

A full-page photograph of a mountainous landscape. In the foreground, a yellow snowplow is clearing a road covered in snow. A silver car is visible further up the road. The background features steep, snow-dusted mountains under a clear blue sky. The title '前進友善公路' is overlaid in large white characters.

前進友善公路

交通部公路總局第二區養護工程處 出版

序

道路的開發、營運及維管應兼顧經濟發展、社會公義及環境保育的責任，公路總局長期關注轄管公路的生態保育議題、精進公路環境友善措施，積極推動各項環境保護工作、以提升生態保育之正面形象。

本人於第二區養護工程處處長任內期間，有鑑於處內轄管公路的修建及養管，對於公路生態保育的研究及友善作為均有具體案例，如台 3 線石虎、貓頭鷹生態保育、台 21 甲線的蛙類、台 74 甲線紫斑蝶與螢火蟲、西濱快速公路的黑翅鳶、大杓鷸、招潮蟹與店子窩遺址等各項業務均有積極作為，特交付業管科室及各工務段共同合作，蒐集轄管公路歷年相關工作的資料與努力的成果，分別予以彙整與保存，以具體數據資料及真實作為的呈現方式，記錄不同生態與環境面向下的公路養管考量，希望從公路守護人對友善公路環境的努力及其成果的集結中，改變民眾對公路建設的刻板印象，看見我們對友善公路環境的營造並予以認同及肯定。

友善公路的發展尚於起始階段，許多工作或許離最理想狀態還有一段可以精進的空間，也期待未來可應用更新的技術、更寬廣的胸襟，讓工程更融入當地的自然生態，使得友善公路成為公路安全、用路便利和環境永續的交集。

公路總局規劃組組長

陳敬明



序

友善公路是對環境永續的長期關懷，因為我們生活於其中、受益於其中，讓我們一起努力！

公路總局第二區養護工程處處長

劉世桓



目錄

1 何謂友善公路

8

2 公路的守護者

14





3 走讀公路

24

- ◎ 鄰近海洋的公路—台 61 線 26
- ◎ 客家浪漫風情—台 3 線 32
- ◎ 日月潭環湖公路—台 21 甲線 40
- ◎ 與雲霧及光影相遇—台 7 甲線 48
- ◎ 玉山下的新中橫—台 21 線 56
- ◎ 臺灣公路最高點—台 14 甲線 64

4 與公路為鄰

72

淺山的石虎與貓頭鷹－苗栗工務段	76
濕地生態與水鳥、螃蟹、黑翅鳶－臺中工務段	88
八卦山的鷹、蝶與螢火蟲－彰化工務段	106
都市生態和城市道路綠美化－南投工務段	122
來自山間的珍貴生物：黑熊與櫻花鉤吻鮭－谷關工務段	136
出沒於夜晚的蛙類和蝙蝠－埔里工務段	146
神木與居住於森林的生物居民－信義工務段	156
農田生態與公路為鄰的夜鷹－員林工務段	172
動物與道路的衝突	182





5 永續發展

190

◎ 附錄	200
◎ 物種索引	200
◎ 特別感謝	202
◎ 參考資料	203





第一章

何謂友善公路

考量友善生態環境而設計的人本公路

在翻開這本書前，你曾思考過，我們習以為常的道路，對自然環境帶來的影響嗎？有聽過什麼是友善公路嗎？而公路養護單位對這些相關地議題做了什麼相關的因應措施呢？首先，就從認識友善公路開始一探究竟吧！

道路開發的兩難

對人們而言，道路是非常重要的交通「橋梁」，提供交流的機會，許多區域常因為道路的缺乏而有城鄉經濟發展受限、居民數量不多的問題。在國定節日，人們也常因為碰到塞車，而大嘆為何不多開一條聯絡道路或期望在既有道路上多增加一條車道。不過，從自然環境維護的角度而言，許多人也常會質疑為何要開發某一條特定的道路？因為道路的開發除了帶來人潮，也可能會對生態環境造成影響。

在環境影響評估的審查中，道路開發對於生態的衝擊是常見的爭議課題。例如，西濱快速道路在彰化縣路段的開發中，因為原先的計畫位置鄰近濕地，引發道路與濕地、鳥類之間的影響疑慮；又如，在山區道路的開發，可能導致野生動植物和森林、溪流、濕地生態系的破壞，造成對石虎、黑翅鳶、臺灣黑熊、櫻花鉤吻鮭等等生物的衝擊。

因此，對人們而言，道路建設讓人又愛又恨、立場矛盾。雖然從整體開發面積的角度來看，道路呈線形狀態，所占的面積並不高，遠低於城鄉市區的土地開發情形，但是其影響卻可能等同城鄉的建設，造成地景的明顯改變，進而對生物棲地造成分割破碎化、干擾動物的播遷或移動，甚至造成路殺 (roadkill) 的衝擊，或促進一些外來物種的傳播。



▲ 道路開發難免會造成自然環境內生物的衝擊，圖為員林大排至西濱大橋路段的台 61 線新建工程，此路段的台 61 線緊鄰海岸濕地，興建工程可能會影響濕地鳥類

▼ 道路干擾野生動物的移動，圖為在路上被行經車輛輾死的過山刀



1

何謂友善公路



▲ 道路造成兩側的自然環境的切割

友善公路

「友善公路」是一個較新的名詞，目前尚未有明確定義，但其內涵卻早已存在。國際間有關道路的生態影響研究甚多，相關的改善建議也很多，道路生態學已然是一個新興的研究主題。國內的交通機關也在這種潮流的帶動和環境影響評估的要求下，逐漸將生態友善措施納入道路的開發和營運維護中。

不同的道路行經不同的地景與生態環境，在進行環境友善行動時，也必須思考這些地區在地景與生態上的特色，針對當地地區的環境狀態，設計最佳的方案，才能確保環境的永續性。例如，若道路行經濕地時，所進行的環境友善作為，要與道路行經森林時，有明顯的差異，因為這兩種生態環境的性質、出現的生物種類、對環境開發的敏感程度，都有顯著的不同。

