

竹 塹 文 獻

第80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(上)

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 (上)

- | | | |
|-----|--|-------------|
| 010 | 穿梭一世紀(1919-2024) : 從軌道手押車到新竹客運的歷史變遷 | 潘國正 |
| 036 | 臺灣軌道株式會社 在新竹地區經營的歷史 (1919-1945) | 蔡朝翔 |
| 044 | 穿梭一世紀—1919-2024 台灣軌道株式會社到新竹客運百年大事記及圖錄 | 潘國正 |
| 081 | 戰後新竹客運的發展 (1945-2024) | 蔡朝翔、林承寬、盧澤勛 |

竹塹風華，世紀脈動：

新竹客運歷史變遷與新竹的未來

今年《竹塹文獻》與百年特別有緣，繼百年經典建築主題「新竹州立圖書館」與「新竹市役所」雙館之後，隆重推出「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」專題，深感其意義非凡。「新竹客運」不僅是一部百年企業的興衰史，更是桃竹竹苗四縣市庶民生活與區域發展的共同記憶體。本期收錄文稿內容豐富，分上、下期文獻呈現。如主編潘國正先生所言：「沒有記錄就等於沒有發生」。這兩期文獻，正是我們時代最好的見證與備忘錄。

回溯1919年，日資「台灣軌道株式會社」的成立，標誌著新竹地區近代運輸業的開端。從最初無動力的手押台車（輕便車），到經歷戰爭狀態下的瓦斯車，最終轉變為燃油巴士，新竹客運的發展軌跡，儼然是一部濃縮的臺灣交通演進史。它所鋪設的軌道與路線，奠定了區域交通的最初骨幹，並隨著新竹州從農業社會邁向工業化、最終成為今日高科技聚落的進程，扮演了核心動脈的角色。

從戰後在地方士紳如許振乾先生的努力下，公司改組為「新竹汽車客運股份有限公司」，一路走來，竹客承載了兩、三代新竹人通勤、通學、探親的記憶。無論是老司機朱文榮的熱愛，或是車掌小姐李麗珠的青澀回憶，這些都是屬於新竹這座城市溫暖且不可磨滅的篇章。新竹客運，已然是桃竹苗民眾生活的一部分。

然而，時代的巨輪永不停歇。進入二十一世紀，面對私人運具普及、高鐵捷運的區域串聯，以及客運業長期結構性虧損的挑戰，這家百年企業最終做出艱難的抉擇。2024年10月31日，新竹客運結束了桃竹苗三縣市的公路客運路線，僅留下新竹市公車與國道客運的服務。這陣「熄燈號」聲中，我們聽見了無盡的懷念與不捨，也同時看見了交通產

業結構轉型的必然。它標誌著由單一業者主導區域交通時代的結束，這背後是社會結構、技術演進與政府治理思維的綜合考驗。我們承認這是一個時代的眼淚，但同時，也預示著桃竹苗公共運輸迎來新生的契機。

放眼未來，本市的交通發展將秉持「交通暢行、宜居永續、幸福友善」三大核心理念，積極推動交通建設、道路優化與人本空間改善等政策，致力打造一座安全、順暢、宜居的新竹市。我們將與鄰近城市攜手合作，針對區域交通議題進行協調與整合，推動了一系列具體且有效的改革措施；包括跨縣市推動TPASS通勤月票規劃、先導公車的試辦等，讓市民在日常生活中切實感受到交通環境的優化與提升，展現市政革新的具體成果。

新竹市不僅是引領科技前沿的科學城，更是承載豐富文化資產的「竹塹城」。正如市府多年來致力於東門城（迎曦門）、新竹火車站等古蹟的整修與活化，我們對城市記憶的保存責無旁貸。感謝本期編者及作者們將這些珍貴的圖像史料作整理分析，用文字轉化為新竹城市的文化養分，傳承給我們的下一代。

交通是城市的命脈，而記憶是城市的靈魂。新竹客運的百年歷程，提醒我們交通發展不僅關乎經濟效率，更與社會情感緊密相連。我們當從歷史中汲取智慧，以務實創新的態度，將新竹市建設為一個兼具歷史深度與未來視野的智慧城市，來迎接公共運輸的新時代。再次感謝本期雙主編潘國正先生及蔡朝翔先生對於此次專輯主題的規劃，親自前往採訪撰稿，並邀請了多位專家學者及有志者共同撰文。以詳實溫馨的視角攜手帶來本期精彩卓越的報導結晶。誠摯邀請各位市民與讀者，一同翻閱這段承載風華的文獻，共同展望新竹，看這座歷史與科技交織的城市，如何開創下一段穿梭世紀的精彩篇章。

穿梭一世紀(1919-2024)： 從軌道手押車到新竹客運的歷史變遷

從2024-2025年的媒體上，充斥新竹客運在桃竹苗各個車站吹「熄燈號」的消息，仿佛百年企業的新竹客運即將結束營業。讓我像當年國軍老舊眷村在立法院即將全面改建一樣的憂心。因為新竹客運攸關桃竹苗四縣市的不僅僅是交通歷史的發展，因為桃竹苗地方的庶民生活和新竹客運緊緊相連，甚至許多人有二、三代人的共同記憶，我一直深信：「沒有記錄就等於沒有發生」。

為此，邀請新竹縣軌道發展協會、台大城鄉所研究生蔡朝翔，以及陽明交通大學軌道研究社、運輸管理系的學生林承寬和盧澤勛等人，在新竹州圖的星巴克集合，商討如何整理百年企業的新竹客運發展史，同時分頭找人找文找圖片，整理出今天這個系列專題。

很幸運的，我帶著三位同學104年9月11日，一起訪問到新竹客運董總部，訪問竹客董事長許一平先生，聆聽他為什麼會下這個決策，以及如何善後等，前往兩個小時，

我們同時發現，新竹客運中止桃竹苗縣境的路線後，許多人新竹客運對庶民生活的重要性，甚至像攝影家陳雲錦寫出「對新竹客運懷念特別多！」的情懷出現。

這位竹客第三代的主事者許一平，非常客氣且用心回答我們的問題，兩個小時其實是不夠的，但是他解了我們許多疑惑，並分享了除了保留新竹市公車和國道之外的中止桃竹苗縣境的原因，讓我們四人明白

整個決策背景，以及許家三代人和董事會成員，在新竹客運的努力用心經營的背景。

台灣軌道株式會社成立於1919年，隨後演變成為新竹客運，反映台灣交通運輸行業的持續發展與變革。其實公共運輸固然與公眾利益有關，卻不是佛系事業。他們都要面對股東和董事會的挑戰。其實竹客早在三十年前就已經開始虧損，只是靠著非主業的收入勉強可以支撐而持續經營。如果虧損就停止營業，那麼早在三十年前就應該結束了。

1919年至2024年(105年)竹客的里程碑大略如下：

1. 早期基礎建設（1919年 – 1940年代）

里程碑：日資台灣軌道株式會社成立，主要從事鐵路運輸，奠定台灣交通基礎。

2. 戰後重建與轉型（1950年代 – 1970年代）

里程碑：戰後台灣經濟起飛，鐵公路系統全面重建與擴展。

3. 公共汽車時代的興起（1980年代）

里程碑：新竹客運成立，轉型為陸上巴士公司，滿足城市與鄉村運輸需求。

4. 現代化與多元化（2000年代 – 2024年）

里程碑：引入高科技管理系統、環保節能車輛，擴展多元服務（如長途、觀光巴士）以及智慧化運輸管理。

小結

從1919年的鐵路基礎，到2024年新竹客運的多元化、智慧化，彰顯台灣交通運輸的演進。其實我們當時討論和構想的是一系列的活動如下：

- 一、徵求與新竹客運有關的文獻（月刊、文件）、文物（站牌、海報、傳單等）及老照片。
- 二、邀請對交通運輸文獻保存有興趣的企業、基金會或桃竹苗地區文化局，支持及協助分類舉辦《穿梭一世紀—新竹客運耆老及乘客座談會》，蒐集各個年代的司機、車掌、保養及調度工作，以及不同年代通勤族、各級學校學生、遊客，搭乘的經驗分享！
- 三、舉辦老照片及文物展示活動！
- 四、巡迴採集及田野調查新竹客運的經營歷程及路線等史料！

從1919-2024，前後105年，從手推的輕便車、戰爭狀態的瓦斯車，一直到用燃油（煤油、汽油）的公共汽車，充滿了滿滿的回憶，很多故事和回憶值得記錄，因為沒有紀錄就等於沒有發生！我們很幸運的在新竹客運董事長許一平的引領下，看到總經理辦公室幾乎就是一個竹客的文物館，充滿驚喜之外，不知道上述的期待有沒有實現的可能？

百年企業新竹客運，退出桃竹苗三縣市，是一個時代的結束，也是桃竹苗地區公共運輸迎來新生的契機。這段歷史提供了寶貴的經驗，提醒交通發展不僅關乎經濟，更與社會的結構、技術的演進以及政府的治理思維緊密相連。

非常感謝蔡朝翔及周立洋等四位同學對軌道及交通研究的貢獻，更感謝文史專家王俊秀、余曜文、張民依等人的論文，以及包括陳雲錦攝影家等曾經參與或稿件供應的作者們支持。

最後特別感謝王舜平先生，提供戰後新竹客運非常多元的新竹客運老照片，他的照片來源是當年的新竹客運監察人王德蘭先生所保存，王舜平是他的孫輩。我透過臉書和王舜平先生徵求使用他貼出來的照片刊登在竹塹文獻中，他很乾脆的問答說：「沒問題」。

其實他很樂於在有保存設備的狀態下，全數捐出讓新竹市文化單位保存，讓這些屬於桃竹苗庶民的生活記憶，永遠有個歸屬。其實桃竹苗地區的民眾，特別是學生，都有一個新竹客運獨有的故事。再次感謝王舜文先生的貢獻。

潘國正、蔡朝翔

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

潘國正

一、前言：百年企業的歷史脈絡與時代意義

新竹汽車客運股份有限公司前身是「台灣軌道株式會社」，創立於民國8年（1919年），迄今已逾一個世紀。這家百年企業的發展軌跡，不僅是記錄自身經營興衰的企業史，更是桃竹苗（桃園、新竹市、新竹縣、苗栗縣，日本時代的新竹州廳範圍）地區在不同歷史時期，從農業社會邁向工業化，再轉型為高科技聚落的社會經濟變遷縮影。新竹客運所歷經的每一次轉型、每一次挑戰與業務調整，都與桃竹苗地區的交通需求、產業結構及居民生活型態的演變息息相關。幾乎桃竹苗的每一位民眾都有一個「新竹客運的故事」，可以說明新竹客運就是桃竹苗庶民生活的一部分。

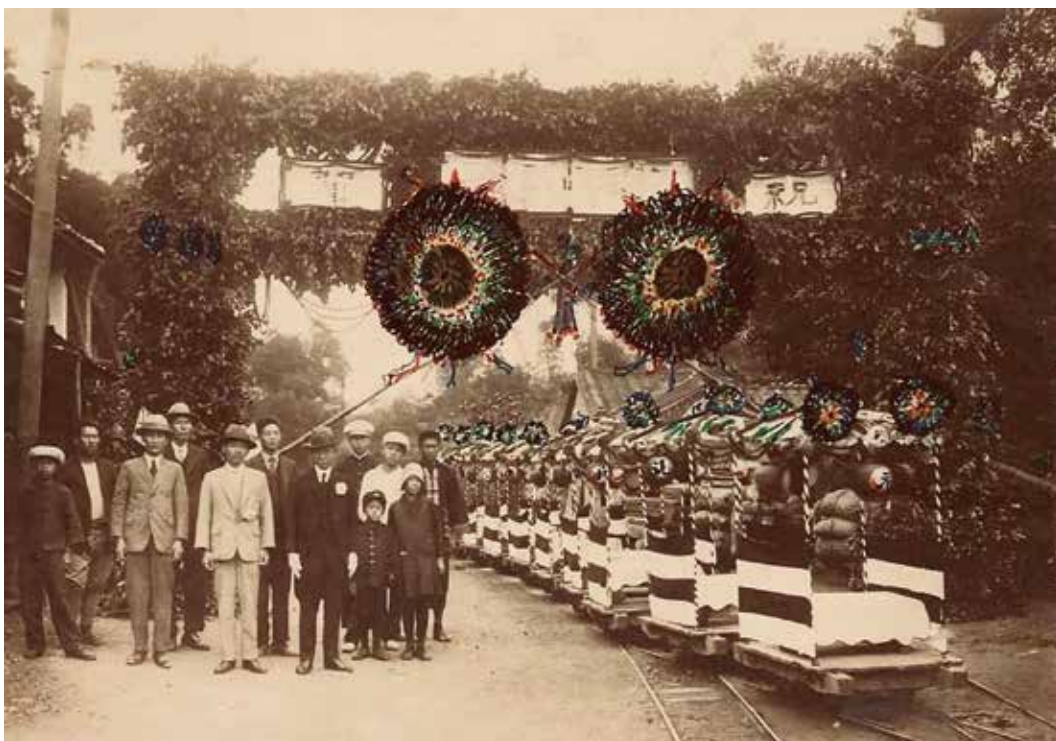
解析新竹客運長達105年的發展歷程，約可劃分為四個關鍵階段：從初創時期的軌道運輸，歷經戰後的重建與黃金年代，再到面臨外部市場與科技的結構性衝擊，最終在2024年10月31日結束虧損的桃竹苗縣境班車劃下句點，僅留下新竹市公車和國道班車。

本文羅列歷史事件，更探討不同里程碑事件背後的深層次動機與影響，闡明從台灣軌道株式會社到新竹客運的區域交通核心動脈，其興衰對桃竹苗四縣市所產生的深遠意義。期望能理解台灣百年交通史，以及當前公共運輸所面臨的結構性困境與未來轉型方向提供參考。

二、第一階段：從軌道到公路的轉型時代 (1919-1945)

軌道運輸的萌芽與輕便鐵道的黃金歲月 (1919-1928)

新竹客運的歷史始於日治時期。民國8年（大正8年；1919年）9月29日，由富地近思、陳慶麟、翁新順等日籍人員為主發起設立「台灣軌道株式會社」，並在當日召開創立股東會，議定資本總額為300萬日圓，總公司設於台北市。最初核心業務為輕便軌道運輸，營運範圍廣泛，包括龍潭、新埔、苗栗、台中、斗南及台南等地設置出張所（辦事處），經營涵蓋多條軌道，總長度達108.6公里。這段時期，公司擁有的無動力的手押台車總數達662台，員工人數為112人，顯示當時已具備相當規模的運輸業者。



圖一：1919年9月29日台灣軌道株式會社開幕式，還是輕便車時代。

（來源：新竹客運80年誌，潘國正提供）



圖二：原訂113/10/31新竹客運班車的最後一天走讀活動，巧遇康芮強烈颱風放假而臨時停止舉辦，取消活動！新竹客運同時就此公告該公司，新竹縣運輸路線到今天為止，真是個時代的眼淚。（新竹縣鐵道文化發展協會執行長蔡朝翔提供）



圖三：103年10月30日新竹客運官網公告因康芮颱風而中止客運運輸，預警了新竹客運不再穿梭於新竹縣境內。（潘國正提供）

這一時期，輕便鐵道缺乏動力運輸的背景下，在台灣扮演著關鍵基礎交通角色。它不僅服務於特定產業的貨物運輸，也為當時尚未普及公路網的鄉鎮地區，提供有限的運輸服務。台灣軌道株式會社的業務範圍，特別是龍潭、新埔與苗栗等地的出張所，顯示其在桃竹苗地區的基礎交通網路中，佔有一席之地，主要服務於連結鄉鎮與物資運輸的經濟活動。這與同一時期的其他運輸業者，如「桃園軌道株式會社」、「新竹拓殖株式會社」等業務同樣以輕便軌道為主，並與地方經濟發展高度連動的模式相仿。

輕便車的引進背景

● 清代末期的交通困境

清治時期台灣的內陸交通仰賴牛車、人力轎子或挑夫，對於農產（如茶葉、蔗糖、稻米）外銷效率有限。早期已有「牛車鐵軌」的雛型，農村常鋪木軌或鐵軌讓牛車推拉更省力。

● 日治初期的引入（1895之後）

日本殖民政府接收台灣後，為資源開發與行政掌控，需要便宜又快速的運輸方式。於是引進「輕便鐵道」（日文：輕便鐵道），俗稱「輕便車」又稱手押台車—窄軌鐵道（通常 762 公厘軌距），比正式鐵路成本低、施工快，適合農村地帶。

新竹地區目前尚存的兩個舊輕便古車站，一是新竹市康樂社區重建的糠榔驛古輕便車站，經過康樂里林再興里長，於民國97年(2008)推動社區總算營造，由里民一起重建糠榔驛古輕便車，不僅成為觀光景點，提供居民就業機會，更綠美化社區。加上周邊的彩繪和日本時代留下來的防空監視碉堡等元素，今天已成為旅行社國內旅遊的推薦選項之一（如P16、17）。

古輕便車是日治時期的大眾運輸工具，負責運送新竹市竹塹舊港與市區之間的客貨這條輕便車軌跡，從清朝開始就已經是舊港與市區之間重要的經貿之路，具有豐富的歷史文化內涵，路徑的變遷也帶動了新竹市都市地貌的發展，何謂「輕便車」已然變成一段消失的歷史。



圖四：1903年大溪士紳簡阿牛籌組成立的「桃園輕便鐵道株式會社」(周政男蒐藏)



圖五：日本時代的輕軌和汽車同時行進在軌道和道路路面上。(取自迷内匠蒐藏)



圖六：昭和七年(1932)苗栗輕便車道與汽車共用併行的年代。(取自迷内匠蒐藏)



圖七：八年(1919)安咸線·北埔線及竹東線輕便軌道圖。(周政男提供)



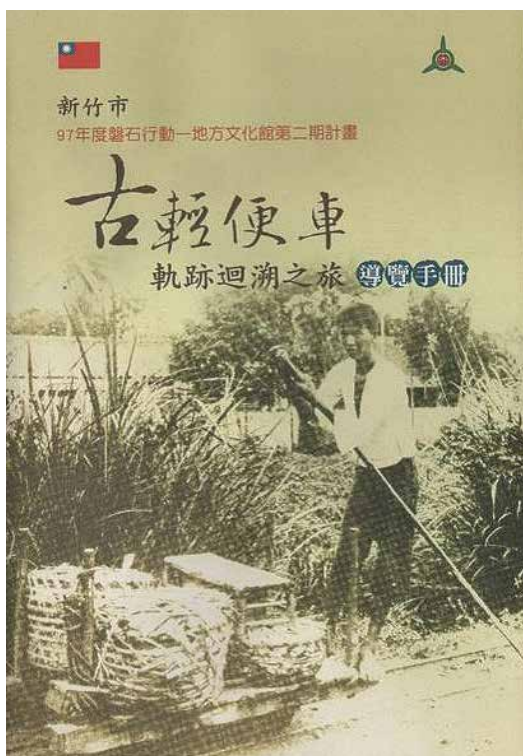
圖八：日治時期載客輕便車道台車舊照。(來源：台灣國定古蹟編纂小組)

新竹一舊港線古輕便車軌道為日治時期約1910年代鋪設完成，行駛人力推移之輕便車（又稱手押車），以魚貨與乘客為主要運送內容。這條文史路徑大致包括：竹塹舊港、船頭溪洲（舊港里）—鳧湖、牛埔—棟榔、大店（康樂里）—苦苓腳—烏瓦窯（古賢里）—樹林頭（跨士林、福林、境福與武陵四里）—鴨母寮（福林里）—崙仔尾-外媽祖（長和宮）等。

古輕便軌道在康樂社區居民的努力奔走與推動下，民國100年在東大路三段430巷3弄口復原。這段歷史文化路徑逐步呈現，藉以推動社區空間之美化、綠化，落實生活美學觀念與文化資產保存的意願，激發社區居民對社區公共事務關心。



圖九：以上兩圖拍攝於棟榔驛古輕便車。
（潘國正攝）



圖十：新竹市康樂社區發展協會提供2008。
（潘國正攝）



圖十一：重建輕便車車體提供觀光客搭乘用。



圖十二：糠榔驛古輕便車站及鐵軌。



圖十三：糠榔驛古輕便車現場解說看板。
(潘國正攝)



圖十四：糠榔驛古輕便車看板，上下兩站分別是健康、快樂。(潘國正攝)

文學詩人書寫的輕便車

另一個輕便車站是在竹東東寧街二段35號的東寧橋的曉江亭輕便車站，曉江亭旁邊有座福德祠，東寧橋橫跨軟坡溪，橋下為竹東著名的洗衫坑。東寧橋原名軟坡橋，早期是一座簡單的過路橋，於大正十（1921）年時由上員嶼甘承宗捐款建立石拱橋，地方人士配合捐款在橋邊建造茶亭，並命名為曉江亭。

甘氏家族與地方士紳並捐款在此興建輕便車停靠站，是往內山地區，進出竹東轉運站的第一處候車站。而「曉江亭」的輕軌客運候車站功能，至昭和

十三（1938）年受到公車的發展而逐漸消失。福德祠是一座石造小廟，廟體安座於高起的台基上，地方稱為茶亭伯公或橋頭伯公，是保佑往來平安的精神寄託所在，目前祭祀圈涵蓋鄰近的中山、中正二個里。

曉江亭是客家人提供過往路人停留休息茶亭及輕便車站，為當時庶民公益性建築。其形式具西洋風格，結合本土工藝、泥塑，表現民間藝術品味。曉江亭與福德祠及旁東寧橋之建設有其時代價值，深具地方集體記憶，見證竹東發展的歷史，至今仍是當地人士之生活空間。



● 建築相關之人物事件歷史

東寧橋、曉江亭與福德祠的興建，由竹東庄甘承宗、宋燕貽、彭錦念等三人出資發起募捐，地方民眾共襄盛舉，計一萬千二百二十一元。甘承宗為上員棟甘屋重要人物因熱心社會公共事業，造橋濟貧屢受賞狀表彰，大正七（1918）年受佩紳章，大正九年至十三年（1920-1924）擔任竹東郡橫山庄庄長，在地方上享有極高的聲望。

曉江亭除建築風格特殊外，亦為來往路人停留休息的地點，也是竹東僅存的輕便車站，見證著交通發展變遷，頗具歷史意義。曉江亭、福德祠、東寧橋興建於同一時期，在新竹縣現存的古蹟或歷史建築中，是唯一同時匯集產業、交通、傳統信仰於一處的案例，加上建築造型精美、地方名人捐造與徵詩活動等多重意義，皆具有不可再現的建築價值，記錄了在地從日治時期迄今的集體記憶。

日本時代大正十五年（1926）落成時，詩人彭鏡泉題詩四首：

● 東寧橋落成

人跡霜華尚渺然、軟陂探勝一筇先、應知今夜簫吹月、有客凭欄興欲仙。
彩虹高挂竹東川、贏得千秋美號傳、始信人間勝天上、鵲橋一歲一回填。
臥波橋子影搖天、一樣虹梁起殿前、別有霓裳羽衣曲、軟陂流水細鳴絃。
煉石誰填海國天、輿梁濟世媿先賢、東寧舊號今題柱、我頌天興與萬年。

彭鏡泉《東寧橋落成詩》四首，兼具抒情、寫景、比興與頌功特色。內容記錄1920年代竹東橋梁落成盛況，反映地方文人如何以詩參與社會公共事務，特別是輕便車站前的橋樑工程。從自然景觀到人文意境，從藝術聯想至政治頌揚，展現多層次的詩學價值與時代意義。

● 詩行「五分車」

新竹文人鄭家珍，曾經在1927年書寫一首詩：詩行「五分車」，生動的書寫他和弟子們搭乘五分車的過程，詩文如下：

汽笛西風驛路秋，雷車曉過上溪洲。
偷閒且暫塵囂避，得趣相期汗漫遊。
金粉已消餘白地，綺霞欲晚幻丹邱。
水仙自有天然操，何用成達別刺舟。

詩文中的「汽笛」、「雷車」皆指輕便(五分)車，真切描繪其聲響與運行場景；「偷閒且暫塵囂避」流露出文人乘車遠遊、暫時遠離俗務的情懷。尾聯以水仙自況，象徵清高自適之志。

汽車運輸的崛起與業務轉型 (1929-1945)

隨著時代的變遷，交通技術出現世代交替的趨勢。自1920年代起，汽車運輸開始興起，並在昭和年間迅速發展，拓展人們的旅行便利性與空間性。此時，台灣軌道株式會社還採用的瓦斯為燃料的瓦斯車。新竹唯一的瓦斯加氣站，就設在今天的新竹市中華路二段347號，許振乾故居斜對面的中國石油直營新竹加油站。面對新興趨勢，台灣軌道株式會社積極應變，於民國18年（昭和4年；1929年）開始兼營汽車運輸業，這標誌著業務模式的重大轉型。

公司的汽車運輸業務始於收購汽車路線，例如在1929年收購湖口至楊梅、平鎮至中壢等多條汽車路線。此舉反映出公司敏銳地意識到，公路運輸的經濟效益與市場需求正逐步超越傳統的輕便鐵道。這個轉型不僅是單純的業務擴充，更是對時代變革的積極回應。

值得注意的是，台灣軌道株式會社在1941年將總公司從台北州遷移至新竹州的新竹市，象徵其業務重心更深層次的在地化，將其發展與新竹州（日本時代的行政區劃）區域發展更緊密地結合。然而，這段黃金轉型期在1945年戛然而止，公司總部、車庫及工廠在盟軍的空襲中遭到炸毀，儘管因為戰爭，全台各地交通運輸幾乎都停擺，唯台灣軌道株式會社依舊營運。

新竹客運董事長許一平，在新竹客運八十周年中的感言，說明八十年來歷經無數困難與波折，尤其在第二次大戰末期受到戰禍摧殘，營運路線僅能保持

六條，里程不及百里，堪用車輛十一輛，整個業務陷於癱瘓邊緣，窘況不言而喻。為其日治時期的發展畫下了充滿挑戰的句點。

●早在日本時代新竹客運的前身就已經使用瓦斯為燃料的瓦斯車。使用低污染的瓦斯燃料，取代汽油為汽車的動力燃料是趨勢之一，目前市面上已有車子自行改裝為瓦斯車。新竹客運早在半個世紀前，就曾採用瓦斯為汽車燃料。

昭和十三年(1938)，是中日戰爭七七事變的次年。日本在中國大陸挑起戰火後，台灣是日本統治下的殖民地，扮演軍需品後勤支援的角色。日本將石油列為軍事管制品，要求大眾運輸改用瓦斯為汽車燃料。新竹客運是在這個背景下將汽車燃料，從石油改為瓦斯。

新竹客運副總經理許天恩當時受訪時表示，新竹客運會採用的另一個背景是，當時的新竹州下包括了新竹苗栗，出產天然瓦斯。因此竹苗地區的大眾運輸工具，都改採用瓦斯為燃料。一直到民國五十九年七月，中油公司宣佈停止使用瓦斯為汽車燃料而中止。總計新竹客運公司使用瓦斯為汽車動力，前後三十二年之久。

當時汽車客運使用的瓦斯燃料，就是天然氣，天然氣的開發，主要來自於直屬台灣總督府的天然瓦斯研究所。這個研究所就是今天工研院化學工業研究所的前身。駕駛人對汽車上放枚瓦斯桶，有安全上的疑慮。許天恩表示，這個疑慮是合理的。過去新竹客運使用瓦斯時，倒沒有聽說發生過意外，但汽車瓦斯充填站，曾經發生過爆炸案。

曾任副經理許天恩認為，實施瓦斯為汽車動力燃料，在技術上是沒有問題。但是燃料供應者和使用者的品質管制，是較讓人憂心的。日據時代車禍事故並不多見，現在車禍卻到處可見。尤其是高速行駛的高速公路上，如果用汽油，發生車禍還不見得會爆炸。但是每輛車都有一枚瓦斯桶，是否能在車禍時，承受得起撞擊，是必須考量的因素。

● 新竹客運由輕便車轉型至汽車運輸之歷程

新竹客運的前身為台灣軌道株式會社，日治時期地方性運輸事業之一。該公司最初以經營新竹地區之輕便軌道為主，服務範圍包括竹苗平原與新竹市周邊農村。輕便車在創立初期確實扮演了區域運輸要角，不僅便利農產品與乘客之輸送，更成為地方社會經濟發展的重要基礎設施。然而，進入 1920 年代末期以後，隨著臺灣島內道路鋪設逐漸完善、汽車運輸日益成熟，台灣軌道株式會社遂不得不面對產業結構轉變的壓力。

根據交通部史料與地方交通史研究，台灣軌道株式會社於 1929 年開始兼營「自動車」（汽車客運）業務，這是該公司由軌道事業向公路事業過渡的起點¹。與此同時，日本總督府在 1930 年代推動全島性道路擴建，汽車的機動性與彈性逐漸顯示出優勢，使得原本仰賴固定路線與軌距的輕便軌道系統陷入經營困境。到了 1938 年，公司業務重心幾乎已完全轉向汽車運輸，並逐漸放棄原有的軌道線路²。此一轉型過程，並非單一決策之結果，而是受到交通政策、技術發展、物資管制與市場需求等多重因素所推動。

在交通政策層面，總督府自 1920 年代後期即有意加強道路網絡的建設，特別是為配合農產外銷與工業化需求，道路與公路運輸被視為更具前瞻性的基礎設³。其次，在經濟與技術方面，汽車因成本逐漸下降且靈活性較高，使其在農村至都市之間的聯繫更具效率。再者，在戰爭體制下，1937 年中日戰爭爆發後，日本本土即嚴格限制鋼材輸出，致使輕便鐵道的軌條、維修材料極為短缺，這迫使包括台灣軌道株式會社在內的多家地方鐵道公司不得不縮減甚至廢止鐵路業務⁴。

1 交通部公路總局，《臺灣公路運輸發展史料彙編》，臺北：交通部，1930s-1940s 檔案整理，PDF 線上版，存取於 2025 年 9 月 29 日，<https://www.thb.gov.tw/resource/upload/FlipBook/3d1ca24b-b8e8-47b8-867c-5cd32f2afc06.pdf>。

2 「新竹客運」，台灣巴士資訊網，<https://twbusforum.fandom.com/zh-tw/wiki/新竹客運>（存取於 2025/09/29）。

3 黃仁榮，《日治時期臺灣之交通建設與社會變遷》，臺北：中央研究院臺灣史研究所，2005。

4 張素玢，〈日治後期臺灣交通政策與戰爭體制〉，《臺灣史研究》12, no. 2 (2005): 87-120。

戰後，台灣軌道株式會社於 1946 年進行改組，轉型為公民營合資公司，並更名為新竹汽車客運公司（後簡稱新竹客運）⁵。此時其業務已完全以汽車運輸為主，成為戰後台灣地方客運系統的重要業者之一。值得注意的是，新竹客運在早期以城鄉聯絡線為主，直到 1972 年才進一步承接新竹市政府之委託，開辦市區公共汽車路線，從而將業務觸角深入市區日常公共交通⁶。

綜合而言，新竹客運由輕便車轉型為巴士公司，乃是台灣交通史上典型案例。此一過程反映了臺灣交通型態從「軌道本位」逐步過渡至「公路本位」歷史趨勢，亦揭示殖民地政策、戰爭體制與地方經濟需求三者交織下的產業變遷。對於理解地方交通事業如何在二十世紀的全球現代化脈絡中調整與重構，新竹客運的發展提供了一個極具代表性的實例。

三、第二階段：戰後重建與公路客運的黃金時代 (1946-1980s)

日產接收與民營化的過渡期 (1946-1948)

1945年台灣光復後，公司的命運迎來了根本性的轉變。依據國民政府的「指定接收」政策，交通處負責接收所有海運、自動車及運輸會社。原台灣軌道株式會社的資產，依據此政策被接管，日人股份悉數歸台灣省公路局接收為公股。這段過渡期經歷了複雜的政府治理與企業重組過程。民國35年（1946年）12月1日，公司奉令改組為「新竹汽車客運股份有限公司」，並以「官商合辦」的模式運作，由官方指派公股董事與監察人，顯示政府在戰後初期對交通基礎設施的掌控與重建決心。

然而，這僅是過渡階段。戰後政府在交通產業的治理策略逐漸演變，最終在民國37年（1948年）將公司改組為純粹的民營汽車客運公司。這段從日資

5 新竹客運股份有限公司，《公司沿革》，<https://www.hcbus.com.tw/aboutus>（存取於 2025/09/29）。

6 「新竹市公車發展史」，維基百科，<https://zh.wikipedia.org/wiki/新竹市公車>（存取於 2025/09/29）。

企業、官商合辦到最終民營化的歷程，不僅反映了新竹客運股權結構的根本性變化，也象徵著台灣經濟體制從殖民地經濟轉向本土化民營經濟的縮影。

業務多元化與市場擴張

在台灣經濟起飛的黃金年代，新竹客運進入了快速發展的時期。公司的業務從單純的公路客運，拓展至多角化經營，以滿足日益增長的交通與休閒需求。民國43年（1954年），公司奉准經營遊覽車客運及大客車出租業務，這與當時台灣旅遊產業的興起高度吻合。此外，為應對自身與市場對專業駕駛員的龐大需求，公司更於民國60年（1971年）設立汽車駕駛修護短期職業補習班，培養專業人才。

這段時期的業務擴張，使得新竹客運不僅成為桃竹苗地區城鄉聯繫的核心動脈，其密集的路網與穩定的服務，不僅滿足了居民的日常通勤與通學需求，更在一定程度上形塑了區域內的社會與經濟生活圈。

1956年新竹客運正式將所有業務轉為「公路客運」，以嶄新的面貌繼續服務新竹地區的居民。

1960年代隨著台灣經濟的快速發展，新竹客運的業務也蓬勃成長。公司積極開闢多條新路線，包括新竹至竹南、新竹至新豐等，形成更為密集的公路客運網路。此時期的車輛以「柴油大客車」為主，大幅提升載客量和運輸效率。1970年代：應對日益增加的運輸需求，新竹客運導入更多現代化車輛，並開始在車身設計上進行改良，以提供更舒適的乘車體驗。

四、第三階段：外部挑戰與產業變革的衝擊 (1990s-2023)

野雞車當道竹客靠邊站壟斷黃金路線動輒

因為高速公路通車後，發生一段野雞車當道，新竹客運公司的黃金路線，動輒被「圍站」的事件。新竹市國道運輸在違規的野雞車猖獗下。客運許多路

線都因野雞車的介入，甚至常有「圍站」的事件，和當年的全民計程車前一陣子作法相仿。

早年退休的新竹客運總站長林森榮表示，經濟不是很好的時候，汽車並不多見，大眾運輸扮演重要角色，新竹客運早期很賺錢。到了汽車普及後，計程車逐漸出現，新竹客運常遭到計程車司機「圍站」。

像湖口因有部隊駐防，是新竹客運的熱門線之一，但有一些退休榮民轉業開計程車，對新竹客運不滿搶了他們的生意，曾經開車到湖口站群集「圍站」。導致後來新竹客運的車班，提早在七點就收班。

不僅湖口站如此，像熱門的竹東線、關東線都曾經遇到這種類似今天全民計程車動不動就包圍新竹客運的事件。新竹南寮線因行經南寮海水浴場，是新竹客運的熱門線，也有類似旅行車的野雞車，在城隍廟、新竹客運總站一帶招攬旅客，使新竹客運遭到莫大打擊。

當時新竹客運經理許新民表示，新竹客運公司是大眾運輸工具，有高度的公益性和公共性，但幾十年來受到野雞車的影響而沒落，近十年來更是進入黑暗期，因為大家都有能力買車，計程車也增多，導致現在在市區找個汽車停車位都很難。早期經營的時候，經常考量的就是增購車輛，現在的光景和往昔的情況大不相同。新竹客運對新竹的貢獻不小，除了協助政府輔導三輪車業者轉業外，同時也成立了財團法人，非以營利為目標的汽車駕駛補習班，員工對公司的向心力都很高。

另外，1999年正是新竹舉辦新竹建城170週年，正好也是新竹客運80週年，二者週年的陽曆日子完全一樣，都是九月二十九日。新竹客運公司斥資十億元在火車站前興建了地下五層、地上十三層商業大樓，與太平洋SOGO百貨公司合作經營，在週年慶落成。新竹客運全幢出租給SOGO營運，為該公司增加了業外收入。

市場自由化與高鐵衝擊

進入1990年代後，台灣客運產業面臨前所未有的外部挑戰。政府退出經營

角色後，市場走向自由化，統聯客運等新型態的民間業者應運而生，它們以新型車輛與彈性票價，對傳統客運公司構成強勁競爭。新竹客運在此時期不僅需要應對同業競爭，更面臨長途運輸市場的結構性變化。

比較大的衝擊是來自於台灣高速鐵路的通車。高鐵以高速、準時的特性，迅速成為長途運輸的首選。這導致國道客運載客量大幅下降，儘管票價較高，但高鐵的「速度優勢」與自用車的「便利性」仍大幅侵蝕了新竹客運的客源。根據交通數據，台灣旅客的平均行程距離從10年前的93公里（相當於台北到苗栗）降至現在的67公里，意味著許多原本的中長途旅次已被高鐵取代。甚至國內飛機都受到嚴重影響，因為高鐵實現了台灣一日生活圈，對其他運輸工具的營運產生極大的影響。

此現象揭示了客運市場的深層次矛盾：價低者經營困難，而價高者（高鐵）卻客源爆滿。這不僅是交通工具的競爭，更反映出消費者行為與價值觀的轉變，從過去的「省錢」轉向「省時」與「便利」。此外，相較於高鐵、台鐵已能普遍使用手機取票，傳統國道客運的購票與取票仍需親自到車站或超商，數位化進展的緩慢，也流失對便利性有更高要求的客群。



台灣高鐵帶來台灣一日生活圈，快速準時的便捷性，衝擊國道客運的運輸生存，圖為竹北高鐵（潘國正攝）。

表一：四個不同階段產生的影響和意義

| 階段 | 新竹客運業務與營運模式 | 桃竹苗區域發展概況 | 關聯性與意義 |
|----------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|---|
| 第一階段 (1919-1945) | 輕便軌道運輸業轉型兼營汽車運輸，總部從台北遷至新竹。 | 農業社會與地方產業聚落為基礎，交通建設以鐵路與公路鋪設為主。 | 公司的業務轉型與在地化，反映了桃竹苗地區從依賴鐵路到公路網成形的時代變遷。 |
| 第二階段 (1946-1980s) | 戰後重組為民營公司，進入公路客運黃金期，業務擴展至遊覽車與駕駛員培訓。 | 台灣經濟起飛，工業化加速，人口流動與城鄉連結需求大增。 | 新竹客運成為城鄉間的交通命脈，其業務擴張與多元化，高度契合當時的經濟發展。 |
| 第三階段 (1990s-2023) | 面臨國道客運與高鐵的激烈競爭，客源大幅流失，長期虧損。 | 區域產業結構轉型為高科技，高鐵通車，私人車輛與智慧化交通工具普及。 | 公司的經營困境是桃竹苗區域交通模式結構性變化的具體反映，凸顯了傳統客運在追求「速度」與「便利」的時代中，所面臨的挑戰。 |
| 第四階段 (2024) | 逐步退出桃竹苗地區多數公路客運業務，僅保留市區公車與國道客運。 | 政府推動「大矜谷計畫」與區域治理平台，積極發展智慧化、電動化與公共化交通。 | 公司的退出不僅是一個時代的終結，也促使政府角色從「營運者」轉向「公共服務管理者」，並加速推動新一代的公共運輸轉型。 |

潘國正 / 本研究整理

營運困境與虧損加劇

除了外部競爭，新竹客運的內部營運也面臨多重困境。2022年全台受到COVID-19疫情影響，各大客運消費人次大幅降低。新竹客運也不例外，許一平董事長表示，從該年開始新竹客運本業就開始虧損，而且每年虧損都超過一億元以上，連續三年都是如此。甚至出示財務報表說，其實三十年前新竹客運本業，就已經出現虧損，是由業外收入支撐才有盈餘。

政府雖然要顧及全台各行各業，無法獨鍾於客運公司，不過這也造成新竹客運必須縮小營運範圍，因為新竹客運的組織章程中必須保證股東獲利4%，竹客本業虧損外，業外收入也因為疫情都受到影響，沒有辦法支撐本業的虧損，不得不縮小本業的營運範圍，因此逐步結束桃園市、苗栗縣和新竹縣的客運業務，唯保留新竹市客運公車和國道台北和台中的營運。

即使疫情結束，高鐵與台鐵運量迅速復甦，國道客運載客量仍比疫情前減少了近四成。竹客至少三十年本業的長期虧損，加上缺工、駕駛員流失（新竹

客運和國光客運等業者面臨此問題) 以及「一例一休」與物價上漲等因素，使得營運成本急劇增加。

這些困境迫使新竹客運等傳統客運業者必須調整其經營策略。例如，為了節省開支，新竹客運與國光客運、三重客運等業者一同退出了台北轉運站二樓的高租金「黃金戰區」，轉向租金較便宜的四樓。儘管政府於2024年5月同意客運調整票價，提高虧損路線的補貼，只是這些措施仍無法從根本上解決長期累積的結構性問題。

五、第四階段：百年的終章與公共運輸的再定義 (2024)

階段性退出與服務重組

2024年，新竹客運迎來百年歷史中最為關鍵的轉折點：分階段退出經營多年的桃竹苗公路客運業務。這一行動不僅標誌著一個時代的終結，也為桃竹苗地區的公共運輸服務帶來了全面的重組。

表二：新竹客運逐步退出桃竹苗三縣市的時程與涉及範圍

| 退出日期 | 服務範圍 | 路線類型與數量 | 新接手業者 | 備註 |
|-------------|-------------|-------------|---------------|--------------------------|
| 2024年1月1日 | 桃園市 | 19條市區公車路線 | 亞通客運 | 協調現有駕駛與車輛無縫接軌。 |
| 2024年9月1日 | 新竹客運 竹東站 | 7條公路客運路線 | 捷乘客運 | 服務竹東地區居民。 |
| 2024年9月16日 | 苗栗縣 | 苗栗縣境內公路客運路線 | 亦捷科際 | 服務苗栗鄉親。 |
| 2024年10月31日 | 新竹縣 | 新竹縣境內公路客運路線 | 亦捷科際、 捷乘客運 | 保留新竹市市區公車與 國道台中和台北客運。 |

新竹客運官方公告指出，退出公路客運經營的主要因為「長期虧損」以及「大環境改變」，包括少子化、自用小客車增加導致的運量大減。這項決策是公司在營運許可證到期後，經過內部評估後所做出的艱難選擇。本研究整理 / 潘國正製表

坊間媒體會出現標題和內文不同人書寫和製作的，記者的交稿送上編輯台後，由另一個專職的編輯人下標題，偶而會出現標題與內文不一致的現象。

2024年11月02日的自由時報，A11版新竹苗栗焦點的標題「不堪虧損，百年新竹客運吹熄燈號」，讓讀者認為新竹客運結束營業了，其實是縮小營業範圍，至少新竹市公車和國道客運仍舊保持營運，只是結束桃竹苗縣境虧損部分。

政府角色的再定位與公共運輸新模式

新竹客運在桃竹苗地區大部分路線的退出，不僅僅是商業決策的結果，同時考驗著地方政府在公共運輸管理上的應變能力。在傳統的客運產業模式中，政府的角色是公路局（如台汽）的「營運者」，而現在，政府的角色已徹底轉變為「管理者」與「協調者」。

桃園市政府在面對新竹客運退出其19條市區公車路線時，迅速透過公開審議評選，由亞通客運「無縫接軌」原有路線，並積極協調駕駛員留任與車輛移轉事宜，以確保民眾乘車權益不受影響。同樣地，新竹區監理所也協調新業者接手新竹縣市的路線，並承諾持續觀察與督導服務品質。這顯示政府已將偏遠或服務性路線視為一種需要補貼的「公共事業」，而非單純的商業行為。

新竹客運的退出也成為桃竹苗四縣市深化區域合作的觸發點。透過「桃竹竹苗區域治理平台」，四縣市共同向交通部爭取維護民眾乘車權益，推動「桃竹竹苗通勤月票」，以鼓勵大眾運輸的使用。這項合作有解燃眉之急，為未來跨縣市交通整合也奠定基礎。

當新竹客運大範圍的退出後，引起許多乘客和民眾的懷念，幾乎每個位民眾都有一個「新竹客運的故事和圖像」，開始有懷念特別多的文字書寫，如客家硬頸攝影家創辦人陳雲錦，就撰寫了「對新竹客運懷念特別多！」表達對新竹客運的懷念（如附件的老照片說故事專欄分享），甚至在苗栗最後一班車都去拍照留念。

來自屏東的水彩畫家曾冠中，因為妻子是橫山人，而畫了一副橫山地區的新竹客運「竹東一砵子」的畫作（請見期刊封底下圖，曾冠中提供），許多橫山人因為懷念新竹客運不再橫山行駛而爭相蒐藏，連新竹客運董事長許一平受訪時，詢問這幅的畫家何人？他用谷歌蒐尋其人。可惜他是來自屏東的橫山女

婿，這幅很有意義的老照片作品，已經被橫山人蒐藏。

六、結論與未來展望

新竹客運(1919-2024)長達105年的發展歷程，是從輕便軌道到公路客運，最終面臨市場與科技雙重挑戰的企業篇章詩。其興衰與桃竹苗地區的工業化、都市化、高科技化進程高度同步，其服務範圍的變遷，反映了台灣發展進程、區域產業結構的轉型與人口流動模式的改變。這段歷史的核心啟示在於，傳統客運模式在面對高鐵、自用車與數位化浪潮的衝擊下，單純追求利潤的商業模式已難以維繫。

新竹客運大範圍路線的退出，標誌著由單一客運業者主導區域交通的終結。然而，但並非交通服務的倒退，應該是一個新時代的開始。當前桃竹苗地區的公共運輸正朝向由政府主導、技術驅動、強調公共服務與整合的全新模式邁進。

展望未來，桃竹苗地區的公共運輸發展將聚焦於以下幾點：

1. 公共化轉型：將公車視為一種公共服務，政府的角色將從「營運者」轉變為「管理者」，並透過合理的補貼機制，確保偏遠與服務性路線的永續經營。
2. 多層次網絡整合：未來的交通系統將是高鐵、台鐵、市區公車、電動公車與智慧化服務的複合式網絡。傳統公路客運將重新定位，聚焦於高鐵與捷運無法服務的「最後一哩路」，並與之進行更緊密的接駁整合。
3. 智慧與綠色交通：透過智慧站牌、動態APP與電動化車隊的持續投資，提升服務品質、降低碳排，並建立一個更為永續與智慧的交通系統。

新竹客運桃竹苗三縣市的大範圍路線退出，是一個時代的結束，也讓桃竹苗地區公共運輸迎來新生的契機。這段歷史為我們提供寶貴的經驗，提醒交通發展不僅關乎經濟，更與社會的結構、技術的演進以及政府的治理思維緊密相連。

從前市長蔡仁堅(第四任新竹市長，1997-2001)，上任後積極邀請在中央

大學土木研究所任教的世界級軌道專家楊子葆，擔任新竹市副市長，由其出任新竹輕軌專案小組召集人，1999年規劃的新竹輕軌連接新竹高鐵的規劃案。最特別的是，新竹捷運並非競選時候為選舉開的支票，而是從1999年(民國88年)市府規劃，目的是舒解光復路非常嚴重的竹科交通堵塞問題，同時期待能連結到新竹高鐵站交通。

當時新竹市長蔡仁堅認為這樣的規劃造價太高，要等中央核定很難，因而將路線稍作修正規劃了新竹輕軌，高鐵局這個新竹捷運計畫後來被內灣線改善取代，改由台鐵負責。只是蔡仁堅因連任失敗，繼任的林政則第一任將此計劃停擺，第二任在民意代表不斷呼籲下，始與新竹縣及苗栗縣合作，共同提出竹苗輕軌捷運計畫。這就是最早的新竹捷運計畫(後來被內灣線改善取代，改由台鐵負責)。

竹苗捷運計畫已經喊了四分之一個世紀現代化的運輸計畫，只可惜每換一個首長就重新規劃，到今天的桃竹苗四縣市和科學園區管理局的首長會議，仍然停留在規劃中，致使新竹科學園區每天上下班的大塞車。

這個計劃攸關著新竹交通建設的百年大計，考驗著政治人物的智慧和決策。民眾都希望在「有生之年」能夠看到輕軌捷運路線的落實。另有所謂的大車站計畫，新竹市政府前市長林智堅，爭取到中央預算，規劃完畢，換個首長又停擺了，已經有百萬人規模的新竹縣市的現代交通網，究竟何年何日才有現代化的進展，大家都翹首盼望中。

文獻及資料來源

1. 歷史沿革-新竹客運，檢索日期：9月17, 2025，<http://www.hcbus.com.tw/big5/about-1.asp>
2. 新竹客運-維基百科，自由的百科全書，檢索日期：9月17,2025，<https://zh.wikipedia.org/zh-cn/%E6%96%B0%E7%AB%B9%E5%AE%A2%E9%81%8B>
3. 新竹地方寶藏資料庫 hccg.culture.tw/home/zh-tw/people/2223966。

4. 風林山火部落格：新竹捷運計畫1999年規劃。 <http://fongthinger.blogspot.com/2010/11/1999.html?m=1>
5. 「桃竹竹苗攜手簽署大矜谷區域智慧發展倡議(MOU) 共創繁榮」-新竹縣政府，檢索日期：9月17,2025， https://www.hsinchu.gov.tw/News_Content.aspx?n=153&sms=8603&s=269907
6. 「竹東曉江亭」，文化資產複合查詢|文化部文化資產局--國家文化資產網「海珠詩集」33頁，「竹東橫山仙洲彭鏡泉」1948年戊子初冬。
7. 新竹市政府新聞處www.hcbus.com.tw, 檢索日期：9月17,2025， <http://www.hcbus.com.tw/big5/word/100%E9%80%B1%E5%B9%B4%E5%A4%A7%E4%BA%8B%E8%A8%98%E4%B9%8B%E4%B8%80.docx>
8. 「新竹客運穿梭一世紀大事記簡版.pdf」
9. 潘國正，新竹客運早有瓦斯車 使用低污染的瓦斯燃料取代汽油，中國時報 / 1995/05/12
10. 「日治時期臺灣的汽車運輸與休閒旅行」，檢索日期：9月17, 2025， <https://www.ntl.edu.tw/public/Attachment/051416331158.PDF>
11. hakkanews.tw，檢索日期：9月17, 2025， <https://hakkanews.tw/2024/09/13/142778/#:~:text=%E6%96%B0%E7%AB%B9%E5%AE%A2%E9%81%8B%E7%9A%84%E5%89%8D%E8%BA%AB%E6%98%AF,%E6%A5%AD%E5%8B%99%EF%BC%8C%E8%87%B3%E4%BB%8A%E5%B7%B275%E8%BC%89%E3%80%82>
12. 「戰後日產事業的接收」，檢索日期：9月17, 2025， <https://www.ntl.edu.tw/public/Attachment/261311581811.PDF>
13. 「競爭浪潮招架無力— 台汽」 - 天下雜誌, 檢索日期：9月17, 2025， <https://www.cw.com.tw/article/5105923>
14. 「我國公路汽車(市區) 客運偏遠或服務性路線市場之發展回顧與探討」 - 交通部運輸研究所，檢索日期：9月17, 2025， <https://www.iot.gov.tw/uploads/asset/data/661a1a4d367376304acd5add/%E6%88%91%E5%9C%8B>

