

桃園文獻

中華民國九十年三月號  Taoyuan

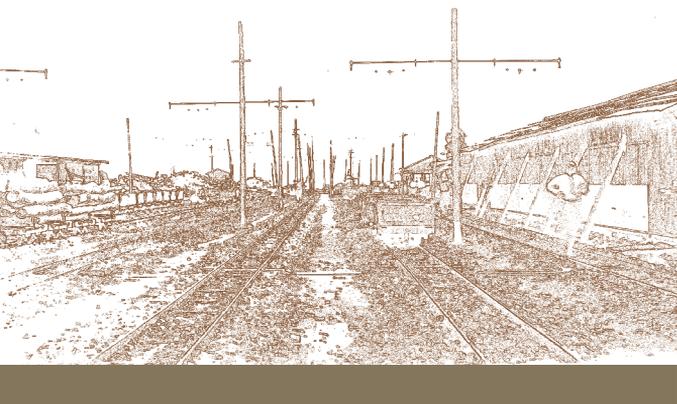
Journal of History

民國 107 年 3 月

第五期

交通與建設





桃園文獻

第五期 Taoyuan Journal of History



桃園改制直轄市後，文化局發行《桃園文獻》是文史業務重要的里程碑。本刊兼顧學術性、普及性及史料性，發行以來各期都能依規劃主題出刊，對桃園文史研究的深化與文史知識的推廣，將逐漸發揮其影響與效益。

本期以交通相關範疇為主題，在此先略敘交通史的意涵：人類的經濟活動包括生產、流通與消費，而交通包括工具和設施，涉及物資商品的運輸流通。人群在空間的移動，進而影響到城鄉聚落發展，由交通衍伸到資訊傳播，更促進社會文化變遷，因此一地區的交通發展是值得觀察的歷史面向。

本期雖以交通為主題，但並非綜論本市的交通發展，反而是發掘數個少為人知的歷史案例，藉由這些篇章對桃園的交通發展產生探史與留史的意義。交通直接牽連物品流通交易，張夢軒的專題論文主要是探討日治到 1960 年代復興區泰雅族原住民與外部交易的變遷，1907 年之後角板山地區原住民被迫歸順日本，1912 年完成角板山三星警備道路，既有利日本統治，亦方便對外交通往來。張文敘述日治時代由官方主導設立的組合、購買會及商店等，日人也藉此活絡的交易現象，營造其治理成功樣板。戰後角板山地區曾歷經白色恐怖政治陰影，但也成立供銷會，繼而改組為農會，成功持續運作，呈現山區的社會經濟力。

大溪曾是重要繁盛的內河市街，1903 年桃園地區紳商成立桃崁輕便鐵道會社，主要是先營運桃園與大崙崁之間的輕鐵，1914 年還計劃改為電車型態，惜因到 1918 年電力供應還是不符需求而中輟。專研日治時代交通史的陳家豪關於大溪電車計畫專文，可以見識到百年前的「軌道前瞻計畫」。

清治時代末期劉銘傳督建基隆到臺北並南延至新竹的鐵路，可視為其新政較顯著的成就，在本市轄境內有「第二尖山橋」及「大坑溪橋」被列為「龜崙嶺鐵道橋遺構」市定古蹟，李盛沐詳述其原委，具有高度文資價值。

日本治臺將臺灣營造成米糖王國，提到糖業一般人都只想到中南部彰雲嘉南高屏的糖廠，事實上日資的帝國製糖會社在1939年曾在今中壢元智大學及遠東紡織廠一帶設立了崁仔腳製糖工場，也建有輕便鐵道連接縱貫線，並計劃鋪設員樹林——龍潭——平鎮的輕鐵，蔡昇璋的「消失的中壢帝糖崁仔腳製糖工場」一文，可讓讀者對「桃園古今」有驚奇的發現。

《桃園文獻》具有為桃園留史的意義，透過口述訪談可以發掘歷史，蒐集保存史料。吳運豐從土木技術談到桃園客運的經營，李朝森談設廠在桃園的國瑞汽車的發展，從豐田到國瑞可以看到臺灣汽車產業變遷軌跡。張新福則就政府交通建設與管理的角度來看桃園的交通發展，硬體建設與民衆的交通行為愈適配，桃園交通愈便捷、快速安全，就會加強移入宜居的吸引力。大多數人或許不知道臺鐵桃園站的營運量，是僅次於臺北站的第二大站，長期在桃園站工作的邱邦祺述說臺鐵與桃園的關係，桃園站也正在進行立體化工程，閱讀該文將讓人更瞭解也更關心臺鐵與桃園的關係。



謹誌

民國 107 年 3 月

桃園 文獻

目錄

- 2 編輯誌言
- 專題
- 7 桃園山區交易實態與變遷（1896-1965） | 張夢軒
- 41 桃園前瞻軌道計畫的前奏曲：1910 年代桃園——大溪的電車計畫
| 陳家豪
- 史料文獻
- 63 桃園市市定古蹟龜崙嶺鐵道橋遺構的起源與發展
| 李盛沐
- 桃園古今
- 79 消失的中壢帝糖炭子腳製糖工場 | 蔡昇璋
- 話說桃園（依受訪者姓氏筆劃順序排列）
- 91 運輸業的巨擘——吳運豐先生訪談紀錄
- 99 臺灣汽車產業領航者——李朝森先生訪談紀錄
- 109 改善桃園交通的推手——張新福先生訪談紀錄
- 117 臺鐵與桃園市交通的過去、現在與未來——
臺鐵桃園站長邱邦祺先生訪談紀錄
- 125 第四期勘誤表
- 126 徵稿啟事



桃園山區交易實態與變遷 (1896-1965)

張夢軒*

摘要

桃園復興區的泰雅族分為前山大崙崁 (Msbtunux) 和後山高崗 (Gogan) 兩群，日治以前族人擁有交易自主權。日治初期復興泰雅族人和日本政府衝突加劇，政府對族人施行封鎖政策，復興泰雅前山和後山兩群後被迫臣服於日本統治後，國家制定的交易制度也隨之取代復興泰雅族原有的交易網絡。

大正3年(1914)後，桃園山區先後設立角板山、高崗、高義蘭、竹頭角四個交易所，日本政府為展現治理成果，以角板山做為對外宣傳的樣板，而留下許多照片、影片紀錄。戰爭時期，在官方的主導下，設立運搬組合、警察購買會、警丁隘勇開設的商店等多元的交易機構。

戰後初期政權交接、政局混亂，各族原住民菁英，在山地建設協會下集資共設民生公司，但民生公司最終遭政府裁撤。戰後初期多起白色恐怖政治案件，持續壓迫著本地泰雅族菁英的發展。族人發展受迫的同時，復興地區於民國41年(1952)設立角板供銷會。民國54年(1965)，復興供銷會改組為農會，在職員、資金、業務都較為健全的運作基礎下，復興農會得以成功維持獨立運作至今。

關鍵詞：桃園山區、泰雅族、交易所、供銷會、農會

* 國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士

一、前言

交易，是人類爲了獲得生活物資自然產生的一項活動，長久以來，原住民和外族多能自由地交換物資，進入日治時期至戰後前期，山地人民和外界自由交易的傳統被改變，長達 70 年的時間，國家勢力以有形的制度之手，監控交易的運作，使山地經濟發展出和平地截然不同的樣貌。這段歷史隨著 1970 年代以後，政府對山地控制的鬆綁，漸漸爲世人遺忘，山地經濟現況被歸咎於人民，而 70 年來握有山地交易監控權的統治者，卻沒被追究伴隨權力而生的政治責任。

本文將桃園山區的交易運作，分爲日治初期（1896-1914）、日治中後期（1914-1945）、戰後前期（1945-1965）三個時段探討，期望能整理出桃園山區日治到戰後的交易發展史，以做爲往後原住民爭取經濟權益、發展交易產業、制定相關經濟政策的參考。

二、國家勢力入侵下交換所的初建（1896-1914）

（一）泰雅族的遷徙

桃園復興區泰雅族人，多屬來自南投瑞岩賓斯博干（Pinsbkan）的賽考列克（Squiliq）人，¹ 將 KButa 視爲是帶領族人遷徙的共同祖先。大約在 300 多年前，因爲原鄉人口太多，族人之間常爲了爭奪耕地而發生衝突，KButa 便帶領族人探尋新的居住地。越過思源埡口，打敗司馬卡允（Skmayun）人後，發現北部有肥沃的土地，便分批遷徙到北臺灣許多地區。

賽考列克群下分爲馬卡納奇（Mknazi）、馬立巴（Malipa）、馬里闊丸（Mrqwang）三個亞族；其中，馬卡納奇（Mknazi）部分族人，遷移到桃園復興後，形成大崙崁群（Msbttunux 群），分布於高坡以北的前山地區；馬立巴（Malipa）的部分族人遷移到桃園復興後，形成高崗群（Gogan 群），分布於高坡以南的後山地區。²

大崙崁群、高崗群內部，又有 gaga（祭團）、sinlitan（獵團）、nniqan（牲

1 賽考列克（Squiliq）爲自稱，意指「人」，以賓斯博干（Pinsbkan）爲發源地，見王梅霞，〈泰雅族〉（臺北：三民，2006 年），頁 45。

2 復興鄉公所，〈桃園縣復興鄉志增修〉（桃園：復興鄉公所，2014 年），頁 92-98。

（二）泰雅族的交易文化

族人爲了取得生活物資，交換相當頻繁，不僅是同部落間，與友好的部落和異族也會進行交易；族語中稱物物交換爲「mjuw」，使用貨幣做爲媒介特別稱爲「bajiy」。⁷以食鹽取得爲例，食鹽是調味、保存食物的重要物資，很早以前族人可以自行到海邊製作，⁸但在大約 400 年前，以家畜糞便做爲肥料的漢人來到後，獵物便遠離西部平原，族人也慢慢跟著獵物到山上，⁹因此無法自行製作食鹽，必須以山產物和平埔族、外族交換。而除了食鹽外，鐵器、武器等無法自製的物品，也必須由交易取得。

清領前期，政府勢力無法進入山地，此時遷徙到桃園復興的族人，便依自己的方式，或在墟市、或經由個人關係和外族交易。以大豹社爲例，它與深坑、屈尺一帶的漢人已有密切交易行爲，因此大量生產藍染原料，部落內也有漢人居住，¹⁰三峽溪到安坑附近，即有一處與漢人交換物品的地方，族人稱之爲「Ngasan na yaya（媽媽的家）」，¹¹大豹社在此換得物資後，帶到大料崁群及高崗群中各部落，或由前山部落族人，轉售至後山地區。大料崁群也會到大料崁（今大溪）街上交易物品，高崗群則同溪頭、南澳群至三星、羅東交易物品。¹²

清末，外界對山地樟腦、木材等物資的需求增加，光緒 12 年（1886）劉銘傳（1836-1896）將全臺撫墾總局設於大料崁，和官紳板橋林維源（1840-1905）、霧峰林朝棟（1851-1904）合作，率軍多次攻打泰雅族人，禁止百姓販售槍械、彈藥給族人；¹³族人爲保衛生存空間，以狙擊、出草等方式奮力抵抗，雖然步步後退，清廷還是難以完全控制族人。¹⁴推測清末在官方優勢軍力和仕紳財力結合的威迫下，族人原有的交易模式，仍持續運作。

7 臺灣總督府臨時臺灣舊慣調查會原著、中央研究院民族學研究所編譯，《番族慣習調查報告書——第一卷：泰雅族》，頁 215-216。

8 黃榮泉先生口述（Masa Tohui，泰雅族，1932 年生），訪問時間：2017 年 4 月 11 日。

9 黃榮泉先生口述，訪問時間：2017 年 4 月 11 日。

10 復興鄉公所，《桃園縣復興鄉志增修》，頁 552。原文引自林昭光先生口述。

11 復興鄉公所，《桃園縣復興鄉志增修》，頁 108-109。

12 廖守臣，《泰雅族的社會組織》（花蓮：慈濟醫學暨人文社會學院，1998 年），頁 205-206。

13 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》（南投：國史館臺灣文獻館，2011 年），頁 10。

14 復興鄉公所，《桃園縣復興鄉志增修》，頁 248-253。

（三）特許交易

進入日治時期，大嵙崁撫墾署在明治 29 年（1896）6 月 30 日成立，¹⁵ 為表示友好，贈送酒食、豬肉等物資給族人；族人為了交易便會前往撫墾署。¹⁶ 撫墾署最初特許桑島省三（生卒年不詳）和上村富一（生卒年不詳）於大嵙崁街上經營蕃產交換業，這兩人也是樟腦業者，分別在竹頭角、角板山開採樟腦，僱用族人搬運，工資優於清代，賺得工資的族人再回到街上採購衣服和農具。¹⁷

明治 31 年（1898）6 月撫墾署停廢，改由三角湧辦務署第三課管理「蕃地」事務，¹⁸ 辦務署繼續給予商人特許。特許商人及交易狀況整理如表 1。

表 1：日治初期大嵙崁、三峽地方蕃產交易特許狀況

地點	時間	特許商人及交易狀況
大嵙崁街	明治 30 年（1897）8 月	桑島省三（獲特許）
	明治 30 年（1897）9 月	山田海三（獲特許，但沒有經營）
	明治 31 年（1898）2 月	上村富一（獲特許）
	明治 31 年（1898）5 月	篠原國美（獲特許）
	明治 32 年（1899）10 月	松政伊三郎、松本、呂建邦（獲特許）
	明治 32 年（1899）11 月	只有松本在經營交易
	明治 33 年（1900）2 月	石川敏一、安岡庄太郎、黃阿食、林萬成，大埔庄林標（獲特許）
	明治 33 年（1900）3 月	平田泰四郎、古阿富（獲特許）
	明治 33 年（1900）4 月	安美久次郎（獲特許）、松政伊三郎（停辦）
	明治 33 年（1900）	林萬成、松成、呂建邦、石川敏一、黃阿食、陳有福、蘭阿呆（各廳調查留下經營紀錄）
三峽九鬮	明治 31 年（1898）8 月	谷重次郎（獲特許）
	明治 31 年（1898）8 月	谷重次郎（谷重及四名員工遭到殺害）
	明治 33 年（1900）5 月	蔡鵠、澤良木勝馬（獲特許）

資料來源：王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》（南投：國史館臺灣文獻館，2011 年），頁 18、20、37、44、45、151、158、178、184、190；〈蕃產品交換所三十三年調〉，《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00004687003，1902 年。

15 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》（南投：臺灣省文獻委員會，1997 年），頁 11-12。

16 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁 19、22、27、37、170-171、182-183。

17 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁 52。

18 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 78。

因日治初期蕃產交易狀況時好時壞，獲得特許的商人，不一定會實際經營。影響交易狀況的因素有四。首先，自然氣候方面，7、8月多為族人收穫的季節，此時也常有颱風大雨，是蕃產交易的淡季；1、2月族人完成收穫，較有空閒採收蓮草、苧麻等山產品，氣候也較為穩定，通常是蕃產交易的旺季。其次，三角湧辨務署在報告書多次提到，蕃產交易狀況不佳，可能和「祕密交易」有關，但是辨務署僅止於懷疑，而沒有證據。¹⁹

第三，大嵙崁撫墾署、三角湧辨務署雖然採行特許制度，但可能沒有嚴格限制族人的交易行為，族人可利用製腦所得、自行採收的山產品，自由地和大嵙崁街商店購買物品。例如，明治32年（1899）3月竹頭角族人於大嵙崁街向漢人黃河成購買小豬兩頭飼養，但一頭死亡，另一頭罹病，欲依照買賣契約將死豬還給賣方，並取回原價時，辨務署最後裁定賣方必須以半價對族人再售出一隻小豬。²⁰此案例的賣方漢人黃河成並沒有特許資格，但仍可將豬隻賣給竹頭角族人；當買賣雙方因觀念不同發生衝突時，辨務署也沒有否決這筆買賣的正當性，可見辨務署時期，對非特許人與泰雅族人的交易買賣並沒有嚴格限制。

明治33年（1900）6月，泰雅族人驅逐大嵙崁境內腦丁、隘勇，是真正結束泰雅族人與特許商人、大嵙崁街商家自由交易的主因。明治30年（1897）8月，上村富一獲得竹頭角製腦許可後，許多資本家進入此地，明治32年（1899）大東、有川、大西、小松四大製腦會社各據一方。²¹但同年實施樟腦專賣法，樟腦收購價逐漸固定，業者收益減少、經營困難；²²為了減少開支，辨務署鼓勵樟腦業者僱用漢人搬運工，以取代工資較高的原住民、日本搬運工。²³這種做法雖然省下搬運費，但漢人搬運工容易成為族人出草的目標，部分日本腦丁的不當行為也引起族人憤怒，²⁴各會社開始有腦丁或搬運工被害，人心惶惶，紛紛下山，會社損失慘重。²⁵為了保護腦丁、腦寮，

19 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁25、32、47、128、142、149、160。

20 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁10。

21 王學新，〈日治前期桃園地區之製腦業與蕃地拓殖（1895-1920）〉，《臺灣文獻》，期63（2012年3月），頁68。

22 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁148。

23 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁121、128。

24 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁159。

25 王學新，〈日治前期桃園地區之製腦業與蕃地拓殖（1895-1920）〉，《臺灣文獻》，期63，頁69。

辦務署開始設置隘勇，但漢人隘勇的進入使泰雅族人更加恐慌，認為隘勇的設置是為了攻打部落，²⁶ 連帶認定漢人隘勇、腦丁是由日本人腦寮引入的，如果不將日本人的腦寮逐出部落領域，領土將會被漢人所奪。²⁷ 在泰雅族人與日本人、漢人關係愈來愈緊張的局面下，明治 33 年（1900）6 月，「日本腦丁和蕃婦私通」一事，成為導火線，²⁸ 激起族人襲擊大嵙崁一帶的腦寮，殺死並驅逐數百名製腦者，奪取樟腦製品和器具，政府派遣守備隊及警察應戰，但無顯著戰果。

在無法立即擊敗泰雅族人的情況下，當局改採封鎖政策。明治 33 年（1900）8、10 月間，臺北縣知事為了達成對泰雅族物資封鎖的效果，只給溫順族人僅供家戶所用的少量鹽、鐵，使其無餘額轉讓給反叛族人；同時，嚴格管制製腦業者及雇工，讓他們不得給予族人物資；交易特許制度趨於嚴格，禁止商人和族人自由交換物品，令特許商人以帳簿記載交易物品數量，規定交易時警察官吏須在現場監督。²⁹ 自此開始，桃園大嵙崁地區進入無法自由交易的封鎖時期。

（四）戰爭下的封鎖交易

明治 34 年（1901）2 月，臺北縣頒布規定：「和蕃人進行物品交換買賣者，應獲得所轄辦務署許可，違者處 10 日以下拘役，或 1 圓 95 錢以下罰金。」³⁰ 同年 10 月，臺北縣知事轉知相關辦務署長：「大嵙崁封鎖效果不佳，各辦務署應統一配合此工作，嚴格控管蕃人交易物品。如認為一社購入太多米、鹽時，應加以限制；應監視與滋事者關係良好的部落，防止其到線外和滋事者秘密交易。若發現滋事者假冒善良蕃至封鎖線外時，應令其回家反省，並通報大嵙崁辦務署。」³¹

雖然禁令嚴厲，但管制時嚴時鬆，泰雅族內部各群、各社的武器及食鹽等物資流通，也仍舊暢行，族人仍能透過各種管道取得生活物資。

26 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁 173、187-188。

27 王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁 197。

28 王學新，〈日治前期桃園地區之製腦業與蕃地拓殖（1895-1920）〉，《臺灣文獻》，期 63，頁 63。

29 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 130-135。

30 〈臺北縣縣令第二號蕃人ト物品ノ交換ハ又ハ賣買ハ弁務署ノ許可ヲ受クベシ〉，《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00000611016X001，1901 年。

31 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 139-140。

大豹社人儘管長期在大蔡、九鬮（今三峽山區）與漢人交換物品，明治 35 年（1902）6 月桃園廳長以「土匪竄入此地，蕃人與之朋比為奸」為由，停止從來的物品交易，³²但直到大正 10 年（1921），都還是有三峽的本島人阿科庫及科凱，對角板山走私武器。³³換句話說，政府雖停止三峽地區公開的原漢交易，私下的物資流通仍持續進行。

不僅如此，大料崁群仍舊可以從烏來取得棉布、毛毯、鐵器，³⁴甚至可以委託屈尺群從山場工作的日本人手中購得槍枝；³⁵石門地區，則有婦人祕密提供槍枝走私交易，使遭封鎖的宜蘭溪頭群，可輾轉從石門取得槍枝。³⁶雖然大料崁族人無法如同往常和宜蘭交換所交易，³⁷但可藉由溪頭群、南澳群獲得物資；如果南澳群被封鎖，可從溪頭群取得物資，溪頭則從高崗群取得，高崗又從屈尺取得。³⁸可知日本雖實行消極封鎖政策，北部泰雅族內南澳群、溪頭群、屈尺群、大料崁群、高崗群之間，仍舊能夠互通有無。

泰雅族內物資互通有無的情況，到明治 38、39 年（1905、1906）發生改變，政府為了開採樟腦、推進隘

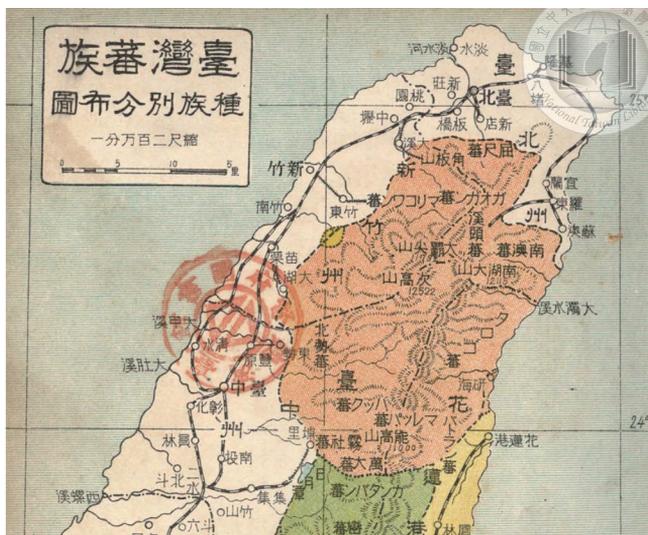


圖 2：泰雅族內各群分布圖。

圖片來源：鈴木質，《臺灣蕃人風俗誌》（臺北：理蕃の友發行所，1932 年），卷首彩頁。

32 波越重之、松室謙太郎，《臺北州理蕃誌：第二冊》（宜蘭：宜蘭縣史館，2014 年），頁 627-628；〈停換蕃物〉，《臺灣日日新報》，1902 年 7 月 26 日，版 3。

33 臺灣總督府警察本署編；吳萬煌、古瑞雲譯，《理蕃誌稿：第四冊》，頁 84。

34 臺灣總督府臨時臺灣舊慣調查會原著、中央研究院民族學研究所編譯，《蕃族慣習調查報告書——第一卷：泰雅族》，頁 215-216。

35 波越重之、松室謙太郎，《臺北州理蕃誌：第二冊》，頁 839。

36 波越重之、松室謙太郎，《臺北州理蕃誌：第二冊》，頁 839；王學新，《日治時期臺北桃園地區原住民史料彙編之一：理蕃政策》，頁 160。

37 波越重之、松室謙太郎，《臺北州理蕃誌：第二冊》，頁 552-553。

38 臺灣總督府臨時臺灣舊慣調查會原著、中央研究院民族學研究所編譯，《蕃族慣習調查報告書——第一卷：泰雅族》，頁 215-216。

勇線，以警察、隘勇武裝勢力攻入大豹、大崙炭地區，配合軍事行動，更積極封鎖物資。

明治 38 年（1905）6 月，當局以允許交換物品為條件，說服大豹社同意在其領地開採樟腦，但雙方衝突隨著事業發展趨於激烈。大豹社人在 7 月 15 日以武力強拆腦寮、隘寮，當局開始和大豹社對戰，並在 7 月 22 日占領白石鞍山。³⁹ 明治 39 年（1906）9 月，大豹社及鄰近部落，與桃園、深坑廳共組的 1,454 人隘勇線前進隊激戰十數次，⁴⁰ 10 月大豹社被迫退到雪霧鬧社。⁴¹

明治 40 年（1907）3 月，官方在深坑李莫干及阿姆坪隘勇監督所舉行大崙炭前山群及大豹社的歸順儀式，條件是准予在李莫干及阿姆坪隘勇監督所隨時交換物品、但交換時頭目或副頭目應在場監督、交換時不得攜帶武器、物品不得提供給未歸順族人。⁴² 歸順式後，官方擴張阿姆坪、枕頭山、插天山到李莫干的隘勇線，但同年 5 月隘勇線工程遭泰雅族人突擊，雙方激戰 40 日，桃園廳無法獨自對抗，在占領枕頭山，並獲臺中、南投支援後，才迫使族人於 7 月 9 日歸順。⁴³ 而同年 10 月 7 日，族人再聯合隘勇、匪徒等約四百多人，襲擊角板山至烏來隘勇監督所的隘勇線；桃園廳召集全島警察、隘勇及部分軍隊，於 11 月 14 日搶回隘勇線，並於 12 月完成鐵絲網通電，⁴⁴ 始能控制大崙炭前山，各部落也在局勢下，被迫六次向日本政府「歸順」。

日方逐漸掌握前山大崙炭群後，把眼光轉向後山高崗群。明治 37 年（1904）因桃園廳無力深入高崗群，故將其暫歸深坑廳管轄。⁴⁵ 儘管高崗群於明治 41 至 42 年（1908-1909）間，曾四次向深坑廳李莫干隘勇監督所歸順；但日方為推進隘勇線，仍於明治 43 年（1910）5 月組織軍隊攻打後山各社，同年 12 月，後山群在日方的優勢軍力下被迫投降，桃園廳完成隘勇線設備，恢復對高崗群的管轄。⁴⁶ 之後，雖於大正 3 年（1914）有卡拉、巴陵、達卡散、

39 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 332。

40 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 385。

41 臺灣總督府警務局理蕃課原著、中央研究院民族學研究所編譯，《高砂族調查書：蕃社概況》，頁 50。

42 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 433-436。

43 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 460-461。

44 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 473-474。

45 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁 304。

46 臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第二卷（上卷）》（南投：臺灣省文獻委員會，1997 年），頁 144-146。

雪霧鬧四社，⁴⁷大正4年（1915）有哈卡灣社的反抗行動，⁴⁸但是在日方砲擊、軍隊的攻擊下，國家勢力自此根深柢固，無法排除了。

明治34至40年（1901-1907）間，桃園地區經歷全臺蕃地中時間最長的交易封鎖；官方始終將物品交易做為誘使族人歸順的條件，在封鎖中逐漸鬆動泰雅族內部的若干部落，以達到全面掌握的目的。明治40年（1907）頒布規範官營交換所的〈對蕃人物品交換處理規程〉，指定於阿隘勇監督所，辦理對歸順族人的交易事宜，⁴⁹此時大崙崁也再度恢復設立蕃市局，歸順部落獲准至大崙崁街交易。⁵⁰明治41年（1908）2月，在角板山隘勇監督所附近建造獨立的官營交換所，⁵¹同年6月又開放角板山、詩朗、豎鼓排等三社，可於圓山蕃務官吏駐在所交易。⁵²明治42年（1909），角板山、拉拉溪交換所轉由半官方組織愛國婦人會經營，⁵³官營的角板山交換所被半官方的愛國婦人會取代。明治43年（1910）依據府令第56號新訂管理民營交換業者的法規〈對蕃人交換物品管束細則〉，⁵⁴使半官營、民營交易管道並存，進入新的階段。

回顧交易制度的演變過程，顯示桃園的交易活動先是受到政府嚴格管控，之後才逐步開放民間經營，也使桃園蕃地相較於其他蕃地，漢人交易業者較晚進入此地。在日本警察、漢人隘勇隨國家力量進入此地以前，原住民都是這裡的主導者。

47 臺灣總督府警察本署編；吳萬煌、古瑞雲譯，《理蕃誌稿：第三卷》（南投：臺灣省文獻委員會，1997年），頁55-65。

48 臺灣總督府警察本署編；吳萬煌、古瑞雲譯，《理蕃誌稿：第三卷》，頁99-100。

49 〈桃園廳訓令第七號蕃人二關スル物品交換取扱規程〉，《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00001287013，1907年；〈桃園廳訓令第八號蕃人二對スル物品交換取扱規程一條ニ依ル隘勇監督所及蕃社名ヲ定ム〉，《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00001287014，1907年。

50 〈大崙崁近事／崙山抖換蕃貨狀況〉，《臺灣日日新報》，1907年2月23日，版4。

51 在此之前，由角板山隘勇監督所兼辦對原住民交易業務，但是當局認為監督所辦理的警備業務多需對原住民保密，兼辦交易業務使原住民頻繁出入監督所，若其中通漢語、日語者探知警備內容，則不利統治；監督所內交換所設備又簡陋、需修繕，因此桃園廳長向總督府申請，於隘勇監督所附近興建交換所，受到當局認可，並提撥經費辦理。資料來源：臺灣總督府警察本署編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第一卷》，頁488。

52 桃園廳，《桃園廳報》，號176（桃園：桃園廳，1908年），頁112。

53 大橋捨三郎，《愛國婦人會臺灣本部沿革誌》（臺北：愛國婦人會臺灣本部，1941年），頁132。

54 〈桃園廳廳令第一號蕃人二對スル物品交換取締細則ヲ定ムル件〉，《臺灣總督府檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00001632006，1910年。

三、交易的樣板化及發展實態（1914-1945）

（一）交易所建立後的交易實態

大正3年（1914）發布〈蕃地交易規則〉後，桃園廳下先後開設角板山、拉拉溪、高崗交易所；⁵⁵ 其中的拉拉溪交易所，在大正11年（1922）遷到高義蘭。⁵⁶ 對竹頭角、奎輝地區的原住民來說，到角板山交易頗不方便，故大正12年（1923）再設竹頭角交易所（見圖3）。這些交易所直到昭和13年（1938）都有持續運作的紀錄。⁵⁷

上述交易所，在大正3年（1914）設立時，都歸桃園廳管轄；至大正9年（1920），因行政區域改正，改由新竹州大溪郡管轄；大正10年（1921），再改由臺灣警察協會新竹支部大溪郡管理。交易所的主任，多由大溪郡役所警察課警部擔任，副主任及事務員則多不具警察身分，是為警察協會會員中的囑託人員，⁵⁸ 其中亦有畢業於

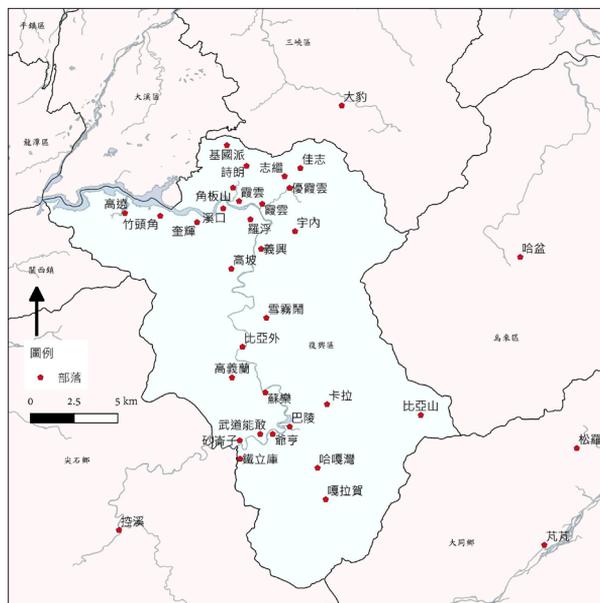


圖3：桃園地區日治時期部落位置。

圖片來源：筆者自繪。

55 新竹州警務部，《新竹州第一統計書》（新竹：新竹州警務部，1923年），頁142；臺灣總督府警務局編；吳萬煌、古瑞雲譯，《理蕃誌稿：第三冊》，頁153、156。

56 但高義蘭交易所直至昭和5年（1930）才有交易運作紀錄。資料來源：臺灣總督府警務局編，吳萬煌、古瑞雲譯，《理蕃誌稿：第四冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1997年），頁302；新竹州，《昭和六年新竹州第十一統計書》（新竹：新竹州警務部，1933年），頁149。

57 新竹州，《昭和六年新竹州第十一統計書》、新竹州警務部，《昭和八年新竹州第十三統計書》（新竹：新竹州警務部，1935年）、新竹州警務部，《昭和十一年新竹州第十六統計書》（新竹：新竹州警務部，1938年）、新竹州警務部，《昭和十三年新竹州第十八統計書》（新竹：新竹州警務部，1941年）。

58 國分金吾，《昭和十年十月末新竹州諸官公署、諸種團體、產業組合、銀行會社職員錄》（新竹：新竹圖書刊行會，1935年），頁262-263。

小學校的族人王萬古（1910-1991），擔任警察後，任職於交易所。⁵⁹

在交易所交換的山產品、供給品，種類繁多。以下試以大正 6 年（1917）、大正 11 年（1922）、昭和 6 年（1931）交易額前五大宗的山產品和供給品列表觀察。（如表 2）

由交易額可見，蘆草一直位居前三名，是桃園新竹一帶重要的山產搬出品。泰雅語稱蘆草為「blhuy」，泰雅人稱角板山地群中的枕頭山為「' bu Plahuy」，「Plahuy」也是蘆草之意，可想見此地蘆草生長繁盛。⁶⁰ 蘆草用途廣泛，價值很高；然而，臺灣原生蘆草，種類品質不一，為了提升品質，農業試驗所曾改良品種，所以後來復興地區採收的蘆草多經過改良。⁶¹ 水稻方面，昭和 6 年（1931），大溪郡水稻搬出額居新竹州之冠，這和警察當局最早在角板山地區開闢水田種植有關。⁶² 而除了表列的物產，也尚有許多其他物產的搬出。⁶³

表 2：桃園地區交易所主要交換物品

年分	交易額前五大量的物品	
	山產品	供給品
大正 6 年（1917）	木屐材、繭、蘆草、鹿鞭、麻	絲、衣服、家具、食鹽、火柴
大正 11 年（1922）	繭、蘆草、木屐材、木耳、藤	絲、家畜、食鹽、衣服、家具
昭和 6 年（1931）	蘆草、水稻、繭、織物、木耳	食鹽、糖蜜酒、石油、棉褲、洋裝

資料來源：桃園廳庶務課，《大正六年桃園廳第一統計書》（桃園：桃園廳庶務課，1918 年），頁 152-154；新竹州警務部，《大正十一年新竹州第二統計書》（新竹：新竹州警務部，1924 年），頁 165-167；新竹州警務部，《昭和六年新竹州第十一統計書》（新竹：新竹州警務部，1933 年），頁 142-147。

59 王萬古（優敏瓦丹，1910-1991），戰後繼任警察巡佐，民國 53 至 62 年（1964-1973）當選擔任復興鄉第五、六任鄉長。資料來源：復興鄉公所，《復興鄉志》（桃園：復興鄉公所，2014 年），頁 441。

60 復興鄉公所，《桃園縣復興鄉志增修》，頁 51。

61 黃榮泉先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 11 日。

62 臺灣總督府警務局編、陳金田譯，《理蕃誌稿：第二冊》，頁 154、373；臺灣總督府警察本署編；吳萬煌、古瑞雲譯，《理蕃誌稿：第三卷》，頁 413、430；臺灣總督府警務局編；吳萬煌、古瑞雲譯，《理蕃誌稿：第四冊》，頁 173、345、882、1064、1065。

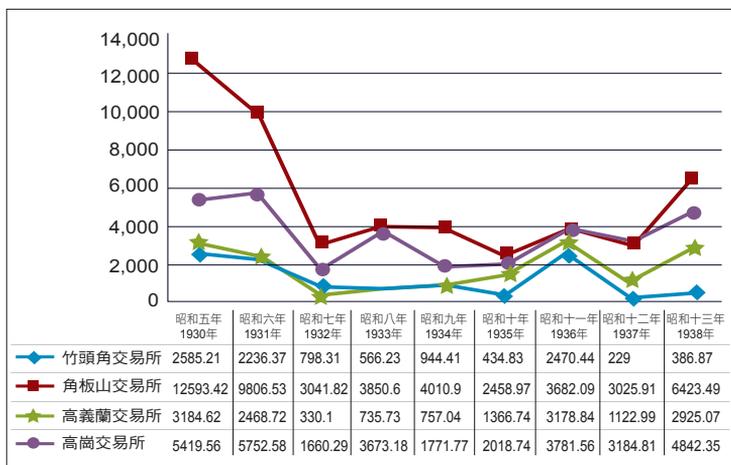
63 黃榮泉（MasaTohui）先生口述中提到，泰雅語稱的 qmaci'（薯榔）也是重要的搬出品，平地收購薯榔後，主要以薯榔處理水產業所用的紗網，能使網線不亂，且更加耐用，所以薯榔相當值錢。除此之外，木耳、香菇也都是重要的收購品。

供給品方面，食鹽做為保存、烹煮食物的必需品，交易額一直位居前三名。服裝和絲織品也一直是重要的供給品，但早期多購買漢人服裝，日治後期洋裝的比例才逐漸上升。另外，當局也希望透過交易推行「教化」功能，販賣農具以推廣山地農業，販售祭祀用的香、剪髮刀、蚊帳等物品，企圖改變泰雅人的習俗。⁶⁴

交易所的交易方式，是原住民先將山產品送到交易所，由職員登記物品的種類、數量後，存放於倉庫，累積到相當數量後，職員才讓特定的平地商人入山收購；待收到平地商人貨款後，交易所再訂定時間，讓原住民領取賣得的貨款。⁶⁵

昭和5至13年（1930-1938），角板山、高崗、高義蘭、竹頭角交易所的山產品搬出額如表3，山產物因為有其特殊性和實用性，警察協會往往能夠藉由買賣，獲得高額利潤。⁶⁶角板山交易所的交易額在昭和5年（1930）特別高，之後則急遽下降。推測此現象和下文將說明，昭和5年（1930）前後，角板山交易所樣板化的現象有關。

表3：昭和5-13年大溪郡下交易所蕃產物搬出額



資料來源：新竹州警務部，《昭和六年新竹州第十一統計書》，頁142-155；新竹州警務部，《昭和八年新竹州第十三統計書》（新竹：新竹州警務部，1935年），頁158-159；新竹州警務部，《昭和十一年新竹州第十六統計書》（新竹：新竹州警務部，1938年），頁136-137；新竹州警務部，《昭和十三年新竹州第十八統計書》（新竹：新竹州警務部，1941年），頁150-151。