整體而言，工程開發與養護單位在道路設計與營運時，從環境永續的角度，做到人類利益極大化，不僅提升用路人的滿意度，也考慮到當地環境、生態、文化的保存和保育、安全、景觀的維護，具體的作為上，是將當地文化特色的保留、生態環境的維護與動植物的需求等課題納入考慮，並做適當的處理，這種道路我們統稱為「友善公路」。例如，石虎是瀕臨絕種的保育類野生動物，數量並不多，出現地點也有限，在石虎的分布區域內有許多的道路，當石虎因為某種原因必須移動而經過道路時，常有被車輛撞死的情形，這是我們常說的石虎路殺現象，目前由於對於石虎的認識仍屬有限，相關的研究計畫正在進行，希望能提出減少路殺現象的改善方案，在有石虎出沒的道路附近，進行改善措施，協助其保育。另一個案例發生在墾丁國家公園內的台 26 線公路，於農曆 7 至 9 月間，陸蟹從陸地回到海上產卵，這些螃蟹會通過公路的一些路段到達海邊，公路總局除了有明確的告示牌告知用路人注意外，也於這段時間進行縮減車道、降低時速的管制措施，並考慮設置專屬的蟹道，降低陸蟹被車輛殺死的可能性。

導讀

不同的道路面對生態環境的課題有其差異，所需處理的環境友善作為也略有不同。本書介紹公路總局第二區養護工程處(以下各章簡稱二工處)在「友善公路」上的努力，先就各工務段內一些公路所行經的環境與生態議題作說明，再介紹他們在處理環境與生態問題上的作為，讓大家了解二工處在「友善公路」上的努力與意義。

► 道路旁的景觀美化設計，利用石頭和不用的廢料製作



1

何謂友善公路



▲ 道路的生態廊道設計，讓動物可以安全地穿越道路





第二章 公路的守護者

交通部公路總局第二區養護工程處
轄區環境與執掌業務簡介

「公路」似乎常常被人直覺地認為就是「道路」，實際上，只要是讓車輛、行人通過的路，都可以稱作道路；而在臺灣，被稱作國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道，同時可以讓車輛通行的道路，才是公路。也就是說，雖然可以讓車輛使用，但沒有上述名稱的道路，就不能說是公路。

了解了公路的內涵後，友善公路生態之旅就要準備啟程囉。接下來讓我們先從認識二工處開始吧！

二工處的古今

二工處是省道公路的守護者，負責臺灣中部(苗栗縣、臺中市、彰化縣、南投縣四個縣市)省道的工程新建和養護業務。

臺灣的公路在民國 34 年 10 月國民政府接管後，由前臺灣省行政長官公署工礦處管轄。同年的 11 月，二工處的前身成立，當時隸屬於臺灣省行政長官公署公共工程局第六工程處。民國 36 年 6 月改隸臺灣省政府建設廳公共工程局第二區工程處，那個時候的工程處便設置於臺中。民國 38 年 1 月臺灣省政府成立，同年 10 月改屬臺灣省政府交通處公路局第二區工程處。

在接下來的幾十年間，二工處經歷了台 1 線西螺大橋完工通車、收取多條橋梁與公路之通行費作為交通建設基金、辦理台 3 線卓蘭至東勢段拓寬改善工程等工作，同時也調整了多次工務段的轄區及工作內容，對當時的臺灣發展來說功不可沒。

民國 87 年 6 月，二工處搬至目前所在的臺中市西區大全街 127 號。隔年 7 月，公路局組織改隸中央直屬交通部，當時的二工處改名為交通部公路局第二區工程處。



▲ 現今交通部公路總局第二區養護工程處，位在臺中市西區大全街 127 號

處；民國 91 年 1 月，交通部公路局更名為交通部公路總局，二工處正式改名為交通部公路總局第二區養護工程處。

目前二工處管轄 8 個工務段，包含苗栗、臺中、彰化、南投、谷關、埔里、信義以及員林等單位，主要負責苗栗縣、臺中市、彰化縣、南投縣等四個縣市省道工程新建和養護業務。



▲ 二工處與八個工務段的位置圖

各縣市的轄管里程數分別為：苗栗縣省道 216.4 公里、快速道路 73.8 公里；臺中市省道 332.1 公里、快速道路 66.1 公里；彰化縣省道 180.0 公里、快速道路 51.9 公里；南投縣省道 423.1 公里、快速道路 5.2 公里。加總起來，二工處管轄的里程數共計 1,348.6 公里，其中蘊含的工作量十分龐大。

二工處以及底下所管轄的單位所負責的業務大致可以分為：

- (1) 一般養護，如辦理省道之破損路面修復、邊溝疏修等路容之維護、冬季清雪、橋梁檢修、監測等業務。
- (2) 公路工程災害處理，如便道搶修、坍方清除等業務。
- (3) 道路交通安全設備設置，如路燈照明設備、標線、標誌、號誌之增設及修復等業務。
- (4) 公路改善作業，如辦理省道之拓寬改善及橋梁之改建等業務。
- (5) 公路綠美化，如省道之中央分隔島、行道樹、路肩、邊坡之景觀美化等業務。

二工處之各工務段業務範圍

苗栗工務段：苗栗縣省道公路、橋梁、隧道養護及施工監工、災害搶修等，下設有白沙屯監工站。

臺中工務段：臺中市大甲區、清水區、沙鹿區、大肚區、烏日區、大安區、梧棲區、龍井區、后里區、豐原區、東勢區、石岡區、大里區、霧峰區等省道公路、橋梁養護及施工監工、災害搶修等。

彰化工務段：彰化縣省道公路、橋梁養護及施工監工、災害搶修等，下設有埔心監工站。

南投工務段：南投縣草屯、南投、名間、竹山、集集、國姓及彰化縣芬園等省道公路、橋梁、隧道養護及施工監工、災害搶修等。

谷關工務段：臺中市東勢區、和平區及新社區，南投縣仁愛鄉之省道公路、橋梁、隧道養護及施工監工、災害搶修等，下設有梨山監工站。

埔里工務段：南投縣埔里、仁愛、國姓、魚池等省道公路、橋梁、隧道養護及施工監工、災害搶修等，下設有霧社監工站。

信義工務段：南投縣集集、水里、信義、魚池省道公路、橋梁、隧道養護及施工監工、災害搶修等，下設有新中橫監工站。

員林工務段：台 63 線、台 74 線、台 76 線公路、橋梁、隧道養護及施工監工、災害搶修等，下設有林厝監工站。

公路種類及編號

臺灣的公路可以分為國道、省道、市道、縣道、區道、鄉道：

國道：指聯絡兩個縣市以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路。

省道：指聯絡重要縣市及省際交通之道路。

市道：指聯絡直轄市(縣)間交通及直轄市內重要行政區間之道路。

縣道：指聯絡縣(市)及縣(市)與重要鄉(鎮、市)間之道路。

區道：指聯絡直轄市內各行政區及行政區與各里、原住民部落間之道路。

鄉道：指聯絡鄉(鎮、市)及鄉(鎮、市)與村里間之道路。

二工處所管轄的為這六類公路中的「省道」部分。

為了讓公路的主管機關管理便利，以及讓用路人方便利用、辨認，因此臺灣的公路各有其編號。一般來說，東西方向之公路，由北向南依次編為雙數，而南北方向之公路，由西向東依次編為奇數。若公路有支線的話，支線公路的一端會跟主線公路相連，並以主線公路的編號加上天干或數字號碼來命名支線公路，例如台 3 甲線就是台 3 線的支線。

