7-1-59 半邊井

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 鹿港十宜樓（彰化縣鹿港鎮中山路 147 號）

騷人墨客最愛，十宜樓，為昔日騷人墨客吟風弄月之所。早年鹿港文風鼎盛，許多風雅的文人墨客往往相邀清夜吟詠，或品茗對月。十宜樓的主人就是一位十分好客之雅仕，在相連的兩樓間建一跑馬廊，以讓客人於高處倚欄望月。十宜樓的跑馬廊和金盛巷交叉成十字，且此地「宜琴、宜棋、宜詩、宜酒、宜畫、宜花、宜月、宜博、宜煙、宜茶」十宜，故名十宜樓。



圖 7-1-60 鹿港十宜樓

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

4. 鹿港金門館（彰化縣鹿港鎮金門街 54 號）



圖 7-1-61 鹿港金門館

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

航海護殿，金門館縣定古蹟主祀蘇府永盛王爺，為木造廟宇建築，古色古香、引人懷悠。金門館原為金門會館，因供奉金門「浯德宮」蘇府王爺，故又稱浯江館。建於清乾隆 52 年（1787），初時廟宇狹隘不敷使用，乃於嘉慶 10 年（1805）擴建，規模始宏，後又陸續修建過數次，直至民國 88 年再度整修，即成現今之廟貌。蘇永盛是唐陳淵的參謀，輔佐陳氏，開發海上孤島，使浯州一帶成為海上桃源，浯人感念其德，建廟以垂永念，署名「浯德宮」。乾隆 51 年（1786），因軍事而恭請蘇府王爺神像護軍渡海，登陸鹿港，為感王爺神靈庇佑，於翌年建廟以祀。

5. 甕牆（彰化縣鹿港鎮中山路 108-1 號）

現存最完整的甕牆為巨商顏東義第宅圍牆一部分，左右兩面共有 120 個。昔日各家生子會埋上幾罈紹興酒，待男娶媳時飲之稱狀元紅，女子歸時飲之稱女兒紅，酒飲畢便將酒甕留下，砌成牆或窗，展現物盡其用的建築創意。



圖 7-1-62 甕牆

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-63 摸乳巷

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

6. 摸乳巷（彰化縣鹿港鎮菜園路 38 號）

鹿港著名窄道，原為前後街之通道，因其狹窄，僅容一人穿越，二人則必擦身才可通過，因此有摸乳巷之稱。趣味的街名，引人一探究竟。其實，摸乳巷就是長條店屋間的一道防火巷。當地的居民為了阻擋強勁海風之吹襲，把房屋的間距盡量縮小，最窄處還不到 70 公分。如果男女正巧面對面走來，擦身而過時，將會是多麼尷尬的情景。於是便出現許多名稱，如「護胸巷」、「君子巷」，但都不及粗俚的「摸乳巷」來的出名。另有一說：夢麟巷。古時人們渴望生子，日有所思、夜有所夢，因此巷道狹長，猶如人們作夢一般，故稱其為「夢麟巷」，但因與摸乳巷臺語諧音相似，久而久之，便流傳為「摸乳巷」。

7. 興安宮（彰化縣鹿港鎮中山路 89 號後段）

興安宮俗稱「興化媽祖宮」，是鹿港最早的媽祖廟之一。康熙 23 年（1684）由福建省興化府人移民臺灣時，攜帶媽祖香火來臺，於鹿港草仔市一帶興建廟宇，廟名「興安宮」，取其「興化平安」、「興化安寧」之意。興安宮為鹿港的人群廟之一，「人群廟」係指大陸原鄉某一人群移民臺灣時，所共同興建的廟宇，同時兼具「同鄉會館」的功能。興安宮早期是興化人的祭祀廟宇，因此祭拜人潮有限，因而



圖 7-1-64 興安宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

廟宇未被改建，得以保存原有的格局。道光 28 年（1848）11 月 8 日彰化發生地震，興安宮受到震損。咸豐 2 年（1852）由興化籍人士徐錫麟、周文銓、蘇代生、蕭日新等九位董事再倡議重修，此次的重修奠定今日之廟貌格局。興安宮曾於光緒 12 年（1886）局部重修，民國 72 年經指定為第三級古蹟，民國 82 年由政府撥款修復，至民國 85 年完工，並舉行安座大典。三百多年歷史的興安宮，廟貌與格局仍保存古風貌。興安宮為單開間二進一院的建築格局，分為前埕、三川殿、拜亭及正殿。廟宇為街屋式的建築，廟門面向興化巷，後臨中山路。廟內木柱採以附壁柱的工法，門楣上方之木構建築，為舊廟宇的雕刻及棟架。

8. 鹿港丁家大宅（彰化縣鹿港鎮中山路 130 號）

鹿港丁家大宅創建於道光年間，後隨丁壽泉中進士後，增加修葺，既顯尊貴、更見宏偉風貌。佔地約 300 餘坪，進身長達 75 公尺，早期格局特色為「三坎五落兩過水」

之大宅。街屋建築一間店面稱為「一坎」，一進為「一落」，兩落間的廊道為「過水」之大宅。丁進士宅前為三間店面，內部則是標準的四合院，長條型街屋罕見的特例，縱深三進式的大宅，依次為店面、一深井、一照廳、一中井、一大廳等，十分寬敞氣派，其建築架構及雕造彩繪引人細細品味，又丁家英才濟濟參加科舉考中不計其數，仁風孝行及教育世家等風範足堪後人見賢思齊。



圖 7-1-65 鹿港丁家大宅

資料來源：擷取 Google Earth 街景服務系統影像得。



圖 7-1-66 鹿港公會堂

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

9. 鹿港公會堂（彰化縣鹿港鎮埔頭街 74 號）

鹿港公會堂原為萬春宮蘇府王爺廟，日治昭和 3 年（西元 1928 年）改建為公會堂，光復後改稱「中山堂」，曾經做為老人會館。公會堂屋頂棟架為木架構搭配鋼桁架，上鋪水泥瓦，

山牆的部分則為編竹夾泥牆之作法。左邊牆面有一木碑「鹿港公會堂記」，由當時「櫟社」社長傅錫祺撰稿，鹿港仕紳莊太岳敬書，內文敘述興建始末及當時地方仕紳的捐款碑文，是重要文獻。現由鹿港鎮公所負責管理。

10. 鹿港隘門（彰化縣鹿港鎮後車巷）

隘門縣定古蹟。昔日鹿港的每個街道巷口都設有隘門，而今僅存一處，位於中山路後一條名叫後車巷的小巷中，此座僅存的隘門建於道光 10 年（1833），高約 10 尺，寬約 8 尺，上題有「門迎後車」四字，至今歷盡滄桑，曾於民國 68 年傾塌，現已修復。隘門在往日負有防守的重責大任，因臺人宗族聚落間常有衝突械鬥情事發生，人們得靠自己及鄰里間互助合作的力量，隘門成為民眾賴以自保的利器，因為聚落間界線的關口，具有防禦及境界的雙重功用，故有「惡不過隘門」之說。

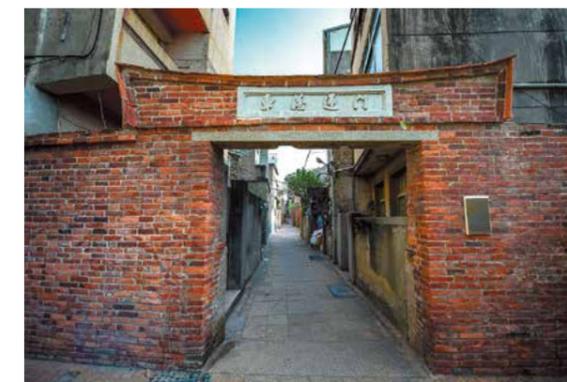


圖 7-1-67 鹿港隘門

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

11. 意和行（彰化縣鹿港鎮瑤林街 17 號）

位於鹿港瑤林街的「鹿港意和行」街屋，具有狹窄的面寬及特長的屋身，中間有樓井及天井採光，為清代鹿港標準的街屋商舖形式，期間雖有翻修，經屋主細心保存，仍保有主要的格局及特色。難得的是，「鹿港意和行」至今仍完整保留第一進至最後一進的格局，後院門外即為昔日卸貨港埠，可令人聯想古時鹿港貿易繁盛榮景。



圖 7-1-68 鹿港意和行

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

12. 鹿港第一市場（彰化縣鹿港鎮民族路）

第一市場是聚集傳統小吃的本營，包托美食有蚵仔煎、鴨肉羹、水晶餃、麵線糊、蝦丸、芋丸、肉丸、生炒五、龍山肉羹、豬血麵線等等。只要一佰元便能吃上三種以上的小吃。



圖 7-1-69 鹿港第一市場

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

13. 鹿港南靖宮（彰化縣鹿港鎮埔頭街 74 號）



圖 7-1-70 南靖宮

資料來源：趙守彥提供、授權。

南靖宮為福建漳州府南靖商民捐建，坐落於王爺宮右鄰，主祀關聖帝君，乃南靖商人奉請祖廟關聖帝君神尊來臺，於鹿港港墘邊初創廟宇（即現今廟址，當時廟前為船筏碇泊之所），原專屬於漳州來臺移民恭奉的信仰中心。迨漳州人士往中國發展後，現已成為不分族群，全民共同的關帝廟。南靖宮主祀關聖帝君（本宮敬稱伏魔大帝）。配祀關平太子、周倉將軍為左右大護法。又奉祀文魁星君、謝府元帥、馬爺公、日行千里的赤兔駒與 81 斤的神器青龍偃月刀暨眾軍將官等。

14. 中央廣播電臺鹿港分臺（彰化縣鹿港鎮光復路 4 號）

「中央廣播電臺」於民國 38 年隨中國國民黨來臺，更名為「中國廣播公司」，民國 69 年中央廣播電臺改隸國防部，至民國 87 年元旦，中央廣播電臺脫離國防部，和中國廣播公司海外部合併，更名為「財團法人中央廣播電臺」。其中鹿港分臺包括電臺、中流新莊與兩處天線電塔區，規模為九個分臺之最。鹿港分臺內設有臨時播音間，以備臺北總臺遭受攻擊後接手相關節目製作。過去鼎盛時期，為全天 24 小時對中國播送電波，工作人員達五十餘位，主要負責各項設備維護管理，以確保運作



圖 7-1-71 中央廣播電臺鹿港分臺

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

正常。近年來由於經費縮減，改採分時段播送方式，人員也大幅精簡，相對地，對於若干附屬設施與空間的照顧，則顯得力有未逮。中央廣播電臺鹿港分臺發射機功率是亞洲第一，國內首座室內型變電所及特殊的自立式四塔定向天線及護城河與哨所，別具特色。鹿港鎮的中央廣播電臺位於該鎮西側，屬都市計畫區外圍，基地包括電臺、中流新莊，以及二個發射臺，面積約 7.3 公頃，其建物尚屬完善，開放空間完整並有為數不少的大型植栽，另基地周邊圍繞河道，成為相當具有特色的景觀元素。



圖 7-1-72 鹿港三山國王廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

15. 鹿港三山國王廟（彰化縣鹿港鎮中山路 276 號）

三山國王廟為潮州客家人士興建的廟宇，供奉廣東揭陽縣中山、明山及獨山三座山的神明。近年增建成為「三進二院」的建築，廟方現保存有「海東霖田」匾及「國王古廟」兩塊古匾。

16. 鹿港民俗文物館（彰化縣鹿港鎮中山路 152 號）



圖 7-1-73 鹿港民俗文物館

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

鹿港民俗文物館原為辜顯榮家族祖宅。辜氏家族為保存鹿港傳統文化，於民國 62 年捐出祖居土地、建築物、家具、器皿及收藏品，同時成立財團法人機構長期經營管理，為一具有地方特色的文物陳列館。本館共分兩棟建築，包括一棟具有二百年歷史的傳統閩南式建築「古風樓」，以及一棟近百年的文藝復興時代後期巴洛克式建築「洋樓」。館內收藏品共計六千餘件，以前清中葉至日治時代的民俗器物為主，舉凡食、衣、住、行、育樂、宗教禮俗，及節日慶典等民俗文物皆有展示，不僅充分展現閩南式建築古風樓—古風樓為十八世紀磚砌木造古厝，傳統型的閩南建築風貌，古趣盎然，流露庭院深深的氣韻，也是品味傳統閩南深宅大院的好所在。

17. 新祖宮（彰化縣鹿港鎮埔頭街 96 號）

新祖宮係由乾隆帝頒官帑敕建之廟宇，清乾隆 52 年（1787 年）10 月，福康安率軍十餘萬，齊登鹿港，平定林爽文之舉事，雖曰將士用命，亦賴神助，遂撥帑倡建，於是年 12 月砌基豎樑，越年 6 月竣工，奉天上聖母神像入祀，俗稱「新宮」。廟貌較遜於舊祖宮，曾先後在嘉慶及道光年間兩度重修，日治時期又遭砲火摧毀，垣牆破損，樑柱傾斜，牆壁斑駁脫落，各地信眾於戰後釀資重修，面貌一新；民國 59 年重建拜亭、前殿廣場、及右側堂廡，惟古樸之石材及福杉已被變賣，改用磚塊、水泥鋪設，已失雅緻美觀；近年又改建牌樓，整修成今貌。



圖 7-1-74 鹿港新祖宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

18. 北頭土地祠（彰化縣鹿港鎮中山路 460 號）



圖 7-1-75 北頭土地祠

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

這座土地公廟是鹿港最古老的，早在雍正 3 年（1725）之前就已興建。昔日的鹿港，在街鎮的東、西、南、北、中五個方位各建了一座土地公廟鎮守。目前只有北方土地公擁有獨立空間的廟宇，其餘大都被遷入其他廟宇中。福德祠雖小，但廟中保存著許多年代久遠的文物，其中以一只乾隆 25 年（1758）信徒李元隆還願的青龍白瓷花瓶最具價值。另外，咸豐 8 年（1858）雕製的正門隔扇，道光 2 年（1842）的木對聯「福緣善慶皆由德，正直聰明是乃神」，和光緒 10 年（1884）重修時所立的「舍宏光大」匾，都是彌足珍貴的文物。

19. 友鹿軒（彰化縣鹿港鎮瑤林街 18 號）

位於鹿港瑤林街的「鹿港友鹿軒」街屋，具有狹窄的面寬及特長的屋身，為清代鹿港標準的街屋商舖形式，友鹿軒現貌為一進正堂樓井、神明廳及後室，仍保有舊有街屋

格局，為鹿港古蹟保存區內長條街屋類型之一。第一進於民國 80 年左右經整修，局部仿「意和行」新作。一樓店面及一進正堂部分，為傳統古物及紀念品販售展示空間。



圖 7-1-76 鹿港友鹿軒

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

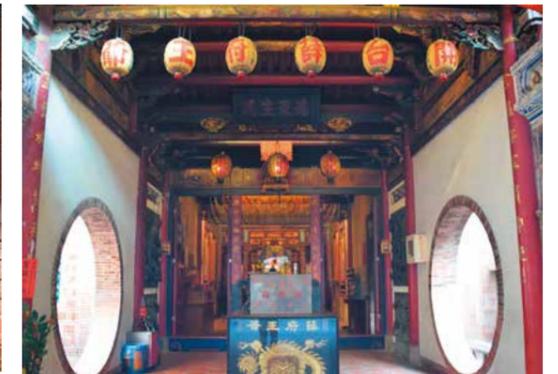


圖 7-1-77 鹿港永安宮

資料來源：李漢鵬拍攝，日期：2019 年 06 月 05 日。

20. 永安宮（彰化縣鹿港鎮民生路 35 號）

在本廟現址，有間茅茨內供奉著三尊紙糊的王爺神像，和數隻土製虎爺將軍。鹿港永安宮是一座和鹿港發展史息息相關的古廟，在歷史開發上，該廟主祀的薛府王爺，是設立鹿港水師汛後，由水師官邱自祖籍地奉請立壇庇祐，可謂歷史悠久；旁祀的曾大老爺，則是真有其人，且軍功事蹟明列縣志的人物，曾大老即為乾隆 60 年（1795）陳周全事變殉職的水師游擊曾紹龍，事後獲欽卹賜祭世襲，謚四品並入祀昌忠祠，現廟中所祀神今造形即是四品官服像。另傳曾大老雖是武舉出身，卻擅經詩文墨，私辦學堂教化鄉民且力薦學子科考功名，肇啟鹿港文風頗得民心，因此入祀後的曾大老，也成等同文昌君一般，為信眾子弟科考祈願膜拜的對象。

21. 原海埔厝警察官吏派出所（彰化縣鹿港鎮鹿草路二段 909 號）

派出所為鋼筋混凝土造，屋頂為西洋式木屋架，目前做為宿舍及儲藏室使用，派出所旁邊設有瞭望臺，屬稀少性建築，在其他地方不容易看到的由瞭望臺的設立，可以見證鹿港彰濱地區海岸線之變化，



圖 7-1-78 原海埔厝警察官吏派出所

資料來源：趙守彥提供、授權

瞭望臺的外牆採用洗石子工法砌成，是日治時代由西洋引進的建築技術，能抗風吹、日曬，而庭園之防空洞由太平洋戰爭保存到現代，同樣的具有高度歷史意義。

22. 忠義廟（彰化縣鹿港鎮郭厝巷）

由中國泉州分香至臺的鹿港北頭的忠義廟是於乾隆 55 年（1790）時始奉，早期以輪流於民家供奉的爐主制度，後在道光 3 年（1823）建廟供奉。忠義廟的外觀富麗堂皇，兩側牆壁以大理石鑄有鹿港當地各大書畫名家以及文學詩人的詩句，並且擁有工藝精細的木作神龕與「義勇精忠」的匾額，廟宇整體運用許多鮮豔的色彩裝飾，相當華麗。



圖 7-1-79 鹿港忠義廟
資料來源：李漢鵬拍攝，日期：2019 年 06 月 05 日。

23. 鹿港古井（彰化縣鹿港鎮瑤林街）

古井是位於老街附近的一處特別的景點，沿著小巷子走，會看到這個古井，雖然剛看到古井時，覺得跟一般的井差不多，感覺舊舊的，但是井旁的牆壁上，有畫上很漂亮的仕女畫，感覺就像走入時光隧道。



圖 7-1-80 鹿港古井
資料來源：李漢鵬拍攝，日期：2019 年 06 月 05 日。

24. 集英宮（彰化縣鹿港鎮泉州街 14 號）

泉州街集英宮建廟距今 250 餘年，廟內存放有百年藝閣七番弄亦有人稱為竹閣番，每逢鹿港鎮的大型迎神賽會，集英宮即會推出七番弄藝閣和鹿港鎮其他的藝閣陣一別苗頭，七番弄相傳源自漢朝王昭君出嫁到匈奴番邦，因久離家鄉，思鄉心切，經常悶悶不樂，單于見她心情經常不佳，便派人至中原邀請王昭君的一些親朋好友到匈，

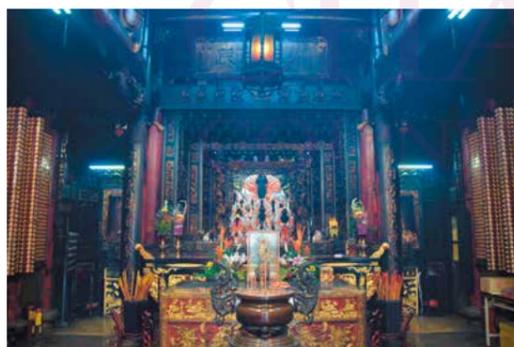


圖 7-1-81 集英宮
資料來源：李漢鵬拍攝，日期：2019 年 06 月 05 日。

並安排樂師，身穿番服，頭戴番帽，腰佩彎刀，騎在馬背上表演樂器歌舞等，以討王昭君的歡心，當王昭君的親友回到中原後，談起在匈奴表演的情形，一時成為當地風尚，並成為當地迎神賽會的一種思鄉活動，原有的樂器也逐漸轉變為現存的七種樂器，即鑼，餅鼓，響盞，鈴鼓，四塊，拍板，嗶仔，由七名樂師以七種樂器表演將軍令詞曲。

25. 鹿港日茂行（彰化縣鹿港鎮泉州二街 65 號）

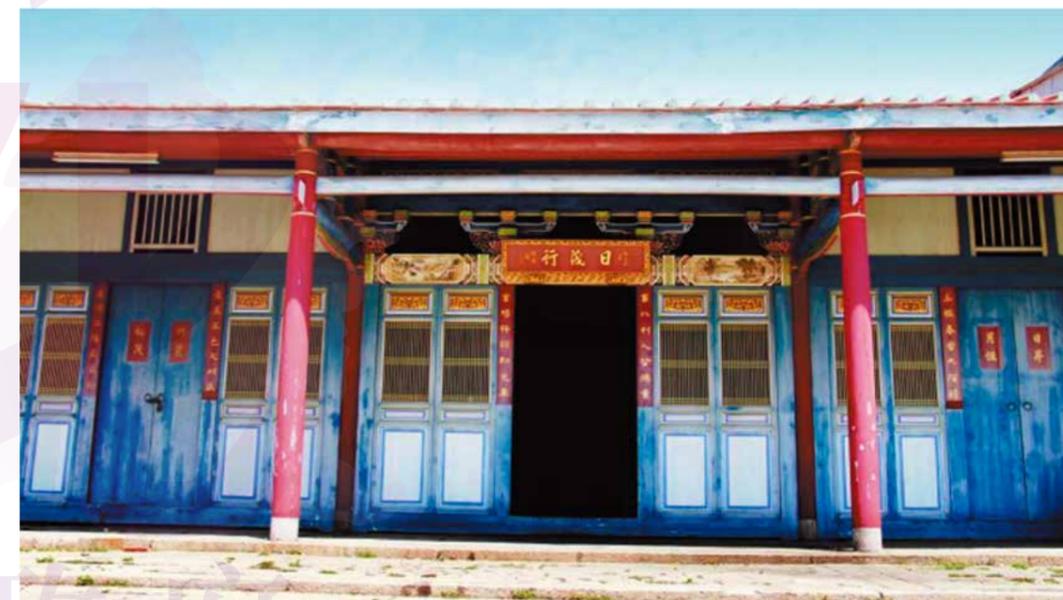


圖 7-1-82 鹿港日茂行
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

清嘉慶年間，鹿港已有八個行郊，「郊」即今日的商業公會。鹿港日茂行又稱「日廟」，為泉郊中最大的商行，自乾隆年間至道光 20 年（1840）為鹿港的首富。日茂行林家為八郊之首，樂善好施，乾隆 42 年（1777）捐資成立鹿港慈善組織「敬義園」，以拾字紙、置義塚、收遺骸、修橋樑等工作，造福鄉里，是當時最具規模的慈善組織。另外，日茂行曾參與乾隆 51 年（1786）鹿港龍山寺遷建、乾隆 52 年（1787）天后宮（今新祖宮）新建等地方事務。日茂行對鹿港的貢獻與事蹟，至今仍在鹿港留傳歌頌。日茂行為三進二院的建築格局，目前僅存門廳與正廳。日茂行前埕地面鋪滿泉州石板，廣場前有數顆礮石，做為昔時酬神時演戲的戲臺石。民國 56 年日茂行重修，由鹿港匠師施金義承做正廳彩繪，並由和美陳穎派施作彩繪，書法家歐陽錦華現場揮毫，留下珍貴的墨跡。民國 89 年日茂行經指定為縣定古蹟，民國 92 年進行古蹟修復，民國 94 年 12 月完成。

26. 鹿港奉天宮（彰化縣鹿港鎮中山路 460 號）



圖 7-1-83 鹿港奉天宮

資料來源：李漢鵬拍攝，日期：2019 年 06 月 05 日。

傳說祀神緣起於清康熙 23 年（1684），鹿港東石漁民鄭和尚於海邊拾獲神木一塊，因夜間發毫光，光芒四射，靈氣璀璨，鄰近相告爭觀稱奇，突然間神靈附身鄭和尚：「其原為天帝駕前主理判事，今奉玉旨與二位賢弟擇地鹿仔港開基保國佑民」更由簽詩得知尊姓為「蘇」，當時便以神柴遵照王爺的指示而雕刻為大王、二王、三王的神像，大王爺的造型英偉為文官裝束，腳踏金獅；二王爺造型則高大威武，屬武裝裝束；至於三王爺則兼具文武裝束，腳著繡花紅鞋，身材與大王爺相似，並由值年爐主分別供奉著，從此神靈顯赫，漁民祈禱者，吳不滿載而歸。民國 57 年正式建廟定廟名。本宮蘇大王自開基以來長期在地方上以輪爐主制的方式供奉，每年由值年爐主新建一清潔之屋，供作王爺壇，翌年此屋歸該爐主所有，所以長久以來使得原本偏僻荒蕪的北頭地區，加上海岸線的日益後退，產生許多新生地，並逐漸形成人口稠密的區域。直到民國 50 年左右，因地方人口越來越多，容做王爺新建行臺的空地已越來越難取得，所以徵得王爺的同意才於民國 51 年起籌募建廟，並於民國 57 年完成，且正式定廟名為「奉天宮」。及至此時蘇府大王爺才由「爐主輪奉」的方式，進入有固定廟址奉祀的時代。乾隆年間地方常發生瘟疫，地方長官束手無策，當時巡檢沈佳瑞久仰蘇王爺之靈驗，親臨王爺壇參拜拈香祈禱，請王爺庇祐萬民，地方隨即平靜，乾隆 43 年（1778）巡檢王坦再度蒞壇祈求平安，靈驗異常，至此每逢 4 月 12 日王爺神誕均由地方長官主祭，各地香客湧到，絡繹不絕，大街小巷人潮擁擠。王爺威靈，隨即傳遍全臺及大陸沿海一帶，往來商賈相競朝拜，求者無不靈驗，泉州、石獅、晉江、蚶江等閩海一帶都有蘇府大王爺分香分靈，每隔幾年依王爺指示回鹿港謁祖。民國 76 年晉江衙口橋頭村蘇府大王再次降輦指示，要求信眾設法排除萬難，展轉香港於 4 月 21 日到達祖廟奉天宮。民國 98 年 5 月 22 日更有石獅蚶江五府王爺所供奉「蘇大巡」，團長林清闊率領 5 百餘位鄉親，來本廟「謁祖進香」，本廟給予熱情接待。民國 99 年 6 月 1 日再度由林團長率領 3 百餘人，自行製作「冊封代天巡狩蘇王府前往臺灣謁祖進香」大旗。由此所述，臺灣許多廟宇神明。幾乎都從大陸分香而來。但是奉天宮的蘇王府爺，卻是在鹿港開基的，這種由臺灣分香到大陸內地的神明，相當罕見。