64 復興鄉公所，《復興鄉志》，頁553。

65 黃榮泉先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017年4月11日。

66 神原壽郎治，〈臺灣警察協會十五年の歩み（二）〉，《臺灣警察協會雜誌》，期209（1932年4月），頁38。

（二）角板山交易所

「樣板化」是指某一地區在政府施行政策時，爲了製造宣傳效果，必須特別著力經營，以符合政府的理想模範。角板山交易所的樣板化，並非其交易金額表現突出，而是地理位置距離行政中心較近，在日人的特別經營下，角板山成爲樣板蕃社，角板山交易所也隨之成爲樣板交易所，留下許多文字、影像紀錄。

大正 3 年（1914）前後，角板山臺地的主要居住者，逐漸由原本角板山社泰雅族人，改爲日本警察官吏及漢人隘勇警丁。臺地上除了警察、隘勇宿舍外，尙建有貴賓館（又稱太子樓）、駐在所、蕃童教育所、療養所、交換所，除了官方機構外，角板山臺地街上尙有商店、酒樓、旅館，相當熱鬧，當時已鋪設完成的臺車道，更爲角板山帶來許多觀光者，角板山是當時外國人參觀「生蕃」最方便之處，在外來者眼中，角板山交換所使原住民可日日換取物資，相當便利。⁶⁷

1920 年代共有五位日本皇族來過角板山，大正 14 年（1925）5 月 31 日秩父宮雍仁親王訪角板山，秩父宮自大溪乘坐臺車前往角板山，視察蕃童教育所、學童宿舍、原住民家屋、公醫診療所、交易所以及蓮草製作實況。前人研究提出，這樣的視察安排可看出總督府想帶給秩父宮一個已漸漸文明開化，進入日本建構秩序的異民族圖像；這樣的場景塑造，從大正 14 年（1925）開始不斷使用，甚至變成一種標準作業程序或範本，往後的各皇族前往角板山，皆使用這套範本。⁶⁸ 秩父宮造訪



圖 4：角板山交換所。圖中可見建築物名爲「角板山交換所」，顯示此爲大正 3 年以前的景象，交換所前有原住民及警察合照，並擺放有搬出品如蓮草、獸皮、麻、水果等。

圖片來源：臺灣總督府民政部蕃務本署，《理蕃概要》（臺北：臺灣總督府民政部蕃務本署，1913 年），頁 54。

67 佚名，〈角板山〉，《臺灣教會報》，卷 346（1914 年 1 月），頁 6。

68 陳焯翰，〈日本皇族的臺灣殖民地視察〉，臺北：國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文，2011 年，頁 112-113。

時，隨行人員曾給予角板山交易所「貧弱」的評價，⁶⁹在秩父宮之後，又有朝香宮鳩彥王於昭和2年（1927），⁷⁰久邇宮邦彥王及朝融王於昭和3年（1928），⁷¹以及東伏見宮依仁親王妃於昭和4年（1929）造訪角板山。⁷²報導中，上述皇族也都留下參訪交易所的紀錄，推測在頻繁的皇族參訪下，交易所可能受影響，而改善到不至於「貧弱」。皇族來到角板山交易所，不只參觀，也購買蕃布、蕃刀、煙管、梓箸、竹筍等物品，⁷³使原本為販賣供給品、收購蕃產品的交易所，性質轉變為對外來賓客販售紀念品的場所。除皇族外，許多仕紳、官員也曾造訪角板山，並留下相關紀錄。⁷⁴

經過皇族、官紳的參訪，1930年代的角板山交易所成為符合當局理想典範，可做為對外宣傳的「樣板交易所」。昭和5年（1930），



圖5：昭和2年（1927）朝香宮視察角板山交易所。

圖片來源：臺灣總督府秘書課製，《久邇宮邦彥王殿下臺灣御成寫真帳》（臺北：臺灣總督府秘書課，1928年），無頁碼。



圖6：昭和3年（1928）久邇宮視察角板山交易所。

圖片來源：佚名，《朝香宮鳩彥王殿下臺灣御成寫真帳》（1928年），無頁碼。

69 〈角板山〉，《臺灣日日新報》，1927年10月30日，版2。

70 〈殿下四日日程〉，《臺灣日日新報》，1927年11月4日，版4。

71 〈久邇宮殿下駕蒞角板山御巡覽蕃童教育所蕃屋交易所〉，《臺灣日日新報》，1928年5月21日，版4。

72 〈東伏見宮妃殿下台覽交易所蕃產品〉，《臺灣日日新報》，1929年11月3日，版4。

73 〈角板山にて蕃布蕃刀煙管の蕃產品御買上〉，《臺灣日日新報》，1925年6月2日，版5。

74 例如，大正8年（1919）有田健治郎總督至角板山視察；昭和4年（1929）有川村竹治總督夫妻巡視角板山；昭和6年（1931）有臺中樸社詩人張麗俊造訪角板山；他們也都參觀了交易所內的買賣情況。資料來源：田健治郎，〈田健治郎日記1919年11月30日〉，《臺灣日記知識庫》，<https://goo.gl/T3mNGS>，2017年2月15日；〈交易所と蕃童教育所巡視〉，《臺灣日日新報》，1929年6月24日，版7；張麗俊，〈水竹居主人日記1931年12月8日〉，《臺灣日記知識庫》，<https://goo.gl/t3PF9j>，2017年2月15日。

美國福斯電影公司為角板山交易所留下珍貴影片紀錄。⁷⁵ 在影片開頭的介紹文字之後，⁷⁶ 畫面首先拍攝泰雅族人帶著貨物經過長途山路及隘勇住屋，最後至交易所和所內警察職員以物易物的過程，交易建築上有明顯的「角板山交易所」名牌，泰雅族人將數大捆蘆草、細長的木材，以及其編織成的布料，和交易所職員換取絲布、棉布、鐵鍋、鐵桶、各種玩具（喇叭、扇子、響鼓、吹氣球）。交易中沒有使用貨幣，而是由族人將山產品給交易所職員，職員再取供給品給族人，或讓族人選取供給品。影片中亦可見交易所職員非泰雅族人，卻使用族語和族人交談，而前往交易的族人包含清楚紋面之婦女以及未紋面的男子、婦女、孩童。泰雅族人的衣著，除了傳統織成的布料、樣式外，尚包含各種花紋以及裝飾，此時泰雅族人應有長年和外族交易之經驗。



圖 7：族人往交易所途中。由住屋形式推測，族人往交易所途中經隘勇房舍，畫面左邊為隘勇之孩童。

圖片來源：福斯電影公司（Fox Film Corporation），"Native trading post--outtakes"（美國：福斯電影公司，1930 年），影片擷取。



圖 8：角板山交易所交易過程。

圖片來源：福斯電影公司（Fox Film Corporation），"Native trading post--outtakes"，影片擷取。

75 福斯電影公司（Fox Film Corporation）製作的福斯影音新聞（Fox Movietone News），是新聞界最早出現的有聲新聞影片。福斯電影公司於 20 世紀將昔日拍攝的福斯影音新聞影片捐贈給美國南卡羅來納大學，並分享於網路，角板山交易所影片網址：<http://mirr.sc.edu/islandora/object/usc%3A23222>。資料來源：張哲生，〈1930 年的台北大稻埕迪化街市集〉，<https://goo.gl/oTojXQ>，引用日期：2014 年 8 月 22 日。

76 影片開頭文字介紹：「Newly civilized aborigines of the Formosa mountains bring pith and bamboo to Japanese trading-post.（近來文明化的臺灣深山原住民帶著木材和竹子前往日本人的貿易據點。）」



圖 9：角板山交易所影片。

圖片來源：福斯電影公司 (Fox Film Corporation)，"Native trading post--outtakes"，影片擷取。



圖 11：交易所內的交易狀況。

圖片來源：臺灣總督府警務局理蕃課，〈交易所ニ於ケル交易ノ狀況〉，《臺灣原住民族の向化》，（臺北：總督府警務局理蕃課，1928年），頁96。



圖 10：角板山交易所老照片。照片下方文字為「角板山交易所，交易所是不使用金錢，由警察和蕃人物物交換的交換所。在這裡放置著蕃人的日常必要物品，蕃人則持農產物、毛皮、鹿角等狩獵物來交換，這些產品蒐集到相當的數量後，會再賣給商人。」

圖片來源：國家文化資料庫，〈角板山原住民交易所〉，<https://goo.gl/ME8dsj>，引用日期：2018年3月3日。



圖 12：昭和8年（1933）樂信瓦旦攝於角板山交易所。樂信瓦旦等人後方的木頭玻璃櫥櫃用以擺放供給品，前方的木製櫃檯用以抄寫收納帳本。

圖片來源：國家文化資料庫，〈角板山青年會會旗〉，<https://goo.gl/5JnJmu>，引用日期：2018年3月3日。

影片中的角板山交易所也出現在老照片（圖 10）中，從建築形式來看，應屬同一時期的角板山交易所。

在角板山交易所的「樣板化」下，展現的交易樣貌並不完全真實。角板山臺地因交通的便利（距離大溪較近，且和大溪間設有臺車可運送物資），可提供充足的供給品；但其他後山蕃地交易所供給的貨物，則必須僱用挑夫從角板山臺地將物資挑送至後山。舊照片、影片中，少見交易所對泰雅族人提供食鹽和酒的景像，但是在史料、口述紀錄中，食鹽和酒卻是族人重要的需求物資。

日本當局以角板山交易所做為樣板對外宣傳的目的有二。首先，是要讓外界認為當時山地交易能在日本警察控制下運作，達成治安控制的效果，例如影片中，族人接受日人的安排，和交易所職員交易，還對職員敬禮。其次，是要使外界認為日本警察善待族人，例如影片中族人摔鐵鍋行為並沒有受到警察喝斥，也刻意安排警察教孩童玩具玩法，以建立警察慈愛的形象。

（三）戰時的交易多樣形態

在日本當局刻意經營下，角板山成為部落族人、警察隘勇、皇族官紳、外人遊客等各式人群聚集之處，也使此地的商品需求提高。因此，除了角板山交易所以樣板姿態留下大量文字、影像紀錄外，在耆老的口述記錄中，更有對運搬組合、警察購買會、隘勇後代開設商店、戰爭時期警察配給物資的記憶，可知日治後期復興地區的交易樣貌相當繁盛、多樣化。

1. 運搬組合

昭和 13 年（1938）6 月，新竹州高砂協會在蕃地各處成立運搬組合，復興地區也在竹頭角和角板山兩處設有運搬組合（うんぱんくみあい）。⁷⁷ 運搬組合會選當地有能力、受過教育的族人擔任工作；如曾在蕃童教育所就學 4 年、補習班 2 年，畢業後的優秀青年，就可以在運搬組合擔任工作人員。⁷⁸ 族人採收的山產品，以及開墾水田耕作收穫的稻穀，也會拿到運搬組合販賣。⁷⁹

另外，昭和 15 年（1940）退休的高階警察組成「新竹州山地興業株式會社」，也在角板、高崗設立「運搬組合」，這是交易所改制後設立的木材加工廠。該株式會社的本社在新竹市，實際上是藉公司型態壟斷桃園山區出產的木材及林業副產品，公司藉此製作桐製產品如木屐、衣櫃等高級家具。後來因為警察出身的幹部不善經營而不了了之。⁸⁰

77 〈新竹州が率先し高砂族協會を組織生まれぬ山の人人に教化と經濟向上を助成〉，《臺灣日日新報》，1937 年 6 月 24 日，版 2；東海林弘稔，〈當選論文——理蕃方向の轉換期に直面し將來の之が對策を論ず〉，《臺灣警察時報》，號 280（1939 年 3 月），頁 104。

78 黃榮泉先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 11 日。

79 林明福先生說明，日治後期，交易所主要使族人和其以物易物，如同福斯電影公司拍攝的影片一般，族人以織布、竹子、木頭、蕆草，換取玩具、鐵鍋等物資；而運搬組合則如同今日的農會一般，可以拿收成的稻米、芋頭和其換錢，以前沒有什麼賺錢的工作，只能用這種方法賺錢，林明福先生的父親也用此方式存錢。資料來源：林明福先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 17 日；林明福先生口述、吳榮順編著，《泰雅史詩聲聲不息——林明福的口述傳統與口唱史詩》（桃園：桃園縣政府文化局，2014 年），頁 67。

80 曾任職該公司的林昭光老鄉長口述。資料來源：復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 553。

2. 警察購買會

日治後期角板山尚有警察購買會的設置。日治初期為供給征伐蕃社的軍人物資，軍隊設有警察「酒保」的特殊單位，⁸¹但蕃地治安日漸穩定後，警察酒保持續在蕃地以高價販賣物資給警察，獲取暴利。⁸²昭和7年（1932）新竹州警務部廢止酒保制度，並自2月1日創設新竹州蕃地警察職員共同購買會，設本部於州廳，各蕃地郡設支部，再設18處配給所。⁸³警察購買會在角板山設立後，米、化妝品、紙類等物品，價格降低、品質提升，廣受警察及其眷屬的好評。⁸⁴隘勇（警丁）的後代回憶，幼時常到「酒保」買東西，「酒保」會替公務員每一家準備一本簿子，小孩去買東西時，不用付錢，「酒保」中的職員會將購買的物品金額記錄到簿子上，再讓大人去算錢。「酒保」裡什麼都賣，店員是臺灣人，受過教育會寫字，交易時使用閩南語和日語。⁸⁵推測此「酒保」，即是延續舊名使在蕃地警察人員及其家屬購買物資的警察購買會，警察購買會若能提供廉價、品質良好且貨源充足的日常用品，也會對交易所的運作產生影響。

除了角板山臺地設有「酒保」（警察購買會）外，巴陵、三光、草山也設有「酒保」，由挑夫將物資從復興挑到巴陵後，再由女性挑至草山和三光。⁸⁶



圖 13：樂信瓦旦攝於角板山警察購買會前。樂信瓦旦後人提供昭和10年（1935）角板山警察購買會的照片，照片中可見到樂信瓦旦與其子林茂成與林茂秀，以及小島警部、本野先生等許多警察官吏。

圖片來源：國家文化資料庫，〈眾人於角板山賓館屋頂上〉，<https://goo.gl/GkMPCd>，引用日期：2018年3月3日。

81 酒保（しゅほ），日文的意涵為軍隊、兵營中的日用品、食品商店，而中文意涵則是酒家僱用以賣酒的人。資料來源：weblib 辭典，〈酒保〉，<https://goo.gl/D8rdwb>，引用日期：2016年12月30日。

82 〈蕃山の酒保暴利を取締れ〉，《臺灣日日新報》，1927年8月30日，版3。

83 〈廢止蕃地酒保創購買會設十八配給所〉，《臺灣日日新報》，1932年1月7日，版8。

84 〈共同購買が生れ巡查さん大喜び品に依ては從來の半價〉，《臺灣日日新報》，1933年3月19日，版3。

85 李莊瑞珠女士口述（閩南人，1931年生），張夢軒訪問，訪問時間：2016年12月16日。

86 巴陵旁的「草山」實際位址待考證。資料來源：呂范滿妹女士口述（客家、閩南人，1921年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017年8月15日；簡彩霞女士口述（閩南人，1931年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017年8月15日。

3. 隘勇、警丁開設的雜貨店

至今仍能在角板山看到，延續自日治時期的交易場所，只剩下兩間由隘勇（警丁）後代經營的雜貨店，一間是余明德（1944-）先生在新開道路經營的明德商店，一間是李莊瑞珠（1931-）女士在舊道路經營的和興商店。

明德商店最早源自於日本人開設的公家專賣店，余先生的父親於昭和9年（1934）開始在此店擔任店員，其上還有平地閩南人為上司，最上則由日本人管理。戰爭時期貨物都由警察配設，買賣貨品並不豐富，供給的豬肉、菸、酒等物品數量都有限制。戰後日本人離開後，將店鋪賣給余先生的父親經營。⁸⁷

和興商店從李莊瑞珠女士的母親開始經營，李莊女士於民國44年（1955）接手經營這間商店，此商店約經營百年之久，當地人都會來此交易物品。⁸⁸

4. 族人至大溪、內灣、三峽交易

除了在復興鄉地區購買物品外，泰雅族人或為探親，或為購得更便宜、鄉內商店沒有提供的貨品，也會前往大溪、三峽等地購買食鹽、農具、鐵器等貨物，泰雅語稱「大溪」為「Cyama」，有一說是因族人早期時常往大溪購賣物品，並由閩南語的「店仔」轉音而來。日治時期若族人下山到大溪買東西，必須在日本警察帶領下，統一登記、團體行動，以避免族人購買危險貨品（如武器），或在交易過程發生衝突。⁸⁹

角板山的交易機構多樣，但這些交易機構的主要經營者皆為日本官方、漢人等非原住民擔任，當局在桃園並沒有培養原住民自行開設商店，原住民雖在高砂協會因官方的指導下而習得經營山產交易的技能，但在缺乏經驗下，難以自主經營交易買賣。

四、戰後的供銷會及民營交易（1945-1965）

（一）戒嚴下的復興鄉

87 余明德先生口述（閩南人，1944年生），張夢軒訪問，訪問時間：2016年12月16日。

88 李莊瑞珠女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2016年12月16日。

89 林明福先生口述（Watan Tanga，泰雅族、溪口，1930年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017年8月17日；林明福先生口述、吳榮順編著，《泰雅史詩聲聲不息——林明福的口述傳統與口唱史詩》，頁67。

民國 34 年（1945），復興地區歸新竹縣大溪區角板鄉管轄，至民國 39 年（1950）才改分出為桃園縣角板鄉。⁹⁰ 行政區域頻頻變更的同時，角板鄉也和其他山地鄉一樣，實行限制平地人民入山的管制辦法；除了部分原居於山地的平地人（非原住民、漢人或隘勇警手後代）外，一般的平地人民，不論百姓或政府機關職員，出入山地都須申請證明、並接受管制。而在中共取得大陸政權、國民黨政府敗逃來臺，以及部分共產黨勢力進入臺灣山地後，山地管制更加嚴格地執行。⁹¹

在此背景下，蔣中正（1887-1975）、國民黨勢力進入角板鄉，民國 39 年（1950）10 月 31 日蔣中正到角板山歡度來臺第一個生日（如圖 15），此後蔣中正及其家眷幾乎每個週末都會到角板山渡假，⁹² 日治時期的貴賓館、薰風閣改為蔣公行館（現為救國團復興青年活動中心），復興角板山做為蔣中正及其家眷重要的假日生活場域，可想見復興鄉當時在政治治安上受到如何嚴格的管制。

相對於國民黨勢力的進入，角板鄉原有的泰雅族菁英則受到無情的壓迫。國民黨政府為鞏固統治，自民國 38 年（1949）始陸續頒布戒嚴令、刑法第一百條、懲治叛亂條例、檢肅匪諜條例等相關法令，造成許多侵害人權的政治迫害案件。在「湯守仁等案」中，角板鄉泰雅族菁英林瑞昌（樂信·瓦旦，時任臺灣省臨時議會議員，1899-1954）、高澤照（時任大溪警察分局巡官，1907-1954）於民國 41 年（1952）11 月被逮捕，民國 43 年（1954）4 月 17 日遭槍決處以死刑。⁹³ 同年 10 月 31 日，角板鄉改名為復興鄉，桃園山地或許被國民黨「復興」了，但林瑞昌這樣遭誣陷遇難的亡靈卻難以回到角板山故鄉，更斷絕了其對原住民交易有所貢獻的可能性。湯守仁等案後，更有「臺灣『蓬萊民族自救鬥爭青年同盟』林昭明等案」、「『山防隊』李義平等案」、「『山防隊』高時運等案」等政治案件，持續壓迫著本地泰雅族菁英的發展。⁹⁴

90 復興鄉公所，《桃園縣復興鄉志增修》，頁 324-325。

91 陳中禹，〈戰後初期臺灣「山地行政」的建立與推動〉，收於黃翔瑜主編，《戰後檔案與歷史研究：第九屆中華民國史專題論文集》（臺北：國史館，2008 年），頁 314。

92 余明德先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2016 年 12 月 16 日。

93 吳叡人，〈「臺灣高山族殺人事件」——高一生、湯守仁、林瑞昌事件之政治史的初步重建〉，收於許雪姬主編，《二二八事件 60 週年紀念論文集》（臺北：臺北市政府文化局，2008 年），頁 360-363。

94 陳慧先，〈山防隊事件始末：1970 年代的原住民政治案件〉，《桃園文獻》，期 4（2017 年 9 月），頁 80-81。

(二) 官營的合作社、供銷會、農會

在上述政治環境下，復興鄉的經濟活動也受到嚴格管制，政府單位先後設立的山地合作社、供銷會、農會是管理山地交易的主要機構。

角板鄉公所於民國 36 年（1947）接收「角板運搬組合」所有資產，並召開社員代表大會，選舉理事會（首任理事長為林瑞昌，常務理事為陳祥隆 [1911-1955]），改組為「角板鄉合作社」，主要經營日常用品、菸酒販售，並收購社員之農林產物，兼辦政府糧食局委託之肥料業務。⁹⁵

民國 38 年（1949）6 月，臺灣省山地建設協會下，原住民菁英南志信、高一生、林瑞昌等人創設民生公司，在各山地鄉設立分公司，希望強力辦理山產品、供給品的統購統銷，取代合作社接管山地交易事業，⁹⁶ 民生公司的設立，可視為戰後初期，原住民菁英欲達成山地交易「自治」夢想的實踐。但在政治局勢下，政府不願將自治權下放，民生公司經營不到一年的時間，即於民國 39 年（1950）1 月撤銷解散，資產業務由臺灣省山地物資供銷委員會接管，⁹⁷ 原住民經濟自治的夢想隨之頓挫，民生公司也無法有實際的工作成果。



圖 14：蔣中正巡訪角板山。民國 39 年（1950）10 月 31 日，蔣中正到復興鄉角板山歡度來臺第一個生日，林瑞昌（左 1）、蔣經國（左 2）跟著蔣中正之後。

圖片來源：林茂成、范燕秋，《泰雅先知樂信·瓦旦：桃園老照片故事 2》（桃園：桃園縣政府文化局，2005 年），頁 78。

95 復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 303-305。在林瑞昌之後，尚有高啟順擔任合作社理事主席。資料來源：〈保留地管理〉，《桃園市政府原住民族行政局檔案》，復興鄉公所藏，檔號：0051/243/1，1962 年。

96 〈電呈本公司業務處理暫行辦法一份請察查由〉，《省府委員會議檔案資料庫》，1949 年 2 月 3 日，典藏號：0040769007207001；〈據取銷臺灣山地民生建設有限公司呈請原申請設立登記等情批示知照由〉，《省府委員會議檔案資料庫》，1950 年 4 月 5 日，典藏號：0044820012970018；復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 303-305。

97 民生公司在解散申請中，說明是奉省府委員會決議而解散；張松解釋民生公司解散原因是，民國 38 年（1949）民生公司請求省政府協助貸款，省府委員會認為山地供銷業務應由官辦，資金由省府撥助。資料來源：〈據取銷臺灣山地民生建設有限公司呈請原申請設立登記等情批示知照由〉，《省府委員會議檔案資料庫》，1950 年 4 月 5 日，典藏號：0044820012970018；張松，《臺灣省山地行政要論》（臺北：正中書局，1953 年），頁 133。

民國 39 年（1950），臺灣省山地物資供銷委員會設立，角板鄉設立供銷分處，⁹⁸ 此時角板鄉供銷分處主要辦理鄉內物資供銷業務，資金則是由省政府籌撥，⁹⁹ 供銷會經理則由本地菁英陳祥隆擔任。¹⁰⁰ 民國 40 年（1951），山地物資供銷委員會改由民政廳接管，卻對山地交易政策無所作為，使山地經濟狀況混亂。同年 1 月，先有鄉民代表會主席黃榮貴（1923-1996）與當地菁英聯名向省政府請求設立角板鄉山地農會；¹⁰¹ 6 月，林瑞昌又在省議會表達原住民希望設立山地鄉農會的民意。¹⁰² 然而，民政廳對於山地農會設立案一再拖延，使平地商人得以趁山地缺乏統一控管物資供銷機構的時期，進入山地收購山產。¹⁰³

省政府於民國 41 年（1952）9 月頒布〈臺灣省山地鄉物資供銷會設置辦法〉以及〈臺灣省山地鄉物資供銷會組織規程〉等相關法令，¹⁰⁴ 當時 30 個山地鄉，依法先後設立 30 個山地鄉供銷會。此時的山地鄉供銷會，組織人事及資金來源方面，和以往的山地物資供銷委員會、民生公司、交易所有相當大的差異。以往的山地物資供銷機構皆是由官方或半官方機構，由上而下主導經營，此時則是將業務辦理、職員招募和資金管理的責任，下放至各供銷會本身，省政府、縣政府和鄉公所則只負監督責任。¹⁰⁵

角板鄉於民國 41 年（1952）10 月設立角板鄉供銷會，當時會員總數 453 人，計 520 股，股金總額新臺幣 10,400 元，¹⁰⁶ 角板鄉供銷會本部設在今上台地停

98 〈山地物資供銷委員會所屬各供銷處及分處成立及啟用印信日期准予備查案〉，《省級機關檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0040141008937003，1950 年。

99 復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 303-305。

100 陳祥隆（1911-1955），泰雅族人，建中畢業，任新竹州警所部長、新竹州官派參議員，光復後擔任供銷會經理，後至鄉公所擔任建設財政課長。資料來源：復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 442；另外，在民國 41 年（1952）4 月清理角板鄉供銷分會財產時，陳祥隆亦經手財務債權清理業務。資料來源：〈電據桃園縣角板鄉公所匯送前供銷分處清理款覆希知照并轉發遵照由〉，《省級機關檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0042662019333011，1952 年。

101 〈為角板鄉請求設立農會特電復轉知由〉，《省級機關檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0040124013297003，1951 年。

102 〈臺灣省參議會第一屆第十一次定期大會〉，《省議會資料庫》，1951 年 6 月 11 日至 23 日，臺灣省諮議會數位典藏，典藏號：001-01-110A-00-6-2-0-00071。

103 〈臨時省議會第一屆第一次定期大會議員提案〉，《省議會資料庫》，1951 年 12 月 11 日，頁 70，臺灣省諮議會數位典藏，典藏號：002-01-010A-00-5-3-01-05030。

104 〈制定臺灣省山地鄉物資供銷會設置辦法及物資供銷會組織規程公佈〉，《省級機關檔案資料庫》，1952 年 9 月 24 日，典藏號：0040121016840006；《臺灣原住民史料彙編 3：臺灣省政府公報中有關原住民法規政令彙編》，頁 1158-1160。

105 〈臺灣省山地鄉物資供銷會設置辦法〉第五條。

106 桃園縣文獻委員會，《桃園縣志：經濟志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966 年），頁 192-194。

車場及農會販賣部之間（同交易所、運搬組合之位置），民國 43 年（1954）改名為復興鄉供銷會；本會之外，在三光、奎輝、義盛、高義各設一所供銷分會。¹⁰⁷

供銷會的職員中，本部有族人宗成輝（1918- 卒年不詳）曾擔任供銷會總幹事，¹⁰⁸ 族人黃榮貴曾擔任理事，¹⁰⁹ 族人林茂成（1930- 卒年不詳）曾擔任會計，漢人李金安（1911-1980）、¹¹⁰ 李阿信（1943-）曾擔任職員，為確保供銷會能在黨國控制下運作，職員入職前必須加入國民黨，成為黨員。¹¹¹ 供銷會三光分部有族人林勝和（生年不詳 -1969）曾擔任分部主任，¹¹² 之後又有漢人李清和（1939-）、李清雄（生卒年不詳）先後在三光供銷分會擔任分會主任。¹¹³

107 三光供銷分會的位置大約在今三光派出所對面、武道能敢軍械庫上方；奎輝供銷分會的位置大約在今奎輝衛生室上方及民眾活動中心。資料來源：陳松明先生口述（泰雅族，1948 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 5 日；陳嶺梅女士口述（泰雅族，1934 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 11 日；李添福先生口述（泰雅族，1938 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 16 日；李清和先生口述（閩南人，1939 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 16 日；〈保留地管理〉，《桃園市政府原住民族行政局檔案》，桃園市政府原住民族行政局藏，檔號：0051/243/1，1962 年。檔案中有義盛分會曾設立之紀錄；〈無檔名〉，《桃園市復興區公所檔案》，桃園市復興區公所藏，檔號：0064/413/0，1975 年。檔案中復興鄉鄉民代表會中討論，將供銷會設於奎輝之分會用地，改設立民眾活動中心。

108 宗成輝（1918- 卒年不詳），擔任過大溪警察、義盛村長、角板鄉第二屆鄉長，卸職後到農會上班，擔任總幹事達 20 年，民國 45-54 年（1956-1965）任供銷會主任，民國 54-64 年（1965-1975）任農會總幹事。資料來源：復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 441；及復興鄉公所，《桃園縣復興鄉志增修》，頁 333。

109 黃榮貴（1923-1996），民國 35 年（1946）開闢農場，民國 38 年（1949）從事木材生意，曾任供銷會理事。資料來源：復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 444。

110 李金安（1911-1980），大溪頭寮人，曾任職臺灣鐵道株式會社、桃園客運，民國 36 年（1947）攜眷到復興鄉任職於供銷部，後改為農會供銷會，之後辭職自行開餐飲業、擔任澤仁村長、鄉民代表。資料來源：復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 442。

111 李阿信女士口述（閩南人，1943 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 17 日。李阿信女士的父親在日治時期曾擔任巴陵、奎輝、復興警察駐在所下的隘勇（或稱警丁），李阿信國小畢業後，民國 47 年（1958）在國民黨部任職的親戚介紹下，進入供銷會擔任工友一職，直到民國 54 年（1965），才由妹妹李玉枝接手，工友的職務主要是遞送公文，每天都必須往返於供銷會和鄉公所間送公文。李阿信一家四個兄弟姊妹都在農會做事，除了李阿信、李玉枝外，大哥李清和、二哥李清雄也先後在三光供銷分會擔任分會主任。

112 林勝和（生年不詳 -1969），武道能敢人，曾任角板山合作社後改為供銷會，三光地區負責人，後來擔任縣議員，並遷居至羅浮從事木材生意。資料來源：復興鄉公所，《復興鄉志》頁 447。

113 李清和先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 16 日。

業務方面，供銷會本會的主要業務，是協助商人申請砍伐、購銷竹木，並申請手續費做為支持供銷會運作的主要經費來源。木竹購銷一定要經過供銷會，收購大批香菇等山產品，也必須經過供銷會；但部分復興鄉的商店和商人會偷偷私下向原住民收購山產物，供銷會限於人力、資金不足，並沒有嚴格制止。¹¹⁴ 供銷會對於山產物收購的不嚴格，是能夠和鄉民保持良好關係的一個原因；由於角板山臺地上已有數家民間經營的雜貨店，供銷會



圖 15：復興鄉供銷會前職員合照。經理宗成輝（第一排坐者）、會計林茂成（第二排右 1）、常務監事游金木（第二排右 2）、職員李阿信（第二排右 3）。（黃榮泉、高源土、李阿信口述）

圖片來源：復興鄉公所，《復興鄉志》（桃園：復興鄉公所，2000 年），頁 303。

本會較少販賣日常用品，只有配售袋裝肥料，使農民以金錢購買；¹¹⁵ 另外，供銷會本會還僱用數十位挑夫，搬運食鹽、酒、香菸、醃豬肉等物資到後山分會販售，最早挑夫用步行的方式運貨，雖然非常辛苦，但挑夫們還是激烈競爭挑貨的工作，許多老人家以前都做過挑夫，可想見物資搬運工作有相當的利潤。交通逐漸發達後，才使用腳踏車、摩托車、貨車運貨。¹¹⁶

供銷分會在獲得本會提供的物資後，便將物資販售給當地居民，以三光供銷分會為例，在分會設立之初，生意相當興隆，因為當時後山除了供銷分會外，沒有其他的商店，甚至連新竹尖石鄉泰平、抬耀的原住民都會到三光分會購買物品。三光分會前時常聚集大批人潮，¹¹⁷ 這些族人便會以自己種的稻米、山產，和三光分會換取蠟燭、火柴、鹹肉、鹹魚、肥皂、洗衣粉等物資。¹¹⁸

復興鄉供銷會運作到後來面臨倒閉，主要是因為只以收取砍伐竹木手續費做為維持經營的唯一財源，到後來幾乎無法支付職員薪水。¹¹⁹ 加上民

114 李阿信女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 17 日。

115 李阿信女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 17 日。

116 李清和先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 16 日。

117 李清和先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 16 日。

118 高隆昌先生口述（泰雅族，1940 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 14 日。

119 黃榮泉先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 11 日。

國 49 年（1960）政府開始配合山地平地化政策，將各山地鄉供銷會改組為農會，民國 54 年（1965）復興鄉供銷會便改組為農會。¹²⁰ 復興鄉供銷會快倒閉時，黃榮泉（1932-）先生受桃園縣政府山地課課長委託，辦理供銷會改組為農會的工作，最初招募農會會員時遇到相當大的挫折，因為經歷戰後供銷機構多次的設廢，部落族人大多對官方設立的供銷機構失去信心，但最後在黃榮泉及山地課課長的努力下，勉強招募到 225 席會員，使復興鄉農會得以設立。¹²¹ 復興鄉農會設立後，理事長由黃榮貴擔任，總幹事由宗成輝擔任，會計由林茂成擔任，農會主要成員都是泰雅族人，比起其他山地鄉多為非原住民擔任，復興鄉農會職員應較能獲得族人的信任。¹²²

但改組並非完全順利，曾有職員在改組時企圖掏空倉庫物資；幸賴會計林茂成向政府糧食局、警察報案，要求將所有物質詳細清點，最後農會才得以改組完成。¹²³

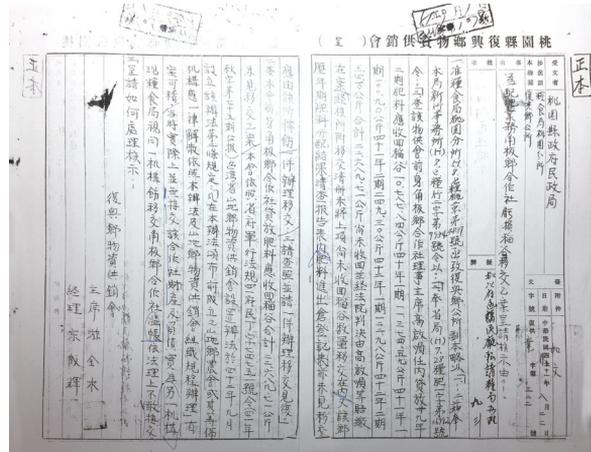


圖 16：民國 51 年（1962）復興鄉供銷會公文。此份公文為復興鄉供銷會向桃園縣政府民政局提出，旨在說明復興供銷會和先前設立之角板鄉合作社並無交接財產及負債的關係，故無法依糧食局指示辦理肥料、稻穀移交業務。

圖片來源：〈保留地管理〉，《桃園市政府原住民族行政局檔案》，桃園市政府原住民族行政局藏，檔號：0051/243/1，1962 年。

120 資料來源：〈民政廳簽為呈擬五十四年度山地鄉物資供銷會改組為農會之實施方法，請督核案〉，《省府委員會議檔案》，821 次委員會議，1964 年 11 月 9 日，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00501082105。

121 黃榮泉先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 11 日。在省府委員會議檔案中，至民國 54 年（1965）復興鄉農會已有會員 698 人、贊助會員 130 人，其中會員代表人數有 30 人、理事人數 11 人、監事人數 3 人，推測在黃榮泉等人設立復興鄉農會後，會員人數有持續成長。〈農林廳簽為呈報組設山地鄉農會工作業已提前全部順利完成一案請提府會報告案。〉，《省府委員會議檔案》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00501083825，1965 年。

122 民國 51 年（1962）30 個農會與供銷會組織之中，只有 3 個農會總幹事、4 個供銷會經理由原住民擔任。〈請政府起用山地籍農校畢業的優秀青年為山地鄉農會總幹事以利推展業務案。〉（省府五一、九、八府農組字第五六六八八號函復），《省議會資料庫》，臺灣省諮議會數位典藏，典藏號：003-02-050A-07-5-4-01-01052，1962 年。

123 高原土先生口述（泰雅族，1940 年出生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 18 日。

農會設立之初，採取股金制，一股 10 元，會員可各自擁有一股、兩股、十股不等；此因供銷會時已有認股制度，改制為農會後，以前供銷會的股金可以移轉到農會。在農會擁有股份的族人，每年可得股息，農會也會把一年賺得的錢分紅給持有股份者。但是到了民國 60、70 年以後，政府改制規定不再發放股息、分紅給族人，只在年底或舉辦活動，或給予優良農民獎勵、獎品。農會成立推廣股後，若有盈餘則用以獎勵農民，使人民要從事農業時，也可向農會推廣股申請經費。¹²⁴

復興鄉農會設立後，主要辦理代辦竹木砍伐申請、物資販賣、肥料代辦、物品收購等業務。農會設立之初，竹木砍伐代辦費、香菇運送手續費仍是主要財源，但是民國 63 年（1974）鄉公所辦理綜合服務臺後，人民直接向公所申請竹木砍伐手續，不再透過代辦，農會也就失去這項財源。爲了開拓財源，農會販賣的物品，由一般物資擴張至辦理電器、電視、摩托車、汽車買賣貸款，但若貸款人無法償還資金，承辦人則被迫賠錢。肥料代辦方面，最初政府推行肥料換穀政策，但此項政策在交通不便的山地實施有很大困難，於是黃榮泉擔任理事長時，便在李登輝（1923-）推動「八萬農業大軍」政策的籌備會議上，提出山地應使用金錢買賣，以交換肥料的建議，最後政府也接受此項建議。¹²⁵ 物品收購方面，爲了對抗潛入山地收購香菇等山產品的平地商人，黃榮泉等人向政府申請貸款 20 萬做爲周轉金，使農會有較充裕的資金可向農民收購山產品，再轉賣至平地，以增加財源。儘管如此，農會對於農產品，仍不會強制收購。¹²⁶



