

# 竹軒文獻

第81期 2025年11月

本期主題 | 穿梭一個世紀（1919–2024）：  
從台灣軌道株式會社到新竹客運的歷史變遷（下）

# 目 錄

## 本期主題 | 穿梭一個世紀（1919–2024）： 從台灣軌道株式會社到新竹客運的歷史變遷（下）

- 010** 日治時期新竹地區的  
汽車客貨運業發展初探（1923-1937）李維修
- 047** 人力輕便車及新竹公路運輸余曜文
- 069** 淺論臺灣軌道於物產運輸的多元性：  
以關西為路線核心周立洋
- 100** 新竹第一社—新竹扶輪社  
前社長許振乾即時給予紀政二千元獎助金潘國正
- 105** 許振乾行事耿直不畏強權  
戰後曾與政府力爭竹客經營權潘國正
- 108** 1933年新竹州廳官員及地方士紳同遊井上溫泉潘國正

# 日治時期新竹地區的汽車客貨運業發展初探（1923-1937）

李維修

## 一、前言

新竹地區的近代化運輸事業發展，從1910年代各地區仕紳私設輕便鐵道起，沿著鳳山溪、頭前溪等東西橫亘河川的河岸修築線路，自縱貫鐵路車站通往內山地帶。跨越河川的路線，則受限於成本，難以興舉。在1925年總督府改變鐵道優先的方針之前，新竹地區的交通除了縱貫道路改修，以及既有輕便鐵道的延長，大抵是因循現狀而無所更張。縱然客觀條件欠佳，仍有業者意識到汽車運輸的效率與可能商機，自1923年起，先後投入經營汽車客、貨運事業。

9年之後，亦即1932年，根據台灣總督府交通局總務課的調查，新竹在地勢（推敲文意，應指地理環境）與人口密度兩方面都劣於其他州，而且道路不完備，因此鐵道沿線汽車業者的經營狀況不振。另從路線里程數與車輛數來看，與臺南州、台中州相較，也是敬陪末座。<sup>1</sup>

此份報告是理解當時台灣整體「自動車業」發展的重要參考資料。但值得注意的是，由其調查時間點以及「鐵道沿線」此一關鍵字可知，此報告是在總督府交通局即將收購縱貫道路的道路業者、預定推動國營之「局營巴士」政策之前作成，重點在於評估有無業者可與之抗衡。受限於體裁，為文者僅以兩行的篇幅帶過，自然難以敘明一地交通發展的前後脈絡。於是，也給予本文引

1 《自動車に關する調査》（臺北：臺灣總督府交通局總務課，1932），頁63。

申、探討的空間。

當時新竹地區的新竹客貨運，看起來乏善可陳。但查閱同時期之《新竹州統計書》數據，有幾個特別之處：

1. 1926年的車輛總數，是前一年的3.18倍。此後至1930年，乘用（載客）汽車持續成長，但貨車卻持續處於凍結狀態（參考圖一）。1931年，乘用達到100部，貨車則到1935年才達到此數字。
2. 從成長的年增率來看，貨車的數量，扣除1923-1926年統計基期過低、數據不足的部分，自1931年後每年增加50%（參考圖二），亦即每兩年增加接近一倍。客車年增率雖不如貨車那般明顯，但1937年的總數也達到1931年的2.48倍。
3. 詳加對照1928至1938年《新竹管內概況及事務概要》紀錄，1933年的資料有細分自用與營業用途，可以得知營業用途的客、貨運用車佔大宗，營業用客車為15人以上，自用多數為4-7人座，貨車主要是1.5噸至2噸。<sup>2</sup>

由以上數字可以看出，1926年與1930-1931年是兩個新竹地區汽車數量突破性成長的時間點。當中究竟有哪些影響的關鍵因素，是本文旨趣之一。例如，道路是影響交通發展重要因素，在《新竹州沿革史》土木篇中，雖提供相關交通土木事業興築年代可供對照，但未探討道路事業與汽業者的交互關係。對於汽車客貨運業在新竹地區發展的經緯，仍有許多模糊之處值得究明。

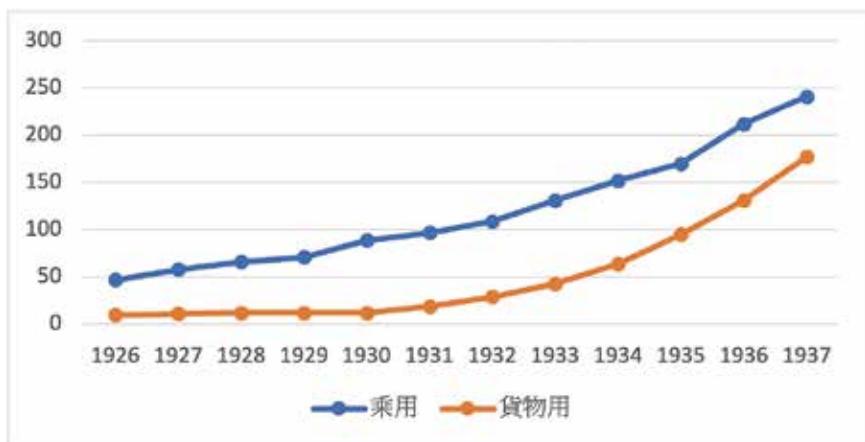
再者，本文希望能梳理出主要業者的圖譜。桃園地區在1903年5月即出現官方促成、由桃園、大溪地方菁英組成的桃崁輕便鐵道會社，後續並發展出連接北桃園、遠至新莊的交通網，<sup>3</sup>1925年時的資本額與規模皆遠勝新竹地區業者。<sup>4</sup>同樣處於交通環境尚未齊備的環境之下，新竹地區業者的發展，何以與桃園有不同的結果？部分業者的營業紀錄，雖能提供一部份線索。如《新竹客

2 《新竹州管內概況及事務概要》（新竹：新竹州，1933），頁222。

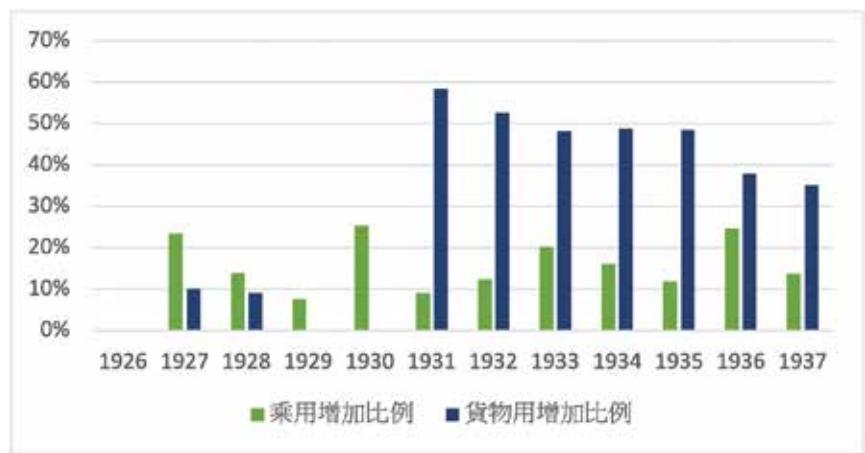
3 參考陳志豪，《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討中心（1895-1954）》一書。

4 柴山愛藏，《台灣之交通》（台北：台灣交通研究，1925），頁110。

運七十年志》一書，係使用新竹客運前身—台灣軌道株式會社的營業報告書資料作成。台灣軌道是日治末期交通業者整併後的存續公司，營業紀錄保存完整。但此書畢竟只是一社的社史，如欲理解地方其他業者發展，還需更宏觀地將其他材料一同納入解讀。



圖一：新竹州客/貨運用車輛成長情形（1926-1937）



圖二：新竹州客/貨運用車輛年增率（1926-1937）

資料來源：依本文表一繪製

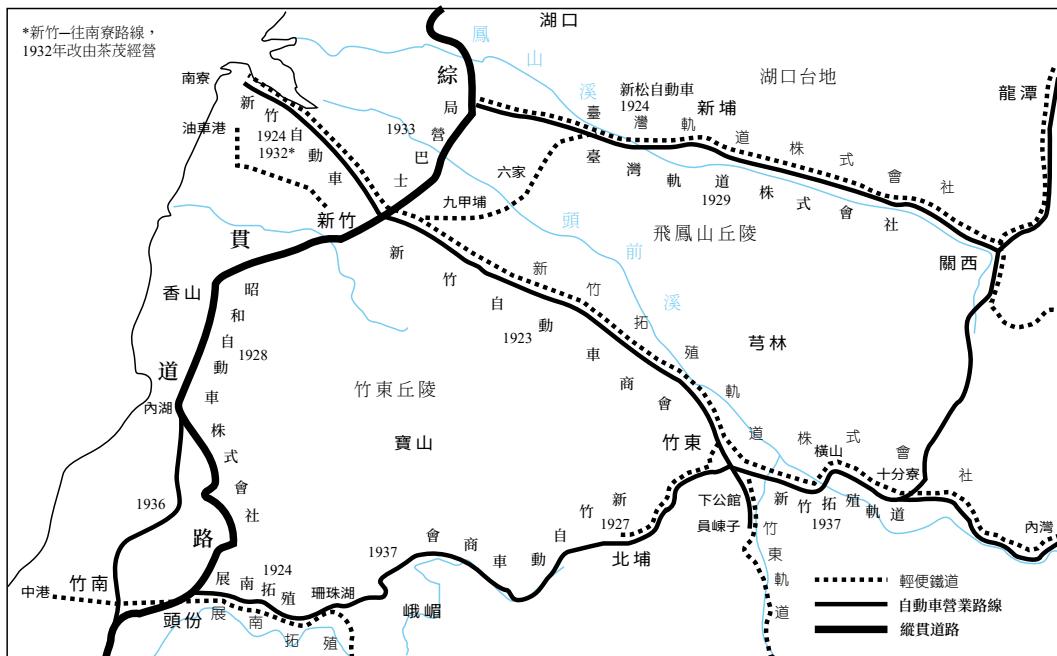
表一：新竹州乘用/貨運車輛數量

年度	乘用	貨物用	總數	乘用增加數	貨物用增加數	乘用年增率(%)	貨物用年增率(%)
1923	1		1	-	-	-	-
1924	13		13	-	-	-	-
1925	18		18	-	-	-	-
1926	47	10	57	-	-	-	-
1927	58	11	69	11	1	23.40%	10.00%
1928	66	12	78	8	1	13.79%	9.09%
1929	71	12	83	5	0	7.58%	0.00%
1930	89	12	101	18	0	25.35%	0.00%
1931	97	19	116	8	7	8.99%	58.33%
1932	109	29	138	12	10	12.37%	52.63%
1933	131	43	174	22	14	20.18%	48.28%
1934	152	64	216	21	21	16.03%	48.84%
1935	170	95	265	18	31	11.84%	48.44%
1936	212	131	343	42	36	24.71%	37.89%
1937	241	177	418	29	46	13.68%	35.11%

資料來源：作者依據新竹州第四統計書（1926年出版）—第十七統計書（1939年出版），「諸車」項下整理。1926年以前客運/貨運未作區分。1930年後才有分別統計各街庄的車輛數。

從上述的問題切入，本文擬探討新竹地區（範圍包括日治時期新竹郡、竹東郡、竹南郡）運用汽車從事客、貨用途業者的活動情形，範圍如圖三。本文中的「自動車」，以中文用語而言應當改稱汽車。但為了保持原貌，且不與文獻中的蒸汽火車「汽車」混淆，姑且維持原狀。在營業方式上，本文只討論相當於公共汽車的「乘合自動車」、バス（bus），以及「トラック」—貨車。「貸切自動車」（出租車）、「タクシー」（計程車）的相關資料過於零散，不在討論之列。

在參考文獻上，本文除了參考《新竹州統計書》、《新竹管內概況及事務概要》，穿插《台灣日日新報》、《台灣民報》之報導為主，並對照《新竹州報》記載之相關法規發布與業者始業年代。不過相關業者的經營資料未必以公



圖三：新竹地區汽車業者主要營運路線圖

資料來源：以1921年兩萬五千分之一地形圖、1932年二十萬分之一帝國圖為底圖，並根據本文資料繪製

司體制經營，缺乏官方監理資料與業者營業報告書可資援引，是本文已知的限制。在研究著作上，本文受到蔡龍保、陳家豪有關於日治時期交通史研究的啟發。<sup>5</sup>使筆者在交通法規與史料的理解上多所獲益。

這篇習作礙於涉及議題廣泛，包含產業、交通路線、運輸、技術等面向。以體裁而言，本應「分而治之」，各立子題加以探討。但又苦於材料的缺乏，且須顧及讀者的理解，難免枝蔓冗贅之弊，還望有識者鑑之。