27. 慈靈宮（彰化縣鹿港鎮廖厝巷 8 號）

以拜北管祖師爺西秦王爺為主神。其設廟的原因是百餘年前有個自唐山來的人住在里中，教人唱北管，自秦一尊西秦王爺，一日這位唐山人忽然不見，村人乃然蓋竹片屋以拜神幾經重建，而於民國 78 年改建，即今廟貌。



圖 7-1-84 鹿港慈靈宮

資料來源：李漢鵬拍攝，日期：2019 年 06 月 05 日。

28. 官林宮（彰化縣鹿港鎮力行街 18 號）

官林宮主祀朱府王爺，源自泉州府晉江縣南門外十九都陳蒼西山下田仔上鄉人氏李天由惠安官林請來，久而靈異，因輪流供奉於爐主家。民國 70 年由施耀恩首倡建廟，翌年完工入火安座。此廟為尾厝於地藏王口一帶的角頭廟。其以官林為首的對聯有「官署清開正簡刑清民有福，林亭樸素居人行義道無疆」（右）「官居極品陰陽禍福同歸掌握，林蔭群黎工賈是農並獲靈庥」。



圖 7-1-85 鹿港官林宮

資料來源：李漢鵬拍攝，日期：2019 年 06 月 05 日。

29. 九曲巷（彰化縣鹿港鎮九曲巷）

彎曲多折為鹿港巷道之特色，尤以金盛巷（九曲巷）為最大部分的鹿港老街中的巷道多可稱為「九曲巷」，此原是鹿港巷道的一大特色。而其中以「金盛巷」在「九曲」方面的特色表現最明顯，同時也保存的最為完整。



圖 7-1-86 九曲巷

資料來源：李進億拍攝，日期：2019 年 08 月 19 日。

30. 楊橋公園 / 護安宮（彰化縣鹿港鎮復興南路 73 號）

楊橋原為橫跨舊鹿港溪的一座木橋，後幾番重建為今日樣貌。楊橋又名楊公橋，是鹿港與南臺灣之交通要道，當於橋上駐足時，清澈溪水倒映著明月，讓「楊橋踏月」美名不脛而走，成為鹿港八景之一。

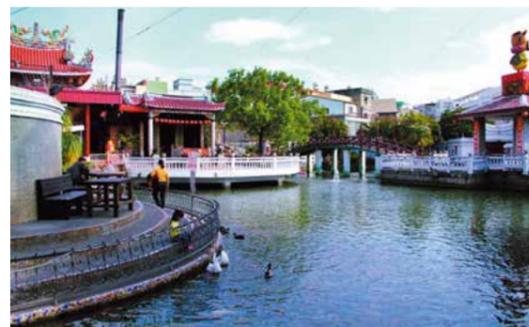


圖 7-1-87 楊橋公園 / 護安宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-88 鹿港城隍廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

31. 鹿港城隍廟（彰化縣鹿港鎮中山路 366 號）

鹿港城隍廟沿用泉州永明神廟「鰲亭宮」，經過幾番拆建整修，成為今日樣貌。正殿主祀城隍，城隍受封為「忠佑侯」，廟內的聯句皆有「賞善罰惡」與警示世人行善的意涵。

32. 鹿港文武廟（彰化縣鹿港鎮青雲路 2 號）

武廟、文昌祠、文開書院三座建築物一字排開相鄰，道光 4 年（1824）鹿港海防同知鄧傳安倡議興建書院，泉廈八郊商紳捐資響應，至道光 7 年（1827）完成書院的建築。名為「文開書院」，係為紀念明末儒者沈光文，沈光文，字「文開」。民國 64 年 12 月 9 日書院遭到回祿之災，正殿及後殿受損，並波及文昌祠，使書院一度荒廢。民國 74 年經指定為第三級古蹟，由漢光建築師事務所主持修復，恢復



圖 7-1-89 鹿港文武廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

文開書院的建築風貌。民國 88 年九二一地震，文開書院再度受損，歷經數年的重修，於民國 94 年完成修復。鹿港文祠即為文昌祠，與文開書院相鄰。清嘉慶 16 年（1811）鹿港海防同知薛志亮捐出俸祿倡建文祠、武廟，由士紳陳士陶負責文昌祠的興建，蘇雲從負責武廟的興建。文昌祠主祀文昌帝君，武廟主祀關聖帝君。鹿港的文人曾於文昌祠內成立「拔社」，是鹿港早期的義學與詩社，文昌祠亦成。戰後，文祠、武廟成為駐軍軍營，民國 64 年文祠遭回祿之災，建築物受損，民國 74 年由政府依原貌重修。民國 88 年九二一地震，文開書院與文祠武廟再度受損，民國 91 年再度重修，至民國 94 年完成修復。文昌祠為二進一院的建築，前方有一座水池，稱為泮池。昔時，古人應試及第，需至文昌祠祭祀，循古禮於泮池邊摘取芹葉，插於帽緣，故考取秀才功名者，又稱「入泮」。三川殿內有二塊碑文，分別是嘉慶 24 年（1819）「重修文武兩祠碑記」及光緒 8 年（1869）「重修文祠碑記」碑文，是文昌祠、武廟的重要文獻。文祠與武廟之間，有一口井水，稱為「虎井」，其水質甘美，故有「蓬萊第一泉」之稱。武廟曾於清嘉慶 24 年（1819）、咸豐 4 年（1854）、光緒 7 年（1881）曾重修，目前正殿內有嘉慶 16 年（1811）「藻耀海天」與咸豐 4 年（1854）的「峻極于天」匾，是武廟的重要文物。武廟的三川殿並無門神彩繪，符合官祀廟宇的風格。武廟正殿前有一口古鐘，係昭和 5 年（1930）由鹿港士紳黃禮永、許梅舫等士紳所敬獻，是武廟的重要文物。

33. 鹿港地藏王廟（彰化縣鹿港鎮力行街 2 號）

鹿港以北有天后宮，南據地藏王廟，代表鹿港南北一司天、一司地的聚落族群信仰觀。地藏王之信仰在鹿港深受重視，中元普渡時本廟香火鼎盛，祭典非常隆重，平日緊閉的大門，此時敞開放庵，並施「盂蘭盆會」，直至入夜收庵。地藏王廟採座東朝西方位，三間起二進式規模。創建於永曆 17 年（1663），康熙 22 年（1683）改建為磚廟。距今已 343 年，廟中主祀地藏王菩薩，配祀境主尊神，註生娘娘及十殿閻君。其格局為兩殿兩廊式，正殿供奉地藏王菩薩，左右邊龕配祀境主尊神及註生娘娘。廟中存有嘉慶年間的地藏王神像，光緒 4 年（1878）的「天竺尊嚴」匾，及右側壁上嘉慶 23 年（1818）所立之「重興敬義園捐提碑記」。



圖 7-1-90 鹿港地藏王廟牌樓

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

34. 鹿港老街（彰化縣鹿港鎮瑤林街）

鹿港鎮埔頭街、瑤林街、大有街。瑤林街與埔頭街為舊時鹿港商業重地，今已被列為古蹟保護區。走在紅磚道上，沒有喧囂的車馬聲，遊客們放慢步調，怡然地漫步在紅磚道上，流連於文史工作室中，沈浸在傳統的店舖中尋回童年的記憶。古老宅第、避邪古物，以及兩旁的門聯，都泛透著昔日父老們的生活步調及型態。近年來由於觀光業興起，一些屋主便賣起民俗藝品，展現古街道的新風華，使遊客在望風懷遠之餘，亦增添不少駐足之處。



圖 7-1-91 鹿港老街街景

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-92 街長宿舍

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

35. 街長宿舍（彰化縣鹿港鎮民權路 160 巷 2 號）

大正 9 年（1920）臺灣實施街庄改正，鹿港成為臺中州彰化郡鹿港街。第一任街長由廈郊慶昌行陳懷澄擔任，第二任街長為日人吉田秀治郎。為日式木造建築，呈現樸實風格。重修後，將作為鎮史館、旅客服務中心等。

36. 鹿港鳳山寺（彰化縣鹿港鎮德興街 26 號）

鳳山寺縣定古蹟主祀廣澤尊王，其本廟在泉州府南安縣鳳山寺，南安移民恭請香火至鹿港奉祀，建廟後乃以鳳山寺為名。鳳山寺建於道光 2 年（1822），並於道光 10 年（1830）擴建。原是長形的廟宇，後來由於街道拓寬之故，把中庭拆掉，三川殿向後移，而形成今日的模樣。如今三川殿的左右兩側尚留有接縫的痕跡，遊客到此可以細看。廣澤尊王或稱為保安尊王，另有郭聖王、郭王公、郭府聖王等諸稱，為泉州人最崇拜之神。中庭有進士廖春波及先賢陳懷澄所撰之碑記，極具文獻價值。左廂房為北管票房之館址，現今僅留「玉如意」匾額，內並祀有萬春宮的蘇府王爺。而三川殿前左右兩旁的龍虎堵

及天井內兩側的字畫堵，皆以交趾陶為材，充滿古意，廟觀高雅而文物珍貴。

37. 意樓（彰化縣鹿港鎮金盛巷）

意樓為慶昌古厝中的一間小閣樓，牆邊種的一株楊桃樹，隱含著淒豔的愛情故事。據傳樓中居住女子名為尹娘，方其新婚燕爾，夫婿為求功名，暫拋美眷赴試。臨行前，夫婿為解尹娘思念之苦，於意樓牆邊種一楊桃樹，並囑曰：「見樹如見人，吾試畢即返」。無奈夫婿一去音訊全無，尹娘仍苦守樓中，盼望伊人回來，終致抑鬱而終。意樓古窗本身是圓的，代表圓滿紋路則由葫蘆、古錢兩者相間合成：葫蘆諧音為「福」，有祈求幸福之意古錢則有祈求「生財」之意。葫蘆與古錢交錯變化，極具古典之美。



圖 7-1-93 鹿港鳳山寺

資料來源：趙守彥提供、授權



圖 7-1-94 鹿港意樓

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

38. 鹿港龍山寺（彰化縣鹿港鎮金門巷 81 號）



圖 7-1-95 鹿港龍山寺

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

鹿港龍山寺創建於明末清初，原址位於鹿港舊港溝邊（今大有街）。乾隆 51 年（1786）武官陳邦光倡議，將龍山寺遷建於今日現址，期間分別歷經乾隆 60 年（1795）、道光 9 年（1829）、咸豐 2 年（1852）、昭和 11 年（1936）及民國 75 年 5 次整修民國 72 年龍山寺經指定為第一級古蹟。現為國定古蹟。民國 88 年九二一地震，龍山寺嚴重受損，正殿屋脊斷落，山門與戲臺木柱移位。民國 90 年由政府積極

規劃修復，鹿港企業家寶成國際集團總裁蔡其瑞、董事長蔡其建昆仲全額捐資龍山寺主體工程修復經費，期能妥善保存國家文化資產，為鹿港龍山寺近百年來最大的修復工程。龍山寺佔地 1,600 餘坪，為三進二院七開間的建築格局，由前而後為山門、五門殿

(含戲臺)、正殿(含拜殿)、後殿。龍山寺戲臺上方的藻井結構，為全臺首屈一指的作品，道光 11 年(1831)重修時所興建，是臺灣保存年代最早的作品。八卦藻井設立於戲臺，具有演戲時共鳴的效果，「八卦」也有鎮邪、平安之意。

39. 威靈廟(彰化縣鹿港鎮菜園路 91 號)

創建於清康熙年間。相傳初分靈來鹿港之時，適逢鹿港發生瘟疫流行，民眾至廟求救，皆有靈驗。於是由鹿港當地的黃姓家族捐出土地建立本廟，其後曾經多次的重修。直到日治時期，由於實施市區改正，而原廟恰在道路的中央，幾經周旋，仍遭拆除的命運。戰後，始重建於現址，然已非舊時面貌。奉祀民族英雄，明朝劉綎將軍，廟宇巍峨莊嚴，富麗堂皇。

民國 103 年落成，舉辦遶境，入火安座。



圖 7-1-96 鹿港威靈廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-97 桂花巷藝術村

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

40. 桂花巷藝術村(彰化縣鹿港鎮洛津里桂花巷)

「桂花巷藝術村」在清治時代為主要的貿易河道，因種植桂花飄香而得了桂花巷此一名號，民國 98 年轉型成桂花巷藝術村，具有歷史以及人文意義，是彰化縣第一個藝術村。藝術村內有多元化藝術家及團體進駐並定期舉辦藝文活動，豐富的傳統工藝和古蹟建築風貌，為鹿港重要文化資產之一。¹⁸

18. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

八、秀水鄉

(一) 人文景觀

1. 益源古厝(彰化縣秀水鄉益源巷 4 號)

馬興陳益源大厝為彰化最大型的古宅第，亦為臺灣有名之大宅，於道光 26 年(1846)創建，陳家渡臺經商致富，遂購地興建此大宅第及莊園。族人於咸豐 9 年(1859)中舉，後來又出了文武秀才及貢生數人，家族功名顯赫。大宅規模宏整，占地一甲多，三進六條護龍，共有九十多間房間。在空間配置上依序為外埕、門樓、前埕、正門、中庭、轎廳、正廳、後庭、後廳。地方傳說益源古厝有九十九個房間門，若無陳家族人帶路，一進古厝可是會迷路的呢！陳四裕大門：今益源古厝之大門門額上書有「陳四裕」字樣之陳四裕大門一其形成內外廣場空間比對，為古老門房建築。「四裕」名稱之由來，為陳家之第二代有四位男丁，依其四位繁衍子孫而分成四房，希望每一房均能富裕不綴，而稱「陳四裕」，今益源古厝之大門門額上仍書「陳四裕」為其表徵。旗竿座：前埕尚存一對旗竿座，為族人於咸豐 9 年中舉時所立。益源大宅：使用許多唐山石版及紅磚，施工精良。其正堂神龕木雕出色，彩繪多使用黑色、紅色及貼金技巧，氣氛典雅。



圖 7-1-98 益源古厝

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-99 秀水龍騰公園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

2. 龍騰公園(彰化縣秀水鄉民主街 279 巷)

秀山新地標—龍騰公園。這是由建國科技大學所設計的公園區，本為公墓現在變身為公園，與益源古厝距離相當近。其園區內包括生態景觀、公園綠地、史料名畫等的藝術結合，最特別的是一個巨大的雙龍搶珠。此雙龍搶珠處還有一個播音簡介設備。¹⁹

19. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

九、福興鄉

(一) 自然景觀

1. 福寶溼地賞鳥 (彰化縣福興鄉新生路)

福寶溼地設有保護區圍籬及數個賞鳥小屋，並在週邊種植紅樹林，假日有義工在場擔任解說。當地終年常見鳥有緋秧雞、竭頭鷓鴣、紅鳩；候鳥有小燕鷗、赤足鸕等。²⁰

(二) 人文景觀

1. 福興穀倉 (彰化縣福興鄉復興路 28 號)

「福興穀倉」原為儲米之場所，匯集各區之米糧，是富饒的象徵。「福興穀倉」約建於昭和 10 年 (1935)，至今仍然保有完整傳統的「老虎窗」、粗糠穀和稻草、黏土所塑造而成的牆壁，已成為福興鄉重要的地景標誌。²¹



圖 7-1-100 福寶溼地賞鳥

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-1-101 福興穀倉

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

第二節 南彰化縣觀光資源

南彰化所包含鄉鎮市有：員林市、永靖鄉、大村鄉、溪湖鎮、埔心鄉、埔鹽鄉、田中鎮、二水鄉、社頭鄉、北斗鎮、田尾鄉、溪州鄉、埤頭鄉、二林鎮、竹塘鄉、芳苑鄉、大城鄉。以下分別以各鄉鎮市的自然景觀與人文景觀方面介紹本地區之觀光資源。

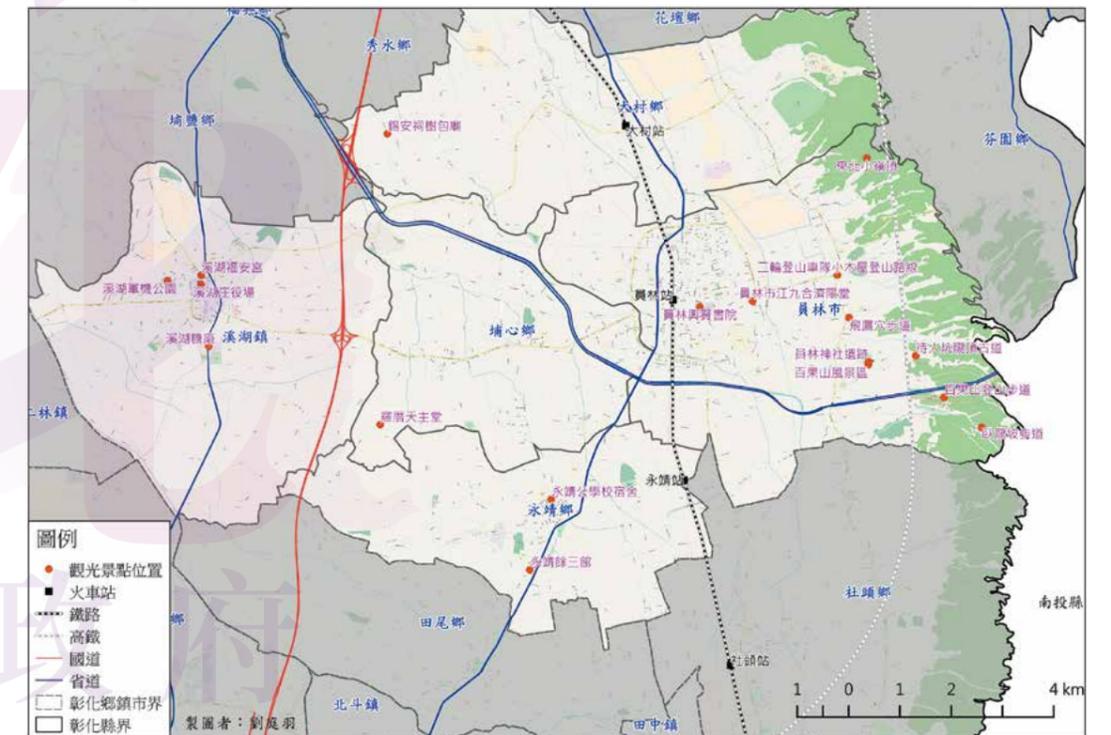


圖 7-2-1 大村鄉、員林市、埔心鄉、溪湖鎮、永靖鄉觀光景點位置與交通路網

資料來源：套疊臺灣通用電子地圖主題圖層及 OpenStreetMap 圖層繪製。

20. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

21. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

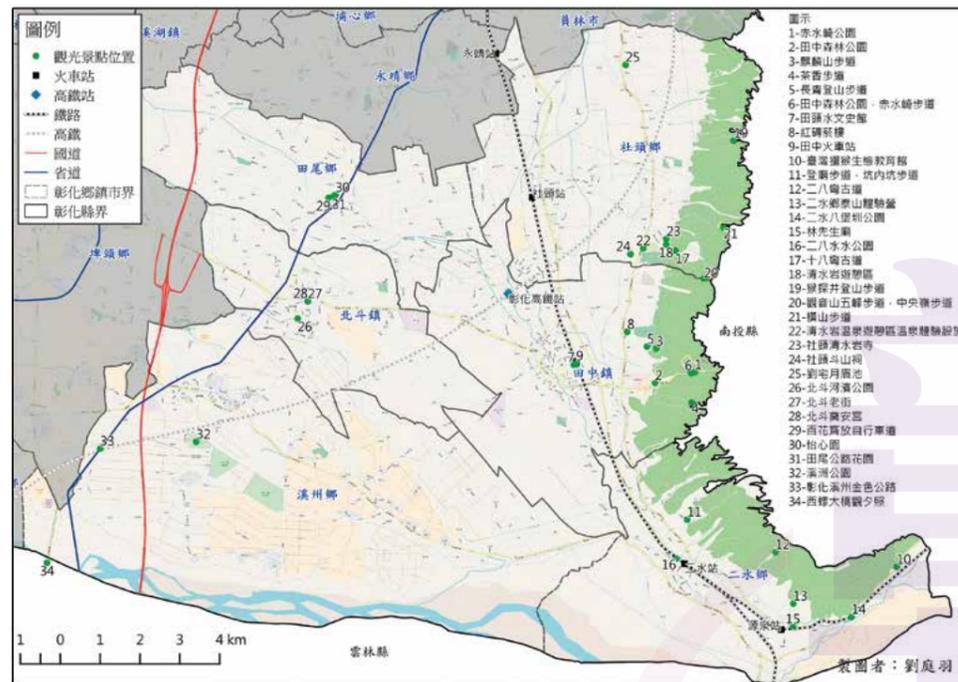


圖 7-2-2 社頭鄉、田尾鄉、北斗鎮、田中鎮、溪州鄉、二水鄉觀光景點位置與交通路網
資料來源：套疊臺灣通用電子地圖主題圖層及 OpenStreetMap 圖層繪製。

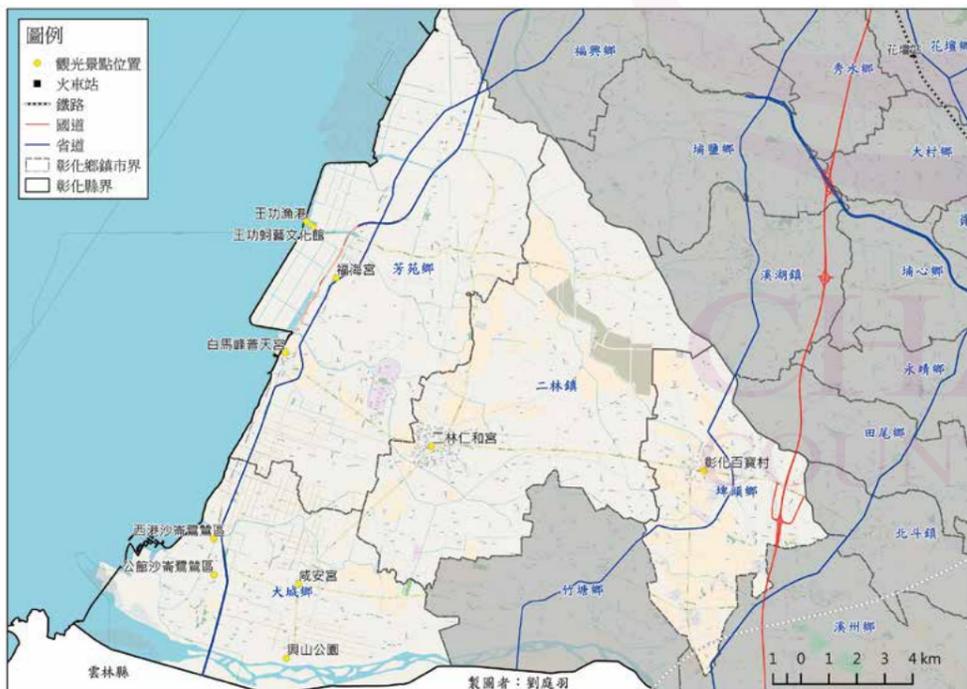


圖 7-2-3 二林鎮、大城鄉、芳苑鄉、埤頭鄉觀光景點位置與交通路網
資料來源：套疊臺灣通用電子地圖主題圖層及 OpenStreetMap 圖層繪製

一、員林市

(一) 自然景觀

1. 百果山風景區（彰化縣員林市出水巷 12 號）

區內景色優美，林木茂盛，整潔而乾淨，有開放式的登山步道及十多項鍛鍊體能的設施，還有小孩最喜歡的兒童遊樂區。登上百果山的最高點「五層塔」可眺望整個員林市市，享受徐徐涼風。沿出水巷達二百坎、三百坎及四百坎步道，登上臥龍坡、觀景臺，平日登山、攬景的民眾每天晨昏不絕。這裡盛產水果，造就了「員林鹹酸甜」的聲名，各式各樣的蜜餞，是最佳的伴手禮。另外還有附近多處的楊桃觀光果園，值得一遊。

2. 飛鷹穴步道（彰化縣員林市天化宮）

步道區位較為隱密，登山遊客知道者較少，故步道使用率較低，沿途有樹齡三百多年的大楓木神木，步道兩側遍植楊桃，荔枝，竹林及混林，沿途走來十分蔭涼舒適，因坡度較陡，運動健身效果佳，最後 200 公尺坡度更陡。卻是一條蔭涼、舒適的休閒步道。



圖 7-2-4 百果山風景區

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-2-5 飛鷹穴步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 東北小嶺頂（彰化縣員林市東北里）

位於員林市東北里，可由山腳路五段福德橋旁進入，沿途種植有臺灣欒樹、龍眼、桂花等多種植物，而由碎石子鋪成的的登山步道，不時傳來悅耳的鳥鳴聲，更覺愜意悠然。而出口處並有涼亭與瞭望臺等設施，更可俯瞰員林市區美景。全程約 3 公里，為彰化縣民常使用的登山路線，入口並有東北早覺會所設置的休憩區。

4. 二輪登山車隊小木屋登山路線（彰化縣員林市東山鎮興宮）

由東山派出所鎮興宮穿過高鐵涵洞，沿著大峰里大峰巷上行，或由玉鶴寺為起點，沿途均有車隊指示標示，經過登山隊員自行搭建的小木屋後，沿著碎石路可抵觀景臺，俯瞰員林景致。沿途綠意盎然，是不錯的休憩步道。