圖 17：復興鄉農會前職員合照。照片中有理事長黃榮泉（第二排右 1）、總幹事宗成輝（第二排左 1）、會計林茂成（第三排右 1）、常務監事游金木（第一排右 1）、供銷部主任黃政東（第三排左 1）、職員李玉枝（第一排左 1），以及一位縣農會視察人（第一排中立者）。（黃榮泉、高源土口述）

圖片來源：復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 305。

124 供銷會一股 20 元，農會一股 10 元；高源土先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 18 日、8 月 12 日。

125 高源土先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 18 日。

126 高源土先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 18 日。

民國 64 年（1975），許多山地鄉農會被併入鄰近平地鄉農會，縮減為辦事處，¹²⁷ 當時縣政府也有意將復興鄉農會併入大溪鎮農會，不過復興鄉的地方人士極力反對，鄉長、代表會、國民黨服務站，皆極力爭取保有復興鄉農會的獨立性，最終得以保留。¹²⁸ 復興鄉農會在成功保持獨立後，積極爭取成立信用部；但直到民國 66 年（1977）11 月，原任大溪鎮農會推銷部部長的廖明吉調到復興鄉農會擔任總幹事後，縣政府始同意復興鄉農會設立信用部。¹²⁹ 信用部成立以後，一方面吸收人民的存款、貸款，一方面為扶助山地農會發展，鄉公所預算每年也會存放在農會信用部，使農會可藉由利息獲取穩定的資金。¹³⁰

相對於其他山地鄉，復興鄉農會能夠保持獨立運作，原因有三：職員方面，復興供銷會到農會的主要職員多由族人擔任，較能取得鄉內族人的信任感；資金方面，除了會員繳交的會費外，復興鄉農會成功爭取到政府貸款經費，更能充裕資金；最後，業務方面，從復興供銷會到農會時期，皆不以強制方式收購原住民山產品，使農會能和當地族人、商店維持良好的關係，而在資金充裕、信用部設立的背景下，復興鄉農會更能提供民眾申請貸款、獎勵推廣農業發展的服務。在職員、資金、業務都較為健全的運作基礎下，復興鄉農會得以成功維持獨立運作至今。

（三）民營的雜貨店、挑夫、竹木業

在戰後戒嚴體制、入山管制下，平地商人無法自由出入山地交易，為了滿足當地居民的物品需求，除了官方供銷機構外，民間則有雜貨店、挑夫負責供應日常生活物資。民國 41 年（1952）澤仁村有 12 家雜貨店、三民村有 1 家雜貨店，辦理商業登記手續，¹³¹ 而在登記之外，各村也多設有小型雜貨店。

北橫開通前，當地往外購買物資並不容易，由角板山臺地走路到大溪必須耗費多時，因此全復興鄉的人都會到角板山臺地購買物品，使在地的和興商店如同市場般熱鬧，北橫公路開通後和興商店的生意更為興隆，它最早擁

127 〈本省山地鄉農會幾以全面癱瘓停業，請澈底改制或改組，以健全山地經濟，改善山胞生活案。〉，《省議會資料庫》，臺灣省諮議會數位典藏，典藏號：003-06-030A-42-5-4-04-00338，1975 年。

128 高源土先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 18 日。

129 高源土先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 18 日。

130 黃榮泉先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 11 日。

131 復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 192-194。

有電視，鄰近的學童下課後，時常飛奔至商店看新奇的電視節目。但在新路（中正路）開設後，大車、觀光客不走舊路（忠孝路），位於舊路上的和興商店逐漸成為當地人才知道的百年老店。¹³²

羅浮、奎輝、後山等地的小型雜貨店也多會到角板山臺地批貨。¹³³ 羅浮在民國 35 年（1946）即有隘勇後代開設泰益雜貨店；¹³⁴ 溪口臺地有大溪漢人因參與砍伐竹木工作，而到此地開設集發雜貨店；¹³⁵ 奎輝有阿姆坪漢人陳建成（1913-1983），早先以渡船將物資載運到奎輝、長興販售，又於民國 48 年（1959）定居奎輝，開設奎輝商店；¹³⁶ 長興（舊稱竹頭角）有隘勇（或稱警丁）

退休者，開設雜貨店，早先會由八結（今百吉）挑罈裝酒回來賣，後來改由卡拉挑回販售；¹³⁷ 卡拉在遭石門水庫淹沒前，有客家人在自家開設雜貨店，供族人以物易物，店內的貨物皆是由大溪挑到卡拉販售；¹³⁸ 巴陵曾有當地人胡金發於民國 40 幾年開設雜貨店，位置大約在今巴陵派出所下方 50 公尺，販賣日用品、菸酒、鹽巴等，但在發現神木區、桃 116 鄉道開通、拉拉山成為水果之鄉以後，民國 60 年代湧入大量平地人，胡金發經營不善，於是被平地人取代。¹³⁹ 上述只是筆者口訪所知的雜貨店，實際上曾設於復興的雜貨店應為數更多，這些雜貨店的經營者多為隘勇（或稱警丁）的後代，或者是鄰近復興鄉的大溪地區居民，雜貨店內貨品自行或僱用挑夫，由大溪、角板山臺地，或鄰近部落挑入。

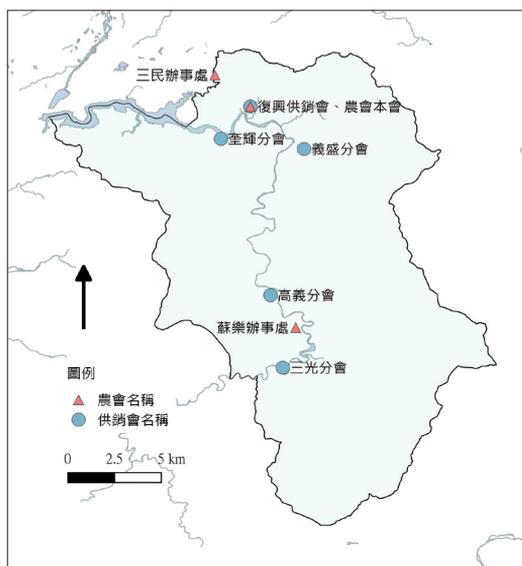


圖 18：戰後復興地區供銷會、農會分布圖。

圖片來源：筆者自繪。

132 李莊瑞珠女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2016 年 12 月 16 日；林一菊女士口述（泰雅族，1950 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 4 日。

133 余明德先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2016 年 12 月 16 日。

134 吳楊阿鳳女士口述（閩南人，1926 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 16 日。

135 簡彩霞女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 15 日。

136 復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 455。

137 呂范滿妹女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 15 日。

138 林誠榮先生口述（泰雅族，1953 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 11 日。

139 陳松明先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 5 日。

受到供銷會或雜貨店僱用的挑夫，以及取得許可進入部落販售冰品的商人，時常進入部落、了解部落山產品的生產狀況後，多會自行開設雜貨店，或是向原住民收購香菇等山產品，再於臺地開設山產店，或將山產帶到平地銷售。¹⁴⁰ 由於復興鄉供銷會對這些收購商人並沒有嚴格的限制，原住民若認為平地商人收購價較高，也樂於賣給他們，¹⁴¹ 因此早期本地商人收購山產品的狀況相當頻繁。

民國 50 年代，竹子價格相當高，砍竹事業多在高坡、羅浮、霞雲前山地方進行，工人們沿路砍竹後就往河邊拖，讓竹子順著河道流到百吉、阿姆坪處上岸，再讓卡車運載，多數竹子會載至竹山販售。¹⁴² 商人和供銷會申請砍伐運載許可證後，多在後山砍伐木頭。早期的後山交通不便，往往將木頭自巴陵放水流到羅浮後靠岸，再從產業道路運載到大溪販售；若商人運氣不好遇上颱風，使高級木材隨颱風暴漲溪流流失，則會造成嚴重損失，甚至面臨欠債、倒閉困境。¹⁴³

復興的竹木事業，多由本地漢人、外來竹木業者出資經營，再僱用本地原住民、漢人擔任砍伐工人；例如上述和興、奎輝商店的經營者，在經營雜貨店的同時，也兼營砍伐桂竹、杉木、梧桐的生意。¹⁴⁴ 本地原住民少有竹木業經營者，主要是本地原住民缺乏資金，以購買運送竹木的交通工具（如大卡車），而在遇到經營危機時（如颱風），也缺乏資金以承擔風險。¹⁴⁵

後山三光武道能敢部落，曾有頭目之子林勝和（生年不詳-1969），優秀、聰明、受過日治時期完整教育，戰後擔任三光村第一任村長、當選第一任民選縣議員，是為泰雅族菁英。林勝和在民國 40 年代，購買羅浮土地、經營檜木買賣生意，卻碰上颱風來襲，使其投資的高級檜木流失，林勝和無力償還損失欠款，身邊的族人也無力給其支援，只能變賣羅浮土地以還債。¹⁴⁶

140 林一菊女士口述（泰雅族，1950 年生），張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 4 日；陳嶺梅女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 11 日。

141 高源土先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 12 日。

142 余明德先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2016 年 12 月 16 日；林一菊女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 4 日。

143 余明德先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2016 年 12 月 16 日。

144 李莊瑞珠女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2016 年 12 月 16 日、2017 年 8 月 11 日；復興鄉公所，《復興鄉志》，頁 455。

145 林一菊女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 4 日；高源土先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 12 日；高隆昌先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 14 日。

146 高隆昌先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 14 日；李清和先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 8 月 16 日。

可見戰後初期，復興鄉的原住民個人限於資金不足，事業經營難以成功，而官方設立的合作社、供銷會、農會，或半官方的民生公司，在政府法規限制、人力資金不足的背景，只能維持運作，難以獲得鉅額利益。

五、結語

復興泰雅族分爲前山大崙崁（Msbtunux）和後山高崗（Gogan）兩群，清領時期至日治初期，族人保有自主對族內不同部落，或對族外漢人的交易網絡；前山大豹社和三峽地區有交易關係，並可至大崙崁街上交換物品，後山則和烏來屈尺、宜蘭溪頭、南澳群有密切關係。明治 33 年（1900）6 月，開採樟腦引起的戰爭，使復興泰雅族人和日本政府的衝突白熱化，政府對族人施行交易封鎖，然而早期的封鎖並不嚴格，族人仍能透過原有的交易脈絡取得生活物資。直到復興的前山和後山兩群，先後於明治 40 年（1907）、明治 43 年（1910），受國家勢力入侵，被迫臣服於日本統治，統治者監控交易的制度，才隨之取代族人原有的交易網絡。

大正 3 年（1914）以後，統治者在復興地區先後設立角板山、高崗、高義蘭、竹頭角四個交易所，做爲辦理交易的主要場域。統治者爲展現治理成果，以復興角板山做爲對外宣傳的樣版，角板山交易所也隨之成爲樣板交易所，而留下許多老照片，甚至留下一段紀錄影片。戰爭時期，同樣在日本官方的主導下，設立運搬組合、警察購買會、警丁隘勇開設的商店等多元的交易機構。

官方主導的交易到了戰後有所改變，戰後初期政權交接、政局混亂，南志信、林瑞昌、高一生等各族原住民菁英，在山地建設協會下集資共設民生公司，希望累積資本共同經營山產物買賣，但民生公司最終遭政府裁撤。民國 41 年（1952）林瑞昌、高澤照等復興泰雅族菁英因涉入湯守仁等案遭捕判死刑後，更有多起白色恐怖政治案件，持續壓迫著本地泰雅族菁英的發展。

族人發展受迫的同時，復興地區於民國 41 年（1952）設立角板供銷會，但在「地方出資、政府監督」的架構下，角板供銷會無法累積大量的資本，山產品交易買賣的業務也牢牢受到政府監控，角板復興供銷會只能以收取竹木砍伐手續費作爲主要財源，默默持續經營。民國 54 年（1965），復興供銷會改組爲農會後，在職員、資金、業務都較爲健全的運作基礎下，得以成功維持獨立運作至今。

民營交易方面，戰後居住於山地的漢人隘勇後代獲得法令許可，開設販

售日常用品的雜貨店。相當興盛的竹木採伐運銷業，主要由外來漢人業者出資經營，一面負擔經營風險，一面也累積資本獲利；當地的族人則受僱為採伐竹木工，這樣的分工結構，是因為族人缺乏資本的累積。曾任第一屆民選縣議員的武道能敢族人林勝和，在遇到竹木買賣經營危機時，即是因缺乏資金周轉，而導致事業挫敗。

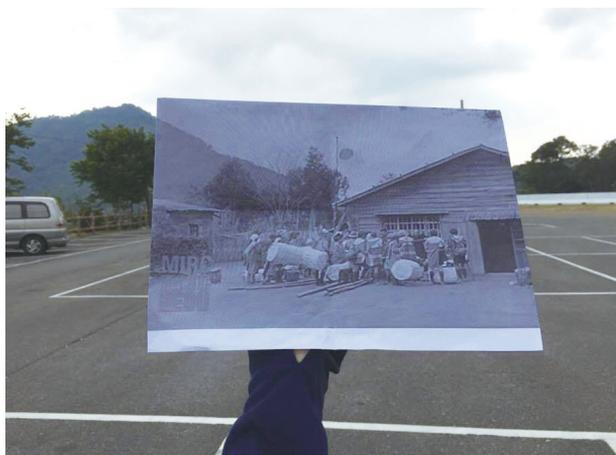


圖 19：角板山交易所舊址現況。由口述訪談及老照片、影片可推測，角板山交易所位置即位於今上台地停車場。（筆者提供）

綜觀日治到戰後前期桃園山區交易發展可以發現；日治時期在官方強力主導下，警察握有山產品買賣大權，族人沒有發展交易買賣的空間，交易所的山產品買賣雖有高額獲利，但這些獲利皆為統治當局所占得。戰後前期，政府持續掌握山地交易監控權，卻沒有如同日治時期般，投注國家資源辦理山地交易，要求山地鄉自行擔負籌募資金、招募會員及職員的責任，權責不一的架構下，供銷會勉強支撐；私營買賣方面，族人在資金不足的限制下，山產品多被外來者收購，族人本身也難因交易買賣而獲利。民國 54 年（1965）以前的復興泰雅族人，只能默默蓄積能量，等待日後的發展。

時至今日，日本警察、國民政府的威權壓迫退去，政府制定政策時應以史為鑑，勿剝奪族人經營山產品的權責，應建立健全的買賣制度，使族人能負擔風險，也自行享受獲利；今日桃園山區泰雅族人更熟習交易買賣技術，加上外界網路資源的協助，族人漸能自產自銷，而不被中盤商剝削；7、8 月水蜜桃收穫的季節，當地族人們自產的水蜜桃總是很快地被搶購一空；筆者實地到角板山交易所舊址（今上台地停車場，交易所和日後設置的運搬組合、供銷會、農會皆位於此地）考察，¹⁴⁷ 四周的山林和泰雅族人，百年來從容地迎接來往此地的不同政權和人群，筆者認為，相對於以往，復興泰雅族人未來交易發展大有希望，值得我們持續關注。

147 李莊瑞珠女士口述，張夢軒訪問，訪問時間：2016 年 12 月 16 日；高源土先生口述，張夢軒訪問，訪問時間：2017 年 4 月 18 日。

徵引書目

一、專書

王梅霞

2006，〈《泰雅族》〉。臺北：三民。

瓦歷斯·諾幹余光弘

2002，〈《臺灣原住民史——泰雅族史篇》〉。南投：國史館臺灣文獻館。

林茂成、范燕秋、瓦歷斯·諾幹

2005，〈《桃園縣老照片故事 2：泰雅先知——樂信·瓦旦》〉。桃園：桃園縣政府文化局。

吳榮順

2014，〈《泰雅史詩聲聲不息——林明福的口述傳統與口唱史詩》〉。桃園：桃園縣政府文化局。

桃園縣文獻委員會

1966，〈《桃園縣志：經濟志》〉。桃園：桃園縣文獻委員會。

康培德、李慧慧

2009，〈《泰雅族 Msbtunux 的美麗與哀愁：頭角與奎輝部落 KButa 世系群家族史》〉。南投：國史館臺灣文獻館。

復興鄉公所

2000，〈《復興鄉志》〉。桃園：復興鄉志編輯委員會。

2014，〈《桃園縣復興鄉志增修》〉。桃園：復興鄉公所。

二、期刊論文與學位論文

王梅霞

2009，〈從「交換」看族群互動與文化再創造：日治初期苗栗地區泰雅族的研究〉，《考古人類學刊》，期 71，頁 93-144。

王學新

2006，〈從日治時期竹苗地區的蕃產交易來探討當時的原客關係〉，《臺灣史學雜誌》，期 2，頁 167-194。

2012，〈日治前期桃園地區之製腦業與蕃地拓殖（1895-1920）〉，《臺灣文獻》，期 63，頁 57-100。

李力庸

2016，〈陳松明（Taya Masin）先生訪談錄〉，《桃園文獻》，期 2，頁 139-144。

2016，〈從合作社到農會：戰後山地供銷組織的變動〉，收於 2016 年 5 月 13、14 日國立中央大學歷史研究所主辦之研討會論文集，《變動中的東亞：跨域視野的觀察國際學術研討會》，頁 1-14。

李靜慧

2013，〈從贈禮到封鎖：日治初期臺灣總督府對北部山區原住民的認識與控制（1895-1909）〉。臺北：國立臺灣大學歷史學研究所碩士論文。

吳叡人

2008，〈「臺灣高山族殺人事件」——高一生、湯守仁、林瑞昌事件之政治史的初步重建〉，收於許雪姬主編，《二二八事件 60 週年紀念論文集》。臺北：臺北市政府文化局，頁 325-363。

范燕秋

2009，〈原住民菁英的整肅：湯守仁叛亂案〉，收於張炎憲、陳美蓉主編，《戒嚴時期白色恐怖與轉型正義論文集》。臺北：吳三連臺灣史料基金會，頁 222-252。

陳中禹

2008，〈戰後初期臺灣「山地行政」的建立與推動〉，收於黃翔瑜主編，《戰後檔案與歷史研究：第九屆中華民國史專題論文集》。臺北：國史館，頁 289-332。

溫振華

2014，〈日治時期原住民部落的交易所〉，《臺灣學通訊》，期 82，頁 22-23。

鄭安晞

2017，〈桃園山區泰雅族空間與文化變遷（1880～1920）〉，《桃園文獻》，期 3，頁 7-42。

中村平

2001，〈國家意識的誕生：泰雅人的日治殖民經驗與當代歷史追憶〉。臺北：國立臺灣大學人類學研究所碩士論文。

施聖文

2013，〈劃界的政治：山地治理下的傳統領域〉。臺中：東海大學社會學系博士論文。

黃子銘

1995，〈臺灣省山地鄉權力結構變遷之研究——復興鄉個案分析〉。臺北：中國文化大學中山學術研究所碩士論文。

陳焯翰

2011，〈日本皇族的臺灣殖民地視察〉。臺北：國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文。

三、網路資料

福斯電影公司（Fox Film Corporation），"Native trading post--outtakes"，<https://goo.gl/M3rRGb>，引用日期：2018年3月3日。

國家文化資料庫，<https://goo.gl/9NyM9D>，引用日期：2018年3月3日。

臺灣省諮議會數位典藏網，<https://goo.gl/fKdTWm>，引用日期：2018年3月3日。

臺灣日記知識庫，<https://goo.gl/SfA5rw>，引用日期：2018年3月3日。

桃園前瞻軌道計畫的前奏曲： 1910年代桃園——大溪的電車計畫

陳家豪*

摘要

近期前瞻計畫吵得沸沸揚揚，桃園亦未缺席。然而，軌道交通出現在桃園本非新鮮事，就是為人所熟知的人力輕便鐵道（push car）。或許，人力輕便鐵道是難以跟前瞻計畫相提並論。然而，當桃園客運於明治36年（1903）設立且廣泛在桃園鋪設人力輕便鐵道網之際，就曾考慮將電力動力導入桃園——大溪的人力輕便鐵道，將這一段路線提升為「電車」（tram）。如果桃園客運的計畫順利完成，桃園地區將不用等到前瞻軌道計畫就可能看到電車在市區奔馳的景象。本文就是旨在介紹1910年代桃園——大溪的電車計畫經緯，以及此一計畫背後所潛藏交通史與經濟史的雙重意涵。

透過本文討論可知，桃園客運從設立以來就積極於擴張經營規模、增設新路線，並且以桃園大溪此一區間的營運量最大。桃園客運預測到此一區間的客貨運需求會再持續大幅成長，因此在大正4年（1915）決定將電力導入於這條路線，打算透過自行設立電廠來解決電力問題。此一舉動固然跟1910年代電力企業或電燈企業的設立風潮有關，亦顯示出這一批傳統仕紳對於現代事物始終保持高度興趣；不過，這件事或許更應該理解為殖民母國產業革命經驗的殖民地複製。

關鍵詞：桃園客運、電車、輕便鐵道、桃園、大溪

* 中央研究院臺灣史研究所博士後研究 / 國立政治大學臺灣史研究所兼任助理教授

一、前言

近期前瞻計畫吵得沸沸揚揚，桃園亦未缺席，預計進行「鐵路地下化」、「捷運綠線」、「綠線工程延伸至中壢車站」以及「機場捷運增設 A14 站」等四項工程。¹ 然而，軌道交通出現在桃園本非新鮮事，就是為人所熟知的人力輕便鐵道（push car）。當然，若要以人力輕便鐵道類比前瞻計畫的軌道，或許不盡然合適；畢竟，光是動力來源就有天壤之別。然而，當桃園汽車客運股份有限公司（以下簡稱桃園客運）於明治 36 年（1903）設立且廣泛在桃園鋪設人力輕便鐵道網之際，² 就曾計畫將電力動力導入桃園——大溪的人力輕便鐵道，將這一段路線提升為「電車」（tram）。³

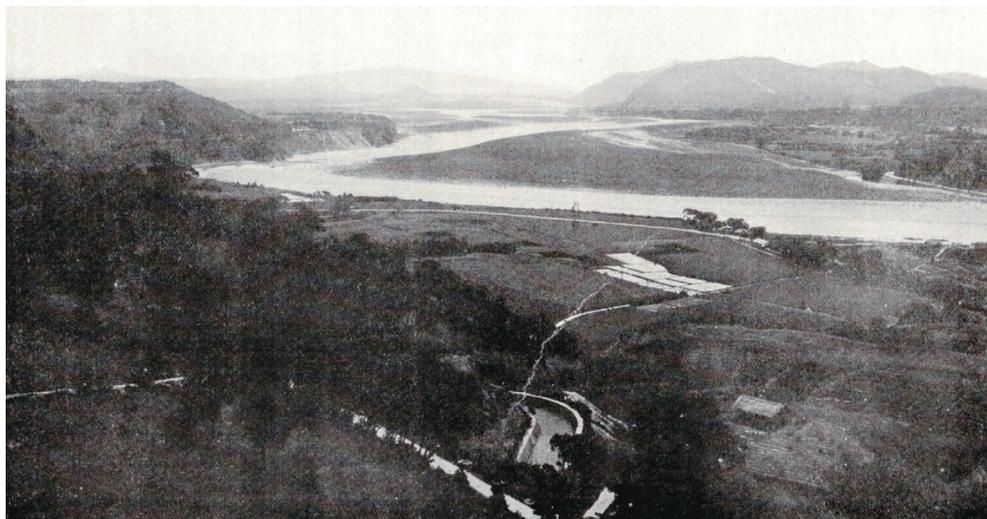


圖 1：位於大漢溪畔的大溪，是桃園、新竹地區茶葉的集散地，大量茶葉在此利用水運輸送至臺北大稻埕，再行精製出口。桃園——大溪的人力輕便鐵道，改變了這樣的運輸方式。

圖片來源：山本三生，《日本地理大系第十一卷：臺灣篇》（東京：改造社，1930 年），頁 65。

- 1 聯合新聞網，〈桃園前瞻軌道計畫 鄭文燦：市民要舉雙手雙腳支持〉，2017 年 6 月 26 日，網址：<https://udn.com/news/story/7324/2547134>，引用日期：2017 年 12 月 31 日。
- 2 桃園客運設立於明治 36 年，最初企業名稱是「桃炭輕便鐵道會社」，後來在明治 45 年、大正 9 年、昭和 18 年三個年度更名為「桃園輕便鐵道公司」、「桃園軌道株式會社」、「桃園交通株式會社」。二次大戰結束後，這家企業先於民國 35 年 1 月 8 日更名為「桃園交通股份有限公司」，再於民國 36 年正式定名為「桃園汽車客運股份有限公司」。筆者為求行文上統一，故以「桃園客運」做為簡稱。參見：郭華隆總編輯，《桃園汽車客運創立壹百年特刊》（桃園：桃園汽車客運，2003 年），頁 29-30。
- 3 本段所提交通工具，正文將會說明其特徵與定義。

桃園——大溪的電車計畫最後僅停留於紙上作業，歷史學研究也不應該建立在「假設」之上；只是，如果桃園客運的計畫順利完成，桃園地區將不用等到前瞻軌道計畫就可能看到電車在市區奔馳的景象。

臺灣交通史研究經過前人學者的努力，已經積累了不少成果。這個領域主要以縱貫鐵道、南北二港的興建最受關注，高橋泰隆⁴、小風秀雅⁵、戴寶村⁶、蔡龍保⁷等是代表性研究者。同時，有關人力輕便鐵道與糖業鐵道等地方型交通工具，亦於1980年代就見到相關研究成果，乃是由知名地理學者 Ronald G. Knapp 率先開啓，⁸ 後續有山田敦⁹、王珊珊¹⁰、謝國興¹¹、李方宸¹² 等研究者予以關注。

- 4 高橋泰隆在1978年於日本東京大學所出版的《經營史學》這份刊物上，發表〈台灣鐵道の成立〉一文。後來，高橋泰隆持續研究了日本帝國勢力範圍內其他殖民鐵道的經營情況，並在1995年匯整成《日本殖民地鐵道史論——台灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》一書。
- 5 小風秀雅將臺灣航路的討論置於「第六章 中國市場への參入と東アジア海運網の形成」，等於是擺在日本海運界進出東亞的大脈絡。小風秀雅，《帝國主義下の日本海運——國際競爭と對外自立》（東京：山川出版社，1995年），頁259-269。
- 6 戴寶村在民國77年（1988）所完成的博士論文，首先具體地觸及基隆與高雄的築港此一議題。戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期〉，臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988年。
- 7 蔡龍保繼承了高橋泰隆經營史的觀念，重新對臺灣鐵道的建設與營運進行分析。蔡龍保，《推動時代的巨輪——日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣古籍出版有限公司，2004年）。
- 8 知名地理學者 Ronald G. Knapp 率先開啟了人力輕便鐵道的研究。Ronald G. Knapp, "Push Car Railways and Taiwan's Development." In Ronald G. Knapp, ed., *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1980), pp. 204-218.
- 9 山田敦在〈日本殖民地時代台灣における手押軌道の普及とその影響〉這篇短文，歸納出人力輕便鐵道對臺灣農村具有刺激生產擴大、統一經濟圈、帶來日本商品等三大影響。山田敦，〈日本殖民地時代台灣における手押軌道の普及とその影響〉，《台灣史研究》，期8（1990年3月），頁80-81。
- 10 王珊珊為首位從區域史研究途徑（approach）探討鐵道交通的研究者，她以「新竹州」（今桃、竹、苗一帶）為研究區域，試圖分析縱貫鐵道與人力輕便鐵道如何共構成交通網絡，來輸送各種物產。王珊珊，《近代台灣縱貫鐵道與貨物運輸之研究》（新竹：新竹縣文化局，2004年）。
- 11 有關戰前臺灣地方交通業與臺人資本的密切關係，謝國興或許是最早賦予關注的研究者。謝國興，〈日治時期台灣的陸上交通運輸業〉，收於洪宜勇主編，《台灣殖民地史學術研討會論文集》（臺北：海峽學術出版，2004年），頁14-47。
- 12 李方宸探討了戰後初期至1980年代臺灣糖業鐵道的發展，並且在第二章針對日治時期的部分做背景性的介紹。李方宸，〈台灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）〉，臺北：國立政治大學歷史研究所碩士論文，2001年。

筆者在民國 96 年完成以桃園客運為個案的論著以來，亦長期投入於交通史研究。筆者主要是將人力輕便鐵道、民營蒸氣鐵道與汽車運輸等地方交通業，擺在跨政權臺人資本的企業經營與資本積累的脈絡之下，展開分析。筆者在此一過程發現到戰前臺灣曾經出現將電力導入於人力輕便鐵道或者縱貫鐵道（淡水線）的構想。¹³ 儘管，這些構想如同桃園——大溪的電車計畫、最終皆無法落實，其背後卻似乎意味著臺灣社會在百年前便夢想著現代型軌道交通的出現；若說此一夢想跟當前前瞻計畫遙相呼應，或許並不為過。本文就是旨在介紹 1910 年代桃園——大溪的電車計畫經緯，以及此一計畫背後所潛藏交通史與經濟史的雙重意涵。

進入正文之前，筆者還要略為提及最近出版、楊啟正所著《臺灣市區電車夢》一書。¹⁴ 這本書的內容就是在介紹戰前臺灣各地曾經出現的那些電車鋪設計畫，從而跟本文課題有直接相關。不過，這是一本歷史普及書籍，因此未能跟上述前人研究成果相提並論，桃園——大溪的電車計畫亦為這本書所忽略。儘管如此，這本書運用豐富的想像力，讓未曾鋪設的電車躍然於真實歷史時空，相當具有創意。

二、桃園客運的設立及其第一路線

桃園客運曾經於明治 36 年在桃園——大溪鋪設一條人力輕便鐵道，大概是略為熟知桃園歷史或者臺灣交通史的讀者，所熟知的故事。但是為何是在明治 36 年？為何選擇桃園——大溪此一區間呢？

清中葉臺灣開港通商至 20 世紀初期，大溪是沿山地區最重要的市鎮，依賴著大漢溪內河航運跟大稻埕、艋舺、淡水等地結合成茶葉與樟腦的生產運輸網絡。大溪碼頭位於草店尾土地公廟旁，岸邊經常停泊的貨船約有 70、80 艘，加上在河道上運行的時有 70、80 艘，合計就約近 200 艘，鼎盛時期可達 300 艘貨船往來行商。大溪的草店尾街跟上街為貨物起卸區，林立著樟腦

13 筆者先後完成了縱貫鐵道民營化議論、人力輕便鐵道從軍用轉為民營過程等單篇論文，並且以這些單篇論文為基礎撰寫博士論文。此一博士論文經過改寫，已於民國 107 年 1 月由政大出版社予以付梓。另一方面，筆者是在撰寫博士論文過程發現此一歷史現象，因此將之書寫於博士論文的第四章，並在重新置於在臺日資的脈絡之下，改寫成期刊論文。參見：拙著，《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討中心（1895-1954）》（臺北：政大出版社，2018 年）。拙著，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，《臺灣學研究》，期 16（2013 年 12 月），頁 101-150。

14 楊啟政，《臺灣市區電車夢》（臺北：玉山社，2017 年）。

商、茶商、糧商、藥商、炭商、日用雜貨商、木器家具商等各類商號 3、40 家，亦有如英商魯麟、德商公泰、西班牙商瑞記等外商洋行在此設立分店或辦事處。¹⁵

因此，桃園客運著眼的就是大溪這座商業市鎮的潛在客貨運需求。明治 36 年，臺人地方菁英在地方官廳的勸誘之下，以 1 萬日圓籌組了一家名為「桃炭輕便鐵道會社」的民營人力輕便鐵道企業，這家企業正是桃園客運的「前身」。¹⁶ 這家企業第一條鋪設的路線直接深入大溪，另一端則是以縱貫鐵道桃園車站為終點，前半個月的 300 餘日圓營業收入幾乎都是運輸茶葉所得。¹⁷

實際上，人類很早就會運用軌道 (rail) 來運輸貨物，7 世紀英國諾丁安 (Nottinghamshire) 的沃勒頓 (Wollaton) 地區，就有商人以木製軌道來運輸煤礦。進入 18 世紀，隨著英國煤礦工業發展，爲了提高運輸力，動物力取代了人力。同時，鑑於木製軌道平均壽命不超過 3 年，損壞率太高，因此在 1767 年人們開始以鐵製軌道替代木製軌道。該世紀末葉，前面提過的公共馬車與鐵制軌道的結合在英國逐漸盛行，成爲蒸氣鐵道普及前城市交通的主要手段。紐約也在 1836 年引入馬車鐵道，並從 1845 年開始在美國各大城市普及開來。1860 年代，歐美主要城市均可見到馬車鐵道的身影。¹⁸

日本在明治維新时期從西方導入馬車鐵道，並且廣泛運用人力輕便鐵道於城郊與郊區的交通，日文稱之爲「人車鐵道」(ジンシャテツドウ，ZINSHATETUDOU)，平均軌距在 2 呎左右(亦有 2 呎 6 吋與 3 呎 6 吋者)，

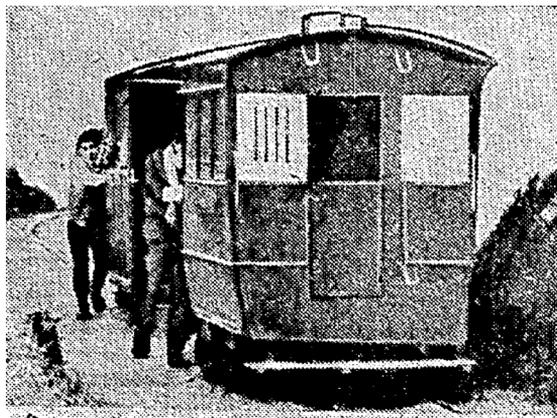


圖 2：明治 33 年葛飾金廳——柴又帝釋天的人車鐵道。

圖片來源：〈人車鐵道〉，《讀賣新聞》，1970 年 12 月 20 日，版 12。

15 王世慶，《淡水河流域河港水運史》(臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1996 年)，頁 51-52、54。

16 蔡龍保，〈日本殖民地下的臺灣人企業：以桃炭輕便鐵道會社為例〉，《國史館學術集刊》，期 11 (2007 年 3 月)，頁 11。

17 〈桃炭輕鐵會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，號 1687，1903 年 12 月 15 日，版 2。

18 Maurice W Kirby, *The origins of railway enterprise: the Stockton and Darlington Railway, 1821-1863* (London: Cambridge university, 1993), pp. 9-12.

一等車廂可以搭 4-6 人，其形狀如同迷你版的火車車廂，有屋頂跟窗戶，可以遮風避雨。（如圖 2）¹⁹

臺灣人力輕便鐵道則是由日本所傳入，不過更為輕便簡易。首先，這項交通工具的軌距以 1 呎 7.5 吋為主，不僅跟縱貫鐵路的 3 呎 6 吋有很大一段差距，亦略窄於做為其「原型」的日本人車鐵道。²⁰ 行駛於人力輕便鐵道上的「臺車」是一種特製的車輛，形狀與昔日鐵道上用手押車略同，只是體積較小。²¹ 若是所謂客車就是在臺車上放有板凳供乘客乘坐，甚少有遮陽避雨的裝置。²²（如圖 3）臺灣人力輕便鐵道受到軌距與車輛樣式的限制，行駛速度為時速 10-16 公里、客運量最多為 4 人、貨運量最大為 313-315 公斤。

日治初期官方並未對於這項交通工具有統一稱呼，直到明治 45 年 1 月臺灣總督府以「府令」第九號制定「臺灣私設軌道規程」，官方統一稱為「私設軌道」，不過民間尚以臺車、輕便車……等等名稱呼之。²³ 惟，這項交通工具既然以「人力」為動力來源，筆者認為使用「人力輕便鐵道」一詞較為合適，以凸顯出其跟機械動力軌道交通不同之處。

為何日本殖民者要將這項交通工具傳入殖民地呢？最主要跟中日甲午戰爭有關，因為日本在這場戰爭中首次利用鐵道來運輸軍隊，²⁴



圖 3：桃園客運的人力輕便鐵道車站及其車輛。

圖片來源：郭華隆總編輯，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》（桃園：桃園汽車客運，2003 年），頁 28。

19 根據統計，1911 年時全日本共有 13 家人車鐵道企業存在，里程 113 公里，車輛數有客車 153 臺、貨車 394 臺，搭乘人數為 377,107 人、貨物 298,531 公噸，客運收入 28,097 圓、貨運收入 149,408 圓。鐵道省編，《日本鐵道史·下編》（東京：鐵道省，1921 年），頁 701-706。

20 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十七年報：大正四年》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1916 年），頁 255；謝國興，〈日治時期台灣的陸上交通運輸業〉，頁 19。

21 渡部慶之進，《臺灣鐵道讀本》（東京：春秋社，1939 年），頁 276。

22 Knapp, "Push Car Railways and Taiwan's Development", In Ronald G. Knapp, ed., *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan*, p. 204.

