

第七篇 建設篇

第一章 交通建設

本鎮交通之發展對提高文化、促進產業開發產生莫大助力，使本鎮由一個溪南小鎮，發展為現今宜蘭縣工商大鎮。故交通的發達，確實增進了本鎮與其它鄉鎮之聯結，加速了人、車、貨流的溝通。茲將本鎮重要交通建設分為鐵路、公路和橋樑等項，並以其發展歷程分述之。

第一節 鐵路

第一項 日治時期發展概況

鐵路宜蘭線是東台灣的重要交通網，對於地方的開發有極大的貢獻。清光緒年間，台灣巡撫劉銘傳曾計畫興建。至日治時期，公元 1917 年(日大正 6 年)7 月，日人以 1000 萬圓斥資興建，1919 年(日大正 8 年)3 月，完成蘇澳至羅東一段，該年 11 月，又完成宜蘭至蘇澳一段。公元 1920 年(日大正 9 年)，由礁溪至大里一段通車。時至 1924 年(日大正 13 年)10 月，草嶺隧

道貫通，12月，宜蘭與台北連接之鐵路全部完成通車。至1924年(日大正13年)，全線完工，而宜蘭羅東段則於1919年(日大正8年)3月24日完工。由此本鎮經鐵路南達冬山、蘇澳，北經宜蘭、礁溪、頭城，至台北縣貢寮、雙溪、瑞芳，可抵達基隆，並順基隆河達八堵、台北。宜蘭縣全線共98.7公里，為1.67公尺寬之標準窄軌。

第二項 戰後發展

戰後(太平洋戰爭結束，公元1945年(民34年)後)，台灣省鐵路局自公元1980年(民69年)起，將全線拓寬為雙線工程。1986年(民75年)，完成全線雙軌工程。總體而言，宜蘭線的通車促進了整個宜蘭縣的交通發展，而交通的便利也間接提高羅東文化產業開發，故在日治時期已為本鎮的交通建設，建立了良好的基礎。

第三項 輕便車

本鎮之輕便車(台車道)也就是日人私設軌道，在日治時期為本地最重要的交通工具之一，不但提供行的方便，更在地方發展上，扮演著舉足輕重的角色。一時之間成為羅東郡內各重要據點間普設的交通路線，但隨著宜蘭線的開通及公路交通的發達漸漸的被淘汰，但是無疑的，輕便車是本鎮當時貨運及客運最重要的交通工具之一。當時輕便車往北可通往礁溪頭城，南至蘇澳，東往五結，往西可到達三星。

根據羅東公學校編《羅東鄉土資料》顯示，公元1933年

(日昭和 8 年)，宜蘭殖產株式會社軌道的統計，由本鎮至小南澳公里數為 5.6 公里，台車數為 8 台，至八里沙為 15.5 公里，至利澤簡為 5.6 公里，台車數為 9 台，至 100 甲為 7.4 公里，台車數為 4 台。就羅東段而言至羅東停車場為 0.6 公里，至羅東引入線為 0.3 公里，至農業倉庫為 0.3 公里，共有台車數 93 台；至儲牧場為 0.8 公里，台車數 15 台。就利用情形來說，1933 年(日昭和 8 年)，使用宜蘭殖產株式會社軌道的乘客數有 80633 人，貨物有 2223 萬 6420 斤。

乘客收入有 927400 圓，貨物收入有 2008071 圓，雜收有 14619 圓。另外，在日昭和年間，日人在二結(今五結鄉)建有製糖工廠，並以此為中心分向冬山、五結、三星伸展，總延長距離為 62182 公尺，同時並兼營客運營業，但僅作為服務性質之鐵道，其客運收入在 1933 年(日昭和 8 年度)的總收入，只有 910 圓。

第四項 小火車

臺灣的林場分布各處，其中太平山林場與阿里山林場、八仙山林場合稱臺灣的三大林場。太平山的開發初期，利用蘭陽溪流將生產材流放至宜蘭員山貯存，此種水運雖然可以節省很多費用，但由於水流時大時小，不但木材碰來碰去破損大，也很難把握生產量，此種水運法非長久之計。後來，有開築鐵道代替水運之構想，正遇臺灣電氣興業株式會社(今改屬台灣電力公司)欲興建攔水壩以引溪水發電，於是放棄使用水運法，加速了開築鐵道的步伐。¹

¹ 林清池，《太平山開發史》，宜蘭：浮崙小築文化事業有限公司，238。

當時宜蘭出張所位於蘭陽溪左岸，理應取左岸通往員山，但當時在選取鐵道路線上，因為左岸地勢陡峭，無法開通，只好將鐵道路線設置於蘭陽溪右岸。路線確定後，隨著而來的是出張所及貯木池遷移何處，土地又如何取得的問題，就在此時，陳純精街長獲知此一消息後，認為這是發展地方的唯一契機，於是，與地方人士討論，並取得共識，至台北總督府營林所協調，當時總督府提出能無償提供土地者，出張所即設於該地。不料，陳純精一口答應下，卻遭致地方人士的反彈，但是街協議員多數贊同。經過一番溝通協調後，終於化解阻力，以戶稅比例籌款，低價買入 18 甲竹林地區土地，並且以 50000 圓款項，興建羅東至歪仔歪鐵路段，希望宜蘭出張所及貯木池遷移羅東。²

太平山由於其地形因素，運輸系統分為山地線和平地線，並以土場為中間站聯運，稱之太平山森林鐵道。其中自羅東至土場的平地線，被一般地方住民及國內外鐵道迷稱為羅東森林鐵道，或簡稱羅東林鐵或五分仔車鐵路。

羅東森林鐵道自竹林至土場，全長 22 哩 8 分（36.8 公里），後來才延長至羅東，以羅東為起點。屬於窄軌的輕便鐵道，係於公元 1921 年（日大正 10 年）鋪設，土場至天送埤段，由臺灣電氣興業株式會社修築鐵道來代替水運，始建築於 1918 年（日大正 7 年），完成於 1921 年（日大正 10 年）；天送埤至歪仔歪間原為台南製糖會社所有，自 1921 年（日大正 10 年）起以年租日幣 13999 圓，租為運材之用；至於歪仔歪至竹林之間，則是羅東街民捐獻給營林所之「寄附線」，總工程費 50000 圓，於 1924 年（日大正 13 年）完成。1924 年（日大正 13 年）1 月

² 白長川先生口述，黃明田採訪，2000 年（民 89 年）11 月 16 日。

27日全線通車，其運材列車有8班次，甘蔗列車有6班次，混合列車有2班次，行車時間有2時50分。此森林鐵道是沿著蘭陽溪左岸通往山區，這條鐵道的建設標準，有異於平地大線鐵道，不但軌距較窄，連機關車廂也狹小，故一般人戲稱它為五分仔車，與一般鐵路以載客為主之路線迥異。全線軌道均用25至35磅鋼軌，軌距762公厘，與山地線軌距相同，坡度最急1/40，適合15噸蒸汽機車行駛。每列車可曳引運材台車15輛，載運材積約70立方公尺。

羅東森林鐵道的建設，歷經前後6年的努力，才把三段的路線連接為整體的運材系統。至此，水運法完全停止，改由火車專運。宜蘭出張所也遷至今羅東現址，並改名為「營林所羅東出張所」。本鐵道通車初期，只供運送木材的專用鐵道，不對外營業，後來為了便利員工交通及沿途各站貨運需要，開辦客貨運輸業務，沿途設車站10處，每日行駛3班車。在1970年（民59年）時，曾為因應地方要求，在羅東火車站的北端設羅東車站一處，以便利旅客。1971年（民60年），為了改善客運業務，不惜巨資購置柴油動力客車「中華號」參加營運，因為其速度快，縮短很多乘車時間，因此幾乎班班客滿，可推測在70年代時森林鐵道受歡迎的程度。

但這般好景不過數年，隨著公路交通的發達，森林鐵道的盛況不再，昔日班班列車客滿的情景亦不復在。後來這段鐵道於1978年（民67年）9月21日，受到黛拉颱風的侵襲，路基柔腸寸斷，全線近1半的鐵道遭受到嚴重破壞，修復經費遲遲未有著落，在加上1976年（民65年）之後，太平山開始限制伐木，運材量銳減，乘客量也大減，有時車廂甚至空無1人，羅東森林鐵路處於虧損狀態，搖搖欲墜。至1979年（民68年）8月1日起，宣告停業。山上的生產材，改以林道卡車運輸，

沿途鋼軌也陸續拆除，自此森林鐵道風光 50 餘年的運材功能宣告結束，但其為地方交通及產業之發展所立下的汗馬功勞，至今卻仍是鎮民們所津津樂道的話題。



日治時期竹林舊驛(宜蘭縣史館提供)



竹林車站，在生產結束後曾充用公務車調度室，後於公元 1994 年（民 83 年）10 月受颱風吹毀已不復存在（林清池提供）



昔日竹林驛已為一片草地，擺放太平山林場使用過之五個火車頭

第五項 羅東火車站

羅東鎮火車站，現址為羅東鎮公正路 2 號。本站之設置，緣於日治時期公元 1919 年（日大正 8 年）3 月 24 日時，宜蘭縣鐵路宜蘭至蘇澳開通時設置。1921 年（日大正 10 年），太平山林場的儲木場改遷至羅東後，並設營林所。此後，羅東火車站之客貨運量，均受太平林場林業開發之影響而大幅成長。

表 7.1.1. 羅東火車站之上下車人次（公元 1919-1933 年（日大正 8-昭和 8 年））

公 元	上車人次	下車人次
1919	152587	155611
1925	212791	213391
1929	181949	186096
1930	177183	178032
1931	133902	136790
1932	155756	158770
1933	142609	139305

表 7.1.2. 羅東火車站之貨運次數³ (公元 1919-1933 年 (日大正 8-昭和 8 年)) 單位：件

公 元	大 貨 物		小 行 李	
	發 送	到 達	發 送	到 達
1919	7363	8344	39096	84239
1925	36853	17026	21640	60866
1929	50932	20616	27962	82829
1930	38520	18168	29607	78288
1931	42558	18847	20099	66152
1932	48292	20968	19260	68301
1933	63354	18972	30887	116565



羅東車站

由此數據資料看來，羅東火車站在日治時期就為本鎮之交通中心，在當時太平山林場之木材均由此轉運，也帶動本鎮之繁榮。直至 1979 年（民 68 年）止，因太平山林場之木材改由林道以卡車運材後，才停止運材。

現就貨運而言以，一般民生貨物為主，而客運則是在 1980 年（民 69 年）北迴鐵路開通後，客運人數大增，茲根據羅東火車站提供的資料，說明各年度之客運人數及營收狀況。

³ 羅東公學校編，林清池譯，《羅東鄉土資料》，宜蘭：宜蘭縣立文化中心出版，1999 年（民 88 年），86。

表 7.1.3. 羅東火車站各年度客運人數及營收狀況⁴ (公元 1964-1998 年 (民 53-87 年))