%E5%85%AC%E8%B7%AF%E6%B1%BD%E8%BB%8A(%E5%B8%82%E5%8D%80)%E5%AE%A2%E9%81%8B%E5%81%8F%E9%81%A0%E6%88%96%E6%9C%8D%E5%8B%99%E6%80%A7%E8%B7%AF%E7%B7%9A%E5%B8%82%E5%A0%B4%E4%B9%8B%E7%99%BC%E5%B1%95%E5%9B%9E%E9%A1%A7%E8%88%87%E6%8E%A2%E8%A8%8E.pdf

15. 「客運營收暴跌近半、高鐵人多到搭不上去：台灣傾斜的運旅市場最該...」 檢索日期：9月 17, 2025， <https://www.storm.mg/lifestyle/5258615>
16. 「疫情之後載客量仍大減近4成國道客運為何沒人搭？」 - 事出有影，檢索日期：9月 17, 2025， <https://newslab.pts.org.tw/video/333>
17. 「竹竹苗3縣市成功爭取民眾乘車權益新竹客運可望繼續行駛至113年底」，檢索日期：9月 17, 2025，
18. 洪美秀，「不堪虧損，百年新竹客運吹熄燈號」，自由時報，A11版新竹苗栗焦點，2024年11月02日。
19. <https://tw.news.yahoo.com/%E7%AB%B9%E7%AB%B9%E8%8B%973%E7%B8%A3%E5%B8%82%E6%88%90%E5%8A%9F%E7%88%AD%E5%8F%96%E6%B0%91%E7%9C%BE%E4%B9%98%E8%BB%8A%E6%AC%8A%E7%9B%8A-%E6%96%B0%E7%AB%B9%E5%AE%A2%E9%81%8B%E5%8F%AF%E6%9C%9B%E7%B9%BC%E7%BA%8C%E8%A1%8C%E9%A7%9B%E8%87%B3113%E5%B9%B4%E5%BA%95-111605662.html>
20. 「疫情之後載客量仍大減近4成國道客運為何沒人搭？」 | 公視P# 新聞實驗室 - YouTube, 檢索日期：9月17, 2025， <https://www.youtube.com/watch?v=FGC69XxfuU>
21. 「新竹客運退出公路客運經營，新業者11/1起接駛22條路線」經理人，檢索日期：9月17,2025， <https://www.managertoday.com.tw/articles/view/69458>
22. 新竹客運- 維基百科，自由的百科全書，檢索日期：9月17, 2025， <https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E6%96%B0%E7%AB%B9%E5%AE%A2%E9%81%8B>

23. 潘國正，中國時報第18版新竹縣市要聞版，1999.08.01。
24. 潘國正，專訪新竹客運總站長林森榮及經理人許新民「野雞車當道竹客靠邊站壟斷黃金路線動輒」，中國時報，13/新竹焦點，12月30日，1995年
25. 許一平，「八十年來的回顧與展望」，1999年，新竹客運八十週年刊物。
26. 潘國正等專訪，許一平，口述訪談，9月11日，2025年，新竹客運總部董事長室。
27. 鄭家珍，「詩行五分車」。王郭章、徐淑賢，拾光一竹塹書畫百年傳奇，P54，臺灣樂屋文化協會出版，2025。
28. 「免驚！新竹客運19條桃園市區公車自113年1月1日起由亞通客運無縫接軌營運」桃園市政府，檢索日期：9月17，2025，https://www.tycg.gov.tw/NewsPage_Content.aspx?n=7&s=1198349
29. 檔案支援教學網>臺灣交通網絡之建設與影響>公路建設與交通>公路客運與民生發展，檢索日期：9月17，2025，<https://art.archives.gov.tw/Theme.aspx?MenuID=1011>
30. 「通勤族必看！桃竹竹苗通勤定期票9/25起提前開放設定10/2正式上路」最新消息-新竹市政府交通處，檢索日期：9月17，2025，https://dep-traffic.hccg.gov.tw/ch/home.jsp?id=19&parentpath=&mcustomize=municipalnews_view.jsp&toolsflag=Y&dataserno=202309240001&t=MunicipalNews&mserno=201603080001
31. 「桃竹竹苗通勤定期票」使用須知 - 悠遊卡，檢索日期：9月17，2025，https://www.easycard.com.tw/_upload/files/hshs0923.pdf
32. 「114-03-13市政新聞-最新消息-新竹市政府交通處」，檢索日期：9月17，2025，https://dep-traffic.hccg.gov.tw/ch/home.jsp?id=19&parentpath=&mcustomize=municipalnews_view.jsp&toolsflag=Y&dataserno=202503130009&t=MunicipalNews&mserno=201603080001
33. 「新竹市全電動先導公車12/13正式營運」 -台灣新聞雲，檢索日期：9月17，2025，<https://886.news/archives/239841>

34. 「竹市電動公車本月底前試營運年底前正式上路」 - 客新聞，檢索日期：9月17, 2025，<https://hakkaneews.tw/2024/09/24/144810/>
35. 「市政新聞-率全國之先！竹市首創電動公車公共充電樁建置完成邱臣遠代理市長：低碳運輸里程碑」 -新竹市政府，檢索日期：9月17,2025，<https://www.hccg.gov.tw/hccg/app/data/view?module=news&id=30122&serno=202411040005>
36. 「率全國之先！竹市首創電動公車公共充電樁建置完成邱臣遠代理市長：低碳運輸里程碑」 -最新消息-新竹市政府交通處，檢索日期：9月17,2025，https://dep-traffic.hccg.gov.tw/ch/home.jsp?id=19&parentpath=&customize=municipalnews_view.jsp&toolsflag=Y&dataserno=202411040005&t=MunicipalNews&mserno=201601300094
37. 在App Store上的「新竹搭公車」 - Apple, 檢索日期：9月17, 2025，<https://apps.apple.com/tw/app/%E6%96%B0%E7%AB%B9%E6%90%AD%E5%85%AC%E8%BB%8A/id695085130>
38. 「新竹搭公車-公車即時動態時刻表查詢」 - Google Play 應用程式，檢索日期：9月17,2025，https://play.google.com/store/apps/details?id=com.jiecode.ebushsinchu&hl=zh_TW

臺灣軌道株式會社在新竹地區 經營的歷史（1919-1945）

蔡朝翔

一、前言

新竹客運的前身乃是日治時期「臺灣軌道株式會社」，1919年由日人與臺人合資收購六間輕便軌道會社組成。在日治初期，輕便鐵道可說是交通網路深入鄉間的重要交通管道，其主要經營者為日籍商人與臺及地方仕紳。由於便利統一管理，小型的業者在政府鼓勵下，整併為經營能力更強的大型業者。在動力機械引進之後，從1920年代開始，部份路線引入公共汽車服務。雖然經營的型態與今日的新竹客運相去甚遠，然而作為百年竹客史的第一段，當年的經營團隊、經營路線，乃至於車站位置，俱與今日的新竹客運一脈相承。本文透過各類史料文獻考證，希望重現日治時期臺灣軌道株式會社之成立、經營與戰爭時的應對，一窺新竹地方性逐漸形成的過程。

二、新竹地區輕便車概況（1895~1919）

日人領臺初期，為了應對迅速將軍力與物資輸送到臺灣各地，鋪設了遍布全臺的輕便軌道。在登陸澳底後不久的1895年6月10日，旋即成立臺灣鐵道線區司令部，並於同年8月26日成立臨時臺灣鐵道隊，在全臺鋪設大量輕便軌道。在1908年縱貫鐵路通車後，南北向聯絡的軌道功成身退，輕便軌道主要用途成為聯絡鐵路各站與主要聚落、自然資源產地。據載新竹製糖製糖株式會社於1909年修築新竹至樹杞林的輕便軌道，軌距一呎七吋半（495mm）。隨後也修築了新竹至南寮、舊港，竹東至北埔、內灣。內山的重要經濟重鎮咸菜硼（今關西）也有安咸（安平鎮至咸菜硼）、紅咸（紅毛田至咸菜硼）兩條輕

便鐵道，連接今日的竹北與平鎮區埔心一帶。到1919年以前，新竹地區已經形成密集的輕便鐵道路網。

三、台灣軌道株式會社之成立

隨著台灣輕便鐵道產業發展，經營規模逐漸擴大，需要投入軌條、車輛、土地等固定資產，並且引入現代化的成本營收統計，提升資本額、小會社合併為大會社成為當時的經營潮流，稱為「軌道合同」。此經營方式也符合日本資本主義的獨佔傾向，日籍資本家赤司初太郎在1913年即主張將全臺輕便鐵道業者統一為一間會社。的1919年8月，日人赤司初太郎與臺籍人士翁瑞春等，發起成立台灣軌道株式會社，合併原有的安咸、紅咸、苗栗、西大墩、西螺、台南六家軌道公司，路線總長約70哩，員工112人。

表一：台灣軌道株式會社成立時經營者列表

| | |
|-------------|--|
| 取締役會長（董事長） | 赤司初太郎 |
| 專務取締役（常務董事） | 諏訪忠藏 |
| 取締役（董事） | 坂本素魯哉、古賀三千人、柵瀨軍之佐、富地近思、黃運和、郭廷俊、陳慶麟、翁瑞春 |
| 監察役（監察人） | 後宮信太郎、片山昂、翁新順、黃樹勳 |

會社於1919年8月16日於臺北赤司商店召開發起人會議，並且於9月29日於臺北鐵道飯店召開成立股東會。最初總公司設於台北市府後街，並設龍潭陂、新埔、苗栗、台中、斗六、台南六處出張所。初期股東人數115人，集資三百萬圓，其中日籍股東出資佔71.3%、台籍股東佔28.7%。

表二：台灣軌道株式會社初期預計支出（單位：圓）

| | |
|------------------------|-----------|
| 第一次繳納股款 | |
| 軌道與埤圳之收購費 | 55萬5千 |
| 鋪設前開（收購）軌道所屬申請中尚未施設之路線 | 17萬5千 |
| 第一次計畫 | |
| 將苗栗軌道改為運轉火車或汽車的鐵路 | 17萬5千之剩餘款 |
| 第二次計畫 | |
| 統一收購全島軌道 | 後續融資 |

表三：台灣軌道株式1919年營業收支概算（單位：圓）

| 收入科目 | 金額 | 支出科目 | 金額 |
|--------|------------|----------|------------|
| 軌道收入 | 242,531.55 | 工資 | 97,012.62 |
| 埤圳水租收入 | 12,152.00 | 營業費用合計 | 72,759.46 |
| 準備金計息 | 7,675.00 | 埤圳營業各項費用 | 4000.00 |
| 合計 | 262,348.55 | 合計 | 173,772.08 |

在台灣軌道設立之「旨趣書」中，提到「四十家小規模的軌道公司割據全島，各自為政，要求其統一改善，甚為困難。」公司成立目標就是整合營運。旨趣書也提到，合併六處不同地區軌道會社的目的正是避免局部姑息的統一，將各廳內最有利的路線加以合併統一，才能達成全面性的改善。在營運第一年，即目標將苗栗軌道改為機關車牽引的輕便鐵路，與官營的縱貫線鐵路互相聯繫。在第一次營業報告書亦曾希望鋪設鳳山與台南之間的蒸氣輕便鐵道，企圖十分強烈。

四、戰前會社之擴張與發展

在公司成立後不久，1920年6月先將龍潭陂與新埔兩處出張所廢止，整合業務至關西出張所。並且於1922年1月將總公司遷往苗栗街（今苗栗市）

七三〇番地之二，全力發展苗栗地區軌道機關車化。然而各種動力化的嘗試卻並不順利，〈台南新報〉記載，1924年臺灣軌道曾經嘗試將台南至安平の輕軌路線電氣化，成為路面電車，然而因為交通環境與



圖一：〈台南新報〉對電氣化軌道的報導

在地影響，並未成功。在動力化受挫的同時，人力台車路線依然繼續擴張，1927年9月收購石門公司所屬之關西至石門線軌道，長5.3公里，1927年08月增闢苗栗至錦水間長達10.94公里的軌道，長10.94公里。

同一時期，自動車（汽車）的技術逐漸發展成熟，臺灣各地公路亦陸續興建。根據陳家豪（2018）記載，1923年日本政府鼓勵輕便鐵道業者改為經營自動車。台灣軌道亦在1927年但因頭前溪護岸工程阻礙通車，致未能付諸實施。1930年代以後，開始大量增設新自動車路線，以及併購其他公司的路線。路線擴張範圍遍及六大營運地區，但是依然以新竹州（今桃園市、新竹縣市、苗栗縣）為主，已經初具後來營運版圖之雛形。當時的自動車營運受到政府扶植與管制，在1934年總督府鐵道部召開的「陸運監督商討會議」中，自動車與輕便鐵道一樣維持「一路線一營業主義」。從輕便軌道到公車運輸，雖然方式改變，但是依然維持一條路線僅有一間業者經營的原則，這個準則影響了後續的公路客運經營政策。1937年至1938年間，因應官營鐵路苗栗至十六份之隧道工程施工，台灣軌道奉令辦理三義至銅鑼至南勢至苗栗，各火車站間之公路客、貨運聯運，在地區的交通影響力越來越龐大。

表四：台灣軌道新闢自動車路線與收購會社列表

| | |
|---------|-------------------------|
| 1927.12 | 新竹至三角埔（今新埔） |
| 1929.2 | 紅毛（今竹北）至關西 |
| 1929.10 | 湖口至楊梅、平鎮至中壢、中壢至龍潭、龍潭至平鎮 |
| 1931.05 | 收購苗栗自動車合資會社 |
| 1933.09 | 台中至西屯 |
| 1934.04 | 收購合源自動車商會，增加平鎮經龍潭至關西路線 |
| 1934.10 | 員樹林至大溪 |
| 1934.12 | 福基至大湖 |
| 1935.02 | 收購斗六自動車株式會社 |
| 1935.04 | 犁頭山至枋寮至新埔 |
| 1935.05 | 台中至西屯線，延駛至水堀頭 |
| 1936.05 | 六家至荳林 |
| 1936.11 | 苗栗至三義 |

隨著自動車營業範圍擴張，效益較低的輕便軌道在動力化嘗試失敗的情況下，開始陸續被裁撤，以目前檔案紀錄來看，在戰前從南到北已經有七條路線在自動車通車後停止運行輕便鐵道。

表五：台灣軌道戰前裁撤軌道路線列表

| | |
|---------|--------------------------------|
| 1935.10 | 台中至西屯 |
| 1937.05 | 平鎮至關西 |
| 1938.05 | 內麻至南湖、竹北至關西、東勢至犁頭山、斗六至埔心、斗六至內麟 |

在其他經營方面，1925年6月裁撤關西出張所，恢復龍潭出張所，增設新竹出張所。1927年新建苗栗出張所及車庫，位於今日的新竹客運南苗總站位置。不過從當時的報紙上可以看到，台灣軌道也面對一些批評，例如1927年〈台灣民報〉就曾經紀錄斗六的軌道在晴天也向乘客收受下雨天才增加的票價。1928年11月，新埔出張所の後押人夫（推車工人）更發起罷工事件。

五、戰時統制經濟下臺灣軌道

1937年中日戰爭爆發，臺灣進入戰時體制。1938年日本國會通過〈國家總動員法〉，提供政府空白授權之軍事統治法源。1938總督府開始在推行「資源國策」，檢討交通路線以符合戰爭效率、節省之需求。隨即實施汽油消費管制，台灣軌道因此被迫縮減汽車營運。並且研究以薪材、木炭，代替汽油作為燃料。在新竹、苗栗地區，則利用當地出產之壓縮天然氣作為燃料。因應戰爭所需的彈性調整，台灣軌道在戰爭時期開始經營租車業務。

在統制經濟體制下，貨運部門首先改組，各州廳將轄內所有小型貨運公司整併成單一公司。1938年，新竹州也成立「新竹州自動車運輸株式會社」。台灣軌道將所屬大貨車11輛讓與新竹州自動車運輸株式會社，停止汽車貨運業之經營，專營汽車客運業務。新竹州自動車後來即成為今日之新竹貨運/新竹物流。

相對於貨運業，客運業的整併較晚，也相對維持了更產業合理化的安排，盡量維持原有的產業結構。總督府大致將全台分為16大區，1941年12月22日，政府下令臺灣軌道接收多家客運業者，包括新竹自動車商會、新竹拓殖軌道株式會社、茶茂自動車商會、新通自動車商會、卓蘭興業會社，並且增加法定資本額至60萬圓。次年1942年，台灣軌道也將非新竹州的斗六、台中路線讓與西崙自動車株式會社與台中輕鐵（後更名台灣交通株式會社）。

表五：台灣軌道戰爭期間與其他公司交易路線列表

| 時間 | 模式 | 交易對象 | 路線 |
|------------|----|---------------|-------------------------|
| 1941.12.22 | 受讓 | 新竹拓殖軌道株式會社 | 竹東至內灣 |
| 1941.12.22 | 受讓 | 新竹自動車商會 | 新竹至竹東 |
| 1941.12.22 | 受讓 | 茶茂自動車商會 | 新竹至南寮 新竹至舊港 田町至滿雅 |
| 1941.12.22 | 受讓 | 新通自動車商會 | 新庄子至山崎 |
| 1941.12.22 | 受讓 | 卓蘭興業會社 | 卓蘭至大安 |
| 1942.01.21 | 交換 | 桃園軌道株式會社 | 龍潭至大溪線 苗栗至公司寮(龍港) |
| 1942.03.04 | 讓與 | 西崙自動車株式會社 | 斗六出張所轄區路線 |
| 1942.05.18 | 讓與 | 台中輕鐵/台灣交通株式會社 | 台中出張所轄區路線 |



圖二：台灣軌道與桃園軌道交換路線示意圖

其中一個值得關注的案例是與桃園軌道株式會社（今桃園客運）在1942年，為了使雙方經營範圍都更貼近區域邊界，雙方將位於苗栗與桃園的兩條路線交換經營，兩條路線至今都依然有公路客運營運。

在戰爭期間，臺灣軌道在受讓、讓與、交換路線之餘，也持續在增加路線。包括今日的橫山、五峰等地。

表六：台灣軌道戰時新闢自動車路線列表

| | |
|---------|-------------|
| 1937.11 | 苗栗經大湖至卓蘭 |
| 1937.11 | 關西至十份寮 |
| 1943.03 | 員嶼子至井上（清泉） |
| 1943.04 | 埔尾至矮山 |
| 1943.04 | 員嶼子至十八兒（五峰） |
| 1944.02 | 新竹至吉羊崙 |

在戰爭期間，台灣軌道的硬體設備也陸續提升，1929年月，新建新埔出張所、車庫及員工宿舍。1941年4月5日總公司遷移至新竹市新建之事務所，位於新竹市火車站前榮町2之17號。即是現今民族路2號站前大樓的位置。新總公司也新建新竹出張所車庫及修車工廠。1942年，增建苗栗出張所之保養工廠，為了增加收入，1943年臺灣軌道購入新竹南大路一間輪胎翻修工廠。1945年隨著空襲越演越烈，4月公司總部因戰爭疏開至新埔，5月原總社遭美軍空襲毀損。此後，營運幾近停頓。直至8月15日戰爭結束，台灣軌道的歷史也將隨著日治時期結束而告一段落。

五、結語

回顧1919–1945年臺灣軌道株式會社的歷程，可見其由地方輕便軌道合併而生，逐步發展為跨竹苗桃三地的綜合運輸企業。在戰前順應「公路主義」而引進汽車運輸，戰時則被納入統制體系，經歷合併、戰損與克難經營。

雖然戰後臺灣軌道株式會社隨日本戰敗而結束歷史，但其經營模式、路線基礎與人員體系，卻成為今日「新竹客運」的源頭。透過研究臺灣軌道的歷

史，不僅能理解地方交通網絡的演變，也能窺見竹苗地區如何在殖民統治與戰時壓力下，逐步形成今日的在地運輸樣貌。

參考資料

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)》，293頁，臺北：政大出版社，2018年。(有審查制度)

