

第四章 台中縣地方派系與地方交通

戰後初期，台中縣各地交通建設大多致力於柏油路面的鋪設、防波堤的修築、橋樑的修建等，後來轉為道路拓寬、電話架設、高速公路的建造等，本章擬從議員針對上述幾項交通建設之詢答及提案討論中，探討派系對於交通建設之促進和妨礙。

第一節 地方交通建設之促進

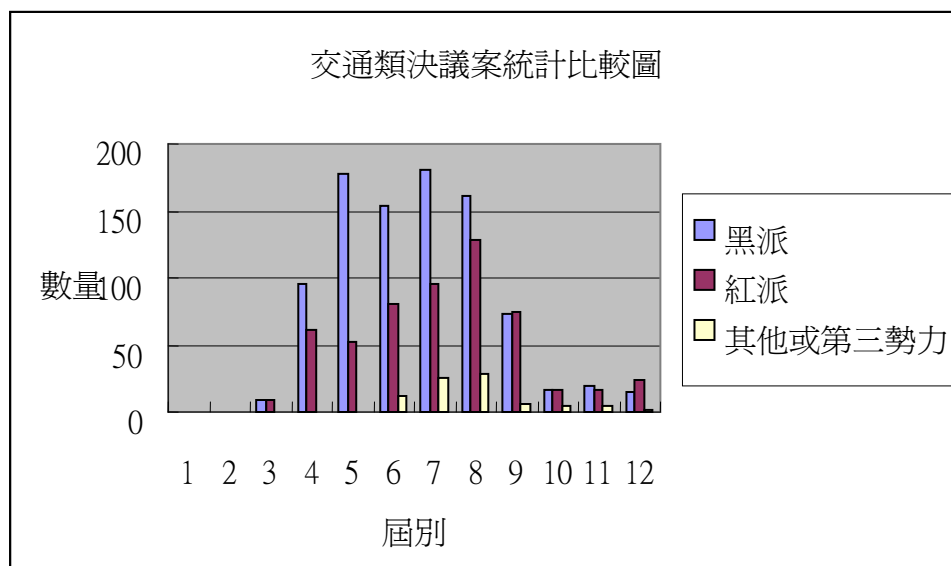
第一屆議會認為要繁榮台中縣，必須興辦大甲溪綜合開發、大雪山、小雪山寶藏開發、開闢中部橫貫公路、興建台中港四大建設。此四項建設被視為台中縣的基本建設¹。

大甲溪綜合開發計畫在第一屆被提出之後，議會隨即成立促進委員會，其中，委員包括議長、縣長等關係人士，經常晉省爭取建設實現。省府於 1955 年派員實地勘查大甲河流域，了解流域上下發展工業的可能，評估之後認為確實可行。且若大甲溪綜合開發計畫能確實實施和完工，能提供下游工業發展，暢通中部橫貫公路，以繁榮山區、便利物產流通，更會帶動台中港的興盛。因而戰後初期歷屆議會即十分關注此一開發計畫，第三屆議長即受邀擔任促進會委員，並為配合

¹ 《台中縣議會回顧專輯 1》，台中縣議會秘書室，民 83.6，頁 63。

開發計畫，著手開闢中部橫貫公路，促請政府興建台中港²。

圖 4-1-1 交通類決議案統計比較圖



資料來源：筆者根據歷屆《台中縣議會議事錄》整理而來。

由圖 4-1-1 顯示，第一、二屆議會時，議會並沒有將交通建設當作一類反而歸類為建設，因此造成一、二屆議會似乎沒有任何交通類之決議案，事實上，第一、二屆議會的交通建設著重在各路段鋪設柏油路面以及修復橋樑工程，第十二屆議會則將相同的決議案歸類為工務，但仍設有交通類。值得注意的是，第五、六、七、八屆議會，黑派人數在議會佔大多數，是所謂黑派鼎盛時期，其對交通類的提案較紅派為多，原本無可厚非，但是第九、十、十一、十二屆議會可說是紅派的天下，於是呈現兩派不相上下的情形。