公 元	上車人數 (人)	營收 (元)
1964	699617	6500105
1971	985300	17901897
1978	796173	33288627
1986	1136975	112722585
1992	1418025	188888960
1996	1771710	253018000
1998	1950559	258589901

而羅東火車站之地址一直沒有改變，但曾經擴建過 2 次，分別是在 1950 年 (民 39 年)，擴建為 464 平方公尺站房，1985 年 (民 74 年)，再改建為 3818 平方公尺之站房。另外，在 1965 年 (民 54 年) 時，羅東鎮民代表會在第 8 屆第 3 次臨時會議中，曾議決將促請省政府早日興建羅東火車站天橋及候車亭，以因應日益增多的客貨量。

第二節 公路

古時候開闢道路，在習慣上政府機關幾乎不參與，而委託地方富豪之有意者經營，或由地方人民共同來經營。雖然偶而有政府機關撥款補助，或由官廳自己來經營，不過因為沒有採取一貫性的方針，更缺乏維修方案，因此道路雖然開通了，卻由於上述因素，利用率低，致荒廢的情形到處可見。因此，日本領台前，能夠供車馬通行的道路，可說少之又少。⁵

依日人於公元 1904 年 (日明治 37 年) 的〈地形圖〉，可知當時羅東鎮中心在羅東中街 (今中正路)，北端接今中正北路，向北聯絡今五結鄉二結、四結 (舊屬二結堡)，中街向南連接今中正南路通冬瓜山 (今冬山鄉)，該路往東南可通蘇澳。此南北

⁴ 台鐵羅東火車站提供。

⁵ 羅東公學校編；林清池譯，《羅東鄉土資料》，84。

向之道路，清時稱為「羅東大路」。羅東中街南向西接今中山路、中山西路，以通三星鄉，也為羅東通三星重要通道。

此外，清朝時期羅東對外交通，仰賴水路通道。嘉慶年間，漢人入墾羅東後，浚深與加寬羅東溪（溝）為南門圳，通達今冬山河，聯絡溪南重要港口之一「加禮遠港」（今五結鄉），該「港口左右即係大洋。港口之水較烏石港口計深 3 尺，並無暗礁，300-400 石之貨船可直收入沙岸，土人謂之東港。以販粟從東南流而出者，皆聚於此。其由西北流而出者，則囤寄於頭圍，因以烏石港為西港。其實加禮口右則內通於蘇澳，左則外達於頭圍，最為蘭中扼要門戶，不獨羅東一小聚落之咽喉也。」⁶由引文得知，船隻可經由南門圳此一水路進出羅東。該水路在鐵路未建時，為羅東貨物運輸網絡。

日治時期羅東主要道路，據 1924 年（日大正 13 年）《臺灣工商道路要覽》載，羅東地區（指羅東郡）當時主要聯外道路有 4 條，分別是宜蘭蘇澳道、羅東利澤簡道、羅東三星道、羅東清水道。

宜蘭蘇澳道（南北向），里數 3.1 日里，從羅東街往北通宜蘭，往南經五結、冬山庄，以至蘇澳。平時有人力車 96 車次，自轉車（腳踏車）60 車次，徒步 3400 人次；顛峰時各為 130、110、5200 次。

羅東利澤簡道（東西向），里數 1.31 日里，為羅東街與五結庄交通要道。平時有人力車 12 車次，自轉車（腳踏車）46 車次，徒步 2500 人次；顛峰時各為 30、80、3000 次。

羅東三星道（東西向），里數 3.07 日里，為羅東街、冬山莊、三星庄等 3 地溝通之路。平時有人力車 32 車次，自轉車（腳

⁶ 柯培元，《噶瑪蘭志略》，臺北市：臺灣銀行經濟研究室，1961 年（民 50 年），34-35。

踏車) 98 車次，徒步 3330 人次；顛峰時各為 50、120、4300 次。

羅東清水道(東西向)，里數 1.5 日里，為羅東街與五結庄另一主要道路。平時有人力車 6 車次，自轉車(腳踏車) 49 車次，徒步 1348 人次；顛峰時各為 15、80、2500 次。

戰後(太平洋戰爭結束，1945 年(民 34 年)後)，本鎮為宜蘭縣的交通中心，對外交通四通八達，有濱海公路、北宜公路、蘇花公路可通往全省各地。在對外公路建設方面，1956 年(民 45 年) 11 月，省政府以「國防需要」之因為由，決定宜蘭市為東西橫貫公路支線出口。省府此舉，引起當時曾積極爭取建設的羅東地方人士不滿，全體鎮民代表、里長、鄰長等提出辭呈，使得全鎮行政陷於癱瘓，情勢嚴重。宜蘭縣政府為解決問題，均衡地方發展，經多次協商後，決定由地方興建產業道路，而由省府撥款興建牛□大橋與宜蘭支線相接。復經 1957 年(民 46 年) 3 月，省議會第 2 屆第 6 次大會議決通過，送請省府辦理，由省政府自 1957 年(民 46 年)起，編列預算次第施工，全長 200 多公尺的牛□大橋，於 1963 年(民 52 年)夏季，完成竣工。

表 7.1.4. 本鎮相關縣道公路(公元 1951 年(民 40 年) 8 月)

路名	長度(km)	最大坡度(%)	最小半徑(m)	路基寬度(m)		砂石路面		橋樑					
				最大	最小	長度(km)	寬度(m)	鋼筋水泥			木質		
								座數	長度(m)	寬度(m)	座數	長度(m)	寬度(m)
羅東清水路	4.823	1.00	50.00	10.20	3.50	4.823	8.70	4	18.55	2.60—7.00	1	2.90	2.60
羅東天送埤路	15.907	25.00	80.00	10.50	6.50	15.907	10.00	7	67.10	4.00—5.50	2	11.70	4.70—5.50
羅東利澤簡路	6.800	1.00	60.00	8.20	8.00	6.800	5.30	9	95.50	3.50—5.50	0	—	—

表 7.1.5. 本鎮相關道路概況(公元 1952 年(民 41 年)底)

路名	起訖及經過地點	長度(km)	路基				路面寬度(m)		交通情形
			寬度(公尺)		最大坡度(%)	最小半徑(m)	最大	最小	
			最大	最小					
羅東天送埤路	自羅東經大埔三星至天送埤	15.96	10.80	7.00	8.0	40	10.00	7.00	砂石路面；可通車。
羅東清水路	自羅東經五結至清水	4.82	10.20	3.10	1.0	60	8.70	2.80	砂石路面僅可通車至四百名
羅東利澤路	自羅東經鑼榔社至利澤簡	5.75	8.20	6.60	1.0	60	5.90	5.50	砂石路面；可通車。

至今，鎮內交通有特 1 號道路、興東路、中正路、公正路、維揚路等道路如織，交通便捷。特 1 號道路純精路（1985 年（民 74 年）開闢）與特 2 號道路光榮路，為本鎮外環道路，並以此做為主幹，鎮內其它道路分別與其連結，構成本鎮區內之道路系統。不但紓解本鎮交通擁擠現象，同時施設之市區排水截水溝，其集水面積涵蓋甚廣，對區域排水可發揮最大功效，更因本道路通過北成市地重劃區邊緣，可促進兩面之發展，同時提升本鎮之經濟地位。在其中以公正路、中山西路（1961 年（民 50 年）加鋪柏油路）、中山東路為東西向之主要聯絡道路，另以中正北路、中正南路（1960 年（民 49 年））加鋪柏油路）、興東路、興東南路（1966 年（民 55 年））開闢，至 1979 年（民 68 年）打通居仁、仁德、浮崙三里住宅區，使兩路連結通車）為南北向之主要聯絡道路，其它次要道路再分與其連結，彼此間並互有替代性和競爭性，構成本鎮區內之道路網。在對外聯絡上由公正路銜接北成路，可通往冬山鄉，由中山西路銜接中山東路，分別通往冬山鄉與五結鄉。由中正南路銜接中正北路亦可通往冬山鄉與五結鄉。



30 年代（昭和年間）的中正路（宜縣縣史館提供） 今日中正路



南門路



興東路



復興路（三星鄉通往羅東幹道）



（向西通往羅東運動公園）



中正南路（羅東鎮通往冬山鄉幹道）



中正北路（羅東鎮通往宜蘭市幹道）



中山西路（從市區中山路連接該路通往冬山鄉）

第三節 橋樑

據《噶瑪蘭廳志》載，清代羅東地區主要橋樑，計有羅東南門橋：在廳（宜蘭廳城，今宜蘭市）南 20 里，通冬瓜山路。長 2 丈，高 6 至 7 尺；打那岸橋：在廳南 26 里，通珍珠里簡路。長 5 丈，高丈餘。三角橋：在廳南 8 里，通羅東路。長 5 丈，高丈餘；東勢二結橋：在廳南 8 里，通羅東路。長 3 丈，高 8 尺；東勢四結橋：在廳南 11 里，通羅東大路。長 4 丈，高 1.5 丈。未設橋樑之處則有船渡，清水溝渡：在廳南 8 里，為東勢清水溝、鹿埔一帶大路，其水上通溪洲，下達二結官渡；二結渡：在廳南 8 里，為羅東大路。其水上通清水溝，下達三結官渡。

表 7.1.6. 本鎮相關橋樑的建設(公元 1952 年(民 41 年)底)

橋名	所在路名地名	種類	長度(m)	寬度(m)	載重量(噸)	交通情形
大同橋	羅東清水路大同	混凝土造	8.00	5.40	8.0	可通車
第 2 號橋	五結附近	混凝土造	2.70	6.00	8.0	可通車
第 3 號橋	五結附近	混凝土造	1.85	7.00	8.0	可通車
第 4 號橋	孝威附近	混凝土橋	2.90	2.60	6.0	可通車
第 5 號橋	孝威附近	木桁橋	6.00	4.00	—	僅留橋墩部能通車
利澤橋	羅東利澤路利澤村	混凝土造	56.00	3.75	8.0	可通車
第 2 號橋	利澤村附近	混凝土造	1.80	5.50	8.0	可通車
橄月橋	□橄社附近	混凝土造	6.00	3.65	8.0	可通車
霜月橋	□橄社附近	混凝土造	7.50	3.65	8.0	可通車
第 5 號橋	□橄社附近	混凝土造	3.50	3.50	8.0	可通車
下鏞橄橋	□橄社附近	混凝土造	6.00	3.70	8.0	可通車
第 6 號橋	羅東附近	混凝土造	4.30	3.65	8.0	可通車
第 7 號橋	羅東附近	混凝土造	7.60	3.65	8.0	可通車
第 8 號橋	羅東附近	混凝土造	2.60	3.60	8.0	可通車
廣興橋	羅東天送埤路廣興附近	混凝土板橋	3.65	3.65	10.0	可通車
柯仔林橋	柯仔林	混凝土樑面	7.30	4.90	10.0	可通車
大湖橋	大湖附近	混凝土板橋	6.90	4.00	15.0	可通車
大埔橋	大湖附近	混凝土板橋	1.10	5.00	15.0	可通車
田心橋	大湖附近	混凝土板橋	7.60	3.60	15.0	可通車
三星橋	三星附近	混凝土橋	3.30	3.60	15.0	可通車
破布烏橋	破布烏	混凝土墩樑面	3.90	4.60	5.0	可通車
無名橋	天送埤	木樑樑面	7.50	2.60	3.5	可通車