5 如蔡龍保，〈日治時期台灣道路改良事業之展開（1926-1936）〉，《國史館學術集刊》第17期（2008年9月），頁37-83；〈國營初現－日治時期台灣汽車運輸業發展的一個轉折〉，《國史館學術集刊》16期（2008年6月），頁1-4；〈日治時期台灣的道路事業－民力之徵用與台灣人之拒適〉，《國史館學術集刊》15期（2008年3月），頁1-34；以及陳家豪，〈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》24卷1期，2017年3月，頁77-124。

## 二、在輕便鐵道的路線基礎上發展：1917-1924年

日治時期，輕便鐵道（以下統稱輕鐵）的建築成本低廉，且只需要人夫推動，營運成本較低，吸引許多地方仕紳經營，且於1908年起至1919年間蓬勃發展。在新竹地區，這些私設輕鐵線路與後來汽車客貨運路線高度重疊，部分業者也有所淵源。為使讀者有較清楚的概念，故先以部分篇幅探討之。

### （一）輕便鐵道路線的形成

新竹地區的地形，由西而東，包括為頭前溪、鳳山溪和客雅溪沖積而成的新竹沖積平原。北方有湖口台地，在東方的兩條大河之間挾有飛鳳山丘陵。在新竹沖積平原東方有竹東丘陵，往南連接竹南沖積平原。飛鳳山丘陵、竹東丘陵以東則為山麓。<sup>6</sup>新竹地區的輕鐵大致沿著主要河川發展出以下路線：

1. 在頭前溪南岸新竹—樹杞林（竹東）間，相當於今日122縣道（南清公路）前半段的輕鐵，由新竹製腦株式會社鋪設，用以載運資材，於1908年11月開業；<sup>7</sup>1913年開通至內灣、北埔。<sup>8</sup>此路線不僅為該社向內山地帶的擴張打下基礎，也對於當局「理蕃」計畫的物資轉運扮演重要角色。<sup>9</sup>當時載運的貨品有木材、茶、雜貨、煉瓦等。<sup>10</sup>
2. 沿著鳳山溪北岸連接新豐、新埔至關西的路線，相當於今日118縣道，也是重要產業命脈。1911年，平井勢次郎及山本茂鹿、林鼎禮（出身板橋林家）等氏創設紅咸鐵道合資會社，建造紅毛田（今之竹北）至新埔水汴頭間線路。<sup>11</sup>之後延伸至咸菜硼（即關西）。<sup>12</sup>由於當地煤炭開採前景，<sup>13</sup>以及地理上介於新、桃之間，利於物資轉運，吸引赤司初

6 依《新竹市志》卷一土地志改寫（資料來源：國家圖書館 臺灣記憶 <https://tm.ncl.edu.tw/>）。

7 〈新竹樹杞林間の輕鐵〉，《臺日》，1908年2月8日，日刊2版。

8 〈內灣輕鐵開通式〉，《臺日》，1913年12月29日，日刊5版。

9 〈新竹と討蕃地の交通（新竹製腦會社の努力）〉，《臺日》，1913年8月17日，日刊7版。

10 〈本島の輕鐵 新竹線〉，《臺日》，1910年3月15日，日刊2版。

11 〈民營鐵路竣工〉，《臺日》，1911年6月26日，日刊2版。平井勢次郎原為土地調查局監督官，後來擔任櫻井組製腦所所長。

12 〈新竹各種會社彙報 紅新鐵道會社〉，《臺日》，1913年5月23日，日刊5版。

13 〈新竹炭之轉輸〉，《臺日》，1913年9月6日，日刊5版。

太郎將紅咸與另一條連接該地至平鎮之安咸輕鐵整合。<sup>14</sup>至1919年，赤司初太郎、古賀三千人等人集資成立台灣軌道株式會社，紅咸、安咸二線併入該社。

3. 竹南、頭份一帶，1908年由松本徒爾鋪設自中港驛通往斗換坪輕鐵，輸出南庄的木材。<sup>15</sup>相關路線先經收購改為中南輕鐵，1918年5月再為展南拓殖會社所收購，完善中港—竹南—頭份路線，並將其延伸至南庄。<sup>16</sup>

此外，在新竹市街週遭，新竹火車站至北門外路線首先於1909年鋪設。<sup>17</sup>1910年，周春傳、周家修及林見舜等人為了振興舊港貿易，倡設往舊港輕鐵。<sup>18</sup>該路線之後接續北門外至苦苓腳路線，再分為往舊港與南油車港；<sup>19</sup>1911年6月開通。舊港輕鐵管理人為劉緝光與鄭拱辰，之後因成本關係易手。<sup>20</sup>1913年，新竹製腦保有樹杞林線、舊港線、湧雅線、浸水線四線，由其輕鐵運輸部經營。<sup>21</sup>

綜上所述，新竹地區輕鐵大致是東西走向，將內山鄉庄的物資往西運輸，與鐵路銜接，強化內山鄉庄物產與生活物資的交換。新竹市街往舊港的輕鐵，則屬於土紳為舊港貿易續命的特殊手段。1919年全台灣樟腦業者整併為台灣製腦株式會社，新竹製腦之原軌道業務也在1920年獨立為「新竹拓殖軌道株

14 〈桃新之交通計畫〉，《臺日》，1913年11月12日，日刊5版。這兩條路線對於茶葉、米穀的向外運輸有重要的影響。見陳家豪、蔡龍保，〈日治時期臺灣現代交通建設對商品運輸的影響：以米穀為中心〉，《經濟論文叢刊》48卷3期（2020/09），頁381-420。

15 〈新竹の陣と馬車と輕鐵〉，《臺日》，1906年12月13日，日刊2版。〈中港の輕鐵と企業〉，《臺日》，1908年2月9日，日刊3版。

16 〈竹南郡下の豪華版 躍進の一路を辿る 展南拓殖株式會社 社長 黃維生氏は端正の人格者〉，《臺灣農林新聞》，1937年11月。〈展南拓殖之活躍〉，《臺日》，1917年12月9日，日刊5版。

17 〈新竹通信／輕鐵開業〉，《臺日》，1909年5月28日，日刊4版。

18 〈竹塹郵筒／擬築輕鐵〉，《臺日》，1910年5月25日，日刊6版。

19 〈新竹通信／輕鐵興工〉，《臺日》，1911年1月9日，日刊3版。

20 〈新竹通信／龍船競渡〉，《臺日》，1911年6月5日，日刊3版；〈輕鐵歸併〉，《臺日》，1911年12月12日，日刊4版；1911年6月19日，日刊3版。

21 〈新竹市內輕鐵附替〉，《臺日》，1913年9月5日，日刊7版。〈衛生展覽會彙報 輕鐵の割引〉，《臺日》，1915年4月3日，日刊7版。

式會社」。<sup>22</sup>紅咸併入台灣軌道株式會社。中南輕鐵則為展南拓殖所併購。

其後，輕鐵的規模大致定型，興舉擴張不多。較值得一提的，包括北村熊三郎於1920-1922年申請設置湖口輕鐵。<sup>23</sup>新竹拓殖軌道於1922年延長往南寮海水浴場路線，<sup>24</sup>1923年開通往楊寮、油車港路線。<sup>25</sup>台灣軌道1924年新設新埔—犁頭山—六家—九甲埔—東勢往新竹街路線。<sup>26</sup>1925年復有彭錦球將竹東輕鐵由竹東延長至井上（今五峰鄉清泉部落）。<sup>27</sup>

## （二）道路條件的限制

輕便鐵道雖然是新竹地方重要的交通設施，但誠如曾見證交通產業轉型的業者劉梓勝所言，軌道只是「路政未修、交通沒有便利時代的一過度機關。」<sup>28</sup>比起輕便鐵道，汽車的運用極為彈性，但它仰賴較為平穩的路面方可行駛，遇到有河流時，也需要載重較佳的橋梁，才能安全通過。可行駛的路線不充分，限制了新竹地區汽車客貨運的發展。由於日治時期之「道路法」沒有在臺實施，加上以往「鐵路萬能」政策當道，使得道路發展緩慢。新竹又被評估為「多山地，道路效用不大」，建置順位更因此推遲。<sup>29</sup>除了地理條件問題、興修工事費耗資甚鉅，依照州廳的見解，還因為地方當局傾全力投入五年繼續理番事業討伐北勢群之泰雅族原住民，導致更無資源推動交通建設。<sup>30</sup>

22 〈新竹製腦總會 配當三十二割〉，《臺日》，1920年4月28日，日刊1版。

23 〈新竹 私設鐵道認可〉，《臺日》，1920年1月29日，日刊4版。〈新竹／湖口軌道創立〉，1922年11月19日，日刊4版。北村氏也曾插足草蘭輕鐵、大安軌道的經營，且有意投入新竹—竹東的私設軌道事業。

24 〈地方近事 新竹／海水浴への軌道〉，《臺日》，1922年7月2日，日刊3版。該線後來又於1931年將新竹—舊港線讓售給永和公司。〈臺車夫同盟罷業 為公司要求保證金及貸付料過重〉，《臺日》，1931年6月9日，夕刊4版。其經營者為方維玉。

25 〈新竹特訊／軌道開通〉，《臺日》，1923年1月8日，日刊4版。

26 《新竹州報》446號，大正14年；〈新竹の蜜柑 本年の生産一子 二百瓜斤見當〉，《臺日》，1924年12月5日，日刊5版。

27 〈軌道敷設請願〉，《臺日》，1925年3月25日，夕刊1版。

28 劉梓勝，〈將來的軌道事業〉，《台灣新民報》396號，1932年1月1日，第9版。劉梓勝在桃園輕便鐵道、桃園軌道株式會社扮演要角。

29 蔡龍保，〈日治時期臺灣道路改良事業之展開（1926-1936）〉，《國史館學術集刊》17期（2008/09）頁43-44、46。

30 《新竹州要覽》[大正十二年版]（1923），頁44。此見解又輾轉為其他著作所引用，如國分金吾《新竹市制記念 新竹州勢及工商名鑑》（新竹：新竹圖書刊行會，1930），頁8。北勢群於原文作「北勢蕃」。

1920年前後，報紙上有零星「本島縱貫道路縱斷」議題出現，結果到了鳳山溪無橋可渡，只能望河興嘆。<sup>31</sup>之後新竹州下縱貫道路改修持續進行，1924年1月，報載雖號稱大致竣工，但實情是桃園、中壢、苗栗各自分段進行，尚未真正完成銜接；而且遇到跨越鳳山溪此等規模的工程，地方官廳無力克服。<sup>32</sup>至於新竹地區一般道路情形，依《新竹街要覽》編者的說法，至1926年，舊縱貫道與新縱貫道成形，舊縱貫道走湧雅、水田入北門大街轉西門至香山。新縱貫道則沿著鐵道線路過頭前溪至溪埔。至於州下所管的「指定道路」，只有新竹—舊港、新竹—竹東、新竹—北埔三大幹道。其他市街地與農村方面道路概括稱「街道路」。<sup>33</sup>當中新竹—舊港的幹道（相當於今日東大路），至1924年方始開通。<sup>34</sup>

除了指定道路之外，當時汽車可駕車馳騁的範圍，大抵未超出新竹市區或近郊。1923年4月時任皇太子裕仁的「東宮行啟」，在新竹乘用三部汽車，乃是4月13日就自台北事先「轉運」而來。<sup>35</sup>報紙沒有說明車輛運抵方式，但考量道路限制，汽車當無可能自力行駛南下。<sup>36</sup>1924年10月，總督伊澤多喜男至新竹視察、參拜新竹神社，也只在市區。<sup>37</sup>再對照黃旺成日記，在當時他參與的幾次地方人士嫁娶行列中，也有汽車登場。<sup>38</sup>但這些紀錄的地點也只在市區附近。要言之，道路的限制，使當時的車輛僅能行駛於局限之區域。

31 〈自動車を飛ばして縱貫道路探險鼻息は荒いが何處迄行けるかい問題〉，《臺日》，1920年4月9日，日刊7版。

32 〈新竹縱貫道工程〉，《臺日》1924年1月21日，日刊3版。

33 不著撰人，《新竹街要覽》（新竹：新竹街役場，1926），頁148。

34 〈新竹特訊／開新道路〉，《臺日》，1924年3月30日，日刊6版。附帶一提，富戶新竹北門鄭家獲悉此路線可行駛自動車後，趁機整修車路通往淨業院的道路。〈新竹特訊／路徑擴張〉，《臺日》，1924年4月30日，日刊6版。

