

## 第四章 交通建設發展

劉金維

依現今對「交通運輸」功能之界定，其內容除包括公路、鐵路、航空、海運及管道等五大實體運輸系統。在服務性事業部分，則又含括郵政、電力、通信及觀光等公共服務部門。本章內容主要在描述斗六地區於日治時期、光復後及現階段各項運輸系統之發展概況，而有關服務性事業之發展部分，則於次章提出說明。

### 第一節 日治時期之交通建設

甲午戰後，日本於清光緒 21 年（明治 28 年，1895）治台，日人爲壓制我民族主戰份子之侵略反奴役起見，乃實施軍政，爲配合此一政策，乃修築港口，縱貫鐵路，展築軍用道路及主要公路幹線，以達成其軍事統治之目的。此間，迄明治 29 年（1896）3 月，日人更利用明鄭時代既有之軍用路，完成台中至台南間之南北縱貫道路修築工程，對於當時本市對外陸運無論是向北延伸至台中，或向南連接至台南間之交通條件已有大幅提升及改善。同此，於明治 29 年（1896）4 月，廢除軍政，實施民政，道路事務由特設之臨時土木部主持，路線調查及既有道路之修繕，由軍務局之工兵隊辦理，在此以前之道路設施，係就軍事及政治著眼，迨後軍事及政治趨於穩定，於明治 30 年（1897）10 月，廢臨時土木部，道路工程改歸地方官廳辦理，乃轉而趨向經濟榨取之途徑進行，在此期間大事築路，以達侵略者之野心，明治 33 年（1900）台灣總督府制訂道路設備準則，將重要道路分爲三等，一等者爲 12.72 公尺以上，二等者寬度爲 10.91 公尺以上，三等寬度爲 9.7 公尺以上，此乃台灣從事現代化公路修築之

始。昭和 8 年（1933）日人更結合民間團體，組織道路協會，以郡爲單位，辦理公路建設及保養事務。在鐵路運輸方面，台灣地區之鐵道建設始於光緒 13 年 4 月（1887）劉銘傳奉清廷諭准，在台北大稻埕施工，設鐵路工程總局於台北，光緒 17 年（1891）台北至基隆竣工，光緒 19 年（1893）台北至新竹竣工，原擬將鐵路延伸至台南，惟新竹以南丘陵起伏，河川縱橫，不易通過。此間，亦適劉氏調職，繼任者鑑於鐵路工程艱鉅，籌款困難，遂奏請清廷停止興工，故本市在前清時期尚無鐵路運輸。然日治時期，日人深感鐵路建設爲開發本島之急務，於明治 32 年（1899）重新規劃興建新竹以南之鐵路，並於明治 36 年（1903）12 月完成縱貫鐵路通車，本市則於明治 37 年（1904）2 月始具有鐵路之客貨運輸服務。

### 第二節 光復後時期之交通建設

民國 34 年台灣光復，公路工程由行政長官公署交通處公共工程局接管，並將道路分爲省道、線道及鄉鎮道三種，省道由公共工程局負責修築，縣道由縣自行修築，鄉鎮道受縣政府管轄，民國 36 年台灣省政府成立，該局亦改稱台灣省政府建設廳公共工程局，民國 38 年 10 月公共工程局撤銷，公路工程業務由台灣省公路局接管。此間，政府除大力推動地方交通建設，並逐步將路面翻修爲瀝青路面以改善行車品質，俾期發展地方產業及經濟。

鐵路則由行政長官公署設鐵路管理委員會，接收日治時期台灣總督府之鐵道部所管業務，民國 37 年 3 月 5 日管理委員會改組，成立台灣省鐵路管理局。

### 第三節 交通系統現況及重大建設

#### 一、交通運輸系統現況

##### (一) 道路系統

斗六市地區目前道路系統，可以區分為都市計畫區聯外道路、外環道路及區內道路等三個系統。

##### 1. 聯外道路

表 5-44 斗六市區主要聯外道路現況

路名	鎮北路	西平路	雲林路	成功路	文化路	中山路
起迄路口	明德北路 ~圓環	荊桐~斗六	西平路 ~大學路	圓環~ 大學路	林內~斗六	文化路 ~明德路
道路等級	市道	省道台1丁	省道台1丁線	縣149甲	省道台3線	省道台3線
路面寬度(公尺)	10	20	23	10	23	18
路型佈設	標線分向	標線分向	標線分向	標線分向	標線分向	標線分向
車道佈設 (單向)	快車道	0	1	2	0	2
	慢車道	1	1	1	1	1
道路容量 (pcu/hr-單向)	950	2400	3550	950	3550	2400
尖峰小時交通量 (pcu/hr-單向)	989	985	2974	586	2065	572
V/C	1.04	0.41	0.84	0.62	0.58	0.24
尖峰行駛速率 (公里/小時)	15	23~25	22~28	22	35	23
服務水準等級	F	D	C	C	B	C

