

竹塹文獻

第81期 2025年11月

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

目 錄

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

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

- | | | |
|-----|-----------------------------|-----|
| 111 | 熱愛不捨新竹客運的司機朱文榮 | 潘國正 |
| 114 | 我曾是「新竹客運」的車掌小姐 | 李麗珠 |
| 116 | 走過百年歷史終不敵大環境！ | 李惠容 |
| 119 | 新竹客運—對你懷念特別多 | 陳雲錦 |
| 122 | 老地圖說故事 | 岳恒德 |
| 126 | 乍于見聞的啾啾與咻咻 | 張民依 |
| 153 | 承先啓後：「新竹市北管戲曲促進會」
與子弟戲復振 | 林佳儀 |

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

日治時期新竹地區的汽車客貨運業發展初探（1923-1937）

李維修

一、前言

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

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

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

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

申、探討的空間。

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

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

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

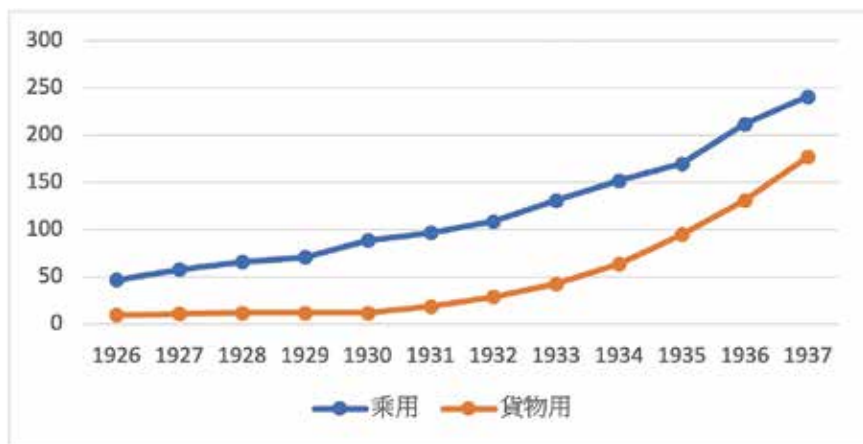
再者，本文希望能梳理出主要業者的圖譜。桃園地區在1903年5月即出現官方促成、由桃園、大溪地方菁英組成的桃崁輕便鐵道會社，後續並發展出連接北桃園、遠至新莊的交通網，³1925年時的資本額與規模皆遠勝新竹地區業者。⁴同樣處於交通環境尚未齊備的環境之下，新竹地區業者的發展，何以與桃園有不同的結果？部分業者的營業紀錄，雖能提供一部份線索。如《新竹客

2 《新竹州管內概況及事務概要》（新竹：新竹州，1933），頁222。

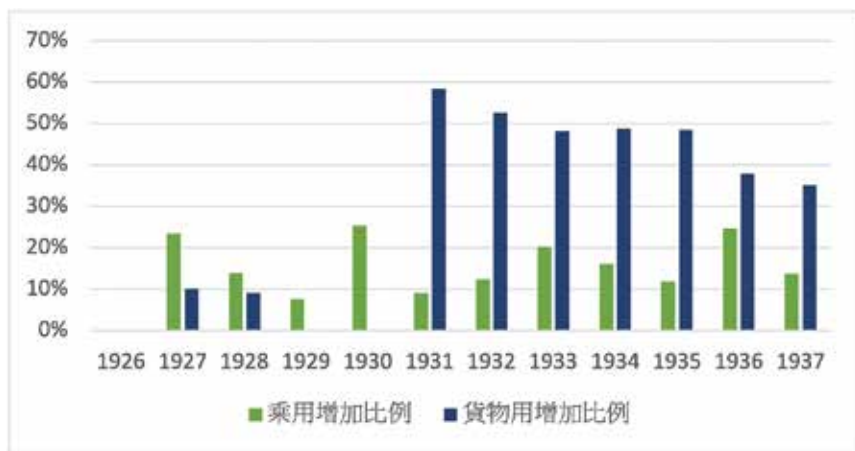
3 參考陳志豪，《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討中心（1895-1954）》一書。

4 柴山愛藏，《台灣之交通》（台北：台灣交通研究，1925），頁110。

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



圖一：新竹州客/貨運用車輛成長情形 (1926-1937)



圖二：新竹州客/貨運用車輛年增率 (1926-1937)

資料來源：依本文表一繪製

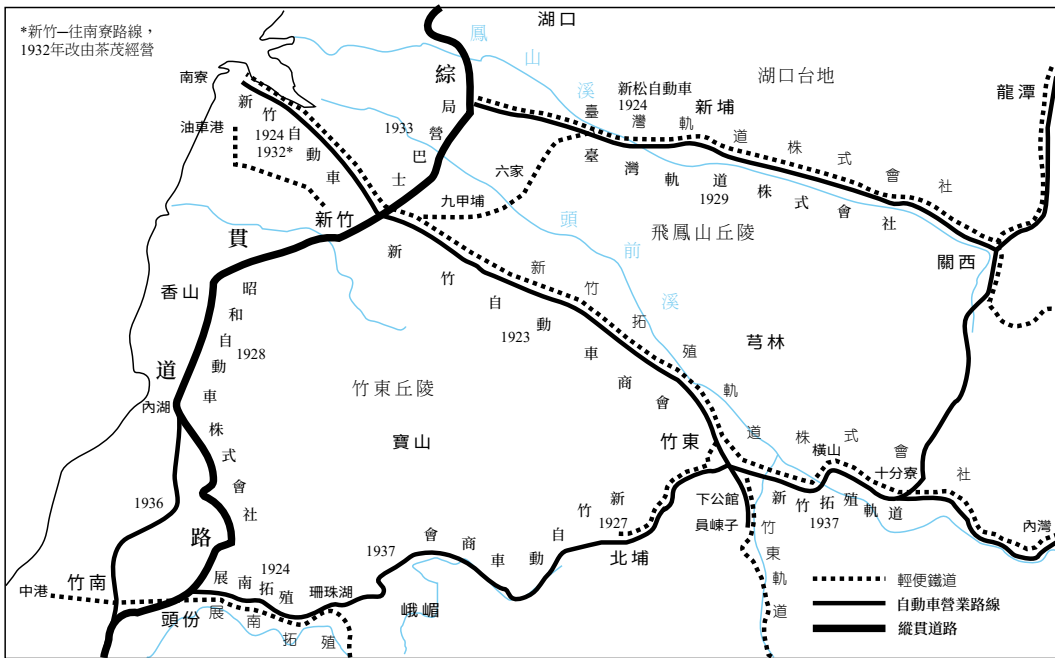
表一：新竹州乘用/貨運車輛數量

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

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

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

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



圖三：新竹地區汽車業者主要營運路線圖

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

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

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

5 如蔡龍保，〈日治時期台灣道路改良事業之展開（1926-1936）〉，《國史館學術集刊》第17期（2008年9月），頁37-83；〈國營初現－日治時期台灣汽車運輸業發展的一個轉折〉，《國史館學術集刊》16期（2008年6月），頁1-4；〈日治時期台灣的道路事業－民力之徵用與台灣人之拒適〉，《國史館學術集刊》15期（2008年3月），頁1-34；以及陳家豪，〈從產業合理化與交通統制看臺人資本存續：以汽車運輸業為中心（1929-1945）〉，《臺灣史研究》24卷1期，2017年3月，頁77-124。

二、在輕便鐵道的路線基礎上發展：1917-1924年

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

（一）輕便鐵道路線的形成

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

1. 在頭前溪南岸新竹一樹杞林（竹東）間，相當於今日122縣道（南清公路）前半段的輕鐵，由新竹製腦株式會社鋪設，用以載運資材，於1908年11月開業；⁷1913年開通至內灣、北埔。⁸此路線不僅為該社向內山地帶的擴張打下基礎，也對於當局「理蕃」計畫的物資轉運扮演重要角色。⁹當時載運的貨品有木材、茶、雜貨、煉瓦等。¹⁰
2. 沿著鳳山溪北岸連接新豐、新埔至關西的路線，相當於今日118縣道，也是重要產業命脈。1911年，平井勢次郎及山本茂鹿、林鼎禮（出身板橋林家）等氏創設紅咸鐵道合資會社，建造紅毛田（今之竹北）至新埔水汙頭間線路。¹¹之後延伸至咸菜壩（即關西）。¹²由於當地煤炭開採前景，¹³以及地理上介於新、桃之間，利於物資轉運，吸引赤司初

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

7 〈新竹樹杞林間的輕鐵〉，《臺日》，1908年2月8日，日刊2版。

8 〈內灣輕鐵開通式〉，《臺日》，1913年12月29日，日刊5版。

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

10 〈本島の輕鐵 新竹線〉，《臺日》，1910年3月15日，日刊2版。

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

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

13 〈新竹炭之轉輸〉，《臺日》，1913年9月6日，日刊5版。

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

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

此外，在新竹市街週遭，新竹火車站至北門外路線首先於1909年鋪設。¹⁷1910年，周春傳、周家修及林見舜等人為了振興舊港貿易，倡設往舊港輕鐵。¹⁸該路線之後接續北門外至苦苓腳路線，再分為往舊港與南油車港；¹⁹1911年6月開通。舊港輕鐵管理人為劉緝光與鄭拱辰，之後因成本關係易手。²⁰1913年，新竹製腦保有樹杞林線、舊港線、湳雅線、浸水線四線，由其輕鐵運輸部經營。²¹

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

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

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

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

17 〈新竹通信／輕鐵開業〉，《臺日》，1909年5月28日，日刊4版。

18 〈竹塹郵筒／擬築輕鐵〉，《臺日》，1910年5月25日，日刊6版。

19 〈新竹通信／輕鐵興工〉，《臺日》，1911年1月9日，日刊3版。

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

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

式會社」。²²紅咸併入台灣軌道株式會社。中南輕鐵則為展南拓殖所併購。

其後，輕鐵的規模大致定型，興舉擴張不多。較值得一提的，包括北村熊三郎於1920-1922年申請設置湖口輕鐵。²³新竹拓殖軌道於1922年延長往南寮海水浴場路線，²⁴1923年開通往楊寮、油車港路線。²⁵台灣軌道1924年新設新埔—犁頭山—六家—九甲埔—東勢往新竹街路線。²⁶1925年復有彭錦球將竹東輕鐵由竹東延長至井上（今五峰鄉清泉部落）。²⁷

（二）道路條件的限制

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

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

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

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

25 〈新竹特訊 / 軌道開通〉，《臺日》，1923年1月8日，日刊4版。

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

27 〈軌道敷設請願〉，《臺日》，1925年3月25日，夕刊1版。

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

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

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

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

除了指定道路之外，當時汽車可駕車馳騁的範圍，大抵未超出新竹市區或近郊。1923年4月時任皇太子裕仁的「東宮行啟」，在新竹乘用三部汽車，乃是4月13日就自台北事先「轉運」而來。³⁵報紙沒有說明車輛運抵方式，但考量道路限制，汽車當無可能自力行駛南下。³⁶1924年10月，總督伊澤多喜男至新竹視察、參拜新竹神社，也只在市區。³⁷再對照黃旺成日記，在當時他參與的幾次地方人士嫁娶行列中，也有汽車登場。³⁸但這些紀錄的地點也只在市區附近。要言之，道路的限制，使當時的車輛僅能行駛於局限之區域。

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

32 〈新竹縱貫道工程〉，《臺日》1924年1月21日，日刊3版。

33 不著撰人，《新竹街要覽》（新竹：新竹街役場，1926），頁148。

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

35 〈新竹 自動車到著〉，《臺日》1923年4月16日，日刊11版。

36 〈新竹驛の御召自動車〉，《臺日》1923年4月20日，日刊9版。

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

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

三、汽車業者的發軔

（一）草創時期：新竹自動車商會拔得頭籌

在前述輕鐵事業開展之際，大正6年（1917）前後，竹東一帶山區「蕃地」事業勃興，前往蕃地人士顯著增加。住在竹東的原平藏，遂申請將新竹一樹杞林間新竹製腦會社之輕便線改為客運車，往返需要一小時半，可為旅行者節省不少時間。為此購入福特六人座汽車2部，但營業成效不佳，無疾而終。³⁹其後，相較於台北由於都市化程度較高、商貿繁榮，大正8年（1919年）前後即有較具規模的汽車業者，官方的〈自動車取締規則〉也因應而生；⁴⁰新竹的汽車運輸則未見進展。雖有1921年石井員夫成立隼自動車商會，從事市街客運之試運轉，⁴¹以及1922年，來自台北的蔡安定傳出有意經營新竹、竹東間客運營業，⁴²但皆未有下文。1922年11月，桃園軌道會社據說受到官廳敦促，著手申請桃園一大溪客運路線。⁴³但因故至1923年8月仍未就緒。⁴⁴

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

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

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

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

42 〈自動車運轉計畫〉，《臺日》，1922年8月1日，日刊6版。

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

44 〈新竹／自動車運轉許可〉，《臺日》1923年8月10日，日刊4版。

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

○彙報

○警 察
左記ノ通自動車營業ヲ許可ス
本籍地 福島縣相馬郡太田村鶴谷字臺畑一七六番地
住所 新竹州新竹郡新竹街新竹字西門二八二番地
近藤 美明
明治十九年三月十三日生

營業地 住所ニ同シ
許可番號 第一號
許可年月日 大正十二年十月三十日
營業ノ種別 乘合及貨物營業
營業區間 新竹街大通(幅員三間以上道路)、新竹竹東間及新竹香山間
香山間 新竹縣前 埤頂 四關東橋 二電埭 竹東
新竹縣前 香山
新竹街內 拾錢均一
新竹香山間 一名片進貳拾五錢

賃金定額

新竹	二〇	三〇	五〇	七〇
知	一五	三〇	五五	七〇
西關東橋	二〇	三〇	四五	五五
二電埭	二〇	四五	四五	五五
竹東	二五	四五	四五	五五

發車時間

新竹發	午前 七、五〇	午後 九、二〇	發車ハ同
竹東發	午前 九、二〇	午後 一〇、四〇	發車トス
新竹竹東	午前 一〇、四〇	午後 一二、三〇	時刻トス

左記ノ通自動車車體検査證ヲ下付セリ

本籍地 福島縣相馬郡太田村鶴谷字臺畑一七六番地
住所 新竹州新竹郡新竹街新竹字西門二八二番地
近藤 美明
明治十九年三月十三日生

車輛番號 新第一號
許可年月日 大正十二年十月三十日
使用種別 乘客用
車輛型式 ハツプロモビル號觀型
乘客定員 六人

圖五：〈新竹州報〉內新竹自動車商會の認可資料



圖六：新竹州的車輛牌照樣式

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

商會設於塚酒家之內。⁴⁶對照《新竹州報》記錄，近藤美明於1923年10月30日成為新竹州第一號核准的交通業者（如圖五）。⁴⁷次年（1924）2月，只左善一郎會同近藤美明、台北巴自動車商會宣布合資事宜。⁴⁸由投資者觀之，巴自動車商會的經營者館野弘六，早年曾於新竹經營「竹陽軒」，後來至台北經營旅館業與交通業，頗有斬獲。⁴⁹只左氏以經營旅館「塚酒家」知名；應是交通旅運與他的本行一旅宿、餐飲密切相關，又目睹館野氏事業的成功，遂促成這

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

47 《新竹州報》，1923年11月13日，第324號。

48 〈新竹〉，《臺日》，1924年2月23日，日刊4版。

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

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

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

綜上所述，在1920年代初期早有零星業者嘗試汽車運輸，官廳也寄望桃園軌道這般較具規模的業者可以投入營運。但眾人多採取保守觀望態度。但1923年9月日本國內發生「關東大地震」，震災後取消輸入關稅，導致購車者增加。⁵¹隨著購車成本降低，加上已有如台北地區的汽車運用先例，吸引新業者陸續加入。1924年4月，蕭柳在竹南招募熟練駕駛，以福特12人座車從事竹南、中港、頭份、斗煥坪、珊瑚湖之運輸。以比輕鐵便宜的價格攬客。⁵²此外，在原來台灣軌道紅毛—關西間的路線上，姜阿新與蔡昆松合資經營的「新松自動車」開始營業。⁵³6月，新竹自動車商會趁著往南寮的道路開通，開始經營新竹往南寮路線。⁵⁴10月，中壢—龍潭—平鎮的汽車客運開通。⁵⁵

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

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

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

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

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

54 〈南寮濱行自動車開始〉，《臺日》，1924年6月21日，日刊1版。

55 〈新竹 自動車開通〉，《臺南新報》，1924年10月29日，4版。

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

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

（二）「改主建從」與道路網擴張的影響

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

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

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

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

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

61 〈新竹／架橋工事頻興〉，《臺日》，1926年6月4日，夕刊4版。

62 〈指定道路改修〉，《臺日》，1923年3月20日，日刊2版。

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

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

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

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

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

66 〈新竹／增設自動車〉，《臺日》，1926年5月7日，夕刊4版。

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

68 《臺灣民報》147期，1927年3月6日，6版。

69 〈改修自動車道〉，《臺日》，1927年7月21日，夕刊4版。

70 《新竹州勢振興調查會決議書 上》（新竹：新竹州，1930），頁73。

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

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

1932年起，新竹州舉債十六萬元，改修中壢—觀音、平鎮—關西、楊梅—老飯店、苗栗—大湖、竹東—頭份、關西—竹東，以及頭份—南庄、桃園—大溪、新社—關西等地道路。路幅達到平地六間，山間地帶四間的水準。⁷⁵1936年五月，竹東—北埔間的指定道路改築完成，道路坡度改善。⁷⁶1937年，沿山地帶的「山手縱貫道路」大致成形，串聯北埔—峨嵋—竹南路段。⁷⁷其後，1938年強化北埔往竹南南庄田尾道路，⁷⁸1940年完成橫山十分寮到關西路段。⁷⁹

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

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

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

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

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

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

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

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

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

79 〈山手道路開鑿〉，《臺日》，1940年11月5日，日刊5版。

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

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



圖五：1930年代新竹附近「指定道路」的變化

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

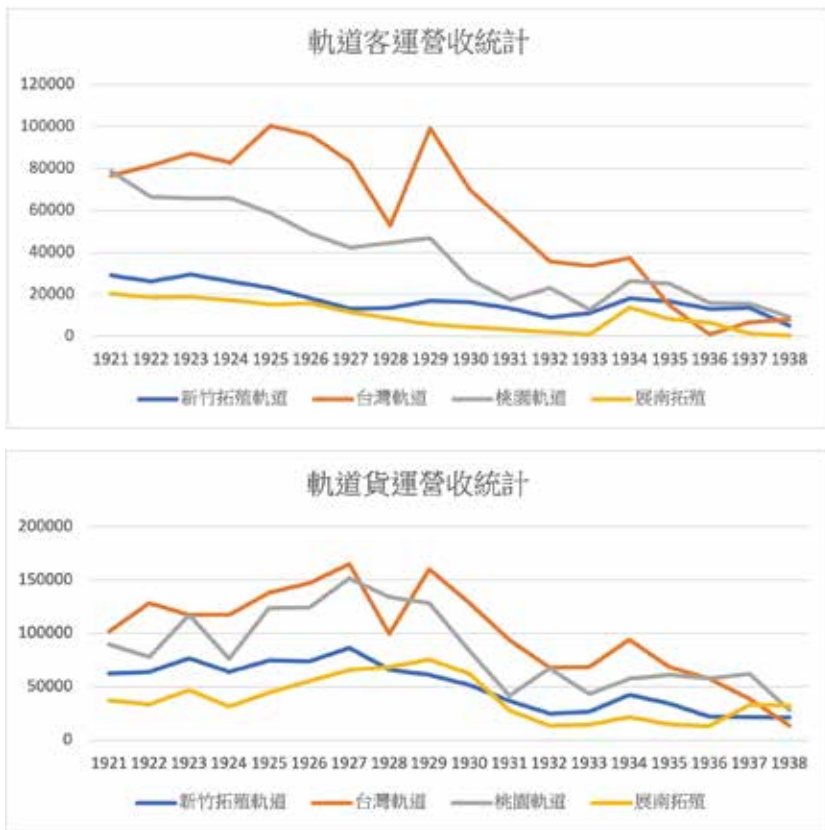
（三）輕鐵業者轉向與其他自動車業者的加入

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

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

業的發展有正面效益，當局實際上不可能允許軌道業者的作法。⁸²

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



圖六：新竹地區軌道業者客貨運收入統計圖

資料來源：歷年之《新竹州統計書》

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

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

業者有幾種肆應態度：

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

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

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

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

87 〈新竹／籌設電車〉，《臺日》，1927年3月22日，夕刊4版。

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

1928年，台灣軌道新竹營業所的220名手押台車車夫，為了待遇與負擔修路工程等外加的「義務」而罷工。⁸⁹車夫們本來已爭取到較佳的分潤比例，但台灣軌道主張紅毛一新埔間因有汽車運輸的競爭，資方應得較多。⁹⁰台灣軌道指稱的競爭者，應該就是新埔蔡昆松經營的新松自動車。其營運規模本來尚不足與輕鐵抗衡，業者以此作為藉口，令人難以苟同；但也足以說明，汽車運輸的挑戰，對於軌道業者已不可忽視。

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

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

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

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

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

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

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

93 《新竹州報》，365號，1930年4月15日。

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

四、縱貫道路貫通後的開展

（一）汽車客運

1930年，全島縱貫道路改修頗有進展。新竹州下縱貫道路除苗栗、竹南一部分尚未完工，大致完成。致力打通往北銜接部分，並完成自桃園老街溪起的中、小型22座橋梁。之後再著手新竹客雅的兩處橋樑。⁹⁵縱貫道路桃園往竹南鋪裝砂礫，於該年8月竣工。⁹⁶道路鋪面與橋梁承重條件改善，讓相關業者更躍躍欲試。⁹⁷4月，台灣軌道隨著關西一新埔間改築鋼筋混凝土橋，開通一日五往返客運班次。⁹⁸8月，此時，也出現不少「縱貫路走破」的試乘活動。⁹⁹1930年11月，新竹地方人士吳景祺、鄭維乞、陳春水、郭韻金等人，搭乘6部汽車，展開往返新竹至金山的一日行。¹⁰⁰其路線由竹北經新埔、關西後，折向中壢繼而北上。¹⁰¹參與其中者皆非泛泛之輩，對於新事物興味盎然；¹⁰²對於開車壯遊這件事情，自然不免躍躍欲試了。時至1931年6月，新竹市市制實施後的初任市尹山本正一，也出現在新竹往台北的汽車試乘行列中。¹⁰³代表縱貫道路可順利北上，官員得以沒有罣礙地一同見證。

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

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

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

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

99 〈自動車走破畫報（五）〉，《臺日》，1930年8月7日，日刊7版。

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

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

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

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

由於新竹地區的客運車都是由新竹街為基點，行駛至各庄、部落，卻沒有市內行駛的路線與班次。隨著新竹街即將改制為市，1929年起規畫在市區行駛客車。¹⁰⁴1931年7月，新竹自動車商會開通新竹市內的客運路線，自火車站前出發，途經外濠橋（御成橋）、小學校、旭町、市場、法院前、北門、北門通、城隍廟、郡役所前、南門…等十個站點，分順、逆時針方向環狀運轉。¹⁰⁵

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

1936年7月，昭和自動車株式會社開通新竹—竹南中港線。為了宣傳兼覽客，特地招待80歲以上高齡者參拜新竹神社。¹¹⁰同時間茶茂自動車商會經營往南寮的客運，夏季平日上午6點半至下午6點半時段，可達到30分一班車的水準。¹¹¹1937年，新竹自動車商會因應「山手縱貫道路」的延伸，開通北埔—珊瑚湖路線；¹¹²竹東—北埔間曾有一天12班車的紀錄。¹¹³新竹拓殖軌道也開始橫山、十分寮、內灣一帶的客運業務。¹¹⁴

104 〈新竹の市内バス計畫〉，《臺日》，1929年6月27日，日刊5版。

105 〈新竹 / 設乗合車〉，《臺日》，1931年7月11日，日刊8版。

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

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

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

109 〈新竹 / 設停留場〉，《臺日》，1932年8月2日，夕刊4版。

110 〈八十歲以上の高齡者を招待 新竹、竹南間バス開通記念に〉，《臺日》，1936年7月7日，日刊9版。

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

112 〈竹東 / 披露會〉，《臺日》，1937年9月26日，日刊8版。

113 〈竹東 / バス増發〉，《臺日》，1937年8月1日，日刊8版。

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

另一方面，道路的鋪面對於乘車的品質影響不小。1931年4月，黃旺成乘車往竹東，他的體驗是：「一路跳的皮〔屁〕股很痛」。¹¹⁵新竹往竹東的道路屬於州指定道路，堪稱資源最豐富的「優等生」，如果品質是如此，不難想見其餘道路的情況。1934年6月左右，新竹竹東間之道路，受到石油生產的政策誘因驅使下，完成鋪裝。¹¹⁶1935年左右新竹郡及市區其他地帶鋪裝石礫。¹¹⁷但隨著汽車往來，原有砂礫鋪面被車輛輾壓後塵埃飛揚。因此自1936年起，陸續進行簡易鋪裝。¹¹⁸新竹經竹東往員嶼道路，於1937年全線簡易鋪裝瀝青完成。¹¹⁹

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

汽車客運的盛況也反映於宗教盛事。1933年關西迎燈繞境，又逢北港媽

115 《黃旺成先生日記》，1931年4月12日。

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

117 〈新竹郡下産業道路 按三月中旬竣功 新埔庄道路亦鋪装〉，《臺日》，1935年3月3日，夕刊4版。

118 《新竹州沿革史》，頁438。

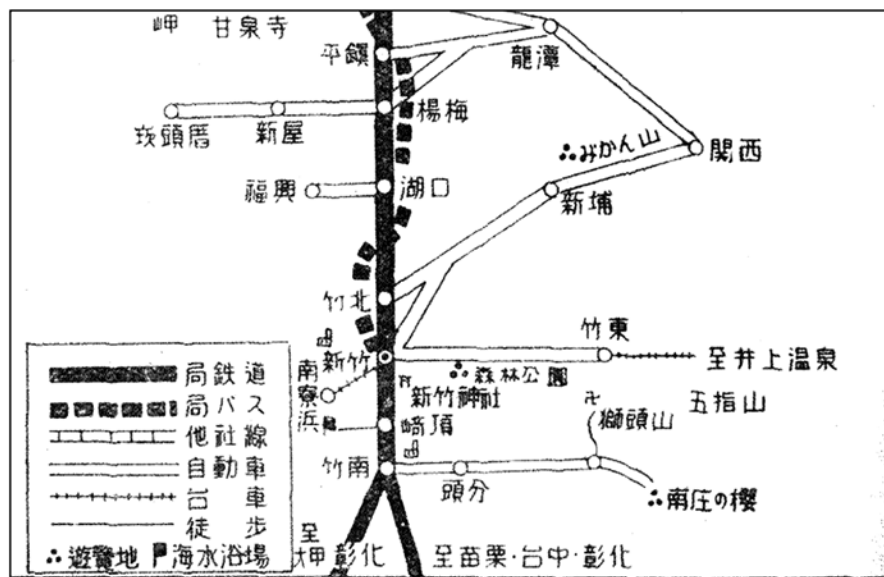
119 〈新竹、員嶼子間 鋪装が完成 交通量も急増か〉，《臺日》，1937年6月5日，日刊5版。瀝青原文作アスファルト（asphalt）。

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

121 〈竹東 / 交通量調査〉，《臺日》，1937年3月18日，日刊5版

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

祖駐鑾。台灣軌道規劃增發班載客。¹²³1934年年底，新竹城隍廟為了祈雨而建醮，¹²⁴隨著農村景氣復甦，參拜民眾眾多。經營新竹一頭份間路線的昭和自動車會社，應當局要求臨時增班。¹²⁵再對照1935年版《臺灣鐵道旅行案内》的旅遊指引（如圖七），亦可得知前往新竹地區周遭街庄、景點的交通選擇，大致為汽車所取代。1937年，因景氣不惡，據說住在橫山、寶山的居民，有七百多人希望到北港進香。報載他們預計分批從竹東出發，搭巴士到新竹換乘火車。但實際有多少人成行、業者是否能載運如此規模的民眾，就著實無從稽考了。¹²⁶



圖七：《臺灣鐵道旅行案内》基隆竹南間路線略圖

資料來源：臺灣鐵道旅行案内（昭和十年，1935），頁51局部

（二）汽車貨運

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

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

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

125 〈新竹 / 觀醮熱鬧〉，《臺日》，1934年12月27日，日刊12版。

126 〈竹東 / 媽姐進香〉，《臺日》，1937年3月5日，日刊5版。

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

在這些零碎的紀錄中，可以歸納出幾個趨勢：

1. 縱貫道路對業者的影響。由於昭和自動車的營運範圍在新竹—香山—竹南一帶，直接受益於縱貫道路。1929年起，新竹昭和自動車會社就以貨車載貨。但因為整則記事只提到駕駛在新竹香山庄海山窖撞傷了牛，無從得知其起訖與託運者。¹³¹ 1930年，昭和自動車受雇於竹南的謝恒龍，自竹南的頂大埔載運稻穀（原文作粃）送到新竹西門的米商鄭兌處。¹³²算是利用汽車貨運案例中少數委託方、受託者與路線都脈絡清楚的案例。時隔三年，該公司藉著1933年新竹一頭份縱貫道路修繕完成的契機，購入大型車兩部以及無蓋貨物車一台。¹³³可見其貨運業務受益於道路而持續擴張。

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

128 〈竹南 / 貨物利便〉，《臺日》，1935年3月28日，夕刊4版。

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

130 〈取消運轉免許〉，《臺日》，1932年11月24日，日刊4版。

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

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

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

2. 台北與新竹的連結加深。根據《台灣新民報》的解釋，縱貫道路完成後，由於汽車運費與鐵道運輸相差無幾，新竹以北的通常貨物運輸，「已為貨物自動車奪盡」。汽車貨運直接將貨品送達目的地，委託者又能同車前往，因此頗受歡迎。但由於新竹州貨運車輛不足，又有車輛老舊、載重不足問題。1932年傳出有貨主或豪商有意組織聯合自動車商會。¹³⁴上述汽車貨運影響鐵道運輸的程度，不免有所誇大，本文無法印證。但另依1933年左右的說法，新竹往台北貨車的輛數，至少是台北州往新竹州行駛的五到十倍。足見貨物北上的趨勢顯著。¹³⁵筆者能力有限，尚未掌握具體數據，就已知的部分而言，1932年，竹東、寶山的柑橘組合以貨車配運至台北。日以數百斤。¹³⁶此外，畜牧業的跨域運輸也是一例。1931年，舊港信用組合擴張利用販賣營業項目，就希望能用貨車載運豬隻到台北販賣。主其事者除了考量台北的豬價較高，也希望透過改變載運方式，減少豬隻死亡。¹³⁷1932年，新竹產的豬隻得力於貨車載運，在台北畜產市場的占有率增加。比起從員林載運豬隻費時三天，從新竹北運更為有利。¹³⁸1934-1935年，中壢郡畜產組合自行購車載運豬隻。¹³⁹至1937年，蔡昆松所有的貨車，在基隆家畜市場載運豬隻，倒車時不慎肇事。是貨車用於畜產長途運輸的又一例證。¹⁴⁰另外，如茶茂、新復珍商行也都有於1934年載貨物前往台北的紀錄。茶茂的貨車「滿載茶葉」。¹⁴¹由另一個角度而言，台

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

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

136 〈新竹 / 柑類配出〉，《臺日》，1932年12月23日，夕刊4版

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

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

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

140 〈自動車事故〉，《臺日》，1937年3月12日，日刊5版。

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

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

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

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

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

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

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

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

表二：「東山自動車組合」之有意投資者

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

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

※許振乾經營之「丸益」，在臺灣官紳年鑑等人名錄中作「泰益商行」。

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

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

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

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

四、微觀視角下的業者生態

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

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

（一）昭和自動車株式會社的經營挑戰

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

156 昭和三年臺灣總督府專賣局公文類纂酒類賣捌人申請書第二冊ノ五。

157 〈大甲 / 不日開通〉，《臺日》，1929年8月30日，日刊4版。

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

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

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

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

昭和自動車會社經營新竹一頭份路線與縱貫道路重疊，明顯平行於鐵道路線，是受局營巴士政策影響最顯著者。但由於局營先辦理「北部線」，暫時逃過第一波遭收購命運。1933年，在舊有鐵道基礎上修築、經內湖往竹南中港的道路（今日之台13線）改修告峻。昭和自動車出於地緣關係，屬意經營此線

160 蔡龍保，〈國營初現一日治時期臺灣汽車運輸業發展的一個轉折〉，《國史館學術集刊》16期（2008年6月），頁1-47。

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

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

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

164 《新竹州管內概況及事務概要》（昭和8年），頁226。

已久。不過，隨即傳出茶茂自動車也有意競爭。¹⁶⁵該社主事者陳森雨為此向州知事內海忠司訴願，指出新竹一頭份「乘客最稀」，以往慘澹經營，深怕香山—內湖—竹南路線落入其他業者之手。他強調這是「會社的死活問題」。¹⁶⁶對照同一時期的報紙報導，陳森雨對地方事務多所參與。很明顯地是要極力提醒官廳，自身著實對地方貢獻良多。¹⁶⁷面對多達四社的競爭，到1936年3月，昭和自動車才確定取得該路線經營權，連忙著手購車與補修道路。¹⁶⁸7月正式通車後，還在南寮海水浴場舉辦盛大的慶祝會。¹⁶⁹

（二）法院檔案中自動車業者的產業生態

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

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

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

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

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

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

169 〈バス開通祝賀會〉，《臺日》，1936年7月12日，日刊5版。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

177 《昭和13年版新竹市商工人名錄》。

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

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

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

五、結語

新竹地區受到地形切割與軌道優先的政策影響，以輕便鐵道沿著頭前溪與鳳山溪通往近山地帶，東西向連結內山鄉庄與縱貫鐵道。由於山多崎嶇的因素，使得道路修築推遲，再加上輕鐵機能完整，使得汽車運輸的發展較晚。其後，新竹自動車商會於1923年10月首開先例，取得新竹一竹東路線經營權。此後業者徐徐增加。營業初期，汽車運輸屬於輔助輕鐵性質，以速度與舒適的優勢，補輕鐵之不足。不過，新竹地區受限於地形多山且地方經費困窘，道路網發展緩慢。原有軌道業者轉換為行駛汽車，在道路必須自行改築的原則下，其維持與改善道路的成本不低，持有既有輕鐵線路未必就佔有優勢地位。這使得業者以維持舊有規模為主，無意多所更張。直到1926年以後總督府道路改良政策促使地方實質挹注交通土木資源，使得除了跨越頭前溪、鳳山溪縱貫道路的橋樑之外，其他次要橋樑也有了修建的機會。不過，維持道路的品質，所費不貲，州廳雖有限地投入資源，也要求汽車業者投入資金，改修適於汽車行駛的道路。但交通改善成本尚有相當比重轉嫁至民間，也觸動台籍人士最在意的動用保甲問題與民族差別問題。

1929年台灣軌道在自有新竹一新埔路線上加以改修，開始汽車客運業務的戰略轉型。1930年代縱貫道路改修告成，不論透過縱貫道路北上，或跨越頭前溪、鳳山溪都成為可能。一方面吸引新業者陸續加入戰局。從業者的增班情形看來，地方社會的通勤與就學民眾，對於新式交通工具的使用逐漸增加。另一方面，縱貫道路使豬隻、柑橘等貨物往台北地區的直接運輸變為可能，不須仰賴運送店與鐵路轉運。商品北運的顯著績效，對於貨車的成長帶來顯著的刺激。然而，新竹州內的道路網受限於財政狀況，仍以維持現狀為主，發展仍

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

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

本文另從微觀的角度分析，新竹地區的昭和自動車會社因為縱貫道路上「局營巴士」的國有化政策，飽受威脅。其新竹一頭份間路線僥倖未列入收購名單。但從該公司負擔早期道路改修成本，後續又面臨與茶茂自動車競爭路線，可看到相關業者生存的不易。從該社的訴訟往來案件中，也可看到地方為了支持汽車運輸業者，逐步發展出燃油供應商、維修相關業者的生態系。此外，汽車客運業者除了追求利潤，也肩負著審慎選任駕駛的重要社會責任。

附錄一：新竹地區的汽車客貨運業者

客運（乘合自動車）（1933年）

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

資料來源：新竹州管內概況及事務概要（昭和8年），頁226

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

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

貨運自動車（1938年）

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

資料來源：昭和13年版新竹市商工人名錄

※台灣軌道株式會社總社此時仍在苗栗，尚未搬遷至新竹市，故未列入。

附錄二：新竹地區汽車運輸發展大事記

年代	時代背景	「自動車」業者動態
1908	「新竹製腦株式會社」開通新竹一樹杞林（竹東）間輕鐵 松本徒爾鋪設自中港驛通往斗換坪輕鐵	
1911	6月，舊港輕鐵開通 紅咸鐵道合資會社（118縣道）	
1917	新竹拓殖軌道之新竹—竹東線改為複線	原平藏申請將新竹一樹杞林間新竹製腦會社之輕便線改為乘合自動車
1919	「台灣軌道株式會社」成立	
1920	「新竹製腦」軌道業務改組為「新竹拓殖軌道株式會社」	
1921		石井員夫成立隼自動車商會，從事市街自動車之試運轉
1922	關東大地震	「桃園軌道會社」申請桃園—大溪自動車營業，但無下文
1923	4月，皇太子裕仁「東宮行啓」 新竹拓殖軌道開通往楊寮、油車港路線	10月，「新竹自動車商會」申請新竹—竹東以及新竹—香山間之乘合自動車營業
1924	經樹林頭往南寮之道路（相當於今日的東大路）開通。 台灣軌道新設新埔—犁頭山—六家—東勢往新竹街路線，成為日後營業自動車的基礎	姜阿新與蔡昆松合資經營「新松自動車」 蕭柳招募駕駛，經營竹南—珊瑚湖路線
1925	鐵路政策變為「改主建從」 彭錦球將竹東輕鐵由竹東延長至井上	「新竹拓殖軌道株式會社」規劃導入貨物自動車
1926	跨新竹地區河川橋梁陸續起造 三灣南庄間自動車開通	北村熊三郎成立「湖口自動車商會」
1927	起造豆子埔橋	展南拓殖欲將竹南往南庄輕鐵道路改為自動車道
1928		10月，李天意成立「昭和自動車會社」，經營新竹—頭份路線
1929		2月，「台灣軌道株式會社」開始兼營公路汽車客運業 5月，「昭和自動車會社」改組為「昭和自動車株式會社」 10月，「台灣軌道株式會社」併購湖口、楊梅、平鎮、中壢等地汽車路線
1930	新竹州下縱貫道路除苗栗、竹南一部分尚未完工，大致完成。 開始縱貫路「走破」風潮 11月，吳景祺展開往返新竹至金山一日行	3月，展南拓殖開通獅頭山遊覽自動車業務 8月，籌設「新竹自動車營業組合」

年代	時代背景	「自動車」業者動態
1931	1月，新竹州公設「自動車講習所」	「茶茂自動車」等業者加入貨物自動車戰局 7月，新竹市內乘合自動車路線開通
1932	新竹地區舉債十六萬元，展開山間地帶道路大改修	新竹自動車商會新竹—南寮線，因為業績不佳，售予茶茂自動車部 湖口的吳帝昌、周廷昌、何友家有意申請在新竹、湖口之間開設乘合自動車
1933	7月，總督府交通局經營之局營巴士開業 新竹—頭份縱貫道路修繕完成 經內湖往竹南中港道路（今日之台13線）改修告竣	
1934	6月，新竹竹東間之道路改善鋪裝	茶茂利用自動車載運茶葉北上台北
1935	4月，發生墩仔腳大地震 新竹郡及市區其他地帶道路開始鋪裝石礫	
1936		7月，「昭和自動車株式會社」開通新竹—竹南中港路線
1937		9月，「新竹自動車商會」開通北埔—珊瑚湖路線 10月，「新竹拓殖軌道株式會社」開始竹東—南河—十分寮一帶乘合自動車業務。