35 〈新竹 自動車到著〉，《臺日》1923年4月16日，日刊11版。

36 〈新竹驛の御召自動車〉，《臺日》1923年4月20日，日刊9版。

37 〈沿道の風光を眺めて 新竹街に安著 官衙學校視察の後 公總堂に茶話會を開く 午後二時四十二分臺中へ〉，《臺日》，1924年10月20日，夕刊1版。

38 依《黃旺成先生日記》所記，1926年9月8日黃瀛豹結婚，有自動車二台迎回；1927年9月3日鄭作衡結婚，以自動車到珍香親迎黃氏錫。

### 三、汽車業者的發創

#### （一）草創時期：新竹自動車商會拔得頭籌

在前述輕鐵事業開展之際，大正6年（1917）前後，竹東一帶山區「蕃地」事業勃興，前往番地人士顯著增加。住在竹東的原平藏，遂申請將新竹—樹杞林間新竹製腦會社之輕便線改為客運車，往返需要一小時半，可為旅行者節省不少時間。為此購入福特六人座汽車2部，但營業成效不佳，無疾而終。<sup>39</sup>其後，相較於台北由於都市化程度較高、商貿繁榮，大正8年（1919年）前後即有較具規模的汽車業者，官方的〈自動車取締規則〉也因應而生；<sup>40</sup>新竹的汽車運輸則未見進展。雖有1921年石井員夫成立隼自動車商會，從事市街客運之試運轉，<sup>41</sup>以及1922年，來自台北的蔡安定傳出有意經營新竹、竹東間客運營業，<sup>42</sup>但皆未有下文。1922年11月，桃園軌道會社據說受到官廳敦促，著手申請桃園一大溪客運路線。<sup>43</sup>但因故至1923年8月仍未就緒。<sup>44</sup>

同年9月，木材業者富山光太郎申請新竹—竹東以及新竹—香山間之客運營業。<sup>45</sup>其後新竹—竹東汽車用橋梁完工，報載申請營業者更易為「新竹自動車商會」，路線起自新竹火車站前的塚酒家旅館，行駛至竹東的竹東旅館前；

39 〈地方近事 新竹〉，《臺日》，1917年3月8日，日刊3版；〈地方近事 新竹〉，1917年3月13日刊3版。〈自動車營業失敗〉，《臺日》，1917年5月16日，日刊6版。原平藏也鍾情於漁業，於1923年籌組新竹水產株式會社，希望利用海線鐵道開通機會，發展動力漁船捕魚事業。另參：〈新竹沿岸漁業〉，《臺日》，1922年11月19日，日刊4版。

40 森重秋陽，《臺灣交通小史》（臺北市：臺灣交通協會，1943），頁180-186。

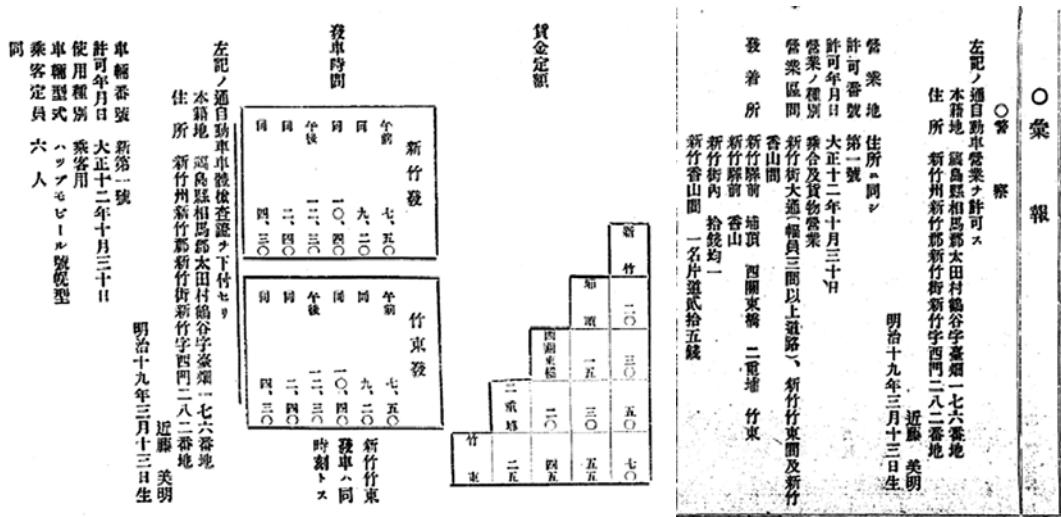
41 〈新竹 / 自動車營業開始〉，《臺日》，1921年4月2日，日刊4版。石井員夫曾先後從事釀酒業、土地開發與販售爆竹。後來擔任新竹資源株式會社代表取締役。也寄望動力捕魚、舊港築港。〈發動機船增建〉，《臺日》，1925年11月3日，日刊4版；永田城大，《臺灣發展と功勞者の足跡》（臺北市：實業之臺灣社，1936），頁127-130。

42 〈自動車運轉計畫〉，《臺日》，1922年8月1日，日刊6版。

43 〈新竹 / 大溪自動車運轉〉，《臺日》，1922年11月9日，日刊4版。依照簡朗山的回憶，地方官廳希望他能發展自動車，以改變地方無自動車的窘境。參見〈無腔笛〉，《臺日》，1933年7月24日，日刊4版。

44 〈新竹 / 自動車運轉許可〉，《臺日》，1923年8月10日，日刊4版。

45 〈乘合自動車 試運轉〉，《臺日》，1923年9月4日，日刊4版。富山的背景參見《臺灣人士鑑》，頁285。



圖五：〈新竹州報〉內新竹自動車商會的認可資料



圖六：新竹州的車輛牌照樣式

資料來源：〈新竹州自動車取締規則〉，新竹州令第9號，大正13年5月21日。新竹州報369號。當中規定阿拉伯數字採用ゴシック體（Gothic，一種無襯線字體）；自用車為黑底白字，營業用車為白底黑字。

商會設於塚迺家之內。<sup>46</sup>對照《新竹州報》記錄，近藤美明於1923年10月30日成為新竹州第一號核准的交通業者（如圖五）。<sup>47</sup>次年（1924）2月，只左善一郎會同近藤美明、台北巴自動車商會宣布合資事宜。<sup>48</sup>由投資者觀之，巴自動車商會的經營者館野弘六，早年曾於新竹經營「竹陽軒」，後來至台北經營旅館業與交通業，頗有斬獲。<sup>49</sup>只左氏以經營旅館「塚迺家」知名；應是交通旅運與他的本行—旅宿、餐飲密切相關，又目睹館野氏事業的成功，遂促成這

46 〈新竹近信 / 乗合自動車開通〉，《臺日》，1923年9月24日，日刊6版。

47 《新竹州報》，1923年11月13日，第324號。

48 〈新竹〉，《臺日》，1924年2月23日，日刊4版。

49 許佩賢，〈館野弘六：巴士、泡湯、住宿一條龍服務〉，擷取自「草山宅宅」，網址：[https://grassmountainhotspring.blogspot.com/2021/01/blog-post\\_24.html#6](https://grassmountainhotspring.blogspot.com/2021/01/blog-post_24.html#6)。

場異業結盟。只左氏的旅館雖有地利之便，但終究不具交通專業；新竹自動車商會的營運，之後仍交由館野家族的館野功主理。<sup>50</sup>

附帶一提，由於當局許可營業在先，界定營業規範、車牌樣式的〈新竹州自動車取締規則〉卻在次年5月才正式頒佈，出現了牌照發出早於法規的有趣「例外」（圖六）。

綜上所述，在1920年代初期早有零星業者嘗試汽車運輸，官廳也寄望桃園軌道這般較具規模的業者可以投入營運。但眾人多採取保守觀望態度。但1923年9月日本國內發生「關東大地震」，震災後取消輸入關稅，導致購車者增加。<sup>51</sup>隨著購車成本降低，加上已有如台北地區的汽車運用先例，吸引新業者陸續加入。1924年4月，蕭柳在竹南招募熟練駕駛，以福特12人座車從事竹南、中港、頭份、斗煥坪、珊瑚湖之運輸。以比輕鐵便宜的價格攬客。<sup>52</sup>此外，在原來台灣軌道紅毛—關西間的路線上，姜阿新與蔡昆松合資經營的「新松自動車」開始營業。<sup>53</sup>6月，新竹自動車商會趁著往南寮的道路開通，開始經營新竹往南寮路線。<sup>54</sup>10月，中壢—龍潭—平鎮的汽車客運開通。<sup>55</sup>

至1925年，全台231部汽車中，新竹有12部乘用，1部貨物用。各州的運用以乘用（客運）為主。<sup>56</sup>對照《新竹街要覽》所記，1926年時，新竹自動車商會擁有6部客車。新竹拓殖軌道株式會社則由於貨運量增加、台車不足，購入2部貨車，應用於新竹街內與竹東方面。<sup>57</sup>

50 高木正信，《新竹大觀》（新竹：臺灣經世新報新竹支局，1928），無頁碼。依掃描版本頁次為133頁。

51 〈自動車運輸の研究（二）〉，《臺灣鐵道》251期，臺灣鐵道會1933年5月，頁22～23。〈本年中には三百餘臺に達する　臺灣全島の自動車數　地方は乗合が大部分を占て居る〉，《臺日》，1925年11月2日，日刊3版

52 〈新竹／自動車業開始〉，《臺日》，1924年4月9日，日刊4版。蕭柳的事業之後被併入展南拓殖。

53 〈ウエルカム〉，《臺日》，1924年4月4日，日刊7版；〈新埔兩慈善後聞〉，《臺日》，1927年3月5日，夕刊4版。報紙中該會社的活動，有時作「新埔自動車」。根據煙草賣捌人經歷，蔡氏經營紅毛—關西間乘合自動車業的時間為1924-1929年。見福田廣次，《專賣事業の人物》，（1937，臺灣實業界興信社），頁44。

54 〈南寮濱行自動車開始〉，《臺日》，1924年6月21日，日刊1版。

55 〈新竹自動車開通〉，《臺南新報》，1924年10月29日，4版。

56 〈本年中には三百餘臺に達する　臺灣全島の自動車數　地方は乗合が大部分を占て居る〉，《臺日》，1925年11月2日，日刊3版。

57 《新竹街要覽》（1926，新竹街役場），頁152；〈新竹拓殖　貨物自動車で　荷物を運搬する〉，《臺日》，1925年12月19日，日刊5版。商品為木材、竹、糯米。

## (二) 「改主建從」與道路網擴張的影響

時至1925年，生野團六接任總督府交通局長，交通政策變為「改主建從」，不再獨尊軌道，代之以汽車運輸來完成環島交通，也開始改善道路品質。1926年，總督府確立以國費改良國道預定線之方針，邁入「改良時代」。<sup>58</sup>當局著手興築跨越頭前溪、鳳山溪、後龍溪等大河之橋梁，使得汽車南北通行再度燃起希望。<sup>59</sup>新竹地區於該年起造頭前溪橋，昭和2年（1927）起造豆子埔橋，昭和3年（1928）續又建造鳳山溪橋。<sup>60</sup>伴隨縱貫道路工事，沿著鳳山、頭前溪兩岸的街庄，自1926年起也開始築橋，如六家往新埔的犁頭山橋、新埔大橋等。不過因為街庄役場經費困難，也只能「藉民間有志寄付架設」。<sup>61</sup>

道路興築雖對汽車業發展多有助益，但在當局利用保甲制度修路的結果下，有相當的成本負擔轉嫁至地方居民。新竹州下各郡的指定道路，一般是在春、秋兩季修築。1923年在農閒期大規模進行工事；據說各部落女性、兒童都協助搬運土石。<sup>62</sup>再以1925年修築竹南郡後龍、談文一帶縱貫道路情形而言，保甲出役人夫由南庄一帶趕來，要自備糧食、找民家借宿，不然就得兼程往返。<sup>63</sup>雖然前述報導表示出役人夫「毫無懼色」、「愉快從事」，但站在針砭時事立場的《台灣民報》，則質疑當局修築道路與不時的修繕徵發夫役，造成沉重負擔；也質疑道路改修讓汽車業者得利。<sup>64</sup>