本鎮並無溪流通過，因此無橫跨溪流兩岸之橋樑的架設，但本鎮為了灌溉及防洪排水，建有多條水圳，故針對架設於排水及灌溉圳道上之橋樑眾多。戰後(太平洋戰爭結束，公元 1945 年(民 34 年)後)，本鎮相關橋樑的建設概況如下表。

表 7.1.7. 本鎮內橋樑概況表

編號	名稱	跨越圳道名	所經道路
1	仁愛別墅橋	萬長春圳四結幹線	竹林巷
2	福德橋	北成圳排水	中山西街
3	合作二號橋	月眉圳	維揚路
4	育英橋	南門圳	民族路
5	十六份二路橋	南門圳	月眉街
6	十六份三路橋	南門圳	月眉街
7	十六份四路橋	南門圳	月眉街
8	九份橋		中正南路（通往冬山鄉）
9	南盟橋		南盟路（通往冬山鄉）
10	打那岸二號橋	打那岸排水	南北二路、南北四路
11	打那岸三號橋	打那岸排水	南北三路、南北五路
12	打那岸十四號橋	打那岸排水	通往五結鄉
13	四號橋	打那岸排水	南北四路、南北六路
14	興東路橋		興東路
15	二結圳路橋		
16	清水溝水泥橋		
17	復興水泥橋		
18	應公橋		新群里與群英村間
19	鹽館橋		新群里與羅莊里間

第四節 客運系統

早期的道路多無路面，塵土飛揚，坎坷難行，因此來往各地之運輸服務主要仰賴人力及獸力。直到日人治臺，將原有之一般車道及行人道路，利用民工予以拓寬，並將部分重要道路加鋪碎石子，但仍不甚完備。戰後（太平洋戰爭結束，公元 1945 年（民 34 年）後），經過歷年之整修，才能在各主要道路上行駛汽、機車，此時以人力及獸力為主的交通工具也逐漸式微了。

本鎮客運系統之營運，係在 1927 年（日昭和 2 年）以羅東至宜蘭間的公路開始，往後在 10 年間又開通羅東至南方澳，羅東至天送埤，羅東經利澤簡至新成線。另外，在未設汽車路線的員山、小南澳等地，雖無班車可搭乘，但仍有貨物車、計程車行駛。

日治時期羅東郡內有 8 家汽車自動株式會社，分別經營公共汽車、貨物自動車及出租自動車。⁷其中以蘭陽自動車株式會

⁷ 羅東公學校編；林清池譯，《羅東鄉土資料》，90。

社爲最大，在 1927 年（日昭和 2 年）成立汽車商會，1930 年（日昭和 5 年）5 月改爲公司，總資本額爲 2000 股又 100000 圓，由胡慶森擔任社長。營業線是羅東宜蘭間，從上午 6 時到下午 6 時，每 30 分鐘 1 班，而末班車在羅東是晚上 10 時開，宜蘭 10 時 30 分開。1935 年（日昭和 10 年度）的乘車人員爲 448494 人，營業額 56112 圓，員工爲 25 名。

共益自動車株氏會社，係於 1928 年（日昭和 3 年）2 月創立，總資本額 1200 股 60000 圓，由利澤簡人林木溪出任社長；營業路線分爲羅東南方澳間及羅東經利澤簡至新城 2 線，前者每日行駛，15 個往返班次，後者每日 13 個往返班次。⁸

當時規定各自動車會社各有其所屬行車路線，不准逾越，警察課保安人員隨時查核，即使 1 個班次未發車，也必須向保安人員報備，並說明未能發車之原因。⁹後來，由於太平洋戰爭發生（1941），宜蘭郡的宜蘭殖產自動車株式會社以及羅東郡的蘭陽自動車株式會社、共益自動車株式會社及三星自動車合資會社，受命合併爲蘭陽自動車合同會社。合併之後，原本的會社依其所使用的車輛廠牌分班，三星會社爲「豐田班」，蘭陽會社爲「日產班」，共益會社爲「雪佛蘭班」，宜蘭殖產會社爲「福特班」，各分班仍行駛其原先之分配路線。¹⁰

1946 年（民 35 年）8 月，臺灣行政長官公署交通鐵路管理委員會汽車處，改組成立公路局。1947 年（民 36 年）5 月，臺灣省政府成立後，隨之改名爲臺灣省公路局，仍隸屬交通處，掌管全省公路運輸與監理行政兩部門之業務。1950 年（民 39 年），各運務股編制擴大，改稱局運輸處。1952 年（民 41 年）

⁸ 羅東公學校編；林清池譯，《羅東鄉土資料》，88-90。

⁹ 張文義記錄整理，《宜蘭文獻雜誌十四—陳永文先生訪談錄》，92-93。

¹⁰ 張文義記錄整理，《宜蘭文獻雜誌十四—陳永文先生訪談錄》，93。

1 月，監理與運輸劃分管理。1980 年（民 69 年）10 月，依造公路法規定，將公路運輸業務劃出，另行成立臺灣汽車客運股份有限公司。

近年來航空運量大幅成長，吸引大量中長程旅客；鐵路電聯車之行駛，亦獲短程旅客及上班族所喜愛，嚴重地影響台汽公司之營運。爲了因應市場環境變遷及整體運輸需求之考量，遂縮短經營規模，1997 年（民 86 年）1 月，台汽公司實施 2 級制，裁撤 5 個運輸處，羅東車站即接納原第五運輸轄區及路線經營至今。臺灣汽車客運公司羅東車站責任服務中心，位於羅東鎮興東路 23 之 2 號，該車站轄區以蘭陽平原爲重心，營運路線涵蓋本省之東北部及北橫公路梨山宜蘭支線等，轄區地區環境多山而少平原，工商亦較西部地區落後，且地域封閉、人口外流，故營運路線以服務偏遠山區，及維持地方通勤學生及老人交通爲主。

第二章 防洪工程與排水

本鎮位於蘭陽平原上，自古就是多水患地區，水利事業在原住民居住期間未曾辦理過，但大陸移民依據歷史記載，清代即常因水患而免徵丁銀稅賦。民國以後，由於政府積極治水，情況已大有改善。

而水患之防制，並不是單就一部分便可解決，故就整個大環境而言，依照宜蘭農田水利會的資料統計，整個蘭陽平原常遭水患地區面積有 6000 公頃左右，每年因水患損失之收穫，更高達 30000 公噸，價值 4 億餘元。

事實上，就整個蘭陽平原而言，地勢較低窪的地區是宜蘭鐵路線以東的低窪地區，而較常發生水患便是此區，本鎮雖不屬於此區但以治水防洪而言，上游之水土保持更應注意，方為解決蘭陽平原水患之要。

然而每逢豪雨，本鎮亦有水患情形發生，一般農野鑑於經濟條件，大都容許短時間之積淹。因此，每逢豪雨短時間降雨（如颱風雨），會積淹四周農業造成雨水逕流，藉灌溉圳道或排水路夾帶侵淹市區。公元 1952 年（民 41 年），公正路與中正北路即曾因豪雨淹水至腰部高度。本鎮排水出口，需藉圳道蜿蜒數公里才到冬山河出海，諸圳道復多斷面不足，且因閘門抬高水位，影響水利坡降至巨，造成市區逕流無法迅速排洩，而引起積水之現象。

另外，在市區逕流多藉渠道排除，一般圳道水位均高，且灌溉設施又多，嚴重影響排水功能，致每逢豪雨極易造成淹水現象。另由於都市社區發展迅速，房舍道路興築未配合下水道，

以致每逢豪雨便成水患。瞭解本鎮水患形成原因後，再分以防洪排水工程與計畫與防洪排水工程執行，來瞭解本鎮水利防治歷程。

第一節 防洪排水工程計畫

本鎮所處之蘭陽平原，過去所採之治水策略方法，均以工程為主。早期均為治標計畫，近來則有較整體的計畫執行。依輕重緩急，區域排水及河川治理受到較大的重視，集水區經營則較為落後。至於非工程的土地使用配合措施，除於沿海較低窪地區規劃為養殖區外，未見有詳細計畫。

本鎮之排水計畫，是冬山河流域區域排水改善工程，因為冬山河流域年雨量高達 3700 公厘，因此河川流量相當充沛，但由於河道彎曲、斷面狹小，河口又受到潮流頂托的影響，排水相當困難，每遇大雨，常淹水成災，因此為了徹底解決此區的水患，必須改善排水設施。¹¹

羅東區域排水工程計畫，早於公元 1950-1953 年（民 39-42 年）間，由水利局三星工程處辦理規劃，當時計畫以羅東、冬山間鐵路的 3 座橋樑為起點，分闢 3 條幹線，匯流於武淵；並將利澤簡附近，予以截彎取直。但因此工程龐大，經費不足，因此未能實施。

1958 年（民 47 年），得到農復會撥款補助與技術指導，著重於防潮閘及防潮堤之研究，提出構建五結主副閘門計畫。

1968 年（民 57 年），奉准興建五結防潮主副閘門，於 1969 年（民 58 年）竣工，竣工後使五結、羅東、冬山一帶居民，免

¹¹ 黃雯娟，《宜蘭縣水利發展史》，宜蘭：宜蘭縣政府，1997 年（民 86 年），222。

受海水倒灌之苦、鹽水浸澤之災，但降雨所導致的積水問題，並未得到解決。

有鑑於此，水利局於 1974 年（民 63 年）令第 2 規劃調查隊，重新研討羅東區排水規劃。同年 9 月至 10 月間，范迪、貝絲、卡門、艾琳等颱風接踵而至，因連續豪雨，使得此區積水近月不退，造成數十年來空前浩劫，災情慘重。基於此，行政院設置專款作災害重建，由水利局第一工程隊負責水利工程的規劃及施工，自 1975 年（民 64 年）起分年實施。

本整治工程改善了羅東鎮的農田排水，使得稻穀大量增產，並使得區域浸水面積、時間，均有明顯的改善，更使得羅東鎮街區不再積水。在整治工程進行時，爲了配合工程用地的取得，而進行大規模的農地重劃，使得區內水利系統整齊劃一，每一塊耕地完整且有完善的灌溉系統，農民的耕作意願也因此提高了。¹²