新竹客運公司，《新竹客運四十年誌》，58頁，新竹：新竹汽車客運公司，1959年。

陳四海主編，《新竹客運七十年誌》，191頁，新竹：新竹汽車客運公司，1979年。

穿梭一世紀—1919-2024 台灣軌道株式會社到新竹客運 百年大事記及圖錄

潘國正

資料來源：台灣軌道株式會社、新竹客運公司百年發展史、新竹客運月刊、自由時報、聯合報及中國時報電子報等

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 08.09.29 | 台灣軌道株式會社(公司改組前的名稱)召開創立股東會，股東人數115人，議定資本總額為三百萬日圓，先收資本七十五萬日圓，選任赤司初太郎為取締役會長(董事長)，總公司設於台北市，置出張所於龍潭、新埔、苗栗、台中、斗南及台南，經營安咸(平鎮—關西)、紅咸(竹北—關西)、苗栗、西大墩(台中)、西螺(斗南)、台南等六軌道，總長108.60公里，台車總數662台，員工人數112人。 |
| 08.11.01 | 實施「員工保信金制度」 |
| 09.06.01 | 裁撤龍潭出張所、新埔出張所；增設關西出張所。 |
| 11.01.09 | 總公司遷移至苗栗(苗栗街730番地2)。 |
| 14.06.01 | 裁撤關西出張所，恢復龍潭出張所，增設新竹出張所。 |
| 15.09.09 | 收購「石門公司」關西—石門線軌道，長5.3公里。 |
| 16.08.18 | 增闢苗栗—錦水線軌道，長10.94公里。 |
| 16.12.15 | 奉准行駛新竹—三角埔(新埔)汽車路線，但因頭前溪護岸工程阻礙通車，致未能付諸實施。 |
| 18.02.20 | 收購紅毛(竹北)—關西線(長19公里)汽車營業權及汽車5輛，兼營汽車運輸，此為經營汽車運輸業始。 |
| 18.10.01 | 收購湖口—楊梅、平鎮—中壢、中壢—龍潭、龍潭—平鎮等4條汽車路線，共計47.3公里。 |
| 19.12.23 | 台灣軌道株式會社(公司改組前的名稱)股東常會決議，資本總額減資三十五萬日圓，減資後資本總額為四十萬日圓。 |
| 20.05.16 | 收購苗栗自動車合資會社汽車營業權及附屬財產。 |
| 22.09.08 | 增闢台中火車站—西屯汽車路線，長7.07公里。 |
| 23.04.23 | 收購合源自動車商會平鎮—關西(經由龍潭)汽車路線。 |
| 23.10.10 | 延駛員樹林至大溪汽車路線。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 26.08.01 | 因官營鐵路苗栗—十六份隧道工程施工，奉令辦理三義—銅鑼—南勢—苗栗，各火車站間公路客、貨運聯運，至27年2月28日止。 |
| 26.11.01 | 苗栗—大湖汽車路線，延駛至卓蘭。 |
| 26.12.01 | 增闢關西—十份寮汽車路線。 |
| 27.06.30 | 日本為了配合侵華戰爭需要，實施汽油消費管制，因此被迫縮減汽車營運，但為了解決能源問題，研究以薪材、木炭，代替汽油作為燃料；然而新竹、苗栗地區，則利用當地出產壓縮天然氣作為燃料，此為大客車以壓縮天然氣作為替代燃料始。 |
| 27.11.16 | 苗栗、新竹、龍潭出張所，奉准經營大客車出租業務，此為兼營出租大客車始。 |
| 27.11.26 | 新竹州自動車運輸株式會社，因此廢止汽車貨運業經營，專營汽車客運業務。 |
| 28.12.13 | 新建新埔出張所、車庫及員工宿舍，竣工啓用。 |
| 29.03.18 | 台灣軌道株式會社(公司改組前的名稱)股東常會決議，資本總額增資十萬日圓，增資後資本總額為五十萬日圓，由新竹自動車商會以其汽車運輸事業營業權及附帶資產作為出資。 |
| 29.09.12 | 台南出張所汽車貨運業資產，參加台南州自動車運輸株式會社。 |
| 30.03.26 | 斗六出張所，獲頒設置代用燃料(薪柴)裝置獎勵金。 |
| 30.03.26 | 台中出張所，獲頒設置代用燃料(木炭)裝置獎勵金。 |
| 30.03.26 | 苗栗出張所、新竹出張所、新埔出張所，獲頒設置代用燃料(天然氣)裝置獎勵金。 |
| 30.04.05 | 總公司遷移至新竹市新建事務所(新竹市火車站前榮町217號，(即現今民族路2號)。新建新竹出張所車庫及修車工廠，竣工啓用。 |
| 30.10.15 | 台灣軌道株式會社(公司改組前的名稱)股東常會決議，資本總額增資十萬日圓，增資後資本總額為六十萬日圓，由新竹拓殖軌道株式會社、茶茂自動車商會、新通自動車商會、卓蘭興業株式會社，以其汽車運輸事業營業權及附帶資產作為出資。 |
| 30.12.22 | 奉准受讓竹東—內灣(新竹拓殖株式會社路線)、新竹—南寮、新竹—舊港、田町—滴雅(茶茂自動車商會路線)、新庄子—山崎(新通自動車商會路線)、卓蘭—大安(卓蘭興業會社路線)等汽車客運路線。 |
| 31.01.21 | 龍潭—大溪線，奉准與桃園軌道株式會社苗栗—公司寮(龍港)線，交換經營。 |
| 32.04.30 | 增闢員峽子—十八兒(五峰)汽車路線。 |
| 32.05.06 | 苗栗—錦水、芑林—竹東軌道營業，讓與台灣軌道運輸株式會社。 |
| 32.08.25 | 收購新竹市南大路輪胎翻修工場，此為從事輪胎翻修始。 |
| 34.05.15 | 新竹市遭盟軍空襲攻擊，總公司、車庫、修車工廠、宿舍，被炸毀。唯公司仍持續營運至戰爭結束。 |
| 34.10.15 | 台灣軌道株式會社(公司改組前的名稱)股東常會改選董、監事，選任董事陳性、翁瑞春、許振乾、郭幼柏、姜阿新、王阿賢、鈴木卓、三上秀雄。監察人周宜培、陳火生、蔡崑松。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 34.10.15 | 台灣軌道株式會社(公司改組前的名稱)董事會，選任董事長陳性、副董事長翁瑞春、執行董事許振乾。監察人互選周宜培為常務監察人。 |
| 34.10.26 | 公司名稱改為「台灣公共汽車股份有限公司」。 |
| 35.01.31 | 重建新竹出張所、車庫及修車工廠，竣工啓用。 |
| 35.02.01 | 台灣省行政長官公署鐵道管理委員會台北辦事處，派王明海監理本公司。 |
| 35.06.26 | 台灣省政府交通處派鍾期慧等三員，組成「台灣軌道株式會社監理委員會」，監理本公司業務。 |
| 35.11.18 | 官商合辦，所有日人股份悉歸台灣省公路局接收為公股，派華壽嵩、孟緒勛、劉維善、周一仕、鍾期慧、張詩儂等六人為公股董事，沙曾紹、王如夔等二人為公股監察人。 |
| 35.12.01 | 官商合辦，奉令改組成立「新竹汽車客運股份有限公司」。 |
| 35.12.04 | 官商合辦，召開第一屆董監聯席會議，公推公路局長華壽嵩為董事長，陳性為常務董事，許振乾、王阿賢為董事，周宜培為常務監察人。 |
| 35.12.04 | 訂定公司組織規程，總公司設經理1人，副經理1人，經理為許振乾、副經理為王阿賢，並設總務課、業務課、會計課、機料課及倉庫1個，另設新竹辦事處、竹東辦事處、新埔辦事處、苗栗辦事處，北埔營業所、珊瑚湖營業所、內灣營業所、關西營業所、龍潭營業所、大湖營業所。 |
| 36.01.15 | 股東常會改選，選任民股董、監事，選任民股董事陳性、許振乾、郭幼柏、姜阿新、王阿賢。民股監察人周宜培、陳火生、蔡昆松。 |
| 36.10.01 | 承繼營運桃園軌道株式會社中壢線、中壢—楊梅線、中壢—新屋線。 |
| 37.02.28 | 台灣省公路局通知公股出讓民股經營。 |
| 37.04.10 | 改組為純民營公司，選任董事陳性、許振乾、姜阿新、王阿賢、郭幼柏、黃文發、許金德、洪金田、顏欽賢、王金海、呂世明。監察人周宜培、蔡昆松、陳火生、陳爺根、陳雲輝。並公推陳性為董事長、許振乾為常務董事，共同對外代表公司，另周宜培為常務監察人，仍由常務董事許振乾兼任經理，董事王阿賢兼全副經理 |
| 37.06.09 | 承繼營運桃園軌道株式會社中壢—大溪線。 |
| 38.05.20 | 總公司新廈竣工啓用，並舉辦公司成立30週年相關慶祝活動。 |
| 38.10.01 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛北埔—峨眉線，恢復通車。 |
| 38.12.18 | 股東常會通過公司資本總額，由日圓折算改為新台幣十二萬元。 |
| 39.01.06 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛後龍—苗栗線，恢復通車。 |
| 39.02.15 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛新竹—荳林線，恢復通車。 |
| 39.03.05 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛大湖—卓蘭線，恢復通車。 |
| 39.07.10 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛南苗—銅鑼線，恢復通車。 |
| 39.09.11 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛峨眉—珊瑚湖線，恢復通車。 |
| 39.10.01 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛銅鑼—三義線，恢復通車。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 39.10.21 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛汶水—獅潭線，恢復通車。 |
| 39.11.04 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛新竹—新庄子線，恢復通車。 |
| 39.11.20 | 因遭盟軍空襲攻擊致停駛楊梅—下庄子線及楊梅—新屋線，恢復通車。 |
| 39.11.27 | 監察人陳火生接任常務監察人。 |
| 39.12.15 | 股東常會通過增加資本新台幣四十八萬元，增資後資本總額新台幣六十萬元。 |
| 41.09.01 | 台灣省開徵「汽車客運業專營費」。 |
| 41.10.29 | 股東常會通過增加資本新台幣一百二十萬元，增資後資本總額定為新台幣一百八十萬元。 |
| 42.08.16 | 設立「新竹汽車客運公司獎學金」，獎助桃園縣、新竹縣、苗栗縣，三縣營運區域內中等以上學校優秀清寒學生。 |
| 42.10.01 | 承繼營運桃園汽車客運公司(前為桃園軌道株式會社)中壢線、中壢—楊梅線、中壢—新屋線、中壢—大溪線，交還該公司經營。 |
| 43.06.12 | 奉准經營遊覽車客運業及大客車出租業。 |
| 44.09.07 | 購置中壢總站站房及車庫(中平路)。 |
| 45.09.15 | 新建修車廠(新竹市民族路69號)，竣工啓用。 |
| 45.11.30 | 修正「公司章程」，改設總經理1人，協理1人，並得設經理2人；經理許振乾改任總經理、副經理王阿賢改任協理。 |
| 47.09.29 | 自改組為民營後，首次發行股票。 |
| 48.02.08 | 推行「謝謝運動」，隨車售票員對下車旅客實踐「謝謝」禮貌，改進服務觀念。 |
| 48.09.29 | 舉辦公司成立40週年慶祝活動，發行紀念專輯。 |
| 50.05.01 | 實施「員工退休制度」，促進人事新陳代謝，並照顧年老退休員工。 |
| 50.12.29 | 股東臨時會改選董、監事，選任董事姜阿新、許振乾、王阿賢、黃文發、顏欽賢、陳火生、許金德、翁廷開、張式毅、周祖地、周金華。監察人陳輝地、姜瑞金、呂兆宗、洪文宗。公推姜阿新為董事長，許振乾為常務董事，陳輝地為常務監察人。 |
| 51.05.01 | 奉令隨票代徵國防臨時特捐百分三十，迄至52年6月30日止。 |
| 52.03.07 | 被誣違章漏稅，財稅機關派員調查。 |
| 52.09.11 | 葛樂禮颱風侵襲，受害路線31條，長503.9公里(佔全公司營運路線百分87.1)。 |
| 52.11.19 | 許振乾不幸病故(1908-1963)，享壽66歲。 |
| 52.12.14 | 董事會選任許楊金涼為總經理。 |
| 53.04.02 | 股東常會補選許楊金涼為常務董事。 |
| 53.05.20 | 被誣違章漏稅案，經新竹縣稅捐稽徵處發單補徵41年至50年營業稅新台幣七百餘萬元，依法申請行政救濟。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 53.06.01 | 被誣違章漏稅案，經新竹縣稅捐稽徵處發單補徵41年至50年營利事業所得稅新台幣四千三百餘萬元，依法申請行政救濟。 |
| 54.01.01 | 修正「組織規程」，增設遊覽中心，專辦大客車出租業務。 |
| 54.04.07 | 董事長姜阿新轉任顧問，常務董事黃文發繼任董事長，周金華遞補常務董事。 |
| 56.01.01 | 實施「站務管理改進方案」，取消「總站」及「站」，一律改稱「車站」，並分為一等車站、二等車站、三等車站、四等車站，四個等級。 |
| 56.04.22 | 股東常會通過增加資本新台幣四百二十萬元，增資後資本總額定為新台幣六百萬元。 |
| 56.11.30 | 被誣違章漏稅案，台灣省政府命令新竹縣稅捐稽徵處重新查核，更正補徵稅額共計新台幣一千零三十餘萬元，依法繼續辦理行政救濟。 |
| 57.05.04 | 股東常會通過增加資本新台幣一百八十萬元，增資後資本總額定為新台幣七百八十萬元。 |
| 57.05.04 | 股東常會改選董、監事，選任董事呂世明、許楊金涼、顏欽賢、陳火生、周金華、王阿賢、張式毅、翁廷開、周祖地、許金德、魏炳炎。監察人陳輝地、洪文宗、吳水樹、蔡瑞龍、黃秀森。 |
| 57.05.04 | 董事會選任董事長呂世明，常務董事許楊金涼、顏欽賢、陳火生、周金華。監察人互選陳輝地為常務監察人。 |
| 58.04.07 | 股東常會通過增加資本新台幣七百二十萬元，增資後資本總額定為新台幣一千五百萬元。 |
| 58.09.29 | 舉辦公司成立50週年相關慶祝活動，發行紀念特刊。 |
| 58.10.01 | 增闢關東橋—平埔頂—雙溪線。 |
| 58.12.16 | 增建總公司辦公大樓(由兩層增建為五層，地下一層、地上四層)，竣工啓用，並設新竹直達車站於地上第一層。 |
| 59.03.21 | 股東常會通過增加資本新台幣四百二十萬元，增資後資本總額定為新台幣一千九百二十萬元。 |
| 59.07.01 | 中國石油公司停止供應汽車用的壓縮天然氣，因此天然氣車50輛改用汽油。 |
| 59.09.01 | 參與行駛台北—高雄線縱貫公路聯營夜班車。 |
| 59.10.02 | 奉准經營新竹市市區公共汽車。 |
| 60.04.09 | 股東常會通過增加資本新台幣一千零八十萬元，增資後資本總額定為新台幣三千萬元。 |
| 60.04.09 | 股東常會改選董、監事，選任董事呂世明、許楊金涼、顏欽賢、陳火生、周金華、王阿賢、張式毅、翁廷開、周祖地、許金德、許金溪。監察人陳輝地、洪文宗、吳水樹、蔡瑞龍、黃秀森。 |
| 60.04.09 | 董事會選任董事長呂世明，常務董事許楊金涼、顏欽賢、陳火生、周金華。監察人互選陳輝地為常務監察人。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 60.06.07 | 新竹縣政府許可設立「財團法人新竹縣私立新竹汽車客運股份有限公司汽車駕駛修護短期職業補習班」。 |
| 60.08.20 | 關西—錦山線，延駛至李樹下。 |
| 60.12.27 | 「財團法人新竹縣私立新竹汽車客運股份有限公司汽車駕駛修護短期職業補習班」舉行創立典禮。 |
| 61.01.31 | 捐獻新竹縣三輪車輔導轉業獎勵金新台幣二十萬元，協助新竹縣政府完成收購三輪車，並輔導三輪車業者接受汽車駕駛訓練，促進實現新竹市市區大眾運輸現代化。 |
| 61.03.01 | 新竹市市區公共汽車舉行通車典禮，共計12條路線，大客車23輛，每日總行駛班次623次。 |
| 62.05.11 | 股東常會通過增加資本新台幣六百萬元，增資後資本總額定為新台幣三千六百萬元。 |
| 63.05.21 | 股東常會通過增加資本新台幣六百萬元，增資後資本總額定為新台幣四千二百萬元。 |
| 63.05.21 | 股東常會改選董、監事，選任董事呂世明、許楊金涼、顏欽賢、陳火生、周金華、張式毅、王阿賢、許金德、周祖地、許金溪、許英憲。監察人陳輝地、洪文宗、吳水樹、蔡瑞龍、黃秀森。 |
| 63.05.21 | 董事會選任董事長呂世明，常務董事許楊金涼、顏欽賢、陳火生、周金華。監察人互選陳輝地為常務監察人。 |
| 63.10.01 | 增闢新竹—台中線聯營直達車。 |
| 64.04.22 | 股東常會通過增加資本新台幣六百萬元，增資後資本總額定為新台幣四千八百萬元。 |
| 65.04.15 | 增闢新竹—台中線聯營車。 |
| 65.05.11 | 股東常會通過增加資本新台幣一千二百萬元，增資後資本總額定為新台幣六千萬元，分為三萬股，每股新台幣二千元，全額發行。 |
| 66.05.19 | 股東常會改選董、監事，選任董事呂世明、許楊金涼、顏欽賢、陳火生、周金華、張式毅、周祖地、許英憲、許紹勤、許金溪、林雲南。監察人陳輝地、洪文宗、吳水樹、蔡瑞龍、黃秀森。 |
| 66.05.19 | 董事會選任董事長呂世明，常務董事許楊金涼、顏欽賢、陳火生、周金華。監察人互選陳輝地為常務監察人。 |
| 66.07.01 | 新竹—台中聯營線，行駛勝利號冷氣對號車。 |
| 66.07.01 | 增闢湖口—中壢線直達車。 |
| 66.07.01 | 因應業務需要，中壢車站分為南、北兩車站，中壢南車站為往伯公崙、黃泥塘、義民廟、白馬莊、必美、中社、隘寮頂等線起訖站；中壢北車站為新關、東關、中湖、三洽水、幼獅工業區、石門水庫、山子頂工業區、中屋等線起訖站。 |
| 66.07.01 | 實施「長途班車載客獎金制度」，以消除過站不停及漏票、短購票等不合理現象。 |
| 66.08.27 | 新建湖口檢修班，竣工啓用。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 66.09.01 | 新竹—竹東線成功號直達車改駛冷氣對號車，此為專營路線行駛冷氣大客車始。 |
| 66.10.01 | 實施「一人服務車制度」，訂定「一人服務車實施辦法」，由駕駛員兼負照顧乘客上、下車，開、關車門，檢、售車票，維護車內清潔。 |
| 66.10.01 | 竹東—台北萬華線聯營車，實施「一人服務車」。 |
| 67.05.20 | 對號車以外，長途班車及市區公車，設置「博愛座」，供年老乘客優先利用。 |
| 67.06.19 | 市區公車1路部份班次，實施「一人服務車」。 |
| 67.06.23 | 總經理許楊金涼請准辭職，專任常務董事，董事會選任常務董事，周金華為總經理。 |
| 67.07.01 | 修正「組織規程」，增設副總經理1人，機料部經理許英憲，升任副總經理。 |
| 67.07.01 | 投資設立「永順旅行社有限公司」，該公司亦自同日正式開始營業。 |
| 67.07.01 | 實施「目標管理辦法」，以提升營運績效。 |
| 67.07.21 | 市區公車6路、10路、12路、14路、16路等市區公車實施「一人服務車」。 |
| 67.11.01 | 因受台灣區高速公路全線通車的影響，致新竹—台中線直達車，乘客銳減，減駛42班次。 |
| 68.01.01 | 修正「車站組織規程」，改設新竹、竹東、關西、中壢、苗栗等5個「總站」，以及湖口、新庄子、芎林、北埔、珊瑚湖、龍潭、楊梅、新屋、大湖、三義、卓蘭等12個「站」。 |
| 68.01.01 | 推行「目標管理」，激勵開源節流，改善經營管理，並以「爭取最大利潤」、「確保股東權益」、「提高員工待遇」、「永保車輛最新最多」、「培植人才，永續發展」為今後努力達成的目標。 |
| 68.07.11 | 調整市區公車票價，全票由2元5角調為4元，半票改為優待票、仍維持1.5元，適用於軍、警、學生及孩童。 |
| 69.04.09 | 股東常會改選董、監事，選任董事呂世明、許楊金涼、陳火生、周金華、顏惠忠、周祖地、許金溪、許英憲、許紹勤、林雲南、楊延昌。監察人陳輝地、洪文宗、吳水樹、蔡瑞龍、黃秀森。 |
| 69.04.09 | 董事會選任董事長呂世明，常務董事許楊金涼、陳火生、周金華、顏惠忠。監察人互選陳輝地為常務監察人。 |
| 69.05.03 | 調整公路客運票價，漲幅3.23%。 |
| 69.06.01 | 實施「70歲以上老人半價優待乘車制度」。 |
| 69.06.01 | 減駛新竹—台中勝利號聯營線班次，由30往返，減為9往返。 |
| 69.08.15 | 市區公車2甲、10個班次繞行「仁風社區」。 |
| 69.09.17 | 與大同中文電腦公司簽定電子計算機租賃及軟體合約，推動事務作業電腦化，將有關營運管理、薪資管理、材料管理、及成本管理資料處理，予以電腦化，以節省用人並提高管理效率。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 70.02.01 | 接駛台灣汽車客運公司新竹一中壢線(經省道縱貫公路)，本線定名為「中竹線」，行駛普通車。 |
| 70.03.27 | 啓用租賃電子計算機，實施營運管理系統電腦作業，並自行開發薪資管理系統，依序擴大電腦作業範圍。 |
| 70.04.01 | 增闢市區公車30路、火車站—科學園區線。 |
| 70.10.01 | 市區公車，配合車輛改裝，裝置投票箱，依序實施「一人服務車」，並採取旅客車上投票、投現作業。 |
| 70.11.08 | 新屋站停車場竣工啓用。 |
| 71.01.01 | 業務部經理許新民升任副總經理。 |
| 71.01.15 | 苗栗—珊瑚湖線部份班次，由獅潭延駛至涼亭。 |
| 71.01.20 | 改建新竹總站普通車站站房，竣工啓用。 |
| 71.02.01 | 市區公車全面實施「一人服務車」，精減隨車售票員66人。 |
| 71.05.01 | 為增進鄉村旅客搭車便利，提高營運績效，減少運輸能力浪費，各總站、站所屬17條鄉村路線，實施「舉手就停」措施。 |
| 71.05.01 | 修正「組織規程」，裁撤龍潭保養場改設山仔頂保養場；竹東檢修班、關西檢修班，修正為竹東保養場、關西保養場。 |
| 71.05.18 | 修正「公司章程」，公司股票每股面額修正為新台幣十元，全額發行，並分為一千股票、一萬股票及不定額股票三種。 |
| 71.05.18 | 股東常會通過增加資本新台幣一千五百萬元，增資後資本總額定為新台幣一億零五百萬元，分為一千五十萬股，每股十元，全額發行。 |
| 71.07.01 | 配合新竹市升格為省轄市，發行市區公車「彩色紀念車票」，一套四張。 |
| 71.07.20 | 增闢市區公車23路、車站—東香村線，24路、車站—香山火車站線—，25路、車站—大庄線，26路、車站—內湖國小線，27路、車站—大湖村線；另市區公車2路，加繞行東山街及東園路；市區公車7路，延駛至仁愛社區。 |
| 72.02.25 | 修正員工薪資發放方式，即員工須在指定銀行或農會，開設個人存款帳戶，薪資改存前揭金融單位，員工憑存款簿及印鑑向銀行支領。 |
| 72.04.14 | 配合新竹市升格為省轄市，因應香山地區大眾交通需要，增闢香山地區市區公車路線，計有：21路、火車站—香山線，23路、火車站—香檳社區線，25路、火車站—大庄里線，26路、火車站—南港線。 |
| 72.05.12 | 股東常會通過增加資本新台幣二千四百萬元，增資後資本總額定為新台幣一億二千九百萬元，分為一千二百九十萬股，每股新台幣十元，全額發行。 |
| 72.05.12 | 股東常會改選董、監事，選任董事周金華、陳火生、許楊金涼、顏惠忠、許金溪、許英憲、周祖地、許紹勤、林雲南、楊延昌、洪文宗、蔡瑞龍、許新民、羅慶謀、呂兆宗。監察人黃秀森、王德蘭、吳洋平。董事會選任董事長周金華，常務董事陳火生、許楊金涼、顏惠忠、許金溪。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 72.09.10 | 新竹—竹東—獅潭—苗栗線成功號冷氣車，啓用車上電腦售票機，「一人服務車」邁進新的里程碑。 |
| 72.11.01 | 與台灣汽車客運公司，聯營竹東—新竹(經高速公路)—台北線。 |
| 73.02.21 | 材料課及財料總庫，遷入湖口修車廠合署辦公，以利修車單位領料及管理。新竹總站、新庄子站、下公館站、芎林站、北埔站、珊瑚湖站等39輛「一人服務車」，啓用車上電腦售票機。 |
| 73.04.18 | 調整公路客運票價，漲幅11.90%。 |
| 73.07.01 | 與台灣汽車客運公司、苗栗汽車客運公司、巨業交通公司，聯營新竹—竹南—頭份—通霄—大甲—沙鹿—東大—台中線直達車。 |
| 73.07.16 | 新竹總站、湖口站、新庄子站、芎林站、關西總站、中壢總站、新屋站、苗栗總站，共計42輛「一人服務車」，啓用車上電腦售票機。 |
| 74.05.29 | 股東常會通過增加資本新台幣六千四百五十萬元，增資後資本總額定為新台幣一億九千三百五十萬元，分為一千九百三十五萬股，每股新台幣十元，全額發行。 |
| 74.07.25 | 承購新竹市民族路磚造平房一棟及毗鄰土地榮光段二小段15—3、15—8、16—5、16—7等4筆土地，暫作為稽查課廢票倉庫。 |
| 74.08.20 | 湖口站5車次、中壢總站2車次、新屋站4車次、卓蘭站1車次，啓用車上電腦售票機。 |
| 74.08.31 | 公路客運長途班次，自71.06.01起陸續實施「一人服務車」，至今已實施92條路線，共計精減隨車售票員334人。 |
| 75.02.01 | 除中竹線成功號班車外，其他各線成功號班車，實施車上電腦售票，實施車次及路線分別為：新竹總站11車次、竹東總站3車次、下公館站10車次、關西總站12車次、新埔站8車次、中壢總站4車次、龍潭站2車次、苗栗總站3車次、大湖站8車次、三義站4車次。 |
| 75.02.07 | 與中國生產力中心簽訂「強化企業體質輔導合約」，改善經營管理，輔導期間75.02.15—76.06.30。 |
| 75.03.01 | 實施加強督導車輛清潔作，各總站、站每日應檢查所屬車輛清潔狀況一次。 |
| 75.04.01 | 汽車客運業實施「加值型營業稅」，但運價上乘客應負擔「加值型營業稅」，由業者自行吸收，因此，等於運價調降4.76%。 |
| 75.05.01 | 因油價下跌，調降公路客運票價，減幅6.56%。 |
| 75.05.14 | 股東常會改選董、監事，選任董事周金華、陳火生、許楊金涼、許英憲、顏惠忠、周祖地、蔡瑞龍、黃秀森、許紹勤、林雲南、洪文宗、許新民、羅慶謀、呂兆宗、蕭金土。監察人許金溪、王德蘭、吳洋平。 |
| 75.05.14 | 顏惠忠。監察人互選許金溪為常務監察人。董事會選任常務董事許英憲為總經理。 |
| 75.05.14 | 董事會選任董事長周金華，常務董事陳火生、許楊金涼、許英憲、 |
| 75.07.15 | 標購「財團法人中國玻璃工業研究所」樓房、研究室、實驗室、及實驗工廠(位於竹東鎮大林路270號)，予以整建作為竹東保養場。 |
| 75.10.15 | 設置「勞工退休準備金監督委員會」，按月提撥薪資總額4%，作為退休準備金。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 75.12.24 | 標購新竹市榮光段二小段17—5及17—8地號土地，以及前揭地號土地上新竹市中華路566號磚造二層樓房一棟，以備與總公司、新竹總站合併使用。 |
| 75.12.31 | 除新竹經楊梅至中壢成功號班車，及新竹經後龍至台中，苗栗至三重，萬華至石門水庫聯營車外，均已全面實施車上電腦售票，總計裝置車上電腦售票機431部。 |
| 76.01.01 | 修正「組織規程」，總務部增設財務課。 |
| 76.03.01 | 實施「員工提案獎勵辦法」，鼓勵員工踴躍提供有利於改善經營管理建議，以提高營運績效及開源節流的目的。 |
| 76.04.05 | 竹東保養場遷移至竹東鎮大林路270號(標購「財團法人中國玻璃工業研究所」樓房、研究室、實驗室、及實驗工廠)。 |
| 76.09.03 | 中壢—山仔頂工業區線部份班次，延駛至頂好社區(工業新城)。 |
| 76.10.21 | 竹東—內灣—煤源線，延駛至八五山。 |
| 76.11.10 | 為提高車箱自行打造水準，派員至日本橫濱日野自動車工業株式會社車體工廠，研習車箱打造實務，為期70天。 |
| 77.03.26 | 新竹總站啓用電腦作業「月票發售系統」。 |
| 77.05.16 | 增闢新營線、新竹—枋寮—新埔—水汴頭—關西營區停車場；中營線、中壢—關西—水汴頭—關西營區停車場。 |
| 77.07.28 | 產業工會成立(99.06.23「工會法」修正，改稱企業工會)。 |
| 77.08.23 | 自行設計打造冷、暖氣大客車10輛，出廠參加營運。 |
| 77.09.01 | 為提高市區公車營運績效及加強管理，修正「車站組織規程」，原隸屬新竹總站市區公車站，予以升格，與新竹總站平行。 |
| 77.09.01 | 因應勞動基準法施行，復為落實行車績效，調整部份路線行車輛班次及里程，每日共減駛300班次、4,122公里，精減普通班車7班、駕駛員12人。 |
| 77.12.02 | 與產業工會就追溯補發勞動基準法實施後各項工資案，達成協議，並簽定勞資協議書。 |
| 78.05.26 | 股東常會改選董、監事，選任董事周金華、許楊金涼、許英憲、顏惠忠、黃秀森、周祖地、蔡瑞龍、許紹勤、林雲南、洪文宗、許新民、羅慶謀、呂兆宗、蕭金土、陳怡仲。監察人王德蘭、吳洋平、許志銘。 |
| 78.05.26 | 董事會選任董事長周金華，常務董事許楊金涼、許英憲、顏惠忠、黃秀森。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |
| 78.06.23 | 實施「員工申訴處理辦法」，妥善處理員工申訴。 |
| 78.09.01 | 增闢鳳山村線、湖口—榮民所—新竹；湖口線、湖口—新竹省立醫院—民族路—新竹。 |
| 78.09.29 | 舉辦公司成立70週年相關慶祝活動，並發行新竹客運七十年誌。 |
| 78.10.01 | 中東線、新中線，以及市區公車1路、2甲、5路，增駛冷氣車。 |
| 78.10.01 | 電腦作業系統中途管理系統上線，包含售票機售票資料，由卡匣自動轉入電腦系統。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 79.02.20 | 承購湖口鄉南湖段642—1、643—1、644—1地號土地(334.8坪)，毗鄰湖口站站房(中山路2號)，作為湖口站停車場用。 |
| 79.07.01 | 市區公車3路、7路，合併為3路循環線；16西線，自東門派出所至北大路、中正路口路段停駛，改行駛中正路。 |
| 79.12.07 | 中竹線、竹東線，以及市區公車1路、5路、15路，試辦「機動調度」，以因應日趨嚴重交通阻塞，降低營運成本。 |
| 80.03.01 | 因應班車、公車冷氣化，便利通學學生搭乘冷氣車，發售冷氣車學生通學月票、冷氣車國小學生通學回數優待票，增裕營收 |
| 80.05.01 | 電腦作業系統包車管理系統，及應收帳管理系統上線，加強包車實收與應收帳款管理。 |
| 80.06.15 | 配合湖口站新站(湖口鄉中山路90號)啟用，而在原湖口站(湖口鄉中山路154、156、158號)發車各線班車，改在湖口站新站發車；原湖口站站場出租，增裕業外收入。 |
| 81.04.01 | 實施長途班車旅客車上投現不找零措施，增購BR—93全自動電腦售票機6部，瑞典製數幣機5部，並精減「中途整理員」21名。 |
| 81.05.28 | 股東常會改選董、監事，選任董事周金華、許英憲、顏惠忠、呂兆宗、許志銘、黃秀森、洪文宗、蔡瑞龍、林雲南、許新民、羅慶謀、蕭金土、陳怡仲、周宜澤、許天恩。監察人王德蘭、吳洋平、許一平。 |
| 81.05.28 | 董事會選任董事長周金華，常務董事許英憲、顏惠忠、呂兆宗、許志銘。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |
| 81.08.01 | 承辦新竹縣70歲以上老人及身障同胞免費乘車服務，由新竹縣政府一次價購3萬張乘車票，每張30格、195元。 |
| 82.04.10 | 常務董事會選任常務董事兼總經理許英憲為董事長。 |
| 82.05.10 | 修正「員工慰勞假制度」為「特別休假實施辦法」。 |
| 82.05.17 | 與台灣汽車客運公司聯營富岡—楊梅(經高速公路)—台北線、富岡—楊梅(經縱貫公路)—板橋線。 |
| 82.05.20 | 市區公車3路九甲埔—廿張犁—火車站路段，因旅客稀少，停駛。 |
| 83.05.01 | 調整市區公車票價： 普通車：全票由11元調為13元，優待票由6元調為7元； 冷氣車：全票由13元調為15元，優待票8元。 |
| 83.07.01 | 實施「印時鐘使用管理辦法」，即駕駛日報簽證，一律改以印時鐘簽證列印開車、到站時間，以落實班次管制，減少駕駛日報人為簽證疏失。 |
| 83.07.01 | 配合新竹市武陵路完成拓寬，市區公車6路行駛路線，改為火車站—金竹里。 |
| 83.10.22 | 董事長兼總經理許英憲病故，享壽64歲。 |
| 83.10.26 | 常務董事會選任常務董事周介石為董事長。 |
| 83.10.26 | 董事會選任監察人許一平為總經理。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 83.12.01 | 位於新竹市南大路550巷48號、50號兩戶員工宿舍，改建為樓高五層，共計10戶公寓出售，增裕業外收入。 |
| 83.12.31 | 因應載客人數銳減，83年度精減普通車13輛，駕駛員10人，每日減駛1,680公里。 |
| 84.01.01 | 更換湖口站、新庄子站、新埔站、苗栗總站、大湖站、三義站等6站車上投幣機，計135組，並實施收銀箱加封條措施。 |
| 84.05.01 | 電腦作業系統新版PC作業全面上线，自此後端電腦檔案，停止以人工傳送磁片，改由數據機連線傳輸檔案。 |
| 84.05.25 | 於下公館站興建12間店舖，並予出租，增裕業外收入。 |
| 84.05.31 | 股東常會改選董、監事，選任董事周介石、許一平、許炤平、蔡瑞龍、呂兆宗、許志銘、陳怡仲、黃秀森、林雲南、洪文宗、許新民、周宜澤、羅慶謀、許天恩、楊義明。監察人王德蘭、吳洋平、許淑郁。 |
| 84.05.31 | 董事會選任董事長周介石，常務董事許一平、蔡瑞龍、呂兆宗、許志銘。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |
| 84.07.01 | 裁撤新竹、竹東、關西、中壢各總站及市區公車站數幣中心，改於業務課成立票計股，負責苗栗總站以外各總站、站收銀箱數幣作業，精減數幣員8人。 |
| 84.07.01 | 調整各總站，以及一、二等站窗口售票方式，總站一律改以自動售票機售票，而一、二等站改由值班主管兼辦，計精減窗口票務員32人，同時裁撤二重埔、新豐火車站、獅潭、銅鑼、卓蘭等5個代售處。 |
| 84.07.01 | 「新竹客運月刊」改為雙月刊，每二個月出刊一次，即每年 月十五日出刊。 |
| 84.07.04 | 因應經營合理化，降低營運成本，精減事務員51人。 |
| 84.10.01 | 調整公路客運票價，漲幅13.04%。 |
| 84.11.20 | 本公司與三重客運聯合申請經營台北經中山高往新竹及竹東2條路線，交通部核准籌辦。 |
| 84.12.31 | 因應載客人數銳減，84年度精減普通車16輛，駕駛員18人，每日減駛3,598.5公里。 |
| 85.01.01 | 公路客運路線，依政府促進大眾運輸發展方案，申請偏遠路線營運補貼，計88條路線。 |
| 85.01.01 | 電腦作業系統材料系統改版上线(PC版)。 |
| 85.04.20 | 因應市區公車營運規模減縮，修正「車站組織規程」，市區公車站車站等級，修正為一等站，並改隸屬於新竹總站。 |
| 85.10.09 | 與三重客運聯營新竹—台北國道線及竹東—台北國道線。 |
| 85.10.09 | 因應新闢新竹及竹東經中山高往台北聯營路線通車，增設清大站代售處，且於新竹總站增設售票窗口，並實施員工促銷回數票獎勵措施(每售出一本，按票值百分三，發給獎金)。 |
| 85.12.31 | 因應載客人數銳減，85年度精減普通車16輛，駕駛員18人，每日減駛2,911.3公里。 |
| 86.01.16 | 代駛台灣汽車客運公司楊梅—新莊—板橋線、桃園—頭份線、桃園—新竹線，計3條路線，增3車、駕駛員3人。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 86.04.01 | 電腦作業系統車票管理系統改版上線（PC版）。 |
| 86.04.19 | 因應總公司辦公大樓(新竹市民族路2號)改建商業大樓，總公司遷移至新竹市民族路161號辦公。 |
| 86.04.28 | 因應總公司辦公大樓(新竹市民族路2號)改建商業大樓，新竹總站、市區公車站，遷移至新竹市民族路69號，合署辦公。 |
| 86.05.01 | 配合旅客動態，調整班次，竹東—台北國道聯營線，減駕駛員4人。 |
| 86.05.01 | 因應總公司大樓改建以及新竹總站遷移，調整新中線、竹東線班次。 |
| 86.05.01 | 修正「獎助員工出國旅遊實施要點」第三條、第四條、第五條條文規定，改以年資計分為主，考績計分、獎勵計分為輔；另獎助金額，每名三萬元修正為一萬五千元，但獎助名額由9名修正為20名。 |
| 86.05.20 | 原總公司辦公大樓(新竹市民族路2號)及毗鄰新竹總站、市區公車站土地，開工興建「新竹客運商業大樓」。 |
| 86.06.01 | 為接駛台灣汽車客運公司釋出楊梅—新莊—板橋線、桃園—頭份線、桃園—新竹線、中壢—新竹線，計4條路線，增1車、駕駛員1人。 |
| 86.07.01 | 為接駛台灣汽車客運公司釋出中壢—頭份線、中壢—迴龍—板橋線等2線，增2車、駕駛員2人。 |
| 86.08.04 | 績效不佳，停駛中竹聯營線(新竹—台中)，減8車、駕駛員7人。 |
| 86.08.05 | 新竹—台北國道聯營線全部班次，改由重慶北路交流道上、下高速公路，並予增班，增4車、駕駛員3人。 |
| 86.08.05 | 減駛竹東—台北國道聯營線班次，減4車、駕駛員3人。 |
| 86.09.01 | 電腦作業系統股務系統改版上線（富士通K電腦系統）。 |
| 86.10.01 | 配合老人福利法修正，即年滿65歲以上老人，持相關證明文件，得購買半票優待乘車。 |
| 86.12.16 | 為提高營運績效，新竹—台北國道聯營線減班，減駕駛員3人。 |
| 86.12.25 | 減駛竹東—台北國道聯營線班次，由35往返，減為5往返。 |
| 86.12.31 | 因應精緻化經營，86年度精減普通車3輛，駕駛員12人，但因接駛台灣汽車客運公司釋出路線，每日增駛1,020.2公里。 |
| 87.01.01 | 精簡組織，裁撤教育課，原教育課職掌「新竹客運月刊」編輯與發行，改由秘書兼辦；原教育課職掌員工教育訓練，改由人事室兼辦；裁撤事業關係室，原事業關係室業務，改由總務課兼辦。 |
| 87.01.01 | 修正「修車人員考取各種技能資格獎勵辦法」第三條第一項第六款條文規定，即增訂取得「起重機操作、堆高機操作、排煙檢測、液化氣改裝及檢測」證照者，予以提升薪級，以資獎勵修車人員在職進修。 |
| 87.05.20 | 竹東—台北國道聯營線，停駛。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 87.05.21 | 股東常會改選董、監事，選任董事周介石、許一平、許焯平、蔡瑞龍、呂兆宗、許志銘、陳怡仲、黃秀森、林雲南、洪文宗、許新民、周宜澤、羅慶謀、許天恩、楊義明。監察人王德蘭、吳洋平、許淑郁。 |
| 87.05.21 | 董事會選任董事長周介石，常務董事許一平、蔡瑞龍、呂兆宗、許志銘。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |
| 87.06.01 | 電算課同仁自行組裝硬體設備，期許同仁們對PC電腦更加熟稔。 |
| 87.12.31 | 全面調整班次，87年度精減駕駛員13人，每日減駛458公里。 |
| 88.01.01 | 因應公元2000千禧年到來，預期電腦系統會帶來不可預知的災難及重大損失，電算課著手為期一年千禧年準備作業，陸續汰舊換新一批電腦設備，並對所有電腦系統予以備份，及實施電腦病毒預防。 |
| 88.01.01 | 實施「偏遠路線營運管理要點」，落實執行虧損補貼計畫應辦事項。 |
| 88.01.01 | 市區公車首次申請營運虧損補貼。 |
| 88.03.01 | 精簡組織；裁撤新庄子站，車輛、員工併入湖口站，原新庄子站站房出租，增裕業外收入；裁撤北埔站，車輛、員工併入竹東總站，原北埔站站房出租，增裕業外收入。 |
| 88.03.01 | 修正「員工服務成績考核辦法」第十五條條文規定，即各職階年資加給，由五級修正為三級；而已給予年資加給三級，未能改聘晉階者，依其年終考核獎懲評列為優等、甲等，分別給予1個、0.5個「月薪津」一次「年資考核獎金」。 |
| 88.03.01 | 修正與薪資相關條文，即調整薪資結構及項目，增訂各職階本薪級數，且為鼓勵員工久任公司，職階為助理員(技士)者，無論有無擔任主管職務，只要晉新級至助理員(技士)第一級本薪，且最近三年年終考績均評列為甲等，則次年予以改聘職階為副管理員(副技正)。另房租津貼與生活津貼，合併「生活津貼」。 |
| 88.06.01 | 「新竹客運網站」正式啓用，一併架設關係企業新竹客運汽車駕駛修護補習班「新竹客運駕訓班網站」。 配合新竹市新的東大高架陸橋興建完成，舊的東大路橋改為單行道，新竹一寶山線、新竹一三峰線、新竹一新城線等3線，返程往新竹班次，改行駛新的東大高架陸橋。 |
| 88.06.08 | 原總公司所在民族路2號土地，興建「新竹客運商業大樓」竣工，出租予太平洋崇光百貨公司，開設太平洋SOGO百貨新竹店。 |
| 88.07.01 | 修正「長途班車載客獎金實施辦法」第三條第一項、第三項條文規定及「市區公車載客獎金實施辦法」第二條第一項、第三項條文規定，即載客獎金車上營收獎金費率，無論長途班車或市區公車，均採單一費率制，以符獎勵制度；另駕駛員參加教育訓練，修正為出動而非公假，以免影響其載客獎金。 |
| 88.07.01 | 增訂「行車人員里程津貼支給辦法」第二條第一款第二目條文規定，即對擔當行駛偏遠虧損補貼路線駕駛員，其里程津貼每公里加給0.12元。 |
| 88.08.15 | 配合本公司八十週年慶，邀請新竹市建華國中、世界高職、光復中學、新竹女中、新竹師院等五校，參加彩繪公車競賽活動，並將相揭示在本公司網站上，由網友進行票選活動。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|---------------|---|
| 88.09.22 | 承租「新竹客運商業大樓」太平洋SOGO百貨新竹店開幕。 |
| 88.09.29 | 舉辦公司成立80週年相關慶祝活動，並發行紀念特刊。 |
| 88.11.15 | 因921大地震停駛大湖—卓蘭線(經東豐橋)、大湖—卓蘭線(經景文)、卓蘭—坪林線等3線，恢復通車。 |
| 88.12.24 | 調整新竹—台北國道聯營線行駛班次，星期一、行駛102班，星期二至星期四、行駛88班，星期五或連續假日前一日、行駛124班，週休二日星期六、行駛112班，非週休二日星期六、行駛120班，假日或連續假日收假日、行駛130班。 |
| 88.12.31 | 全面檢討班次，88年度每日增駛3,131.6公里，增車6輛，但未增駕駛員。 |
| 89.01.01 | 與台中客運聯營新竹—台中國道線。 |
| 89.01.01 | 新竹市區公車營運虧損起始日。 |
| 89.03.25 | 調整新竹—台北國道聯營線行駛班次，星期一、行駛114班，星期二至星期四、行駛100班，星期五或連續假日前一日、行駛126班，週休二日星期六、行駛116班，非週休二日星期六、行駛126班，假日或連續假日收假日、行駛140班。 |
| 89.05.10 | 與苗栗客運、巨業客運聯營新竹—台中海線(經後龍、通霄)。 |
| 89.06.05 | 因應遊覽車業務性質變更，精減導遊員7人。 |
| 89.06.05 | 桃園—頭份線桃園—中壢段、新竹—頭份段，停駛；另桃園—頭份線新竹—中壢段，併入中竹線班次。 |
| 89.07.20-9.10 | 因921大地震停駛內灣線，陸續恢復全線通車。 |
| 89.09.15 | 大湖站(大湖鄉中正路107號)遷移至大湖檢修班(大湖鄉信義路15—1號)，合署辦公與發車，原大湖站改為招呼站。 |
| 89.12.22 | 調整新竹—台北國道聯營線行駛班次，星期五或連續假日前一日、行駛140班，週休二日星期六、行駛132班。 |
| 90.01.01 | 因應政府施行縮短法定工時為每二週84小時，修正員工休假制度，與公務機關同步實施週休二日，並廢止「旅行假三天」。 |
| 90.01.01 | 苗后線、苗阜線，星期一至星期五部份班次，延駛至苗栗醫院。 |
| 90.01.01 | 新屋站(新屋區中華路251號)遷移至新屋檢修班(新屋區中華路214號)合署辦公與發車，原新屋站站場出租，增裕業外收入。 |
| 90.04.17 | 配合各總站、站車上電腦售票機，陸續更換為BR96機種，電算課練自4月17日起至6月11日止，舉辦BR96售票機讀卡相關教育訓，並將卡匣資料連線電算課集中處理。 |
| 90.05.23 | 股東常會通過增加資本新台幣九千六百七十五萬元，增資後資本總額定為新台幣二億九千零二十五萬元，分為二千九百零二萬五千股，每股新台幣十元，全額發行。 |
| 90.05.23 | 股東常會改選董、監事，選任董事周介石、許一平、許昭平、蔡瑞龍呂兆宗、林雲南、黃秀森、洪文宗、陳怡仲、許新民、周宜澤、潘許貴美、羅慶謀、許天恩、楊義明。監察人王德蘭、吳洋平、 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 90.05.23 | 董事會選任董事長周介石，常務董事許一平、許炤平、蔡瑞龍、許淑郁。呂兆宗。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |
| 90.06.01 | 楊梅—新坡線、湖口—北窩線、竹東—上坪線等3條路線，因營運不佳，申請停駛。 |
| 90.06.01 | 新竹—寶山線等34條營運績效不佳虧損補貼路線，申請減班。 |
| 90.06.28 | 與三重客運聯營接駛台灣汽車客運公司釋出楊梅—台北線；與豐原客運聯營接駛灣汽車客運公司釋出苗栗—台中線。 |
| 90.12.11 | 配合中壢老街溪橋施工封閉，中竹線、中湖線、新屋線、幼獅線、楊橋線、顯伯公線等6線，改道行駛。 |
| 90.12.24 | 新竹—寶山等34條營運績效不佳虧損補貼路線，辦理減班加註。 |
| 91.01.01 | 修正「組織規程」：一、增設總經理室。二、人事室、事業關係室、教育課、總務課，合併為管理課。三、裁撤企劃室，企劃工作移交總經理室掌理；稽核、統計工作，移交電算課掌理。四、機務課與修車廠，合併為修車廠。 |
| 91.02.01 | 市區公車向新竹市政府申請續營，原27條路線調減為18條，經新竹市政府核准同意繼續經營，營業期限10年，自91年3月1日起，至101年2月28日止。 |
| 91.02.10 | 改建關西保養場，竣工啓用。 |
| 91.05.29 | 股東常會通過增加資本新台幣三千四百八十三萬元，增資後資本總額定為新台幣三億二千五百零八萬元，分為三千二百零五萬零八千股，每股新台幣十元，全額發行。 |
| 91.12.01 | 市區公車5路、10路、20路、23路、26路、28路等6線，改由民族路69號新竹總站發車，經民族路至中正路(站)。 |
| 91.12.19 | 市區公車3路，原配合新竹市政府要求，每日行駛6班次，因營運不佳，減2班次。 |
| 92.01.01 | 分別修正「行車人員里程津貼支給辦法」、「長途班車載客獎金實施辦法」、「市區公車載客獎金實施辦法」、「公務車駕駛員行車津貼支給標準」；廢止「一人服務車津貼支給標準」、「駕駛員行車安全獎金支給標準」，另增訂「行車人員行車獎金支給辦法」。 |
| 92.01.01 | 停止發行「新竹客運月刊」。 |
| 92.04.01 | 受SARS疫情影響，政府為抑制疫情，大力宣導民衆勿搭乘大眾運輸工具，致營運受到鉅大衝擊。 |
| 92.04.20 | 撤除車輛駐在停放伯公崙，改駐在停放804醫院及山子頂保養場。 |
| 92.04.21 | 因應平鎮陸軍通信學校學員放假需，逢星期五增派8輛車，由學校直接開往中壢火車站。 |
| 92.05.01 | 台北—北二高—小人國國道旅遊路線，報准停駛。 |
| 92.05.16 | 台北—中山高—新竹國道聯營線，完成增班加註，星期五140班，星期六134班，星期日156班。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 92.05.28 | 股東常會通過增加資本新台幣六千五百零一萬六千元，增資後資本股，總額定為新台幣三億九千零九萬六千元，分為三千九百萬九千六百，每股新台幣十元，全額發行。 |
| 92.08.28 | 於新竹總站停車場(租賃土地，新竹市牛埔路200號)，設置地上油槽加油站。 |
| 92.10.01 | 因應新竹中學、新竹高商學生上課需，湖口線、新庄子線、荳林線上、等3線，延駛至學校，並各派學生專車1輛；另因應平鎮高中學生下課需，增行至大溪、石門、楊梅、埔心、中壢等線學生專車，合計8輛車。 |
| 92.12.28 | 台中一中山高一新竹國道聯營路線，申請台中端延駛中興大學。 |
| 93.01.01 | 標購台灣汽車客運公司新竹站土地及建物(新竹市中華路號二段471號)，經整修後，一樓部份空間供作新竹總站、市區公車站及票計股(原均設於新竹市民族路69號)，而一樓其餘空間及二樓、三樓，則予出租，增裕業外收入。 |
| 93.04.25 | 配合新竹保養場場地(新竹市民族路69號)招租，新竹保養場遷移至修車廠牛埔廠(租賃土地，新竹市牛埔路200號)。 |
| 93.04.29 | 湖口修車廠管理系、引擎系以及材料課，遷移至新竹總站停車場內(租賃土地，新竹市牛埔路200號)，並稱為修車廠牛埔廠。 |
| 93.05.07 | 聯合中壢客運、桃園客運申請龍潭—林口長庚醫院線、大溪—林口長庚醫院線，2線醫療公車，正式通車營運，並申請立案為桃園縣市區汽車客運業。 |
| 93.05.12 | 股東常會改選董、監事，選任董事周介石、許一平、許炤平、蔡瑞龍、呂兆宗、潘許貴美、黃頌舜、洪文宗、周宜澤、林雲南、陳怡仲、郁。許新民、許天恩、羅慶謀、楊義明。監察人王德蘭、吳洋平、許淑郁 |
| 93.05.12 | 董事會選任董事長周介石，常務董事許一平、許炤平、蔡瑞龍、呂兆宗。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |
| 93.07.01 | 因應班次減少，內灣停車場場地改作出租，增裕業外收入。 |
| 93.07.13 | 新竹—三峰線(經雙溪)等32條路線，申請減班核准，並辦理許可證加註。 |
| 93.07.31 | 增闢新竹市南寮假日觀光巴士5輛。 |
| 93.08.20 | 增闢新竹市成德高中上、下課學生專車，竹東、橫山地區各1輛。 |
| 93.09.20 | 竹東—八五山線(經煤源)以及竹東—水田線(經尖石、水田入口)，整併為竹東—八五山線(經煤源)，另1線辦理許可證繳銷。 |
| 93.10.16 | 原大湖站(大湖鄉中正路107號)站房及停車場出租，增裕業外收入。 |
| 94.01.05 | 標購台灣汽車客運公司苗栗站(苗栗市為公路8號)土地及建物，苗栗總站(苗栗市中正路905號)遷移至標購所得台灣汽車客運公司苗栗站，原苗栗總站土地，興建「新竹客運南苗商館」出租，增裕業外收入。 |
| 94.01.12 | 租賃台灣肥料公司苗栗廠部份土地(苗栗市福安段27、28、32、36、38地號；苗栗市中華路底)，供作苗栗總站停車場。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 94.02.04 | 配合苗栗總站新站（苗栗市為公路8號）啓用，南苗一中平線(經龜山)、南苗一龍港線(經後龍)、南苗一王爺廟線(經西山)、南苗一通霄鎮公所線(經後龍)、南苗一後龍線(經十班坑)等5線，改於苗栗總站新站發車，並辦理許可證加註。、國道新竹—台中線、竹東線、芎林線，以及市區公車2甲、3路、配合新竹保養場場地(新竹市民族路69號)招租，國道新竹—台北線5路、10路、12路、20路、23路、28路等8線，新竹端發車站，遷移至新竹總站(新竹市中華路號二段471號)發車。 |
| 94.03.16 | 精簡組織，裁撤新屋站，車輛、員工併入楊梅站，原新屋站改為招呼站。精簡組織，裁撤芎林站，車輛、員工併入下公館站，原芎林站站房出租，增裕業外收入，另設招呼站。 |
| 94.06.20 | 退出與中壢客運、桃園客運聯營701龍潭—林口長庚醫院線、702大溪—林口長庚醫院線，2線醫療公車營運。 |
| 94.07.01 | 配合道路拓寬，珊瑚湖站部份土地，被苗栗縣政府徵收。 |
| 94.07.01 | 配合勞退新制施行，選擇及適用勞退新制員工，其資遣費計算，修正為按其工作年資，每滿1年發給二分一個月的平均工資，未滿1年，按比例計算。最高以發給6個月平均工資為限。 |
| 94.10.03 | 原新竹保養場場地(新竹市民族路69號)，出租予昇譽建設有限公司，該公司自行興建芙洛麗大飯店。 |
| 94.12.01 | 位於平鎮工業區山子頂保養場(平鎮工業區工業9路1號)，遷移至標購所得台灣汽車客運公司楊梅站(楊梅區楊新北路3號)，改稱楊梅保養場；原山子頂保養場土地與廠房出租，增裕業外收入。 |
| 94.12.31 | 配合營運規模減縮，一月裁撤三義站、三月裁撤芎林站、新屋站，94年度全年平日減3,196.8公里，減21車、駕駛員20人；假日減4,247.1公里，減31車、駕駛員29人。 |
| 95.07.01 | 中壢總站自中壢市元化路2—36號，遷移至中壢市建國路105號站房，中壢市元化路2—36號站房一樓，供作「中壢北站」，二樓、三樓、四樓出租，增裕業外收入。 |
| 95.09.13 | 龍潭—中壢線、苗栗—中平線(經龜山)、新竹—北埔線(經寶山)、新竹—珊瑚湖線(經三峰)、竹東—土場線、新竹—名紡廠線(經新竹工業局管理中心)、新竹—科學園區西區線(慧智公司)(經由埔頂園區入口)、中壢—新屋線(經北高榮)等8線，辦理許可證註銷。 |
| 95.09.15 | 因應同業假日降價惡性競爭，新竹—台北國道聯營線，學生假日乘車，可憑學生證購買優待全票，票價100元。 |
| 95.12.01 | 芎林—竹北市公所線(經安溪寮)、下公館—實驗中學線(經科學園區)，配合高鐵通車，變更為芎林—竹北口線(經高鐵新竹站)、下公館—高鐵新竹站線(經科學園區)。 |
| 96.05.16 | 股東常會改選董、監事，選任董事許一平、許炤平、周啓中、蔡瑞龍呂兆宗、陳怡仲、周宜澤、許淑郁、黃頌舜、羅慶謀、潘許貴美、許新民、洪文宗、林雲南、許天恩。監察人王德蘭、吳洋平、楊義明。 |
| 96.05.16 | 董事會選任董事長許一平，常務董事許炤平、周啓中、蔡瑞龍、呂兆宗。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 97.04.01 | 停放於埔頂停車場車輛，改停放於新竹總站以及修車廠牛埔廠，原埔頂停車場場地出租，增裕業外收入。 |
| 97.07.01 | 修正人事管理辦法第六十條第一款條文規定，即配合「勞動基準法」，將強制退休年齡延至六十五歲。 |
| 97.07.01 | 修正「修車人員車輛保養獎金支給辦法」為「修車人員技術津貼支給辦法」。 |
| 97.07.01 | 大湖保養場(大湖鄉信義路15-1號)遷移至苗栗總站停車場(向台灣肥料公司苗栗廠租用部份土地(苗栗市福安段27、28、32、36、38地號；苗栗市中華路底)，改稱苗栗保養場，另精簡組織，裁撤大湖檢修班，改由苗栗保養場派員駐點檢修車輛。 |
| 97.11.01 | 市區公車10路、總站—成德高中，11路、火車站—金元寶，12路總站—莊厝，23、路總站—玄奘大學(經中華路)，27路、火車站—荷蘭村—火車站等5線，申請減班。 |
| 97.12.31 | 配合營運規模減縮，97年度公路客運停駛29條路線(含試辦2條)、申請減班35條路線；市區公車停駛7條路線、申請減班10條路線；合計減18車、駕駛員23人。 |
| 98.12.31 | 配合營運規模減縮，98年度公路客運全年每日減駛3,651.3公里，減26車、駕駛員32人；市區公車每日減駛479.5公里，減2車、駕駛員4人。 |
| 99.03.01 | 與苗栗客運公司聯合發售台灣通IC學生卡、通勤卡，同時廢止紙質6折學生月票及7折通勤月票，改發售75折台灣通學生卡及9折通勤卡。 |
| 99.03.25 | 莒林駐在車停放，改停放至大華技術學院停車場，並於該處發車；調整新竹—莒林線(經六家)延駛至大華技術學院，辦理許可證加註。 |
| 99.05.27 | 股東常會改選董、監事，選任董事許一平、許炤平、周啓中、蔡瑞龍、呂兆宗、陳怡仲、許淑郁、黃頌舜、洪文宗、蕭德原、林旭初、周宜澤、潘許貴美、許新民、許天恩。監察人王德蘭、吳洋平、楊義明。 |
| 99.05.27 | 董事會選任董事長許一平，常務董事許炤平、蔡瑞龍、周啓中、呂兆宗。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |
| 99.05.28 | 苗栗縣敬老卡、愛心卡，改發行台灣通IC卡，完成相關配套作業。 |
| 99.05.28 | 修正「退休員工乘車優待票發給辦法」，即在公司服務十五年以上退休員工，年滿一年發給一年期全線乘車優待票，發給至六十五歲止，並自100年1月1日施行。 |
| 99.05.28 | 增訂「人事管理辦法」第六十一條第三款條文規定，即工作十年以上年滿六十歲者，得自請退休。 |
| 99.06.01 | 董事長兼總經理許一平免兼總經理，選任副總經理許炤平為總經理。 |
| 100.11.22 | 獲得100年度新竹市公路公共運輸發展計畫15條路線經營權(世博台灣館觀光接駁服務計畫4線、低地板雙位元公車計畫3線、竹塹小巴—馨接駁服務計畫8線等三案)，採用11輛電動乙類大客車，13輛電動低地板甲類大客車。 |
| 100.11.23 | 出售本公司位於苗栗縣獅潭鄉新店小段3筆地號土地。 |
| 100.11.24 | 獲得寶山鄉—馨巴士2線經營權標案。 |
| 100.11.30 | 出售本公司位於苗栗市苗栗段3筆地號土地。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 100.11.30 | 因應台鐵內灣支線於11月12日復駛，原行駛內灣交通維持專車，提出續駛申請。 |
| 100.12.02 | 新竹—台中國道聯營線，申請增班。 |
| 100.12.20 | 於新竹保養場辦理兩天期電動車(華德公司)維修保養教育訓練。 |
| 101.01.02 | 配合低地板雙位元公車服務計畫，本公司首輛低地板電動公車，平日行駛55路、假日增行56路南寮免費公車。 |
| 101.04.12 | 新竹—台中國道聯營線，台中端台中火車站至中興大學路段，停駛；新竹端不繞行科學園區，辦理許可證加註。 |
| 101.04.24 | 楊梅—新莊線、中壢—新竹線營運許可證101年4月8日屆滿，申請核准續營5年。 |
| 101.05.08 | 新竹—台中國道聯營線，申請台中客運行駛丁線新竹端動線，調整為茄荳交流道至新竹火車站。 |
| 101.07.01 | 因應市區公車車站車輛數及駕駛員人數的增加，修正「車站組織規程」，市區公車站由一等站，修正為市區公車總站。 |
| 101.08.01 | 配合「大華技術學院」更名為「大華科技大學」，新竹—大華學院線(經莒林)，獲准更名為新竹—大華科大線(經莒林)。 |
| 101.11.22 | 配合新竹遠東巨城購物中心，於「週年慶」期間(11月29日至12月10日)，策略聯盟辦理「購物滿額贈車資抵用」活動。 |
| 102.02.17 | 增闢新竹世博台灣館接駁公車3線，採用7輛甲類電動公車行駛，於2月20日正式通車。 |
| 102.04.22 | 增闢新竹市竹塹中巴—馨接駁公車10線，採用11輛乙類電動公車行駛。 |
| 102.05.14 | 股東常會改選董、監事，選任董事許一平、許昭平、周啓中、蔡瑞龍、呂兆宗、陳怡仲、許淑郁、黃頌舜、許新民、周伯彥、潘許貴美、許新民、許天恩、蕭德原、洪伯正。監察人王德蘭、吳洋平、楊義明。 |
| 102.05.14 | 董事會選任董事長許一平，常務董事許昭平、周啓中、蔡瑞龍、呂兆宗。監察人互選王德蘭為常務監察人。 |
| 103.02.17 | 增闢路線：世博5號起站，由明烈宮改為聖公宮起站發車。90路火車站—新安線免費公車路線；世博1號改為雙向循環 |
| 103.03.20 | 裁撤票計股，改由各總站自行負責總站暨所屬站車上收銀箱數幣相關作業，精減5人。 |
| 103.04.01 | 修正「優秀駕駛員獎勵辦法」第三條條文規定，以及增訂「甄選年度擔當駕駛員勤務日數未達220日以上者，失去甄選資格」規定。 |
| 103.10.14 | 配合機場捷運線延伸至中壢火車站，中壢—黃泥塘線等4條路線，變更返程中壢端行駛動線與站位。 |
| 103.11.01 | 新竹遠東巨城購物中心交通車續約，並打造新車1輛，加入營運。 |
| 104.01.01 | 變更股東現金股利發放方式，即改為將現金股利劃撥至股東指定帳戶。 |
| 104.06.05 | 配合機場捷運線延伸至中壢火車站，楊梅—中壢線、中壢—湖口線(經楊梅)，往返繞駛A21站，另中壢—關西線延駛至A21站。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 104.06.30 | 國道車裝設USB，俾便旅客持3C產品充電用。 |
| 104.07.09 | 新竹縣政府快捷5號、快捷6號等2線，新竹縣政府核准續營5年，並改採收費及營運虧損補貼方式營運。 |
| 104.08.31 | 因應駕駛員不足，市區公車1路平日減6班次、假日減12班次。 |
| 104.11.26 | 電動車牛埔充電站，因立凱公司暫停供電，致使每日需調派柴油車7大巴、4中巴，協助營運，並向新竹市政府報備。 |
| 105.01.01 | 配合勞動基準法部分條文修正，修正員工每週法定正常工時規定，即員工每週法定正常工時縮減為40小時。 |
| 105.01.04 | 新竹縣快捷5號上課時段班次，增繞行華興國小。 |
| 105.01.08 | 全面更換電子票證，改採用一卡通票證公司發行一卡通電子票卡。新竹縣、苗栗縣敬老愛心卡，可以繼續使用至105年1月31日止；桃園市政府敬老愛心卡，可以繼續使用至105年2月29日止。臺灣智慧卡公司發行電子票證(普通卡、愛心卡、竹苗學生認同卡、竹苗通勤認同卡)以及遠通電收卡，則全面停用，但持前述各空卡辦理一卡通電子票卡時，可折抵50元，差額由一卡通票證公司吸收。 |
| 105.02.19 | 配合桃園燈會，增闢新竹火車站—台灣燈會會場燈會專車臨時性路線，至3月6日止。 |
| 105.05.18 | 股東常會改選董、監事，選任董事許一平、許昭平、周啓中、蔡瑞龍、陳怡仲、許淑郁、王德芳、黃頌舜、許恆森、潘許貴美、周伯彥、蕭德原、林旭初、許天恩、羅吉方。監察人呂兆宗、吳洋平、楊義明。 |
| 105.05.18 | 董事會選任董事長許一平，常務董事許昭平、周啓中、蔡瑞龍、陳怡仲。監察人互選呂兆宗為常務監察人。 |
| 105.07.01 | 修正「市區公車載客獎金實施辦法」第二條、第十條條文規定，及增訂行駛台灣好行親子樂園載客獎金支給規定。 |
| 105.08.02 | 新竹—台北國道聯營線，配合新竹市政府要求，新竹端進駐國道轉運站發車。 |
| 105.09.01 | 受少子化影響，自105學年度起，忠信高中學生交通車，併線行駛；內思工校學生交通車，減駛班次。 |
| 105.09.06 | 新竹—台中國道聯營線，配合新竹市政府要求，新竹端進駐國道轉運站發車。 |
| 105.09.06 | 配合國道聯營線進駐新竹國道轉運站，修正站管人員及窗口票務人員勤務方式及津貼支給規定。 |
| 105.09.01 | 受少子化影響，自105學年度起，忠信高中學生交通車，併線行駛；內思工校學生交通車，減駛班次。 |
| 105.09.11 | 新竹—台北國道聯營線，實施週年慶學生優惠活動(自9月20日起至10月31日止)，於網路、場站、車上跑馬燈揭露相關訊息外，印製宣傳單發送給乘客。 |
| 105.12.01 | 中壢地區20條一般公路客運路線，移撥並改稱為桃園市區公車，中壢總站、龍潭站、楊梅站、關西總站所屬85輛班車，同步移撥，並改稱為桃園市區公車，其中35輛申請班車、公車混合調度。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|--|
| 105.12.14 | 首部國道無障礙車輛參加營運，行駛路線為9003新竹—台北線。 |
| 106.01.10 | 新竹市區公車優化路線，停駛世博1號(先經中華路)、世博2號、世博2區、70路、75路、76路、90路等7線，另16路、71路、世博1號(先經北大路)增加班次，合計減3車、駕駛員3人。 |
| 106.02.06 | 桃園市區公車5大幹線—「台一幹線」，第一階段試辦實施，持桃園市民卡「買一送一」乘車優惠，試辦實施路線：5623中壢—楊梅線、5624中壢—湖口線、5651中壢—北高榮線、5654中壢—新屋線、5675新莊—楊梅線等5線，其餘路線，嗣後實施。 |
| 106.03.02 | 為提升績效，湖口站平日：新竹—新庄子線、減7班次，湖口—新竹線、減5班次，湖口—榮民所線、減5班次，計平日減駕駛員2人；假日：湖口—新竹線、減2班次，新竹—新庄子線、減4班次，湖口—榮民所線、減5班次，計假日減駕駛員1人。 |
| 106.03.02 | 5617中壢—關西線、5623中壢—楊梅線、5624中壢—湖口線等3線，每班次均延駛至A21捷運環北站。 |
| 106.04.05 | 桃園市區公車所有路線，第二階段實施，持桃園市民卡「買一送一」乘車優惠，且公路客運中豐幹線(中壢—關西段)及台一幹線(中壢—楊梅段)，比照桃市公車票價計收。 |
| 106.05.17 | 為提高班次準點率，及避免併行路線班次重疊，調整5616中壢—龍潭線、5617中壢—關西線、5649龍潭—新屋線、5653中壢—六福村線、5671中壢—804醫院線班次時刻。 |
| 106.06.15 | 為提高班次準點率，及避免併行路線班次重疊，調整5623中壢—楊梅線、5624中壢—湖口線、5651中壢—北高榮線、5654中壢—新屋線班次時刻。 |
| 106.07.01 | 新埔站與關西總站合併，原新埔站改稱新埔駐在站；下公館站與竹東總站合併，原下公館站改稱竹東總站，原竹東總站改稱竹東駐在站，精減站管人員3人，另修正前揭合併後站管人員勤務方式。 |
| 106.07.01 | 新竹市區公車優化路線，停駛世博1號(先經北大路)、77路、78路、79路、80路等5線；55路起、迄站延駛至南寮游泳池；71路、72路、73路繞行新竹國道轉運站；73區線平日增5班次；合計減4車、駕駛員4人。 |
| 106.08.07 | 原延駛至A21捷運環北站5617中壢—關西線，及5624中壢—湖口線，考量調度及駕駛員工時限制，停止延駛。 |
| 106.09.04 | 為提升績效，湖口站平日：湖口—新竹線、減6班次，湖口—榮民所線、減8班次；假日：湖口—新竹線、減8班次，湖口—榮民所線、減8班次；計減1車、駕駛員1人。 |
| 106.09.17 | 增行5673A新竹—竹東線(經台68東西向快速道路)，於學生放假日及收假日，各行駛1班次。 |
| 106.10.01 | 原委由車輛原廠施作三級保養新竹總站國道車及永順遊覽車，改為自行施作三級保養。 |
| 106.10.11 | 為提升績效，苗栗總站平日：苗栗—苗卓線、減2班次，苗栗—苗后線、減2班次，苗栗—後龍線、減2班次；計減1車、駕駛員1人。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 106.10.16 | 為提升績效，竹東總站平日：新榮線、減7班次，芑林線、減1班次，竹東—北埔線、減4班次；計減1車、駕駛員1人。 |
| 106.11.01 | 中壢總站因停車空間不足，租賃中壢市中和路25號土地(毗鄰中壢檢修班)，供作停車場用。 |
| 106.11.20 | 為提升績效，湖口站平日：鳳山村線、減5班次，湖口線、減9班次；假日：湖口線、減8班次，鳳山村線、減8班次；計減1車、駕駛員1人。 |
| 107.02.09 | 為提升績效，停駛市區公車世博1號，55路及57路等3線，平日減17班次(含73區)，合計減2人、2車；假日減15班次(含73區)，減1車、駕駛員1人。 |
| 107.02.21 | 為提升績效，新埔駐在站5620新中線，平日減124.6公里；假日減159.8公里，合計減2車、駕駛員2人。 |
| 107.03.12 | 為提升績效，苗栗總站平日：通霄線(苗栗—後龍)、減4班次、苗后線(苗栗—三義)、減2班次，合計6班次；假日：通霄線(苗栗—後龍)、減8班次；合計減1車、駕駛員1人。 |
| 107.04.11 | 為提升績效，新埔駐在站移撥3個車次予新竹總站，新竹總站平日增站28車次、增492公里，假日增30車次、增498.2公里，另關西總站，平日減34車次、減526.4公里，假日減28車次、減436.6公里。兩相比較，平日減6車次、減34.4公里，假日增2車次、增61.6公里。 |
| 107.05.21 | 為提升績效，湖口站平日：湖口線、減5班次，新庄子線、減1班次，計減6班次；假日：湖口線、減8班次，鳳山村線、減2班次，新庄子線、減2班次；合計減12班次，計減1車、駕駛員1人。 |
| 107.05.31 | 為提升績效，苗栗總站平日：苗栗線、減4班次，苗后線、減5班次，通霄線(苗栗—後龍)、減2班次，苗農福基線上課學生車停駛；假日：苗栗線、減4班次，苗后線、減2班次，計減6班次；合計減1車、駕駛員1人。 |
| 107.06.09 | 因南寮漁港作業區周邊環境改善工程施工，致道路封閉，新竹市區公車藍線、藍15區、55路線「新竹漁港直銷中心」站以及「旅客服務中心」站，不停靠，改至新港三路「新竹區漁會」臨時站牌處上、下車(亦為起站、終站)。 |
| 107.06.30 | 因應大湖農工租用遊覽車，並為提升績效，大湖農工3線學生車，自6月30日起，以減班因應，平日：苗栗—後龍線、減2班次；假日：苗栗—後龍線、減2班次、苗栗—三義線、減6班次，合計減10班次；計減1車、駕駛員1人。 |
| 107.07.01 | 為提升績效，竹東總站：竹東—八五山線、減4班次，竹東—小南坑線、減2班次，竹東—頭份林線、減2班次；竹東—清泉線，平日減2班次；竹東—五峰線、假日減2班次；新竹—大華科大線、平日減14班次、假日減9班次；新竹—竹東線(經快速道路)、平日減4班次；平日合計減29次，假日合計減24次，合計減3車、駕駛員3人。 桃園市區公車5646中壢—隘寮頂線，因配合平鎮區及龍潭區鄉親通勤、通學、洽公旅運需求，申請調整行駛動線，延駛至龍潭區市區，每日行駛5646中壢—龍潭線(經隘寮頂)8班次、支線5646A中壢—隘寮頂線10班次。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|-----------|---|
| 107.10.01 | 因應楊梅區永美路「四維新村」招呼站站位需求，及原車輛迴轉處有行車安全疑慮，桃園市區公車5651中壢—北高榮線(經埔心)、5651A中壢—北高榮線(經埔心—繞駛比佛利)，自10月1日起，調整行駛動線，每班次增加0.5公里。 |
| 107.10.01 | 因應新屋高中學生通學需求，桃園市區公車5650新屋—楊梅線，申請調整行駛動線(以5650A設定)，自10月1日起，平日行駛3班次，每次增加3公里，合計9公里，試辦3個月；試辦期間，若每班次載客未達20人，於期滿後停止試辦。 |
| 108.03.04 | 為提升績效，湖口站平日：新竹—新庄子線(經新豐)、減3班次，新竹—湖口線(經新豐)、減3班次，湖口—新竹線(經鳳山村)、減8班次，合計減14班次，計減2車、駕駛員2人；假日：新竹—新庄子線(經新豐)、減6班次，湖口—榮民講習所線(經鳳山村)、減2班次，新竹—湖口線(經新豐)、減2班次，湖口—新竹線(經鳳山村)、減8班次；合計減18班次，計減2車、駕駛員2人。關閉、停用湖口站加油站地下油槽，而原在湖口站加油站加油車輛，改使用車隊卡，並於最近中油加油站加油。 |
| 108.03.07 | 因應湖口站地下油槽施工作業，調整各路線車輛進站、出站動線，即5607楊湖線、5611後湖線、5612鳳山村線、5613鳳山村線、5624路中湖線、5643新湖線回站動線，改行駛中山路(原路線)左轉→中山50巷(左轉)→民族街(左轉)→進湖口站；因調整路線，致前揭各路線行駛里程，均增加0.3公里，但不影響前揭各路線招呼站站位。 |
| 108.03.12 | 為提升績效，苗栗總站、平日：三義—三櫃線(經八櫃)、減2班次，三義—三櫃線、減2班次，苗栗—三義線、減4班次，三義—育英線、減6班次，苗栗—通霄線、減2班次，苗栗—後龍線、減2班次，合計減18班次，減1人、1車；假日：苗栗—通霄線、減2班次，苗栗—後龍線、減2班次，苗栗—三義線、減8班次；合計減12班次，計減2車、駕駛員2人。 |
| 108.04.08 | 9010新竹—台中國道聯營線，自4月8日調整票價，全票155元調整為160元、漲5元，半票調整為87元、漲2元，學生票調整為135元，漲5元，去回票300元調整為310元(單程漲5元)、回數票(10張)1,300元調整為1,350元(平均每張漲5元)。 |
| 108.04.08 | 為提升績效，竹東總站、平日：竹東—獅山線、減2班次，竹東—清泉線、減1班次，茅圍—竹東線、減3班次，清泉—茅圍線、減1班次，竹東—北埔線、減2班次，合計減9班次；假日：竹東—獅山線、減2班次，竹東—清泉線，減1班次、竹東—五峰線、減2班次，茅圍—竹東線、減1班次；合計減6班次，平日、假日均減1車、駕駛員1人。 |
| 108.04.12 | 原在竹東總站加油站及關西總站加油站加油車輛，改使用車卡，並於最近中油加油站加油。 |
| 108.05.01 | 為擴大服務，新竹縣快捷6號公車，增繞行芎林鄉華榮村，原11：40自竹東火車站發車時間，調整為11：30；另因繞行芎林鄉華榮村，致每班次增行7.6公里，行駛時間增加15分鐘。 |
| 108.05.16 | 股東常會改選董、監事，選任董事許一平、許炤平、周啓中、陳怡仲、蔡玄谷、許天恩、潘許貴美、黃頌舜、許淑郁、蕭德原、林旭初、周伯彥、王德芳、許恒森、羅吉方。監察人呂兆宗、吳洋平、黃文義。 |
| 108.05.16 | 董事會選任董事長許一平，常務董事許炤平、周啓中、陳怡仲、蔡玄谷。監察人互選呂兆宗為常務監察人。 |

| 民國 年月日 | 從台灣軌道株式會社到新竹客運大事記 |
|------------|---|
| 108.07.01 | 修正「行車人員行車安全獎金支給辦法」第三條第14項服裝不整相關規定，即行車中無論任何時刻(含空駛)，均須服裝整齊，禁穿拖鞋及無後腳跟涼鞋，襯衫須紮入褲子；駕駛員於每年11月1日起，至次年4月30日止，須配打領帶(領結須推至襯衫第二個鈕扣上方)；每年5月1日起，至10月31日止，不須配打領帶，但襯衫只准第一個鈕扣可以不扣。 |
| 108.07.26 | 於100年度獲得新竹縣公路公共運輸發展計畫標案，新竹縣城鄉幹線快捷5號、快捷6號2線免費公車經營權屆滿，提出不續營申請。 |
| 108.07.27 | 針對客運業駕駛員缺額問題，公路總局辦理桃、竹、苗地區，大客車駕駛員擴大招募說明會，本公司參與設攤、招募。 |
| 108.07.30 | 因通學、通勤族群使用率偏低，營運不理想，且為強化工時管理，提升路線經營績效及班次準點率，5606新竹－新庄子線(經新豐)、5606A新竹－新庄子線(經新豐，繞駛新竹高商、新竹高中)、5622新竹－湖口線(經新豐)等3線，申請減班。 |
| 108.08.01 | 新竹市區公車總站所屬北新竹後站裁撤站管人員1人，北新竹後站駕駛員早點名、酒測、駕駛日報領取、及更換USB等事項，改由總站辦理。 |
| 108.08.01 | 配合公司成立100週年，各車輛張貼100週年慶LOGO貼紙。 |
| 108.09.01 | 業務單位年度「營運目標設定作業」，電算課完成電腦作業系統程式設計，原採用「起月～迄月實績平均公里收入」，修正為採用「各別月份實績每車公里收入預估」，並且改由電腦作業系統設定、操作。 |
| 108.09.01 | 茲因修車人員斷層嚴重，為培養後進，暨激勵員工久任公司，恢復竹東保養場編制，設主任1人、領班2人，轄管竹東檢修班、關西檢修班；另亦恢復苗栗保養場編制，設主任1人，領班1人。 |
| 108.09.04 | 配合學生通學旅運需求5606A新竹－新庄子線(經新豐，繞駛新竹高中、新竹高商)，因學生使用率偏低，考量強化工時管理，提升路線經營績效及班次準點率，申請停駛。 |
| 108.09.21 | 「新竹客運商業大樓」出租予太平洋SOGO百貨公司開設新竹站前店，租期屆滿。 |
| 108.09.29 | 竹客成立100週年紀念日及相關慶祝活動。 |
| 113.1.1 | 退出桃園市公車營運，由亞通客運接駛。 |
| 113.9.1 | 退出新竹客運竹東站的公路客運營運，由捷乘客運接駛。 |
| 113.9.16 | 退出苗栗縣境內的公路客運營運，由亦捷科際接駛。 |
| 113.10.31 | 退出新竹縣市境內的公路客運營運，由亦捷科際、捷乘客運接駛。 |
| 113.10.31起 | 新竹客運在退出桃竹苗地區公路客運業務後，僅保留營運新竹市公車及國道客運(如9003臺北至新竹、9010新竹至臺中)等少數路線。這標誌著新竹客運作為一家百年老字號客運業者，在公路客運領域的時代性終結與轉型。 |