58 蔡龍保，〈日治時期臺灣道路改良事業之展開（1926-1936）〉，頁51小註部分。

59 〈甦る新竹縱貫道路 督府の豫算中に頭前溪 橋梁費を見出して州民の安堵 臺北から自動車が飛ばせる〉，《臺日》，1926年4月27日，日刊5版。

60 〈新竹三架橋工事由交通局直接趕造 成時則自動車得通行〉，《臺日》，1929年4月4日，日刊4版。

61 〈新竹／架橋工事頻興〉，《臺日》，1926年6月4日，夕刊4版。

62 〈指定道路改修〉，《臺日》，1923年3月20日，日刊2版。

63 〈竹南縱貫道路工事 古木知事視察〉，《臺日》，1925年1月23日，日刊6版。

64 〈道路的開設修繕 不該為私利營業 而徵發保甲公工〉，《臺灣民報》238期，1928年12月9日，2版。

官方多少意識到民眾的可能反彈，也顧忌被解讀成為特定私人會社修築道路。因此規定汽車業者自負改善路面責任，也不是對所有擴張道路的要求照單全收。<sup>65</sup>就本文主軸—新竹的客運行駛路線而言，不少是屬於地方管轄的州指定道路，州當局在維持縱貫道路之餘，無法挹注太多資源。1926年湖口自動車商會成立，得自行闢建湖口—圓山之間的營業用道路。<sup>66</sup>另如1927年竹東往北埔線路，因道路鋪面不完全，雨天無法通行。由於道路鋪面改善在此時尚不屬於州廳的維運重點，居民只能寄望新竹自動車商會出資鋪設砂礫。<sup>67</sup>此外，例如新竹郡舊港庄役場以交通原因修造新社—舊港間道路，業者雖有出資，工事上仍要動用保甲夫役修築。<sup>68</sup>值得留意的是，也未必總是業者付費、民間出力。如1927年展南拓殖欲將竹南往南庄輕鐵道路改為可行使汽車的道路，費用有一半是由該會社與庄民「寄付」。<sup>69</sup>

1930年，縱貫道路大致改修完成。為發揮縱貫道路效益，延伸道路網是首要之務。如《新竹州勢振興調查會決議書》第五編交通土木分會指出，州下的幹線道路連接縱貫道路，除其兩端之外，車馬往來稀少，交通困難。這種以州治為主的放射狀道路樣態，在1930年已不敷需求，一部分「樞要街庄部落地」間的交通聯絡有燃眉之急。<sup>70</sup>推敲文意，這些樞要街庄應是指竹東郡、新竹郡等沿山地帶的街庄。又如芎林雖然屬於竹東郡且與竹東鄰接，但受頭前溪隔絕，產物移出只能向西經六家到紅毛（竹北）或新竹車站，在交通上與竹東反而處於隔絕狀態。<sup>71</sup>然而，囿於現實，道路保修維持的負擔沉重，以州自體的財政難以負擔，無力再開新路。畢竟新竹州所負責的縱貫道路與既有指定道

65 蔡龍保，〈日治時期臺灣道路事業的推進—民力之徵用與臺灣人之拒適〉，《國史館學術集刊》15期（2008/03），頁1-34。

66 〈新竹／增設自動車〉，《臺日》，1926年5月7日，夕刊4版。

67 〈新竹／北埔道路〉，《臺日》，1927年7月7日，日刊4版。據稱原來輕鐵車程需要花費4小時。

68 《臺灣民報》147期，1927年3月6日，6版。

69 〈改修自動車道〉，《臺日》，1927年7月21日，夕刊4版。

70 《新竹州勢振興調查會決議書 上》（新竹：新竹州，1930），頁73。

71 〈頭前溪に架橋して 竹東と芎林を結ぶ 今秋十月迄には竣工〉，《臺日》，1940年6月14日，日刊5版。

路，僅是一年鋪一次砂礫就要耗費四十二萬元。<sup>72</sup>對照1930年《台灣民報》報導控訴，當時經濟不景氣，農產品賤價，新埔庄居民卻要負擔縱貫道路築路勞作。<sup>73</sup>從官方角度而言，築路是讓縱貫道路盡速就緒、發揮效益。但在報導者的角度而言，質疑地方未蒙其利，道路的修築成本已經由地方民眾分攤了很大一部分。畢竟道路網的擴張，州路、庄路、保甲路同時興工，加上縱貫道路的末了工事，相關勞役皆由「內地人不在內」的保甲承擔。<sup>74</sup>

1932年起，新竹州舉債十六萬元，改修中壢—觀音、平鎮—關西、楊梅—老飯店、苗栗—大湖、竹東—頭份、關西—竹東，以及頭份—南庄、桃園—大溪、新社—關西等地道路。路幅達到平地六間，山間地帶四間的水準。<sup>75</sup>1936年五月，竹東—北埔間的指定道路改築完成，道路坡度改善。<sup>76</sup>1937年，沿山地帶的「山手縱貫道路」大致成形，串聯北埔—峨嵋—竹南路段。<sup>77</sup>其後，1938年強化北埔往竹南南庄田尾道路，<sup>78</sup>1940年完成橫山十分寮到關西路段。<sup>79</sup>

再如1934年紅毛途經新埔往關西、蕃地馬武督路線，官方為延長五里的州指定道路，將路幅擴張至11米並鋪裝砂礫，庄民「寄附」1萬五千元，發動保甲築路。本來修路依例是在11月到隔年3月農閒期進行，這次不計代價，於1月到5月一期稻作與摘取春茶時實施。足見此時官方擴展道路之急。<sup>80</sup>

上述道路工事如「指定道路」圖所示，可見對改善內山鄉庄交通的意義重大（如圖五）。不過官方不諱言新竹州財力薄弱又多山，原來並非預定委於地

72 《新竹州勢振興調查會決議書 上》，（新竹：新竹州，1930），頁76。

73 〈新埔修造縱貫道路庄民大起反對〉，《臺灣民報》336期，1930年10月25日 8版。

74 〈無視民意 教育問題 道路問題〉，《臺灣新民報》358期，1931年4月4日，2版。

75 〈新竹州啓發產業 起債十六萬圓 改修路併架設橋梁〉，《臺日》，1932年7月23日，日刊8版。

76 〈竹東北埔間の指定道路竣工〉，《臺日》，1936年5月2日，日刊5版。坡度的原文為「勾配」。

77 〈山手縱貫道路 大補修 自動車商會で〉，《臺日》，1938年3月14日，日刊5版。

78 〈地方近事 竹東 山手道路擴張〉，《臺日》，1938年6月22日，日刊8版。

79 〈山手道路開鑿〉，《臺日》，1940年11月5日，日刊5版。

80 〈紅毛關西間の 道路を擴張 廿一日竣工式舉行〉，《臺日》，1934年6月19日，日刊2版。

方民眾的山地部分，過半是「地元民奉仕」得來的成果，以補財政之困難。<sup>81</sup>可以說，客貨運業者所高度依賴的相關道路事業，是在官方屢屢挑戰地方社會承受能力的極限下，且戰且走完成的。



圖五：1930年代新竹附近「指定道路」的變化

資料來源：《新竹州勢振興調查會決議書》附錄（1930）；《臺灣指定道路圖》，臺灣總督府交通局道路港灣課，取自「日治時期期刊影像系統—地圖資料庫」。

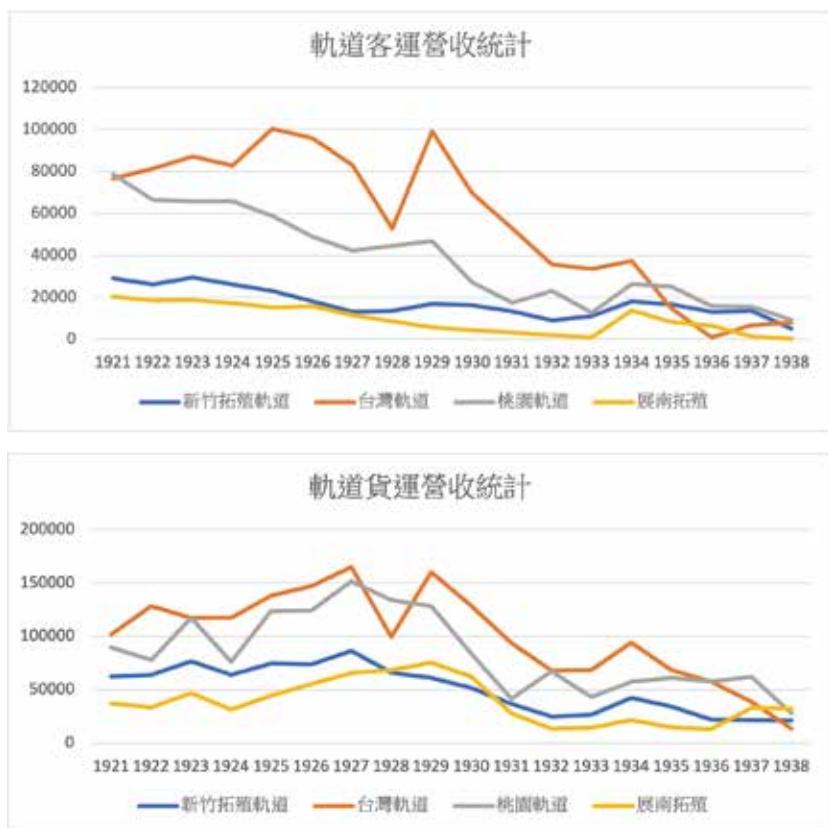
### （三）輕鐵業者轉向與其他自動車業者的加入

新竹地區原來兩大輕鐵業者行經的路段，台灣軌道在新埔方面有新松自動車競爭，新竹拓殖軌道則有新竹自動車商會與其平行。報載某些民間軌道業者意識到汽車的威脅，希望對於汽車運輸加以限制；但由於汽車通行對於地方產

81 臺灣總督府道路港灣課：《臺灣の道路》（臺北：江里口商會印刷部，1935），頁81-81。

業的發展有正面效益，當局實際上不可能允許軌道業者的作法。<sup>82</sup>

在汽車運輸的萌芽階段，客貨運輸仍以輕鐵為主，汽車扮演交通輔助性質的角色。但如新竹自動車商會與新竹拓殖軌道在新竹—竹東之間共用路線，不免讓人疑問，兩者是否會有相互的排斥、抗拮關係。新竹拓殖軌道的新竹—竹東線於1917年改為複線。<sup>83</sup>由於此路線一度為製糖、煤炭所共用，又壟斷新竹往竹東的物資運輸，可以想見其運貨量不少。考察1923-1927年的營收趨勢，客運營收緩步下降，但貨運營收大抵還能持平或微幅成長（見圖六）。



圖六：新竹地區軌道業者客貨運收入統計圖

資料來源：歷年之《新竹州統計書》

82 〈私設鐵道を脅す 自動車道路の激増〉，《臺日》，1926年1月23日，日刊6版。

83 〈地方近事 新竹 輕鐵複線工事結了〉，1917年12月22日，日刊4版。〈新竹 輕鐵複線計畫〉，《臺日》，1920年7月26日，日刊5版。

業者有幾種肆應態度：

1. 維持本業，小規模變化：如新竹拓殖軌道會社零星嘗試貨物運輸，但「容忍」新竹自動車商會在同一路線上共存。由於輕鐵營運考慮的是大宗運輸物資，報載複線化後「搭乘人員每遇積載大宗貨物，每抱戒心，恐被挨擦，致有顛墜。」<sup>84</sup>推測汽車在最初僅對於趕時間或是對舒適較為要求的少數旅客，有其實際需求，讓新竹拓殖軌道沒有插足經營。再稽考新竹拓殖軌道1926年的營業數字，乘客人數與貨運量只有桃園軌道的約1/3（36%），營收卻達到桃園軌道的二分之一（53%）。<sup>85</sup>可見該社以收取較高運費作為營利手段。這也許是新竹拓殖軌道雖然已知使用貨車紓解壅塞問題、並不熱衷尋求變革的原因。若再考慮業者必須負擔道路改修成本，軌道業者也就沒有理由特意去改變現況了。
2. 同步經營：軌道業者北村熊三郎，甫創設湖口輕鐵不久，隨即又在1926年成立湖口自動車商會。<sup>86</sup>
3. 對抗迎戰：1927年，台灣軌道株式會社因柑橘盛產期間，新埔—紅毛間臺車不敷需求，聽聞日月潭水電工事停滯而有軌道設備閒置，遂評估當地輕便軌道電氣化與汽車孰為有利。<sup>87</sup>此段材料的討論情境是貨運上的運用，若以運量與成本考量，自然是軌道勝出。雖然這段路線的電氣化最後沒有付諸實行，但該社仍在該年年底訂購6部汽車，申請六家—新埔—關西間路線，紓解乘客「路既遠而崎嶇」的困擾。<sup>88</sup>

84 〈新竹短訊 輕便複線逼狹〉，《臺日》，1920年4月12日，日刊4版。

85 熊野城造，《事業界と內容批判》（台北：事業界と內容批判社，1929），頁78-79。

86 〈新竹紅毛港 龍舟競渡 自舊端午日〉，《臺日》，1926年6月14日，日刊4版。北村熊三郎曾參與大安軌道、罩蘭輕鐵營運，並申請湖口往新庄仔、員山輕鐵。〈新竹／軌道敷設認可〉，《臺日》，1921年10月12日，日刊4版。