人力輕便車及新竹公路運輸

余曜文

前言

日本時代的新竹州，涵蓋大桃竹苗地區，竹塹城的新竹州廳是1920年設置而成為政、商中心。許振乾先生（1908-1963）一生因緣際會的影響新竹大半個世紀政治與經濟。

在台灣傳統派系記載中，許振乾是新竹「東許」的掌門人，創辦新竹客運；而許金德則屬於「西許」的龍頭，創辦新竹貨運，事業版圖橫跨桃竹苗半世紀，政經勢力各據一方。

東西許的政治勢力強大對峙，一直到七〇年代因對付無黨籍施性忠當選市長進而結合，隨後逐漸淡出，由國民黨新竹縣黨部取代。

新竹公路運輸史，起自1910年代的大正初期，雖台灣道路情況不佳、關稅及汽車進口零件昂貴，尚不普及，但汽車在短程運輸上，具有靈活度高、收費平實、速度快等特性。

在汽車傳入台灣後，總督府獎勵地方士紳經營汽車運輸，亦藉此集結台人的資本，推動各項地方交通發展。新竹的客運及物流，實可謂是另一項交通革命，對促進城市土地開發及商業經濟帶人力輕便車在台灣被殖民的社會發展中，扮演了連通與控制的角色，有著不可抹滅的貢獻。





一、從軍用到民營的人力輕便軌道

所謂人力車鐵道就是以人作為鐵道的動力，一等車可以搭四個人，主要是作為郊區、鄉間輔助性交通手段，全盛期在明治末期；根據統計，1911（明治44年）時，日本共有13間人車鐵道公司，里程113.3公里，其軌距平均在2呎左右，但亦有2呎6吋與3呎6吋者車輛數有客車153台、貨車394台，搭乘人數為377,107人、貨物298,531公噸客運收入28,097圓、貨運收入149,408圓。¹

1894（明治27年），中日甲午戰爭爆發，日本首次利用鐵道來運輸軍隊。並於3月於大本營設置「臨時輕便鐵道隊」。同年11月陸軍省更計畫在朝鮮鋪設400公里的輕便鐵道。²

1895中日甲午戰爭結束後，台灣割讓給日本，陸軍先於1895（明治28年）6月10日成立「台灣鐵道線區司令部」，同年8月26日改設「臨時臺灣鐵道隊」，隸屬於台灣總督府陸軍局長在臨時臺灣鐵道隊中設有輕便鐵道。³

1 鐵道省編，《日本鐵道史・下編》（東京：鐵道省，1921年），頁701-706。

2 野田正穗等編著，《日本の鐵道：成立と展開》（東京：經濟評論社，1986年），頁129；〈臨時臺灣鐵道隊勤務令〉，《陸軍省達書》，防衛防衛研究所藏，1895年9月。

3 輕便鐵道隊編制表の件〉，《陸軍省戰役日記》，防衛省防衛研究所藏，1895年4月；〈大本營より輕便鐵道經費の件〉，《陸軍省戰役日記》，防衛省防衛研究所藏，1895年2月。

1895（明治28年）6月，總督府內設置台灣鐵道線區司令部，同年8月，在陸軍省的主導下成立臨時台灣鐵道隊，修復清代原有之鐵路，協助軍事運輸。

1897（明治30年）3月17日，臨時台灣鐵道隊解散，縱貫鐵道業務直接歸台灣總督府管轄，輕便鐵道部分則由隸屬大本營的臨時陸軍運輸通信部基隆支部負責。

此時僅有基隆、新竹間90公里的鐵路，為補新竹以南交通之不便並謀求連絡台灣南北，該隊在兩年間活躍於全島致力開鑿輕便軌道。台灣大部分城市之間可通台車，除了運送軍需物品和軍隊之外，也及於一般客貨運輸。⁴

1897（明治30年）臨時台灣鐵道隊已漸次完成預定的調查工作，同年4月1日起解散鐵道隊，由總督府民政局通信部臨時鐵道接管一切鐵路設施。

1898（明治31年）2月，新竹以南各地輕便鐵路之總里程數達359公里。1899年西部縱貫鐵路陸續興建之後，除了與縱貫鐵路相隔甚遠且緊鄰軍隊屯駐地的輕便鐵路線之外，與其平行的各線陸續撤廢。⁵

值得注意的是，撤廢之軌條、車輛及各項材料陸續由陸軍補給廠移交民政部保管。當時的政策是，對於連絡東西向市街地有益的運輸設施，尤其是與縱貫鐵路相連結的線路，以官設或官方輔助民業的方式成立。

1903（明治36年）殖民政府制定「陸軍運輸部條例」，成立陸軍運輸部，隸屬於陸軍大臣，廢除原台灣陸軍補給廠。

陸軍運輸部條例第一條規定，陸軍運輸部掌理台灣守備、在外陸軍部隊及其相關人馬物件的海上輸送與台灣輕便鐵道業務，並整備保管戰時軍隊輸送用補助物品。

陸軍運輸部自此成為台灣輕便鐵道新任主管機關，直到該項交通工具民營化止。⁶

4 橋本白水：《評論臺灣之官民》（台北：南國出版協會，1924（大正13年2月），頁51。

5 〈輕便鐵道に関する件〉，《參大日記》，防衛省防衛研究所藏，1900年11月。

6 林淑華：〈日治前期台灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉，國立師範大學歷史研究所碩士文，1999年6月，頁35-36。

在上述背景下，日本軍方在台灣鋪設大量輕便鐵道，第一條輕便鐵為1895（明治28年）日軍進軍台灣之初，鋪設在台南安平到高雄間，於該年12月完工。到了1898（明治31年）2月時，再將這條軌道延長到新竹，以彌補新竹以南無鐵的問題。

總計，此一階段台灣陸軍所鋪設的軍用輕便鐵道里程超過385公里，幾乎主要市鎮都有輕便鐵道通過。⁷

所以，新車新竹輕便鐵道在1899年2月1日開通，其時刻表乃由台灣總督府民政部公告。另外，鐵道規則制定的理由本來是：「基隆-新竹間鐵道現正修理中，尚不完全，只要不妨礙軍事輸送及其他官廳運作應一般人民請求，可同意其搭乘或貨物輸送的請求，故制定鐵道規則」。也就是說，這份規則只針對基隆-新竹間鐵道而言。不過在「台灣陸軍補給廠輕鐵道輸送規程」公布前，台灣並無輕便鐵道一般營業的管理規規章，因此輕鐵道交通乃準用之。⁸

二、舊港支線人力輕便鐵路概況

「輕便車」也稱五分車，據「新竹縣志」記載1907（明治40年）11月，即新竹廳時代，開設「新竹拓殖軌道株式會社」，鋪設經營即以新竹為中心，軌道設至竹東、北埔、內灣、舊港、浸水等。⁹新竹市區的輕便車，為舊港與市區間重要交通運輸工具之一，旅客貨運都靠這條昔日的大眾運輸工具，穿梭往返。

這條經貿道路軌跡大致包括：竹塹舊港、船頭溪州（舊港里）→鳧湖、牛埔（南寮里）→糠榔、烏瓦窰（康樂里）→苦苓腳（古賢里）樹林頭（跨士林、福林、境福與武陵四里）→鴨母寮（福林里）→番婆（境福里）→外媽祖

7 江慶林譯，〈從事台灣輕便鐵路鋪設之主要職員之官職姓名及鋪設區域暨期間〉，《台灣鐵道史（上）》，頁206-216。

8 《告示第14號，告示第15號新車新竹間輕便鐵道營業開始、告示第16號同上發著時刻公告、鐵道規則ヲ新車、新竹間輕便鐵道二適用》，《台灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，1899年1月，第368冊，第12號，甲種永久保存。〈新竹·台中間輕鐵道發著通知〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館台灣文獻館藏，1898年4月，第9828冊，第19號，甲種永久保存。

9 羅際鴻《西門教堂附近·刻劃輕便車興衰》，中國時報，89年10月31日報導。



(長和宮)等。

1909（明治42年）10月25日，軍用輕便鐵道才完全移轉給總督府民政部。此後，全台各地輕便鐵道即如雨後春筍般出現，1910（明治43年）時，計有19家。¹⁰

鐵路部技師.新元之助，奉台灣總督府交付任務，記述清領時期舊鐵路概況，其將（舊港輕便鐵路）實地檢驗見聞，概略敘述：

¹⁰ 台灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十一年報》（台北：台灣總督府鐵道部·1910年），頁188-189。

清國政府所建設之臺灣鐵路，即基隆、新竹間六十二里五十二（鎖、節）。鐵路工程用語；鏈又譯作鎖，是一個英制長度的（量度單位），定義為66英尺（20.1168公尺），又稱為「岡特測鏈」、「測量鏈」或陸上測鏈。

工程包工承攬部分，提到：

「鳳山崎新竹間者不詳，此間莫非屬於新竹之林汝梅包工，汝梅當鳳山溪架橋時，包搬運石材之工云，汝梅歿後已無法查明，或云龜口鳳山崎間之工程以陳朝綱（竹北二堡新埔庄人已歿），為督辦委員，使他監督大工頭云。

台北、基隆間土木工程之著手係（1887）光緒13年6月，官兵工區包工先後從事，記名提督劉朝幹統督官兵、統領李定明、蘇得勝、鐵路商務局總辦張士瑜、黨鳳岡及會辦英國人馬迪遜等時常來督視，巡撫劉銘傳亦時常到場巡視云。台北新竹間之工程前後花七年時間。」

枕木之地在本島北部，以三角湧大料炭方面為主，而及宜蘭地方，中部以南庄附近紋水河、罩蘭及南湖方面為主而及至彰化、南投地方，而搬運木材保利用溪流。

其下大料炭河者、淡水河、南庄附近者中港溪，罩蘭地方者大安溪其他流下後瓏溪等入苗栗、新竹及大稻埕。

枕木包工者係黃南球、林墨之父某、陳瑞昌及林紹堂等四人之外其姓名不詳。據南球所言似乎尚有數人，但南球包一萬支，瑞昌於光緒十六、七年之時，包十四萬支，約每月繳納五千支，經數年始了其事。

枕木房地概接近於「番地」，有時會遭受番害。包工者



昭和13年度の人車軌道(台湾經營的交通開通年度表第40)

州	会社名	路線名	区間	距離 (mm)	距離 (km)
台北	基隆鐵道株式會社	三瓜子線	基隆-三瓜子	495.3	13.5
		金山石線	碧子溪-金山石	495.3	6.0
	新福	金山線	大正町-碧子溪	495.3	14.7
		中和線	板橋-樂山	495.3	5.4
	海山鐵道株式會社	板橋線	板橋-竹南	495.3	13.3
		寶物線	尖山-雙寮	495.3	0.8
	昭和製糖株式會社	功勞線	十三番-一松	495.3	5.6
		二松線	一松-二松	495.3	2.1
	文山鐵道株式會社	深坑線	深坑-石碇	495.3	17.0
		松三線	松山-三番寮	495.3	3.2
新竹	三番寮	三番寮	三番寮-尖山	495.3	5.3
		大州線	浮高-大州	495.3	4.1
	宜蘭糖業株式會社	羅東浮車場	羅東-浮車場	495.3	0.2
		農畜線	十八甲-竹林	495.3	0.3
	台灣製糖株式會社	竹林野水場	十八甲-竹林	495.3	0.8
		綠町清境線	綠町-清境	495.3	15.7
	林園鐵道株式會社	尖山線	尖山-尖山	495.3	2.2
		二甲九線	尖山-二甲九	495.3	1.9
	林園鐵道株式會社	大溪線	林園-大溪	495.3	14.5
		角板山線	大溪-角板山	495.3	22.7
楊梅鐵道株式會社	楊梅線	楊梅-鹿港	495.3	22.6	
	包公園線	包公園-新屋	495.3	5.8	
中壢鐵道株式會社	中壢線	中壢-觀音	495.3	27.4	
	新竹鐵道株式會社	竹東線	新竹-內灣	495.3	26.8
台灣製糖株式會社	藤水線	北二田-藤水	495.3	11.0	
	芎林線	芎林-王爺坑	495.3	6.7	
新竹	彭球線	土坪線-土公館	495.3	16.0	
	方維玉	南寮線-新竹	495.3	8.1	
大日本製糖株式會社	虎尾線	虎尾-山脚	495.3	10.7	
	廣成公司	廣武豐線-廣西	495.3	9.4	
廣成公司	廣武豐線	廣東-廣西	495.3	9.5	
	廣武豐線	廣東-內麻	495.3	2.4	
田中政之助	通橋線	通橋-藤水	495.3	9.4	
	羅東糖業株式會社	竹南線	竹南-南庄、中港	495.3	28.1
台中鐵道株式會社	北埔線	北埔-大南埔	495.3	2.5	
	東勢線	土牛-橫流溪	495.3	22.6	
台中鐵道株式會社	頭汙坑線	台中-頭汙坑	495.3	10.8	
	員林線	員林-洋厝	495.3	18.8	
帝國製糖株式會社	沙鹿線	沙鹿-梧棲	495.3	4.3	
	中坑坪線	東勢-中坑坪	495.3	6.8	
帝國製糖株式會社	牛欄坑線	東勢-牛欄坑	495.3	6.6	
	台灣製糖株式會社	埔里線	埔里-外車埕	609.6	33.3
新社庄	水底寮線	土牛-水底寮	495.3	12.4	
	林慶	溪頂線	車光寮-溪頂	495.3	9.6
昭和製糖株式會社	竹山線	林內-東埔	495.3	13.2	
	社寮線	東埔-社寮	495.3	6.4	
昭和製糖株式會社	大坑線	竹山-大坑	495.3	3.2	
	甲南線	沙鹿-甲南	482.6	8.9	
新嘉坡糖業株式會社	四樓糖	潭水-四樓糖	482.6	2.7	
	公館線	沙鹿-公館	482.6	7.8	
新嘉坡糖業株式會社	新嘉線	水理坑-東埔	609.6	37.7	
	寶物線	東埔-沙里仙溪	609.6	7.2	
日南企業株式會社	山腳線	九龍寮-山脚	495.3	5.9	
	龍井鐵道株式會社	龍井線	龍井-龍井海埔、龍井海埔	495.3	5.5
集慶糖業株式會社	集慶線	集慶-浮子溪	609.6	7.2	
	張谷港	鹿谷線	鹿谷-鹿谷	482.6	8.0
帝國製糖株式會社	青桐林線	北港-青桐林	495.3	4.2	
	集慶線	鹿谷-集慶	609.6	18.3	
海豐糖業株式會社	大坑線	八祀仙-大埔公地	609.6	6.6	
	鹿子溪、鹿子地線	鹿子溪-鹿子地	609.6	2.0	
海豐糖業株式會社	鹿仔線	鹿仔-鹿仔	609.6	3.3	
	鹿仔線	鹿仔-鹿仔	609.6	2.6	
海豐糖業株式會社	鹿仔線	鹿仔-鹿仔	495.3	12.2	
	鹿仔線	鹿仔-鹿仔	495.3	12.2	

患之餽「番人」或隘勇酒食圖免其害，因之要費用，官乃特以每月七二銀八十五枚，即日幣八十五元給與瑞昌以充其費，又派重員二人（文卓元及楊某），至大安後瓏二溪監督搬運云。

使用於鐵路橋梁之石材，其出產地係在臺北附近之觀音山及九芎林、樹杞林之兩溪，此外無所聞。

兩溪距鳳山溪約二十里，其出產之石材略比之觀音山石為差，其石質及名稱均不明。徵之當時擔任採出石材之張清漢談話云；當要架設鳳山溪橋時石材告乏，那時清漢為南河撫墾支局長，詳悉兩溪之地理，巡撫劉銘傳乃命清漢掌理石材採運之事。

清漢承命對搬運之事命令林汝梅等，採石之事則命令邱天佑以下七人，清漢親自監督其事，自光緒十六年正月至五月完成此事。¹¹

通觀全線火車站，領有當時為基隆，水返脚，台北，海山口，桃仔園，中壢，太湖口及新竹八處而均屬不完全之土埔房屋，至其事務所候車室等並不完備。其他如七堵、海山口及楊梅壠等領有後車站，悉行改築或新設，但不另設信號機，亦無月台之設施，故客車均附設踏板。

11 江慶林譯，《臺灣鐵路史（上）》，臺灣省文獻委員編印、民國79年6月，頁23~26。

1891（光緒17年）十月以後，自台北至新竹十站為光緒19年十一月以後，列車一日只往復3次。有損傷，即減霧往復2次，開車時刻為上午七時半與下午一時列車交配數，基隆線十2輛，新竹線10輛，成分為上等客車一輛，下等客車三輛，貨車五輛（有蓋一，無蓋四），此等級之分別，視貨客之多寡而有所增減。

最感怪異者為春秋令節，年未年始，在習慣上不開車耳。其業務成績，台北基隆間之旅客，一日平均五百人，台北新竹四百人，金融運費一月約計二萬元（客運一萬六千元貨運四千元），而基隆有船隻進出時，乘客特多云。客運票價每英哩等於日幣二分一厘三毫，貨運以百斤換算客運一人份之票價。

而事實上，車上之副司事即車掌，在驗票、收費時，每與旅客發生糾紛蓋因旅客得在途中購取，每多不付足數之累費。又車常發售定額車票時，可作為打折或免費計算。領有以前客貨車之價錢，似乎不一定，而每天改變，需求多寡，則隨之加價。

中途如有客人則停列車，而中途之上下車其價錢就提高云。如此作不規律之運轉，故不置幹部，然台北火車站內設有電警報器殊感意外，蓋新竹線由台北火車站以「之」字線路分歧。因此，似乎為預供新竹之上行列車與自基隆開來下行之列車相會而設。

台灣鐵路工程，及至1934（昭和9年）度底，除官設881公里7分外，有私設鐵路營業線314英哩及私設軌道營業線766英哩。¹²

其中（新竹城往南寮方向），舊港支線係清政府於新竹方面舖設鐵路之際，供搬運材料用之支線。鐵路部技師，新元之助在報告中引述：1895（明治28年8月30日，板倉勝文的清代鐵路沿線踏查報告。

舊港支線由古車本線分歧，沿紅毛田河之南岸（竹北停車場）舖設者，全長約五哩，貫通河岸及田園之間。…鐵條仍然散在於舊位置及其附近…，枕木類全被竊取…所剩無幾，鐵道被土砂埋沒者有多處，因枕木接軌夾板，同用螺

¹² 郭輝譯，《日據下之台政（第一冊）》，台灣省文獻委員會編印、民國66年4月，頁124-128。



栓及道釘仍存，此間小修繕即可使用。

由此至舊港海邊二萬一千七百八十呎間，枕木悉數被竊取，又接軌夾板，同螺栓道釘一個不剩。至舊港附近因線路舖設於河中，故滿潮之間有被海水侵濕之處。在此附近曲線之處見有枕木僅有六十九枝，自此線路出舊港岸之海濱，再沿河邊溯約一千五百至兩川匯合之處而止。

舊港係在二大河之河口稍可停泊船舶，但水流湍急，滿潮時僅船舶不能再上溯也。¹³

1895（明治28年）12月，日本陸軍舖設完成臺南安平至高雄間的第一條軍用人力輕便鐵道；鐵道的改良是在1899年（明治32

年）開始進行，清代鐵路共設有十六處車站，計有：基隆、八堵、水返腳（汐止）、南港、錫口（松山）、大稻埕、大橋頭、海山口（新莊）、打類坑、龜崙嶺（龜山）、桃仔園（桃園）、中壢、頭重溪、大湖口、鳳山崎（新豐）、新竹等站。

而1895年（明治28年）總督府搶通鐵道後，設立基隆、水返腳、台北、海山口、桃仔園、中壢、太湖口及新竹等八處車站，之後再增設七堵、錫口、淡水河左岸、紅毛田（竹北）、新車等站，此時共計13處車站。而至1899年

13 江慶林譯，《台灣鐵路史（上）》，臺灣省文獻委員編印、民國79年6月，頁76。

（明治32年）著手鐵道改良後，乃至1903年（明治36年）間，在基隆至新竹一段，則增設八堵、五堵、樹林、山仔腳、鶯歌石、崁仔腳、安平鎮、楊梅壠、崩坡等站。

產業進入後，新竹州公車營運路線平行的輕便軌道支線，即面臨強大的競爭；輕便軌道路線：新埔線、水汙頭線、咸菜礮線、安咸線，於1941年（昭和16年）廢線，至此東西向運輸轉由自動車（汽車）擔任要角。而1940年（昭和15年）之基隆.竹南之間，已無輕便軌道，而是以自動車營運為主。

自動車產業逐漸普及後，首輛自動車在新竹州出現，是於1924年（大正13年），登記於關西的自動車，直至1933年（昭和8年），此時新竹街，已有客運、貨運自動車共計72輛。

其自動車數量以新竹街為主，且自動車作為乘用、貨運的比例，自1930（昭和5年）起為「34：4」、「39：7」、「44：18」，顯示自動車在新竹的發展，以乘用為主，貨運的部分雖然較少，但與乘用的差距持續縮小，顯示貨運比重逐漸增強，貨運比重增強，也表示與自動車營運屬於同一競爭位置的輕



便軌道，受到更大的挑戰，特別是自動車運輸的有利距離為50公里，表示在50公里之內公路運輸，最能有效地對抗鐵路的競爭，而私鐵與軌道平均客運貨運距離不到10公里，因此會受到自動車產業的劇烈衝擊。¹⁴

三、外國人搭乘人力輕便車的體驗

台灣之地形，山嶽地帶約占全面積三分之二。霖雨時期，河川氾濫激成急流，尤其地質帶有粘土，泥濘沒脛，公路事業，極為困難。前清時代在名義上，東西南北之公路雖稱有二千一百九十餘華里，然而府廳縣城等所在地之通路及各城市之交通公路極不完全。

至於附近街道之聯絡公路，不論距離之遠近，而紆迴曲折，山城並不考究其勾配之緩急，真如羊腸鳥徑，僅容一人通過。向來軍用路及一般幹線路中，除移民所開拓，或殷戶縉紳義捐築造者外，政府以地形關係，公路事業困難，且為防止匪徒之橫行，更無意架架橋修路。

新竹地方在乾隆時期已有「造船港」之一地名，即屬於鳳山崎下游至新竹港之沿海，其上游之平地及新埔之丘陵地留有「樟樹林」（新竹縣新埔鎮旱坑里）之地名，由此觀察，即可推知軍工料之採伐以及製造樟腦等事業在此地方進行。¹⁵

惟獨沈葆楨於同治13年（1874）開山撫番，而開闢中南北軍用路。然而實際上，各有道路極不完全，所有大小河川，並不架設橋，而以竹筏或小舟供人過渡，在幹路線，除台北及台南附近路寬不過可容二人並行而已。其工程全屬一時彌縫應付，聽任其荒廢而不講究保存修理，甚至埋沒於荆榛之間通行至為不便。¹⁶

人力輕便鐵道，又被稱為台車、輕便車、手押車。若從學理出發，人力輕便鐵道最大特徵是「人力動力」與「軌距狹窄」；也就是說人力輕便鐵道

14 徐于舜（流域與區域：鳳山溪流域交通發展史），中央大學客家研究所在職專班，2010，頁83-92。

15 波越重之《新竹廳志》，宋建和譯，新竹縣文化局，民103年，頁485。

16 郭輝譯，《日據下之台政（第一冊）》，台灣省文獻委員編印、民國66年4月，頁120。

是一種軌道型交通，跟一般軌道型交通最大的不同在於未進入「機械動力」，因此只需要狹窄軌距即可滿足運作需求。

手押輕便車，車有四個鋼輪柴枋平台，無動力系統，完全靠人力



來推動，可用於運貨與載人。通常柴枋的四角各插一枝竹篙，就是木樁。平台上的四個竿子，後面兩個是給車伕握住推車用；前面則是讓乘客能抓握保持穩定，有的輕便車，可能設有藤椅、遮日頭的車棚等等。

知名的美國從軍記者戴維遜（1872-1933）留下他搭乘新竹至苗栗段軍用人力輕便鐵道的經驗：「由大稻埕乘火車到新竹，隔天坐小型窄軌輕便軌道疾驅，輕便車由客家苦力推（男女都有）。兩個多小時就到達距離新竹14哩（約22.4公里）的頭份…，日軍在台灣鋪設的軍用人力輕便鐵實際上，鐵道軌距在3呎6吋以下者，即可納入輕便鐵道範疇。

故而戰前台灣即便由製糖廠所經營之鐵道，由於軌距以2呎6吋為主，每公里建設費不到1萬4千圓，機關車多是淨重20噸以下的槽式機關車，所以也不能歸類為一般鐵道。」

1921年4月，英國旅行家歐文·魯特造訪桃園角板山，搭乘體驗時寫到：「台車是一種裝有煞車的輕便推車。一個苦力在平台上就能操作它。首先，苦力在車後奔跑、推它啟動。接著跳上車駕駛，直到速度減緩再下車推動……。

鐵軌是軌距約18英寸的輕便線，枕木不過是些短木段。目前在福爾摩沙只有主要城鎮間有道路相通，城鎮外的郊區乃至山區則由這些台車路線連結起來，全島總長超過550英里。…它成了從山區運送樟腦等物產下山的高明辦法。」魯特非常生動的描述了人力輕便鐵道的特徵，以及這項交通工具在彼時

台灣地方交通的重要性。

台灣人力輕便鐵道的客運量高峰在1928年，為5,306,367人，比私設鐵道多出近百萬人次（同年私設鐵道為4,423,436人次）；其貨運量高峰在1927年，為840,069公噸，比專門服務，一般大眾的私設鐵道「營業線」，多出9萬公噸以上（同年私設鐵道營業線為749,697公噸）。

1941年（昭和十六年，民國三十年），竹東民眾以台車「輕便車」為主要對外聯絡交通方式。當時竹東還設有台車轉運站。

對新竹縣開發史有相當心得的已故竹東鎮民黃榮洛，提到昔日交通工具「輕便車」，則有無限的感慨。他表示，台灣光復前一切建設尚停留在落後的時代，民眾對外的交通很簡陋。當時有地位的台灣人及日本人出門擁有私家轎車代步但一般的台灣民眾，則必需仰賴輕便車，即一般所謂的「台車」。

這種交通工具完全依賴人力來掌控，輕便車經常由五至六個小台車所串聯，通常分為特等座與頭等座，前者有兩個坐位有遮陽板頂位，可以防晒與防雨，頭等則是四個人坐，但沒有遮陽的設備。

不過當車子上坡之際，輕便車所跟隨的兩名司機無法拉動時，乘客都必需下車甚至幫忙推動車子，乘坐這種交通工具的確很辛苦。¹⁷

可以說，1930年代以前的台灣，如果沒有人力輕便鐵道的存在，地方民眾的移動恐無法順利進行，縱貫鐵道也難以充分發揮效用。

不過，當時台灣所稱「輕便鐵道」又更為簡易，乃跟礦場所使用之台車高度類似，軌距以1呎7吋半為主，路基為稍微加工的路面而已，一條路線大多只要數月便可完成，其動力來源更停留於人力階段。

因此，製糖鐵道即便也可視為輕便鐵道，但跟這種1呎7吋半左右的「輕便鐵道」，在外觀上有著明顯差異，也就習慣被視作兩種交通工具。¹⁸

17 《竹塹思想起：老照片說故事第1輯》，劉瑞琪採訪，新竹市立文化中心，民85，頁89。

18 陳家豪，〈殖民政府、地方開發與臺人資本〉：以人力輕便鐵道業為分析對象（1903-1928），《臺灣史研究》第22卷第3期，民國104年9月，中央研究院臺灣史研究所，頁97-138。

四、秘密修習漢文學拒做日本皇民

許振乾出身清末民初，飽受漢學文化影響，卻接受著正規的日本教育，是故學問源博，中外語言流利自如，而生活嚴謹規律，熱愛游泳、劍道、騎馬運動且終身冷水洗浴，足見其自我要求的心志磨練。這種堅忍的性格與視野格局，奠定新竹客運成功的基礎，也在台灣政治史上留下絕對的肯定，終其一生從不向命運低頭也不因騰達有所傲氣，值得後人學習。

許振乾祖籍福建同安，家族篤信佛教，他的父親許爾灶曾創辦台鐵營造及經營鐵路貨運、製糖、煤礦等事業，並歷任新竹街協議會會員，對台灣交通、經濟建設貢獻良多。許振乾是獨子，姊姊月英（1900-1940）與姑母都皈依佛門，妹妹月桂則畢業東京女子大學，適台大醫學教授魏炳炎博士。

許振乾幼年就攻讀經書，先進入第一公學校後轉入東門國小，是新竹中學首屆學生。1926（民國15年）父親過世，當時他唸高三，畢業後就放棄升學而負起振興家業之大任，以其弱冠之年掌理龐大家務，艱辛可想而知，但他仍結合有志之士秘密的向一位寄藉新竹的湖北人萬仁政學習漢學，結果被日警發現而制止。

當時，日本政府實施皇民化運動，強迫許振乾等社會名流示範倡導，卻被他以為恥辱嚴格拒絕，所以在日治時期，許振乾是日本人心目中又敬又氣的人物。也因為如此，他受到社會的肯定，於民國24年當選民選新竹市議員，連任兩屆。當時他才27歲，為全台最年輕議員。

五、服務桑梓建立桃竹苗運輸系統

1898年8月制定「保甲條例」後為強化日本對台灣的統治，並將保甲制度作為輔助警察的工具。這個制度的核心是將居民分組，每十戶為一甲，每十甲為一保，透過甲長和保正來管理，並實施連坐制度，以確保治安和控制地方事務。

除了前期藉由修築道路擴張外，道路事業在殖產興業上亦有其重要台灣人

更無償徵收許多民有地，收緩道路（或官有地）的使用權或以無償提供作為公共設施。

申請使用道路鋪設輕鐵作為地方交通運輸之用者，多為地方有力紳民，尤以參與動員地方民力築路的參事、區長、街長、庄長以及與官廳關係良好的地方士紳居多。

地方廳大多在新築道路時即有所計畫，常常在築路完成前即內定輕鐵經營人選，或完成後的第一時間輔助、獎掖地方有志紳民集資鋪設輕便鐵路，以謀求更進一步提高道路的效能。



若申請鋪設輕鐵的路段道路未備，地方官廳甚至會協助輕鐵會社動員沿道民眾進行修繕；另一方面，為了鼓舞地方民眾貢獻土地和勞役於築路事業，也會標榜道路完工後將立即鋪設輕便鐵路，吸引民眾參與。¹⁹

1912（大正元年）日本政府允准私人鋪設經營軌道運輸，輕便車就做台灣特有的交通工具。新竹汽車客運股份有限公司，前身為台灣軌道株式會社，創立於1919年9月，日治大正8年（民國8年），當時台灣的交通還沒有汽車出現，只有鐵路擔負起交通重任。

台灣軌道株式會社，是台灣和日本集資日元三百萬圓合資經營，許振乾創立「台灣軌道株式會社」，乃由「新竹州自動車運輸株式會社」改名，主要

19 蔡龍保《日治初期臺灣的道路事業》，國史館學術集刊（第七期）；2006年03月，頁85-129。



經營輕便軌道運輸。總社設於台北，鋪設輕便軌道七十英里，經營輕便鐵道運輸，包含客運及貨運。營業區域遍及桃園、新竹、台中、嘉義、台南等地，為輔助鐵道運輸之一大企業。

因為輕便車軌道鋪設快速、營運成本低，每輛台車可乘載4人，或載貨300-400公斤，在鐵道上行駛時速10-15公里，遇到上坡路段時，乘坐者還需下車幫忙推

車，載運較重的竹木上坡時還需仰賴黃牛來拉動。所以在公路興建前，可說是非常重要的交通方式。

台灣北部和中部的「手押輕便鐵道」相當發達，南部因為糖廠關築使用機械動力的輕便鐵道兼營客貨運，因而相對較少。

1922年日治大正11年，民國11年，台灣軌道株式會社為適應業務遷總社於苗栗，當時社址街730番地之2。1927年昭和2年，民國16年，台灣鐵道株式會社開始兼營汽客運業務。

以後數年間逐漸擴充、收買各汽車公司營業權及財產等，營業極為發達。1941年，昭和16年，民國30年總社遷至新竹市，苗栗設辦事處。

1927年，日人發動全島保甲民力修築公路，汽車運輸業務逐漸萌芽，台灣軌道株式會社也因應變更經營策略，開始兼營汽車運輸業務。是年十二月，首先請准行駛新竹（火車站前）到三角埔（今新埔郊區）

今新埔郊區11.66公里的汽車運輸路線，但是因為頭前溪護岸工程阻礙通車，該計劃未能立即實施。

一直到1929年2月，收購了紅毛（今竹北）到關西間汽車路線18.98公里營業權及汽車五輛，始真正開始兼營公路汽車客運業。

根據多年份《新竹州管內概況及事務概要》記載內容的整理；新竹州內務部土木課陸續撥出經費，改善指定道路或市街庄道路的狀況，顯然是因應日益增加的汽車行駛需求。

首先，從大正元年（1912）土木課開始進行新竹街道路鋪設工事開始；直到昭和十一年（1936），作為乘合自動車交通可能道路，都進行マカダム鋪裝（即碎石鋪裝）。

昭領初期，隨著道路品質的提升，重要市鎮間的連結已改以自動車為主，並且乘合自動車的運費（賃金）較軌道低廉而享有更大優勢，促使民眾喜歡乘合自動車，而產生交通革新的新變化。²⁰

1933年許振乾出任新竹產物組合（新竹青果運銷合作社）理事，推動農業改良，加強運銷。1935（民國24年）當選新竹市議會民選市會議員。

1939年（民國28年），許振乾出任新竹州農會議員，同年10月受任新竹商工會議所參事、商業部長。成立新竹運送株式會社。1941年（民國30年），許振乾出任新竹市榮町會副會長，富美食品公司董事長等職。

由於輕便鐵道的鋪設，取代河運、海運，對於新竹地區的拓殖運輸幫助很大。1898年2月，報載在「新竹南門」設置輕便鐵道停車場，料想是為鐵道南



20 新竹州管內軌道賃金表，門新太郎《新竹州下產業統計商工業者案内》1925年。

延工程作準備。當時鐵道營造包商（原文稻作：請負業者），皆以日本人為主。²¹支線鐵路多由西向東，橫向深入山地，便利輸運各種礦物與林產資源。換言之，支線鐵路的架設，可活絡地方產業，促發獨特的經濟圈。

日領時期，殖民母國鐵道發展經驗嘗試將機械動力導入人力輕便鐵道，換句話說，不論是將機械力引入人力輕便鐵道、提出市區電車計畫以及設立專營蒸汽鐵道企業，都是因日本本國鐵道交通正在發展方向，台日合資所採行之民營鐵道改革手段，可以說是將殖民母國鐵道發展經驗，複製在殖民地的台灣本土。

昭和17年（1942）年地方人士為促進地方繁榮與開發、運輸當地資源，向總督府提出興築新竹至竹東間鐵路的要求，鐵道部次年派人進行路線勘查與評估，認為的確有利於當地資源開發。

昭和18年（1943）年12月，台灣總督府以第一三四一號指令命台灣電力公司興築竹東鐵路，開發新竹山區水泥、林木、煤礦，並於1944年12月開築「竹東支線」，以串聯新竹車站、竹中站與竹東站。²²

竹東線鐵路興建當時，正值太平洋戰爭，日本軍力節節敗退，不過直到昭和20年（1945）年8月，日本宣布投降，該支線鐵路工程才停工，直至國民政府來台後，新竹至竹東間鐵路恢復興建工程才於1946年11月4日正式開工，1947年11月5日通車。

1947年11月5日，台灣鐵路局排除萬難，舉行「竹東支線」通車典禮。當時，支線全長16.6公里，火車通行約35-40分鐘，每天往返6車次，配有三等客車一輛，其餘皆為貨車，顯現貨運為主、客運為輔。竹東至內灣間鐵路則於1949年7月10日開工，並於1951年9月11日通車。兩段路段合計即為現今之內灣線。

民國33年（1944）成立富國食品公司。民國34年（1945）抗戰勝利，戰

21 〈新竹通信：二月十七、十八日，平安散士報導〉，〈輕便鐵道停車場位置〉《新報》，1898年（明治31年）2月20日，第2版。

22 〈竹東支線建築工事簡要說明〉，交通部臺灣鐵路管理局；檔號0035/017/004。

後滿目瘡痍、百廢待舉。許振乾首任竹市東區區長，整理殘局。

同時兼任金融、汽車、鐵路各項要職，兼任新竹第一信用組合監事主席、台灣軌道株式會社（今新竹客運公司）執行董事、新竹汽車貨物搬運公司董事。並從事復員工作，同年加入國民黨，獻身地方經濟與黨務推展。

1946年民國35年，台灣軌道株式會社所有日人股份，由公路局接收，劃為公股。

1947民國36年，改為官商合營，成立新竹客運公司。

同年四月政府將公股估價讓售民方，改為純粹民營，改組為新竹汽車客運股份有限公司，並在苗栗設置總站。²³

1947（民國36年），台灣軌道株式會社改組為官商合辦之新竹客運公司，許振乾為董事兼經理，同時擔任新竹縣汽車運輸商業同業工會理事長、新竹東區合作社（前新竹第五信用合作社）理事長。

1948（民國37年）新竹客運公司，由公股轉售民營，許振乾兼任總理，並擔任新竹縣鐵路貨物承攬運送公會理事長。1954（民國43年）受聘為台灣省政府參議、新竹縣商會理事長。1955（民國44年），出任新竹青果運銷合作社理事主席，積極改良品質，拓展外銷。

許振乾在台灣光復後，並未因復員新竹世局混亂而有獲利，反而發揮他正直的處世及過人的經營，尤其是熱心地方公益的推展設置各項獎學金、建立桃園竹苗運輸系統，嘉惠青年學子與民眾。

例如桃園軌道株式會社因為經營困難而決定停駛，許振乾以租借方式承



23 陳運棟，《重修苗栗縣志》，卷十三，交通志，頁80。

運，等到同業元氣恢復後立即歸還經營權。

這段期間，無論是青果運銷公司、商會、鐵路貨物承攬運輸，幾乎只要是社務陷入困難的單位，都會請託許振乾出任領導，他大都本於服務桑梓、振興產業的熱忱，不僅接手並且以私產抵押資金提供運轉，竭力協助脫離困境，許振乾有一項令人折服的就是當企業恢復元氣後，他大都會讓賢不眷戀職務。

六、獎勵清寒優秀學子培養好人才

許振乾也熱愛體育，創下多項推展紀錄，除擔任多屆體育會理事長，也辦理全國省運及台港菲健美比賽，並率領球隊出國，他特別對軍警生活關懷備至，屢組勞軍轉至前線，也首創軍警乘車半價制度，四度膺選敬軍模範。並且率先成立扶輪社協助軍眷就學獎助，擔任義消隊長，成立警友協會興建警察宿舍等等。

同時，在1953年（民國42年）起他就規定，新竹客運每年固定提撥龐大金額，獎勵清寒學子，培養人才。許振乾的作為受到當時國民政府黨政高層的敬重，不僅奉調陽明山革命實踐研究院受訓。

1957(民國46年)許振乾經國民黨提名參選首屆台灣省議員選舉，高票當選為省議員。



當年發生八七水災，許振乾即督促新竹客運公司，派車協運災區旅客。1981年，新竹客運公司設「許振乾先生獎學基金」。

1963（民國52年）11月，他陪同省交通處長陳聲簧抵竹東地區視察，中途座車遇險，雖然表面無事但已損及健康，仍忙於公事奔走新竹台北之間。同月17日在新竹市聚賓樓出席酒會，食物中毒遂告病發，全身違和體溫上升，但仍然堅持冷水浴，並以電話指揮要務。

當時，新竹客運新式售票員制服樣品製竣，他還要求員工試穿至病榻旁檢視，是夜體溫上昇至41度，11月19日凌晨溘然長逝，享年56歲。

結語

輕便鐵道運輸促進了物資流通、人員移動和區域開發。巴士出現對車站周邊的市區改正、公共建設、街道系統乃至於城鄉發展風貌產生深刻影響。隨著殖民政策、經濟需求和戰爭影響，也促使了相關政策轉變，在後期實施交通一元化統制政策。