資料來源：雲林縣政府城鄉發展局，2005。



鎮北路一隅

斗六都市計畫區主要聯外道路依照順時針方向依序為鎮北路(I-9號道路)、文化路(台3線)(特4號道路)、成功路(縣149甲)(I-19號道路)、中山路(台3線)(I-3號道路)、雲林路(台1丁線)(I-2號道路)、西平路(台1丁線)(特3號道路)等六條道路，其道路特性與服務水準如表5-44，分述如下：

##### (1) 鎮北路

為市中心圓環往北穿越鐵道之聯外道路。現況路寬僅約10米，全長約720米，在上午尖峰(07:00~09:30)及下午尖峰(16:30~19:00)之平均行駛速率約為22公里/小時，其中以通過鐵路平交道前後路段延滯情況最嚴重。

## (2) 文化路

此路段係由林內鄉與斗六市交界進入斗六市中心，東北側起經台鐵斗六車站前圓環路段為文化路，進入斗六都市計畫區內現況路寬為18米，佈設雙向四車道，上下午尖峰之平均行駛速率為35公里/小時。



文化路一隅

## (3) 成功路

由斗六車站前圓環往東南方向延伸，與斗六內環道路、外環道路(大學路)相交，現況路寬約10米，可往東南方向通往古坑鄉。



成功路一隅

## (4) 中山路

經圓環往南到古坑鄉之斗六都市計畫區內路段為中山路，現況路寬亦為18米，佈設雙向雙車道，尖峰時段之路段平均行駛速率為23公里/小時。



中山路一隅

## (5) 雲林路

起至西平路與中山路交叉口，往西南方向可至雲林縣政府等機關所在地、斗南，與明德路、大學路相交，為斗六市西側主要道路，往南可銜接斗南交流道。在斗六市區路段之尖峰平均行駛速率為22~28公里/小時。



雲林路一隅

## (6) 西平路

南端起點為雲林路，由南往北依序通過愛國街、民生路、北平路、外環路(明德北路)，與台鐵相交路段已利用地下道方式做立體交叉，現況路寬為20米，尖峰時段本路段之平均行駛速率約為23~25公里/小時。本路段擔負斗六市與雲林科技工業園區、荊桐及西螺之道路服務功能，並可銜接國道一號高速公路西螺交流道。



西平路一隅

## 2. 外環及區內道路

斗六市區道路可以分為環狀道路及輻射狀道路兩類，環狀道路系統係以明德路構成北外環，而大學路銜接明德路構成南外環，分別環繞斗六市區，而成一外環道路系統，其目的在於減少經省道之穿越性車流進入市中心，此一外環道系統西北側之跨越鐵道立體交叉工程已於民國 93 年完工，有效移轉利用西平路轉雲林路或中山路之交通流量，大幅降低市區道路

之負荷。另在斗六市中心有一內環道系統，由東往西順時針方向依序為內環路、城頂街、西平路，跨越鐵道後銜接上海路再銜接內環路，構成一內環系統，而內環路與成功路交叉口北側有一內環陸橋。而銜接環狀道路與斗六市中心圓環之輻射狀道路，擔負斗六市中心商業活動機能，由北往南順時針方向包括鎮北路、民生路、中華路、中正路、太平路及愛國街等道路。路寬均約8~10米左右，採雙向雙車道佈設方式，路邊允許停車。



明德北路一隅

表 5-45 斗六市區外環及區內道路系統現況

路名	明德北路	大學路	內環路	上海路	太平路	中山路
分析路段起迄	鎮北路 ~西平路	文化路 ~中山路	文化路 ~成功路	西平路 ~鎮北路	圓環~ 中山路	西平路 ~鎮南路
道路等級	外環道	外環道	內環道	內環道	市區道路	市區路段
路面寬度(公尺)	40	40	12	12	8	10
路型佈設	中央分向	中央分向	標線分向	標線分向	標線分向	標線分向
車道佈設(單向)	快車道	2	2	0	0	0
	機車道	0	0	1	1	1
	混和車道	1	1	0	0	0
容量(pcu/hr-單向)	5500	5500	1000	1000	600	800
交通量(pcu/hr-單向)	1080	1626	312	298	460	747
V/C	0.20	0.30	0.31	0.30	0.77	0.93
服務水準等級	B	B	B	B	D	E