87 〈新竹／籌設電車〉，《臺日》，1927年3月22日，夕刊4版。

88 〈自動車營業許可〉，《漢台日》1927年11月7日，夕刊4版。報導中有該社將原來手押台車路線鋪平之語，但從後續報導可知，輕鐵並未真正廢線。參見：〈臺灣軌道の苦力 同盟罷業をなす苦力賃の引下に對して〉，《臺日》，1931年12月3日，日刊7版。

1928年，台灣軌道新竹營業所的220名手押台車車夫，為了待遇與負擔修路工程等外加的「義務」而罷工。<sup>89</sup>車夫們本來已爭取到較佳的分潤比例，但台灣軌道主張紅毛—新埔間因有汽車運輸的競爭，資方應得較多。<sup>90</sup>台灣軌道指稱的競爭者，應該就是新埔蔡昆松經營的新松自動車。其營運規模本來尚不足與輕鐵抗衡，業者以此作為藉口，令人難以苟同；但也足以說明，汽車運輸的挑戰，對於軌道業者已不可忽視。

同年10月，來自台中的李天意眼見頭份—香山間道路改修完畢，成立「昭和自動車會社」，經營新竹—頭份路線，途經新竹驛前、神社前、牛埔、香山、大庄、香山驛前、鹽水港、中隘、大埔、頭分等站，並兼營貨運。<sup>91</sup>

1929年2月，台灣軌道株式會社隨著頭前溪護岸工程告成，開始兼營公路汽車客運，「確立與自動車對抗之方針」。<sup>92</sup>依《新竹客運七十年志》，確切路線為新竹—三角埔（新埔），途經該社1924年開通的新竹—六家—新埔輕鐵路線。對照新竹州報274號（1929年6月20日）姜阿新經營新埔—枋寮間、新埔—四座屋間客運廢業，由於其路線與台灣軌道所擁有者有所重疊，是否因台灣軌道所謂「對抗」策略而退場，值得玩味。該社也在該年展開對湖口、楊梅、平鎮、中壢等地汽車路線的收購。

此外，其他的業者也在尋覓生機。3月，周廷昌獲准經營湖口到福興間客運業務。<sup>93</sup>李天意的「昭和自動車會社」則因為經營上力有未逮，引入王清木、何朝霖等人資金，改組為「昭和自動車株式會社」。<sup>94</sup>

89 〈臺車押車人夫 向新竹郡 提出嘆願〉，《漢台日》，1928年11月6日，夕刊4版。

90 〈臺灣軌道爭議 勞働者得勝利〉，《臺灣民報》，1928年12月9日，238期4版。

91 〈新竹 / 營自動車〉，《臺日》，1928年9月5日，夕刊4版；〈新竹頭份間 自動車將開通〉，《臺日》，1928年10月14日，夕刊4版。

92 熊野城造，《事業界と内容批判》（台北：事業界と内容批判社），頁111-112。

93 《新竹州報》，365號，1930年4月15日。

94 〈新竹昭和自動車 在臺中開創立總會〉，《臺日》，1929年5月2日，夕刊4版。

## 四、縱貫道路貫通後的開展

### （一）汽車客運

1930年，全島縱貫道路改修頗有進展。新竹州下縱貫道路除苗栗、竹南一部分尚未完工，大致完成。致力打通往北銜接部分，並完成自桃園老街溪起的中、小型22座橋梁。之後再著手新竹客雅的兩處橋樑。<sup>95</sup>縱貫道路桃園往竹南鋪裝砂礫，於該年8月竣工。<sup>96</sup>道路舖面與橋梁承重條件改善，讓相關業者更躍躍欲試。<sup>97</sup>4月，台灣軌道隨著關西—新埔間改築鋼筋混凝土橋，開通一日五往返客運班次。<sup>98</sup>8月，此時，也出現不少「縱貫路走破」的試乘活動。<sup>99</sup>1930年11月，新竹地方人士吳景祺、鄭維乞、陳春水、郭韻金等人，搭乘6部汽車，展開往返新竹至金山的一日行。<sup>100</sup>其路線由竹北經新埔、關西後，折向中壢繼而北上。<sup>101</sup>參與其中者皆非泛泛之輩，對於新事物興味盎然；<sup>102</sup>對於開車壯遊這件事情，自然不免躍躍欲試了。時至1931年6月，新竹市市制實施後的初任市尹山本正一，也出現在新竹往台北的汽車試乘行列中。<sup>103</sup>代表縱貫道路可順利北上，官員得以沒有置礙地一同見證。

95 〈臺北—新竹間 縱貫道路完成近し 早くも乗合自動車運轉の 許可願に猛運動を開始〉，《臺日》，1930年2月10日，日刊5版；〈臺北新竹間 縱貫道路近將完成 自動車營業者運動許可〉，《臺日》，1930年2月17日，日刊4版。

96 〈新竹州下の縱貫道路鋪裝 督府から六萬圓補助〉，《臺日》，1930年8月16日，日刊5版。

97 〈自動車試運轉 破壞後輪〉，《臺日》，1930年1月29日，日刊4版。如日向順蹄經營之日向商會，購入自動車運用。

98 〈關西新埔間の 橋梁工事竣工 十五日より自動車開通〉，《臺日》，1930年4月16日，日刊5版。

99 〈自動車走破畫報（五）〉，《臺日》，1930年8月7日，日刊7版。

100 〈新竹自動車遠乘會 豫定十七時行二百十哩 在新竹臺北兩州管内〉，《臺日》，1930年11月15日，夕刊4版。

101 〈新竹—臺北—金山間 往復二百哩の大ドライブ 新竹自動車遠乘會が 畫夜通しの壯舉〉，《臺日》，1930年11月16日，日刊5版。當時頭前溪與鳳山溪橋已通車，一行人折往新埔、關西的動機不明。

102 鄭維乞「資產三千餘石」，據說「年少留學內地」，也列名台中中學校設立之捐資者。家族經營碾米事業，其父鄭嘉六曾受配紳章。維乞對於宗教慰靈、製襪業、音樂活動、社會慈善甚至開電影公司，皆無役不與；陳春水曾在臺灣總督府工業傳習所修業、曾開設鐵工所。吳景祺出身望族水田吳氏，係樹林頭信組創立者。

103 〈基隆新竹間の縱貫道路完成す 山本市尹が新竹臺北間を自動車で 一時間四十分で突破／通行に〉，《臺日》，1931年6月26日，日刊7版。

由於新竹地區的客運車都是由新竹街為基點，行駛至各庄、部落，卻沒有市內行駛的路線與班次。隨著新竹街即將改制為市，1929年起規畫在市區行駛客車。<sup>104</sup>1931年7月，新竹自動車商會開通新竹市內的客運路線，自火車站前出發，途經外濠橋（御成橋）、小學校、旭町、市場、法院前、北門、北門通、城隍廟、郡役所前、南門…等十個站點，分順、逆時針方向環狀運轉。<sup>105</sup>

1932年，新竹—竹東間之客車已每每滿載，新竹自動車商會因此購入兩部大型客車行駛該路線，也延長新竹市內之行駛路線經北壇至水田吳家。<sup>106</sup>此外，1933、1934年，該商會的新竹往竹東路線，獲益於台灣礦業株式會社在員嶺子鑽探石油，當地的產業潛力深受矚目。<sup>107</sup>受到油田開發影響，往來乘客快速增加。<sup>108</sup>但該社長期營運的新竹—南寮線，因為業績不佳，1932年即售予茶茂自動車部。茶茂換用大型車輛，新增州廳前、北門口、樹林頭、苦苓腳、舊港大橋、南寮等停靠站。<sup>109</sup>

1936年7月，昭和自動車株式會社開通新竹—竹南中港線。為了宣傳兼覽客，特地招待80歲以上高齡者參拜新竹神社。<sup>110</sup>同時間茶茂自動車商會經營往南寮的客運，夏季平日上午6點半至下午6點半時段，可達到30分一班車的水準。<sup>111</sup>1937年，新竹自動車商會因應「山手縱貫道路」的延伸，開通北埔—珊瑚湖路線；<sup>112</sup>竹東—北埔間曾有一天12班車的紀錄。<sup>113</sup>新竹拓殖軌道也開始橫山、十分寮、內灣一帶的客運業務。<sup>114</sup>

104 〈新竹の市内バス計畫〉，《臺日》，1929年6月27日，日刊5版。

105 〈新竹 / 設乘合車〉，《臺日》，1931年7月11日，日刊8版。

106 〈新竹自動車 増車載客 延長營業線〉，《臺日》，1932年10月21日，夕刊4版。

107 〈油田試掘費補助の 割當と兩社の企畫 員嶺子は本月中作業開始〉，《臺日》，1934年1月7日，日刊9版。

108 〈バスに対する 竹東民の希望〉，《臺日》，1934年11月13日，日刊3版。

109 〈新竹 / 設停留場〉，《臺日》，1932年8月2日，夕刊4版。

110 〈八十歳以上の高齡者を招待 新竹、竹南間バス開通記念に〉，《臺日》，1936年7月7日，日刊9版。

111 〈新竹南寮海水浴場〉，《臺灣公論》1卷1期，1936年7月1日，頁43。

112 〈竹東 / 披露會〉，《臺日》，1937年9月26日，日刊8版。

113 〈竹東 / バス増發〉，《臺日》，1937年8月1日，日刊8版。

114 〈竹東 / 乘合線を許可さる〉，《臺日》，1937年10月24日，日刊8版。

另一方面，道路的鋪面對於乘車的品質影響不小。1931年4月，黃旺成乘車往竹東，他的體驗是：「一路跳的皮〔屁〕股很痛」。<sup>115</sup>新竹往竹東的道路屬於州指定道路，堪稱資源最豐富的「優等生」，如果品質是如此，不難想見其餘道路的情況。1934年6月左右，新竹竹東間之道路，受到石油生產的政策誘因驅使下，完成鋪裝。<sup>116</sup>1935年左右新竹郡及市區其他地帶鋪裝石礫。<sup>117</sup>但隨著汽車往來，原有砂礫鋪面被車輛輾壓後塵埃飛揚。因此自1936年起，陸續進行簡易鋪裝。<sup>118</sup>新竹經竹東往員嶺道路，於1937年全線簡易鋪裝瀝青完成。<sup>119</sup>

本文雖從文獻中爬梳出業者的發展，但針對具體的乘車人數與使用對象，卻難以得知。只能從若干事故紀錄可知，當中包含相當的學生。<sup>120</sup>另外，拜產業趨勢之賜，也衍生出需要通勤的族群。根據1937年的調查，竹東每天上午6時至下午8時，往街內的人數達5000人以上，比兩三年前倍增。<sup>121</sup>雖然這些人們可能來自竹東附近街庄，不盡然都是搭車通勤，但至少在移動往來的人群中，佔有一定比例。此外，竹東也有渴望前往新竹消費的民眾，為了下班後到新竹看表演，擔心回程無車可搭；也對部分班次車輛客滿抱怨連連。於是透過官員向新竹自動車商會要求增班。<sup>122</sup>

汽車客運的盛況也反映於宗教盛事。1933年關西迎燈繞境，又逢北港媽

115 《黃旺成先生日記》，1931年4月12日。

116 〈新竹竹東間の 鋪裝道路 大體竣工して自動車運轉〉，《臺日》，1934年6月8日，夕刊2版。

117 〈新竹郡下產業道路 按三月中旬竣工 新埔庄道路亦鋪裝〉，《臺日》，1935年3月3日，夕刊4版。

118 《新竹州沿革史》，頁438。

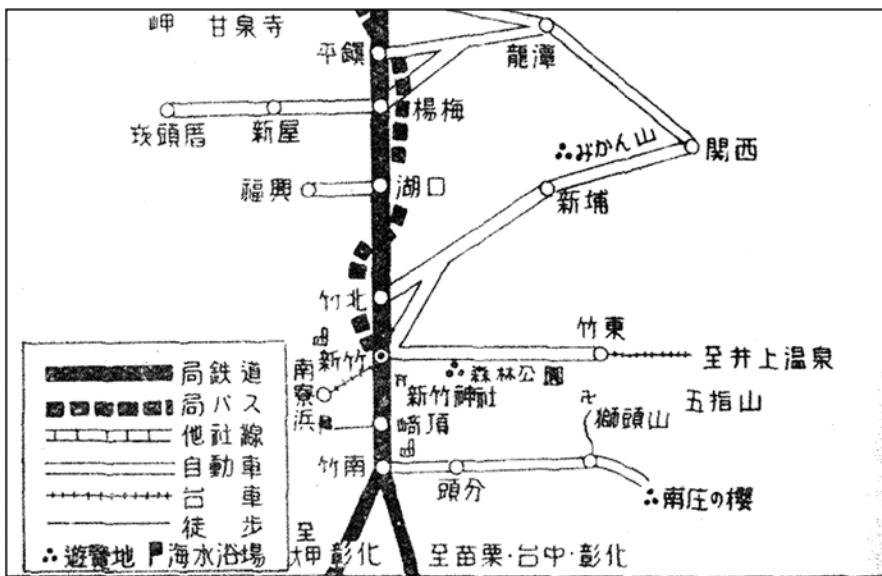
119 〈新竹、員嶺子間 鋪裝が完成 交通量も急増か〉，《臺日》，1937年6月5日，日刊5版。  
瀝青原文作アスファルト (asphalt)。