萬長春圳水閘門位於三星鄉（宜蘭縣史館提供）

¹² 黃雯娟，《宜蘭縣水利發展史》，222-29。

第二節 防洪排水工程執行

本鎮防洪排水工程執行，除上節所述各項重大防洪排水工程與計畫外，單就本鎮之排水執行是以五大圳道，五結、竹林、月眉、十六份、冬螺。這五大圳道東流入冬山河，故此五大圳道關係本鎮雨水排除至大，在此情況下，根據羅東區域排水計畫報告，將五結與竹林列為同一排水區，為五結排水區。月眉及十六份列為同一排水區，為十六份排水區。另再加上冬螺排水區。

故根據三大排水區，本鎮執行排水情形及計畫如下：利用五結圳及冬螺圳改建為截水溝，以截堵外野逕流，市區排水系統則依地形地勢及現有排水設施，分為竹林及十六份大排水區。

一、截水溝系統：

(一)五結截水溝，在本鎮西側及西北側部分，是就原先之五結圳之位址整建，擬自廣興東側五結圳起順五結圳東北流，北側則向北略移，而沿都市計畫之特 1 號道路北側整建至中山北路，經都市計畫之特 2 號道路北側向東導流出境。



羅東溪右側五結堤防

(二)冬螺截水溝，由本鎮西南側

部分，就現有冬螺圳整建後至制水閘門處，改沿農業區與住宅區分界線及都市計畫之特 1 號道路南側改建，並向東導流出境。

二、市區內排水系統：

- (一)竹林排水分區，本排水分區位於羅東鎮北面，地形由西向東傾斜，排水面積約 268 公頃，是將原竹林圳改爲竹林排水幹，作爲本排水區之排水主脈，沿都市計畫之特 1 號道路至原竹林圳東穿越羅東中學操場，竹林圳東引經市區，再穿越鐵路繼續東流出界。
- (二)十六份排水區，本排水區位於本鎮南面，地勢北高南低北邊與竹林排水爲界，南至十六份圳之間，形如帶狀，亦爲羅東鎮繁華所在。利用冬螺截水溝將外圍截流，並以十六份排水幹線截取北面高地逕流。並另在本區南端地勢較低，另闢冬螺排水幹線，以收集十六份圳以南低地逕流東南越中正南路後，穿越鐵路排入冬螺圳。

第三章 環境保育

第一節 環境衛生

本鎮環境衛生工作，在以往是屬於衛生所之業務範圍、後劃入鎮公所民政課，並隨著人口的增加，獨立成立清潔隊，專責維護本鎮環境衛生。就本鎮目前環境衛生之業務範圍，如下所述：

一、公共衛生：

- (一)對違反廢棄物清理法之各種行爲、道路兩旁之違規張貼廣告物之告發、取締與拆除、野犬捕捉、髒亂清理等工作之執行。

- (二)依據本縣訂定國家清理週執行計畫，發動轄區內各學校、里、社區、家戶、商店配合環境清潔維護工作，建立環境髒亂通報系統，查報髒亂點，以有效清理髒點。
- (三)以環保義工計有 166 人，分 7 小隊，計認養公共設施 32 處。
- (四)依據本鎮各里環境清潔競賽計畫，輔導各里作好環境衛生清潔工作，每半年考核一次。
- (五)加強環境整頓，發動民眾定期大掃除，清除病媒孳生源，徹底消除臟亂死角。
- (六)實施髒亂地區、垃圾場、排水溝、空地、各公共場所等病媒易於孳生源，進行藥劑噴灑工作。
- (七)配合台灣區滅鼠週，各里里辦公處將成立毒餌供應站，並宣導民眾共同來滅鼠。

另就本鎮環境衛生之執行上來說，是以清潔隊為主要執行其工作範圍。

二、清潔隊業務：

- (一)垃圾清運：本鎮轄區化為 7 個清運責任區，每日定時定線依分配清運範圍收運垃圾，時間為午夜 12 點至 8 點。
- (二)水溝清理：每日排定路線清理排水溝渠，以防止水溝堵塞孳生蚊蠅，影響環境衛生。
- (三)接受民眾電話申請登記清理大宗廢物，並要求各清運區隨時回報棄置路旁大宗物品處理清運。
- (四)本鎮垃圾場採衛生掩埋方式，每日消毒並覆土，以維環境衛生。
- (五)每週五為本鎮垃圾分類資源回收日，並收運一般垃圾。
- (六)資源回收種類有紙類、鋁罐、保特瓶、塑膠容器、紙盒包、鋁箔包及透明玻璃瓶。

(七)推動里、社區辦理垃圾減量資源回收及廚餘回收工作，以減少垃圾量及延長垃圾場壽命與環境衛生。

第二節 綠美化(公園)

本鎮除了廣場、人行道、構造物之外，其他的公園用地如羅東運動公園、中山公園均已完成綠化。

羅東運動公園之闢建，是作為羅東地區乃至全縣居民運動休憩之場所，占地 47 公頃的公園，融合自然與人工美為一園，其間設有橄欖球場、田徑場、棒球場、停車場、相思林區、楓谷區、大草區、翡翠項鍊區、飛鳥飛石、節理護岸、水上舞台、濕生植物區、露營區、健身廣場、展望臺、碼頭廣場、服務中心等，是規劃、設計、施工、監管者苦心經營的藝術結晶。

整座公園的配置，是以少數的運動設施，點綴在廣大而開闊的綠地空間，在公園之中由展望台觀賞時，好像看到綠意由山脈飛來，運動公園所散發出綠的力量，直接向羅東中心部放射出去，在強力的綠氣包圍中，展現出一寬廣而開闊之草原。因此羅東運動公園的設置，大幅增加了羅東地區的綠色資源，創造出一個良好而舒適的休閒環境，並提供一個有變化的城市生活環境，讓民眾享有美好的綠化空間，是羅東鎮的一大特色。

日治時期創建的中山公園，在羅東人心中具有相當的重要性。在公元 1953 年（民 42 年）時，曾由鎮公所負責整修公園設施及植樹栽花等綠化工程。而且，中山公園也是羅東的民間文化中心，老樹下的歌仔演戲、涼亭內的說書講古、石桌上的兵棋廝殺，以及攤販的吆喝叫賣聲，都有著常民生活意境之美。

一般人都認為，宜蘭是臺灣本土戲劇歌仔戲的發源地。而其演變就是從「本地歌仔」而來，這種隨興而至的傳統演唱，

在今天的社會裡已嫌古舊而沒落，然而在中山公園中，卻仍天天上演著這種「露天歌仔戲」戲碼，絲弦歌謠傳唱不輟。

每天大約從下午 2 時開始，公園裡就漸聚了為數不少的老人，他們或成群輪番上陣演唱，一齣齣的忠孝節義、男女愛戀歌劇，從這些老者口中傳唱而出。他們或者音聲闇啞，或許扮相不夠俊美，但這些都不是阻止他們唱下去的理由。只因他們來到中山公園，奮鬥一生後，中山公園提供了他們最佳懷想過去以及振奮現在的舞台。

除了老人歌仔戲演唱增添生趣外，公園中還處處記錄了羅東發展的歷史。公園的一隅矗立著題名為「陳純精翁紀念碑」，他任內奠定了羅東發展的基礎。其中對羅東影響最深遠的，就是爭取太平山林場於羅東設「出張所」，使羅東成為木材集散地，帶動羅東的工商業，一舉躍為宜蘭縣第一工商大鎮，至今而不衰。



中山公園小橋與涼庭



中山公園前庭

第四章 公用事業

第一節 郵政

第一項 戰前郵政

置郵傳令，起源甚早，明朝以十里設一舖，舖長 1 名，舖兵在要路者 10 名，僻路者 4、5 名，凡遞送公文書，以一晝夜合為百刻，每三刻定一舖。公文不問多少，隨時遞送，鳴鈴疾走，交至前舖後，即以回歷附寫到舖時刻，以憑稽考，故本省有稱十里為一舖。

至公元 1683 年（清康熙 22 年），清兵攻取台灣，駐台兵房始照大陸舊制創辦舖遞，傳遞軍書。初在台灣（今台南）、鳳山、諸羅（今嘉義），設置舖遞。其後彰化縣、淡水廳和噶瑪蘭廳（今宜蘭），亦次第設置，專為各縣治間傳遞公文。1874 年（清同治 13 年），巡撫沈葆楨改舖遞為站書館，每縣設一個總站，總站之下有腰站、尖站、宿站等。

1888 年（清光緒 14 年），台灣巡撫劉銘傳，創設郵政總局於台北府城。當時信件郵資，計重 1 兩以內每封遞送一站，應貼 20 文票一張，1 兩 30 錢以內遞送兩站，則外加 20 文票一張，重 9 錢作 1 兩計。郵票之貼用方法，係分站貼遞。而羅東郵便局，係 1900 年（日明治 33 年）5 月 1 日設立。至於公共電話業務，遲至 1907 年（日明治 40 年）開始辦理，而至 1909 年（日明治 42 年）12 月 7 日，辦理各戶裝設電話的申請業務。

表 7.4.8.日治時期羅東郵便局郵件辦理狀況表¹³

			1928	1931	1933
郵件	平信	受理	286499	372267	376432
		郵寄	509605	531981	685878
	掛號	受理	12053	12005	13784
		郵寄	14086	15188	14970
包裹	普通	受理	1147	1121	1270
		郵寄	3974	3167	3662
	掛號	受理	1274	1005	953
		郵寄	6431	5677	4785

第二項 戰後郵政

台灣戰後（太平洋戰爭結束，公元 1945 年（民 34 年）後），在 1946 年（民 35 年）改設「羅東特定郵電局」，在 1949 年（民 38 年）郵電分設，仍在舊址，也就是在公正路辦公。後又於 1956 年（民 45 年），在興東路 69 號現址購地建屋辦公，也就是目前羅東郵局的現址。戰後，郵政業務範圍亦朝多元化之方向發展一、就郵務部分有：

（一）一般函件（二）新聞紙、雜誌登記及交寄（三）郵資已付戳記之申請及交寄（四）大宗函件（五）國內快捷郵件（六）國際快捷郵件（七）國內包裹（八）國際包裹（九）代收貨價郵件（十）報值郵件（十一）保價郵件（十二）傳真郵件（十三）電子郵件（十四）專用信箱（十五）集郵業務

二、就儲匯部分：

（一）存部儲金業務（二）金融卡業務（三）定期儲金業務（四）綜合儲金業務（五）師生儲金業務（六）劃撥儲金業務（七）劃撥特戶存款業務（八）劃撥代收基金申購價金業務（九）劃撥轉帳業務（十）郵政簡易人壽保險業