註：上下午尖峰交通量以下午尖峰較高，故以下午尖峰交通量為分析對象。

資料來源：雲林縣政府城鄉發展局，2005。

## (二) 客運系統

一般公路大眾運輸系統可分成長程及短程大眾運輸，目前本市有台西客運公司及日統汽車客運公司等兩家運輸公司提供短、長途汽車客運服務。其中日統客運主要負責城際間之聯絡，其服務型態以中程及長程客運為主，包括



台西客運斗六總站一隅

往返台北、嘉義及彰化等地區。台西客運則以區域內之聯絡為主，其經營路線有台三(文化路)往林內、竹山，台一丁往荊桐、縣政府，縣 149 甲往東和及古坑方向。

### 1. 台西客運

雲林縣境內之客運服務主要由創立於大正 13 年(1924)之台西汽車客運股份有限公司(原名：台西商會)所提供，其目前共有 30 餘條客運營運路線，交通網遍佈全縣，並設置有虎尾、斗六及西螺等 3 個營業所，其相應服務區域所需之車輛及人員調度即是由前述營業所規劃，其中以虎尾、斗南、斗六、北港、麥寮、台西、西螺、嘉義梅山及南投竹山等路線班次最多，而目前行駛斗六地區之營運路線大致如後表 5-46 所示。

表 5-46 斗六地區營運路線

線名稱	起點	發車站	終點	停靠站
斗六-虎尾 (經大學路)	斗六	斗六	虎尾	斗六、幸福街、科技大學、文化中心(雲林醫院)、縣政府、久安、新光、北勢仔、鄉村休息站、小東、平和厝、虎尾
斗六-清水溪橋 (經劍湖山、樟湖)	斗六	斗六	清水溪橋	斗六、番仔溝、菜公、東和、高林、田中央、水碓、古坑衛生所、古坑圓環、新興、永昌、永光、劍湖山、湖仔寮、慈光寺、太湖口、華山、桃源、長源、蜈棋坪、後棟路口、十字關、石橋、樟湖、過寮、清水溪橋
虎尾-斗六 (經保長)	虎尾	虎尾	斗六	虎尾、平和厝、小東、鄉村休息站、北勢、田頭、大北勢、下厝、保長、斗六
斗六-北港 (經惠來厝)	斗六	斗六	北港	斗六、電力公司、正心中學、虎尾溪、豐泰公司、榮橋新村、大美、惠來厝、惠來國小、大路墘、崁仔腳、頂過溪、中溪國小、半路店、虎尾國中、東埤內、埤內派出所、西埤內、勝源機械廠、虎尾西站、虎尾技術學院、頂滿、中滿、下滿、永年中學、土庫、新興、義民爺廟、畚棋湖、秀潭、

表 5-46 (續) 斗六地區營運路線

線名稱	起點	發車站	終點	停靠站
				子茂國小、子茂、元長、加油站、北西庄、西庄、頂草湖、下草湖、新街、萬有紙廠、電力公司、北港
斗六-北港 (經北勢子)	斗六	斗六	北港	斗六、鎮西國小、保養場路口、監理站、縣政府、久安、新光、北勢仔、鄉村休息站、小東、平和厝、虎尾分局、虎尾高中、圓環、虎尾西站、虎尾技術學院、頂滿、中滿、下滿、永年中學、土庫、新興、義民爺廟、畚棋湖、秀潭、子茂國小、子茂、元長、加油站、北西庄、西庄、頂草湖、下草湖、新街、萬有紙廠、電力公司、北港
西螺-斗六 (經饒平)	西螺	西螺	斗六	西螺、大新、新宅子、饒平、孩沙里、荊桐、荊桐農會、榮村、大美、榮橋新村、虎尾溪、正心中學、電力公司、斗六
西螺-斗六 (經埤源)	西螺	西螺	斗六	西螺、水利會、西螺農工、小茄冬、四塊厝、埤源、新庄、荊桐、荊桐農會、榮村、大美、榮橋新村、虎尾溪、正心中學、電力公司、斗六
嘉義-斗六 聯營線	嘉義	嘉義	斗六	嘉義、後湖、頭橋、民雄、崙仔頂、三疊溪、大林、電信局、柳樹腳、石龜溪、斗南、新光、雲林醫院、監理站、斗六
斗六-梅山 (經東和)	斗六	斗六	嘉義縣 梅山	斗六、番仔溝、菜公、東和、高林、田中央、水碓、古坑衛生所、古坑圓環、新興、永昌、永光、南昌、南昌國小、崁腳、靶場、紙廠、尾庄、電力公司、梅山公所、梅山
斗六-梅山 (經崙峰)	斗六	斗六	嘉義縣 梅山	斗六、社口、幸福街、鎮南國小、大潭、龍木井、崙豐、溝埧、柴裡、下滿仔、滿子、古坑圓環、新興、永昌、永光、南昌、南昌國小、崁腳、靶場、紙廠、尾庄、電力公司、梅山公所、梅山
斗六-竹山	斗六	斗六	竹山	斗六、孔子廟、洪揚醫院、鎮東國小、八德、大竹圍、石榴、大埔、九芎、乾溪子、淵明國中、林內、中庄仔、頂庄仔、坪頂路口、觸口、水門、清水溪、中崎、中和國校、仙公廟、竹山
斗六-林內	斗六	斗六	林內	斗六、鎮北里、萬年庄、理想社區、溪州、十三分、頂十三分、烏麻園、舊廓仔、牛頭彎、赤庄、會社尾、林內

