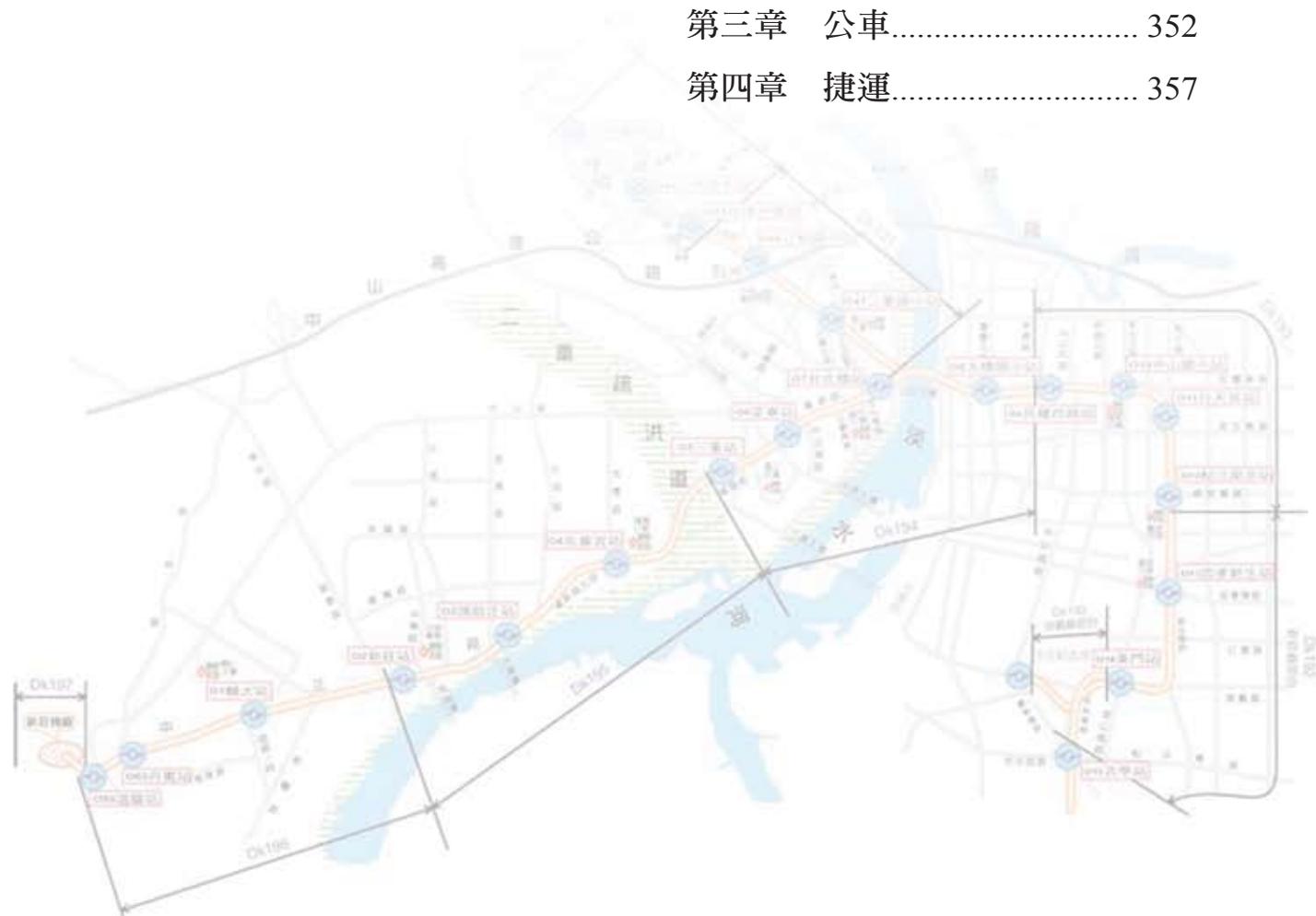


交通

第六篇

第一章	水運津渡.....	333
第二章	道路系統.....	340
第三章	公車.....	352
第四章	捷運.....	357



若從大臺北地區的交通網絡觀察，早期蘆洲是臺北盆地水路時代的門戶。日治中期之前，淡水河主流所交織而成的水運交通網絡，是臺北盆地最重要的交通要道，而蘆洲的水運交通是整個淡水河水運網絡的一環，成為清代至日治初期臺北盆地客貨運輸的主軸。¹ 蘆洲位於臺北盆地諸水匯集之處，利用淡水河各大小支流所構成的水運網，可聯絡沿岸各個城市與聚落，河運再連接上陸路的運輸，幾乎可達臺北盆地各角落。往昔蘆洲地區的水路交通十分方便，約至日治中期以後，陸運興起，蘆洲原本依賴的水運交通網絡才逐漸沒落。

由於蘆洲不在主要的交通路線位置上，例如主要交通幹線縱貫鐵路經過板橋，縱貫公路過三重之後，接著向南轉，



圖 6-1-1 和尚洲舊址

聯接新莊、龜山。因此在三重流交流道啟用之前，蘆洲在臺北盆地的交通網絡上是邊緣化的。所以當周遭各鄉鎮市因便捷的陸運，而經濟同步發展時，蘆洲不僅地方發展停滯不前，甚至連發展所需的人力、資金、技術等，全部外流。因此早期蘆洲僅成為供應臺北都會蔬菜的重要農業區域。

其後因臺北都市化的加速進行，加上臺北市、板橋、新莊、三重等地的發展趨於飽和，1980 年代都市化的觸角才逐漸伸入蘆洲地區。隨著都市化的腳步，原本翠綠的田園逐漸在農地上蓋起一棟棟的鐵皮工廠，三合院一變而為高樓式住宅，彎曲巷道被筆直的馬路取代，溝渠沼澤地也成通衢大道。在這蛻變的過程中，中山高速公路的通車，尤其以三重交流道的完工啟用，最具影響因素。

新式交通設施帶來的便利性，蘆洲從農村景象逐漸消失，並成為臺北都會區的一部分。目前興建中的捷運蘆洲線，路線東起三重臺北大橋下西北側三和路一段與環河北路交叉口，沿西北方向行進，經蘆洲市區抵達蘆洲機廠。在蘆洲境內設置徐匯中學站、三民高中站及蘆洲站，蘆洲機廠則設在水湳地區水仙王廟以西蘆洲防潮堤防下方。臺

¹ 王世慶，《淡水河流域河港水運史》（臺北市南港：中央研究院中山人文社會研究所，1996.12），頁 123。

北捷運蘆洲線，使蘆洲市與臺北市之間的關係更緊密。

依據蘆洲地區各時期重要交通發展，可將其略分為水運與陸運兩部分，因此本篇共分四章，第一章水運津渡，第二章道路系統，第三章公車，第四章捷運。

第一章 水運津渡²

自雍正中期蘆洲地區浮出大湖水面之後，形成一個河環溝繞、水道縱橫、沼澤遍地的自然環境，因此擁有取水便利、土壤肥沃、防禦天成，及水運便利的優勢條件。成為墾民選擇蘆洲定居的因素之一。

雍正7年（1729）八里坌業戶前來蘆洲拓墾時，優先選擇北面近河的水湳地區為墾區之地，除了水湳濱淡水河，並有渡船港口座落於水湳溝畔，水運便利有助於墾民的進駐之外，更重要的是水湳地區接近淡水河水源。

另外，道光以後灌溉設施持續增建擴展，水湳地區不再具備接近水源的優勢，因此，蘆洲人逐漸將拓墾重心移向南方的內陸地帶，在日治時期出現4個墾殖聚落，即中路、南港子、樓仔厝及溪墘。市街的中心同時也轉移於境內地勢最高處，