¹³ 羅東公學校編；林清池譯，《羅東鄉土資料》，156。

務（十一）公債業務

另就本鎮函件之投遞及收件情形來說，隨著本鎮人口的增加與工商業普及發展，與日治時期之發展不可同日而語。

表 7.4.9. 羅東郵局郵件辦理狀況表

		1996年7月-1997年6月	1997年7月-1998年6月	1998年7月-1999年6月
收	平常函件	6460889	6656699	6300849
	特種函件	955075	985366	960172
寄	包裹	國際	1286	1215
		國內	74699	54983
	快捷	國際	3067	3383
		國內	21632	24018
投遞	平常函件	15429561	15732310	16607591
	特種函件	1205776	1370248	1359478
遞	包裹	國際	1545	1371
		國內	141016	137566
	快捷	國際	1243	1438
		國內	36212	37897

第三項 羅東郵局

羅東郵局之全名為交通部羅東郵局，地址在羅東鎮興東路69號，其管轄責任區域羅東鎮、五結鄉、冬山鄉、三星鄉、大同鄉，五鄉鎮。在日治時期便有所謂「特定郵便局」，乃本局之前身。當時的局址是在本鎮中正路，後又遷移至公正路139號，在公元1949年（民38年）郵電分設，仍在舊址（即公正路電信局地址）辦公，於1956年（民45年）在興東路69號現址購地建屋辦公，1959年（民48年）提升為二等甲局。後又隨著整個蘭陽工商發展地區業務需要，於1969年（民58年）元月，再改制提升為一等乙局。就業務範圍來說，屬於金融單位一環，隸屬於交通部，除儲匯業務外，並經營郵遞服務，近年業務發

展已朝多元化下進行，如跨行連線、代售旅行支票、壽險、房貸及代繳各種稅款，對本鎮鎮民服務甚多。

就組織機構發展來說：在初期除本鎮外，在五結、冬山均設支局 1 所，至 1971 年（民 60 年）於中正南路開設第 3 支局，1972 年（民 61 年）於大同路設第 4 支局，1980 年（民 69 年）於五結鄉公所設第



羅東郵局

5 支局，1981 年（民 70 年）於冬山設第 6 支局，1983 年（民 72 年）在五結鄉利澤簡設第 7 支局，1984 年（民 73 年）在本鎮中山西路開設第 8 支局，1991 年（民 80 年）於竹林地區開設第 9 支局，1995 年（民 84 年）三星郵局併入成立第 10 支局，1998 年（民 87 年）大同鄉併入成立第 11 支局。

羅東郵局除該局外，共含 11 處支局，總數 12 處郵局及 1 所自助郵局，提款機 30 部。就員額編制而言，由日治時期數人發展至今人員規模已達 170 人。其業務執掌，局長統籌全局工作計畫及各項營運目標，副局長協助局務推廣督導與考核，總務股負責全局文具、制服、修繕物品供應管理，出納股負責各單位現金調度及薪資發放，人事股負責人事任用調派訓練及考核，會計股負責全年預算之擬定執行、財物控管，儲匯股負責推展儲金業務及金融服務，營業股負責各式郵件之收寄集、郵品之推展，郵務股負責各式郵件之投遞服務。

表 7.4.10. 羅東郵局歷任首長一覽表

任 數	姓 名	到 任 年 月
第 1 任	今川秀夫	1945 年
第 2 任	林水生	1947 年
第 3 任	游萬來	1949 年（羅東郵電局代理局長）
第 4 任	陳松輝	1954 年 2 月
第 5 任	李應存	1956 年）11 月
第 6 任	毛乃良	1957 年 8 月
第 7 任	彭國藩	1964 年（民 53 年）3 月
第 8 任	張浩堂	1967 年（民 56 年）3 月
第 9 任	鄭師孟	1969 年（民 58 年）6 月
第 10 任	張勝郎	1973 年（民 62 年）3 月
第 11 任	錢勝芳	1974 年（民 63 年）10 月～1979 年（民 68 年）4 月
第 12 任	黃智卿	1979 年（民 68 年）4 月～1980 年（民 69 年）9 月
第 13 任	辜海棠	1980 年（民 69 年）9 月～1981 年（民 70 年）3 月
第 14 任	林桂林	1981 年（民 70 年）3 月～1992 年（民 81 年）7 月
第 15 任	林纘堯	1992 年（民 81 年）7 月～1997 年（民 86 年）7 月
第 16 任	吳松偉	1997 年（民 86 年）7 月至今

郵局在本鎮金融界具舉足經重之地位，對地方金融服務貢獻卓著。日治時期為特定郵便局，戰後（太平洋戰爭結束，1945年（民 34 年）後）為羅東特定郵電局，後郵電分家，羅東郵局由乙類郵局改為二等甲局，現為一等乙局。而目前在金融業務上定存有 170 億，活存有 70 億，均代表著整個羅東鎮的經濟成長，及工商蓬勃的情形。

第二節 電信

第一項 戰前電信

臺灣電話架設始於公元 1897 年（日明治 30 年）3 月間，日軍架設於澎湖島各部車間。是年 6 月間，架設總督府與基隆運輸通信部支部間之電話，嗣後各官廳相繼架設。1900 年（日明治 33 年），台北、台中、台南等，設置電話交換局。而本鎮之電信事業，起於 1900 年（日明治 33 年）5 月 1 日設立，至於公共電話業務，遲至 1907 年（日明治 40 年）才辦理，而在 1909 年（日明治 42 年）12 月 7 日，始辦理各戶裝設電話的申請業務。當時郵電合署辦公，稱為「郵便局」。

表 7.4.11. 日治時期電報統計表¹⁴(公元 1928 年(日昭和 3 年))

公 元	1928	1931	1933
發報（件）	6389	4684	5268
受報（件）	7753	6818	7150

另在當時電話裝戶數，至 1933 年（日昭和 8 年），為 115 戶，收音機戶數在 1934 年（日昭和 9 年）有 97 戶，由上述資料即可了解，本鎮在當時的電信事業發展情形。

¹⁴羅東公學校編；林清池譯，《羅東鄉土資料》，157。

第二項 戰後電信

在日治時期的郵便局，是郵電合署辦公，其業務範圍包括郵件收發、儲金、匯款、人壽保險、電話、電報，自公元 1935 年（民 24 年）8 月 14 日，至日本投降第二次世界大戰結束後（1945）。

國民政府接收後，於 1946 年（民 35 年）5 月 5 日，成立臺灣郵電管理局羅東郵便局。另受國共戰爭影響國府播遷來台，1946-1951 年（民 35-40 年）間臺灣物資奇缺，這時期物價波動、工商停滯，原本郵電局所經營業務，也因經濟蕭條而日漸清閒，原本郵務量亦隨日本人撤退而大量減少。

在當時郵件、保險、電話均減少情形下郵電分設，故於 1949 年（民 38 年）成立電信局。而本鎮羅東電信局，於 1949 年（民 38 年）4 月郵電分設時設立。在當時本省自動電話只有台北、高雄、嘉義三處，總共 3300 門，其它各鄉鎮則為人工電話，合計為 19023 門，用戶數為 9044 戶。

由市內電話，公用電話、無線電叫人收信器、行動電話之成長來看，本鎮電信事業的發達，代表本鎮民眾對於快速及便捷的通訊服務品質之要求。

第三項 羅東電信局

中華電信股份公司台灣北區電信分公司羅東營運處，地址在羅東鎮公正路 112 號，在日治時期郵電合署辦公，稱郵便局。公元 1946 年（民 35 年）5 月 5 日，成立台灣郵電管理局。後隨著業務需要，於 1949 年（民 38 年）4 月，成立電信局從此

郵電分家，後於 1996 年（民 85 年）7 月 1 日，由國營改制成立為中華電信股份有限公司，而羅東電信局亦改名為羅東營運處，隸屬於台灣北區電信分公司。服務區域涵蓋除本鎮外亦包括五結、冬山、三星、大同共五個鄉鎮，服務面積共 927 平方公里服務人口約 19 萬人，並轄屬有三星服務中心。1996 年（民 85 年）7 月 1 日，改制為中華電信股份公司台灣北區電信分公司羅東營運處。

就發展沿革來說：

1946 年（民 35 年）5 月，為磁石式市內交換機 400 門。

1971 年（民 60 年）4 月 4 日，人工市內、長途交換機改為縱橫制自動交換機 4000 門。

1975 年（民 64 年）1 月 12 日，納入全區用戶長途電話直接撥號系統。

1976 年（民 65 年）8 月，宜蘭縣內市內電話號碼由 5 碼升為 6 碼。

1991 年（民 80 年）9 月 20 日，國內電報停辦。

1995 年（民 84 年）11 月 17 日，交換機全面數位化。

1996 年（民 87 年）1 月 1 日，宜蘭縣內市內電話號碼由 6 碼升為 7 碼。

就部門組織來說，業務課之職掌為行銷、營業管理、帳務、公用電話等；工務課其執掌為線路及機械等建設維修與材料管理；事務課其執掌為文書、出納、庶務、事物與財產維修管理等；政風室其執掌為政風督導、宣傳、監督、各項工程招標事宜；人事室其執掌為人事行政管理、退休撫卹等；會計室其執掌為營收、預算、會計管理等；工程師室其執掌為線路、機械設計規劃等；三星服務中心其執掌為營業櫃臺服務等。

表 7.4.12. 羅東電信局歷任局長一覽表

任 數	姓 名	任 期
第 1 任	游萬來	1949 年 4 月-1956 年 12 月
第 2 任	陳星然	1956 年 12 月-1967 年 2 月
第 3 任	張琰明	1967 年 2 月-1969 年 4 月
第 4 任	殷宜霖	1969 年 4 月-1976 年 2 月
第 5 任	殷 興	1976 年 2 月-1977 年 3 月
第 6 任	鄭茂雄	1977 年 3 月-1981 年 9 月
第 7 任	林宜勳	1981 年 9 月-1990 年 1 月
第 8 任	陳義雄	1990 年 1 月-1991 年 5 月
第 9 任	柯玉梅	1991 年 5 月-1993 年 2 月
第 10 任	張永豐	1993 年 2 月-1996 年 6 月

第三節 電力

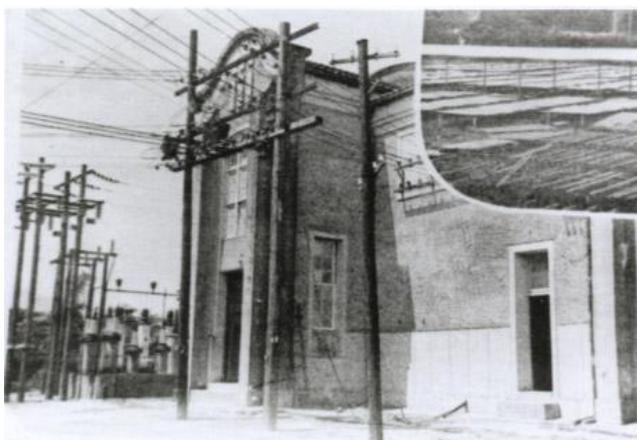
第一項 戰前電力

太平洋戰爭結束前(公元 1945 年(民 34 年))的電力工程，乃是利用水力發電，將清水溪及蘭陽溪之溪水引入水壩，後導引至九芎湖，利用四支導管以 40 公尺的落差來發電，在當時為全島排行第三的水力發電場。