回顧新竹公路運輸，日領初期大抵以「鐵路」為主體，當時的鐵路系統可分成官設鐵道（局線）、私設鐵道（社線）與手押軌道三種。後兩種（糖鐵與輕便車）多與局線（縱貫鐵路）主要車站相連通，形成密集路網，深入各鄉間。



直到1930、40年代，自動車（汽車）漸漸普及，不少「輕便軌道會社」紛紛轉型為「自動車株式會社」，這也是戰後許多縣市客運公司的前身。其中1919年設立的「台灣軌道株式會社」，於1946年脫胎換骨成今天的新竹客運。

新竹客運的《新竹—竹東》一直都是竹客的黃金路線。為了提高行車效率，除了開行原本的普通車「站站停」與直達車「只停中途大站」外，1974年起還增闢了「直達特快車」，中途不停，且不繞駛新竹、竹東兩市區。但因為乘客常將「直達車」與「直達特快車」搞混，所以後來才將「直達特快車」改名為「成功號」，這是新竹客運「成功號」的第一條路線。

過去百年來，新竹客運一直是新竹地區重要的交通業者。據了解，新竹客運做為百年客運業者，從2022年開始釋出不願續營55條客運路線，經過新竹區監理所和地方的努力，首波23條路線中，有4條由關西鎮公所用幸福巴士接替。另19條，竹東線部分交由亦捷客運業者，在9月1日進場服務，苗栗線則由捷乘在9月16日接手。第2波22條新竹縣內的客運路線，也分由亦捷和捷乘接手。

2024年10月31日，新竹客運因長期虧損和疫情影響，結束在新竹縣市的公路客運營運，正式熄燈，退出市場。新竹客運的退出，代表著一個時代的結束，也反映了台灣客運業面臨的困境。

過去，新竹客運是許多新竹人的共同回憶，許多人從學生時代就搭乘新竹客運上下學，如今退出，也讓不少人感到不捨。

淺論臺灣軌道於物產運輸的多元性：以關西為路線核心

周立洋

前言

翻閱百年古地圖，關西曾有「手押台車軌道」滿街密佈，它也被稱為「輕便車」、「輕便鐵道」、「軌道」，是一種人推動台車運載人員、貨物的鐵道類型，在現代看來極為費力原始，但確為當時不可或缺的交通工具，更是日後「新竹客運」營運的基礎。

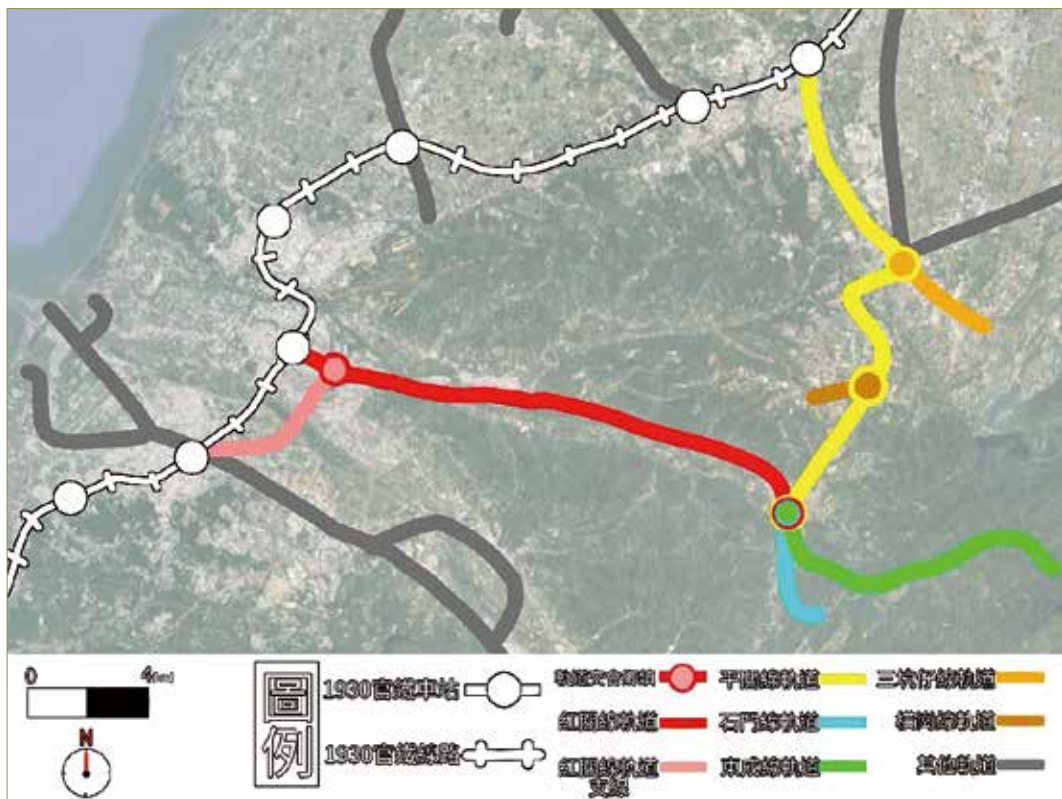


圖1：本次研究參考範圍圖

說明：有色之軌道現為本次研究重點，其餘做為參考畫記。

資料來源：筆者自繪，底圖來自google earth。

回望庄頭，關西已無軌道過街頭、曾經軌道會社演變的新竹客運也漸裁撤路線，實為可惜；究竟在百年前關西的軌道如何運行？乘載為何？筆者將以臺灣軌道曾經路線串連的視角，觀察軌道與周遭物產的相關運輸，來拼湊關西為核心的軌道群像。

一、關西地區初期軌道演進

關西舊名咸菜棚，清代時道路可銜接樹杞林（竹東）、芎林、新埔、龍潭陂（龍潭）、大崙崁（大溪）等鄉鎮，當時為周遭運輸節點，可供貨物，地方出產之茶葉、樟腦由此匯集運往大溪再乘船運往淡水，或由此運往舊港出口。¹而坐落如此重要位置的鄉鎮，在日治時期有數條「手押台車軌道」存在，便利陸路運輸。

這裡得先說到，手押台車軌道之於貨運的價值為何？手押台車的原型為英國之馬車軌道、日本引進後改良為人推（手押）動力。造型為一平車身，周遭有四根木條用以推動和固定貨物或座椅，因軌條與鋼輪能減少作用力與摩擦力所故，車夫能依此推動大量、一人原不能負擔之重量運輸²。以貨運而言，平



圖2、3：台車外觀與搭乘方式

說明：台車為木桿、鋼輪、平台組成，可放置貨物或添加座椅供人乘坐。

資料來源：筆者自攝；潘國正，《竹塹思想起：老照片說故事·三》（新竹：新竹市政府，2003），55。

1 李明賢，《咸菜甕鄉街的空間演變》（新竹：新竹縣文化局，2005），63；吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），860-861。

2 陳家豪，《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》（新北：左岸文化，2020），30；吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），860-861。

地路線以375公斤為限、山地以313公斤為限³。

日治時期，台車軌道因佔領初期運送物資所用，1895年時被以軍用目的引入鋪設，是為「陸軍補給廠輕便鐵道」，由新竹沿官道至打狗、途中設立諸多停車場；在1900年後隨著縱貫線鐵道動工，陸軍補給廠輕便鐵道逐漸撤廢，而其之軌條則開放地方申請使用，布設軌條便利貨物與人員運輸。⁴咸菜棚的台車軌道，則為1910年代蓬勃發展的軌道會社之一。



圖4：陸軍輕便鐵道

說明：台車能承載諸多貨物，便利軍隊貨運，推車工多為台灣人。

資料來源：王雅倫（不明），《法國少校非典型的異鄉行－《臺灣與澎湖群島的回憶》珂羅版印刷寫真帖》，國家攝影文化中心，https://ncpi.ntmofa.gov.tw/News_Content_OnlineExhibitionLit.aspx?n=8008&s=208303。

3 吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），862。

4 陳家豪，《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》（新北：左岸文化，2020），36-38；陳家豪，《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討核心（1895-1954）》（台北：國立政治大學台灣史研究所博士論文，2013），37-55；台灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》上冊（台北：台灣總督府鐵道部，1910），387-396。

1911年，由大溪、龍潭地方人士領銜之「安咸輕鐵」核准鋪設，在1912年7月28日午時舉辦全通式，初為龍潭陂至咸菜棚，在同年10月又提出申請延伸至安平鎮（平鎮，但停車場為今日埔心火車站）停車場，爾後才算大功告成⁵；會社名源自安平鎮至咸菜棚之意。



圖5、6：龍潭街上的安咸輕鐵

說明：安咸輕鐵在龍潭街道上位於路中央，可見運輸地位之大。

資料來源：龍潭鄉立圖書館，《龍潭陂舊事》（桃園：黃國憲，2014），10；筆者自攝。

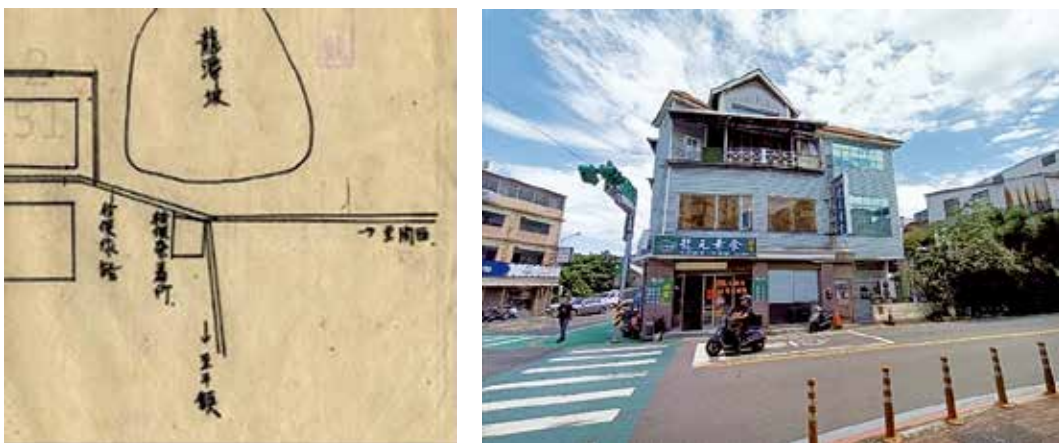


圖7、8：安咸輕鐵發著所

說明：在龍潭略圖中的輕便發著所，即為右圖之店面。

資料來源：「計量衡器販賣特許ノ件許可（福田仁三郎）」（1924-12-01），〈大正十三年臺灣總督府公文類纂十五年保存第六十三卷殖產〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00007275019；筆者自攝。

5 〈安咸輕鐵全通式〉，《台灣日日新報》，1912年7月23日，第2版；〈安咸輕鐵延長〉，《台灣日日新報》，1913年10月30日，第1版；吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），862。

而同年，板橋林家領銜之紅毛田（竹北）停車場至新埔間的軌道亦完工開設，稱「紅新鐵道」；但在同年10月預計延伸路線至咸菜棚時，卻遇到軌道跨兩廳經營——由新竹廳跨越至當時由桃園廳管轄的咸菜棚範圍衍伸之問題；在日日新報上的相關意見，也提及能解決咸菜棚物產可不需繞行安平而能直接由紅毛田出口、有利石崗的柑橘出口之利潤可觀，此事待與兩廳圓滑交涉。⁶

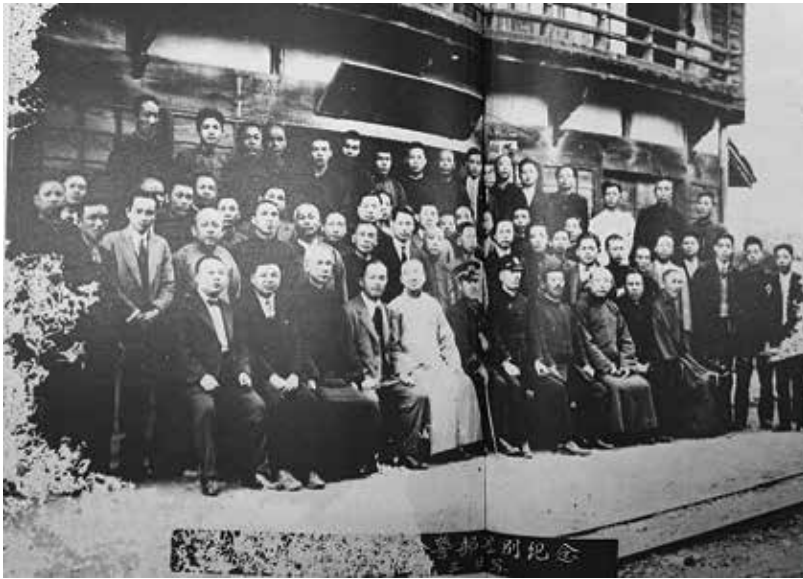


圖9：新埔街上的紅新鐵道

說明：新埔原為紅新鐵道終點，在鎮上多有軌道身影。

資料來源：蔡文仁，《新埔鎮誌（增印版）》（新竹：新埔鎮公所，1997），307—308。

問題也包括兩輕鐵會社，乃至兩廳間的利益衝突。新竹廳端表示對此計劃支持後，而桃園廳端卻回以咸菜棚至新埔間道路尚在緊急工事中延宕許可；可思考若咸菜棚的貨物若有更佳的出口方向，是否會造成桃園廳內的發展損失？報中還寫到：安咸輕鐵甚至想將路線從銅鑼圈在未有道路處延伸至石崗，將該地產之新埔柑運出是違反鋪設原則的，希望兩廳將此事非看為輕鐵間之利益衝

6 〈紅新輕鐵成否〉，《台灣日日新報》，1911年6月12日，第3版；〈桃新輕鐵連絡問題〉，《台灣日日新報》，1912年2月4日，第1版；吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），862。

突，而是兩廳間的產業界問題看待。⁷

以上鋪設也受到桃園廳內期望完成之路線影響，希望由廳內軌道串聯新竹、桃園之茶葉至大溪河運出口；而紅新鐵道延伸勢必會讓茶葉有不同流向。⁸

1913年紅新鐵道會社隨後先行擴資，由合資會社變更為株式會社，延伸至水汙頭後亦繼續於報紙闡述延伸之價值，在1915年時得到水汙頭至咸菜棚間鋪設許可⁹；正式由「紅新鐵道」成為「紅咸輕鐵」。



圖10、11：關西鎮上的紅咸車站

說明：關西樓原為延伸後的紅咸輕鐵發著所，現為左方店面。

資料來源：陳騰芳等撰稿，《竹塹思想起：老照片說故事·一》（新竹：新竹市文化中心，1995），131；筆者自攝。

在1913年，還有另一條咸菜棚至石門林本源之炭礦的軌道提出申請，在1915年完成¹⁰；在1915至1925十年間，該線曾由林清文（1915～1917年）、桃園礦業軌道株式會社（1918～1919年）、范姜新裁（1920～1921年）、石門炭礦公司（1922～1925年）等客運經營名稱，非純為物產軌道。¹¹

7 〈桃新輕鐵連絡問題〉，《台灣日日新報》，1911年2月25日，第1版。

8 吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），863。

9 〈紅新輕鐵會社創成〉，《台灣日日新報》，1913年9月23日，第1版；〈桃新之交通計劃〉，《台灣日日新報》，1913年11月12日，第5版；台灣總督府鐵道部編，《台灣總督府交通局鐵道年報第十七年報》（台北：台灣總督府鐵道部，1915），97。

10 〈咸石輕鐵出願〉，《台灣日日新報》，1914年3月4日，第3版；李明賢，《咸菜甕：一個沿山鄉街的空間演變》（台北：國立臺灣師範大學地理研究所碩士論文，1991），86。

11 參閱《台灣總督府交通局鐵道年報》第十七至二十八回，「私設軌道線路與台車」部分。

最後一條是在1919年提出申請、1920年遞交官有水面使用資料的東成公司軌道，由咸菜棚鎮上進入六畜窩，最初為炭礦搬運所用。在1925年時公司為開採馬武督內煤礦與山林資源，設該軌道為營業線¹²；1926年出現於鐵道部年報上時，路線也由資料中的終點六畜窩，轉變為馬武督。¹³



圖12：咸菜棚鎮上之各輕鐵

說明：各家輕鐵會社在鎮上密佈，與不同地方通運，可供參考。

資料來源：筆者自繪，底圖來自1929年鳳山溪地形圖。

12 〈軌道敷設〉，《台灣日日新報》，1919年6月24日，第4版；「官有道路水面使用許可（謝金蘭）」（1920-01-01），〈大正九年臺灣總督府公文類纂十五年保存第九卷地方〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00006813024；吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），864。

13 台灣總督府鐵道部編，《台灣總督府交通局鐵道年報第二十八年報》（台北：台灣總督府鐵道部，1926），243。

二、臺灣軌道會社之整合

1919年9月29日，於鐵道旅館發起創設總會，臺灣軌道株式會社正式成立；發起人有赤司初太郎、富地近思、片山昂、古賀三千人、柵瀨軍之佐、後宮信太郎等資產家，創設資本三百萬。¹⁴值得一提的是，會社初期所有之軌道並非鋪設，而是併購而來。

臺灣軌道的創社目的包含收購當時的六條軌道：桃園廳安咸軌道、新竹廳紅咸軌道與苗栗軌道、臺中廳西大墩軌道、嘉義廳西螺軌道、臺南廳臺南軌道，及未設線與軌道會社的附帶埤圳事業。¹⁵



圖13、14：臺灣軌道開通祝賀

說明：臺灣軌道於苗栗的通車典禮照相處；該會社有長段時間本社即位於苗栗，現為站前機車托運處。

資料來源：潘國正，《竹塹思想起：老照片說故事·二》（新竹：新竹市文化中心，1995），35；
筆者自攝

安咸輕鐵、紅咸輕鐵，在收購前因名稱上受到總督府分類鐵道類型變為稱呼人推動力鐵道為軌道，還遇上1920年咸菜棚因改名關西，納入臺灣軌道後的線名，分別以「平關線」、「紅關線」為名；此外，原安咸輕鐵的從銅鑼

14 〈臺灣軌道會社〉，《台灣日日新報》，1919年9月17日，第2版；〈臺灣軌道總會〉，《台灣日日新報》，1919年10月1日，第5版。

15 〈臺灣軌道消息〉，《台灣日日新報》，1919年8月27日，第5版；〈臺灣軌道內容〉，《台灣日日新報》，1912年8月23日，第2版。

圈岔出往橫崗、從龍潭陂往三坑仔的線路也被一同收買，分別稱「橫崗線」、「三坑仔線」。¹⁶

而臺灣軌道接手後的紅關線，在1924年在犁頭山岔出一支線，銜接新竹拓殖軌道，能直接通往新竹市街運輸物產，同時設有車站於新竹站東側。¹⁷

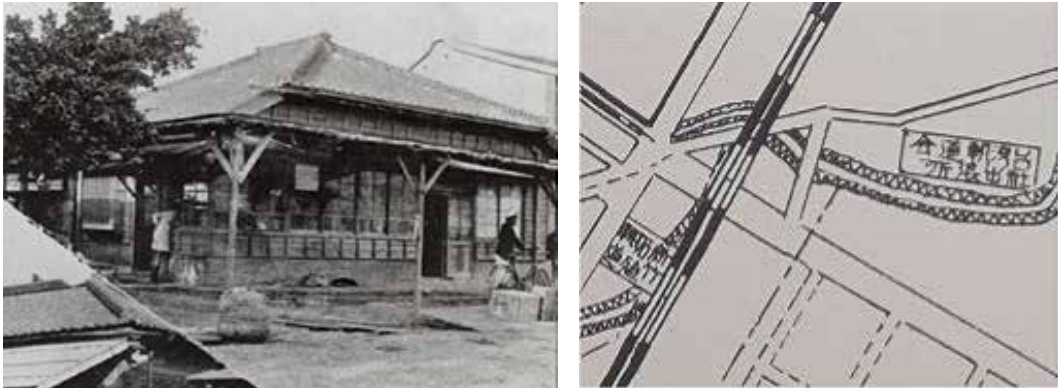


圖15、16：臺灣軌道於新竹市區的出張所

說明：延伸後的紅關線在新竹站後設有出張所兼發著所，現位於花園街51巷口附近。

資料來源：小山權太郎，《新竹市大觀》（台北：臺南新報臺北印刷所圖書部，1930），54；渡邊周一，中國商工地圖集成（東京：柏書房，1992），「大日本職業明細圖第436號台中·新竹」。

1926年，臺灣軌道進一步收購石門公司所有之軌道，稱「石門線」。由此，於關西核心之軌道線除了東成公司經營外，盡納入臺灣軌道之麾下¹⁸；而在東成公司的軌道上，也設立了臺灣軌道會社的車站，可說各有其事業身影。¹⁹

16 台灣總督府鐵道部編，《台灣總督府交通局鐵道年報第二十二年報》（台北：台灣總督府鐵道部，1920），232。

17 小山權太郎，《新竹市大觀》（台北：臺南新報臺北印刷所圖書部，1930），54；台灣總督府鐵道部編，《台灣總督府交通局鐵道年報第二十六年報》（台北：台灣總督府鐵道部，1924），250。

18 台灣總督府鐵道部編，《台灣總督府交通局鐵道年報第二十八年報》（台北：台灣總督府鐵道部，1926），243。

19 東成公司（不明），「關西案内圖」，東成公司。



圖17、18：臺灣軌道時期關西發著所

說明：臺灣軌道統合後發著所統一改至今第一銀行位置，戰後續做為新竹客運車站。

資料來源：吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），897；筆者自攝。



圖19、20：彩鳳橋上的東成線

說明：彩鳳橋對岸左方為東成公司發著所，右方為臺灣軌道出張所，兼運石門線與網東成線之台車，皆已成樓房；該站名稱石店。

資料來源：徐紫琨（不明），《牛欄河輕便車路(彩鳳橋)》，國家文化記憶庫，<https://cmsdb.culture.tw/place/8E047915-A31E-4CE5-B6B9-6554EF687F7B>；筆者自攝。

三、關西地區軌道與北部台車網串聯

就單純路網觀察而言，關西為核心之軌道向西能串連至新竹拓殖軌道系統，向東則可串聯中壢軌道、楊梅軌道、桃園軌道，甚至臺北境內之臺灣製糖營業軌道系統，甚至可假想乘坐一台車，能從臺北一路行至新竹之壯行。²⁰

20 筆者所整理之台車軌道地圖集，<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=19il7JkRjkRTPqHIdY6GMa-irHpx4AP8&usp=sharing>。



圖21：北北桃竹台車路網

說明：關西為北部台車串聯一環，與眾軌道連通，可至桃園沿海、新竹山內、台北市區。

資料來源：筆者自繪之台車軌道地圖集，<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=19il7JkRjkRTPqHldY6GMa-irHpx4AP8&usp=sharing>。

但在實際應用上，由於跨不同會社軌道範圍與實際運輸需求，不同公司軌道相連其實僅用於借道部分或物產運輸，例如中壢市街內四通八達的軌道助於商家貨運，但貨源並非全由同一家會社軌道運來；或產業原料軌道之串聯，例如桃園軌道經今台七乙至三峽，則經過三井製茶與炭礦會社的產業軌道，這些軌道非載客為主，但串聯其他條軌道以將原料送至不同處。

而以官線鐵道為核心、深入鄉鎮也是軌道比較廣泛的鋪設方式，例如中壢站、桃園站為核心的網狀路線，以新竹為核心向山區延伸的線形路線，其實都

以將物產或乘客運往或運出車站為本。且台車票價並非低於官線，若以1932年為例，自平鎮乘台車至關西之票價與自平鎮乘火車至樹林之三等票價均為50錢，但火車之移動里程幾乎為兩倍，且台車在雨天或夜間還需加收金額。²¹

綜上所述，北部台車路網非因串聯而貫通行駛，運行應更像是以車站或鄉鎮為核心與周遭連結在與原核心間往返；而能深入鐵道未達的區塊、克服地形也為台車軌道之優勢。

四、臺灣軌道於關西為路線核心之物產運輸

除客運功能以外，臺灣軌道在貨運也佔一大客源。從收購後至廢線年間，關西為核心的軌道每年客運、貨運台車使用數如下表：

年份/線名	客運（單位：台）			貨運（單位：台）		
	紅關線	平關線	石門線	紅關線	平關線	石門線
1920	61778	32438	* 5294	25929	28081	* 10631
1921	48428	25216	* 5025	24075	20408	* 8362
1922	57344	25006	* 4700	29646	23122	* 4673
1923	64235	26688	* 5137	29985	22106	* 4304
1924	65406	26104	* 5511	27829	20910	* 4071
1925	100173	28804	* 6524	41185	23321	* 7825
1926	106563	16295	6109	42752	29142	4697
1927	86935	12227	6764	47018	36923	3385
1928	85403	19623	5808	44682	31059	2969
1929	89100	9106	6209	42649	38057	3279
1930	57891	5780	5035	28186	19665	2547
1931	35917	4087	3930	41669	21266	2225
1932	30990	1685	3318	22045	4006	2126
1933	29364	3986	3926	23298	5112	2202
1934	43683	4016	4909	34138	16057	2909
1935	19357	1511	4836	26134	6655	2881
1936	9016	772	3918	22026	4865	2989
1937	4111	85	3737	19378	4029	2152

21 台灣總督府交通局鐵道部，《改訂鐵道旅客運賃表》（台北：台灣總督府鐵道部，1932），官設鐵道22、私設軌道19、20。

年份/線名	客運（單位：台）			貨運（單位：台）		
	紅關線	平關線	石門線	紅關線	平關線	石門線
1938	無資料	廢線	無資料	無資料	廢線	無資料
1939	廢線	廢線		無資料	廢線	
1940						
1941						
1942						
1943						
1944						
* 為石門線尚未被收購前之數據；本表參考《台灣總督府交通局鐵道年報》第二十二至三十九回私設軌道運輸成績內容。						

數據整理後，能觀察到幾項重點：紅關線客運長期大於貨運，顯示客運為主，但仍有一定貨運，而在廢線前四年轉為貨運為主；平關線則在1926年後貨運轉為大於客運，爾後差距不斷拉大；石門線收購後，從原先貨運性質轉為客運較大，長期客貨運相對穩定，也在最後才廢線。

客運降低之原因，無非和臺灣軌道自社自動車重疊有關。1929年，臺灣軌道買下與紅關線重疊之自動車路線經營權，爾後繼續拓展至平關線範圍，甚至新竹拓殖軌道的範圍，此後台車運輸漸衰，而客運公車之影子漸起。²²

在日後，臺灣軌道也正式成為「新竹客運」繼續經營至今；詳細沿革登載於新竹客運網頁²³，亦非本文重點，恕筆者先暫且按下不表。

各線貨源部分，將分以下幾種主要物產來解析相關運輸路線。

(一) 礦業

在談及運輸以前，須先了解，關西的礦產從何來？關西一有煤田、二有石灰礦，及少數金屬礦產。

關西煤田為南莊層與石底層構成；首先開採者有林政文、林清文父子於1900年代起頭，後由桃園礦業軌道會社接手之煤礦，同時也是石門線軌道的

22 新竹縣文獻委員會，《臺灣省新竹縣志稿卷六經濟志交通》（新竹：繼文商行，1955），113；李明賢，《咸菜甕鄉街的空間演變》（新竹：新竹縣文化局，2005），88。

23 新竹客運（不明），《100週年大事記之一》（新竹客運），<http://www.hcbus.com.tw/big5/word/100週年大事記之一.docx>。

初擁有者之一，在該線周遭至少有兩座已社開採與數座日治時期以開採之煤礦²⁴，皆可以軌道運輸；至1942年時，關西已有77處煤礦開採。²⁵

而東成公司則在1919年後投入六畜窩煤礦之開採，鋪設私設軌道將自社與周遭煤礦運載至關西，兼載運客人及其他物產。

東成公司擁有之煤礦，主有東成坑、東福坑及數座較小規模者；由於炭質佳可製成焦炭，煤礦洗選後較小者會在事務所旁的焦炭窯煉製，而較大者則直接載出，運往關西的非礦車，而是台車上方放置竹簍運輸。²⁶

六畜窩、礦場聚落居民對煤礦印象深刻，曾為礦工的鄰長仍居住在此，皆表示東成坑口因土石流已塌陷，無法尋找；在事務所內的住戶表示，東福坑由於業主收坑後怕人跑進去發生意外，將原本漂亮的石砌坑口打落，使其塌陷，原本兩坑內都有很長一段堅固的石砌壁面。²⁷

各坑口間有高度落差，較高者由坑內軌道運至外面堆放，再以人挑或三輪車行山路運至洗煤場，而東成坑與洗煤場上方為同一水平，以軌道直接運入。在礦場周遭，目前留有軌條與洗煤場基座，及坑內抽水機，而抽水機旁的六政宮為東成煤礦供奉的礦場土地公。²⁸

另外有其他住戶表示，運往關西的軌道是先過河再下山、與現在道路不同；該言論可以現代地籍圖中殘餘舊路痕跡對照，並接入1919年路線申請資料的範圍，目前在舊路線周遭仍有軌條、舊橋遺跡。²⁹

24 張偉郎，（2016年11月5日），〈1051105橫山-馬福煤礦(龍台煤礦)〉，《放羊的狼》，https://ivynimay.blogspot.com/2016/11/1051105_5.html；張偉郎，（2016年10月1日），〈1051001關西-龍臺煤礦(新富山煤礦、瑞福煤礦、利久煤礦)〉，《放羊的狼》，<https://ivynimay.blogspot.com/2016/10/1051001.html>；張偉郎，（2016年11月5日），〈1051105關西-信東煤礦(開永煤礦、雙升煤礦、仙玉臺煤礦)〉，《放羊的狼》，https://ivynimay.blogspot.com/2016/11/1051105_75.html；張偉郎，（2016年11月5日），〈1051105關西-瑞隆煤礦(關西煤礦)〉，《放羊的狼》，<https://ivynimay.blogspot.com/2016/11/1051105.html>。

25 吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），762。

26 周政男，《新竹地區煤礦史論著彙編〈上〉》（新竹：新竹縣文化局，2017），414；台車形式與煤礦大小分用為筆者實地訪談而來（2025年7月16日）。

27 筆者實地訪談踏查而來及參閱現場六政宮沿革（2025年7月16日）。

28 筆者實地訪談踏查而來（2025年7月16日）。

29 「官有道路水面使用許可（謝金蘭）」（1920-01-01），〈大正九年臺灣總督府公文類纂十五年保存第九卷地方〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00006813024。



圖22、23：東成煤礦遺跡

說明：東成煤礦坑口以滅失，但留有礦車軌道終點轉裝洗煤場的高台集坑內抽水機；左圖地面也是東成公司線等待運煤的地方，與礦場軌道不直接相連。

資料來源：筆者自攝。



圖24、25：東成公司線遺跡

說明：在遺址周遭還留有多處軌條，1940建設的錦山糯米橋上方也曾為軌道行走，至1960年代才全線撤廢。

資料來源：筆者自攝。

而石門、東成軌道之煤礦運至關西後，皆為往紅毛田站出口；那在關西，是否有供礦業會社之軌道，轉裝臺灣軌道紅關線之場域？

目前關西錦泰茶廠之所在地，為三間儲炭倉庫改建而來；在改建前的關西地圖中，可觀察到分岔至錦泰茶廠位置旁小巷之軌道，該地附近也為東成公司之所在，推測為共同儲炭場。³⁰

30 石店子69有機書店（不明），《錦泰觀光茶廠》，國家文化記憶庫，<https://cmsdb.culture.tw/place/462E70B4-55FE-4B43-8A87-D4B2299E1DC5>；東成公司（不明），「關西案内圖」，東成公司。



圖26：關西儲炭場線

說明：該線路旁，在1929年時錦泰茶廠尚未成立前，該址豎立著儲炭倉庫。

資料來源：筆者自繪，底圖來自1929年鳳山溪地形圖。

此外，這些煤礦也可運往途經鄉鎮，或經犁頭山運往新竹市區，銷路甚廣；紅咸輕鐵時代，在當時報上投書希望從水汙頭延長咸菜棚原因也提及若沒有輕便鐵道，這些開採出來的煤炭未必能成功運出。³¹

而赤柯山產之石灰是否能經這些軌道搬運？雖在1917年的報紙上提及輕鐵鋪設困難³²，但在周遭石灰礦故址「玉山礦石教育園區」中，確實留有一台當時之石灰礦車，可見其開採模式確實有軌道存在。

但隨之的運搬路線並非由關西，1943年臺灣石灰礦業株式會社在此處正式開採時，以架空索道運送至馬福，與該地出產之石灰礦由專用軌道接入新竹拓殖軌道，運入竹東水泥廠。³³

31 〈桃新之交通計畫〉，《台灣日日新報》，1913年11月20日，第5版。

32 〈蕃地之石灰石〉，《台灣日日新報》，1917年8月13日，第1版。

33 臺灣鑛業史編纂委員會，《臺灣鑛業史下冊》（台北：臺灣鑛業史編纂委員會，1969），1263-1264。

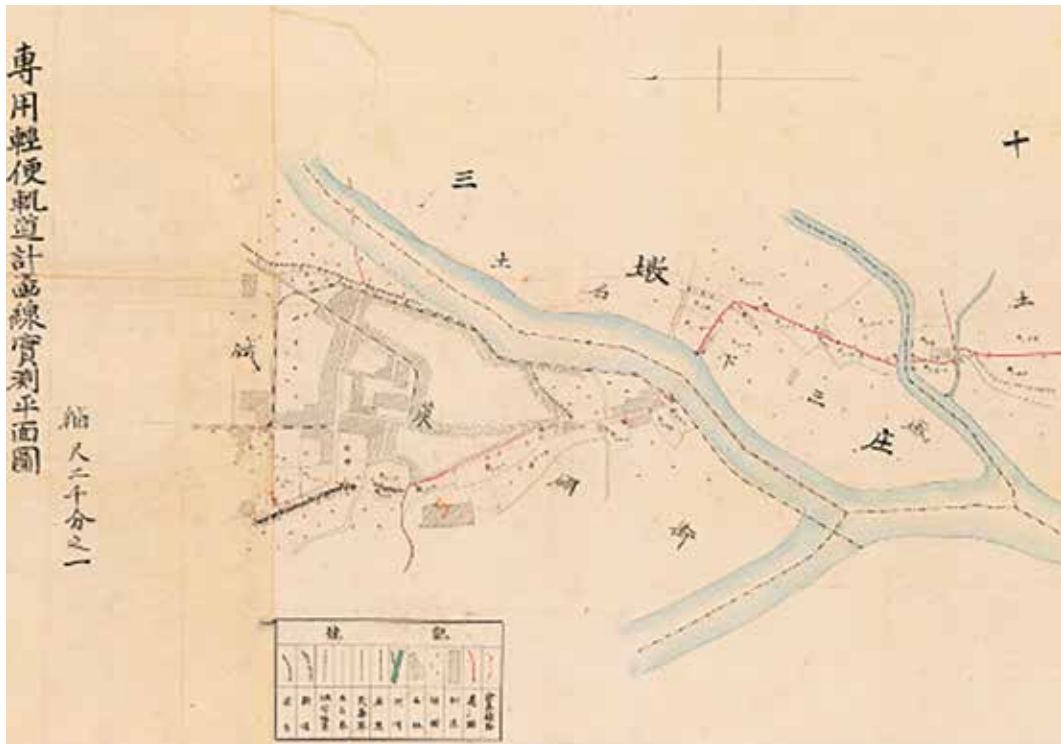


圖27：東成線鋪設時原圖

說明：東成煤礦最初鋪設軌道連接紅關線，能以便利向新竹方面出口。

資料來源：「官有道路水面使用許可（謝金蘭）」（1920-01-01），〈大正九年臺灣總督府公文類纂十五年保存第九卷地方〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00006813024。

大致可言，關西以臺灣軌道出產之礦物以煤礦為主。

(二) 茶葉

關西境內茶葉起源自福建泉州府之茶苗³⁴，雖為良好產地、製茶工廠林立，但價格常因世界局勢影響，直到1932年後日人因政策於關西研製推廣紅茶，本地茶葉才穩定繁盛。³⁵

1937年，為解決長久茶葉需仰賴日人與洋行出口產生之剝削問題，關西羅

34 〈全島に首班たる新竹州下の茶葉其過去及現在の狀況〉，《台灣日日新報》，1923年5月1日，第23版。

35 李明賢，《咸菜甕鄉街的空間演變》（新竹：新竹縣文化局，2005），81。



圖28、29：台灣紅茶工場旁之台車軌道

說明：老照中工場旁為東成線，能連接赤柯山茶園運輸原料；亦可在石店接石門線而來之茶葉。

資料來源：徐紫珉（不明），《臺灣紅茶公司 全景》，國家文化記憶庫，<https://cmsdb.culture.tw/place/F4A2A098-8D19-429D-9FF3-FBEB264FA7C8>；筆者自攝。

家成立台灣紅茶株式會社，原料又以羅家的赤柯山茶園為本，生意盛極³⁶；依照茶園分布³⁷，關西諸多軌道應都有載運茶葉之功用。

1912至1921十年間茶葉有紀錄年份中，平均約占貨物總量分別紅關線4%、平關線14%，顯示茶葉可能為平關線之較大重心³⁸；除台車有益山區之茶葉搬出³⁹，在平關線途經的銅鑼圈製茶試驗場、中央研究院平鎮茶葉試驗支所、平鎮製茶工場等設施，皆可以軌道運送相關製品。

至於台車運輸之方式除有記載之茶葉試驗所輸出茶苗⁴⁰，筆者亦有訪問新店三井龜山製茶工場之退休員工相關經驗：是以竹簍裝載茶葉進入工場、包裝好之成品再以堆疊運出，可供參考。⁴¹

36 新竹縣政府文化局（2020年9月15日），〈關西台灣紅茶公司〉，國家文化資產網，<https://nchdb.boch.gov.tw/assets/overview/historicalBuilding/20200915000002>。

37 李明賢，〈咸菜甕鄉街的空間演變〉（新竹：新竹縣文化局，2005），82。

38 參考《關西鎮志〈中冊〉》頁870-871附表整理而來。

39 徐幸君，〈戰後臺灣北部客家茶經營性格〉（國立中央大學客家社會文化研究所碩士論文，2011），42。

40 新竹州平鎮茶業指導所、新竹州坪頂茶業指導所，〈茶樹青心大冇種二就テ〉（新竹：新竹州平鎮茶業指導所，1928），4。

41 筆者實地訪談踏查而來（2024年10月27日）。

(三) 米

米類也為紅關線、平關線輸出物產之一，1912至1921十年間有紀錄年份，分別約占兩線貨物11%、22%。⁴²

其中在今新埔農會旁之小巷，有一條紅關線支線通向日治時期後方的四座米倉。新埔農會前身為新埔信用購買販賣利用組合，成立於1929年，信用組合之功用在於提供產業融資與農產之產銷，大致如現代農會功能，應也主持這些米穀之銷售。⁴³



圖30、31：新埔米倉與線路

說明：1929年由紅關線在新埔鎮內北端主線，岔入米倉；該米倉在戰後仍存於農會後方。

資料來源：筆者自繪，底圖來自1929年鳳山溪地形圖；何明興，《新埔鎮誌增修一版》（新竹：新埔鎮公所，2014），152。

(四) 樟腦與木材

關西的樟腦在清代多受開發，日治時期資源已大致剩位於更偏遠、馬武督之山地者，但自古拓墾製腦漢人與原住民衝突不斷，此地樟腦開發困難；爾後由於隘勇線之推進、原民歸順，才得以有開發機會⁴⁴。周遭樟腦產業初有三井

42 參考《關西鎮志〈中冊〉》頁870-871附表整理而來。

43 蔡文仁，《新埔鎮誌（增印版）》（新竹：新埔鎮公所，1997），201；何明興，《新埔鎮誌增修一版》（新竹：新埔鎮公所，2014），151-152。

44 李明賢，《咸菜甕鄉街的空間演變》（新竹：新竹縣文化局，2005），79；梁廷毓，「清代至日治初期的馬武督之研究」，《台灣原住民研究論叢》，31（2022）：73-88。