輕便車時代



1907新竹拓殖軌道株式會社舊照

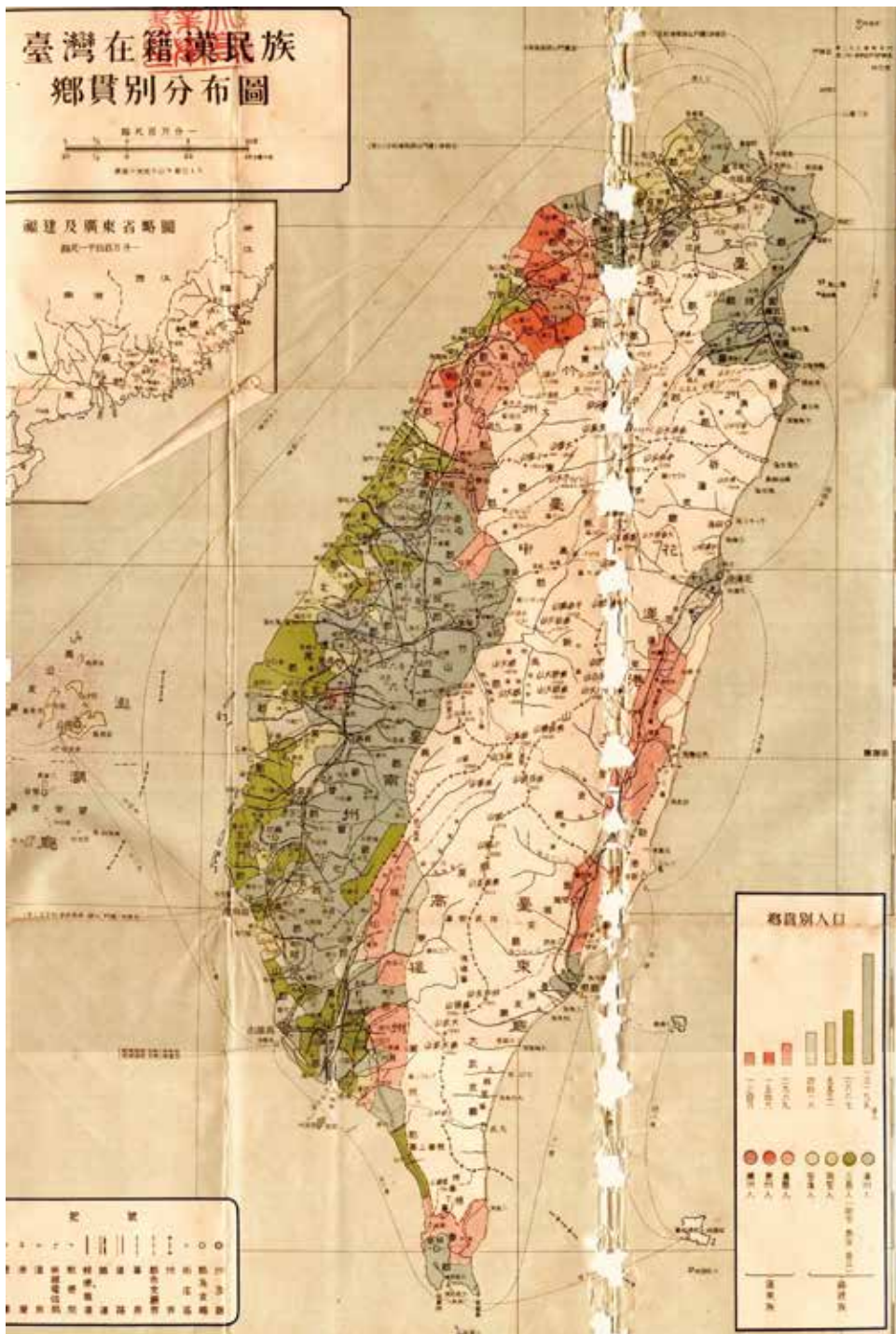


許振乾等人前往井上溫泉



帝國糖廠株式會社新竹製糖所，五分車車站





戰爭時代



戰爭時期的瓦斯車

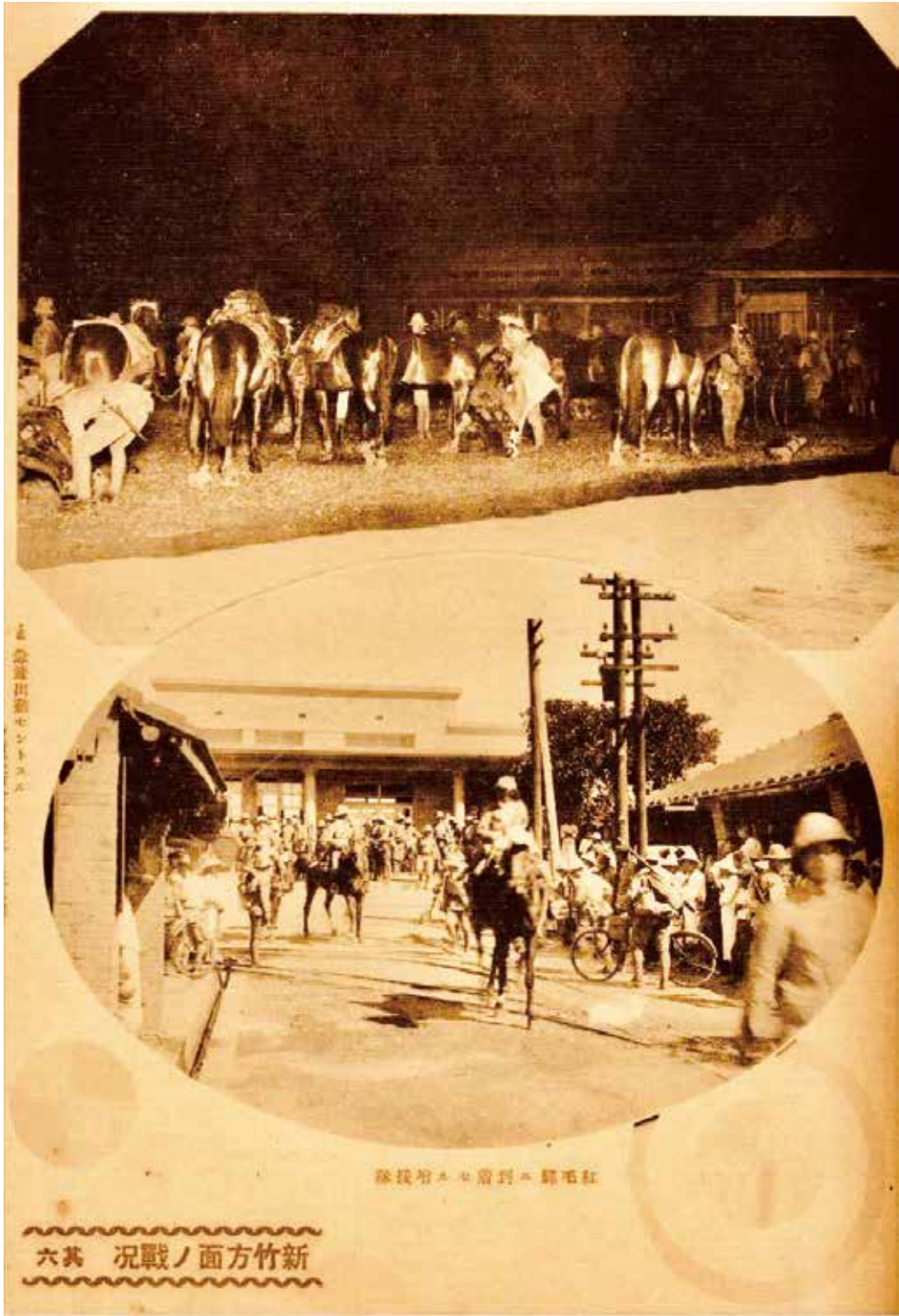


在戰爭時期是重要的政策宣傳場所



海軍第六燃料廠的地下油庫





上野山出動セントラル

隊長増々七廣利一 師毛紅

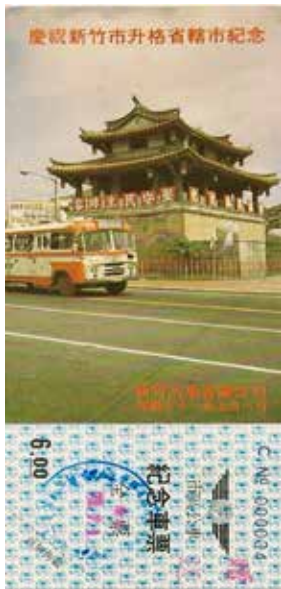
六其 況戦ノ面方竹新

竹
斬
文
獻
no.
80

戰後初期



新竹客運戰後主導桃竹苗的公共運輸







戰後黃金期



新竹客運是每位桃竹苗民衆的共同記憶

因為台北—新竹是熱門路線，出現野雞車競爭，引發巴士路權的爭議，圖為當時的亞細亞交通公司

沒落期



新竹客運總公司依舊在前SOGO大樓後面



新竹客運總公司依舊在前SOGO大樓後面



新竹客運仍然在新竹市公車及國道路線行駛



新竹客運總公司總經理辦公室像一座竹客文物館



真心受新竹客運的客運司機和客運最後的車合照



新竹客運百年的紀念標誌



2025年9月11日上午親訪新竹客運董事長許一平先生

戰後新竹客運的發展 （1945-2024）

蔡朝翔、林承寬、盧澤勛

一、前言

1945年第二次世界大戰結束，臺灣軌道經歷由日資變為台資，由共營轉為民營，最終改組為新竹客運。戰後數年，在臺灣經濟普遍不富裕，私有車數量少的情況下。人民行的需求多須依賴汽車客運。新竹客運在此背景下不斷擴張，於1980年代末期搭到頂峰。

隨著台灣經濟起飛，私有交通工具逐漸普及，公共運輸服務品質卻停滯不前，公車客運業乘客流向其他運具。造成新竹客運營運規模及績效日漸衰退，也逐漸需要依賴政府之補貼營運。2019年至2022年間之新冠肺炎疫情，更對公車客運業帶來不可逆的傷害。2024年10月，除保留國道客運及新竹市區公車外，新竹客運退出已經營近百年的公路客運市場。新竹客運戰後的歷史，對於台灣經濟史與新竹地方發展史，具有極重要的價值。

二、戰後公司組織

戰前臺灣軌道股份，日人約佔四分之三，台人約佔四分之一。戰爭期間因為統制經濟，新竹州內部分小型輕軌如茶茂自動車、新通自動車出讓自身之公司、財產，換取台灣軌道之股份。部分臺籍經營者如周宜培、陳性等人因此持有臺灣軌道之股份。依據1946年之清算狀況報告書顯示，當時台人重要股東主要包含公司經理王阿賢、龍潭翁家翁瑞春、戰前股東郭廷俊之子郭幼柏、板橋林家林熊祥，以及新竹州地方人士姜阿新、許振乾、周宜培、湯甘來等人。1945年10月，台灣軌道召開股東常會，選出陳性為董事長，許振乾、王阿賢等人擔任董事，同年12再召開臨時會將名稱改為台灣公共汽車股份有限公

新竹客運有限公司清算報告書
中華民國三十五年十一月三十日

臺灣省日產清算委員會
鐵道株式會社股東股份明細表
中華民國三十五年十一月三十日

元 壹拾貳 貳 貳

| 姓名 | 股數 | 每股 | 總計 | 股別 |
|-----|--------|---------|----|------------|
| 王阿賢 | 247 | 7.8.2 | 2 | 200000 100 |
| — | 2321 | 116.1 | 1 | 100000 50 |
| — | 3221 | 38.1 | 3 | 60000 90 |
| — | 236 | 49.1 | 1 | 20000 10 |
| — | 299 | 98.1 | 1 | 20000 10 |
| — | 219 | 328.1 | 1 | 20000 10 |
| — | 2022 | 113.4 | 4 | 80000 40 |
| — | 2321 | 200.5 | 5 | 10000 5 |
| — | 22149 | 251.3 | 3 | 6000 3 |
| — | 2321 | 200.8 | 8 | 18000 8 |
| 翁新順 | 242 | 29.30.2 | 2 | 200000 100 |
| — | 201016 | 24.86.7 | 7 | 148000 74 |
| — | 2602 | 51.1.1 | 5 | 82000 41 |
| 翁瑞日 | 225 | 23.30.5 | 22 | 526000 213 |
| 翁廷開 | 215 | 149.1 | 4 | 26000 13 |
| — | 260 | 51.2.2 | 8 | 52000 26 |
| — | 232 | 213.3 | 5 | 64000 32 |
| 翁瑞春 | 222 | 213.2.2 | 18 | 446000 223 |

圖一：新竹客運1946年清算報告書

司。

表一：1945年10月改選之董事會名單

| | |
|-------|----------------------|
| 董事長 | 陳性 |
| 副董事長 | 翁瑞春 |
| 執行董事 | 許振乾 |
| 董事 | 郭幼柏、姜阿新、王阿賢、鈴木卓、三上秀雄 |
| 常務監察人 | 周宜培 |
| 監察人 | 陳火生、蔡昆松 |

在日產清算尚未完全之際，1946年2月，行政長官公署鐵路管理委員會派王明海先生監理。當年6月，新竹市政府一度欲接收台灣公共汽車，遭到經營者的強烈抗議，公司主管陳性、許振乾、王阿賢甚至遭新竹市警署留置三十三小時。幾經折衝，日股由交通處公路局接收。11月，台灣公共汽車奉令實施改

組，日股全部歸公，派任公股董事六人、監察人二人。同年12月1日，正式改組為新竹客運股份有限公司，並且於12月4日召開董監事聯席會，推舉時任公路局長華壽嵩獲選為董事長，許振乾為總經理、王阿賢為副經理。雖然公股佔壓倒性多數，華壽嵩在董監事會特別強調，若新竹客運原負責人經營狀況良



圖二：新竹市府不法監禁臺灣汽車主管的報導

好，則政府「全無統制之意」。

改組後的新竹客運公司，總公司依然位於新竹市民族路二號，並且於1949年5月新建總公司大樓完成。總公司設四課與倉庫，並設有四處辦事處與六處營業所。

表二：1946年12月公司組織表

| | |
|-----|--------------------|
| 總公司 | 總務課、業務課、會計課、機料課、倉庫 |
| 辦事處 | 新竹、竹東、新埔、苗栗 |
| 營業所 | 北埔、珊瑚湖、內灣、關西、龍潭、大湖 |

表三：1946年12月改選之董事會名單

| | 公股 | 民股 |
|-------|-----------------|-----------------|
| 董事長 | 華壽嵩 | |
| 常務董事 | | 陳性 |
| 董事 | 孟緒勛、周一士、鍾期慧、張詩儂 | 許振乾、郭幼柏、姜阿新、王阿賢 |
| 常務監察人 | | 周宜培 |

| | | |
|-----|--------|---------|
| 監察人 | 沙曾炤、王如 | 陳火生、蔡昆松 |
|-----|--------|---------|

二二八事件以後，政府推動部份企業公有股份讓售。1948年省政府交通處姜將所有公股 23,104 股讓售與民間。新竹客運於當年四月完成改組，並推陳性為董事長，許振乾、王阿賢繼續為總經理、副經理，新竹客運自此確認為一間民股的客運公司。

表四：1949年4月改組後之董事會名單

| | |
|-------|-------------------------------------|
| 董事長 | 陳性 |
| 常務董事 | 許振乾 |
| 董事 | 姜阿新、王阿賢、郭幼柏、黃文發、許金德、洪金田、顏欽賢、王金海、呂世明 |
| 常務監察人 | 周宜培 |
| 監察人 | 蔡昆松、陳火生、陳爺根、陳雲輝 |

戰後初期的新竹客運經營方向，以時任總經理許振乾（1956年以前稱經理）為主要決策者。許振乾之父許爾灶以經營鐵路運送業「泰益商行」起家，許氏於新竹中學校畢業後就開始接手家業，並參與新竹州物產組合（戰後改組為新竹青果合作社）、新竹州農會、新竹商工會經營。許振乾於戰前於1935年當選民選的新竹市會議員，光復後亦曾擔任新竹市東區區長、並於1957年至1960年擔任第三屆臨時省議員與第一屆省議員。許振乾對於地方事務十分熱心，參與國民黨公路黨部、新竹縣警民協會、扶輪社、體育會、義勇消防警察隊等。在新竹地方政壇形成以許振乾為核心的「東許派」，與同為省議員，經營新竹貨運的許金德為主的「西許派」，形成1982年新竹市升格前新竹縣主要的政壇格局。

1961年春，許振乾曾代表本國客運業資方赴日內瓦參加國際勞工組織之會議，並赴歐美考察，回國後於七月在陽明山會議發表「如何挽救當前民營汽車運輸事業之危機」一文。針對民營汽車運輸業受公路局排擠、連年虧損、資金拮据等問題，提出六點建議：

1. 徹底落實公路法，扶植民營；並迅即分離公路監理行政與公營運輸業務，使公民營平等發展並逐漸開放民營。
2. 根據物價指數與本業成本，適時、主動、合理調整本業運價。

3. 迅即合理、合法調整本業各種稅目與稅率。
4. 徹底解決學生交通問題，並合理調整學生票價。
5. 限制營業車牌照並嚴格防止取締自用車營業。
6. 舉辦專項貸款並迅即頒布動產交易擔保法。

相關建議可以看出當時客運業者運價既受到政府管制，經營上又需省政府公路局競爭。雖然民眾出行依然仰賴汽車客運，但是經營上的困境以經初步浮現。

當時董事長陳性事業龐大，在經營上以許振乾意見為主。然而雙方在1960年在經營上發生衝突。總經理許振乾以陳性為經營新營客運向新竹客運借款之支票兌現，導致陳性發生退票紀錄。在時任新竹縣長朱盛淇調解未果後，陳性與其弟陳金水、陳燦榮等人讓售股票並退出經營。因此新竹客運於1961年召開臨時股東會，改選董事會與監察人，由前省議員、北埔姜家的「茶虎」姜阿新接任董事長。

表五：1961年月改組後之董事會名單

| | |
|-------|-------------------------------------|
| 董事長 | 姜阿新 |
| 常務董事 | 許振乾 |
| 董事 | 王阿賢、黃文發、顏欽賢、陳火生、許金德、翁廷開、張式穀、周祖地、周金華 |
| 常務監察人 | 陳輝地 |
| 監察人 | 姜瑞金、呂兆宗、洪文宗 |

陳性族親退出經營後對許振乾開始報復，先於1962年就針對1946年省參議員選舉、退票事件等案件控告許振乾與多位員工偽造文書、背信等罪。更於1963年向相關單位檢舉新竹客運鉅額逃漏稅案。據載設籍金額達五千餘萬元，對於公司經營影響極大。受到社會矚目程度，引起當時的省議會、立法院與監察院等民意機關關注。此時公司創辦人、總經理許振乾於當年11月逝世，由遺孀許楊金涼接任常務董事兼總經理。漏稅一案直到1975年才塵埃落定。現任董事長許一平回憶，那是新竹客運經營最辛苦的一段時間。

1965年董事長姜阿新破產，董事長由苗栗客運黃文發接任。1968年黃文發當選苗栗縣長卸任董事長，由甫卸任彰化縣長，經營彰化客運的呂世明接任。直至1986年，由時任總經理周金華接任。周金華董事長任內亦多次向省府建言，內容包含調整票價、開放路權、修訂法規等。也曾經代表台灣客運界訪問日本，取經客運虧損補貼之概念與法制，引進國內成為現在的公路客運政策。周金華卸任後由其子周介石接任至2007年，後由許家第三代許一平任董事長至今。

表六：歷任董事長列表

| | |
|--------------------------------------|-----|
| 1945年10月12日至1946年12月4日 (台灣公共汽車公司) | 陳性 |
| 1946年12月4日至1948年4月10日 | 華壽嵩 |
| 1948年4月10日至1961年12月29日 | 陳性 |
| 1948年4月10日至1961年12月29日 | 姜阿新 |
| 1965年4月7日至1968年5月4日 | 黃文發 |
| 1968年5月4日至1986年5月12日 | 呂世明 |
| 1986年5月12日至1993年4月10日 | 周金華 |
| 1993年4月10日至1994年10月26日 | 許英憲 |
| 1994年10月26日至2007年5月26日 | 周介石 |
| 2007年5月26日至今 | 許一平 |

表七：歷任總經理列表

| | |
|---|------|
| 1946年12月4日至1963年11月19日 (1956年11月30日前稱經理) | 許振乾 |
| 1963年12月14日至1978年6月23日 | 許楊金涼 |
| 1978年6月23日至1986年5月14日 | 周金華 |
| 1986年5月14日至1994年10月26日 | 許英憲 |
| 1994年10月26日至2010年6月1日 | 許一平 |
| 2010年6月1日至今 | 許焯平 |

公司組織方面，1956年9月1日，原有四辦事處改稱「總站」，各營業所改稱「站」。同一年就新增中壢總站、並且陸續新增關東橋、卓蘭、新屋三站。同年11月30日修正公司章程，經理改稱總經理、副理改稱協理，並於原有課上

六、關於新竹汽車客運公司漏稅案之檢討：
查竹縣動一時新竹汽車客運公司違章漏稅一案，自原補徵五千元減少為一千萬元，詎最近財稅當局又再依據其請求，將漏稅額減少至營業額五百萬元而已；引起檢舉人不服，認為如此重大漏稅案件，政府如多視若無聞，則政府應徵之稅收是否應予減少放棄不徵，即監察院重視，並指派委員來省徹查，結果因鑒於省府減少幅度過大，且反較前決定原則失去依據，為同情該漏稅公司，乃囑本案不可再行減少。本席認為：本案於民國五十二年開始至今已十幾年

圖三：省議員蔡江琳在省議會質詢竹客漏稅案

設置業務部與總務部，分設經理一人。並於1957年於新竹市民族路69號新建修車廠，設於業務部機務課以下。

表八：1959年4月公司組織

| | |
|---------|-------------|
| 業務部 | 業務課 |
| | 機務課（下設修車廠） |
| | 材料課（下設材料總庫） |
| 總務部 | 人事課 |
| | 會計課 |
| | 總務課 |
| 業務機材研究會 | |
| 員工福利委員會 | |

隨著1950年代政府引入美援，公路政策也受美國影響。1953年時任公路局副局長錢益赴美實習考察，回國後提出《美國公路管理及運輸概況：附改善本省設施建議》報告。臺汽與各地方客運公司開始參考美國灰狗巴士的經營模式。在車站建築方面，引入美國現代主義思潮的建築，公車總站從普通上下車的地點一躍成為城鎮地標。以現代化的立面、挑高的候車大廳、扇形的月台動線。雖然地方客運財力不如公路局，然而隨著公司營運上軌道，新竹客運也在改建車站上試圖擬仿現代化的車建築。例如1961年興建之大湖站、1967年興建之竹東站、1970年興建之關西站。



圖五：新竹客運關西總站

表九：新竹客運總站/車站發展簡況

| 車站 | 歷史 |
|------|---|
| 新竹 | 1949年新建兩層樓房 1969年增建總公司辦公大樓地下一層、地上四層。 1982年改建新竹總站之普通車站站房，竣工啓用。 1999年改建為新竹客運商業大樓，車站遷往民族路69號。 2004年標購臺汽新竹站，作為公車總站。 |
| 竹東 | 1966年新建東寧路竹東總站站房，竣工啓用。 |
| 新埔 | 1967年總站設為站。 |
| 苗栗 | 1977年增建苗栗車站。 2005年標購台灣汽車客運公司苗栗站作為公車總站，原車站改建為新竹客運南苗商館。 |
| 北埔 | 1972年新建北埔車站，竣工啓用。 1999年裁撤北埔站，原站房出租。 |
| 珊瑚湖 | 1989年裁撤珊瑚湖站。 |
| 內灣 | 2004年內灣停車場場地改作出租。 |
| 關西 | 1953年新建關西營業所(中正路)。 1970年新建關西車站。 |
| 龍潭 | 1951年 新建龍潭營業所(北龍路)。 |
| 大湖 | 1961年新建大湖站站房、候車室及停車場。 2000年大湖站遷移至大湖檢修班(大湖鄉信義路15—1號)。 2009年裁撤大湖站(大湖鄉信義路15—1號)。 |
| 關東橋 | 1954年新建關東橋營業所。 1971年裁撤關東橋車站，改設置「車票代售處」。 |
| 卓蘭 | 1955年購置卓蘭營業所及車庫。 |
| 新屋 | 1955年新建新屋營業所。 1981年新屋站停車場竣工。 1995年新屋站由中華路251號遷移至新站房中華路214號。 2005年裁撤新屋站。 |
| 中壢 | 1955年購置中壢總站站房及車庫(中平路)。 1977年中壢車站分為南、北兩車站。 1983年新建中壢總站。 1987年改建中壢南站。 2006年中壢總站自中壢市元化路2—36號，遷移至中壢市建國路105號站房。 |
| 竹北 | 1958年改建竹北售票站站房。 1979年增設竹北站。 |
| 五峰 | 1959年新建五峰車庫。 |
| 石門水庫 | 1966年增設石門水庫候車亭。 |
| 湖口 | 1968年增設湖口車站。 1976年湖口車站遷至中山路154號-158號之瓦房。 1984年湖口車站遷至中山路2號。 1991年湖口站遷至中山路90號。 |
| 楊梅 | 1971年新建楊梅車站。 2005年標購台灣汽車客運公司楊梅站並遷入。 |

| 車站 | 歷史 |
|-----|--|
| 芎林 | 1974年新建芎林車站。 2005年裁撤芎林站。 |
| 下公館 | 1978年新建下公館停車場及候車亭。 1985年改建下公館站。 2001年竹東保養場遷移至下公館站合署辦公。 |
| 新庄子 | 1984年改建新庄子站。 1999年裁撤新庄子站。 |
| 三義 | 1990年新建三義站站房。 2005年裁撤三義站。 |

1990年代以後，為精簡組織、促進車站使用。新竹客運陸續裁撤北埔、大湖、珊瑚湖、關東橋、新屋、芎林、新庄子、三義。並將車站、保養廠土地陸續出租或出售。在台汽公司2001年民營化以後，新竹客運也標購新竹、苗栗、楊梅三處臺汽車站，作為客運總站使用。

新竹客運公司之資本額，自1949年以日圓折算之12萬元，陸續增資。直至2003年資本額為三億九千萬零九千六百元。資本額增加之歷程參閱表十。

表十：歷年資本額（單位：新台幣元）

| | |
|---------|----------------------|
| 1949.12 | 120,000 (由日圓折算而來) |
| 1950.12 | 600,000 |
| 1952.10 | 1,800,000 |
| 1967.04 | 6,000,000 |
| 1968.05 | 7,800,000 |
| 1969.03 | 15,000,000 |
| 1970.03 | 19,200,000 |
| 1971.04 | 30,000,000 |
| 1973.05 | 36,000,000 |
| 1974.05 | 42,000,000 |
| 1975.05 | 48,000,000 |
| 1976.05 | 60,000,000 |
| 1981.05 | 90,000,000 |
| 1982.05 | 105,000,000 |
| 1983.05 | 129,000,000 |
| 1986.05 | 190,950,000 |
| 2001.05 | 290,250,000 |
| 2002.05 | 325,080,000 |
| 2003.05 | 396,096,000 |

三、戰後的業務發展

戰後初期的台灣飽受破壞，百廢待興且時局不穩。台灣軌道亦無法自外於社會。經歷戰爭之破壞後，台灣軌道僅存6條路線共90公里，堪用車輛11輛。此外，戰時男性員工多被徵召，日籍幹部亦隨日本撤退離開台灣，人力亦缺。各項條件均對行駛客運不利。新竹客運在戰後勉力恢復行駛各路線，甚至在1947年起代桃園客運行駛了六年。然而，當時另一嚴重之社會問題是通貨膨脹嚴重。1949年，新竹客運新總部完工，但同時已負債20億元。1950年，多條路線恢復行駛，大致恢復戰前營運情況。

表十一：因遭盟軍空襲攻擊致停駛之路線復駛時間

| 復駛時間 | 路線 |
|------------|-----------------|
| 1949.10.01 | 北埔—峨眉 |
| 1950.01.06 | 後龍—苗栗 |
| 1950.02.15 | 新竹—芎林 |
| 1950.03.05 | 大湖—卓蘭 |
| 1950.07.10 | 南苗—銅鑼 |
| 1950.09.11 | 峨眉—珊瑚湖 |
| 1950.10.01 | 銅鑼—三義 |
| 1950.10.21 | 汶水—獅潭 |
| 1950.11.04 | 新竹—新庄子 |
| 1950.11.20 | 楊梅—下庄子 楊梅—新屋 |

1950-1970年代，私人交通工具持有率低，大部分民眾出行須依賴客運。此外，當時竹苗都市化程度亦不高，鄉村地區農產、礦產豐盛，聚落也多有一定規模。大環境對客運業相當有利。

此時，新竹客運也極力擴張其版圖，幾乎每年皆有5條以上路線通車或延駛，可以說路開到何處，客運就行至何處，1960年代以後，桃竹苗多個觀光景點如六福村、金鳥樂園、開幕，新竹客運也皆曾增闢路線。1972年，新竹市公車通車，更讓新竹客運的市場拓展至市區內的移動。初期營運12條路線，大客車23輛，每日總行駛班次623次。

新竹客運也熱衷於社會參與。1953年開始，新竹客運創辦許振乾獎學金，成立財團法人許振乾獎學金財團。1956年起，認捐軍眷獎學金並推動軍人優待乘車獲褒獎。1958年，新竹客運40周年時適逢八七水災，該公司協助派車疏散，並行義演、捐款等措施幫助災民。1976年捐贈消防車，1980年更捐贈許振乾、陳性獎學金回饋社會。部分措施如獎學金、駕訓班等，今日仍在運行，可見其影響之深遠。

乘客服務方面，1959年，新竹客運曾推行「謝謝運動」，要求售票員向乘客道謝。1977年，聯營之新竹-台中及自營之新竹-竹東班車行駛冷氣車，是為冷氣車首次被用於班車行駛。1982年，實施偏遠路線班車舉手就停政策。

員工福利及內部管理方面，1963年開辦職工福利社，1966年舉辦服務競賽，直至撤出前，多個站仍高掛服務競賽相關標語。1969年為增強員工士氣開辦月刊。1977年為節約人力，始推動一人服務車，並於1981年於市公車全面實施，1989年啟用自動售票機，逐步裁撤隨車服務人員。董事長許一平也提到，新竹客運在早期，駕駛薪資與客運同業有顯著差距，因此報考者眾，公司也以相對嚴格方式選訓駕駛員。此外，公司亦設有稽查單位處理客訴案件。因此，新竹客運得以維持一定的服務品質。

由於戰前統制經濟與既有投資，新竹客運持有許多其他客運公司的股票。例如戰前台灣軌道曾經出讓自動車路線予西崙自動車，因此新竹客運持有西崙自動車改組的台西客運股票，直至2015年才全數售出。新竹客運也與基隆顏家經營的台北客運相互投資，顏欽賢曾經出任新竹客運董事多年。此外，新竹客運在戰後也投資基隆客運，在1970年代桃園縣倡議設置第二間汽車客運皇宮客運（後改稱中壢客運）時亦曾參與投資，不過後來皆已退出經營。

新竹客運也多角化經營。1954年，政府訂定遊覽車客運相關規定，新竹客運即開始兼營遊覽車及大客車出租業務。1968年，成立財團法人之汽車駕駛修護補習班，雖似是為行駛市區公車而為，卻也達成回饋社會之效。1978年，新竹客運看重觀光事業，投資成立永順旅行社。1982年，新竹客運利用自家保養廠，開展對外修車及代檢業務。1997年，新竹客運連同巨業、嘉

義、興南、高雄等多家客運業者投資成立巨達電信，專營車用相關電信服務。

四、近代客運業經營

首條國道自1980年通車後，由台汽客運取得獨家經營權，卻因無法符合民眾需求而產生諸多非法客運。1988年，政府輔導非法客運整合成立統聯客運。1990年代，更開放各地區客運申請國道路線。起初，新竹客運將焦點鎖定北二高，欲與台北、桃園客運聯營竹東-台北線，但僅獲核定龍潭-竹東線。1995年中山高速公路開放前，新竹客運曾有計劃行駛新竹至台北、桃園、中正機場、豐原、台中等國道路線。

1996年，新竹客運與三重客運聯營，取得新竹-台北國道路權，加入中山高客運業者之列。本線雖面臨同業競爭，但乘客眾多，利益龐大，至今仍是新竹客運最重要的路線之一，也是後續退出營運時少數留下之長途客運。此外，新竹客運另曾與同業聯營多條路線，積極發展國道客運市場。

然而，在國道以外的客運路線卻是兩樣情。隨著國內經濟狀況好轉，私有交通工具持有率提高，然而整體公共運輸品質不見提升，公共運輸乘客流失嚴重。對新竹客運的影響，則約是自1990年代開始。新竹客運之行駛里程自戰後逐年成長，至1989年達巔峰後即開始下降。

1990年代，民營客運虧損者眾，政府於1997年開始實施大眾運輸虧損補貼。然而，最開始的虧損補貼限定較為嚴格之條件，票收仍佔收入一大比例。時間進入2000年代，新竹客運的客運本業也從此時開始虧損。2005年，新竹客運業務經理受訪便提到「一年申請4700萬元補助，核定僅2000萬元，市區路線也僅象徵性補貼。」2007年-2009年間，新竹客運裁撤多條路線，許多已營運數十年之路線，便是在此時走入歷史。

2010年代，公路客運方面，新竹客運的路線幾乎沒有變化。但在地方層面，許多地方政府受補助而開闢路線，路線型式趨向多元。2010年後，新闢且由新竹客運營運的路線包含新竹市免費公車50-57、70-80路。新竹縣政府也開闢快捷5號、快捷6號等路線。竹北市、寶山鄉、新埔鎮等公所也都陸續開

行之免費公車。然而，除部分竹市公車停駛外，多數路線最後皆由其他業者接駛。董事長許一平指出，免費路線經營數年後被要求轉為收費路線，票箱收入無法平衡，因此還是選擇放棄經營。2019年，開幕20餘年的站前Sogo百貨停業，少掉商業大樓的租金收入，對於營收有重大影響。

2020年，台灣爆發新冠肺炎疫情，公共運輸乘客減少，新竹客運首次面臨本業與副業合計仍虧損之情形。2021年，疫情程度更為嚴重，公共運輸乘客銳減，即便計入本業之虧損補貼，新竹客運仍虧損一億餘元新臺幣。新竹客運還面臨嚴重的缺員問題。新竹地區因科學園區高薪就業機會多，招募駕駛本就已不容易，疫情興起後，又面臨物流業對駕駛之人力需求。此外，台積電在寶山新建廠區，也有大量大車駕駛之需求。各種因素讓新竹客運無法補足人力缺口。面臨此等重大虧損，新竹客運經內部評估後，認為唯有大規模釋出路線，方能改善營運狀態。因此，2022年部份路線許可證到期後，新竹客運決定不續營。

然而2022年底，政府尚未覓得業者接駛，新竹客運應允以代駛狀態服務。2024年，新業者亞通客運、捷乘客運、亦捷科際接替新竹客運行駛公路客運，新竹客運在桃園市、新竹縣、苗栗縣的經營畫下句號，僅存新竹市公車及國道客運路線。

五、結語

新竹客運在客運本業之發展歷程歷經戰後改組、成長擴張、市場萎縮、面臨虧損等階段，與國內其他自日治時期開始的地方客運業相仿，從新竹客運的歷史，略可一窺台灣公路客運業興衰之歷程。然而，在策進營運及副業投資方面，新竹客運卻有其獨特的歷程，對理念的堅持，也使其走上和同業完全不同之道路。

竹客的獨特之處，當是桃竹苗地區地方運輸的一個重要元素。此外，也期待透過對新竹客運歷史的爬梳，作為桃竹苗地區往後經營公車客運之前鑑。

參考資料

- 《臺灣軌道株式會社/新竹汽車客運公司清算狀況報告書》，臺北：台灣省交通處公路局，1946年。
- 新竹客運公司，《新竹客運四十年誌》，58頁，新竹：新竹汽車客運公司，1959年。
- 〈新竹客運糾紛，案情漸趨惡化，雙方表示不讓步〉，《臺灣民聲日報》，1961年11月13日，版4。
- 〈新竹客運公司人事糾紛〉，《臺灣民聲日報》，1961年12月29日，版5。
- 〈新竹客運糾紛案，地院昨日宣判〉，《臺灣民聲日報》，1963年5月11日，版4。
- 新竹客運公司，《新竹客運六十年誌》，171頁，新竹：新竹汽車客運公司，1969年。
- 《台灣省議會公報》，第三十二卷第十九期（1975.05），頁1250。
- 〈新竹客運漏稅鉅案〉，《臺灣民聲日報》，1975年1月12日，版9。
- 陳四海主編，《新竹客運七十年誌》，191頁，新竹：新竹汽車客運公司，1979年。
- 許一平主編，《新竹客運八十周年特刊》，48頁，新竹：新竹汽車客運公司，1999年。
- 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)》，293頁，臺北：政大出版社，2018年。
- 陳家豪，《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》，164頁，臺北：左岸文化，2020年。
- 林家蕙，《台灣戰後公路客運站之現代化象徵與空間移植-以新竹客運的扇形車站為例》，120頁，桃園：中原大學，2021年。

新竹客運之公路客運路線考證

林承寬、盧澤勛

序言

新竹客運及前身台灣軌道已在桃竹苗地區經營百年。2024年，新竹客運因不堪虧損，退出所有一般公路客運及桃園市公車營運，僅保留新竹市公車及國道客運。筆者注意到新竹客運對其歷史紀錄地相當完整，不僅曾出版月刊，逢十周年時更會出版特別刊物紀錄其歷史，各線通車及延駛時間多有詳盡之記載。故筆者有意在各路線易手之後，考證新竹客運於各路廊上之經營。以新竹客運官方資料為主，報章雜誌報導為輔，逐條考證各路線之歷史，一窺百年來新竹客運路線之演變。僅存於戰前之汽車及軌道線非本文重點，現為新竹市公車及國道客運部份，因其尚屬新竹客運營運，礙於篇幅亦暫且不表。

開始介紹前，必須先說明新竹客運對路線的表示方法。從前汽車客運業的法制僅規範業者需在其路權範圍內行駛，任何串接、區間營運皆被允許。歷經多次修法後，各種區間營運皆須報准，這也直接影響了客運公司對路線的定

| 備註 | 中壢開 | 龍潭開 | 六福村開 | 關西開 | 新埔開 | 竹北口開 | 備註 | 新竹開 | 竹北口開 | 新埔開 | 關西開 | 六福村止 | 龍潭開 |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| - | 9.30 | 10.00 | - | 止 | - | - | - | 10.55 | 11.07 | 11.30 | 止 | - | - |
| - | - | - | 10.05 | 止 | - | - | - | 11.10 | 11.22 | 11.45 | 12.05 | - | 12.20 |
| - | - | - | - | 10.15 | 10.35 | 10.58 | - | 11.20 | 11.32 | 11.55 | 止 | - | - |
| - | 9.45 | 10.15 | - | 10.30 | 10.50 | 11.13 | - | 11.35 | 11.47 | 12.10 | 12.30 | 止 | - |
| 日停 | - | - | - | 10.40 | 11.00 | 11.23 | - | - | - | - | 12.20 | - | 12.35 |
| - | - | - | 10.35 | 止 | - | - | (鎮縣府)日停 | 11.50 | 12.02 | 12.25 | 12.45 | - | 13.00 |
| - | 10.15 | 10.45 | - | 11.00 | 11.20 | 11.43 | - | 12.05 | 12.17 | 12.40 | 止 | - | - |
| - | 10.30 | 11.00 | - | 止 | - | - | - | 12.15 | 12.27 | 12.50 | 13.10 | - | 13.25 |
| - | - | - | - | 11.10 | 11.30 | 11.53 | 日停 | 12.35 | 12.47 | 13.10 | 止 | - | - |
| - | - | - | 11.05 | 止 | - | - | 日行 | - | - | 13.10 | 止 | - | - |
| - | 10.45 | 11.15 | - | 11.30 | 11.50 | 12.03 | 日行 | 12.35 | 12.47 | 止 | - | - | - |
| 日停 | - | - | - | 11.40 | 止 | - | - | 12.45 | 12.57 | 13.20 | 13.40 | - | 13.55 |
| 日停 | - | - | - | - | 12.00 | 12.23 | - | 13.05 | 13.17 | 13.40 | 止 | - | - |

圖一：新中線（新竹—關西—中壢）時刻表節錄，可見多種營運區間

義。舉例來說，新竹客運有中壢—龍潭—關西—新埔—新竹段的路權，即定義為一條路線，而中壢—關西、新竹—關西、新竹—新埔等，皆屬於這個路線上的區間車。然而，2009年公路總局實施「四碼編號」政策時，每種營運模式皆須取得編號，中壢—關西、新竹—關西、新竹—新埔分別獲得不同編號，被視為各自獨立的路線。

新竹客運對於營運的路線，通常有自行獨特的命名。常用路線之某端點、中間點或起訖各取一字命名。如龍潭—三洽水—新埔的路線稱為三洽水線。楊梅—清水—新埔線稱為楊新線，另有楊梅—新北—新埔線則以梅新線命名。此外新竹客運亦自行於年史之營運路線表上，對營運路線編製流水號，起始數值為1。後期網站公告則為原編號數字加上1000，使用1001—1128代表新竹客運的各條公路客運路線。

本文撰寫時，採起訖點與路線名稱混用方法，大部分路線皆由起點—經由站—訖點表示，惟重要路線會提到新竹客運自行命名之路線名稱。編號部分，全篇不使用竹客自有編號，但為方便讀者對照，若路線有在2009年公路客運四碼編號時取得編號並實際使用，則皆會列出，讀者若對現有路線不熟悉，打開公車相關應用程式，輸入給定之四碼編號，即可知道該路線之現況。

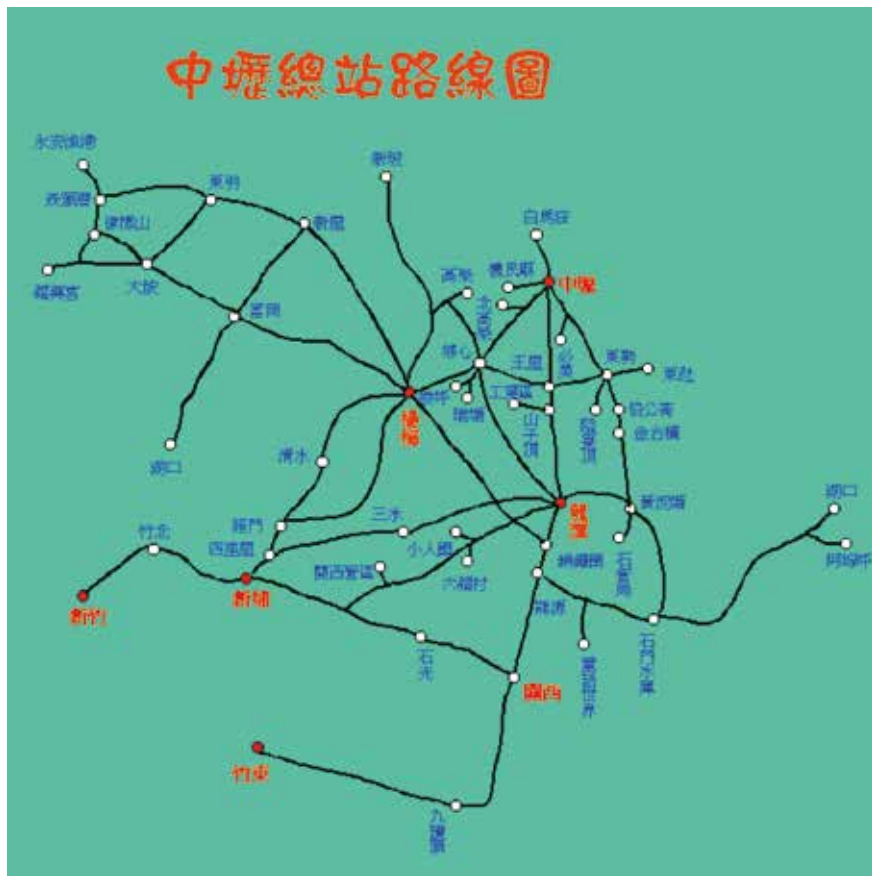
一、新竹客運專注桃竹苗

新竹客運前身為台灣軌道株式會社，為當時合併安咸、紅咸、苗栗、西大墩、西螺、台南六間軌道事業的集合事業。至於為何走向營運末期以桃竹苗為主的版圖，與日治時期為因應太平洋戰爭，於台灣實施之經濟統制政策有極大關係。

經濟統制是日本政府戰時政策的一環，當局重視資源運用之效率，在自動車方面，具體之做法為促成汽車運輸公司及路線之兼併。當時台灣軌道出讓台中、西螺等地區之路線，也被要求接收新竹自動車商會、新通自動車、茶茂自動車商會、新竹拓殖株式會社、卓蘭興業株式會社等五個位於新竹州之自動車事業之路線，自此大致奠定其於桃園、新竹、苗栗三地的路線版圖。戰後，公

司經歷多次組織調整後，共設中壢、關西、新竹、竹東、苗栗等五個總站，本文以該五總站作為之區分，逐區介紹其路線演變。

二、中壢總站（含下轄之龍潭、楊梅、新屋站）



圖二：中壢總站之路線圖，取自新竹客運網頁

1. 中壢往山子頂、龍潭、關西、新竹、竹東

新竹客運於此路廊之經營，最早可追溯至六事業合併前之安成軌道（安平鎮—咸菜棚，今：埔心—關西）。汽車運輸部分，台灣軌道於1929年收購中壢—龍潭之汽車路線，後於1934年收購合源公司之關西—平鎮（今：埔心）線。自此，台灣軌道已擁有中壢至關西全段路線。

爾後，新竹客運將中壢—關西段串接關西—新竹段，成為新中線，也串連中壢—關西及關西—竹東，成為中東線。中壢—龍潭、中壢—關西、中壢—竹東、新竹—新埔、新竹—關西等起訖模式，皆包含在新中線及中東線的範圍內（關西—新竹及關西—竹東段留待關西總站段落介紹）。中壢—龍潭段也曾是新竹客運班距最密的路段，根據民國88年新竹客運月刊記載，當時中壢—龍潭段一天有262往返的班次，平均四分鐘即有一班車。

1999年，中壢—龍潭部分班次延駛至804醫院，四碼編號後，中壢—龍潭、中壢—關西、中壢—新竹、中壢—竹東、中壢—龍潭—804醫院分別獲編5616、5617、5620、5634及5671，除5620及5634外其他路線並於2016年移撥為桃園市市區公車。2017年，5617中壢—關西曾試辦延駛捷運環北站，但不久後即取消，2020年5616線亦曾試辦部份延駛。2024年，新竹客運營運之桃園市公車皆交由亞通客運營運。

除此之外，行駛在該路廊上的路線尚有中壢—龍潭—三水—新埔（1952年通車，曾一車直達，後期於龍潭截斷）、中壢—工業新城（1974年通車至工業區後延駛）、中壢—六福村（1979年通車）、中壢—童話世界（1984年通車）、中壢—石門水庫（分為經十一份及經深窩，分別於1956、1965年通車，前者於1977年延駛阿姆坪）、中壢—關西營區（1988年通車）。四碼編號時，僅存中壢—工業新城、中壢—六福村，分別獲編5644及5653，同於2016年移撥，2024年移交亞通客運。

龍潭—關西段及龍潭—石門水庫段之路權，也曾被新竹客運用於聯營。1976年，遵行政府之一車直達政策，新竹客運與桃園、台北、三峽（後續改為海山客運並併入台北客運）等客運聯營萬華—竹東線，與公路局、台北、桃園客運聯營萬華—石門線。兩線分別於1992及1994年停駛。

2. 平鎮、龍潭其他路線

除了新中線路廊外，平鎮、龍潭還有另外兩條重要的路廊，分別是龍潭經由今桃73線往埔心方向，以及中壢經由113甲、桃75往東勢、伯公崙、黃泥塘

方向。

中壢往東勢方向，新竹客運1951年新關中壢至北東勢線，而後陸續延長至伯公崙、金台橋（1969）、黃泥塘（1971）、白馬莊（1973，後獨立成線），804醫院（1999）（除文字註記外，括號內西元年為延伸時間，下同）。1976年關中壢—東社（已停駛），1977年又關中壢—必美（已停駛）、中壢—隘寮頂線。四碼編號後，中壢—黃泥塘、中壢—804醫院、中壢—金雞湖分別編為5645、5672及5674，中壢—隘寮頂則編為5646。這一系列路線同樣於2016年移撥。2018年中壢—隘寮頂部分班次延駛至龍潭。2024年移交亞通客運。

龍潭往埔心方向，埔心車站古稱安平鎮、平鎮，新竹客運的經營，同樣可追溯至安成軌道時期的路線。汽車運輸方面，1929年台灣軌道即收購龍潭—平鎮線，但似未持續營運。1934年又收購合源商會之關西—平鎮線，但後來把龍潭—埔心段單獨拆開。爾後新竹客運將該線延伸至高榮（1966）、北高榮（1970）、楊梅（1973），成為埔心線，也讓楊梅—永安路線得以延伸龍潭（1967），成為楊梅線。新竹客運末期，名義上僅存後者尚在營運，龍潭—埔心、龍潭—楊梅、龍潭—新屋、楊梅—新屋分別編號5647、5648、5649、5650，於2016年移撥，2024年移交亞通客運。

