

桃園市立大溪木藝生態博物館
大溪交通運輸發展調查研究案
結案報告



桃園市立大溪木藝生態博物館
DAXI WOOD ART ECOMUSEUM, TAOYUAN

投標廠商名稱：財團法人自由思想學術基金會

負責人：薛化元

執行單位：財團法人自由思想學術基金會

計畫主持人：陳家豪

目次

百年來大溪交通發展史書寫計畫 (1860-1993)	1
一、前言.....	1
二、前史：大溪進入世界.....	3
三、沿山集散市場與轉運中心：航運時代.....	7
(一) 大漢溪航運的興起.....	7
(二) 開港通商、內河航運與大溪.....	8
四、地方行政中心與人力輕便鐵道.....	11
(一) 對外交通轉變契機：桃園客運的設立.....	11
(二) 角板山線與龍潭線.....	17
1.角板山線.....	17
2.龍潭線.....	19
(三) 桃園—大溪線的營運及其延長.....	19
1.路基.....	19
2.軌道建設工程與鋪設成本.....	19
3.延伸到大溪市街與複線化.....	20
4.第一代大溪橋.....	22
(四) 現代鐵道網計畫及其挫敗.....	22
1.桃園—大溪線的電車升級計畫.....	23
2.板橋—大溪線的蒸氣鐵道計畫.....	27
五、升級：進入內燃機的世界.....	28
(一) 島都以外的首條營業用汽車運輸路線.....	28
(二) 第二代大溪橋.....	30
1.臺灣第一座可以同時通行臺車與汽車的橋樑.....	30
2.橋梁改建請願運動.....	30
3.開工典禮.....	31
4.工程期間與經費.....	31
5.通車典禮.....	31
6.為期三天的慶祝活動.....	32
(三) 汽車運輸網的建構及其運作.....	32
六、找尋昔日榮光.....	33
(一) 既有交通網絡的持續運作.....	33
1.汽車運輸.....	33
2.人力輕便鐵道.....	35
(二) 板東鐵道計畫的倡議.....	36
(三) 新的對外連絡管道.....	38
1.道路系統的全面升級.....	38
2.大溪橋何去何從.....	43



桃園市立大溪木藝生態博物館
DAXI WOOD ART ECOMUSEUM, TAOYUAN

百年來大溪交通發展史書寫計畫 (1860-1993)

一、前言

清中葉臺灣開港通商至1910年代，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、淡水兩地結合成茶葉與樟腦的生產運輸網絡，成為臺灣外匯的重要來源、臺灣經濟命脈之所在。

1910年代以降，臺灣現代交通建設全面性展開，這除了指眾所周知的南北縱貫鐵道，還包括地方交通工具的人力輕便鐵道網（push car）與汽車運輸網。其中，縱貫鐵道從板橋到桃園這一區間乃有部分路段沿著大漢溪河谷，可是卻未經過位於上游的大溪。所幸，人力輕便鐵道在1903年就從桃園延伸到大溪，讓大溪得以「間接」跟縱貫鐵道相連結；這段桃園至大溪的人力輕便鐵道，還是臺灣最早鋪設的路線之一，乃是由大溪與桃園的地主資產階層共組「桃坎輕便鐵道會社」所經營。

「桃坎輕便鐵道會社」這家公司從此跟大溪的對外交通結下不解之緣，直到今天。原來「桃園汽車客運股份有限公司」（以下簡稱桃園客運）的前身，就是這家公司。桃園客運不僅很早提供給大溪人力輕便鐵道的服務，還曾在1910年代計畫讓這段人力動力的軌道交通提升為電力動力，也就是所謂「電車線」的鋪設。桃園客運還在1923年領先其他地方交通業者率先開闢了大溪到桃園的汽車客運路線；這時候臺灣只有「島都」臺北看得到汽車客貨運的身影。換句話說，大溪在現代交通建設的發展腳步並未「落人之後」。

大溪人士除了仰賴桃園客運來跟外部世界連結，亦曾積極推動地方蒸氣鐵道的建設計畫，期盼進一步強化這個市鎮的對外交通，乃至於重新尋求往昔大溪在沿山地區所扮演的樞紐地位。此一計畫在1910年代與1950年代各有一波，1950年代的規劃藍圖規模可謂宏大，可惜不論那一波均未付諸實踐。

1970年代，臺灣另一劃時代的交通建設出現，此即中山高速公路（道路編號為國道一號）。作為臺灣第一條貫穿南北的「封閉式的汽車專用公路」並未經過大溪。不過，因為這條高速公路很快面臨擁塞問題，因此政府幾乎在其通車後沒多久，就著手規劃第二條高速公路的興建，此即福爾摩沙高速公路（道路編號為國道三號），並且通過大溪。另外，約莫在福爾摩沙高速公路動土興工的同時，跟大溪對外交通同樣息息相關的省道臺3線亦從1984年起辦理道路拓寬工程，1986年開始動工。

基於上述大溪對外交通條件的改變，百年來的大溪依序扮演起「沿山集散市場與轉運中心」、「地方行政中心」與「北臺觀光遊憩區門戶」等角色。「沿山集散市場與經濟中心」自然是由水運所賦予，「地方行政中心」乃是透過人力輕便鐵道與汽車運輸加以維持，「北臺觀光遊憩區門戶」則是拜臺3線拓寬與第二條高速公路出現之賜。

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；當然，若是跟國外學界在交通史領域所投入的人力與產生相比較，臺灣還是存在很大進步空間。過去，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¹、小風秀雅²、戴寶村³、蔡龍保⁴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於1980年代亦可見到相關研究成果，⁵後續有山田敦⁶、王珊珊⁷、謝國興⁸、李方宸⁹等研究者予以關注。另一方面，從區域史研究途徑（approach）展開探討的論著亦陸續出現，前述王珊珊即是一例。

基本上，臺灣交通建設在清代到戰後歷經了相當大的轉變，亦對市鎮發展、人群構成、產業變遷帶來巨大的衝擊與影響。然而，前人研究成果大多只集中探討某個時期，相對缺乏比較長時段/跨政權的觀察，這若干程度導致「發展」面向或許有被顧及，「轉變」面向卻未必給予足夠充分的檢討。筆者認為，整個臺灣為範圍的交通史研究固然受到課題相對龐大的限制，不易進行長時段/跨政權的觀察，若是選擇以單一區域為範圍的地方交通史研究，似乎不



¹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〈臺灣鐵道の成立〉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—臺灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道經營史的研究》一書。

²小風秀雅將臺灣航路的討論置於「第六章 中國市場への参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。

³戴寶村在1988年所完成的博士論文，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。

⁴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）。

⁵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.

⁶山田敦在〈日本殖民地時代臺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，〈日本殖民地時代臺灣における手押軌道の普及とその影響〉，《臺灣史研究》，期8(1990年3月)，頁80-81。

⁷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，《近代臺灣縱貫鐵道與貨物運輸之研究》(新竹：新竹縣文化局，2004年)。

⁸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，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，收於洪宜勇主編，《臺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。

⁹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，〈臺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。

適宜只關注某個時期的「發展」，還須兼顧不同時期的「轉變」。

有鑑於此，本研究案希望初步呈現出百年來大溪對外交通的發展及其轉變，我們將分階段說明：這個市鎮的對外交通如何依賴淡水河航運而興盛、人力輕便鐵道如何取代航運、陸運交通如何從「人力動力」逐漸升級為「機械動力」、道路交通網如何逐步擴張，以及高速公路與臺三線如何帶來新的契機等；各個階段亦不再以政權遞嬗作為分界，改以交通工具為主軸加以區分。

本研究案在時間斷限方面將以1860年為起點，因為這一年淡水港正式開港通商，正文所述之大溪逐漸透過大漢溪航運跟大稻埕、艋舺與淡水之間，建構出一內河市場圈；1993年為下限是因福爾摩沙高速公路（國道三號）的大溪交流道正式開通，大溪對外交通進入新的階段。

二、前史：大溪進入世界

如所周知，大溪本來是原住民的生活領域，從全臺開發的時間順序來看，漢人入墾大溪的時間相對比較晚。換句話說，大溪長期被「外部世界」所忽略，這裡的外部世界主要是指國家權力，也就是清王朝。

外部世界何時「意識」到大溪的存在呢？我們可以將「地圖」作為一種判斷依據。誠如學者夏黎明指出：「在傳統中國的脈絡下，朝廷對領土內各個地方所進行有系統的地理知識生產，主要包括方志和地圖兩類。」¹⁰其中，地圖是對周遭環境的一種圖式呈現，地圖繪製是指透過一套簡化過程和符號系統，將地表或空間資訊載入儲存媒體，以便將真實世界轉譯成圖像給讀圖者的一種工具和過程。¹¹

清朝統治臺灣的兩百餘年，就已經繪製相當多的地圖。光緒年間以前，這些地圖幾乎是以所謂山水畫法所完成，所以地圖的比例尺、距離及幾何形狀之精確性偏低。儘管如此，地圖景物的相對位置仍然可以呈現於這些地圖，這些地圖亦會清楚標示自然地形、水系、港口、道路、城池、官署、營汛、望樓、聚落、街肆以及聚落里程、官兵配置等資訊。¹²

大溪何時出現在這些地圖呢？不僅是一個有趣的問題，亦標示著大溪正式脫離了所謂「化外之地」，成為大清帝國疆域的一部分。

¹⁰夏黎明，〈國家統治與知識生產：清代臺灣地圖的繪製與區域發展〉，《興大歷史學報》15(2004.10)，頁39。

¹¹夏黎明，〈國家統治與知識生產：清代臺灣地圖的繪製與區域發展〉，頁40。

¹²夏黎明，《清代臺灣地圖演變史》（臺北：知書房，1996），頁42-44、71。

「清康熙臺灣輿圖」是清代最早的一幅藏於內廷之巨幅卷軸彩繪山水畫法臺灣地圖，即如圖2-1所示：大溪應該是位於圖中「南崁社」上方、「潤仔力社」左方，不過這個區域沒有任何標示。也就是說，我們看不到大溪的身影，甚至亦未見大漢溪的存在。

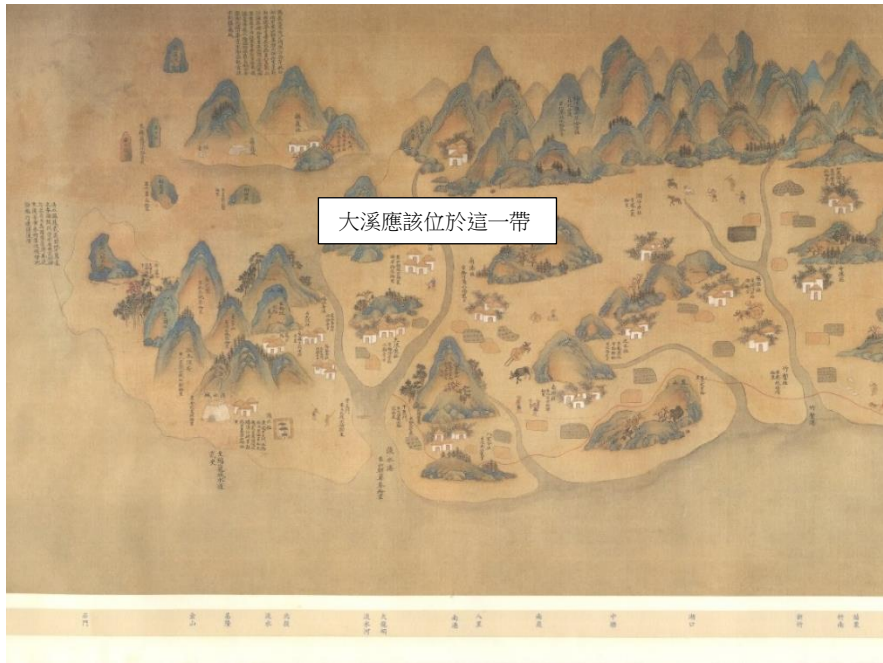


圖2-1：清康熙臺灣輿圖
資料來源：國立臺灣博物館藏，橫長536cm*縱高66cm，彩繪絹本橫軸，繪製於康熙三十八年至四十二年之間（1699-1704）。
DAXI WOOD ART ECOMUSEUM, TAOYUAN

接著，我們來看「清雍正臺灣輿圖附澎湖圖」，即如圖2-2。大溪應該位於這張地圖之何處，更難以判斷，或許是位於擺接堡左上方、龜崙社右上方之山脈缺口處。總之，我們同樣無法在這張地圖搜尋到任何跟大溪或大漢溪有關的資訊。



圖2-2：清雍正臺灣輿圖附澎湖圖

資料來源：國立臺灣博物館藏，橫長772cm*縱高63cm，彩繪絹本橫軸，繪製於雍正元年至十二年之間（1723-1734）。

再來我們看「清乾隆臺灣輿圖」，這張地圖被視為清代臺灣地圖的經典，即如圖2-3。我們可以看到，跟大溪鄰近的近山地區，已可見到漢人聚落的標示（黑色方框處），大漢溪亦被繪製出來（藍色水路），至於大溪一地則標示為「此處係生番出沒隘口」（紅色圈起處）。