圖 7-2-6 東北小嶺頂

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-2-7 二輪登山車隊小木屋登山路線

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

5. 待人坑隴頂古道（彰化縣員林市湖水巷臨 5 之 40 號）

隴頂古道昔日稱為挑鹽古道，為先人從員林前往南投經商最便捷的登山步道，目前規劃完善，是往來南投員林穿越百果山脈的捷徑，沿途古樹綠蔭參天；走這條古道，不僅能鍛鍊身體，也可以順便認識許多都市難見植物。隴頂古道目前規劃完善，此步道長約 1500 公尺，步道終點於百果山上南投鳳山寺，即可在這順遊，一般去隴頂古道大多是由待人坑登山口進入廣天宮，寺廟設備完善。



圖 7-2-8 待人坑隴頂古道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

6. 百果山登山步道（彰化縣員林市百果山）

百果山登山步道位於員林百果山，又稱為「四百坎健行步道」，共包括二百坎、三百坎及四百坎步道，沿著這三條登山步道拾階而上，都可上達嶺頂主稜，視野遼闊，可遠眺附近山景及員林市中心，為當地人最佳的健行去處。加上多處涼亭與多樣的運動設施，更可順遊百果山遊憩區，是一條多功能休閒活動的健行步道。由於視野遼闊，也成為賞夜景的不錯選擇，加上沿途的咖啡廳與土雞城，更成為當地夜來消暑的最佳選擇。



圖 7-2-9 百果山登山步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-2-10 臥龍坡步道

資料來源：方怡忠拍攝。

7. 臥龍坡步道（彰化縣員林市員南路）

臥龍坡步道位於員林市員林運動公園之東方，為清領時期直達南投六分寮古道，名之為「臥傲山青雲自在，龍翔東海壽長春」，全長約 800 公尺，是一個小而巧的步道，這裡在春夏季節時總能看見蝴蝶飛舞，若正逢油桐花季時可看到蝴蝶落花交錯之美景，因此也有人稱之為「蝶道」。臥龍坡步道可說是一個設施相當完善的步道，步道兩旁動植物生態豐富，終年如蔭，相當清爽，中途有休憩的涼亭「允秀亭」，遊客可在此居高臨下，遠望彰化平原，員林市區盡入眼簾。再往前為土地公廟，「福星宮」與「鳳天宮」兩間廟宇，相當清幽。此外，這裡也相當接近南投，所以不少南投縣市的遊客也會走員南路到此欣賞桐花美景。²²

22. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

(二) 人文景觀

1. 員林興賢書院（彰化縣員林市中正里三民街 1 號）

興賢書院縣定古蹟原名「文昌帝君廟」，主祀文昌帝君，迄今已近兩百年歷史。「文昌帝君廟」創建於嘉慶 12 年（1807），為當地昔日之學堂，初創時期，內設有社學興賢社，供員林地區諸士子結社會友，以為敬業樂群的地方。雙進式建築格局，樸實的教學及居住空間興賢書院採雙進式的建築格局，空間性質以教學及居住為主，建築構造包括正殿、後堂、廂房、花廳和敬聖亭等。正殿構架型式簡潔樸實，是屬於較少見的雙連山牆式屋架。



圖 7-2-11 員林興賢書院

資料來源：趙守彥提供、授權。

書院中重要的文物還有御路石，御路石又稱為「龍階」，龍階的雕工精美，以花崗岩雕成雲龍圖案，樸拙中透著一股靈性，造型古樸卻又不失細膩。

2. 員林神社遺跡（彰化縣員林市出水巷 12 號對面）



圖 7-2-12 員林神社遺跡

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

員林神社位於本縣員林市百果山風景區內，昭和 5 年（1930 年）九月動工，隔年 3 月完成。原為無格社，昭和 17 年（1942）列格為鄉社，是日治時期員林郡的神社之一。員林神社的祀神有造化三神（大國魂命、少彥名命、大己貴命）及北白川宮能久親王。員林神社共有三道鳥居，由參拜道通往本殿，神社參拜道上的鳥居，已改為傳統廟宇的牌坊造型。參拜道兩旁仍保留石燈籠、銅馬、及獅座。民國 49 年

員林神社本殿遭拆毀，改為浩然臺，一樓為涼亭，二樓做為忠烈祠，內部供奉「明延平郡王靈位」、「國軍陣亡將士靈位」及「國民革命先烈靈位」。民國 95 年，員林神社獲本縣文化局列入「歷史建築」名錄。

3. 員林市江九合濟陽堂（彰化縣員林市三條街 194 巷 13 號）

濟陽堂為規模龐大之祠廟，其格局保留地域性風貌，對本地之人文、歷史具有特殊意義，足為時代之表徵。建築本身兼融日治時期風格與漢式風格，為典型的漳州平和客家圍屋的建築群，正身二進、及左右護龍，族群龐大，且均保留客家原有之風貌，正廳神龕為日治時代古物，有其藝術及歷史意義，正身之後尚保留古井一口，凸顯當年開墾彰化平原之文化背景。²³



圖 7-2-13 員林市江九合濟陽堂

資料來源：趙守彥提供、授權

二、永靖鄉

(一) 人文景觀

1. 永靖公學校宿舍（彰化縣永靖鄉永坡路 25 巷 2 號）

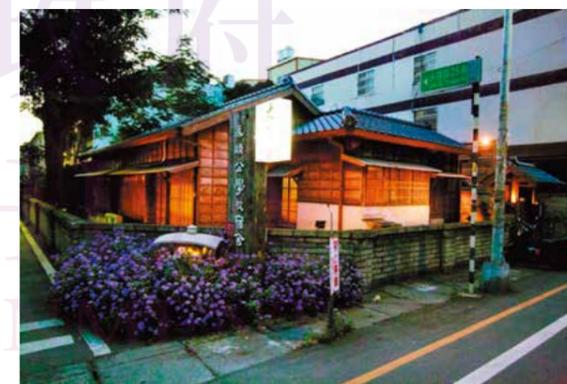


圖 7-2-14 永靖公學校宿舍

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

永靖公學校宿舍保存臺灣日治時代公學校宿舍的歷史性景觀，其日式建築樣式保留完整。此宿舍為二戶合併之判任官建築形式，周圍環境良好，建築物尚可使用。目前由彰化縣文化局委外經營為永靖大東屋，其餐點以日式料理為主，在宿舍裡喝著咖啡與下午茶令人回味快樂的童年。

23. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

2. 永靖餘三館（彰化縣永靖鄉中山路一段 451 巷 2 號）



圖 7-2-15 永靖餘三館

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

永靖陳宅餘三館縣定古蹟，乃名列臺灣十大古宅之一，為臺灣著名古宅第，創建於同治 11 年（1872 年）。餘三館遠祖於清康熙末年，自廣東饒平縣可塘埔鄉大榕社渡臺，勤墾於十五莊圳灌溉區域，致富成當地望族。清末第 15 世的陳有光，開始營造大宅，歷時 7 年半始完工。除外護龍近代曾修整外，主體部分仍為清代原貌，甚是難得。宅取名為「餘三館」，乃為紀念祖先「艱難創業，垂留後代，此後蔭澤世代子孫多福、多壽、多子孫」之涵義。宅向：座西朝東，曲紫氣東來之意，格局：三合院格局，前有水池、門樓。佈局「一字二彎」：其正堂之前帶軒亭，外護龍比內護龍長，此種佈局稱為「一字二彎」，為閩南及粵東一帶常見傳統。²⁴

三、大村鄉

（一）人文景觀

1. 錫安祠樹包廟（彰化縣大村鄉大崙路 12 號）

錫安祠樹包廟的特色是由榕樹氣根包覆了廟體建築，主祀福德正神及福德夫人。²⁵



圖 7-2-16 錫安祠樹包廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

四、溪湖鎮

（一）人文景觀

1. 溪湖庄役場（彰化縣溪湖鎮員鹿路三段 245 號）

溪湖庄役場建於昭和 18 年（1943）6 月 1 日，是當時溪湖的最高行政機關。戰後，原溪湖庄改制為溪湖鎮，庄役場則改為溪湖鎮公所。鎮公所後方原設有宿舍及值班警衛室，民國 56 年將宿舍拆除，增建西南側辦公室，民國 70 年代拆除警衛室，增建東南側辦公室。民國 71 年原計劃將原庄役場建築拆除，後因故作罷。民國 75 年做為鎮公所辦公室使用至今，民國 91 年 4 月 10 日登錄為歷史建築。原溪湖庄役場是一棟二層樓鋼筋混凝土加強磚造的建築，屋頂為四坡頂，上鋪水泥屋瓦。街役場的立面屋頂為山形女兒牆，山牆下方有三個拱形泥塑裝飾，兩旁為窗戶，中間設有門戶，可通往陽臺。溪湖庄役場外觀為幾何造型，呈現藝術裝飾的建築風格。庄役場右側有一座樓梯可至二樓，二樓早年為禮堂的使用空間，目前是溪湖里幹事的辦公室。



圖 7-2-17 溪湖庄役場

資料來源：趙守彥提供、授權



圖 7-2-18 溪湖福安宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

2. 福安宮（彰化縣溪湖鎮信善街 1 號）

福安宮建立迄今已近 200 年的歷史，主祠天上聖母，據說因威靈顯赫，吸引許多民眾前往參拜，故該廟香火鼎盛。

24. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

25. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

3. 溪湖糖廠（彰化縣溪湖鎮彰水路二段 762 號）

溪湖糖廠曾經是全臺製糖量最高的糖廠，轄內的溪州糖廠曾是臺糖的總公司，土地和歷史厚度是其發展最大的資產。溪湖糖廠的製糖機械經過三次擴廠，才有今天的規模目前溪湖糖廠轉型為教學及休閒糖廠，民國 91 年（2002）開動觀光彩繪小火車，帶動地方發展，湧入更多的觀光人潮。佔地六百公頃的大排沙農場，即將是觀光彩繪小火車的終點站，第一期規劃出七公頃的大草原，讓大家能在草原上倘佯。



圖 7-2-19 溪湖糖廠

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

五分車站興建於大正 10 年（1921），是彰化縣內最古老的車站，現仍保持當初興建時的原貌，木構的建築，歷經臺灣兩次最大的地震，依然屹立不搖。五分車站現在是彰化縣的歷史十景，自從糖廠轉型經營觀光彩繪小火車後，這裡開放成為糖業鐵道文物館呈列早期的糖業鐵道用品供民眾參觀。改造成功的溪湖糖廠冰品福利社，已經成為週休日中部民眾的休閒要地，採用自營牧場現擠的鮮奶，生產口味濃郁的純正冰品。而「假日劇場」由溪湖糖廠提供場地，溪湖文化工作室安排節目和提供音響等必要演出設備，就這樣不知不覺的已經過了好幾個年頭在行人徒步區的街道上，引入藝文活動，帶動地方發展。為振興觀光產業，溪湖糖廠小火車率先取得營運執照，目前來溪湖糖廠「坐火車、吃枝仔冰、看糖廠」，已是週休二日旅遊休閒最佳選擇。

4. 溪湖軍機公園（彰化縣溪湖鎮大同路 132 巷）

為停放軍方所報廢的古老飛機的軍事主題公園，廣場內展示有 C-119G 運輸機、F-5E 中正號戰術戰鬥機、F-100F 超級軍刀式戰轟機還有 RF-104G 星式戰鬥偵察機，讓人親眼目睹曾叱吒遼翔的空中英雄。²⁶



圖 7-2-20 溪湖軍機公園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

26. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

五、埔心鄉

（一）人文景觀

1. 羅厝天主堂（彰化縣埔心鄉羅永路 109 號）



圖 7-2-21 羅厝天主堂

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

羅厝天主堂於光緒 3 年（1877）購地，光緒 8 年（1882）興建，曾經三次改建，是中部天主教的大本營，是神父居住所在。前十四屆的神父，都是西班牙籍，戰後才改由美國的神父接任。光緒元年（1875）春天，在高雄經商的羅厝村民涂心，聽過神父講基督教的義理，身受感動。回家鄉後，約同幾位親友到高雄聘請神父，來羅厝傳教。一百多年來，多位神父都以慈悲胸懷和無私奉獻的精神，運用宗教組織力量，提供教育、衛生、醫療等方面的服務，也進行農業生產技術改良，興辦慈善團體，設立中部第一所孤兒院。昭和 5 年（1930），陳若瑟神父引進第一支西樂團隊，成為喜事喪事的伴奏樂團。民國 39 年（1950），胡德克神父創立了中部第一所傳教學校。教堂中歷史古物很多，有一座缺了一角的銀銅合金打造的「天神鐘」，又有一塊光緒皇帝頒賜的石碑，都是歷史的見證。²⁷

27. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

六、田中鎮

(一) 自然景觀

1. 赤水崎公園（彰化縣田中鎮中南路二段）

位於田中森林公園內的赤水崎公園為居民假日休閒的好去處，區內設有景觀步道並與八卦山休憩步道相通連接，走訪此處可以感受到遠離塵囂、尋訪秘境的獨特感受。



圖 7-2-22 赤水崎公園

資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019年05月31日。



圖 7-2-23 田中森林公園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

2. 田中森林公園（彰化縣田中鎮 150 縣道）

環境清幽的鼓山寺、林蔭扶疏的田中森林公園、公園內蝶兒飛舞、鳥鳴吟吟，豐富的生態景觀資源，更有登山步道蜿蜒穿行在山嶺線上、自行車道彎延穿行山林、田野之間，構成了田中森林遊樂區，煩擾工作之餘，想登山健行、遠眺賞景、森林浴、休憩、或者來趟自然生態之旅。莊嚴靜謐 - 鼓山寺，寺中供奉釋迦牟尼佛祖。貌古拙簡樸，內部莊嚴靜謐，予人安詳和諧與世無爭的感覺，引人神往。生態、景觀資源豐富田中森林公園內，景觀資源豐富，有峭壁、深谷、山峰、蝴蝶、鳥類、森林植物、楓香林等，滿山遍野的楓香（俗稱楓樹仔）與相思樹林，所散發出來的香氣「芬多精」，極適合前往登山健行、賞景、遠眺、森林浴、休憩。

3. 麒麟山步道（彰化縣田中鎮過山巷）

贊天宮（當地稱文武廟）與普興寺後山新開闢的步道，因山勢被稱麒麟山沿途設有多處觀景平臺、休憩涼亭及體能設施。是一處結合賞景、休憩與運動的健康森林步道。步道另一端就是長青自行車道，除沿途風景，此地多家小吃攤販，讓這條古道多了幾分

愜意玩樂的感受。

4. 茶香步道（彰化縣田中鎮中南路二段 277 號達德商工）

此步道以南投松柏嶺茶園區與田中森林公園為主，全長約 2.6 公里，沿途可說是茶園處處，並有解說告示，讓遊客更能了解製茶的種種過程。並可遠眺二水、田中、員林等城鎮美景，更是令人心神曠怡，歡欣滿心。

5. 長青登山步道（彰化縣田中鎮文武路 323 號普興寺旁的小徑）

「長青登山步道」在田中贊天宮、普興寺旁小徑上去，經過鋪著滿地的石頭，石頭上還有著不知名的礦石，像鑽石般閃亮亮的石頭板階梯，可直達長青登山步道的登山口，步道全長約 1.3 公里，一進入入口，隨即可看到左手邊有一條小徑，此路徑較為陡峭，對於不常爬山的人，或許會感到有些吃力，為避免破壞森林景緻，未設置欄杆，遇到陡的坡度旁，則是需扶著繩索前進，比較不會發生危險。而直走的石頭路則較平坦，坡度不大，選擇由此處做為入口，較為輕鬆，全程亦成一循環動線，出入口原則上都是由長青自行車道的沿線路旁。在小路上走著，不僅可以看到自然的風景、也可以看到昆蟲、蝴蝶等自然的生態。沿途設置三個景觀點，分別為：觀星賞鳥站、觀景浪漫亭臺、四季風情花架等休息區、賞鳥區，其實還未登上山頂時，就會不斷聽到老鷹盤懸在空中鳴叫，還可眺望附近的山峰，俯瞰田中美麗的街景以及平原風光。



圖 7-2-24 麒麟山步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-2-25 茶香步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-2-26 往長青登山步道的普興寺

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

6. 田中森林公園·赤水崎步道（彰化縣田中鎮赤水崎步道）

田中森林公園位在田中的東端，園區內林木扶疏，地形起伏大，植被多樣化，擁有多條自然登山步道，蜿蜒穿行在山嶺稜線上，沿步道前行，可連結「茶香步道」，不時傳來陣陣撲鼻茶香，怡然自得。赤水崎原為田中與南投間的爬坡道，步道沿途兩旁以嫩綠草坪廣被腹地，並設有休憩桌椅，可供歇腳。沿途分設動植物生態區、巨石公園等，有豐富的動植物生態，成為一處適合全家前往的休閒步道。²⁸



圖 7-2-27 田中森林公園·赤水崎步道
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

（二）人文景觀

1. 田頭水文史館（彰化縣田中鎮中州路一段 1 號）

五分仔車站東起田中火車站、往西連接田尾、北斗、溪湖、溪州、竹塘、二林、芳苑及大城等鄉鎮，是這些鄉鎮居民通學、通勤、通貨的要道。當時車水馬龍、貨物堆疊，是南彰化吞吐門戶。車站主體建築使用臺灣紅檜等上等材料建成，歷經八七水災、九二一大地震及無數次颱風等天災，有如堅韌之臺灣人精神，絲毫無損，亦成為田中火車站前溫暖的地標。



圖 7-2-28 田頭水文史館
資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019 年 05 月 31 日。

2. 紅磚菸樓（彰化縣田中鎮山腳路四段 46 號）

田中鎮農民早期以種植稻米、菸草為主，在冬天菸葉隨風搖曳時，家家戶戶燒火烤菸的情景，但在產業轉型下，菸樓的存在已寥寥可數，僅東興社區尚保存 8 座，並將其一中一幢紅磚菸樓規畫為文物展示館，展示早期農業社會的耕田農具，及燒製煙草的器具和農婦的手工編織品，讓人緬懷。

3. 田中火車站（彰化縣田中鎮中州路一段 1 號）

田中站舊名田中央驛，鐵路沿線，有「糖鐵」五分車通到二林，是沿海居民轉乘火車及山產與海產交易重鎮，昔時員集路一帶南北貨中盤商店林立。²⁹



圖 7-2-29 紅磚菸樓
資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019 年 05 月 31 日。



圖 7-2-30 田中車站
資料來源：方怡忠拍攝，日期：2019 年 05 月 31 日。

七、二水鄉

（一）自然景觀

1. 臺灣獼猴生態教育館（彰化縣二水鄉員集路一段 20 號）

林務局南投林區管理處所屬「二水台灣獼猴生態教育館」位於彰化縣二水鄉鼻頭子段，居八卦山台地中、下段 1704 號區外保安林之東北隅，毗鄰二水鄉縣道 152 線（員集路）及集集線鐵路。由於區內植物種類複雜，喬灌木、蕨類等叢生，加上氣候溫和，吸引許多野生動物棲息其間，尤以台灣獼猴最為著稱，與高雄柴山同為台灣獼猴在低海拔活動的少見地區之一。

28. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

29. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。



圖 7-2-31 二水臺灣獼猴生態教育館

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

由於民眾到訪八卦山脈松柏嶺區域進行休憩活動情況日益頻繁，人猴接觸機會也增多。為確實宣導正確的台灣獼猴知識與保育觀念，南投林區管理處藉地利之便，自民國 95 年起，將原有的台灣獼猴監測站原地成立台灣唯一以獼猴生態教育為主題的生態教育館。

受初期硬體建設規模之限制，展示空間及停車場所等皆略顯不足，然卻提供了與在地居民、社團與公私立機關學校合作

之機會，為生態保育、環境教育、地方文史、以及產業活絡等面向上，共同貢獻心力，亦符合林務局推廣「社區林業」精神之所在。每年參觀人數皆突破 2 萬人，充分發揮其設置之初衷，列入二水鄉行銷的必訪景點之一。³⁰

2. 登廟步道·坑內坑步道（彰化縣二水鄉受天宮停車場）

又稱豐柏觀光健行步道，為二水通往受天宮的健行步道，早期為二水通往名間的重要通道，目前步道兩端分別為豐柏廣場與受天宮，除景致外，生態更是豐富自然，幸運的話，更可觀看到臺灣獼猴的蹤跡。而過了受天宮可連結坑內坑步道，為二水居民日常健行的熱門路線，設施完善，有遊憩區、平臺、觀景臺等設施。



圖 7-2-32 登廟步道·坑內坑步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 二八彎古道（彰化縣二水鄉山腳路一段 2 號）

「二八彎古道」是由二水鄉惠民村柳仔坑或名間鄉大柳坑旁的小路，直上山頂之森林小徑，距今已有百年之久，共有 28 個彎道，而被稱「二八彎仔」。昔日為山上農民徒手搬運鳳梨、茶葉及薑等農作物，長途跋涉來到二水鄉販賣，再轉購米、鹽等其他民生日用品後，返家必經之路。由於進出頻繁，日久自然形成小徑，進而串連起本縣與

南投縣兩地之情誼。後來因年久失修，加上風災所毀，古道曾一度掩沒於蔓草間。後來，二水鄉公所為振興地方觀光產業，乃積極規劃開闢，並施設導覽指示牌、休憩點等，將古道規劃成環山步道景點區。「二八彎古道」長約 2 公里，風景優美且森林景觀豐富，有許多野生的珍貴植物及動物、昆蟲，例觀音座蓮、刺竹、姑婆芋、山棕、金毛杜鵑、樟木、相思木、大鳳蝶、淡黃蝶、淡小紋青斑蝶及許多鳥類等。



圖 7-2-33 二八彎古道

資料來源：「李宗信拍攝，日期：2019 年 08 月 19 日。」

4. 二水鄉泰山體驗營（彰化縣二水鄉源泉村月眉巷 13 號）

二水鄉泰山體驗營坐落於二水國中內，佔地 1.4 公頃，乃本縣境內唯一針對攀岩活動及探索教育使用的戶外活動場地。其設施共有攀岩牆、巨人梯、大溜索、希望之島、絕壁登降、捕夢網、過五關、團隊飛躍、夜行船、藤蔓路、高空獨木橋、高空大三角、魚與熊掌、姻緣路、賞鯨船、抱石場等 20 項探險挑戰設施。³¹



圖 7-2-34 二水鄉泰山體驗營

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

（二）人文景觀

1. 二水八堡圳公園（彰化縣二水鄉員集路一段 211 號）

二水八堡圳公園設有遊憩設施，還有一座藝術家宋璽德設計、彰化縣文化局製作，旨在表達二水水車意象的「上善若水」雕塑。

2. 林先生廟（彰化縣二水鄉員集路二段 227 號）

康熙 48 年（1709）至 58 年（1719），施世榜以「施長齡」墾戶之名與鄉紳黃仕卿

30. 「林務局南投林區管理處」建置，「二水台灣獼猴生態教育館網站」，網站：<http://www.macaca.org.tw/>，增補、修訂，搜尋日期：2018 年 3 月 20-31 日。

31. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

等，召集流民於彰化平原完成八堡圳主要圳道後，因濁水溪本流湍急，常沖出網狀支流，流心不定，加上行床寬淺，無法直接取水，甚至造成無水可灌之窘境。因此，如何在上游尋找一處坡度適宜的地點將溪水引入圳道，成為最大難題。後來經「林先生」指點，始得克服工程技術上的困難，施厝圳因而得以能發揮最大灌溉功能。後人為感念林先生，於是在位於二水鄉泉源村的八堡一、二圳分流口彰化農田水利會內建「林先生廟」作為紀念。每年中元節水利會與施氏後嗣及當地居民均在此祭拜。



圖 7-2-35 二水八堡圳公園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-2-36 林先生廟

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 二八水水公園

二八水水公園於 107 年 2 月 28 日竣工啟用，縣府透過二水車站周邊景觀工程，將二水光化社區活動中心廣場、親子兒童遊戲區、蒸汽火車陳列場的場域角色及機能重新定位，導入地景亮點設計手法後，重新整理二水鐵道及觀光特色，提供友善旅遊環境，並結合二水鄉豐富的觀光資源，活化二水車站及老街周邊地區。³²



圖 7-2-37 二八水水公園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

32. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

八、社頭鄉

(一) 自然景觀

1. 十八彎古道（彰化縣社頭鄉清水岩路 1 號）

位處清水岩森林遊樂區道路盡頭處，自清朝便為彰化、南投間居民的往來重要通道，又稱挑鹽古道。景觀自然原始，十分清新動人，步道並以鵝卵石鋪設而成，更具原始風味。可從清水岩寺停車場旁小徑入山，蜿蜒山勢而上可銜接南投名間。



圖 7-2-38 十八彎古道

資料來源：「李宗信拍攝，日期：2019 年 08 月 19 日。」



圖 7-2-39 清水岩遊憩區

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

2. 清水岩遊憩區（彰化縣社頭鄉山腳路一段 268 號）

清水岩遊憩區位於社頭許厝寮，主要景點包含典雅古樸的清水岩寺（縣定古蹟）、林木扶疏的清水岩森林遊憩區、設備齊全的清水岩露營區及蜿蜒清幽的長青自行車道，周圍環境樹綠鳥鳴，頗富原始風貌，是中部三大名岩之一。也是從事山野自然活動之絕佳場所。

3. 猴探井登山步道（彰化縣社頭鄉猴探井遊憩區）

猴探井是叁山國家風景區內的景觀，屬於八卦山風景區，位在南投市福山里。開車前往猴探井，可走 139 縣道，在 37.7 公里處就可看到指標，往西進入約五百公尺車子可到達停車場。若要從彰化縣走登山步道前往，也很簡單，上山只要 30 分鐘，下山 20 分鐘，

來回不用一小時，是一條適合短時間登山兼踏青的好去處。串連起南投縣猴探井遊憩區與長青自行車道的登山步道，遊客常利用此步道往返其間，欣賞沿途的風光秀景。



圖 7-2-40 猴探井登山步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-2-41 觀音山五峰步道·中央嶺步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