會社進入開發，雖1908年短暫有關西在地人組成會社投入經營，1912年後即由日本人掌握大多數該地樟腦產業。⁴⁵

若觀察東成公司往馬武督之軌道在地圖上的名稱為「農林用手押台車軌道」，鋪設目的之山林資源應也包含樟木。在關西鎮上的相關軌道，有一通往關西分室（舊警察局）之支線，應為當時樟腦專賣制度下的暫時保管處；早在清代1887時，鎮上就曾設有辦理樟腦稅務之官舍，可能是承接而來之設施。⁴⁶



圖32、33：關西分室樟腦倉庫線

說明：該線因為今中正路坡度，選擇從既有台車線緩上自鎮上岔出。

資料來源：筆者自繪，底圖來自1929鳳山溪地形圖；筆者自攝。

樟腦的進一步加工，也能透過紅關線經犁頭山，接入新竹拓殖軌道，進入該會社所有之製腦工場；不過在1920年後，隨整體臺灣樟腦業衰退與賽璐璐取代樟腦用途，關西樟腦業漸式微。⁴⁷

而一般木材方面，除各會社伐木造林地砍伐運送而來之路線，臺灣軌道會社也有專屬之木材堆置場，即為後來台灣紅茶會社所在位置。⁴⁸

45 吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），751-752。

46 吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），521。

47 吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），751-752。

48 陳燦福、陳素琴、劉東洲，《關西鎮志（稿本）》（新竹：黃國憲，2000），42。

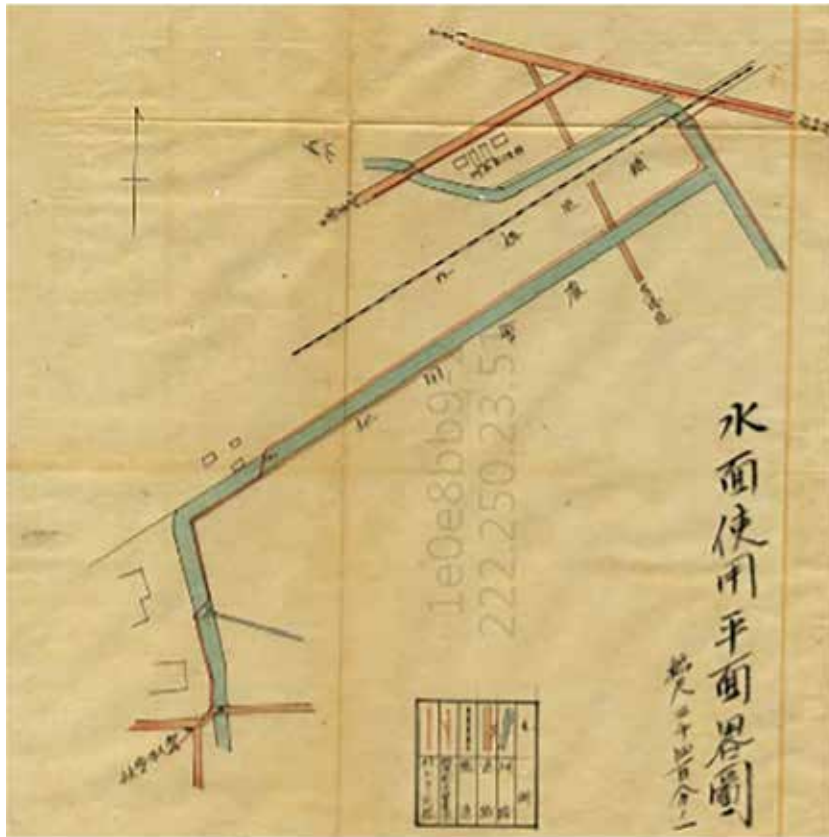


圖34：新竹製腦工場線

說明：該會社即後來「新竹拓殖」，該線在新竹站後岔出進入製腦工場。

資料來源：「公共埤圳使用許可報告（臺南廳其他）」（1915-01-01），〈大正四年臺灣總督府公文類纂十五年保存追加第二卷土木〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00006171001。

(五) 糖業

關西境內與紅關線、平關線與相連之路線周遭，為新竹糖廠之原料區，理應有採取之甘蔗優先購買權⁴⁹；而亦有傳統糖廍之存在，如龍潭三坑仔的龍潭製糖所⁵⁰，其製品能經三坑仔線、平關線運往平鎮出口。

49 沈明穎，《一個新式製糖工場的興衰：1908-2001》（東吳大學社會系碩士在職專班碩士論文，2012），29。

50 龍潭鄉立圖書館，《龍潭坡舊事》（桃園：黃國憲，2014），37。



圖35：龍潭製糖所

說明：據筆者當地訪問，該糖廠因周遭地形落差大使用牛車運蔗，但糖包使用輕便車出產；現址為肯納莊園旁。

資料來源：龍潭鄉立圖書館，《龍潭坡舊事》（桃園：黃國憲，2014），37；筆者自攝。

在紅關線周遭，則有新竹糖廠之製糖軌道支線存在。在1910年，此時尚未建成的紅新輕鐵西端之紅毛田停車場周遭即有新竹製糖會社的豆子埔工場，在街道與至鳳山溪間鋪設軌道運送甘蔗。⁵¹

新竹糖廠初於1912年南日本製糖會社成立，並繼承新竹製糖會社的原料區⁵²，並開始構思鋪設機關車輕便鐵道，從糖廠前往紅毛田⁵³。在1914年時，申請從紅毛田至蔴園之運蔗軌道鋪設，同年資料還可以看到運蔗軌道經紅新輕鐵至犁頭山後，又再岔出一條支線往南，可能再由牛車、其他台車路線搭配送至新竹糖廠。⁵⁴

51 「官有地使用許可ノ件（新竹製糖株式會社）」（1910-04-01），〈明治四十三年臺灣總督府公文類纂十五年保存第二十三卷地方〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00005284024。

52 〈南日本製糖創立〉，《台灣日日新報》，1912年1月10日，第4版。

53 〈南日本の輕鐵〉，《台灣日日新報》，1912年12月3日，第2版。

54 「官有地使用許可（南日本製糖株式會社）」（1914-01-01），〈大正三年臺灣總督府公文類纂十五年保存第二十五卷地方〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00005764003；「官有地一部返地許可（南日本製糖會社）」（1914-01-01），〈大正三年臺灣總督府公文類纂十五年保存第十九卷地方〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00005758024。

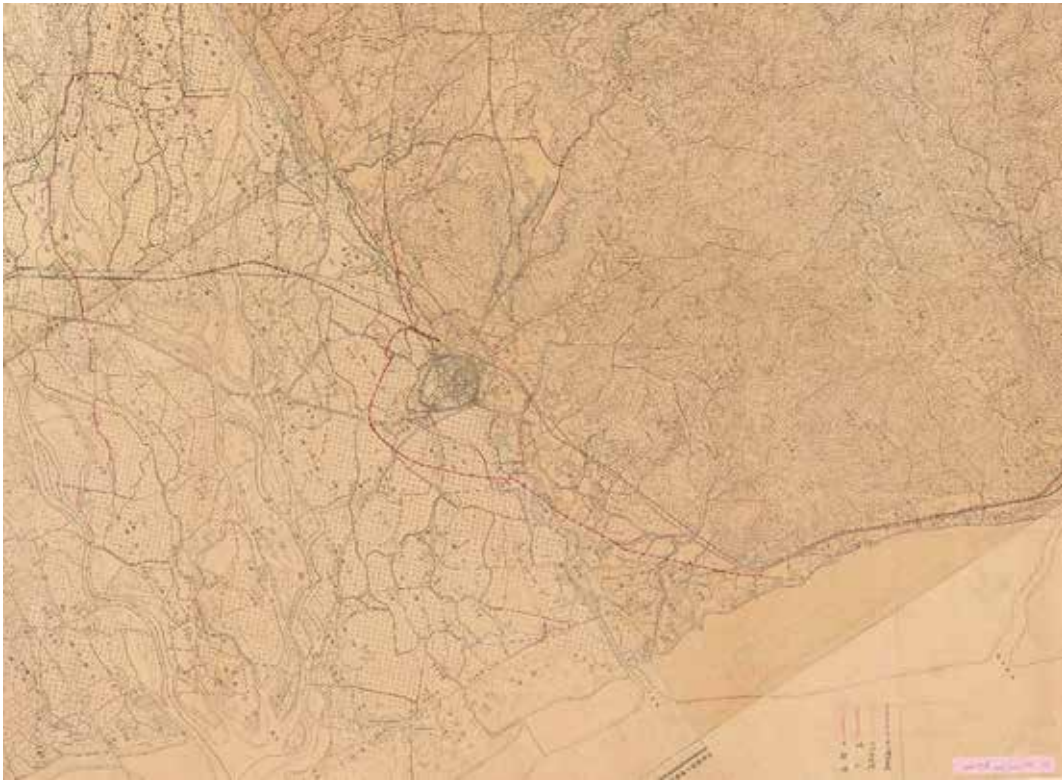


圖36：新竹糖廠1914全線圖

說明：可見當時機關車線初闢，多數較遠原料區仍仰賴台車運蔗。

資料來源：「官有地一部返地許可（南日本製糖會社）」（1914-01-01），〈大正三年臺灣總督府公文類纂十五年保存第十九卷地方〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00005758024。

1916年，新竹糖廠為帝國製糖株式會社所收買⁵⁵，其接手後，選擇繼續擴張南日本製糖時期留下的輕便鐵道系統，使用機關車拉運甘蔗；爾後這段區域之軌道運輸，應被紅毛田、白地粉機關車線取代。⁵⁶

由於關西境內多位於山區、新竹糖廠之機關車無法到達，1917年後由鈴木商店投入該區的蔗糖種植，但在1927年因柑橘興起、種植改變而使其倒閉；

55 衫野嘉助，《臺灣糖業年鑑》（台北：臺灣通信社，1930），508。

56 「官有地使用許可（帝國製糖會社）」（1916-01-01），〈大正五年臺灣總督府公文類纂十五年保存第十九卷地方〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00006219010。

爾後又有臺灣農林株式會社投入種植。⁵⁷

以上模式類似中南部糖廠契作模式，由非會社所有地耕作之農民，與糖廠契約種植，並在採收時將甘蔗送指定位置集運⁵⁸；只是由於關西前往糖廠之路線並非如南部皆由糖廠本身所有的輕鐵、而是多家軌道的層層轉運，因此須由其他會社主持。

在紅關線周遭另有岔出新埔至大茅埔、六家庄、土地公埔等糖廠專軌道，其中經六家庄的軌道即為與紅關線往新竹市區一部分；該線運行至糖廠機關車輕鐵旁轉裝，應承攬大部分紅關線運送之蔗糖。

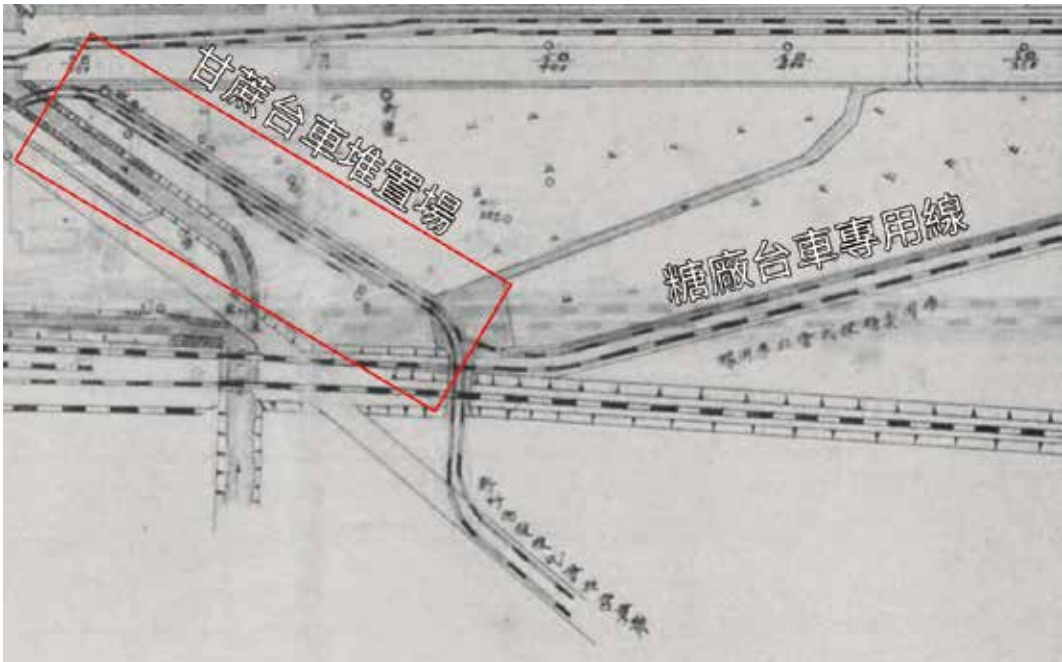


圖37：新竹站周遭的運蔗台車堆置場

說明：從各地運來之蔗車可先堆置於此，再平行機關車線一段後以人力轉裝機關車線進入糖廠壓榨。

資料來源：筆者自繪，底圖來自「台南市市區改正工事費（指令第二九五〇號）」（1932-11-01），〈昭和七年國庫補助永久保存第六卷地方〉，《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00010580002。

57 吳發仁，《關西鎮志〈中冊〉》（新竹：新竹縣關西鎮公所，2018），752。

58 吳榮鐘，《蒜頭糖廠的原料區與糖業鐵道之運作與發展》（國立嘉義大學人文藝術學院應用歷史學系碩士在職專班碩士論文，2016），40-46。

而距離糖廠較近者，可沿紅關線進入新竹市區後，在車站附近有新竹糖廠設置之軌道站場，能堆置新竹拓殖、臺灣軌道方向以台車推運而來之甘蔗，再以人力轉裝該糖廠機關車線進廠壓榨。

較多糖廠之臺灣南部，由於糖業鐵道密布各處，常與不同產業鐵道進行「聯運」，如新營糖廠與布袋鹽場的「糖鹽聯運」、南靖糖廠與阿里山林鐵的「糖林聯運」，在經過新埔的紅關線附近，還有當時糖廠與臺灣軌道特殊的「砂糖橘」聯運，容筆者在下段與柑橘一同闡明。

(六) 柑橘

紅關線之所經鄉鎮新埔，自清代已為柑橘生產重鎮；也因此紅新輕鐵延長時，才有了本文第一段提及的安咸輕鐵欲延伸路線搶載石崗之新埔柑一事；而關西出產之柑橘亦能從軌道運出。⁵⁹

最初柑橘之軌道運輸應為由紅關線運送至紅毛田車站，而在經犁頭山往新竹市區之路線開發後五天，柑橘則可直接由此進入新竹接受檢查，如此搬運之損傷減少、並搭配改良式運輸箱，交易金額將日益增多。⁶⁰

報中之記載，能供我們想像柑橘成箱由台車推運之場景，及了解至紅關線至新竹市區，能減少如牛車、火車至港口間的貨物損傷，有便物產輸送。

另外，上段所提及之大茅埔、六家庄之糖廠專用軌道，也與柑橘運出頗也關聯。

這兩條軌道原為糖廠所有，但因在1925年原料搬運時，由於故障不斷，推車工拒絕再被雇傭至此，這條線只能委託臺灣軌道負責管理；在1926年時，製糖期結束後該線必須撤收，會耗費許多成本，但若作為營業線繼續留用則能幫助新埔柑橘等物產運出。報中也表示，柑橘業者因能有此低廉運輸機會而感到欣喜。⁶¹

59 〈紅新輕鐵の延長〉，《台灣日日新報》，1911年10月27日，第1版。

60 〈新竹の蜜柑〉，《台灣日日新報》，1924年12月5日，第5版。

61 〈帝糖新竹工場の營業線申請〉，《台灣日日新報》，1926年6月8日，第2版。

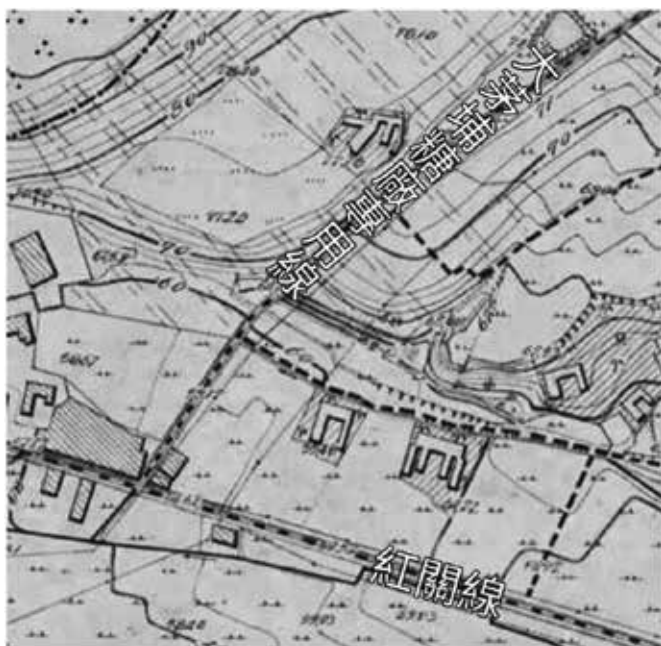


圖38：大茅埔線岔出處

說明：該線岔出後，大致沿今楊新路至大茅埔。

資料來源：筆者自繪，底圖來自1929鳳山溪地形圖。

至於結果如何？至大茅埔的台車線雖未出現在鐵道部年報中，但在1930年代地圖的私營手押軌道確有其身影。該線可能類似烏來三井林用軌道，為物產用軌道卻用於載客、性質較為特殊所故；但該線勢必繼續著甘蔗與柑橘之搬出運作，為特殊的「砂糖橘」（甘蔗與柑橘）聯運。



圖39：1930大茅埔線與周遭台車線

說明：圖中棕線為私營手押軌道，可見大茅埔之軌道以營業狀態留存，繼續輸送甘蔗與柑橘。

資料來源：陳怡行，〈臺灣鐵道線路圖一見證鐵路萬能的1930年代〉，
《檔案瑰寶電子報》，2018年11月16日，<https://www.archives.gov.tw/tw/arctw/69-2011.html>。

五、結論

手押台車軌道雖單於古地圖觀察及整體發展脈絡，實常認知在客運框架下、路線也以一般道路為主，使人不覺如產業鐵道般各個別具濃厚姿色，隨遺跡、記憶消失，漸漸淡出大眾視角。

本次略整理相關紀錄與被畫記之路線串聯，百年前之新竹客運——臺灣軌道，釐清在關西為核心的各軌道路線除便利人員運輸，實暗藏許多隨產業而生的設施、運作方式，更關乎部分軌道鋪設時的原因與爭議。

於文末，筆者鄙見：以關西經驗而言，手押台車運輸確實物產多元、更是「產業鐵道」。於公司內的營業報告、各家台車會社之內容肯定也暗藏關鍵，能一窺過往軌道與物產交會之風采，可供前輩、後進參考作為延伸之研究題材。

參考資料

書籍

- 陳燦福、陳素琴、劉東洲。《關西鎮志（稿本）》。新竹：黃國憲，2000。
- 陳家豪。《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》。新北：左岸文化，2020。
- 潘國正。《竹塹思想起：老照片說故事·一》。新竹：新竹市文化中心，1995。
- 潘國正。《竹塹思想起：老照片說故事·二》。新竹：新竹市文化中心，1995。
- 潘國正。《竹塹思想起：老照片說故事·三》。新竹：新竹市政府，2003。
- 吳發仁。《關西鎮志〈中冊〉》。新竹：新竹縣關西鎮公所，2018。
- 小山權太郎。《新竹市大觀》。台北：臺南新報臺北印刷所圖書部，1930。
- 周政男。《新竹地區煤礦史論著彙編（上）》。新竹：新竹縣文化局，2017。
- 李明賢。《咸菜甕鄉街的空間演變》。新竹：新竹縣文化局，2005。

新竹縣文獻委員會。《臺灣省新竹縣志稿卷六經濟志交通》。新竹：繼文商行，1955。

新竹州平鎮茶業指導所、新竹州坪頂茶業指導所。《茶樹青心大有種二就テ》。新竹：新竹州平鎮茶業指導所，1928。

沈明穎。《一個新式製糖工場的興衰：1908-2001》。東吳大學社會系碩士在職專班碩士論文，2012。

蔡文仁。《新埔鎮誌（增印版）》。新竹：新埔鎮公所，1997。

何明興。《新埔鎮誌增修一版》。新竹：新埔鎮公所，2014。

龍潭鄉立圖書館。《龍潭陂舊事》。桃園：黃國憲，2014。

衫野嘉助。《臺灣糖業年鑑》。台北：臺灣通信社，1930。

渡邊周一。《中國商工地圖集成》。東京：柏書房，1992。

台灣總督府鐵道部。《臺灣鐵道史》，上冊。台北：台灣總督府鐵道部，1910。

台灣總督府鐵道部編。《台灣總督府交通局鐵道年報第十七年報》。台北：台灣總督府鐵道部，1915。

台灣總督府鐵道部編。《台灣總督府交通局鐵道年報第二十二年報》。台北：台灣總督府鐵道部，1920。

台灣總督府交通局鐵道年報第二十三～三十九年報之年代一年推進，其餘資訊相同，以下略。

台灣總督府交通局鐵道部。《改訂鐵道旅客運賃表》。台北：台灣總督府鐵道部，1932。

學位論文

李明賢。《咸菜甕：一個沿山鄉街的空間演變》。台北：國立臺灣師範大學地理研究所碩士論文，1991。

陳家豪。《近代台灣人資本與企業經營：以交通業為探討核心（1895-1954）》。台北：國立政治大學台灣史研究所博士論文，2013。

徐幸君。《戰後臺灣北部客家茶經營性格》。桃園：國立中央大學客家社會文化研究所碩士論文，2011。

吳榮鐘。《蒜頭糖廠的原料區與糖業鐵道之運作與發展》。嘉義：國立嘉義大學人文藝術學院應用歷史學系碩士在職專班碩士論文，2016。

期刊報章

梁廷毓。〈清代至日治初期的馬武督之研究〉。《台灣原住民研究論叢》31（2022）：73-88。

陳怡行。〈臺灣鐵道線路圖一見證鐵路萬能的1930年代〉。《檔案瑰寶電子報》，2018年11月16日。<https://www.archives.gov.tw/tw/arctw/69-2011.html>。

〈安咸輕鐵全通式〉。《台灣日日新報》，1912年7月23日。

〈安咸輕鐵延長〉。《台灣日日新報》，1913年10月30日。

〈紅新輕鐵成ろ〉。《台灣日日新報》，1911年6月12日。

〈紅新輕鐵會社創成〉。《台灣日日新報》，1913年9月23日。

〈桃新輕鐵連絡問題〉。《台灣日日新報》，1911年2月25日。

〈桃新之交通計畫〉。《台灣日日新報》，1913年11月12日。

〈桃新之交通計畫〉。《台灣日日新報》，1913年11月20日。

〈蕃地ご石灰石〉。《台灣日日新報》，1917年8月13日。

〈全島に首班たる新竹州下の茶葉其過去及現在の狀況〉。《台灣日日新報》，1923年5月1日。

〈新竹の蜜柑〉。《台灣日日新報》，1924年12月5日。

〈帝糖新竹工場の營業線申請〉。《台灣日日新報》，1926年6月8日。

〈南日本製糖創立〉。《台灣日日新報》，1912年1月10日。

〈南日本の輕鐵〉。《台灣日日新報》，1912年12月3日。

〈臺灣軌道會社〉。《台灣日日新報》，1919年9月17日。

〈臺灣軌道總會〉。《台灣日日新報》，1919年10月1日。

〈臺灣軌道消息〉。《台灣日日新報》，1919年8月27日。

〈臺灣軌道內容〉。《台灣日日新報》，1912年8月23日。

〈軌道敷設〉。《台灣日日新報》，1919年6月24日。

檔案

「官有道路水面使用許可（謝金蘭）」，1920年1月1日。〈大正九年臺灣總督府公文類纂十五年保存第九卷地方〉。《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》。國史館臺灣文獻館。典藏號：00006813024。

「官有地使用許可ノ件（新竹製糖株式會社）」，1910年4月1日。〈明治四十三年臺灣總督府公文類纂十五年保存第二十三卷地方〉。《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》。國史館臺灣文獻館。典藏號：00005284024。

「官有地使用許可（南日本製糖株式會社）」，1914年1月1日。〈大正三年臺灣總督府公文類纂十五年保存第二十五卷地方〉。《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》。國史館臺灣文獻館。典藏號：00005764003。

「官有地使用許可（帝國製糖會社）」，1916年1月1日。〈大正五年臺灣總督府公文類纂十五年保存第十九卷地方〉。《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》。國史館臺灣文獻館。典藏號：00006219010。

「計量衡器販賣特許ノ件許可（福田仁三郎）」，1924年12月1日。〈大正十三年臺灣總督府公文類纂十五年保存第六十三卷殖產〉。《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》。國史館臺灣文獻館。典藏號：00007275019。

「公共埤圳使用許可報告（臺南廳其他）」，1915年1月1日。〈大正四年臺灣總督府公文類纂十五年保存追加第二卷土木〉。《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》。國史館臺灣文獻館。典藏號：00006171001。

「官有地一部返地許可（南日本製糖會社）」，1914年1月1日。〈大正三年

臺灣總督府公文類纂十五年保存第十九卷地方〉。《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》。國史館臺灣文獻館。典藏號：00005758024。

「台南市市區改正工事費（指令第二九五〇號）」，1932年11月1日。〈昭和七年國庫補助永久保存第六卷地方〉。《臺灣總督府檔案·國庫補助永久保存書類》。國史館臺灣文獻館。典藏號：00010580002。

網站

新竹客運（不明）。《100週年大事記之一》。新竹客運。<http://www.hcbus.com.tw/big5/word/100週年大事記之一.docx>。

石店子69有機書店（不明）。《錦泰觀光茶廠》。國家文化記憶庫。<https://cmsdb.culture.tw/place/462E70B4-55FE-4B43-8A87-D4B2299E1DC5>。

東成公司（不明）。〈關西案内圖〉。東成公司。

張偉郎。《放羊的狼》博客系列文章，2016。<https://ivynimay.blogspot.com>。

新竹縣政府文化局，2020年9月15日。〈關西台灣紅茶公司〉。國家文化資產網。<https://nchdb.boch.gov.tw/assets/overview/historicalBuilding/20200915000002>。

王雅倫（不明）。《法國少校非典型的異鄉行－《臺灣與澎湖群島的回憶》珂羅版印刷寫真帖》。國家攝影文化中心。https://ncpi.ntmofa.gov.tw/News_Content_OnlineExhibitionLit.aspx?n=8008&s=208303。

徐紫珉（不明）。《牛欄河輕便車路(彩鳳橋)》。國家文化記憶庫。<https://cmsdb.culture.tw/place/8E047915-A31E-4CE5-B6B9-6554EF687F7B>。

徐紫珉。《臺灣紅茶公司 全景》。國家文化記憶庫。<https://cmsdb.culture.tw/place/F4A2A098-8D19-429D-9FF3-FBEB264FA7C8>。

筆者實地訪談（2024–2025年，不同日期整理資料）。

新竹第一社—新竹扶輪社 前社長許振乾即時給予紀政 二千元獎助金

潘國正

新竹地區扶輪社的「長老」新竹扶輪社，該社是台灣第五個成立，屬「長老級」的國際社團，衍生的「子子孫孫」社，不計其數。當時的扶輪社長許振乾，體恤當時的運動選手紀政，家境貧寒，提議由新竹扶輪社資助二千元。創社社長郝更生，以顧問身份隨同前往。

中華民國政府於1949年轉進來台後，扶輪社首先出現在臺北的台北扶輪社，民國38年成立是台灣第一個扶輪社，第二個扶輪社是基隆社。台南、高雄和新竹，同時成立於民國43年，以時間算，新竹扶輪社是全台灣第五個成立。

新竹扶輪社是對中國體育有相當大貢獻的郝更生博士，透過臺北扶輪社輔導成立。當時郝更生博士邀請地方領袖和各機關行政首長，成立地點是新竹火車站旁的中華路400號台灣電力公司新竹營業所。

新竹扶輪社長許振乾發起支援優秀運動員紀政

1954年創社迄今2025年，已有71年歷史的新竹扶輪社，是新竹地區的扶輪社的領頭羊。創社社員張建曾回憶參加扶輪社時，飛躍的紀政是新竹二女中(今天的培英國中)學生，具有長短跑潛力，是大家看好可培養的運動員。

後來果然在美國教練Vincent Reel(後來因為相知相許成為夫婦)的培養下，成為國際級的運動員，她不是為中華民國拿下奧運1970年就刷新6次世界女子田徑紀錄，1969年至1970年間，更有9次打破世界紀錄、4次平世界紀錄

的傲人成就。

只是在就讀新竹二女中其間，她的長跑潛力和世界運動會有差距，政府擬派她前往世界各國觀摩。因紀政家境貧寒，雖然在地方有新竹高工畢業的許明薰教練，是訓練她長跑的啟蒙教練，但尚未達到國際級的水準。當年的扶輪社長許振乾則提議，由新竹扶輪社資助二千元協助紀政。重視體育教育的創社社長郝更生，也以顧問身份隨同前往。



1962年紀政參加第17屆省運會，當時她一人連破4項全國紀錄，也是她在赴美受訓前參加的最後一場經典賽事。

已故新竹中學校長辛志平是創社社員，他早就該當社長，但是一次又一次，他總是想理由推掉。直到創社第二十週年時，社友們曉以大義，在他耳順之年，接下社長職位。

他說扶輪社是高度理想和道德的結合，很贊同創社社長郝更生所說，扶輪社是「細水長流」型的社團，對社會的貢獻是「細」而「長」。如果大而無當，就怕連扶輪精神都把持不住。

第22屆社長高朝洛回憶說，有一年邀請反共音樂家馬思聰教授到新竹，經社長辛志平和張建邀請下，民國66年2月規劃在清大大禮堂舉行小提琴獨奏會，當時大禮堂座位爆滿，為新竹觀眾帶來豐富的音樂盛宴。

創社社長郝更生，民前12年出生，他的夫人就是曾任新竹師範附小校長高梓，新竹師專附小的畢業生對高校長的記憶非常深刻，尤其是她將地方自治的觀念帶到學校教育中。

新竹扶輪社創社社長郝更生，原名是延浚，因小時候游泳險遭滅頂獲救，因而易名「更生」，他在民國64年一場車禍中去世，享壽76歲。

新竹扶輪社早期社員對郝更生的印象都非常深刻，他家住新竹，卻在臺北工作，每周例會都能準時趕到開會前到達，他的特徵是無論春夏秋冬，總是西



新竹扶輪社員前往竹東的新竹玻璃公司參觀，左二即為新竹客運公司總經理許振乾先生。

裝筆挺，頭戴帽子，非常紳士。

扶輪社限制每一類行業，只能有一位社員參加(醫師除外，可以專科分類進入扶輪社)。扶輪社重視不同的職業，每年也都會安排各種職業參訪活動，這張照片是參觀竹東新竹玻璃公司的職業參訪！車輛就是由新竹客運總經理許乾振的安排，許乾振不僅在扶輪社做公益，他也在新竹客運成立獎學金，對貧寒學生給予支持，迄今仍然可在官網看到許振乾獎學金的申請辦法。

許振乾在民國五十二年過世後，先由其妻許楊金涼接手，左手處理被檢舉漏稅事件，右手處理公司士氣的危機。後來由其子許英憲接手為新竹客運經理人，也繼承父志參與新竹扶輪社，社名就是Bus。民國76年我應邀參與新竹扶輪社時，有幸與他同社。

許英憲先生過世後，其子許一平接手新竹客運經理人，更承接新竹扶輪社迄今。三代人一手接一手，不僅是事業上的承繼，國際扶輪社的公益社團上也接棒，例如新竹仁愛啟智中心的募款，全力支持，用142輛市區公車免費懸掛募款廣告，每天都可以在街道上看到這個募款廣告，產生很大的回響。

創社25人都是地方領袖和行政首長的菁英份子

扶輪社為充實社員知識，經常邀請學者專家，或各行業經營事業有成者演講。嚴家淦在省主席任內，高玉樹擔任臺北市長時，曾經應邀到新竹扶輪社演講。

當年創社社員有25人，都是地方領袖和各行政學校首長，名單如下：郝更生、許振乾、朱樹恭、張衍棠、張運權、朱盛淇、鄭雅軒、孫午南、許金德、吳啟中、張建、辛志平、陳器、朱克繩、王仲傑、北尾.俞物恆、陳添登、吳造強、安德、楊永釗、吳德楣、靳叔彥、蕭喬松、吳萬傑。新竹菁英領袖都聚集於新竹扶輪社。¹

由於大家都希望邀請新竹中學校長辛志平入社，新竹扶輪社立下一個潛規則：藝文界人士入社，社費打五折，這是體恤藝文人士的月收入，與工商業／醫界人士究竟有差距。我也是受惠者。以新聞記者的身分入社，入社費打五折。不知道這個潛規則，是否仍然存在？

國際性社團推動跨國交換學生計畫，培養多國語言人才

新竹扶輪社創社當年就有日本人和美國人，是個跨國性會員的國際性社團。直到今天新竹扶輪社已經是第71個年頭。我在中國時報任職新聞記者時，曾經由好友林清和(Computer)邀請入社，因考上交通大學傳播科技研究所，工作和學務繁忙，只待1年暫時離開。

2010年從大陸工作回台任職於竹科廣播電台，因工作需要，再以廣播業身分再加入竹風扶輪社！入社後才知道扶輪社子女，可以參加國際性的扶輪社國際學生交換計畫，但我才加入一年，資格不符合三年的條件。

為滿足早就希望出國學習的女兒潘寧的願望，想盡辦法把以前新竹扶輪社的年資加入，還是不足一年！幸好2012年各國要來台灣交換的外國人，多於台灣要出去的學生數，新竹女中資優班的女兒潘寧，因為英文程度不錯，企圖

1 引自新竹扶輪社刊，1998。

心也強，在大學會考成績尚未公布，在竹女畢業後以超齡生(大於18歲)出國到德國首都柏林交換一年！

扶輪社的國際交換生計畫是一個蘿蔔一個坑，出去一個就必須接待一個。這一年我們和另外二個家各要接待一位外籍學生，三位社員各交換一位外籍同學。經過協商讓這三位德、法、美在我們三個家庭，輪流各住3-4個月，豐富我們和他們的生活和學習，接待國際交換學生，也交換了國際視野，彼此都受益良多！

潘寧分發到柏林，因為接待家庭(home簡稱轟家)男女主人是來自東德，只會德語，但他們的兒女會講英文，她因而精通英德雙語，一個交換學生計畫，讓潘寧精通英德語，真是比在外文系讀四年更可貴。其實柏林是很國際化的城市，接待她的柏林扶輪社，有兩、三位是外國駐德國大使，這個扶輪社開會就用英語溝通。

潘寧交換回來後，就讀台大政治系，大四通過日文檢定最高級N1，再通過錄取日本早稻田大學交換計劃，去日本東京交換了一年半，又精通日韓文。等於精通德英日韓中五國語文，目前在東京工作中。

不論那個扶輪社，對青少年的栽培都很有貢獻。許振乾社長即時給予紀政的獎助金，現在的兩千元看起來不大，但是那個年代是巨大支持，即時的支援都非常重要。

許振乾行事耿直不畏強權 戰後曾與政府力爭竹客經營權

潘國正

新竹中學校第一屆畢業生的許振乾，是新竹客運的靈魂人物，後來成為地方派系領袖。光復初期新竹市政府有意接收官商合辦的新竹客運，許振乾維護民股股東權益力爭，一度「蒙難」於新竹警察局三十個小時。

根據新竹客運七十年誌記載¹，民前四年出生的許振乾，民國十一年新竹州立中學校（新竹中學）成立，在眾多角逐者，以及日人優先入學的環境下，考入新竹中學校，成為第一屆學生，畢業後因父親去世，身為獨子的他接手父執輩的鐵路貨物、製糖和煤礦等事業。

二十五歲時，認識客寓新竹的湖北人萬仁政，聯合熱愛祖國人士五人秘密學習中國語文數年，後來被日本警察發現警告而制止，他的華語在那個時候打下的基礎。

日本殖民政府，在34年8月15宣佈無條件投降後，許振乾擔任首任新竹市東區區長，整理殘局，兼任新竹第一信用組合（一信前身）監事主席、台灣軌道株式會社（新竹客運前身）執行董事，新竹汽車貨運公司和台灣鐵路貨物搬運公司董事等職位²。

次年新竹市政府有意接收公司的公營股份，許振乾為維護民股股東權益而抗爭，一度被警方扣留在新竹警察局三十個小時，他據理力爭的結果，政府決定派交通處人員監理而解除被官方接收危機。

1 新竹客運七十週年誌，1997/09。新竹客運公司出版。

2 同上註。

許振乾接手的新竹客運是一個被轟炸得滿目瘡痍的公司，包括總公司、各地站房、車庫和修車工廠和倉庫都有美軍轟炸、戰爭炮彈的痕跡，營運路線只剩下六條，長九十公里，堪用車輛只有十一部，且嚴重缺乏汽燃料、零件和輪胎。男性員工多數都被徵調打仗，業務幾乎陷於停頓³。

為了復建舉債度日，卻因為貨幣貶值和通貨膨脹一起來，使公司陷入困境。民國三十七年時，新竹客運的債務竟然突破二十億元（舊台幣，當時舊台幣貶值非常厲害，一元新台幣，比四萬元舊台幣，相當於貶值四萬倍）。他整頓耗費的精力相當可觀。

許振乾為新竹客運付出很多心血，民國52年許振乾身體受風寒臥病在床，新竹客運新式售票員制服樣品出爐，男女員工穿著樣品到病榻上讓許振乾檢視，翌日凌晨許振乾病逝，由夫人許楊金涼含淚接手總經理職務經營，力挽狂瀾的恢復正常營運，獲得董事會極高的評價。

許楊金涼含淚接手總經理職務經營，力挽狂瀾的恢復正常營運

畢業於新竹家政女子學校和專攻科第一屆的許楊金涼，是新竹客運故總經理許振乾的夫人。許振乾病逝後，由她接掌新竹客運，曾因被誤徵營業稅，造成新竹客運陷於倒閉的危機，所幸她戮力經營而挽回公司生機⁴。

許楊金涼在民國34年和許振乾成婚，結婚十八年，許振乾因風寒過世，民國53年她接手後，就面對股東糾紛引起漏稅疑案，許楊金涼面對喪夫之痛，又面臨漏稅案，可謂腹背受敵。

根據新竹客運七十年誌的描述說，許楊金涼就職後，違章漏稅案調查公佈漏徵營業稅七百多萬元，並限十天繳納，公司信用一落千丈，告貸無門，許楊金涼動用私產應急，在籌繳營業稅三分之二稅款四百多萬的第三天，又被誤徵所得稅四千三百萬元，當時的新竹客運面臨倒閉邊緣。

3 新竹客運七十週年誌，1997/09。新竹客運公司出版。

4 新竹客運七十週年誌，1997/09。新竹客運公司出版。

許楊金涼把所有的房地產和車輛作為擔保，並按月提存準備折舊保證金，累計達一千六百多萬元，當時新竹客運的信譽、財務、業務都受到空前打擊，也造成十多年的訴願、訴訟，案情真相才逐漸明朗，誤徵稅款案終於獲得更正，解除了客運公司財產抵押，收回保證金度過該公司的空前浩劫⁵。

後來接手總經理，以及現任董事長的孫子許一平回憶⁶說，當時他的祖母以女輩之身因應這場大災難，能夠支撐起來真是佩服之至。其實相傳是當時內部的小股東檢舉所致，幸好其祖母能扛下來，並感謝當時地方立委和監委也出手相助，讓這段歷程能有足夠的時間，渡過難關。

新竹客運的股東陳瑞燦在一次股東大會中，對許楊金涼的評價以「功在公司」，不愧為「非常時期的總經理」形容之⁷。

許楊金涼擔任新竹客運公司總經理前後十五年，新竹客運汽車駕駛修護補習班也是在她手上成立的，開辦之初，協助新竹縣政府完成三輪車工友轉業汽車駕駛訓練，順利淘汰落後的交通工具，讓新竹市大眾運輸現代化。