戰後初期，交通建設著重在柏油路面的鋪設、橋樑的修建、防波堤的修建，議員只要遇到會期，必定提出道路橋樑修建的議案及柏油路面的鋪設預算案，而審查會通常會「照案通過」，而大會也會議決「照

² 《台中縣議會議事錄》，第五屆第七次大會，民 52，頁 221~225。

審查意見決議」，此時不論提案人是否為同派，在討論會中通常會舉手贊成，讓議案順利通過，或者讓預算案過關，除非當年度預算短缺。

豐原台中間高級路面完工、開闢中部橫貫公路、興建台中港柏油路面的鋪設、高速公路交流道的設置、橋樑道路架設開通等，乃是第一屆至第十二屆議會重大的交通建設。

一、東西橫貫公路的開闢

關於第一屆議會所認定的台中縣四大建設之一——東西橫貫公路的開闢，若能順利完工，將有利於台中地區的繁榮及資源的開發，然而，經費卻是此一工程最亟需解決的問題。第二屆議會第二次會議中東勢黑派魏成發向縣長提出質詢：

邇來東西縱貫道路，因開鑿經費龐大，工程遲遲不能進行，若改由東勢鎮和平鄉通達東部，其經費較為節省，且此路日據時代以調查清楚最為理想捷徑，又和平鄉道路經開鑿完成，故請縣長極力向省方爭取此路之開通，以繁榮臺中縣而利資源開發，蓋本縣木材芎蕉等山產物豐富，若得開發搬運不啻方便對台中縣經濟實大有貢獻。³

由於橫貫公路的開鑿經費過於龐大，對於捉襟見肘的台中縣縣庫而言，負擔沉重，因而雖然工程有計畫，卻遲遲無法施工。魏成發提出一個日治時期即已規劃好的路線，亦即從東勢和和平通往東部，可以節省經費，更可以開發山林資源，如果可以開鑿成功，對於台中縣經

³ 《台中縣議會議事錄》第二屆第 2 次大會，台中縣議會秘書室，民 42，頁 27。

濟會有很大的貢獻。然而，畢竟要穿越重山峻嶺修建道路，是一件偉大工程，需做長期規劃和準備，若縣政各方面均能配合，便能和中央政府交涉著手建造。誠如縣長林鶴年的回答：「東西縱貫道路問題，尚需據實調查，本縣若得有利條件，自可交涉爭取實現。」⁴

大甲溪可以築七個水壩，成功後，對整個台中縣發展而言貢獻十分大，並可附帶興建台中港，其成更無可限量，若橫貫公路的建造成功，附近山產可以配合大甲溪開發而進展。此一路線帶來的經濟價值，讓第三屆議會第二次大會第九次會議豐原紅派謝銀連表示：「橫貫公路決定由本縣出發確屬不勞而得，…希縣長對此全省性橫貫公路特別致力發揮政治手腕，豎立通盤計劃促進早日實現毋任盼望。」⁵

縣長陳水潭說：橫貫公路開鑿藉此機會若得完成有達見水庫可以普遍灌溉，又可增加發電及大雪山小雪山之開發等，斯時台中縣勝過任何縣市，可謂本公路之開鑿對本縣經濟影響至大，現在已向中央請示中希望體議員及豐原鎮人士多多協助，謝議員之意見感謝⁶。

第三屆議會第二次大會第十次會議，國民黨議員董右奎針對未來橫貫公路通車後，將和鐵路交叉，勢必為豐原市帶來更繁榮的景象，可以預期屆時建築物的增加和可能引起違章建築的問題，乃建請縣府有腹案以為因應，他表示：

橫貫公路及鐵路交叉關係將成為台灣交通重心（交通樞紐）工商業必更趨發達市郊區之建築勢必如雨後春筍層出不窮，如縣府少不注意，則造出許多違章建築，不知縣府有無防止及補救

⁴ 《台中縣議會議事錄》第一屆第二次大會，台中縣議會秘書室，頁 123。

⁵ 《台中縣議會議事錄》第三屆第二次臨時大會，台中縣議會秘書室，頁 37。

⁶ 同前註，頁 38。

辦法？

黑派縣長陳水潭持保守看法，其考慮民生問題為第一，並以先完成工程為目標。他說：

橫貫公路完成後，豐原鎮屬必經之地，交通一定頻繁，若無整個具體計畫處理，一定招來房荒等嚴重問題，確是事實，我們對違章建築，雖然努力整理，但因有關民生問題，故請社會人士多認識以資完成如斯重大任務。