不同公路種類有不同的圖示：



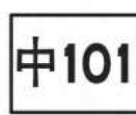
▲ 國道路線標誌，
圖指國道 1 號。



▲ 省道路線標誌，
圖指省道台 12 線。



▲ 市道及縣道路線標誌，
圖指市道 136 號。



▲ 區道及鄉道路線標誌，
圖指鄉道中 101 線。



◀ 照片中的長方形綠色牌面你是否常在公路旁看到呢？它們是「里程牌」，用於指示公路的里程，牌面上的數字單位為公里，會順著公路行進方向逐漸增加，看到牌面上的數字就可以知道你現在與公路起點間的距離為何囉。

轄區的海拔、氣候與生態多樣化

二工處的轄區涵蓋了臺灣中西部的四縣市，幅員廣大，所以在環境及氣候上也有明顯的差異，也因此各自蘊含了特殊的生態系和自然資源，在友善公路的養護中，各有其特殊性。

» 苗栗縣

苗栗縣的北邊與新竹縣、市相鄰，南邊隔著大安溪及雪山山脈與臺中市相望。因為雪山山脈西側的沖積扇多年來不間斷地受到河川侵蝕，日積月累下，逐漸形成了丘陵及台地地形，山地和丘陵占了約全縣的 80%，海拔達 3,400 公尺以上，整體的地勢由東南向西北傾斜。因為這種山多平原少的地形，讓苗栗擁有「山城」的雅號。

年均溫在 20 至 22°C 間，但縣內各地因海拔差異，又各自呈現著不同的氣候樣貌。境內雨量隨著海拔遞減，降雨集中在 5 至 8 月。苗栗縣的風有個特別之處：每年 9 月，頭屋鄉因為冬、夏季風的風向改變，形成由上往下吹的強風，在空曠的地方更加明顯，這種風被稱作「九降風」。

» 臺中市

臺中市顧名思義位在臺灣本島中部，北鄰苗栗縣，南與彰化縣、南投縣接壤。臺中市的中央是長條型的臺中盆地，盆地周圍有大肚、后里等台地，山地主要位於和平區內，內有雪山主峰(3,886 公尺)，是臺中市的最高點。因此，臺中市內的地形是平地與山地各半。

市區內的氣候也隨著海拔而有所不同，年均溫約為 22°C 左右。和中部其他縣市比較，臺中市相對降雨較少，5 至 8 月為主要的雨季，冬季的降水不多，屬於乾季。

» 彰化縣

彰化縣位於北以大肚溪與臺中市為界，南邊則以濁水溪與雲林縣為界，東邊倚著八卦山與南投縣相望。地形以平原為主，境內最高海拔的橫山(440 公尺)位於東邊的八卦台地。因地勢平緩，適合農業發展，有「臺灣米倉」之稱。

因海拔變化較少，境內氣候差異不大，年均溫約為 23°C。因中央山脈阻隔，冬季時雨量偏少，雨水來源主要為夏季的西南季風所帶來的水氣和颱風。

» 南投縣

南投縣位處臺灣正中央，境內大部分區域位於北回歸線以北。地形以山地為主，占了境內 90% 以上的面積，包含臺灣最高峰玉山(3,952 公尺)。除了高聳的地形外，南投縣也孕育了臺灣中部四大水系中的兩個—濁水溪水系及大肚溪水系。

由於境內地勢變化大，氣溫隨著海拔遞減，平地區域年均溫約 23°C ，山地地區的則多在 20°C 以下。因為分布著眾多高山地形，氣候可從低海拔的暖、溫帶，到高海拔的寒帶變化，也因此孕育了多樣化的森林相、植物群落和景觀。

以國內的自然保護區域而言，二工處轄區內包含山區的國家公園（玉山、雪霸）、國家重要濕地（傍海的西湖、高美、大肚溪口與山區溪流的七家灣溪），更有一些特殊的自然保留區（三義火炎山、九九峰）與野生動物保護區（高美、大肚溪口、櫻花鉤吻鮭，均與重要濕地區域相似）。要到達這些區域去做自然觀察或生態旅遊，公路是必要之選，維持這些公路的流通性，又同時能保持公路經過區域的生態良好程度，正是二工處的重要責任。

因為二工處轄區的環境多樣性，公路連接城鄉，連接山區和海岸，道路維護管理需要因應當地的環境特色做調整。山區的道路常有路塹及路堤邊坡，需針對邊坡做維護管理，保障用路人的安全，在山區較易遇到野生動物，減少人類與野生動物的衝突也是需要經營的一環；濱海的道路視離海岸遠近，有時需要堆置消波塊，海岸公路同時也存有影響濕地鳥類的問題。作為省道公路的守護者，二工處在維護這些區域做了許多努力。以下的介紹，詳細說明二工處在友善公路的作為。