4. 觀音山五峰步道·中央嶺步道（彰化縣社頭鄉清水岩路 1 號）

觀音登山步道位於清水岩遊憩區內，一峰及五峰的登山步道入口，直走可達清水岩森林遊憩區的「清水岩橋」，往前即可看見二峰和三峰的步道入口。沿途設有供運動、健身、休憩之廣場，有鐵做的馬形運動器材、單槓、搖椅、涼亭，連接二峰、三峰頂的涼亭旁，並另有步道可達四峰、五峰及中央嶺的步道。

6. 橫山步道（彰化縣社頭鄉橫山步道）

橫山高 443 公尺，為八卦山脈之最高點，步道平坦，沿途動植物種類繁多，生態環境優良，可俯瞰彰化平原美貌。這裡也是南八卦地區，賞鷹的最佳地點，3 月春分前後，都可輕易觀察得到；此沿途並可欣賞濁水溪所沖積而成的階面地形及橫山斷崖，是一處最佳的大自然體驗教室。



圖 7-2-42 橫山步道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

7. 清水岩溫泉遊憩區溫泉體驗設施（彰化縣社頭鄉山腳路一段 268 號）

「彰化縣溫泉體驗設施第一期工程」開發八卦山溫泉資源，將提供縣民全新的休閒旅遊景點去處。全新打造的「溫泉體驗設施第一期工程」共有兩座「溫泉體驗池」，池旁設有洗腳空間，整體景觀採用大自然原木造的開放空間設計，並以木結構結合玻璃搭設屋頂，具備遮陽、避雨、採光與美觀的功能，「溫泉體驗池」四面群木圍繞，景觀雅緻，讓民眾一年四季都能享受到舒適宜人的溫泉體驗。³³



圖 7-2-43 清水岩溫泉遊憩區溫泉體驗設施

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

（二）人文景觀

1. 社頭清水岩寺（彰化縣社頭鄉清水岩路 1 號）

建築典雅的清水岩寺為縣定古蹟，位於社頭鄉清水村清水岩路 1 號，寺內供奉釋迦牟尼佛和南海觀世音菩薩，寺前則有春光亭及龍池，建築古樸雅致，寺內有護牆圍繞，並保存許多古蹟、古聯，是個參佛訪古好所在。清水岩寺於雍正 6 年（1728）創立，初創之時，結草為庵，至清乾隆年間，由住持覺通禪師及地方士紳募捐遷建至今日現址，乾隆 23 年（1758）、嘉慶 24 年（1819）曾重修，彰化縣志以「清水春光」為彰化八景之一。光緒 10 年（1884）由監生蕭貞吉、生員蕭錦江等士紳倡議重修，完成修復後，由清水岩住持僧欲標敬立「清水春光」匾。清水岩寺正殿供奉三寶佛，即藥師佛、釋迦牟尼佛及阿彌陀佛，神龕左側供奉清水祖師，右側供奉註生娘娘。



圖 7-2-44 社頭清水岩寺

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

33. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

2. 社頭斗山祠（彰化縣社頭鄉清興路 19 號）

現存的社頭斗山祠為日本時代之傳統閩粵漢式建築，內結構屬抬樑式木結構，木雕尚稱精美，尤以彩繪裝髹更具區域特色，為彰化、雲林兩派匠師對場作，內容、題旨等意涵豐富多元。斗山祠受九二一地震影響，部分主要結構嚴重破壞，但經過加固後大體上能保存原貌，但仍須重新修護。斗山祠為一宗祠，不僅具歷史文化及族群精神的象徵意義，更與當地的社會人文緊密結合。



圖 7-2-45 社頭斗山祠
資料來源：趙守彥提供、授權。

3. 劉宅月眉池（彰化縣社頭鄉山腳路三段 1 號）

社頭月眉劉氏祖籍來自福建漳州南靖縣，第十一世祖天極公於康熙中葉渡海來臺，先抵達嘉義打（今民雄）一帶，直至第十二世祖一籌公才移墾至今社頭月眉池。社頭月眉劉家歷經數代的經營，至日治時期遂漸增建房舍，始有今日的規模。月眉劉宅共有十三道護龍，北側有七道護龍，南側有六道護龍，形成「北斗七、南斗六」的格局。月眉劉家的堂號為「團圓堂」，正廳為家祠，祭祀歷代祖先，祠堂前有一口大魚池，因形似月眉，又稱月眉池。劉宅的建築為背山面水的格局，水池具有聚財藏氣的涵意。正廳的前埕，可做為農收時曬稻穀的場地。³⁴

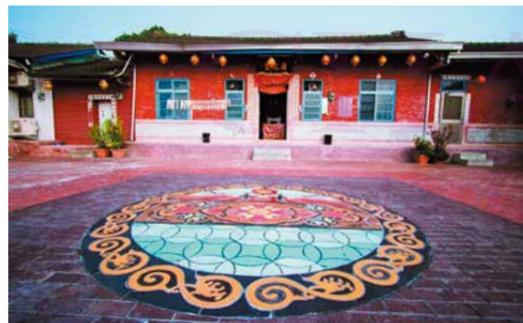


圖 7-2-46 社頭劉宅月眉池
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

34. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

九、北斗鎮

（一）自然景觀

1. 北斗河濱公園（彰化縣北斗鎮河濱街）

河濱公園的前身是舊濁水溪，曾是北斗至鹿港的主要渡口，隨著時代的改變，舊濁水溪因雜草的掩沒加上工廠排放的廢水，以及垃圾的充斥，而形成臭水溝。北斗鎮公所在民國八十三年起，決定整治舊濁水溪，並使之成為美麗的河濱公園。公園的範圍由舊濁水溪河道上的七星橋至北斗橋兩側，地形狹長。³⁵



圖 7-2-47 北斗河濱公園
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

（二）人文景觀

1. 北斗老街（彰化縣北斗鎮斗苑路一段 120 號（北斗鎮宮前街、斗苑路、中華路））

老北斗的風貌盡在這個以奠安宮為中心，涵蓋斗苑路、宮前街的文史步道，公所並於入口處興建刻有寶斗大街的牌樓。走在步道上，巴洛克式老建築盡收眼底，彷彿置身歷史的長廊，見證當年北斗老街的繁華。屹立在奠安宮媽祖廟斜對面的紅磚市場，規模宏偉，造型典雅，具有特色的零售市場，是造訪北斗鎮時不可錯過的一個人文據點。漫步其間，偶爾飄來陣陣的香味，著名的李老城肉乾鋪的肉乾與北斗肉圓的香味時而撲鼻而來，美食與歷史建築讓步道處處令人驚豔。



圖 7-2-48 北斗老街
資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

35. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

2. 北斗奠安宮（彰化縣北斗鎮斗苑路一段 120 號）

北斗奠安宮與彰化南瑤宮、鹿港天后宮並稱為彰化縣三大媽祖廟。奠安宮前身為東螺街天后宮（舊址在溪州鄉舊眉村），創建於康熙年間，為南彰化歷史最悠久的媽祖廟。然而嘉慶 11 年（1806）由於水災、戰禍，東螺街傾圮，住民大舉遷徙「寶斗」，重建天后宮，寄寓「奠定厥居，安集乎民」之意，「天后宮」更稱為「奠安宮」。清治時期，北斗街是彰南地區最繁華的街肆，從而奠安宮發展出規模頗大的聯庄信仰圈，涵蓋今日北斗鎮以及溪州、田尾、埤頭部分地區，勢力範圍擴及田中鎮、二水鄉。北斗奠安宮舊廟曾於民國 72 年列為國家指定的三級古蹟，然而年久失修與配合前殿興建，乃搬遷至臺灣民俗村，旋即進行前殿擴建工程，並於民國 92 年入火安座。廟內的 5 尊清代軟身媽祖、千年紅檜神木觀音佛祖等是重要的歷史文物。³⁶



圖 7-2-49 北斗奠安宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

十、田尾鄉

（一）自然景觀

1. 百花齊放自行車道

自行車道於民國 92 年（2003）完成，全長約 7 公里，不僅可騎乘自行車，同時園區也提供協力車或遊園車出租，沿途行經約 250 戶商家及 300 公頃花田區，部分花田區設有自助採花農園供遊客觀賞下田採花。



圖 7-2-50 百花齊放自行車道

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

2. 怡心園（彰化縣田尾鄉民族路一段 185 號）

怡心園位於田尾鄉公路花園入口處，面積約 2 公頃。早期的公路花園即是以怡心園為中心開始發展，同時也是公路花園的樞紐。近年來舊有公路花園因形象商圈帶動不斷蛻變，成為公路花園代表景點。



圖 7-2-51 田尾怡心園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 田尾公路花園（彰化縣田尾鄉民生路一段 195-257 號）

田尾公路花園位於本縣橫跨田尾鄉溪畔村、柳鳳村、打廉村、饒平村及永靖港西村等規劃而成，有臺灣花之都的美名。公路花園上設有仙人掌花園，園內專業栽培仙人掌種類繁多，讓民眾在賞花之際觀賞到不同的景色。值得一提的是，公路花園獨有的特色即是電照菊。秋冬為菊花生產旺季，但由於秋、冬季節日照時間較短，因此需利用電燈

36. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

照明，加長光照，來抑制花芽分化與發育，延遲開花，主要是控制菊花的成長及品質，來調整市場的供需，這高品質的菊花過去為日本最大的菊花進口國，也寫下臺灣揚名國際的花田傳奇。³⁷



圖 7-2-52 田尾公路花園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

十一、溪州鄉

(一) 自然景觀

1. 溪洲公園（彰化縣溪州鄉中央路三段 138 號）

彰化縣政府利用彰化縣在地特有的花卉與苗木資源，規劃打造成綠意盎然、綠草如茵的公園。本公園涵蓋溪州公園區、苗木區（苗木生產專區）以及森林區，面積廣達 123 公頃，約是臺北大安森林公園的 4.7 倍，是臺灣平地最大的公園，同時提供為自行車等休閒活動場所，並作為學校戶外教學之場域。森林區位於溪州公園區與苗木區中間，將長約 1.5 公里的彰 102 線鄉道，闢建成 16 公尺寬的景觀道路，起點配合溪州公園南側



圖 7-2-53 溪洲公園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

側門，往東銜接舊鐵道穿越造林區南北向區間帶，往東通往苗木專區，沿途進行植栽及草地步道景觀等設計，種植阿勃勒、藍花楹、風鈴木及八重櫻等樹種，並設有 3 處入口景觀意象，以白色歐式花架結合攀藤植物，以綠地及花卉植栽，創造層次空間，展現歐美大型公園風格，提供民眾優美完善的活動休憩場所。苗木專區景觀臺 3 樓亦有繽紛花毯，登高望遠周邊花田美景盡收眼底，美不勝收。

2. 彰化溪州金色公路（彰化縣溪州鄉中山路二段）

彰化縣溪州鄉省道臺一線至西螺一帶，種植有綿延數公里的黃金風鈴木，每年 3 月間繁花盛開，一整排的路樹，就像全數穿上金黃色的美麗花襯衣，樹上、地上一片黃，璀璨奪目猶如金色公路，美不勝收。³⁸



圖 7-2-54 彰化溪州金色公路

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

(二) 人文景觀

1. 西螺大橋觀夕照（彰化縣溪州鄉西螺大橋）

西螺大橋曾是遠東第一大橋，雄跨濁水溪，南起自雲林縣西螺鎮，北止於彰化縣溪州鄉。全長 1.93 公里的西螺大橋，過去曾經鋪設臺糖的小火車軌道，形成火車與汽車並行的奇觀。如今因年久承重有限，面臨功成身退，卻永遠是人們心中的精神象徵。西螺大橋的建造是當時偉大的工程。西螺大橋興建過程可分為日治時代橋墩及戰後橋面兩部分，早期的橋墩工程。橋墩的建造是先以鐵枝綁出橢圓形空心板模，灌漿以後再進行抽沙及施加重量，使板模自然下陷，經過數次反覆施工後才完成深達二樓高的基樁，由此即不難了解當年 32 座橋墩，為何需要耗時兩年時間才得以完成。在日治時代，所有參與建橋的人力幾乎都是西螺人，不論男女。目前與大橋運動公園連成一氣，為西螺人黃昏散步的最佳地點。³⁹



圖 7-2-55 西螺大橋觀夕照

資料來源：趙守彥提供、授權。

37. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

38. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

39. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

十二、埤頭鄉

(一) 人文景觀

1. 彰化百寶村 (彰化縣埤頭鄉斗苑西路 92 號)

彰化百寶村曾獲經濟部地方產業發展基金補助，推動「彰化縣地方創意特色產業文化新園區補助計畫」，所打造一座新臺灣地方特色產品旗艦形象館，整合本縣所有在地特色物產與伴手禮，設立彰化特色物產館，除實體通路外，亦設置網路商城「彰化百寶村」扮演南彰化產業活動中心，成為產業發表、交流、體驗及遊程推廣的產業據點。⁴⁰



圖 7-2-56 彰化百寶村

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

十三、二林鎮

(一) 人文景觀

1. 二林仁和宮 (彰化縣二林鎮中正路 58 號)



圖 7-2-57 二林仁和宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

彰化二林的仁和宮縣定古蹟為古老的媽祖廟之一，相傳於乾隆初年創建，乾隆 47 年 (1782) 曾經修建，廟體連接街屋，坐北朝南。歷經數次改建後，於嘉慶 20 年 (1815) 始具今日之規模，民國 50 年亦曾整修，而為現今之廟貌。主祀媽祖，廟宇為三殿兩廊式之格局，正殿與後殿皆屬單脊硬山式建築，屋頂使用歇山式，兩

40. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

側屋簷以斗拱使山牆伸出支撐，巧妙而秀麗。唐山廟宇宏偉、精簡，而仁和宮雖經多次整修，至今還保留閩南廟宇的精實、莊嚴，是全省少見保留唐山廟宇的特色建築。雕工精美，古樸雅致。三川殿的石雕、木雕技法細緻，大門兩旁之窗飾雕刻精巧，是仁和宮裝修最精美之處。石獅及柱珠古樸而雅致，全殿古色古香，令人發思古幽情。其內藏文物頗為豐富，有嘉慶 20 年之對聯及重修之石碑二方，極具歷史參考價值。⁴¹

十四、芳苑鄉

(一) 自然景觀

1. 王功漁港 (彰化縣芳苑鄉漁港路)

芳苑燈塔，亦稱王功燈塔，位處於彰化縣芳苑鄉王功漁港。啟用於民國 72 年，塔高 37.4 尺，燈高 35.7 公尺，塔身為八角形鋼筋混凝土造，塔身漆以黑白直條紋，裝設四等電燈，每 10 秒明 5 秒暗 5 秒，光力 28000 支燭光，相當於 1000 瓦的亮度。塔內有發電機房、倉庫、宿舍等設施，屬於財政部關稅局基隆海關管轄，是座國際燈塔。過去「王功漁火」曾是彰化八景之一，近年來漁船減少，盛況不復見。不過，來到海邊，爬上王功漁港觀景臺一覽漁港，漲潮前，一艘艘舢舨載著蚵仔回港，滿載而歸淺灘潮間帶可見彈塗魚、招潮蟹，幸運的話在泥土間會摸到蛤仔。沿著芳苑燈塔後方堤岸道路，往新寶村方向走，是彰化縣農業局多年復育成功的大片紅樹林，約 1 公尺高的紅樹林裡有白鷺鷥等水鳥棲息，是很棒的自然生態教室。新鮮海產、蘆筍、花生及蚵仔則是王功特產，在王功海堤旁有多家餐廳供選擇，芳漢路王功美食街可吃到俗稱蚵仔嘜的「炸粿」，外皮香脆，可依喜好選擇內包韭菜、蚵仔、豬內或花枝，再搭配炒蘆筍、蚵仔湯。再配上多家現炒的鹽炒花生，口味各具特色。王者之弓橋位於漁港出海口，港



圖 7-2-58 芳苑燈塔

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

41. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

區的南緣，為一座跨港景觀橋，其造型係以本地地名「王功」引申「王者之弓」構思。王者之弓橋橋長 82 公尺，寬 4.5 公尺拱頂高 20 公尺，橋版面最高 8 公尺。橋樑材質採用最容易塑形之鋼料，呈現幾何之美，塑造彰化海岸地區性景觀為意象。這座橋設計「強調人性關懷、光線和風的互動」，從橋上不僅可遠眺後港溪出海口的潮汐變化及王功夕照，也可觀賞到相當豐富的濕地生態景觀，已成為王功景觀新地標。生態景觀橋位於漁港南邊後港溪上，距離漁港入口前約 400 公尺，沿堤頂階梯爬上堤頂即可看到。景觀橋民國 93 年 10 月 25 日落成啟用，長度 97.5 公尺，寬度約 2.5 至 3.5 公尺。設計主軸強調人性關懷、光線和風的互動。橋樑型式本身利用拱與折板結合成一俐落的橋型。主結構為鋼骨結合混凝土，以拱的型態傳遞力量。烤漆的鋼板為主要包覆材料，動態的折板變化豐富觀景趣味，而玻璃的設置使停留區免於強風的困擾，地枰鋪以南方松木營造親切自然的質感。⁴²

(二) 人文景觀

1. 王功蚵藝文化館（彰化縣芳苑鄉漁港路 1 號）

王功蚵藝文化館於民國 92 年由文建會發掘而給予研習輔導，民國 94 年獲勞委會的支持開始執行多元就業開發方案，村民們常常熱心主動提供蚵殼，共同欣賞蚵藝之美，社區互動的情感，在蚵殼之間流轉，更重要的意義是隨著蚵藝的發展，帶動漁村商機。蚵藝不只是藝術品，要傳達的是對生命的關懷、環境保護及生態保育的重視，原本造成環保問題的蚵殼，變身為藝術品，協助解決環保問題，以黑面琵鷺、白鷺鷥、高蹺鳥、貓頭鷹等為創作題材，激發人們對生態保育的重視。



圖 7-2-59 王功蚵藝文化館

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

2. 福海宮（彰化縣芳苑鄉芳漢路王功段 2 號）

建於嘉慶 17 年（1812）的福海宮規模宏大，廟埕豎立兩座旗桿，右後方有一座福海公園，右前方則有一口水井稱為「龍泉井」，由於水質清澈且甘甜，能解渴及保平安。農曆 3 月 23 日媽祖誕辰，信眾虔誠參拜，酬神戲上演，為地方一大盛事。



圖 7-2-60 福海宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

3. 白馬峯普天宮（彰化縣芳苑鄉芳漢路二段 161 巷 100 號）

建造於芳中村芳樂街的「白馬峯普天宮」，二樓奉祀天上聖母，聖母左右兩旁配祀千里眼、順風耳，右側則陪祀文昌帝君、陳將軍、文昌帝君、神農大帝，太歲殿旁服務臺奉祀浮壁觀音，三樓分為玉皇殿、觀音殿，玉皇殿供奉玉皇上帝，前殿供奉三官大帝、四大天王，左側供奉地母至尊、北斗星君，右側供奉太上道祖、註生娘娘。⁴³



圖 7-2-61 白馬峯普天宮

資料來源：陳盈利拍攝，日期：2019 年 08 月 19 日。

十五、大城鄉

(一) 自然景觀

1. 興山公園（彰化縣大城鄉海墘堤防）

緊鄰蜿蜒濁水溪的興山公園，內有香火鼎盛的萬安宮，宮中供奉輔順將軍，為林木蒼鬱的公園憑添幾許莊嚴氣息。兩側鐘鼓樓閣及拱橋上能眺望公園全景，周邊一望無際的稻田，無論是清新的翠綠，或搖曳生姿的金黃成熟，都是能解壓的鄉村風情。地點：

42. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

43. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

大城鄉山腳村萬安宮處鄰濁水溪畔。雖然大城鄉靠海，但由於沒有漁港，此處不像王功漁港或塭仔村漁港那樣盛產海味美食，反而是養殖副業的畜產品較出名，從隨處可見的羊肉爐店家可見一斑，還有特製煎麵線、及品味絕佳風味的茶鴨、鵝，都是大城美味。

結語



圖 7-2-62 興山公園

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>



圖 7-2-63 公館沙崙鷺鷥區

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

2. 西港、公館沙崙鷺鷥區（彰化縣大城鄉中央路 50 之 1 號）

大城鄉有兩處沙崙，分別位於西港村近魚寮溪出海口處，及公館村永安宮旁，兩處沙崙皆靠近海邊，有茂密的樹林，吸引許多鳥類來此棲息，尤其以數量眾多的白鷺鷥最為引人注目，已規劃為自然生態保護區，是喜愛生態旅遊的民眾賞鳥的好地點。⁴⁴

（二）人文景觀

1. 咸安宮（彰化縣大城鄉中平路 56 號）

咸安宮是大城鄉先民吳氏奉請「保生大帝」來大城奉祀，後建廟供奉，是鄉民主要的信仰中心，廟內建築如石柱及木構件等細緻繁複，是大城鄉重要廟宇建築，已被彰化縣文化局登錄為歷史建築。⁴⁵



圖 7-2-64 咸安宮

資料來源：「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>

透過本篇對於本縣交通發展歷程的回顧與鋪陳，可一窺本縣從史前時代以迄現代交通發展的主軸與歷史意義。

第一章從史前時代談起，本縣境內的林厝遺址曾出土原料並非產自本地的玉器，其中的鏵形器半數以上的質地屬於產自臺灣東部的臺灣玉，證明本遺址與東部在史前時代已有相當密切的往來關係，可以推知史前時代的本縣已透過陸路或海運的聯繫，參與了一個以整個臺灣島為範圍的區域性交換網絡，主要運作著玉材與玉器的運輸及貿易活動。此外，位於八卦山西北側山麓緩坡的本縣彰化市中山國小之東及北側，也出土了千年前番仔園時期的貝塚堆積，貝塚中的遺物包括食用過的牡蠣、魁蛤等及大型芋螺切割製成的貝環、貝珠、瑪瑙珠等，其中的瑪瑙珠並非臺灣本地所產，可能是由海外輸入，由此可推論本縣的史前人類與海外有交通關係與貿易行為。至於分布於濁水溪沖積扇南北兩側的貓兒干文化，出土遺物中有類型豐富的中國、歐洲出產的瓷器，顯示本縣在史前時代亦與中國有著密切的交通互動與商貿往來。又，位於彰化平原的番仔園文化遺址中常見貓兒干文化的陶片，貓兒干文化遺址中亦得見番仔園文化的陶片，顯示出過去人群之間的互動狀態與交通往來情形。

荷治時期，本縣的二林港已是臺灣和中國重要的對渡口岸，也是本縣與外界交通往來的主要樞紐。二林港在 17 世紀時已是重要進出口港，早在 1633 年 6 月即有鹿皮輸往大員的紀錄，大員輸往二林的物資則以供應當地漁民的米、鹽為主。時稱馬芝遴的鹿港亦與大員有往來貿易，鹿港輸往大員的物品，多為鹿皮、鹿肉、鹿茸與魚乾、魚卵，大員運往鹿港的交易物則以鹽、米、糖、煙草、棉布、衣袍、牛隻等賤商與當地住民交易的物品。此外，鹿港和二林之間也透過河道，利用船隻交通往來交換物產，顯見荷治時期本縣的濱海地區，已形成一道由貿易帶動的交通路線，亦即透過海運轉乘河運的方式深入內陸進行交易。陸路交通方面，荷治時期通過本縣的主要路線分布於沿海地帶，故又稱「海線之路」，即從熱蘭遮城出發，一路沿著海濱通過今日雲林縣斗南鎮至西螺鎮，接著從西螺鎮越濁水溪至本縣二林鎮，再渡溪經大肚與清水，之後再北上竹塹與淡水，

44. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

45. 「彰化縣政府城市暨觀光發展處」建置，「彰化縣政府旅遊資訊網」，網站：<http://goo.gl/d7x8DC>，增補、修訂，搜尋日期：2015 年 12 月 20-30 日。

荷治時期的這條臺南至臺北的道路，與清治時代的北路官道，以及戰後的省道臺 1 線，路線與交通節點並未有太大差異。

鄭氏王國時期，由於鄭氏王國的海外貿易以東都明京的大員港作為進出口中心，並無在本縣建置貿易港，顧此期本縣的交通發展，是以軍屯與平埔族番社串聯起來的陸路交通路線為主軸。鄭氏王國時期通過本縣的交通路線之起始點為臺灣府城，途經新港社、麻豆社、諸羅山社、他里霧社等番社，跨過濁水溪後抵達本縣境內的大武郡社，再往北通往半線社；從半線社出發，則可往東到達水里社。由於當時漢人尚未大舉北上拓墾，漢庄稀少，軍屯亦為點狀開墾，數量不多，因此重要交通節點均為存在已久的平埔族番社。上述鄭氏王國時期的這條陸路即為後來清治時期臺灣的「官道」，為當時本縣與臺灣府城之間的主要聯絡幹道。

第二章進入清治時代，陸路交通方面是以官府固定來往的道路—「官道」作為基幹，串連民間自行發展的街路，構成聯絡各街庄與對外交通的道路網絡。官道又可分為兩種道路類型，一為軍事巡防所走的兵備道路，另一種是傳遞政府文書的郵驛道路。兵備道路方面，通過彰化平原原有兩條縱貫南北的兵備道路，一條是內路線，沿著八卦丘陵山腳，經大武郡塘、燕霧汛、赤塗崎等地進入彰化城；另一條是海線，由二林社、二林泊、大突社、馬芝凱、鹿仔港、由彰化城西門進入縣城。至於郵驛道路，乾隆末葉至同治年間的本縣的郵驛路線為：彰化縣城南門→口莊→茄苳腳→燕霧保（莊）→鞏固橋→大埔心→關帝廟（廳）→茉莉莊→東螺街（寶斗街）→三條圳→濁水溪；光緒年間則稍有變動，挖仔街至寶斗街段，捨茉莉莊，改走饒平厝，渡濁水溪的渡口，由潮陽厝取代三條圳，其餘沒有更動。綜之，郵驛道路的走向是縱貫平原中部，兵備道路則由平原的兩端出發，兩條路線最終匯集於彰化縣城。