負責蘭陽地區供電變壓業務，乃是利用設於羅東街竹林之附設變電所，以 4 台變壓器將 60000 伏特的電，轉變為 33000 伏特的電力，以供應各地的需求。

第二項 戰後電力

戰後（太平洋戰爭結束，公元 1945 年（民 34 年）後），電力事業由台灣電力股份有限公司負責。宜蘭區營業處羅東服務所位於羅東鎮中正北路 93 號，創設時間為 1946 年（民 35 年）5 月 1 日，業務任務在於供



羅東變電所（取自朱素純女士借用之《蘭陽大觀》，宜蘭縣史館提供）

電服務，主要業務有供電、收費、接受各項用電申請、線路事故搶修等。

該所原僅服務羅東鎮地區用戶，後因業務擴展需要，於 1968 年（民 57 年），將原台電二結服務所裁撤合併於本鎮服務所。目前轄區服務範圍，除羅東鎮外，另包括五結鄉、冬山鄉、三星鄉、大同鄉等部分用戶。

第三項 宜蘭區營業處羅東服務所

該所在台電公司組織層級變化，由原先之甲級服務所，升級為特 1 級服務所，再成為特 2 級服務所，直至公元 1989 年（民 78 年）變更為特 3 級服務所至今。本鎮羅東服務所業務發展的情形，主要考慮到本鎮地狹人稠、街道狹窄，因此台電積極地推行杆線地下化工程。宜蘭區營業處羅東服務所用戶之成長自

10000 用戶發展至今為 60000 戶，包含冬山、五結、三星、大同用戶。

羅東服務所之組織編制，包括有主任 1 人、專任電務員 1 人、專任業務員 1 人、專任電費員 1 人、專任物料管理員 1 人、專任線路維護員 1 人、專任配電服務員 16 人。設備配置有箱型工程



台灣電力公司羅東服務所

車 1 台，吊臂工程車 1 台，小型工程車 3 台，昇空工程車 1 台。

表 7.4.13. 台電宜蘭區營業處羅東服務所歷任首長一覽表

任 數	姓 名	任 期
第 1 任	陳永河	1946 年 5 月～1971 年 7 月
第 2 任	李永泉	1971 年 8 月～1976 年 8 月
第 3 任	陳二順	1976 年 9 月～1979 年 12 月
第 4 任	林俊雄	1979 年 1 月～1980 年 6 月
第 5 任	廖鐘魁	1980 年 7 月～1981 年 4 月
第 6 任	黃長富	1981 年 5 月～1984 年 1 月
第 7 任	李隆盛	1984 年 2 月～1985 年 2 月
第 8 任	吳佳讓	1985 年 3 月～1988 年 8 月
第 9 任	郭宗介	1988 年 9 月～1991 年 6 月
第 10 任	吳進順	1991 年 7 月～1996 年 4 月
第 11 任	余國明	1996 年 5 月迄今

第四節 自來水

第一項 戰前自來水

本鎮之自來水建設，始於公元 1928 年（日昭和 3 年）3 月竣工給水，總工程經費為 122000 圓，後又於 1935 年（日昭和 10 年）4 月安裝水表，當時水源地有兩處，第一水源地為實際使用之水源，第二處水源處則作預備水源處，兩水源皆採自鑿井。



羅東自來水廠（位於冬山鄉）

第一水源地建有儲水量 80 立方公尺的集水井，以及周圍 6 公尺、深度 3 公尺的溜砂井各 1 座。

第二水源地則建有儲水量 33 立方公尺的集水井及溜砂井各 1 座。此外，為因應夏季水量減少及水壓不足，設有備用幫浦，和高度 23 公尺的儲水槽 1 座。

而給水流程為第一水源的供水，經集水井至溜砂井再經幫浦加壓後送至用戶，如夏季水量減少時，將水送至儲水槽，增加水壓後，送至各戶。1931 年（日昭和 6 年）及 1933 年（日昭和 8 年），做自來水給水調查，如下表所示。

表 7.4.14. 羅東自來水給水調查表(公元 1931 年(日昭和 6 年))

	專用給水		共用給水		年中消費水量		
	戶數	水龍頭數	戶數	水龍頭數	計量給水	放任給水	計
1931	443	474	292	118	23'203	482'097	505'300
1933	499	546	292	130	29'290	563'234	592'524

第二項 戰後自來水

戰後（太平洋戰爭結束，公元 1945 年（民 34 年）後）本鎮自來水工程於公元 1952 年（民 41 年）進行第二次擴建以增加五結鄉供水，後又於 1962 年（民 51 年）、1968 年（民 57 年）、1976 年（民 65 年）、1985 年（民 74 年）、1992 年（民 81 年），分別進行第三次擴建工程、第四次擴建工程、第五次擴建工程、第六次擴建工程、第七次擴建工程。至 1997 年（民 86 年），增加了冬山鄉兩村的供水。故設於本鎮之自來水工程，除供應自身需求外，更供應上述兩鄉的用水。

第三項 台灣省自來水公司羅東營業所

台灣省自來水公司羅東營運所，全名為台灣省自來水公司第八區管理處羅東營運所，所在位址於羅東鎮北成街 4 號，管轄區域有羅東鎮、五結鄉（12 村）、冬山鄉（2 村）。自來水羅東營運所前身，在公元 1928 年（日昭和 3 年）便已完成了羅東地區的自來水工程，並在 1935 年（日昭和 10 年）4 月安裝水表供給用水。

羅東營運所之位址在經過三次搬遷後，由最早的民生路 98

號，搬至中興路 3 號後，又遷至現在北成街 4 號。自來水公司羅東營運所爲了配合本鎮人口不斷增加，共經歷了八次自來水擴建工程。

組織員額變化，在 1970 年（民 59 年）員工數有 46 人，後爲配合組織精簡，在 1999 年（民 88 年）員工數爲 26 人，其編制爲高員級 1 人、員級 3 人、士級 22 人；部門組織有業務股及工務股，業務股業務執掌爲營收、抄表、收費，工務股業務執掌爲擴建、新裝、水源管理、修漏。

表 7.4.15. 羅東自來水公司羅東營業所歷任首長一覽表

任 數	姓 名	任 期
第 1 任	林錦焰	1945 年至 1971 年 11 月卸任
第 2 任	吳木枝	1971 年 11 月～1973 年 1 月
第 3 任	莊正雄	1973 年 1 月～1991 年 1 月 (1987 年加入台灣省自來水公司營運)
第 4 任	蘇先火	1991 年 1 月～1993 年 11 月
第 5 任	蔡檜森	1993 年 11 月上任至今

自來水公司羅東營運所，其設備有配水池 1000 立方公尺、6000 立方公尺各 1 座，發電機 500 瓦、200 瓦、125 瓦各 1 台，抽水機共 13 台，加藥機 2 台，操作室、管理房共 8 座，辦公室 1 座、淺井 4 口、深井 2 口、輸配水管線 294 公里。未來發展計畫，將繼續執行羅東八期工程擴建作業，以供應公元 2011 年（民國 100 年）本鎮居民之供水。

第五節 加油站

早期在清代、日治時期，一般民眾除徒步之外，主要靠獸力；至 50、60 年代，一般民眾多以腳踏車、人力車或三輪車為交通工具，本鎮早期經營煤油及礦油類之加油業務，具 50 年以上之老店者，僅有林祈賜的建勝商行以及王振記油行兩家；70 年代以來，由於汽、機車的普及，加油站於是成為不可或缺的公共事業。



長虹加油站



東寶加油站



噶瑪蘭加油站及



純精加油站

本鎮目前有加油站四處，一為公營之中國石油公司加油站，其餘三者為民營之加油站，對於本鎮的車輛用油需求助益甚大。以下就各加油站概略分述之：

- 一、中正南路加油站：設在中正南路 9 號上，位處本鎮與冬山鄉交界處，於公元 1962 年(民 51 年)7 月設置，佔地 190.575 坪。

- 二、德林加油站：設於純精路 567 號，於 1996 年（民 85 年）2 月設置，佔地 320 坪。
- 三、噶瑪蘭加油站：設於純精路 569 號，於 1997 年（民 86 年）5 月設置，佔地 100 坪。
- 四、維揚加油站：設於維揚路 3 號，於 1997 年（民 86 年）7 月設置。

羅東加油站於 1962 年（民 51 年）7 月設置於來往車輛甚多的中正南路，亦即本鎮與冬山鄉之交接處，所供應油品有 92 無鉛、95 無鉛、98 無鉛、高級汽油等，另除了汽車加油外並設有機車加油，可以說對本鎮交通用油的需求助益甚大。

第五章 公共造產

自治事業公共造產乃在於充裕地方自治財源、發展地方建設。亦即地方自治團體主動組合地方上之人力、物力、財力，並設置基金以自力更生的方式，因時、因地就有利於地方繁榮與經濟價值、便利經營之各種生產事業，選擇經營以創造財富、充實自治財源、發展地方建設、促進地方繁榮，從而達成民生樂利、社會安和之目的。

公共造產於三個著眼點興辦，亦即公益性、服務性與經濟效益。地方政府在辦理公共造產有三種方式：1 是由本身來經營；2 是合作開發經營；3 是委託經營管理。所謂「合作開發經營」，乃是指地方政府與其他機關或民間結合資本來合作共同開發經營造產事業。

所謂「委託經營管理」乃是指地方的公共造產事業，委由其他機關或者民間，來經營管理，但其事業的所有權，仍屬地方政府所有。

本鎮位於蘭陽平原中部，面積僅為 11.344 平方公里，轄內有 25 里，與五結、冬山、三星等鄉連接，向為米穀、木材等之集散中心聞名於全省，惟因投資環境較差，不若台北近郊鄉鎮發達，茲為開發地方財源經濟建設，積極地推行公共造產事業。

羅東鎮之公共造產事業，因地勢所限，既不屏山亦不臨海，以致造產項目有限。當初經營造林、果樹均在外鄉鎮，且地勢貧瘠、管理不便，故無收益而註銷營業項目。各歷任鎮長有鑑於此，乃決定轉移經營項目，投資經營市場、商場、停車場、地下停車場及廣告看板等。因此，其效益有逐年增加趨勢。