120 〈乘合貨物 事故二則 幸皆無負傷者〉，《臺日》，1936年3月7日，夕刊4版。〈新竹高女の寸前で バスと機關車衝突 バスに竹東からの通學生多數〉，《臺日》，1939年12月10日，夕刊2版。

121 〈竹東 / 交通量調査〉，《臺日》，1937年3月18日，日刊5版

122 〈新竹、竹東の連繫振興座談會（下） 製紙會社の設置其他 / （五）新竹竹東間乗合自動車時間變更の件〉，《臺日》，1935年2月13日，5版。〈青木市尹が 乘出すか 竹東バス増車と運轉延長で〉，《臺日》，1935年2月13日，夕刊2版。

祖駐鑾。台灣軌道規劃增發班載客。<sup>123</sup>1934年年底，新竹城隍廟為了祈雨而建醮，<sup>124</sup>隨著農村景氣復甦，參拜民眾眾多。經營新竹—頭份間路線的昭和自動車會社，應當局要求臨時增班。<sup>125</sup>再對照1935年版《臺灣鐵道旅行案內》的旅遊指引（如圖七），亦可得知前往新竹地區周遭街庄、景點的交通選擇，大致為汽車所取代。1937年，因景氣不惡，據說住在橫山、寶山的居民，有七百多人希望到北港進香。報載他們預計分批從竹東出發，搭巴士到新竹換乘火車。但實際有多少人成行、業者是否能載運如此規模的民眾，就著實無從稽考了。<sup>126</sup>



圖七：《臺灣鐵道旅行案內》基隆竹南間路線略圖

資料來源：臺灣鐵道旅行案內（昭和十年，1935），頁51局部

## （二）汽車貨運

再以貨運而言，筆者能掌握的汽車貨運載送品項與起訖地點紀錄不多。雖然統計上1931-1935年購入車輛的數字有明顯的成長，但在官方公報上曝光卻

123 〈關西迎燈 將增發自動車〉，《臺日》，1933年3月197日，日刊8版。

124 〈新竹城隍廟 建醮續聞〉，《臺日》，1934年11月2日，日刊8版。

125 〈新竹／觀醮熱鬧〉，《臺日》，1934年12月27日，日刊12版。

126 〈竹東／媽姐進香〉，《臺日》，1937年3月5日，日刊5版。

鮮少提及業者營業許可資訊。1931年，望族周家修經營的「茶茂自動車」、北埔的姜振驥與南門的許振乾，加入汽車貨運戰局。<sup>127</sup>此外，除了像展南拓殖高調於1935年購入4部貨車<sup>128</sup>，或者1937年桃園軌道的廣告載明，自身有10部以上貨車，<sup>129</sup>只能從零碎的資訊拼湊業者的規模。可能是其業務性質關係，不若載客的客運受到嚴格的監管。此外，使用貨車載運貨物者，可能是自用、兼營甚至複委託，增加判斷上的困難。如竹東信購組合不是交通業者，也曾兼營「貨切貨物自動車」業務。<sup>130</sup>再加上汽車貨運並無鐵道或輕軌有具體的各站貨物搭載紀錄，就更難以蒐集數據去量化分析了。

在這些零碎的紀錄中，可以歸納出幾個趨勢：

1. 縱貫道路對業者的影響。由於昭和自動車的營運範圍在新竹—香山—竹南一帶，直接受益於縱貫道路。1929年起，新竹昭和自動車會社就以貨車載貨。但因為整則記事只提到駕駛在新竹香山莊海山窖撞傷了牛，無從得知其起訖與託運者。<sup>131</sup> 1930年，昭和自動車受雇於竹南的謝恒龍，自竹南的頂大埔載運稻穀（原文作糲）送到新竹西門的米商鄭兌處。<sup>132</sup>算是利用汽車貨運案例中少數委託方、受託者與路線都脈絡清楚的案例。時隔三年，該公司藉著1933年新竹—頭份縱貫道路修繕完成的契機，購入大型車兩部以及無蓋貨物車一台。<sup>133</sup>可見其貨運業務受益於道路而持續擴張。

127 〈竹州自動車 營業許可 新發出十四名〉，《臺日》，1931年10月31日，夕刊4版。〈新竹市茶茂商行〉，《臺日》，1931年12月18日，夕刊4版。報導中提及日向順諦也在此時加入新竹州廳至舊港間的乘合自動車營運。待考。

128 〈竹南／貨物利便〉，《臺日》，1935年3月28日，夕刊4版。

129 〈桃園軌道株式會社（廣告頁）〉，《市街庄協會雜誌》4卷1期，新竹州市街庄協會，1937年1月。

130 〈取消運轉免許〉，《臺日》，1932年11月24日，日刊4版。

131 〈自動車 牛の角を折る〉，《臺日》，1929年1月16日，夕刊2版。

132 日治法院檔案，新竹地院，民事判決原本昭和5年第2冊，第459頁，昭和5年單民第120號。鄭兌的商號為捷茂商行，從其委託國際通運社處理米穀北運事宜看來，應是規模不小盤商。〈新竹國際通運出張所員 密賣委託糯米 共謀者送局待罪〉，《臺日》，1932年2月28日，日刊8版。

133 〈新竹頭分間自動車復舊 車金降減〉，《臺日》，1933年1月27日，夕刊4版。

2. 台北與新竹的連結加深。根據《台灣新民報》的解釋，縱貫道路完成後，由於汽車運費與鐵道運輸相差無幾，新竹以北的通常貨物運輸，「已為貨物自動車奪盡」。汽車貨運直接將貨品送達目的地，委託者又能同車前往，因此頗受歡迎。但由於新竹州貨運車輛不足，又有車輛老舊、載重不足問題。1932年傳出有貨主或豪商有意組織聯合自動車商會。<sup>134</sup>上述汽車貨運影響鐵道運輸的程度，不免有所誇大，本文無法印證。但另依1933年左右的說法，新竹往台北貨車的輛數，至少是台北州往新竹州行駛的五到十倍。足見貨物北上的趨勢顯著。<sup>135</sup>筆者能力有限，尚未掌握具體數據，就已知的部分而言，1932年，竹東、寶山的柑橘組合以貨車配運至台北。日以數百斤。<sup>136</sup>此外，畜牧業的跨域運輸也是一例。1931年，舊港信用組合擴張利用販賣營業項目，就希望能用貨車載運豬隻到台北販賣。主其事者除了考量台北的豬價較高，也希望透過改變載運方式，減少豬隻死亡。<sup>137</sup>1932年，新竹產的豬隻得力於貨車載運，在台北畜產市場的占有率增加。比起從員林載運豬隻費時三天，從新竹北運更為有利。<sup>138</sup>1934-1935年，中壢郡畜產組合自行購車載運豬隻。<sup>139</sup>至1937年，蔡昆松所有的貨車，在基隆家畜市場載運豬隻，倒車時不慎肇事。是貨車用於畜產長途運輸的又一例證。<sup>140</sup>另外，如茶茂、新復珍商行也都有於1934年載貨物前往台北的紀錄。茶茂的貨車「滿載茶葉」。<sup>141</sup>由另一個角度而言，台

134 〈新竹市的貨主們 擬組聯合自動車商會 為自給自足起見〉，《臺灣新民報》第441號，1932年5月，日刊3版。

135 〈桃園道路の通過料を徹廢せよ〉，《臺灣自動車界》2卷12期，1933年12月，頁5。新竹州的道路改修費隨著油價徵收，對台北業者取締較嚴格，又加收過路費，以致引起不滿。

136 〈新竹／柑類配出〉，《臺日》，1932年12月23日，夕刊4版

137 〈トラックで 豚を臺北へ搬出 新竹州舊港での計畫〉，《臺日》，1931年12月13日，日刊3版。

138 〈新竹豚近來 積極的進出於臺北 州農會大為獎勵〉，《臺灣新民報》第428號，1932-05-04，日刊第2版

139 〈中壢郡肉仔搬出用トラック〉，《臺日》，1934-06-21日刊9版；〈生豚運搬に大童の中壢郡畜產組合 豚肉の加工業も著しく進む〉，《臺日》，1935年2月20日，日刊5版。

140 〈自動車事故〉，《臺日》，1937年3月12日，日刊5版。

141 〈貨物自動車 撞傷村婦〉，《臺日》，1934年6月17日，夕刊4版。〈踏切でトラック 剎飛ばさろ 乗つてゐた人夫重傷損〉，《臺日》，1934年9月7日，日刊7版。

北有較多的鐵工、鍛造工廠，因此也有貨運業者吳大峰所有的貨車，由台北載運牛、馬車車體南下的紀錄。<sup>142</sup>

3. 新竹州下的運送。新竹近郊的物資轉送，理論上最能發揮車輛短程運輸的靈活性。但受限於道路網，部分街庄之間無法互相貫通，以至於收效最遲。1935年，新竹軌道株式會社的新137號貨車在金山面撞上台車。<sup>143</sup>丸益則在載運水泥途經新埔時肇事。<sup>144</sup>因相關材料資訊不足，無法得知其運送範圍是在州內街庄間轉運物資或者長途運輸。不過從1932年新竹州舉債改修道路開始，直至1936、1937年「山手縱貫道路」北埔—峨嵋往竹南路線陸續完成，連帶著產業道路也逐漸改善，改變此種局面。以1937年2月北埔往珊瑚湖道路拓寬為寬7米五道路為例，自此貨車得以搬出蜜柑等山產物。<sup>145</sup>
4. 未竟全功的貨運會社。除了上述貨運業者的運用方式之外，另一樁汽車運輸業的異業結盟，似乎是前人未述及者。依據《臺灣自動車界》報導，1936年，丸益運送店店主許振乾等人，有意籌組「東山自動車組合」，申請新竹—竹東至嵐山（井上、清泉）、新竹—芎林、新竹—寶山、北埔往珊瑚湖，以及竹東往尖石、上坪、嘉樂（カラパイ）一帶的汽車運輸。<sup>146</sup>分析參與其事者之背景，包含運送業者、地方人士如彭錦球，及外部投資者（如表二）。他們大概窺見1932年起新竹內山地帶道路大改修、道路網擴張的機會，藉此投入汽車運輸。

142 〈トラック顛覆 五名が重軽傷 苦力が運轉した爲〉，《臺日》，1935年5月15日，夕刊2版。

143 〈トラックが 臺車に激突〉，《臺日》，1935年4月11日，日刊7版。

144 〈トラック 女を轢く 被害者は間もなく死亡〉，《臺日》，1935年11月18日，日刊7版。

145 〈珊瑚湖道路 見事に完成 關係住民の福祉甚大〉，《臺日》，1937年2月17日，日刊5版。

146 〈不連續線〉，《臺灣自動車界》5卷第10期，1936年10月，頁19。

表二：「東山自動車組合」之有意投資者

運送業者	地方人士	外部投資人
<b>許振乾</b> (「丸益」運送店店主，其父許爾灶在新竹地區經營多年)	<b>彭錦球</b> (街長、竹東軌道經營者)	<b>橋本秀太</b> (台灣電燈新竹出張所)
<b>赤松憲</b> (國際通運新竹支店長)	<b>吉鹿德次郎</b> (蕃產物特許、金泉發蓬草株式會社)	<b>松野俊良</b> (辯護士)