23 加賀山生光，〈私設鐵道漫談（八）〉，《臺灣鐵道》，期 244（1932 年 10 月），頁 1-9。

24 野田正穗等編著，《日本の鉄道：成立と展開》（東京：經濟評論社，1986 年），頁 129。

並於同年3月於大本營設置臨時輕便鐵道隊。²⁵ 同年11月，陸軍省更計劃在朝鮮鋪設400公里的人力輕便鐵道。²⁶ 這場戰爭結束後，臺灣割讓給日本，陸軍先於明治28年6月10日成立「臺灣鐵道線區司令部」，同年8月26日改設「臨時臺灣鐵道隊」，隸屬於臺灣總督府陸軍局長，在臨時臺灣鐵道隊中設有輕便鐵道班。²⁷

在上述背景下，日本軍方在臺灣鋪設大量人力輕便鐵道，主要供作軍事用途。第一條路線位於臺南安平跟高雄之間，於明治28年12月完工。²⁸ 日本陸軍這麼做的目的很簡單，就是為了解決清代臺灣陸上交通貧弱問題。

爾後，隨著基隆到高雄的縱貫鐵道在明治28年開始動工，並且由南北兩地同步展開。每一區間的工程完成且通車後，原本鋪設在這一區間的軍事用途人力輕便鐵道就會拆除，同時絕大多數在拆除後將軌條移交給各地方官廳（地方政府），再轉移到民間業者手裡。換句話說，這批軍事用途人力輕便鐵道刺激了一個新興產業出現——民營人力輕便鐵道業。²⁹

於是在明治36年，宜蘭、鹿港與桃園等三地開始有民營人力輕便鐵道企業籌組成功，正式展開營運。桃園客運就是其中之一，當時由桃園的簡朗山（1874-卒年不詳）、林國賓（生卒年不詳）、林家充（生卒年不詳）、蔡路（1853-1909）與大溪的呂建邦（1856-1948）、呂鷹揚（1866-1924）、王式璋（1862-1923）、江健臣（1872-1937）、李家充（生卒年不詳）、陳嘉猷（生卒年不詳）、趙玉牒（1869-1925）、徐克昌（生卒年不詳）等人所發起。基本上，這些發起人乃是以漳州籍或閩籍做為地緣認同，據以組織桃園客運，並且具有科舉功名、學問、資產或名望，可以說是傳統士紳的集結。³⁰

25 〈大本營より臨時輕便鐵道隊編制表の件〉，「JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C06021932500，1895年，『278年戦役日記』（防衛省防衛研究所）」。

26 〈大本營より輕便鐵道經費の件〉，「JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C06021922900，1895年，『278年戦役日記』（防衛省防衛研究所）」。

27 〈臨時臺灣鐵道隊勤務令〉，「JACAR（アジア歴史資料センター）Ref.C08070423400，1895年，送乙達（防衛省防衛研究所）」。

28 臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯，《臺灣鐵道史（上）》（南投：臺灣省文獻會，1990年），頁205。

29 筆者在既有研究成果，對於此一過程有較為完整的論述。參見：拙著，〈從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）〉，《臺灣文獻》，卷64期1（2013年3月），頁86-91。

30 相關討論參見：拙著，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展，1903-1945〉，桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007年，頁29-30。

明治 36 年 5 月 25 日，桃園客運首先召開籌備會議，定名為「桃炭輕便鐵道會社」。³¹ 筆者猜測所謂「桃」就是指今桃園市一帶、所謂「炭」就是指大料炭（大溪），這是因為發起者都來自於這兩地、初期路線連絡的也是這兩地。

明治 36 年 12 月 20 日，桃園客運正式舉行開幕式於大溪。這一天是晴朗好天氣，出席開幕式的貴賓有新竹廳長、桃園廳長、桃園廳參事、桃園廳內各支廳長與街庄長、桃園廳內小學校與公學校校長、地方公醫、地方郵便局長、桃園車站站長、三十四銀行代表、鐵道部技師等，可謂冠蓋雲集。開幕式的場地則選在一臨大漢溪的平坦高地上，可俯視大溪市街與河川，大門經過裝飾，兩旁豎立日本國旗並懸掛球燈。這場開幕式開始於上午 11 點，先燃放鞭炮以炒熱氣氛，首任社長王式璋上臺報告軌道工事進行過程與朗讀祝賀詞，之後新竹廳長、桃園廳長、三十四銀行代表接連上臺演說、表達祝賀之意，再由桃園廳參事朗讀祝文、社長發表謝詞，整個開幕式正式結束於下午 2 點。³²

三、桃園一大溪的市區電車計畫

開幕式結束後，桃園客運正式展開營運，並於隔年 5 月 12 日召開第一次股東大會。會中向各股東報告半年來營收，總計收入 1,443 圓，支出 765 日圓，利益為 678 日圓。³³ 爾後，桃園客運的獲利漸增、企業規模逐漸擴張，先在明治 44 年增資為 4.5 萬日圓，³⁴ 再於大正 5 年（1916）增資為 50 萬圓。³⁵ 桃園客運還從明治 41 年開始將盈餘投入於新路線的鋪設，首先是該年 1 月 20 日，新築大溪線龍潭段，從大溪車站延長到龍潭市街，距離約 2 公里。³⁶ 明治 44 年鋪設桃園車站到桃園市街、八塊車站到八塊厝庄（位於今桃園市八德區）

31 〈桃炭輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，號 1520，1903 年 5 月 27 日，版 3；〈草鞋の塵 桃園廳（五）〉，《臺灣日日新報》，號 2122，1905 年 5 月 31 日，版 5。

32 〈桃炭輕便鐵道開通式〉，《臺灣日日新報》，號 1693，1903 年 12 月 22 日，版 2。

33 〈桃炭輕鐵の利益配當〉，《臺灣日日新報》，號 1841，1904 年 6 月 22 日，版 2。

34 這次增資者有板橋林家的林嵩壽與簡阿牛兩人，各出資 5,000 圓，呂鷹揚、林國賓、陳嘉猷、江健臣、趙玉牒、徐克昌等原股東，各再增資 1,000 圓。〈桃園近事 輕鐵擴張〉，《漢文版臺灣日日新報》，號 4048，1911 年 8 月 30 日，版 2。

35 郭華隆總編輯，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》（桃園：桃園汽車客運，2003 年），頁 29。

36 〈新築炭坡輕便路〉，《臺灣日日新報》，號 2626，1907 年 2 月 5 日，版 3。

兩條路線，一樣都是 2 公里以內的短程路線。³⁷ 同一年，因為許厝港（位於今桃園市大園區）興起，跟桃園市街的米穀交易量正日漸增加，同時許厝港大量漁獲也須一快速的交通手段運送出去，因此桃園客運投資鋪設桃園——許厝港的路線；又，龜山地區向來為進出桃園臺地的孔道，臨近桃園市街，桃園客運也決定鋪設桃園——龜山的路線。³⁸

大正元年以後，桃園客運仍持續將利潤投資於路線增設以及延長既有線路的營運里程，這包括桃園——南崁線的鋪設工事、³⁹ 桃園——龜山的延長工事⁴⁰ 以及桃園——大溪的延長工事與複線工事。其中，桃園——大溪延長工事完成於大正 2 年，讓人力輕便鐵道得以從大漢溪岸進到大溪市街。⁴¹ 桃園——大溪的複線工事完成於大正 3 年，從此這條路線的臺車不會再壅塞於單線軌道之上，也不需要再忍受「會車」時須有一方將車輛搬離軌道的不便，這條路線可以承擔更多車次的臺車運行、提供更大量的客貨運需求。⁴²



圖 4：連通大漢溪兩岸的人力輕便鐵道橋梁。這張照片出自《大正二年討伐軍隊記念寫真帖》，時間點是大正 2 年，等於是大漢溪橋梁剛完工時的景象，照片的對面就是大溪市街。

圖片來源：遠藤克己編，《大正二年討伐軍隊記念寫真帖》（臺北：臺灣日日新報，1913 年），無頁碼。

37 〈桃坎輕鐵〉，《漢文臺灣日日新報》，號 3529，1910 年 2 月 3 日，版 5；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十二年報：明治四十三年》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911 年），頁 116。

38 〈桃園近事 輕鐵擴張〉，《漢文版臺灣日日新報》，版 2；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十三年報：明治四十四年》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1912 年），頁 101-102。

39 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十五五年報：大正二年》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1913 年），頁 92-94。

40 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十六年報：大正三年》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1915 年），頁 103。

41 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十四年報：大正元年》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1913 年），頁 110。

42 日治時期臺灣人力輕便鐵道多為單軌，所以遇到會車時，有一方就必須將臺車搬離軌道，讓另一方得以繼續前進。禮讓之標準，通常是客車讓貨車、輕車讓重車；因為人員上下車容易，但是貨物搬動就相對耗時，而貨物量小的臺車搬動所須的時間也一定比貨物量大者少。臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十六年報：大正三年》，頁 106；Knapp, "Push Car Railways and Taiwan's Development", pp. 204-206.

時至大正 9 年，這家企業已擁有多達 9 條路線、營業里程接近 100 公里，大致涵蓋了北桃園的範圍，還往臺北延伸到新莊。⁴³

桃園客運的眾多路線之中，就以桃園——大溪這條路線擁有著最大的客貨運量；以該路線營運高峰的大正 12 年而言，使用的臺車數為 46,148、客運量為 91,675 人次、貨運量為 42,007,100 斤，這個數字分別是第二名桃園——大園的 1.96 倍、1.89 倍、3.35 倍。⁴⁴ 也就是說，桃園客運原本就期待桃園——大溪這條路線可以帶來龐大客貨運量，這樣的期待並沒有落空，所以桃園客運才會接連進行上述路線延長工事與複線工事，用來滿足客貨運需求。

桃園客運所推出的電車計畫，亦跟桃園——大溪此一區間有關，也就是企圖將電力動力導入於桃園——大溪的人力輕便鐵道，讓這條路線直接「升級」為機械動力的「電車」。

桃園客運如何推動電車計畫呢？答案是先設立一家民營電廠，再透過這家電廠的電力來運行電車。大正 2 年，簡楫（1869-1935）、鄭永南（1878-卒年不詳）、徐開源（生卒年不詳）、簡阿牛（1882-1923）、簡朗山、林國賓等人打算以法定資本額 5 萬圓籌設桃園電燈株式會社（以下簡稱桃園電燈），臨時事務所暫設於桃園客運總公司內部。⁴⁵

基本上，桃園電燈幾乎確定是以桃園客運為母體所設立，前者可以視為後者的關係企業。這不僅是因為桃園電燈臨時事務所的地點，或者說簡朗山與林國賓等兩位桃園客運發起人亦列名桃園電燈發起人。更為重要的是，當桃園電燈於大正 4 年正式成立後，桃園客運的發起人與主要出資者持續在這家新企業身居要職，即如表 1 所示。⁴⁶ 這除了剛剛提過的簡朗山、林國賓等人之外，呂鷹揚、江健臣與趙玉牒亦為桃園客運的發起人。簡阿牛在明治 44 年桃園客運第一次增資時入股這家企業，直到大正 5 年為止皆任社長一職。⁴⁷ 我們甚至可

43 此一數字根據臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第二十二年報：大正九年度》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1921 年），頁 246-247 整理所得。

44 此一數字根據臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第二十五年報：大正十二年度》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1924 年），頁 248-249 整理所得。

45 〈桃園街及電燈〉，《臺灣日日新報》，號 4608，1913 年 4 月 3 日，版 6。

46 此處所提桃園客運發起人與主要出資者，始終是董監事會成員；諸如，1916 年 1 月 24 日，桃園輕鐵改選董事會成員，呂鷹揚擔任社長（原為簡阿牛），簡阿牛擔任專務董事，王式璋與簡朗山擔任董事，常任監察人為林國賓，監察人為趙玉牒、邱有中、江健臣 3 人。〈桃鐵總會〉，《臺灣日日新報》，號 5602，1916 年 1 月 31 日，版 4。

47 〈桃園近事 輕鐵擴張〉，《漢文版臺灣日日新報》，版 4；〈桃鐵總會〉，《臺灣日日新報》，版 4。

表 1：大正 7 年（1918）桃園電燈株式會社董監事持股一覽

姓名	職位	持股數	姓名	職位	持股數
山口十次郎	社長	150	寺田清繁	董事	100
簡阿牛*	副社長	241	林國賓*	監事	50
簡朗山*	常務董事	120	岡村百槌	監事	50
呂鷹揚*	董事	100	古川榮次郎	監事	1,000
江健臣*	董事	100	江次云*	監事	50
趙玉牒*	董事	150	魏木昌*	監事	50
加藤仁作	董事	80			

說明：有*者表示同時為桃園客運的股東。

資料來源：根據杉浦和作編，《臺灣會社銀行錄：大正九年版》（臺北：臺灣興信實業所，1920年），頁27整理所得。

以看到江次云（生卒年不詳）與魏木昌（1890-卒年不詳）等桃園客運一般股東的身影，他們在大正9年各自持有桃園客運639股與320股，分居第11位與19位股東。⁴⁸

附帶一提的是，桃園電燈後來將法定資本額擴大為15萬圓，較預定增加許多。⁴⁹

透過《臺灣日日新報》可知，當桃園電燈的設立於大正4年逐漸明朗化之際，桃園客運經營者立即決定，透過桃園電燈著手建構大溪與桃園的電力設施，再以此前提來完成電車計畫。此即：伴隨桃園電燈的設立，該企業的發起人已經展開股份承購工作，同時「桃園大料崁（按：大溪舊名）間輕便電氣鐵道案乃做為該企業的希望而被策劃」。⁵⁰

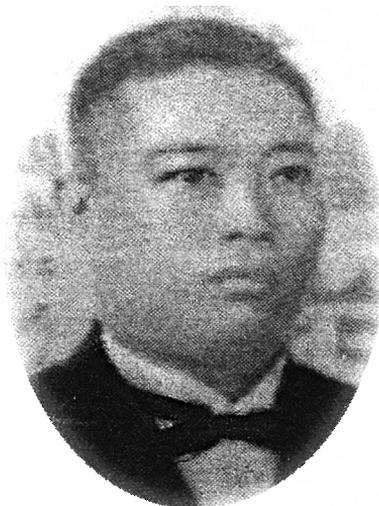


圖 5：簡阿牛像。

圖片來源：郭華隆總編輯，《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》，頁34。

48 〈第一回營業報告書：大正九年上半期〉（1920.2.4-6.30），桃園客運檔案，桃園：桃園汽車客運股份有限公司藏，未編頁碼。

49 臺灣銀行調查課，《島內會社銀行摘要 大正八年四月》（臺北：臺灣銀行，1919年），頁9。

50 〈桃園電燈と電鐵〉，《臺灣日日新報》，號5392，1915年6月25日，版2。

如果將前文所述一併考慮，桃園客運之所以在這個時間點提出電車計畫，應該就是預測到桃園——大溪的客貨運需求會再持續大幅成長，因此需要運載能力更強大、運輸速度更快的電車來取代既有人力輕便鐵道；尤其，電車的運輸對象通常是以客運為主，不論是桃園或者大溪的人口均在日治時期以後快速成長；明治 38 年臺灣首次進行國勢調查之際，桃園與大溪的人口分別為 15,320 人與 21,504 人、合計 36,824 人，⁵¹ 此一數值在大正 13 年分別為 19,455 人與 26,243 人、合計 45,698 人，增加了四分之一。⁵² 或許，桃園與大溪兩地的人口增長，也是促使桃園客運提出電車計畫的重要背景之一。

接下來的問題是，為何傳統土紳所構成的桃園客運會在 1910 年代就想到透過電車計畫，來滿足桃園——大溪這條路線日益增長的客貨運需求。這似乎有必要提及日俄戰爭以降的「島都」電車鋪設風潮。

四、時空背景：「島都」的電車鋪設風潮

實際上，自從輕便鐵道問世以降，世界各國最初都以人力等非機械力做為主要動力來源，爾後才在人力輕便鐵道的基礎之上，改良為各式機械動力輕便鐵道，且市區電車是主要型態。以日本而言，分別在明治 33 年與明治 37 年將蒸氣動力與瓦斯動力導入人力輕便鐵道，惟乃以電力為主要型態。從明治 33 年起，日本市區電車的運輸量即超越馬車鐵道；⁵³ 直到 1930 年代末期，有八成的人力輕便鐵道改採用電氣做為動力。⁵⁴

這一股以市區電車形式體現輕便鐵道機械動力化之風潮也吹到殖民地。以朝鮮而言，第一家輕便鐵道企業由美籍商人與朝鮮王室合辦的漢城電氣會社與韓美電氣會社，從一開始便以市區電車發足，明治 42 年起上述兩企業被日資的日韓瓦斯電氣株式會社併吞。同時，到了昭和 3 年時，朝鮮輕便鐵道已有 90.31% 使用電氣。⁵⁵

51 臨時臺灣戶口調查部，《臺灣現住人口統計》（臺北：臨時臺灣戶口調查部，1907 年），頁 65；吳振漢總編纂，《大溪鎮志》（桃園：大溪鎮公所，2004 年），頁 191。

52 臺灣總督官房統計課，《臺灣現住人口統計》（臺北：臺灣總督官房統計課，1924 年），頁 28。

53 中西健一，《日本私有鐵道史研究——都市交通の發展とその構造》（京都：ミネルヴァ書房，1979 年），頁 188。

54 和久田康雄，《日本の私鉄》（東京：岩波新書，1981 年），頁 81。

55 野田正穗、原田勝正、青木栄一等編，《朝鮮鐵道史》大正期鐵道史資料，集 2，卷 15（東京：日本經濟評論社，1985 年；復刻版），頁 747-749、760-776；朝鮮總督府鐵道局編，《朝鮮鐵道狀況：昭和四年》（京城：朝鮮總督府鐵道局部，1930 年），頁 100、153。

臺灣方面，早在日本領有臺灣初期，前往這個島嶼的日人就建議應該要在「島都」臺北鋪設電車。廣泛在殖民地臺灣展開各項投資、並被稱為「臺灣澀澤榮一」、「臺灣事業王」的荒井泰治（1861-1927）於明治 32 年在《臺灣商報》上投書，力主利用新店溪開發水力發電，並且利用此一電力在臺北鋪設市區電車。他談到：利用新店溪的水勢營造水力發電，「一來可充電燈之用，一來可充電車之用，如此一來在市內敷設（電車）的話，將會非常便利。」他進一步指出，臺北道路相較於東京，原本就習慣於中央做為車道兩邊供行人行走，因此如果鋪設市區電車對於原有交通的衝擊將更小。⁵⁶

日俄戰爭結束後，島都臺北的確展開了幾波電車鋪設風潮。第一波在明治 40 年，伴隨著日資大舉前來臺灣投資，有二組人馬提出計畫；⁵⁷ 同時，在大稻埕日人大庭永成的牽線下，賀田金三郎、柵瀨軍之佐、荒井泰治、守屋善兵衛、金子圭介、小松楠彌、王慶忠、辜顯榮、李春生、洪以南、黃應麟、陳大珍、黃傳經等臺、日代表性企業家都表達了投資意願。⁵⁸ 同樣對臺北市區電車鋪設有興趣者，還包括大阪的今西林三郎與桑原政、神戶的森本六兵衛以及臺北的木下新三郎、松本真輔、宮副吉兵衛、江里口秀一、村岡久吉、川瀨周治、河東利八、鍵山今朝吉、平田藤太郎、澤井市造、服部甲子造等人，計劃以資本額 200 萬圓，組織臺北電氣鐵道會社。⁵⁹

這一波臺北市區電車計畫因為官方否決，均以失敗告終。⁶⁰ 不過，臺、日人仍然繼續推出臺北市區電車的鋪設計畫。明治 44 年，荒井泰治、木下新三郎、賀田金三郎、小松楠彌、柵瀨軍之佐、木村久太郎等在臺日資，再次表達投資意願，預計創設資本額達 100 萬圓的企業來經營。⁶¹ 此一計畫再度引起官民輿論界的重視，同時衍生出應該官營或者民營的爭論。時任臺灣民政長官的內田嘉吉，即在明治 44 年表達了該事業應該由官方來經營的態度，甚至主張市區電車應該跟縱貫鐵道銜接。⁶²

56 〈水力電氣談〉，《臺灣商報》，號 34，1899 年 11 月 28 日，版 3。

57 〈臺北電氣鐵道〉，《臺灣日日新報》，號 2634，1907 年 1 月 9 日，版 2。

58 〈臺北電氣鐵道會社〉，《臺灣日日新報》，號 2636，1907 年 2 月 17 日，版 4。

59 〈臺北電氣鐵道〉，《臺灣日日新報》，號 2655，1907 年 3 月 12 日，版 2。

60 〈電鐵罷設〉，《臺灣日日新報》，號 3185，1908 年 12 月 12 日，版 2。

61 〈又電鐵の出願〉，《臺灣日日新報》，號 3619，1910 年 6 月 2 日，版 3。

62 〈內田長官談 取引所と電鐵 電鐵問題〉，《臺灣日日新報》，號 3931，1911 年 5 月 4 日，版 5。

大正 4 年前後，臺北市區電車鋪設風潮再度興起，這是因臺灣勸業共進會在臺北舉辦，從舉辦前時人輿論已注意到臺北既有交通設施勢將無法應付即將爆增之旅運需求；在舉辦後更突顯出做為臺灣首要都市之臺北，在都市交通建設方面的落後，電車做為解決方案就被一再提出。⁶³ 基於此一時空背景，荒井泰治、木下新三郎、賀田金三郎等人，再於大正 3 年 11 月提出市區電車鋪設計畫，預計創設資本額達 200 萬圓的臺北電鐵株式會社。然而，荒井泰治等人本次所提出的申請再次被官方所否決，理由為臺灣總督府鐵道部已決定採行官營方式來完成市區電車計畫。⁶⁴

由此可知，桃園客運提出電車計畫之際，正值「島都」電車鋪設風潮的最高峰，因此應該或多或少都受到了來自臺北的刺激；因為，同樣在 1910 年代，臺南亦可見到電車鋪設計畫提出，所欲鋪設的區間是臺南—安平之間。⁶⁵

五、桃園客運電車計畫的歷史意義

一般而言，電力要導入人力輕便鐵道有兩種方式：一、透過配置集電弓的機關車（Locomotive，俗稱火車頭）來牽引臺車，再於軌道上方架設電纜；簡單者如圖 6 所示，等於是原本的人力輕便鐵道為基礎稍作加工而言。二、行駛配置集電弓於上方、機械動力設施安裝於內部的車廂，再於軌道上方架設電纜，如圖 7 所示。⁶⁶



圖 6：日月潭水力發電的電車與電線。透過這張照片可以看到遠方的電車架著一集電弓，以跟上方的電線聯通。

圖片來源：臺灣電力株式會社，《日月潭水力電氣工事誌》（臺北：臺灣電力株式會社，1934 年），無頁碼。

63 〈電鐵與共進會 某實業家述〉，《臺灣日日新報》，號 5426，1915 年 7 月 29 日，版 5。

64 〈電鐵出願內容〉，《臺灣日日新報》，號 5516，1914 年 7 月 11 日，版 2。

65 臺南電車計畫出現的時間點是 1915 年，並非由原本的民營人力輕便鐵道企業來加以實踐，而是新設立一家稱為「臺南電鐵株式會社」來完成鋪設工作。前引楊啟正的歷史普及性書籍有相當詳盡的描述。

66 相關討論參見：張尊，《鐵路運輸學理論與實務》（臺北：臺灣商務印書館，1991 年），頁 48-53、61、64。

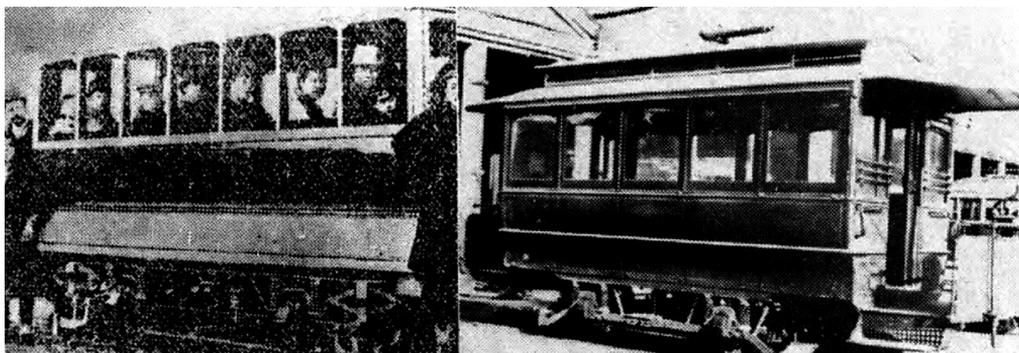


圖 7：最早從美國進口到日本的電車車輛。

圖片來源：東京日日新聞社，《世界交通文化發達史》（東京：東京日日新聞社，1940年），頁 127。

桃園客運打算升級的是哪一種型式，礙於資料限制不得而知。然而，不論是選擇哪一種方式，都必須面臨電力從何而來的問題；以至於，無法解決電力供應問題成爲了戰前臺灣各地電車計畫之所以失敗的主因。以上述臺北市區電車計畫而言，就是因爲官營電力事業的進展牛步化所導致，亦即臺灣電力事業的開端雖是由臺灣總督府所推動，最早成立的是發電所爲明治 36 年興建、明治 38 年竣工的龜山發電所。但是，光是這一座發電所根本無法滿足臺北市民的電力需求，旋即於明治 40 年決定興建第二座發電所。同時，正是因爲官方電力供應腳步緩慢，民間企業與工廠只能透過自行購置發電機來解決，乃至於 1910 年代出現一波民間資本力量來滿足電力需求的舉措，臺灣各主要市街都可見臺、日人打算設立電力企業或電燈企業。⁶⁷

前面已經指出，桃園客運打算透過自行設立電廠來解決電力問題，也就是設立桃園電燈。筆者認爲，這樣的舉動固然跟 1910 年代電力企業或電燈企業的設立風潮有關，亦顯示出這一批傳統士紳對於現代事物始終保持高度興趣；不過，這件事或許更應該理解爲殖民母國產業革命經驗的殖民地複製。原來，從明治維新以來，日本電力建設速度並未跟上社會經濟成長腳步，這使得民營鐵道企業（包含人車鐵道與馬車鐵道）如欲導入電力於軌道，必須先自行完成電

67 龜山發電所開始供電後，臺北市民就爭相申請用電，幾乎快達到設備的飽和，於是官方開始限制甚至謝絕電力供給的申請。另外，第一家自行購置發電機的企業即是臺灣首家機械製糖廠的「臺灣製糖株式會社」，時間點爲明治 36 年 1 月，至明治 43 年已有 14 家的民營企業自行設置發電機，總發電量達到 1,510.1 馬力。相關討論參見：王麗夙，〈日治時期臺灣電力設施之研究〉，桃園：中原大學建築學系碩士論文，2004 年，頁 2-19、2-14、2-16、2-19。

力設備，再以多餘電力經營鐵道沿線的電燈、電力事業。反過來說，日本當時五大電力廠在圖謀擴大各自供電範圍的爭奪戰之中，也會以兼營電車做為手段。⁶⁸換句話說，電力與電燈事業先行於電車鋪設是日本產業革命的一大特徵。

當然，如前言所預告，桃園——大溪的電車計畫最終並未順利完成。這是因桃園電燈直到大正 7 年電力供應仍舊頗為不足，飽受地方商民責難，所以也就沒有餘力再推動電車計畫。⁶⁹惟，若是桃園客運經營者的構想得以被實現，我們將可以預見：桃園——大溪的電車計畫將會只是起點而非終點，桃園客運應該會陸續將所屬路線皆改為電車線，大桃園地區可以提前好幾十年就出現便捷的現代型軌道交通。

六、結語

綜上所述，約莫在百年以前，桃園地區就曾經出現鋪設電車的構想，此一構想跟近期吵得沸沸揚揚的前瞻計畫，遙相呼應。此一構想是由目前桃園地區最主要的汽車客運業者——桃園汽車客運股份有限公司所提出。這家企業是在明治 36 年由大溪與桃園兩地的傳統士紳所創設，最早是經營桃園——大溪的人力輕便鐵道，爾後逐步擴張經營規模、增設新的路線，建構出完善的區域交通網絡。

大正 2 年，這家企業的經營者打算以桃園客運為母體，另外設立一家企業來經營電燈事業，並於大正 4 年決定以這家電燈企業的電力革新首條路線，也就是將桃園——大溪的人力輕便鐵道轉型為電車。

桃園客運的眾多路線之中，就以桃園——大溪這條路線擁有著最大的客貨運量。也就是說，桃園客運原本就期待這條路線可以帶來龐大客貨運量，這樣的期待並沒有落空，所以桃園客運在提出電車計畫之前，就已經針對這條路線進行過路線延長工事與複線工事，藉此滿足日益增長的客貨運需求。因此，桃園客運會在這個時間點提出電車計畫，應該就是預測到桃園——大

68 和久田康雄，《日本の私鉄》（東京：岩波書店，1981 年），頁 81-82。

69 為此，桃園電燈在隔年更改成汽力發電，出力 120KVA，並於桃園、大溪兩地設立變電所，可供電燈從約 700 盞增至 3,364 盞。桃園電燈還打算透過跟大阪川北電氣會社進行技術合作，達到供應全桃園地區重要市街電力的目標，並且計劃在大漢溪興建水力發電所；可惜，以上計畫均未能實現。〈桃園電燈〉，《臺灣日日新報》，號 6357，1918 年 3 月 6 日，版 6；王麗夙，〈日治時期臺灣電力設施之研究〉，頁 2-18。

溪的客貨運需求會再持續大幅成長，因此需要運載能力更強大、運輸速度更快的電車來取代既有的人力輕便鐵道。

為何傳統士紳所構成的桃園客運會在 1910 年代就想到透過電車計畫，來滿足桃園——大溪這條路線日益增長的客貨運需求。這似乎有必要提及日俄戰爭以降的「島都」電車鋪設風潮。

首先，非機械動力軌道 / 鐵道革新為以電車為主要型態之機械動力鐵道 / 軌道，本來就是當時世界潮流，亦可見於日本本土與同為殖民地的朝鮮。做為當時臺灣首要都市的臺北，亦在日俄戰爭結束後出現幾波市區電車風潮。桃園客運提出電車計畫之際，更是「島都」電車鋪設風潮的最高峰階段，因此應該或多或少都受到了來自臺北的刺激。其次，為了滿足電力供應需求，臺灣各主要市街在 1910 年代均可見到民營電廠的設立。更為關鍵的是，這種透過另外設立電力企業或電燈企業來推動動力革新的手段，普遍見於明治維新期的日本民營鐵道企業。因此，桃園客運經營者的這個舉動，應該理解為殖民母國產業革命經驗的殖民地複製。

桃園——大溪的電車計畫最後無疾而終，究其主因是電力供應不足。至於，無法解決電力供應問題則是戰前臺灣各地電車計畫之所以失敗的主因。時至大正 12 年，桃園客運遂在桃園——大溪的區間開設汽車客運業務，這是臺北以外第一條汽車客運路線，桃園地區也在電車計畫失敗沒多久後，迎來了機械動力的地方交通工具，進入了交通運輸革新時代。⁷⁰

70 臺灣最早出現汽車客貨運的地區同樣是臺北，時間為大正元年。緊接著桃園的是臺南，約莫是在 1920 年代中期。相關討論參見：拙著，〈從產業合理化與交通統制看臺人資本存續：以汽車運輸業為中心（1929-1945）〉，《臺灣史研究》，卷 24 期 1（2017 年 3 月），頁 89-91。

一、中文

王世慶

1996, 《淡水河流域河港水運史》。臺北：中央研究院中山人文社會科學研究所。

王珊珊

2004, 《近代台灣縱貫鐵道與貨物運輸之研究》。新竹：新竹縣文化局。

王麗夙

2004, 〈日治時期臺灣電力設施之研究〉。桃園：中原大學建築學系碩士論文。

吳振漢總編纂

2004, 《大溪鎮志》。桃園：大溪鎮公所。

李方宸

2001, 〈台灣糖業鐵路經營之研究（1946-1982）〉。臺北：國立政治大學歷史研究所碩士論文。

郭華隆總編輯

2003, 《桃園汽車客運創立壹百周年特刊》。桃園：桃園汽車客運。

陳家豪

2007, 〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展, 1903-1945〉。桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文。

2013, 〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉, 《臺灣學研究》, 期 16, 頁 101-150。

2013, 〈從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）〉, 《臺灣文獻》, 卷 64 期 1, 頁 86-91。

2017, 〈從產業合理化與交通統制看臺人資本存續：以汽車運輸業為中心（1929-1945）〉, 《臺灣史研究》, 卷 24 期 1, 頁 77-124。

2018, 《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討中心（1895-1954）》。臺北：政大出版社。

楊啓政

2017, 《臺灣市區電車夢》。臺北：玉山社。

蔡龍保

2004, 《推動時代的巨輪－日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》。臺北：臺灣古籍出版有限公司。

2007，〈日本殖民地下的臺灣人企業：以桃崁輕便鐵道會社為例〉，《國史館學術集刊》，期 11，頁 1-46。

戴寶村

1988，〈近代臺灣港口市鎮之發展——清末至日據時期〉。臺北：國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文。

聯合新聞網

2017 年 12 月 31 日，〈桃園前瞻軌道計畫 鄭文燦：市民要舉雙手雙腳支持〉，<https://udn.com/news/story/7324/2547134>。

謝國興

2004，〈日治時期台灣的陸上交通運輸業〉，收於洪宜勇主編，《台灣殖民地史學術研討會論文集》。臺北：海峽學術出版，頁 14-47。

二、日文

防衛省防衛研究所

1895，「278 年戰役日記」，〈大本營より輕便鐵道經費の件〉，防衛省防衛研究所藏，典藏號：Ref.C06021922900。

1895，「278 年戰役日記」，〈大本營より臨時輕便鐵道隊編制表の件〉，防衛省防衛研究所藏，典藏號：Ref.C06021932500。

1895，「送乙達」，〈臨時臺灣鐵道隊勤務令〉，防衛省防衛研究所藏，典藏號：Ref.C08070423400。

桃園汽車客運股份有限公司

1920，「桃園客運檔案」，〈第一回營業報告書：大正九年上半期〉，桃園汽車客運股份有限公司藏，未編頁碼。

臺灣日日新報社

1903 年 5 月 27 日，〈桃崁輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，號 1520，版 3。

1903 年 12 月 15 日，〈桃崁輕鐵會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，號 1687，版 2。

1903 年 12 月 22 日，〈桃崁輕便鐵道開通式〉，《臺灣日日新報》，號 1693，版 2。

1904 年 6 月 22 日，〈桃崁輕鐵の利益配當〉，《臺灣日日新報》，號 1841，版 2。

1905 年 5 月 31 日，〈草鞋の塵 桃園廳（五）〉，《臺灣日日新報》，號 2122，版 5。

1907 年 1 月 9 日，〈臺北電氣鐵道〉，《臺灣日日新報》，號 2634，版 2。

- 1907年2月5日，〈新築崁坡輕便路〉，《臺灣日日新報》，號2626，版3。
- 1907年2月17日，〈臺北電氣鐵道會社〉，《臺灣日日新報》，號2636，版4。
- 1907年3月12日，〈臺北電氣鐵道〉，《臺灣日日新報》，號2655，版2。
- 1908年12月12日，〈電鐵罷設〉，《臺灣日日新報》，號3185，版2。
- 1910年2月3日，〈桃崁輕鐵〉，《漢文臺灣日日新報》，號3529，版5。
- 1910年6月2日，〈又電鐵の出願〉，《臺灣日日新報》，號3619，版3。
- 1911年5月4日，〈內田長官談 取引所と電鐵 電鐵問題〉，《臺灣日日新報》，號3931，版5。
- 1911年8月30日，〈桃園近事 輕鐵擴張〉，《漢文版臺灣日日新報》，號4048，版2。
- 1913年4月3日，〈桃園街及電燈〉，《臺灣日日新報》，號4608，版6。
- 1914年7月11日，〈電鐵出願內容〉，《臺灣日日新報》，號5516，版2。
- 1915年6月25日，〈桃園電燈と電鐵〉，《臺灣日日新報》，號5392，版2。
- 1915年7月29日，〈電鐵與共進會 某實業家述〉，《臺灣日日新報》，號5426，版5。
- 1916年1月31日，〈桃鐵總會〉，《臺灣日日新報》，號5602，版4。
- 1918年3月6日，〈桃園電燈〉，《臺灣日日新報》，號6357，版6。

臺灣商報社

- 1899年11月28日，〈水力電氣談〉，《臺灣商報》，號34，版3。

加賀山生光

- 1932，〈私設鐵道漫談（八）〉，《臺灣鐵道》，期244，頁1-9。

山田敦

- 1990，〈日本植民地時代臺灣における手押軌道の普及とその影響〉，《台灣史研究》，期8，頁80-81。

山本三生

- 1930，《日本地理大系第十一卷：臺灣篇》。東京：改造社。

小風秀雅

- 1995，《帝國主義下の日本海運——國際競爭と對外自立》。東京：山川出版社。

中西健一

- 1979，《日本私有鐵道史研究——都市交通の發展とその構造》。京都：ミネルヴァ書房。

朝鮮總督府鐵道局編

1930，《朝鮮鐵道狀況：昭和四年》。京城：朝鮮總督府鐵道局部。

渡部慶之進

1939，《臺灣鐵道讀本》。東京：春秋社。

野田正穗等編著

1986，《日本の鐵道：成立と展開》。東京：經濟評論社。

野田正穗、原田勝正、青木栄一等編

1985，《朝鮮鐵道史》。東京：日本經濟評論社；復刻版。

臨時臺灣戶口調查部

1907，《臺灣現住人口統計》。臺北：臨時臺灣戶口調查部。

和久田康雄

1981，《日本の私鉄》。東京：岩波書店。

臺灣銀行調查課

1919，《島內會社銀行摘要 大正八年四月》。臺北：臺灣銀行。

臺灣總督官房統計課

1924，《臺灣現住人口統計》。臺北：臺灣總督官房統計課。

臺灣總督府鐵道部編、江慶林譯

1990，《臺灣鐵道史（上）》。南投：臺灣省文獻委員會。

臺灣總督府鐵道部編

1911，《臺灣總督府鐵道部第十二年報：明治四十三年》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

1912，《臺灣總督府鐵道部第十三年報：明治四十四年》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

1913，《臺灣總督府鐵道部第十四年報：大正元年》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

1914，《臺灣總督府鐵道部第十五年報：大正二年》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

1915，《臺灣總督府鐵道部第十六年報：大正三年》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

1916，《臺灣總督府鐵道部第十七年報：大正四年》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

1921，《臺灣總督府鐵道部第二十二年報：大正九年度》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

1924，《臺灣總督府鐵道部第二十五年報：大正十二年度》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

鐵道省編

1921, 《日本鐵道史・下編》。東京：鐵道省。

三、英文

G. Knapp, Ronald

1980, "Push Car Railways and Taiwan's Development." In Ronald G. Knapp, ed., *China's Island Frontier: Studies in the Historical Geography of Taiwan*. Honolulu : University of Hawaii Press.

W Kirby, Maurice

1993, *The origins of railway enterprise: the Stockton and Darlington Railway, 1821-1863*. London: Cambridge university.