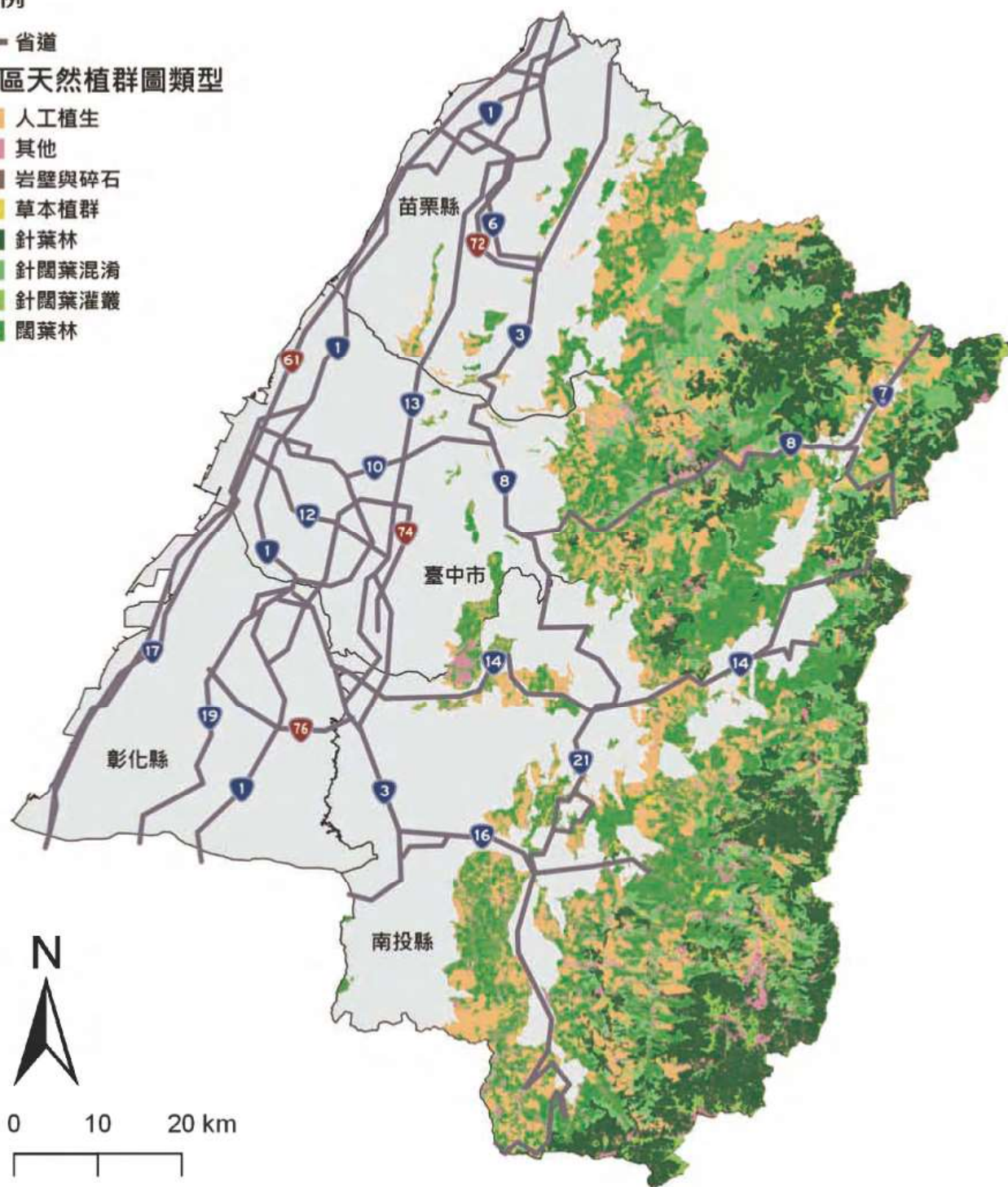
▲ 二工處的轄區氣候和海拔多變，圖為南投縣高海拔公路台14甲的冬季景色

圖例

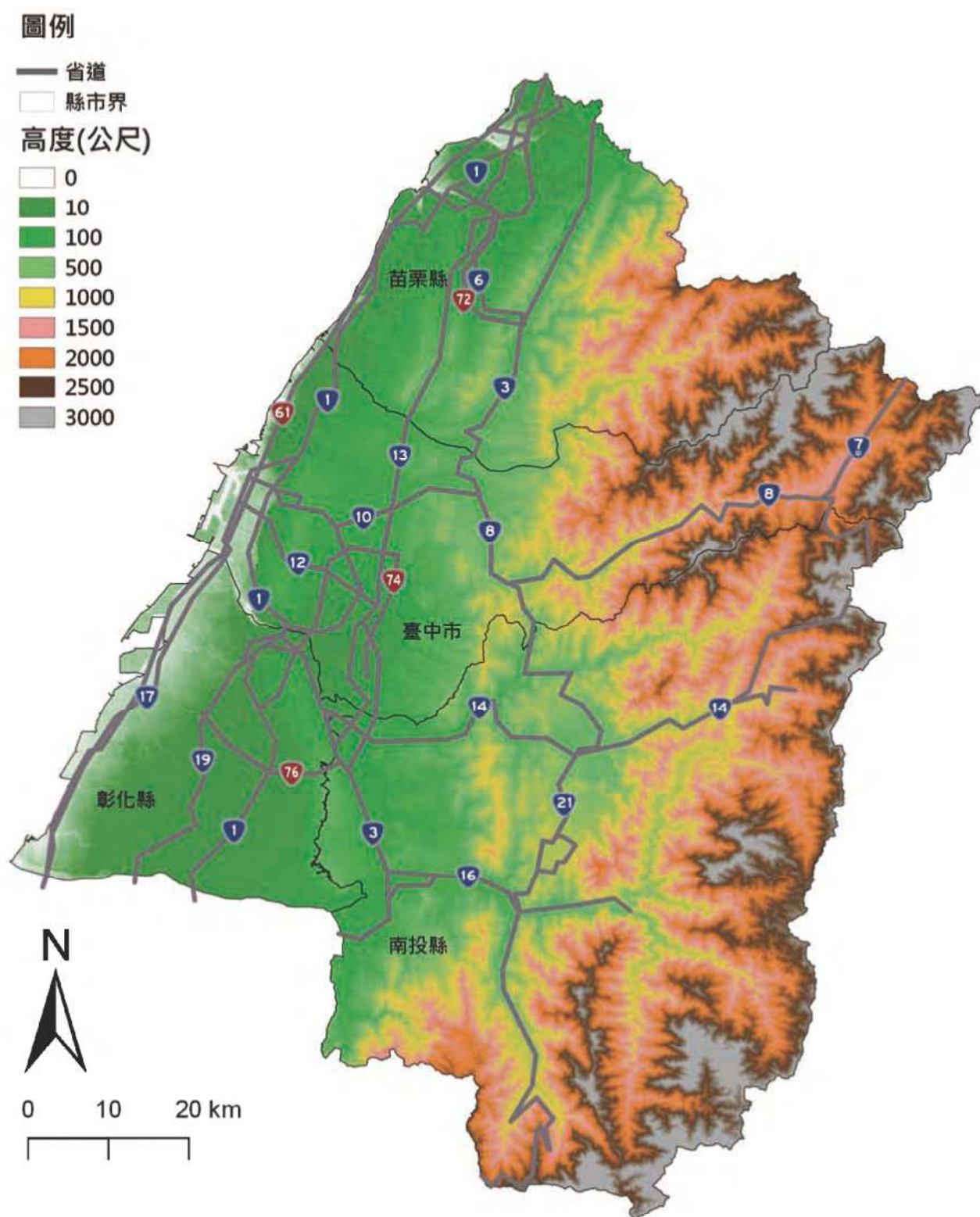
— 省道

轄區天然植群圖類型

- 人工植生
- 其他
- 岩壁與碎石
- 草本植群
- 針葉林
- 針闊葉混攪
- 針闊葉灌叢
- 闊葉林



▲ 二工處轄區內的天然植群圖



▲ 二工處轄區地形和公路分布





第三章 走讀公路

特色公路介紹

不同的公路景觀像是臺灣這塊土地上一篇篇的詩章，雋永而流長地訴說著每段道路的獨特背景和文化。在本章中，我們利用文字及圖片，細細品味二工處轄區內幾條具有特色的公路與它所行經的特色景點和自然環境。