² 此章彙整引用李進憶，《蘆洲：一個長期環境史的探討（1731-2001）》，中央大學歷史研究所碩士論文（2003），有關蘆洲水運津渡之論述。

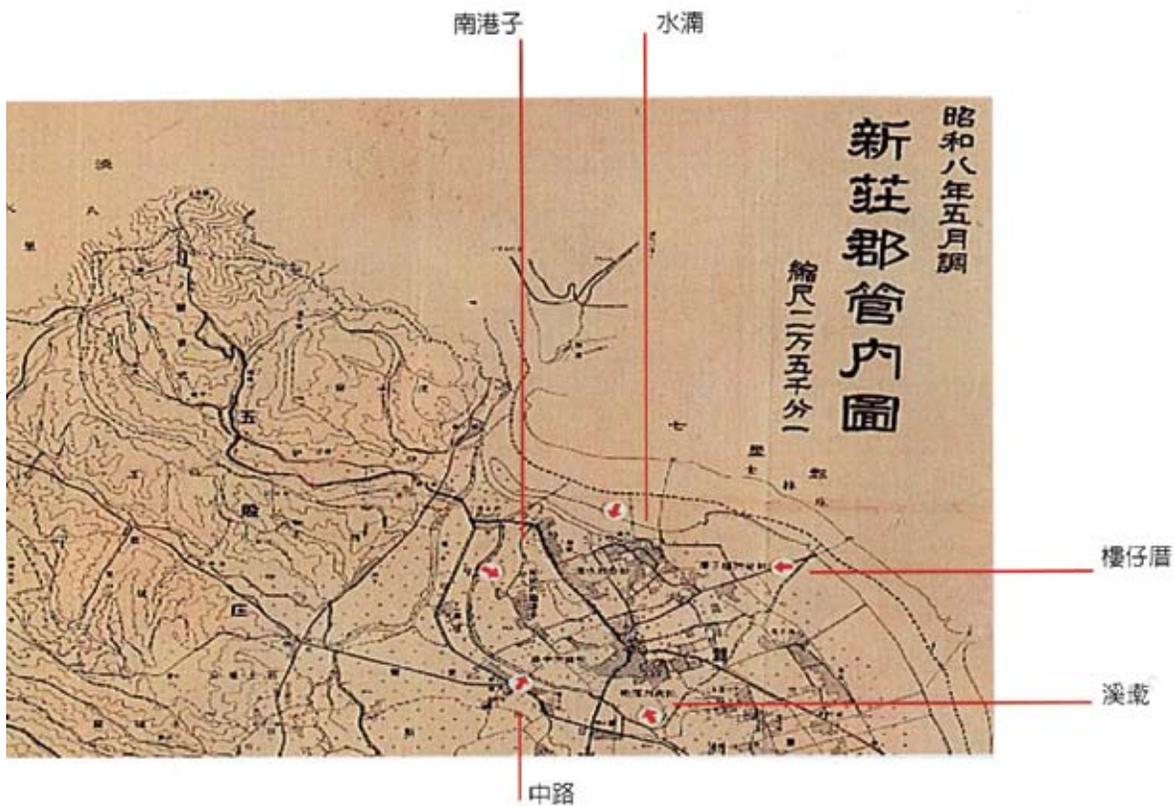


圖 6-1-2 新莊郡管內圖

以及聯外道路中樞點的店仔口一帶。

在日治中期前陸路未興之時，由淡水河及境內溝渠所交織而成的水運交通網絡，成為蘆洲對外聯絡、拓展農商事業的主要通路，而船隻就成為蘆洲地區最重要的交通工具。

第一節 淡水河水運網絡

淡水河流域的主支流遍布臺北盆地，是臺北盆地交通的大動脈。康熙末葉至大正年間，淡水河的水運主宰著臺北盆地的交通，也是臺北盆地客貨運輸的主軸。淡

水河流域由淡水河主流、大漢溪、新店溪及基隆河所組成，是臺灣唯一具航運之利、並可作為交通運輸之用的河川流域，擁有密集且頗具航運價值的河道，利用淡水河各大小支流所構成的水運網，即可聯絡沿岸各個城市與聚落，其後再連接上陸路的運輸，幾乎可以到達臺北盆地各個角落。在淡水河水運網絡中，蘆洲是其中水運交通的一環。

蘆洲在淡水河運網絡中，扮演起點的角色，藉著和尚港、舊港嘴及獅頭渡等星散於蘆洲北面淡水河畔的水運碼頭，船隻



圖 6-1-3 淡水河衛星鳥瞰

可由蘆洲上溯淡水河主流，抵達大稻埕及萬華等市街，由支流則可深入山區如五股坑等地，而從萬華向西南航行可連接大漢溪，抵達新莊及大溪這兩個河港城市；從萬華向東南上溯，則可通往新店溪，行至景美可轉向景美溪，最後抵新店溪的河運終點站楓樹林，從此地可用步行的方式，循山路溝通基隆河的水運。

至於通往基隆河的水運，則可由社子一帶轉向右岸航行，經過士林、松山及汐止，直抵基隆河的水運終點嶺腳，再由此通過獅球嶺山道步行至基隆。因此，從清



圖 6-1-4 日治時期淡水河下游河港圖

資料來源：《鷺洲庄要覽（昭和十年）》，卷首圖。

治初期到日治中期這兩百餘年間，透過以淡水河為主軸的水運交通，再輔以陸運的串聯，在臺北盆地構成了一張頗為綿密的交通網絡。³

以蘆洲為起點，透過淡水河水道輻射而出，範圍東至社子、萬華與大稻埕，向西深入五股山區，南可抵三重、新莊，北面直達淡水、八里坌的水運體系，即為附

³ 王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁 31。林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》（臺北縣中和市：知書房，1996.12），頁 169。

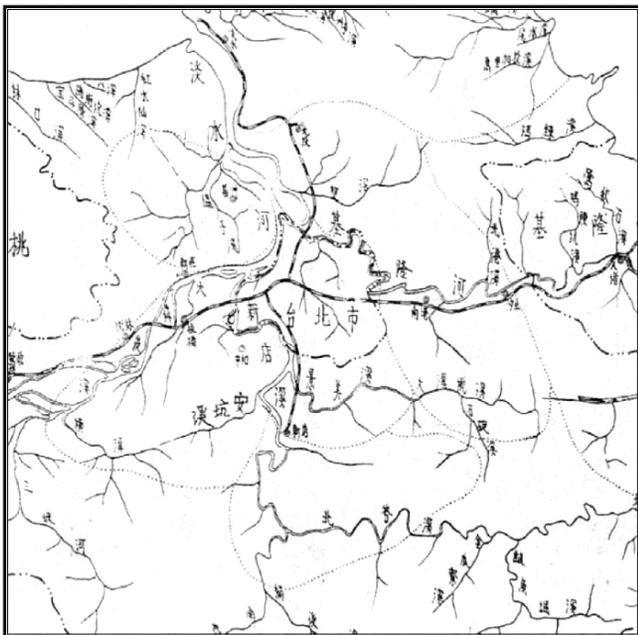


圖 6-1-5 戰後初期淡水河水道圖

資料來源：林興仁主修、盛清沂總纂，《臺北縣志》
(臺北：成文，1983)，頁 3395。

屬於淡水河水運網絡之下的小型系統，經由這個水運體系的運作，蘆洲地區的居民與貨物可暢行於臺北盆地之內。⁴

在乾隆中葉繪成的〈乾隆臺灣輿圖〉中，可以看到淡水河主流被和尚洲切割為兩條河道：一向西流，經今二重疏洪道、洲仔尾溝、塹子川，繞過和尚洲西北角流出關渡；另一支向北流，於社子島東北會基隆河流出關渡。而圖中有兩艘大船，正朝向和尚洲西面的河道航行，循之可銜接標示為「新庄壩」的河道（今中港大排），抵達當時臺北盆地最繁忙的商貿重

鎮新莊港。比較這兩條河道，可以發現西河道較北河道來得寬廣，這可能是圖中船隻選擇西河道行駛的原因，由此也推測西河道是當時「八里坌—新莊」水運的主要路線，然而，這條寬廣的河道為淡水河上游帶來的大量泥沙逐漸淤積，於日治時期已然萎縮成環繞蘆洲西面的洲仔尾溝。

第二節 圳溝水運與港渡

蘆洲境內的水圳是由新莊通過三重流過來的，除了灌溉的機能外，大型的渠道還可供船隻航行，因此圳溝的水運，亦為日治中期以前淡水河西岸平原重要的交通方式。

蘆洲也曾經留存這些灌溉水圳的遺跡，例如南港子地區在重劃整地之前，尚留有 13 公尺寬、2 公尺深的圳溝，而這些圳溝正是過去水道的歷史痕跡。

古稱「後港仔」的和尚洲圳，以及有「鴨母港仔」之名的溪尾圳，清治時代為兩條兼具灌溉與航運功能的大型圳溝，當時圳中水量甚為豐沛，可容小型舟楫航行其上，運輸貨物，載人出入於三重埔及蘆洲之間，今日蘆洲永平街底有一古地名「陡門頭」，即為當時後港仔的末端。因為水流末端水量較少，為使吃水較深的船隻通過，於是在此建有擋水閘門，以匯集

⁴ 萬良，《臺灣省臺北縣蘆洲鄉鄉土地理學之研究》（出版地不詳，出版年不詳），頁 3。

水流，增加流速。但這兩條大圳溝至日治時期已逐漸淤塞，再也無法行船，戰後成為兩條大排水溝。至於後港仔及鴨母港仔的圳路進入蘆洲之後，逐漸化為樹枝狀的圳路，並流入境內的3大河溝，即水湳溝、洲仔尾溝及鴨母港溝，這3條河溝最後皆匯進淡水河主流，而這一連串密如蛛網的河溝圳路，正是蘆洲境內最主要的航道。

各條航道的終點或重要節點上均設有港口或渡頭，常常是詩人墨客附庸風雅的去處，如清代淡北的詩人們，就可由淡水河沿水道，行舟至今日蘆洲國小後門處，賞月賦詩。

而這些港渡中最重要的是水湳溝旁的和尚港，以及淡水河畔的舊港嘴渡頭，這兩座港口以其近河優越的地理位置，成為日治以前蘆洲地區對外客貨運輸的水運樞紐。

蘆洲雖位於淡水河大曲流帶凸岸的頂端，堆積作用盛行，河水較淺，不利於港口的開設，但仍可停泊渡船或小型河船，於其河溝沿岸營建水運碼頭，綽綽有餘，而淡水河下游河道低平廣闊，流速平緩適於航行，漲潮時由下游逆流而上，並不困難，善於泳技者，甚至於可從對岸的社子島游至蘆洲，因此以竹筏或舢舨，進行兩岸的對渡，亦非難事。蘆洲地區和尚港