圖2-3：清乾隆臺灣輿圖

資料來源：國立故宮博物館藏，橫長765cm*縱高46cm，彩繪絹本橫軸，繪製於乾隆二十一年至二十四年之間（1759）。

究竟大溪何時出現在地圖呢？最遲是夏獻綸於1880年左右所繪製的「全臺前後山輿圖」。

。我們除了可以再次看到大漢溪的身影（藍色水路），亦可清楚見到「大姑坎」此一大溪之舊地名的出現（紅色圈起處）。更為重要的是，大溪已經是在生番界內（紅色箭頭處）。

1880年正值臺灣對外開港通商，茶、樟腦等國際貿易興盛，大漢溪航運到達最鼎盛的時代；大溪則依賴著大漢溪內河航運，成為沿山地區最重要的市鎮。大溪正式出現在官方繪製的地圖，應該就是跟這樣的時代背景有關。



圖2-4：清光緒全臺前後山輿圖
資料來源：中央研究院近代史研究所藏，橫長107cm*縱高77cm，寫本。

三、沿山集散市場與轉運中心：航運時代

(一) 大漢溪航運的興起

臺灣西部平原橫貫著超過百條河川，絕大多數是屬於「荒溪型」：夏季雨量充沛時容易氾濫成災、冬季雨量稀少時則易成枯竭。因此，真正具有通航之利為少數，所謂具有通航之利亦僅限於利用竹筏。唯有淡水河及其三大支流，四季皆有豐足水量供帆船通行。¹³

大漢溪作為淡水河最主要的支流，乾隆中葉以前稱為「內港南溪」或「擺接溪」，¹⁴同治年間《臺灣府輿圖纂要》稱之為「南溪」，¹⁵光緒年間，改名為「大姑陷河」或「大嵙崁河」。¹⁶日治時期以後，先稱「大嵙崁河」或「大嵙崁川」，¹⁷1909年就稱為「大嵙崁溪」。¹⁸「大嵙崁溪」這個稱呼一直使用到二次大戰結束後的1959年10月8日，臺灣省政府整理河流，盡可能採用兩字命名，乃將「大嵙崁溪」改名為今日大家所熟悉的「大漢溪」。¹⁹

大漢溪在康熙末年已經是南來北往的交通孔道，當時從臺北往南可在擺接地區經海山地區沿大漢溪進入桃園臺地；由新竹往北可利用鳳山溪河谷進入霄裡地區，沿著山區邊緣，至大漢溪順流而下；²⁰陳湄川在康熙50年代所著《澹水各社紀程》記述：「淡水港水路十五里至干豆門，南港水路（指大漢溪）四十里至武嘮灣，此地可泊船。」²¹武嘮灣指今日新莊。板橋江子翠一帶，大漢溪與新店溪會合處。

乾隆、嘉慶以降，大漢溪航運開始頻繁地被仰賴，這跟沿岸地區的聚落開墾完成有關，即如同治年間《臺灣府輿圖纂要》記載：

滬尾港海口，港內分南北中三溪，名曰內港。南溪（指大漢溪）自新莊起，至艋舺溪邊尾，另有小駁船往來駁貨。艋舺溪東至擺接堡枋橋街（指板橋），亦有小駁船往來。潮漲時南溪至新莊止。²²

值得注意的是，大漢溪航運抵達大溪這個市鎮，亦可見於同治年間所修纂的《淡水廳志

¹³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），頁1。

¹⁴陳培桂，《淡水廳志》（臺北市：大通書局，1995），頁35、36。

¹⁵臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府輿圖纂要》（臺北市：大通書局，1995）第一冊，頁41；第三冊，頁279、280。

¹⁶王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁9。

¹⁷臺北廳編，《臺北廳誌》，明治36年排印，中國地方叢書臺灣地區第201號。（臺北市：成文出版社，1985；臺一版），頁21。

¹⁸吉田東伍，《大日本地名辭書續編》（東京：富山房，1909年）第三「臺灣」，頁17。

¹⁹王世慶，〈海山史話(上)〉，《臺北文獻直字》37(1976.09)，頁49。

²⁰這條利用河谷的要道亦因大漢溪航運稱為「內港道」。參見：陳世榮，〈清代北桃園的開發與地方社會建構(1683-1895)〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，1998），頁96。

²¹黃叔璥，《臺海史槎錄》，頁139-140。

²²臺灣銀行經濟研究室編，《臺灣府輿圖纂要》，頁279-280。

》：「擺接渡，往來新莊；上通大嵙崁三坑仔（指龍潭），下達淡水港。」²³

咸豐年間臺灣對外開港通商，茶、樟腦等國際貿易興盛，大漢溪航運到達最鼎盛的時代。林滿紅的經典著作認為茶、樟腦產業從開發進而勃興的關鍵因素有三：一、大溪附近山區為茶、樟腦的產地，劉銘傳在臺推行所謂「新政」期間，乃腦務稽查總局設於此地；二、大漢溪乃淡水河河運的終點，許多茶與樟腦由此運出。三、大溪為清末撫「番」（今原住民，歷史名稱，以下同）據點，劉銘傳於此設置撫墾總局，1893年唐景崧於此設置撫番理民廳。²⁴

（二）開港通商、內河航運與大溪

林滿紅所指出的三大關鍵因素，已經透露出大溪這個市鎮乃是因為大漢溪航運、加上開港通商而興起。

如所周知，臺灣開港通商之後，茶葉與樟腦兩項新興作物被推向國際舞臺，這兩項經濟作物主要生產於沿山地區、特別是北臺灣。其中，茶葉主要產地位於基隆河沿岸的文山、新店、內湖、深坑、汐止；大漢溪沿岸的土城、橫溪、三峽、樹林、大溪；位於桃園與新竹的桃園、中壢、龍潭、關西、新埔、大湖、尖山與石門。至於樟腦主要產地分布在大溪、新竹、苗栗、南投、雲林、恆春與宜蘭，即如圖3-1所示。²⁵換句話說，大溪同時是茶葉與樟腦的主要產地之一。



²³陳培桂，《淡水廳志》（臺北市：大通書局，1995），頁 69-70。

²⁴林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》（臺北：聯經出版社，1997），頁 171。

²⁵臺灣總督府民政局殖產部，《臺灣產業調查錄》（東京：金城書院，1896），頁 2-3、140。



圖3-1：臺灣樟腦主要產業

資料來源：臺灣總督府民政局殖產部，《臺灣產業調查錄》（東京：金城書院，1896），附圖。

當然，大溪更為重要的地位是體現在作為這兩大新興經濟作物的集散地。茶葉方面，1902年臺灣銀行有關茶葉運輸費用的調查顯示：桃園、中壢、龍潭的茶葉都會以人力肩挑方式先運送至大溪，²⁶乃至新竹一帶的茶葉與樟腦會先集中關西，再以人力肩挑的方式運往大溪（見表3-1）；至於，這條從關西到大溪的路線稱為「茶路」，行經關西街上（太和宮一帶）一圳頭牌（關西仁安里）一水倉（關西鎮、龍潭鄉交界）一蚵仔崎（關西仁安里、龍潭安平村交界）一十股寮（龍潭鄉安平村）一三角林（龍潭鄉三林村）一三坑子（龍潭鄉三坑村）一大溪。

27

²⁶臺灣銀行總務部計算課編，《第一次臺灣金融事項參考書附錄》（臺北：編者，1902），頁 31-32。

²⁷黃卓權主編，《客路：古道古橋關西路》（臺北：行政院客家委員會，2006），頁 14、31。

表3-1：臺灣銀行於1902年所調查的茶葉運輸費用

區間	交通手段	100斤費用
關西－大溪	人力肩挑	0.60-0.70
龍潭－大溪	人力肩挑	0.35-0.40
大溪－大稻埕	舟筏	0.20-0.30
三峽－大稻埕	舟筏	0.20-0.25
桃園－大溪	人力肩挑	0.10-0.15
中壢－大溪	人力肩挑	0.20-0.30

資料來源：根據臺灣銀行總務部計算課編，《第一次臺灣金融事項參考書附錄》（臺北：編者，1902），頁31-32製作。

樟腦的情形跟茶葉有高度類似，諸如新竹沿山地區所產樟腦（馬武督、五指山與北埔等）雖有小部分由舊港運至淡水，絕大多數是從關西轉運至大溪。至於，樟腦在運抵大溪之前，所仰賴的運輸手段為人力肩挑。²⁸

大溪所集散的茶葉與樟腦會透過大漢溪航運，送到大稻埕與艋舺加工，再進一步經由淡水出口到海外，這解釋了為何上述腦務稽查總局會設置於這個市鎮；²⁹可以說，大溪透過大漢溪航運跟大稻埕、艋舺與淡水之間，建構出一內河市場圈。

王世慶的研究成果顯示：當時帆船自大溪河港出帆到臺北公館約5小時就可到達，水路行進係經石墩莊、鳶山莊、南靖厝莊、三峽公館後莊、隆恩埔莊、劉厝埔莊、麥子園莊、挖仔、石頭溪、三塊厝、沛舍陂、土城嶺、下溪洲、沙崙、白子林、社后莊、新莊、港子嘴，抵達艋舺、大稻埕，所載運的是茶葉、樟腦與其他山林資源。自臺北上溯回航大溪，有風時約12小時可到達，無風時則需一天多，所載運的是各種日用雜貨、糧食、磚瓦、鴉片等。³⁰

大漢溪航運進入日治初期後仍持續運作。根據臺灣總督府於1898年12月的調查，自大溪三坑仔起至大稻埕河寬約300公尺，³¹1900年航行大漢溪船隻噸數約10-20石，船隻數約250艘。在大稻埕到大溪40公里的航程中，順流而下若是上午九點從大溪出發、中午到新莊、下午三點可以抵達大稻埕。³²又，根據1906年12月的調查顯示：大漢溪自桃園廳海山堡新溪洲莊起（大溪以南），至擺接堡江子翠莊止（指板橋江子翠一帶），約39公里可通船。其中一條支流

²⁸林欣宜，〈十九世紀下半葉竹塹地區商人面臨的挑戰〉，《臺灣史研究》20：1(2013.03)，頁64

²⁹林滿紅，《茶、糖、樟腦業與臺灣之社會經濟變遷(1860-1895)》，頁171。

³⁰王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁54

³¹臺灣總督府民政部文書課，《臺灣總督府第二統計書》（臺北：臺灣總督府民政部文書課，1898年），頁419。

³²富永豐編，《大溪誌》，昭和19年排印，中國地方叢書臺灣地區第234號（臺北：成文出版社，1985年），頁136-137。

自擺接堡員林仔莊起，至社後莊止，也就是所謂的「湍仔溝」，長約有3.4公里可通船；另一支流三角湧河（三峽溪），自海山堡大埔莊起，經三角湧（三峽），至挖仔莊與大漢溪會合；而橫溪自海山堡成福莊起，至橫溪與大漢溪會合，約5.9公里，也可通船。³³

大溪碼頭位於草店尾土地公廟旁，岸邊經常停泊的約有七八十艘貨船，加上在河道上運行的時有70、80艘，合計就約近200艘，鼎盛時期時期可達300艘貨船往來行商。每艘船通常配有船夫2人、搬運工2人，所以約有數百人至千人依靠著航運維生。另外，因為大溪的搬運工薪水約為其他地區的一倍以上，因此除了由大溪當地人從事這項行業之外，桃園、中壢等「外地」人士也會來搶飯碗。³⁴

大溪的草店尾街跟上街為貨物起卸區，林立著樟腦商、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。³⁵日本統治臺灣後，大溪繼續保有其市鎮地位，因此臺灣總督府先在1896年5月設置大嵙崁撫墾署，後改置辦務署與大嵙崁支廳。當時大溪除有街役場外、商工銀行出張所、製腦會社出張所、公學校等之外，尚有製茶工廠五十餘家，規模大的有「三井農林株式會社角板山工場」、銅鑼圈工場、富士製茶工場、龍潭茶業組合工場、龍潭茶葉株式會社工場、大溪茶葉會社等。³⁶



四、地方行政中心與人力輕便鐵道

（一）對外交通轉變契機：桃園客運的設立

1903年，大溪對外交通出現契機。這就是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「桃崁輕便鐵道會社」的民營人力輕便鐵道企業，這家企業正是桃園客運的「前身」。³⁷

這家企業從一開始似乎就將茶葉運輸視為最主要經營目的，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，第一期營業收入且全為運輸茶葉所得。這家企業所運輸的茶葉佔1912年度臺灣人力輕便鐵道茶葉運輸量的11.54%，居於第一位。³⁸換句話

³³臺灣總督府民政部文書課，《臺灣總督府第十統計書》，頁 798-799。

³⁴王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁 54

³⁵王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁 51-52。

³⁶王世慶，《淡水河流域河港水運史》，頁 51-52。

³⁷蔡龍保，〈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》11(2007.03)，頁 11。

³⁸公式：(1912 年某人力輕便鐵道企業茶葉運輸量/1912 年臺灣人力輕便鐵道茶葉運輸量)* 100%。該年「桃崁輕便鐵道會社」的茶葉運輸量為 474,100 斤，臺灣人力輕便鐵道的茶葉運輸量為 4,109,595 斤。

說，桃園客運為何第一條路線會選擇連結桃園與大溪，就是為了茶葉利益而來；等於是希望大溪所集散的茶葉不再仰賴大漢溪「河運」，改以人力輕便鐵道搭配縱貫鐵道的「陸運」新模式運輸到大稻埕。

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，為了提高運輸力，動物力取代了人力。同時，鑒於木製軌道平均壽命不超過三年，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，成為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。³⁹

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，日文稱之為「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），一等車廂可以搭四至六個人，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4-1跟圖4-2。⁴⁰



桃園市立大溪木藝生態博物館
DAXI WOOD ART MUSEUM, TAOYUAN



圖 4-1：1900 年葛飾金廳一柴又帝釋天的人車鐵道
資料來源：〈人車鐵道〉，《讀賣新聞》，1970年12月20日，第12版。

³⁹Maurice W Kirby, The origins of railway enterprise: the Stockton and Darlington Railway, 1821-1863(London: Cambridge university, 1993), pp.9-12.