她具有女性的特質，重視員工眷屬的感覺從民國61年起每年辦理駕駛員眷屬座談會，讓駕駛眷屬了解駕駛的辛苦，也讓公司了解駕駛員家庭生計需求。她交卸總經理職務的最後一次股東大會中說，「一切光榮是全體股東、董監事 and 員工合作的成果，自愧一介女流，能力有限，不敢言功」，讓新竹客運公司員工留下深刻印象。

5 同上註。

6 許一平董事長口述，2025/09/11，新竹市民族路16之1號新竹客運總部辦公室。

7 同上註。

1933年新竹州廳官員及地方士紳 同遊井上溫泉

潘國正

這兩張老照片拍攝於昭和8年（1933）6月17日，影中人經柳逸照從日日新聞報導¹。的考證，包含台銀新竹支店支配人大江退三，臺灣商工銀行新竹支店支配人森本健助等新竹州等官員，以及地方仕紳包括北門鄭家頭人鄭肇基、鄭大明、鄭神寶及南門蓮草王陳其祥等人，他們從新竹搭乘輕便車前往井上溫泉旅行洗溫泉，留下這兩張珍貴的老照片。



1 日日新報社，昭和8年6月17日。



這兩張照片的地點，推測他們沿路停留在兩個地方拍照。第一張是旅遊者坐在輕便車上拍照的，是位於今天的竹東上坪老街。第二大家站在跨越油羅溪上的吊橋。他們從新竹市區搭輕便車前往井上溫泉洗溫泉²，可以想見當年在沒有動力的情況下，可能要一整天！

1918年，開闢由新竹經竹東、上坪等地到井上的井上道路（現縣道122號），提升交通之便利性。因景觀類似京都近郊的嵐山，又稱嵐山溫泉。它曾經過兩次大風災，一是民國48年的曾發生山洪暴發而被掩埋，後因民國88年九二一大地震地殼變動，重新出現。

如果我們用谷歌地圖來計算，以現在的公路交通系統，走路需要10個小時21分鐘，何況當年的道路系統是很克難的，花費的時間應更勝於此。如果騎單車也要3個小時4分鐘，搭公共汽車也要2個小時22分鐘，自行開車就只要1個小時11分鐘，估計他們到井上溫泉住至少一個晚上才回新竹市。

2 潘國正，《竹塹思想起》第2輯，P75。

有趣的是，google map今天依舊用「南清公路」來稱呼這條122縣道，也就是沿用日本時代搭乘輕便車從南寮到清泉（井上的舊名）來稱呼之。

井上溫泉在日治時期1913年，由駐地的日本警員井上發現，因而以其為名，並開發成警務署井上療養所³，專門提供給警方療養之用，戰後的民國36年西安事變的張學良將軍及其夫人一起被軟禁於此。當時新竹縣曾以「溫泉試浴」名列新竹八景之一。因為張學良將軍曾經限期在此幽居，而有「將軍湯」的稱呼。

※本文特別謝謝柳逸照提供日日新報的報導及人物考證。



3 同上註。

熱愛不捨新竹客運的司機朱文榮

潘國正

台灣被美軍轟炸時，時任新竹客運司機的朱金榮， 民國34年載運45位日本兵，在車內全部被掃射致死

台灣被美軍轟炸時，時任新竹客運司機的朱金榮，載運45位日本兵在車內全部被掃射致死。在此之前，他家遭到轟炸三代人死於非命，他的妻子也重傷一眼失明迄今。

民國30年左右進入新竹客運前身—台灣軌道株式會社服務的朱金榮，初進入時擔任助手，經過努力在1000多位應考者中考取司機員。當戰事進入最激烈的民國34年，他被通知開車載運45位日本軍人，送到關西一帶的司令部基地。

途經大茅埔（新埔一帶），遭到前來轟炸的美軍雙腹引擎的飛機掃射。子彈咻咻的飛向車子，全車帶槍的武裝軍人，幾乎沒有機會離開車子的時間，全部死亡。

當時美軍飛機掃射過來時，朱金榮回憶說，把車停在路邊，因靠近車門邊立刻奪門而出，連滾帶爬的一直爬，爬到附近草叢中。儘管他已經很快速的離開車門，但左肩膀也中槍傷血流如注，後來被送到新埔的海軍醫院。他出示左肩說，槍傷的痕跡到現在還存在。

他心有餘悸的說，離開車子的時候，眼看著整個車子成為火團。他一再重複說，車內日本兵



全部死亡。當時看到天空上閃閃發亮，都是美軍飛機，前後轟炸了約有四十分鐘，關西一帶的整個土地都在震動。

朱金榮說，就在這一場轟炸之前，他開車到新埔，客運公司同仁打電話通知他說，他在北門國小一帶的家中遭到轟炸，全家死於轟炸，現場面目全非。

他趕回家中，看到面目全非的家園，六顆炸彈把他連幢的房子，炸成一個像水池一樣的大洞。這波美軍 B 2 9 的大轟炸，他的父母親、妹妹、孩子都死於這場轟炸。他的妻子因而一眼失明迄今。當時日軍的高射炮一直打，但打不到飛機。

朱金榮的妻子回憶說，當時美軍 B 2 9 飛機在北門國小一帶丟了六個炸彈。當時他的公公、婆婆和小姑都躲進防空壕內，三人全被炸死，她抱著三歲的老大，肚子裡還懷著三、四個月的身孕。

因孩子又哭又鬧就沒有躲進防空壕，結果被炸彈所捲起來的旋風，把他和孩子震到附近，她一個眼睛因而失明，頭和肩都受傷，昏迷了五天。

抱在手上的孩子不幸死亡，胎中的孩子在後來產下，但情況不是很好，養了三、四年後不幸過世。那一場轟炸光是北門國小一帶，就死了十四人，二十人受傷，有一家八口人，只剩下三人，男人都不幸死亡，他一家三代七口人死了五人。朱金榮的妻子補充說，光復後她接連生下三男三女，目前都有好的工作和歸宿，六個子女都很孝順，讓他們相當安慰。

朱金榮回憶說，民國三十年左右，他在一千多位應考者中，脫穎而出。當時能考上司機的，不僅報紙會報導，鄉里親人都放鞭炮慶祝。早期他當助手時，一個月的薪水只有四元，考上司機後，薪水成長十倍，月收入四十元，相當日本文官的薪水收入。

回憶戰爭中，一家三代被轟炸致死，他個人死裡逃生的不幸歲月，以及考上司機員的風光，朱金榮的情緒只能用百感交集來形容。¹

1 以上資料來源：潘國正，中國時報新竹縣市版/1995/12/30

新竹客運董事長許一平2025/9/11的口述：說明戰爭期間，全台只有少數客運公司持續營運，台灣軌道株式會社就是其中之一，戰爭的可怕，不驚意的就會被掃射或轟炸，他聽說當時的台灣軌道株式會社是冒險持續營運，從戰後的復原可以看到下表，一直到民國39年底才完全修護通車。民國38年起陸續修護被轟炸的廠房，到39年底才修護完成通車。

38.10.01	因遭盟軍空襲致停駛之北埔—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之後龍—苗栗線，恢復通車。
39.02.15	因遭盟軍空襲攻擊致停駛之新竹—芎林線，恢復通車。
39.03.05	因遭盟軍空襲攻擊致停駛之大湖—卓蘭線，恢復通車。
39.07.10	因遭盟軍空襲攻擊致停駛之南苗—銅鑼線，恢復通車。
39.09.11	因遭盟軍空襲攻擊致停駛之峨眉—珊瑚湖線，恢復通車。
39.10.01	因遭盟軍空襲攻擊致停駛之銅鑼—三義線，恢復通車。
39.10.21	因遭盟軍空襲攻擊致停駛之汶水—獅潭線，恢復通車。
39.11.04	因遭盟軍空襲攻擊致停駛之新竹—新庄子線，恢復通車。
39.11.20	因遭盟軍空襲攻擊致停駛之楊梅—下庄子線及楊梅—新屋線，恢復通車。

資料：引自新竹客運一百年大事記。：潘國正製表。

我曾是「新竹客運」的車掌小姐

李麗珠

民國五十八年，因為家裏發生變故，從新竹女中休學肄業，在新竹客運服務的姨丈介紹下，經過簡單的心算測試後，由一位資深車掌學姊的帶領，跟她一起見習車上服務的各種技巧，差不多一個月的實習，就開始兩年的車掌生涯。

那個時代，台灣的經濟還是很落後，十大建設還沒啟動，鄉村到處是砂石路，當車掌小姐在顛頗的空間裡，要記住那位乘客從那一站上車，然後在跳動的車上賣票收錢找零，有時遇到奧客存心跑票，還要眼明手快揪住他的謊言，偏偏下一站有客人拉鈴要下車，妳要動作很敏捷衝到車門口，開門下車口收票根放公務包，接著再認清是哪位乘客從這個站牌上車，等關好車門，又要跑進人群找新客人賣票找零錢給票根。

這種艱困的工作環境，真的不好做，有時還會碰到性騷擾的客人吃妳豆腐，有一次，跑寶山路線，被一位情治人員騷擾，我請他買票，他不但不買，還抓住我的手不放，被他這個舉動驚嚇，我大聲喝責：「你這是幹什麼？怎麼不買票？」，這時他才悠悠拿出一份免票證件，口氣很惡劣的說我不識時務，當時年輕氣盛（18歲），也口不擇言還他一句：「神經病！」，結果招來他的一個大巴掌往我臉上甩。

還是旁邊的客人制止，他沒有再施展暴力，接著司機大哥把車開到派出所去調解，經過車上許多客人的勸導，那位老頭子終於向我認錯道歉，我也沒有



告他公然侮辱罪。

客運業是服務業，三百六十五天都要出勤，每位員工只能排休，越是假日越忙碌，尤其農曆年夜飯，春節，都要上班，所以當了兩年的車掌小姐，我就轉換跑道，做一個有正常休假的上班族。

以前車掌小姐都被戲稱是「晚娘」，其實是在不快樂的環境裡工作，臉怎麼笑得出來嗎！

後來李麗珠的副站長用「心情不好的上班是一天，心情愉快也是一天」化解了她鬱悶的心情。從此就愉快工作，快樂上下班。

她投稿在老照片說故事社團上，引起非常廣泛的回響。有臉友表示，當時能夠考上新竹女中的都是非常優秀，不是等閒之輩，辦理休學有點可惜。她私下表示，其實就是家庭因素，後來她另闢蹊徑，憑自己的努力有不錯的事業。



走過百年歷史終不敵大環境！

圖文：李惠容*

新竹客運從2024年10月31日起，在新竹縣的經營結束走入歷史。新竹客運是我對阿爸 / 李炳順先生永遠的記憶，也是40年代至100年，多少新竹縣八大鄉鎮的民眾與學子的回憶。

阿爸於民國108年過世，過世之前我畫了一張30P新竹客運竹東站的油畫作品，送給阿爸最後一程，沒想到6年後的114年，新竹客運也成為大家的追憶。

我的阿爸是第一批開有冷氣的成功號，由下公館至新竹，新竹至下公館往返，當年阿爸有歌手天王之稱，開車也是人氣王、那就是我阿爸—新竹客運人氣王帥哥「李哥」！

新竹客運人氣王帥哥李哥，原先是由竹東高中學生封稱的，後來一傳百……連回程的新竹中學學生也通通呼喊啦！

想當年阿爸成為新竹客運人氣王的三要件：

- 1.司機行頭好看，車子內裝要清潔。
- 2.行車速度快不誤點，學生不遲到。
- 3.車上撥放的曲目要先進符合潮流。

民國60至80年從竹東往返新竹搭新竹客運成功號的學生或朋友以及我的國中畢業同學，去新竹上高中的同學很難沒有坐過我阿爸的車，因為阿爸的行頭是數一數二的。

* 現任：新竹縣芎林國中老師



阿爸於民國108年過世，過世之前我畫了一張30P新竹客運竹車站的油畫作品，送給阿爸最後一程。
(李惠容繪製 / 提供)

阿爸襯衫製服一定要燙三條線，口袋還要插上一支鋼筆、筆直的深藍色小喇吧褲，配上金光閃閃的皮鞋，腰封掛個皮製小腰包，裡面放個太陽眼鏡是一定要的啦！

他開的新竹客運成功號的車子，行進間一定放英文歌曲卡帶的，雖然阿爸聽不懂英文，但是還是要的啦！這樣才能凸顯阿爸與其他客運公司同事不一樣，同時更加有時髦威風的氣勢。

所以人氣王不是虛得，而是要用心做功課的。很可惜如今百年老店熄燈了，阿爸也離世了，這張作品將是我最後的回憶與紀念。當年阿爸的父親李日火，也曾經兼任輕便車車伕，那個貧窮的年代，能夠兼差就兼差，可惜生前沒有留下太多的線索。

算起來，我們家族我父執輩，就有三人在新竹客運時代待過，包括我爸爸李炳順（早期臺三線、後來第一批新竹成功號冷氣車）、大舅舅～陳禮增（跑關西、中壢路線）、二舅舅陳禮泉（跑新竹市區～新竹至關東橋）。如果再加上兼任兼任輕便車車伕的祖父李日火，那就是四位長輩在新竹客運服務過。

新竹客運是桃竹苗四個縣市庶民的共同記憶，也是台三線重要的交通工具，因此我和新竹縣文化局副局長秘書鄧玉鳳講述過，郭秋燕有聯繫過，同時許多認識我的朋友與同學以及教育界同事，還有繪畫界，新竹縣文化藝發展協會等，建議以浪漫台三線的新竹客運為主題，設計一系列做有系統的相關新竹客運題材為繪畫主軸，讓用人們過去無論是上班或上學有搭乘新竹客運的朋友們，天天接觸新竹客運的家鄉人，可以透過繪畫作品與文字解說，提供大家以竹客運為繪畫主題，邀請藝術家呈現對新竹客運的懷念和感謝思鄉的那股情懷，找回成長中最美的回憶與記憶。



阿爸過世6年後的民國114年，新竹客運在新竹縣，也成為大家的追憶。
(李惠容繪製 / 提供)

新竹客運 - 對你懷念特別多

陳雲錦

將近百年營運歷史的新竹客運，將於中秋過後全面退出苗栗地區的行駛業務，新竹客運在苗栗亦將走入歷史。消息傳來 有如重磅擊身不勝唏噓！我趕在停駛之前，拖著八十多歲的老殼，從苗栗獨自開車到獅潭，拍攝新竹客運的最後一班車，霎時過往記憶一幕幕呈現在眼前——

一、追憶首次搭乘新竹客運銅鑼后里線班車

民國43年，我小學四年級，我媽帶我去銅鑼，看望坐月子的二姊。一早我們從北河山上走兩個多小時，到南苗車站搭乘新竹客運班車，遺憾的是我媽不識字，那時我也認字不多，車頭上寫的往「后里」我看不懂，我跟媽說這輛車不是去銅鑼的，是去「假里」的。慌亂中我們被推上車，我們母子是搭上了開往后里的班車，順利在銅鑼下車，但我卻被我媽和車掌嫌臭罵一頓，給我留下一個尷尬丟臉的搭車記憶。

二、搭乘新竹客運往山豬湖買椪柑苗

也是國小四五年級時，跟著爸媽走鳴鳳古道，往東到獅潭搭乘新竹客運，經百色樹下（百壽）、穿門棍、大河底、三灣（現今台三線重機飆車段），有如萬里長征耗時兩個鐘頭，到山豬湖（珊瑚湖）去買柑橘苗。全線是又彎又顛簸的砂石路，我媽受不了一路暈車嘔吐，這下挨罵的不是我，而是輪到我媽了，我則抱著快樂出遊心情，一路看著窗外風景暢快到底。

三、轉搭苗栗客運到獅頭山玩

初中時，久聞佛教聖地獅頭山，總想找機會上山一遊。過年時我哥約我從獅潭搭新竹客運到三灣，再攀（轉）車搭苗栗客運到獅頭山。行前我哥不知道從哪裡學到的避暈怪招一口含酸梅、坐前排，這招果真有效，一兩小時的車程我們都沒有暈車抓兔子，後來又有人告知：將酸梅貼肚臍眼會更有效，各位看官以為然否？

四、鳴鳳北河山村對外交通的緊急命脈

以前盛夏季節颱風來襲，山洪暴發發大水，後龍溪上大小跨河木造橋樑都遭沖毀，從鳴鳳北河山上下望苗栗街，盡是一片汪洋。山巷人在無路無橋可走之下，唯一可通的路徑就是反向往東到獅潭，搭乘新竹客運班車，走台三線繞經汶水，轉後汶公路過後龍溪龜山大橋到苗栗街。

話說那年我國小畢業，報考初中入學考試，放榜時碰巧遇上發大水，平日通往苗栗的交通被迫中斷，我爸只好帶我和班上同學，到獅潭搭竹客到苗栗建台中學看榜，老爸不識字，他叫人在榜單上把我名字圈出來，欣喜之餘忘了舟車勞頓，卻沒忘竹客解救之恩。

五、目睹新竹客運班車翻車意外

民國46年，我就讀苗栗縣立初中初二時，一個晴朗的國定放假日，我搭乘竹客經汶水回北河家，在南苗站候車月台前，眼見一台載滿旅客開往大湖的班車，早我們先離站駛出。

隨後不久，我們獅潭線也跟著離站出發，未料我們後開的班車行駛到福基時，對面駛來一台黑色私家轎車把我們叫住，說前面竹客班車剛才錯車時翻到河裡去了，叫我們去救援，果真前行沒多久，穿過三四個隧道後，就見到翻落在河裡的竹客班車，馬路上只見到兩三個自行爬出來的受傷乘客，用手摀住流血的傷口。

因為事發突然，大家都慌了手腳，個個都變得四肢無力在發抖，三四個大男人抬不動一個口吐白沫的車掌小姐，她手提袋露出來的車票和鈔票都沒人敢撿拾……驚嚇之餘我手軟腳軟，不知道該做什麼，只好無力地徒步到汶水，轉搭其他接駁車回山上，腦海中徒留一幕幕的驚悚和陰影至今難忘。

六、陪司機冒險衝場通過出磺坑隧道路段

六七〇年代擔任教職，每週下午課後會搭竹客班車，到大湖去跟初中學生做「良性補習」。經常進出往來苗栗大湖的旅客都清楚，兩地相距雖然只有數十公里，但氣候差異很大，確實是十里不同天。更可怕的是公路經過公館福基後進入出磺坑，要通過十多座大小明暗隧道，一邊是河谷、一邊是陡直山壁，夏季多雨季節經常會坍方滾落大石塊，更要命的是這路段被傳聞是個很「垃圾」的地方，經常會鬧鬼。

而我每次下課搭末班車回苗栗時都已經夜幕低垂，車上乘客寥寥無幾，碰上大雨時，連駕駛司機都會感到驚恐危險，我時常坐在司機後方給他壯膽，我看他臨近隧道時會減慢速度，抬頭探視車外，覺得安全無虞時，他加足馬力一衝而過，緊張狀態一直要到河頭（福基）才解除，經驗豐富的老司機說：岩壁大石頭要滾下來之前，一定會先有小石頭掉下來，如果見情況不對，就要即刻回頭不可硬衝。回想那時搭車心情，確有「同舟一命 患難與共」的感受。

新竹客運過往嘗盡世事的酸甜苦辣，也陪我們走過寒冬春陽，行將退去之時，欣見亦傑公司全力接棒經營，但願繁花落盡猶存餘香，往日足印留存風範。

老地圖說故事

岳恒德

日治時期的鐵路建設，可以分為國鐵、私鐵、與輕便手押臺車軌道三種。國營的縱貫鐵路成為南北移動、貨物運輸的主要交通工具時，鐵路未覆蓋的地方便仰賴私鐵、輕便手押臺車軌道、糖業鐵道和簡易公路添補運輸工作。

手押臺車軌道

手押臺車軌道簡稱臺車、輕便車，主要動力來源有人力及獸力，由於鋪設簡便、成本低廉，多行駛於交通不便的偏遠地區。手押臺車由簡單的鋼輪、木板與手扶的「車杙」組合而成，乘客坐在簡易臺車的木板上，由後方的車伕推動在軌道前進，普通時速約在十公里，通常一部台車可坐四人。這些四通八達的臺車軌道，串連起官、私營鐵道的車站，和各地的聚落或風景點。日治時期，從新竹車站延伸出去的臺車軌道線，分別由「新竹拓殖軌道株式會社」、「台灣軌道株式會社」等經營。

新竹拓殖軌道株式會社

1907年（明治40年）11月創設，其前身為新竹製腦株式公司，總站設於新竹北門長和宮，除了經營運輸業，尚有開墾、農林等事業。「新竹拓殖軌道株式會社」自南門外首先鋪設①新竹～芎林～樹杞林（今竹東）線，1912年個別延至①-1北埔和①-2內灣；1912年自南門外沿著西舊城牆基新鋪②新竹至浸水與③新竹往舊港方向的部分軌道。1920年代初期再進行④新竹～浸水線延長至油車港，與增長⑤新竹～舊港線，及向北越過犁頭山分岔往竹北與新埔、關西的臺車軌道。1934年再鋪設芎林銜接新埔～關西線的路軌。

台灣軌道株式會社

1919年（大正8年）9月29日創設，經營輕便軌道運輸業。總行先設在台北府後街，新竹辦事處設於東勢，1922年總行再遷移到苗栗街。台灣軌道株式會社收購了臺灣多個地方的輕便軌道，實現統一路線、連線經營，且進一步將輕便軌道車改為動力火車、汽車，或著手複線工程，早期軌道經營遍及桃園、新竹、台中、嘉義、台南等地。二戰後，「台灣軌道株式會社」在1946年（民國35年）改制為「新竹汽車客運股份有限公司」。

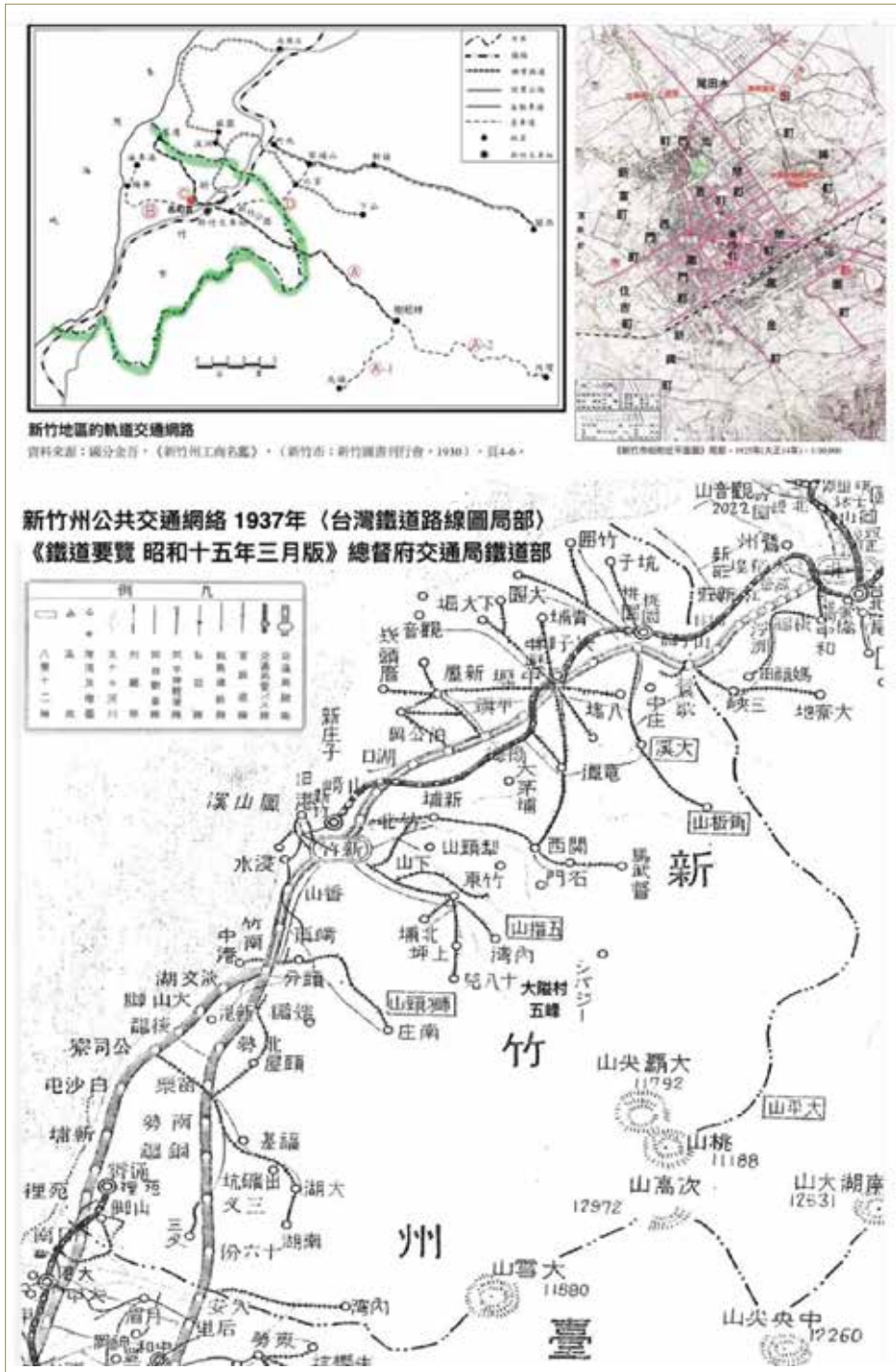
糖業鐵道

「帝國製糖株式會社」陸續在新竹、竹南、後龍（北勢）有分公司，除了鋪設輕便軌道外，也擁北部地區少有的產業小火車。在1917年（大正6年）併購「南日本製糖株式會社」，為了充分供應甘蔗原料來滿足位於水田庄「新竹糖場」的產能，因此從會社糖場（今中央路）鋪設「專業線」鐵道只運輸甘蔗不做客貨運輸服務。

往東南的「專業線」是由會社糖廠連接到竹東街二重埔；往北經「水田」的「專業線」鐵道陸續分出4路，有二路是跨越頭前溪後，北路經溪洲、麻園到波羅汶（今湖口鄉波羅村一帶）的「新竹-波羅汶」線，與東路經六家到芎林下山的「新竹-下山」線等兩條糖業鐵道；另二路是在水田往西北通往「油車港」與往西南銜接香山「三塊厝」。糖廠的二條小火車路線到1937年約長34.5公里，一條為新竹北門國小到竹南庄的大埔，另一條由公司出發經紅毛（竹北）到湖口。

新竹糖廠¹設立在新竹廳新竹街水田庄田心仔聚落，最盛時期的廠區約在今日民生路、民權路、隆恩圳、北大路的範圍內（含今巨城百貨所在地）。1913年（大正2年）創立的「南日本製糖株式會社」，併購新竹糖廠並提升為新式製糖工場，稱為「南日本製糖新竹工場」，壓榨能力為1000公噸，該糖

1 『新竹糖廠』初稱「新竹製糖所」。



明治末年發展到昭和時代的新竹地區軌道交通建設圖

[左上] 1930年新竹市與周遭街庄的鐵路、台車道（手押輕便車）、糖業鐵道。

[右上] 1925年《新竹市街附近平面圖》帝國製糖株式會社的糖業鐵道。

[下] 1937年新竹州公共交通網路。

廠被分配的甘蔗收購範圍北至湖口、南到苗栗，約佔18,600餘公頃。1917年（大正6年）時隨「南日本製糖」併入「帝國製糖株式會社」，1918年（大正7年）新設酒精工場。1940年（昭和15年）隨「帝國製糖」併入「大日本製糖株式會社」，翌年再合併「東洋製糖公司」改名「日糖興業株式會社」。

二戰後成立「台灣糖業有限公司」，「新竹糖廠」由臺灣糖業公司第一區分公司管轄。戰爭期間的轟炸致使倉庫幾乎全毀，1947年（民國36年）10月才復工製糖。1950年（民國39年）改行總廠制，臺灣糖業公司台中總廠下轄新竹、苗栗工場，同年因原料供應不足而關閉苗栗工場。

1953年（民國42年）撤銷新竹糖廠，改設新竹副產加工廠生產養豬飼料。1960年（民國49年）臺灣糖業公司與美國氫胺公司合作，在新竹副產加工廠原址成立台灣氫胺公司，主要生產飼料與抗生素。1995年（民國84年）臺灣氫胺公司遷廠，原新竹廠區工業用地即被變更為商業綜合開發區，先由楊姓建商開發為桃竹苗最大的風城購物中心，後由經營不善而由遠東巨城購物中心接手迄今。

彳亍見聞的嘟嘟與咻咻

張民依

前言

《裨海紀遊》紀載著康熙三十六年（1697）郁永河一行人由福州渡臺採硫磺的所見所聞，郁永河寫下的內容讓我們有機會認識當時的臺灣，其中「自竹塹迄南崁八九十里，不見一人一屋，求一樹就蔭不得。…，麋、鹿、麀、麂逐隊行，甚夥，驅獫狁獲三鹿。既至南崁，入深箐中，披荆度莽，冠屨俱敗，直狐貉之窟，非人類所宜至也。」¹，可看出竹塹平原是鹿的天堂，而南崁則為猶如野獸巢窟的密林需披荆斬棘通行。

「彳」是左腳，「亍」為右腳，人們藉由兩隻腳向前交替而能「行」，它是自古至今未曾改變的移動方式，也就是說現今你我的步行與郁永河時相同，不管是穿梭於竹塹的草原或南崁的密林，都要彳亍而行。然而到了劉銘傳鐵路完工，基隆與新竹間的南來北往有了火車可搭乘，聽著蒸氣火車頭拉著一列車廂行駛發出的嘟嘟聲；再到明治四十一年（1908）起的輕便軌道興建，人力台車在下坡處車伏也上車隨著台車飛快地在軌道上前進，耳邊則傳來咻咻的聲音，本文以人行走的樣子、火車與台車奔馳軌道傳來的聲音作主題，述說著交通興替與面對的文化樣態，再因自動車（汽車）出現而拆軌闢路，道路上汽車行駛的風切咻咻聲持續迄今。

蓬勃的軌道建設

隨著漢人的大量移入，雍正九年（1731）正式從諸羅縣分割大甲溪以北至

1 （郁永河 1996：22）

雞籠劃為淡水廳，光緒二年（1876）設台北府，淡水廳則分割為淡水縣、基隆廳與新竹縣，原竹塹城內的淡水廳治則沿用為新竹縣治，不斷增加的行政區域亦即移民數量遞增的結果。光緒十三年（1887）劉銘傳奏請興建台灣鐵路，基隆至新竹段於十九年（1893）通車，再加上由本線分歧至舊港為建設新竹以南鐵路材料搬運之「舊港支線」，在二十一年（1895）日本接收台灣之前，竹塹城內乍子行的人們可以搭乘火車在嘟嘟聲響相伴下南來北返。

今日的縣道122線道路（新竹市光復路及竹東鎮中興路）前身為新竹至內灣輕便車軌道路廊，由新竹拓殖軌道株式會社申請，於明治四十一年（1908）九月十五日核准，鋪設時間早於臺灣總督府的獎勵法規。「明治四十三年（1910）頒布的輕便鐵道法及四十四年（1911）的輕便鐵道補助法，獎勵民間興築軌距為762毫米的私有鐵路應用於產業，成為糖鐵、林鐵、鹽鐵、礦鐵及人力台車等。」（蘇昭旭2011：8-9），又「鐵軌條的大小以每公尺幾公斤表示，未滿22公斤為輕軌條，超過22公斤則是重軌條。」（平凡社 2019：238），輕軌條的鋪設如火如荼，創造了密集的軌道網，有咻咻的人力台車及嘟嘟的蒸氣火車甘蔗列車奔馳於新竹縣市田野，成為上一代人的共同記憶。

表 1：新竹縣市範圍內的糖鐵及人力台車

經營者	起點	終點	里程	鋪設核准	經營期限	備註
新竹拓殖軌道株式會社	新竹	內灣	26.8	1908/09/15	1938/04/01	新竹至關東橋7公里複線
永和軌道公司	新竹	舊港	9.4	1911/05/22	1941/07/05	
臺灣軌道株式會社	紅毛田	關西	27.4	1911/05/29	1941/05/20	紅毛田至新埔7.6公里複線
	犁頭山	新竹				
新竹拓殖軌道株式會社	竹東	北埔	7.5	1913/07/25	1938/04/01	
	西關東橋	荳林	5.9	1913/07/25	1938/04/01	
臺灣軌道株式會社	關西	石門	5.5	1914/02/09	1944/06/10	
李鯤魚	新竹	油車港	6.2	1923/02/07	1942/02/05	浸水支線1.2公里包括在內
東成公司	關西	馬武督	9.4	1923/02/17	1937/12/31	
竹東軌道組合	上公館	十八兒	16.0	1923/04/09	1938/03/31	
帝國製糖株式會社	新竹	波羅汶	18.5	1926/12/02		

經營者	起點	終點	里程	鋪設核准	經營期限	備註
范姜萍	湖口	下北勢	3.3	1927/06/14	1950/09/30	
帝國製糖株式會社	溪洲	下山	6.8	1927/09/01		
文林軌道組合	芎林	王爺坑	6.0	1928/09/03	1943/08/31	包含石壁潭至鷄油林 1.5公里

資料來源：《臺灣省新竹縣志》（黃旺成 1976：卷六第十篇109-112）

「台灣軌道株式會社」創立於大正8年（1919），該會社以核准鋪設於1911年的新竹至犁頭山線、紅毛田至關西及1914年核准的關西至石門線經營輕便軌道運輸業，將關西山區石門、玉山的物產運進紅毛田（今竹北火車站）及新竹火車站，人力推動的台車可載人，也可載運礦產與一般物資。竹北米商以輕便車從關西運送稻穀被紀錄於《新竹叢誌》及《新竹縣鄉土資料》，「振泰精米廠是北台規模最大的精米廠，廠主吳傳泉於明治四十三年（1910）創設，其子吳輝煌指出該廠經由輕便軌道將關西與新埔產量一半的稻穀運至竹北



圖1：臺灣軌道株式會社之「紅毛田、關西間」及「關西、石門間」輕便軌道

資料來源：2025年《Google Maps》，本研究改繪。

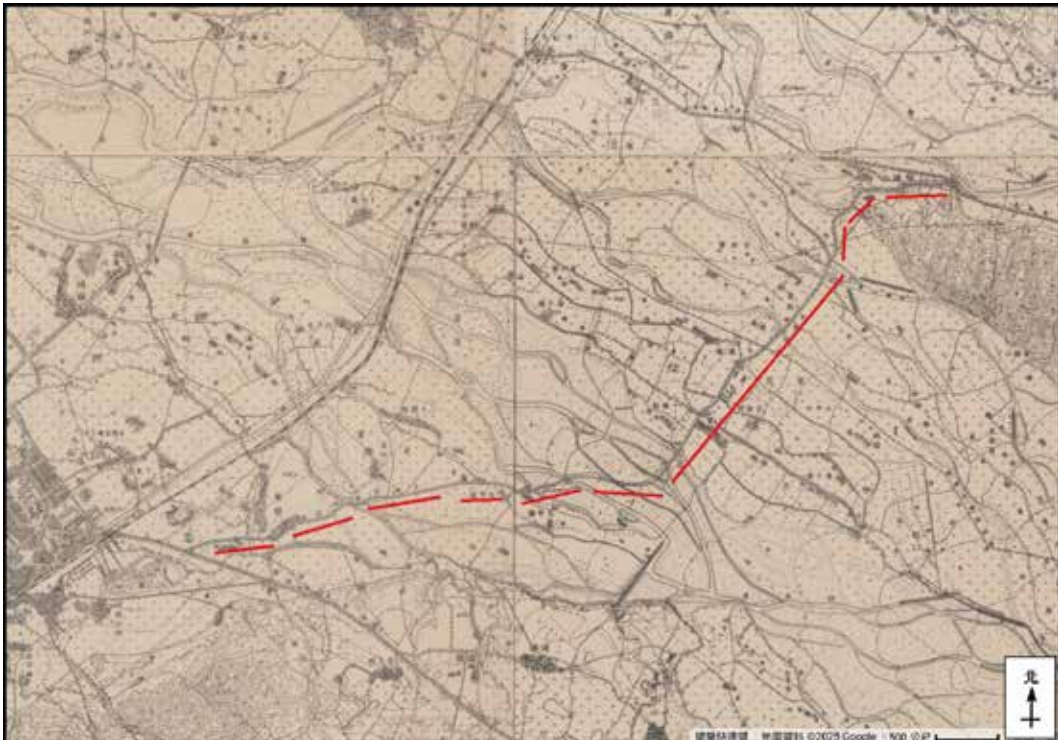


圖2：臺灣軌道株式會社之「新竹、犁頭山間」輕便軌道

資料來源：1921年《日治二萬五千分之一地形圖》，本研究改繪。

銷售。」（張谷誠 1952：446）、（呂順安 1995：95），一條軌道將稻穀生產、米商碾米與配售白米等等環節串連，成就一個米的供銷網絡。

自明治四十一年（1908）至昭和三年（1928）的二十年間，今日新竹縣市範圍裡鋪設的輕便軌道長度逐年遞增，鋪設軌道累積里程達到148.7公里，其中的25.3公里是由帝國製糖株式會社所鋪設的「製糖用機關軌道」供行駛蒸氣火車運送甘蔗，其餘則為「手押台車軌道」供人力推送台車。至於軌道的鋪設與連結如何，《臺灣省新竹縣志》有云「每條輕便軌道路線，對鐵路幹線均成丁字形，藉資連結。」（黃旺成 1976：卷六第十篇108），亦即關西至石門線能將白石下礦場的石灰石運出，亦能將農林產物送至新竹市區，振泰精米廠更能配送碾好的白米至台北銷售，擴大營運範圍。

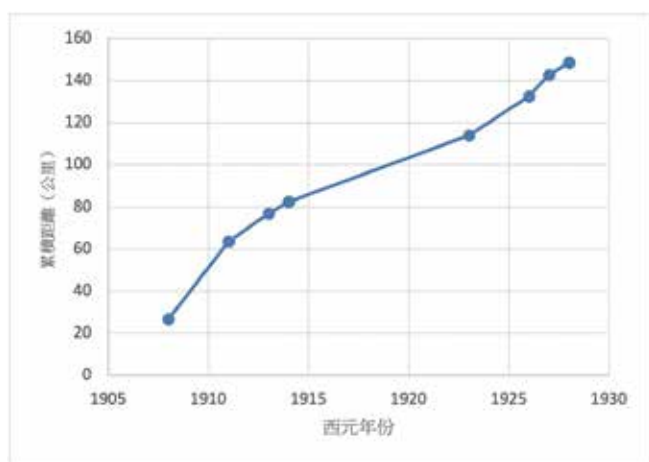


圖3：新竹縣市鋪設的輕便軌道距離

資料來源：表 1，本研究繪製。

縱貫鐵道中斷接駁

輕便車有時也會出於維修鐵道之需而興建，以下即《臺灣省新竹縣志》紀錄劉銘傳鐵道鳳山溪橋中斷的火車運行方式：「明治三十年（1897）八月紅毛田、淡水河兩橋損壞，由新竹發出之列車僅能至鳳山溪橋南岸停車，乘客須由此改乘臺北開來對岸之列車，以免闖禍，於是在紅毛田北方設假車站『新車』。翌年八月新車以南之橋樑破壞墜落，新竹至新車間亦成為廢線，『新車假車站』改為『新車暫時站』。九月十六日開始接受大湖口至新車間客貨運輸。三十二年（1899）一月改為『新車停車場』，二月一日起，新車、紅毛田、新竹三個車站間開始客貨運輸。設計不良的劉銘傳鐵路由日本人逐段整改，三十五年（1902）二月替代大湖口至紅毛田間的新線完成，新車車站隨著舊線撤廢而廢除。」（黃旺成 1976：卷六第十篇13、18）。

志書紀載裡用「紅毛田橋、新車以南之橋樑」指出斷掉的是舊線之鳳山溪橋，但卻沒交待由南岸下車的乘客怎麼跨越鳳山溪到北岸的新車車站上車，筆者查閱了明治三十八年（1905）八月一日之「渡船取締ニ關シ調査ノ件」發