圖 6-1-6 南港子重劃區內，昔日水道遺跡（摘自《千禧心蘆洲情》，頁 102）

及舊港嘴這兩座港口，即在淡水河下游利於航運的自然環境下，逐步發展成形。

和尚港的興起，可追溯至乾隆年間，替關渡宮每年前往蘆洲收租的僧人一梅福，獲准在水湳溝邊，建築一棟房舍，此屋因而被鄉人稱為「和尚厝」，而梅福每次來蘆洲，從關渡搭船，渡淡水河到對岸的水湳溝及洲仔尾溝交會處，然後銜接上水湳溝水道，航向蘆洲境內，他的座船靠岸下錨的碼頭，就被稱為「和尚港」。其後，和尚港便漸漸成為蘆洲對外水路主要的出入門戶。

和尚港與社子中洲埔渡口間的航運交通相當頻繁，兩港互為對渡口岸，溝通兩岸的客貨運輸。早期也有水湳人搬到對岸社子島的過港線地區居住，之後靠自家的雙槳船往返兩地，白天划船至和尚港上岸，經營水湳地區的農墾事業，忙完例行農事後，再划船回去，而他們也會將收割

完的農作，用船隻從和尚港運往過港線。

此外，和尚港與三重埔的橋頭港並列蘆洲庄境內兩大港口，這兩座港口恰好都位於兩道「運河狀的細流」之畔，這指的是和尚港所依的水滴溝，而橋頭港旁的河溝並無確切名稱，這兩道河溝由河畔伸入內陸，聯結境內圳溝水運，接引水路沿岸的客貨，拓展港口的腹地，是促成港務興盛的重要幹線。直到日治中期，兩港的碼頭還能供行駛於淡水河航線上的小汽船碇泊。

至於樓仔厝地區的舊港嘴，位於水滴溝尾端及淡水河岸之間的港口，清治時期常有小船往來於此上下貨物。日治中期，因河道淤塞、大船無法停泊，商港機能逐漸萎縮，但仍有私人渡船頭的經營，與直線距離只有 800 公尺的社子島的溪洲底地區，進行對渡航運，因來往的人貨較少，

不必向庄役場繳納權利金，個人只要備案，即可在此撐渡。

戰後，雖然道路橋樑已逐漸興建，陸路交通稱便，但在鄉間偏僻之地，渡船仍為重要的交通工具，何況蘆洲人早已習於水運，舊港嘴與溪洲底渡口間的對渡航線，仍舊維繫著兩岸的交通，據民國 40 年（1951）底的統計，平均每日有 35 人次藉此航線來往於兩岸之間，每人渡費為 5 角，而腳踏車的渡資亦為 5 角。此外，蘆洲西北角因地勢特低，水道港汊密布，蘆洲灰磘及五股洲仔尾之間更有洲仔尾溝的橫互阻絕，因此灰磘地區（今中正路底）自清代起就設有獅頭渡，是蘆洲地區唯一見諸《淡水廳志》記載的渡口，獅頭渡即為經營灰磘與洲仔尾間對渡交通的渡口。

清末間淡水河下游的各渡口相互間皆



圖 6-1-7 昔日的和尚港，位於今日蘆洲抽水站旁（博揚提供）

有聯繫，蘆洲生產的貨品藉著渡口水運的媒介，也打開了銷往盆地內最具規模商港一大稻埕的商貿通路。

和尚港、舊港嘴及獅頭渡等水運碼頭，星散於蘆洲北面的淡水河畔，成為蘆洲向內向外接收、輸送的橋樑。同時也成為帶領蘆洲人向外擴展農商事業及生活空間的橋頭堡，對於蘆洲與淡水河流域各地在產業、宗教及生活圈上的雙向聯絡，這些港口無疑是主要的溝通媒介。

另外以馬偕到蘆洲傳教的路徑，也可以推知渡船是到蘆洲的重要交通工具。同治 13 年（1874）11 月 14 日，馬偕來到蘆洲主持洲裡教會的首次聖餐禮，馬偕形容旅途是「渡過沙泥抵洲裡」，顯示他也是搭乘渡船，從淡水溯淡水河主流，來到蘆洲傳教。而日治時期的官員前來視察時，也多利用水運抵達蘆洲，如明治 31 年（1898），士林辨務署署長柳原保太郎，從士林出發，「乘船回溯淡水河來和尚洲」，其後柳原檢視了和尚洲分教場的教室，並到蘆洲的柑橘園進行遊歷。此外，每逢農曆 9 月 18 湧蓮寺繞境時，就由水滸溝畔的清海宮的陣頭人員負責乘坐河船航向關渡，迎奉媽祖神像回來蘆洲，參與繞境活動，可見和尚港與關渡港之間，也有航運的往來。

日治初期開始，蘆洲境內的柏油路、輕便鐵軌，以及跨越河溝的聯外橋樑，逐漸增修，加上淡水河沿線各港口，因泥沙淤塞而衰廢，而桃園大圳攔截上游的河水

後，淡水河中下游的水量漸少，更不利於中大型船隻航行。整體水運環境的惡化，導致蘆洲的港渡於戰後逐漸消失，昔為水道的河溝，也只剩下排水的功能，只有少數水肥船及渡船，往來於兩岸之間，蘆洲的水運時代與淡水河沿岸各地相同，沒落於日治中期，戰後正式告終。

蘆洲境內共同構築的水運網絡，在清治到日治中期為蘆洲、三重及對岸社子等區之間，扮演一個溝通聯絡的媒介角色。

張厝圳延伸至蘆洲者為三重埔支線，舊稱後港仔，在日治時期之前，是一條兼具灌溉效果與航運功能的大圳溝。後港仔的圳路向北延伸至蘆洲邊境其後，一分为二：其中一道圳港開往東北方的分子尾、溪尾地區，灌溉三重埔東北部及蘆洲東部的田園，此即「鴨母港仔」，又稱溪尾圳。另一道則進入蘆洲境內，成為和尚洲圳的主幹，此圳在蘆洲境內密集分支，構成一個細密的灌溉網路。

陸運興起以後，蘆洲原本依賴水運為主的交通網絡沒落，繼之而起的是便捷的陸運設施。但在 1970 年代蘆洲因無重要的交通幹線通過，發展的腳步受到影響，不過隨著臺北快速的都市化、板橋、新莊、三重等地的發展逐漸飽和，以及三重交流道的啟用，1980 年代的蘆洲開始從鄉村蛻變成都會區。客運、捷運等新式交通設施帶來的便利性，以及各項道路的建設工程，也在在都使蘆洲快速地改變。目前蘆洲聯外道路以重陽橋、成蘆大橋及五股

交流道為主，八里新店快速道路的通車，也影響蘆洲交通，由環堤大道過二重疏洪道橋與快速道路相連，往南通往北二高及新店，往北可至八里後，沿西濱快速道路至桃園中正國際機場，無須經由五股交流道前往，蘆洲交通日益便捷。

第二章 道路系統

交通為地方與經濟發之動脈，蘆洲過去因道路狹隘，影響開發速度，近年來配合都市計畫，逐步拓寬主要道路。

便利的交通是帶領蘆洲進步的動力。由蘆洲到士林僅需 10 分鐘，到臺北車站 20 分鐘；103 縣道通往五股、八里更快速；108 縣道和東西向快速道路相連接，到新店也只要 20 分鐘。蘆洲因應人口增加，向外連接的交通網絡正快速建構中。

蘆洲東南與三重為鄰，西側與西南側連接五股，四周多河川溝渠，因此橋樑便成了對外的交通要道。蘆洲對外交通的主要幹道有通往八里、五股的三民路，通往三重、臺北的聯外橋樑，通往士林、社子的集賢路，通往新莊的中山一路、中山二路。尤其是三民路兩旁店面招牌規格統一，路燈也經過造型設計，並同時設置有市政藝文看板，是蘆洲的示範道路。在蘆洲地區的二重疏洪道右岸提防下，及淡水河左岸蘆洲防潮堤下，都設有堤下道路相



連接，稱之為「蘆洲外環快速道路」，寬闊的路面、平直的線路，路口少、紅綠燈不多，成為蘆洲對外最快捷的道路。

在大眾運輸工具方面，有聯營公車、三重與大都會客運穿梭在蘆洲的大街小巷，分別可到達臺北、三重、新莊、五股、板橋、八里及淡水等地，還有免費的紅、藍二線社區巴士，還有捷運接駁專車