桃園市市定古蹟龜崙嶺鐵道橋 遺構的起源與發展

李盛沐*



圖 1：清末所築之鐵路龜崙嶺段，今為省道台一甲線。

圖片來源：臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道史》上卷（臺北：臺灣總督府鐵道部，1910年），頁126-127。

* 國立臺東專科學校建築科助理教授

一、前言

橋梁是臺灣的古蹟中重要的一環，可以反映臺灣是一個移民島國的社會發展歷程。臺灣早期因地形複雜交通不便影響了臺灣的社會發展，中法戰爭之後，清廷將臺灣建省，巡撫劉銘傳於主政時期

鋪設鐵路之目的就在於貫通臺灣島西岸的南北交通，遂有臺灣第一條鐵路，基隆至臺北、臺北至新竹段之誕生。

「龜崙嶺鐵道橋遺構」歷經清領時期、日治時期與二次大戰之後中華民國時期的發展，由鐵路橋梁轉變為公路橋梁，經過這三個時期政府的建造與增建，才形成現今之樣貌。「龜崙嶺鐵道橋遺構」現今是省道台一甲線「第二尖山橋」、「大坑溪橋」的基座，路線所經之地為俗稱龜崙嶺（今龜山）的山麓地帶。「龜崙嶺鐵道橋遺構」見證臺灣鐵路及公路發展變遷，可說殊為珍貴，值得加以保護。

民國 97 年（2008）1 月 18 日由當時的「桃園縣 97 年度第一次文化資產審議委員會」決議，將「第二尖山橋」、「大坑溪橋」兩處舊鐵道橋遺構共同指定為一處古蹟。並於民國 97 年 2 月 22 日，完成「龜崙嶺鐵道橋遺構」的古蹟指定公告程序，成為現今的桃園市第 11 處古蹟。指定理由有：

1. 具交通史與建築史價值。橋基保存完整，具歷史與時代意義，為清領劉銘傳時期鐵道橋及日治時期縱貫道路，至民國時期公路建設之重要見證。
2. 為清代臺北至新竹段鐵道橋梁少數尚存之遺構，是清代末年劉銘傳推動近代化的重要證物。
3. 橋梁歷經清領、日治及民國等不同時期的演變，充分展現各時代的土木技術。



圖 2：龜崙嶺鐵道橋遺構位置。標示 1 位置為大坑溪橋，標示 2 為第二尖山橋。

圖片來源：國土規劃地理資訊平臺，<http://nsp.tcd.gov.tw/ngis/>，引用日期：2018 年 1 月 16 日。

二、清領時期

(一) 鐵道橋的起源

光緒 2 年（1876），福建省巡撫丁日昌（1823-1882）抵臺灣巡視，有感臺灣關係東南海防，島內通商口岸眾多，但地形複雜造成交通不便，故倡議於臺灣開辦鐵路。翌年 5 月，淞滬鐵路因人民阻撓而價贖拆除，丁日昌便奏准將所有的鐵路器材運至臺灣，計劃先築臺灣府城（今臺南）至打狗（今高雄）間之鐵路。不久，丁氏去閩撫之職，此段鐵路亦因故未付諸施行。光緒 11 年 2 月中法戰爭結束，清廷體認到臺灣地位之重要性，於同年 9 月將臺灣別建一省，隨即派任劉銘傳（1836-1896）為首任臺灣巡撫。

光緒 13 年劉銘傳奏議建造臺灣鐵路。該年 4 月 28 日清廷允准建置，成為中國擁有第一條官辦以載客為目的的鐵路。光緒 13 年 7 月，臺北大稻埕至基隆間之鐵路開工，隔年築至錫口（今松山），光緒 15 年築至水返腳（今汐止），光緒 17 年 10 月竣工。

而臺北以南之線路，亦於光緒 14 年興築，光緒 15 年底臺北至打類坑（今龜山迴龍）通車，光緒 17 年過龜崙嶺至桃仔園，隔年再通至中壢，光緒 19 年 11 月，臺北新竹段全線竣工。¹全線自基隆至新竹共 62 哩 52 鎖 50 節（圖 3），²計有隧道 1 座、大小橋梁 74 座、溝渠 568 處，火車票房及機關庫暨工廠等 17 處³，總興建經費為官銀 1,295,960 兩。

這條清末所建之鐵路於光緒 19 年 11 月起全面營業，自基隆至新竹間共設 16 座火車站，其中基隆臺北間部分有基隆（自海



圖 3：清國時代鐵道線路圖。

圖片來源：臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道史》上卷（臺北：臺灣總督府鐵道部，1910 年），無頁碼。

1 尹章義，《新莊發展史》（新北：新莊市公所，1980 年），頁 54、55。

2 江慶林，《台灣鐵道史》上卷（中譯本）（南投：臺灣省文獻委員會，1990 年），頁 15、51。

3 1 哩為 1.60935 公里、1 鎖為 20.1 公尺、1 節為 0.1 鎖。

岸起點西南0哩45鎖)、八堵(3哩75鎖,今七堵)、水返腳(9哩4鎖)、南港(12哩35鎖)、錫口(18哩13鎖)及臺北大稻埕(19哩26鎖)等6處。臺北新竹間部分,自臺北大稻埕開始於淡水河橋附近設有大橋頭(21哩16鎖,今臺北橋旁)、海山口(25哩,今新莊)、打類坑(28哩6鎖,今迴龍)、龜崙嶺(31哩,今龜山)、桃仔園(36哩76鎖,今桃園)、中壢(41哩34鎖)、頭重溪(47哩70鎖,今楊梅交流道一帶)、太湖口(53哩40鎖,今老湖口)、鳳山崎(58哩28鎖,又稱新車)、新竹(62哩9鎖)等10處。

(二) 鐵道橋的位置與材料

關於清末這段基隆至新竹間的鐵路的描述,日本曾於馬關條約簽訂不久後,明治28年(1895)6月6日,派遣鐵路技師小山保政(1850-1897)來臺查察鐵路路線,並於同年9月30日提出調查報告,是為描述清代鐵路最詳盡之官方紀錄。當時報告記載基隆至新竹間鐵路全長62哩52鎖50節,路線中曲線之最小半徑為3鎖50節,坡度最高為二十分之一,橋梁數共74座(表1)、其中鐵橋7座、鐵木橋4座、木橋63座。⁴

表1：清末基隆新竹間鐵路橋梁表

編號	名稱	位置 (哩、鎖、節)	徑間		構造材質	備註
			數	徑長(呎)		
1	空洞口川	0、59、65	1	50	鐵	
2	頭坑	2、47、65	1	50	鐵	
3	基隆川	3、62、15	1	200	鐵	
4	八堵川	4、59、00	1	40	鐵	
5	七堵川	5、51、15	1	25	木	
6	五堵溪	6、24、85	1	15	木	
7	保長溪	7、14、35	1	100	鐵	
8	加東溪	8、78、10	3	142	木	
9	下蔡坑一	9、20、25	1	15	木	
10	下蔡坑二	9、44、00	1	15	木	
11	孛倉坑	9、71、75	1	50	鐵	
12	淡駿川	10、46、10	1	23	木	
13	佛祖川	11、58、60	1	40	木	
14	南港川	12、06、55	1	100	鐵	
15	後山邊坑一	13、71、70	1	16	木	
16	後山邊坑二	14、02、95	1	20	木	
17	錫口枝溝一	14、53、90	1	85	木	
18	錫口枝溝二	15、22、00	1	21	木	
19	東城川	17、51、60	3	76	木	

4 江慶林,《台灣鐵道史》上卷(中譯本),頁55、64、68。

編號	名稱	位置 (哩、鎖、節)	徑間		構造材質	備註
			數	徑長 (呎)		
20	九板川	18、46、65	3	56	木	
21	—	20、05、10	1	14	木	
22	淡水川	21、19、00	1	93	鐵	
			47	1,434	木	
23	海山口坑	25、71、87	1	33	木	
24	十八溪坑	26、46、43	1	126	木	
25	十八份坑一	27、33、83	1	28	木	
26	十八份坑二	27、60、91	1	25	木	
27	石觀音坑	28、35、66	1	14	木	
28	九荳坑	29、07、04	1	21	木	
29	九荳頭坑	29、34、44	1	35	木	
30	四張坑	32、58、89	1	12	木	
31	大樹林坑	34、61、49	1	30	木	
32	桃仔園坑	34、73、47	—	90	木	
33	赤土坡坑	35、72、60	1	16	木	
34	望高坑	36、18、37	1	12	木	
35	加冬坑	37、03、55	—	77	木	
36	崁仔腳坑	37、08、11	1	39	木	
37	軟坑	37、52、90	1	30	木	
38	崁仔坑	38、28、14	1	32	木	
39	赤牛朝坑	40、32、98	1	26	木	
40	新店坑	41、00、54	—	181	木	
41	舊街坑	42、45、57	8	269	木	
42	頭亭溪坑一	45、79、82	—	108	木	
43	頭亭溪坑二	46、62、87	—	86	木	
44	頭亭溪坑三	47、28、40	3	89	木	
45	楊梅壠枝溪	47、66、72	1	26	木	
46	楊梅壠溪	47、70、47	—	72	木	
47	頭前坑	48、16、21	1	32	木	
48	頂瓦磑坑	48、44、67	1	30	木	斜
49	涼坑	51、17、30	1	30	木	
50	牛尿窩坑一	51、72、67	2	40	木	斜
51	牛尿窩枝坑	52、06、16	1	20	木	
52	牛尿窩坑二	52、36、13	1	40	木	
53	太湖口 ⁵ 坑一	53、24、77	1	20	木	
54	太湖口坑二	53、38、84	1	20	木	
55	太湖口坑三	54、03、91	3	99	木	
56	下番仔湖坑	55、06、47	1	33	木	
57	五里亭坑一	56、56、69	1	20	木	
58	五里亭坑二	57、03、32	1	30	木	斜
59	鳳山崎溪河	58、28、17	—	491	鐵	
				189	木	
60	鳳山埔坑一	58、63、13	1	18	木	斜
61	鳳山埔坑二	58、64、01	1	12	木	

5 太湖口驛改稱為湖口驛，是現今的湖口老街所在地。

編號	名稱	位置 (哩、鎖、節)	徑間		構造材質	備註
			數	徑長(呎)		
62	鳳山埔坑三	59、00、25	1	22	木	
63	豆仔埔坑一	59、45、99	4	121	木	
64	豆仔埔坑二	59、55、20	2	243	鐵	
			10	374	木	
65	斗崙坑	60、08、42	2	53	木	
66	紅毛田坑	60、44、10	13	447	木	
			2	200	鐵	
			1	70	鐵	
67	烏樹林坑一	60、55、55	1	21	木	
68	烏樹林坑二	60、63、61	9	315	木	
69	土治公厝坑一	61、21、56	1	32	木	
70	土治公厝坑二	61、34、04	2	60	木	斜
71	良恩坑	61、45、16	4	143	木	
72	後庄坑	61、60、65	1	31	木	
73	埔心坑	62、09、34	1	30	木	
74	車頭坑	62、37、47	1	25	木	斜

資料來源：臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道史》上卷（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1910年），頁134-136。

臺北至新竹間的鐵路自基隆起點 18 哩 70 鎖處向西北方向分歧（臺北站至分歧點 36 鎖與臺北至基隆間鐵路併用），21 哩 16 鎖抵大橋頭火車票房，向西於 21 哩 19 鎖渡淡水河橋（今臺北橋），此橋大部分用紅檻木構築，東側 93 呎路段水深改設石柱鐵橋，且因淡水河仍有船隻通行，故此段設計為可開閉之活動鋼樑鐵橋。⁶ 過此橋後隨抵三重埔（今三重）、頭前庄（今新莊頭前地區）⁷ 等聚落，至 25 哩處抵海山口火車票房（今新莊），該站設有支線可供避車，此處因通過水田路線並無特別之傾斜，從此通過該站後，於 25 哩 71 鎖渡海山口坑木橋⁸（今已加蓋）。接著，26 哩 46 鎖渡十八溪坑木橋（今已加蓋），27 哩 33 鎖渡十八份坑一號木橋（今十八份橋），27 哩 60 鎖渡十八份坑二號木橋⁹（今晒口橋），於 28 哩 6 鎖抵打類坑火車票房（今迴龍），該站址經比對位於今日樂生療養院及迴龍寺一帶，曾設有支線可供避車。¹⁰

6 尹章義，《新莊發展史》，頁 55。

7 該鐵道經過之頭前庄路段為今日新莊市化成路及思源路間之中正路（省道台一甲線）。

8 江慶林，《台灣鐵道史》上卷（中譯本），頁 69。

9 現今台一甲線十八份橋與晒口橋間，民富陸橋下尚有座頂陂角橋，該橋於日人勘查時並無記載。

10 江慶林，《台灣鐵道史》上卷（中譯本），頁 69。

自打類坑（又稱塔寮坑）火車票房向西南經過平坦之水田後，¹¹ 鐵路大致沿著今日塔寮坑溪而行。28 哩 35 鎖渡石觀音坑木橋後，路線開始緩升進入龜崙山區，29 哩 7 鎖渡九芎坑木橋（今第二尖山橋），於 29 哩 34 鎖渡九芎頭坑木橋（今大坑溪橋）進入龜崙嶺山腹，並以平均坡度三十二分之一於山區爬坡。¹² 此段由清代打類坑至龜崙嶺火車票房兩站間之鐵路，主要沿著龜崙嶺而行，途中所經之九芎坑木橋及九芎頭坑木橋，為「龜崙嶺鐵道橋遺構」所指定兩處橋梁「第二尖山橋」及「大坑溪橋」前身。

（三）討論

光緒 13 年劉銘傳奏議建造臺灣鐵路，該年 4 月 28 日清廷允准建置。光緒 17 年 10 月大稻埕至基隆間鐵路竣工通車，光緒 19 年 11 月，完成大稻埕至新竹段鐵路，全線自基隆至新竹共 62 哩 52 鎖 50 節，成為臺灣屬於中國的清領時期，擁有的第一條官辦以載客為目的的鐵路。其中，竣工於光緒 17 年之打類坑至桃仔園間之鐵路，其龜崙嶺路段之「九芎坑木橋」及「九芎頭坑木橋」，就是本文所述的桃園市市定古蹟「龜崙嶺鐵道橋遺構」的兩處橋梁「第二尖山橋」及「大坑溪橋」在清領時期的名稱。因鐵路橋梁的基礎為石造得以保存至今，也是「龜崙嶺鐵道橋遺構」得以指定為古蹟的緣由。

三、日治時期

（一）縱貫鐵道北部改良線計畫

日治時期由於清末基隆至新竹間鐵道路線標準甚低，坡度及路線過於彎曲，及數座大橋屢修屢壞，使得日本當局隨即於明治 28 年成立「臨時臺灣鐵道隊」進行「北部改良線」計畫。其中，臺北以南之改線工程，則以臺北至桃仔園間變動最大，清末興築之路線中，因龜崙嶺路段坡度陡峻，加上淡水河橋屢遭風災損壞，故放棄此段路線，改經臺北城西側跨越新店溪及大料崁溪（今大漢溪）。總督府鐵道部並於明治 34 年 2 月完成新店溪橋，同年 6 月完成第二大料崁溪橋及茶山隧道。¹³ 8 月 25 日改線路路段通車，新設艋舺（今

11 台一甲線（原縱貫公路）於樂生療養院迴龍寺進入桃園市境，由新北市新莊區中正路改稱桃園市龜山區萬壽路，該省道由新北市進入桃園市後，由北至南與台一線（縱貫公路）路線兩次重疊共線，北段為新莊區中山路至樹林區三興路，南段為龜山區東萬壽路至長壽路。

12 江慶林，《台灣鐵道史》上卷（中譯本），頁 69。

13 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道史》中卷（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1911 年），頁 133、137。

萬華）、枋橋（今板橋）、樹林、山仔腳（今山佳）、鶯歌石（今鶯歌）等停車場。¹⁴

整體而言，日治初期桃園至新竹間之鐵道改良工事，大致上延續清末路線整修，除部分路段因路線標準不佳稍作調整外，其餘部分並未做重大之修改。¹⁵ 直至昭和4年（1929）鐵道部才廢除楊梅壠至新車間路段，改



圖4：楊梅到湖口間的台一線，部分沿用清代的鐵道路基，改為軍用道路而逐漸演變為今貌。（張泓斌攝）

經伯公岡（今富岡）、湖口（今新湖口）及山崎（今新豐）之目前路線，而部分舊有清代的鐵道路基（楊梅至湖口間），改為聯絡桃園至新竹間的軍用道路，成為今日縱貫公路之一部分（圖4）。

（二）縱貫道路之興築計畫

臺灣自清代以來即有聯絡臺灣南北各城廓之官道，但因當時清政府對島內道路體系建設並不重視，故官道路況長期處於不佳的狀態，道路設施多為地方人民共同經營。道路遇到河岸之處設官渡、義渡及民渡來經營，橋梁設施並不多見。明治28年日人領臺後，為了鎮壓反抗力量，鞏固殖民統治，於是以軍隊之力於全臺各地修築公路。當時日軍近衛師團及第二師團工兵部隊為維持進軍之順暢，自該年起至明治29年3月底，利用清末既有之道路加以開鑿，完成了速成的南北縱貫道路及附屬道路修築，長約428.6公里。臺灣總督府於全島底定後，將原軍政制度改為民政制度，縱貫道路之管理者，便從原先之工兵單位轉為民政局臨時土木部。

當時島內南北間之聯絡道路大致已完成，但受河川及山勢地形阻隔之故，無法貫通連結。就在總督府公告指定道路不久，原清代臺北至桃園鐵道路基，則於明治34年縱貫鐵道改線後，改為聯絡臺北至桃園間的指定道路，成為日後島內南北縱貫道路的一部分。清末鐵道行經龜崙嶺路段架設之九芎坑木橋

14 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道史》下卷（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1911年），頁191。

15 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道史》中卷，頁137-157。

及九芎頭坑木橋，亦於明治 40 年 7 月間完成改建，做為一般道路橋梁使用，並改稱「尖山橋」及「大坑溪橋」。

明治 41 年，臺灣西部縱貫鐵道通車後，往來南北的旅次及貨運量急劇增加。為解決鐵路運量日趨不足及國防的問題，大正 6 年（1917）上任之臺灣總督明石元二郎（1864-1919），曾提出新關海線分擔運量的計畫，並於大正 8 年元旦宣告興建南北縱貫道路。¹⁶

根據《臺灣道路發展史》記載，「尖山橋」及「大坑溪橋」（圖 5）於昭和年間稱為新竹州管內縱貫道路「第二尖山橋」及「大湖坑溪橋」¹⁷。位置位於縱貫道路北起新竹州界（今新北市與桃園市界）1.416 及 1.972 公里處，面積分別為 92.5 及 72.1 平方公尺，高度各為 2 及 3.5 公尺，汽車承載力同為 8 噸，構造皆為 RCT 桁橋¹⁸。由現況橋底之 RCT 構造可知，此兩座橋於日治時期已進行第一次道路橋梁拓寬工事，寬度均為 9 公尺以上，故推測該次橋梁拓寬時間，應於昭和 5 年（1930）道路改良規格發布後修築，¹⁹而位於新竹州界起 4.534 公里處之「坑底無名橋」（當時稱第五號橋），亦應於此時已經拓寬。²⁰至於南北縱貫道路之建設則因濁水溪橋（今西螺大橋）之工事未完成，故於昭和 20 年日人撤離臺灣之際仍未能全線貫通。²¹



圖 5：日治時期拓寬後之縱貫道路大坑溪橋。

圖片來源：吳小虹，《重回清代臺北車站：古鐵道和一座謎樣的火車站》（新北：博揚文化事業有限公司，2006 年），頁 104。

16 李詩偉，〈日治時期台灣縱貫道路之研究〉，新竹：國立清華大學歷史研究所碩士論文，2003 年），頁 109-114。

17 「大坑溪橋」於《臺灣道路發展史》文中記載為「大湖坑溪橋」，因無此地名，應為書中誤植。

18 RCT 桁橋是一種鋼筋混凝土造 T 型樑的橋梁型式。

19 根據交通部公路總局提供之〈台灣省省道公路台北——桃園路線橋梁調查表（台一甲線）〉曾記載「第二尖山橋」之建造年月為昭和 5 年 12 月，但該調查表並未明確記載「大坑溪橋」之興建年代，僅提及為「民前建」，故推測此兩座橋應於昭和 5 年同時進行第一次拓寬。

20 陳俊，《臺灣道路發展史》（臺北：行政院交通部運輸研究所，1987 年），頁 305。

21 近藤泰夫，《台灣の道路》（東京：日本同業會道路部，1939 年），頁 5。

(三) 輕便軌道之發展

臺灣之輕便軌道（俗稱臺車）始自明治 28 年日人領臺灣後，軍事上為求迅速運送人員及物資，在該年底開始鋪設臺南至打狗間之輕便軌道。直至明治 31 年 2 月輕便軌道貫穿新竹至高雄，為當時連絡島內南北，唯一可連接基隆至新竹間縱貫鐵道之交通幹線。這種以人力推動為主的輕便軌道軌距 1 呎 7 吋半，每臺車可載重 300 至 450 公斤，除提供軍事上使用外，也支援一般性的物資運送，縱貫鐵道於興建時也曾利用該軌道做為物資運補之用。

直至明治 41 年貫穿島內南北之縱貫鐵道通車，以軍事使用為主之輕便軌道功成身退，總督府隨即開放民間私設輕便軌道之營運。隔年即有 19 家公司參與輕便軌道的經營，路線之軌距仍以 1 呎 7 吋半為主，少部分以 2 呎鋪設。大正 5 年，島內輕便軌道營業路線達到第一次高峰，達 1,087 公里。²² 大正 6 年，桃園軌道株式會社於已為指定道路之清末鐵道舊線路基，鋪設海山口至桃園間之輕便軌道，並鋪設於明治 40 年改建完成的「尖山橋」及「大坑溪橋」之上。大正 11 年臺灣製糖株式會社再將輕便軌道由新莊沿縱貫道路延伸至臺北橋頭（圖 6、圖 7）。²³



圖 6：新莊街上之輕便軌道，該軌道北起臺北橋頭、南至桃園，路線大致與臺北至桃園間之縱貫道路相同。

圖片來源：尹章義，《新莊發展史》（新北：新莊市公所，1980 年），無頁碼。



圖 7：昭和 2 年台灣地形圖之縱貫道路「尖山橋」及「大坑溪橋」，圖中可見該道已建輕便軌道。

圖片來源：大日本帝國陸地測量部，《二萬五千分之一台灣地形圖》（臺北：臺灣總督府，1926 年）。

22 謝國興，〈日治時期台灣的陸上交通運輸業〉，收於洪宜勇主編，《台灣殖民地史學術研討會論文集》（臺北：海峽學術出版，2004 年），頁 22-23。

23 尹章義，《新莊發展史》，頁 59-60、70。

(四) 討論

明治 28 年（1895），日人接收臺灣並成立「臨時臺灣鐵道隊」進行「北部改良線」計畫，初期進行之工事為基隆至臺北間之路線改良。明治 34 年（1901）8 月 25 日，臺北至桃仔園間改線路段通車。原建於清末大稻埕至桃園段鐵路，其大部分路基則於廢線後不久，改為聯絡臺北至桃園間的軍用道路。而清末鐵道行經龜崙嶺路段所架設之「九芎坑木橋」及「九芎頭坑木橋」，則於明治 40 年（1907）7 月間完成改建，更為一般道路橋梁使用，改稱「尖山橋」及「大坑溪橋」。此段臺北至桃園間之道路，於大正 8 年（1919）納入南北縱貫道路之一部分。

「尖山橋」及「大坑溪橋」亦於昭和 5 年（1930）臺灣總督府發布道路改良規格後，進行第一次道路橋梁拓寬工事，構造皆改為 RCT 桁橋。不久，橋梁更名為縱貫道路「第二尖山橋」及「大湖坑溪橋」。

四、中華民國時期

(一) 南北縱貫公路時期

臺灣因受戰爭之影響，造成創建於日治時期之縱貫公路多處毀損。²⁴ 民國 35 年 8 月，臺灣行政長官公署交通處公路局成立，掌理運輸及監理事務（公路工程由建設廳公共工程局負責）。隔年 7 月，縱貫公路臺北至桃園段完成長 14 公里混凝土鋪面鋪設。民國 38 年 10 月，公路工程業務撥交通處公路局辦理。民國 41 年 9 月，桃園至臺南全長 302 公里路段完成灌入式瀝青²⁵ 路面鋪設。同年 12 月 25 日，連接雲林及彰化兩縣跨越濁水溪之西螺大橋正式通車，自日治時期興建之南北縱貫公路全線通車。

民國 59 年 10 月 12 日，三重至塔寮坑段之縱貫公路拓建工程開工，本路段長 11.35 公里，都市計畫區域內路寬 22 公尺，其餘 24 公尺。中央設置四快車道，兩側設有慢車道，該工程於民國 61 年 9 月 30 日完工，工程費為 2 億元。隔年 4 月，塔寮坑至桃園段接著進行拓寬工程，塔寮坑至半嶺（龜崙嶺路段）長 6.3 公里，設雙線快車道 7.5 公尺，兩側各設慢車道 3.5 公尺，行

24 「道路」或「鐵道」為日治時期使用之名詞，清代及戰後則稱「公路」、「路」或「鐵路」。

25 灌入式瀝青是一種道路路面施工方式，先鋪粗碎石、噴灑熱瀝青、鋪小礫石、再噴灑熱瀝青，最後再用壓路機將碎石輾壓密實的路面施工方式。



圖 8：1940 年代縱貫公路上之大坑溪橋，圖中之兩線道橋梁為日治時期昭和年間進行第一次道路拓寬時改建。

圖片來源：吳小虹，《重回清代臺北車站：古鐵道和一座謎樣的火車站》，頁 105。



圖 9：民國 62 年「大坑溪橋」拓寬後之欄杆橋名柱牌額題字，題有「大坑溪橋」。（張泓斌攝）



圖 10：「大坑溪橋」拓寬後之東側橋底現況，由南下車道底部橋臺處可清楚看到歷次修建之過程。（李盛沐提供）

人較多路段，兩側各設 1 公尺人行道，山嶺地區僅設一側，路幅寬為 15.5 至 16.5 公尺間，全線均鋪設瀝青混凝土路面。

該工程於民國 63 年 12 月完成，工程總費為 6,705 萬，當時工程項目包括「大坑溪橋」（圖 8-圖 10）、「第二尖山橋」（圖 11、圖 12）及「坑底無名橋」之拓寬，其中前述兩座橋拓寬工程同於民國 62 年 10 月竣工，為該公路橋梁自日治時期後之第二次拓寬工程。而半嶺至龜山市區間長 2.65 公里之拓寬工程，路面寬為 20 公尺，路面亦為瀝青混凝土鋪面，竣工時間與塔寮坑至半嶺段同為民國 63 年 12 月 26 日。²⁶

（二）台一甲線時期

民國 67 年 7 月 1 日，臺灣省公路局公布「臺灣區公路網系統」，將臺灣主要道路進行系統編號。當時臺北至屏東楓港 455 公里之縱貫公路編為「台一線」，長約 30 公里之縱貫公路基

26 陳俊，《臺灣道路發展史》，臺灣省公路局桃園地區公路改善工程處，《西部幹線第二尖山橋及大坑溪橋竣工圖》（臺北市：行政院交通部運輸研究所，1987 年），頁 602。

隆至臺北段則編入「台五線」。縱貫公路北部之起點自此已非基隆，而是臺北市忠孝東西路及中山南北路口。不久，公路局為解決臺北至嶺頂坑間台一線車輛擁擠問題，於民國 68 年進行「台一丁」（今台一線）之新建工程，該道路北起臺北忠孝西路，經忠孝大橋、三重過圳街與中山路、新莊中山路、泰山中山路、接台一線（新莊中正路）至塔寮坑，再從塔寮坑溪南側另闢與台一線平行之新路至嶺頂。此段稱為「臺北嶺頂公路」之新線，於民國 75 年 2 月二重疏洪道中山橋竣工後全線通車，全長 20 公里。²⁷ 在此期間，台一線縱貫公路跨越二重疏洪道之重新大橋，亦於民國 74 年 6 月竣工通車。

今日，「臺北嶺頂公路」已因公路局省道路線編號之重編，與已完成之桃園區外環道（今龜山區長壽路、桃園區三民路、中山路）一起改編為「台一線」，成為縱貫公路之新線（圖 13、圖 14）。該線北起臺北、南至屏東楓港，全長 461.547 公里；舊有臺北至桃園間之原縱貫公路則改為「台一甲線」，全長 27.437 公里。至於基隆至臺北間編為「台五線」之原縱貫公路汐止樟樹灣至基隆六堵間路段，今日亦因「新台五路」（今台五線部分路段）的開闢，改編為「台五甲線」。



圖 11：民國 62 年「第二尖山橋」拓寬後之欄杆橋名柱牌額題字，題有「第二尖山橋」。（張泓斌攝）



圖 12：「第二尖山橋」拓寬後之南側橋底外觀，該橋底之石拱橋緊鄰塔寮坑溪堤防。（李盛沐提供）

27 陳俊，《臺灣道路發展史》，頁 508-510、605。

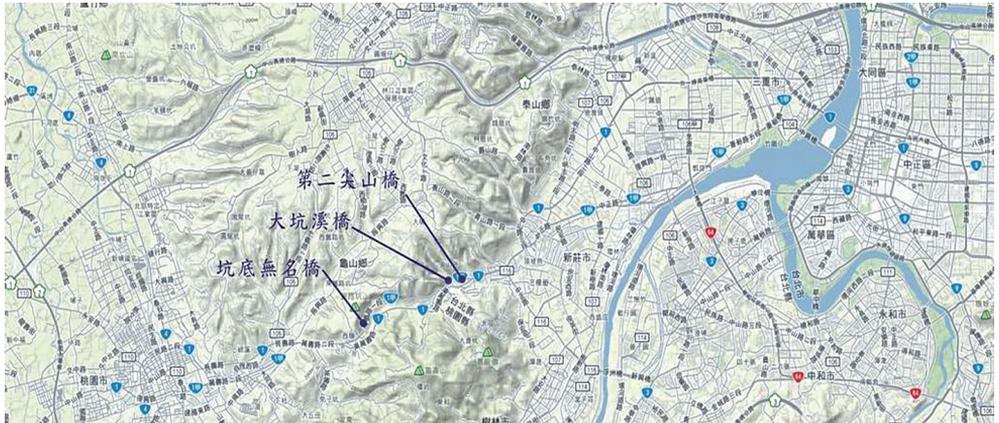


圖 13：臺北至桃園路段省道編號圖。

圖片來源：中央研究院 GIS 團隊編制，臺灣新舊地圖比對——臺灣堡圖（1898-1904），
http://gisrv5.sinica.edu.tw/GoogleApp/JM20K1904_1.htm，引用日期：2018 年 1 月 16 日。

（三）討論

二次大戰以後，公路局於民國 62 年 10 月間，完成此兩座橋梁自日治時期後之第二次拓寬工程，並沿用「第二尖山橋」及「大坑溪橋」的橋名至今。民國 73 年 2 月，經由忠孝大橋、中山橋俗稱二省道的「臺北嶺頂公路」全線竣工通車，該道路取代原建於日治時期之縱貫公路路段（今台一甲線），成為縱貫公路臺北至桃園間之新線（今台一線）直至今日。



圖 14：台一線桃園區外環道三民路。（張泓斌攝）

五、保存維護與再利用

龜崙嶺鐵道橋遺構坐落於河道之上，第二尖山橋土地坐落桃園市龜山區龍華段 795 地號，建議可以適度擴大保存範圍至鄰接的土地較為完善。所具有的效益有以下三項：

（一）保存龜崙嶺鐵道橋遺構的歷史風貌

古蹟指定只保留了古蹟結構本體之部分，而要保存鐵道橋遺構的歷史氛圍須透過面狀的保存才能完整呈現，透過龜崙嶺鐵道橋遺構的周遭山水環境，才能顯現龜崙嶺鐵道橋遺構的功能與重要性。

（二）改善龜崙嶺鐵道橋遺構的整體環境景觀

龜崙嶺鐵道橋遺構的附近地區，面對都市的快速發展與變遷，整體環境景觀改變的腳步加劇，唯有透過整體性的保存措施，方能改善及維護此一地區的景觀風貌。

（三）確保龜崙嶺鐵道橋遺構的結構安全

龜崙嶺鐵道橋遺構鄰接道路、林地、水利河川、田地、建地、旱地等用地。道路拓寬或施工、河川整治、林地開發等均會影響龜崙嶺鐵道橋遺構的結構安全性。劃定一定區域的保存區範圍，將有助於古蹟結構安全的保存。

再利用的原則，建議以保存古蹟風貌，不應任意假藉修繕而除舊布新，損害其歷史價值為考量。減輕橋梁載重，以分散載重之方式處理。修補橋梁裂縫、孔隙，以抵抗外力的荷重。環境清潔管理維護，還給附近居民一個良好的生活環境。土地權屬之考量，避免徵收土地造成民怨，使用公有地做為規劃再利用範圍較具可行性。

六、結語

臺灣的古蹟中，橋梁占有相當重要的位置，它不僅是一歷史之反映，亦是「表徵」一個地方社會的發展。臺灣是一個移民島國，因此，臺灣的文化與中國大陸有著息息相關之關係。臺灣的移民最早是從明朝開始，來自福建、廣東一帶的人民，最先在臺灣的南部開始開墾，逐漸往北部發展。而這些渡海來臺之移民們，漸漸之在臺灣建立新天地。但因臺灣南北交通不便，依「台灣鐵路史」之記載：「臺灣巡撫劉銘傳設鐵路之目的在於貫通臺灣島西岸，連結於東北岸之基隆。」遂有臺灣第一條鐵路，基隆至臺北、臺北至新竹段之誕生。

本文所研究的桃園市市定古蹟龜崙嶺鐵道橋遺構在歷史上的定位，本文整理出以下六點：

1. 清代臺灣首任巡撫劉銘傳所督工興建鐵路之遺構。
2. 清朝末年洋務運動的歷史見證。
3. 臺灣第一條鐵路，更是臺灣地區唯一的清代鐵路。
4. 清代橋基、橋臺與日治時期的拱體保存原風貌。
5. 清代及日治初期之鐵路橋梁，日治時期由鐵路改爲道路。
6. 展現清代、日治及中華民國等不同時期的鐵公路技術水準。

龜崙嶺鐵道橋遺構在保存修復的內容上，建議清領、日治時期的橋體，必須做最完善的保護；崩落的清代粗石塊體、表面被水泥砂漿塗佈的塊石與灰縫等，以局部保存之方式處理；鋼筋混凝土橋體、護坡之擋土牆等構造物，有使用機能上之需求，保留下來亦不至於影響古蹟價值。其他有礙保存與修復之部分，建議予以移除。

1. 建議龜崙嶺鐵道橋遺構之保存，須將人的活動導入，改善現有環境，結合社區資源，如此才是再利用的最大目標。遺構的修復，建議不做臆測式的修復、不做風格式修復、舊有工法應複製、新舊構造及材料均應能容易的區別、塑造空間環境、運用較佳之結構補強工法、新增再利用設施與設備、依照經費多寡而分期施作。
2. 橋體構造修復範圍建議以古蹟指定範圍及附近環境之整理一併考量。大坑溪橋周遭環境之清理，建議應集中設置排水暗管、拆除違建、垃圾清掃、防洪之安全與景觀之考量。古蹟本體建議以清理石材、修護灰縫、補強結構性裂縫、拆除附著之管線爲主。
3. 再利用的原則，建議以保存古蹟風貌、減輕橋梁載重、修補橋梁裂縫、孔隙、環境清潔管理維護爲要，使用公有地做爲規劃再利用之範圍較具可行性。



消失的中壢帝糖崁子腳製糖工場

蔡昇璋*

一、前言

「糖業」是日本殖民統治臺灣經濟發展的核心，也是臺灣與日本母國經濟關係的根本。此發展趨勢主要是因應日本天然資源的不足，改良發展臺灣既存之重要物產，如米、糖，以供應日本不斷增長的人口與工業發展之需求。¹而「糖業」就是在殖民政府「糖業獎勵規則」²下，以資金補助、原料確保、市場保護等多管扶植下，逐步地發展興盛，尤其明治43年（1910）以降，日本糖業資本與現代新式製糖工場大舉進入臺灣，不但成功壓倒臺灣本地舊式糖廍和改良糖廍，也從而確立其在

* 國立臺北科技大學通識中心兼任助理教授

1 臺灣總督府殖產局特產課，《臺灣糖業概覽》（臺北：臺灣總督府殖產局特產課，1927年），頁11-12。

2 佚名，《官報》，號5690（東京：日本マイクロ寫真，1902年），頁409。

圖1：遠東集團所經營的元智大學，其校區校門一帶亦為製糖工場原址。（張泓斌攝）

臺灣糖業支配的地位。³ 而伴隨此糖業發展而興起的私設糖業鐵道，亦如同蜘蛛網狀般，密布於臺灣各地，進而與日治官方縱貫鐵道相互連接，串起臺灣西部平原與丘陵地帶的經濟產業與生活。⁴

日治時代臺灣糖業主要發展重心在濁水溪以南，但隨著新式製糖場如雨後春筍般陸續出現後，也逐步地跨越濁水溪以北，⁵ 往臺中、苗栗、新竹、桃園、臺北、宜蘭、花蓮、臺東等地發展。在相關討論臺灣糖業的專書或文章中，⁶ 雖已有相當詳盡的探討分析，但似乎都忽略、遺忘日治時代「帝國製糖株式會社」在桃園的發展，尤其是昭和 11 年（1936）開始興建、昭和 14 年完工啓用的中壢炭子腳製糖工場。

是以，本文嘗試利用有限的史料，簡要說明帝糖成立與在臺之發展，而將重心置放在探討帝糖為何設立炭子腳製糖工場？後又為何與大日本製糖株式會社合併？最後又為何被迫關閉等議題上，藉以釐清此一治末期短暫出現、又快速消失的中壢炭子腳製糖工場歷史。

二、帝國製糖株式會社的成立與發展

帝國製糖株式會社（以下簡稱帝糖）是由安部幸兵衛、山下秀實、松岡富雄等，於明治 43 年所發起成立的，同年 6 月獲臺灣總督府許可，10 月召開成立大會，以資本額 500 萬日圓，將本社設於臺中市，同時新設產能 750 噸之臺中第一製糖工場，明治 44 年正式開始投入臺灣製糖行列；翌年，再於同地增設產能 300

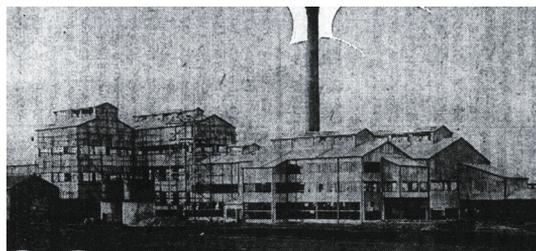


圖 2：位於桃園中壢的炭子腳製糖工場。
圖片來源：《臺灣日日新報》，號 13700，1938 年 5 月 22 日，版 6

3 涂照彥，《日本帝國主義下の臺灣》（東京：東京大學出版會，1975 年），頁 60-69。

4 謝國興，〈殖民地台灣における鉄道・道路運輸業——朝鮮との初期の比較を兼ねて〉，收於堀和生中村哲編著，《日本資本主義と朝鮮・台灣帝國主義下の經濟變動》（京都：京都大學學術出版會，2004 年），頁 237。