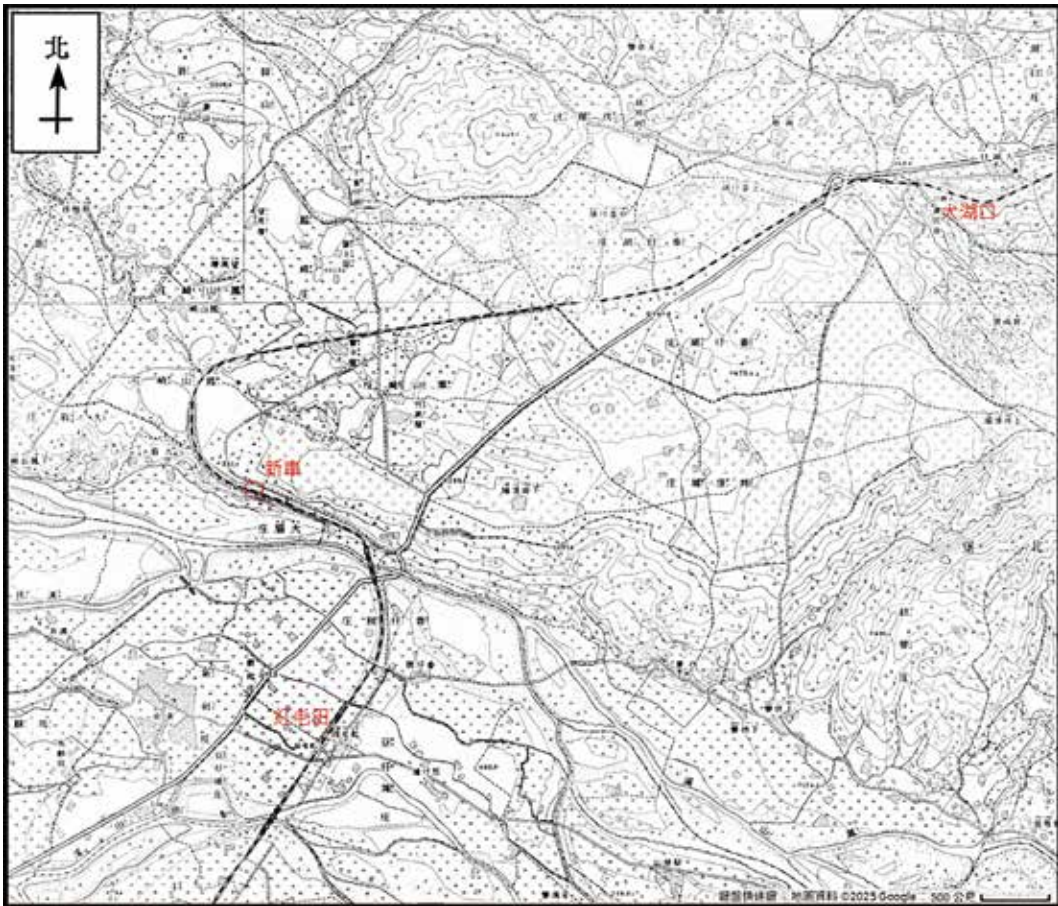


圖4：劉銘傳鐵道之大湖口至紅毛田段

資料來源：本研究改繪自〈日治二萬分之一台灣堡圖（明治版），1904年〉。

現乘客是仰賴渡船才能過河換車續行（圖 5、圖 6）。設在舊社溪的舊社渡船乃私人設立的義渡，只在雨季出動，但也在「明治三十四年（1901）八月中新車、新竹間輕便鐵路破損時」出動，下車的乘客仰賴一艘支那形船²，由船伕一人操作擺渡而能過河，這些從新竹出發、在鳳山溪南岸下車的乘客搭乘的是因改線作業而鋪設的臨時軌道「新車、新竹間輕便鐵道線路」。

2 支那形船即「支那型帆船、清國式船舶」，藉以與「戎客船、西洋式帆船」區別。

雖然新車、新竹間輕便鐵道是暫時的，但志書上仍有紀載其車資與車級，「明治三十二年（1899）二月起，新車、紅毛田間一角五分，紅毛田、新竹間一角五分，新竹、新車間三角。輕便車原無分等級，三十三年（1900）十一月二十一日起，分為一等車及普通車二級。」（黃旺成 1976：卷六第十篇18）。「輕便台車有分客運及貨運。客運的台車以座椅及是否遮陽區分，二等車是一張木椅，二人向前坐，二人向後坐；而一等車則是一張籐椅且有遮陽棚。」（呂順安 1995：25、26、73）。這些火車乘客出於南來北往的需求，通常會搭乘新竹至新車之間這段為5.3哩的輕便車，但其他路線則客運少而貨運多，若要由新竹至新埔，人力推動的輕便車將行駛在「新竹、犁頭山」線再轉「紅毛田、關西」線至新埔的距離約莫12公里，耗時一個多小時，但一般台灣人寧願花更多時間走路前往而不願花錢搭乘輕便車，畢竟那個年代的時間並不值錢。

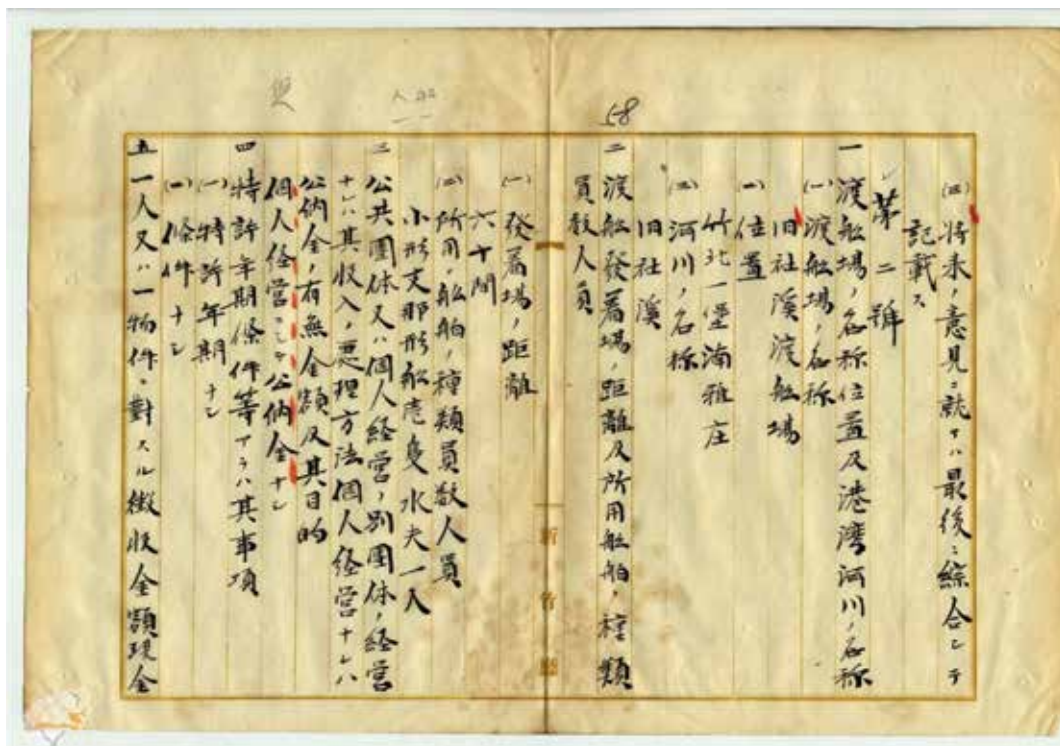


圖5：舊社溪渡船調查紀錄

資料來源：「渡船取締ニ關シ調査ノ件」（1905-08-01），頁58。



圖6：舊社溪渡船調查紀錄（續）

資料來源：「渡船取締ニ關シ調査ノ件」（1905-08-01），頁59。

自動車³出現

臺灣軌道株式會社鋪設的軌道距離為 32.9公里，對一個運輸業者來說僅占已鋪設輕便軌道中的四分之一，為何不再鋪設呢？《臺灣省新竹縣志》有載「大正十一年（1922）自動車面世，也組織了自動車商會，臺灣軌道株式會社於昭和四年（1929）開始兼營汽車客運業務，數年間擴大汽車業營業，買收苗栗自動車合資會社、合源自動車商會、新竹自動車商會、新竹拓殖軌道會社、茶茂自動車商會等營業權及財產，汽車運輸因而鼎盛。昭和十三年（1938）再依日本交通局經濟統制令，公司軌道運輸停止，而併入臺灣軌道統制會社，汽車客運得在新竹州地區保留專營。」（黃旺成 1976：卷六第十篇113），再據新竹汽車客運股份有限公司歷史沿革網頁提及「民國三十五年

3 日文「自動車」即「汽車」。

(1946)，官商合辦，更名為『新竹汽車客運股份有限公司』。」，然而這一紀錄卻與臺灣省政府交通處的簽呈公文（圖 13、圖 14）不符。

公文內容紀載著「日本時代曾將新竹桃園軌道會社及基隆南邦交通會社等十四家合併與臺灣軌道株式會社總轄經營，該會社即現時之臺灣軌道運輸股份有限公司，其中包含三分之一的日人產權；臺灣軌道運輸股份有限公司管轄之各軌道線竟採用包辦制度，發包他商經營，不勞而獲為地方人士所反對，為解決此問題乃要求公司改組為官商合辦，官方的股本即接收的日本產權。所有由新竹縣日產處理分會所接收之各軌道（圖15），經代表官方的鐵路管理委員會整理後移撥官商合辦的臺灣軌道運輸股份有限公司管理。」以上即由專營改制為官商合辦的過程。

新竹汽車客運股份有限公司歷史沿革網頁再提到「民國37年(1948)改組為純民營汽車客運公司」，亦即官商合辦的「臺灣軌道運輸股份有限公司」改組成為純民營的新竹汽車客運股份有限公司，原本在日本時代的軌道來源包含會社自行鋪設及購併，這些線路造就了會社專營時代的輝煌路網。軌道線路拆除鐵軌之後成為馬路，引擎動力的汽車替代了人力推動的輕便台車繼續發出咻咻聲，既有的專營軌道線路則演變成為公路客運的行駛路線（圖 7），每個客運總站就是一張路網，由各總站為中心輻射而出，民國一百零四年（2015）的經營路網（圖 8、圖 9、圖 10、圖 11、圖 12），在一一三年（2024）10月31日畫下休止符。隨著經濟發展，汽車已是家家戶戶的標準配備，出外大多自行開車或騎乘機車，成立百餘年的新竹客運，最後的二十年幾乎都是靠著交通部的補貼才勉強經營，但逐年墊高的經營成本超過了補助款項，只好先後退出苗栗、桃園及新竹的公路客運，成為時代的眼淚。

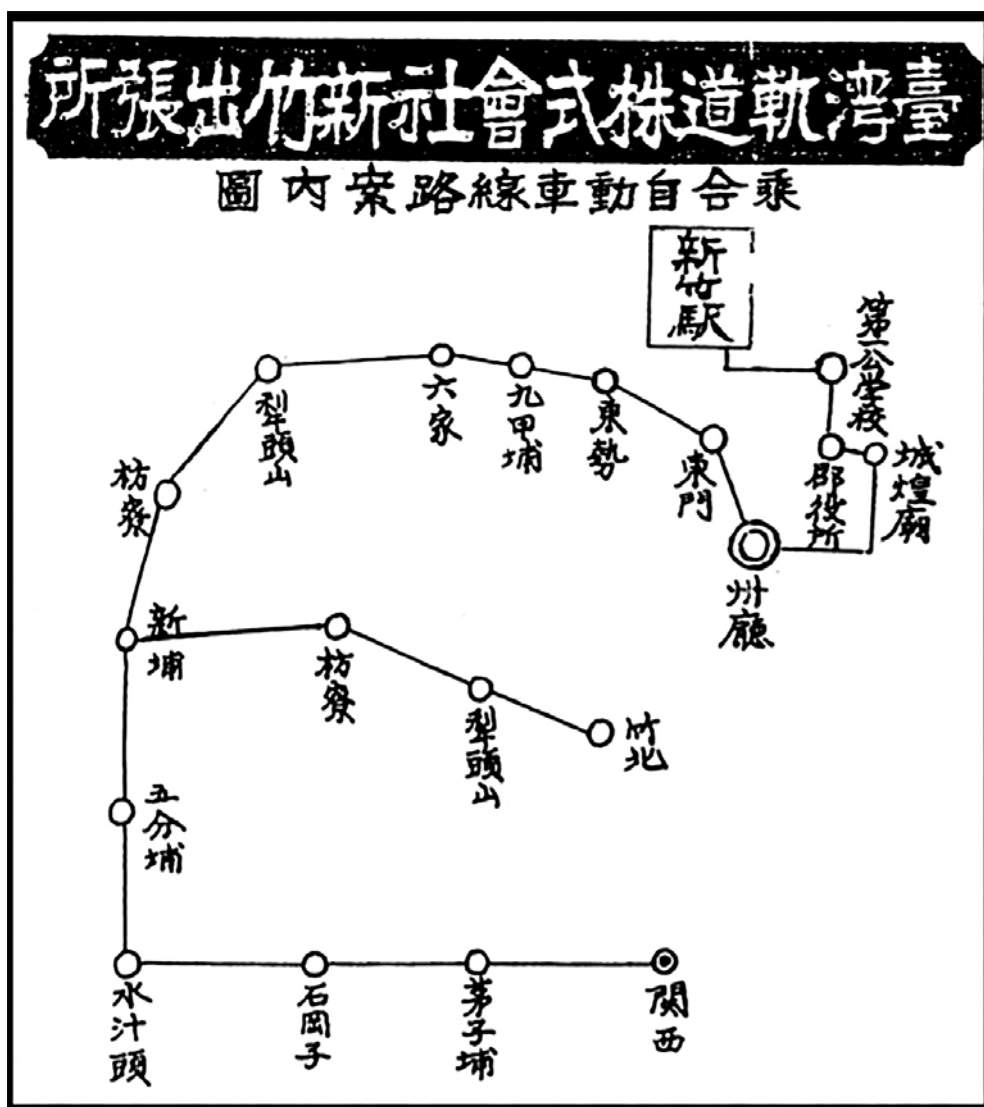


圖7：昭和11年（1936）臺灣軌道株式會社新竹出張所之乘合自動車路線案內圖

資料來源：轉引自關西人臉書社團貼文⁴

4 新埔鎮文史工作者賴志誠（臉書帳號：田田）2025年3月16日於關西人臉書社團之貼文。網址：<https://www.facebook.com/share/p/18FCwDz8cJ/>。取用日期：2025年8月2日。

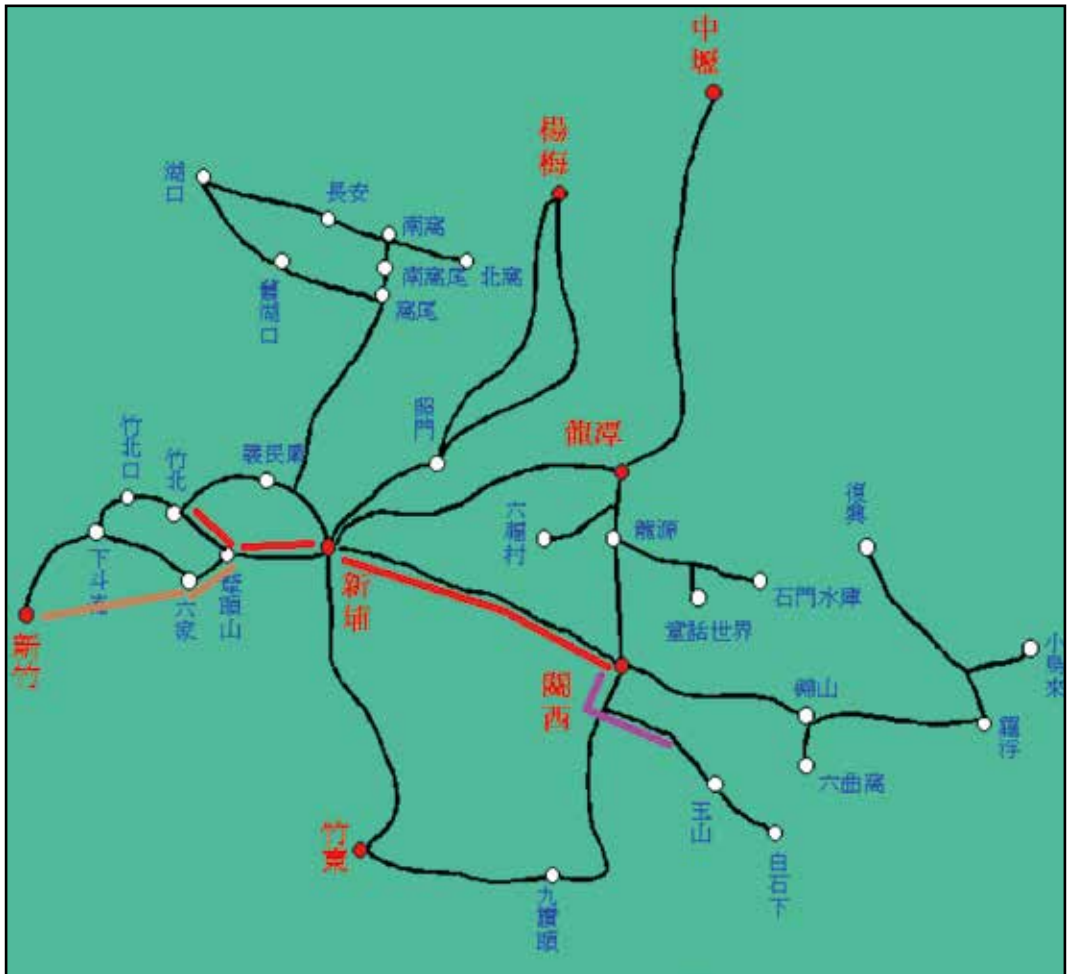


圖8：新竹客運關西總站2015年之營運圖包含臺灣軌道株式會社之三條輕便軌道線
 資料來源：新竹汽車客運股份有限公司營運路線圖，本研究改繪。

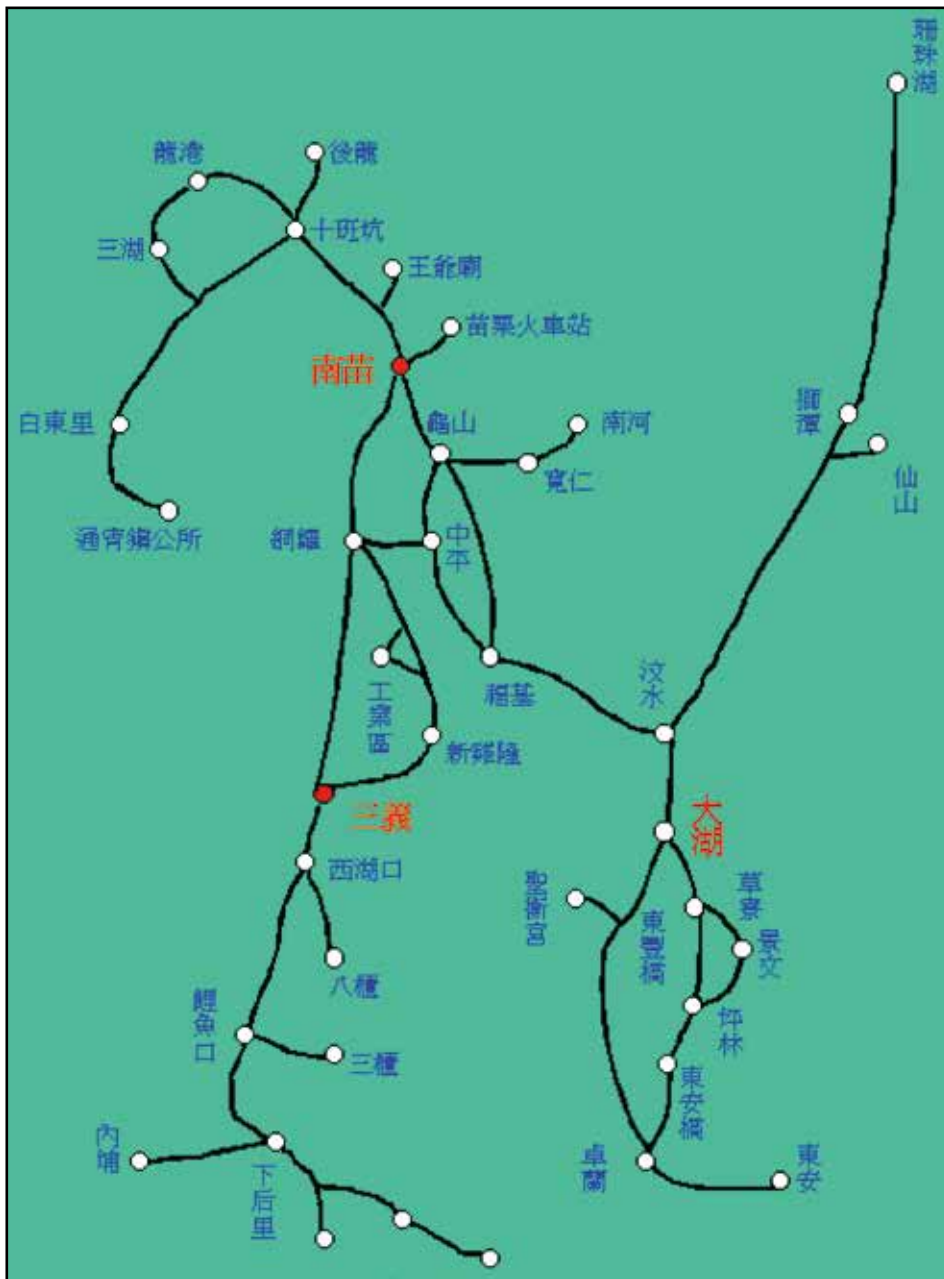


圖9：新竹客運苗栗總站2015年之營運圖

資料來源：新竹汽車客運股份有限公司營運路線圖，本研究改繪。

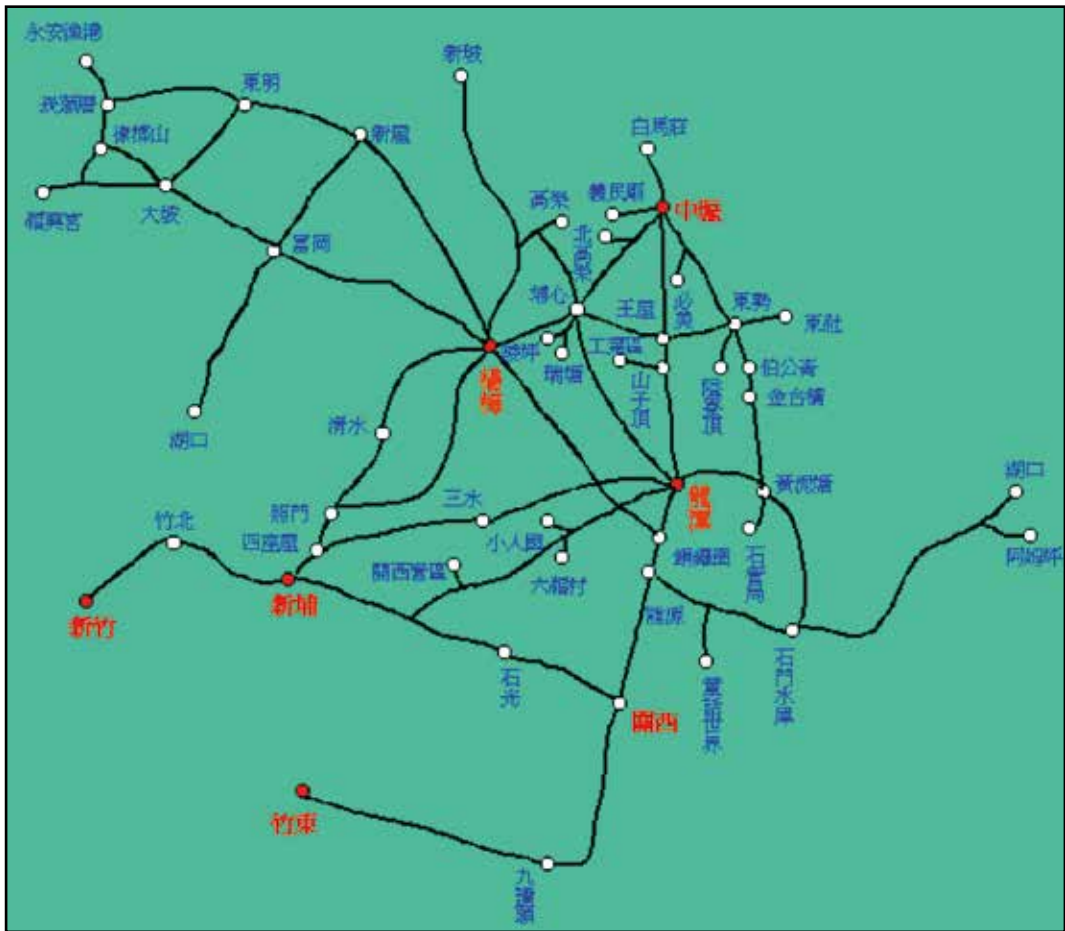


圖10：新竹客運中壢總站2015年之營運圖

資料來源：新竹汽車客運股份有限公司營運路線圖，本研究改繪。

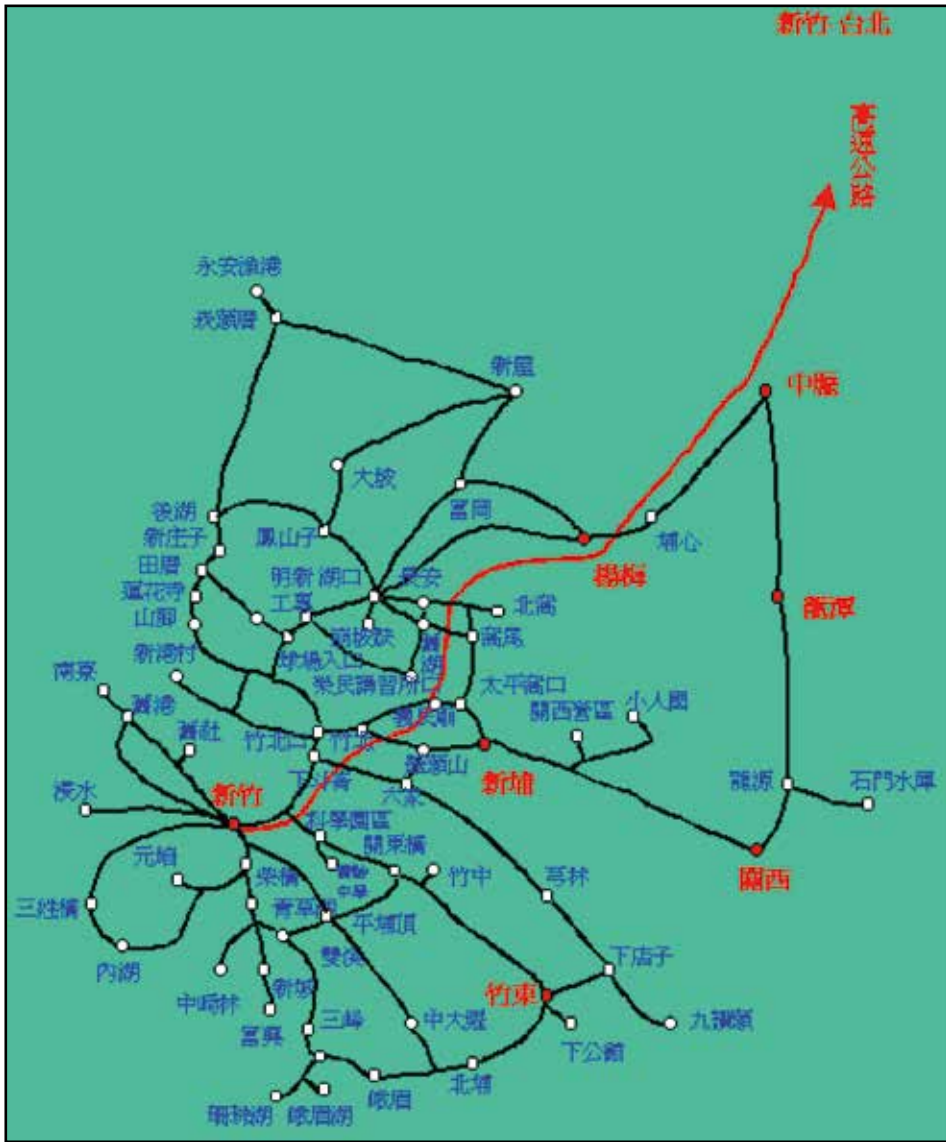


圖11：新竹客運新竹總站2015年之營運圖

資料來源：新竹汽車客運股份有限公司營運路線圖，本研究改繪。

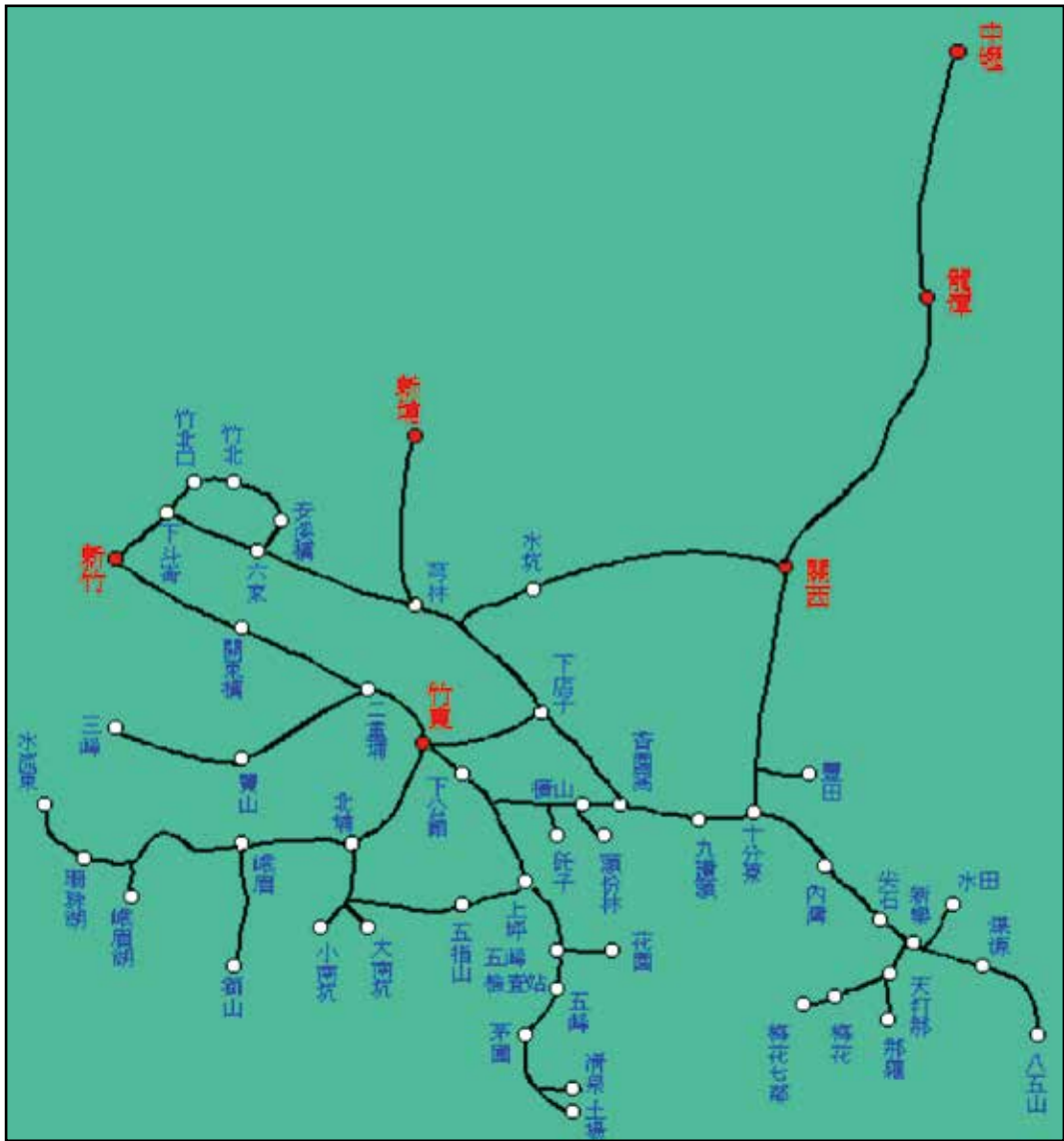


圖12：新竹客運竹東總站2015年之營運圖

資料來源：新竹汽車客運股份有限公司營運路線圖，本研究改繪。

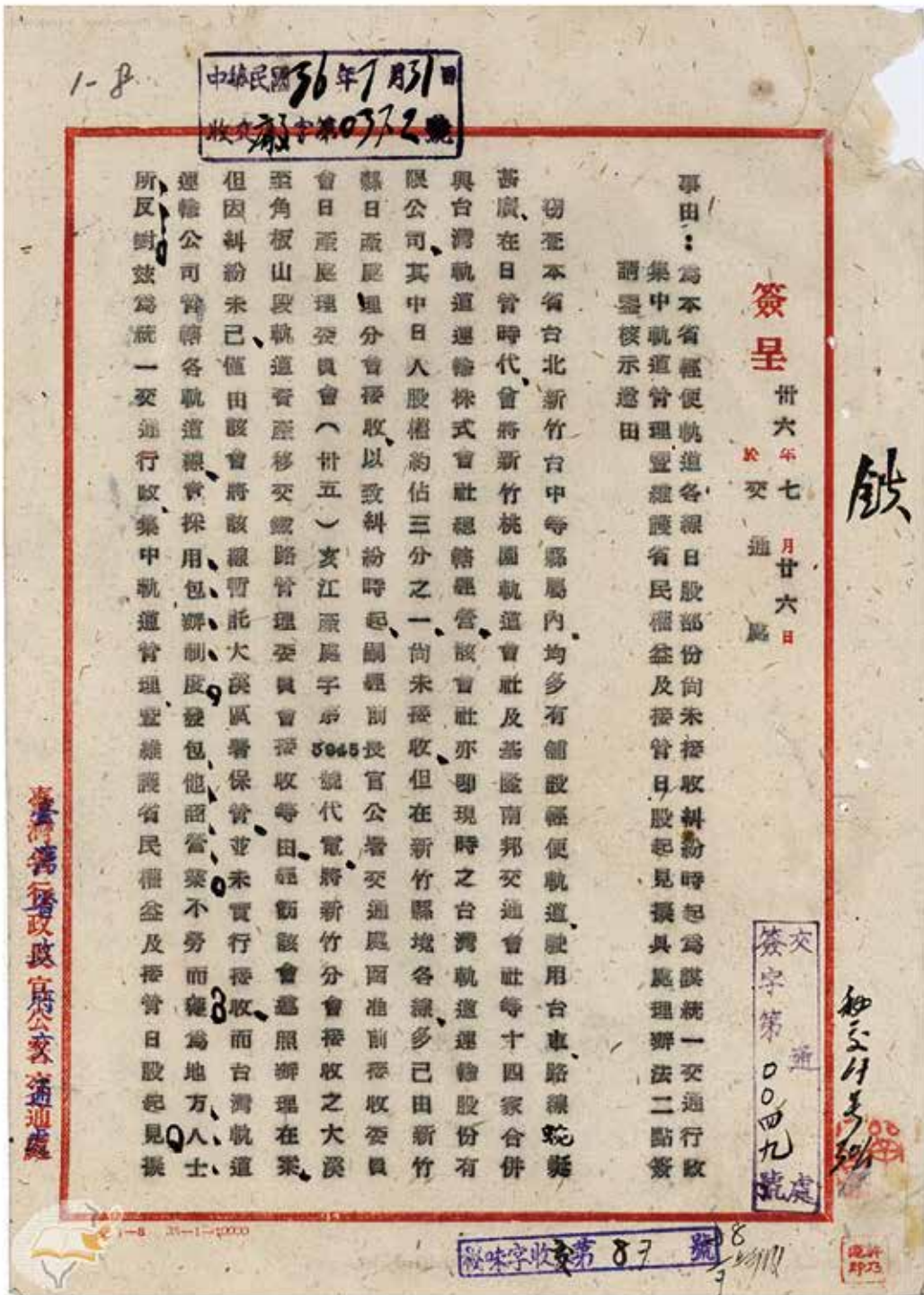


圖13：臺灣光復後輕便軌道之管理與日本股份接收辦法

資料來源：「為台灣軌道運輸股份有限公司所轄各輕便軌道線特規定處理辦法兩點希知照由」(1947-08-11)



圖 14：臺灣光復後輕便軌道之管理與日本股份接收辦法（續）

資料來源：「為台灣軌道運輸股份有限公司所轄各輕便軌道線特規定處理辦法兩點希知照由」（1947-08-11）

No. _____

臺灣軌道運輸公司現轄路線表

縣別	線名	公里	計復	條	所屬	局	會社	名
台北	三空	13.2	11.7		基隆	山園	通	通
	空	5.5	1.3		海山	林	鐵	鐵
新竹	深	4.45			能	園	鐵	鐵
	山	5.1	7.1	41.35	能	園	鐵	鐵
台中	深	13.1			能	園	鐵	鐵
	山	14.1	2.7		能	園	鐵	鐵
新竹	深	23.0			能	園	鐵	鐵
	山	11.8			能	園	鐵	鐵
新竹	深	9.4			能	園	鐵	鐵
	山	21.5			能	園	鐵	鐵
新竹	深	5.6			能	園	鐵	鐵
	山	5.0			能	園	鐵	鐵
新竹	深	16.4			能	園	鐵	鐵
	山	27.8			能	園	鐵	鐵
新竹	深	13.4		156.00	能	園	鐵	鐵
	山	22.1			能	園	鐵	鐵
新竹	深	6.8			能	園	鐵	鐵
	山	7.2			能	園	鐵	鐵
新竹	深	1.5			能	園	鐵	鐵
	山	2.0			能	園	鐵	鐵
新竹	深	44.4		95.00	能	園	鐵	鐵
	山				能	園	鐵	鐵
合計			22.8	291.35				

1-1

圖 15：臺灣光復時「臺灣軌道運輸公司現轄路線表」⁵

資料來源：「為臺灣軌道運輸股份有限公司所轄各輕便軌道線特規定處理辦法兩點希知照由」（1947-08-11）

5 表格中的「縣別」欄位的「縣」就是大正九年（1920）行政區域調整後的「州」，台北縣縣即台北州、新竹縣即新竹州、台中縣即台中州。為何如此，實乃臺灣光復不久，不及變更也。

表2：臺灣軌道運輸公司現轄路線表⁶

縣別	線名	公里	複線	原所屬會社名
台北縣 (合計41.35公里)	三瓜子	13.2	11.7	南邦交通
	金瓜石	5.5	1.3	南邦交通
	金包里	4.45		南邦交通
	中和	5.1		基福
	成福	13.1	7.1	海山輕鐵
新竹縣 (合計156.00公里)	大溪	14.1	2.7	桃園軌道
	角板山	23.0		
	中壢	11.8		中壢軌道
	馬武督	9.4		東成公司
	竹東	31.5		新竹拓殖
	加羅排	4.6		
	馬福	5.0		
	十八兒	16.4		竹東軌道
	竹南	27.8		展南拓殖
錦水	12.4		錦成軌道	
台中縣 (合計94.00)	東勢	32.1		台灣交通
	打簾	6.8		台灣交通
	湳雅	7.2		台灣交通
	水源地	1.5		台灣交通
	東山	2.0		台灣交通
	新高山	44.4		新高拓殖
合計		291.35	22.8	

資料來源：「為台灣軌道運輸股份有限公司所轄各輕便軌道線特規定處理辦法兩點希知照由」
(1947-08-11)