(1) 三民路及中山一路：三民路東南接三重三和路，經臺北橋，與臺北市民權西路相連接，西北可達五股及八里，為縣103號縣道(103)。⁵

(2) 中山一路：中山一路向東接三和路，向西可達五股。

(3) 集賢路：重陽橋引道，重陽橋開通後，可達臺北市之士林地區。

表 6-2-1 聯外幹道概況表

路別	起訖地名	經過地名	里程(公里)
103	龍形~三重	成子寮、蘆洲	9.63
103 甲	三重~重陽橋	蘆洲	3.923

資料來源：臺北縣政府交通局。

等，為市民建立便捷交通網。

目前蘆洲市除了國道及快速公路，現有的交通路網可分為主要道路系統、次要聯絡道路系統及大眾運輸系統 3 個等級。本章旨在詳述道路系統，而相關的大眾運輸系統，請參閱本篇第三章公車與第四章捷運。

第一節 本市道路

早期蘆洲主要有 3 條幹道：



圖 6-2-1 道路系統縣道 103

⁵ 103 縣道的起點是在龍形，關渡大橋的八里端，接台 15 線省道，沿著龍米路、成泰路、洲后路、蘆洲三民路、中山一路、三重三和路到臺北大橋下的終點，接省道臺一甲線，全長 9.63 公里。

以上這 3 條為早期道路系統基幹。

另外，二－3 號道路（部分現為民族路與仁愛路）及中正路，可視為蘆洲內環道路。其餘收集道路及出入道路以 U 字型道路及囊底路的型態，規劃於各鄰里單元中。

現將本市道路分述如下：

一、國道 (1) 及快速公路 (64)

高速公路穿越三重及蘆洲都市交界處，在三重三和路交叉處設置有三重交流道，往蘆洲之交通經三和路立即可達。蘆洲與三重都市計畫大部分以鴨母港排水幹上面之道路為界，兩都市計畫區以三重三和路及四維路分別與蘆洲中山一路及中山二路互相連接。

1 國道 1 號及汐五高架段自本市民

和、得仁 2 里南側通過，未設有交流道；本市經由 103 縣道 103 號（三重三和路）至三重交流道可連接 1 國道 1 號。

64 台 64 線東西向快速公路（八里－新店線）自二重疏洪道西側五股鄉境通過；本市可經由環堤大道興建中之二重疏洪道橋連接 108 台 108 線（五股中興路）交流道。



圖 6-2-3 永安大橋暨 64 線東西向快速道路 (市長室提供)



圖 6-2-2 三重交流道示意圖



圖 6-2-4 台 64 縣交通示意圖

二、主要道路及橋樑

蘆洲對外交通的主要幹道計有：三民路、中正路、集賢路、中山一、二路以及蘆洲外環快速道路等。

(一) 道路

縣道 103 號（三民路）：通往八里、五股。由蘆洲及五股界線起，沿著三民路東南行，通過蘆洲市行政中心，連接成蘆橋和中山一路、三重市三和路，再經由臺北橋與臺北市民權西路相連接，西北行則可通往五股、八里。是臺北及三重通往五股成洲及八里必經道路。臺北捷運蘆洲支線位在本路段，設有徐匯中學、三民高中及蘆洲等 3 站。

三民路是蘆洲市的軸心幹道、行政中心所在，市公所、郵局、銀行、電信、電力公司、學校、捷運都在這條路上。

中山一路及中山二路：路線向東可接回三和路，向北可接集賢路，往重陽橋，向西可經由五股更寮、褒子寮地區，通往新莊化成路。

縣道 103 甲（集賢路）：連接中山一路及位於三重五華地區的重陽橋，是本市出入臺北市的重要道路，也是本市最寬敞的道路。

縣道 108 號五股中興路：自本市南側五股鄉境通過，是三重直通五股的重要道

路，台 64 線快速公路於本路段設有台 108 線交流道，本市可經由中山一路及環堤大道連接。

縣道 103 甲（重陽橋聯絡線）：起於臺北縣蘆洲市集賢路口，上重陽橋接臺北市士林區中正路，終點在中正路與重慶北路交叉口（臺 2 乙線）。

縣道 108 號，西起桃園縣蘆竹鄉海湖路口，東至臺北縣三重市中興橋下，全長共計 34.7 公里。⁶ 其行經的行政區域有 (1) 桃園縣蘆竹鄉：海湖路口（起點，接台 15 線）→海山路二一段→海山路→山腳村→山林路一二三段→貓尾崎（北桃縣界）。(2) 臺北縣林口鄉：貓尾崎（北桃縣界）→南勢村→忠孝路（林口新市鎮）→文化一路一段→中正路（林口市區）→粉寮路→粉寮水尾（鄉界）。(3) 臺北縣五股鄉：鄉界→五林路→五股坑→民義路二一段→五股市區→中興路四段（接縣道 107）→中興路三段（接台 65 特二號道路、縣道 107 甲、台 64 交流道）→中興路二一段（更寮地區）→市界。(4) 臺北縣三重市：市界→中正北路→明志國中重陽路口（接縣道 104）→菜寮（接省道臺一甲線）→中正南路→忠孝橋頭（接省道臺一線）→中興橋下（終點，未直接銜接縣道 104）。

⁶ 公路總局資料。

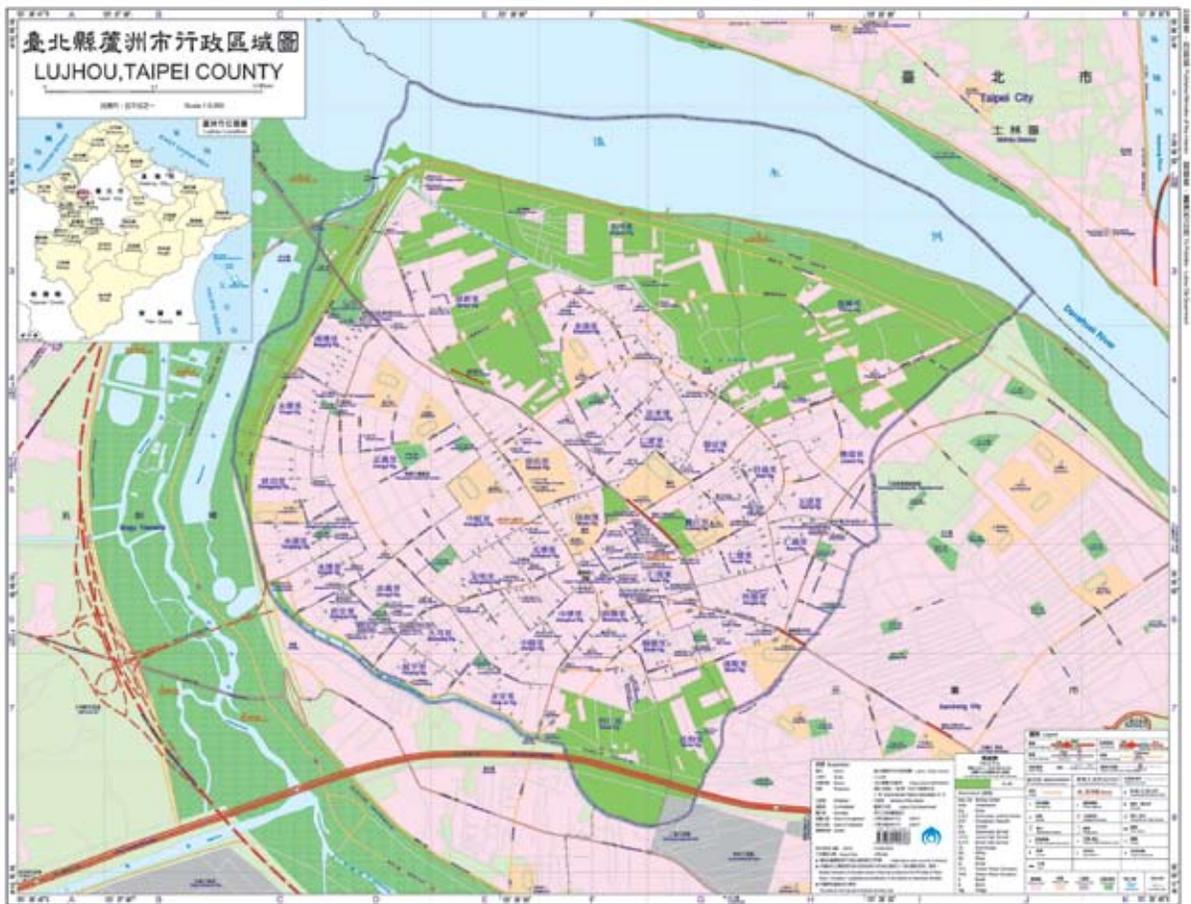


圖 6-2-5 蘆洲市交通路線圖（蘆洲市公所提供）

（二）橋樑

蘆洲西側與西南側連接五股，東南與三重為鄰，四周多河川溝渠，橋樑因此成為對外的交通要道。

1. 重陽橋

早年蘆洲地區沒有橋樑直通臺北市，前往臺北市必須經由台 103 線（三重三和路）接臺北橋，十分不便。民國 80 年（1991）年元月重陽橋通車，本市可利用

台 103 甲線集賢路，直接上橋，進出臺北市士林區。

2. 萬福橋

位在今日中山一、二路以及永安南、北路口，現址為永安南路大排水溝之橋口，溝通五股、蘆洲之重要交通要道。

為通往五股的要道，距今已有近 200 年之歷史，為蘆洲最古老的橋樑之一。

清同治 10 年（1871）《淡水廳志》〈建置橋渡〉曾提及：



圖 6-2-6 重陽橋 (江坤峰攝)