5 陳明言，《臺灣的糖業》（臺北：遠足文化，2007 年），頁 59。

6 如陳明言，《臺灣的糖業》；楊彥駢，《臺灣百年糖紀》（臺北：貓頭鷹出版，2001 年）；張健豐，〈被遺忘的糖業文化系列之一中壢炭子腳工場〉，《台糖通訊》，號 2013，卷 132 期 3（2013 年 3 月），頁 30-32。其中，張健豐曾大略討論過炭子腳工場，其利用《臺灣日日新報》的記載，以及配合中央研究院人文社會科學研究中心 GIS 臺灣百年歷史地圖進行論說；另外，莊濠賓亦曾在《桃園客家》106 年春季號第 7 期〈大庄崛起——中壢交通與產業發展史〉一文中，簡要談到炭子腳製糖工場；但並沒有深入探究炭子腳製糖工場設立背後真正原因，以及其與日本整體戰時體制的關聯性。

噸之第二製糖工場。而在「日本精糖、臺灣粗糖」之政策下，帝糖也於大正 5 年（1916）在日本神戶市設立百噸產能之精製糖工場，同年合併擁有 650 噸及 550 噸產能之南日本製糖株式會社⁷新竹和竹南兩製糖工場。大正 6 年 2 月，則在緊鄰臺中第一工場旁，建置酒精工場；同年 8 月，在臺中州潭子庄新設產能 750 噸之製糖工場，接續在大正 7 年 3 月，再於新竹工場旁設置酒精工場一座，⁸ 以期充分有效利用製糖工業之副產品。

1920 年代，帝糖原本計劃再進一步擴大增資至 3,000 萬日圓，無奈因經濟不景氣之影響，最終不得不斷然進行減資，將資本額降至 1,800 萬日圓。大正 12 年，受到關東大地震之影響，帝糖不得已將神戶精製糖工場，以 250 萬圓出售給明治製糖會社。⁹ 又 1920 年代下半期，臺灣「米糖相剋」問題開始尖銳化，米出口擴張帶來米價上漲，以及稻作生產力急速擴展，間接導致與之對抗的商品作物甘蔗受到極大之影響，不僅連帶拉高糖業原料收購成本，也嚴重威脅其製糖利潤。總督府雖制訂劃設所謂「原料採集區制度」，以方便糖業會社控制原料供應及價格，但在現實利益考量下，又因米蔗轉作自由且容易，故對於製糖會社原料供應，自然就會產生不穩定之隱憂，甚至是相互敵對與競爭的關係。¹⁰

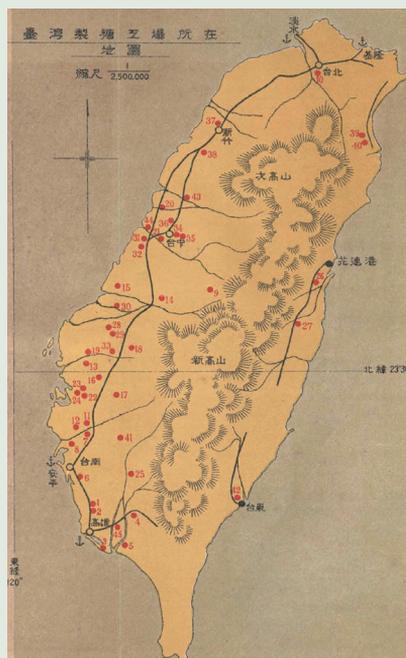


圖 3：大正 13 年臺灣製糖工場所在圖。
資料來源：製糖研究會，《糖業便覽》，
（東京：製糖研究會，1924 年）。

7 南日本製糖株式會社設立於明治 44 年（1911），資本額 500 萬日圓，獲總督府認可，取得分蜜糖擴張特許權後，更進一步購併新竹、南湖及中港等地之改良糖廠，中港工場（竹南）購併當時僅有 80 噸產能，增設機械後產能增至 350 噸，帝糖合併前已增加至 550 噸；至於新竹工場，則增設 500 噸製糖機械，於大正 2 年（1913）開始運轉。南日本製糖在帝糖購併前，早已出現經營危機，並且經過幾次的改革，大正 4 年斷然將原資本額 300 萬大幅減資為 120 萬日圓，同時撤換經營管理階層，最終仍無法挽回頹勢，而於大正 5 年被帝糖所併購；宮川次郎，《臺灣糖業の批評全》（臺北：糖業研究會，1913 年）；佚名，〈南日本製糖の減資〉，《臺灣彙報》（臺北：臺灣糖業研究會，1915 年），頁 41。

8 帝國製糖株式會社，《帝國製糖株式會社概況》（出版地不詳：帝國製糖株式會社，1939 年），頁 1-2。

9 臺灣總督府殖產局特產課，《臺灣糖業概覽》，頁 206。

10 柯志明，《米糖相剋：日本殖民主義下臺灣的發展與從屬》（臺北：群學出版，2003 年），頁 130-143。

帝糖從一開始就將其事業中心地，設置於臺灣首屈一指的中部稻米產地，¹¹因之一直以來都是在與米作競爭下發展，其製糖原料收購與來源，亦經常受到米價高低所影響，故其必須一方面強化糖業體質（例如透過購併、增資、增設新式製糖設備等）；另一方面，則透過所謂早植（栽種指定品種）、¹²綠肥栽種獎勵金，以及發放甘蔗收購價格比照米價補貼金與栽種獎勵金等方式，來提高農民栽種意願與穩定製糖原料來源；¹³除此之外，另一對策就是積極致力於新蔗種如 F108 號的擴大種植，於是帝糖開始將事業地擴大目光瞄準新竹州，並進一步計劃在中壢街埔頂，新設一製糖產能 750 噸的炭子腳工場，以圖增加製糖產能與產量。¹⁴

早在帝糖決定往臺灣北部擴展事業地之前，其早已有所實質的籌備行動，當中最重要者莫過於事業資金的籌募。大正 15 年 7 月時，當時報紙廣告上刊登帝糖已第二度委託日本興業銀行發行 500 萬日圓之社債，並提前在昭和 4 年償還完畢；¹⁵昭和 9 年，又再委由興業銀行公開發行第 4 回附財產抵押 450 萬日圓社債募集，利率年息 4 分 5 厘，再加上第 3 回 500 萬日圓社債。¹⁶也就是說，帝糖一直以來都是透過日本興業銀行，以公開募集社債的方式，來籌措其事業體擴張與工場建設的資金。

三、炭子腳製糖工場的設立與營運

誠如前述，帝糖為因應其事業中心地日益嚴重化的「米糖相剋」問題，除透過各種獎勵金發放，希望提高農民栽種及確保原料來源穩定外，也開始積極尋求耕地擴展與產能擴充之可能性。因此，早先透過前述社債的發行，公開募集所需資金，再行規劃尋覓可供擴展建設利用之地。昭和 11 年 4 月，帝糖正式向臺灣總督府提出設立新式製糖場的申請，經獲核可後，最終選定新竹州中壢郡中壢街埔頂為場址，預計投入 248 萬日圓建設經費，興建一產能 750 噸、工場占地 3,000 坪，

11 〈米作と競争しつつ發展した帝國製糖耕地白糖製造は三年目〉，《臺灣日日新報》，號 13700，1938 年 5 月 12 日，版 6。

12 佚名，〈帝國製糖株式會社〉，《糖業》，號 169（1928 年 10 月），頁 50-52。

13 〈帝糖の買蔗價格初價比準割増金と植付獎勵金を交付〉，《臺灣日日新報》，號 13027，1936 年 7 月 3 日，版 3。

14 〈帝糖の業績進展米價高にも平然炭子腳は幸先よし〉，《臺灣日日新報》，號 13964，1939 年 2 月 21 日，版 2。

15 佚名，《官報》，號 642（東京：日本マイクロ寫真，1929 年），頁 521。

16 佚名，《官報》，號 2309（東京：日本マイクロ寫真，1934 年），頁 250。

原料採取區域包含新竹州下之新竹、中壢、桃園、大溪等四郡之新式「電氣化」製糖工場，預計昭和 13-14 年（1938-1939）間完工，開始製糖壓榨作業；其產量預估為第 1 年 10 萬擔、第 2 年 137,500 擔、第 3 年 156,250 擔、第 4 年 187,500 擔、第 5 年 20 萬擔。¹⁷ 簡言之，其已訂下產能目標，並逐年擴大製糖產量。

故為執行此新式製糖工場計畫，帝糖開始透過增資方式，籌措所需建場資金。首先第一步就是將資本額從原先的 1,800 萬圓增加至 2,700 萬圓，亦即增加 50%，並透過發行 18 萬新股，以每舊 2 股換 1 新股的比例，將所徵收之資金，做為新建中壢工場建設材料、機械、土地等等之費用。第二步

則是展開工場用地及蔗作耕地的收購行動，昭和 11 年工場用地 17 甲業已收購完成，同年開始收購之蔗作耕地至昭和 12 年已達 400 甲；該工場原料採取區域內耕地面積大約有 3 萬甲，其中半數為水田、半數為平地與山地旱田，蔗作適地面積，一期水田大約 7,500 甲、平地旱田約 6,000 甲，合計 13,500 甲，其餘為二期水田與山地旱田。而帝糖所自行收購之 400 甲耕地中，大部分為旱田，一期水田少，因此嘗試轉向占地約 5,000 甲之廢棄茶園紅土旱田方面進行收購，但卻因中壢炭子腳工場決定建置後，造成土地炒作熱潮，土地價格從原先一甲 400 日圓飆漲至 600 日圓，遂至造成帝糖自有耕地收購一定程度上之困難。¹⁸

帝糖之所以選擇中壢埔頂設立新式製糖工場的主要原因，在於該地位於中壢、桃園間，又在炭子腳車站附近，也就是縱貫鐵道路線南側偏東，距離中壢車站約



圖 4：舊稱炭子腳車站的內壢車站。
（張泓斌攝）

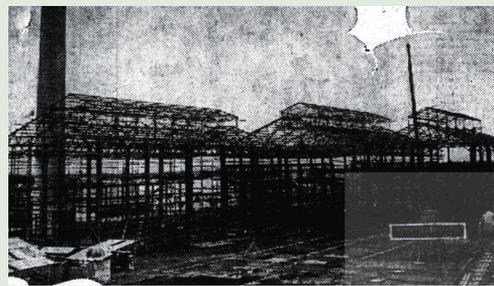


圖 5：興建中的炭子腳製糖工場。
圖片來源：《臺灣日日新報》，號 13649，
1937 年 3 月 21 日，版 2。

17 〈帝糖于中壢新設工場〉，《臺灣日日新報》，號 13076，1936 年 8 月 21 日，版 8。

18 〈新設される帝糖の中壢工場蔗作適地一萬三千五百甲初年の原料は一億斤〉，《臺灣日日新報》，號 13225，1937 年 1 月 19 日，版 3。

4 公里，距離龍潭之中心約 10 公里之位置上；另，該工場之採取區域桃園郡、中壢郡部分，又與臺灣製糖株式會社臺北製糖所鄰接，又中壢車站附近之工場用水不便、水量又少、水質亦不佳，故最終決定於炭子腳附近設立製糖新工場，¹⁹ 並命名為「炭子腳工場」。

昭和 11 年底，高 180 尺的鋼筋混凝土大煙囪完成；12 年 10 月，由三機工業承包的工場建築工程正式開始；13 年時，除乾燥室外，工場外觀骨架組裝及部分屋頂工程業已完成，壓榨部之基礎工程仍在進行中。除此之外，帝糖仍持續進行原料採取區域內耕地收購之行動，昭和 13 年時，已收購完成採取區域內荒廢舊茶園大約 700 甲，工場用地已增至 19 甲多；此時，除製糖工場主建物外，其他附屬建物如製品、肥料、雜品等三倉庫，鐵道事務室、機關倉庫、社員、雇員宿舍、醫務室、俱樂部等，相繼陸續完成。

還有，先前由縱貫鐵道炭子腳車站至製糖工場內 1.61 公里的輕便鐵道，²⁰ 已鋪設完成，這是做為原料搬運之帝糖社線，也就是私設「糖業鐵道」。此專用「糖業鐵道」以炭子腳製糖工場為起點，分成員樹林、龍潭、平鎮三線，預計延長鋪設 32.42 公里，相關用地收購業已完成，鋪設工程持續進行中；另外，帝糖也決定計畫鋪設連結社線約 64.4 公里長之輕便鐵道。²¹

至於，炭子腳製糖所壓榨機與發動機動力機組則是委由日立製作所製造。其與同樣電氣化之大日本製糖玉井、苗栗兩工場（原昭和製糖）及臺灣製糖三崁店工場等最大不同點在於，炭子腳占地 20 甲，壓榨能力 750 噸，實際產能可達到 1,000 噸，故其不管是壓榨部也好、製糖部也好，均較其他電氣化工場有更大之空間，而且簡潔明亮；壓榨部空間亦更高，有發電室，安裝 1 千瓦發電機 2 臺，蔗渣灰輸送至鍋爐，是以玻璃窗隔開，明顯不同於其他工場利用地下管道輸送之

19 〈新設される帝糖の中壢工場蔗作適地一萬三千五百甲初年の原料は一億斤〉，《臺灣日日新報》，版 3。

20 所謂輕便鐵道，也就是日治通稱之私設軌道，又稱輕便軌道，或稱臺車，又俗稱五分車；主要是指用地省、施工成本亦低，經濟鋪設的私有鐵道，是日治時期臺灣各地在糖、林、礦、鹽業等發展下，所形成之地方產業鐵路網，其特徵是與縱貫鐵道連接，形成綿密如蜘蛛網狀般的路網；謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，收於《臺灣殖民地史學術研討會論文集》（臺北：海峽出版，2004 年），頁 19；蘇昭旭，《臺灣輕便鐵道小火車》（臺北：人人出版，2011 年），頁 8。

21 〈新設工事進捗の帝糖炭子腳工場（中壢）舊茶園から蔗園に轉作多し大部分會社の直營〉，《臺灣日日新報》，號 13649，1937 年 3 月 21 日，版 2。

方式。²² 炭子腳與其他新式工場一樣，利用蔗渣灰送往鍋爐方式，以做為蒸氣發電燃料之用，除圖節約石灰燃料之使用外，亦可將蒸氣餘熱送往製糖部做有效之利用。²³ 例如在製糖期，公司職員宿舍即以工場內自身發電供應，非製糖期，則向臺灣合同電氣株式會社購電，以供應工場內一般點燈、動力等之使用。總之，相較於玉井和苗栗製糖工場來說，炭子腳不僅空間廣大，其所使用之人力亦相對較多。²⁴

工場用水方面，除仰賴於桃園埤圳外，工場腹地北側有水池，由此以幫浦引水進入場區內，若遇乾旱時節，此池水可應急供給十數日。而原料採取區域面積是之後被追加編入，合計桃園郡下有 3,000 餘甲，在炭子腳所擁有的 44,318 甲中，蔗作適地面積 18,028 甲，此中栽種面積水田 1,193 甲，旱田 1,152 甲，合計 2,345 甲，此又可分為自作與獎勵兩種，詳細如表 1。亦即，自作占整體蔗作面積的 81.3%，獎勵占 18.7%，水田與旱田比例分別為 50.9%、49.1%。²⁵

昭和 14 年 1 月 15 日，帝糖炭子腳工場終於正式竣工，並開始蔗糖壓榨作業。²⁶ 隨後，在 1 月 28 日下午 5 點，帝糖於桃園公會堂舉辦盛大宴會，並招待中壢郡官民，同時宣告將與中壢郡官民合作，結合帝糖舊有製糖工場及此炭子腳第六工場，朝精進無水酒精及紙漿工業方向邁進。²⁷ 而炭子腳工場正式加入生產後，壓榨成品率良好，再加上臺中潭子兩工場、新竹、竹南等蔗糖原料出乎意料的增收，故

表 1：昭和 15 年（1940）炭子腳製糖工場蔗作面積（單位：甲）

	自作	獎勵	總計
水田	870	323	1,193
旱田	1,036	116	1,152
總計	1,906	439	2,345

資料來源：〈帝國の電化工場炭子腳製糖所を見る（下）〉，《臺灣日日新報》，號 14307，1940 年 1 月 13 日，版 3。

22 〈帝國の電化工場炭子腳製糖所を見る（上）〉，《臺灣日日新報》，號 14306，1940 年 1 月 12 日，版 3。

23 〈糖業行脚〉，《臺灣日日新報》，號 13981，1939 年 2 月 18 日，版 2。

24 〈帝國の電化工場炭子腳製糖所を見る（上）〉，《臺灣日日新報》，版 3。

25 〈帝國の電化工場炭子腳製糖所を見る（下）〉，《臺灣日日新報》，號 14307，1940 年 1 月 13 日，版 3。

26 〈帝國の三炭店工場初操業を開始〉，《臺灣日日新報》，號 13951，1939 年 1 月 19 日，版 2。

27 〈炭子腳の第六工場操業〉，《臺灣日日新報》，號 13993，1939 年 3 月 2 日，版 5。

預計產量將可達 182 萬擔，較昭和 13 年秋季帝糖第一回整體產量將可大增 21 萬擔之多。²⁸ 之後，更創下帝糖產能 198 萬 3 千餘擔的歷史紀錄，其中新竹州下之新竹、竹南、炭子腳三製糖所，合計共生產 69 萬 9 千 7 百餘擔。²⁹ 由此可見，炭子腳工場的加入對於帝糖整體製糖產能與營運有相當大之挹注。

四、戰時體制下「糖業合理化」的整併與戰後的轉變

帝糖與其他日本產業發展一樣，其利用第一次世界大戰爆發，經濟好轉，糖業呈現前所未有的盛況機會，以臺灣為事業中心地，投入糖業的經營，也同時隨時局變化樹立所謂「粗精糖」兼營的方針，如前述大正 5 年的神戶精糖工場即是。帝糖透過「日本精糖、臺灣粗糖」兼營，再加上併購其他製糖會社，以及擴大新建製糖工場、擴充產能、增設酒精工場等等的方式，不斷擴大其事業體及其觸角，直到大正 9 年已達空前高峰。不過，隨後即因米價、各項物價及薪資高漲，而使得其砂糖生產成本提高，一次戰後的景氣反轉，正式開啓股票暴跌的序幕，糖價的暴跌，促使糖業界因景氣的不佳，破產者陸續出現，資金融通管道的不暢通，都連帶使得帝糖事業經營遭受重大之打擊。

在此經濟不景氣之連鎖效應下，帝糖經營陷入前所未有的困境之中。於是，不得不開始講求產業整頓復興之道，除前述減資、出售神戶精糖工場外，轉型改善經營體質成為首要之務。首先，開始調整轉向「耕地白糖」製造，昭和 11 年決定設置炭子腳工場時，當時的社長松方正熊即已規劃裝設耕地白糖製造設備，無奈



圖 6：《臺灣日日新報》對於炭子腳製糖工場關於帝糖產量提升有不小助益的報導。

圖片來源：《臺灣日日新報》，號 13700，1938 年 5 月 12 日，版 6。

28 〈帝糖は大増産百八十二萬擔に上り二回豫想より廿一萬擔〉，《臺灣日日新報》，號 14029，1939 年 4 月 8 日，版 2。

29 〈帝國の電化工場炭子脚製糖所を見る（下）〉，《臺灣日日新報》，版 3。

卻因中日事變爆發後，鐵材機械類價格暴漲，所以炭子腳耕地白糖設備不得不暫時保留，取而代之的是，充分擴張在各部擴產之餘地，如改進增設壓榨機組為五重式，然因相關機械設備無法自日本內地取得，遂迫使帝糖開始轉向臺灣島內購置製造。³⁰

另一方面，前述討論炭子腳工場收購耕地時，已提及利用收購廢棄舊茶園來增加原料供應的來源。這些舊茶園是臺灣蔗作耕地僅剩可開拓利用之耕地，因之在帝糖收購直營後，積極進行蔗作示範改良，以期增加收成，其次進行土壤改良，使負責耕種之農民加深對於蔗作的認識，亦即以指導耕作者與增加蔗作栽種者為主要目標，擴大蔗作栽種面積，增加原料採取來源及擴大製糖產能。³¹

不過，面對一次戰後的經濟恐慌，自大正 9 年起世界普遍的「工業合理化」³²運動，以及昭和恐慌期，再到昭和 6 年準戰時期，日本早已開始進行所謂產業「合理化」運動。尤其是中日戰爭後的局勢發展，日本正式進入所謂「戰時體制」，因應戰爭長期持久化，糧食的供給與確立相當關鍵，因此糧食增產與耕地擴張，自然成為其達成自給自足的重要手段之一。

昭和 12 年，臺灣總督府採取指定的方式，來分配各製糖會社生產政府所指定的軍需物品。³³昭和 13 年日本公布「國家總動員法」，更進一步制訂「生產力擴充計畫」與「物資動員計畫」，亦即全面啟動將資金、物資、勞力、技術等生產擴充要件，全部納入置於國家統制之下，藉以實踐確保戰時糧食供給、國民營養需求、外匯獲得為中心之貿易資源確保和計畫性增產政策，以及達成資源自給自足的目標。昭和 14 年頒布所謂「臺灣糖業令」，規定經營製糖業者，新設製



圖 7：帝糖社長松方正熊。
圖片來源：佐藤吉治郎，《臺灣糖業全誌》（臺中：臺灣新聞社，1926 年）。

30 〈帝國の電化工場炭子腳製糖所を見る（下）〉，《臺灣日日新報》，版 3。

31 〈帝國の電化工場炭子腳製糖所を見る（下）〉，《臺灣日日新報》，版 3。

32 國際聯盟協會編，《國際經濟會議第一回準備委員會報告》（東京：國際聯盟協會，1926 年），頁 1-17。

33 楊彥騏，《臺灣百年糖紀》，頁 82。

糖場或增設相關設備時，需經臺灣總督府許可後，³⁴ 方可設立或增設；接續實施所謂「公定價格制」，亦即歷經嚴格的匯兌管理等全面強化統制、票證制的實施、交易所的廢止、砂糖配給統制規則等，許多根本性的改革，而確立戰時體制。

帝糖設立炭子腳製糖場時，確實依照上述之規定，於申請許可後，始行建造設置營運。只不過，依據低物價政策，糖價被抑制，價格比較便宜，另一方面則因生產費用顯著增加之緣故，各製糖會社不免陷入無法自由伸展之經營困境，面對生產力擴充的困難情勢，做為此最佳解決方策，就是盡力降低生產成本，確保適當之利潤。因此，臺灣糖業自主、積極的再編成，備受期待，也勢在必行。³⁵ 也就是說，為因應此戰時新體制與經營合理化，以及為確保日本帝國在大東亞共榮圈內，糖業的一元統制與糧食政策的遂行，臺灣糖業有進行再整編之必要。³⁶

於是，昭和 14 年大日本製糖株式會社（以下簡稱日糖）決議先併購昭和製糖；昭和 15 年 11 月，再召開所謂帝糖合併大會，³⁷ 會中決議帝糖董事必須全部辭職，改由以日糖藤山勝彥支社長為首，日糖金澤、秋山、柳澤各董事等為首之幹部，代之就任帝糖董事，其中柳澤秀雄被命常駐臺中帝糖本社，負責巡迴督導各製糖場及農場，而先前帝糖各製糖所均無所長一職，正式合併後，則由日糖任命新製糖所所長；另，也同時決議將日糖本社由東京移往臺北，並決定將臺中第一、潭子、新竹及炭子腳等四工場，由亞硫酸法改造為耕地白糖工場，³⁸ 正式向總督府申請合併相關事宜。昭和 15 年底，獲總督府核可通知；昭和 16 年 4 月，完成登記手續後，舊帝糖組織、制度全部走入歷史，日糖組織進入全面接管。³⁹

為了因應帝國戰時之迫切期待，並有助於糖業國策之確立，以及加速臺灣糖業合理化，⁴⁰ 日糖決定將炭子腳工場部分耕地白糖設備移往臺中月眉，於昭和 17 年製糖作業完成後，即停止該場運作，正式將其壓榨作業移往竹南工場，復因戰時製糖機械製造取得困難，所以必須將炭子腳剩餘製糖機械及設備，好好活用於

34 佚名，《官報》，號 3833（東京：日本マイクロ寫真，1939 年），頁 385-386。

35 日糖興業株式會社編，《日糖略史》（東京：慶應出版社，1944 年），頁 123-125。

36 〈北部糖業合理化大日本製糖の方針決る〉，《臺灣日日新報》，號 15141，1942 年 5 月 2 日，版 2。

37 〈日糖の支社長更迭と帝糖合併披露〉，《臺灣日日新報》，號 14669，1941 年 1 月 12 日，版 2。

38 〈帝糖は減産せぬ竹南、新竹の歩留優秀〉，《臺灣日日新報》，號 15682，1941 年 1 月 25 日，版 2。

39 〈日糖の帝糖引繼十日正式に完了〉，《臺灣日日新報》，號 14700，1941 年 2 月 12 日，版 2。

40 日糖興業株式會社編，《日糖略史》，頁 125-128。

其他方面；⁴¹ 至於，採取區域原料將送往新竹工場進行壓榨，先前收購之舊茶園耕地，亦因栽種條件與收成不佳，日糖遂決議廢止，將其轉作其他方面之用。⁴²

總之，日糖併購帝糖後，大刀闊斧的進行企業組織改造工程，重新整頓調整其產業組織架構及體質，以期強化旗下工場間相互有機的聯繫、透過更有效

率的運轉，使其設備發揮最大之效益，達成其整理統合之目標。故其在合併後，陸續關閉炭子腳、二結、沙鹿、竹南等四工場，同時放棄苑裡新建場房之計畫，而將此關閉工場之設備，或移往旗下其他工場，做為擴張乃至轉換用資材，或做為獲得其他事業會社之技術協力，轉換為新事業項目，如炭子腳工場用地即轉型成為日本三立製菓株式會社，沙鹿工場則成立臺灣花王有機株式會社。⁴³

戰後，炭子腳工場一度轉型為中壢冰糖廠，仍舊隸屬新竹糖廠管轄。民國 37 年（1948）初，因冰糖銷路不廣，而停工一段時間。民國 38 年，國營企業的雍興實業公司與臺糖公司洽租炭子腳舊工場土地，包括廠房、倉庫、辦公室及鐵道線路等，於同年 12 月設立，而成為當時全臺最大紡織工廠，仍舊保留賣冰的傳統。紡織廠移轉民營後，民國 61 年被遠東紡織購入，原糖廠設施逐一被拆除。今元智大學及對面的遠東紡織，即是舊糖廠的原址。⁴⁴

五、結語

綜上所述，帝國製糖株式會社進入臺灣投資糖業、發展新式製糖工業，完全可說是在臺灣總督府糖業政策與勸誘獎勵投資下所進行的。在「日本精糖、臺灣粗糖」之政策下，臺灣移植現代製糖產業，其所負責的僅是蔗作原料栽種與初步壓榨工作，亦即將臺灣粗糖業納入日本帝國製糖產業再生產結構中之一環。



圖 8：遠東紡織內壢廠，即為昔日的炭子腳製糖工場。（張泓斌攝）

41 〈北部糖業合理化大日本製糖の方針決る〉，《臺灣日日新報》，版 2。

42 〈臺灣と海南島の糖業〉，《臺灣日日新報》，號 15073，1942 年 2 月 22 日，版 2。

43 日糖興業株式會社編，《日糖略史》，頁 132。

44 張健豐，〈被遺忘的糖業文化系列之一中壢炭子腳工場〉，《台糖通訊》，頁 32。

帝糖的成立與發展是臺灣糖業保護政策下的一個縮影而已，帝糖同樣會面臨到與其他製糖會社相同的各式各樣問題，例如 1920 年代中後期所出現的「米糖相剋」問題，確實造成帝糖在製糖原料取得上，產生一定程度上的不穩定與威脅，尤其是本社設置於臺灣首屈一指的中部稻米產地，當然會受到米作、米價的影響。如何強化企業體質，提高農民栽種意願、穩定製糖原料來源，以及獎勵培植新品種蔗苗，同時積極尋求擴展製糖事業地，自然成為帝糖事業體存續與發展的關鍵。

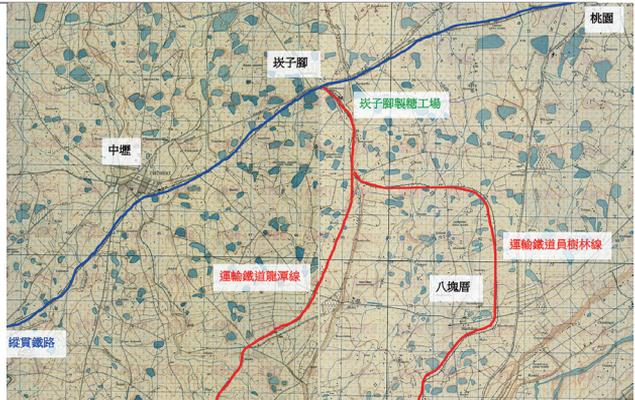


圖 9：昭和 19 年炭子腳製糖工場鐵道分布圖。
 圖片來源：改繪自漢珍數位圖書，《臺灣多普地圖 MK1944》（臺北：漢珍數位圖書股份有限公司，2016 年），圖幅 2321-I-NW_1、2321-IV-NE_1。

在飽和的米作與蔗作競爭下，如何另尋可耕種之地、提高栽種單位產量、壓榨效能，以及副產品的有效利用，垂直整合的效率運作等等，都是帝糖乃至其他大型製糖會社亟欲突破之經營課題。電氣化新式炭子腳製糖工場的申請設立，就是在帝國整體製糖產業與臺灣製糖業之間，所必須取得的一種平衡機制。透過新式而有效率的製糖工場設置，來增加製糖壓榨產能效益，更有效利用所有剩餘或多餘的資源，以期降低生產成本與增加收益利潤，更同時必須配合帝國日本戰時整體糖業發展與需求。

炭子腳製糖工場決定設立時已是準戰時階段，從建場到完工運作，也已進入所謂「戰時體制」，在帝國戰時國策第一的考量下，臺灣所有製糖會社必須配合戰時新體制與政策，帝糖當然也不例外，故整編與統合是戰時統制必要的策略之一。炭子腳工場設立雖短短幾年，但其仍對於帝糖整體製糖產能與產量的增加，乃至對桃園郡、中壢郡等原料採集區域，或者桃園地方的整體產業發展，有一定程度的貢獻。廢棄茶園的收購與土質改良再利用，不僅提供飽和耕地另一可用之地選擇外，也提供了桃園地方產業發展的另一管道，同時也創造了一些就業機會。

總之，帝糖炭子腳製糖工場的出現，象徵日治臺灣製糖產業進入另一關鍵的現代化階段。炭子腳工場短暫出現，雖敵不過現實大環境的改變，而被迫關閉及轉型挪作他用，但它仍是日治桃園中壢地區製糖產業發展的縮影，更是臺灣中北部製糖產業及帝國糖業政策發展下的歷史見證。



運輸業的巨擘 吳運豐先生訪談紀錄

訪談人：陳家豪*

訪談日期：民國106年10月20日

記錄整理：游淑如**

吳運豐，桃園中壢人，昭和6年（1931）年12月2日出生，先後於中壢公學校（興南國民學校）、新竹中學、淡江英語專科學校就讀，最終畢業於中原大學土木工程學系。曾參與石門水庫工程建設，歷任石門農田水利會會長、桃園汽車客運股份有限公司董事長、中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會理事長等職。



圖 2：吳運豐先生於桃園客運受訪。（日創社提供）

* 國立政治大學臺灣史研究所博士

** 國立政治大學臺灣史研究所碩士

一、成長經歷與土木經驗的運用

我出生於昭和6年（1931），先後於中壢公學校（興南國民學校）¹、新竹中學²就讀，畢業後先考上淡江英專³，讀了兩年左右休學重考，考上了中原大學土木工程學系，並於民國48年（1959）畢業。我是桃園中壢吳家人，家族在清代時就取得功名，到了日治時代不論是在醫界、學界或是政界都有傑出的表現，戰後家族子孫仍依照各自的專業，繼續在臺灣這塊土地上耕耘奮鬥。

我的父親吳鴻森⁴是位醫生，家裡本來是要培養吳運彰、我、吳運光與吳運東四個兄弟當醫生，但大哥吳運彰讀農業經濟，我讀土木，兩個弟弟都非常優秀，其中大弟吳運光在國立臺灣大學電機系畢業後到美國讀書，後來在美國工作到退休；小弟吳運東本來想要讀建築，但父親知道後就說：「不行不行，老大、老二、老三都不是醫生，不管如何你一定要做醫生。」後來小弟聽了父親的話，只好跑到新竹中學校長面前當場修改志願。其實小弟一點都不想當醫生，因為他看到父親當醫生時很辛苦，每次放學回家，家裡樓下都是滿滿的病人，很多桃竹苗甚至是臺北一帶的人都來我父親開的醫館就診，所以包括小弟、表兄弟們明明都有資格考上醫生，但看到我父親這麼忙，就覺得不需要把自己的人生弄得這麼累，所以不怎麼想當醫生。不過父親非常堅持小弟當醫生，他也只好遵從父親的意見。

- 1 在明治31年（1898）獲准設校，明治33年命名為「中壢公學校」，昭和11年（1936）改名為「中壢第一公學校」，昭和16年更名為「興南國民學校」，民國36年（1947）改制為「中壢國民學校」，民國57年改名為「中壢國民小學」，民國103年改名為「桃園市中壢區中壢國民小學」。參閱自中壢國小校網，<https://clps.ischool.site/meet-li-xiao/>，引用日期：2017年12月1日。
- 2 在大正11年（1922）設立「新竹州立新竹中學校」，戰後改制為「臺灣省立新竹中學」，民國59年改制為「臺灣省立新竹高級中學」。參閱自新竹高中校網，<http://www.hchs.hc.edu.tw/files/11-1000-101.php>，引用日期：2017年12月1日。
- 3 淡江英語專科學校，於民國39年設立，其為臺灣第一所私立高等教育機構，民國47年改制為「淡江文理學院」，民國69年易名為「淡江大學」。參閱自淡江大學校網，<http://foreign.tku.edu.tw/chinese/brief.asp>，引用日期：2017年12月1日。
- 4 吳鴻森（1897-1991），桃園中壢人，畢業於臺灣總督府醫學校（今國立臺灣大學醫學院），大正6年任職於「赤十字社醫院」，後回中壢開設醫院。戰後，先後擔任第一屆省參議會參議員、國民參政員、國民大會代表、臺灣省政府委員、臺灣省環境衛生督導團團長、中國國民黨臺灣省黨部委員、臺灣省醫師公會常務理事、臺灣土地銀行監察人、第一商業銀行常務董事、彰化商業銀行常駐監察人、中國國民黨中央評議委員等職。對於石門水庫建造、中壢高中、中壢商職、中央大學及中原大學等創校促成事宜，皆投注相當的心力。參閱自蔡龍保撰寫，「吳鴻森」，收入於許雪姬總策劃，《臺灣歷史辭典》（臺北：行政院文化建設委員會，2004年），頁358。

其實我們家原本沒打算要往運輸業發展，當時剛好桃園客運經營面臨困境而需要別人投資，父親開醫院的時候有賺了一些錢，再加上種種人情世故、顧及人情面子等原因，意思意思答應加入投資，沒想到幾經轉型，桃園客運一直營運到現在，已經和桃園的交通結緣 100 多年。⁵

我曾在民國 51 年擔任第十七任桃園客運的董事職務，期間也參與過石門水庫的建造工程，後於民國 59 至 68 年擔任石門農田水利會會長⁶，並在民國 68 年開始擔任董事長一職到現在。我是土木出生的工程師，學校所學的土木相關知識以及在這之前的工程經驗累積之下，表面上跟交通管理沒有什麼太大的關聯，但說實在的，

由於土木工程與交通運輸都是重視安全的專業工作，我還是能夠發揮土木專業於汽車構造及工程上。而關於企業管理方面，自己始終抱持著不斷進修學習的態度來面對公司營運，因此在我 and 全體員工一起工作的任內時期，桃園客運的經營甚至在桃園當地的交通發展，基本上能夠隨著時勢而有所正面因應，迎接挑戰進而成長轉型。換句話說，做一個企業的經營者，就是運用自己的土木工程和水利會管理等經驗，對桃園客



圖 3：桃園客運公司總部。（張泓斌攝）

- 5 明治 37 年由簡朗山邀集地方人士投資成立「桃坎輕便鐵道公司」，大正 8 年更名為「桃園輕便鐵道公司」，大正 9 年改名「桃園軌道株式會社」，昭和 18 年改名為「桃園交通株式會社」，戰後民國 35 年改名為「桃園交通股份有限公司」，民國 36 年更名為「桃園汽車客運股份有限公司」。另，吳鴻森擔任第十一任至第十四任董事（1949-1956）、第二十四任董事（1982-1985）、第十五任至二十二任董事長（1956-1979）及第二十三任常務董事（1979-1982）。參閱自桃園客運官網，<http://www.tybus.com.tw/default.aspx?page=company>，引用日期：2017 年 12 月 3 日；桃園汽車客運股份有限公司編著，《桃園客運創立壹百周年特刊》（桃園：桃園汽車客運股份有限公司，2003 年），頁 28-41。
- 6 昭和 15 年由大興、龍潭水利組合併入「霄裡水利組合」，昭和 17 年改名為「中壢水利組合」，民國 35 年改組為「中壢農田水利協會」，民國 37 年改組為「中壢水利委員會」，民國 45 年改組為「臺灣省中壢農田水利會」，民國 53 年併入成立「臺灣省石門農田水利會」，民國 103 年改名為「臺灣石門農田水利會」。另，吳運豐於民國 59 年 5 月至民國 68 年擔任石門農田水利會會長。參閱自石門農田水利會官網，<http://www.smia.gov.tw/introduce.asp>，引用日期：2017 年 12 月 3 日。