⁴⁰根據統計，1911 年時全日本共有 13 間人車鐵道企業存在，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），頁 701-706。



圖4-2：豆相人車鐵道的車廂復原

資料來源：小田原市役所網站，
<http://www.city.odawara.kanagawa.jp/kanko/spot/p16553.html>，2017年11月26日下載。

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，亦略窄於作為其「原型」的日本人車鐵道。⁴¹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。⁴²若是所謂客車就是在臺車上放有板凳供乘客乘坐，甚少有遮陽避雨裝置。⁴³（如圖4-3）日治初期官方並未對於這項交通工具有統一稱呼，直到1912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。⁴⁴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。

⁴¹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），頁255；謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，頁19。

⁴²渡部慶之進，《臺灣鐵道讀本》（東京：春秋社，1939），頁276。

⁴³Knapp, "Push Car Railways and Taiwan's Development", p. 204.

⁴⁴加賀山生光，〈私設鐵道漫談(八)〉，《臺灣鐵道》244(1932.10)，頁1-9。



圖 4-3：桃園客運的人力輕便鐵道車站及其車輛

資料來源：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），頁28。

為何日本殖民者要將這項交通工具傳入殖民地呢？最主要機緣跟中日甲午戰爭有關，因為日本在這場戰爭首次利用鐵道來運輸軍隊，⁴⁵並於同年三月於大本營設置臨時輕便鐵道隊。

⁴⁶同年11月，陸軍省更計畫在朝鮮鋪設400公里的人力輕便鐵道。⁴⁷這場戰爭結束後，臺灣割讓給日本，陸軍先於1895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。⁴⁸

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1895年12月完工。⁴⁹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1899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（就是地方政府的概念），再轉移到民間業者手裡。

⁴⁵野田正穗等編著，《日本の鐵道：成立と展開》（東京：經濟評論社，1986），頁129。

⁴⁶〈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年戰役日記」(防衛省防衛研究所)。

⁴⁷〈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年戰役日記」(防衛省防衛研究所)。

⁴⁸〈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)。

⁴⁹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)，頁205。

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。⁵⁰

於是在1903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，當時是由桃園的簡朗山（1874-？）、林國賓、林家充、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、陳嘉猷、趙玉牒（1869-1925）、徐克昌等人所發起。

從表4-1可知，這些發起人乃是以漳州籍/閩籍作為地緣認同，據以組織桃園客運，並且具有科舉功名、學問、資產或名望，可以說是傳統仕紳的集結。

表4-1：桃園客運發起人身份背景一覽表

姓名	生卒年	戶籍地	事蹟
簡朗山	1872-？	桃園郡桃園街桃園字長美	祖籍漳州人，桃園街人士，生於1872年5月15日，家中次男。1895年6月日軍先遣隊抵桃園地區時，出城迎接之，並且奔走斡旋於軍用品的運輸及勞動力的徵募，還親往拜謁近衛師團團長北白川宮能久親王。殖民當局對之相當重用與信任，1896年12月1日到1902年12月31日間，歷任桃仔園街庄公所所長、保良局副局長、保良局局長；1898年8月29日到1920年9月30日間，歷任桃仔園辨務署第二區區長、第一街街長、南崁區長、埔子區長；1920年10月1日到1928年9月30日，擔任桃園街長，並於1923年8月任總督府評議員，被殖民當局視為軍政時期桃園地區唯一的功勞者。簡朗山「協力者」角色的扮演中，最具代表性的作為應該是於1925年冬，桃園景福宮廟慣例的大學典中，奉迎臺灣神祇的御祭神於祭壇最高位，當局認為他這個舉動著實「打破數百年來的習慣，將民眾的信仰轉向以神社為中心。此舉為大嵙奉辦的先驅，開日本人的信仰之端緒。」
蔡路	1853-1909	桃園郡桃園街桃園字長美	蔡路，祖籍漳州，為前清秀才，補為廩膳生，辦理聯庄保甲局長兼團防局長。1895年時，協助日人綏撫桃園地區，因此獲殖民當局信賴，在1897年即授佩紳章同時擔任辨務署參事。1900年開始，擔任桃園區街長，卒於1909年。
呂建邦	1856-1948	大溪郡大溪街三層字	呂建邦，祖籍漳州，大溪地區人士，為呂蕃調家族之後，在清代末期擔任過大溪的總理，1895年時領導地方人士對抗日軍，擔任義民軍副總指揮。戰敗後歸順殖民當局，被殖民政府延攬擔任大嵙崁區兼三層區區長（大嵙崁即今大溪地區），之後擔任大嵙崁街街長，於1899年授佩紳章。
呂鷹揚	1866-1924	大溪郡大溪街新南字	呂鷹揚，祖籍泉州，1893年中秀才，補為廩膳生，設筵授徒。1895年，臺灣割讓日本後，便向殖民當局表達歸順之意，1897年創設桃園國語講習所分教場於大溪，並擔任辨務署參事，授佩紳章。1899年，擔任大嵙崁街街長、大嵙崁公學校教務囑託、大嵙崁與三角湧辨務署參事。（三角湧即今三峽地區）
江健臣	1872-1937	大溪郡大溪街月眉庄	江健臣，大溪地區人士，8歲入私塾，1896年任公學校教師，1904年離開教職，轉任三層區區長，後再轉員樹林區區長，1907年授佩紳章。之後在產業界頗有發展，除成為桃園輕鐵重要股東外，1919年出任東瀛物產株式會社社長（即董事長，以下基於行文方便，保留之），1920年出任臺灣農林株式會社社長。同年臺灣實施地方制度改正，獲選為大溪街街長，1933年擔任共同信用組合組合長（即信用合作社理事長，以下為行文方便，保留之）。
王式璋	1862-1923	大溪郡大溪街新南字	王式璋，祖籍漳州，清代曾在大嵙崁撫墾總局工作過，1895年日軍進入臺灣後便為其服務，在憲兵屯署任通譯三年，1899年，升辨務署參事，隔年授佩紳章，1901年轉任桃園廳參事。

⁵⁰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》64:1(2013.03)，頁86-91。

趙玉牒	1869-1925	大溪郡大溪街埔頂字	趙玉牒，祖籍漳州，清代曾在撫墾總局工作過，1895年，日軍進入臺灣後便為其服務，任八塊厝（今八德地區）保良局分局長，1897年任桃仔園第十四區庄長兼壯丁團團長，1901年授佩紳章，1922年出任大溪街協議員。
林國賓	不詳	桃園郡桃園街桃園字長美	林國賓，祖籍漳州，桃園街人士，清代曾內渡大陸求學經商，1901年返臺，1915年3月授佩紳章。其間除組織桃園輕鐵外，也建設學校、道路，創設桃園電燈株式會社，主要表現在產業方面。
徐克昌	不詳	桃園郡桃園街桃園字中南	徐克昌，祖籍漳州，桃園街人士，主要經營服裝布料買賣，後任桃園酒造會社社長，於1910年授佩紳章。

資料來源：

1. 〈新竹州桃園郡桃園街桃園字長美百九十七番地－簡朗山戶籍資料〉，《戶口調查簿》37，（桃園：桃園戶政事務所藏），頁187-191。
2. 〈劉梓勝（清水保勝）功績書〉，《昭和十八年職員身份進退書類》，「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。
3. 〈簡朗山（綠野竹二郎）功績書〉，《昭和十八年職員身份進退書類》，「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。
4. 臺灣總督府，《臺灣列紳傳》（臺北：臺灣總督府，1916），頁94-97、115。
5. 〈蔡紳榮葬〉，《漢文臺灣日日新報》，1909年4月3日，第7版。
6. 陳世榮，〈近代大嵙崁的菁英家族與地方公廟：以李家與福仁宮為中心〉，《民俗曲藝》138（2002.12），頁268-269。
7. 大園市藏編纂，《臺灣人物誌》（臺北：谷澤書店，1916），頁30、123。
8. 梁顯曦，〈日治時期大溪紳商之研究〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2005），頁51、53、56。

說明：有關蔡路卒年，在《臺灣列紳傳》中稱卒於1903年1月，而《臺灣日日新報》稱卒於1909年3月底，且詳述葬禮情況。本文以為，報紙文稿乃依時事撰寫，對於社會聞人生死的記載，不太可能出現太大的差距，反之，傳記資料記載失實的情況則屢有所聞，故此處將採信日日新報的說法。



桃園市立大溪木藝生態博物館
DAXI WOOD ART ECOMUSEUM, TAOYUAN

1903年5月25日，桃園客運首先召開籌備會議，定名為「桃崁輕便鐵道會社」。⁵¹筆者猜測所謂「桃」就是指今桃園市一帶、所謂「崁」就是指大嵙崁（也就是大溪），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。

1903年12月20日，桃園客運正式舉行開幕式於大溪缺仔庄。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。這場開幕是開始於上午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郎讀祝賀詞，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，再由桃園廳參事郎讀祝文、社長發表謝詞，整個開幕式遂正式結束於下午兩點。⁵²

⁵¹ 〈桃崁輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1903年5月27日，第3版；〈草鞋の塵 桃園廳(五)〉，《臺灣日日新報》，1905年5月31日，第5版。

⁵² 〈桃崁輕便鐵道開通式〉，《臺灣日日新報》，1903年12月22日，第2版。

面對桃園客運的成立，當時輿論給予高度期待。1903年6月3日的《臺灣日日新報》上，有一署名洪波臣的投書作如下評述：

昨讀日報，謂桃炭鐵道，將為民報等情，繼承街長呂建邦敘詢，余欣然應之曰，妙哉此舉也……茲政府欲將此權（即經營鐵道的權利），移許臺民試辦，並假以鐵枝等，實為便益。雖然臺民素未諳此計圖，然欲稍沾實惠者，必續築至龍潭坡（今龍潭地區），為閭屬連絡，休戚與共，此舉雖無具利可挹，斯亦不至耗費無津。炭地為內地咽喉，番界毗連，內山土地物產頗不亞於他屬。鎖禁未弛，炭民日形貧困，旅行於外，苦力是依。苟聞某處招工，靡不成群蟻附咸冀內山，政府有重開之一旦，而此鐵道之利源，亦必因此獲益焉……⁵³

（二）角板山線與龍潭線

1. 角板山線

桃園客運的成立與桃園—大溪線的鋪設，除了被期待能對地方經濟開發帶來貢獻之外，日本殖民者亦積極利用這條線路從事征討原住民的軍事行動。

眾所周知，日本統治臺灣後，山區原住民的態度都是反抗、不順從。臺灣總督府為解決此一問題，並且將統治力延伸到內山地區，於是展開了所謂的「理蕃事業」。在大溪地區，自從日軍進入臺灣後，山區原住民泰雅族的抵抗一直相當激烈，但是過去臺灣總督府礙於平地地區局勢尚未平定，故對之採取懷柔放任政策。然而到了1900年9月，竟發生泰雅族原住民殺害樟腦伏役百餘人的事件，這一事件使臺灣總督府修訂理蕃政策，確立武力討伐的方針，以大溪為根據地，向山區進行一系列的攻勢，並下令封鎖「蕃界」，使大溪一帶共兩千多人失業，市況陷入蕭條。⁵⁴

由於有向大溪山區進行武力討伐的需要，當桃園客運於1903年年底開始營運後，日本殖民者立刻在隔年於白石山一帶設置隘勇線。⁵⁵如果說桃園客運的成立目的之一不是用來幫助理蕃，那麼其開始營運時間與白石山隘勇線成立時間那麼接近，未免也太過巧合。因此，筆者相信桃園客運所提供的交通運輸是白石山隘勇線成立的前提要件，因為如此一來就可便利