「萬福橋，嘉慶 21 年（1816）訓導楊趨園、同業戶僧意松修換石橋。」⁷

可知清嘉慶年間（約 1816 年），訓導楊趨園與廟僧，在鴨母溝上興建萬福石橋，同時也可以推知萬福橋早在嘉慶 21 年（1816）以前便存在，後來才由楊氏等人修建為石橋。

萬福橋下的排水溝在清代為張厝圳，在新莊、三重一帶的支圳，又名「海山大圳」，在清乾隆 37 年（1772）完成由新莊伸入三重埔的工程，此段支圳也就是現在的三重埔支線，舊稱「後港仔」，在日治時期之前是一條兼具灌溉效果與航運功能的大圳溝。後港仔的圳路繼續北延至蘆洲

邊境，其後一分为二；其中一道圳溝奔向東北方的分子尾、溪尾地區，灌溉三重埔東北部及蘆洲東部的田園，此即「鴨母港仔」，又稱溪尾圳。（今永安北路、永安南路）；另一道則進入蘆洲境內，成為和尚洲圳的主幹，此圳在蘆洲境內密集分支，構成綿密的灌溉網路。⁸現仍存部份早期溝渠面貌。

此外，據傳清嘉慶 14 年（1809），萬福橋曾是蘆洲、林口坪頂漳泉械鬥之處，根據陳塗成所留手稿記載：

「平頂頭目再起兵來攻蘆洲，平頂兵對褒仔寮來至萬福橋頭，在萬福橋橋頭接陣交戰，人死不計其數，血



圖 6-2-7 萬福橋

⁷ 楊蓮福，《戀戀蘆洲情》（臺北：博揚文化），頁 80-81。

⁸ 李塗成，《蘆洲名稱之由來》，自印（2000），頁 3。

流成河，蘆洲無傷半人，平頂兵死，剩幾人回平頂。」⁹

3. 成蘆橋

成蘆橋為連結蘆洲市及五股鄉的橋樑。

成蘆橋位於蘆洲分局前，為五股成子寮成泰路到蘆洲三民路之間的連接。初期通車時，因機、慢車無法從蘆洲端上橋，且機車取道中正路專用匝道時，會出現機車與快車動線交織的險況，為解決常發生的交通問題，後開放機車直接從蘆洲端上橋，並增設一些車流管制標號。

第二節 本市道路發展概況

蘆洲市內街道有三民路、九芎街、中正路、中山一路、中山二路、中興街、中原路、中華街、中央路、仁愛街、正和

街、水湳街、光明路、光復路、光榮路、光華路、永安北路、永安南路、永平街、永樂街、永康街、成功路、民生街、民族路、民義街、民權路、忠孝路、和平路、保和街、信義路、長安街、民榮路、長興路、長樂路、集賢路、復興路、重陽街、重陽一街、重陽二街、得勝街、鷺江街、環堤大道等。

略將蘆洲地區，區分為市區、灰磘重劃區、重陽重劃區、南港子重劃區，以及蘆北工業區等 5 個區塊，依其區塊範圍，簡述區內道路發展概況。

一、市區的道路發展

範圍為民族路以南，中正及中山一、二路以北，集賢路以西的區域，是蘆洲發展最早的地帶，本市商業、文教重鎮，以及政府機關，皆設立於此。

因為開發早，區內建築老舊且密度高，因此除主要幹道外，其他街道多狹窄彎曲。

清乾隆年間，福建省同安縣兌山鄉李姓族人，渡海移居蘆洲，於今日信義路、民族路與復興路



圖 6-2-8 成蘆橋（江坤峰攝）

⁹ 手稿資料現由臺北縣蘆洲市愛鄉文化協會理事長楊蓮福保管。

而蘆洲水滸庄與樓仔厝庄（約今復興路、忠孝路一帶）交接的地方多蘆荻，早年常成為詩人墨客們吟詩作樂的題材。如今復興路、忠孝路已成為人來人往的繁華街道，往日美景僅能自耆老們的回憶和口述去想像。

二、灰磘重劃區的道路發展

蘆洲地區最早的重劃區，位置屬蘆洲市西南區，形狀如同一彎月，原始範圍從三民路以南，一直到二重疏洪道堤防為止，東南邊則到九芎路。因此大致以環東大道、永安南路以東，永平街以南，長榮路、光華路以及中正路以西，中山二路以北為範圍。

灰磘重劃區街道雖經都市重劃均為棋盤式規劃，但不少街道仍呈彎彎曲曲。這地區因住宅密集，所以巷弄寬度稍嫌不足，有數座公園



圖 6-2-10 灰磘重劃區內街道圖（民政課提供）

區內集賢路為蘆洲的美食街。

四、南港子重劃區的道路發展

範圍從蘆洲國中後門，到長榮路附近，西北邊則達三民路，東南邊到中原公園。南港子重劃區和灰磘重劃區重複頗多，這是因為灰磘重劃成效未如預期，因此重整部分區塊，並重新命名為「南港子」。

兩個重劃區大致以長榮路為界，灰磘重劃區靠近淡水河，沿環堤大道周遭發展，主幹線是長安路。

南港子則是從蘆洲鬧區光華路底，沿長榮路、三民路所圈圍起來的地區，即長榮路、長興路、長樂路與光榮路、光明路交織的區域，長榮路是南港子重劃區核心道路，連接三民路和光華路。

南港子原先都是些農舍、平房甚至三合院，經都市重劃案後全部改建，街道採棋盤式，巷道較灰磘重劃區為寬，約有 8 公尺以上。

南港子重劃區的聯外交通，除捷運蘆洲線外，尚有八里新店快速道路，交流道出入口可至中原路接二重疏洪道，連接臺



圖 6-2-12 南港子重劃區內街道圖（民政課提供）



北縣東西向，同時南港子重劃區交通位置近成蘆大橋，通往八里相當便捷。

五、蘆北工業區的道路發展

本區為市區及重陽重劃區以北的區

塊，位置在蘆洲市的東北角，是全市唯一尚未開發的區域；區內工廠林立，緊鄰淡水河岸與社子島相望。區內的環堤大道可直上重陽橋、成蘆大橋，通往外縣市。



圖 6-2-13 蘆北工業區內街道圖（民政課提供）

第三章 公車

一條條發達的公車路線，以便利的交通，吸引著外來人口往蘆洲遷移，對於蘆洲由鄉鎮到都市的發展，貢獻很大。

第一節 早期公車史

早期臺北地區公車肇始於臺北府城設立之初，光緒 13 年（1887）劉銘傳自上海購進人力車 150 輛，行駛於城內、艋舺和大稻埕，這便是臺北第一批公共運輸系統。

日治時代，大正 11 年（1922）日本人創設「臺灣自動車株式會社」，為公共

運輸的濫觴，後來因為經營不善，轉手由本省人自辦，更名為「臺北汽車公司」，至昭和 5 年（1930）則由市役所（臺北市政府）徵購，歸屬市產。當時的公車路線是以臺北車站為中心呈輻狀，服務範圍不大，平均每日載運乘客約 1 萬人，大部分的市民往來市區除了步行、騎腳踏車，就是搭乘人力車。

戰後百廢待舉，原有的公車由新市府公共汽車管理處接管，民國 35 年（1946）堪用的公車只有 18 輛，服務的路線縮減為 8 條。反倒是隨著國民政府遷臺，上海的三輪車大量湧入，憑著機械化



圖 6-3-2 1940 年代公車



圖 6-3-1 日治時期公車



圖 6-3-3 學生專車

的優勢，迫使人力車數量銳減而終致消失，三輪車一下子躍為最重要的營業運輸工具。民國 38 年（1949）臺北地區就有 5,847 輛三輪車，大約為民國 35 年（1946）統計數量的 100 倍。

當時學生乘車，在車少人多混亂夾雜情形下，爭先恐後，秩序最差，學生車禍，時有所聞。於是開始試辦學生專車專站措施。

機動車的時代裡，民國 58 年（1969）起臺北地區陸續有欣欣、大南、光華和大有 4 家民營公共汽車公司加入營運，當年的乘車總人次約 390,000,000 人，民國 64 年（1975）到達高峰約 900,000,000 人次，之後公共運輸運量開始下降，即使民國 65 年（1976）底公營公車業者整合聯營，但已難振往日榮景。¹⁰

第二節 蘆洲公車

本市有聯營公車，三重客運與大都會客運，穿梭在大街小巷中，公車路線集中於縣道 103 及縣道 107，分別可到達臺北、三重、新莊、五股、板橋、八里及淡水等地，還有免費的紅、藍 2 線社區巴士，每日早上 6 點至晚上 10 點半行駛，為蘆洲市民建立起便捷的交通網絡。