3.中壢往埔心、楊梅、新屋方向及楊梅、新屋相關路線

中壢—楊梅段之路權原屬公路局。1970年，新竹客運闢駛中壢—新屋、中壢—楊梅兩線，其中中壢—埔心段不行駛省道，而繞道行經南勢口、鎮安宮。埔心—楊梅段是與公路局借道而來。1979年，新竹客運闢中壢—楊梅經省道之直達車。四碼編號後編為5623，由新竹客運持續經營，於2016年移撥，2017年延駛捷運環北站（後改為部份班次），2024年移交亞通客運。

楊梅—新屋段起源更為特別，在戰前，楊梅—崁頭厝（永安）的汽車路線原由新屋自動車經營，1941年由桃園軌道（桃園客運前身）收購。1947年，桃園客運無法繼續行駛中壢多線，由新竹客運代行駛六年。交還時，桃園客運

同意無償出讓楊梅—新屋段。至於新屋—永安段，雖不在讓出之列，但新竹客運也持續在此營運。

後續中壢—楊梅—新屋—永安段組合營運成為新屋線，龍潭—楊梅—新屋—永安段組合成為楊梅線（龍潭—永安，前段已介紹）。2005年，新屋—永安段停駛，中壢—楊梅—新屋路線四碼編號為5654，於2016年移撥，2024年移交亞通客運。

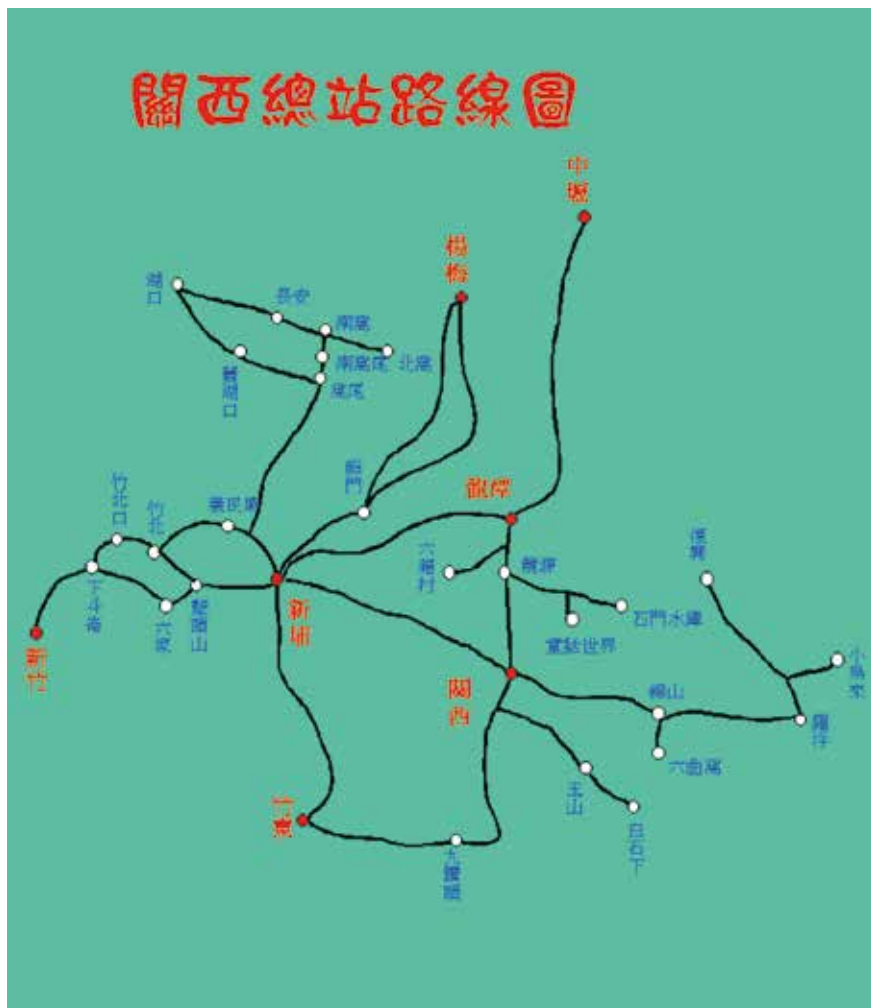
在中壢—楊梅的路廊上，新竹客運尚有經營中壢—湖口（1977年通車）、中壢—王安電腦（1969年埔心—矮坪通車，1970年延至瑞塘，1983年延長至中壢、王安）、中壢—北高榮（1974年通車至埔心工業區後延長）及多條舊台汽客運之路線。四碼編號後，僅存中壢—湖口、中壢—北高榮兩線，分別編號5624、5651，皆於2016年移撥，2017年5624曾短暫延長至捷運環北站，2024年移交亞通客運。

在接駛台汽客運路線部份，1981年，新竹客運接駛台汽客運新竹—台一線—中壢，稱中竹線。於1983年延長至內湖後又縮短，四碼後編號5676，於2023年停駛。此外，1997年，新竹客運等業者代駛台汽楊梅—板橋、桃園—頭份、桃園—新竹等線後正式接駛。邁入21世紀後，桃園—中壢段、新竹—頭份段停駛，三線併入中壢—新竹線行駛。至於楊梅—板橋路線，同獲經營權之台北客運、桃園客運等業者陸續退出經營，新竹客運則是將路線縮至新莊後苦撐，四碼時獲編5675，直至2015年，於桃園市一般公路客運移撥期限前停駛。

此外，新竹客運在楊梅、新屋的其他路線包含楊梅—二湖—湖口、楊梅—新坡（1959年通車）、楊梅—銅鑼圈（1967年通車，後期縮短至店子湖）、新屋—伯公岡（富岡）（1954年通車）、楊梅—糠榔山（1955年伯公岡—大坡通車，1966年延駛，1975年併線至楊梅）、新屋—福興宮（1962年通車，1975年延駛福興宮）、楊梅—東流里（1976年通車）、新屋—顯伯公（1981年通車，1987年與桃園客運聯營至埔心）、新屋—新庄子（1966年通車）等線。除楊梅—二湖—湖口及楊梅—東流里外，其他路線皆已停駛。楊梅—二

湖—湖口編號5607，楊梅—東流里編號5652，於2016年移撥，2024年移交亞通客運。

三、關西總站（含下轄之新埔站）



圖三：關西總站之路線圖，取自新竹客運網頁

1. 往新埔、新竹方向

前段介紹過中東、新中兩線在中壢關西間之路線，本段則介紹關西—新竹、關西—竹東路廊上新竹客運的經營。

新竹—關西路廊歷史悠久，新竹客運於此段的經營可追溯至合併前的紅咸

軌道（紅毛—咸菜棚，今：竹北—關西）。自動車部分，1929年台灣軌道經營的第一條自動車路線，便是紅毛—關西線。後期竹北、新埔一帶更發展出不同的路線，包含經犁頭山、六家、義民廟（1955竹北—枋寮—新埔通車）三種。新竹—關西段曾是新竹客運重要的獨營路段。2002年時，新竹—新埔間之班次單向超過百班。現僅有二十餘班，衰退明顯。

除此之外，在該路廊的其他路線包含新竹—小人國—童話世界（1984年通車，隔年改經義民廟）、新竹—關西營區（1988年通車）、新竹—石門水庫（1965年通車）等，其中新竹—童話世界線行經關西鎮東平里，報導曾提及該里居民慶祝通車之盛況。然而，該線最後縮為新埔—小東坑口後停駛。目前經六家、往童話世界、小人國之路線皆已停駛，經義民廟路線也僅行駛至新埔，獲編5621，新竹—犁頭山—關西的路線則為5619。2024年，兩線由亦捷科際接駛。

2.中東線往竹東

關西—竹東段同樣可追溯至日治時期。1937年關西—十分寮通車，其十分寮位於竹東與內灣之間，今臺鐵合興車站附近。本線經歷過風光時刻，新竹客運也曾用本段路權聯營竹東—萬華線。關西竹東段居民曾回憶本路段曾有一小時四班的服務水準。然而，受到國光客運台北—竹東線關西竹東段之競爭，國道客運搶走越多關西—竹東間的乘客，經營台三線路廊的新竹客運及其沿線的居民越發辛苦。

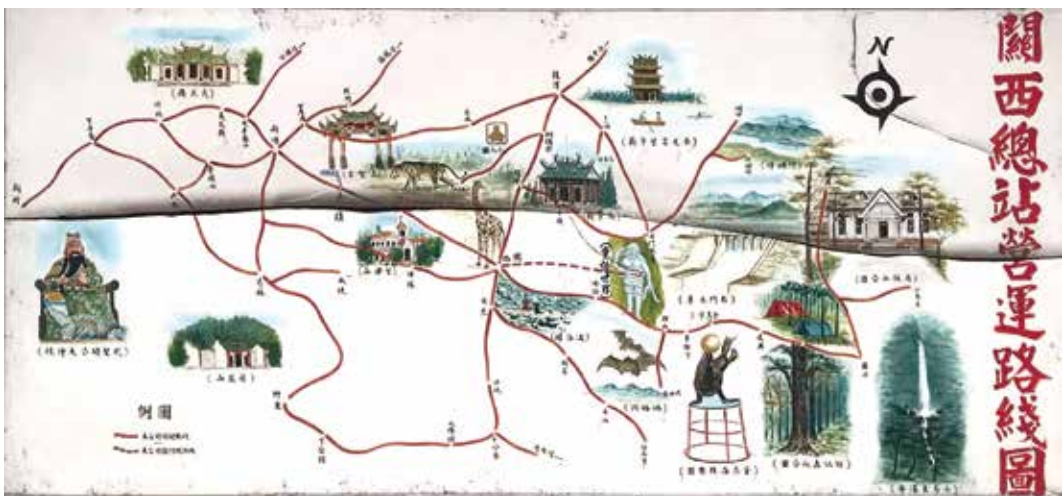
本線四碼編號時，所有班次皆為竹東—中壢，獲編為5634線，但後續又出現了僅行駛竹東—關西間的區間車，起初無編號，後獲編5634A。本線的衰退在2019年後尤為明顯。2019年該線仍有平日單向20班車，至2023年，竹東—關西段便僅存單向7班車，至竹客撤出前甚至曾停駛關西—中壢全程車，關西—竹東也僅存單向4班車。2024年捷乘客運接駛後，又恢復行駛中壢—竹東全程車。

3.關西站其他路線

關西站另一重要路廊是經由羅馬公路往錦山、桃園復興方向。1952年，關西—錦山線通車，而後陸續延長至李樹下（1971）、羅浮（1973）、復興、小烏來（1974），1981年部份班次繞行霞雲村，2008年縮至金鳥樂園。此外，1975年，關西—六曲窩線通車。四碼編號後，關西—金鳥、關西—六曲窩兩線分別編為5638、5637。2024年被關西幸福巴士關金線、關六線取代。

此外，關西站還有數條特別的路線，包含關西—小人國（1986年通車）、六福村、關西—芎林（1975年芎林—水坑通車，1984年延駛關西）、關西—玉山（1972年延駛白石下，後又縮駛玉山）、關西—坪林—新埔（1970年新埔—坪林通車後延駛關西）等線。四碼時存關西—芎林、關西—玉山分別編號5636、5639，2024年被關西幸福巴士關下線、關玉線取代。

縱覽關西站之路線，會發現「樂園」是相當重要的元素，金鳥樂園、童話世界、小人國、六福村等知名樂園皆在關西附近。金鳥樂園開幕時，新竹客運曾配合增駛冷氣班車。然而隨時間推移，金鳥樂園等羅馬公路上的數個樂園陸續關閉、轉型，六福村、小人國與關西間的路線亦宣告停駛，關西站自此與樂園的遊客無緣。新竹客運營運時，關西站掛著一副包含風景畫之路線圖，尚可



圖四：舊新竹客運關西總站營運路線圖

供憑弔關西站路線當年的榮景。然而亦捷科際租用關西站後，該圖亦遭撤下，令人不勝唏噓。

4.新埔站其他路線

新竹客運在新埔的經營歷程與在關西雷同，此處便不復述。新埔站最重要的路線便是新中線，此外尚有往義民廟、新竹、芎林、竹東、湖口等線，其中本段著重介紹新埔往楊梅及龍潭之路線。

新埔往楊梅可分為經由清水及經由北坑口兩種路線，分別於1954及1959年通車。四碼編號時獲編5641、5642。新埔—三水—龍潭線於1952年通車，曾有班次直達中壢，但後期僅至新埔—龍潭段，四碼編號時獲編5640。

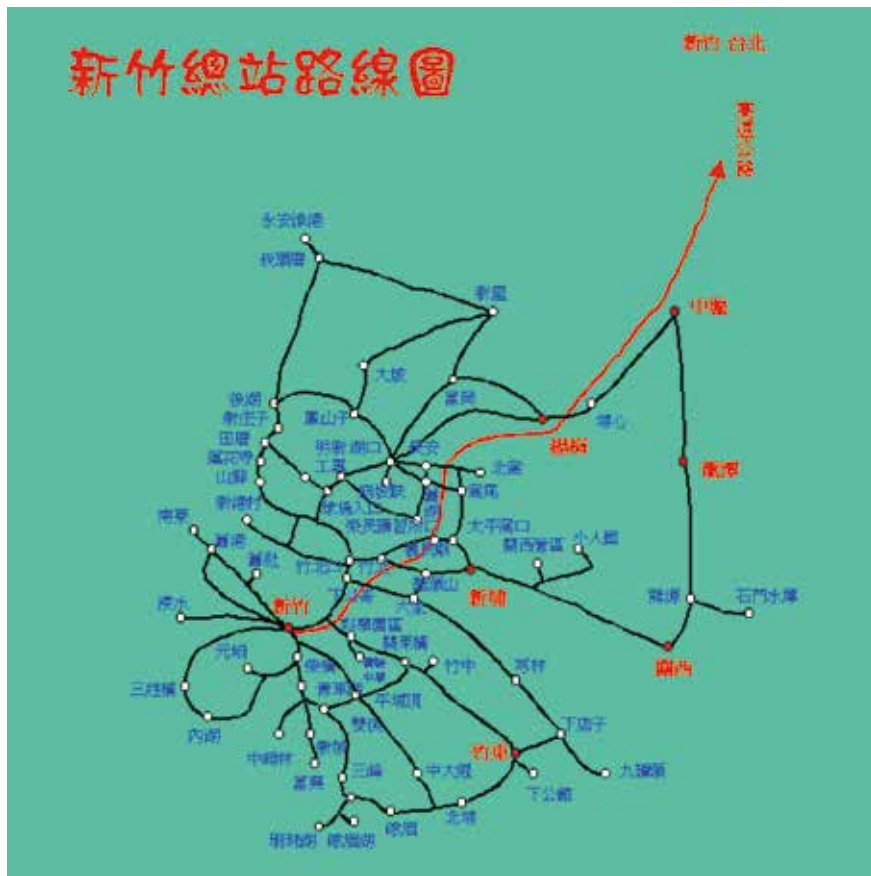
上述路線皆有進入桃園市境，但由於新竹縣境里程較長，未被移撥為桃園市公車，仍保留公路客運身份，因此2024年元旦時，並未與桃園市公車一同移交亞通客運，仍由新竹客運經營至該年10月。三線於2024年11月交捷乘客運短暫代駛，2025年為新埔鎮幸福巴士0552、0554、0555等路線取代。

四、新竹總站（含下轄之湖口、新庄子站）

1.新竹往竹北沿海、新庄子方向

新竹客運於新庄子的經營，始於1941年因統制，被要求收購新通自動車商會之新庄子—山崎線，該線於1966年延駛至新竹，即今之5606線。新竹往新庄子方向另有一條新竹—新豐球場線，於1969年通車，1971年延駛新庄子，曾部份班次行駛小叮噹及鳳坑社區，即今之5605線，於2024年11月交由亦捷科際營運。

竹北沿海方面，新竹客運則有新竹—山腳及新竹—新港口兩線，初期往山腳路線還曾駛至新庄子。1951年竹北—山腳—新庄子通車，至遲於1962年即有新竹往白地之班次。最後，歷經縮短、延長成為新竹至蓮花寺及新港村，編號5600及5601線。但由於竹北市後續於該路廊闢駛免費公車，兩線於2023年10月暫停行駛後，並於該狀態下移交亦捷科際，迄今仍未復駛。



圖五：新竹總站之路線圖，取自新竹客運網頁

2. 新竹往湖口、新屋方向及湖口相關路線

1929年台灣軌道收購湖口—楊梅段自動車路線，但似乎未持續營運。新竹客運再次踏入湖口，是1952年新庄子—湖口線通車。至於新竹—湖口間之路線有二，經陸橋者始於1954年之新屋—富岡線，後續延駛湖口（1968）及新竹（1975），1989年增繞省立醫院支線。另一條經鳳山村路線，則是湖口—榮民所線（通車時間不明）1981年延駛新竹而來，同路廊另有新竹—新竹工業區線（已停駛）。湖口—陸橋—新竹、湖口—榮民所—新竹、湖口—榮民所分別獲編5622、5612、5613。各線皆在2024年11月後交由亦捷科際代駛，5622於2025年7月由湖口鄉幸福巴士替代。

此外，湖口站亦曾有多條路線，包含前述之湖口—後湖—新庄子外，尚有湖口—波羅汶—新庄子（1973年通車）、湖口—崩坡缺（1977年通車）、湖口—窩尾、北窩、新埔路線（1967年湖口端通車，路線複雜難以考證，1978年湖口—新埔通車）、湖口—大坡（1978年通車）。末期僅存湖口—後湖—新庄子及湖口—新埔，分別編號5611及5643。2024年11月，前者由亦捷科際接替營運，後者則由捷乘客運代駛後，由新埔鎮幸福巴士替代。

3. 新竹往寶山鄉、內湖村方向

新竹客運在寶山鄉的經營可追溯至1951年新竹—雙溪線通車。由於該區路線資料缺乏，僅能推知至遲於1962年，即有開往新城之路線（1968年延南坑口，1981年延珊瑚湖，但後期僅至新城）。其他經由雙溪之路線包含新竹—三峰—珊瑚湖、新竹—大埔壩（1975年通車）、新竹—崎林（1976年通車）、新竹—雙溪—關東橋（1969年通車，1976年延駛新竹）。此外，該路廊上尚有一條新竹—茄荖湖—內湖線，於1969年通車。

以上各線中，新竹—大埔壩、新竹—崎林、新竹—雙溪—關東橋皆已停駛，新竹—三峰、新竹—新城、新竹—內湖分別獲編5602、5603、5604，2024年11月，前二線由捷乘客運短期代駛，隔年為寶山鄉幸福巴士取代。5604則交由亦捷科際行駛。

此外，新竹往寶山聚落（非鄉治所在地雙溪），經由新竹市及新竹縣寶山路的路廊，亦曾有新竹客運行駛。新竹—寶山線於1967年延駛至中大壩，最遠曾行駛至北埔，但全線已於2005年停駛。

4. 新竹往芎林方向

新竹客運於芎林地區之經營，可回溯至1936年增闢之六家—芎林線，該線於戰後恢復路線時，似已向西延駛至新竹。1952年，該線向東延駛至竹東，1978年延至下公館，形成新竹—芎林—下公館線。2006年，高鐵甫通車時，曾短暫繞高鐵站載客。2009年，新竹—芎林—竹東線拆分為新竹—芎林與芎

林—竹東段，不再一車到底。2010年，原位於芎林市區之新竹客運芎林站拆除，車輛改停大華，所有班次進入大華技術學院（今：敏實科大），2017年配合地檢院遷移部份繞駛。

此外，新竹客運於1966年開闢相似路廊之新竹—芎林—九讚頭線。新竹—大華科大、新竹—九讚頭分別獲編為5615、5614，2024年交由亦捷科際行駛。

5. 新竹往竹東方向

新竹往竹東之路線，可追溯至1940年，台灣軌道購入新竹自動車商會之新竹—竹東、竹東—北埔等線。由於該路線串聯新竹兩大聚落——新竹市與竹東鎮，客源絡繹不絕，因此新竹—關東橋—竹東線可謂新竹客運於新竹地區之黃金路線。該線除在1978年配合下公館停車站啟用延至下公館外，走線上無明顯變化。

2002年7月，東西向快速道路（台68線）通車，隔年新竹客運開闢下公館—台68—新竹線。快速道路路線與平面路線分別獲編5673及5608。2024年，5673與5608本由亦捷科際獲准籌備經營，但臨時改由捷乘客運代駛。

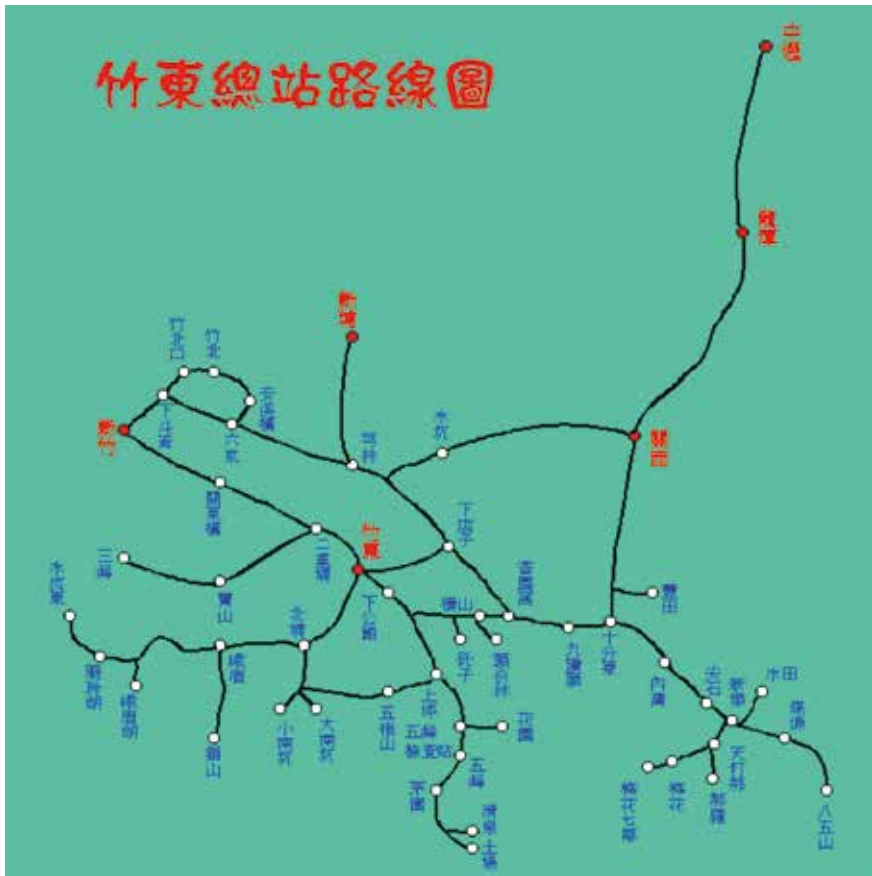
同一路廊上，另有新竹—科學園區線（1981年通車，目前已停駛）、新竹—科學園區西區線（1989年通車，目前已停駛）。內灣線工程時，台鐵曾委託新竹客運行駛內灣線接駁車，其後轉型為一般客運5673A，2023年停駛。

五、竹東總站（及下轄北埔、芎林、珊瑚湖站）

竹東總站作為新竹客運的單位名稱，撤出前在下公館站辦公，為免混淆，本文提及竹東若非特別標明，皆指市區內的竹東站，而非中豐路旁的下公館站。

1. 竹東往新竹、寶山方向

該路廊之路線大致已於前段介紹過，僅剩竹東—寶山線及下公館—實驗



圖六：竹東總站之路線圖，取自新竹客運網頁

中學線尚未介紹。竹東—寶山線於1965年通車，通車時營運區間為竹東—山湖，爾後陸續延長至寶山（1966）、三峰（1969）、下公館（1978），於2007年間停駛。下公館—實驗中學線一說改行駛下公館—高鐵線，但後續又出現似為該路線接續之竹東—竹中口線，四碼編號5670，已於2023年停駛。

2. 竹東往北埔、峨眉、珊瑚湖方向

新竹客運經營此段台三線的濫觴，與新竹—竹東線相同，皆是1940年台灣軌道向新竹自動車商會購得。而竹東—珊瑚湖線，也是八十年如一日，改變甚少。珊瑚湖線在竹東線尚未延長至下公館時，曾有與竹東線（新竹—關東橋—竹東）共同運用，行駛新竹—竹東—珊瑚湖，稱為竹珊線。

在台三線路廊上，新竹客運另有竹東—獅山線，該線最早為1967年闢駛之新竹—茅坪線，1971年延長至獅山後截短至竹東，而後延長至獅山遊樂區及藤坪，後又縮駛至獅山。此外，北埔地區尚有一條竹東往小南坑之路線，該線於1965年通車。值得一提的是，與竹東—小南坑線路廊類似之竹東—大南坑、竹東—五指山線，分別於1976年與1988年通車，但兩線皆已停駛。

四碼編號後，竹東—珊瑚湖獲編5609，竹東—北埔段區間車獲編5610（已於2023年停駛），竹東—獅山、竹東—小南坑則分別獲編5626、5627，三條路線皆於2024年9月，由捷乘客運接續營運。

3. 竹東往五峰、清泉方向

清泉舊名井上，新竹客運經營此路段，可追溯至1940年向新竹自動車商會購得竹東—員嶼線。1943年，台灣軌道另奉准營運員嶼—井上路線，但似未實際通車。1951年竹東—五峰通車，1966年延駛至茅埔部落，1984年延至清泉。1986年，竹東—花園路線通車，2008年花園線併入五峰線行駛。

五峰線另一特別之處在於，其在竹東市區之走法，會隨其終點而有所不同，往五峰之班次直行東寧路，往清泉之班次卻會繞至竹東鎮中央市場附近，停靠竹東鎮公所及國華人壽兩站後接回東寧路。此二站位僅可見於新竹客運自製路線圖，且從未向主管機關報備此兩站位。

四碼編號後，五峰—清泉段區間車獲編5628，竹東—五峰段區間車獲編5629，竹東—清泉全程車則獲編5630。2024年9月，由捷乘客運接續營運後，三條路線整併為全程車5630。

4. 竹東往橫山、內灣、尖石方向

新竹客運經營本路段可追溯至1941年台灣軌道向新竹拓殖軌道株式會社購入竹東至內灣之路線，1952年路線延長至尖石，而後發展出數條竹東往尖石鄉內部落之路線，後文以尖石為原點介紹之。

首先，120縣道方面，路線於1966年延駛新樂，1968年延長至煤源，1974

年因竹林大橋通車微幅調整動線，1986年延長至水田（與煤源不同方向，因此分為兩線），1987年煤源路線延長至八五山。2004年兩線合併，四碼編號後獲編5631。

接著，竹60鄉道方面，1974年竹東—那羅線通車，1977年竹東—梅花線通車，1986年延駛梅花七鄰。兩線原為不同線，新竹客運將其整併，四碼後獲編5625。5625與5631兩線皆自2024年9月由捷乘客運接續營運。

離開尖石，來到橫山。橫山方面之路線包括竹東—橫山—頭份林線（1972年通車，1990曾部份延駛萬瑞森林樂園）、竹東—砦子線（1966年通車）、竹東—豐田村線（1988年通車），目前僅存竹東—頭份林線，四碼編號為5635，由亦捷科際取得經營權後暫時停駛。此外，前述之竹東—中壢線、新竹—九讚頭線亦途經橫山。

5. 竹東往芎林、新埔方向

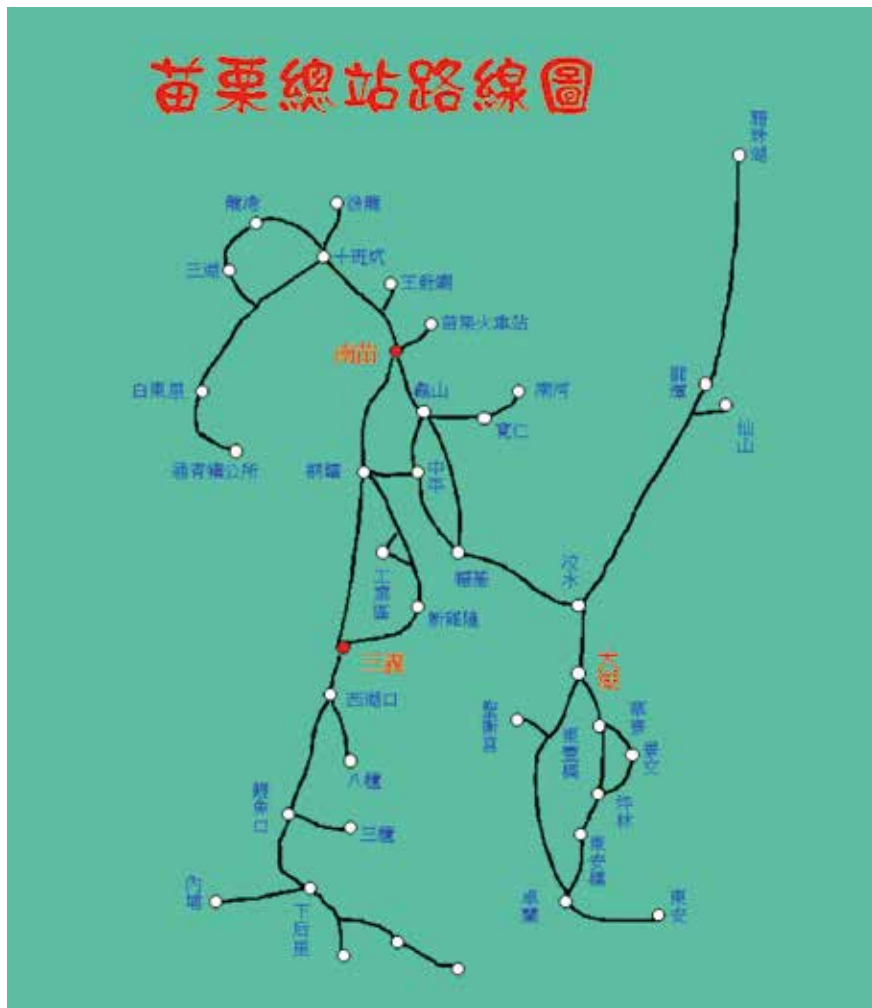
關於竹東往芎林方向之班車除前述之新竹—芎林—竹東線外，尚有另一條竹東—芎林—新埔線。竹東—新埔線於1966年通車，1978年延駛下公館。後期於芎林分段為兩路線，芎林—新埔線編為5632，芎林—竹東線則編為5633。2024年10月，由亦捷科際接續營運5633，5632則被新埔鎮幸福巴士取代。

六、苗栗總站（及下轄大湖、卓蘭、三義站）

苗栗總站原位於南苗，2005年新竹客運標購位於苗栗火車站旁之台灣汽車客運苗栗站建築後，苗栗總站遂遷至該處。

1. 苗栗往公館、大湖、獅潭、卓蘭方向及大湖、獅潭、卓蘭相關路線

新竹客運於此路廊之經營始於1919年台灣軌道併入之苗栗輕鐵。自動車部分，1931年台灣軌道收購苗栗自動車會社苗栗至福基路線，後於1934年延駛



圖七：苗栗總站之路線圖，取自新竹客運網頁

至大湖，1937年沿今台三線路廊延駛至卓蘭，便是新竹客運的重要路線苗卓線。該路線除配合大湖站搬遷與2001年起部份繞駛苗栗醫院（目前已不再行駛）外，變化亦不大。四碼編號時，苗栗—大湖獲編5656，大湖—卓蘭獲編5655，皆由於2024年由亦捷科際接續行駛。

獅潭方面，台灣軌道於1941年開闢汶水—獅潭之自動車路線。1951年又闢獅潭—珊瑚湖線。1974年闢駛苗栗—仙山線。目前獅潭—仙山段已停駛，獅潭—珊瑚湖線也於2007年最後一位固定搭乘之學生畢業後停駛。苗栗—獅潭線後續獲編5657，同樣由亦捷科際接續行駛。

除苗栗一大湖之主要路廊外，新竹客運也曾闢駛其他路線深入各聚落。同路廊上以苗栗為起點之路線尚包含苗栗一中平—公館（1959年通車，1976年延駛火車站）、苗栗—泰安溫泉（1988年通車）、南苗—五谷岡—石圍牆（1984年通車）、南苗—中小義—堤防（1984年通車）、苗栗—中平—福基（1969年通車，1976年延駛火車站）、苗栗—寬仁—北河（1968年通車至寬仁，1975年延駛火車站，1984年延南河，2002年延北河）線等。前四線已停駛，後兩者獲編四碼編號分別為5660、5659，2024年交由亦捷科際營運。

此外，以大湖為起訖點者，包含大湖—中興（1969年通車，1976年延駛中興）、大湖—清安（1968年通車）、大湖—聖衡宮（1984年通車）、大湖—卓蘭（分東豐橋及景文兩線，初為大湖—淋漓坪及卓蘭—東安橋兩線前者延駛武榮、東豐橋，後者延駛坪林、草寮並與前者併）。聖衡宮路線已停駛，清安路線則於2021年與泰安好行重疊停駛，存中興與卓蘭兩線，分別編號5661及5663，2024年交由亦捷科際營運。

卓蘭亦曾有新竹客運之車站。統制期間新竹客運曾向卓蘭興業購入卓蘭至大安（泰安）路線，但本線新竹客運似無繼續經營。除上文介紹之苗栗卓蘭、大湖卓蘭（經草寮）線外，以卓蘭為起訖者，有卓蘭—東安線，該線關於1954年，而後延伸至堤防（1969）。曾與苗卓線合稱苗東線。此外，尚有卓蘭—埔尾豐田線，原為苗東線繞駛（1970年繞埔尾、1971年繞豐田）後獨立而來。卓蘭—雙連線，1980年延駛上中心，但後續該路段無繼續行駛，僅存豐原客運。

2. 苗栗往銅鑼、三義、后里方向及三義、后里相關路線

新竹客運於此路廊經營的濫觴，可追溯至1936年增闢苗栗—三義線，1951年又行駛三義—后里。本線遂成為新竹客運重要路線之苗后線，1972年延駛內埔。1969年，另開闢三義—鯉魚潭線及后里—鯉魚潭線（1970年延駛至三櫃）。2001年起部份繞駛苗栗醫院（目前已不再行駛），至四碼編號時，新竹客運已無苗栗往后里全程經尖豐公路之直達車。苗栗—三義、三義—三櫃、

后里—三櫃分別獲編5664、5665、5666線，後兩線於2016年為三義社區巴士取代而停駛，5664則於2024年交由亦捷科際營運。

除了苗后線外，新竹客運也曾與苗栗、豐原兩家客運，在此路廊上開關聯營路線。1961年，開關頭份豐原線，據當時報導表示若以路權長度決定班次比例，新竹客運約可行駛一半的班次。1974年更開關新竹—台中線聯營車，後期也有苗栗—台中。國道開通後的1978年，新竹客運即在該路線大幅減班，1981年聯營苗栗—台中線。1997年，新竹—台中停駛，2004年苗栗—台中停駛。

與苗卓線路廊相關之其他路線，尚有苗栗—新雞籠（1951年通車銅鑼—新雞籠段，部分班次曾行駛至三義，曾繞行工業區，1976年自南苗延駛火車站）、三義—八櫃—中山橋（1951年通車，1971年延長至八櫃）、三義—福興、蕉埔、日南、苑裡等。三義—中山橋線還曾配合舊山線鐵路停駛而延長。時至今日，除三義—苗栗外，三義始發之路線多已停駛，三義—八櫃停駛後似併入三櫃線，近日以苗栗—八櫃之5664A線名義行駛。

除此之外，新竹客運在后里地區還有數條路線，以后里鄉治內埔為核心，開關內埔—崑廬寺（1968年通車）、內埔—石岡壩（1975年通車至廣福，1981年延長）、內埔—明安（1970年通車至仁里，1980年延長）等線，後期似由豐原客運行駛，目前皆已停駛。

3. 苗栗往後龍、通霄方向及後龍相關路線

新竹客運在此路廊經營，乃源自1942年1月，與桃園軌道（今：桃園客運）交換之路線。台灣軌道以龍潭—大溪路線換得桃園軌道之苗栗—公司寮路線。至戰後復駛時便有至後龍之路線。1980年，南苗—後龍—通霄、後龍—龍港—三湖線通車，1984年，新竹客運與台汽客運、苗栗客運、巨業交通聯營之新竹—頭份—大甲—台中線通車（目前已停駛）。四碼編號後，後龍—龍港—三湖、苗栗—通霄、苗栗—後龍分別獲編5667、5668、5669，2024年交由亦捷科際行駛。

4. 苗栗區其他路線

新竹客運在苗栗市內及近郊曾行駛數條短程路線，包含苗栗火車站—復興路口—南苗（1975年通車），南苗—王爺廟（1969年通車）、龜山口（1975年通車）、茶亭（1977年通車）、中山堂（1977年通車）、下埔尾莊等。目前上述所有路線均已停駛，其中僅王爺廟線存活至21世紀。

七、結語

看完各路線之演進，可以發現從前新竹客運的營業規模相較今日的新竹市內與國道客運大上許多，停駛路線數更是比現存路線數多。新竹客運路線的演變史，見證了客運業的逐漸萎縮。許多路線因為乘客不足而停駛，更反映了不少地方由興至衰，人口逐漸減少的過程。新竹客運路線的演變，早已超越一間公司的商業史，而是桃竹苗地區社經發展的忠實紀錄者。

參考資料

《新竹客運七十年史》，陳四海編，新竹汽車客運股份有限公司，1978。

〈新竹客運百年大事記〉，新竹汽車客運股份有限公司。

《新竹客運八十年史》，新竹汽車客運股份有限公司，許一平，1988。

〈[情報] 國道及公路客運四碼編碼〉，hicker，2009年1月9日，<https://www.ptt.cc/bbs/Bus/M.1231434548.A.06F.html>。

新竹客運網頁存檔，新竹汽車客運股份有限公司，2001~2025，<http://www.hcbus.com.tw/>（及該域名下之分頁）

〈新竹客運19條桃園市區公車，自113年1月1日起由亞通客運無縫接軌營運〉，桃園市政府交通局，2023年12月29日，<https://ebus.tycg.gov.tw/ebus/blogs/658e6e8c7cb81d001a0ff369>。

〈桃竹客運路線 雙方商獲協議 桃收回四線半營業權〉，中央日報1953年10月2日。

- 〈百年新竹客運退出公路客運經營！公路局：新業者11/1起接駛這22條路線〉
經理人，2024年11月8日，https://www.managertoday.com.tw/articles/view/69458??utm_source=copyshare。
- 〈關西幸福巴士上路囉 5固定線+全鎮預約超方便〉中央社，2024年3月4日，
<https://www.cna.com.tw/postwrite/chi/364599>。
- 〈自113年9月1日起，本公司「【5609】竹東－珊瑚湖（經北埔）」等7條
公路客運路線移交由〈捷乘客運公司〉行駛，歡迎舊雨新知，多加利
用！〉新竹客運，2024年8月29日，http://www.hcbus.com.tw/big5/news_in.asp?id=709&page=。
- 〈新竹客運，增直達車〉，臺灣民聲日報，1970年10月31日。
- 〈歡欣結綵·心願終達成 新竹客運新線昨通車〉，民生報，1984年11月18日。

56不能亡！新竹客運退出營運之影響及後續（2022—2025）

林承寬、盧澤勛、江承洋

一、前言

2020年，台灣爆發新冠肺炎疫情，客運業在疫情期間及疫後，發生乘客銳減、駕駛員流失等狀況，新竹客運經歷數十年來首次虧損。2022年，新竹客運宣布將大規模退出市場，不再續營多條公路客運路線。2024年，原由新竹客運經營之客運路線，陸續轉交予新業者捷乘客運、亦捷科際，桃園市市區公車則轉交亞通客運營運，部分路線則由鄉鎮之幸福巴士取代。

路線移交時，涉及監理所、新舊業者、公所等多方，部分地區路線、班次因地方政策有些許改變，亦有部分路線移交時未盡順利，因缺乏人車導致減班行駛。2024—2025年，竹苗地區多處公共運輸呈現混亂狀態，其中尤以2024年11月新竹客運大規模退出營運後最為嚴重。

本文介紹自2022年新竹客運欲退出營運起，至2025年新業者營運一年後，桃園、新竹、苗栗原新竹客運路線運行狀況，及新竹客運退出營運帶來之影響。並按地理位置分為桃園市、新竹縣市及苗栗縣三區，分別介紹其在此段期間內之狀況及變化。期能透過紀錄本段不長的歷史，作為往後推動公共運輸之借鏡。

二、新竹客運營運末期

1. 疫情重創新竹客運

2020年起，新冠肺炎疫情於台灣爆發，新竹客運面臨乘客減少，同時又因物流業興起及科學園區對大型車駕駛之需求致缺員嚴重。此外，2019年，

租用新竹客運商業大樓二十年的SOGO百貨新竹店站前館歇業，不續租該大樓¹。2020年全年，在本業副業俱遭重創之情況下，新竹客運虧損達近億元。2021年，新冠肺炎疫情加劇，客運乘客驟減，且商業大樓依然閒置，致使新竹客運在該年虧損破億元。

新竹客運本業已面臨二十餘年虧損，但2020年以後計入副業後仍虧損之狀況，卻是數十年來首次發生。當副業無法再支撐客運本業收入時，新竹客運不得不調整經營模式。董事長許一平稱，公司內部曾討論逐步不續營虧損路線與大規模撤出市場兩種應對方案，但考量單一路線停駛不易，最後，不得不選擇大規模退出市場以因應虧損²。2022年，部份路線營運許可證將到期，新竹客運向主管機關新竹區監理所表明不續營意願後，新竹區監理所介入協調。

2.政府的回應

新竹區監理所與新竹客運協調結果，新竹客運不會驟然停駛，監理所則尋求路線優化、運具調整、開放接駛、協調地方接手等方式作為中長期解方³。2023年，新竹客運再函告不續營54條公路客運。協調後新竹客運亦允諾不驟然停駛，中長期解方除優化路線及尋覓新業者外，針對載客量2至13人之路線，建議轉型為幸福巴士或幸福小黃⁴。2023年7月，審議會同意暫時提高補助額度，新竹客運同意代駛至隔年⁵。

尋求新業者方面，公路局分兩階段公開徵求業者經營，2023年8月開放5個區域性路網，2024年2月則開放8個區域性路網，業者申請時，需同時申請路網內各路線。

1 <SOGO新竹站前店8月底熄燈 發展重心移往竹北> 中央社，2019年4月30日，<https://www.cna.com.tw/news/afe/201904300260.aspx>

2 新竹客運董事長許一平先生訪問，2025年9月11日。

3 <新竹客運34條路線 暫不停駛> 中國時報，2022年6月12日，<https://www.chinatimes.com/newspapers/20220612000378-260107?chdtv>

4 <新竹客運不續營54條路線 監理所：不會驟然停駛> 中央社，2023年7月11日，<https://www.cna.com.tw/news/ahel/202307110272.aspx>

5 <公路總局今審議通過補貼 竹客確定代駛至明年底！> 新竹縣政府，2023年8月10日，https://www.hsinchu.gov.tw/News_Content.aspx?n=153&s=253410

表一：公路局兩階段公開徵求業者之公文資訊及開放之區域性路網

| 徵求業者發文日期及字號 | 開放之區域性路網 | 對應之新竹客運路線 |
|---------------------------------|----------------|------------|
| 2023年8月10日 路運大字第1120101375A號 | 新竹一下公館(經關東橋) | 5608 |
| | 新竹一下公館(經台六八線) | 5673 |
| | 竹東一頭份林 | 5635 |
| | 新竹一九讚頭(經荳林) | 5614 |
| | 新竹一敏實科大(經荳林) | 5615 |
| | 竹東一荳林 | 5633 |
| | 新竹一關西(經犁頭山) | 5619 |
| | 新竹一中壢(經關西) | 5620 |
| | 新竹一新埔(經義民廟) | 5621 |
| | 大湖一卓蘭(經八份) | 5655 |
| | 苗栗一大湖 | 5656 |
| | 苗栗一獅潭 | 5657 |
| | 苗栗一三義(經銅鑼) | 5664 |
| | 苗栗一新雞隆(經銅鑼) | 5658 |
| 2024年2月7日 路運大字第1130017317A號 | 新竹一蓮花寺廟前(經竹北) | 5600 |
| | 新竹一新港村(經竹北) | 5601 |
| | 竹東一那羅(經梅花七鄰) | 5625、5625A |
| | 竹東一八五山(經煤源) | 5631 |
| | 竹東一中壢(經關西) | 5634、5634A |
| | 竹東一珊瑚湖(經北埔) | 5609、5609A |
| | 竹東一獅山 | 5626、5626A |
| | 竹東一小南坑 | 5627 |
| | 竹東一清泉(經五峰) | 5630、5630A |
| | 新竹一內湖(經茄苳湖) | 5604 |
| | 湖口一新竹(經鳳山村) | 5612 |
| | 湖口一榮民講習所 | 5613 |
| | 新竹一新莊子(經新豐球場) | 5605 |
| | 新竹一新莊子(經新豐) | 5606 |
| | 新莊子一湖口(經後湖) | 5611、5611A |
| | 苗栗一北河活動中心(經鶴岡) | 5659 |
| | 苗栗一福基(經石圍牆) | 5660 |
| | 大湖一中興 | 5661 |
| 大湖一卓蘭(經景文) | 5663 | |
| 後龍一三湖(經龍港) | 5667 | |
| 苗栗一通霄鎮公所(經後龍) | 5668 | |
| 苗栗一後龍(經十班坑) | 5669、5669A | |

而在幸福巴士⁶方面，由公路客運轉型為幸福巴士，則意味原公路客運停駛，並開闢同樣路廊之市區公車。主管機關由中央之公路局，轉移至地方之縣

6 幸福巴士為2016年後，公路總局為解決偏鄉民行需求實施之專案，透過多元方式及鬆綁法規，協助地方政府完成偏鄉公共運輸。參見行政院(2023) <https://www.ey.gov.tw/Page/448DE008087A1971/93dbb890-dc44-4d30-b368-ed4c377fcc16>

市政府。然而，若計畫由地方公所提出，實務上則多交由公所管理。在新竹客運預計退出的鄉鎮中，關西鎮、新埔鎮、寶山鄉、湖口鄉等皆有意願開行幸福巴士，經過上述鄉鎮之數條路線，監理所便輔導鄉鎮公所，以行駛為幸福巴士作為中長期解方⁷。

3.新竹客運退出前的營運狀況

新竹客運在疫情中及疫後面臨嚴重的缺員，影響其在各地之營運。新竹客運十分重視駕駛的工時，安排駕駛運用時，總是在滿足勞基法駕駛工時限制的條件下達成最佳化。一旦司機出現短缺時，相較於請求駕駛超時加班維持班次，新竹客運更傾向重新分配駕駛運用，直接取消人力無法支援的班次或路線⁸。2023年起，部分路線宣告暫時／永久停駛，或是改用接駁形式服務，表列如下⁹：

表二：2023年新竹客運停駛之路線

| 停駛日期 | 編號 | 起訖 | 備註 |
|--------|-------|--------------------|----------------------------|
| 2月13日 | 5673A | 新竹—竹東(經台68東西向快速道路) | 替代路線：5608 |
| 2月13日 | 5676 | 新竹—中壢(經台一線) | |
| 3月1日 | 5618 | 新竹—新埔(經犁頭山) | 替代路線：5619、5620 班次改駛5621 |
| 8月30日 | 5670 | 竹東—竹中口(經員山路) | 替代路線：快捷8號 |
| 8月30日 | 5620 | 新竹—中壢(經關西) | 替代路線：5619、5617 須於關西站轉乘 |
| 10月30日 | 5600 | 新竹—蓮花寺廟前(經竹北) | 替代路線：62 |
| 10月30日 | 5601 | 新竹—新港村 | 替代路線：63 |
| 11月6日 | 5634 | 竹東—中壢(經關西) | 替代路線：5619、5634A 須於關西站轉乘 |
| 11月27日 | 5660 | 苗栗—福基(經石圍牆) | 替代路線：銅鑼鄉社區巴士 |
| 11月27日 | 5667 | 後龍—三湖(經龍港) | 替代路線：西湖鄉免費巴士 |
| 11月27日 | 5668 | 苗栗—通霄鎮公所(經後龍) | 替代路線：5669、5808 |

7 <5鄉鎮26條幸福巴士路線 預計年底上路> 新竹縣政府，2024年8月27日，https://www.hsinchu.gov.tw/News_Content.aspx?n=153&s=263735

8 新竹客運駕駛訪問，2024年3月。

9 <[閒聊] 回顧2023年新竹客運停駛路線> tgordoncheng，2023年12月26日，<https://www.ptt.cc/bbs/Bus/M.1703576517.A.EF8.html>

三、桃園區路線

1. 告別干塘之鄉

新竹客運在桃園市經營多條路線，包含中壢往龍潭、關西、楊梅、新屋等路線，部份路線自戰前營運至今，已有近百年歷史。2016年，配合桃園市升格直轄市，新竹客運多條桃園市境內之路線移撥為市區公車，由公路總局改歸桃園市政府管轄¹⁰。

桃園市公車路線利用率高、補助款多，卻需為購入指定設備及提供市民優惠保留大量資源。對於總公司而言，一個中壢總站，規模相當於一間外縣市的客運公司¹¹。2023年，桃園市府宣布新竹客運自隔年(2024)元旦起，不再續營桃園市公車。退出桃園市公車後，使用車輛可轉調、核心土地可出租，降低資金流壓力與經營風險。

2. 下一位業者請準備

服務南桃園數十載的新竹客運離開後，誰又有足夠的營運規模與經營能力承接這片天地呢？經桃園市政府交通局評選後，最終由亞通客運取得所有新竹客運不續營的路線經營權，於2024年1月1日開始接替服務¹²。亞通客運設立於1999年，主要經營「【5250】臺北市—國道1號—南崁—桃園市大園區」、「【703】竹圍—中壢」兩條國道路線。已於2021年轉讓予台灣愛巴士交通聯盟，與漢程客運、全航客運、巨業交通等客運公司屬同一集團¹³。

10 <鄭市長：2月6日起使用市民卡搭乘台一線26條公車路線，享「買一送一」優惠> 桃園市政府，2017年1月24日，https://www.tycg.gov.tw/NewsPage_Content.aspx?n=10&s=635751

11 新竹客運董事長許一平先生訪問，2025年9月11日。

12 <新竹客運19條桃園市區客運路線，自113年1月1日起由亞通客運無縫銜接營運> 桃園市政府，2023年10月14日，https://www.tycg.gov.tw/NewsPage_Content.aspx?n=7&s=1156594