航運交通方面，清治時代本縣以詔設正口—鹿港為核心，與福建省泉州府的蚶江港對渡，串聯起彰化平原乃至全臺之人員移動與商品流通。漢人移民的開墾，傾向選擇適宜泊靠的海岸登陸、貿易，鹿港作為當時中部少有的天然良港而逐漸興起。彰化平原開發後，鹿港成為中部對臺灣各地及大陸沿海的交通中樞，掌握漢人在空間移動的交會點，於是鹿港成為正口，進入全盛時期，19 世紀初期甚至出現的「一府二鹿三艋舺」俗諺。鹿港淤砂後，地理環境已顯見不良，但藉由既有的市街規模、戰略地位、商業網絡及海運方式的調整等人為因素，使鹿港能延緩其衰退的過程，即使在日治初期仍為中部重要都市。內河航運方面，由於本縣境內有許多溪流流經，對南北交通形成一定的阻絕，因此本縣從清治時期以來發展出各種穿渡溪流交通方式，諸如竹橋、木橋、竹筒、竹筏、

義渡、流籠等，以及所衍生的相關專職如挑夫、筏夫、驛站號書、遞夫等人所扮演的角色。

接續到第三章清治後期，即 1860 年代開港之後，本縣的陸路交通路線與清治前期並無太大改變，路線變更僅有他里霧（今雲林縣斗南鎮）至本縣北斗鎮之間的道路，放棄原經西螺（今雲林縣西螺鎮）、三條圳（今本縣溪州鄉）的舊線，改經荊桐巷（今雲林縣荊桐鄉）、樹仔腳（今雲林縣荊桐鄉）前往本縣北斗鎮。航運方面，開港通商之後，因鹿港淤沙問題漸趨嚴重，復以開港後船貨湧入南北兩端的淡水與打狗，造成鹿港海運漸趨沒落，使鹿港的地位走向邊緣化。

清治時代的郵政發展，可概述為從舊式鋪遞到新式郵政的過程。臺灣鋪遞制度，自康熙迄至同治年間，行之既久，管理廢弛，直到同治 3 年（1874），日本人侵襲琅嶠牡丹社，清廷派福建船政大臣沈葆楨為欽差大臣，渡臺督辦軍務，除處理牡丹社事件外，頗有新的革新措施，其在郵遞方面為「改鋪為站」，將原來所設的鋪，改制為站書館。光緒 14 年（1888），福建臺灣巡撫劉銘傳為改善臺灣地區的郵傳，充裕財政，加強建設，兼利民眾寄遞郵件，於國家郵政開辦之前，在臺灣創辦現代化郵政，發行郵票，收寄民間郵件；位於本縣的挖仔街腰站在這次的改革中，因為地位重要而被保留下來，挖仔街腰站位於彰化城站與雲林縣張熙厝站之間，它的功能在於接遞彰化城站及張熙厝站的公文，彰化縣城南下的公文，由彰化城的跑兵送至挖仔街腰站，再由挖仔街腰站跑兵傳遞至張熙厝站。

第四章來到日治時代，本縣新式交通的引進和發展，可說是奠基於日治時代，特別是現代化運輸系統的建立，及其所帶來的交通成本下降，例如汽、電力推動的交通工具或設備，如火車和汽車；以及該種交通工具行駛的軌道，例如鐵路、現代化的公路、現代化的港灣、軍用飛機場及設備；並包括定期的服務，廣大密集的網路。基本上，日治時代各項交通的發展與角色觀之，仍以陸運為主體，其重要性遠大於海運和空運。交通法規的制定方面，基於管理傳統陸運運輸工具之目的，當時本縣所屬的臺中縣及彰化廳曾陸續制定相關取締規則，如「轎營業及轎夫取締規則」、「人力車營業取締規則」、「牛畜移動取締規則」及「荷車取締規則」等，加以管制傳統交通工具；海運法規上，則有「本島對岸間往來船舶之乘客所關稟報章」的制定；鐵路法規上，有「臺灣輕便鐵道使用規定」、「臺灣私設鐵道規則」、「鐵道部各驛規程」等。

日治時代本縣的航運發展，仍以鹿港最為重要。臺灣總督府為了保持與中國間的特殊貿易關係，規劃開放「特別輸出入港」，鹿港為全臺 8 個特別輸出入港之一。日治

初期，臺灣總督府考量鹿港地位的重要，於當地設關管理，復以臺灣沿海取締走私偷渡日趨嚴格，非開放口岸不得任意停靠，以致清國渡臺的貿易船隻只能暫時改泊鹿港與舊港這兩座港口與「一般開港場」，使鹿港的航運貿易維持清代以來的繁盛。然而，明治30年（1897）「特別輸出入港章程」頒布後，原先不得已停靠舊、鹿兩港的船隻，恢復與臺灣各指定開港場的既有航運貿易路線，使鹿港的航運貿易量一落千丈。加上鹿港港口的嚴重淤積，與米穀運量因縱貫鐵路通車而大幅減少，造成鹿港的米穀輸出額大減，嚴重影響鹿港的貿易額。昭和13年（1938）3月，臺灣總督府發表梧棲築港計畫，鹿港雖積極爭取築港，卻因地理環境不佳與財政總體考量而失敗，鹿港的港口機能正式走入歷史。昭和12年（1937）之後，對中的公私船航線斷絕，從此再無任何貿易出入口記錄，鹿港最終在昭和17年（1942）廢港。

日治時代本縣公、私營鐵道的發展方面，明治31年（1908）縱貫鐵路完成後，縱貫線所經之地產業發展漸趨快速，使臺灣西部呈躍進發展之勢，本縣的經濟發展亦與縱貫鐵路、輕便鐵道與糖業鐵道的興建密不可分。本縣的輕便鐵道也始於明治36年（1903）10月鹿港地方菁英施範其與楊吉臣創辦臺灣中部運輸公司，擬以縱貫鐵道通車後所撤廢的三叉河段軍用輕便鐵道作為設備，其後軍方讓售軌條給彰化廳鋪設於彰化鹿港間輕便鐵道。但糖業鐵道與公路的增加，使本縣的輕便鐵路逐漸被淘汰，僅有偏遠地區繼續使用。糖業鐵道方面，本縣的糖業鐵道伴隨著製糖會社的創設而興起，明治39年（1906）之後陸續修築製糖會社的私設鐵道，提供了製糖會社由甘蔗運輸、砂糖輸送乃至於各式糖業用品如肥料、製糖機械等最好的運輸工具，再運送至縱貫線的車站，以縱貫線運送至南北港口向外輸出，此外也提供了載客服務，綿密的糖業鐵道網路成為民眾於本縣境內各區域間便利的交通工具。國有鐵道的發展上，本縣位於縱貫鐵路山海線的交會點，交通地位重要，具有鐵道運輸的樞紐位置，使得本縣彰化驛成為火車維修及機務重地之重鎮，設有臺中州唯一的扇形車庫。

日治時代本縣道路交通的建設方面，日治時代殖民政府基於現代化與衛生改良兩大前提，開始在臺灣實施的「市區改正」（都市計畫），主要是透過衛生下水道與市街區的正交道路規劃，以作為公共設施與公共設備上的調整，本縣的彰化街、鹿港街、北斗街和員林街等主要市街的道路設施即因市區改正，使得傳統狹窄彎曲的街道重建為整齊而寬敞的路網。至於指定道路的建設，臺灣總督府建立道路臺帳制度，清查新築道路或是舊有道路改築後之幅員、坡度、橋樑暗渠的位置和構造，及其他道路相關資訊，使臺灣的道路邁向近代化、制度化的管理；清查之後若符合相關條件，即可編入為指定道路，當時本縣境內的花壇庄、員林郡的大村庄、員林街、坡心庄、永靖庄、北斗郡的田尾庄、

北斗街、溪州庄和埤頭庄均有指定道路即縱貫道路路線經過。日治時代行駛於本縣道路上的交通工具，呈現出傳統與現代交通工具混雜的景象，為牛車、人力車、自行車、汽車、公共巴士與機車並行於路的狀況。

日治時代本縣的郵政與電訊發展方面，與當時臺灣整體的郵電政策密切相關。日治初期配合臺灣軍事未靖的背景，郵政制度採用軍事功能為主的野戰郵便。配合軍事的推進，於臺灣各地建有20所野戰郵便局，本縣境內設有彰化野戰郵便局與北斗野戰郵便局。明治29年（1896）4月進入民政階段，郵政隨之回歸民政系統下的普通郵政，本縣的郵政業務範圍，廣義來說包括郵電及航空氣象等，狹義的郵政則以郵件、包裹、儲匯、保險及年金為主，但其中儲匯、保險、年金三種業務，各依照特別會計由日本中央主管省掌轄，可以說不屬於臺灣總督府的管轄範圍。郵件業務為郵政的核心，經歷年的改進與增加，至日治末期，郵件業務已大體具備現今的項目。日治時代郵便局以郵政為主要業務，電信部門僅辦理電報業務，雖然明治33年（1900）開放市內電話民用，但電話用戶僅限機關商號，一般住家用戶極少。電信主管機關方面，明治28年（1896）設置彰化通信所，2月1日開始營業，同年3月，電信業務改歸民政局接管，4月1日起施行民政，4月20日設「彰化二等郵便電信局」郵務及電信合辦，昭和16年（1941）設立「彰化普通郵便局」。「郵便局」職掌業務之一為兼辦電信及電話業務。電報方面，本縣的電報不論發出電報或收訊電報之地區均以國內為主，外國則數量極少。明治33年（1900）電話事業開放民用，在彰化設有市內電話。明治39年（1906）10月21日，鹿港、員林及北斗相互間，以及鹿港、員林及北斗和葫蘆墩、臺中及彰化間的電話開始通信。

第五章進入戰後時期，本縣在道路設施的發展上，公路的聯外交通以對臺灣中、北部地區為主，其中又以民國67年（1978）中山高速公路的通車最為關鍵；而從區域內的路段交通與服務水準來看，戰後本縣可謂四通八達，由公路運輸構成一面相當完整的網絡系統。縱貫公路線（省道臺1線）的整建亦加速且便利了本縣與西部各縣市的聯絡交通。高速公路通車之後，民國68年（1979）至1982年省道臺1線的交通量銳減，高速公路的交通量則迅速增加，由彰化與員林兩交流道進出的交通量也快速增加。戰後時期本縣與臺灣中、北部的區域交流活動愈趨密切，與南部地區的交通不如北部頻繁，與南投地區的交通量則偏低。交通工具的演變方面，戰後初期，腳踏車、牛車為本縣農家普遍使用的交通工具，用以載運收穫之農產品，或至市場販賣，後由於腳踏車輕便、易操控，個人代步的工具也多改為腳踏車。民國69年以後，由於本縣客運事業的衰退，周圍地區與中心城市的聯絡主要仰賴機車。民國70年代以來，機車與小型客貨車已然

成為本縣民眾主要的交通工具，且數量快速成長中，造成本縣道路系統與彰化市、員林鎮、溪湖鄉、鹿港鎮與和美鎮等主要聚落的停車空間需求及交通安全等問題的壓力。近年來，本縣發展「公共自行車系統」，藉以減少及移轉私人機動車輛之持有及使用，改善市區道路交通擁擠、環境污染及能源損耗。

戰後本縣鐵路事業的發展方面，本縣境內的縱貫鐵路及其支線有雙軌線與單軌線兩種系統。本縣境內的鐵路營運即由臺灣鐵路管理局管理，鐵路的客運與貨運高峰期約落在民國 40 年代，民國 60 年代以後隨著公路及汽車客運的發達而逐漸沒落。戰後的民國 37 年，政府成立臺灣鐵路管理局，致力於鐵路復舊及改善工作。民國 60 年代，因鐵路電氣化工程之進行，影響鐵路正常營運，加以受到中山高速公路於民國 67 年通車之競爭，鐵路運輸優勢漸失，客貨運業績逐年衰退。加上臺灣經濟持續高速成長，國民所得大幅提昇，自用小客車持有率亦隨之增加，造成公路運輸服務品質之惡化。但至民國 70 年代末期以後，鐵路客運因有專屬路權、運量大、準點率高之優點，本縣對外鐵路客運量開始逐年穩定成長，至於鐵路貨運仍無起色，運量有急速下降趨勢；近年來，臺鐵面臨捷運與高鐵的競爭，致力發展鐵路捷運化，提升服務品質。糖業鐵路方面，戰後本縣的糖鐵營業線在臺糖公司接收統一管理後成為公營鐵路，承繼日治時代以來擔負運輸本縣客貨的交通功能。民國 89 年 3 月，本縣邁入高速鐵路時代，臺灣高速鐵路為實現臺灣的一日生活圈（運用各種交通手段可在 1.5 小時內前往的涵蓋圈）的交通系統，與本縣相近而可透過轉乘進入本縣的站點為高鐵臺中站（位於臺中市烏日區）與高鐵彰化站（位於本縣田中鎮）。

戰後本縣郵政與電信事業的發展方面，民國 35 年 5 月，臺灣省行政長官公署成立臺灣郵電管理局統籌臺灣郵政及電信業務，初期延續日治時代的郵電合營方式。民國 38 年 4 月 1 日正式實行郵電分辦，分別成立臺灣郵政及電信兩管理局。彰化普通郵電局遂於此時改制為「彰化郵局」。本縣郵局的郵政業務以郵務、匯兌、儲金、壽險以及代理業務等為主。民國 69 年臺灣郵政管理局因業務發展需要，改制為臺灣北、中、南三區郵政管理局，本縣屬於中區郵政管理局的轄區。民國 91 年 7 月完成的郵政法修正案，郵政總局於民國 92 年 1 月 1 日改制成立由交通部持有 100% 股權之國營「中華郵政股份有限公司」，本縣的郵政事業即交由該公司所屬之「中華郵政股份有限公司彰化郵局」掌理。本縣的郵局業務隨時間推演日趨繁多複雜，並為提升民眾的用郵便利度，增加如自助郵局、無障礙空間與夜間投遞等服務項目。近年來，受到電子郵件與手機簡訊的影響，民眾的通信習慣電子化，較少以紙本信件通信，導致本縣每年度的收寄函件數量並無顯著成長。電信方面，戰後本縣的電信業務，原本附屬於郵政之下推動，民國 38 年

依循郵政與電信分辦的中央政策，始獨立發展。戰後本縣的電信發展歷程，由於電信業務的快速成長，電信業務逐漸超越郵政業務。隨著市內電話的普及與長途電話的開辦，電話業務的成長比例又高於電報業務的發展。民國 63 年電信自動化後，至民國 70 年間，電信部門以 20 至 25% 的成長率漸續成長。民國 78 年，電信總局引進行動電話業務，行動通訊蓬勃發展，逐漸造成本縣民眾人手一機的現況；近年來，行動通訊進入 3G 與 4G 追求上網速度的時代，使行動通訊完全融入本縣民眾的日常生活之中。

第六章及第七章主題在本縣觀光旅遊的發展及資源方面，本縣為國內知名的觀光旅遊大縣，自然環境得天獨厚，自清治時代以來聞名全臺的彰化八景、日治時代的彰化溫泉與八卦山美景，到戰後縣府積極推廣的叁山國家風景區、花卉產業觀光園區與鹿港國家歷史風景區等觀光事業發展，是皆受到國內外觀光客的喜愛與來訪，展現本縣觀光旅遊迷人的吸引力。清治時期本縣擁有知名的全臺知名的「彰化縣八景」，其時代意義在於當時漢人在本縣的開墾有成，有其餘力將中國傳統的園林景觀移植至本縣，再透過文人的選景和八景詩的創作，使本縣的自然環境融入中國的文化氣息；雖然當時一般民眾對於休閒旅遊的概念薄弱，彰化縣八景的出現只是文人閒居優游與浪漫情懷下的產物，但這些景色的出現代表著本縣觀光旅遊活動的起點，有其時代意義。至日治時代，本縣的觀光旅遊事業發展隨著臺灣總督府推動的重大交通建設相繼完成、公共衛生環境改善且治安相對穩定，觀光旅遊的條件漸趨完備，使本縣邁入近代觀光的時代；當時觀光客大多進行團體旅遊，其目的地以都市街區與觀光勝地的參訪為主，當時本縣境內也有許多人文觀光資源被保存規劃，進而成為遊人造訪的景點，如林先生廟、龍山寺、文開書院、彰化孔廟、清水巖等古蹟景點，本縣的八卦山也在日治時代被選入「臺灣新八景十二勝」。戰後，中央政府與本縣縣政府擬訂推動觀光旅遊的各式計畫，發掘八卦山風景區、鹿港老街、花卉產業園區、各地特色節慶與臺灣燈會等觀光資源。本縣的觀光旅遊資源豐富多彩，自然景觀與人文古蹟皆有可觀，如八卦山脈已然成為國人休閒旅遊的重要景點，沿著八卦山從事登山健行、單車運動或生態旅遊已蔚為風潮。本縣也是各種獨特小吃的原鄉，各鄉鎮市知名的美食相當受到國內外觀光客的歡迎。此外，本縣作為臺灣穀倉與農業大縣，近年來也朝向休閒農業發展，為符合現代人休閒旅遊需求，將原有的農園發展成觀光果園、花卉觀光園區等產業加值景點。本縣亦由閩、粵移民帶來了不同的民情風俗，使得古蹟呈出豐富多彩的面貌。本縣的觀光旅遊資源相當豐富多元，促發國內外旅客匯集於本縣的榮景，但較為可惜的是，每逢周末來自國內外為數眾多的遊客、香客，雖帶來了巨大商機，卻也無可避免地造成交通阻塞與居民不便。

大事紀

年份	大事紀要
史前時代	● 本縣住民已與臺灣東部及海外，有玉器、瑪瑙珠及瓷器等器物的貿易行為與交通關係。
17世紀	● 二林（Gierim）已成為本縣與海外重要的對渡口岸和交通樞紐。 ● 本縣「海線之路」與「山線之路」形成。 ● 本縣半線社（今彰化市）與臺灣府赤崁城（今臺南市）的陸路交通路線形成。
康熙 36 年（1697）	● 4 月，郁永河途經半線社，對當時的景觀，有「林莽荒穢，宿草沒肩，與半線以下如各天。」的描述。
雍正 8 年（1730）	● 鹿港街初步形成。
雍正 9 年（1731）	● 基於沿岸交通之便，開放鹿仔港及三林港等港口。
雍正 12 年（1734）	● 彰化知縣秦士望針對本縣名勝風景，創作了〈彰化八景〉之七律作品，分別是「燄峰朝霞」、「鹿港夕照」、「眉潭秋月」、「虎溪春濤」、「海豐漁火」、「肚山樵歌」、「鎮亭晴雲」、「線社煙雨」。
乾隆 50 年（1784）	● 開放鹿港為正口，與蚶江及五虎門對渡。
乾隆 52 年（1787）	● 本縣首條郵驛道路因傳遞公文需要而形成。
嘉慶中葉	● 鹿港逐漸淤塞，商船改由王功港進出。
嘉慶 12 年（1807）	● 興賢書院前身「文昌帝君廟」創建。
嘉慶 20 年（1815）	● 八卦山上的定軍山寨建成，內設砲臺四座、城樓一處。
道光年間	● 王功港淤淺，商船遂改泊至番仔挖。
道光 16 年（1836）	● 周璽在《彰化縣志》中，收錄道光年間生員陳玉衡所詠之八景七律詩，產生了「碧山曙色」、「鹿港飛帆」、「定寨望洋」、「龍井關泉」、「虎巖聽竹」、「清水春光」、「珠潭浮嶼」與「豐亭坐月」等新的彰化縣八景。
咸豐 2 年（1852）	● 鹿港因濁水溪氾濫，流沙淤塞，大船不能出入，遂在港西二里處設新港稱沖西港，為鹿港之一部。
咸豐 10 年（1860）	● 臺灣正式對外開港，推動茶、糖、樟腦等農產商品的生產。
同治初年	● 二水鄉境內「二八水橋」、「二八仔橋」建成。
同治 8 年（1869）	● 12 月，美國駐廈門領事李仙得（Charles W. LeGendre）途經本縣，對當時的交通路線、自然環境與人文景觀有著詳實的記述。

年份	大事紀要
光緒 13 年（1887）	● 節孝祠興築完成，祭祀臺灣中部節孝烈婦共 462 人。
光緒 14 年（1888）	● 1 月，劉銘傳改革遞鋪制度，公告臺灣郵政條款十六條，實行新式郵政，發行郵票，收寄民間郵件。
光緒 21 年	● 9 月，彰化街開設第六野戰郵便局，首任局長為片山節中。
明治 28 年（1895）	● 10 月，北斗開設第七野戰郵便局。
明治 29 年（1896）	● 2 月，彰化通信所開始營業。 ● 4 月，彰化二等郵便電信局設立。 ● 9 月，鹿港設立二等郵便電信局，隸屬臺中郵便電信局。
明治 30 年（1897）	● 1 月，臺灣總督府以律令第一號公布「特別輸出入港章程」，同時依據該律令，以府令第四號暫時指定鹿港等八港口為特別輸出入港。 ● 公布「臺灣輕便鐵道使用規定」。
明治 31 年（1898）	● 日本商人田邨佐太郎與大阪三十四銀行山口善五郎，共同出資合辦鹿港、彰化間的輕便鐵道。 ● 人力車由日本輸入新型東洋車至本縣，車輪初用鐵皮箍繫。
明治 32 年（1899）	● 4 月，臺灣總督府公布「臺灣郵便鐵道使用規定」。 ● 8 月，臺中縣以臺中縣令第十五號，公告「轎夫取締規則」（「約束苦力章程」）。 ● 11 月，臺灣總督府公布「臺灣總督府鐵道部官制及職員官等俸給令」。
明治 33 年（1900）	● 5 月，鹿港「二等郵便電信局」改為「三等郵便電信局」。 ● 電話事業開放民用，在彰化始設有市內電話。
明治 35 年（1902）	● 12 月，臺灣總督府公布「鐵道部各驛規程」。
明治 36 年（1903）	● 自行車由日本輸入臺灣。
明治 37 年（1904）	● 彰化至鹿港間的輕便鐵道通車。
明治 38 年（1905）	● 臺灣總督府頒佈「製糖場取締規則」，本縣各糖廠開始利用所屬糖業鐵路兼營對外客貨運。
明治 39 年（1906）	● 3 月 6 日，彰化廳以告示第 32 號公告「彰化市區計畫」。 ● 3 月 10 日，彰化廳分別以廳令第一號及訓令第七號公布「轎營業及轎夫取締規則」及「轎營業及轎夫取締規則取扱手續」。 ● 3 月 31 日，彰化廳以告示第四十四號公告管內轎夫來往各地路線之賃金。 ● 4 月，彰化廳以廳令第七號公布「本島對岸間往來船舶之乘客所關稟

年份

大事紀要

- 報章程」及其取扱手續，做為管理兩岸船舶及其乘客進入本廳港灣之時，管理之法源。
- 「鼻仔頭大橋」竣工、通車。
- 10月，鹿港、員林及北斗之間，以及鹿港、員林及北斗和葫蘆墩、臺中及彰化之間的電話通信開始。
- 「不老泉」動工興建。
- 明治40年(1907) ● 5月，彰化街的彰化銀行總行行舍落成，建築主體以紅磚為主要建材，有著尖型塔立面，屬於「維多利亞式」的建築風格，為當地首屈一指的建築物。
- 明治41年(1908) ● 4月，自基隆到高雄，總長404.2公里的縱貫鐵路全線貫通。
- 5月，彰化廳發布廳令第二號，公告「牛畜移動取締規則」，明文規定牛畜在道路移動的相關事項。
- 6月22日，彰化廳公布廳令第八號「人力車營業取締規則」(「人力車並車夫營業約束章程」)。
- 6月23日，彰化廳以廳令第七號公布「荷車管束章程」(「荷車取締規則」)的實施範圍及於彰化廳全境。
- 12月，臺灣總督府公佈「臺灣私設鐵道規則」及「施行細則與私設鐵道營業規則」。
- 本縣電話通訊已可達臺北、淡水、新竹、臺中、彰化、員林、北斗、斗六、嘉義、鹽水港、臺南等地。
- 明治44年(1911) ● 8月，新高製糖株式會社開始營運鹿港經崎溝子、馬鳴山、荊桐腳至彰化間的客貨業務。
- 大正1年(1912) ● 6月，臺中州頒布北斗街市區計畫，計畫區域面積38公頃。
- 11月，員林輕鐵株式會社開始經營鹿港至員林間的客貨運輸。
- 大正3年(1914) ● 6月，新高製糖株式會社所屬糖業鐵路新增柑仔井站。
- 8月，日人拆除八卦山定軍寨，建「北白川宮能久親王殿下紀念碑」。
- 大正4年(1915) ● 1月，「北白川宮能久親王殿下紀念碑」落成，碑高14尺5寸，工費5,747圓。
- 1月，「不老泉」落成，成為彰化街第一座上水道儲水池。
- 大正6年(1917) ● 12月，臺灣總督府公布「車長監督規程」。
- 大正7年(1918) ● 臺中輕鐵株式會社接手經營員林輕鐵株式會社的客貨運輸業務。
- 大正8年(1919) ● 3月，明治製糖株式會社開始營運鹿港至員林間的客貨運，行經坡心、

年份

大事紀要

- 二重海、巫厝、溪湖、頂寮、埔鹽、外中等站，全長13.23公里。
- 7月，臺灣總督府公布「運輸巡視規程」、「運轉巡視員規程」。
- 警察總署籌劃設立警察航空班，航警業務歸警務局理番課掌管，以飛機輔助理番事業。
- 大正10年(1921) ● 7月，開始興建橫跨大肚溪地大肚橋。
- 8月，「彰化二等郵便局」核定，同時在二等局內分設通信、庶務、建築三掛。
- 大正11年(1922) ● 2月，明治製糖株式會社所屬糖業鐵路新增工場前、番社兩站。
- 10月，臺灣鐵道竹南驛至彰化驛之間的海線鐵路通車，同時正式啟用扇形車庫。
- 12月，大肚橋完工，橋身長593.8公尺，以桁架橋構成，為當時全臺灣最長的橋樑。
- 大正12年(1923) ● 5月大肚橋啟用，並正式命名為大肚橋。
- 6月，新高製糖株式會社所屬糖業鐵路新增過溝子站。
- 11月，新高製糖株式會社鹿港經彰化至線西的糖業鐵路客貨運全線營業，全長約4公里。
- 節孝祠因都市計畫而遭拆毀，並於現址重建。
- 大正13年(1924) ● 7月，臺中—彰化線公共汽車開始營運，旋即往南延伸至員林。
- 大正末年 ● 鹿港機場啟用、鹿港航空班成立，屬臺灣總督府航空班。
- 昭和1年(1926) ● 2月，一等操縱士千支四郎所駕駛的乙式一型偵察機，遇亂流墜毀於鹿港飛行場外，造成千支與同行記者宮本死亡，為本縣首起空難事件。
- 昭和2年(1927) ● 7月，彰化神社舉行鎮座祭，主祀大國魂命、大己貴命、少彥名命及能久親王。
- 日本陸軍航空隊進駐臺灣，警察航空隊被併編。
- 昭和3年(1928) ● 鹿港萬春宮蘇府王爺廟改建為公會堂。
- 昭和4年(1929) ● 鹿港機場轉移配屬為陸軍所有。
- 彰化武德殿動工興建。
- 昭和5年(1930) ● 九月，員林神社動工興建。
- 10月，彰化武德殿落成，成為當時臺中州彰化郡從事柔道及劍道活動的武道場所。
- 昭和8年(1933) ● 3月，明治製糖株式會社所屬糖業鐵路新增新溪湖、南員林兩站。