在各方努力的建議、陳情之下，1956年7月7日，中部橫貫公路終於正式開工，工程由台灣省公路局「橫貫公路工程總處」專責辦理，參與工程建設者有榮民工程總隊、陸軍步兵、軍事監犯、職訓總隊、暑期學生戰鬥訓練之青年工程隊及各公民營廠商等；施工兩年，於1958年5月9日正式完工通車⁷。

1965年，公路局將在東勢至谷關路段，設置公路受益費之管理站，此舉引發議員的強烈關心，原因在於此路段在於戰前即由東勢地方人民、電力公司、豐原汽車客運公司等開闢，戰後，並由東關道路協會修護此路段，且架設橋樑30餘座不僅耗費相當的人力和財力，且此一路段是東勢住民前往山區開墾和運輸山產最主要的道路，因而往返十分頻繁，若公路局在此設置過路受益費管理站，不僅不合理，還增加人民的負擔，且影響山地的開發。第六屆議會第四次議會中，有議員特別提出議案，建請公路局將管理站設於上谷關，提案人為神岡中立派張鎰裕，連署人有清水黑派謝彬龍、豐原黑派袁深禾、豐原黑派何阿坤、東勢紅派賴生德等⁸，當時議員提出的辦法為請縣府採納辦理，

⁷ 許雪姬等，《台灣歷史辭典》，台北，遠流，民93，頁0456。

⁸ 《台中縣議會議事錄》第六屆第四次大會，台中縣議會秘書室，民54，頁203。

並建議省議會轉請政府辦理。此路段為山線，至於使用最為頻繁的東勢、新社地區，反而只有一位議員連署，且由豐原的張鎰裕提出議案。

1968年10月25日，省公路局公告，「改善工程業經完成，為促進該路交通暢通起見，於五十七年十一月十日起試辦撤銷該路段（東西橫貫公路西段青山達見間）行車管制⁹。」據了解，所謂改善，除增設幾面反光鏡及路面鋪設柏油之外，寬度彎道依舊反光鏡固然可補救彎道視距，但是山地氣候多變，晨霧細雨皆失去效用，且該路一面靠山、一面臨谷，上下車輛各為安全計，誰都不願靠外線行駛，年來機踏車車輛數量激增全是靠山行駛，反光鏡即不易發現。至於新行駛該線車輛的駕駛人員，路線生疏見到懸崖絕壁內心恐懼，一旦兩車相遇，手忙腳亂之餘，肇事當可預料，尤其是機踏車駕駛人員，既無駕駛經驗、又無熟練技術，橫衝直撞，防不勝防，危險不堪；雖然目前管制站舊址經常派交通警察取締，但是取締不能解決問題，因而東勢紅派賴生德、大雅紅派張啓三、外埔黑派劉川、新社紅派林南山、霧峰紅派黃正義、烏日紅派林錦泉等議員認為：「還是復舊管制站將六天所派交通警察人員之經費改為管制站人員之經費，不增加經費之原則下，來解決根本安全之本源。」¹⁰此案主要為山線和屯區議員所關注，再一次顯示議員針對本身所屬地區的關切。

橫貫公路為中部通往東部及開發山地的重要道路，更為政府施政重點之一。針對所屬選區建設提出議案建議或討論及監督，促使地方建設進步，原是民意代表應盡之責，若當地有議員，才有可能提出議案，反之則無，那麼距離均衡區域發展的目標將會更遙遠。

⁹ 《台中縣議會議事錄》第七屆第2次大會，台中縣議會秘書室，民57，頁314。

¹⁰ 《台中縣議會議事錄》第七屆第2次大會，台中縣議會秘書室，民57，頁314。

二、電話架設

第五屆第七次大會

議字第三零四號 交通

提案人：詹來生 連署人：梁進光 宋林傳貴 賴光華

案由：建議省府極力推動發展鄉村電話施設

理由：今天政府完成復國建國之神聖使命下，推動鞏固台灣基礎集體安全而努力，雖市中、市區，重鎮之建設重視，而忽略鄉村之電話施設，目前全省派出所均有電話施設，但其使用範圍有限定，如果以學校來當對象，十分之八都是缺少電話施設，村里辦公處均無電話施設，為繁榮鄉村，以及提高鄉村人民之生活水準，懇盼政府早日發展鄉村電話。