一、三重客運

（一）成立

三重客運於民國 57 年（1968）5 月 7 日創設，地址在三重市正義北路 122 號，以經營公路客運業務為主。由三重地區李炳盛一手創建，早期有 20 輛客運車，其後為配合觀光事業之發展於 59 年（1970）9 月 14 日兼營遊覽車出租業務。66 年（1977）4 月 30 日加入臺北市聯營公車體系，85 年（1996）10 月 9 日獲准經營『臺北—新竹』國道客運路線，奠定經營國道客運路線基礎，目前約七百餘輛車。

臺北縣三重地區緊鄰臺北市都會區，周圍環水，以橋樑對外通聯，早期缺乏大眾運輸的公車，民國 50 年代，三重市僅有 14 路公車設站，對民眾相當不方便，讓李炳盛興起創立客運公司的念頭，力邀多位友人集資。三重客運乃於民國 57 年（1968）正式成立，第 1 條路線是從「德林寺→正義北路→圓環」，當時只有 20 輛客運車上路，但從此之後，三重、蘆洲地區開始有公車服務民眾，也漸漸地帶動起地方繁榮發展。

三重客運正式上路後，曾歷經多次水災，三重地區的臺北、中興二橋改建數載，公車行駛不便，營運大受影響，加上

¹⁰ 臺北車站交通特展。

許多股東認為無利可圖，紛紛退股，造成三重客運莫大打擊。隨著臺灣經濟起飛，客運公車蓬勃發展，三重客運不斷推出新的服務，它是全臺北第一家全面換裝冷氣車的公司，也是首先改進車輛調度的公司，使尖峰的乘客等得到車，離峰的公車不再空車。

三重客運營運範圍涵蓋臺北市、桃園縣、新竹市，陸續也興建 18 處調度所，客運車輛也從質樸的車型，汰換成新型冷氣車，從 38 年（1949）前在稍稍整平的砂石地上簡陋豎著一塊「三重客運公司蘆

洲停車場」，到如今規模，李炳盛家族式的經營方式，走過筆路藍縷，也是蘆洲公車發展概況的縮影。

（二）營運範圍

目前服務於臺北市 11 個行政區，臺北縣境板橋、三重、蘆洲、新莊、樹林、土城、淡水、八里、五股、泰山、金山、萬里、林口、龜山、桃園縣市、新竹市及臺中市等地區，平均每天輸運約 278,617 人次。

（三）經營概況

調度場站：車輛調度場站計有蘆洲一、二站、淡海、八里、公西、林口、泰山、迴龍、樹林、土城、新莊、輔大、中港、五股、內湖、南港、重陽、國道客運總站等 18 個場站，各站均設有站房，提供員工休息；各站並設置駐站保養組（班），隨時檢修車輛，以策行車安全。另在蘆洲、新莊設置保養場 2 處，占地一千餘坪，機械設備新穎，技術優異，綜理車輛維修保養業務，並在蘆一、二站及迴龍、泰山、公西等 5 站，設置大型電動洗車機，其餘站場設置半自動洗車機，以整潔車容。

車上服務：(1) 車上裝置 LED 電子自動顯示器，除文字顯示外並能同時發聲提醒乘客注意安全事項。(2) 車內裝置油門氣壓感應器，確保車門未關妥無法起步以維行車安全。(3) P U 材質膠套包住車內



圖 6-3-4
最早的蘆洲場站



圖 6-3-5
初期的車輛



圖 6-3-6
1986 年車輛



圖 6-3-7
1996 年的車輛



圖 6-3-8
2005 年的車輛



圖 6-3-9
同業結盟

扶桿及座椅彎角之不鏽鋼，防護止滑避免乘客摔撞傷。(4)人體工學座椅符合健康舒適的要求，提昇搭乘質感。

採用低底盤公車：許多老人家搭乘公車時因為爬樓梯相當吃力，所以採低底盤公車的設計，創造無障礙空間。市民搭乘時更便利，也縮短上下車時間。

紅色博愛座：區分與一般座椅顏色不同之博愛座，提醒一般乘客禮讓弱勢族群。



圖 6-3-10 低底盤公車



圖 6-3-11 紅色博愛座

表 6-3-1 三重客運各營運站址及聯絡電話

站名	電話	地址
蘆洲一站	22821429	中正路 333 號
蘆洲二站	22855311	中正路 333 號
蘆洲三站	22810234	中正路 353 號

二、大都會汽車客運

大都會汽車客運股份有限公司（前身為臺北市公共汽車管理處），成立於民國 93 年（2004）1 月 1 日，地址在臺北市民權東路六段 11 巷 6 號。主要係延續經營前公車處既有公車路線 43 條，經營範圍以臺北縣市境內為主，公車路線分為 3 大類，一般性路線 40 條、受補貼性路線 1 條、捷運接駁路線 2 條。

民國 95 年（2006）4 月初，大都會汽車客運公司 14 路公車延駛進入蘆洲重劃區。同時為照顧行動較不方便的乘客，使用中低底盤的全新公車上路服務，同時並



圖 6-3-12 大都會汽車客運

搭配全新一致的車輛塗裝。大都會客運蘆洲站舉行通車典禮時，邀請蘆洲市長李翁月娥、立委林淑芬、蘆洲市民代表主席李承德、縣議員鄭金隆及當地鄰里長等地方相關人士共同參與。

第三節 蘆洲監理站

「蘆洲監理站」位址在蘆洲市中山二路 163 號，現址原為臺灣汽車客運公司車輛保養檢修班，民國 75 年（1986）由臺灣省交通處公路局臺北區監理所板橋監理站接管成立「蘆洲機車考驗場」，服務三重、蘆洲地區民眾。由於都市化快速發展，人口成長迅速，公路總局為符合民眾對政府「小而能耐」、「小而美」、「服務普及化」之期盼，及便利臺北縣近百萬民眾申辦各項公路監理業務，自民國 88 年（1999）7 月改隸交通部起即積極籌劃將蘆洲考驗場升格為蘆洲監理站，期間經由歷任所長戮力爭取，於 92 年（2003）3 月 31 日正式核准成立蘆洲監理站。

蘆洲監理站現管轄臺北縣三重市、蘆洲市、五股鄉、八里鄉、淡水鎮、三芝鄉、石門鄉等 7 鄉鎮（市）之機車、駕駛人及交通違規裁罰業務，雖以機車為主要對象，但為方便民眾，同時受理汽車業務之各項異動。站內現設 4 股，第 1 股負責車輛管理業務，第 2 股負責駕駛人管理業務，第 3 股負責違規裁罰業務，第 4 股負責行政管理業務。

蘆洲監理站組織如下：

(1) 第 1 股 車輛管理：車輛牌照新領及各項車輛異動登記，車輛檢驗、車輛動產擔保登記，稅費 管理等。

(2) 第 2 股 駕駛人管理：駕照考驗、發照及異動登記、國際駕照換發等。

(3) 第 3 股 違規裁罰：交通違規機車裁罰、申訴案件處理等。

(4) 第 4 股 行政事務：公文、檔案、人事、出納、會計、庶務採購等工作。

蘆洲監理站為服務市民，推出多項便民措施，包括機車路試輔導、及設立「得來速」快速換發行照、駕照窗口等。

機車路試輔導，每週三下午 5 點到 6 點，開放路考場地供練習，指派專人輔導。



圖 6-3-13 蘆洲監理站位置圖

「得來速」快速換發行照、駕照窗口，市民可到站免下車，往「得來速」快速窗口換發行照、駕照。

另外，行照、駕照已屆換照日期的民眾，全國不分區域可就近在統一超商及萊爾富超商，辦理代收汽、機車行照及駕照定期換照。



圖 6-3-14 蘆洲監理站 (江坤峰攝)

第四章 捷運

本市人口及車輛的快速成長，如同其他都會面臨諸多亟待解決的交通問題，蘆洲捷運站的興建，初期雖帶來交通順暢的不便，但卻是紓解交通問題的一帖良藥，可藉此改善交通動線，活絡蘆洲地區機能，並且促進周邊街道的再發展。

臺北捷運系統的路網中，包含蘆洲地區的有蘆洲支線及環狀線其中的環北段。

第一節 蘆洲支線

臺北都會區大眾捷運系統工程建設之推動，開始於民國 64 年（1975），行政院於民國 75 年（1986）3 月核定臺北都會區大眾捷運系統初期路網，核准先行推動興建 4 條路線，總長 70.3 公里；臺北市政府捷運工程局成立後，因應臺北都會區整體發展規劃、活絡捷運路網的機能，經權衡都會區發展趨勢、博納輿情眾議，修正初期路網總長增為 90.6 公里 設 81 個車站。

臺北市政府捷運工程局於民國 80 年

(1991)就都市發展、工程可行性、運輸、營運、經濟、財務及對環境衡量等因素，以多目標評選方式評估不同路網方案之優劣，提出後續路網評估報告及分期發展計畫。交通部於82年(1993)5月1日召開之「大眾捷運系統建設協調委員會第5次委員會」會議決議：同意備查。至此後續發展路網方案大致定案。臺北都會區大眾捷運系統第1、2、3期工程特別預算數，總計為441,768,726,991元，後續路網新莊線及蘆洲支線第1、2、3期特別預算數，總計為161,189,999,045元。中央所核