13 <關於我們> 亞通巴士集團，<http://www.orangebus.com.tw/about.php>

表三：亞通客運接駛原新竹客運路線

| 編號 | 起訖 |
|-----------|------------------|
| 5607 | 湖口—楊梅(經二湖) |
| 5616 | 中壢—龍潭 |
| 5617(含支線) | 中壢—關西 |
| 5623(含支線) | 中壢—楊梅 |
| 5624 | 中壢—湖口(經楊梅) |
| 5644 | 中壢—頂好社區(經山子頂工業區) |
| 5645 | 中壢—黃泥塘(經東勢) |
| 5646(含支線) | 中壢—龍潭(經隘寮頂) |
| 5647 | 龍潭—萬大社區(經埔心) |
| 5648 | 龍潭—楊梅(經縱貫路) |
| 5649 | 龍潭—新屋(經楊梅) |
| 5650(含支線) | 楊梅—新屋(經老飯店) |
| 5651(含支線) | 中壢—北高榮(經埔心) |
| 5652 | 楊梅—東流里 |
| 5653 | 中壢—六福村(經車頭) |
| 5654 | 中壢—新屋(經楊梅) |
| 5671 | 中壢—國軍桃園總醫院(經龍潭) |
| 5672 | 中壢—國軍桃園總醫院(經黃泥塘) |
| 5674 | 中壢—金雞湖(經東勢) |



圖一～二：亞通客運使用之車輛，左為同集團業者二手車、右為新竹客運二手車。

亞通客運過去僅有經營一條桃園市公車及一條國道客運，首要面對的是駕駛員與車輛雙雙不足。駕駛員部分，亞通客運積極辦理招聘說明會，爭取桃園地區之新竹客運駕駛員留任，緩解短期之駕駛員短缺¹⁴。同時配合桃園市政府

14 筆者所見及訪問新竹客運駕駛。

之大客車駕駛受訓即就業計畫，擴充駕駛員數量，確保長期營運的穩定性。車輛部分，亞通購置來自新竹客運及同集團其他業者之二手車輛，快速擴充營運車輛數，以支撐南桃園地區龐大的公車路線網。

初步解決駕駛員與車輛不足後，接著要面對「車輛放哪？」「班車怎麼發？」等路線營運問題。新竹客運的土地給自己的車輛停放、新竹客運的場站給自己的路線使用，早已成為過去數十年的日常。但當這些土地與場站從自己人變成外人使用後，亞通客運需支付新竹客運場站使用費，或另尋空間停放車輛，形成一筆可觀的負擔。因此，亞通藉由路線微調中壢地區停靠處，保障旅客搭車習慣的前提降低場站使用成本¹⁵。

2024年1月1日，亞通客運如期接駛桃園市公車路線，初期仍發生車輛脫班、派車不符需求等情事。由於亞通接駛後的班表與過去截然不同，缺乏實務運作經驗，部分路線之班次無法準時發車，造成連鎖誤點。車輛部分，過去新竹客運考量車輛養護與使用頻率，桃園地區並沒有配置中型巴士，所有班次皆使用大型巴士。但新業者亞通客運考量成本，使用中型巴士營運乘客眾多之路線，造成乘車擁擠¹⁶。在接駛前數日內，誤點、脫班頻率較高，也頻繁更改時刻表。但不久後即趨於穩定，未有嚴重狀況。

3.新業者新思維

立足南桃園後，亞通客運開始挑戰一些有趣的嘗試，追求營運規模擴張。

國道客運【9002】¹⁷停駛後，桃園市政府考量楊梅地區前往林口長庚十分不便，積極開放業者經營相似路廊之公車路線。亞通客運透過地利之便申請經營，於2024年8月開闢「【722】楊梅—捷運三重國小站」及「【722A】楊

15 <新竹客運19條桃園市區公車 自113年1月1日起由亞通客運無縫接軌營運> 桃園市政府交通局，2023年12月29日，<https://ebus.tycg.gov.tw/ebus/blogs/658e6e8c7cb81d001a0ff369>

16 亞通客運乘客訪問，2025年9月。

17 新竹客運在2001年，與三重客運共同申請「臺北—國道1號—楊梅」（後編四碼為【9002】）之國道客運路線，途經林口與幼獅工業區。後續該路線受到高速公路壅塞與鐵路捷運化影響，載客量與營收不足以支撐路線經營，於疫情期間宣告停駛。

梅一捷運三重國小站(經桃園長庚轉運站)」公車路線¹⁸。由於該路線屬市區公車，除了服務楊梅來往林口長庚就醫與台北通勤之需求外，亦可兼顧埔心、幼獅地區往來火車站之短端接駁需求。

在中豐路沿線，平鎮山子頂地區雖有中豐路貫穿，公車班次十分密集。但實際深入工業區與住宅區的「【5644】中壢一頂好社區(經山子頂工業區)」路線卻僅在尖峰時間營運，服務對象有限。亞通客運為了開發新市場，再加上新租用的停車場坐落山子頂，故開闢【5616B/C】、【5644A】等路線服務該區¹⁹²⁰，提升公共運輸服務品質。

四、新竹、竹東、關西區路線

1.告別竹縣

新竹縣市為新竹客運最主要經營之地區，重要路線包含新竹往返竹東、新埔、關西、湖口、新庄子及新竹市公車。此外，關西往返鄰近之金鳥樂園、玉山、竹東，竹東往返尖石、五峰、珊瑚湖之客運，亦均由新竹客運經營。

新竹市鄰近雖然有較多乘客，但對申領虧損補貼之客運業者而言，新竹市因鄰近科學園區致駕駛招募困難、交通狀況不佳致營運效率無法提升，造成新竹之每公里營運成本偏高。此外，新竹市是大部分客運乘客之目的地及起點，許多班車進入新竹有重複路段，而虧損補貼又對重複路段補貼加以設限²¹。因此，幾乎可說集齊了各種不利申領虧損補貼客運業者營運的條件。

2024年1月，新竹市調高每公里營運成本至54.408元。據董事長許一平所

18 <722、722A路線明起正式通車 滿足楊梅鄉親就醫通勤需求> 台北郵報，<https://taipeipost.org/214118/>

19 <往返龍潭及機捷老街溪站更方便 5616A、5616B公車上路> 自由時報，2024年5月14日，<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4672886?prev=1>

20 <[亞通]桃園5616路，新增「5616C」> 台灣愛巴士交通聯盟，2024年10月11日，<https://www.ibus.com.tw/route-information/2024/10/11/33403/>

21 參見公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼審議及執行管理要點第八條，有多條路線同時經過某路段，致該路段班次超過一定數量時，行駛該路段之客運申領虧損補貼即會受限。如新竹客運之新竹-竹北口段，行經該段里程無法申請虧損補貼。

述，新竹市政府應允新竹客運逐年調漲每公里營運成本之要求，方使新竹客運願意繼續服務。而公路客運之合理營運成本較低，直至代駛期間才給予52餘元，且進入新竹市多屬不予補助路段。對新竹客運而言，補助不足以因應支出，才讓其決定撤出公路客運營運。²²

2.新竹的下一棒—亦捷科際、捷乘客運

新竹客運宣告退出後，新竹地區路線經公路總局公告徵求業者，由亦捷科際及捷乘客運兩業者取得經營權或代駛。

亦捷科際由前福和客運董事長徐聖智創立，創立本意是為開拓無限充電市場，2023年透過代駛苗栗客運、長榮儲運路線進入客運業。執行長認為在新竹營運公車若能提高效率，還是有利可圖，便參與評選²³。捷乘交通原為高屏地區之計程車行，2019年與屏東縣府合作開辦小黃公車進入公車客運業。總經理陳順祿見報載新竹客運不續營消息，思索後決定進入新竹的客運市場，捷乘客運則是同一團隊為行駛客運路線成立之公司²⁴。

3.關西與竹東地區路線

2024年3月5日，由捷乘交通營運之關西鎮幸福巴士率先上路²⁵。新竹客運於關西之「【5636】關西—芎林」、「【5637】關西—六曲窩」、「【5638】關西—金鳥樂園」、「【5639】關西—玉山」，分別為關西鎮幸福巴士之關下線、關六線、關金線及關玉線取代，自該日起停駛。此外，關西鎮新增全鎮預約線。捷乘交通準備一台中巴及兩台小客車營運該系統，並將上車地點改至新竹客運車站數十米外之人行廣場。初上路時，發車時刻與原新竹客運時刻有所不同，然而不久後即修訂為接近原新竹客運時刻。營運不久後，更新增關石、關玉線B兩線非原新竹客運路線。

22 新竹客運董事長許一平先生訪問，2025年9月11日。

23 亦捷科際執行長徐聖智先生訪問，2025年9月9日。

24 捷乘客運總經理陳順祿先生訪問，2025年1月24日。

25 <關西幸福巴士上路囉 5固定線+全鎮預約超方便> 中央社，2024年3月4日，<https://www.cna.com.tw/postwrite/chi/364599>



圖三～四：營運關西幸福巴士之車輛

2024年9月1日起，竹東站往橫山、五峰、北埔方向之路線交由捷乘客運行駛²⁶。原【5628】、【5629】、【5630】整併為【5630】，並復駛被截斷之【5634】全程車。捷乘客運租用新竹客運竹東站，購買新竹客運7台日野二手車並新購數台中巴，重貼圖裝後上路。後續除時刻調整外，該區路線無太大之狀況及改變。

表四：捷乘客運接駛原新竹客運竹東站路線

| 編號 | 起訖 | 備註 |
|-----------|--------------|--------|
| 5609(含A線) | 竹東—珊瑚湖(經北埔) | |
| 5625 | 竹東—那羅(經梅花七鄰) | |
| 5626(含A線) | 竹東—獅山 | |
| 5627 | 竹東—小南坑 | |
| 5628 | 竹東—五峰 | 併入5630 |
| 5629 | 五峰—清泉 | 併入5630 |
| 5630(含A線) | 竹東—清泉(經五峰) | |
| 5631 | 竹東—八五山(經煤源) | |
| 5634 | 竹東—中壢(經關西) | 復駛 |
| 5634A | 竹東—關西 | |

4.接駛其餘所有公路客運

新竹客運中壢、關西、竹東、苗栗區路線接連撤出後，預計營運其餘公

26 <自113年9月1日起，本公司「【5609】竹東—珊瑚湖(經北埔)」等7條公路客運路線移交由<捷乘客運公司>行駛，歡迎舊雨新知，多加利用！> 新竹客運，2024年8月29日，http://www.hcbus.com.tw/big5/news_in.asp?id=709&page=

路客運至2024年10月底。然而，預計接駛【5608】、【5673】之業者亦捷科際，招募駕駛進度不如預期。2024年10月中，監理所要求亦捷科際將該兩線委請同業代駛，捷乘客運臨危受命，接下代駛任務。捷乘客運總經理陳順祿表示，其於首次招募駕駛無果後，開出前十個月92000元之薪資，方讓新竹客運駕駛為其服務²⁷。



圖五：捷乘客運用於行駛竹東地區路線之車輛

2024年11月，新竹客運如期退出各路線經營，多條路線由亦捷科際接手營運，【5608】、【5673】則由捷乘客運代駛。此外因接替竹客之幸福巴士尚未上路，寶山、新埔數條路線也由捷乘客運代駛，【5622】則由亦捷科際代駛^{28 29}。場站部份，捷乘客運租用新竹客運新埔站、下公館站，亦捷科際則租用關西站、新庄子停車場，並於九讚頭車站前新設停車場。兩公司共同租用新竹北站，並將原於總站搭乘之路線移至此處。車輛部份，捷乘客運除使用新竹客運二手車外，還購買統聯客運、國立通運二手車輛。亦捷科際則使用新竹客運二手車及自購遊覽車型大客車行駛路線。

表五：亦捷科際接駛原新竹客運新竹區路線

| 編號 | 起訖 | 備註 |
|------|---------------|----------------------|
| 5600 | 新竹—蓮花寺廟前(經竹北) | 2023年起暫停行駛，亦捷接駛後亦未行駛 |
| 5601 | 新竹—新港村 | 2023年起暫停行駛，亦捷接駛後亦未行駛 |
| 5604 | 新竹—內湖(經茄荖湖) | 亦捷接駛後暫停行駛，11月25復駛 |
| 5605 | 新竹—新庄子(經新豐球場) | |
| 5606 | 新竹—新庄子(經新豐) | |

27 捷乘客運總經理陳順祿先生訪問，2025年1月24日。其解釋首次招募失敗，是因新竹客運資遣駕駛員後，駕駛得領取失業津貼。92000元之薪資即是為補償原新竹客運駕駛進入捷乘後，無法申領之失業津貼。

28 <新竹客運10月底結束代駛 全面退出桃竹苗「公路客運」> 聯合報，2024年10月29日，<https://udn.com/news/story/7266/8323765>

29 <百年新竹客運退出公路客運經營！公路局：新業者 11/1 起接駛這 22 條路線> 經理人，2024年11月8日，https://www.managertoday.com.tw/articles/view/69458??utm_source=copyshare

| 編號 | 起訖 | 備註 |
|-----------|-------------------|--------------------|
| 5611(含A線) | 新庄子—湖口(經後湖) | |
| 5612 | 湖口—新竹(經鳳山村) | |
| 5613 | 湖口—榮民講習所(經鳳山村) | |
| 5614 | 新竹—九讚頭(經芎林) | |
| 5615(含A線) | 新竹—敏實科大(經芎林) | |
| 5619 | 新竹—關西(經犁頭山) | |
| 5620 | 新竹—中壢(經關西) | 2023年起暫停行駛，亦捷接駛後復駛 |
| 5621 | 新竹—新埔(經義民廟) | |
| 5633 | 竹東—芎林 | 2023年起暫停行駛，亦捷接駛後復駛 |
| 5633A | 竹東—芎林[延駛下公館、敏實科大] | |

表六：幸福巴士通車前，由亦捷科際及捷乘客運代駛之原新竹客運路線

| 編號 | 起訖 | 代駛業者 |
|------|-------------|------|
| 5602 | 新竹—三峰(經雙溪) | 捷乘客運 |
| 5603 | 新竹—新城 | 捷乘客運 |
| 5622 | 新竹—湖口(經新豐) | 亦捷科際 |
| 5632 | 新埔—芎林 | 捷乘客運 |
| 5640 | 新埔—龍潭(經三水) | 捷乘客運 |
| 5641 | 新埔—楊梅(經清水) | 捷乘客運 |
| 5642 | 新埔—楊梅(經北坑口) | 捷乘客運 |
| 5643 | 新埔—湖口(經舊湖口) | 捷乘客運 |



圖六～十：捷乘客運(上排)及亦捷科際(下排)接使新竹區路線所使用之車輛舉隅

5.接駛後之營運狀況

兩客運接駛時，由於部分設備尚未裝設完成，以致接駛前數天許多路線全無動態可查。部份車輛車前LED未顯示，部份車輛甚至顯示專車或前業者資訊，乘客僅能憑擋風玻璃上A4大小之標示分便路線。此外，部份車輛驗票機亦未裝設，兩客運接駛後數日內，新接駛之路線皆不向乘客收取車資。



圖十一：捷乘客運接駛時之車輛樣貌，車前LED顯示前業者資訊



圖十二：未裝設各項設備之大客車，即被用於營運

代駛【5608】之捷乘客運籌備期僅有兩周，11月1日，捷乘客運開始代駛時，僅能維持約半小時一班之班距，仍遠遠不夠服務【5608】之大量乘客，引發嚴重民怨³⁰。接駛第一周，幾乎每日均有新的發車時刻表。數日後，捷乘客運租用全達通運公司之遊覽車行駛，以增加班次。約11月



圖十三：捷乘客運租用全達通運遊覽車營運【5608】線

中旬，捷乘客運代駛之【5608】班次已漸趨穩定³¹，捷乘客運仍持續招募駕駛員增開班車。至隔年1月，竹客末期班次雙向合計109班，捷乘客運已恢復至

30 <5608新竹-下公館班次一團亂害上學遲到 竟是代駛又司機突離職> 自由時報電子報，2024年11月1日，<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4849922>

31 <5608新竹-下公館恢復原班發車 全達派「紅色遊覽車」支援> 自由時報電子報，2024年11月15日，<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/4864260>

96班次。此後，【5608】穩定營運，未再發生嚴重狀況。

亦捷科際部份，接駛路線時，復駛原新竹客運截短之【5620】，並暫停行駛【5604】，然而後續卻因駕駛人力不足及車輛故障，屢次發生臨時減班、停駛之狀況。11月9日，緊急宣布部份班次假日停駛³²。11月25日，【5604】復駛，隔天卻又宣告暫時停駛。此後該線更曾多次停駛及復駛，營運狀況缺乏穩定。臨時減班、停駛狀況延續至今(2025年下旬)。2025年4至9月，新竹區路線因車輛故障、檢修或人力問題減班留有紀錄者，即達三十餘次之多。

此外，亦捷科際接駛後，芎林鄉、竹北市上學時段之班次較新竹客運為少，造成學生搭車擁擠，引起民代關切³³。因此，芎林兩條路線「【5614】新竹—九讚頭(經芎林)」、「【5615】新竹—敏實科大(經芎林)」也經過多次調整。2025年4月28日，【5614】、【5615】大幅增班，但往新庄子、湖口之【5612】、【5605】、【5606】卻遭減班³⁴，同年7月1日，時刻表再次大幅調整³⁵，芎林地區減班，改回行駛其他路線。

後續營運之車輛部份，2025年1月，亦捷向雲林客運、捷順交通購買一批二手電動大客車，多用於芎林地區路線。同月，捷乘亦購買欣欣客運二手車行駛公路客運及幸福巴士。2025年9月，捷乘客運再購買數輛欣欣客運之二手車。



圖十四、亦捷科際暫時停駛【5604】之公告

32 <[減班] 241109 亦捷 湖口、新豐相關路線> hanksadder, 2024年11月9日。

33 Facebook貼文，徐欣瑩，2024年11月8日，<https://www.facebook.com/share/p/14JzDEYfv2f/>

34 <[時刻] 250428 亦捷 5615/5615A> tgordoncheng, 2025年4月26日，<https://www.ptt.cc/bbs/BusTimes/M.1745666763.A.67D.html>

35 <[時刻] 250701 亦捷 5615/5615A> tgordoncheng, 2025年7月1日，<https://www.ptt.cc/bbs/BusTimes/M.1751368249.A.68C.html>



圖十五~十六：亦捷科際購買之二手電動車及捷乘客運購買之二手車

6.寶山、新埔、湖口幸福巴士開通

寶山鄉及新埔鎮開辦幸福巴士，由捷乘客運獲得經營權。皆是將經過該地之路線與固有之免費巴士結合，成立新的幸福巴士系統。寶山鄉幸福巴士以三峰線取代【5602】，以新城A線取代【5603】，其餘路線、班次則皆照舊有之溫馨巴士行駛。新埔鎮則在【5632】、【5640】、【5641】、【5642】、【5643】路廊上，開闢相同路線之幸福巴士取代之，並行駛原由偏遠地區免費接駁專車服務的內立里。此外，還開闢了「新埔鎮公所—高鐵新竹站(經文華路)」幸福巴士，並將本線部份班次延長至關西鎮迎風館。³⁶

1月1日，兩區之幸福巴士通車，捷乘購買欣欣客運車輛。1月2日，寶山幸福巴士假日未行駛之路線首日營運，但捷乘客運未及時派車行駛，引發民怨。後續雖然未再有漏班情形，但卻有數次提早發車之紀錄³⁷。此外，作為市區公車新線，動

今天是寶山鄉幸福巴士開始行駛的第一天，山湖線的巴士因司機身體不適而停駛，司機身體不適是否應該找代班人員，而不是一堆人在傻傻的等公車，換來一句今日停駛，針對諸如此次事件是否要有配套措施，而且沒搭到車的人員，就要轉而請家人載，如果家人不在或沒空又該怎麼辦？之前的溫馨巴士是方便一些鄉里的鄉民就醫、買菜及就學，且當時搭乘的人也不多，所以沒有收費，但現在搭客人數變多，又加上有些公車路線停駛，所以請相關單位幫忙再碰到以上事件該要如何應變，而不是一句停駛而帶過，這延伸出來的問題很多——覺得生氣。

圖十七：民衆反應捷乘客運漏發班車³⁸

36 <新埔寶山幸福巴士元旦通車 16路線提升交通便利> 新竹縣政府，2023年12月31日，https://www.hsinchu.gov.tw/News_Content.aspx?n=153&s=267143

37 筆者所見

38 Facebook貼文，出自寶山大小事，2025年1月1日。

態尚未建置完成，在初上路期間，乘客必須使用車隊用於監控車輛之應用程式，才能查到車輛動態資訊。

2025年7月，湖口鄉幸福巴士通車，由亦捷科際取得路線經營權。除原【5622】路線外，另開闢兩條湖口往北窩路口、一條往湖口工業區之路線³⁹。亦捷科際使用四輛原新竹客運車輛營運。



圖十八：亦捷科際用於行駛湖口幸福巴士之車輛

7. 新竹縣市内其他汽車客運

新竹客運退出時，申請營運幸福巴士者眾，部分鄉鎮如芎林、北埔有意開行幸福巴士，但無替代原新竹客運路線。2025年5月，芎林鄉幸福小黃開通，由台一大車隊營運，使用3輛小客車營運敏實科大—竹東火車站、敏實科大—高鐵新竹站線及全鄉預約線⁴⁰。然而，其行駛路線與亦捷科際路線重疊，又恰逢亦捷科際增班，部份時段發生資源重複投入狀況。2025年7月1日，北埔鄉亦開行幸福巴士，由鄉公所自營，用小客車營運五指山線與北埔環狀線兩線⁴¹。

此外，竹北市近年發展迅速，前往新竹市之通學需求龐大。新竹客運營運時，路線多行駛舊路而無法滿足新社區之需求。對此，新竹縣新增快捷9號公車，由亦捷科際取得經營權。但開通當日，亦捷科際原預計行駛該線之兩位駕駛皆無上工，導致亦捷科際未發車，學生無車可搭，更驚動新竹縣長楊文科。最後，快捷9號由捷乘客運代駛，亦捷科際快捷9號之營運權遭取消⁴²。

39 <北埔、湖口幸福巴士通車 北埔試營運一個月免費搭乘> 2025年7月4日，<https://hakkanews.tw/2025/07/04/210988/>

40 <竹縣敬老卡愛心卡30日起可搭芎林幸福巴士 前1500名加碼購物金> 客新聞，2025年4月29日，<https://hakkanews.tw/2025/04/29/195593/>

41 同[39]。

42 <竹縣快捷9號試營運未發車 縣府撤業者路權改代駛> 中央社，2025年2月11日，<https://www.cna.com.tw/postwrite/chi/394027>

五、苗栗區路線

1.亦捷科際在苗栗

新竹客運原在苗栗地區經營苗栗往返大湖、三義、後龍等地之公路客運，以及大湖往返中興、卓蘭等路線。這些路線中，並無路線轉型為幸福巴士或以幸福巴士代替，全數由亦捷科際代駛。

2024年7月，亦捷科際進駐苗栗總站，先行代駛數條新竹客運暫時停駛之路線，包含【5664A】苗栗—三義(經銅鑼)[延駛至八櫃]、【5667】後龍—三湖(經龍港)、【5668】苗栗—通霄鎮公所(經後龍)等⁴³。此時新竹客運尚未釋出太客車，亦捷科際以自購之二手遊覽車型大客車營運該三條路線。

2024年，新竹客運宣布亦捷科際將於9月16日接駛苗栗區路線。9月16日，亦捷科際如期接駛，並向新竹客運租用苗栗站、三義站及大湖站。車輛部份，亦捷客運購買新竹客運之宇通大客車為主，遊覽車型則改行駛學生專車。



圖十九~二十：亦捷科際接駛苗栗區路線使用之車輛

43 <亦捷科際公司 自113年7月26日(五) 正式開始代駛運營5664A、5667、5668> 苗栗縣政府，2024年8月8日，https://www.miaoli.gov.tw/News_Content2.aspx?n=285&s=774998

表七：亦捷科際接駛原新竹客運苗栗區路線

| 編號 | 起訖 | 備註 |
|-----------|----------------|----------------------|
| 5655 | 大湖—卓蘭(經八份) | |
| 5656(含支線) | 苗栗—大湖 | |
| 5657 | 苗栗—獅潭 | |
| 5658 | 苗栗—新雞隆(經銅鑼) | |
| 5659 | 苗栗—北河活動中心(經鶴岡) | |
| 5660 | 苗栗—福基(經石圍牆) | 2023年起暫停行駛，亦捷接駛後亦未行駛 |
| 5661 | 大湖—中興 | |
| 5663 | 大湖—卓蘭(經景文) | |
| 5664(含支線) | 苗栗—三義(經銅鑼) | |
| 5669(含支線) | 苗栗—後龍(經十班坑) | |

2. 學生專車事件

新竹客運仍在苗栗時期，除部份公路客運於上放學時間會繞駛至學校外，也會行駛數班次苗栗站至各校之學生專車，該等專車路線並非依契約行駛，也未列入公路客運系統中。亦捷科際接駛後，起初僅營運公路客運，並未行駛專車，造成學生乘車擁擠，部份學生排隊久候，甚至無法準時到校，引發學生及家長抱怨。

此事驚動苗栗縣長鍾東錦，2025年9月25日，鍾東錦親自至亦捷科際場站視察，並做出數點指示，包含要求業者改變調度方式、增設公共自行車替代等。反映了新舊業者交接不善的狀況。⁴⁴

3. 接駛後之發展

亦捷科際接手數周後，即發生臨時缺乏駕駛必須減班之情形，日後，也仍然頻繁因人力不足取消班次。【5667】路線在亦捷科際接駛後，曾短期停駛高達五次，【5668】也曾多次臨時減班。2025年4至9月半年間，苗栗地區因人力不足或車輛故障造成之臨時減班留有紀錄者即有13次之多。2025年9月，亦捷科際漏發三義開之【5664】路線班車，導致地方傳出亦捷科際將撤出苗

44 <苗栗學生久候公車大排長龍惹議，縣長現勘允改善> 中央社，2024年9月25日，<https://www.cna.com.tw/news/alog/202409250206.aspx>

栗之假消息⁴⁵。

車輛部份，自購遊覽車型客車於11月接駛新竹區路線後即調回新竹營運，亦捷購買曾在北市服務十三年之二手車至苗栗行駛，妥善率不佳問題亦頻傳。

六、接駛後之改變

1.更換業者造成之改變

在經營公車客運方面，新竹客運與新業者有本質上之差距。新竹客運雖申領虧損補貼，但票收對其收入仍有一定程度之影響。亦捷科際則在進入市場時，即著眼賺取虧損補貼作為主要收入⁴⁶。

現場營運方面，新竹客運末期雖常遇減班，但少有當天臨時公告減班之狀況，班表也不會頻繁更改。亦捷科際接駛後，雖有部分路線班次增加，但車輛臨時故障、駕駛臨時告假造成之減班頻繁，【5604】、【5667】兩線更陷入有時行駛，有時停駛之狀況。

車輛方面，新竹客運於撤出公路客運前未曾購買二手車，雖有部份車齡較高，但重視保養，車況也都普遍有一定水準。新竹客運退出後，車輛並無全部售與新業者。捷乘客運除購買新竹客運車輛外，亦向統聯客運、欣欣客運、國立通運等業者購買二手車輛，其中統聯客運之二手車因搭乘舒適度差為人所詬病。亦捷考量財務狀況，向新竹客運購買之車輛多為較便宜之宇通大客車，此外，更引進了車齡十餘年之二手車輛。也數次因車輛故障停駛班次。



圖二十一：亦捷科際購入之二手車

45 <三義早班公車缺駕駛竟不出車？苗栗縣府要全面盤點市區公車路線> 聯合新聞網，2025年9月14日，<https://udn.com/news/story/7324/9003945>

46 亦捷科際執行長徐聖智先生訪問，2025年9月9日。

路線方面，新竹客運尚在營運時，中壢—關西、中壢—關西—竹東、中壢—關西—新竹皆屬新竹客運營運，因考量工時，末期將後兩線於關西截斷。新業者接駛後，三路線分屬不同業者，各業者皆以中豐路路段有利可圖，而復駛原已截斷之全程車。捷乘客運接駛時，行駛中壢—竹東2往返，亦捷客運接駛時，行駛中壢—新竹5往返，假日更曾增班至10往返之多。不僅讓駕駛員單趟工時加長，更排擠其他地區運輸資源。此外，新竹客運營運時期，全部路線皆在站內候車，但更換新業者後，關西之候車地點卻分為多處，亦對乘客造成混淆。

2. 更換主管機關造成之改變

部份路線於新竹客運不續營時，地方公所以開闢幸福巴士方式取代，主管機關與適用法規皆不同，也對客運營運造成實質之影響。公所相比與公路局，對地方需求更加重視，市區公車之營運模式也較公路客運更為彈性。票價方面，原先公路客運依里程計價，普通乘客刷卡車資由22元起跳。改行幸福巴士後，竹縣各線無論搭乘長度皆收取15元，較公路客運低。

在路線方面，除替代原先之路線外，關西、新埔、湖口皆增闢新路線服務民眾，關西等地甚至設置全境預約路線，皆是公所考量地方需求之體現。然而，公所服務對象以該地居民為主，卻可能忽略路線原先乘客之需求。新埔鎮與寶山鄉之幸福巴士皆照原路線行駛，無此問題。在關西，新竹客運原【5636】線行駛至芎林，關西鎮新闢之幸福巴士卻僅行駛至鄉鎮交界之下橫坑，未考量芎林鄉內需求。

七、未來展望及結語

1. 乘客對公共運輸的期待

2024至2025年竹苗公共運輸的亂象，無疑是竹苗公車客運業的推力之一。公共運輸的一再失能，棄守了客運「穩定」的底線，更損害僅有的乘客對公共

運輸的信心。展望未來，業者與政府需合作推出高品質之公共運輸，方能讓乘客回流。

在公車客運方面，桃園市積極開闢新路線，新竹縣及苗栗縣則皆已準備進行路網重整。此外，亦捷科際與捷乘客運皆有意在竹苗地區投入新車營運。亦捷科際更特別強調將以購買電動車為主⁴⁷。然而，目前竹苗公車客運仍不斷發生頻改班表、臨時減班事件，須待此事獲得改善，公車客運業服務品質才能獲得提升。

此外，許多市內軌道發達之城市，軌道通車後乃作為公共運輸之主幹，公車路線則多作為軌道運輸之輔助。在軌道方面，未來南桃園之捷運及新竹輕軌計畫完工後，無論時間或是穩定程度皆更勝客運，甚至較私人運具更有優勢，乃是乘客重新回流之契機。

2.業者對政府的期待

目前，公路客運仍是竹苗地區公共運輸的主幹，當票價收入無法支撐營運收入時，虧損補貼便成為業者是否能繼續營運之關鍵。然而，新竹之經營條件艱困，新竹客運已在本業虧損的狀況，用副業撐過二十餘年。捷乘客運也表示補貼額不足以支應成本。業者期待補貼條件放寬，並針對不同地區之營運狀況區分補貼金額。⁴⁸

幸福巴士近年成為政府重要政策，監理所希望地方自行回應需求，因此可預見，將來若有新增路線，將會循市區公車或幸福巴士模式開闢。幸福巴士之有彈性及對地方需求回應快速等優點。然而亦捷科際更曾提及，其對幸福巴士及地方轄路線尚在觀望之原因，包含一年一標無法確保投資回本、地方政治因素、無法確保人車利用效率等⁴⁹。政府若要留下業者，亦必須注意這些政策細節。

47 亦捷科際執行長徐聖智先生訪問，2025年9月9日；捷乘客運總經理陳順祿先生訪問，2025年1月24日。

48 同註47。

49 亦捷科際執行長徐聖智先生訪問，2025年9月9日。

3.結語

2024年到2025年期間，新竹客運退出桃竹苗，新業者接手時造成之混亂，是桃竹苗各地公共運輸之一大危機。各種公共運輸失能的事件，一再讓乘客對公共運輸的信心下降，更暴露了許多公共運輸業面臨的問題。然而，此事也讓政府更重視行的需求，並推動多項政策，改善公共運輸環境，莫非也是轉機之一。

至於桃竹苗公共運輸未來的發展，就留待桃園的埤塘、新竹的風和苗栗的山見證。

新竹客運與同業之競合及互動 (1945-2024)

林承寬

國民政府接收台灣後，汽車客運業在台灣作為特許行業，受到政府的高度管制。在早期，更具體的營業規範，可以用「路權」一言以蔽之。路權在此處與道路交通的行止無關，指的是汽車客運業在某段道路上營運的權利，被視為私人財產的一種。

政府核准某業者路權時，即是准予該業者在該段道路營運，且法規規定同一路段的路權，以核發一家為原則。業者要進入其他業者路權範圍營運，原則經由擁有路權的業者同意，即便是公營的公路局也不例外。路權制度讓業者得以擁有區域內的規模經濟，但也限制了競爭。直至1990年代修訂相關法規及路權核發改為審議制，「保障獨營業者」的精神才逐漸被抹去。

新竹客運在路權制度的保護下，營運範圍內的大部分路線可免於與其他汽車客運競爭，甚至可和其他業者達成互利之合作關係。然卻也曾有不少競爭乃至衝突的故事。

本文探討新竹客運與其他同業之互動，包含競爭、競駛、聯營，乃至退出前的接駛等等。全文將按照地域，區分為中壢、新竹縣市、苗栗等三區域，分別描述各區域內，新竹客運與其他業者之競合與互動。

中壢地區（中壢、平鎮、新屋、楊梅、龍潭）

中壢地區除新竹客運外，尚有另一家重要業者--桃園客運。桃園客運與新竹客運發展歷程相去不遠，皆是由軌道公司轉型而來¹，並在交通統制時成為地區專營的業者。經營多條中壢地區之重要路線。中壢-大溪、中壢-新屋、中

1 桃園汽車客運股份有限公司《桃園客運創立壹佰周年特刊》p28

壢-觀音、中壢-大園等線，皆屬桃園客運路權。而新竹客運經營之路線則是中壢往楊梅及龍潭方向路線。兩業者雖有各自之營業路線，卻仍有互相競爭、合作之部分。本區域內大部分互動也皆與桃園客運相關。

與桃園客運—代駛與割讓

在1947年，桃園客運一度無法繼續行駛中壢地區的多條路線，由新竹客運行駛六年。這段歷史，在兩客運的官方史料分別記載如下。

當時，桃園客運因感無力維持，決定停駛中壢、楊梅、新屋等線。（中略），乃經洽商達成協議，自民國卅六年十月一日起承繼營運，（中略），為期六載。²

民國三十六年十月一日，中壢地區路線以六個年間租給新竹客運經營。³

根據交還時的中央日報報導⁴。兩公司在交還路線一事上曾有衝突，衝突落幕的代價是桃園客運以收回四線半營業權、贈款一萬五千元作結，新竹客運取得楊梅-炭頭厝線的楊梅-新屋段。直至2023年，該路段仍由新竹客運獨營。

與桃園客運—石門水庫競駛

1955年石門水庫興工後，新竹、桃園兩客運皆有意經營往返石門與中壢之路線，但由於中壢-龍潭間路權歸屬新竹客運，龍潭-十一份間則歸屬桃園客運，雙方在對方路權區僅能用「借道」方式通行。起初兩公司皆行駛中途完全不停之直達車，不僅虧本，也無法服務沿線居民。而後兩公司經由桃園縣議會調處，方訂定不侵犯對方路權之售票規則⁵。

後續兩公司仍持續競爭，1965年，新竹客運開闢另一條不涉桃園客運路權範圍之中壢-深窩-石門線。1966年興建之石門水庫候車亭⁶即分為兩邊，一邊

2 新竹汽車客運股份有限公司《新竹客運七十年史》p.16

3 桃園汽車客運股份有限公司《桃園客運創立壹佰周年特刊》p87

4 中央日報<桃竹客運路線 雙方商獲協議 桃收回四線半營業權>1953.10.2

5 聯合報<桃園新竹客運公司，競駛糾紛解決>1956.3.2

6 聯合報<石門籌建聯合車站>1966.5.12

為桃園客運，另一邊則為新竹客運。該亭目前仍於石門水庫壩頂屹立，可謂是見證桃園客運與新竹客運合戰的古戰場之一。

然而，新竹客運經深窩路線後續截短為龍潭-粗坑後停駛，經十一份路線也於2009年停駛。2019年新竹客運與桃園客運聯營之503線改線⁷，一度讓新竹客運再度進入石門水庫，但2023年新竹客運退出該線聯營，後續更退出桃園市公車。目前，石門水庫僅存桃園客運營運。

與公路局（台汽客運）—中壢楊梅間的路權

中壢-楊梅段的路權並非自始就屬新竹客運。該段路屬台一線的一部分，在日治末期屬局營汽車路線，在戰後被劃歸給公路局⁸。

1970年，新竹客運闢駛中壢-新屋、中壢-楊梅兩線直達車，其中中壢-埔心段並非如同今日行駛台一省道，而是繞道行經南勢口、鎮安宮路段⁹。埔心-楊梅則是與公路局借道而來。通車隔年公路局不同意借道，還險些導致停駛¹⁰。1979年，新竹客運行駛中壢楊梅間經省道直達車¹¹。餘各線後續也皆行駛省道，並由新竹客運持續經營至2023年。

與桃園客運—白馬莊、義民廟線衝突

1973年，新竹客運配合省運會欲闢駛白馬莊、義民廟路線。然此二路線通車前遭桃園客運阻撓。新竹客運主張該路線已經公路總局報准，然桃園客運主張路線與桃園客運路線多處重疊¹²，反對新竹客運行駛。

對此，時任新竹客運中壢站長受訪還曾調侃是否是因為站牌插在桃園客運吳家門口讓其覺得被挑釁。路線通車後，甚至有稽查員阻撓行車（桃客否認稽

7 桃園市政府風景區管理處公告<台灣好行2019年5月1日改線囉!>2019.4.15

8 民國51年中央日報讀者手冊之時刻表新竹客運部分，未有中壢楊梅之路線。

9 臺灣民聲日報<新竹客運，增直達車>1970.10.31

10 臺灣民聲日報<竹客運直達車請求開放行駛>1971.2.12

11 自立晚報<新竹客運因應實際需要 今起增闢楊梅中壢龍潭新屋平鎮班車>1979.11.1

12 臺灣民聲日報<爭取兩條路行駛權，中壢兩家客運，鬧得大傷感情>1973.10.16

查員為其派任)¹³，最終，該兩線仍然受制桃客，撤除部分市區站牌。

此事大約是報載新竹客運與桃園客運最激烈之衝突。然而，看似短暫獲勝的新竹客運，義民廟線於2001年前已停駛，白馬莊線則於2005年前後停駛。

與中壢客運—入股經營中壢客運

中壢客運初名為皇宮客運，成立之初即看中時由桃園客運獨霸之北桃園縣公車客運市場，欲與之競爭。後續由新竹客運入股後方改為現名¹⁴。然而，不久後新竹客運即將中壢客運售予通德貨運，不再經營。

新竹客運董事長許一平回憶，中壢客運作為地區客運，以新竹客運之規模而言，大可將之合併，但當時新竹客運內未曾想過此途，便將之售出。也為之後兩客運的競爭埋下伏筆。

與台北客運、桃園客運—聯營路線

所謂聯營線，即是由兩間以上公司各貢獻一段路權，開行跨公司營運範圍之路線。業者讓其他業者的班車駛入，以換取該公司的車班能駛入其他業者的路權範圍內，達成互利的合作關係。在國道路線尚未通車，台鐵服務品質亦不高的年代，行駛平面道路之客運仍承載一部分長途移動需求，採取聯營的模式，可讓乘客免受換車之苦。

1976年，遵行政府之一車直達政策，新竹客運與桃園客運聯營新竹-大園線，與桃園、台北、三峽（後續改為海山客運並併入台北客運）等客運聯營萬華-竹東線¹⁵，與公路局、台北、桃園客運聯營萬華-石門線。新竹-大園線通車隔年即停駛，餘兩線分別於1992及1994年停駛¹⁶，新竹客運將戰場轉向高速公路。

13 臺灣民聲日報<稽查員阻客運，一說有一說無，孰是孰非有待調查>1974.1.14

14 聯合報<30年來，競爭激烈不擇手段>2009.11.18

15 經濟日報<又有五條公路，採行公民聯營>1975.12.16

16 新竹客運百年大事記，網路資料

與台汽客運、台鐵、桃園客運、中壢客運、三重客運—接駛台汽路線並與台鐵競爭客源

1981年，台汽客運釋出新竹-中壢省道線，由新竹、桃園兩客運取得經營權，1997年中壢客運加入經營。後續不明時間桃園客運退出，存新竹客運與中壢客運經營本線。

該路線雖與台鐵近乎平行，但早期台鐵服務品質及班次皆與現今有別，客運仍然相當有市場，該線也曾有一段輝煌時光。在1997年中壢客運加入營運前，新竹-中壢僅計新竹客運班次即有一百多班，並且「客人搭載數相當不錯」¹⁷。然而，隨台鐵增班、增站，速度上的劣勢，使乘客流向台鐵。新竹-中壢線一再減班，新竹客運及中壢客運也從起初的競駛轉變為聯合排班的合作關係。該線四碼後獲編5676，中壢客運相同路線則編為5300。2023年，新竹客運與中壢客運先後停駛，新竹-中壢線線終究落入歷史的長河¹⁸。

此外，1997年，新竹客運等業者代駛台汽楊梅-板橋、桃園-頭份、桃園-新竹等線後正式接駛。2000年桃園頭份線前後段停駛，中壢新竹段併入中竹線行駛。至於楊梅-板橋路線，同獲經營權之台北客運、桃園客運等業者皆陸續退出經營，新竹客運則是將路線縮駛至新莊後苦撐，四碼時獲編5675，直至2015年停駛。

2001年，台汽公司另釋出楊梅-台北之國道客運路線，由三重客運、新竹客運取得營運權。兩客運經營二十餘年後，於2022年停駛。

與中壢、桃園客運—共闢桃園縣公車

在桃園升格直轄市前，中壢、桃園皆是縣轄市，桃園縣境內的大部分公車客運也是公路客運及兩市市區公車。當時之桃園縣亦有增闢市區公車之計劃，與兩市市區公車不同之處在於，其目的更傾向縣內跨行政區之連結。

17 中國時報〈搭車到中壢 多一種選擇：中壢客運加入營運 竹客以增加班次來因應〉1997.8.8

18 周刊王〈新竹客運長期嚴重虧損「這條路線」13日起也停駛〉2023.2.14

2003年，新竹客運聯合桃園、中壢兩客運申請龍潭-林口長庚醫院、大溪-林口長庚醫院兩線，並於隔年通車。然而，新竹客運於2005年便退出該兩線營運。2004年，此三業者申請另一條市區公車301線楊梅-龜山，新竹客運也於2022年退出聯營¹⁹。

這幾條縣公車路線長、業者多之特性，頗似公路客運之聯營線，然而其法規、主管機關及機制，卻與公路客運之聯營有別。這幾條縣公車的聯營線，也為桃園、中壢客運打開了進入竹客路權範圍營運之鑰。

與桃園客運、新屋鄉公所一釋出新屋楊梅多條路線

參見本章第2節，楊梅-崁頭厝線之楊梅-新屋段交由新竹客運經營。新屋-崁頭厝（永安），報導雖表示交還桃園客運營運，然此後一直仍有新竹客運駛至崁頭厝之紀錄。直至2005年，新竹客運停駛新屋至永安漁港段²⁰，永安漁港僅存桃園客運路線。

楊梅及新屋之次要路線，大多約在2007-2010年間停駛。停駛後數年，新屋鄉開闢多條免費巴士替代²¹，皆由桃園客運營運。從桃園客運與新竹客運競爭的角度觀之，可說是桃園客運再下一城。

與亞通客運一釋出所有桃園市市區公車

2023年底，新竹客運撤出所有桃園市公車路線。以桃園客運與新竹客運競爭之角度觀之，在新竹客運退出時，桃園客運仍持續經營中壢地區，最後一戰的比氣長，是桃園客運贏了。然而，此時桃園客運之經營策略也漸趨保守，未積極爭取新竹客運撤出留下之空缺。最後，此空缺由積極擴張之愛巴士集團旗下之亞通客運取代。

19 新竹客運百年大事記，網路資料

20 新竹客運網站歷史資料<(1075)新屋線班次時刻表>2005.9.26修改

21 聯合報<大眾運輸系統 路線票價將整合>2014.7.2

2024年起，新竹客運所有桃園市公車路線全部轉交亞通客運營運²²。新竹客運將部份車輛售予亞通客運，並將楊梅、龍潭等場站一併租予亞通客運。新竹客運在桃園超過一世紀的服務結束。

新竹縣市

新竹縣市幾個重要的路廊，除往香山方向以外，新竹往寶山、竹東、關西、芎林、湖口等路廊，皆由新竹客運行駛。比起在中壢有激烈的競爭，新竹客運早期在關西、竹東可說是獨大。然而，在國道路線部分，以及後期的競爭，新竹客運與同業間仍有精彩的故事。

與三輪車—新竹市市區公車之開闢

在早期，新竹市區內的移動主要依賴三輪車與計程車，公路客運站距長，且路線、招呼站分布未盡綿密，僅能滿足少部分需求。1966年，新竹客運便曾打算開行市區公車。然而，當時因三輪車業者反映轉業困難，並未成功²³。1970年，新竹客運再次向新竹縣府（時縣市尚未分治）提出申請，縣府則指示須待收購完三輪車始得開行²⁴。1971年，省府核准市公車行駛²⁵。隔年，新竹客運期待6年的市公車終於通車。

在爭取行駛市公車之同一年代，新竹客運內部提案成立駕駛及汽車修護補習班，極有可能是新竹客運為爭取營運市區公車之作為。新竹客運補習班在1972市區公車通車的同一年開訓，並接辦三輪車轉職業小客車計劃²⁶。時至2025年，駕訓班仍持續辦理中。

22 桃園市政府〈新竹客運19條桃園市區客運路線，自113年1月1日起由亞通客運無縫銜接營運〉2023.11.14

23 新竹汽車客運股份有限公司《新竹客運七十年史》p129

24 臺灣民聲日報〈竹客運行駛市區案，昨開會議通過要項〉1970.8.30

25 臺灣民聲日報〈竹市行駛公車業經省府核准〉1971.2.25

26 新竹汽車客運股份有限公司《新竹客運七十年史》p161-162

與苗栗客運—在香山的競爭

新竹客運雖擁有新竹多數重要路廊的路權，但唯有新竹經由香山往竹南、頭份方向，路權是由另一家業者-苗栗客運所有。

苗栗客運係日治時期的日新商會轉變而來²⁷。其主要經營範圍在竹苗海線城鎮，自日治時期即開始經營新竹-頭份、新竹-竹南之自動車²⁸。戰後，新竹客運也開闢數條新竹往香山路線，並隨香山併入新竹市改為新竹市公車，然而多數路線皆未通過市場的考驗而停駛。

兩客運公司競爭最激烈的路廊，當屬玄奘、元培兩校往新竹市的公車。苗栗客運有中華大學-玄奘元培-新竹的公路客運路權，新竹客運則有玄奘元培-新竹之23路市區公車²⁹。2025年9月兩線的營運狀況是：苗栗客運每日行駛20至31往返，新竹客運則僅有2往返，孰勝孰敗不言而喻。

與台汽客運—競爭與條件交換

國道通車之初，客運業務僅允許公家之公路局（後改為台汽客運）經營，然而按本文首段提及之路權概念，若進入民營客運之路權範圍，則須與民營客運協商。1980年，台汽客運與中南部數家業者達成協議，以開放業者行駛省道，換取其國道路線下交流道後進入民營業者之路權範圍。同年，台汽行駛新竹—台北（經國道）線進入新竹客運路權範圍。新竹客運被允許行駛原台汽客運中壢—新竹之路線，頗有交換之意味。然此兩件事之因果關係尚待查證。

然而，這是路權角力的起點，卻不是終點。1991年台汽客運欲開闢科學園區至台北之班車，因涉平面路段路權200公尺需與新竹客運協商，新竹客運曾建議台汽以提供苗栗站月台及售票窗口作為交換，後改要求讓出台汽行駛之新竹—台中線聯營班次18班。台汽客運不從，新竹客運一度想改與統聯客運洽談。最後，兩方以讓出8班次達成協議，台汽科學園區線通車，但通車後紛爭仍未止息。

27 國家文化資料庫 <日新客運><https://nrch.culture.tw/nrch/zh-tw/nrchdata/770951>

28 台灣旅行案内社《台灣乘客自動車運賃表》1942

29 苗栗客運路線後獲編為5809線，2015年移撥為新竹市公車，改稱綠線

然而，新竹客運與台汽客運的關係亦非總是競爭。新竹客運曾與台汽合作推行聯票，讓竹東往新竹沿線乘客可一票直達台北，及富岡地區乘客一票直達台北、板橋。但兩案分別於1994及1995年取消。

與三重客運、台汽客運-國道路線的聯營與競爭

1993年，北二高中和以南段通車，原聯營竹東-台北平面路線的的台北、桃園、新竹客運即有意聯營竹東-台北之北二高班車³⁰。然而，省交通處卻核發路權予非在地業者台汽客運³¹。也埋下了日後內山區域競爭的種子。

而後省交通處開放板橋-竹東路權予台北、桃園、新竹客運，但另外兩業者無意經營，竹客單獨申請也僅能拿到在其路權範圍內之路線。新竹客運官方記載，其第一條國道路線為中壢-下公館線³²，皆在其原有之營運區內。但據乘客回憶，該線曾無視路權限制行駛至台北，但仍於數年後停駛。³³

新竹客運也曾嘗試竹東經中山高往台北之路線，與三重客運聯合申請台北-新竹及台北-竹東（經中山高）路線皆獲通過，於1996年通車³⁴。1998年台北-竹東線不敵台汽路線停駛。

與三重客運、台中客運-聯營國道路線

1996年，國道全面開放民營客運時，新竹客運與三重客運聯合申請新竹-台北、竹東-台北經中山高路線並獲准³⁵。竹東-台北不久後旋即停駛，而新竹-台北線至今仍是新竹客運最重要的路線之一，也面臨豪泰客運、國光客運的競爭。

1998年，新竹客運與台中客運聯合申請新竹-台中亦獲准³⁶，該條路線也持續營運至今，競爭對手則是國光客運。

30 聯合報<三家客運聯手爭取平行路經營權>1992.11.30

31 聯合報<北二高三雄鼎立>1993.10.9

32 新竹汽車客運股份有限公司《新竹客運80周年特刊》p20

33 新竹客運乘客回顧

34 中國時報<竹客轉向 成功爭取中山高路權>1996.9.11

35 中國時報<新竹客運開闢黃金路線 直達台北>1996.10.9

36 中國時報<台中客運攬客至新竹>1998.3.21

與計程車、野雞車—競爭乃至衝突

1990年代，公車客運業受私人交通工具普及影響甚大，計程車亦是公車客運之重要對手之一。國內對計程車駕駛之規範及監理相對不嚴格，部份計程車駕駛會以不理性方式對抗其對手。新竹客運便曾數次遭圍站，更曾為此修改末班車時間。