資料來源：整理自〈不連續線〉，《臺灣自動車界》5卷第10期，1936年10月，頁19。

※許振乾經營之「丸益」，在臺灣官紳年鑑等人名錄中作「泰益商行」。

此一申請案的路線範圍，涵蓋大多數新竹自動車商會營運路線，以及部分台灣軌道、新竹拓殖軌道的營運路線；在珊瑚湖方面，也隱然影響到展南拓殖的營業範圍。雖然1933年在日本通過「自動車交通事業法」，交通業者間應遵守「一路線一營業」的原則，但在台灣，該法規推遲至1937年以府令167號公布，至1938年4月始正式實施。<sup>147</sup>「東山自動車組合」籌設期間，尚未完全適用該法。就合資的事業本質來看，參與者除了彭錦球經營輕鐵之外，許振乾、赤松憲的本業是物資裝卸、搬運的「運送業」，因此營業目的應以貨運為主。是否會與對客運業者構成威脅，著實難以斷言。從另一個角度而言，前文曾引述1932年有著鐵道運輸受到汽車貨運威脅的報導。以往依附鐵道而生的運送業者，轉而投入籌組自動車組合，並且連結「蕃地」物產的輸出，堪稱頗具前瞻性的變革與布局。

不料1936年11月新竹地區駐軍演習期間，許振乾的「丸益」運送店，拒絕出借貨車予軍方演訓，遭到輿論大加撻伐；且以此「非國民」舉動，引咎辭去市會議員職位。<sup>148</sup>再加上其後中日戰爭爆發，官方介入汽車運輸力的整編。此一組合的籌組計畫，也宣告無疾而終。

147 友田藤太郎，〈自動車交通事業法に就て〉，《新竹州時報》2卷4期，1938年4月，頁48-51。

148 〈輸送用の トラック出役を拒む 丸益運送店の非國民的言動は 州民の赤誠を汙す〉，《臺日》，1936年11月20日，夕刊2版；〈使傭人の責を負ひ 市會議員を辭職 自動車問題の許氏が〉，《臺日》，1936年12月5日，日刊5版。當時店員以天雨與對寶山路況不熟為由，不肯借車給演訓部隊。

## 四、微觀視角下的業者生態

新竹可營運客運車的地域有限，加上僧多粥少，造成競爭激烈。依據1930年新竹自動車商會主事者館野功的見解，當時當局許可汽車交通業者似有浮濫之嫌。業者彼此侵入營業範圍，最後只有倒閉一途。<sup>149</sup>可見當局並未嚴守一路線一業者的原則，也給予業者跨域營業的模糊地帶。因此，資本雄厚者可以如1929年以後台灣軌道採取購併戰術，消弭可能競爭者之威脅；或是如桃園軌道主事者劉梓勝所進行的，果斷地改軌道為汽車運輸，並入主其他業者。<sup>150</sup>不然就得不計成本搶先入主路線，再徐圖發展。不過，持有路線經營權的業者，維持營收也非易事。例如擁有新竹往南寮線路的茶茂，雖有家族企業—「茶茂商行」的財務支援，但在夏季避暑時才有較多的乘客；淡季時如何降低營運成本，就成為經營者非面對不可的課題了。<sup>151</sup>

在幾家業者當中，昭和自動車留有不少史料，該社自創業之始即適逢政策轉折與行駛初期的種種挑戰。可供了解當時汽車運輸業者的營業狀況，因此以下以之作較為深入的討論。

### （一）昭和自動車株式會社的經營挑戰

李天意在1928年創設「昭和自動車會社」，經營新竹香山—頭份路線，應是看準縱貫道路的改修即將告成而投入的。綜合後繼經營者陳森雨所述，李天意獨資經營時代，道路不完全、橋梁危險，皆仰賴經營者十分犧牲、修理補填。<sup>152</sup>台灣日日新報記者於1930年實測從湖口到新竹的縱貫路「走破」，就提及當時橋梁經過連日暴風雨破壞，臨時橋梁乃是（街）庄與昭和自動車會社緊

149 〈新竹市々勢 振興漫談會 十二日午後一時於公會堂 內地人側商人參集〉，《臺南新報》，1930年2月15日。

150 陳家豪，〈近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討中心（1895-1954）〉，政治大學台灣史研究所博士論文，頁237。

151 五味田恕，〈新竹州の情勢と人物〉，頁156。周家修、周宜培為父子，從人名錄之敘述得知，自動車事業由周宜培主其事。

152 〈新竹昭和 自動車陳情〉，《臺日》，1935年3月25日，日刊8版。

急完成。<sup>153</sup>此段路線在鳳山溪以北，本與昭和自動車營運無關，顯見是該社為了鞏固營業權利所作的額外奉獻。另外，根據新竹州警務部保安課1930年的乘合自動車燃料消耗統計，一桶油五加侖的可行駛距離，桃園軌道、中壢龍潭自動車、展南拓殖的車輛可達60哩以上，昭和自動車卻只有26.5哩，油耗表現異常拙劣。<sup>154</sup>以常理而言，汽車行駛路段是否崎嶇難行、車輛機械性能、保養是否得當，都可能有所影響。推敲該社投入營運的時間點，雖然官方宣稱內湖往頭份的縱貫道路早就開通，但實則仍在持續進行改善，波及客運車行駛，至少到1932年底才恢復正常營運。<sup>155</sup>無怪乎該公司在創業初期就背負異常高的營業成本。

此外，客貨運業營收受到路線的熱門程度影響甚深。李天意自身的資產約七、八萬元，<sup>156</sup>除了在新竹經營自動車會社之外，似乎也還在大甲、<sup>157</sup>苗栗一通宵間開展路線。<sup>158</sup>如此「多線作戰」，似乎有些勉強。不過李天意好不容易在新竹地區的諸多既有業者之間，找到無人插足的空白地帶，自然不會輕易放棄他的自動車會社社長之夢。隨著李天意經營上後繼乏力，該社於1929年5月改組為「昭和自動車株式會社」。李天意原來的經營權與備品，由會社以三萬五千元買收，但由李氏其自負營業責任至同年11月底。<sup>159</sup>之後再輾轉由加賀龍夫、陳森雨先後接手。

昭和自動車改組為株式會社後，復又遭遇鐵道部自1933年起推動汽車運輸國營計畫，經營巴士業務（局營バス，以下簡稱為局營巴士）。總督府將汽車運輸視為鐵道運輸的從屬、只願使其補足鐵道運輸的不足，而不願任其過度發

153 〈破壊されるので 牛車を通さぬ橋 盛んに仕事をやる山本市尹 縱貫道路走破の記（八）〉，《臺日》，1930年8月15日，日刊5版。

154 〈新竹州下各社に現れた 乗合自動車の ソリン消費量 運轉手の伎倆如何が 非常に影響してゐる〉，《臺南新報》，1930年1月13日4版。與前述案例對照，新竹自動車商會的哩程是49.5哩。

155 〈新竹頭分間自動車復舊 車金降減〉，《臺日》，1933年1月27日，夕刊4版。

156 昭和三年臺灣總督府專賣局公文類纂酒類賣捌人申請書第二冊ノ五。

157 〈大甲／不日開通〉，《臺日》，1929年8月30日，日刊4版。

158 〈自動車運行 苗栗線 出願請設中〉，《臺南新報》，1930年1月10日，夕刊4版。

159 《日治法院檔案》，新竹地院，民事判決原本昭和14年第1冊（合民），第32頁，昭和14年合民第9號。〈新竹昭和自動車 在臺中開創立總會〉，《臺日》，1929年5月2日，夕刊4版。

展，以防鐵路與公路相剋、甚或資源重複投資的情形發生。於是總督府逐步收購於縱貫線營業、平行於軌道的部分客運業者。<sup>160</sup>在昭和5（1930）年制定「道路費國庫補助規程」和「道路構造規程」之前，業者經營運輸路線的道路改良成本，是由經營者自行負擔。官方的坐享其成，自然引起反彈。<sup>161</sup>面對局營巴士政策，相較於桃園客運業者的強力反抗，<sup>162</sup>新竹地區業者受限於創業初期縱貫道路尚未完備，大多經營於經營東西向或個別地方的短程運輸。因為路線本就不與鐵道平行，未捲入收購風暴之中。但是，針對新申請營業者，官方則明示縱貫線上的客運業不容插足。1932年，湖口的吳帝昌、周廷昌、何友家有意申請在新竹、湖口之間經營客運。但因為該路線明顯與鐵道平行，新竹州廳告知相關業者收歸公辦政策勢在必行，不予核准。<sup>163</sup>

依昭和7年、8年《新竹州管內概況及事務概要》記載，汽車運輸業自1932年起，受不景氣、匯率關係影響，零件及汽油昂貴，加上指定道路改修，也影響營收。自局營巴士開始營業後，造成縱貫道路周邊業者虧損。警務部為免情況惡化，加強取締包車業者私下攬客、載客的行為，要求業者遵守車資協定，並且在核定許可新業者時，考量對舊業者的衝擊。<sup>164</sup>

昭和自動車會社經營新竹—頭份路線與縱貫道路重疊，明顯平行於鐵道路線，是受局營巴士政策影響最顯著者。但由於局營先辦理「北部線」，暫時逃過第一波遭收購命運。1933年，在舊有鐵道基礎上修築、經內湖往竹南中港的道路（今日之台13線）改修告峻。昭和自動車出於地緣關係，屬意經營此線

160 蔡龍保，〈國營初現—日治時期臺灣汽車運輸業發展的一個轉折〉，《國史館學術集刊》16期（2008年6月），頁1-47。

161 〈官營バス侵入の波瀾 鐵道部の高壓態度に 憤慨する民間業者側 新竹、臺中州からも馳せ参じ 對抗のため結束〉，《臺日》，1933年5月7日，日刊5版。

162 〈關於乘合車買收 代表者向當局陳情〉，《臺日》，1933年5月13日，夕刊4版。

163 〈湖口庄民 請許設竹湖間 乘合自動車〉，《臺日》，1932年2月20日，夕刊4版；〈新竹 / 請乘合車〉，《臺日》，1932年6月28日，日刊8版。附帶一提，總督府交通局經營之局營巴士於1933年7月開業。參見：〈局營バス開業の盛大なる披露宴 官民六百名を招待して 昨日鐵道ホテルで〉，《臺日》，1933年7月25日，日刊2版。

164 《新竹州管內概況及事務概要》（昭和8年），頁226。

已久。不過，隨即傳出茶茂自動車也有意競爭。<sup>165</sup>該社主事者陳森雨為此向州知事內海忠司訴願，指出新竹—頭份「乘客最稀」，以往慘澹經營，深怕香山—內湖—竹南路線落入其他業者之手。他強調這是「會社的死活問題」。<sup>166</sup>對照同一時期的報紙報導，陳森雨對地方事務多所參與。很明顯地是要極力提醒官廳，自身著實對地方貢獻良多。<sup>167</sup>面對多達四社的競爭，到1936年3月，昭和自動車才確定取得該路線經營權，連忙著手購車與補修道路。<sup>168</sup>7月正式通車後，還在南寮海水浴場舉辦盛大的慶祝會。<sup>169</sup>

## （二）法院檔案中自動車業者的產業生態

在日治法院檔案中留有多宗「昭和自動車會社」的訴訟、公證（原文作公正）相關紀錄。例如李天意早期獨資經營、自負改良道路成本，卻又在營業上有所爭議，以致衍生後續糾紛。<sup>170</sup>李氏去職、離開該社之後。後來在1935年化名「李添巽」，冒名欲將「昭和自動車會社」營業路線以一萬元詐賣給茶茂自動車，但隨即東窗事發。<sup>171</sup>由此可以看出業者創業維艱，以及競爭白熱化之後，面臨路線稀缺困境，對路線的需求也更為迫切。

此外，業者添購車輛的支出也相當可觀。依據公證資料所示，該公司購車費用1934、1935年分別花費六千元與三千二百圓。<sup>172</sup>對照其同業新竹自動車商會，新竹—竹東線路線成熟，在1935年已經運用到18人座的大型客車。<sup>173</sup>雖然

165 〈香山莊內湖到竹南 產業路乘合自動車會社及商會競爭出願〉，《臺日》，1935年1月14日，日刊8版。新竹往竹南至苑裡的路線，後來另規劃為官營巴士的鐵道平行線。參見渡邊慶之進，《台灣鐵道讀本》（東京：春秋社，1939），332-333。

166 〈新竹昭和自動車陳情〉，《臺日》，1935年3月25日，日刊8版。

167 陳森雨在1935年曾參與香山派出所落成式、舉辦投票募款，參與新竹市兒童遊園地的討論。

168 〈新竹竹南間 乘合自動車 許可運轉〉，《臺日》，1936年3月18日，日刊8版。

169 〈バス開通祝賀會〉，《臺日》，1936年7月12日，日刊5版。

170 《日治法院檔案》，新竹地院，〈民事判決原本昭和14年第1冊（合民）〉，第34頁，昭和14年合民第9號。

171 〈手付金を五百圓詐取 新竹署で取調〉，《臺日》，1935年4月6日，夕刊2版。

172 《日治法院檔案》，臺北地院，〈公正證書原本昭和9年安田第200冊第9901-9950號〉，第263頁，第9918號；《日治法院檔案》，臺北地院，〈公正證書原本昭和10年安田第222冊第11001-11050號〉，第615頁，第11040號。