台 61 線



又被稱作西部濱海快速公路，縱貫臺灣的西部沿海地區，最北端位於新北市八里區，最南端則位於台南市南區，全長315.4公里。台61線最初通車的路段為新竹美山至香山路段，於民國84年開通。整條台61線採分段施工，目前尚未完全串聯。

3

走讀公路



鄰近海洋的公路—台 61 線

台 61 線是臺灣西部最靠近海的省道公路，擁有無垠的海線景觀。在公路整體的設計上，除了保持開闊的視野，讓用路人能夠一覽周遭風景外，部分道路的外觀也搭配具有在地形象的設計。

從台 61 線的苗栗地區到彰化地區，不時可以看到矗立在海岸的巨大物體，那些是隨著風起舞的風力發電機，它們構築成臺灣西部沿海最醒目的人造風景。

海洋涵養許多生物，也提供人類遊憩的景點，台 61 線則肩負讓人們移動到這些景點、帶動地方觀光的使命。說到與海洋相關的景點，首先會想到的可能就是漁港以及海岸濕地的景觀了吧。

▼ 鳥瞰台 61 線彰化伸港一帶



王文哲 提供

» 魚與海的鮮味

漁民凌晨在西部海洋上取得的漁獲，透過台61線運送到鄰近的漁港，漁港裡的工作人員熟練地掛牌、分類、檢磅這些漁貨，拍賣聲緊接著此起彼落。這些是漁港裡日常的景色。

苗栗、臺中與彰化地區裡可依靠台61線到達的漁港有好幾個，最有名的分別是苑裡漁港、梧棲漁港及王功漁港。苑裡漁港原是溪口型的簡易船澳，經過規劃建設後成為現今眾人熟知的觀光漁港形態；梧棲漁港是臺中重要的機漁船港，港內規劃有漁業專區可供漁船停放，同時也是個觀光漁港，有著多樣的定位；位於彰化的王功漁港盛產聞名臺灣的王功蚵，昔日這裡是人文特色濃厚的漁村，後來因舉辦全國文藝季「王功甦醒」，王功漁港便逐漸轉型成休閒觀光漁港。

下次行經台61線，不妨下車去吃個海鮮後，再繼續上路吧！



▲ 王功燈塔，王功漁港著名地標



▲ 苑裡漁港景觀橋

» 濕地景觀

苗栗至彰化這一段的沿海有許多景點，順著台 61 線可以——到這些地方遊歷。

通霄海水浴場是苗栗的遊憩濕地代表，民眾可以在此戲水及進行沙灘活動。若不喜歡通霄海水浴場的熱鬧，也可以到白沙屯欣賞潮間帶風光。如果說要登高望遠，從高處眺望苗栗的海岸，那麼就到好望角吧，一望無際的海洋搭配日出及日落，寬厚的海正是用這樣的方式洗滌遊人的心靈。

臺中也有類似通霄海水浴場的遊憩場所——大安海水浴場，提供民眾進行水域活動的空間。而說到臺中的濕地景觀，就不得不提高美濕地了，高美濕地除了有豐富的濕地生態，其景觀也讓許多遊客慕名而來，在夕陽下與一旁林立的風力發電機一起入鏡，是遊客必定會用相機帶回的風光。

彰化的沿岸環境較不適合設置海水浴場，但卻擁有諸多生態相對較豐富的濕地，如漢寶濕地、芳苑濕地、大城濕地等處。在彰化的濕地上，遊客體驗另類的濕地活動——芳苑搭鐵牛車耕蚵田，除了採蚵外，還可以近距離觀察芳苑的潮間帶，這項活動也成為了彰化縣的無形文化資產。

◀ 彰化濕地的蚵田一景



▲ 彰化濕地日暮下的鐵牛車

» 店子窩遺址

除了沿海的景點外，台61線上還有考古遺址—店子窩遺址。

店子窩遺址位於苗栗通宵的白沙屯地區，同時也在西濱快速公路白沙屯路段至南通灣段新建工程的預定地上，為了保存這處的遺址，在公路工程正式施工前進行了遺址的搶救工作。

店子窩遺址出土的遺物約為四千年前的古物，包含石斧、石鋤、打剝石核、石片、網墜、圈足、陶片等，從這些古物判斷，曾經住在此處的先人們可能已經有了農耕、捕魚等技術，也可能學會了找到適當方法來儲存食物。另外也發現有灰坑（垃圾坑），坑中堆積了相當數量的陶器。

為了讓中小學師生充分瞭解遺址的內涵，西部濱海公路北區臨時工程處前曾安排當地學校的參訪活動。目前店子窩遺址出土的文物由苗栗縣政府保管，尚在申請補助以設置專業的保管空間，妥善安置這些珍貴的古物。



▲ 店子窩遺址發掘作業



▲ 國小師生參訪店子窩遺址出土文物

61 友善公路建設

原為了紓解國道1號及國道3號壅塞車流而生的台61線，在外觀設計上有許多特色之處，以二工處轄區範圍來說，臺中的大甲大安路段主線高架工程及彰化的員林大排至西濱大橋段新建工程便是兩個好例子。大甲大安路段主線高架工程採用當地傳統編織技藝的素材—藺草，以及在地的精神象徵—媽祖座轎意象作為造型景觀橋；至於員林大排至西濱大橋段新建工程，除了搭配當地水鳥生態而設計水鳥造型的景觀橋外，還設置了半包覆式隔音牆，避免影響棲息於鄰近濕地的鳥類。



▲ 藺草景觀橋



▲ 媽祖座轎意象景觀橋



▲ 水鳥造型景觀橋

台3線

3

台3線為縱貫臺灣西部的公路，最北端位於臺北市忠孝西路和中山南路口，最南端於屏東市與台1線交會，總長為436.8公里。台3線大多行經鄰近山區의 鄉鎮市區，因此沿線多為台地與丘陵地形。