此外，著眼國道路線有利可圖，部份業者以遊覽車行駛固定路線並設站攬客，未取得路權行駛。該等違法營運班車俗稱野雞車，在1990年代相當普及。報導曾提及新竹客運新竹—台北線起初面臨虧損，即是因為野雞車的競爭。

與橫山、新埔、寶山公所—停駛後的民行問題處理

新竹客運各路線陸續停駛時，部分公所為解決民行問題，自行開闢免費巴士路線，並外包予業者負責出車營運。因此，在經營層面上，公所兼具有主管機關及業者之特性。

新竹縣的新埔鎮公所、橫山鄉公所及寶山鄉公所，均曾在新竹客運停駛後新闢路線（新埔-雲東橋、竹東-砵子、新竹-寶山水庫等），初期也皆委託新竹客運營運^{37 38}。照理說以此種形式營運之路線業者，無需負擔乘客多寡的責任，利潤較一般路線固定。然而，新竹客運也並未持續營運公所路線，該三公所最後委託遊覽車公司行駛。2025年，寶山鄉、新埔鎮公所轉型境內客運為幸福巴士時，這些路線亦加入幸福巴士之列。

與金牌客運、科技之星—侵門踏戶入竹東

早期竹北不若竹市繁盛。新竹客運始終重視竹東-新竹的連結，而在竹北-竹東的路廊方面，新竹客運竹東往返竹北之班次，還未嚐到高鐵帶來的繁華便已停駛。高鐵開通後，一度開行下公館-高鐵新竹站線，但過不久仍不免落入停駛命運³⁹。

37 聯合報〈寶山免費公車 24日上路〉2011.11.11

38 新竹客運百年大事記，網路資料

39 聯合報〈竹縣停駛客運復駛 月底定案〉2011.9.21

然而，竹北-竹東間真的沒有市場嗎？在路權體系已式微的2011年，台灣好行獅山線（5700）通車⁴⁰。2016年，新竹縣市區公車快捷8號及支線通車⁴¹。這兩條路線便有連結竹北和竹東的功能，竹北-竹東新竹客運做不起來的市場，由同業金牌客運做起來了。

至於竹東以上路段，5700之竹東-獅山段與新竹客運路線重疊率高，快捷6號（2012年通車⁴²）更是全段雷同。通車之初快捷6號是由新竹客運經營，但後續交由科技之星客運行駛，據董事長許一平說法，新竹客運起初還會重視經營地盤的想法，但後期則以路線盈虧為重，因此選擇不繼續營運。

與新闢之路線相比，新竹客運經營路線偏向傳統民行路線，未考慮接駁問題，較難以吸引遊客。在本區，更不見新竹客運為迎合遊客的任何調整。與5700重疊之新竹客運獅山線，甚至陸續減班，將獅山的遊客生意拱手讓出。竹東也從新竹客運獨大之區域，轉為多家業者共同之營運區。

與金牌客運科技之星-釋出新竹市公車、竹北市免費公車

縣政府在闢駛市公車之初，給與新竹客運30年的專營權，30年間新竹市公車皆不會面臨其他業者搶路權的競爭。在專營的30年間，新竹市公車除整併、停駛部分路線外，大體上無太大的改變。真正的大改變，反而是2010年代。2010年-2013年間，竹客陸續開闢50-57路免費公車^{43 44 45}，2013年4月更一舉增加了11條竹塹小巴路線（71-80路）⁴⁶。

這些路線起初皆由新竹客運行駛，但50-53路於2015年改由金牌客運行駛⁴⁷，其餘新竹客運手上的路線則是陸續停駛，僅存71-73路。2022年，該三線

40 聯合報<觀光公車，竹北直達獅山>2011.7.27

41 新竹縣政府<歡迎搭乘 快捷8號暨觀光1.2號彩繪公車> 2016.3.9 https://www.hsinchu.gov.tw/News_Content.aspx?n=153&s=106964

42 聯合報<竹縣 增快捷免費公車 周一上路>2012.7.7

43 聯合報<竹市免費公車 7月起跑>2010.6.15

44 聯合報<竹市免費公車 擴大路線>2010.12.30

45 聯合報<免費公車 55到南寮 56到南港>2011.12.27

46 聯合報<竹市好行 免費公車再增11線>2013.4.7

47 聯合報<52路公車 乘客投訴：常拋錨>2016.1.8

交由科技之星營運，宣告了新竹客運5、7字頭的市公車終究一條不留。也讓金牌、科技之星兩同業得以在新竹市公車的領域壯大。

與遊覽車業者-學生車

早期，新竹客運許多班車於上放學期間之班次會繞駛、延駛各高中職載客。同時也有不少高中職與新竹客運簽約，租用新竹客運車輛做為學生專車。但此方面業務集中尖峰不利班車調度，也有對營運較嚴格之要求⁴⁸，新竹客運便逐步縮減之。此外，疫後振興時，新增學生專車須以遊覽車行駛之規定，新竹客運原行駛車輛大多非屬遊覽車，便順勢退出學生車之市場。

與捷乘交通、捷乘客運-釋出關西、竹東各路線

為因應新竹客運之不續營，2024年3月，關西鎮開關幸福巴士，由捷乘交通營運。取代新竹客運於關西之數條路線⁴⁹。同年9月，竹東往橫山尖石、五峰清泉、北埔峨眉三大路廊皆交由捷乘客運行駛⁵⁰。2024年11月，原新竹客運在新竹縣市經營的各公路客運，皆交由捷乘、亦捷兩家行駛⁵¹，兩家新業者並透過購買新竹客運客車、招聘新竹客運駕駛、租用新竹客運場站等方式滿足行駛條件。自此，新竹客運在竹縣的耕耘，皆畫下句號。

苗栗縣(包含后里)

苗栗縣境內主要之汽車客運，包含苗栗客運與新竹客運兩業者。兩業者在苗栗縣內的經營範圍大致以苗栗市為劃分。苗栗市以北(竹南、頭份、三灣、南庄、造橋)地區由苗栗客運獨大，苗栗市以南則可粗略分為山海兩邊，海線(西湖、通霄、苑裡)苗栗客運路線較多，山線路廊(公館、大湖、銅鑼、三義)由新竹客運佔上風。

48 新竹客運董事長許一平先生訪談2025.9.11

49 新竹縣政府<關西幸福巴士上路囉 5固定線+全鎮預約超方便>2024.3.4

50 自由時報<竹東地區7路線 捷乘客運接手>2024.9.2

51 中國廣播公司(網路新聞)<走過百年 新竹客運竹縣經營正式熄燈2業者無縫接軌>2024.11.1

相較新竹客運與桃園客運的競合而言，新竹客運與苗栗客運在苗栗之互動少了許多。新竹客運與苗栗客運交界或併行的地方為苗栗市附近、後龍-通霄間、珊瑚湖附近及獅潭鄉的仙山等，其中僅在前兩者有競爭關係。報載資料除通霄市區設站問題外，苗栗客運與新竹客運兩業者，在苗栗縣內並無嚴重之衝突。

此外，新竹客運營運範圍尚包含台中市后里，若計入聯營車次，更曾遠至豐原、台中市。也因此曾與經營后里、卓蘭地區之豐原客運有所互動。在本文中，亦將之列入本章。

與苗栗、豐原、巨業、台汽客運-聯營省道路線

苗栗-后里段之台13線及後龍-通霄段之台1線省道，皆是南北往來之重要道路。新竹客運擁有此二段省道的路權，便可憑此與其他業者聯營新竹-台中路線。

在台13線部分，1961年隨尖豐公路開闢，新竹客運與苗栗客運、豐原客運聯營頭份-豐原線⁵²，1974年更開闢新竹-台中線聯營車⁵³。國道開通後的1980年，新竹客運即在該路線大幅減班，直至1997年停駛。其區間車苗栗-台中也於2004年停駛⁵⁴。台1線部分，1984年，新竹客運與台汽客運、苗栗客運、巨業交通聯營之新竹-頭份-大甲-台中線通車⁵⁵。新竹客運對此線頗為積極，除曾接替行駛部份苗客班次⁵⁶外，更曾在台汽客運欲進入其路權範圍時，以行駛本線之台汽客運班次做為交換條件⁵⁷。此線日後亦已停駛(停駛日期不確定)。

與豐原客運-卓蘭-上中心線及后里支線

新竹和豐原間看似相隔了一整個苗栗縣，然而因新竹客運有經營苗栗市以

52 聯合報<尖豐公路通車>1961.3.16

53 聯合報<鐵道局與民營客運 考慮實施聯運>1974.9.7

54 新竹客運百年大事記

55 同上

56 中國時報<苗客脫班嚴重 監理所祭鐵腕>

57 中國時報<竹汽台汽 為路權對簿公堂：抗議台北至科學園路線 提出互惠條件被拒>1991.12.24

南的路線，因此兩公司也有路權交界處。新竹客運撤出前與豐原客運的交會處即是后里與卓蘭。

在后里一帶，新竹客運曾行駛包含后里-崑廬寺、后里-石岡壩等路線，卓蘭地區也有卓蘭-上中心線，然而後續卻是由豐原客運經營。由於事件無相關報導，新竹客運亦未記載事件始末，無法推斷兩業者在這些路線上的互動關係，只能確定最晚於1990年，路線即交由豐原客運行駛⁵⁸。

與豐原客運-接駛台汽路線

2001年，台汽釋出苗栗至台中之高速公路路權，由新竹客運及豐原客運接手經營⁵⁹。然而，比起新竹-台中線，本線營運狀況未見起色，最後於2011年停駛。

與銅鑼、三義、泰安、卓蘭、獅潭公所-路線取代與競爭

銅鑼、卓蘭、獅潭等公所，在運輸上扮演的角色與新竹縣內公所相同，皆是在新竹客運停駛後，發包或自行行駛該路廊，服務當地民眾。

然而，三義鄉之脈絡卻稍有不同。起初新竹客運希望三義鄉公所增加補助，三義鄉公所無法支應，轉而開行社區巴士。社區巴士載走大部分新竹客運客源後，新竹客運因無法申領補貼而停駛⁶⁰。

泰安鄉之情形更為特別，新竹客運大湖-清安線已穩定行駛數十年，然而泰安鄉於2016年開闢泰安好行路線，與大湖-清安線大幅重疊卻未有整合，2021年新竹客運受其影響而停駛路線⁶¹。然而過了不久，泰安好行亦暫停行駛，清安僅存鄉公所之基本民行路線。

58 聯合報〈崑廬禪寺古趣盎然〉1990.2.18

59 聯合報〈新竹豐原客運 接手聯營苗栗、台中線〉2001.6.30

60 自由時報〈行駛超過50年 新竹客運三義往三槽停駛〉2019.3.5

61 新竹客運網站〈本公司現營【5662大湖-清安】公路客運路線自101.2.22起試辦停駛公告〉2021.2.2，公告日期應為誤植

與亦捷科際-釋出路線

新竹客運末期，由於缺員嚴重，已有部分路線發不出車暫時停駛，包含往苗栗往八櫃、通霄等地之班車。2024年中旬，亦捷科際先接手已暫時停駛之班車，與新竹客運曾共存數月⁶²。2024年9月，新竹客運放棄苗栗地區所有路線⁶³。亦捷科際與其他接駛之業者相同，以接手部分駕駛、購買部分車輛並租用場站方式接手。新竹客運於苗栗105年之經營畫下句號。

總結

在競爭方面，大多數之競爭發生在較早期。越至晚期，新竹客運越不願與同業競爭，路權範圍有其他業者進入時，新竹客運無動於衷，甚至直接拱手讓出。合作方面，其他業者進入新竹客運範圍內後，多持續營運，但新竹客運得以進入其他業者區域時，卻屢次草草退出，可說其未能發揮聯營之好處，反而在聯營時門戶大開讓其他業者進入，行駛中豐路的701路線，便是最好之例證。

近代以來，新竹客運有另一個明顯的特性——在開拓業務方面並不消極。然而，新竹客運接手各路線後，通常皆會在不長的時間內脫手。從此便略可看出新竹客運行駛成本偏高之狀況。

或許聽聞百年企業將撤出時，許多人的第一反應是訝異於突然的轉變，然而，觀諸這一部新竹客運與其他業者間之互動歷史，不難看出新竹客運近代已不再尋求擴張，經營上更漸趨保守。從此角度觀之，或許保守的經營理念、偏高的營運成本，早已為大規模撤出路線留下伏筆。

62 台灣好新聞<亦捷科際公司投入代駛三條路線 比原新竹客運班次多>2024.7.29

63 自由時報<亦捷接手新竹客運苗栗12條路線 「苗栗縣敬老愛心卡」也無縫接軌>2024.9.19

陸海空運脈絡下的新竹地區 手押台車軌道線¹

清華大學人社院/清華學院榮譽教授 王俊秀

一、前言

日治時期，日本軍國主義擴張下的「大東亞共榮圈」，台灣在戰略、交通與燃料等方面皆處於中心，或地理學稱之的中地（central place）（圖1左）。以「燃料中地」為例，南方佔領地的原油經由油輪或潛水艇運至高雄港，用火車轉運至高雄六燃（日本海軍第六燃料廠煉製部）與新竹六燃（日本海軍第六燃料廠合成部），產品再用火車運至飛行場或以油輪運回日本本土，供給軍戰鬥機使用，以上的過程經歷了陸海空脈絡。再細論之，現在的竹科地區為原新竹六燃的甘蔗原料區，先用手押台車運至新竹六燃合成部處理，一部份成品用手押台車運到六燃支線（現公道五）接新竹飛行場線，另一部份成品運送至基隆港，用油輪運回日本。再由礦產分布圖得知（圖1右），當年新竹州可是燃料中地，有最大面積的炭田、石油礦場與天然瓦斯，那也就是總督府天然瓦斯研究所（燃料的國策研究單位）與六燃合成部（燃料的國策生產單位）為何設在新竹的理由了，更是台灣首見的天然瓦斯公車與加氣站出現於新竹街頭的緣故了。以上的說明已出現了陸海空運與新竹的關係。

1 本文的陸運部分的手押台車線主要取財自頁92-108（第一章第五節：新竹軌道的歷史現場：手押台車軌道線），王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社，經重新編排加筆而成。

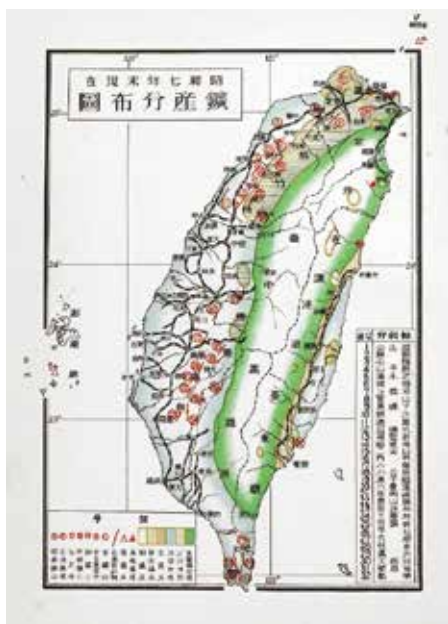


圖1：台灣中心圖與1932年礦產分佈圖

資料來源：Wiki：大大東亞共榮圈、台灣國定古蹟編纂研究小組

本文企圖以日治時期陸海空運的脈絡來和新竹的人地事物對話，先探討了「海運：丸來丸去，彎來彎去」以及「空運：飄來飄去，滑來滑去」的點滴，最後著力於「陸運：押來押去，推來推去」中的手押台車軌道線，以鋪陳新竹客運的前世。

二、海運：丸來丸去，彎來彎去

海島台灣的交通史可大分為海陸空，海運史中的16-17世紀或大航海時代的明朝，將漳州人與泉州人出海貿易所去的國家分成東西洋，並以婆羅州為界畫出東洋針路與西洋針路（航路），台灣以「東番」之名列在東洋之國中，更是東洋針路的必經之地，當時鹿類貿易與賦稅已出現在明朝，台灣以鹿皮出口項目促進了當時的貿易風。後來的清朝的黑水溝移民潮，許多移民（羅漢腳）先偷渡過黑水溝來到台灣瘴癘之地，乾隆期間開禁，更多人渡台，但因各種災害達一百八十一一次，包括十八次震災、二十一次饑饉、七次疫癘，造成更多

人死亡，當時許多人死亡之後習慣運送棺木回到彼岸的故鄉，促成另類的「棺木回鄉海運」。日治時期的1896年4月17日，由台灣總督府補助大阪商船株式會社，命令它開航基隆到神戶的定期航路，開取了內台航路的「命令航路」，直到1945年。另有兩條命令航路：高雄到橫濱、基隆到那霸。共有三家公司經營：大阪商船、日本郵船與近海郵船（之後併入日本郵船），基隆神戶航路（中途停門司）共有13艘船，高雄橫濱航路共有7艘船，基隆那霸航路則有三艘船，總共33艘船。而大阪商船的基隆神戶航路最蓬勃時期之三艘船為瑞穗丸（1927-1944）、高千穗丸（1934-1943）與蓬萊丸（1923-1942）（圖2），其他先後加入者包括臺南丸與臺北丸、臺中丸、高砂丸、扶桑丸、吉野丸、笠戶丸、朝日丸、亞米利加丸、香港丸以及日本郵船的信濃丸、備後丸、大和丸、香取丸、富士丸等。全盛時期，大阪商船發展成為資本金一億，擁有130艘船舶，總噸數53萬噸的公司，和日本郵船並稱「日本航運雙雄」。



圖2：大阪商船廣告與內地航線圖

資料來源：1925年《台灣鐵道旅行案内》、國立台灣歷史博物館

1924年6月19日，蓬萊丸第一次從基隆首航時，當時的「台灣議會設置請願團」（第五次，連署人233人）的蔣渭水與蔡培火等人都在船上。參與該運動的蔡式毅（1884-1951）為新竹人，畢業於總督府國語學校，歷任新竹公學校與桃園公學校教師、訓導，之後赴日留學，畢業於明治大學法科，就學期間寄宿於東京小石川的高砂寮（台灣留日學生宿舍）：日治時期台灣學運搖籃，前述的蔡培火、林獻堂等人也常出現於此學運寮。可知留日學生們、台灣議會設置請願團成員等常常在台日航道間「丸來丸去」。蔡式毅並於1923年取得律師資格（台籍首位），回台後歷任文化協會理事、民眾黨顧問、地方自治聯盟常務理事等，並為當時的民權運動擔任辯護律師²。時間往前推，林呈祿（1886-1968）（新竹州大園庄人），他於1920年1月28日參與了留學生發起的「反對63法」集會中，提出了「台灣議會」，之後開啟了14年（1921-1934）15次的「台灣議會設置請願運動」，並代筆了請願書，同時期「台灣文化協會」成立，推動文化啟蒙與請願運動³。林呈祿和前述的蔡式毅皆畢業於總督府國語學校，歷任台灣銀行與台北地方法院，之後於1914年赴日留學，1917年畢業於明治大學法科，就學期間一樣寄宿於高砂寮。另有一樣就讀明治大學法科的彭華英（原籍新竹客家），後來轉向社會主義。

「台灣議會設置請願運動」於1923年因違反「治安警察法」而被檢舉搜捕99人，其中18人起訴判刑，史稱「治警事件」，前述之蔡培火判刑四個月、蔡式毅罰款100圓、林呈祿被判刑三個月。林於1925年3月24日搭蓬萊丸由神戶歸台入獄。但該事件也激起了請願者的雄心，到了1926年進行第七次台灣議會設置請願運動時，參與連署的人數已近2000人，幾乎為第一次請願的10倍，該次請願運動於1月20日曾一路由南北上路過新竹，在站前大合照（圖3），號稱有600人到車站迎接⁴。

2 <https://zh.wikipedia.org/wiki/蔡式毅>。

3 <https://zh.wikipedia.org/wiki/林呈祿>。

4 <https://zh.wikipedia.org/wiki/臺灣議會設置請願運動>。



圖3：第七次台灣議會設置請願運動新竹站前大合照

資料來源：開放博物館、蔣渭水文化基金會（劉洋哲繪）

1941年日美開戰後，這些航路的船也成為美軍的目標，例如高千穗丸來基隆途中，於1943年3月19日遭美潛水艇擊沈，844人罹難。而這班船原為台灣海軍第六燃料廠見習科一期的學員們預計搭的船，見習科一期共46人，1942年以國校高等科學歷通過考試後（全台灣分五區），先在新竹保甲修練所受訓八個月，主要講師來自天然瓦斯研究所的技手們，結訓後到基隆候船，因此台燃班待船學員看到了高千穗丸事件的獲救者，後於1943年3月30日改搭富士丸前往日本，於1943年4月4日到二燃工員養成所入學⁵。此外，新竹黃旺成（被日方列為特要甲號的監視人物）的女兒黃蕙蘭更是戰爭下的悲劇，和其夫婿楊思槐由日返台，準備就任台北帝國大學教授，1942年11月23日其所搭之「熱田丸」遭美潛水艇發射魚雷擊中，導致夫婦兩人同時罹難⁶。1945年1月12日被美軍戰鬥機群轟炸而沈船的神靖丸，船上載有台灣各地的59名醫師、80名醫務助手及200名農業生產工員。全船約95人獲救，共247位台籍人士罹難，包含50位醫師，內有多位新竹州醫師，例如在新竹市明新醫院的連煥明院長之弟連煥文⁷。

「大東亞共榮圈」中的滿洲國（1932-1945）至少有5,000台灣人前往求

5 頁142-143，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

6 頁29，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

7 神靖丸：<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/神靖丸>。

學、求職（含任公職）、開業（如醫院）、依親、避難，當時「來去滿洲」可是一句流行語，台灣人以日本籍的身份前往，多所方便。以求學為例，滿洲設有1所國立大學（建國大學）、12所官立大學與六所私立大學/學院/養成所。以私立滿洲醫科大學為例，台灣人畢業生共有85人（醫學部40人與專門部45人）左右，其中醫學部有新竹人的章榮基（1933年畢業）、章榮秋（1937年專門部畢業）與章榮熙（1940年畢業）三兄弟⁸，專門部則有鄭信章（1937年畢業）為新竹人，章榮熙還是首位於滿洲醫科大學任教的台灣人。此外，另有29位台灣人曾到滿洲國的大同學院（文官培訓單位，共19期）受訓任官職，其中七位為新竹州出身，內有4位新竹人：葉炳煌（三江省與黑河省警正）、蔡宗傑（總務廳高等官試補）、李永清（外務局事務官）、黃瀛澤（實業部屬官），葉、蔡與李（第一屆）三人還是新竹中學畢業生，蔡宗傑更曾就學於建國大學，而黃則畢業於臺北帝大農業工學科⁹。

上述「滿洲來去」的新竹人一樣「丸來丸去」，早期去程由基隆到長崎/神戶經上海轉滿洲、打狗到天津轉滿洲等，直到1923年的北支（華北）線命令航路，停泊於福州、青島、大連、天津等地，船隻有盛京丸、華陽丸等，到達大連後轉滿鐵到新京（長春）。1925年高雄天津線加停上海，船隻有貴州丸、盛京丸、福建丸、長沙丸等。1928年新增鮮滿線，由高雄出發經基隆，停大連、仁川、釜山等港口，船隻有第二養老丸、岩手丸、長山丸等。之後1935年的高雄大連線就成為台灣直達滿洲的航線了，前後由山東丸、山西丸、北安丸、西安丸執行一年36班次（之後72班次）的航務¹⁰。到了戰爭末期，赴滿洲入學的台灣學生的「丸來丸去」也必需「彎來彎去」以避免被美潛艇盯上，例如鮮滿線的長山丸，由基隆到門司再轉釜山，之後搭火車去新京（長春），原來三天的行程「彎來彎去」成15天¹¹。此外，台灣乘客「丸來

8 頁119，許雪姬，2023，《離散與回歸：在滿洲的台灣人 1905-1948》，左岸文化。

9 在「滿洲國」的臺灣人高等官：以大同學院的畢業生為例，《臺灣史研究》第19卷第3期，頁95-150 民國101年9月中央研究院臺灣史研究所

10 頁79-83，許雪姬，2023，《離散與回歸：在滿洲的台灣人 1905-1948》，左岸文化。

11 頁160，許雪姬，2023，《離散與回歸：在滿洲的台灣人 1905-1948》，左岸文化。

丸去」之際，也出現了台籍的「丸上醫生」，例如曾於1923-1930年間在蘇州丸、湖北丸與盛京丸擔任船醫的袁錦昌醫師，後來在新京開設錦昌醫院¹²。

號稱「來去滿洲」磁鐵的新竹人謝介石（1878-1954）原名謝海，幼年曾就讀新竹明志書院，更是首屆（1896）「新竹國語傳習所」的學生，後赴日畢業於明治大學法科。曾擔任滿洲國第一任外交總長（1932）與駐日大使（1935），一生擁有六種不同國籍，從大清、日本、中華民國（含北洋政府）、滿洲國到中華人民共和國。1935年台灣舉行始政40週年台灣博覽會，謝代表滿洲國皇帝參加並主持滿洲國館之開幕，9月23日和家人與大使館職員一行20人搭乘「大和丸」從神戶出航，9月27日到基隆¹³，整艘船掛滿滿洲國國旗，衣錦還鄉，當晚六時在台北放送局以「告台灣父老兄弟同胞書」為題發表廣播演講。訪台期間，謝並代為致贈滿洲國皇帝溥儀「正直聰明」的匾額給新竹城隍廟，還在新竹的淨業院和鄭肇基家結成親家，12月16日搭蓬萊丸前往日本¹⁴。因此更號召更多台灣人前往滿洲國發展，謝也協助提供推薦信，甚至有新竹鄉親透過鄭肇基的推薦函去外交部見謝介石，例如徐水德到情報處的工作¹⁵。到滿洲國就學者在台灣筆試通過後，銓衡程序（口試與身體檢查）則在東京、京都、仙台、福岡、新京舉行，因此台籍者大都往福岡銓衡，再丸去滿洲¹⁶。而大同學院被錄取後先到東京日本青年會館報到，然後與同學沿途視察，一路上由日本乘船到釜山¹⁷，

一樣搭乘「大和丸」來台灣登台者為李香蘭（山口淑子），1941年1月13日的《台灣日日新報》對於她第一次來台的報導，包括李香蘭表示對於坐船有

12 頁428，許雪姬，2023，《離散與回歸：在滿洲的台灣人 1905-1948》，左岸文化。

13 大和丸原為大正4年(1915)建於義大利的「Giuseppe Verdi號」，總噸數為9656噸。在昭和3年(1928)由日本購買，改為「大和丸」並航行於日本本土與臺灣之間航線。於昭和18年(1943)在東海附近為潛艇擊沈；國家圖書館 臺灣記憶 <https://tm.ncl.edu.tw/>。

14 黃旺成先生日記，1935/9/27，中研院臺灣史研究所

15 頁364，許雪姬，2023，《離散與回歸：在滿洲的台灣人 1905-1948》，左岸文化。

16 在「滿洲國」的臺灣人高等官：以大同學院的畢業生為例，《臺灣史研究》第19卷第3期，頁95-150 民國101年9月 中央研究院臺灣史研究所

17 在「滿洲國」的臺灣人高等官：以大同學院的畢業生為例，《臺灣史研究》第19卷第3期，頁95-150 民國101年9月 中央研究院臺灣史研究所

點不習慣（有暈船之說）、對於台灣的水果很有興趣等。1941年1月李隨片登台巡迴公演：滿映電影《冤魂復仇》（圖4），先在台北大世界館公演五天，接著巡迴新竹新世界館、台中座、嘉義座、台南宮古座、基隆座與高雄劇場。而在新竹最轟動的隨片登台是 1941 年 1 月27日的新世界館¹⁸。此外，松竹少女歌劇團21人於1935年2月13日搭乘高千穗丸來台，3月18日搭乘大和丸回日本，於2月26日假新竹座演出¹⁹。



圖4：李香蘭來新竹隨片登台

資源來源：《竹塹思想起：老照片說故事3》，頁 141之2

除了台日航線、鮮滿線之外，當年（1901-1910）還有定期行駛於淡水、廈門、汕頭、香港之間的郵輪，名為「淡水丸」，也就是後來發展的南支華南線（甲乙丙線），有鳳山丸、廣東丸、吳淞丸、上海丸、箱根丸、長崎丸、湖北丸，包括孫中山於1918年6月1日因辭大元帥而搭過的蘇州丸，還路過台北。其中日本郵船的長崎丸與上海丸是負責神戶—長崎—上海間的航線，每四日一航次，成為從日本去上海的另外選擇。此外，1923年起的華北線，停泊福州、上海、青島與大連。因此當時的台灣人「丸來丸去」到日本內地、朝鮮、滿洲國，當然也會到支那（中華民國）。

18 新竹地方寶藏資料庫：<https://hccg.culture.tw/home/zh-tw/tellstory03/2185770>

19 頁 34，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

新竹的社會運動家黃旺成在日治時期曾四次（1918、1920、1930、1932）到訪他口中嚮往的「祖國大陸」，包括於1930年之行以《台灣民報》主筆所觀察並連載15回的〈新中國一瞥的印象〉²⁰，那一次所搭的船為高雄天津航線（經基隆）的長沙丸（去）與北嶺丸（到神戶）、大和丸（回）²¹，依黃5月7日日記中的描述：沒有頭等船票，不得已先買下三等，三等艙有六個舖位。眾友（多為民眾黨員如林呈祿）到台北車站送行，但彭華英送到基隆。上船後先在船上用餐，朋友及「特務」來訪，船下午三時開航，馬上換和服（浴衣）躺下以避免暈船²²。回程6月6日搭大和丸，黃的日記描述：本船乘客可容納一等17、二等甲46、乙26、三等343人，但二等以上僅予與曾兩人而已，於6月8日下午一時到基隆港，黃還幫兒子繼圖了手錶、行李箱、毛毯、食品²³。1932年10月，黃一樣搭高雄天津航線長沙丸到上海。

1933年，黃旺成搭朝日丸（近海郵船）到日本，一早5時50分由新竹香山站出發到基隆站，又見「特務」來問候，黃可是被日方列為「特要甲號」的監視人物，早上9時25分抵新岸壁（新碼頭：目前14-18號碼頭），這次買的是二等艙四個床位，房號為210甲，習慣換上浴衣，還和隔壁房215號的山本夫婦聊聊，船於早上十時開航，還與親友們「牽了紙條」（紙圈牽送數里，至紙團斷方止²⁴），直到看不見他們才入室，12時洗個澡再用和食午餐²⁵。此外，黃旺成的兒子黃繼圖於1934年6月26日從京都到神戶，1934年7月2日搭蓬萊丸返台，二時到港，六時到新竹站，11位親友來接，再搭計程車回家（家在現清華附小前）²⁶。黃繼圖也曾於1934年4月5日搭大和丸抵達門司（現北九州市）轉

20 頁165-167，羅詩雲，2016，《台灣日治時期知識份子的中國敘事》，政治大學台灣史研究所博士論文。

21 頁167，羅詩雲，2016，《台灣日治時期知識份子的中國敘事》，政治大學台灣史研究所博士論文。

22 1930年5月7日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院臺灣史研究所

23 1930年6月7日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院臺灣史研究所

24 水竹居主人日記，1935/4/1，中研院台史所。黃繼圖1933/很多紅色、白色紙膠帶被拉斷了。為了我和翼宗，維吾和榮星也拉了紙膠帶。紙膠帶拉斷後，他們兩個人的影子越來越小，

25 1933年6月17日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

26 1933年7月2日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

神戶的過程，遭到日本警方與特務來問話與檢查行李，也問了其父黃旺成的事情。黃繼圖有另一次回台旅程，說明了時間：1935年6月24日正午搭高千穗丸神戶出發、6月25日早上5時40分到門司、正午出發回台灣、6月27日下午一時到基隆港。4時30分搭上火車，在台北下車見了幾位朋友，下午7時40分返抵新竹²⁷。

日治時期，台灣的環島航線也一樣丸來丸去，包括來往於基隆、澎湖、安平、打狗之間的「臺東丸」，甚至有行駛於基隆、蘇澳、花蓮、卑南、南灣、車城、打狗、安平、澎湖之間的愛國丸、長春丸等，整整環繞島嶼一圈：藍海航路。甚至有蘇花航線的「宮崎丸」與「別府丸」。當然還有早期的島內船運，例如新竹州轄下的桃園、中壢、龍潭、關西、新埔、大湖、尖山等為茶葉產地，由關西先利用人力肩挑將粗茶運至河港（大溪），再以舟筏運送至作為集散市場暨加工地的大稻埕，這一條經過人力、船運的路徑號稱「茶道」²⁸。之後，大稻埕的包種茶再由基隆港出口到爪哇，以1922年為例，出口的船有呂宋丸、桃園丸、泗里末丸等²⁹。

至於島內的水運則是「渡來渡去」，以黃旺成的上班路線為例，去鹿場公學校的路途隨著天氣、河水的變化而改變，且水路是必經之路³⁰。步行可大分左線與右線，右線的距離約4.5公里（模擬路線：清華郵局到六家國小），從赤土崎村家，經九甲埔³¹（現千甲里東側），過九甲埔溪時（頭前溪小支流或九甲埔），把鞋子脫掉赤腳過溪。再過頭前溪（有渡船頭），惟渡過河川時需要看天，有時可以搭渡船、有時可以走路渡河、有時需要渡夫協助背過河，然

27 1935年6月27日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

28 頁11，陳家豪、蔡龍保，2016，〈日治時期台灣現代交通建設與產業發展（1895-1908）〉：<http://homepage.ntu.edu.tw/~ntut019/tieha/Chen-Railway.pdf>。

29 1922年7月18日，《台南新報》。

30 當黃從總督府國語學校師範部乙科畢業後，回其母校新竹公學校（現新竹國小）任教時，學校已從明志書院遷到孔子廟。期間也曾借調到鹿場公學校（竹北一堡鹿場庄，現六家國小，但校址不同）任教。

31 早期拓墾的東興莊（1784），範圍約在頭前溪南岸一帶，後來形成二十張犁、白沙墩、溪埔仔、溪州仔、九甲埔等自然村。頁83-84，《台灣地名辭書》：卷18：新竹市。九甲埔設有堤防，建於1920年9月30日。

後經六張犁庄（後來的六家庄）到達學校。1912年9月2日從邦坡（崩埤溝：光明里）前進，幸好能渡水。因為大水，良運圳（隆恩）破了，變成一個石原。九甲埔川的水很少，脫了鞋過河。六張犁川（頭前溪）變成很廣闊的石原，搭著危險的竹筏過河。當天回程時，黃曾赤著腳走過兩溪（頭前溪、九甲埔溪），從埔頂回家。十二點過後到村家³²。

另有步行左線，後庄³³（現台肥以南地區）到鐵道，渡過鐵橋：頭前溪第二代的烏樹林溪橋（159.9公尺）與紅毛田溪橋（344.6公尺）³⁴，再經由中斗崙、上斗崙到（原紅毛田地區，現斗崙里）到校，這條步行的上班路線較遠（6.5公里），但較不需要顧慮河川因素。步行的左右兩線皆為「水路兩棲」。水路最不穩定，包括排石頭走過河川、脫鞋涉水過河、被渡夫/學生/路人背過河，渡河工具包括渡船、竹筏、黃牛等，可見當年上班渡河的「驚濤駭浪度」³⁵。

三、空運：飄來飄去，滑來滑去

空運中的民航更是近代的事情，日治時期的航空「內台航線」於1936年1月2日首航，由日本航空輸送株式會社經營，每週三班，由福岡轉東京，成就了當年的「內台一日生活圈」：早晨臺北出發，傍晚得以朝拜 皇居³⁶，同年8月也啟動了島內定期航線。1936年3月總督府更開始規劃「以臺灣為中心之國際航線計畫」，遇77事變而終止。1938年日佔領廈門後，由日方所成立的「中華航空株式會社」在中國 占領區之發展，以及1939年國策航空會社「大日本航空株式會社」的成立，連結滿支、內南洋（淡水水上飛行場）與外南洋

32 1912年9月2日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

33 後莊（位於潭後莊之後稱之）為當年王世傑拓墾竹塹埔時，分設南北庄，北庄有13個聚落，包括下東店、後莊、牛路橋、潭後等聚落，它們本來在赤土崎外圍地區，但後來牛路橋成為赤土崎庄，其它則成為東勢庄。因為牛路橋，赤土崎也和王世傑的拓墾沾上邊了。頁90，《台灣地名辭書》：卷18：新竹市。

34 頭溪橋：<https://zh.wikipedia.org/wiki/頭前溪橋>。本橋為鐵路橋，縱貫路的鐵橋到1926年才通行。

35 頁23-28，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

36 〈日治時期臺灣民航設立與發展〉：<https://www.ntl.edu.tw/public/Attachment/45141063013.pdf>。

（台北飛行場）的大南方³⁷，即以台灣為中心的「大東亞航空圈」與「南方航空圈」³⁸。

當年飛機派上用場（軍用以外）居然是灑傳單，「台灣議會請願運動」14年間有過十五次請願³⁹，而第三次運動最特別（1923年2月22日）。蔣渭水等人在東京請願之時，台灣第一位飛行員謝文達（1901-1983）駕駛Hispano飛機，2月11日從東京空中灑下台灣議會宣傳單二十萬張、五種色彩，傳單上寫著：台灣人呻吟在暴戾政治之下久矣！給台灣人議會吧！等文字，引起了日本媒體的注意，「島民大舉上京，要求台灣自治並開設台灣議會」的斗大標題出現於報紙。不過，這件事也讓謝文達得罪日本政府，飛行執照被吊銷，只好前往中國發展。更早期時，謝於1920年10月17日於台中練兵場，以自購中古的「伊藤式惠美五號」飛機升空進行首次「鄉土訪問飛行」成為台灣人在原鄉的首次飛行紀錄⁴⁰。此外，1935年的台灣博覽會共有過兩次航空宣傳飛行，第一次宣傳飛行是在6月17日始政紀念日當天，由「義勇學校號」飛機於台北市上空灑下傳單，之後沿西部海岸縱貫線，合計灑下台博會宣傳單共35萬張。第二次宣傳飛行則在台博會開幕式當天，先在臺北上空進行花式飛行表演，再沿著西部海岸縱貫線，投下23萬張宣傳單⁴¹。

另一位飛行人陳金水（1905-1995）為新竹人，在赴台北就讀中學時，觀賞到了Art Smith的飛行表演（謝文達也是觀眾），並於1927年赴日本立川飛行學校學習飛行，獲三等飛行士執照。隔年（1928年）的3月2日，陳金水和岩田正夫飛行士攜帶阿波羅504K型練習機回台，並在新竹相關人士的後援下（包括其兄陳成的贊助），於4月17日上午10時假新竹公園舉辦「鄉土訪問飛行大會」，號稱集結數萬人，新竹市區各公學校和小學校師生都被通知到現場

37 〈日治時期臺灣民航設立與發展〉，<https://www.ntl.edu.tw/public/Attachment/45141063013.pdf>。

38 〈日治時期的臺灣航空發展〉：<https://www.ntl.edu.tw/public/Attachment/45141011648.pdf>。

39 <https://zh.wikipedia.org/wiki/臺灣議會設置請願運動>。

40 <https://zh.wikipedia.org/wiki/謝文達>。在東京上空撒傳單的台灣人：《有溫度的台灣史》選摘（3）：<https://www.storm.mg/article/458085>。

41 台灣歷史風土誌 - 1935年台灣博覽會：<https://www.taiwancenter.com/sdtca/articles/7-10/7.html>。

觀看，這場表演又影響了一位小學生周宜德，他因而立志要到日本學開飛機，雖然他赴日學習後，並沒有擔任飛行士，而是擔任輔助飛行的機械技術人員。

不過該飛行表演因起飛勾到電線，墜落在公園東北方的小河，所幸陳金水和岩田正夫飛行士僅受輕傷，卻因而出現一句「陳金水，插入水」的俗諺。後援人士不再支持，陳金水就在北門派出所附近開了一家自行車店。不過飛行夢想繼續召喚，陳金水遠赴中華民國入中央航空學校就讀第一期，並於1931年畢業，該期共97人，同期者有徐煥昇、陳嘉尚等，陳金水由日本民間飛行士轉為中華民國的空軍飛行員。後來國共內戰劇烈時，蔣介石和宋美齡夫婦來台，在松山機場降落時，即是由陳金水等人接機⁴²。

在各種就學、就職的過程中，一般人仍然丸來丸去，搭飛機的機會並不多，其中一例為滿洲國駐泰國公使館的一等書記的台灣人楊蘭洲，在戰爭末期，滿洲國撤回公使館，楊蘭洲奉命將人員與行李先送到新加坡，再搭阿波丸回滿洲，但楊嫌船慢，而改搭機回滿洲，沒想到阿波丸在經台灣海峽時遭美潛艇擊沈⁴³，2,048人罹難，內有480人是奉命從南方回國的帝國石油公司的技術人員。該船雖被定位為綠十字船，以運送人道救援物質為主，如同紅十字船，是國際上共同遵守不會攻擊的船隻，且有通知美方，但美潛艇聲稱未接到指令，因此視它為軍艦而發射魚雷，造成不幸。但日方後來承認，該船來程時也違規運送飛機零件與彈藥600噸。而回程船上運有大量軍事非救援物質，包括石油與重油2,500噸、各種金屬鑄塊5,000噸、生橡膠2,000噸。美方偵察機已察覺該船的吃水位不正常，加上前述美潛艇聲稱未接到指令，因此造成被擊沉的結果⁴⁴。

飛機也是六燃（高雄與新竹）後來行生活新的選擇，常和火車成為套裝行程⁴⁵，蝦名邦隆於1943年到六燃赴任時，從福岡搭乘了日航飛機經上海到台北

42 頁247，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

43 頁224-225，許雪姬，2023，《離散與回歸：在滿洲的台灣人 1905-1948》，左岸文化。

44 頁126，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

45 頁91-132，王俊秀，2025，〈新竹六燃的人本研究取向：燃料生活者的探索〉，《2025年六燃論壇論文集》。

松山機場，福岡到上海這一段只有單引擎在飛，到台北後轉搭火車到高雄，途中還追撞前方的軍用火車，留下深刻印象⁴⁶。藤井軍治由二燃轉到六燃，幾位同仁到大刀洗機場報到，搭乘生平的首航（軍用）飛機，一起飛就關窗，聽帶隊的中野技術上尉說明六燃工作狀況，直到沖繩，然後再飛台北，在松山機場大廳喝了一杯40年來唸唸不忘的冰甜飲料，轉車時在台北火車站大廳看到黃色砂糖堆，卻未見螞蟻，又是40年想不透的回憶⁴⁷。松重秋良於1944年2月來台就任，從羽田機場起飛，搭乘了可開窗簾民航班機，高度3-4,000公尺，右邊看到了富士山，下方就是東海道本線的火車，飛過了四日市（二燃所在地）上空，看見了瀨戶內海中的許多小島，就先抵達國內線的終點站福岡的雁之巢機場（福岡第一飛行場），第二天飛往上海住一晚，第三天才到達台北松山機場，接著再和三位同仁搭夜車南下高雄六燃⁴⁸。伊藤平一於1944年8月接獲到新竹六燃的任命，但6月19日，塞班島才剛陷落，潛艇威脅日增，等不到船，只好拜託鹿屋航空隊，搭乘南方連絡運輸機，經沖繩到台灣⁴⁹。加藤賢二從新高六燃調往軍需局，於1945年3月經新高去台北等飛機，制空權不在了，只好經由上海、天津、釜山、雁之巢（福岡第一飛行場）回國⁵⁰。

制空權喪失的日本，仍積極進行航空教育，其中一項即為「滑來滑去」的滑空機。1942年12月23日為了慶祝皇太子生日，午後一時起於新竹高爾夫球場（1935-1945，現清華校園中段）舉行了模型機競技大會，對象為國民學校的兒童與職員，兒童組以輕型滑空機（滑翔機）與A級野外輕航機每校五機參賽，職員組則每校3機。比賽依大日本飛行協會⁵¹制定的規則，同時台灣模型飛

46 蝦名邦隆，〈人心的溫暖〉，林身振、林炳炎編/黃萬相譯，《第六海軍燃料廠探索-台灣石油/石化工業發展基礎》（高雄：春暉出版社，2014），頁264。

47 藤井軍治，〈辛勞成泡影，621裝置〉，林身振、林炳炎編/黃萬相譯，《第六海軍燃料廠探索-台灣石油/石化工業發展基礎》（高雄：春暉出版社，2014），頁305-306。

48 松重秋良，〈再訪台灣〉，林身振、林炳炎編/黃萬相譯，《第六海軍燃料廠探索-台灣石油/石化工業發展基礎》（高雄：春暉出版社，2014），頁316-317。

49 伊藤平一，〈短短一年半在六燃之回憶〉，林身振、林炳炎編/黃萬相譯，《第六海軍燃料廠探索-台灣石油/石化工業發展基礎》（高雄：春暉出版社，2014），頁334-335。

50 加藤賢二，〈五個回憶的故事〉，林身振、林炳炎編/黃萬相譯，《第六海軍燃料廠探索-台灣石油/石化工業發展基礎》（高雄：春暉出版社，2014），頁359。

51 1940年9月由帝國飛行協會轉型而成的財團法人，以致力「國民航空」為目標。

行機配給組合（合作社）⁵²也派技術員來現場指導製作技術，並且示範飛行⁵³。

日治時期航空教育的推動，從課本、模型機製作、飛行表演、航空日、飛機捐獻運動、成立航空團/學校社團/協會（表1）、模型飛行機競技大會、設立滑空訓練場等，直到吸引到報名陸軍少年飛行兵等。其中1932年的台灣飛機捐獻運動跟隨前面為滿洲而捐的愛國1號與2號，台灣方面先捐了兩架：愛國25號與26號，於6月12日搭乘高雄丸由日本運抵高雄港。並於7月10日在台北練兵場舉行捐獻儀式，以來出現了各種別號，例如保甲號、台灣學校號、壯丁號、製糖號、台中一中號、義勇專賣號等。愛國25號與26號於7月12日回航屏東過程，飛過主要市街，表達對捐獻者的謝意，早上9時55分飛到中壢上空，該地的中壢公學校號召全校師生與居民在大操場揮手與揮旗，大操場中央還擺放了一面特大號太陽旗，為此，愛國25號的飛行員國枝中尉還特別在中壢上空繞了三圈。之後才飛往新竹，兩機會合於10時20分，在新竹上空撒下了數千張印有飛機造型的感謝傳單⁵⁴。1935年2月19日，新捐獻的義勇專賣與義勇學生號兩機，由鹿港飛來新竹的湖口（11:35到），有兩萬的觀眾在現場，新竹州藤村寬太內務部長代表歡迎佐倉、塚原兩位飛行員，並由新竹州知事內海忠司的女兒內海睦子獻花，之後展開四次的遊覽飛行，上青天者包括新竹市的青木健一市尹等人⁵⁵。

表1：新竹各校的滑空機社團例

| 校名 | 社團名稱 | 成立 | 說明 |
|--------|----------------|-------|---|
| 新竹商業學校 | 新竹商業學校報國校友會滑空班 | 1942年 | ◎1943年成員約有30名 |
| 新竹中學 | 新竹中學報國校友會滑空班 | 1942年 | ◎1942年由新竹州教育課購入一架初級滑翔機供新竹中學、桃園農校及新竹師範學校滑空社團共同使用 |
| 新竹師範學校 | 新竹師範學校報國校友會滑空班 | 1942年 | ◎1942年由新竹州教育課購入一架初級滑翔機供新竹中學、桃園農校及新竹師範學校滑空社團共同使用 |

來源：作者整理

52 頁70-71：曾令毅，2007，日治時期台灣的學生航空教育，台灣文獻（58）3：29-78。台灣模型飛行機配給組合於1943年成立，結合滑空機製作工場及模型機材製作場，提供航空教育的各種材料。

53 1942年12月12日：《台灣日日新報》。

54 頁243-245，大竹文輔，1939，《台灣航空發達史（下）》，松浦屋。

55 頁463，大竹文輔文，1939，前揭書。

四、陸運：押來押去，推來推去

相對前述的海運與空運，陸運最接近民眾的日常生活，由腳力、獸力、拉力、推力到動力，交通工具從轎子、牛馬車、人力車、自行車、手押台車到火車、汽車等，特別在公共運輸方面是先鐵路再公路。在國際標準上，鐵路的軌道路又軌距而區分為標準軌（1,435 公厘）、寬軌與窄軌⁵⁶。清治末期完成的「鐵路官鐵」有基隆－臺北線（於1891年通車，起點位於基隆，經過獅球嶺隧道，終點為台北大稻埕車站）以及臺北－新竹線（於1893年通車，路線經過臺北橋、三重埔、新莊、龜崙嶺等地，至新竹），皆為1,067 公厘的窄軌⁵⁷。還好清建鐵路與日本的官鐵之軌距一樣為 1,067 公厘，在國際上雖皆被定義為窄軌，但在台灣卻以寬軌稱之，因為它在台灣最寬，以此稱呼以用於相對比較其他窄軌者：社營軌道（礦糖鹽場等）、私營軌道，例如主流的 495.3 公厘，但是另有其他三種規格。表2中的私營新店線和官鐵同為 1,067公厘的軌距，經營它的台北鐵道株式會社一開始就想接官鐵成為支線⁵⁸。

表2：私營鐵道與軌道不同軌距表例

| 鐵道/軌道 | 經營單位 | 軌寬 (公厘mm) | 里程 (公里) | 附註 |
|-----------|------------|--------------|------------|-----------------------------|
| 台北鐵路（新店線） | 台北鐵道株式會社 | 1,067 | 10.4 | 1921/3/25-1949/6/1 汽油機關車 |
| 台中輕便鐵路 | 台中輕鐵公司 | 762 | 11.7 | 1924 汽油機關車 |
| 竹東線 | 新竹拓殖軌道株式會社 | 495.3 | 26.8 | 南門 |
| 關西、新埔線 | 台灣軌道株式會社 | 495.3 | 8.3 | 公園口 |
| 南寮線 | 方維玉個人經營 | 495.3 | 8.1 | 西門 |
| 舊港線 | 新竹拓殖軌道株式會社 | 495.3 | 9.4 | 北門 |
| 油車港線 | 李○魚輕便軌道線 | 495.3 | 6.2 | 西門（鹽田線） |
| 岡山線 | 烏樹林製鹽株式會社 | 546.1 | 7.7 | |
| 集南線等5線 | 南投輕鐵株式會社 | 609.6 | 18.3 | |
| 海口線 | 台糖株式會社 | 762 | | |