173 〈新竹行乘合車滿員顛覆 重輕傷數名〉，《臺日》，1935年2月6日，日刊8版。

車體大型化意味著成本上升，但資本額較小的新竹自動車商會，已懂得利用租賃等方式降低成本，營運上反倒遊刃有餘。<sup>174</sup>這就考驗經營者的經營手腕是否靈活了。

再者，汽車運輸業無法獨立生存，除了汽車供應商之外，還需要料件、保修、燃料等等協力廠商支援，才能維持公司的營業。透過檢索法院案卷記載，得知該社於昭和10年至昭和12年未給付石油業者許延壽所經營「許練記商行」的汽、機油費用七千八百餘元貨款，改為向其借款，並以會社經營巴士業務與總督府交通局買收權利作為抵押。<sup>175</sup>由此可以得知許延壽是其汽油（揮發油）的主要供應商。此外，經營朝日鐵工場的王金桔，曾向其請求汽車修繕、保養費用。<sup>176</sup>再由曾擔任新竹市尹的青木健一為例，他經營計程車行，同時也開設豐田自動車修繕工廠，兼營「自動車部分品」。<sup>177</sup>一個社會若不具備足夠的技術力與資源，則無法支持汽車運輸這樣現代化的運輸體系。由此可見，汽車維修技術與相關產業的供應鏈，在地方初步紮根。儘管其規模可能相當渺小。但這些細節是以往的官方檔案或統計數據中鮮少被關注的。

最後，汽車客運業者在市街地人口稠密處營運，管理責任重大。除了提供運輸，選任駕駛必須要有相當的注意，以求減輕肇事時的賠償責任。以新竹自動車商會的五號公車車禍損害賠償案件為例，<sup>178</sup>該公司在選任駕駛鄒元青時，有向竹東公學校查證其學力，並辦理正式甄選；且有留存考核記錄。雖然經過偵查，發現肇事車輛的手剎車跟剎車同時故障，在保養上不無瑕疵；但在法律攻防上，該業者確實滿足選任駕駛的必要條件。<sup>179</sup>在另一樁案件中，昭和自動

174 《日治法院檔案》，臺北地院，公正證書原本昭和9年安田第186冊第9201-9250號，第255頁，第9219號。當時新竹自動車商會租賃16人座的乘合自動車，分十期每月支付200元。

175 《日治法院檔案》，臺北地院，〈公正證書原本昭和12年石崎第73冊第3601-3650號〉，第334頁，第3628號。

176 《日治法院檔案》，新竹地院，民事判決原本昭和12年第4冊，第402頁，昭和12年單民第461號。

177 《昭和13年版新竹市商工人名錄》。

178 《黃旺成先生日記》，1931年5月29日。原文為：「早上搭八時半新竹發乘合車 九時半抵竹東 於燁醫館適蘇運轉手在 談起鄒運轉手在坪田店前輾死人之經過（五號乘合車 予來往皆坐是車）。

179 《日治法院檔案》，新竹地院，民事判決原本昭和6年第7冊（合民），第258頁，昭和6年合民第31號。

車會社任用一年以內已有肇事記錄的駕駛，然後又發生死亡事故。相對就無法輕易卸責了。<sup>180</sup>

## 五、結語

新竹地區受到地形切割與軌道優先的政策影響，以輕便鐵道沿著頭前溪與鳳山溪通往近山地帶，東西向連結內山鄉庄與縱貫鐵道。由於山多崎嶇的因素，使得道路修築推遲，再加上輕鐵機能完整，使得汽車運輸的發展較晚。其後，新竹自動車商會於1923年10月首開先例，取得新竹—竹東路線經營權。此後業者徐徐增加。營業初期，汽車運輸屬於輔助輕鐵性質，以速度與舒適的優勢，補輕鐵之不足。不過，新竹地區受限於地形多山且地方經費困窘，道路網發展緩慢。原有軌道業者轉換為行駛汽車，在道路必須自行改築的原則下，其維持與改善道路的成本不低，持有既有輕鐵線路未必就佔有優勢地位。這使得業者以維持舊有規模為主，無意多所更張。直到1926年以後總督府道路改良政策促使地方實質挹注交通土木資源，使得除了跨越頭前溪、鳳山溪縱貫道路的橋樑之外，其他次要橋樑也有了修建的機會。不過，維持道路的品質，所費不貲，州廳雖有限地投入資源，也要求汽車業者投入資金，改修適於汽車行駛的道路。但交通改善成本尚有相當比重轉嫁至民間，也觸動台籍人士最在意的動用保甲問題與民族差別問題。

1929年台灣軌道在自有新竹—新埔路線上加以改修，開始汽車客運業務的戰略轉型。1930年代縱貫道路改修告成，不論透過縱貫道路北上，或跨越頭前溪、鳳山溪都成為可能。一方面吸引新業者陸續加入戰局。從業者的增班情形看來，地方社會的通勤與就學民眾，對於新式交通工具的使用逐漸增加。另一方面，縱貫道路使豬隻、柑橘等貨物往台北地區的直接運輸變為可能，不須仰賴運送店與鐵路轉運。商品北運的顯著績效，對於貨車的成長帶來顯著的刺激。然而，新竹州內的道路網受限於財政狀況，仍以維持現狀為主，發展仍

180 《日治法院檔案》，新竹地院，民事判決原本昭和8年第7冊，第300頁，昭和8年單民第793號。

然受阻。直到1932年起，新竹州當局舉債進行道路大改修，街庄間道路打通成為可能。只是街庄間的運輸發生效益，要至1936年近山地帶「山手縱貫道路」予以串聯以後，才能看見成效。

本文另從微觀的角度分析，新竹地區的昭和自動車會社因為縱貫道路上「局營巴士」的國有化政策，飽受威脅。其新竹—頭份間路線僥倖未列入收購名單。但從該公司負擔早期道路改修成本，後續又面臨與茶茂自動車競爭路線，可看到相關業者生存的不易。從該社的訴訟往來案件中，也可看到地方為了支持汽車運輸業者，逐步發展出燃油供應商、維修相關業者的生態系。此外，汽車客運業者除了追求利潤，也肩負著審慎選任駕駛的重要社會責任。

## 附錄一：新竹地區的汽車客貨運業者

### 客運（乘合自動車）（1933年）

	乘合自動車營業年度	代表人	車輛數	資本額（乘合車）	狀態	相關經營者（筆者補充）
新竹自動車商會	1923	松橋達生	8	27,000.00	盈餘	只左善一郎 館野功
新松自動車	1924	蔡昆松、 姜阿新	-	-	-	
展南拓殖株式會社		黃維生	4	32,399.00	虧損	
台灣軌道株式會社	1929	赤司初太郎	12	95,821.46	盈餘	中村邦次郎
昭和自動車株式會社	1928 1929改組	陳森雨 加賀龍夫	5	64,289.00	虧損	李天意
		周宜培	2	10,000.00		
	1931	周家修	-	-		

資料來源：新竹州管內概況及事務概要（昭和8年），頁226

※新竹拓殖軌道本業為軌道，附帶經營貨運自動車，1937年起才經營乘合自動車，故未列於此表中。

※周家修、周宜培在原始資料中分列兩筆，且未出現「茶茂」店號。此處以原貌呈現，以存其真。

### 貨運自動車（1938年）

業者	姓名	備註
丸田貨物自動車		
茶茂運送部	周宜培	
	陳主得	
丸新聯結運輸組	陳炳炎	
日東商船組	中島佐賀衛	
大同運輸合資會社	張式穀	
日本通運株式會社新竹支店	赤松憲	
新竹拓殖軌道株式會社	鈴木卓	早年由橫熊三郎經營；會社部分代表社員為松井貴太郎
	吳大峰	

資料來源：昭和13年版新竹市商工人名錄

※台灣軌道株式會社總社此時仍在苗栗，尚未搬遷至新竹市，故未列入。

## 附錄二：新竹地區汽車運輸發展大事記

年代	時代背景	「自動車」業者動態
1908	「新竹製腦株式會社」開通新竹—樹杞林（竹東）間輕鐵 松本徒爾鋪設自中港驛通往斗換坪輕鐵	
1911	6月，舊港輕鐵開通 紅咸鐵道合資會社（118縣道）	
1917	新竹拓殖軌道之新竹—竹東線改為複線	原平藏申請將新竹—樹杞林間新竹製腦會社之輕便線改為乘合自動車
1919	「台灣軌道株式會社」成立	
1920	「新竹製腦」軌道業務改組為「新竹拓殖軌道株式會社」	
1921		石井貴夫成立隼自動車商會，從事市街自動車之試運轉
1922	關東大地震	「桃園軌道會社」申請桃園一大溪自動車營業，但無下文
1923	4月，皇太子裕仁「東宮行啓」 新竹拓殖軌道開通往楊寮、油車港路線	10月，「新竹自動車商會」申請新竹—竹東以及新竹—香山間之乘合自動車營業
1924	經樹林頭往南寮之道路（相當於今日的東大路）開通。 台灣軌道新設新埔—犁頭山—六家—東勢往新竹街路線，成為日後營業自動車的基礎	姜阿新與蔡昆松合資經營「新松自動車」 蕭柳招募駕駛，經營竹南—珊瑚湖路線
1925	鐵路政策變為「改主建從」 彭錦球將竹東輕鐵由竹東延長至井上	「新竹拓殖軌道株式會社」規劃導入貨物自動車
1926	跨新竹地區河川橋梁陸續起造 三灣南庄間自動車開通	北村熊三郎成立「湖口自動車商會」
1927	起造豆子埔橋	展南拓殖欲將竹南往南庄輕鐵道路改為自動車道
1928		10月，李天意成立「昭和自動車會社」，經營新竹—頭份路線
1929		2月，「台灣軌道株式會社」開始兼營公路汽車客運業 5月，「昭和自動車會社」改組為「昭和自動車株式會社」 10月，「台灣軌道株式會社」併購湖口、楊梅、平鎮、中壢等地汽車路線
1930	新竹州下縱貫道路除苗栗、竹南一部分尚未完工，大致完成。 開始縱貫路「走破」風潮 11月，吳景祺展開往返新竹至金山一日行	3月，展南拓殖開通獅頭山遊覽自動車業務 8月，籌設「新竹自動車營業組合」

年代	時代背景	「自動車」業者動態
1931	1月，新竹州公設「自動車講習所」	「茶茂自動車」等業者加入貨物自動車戰局 7月，新竹市內乘合自動車路線開通
1932	新竹地區舉債十六萬元，展開山間地帶道路大改修	新竹自動車商會新竹—南竇線，因為業績不佳，售予茶茂自動車部 湖口的吳帝昌、周廷昌、何友家有意申請在新竹、湖口之間開設乘合自動車
1933	7月，總督府交通局經營之局營巴士開業 新竹—頭份縱貫道路修繕完成 經內湖往竹南中港道路（今日之台13線）改修告竣	
1934	6月，新竹竹東間之道路改善鋪裝	茶茂利用自動車載運茶葉北上台北
1935	4月，發生墩仔腳大地震 新竹郡及市區其他地帶道路開始鋪裝石礫	
1936		7月，「昭和自動車株式會社」開通新竹—竹南中港路線
1937		9月，「新竹自動車商會」開通北埔—珊瑚湖路線 10月，「新竹拓殖軌道株式會社」開始竹東—南河—十分竇一帶乘合自動車業務。

# 竹 新 文 獻

第81期

HSINCHU CITY ARCHIVES QUARTERLY

主辦單位 | 新竹市政府

承辦單位 | 新竹市文化局

發行人 | 邱臣遠

總編輯 | 王翔郁

副總編輯 | 李欣耀、邱淑芳

主編 | 潘國正、蔡朝翔

執行編輯 | 邱珮瑜、吳佳純

新竹市文化局文獻小組 | 王翔郁、李欣耀、張德南、韋煙灶

潘國正、詹雅能、黃美娥、陳惠齡

王郭章、孫致文、張馨文

美編設計：漢曜彩色印刷廣場有限公司

印 刷：英倫國際文化事業股份有限公司

中華民國114年11月出版

行政院新聞局出版事業登記證

局版台省誌字第580號

ISSN 1028-7329

GPN 2008500044

每本定價NT\$400元

統籌展售門市 | 五南文化廣場 (04)2437-8010

國家網路書店 <http://www.govbooks.com.tw/>

國家書店松江門市 (02)2518-0207