運以及民衆負責。由於我的個性使然以及長久做工程的習慣下，漸漸養成「對就是對，不對就是不對」有話直說的脾氣，然而這樣的個性對我其實不太有利，因為實在是太容易得罪別人。我記得大概在民國 71 年的時候，很多市民希望中壢市公所對老街溪進行加蓋工程，但我知曉後就跑去找當時擔任市長的呂河清⁷力表反對，並對他說加蓋工程費用相當龐大，最好不要進行加蓋，而且加蓋後的維護也是一個重大問題。不過，最後政府還是決定在民國 78 年開始進行加蓋工程，而且還在該地建蓋商場與停車場。但建蓋過程中，因為工程設計、施工等種種問題，結果不僅商場使用率無法達到預計效應，而且無法容納大雨來臨時所造成的洪水量，反而容易發生淹水的情形，實在是相當危險。發生這些困擾之後，很多人事後回過頭來看，才真正知道我當時的反對不無道理，當大家發現有安全以及市容觀瞻上的疑慮之後，到了吳志揚當桃園縣長時（2009-2014）就把加蓋設施拆掉，拆除之後，再經由水質改善及水岸生



圖 4：石門水庫大壩。（張泓斌攝）



圖 5：臺灣石門農田水利會本部。
（張泓斌攝）

7 民國 35 年由原本的「新竹州中壢郡」改制為「新竹縣中壢區」，民國 39 年改制為「桃園縣中壢鎮」，民國 56 年改制為「桃園縣中壢市」，民國 103 年改制為「桃園市中壢區」。另，呂河清擔任第四屆、第五屆中壢市長（1977-1986）。參閱自桃園市中壢區公所官網，<http://www.zhongli.tycg.gov.tw/home.jsp?id=10&parentpath=0,1>，引用日期：2017 年 12 月 3 日。

態建造等工程，現在變得很漂亮，吸引了很多民衆到當地進行休憩、運動等活動，是一個相當棒的地方。⁸

此外，像我們桃園客運沒有土木技師，那我們很多工程，我都會幫忙審圖也會去現場指導。例如當時我們蓋中壢的桃企大飯店時，就曾有發生冷熱水不穩定的情況，當時飯店承辦工程人員就很緊張的跟我報告這樣的情形，我當下就去現場查看，後來才發現根本就是管路設計問題，於是指導並建議工程人員該如何處理，其後冷熱水供給問題才順利解決。還有桃園客運公司總部建築物也是，原本每次大雨來臨時，地下室都會淹水，起初粗淺認為是菸蒂亂丟在水溝，或者是掃地的清潔人員也會把污穢物掃去水溝裡，才會讓雨水無法流進水溝而堵塞住。可是解決這樣的問題之後，發現雨後還是積水，仔細到地下室觀察並拿實際工程圖面之後，我才知道原來是排水馬達設置出了問題，最後把這樣的問題處理完成後，積水問題才徹底解決。所以從這些例子上，可以發現我的土木工程經驗在適時還是能發揮出重大作用。



圖 6：由中正橋往北所見的老街溪河道。當年加蓋的範圍南起中正路、北至元化路，這段河道長達 20 年不見天日，今日在加蓋設施拆除後恢復舊貌。（張泓斌攝）



圖 7：老街溪加蓋拆除後，經過水質改善與環境美化，沿岸成為中壢居民的休閒場所。（張泓斌攝）

8 據報導提及，吳運豐大力反對加蓋老街溪的主要理論是：工程費過於龐大，依經濟學觀點得不償失；加蓋後維護問題困難重重；安全設計上，有特殊難以排除的困擾；加蓋後的環境衛生，必較目前更難維護；美化市容觀瞻上，難以收到預期效果。他主張，加蓋不如設法綠化。他說，老街溪目前的髒亂，是市公所和市民的人為問題，今日如此，加蓋後如果市民的公德心和市公所的行政效能未能改進，髒亂現象也仍必繼續如此。老街溪的髒亂，絕不是「上面蓋起來」便可解決，相反的，加蓋後的污穢物未能曝露，髒臭及汙染環境的程度，在在將遠較目前為甚，尤其這項工程費的龐大程度，令人咋舌。他認為站在中壢市整體發展角度，不如挪作在火車站前廣場或中央公園內興建巨型地下商場，不但省錢省事，而且更具安全性。他認為，如能綠化老街溪，使成為中壢市的河濱公園，對於中壢市的貢獻，絕不亞於興建「河上商場」。參閱自楊志強，〈中壢市民多數希望老街溪加蓋 吳運豐頗不以為然 都市計畫道路寬度常前後不一 箇中道理令人費解〉，《聯合報》，1982 年 7 月 1 日。

二、桃園客運的發展

戰後因為二次大戰的關係，導致物資不足與交通工具遭受破壞，不論是軟體或是硬體設備都急需復原。就我印象中，1950年代的臺灣社會，道路上有很多三輪車伏在載客，不過隨著時代進步，再加上這樣的人力勞動方式不夠人道，在做為一個想要成為先進國家的目標下，三輪車面臨淘汰的命運而逐漸消失。再加上戰後有很多退伍軍人需要輔導就業，於是把這些原來的三輪車伙以及一些退伍軍人轉介，並訓練成計程車、卡車、巴士等車種的司機。我們桃園客運真的非常配合政府呼籲的政策與目標，為紓解交通與人力問題，當時我們光是輔導轉業進來的駕駛朋友，就占我們全部司機的四分之一以上，不過這也產生一個相當嚴重的問題，當時這些轉業過來的司機當中，有少數心理各方面表現不太能符合民衆及公司要求，甚至還爆發過動手揍乘客的狀況。

此外，當時我讀大學的時候，我們都很喜歡車掌小姐，尤其是桃園客運的車掌小姐，其挑選出來的學歷、口才、美貌都是數一數二的，不過不要只看她們打扮得光鮮亮麗，光是剪票、收錢與找錢這些動作也是要受過嚴格訓練的，而且一天下來要在車上工作這麼久，其實也是相當辛苦。後來隨著時勢潮流，這些車掌小姐慢慢地離開客運工作環境，改由司機負責整車的乘客業務，雖然可以減少人事成本，然而也容易產生司機本身的服務品質問題，當然好的司機也很多，但只要有幾個表現、服務態度比較不好的，民衆對桃園客運就會產生不諒解。有鑑於此，以及社會上愈來愈重視服務顧客的理念之下，我們固定會對員工進行教育訓練，不僅重視員工的專業技能之外，更注重服務態度的加強。例如民衆若在搭乘的過程中，覺得有不舒服的地方，只要告訴我們時間、地點以及哪位司機當班，我們查明紀錄及原因後，就會立即安排該位司機進行再次員工訓練，因此在這樣長期的教育灌輸下，截至目前桃園客運內部的員工服務水準可說是相當的高，近期關於公車營運服務品質評鑑部分，我們的評選都是名列前茅。

我來桃園客運服務的時候，是臺灣經濟開始起飛的年代，而且隨著桃園工業區、商業區的發展，桃園人口不斷地成長，使得不論是客運或是貨運需求都大增。當時我們在車輛聯合採購上，雖然採購的範圍有限，但政府並沒有針對出產國家的車輛選擇，而特別對我們桃園客運有所限制，基本上自行挑選符合我們公司條件需求的車輛即可。那時候日本車不論是在價錢、性能、結構方面都好，而美國與歐洲的汽車比較昂貴，但品質不一定比日本製的好，而且日本還有一點好處就是，如果我們公司有像是省油、引擎馬力穩定等要求的話，日本公司也盡可能地

會滿足我們的需求而做改進，因此長久採購下來，我們的確是比較喜歡日本的汽車。近幾年選擇更多，但不管如何，購買回來的汽車一定要再經過公司的整體內部結構測試，並再針對車身部分進行設計，一切檢驗等流程順利完成之後才可以正式上路。再者，桃園客運也會與時俱進，比方說我們大概是在民國 64 年前後引進冷氣車，而第一部運用冷氣車的路線就是從大溪開往桃園的班次，之後為達成我們所提倡的經營設備現代化理念，在針對道路特性、企業形象等條件下，不斷引進新的設備，就像現在國際間也開始重視電動巴士綠能產業，桃園客運也是對於該環保產業與觀念投以相當的關注。

在 1970 年代至 1980 年代初期曾經發生過兩次石油危機，當然對桃園客運而言，影響是一定有的，但就我的印象中，對我們的整體載運情形並沒有產生太大的問題，石油公司在一定程度上還是配合我們業者，願意提供石油給我們，不過油價提高時，就容易反應在成本上，所以有些業者就會聯合向政府反應說要漲價。由於路線與票價部分，政府都會有所管控，並不是業者想要漲價就漲價。我記得後來我當中華民國公共汽車客運商業同業公會全國聯合會理事長時（1997-2003），有一次汽油漲價，已經無法讓我們客運業自行吸收成本，但如果漲價的話，乘客多少都會反彈，然而不漲價的話又會影響客運業的營運，所以我曾經跟時任交通部常務次長張家祝先生（任期 1995-2005）商量過票價調整問題，對他說：「我們已經努力過了，漲價實在是逼不得已的，只要政府答應我們漲價的話，我保證不會引起社會上太大紛爭。」張次長聽完覺得有道理，並在政府內部討論後原則上同意漲價，至於何時漲價由我們自己決定。為防止民衆強烈反彈，我們特別算過公告時間，決定在過年的前一天晚上公布，因為不僅記者朋友沒有很多時間可以針對漲價議題做文章，二來過年時節大家都忙著慶祝，也沒有太多時間可以關注這些消息。此外，關於偏遠服務路線部分，搭乘的乘客中有些原本就是經濟狀況比較不好的人，所以只要碰到漲價的情形，營運虧損問題更加明顯，如何兼顧公司成本及增進公共利益下，讓民衆與業者互利而繼續營運，當時我參考國外營運客運的例子，整理許多資料寫了研究報告，上呈給交通



圖 8：桃園客運的公車。（張泓斌攝）

部，內容大致說明面對這樣虧損的服務路線，除了由我們業者自行承擔之外，政府應該要積極列出辦法來補助營運偏遠服務路線的客運公司，這樣雙方才能持續提升服務水準及提升經營績效，具體改善大眾交通的經營環境，並讓民衆能夠享受到大眾運輸工具的便利。

三、桃園客運的未來性

20 世紀電腦化管理的世代已經來臨，基於此我們也注重管理科學化，以前看任何數據、資料都是看紙本，但我認為這不符合時代趨勢，於是大概在 1980 年代左右，砸下重金引進了精密的電腦設備，之後再隨著科技進步之下不斷地提升增進軟體與硬體設備的功用效能，強調電腦資訊化、管理化，包括現在提倡的大數據觀念及操作模式，我們目前也正在進行。此外，我們為求傳統客運業轉型發展，也積極往多角化經營方向進行，除了原本的載客路線之外，我們也有專門提供公司行號上下班或是學生上下課的專車服務，不僅時間確定、客源也集中固定；再者，隨著社會經濟發展，民衆的生活水平提高，開始追求工作以外的生活品質，因此我們看準了這樣的時機，在顧及公司形象及服務品質之下，也經營了遊覽車、飯店與旅行社的業務。不管如何，我們桃園客運一向都是對歷史、社會與企業有個使命感，秉持著「管理科學化、經營企業化、設備現代化、服務大眾化」的理念，一定要盡最大力量提供最好的服務給民衆。



臺灣汽車產業領航者 李朝森先生訪談紀錄

訪談人：李力庸*、高研希**

訪談日期：民國107年1月8日

記錄整理：高研希、李力庸

李朝森，宜蘭縣羅東鎮人，國立臺灣大學機械系、機械研究所、國立中央大學管理研究所畢業，服務於國瑞汽車超過30年。從基層員工、課長、副理、經理、協理、副總經理一路升職，現任國瑞汽車成立後的第一位臺灣籍總經理，並帶領公司於民國106年(2017)獲得中華民國企業環保獎，以及國家職業安全衛生獎的「企業標竿獎」；譯有《豐田系統的原點：開拓者口中的起源與進化》。



圖2：民國75年，國瑞汽車完成豐田DYNA第一台車的出廠典禮，照片中右二為李朝森。（李朝森提供）

* 國立中央大學歷史研究所專任教授兼中央大學圖書館館長

** 國立中央大學歷史研究所碩士生

一、進入國瑞

我於民國 44 年出生在宜蘭縣羅東鎮，家中兄弟姊妹 9 人，我排行老么。國小搬到臺北縣平溪，就讀菁桐國小；國中再回到宜蘭，為復興國中創校的第一屆畢業生；高中就讀宜蘭高中的甲組；大學考上國立臺灣大學機械系，畢業後繼續攻讀機械研究所。臺大機械系與機械研究所求學期間，都擔任家教和助教補助學費及生活費，即使如此，仍要依靠兄長協助，才能順利完成學業。

畢業之後入伍，分發到南港 202 兵工廠，該廠有材料實驗室和高週波熔煉爐，與我學的材料、機械領域密切相關。當時為了操作高週波熔煉爐，特別自我充實自動控制工程相關的知識，這段經歷對日後職場上的運用相當有幫助。退伍後，我並未進入當時熱門的中國鋼鐵公司，而是到高雄的路竹新益工廠股份有限公司¹擔任研究開發室主任。因為機械的專業背景，特別關心大汽車廠的發展訊息。當時，因為美國通用汽車從製造大型車的華同汽車²撤資，日本豐田汽車³開始與政府商議成立新的汽車製造廠，但因諸多問題無法達成協議而中止。⁴民國 73 年 4 月 9 日，豐田集團下的日野汽車⁵與和泰汽車⁶兩家公司合作買下華



圖 3：李朝森研究所畢業照，右為夫人。
(李朝森提供)

- 1 新益工廠於民國 54 年創立，主要生產切削螺帽，民國 58 年改組為路竹新益工廠股份有限公司，製造不銹鋼六角螺帽、尼龍螺帽、蝶型螺帽和 CAP NUT 等產品。參見路竹新益工廠股份有限公司官網，<http://www.lcsy.com.tw/ct/about02.html>，引用日期：2018 年 1 月 14 日。
- 2 華同汽車，原稱華通汽車，成立於民國 65 年。因政府擔心中美斷交後，美國停止軍援臺灣，由國防部、經濟部等政府機關與通用汽車公司合資成立的引擎廠與重車廠。民國 71 年因為通用汽車公司撤資，經營狀況不善等問題，賣給和泰汽車與日野汽車。
- 3 豐田汽車（トヨタ，TOYOTA），是日本的跨國汽車公司，原為 1933 年豐田自動織機製造所成立的汽車部門，1937 年獨立為汽車公司，現為世界銷量排名第一的汽車製造商。參見豐田汽車，<https://zh.wikipedia.org/wiki>，引用日期：2018 年 1 月 14 日。
- 4 包括經銷商的設立、和泰公司在未來新公司的經銷上所扮演的角色、股權與自製率等問題。
- 5 日野汽車（日野自動車，HINO），1942 年由五十鈴汽車股份有限公司獨立出來後，以巴士、中型貨車與重型貨車聞名，1967 年因豐田汽車之控股，成為豐田集團的一份子。
- 6 民國 36 年由黃烈火先生創立和泰汽車，初期主要業務為貿易代辦，隨後陸續取得豐田、日野汽車及橫濱輪胎等品牌臺灣總代理權，也是豐田汽車公司第一家海外總代理。民國 73 年參與國瑞汽車設廠，並代理銷售國瑞汽車生產之各型車輛。

同汽車，成立國瑞汽車。瞭解新汽車公司即將成立之訊息後，我決定到國瑞汽車應徵，並在4月10日就進廠服務。

國瑞汽車擁有中壢與觀音兩個工廠，皆位在桃園。因為國瑞汽車的前身是華同汽車，廠房就在中壢；另一個原因是桃園交通方便，鄰近臺北。但華同在中壢的廠房內地面仍是黃土一片，因此在公司成立之初，由於生產線的設備還沒有準備齊全，只能借用和泰汽車的新莊工廠生產日野的卡車及巴士底盤，5月便開始生產，第一批40輛的國產日野重車問世，6月舉行新車展示會，11月國瑞遷回中壢。民國75年，開始生產豐田DYNA貨車，豐田也正式入股國瑞，民國76年中壢工業區沖壓及車身的新工廠竣工，開始生產瑞獅（ZACE）小型商用車，接著是可樂娜（CORONA）轎車。因為產量激增，必須擴建廠房以突破產能，因此買下33萬多平方公尺的觀音廠土地，民國84年觀音廠竣工，民國92年起國瑞汽車在國內市場占有率第一，現在我們每年可生產20萬輛車。汽車製造也成為桃園重要的產業。

二、第一位臺籍總經理

剛進入國瑞工作的時候，共事的同事有5位日本人，因為日語不流利，大都以簡單的英語交談，如果英語也派不上用場時，就畫圖來溝通。當時我負責採購、總務等，但因為本身是機械系出身，所以現場有機械專業的問題時，也會主動協助。例如，那時工廠還沒有輸送帶，生產大型車時需要先裝輪胎，再裝上車身，為了提高效率，我設計了一次可以灌多個輪胎的打氣機。豐田的DYNA車系剛導入來臺時，它的水箱需要先抽真空再加水，雖然我請廠商做了抽真空的設備，但在實際執行上並沒有想像中簡單，最後仍是邊實驗邊修改程式，才達成百分之百抽真空的目標。

民國75至76年，小型車開始在國瑞生產裝配。在生產準備期間，我被派至日本豐田元町工廠受訓。3週的訓練中，曾在生產線實習，學習裝配課長的業務，包括如何管理與改



圖4：民國73年，國瑞汽車中壢工廠生產出第一台汽車的出廠典禮，照片中左立者為李朝森。（李朝森提供）

善。經過這次訓練，工作效率大為提升，回來後在民國 76 年升職為課長，持續於大型車部門服務。

民國 79 年 3 月，我調到保全課⁷。依公司規定，課長交接需要半年，但前課長秋山先生的夫人不幸於交接期間過世，大部分時間都在日本處理後事。不巧的是，當時設備上有幾次大故障，我只能與同仁摸索，處理機械故障、診斷問題並迅速應對各種狀況。在不斷檢討與進步的過程中，對日後管理工廠與協調廠商幫助很大。也因此體會到管理設備如同人的養生一樣，避免生病以外，也要定期健康檢查，生病時醫生如何快速診斷對症下藥，才能快速地復原，所以不只故障的再發防止很重要，修理過程如何縮短，也很重要。當時，小車賣得很好，ZACE 與 CORONA 年產 3、4 萬台，需要不斷增產，我們總共做了 6 回設備能力的提升。民國 80 年，保全課移轉到小型車部門，我轉任小型車生產部課長，並於同年升為副理。副理是一個可以瞭解生產全貌的門檻，可以漸漸掌握裝配、塗裝與生管等整條生產線的管理。

民國 82 年，我被調到品質管理部擔任經理，當時這個部門沒有正式的經理，僅有的一位副總經理又不幸於隔年病逝。當每個部門都要自行擬定執行方針時，我立即面臨無人可以請教的窘境，只能親自與部下依據當時的情況摸索。另外是推動提升執行率的活動，一年內的成果從 20% 提升至 80%，完成車下線後幾乎都可以直接交給經銷商。民國 84 年，國瑞開始生產 TERCEL。

民國 87 年，我調到第一製造部（沖壓及車身的生產部門）之後，開始定期舉辦「現場改善」⁸ 的確認會，任何人只要在生產技術方面做出改善，就可提出發表。這個發表會使大家看到自己對公司的影響，獲得成就感，所以人人積極參與，因為成效良好，後來提升為「廠長的現場確認會」。當發表豐碩的成果時，其他部門見其良好成效，也會讓自己的部門仿效，在使用過程中，又會再改良原成果。最後，這個成果就愈來愈好，各部門間也形成良性的競爭。

民國 90 年，國瑞開始生產 COROLLA ALTIS，我個人認為 ALTIS 是很好的車種，它的外型佳、省油、耐久性高，是運將的最愛，不僅在國內蟬聯多年的冠軍車種，過去幾年中東也名列轎車類的最佳風雲車。民國 91 年之後，國瑞開始生產 CAMRY，我又從經理升到協理，管理範圍隨之擴大，因此到國立中央大

7 保全課，負責管理公司的設備，如機械原動力和生產線的設備。

8 現場改善，是對工作場所的所有要素進行改良和優化，以提高效率、質量及降低成本的活動。

學管理學院進修，次年完成〈從製造產品本質來探討 JIT 生產方式〉論文，獲得管理碩士學位。民國 104 年 4 月，升任國瑞汽車的總經理，也成為國瑞成立 31 年以來的第一位臺灣籍總經理。

在我之前的幾任總經理⁹各有他們的領導特色與建樹，印象最深刻的是民國 89 年上任的原田武彥總經理，他致力於改善流動生產，以減少庫存。疋田亮總經理任內正值金融風暴，外銷困難，國瑞人力過剩，他一方面指定數位優秀組長進行收益改善，安定人心；另一方面建立國瑞與中東市場的良好關係。原本中東市場都由日本廠獨占，加上外國人常無法區別中國大陸與臺灣，民國 97 年中國大陸發生三聚氰胺事件¹⁰時，他向中東的經銷商力薦臺灣製造不亞於日本，並邀請他們參觀臺灣的製造廠。疋田總經理親自率團遠赴中東，瞭解及解決當地的需求，在這樣的領導下，我們每年飛往中



圖 5：李朝森領導國瑞汽車有成，於民國 105 年入選《經理人月刊》的第 9 屆「百大 Super MVP 經理人」，並參加榮耀分享會。（李朝森提供）

9 國瑞歷屆總經理：菊田將（民國 73 年上任）、熊本祐三（78 年上任）、加納浩（83 年上任）、原田武彥（88 年上任）、橫濱孝志（92 年上任）、疋田亮（97 年上任）、星野晴秋（100 年上任）。
10 2008 年，中國大陸三鹿集團生產的嬰兒奶粉添用三聚氰胺和三聚氰酸化工原料，諸多食用該廠牌奶粉之嬰兒患有腎結石，稱為三聚氰胺事件或中國毒奶粉事件。

東拜訪客戶，並派員長駐，因此有時處理問題的速度甚至比日本豐田還快。星野晴秋總經理則對歐洲與中國大陸市場非常熟悉，我是在他任內升為副總經理、總經理。

我能成為第一位臺籍總經理的原因，除了擁有完整的歷練，最重要的還是各單位同仁的努力。每當日本有重要人物來，國瑞除了做簡報以外都會帶到現場，報告各項的改善，我們臺灣的同仁表現並不輸日本人。且國瑞的生產線穩定，勞資關係和諧，在這樣的成績下，讓臺灣人來領導公司，變得水到渠成。在地化也是一種趨勢，去年，因為我的例子，印尼當地的副總經理也能升任總經理。臺灣的其他日本企業，在我成為總經理之後，漸漸地將經營權放給臺灣人，晉用本土人才。能做為人才改變的契機，令我感到相當自豪。

因為第一位臺籍總經理的榮耀，民國 105 年我入選第九屆百大 Super MVP 經理人¹¹。這個獎的獲得，要先感謝同仁們的努力，因為國瑞各單位表現卓越，才獲此殊榮。第二個原因是外銷中東的成績亮麗。第三個原因是國瑞的 TEAM 團隊精神，也就是派出有經驗的經理協助輔導工具廠商的模式。

民國 103 年，國瑞達成年產 20 萬台汽車的目標，外銷 9 萬台。因為車齡太老的舊車會排放影響環境的廢氣，民國 105 年政府實施「汰舊換新補助」政策，當年全臺新車賣出 44 萬台，民國 106 年也保持在 44 萬 5 千台。汰舊換新政策不僅有助於空氣品質的改善，對我們助益也很大，目前國瑞是臺灣最大的汽車製造公司。

三、脫胎於豐田的國瑞文化

豐田有深厚的企業文化，尤其是它不斷改善的精神。豐田十分強調「沒有最好，只有更好」，做的時候，要以最好的方式去思考，完成之後，也要清楚知道所做的已經不是最好了。豐田社長（豐田章男）¹²時常舉一個例子：「卓別林常被別人問最喜歡哪一個表演時，他總是回答“Next one”。」豐田永遠都在改善，對國瑞影響甚深。

11 民國 97 年，經理人月刊首度舉辦臺灣百大 MVP 經理人選拔，從各行各業中，不分職務位階選拔出 100 位堅守崗位、創造價值、為組織和團隊做出關鍵貢獻的「最有價值球員」（Most Valuable Player），並從中再拔擢出 10 位頂尖者，為 Super MVP 經理人。

12 豐田章男，為豐田集團創始人豐田喜一郎之孫，2009 年接任豐田第四任總裁，為豐田集團社長兼執行長。

豐田的全球體系中，強調自產自銷，因此幾乎每個國家都會有豐田的工廠，生產方式雖然大同小異，但大家會相互觀摩，比的是哪個國家做得比較好？有自己的創新想法？臺灣在這方面相當用心。例如，我們設計的カラクリ（karakuri），就是指無動力生產——簡單利用配重拉槓桿起重機的轉換，無需太多動力，就能輕鬆完成困難的事情。有一次國瑞員工到日本出差，把臺灣的設計拿出來發表，豐田本部很驚訝臺灣為什麼可以做這麼多？又如生產設備、模具方面，臺灣不但可以自己做，而且成品比日本便宜，其他國家還請臺灣廠商做出來再賣給他們。



圖 6：國瑞汽車展示廳所展示之機械手臂交換臺カラクリ結構。（李政剛攝）

過去我們都是跟隨日本的檢查系統，當時要安裝電腦，聘請的日本廠商估算需 5 千萬日幣，且除了購買的價錢外，每年還需負擔維護費、版權稅等。於是我們便自己規劃檢查系統，最終研發出用 iPad¹³ 檢查的系統模式。這個系統的最大好處，是你在知道問題點之後，可以直接照相回饋給發生源的工程，盡速從源頭來改善。在前幾個月，巴西的豐田工廠的品管還特別到臺灣來參觀，希望導入 iPad 檢查的想法回去。

除了省時精準的 iPad 檢查模式，國瑞與廠商合作研發出 Robert 自動檢查的方式，一臺可以節省 6 個人的工作量。民國 104 年，這個技術在豐田全世界 TOP 會議上發表後，各國代表非常驚訝，因為日本才正想要著手研發，北美還沒有做出來，沒想到國瑞領先豐田與各國分享。COROLLA 雖然賣得很好，但年輕人認為它的外型老氣，所以我們投入車型改造，民國 104 年開始生產自行設計的 COROLLA X，也協助中國大陸、泰國等做外型設計。

四、勞資共生與環境保護

二次大戰後日本經濟崩潰，陷入危機的豐田答應了銀行緊急融資的條件，裁員 2,000 多人，引發大規模勞資糾紛。在這次教訓之後，豐田集團非常重視勞資問題，

13 蘋果公司所生產的平板電腦。

國瑞也繼承了這個文化。勞資有如車的四個輪子，一起動才有辦法向前邁進，我們跟工會經常爲了怎麼讓公司有一個更美好的未來而溝通。當公司勞資關係不好的時候，賺再多錢都沒有用，無法永續經營。

目前，國瑞的員工有 3,300 多人，他們長期在第一線，才是最瞭解公司的人，因此我們非常重視員工的想法。在人性化管理與尊重之下，員工可以擁有更多的創意去改善生產，而公司要做的就是不斷的激勵與鼓勵他們。以此爲基礎，我們建立了非常多的福利制度與設施：網球場、健身房、籃球場還有電腦教室來進行員工的教育訓練。另外也非常注重員工的語言能力，因爲國瑞是中日合作的公司，希望人人皆能與日本人溝通。

最近討論熱烈的一例一休，在我們看來，勞工的安全與健康是很重要的。同理心想，我們也不希望自己太勞累，所以一定會優先照顧員工。一例一休的修法，平常七休一或是週休二日，事實上我們早就實施。過去每年的春節，我們的假期比一般公務員多，通常比公務員早放 1、2 天，員工返鄉的交通才會比較順暢，收假時也會儘量錯開，所以年假就會比較長。夏天 7、8 月學生放暑假的時候，剛好會遇上農曆 7 月的鬼月，產能需求量較少。因此，公司利用這段時間讓員工休假，同時進行設備維護保養或更新生產線。目前我們的困難是，每年行事曆的排定中都有爲導入新車或提升國際競爭力而需設置新設備，或更新生產線，但每年的工作日是固定的，所以會集中假日來施工。不過去年排休時，我們發現排出來的只能跟公務員一樣的假期，後來工會主動提出使用全體特休的方式。但依照勞基法規定，需要員工簽立個別同意書，所以管理部會製作給每位員工簽名的同意書。以前是跟工會談好就執行，一例一休後，員工都須簽同意書。

國瑞特別注重安全及品質，另外是團隊的合作。團隊就像是一條生產線，只要有一個環節慢了，其



圖 7：民國 101 年，國瑞產出國產車型中第一輛採用 Hybrid 油電動力系統的 Camry Hybrid 車系，是國產油電車發展的里程碑。（李朝森提供）

他地方都會受影響。國瑞有 72 家協力廠商，我們中心廠與協力廠之間為共存共榮的關係，積極輔導協力廠商，協助其提升品質與降低成本。此外，也透過舉辦一些馬拉松、拔河比賽，以及員工家庭日來凝聚團隊精神。在品質方面，車輛是一種可以高速移動的商品，其品質就等同於客戶的安全，畢竟車子出廠後，有可能是自己的親朋好友去使用，絕不能以置身事外的態度去面对。身體髮膚受之父母，受傷了就不能復原，員工能夠安全輕鬆的工作，才能做好產品的品質，因此我們會首先強調安全。



圖 8：國瑞重視環保，並設有環境教育展示區與互動體驗設備。（李政剛攝）

國瑞也關心地方社區發展。我們除了跟中壢廠附近的鄰居、住家都維持融洽的關係外，也常資助內定國小¹⁴的活動，另外舉辦「交通安全校園巡迴說故事活動」到桃園市 200 所國小宣導交通安全。此外，提供桃園市的高中、大學獎學金，讓優秀的學子可以不用擔憂家境而影響學業。

在環境方面，豐田成立了電動車部門，在電動車與燃料車方面有所突破，但仍有相當多瓶頸。例如，電動車的電池充電耗時，續航力不夠；燃料電池車的氫氣加氣站昂貴，有賴政府支持。豐田希望在 2050 年之前可以達到六大改善，尤其是車輛、工廠零排放，期望在不久的將來實現電動車，製造汽車的過程減少環境的汙染等。在這些觀念下，不僅教導員工環保觀念，也希望參訪者了解國瑞執行環保的模式與成果，共同一起來加入推廣的行列。

五、戒慎向前，產業標竿

去年（民國 106 年），經濟環境不佳，對汽車產業有相當大的衝擊。因為澳洲關稅不斷下降，最後只剩下 5%，汽車工業利潤太少，各汽車廠紛紛撤資，豐田最後也不得不關閉澳洲廠。我們跟工會觀看豐田章男社長到澳洲向員工精神講話的錄影帶，

14 內定國小位於桃園市中壢區定寧路 31 號。

傷感之餘，也擔心臺灣會步上澳洲廠的後塵。目前國瑞面臨兩大危機，一是石油的關係，中東汽車市場景氣不好，外銷量減少；二是國內近幾年進口車的市場因關稅及匯率關係占有率愈來愈高。

雖然民國 106 年銷量與期望的數值有些微落差，但是我們仍榮獲第 26 屆行政院環境保護署的環保獎銀獎，加上民國 105 年的銀獎與 104 年的銅獎，已經連續三年獲得了企業環保獎，這是國瑞的驕傲。在安全方面，以往工廠多少會發生職災，但民國 106 整年做到了「零職災」，這是很不簡單的！國瑞因此獲得國家職業安全衛生獎的「企業標竿獎」。獲獎的企業中，只有國瑞屬於傳統產業，其他多是電子廠力晶科技和世界先進積體電路公司，他們本來在職場上發生意外的機率就很低，相較之下，我們能獲得這個獎真的很難得！品質方面，豐田汽車每年都會派員至國瑞來做出貨品質的監查，在去年 10 月初對中壢廠的 COROLLA 抽檢 20 台車，完全沒有缺失，良率 100%，令人雀躍，這也是我們要持續努力維持的目標。

在臺灣產業的相互扶持上，近年景氣低迷，諸多自行車產業面臨衝擊，因為國內市場供過於求，必須轉向中國大陸發展。捷安特與美利達公司因此向國瑞汲取經驗，改善其生產方式與管理模式。

汽車生產屬於綜合工業，所使用的鋼材、輪胎、塑膠及玻璃等，在在牽動其他下游產業，在臺灣整體產業發展上扮演重要地位。雖然現在中國大陸的國內市場大於臺灣，但我們可以走向精品，開發高獲利的商品。因為臺灣的多山地形，大眾交通工具不可能做到上山下海，汽車仍有其不可取代性。不遠的未來，車聯網與無人駕駛等科技都可能付諸實現，人們對於開車又會有全新的體驗。因此，我對汽車產業的前景抱持著樂觀的想法，期待這一天的到來。



改善桃園交通的推手 張新福先生訪談紀錄

訪談人：張佳琇*

訪談日期：民國106年10月27日

記錄整理：游淑如**

張新福，民國 56 年（1967）年 3 月 18 日出生於雲林，先後畢業於國立成功大學土木工程學系、國立交通大學交通運輸研究所。從民國 91 年到桃園縣政府交通局服務，歷任課長、技正、主任秘書至副局長，截至目前在該單位服務了近 15 年之久，對於桃園的交通發展有其一定的瞭解與感受。



圖 2：桃園市政府交通局張新福副局長（右）分享自身在交通領域服務的經驗。左為日創社執行編輯張佳琇。（日創社提供）

* 日創社文化事業有限公司執行編輯

** 國立政治大學臺灣史研究所碩士

一、進入交通公職領域前的磨練

我是張新福，民國 56 年（1967）出生於雲林，雲林的正心中學畢業後考上國立成功大學土木系。其實在我們那個年代，也不會有什麼特別興趣的要求，至少對我而言會選擇成大土木，基本上就是按照聯考分數填志願而已，然後分數剛好落到了成大土木。照理來說，拿到成大學士學位後，第一選擇應該是繼續讀成大研究所，而我確實也是榜首，但是研究所有個規矩，通常放榜當天，學生就開始找指導教授，可是我放榜當天就騎摩托車去墾丁玩耍，很開心玩了一個星期之後，發現所裡的老師幾乎都被找光，找不到指導老師這點讓我感到些許困擾，幸好還有一間國立交通大學交通運輸研究所可供選擇。說實在的，會到交大考試單純是抱著陪同學來的心態來應試，結果讓我幸運考上。我每次回想說是不是真的對交通有很大的興趣？自己其實也很難說個明白，只能說一切都是命運的安排！不過很確定的是，我只要考上了就會努力完成學業，做好學生應盡的本分。

交大研究所畢業並服完兵役之後，就在一間叫做山地的工程顧問公司上班，大概工作將近十年的時間，主要處理有關道路工程、交通評估、山坡地開發環評規劃的業務，因為環評觸及相當多面向，將各種專長的人聚集在一起，負責各自的領域，共同集思廣益做出成果來，是一家非常有趣的公司，我在這裡學到相當多的知識。當時臺灣在 1980、1990 年代左右的景氣還算是不錯，所以有許多開發案出現，我們常常都需要加班趕工，而且月薪還比我現在還要多，現在常常有人說我們的薪資是倒退的，在我看來說的一點也沒錯，那時候我們剛出社會的話，大學生至少就有三萬五至四萬，像我碩士班畢業的最少也是四萬五起跳，如果案子再多接的話，還另外有獎金可拿。不過像我這樣還算是低薪族，我很多同學畢業都到台積電（台灣積體電路製造股份有限公司）、聯電（聯華電子股份有限公司）服務，除了本薪之外還有分紅分股票，不到幾年都拿著白花花的現金買車、付房子頭期款，對我們這世代來說當時是個美好的年代。然而好景不常，大概發生在 1990 年代後半的時候，發生亞洲金融危機，連帶影響臺灣的經濟，我們顧問公司也受不景氣的原因，案子也愈接愈少。面對這樣的窘境，才想說至少來公家機關避個難先撐過過渡期也好。一開始我是先到「台灣高速鐵路企業聯盟」¹ 幫忙，大概待了半年左右，就在民國 88 年到臺北縣政府交通局籌備處當約聘人

1 「台灣高速鐵路企業聯盟」於民國 85 年（1996）成立，後於民國 87 年成立「台灣高速鐵路股份有限公司」。參閱自台灣高速鐵路股份有限公司官網，<http://www.thsrc.com.tw/tw/Article/ArticleContent/b792e45d-5416-469b-82fd-ed383bef4691#1996>，引用日期：2017 年 11 月 25 日。

員，正式進入交通公職領域服務。大概民國 89 年前後像是臺北縣（民國 99 年升格為新北市）、桃園縣（民國 103 年升格為桃園市）交通局正要準備成立的階段，基本上本身建置百廢待舉，而我就是在那個時候進入臺北縣的交通業務單位，歷經從無到有的年代，而在這期間我也從約聘人員轉任為正式公務人員。

二、於桃園累積其交通管理經驗

到了民國 91 年離開臺北縣而來到桃園縣交通局當課長，然後一路上受人提攜，慢慢升到副局長這個職位。我剛到桃園的時候，第一件案子是辦理一個在台七線開車全天開頭燈的計畫，主要處理的就是公告、媒體宣傳，以及現場拉拉布幕開始啟動的活動。如果更印象深刻的話，就是民國 92 年在大溪舉辦國慶煙火那一次，原本當年 6、7 月時是決定在蘆竹附近海邊施放，可是後來因為桃園國際機場飛安的顧慮，所以到 9 月時突然臨時接到通知施放地點改到大溪。然而除了台七線不受影響外，由於其他分別是台三線、台四線以及一條從龍潭到石門水庫等路線的路面空間以及場地本身的限制因素，實在是無法突然容納幾十萬的人潮湧入，那時我們設置再多停車場以及接駁車都不易解決交通堵塞、人潮擁擠的情形，整體而言交通已經完全癱瘓掉。對我們而言，當時那場活動的交通管制上算是相當失敗的，簡直把我給嚇壞了，不過也從這次大型活動中學到很好的教訓，到了民國 93 年在桃園國際機場南側的空軍基地舉辦了一場航空嘉年華的活動，其中之一的節目就是邀請國防部的戰機來做空中表演，吸引了大批觀眾來觀看，雖然活動附近主要只有一條桃五線道路可通行，但是有了前車之鑑，交通管制算是滿完善的，所以整體疏通部分算是有達到一定的水準，雖然活動第一天因為轉運站空間不夠大導致轉運有點失敗，當天晚上檢討後就馬上據理力爭跟軍方借用一大塊土地進行轉運，後來才解決交通轉運問題。因此我從這次活動中得到最大的心得就是只要我們有合理的需求，一定要有效率的溝通協調能力，才能真正把事情給做好，而這樣的體認也在民國 105 年台灣燈會在桃園的活動中得到實現，該想到的規劃都有顧慮到，整體交通算是滿順暢的。