辦法：建議省政府，極力推動發展村電話施設請首先由政府補助人民八分款，人民負擔二分款，使各村里及全省各中小學裝設電話，提高工作效率及增進人類之幸福。

審查意見：照案通過

大會議決：照審查意見通過¹¹

由上述提案可知，東勢黑派詹來生、東勢黑派梁進光、東勢黑派宋林傳貴、東勢紅派賴光華等為主要提案人，1963年第五屆議會第七次議會中，已提及在鄉村設置電話的建議，用意是提高鄉村生活水準，建議由政府補助八分款、人民負擔二分款，不失為一良方。同一會期針對電話設置，不同區議員提出不同之提案，其案文如下：

¹¹ 《台中縣議會議事錄》第五屆第七次大會，台中縣議會秘書室，民52，頁109。

第五屆第七次大會

議字第三零七號 交通

提案人：袁深禾 連署人：張鎰裕 許雲鵬 林呈瑞 吳有木

案由：請建議台灣省電信管理局早日擴裝豐原鎮市內電話並請同時改為自動化機以應地方實際需要案

理由：一、查豐原鎮為本縣現址所在地，人口已達七萬餘，為本省首鎮尤其近年來工商業之發展猛飛實驚人，大小工廠林立達七百餘家，一般商業竟達 1600 餘家，因而其經常需用電話程度自可知，蓋豐原鎮市內電話曾承電信管理局先後兩次擴裝，現豐原電信局已達 1000 機台，而實際准裝話機僅約 800 架，實已不能配合工商業之實際需要，均求當局早日設法擴充，以便配合工商業之發展實情。

二、因此為解決前述實際需要，擬請台灣電信管理局惠予迅即設法計畫擴裝，同時為提高各方面之工作效率計，請一並改為自動話機，以利地方發展。

辦法：由本會通過後建議台灣電信管理局採納。

審查意見：照案通過¹²

此案為豐原紅派袁深禾、神岡中立張鎰裕、大甲紅派許雲鵬、烏日紅派林呈瑞、豐原黑派吳有木等為提案人，針對縣治所在地豐原設置電話，並非申請補助，而是希望擴充以符需要，並建請改為自動話機，這和上列東勢地區議員之提案，有十分明顯的城鄉差距。然而，即便如此，仍值得對東勢地區議員推動地方建設進步的熱誠給予肯定。

¹² 《台中縣議會議事錄》第五屆第七次大會，台中縣議會秘書室，民 52，頁 110。

三、東豐大橋過橋費

東豐大橋原名東勢吊橋，建於 1929 年，當時由地方負擔所有建築經費。1962 年，政府為配合橫貫公路及達見水庫之興建，編列預算 1000 餘萬元，將東勢吊橋改建為水泥大橋，並改名東豐大橋，然而，政府突然於 1963 年 5 月 6 日起收取過橋費，此舉不但引起地方人民恐慌，並引發議員強烈質疑和反對，其反對的理由如下：

- (1) 該橋建築費乃係省府預算，換言之，乃由人民出錢興建，並非借款而來，不應收取過橋費。
- (2) 該橋乃本縣豐原、東勢、新社、石岡、和平等鄉鎮及苗栗縣卓蘭鎮，數十萬人民，惟一通行大道，如收取過橋費，不特增加所屬地人民負擔，影響今后山地資源開發至鉅且大。
- (3) 原吊橋改建水泥橋者，尚有烏溪大橋、南雲大橋等，同樣省府預算改建，而今日尚未見收取過橋費，唯獨對東豐大橋收取過橋費，殊欠公允。
- (4) 原吊橋乃地方人民出錢興建，改建時所有舊橋材料，均由政府歸公有，而再收取過橋費，以情理未合。
- (5) 該橋收取過橋費之後所屬之豐原、石岡、東勢、新社、和平、卓蘭等鄉鎮人民議論紛紛，怨言四起，應安定民心，保持政府信譽，不應收取過橋費。¹³