定之路線均陸續推動中，其中蘆洲地區捷運屬於已核定路網中的蘆洲支線。蘆洲支線行政院核定之營運通車時程為民國99年(2010)12月。

根據北市捷運局的規劃，蘆洲支線是從臺北大橋西側與新莊線相接，東起臺北大橋西北側三重市三和路一段與環河北路交叉口之捷運新莊線道岔交會處，沿三重市三和路、蘆洲市中山一路轉三民路，至環河路前沿水涵溝U型迴轉，於蘆洲抽水站附近，跨越水涵溝抵達蘆洲機廠，沿線共設5站，及1座機廠，其中3站和機廠

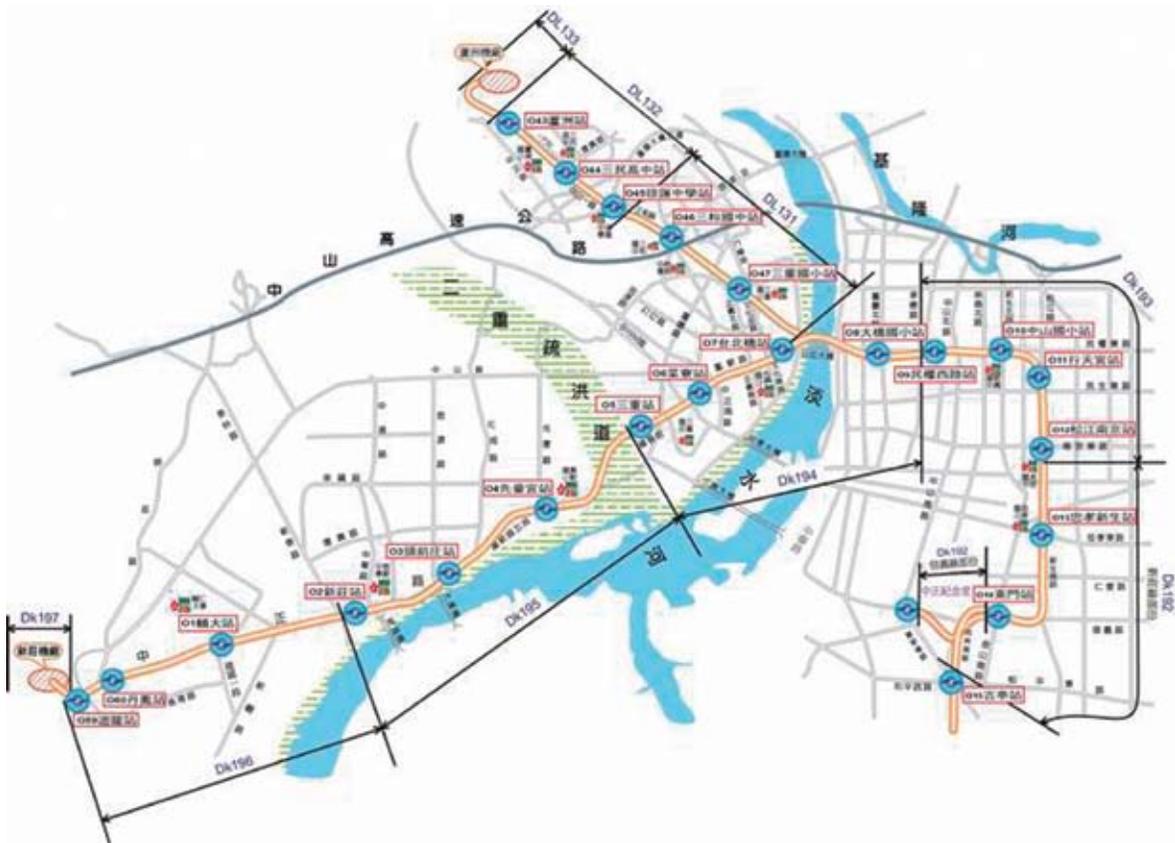


圖 6-4-1 蘆洲線工程範圍路線圖



圖 6-4-2 蘆洲支線

在蘆洲市內，兩站在三重市，全線均為地下化方式興建，全長 6.4 公里。

其中屬於蘆洲市內者，計有徐匯中學（蘆洲市集賢路與中山一路交叉口）、三民高中（蘆洲市三民路與復興路口）、蘆洲站（蘆洲市三民路與中正路交會口東北側），以及於北側農業區內設置一座機廠，全長約 3.3 公里。

蘆洲捷運，靠近濕地的南港子重劃區，此區自從鷺江國中完工以來，周圍的房舍如雨後春筍般出現，捷運站的興建讓此地環境稠密度再度增加。

蘆洲支線為中和線的延伸，蘆洲支線、新莊線與中和線三者合稱橘線，於羅斯福路與和平東路口與新店線之古亭站相交轉乘。

蘆洲支線全線區分為三重國小站至三和國中站及其間之潛盾隧道工程（CL700A）及徐匯中學站、三民高中站、蘆洲站、蘆洲機廠及其間之隧道工程（CL700B）兩區段標。處於蘆洲市內者，為 CL700B 區段。

由於往昔蘆洲市都市規劃未盡完善，而都市發展強度又遠超過規劃目標，導致

地方交通混亂與都市居住環境不佳，累積性的都市問題，長久以來皆無法獲致結構性的改善。蘆洲支線的興建，雖然短時間內會造成地方交通更加混亂，但就長遠的眼光來看，仍是改善地方交通的起步。可藉由捷運系統興建的時機及帶動的商業，逐漸改變為大眾運輸型態的聯外交通，同時進行週邊地區環境改善，建構出便捷、舒適、安全的蘆洲生活圈。

捷運蘆洲線於設計時已將廣義的公共藝術，經由建築及景觀設計，植入代表地區文化及環境特色的藝術理念，透過色系、主題及副主題，創造出各種不同的風貌，呈現在大眾眼前。略述蘆洲市之捷運站意象藝術如下：

【蘆洲站】—風—迎風起舞，以層層堆疊的沙洲環繞著覓食的水鳥為造型意象。

【三民高中站】—水—在水一方，以儷影成雙的白鷺鷥為通風井造型意象。

【徐匯中學站】—蘆—蘆荻泛月，以飛行中的白鷺鷥為出入口之造型意象。

蘆洲支線計區分為 2 個施工區段標，均已全面動工施作。其中處於蘆洲市內工程計有兩大部分：

一、徐匯中學站、三民高中站、蘆洲站

工程範圍：東起於臺北縣蘆洲市中山一路與集賢路口之徐匯中學交會站，至蘆



圖 6-4-3 徐匯中學站、三民高中站、蘆洲站



圖 6-4-4 臺北捷運蘆洲線蘆洲站 (江坤峰攝)

洲機廠西側止，全長約 3.3 公里。計有 3 處車站：

(1) 徐匯中學站：蘆洲市徐匯中學前之中山一路。

(2) 三民高中站：蘆洲市三民高中前之三民路。

(3) 蘆洲站：三民路與中正路交會口北側。

此段招標於民國 90 年（2001）11 月 8 日決標，並於 91 年（2002）1 月 14 日開工進行施工。

（一）徐匯中學站

徐匯中學站位於中山一路與集賢路口。地下 3 層島式月臺車站（長 150.6 公尺 × 寬 23.1 公尺）。設有 2 個出入口，2 座通風井。潛盾隧道上下行各約 730 公尺。

（二）三民高中站

三民高中站位於三民路與復興路口。地下 2 層島式月臺車站（長 193 公尺 × 寬 21.55 公尺）。設有 2 個出入口，2 座通風井，1 座緊急出入口。潛盾隧道上下行各約 840 公尺。

（三）蘆洲站

蘆洲站位於三民路與中正路口。地下 2 層島式月臺車站（長 216 公尺 × 寬 20.75 公尺）。設有 3 個出入口，4 座通風井。明挖隧道長約 208 公尺，出土段約 300 公尺。潛盾隧道上下行各約 550 公尺。

二、蘆洲機廠

蘆洲機廠工程範圍位於三民路與中正路交叉口之北側農業用地。本標為蘆洲機廠標，無車站。

本座位於蘆洲線末端，北臨淡水河堤防，南側為水涵溝排水幹線，西接蘆洲抽水站，東側為計畫道路。基地全長約 800 公尺，最寬處約 280 公尺，佔地面積約 16 公頃。主要有列車清洗場、進出廠線、維修工廠、土木 / 軌道工廠、測試軌、室外儲車軌、儲車區、環廠道路、停車場、主變電站、行政訓練中心、污水處理廠等。



圖 6-4-5 蘆洲機廠

截至民國 96 年（2007）12 月底根據〈臺北都會區捷運初期路網建設計畫進度報告〉文件中，總進度已達 98.76%；後續路網截至 96 年（2007）12 月底新莊線及蘆洲線，總進度為 74.05%。蘆洲支線