桃園縣交通局成立沒多久，單位裡的員工不到現在編制的三分之一，甚至同仁中有些還不是本科系出生的，要不然就是剛到公家機關服務的，所以我一到桃園，特別重視的就是對同仁們的教育訓練，直到現在，尤其是新進的員工，我還是會教他們類似繪圖、計算模擬軟體等工具如何使用。此外，我到桃園做的第一件事情就是採購一臺大型圖畫輸出機，基本上我就是把以往在顧問公司工作的習慣帶來公家機關，我一定要有大的圖面顯現，才有辦法向別人解釋說明，但以前的公務人員很少會這樣做，一來操作繁瑣，二來是認為能夠用口頭說一說或者圖畫個大概、比一比就好，但對我

而言，自己就是習慣把話講得很清楚，每次跟市長、議員或是我們同仁開會進行報告時，當大家對政策執行都不是很瞭解的情況下，我常常藉著圖畫的方式來進行思考以及成為與他人溝通的工具。

其實我一開始會進入公家機關是抱著「沾醬油」的心態，等景氣變好了，我還是會離開公部門出去工作，但沒想到一進來就一直待到現在。這說明「在江湖走闖勢必得要還人家的恩情債」，當初別人提攜自己進來，如果提拔人還沒有離開原單位的話，自己先離開的話會很失禮，但一路上不斷碰到許多貴人的幫忙，想要還人家的恩情就不好意思離開，不斷上演「提攜、償還恩情」的情況下，我就這樣一直在交通單位服務到現在。說實在的，我能一路順遂升任到這個位置，除了受別人的幫忙與自己的努力之外，也剛好是碰到了交通局成立沒多久的時機，當時念交通運輸的專業人才沒幾個，大部分都是土木或是其他單位調過來的，我既是交通本科系的又有在交通領域工作多年的經歷，有這方面的專業技師證照，在這樣的情形下，我比很多人幸運多了，所以才能繼續在這單位工作。

三、身在公門好修行，砥礪自己造福人群

在交通單位服務這麼久，過程中當然有甘有苦，遺憾的是這幾年間有個現象愈來愈容易出現，就是民衆對公務員的信任感愈來愈低，甚至是不相信我們的專業，好比說交通局常常會有解決交通問題的會勘，但有些民衆對我們常常會散發出一種「找你們交通局沒有用」、「你們交通局不答應解決的話，沒關係，我們找你們市長要、找你們長官要、找民意代表要」的態度，這感覺實在是不太舒服，缺少了一種人與人之間的尊重。我覺得民主社會中，可以自由透過自己的方式表達意見，往好處想是民衆願意關心公共議題、參與度提升，但必須是在一個理性、彼此尊重為基礎的條件下，才是做為一個公民應盡的本分，我們的工作也才能在一個有效率、互利的情形下完成。

不過就好的部分來說，在交通局做事還是很有成就感，例如我來桃園當課長之前，省道台一線中從龜山到迴龍、新莊下坡道路段，陡坡又彎曲，容易發生對撞的車禍，過去被評價為「臺灣死亡率最高的一條路段」，但我任職之後完全不能接受這樣的罵名，開始檢討肇事原因以及解決方法。我向管理省道的交通部公路總局報告說：「把分隔島做起來，對撞的機率會大幅減少。」起初他們給我的答覆是說：「按照公路總局的內規，20米以下的道路不做分隔島。」我聽了當然非常疑惑「為何要拘泥於20米以下不能做分隔島的規定」，但他們還是給我

一個「內規、過去經驗」的說法做為回應，我不服氣，認為如此嚴重的路段怎麼可以墨守成規呢？後來就開始花將近一年的時間在公文往返、開會來進行溝通，讓我吃了很多閉門羹，最後實在受不了，就在當時年底由交通部舉辦的一個道安大會中，提出臨時提案向大家做一個簡報，理性分析給現場包含交通部長以及全國各縣市相關局長瞭解，後來部長以及公路總局的長官聽了也覺得有道理，終於同意做分



圖 3：台一線龜山迴龍段，在築起中央分隔島後事故發生率大為降低，這是張新福努力的成果。（張泓斌攝）

隔島。自從分隔島完工後，多年下來雖然偶爾會有類似擦撞、追撞的車禍，但對撞的情形可說是幾乎沒有出現。除此之外，我們也解決了幾處交通大瓶頸，所以這幾年我愈來愈能夠體會「身在公門好修行」這句話，把自己工作做好的同時也是在造福人群。

四、桃園的交通發展

桃園這幾十年隨人口增加而產生的交通問題是非常立即性的，尤其只要汽機車與汽油價格波動等其他社會因素，車輛的購買率以及開車的人數成長馬上可以反映出來。好比說民國 92 年發生 SARS（嚴重急性呼吸道症候群）的時候，很多人都害怕被傳染而不太敢搭乘大眾交通工具，為了通勤只好騎乘自己的機汽車，進而導致塞車情形相當嚴重；又例如說大概在民國 95、96 年的時候，受到國際原油漲價的影響，臺灣汽油漲到一公升大概 36、37 塊錢，由於油價貴，民衆就減少開車而搭乘大眾運輸，所以有一陣子桃園的交通非常順暢。但這些情形只是一時，整體而言，就我在桃園任職期間，桃園的交通堵塞是一個非常棘手的問題。我曾經爲了要瞭解幾個重要路口爲何會塞車的情況，常常會從早上 6 點半站到 9 點，或是吃早餐的時候也會觀察路況，我認爲如果要瞭解爲何會塞車就不能是我們上班後的時間才去，因爲上班後才去的話通常車潮都已經散掉了，因此一定要在我們上班前或是傍晚六點鐘的尖峰時段才能夠清楚明白；再者有時候里長、民衆要跟我們陳情交通問題，

通常也都是我們上班以外的時間才發生，所以我常常跟同仁說如果真的要解決交通問題，就千萬不要拘泥於朝九晚五的工作時間，這樣才能真正明白問題發生的原因進而對症下藥。大概在民國93、94年左右的時候，我觀察了桃園的交通，發現大概頂多半個小時，塞車情形就會慢慢消失，可是愈到後來，尤其到今天，交流道附近的幾個路段，塞車時間竟然可以長達五十分鐘至一個小時左右，代表說這個問題變得更加嚴重。

爲了解決這樣的問題，我們的公車政策就相當重要，除了公車路線、班次不斷增加之外，其實在桃園升格之前，桃園的公車主要可分為三套運輸系統，除了我們主管的市區公車外，還有

各個鄉鎮市公所管理的免費巴士以及公路總局主管的公路客運。可是在這樣三個系統交織下，各走各的路線，而且站牌也是各插各的、站名標示不太清楚，並沒有做一個很好的整合。到了桃園升格之後，原本鄉鎮市公所的免費巴士部分回歸市政府管轄，而公路客運的部分也按照直轄市規定移交給我們管理。在這樣的情況下，我們才算是真正有了統籌桃園大眾運輸的權力，並開始從中檢討如何將這原本的三套系統做一整合、重新做規劃。爲了打破「各自爲政」的界線，我們主要有三個目標要去達成，第一要把所有的站名釐清，讓它在公車系統裡面是唯一的站名，而且站位、站亭、站牌整頓起來，架設公車動態電子資訊系統，讓民衆可以信賴這些提供的資訊；第二，在公車費率上做整合，後



圖4：桃園升格爲直轄市後，將市區公車、免費巴士與公路客運三個公車系統整合起來，以統一的站名與站牌設置，方便民衆搭乘大眾運輸工具。（張泓斌攝）

來研究出來的計價方式就是採取以里程計費「買一送一」的政策，意思是說「民衆使用市民卡乘車，第一趟按核定票價付費，第二趟由市府補助基本票價 18 元（半票補助 9 元），並設定票價上限 60 元。」，就目前來說，這樣的推行效果是滿正面的；第三，運用近期提倡的「大數據」概念，開始清楚掌握民衆上下刷卡搭乘的資訊，藉由這些數據



圖 5：中壢火車站前設置的 YouBike 站點，提供桃園市民便利的短程交通工具。（張泓斌攝）

資料的蒐集，整理出哪些區域使用公車的頻率比較高或低，推算出來就可以調整哪些路線要加開或減班的，而老人、身障人士、學生們等不同客群的需要又是什麼，是不是需要在某個地點加蓋候車亭，附近的無障礙空間足不足夠。假如沒有這些科學化數據顯現的話，任何一個檢討、調整的話，很多都只是紙上談兵，所以我們希望能夠藉由這個科技建置與資料蒐集分析讓搭乘更科學化，其後推出來的辦法規定才會更實際符合民衆的需求。我們一定要利用桃園升格這個契機，來對桃園交通做一個徹底的轉變，所以升格移撥前後的階段，我們也研究了許久，最終決定把政策腳踏實地推行，才能鼓勵民衆踴躍使用大眾交通運輸工具。

桃園因為地理上的優勢，這幾十年因為工業區、商業區不斷地進入，吸引許多外地移民來此工作，再者，又因為靠近臺北都會區的關係，很多人雖然工作的地方在臺北，但他會選擇比較適宜的桃園來居住，這種種原因都使得桃園本身的人口不斷地增長，而因應這樣的轉變，桃園的運輸系統也不斷地增建充實，包括高速鐵路、五股楊梅高架道路、機場捷運與 YouBike 等建設，這不僅使得大家的移動方向有所改變，更能夠減少因為人群集中而導致的堵塞窘境，而且在軟體方面的建置中，例如在桃園的國際移工相當多，也一直是我們使用公車的重要客群，尤其是週末的時候更是主力，為了提供更便利的服務，我們在公車手冊、網站等公開資訊中，也有了如英文、印尼、泰文等多種語言的版本供其使用。未來桃園對於航空城的開發計畫，將會引進更多的產業進駐，可以想像人們對於交通的需求會更加迫切，就目前

而言，除了精進改善原本的交通設施之外，現在我們的重心主要往軌道方向去發展，包括捷運綠線、棕線以及鐵路地下化，這些交通網的推動無非都是在建構我們桃園的大眾運輸系統，但如果沒有完善設施的話，要如何說服、鼓勵民衆有著使用大眾交通工具的習慣呢？雖然捷運工程仍需要一段

時間才有可能完成，而且在動工的過程中也會有如封閉中壢區元化地下道等的交通黑暗期問題，但不管如何將來如果要享受這些便利，就必須共體時艱暫時忍受與承擔，而我們公部門也會以最大誠意來解決這些問題，努力取得平衡，來讓桃園交通發展的更順暢，進而讓桃園更加繁榮與舒適。



圖 6：桃園機場捷運 B8 轉運站規劃設計模型。（李政剛攝）



臺鐵與桃園市交通的過去、現在與未來——臺鐵桃園站長邱邦祺先生訪談紀錄

訪談人：張佳琇*

訪談日期：民國106年10月13日

記錄整理：游淑如**

邱邦祺，畢業於國立政治大學附設的空中行專，其後考進臺灣鐵路管理局，曾經在基隆車站、松山車站、桃園車站、山佳車站、鶯歌車站與萬華車站等單位服務，截至目前已任職於臺灣鐵路管理局 42 年，其中在桃園車站部分，先於民國 76 年至 81 年間擔任副站長，後又於民國 101 年調回該站擔任站長至今。



圖 2：臺鐵桃園車站邱邦祺站長是有超過 40 年資歷的老臺鐵人，仍持續站在第一線為旅客服務。（李政剛攝）

* 日創社文化事業有限公司執行編輯

** 國立政治大學臺灣史研究所碩士

一、踏入鐵路職場淵源

我是邱邦祺，民國 62 年（1973）畢業於國立政治大學附設的空中行專¹。當時會想要進入交通部臺灣鐵路管理局²工作，是因為畢業後的第一年，打算一邊準備升學考試一邊找工作，而對於一個剛畢業的新鮮人，工作並不好找，而且又很難預測未來社會會如何變動，所以想說至少考個公家機關，對將來生活會比較有保障、穩定，決定準備公職考試。民國 63 年，我順利考上了臺灣鐵路管理局特考，既然工作沒問題，就沒打算繼續升學了，於是是一直在臺鐵裡面服務到現在，前後已經服務了 40 幾年，算是相當資深的臺鐵員工。

民國 64 年我先被分發到基隆車站³，從基層的站務工作做起，過不久就出來跟著基隆、臺北車



圖 3：邱邦祺曾任職過的山佳車站，左為民國 100 年啓用的新站體，右為建於昭和 6 年（1931）的舊站體。（張泓斌攝）

- 1 國立政治大學所附設的空中行政專科補習學校於民國 66 年（1977）成立，民國 81 年移併於國立空中大學。參閱自政大校史官網，<http://archive.nccu.edu.tw/past3.htm>、<http://archive.nccu.edu.tw/past4.htm>，引用日期：2017 年 11 月 16 日。
- 2 清領時期於光緒 13 年（1887）成立「全臺鐵路商務總局」負責興建鐵路運輸之單位，光緒 17 年分別完成臺北至基隆段及臺北至龜山，其後繼續向南興建桃園、中壢至新竹段，於光緒 20 年舉行通車典禮，全程自基隆至新竹段，設立 14 座車站。日治時期於明治 32 年（1899）成立鐵道部，原為臺灣總督府的直屬機構，後於大正 13 年（1924）改制為「臺灣總督府交通局鐵道部」，先後完成西部幹線、東部幹線與宜蘭縣的鐵路。二次世界大戰後，民國 34 年 11 月臺灣省行政長官公署交通處成立「臺灣鐵路管理委員會」，復原及接收原有鐵路設備與路線。民國 37 年 3 月改制為「臺灣省政府交通處臺灣鐵路管理局」，民國 87 年改制為「交通部臺灣鐵路管理局」，陸續完成西部幹線電化、北迴線、南迴線等路線及設施工程之營建。參閱自交通部臺灣鐵路管理局官網，<https://www.railway.gov.tw/CP.aspx?sn=3700&n=6841>，引用日期：2017 年 11 月 17 日；林柄顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》（南投：國史館臺灣文獻館，2006 年），頁 2-4。
- 3 光緒 17 年臺北至基隆鐵路段完工，第一代基隆車站於同時設立，位於今日的安樂市場一帶。第二代木造建築的基隆車站僅能推估於明治 28 年至明治 32 年間興建。後因進行市區改正，將車站遷至今日的基隆港位址，而於明治 41 年興建第三代磚木建築的基隆車站。戰後因車房老舊，遂於民國 54 年決定分期改建新站，並於民國 56 年完成第四代基隆車站，其為鋼筋混凝土建築，位於今日的仁愛區港西街。民國 104 年 6 月啟用第五代基隆車站，一直沿用至今。參閱自林柄顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 6-8；臺灣鐵路管理局基隆車站官網，<https://www.railway.gov.tw/Keelung/CP.aspx?SN=10957>，引用日期：2017 年 11 月 17 日。

班等列車班當列車長，民國 75 年到松山車站⁴當副站長，民國 76 年到桃園車站⁵當副站長，服務了 5 年左右，又在民國 81 年升遷到山佳車站⁶當站長，民國 89 年到鶯歌車站⁷當站長，民國 92 年離開鶯歌車站的現場單位，而調職到鐵路局臺北運務段的內勤單位，主要處理轄屬各車站與車班組之管理業務。民國 100 年離開內勤單位後到萬華車站⁸當站長，工作了 10 個月左右，又於民國 101 年 6 月 28 日回到桃園車站當站長，一直在該站服務到現在。基本上這樣的調動都是按照上級指示以及根據業務變化來進行調整安排，不論是現場單位或內勤單位，對我來說都是非常寶貴的經歷，至少對每個單位的內外運作模式有其一定的瞭解。我在各部門服務時，除了接觸的業務項目不一樣外，所擔任的角色定位也有所差異。起初是當幕僚下屬，就是依法行政聽從上級的指揮，在合理合法的範圍內奉命行事。後來自己當了主管職之後，就要開

- 4 光緒 17 年設置「錫口站」，日治時期於明治 28 年改名為「錫口驛」，大正 9 年改名為「松山驛」，昭和 19 年（1944）重建為木造站房。終戰後於民國 35 年改稱為「松山站」，民國 74 年為配合臺北市區鐵路地下化工程，將原站建築拆除改建，並於民國 75 年正式啟用跨站式站房，民國 92 年啟用臨時站，民國 98 年地下化車站竣工。現址位於臺北市信義區松山路 11 號。參閱自林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 27-30；臺灣鐵路管理局松山車站官網，<https://www.railway.gov.tw/Songshan/CP.aspx?SN=16651>，引用日期：2017 年 11 月 18 日。
- 5 光緒 19 年設立「桃仔園停車場」（桃仔園站），其為一木造簡陋站亭，明治 38 年更名為「桃園驛」，並興建一木構造和式屋架站體，民國 51 年改建為鋼筋水泥站房並於民國 52 年啟用。後為因應民國 99 年開始展開的桃園鐵路高架化工程，於民國 104 年正式啟用跨站式桃園新站。現址位於桃園市桃園區中正路 1 號。參閱自臺灣鐵路管理局桃園車站官網，<https://www.railway.gov.tw/Taoyuan/CP.aspx?SN=18801>，引用日期：2017 年 11 月 18 日；中華綜合發展研究院應用史學研究所總編纂，《桃園市志》（桃園：桃園市公所，2005 年），頁 578-579。
- 6 明治 36 年成立「山仔腳驛」，大正 9 年更名為「山子腳驛」，昭和 3 年將原木造站房拆建成磚牆水泥建築。民國 51 年更名為「山佳站」，民國 100 年新跨站式站房啟用，而原站房已被列為新北市市定古蹟。車站現址位於新北市市樹林區中山路 3 段 108 號。參閱自臺灣鐵路管理局臺北運務段山佳站官網，<https://www.railway.gov.tw/Taipei-Transportation/CP.aspx?sn=11569>，引用日期：2017 年 11 月 18 日；戴震宇，《臺灣老火車站巡禮》（新北：遠足文化事業股份有限公司，2015 年），頁 28-31。
- 7 鶯歌車站建於明治 34 年，原名為「鷹哥石驛」，大正 9 年改名為「鶯歌石驛」，後於大正 11 年將原本今日的鶯歌派出所對面一帶的站房遷移至現址。民國 55 年將原有木造站房改建為水泥站房，後為配合當地觀光及業務需要，民國 89 年改建新站並於民國 92 年啟用新站。現址位於新北市鶯歌區文化路 68-1 號。參閱自臺灣鐵路管理局鶯歌車站官網，<https://www.railway.gov.tw/Yingge/CP.aspx?SN=13420>，引用日期：2017 年 11 月 18 日；林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 54-56。
- 8 萬華車站於明治 34 年成立，原名為「艋舺站」，地址位於今日的愛國西路與中華路一帶，後於大正 7 年遷移至現址的臺北市萬華區康定路 319 號，大正 9 年改名為「萬華站」。民國 77 年為配合臺北市區鐵路地下化工程，改建前站為鋼筋混凝土並於民國 79 年改建後站站房。民國 81 年鐵路地下化延長至板橋的「萬板專案」開工，其於民國 88 年萬華車站新站正式啟用，現址位於今日的臺北市萬華區康定路 382 號。參閱自臺灣鐵路管理局萬華車站官網，<https://www.railway.gov.tw/Wanhua/CP.aspx?SN=11165>，引用日期：2017 年 11 月 18 日；林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，頁 38-42。

始學習如何領導基層員工，如何配合上層主管擬定的政策進行決策，而轉換成下屬服從我的授權指示。然而不管是何種業務性質或者角色定位，都要以身作則按照規定來作業，這樣才對得起臺鐵、乘客以及自己的良心。

二、桃園車站任職經驗

就拿前後在桃園車站任職的經驗來說，我民國 76 年先以副站長的職位來桃園車站工作，基本上副站長就是聽從站長的指示，負責行車調度、旅客問題處理等業務，大概服務了 5 年左右才又轉調他單位。後來我於民國 101 年在桃園當站長之後，主要負責把整個桃園站的站務工作給處理好，對內既要配

合政策執行來引導底下員工做事，管理各部門的員工上、下班情形；對外亦要誠心面對旅客以促進良好的服務品質，增進整體管理與經營的效益。進一步來說，站長需要主動去現場瞭解每個部門、每個環節的業務，例如售票窗口、自動售票機、廁所、驗票閘門等車站硬體設備，以及剪票、賣票，出入車站是否依照規定來執勤、服務臺碰到旅客搭車時反應的問題有沒有馬上處理好等事務。尤其我很重視員工有沒有抱持著「將心比心」的服務態度，我認為員工該休息時就要好好休息，等到該工作的時候就要努力工作，例如車站有時會出現大排長龍的買票現象，除了可能是因為尖峰時段以及連假返鄉等原因外，其實也跟我們員工的執行效率是有關係的。我們應該要隨時檢測自己的工作態度以及實際作為，總之不能讓旅客認為我們是消極的，而是應該要做到讓外界覺得我們臺鐵是一個注重服務以及經營效能的機關單位。雖然底下員工有他們辛苦的地方，而換了角色所面對的壓力也不一樣，但是站長要處理、操勞的事情真的包羅萬象，隨時得要進行控管，要付出更多心力來面對車站大大小小的事情。

在桃園車站當了 5 年的副站長之後離開，隔了約 20 年左右又回來桃園當站長，除了職位差別而抱持的心態轉換外，其實更能感受到桃園車站以及整體交通的改變。就桃園車站本身的軟硬體設施，舊站房已經使用了 50 幾年，而我們在民國 104 年搬到新站房來，這兩站最顯而易見的差別就是，舊站房給人的感覺就是比較破爛、老舊混亂，而為了桃園鐵路改建所啓用的新臨時站房，整體設備讓搭

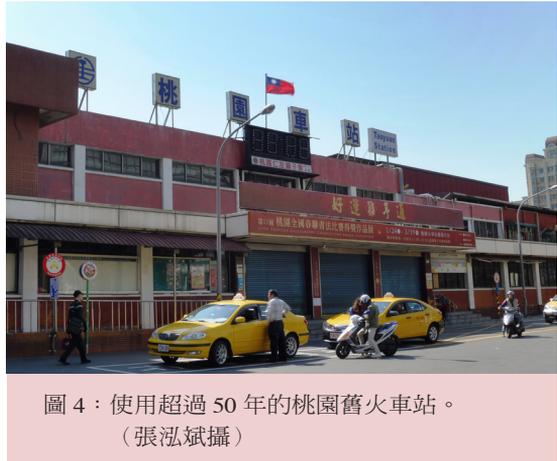


圖 4：使用超過 50 年的桃園舊火車站。
(張泓斌攝)

乘與使用方式變得更加便利與智慧化，例如舊站房最令旅客詬病的就是沒有電梯，可是身心障礙旅客乘車的話該怎麼辦？要坐車北上的話是還好，一進剪票口就可以馬上到第一月臺坐車，可是南下的旅客該怎麼辦？所以只好多次利用從第一月臺跨第二月臺的北邊通道，不過不僅不太方便，而且更需要有人去協助確認南下北上有沒有車經過，必須先跟主要負責調度列車的副站長聯絡確定好，說明現在有旅客要到第二月臺，副站長說沒有問題才可以通過，雖然服務旅客本身是沒有什麼大問題，但如果有更方便的通行方式一定是更好的。

未來桃園捷運綠線和棕線將與立體化的桃園車站共構，這當中不僅要規劃設計、編預算、舉行公聽會、環評等種種必備程序，確定後開始動工，預計整個工程大概還要很長一段時間才可能完成。不過整體而言，相信未來帶來的影響會是相當正面的，至少可以減少許多麻煩問題，就拿平交道當例子，光是從



圖 5：入口在舊火車站右側的桃園車站臨時站房。（張泓斌攝）



圖 6：內壢興仁路平交道。由於興仁路是中壢市區的外環道，車流量相當大，只要一有火車經過，往往造成附近交通打結。為了維護交通安全，臺鐵也會派保全在平交道旁駐守，以隨時處理突發狀況。（張泓斌攝）



圖 7：桃園中壢間跨越鐵路的普忠路地下道（左）與民族陸橋（右）。（張泓斌攝）

桃園到中壢的平面平交道就有將近十幾處，雖然有很多車子走改建的陸橋或是地下道，但路面上還是有很多平交道，每一次火車經過都要花時間等待，更增加市區及平交道壅塞的狀況，而且為立即排解現場緊急狀況，我們會在幾個重要平交道中加派保全於尖峰時段值勤，然而這也都是人力的負擔，所以高架化與地下化的完成，解決了最根本的行車時間問題，甚至也大幅降低誤闖地面鐵路與平交道傷亡、財產損失的事故機率了。

三、自身工作甘苦談

不過說實在的，我們的硬體設備與操作技術在不斷地精進，很多服務都採用電子化設施，但是截至目前有些旅客的公德心仍有待改進，早期坐火車逃票還算是「見怪不怪」，後來我們引進了電子自動驗票閘門驗票，到現在坐火車竟然還有人逃票！雖然這種投機旅客比較少，畢竟現在車票既普及又便宜，沒有人會為了這幾塊錢做這麼冒險的事情，不過有心要逃票的人就是會想盡辦法趁站務人員不注意，或是利用電子閘門異常等方式投機進出站。如果被站務人員發現旅客逃票而把他叫回來正常補票的話，死愛面子的旅客，不但不檢討自己的行為，反而「見笑轉生氣」（惱羞成怒）怪我們站務人員，一副好像我們是「土匪」硬要搶旅客的錢似的；要不然就是明明實際上坐的是長途行程卻謊報說是短程行程，以減少補票差額。另外再舉廁所水龍頭的例子，一開始我們廁所都使用最先進的感應式水龍頭，其實只要手一碰靠近一點感應到了水就會出來，但是常會遇到不會使用的旅客，看到水出不來就開始敲打水龍頭，最後不知為何他們甚至會把感應式的電子插頭給拔掉、扭掉甚至弄壞掉，那不能用水，他們就向我們投訴反應，我們站務人員接到投訴就只能趕緊派人修理，只是這樣修好了又壞的情形發生太多次，雖然我們服務業是不可以責怪旅客的，也堅信他們不是故意弄壞的，但感應式水龍頭的設備相當昂貴，我們提供那麼好的設備，旅客應該要好好的使用、維護才對。不過我們再怎麼抱怨或是感到無奈都無濟於事，既然旅客沒辦法配合，就只好我們配合旅客的需求，換個選擇來尋求最適宜雙方的方式，直到最終改回傳統按壓式的水龍頭，這樣的窘境才有所改善一些。所以從這兩個例子來說，可以瞭解到光是我們的設備先進有用嗎？如果當中有些國民的普遍水準與公德心沒有跟著提升，再便利、再先進的硬體裝備，還是無法發揮它的實際效能。

臺灣鐵路管理局員工近期一直為了工時問題而出現爭議情形，實施一例一休的政策之下，一定會影響我們人力的安排調動，尤其是我們第一線接觸旅客的站務人員。而且現階段來說，臺鐵本身還沒有辦法馬上因應這個政策來合理進行人

力的補充，但爲了使營運正常以解決這樣的困境，就只能先由我們自己車站本身進行調整，然而在人力不足及業務變多的情況下，對我們車站同仁服務旅客的品質多少都會有所影響，所以一例一休的執行對我們臺鐵其實是相當衝擊的，因此要改善這樣的情形，政府一定要有良好的配套措施，才能讓員工保持良好的精神狀態，也才能提供最棒的服務給旅客。

四、桃園車站與整體交通的未來性

我在桃園車站任職期間，個人覺得桃園這幾年的轉變真的很大，除了本身人口增加之外，又是北部都會區重鎮，所以來往通行的車子相當多，不過因爲桃園的路面仍無法容納這麼大的交通流量，雖然有北桃園交流道與南桃園交流道等路線進行疏通，但塞車情形還是很嚴重。桃園公車、火車會到的地方，民衆都不一定會搭大眾運輸工具，何況大眾運輸工具沒有到的地方，民衆一定是開車、騎車前往，這樣累積下來的交通流量，當然就容易塞車。可是我發覺這幾年民衆開始慢慢願意搭乘火車，尤其臺北至桃園往來的路程，搭乘火車只需要 30 分鐘左右，快又方便，如果是自行開車前往的話絕對是到不了，而且到目的地之後還要找停車位，甚至還有停車費的問題，所以還是搭大眾運輸工具會比較方便。而且到桃園車站進出搭乘除了通勤工作、通學與觀光目的之外，要出國到機場的話也可以來桃園車站轉乘，從桃園車站到機場或高鐵都有接駁公車，實在是非常方便。

不過就桃園市區本身，我個人覺得捷運線還是要趕緊充實完成，這對桃園交通的紓解絕對會有幫助，靠鐵路只能解決長途旅程，相對短途仍無法解決，因爲火車不可能每個定點都停，而且雖然桃園市區公車很方便，班次也相當密集，基本上要到哪裡都到得了，但是公車遇到尖峰時段還是有可能塞在馬路上，更重要的是各家公車沒有進行整合。因此，如果桃園交通未來要轉型的話，重要的公車轉乘站一定要配合好車站來進行，這樣一來旅客一下車就可以更容易的轉換交通工具。再者，因爲桃園的土地很有限，說實在要再找個土地特地蓋捷運站很難，但如果跟我們火車站共構是最好的了，將使轉乘方式變得更爲便利。

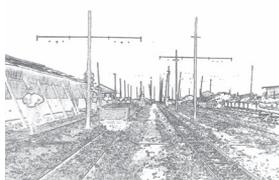


圖 8：桃園車站自動售票機旁有多種語言的操作方式說明，對於外籍旅客十分友善。
(張泓斌攝)

此外，因為桃園是一個國際移工聚集的重要據點，而進出桃園車站的外籍旅客數量也相當的多。有鑑於此，我們服務臺也僱用外籍翻譯，提供外籍旅客的專門服務，項目包括告知旅客如何坐車買票、廁所在哪、桃園的觀光景點等問題。不過就目前而言，已經很少外籍旅客會來服務臺詢問或是需要服務，因為基本上他們來桃園車站主要是買票，而買票買久了他們也都熟悉，況且我們有自動售票機，操作程序中除了中文、英文為基礎語言配備外，還會另外提供越南、印尼與泰國等三種外籍語言選擇，就這點而言我們對外籍旅客相當友善。

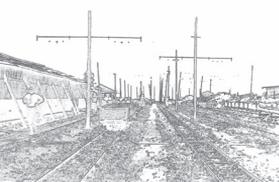
從全臺灣旅客營運量來看，桃園車站是僅次於臺北車站的第二大站，不只是尖峰時段或是假日進出人次多，平日旅客人數就很多。會選擇搭乘火車主要是因為便利性夠，尤其悠遊卡的使用讓通行更簡單，雖然不保證有位置可以坐，但其實短程距離，旅客站一下通常也覺得無妨。再者，現在因為有電腦或是電話語音訂票的途徑，訂完票後不是去超商、郵局就是去車站取票，所以大部分旅客比較少到現場窗口買票，除非碰到假日或是節日連假時一票難求，預訂也訂不到票，最後一個辦法就是到窗口請售票員幫他買。可售票員往往也沒辦法買到例如桃園到高雄一票到底的坐票，那我們售票員就會耐心地尋找位置，幫旅客買桃園到新竹、新竹到嘉義、嘉義到高雄這樣分段的票，雖然會被安排到不同的車廂與座位，但至少不用全程站到尾，旅客只要能買到坐票也會欣然接受。所以就這點而言，我認為科技進步是一件好的事情，可以解決人力不足的情形，可是從分段幫旅客解決問題的這件事情上來看，可以瞭解人性化的服務還是有其存在必要性。

我在桃園車站工作這麼多年，對於桃園的交通有一定的感情與期許，不只是我個人的希望而已，桃園鄉親們也在期待未來桃園車站立體化與捷運趕快做好，如此一來可以解決很多問題，例如少了平交道問題，對民衆來說時間、轉乘的便利性都會提升。此外，一個現代化的交通設施就是靠著車站來進行整合匯流，不論是公車、臺鐵、捷運或是高鐵等交通工具都可以包含在內，隨其而來的百貨公司、商場、旅館也都能進駐，讓所有到此地的旅客都可以在這樣的硬體建築物內，多功能地解決自己的食衣住行育樂問題。所以我們臺鐵本身除了要好好經營自己的交通事業之外，其實也應該朝向多角化經營，其結果不僅臺鐵與商場雙方都能互利，也能提升周邊生活機能，帶動地方繁榮，讓旅客、民衆都能夠享受到便利性，何樂而不為呢？當然我們自己知道要讓旅客放心在此地得到滿足相當不容易，但我們臺鐵仍期許自己能夠不斷努力充實硬體設備、加強人員訓練以及抱持熱忱的服務態度，迎接每個旅客的到來。



第四期勘誤表

頁碼	修正前	修正文字
9	呂透蓮（民進黨）	呂秀蓮（民進黨）
12	表 2：昭和元年（1926）桃園地區各庄漢族祖籍統計表	表 2：昭和元年（1926）桃園地區各庄漢族祖籍統計表（單位為百分比）
13	以原住民人口居多者則有復興鄉	以原住民人口居多者則是復興鄉
14	9《桃園縣志》卷三政事志（上）（桃園：桃園縣文獻委員會，1964年），頁 77。	9 桃園縣文獻委員會編，《桃園縣志》卷三政事志（上）（桃園：桃園縣文獻委員會，1964年），頁 77。
15	民國 61 年許信良任職省議員其間	民國 61 年許信良任職省議員期間
26	六、結語	七、結語
30	周偉航 2015，《選舉不是你想的那樣》，新北，臺灣商務。 柯文哲 2015，《柯 P 模式》，臺北，三采文化。	周偉航 2015，《選舉不是你想的那樣》。新北：臺灣商務。 柯文哲 2015，《柯 P 模式》。臺北：三采文化。
40	在其所辦報刊《民呼報》、《民吁報》社論中發表刊載	在其所辦報刊《民呼報》社論中發表刊載
52	更成為來臺校友在追憶母校的重要途徑。	更成為來臺校友追憶母校的重要途徑。
59	但這些看似理所結果當然的背後	但這些看似理所當然結果的背後
76	有研究者利用以開放的	有研究者利用已開放的
78	今年正逢解嚴 30 周年	今年正逢解嚴 30 週年



徵稿啓事

- 一、本刊為桃園市政府文化局發行之刊物，以保存桃園文獻史料、研討桃園區域知識、記錄重要歷史、提供發表園地為發行宗旨。
- 二、本刊為半年刊，每年三月、九月出刊。（本刊得視編輯情形延後出刊）
- 三、第六期主題為：宗教與信仰。
- 四、與桃園相關之學術論著、口述歷史、田野調查、圖像文獻史料、新知介紹、書評等，皆歡迎各界人士賜稿。
- 五、專題論文採匿名審查，由 2 名學者專家審查，若審查意見相左，則再延請第 3 位審查者；其餘稿件由 1 名專家審查。
- 六、本刊隨時接受來稿，惟專題稿件在該期出刊前 3 個月截止，以利編審作業。已出版或已投寄他處之稿件，請勿再投寄本刊。
- 七、來稿應提供作者姓名、所屬之機關名稱與職稱、通訊地址、電子郵件信箱與聯絡電話。專題論文依序包括下列各項：
 1. 中文摘要。
 2. 正文及註釋。（寫作格式請參閱撰稿格式）
 3. 徵引書目。（寫作格式請參閱撰稿格式）
- 八、專題與論述之稿件，每篇字數以不超過 2 萬字為原則。其他類型之稿件，每篇約 5 千字上下。
- 九、本刊在維護學術專業與中立考量之下，為避免內容敘述造成爭議或損及相關權益，有權增減文字與圖片。

- 十、作者需自負文責。文章中牽涉版權部分（如圖片或較長之引文），請事先取得原作者或出版者之書面同意，本刊不負版權責任。
- 十一、獲得刊登之文章，經編輯排版作業後，由作者負責再次確認與校稿。
- 十二、獲得刊登之文章，作者需授權本刊以紙本及網路等方式發行。作者享有其著作人格權，本刊享有著作財產權，已刊登之論文，除作者本人出版專書外，非經本刊書面同意，不得翻印或轉載。
- 十三、來稿刊出後，隨即致贈作者當期《桃園文獻》3本。
- 十四、來稿逕寄：11560 臺北市南港區重陽路 459 號 12 樓
《桃園文獻》編輯部收。亦可以電子郵件方式寄至：
jiaxiu77@gmail.com
- 十五、撰稿格式請參閱以下網址：http://in.ncu.edu.tw/hi/chinese/NEWS/office/2016/office_news_20160104.pdf

桃園文獻

第五期 2018.03

發行人：鄭文燦

總編輯：莊秀美

主編：戴寶村 國立臺北教育大學臺灣文化研究所兼任教授

編輯委員：（依姓氏筆劃順序排列）

李慧慧 桃園市政府文化局秘書室主任

徐貴榮 國立中央大學客家語文暨社會科學學系兼任助理教授

張至敏 桃園市政府文化局專門委員

許敏雄 國立臺灣科技大學工商設計學系副教授

許雪姬 中央研究院臺灣史研究所研究員

詹素娟 中央研究院臺灣史研究所副研究員

劉阿榮 元智大學社會暨政策科學學系教授

魏淑真 桃園市政府文化局文化資產科科長

行政編輯：魏淑真、黃翔萱、郭貞儀

承製單位：日創社文化事業有限公司

統籌管理：鄧慧潔

執行編輯：張佳琇、張泓斌、李惠如

版面設計：林瓊莉、龔培涵、張明萱

封面設計：郭羿廷

印製：沈氏藝術印刷股份有限公司

出版者：桃園市政府文化局

網址：<http://culture.tyccc.gov.tw>

地址：330 桃園市桃園區縣府路 21 號

電話：03-3322592

傳真：03-3316092

本刊圖片、文字皆有版權，非經同意，請勿任意轉載、翻印。

中華民國 107 年 3 月 31 日出版 1,000 本。

GPN：2010500302

ISSN：2414-7729



本刊響應環保，使用環保大豆油墨印刷

桃園
文獻



Taoyuan
Journal of History