建橋費用為人民所負擔，舊橋材料歸政府所有，且此橋為各地來往主要通路，於情於理都不應該收取過橋費，難怪當時新社黑派陳田安、

¹³ 《台中縣議會議事錄》第五屆第七次大會，台中縣議會秘書室，民 52，頁 110。

石岡黑派黃演熾、東勢黑派梁進光、東勢黑派詹來生、和平中立張銀文、東勢黑派宋林傳貴、東勢紅派賴光華、石岡紅派郭阿魁等聯合提案；同時豐原黑派吳有木、豐原紅派袁深禾、豐原紅派廖良墻、豐原黑派邱張阿鯉、神岡中立張鎰裕、豐原紅派王地、豐原黑派張國釧、后里黑派周川、后里紅派張信忠、后里黑派蔡秋源也聯合附議：「建議省府對東豐大橋迅予停止收取過橋費以為政府信譽而安民心案¹⁴」。此事關係豐原、東勢、新社、石岡、和平等山線鄉鎮的交通問題，因而引起山線議員聯合質詢並提案，以期議案能順利通過。

四、南北高速公路的架設

中山高速公路為政府十大建設之一重大工程，消息公開後，議員發揮其功能，強力建請中央將縱貫高速公路沿海線修築。議員所持理由如下：

（一）迭據報載，本省縱貫南北高速公路，業經政府有關單位擬議劃分，期分段修築，為該高速公路，如沿山線修築，因限於地勢，勢非構築大量隧道涵洞不可，工程浩大遠，不若沿海線修築地勢平坦與興工容易。

（二）該高速公路如沿海線修築，風光怡人，深具觀光價值，且接連台中，可就中沙公路或配合台中拓寬大雅路計畫，就中清公路闢為支線，仍兼具沿山線修築之利，節省大量大帑，並且進沿海地區繁榮要屬極為事宜。¹⁵

¹⁴ 同前註。

¹⁵ 《台中縣議會議事錄》第六屆第六次大會，台中縣議會秘書室，民 55，頁 189。

值得注意的是，此案提議者為大甲黑派白棟樑，附議人有大安黑派黃炎仲、大安黑派紀蔡麗霜、清水黑派李連池、清水黑派謝彬龍、沙鹿黑派黃匾、大肚黑派溫木川、大肚黑派楊澤盛，全為海線黑派人士。考其原因，若能真如建議中沿海線建築中山高，海線地區的繁榮將是可以預期的。且議員所提建議理由亦不無道理，此為既可開源又可節流的建設，何樂而不為呢？

第二節 地方交通建設之妨礙



關於派系對交通建設的妨礙，茲舉下列幾案為例：

一、豐埔公路承包問題

屬於東勢鎮眷區中立派胡嘯風質詢表示：

第二次臨時大會時，我曾提議豐埔公路第二期以後工程，應交由退除役官兵議價承包一案，係議決送縣府參考辦理，但迄今辦理情形如何？退除役官兵開鑿道路，過去已有經驗，又價格低廉，務應關心設法，但聽說都是老百姓承辦，是否另想辦法予以承包？¹

建設局長戴坤明答云：

豐埔公路開鑿承包問題，以縣府立場為配合民工義務勞動，應盡量交老百姓辦理，且有關鄉鎮預算，故須由地方推薦設法，並且省政府意見亦是由老百姓辦理，今後如對其他工程開工，當採納貴見予以考慮。²

¹ 《台中縣議會議事錄》第四屆第 12 次大會，台中縣議會秘書室，頁 83。

² 同前註，頁 83。

胡嘯風表示：

豐埔公路開鑿由地方推薦，交由老百姓辦理一點，是否合理？
舉凡道路之開鑿，無論何人，如果價格低廉者，均可參加。³

新社鄉紅派林南山指出：

豐埔公路數年來遲遲不進，確實可恥，縣府 46 年度，要做工作，當然在雨水期前六月要開工，但迄今時期已過，又無何消息，以致國姓鄉亦在觀望形勢，本縣工程當然要率先垂範辦理，為何至今猶躊躇不踴躍開工？豐埔公路是有關兩縣產業繁榮，如果此路開通，國姓鄉到東勢豐原來交易，較台中市為方便，故為豐原地區之發展計，請早日開鑿施工，以利交通為盼。⁴