⁵³ 〈桃炭鐵道〉，《臺灣日日新報》，1903年6月3日，第4版。

⁵⁴ 原住民殺害樟腦伏役百餘人一事發生後，日本殖民當局下令砲轟頭寮四十七社。林一宏、張朝博、楊秋煜合著，《桃園縣大溪街的聚落與建築》（桃園：桃園縣立文化中心，1999年），頁32-35；富永豐編，《大溪誌》（臺北：成文出版社，1985年；再版），頁52-53。

⁵⁵ 林一宏、張朝博、楊秋煜合著，《桃園縣大溪街的聚落與建築》，頁32-35。

的運兵，並補充所需的彈藥、糧食。

有證據顯示當時殖民當局要進入大溪山區一帶主要都搭乘桃園客運的臺車，在1906年8月23日的日日新報有如下報導：

佐久間總督。啟節往巡○園管內蕃界。於大昨日午前六時五十三分。抵桃園停車場。在該廳樓上。暫時休憩。立乘桃炭鐵道輕便車。赴大嵙崁。自是視察牛角湳方面蕃地。再歸大嵙崁駐節於該處支廳。至昨日乃赴三角湧云。⁵⁶

既然佐久間總督要進入所謂原住民領域，都是利用桃園客運的軌道，那麼一般的軍隊與物資，自然也可以循此道進入大溪山區。於是在1908年9月8日的《臺灣日日新報》即報導：

桃炭之輕便鐵道，自隘勇線前進隊解隊後，變為普通營業，米之積載甚為繁忙。厥後米之運輸業已終了，而大嵙崁溪水乾涸，無論茶及一切貨物，皆由輕便車移出，其交通更加一層之頻繁矣。⁵⁷

隘勇線前進隊的解散與否竟然會影響到桃園輕鐵的營運情況，在解散後變為普通營業，可見在未解散進行理蕃時，其軌道是要用來幫助運送軍隊、物資的。

桃園客運對理蕃事業協助在角板山線軌道完工後，達到更進一步的發揮。角板山線軌道是1909年時臺灣總督府命令桃園廳修築的，修築原因就是「桃園廳轄角板山，為對隘勇線供給物資之地……然自大嵙崁街至該地，行程四里餘，多係峻坂隘路，……為此蕃務警察行動，頗失敏捷，殊屬遺憾，且費亦頗不利益。」⁵⁸並期望往後隘勇線資材的運送量能從「則一苦力之輸送力，每日不過六十斤者，在兩人推者（指推臺車），則得輸運五百斤云。」⁵⁹軌道工程在4月份完工，共費6萬圓，歸蕃務本署管轄。諸如，1925年5月，秩父宮雍仁親王就曾搭乘角板山線台車到角板山。⁶⁰角板山線的完工可視為桃園客運大溪線的延伸，使物資、人員可從桃園車站一路藉輕便軌道運達內山地區。⁶¹後來，角板山線也交由桃園客運經營。桃園客運還在1932年另建水流東到三民的人力輕便鐵道，以及在1944年於今天百吉隧道內有鋪設軌道。

⁵⁶1906 年黃希隆率領日警三百人攻打角板山，次年角板山六社歸順，隘勇線又推進至插天山，並且在角板山監督所舉行大溪一帶蕃社的歸順儀式。不過角板山後山三光一帶尚未歸順，直到 1913 年才被平定。林一宏、張朝博、楊秋煜合著，《桃園縣大溪街的聚落與建築》，頁 32；〈大嵙崁與蕃歸順〉，《臺灣日日新報》，1906 年 8 月 23 日，第 2 版。

⁵⁷〈桃園雜信〉，《臺灣日日新報》，1907 年 9 月 8 日，第 2 版。

⁵⁸〈造角板山線輕鐵〉，《臺灣日日新報》，1909 年 11 月 25 日，第 2 版。

⁵⁹〈角板山建造輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1909 年 12 月 12 日，第 2 版。

⁶⁰〈殿下が御泊になる，角板山の気温--晝間は臺北と大差なく，夜間は少し低温である〉，《台灣日日新報》，1925 年 5 月 25 日，第 3 版。

⁶¹〈大嵙崁角板山間輕便鐵道牛角湳難工事〉，《臺灣日日新報》，1910 年 6 月 1 日，第 2 版；〈牛角湳難工事(二)大嵙崁角板山間輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1910 年 6 月 2 日，第 2 版。

2·龍潭線

大溪與龍潭與之間，不論就地理空間與人文環境而言，過去以來關係都相當密切，兩地人貨往來頻繁，在前述洪波臣的投書中，就有「然欲稍沾實惠者，必續築至龍潭坡」的建議。為了滿足上述需求，桃園客運於1908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1.6公里。⁶²

(三) 桃園—大溪線的營運及其延長

1·路基

桃園客運第一條鋪設的路線是桃園到大溪之間，已如前述。不過，這條人力輕便鐵道得以順利鋪設，乃是受惠於興工於1903年2月、5月1日完成的桃園街到大溪栗子園的道路，路幅3.6公尺、長12.8公里的道路。此一道路建設成為人力輕便鐵道鋪設的「路基」，這段道路同時是桃仔園廳在進入日本殖民統治後所開闢的第一條道路。⁶³

日本殖民政府為何會挑選此一區間作為優先開闢道路的對象呢？主要有兩大原因：1.進入桃仔園廳的日本人日益增加，且多取道桃仔園進入大溪原住民地區，預見日後隨著縱貫鐵路工程完成，桃園將設有車站，桃園與大溪的交通需求勢必日益頻繁。

這條道路工程是由沿線臺灣人民負擔出錢、出地（30甲4分6厘）、出力（35,000人次），臺灣總督府負責設計、測量與監督工程進行；其中，為便於車輛通行，還刻意迂迴大嵙崁溪左岸栗子園的斜坡，使道路坡度不超過十五分之一。⁶⁴

2·軌道建設工程與鋪設成本

1903年7月20日，桃園—大溪線軌道工程開工，乃是將官方免費提供的軌條鋪設在5月份才剛完工的新築道路之上，所以軌道里程同於該段道路里程的12.8公里長，全線設桃園、八塊厝、大嵙崁三站。桃園客運是使用日本陸軍原本鋪設在中港頭份的軍用人力輕便軌條，這一批軌條在1903年6月拆除後轉移到桃園廳，桃園廳再免費提供給桃園客運使用。⁶⁵

⁶² 〈新築坎坡輕便路〉，《臺灣日日新報》，1907年2月5日，第3版。

⁶³ 作者不詳，〈大溪誌〉（新竹：大溪郡役所，1944），頁11；〈彙報〉，《桃仔園廳報》第13號（1903年5月9日），頁77。

⁶⁴ 蔡龍保，〈日本殖民地下的臺灣人企業：以桃坎輕便鐵道會社為例〉，《國史館學術集刊》11（2007.3），頁11。

⁶⁵ 〈桃坎輕鐵會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，1903年12月15日，第2版。

上述軌道工程在10月30日完工，並於11月1日尚未取得營運許可前，便開始試行營運。⁶⁶

表4-2：桃園—大溪鋪設經費一欄：

項目	數量	金額/圓
枕木	10,000	600
補買不足之相關設備		200
鋪設鐵軌費用		760
鐵道暨相關設備搬運費		500
搬運鐵軌後再搭車返回等費用		1,200
臺車（單價30圓）	30	900
購買各類器械費用		150
建築40坪車站（每坪建築費用30圓）		2,400
軌道每年維持費		2,520
其他雜支		500
合計		9,730

資料來源：〈桃坎輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1903年5月27日，第3版。

3. 延伸到大溪市街與複線化

桃園—大溪線原本僅到大漢溪左岸的栗子園，人貨若是要進入大溪市街，還是仰賴渡船接駁。1912年，桃園客運完成了栗子園到大溪市街的路段，讓人力輕便鐵道得以從大漢溪岸進到大溪市街。⁶⁷

⁶⁶蔡龍保，〈日本殖民地下的臺灣人企業：以桃坎輕便鐵道會社為例〉，頁13。

⁶⁷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。

[illegible]

圖4-4：臺灣總督府鐵道部年報所登載的大溪線延長資訊

說明：所謂大嵙崁延長線是指大嵙崁溪岸到大嵙崁街。

另一方面，1914年，大溪線的複線工事完成，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。⁶⁸至於此一複線工事區分為：桃園到松樹腳（8.96公里）、松樹腳到粟子園（3.68公里）等兩個區間進行。

⁶⁸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.

1. 桃園—大溪線的電車升級計畫

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1923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。⁶⁹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。1913年，簡楫（1869～1935）、鄭永南（1878-?）、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。⁷⁰

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人桃園客運發起人，亦列名桃園電燈發起人。更為重要的是，當桃園電燈於1915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4-3所示。⁷¹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1911年桃園客運第一次增資時入股這家企業，直到1916年為止皆任社長一職。⁷²我們甚至可以看到江次云（生卒年不詳）與魏木昌（1890-?）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。⁷³

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。⁷⁴

⁶⁹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。

⁷⁰〈桃園街及電燈〉，《臺灣日日新報》，號4608，1913年4月3日，版6。

⁷¹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》，1916年1月31日，第4版。

⁷²〈桃園近事 輕鐵擴張〉，《漢文版臺灣日日新報》，1911年8月30日，第4版；〈桃鐵總會〉，《臺灣日日新報》，1916年1月31日，第4版。

⁷³〈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。

⁷⁴臺灣銀行調查課，《島內會社銀行摘要 大正八年四月》（臺北：編者，1919年），頁9。

表4-3：1918年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。

透過《臺灣日日新報》可知，當桃園電燈的設立於1915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「桃園大料坎（按：大溪舊名）間輕便電氣鐵道案乃作為該企業的希望而被策劃」。⁷⁵

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，⁷⁶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。⁷⁷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。

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作為主要動力來源，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，市區電車且是主要型

⁷⁵ 〈桃園電燈と電鐵〉，《臺灣日日新報》，1915年6月25日，第2版。

⁷⁶ 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。

⁷⁷ 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。

態。以日本而言，分別在1900年與1904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1900年起，日本市區電車的運輸量即超越馬車鐵道；⁷⁸直到1930年代末期，有八成的人力輕便鐵道改採用電氣作為動力。⁷⁹

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，1909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1928年時，朝鮮輕便鐵道已有90.31%使用電氣。⁸⁰

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1899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，原本就習慣於中央作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。⁸¹

日俄戰爭結束後，島都臺北的確展開了幾波電車鋪設風潮。1915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；在舉辦後更突顯出作為臺灣首要都市之臺北，在都市交通建設方面的落後，電車作為解決方案就被一再提出。⁸²

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。⁸³

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4-6所示，等於

⁷⁸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。

⁷⁹和久田康雄，《日本の私鉄》（東京：岩波新書，1987年），頁81。

⁸⁰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，第2集，第15卷（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。

⁸¹〈水力電氣談〉，《臺灣商報》，1899年11月28日，第3版。

⁸²〈電鐵與共進會 某實業家述〉，《臺灣日日新報》，1915年7月29日，第5版。

⁸³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。

是以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4-7所示。⁸⁴



圖 4-6：日月潭水力發電的電車與電線。

說明：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。

資料來源：陳皇志先生提供。



圖 4-7：最早從美國進口到日本的電車車輛。

資料來源：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那一種型式，礙於資料限制不得而知。然而，不論是選擇那一種方式，都必須面臨電力從何而來的問題；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。上述臺北市區電車計畫而言，就是因為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為1903年興建、1905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1907年決定興建第二座發電所。同時，正是因為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

⁸⁴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。

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。⁸⁵

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。筆者認為，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。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，也會以兼營電車作為手段。⁸⁶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，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1918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。⁸⁷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。



桃園市立大溪木藝生態博物館

2. 板橋—大溪線的蒸氣鐵道計畫 TAOYUAN ART ECOMUSEUM, TAOYUAN

除了將人力輕便鐵道升級為電車之外，透過一般鐵道交通來開發大溪產業的想法，亦已在1910年代就存在。1914年，臺北日人福川紋吉提案，由江里口秀一、林鶴壽、奈須義廣等臺日人，計畫鋪設板橋經三峽到大溪間蒸汽鐵道，預計投入資本額百萬圓，里程27公里餘，敷設25磅軌條，10噸重機關車，專供一般客貨之用，「三角湧一帶賤田，可以開發，沿途交通不便村落，可以發達且於角板山方面蕃界事業尤有裨益云。」⁸⁸

日人內藤敬信於1921年（大正10年）曾調查過上述鐵路的經濟價值，亦即：「本線建築完

⁸⁵ 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」，時間點為明治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），頁2-19、2-14、2-16。

⁸⁶ 和久田康雄，《日本の私鉄》（東京：岩波書店，1981年），頁81-82。

⁸⁷ 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，可供應電燈從約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，並且計畫在大漢溪興建水力發電所；可惜，以上計劃均未能實現（桃園電燈），《臺灣日日新報》，1918年3月6日，第6版；王麗夙，〈日治時期臺灣電力設施之研究〉，頁2-18。