3

走讀公路



客家浪漫風情—台3線

穿梭於臺灣西部丘陵與台地間的台3線，鄰近有多個客家庄，是一條結合原始自然生態和濃厚人文風情的內山公路，而二工處管轄台3線的範圍，包含苗栗、臺中及南投。台3線在苗栗段的長度約為55公里，北起頭份市，南至卓蘭鎮。此路段有許多特色聚落，經過地方政府、團體與中央政府的共同合作、長期經營，呈現多樣的面貌。

▼ 鳥瞰台3線苗栗段一景



» 客家文化的浪漫

臺灣的客家文化有其獨特性，為臺灣的多元文化增添了特殊的丰采。客家文化的資產包羅萬象，如三山國王與義民廟的信仰、如傳統的客家古蹟及民宅、如充滿客家風情的食物與服飾、如富有特色的婚喪喜慶活動，諸如此類的種種，構築成了我們今日所見的客家文化。

民以食為天，食物一般可以呈現出一個文化所代表的內涵。早年因為客家人主要居住在山間，由於在山裡活動較為不易，勞動所需的熱量也較高，因此食物多以鹹、肥、香為主，其中最具代表性的便是「四炆四炒」了。

在穿著方面，客家的「衫褲」保有明朝服飾的特色，可分拆為上下兩件，上面為衫，下著為褲，通常為素色或藍色，所以又稱作藍衫，而衫褲的染色技術，也成為了客家傳統的藍染技藝。

客家土樓相較於閩式建築，外觀顯得樸實許多，通常是使用一些簡易的建材搭建。宗親一般皆居住在土樓裡，凝聚了家族間的情誼，同時也保有了客家人的精神。



▲ 台3線上以客家傳統之藍布衫意象設計的公車候車亭

» 周遊台3線

台3線苗栗段周邊的景點有人文景觀、有自然生態，是一段同時可以體驗客家風情，又能接觸到原始山林的公路。

苗栗濃厚的客家文化，造就了為數不少的老街，在台3線上就有一個獅潭新店老街。若要認識老街的歷史，可以到獅潭鄉文化會館及獅潭村史博物館，透過舊照片回溯過往；若要貼近在地生活，可以移動到洗水坑，這是從前客家婦女晚上洗衣的所在，或是走進舊穀倉，看看過去務農時會使用到哪些機具。此外，經過巧手彩繪後的神秘小徑也相當值得一訪。下次來到台3線，不妨下車散散步，來趟老街巡禮吧！



▲ 洗水坑



▲ 色彩繽紛的神秘小徑

▼ 獅潭鄉文化會館



▲ 龍騰斷橋

沿著台3線往南前行，有好幾處自然景觀可以洗滌遊人在都市中沾染到的塵埃。獅潭除了有觀魚步道可近距離觀察溪流生態外，鹽水坑亦是當地的一處特殊景觀，其特殊之處在於湧泉所流出的泉水是鹹的！在探訪完觀魚步道及鹽水坑的溪流、山林景觀後，可以到三義鄉的鯉魚潭水庫欣賞遼闊的水庫湖景，鯉魚潭水庫除了是臺中及苗栗地區的用水來源外，近年來也成為了苗栗有名的旅遊景點。鯉魚潭水庫不遠處的龍騰斷橋也是當地的著名地標，原本為拱橋的龍騰斷橋在日治時期建成，於西元1935年的關刀山大地震中被震毀，留下了現今的樣貌，供遊客瞻仰它過去的巍峨。



▲ 遠眺鯉魚潭水庫

3 友善公路建設

台3線苗栗段沿線的鄉鎮市包含頭份市、三灣鄉、南庄鄉、獅潭鄉、大湖鄉及卓蘭鎮，為了讓公路景觀融合在地特色、寓教於景，二工處苗栗工務段的「彩帶計畫」，使用繽紛的植栽色彩妝點台3線。

