

中橫 是如何誕生的？ 讓我們一起走過從前

新線踏勘與選定

由於美援款項只能用於軍事，國防部交由公路局研究。公路局重新組隊進行新線踏勘，並決定了中橫公路的主線路線。

1954

太魯閣至天祥通車 霧社支線通車 谷關至梨山通車

溫妮颱風造成多座橋梁、隧道與路基受損興建長春祠，紀念開建中橫公路過程中因公殉職的226位工程人員。救國團開辦高山野營隊，從台中健行到霧社，開啟中橫東段健行之路。

1958

中橫完工

中橫完工，東西向橫貫公路正式通車，歷程3年10個月，建造一座匾額「東西橫貫公路」六字的牌樓，故亦稱東西橫貫公路牌樓。

1960



林則彬蔣經國
中橫公路完工第二日通車後合影
*1960年5月9日中橫公路完工通車
(照片出處：天命行腳中橫半世紀)

1951

初勘
公路局進行實地初勘，分析利弊得失，選出北線與南線進行動測。

1956

退輔會決議，中橫公路交由公路局負責興建，中橫開工。

1959

宜蘭支線通車
金馬號上路。這是公路局配合中橫興建與開通，因應長途客運與旅遊需求，採購配備最新、最豪華的柴油客車，稱為金馬號。並有車掌小姐隨車服務，稱為金馬小姐。



*金馬小姐
(照片出處：甜蜜的中橫)

1961

中橫公路改善工程開工
中橫通車，高山野營隊由台中與花蓮兩端出發，雙向健行中橫，首次透過健行讓東西段連結。

1951-1960 開拓與建造期

隨著政府推動十大建設，東西橫貫公路更名為中部橫貫公路。

1966

太魯閣九曲洞人車分道，讓車流與觀光人潮區隔，更能深入認識太魯閣之美，也成為中橫東段的新特色。



1998



*中橫健行隊
照片出處：國立教育廣播電臺-1981年中橫健行隊

1979

天祥至太魯閣開始拓寬雙車道

1990

太魯閣國家公園管理處進行「太魯閣至天祥段交通改善及景觀維護計畫」，希望提升旅遊安全與品質，中橫東段開始不再以交通要道，轉以景觀道路為主。

1999

921地震後37-61K柔腸寸斷、路無完路，從此陷入「搶通-受災-再搶通-再受災」之循環，直至2004敬督利颱風後才為緩建。

1961-2000 雙車道拓寬、景觀轉型期

行政院核定谷關至德基段的 中橫便道搶通計畫

谷關段對梨山民影響重大，基於人道考量，行政院97年核定中橫便道搶通計畫，全長24公里，經費為4.4億，旨在提供緊急救護等基本需求。計畫採「最小化」、「最簡易」及「就地取材」方式進行。

2008

谷關段與臺中市政府共組「台8臨37線通行乙類客車安全評估委員會」，全年無休進行路況評估、試駕、改善及演練。為提升安全，增設4座防災基地台和全線電桿，確保受困者能即時求援，72小時內救援。107年11月16日起，市公車865號通行至梨山。此外，啟用「行車管理室」，擴充功能，配合3處管制站和公路保全，保障通行安全。

為節省身分核對時間及提升通行安全，啟用科技管理卡掃描查對，易讀易判，每車不限人數，一次完成。865市公車服務區間延長為豐原至梨山，提升市公車使用率33%。

0403花蓮地震致中橫便道多處坍塌，歷經4天3夜搶通。台8線17-21K公路景觀系地活化與維護獲得國際繆思設計大獎(MUSE DESIGN AWARDS)肯定。

2004

中橫公路(谷關-德基)完成搶通後，再次受敬督利颱風(72水災)重創，後經行政院宣布此路段回歸山林暫緩修復。

2012

中橫便道(谷關-德基)
於5月完成搶通，編為「台8臨37線」，以管制通行方式供梨山地區民眾急救需求。雖為一小步，但避免了繞行宜蘭。此路段成為公路局轄下省道中唯一需管制通行對象的公路，導入科技地貌變異分析(共10年以上)以因應極端氣候嚴峻考驗下之長期復建。

2015

持續安全提升迄今

2018

5月17日，交通部長至中橫便道宣布，中橫長期復建可行性研究投入，為大有為政府對中橫負責任之復建。0518豪雨重創中橫便道中斷53日，雖開放通行但仍有很多災害風險存在。同年於台8線建置穀倉。

2021

2023

獲得國發會政府服務獎殊榮。為自107年勤耕此路段之成果。

2001-2024 生態保育與資源永續期