⁸⁸ 〈計畫私設鐵道（板橋大溪間）〉，《臺灣日日新報》，1914年9月4日，第6版。

成以後，對於地方上之產業開發，間接直接均有莫大裨益，如沿線左側的煤炭礦藏約三十餘度向南傾斜，至石炭山礦區面積約三千餘萬坪，品質優良，目前產量年十萬噸，該地雖有豐富礦藏，但因運輸不便，成本又高，致無法開發，又角板山一帶可供種茶面積約有五千餘甲，在距大溪六哩竹頭角附近有一百坪石炭山礦藏，其含量為百分之九三·一三（炭酸佔百分三八·五二，石灰岩佔百分五四·六一）且附近粘土製桶等材料供應甚易，誠天然優良之水泥工業區。而角板山山地有五十平方公里之肥沃土地，可供種植各種農作物。鐵路築成後，該地開闢為種蔬菜足供本島最大市場—臺北市之需要，同時大溪郡內年尚可產出102,969臺斤之樟腦、112,234臺斤腦油，20,603臺斤茅油（中略）總之本線鐵路在整個國家及本島利益及交通等而言，均有積極建築之必要」⁸⁹

以上計畫最終沒有下文。1922年，赤司初太郎作為發起人，再次打算沿大漢溪河谷鋪設蒸氣鐵道，區間為大溪到板橋20公里。赤司這次計畫似乎更為具體，他規劃成立一間資本額達300萬圓的「板溪鐵道株式會社」，沿線設11站，工程預算達130萬圓，其中100萬圓為借款。赤司擔心資金不足，還打算聯合三井與鈴木等財閥資。⁹⁰赤司初太郎的計畫同樣沒有下文。

五、升級：進入內燃機的世界

（一）島都以外的首條營業用汽車運輸路線

「汽車」，日文稱為「自動車」，這項交通工具出現於人類的歷史頗早，1769年，法國工程師尼可拉斯·庫紐（Nicholas Cugnot）即製作出第一臺三輪蒸氣車，之後陸續改良，到了19世紀末葉進入普及階段。⁹¹

臺灣在1912年，由臺北市內「日之丸」（日の丸）旅館主進口一輛福特車，用來接送旅客。營業用的汽車客運與租用汽車也出現在該年9月18日，由當時臺北市撫臺街（即1920年市街改正後的大和町，今延平南路一帶）高松豐次郎⁹²所申請，他於次年1月在臺北市內與近郊展

⁸⁹ 〈板東線上・財富無算 只待動脈通資源〉，《聯合報》，1953年11月24日，第4版。

⁹⁰ 〈鐵道敷設計畫 板溪鐵道株式會社〉，《臺灣日日新報》，1922年11月9日，第2版；〈大溪板橋間 鐵道敷設問題 近く具體化せん〉，《臺灣日日新報》，1923年2月23日，第2版。

⁹¹ 臺灣總督府交通局總務課，《自動車に關する調査》（臺北：臺灣總督府交通局總務課，1932），頁2-6。

⁹² 這位高松豐次郎在戰前臺灣新劇運動與電影的推廣、各地劇場的興建方面頗為活躍，他的相關事蹟近年已受到臺灣史研究者注意，石婉舜是最具代表性的研究者。參見：石婉舜，〈殖民地版新派劇的創成——「臺灣正劇」的美學與政治〉，《戲劇學刊》12(2010.07)，頁35-71；石婉舜，〈高松豐次郎與臺灣現代劇場的揭幕〉，《戲劇研究》10(2012.07)，頁35-68。

開營業。⁹³到了一次大戰結束，先後有兩家具規模的專營企業出現，即臺灣自動車株式會社與蓬萊自動車株式會社，前者成立於1919年11月、法定資本額30萬圓，後者約莫成立於同一時間點、法定資本額為50萬圓。⁹⁴值得注意的是，這兩家企業的投資者多為富有盛名的臺、日人企業家，包括後宮信太郎、木村泰治、小松楠彌（臺灣自動車株式會社）以及二木敏雄、富永滿、小川直一、田原德三郎、孫吉祥、山下尚市、高地龍、許以諒、許丙（蓬萊自動車株式會社）；其中，後宮信太郎、木村泰治、小松楠彌等三人的身分背景已如第二章所述，許丙原本是板橋林家大帳房，跟前面提過的簡朗山共同獲選為貴族院議員。⁹⁵

大體上，由於臺北市是當時臺灣最進步的城市，還曾經領先日本內地而於1907年便「實驗性」的鋪設了瀝青道路，較早擁有符合經營汽車運輸的道路條件，因此初期汽車運輸就集中在這座城市。⁹⁶

臺北以外首條營業用汽車運輸路線開設於何處呢？就是桃園到大溪此一區間，並且由桃園客運所經營，時間點為1923年。時任社長的簡朗山如此回憶：

然至大正十二年，以角板山各冠蓋來往，及自動車熱潮，次擡頭時代，即由監督官廳，極力勸誘，勗以宜改運乘自動車（即中文之汽車，以下同）。當時諸人株主中，殆全部遭際好景氣反動之悲慘，負債累累，銀行之金利又貴，皆年一成以上。得一成之配當金僅獲苟延殘喘，若改運自動車，則配利必減，配利減各大株主，勢不能堪。又當銀行緊縮，金融窘迫之際，亦無處可以融通新事業費。是故拂入不可能，減配不可，融通又復不得。然而會社諸幹部，為奉體官廳旨趣，終不惜犧牲自己，斷行革新。爾來果爾由一成之配利，減配而為五分。⁹⁷

透過這段文字很清楚可以了解，這家臺人人力輕便鐵道企業兼營汽車運輸，乃是受到國家權力的鼓勵。為何新竹州官廳要勸誘桃園客運兼營汽車運輸呢？這是因為新竹州跟東部一樣，都是屬於汽車運輸業發展較為緩慢的地區。以桃園客運開始兼營汽車運輸業的1923年而

⁹³臺灣總督府交通局總務課，《自動車に關する調査》，頁14-16。

⁹⁴蔡龍保，《殖民統治之基礎工程——日治時期臺灣道路事業之研究(1895-1945)》（臺北：國立臺灣師範大學出版中心，2008），頁261-262。

⁹⁵謝德錫，〈帳房出身的理財家——許丙〉，收入於張炎憲、李筱峰、莊永明等編，《臺灣近代名人誌·第三冊》（臺北：自立晚報社，1987），頁115。

⁹⁶在1907年以前，不論是日本本土或臺灣仍處於土砂道路或砂礫道路的階段，但是臺北廳技手吉嶺宗盛經過數年研究後發明出焦油黏土(tar clay)式鋪設，大大改進了往後道路鋪設技術與品質。蔡龍保，《殖民統治之基礎工程——日治時期臺灣道路事業之研究(1895-1945)》，頁179-180。

⁹⁷這段報導原來即是漢文寫成，但是用字遣詞與斷句有若干不恰當之處，因此予以適度潤飾。〈無腔笛〉，《臺灣日日新報》，1933年7月24日，第4版。

言，新竹州尚未出現任何汽車，反觀臺北州有94輛、臺中州有24輛、臺南州跟高雄州各有7輛。但是在隔年，新竹州便可見到12輛汽車的蹤影，同一時間點臺北州成長為114 輛、臺中州成長為32輛、臺南州成長為11輛、高雄州成長為10輛。⁹⁸1924年新竹州的12輛固然非全部由桃園客運所購買，⁹⁹還是可以想見新竹州官廳迫切需要透過桃園客運兼營汽車運輸業，打開州內原本毫無汽車運輸業的局面。

附帶一提的，桃園客運所經營的桃園到大溪的汽車客運路線，曾短暫遭遇另一競爭對手——大溪運輸公司。這家公司成立於1930年7月26日，由簡家源為首聯合其他大溪人士發起，桃園客運遂商請新竹州土木課長與大溪郡守出面調停，希望收購這家公司。¹⁰⁰儘管，桃園客運這一次的收購計畫未能如願，但是到了1932年就在大溪仕紳呂建邦與桃園商賈陳合發的居中協調之下，順利完成收購。¹⁰¹

（二）第二代大溪橋

1. 臺灣第一座可以同時通行臺車與汽車的橋樑

儘管，桃園到大溪的汽車客運很早就開通，但是第一代大溪橋因為結構簡易，無法通行汽車，乘客只能搭乘到栗子園就必須轉乘臺車，才能進到大溪市街。¹⁰²1926年與大鶯自動車株式會社共同架設的大溪汽車專用橋，於11月5日新竹州保安課長長谷川檢查通過後，同月15日通車，從此臺車與汽車可同時在大溪橋奔馳。¹⁰³

不過，這仍然遭遇另一個難題。因為，桃園客運所架設的大溪橋，乃是屬於結構簡易的木橋，只要大漢溪溪水暴漲就會被沖走，第一次大溪橋流失就是發生在完工後兩年的1914年7月13日。¹⁰⁴

2. 橋梁改建請願運動

⁹⁸相關統計數字參見：臺灣總督府交通局總務課，《自動車に關する調査》，頁 21-22。

⁹⁹透過桃園客運的營業報告書可知，該企業兼營汽車運輸業之初擁有 3 輛汽車。〈第九回營業報告書：大正十三年上半期〉（1924.1.1~6.30），「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。

¹⁰⁰〈大溪運輸公司開創立總會〉《臺灣新民報》，1930 年 8 月 2 日，第 9 版。

¹⁰¹〈リアカーと臺車の喧嘩〉，《臺灣新民報》，1930 年 12 月 13 日，第 15 版；〈桃軌及大溪運輸 競爭運輸問題 解決 在大溪座解散後懇親〉，《漢文臺灣日日新報》，1932 年 1 月 31 日，第 4 版

¹⁰²〈聯合造橋〉，《漢文臺灣日日新報》，1926 年 11 月 12 日，第 4 版。

¹⁰³〈第十四回營業報告書：昭和元年下半期〉（1926.7.1-12.31），「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。

¹⁰⁴〈桃園近信架橋流失〉，《臺灣日日新報》，1914 年 7 月 13 日，第 4 版。

基於大溪橋每逢溪水暴漲就流失，成為了大溪對外交通的一大不穩定因素。因此，地方商民在1931年起正式發動大溪橋新築運動，目標是將木造的橋梁改建為鋼筋水泥橋。¹⁰⁵

1931年10月8日下午一點，大溪商工會在公會堂集會，秋葉郡守亦受邀出席，籌組大溪架設委員會，選出委員長中田正明，委員陳水性、簡家源、吳煥文、康水木，擬向郡當局請求經費補助，當初預估工程經費是4萬餘圓。¹⁰⁶

3. 開工典禮

後來，日本殖民者正面回應了大溪地方商民的期待，同意將大溪橋改建為牢固的鋼筋水泥橋。1932年8月6日這一天就是第二代大溪橋的開工典禮，上午10時，在栗子園靠近大漢溪河邊架設祭壇，出席人員有代理臺灣總督府內務局長出席的土木課長木原圓次、新竹州土木課長久布白兼治以及大溪郡與桃園郡的地方官民。祭典儀式由新竹神社社司佐佐木長藏主持，大溪郡守鹿田憲士女兒鹿田正子與大溪街本田達助役女兒本田和子兩位執行起工神儀，舉齋主任委員長、工事承包單位、內務局長代理以及知事代理等先後奉獻玉串，11時結束所有儀式。¹⁰⁷

4. 工程期間與經費



桃園市立大溪木藝生態博物館
DAXI WOOD ART ECOMUSEUM, TAOYUAN

第二代大溪橋的工程期間為1932年8月到1934年6月，共費時22個月，這座鋼筋混凝土的橋樑總長度220公尺、橋寬：5公尺，狀如白虹。¹⁰⁸第二代大溪橋耗資14萬圓，其中國庫補助7萬圓、新竹州出資2萬圓、地方官民自籌5萬圓。

5. 通車典禮

大溪橋落成後於1934年6月16日舉行通車典禮，這一天上午9時，乃於橋畔臨時架設臨時舞臺，出席來賓有臺灣總督府交通局總長堀田鼎、臺灣總督府交通局道路港灣課長松本虎太、新竹州知事內海忠司、新竹州內務部長藤村寬太、新竹州土木課長久布白兼治、新竹市尹政所重三郎、大溪郡守鹿田憲士、大溪街長江健臣、臺灣總督府評議員簡朗山等約200名。整體典禮先由神官降神，接著內海忠司知事致詞、新竹州土木課長久布白兼治報告工程經費，