表 7.5.16. 羅東鎮歷年公共造產投資情形一覽表¹⁵

年代	項目	種類	投資金額(元)	備註
1966	開元果菜市場貸款三十萬元	果菜批發市場	463,300	已奉准註銷造產項目
1967	造林	相思樹 6000 株 琉球樹 6000 株 黑松 1000 株	16,771	土地約 3 公頃(已奉准廢除經營)
1970	果樹	李子 2440 株 金棗 200 株	229,893	土地約 5 公頃(已奉准廢除經營)
1973	第三市場貸款六十萬元	店舖 131 間 攤位 90 位 共 221 攤舖位	7,200,000	已奉准廢除經營
1974	保齡球館	保齡球館 380 坪	15,700,000	除設備外，73 年度改營來來戲院及冰宮(已申請變更營業項目)
1976	中正堂及飲食商場民眾服務分社及圖書館	中正堂(遊樂場)貸款 300 萬	10,850,000	土地 0.570 公頃
1983	公共造產停車場	收費停車場乙處	110,000	
1987	南門公有路臨時收費停車場	收費停車場乙處	鎮公所規劃	土地 2433 坪(已奉准廢除經營)
1988	南昌公有路臨時收費停車場	收費停車場乙處	鎮公所規劃	土地 322 坪(經營至 1993 年(民 82 年)11 月止)
	廣告欄	廣告欄	258,778	土地 54 坪(已奉准註銷造產項目)
1993	公所前廣庭收費停車場	收費停車場乙處	鎮公所規劃	
1995	公所前立體停車場	收費停車場乙處	鎮公所規劃	1996(民 85 年)1 月 28 日啓用
	開羅公有臨時收費停車場	收費停車場乙處	鎮公所規劃	
1997	羅東鎮立體停車場	收費停車場乙處		2548.37 平方公尺就地組合型鋼構式立體停車場，計有小型車 245 車位。民 85 年 1 月 28 日啓用。
1998	廣告看板	廣告看板		
	民權商場及中正堂	攤位 45 位出租。中正堂；出借藝文等活動		

¹⁵ 羅東鎮公所建設課提供。

第六章 都市計畫

都市計畫的目的，在於改善都市生活品質，創造美好生活，並且適當合理分配食、衣、住、行、育、樂的生活空間。都市計畫就性質來說，可分為市鎮、鄉街、特地區計畫，就內容來說有主要計畫和細部計畫。自清代嘉慶年間，羅東地區開拓以來，並無具體明確之都市規劃，然由於羅東街（以南門圳為中心的聚落）地處平原地帶，並為蘭陽溪（舊稱大濁水溪）以南開拓族群分野分界處，當時清朝官府以今五結鄉掃笏（噶瑪蘭人聚落之一）分漢人漳、泉、粵籍開墾區域，而羅東當時為以潘賢文等彰化平埔族墾居。

公元 1809 年（清嘉慶 14 年），左右以漳州人為主的漢人陸續進駐與開墾羅東，遂成一小聚落，而泉、粵籍漢人亦隨之入墾今三星、冬山鄉一帶，羅東於是成為漢人溪南開墾幅員的中心；其次，羅東以羅東溝（羅東溪，之後擴大開鑿成南門圳）為水路，交通加禮宛港（今五結鄉）以至溪北之主要聚落如噶瑪蘭廳城、頭圍、蘇澳等，於是成為當時宜蘭四大聚落之一（另有頭圍、噶瑪蘭廳城、蘇澳），並為溪南最大聚落。當時羅東以南門圳和北門圳構成北、西、南天然的界線構成一城堡，以發展聚落，其主要考量為治安問題，此乃當時原住民（泰雅族）時常由西邊或南邊侵擾漢人聚落，因而當時雖未有明確之都市計畫，然隨客觀環境之需要，羅東住民就在兩圳水間構築街市。

直至日治早期，約在 19 世紀末，羅東都市擴張北邊不超過北門街尾（今民生東路與中正路交接處開羅派出所）；南至南門街（中正路與中正南路南門圳處）；東邊不超過今鐵路線；西邊

至今浮倫里。據《宜蘭廳報》可知羅東街聚落中心，至少有羅東街、羅東中街、羅東中街西后街、北門街、北門后街、北門東后街、南門街、南門西后街、阿東社等主要街道。

本鎮由地方政府提出都市計畫，最早可追溯至日治後期羅東街時，1934年（日昭和9年），第一次提出羅東街都市計畫。從羅東街市區計畫圖可以得之，羅東都市區由羅東街自1921年（日大正10年），陳純精街長爭取太平山營林所設置在羅東街竹林後，促使太平山林業為羅東街帶來龐大的經濟商機，隨之而來的工商業發展，帶動以羅東街為中心的都市發展，遂在羅東林業興起後10年，訂立羅東街都市發展計畫。一直到戰後（太平洋戰爭結束，1945年（民34年）後），1955年（民44年）2月，由內政部審查小組審核通過之宜蘭縣羅東鎮都市計畫，仍以此為範本進行規劃。

公元1953年（民42年）7月16日羅東鎮都市計畫說明書，當中指出計畫區域為174公頃（即1.74平方公里），預定1966年（民55年）飽和人口45000人。1964年（民53年）6月由當時吳木枝鎮長提出擴大羅東鎮都市計畫，由原本1.74平方公里擴大為5.39平方公里，1959年（民48年）8月3日公布，為至今之羅東鎮都市計畫藍圖。1980年（民69年）發布第一次通盤檢討，之後並有四次個案變更，及一次公共設施通盤檢討與第二次通盤檢討。本鎮自都市計畫發布後經過數次通盤檢討之修正，使本鎮之建設能配合日益增加之人口，以及發展與變遷中的羅東鎮社會型態。茲以市區改正及都市發展概述、都市計畫通盤檢討、都市計畫展望三節分述之。

第一節 市區改正及都市發展概述

市區改正，除改變本鎮總計畫面積外，各種土地分區面積更有所更動，代表了本鎮生活機能與以往有所不同。本節將藉市區改正來瞭解本鎮在硬體建設及社會經濟歷程的發展，以下先就原計畫作一概要介紹：

一、羅東鎮都市計畫

(一) 發布經過：本鎮都市計畫發佈於公元 1959 年（民 48 年）8 月 3 日，計畫面積為 1.74 平方公里，至 1964 年（民 53 年），為適應人口增加及經濟發展需要，擴大計畫面積為 5.39 平方公里，並於 1980 年（民 69 年）發布第一次通盤檢討。

(二) 計畫範圍及計畫年期：北至五結鄉福興村，南迄冬山鄉群英村，東以羅東鎮新群里為界，西鄰北成圳。就行政區域包括羅東鎮內 24 個里及五結鄉福興村、四結村、冬山群英村等之各一部份。原計畫並未訂定計畫年期。

(三) 計畫人口及密度：

1. 計畫人口：計畫容納人口 65000 人
2. 居住密度：原計畫未擬定居住密度。

(四) 土地使用分區計畫：

1. 住宅區：面積為 190.19 公頃。
2. 商業區：面積為 46.21 公頃。
3. 工業區：面積為 31.74 公頃
4. 保護區：面積為 101.01 公頃

(五) 公共設施計畫

- 1.機關：劃設機關用地 3 處，面積共 2.22 公頃。
- 2.學校：
 - (1)國小：劃設國小 5 所，計畫面積共 15.68 公頃。
 - (2)國中：國中用地 3 處，面積共 12.03 公頃。
 - (3)高中：劃設高中及高職用地各 1 處，面積共 9.87 公頃。
- 3.市場：共劃設市場用地 9 處，面積共計 4.35 公頃。
- 4.停車場：共劃設停車場 5 處，面積為 0.49 公頃。
- 5.公園：共劃設公園 6 處，面積為 8.51 公頃。
- 6.兒童遊樂場：共劃設兒童遊樂場 5 處，面積共計 1.02 公頃。
- 7.體育場：共劃設體育場用地 2 處，面積共 8.77 公頃。
- 8.河川用地：配合溝渠現況劃設河川用地共 5.6 公頃。
- 9.綠地：依鐵路發展現況劃設若干綠地，供未來鐵路發展使用，另羅東國中南側亦規劃綠地合計面積 5.31 公頃。
- 10.加油站：計畫區內劃設加油站 1 處，面積 0.11 公頃。

(六) 交通系統計畫

1.道路：

- (1)聯外道路：計有輻 1 至輻 8 號對外道路，分別對外連絡宜蘭、員山、冬山、三星、順安、蘇澳、利澤簡、五結鄉等地。
- (2)區內道路：以特 1 號及特 2 號道路為區內西側及東側之外環道路，再以此兩條路為外環道之主幹，分別規劃區內聯絡道路及人行步道。

2.鐵路用地：劃設羅東車站用地為鐵路用地，面積為 0.13 公頃。

二、歷次變更土地使用面積：

本鎮自公元 1959 年（民 48 年）提出都市計畫以來，歷經兩次公共設施通盤檢討及四次個案變更後，與第一次都市計畫面積比較起來，在各土地使用分區面積、交通用地和公共設施的用地面積均有改變，由整個羅東鎮市區改正之改變歷程，可得知羅東鎮實際發展情形及其都市機能改變情況，以下所示為歷次變更土地使用面積之統計表。

表 7.6.17. 歷次變更土地使用面積統計表（單位：公頃）

面積 項目	一	二	三	四	五	合計
	公共設施第二次通盤檢討	個案變更	個案變更	個案變更	個案變更	
住宅區	-0.18		-0.11	-0.41	-0.02	-0.72
商業區	-0.14			-0.05		-0.19
工業區	+0.62	-0.09		-0.16		+0.37
機關	-0.02					-0.02
學校					+2.14 (註 2)	+2.14
市場						
公園					-12.06	-2.06
綠地	-16.94			-0.02		-16.96
兒童遊樂場						
道路	+17.28	-0.04		+0.64	-0.06	+17.82
停車場						
鐵路用地		+0.13				+0.13
河川用地						
加油站			+0.11			+0.11
保護區	-0.62					-0.06
體育場						
合計	0	0	0	0	0	0

註一：「+」表示面積增加，「-」表示面積減少。

註二：個案變更第五案核定變更面積略有錯誤，合計面積非為 0，故予調整學校用地面積。

資料來源：變更羅東鎮擴大都市計畫第 2 次通盤檢討暨第 1 期公共設施用地專案通盤檢討書

表 7.6.18. 現行計畫土地使用面積分配表

項目	原計畫面積 (公頃)	歷次變更案增減面積 (公頃)	調整修正 (註 3)	現行都市計畫面積 (公頃)
住宅區	190.91	- 0.72		190.19
商業區	46.40	- 0.19		46.21
工業區	31.37	+ 0.37		31.74
機關	2.24	- 0.02		2.22
學校	33.05	+ 2.14	+ 2.39	37.58
市場	4.35			4.35
公園	10.57	- 2.06		8.51
體育場	8.77			8.77
綠地	18.59	- 16.96	+ 3.68	5.31
兒童遊樂場	1.02			1.02
道路	77.97	+ 17.82		95.79
停車場	0.49			0.49
鐵路用地		+ 0.13		0.13
河川用地	0.45		+ 5.15	5.60
加油站		+ 0.11		0.11
保護區	112.85	- 0.62	- 11.22	101.01
合計	539.03	0		539.03