年份 大事紀要

- 昭和 9 年 (1934) ● 3 月，員林神社竣工。
1 月，鹿港實施市區改正，不見天街及兩旁商家第一進建築遭拆除。
10 月，鹿港五福街區拓寬為十五公尺道路，街屋立面均重新改建。
以彰化市為中心的公車營運路線範圍已擴充至南投、草屯、溪湖及線西等地。
- 昭和 10 年 (1935) ● 1 月，鹿港市區計畫公佈。
10 月，「福興穀倉」建成。
12 月，員林「北白川宮能久親王御設營之址紀念碑」建成。
大日本製糖株式會社合併新高製糖會社，鹿港至線西的糖業鐵路改由大日本製糖株式會社經營。
- 昭和 11 年 (1936) ● 8 月，臺中州發布員林街區計畫。
- 昭和 12 年 (1937) ● 7 月，中、日戰爭爆發，本縣對中國的公、私船航線斷絕。
本縣電話除花蓮、臺東外，已可與臺灣其他各地通話。
- 昭和 13 年 (1938) ● 10 月，北斗神社舉行鎮座祭，主祀明治天皇、大國魂命、大己貴命、少彥名命及能久親王。
- 昭和 41 年 (1941) ● 彰化郵政機構改制為「彰化普通郵便局」，分設庶務、通信、儲蓄三課，兼辦電信及電話業務。
- 昭和 17 年 (1942) ● 3 月，臺灣總督府合併彰化輕鐵株式會社、旭日自動車合資會社、鹿港自動車株式會社、三笠自動車株式會社、合資社二三自動車會、和興巴士株式會社、南投自動車株式會社、大日本製糖株式會社、開山自動車合資會社等中部九家株式會社，組成彰化乘合自動車株式會社。
鹿港廢港。
- 昭和 20 年 ● 受太平洋戰爭空襲之影響，本縣與臺南、高雄、彰化、基隆、臺東等各局局舍及主要局間之電路陸續遭到損壞，可用的電路日漸減少。
- 民國 34 年 (1945) ● 11 月，臺灣省行政長官公署郵電管理委員會接收全省郵政及電信業務。
- 民國 35 年 (1946) ● 5 月，成立臺灣郵電管理局統籌臺灣郵政及電信業務，延續日治時代的郵電合營方式。
8 月，臺灣省公路局成立，接管本縣客運業務。
10 月，臺灣省公路局增闢彰化一苑里與彰化一員林二條路線。
- 民國 36 年 (1947) ● 1 月，彰化乘合自動車株式會社改組為彰化汽車客運股份有限公司，

年份 大事紀要

- 民國 38 年 (1949) ● 繼續營運原有路線。
4 月，實施郵電分辦，分別成立臺灣郵政及電信兩管理局，「彰化普通郵電局」改制為「彰化郵局」。
- 民國 42 年 (1953) ● 1 月，西螺大橋完工通車，大幅縮短了彰化至雲林間的路程。
- 民國 45 年 (1956) ● 3 月，八卦山大佛於能久親王紀念碑原址動土開工，並成立「八卦山大佛建造促進委員會」。
3 月，本縣郵局郵政開始發行「禮卷」業務。
- 民國 48 年 (1959) ● 8 月，八七水災造成烏溪大橋嚴重損毀，乃改以本縣二水車站為南北平行預備線的起點。
- 民國 49 年 (1960) ● 5 月，「財團法人彰化八卦山風景協建會」成立。
員林神社本殿遭拆除，改為「浩然臺」，做為忠烈祠之用，內增設「明延平郡王靈位」、「國軍陣亡將士靈位」及「國民革命先烈靈位」。
- 民國 51 年 (1962) ● 4 月，臺灣鐵路局完成濁水溪鐵橋下行線工程，同時加高橋臺和橋墩。
- 民國 55 年 (1966) ● 5 月，八卦山大佛竣工。
- 民國 59 年 (1970) ● 10 月，本縣與臺南間雙軌鐵路竣工通車。
11 月，糖業鐵路田中一員林線停止辦理客運業務。
臺灣郵政管理局全面發展郵件處理機械化、自動化與儲匯作業的電腦化。
- 民國 60 年 (1971) ● 6 月，濁水溪橋上行線竣工，共有橋墩 31 座。
8 月，中山高速公路正式動工。
- 民國 61 年 (1972) ● 1 月，八卦山大佛殿動工興建，採宮殿式建築。
本縣郵局開辦電報匯票業務。
- 民國 63 年 (1974) ● 二水車站拆除。
- 民國 65 年 (1976) ● 2 月，八卦山大佛殿安座開光落成。
4 月，大村鄉中正西路平交道，發生滿載大村國中學生的彰客班車遭臺鐵列車撞毀的重大車禍，共造成 41 人死亡、41 受傷。
- 民國 67 年 (1978) ● 10 月，中沙大橋竣工，成為當時臺灣第一長橋，同時中山高速公路也全線通車。
- 民國 69 年 (1980) ● 8 月，臺灣省公路局根據公路法第 38 條規定，將該局公路運輸業務劃出，成立臺灣汽車客運股份有限公司。
10 月，臺灣汽車客運股份有限公司經省府核定，全面接管原臺灣省公路局客運業務與營運路線，正式開始營運。

年份

大事紀要

- 民國 70 年 (1981) ● 臺灣郵政管理局因業務發展需要，改制為臺灣北、中、南三區郵政管理局，本縣屬於中區郵政管理局的轄區。
- 民國 72 年 (1983) ● 2 月，臺灣省政府核定實施「彰化縣田尾園藝特定區（公路公園）計畫」。
- 民國 73 年 (1984) ● 芳苑燈塔正式啟用，塔高 37.4 尺，燈高 35.7 公尺。
- 民國 74 年 (1985) ● 本縣電信事業開辦國際直撥電話業務（ISD）。
- 民國 78 年 (1989) ● 7 月，彰化縣立體育場奉准成立。
- 民國 79 年 (1990) ● 9 月，統聯汽車客運公司成立，成為第二家奉准行駛高速公路之客運公司。
- 民國 80 年 (1991) ● 本縣觀光行政業務的推動機關「城市暨觀光發展處」成立。
- 民國 86 年 (1997) ● 電信總局正式引進行動電話業務。
- 民國 89 年 (2000) ● 10 月，本縣郵局開始辦理「傳真」業務。
- 民國 91 年 (2002) ● 本縣郵局開始承辦國內電報業務。
- 民國 92 年 (2003) ● 12 月，交通部開放民營業者加入行動通訊市場後，本縣行動通訊逐漸蓬勃發展。
- 民國 93 年 (2004) ● 3 月，臺灣高速鐵路計畫正式進入興建階段。
- 民國 94 年 (2005) ● 4 月，八卦山昆蟲生態農場落成。
- 民國 95 年 (2006) ● 4 月，本縣郵局納入原溪湖、鹿港、北斗、二林與員林郵局等所轄郵局共 37 局，服務範圍擴及 26 鄉鎮市。
- 田尾公路花園成立「田尾鄉休閒園區」。
- 1 月，臺灣郵政管理局改制為「中華郵政股份有限公司」，本縣郵政事業改由「中華郵政股份有限公司彰化郵局」掌理。
- 田尾鄉田尾公路花園遊客服務中心落成。
- 田尾鄉百花騎放田尾自行車道完工。
- 賴和詩牆完工，坐落於彰化金馬路、中山路交叉口的三角分隔島上。
- 民國 99 年 (2008) ● 1 月，古月民俗館於天后宮遺址動工興建。
- 民國 100 年 (2011) ● 9 月，彰化縣原住民生活館落成開館啟用。
- 民國 101 年 (2012) ● 3 月，本縣臺 61 線、臺 76 線延伸、臺 76 線芳苑工業區聯絡道、彰 129 線及縣道 148 線拓寬等工程，獲得交通部經費補助，預計投入約 225 億元。
- 5 月，古月民俗館完工。

年份

大事紀要

- 民國 96 年 (2007) ● 10 月，王功漁港景觀橋落成啟用，橋長 97.5 公尺，寬約 2.5 至 3.5 公尺。員林神社獲列入「歷史建築」名錄。
- 臺灣鐵路管理局正式引進傾斜式電聯車 TEMU1000 型特快車。
- 1 月，臺灣高速鐵路開始試營運板橋站至左營站的路線，每日雙向運行 38 班次。
- 3 月，臺灣高速鐵路全線正式通車營運，每日雙向運行增加為 50 班次，臺中站同時開放營運。
- 2 月，自強號太魯閣列車首次行駛花蓮－彰化。
- 鹿港鎮「桂花巷藝術村」開放觀光，成為本縣第一個藝術村。
- 縣府為宣傳百年全運及臺灣燈會，遷建賴和詩牆於八卦山。
- 2 月，臺灣高速鐵路彰化站舉行動工典禮。
- 5 月，彰化市試辦「彰化縣公共自行車租借系統建置及營運管理示範計畫」案。
- 5 月，中華電信正式宣布 4G 開臺，成為首家提供 4G LTE 的行動通訊業者。
- 10 月，以「社頭鄉清水岩童軍露營地」核心基地之「清水之森·幸福東南角」計畫獲選交通部觀光局「跨域亮點計畫」補助 2 億元。
- 12 月，臺灣高速鐵路彰化站竣工並加入營運。

參考書目

一、史料

中華綜合發展研究院應用史學研究所總編纂

2002《和美鎮志》。彰化：彰化縣和美鎮公所。

2003《伸港鄉志》。彰化：彰化縣伸港鄉公所。

六十七、范咸

1961《重修臺灣府志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

日本警察新聞臺灣支局

1938《臺灣自動車法規》。臺北市：日本警察新聞臺灣支局。

王良行

1997《芳苑鄉志·經濟篇》。彰化縣：彰化縣芳苑鄉公所。

何培夫

1997《臺灣地區現存碑碣圖誌·彰化縣篇》。臺北：臺灣分館。

余文儀

1962《續修臺灣府志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

吳德功

1992《戴施兩案紀略》。南投：臺灣文獻委員會。

周宗賢

2002《二水鄉志》。彰化縣二水鄉：彰化縣二水鄉公所。

周鍾瑄

1962《諸羅縣志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

周璽總纂

2006《彰化縣志》。臺北市：遠流出版社。

林玉茹、劉序楓

2006《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書》。臺北：中央研究院臺灣史研究所。

武澤贊太郎

1935《臺灣私設鐵道軌道法規類集》。臺北：臺灣旅行案內社出版部。

1942《臺灣乘客自動車運賃表》。臺北：臺灣旅行案內社出版部。

張哲郎

1997《北斗鎮志》。北斗鎮：北斗鎮公所。

洪麗完

2000《二林鎮志》。彰化縣二林鎮：二林鎮公所。

郝永河

1962《裨海紀遊》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

員林郡役所

1943《員林郡皇奉支會生產增強奉公實踐隊要綱》。員林郡：員林郡役所。

員林鎮志編輯委員會

1990《員林鎮志》。彰化縣員林鎮：員林鎮公所。

夏獻綸

1959《臺灣輿圖》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

高拱乾

1960《臺灣府志》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

國立中央圖書館臺灣分館館藏

1913《內地臺灣交通要覽》。臺北：國立中央圖書館臺灣分館。

國立彰化師範大學地理系編纂

1997《彰化市志》。彰化市：彰化市公所。

張哲郎

1997《北斗鎮志》。北斗鎮：彰化縣北斗鎮公所。

連橫

1984《臺灣通史》。臺北：大通。

陳一仁採集整理

1993《鹿港地區古文書》。鹿港：鹿港文教基金會。

陳國典

2011《社頭鄉志》。臺北市：出版者不詳。

鹿港街公學校

1922《鹿港鄉土誌》。臺中州：鹿港街公學校。

鹿港街役場

1924《鹿港街役場調查》。鹿港：鹿港街役場。

1929《鹿港街街勢要覽一覽表》。鹿港街役場。

1930《鹿港鄉土誌》。鹿港：鹿港街役場。

曾慶國

1993《臺灣省彰化縣埔心鄉志》。埔心鄉：彰化縣埔心鄉公所。

黃叔璥

1983《臺海使槎錄》。臺北：成文出版社。

黃得峰

2000《臺灣總督府公文類纂郵政史料彙編（明治二十八—三十二）》。南投：臺灣省文獻會。

2002《臺灣總督府公文類纂郵政史料彙編（明治二十八—三十四）》。南投：臺灣省文獻會。

2002《臺灣總督府公文類纂郵政史料彙編（明治三十五—三十八）》。南投：臺灣省文獻會。

黃開基

1990《和美鎮志》。彰化縣和美鎮：和美鎮志編纂委員會。

楊桂林

1986《溪湖鎮志》。彰化縣：溪湖鎮公所。

彰化市政府秘書處

1947《彰化市概覽》。彰化市：彰化市政府秘書處。

1949《彰化市概覽》。彰化市：彰化市政府秘書處。

彰化市政府

1948《彰化市政統計》。彰化市：彰化市政府。

2003《彰化市政概況》。臺北市：國家圖書館複印。

彰化縣文獻委員會

1958-1961《彰化縣志稿》。彰化市：彰化縣文獻委員會。

彰化縣政府

1989-1990《彰化縣志》。彰化市：彰化縣政府。

彰化縣政府主計處

各度《彰化縣統計鑑》。彰化：彰化縣主計處。

彰化縣政府主計處

各度《彰化縣統計要覽》。彰化：彰化縣主計處。

彰化郡役所

1935《彰化郡管內概況》。彰化：彰化郡役所。

臺中州廳

各度《臺中州統計書》。臺中：臺中州役所。

1932《臺中州管內概況及事務概要》。臺中：臺中州廳。

1919《臺中州要覽》。臺中：臺中州廳。

1927《臺中州要覽》。臺中：臺中州廳。

員林郡役所

1939《員林郡概況》。員林郡：員林郡役所。

臺中州教化聯合會

1940《臺中州報國總動員彙報》。臺中：臺中教化聯合會。

臺南新報社

1927-1936《臺南新報》。臺南：臺南新報社。

臺灣日日新報社

1900-1936《臺灣日日新報》。臺北：臺灣日日新報社。

臺灣民報社

1924-1926《臺灣民報》。臺北：臺灣民報社。

臺灣新民報社

1930-1933《臺灣新民報》。臺北：臺灣新民報社。

臺灣教會公報社

1905-1933《臺灣教會公報》。臺南：臺灣教會公報社。

臺灣自動車運送事業組合：《自動車交通事業法》。昭和18（1943）。

臺灣拓殖株式會社調查課

1942《臺灣を中心とした戎克貿易に就て》。臺灣拓殖株式會社調查課。

臺灣省工業研究所技術室

1946《臺灣省經濟調查初稿》。臺北：臺灣省工業研究所技術室。

臺灣省文獻委員會編

1973《臺灣省通志》。臺中：臺灣省文獻委員會。

臺灣省民政廳

1949《彰化市一覽》。臺北市：臺灣省民政廳。

臺灣銀行經濟研究室編

1993《福建通志臺灣府》。南投：臺灣省文獻委員會。

臺灣省文獻委員會

1973《臺灣省通志》臺中：臺灣省文獻委員會。

臺灣省文獻編輯委員會採集組

1999《彰化縣鄉土史料》。南投：臺灣省文獻委員會。

臺灣省民政廳

1949《彰化市一覽》。臺北市：臺灣省民政廳。

臺灣省行政長官公署宣傳委員會機要室

1945《臺灣省行政長官公署三月來工作概要》。臺北：臺灣省行政長官公署秘書處。臺灣省行政長官公署統計室

1946《臺灣省五十一來統計提要》。臺灣省：臺灣省行政長官公署統計室。

臺灣省政府交通處

1949《交通建設》。臺北市：臺灣省政府秘書處。

臺灣省政府交通處

1948《臺灣省府交通處主管事項概況》。臺北：臺灣省政府交通處。

臺灣省政府秘書處

1947《臺灣省政府公報》。中興新村：臺灣省政府秘書處。

臺灣旅行案內社

1942《臺灣乘客自動車運賃表》。臺北：臺灣旅行案內社。

臺灣時報發行所

1918-1945《臺灣時報》。臺北：臺灣時報發行所。

臺灣國產自動車株式會社

1938《臺灣國產自動車株式會社決算報告書》。臺北：臺灣國產自動車株式會社。臺灣通信協會

1918《臺灣通信協會雜誌》。臺北：臺灣通信協會。

臺灣遞信協會

1940-1942《臺灣遞信》。臺北：臺灣遞信協會。

臺灣遞信協會。

1919-1939《臺灣遞信協會雜誌》。臺北：臺灣遞信協會。

臺灣銀行經濟研究室

1994《臺灣中部碑文集成》。南投：省文獻會。

臺灣銀行經濟研究室編

1962《清初海疆圖說》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣銀行經濟研究室編

1963《臺灣地輿全圖》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣銀行經濟研究室編

1963《臺灣府輿圖纂要》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

臺灣銀行經濟研究室

1993《福建通志臺灣府》。南投：臺灣省文獻委員會。

臺灣總督府

1898-1945《臺灣總督府公文類纂》。臺北：臺灣總督府。

臺灣總督府

1942-1945《臺灣總督府官報》。臺北：臺灣總督府。

1926-1937《臺灣總督府府報》。臺北：臺灣總督府。

1911《臺灣總督府電信符號表》。臺北：臺灣總督府。

臺灣總督府土木局

1912《臺灣總督府土木部第三報》。臺北：臺灣日日新報社。

1923《臺灣土木法規提要》。臺北：臺灣總督府土木局。

1924《臺灣總督府土木事業概要》。臺北：臺灣總督府土木局。

臺灣總督府文教局社會課

1933《臺中州北斗郡國勢調查結果中間報》。臺北市：臺灣總督官房臨時國勢調查部。臺灣總督府民政局

1896-1924《臺灣總督府民政事務成績提要》。臺北：臺灣總督府民政局。

臺灣總督府民政部通信課

1901《臺灣總督府通信要覽》。臺北：臺灣總督府民政部通信課。

臺灣總督府民政局通信部。

1897《臺灣野戰郵便電信畧史》。臺北：臺灣總督府民政部通信局。

1906《臺灣現行通信法規》。臺北：臺灣總督府民政部通信局。

1909《臺灣通信事務成績》。臺北：臺灣總督府民政部通信局。

1917《臺灣通信事業綜覽》。臺北：臺灣總督府民政部通信局。

1918《臺灣郵政史》。臺北：臺灣總督府民政部通信局。

1917《臺灣總督府通信事業綜覽》。臺北：臺灣總督府民政部通信局。

1915《臺灣總督府通信法規》。臺北：臺灣總督府民政部通信局。

臺灣總督府交通局

未標示出版《臺灣總督府交通局事務概要》。臺北：臺灣總督府交通局。

1929《重要指定道路改修助成計畫說明書》。臺北：臺灣總督府交通局。

1925《臺灣總督府道路港灣事業概要》。臺北：臺灣總督府交通局。

臺灣總督府交通局道各港灣課

1930《臺灣の道路》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

1931《臨海道》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

1936《全島國道路線及國庫補助路線鋪裝計畫》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

1936《將來著手すべき道路改修計畫》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

1935《臺灣の道路》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

1937《臺灣の道路》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

1936-1941《臺灣指定道路圖》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

1938《臺灣の港灣》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

1943《臺灣の道路》。臺北：臺灣總督府交通局道各港灣課。

臺灣總督府交通局遞信部

1913-1942《臺灣遞信統計要覽》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1922《臺灣總督府遞信類纂通信編》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1927《郵便振替貯金の利用法》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1928《遞信志・通信編》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1928-1929《我等と通信》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1929-1940《郵便路線圖》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1929《臺灣總督府交通局遞信部事業用物品交付規程》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1933《臺灣遞信業務一覽》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1935《臺灣の通信》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1936《施設改善事項集》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1937-1944《遞信公報》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1940《遞信報告規程別冊》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

1942《遞信部事務概要書》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

臺灣總督府交通局總務課

1932《自動車に關する調査》。臺北：臺灣總督府交通局總務課。

臺灣總督府交通局鐵道部

1933《局營自動車旅客運賃》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

1939《臺灣鐵道の貨物》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府官房調查課

1938《自動車資源調査要綱》。臺北：臺灣總督府官房調查課。

臺灣總督府國土局土木課

1943《臺灣總督府國土局主管土木事業概要》。臺北：臺灣總督府國土局土木課。

臺灣總督府通信局

1907《臺灣總督府通信要覽》。臺北：臺灣總督府通信局。

1922《臺灣總督府遞信法規類纂・通信編》。臺北：臺灣總督府通信局。

臺灣總督府遞信局

- 各年度《遞信統計要覽》。臺北：臺灣總督府遞信局。
1935《熱帶產業調查書——航空、海運、動力、郵便、電信、電話、放送、外國為替》。
臺北：臺灣總督府遞信局。

臺灣總督府臨時臺灣土地調查局

- 1904《臺灣堡圖》。臺北：臺灣總督府臨時臺灣土地調查局。

臺灣總督府鐵道部

- 各年度《臺灣總督府鐵道部報》。臺北：臺灣總督府鐵道部。
各年度《臺灣總督府鐵道部——鐵道部報》。臺北：臺灣總督府鐵道部。
各年度《臺灣鐵道要覽》。臺北：臺灣總督府鐵道部。
1910《臺灣鐵道史》。臺北：臺灣總督府鐵道部。
1920《臺灣鐵道法規》。臺北：臺灣總督府鐵道部。
1935《臺灣の鐵道》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

劉良璧

- 1977《重修臺灣府志》。臺中：臺灣省文獻委員會。

劉良璧等修。

- 1983《重修福建臺灣府志》。臺北：成文出版社。

線西庄役場

- 1936《（昭和九）彰化郡線西庄管內概況》。彰化市：線西庄役場。

蔡相輝總纂

- 1998《芬園鄉志》。彰化縣芬園鄉：彰化縣芬園鄉公所。

賴熾昌主修

- 1959《彰化縣志稿》。彰化：彰化縣文獻委員會。

蔣毓英

- 2002《臺灣府志》。南投：國史館臺灣文獻館。

戴寶村

- 2000《鹿港鎮志·交通篇》。彰化縣：鹿港鎮公所。

薛月順

- 1998《臺灣省政府檔案史料彙編：臺灣省行政長官公署時》。臺北：國史館。

謝英從等撰述

- 2006《花壇鄉志》。彰化縣：花壇鄉公所。

魏金絨

- 1997《芳苑鄉志·歷史篇》。彰化縣：芳苑鄉公所。

二、專書

二林鎮公所

- 1995《臺灣省彰化縣二林鎮整體建設發展計畫》。彰化縣：彰化縣二林鎮公所。

小池滋、和久田康雄

- 2012《都市交通の世界史——出現するメトロポリスとバス・鉄道の拡大》。東京：悠書館。

小林正義

- 2002《みんなの郵便文化史》。東京：にじゅうに。

小風秀雅

- 1998《帝國主義下の日本海運——国際競争と対外自立》。東京：山川出版社。

山田京三郎編

- 1928《臺灣海陸交通運輸便覽》。臺北：海陸交通新聞社臺灣支局。

中華民國都市計劃學會

- 1987《彰化市都市計畫之沿革與實施展望》。臺北市：中華民國都市計劃學會。

內藤春吉、許冀武

- 1957《臺灣漁業史》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

日本旅行協會臺灣支部

- 1935《臺灣鐵道旅行案内》。臺北：臺灣日日新報社。

王士英

- 1984《中國郵政史料叢稿》。臺北：今日郵政月刊社。

王洸

- 1957《臺灣之交通》。臺北縣：海運出版社。

王貞富計畫主持、林廷隆協同主持

- 2009《彰化縣田中鎮八堡一圳、二圳沿線文化資產調查與規劃設計》。彰化市：彰化縣文化局。

王貞富計畫主持、邱上嘉協同主持

- 2009《彰化縣田中鎮文化資產資源手冊：關於二十二個里的文化資源》。彰化市：彰化縣文化局。

王開節

- 1954《我國電信發展簡史》。臺北：中國交通建設學會。

左羊出版社

- 1994《鹿港懷古（鹿港老照片徵集輯）》。鹿港：左羊出版社。

交通部郵政總局

- 1966《郵政大事記》。臺北：交通部郵政總局。

吉開右志太

- 1935《臺灣の海運》。臺北：臺灣總督府交通局遞信部。

有矢鍾一

1942《臺灣海運史》。高雄：海運貿易新聞臺灣支社。

池松華

2007《彰化縣二林區源成客家庄史》。彰化縣：香草吟社。

羽生國彥

1937《臺灣の交通を語る》。臺北：臺灣新民報社。

西原雄次郎編著、劉萬來譯

2003《新高製糖簡史》。臺北：臺灣糖業文化協會。

何猷賓等執行編輯

2007《2007彰化研究學術研討會：啟動彰化學論文集》。彰化市：彰化縣文化局。余光弘（鹿港署）人類學田野工作教室論文集臺北市中央研究院民族學研究所 1993

余光弘編

1993《鹿港暑期人類學田野工作教室論文集》。臺北：中央研究院民族學研究所。

余益興

2005《疼惜咱竹子腳》。彰化市：彰化縣文化局。

吳成偉

1999《彰化古城巡禮》。彰化市：彰化縣立文化中心。
1999《磚窯故鄉》。彰化市：彰化縣立文化中心。
2000《二鹿風華：鹿港歷史與生活百景映象輯》。彰化縣：鹿港文教基金會。
2003《八卦山臺地傳統聚落與人文產業》。彰化市：彰化縣文化局。
2006《大庄慈雲寺志》。彰化縣：大庄慈雲寺管委會。