¹⁰⁵ 〈大溪架橋 街商工會活動〉，《漢文臺灣日日新報》，1931年10月9日，第4版。

¹⁰⁶ 〈每年流失之大溪橋 議架宏大鐵線吊橋〉，《漢文臺灣日日新報》，1931年10月12日，第8版。

¹⁰⁷ 〈大溪橋 起工式詳報〉，《漢文臺灣日日新報》，1932年8月10日，第8版。

¹⁰⁸ 〈大溪橋開通式 堀田交通總長臨場 式後續舉褒賞式 正午開祝賀會〉，《漢文臺灣日日新報》，1934年6月17日，第8版。

再由來賓祝賀詞，最後內海知事、堀田總長、藤村內務、鹿田郡守、簡朗山、鈴木壽作、江健臣及工程承包代表獻奉獻玉串，神官及所有來賓舉行渡初式，一同步行過橋，10時半結束。後再於大溪公學校舉行街庄深耕水稻競賽及豬公比賽的優勝者頒獎典禮，並對大溪橋建設有關人員、優良街庄職員（任職15年以上）、優良區委員（連續10年以上納稅完納區）授與表彰狀。

6. 為期三天的慶祝活動

大溪橋的完工，標示了大溪對外交通另一次劃時代的革命。地方官民於是規畫了一場為期三天的盛大慶祝活動。早在正式通車前的1934年5月2日，大溪官民就特別從臺北聘請開設太陽社廣告店的簡煥揚，花費兩個月的時間，將工作場所設置於李金興家內，從事會場看板、廣告塔等各項裝飾工程的準備。¹⁰⁹

正式通車典禮的中午開始，正式展開為期三天的「竣工紀念展覽會」，每天從上午八點熱鬧開地進行到下午五點。這場「竣工紀念展覽會」乃設第一會場於大溪公學校，包括教育館（家庭教育、學校教育、理科、實業教育、社會教育）、衛生館、產業館（林產、商工、產米改良、農政、畜產）。第二會場於大溪小學校，包括理蕃館、花卉盆栽陳列會，書畫骨董陳列會、菸草攤。另外，大溪公園設有諸多臨時攤販，還舉辦了如下活動以炒熱氣氛：美女人氣票選活動、放映電影（大溪小學校操場）、藝閣遊行、櫥窗裝飾比賽、演臺灣戲、划龍舟比賽、放煙火。¹¹⁰

（三）汽車運輸網的建構及其運作

桃園客運率先開闢桃園—大溪的汽車客運路線後，這個市鎮的對外交通逐漸轉變成以汽車運輸為中心，並且以大溪為頂點、建構出連結大溪到桃園、大溪到鶯歌、大溪到中壢、大溪到龍潭等汽車運輸網。另外，大溪本地亦設有專營汽車貨運企業，提供大溪對外貨物運送服務。

首先是大溪到桃園之間，已如上述、不贅。

其次是大溪到鶯歌之間，這條路線原本由大鶯自動車株式會社（以下簡稱大鶯自動車）

¹⁰⁹ 〈大溪橋竣工、產業展、裝飾廣告塔等〉，《漢文臺灣日日新報》，1934年5月6日，第8版。

¹¹⁰ 〈大溪橋竣工紀念展覽〉，《漢文臺灣日日新報》，1934年5月15日，第4版；〈大溪橋落成〉，《漢文臺灣日日新報》，1934年6月16日，第4版。

所經營。這家企業剛剛已經提及，乃是設立於1924年12月7日，法定資本額6.5萬圓（已繳資本額1萬6,250圓），設址於大溪郡大溪街新街47，社長為陳綿春，董事為陳義芳、陳火土、簡蘭秀、林裕、簡金枝、傅德今。¹¹¹後來，這家企業於1927年11月8日，正式被桃園客運所收購，大溪到鶯歌的汽車客運路線改由桃園客運所經營。¹¹²

其三是大溪到中壢之間，這條路線由桃園客運所經營，1936年11月1日開始營運。同時，桃園客運在正式營運此一路線後發現路幅太小，所以於1938年2月7日進行道路拓寬，暫停營運，至同年7月1日工事完成後才恢復運轉。不過，到同年9月9日，因為栗子園崎頂間道路狀況依舊不良，所以從是日開始到12月10日，繼續進行栗子園崎頂間拓寬工事，此後才又恢復營運。¹¹³

其次是大溪到龍潭之間，這條路線開設於1941年下半年。原本這條路線是臺灣軌道株式會社（以下簡稱臺灣軌道）所經營，這是一家日資企業，主要營業範圍是今天的新竹縣與苗栗縣，基於戰時交通統制政策，臺灣軌道將這條路線跟桃園客運在苗栗地區的路線交換。¹¹⁴

至於專營汽車貨運方面，乃是指1935年6月23日設立的大溪自動車株式會社，這家企業法定資本額10萬圓（已繳4萬圓），社長中林二郎，董事李詩全、李詩寬、加藤仁作、呂傳棋、黃守長、王景圳，監察人李金令、李傳亮、簡家源。這家企業主要是經營卡車運輸，兼及計程車與汽車客運。¹¹⁵

六、找尋昔日榮光

（一）既有交通網絡的持續運作

1. 汽車運輸

戰後初期，大溪繼續運用既有交通系統來跟外部世界連結，以及維持城鎮內部的社會經濟運作。所謂既有交通系統指的就是以汽車運輸為主、輔以人力輕便鐵道。

¹¹¹杉浦和作，《臺灣會社銀行錄：大正十五年版》（臺北：臺灣實業興信所，1926），頁41。

¹¹²〈第十六回營業報告書：昭和二年下半期〉（1927.7.1~12.31），「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。

¹¹³〈第三十六回營業報告書：昭和十二年下半期〉（1937.9.1-1938.2.28），「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；〈第三十七回營業報告書：昭和十三年上半期〉（1938.3.1-8.31），「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；〈第三十八回營業報告書：昭和十三年下半期〉（1938.9.1-1939.2.28），「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。

¹¹⁴〈第四十四回營業報告書：昭和十六年下半期〉（1941.9.1-1942.2.28），「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。

¹¹⁵鹽見喜太郎，《臺灣會社銀行錄：昭和十二年版》（臺北：臺灣實業興信所，1936），頁360。

首先在汽車運輸方面，除了指桃園客運以外，還包括新竹客運、公路局（後來的國光客運）。桃園客運在1946年1月8日更名為「桃園交通有限公司」，1947年1月再正式定名為「桃園汽車客運股份有限公司」，資本額為舊臺幣450萬元。¹¹⁶直到1970年代為止，桃園客運在桃園、中壢及大溪三地分設客運總站，以總站為中心，構成輻射狀的汽車客運運輸網，其中大溪總站共有7條路線：

- 1.大溪總站經由三民至復興線
- 2.大溪總站經由三層、八結至阿姆坪線
- 3.大溪總站經由尾寮至美華線
- 4.大溪總站經由頭寮至竹篙厝線
- 5.大溪總站經由內柵至石門水庫線
- 6.大溪總站經由九龍村至龍潭線
- 7.大溪總站經由十一份至龍潭線¹¹⁷

新竹客運前身就是剛剛提過的臺灣軌道，1945年12月26日，新竹客運召開股東臨時常會，將公司名稱改為「臺灣公共汽車股份有限公司」。¹¹⁸1946年11月，臺灣省公路局成立，新竹客運原日資股份悉歸公路局所有而轉變成為公股，1946年12月1日更為今名。¹¹⁹1948年1月，新竹客運所有公股經臺灣省政府參柒丑佳府交路字第25207號代電，全部出讓民營。¹²⁰這家企業在1947年11月開闢中壢到大溪的路線，從而再次將路線網絡拓展至大溪，不過這條路線後來就關閉了。¹²¹

公路局是老一輩的記憶，公路局的出現是因為陳儀接收臺灣過程的產物。

戰前臺灣鐵公路事業主管機關為臺灣總督府交通局，戰後初期臺灣省行政長官公署（以下簡稱長官公署）成立「交通處」，下設「鐵路管理委員會」負責接收業務。¹²²接收工作經過一段時日後，屬於過渡性質的機構需要調整，而公路部門相當龐大，已非鐵路管理委員會汽

¹¹⁶ 〈公路局接收案〉，行政長官公署檔案，國史館台灣文獻館藏，卷 2878，頁 84-85。

¹¹⁷ 桃園縣文獻委員會編修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966 年），頁 128-130。

¹¹⁸ 陳四海主編，《新竹汽車客運七十年誌》（新竹：新竹客運，出版年不詳），頁 14。

¹¹⁹ 陳四海主編，《新竹汽車客運七十年誌》，頁 15。

¹²⁰ 陳四海主編，《新竹汽車客運七十年誌》，頁 17。

¹²¹ 顏昌品撰稿、吳振漢總編纂，《大溪鎮志·經濟篇》（桃園：大溪鎮公所，2004 年），頁 384。

¹²² 鄭梓，〈戰後臺灣行政長官的接收與重建——以行政長官公署為中心之分析〉，收入於氏著，《戰後臺灣的接收與重建：臺灣現代史研究論集》（臺北：新化圖書公司，1994 年）155-163 頁。

車處所能處理，¹²³故長官公署「為集中事權，健全本省公路管理機構，統一公路行政系統」，就依照交通處組織規程第13條，將鐵路管理委員會汽車處與「通運汽車業務部」合併，於1946年8月1日成立「臺灣省公路局」。¹²⁴公路局成立後以原「臺灣總督府交通局營自動車」所屬路線為基礎，再納入原民營汽車客運業者所屬主要幹線，從而成立了公路局汽車運輸部門。¹²⁵1980年11月，臺灣省公路局的汽車運輸部門移交給新成立的臺汽客運。臺汽客運仍屬臺灣省政府管轄的省營交通運輸事業機構，維持了公路局運輸單位原有的營運路線，經營公路汽車客運業、大客車出租業及其他相關業務的投資與營運事業。¹²⁶唯，臺汽客運營運狀況長期不振，2001年7月1日由員工集資籌組新民營公司國光客運加以承接。¹²⁷

公路局在大溪設站是1965年10月，選定忠孝路16號興建一間磚造單層建築物，土地面積270.44坪、候車室約80坪左右，設有2個月臺，第一月臺往臺北方向（大溪至臺北線）、第二月臺往巴陵與復興方向（大溪至巴陵、復興線），並設置一個售票窗口。大溪站設立以來，歷任站長為吳勇、陳華忠、張志成、胡隆章、王克成、張齊禮等6位，1980年大溪站編制為：站長1人、副站長1人、站務員3人、駐站售票員2人、隨車售票員22人、駕駛20人，配屬車輛計有中興號14輛，車輛維修屬於樹林維修廠檢修組。1997年4月10日起，大溪至巴陵、復興線改由民營客運接手行駛，大溪站每天只剩下3班車次，1998年1月1日將大溪站併入三峽站，大溪站成為過路站。¹²⁸

2. 人力輕便鐵道

日1903年以降，大溪地區的人力輕便鐵道長期由桃園客運所經營，已如前述。不過，實際上這件事情只到1943年就出現變化，基於上述戰時交通統制政策，桃園客運在1942年將大溪線與角板山線，售予臺灣軌道。¹²⁹

不過，大溪線與角板山線的人力輕便鐵道在隔年就由臺灣軌道交給「臺灣軌道運輸株式

¹²³〈函復新竹市參議會本署正籌設公路局改善交通請查照〉，《臺灣省行政長官公署公報》，秋字第38期(1946年7月18日)，284頁。

¹²⁴〈令知設立公路局〉，《臺灣省行政長官公署公報》，秋字第38期(1946年8月10日)，604頁。

¹²⁵臺灣省文獻會編，卷四〈經濟志·交通篇〉，《臺灣省通誌》(南投：臺灣省文獻會，1969年)13、61頁；劉士永，〈陳儀的經濟思想及其政策〉，《臺灣風物》，42：2(1990年6月)，72頁；〈臺灣調查委員會黨政軍聯席會第一次會議記錄〉，收錄於張瑞成編，《光復臺灣之籌劃與受降接收》(臺北：國民黨黨史會，1990年)139-143頁。

¹²⁶臺灣汽車客運網站 http://www.thb.gov.tw/main_01.htm，2018年6月30日引用。

¹²⁷臺灣汽車客運網站 http://www.thb.gov.tw/main_01.htm，2018年6月30日引用。

¹²⁸林桐顯，《臺灣汽車客運公司之營運沿革》(南投：臺灣省文獻委員會)，頁231。

¹²⁹〈第四十六回營業報告書：昭和十七年下半年期〉(1942.9.1-1943.2.28)，「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。

會社」經營。「臺灣軌道運輸株式會社」也是戰時交通統制的產物，臺灣總督府在1941年，為了整合人力輕便鐵道的各項資源乃邀集相關業者在臺北鐵道旅館召開所謂「私設營業軌道懇談會」，¹³⁰這次會議達成一重要決議，即創立「臺灣私設營業軌道組合」，並擬在此基礎上將所有企業合併為一大企業，初步定名為「臺灣私設營業軌道會社」。¹³¹同年6月27日，臺灣私設營業軌道組合創立總會隨即在臺北市公會堂召開，參與企業多達二十間，在會議中決定將資本額設定為180萬日圓，現金出資為400股，其餘均為業者現物出資。隔年4月6日，臺灣私設營業軌道組合召開組員臨時會，決定將企業名稱變更為「臺灣軌道運輸株式會社」。¹³²這家企業從1943年4月1日開始營業。¹³³