苗栗頭份市路段：

頭份特產為頭份米、尖山米粉和槺風茶，故此段公路的色彩搭配以稻作、槺風茶採收期的黃綠色以及稻米收割的米粒白褐色為主。此路段的主題樹種為烏柏。



林家琪 提供

苗栗三灣鄉和南庄鄉路段：

三灣鄉和南庄鄉的特產為三灣梨、三茶(美人茶、苦茶油、酸柑茶)和桂花，故此段公路的色彩搭配以三灣梨花、果實的白色及苦茶籽的褐色為主。此路段的主題樹種為九芎。



陳駿 提供

苗栗獅潭鄉路段：

獅潭鄉特產為桶柑和仙山茶，故此段公路的色彩搭配以黃綠色和茶湯的橙褐色為主。此路段的主題樹種為無患子。



張俊怡 提供

苗栗大湖鄉路段：

大湖鄉特產為草莓，故此路段公路的色彩搭配以草莓的紅色為主。此路段的主題樹種為黃連木。



林家琪 提供

苗栗卓蘭鎮路段：

卓蘭鎮的特產為四季水果（水梨、葡萄、楊桃、柑桔），故此路段公路的色彩搭配以水果的四季顏色變化，如紅、黃、褐色為主。此路段的主題樹種為臺灣欒樹。



林家琪 提供

▼ 獅潭鄉台3線路旁的無患子以不同的植栽色彩妝點公路



▲ 獅潭鄉的擋土牆融合在地特色：桶柑

台 21 甲線



為南投縣日月潭東側的環湖公路，起點為日月潭，終點為頭社，全長約20.8公里，於民國84年9月完工通車。



日月潭環湖公路—台 21 甲線

日月潭，是鑲在南投縣上的一顆美麗珍珠，而透過台 21 甲線，我們得以近距離欣賞這顆珍珠的樣貌。

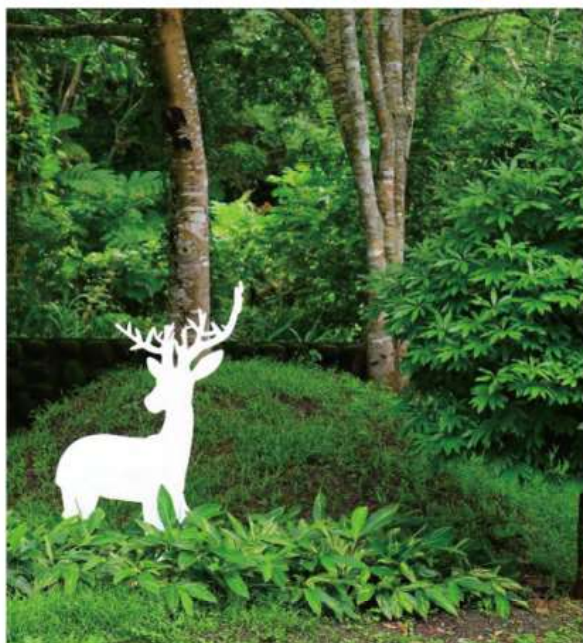
為邵族人居住地的日月潭，又被稱作「水社海」、「水沙連」，圍繞其中的傳說相當多，邵族的逐鹿傳說便是一例。相傳很久以前，當時的邵族族人到山中打獵時，發現一隻白鹿，眾人為了追逐這隻白鹿翻山越嶺，一路跑到日月潭，但此時白鹿卻突然衝入湖泊中，消失不見。邵族族人趕了這麼多路，又飢又渴，只好到處尋覓食物，這才發現日月潭的魚蝦相當豐富，周遭景色也相當優美，雖然沒有追到白鹿，但卻讓他們發現了這處好地方。邵族族人回到原本的居所後，對日月潭的美念念不忘，於是決定帶著其他族人一起到日月潭定居，從此日月潭便成為邵族的故鄉。



▲ 日月潭旁的白鹿雕像，傳說邵族族人追趕白鹿，而發現日月潭，因此定居於此

配合當地傳說，二工處在道路景觀設計上也有許多小巧思，不論是邊坡美化或是道路隙地上的景物設置，都不時可見在地意象。接著，讓我們從過去的傳說回到現今，循著台 21 甲線開始認識日月潭的環境吧。

▼ 台21甲線為日月潭環湖公路，可讓用路人近距離欣賞日月潭



▲ 應邵族傳說，豎立於台 21 甲線 4K+200 的白鹿意象看板



▲ 台 21 甲線邊坡水管整理改善及美化，以邵族的文化代表，貓頭鷹和圖騰作為裝飾



李培芬 提供

▲ 向山行政暨遊客中心

» 周邊景點

日月潭的伊達邵為邵族人居住的部落，舊名為德化社，是日月潭其中一個熱鬧的商區，提供遊客品嚐在地小吃及購買紀念品的好去處。當地仍保有邵族人傳統的禮俗與祭儀，其中最盛大的為新年祭，於每年的農曆八月間舉行。

除了自行開車、搭乘遊湖船外，2009年底啟用的日月潭纜車，當屬最能完整欣賞整個日月潭的交通工具了。日月潭纜車將九族文化村與日月潭兩大景點連結在一起，全長1.87公里，單趟搭乘時間約7分鐘，除了讓遊客能從高處俯瞰日月潭，也藉此減輕了日月潭周邊的停車壓力。

遙望日月潭，可見潭中有座小島，那便是拉魯島。拉魯島在邵族的傳說中同樣佔有相當大的份量，相傳此處是邵族祖先靈魂安息之處。過去遊客是可以登上拉魯島的，但為了尊重當地的邵族人，目前拉魯島限制外人登島，現在我們遠遠地欣賞這處聖島就好了。

環湖公路的彼岸，有日月潭周邊最美的一個遊客中心—向山行政暨遊客中心。除了外觀猶如一件藝術品外，其內部也有多處展場，如產業館、藝廊、自然人文館等，如果在日月潭邊走累了，不妨進去逛逛吧。

» 往步道前行

台21甲線周遭有相當多步道，不同的步道各自帶有不同的面貌、有不同欣賞日月潭的角度。

伊達邵親水步道的起點位於伊達邵的中華電信大樓，終點位於磐石營地，木棧步道沿著日月潭畔鋪設，沿途可看到許多蕨類植物，與日月潭湖景相映成一幅秀麗的畫。

年梯步道位於台21甲線1K+700的文武廟前，因為步道的坡陡又高，所以又被叫作通天梯。步道階梯有366階，恰好是閏年的天數，爬上去彷彿象徵了一年的流逝。階面上除了利用階梯數作為生日日期，標註了諸多名人的名字外，也將24節氣穿插在步道中，富有教育意涵。