吳成偉、陳慶芳

2003《八卦山臺地傳統聚落與人文產業》。彰化市：彰化縣文化局。

吳振發計畫主持；卓雯雯、韓可宗協同主持

2008《北斗歷史區域發展暨古街風華再現先）調查研究》。彰化市：彰化縣文化局。

吳樂園

1958《海關檔案中有關臺灣郵政創設之資料》。臺北：作者。

呂宗修計畫主持、張宏鳴協同主持

2009《彰化縣溪湖糖廠製糖工廠、五分車站調查研究暨修護計畫：五分仔與高煙囪》。彰化市：彰化縣文化局。

宋澤萊

2003《快讀彰化史》。彰化市：彰化縣文化局。

尾崎政久

1942《日本自動車史》。東京：自研社。

李子聯等撰稿

1999《彰化縣口述歷史》。第四、五集：戲曲專題。彰化市：彰化縣立文化中心。

李丕顯

1982《泉郊簡介》。鹿港：泉郊仁愛之家。

李明亮

1995《臺灣民主國郵史與郵票》。花蓮：獨虎出版社。

李奕興

1995《古來的天地：彰化縣古蹟導覽手冊》。彰化市：彰化縣立文化中心。

李昭容

2002《鹿港丁家之研究》。鹿港：左羊出版社。

辛文恭

1942《臺灣輕鐵株式會社參拾誌》。臺南市：辛文恭。

阮旭初

2000《彰化市舊城區保存規劃之研究》。臺南市：國立成功大學都市計劃研究所。亞聯工程顧問股份有限公司
1991《彰濱工業區開發與彰化地區交通運輸影響研究》。臺北市：經濟部工業局。

兒玉幸多

1992《日本交通史》。東京：吉川弘文館。

卓克華

2007《清代臺灣行郊研究》。臺北縣深坑鄉：揚智文化。

周國屏

1999《彰化市人口遷移之研究》。臺北市：行政院國科會科資中心。

周憲文

1980《臺灣經濟史》。臺北：開明書局。

和美鎮民眾服務分社

1987《和美鄉情》。和美鎮：彰化縣和美鎮民眾服務分社。

和美鎮鎮民代表會編纂

1982《和美鎮鎮民代表會第十一屆第四次臨時大會議事錄》。猶他州鹽湖城：猶他家譜學會。

松浦章著、卞鳳奎譯

2002《清代臺灣海運發展史》。蘆洲：博揚文化。
2004《日治時期臺灣海運發展史》。蘆洲：博揚文化。

林玉茹

1996《清代臺灣港口的空間結構》。中和：知書房。

林玉茹、劉序楓編

2006《鹿港郊商許志湖家與大陸的貿易文書》。臺北：中央研究院臺灣史研究所。

林東辰

1932《臺灣貿易史》。臺北市：日本開國社臺灣支局。

林金田總編

2003《烽火歲月：戰時體制下的臺灣史料特展圖錄》。南投：國史館臺灣文獻館。

林荊南編

1954《彰縣展望》。彰化：新生出版社。

林會承

1983《清末鹿港街鎮結構》。臺北：境與象。

林滿紅

1994《四百來的兩岸分合：一個經貿史的回顧》。臺北：自立晚報。

社頭國中史蹟源流研究會

1980《吾源吾鄉：彰化縣社頭鄉史蹟簡介》。彰化縣：社頭國中史蹟源流研究會。

近藤泰夫

1939《臺灣の道路》。東京：日本同業會道路部。

邱奕嵩

2004《彰化市》。彰化縣：彰化市公所。

邱美都、楊銘欽

2007《百果山的春天：探索泉州寮》。彰化縣：員林鎮公所。

邱美都、楊銘欽

2009《走讀永靖街》。彰化市：彰化縣文化局。

2010《林仔街老故事：南門大腳印》。彰化縣：員林鎮公所。

邱美都

2005《瑚璉草根永靖心》。彰化市：彰化縣文化局。

2007《萬火燒庄》。彰化市：彰化縣文化局。

施文炳

1999《深度探索溪湖鎮的過去、現在與未來導覽手冊》。彰化縣：施金山文教基金會。

施見德

2009《探索埔鹽：埔鹽鄉史蹟源流》。彰化縣：埔鹽鄉公所。

施坤鑑

2000《尋找埔鹽菁（蒲鹽菁）的故事》。高雄縣：派色文化。

2001《埔鹽文史采風》。彰化市：彰縣文化局。

2004《戀戀埔鹽文史風情》。彰化縣：埔鹽鄉公所。

2006《埔鹽鄉社區發展與營造之美》。彰化縣：埔鹽鄉公所。

2006《蛻變中的埔鹽：陳慶煌鄉長鄉政紀實》。彰化縣：埔鹽鄉公所。

施添福

1999《天庾正供與鹿港飛帆：鹿港古蹟的歷史地理考察》。臺北市：中研院臺灣史研究所籌備處。

施懿琳

2002《八卦山文學步道導覽手冊》。彰化市：彰化縣文化局。

柯志明

2003《米糖相剋：日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》。臺北市：群學。

柯鴻基

2005《北斗中圳仔》。彰化市：彰化縣文化局。

洪長源

1994《大城鄉情》。彰化市：彰縣文化。

1995《溪州鄉情》。彰化縣：溪州鄉公所。

2005《土人厝歷史風情》。彰化市：彰化縣文化局。

2008《東螺渡口：溪州鄉舊眉村》。彰化市：彰化縣文化局。

洪致文

1992《臺灣鐵道傳奇》。臺北：時報出版。

1993《臺灣火車的故事》。臺北：時報出版。

1995《體檢臺鐵1988-1995》。臺北：鐵道文化協會出版。

1996《臺灣古老火車站》。臺北：玉山社。

1996《臺灣鐵道趣味漫談》。臺北：時報出版。

1998《臺灣鐵道印象（上）（下）》。臺北：南天書局。

2006《鐵道時光》。臺北：玉山社出版。

2000《珍藏世紀臺灣鐵道·幹線鐵路篇》。臺北：時報出版。

2001《珍藏世紀臺灣鐵道·地方鐵道篇》。臺北：時報出版。

洪英聖

1995《彰化八堡圳傳奇史料圖輯》。彰化市：彰化縣政府。

洪慶宗

2009《鐵道風情錄：田中中路里的故事》。彰化市：彰化縣文化局。

修瑋浮

1996《水蓮花：王功人文產業變遷紀實》。彰化縣：彰化縣立文化中心。

凌德麟、許榮輝、王彥傑

1986《溪州觀光農園計劃報告書》。臺北市：國立臺灣大學農學院園藝研究所造園組。

唐富藏

1993《重修臺灣省通志·卷四·經濟志·交通篇》。南投：臺灣省文獻委員會。

席連之、周昌莢、湯元吉

1957《彰化鹿港區之土壤與土地利用》。臺北市：臺肥公司。

徐裕健計劃主持、林正雄協同主持

2007《彰化縣縣定古蹟扇形車庫整體修護工程工作報告書暨施工紀錄》。彰化市：彰化縣文化局。

晏星

1994《中華郵政發展史》。臺北：臺灣商務印書館。

涂明達

2004《彰化縣產業發展史》。彰化市：彰化縣政府。

財團法人施金山文教基金會訪談撰搞

2002《彰化縣口述歷史：溪湖鎮蔗糖產業》。彰化縣：彰化縣政府。

馬圃原

2005《埔鹽人文史詩風采》。彰化縣：埔鹽鄉公所。

高成鳳

1999《植民地鐵道と民眾生活——朝鮮、臺灣、中國東北》。東京：法政大學出版局。

高橋泰隆

1995《日本植民地鐵道史論——臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》。東京：日本經濟評論社。

偉轟工程顧問有限公司

1985《彰化市八卦山地區開發計畫之研究報告書》。彰化市：彰化縣政府。

國史館交通志編纂委員會

1991《中華民國史交通志（初稿）》。臺北：國史館。

國史館臺灣文獻館採集組編輯

2004《臺灣地名辭書·（十一·彰化縣）》。南投市：國史館臺灣文獻館。

國立成功大學臺南水工試驗所

1991《彰化濱海工業區整體開發規劃調查研究：第一部份 彰濱地區自然及人文環境調查》。臺北市：經濟部工業局。

國立彰化師範大學、彰化縣政府、彰化縣文化局

2003《彰化研究學術研討會論文集·2003》。彰化市：彰化縣文化局。

國立彰化師範大學地理學系

1997《彰化南瑤宮志》。彰化市：彰化市公所。

國家圖書館

2003《臺灣糖業公司溪州糖廠概況》。臺北市：國家圖書館。

康原

1998《八卦山文史之旅：磺溪舊情》。彰化市：彰化縣立文化中心。

2000《彰化縣老照片特輯二：影像中的彰化》。彰化市：彰化縣文化局。

2002《彰化縣老照片特輯三：浮光掠影憶彰化》。彰化市：彰化縣文化局。

2003《彰化半線天：彰化古城的人文景致》。臺北市：紅樹林文化。

2004《花田彰化：彰化縣鄉野人文與文學景致尋遊》。彰化市：愛書人雜誌。

2004《彰化孔子廟》。彰化市：彰化縣文化局。

康原撰文、李鎮岩攝影

2001《彰化市之美》。彰化市：彰化市公所。

張翊

1996《中華郵政史》。臺北：三民書局。

張水木

2006《溫情滿彰邑：彰化縣觀光導覽手冊》。彰化市：彰化市公所。

張素玢、陳弼毅

2003《北斗鄉土調查》。彰化市：彰化縣文化局。

張素玢

1999《北斗發展史》。彰化縣：北斗鎮公所。

2004《歷史視野中的地方發展與變遷：濁水溪畔的二水、北斗、二林》。臺北市：臺灣學生書局。

張弼毅翻譯

2003《北斗鄉土調查》。彰化市：彰化縣文化局。

張瑞和

1995《永靖鄉土資料研究集》。彰化縣：彰化縣永靖鄉公所。

張碧霞

2008《再現百果山風華》。彰化市：彰化縣文化局。

2009《東山保》。彰化縣：員林鎮公所。

2006《番仔崙的鹹酸甜》。彰化市：彰化縣文化局。

張錫池、張碧照

2005《二八仔風華：光化村史》。彰化市：彰化縣文化局。

曹潛

1981《中華郵政史·臺灣篇》。臺北：交通部郵政總局。

曹永和

2000《臺灣歷史研究續集》。臺北：聯經。

曹武賀

2005《彰化縣平原自然步道導覽手冊》。彰化：大葉大學。

2005《彰化縣溪流自然步道導覽手冊》。彰化：大葉大學。

曹潛

1981《中華郵政臺灣篇》。臺北：交通部郵政總局。

淺香貞次郎

1941《臺灣海運史》。臺北：臺灣海務協會。

粘子瑛

2004《女真後裔在臺灣：粘氏宗族與彰化福興地區的發展》。臺北市：臺灣古籍。

莊美奉

2006《樹包廟傳奇》。彰化市：彰化縣文化局。

2008《蘆竹塘街》。彰化市：彰化縣文化局。

莊英哲、劉淮

1993《竹塘鄉土史學教材》。彰化縣：彰化縣政府教育局。

許雪姬

1993《滿大人最後的二十一洋務運動與建省》。臺北市：自立晚報。

許雪姬、賴志彰

1994《彰化民居》。彰化市：彰化縣立文化中心。

許毓良

2003《清代臺灣的海防》。北京：社會科學文獻出版社。

許漢源

2007《二水長流 裕民情懷》。彰化市：彰化縣文化局。

郭月媚

2005《再見泉厝：大家來寫村史》。彰化市：彰化縣文化局。

郭添財總編輯

1998《彰化縣伸港鄉：鄉土教學活動教材》。彰化縣：彰化縣政府。

郭添財總編輯

1998《彰化縣芬園鄉：鄉土教學活動教材》。彰化縣：彰化縣政府。

郭燕如、高大鈞

2003《鹿港·田尾·花壇》。臺北市：墨刻。

陳一仁

1998《彰化縣老照片·特輯一：尋找老彰化》。彰化市：彰化縣立文化中心。

2003《彰化縣老照片·特輯四：百年樹人》。彰化市：彰化縣立文化中心。

2004《鹿港文史采風》。彰化縣鹿港鎮：鹿江文化藝術基金會。

陳世麟

2005《滴水清心話社頭》。彰化縣：彰化縣社頭鄉公所。

陳仕賢、鹿港天后宮管理委員會

2004《鹿港天后宮志》。彰化縣：鹿港天后宮管理委員會。

陳仕賢

2008《鹿港不見天街傳奇》。彰化市：彰化縣文化局。

2010《埔鹽鄉大有陳順昌號古文書》。南投：國史館臺灣文獻館。

陳玉梅

1998《彰化縣埤頭鄉鄉情與建設》。彰化縣：埤頭鄉公所。

陳利成

2008《經口之春：大家來寫村史》。彰化市：彰化縣文化局。

陳宗仁

1997《彰化開發史》。彰化市：彰化縣立文化中心。

陳東華

2009《東興社區文化導覽手冊：大家來寫村史》。彰化市：彰化縣文化局。

陳俊

1987《臺灣道路發展史》。臺北：交通部運輸研究所。

陳俊傑

2000《彰化縣福興鄉巴布薩族馬芝遴社平埔族人現況調查》。彰化市：彰化縣文化局。

陳柏、曾建豪

2004《彰化市古城老街道風華再現·城市譜記》。臺中市：陳柏建築師事務所。

2004《彰化市古城老街道風華再現調查研究》。彰化縣：彰化縣文化局。

陳柏計畫主持

2004《彰化市古城老街道風華再現城市譜記：都市空間文本導讀篇》。臺中市：陳柏建築師事務所

陳柔森

1999《彰化平原的族群與文化風錄》。彰化市：彰縣文化。

陳美鈴

1997《沙鹿鎮和二林鎮生態環境的比較研究》。臺北市：固地文化。

陳翠婷

2008《福山下的臺化街：大家來寫村史》。彰化縣：彰化縣文化局。

陳慶芳

2004《甕來彰化：舊甕新社區 營造真情味》。彰化市：彰化縣文化局。

鹿港扶輪社、彰化縣郵學會主辦

1984《鹿港開港二百週紀念郵票展覽會特刊》。鹿港：鹿港扶輪社。

富田昭次

2008《旅の風俗史》。東京：青弓社。

曾文吉計畫主持、林文清等

2009《彰化縣縣定古蹟鹿港隘門修復工程工作報告書》。彰化縣：彰化縣文化局。

曾汪洋

1955《臺灣交通史》。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

曾慶國

1999《彰化縣三山國王廟》。彰化市：臺灣省文獻委員會。

森重秋陽

1943《臺灣交通小史》。臺北：臺灣交通協會。

渡部慶之進

1939《臺灣鐵道讀本》。東京：春秋社。

游棋竹

2005《臺灣對外貿易與產業之研究（1897-1942）》。臺北縣板橋市：稻鄉出版。

湯錦臺

2001《大航海時代的臺灣》。臺北：貓頭鷹出版。

程士毅

1997《彰化的自然環境與原住民》。彰化市：彰化縣立文化中心。

辜顯榮翁傳記編纂會編

1925《辜顯榮翁傳》。臺北市：編者發行。

黃天爵

2004《南曾村發展史》。彰化縣：田尾鄉文史研究室。

黃文瑞

1994《彰化縣珍貴老樹歷史源流與掌故傳說》。彰化市：臺灣省農林廳。

黃奕鎮、彰化縣政府、鹿港文教基金會

1995《彰化縣古蹟圖說》。彰化市：彰化縣政府。

黃富三

2006《臺灣水田化運動先驅：施世榜家族史》。南投市：國史館臺灣文獻館。

楊子球

2003《埔鹽文史專輯：再現往日風華》。彰化縣：彰化縣埔鹽鄉公所。

楊子球

2003《糯米原鄉：蔬菜的故鄉彰化縣》。彰化縣：埔鹽鄉公所。

楊正寬

2007《明清時期臺灣旅遊文學與文獻研究》。臺北市：國立編譯館。

2015《觀光行政與法規》。臺北縣深坑鄉：揚智文化。

2016《文化觀光 -- 原理與應用》。臺北縣深坑鄉：揚智文化。

楊素季

2005《風生水起線西好亮眼：黃弘耀施政成果專輯》。彰化縣：線西鄉公所。

楊焜顯

2007《牛稠仔的歷史》。彰化市：彰縣文化局。

劉麗卿

2002《清代臺灣八景與八景詩》。臺北：文津。

榊原昌義

1966《大阪商船株式會社八十史》。大阪：大阪商船三井船舶株式會社。

經濟部中小企業處

1997《鄉土心大地情：王功產業發展記錄》。臺北：經濟部中小企業處。

葉大沛

1990《鹿窟探源》。臺北：華欣文化。

1997《鹿港發展史》。鹿港：左羊。

葉健青

1990《電信史料：中華民國交通史料》。臺北：國史館。

廖文豪

2003《牽手半世紀：西螺大橋通車 50 週紀念專輯》。彰化市：彰化縣文化局。

彰化市公所

1988《彰化市政報導》。彰化市：彰化市公所。

彰化市民生國民小學沿革誌編輯委員會

2000《彰化縣彰化市民生國民小學沿革誌》。彰化市：彰化市民生國民小學沿革誌編輯委員會。

彰化縣文化局

2005《彰化縣客家族群分布調查》。彰化市：彰化縣文化局。

彰化縣立文化中心

1995《源泉水·歷史情：八堡圳傳奇》。彰化市：彰化縣立文化中心。

彰化縣立文化中心

1995《彰化縣口述歷史·第一集》。彰化市：彰化縣立文化中心。

1996《彰化縣口述歷史·第二集》。彰化市：彰化縣立文化中心。

1998《彰化縣口述歷史·第三集》。彰化市：彰化縣立文化中心。

彰化縣秀水鄉公所

1988-《秀水鄉情雜誌》。彰化縣：秀水鄉公所。

彰化縣花壇鄉公所

1986《花壇鄉沿革》。彰化縣：花壇鄉公所。

彰化縣政府、國立彰化師範大學地理學系、國立彰化師範大學通識教育中心

2005《彰化研究學術研討會：「濁水溪流自然與人文研究」論文集·2005》。彰化市：彰化縣政府。

彰化縣政府主辦、彰化縣文化局協辦、國立彰化師範大學執行

2008《彰化研究學術研討會論文集·2008：媽祖信仰國際研究文化觀光研究》。彰化市：彰化縣文化局。

彰化縣政府編

1998《彰化縣和美鎮：鄉土教學活動教師手冊》。彰化縣：彰化縣政府。

彰化縣政府

1989《彰化縣綜合發展計畫：規劃分析報告書》。臺灣彰化：彰化縣政府。

彰化縣政府

1998《彰化縣二林鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣大村鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣田中鎮：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣田尾鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣竹塘鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣社頭鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣芳苑鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣埔鹽鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣溪州鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣福興鄉：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

1998《彰化縣和美鎮：鄉土教學活動教師手冊·第一冊》。彰化縣：彰化縣政府。

彰化縣埔鹽鄉公所

2001《埔鹽鄉社區總體發展：永樂農村產業生態廊道暨村民廣埕工程計畫》。彰化縣：彰化縣政府。

漢寶德

- 1978《鹿港古風貌之研究》。鹿港：鹿港文物維護地方發展企進委員會。
1981《鹿港古風貌維護區之研究》。鹿港：鹿港文物維護地方發展企進委員會。

臺灣省文獻委員會

- 1999《彰化縣鄉土史料》。南投：臺灣省文獻委員會。

臺灣省政府交通處編

- 1998《臺灣交通回顧與展望》。南投縣：臺灣省政府交通處。

劉金志

- 2001《故鄉田中》。臺北市：賴許柔文教基金會。

蔡志堅

- 2005《織夢在社頭——襪子的故鄉：彰化縣社頭鄉織襪特色產業輔導成果專刊》。臺北：經濟部中小企業處。

蔡滄龍

- 2001《走過歷史隧道：彰化常民生活文物展專集》。彰化市：彰化縣立文化中心。
2004《發現在地文化之美：彰化縣地方文化館深度之旅》。彰化市：彰化縣文化局。

蔡嘉揚、施月英

- 2004《彰化縣海岸自然步道導覽手冊》。彰化：大葉大學。

蔡錫坤

- 1993《彰化縣中小學鄉土教育補充教材》。彰化市：彰化縣教育局。

蔡龍保

- 2004《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》。臺北：臺灣古籍。

蔣敏全

- 2006《長沙村的故事》。彰化市：彰化縣文化局。

鄭進華、林淑美

- 1999《中小企業土地問題研究：以彰化社頭織襪業為例》。臺北市：環球經濟社。

鄭詩華

- 1996《農漁村社區整體規劃報告：彰化縣花壇鄉白沙村》。臺北：臺北市中國農村發展規劃學會。

橋本輝夫

- 1986《日本郵便の歴史》。東京：青冬社。

盧太福、黃愛著

- 1996《八卦山脈的演化》。彰化市：彰化縣立文化中心。

賴志彰

- 1997《跨越時空的地域性次文化展現：彰化八卦山山腳路的民居生活》。彰化市：彰化縣立文化中心。
1998《彰化縣市街的歷史變遷》。彰化市：彰化縣立文化中心。
2009《彰化縣聚落普查計畫》。彰化市：彰化縣立文化中心。

賴宗寶

- 1982《二水：我的家鄉》。彰化縣：二水鄉公所
1993《二水鄉的根與枝葉》。彰化縣：財團法人彰化縣賴許柔文教基金會。
2001《好山、好水、好二水》。彰化縣：賴許柔文教基金會。
2002《二水采風：南彰化二水鄉自然、人文、風土、民情調查研究》。彰化市：彰化縣文化局。

閻萬清、陳宗仁

- 1997《彰化政治發展史》。彰化市：彰化縣立文化中心。

戴寶村。《近代臺灣海運發展——戎克船到長榮巨舶》。臺北：玉山社。2000。

薛化元計畫主持

- 2008《臺灣貿易史》。臺北：外貿協會。

謝四海主編

- 2003《彰化縣二林區地方文史專輯（第一輯）》。彰化縣：二林社區大學。
2004《彰化縣二林區地方文史專輯（第二輯）》。彰化縣：二林社區大學。
2007《彰化縣二林區地方文史專輯（第三輯）》。彰化縣：二林社區大學。
2007《彰化縣二林區地方文史專輯（第四輯）》。彰化縣：二林社區大學。
2008《彰化縣二林區地方文史專輯（第五輯）》。彰化縣：二林社區大學。
2008《彰化縣二林區地方文史專輯（第六輯）》。彰化縣：二林社區大學。
2009《彰化縣二林區地方文史專輯（第七輯）》。彰化縣：二林社區大學。

謝英從

- 1999《白沙坑開發史》。彰化市：彰化縣立文化中心。

謝英從

- 2002《挖仔街腰站：清季彰化郵驛道路研究調查》。彰化市：彰化縣文化局。

謝英從

- 2010《臺南吳郡山家族發展史：以彰化平原的開發為中心》。南投市：國史館臺灣文獻館。

謝瑞隆

- 2005《文化古堡：戀戀北斗街風情》。彰化市：彰化縣文化局。
2009《北斗鄉土誌》。彰化縣：北斗鎮公所。

鍾溫清

- 1994《彰化縣田尾鄉田尾村農漁村社區整體規劃報告書》。臺中市：東海大學景觀研究所。

簡麗華、黃丁盛

- 2003《鹿港小鎮訪古：古津渡口遙思車水馬龍》。臺北縣：泛亞國際文化。

魏金絨、池松華

- 2003《二林區客家族群研究》。彰化縣：彰化縣儒林社區文教協會。

魏金絨

- 2005《甦醒中的王功》。彰化市：彰化縣文化局。
2006《彰化縣二林區源成客家庄史前集》。彰化縣：彰化縣香草吟社。

羅傳進

- 1998《臺灣漁業發展史》。臺北：自版。

藤井信幸

2005《通信と地域社會》。東京：日本經濟評論社。

藤井恭敬

1918《臺灣郵政史》。臺北：臺灣總督府民政部通信局。

藪內吉彦

2000《日本郵便發達史》。東京：明石書店。

顧雅文

2009《經濟部水利署文化性資產口述歷史成果報告》。臺北市：經濟部水利署。

三、期刊論文

丸岡道夫

1938〈自動車運送及國營自動車運輸事業〉，收於《臺灣經濟叢書(6)》。臺北：臺灣經濟研究會。

1936〈局營自動車南部線開通と將來の發展〉，《臺灣自動車界》5(10)。

小川嘉一

1934〈鐵道と自動車の將來〉，收於《臺灣經濟叢書(2)》。臺北：臺灣經濟研究會。

山田敦

1990〈日本植民地時代臺における手押軌道の普及とその影響〉，《臺灣史研究》8：77-81。

孔繁謀

2000〈臺灣日據時之「非常通信」〉，《郵史研究》18：111-117。

2001〈臺灣日據初期郵政之發展(續)〉，《郵史研究》20：51-54、57-90。

2001〈臺灣日據初期郵政之發展(三)〉，《郵史研究》20：65-93。

方豪

1971〈光緒甲午等仗輪局信稿所見之臺灣行郊〉，《國立政治大學學報》24：21-51。

1972〈鹿港之郊〉，《現代學苑》3(9)。

朱德蘭

1986〈清康熙雍正間臺灣船航日貿易之研究〉，頁421-452，收於《臺灣史研究暨史料發掘研討會論文集》。臺北：臺灣史蹟研究中心。

何義麟

2000〈日治時期臺灣廣播事業發展之過程〉，頁293-312，收於《回顧老臺灣、展望新故鄉——臺灣社會文化變遷學術研討會論文集》。臺北：國立臺灣師範大學歷史系。

何輝慶

2004〈劉銘傳的臺灣驛遞制度與現代化郵政〉，《中國郵刊》77(3)：14-22。

吳政憲

2007〈近代臺灣資訊社會的電話接線生(1900-1930)〉，發表於《產業發展與社會變遷國際學術研討會》。臺北：中央研究院臺灣史研究所。

吳鐸

1981〈臺灣鐵路〉，收於《中國近代史論叢》，第一輯·第五冊。臺北：正中書局。

李方宸

2003〈臺灣私設鐵路與糖業鐵路〉，《臺灣風物》53(3)。

李珮蓉

2006〈近代國家形成における郵便制度の官營独占について〉，《コア・エシックス》2：195-207。

李瑞麟

1980〈臺灣都市之形成與發展〉，《臺灣銀行季刊》24(3)：1-29。

周力行

2003〈臺灣郵區郵亭設地點研究〉，《郵史研究》22(3)：123-144。

松浦章著；卞鳳奎譯

2003〈日治時期臺灣與廈門間的航運貿易〉，《臺北文獻》直字146：89-115。

2004〈清末及日治初臺灣與福州之間的帆船貿易〉，《臺北文獻》直字147：47-112。

林玉茹

1994〈清代臺灣港口的互動與系統的形成〉，《臺灣風物》44(1)：85-121。

林滿紅

1978〈清末臺灣與我國大陸之貿易型態比較(1860-1894)〉，《臺灣師大歷史學報》6：1-35。

林蘭芳

2001〈臺灣早期的電氣建設(1877-1919)〉，《國立政治大學歷史學報》18)：243-275。

柏木一朗

2004〈明治三〇前後における臺灣の郵便事業と治安問題〉，頁343-391，收錄於臺灣史研究部會編，《日本統治下臺灣の支配と展開》。東京：中京大學社會科學研究所。