桃園至大溪橋為商辦，惟內有日股三分之一，戰後由台灣軌道公司代表官股經營。大溪至角板山全為日產，戰後則由日產處理委員會新竹分會管理。1946年12月行政長官公署交通處派專員張文炳、副工程司翁權前往新竹縣政府辦理接收大溪至角板山段輕便軌道事宜，由於大溪居民反對政府接收後委由台灣軌道公司接管經營，幾經協調，後改移交鐵路管理委員會接收。¹³⁴

「臺灣軌道運輸株式會社」是一家臺人資本過半的企業，總共3.6萬股之中，日人股份為16,343股，臺人資本比重佔54.6%。這家企業在1947年1月15日向臺灣省行政長官公署進行重登記，企業名稱改為臺灣軌道運輸股份有限公司，資本額為舊臺幣180萬元。¹³⁵

大溪線與角板山線在戰後繼續經營到那一年呢？根據口述訪談，大溪線大約在1949年就終止營運、角板山線則似乎是到1950年代中期。

（二）板東鐵道計畫的倡議

前文提過，大溪在戰後就曾經出現鋪設一般鐵道的計畫，儘管沒有下文。不過，這樣的鋪設計畫背後顯示出：鐵道交通貫穿大漢溪沿岸市鎮的想法的確可行。是故，戰後以來，臺

¹³⁰ 〈私設軌道組合結成〉，《臺灣日日新報》，1941年6月15日，2版。

¹³¹ 〈私設軌道企業合同 臺灣私設營業軌道會社を新設〉，《臺灣日日新報》，1942年8月21日，2版。

¹³² 〈臺灣私設軌道組合 きのふ創立總會〉，《臺灣日日新報》，1941年6月28日，2版。

¹³³ 〈私設軌道評價示達 臺灣軌道運輸近く發足〉，《臺灣日日新報》，1943年2月14日，2版；〈本刊 軌道輸送力を活用 四月一日より國策輸送に協力 臺灣軌道運輸株式會社(假稱)〉，《臺灣日日新報》，1943年1月30日，2版。

¹³⁴ 台灣省行政長官公署交通處，〈鐵管會代表臺灣鐵道運輸公司官股等電知案〉，台灣省行政長官公署檔案典藏號：00326600020004，1946年12月26日，頁51-56。

¹³⁵ 〈臺灣軌道運輸公司設立登記未准批復案〉，「公司登記卷」，省級機關檔案，掃描號：0044820008506005，1949年6月24日。

北縣與桃園縣兩地民意代表與民間人士，屢次建議中央政府與臺灣省政府籌闢板橋到大溪的鐵道交通，以利開發沿途礦產資源。1953年（民國42年）11月9日上午10時，臺北縣議會副議長王以文、議員李梅樹、余德義、劉人傑、劉秉義；桃縣議員呂傳命、周榮文；關西、龍潭、大溪、三峽、土城、板橋等各鄉鎮長及鎮代會主席20餘人，聚集三峽鎮公所2樓，舉行「板溪鐵路建設促進委員會籌備會」，席間就促進興建鐵道交通的利益，詳加陳述；諸如，沿途礦藏自大溪中游為起點，擁有馬武督系、石門系、湳湖系等十餘煤層，其埋藏量之豐及炭質之優，冠於全臺。另外，這個區域茶葉年產量亦達1千餘萬臺斤，乃至如石灰石層、礫砂層、木材、竹材以及各項農產品的資源與物產。¹³⁶本次籌備會還達成一項重要共識，那就是將板溪鐵路延長經關西接竹東鐵路，據以將板溪鐵路更名為板東鐵路。¹³⁷

大溪地區在清末曾經是構成上述大漢溪內河運輸網絡的一環，因此板東鐵路計畫若能實現，北臺沿山地區跟臺北市將再次整合成為一經濟圈。

板東鐵路預計從板橋起經土城、大安宴、媽祖田、橫溪、三峽鎮、大埔、烏塗窟、大漢、龍潭、石門、十寮、關西、新城至十分寮，銜接竹東至內灣鐵路，全長約40餘公里，所需工程費用粗估達新臺幣1億元。時任臺北縣府工商課長范德銘曾再就板橋至大溪沿線礦藏與所需工事進行調查：礦藏方面，蘊藏量約有1.3億公噸，且有金礦、石灰石等礦藏，若能順利連接竹東鐵路，將是縱貫鐵路之外，另一北部地區的交通要道；工事方面，第一段的板橋至大溪之間，全長為28.1公里，共需經過暗渠30公分59所、45公分3所、60公分3所、1公尺8所、1.5公尺3所、2公尺7所、3公尺1所，另有橋樑15座，共長313公尺，最長者為三峽橋96公尺，餘多係10至20餘公尺，全部工程費約需新合幣5千餘萬元。¹³⁸

至於大溪經關西連結竹東鐵路沿線的有何經濟價值呢？關西鎮公所亦曾有所調查：「有關鄉鎮之地下資源極為豐富，即煤礦而言，自大溪中游起點共分為馬武督系、湳湖系、湖肚系、十寮系、石門系、新城系、錦山系、馬福系，直跨南庄之良礦更不計數，其中錦山礦脈炭質為全省之冠，全製焦煤供應省內外之重工業需要，尚有赤柯山一帶藏有石灰石四千五百萬公噸，可為肥料水泥之原料，而湳湖方面埋藏名冠亞洲之優良珪砂一千三百萬公噸，又為高級玻璃之原料，農業方面茶葉年產五百三十萬臺斤，木材五十八萬餘石，尚有柑桔、米、糖等

¹³⁶ 〈籌闢板溪鐵路 北桃人士力促興建 昨在三峽舉行會議〉，《聯合報》，1953年11月9日，第4版。

¹³⁷ 〈籌建板東鐵路 促進委會組織 極力爭取早日實現〉，《聯合報》，1953年11月13日，第4版。

¹³⁸ 〈板東線上·財富無算 只待動脈通資源〉，《聯合報》，1953年11月24日，第4版。

產量均極豐富，如鐵路建築，能節省運費極鉅，可減輕成本對外傾銷，為政府爭取外匯」。¹³⁹

此一宏大計畫最終沒有下文，考其原因或許跟當時政府根本沒有足夠財政力量有關。¹⁴⁰

然而，就如圖6-1所示，若是板東鐵道計畫順利完成，再搭配縱貫鐵路與內灣線，北臺灣將會建構出一環狀鐵道網。另一方面，因為這樣大範圍的環狀鐵道必須在中間部分設置一聯絡線，這樣才能發揮出最大的運輸效能。這一條聯絡線最佳設置的地點應該就是位於桃園與大溪之間，這是根據過去人力輕便鐵道發展經驗可以獲得的結論。如此一來，桃園與大溪之間勢必重新需要透過軌道交通予以連結，比較節省成本的方案當然還是人力輕便鐵道，但是既然這一區間的電車計畫曾經被提出，亦可以期待透過電車來連結。

誰可以居於板東鐵道的核心地位呢？毫無疑問會是大溪，其道理就如同大溪在航運時待居於北臺沿山地區對外運輸的頂點。



圖6-1：板東鐵道計畫示意圖

資料來源：筆者自行繪製。

(三) 新的對外連絡管道

1. 道路系統的全面升級

板東鐵道計畫的失敗，意味著大溪對外交通連結只能再次依賴汽車運輸，總統蔣中正在1970年代移靈大溪，成為大溪對外交通全面改善的一大契機，大溪也趕上了十大建設以降幾

¹³⁹ 〈板東線上·財富無算 只待動脈通資源〉，《聯合報》，1953年11月24日，第4版。

¹⁴⁰ 〈板東線上·財富無算 只待動脈通資源〉，《聯合報》，1953年11月24日，第4版。

波臺灣的重大基礎建設。

戰後初期，大溪對外交通動線大體上是延續日治時期，已如前述。不過，基於各級政府與地方民眾的努力，道路的品質乃有提升，這包括原有道路的勘測、修復、加寬路基、鋪設路面、改修橋涵、道路養護等。若依時間順序而言，1946年完成改建大溪角板山道土方8.6公里；同一年，完成改建大溪角板山道橋樑16處、隧道1處、大溪吊橋修繕；1949年以民眾「勞動服務」方式，完成桃園大溪道補充碎石及勘測設計大溪角板山道拓寬與重要道路修整工程；1952年，完成大溪角板山道延築及加寬工程、延長桃園大溪道路以及大溪龍潭、大溪洞口等重要道路的整修工程，又，組織養路班，擔任桃園大溪道路的修護工作。¹⁴¹

表6-1：1945-1951大溪對外聯絡道路 單位：公里

路線名稱	經過地點	全長/ 公里	路基寬度/ 公尺		路面種類/ 公尺		橋涵總數		
			最寬	最狹	種類	寬	長	橋	涵
龍潭－大溪	黃唐村、九龍村、瑞源里、員林里、仁善里	9.10	111.00	0.00	卵石	5	9.1	3	23
大溪－角板山	一心里、福安里、復興里、新峰里、角板山	21.50	7.50	0.00	卵石	4	6.1	3	10
大溪－三峽	一心里、月眉里、永福里	6.50	7.50	0.00	卵石	4	6.1	2	8
桃園－大溪	西門里、大福村、大興村、仁善里、福仁里	14.60	12.00	7.50	卵石	5	14.6	4	9

資料來源：桃園縣文獻委員會編修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966），頁33-34。

表 6-2：1945-1951 大溪對外聯絡道路整修工程

路線名稱	整修道路/ 公里	施工方式
大溪－龍潭	9.54	同上
大溪－洞口	6.44	同上
桃園－大溪	14.63	同上
大溪－角板山	22.29	橋樑招標，路基路面動員民工

資料來源：桃園縣文獻委員會編修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966），頁30-32。

¹⁴¹桃園縣文獻委員會編修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966），頁 30。

表6-3：1945-1951大溪對外聯絡橋樑 單位：公尺

橋樑名稱	長度	寬度
桃園大溪道第一號橋	4.1	3.3
同上第二號橋	3.2	4.0
同上栗子園橋	19.2	5.0
同上大溪橋	220.0	5.5
大溪三峽道第一號旭橋	4.2	4.1
大溪角板道圓山一號橋	9.0	4.0
同上圓山二號橋	5.0	4.0
同上三民橋	5.0	4.0
大溪角板道水源橋	5.0	4.0
大溪三峽道第二號橋	4.0	4.1
大溪角板道頭寮橋	6.0	4.7
大溪角板道石龜坑橋	5.0	4.0
同上南仔坑橋	7.0	4.0
同上南仔坑二號橋	9.2	4.0
同上八結三號橋	7.0	4.0
同上八結四號橋	12.0	4.0
同上東安橋	24.0	4.0

資料來源：桃園縣文獻委員會編修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966），頁35-39。

表6-4：1945-1951大溪對外聯絡橋樑修建工程

工程名稱	工程費/新臺幣（元）	竣工年月
大溪龍潭道橋涵新設工程	20,16.00	1951年7月
栗子園橋涵修復工程	12,500.00	1952年12月
大溪吊橋補強工程	40,970.00	1952年10月

備註：“—”表資料缺載。

資料來源：桃園縣文獻委員會編修，《桃園縣志》（桃園：桃園縣文獻委員會，1966），頁32。

1963年5月，大溪迎來了戰後對外交通的第一個重大工程，此即北部橫貫公路動工。這條道路編號為省道臺七線，以大溪為起點，終點是宜蘭棲蘭，工程經費計新臺幣65,120,000元，

於1966年4月完工，施工達三年。¹⁴²

1975年蔣中正總統過世，並且決定移靈大溪。這成為戰後大溪對外道路交通發展的一大契機，省道臺四線¹⁴³之大溪桃園段道路全面拓寬、大溪橋的大慶洞向下鑿深，以方便移靈車輛通行。緊接著交通部在隔年訂定改善地面道路瓶頸區段計劃，預計花費六年時間，由中央、臺灣省和臺北市等各級政府籌措新臺幣2百多億元，改善西部公路幹線及臺灣省四個省轄市與臺北市區道路。¹⁴⁴大溪對外聯絡的兩大要道—省道臺三線與省道臺七線因此得以拓寬，這包括：

1. 省道臺三線大溪栗子園段公路改善工程：1984年10月開工，1987年4月完工，工程長度1.6公里，工程經費新臺幣177,000,000元。¹⁴⁵
2. 桃園石門公路改善工程：1984年7月開工，1990年6月完工，工程長度36.19公里，工程經費新臺幣162,000,000元。¹⁴⁶
3. 臺三線板橋竹東峨嵋段改善工程。自1986年7月開工，1994年6月完工，工程長度58.4公里，工程經費新臺幣3,591,600元。¹⁴⁷