大竹湖自然步道的起點位在台21甲線3K+400，是日月潭周邊最短的步道，僅有80公尺。步道下方的潭面為武界引水道的出水口，同時也是日月潭特殊的景點—日月湧泉。



▲ 年梯步道

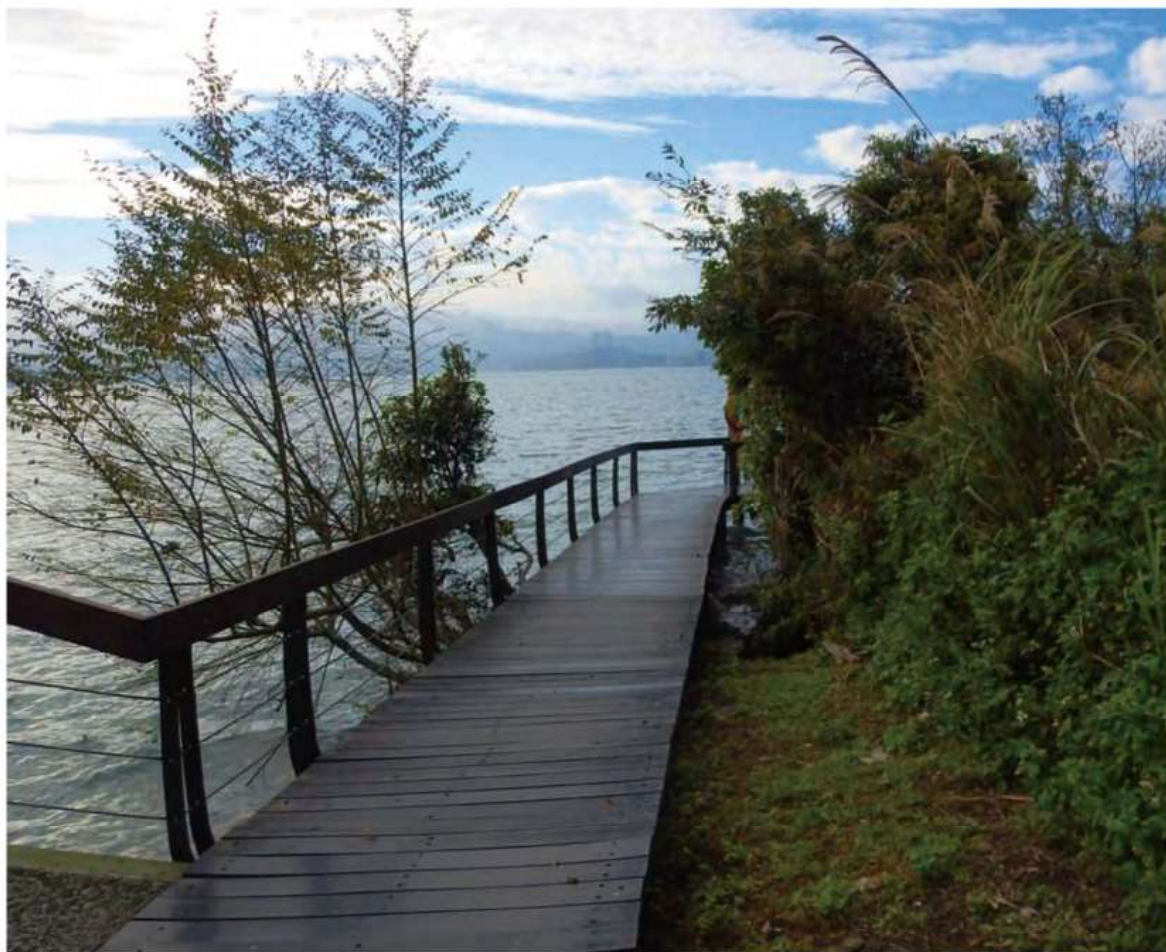


▲ 年梯步道旁的文武廟



水蛙頭步道的起點在台21甲線的4k+950之處，處於大竹湖與伊達邵之間，由高架棧道鋪設而成。來到此處可以到潭邊找找「青蛙疊羅漢」塑像的蹤跡，除了是此處地名的由來，這個可愛的塑像也是水位升降的觀測指標喔。

◀ 青蛙疊羅漢之九蛙高度計，此塑像是水蛙頭步道的名稱由來，也是可以用來觀測日月潭水位



▲ 水蛙頭步道一景

» 日月潭的大型活動

沿著台21甲線外側興建的環潭自行車道，因沿途景色優美，並帶有濃厚的原民文化氣息，因此被美國有線電視新聞網 (CNN) 旗下的生活旅遊網站 CNNGO，評選為全球十大最美單車道之一。日月潭國家風景區管理處近年來舉辦了多場自行車比賽，也因此吸引了不少國內外車友參與。

日月潭萬人泳渡為日月潭最負盛名的活動，從民國72年開始，每年中秋節前後舉辦的泳渡活動吸引了來自各方的「泳者」，一起參加這場泳界的嘉年華。泳渡日月潭活動全程大約3,000公尺，起點為朝霧碼頭，最後從伊達邵社碼頭上岸，若想要用不同的方式探索日月潭，就來挑戰這個既可以運動又富有特色的活動吧。

▼ 騎乘自行車的日月潭遊客



▲ 沿台21甲線外側興建的高架自行車道



友善公路建設

日月潭為臺灣的國家級風景區，觀光的型態多元，負責串聯周遭景色的台21甲線環湖公路在這之中擔任了重要的角色，公路的景觀也因此不容忽視。

台21甲線栽植的行道樹主要為梅花及櫻花，除此之外沿線主要以綠色為主色調。在路側的空地有時會看到解說牌，讓路過的行人可以暫時停下來、透過文字更加認識日月潭的環境。從不同的角度所看見的日月潭的美都不盡相同，為了讓遊人可以親近日月潭的諸多樣貌，環湖公路上規劃了多個停車與賞景的空間，還聯結了自行車道以及步道，方便遊客轉換遊憩型態。

台21甲線0K至7K以及19K至20K為與人文景觀結合的在地特色景觀公路，7K至19K的路側則是盡量維持原始生態的樣貌。



▲ 台21甲線周邊，有多處結合在地人文特色的意象，此圖為位在13K+200的逐鹿傳奇圖騰

台7甲線



北起宜蘭縣大同鄉棲蘭百韜橋，南至臺中市和平區梨山，全長約74.2公里，在日治時期又被稱為埤亞南越嶺警備道。國民政府來台後，為了軍事協防而修築此路段期間幾乎皆使用人力開鑿，因工程而死傷者數千，因此又被稱作釀碧之路。

3

走讀公路



與雲霧及光影相遇—台7甲線

霧氣縹緲，虛幻如夢，進入台7甲線的45K至52K處，彷彿走進了另一個時空。這裡是雲霧公路。

台7甲線為連接臺中與宜蘭的重要山區公路，沿途風景秀麗，觀光資源豐富。當地的植群主要是溫帶針葉林，除此之外，沿途也可看到果園或高山蔬菜園。為了保障山區用路人的安全，同時盡量不破壞道路周遭的自然景觀，二工處在邊坡維管、道路護欄等的設計上，均下了許多的功夫。

因為台7甲線的位置受到地形、季節風向與降雨量的影響，常有雲霧繚繞的現象，而這現象最明顯的地方便是45K至52K路段了。這個路段有著特殊的埡口地形，當冬季的東北季風起時，水氣會沿著蘭陽溪被帶上來，並與來自大甲溪的溫暖空氣交會，常會形成濃濃大霧，猶如身在仙境。當雲霧散去，散落出片片光影，它們相遇的瞬間是一幅難得的美景。



▲ 雲霧繚繞的現象，讓台7甲線獲得雲霧公路的美名

為了安置過去參與中橫公路施工的榮民，並輔導其轉業，政府闢建了武陵農場與福壽山農場，其中位於台7甲線附近的武陵農場，涵養了包括臺灣櫻花鉤吻鮭在內的無數生物，生物多樣性豐富。而思源埡口上的南湖大山登山口為朝聖南湖大山的起點之一，是台7甲線上的一個重要景點。



▲ 台7甲線45K至52K常有雲霧繚繞的現象，讓台7甲線獲得雲霧公路的美名

» 武陵農場

武陵農場總面積約800公頃，海拔約1,850公尺，主要栽種溫帶果樹及高冷蔬果，近年來也朝向與自然保育結合的生態旅遊方向發展。位處河谷地形及沖積河階地形，因環境天然多樣，棲息於其中的生物十分豐富。

沿著七家灣溪河岸蜿蜒前行的武陵路為此處的主要道路，遊客隨著這條路就可以飽覽武陵的諸多美景，春花、夏果、秋楓、冬雪，四季皆有著不同妝容的風景。



▲ 武陵農場的賞櫻遊客