洪致文

2004〈從世界遺產談臺灣鐵道文化保存〉，《鐵道文化論壇》：10-11。

2009〈日本時代的臺灣鐵道旅行——兼談《臺灣鐵道旅行案内》一書〉，《臺灣學通訊》27：6-7。

馬有成

2006〈閩臺單口對渡時期的臺灣港口管理(1684-1784)〉，《臺灣文獻》57(4)：37-88。

高湯盤

1932〈本島の自動車交通〉，收於《第二回本島經濟事情調查報告》。臺北：臺北高商南支南洋經濟研究會。

張炳楠

1968〈鹿港開港史〉，《臺灣文獻》19(1)。

張奮前

1968〈臺灣之公路交通〉，《臺灣文獻》19(1)：115-132。

張奮前

1968〈臺灣省鐵路建設史略〉，《臺灣文獻》19(3)：100-112。

許雪姬

1983〈竹筏在臺灣交通史上的貢獻〉，《臺灣風物》33(3)：頁3-7。

郭雅瑜

1999〈鹿港白奇郭之聚落組織與傳說〉，收於《鹿港文教基金會八十七度大專獎學金得獎作品集》。鹿港：鹿港文教基金會。

陳國棟

1994〈清代中葉(約1780~1860)臺灣與大陸之間的帆船貿易以船舶為中心的數量估計〉，《臺灣史研究》1(1)：55-96。

富田芳郎

1954〈臺灣鄉鎮之地理學的研究〉，《臺灣風物》4(10)、5(1)、5(6)。
1955〈臺灣鄉鎮之研究〉，《臺灣銀行季刊》7(3)：85-109。

黃俊銘

1996〈清末與日據時期亭仔腳相關法規的發展歷程——騎樓管理問題根源的探討〉，收於《建築理論與應用研討會論文集》。

黃得峰

1999〈日據初期郵政發展概況〉，《臺灣文獻》50(2)：183-211。

楊正寬

1995〈觀光政策、行政與法規之互動調適論——以我國為案例分析〉，《觀光研究學報》1(1)：40-49。
2008〈臺中縣市合併升格直轄市觀光產業之規劃與行銷(上)〉，《中國地方自治》61(5)：24-45。

溫振華

1981〈清代臺灣漢人的企業精神〉，《臺灣師大歷史學報》9：111-139。
1983〈清代臺灣中部的開發與社會變遷〉，《臺灣師大歷史學報》11：253-274。

葉大沛

1982〈鹿港自然地理研究〉，《臺灣文獻》33(1)：141-159。

鈴木敏弘

2004〈臺灣初期統治期の鉄道政策と私設鉄道〉，頁447-476，收於《日本統治下臺灣の支配と展開》。名古屋：中京大學社會科學研究所。

福井和雄

2002〈日本臺灣間の航空郵件〉，收於《中日東北郵政史郵學研討會》。臺北：中華集郵會、禮士集郵博物館、財團法人日本郵趣協會。

劉素芬

1999〈日治初期臺灣的海運政策與對外貿易(1895-1914)〉，頁637-694，收於《中國海洋發展史論文集》第七輯(下冊)。臺北：中研院社科所。
2005〈日治初期大阪商船會社與臺灣海運發展(1895-1899)〉，頁377-435，收於劉序楓主編，《中國海洋發展史論文集》第九輯。臺北：中央研究院人文社會科學研究中心。

劉漢承

1957〈臺灣之郵政〉，《臺灣銀行季刊》9(3)：134-153。

潘安生

1969〈臺灣之郵政事業〉，《臺灣銀行季刊》20(3)：139-172。

蔡采秀

1999〈海運發展與臺灣傳統港都的形成——以清代的鹿港為例〉，頁503-545，收於《中國海洋發展史論文集》第七輯(下冊)。臺北：中研院社科所。

蔡英清

1997〈臺灣早期郵政(下)——「臺灣民主國郵政」〉，《郵史研究》12：16-26。

蔡龍保

2001〈日治中期臺灣國有鐵路之研究(1910-1936)——以改良事業的考察為中心〉，頁655-684，收於《兩岸三地歷史學研究生論文發表會論文集》。臺北：國立政治大學歷史學系。
2002〈日治時期臺灣國有鐵路與觀光業的發展〉，《臺北文獻》直字142：69-86。
2003〈交通與產業——日治時期國有鐵路與臺灣產業之發展〉，《臺北文獻》直字144：77-96。
2004〈日治時期公路運輸之興起與交通體系之變遷(1910-1936)〉，《近代中國》156：88-121。
2004〈日治時期鐵路職員培訓制度之研究〉，《臺灣人文》9：31-41。
2005〈日治時期臺灣國有鐵路貨物運費政策之研究1896-1936〉，《國史館學術集刊》5：85-113。
2005〈長谷川謹介與日治時期臺灣鐵路的發展〉，《國史館學術集刊》6：61-108。
2006〈日治初期臺灣的道路事業〉，《國史館學術集刊》7：85-129。
2007〈日治時期臺灣近代鋪設道路的演進及其發展〉，頁10-1-26，《第二屆白沙歷史地理學術研討會論文集》。彰化：國立彰化師範大學歷史學研究所。
2007〈日治時期臺灣總督府之技術官僚——以土木技師為例〉，《興大歷史學報》19：309-390。
2007〈植民地における技術移転——臺灣總督府鉄道部員の育成を事例として——〉，頁27-48，收於《アジアの經濟發展における企業活動と金融市場の役割：歴史と現在論文集》。大阪：大阪産業大学アジア共同体研究センター。
2008〈日治時期臺灣的道路事業——民力之徵用與臺灣人之拒適〉，《國史館學術集刊》15：1-34。

鄭瑞明

2003〈清領初期的臺日貿易關係〉，收於《第一屆清史國際學術研討會論文集》。宜蘭：佛光人文社會學院。頁1-41。

賴志彰

2000〈彰化、大甲、臺中三個城牆都市的意義與歷史變遷〉，收於《中臺灣鄉土學術研討會論文集》。臺中市：臺中市政府文化局。
2006〈日治時期彰化縣市街的近代化〉，《彰化文獻》7：7-20。

戴寶村

1986〈臺灣大陸間的戎克交通與貿易〉，頁363-420，收於金祥卿主編，《臺灣史研究暨史料發掘研討會論文集》。高雄：中華民國臺灣史蹟研究中心。

薛化元

1982〈開港貿易與清末臺灣經濟社會變遷的探討(1860-1895)〉，《臺灣風物》32(4):1-24

謝瑞隆

2004〈北斗街的歷史建築物與文化意涵〉，《彰化文獻》5):111-133。

簡俊德

2003〈臺灣光復前後報值掛號函件之探索(1900-1951)〉，《郵史研究》22:44-65。

四、學位論文

尤文良

2001〈鹿港街、庄廟宇的神聖空間及其內涵〉。國立臺灣師範大學地理學系碩士論文。

王珊珊

1999〈近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究(1887-1935)〉。國立成功大學歷史研究所碩士論文。

江麗英

1991〈彰化縣沿海地區養殖漁業的發展過程〉。國立臺灣師範大學地理研究所碩士論文。

吳忠緯

1997〈北斗：一個臺灣市鎮的興衰變遷史〉。國立政治大學歷史研究所。

吳政憲

2003〈新能源時代：近代臺灣電力發展(1895-1945)〉。國立臺灣師範大學歷史學系博士論文。

吳耀昌

2003〈大陸台商回臺投資意願關鍵因素之探索性研究——以彰濱工業區招商案為例〉。大葉大學工業關係學系碩士班碩士論文。

巫惠玲

2003〈福寶濕地發展生態旅遊經濟效益之研究〉。逢甲大學土地管理所碩士論文。

李宜芳

2005〈彰化市地方小吃(肉圓)經營策略之研究〉。國立彰化師範大學地理學系教學碩士班碩士論文。

李詩偉

2002〈日治時期臺灣縱貫道路之研究〉。國立清華大學歷史研究所碩士論文。

沈佩儀

2002〈當代觀光凝視的建構：以鹿港古蹟旅遊為例〉。東海大學社會學研究所碩士論文。

卓淑儒

2005〈彰化縣和美鎮聚落發展之研究〉。國立彰化師範大學地理學系教學碩士論文 2005

林文龍

2005〈日治時期臺灣陸路交通建設之研究〉。國立中央大學歷史研究所碩士論文。

林佳鋒

2002〈零工業與惡地演出——彰濱工業區再計劃策略〉。淡江大學建築學系碩士論文。

林展寬

2003〈彰化縣福興鄉福寶社區生態旅遊與居民態度之研究〉。國立彰化師範大學地理研究所碩士論文。

林淑華

1999〈日治前期灣縱貫鐵路之研究(1895-1920)〉。臺北：國立師範大學歷史研究所碩士論文。

林蘭芳

2003〈工業化的推手——日治時期臺灣的電力事業〉。臺北：國立政治大學歷史學系研究部博士論文。

施美雪

2004〈西螺與溪湖果菜市場蔬菜集貨圈結構之比較研究〉。國立彰化師範大學地理學系碩士論文。

施懿芳

1991〈從郊行的興衰看鹿港的社經變遷：1661-1943〉。中山大學中山學術研究所碩士論文。

洪郁青

2005〈清代彰化平原之漢人土地拓墾與聚落發展〉。國立花蓮教育大學鄉土文化研究所碩士論文。

倪漢忠

1995〈鹿港傳統街屋的形態構成〉。東海大學建築研究所碩士論文。

夏黎明

1985〈大城鄉四股與尤厝的生活方式：位置與地點的解釋〉。師大地理所碩士論文。

徐明銀

1984〈鹿港海域附近海流特性〉。國立臺灣大學海洋研究所碩士論文。

徐惠鈴

1999〈古蹟保存結合社區特性發展之研究：以鹿港日茂行為例〉。逢甲大學土地管理研究所碩士論文。

馬有成

2007〈清政府對臺灣海洋交通之管理(1683-1840)〉。國立中正大學歷史研究所博士論文。

高國平

1999〈臺灣對外貿易地理變遷之研究〉。中國文化大學地學研究所博士論文。

張軒哲

2003〈魯班公會與地方產業發展關係：以鹿港錦森興魯班公會與東勢巧聖仙師會為比較研究〉。國立雲林科技大學文化資產維護研究所碩士論文。

張國晴

2006〈生態社區外部空間準則之研究：以彰化縣永靖鄉港西村為例〉。樹德科技大學建築與古蹟維護系碩士班碩士論文。

張慶隆

1996〈臺灣縱貫鐵路經營之研究——以「滯貨事件」為中心(1985-1924)〉。國立政治大學歷史研究所碩士論文。

曹登輝

2005〈田尾鄉花卉園藝產業變遷與地方特色形塑之研究〉。中國文化大學地學研究所地理組碩士論文。

莊淑菁

2003〈清代溪湖鎮的開發與社會變遷〉。國立臺灣師範大學歷史學系碩士論文。

莊豐嘉

2003〈傳統產業『和美織仔』投資現況之研究〉。大葉大學國際企業管理學系碩士班碩士論文。

許世融

2005〈關稅與兩岸貿易(1895-1945)〉。國立臺灣師範大學歷史學系博士論文。

陳世達

2004〈地方產業發展之策略研究：以彰化縣田尾鄉花卉產業為例〉。中華大學建築與都市計畫學系碩士班碩士論文。

陳育暄

2001〈鄉村社區總體營造之實踐：以彰化埔鹽鄉永樂社區為例〉。國立彰化師範大學地理學系教學碩士班。

陳怡芹

2008〈日治時期臺灣郵政事業之研究(1895-1945)〉。國立中央大學歷史研究所碩士論文。

陳宣伊

2004〈彰化縣王功地區居民維生方式變遷與聚落發展之研究〉。國立彰化師範大學地理學系教學碩士班碩士論文。

陳昭甫

2005〈彰化縣大城鄉土地利用之變遷：以農業及養殖漁業為例〉。國立臺中師範學院社會科教育系碩士論文。

陳焯華

2003〈彰化縣鹿港鎮地區性觀光市鎮的發展機制與策略建議之研究〉。國立彰化師範大學地理學系碩士論文。

陳郁欣

2008〈日治前期臺灣郵政的建立(1895-1924)——以郵務運作為中心〉。國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文。

陳修平

1997〈鹿港鎮與芳苑鄉漁業發展之比較研究, 1925至1995〉。國立中興大學歷史學系碩士論文。

陳靜寬

1998〈清代鹿港的開發與社會發展〉。國立中興大學歷史系碩士論文。

游智勝

2008〈日治時期臺灣沿岸「命令航線」(1897-1943)〉。國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文。

程雅立

2002〈以觀光行為模式行觀光資源市場區隔為歷史街區觀光市場需求之研究：以鹿港鎮歷史街區為例〉。逢甲大學土地管理學系碩士班不動產組碩士論文。

隋麗雲

1985〈彰化市區的發展過程與建築式樣的空間類型〉。國立臺灣師範大學地理研究所碩士論文。

黃東成

1961〈員林區椪柑經營之調查分析〉。臺灣省立農學院農業經濟學系碩士論文。

黃勝發

1987〈小型都市交通擁擠問題之研究：以彰化市為例〉。國立成功大學交通管理科學研究所碩士論文。

黃敦敬

2006〈大村鄉聚落發展及其生活方式變遷之研究〉。國立臺中教育大學社會教育學系碩士班碩士論文。

黃翠媛

2006〈寺廟與地域社會：以彰化縣大村鄉五通宮為中心的探討〉。國立臺灣師範大學歷史學系碩士論文。

塗芳岳

2004〈歷史街區保存規範之研究：以大稻埕及鹿港保存區為例〉。國立臺北科技大學建築與都市設計研究所都市設計組碩士論文。

楊幸雪

1995〈漢人血緣聚落的分化與整合：以彰化縣溪湖鎮湖仔內地區為例〉。國立臺灣師範大學地理學系碩士論文。

楊麗琴

2003〈地方政府輔導違章工廠遷廠關鍵因素研究——以彰濱工業區為例〉。大葉大學工業關係學系碩士班碩士論文。

詹士政

2006〈園藝產業遊客旅遊動機及滿意度之研究——以彰化縣田尾鄉公路花園地區為例一〉。逢甲大學土地管理學系碩士在職專班碩士論文。

趙雅玲

2002〈彰化縣田中鎮「牌樓厝」街屋空間構成之研究〉。雲林科技大學空間設計系碩士班碩士論文。

劉世威

1998〈鹿港鎮與芳苑鄉工業發展的比較研究, 1925至1995〉。國立中興大學歷史學研究所碩士論文。

劉盈君

2005〈彰化市都市發展歷程及其成因之研究〉。國立彰化師範大學地理學系教學碩士班碩士論文。

劉寶齡

2000〈欲走還留？：社頭織襪工業生產體系與空間結構之轉化〉。國立臺灣師範大學地理學系碩士論文。

蔡孟勳

2001〈戰後臺灣糖廠與地方發展關係的變遷：溪湖糖廠的個案研究〉。國立臺北大學都市計劃研究所區域組碩士論文。

蔡昇璋

2007〈日治時期臺灣「特別輸出入港」之研究〉。國立中央大學歷史研究所碩士論文。

蔡明雲

1997〈由祭祀圈看北斗地區漢人聚落的形成與發展〉。國立政治大學歷史研究所碩士論文。

蔡昭政

1977〈彰化縣線西鄉社區發展之研究〉。國立政治大學地政研究所碩士論文。

蔡龍保

2001〈日治中期臺灣國有鐵路之研究（1910-1936）〉。國立臺灣師範大學歷史研究所碩士論文。

2006〈殖民統治的基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉。國立臺灣師範大學歷史學系博士論文。

鄭智哲

2003〈日據時期臺灣的海洋貿易政策發展：以大阪商船會社與日本郵船會社的營運為中心〉。中國文化大學日本研究所碩士論文。

鄭維國

2004〈和美紡織業與地方社會變遷之研究〉。國立臺南師範學院臺灣文化研究所碩士論文。

盧貞仟

2005〈彰化縣田尾鄉花卉運銷空間結構之研究：運銷通路與散貨圈〉。國立彰化師範大學地理學系教學碩士班碩士論文。

盧雅楣

2005〈探討田尾公路花園鄉村觀光之發展〉。南臺科技大學休閒事業管理系碩士論文。

盧鈴爵

2012〈彰化中興莊眷村文化變遷初探〉。國立彰化師範大學臺灣文學研究所碩士論文。

蕭明禮

2004〈戰爭與海運—戰時南進政策下臺灣拓殖株式會社的海運事業〉。國立暨南國際大學歷史學研究所。

蕭郁慧

2002〈田中鎮雜貨店之變遷〉。國立臺灣師範大學地理學系碩士論文。

賴閱聰

2004〈員林的福佬客〉。國立政治大學民族學系碩士班碩士論文。

戴寶村

1988〈近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據〉。國立師範大學歷史研究所博士論文。

謝青燕

2004〈傳統自然村生態社區規劃——以彰化縣二水鄉源泉村為例〉。中原大學建築學系設計組碩士論文。

謝英從

1991〈永靖：一個彰化平原的鄉鎮社區發展史〉。中國文化大學史學研究所碩士論文。

顧雅文

2000〈八堡圳與彰化平原人文、自然環境變遷之互動歷程〉。國立臺灣大學歷史研究所碩士論文。

索引

羅馬字

B

Betgielem 36

F

Favorlang 36, 37

G

Gierim 36

P

Passoua 38

T

Tavocol 38

Y

YouBike 176, 177, 178

中文

二劃

二八水 2, 14, 25, 49, 56, 75, 76, 106, 149, 150, 294, 316

二八水橋 56, 316

二八仔橋 56, 316

二八水水公園 294

二林 15, 16, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 28, 36, 37, 38, 39, 41, 46, 47, 49, 50, 52, 55, 58, 62, 71, 79, 81, 85, 104, 106, 107, 126, 127, 142, 143, 150, 158, 166, 186, 187, 192, 215, 216, 277, 278, 290, 291, 304, 309, 310, 316, 322

二林汛 47, 48, 49

人力車營業取締規則 100, 108, 311, 318

八卦山大佛 215, 216, 226, 228, 230, 231, 235, 238, 321

三劃

三家春 49

三條圳 52, 53, 70, 72, 73, 74, 75, 87, 141, 310, 311

三塊厝 48, 49, 50, 106

大肚橋 319

大武郡社 28, 38, 39, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 200, 309

大埔心 23, 52, 53, 105, 125, 310

大莊 52, 96

四劃

中庄 104, 228, 252

中沙大橋 161, 321

中華電信 196, 197, 323

五里口莊 52, 53

內白沙坑 49

天興縣 40

水權庄 49

牛牯嶺 49

牛畜移動取締規則 100, 108, 311, 318

王功漁港 305, 308, 323

五劃

加螺庄 49

北斗神社 320

半線 22, 38, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 49, 50, 51, 54, 58, 62, 71, 77, 78, 90, 200, 201, 203, 205, 214, 310

半線汛 46, 50

半線社 22, 28, 38, 41, 44, 45, 50, 51, 54, 200, 203, 310, 316

古月民俗館 228, 239, 322

田尾公路花園 14, 20, 27, 199, 215, 221, 224, 301, 302, 322

白沙坑庄 49, 105

六劃

同安厝 49, 126

西螺社 41, 46, 48, 75

七劃

秀水庄 49, 105

赤塗崎 49, 50, 310

八劃

怡心園 301

東螺社 41, 46, 47, 48, 49, 50, 51

東螺塘 47, 49

東螺鋪 49, 51, 53

林厝遺址 22, 31, 32, 33, 34, 309

芳苑燈塔 305, 322

阿束鋪 49, 51

九劃

南門口 49, 104

咸安宮 308

施行細則與私設鐵道營業規則 24, 117, 135, 318

茄苳腳 52, 53, 310

茉莉莊 23, 52, 53, 310

十劃

員林仔鋪 49, 51, 53

員林神社 282, 319, 320, 321, 323

埔心庄 49, 105, 106

扇形車庫 130, 228, 235, 236, 237, 312, 319

柴里社 46, 54

桂花巷藝術村 177, 274, 323

特別輸出入港章程 118, 119, 120, 312, 317

馬芝遴 22, 36, 37, 46, 47, 48, 49, 309

馬鳴山庄 49

十一劃

笨車 45
荷車管束章程 112, 113, 318
鹿仔港汛 47, 62
鹿場鋪 49, 51, 53

鹿港 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 36, 37, 48, 49, 51, 54, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 66, 67, 68, 73, 74, 75, 79, 83, 84, 86, 91, 97, 99, 104, 105, 106, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 142, 145, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 159, 162, 166, 168, 169, 177, 178, 185, 189, 192, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 209, 215, 216, 217, 222, 224, 225, 226, 228, 229, 250, 251, 254, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 299, 300, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 323

十二劃

菁芳園休閒農場 368
費佛朗 36, 37
隆榮木化石博物館 368

十三劃

節孝祠 228, 238, 239, 240, 242, 317, 319

十四劃

彰化市區計畫 131, 317
彰化通信所 25, 152, 313, 317
福興穀倉 276, 320
福寶溼地賞鳥 276
臺灣私設鐵道規則 24, 117, 311, 318
臺灣高速鐵路 26, 187, 314, 322, 323
臺灣郵便鐵道使用規定 116, 317
臺灣輕便鐵道使用規定 114, 311, 317
遞鋪 51, 53, 317
鼻仔頭大橋 146, 318

十五劃

蓮花池 49, 107
鞏固橋 23, 52, 53, 310

十六劃

貓兒干汛 49
樹仔腳庄 49
燕霧塘 47, 49, 50
興山公園 307, 308
賴和詩牆 295, 386, 387

十八劃

舊社庄 49

十九劃

轎夫取締規則 100, 311, 317
轎營業及轎夫取締規則 106, 371, 379
轎營業及轎夫取締規則取扱手續 100, 317
關帝廟 23, 52, 53, 228, 262, 310

二十劃

寶斗街 23, 53, 55, 310
饒平厝 23, 53, 80, 310

二十一劃

鐵道部各驛規程 117, 311, 317

新修

彰化縣志

《卷四》

經濟志 交通觀光篇

國家圖書館出版品預行編目 CIP 資料

新修彰化縣志·卷四,經濟志,交通觀光篇/
李宗信撰稿.--彰化市:彰縣府,民108.11

面: 公分

ISBN 978-986-5423-25-4(精裝)

1.方志 2.彰化縣

733.9/121.1

108016958

發行人:王惠美

總策畫:張雀芬

總纂:黃秀政

纂修單位:國立彰化師範大學

主持人:蔡泰彬

撰稿:李宗信

審查委員:卓訓榮、楊正寬(依姓名筆劃排序)

行政團隊:許俊宏、黃俊峰、湯國榮、陳威宏、張林傑、謝瑞賀
葉樹勇、范秀情、林舒榆

封面題字:吳東源

出版單位:彰化縣政府

地址:50042 彰化市中山路2段416號

執行單位:彰化縣文化局

地址:50074 彰化市卦山路3號

電話:(04)725-0057

編印單位:昱盛印刷事業有限公司

編輯校對:溫宗翰、陳怡伶

美編插畫:劉彩鳳、陳瑩潔、林秀春

地址:40753 臺中市西屯區永輝路83號

電話:(04)2312-2670

出版年月:中華民國108年11月

定價:1,000元

G P N:1010801747

I S B N:978-986542325-4

版權所有,未經許可禁止翻印或轉載

THE HISTORY OF
CHANGHUA COUNTY

ISBN 978-986542325-4



9 789865 423254

GPN : 1010701661



社頭樂活觀光棧廠

社頭斗山祠

永靖苗木之鄉

田中高鐵

二水八堡圳取水口

溪州西螺大橋

埔心羅厝天主堂

北斗紅磚市場

田中老街

溪州三條圳派出所

埔心黃三元故居

田尾公路花園

埤頭百寶村

二林蔗農事件紀念館

竹塘大瓦厝

芳苑魚寮

二林葡萄酒莊

二林洪醒夫紀念公園

大城農景

大城王厝寮

大城吳厝寮

濁水溪

白海豚