來源：作者整理，表1-5-6，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

56 日本的新幹線、台灣的高鐵與各地捷運均採用國際標準軌的 1,435 公厘。阿里山鐵路的軌距為 762 公厘。

57 縱貫線：[https://zh.wikipedia.org/wiki/縱貫線_\(鐵路\)](https://zh.wikipedia.org/wiki/縱貫線_(鐵路))。

58 頁105，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

新竹曾經是鐵道縱貫線的終點站，1895年日治之後，開始從兩端鋪設新竹到打狗（高雄）的軍用手押台車軌道（輕便軌道），並以該軍用手押台車軌道來鋪設鐵道，於1908年4月20日完工通車，1922年再完成海岸線（竹南到彰化）。之後再由鐵道縱貫線向兩邊延伸出超過1,600公里的民營與產業手押台車軌道線（號稱官鐵民軌系統），原來的軍用手押台車軌道（陸軍路）功成身退，成為現縱貫公路的台一線。在「速成延長主義」的脈絡下，新竹站也不例外，成為鐵道、軌道、公路的轉運站。不過依據文獻，新竹最早的手押台車線是1899年的新竹（舊港）到新社（竹北）線，主要為軍事需求的軍隊與物質的運送，並未開放民用⁵⁹。

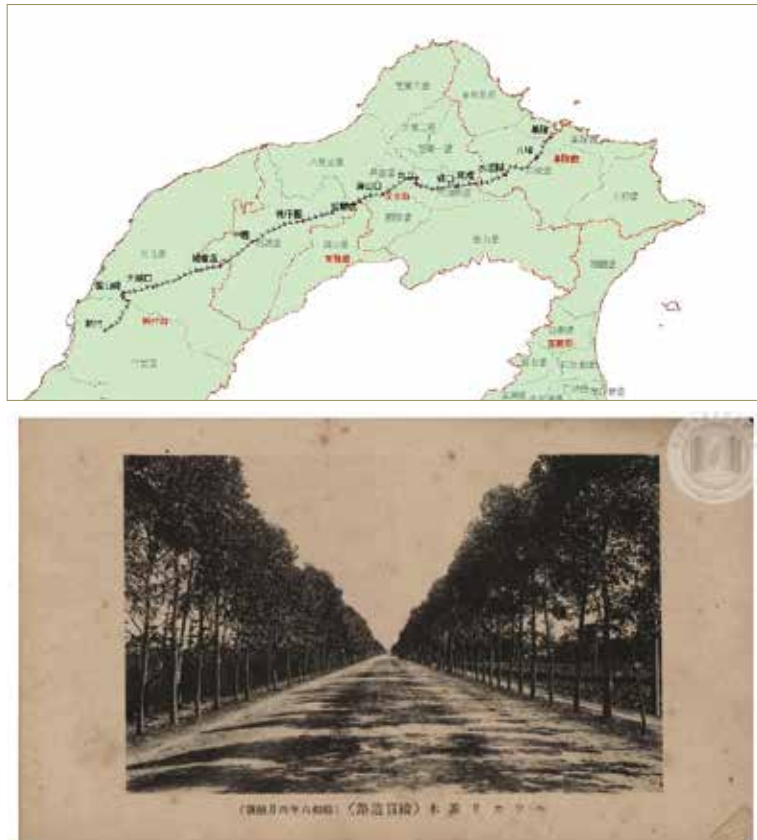


圖5：最初的鐵路基隆到新竹、陸軍路新竹段

資料來源：《新竹街要覽》，1927。

59 頁301，新竹州，1923，《新竹州要覽》。

「台車後押人夫」職稱的出現

手押台車線顧名思義，即為無動力機車拉行，而以人力在後押車前行是也，工作人員其正式職稱為「台車後押人夫」。在1914年8月，總督府制定了「台灣私設鐵道營業者及台車後押人夫取締規則」，出現了「後押人夫」的職稱，企圖在人的治理上著力，不過以1917年為例，當年仍然發生事故179次，死傷247人，事故原因之一為後押人夫超速而轉彎脫軌、其二為行人不注意而被撞等⁶⁰，甚至到了1931年，那年新竹州的台車事故有31件，造成2死34傷，其中24件的主要原因為後押人夫的疏忽所導致⁶¹。

因應各種台車事故，後押人夫的管理與監督更行重要。首先，18-50歲之間且身體健康者（犯罪者與精神狀態不佳者排除）加上五個月（1920年改為三個月）的實習經驗，方可申請「後押人夫證」，證上註明軌道區域與從業時間。而且規定軌道業者必需在起站與終點站備妥後押人夫名冊供查驗，後押人夫需穿著工作服，後面印著該員背號。此外，後押人夫必需遵守以下事項：

- 台車雙線通行時需靠左邊運行
- 台車最高速度在市街的時速不得超過8公里
- 在郊外不得超過12.8公里
- 保持車間距離
- 交通繁忙與視野不良時得鳴鐘與鳴笛
- 夜間行車需點燈
- 台車發生事故或脫軌時馬上通知最近的車站與警察
- 人夫證攜帶備查
- 人夫證不得外借
- 穿著清潔的工作服
- 不得藉故多收費用

60 頁6-10，管野忠五郎，1918，〈軌道業者に對する希望〉，《台灣鐵道》，10月號。

61 頁224，新竹州警察文庫，1932，〈昭和七年新竹州警務要覽〉。

- 隨時注意行車間的突發狀態
- 拾獲乘客失物速送最近車站
- 不得拒絕警察的人夫證檢查
- 不得任意移動貨物到不同車站⁶²

更早之前的1905年9月6日，總督府制定了「輕便車押載規程」，規定台車車速、貨物載重、積貨高度、押車人數等，台車開始有其規範。1918年（大正7年）起，每一年由台灣軌道協會主辦「全島軌道業者懇談會」，第三屆於1920年4月16日假台南公館（現吳園，原台南公會堂），計有29家軌道業者34人與會，官方代表為鐵道部監督課，中餐由台南廳招待，晚餐在鷹遷閣舉行，照例「紅裙連酒間」（一群藝妓表演加上淺嘗祝賀酒）以示隆重⁶³。不過本次會議最重要的是提案審定票價，後押人夫一人時，一位乘客一哩（約1.6公里）每人12錢、二位乘客16錢（每人8錢）、三位乘客20錢、四位乘客20錢。後押人夫二人時，一位乘客一哩15.6錢、二位乘客20.8錢、三位乘客26錢、四位乘客31.2錢，原則上鼓勵共乘。至於貨物，後押人夫一人時，百斤一哩4錢，後押人夫二人時，百斤一哩為5.2錢⁶⁴。四人搭乘則需後押人夫兩名，包車則為35錢⁶⁵。接著從普通車票起到一等、二等，價格加倍，每部台車只會坐一或二人，加上車頂與籐或皮革製座椅。總之，手押台車軌道乘坐經驗的其中一項為：乘坐的舒適性令人不敢恭維⁶⁶。車速最快為下坡路段之每小時 16 公里左右，平均時速只有 10 公里。在運輸量方面，貨車載重量在平地路線以 375 公斤為限，而山地路線則以 313 公斤為限。

62 頁390-393，石川忠一，1915，《台灣警察要論》，新高堂書店。

63 重要場合的儀式，包括新竹州立新竹圖書館於1925年8月31日早上的開幕典禮亦然。

64 頁62-63，《台灣鐵道》，五月號，1920。

65 1905年12月8日，《漢文台灣日日新報》，漢珍數位版。

66 頁90-91，小牟田哲彥（李彥樺譯），2020，前揭書。

新竹廳時代（1901-1920）的手押台車線

在新竹廳時期，最早是1907年由新竹製腦株式會社經營客貨兩用的手押台車線⁶⁷，包括其樟腦原料與產品的運送，亦可連結到金廣福在清朝咸豐與同治年間因樟腦而拓墾的脈絡。1914年時共有四條路線30公里、24站、台車220輛（表3）。這樣的山林資源產業線在北台灣特別明顯，啟動了這股「運送在地資源、也運送在地人」的手押台車線。

表3：1914年新竹製腦株式會社經營之手押台車線概況

| 起點 | 終點 | 長度哩 | 站數 | |
|---------|-----------------------|------|----|------|
| 竹北一堡舊港庄 | 竹北一堡內灣庄 ⁶⁸ | 21.2 | 12 | 1912 |
| 竹北一堡樹杞林 | 竹北一堡北埔庄 | 4.6 | 2 | 1913 |
| 新竹街土名北門 | 竹北一堡水田庄舊社 | 1.4 | 3 | 1911 |
| 新竹街土名西門 | 竹北一堡浸水庄 | 2.8 | 2 | 1913 |
| 小計 | | 30 | 19 | |

來源：頁255，1915，新竹廳第七統計摘要。

1912年當時在北台灣共有17家公司與個人經營的台車軌道線⁶⁹，較早成立者為1903年的桃崁輕便鐵道會社（資本4.5萬圓），共有5條路線。新竹製腦株式會社於1907年成立，其資本額40萬圓為17家中最高者，比第二名的基隆輕鐵株式會社多出一倍。新竹製腦超過100股的股東共有39位，最大股為後來擔任社長的前新竹廳廳長的櫻井勉（1,000股），而當年抗日客家義軍的姜家與徐泰新（共2,170股）以及當年協助日軍搜索北埔立功的黃流明（400股）皆入列，而日治初期新竹社會圈的三位主要人物黃鼎三、鄭拱辰、陳信齋則共持共900股，由一個公司的股東構成也可看出當時社會的政治經濟型態。

新竹製腦株式會社第一條9.75公里的手押台車線，從新竹到樹杞林（竹

67 新竹製腦株式會社資本額、40萬，由前新竹廳廳長櫻井勉擔任社長，董事台籍與日籍各六人，監事三人，先買收了原抗日份子徐泰新的腦場。

68 1908年的新竹到樹杞林線，再延長之。

69 頁13，表三，陳家豪、蔡龍保，2016，〈日治時期台灣現代交通建設與產業發展（1895-1908）〉：<http://homepage.ntu.edu.tw/~ntut019/tieha/Chen-Railway.pdf>。

東），擁有100輛台車（四人座、400斤）⁷⁰。1912年又整合成為兩條路線：新竹街到舊港、新竹街到內灣（由竹東延伸），總長為21.2公里（圖6）。而那一條9.75公里的手押台車線就是經過竹東街道（現光復路）的手押台車線。當時新竹廳的竹苗地區有六家公司與個人經營的手押台車軌道線⁷¹，他們為：新竹製腦株式會社（新竹到樹杞林）、安咸輕便軌道組合（安平-關西）、苗栗輕鐵株式會社（苗栗車站-出礦坑-福基-後龍溪岸、灣潭尾-南胡）、紅新鐵道合資會社（紅毛田-關西）、銅鑼灣輕鐵合資會社（銅鑼車站-通宵）與松本徒爾個人經營（中港-斗煥坪、中港-中港市街）⁷²。

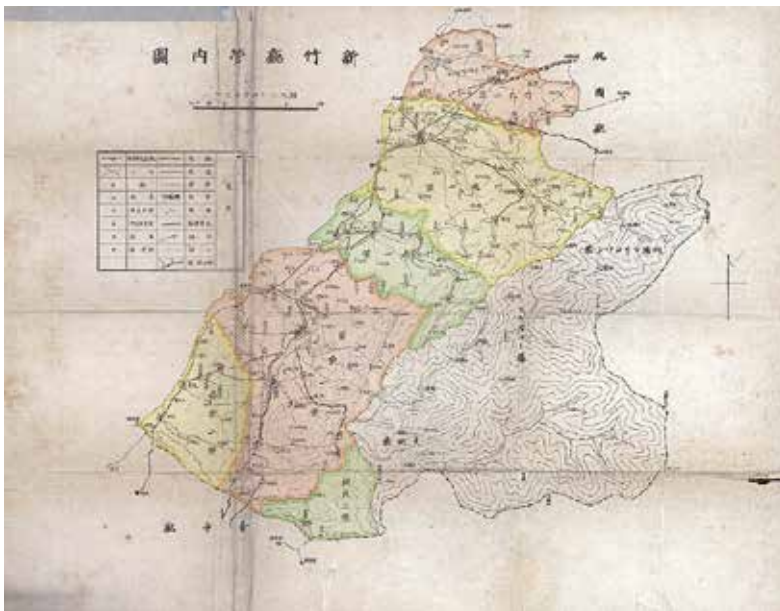


圖6：新竹廳管內圖中的輕便鐵道

資料來源：新竹廳管內圖：Wiki百科。

70 頁189，台灣總督府鐵道部，1910，《台灣總督府鐵道部年報第十一年報：明治四十二年度》。

71 頁162，新竹廳，1913，《新竹廳第五統計摘要》。

72 頁13之表3，陳家豪、蔡龍保，2016，前揭文。另，松本徒爾（1869-1926）為軍人出身，歷經日清、日俄戰爭，但在1895年即渡台在新竹街經營雜貨店，後來陸續投入交通事業，先個人經營，後擔任中港軌道株式會社社長。松本也創立台灣製材株式會社與新竹電燈株式會社，1912-1925年並為獅頭山煤礦的礦權人之一，其中有命名「松本礦坑」者。不過松本徒爾一直居住於新竹街（市），多所參與公共事務，包括新竹州協議會議員、新竹公共團長、新竹消防組合長、新竹信用組合長等，當時為新竹民間代表人物之一。

台灣曾為樟腦的主要產地，也成為外國洋行爭奪出口的商品，也因此於1868年11月，在台灣曾發生過英國艦隊佔領安平「樟腦戰爭」。日本統治台灣之後，即於1901年成立專賣局，將樟腦列為專賣。桃崁輕便鐵道會社並於1910年完成大崙崁至角板山22.7公里的輕便鐵道。角板山出產的粗樟，經由輕便鐵道運往大崙崁的河港，再轉運至台北的專賣局南門工場樟腦精製所進行再加工⁷³。而新竹製腦株式會社的名稱就有腦字，自不待言，有時樟腦先以台車運到舊港轉淡水港。因此這一些專門運送樟腦的人押台車線亦可稱之為「樟道」：樟腦的輕便軌道，以呼應前述的「茶路」。

而樟腦相關的台車運輸比率當年比起其它貨物如茶、米、鹽、糖等，更是其中最高者，從1912年的35.66%達到1921年的70.62%，甚至其中兩年還高達75.12及78.49%⁷⁴，1912年的樟腦運輸量中，基隆輕鐵、桃崁輕鐵與苗栗輕鐵三家佔了總運輸量的近99%，更顯見台灣輕便軌道、鐵道和樟腦產業發展的密切關係。

清代中葉以降便和台灣樟腦開發密不可分的基隆顏家、霧峰林家、北埔姜家、新竹鄭家、黃南球、陳慶麟、劉緝光、黃春帆等，他們共同參與了幾家手押台車軌道線的經營，其軌道沿線或終點站即為樟腦產地⁷⁵。而更早之前號稱「黃滿頭家」的黃南球還參與了1885年清朝台灣的鐵路興建，黃即為當時新竹士紳內渡群101人中的一人，但於1898年回台⁷⁶。他和陳瑞昌、林紹堂等人負責枕木的砍伐、製作、運送等工作，石材則委由新竹的林汝梅（1834-1894）負責⁷⁷。此外，黃南球和劉緝光⁷⁸於1910年合組了苗栗輕鐵株式會社與

73 〈角板山樟腦收納所·角板山輕便鐵道〉：<http://www.tonyhuang39.com/tony0919/tony0919.html>

74 頁16，表四，陳家豪、蔡龍保，2016，前揭文。

75 頁120，陳家豪，2015，〈殖民政府、地方開發與台灣人資本〉，《台灣史研究》，22（3）：97-138。

76 頁56，表2-3，李維修，2015，《從素封家到社會菁英》，新竹文化局。另見《公文類纂》，明治29年三月新竹支廳機密報告，乙類永久第12卷。當時以戶口異動之名義，內渡避難者有101人。由於黃名下的「廣泰成壟號」掌握樟腦主要產地，日人極力勸說回台。

77 林汝梅（1834-1894）為林占梅之弟，曾開墾南莊與三灣地區，亦協助建設大甲溪橋。晚年推動道教，號稱新竹的天師府。

78 黃南球（1840-1919）為乙未戰爭的戰將，更是苗栗地區主要的墾戶，陸續成立金萬成、金成協、黃南球等壟號，號稱新竹總墾戶。也和北埔姜家合組廣泰成壟號，開墾北埔地區。

投資大安軌道株式會社（1916年），當年的會社成立大會就在新竹俱樂部，持股最多600股者則為號稱「台灣事業王」的荒井泰治（1867-1921），熱衷投資於鐵道與軌道事業⁷⁹。陳慶麟和劉緝光同屬黃南球成立的廣泰成墾號、而黃春帆⁸⁰則為霧峰林家的樟腦總管。此外，陳慶麟還在1913年和新竹街的鄭神寶與李雪樵同獲紳章，政商關係可見一般。

新竹製腦株式會社也因連結了新竹車站，更在樟腦與旅客的「人貨兩運」的運輸方面扮演了重要的角色。其中於1906年2月發生了一件和樟腦、新竹與台車有關的車禍事件⁸¹，話說蕃薯寮（旗山）採腦拓殖株式會社代表吉鹿慶太郎⁸²由台中到新竹招募腦丁（採腦工人），共招到60人，搭乘手押台車回台中，路經大甲溪右岸轉彎之處，有皮箱掉落擋住去路，導致台車脫軌，後面的十多輛台車也陸續衝撞在一起，以致吉鹿慶太郎與另一位新竹商人重傷，腦丁們四散。所幸後面再來的台車有新竹廳總務課的官員白木一策與吉野新市兩人，正前往台中參觀農產品大會途中，因此號召乘客們協助送到葫蘆墩公醫處進行急救手術，再轉往台中醫院治療。同時也把腦丁們暫時安置於葫蘆墩，等待後續處理⁸³。

此外，人押台車線也會支援「討蕃隘勇隊」或「隘勇線前進隊」，可見樟腦資源線和隘勇線多所重疊，例如1909年9月13日，油羅山方面的隘勇線前進隊完成任務，在內灣舉行解散儀式，新竹製腦株式會社櫻井勉會長號召竹東官民一起歡迎，並在內灣車站立起凱旋歡迎門，前進隊隊員搭乘台車進站，人車軌道兩旁站滿了歡迎代表，包括小學生與愛國婦人會員、保正甲長、竹東官民們等。隔天晚上更在新竹站前的塚迺家舉辦宴會，共有260人與會⁸⁴。

79 荒川亦曾任職於新竹製腦株式會社與新竹電燈株式會社。

80 黃春帆替霧峰林家掌管樟腦事業之後，移居至草鞋墩（草屯）獨立經營腦寮致富，熱心地方公益，倡設「草鞋墩公學校土城分校」與闢建「龍泉圳」。

81 頁101，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

82 吉鹿慶太郎其兄吉鹿善次郎為台北市南洋商會負責人。

83 1906年2月10日，《漢文台灣日日新報》，漢珍數位版。頁101，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

84 1909年9月18日，《漢文台灣日日新報》，漢珍數位版。

1912年，新竹製腦株式會社整合了兩條路線：北門到舊港、北門到內灣，其中北門到舊港線甚受歡迎，每輛台車四人，票價34錢。6月1日適逢端午節，在地商人們提議在舊港舉行龍舟競賽，並募款製作一對獎盃，當天鑼鼓喧天將獎盃用台車送往舊港，一時「台台客滿」，港邊全是人，哪知龍舟準備不及，延至當月15日舉行，本事件是否為手押台車軌道線的行銷手法，不得而知⁸⁵。此外，1916年的4月10日開始的「台灣勸業共進會展覽」，主要展館在總督府，共有48個展示單位，其中新竹廳在第17室，具特色的展覽品居然是用在地木材製作出手押台車線在新竹廳分佈的模型地圖⁸⁶。

新竹州時代（1920-1945）的手押台車線

總體而言，手押台車軌道與私設鐵道作為日治中期以前台灣地方交通的主力，手押台車軌道主要鋪設於中部以北，以1922年而言，台北州、新竹州與台中州合計里程為全體的73.16%。而私設鐵道主要鋪設於中部以南，以1939年而言，台中州、台南州與高雄州的合計里程為全體的91.66%⁸⁷。私設鐵道配備有動力機關車，例如當年的七大製糖會社（新興、明治、帝國、鹽水港、大日本、台灣、新高）都在中南部（參見圖2），只有帝國新竹製糖所（現巨城）兼設於新竹州，帝國製糖歷經南日本製糖新竹工廠（1913）、帝國製糖新竹製糖所（1917）、大日本製糖（1940）等，私設鐵道（動力小火車）於1926年由帝國製糖新竹製糖所鋪設，一線由新竹到波羅汶，另一線由溪州到下山，之後又增加一線到香山。直到1952年10月30日結束營運。當時新竹到波羅汶的私設鐵道經過以下各站：溪州、麻園、白地粉、貓兒錠、山腳、坑子口、新庄子及中崙。而溪州到下山的中間各站名為：本新竹、北新竹、紅毛、東海窟、隘口等⁸⁸。

85 1911年6月5日，《漢文台灣日日新報》，漢珍數位版。

86 1916年4月16日，《水木居主人日記》，中研院台史所日記知識庫。

87 頁8，陳家豪、蔡龍保，2016，〈日治時期台灣現代交通建設與產業發展（1895-1908）〉：
<http://homepage.ntu.edu.tw/~ntut019/tieha/Chen-Railway.pdf>。

88 頁107，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

依照1926年的《新竹街要覽》，其中有四條路線由新竹市街發車，第一條為竹東線：新竹到內灣，長26.8公里，由新竹拓殖株式會社經營，第二條為南寮線：新竹到南寮（在舊港分支），長8.1公里，由方維玉個人經營。第三條舊港到長和宮，長9.4公里，它們的軌寬皆為495.3mm，另一說為埔頂之前經過了東勢與赤土崎兩



圖7：新竹觀光「糠榔台車線」的「小心台車」交通標誌
來源：作者拍攝

站。至於舊港線則沿著清朝以來竹塹的主要貿易路線，號稱「新竹絲路」，由郊商集散地的北門大街出北門到外媽祖的長和宮，再經過崙仔庄、樹林頭庄、苦苓頭腳庄、糠榔庄、船頭溪洲，直到頭前溪北岸的舊港（原1731年開港的竹塹港）⁸⁹。舊港線的正式車站只有四站，但卻經過了以下的文史路徑：北門、外媽祖、崙仔尾、鴨母寮、樹林頭、烏瓦寮、苦苓腳、大店、糠榔、鳧湖、牛埔、船頭溪州、竹塹舊港⁹⁰，復原一段的台車線稱為「糠榔台車線」，平交道並有「注意輕便車」的交通標誌⁹¹（圖7）。

後來隨著南進政策，竹東當時成為地理學所謂的「中地」，處於新竹與物產豐富（含油田）的山區之間，成為竹塹地區的第二大城鎮⁹²，因此由竹東起站就有五線的人車軌道，包括北埔、芎林、頭份林、十八兒與尖石，而由尖石

89 新竹市文化局，2008，《古輕便車：軌跡迴朔之旅導覽手冊》。

90 糠榔站與觀光台車曾於2011年復原，說名牌上有文史路徑。

91 頁102，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

92 頁50-55，林子燁，2001，《竹東的聚落發展(1718~2000)-個案空間史的研究》，中興大學歷史系碩士論文。

再有兩線到普羅灣與那灣⁹³。

1930的新竹州（包括現在的桃竹苗）年代，包括一市八郡四街38庄及蕃地，在《台灣發達史》一書中的交通提及：新竹州私設輕便軌道有481公里（含複線）⁹⁴。當年新竹州有12間公司經營17條輕便軌道路線，1934年時，全台共有1232.6公里的手押台車輕便軌道，其中丘陵地較廣的新竹州就佔了400公里，約當時全島的三分之一⁹⁵（圖8）。主要營業公司包括桃園軌道株式會社、中壢軌道株式會社、台灣軌道株式會社、新竹拓殖株式會社等。1940年的《新竹州要覽》中，載明1938年時，州下還有15條輕便軌道路線，但長度已減少至231公里，輕便車軌式微和公路運輸的興起以及官鐵的支線普及有密切關係。

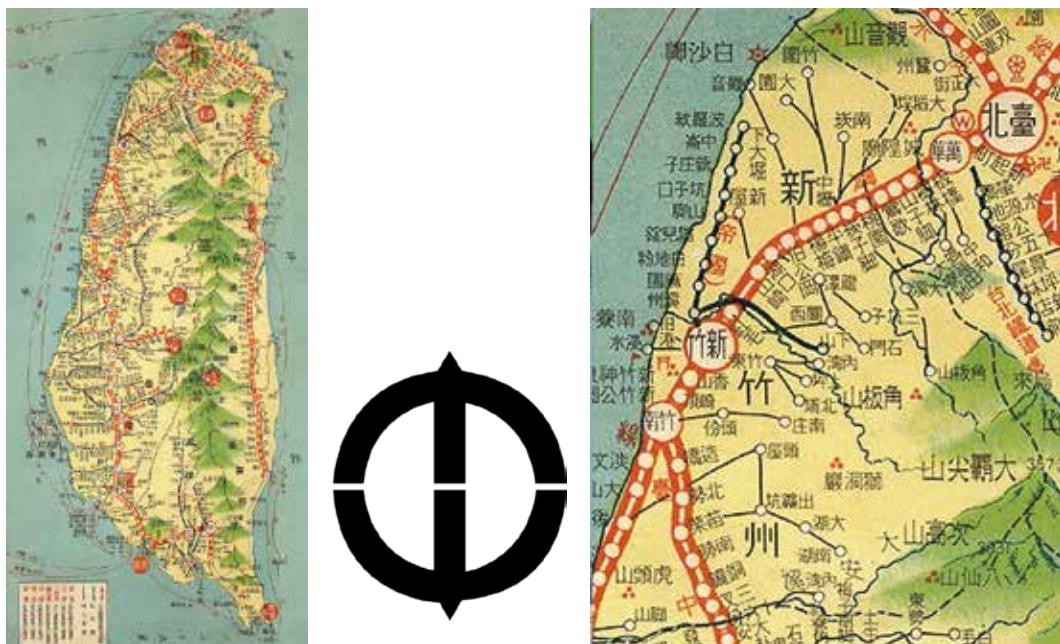


圖8：1934年台灣遊覽旅行圖⁹⁶、新竹州章、新竹州交通圖

來源：聚珍台灣復刻地圖

93 頁98，黃榮洛（陳板主編），1996，《內灣線的故事》，新竹縣政府。

94 頁348，民衆公論社，1936，《台灣發達史》。

95 頁687-96，陳正祥，1960，《台灣地誌》中冊，南天。

96 大日本雄辯會講談社，「台灣部分」，〈日本遊覽旅行地圖〉，1934。該地圖為講談社隨月刊《キョウ：King》所附之地圖，該地圖除了台灣外，還包括朝鮮與滿洲國等殖民地。King月刊（1924-1957）為當時日本第一份銷售超過百萬本的雜誌。

1930年代，燃料也成為「國策事業」的一環，甚至排入皇族來訪的行程當中，成為視察重點。六位皇族曾來訪的燃料國策事業。如按照熱門視察程度，其中四位皇族視察了國策會社台電的「電力國策事業」：日月潭水力電氣事業與太魯閣水力發電事業，反應近代以來的趨勢：煤炭轉石油，再轉電力。而排名第二熱門者，就是三位皇族視察的錦水天然瓦斯產出所，其中梨本宮守正王（1874-1951）於1934年10月11日訪該產出所，搭乘人車軌道的手押台車前往，留下了照片（圖9）⁹⁷。



圖9：穿著制服的後押人夫行列（皇族訪錦水）

來源：台大圖書館

1940年出版的《台灣鐵道旅行案内》中之基隆竹南間線路略圖，其間的海水浴場皆被標出，包括基隆、竹圍、南寮濱、崎頂等，結果出現了該圖中唯一到達海水浴場的人車軌道路線：新竹到南寮⁹⁸。詳細的說，西門街有兩條手押台車線，往南到浸水，往西到舊港，再從舊港另分支線到南寮濱（海水浴場），1925年時的票價如下：浸水（27錢）、舊港（34錢）、南寮濱（39錢）⁹⁹。早期南寮ヶ濱、崎頂與通霄曾號稱新竹州三大海水浴場，南寮海水浴

97 頁117-118，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

98 頁25，關正宗、張益碩導讀，2017，《台灣旅行寫真照片（1920-1930）》，博揚文化。

99 頁154，台灣交通研究，1925，《台灣之交通》。

場於1936年更新，使其成為海濱遊樂地（圖10），設備有林間臨海學校、瓦斯加熱的「潮湯」（海水溫泉）、角力競技場、旋轉木馬、飛行塔、兒童小汽車、雙人盪鞦韆等各種兒童遊樂設施、河口釣魚與等。連海中兩處木棧台上的兩家海上商店也出現：麒麟咖啡廳與葫蘆料理店，更有牽罟的體驗活動。該鳥瞰圖亦遠眺了遠處的市內景觀，包括了東門城、有樂館（現影像博物館），但有交通路線的示意：台車與巴士（茶茂自動車商會）¹⁰⁰。

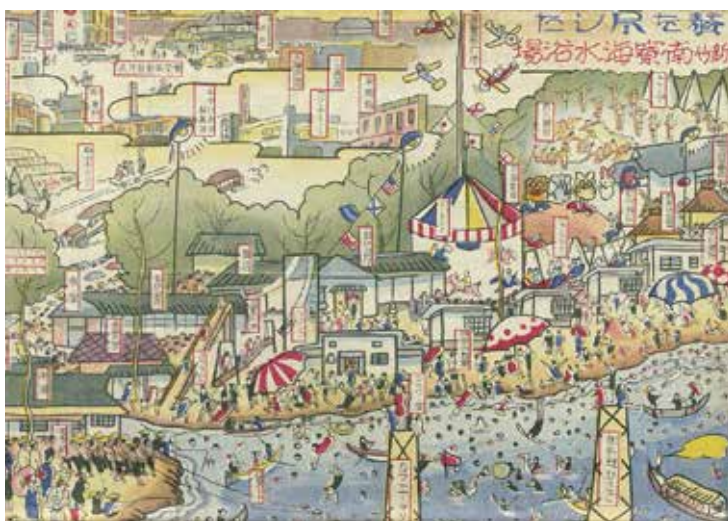


圖10：南寮海水浴場的彩色鳥瞰圖

來源：1936年《台灣公論》

但表4中最有竹客脈絡的是1919年8月16日成立的台灣軌道株式會社（新竹客運的前身）（圖11），以收購安咸輕鐵（1911：安平鎮到咸菜甕：關西）、紅咸輕鐵（1911：紅毛田：竹北到咸菜甕：關西）、苗栗輕鐵、臺南輕鐵等各地輕鐵為起點，由赤司初太郎（1874-1944）號召集資300萬圓（實收75萬圓），股東中有12人超過一千股，台籍人士三人（台中州吳汝祥：4,000股、新竹州黃運和：3,400股、台北州郭廷俊：1,150股）。吳汝祥（1868-1941）為前清秀才，於1905年擔任彰化銀行頭取（總經理或執行董事），歷任風俗改

¹⁰⁰ 頁236，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

良會長、台南新報社取締役（董事）、台中廳參事與台中州協議會員等。黃運和為苗栗黃家（族長黃南球）的五子，黃南球於1909年參與籌組苗栗輕鐵會社，於1911年投資大安軌道會社，早對人車軌道產業產生興趣，有助於其「廣泰成」墾號運輸在苗栗地區的資材與產品。黃運和亦為台灣地方自治聯盟的會員，曾到台中參加1930年8月17日的成立大會。



圖11：台灣軌道株式會社logo與開幕

來源：《新竹客運一百週年歷史回顧》

日籍人士的九人中，發起人赤司初太郎擁有20,170股，其子赤司大介4,070股，另有煉瓦王後宮信太郎（1,240股）與銀行派坂本素魯哉（2,000股），後兩人還是台灣高爾夫俱樂部的創會會員。在1940年因戰時管制，陸續購併新竹自動車商會、新竹拓殖軌道株式會社、茶茂自動車會社（周家修：西門證善堂周氏家族）、新通自動車商會（陳性）與台南輕便鐵道株式商會，後來於戰後成為新竹客運公司。陳性（1900-1962）之父曾為家茂商行（店主周家修）的掌櫃，後自立門戶設立謙成商行，由陳性繼承之。之後創設新通自動車商會，經營新莊與新豐間的客運。後因戰時交通統制措施，新通自動車商會乃以汽車客運營業權及營業資產，投資台灣軌道會社，後成為新竹客運公司，陳性成為首任董事長，許振乾為執行董事¹⁰¹，當年許振乾、北門鄭神寶、蓮草王陳其祥及一些日籍官員等，一起搭乘台車前往井上溫泉（圖12）。

101 頁103，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。另參見註解5，1928年1月8日，《黃旺成先生日記》。



圖12：許振乾前往井上溫泉

來源：《竹塹思想起-老照片說故事》第3輯

表4：新竹街時代（1925年）由新竹（發車的手押台車軌道

| 新竹街發 | 起站 | 經營單位 | 說明 | 營運期間與里程 (台車數) |
|----------------------|----------|---|---|--|
| 新竹-竹東、 北埔、內灣線 | 南門 | 新竹拓殖軌道株式會社 | 新竹與竹東間複線（雙軌） 另有竹東-北埔、西關東橋- 芎林、竹東-南河（內灣） | 1908-1941 26.8公里 1922年新竹到南河 （內灣）（240） |
| 新竹- 新埔/關西線 | 公園 入口 | 台灣軌道株式會社 | 東勢-新埔庄-犁頭山 | 1911-1941 8.3公里 |
| 新竹-舊港線 | 北門 | 新竹拓殖軌道株式會社 （另說：永和軌道株式 會社或周春傳個人經 營） | 對岸貿易 魚產運送 | 1911-1941 9.4公里（45） |
| 新竹-油車港線 | 西門 | 新竹拓殖軌道株式會社 （另說：李帶魚個人經 營） | 專賣局鹽田產品 | 1923-1942 6.2公里（17） |
| 新竹-浸水 ¹⁰² | 西門 | 新竹拓殖軌道株式會社 | | 1922-1941 4.5公里 （12） |
| 新竹-南寮 | 西門 | 曾由方維玉個人經營 | 舊港分支 | 1911-1941 8.1公里 |

資料來源：頁150-151，1926，《新竹街要覽》、新竹縣誌、1922-1925，新竹州第1-4統計書。

102 頁320，表170，新竹州，1923，《新竹州第一統計書》。

表4中出現的新竹地區主要的兩家手押台車線經營者：台灣軌道株式會社與新竹拓殖軌道株式會社，他們的發車車站也出現於1930年的《新竹市大觀》之中，左邊的台灣軌道株式會社車站，看到了軌道、台車與備運的貨物。右邊的新竹拓殖軌道株式會社車站，看到了乘客在問資訊、貨物及牽著自行車的站務人員。



圖13：台灣軌道株式會社與新竹拓殖軌道株式會社的手押台車發車站

來源：《新竹市大觀》，1930。

表5：1938年新竹市手押台車軌道線

| 1923 | 1931 | 1938 | 里程(公里) | 附註 |
|-------|--------|--------|--------|------------|
| 新竹-竹東 | 新竹-竹東 | 新竹-竹東 | 14.4 | 有乘合自動車(巴士) |
| | 新竹-六家 | | 5.7 | |
| 竹東-內灣 | 新竹-內灣 | | 26.7 | |
| 竹東-北埔 | 新竹-北埔 | | 21.8 | |
| | | 關東橋-芎林 | 6 | |
| 西門-浸水 | 新竹-浸水 | | 5.9 | |
| 北門-舊港 | 新竹-舊港 | | 7.2 | |
| | 新竹-南寮濱 | | 5.9 | 有乘合自動車(巴士) |
| | | 新竹-油車港 | 6.1 | |
| | 新竹-新埔 | 新竹-新埔 | 15.7 | |
| 新竹-北門 | | | 1.9 | |

資料來源：頁42，《新竹州要覽》，1923。頁18-19，《新竹市要覽》，1931。頁9-10，《新竹市要覽》，1938。

在表5中，見到乘合自動車（巴士）的出現，見證了手押台車與公共汽車的轉換期，1920年代，新竹州已開始改善公路的情況，新竹-竹東與新竹-舊港已有定時的往返公車，由新竹自動車會社以六輛乘合自動車經營之。此外，賣汽車的公司也出現了：新竹自動車商會（圖14）。連計程車公司也出現了：不二與日向計程車公司（圖16）。相對的，手押台車的風景也就逐漸淡去（圖17）。

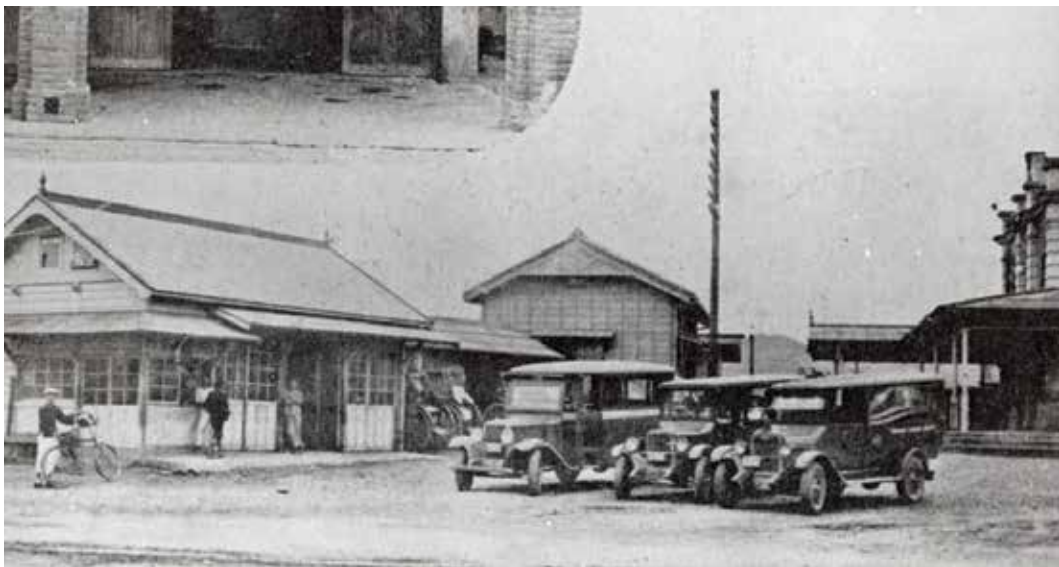


圖14：新竹自動車商會

來源：《新竹市大觀》，1930。



圖15：新竹的不二與日向計程車公司

來源：《新竹市大觀》，1930。



圖16：新竹地區過橋台車景像

來源：新竹文化局



圖17：1941年竹東民衆搭乘台車

來源：新竹市文化局、國家文化記憶庫

黃旺成的陸上交通經驗¹⁰³

新竹人標之一的黃旺成因為寫了日記，因此有機會探討其日常生活中的交通路徑。黃在擔任新竹公學校教師時，其行動主要在赤土崎老家或村家（赤土崎庄草厝村：現清華東院宿舍區，NOVA對面區域）、北門街陵豐號、公學校

103 頁23-28，王俊秀，2023，《新竹清華園的歷史現場》，清華大學出版社。

（新竹公學校：孔子廟、鹿場公學校）之間移動。主要的交通工具為雙腳，到校距離約3.5公里，而且在日記中常出現走路時路況不佳、天氣不好、風景不好等的描述。後來不同的交通工具陸續出現，例如火車（縱貫線）、輕便車、人力車（手車）、自轉車（自行車）、轎子等。其中輕便車就是手押台車軌道線，距離村家最近的線就在竹東街道（現光復路）上，當時該線由新竹製腦株式會社於1909年開始經營（後來由新竹拓殖軌道株式會社接手），由新竹街到樹杞林街（竹東），長14.4公里。日記中出現了「後押人夫」的名字如凸風溪、老王、水德、圓仔、清發、菓仔、坤城、水德、貓榮、城仔、榮仔以及人力車夫營仔、目仔的名字等，甚至提到了坤城與榮仔因輕便車的工作受了傷¹⁰⁴。他們正是社會學所稱「熟悉的陌生人」，後押人夫們讓社會得以「運轉」，但鮮少出現在歷史記載中。黃也搭手押台車經中港到中港公學校、頭份公學校去參訪教學觀摩¹⁰⁵、搭手押台車到二重埔，走路去九芎林看教學觀摩，再從二重埔坐手押台車回村家¹⁰⁶。或又去樹林頭吊喪，來回皆搭手押台車¹⁰⁷。甚至用手押台車運送陶瓷貨品到陵豐號店面去¹⁰⁸。依照文獻，新竹到竹東的手押台車軌道線沿途車站有東勢、赤土崎、埔頂、西關東、二重埔、竹東。後來延長經鹿寮坑、大肚、九讚頭、十分寮，前後共十站。顯然赤土崎有一站。日記中記載：到赤土崎下坐輕便車¹⁰⁹。

1906年時，官鐵與汽車亦開始改善，例如官鐵（現台鐵縱貫線）於該年1月20日起新設一二等客車，新客車較一般車廂大，分前後兩部份：一半一等、一半二等、中間為販售處、車門邊設有廁所。一等客車鋪設坐臥兩用的茶色天鵝絨，改裝之後的一等車廂號稱貴族級，而二等則向上提昇為平民級的一等車廂。又如為直行列車，則沿途不得承載貨物，以節省停車時間。如連接手

104 頁264，1912，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

105 1912年2月12日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

106 頁208，1912，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

107 頁150，1934，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

108 頁64，1912，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

109 頁196，1912，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

押台車線，則原二等車廂之旅客可搭乘一等之台車。另外，汽車亦有分等之情事，例如台北到新竹的汽車一等2.72圓、二等1.81圓、三等1.36圓¹¹⁰。

至於火車則搭乘的更頻繁了，在黃擔任教師的1911-1913年期間，從搭7:30早上的夜行列車¹¹¹去大湖口參訪教學觀摩、搭去紅毛站到鹿場公學校、1934年在火車的「滿員二等」車廂中和彭華英與蔡阿信夫婦相見等¹¹²。三個月後搭火車到台中訪彭華英與蔡阿信夫婦，而且住在蔡阿信醫師所開設的清信醫院的樓上¹¹³。在此期間內，黃旺成於1924年1月客雅新居（或稱西門大厝，現清華附小前馬路上）落成，2月9日新居宴客，生活中心從赤土崎村家移到新居，而且離火車站大為接近。也因此促成許多會議，例如1925年6月8日，新竹青年會和文化協會就在黃旺成家開會，林獻堂、葉榮鐘、楊肇嘉、蔡式穀¹¹⁴、蔡惠如等文協大將們都在¹¹⁵。

相對於上述的「滿員二等」，黃在擔任清水蔡家西席（家庭教師）結束後返回新竹時：十二時半發台中，二等車一室為予獨占，成為「獨占二等」¹¹⁶。

110 1906年7月22日，《漢文台灣日日新報》，漢珍數位版。

111 1911年12月1日，首班夜行列車由基隆開出：下午8:20出發，隔天上午8:25到。反過來北上者：下午10:25出發，隔天早上10:54到。北上夜行列車沿途停靠站與開車時間為：台南（下午11:47）、嘉義（隔天上午1:21）、台中（上午4:08）、新竹（上午7:30）、台北（8:55）、基隆（10:54）。因此稱早上7:30新竹發的夜行列車。

112 頁57，1934，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

113 1934年5月27日，《黃旺成先生日記》。彭華英與蔡阿信為夫妻檔（1924年結婚），彭華英（1895-1968）於1921年畢業自明治大學政治經濟科，留日開始投入民族運動，加入啓發會、新民會以及回台後的台灣民眾黨。蔡阿信（1899-1990）1920年畢業於東京女子醫專，為台灣第一位女醫生，先後任職與參與台北醫院、赤十字社，1926年在台中開設清信醫院，曾培養500位產婆。他們和黃旺成在這一方面為長年夥伴。另見他章：新竹高爾夫球場。

114 蔡式穀，號春圃（1884-1951），新竹人，日文姓名桂式穀。1903-1908年台灣總督府國語學校師範部乙科畢業，任新竹公學校訓導。1907年普通文官考試及格，1909年教諭檢定考試及格。1909-1912年間任桃園公學校教諭，後赴日本留學，1917年畢業於明治大學法科，1923年2月辯護士考試及格，5月在台北市太平町開業，以律師身分參與政治、社會運動，如任台灣文化協會理事兼台北支部主任、台灣議會期成同盟會理事、台灣民眾黨顧問、台灣地方自治聯盟常務理事兼台北支部常務理事、台灣辯護士協會理事等。1936年11月以第一高票當選台北市會議員，又任台北市參事會員，1939年連任台北市會議員。戰後，淡出政壇，1946年任台北市市政建設委員會委員，1948年任台灣省通志館編纂，1949年任台灣省文獻委員會編纂。頁88，《台灣人士鑑》，昭和十八年版。頁15-25，張德南、蔡翼謀、陳月嬌編，1988，《蔡式穀行錄》，新竹市立文化中心。

115 1925年6月8日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

116 1923年2月14日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

又例如從台中搭乘海線回新竹時，因為要從早上十點搭到下午兩點半，便中途在通霄站買了麵包當午餐¹¹⁷。更多次在火車食堂¹¹⁸用餐，例如1925年12月31日，黃從屏東回新竹的路上，路途遙遠，便到車內食堂享用日式洋食チキンライス（日式茄汁雞肉飯）和咖啡¹¹⁹。又如1928年11月14日，搭10時45分的火車從三叉出發（三義）回新竹途中，就在火車食堂用午餐，吃了日式茄汁雞肉飯、炸雞排與紅茶¹²⁰。甚至連火車開車時間亦有記錄，例如新竹頭班車5時55分¹²¹、11時28分艋舺發車、3時37分桃園發車¹²²、10時27分新竹發、下午4時46分苑裡發車等¹²³，見證了時間的歷史現場。

第三種上班路徑為鐵道（含軌道），例如從村家（草厝仔）走到埔頂或赤土崎站，搭手押台車到新竹車站，再搭火車到紅毛田站（1902年名稱為紅毛田停車場：現竹北車站），從車站先走路再過紅毛田川（豆子埔溪），步行這一段距離4.2公里。可見縱使利用鐵道（坐上火車），一樣需要陸路與水路。只有一種方式不需要有水路，那就是先坐手押台車到火車鐵道，沿著鐵道徒步過鐵橋，經由中斗崙、上斗崙到學校，此段距離約5.9公里¹²⁴。

五、小結

本文初探陸海空運和新竹人地事物的關係，並以手押台車軌道為重點，順著運貨（樟腦、茶葉等）兼運人的經營策略，去連接縱貫線鐵路。在台灣多普地圖中的赤土崎地區仍有手押台車軌道的經過的痕跡，手押台車工作者的職稱為「後押人夫」，到1932時，新竹州仍有1,546位「後押人夫」服務於「手押台車」的公共運輸系統。第六燃料廠正門及通用門前的竹東街道（現光復

117 1923年5月17日，《黃旺成先生日記》。當時麵包一角錢，算是負擔得起。

118 火車食堂在1912年6月開始，是用餐的地方，也是聚會之所在。另有車站食堂與月台叫賣（呼賣人）。而鐵路飯店又是另一番風景了。

119 頁18-19，陳玉箴，台灣鐵道餐飲文化。1925年12月31日，《黃旺成先生日記》。

120 1928年11月14日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

121 1930年10月31日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

122 1915年1月30日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

123 1930年2月25日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

124 1912年6月21日，《黃旺成先生日記》，台灣日記知識庫，中研院台史所。

路)也有手押台車軌道線(新竹到竹東),六燃廠區(現公道五)有六燃專用支線,連接新竹車站,再接新竹飛行場線(1937-1997)。而從甘蔗田源料區(現在的科學園區)到新竹六燃場區間的運甘蔗的台車線,由海軍施設部(現光復中學)負責鋪設與維護,該線路並一直被留到1950年代,而成為新竹最後的手押台軌道(圖18)。



圖18：新竹最後的手押台軌道（眷村與教會人士合影）

目前新竹地區目前只剩糠榔觀光台車段與「注意輕便車」交通標誌供後人緬懷,前竹東街道的手押台車線的赤土崎段目前也成為新竹高架捷運的路段。新竹這些人手押台車線的歷史路線,很適合在原路線上畫出,甚至可結合自行車道,使成新竹地區「文化資產街道傢俱」的一環。

稿約

一、本刊園地公開，歡迎惠賜稿件。（收錄文章觀點僅代表作者本人，不代表機關立場）
二、本刊以竹塹地區之文史稿為主，以時間為經、空間為緯。凡能開拓視野、啟迪研究活力的稿件均所歡迎。

三、本刊長期徵求下列稿件：

- 田野調查報告、在地文化觀察與評論。
- 史料文獻之介紹與研究，含影像史料（圖片、老照片、地圖、商標、牌拓、書畫等）。
- 族群關係之實例探討。
- 家鄉史寫作。
- 風土人文觀察誌。
- 口述歷史、人物傳記。
- 民間文學、民間信仰、歌謠俗諺與史蹟文物。
- 學術論文、譯述。
- 書評、書目與論文摘要。
- 活動報導（文化活動、社團活動、社會運動等）。

四、稿件

- 本刊登載以中文稿為限，譯稿請附原文及翻譯授權書。
- 來稿請勿一稿兩投，稿件請以電腦橫式繕打，需附光碟及列印稿一份。
- 每篇稿件以不超過一萬字為原則，題目自訂，不得抄襲他人之著作，文稿內容引用文字應詳列出處。
- 若有與文稿相關之圖片請隨文附上，圖片取得與使用權由作者負責。
- 來稿除實質內容外，本刊有權作必要之修改，不願刪改者，請於稿面註明。
- 請註明作者姓名、電話、地址及作者簡介50字。

五、本刊物設有審查制度，稿件由本局送審通過後刊印；無法刊出之稿件，恕不退件，故請自留稿底。

六、稿酬：來稿一經採用刊出，按規定致贈稿酬，並贈當期《竹塹文獻》5冊。

七、本刊作者享有著作財產權，惟須授與新竹市文化局於該文之著作財產權存續期間，享有在任何地點、任何時間以任何方式利用該著作之權利，且新竹市文化局不需因此支付任何費用。

八、投稿方式：

郵寄：300005新竹市中央路109號 新竹市文化局 文化資產科 收

電話：03-5319756分機263 傳真：03-5337861

email:50260@ems.hccg.gov.tw ; 50083@ems.hccg.gov.tw

竹 塹 文 獻

第80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：和睦視覺形象設計工作室

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