註 1：「+」表示面積增加，「-」表示面積減少。

註 2：表內面積應依據核定圖實地分割測量面積為準。

註 3：原計畫誤將部分羅東高職用地、河川用地及綠地計入保護區內，此乃第 2 次通盤檢討所調整修正。

資料來源：變更羅東鎮擴大都市計畫第 2 次通盤檢討暨第 1 期公共設施用地專案通盤檢討書

由此可得知本鎮歷年市區改正情形，增加面積最多為道路 17.82 公頃，其次為學校 2.14 公頃；減少最多面積的為綠地，其減少面積為 16.96 公頃，其次為住宅區面積減少 0.72 公頃。就本鎮現行都市計畫土地使用面積來說住宅區面積 190.19 公頃，佔本鎮都市計畫總面積的 35.28% 為最高，次為保護區面積 101.01 公頃，佔都市計畫總面積 18.74%，第 3 為道路用地面積為 95.79 公頃佔都市計畫總面積 17.77%。

三、市區發展概述：

本鎮為宜蘭縣境內都市化情形僅次於宜蘭市之地區。

(一) 就土地使用開發情形來說：

- 1.原計畫住宅區面積 190.19 公頃，至 1991 年（民 80 年）已開發使用 144.54 公頃，使用率為 76%。
- 2.商業區面積 46.21 公頃，至 1991 年（民 80 年）已開發使用 45.79 公頃，使用率為 99%。
- 3.工業區面積 31.74 公頃，至 1991 年（民 80 年）已開發使用 12.82 公頃，使用率為 40%。
- 4.保護區面積 101.01 公頃，佔計畫面積 18.74%，除部分土地面積供建築及寺廟使用外，餘均供農業使用。

其中以商業區使用率最高，幾乎已全部開發完畢，故由此便可了解本鎮商業發展蓬勃情形，而工業區多為木材製造加工及金屬加工業。

（二）就公共設施開闢而言：

原計畫機關用地 3 處，面積共 2.22 公頃，除機二用地部分未開闢外，餘均完全開闢使用。至 1991 年（民 80 年）全部機關用地使用率為 90%。

- 1.學校用地至 1991 年（民 80 年）使用率僅 34%。
- 2.原停車場用地 5 處，至 1991 年（民 80 年）面積共 0.49 公頃。
- 3.原計畫公園用地 6 處，面積共 8.51 公頃，除公二已開闢使用面積 1.77 公頃外，均未開闢使用，至 1991 年（民 80 年）使用率僅 21%。
- 4.體育場用地 2 處，面積共 8.77 公頃，其中體 2 已開闢完成，體 1 尚未開闢，至 1991 年（民 80 年）使用率為 58%。
- 5.原計畫綠地面積 5.31 公頃，包含現有之鐵路幹線及道路交叉口處之槽劃分向島等。
- 6.原計畫鐵路用地 0.13 公頃，共興建羅東車站使用，現已

開闢使用。

7.兒童遊樂場 5 處面積共 1.02 公頃，現均未開闢使用。

8.河川用地之原計畫用地面積為 5.6 公頃，現均未開闢使用。

9.原計畫加油站用地 1 處，面積 0.11 公頃，至 1991 年（民國 80 年）已開闢，使用率為百分百。

（三）就交通系統而言：

1.聯外道路：輻 1 至輻 8 號道路中，除輻 1 及輻 6 號道路開闢率為 50% 外，其餘均已開闢完成。

2.區內道路：特 1 號道路計畫寬度為 40 公尺，現已開闢使用。特 2 號道路計畫寬度為 35 公尺，尚未開闢使用。其餘區內聯絡道路，全部面積合計為 63.64 公頃，現已開闢使用 32.31 公頃，開闢率為 51%。

目前原計畫內所有計畫道路面積共 95.79 公頃，上述各聯外道路及區內道路已開闢面積合計共 63.09 公頃，故全區道路開闢率為 66%。

第二節 都市計劃通盤檢討

所謂「通盤檢討」就是在都市計畫發布後，就實際發展狀況與原計畫之差距來修正原計畫，使其與原計畫相符。同時參考民眾意見重做預測，據此修改原計畫草案所做之一連串計畫過程。其目的要修正原計畫誤差，使其符合實際發展狀況，並配合相關上位指導計畫來修正原計畫，以促進人口、產業、活動合理分布。通盤檢討時機，在計畫發布後每 2 年至每 5 年或計畫實施屆滿年限或計畫實施已屆滿 25 年情形下均可辦理，另外根據都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 7 條及第 8 條的規

定，都市計畫發布實施未滿兩年不得藉故通盤檢討辦理變更，除非有以下情形發生：

- 一、區域計畫與都市計畫不能配合。
- 二、都市計畫重新調整，都市行政界線改變，原都計不能配合。
- 三、經內政部認定實際發展需要。
- 四、相鄰地區辦理細部計畫通檢盤檢討如涉及主要計畫時，一併辦理。
- 五、依照都市計畫法第 27 條辦理個案變更至原計畫無法配合，亦就是依據該條規定，為配合國防、交通、水利、及經濟發展和其它重大建設需要或重大天災人禍，可以個案變更。

而本鎮之都市計畫自公元 1959 年（民 48 年）8 月 3 日公布實施以來，共有一次全面通盤檢討及四次的個案變更，分述如下：

- 一、擴大羅東鎮都市計畫公共設施第二次通盤檢討：
 - (一)變更內容：部分綠帶變更為人行道及道路，部分水溝用地變更為學校用地，部分鐵路用地變更為工業區，部分商業區、住宅區變更為道路用地。
 - (二)省府核准日期文號：1982 年（民 71 年）12 月 30 日建四字第 158924 號函。
 - (三)發布日期文號：宜蘭縣政府 1983 年（民 72 年）3 月 19 日府建都字第 20013 號。
- 二、個案變更：
 - (一)變更內容：部分工業區、道路用地變更為鐵路用地。
 - (二)省府核准日期文號：1984 年（民 73 年）9 月 3 日建 4 字第 154174 號函。

(三)發布日期文號：宜蘭縣政府 1984 年（民 73 年）9 月 24 日府建都字第 68229 號。

三、個案變更

(一)變更內容：部分住宅區變為加油站用地。

(二)省府核准日期文號：1984 年（民 73 年）3 月 7 日建四字第 144743 號函。

(三)發布日期文號：宜蘭縣政府 1985 年（民 74 年）3 月 23 日府建都字第 18179 號。

四、個案變更：

(一)變更內容：部分住宅區等變為道路用地。

(二)省府核准日期文號：1985 年（民 74 年）10 月 3 日建四字第 155207 號函。

(三)發布日期文號：宜蘭縣政府 1985 年（民 74 年）10 月 3 日府建都字第 80160 號。

五、個案變更：

(一)變更內容：部分公園用地、道路用地、住宅區變為學校用地，住宅區變為學校用地，道路用地變為住宅區。

(二)省府核准日期文號：1990 年（民 79 年）3 月 2 日建四字第 15412 號函。

(三)發布日期文號：宜蘭縣政府 1984 年（民 73 年）3 月 12 日府建都字第 17440 號。

第三節 都市計劃展望

本鎮都市計畫未來之發展，可瞭解本鎮在整個宜蘭所扮演之機能角色來：自日治時期開始，隨著鐵公路的修築、太平山林場的開闢，以資源取向的工業開始在羅東發展，先後設立了紙產、電石場、製糖廠，二結至羅東發展成一處沿線小型工業走廊並且具有一定雛形，在此情形下帶動了以羅東為中心的溪

南工商與聚落發展。羅東鎮聚居地與行政區人口為 97% ，面積比為 82% ，聚居地密度為每平方公里 6071 人，居全縣各市鄉鎮之冠，本鎮之醫療、商業、娛樂設施均極充足完備。

從交通地位上，區域性台九省道連接台北與花東，同時在本縣內串連頭城、礁溪、宜蘭、冬山、蘇澳等主要都市，羅東是其間的大站；台七丙省道由羅東通三星，台二丙經五結濱海區，利澤、龍德工業區通港澳，196 縣道接五結、三星，均是以羅東為中心的東西向或南北幹道。此外尚有輔助性鄉道聯絡羅東與五結、三星鄉之楓林與冬山鄉之丸山。

本鎮未來與宜蘭共同為全縣生活圈之核心，更為溪南地區生活圈之核心都市。對羅東未來都市發展及各項建議如下：

一、土地使用：

發展建議說明如下：

- (一)市中心區為商業使用，建議以更新高層發展取代平面發展。
- (二)周圍地區以發展重劃住宅區為主，不再擴大現有之住宅區範圍。
- (三)林務局蘭陽林區管理處及其附近地區劃為竹林新社區。

本鎮市中心區（特 1 至宜鐵間）為縣內最具商業發展潛力之地區，故可以更新方式來作高層發展，以取代平面散佈，並節省土地資源。重劃住宅區已夠本鎮住民發展，應避免任意擴大。林務局林區管理處及其附近地區為優美水面宜善加保存利用，建議部分開發為高級住宅，部分兼遊憩使用，藉以提升本鎮居住品質。

一、交通系統

發展建議說明如下：

(一)特 1 號道路交通量飽和時再闢特 2 號道路。

(二)短期內以特 1 號道路為穿越性道路，長期則以特 2 號為穿越道路，並將特 1 號道路改為市區內之林蔭道路。

特 1 號道路及特 2 號道路均為本鎮區內之主要道路，故待本鎮區域性穿越道路建成後，再改建特 1 號道路為市區內林蔭道路。

一、公共設施

發展建議說明如下：

(一)第二市場改建作多目標使用，地下二層作停車場，1、2 樓為市場，3 樓以上做服務設施、辦公室或住宅區。

(二)體二用地應變更使用作為東光國中體育場及住宅區。

(三)建立本鎮更完善公共設施，以應付鎮民所需。

第二市場面臨改建應考慮多目標使用，以改善市、促進土地利用為主要目標，本鎮原都市計畫所規劃體二用地區位良好，鎮民使用率很高，惜未加以整理，宜作整體規劃，以配合學校及社區使用，來發揮地利。

二、都市景觀

發展建議說明如下：

(一)市中心（興東路、中正路、中山路、公正路所圍成之地區）使用大街廓更新方式來增加公共綠地，使本區域成為都市中心地標及高級商業、服務業聚集處。

(二)整治南門圳為休閒林蔭帶，兼供停車使用。

(三)特 1 號及特 2 號道路作林蔭道設計。

市中心（興東路、中正路、中山路、公正路圍成之地區）為本鎮商業潛力最高之地區，可望發展成為都心地標以提供高級商業及服務業，藉以提升本鎮商業角色。本鎮急需公共活動綠帶，因此整治南門圳為休閒林蔭帶並兼作停車使用，使南門

圳成爲休閒走廊，並提供部分空地以疏解本鎮停車困難之問題。特一號及特二號道路可藉林蔭道設計來降低過境車速，並改善道路景觀。