廢除軌道的變化

劉銘傳鐵路興建階段，新竹至舊港的「舊港支線」係一條搬運縱貫鐵路建築材料用的鐵路，日本政府於明治二十八年（1895）八月三十日的踏查紀錄被收錄於《臺灣省新竹縣志》「由本線分歧至舊港之支線，沿紅毛田溪南岸而架設，延長五哩許（26430呎），跨過溪岸及田園，鐵軌條一千七百六十二條依舊存在，但散在附近，枕木則都被竊去，僅剩六百餘條。自本線分歧點起約

⁶ 表格中的「縣別」欄位的「縣」就是大正九年（1920）行政區域調整後的「州」，台北縣縣即台北州、新竹縣即新竹州、台中縣即台中州。為何如此，實乃臺灣光復不久，不及變更也。

3150呎之鐵軌條皆被土砂埋沒，雖修理可用，惟枕木五分之四遭竊，鐵軌條遇滿潮即被海水浸沒，殆已成為廢物。」（黃旺成 1976：卷六第十篇16）。臺灣西部鐵路幹線從劉銘傳興建迄今之軌道寬度都維持俗稱「窄軌」的1067毫米，雖不清楚清代舊港支線的軌距是窄軌還是輕便車的 762毫米，但從志書紀載就能看到一條軌道的自然損毀過程。需特別說明的是日本時代由永和軌道公司於明治四十四年（1911）五月二十二日有鋪設另外一條由 新竹至舊港的輕便車軌道，軌道長度為9.4公里，主要運送內容為魚貨與乘客，民國一百年（2011）在康樂社區的努力推動下復原檳榔驛一帶軌道路線，恢復小火車行駛，讓遊客能一邊搭乘小火車一邊聽著導覽解說，回味這段輕便車的歷史。

永和軌道公司興建的舊港線與大多數的輕便軌道一樣於昭和十六年（1941）太平洋戰爭爆發後終止營運，其衰落原因與軌道損壞造成的行車安全有關，「軌道以未經防腐處理的省產什木為枕木，其壽命僅能維持兩年，加上第二次世界大戰而疏於維護，枕木腐蝕無法支撐鋼軌及保持軌距，危及行車安全。建造等級高於輕便軌道的西部幹線鐵道，經由日本政府的路線優化與延長，採用採自大湖口、桃仔園廳的八千支樟樹枕木，統一規格的長約二公尺、寬約二十三公分、厚約十五公分，但也未經防腐處理而不耐久；臺灣光復後至民國四十二年（1953）十月之間已抽換三十三萬根防腐枕木，平均每年抽換四萬二千根，列車震動顯著減輕。」（黃旺成 1976：卷六第十篇64-65），昭和十七年（1942）六月中途島海戰失利，日本國力漸衰，戰略資源匱乏，停用軌道的鐵軌條及民間的鐵器都被徵用再製為軍品，路線成為一般道路，腐蝕的枕木則被沿線住家拾取作為燃料進了大灶。

帝國製糖株式會社的「製糖用機關軌道」軌距與輕便軌道一樣是 762毫米，是1435毫米標準軌的一半而有「五分」的稱呼，運行著由蒸氣火車拉著長長的甘蔗車廂組合而成的列車「五分車」。溪洲至下山線五分車消失於民國四十一年（1952）筆者訪得耆老的記憶「終點站下山蔗埕⁷ 拆除後回復為種稻

7 輕便車、火車鐵路的站場稱「車埕」，糖鐵五分車則稱「蔗埕」。下山蔗埕位於新竹縣芎林鄉下山村五座屋。

的水田，外觀仍是三角形外觀。沿線鐵軌條被拆走，路面整平為土石路面的道路，人們以『五分車路』稱之，當時路邊還可見到一些丟棄的道釘。」（張民依 2022：209），此外，地籍圖也保有線索，在主線、終點蔗埕之外還能看見「裝車場側線」（表 3、圖 16），一段停放蔗廂車的路段，由蔗埕苦力們將甘蔗搬入蔗廂車，最後再由五分車拉回新竹製糖所（今巨城購物中心）。

表3：帝國製糖株式會社溪州至下山線之下山蔗埕

地籍地號	使用地類別	面積 (平方公尺)	原始用途	圖16標示顏色
金獅段 111地號	交通用地	4834.81	主線及裝車場側線	紅色
金獅段 368地號	農牧用地	143.26	蔗埕與終點站場	紫色
金獅段 368-1地號		104.32		
金獅段 368-2地號		132.52		
金獅段 369地號		1001.39		
金獅段 369-1地號		456.83		
金獅段 370地號		195.9		
金獅段 370-1地號		399.91		
金獅段 370-2地號		168.54		

資料來源：本研究田野調查所得

因礦而生的新鐵道

《臺灣省新竹縣志》云「昭和十九年（1944）十二月日本政府為運出竹東及山地地區之資材而再建新的竹東線鐵路，由九甲埔、赤土崎、竹中至竹東，民國三十五年（1946）十月一日破土興工續建，至三十六年（1947）十一月五日通車。竹東地區既產汽油及天然瓦斯，復產石灰石、矽砂、煤。煤之縑藏量豐富且能煉焦，為全省首屈一指之良好煤田。竹東可運出之物資包括煤、石灰石、矽砂、木材、竹料、菓實、茶、米穀、纖維類等。竹東及新竹一帶之工礦廠商及新興產業甚多，其製品及原料，大部份須由本支線輸送。再於三十九年（1950）十二月二十六日完成延長至合興站，四十年（1951）九月十日延長至內灣，而改稱內灣線。」⁸，鐵路為吸收更多的業務與更接近礦產資源而

8 《臺灣省新竹縣志·卷六·經濟志》（1976：73-82）



圖16：帝國製糖株式會社溪州至下山線之下山蔗埕

資料來源：表3：內政部國土測繪中心「國土測繪圖資服務雲」網站（圖層：地籍圖、正射影像航照圖）。本研究整理繪製。

一再向山區延伸，嘟嘟聲響迴盪油羅溪畔。

臺灣光復後建立的內灣線鐵路以與西部幹線相同的窄軌規格建造，有著固定的客運列車班次及不固定班次的貨運，運出了山區的煤、石灰石與木材資源，為了有足夠的吞吐量，從新竹至內灣全線均為雙軌鋪設。雖然新竹拓殖軌道株式會社於1908年就建有新竹至內灣的輕便軌道，但1938年廢線後闢為一般道路（即今日之縣道122線之光復路與中興路），因此再建新內灣線時係重新勘查路線，選定縣道122線北側靠頭前溪的路廊鋪設。隨著煤炭封礦禁採、林業禁伐、石灰石禁採的接連發生，礦業與林業從業人員外移，內灣線面臨拆除的命運，幸而在眾人期望保留的意見傳達後，民國95年（2006）保留單線轉型觀光路線營運迄今。

結論

新竹市、新竹縣及苗栗縣自民國九十六年（2007）成立竹竹苗輕軌捷運系統推動小組，近二十年的努力，畫出路線與機場（圖17），也規畫了站場（圖18、圖20），但都停在祇聞樓梯響不見人下來的狀態，不知何時能夠付之執行。

疊圖檢視民國九十八年（2009）竹竹苗輕軌捷運系統路線圖及1921年的《日治二萬五千分之一地形圖》會發現大正二年（1913）新竹拓殖軌道株式會社鋪設的西關東橋至芎林線輕便軌線與輕軌捷運綠線的機廠不到500公尺、與G1站不到800公尺，如此接近的距離，似乎應證此乃百餘年來的關鍵路廊（圖19）。



圖17：竹竹苗輕軌捷運系統路線及站點（僅含新竹市、新竹縣竹北市）

資料來源：新竹縣政府網站便民服務網頁。

車站規劃

● **紅線**

站名	位置	型式	鄰近重要旅次產生吸引點	備註
R1	鐵道路二段 vs. 後湖橋	平面		
R2	東大路二段 vs. 武陵路	平面	國軍新竹醫院	
R3	東大路二段 vs. 經國路一段	平面	新竹市文化中心	與綠線G14站轉乘
R4	東大路一段 vs. 中央路	平面	新竹市政中心、風城購物中心	
R5	舊東大路橋	高架	東區區公所、新竹女中、新竹火車站、花園街觀光夜市	與長期路網黃線轉乘
R6	東山街 vs. 食品路	平面	孔廟、玻璃工藝博物館	
R7	新竹市立體育場	平面	新竹公園、市立體育場、動物園、假日花市	
R8	忠孝路 vs. 東光路	平面	大潤發忠孝店	
R9	光復路二段 vs. 水源街	平面	馬偕醫院新竹分院、工業研究院光復院區	
R10	光復路二段 vs. 建新路	平面	清華大學、清大夜市	
R11	光復路二段 vs. 全城一路	平面		
R12	光復路一段 vs. 園區一路	平面	新竹科學園區	
R13	光復路一段 vs. 30公尺都計道路	平面		
R14	光復路一段 vs. 介壽路	平面	新竹科學園區	
R15	光復路一段 vs. 竹中路	高架		
R16	台鐵竹中車站	高架	台鐵竹中站	與台鐵內灣線竹中站轉乘

圖18：竹竹苗輕軌捷運紅線車站規劃（僅含新竹市、新竹縣竹北市）

資料來源：新竹縣政府網站便民服務網頁。



圖19：2009年竹竹苗輕軌捷運系統與1913年輕便軌道之路線位置示意圖

資料來源：新竹縣政府網站便民服務網頁、表 1、《日治二萬五千分之一地形圖》。本研究改繪。

車站規劃				
● 綠線				
站名	位置	型式	鄰近重要旗次產生吸引點	備註
G1	東興路二段439巷	平面	台灣知識旗艦園區	
G2	東興路二段196巷	平面	台灣知識旗艦園區	
G3	東海國小	平面	生物醫學園區、交大竹北校區	
G4	高鐵新竹站	平面	高鐵新竹站	與高鐵新竹站轉乘
G5	光明六路東二段(前園)	平面	新瓦屋-客家文化園區	
G6	光明六路東二段 vs. 自強南北路	平面		
G7	光明六路東一段 vs. 莊敬北路	平面	新竹縣體育園區、台大竹北校區	
G8	光明六路 vs. 縣政三街	平面	新竹縣政中心、縣議會	
G9	光明六路 vs. 縣政九路	平面	新竹縣政中心、客運轉運站	
G10	中華路 vs. 光明十四街	高架	台竹北校區科大	
G11	前溪大排水	平面		
G12	經國路一段 vs. 鐵道路二段	平面	署立新竹醫院	
G13	經國路一段 vs. 光華南街	平面		
G14	經國路一段 vs. 東大路二段	平面	新竹市文化中心	與紅線R3站轉乘
G15	經國路二段 vs. 西大路	平面	中正棒球場	
G16	經國路二段 vs. 延平路一段	平面		
G17	經國路二段 vs. 頂埔路	平面		與長期路網黃線轉乘
G18	中華路四段 vs. 茄苳景觀大道	平面		

圖20：竹竹苗輕軌捷運綠線車站規劃（僅含新竹市、新竹縣竹北市）

資料來源：新竹縣政府網站便民服務網頁。

竹竹苗輕軌捷運系統對於新竹縣市的這一代人來說，除了引頸期盼之外，似乎也使不上力，但我們能回顧曾經出現的輕便軌道口字型路網：新竹拓殖軌道株式會社鋪設路段的新竹至內灣線，至竹中口向東方轉西關東橋至芎林線，轉乘文林軌道組合的芎林經王爺坑、石壁潭至鷄油林線。鷄油林站的位置即今日中央市場口（仁愛路與東林路交叉口）與新竹至內灣線（仁愛路與長春路交叉口）僅距離150公尺遠，基本上可謂是連接在一起，形成了一個輕便軌道迴路連接了新竹市區、赤土崎、關東橋、芎林街區、石壁潭與竹東街區與市場、番社子、四重埔、三重埔、二重埔與頭重埔等重要聚落，以現代眼光來看，不就是一條創造房價的城際捷運嗎？

回頭再看竹竹苗輕軌系統路線，只要補上竹東鎮竹中站至員山路（輕便軌道西關東橋至芎林舊路線）、鄉道竹48線經中正大橋、三民路就能抵達綠線機廠，形成封閉的口字型路網。就營運考量來看，待補上的這一段路線將連接竹中社區、二重里新興社區、員山社區及臺灣知識旗艦園區與高鐵，搭乘流量勢必增加，也能促進地方發展，促成新穎的輕軌捷運，標示竹竹苗的高度城市化，不僅能就業也適合定居。

參考書目

- 「為台灣軌道運輸股份有限公司所轄各輕便軌道線特規定處理辦法兩點希知照由」（1947-08-11），〈本省軌道運輸股份有限公司所轄各輕便軌道線處理辦法（0036/076/16/1）〉，《臺灣省級機關》，國史館臺灣文獻館（原件：國家發展委員會檔案管理局），典藏號：0040760001447001。
- 「渡船取締ニ關シ調査ノ件」（1905-08-01），〈明治三十八年臺灣總督府公文類纂十五年保存第二卷警察〉，《臺灣總督府檔案·總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館，典藏號：00004841001。

Google, 2025, 《Google Maps》。網址：<https://www.google.com/maps/>。取用日期：2025年7月26日。

不著撰人，「1921年《日治二萬五千分之一地形圖》」，收錄於《臺灣百年歷史地圖》網站，網址：<http://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>，取用日期：2025年7月26日。

內政部國土測繪中心，《國土測繪圖資服務雲》網站，網址：<https://maps.nlsc.gov.tw/>，取用日期：2025年8月2日。

平凡社編，胡毓華譯，2019，《日本民俗圖典》。新北市：楓書坊文化出版社。

呂順安，1995，《新竹縣鄉土資料》，收錄於《耆老口述歷史叢書（八）》。南投市：臺灣省文獻會。

郁永河纂，1996，《裨海紀遊》，收錄於《臺灣歷史文獻叢刊第四十四種》。南投：臺灣省文獻委員會。

張民依，2022，《從草地到璞玉：九芎林的故事》。新竹縣：新竹縣政府文化局。

張谷誠，1952，《新竹叢志》。新竹市：新竹市文化中心（1952初刊，1996重刊）。

黃旺成，1976，《臺灣省新竹縣志》，新竹：新竹縣文獻委員會。

新竹汽車客運股份有限公司歷史沿革，網址：<http://www.hcbus.com.tw/big5/about-1.asp?page=1>。取用日期：2025年7月31日。

新竹汽車客運股份有限公司營運路線圖，網址：<http://www.hcbus.com.tw/>。取用日期：2015年12月4日。

新竹縣政府網站便民服務網頁，《竹竹苗輕軌捷運系統路線參考圖》，網址：https://publicworks.hsinchu.gov.tw/News_Content.aspx?n=547&s=204990，取用日期：2025年8月2日。

蘇昭旭，2011，《台灣鐵路火車百科II：台灣輕便鐵道小火車》。新北市：人人出版股份有限公司。

承先啟後：「新竹市北管戲曲促進會」與子弟戲復振*

林佳儀**

摘要

新竹市北管子弟活動，始於清道光20年（1840）成立的同樂軒，至今已逾180年。演出子弟戲，乃新竹軒社之常態，可惜1970年代後漸趨沒落，幸而1993年由振樂軒復振，繼有1995年成立的「新竹市北管戲曲促進會」，號召眾軒社子弟共同參與，其活動歷程可分為兩個階段：一是與振樂軒共同演出時期（1995-1999年），二是新竹都城隍廟活動時期（2000-2007年），期間得新美園小旦彭繡靜等指導，前後場均有老幹新枝，經費無虞，演出頻繁，累積將近二十種劇目，可謂近年新竹北管子弟戲最活躍者，至2007年改組為城隍廟轄下的「竹塹北管藝術團」。促進會開創以現代社會組織號召北管子弟、復振子弟戲並回應民俗脈絡、培育人才以延續子弟戲，成為新竹特殊的聲音景觀。歷時十二年的活動，「承先」是延續新竹子弟戲的傳統，「啟後」是結合各方力量培育人才，重心在子弟戲的演出及劇目傳承，而非曲館活動的儀式與傳統，形塑如今新竹北管的樣貌。促進會不僅是臺灣當代子弟戲的重要面向，復振做法還可供文化資產存續參考。

關鍵字：北管 子弟戲 振樂軒 新竹市北管戲曲促進會 新竹都城隍廟
竹塹北管藝術團

* 本文初稿宣讀於「第五屆戲曲與俗文學國際學術研討會」，2022年8月13-14日，中國俗文學學會、中山大學中國語言文學系、中山大學中國古文獻研究所聯合主辦。科技部專題研究計畫「竹塹北管藝術團演出劇目與活動類型考察」（MOST 106-2410-H-007-055）之部份成果。承蒙鄭淞彬先生等接受訪談、莊定財先生等提供珍藏照片，燃會諸友提供修訂意見，謹此敬申謝忱。

** 國立清華大學華文文學研究所副教授。

前言

新竹市1970年代以前的北管子弟¹活動，可以上溯至清道光20年（1840）成立的同樂軒，同治8年（1869）以後，曾將曲館設在淡水廳署內的案牘祠，許多子弟為衙門中人。日本時代（1895-1945）則以「五軒一社」著稱，包括：同樂軒、新樂軒、振樂軒、和樂軒、同文軒、集樂社，並以南門同樂軒、北門新樂軒為首，元宵節迎花燈南北爭鋒，中元節迎城隍陣頭助興，官方主辦的神社祭等活動則六軒輪流拚台演出；光復之後（1945-），又有從原本軒社中分出的三樂軒、和安義軒，新成立的長樂軒、眾樂軒等，在新竹的娛樂與民俗生活中，北管軒社占有一席之地，甚至熱鬧風光。新竹北管子弟為「軒」派系統，兼學福路、西皮，皆奉西秦王爺為戲神，農曆六月二十四日王爺壽誕，各軒社經常演戲祝壽。相較於臺灣其他地區北管子弟軒社的音樂團形象，新竹子弟熱衷上棚演戲，不僅置辦戲服，還到外地進香演出，乃至認為軒社「正式開館，要演戲才算」，可見新竹市鮮明的北管子弟戲風景。²

隨著1970年代以降社會變遷、新興娛樂興起，新竹北管軒社的活動，風光不再，僅能維持例行的出陣、排場，甚至宣告解散，³子弟戲在新竹偃旗息鼓，直至1993年振樂軒復振，方能再現鑼鼓喧闐、戲衫耀眼，戲裡人物粉墨登場。新竹市北管子弟戲的復振，相關的團體，依其先後，主要有：新竹市振樂軒北管協進會、新竹市北管戲曲促進會、竹塹北管藝術團，隱然可見組織的變遷與異於傳統軒社的內涵；其中，促進會作為承上啟下的組織，對於新竹市北管子弟戲的延續與推進，具有關鍵意義。

1 按，子弟在此指的是業餘愛好北管音樂戲曲者，子弟軒社上棚演出稱「子弟戲」，與職業戲班演出的「亂彈戲」，稱呼有別。

2 據林佳儀：〈竹塹北管子弟軒社活動考察——起源年代、空間分佈及演出盛況〉，《臺灣音樂研究》第18期（2014年6月），頁1-35。後收入陳惠齡主編：《傳統與現代——第一屆臺灣竹塹學國際學術研討會論文集》（臺北：萬卷樓圖書股份有限公司，2015），頁245-290。

3 各軒社概況，可參考蘇玲瑤：《竹塹憨子弟：新竹市北管子弟的記錄》（新竹：新竹市立文化中心，1998），頁157。

此前新竹子弟戲的相關研究，除了蕭雅玲〈一個子弟團—新竹市北管戲曲促進會的社會文化角色〉，⁴著重在進行中的促進會活動，且偏重遷至城隍廟時期，強調音樂社會學的相關內涵；孫致文〈曾健雄先生傳略（1944-2001）〉，⁵著重振樂軒與促進會的重要推手曾健雄；其餘或者專注於振樂軒，⁶或者聚焦活躍中的竹塹北管藝術團；⁷對於促進會的新組織型態，或許因其為時不長，視為過度性質，或者作為竹塹北管藝術團的前身討論，惜其未能彰顯促進會的主體性，及在新竹北管的特殊意義。本文關懷新竹市北管的復振，如何藉由「新竹市北管戲曲促進會」這個新組織作為助力，而它所開展的活動，發揮什麼效益，又如何成為新竹市北管子弟戲傳衍的關鍵。藉由演出史料及口述訪問，討論新竹市北管如何復振、促進會的成立及遷移、演出場域及劇目積累、促進會的開創意義，除了作為臺灣當代子弟戲的重要面向，亦能藉由促進會復振子弟戲的做法，提供文化資產存續的參考。

一、民間與官方共同努力的新竹市北管子弟戲復振

新竹市北管子弟活動的復振，關鍵軒社為「振樂軒」，重要人物為曾健雄，他謹記師傅李傳壽臨終前的殷殷囑託，重整旗鼓，⁸於1993年6月向市政府

4 蕭雅玲：〈一個子弟團—新竹市北管戲曲促進會的社會文化角色〉，《長庚科技學刊》第3期（2004年12月），頁127-145。

5 孫致文：〈曾健雄先生傳略（1944-2001）〉，《竹塹文獻雜誌》第69期（2019年12月），頁154-157。

6 如蘇玲瑤：《chi-to，場域，子弟戲—從play觀點看北管子弟團的演出與脈絡》（新竹：清華大學社會人類學研究所碩士論文，1996）；蘇玲瑤：《聲震竹塹城—新竹市北管子弟團振樂軒專輯》（新竹：新竹市立文化中心，1998）。

7 黃瑞誠：《竹塹北管藝術團的演藝活動與傳習保存之研究》（臺北：臺北大學民俗藝術研究所碩士論文，2010）；羅世維：〈從新竹都城隍廟對北管戲曲發展的影響—看新竹北管藝術的未來〉，《竹塹文獻雜誌》第51期（2012年2月），頁136-165；林昱君：《竹塹北管藝術團的運作發展與現代適應》（新竹：清華大學社會學研究所碩士論文，2022）。

8 按，新竹振樂軒，軒內相傳為清咸豐8年（1857）成立，經常參加臺灣各地迎神賽會、上棚演出，1988年因為老師李傳授長子車禍身亡，沉寂數年，至1993年才又恢復活力，據蘇玲瑤：《聲震竹塹城：新竹市北管子弟團振樂軒專輯》（新竹：新竹市立文化中心，1998），頁35-58。

社會科申請以「新竹市振樂軒北管協進會」立案，⁹「成為全市第一個具社團法人資格的子弟團。成立大會於國大代表蔡仁堅服務處召開，會員陳廷谷獲推選為首任理事長，曾健雄則為總幹事。」¹⁰後續展開實質活動。

在振樂軒復振的子弟戲尚未登場前，新竹市文化中心主辦1994年全國文藝季「竹塹思想起」，2月20日「戲曲篇～古調今唱」假新竹市立文化中心大禮堂登場，邀請新樂軒吳金隆飾演石平貴、和樂軒張金木飾演王寶釧，及各軒社支援後場，共同演出《紅鬃烈馬·別窯》，¹¹雖然並非以軒社名義演出，亦僅是選演片段，卻是振樂軒1986年演出《黃鶴樓》、《鐵板記》之後，久違的新竹北管子弟戲，由此重新登臺。

（一）傳統軒社重啓子弟戲

「振樂軒」以協進會登記立案後，聘請當時碩果僅存的職業亂彈戲班新美園的團長王金鳳（1917-2002）前來教戲，後王金鳳因身體不適，委由蘇登旺教學，¹²並由團內最年輕的旦角彭繡靜（1940年生）協助。¹³復振後首度於1994年5月7日（六），在媽祖誕辰慶典期間，在市內長和宮（外媽祖廟）登

9 鄭國樑：〈振樂軒成立北管協進會〉，《中國時報》，1993年6月17日，第16版。

10 孫致文：〈曾健雄先生傳略(1944-2001)〉，《竹塹文獻雜誌》第69期（2019年12月），頁155。

11 該場戲曲演出，共有國劇、南管戲曲、北管戲曲依次登臺。活動名稱及日期，據當年文藝季的請柬（謝水森先生收藏）；劇照可見魏秀娟、張惠真撰稿：《竹塹思想起：中華民國八十三年度全國文藝季新竹市活動成果專輯》（新竹：新竹市立文化中心，1994），頁95-96；劇目見佚名：〈竹市文藝季節目 有看頭 推出傳統戲曲 掀起高潮〉，《中國時報》，1994年2月22日，第14版。按，蘇玲瑤：《竹塹子弟：新竹市北管子弟的記錄》（新竹：新竹市立文化中心，1998），於「1993年以來新樂軒的演出表」，誤植演出日期及劇目，頁193。

12 鄭淞彬口述，2022年5月17日。按，鄭淞彬，1959年生，新竹市資深北管子弟，1987年加入振樂軒，當時雖然活動很少，但完整經歷1993年以降，振樂軒帶動新竹市北管復振之後的各種活動，且記憶明晰、表述清楚，曾任新竹市北管戲曲促進會總幹事，後加入竹塹北管藝術團，至今仍為振樂軒軒員、竹塹北管藝術團團員。

13 按，彭繡靜為新竹北管復振之後，教學持續時間最長的老師，指導振樂軒、三樂軒、新竹市北管戲曲促進會、竹塹北管藝術團等。期間亦有其他老師指導特定戲齣，如潘玉嬌指導《長春卸甲》。

臺，並稱為「春季文藝活動」，¹⁴扮仙戲為《蟠桃會》，¹⁵下午、晚上則演全本《探五陽》（或稱《劉陽復國》），包括〈討貢〉、〈敲金鐘〉、〈探五陽〉、〈觀星〉、〈烏鴉探妹〉等齣，當時國大代表蔡仁堅、新竹市議員鄭振宗，上臺致詞，並穿上戲服扮演劇中太監，上場亮相。¹⁶久違的子弟戲果然登場，熱鬧的情節與鑼鼓喧闐，讓全場氣氛歡騰，精緻的戲服在陽光下格外耀眼，轟動一時。同年，振樂軒還有幾場演出，散見於市內廟宇及文化場地：¹⁷

日期（1994年）	地點	戲碼	演出事由
5月7日（六）	長和宮	扮仙戲：《蟠桃會》 日夜戲：《探五陽》	春季文藝活動
6月12日（日）	北極殿	日夜戲：《探五陽》	
10月22日（六）	竹蓮寺	日戲：《落花河》 夜戲：《五龍會》	慶祝臺灣光復節 ¹⁸
10月29日（六）	文化中心	《落花河》	文化中心八週年館慶
12月31日（六）	城隍廟	日戲：《落花河》 夜戲：《五龍會》	城隍爺聖誕千秋 ¹⁹

14 按，振樂軒復振首演的日期，一般多據蘇玲瑤：《聲震竹塹城—新竹市北管子弟團振樂軒專輯》（新竹：新竹市立文化中心，1998），頁219，年份為1993年，無時間，地點為長和宮，劇碼為《探五陽》，事由為秋季文藝活動，但未盡正確。鑑於新竹市北管戲曲復振演出的重要意義，據田野資料修正如下：(1)日期應為1994年5月7日（非1993年），據鄭淞彬提供的照片記錄，實為1994年5月7日，且據其印象所及，1990年代新竹市內最早的一場北管子弟戲演出，實為新竹市立文化中心主辦，由王金隆、張金木共同演出的《紅鬃烈馬·別窯》（筆者按，1994年2月20日），但並非以軒社名義演出，鄭淞彬口述，2022年5月29日。(2)事由應為春季文藝活動（非秋季），據鄭淞彬提供照片，張貼於大幕的海報，明確書寫「新竹市振樂軒北管協進會 / 83年春季文藝活動」，且據莊定財記憶所及，振樂軒復振後首演是在媽祖聖誕演出，2019年10月7日口述，經查該年農曆3月23日為國曆5月3日（二），5月7日則為週六，週末適合舉辦文藝活動，據此，應是振樂軒在媽祖聖誕期間，以「春季文藝活動」之名，在主祀媽祖的長和宮演出。

15 按，《蟠桃會》演眾仙向瑤池金母上壽，途中齊天大聖見二郎神，嘲笑其妹華山聖母私下凡塵，雖出自《寶蓮燈》，但有些地方摘取作為扮仙戲演出。

16 按，蔡仁堅、鄭正宗，亦為振樂軒軒員，但未參與日常練習，登臺照片可見蘇玲瑤：《聲震竹塹城：新竹市北管子弟團振樂軒專輯》（新竹：新竹市立文化中心，1998），頁183、190。

17 據鄭淞彬收藏參與振樂軒演出照片整理。按，蘇玲瑤：《聲震竹塹城：新竹市北管子弟團振樂軒專輯》（新竹：新竹市立文化中心，1998），整理的「振樂軒」歷年演出表，稍有疏漏，頁219-220，故此處另據照片整理。

18 據鄭淞彬提示及提供的演出照片，1994年10月23日大幕海報標舉「慶祝光復節」（10月25日），然農曆九月十九日為觀音聖誕，演出當天為農曆九月十八日，亦可日為竹蓮寺主祀的觀音佛祖暖壽。

19 該日為農曆十一月廿九日，為新竹都城隍公爺壽誕的正日，唯當日扮仙戲不詳。

復振之後，振樂軒子弟打鐵趁熱，除了6月12日在所處客雅庄北極殿演出，下半年又排出《落花河》、《五龍會》，除了延續子弟傳統，在神誕獻戲酬神，結合國家慶典演出，亦受邀至文化中心登臺，差異化的場合，不同的庄頭，振樂軒奮力演出，帶給觀眾難忘的戲曲經驗。演出都在週末進行，不僅不影響子弟日常工作，也符合現代社會的作息。

振樂軒成功演出子弟戲，激勵經年在長和宮活動的另一個北管子弟團「新樂軒」復振，先於1994年6月成立「新竹市新樂軒北管促進會」，²⁰並於隔年媽祖聖誕正日（1995年4月22日，週六），假長和宮演出，扮仙戲不詳，日戲為《黃鶴樓》、夜戲為《斬經堂》，一群六十歲的老軒員，拚老命賣力演出，廟埕前滿滿的觀眾著迷於老練的演技，鼓掌叫好。²¹

這一波北管復振，「三樂軒」的軒員見振樂軒、新樂軒重新登臺演出子弟戲，忍不住技癢，1997下半年開始籌備復出，特地從大陸訂製大批戲服，並邀請彭繡靜老師指導，排練三個月，距上次演出時隔28年，1998年10月25日（週日）終於軒社所在的竹蓮寺廟埕，老少軒員合力演出扮仙戲《蟠桃會》、日戲《打汀州》（或稱打登州）、夜戲《金沙灘》，並有竹蓮國小學生支援演出。²²可惜復振首演後，三樂軒並未持續演出，僅能出陣、排場，有意演出的軒員，後加入「新竹市北管戲曲促進會」。而此時，復振後的「新樂軒」，在連續三年（1995、1996、²³1997）媽祖聖誕獻演、參與新竹市立文化中心活動之後，隨著軒員們年事已高，亦不再演出子弟戲。

20 據「新竹市新樂軒北管促進會」於長和宮懸掛名銜木牌的時間，照片見蘇玲瑤：《竹塹憨子弟：新竹市北管子弟的記錄》（新竹：新竹市立文化中心，1998），頁165。

21 據潘國正：〈新樂軒重返舞台 叫好叫座〉，《中國時報》，1995年4月23日，第17版。按，蘇玲瑤：《竹塹憨子弟：新竹市北管子弟的記錄》（新竹：新竹市立文化中心，1998），誤植戲碼為《落花河》，頁193。

22 蔡青霖：〈三樂軒復出 老戲迷有福〉，《聯合報》，1998年10月26日，第19版。

23 1996年農曆三月廿三日媽祖聖誕，是國曆5月10日（五），新樂軒在長和宮演出扮仙戲《新三仙會》、日戲《大拜壽、打金枝》、夜戲《落花河》賀壽，同一天，振樂軒則以「夏季文藝活動」名義，在關帝廟演出扮仙戲《蟠桃會》、日戲《劉陽復國》、夜戲《打桃園》，互相爭鋒，這類子弟軒社扮臺意味的演出，新竹北管復振以來，僅此一次。

（二）市立文化中心挹注資源

新竹北管的復振，子弟強烈的企圖心與使命感固居首位，但新竹市立文化中心等政府機關的經費補助、活動邀約，則是重要的挹注。傳統子弟軒社的經費來源，除了子弟自由樂捐，亦有暗股支持大宗經費；但1990年代，風氣已然不同，不再有暗股支持，復振子弟戲，除了演出開銷，還需一筆教學的費用，如果號召子弟前來，僅有的小額樂捐不足以支撐軒社活動，經費苦無著落，亦無法長期活動。此際，因為行政院文化建設委員會將主辦「全國文藝季」的中央資源下放地方，當時新竹市立文化中心洪惠冠主任，開始藉文藝季擾動地方、培力民間力量，²⁴田野調查過程中，發現振樂軒等音樂戲曲活動，此際，因為行政院文化建設委員會將主辦「全國文藝季」的中央資源下放地方，當時新竹市立文化中心洪惠冠主任，開始藉文藝季擾動地方、培力民間力量，²⁵田野調查過程中，發現振樂軒等音樂戲曲團體，才安排上舉1994年文藝季的「竹塹思想起」節目，因為是官方主辦，邀集多方參與，1990年代新竹北管子弟戲的首場演出，是由各軒社共同完成，猶如日後新竹市北管戲曲促進會，不再有軒社門戶之見的伏筆。

新竹市立文化中心復於1996年3月辦理「傳統戲曲月」，安排一檔「北管戲曲文物展覽」（3月2日至13日），在文化中心二樓展出，主要由新樂軒、振樂軒提供文物，手抄曲簿、華美的戲服、繡旗，木雕彩牌、鼓架、鑼槓，特殊行頭（純銀鳳冠、七尺八寸關刀）等，令人驚艷；²⁶又邀請新樂軒演出《黃鶴樓》（3月16日）、振樂軒演出《天水關》（3月30日），假新竹市政府綜合大禮堂演出；該年的全國文藝季「風城情波」，還有振樂軒的《打桃園》（5月14日）、新樂軒的《落花河》（5月19日），假國民大戲院廣場演出，相較於北管子弟戲慣常於廟口搭臺的信仰民俗色彩，這幾場在文化場合的演出，因為場域的改變，不僅觀眾組成更為廣泛，也使得子弟戲演出具有藝術文

24 洪惠冠口述，2019年11月21日。

25 洪惠冠口述，2019年11月21日。

26 李青霖：〈百年古戲曲文物 今起展出〉，《聯合報》，1996年3月2日，第14版。



圖一：振樂軒、新竹市北管戲曲促進會在新竹北門街演出《黃鶴樓》，此為「劉備過江」畫面，陳正雄飾劉備、鄭淞彬飾趙雲、陳寶春飾女船夫、莊吉弘飾男船夫，舞臺上的傢俬，同時可見促進會及振樂軒名號（1998年2月11日）。

化身份，乃至在具有現代劇場性質的室內禮堂演出，觀眾聚焦在舞臺上演員的舉手投足、唱唸表演，子弟戲敬神之外，亦發揮其表演藝術內涵。

1998年2月11日，市立文化中心舉辦元宵節系列活動，北門街封街（城隍廟至長和宮間），長和宮廟埕由新樂軒排場清唱，中山路口則由振樂軒及新竹市北管戲曲促進會上棚演出《黃鶴樓》，熙來攘往的人潮在北門街鑽動著，元宵的節慶氛圍、燈火輝煌，與北管音樂戲曲的交響，川流不息的看戲人潮，堪稱子弟們最過癮的演出。燈會的火樹銀花消歇之後，新樂軒的活動熱度也隨之降溫，新竹北管子弟戲，幸有引領復振的振樂軒持續搬演，亦獲得政府補助支持，鑼鼓喧囂、好戲登臺，仍是地方上的重要聲音與節慶景觀。在當時臺灣各地能夠上棚的子弟軒社屈指可數之際（如宜蘭羅東福蘭社、臺北板橋潮和社、

板橋福安社等），²⁷新竹北管子弟戲重新登場，且前場陣容龐大，贏得南北各地軒社的關注。

新竹市立文化中心除了多次舉辦北管相關活動，更為關鍵的持續力量，則是有意重點扶持傳統戲曲，遂比照市立團隊，提供較大筆的經費，希望能夠完整演出子弟戲，全年度補助振樂軒的演出、培訓經費總額，能夠高達50萬元，²⁸子弟們至今念念不忘，認為是延續振樂軒演出的重要助力。由振樂軒帶起的新竹市北管子弟戲復振，極具標誌意義及貢獻，但「新竹市北管戲曲促進會」的成立及後續發展，則使子弟戲的活動重心有所轉移。

二、新竹市北管戲曲促進會的合作對象

新竹市北管戲曲促進會，成立於1995年11月，正當新竹市北管復振之際，作為一個新興組織，促進會有其理想，但人員組成、活動成果及經費來源，皆須謀求解決之道，能夠順利運作且一鳴驚人，除了促進會成員的努力，幸得前後兩個合作對象的挹注：先是2000年秋季以前，與振樂軒共同活動；此後獲得新竹都城隍廟的支持，提供場地及經費，遷至城隍廟活動，新竹市北管子弟戲的演出重心，轉移到促進會，直至2007年12月，改組為城隍廟附屬單位「竹塹北管藝術團」為止，以促進會名義進行的北管活動，經歷十二年（1995-2007）。促進會與其合作對象，涉及不同性質組織的運作差異，利弊互見，本文不從權力運作入手，而是聚焦子弟如何把握當下條件復振，讓子弟

27 如：宜蘭羅東福蘭社，1991年7月1日慶祝130週年社慶，登臺演出《天官賜福》、《羅通掃北》、《紫臺山》，見佚名：〈創社130週年 繞境遊行公演子弟戲 羅東福蘭社唱戲過壽〉，《中國時報》，1991年7月2日，第13版；同年10月12日應邀參與慶祝開蘭一百九十五週年及第二屆臺灣戲劇節，演出《鬧西河》，見佚名：〈北管子弟戲「鬧西河」今登場 由新傳獎得獎者福蘭社演出 所有角色都是男性〉，《中國時報》1991年10月12日，第5版。臺北板橋潮和社，1990年代還能演出《八仙上壽》、《金水橋》、《黃鶴樓》、《鬧西河》等，見黃怡瑄：《響北管：板橋潮和社》（新北：板橋潮和社，2011），頁159。臺北板橋福安社，祝賀北極玄天上帝聖誕千秋，於1994年4月13日演出扮仙戲《長春、卸甲、封王》，正戲《天水關》，錄影可見https://www.youtube.com/watch?v=EeU_QDA2KfM、<https://www.youtube.com/watch?v=UJQmgcYT5Cw>（2022年5月30日擷取）。

28 洪惠冠口述，2019年11月21日。按，洪惠冠於1991-2000年間擔任新竹市文化中心主任、新竹市文化局局長。

戲再現舞臺。以下分「與振樂軒共同演出時期」、「城隍廟活動時期」兩個階段，釐析其歷史脈絡及合作效益。

（一）與振樂軒共同演出時期

促進會的成立與運作，振樂軒總幹事曾健雄之外，非北管子弟出身的莊定財（促進會創會理事長）亦為重要推手，可見新竹北管復振實聚合多重力量。此處補述莊定財與振樂軒的因緣，以見新竹如何醞釀北管復振，以及促進會成立的構想。莊定財為新竹知名土地代書，²⁹1985年擔任西門國小家長會長，經家長委員鄭錦洲引介，邀他加入振樂軒，³⁰入軒後並未學習北管，成為暗股，1992年擲筊成為振樂軒爐主，隔年又是振樂軒附近土地公廟寶雅宮的爐主，兩次酬神演戲，都邀請新美園演出三天。振樂軒子弟鑑於邀請新美園在西秦王爺誕辰演戲有一筆開銷（約75,000元），既然軒內傢俬戲籠俱全、還有子弟能夠演出，若經費有著落，即使只演一天，能夠自行酬神，還可吸引年輕人加入，³¹莊定財當時抱定「人難找，錢容易」的心態，支持振樂軒聘請老師教學、子弟自行登臺，雖然實際結算，子弟演出一天的師資、排練、演出花費，超過100,000元，³²但1994年振樂軒成功復出，子弟們士氣大振、興致高昂。