從豐原黑派邱秀松的質詢中可知，派系捲入工程建設，甚至直指只要與縣長接近，其鄉鎮在取得道路橋樑補助款將會較為順利。

縣府對各鄉鎮之省方補助款中提出一部份統籌道路橋樑建設，惟因欠公允，致使各鄉鎮不得滿意，惹起數次曲折問題，故對此統籌辦理之建設，實需要改進，蓋有自立更生精神之鄉鎮，尚要每日到縣府極力爭取設法，始能達到目的，此實非妥善辦法，況有時被其利用，或者發生厚薄遲早之分，為此地方派別動輒叢生，如謂某某與縣長無接近，交涉無效等等，似此縣府統籌建設不達理想，又做事遲遲不進，該工作可否改善？⁵

³ 同前註，頁 83。

⁴ 同前註，頁 84。

⁵ 《台中縣議會議事錄》，第二屆第二次大會，台中縣議會秘書室，民 42，頁 115。

當然官員自有因應的說詞，當時財政科長謝長凌的回答顯然有避開話題之嫌。他說：「關於鄉鎮補助款提來道路橋樑統籌辦理問題，現在另有成案辦法，惟擬與貴會磋商，並綜合一個好意見為盼，又貴會甚好，當再商量善處。」⁶

二、過橋費充作養路費用

縣政府財政窘困為長期以來的問題，然而建設計劃仍舊要落實，要落實建設計劃需要經費，因而造成挖東牆補西牆的現象，第二屆議會第四次大會提案中出現類似提案，卻有不同的裁決方式，例如甲字第九號「汽車專營費儲備三年以撥充修建大甲溪橋經費」案、「豐原客運公司專營費為所通過鄉鎮道路之養路費撥還歸鄉鎮以充養路經費藉利交通」案之意見，主要在於經費的問題，在審查會中各派系議員表示不同意見，因而引起爭議。茲將兩提案文列於後：

甲 第九號 財政

提案人：議長李晨鐘

案由：汽車專營費儲備三年以撥充修大甲溪橋經費

說明：一、汽車專營費原應按客運汽車行駛縣鄉鎮道路里程比例分配各鄉鎮，以資保養道路之用
二、維各鄉鎮分配得額零細鑒及本縣南北交通動脈之大甲溪橋（豐原下后里間）沖毀失修，經於第三次大會聯席會議經論及本款應如何，因屬特殊收入，應有特殊之用途為原則，擬繼續三年將此款撥充分期修建

⁶ 同前註，頁 116。

大甲溪之用。

三、已提經本年二月六日本會第五次財政委員會討論結果，贊同本案及附加須征求各鄉鎮承諾。

四、提請大會公決以利進行

辦法：汽車專營費民國四十二年度起繼續三年特撥充分，期修建大甲溪橋（豐原下后里）間，並應徵求有關鄉鎮來承諾。

審查意見：送大會公決

大會議決：否決

丁 第五號 財政

申請人：東勢鎮民代表會主席朱湖

事由：豐原客運公司專營費為所通過鄉鎮道路之養路費撥還歸鄉鎮以充養路經費藉利交通

事實經過：查據民國四十二年夏字第三十期省公報刊有汽車客運業專營費列入縣市預算收入屬縣部份，並應分配各鄉鎮乙節，該公報亦有明文該款金額依照該公報之規定，豐原客運汽車公司汽車所行駛本鎮道路里程約貳拾柒公里之分配款額，請撥還本鎮地方，以資直接繼續鎮路充為養路費，茲期達到鎮交通順利起見，擬請將該款按實里程撥回各鄉鎮以利實際效用。