圖 6-4-6 蘆洲機廠打設 PC 樁進行焊接作業（田潔生攝）

CL700B 區段標工程（徐匯中學站、三民高中站及蘆洲站、蘆洲機廠工程）正進行車站站體結構施作及部分建築修工作，潛盾隧道（含聯絡通道）均已完成。另蘆洲機廠進行各建物之建築裝修工程，以及廠區道路工程施作及部分區域進行餘土運棄等工作；水電、環控、電（扶）梯各標廠商設備器材、計畫書、施工圖等細部設計文件送審階段。

第二節 臺北捷運環狀線（北環段）

臺北捷運環狀線，簡稱環狀線，臺北市捷運工程局於民國 82 年（1993）整合臺北縣政府建議路線後，完成可行性研究報告，並建議以開放民間參與投資的方式辦理，獲交通部原則同意。臺北捷運工程局於完成路線規劃報告書及環境影響評估、財務計畫後，報交通部核轉行政院核定，其後該局與交通部就環狀線開放民間投資相關事宜，作進一步探討，但當時礙於對於交通運輸開放民間投資之相關公告、審核標準與流程並無明確規定，且無實際執行案例，因此環狀線後續辦理方式，遲遲未決，後因環狀線規劃，大部分路線段在臺北縣轄範圍內，臺北縣政府積極爭取主辦後，才繼續規劃作業。

民國 88 年（1999）9 月，環狀線後續相關規劃作業，由交通部指定臺北縣政府主政辦理，臺北縣政府委由顧問公司已完成〈民間參與臺北捷運系統環狀線之可行

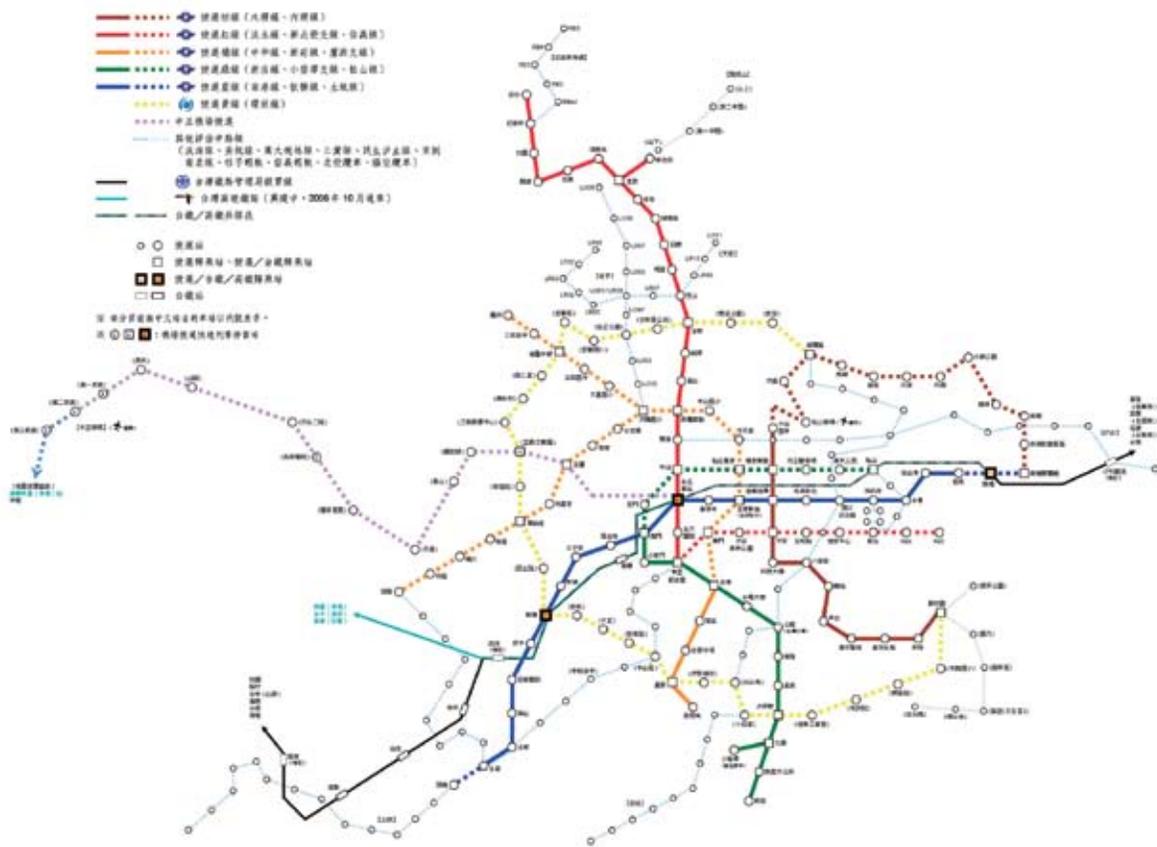


圖 6-4-7 臺北捷運建設願景圖

性研究)，依研究成果顯示民間參與環狀線之計畫推動為可行方式，承續可行性研究成果繼續推動〈民間參與臺北捷運系統環狀線先期規劃〉。

臺北縣政府委託專業工程顧問公司辦理〈民間參與臺北捷運系統環狀線先期規劃〉，提出路線建議方案為自規劃路線方案自木柵線動物園站經新光路、秀明路、木柵路、穿越景美溪南側工業區、新店線大坪林站、新店民權路、十四張地區、跨越新店溪、中和景平路、中山路、板南

路、中正路、板橋板新路、板橋新站、文化路、民生路、跨越大漢溪、新莊思源路、跨越臺一線高架橋、五工路、五股工業區、五權路、穿越二重疏洪道、五股興珍里、穿越中山高速公路、中山一路東側農業區、集賢路、穿越淡水河（沿重陽橋西側）、土林中正路、至善路、穿越雞南山（自強隧道東側）、內湖北安路，至臺北捷運系統內湖線劍南路站止，全長 34.8 公里，共設 31 個站。其中規劃路線包含經過蘆洲市徐匯中學站。



圖 6-2-8 捷運環狀線

民國 91 年（2002）10 月至 11 月間，臺北縣政府在環狀線規劃沿線，分區辦理共 5 場公聽會，聽取地方民意，納入路線

檢討規劃考量，並完成先期規劃報告書。臺北縣政府於民國 92 年（2003）間完成〈民間參與臺北捷運系統環狀線計畫綜合

規劃報告)，行政院以 93 年（2004）12 月 20 日院臺交字第 0930055220 號函核定環狀線第 1 階段路網（自新店線大坪林站交會站起至新莊五股工業區段）採 BOT 方式辦理。

但後來臺北縣政府考量改由政府自建之工程品質與安全，較執行 BOT 方式為佳，縣府於 95 年（2006）4 月宣佈環狀線第 1 階段建設計畫，改採政府自建，並於 6 月將修正後財務計畫，報請中央審議，7 月 17 日縣府與臺北市政府協商，縣府提出由臺北市政府擔任「環狀線第 1 階段捷運建設與土地開發」地方主管機關，並於完工後交由臺北大眾捷運股份有限公司營運。第 1 階段預計在民國 104 年（2015）完工。至於第 2 階段路網（含蘆洲段、臺北市南環段與北環段）考量中央與地方政府財政困難，當時暫不核定，後續俟第 1 階段辦理情形與政府財政狀況，再行提報。

臺北縣政府於 95 年（2006）10 月 30 日函請交通部同意於其提報之環狀線第 1 階段建設財務計畫核定後，改由臺北市政府擔任環狀線建設計畫及土地開發地方主管機關，交通部於 11 月 8 日函復原則同意，臺北市與臺北縣雙方首長於 11 月 24 日共同簽署合作推動環狀線第一階段建設行政契約，該行政契約將俟財務計畫核定後生效，臺北市政府擔任主管機關後即交

由捷運工程局執行建設與土地開發作業。

環狀路網第 1 階段路線完成後，結合規劃中後續發展路網，由最東端的動物園站順時針方向將可與木柵線、新店線、安坑線、中和線、萬大—中和—樹林線、板橋線、新莊線、臺灣桃園國際機場線、蘆洲支線、社子線、淡水線、內湖線、民生汐止線、南港線等 14 條路線相交轉乘，可以透過這些捷運路線，快速便利地往來臺北市縣。

民國 97 年（2008）交通部 8 月 18 日發交字第 0970041636 號函，同意以 92 年（2003）的規劃報告為基礎，並由臺北市政府擔任地方主管機關，完成後續捷運環狀線的可行性研究規劃作業（即第 2 階段路網）。

後續的捷運環狀線分為北環段和南環段，其中行經蘆洲市者為北環段。

北環段（臺北縣）路線為：銜接第一階段路線→五工路→五權路→穿越二重疏洪道→沿高速公路→中山一路→穿越農業區→集賢路→重陽橋→社子

路線大部分採以臺北政府原規劃路線，僅轉入蘆洲市部分路線由原農業區調整至中山一路，及進入北機廠路線與機廠開發規模及用地有調整。環狀線北環段工程預計民國 120（2121）年完工。¹¹

¹¹ 臺北市政府捷運工程局、蘆洲市公所工務課提供。