線名稱	起點	發車站	終點	停靠站
斗六-苦苓腳 (經劍湖山)	斗六	斗六	苦苓腳	斗六、番仔溝、菜公、東和、高林、田中央、水碓、古坑衛生所、古坑圓環、新興、永昌、永光、劍湖山、湖仔寮、慈光寺、大湖口、內館、下內館、吊境、景水、蟾蜍嶺、下蟾蜍嶺、苦苓腳
斗六-湖山岩	斗六	斗六	湖山岩	斗六、八德、大竹園、石榴、牛埔仔、梅林、梅林派出所、梅林營區、梅林養雞場、日月山莊、湖山岩、楓樹湖、咬狗莊
斗六-梅林	斗六	斗六	梅林	斗六、番仔溝、菜公、東和、下新庄、棋盤、麻園、新厝、梅林

資料來源：台西客運，2005。

## 2. 日統汽車客運股份有限公司

目前日統汽車客運股份有限公司對斗六地區提供之運輸服務主要以服務往台北、桃園地區之國道客運，及往荊桐、西螺、麥寮與六輕等地區之市區客運為主。往北部之國道運輸每日共開23班次，市區客運部分每日則僅對開1班次服務往來斗六及六輕地區之旅客。



日統客運斗六站一隅

### (三) 鐵路運輸系統

台鐵斗六站位於斗六市信義里民生路187號，基起266.6公里，屬雲林縣政府所在地，是環島鐵路唯一通過縣府都市，而不以縣名命名之車站。明治36年(1903)台灣鐵路縱貫線開通，斗六站距基隆起點260.9公里，於明治

37年(1904)設站營業辦理客貨業務。站舍民國29年大地震傾壞，民國30年3月完成改建完成，仍為木造，當時人口稀少，農工商業尚未發達，客貨運業務有限，光復後人口激增，農工商業發展迅速，原站房不敷使用，遂於民國42年12月，改建為鋼筋水泥新式站房。71年6月15日由二等站升格為一等站。現正改建為跨站式建築，第一期工程已於94年3月7日動工，預訂於95年底興建完成。近幾年由於週邊大學林立，旅運增多高級列車多有停靠。

明治38年(1905)石榴班驛開始營業，因營業冷清一度於明治41年9月19日(1908)停止。昭和16年(1941)因軍事和工程所需石碓貨運，於此地復設號誌站。民國39年(1950)6月1日光復後在此辦理客貨營運，民國79年(1990)8月15日改成招呼站，由斗六站管理，停靠通勤類客車。石榴一般人誤以為是番石榴，其實是指「石碓」。因修築縱貫線之需在此地開採石碓作為路基，故名「石榴班」。該站距基隆起點256.4公里，站房為舊式木造車站，頗有鄉林小站風情。

表 5-47 斗六車站近年營運情形

年度別	客運別		貨運別		
	平均每日 進站人數	平均每日 營業額(元)	平均每日 起運噸數	平均每日 延噸公里數	平均每日 營業額(元)
1996	5121	677352	20	3577	4211
1997	5248	707196	24	4926	5662
1998	5646	784243	18	2908	3559
1999	5695	788926	20	2316	2996
2000	5928	852892	59		3700
2001	5566	757533	14		局內運輸
2002	5320	721668	4		局內運輸
2003	4813	643631	2.5		341
2004	4854	667048	2.6		54
2005	4776	667272			

資料來源：台灣鐵路局斗六車站，2005。

## 二、近期之重大交通建設

目前本市正進行斗六聯外道路改善工程，該聯絡道路西起雲林高鐵特定區，向東延伸分別銜接縣145、中山高速公路、台一省道至終點台一丁線，並於中山高235處增設斗六交流道。該聯絡道路全長約9公里，路寬約25米，配置雙向四車道，設計速限速率為每小時80公里。此聯外道路建設工程完成後，對於日後斗六地區民眾搭乘高速鐵路及來往虎尾地區將更為便利。



台鐵斗六火車站一隅



斗六火車站舊時外觀(資料來源：台灣鐵路局斗六站)



斗六火車站高架後示意圖(資料來源：台灣鐵路局斗六站)