申請目的：敬請貴會將前項養路專營費撥歸鄉鎮（本鎮道路里程計約有貳拾柒公里）以充修設鎮交通路經費

審查意見：送大會公決（與甲九號案相反）

大會議決：照案通過⁷

⁷ 《台中縣議會議事錄》，第二屆第四次大會，台中縣議會秘書室，民 43，頁 80~81。

大甲溪橋是台中縣及台灣省之南北交通命脈，如果毀壞，南北交通中斷，其損失之大可想而知。1953年1月至12月，汽車專營費已有36萬餘元，若按客運公司行車旅程一公里1,900元計算分發各鄉鎮，則每一鄉鎮所能獲得額度相當少，客運汽車沒有經過的鄉鎮更是不能分配到這筆專營費。汽車專營費累積三年將會有120萬元，足以用來修建堅固耐用的大甲溪橋，且若公路局願意捐款修建，既可順暢南北交通，又有利於東勢山產運銷至南北各地繁榮經濟⁸。然而，東勢黑派魏成發提出不同見解：

大甲溪橋對於交通上雖然重要，但汽車專營費係修建行車路線之用，故儲備三年間修建大甲溪橋，似不合實情，且省府有明文公佈歸屬鄉鎮養路，為此東勢鎮代表會議決該款要分配，蓋有由焉，倘使議會反對此費歸還鄉鎮，影響東勢鎮建設至鉅，若萬一此路發生事故時，其責任誰屬，故省府既公佈須依照旅程計算分發修理路線于先，則其用意及原則不可掉于後，希各位幫忙為幸。⁹

第二屆議會關於財政、經濟、建設等三大議題屬於第二審查會，而第二審查會召集人有內埔（即今之后里）紅派張振輝、梧棲紅派陳瑞年、豐原紅派邱秀松等三人，審查委員有豐原紅派廖畢萬、內埔紅派趙造、神岡紅派呂米石、大雅紅派張景鈴、潭子紅派呂國梁、東勢紅派陳和淵、東勢黑派吳德水、新社黑派彭聯喜、清水紅派周清泰、清水紅派吳火求、清水紅派楊茂松、龍井紅派陳壬申、大肚紅派陳茂松、外埔紅派許雲鵬、大甲黑派許等、霧峰紅派林錫爵、太平紅派林垂拱、霧峰紅派賴平進、烏日黑派陳張秋鸞，山線紅派計有8人，佔36%，黑派有2人，佔9%；海線紅派計有7人，佔32%，黑派有1人，佔5%；

⁸ 同前註，頁71。

⁹ 同前註，頁71~72。

屯區紅派有 3 人，佔 14%，黑派有 1 人，佔 5%¹⁰。審查會中不論海線或山線均以紅派人數所佔比例較高，另就山、海線所佔人數觀之，山線議員多於海線，其足以左右表決可以想見。

大雅黑派張國顯也同意將專營費分配給各鄉鎮，才不致造成鄉鎮頹廢，且大甲溪橋建設勢必可以以專案爭取列入預算，不必杞人憂天。¹¹豐原紅派謝銀連也認為建設大甲溪橋機不可失，他說：「今年專營費有 38 萬元，以三年儲備建設大甲溪橋，甚為理想，並可配合省府一倍或二倍之補助，如此良機安可坐失。」¹²由於彼此相持不下，主席李晨鐘主持表決，贊成不分配者 14 人、贊成分配者 16 人，雖然也有多位議員認為分配與不分配都可以，而表示應該交付各鄉鎮自行處理，不過紅派葉子成建議：「要分配比不分配為多，當然要採取分配為合理。」李晨鐘乃宣佈：「關於汽車專營費案依採決應撥歸鄉鎮。」¹³乃結束紛爭。

議員代表民意，在議會中盡力爭取對自己有利的決議，原是無可厚非，而議會是議論及表決場所，將兩造相持不下的意見提付表決也是合情合理。一旦議會為派系所把持，議員透過派系結合聯盟爭取通過議案即可獲取更多利益，此由縣議會中交通建設的議案之議決可知，對台中縣整體交通建設無非是一種阻礙。

¹⁰ 同前註，頁 154。

¹¹ 同前註，頁 72。

¹² 同前註，頁 72。

¹³ 同前註，頁 73。