值得注意的是，儘管大溪在中山高速公路（道路編號為國道1號）決定興建之際，並未被劃入通過市鎮，重演了百年前縱貫鐵道興建之憾事。可是，或許是拜中山高速公路全線通車後隨即面臨堵塞問題之賜，官方很快就著手研議北部第二高速公路（道路編號為國道3號）的興建，¹⁴⁸這一次大溪不再成為遺珠之憾，不僅是北部第二高速公路通過的沿線市鎮，亦有大溪交流道的開設。

北部第二高速公路，2004年11月1日命名為福爾摩沙高速公路，由「交通部臺灣區國道新建工程局」負責辦理此項工程，於1987年開工、1993年8月完工。大溪交流道位於大溪仁愛里頂埔附近，樁號50K+285，為對稱雙葉型交流道。北距第二系統交流道8.5公里，再往北距三

¹⁴² 《交通部公路局統計年報》（臺北：交通部公路局會計處，民國70年），頁35。

¹⁴³ 省道臺四線由東而西橫貫桃園市，沿途經過竹圍、南坎、桃園市、八德、龍潭、大溪、石門等市鄉鎮，經由該線可以從濱海地區的竹圍一直通達內山的石門水庫一帶。

¹⁴⁴ 〈改善地面道路瓶頸交通部訂六年計劃〉，《聯合報》，1976年5月3日，第2版

¹⁴⁵ 《交通部公路局統計年報》，民國76年，頁49。

¹⁴⁶ 《交通部公路局統計年報》，民國79年，頁74。

¹⁴⁷ 《交通部公路局統計年報》，民國82年，頁74。

¹⁴⁸ 中山高速公路全線通車後，交通量年成長率高達10%，臺北桃園路段相當擁塞，交通問題的嚴重性遠甚於其他路段。進入1990年代，各路段都出現車流量過大的情形，特別是在上下班尖峰時間，往往擁塞難行，違背高速公路快速運輸的宗旨，形成交通瓶頸問題。政府有鑑於此，除持續擴建中山高速公路以外，並決定興建北部第二高速公路，期能根本解決大臺北都會區擁擠的交通，提供大眾運輸需求，以達到平衡區域發展的目的。交通部運輸研究所編，《臺北—桃園間中山高速公路高乘載率車輛專用設施(HOV)可行性之研究》（臺北：交通部運輸研究所，1993），頁1。

鶯交流道約1.2公里，南距龍潭交流道約5.5公里，跟縣道112線（中壢至崎頂段）及省道臺三線（大溪至龍潭段），此外省道臺三乙線、臺四線、臺七線亦為鄰接地區之主要運輸路網。至於大溪交流道主要服務範圍涵蓋大溪、慈湖、員樹林及八德等地區，此一區域內觀光名勝頗多，包括慈湖、石門風景區（石門水庫、阿姆坪、小烏來瀑布等），以及北臺灣風景最美的巴陵風景區（達觀山神木、巴陵等）。¹⁴⁹

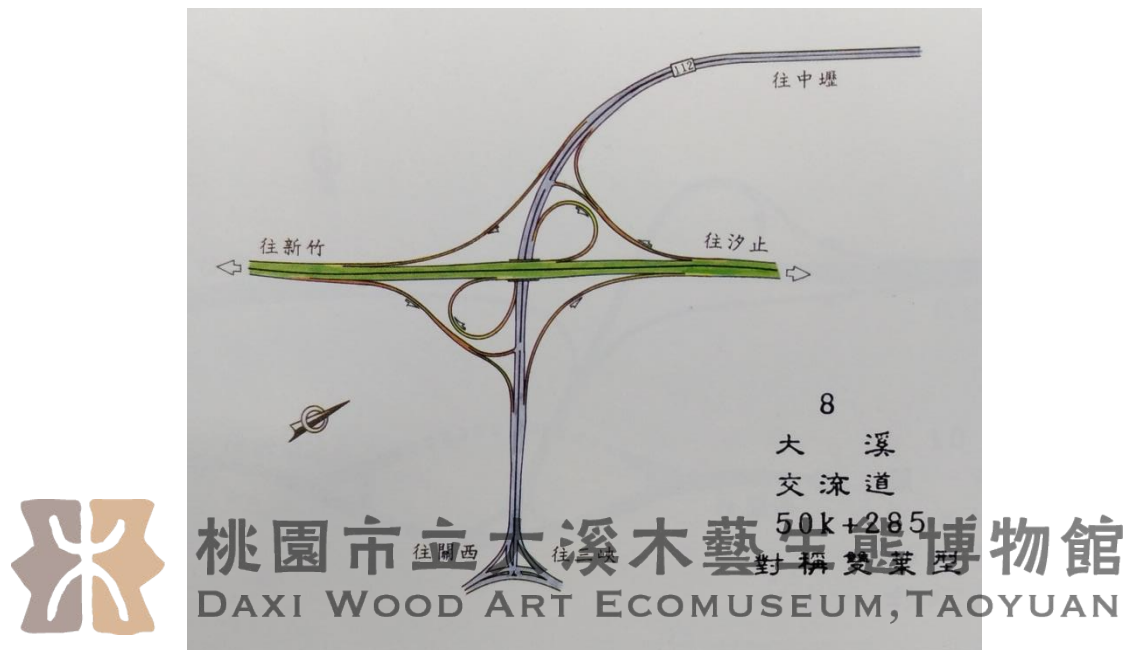


圖6-2：大溪交流道示意圖

資料來源：交通部運輸研究所，《北部區域第二高速公路事前事後研究調查計畫（第一期新竹～中和段通車）·附件A：事前調查部分》（臺北：該所，1993）。

另一方面，就北部第二高速公路通車前夕，「東西向快速道路觀音大溪線新闢工程」在1992年7月開工、1997年6月完工，工程長度27.2公里，工程經費新臺幣14,122,000元。¹⁵⁰

所謂快速道路（express way）為幹線公路中標準次高者，出入口有完全管制與部分管制兩種，在與主要公路相交時，設置交流道或簡易進出匝道；在與次要公路或地方道路相交時，得使用號誌管制交通，其斷面佈設為雙向分隔行車且單向車道數在雙車道以上。快速道路的主要功能是連絡都會區與地方中心之間、兩個主要地方中心之間，或地方中心與交流道之間的交通，其便捷易行的特色略次於高速公路。1964年5月完工通車之麥帥直達公路，可視為臺灣第一條快速公路，從基隆到臺北全長22.65公里，其後因與中山高速公路部分路段重疊而

¹⁴⁹交通部運輸研究所，《北部區域第二高速公路事前事後研究調查計畫(第一期新竹～中和段通車)·附件A：事前調查部分》(臺北：該所，1993)，頁85。

¹⁵⁰《交通部公路局統計年報》，民國82年，頁75。

做廢，直到1992年，行政院核定「臺灣地區東西向十二條快速公路計畫」及「西部濱海快速公路建設計畫」，才再繼續興建快速道路。¹⁵¹

東西向快速道路觀音大溪線新闢工程完工後的道路編號為臺66線，在國道3號（北部第二高速公路）通車後，作為連結國道1號（中山高速公路）與國道3號之用。

可以說，東西向快速道路觀音大溪線新闢工程與國道三號，乃將大溪對外交通帶入新紀元。



圖6-3：臺66線公路圖

資料來源：交通部公路總局網站<http://www.thb.gov.tw/>，2018年7月6日引用。。

2. 大溪橋何去何從

伴隨戰後大溪道路系統的全面升級，第二代大溪橋這座曾經讓大溪得以順暢的跟外部世界連結的重要通道，面臨了何去何從的問題。

實際上，大溪橋在1961年已不堪使用，臺灣省公路局乃將原橋改建為鋼筋混凝土橋，1963年葛樂禮颱風侵襲臺灣，大漢溪氾濫再導致靠栗子園的引道與橋臺被沖毀，臺灣省公路局於是再加兩個橋墩將橋樑復舊。¹⁵²可是，大溪橋除了老舊問題之外，由於大溪橋需要跟大慶洞

¹⁵¹ 交通部公路總局網站 <http://www.thb.gov.tw/>，2018年7月12日下引用。

¹⁵² 顏昌品撰稿、吳振漢總編纂，《大溪鎮志·經濟篇》，頁369。

搭配使用，這個開鑿於1930年代的山洞高度只有5公尺，這在日治時期乃至戰後初期或許不成問題，但是隨著汽車工業進步，車輛形體越來越大，原本旨在「貫通」大溪市街與大溪橋的大慶洞，逐漸成為「阻礙」，大型車輛、特別是貨櫃車無法通行，乃至於部分車輛只能將輪胎洩氣後以達到「降低」高度的目的。¹⁵³

有鑑於大慶洞始終成為大溪橋的一大交通瓶頸，臺灣省公路局經過五年籌畫，於1984年10月正式動工興建武陵橋，1986年10月，這座大溪對外聯絡的新通道完工，耗費新臺幣1.3億餘元，全長760公尺、寬9公尺。武陵橋通車之初，大溪橋仍然繼續使用，大溪自此進入所謂「雙橋時代」。可是，武陵橋相較於大溪橋節省了1240公尺的路程，所以車輛使用武陵橋的頻率日益增高，大型車輛、特別是指遊覽車更是只能選擇武陵橋進出大溪。這樣一來，武陵橋面臨了橋面過窄需要拓寬的需求；原本，武陵橋本來是設計來跟大溪橋搭配，所以橋面扣除兩側人行道，僅餘7.5公尺，較為適合單向通行。面對這樣的難題，臺灣省公路局先設法降低大慶洞的路面1.6公尺，使其高度能達到貨櫃車可通過的6.6公尺。另外，1987年8月起，還規定從大溪前往桃園、中壢等大漢溪左岸，採取大溪橋進、武陵橋出的單向行車管制。¹⁵⁴

然而，這樣的單向行車管制畢竟只能作為一時性措施，臺灣省政府在1990、1991等兩個年度編列新臺幣1.9億元的預算，緊鄰於武陵橋旁再建一座新橋，這座新橋稱為「武陵橋二號」、原本那一座則稱為「武陵橋一號」。「武陵橋二號」於1991年10月動工、1994年2月通車，一號橋的行駛方向是大溪（東岸）往桃園、中壢（西岸）方向；二號橋的行駛方向是桃園、中壢（西岸）進入大溪（東岸）。從此，武陵橋成為一雙向通行橋梁。¹⁵⁵

1996年，賀伯颱風侵襲臺灣，這個當年度威力最為強大的強烈颱風不僅造成巨大的生命財產損失，亦讓大溪橋幾乎要走向生命的終點。經此一役，大溪橋橋墩地基嚴重裸露，甚至橋面出現裂縫，臺灣省公路局只能將4個橋墩拆除予以重建；惟，大溪橋自此結構已受到破壞，僅能單向通車，官方且禁止12公噸以上的大型車輛通行、還在橋頭兩端設置混擬土墩，以

¹⁵³顏昌晶撰稿、吳振漢總編纂，《大溪鎮志·經濟篇》，頁370。

¹⁵⁴然而，即便武陵橋完成雙向通行，仍然無法滿足假日湧進大溪及其周邊觀光名勝的車輛，特別是如果所有車輛要前往慈湖、石門風景區（石門水庫、阿姆坪、小烏來瀑布等）以及北臺灣風景最美的巴陵風景區（達觀山神木、巴陵等），都要行經武陵橋、意味著必須進入大溪市區，這樣一來，不僅武陵橋有塞車問題、原本街道就相當狹窄的大溪市區，更將因此而「動彈不得」。因此，官方開始研議興建省道臺四線栗子園至內柵段的外環道，崁津大橋就包括在裡面。崁津大橋於1998年動工，全長776公尺，兩端引橋長30公尺、橋寬21公尺、橋墩九座（3座是270公尺長的鋼拱橋），中央最大跨距150公尺，雙向四車道。崁津大橋於2002年8月17日完工，並於該年10月19日正式開放通車。顏昌晶撰稿、吳振漢總編纂，《大溪鎮志·經濟篇》，頁370-371。

¹⁵⁵顏昌晶撰稿、吳振漢總編纂，《大溪鎮志·經濟篇》，頁369。

確保安全性。¹⁵⁶

後來，經過各界人士的努力，大溪橋在2001年底改建為長度330公尺、13根橋梁的現代鋼筋混凝土橋，橋樑兩側以鋼筋懸吊，兩端橋頭入口則設計為復古的拱門橋樑，再將橋面兩側人行步道設計花臺牌樓，「讓整座橋樑外型呈現復古吊橋型式，又富有巴洛克風味。」所謂「炭津吊橋」的舊夢亦得以重溫。¹⁵⁷



桃園市立大溪木藝生態博物館
DAXI WOOD ART ECOMUSEUM, TAOYUAN

¹⁵⁶顏昌晶撰稿、吳振漢總編纂，《大溪鎮志·經濟篇》，頁 369。

¹⁵⁷顏昌晶撰稿、吳振漢總編纂，《大溪鎮志·經濟篇》，頁 369。