振樂軒復振演出子弟戲，亦擾動新樂軒老子弟重新活動，隔年（1995年）推動成立「新竹市北管戲曲促進會」，實乃體認熱鬧底下的隱憂，各軒社人手有限，如果能夠聚合，將有更強大的力量，依慣例子弟不能「背骨」（puē-kut）參與其他軒社，故新成立一個組織，打破軒社界線，號召新竹市內的北管子弟共同參與，創造新的可能。「新竹市北管戲曲促進會」的宗旨，是希望能夠凝聚新竹市的北管子弟，故稱「新竹市」，破除軒社門戶之見，稱「北管

29 莊定財地政士事務所位於北門街，對地方有感情，自認是文化推動者，據莊定財口述，2019年10月7日。

30 蘇玲瑤：《聲震竹塹城：新竹市北管子弟團振樂軒專輯》（新竹：新竹市立文化中心，1998），頁171。

31 鄭淞彬口述，2022年5月17日。

32 據黃瑞誠：《竹塹北管藝術團的演藝活動與傳習保存之研究》（臺北：臺北大學民俗藝術研究所碩士論文，2010），頁45。

戲曲」乃是強調登臺演戲，不僅只是北管音樂，稱「促進會」乃有別於一般社團，目標是將北管戲曲發揚光大。³³促進會成立之後，歷來參與的子弟，振樂軒之外，來自同樂軒、三樂軒、新樂軒、長樂軒等，亦有初次接觸北管的年輕人，理事長第一、二屆為莊定財，第三屆為陳廷谷，總幹事第一屆前期（1995年11月-1996年12月）為曾健雄（同時亦為振樂軒總幹事）、³⁴第一屆後期至第二、三屆為鄭淞彬。³⁵促進會的子弟戲學習與活動歷程，可分為兩個階段：一是與振樂軒共同演出時期（1995-1999年），二是轉至城隍廟活動時期（2000-2007年）。

促進會與振樂軒共同演出時期，基本的運作模式是，申請市政府經費補助時，輪流用振樂軒（陳廷谷理事長）、促進會（莊定財理事長）的名義，避免只補助給一個團的爭議，若經費仍然不足，則由兩位理事長均攤，可能在一天的演出，日戲及夜戲的節目表，雖然前後場人員基本相同，但分別由振樂軒、促進會掛名演出，以大幕文字或八仙彩名號區隔。促進會沒有戲服傢俬，由振樂軒支援。而促進會與振樂軒分道揚鑣，則涉及對政府補助經費、傳承理念的歧異，關鍵應是「新竹市戲曲傳承中心」³⁶場地的使用，³⁷該中心的使用，場地承租權在振樂軒，設備經費及保管權等則在促進會，故僅振樂軒於1999年9月19日遷入，但此後兩單位遂不再一起活動，促進會後將設備保管權也移交給

33 莊定財口述，2019年10月7日。

34 曾健雄在1996年因復振北子管過度勞累而患輕微腦溢血（見孫致文：〈曾健雄先生傳略（1944-2001）〉，《竹塹文獻雜誌》第69期，頁157），雖然調養後繼續主持振樂軒事務，但應該因此而將促進會會務交給理事鄭淞彬打理，曾健雄2001年過世後，振樂軒的活動力大不如前。

35 據新竹市北管戲曲促進會歷次「會員大會手冊」。第四屆第一次會員大會為2007年9月9日，但該年12月16日改組為竹塹北管藝術團，故不列第四屆主事人員。

36 新竹市戲曲傳承中心位於新竹市立中正棒球場二樓。

37 據莊定財所言，是戲曲館設置問題，當時有個三年計畫，年年驗收要演一場，可能落腳新竹市立棒球場樓上，新竹市的優勢是本就有北管子戲的演出，很快就有成效，莊希望在新竹成立，但大家意見不合，最終落腳在彰化市，2019年10月7日口述。其實，據彰化「南北管音樂戲曲館」創立沿革，該館於1994年開始動工興建，1999年7月正式開館營運，見<https://drama.bocach.gov.tw/cp.aspx?n=1006>（2022年5月20日擷取），是以設館在新竹或彰化，應不是主要問題，而是相關計畫。據鄭淞彬表示，乃是當時蔡仁堅市長指示向文建會申請一筆北管傳承研究計畫的經費，設置相關傳承中心，（筆者按，當是1999年9月，振樂軒遷至新竹市立棒球場，並掛牌成立的「新竹市戲曲傳習中心」），但該中心因故並未實際運作，2022年5月20日口述。

振樂軒。³⁸至2000年秋季，促進會遷至新竹都城隍廟明正樓二樓活動。促進會與振樂軒共同演出的效益：其一，促進會能夠在白手起家之際，得到振樂軒的奧援，憑藉其人脈及傢俬展開活動；其二，彼此攜手，壯大陣容，使得復振的能量持續不斷，而非僅是幾場子弟戲就偃旗息鼓，如上文所言，可惜新樂軒在1995至1997連演三年，三樂軒則是1998年登臺一次，此後就高掛戲衫，僅能偶爾出陣。

（二）城隍廟活動時期

新竹都城隍廟支持新竹市北管戲曲促進會，有些伏筆，³⁹城隍廟中元祭典，希望有北管陣頭迎熱鬧，故由廟裡執事孫正雄牽線，引領當時還未擔任城隍廟總幹事的鄭耕亞，觀賞振樂軒暨促進會在東寧宮演出的《蝴蝶盃》（1996年9月12日），並介紹促進會理事長莊定財與鄭耕亞相識，此後，莊定財經常捐助城隍廟的賑濟活動等，與1998年接任城隍廟總幹事的鄭耕亞有良好互動。至1999年4月赴宜蘭參與臺灣文化節「宜蘭城·北管曲」演出《黃鶴樓》之後，因促進會已未與振樂軒共辦活動，部分子弟們久未登臺，找理事長莊定財探詢，由於子弟戲的演出，開銷龐大，莊定財覺得個人難以負荷，遂找城隍廟的鄭耕亞總幹事商量，說明再不支持北管，可能北管戲曲就會消失，鄭耕亞考量之後，先邀請促進會參與城隍廟的活動，於7月赴南投竹山及臺中豐原的城隍廟演出《黃鶴樓》及《鬧西河》，又於8月擔任城隍遶境賑孤的駕前曲館，互動良好，至2000年秋季方正式請促進會成員到廟裡明正樓二樓來活動，支持場地、經費，並到彰化購買鑼、鈔、大吹等樂器；當時促進會沒有自己的戲服，起初向三樂軒借用，後來向城隍爺借錢，到上海購置大批戲服。

振樂軒的軒員與促進會共同演出，除了後場樂師及執事人員，能夠擔綱前場演員的，達二十多人，雖有資深軒員因病故去，但亦有新人加入（如原三樂

38 2005年，促進會將戲曲傳承中心的設備保管權移交給振樂軒，並報市府核備。據「新竹市北管戲曲促進會第四屆第一次會員大會手冊」之「第三屆第七次理監事聯席會會議記錄」，頁20。

39 本段乃綜合莊定財口述，2019年10月7日、鄭耕亞口述，2017年8月29日、孫正雄口述，2017年8月29日、鄭淞彬口述，2022年5月28日的田野訪談而成。

軒的林金偕、黃燦麟，年輕的新子弟文政志、孫致文）。促進會遷至城隍廟活動之後，隨之前來的舊會員，大約十多位，多是前場，諸如陳正雄、林金偕、鄭淞彬等。促進會創設初衷，希望能夠邀集各軒社子弟共同參與，但與振樂軒共同演出時期，實際上多數仍是振樂軒子弟，到城隍廟活動時，方才真正匯聚各軒社子弟，不再以振樂軒為主，七年間新增了約三十名會員：有原為子弟者，諸如陳培松、許祈生（原同樂軒），楊錫堯、曾進富（原三樂軒），溫健雄、林雲洲、藍文豪（原新樂軒），曾萬富（原竹南振樂軒），新加入的在地樂師如田文光、賴炳惠，⁴⁰而初識北管有意學習者，如彭鈞塏、陳朝春、廖世棋等三十歲左右的年輕人。

促進會每次演出的前場，總有一二十人上台，仍具相當規模，且上六大柱各行腳色齊備：老生有陳正雄、蔡欽慕、曾進富，小生有林雲洲、文政志，正旦有藍文豪、廖世棋，小旦有鄭淞彬、彭鈞塏，大花有溫健雄、張良川、蔡進德，三花有莊吉弘、林金偕，另有二花兼公末莊肇根，⁴¹演出之際，老幹新枝，人才濟濟，簇新戲服，搭配齊整，一時風光。是以促進會的演出，並沒有因為離開振樂軒而中斷，雖然不復振樂軒時期1996、1997年，一年演出七、八場戲的盛況。可惜振樂軒1999年搬至棒球場之後，演出大幅減少，活動以出陣、排場為主，新竹子弟戲的演出重心，遂轉移到促進會。

促進會到城隍廟之後，活動有三種向度：

1. 促進會演出子弟戲

如2001-2005年「新竹文藝季」在演藝廳演出《黃鶴樓》、《渭水河》、《長春、卸甲、河北金榜》、《天水關》、《寶蓮燈》，2001年清華大學中文系系慶邀請演出《渭水河》，2002年國立傳統藝術中心「宜蘭藝術元年」演出《蟠桃會》、《渭水河》、《黃鶴樓》，2007年在臺北燈會演出《長

40 田文光父執輩為新竹新樂軒柳應科到竹北傳習時成立的「竹樂社」（1946年改名竹樂軒）子弟，但後來該軒停止活動，族人主要演奏客家八音。賴炳惠則為田文光徒弟。

41 感謝新竹市北管戲曲促進會總幹事鄭淞彬先生借閱歷屆會員大會手冊、2000年以後之演出錄影，並仔細說明。

春、卸甲、河北金榜》、《渭水河》等，文化場的邀約，已然成為促進會活動的組成內涵；當然，新竹廟宇的慶典活動，促進會亦經常獻演子弟戲，如2001年觀音佛祖聖誕在竹蓮寺演出、關帝廟重修落成醮典在關帝廟演出。



圖二：新竹市北管戲曲促進會在宜蘭傳統藝術中心演出《蟠桃會》，中間左起為楊戟、老仙、孫悟空，前方為八仙（2002年）。

2. 配合城隍廟慶典及交陪

每年農曆十一月廿九日新竹都城隍公爺聖誕千秋獻戲；又至其他城隍廟獻戲，如2001至東港城隍廟、2002年至臺中大甲城隍廟、2004年至建廟三百年的高雄左營城隍廟及花蓮城隍廟、2005年至南投水里城隍廟等。而每年也固定數次在城隍廟排場：新春開正、城隍暖壽、歲末封箱。農曆七月中元城隍祭典的相關活動，也自2003年起漸次出陣：七月一日，陰陽司公至北壇安座、七月十三日城隍公子查夜暗訪、七月十五日城隍爺遶境賑孤。透過城隍廟的網絡，促進會確實有更多赴外地廟宇演出，乃至增進會員互動聯誼的機會。

3. 與城隍廟合作辦理教學活動

新竹北管進入校園教學，始自1997年振樂軒總幹事曾健雄應邀指導竹蓮國小新成立之北管社團。但促進會到了城隍廟，由莊定財理事長接洽學校，城隍廟贊助經費，自2002年起，主要由促進會成員田文光擔任指導老師，賴炳惠、林雲洲亦曾參與，至市內學校教學，諸如：育賢國中全校一年級學生在音樂課學習北管音樂，至二年級則成立北管組，繼續學習；但後來因為附近住宅密集，練習聲量干擾鄰居，只得停辦，當年的學生王鈺麟，至今仍參與竹塹北管藝術團活動。成德高中亦曾全校國一學生皆學習北管，雖因地處山坡，聲量不成問題，但斷斷續續，規模漸次縮減，近年只有社團學習，且是與國樂合併練習；又有虎林國中，2003年成立北管布袋戲團，⁴²由校內莊文賢老師指導，可有北管搭配後場，故持續有一批學生學習，歷年學生中陳嘉威、郭聰穎、李



圖三：新竹市成德高中國中部、育賢國中學生，在校學習北管，並隨新竹市北管戲曲促進會赴花蓮城隍廟演出（2004年10月2日）。

42 虎林國中北管布袋戲社團於2008-2021年停止運作。

雅喬、陳韻琪，畢業後仍持續參與北管活動，⁴³陳韻琪後來到成德高中擔任代理老師，還指導北管社團，恢復該校暫停多年的北管活動。

除了城隍廟透過促進會的北管與在地學校連結，城隍廟總幹事鄭耕亞曾經與促進會會員欣賞臺北藝術大學傳統音樂系北管組的表演，不贊助該系畢業音樂會，但提出自2005年起，農曆七月到新竹，辦理北管集訓18天，費用由城隍廟支付，住在新竹，請彭繡靜老師指導前場，配合城隍廟農曆七月的遶境活動，並在農曆七月十九日城隍廟普度時，與促進會分別演出日、夜戲，⁴⁴促進會支援服裝及不足的腳色，持續十年，近年因參與人數不足而停辦，⁴⁵此舉不但使促進會、城隍廟與北藝大傳音系連結，北藝大學生的音樂素質、認真學



圖四：臺北藝術大學傳統音樂系北管組學生到新竹市北管戲曲促進會研習北管，於新竹城隍廟普度演出《渭水河》，圖為辛甲、辛兔、南宮適、北宮高諸臣登場（2007年8月31日）。

43 王鈺麟口述，2019年12月12日。

44 鄭耕亞口述，2017年8月29日。

45 相關討論亦可見潘汝端：〈高等教育體制下的北管傳習：以國立臺北藝術大學傳統音樂學系北管教學實踐為例〉，《民俗曲藝》第203期（2019年3月），頁111-162。

習、青春洋溢，甚至女性登臺，都讓多屬男性資深子弟登場的子弟戲，煥發活潑生命力，而部分學生日後還有互動，如董盈廷、吳千卉、呂佩儒，至今應邀參與竹塹北管藝術團的後場，甚至擔任指導老師。

促進會遷至城隍廟之後，因林政則市長上任（2001-2009年），補助藝文團體的政策有所更易，不再獨厚傳統戲曲，分散補助各類藝文團體，新竹市政府年度補助僅有10萬元，若參加新竹文藝季再另行補助。促進會遂另向國家文化藝術基金會、社會教育館等申請經費補助，期能維持正常運作，亦能分年攤還購置戲服的費用。城隍廟無償提供場地，補助排練時的點心費，⁴⁶其他廟方相關活動，由廟挹注經費，促進會配合辦理，仍維持相當的主體性。鄭耕亞總幹事認為：「帶著他們到各廟宇無償演出。只有想辦法爭取演出機會，這戲種才能永續留存。」⁴⁷城隍廟的奧援，讓北管戲曲活躍在具有民俗意涵的廟口外臺，且不只在新竹。

促進會持續至2007年12月，因城隍廟費心扶持北管，促進會也與廟方活動密切關連，遂改組為城隍廟附屬單位「竹塹北管藝術團」，成員更迭不大，首任團長為蔡進德，執行長為孫正雄，「城隍廟子弟戲」的稱呼，在藝術團演出的相關傢俬、城隍廟官網出現，藝術團正式成為城隍爺駕前曲館，在城隍爺面前宣誓的團員，城隍聖誕還能分得口份，藝術團粉絲專頁的大頭貼照，並列都城隍爺與西秦王爺，明顯可見與其他北管軒社崇奉祖師爺的差異，⁴⁸城隍廟與藝術團之間，形成互助互利的合作模式，城隍廟贊助支持藝術團，藝術團則帶動城隍廟活動的熱鬧氣氛。⁴⁹2009年藝術團以前後場配置齊全、演員及藝師皆有傳藝能力，具藝術性等理由，⁵⁰獲登錄為新竹市無形文化資產「北管戲曲」

46 子弟套戲時，通常會吃點心，故城隍廟補助每次排練每人50元點心費，但這筆經費，子弟們整筆存下來，備辦城隍爺聖誕的供品。

47 新竹都城隍廟官網 / 文化傳承 / 竹塹北管藝術團，見<http://www.weiling.org.tw/xHntoa/Hntoa2>（2022年5月31日擷取）。

48 竹塹北管藝術團粉絲專頁，<https://www.facebook.com/TikTshamPakKuan>（2022年5月31日擷取）。

49 黃瑞誠：《竹塹北管藝術團的演藝活動與傳習保存之研究》（臺北：臺北大學民俗藝術研究所碩士論文，2010），頁97。

50 詳見「國家文化資產網」，<https://nchdb.boch.gov.tw/assets/overview/traditionalPerformingArts/20091106000001>（2022年5月18日擷取）。

之保存團體，為全市唯一能演出子弟戲的北管團體。⁵¹至2023年，因為城隍廟與藝術團的權力結構變化等原因，藝術團不再是城隍廟的附屬團體，獨立運作，遷至香山，繼續活動。

促進會城隍廟活動時期的重要成果：一是順勢集結原新竹各軒社子弟，並藉由教學活動，吸引新血加入，遂有相當的成員參與前場演出，以新式組織及新的活動空間，摒除老子弟背骨的疑慮，且城隍廟是新竹的信仰中心，此前未有駕前曲館，促進會遂較與振樂軒共同演出時期，更具號召力；二是新竹子弟戲的演出範圍超越已往，不僅就地域而言，隨著新竹城隍廟的交陪而擴及外縣市，更成為新竹市文藝活動的常客，形塑表演藝術團體的身份，下文將再深入討論，由此可見促進會雖然與軒社一樣致力於復振子弟戲，但新式組織畢竟少了軒社傳統的交陪禮數與人際互助。

三、新竹市北管戲曲促進會的演出場域及劇目

本節從演出場域的變遷，談促進會作為現代社會的業餘北管組織，如何在傳統酬神戲的廟口之外，進入新的場域演出，觸及不同的觀眾；以及促進會歷年實際演出的劇目，如何發揮子弟的優勢，在聲腔、劇目傳承等盡力展現，乃至在師承之外，自行設計，而有部份新意。

（一）演出場域

雖然持續搬演子弟戲是促進會的重要宗旨，但傳統子弟軒社的排場、出陣、上棚等活動型態，促進會一一具備，以下提出較傳統軒社略有轉化之處：

1. 酬神戲的轉化

促進會自與振樂軒共辦活動伊始，經常頻繁演出，演出雖有各式場域，但廟埕仍是最常見的，在現有場地臨時搭臺即可，而在廟宇的神明聖誕，則最符

51 竹塹北管藝術團的相關討論，可見林佳儀：〈曲館的當代變遷：竹塹北管藝術團在文化資產與地方活動之角色〉，收入張寶秀主編：《地方學研究》第5輯（北京：知識產權出版社，2021），頁97-110。

合節慶時圖個熱鬧，廟宇藉演戲匯聚香客，促進會藉敬神吸引人潮。而促進會與廟宇之間的關係，則各式各樣，既有北管祖師爺西秦王爺壽誕，借廟宇搭臺祝壽，⁵²或酬敬其活動所在的廟宇主神（北極殿玄天上帝、⁵³城隍廟都城隍爺），亦有廟宇主動邀約，或者促進會自行接洽者，部分廟宇因與主事者有交情遂高額贊助，有的廟宇僅是貼賞。但於促進會經營而言，則是尋找演出機會、申請經費補助，主要不是謝神還願，於是，申請補助的演出事由，或是張貼在大幕上的海報，未必是恭祝聖誕，可能是「X季文藝活動」，也因此未必在神誕的正日子演出，而是慶典期間的週末，盡量不影響子弟日常工作，亦符合現代社會的生活作息與補助機制。⁵⁴

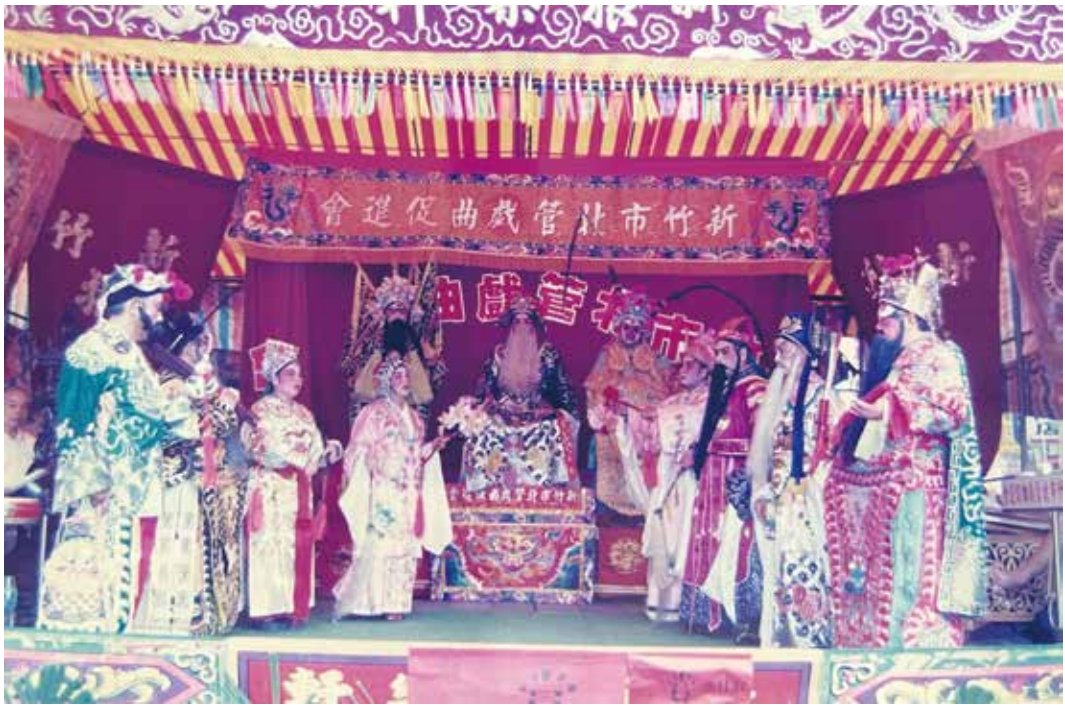
傳統民俗，酬神以官話唱唸的亂彈戲最是盛大，子弟演戲謝神則最為隆重；促進會經常在廟埕演出，即使未必酬神，仍按慣習，先演扮仙戲，再演正戲，且扮仙戲極為隆重、諸神登場，經常演出《蟠桃會》，乃瑤池金母擺下蟠桃盛會，眾仙前往賀壽，登場的神仙有：孫悟空、八仙、楊戩、老仙，孫悟空唱【十二丈】，⁵⁵且模仿八仙姿態頗具看頭，劇幅達一小時。2007年11月29日，新竹關帝廟重修落成醮典，則演新排的《醉八仙》。促進會的扮仙戲演下來，通常是30-60分鐘，認真作為一齣戲來演，不只是滿足儀式，即使是人數較少的三仙戲，也是唱【椰子腔】（嗑仔腔）的《新三仙》，極少演《三仙白》這種不唱曲、篇幅又短的扮仙戲。而一檯／一棚酬神戲，慣例演一天，包括扮仙戲、日戲、夜戲，促進會維持這樣的酬神演出長度，但在申請補助時，則按室內劇場演出的算法，將午場、晚場視為兩場。

52 西秦王爺誕辰，曾假北極殿（1996、1997）、樹下里龍台宮（1998）演出。

53 促進會與振樂軒共辦活動時期，北極殿為振樂軒曲館所在客雅庄的重要廟宇。

54 據莊定財口述，2022年6月2日，及筆者所見部分振樂軒／促進會照片。

55 按，新竹的《蟠桃會》唱【十二丈】，與臺北或中部唱【鴛鴦板】不同，陳秀芳：《臺灣所見的北管手抄本（三）》（臺中：臺灣省文獻委員會，1981）收錄的《蟠桃會》為唱【鴛鴦板】者，見頁68-75。



圖五：新竹市北管戲曲促進會演出隆重的扮仙戲《蟠桃會》。

促進會在廟埕的演出，如今看來雖不甚稀奇，但當年轉化酬神戲的演出事由、演出期程、場次計算，以符合現代補助及作息要求，扮仙如常，因其盛大且有相當的長度，正式演出，而非行禮如儀，即使需計為一場演出，亦無可厚非，難得的北管子弟戲，召喚鄉親對於廟口酬神戲的眷戀，再現往昔戲曲的聲音景觀，卻也逐步轉型將廟口單純作為社區的演出場域，未必與神明及民俗緊密結合。

2. 藝術節的邀約

除了新竹市政府相關單位邀約、合辦活動之外，促進會成立三年之後，於1999年4月24日與振樂軒一起應宜蘭縣文化局之邀，至八十八年度臺灣文化節「宜蘭城·北管曲」參與演出，該次活動邀集宜蘭的福祿六社、西皮六團等團體參與，振樂軒／促進會是該次活動中唯一的外縣市團體，演出宜蘭子弟甚少聽聞的新路戲《黃鶴樓》，⁵⁶演出大受讚賞，成果專輯的四張照片中，包括一

⁵⁶ 《黃鶴樓》情節、演出特色，下文「東門城」演出《黃鶴樓》、《天水關》將詳細提及。



圖六：振樂軒與新竹市北管戲曲促進會赴宜蘭演出前，與新竹市長蔡仁堅（後排中間著黑色西裝者）在新竹市政府前合影（1999年4月23日。劉金枝提供）



圖七：振樂軒與新竹市北管戲曲促進會在「台灣文化節」演出《黃鶴樓》，文政志飾周瑜、林金偕飾甘寧（左）、劉清潺飾黃蓋（右）（1999年4月24日）。

張是劉備過江時小花、小旦划船的照片，圖說「無論大、小腳色，每一位子弟莫不盡心搬演，讓《黃鶴樓》表演精彩萬分。」⁵⁷新竹北管子弟戲復振以後首次到外地正式演出，以盛大陣容的《黃鶴樓》亮相，一鳴驚人，划船的小花是新樂軒出身的溫健雄，演小腳色卻很賣力的老子弟形象，令人難忘。

同年10月25日又受邀到中央大學「北管三國夜」演出《黃鶴樓》，是第一次進入大學演出；繼而2001年應清華大學中文系系慶邀約，到校演出《渭水河》；再有2002年應國立傳統藝術中心之邀，至剛落成的傳藝園區參與「宜蘭元年」，演出《蟠桃會》、《渭水河》、《黃鶴樓》；後又於2005年11月27日，參加傳藝中心「搬戲鬧曲愍子弟：94年北管儀式樂暨戲曲活動」，演出《渭水河》，該次活動的主視覺，還是以促進會林金偕照片後製而成。⁵⁸



圖八：新竹市北管戲曲促進會應清華大學中文系邀請，到校演出《渭水河》，此為姬昌（後為周文王）訪賢，左二為曾進富飾姬昌，右一為張良川飾姜尚（姜子牙）（2001年11月25日）。

《蟠桃會》、《渭水河》、《黃鶴樓》，不僅是促進會的代表劇目，劇情之外，《蟠桃會》八仙與孫悟空的身段表演，《渭水河》姬昌（後為周文王）渭水訪得賢才姜尚，親自拉車的表演，《黃鶴樓》周瑜的各種架勢與翎子功，

57 林鋒雄等撰文：《八十八年度臺灣文化節 宜蘭城·北管曲 成果專輯》（宜蘭：宜蘭縣文化局，2000），頁52。

58 林金偕的名片援引該主視覺，對此津津樂道。林金偕口述，2019年7月26日。

劇末吐血，都是重要看點，促進會的演出，展現認真傳習的成果。這些來自教育文化單位的邀約，對促進會而言，不僅是跨縣市的演出經驗，更代表外部單位的肯定，能在藝術節獲邀演出子弟戲，是對新成立的促進會的肯定，於形象、知名度的提升，大有助益，成為難忘又自豪的演出經歷；而進入大學演出，能將原本被視為鄉土藝術的子弟戲，帶入學術殿堂，推廣給大學師生認識，面對青春的觀眾，子弟們演來，不亞於廟口演出的亢奮。



圖九：新竹市北管戲曲促進會於臺北燈節演出《渭水河》，此為文王拉車段落，上方為張良川飾姜尚，前排右二為曾進富飾姬昌（後為周文王）（2007年3月11日）。

（二）劇目積累

1. 年年學新戲

自振樂軒1993年復振以來，新竹子弟戲最重要的前場指導老師為彭繡靜，她16歲時由呂木川啟蒙，在樂天社學戲，出班後曾搭過新傳興、慶桂春、新美園等，擅長演出小旦戲，眼神嬌媚，做表細膩，起初協助蘇登旺師傅至新竹指導子弟，後來則獨立教學，子弟經常演出的《鬧西河》就是其代表作之



圖十：新竹市北管戲曲促進會演出《鬧西河》，鄭淞彬飾蕭翠英、林金偕飾阿子達（右二）、莊肇根飾老達子（右）。

一，後於2020年獲登錄為「文化部文化資產局重要傳統表演藝術—亂彈戲保存者」，是為人間國寶。

由於多年未演子弟戲，促進會的演出劇目累積，幾乎是重新開始，考量師資優勢、子弟條件，當時的策略是，一次排一齣戲（足夠日場或夜場演出的長度），大約連續演出三次，就再學一齣新戲，學了之後也多次演出，是以十二年來也累積了將近20齣戲。以振樂軒、促進會最活躍的1996年，共同完成的幾場演出為例：⁵⁹

時間 (1996年)	地點	戲碼	演出事由
5月10日	關帝廟	扮仙：《蟠桃會》 日：《劉陽復國》（《敲金鐘》） 夜：《打桃園》（《趙匡胤關西探親》）	夏季文藝活動
5月14日	國民大戲院廣場	《打桃園》	八十五年度全國文藝季 竹塹「風城情波」

59 引自蘇玲瑤：《聲震竹塹城：新竹市北管子弟團振樂軒專輯》（新竹：新竹市立文化中心，1998），頁221-222。

時間 (1996年)	地點	戲碼	演出事由
8月11日	北極殿	扮仙：《蟠桃會》 日戲：《打桃園》 夜戲：《麒麟國》	西秦王爺誕辰
9月12日	東寧宮	扮仙：《蟠桃會》 日戲：《麒麟國》 夜戲：《蝴蝶盃》	東寧宮中元普度法會
10月20日	古奇峰普天宮	扮仙：《蟠桃會》 日戲：《麒麟國》 夜戲：《蝴蝶盃》	重陽節
10月24日	北極殿	扮仙：《新三仙會》 日戲：《放雁》、《走三關》 夜戲：《蝴蝶盃》	玄天上帝壽誕

首先是扮仙戲《蟠桃會》，1996年排出之後，連續幾次扮仙，都演《蟠桃會》。而5月10日演出的《劉陽復國》曾於1994年復振首演的日戲、夜戲演出，此次演其中《撞金鐘》為主的一段。《打桃園》5月演出之後，連演三場，接著排練《麒麟國》，在8月演出，也是連演三場；繼而排練《蝴蝶盃》，在9月演出；接下來新排扮仙戲《新三仙會》，並在先前演出《放雁》的基礎上，排練《走三關》，連貫而下，在10月演出，該年的排練及演出，相當充實，亦在預先規劃下，每檔演出，既能複習舊戲，又能推出新戲，甚至一兩個月即能排出新戲，維持觀眾看北管戲曲的熱度。正因為戲碼累積很快，促進會與振樂軒共同演出時期，一年至少學一齣新戲，除了《黃鶴樓》、《鬧西河》，很少連續演過三次之後，還重複上演的。不過，城隍廟活動時期，雖然每年大多有5場以上的演出，但或許是已經累積一定的劇目，以及遷至城隍廟之後成員更迭，先以既有劇目穩住陣腳，新增速度趨緩，除了新排扮仙戲《長春、卸甲》、《醉八仙》，又累積《滿床笏》、《金水橋》、《打登州》、《金沙灘》、《韓信問卜》、《寶蓮燈》等戲齣，詳情可參見附錄的「新竹市北管戲曲促進會演出劇目表」。



圖十一：新竹市北管戲曲促進會演出《金沙灘》，張良川飾李逵（2002年）。

2. 選段演出

子弟戲的習慣，通常演全本，有相當的長度，罕見選段演出；甚至，追求熱鬧及氣派，經常推出演員眾多，甚至帶武打的戲，藉以展現軒社蟒袍鎧甲等戲服派頭，且盡量讓子弟登臺串演。促進會演出的正戲，固然以《黃鶴樓》、《鬧西河》之類情節有首有尾、登場人物眾多的戲齣為首選，但偶爾亦演出《彩樓配》之〈放雁〉、〈走三關〉（可能僅稱〈走三關〉），或者《寶蓮燈》之〈寫書〉、〈得子〉、〈教子〉，或《劉陽復國》之〈金蓮觀星〉、〈探妹〉（可能僅稱〈探妹〉），以及《韓信問卜》。這些摘演段落之出現，有些與該全本戲的舞臺傳承有關，有些則是適應演出需求，俱見促進會劇目的積累，及演出形式的變化。

摘演《鬧西河·扯甲》（福路），⁶⁰僅需蕭翠英、高峰豹兩位主角，扮像華麗、連唱帶做，私訂終身的兒女情長及身段表表，極有看頭，僅約20分鐘的選段演出，得以靈活運用在邀演場合。《彩樓配》全本（新路），若從〈彩樓配〉一路完整演至〈大登殿〉，可能得從日戲演至夜戲，但其中〈放雁〉、

60 《鬧西河·扯甲》演單單國公主蕭翠英，愛慕來自中原的小將高峰豹，拉扯其鎧甲，不放他離去，過程中【平板】、【流水】唱腔動聽、兩人互動的身段搭配絕佳，高峰豹還拿出隱身草戲弄蕭翠英，幾番折衝，高峰豹答應八月十五日回來成親，公主才放他離去。

〈走三關〉，⁶¹戲幅約一個半小時，有一個相對完整的情節段落，接在較長的扮仙戲後面演，總長兩個多小時，作為日戲，時間正好。

選演《寶蓮燈》〈寫書〉、〈得子〉、〈教子〉（福路），⁶²集中在沉香出世及蒙難，常約兩小時，放在短的扮仙戲後，於日場演出，或獨立演出均可，但選段以唱曲為主，人物不多，皆為文戲，演出效果不如〈放雁〉、〈走三關〉，促進會2005年8月演出後，改組的竹塹北管藝術團亦難得再演。

《劉陽復國》（福路）全本甚長，若從〈討貢〉、〈敲金鐘〉、〈王英下山〉、〈探五陽〉、〈金蓮觀星〉、〈烏鴉探妹〉，一路演下來，即使還不到最末的〈小登基〉，就已經是一天日戲及夜戲的長度了，⁶³唱腔豐富、又有武戲，子弟經常演出；若演出時間不足，則摘演〈觀星〉、〈探妹〉，⁶⁴演來約一個半小時，促進會曾與較長之扮仙戲《蟠桃會》搭配，在日戲演出。⁶⁵

《韓信問卜》（福路），⁶⁶僅有鬼谷子與韓信，其中老生唱腔【緊中慢】、【慢中緊】，節拍自由，行腔可見演員功力，一般作為排場曲，難得登臺。促進會僅於2004年2月15日在左營城隍廟的日戲演過一次，前面扮仙戲《蟠桃會》相當熱鬧且隆重，將近一小時，日戲接演《韓信問卜》，僅半個多小時，因當天下午為左營城隍廟建廟300週年的遶境活動，廟埕無人，以儀式需求的扮仙戲為主，日戲將《韓信問卜》搬上舞臺，夜戲再推出熱鬧的《黃鶴樓》。⁶⁷

61 《彩樓配·放雁、走三關》，演王寶釧寫血書，託鴻雁傳書給離家十八年的石平貴（即薛平貴），已是西涼王的平貴得信大慟，灌醉妻子代戰公主，騎馬連走三關，將至國界，代戰公主追至，平貴傾訴衷腸，代戰叮嚀一番，放他返回中原。

62 《寶蓮燈》主要演三聖母私戀凡人劉錫，產下一子，名沉香，後劉錫夫人亦產一子，名秋香，同時撫養兩子長大；十三年後，沉香在學堂打死秦官保，需要抵命，夫妻、兄弟悲痛難忍。

63 1994年5月7日振樂軒復振首演，即是如此。〈探妹〉之後，很少演出。一般又以《探五陽》概括演出的相關段落。

64 《劉陽復國·觀星、探妹》，演東漢幼主劉陽逃難之際，孤身流落民間，幸得舊臣保駕，為一事件明確之段落。

65 如2005年1月9日，都城隍爺聖誕演出。

66 《韓信問卜》演韓信拜訪鬼谷仙，先問：當今天下誰為主？萬馬營中誰當先？黃金印掛著誰人名？帥字旗號插在哪廂？鬼谷仙算出都是韓信！接著韓信又問此生壽算，沒想到只有32歲，驚嚇之際，忙轉回程。

67 鄭淞彬口述，2022年6月3日。

上述選演段落，考量有二：一是演出長度，若扮仙戲隆重，劇幅亦長，則接演較短的正戲，因日戲不宜過長，以利準備夜戲的演出。二是人員調度，如果配合神明聖誕的正日，日戲的演出，因子弟各有工作，能夠出席的較少，故日戲演人少的文戲，夜戲大家到場，則能演出人物眾多、較為熱鬧、情節完整的劇目。

3. 登上東門城演出《黃鶴樓》與《天水關》

《黃鶴樓》與《天水關》都是三國名劇，為唱皮黃的新路戲。尤其《黃鶴樓》，更是內行與子弟皆經常演出的劇目，表演豐富、吹打場面眾多，熱鬧過癮，新竹子弟戲復振以來，振樂軒、新樂軒、促進會，都曾演出。《黃鶴樓》⁶⁸劉備過江、眾人登樓、尤其周瑜吐血的表演，相當精彩。子弟喜歡演《黃鶴樓》，除了膾炙人口的三國情節，更取其熱鬧，不只最後激烈的追趕，全戲吹場多，高昂的聲響早已帶動場面氣氛，再因人物眾多，周瑜的二將黃蓋、甘寧，劉備的四弟趙雲及四將關平、周倉、黃忠、魏延，都穿鎧甲，其中黃蓋、甘寧、趙雲還插靠旗，劉備、周瑜、張飛則穿蟒袍，威風凜凜，精工刺繡的戲服，軒社傢俬亮相，滿臺搖曳，令人目不暇給。新竹子弟戲復振之後，培養兩位飾演周瑜的後起之秀，一位是振樂軒的年輕小生文政志，關目甚佳，促進會到城隍廟後，又有藍文豪飾演周瑜，吐血時的噴發尤為生動；劉備多由資深子弟陳正雄飾演，陳的音色厚實、善於行腔，高音處轉用偏聲，⁶⁹早年曾錄製唱片，⁷⁰登臺的唱腔、身段，確是主公氣派，被周瑜威逼之際的驚慌亦十分生動，演員的精彩演繹，使得《黃鶴樓》演之不輟，新竹子弟最難忘的是以新竹東門城作為黃鶴樓的實景演出。

68 《黃鶴樓》演東吳周瑜定計請蜀漢劉備赴黃鶴樓飲宴，意在索還荊州，諸葛亮準備錦囊妙計交給趙雲，請他保駕，劉備不肯歸還荊州，形同被羈押在黃鶴樓上，幸而錦囊中有周瑜令箭一隻，遂得順利逃脫。周瑜聞訊，派兵追趕不成，還被打得落花流水，急火攻心，吐血數口。

69 高音處轉用假嗓來唱。

70 林松總編輯：《新竹市2008百位藝術家小傳：表演藝術篇》（新竹：新竹市文化局，2008），頁81。



圖十二：新竹市北管戲曲促進會在新竹東門城演出《黃鶴樓》，陳正雄飾劉備、藍文豪飾趙雲（2001年9月2日。溫文龍攝影）。

新竹東門城（迎曦門），清道光9年（1826）築成，為新竹市僅存的城門，古蹟整修之後，新竹之心東門城廣場美化，獲2000年臺灣建築首獎、第二屆遠東建築獎之傑出建築設計獎項，一時躍居新竹焦點。以東門城作為舞臺背景演出的構想，來自城隍廟總幹事鄭耕亞，靈感為1998年在北京紫禁城上演的歌劇《杜蘭朵公主》，以皇宮為背景，令人印象深刻，心想若能在新竹東門城演出與城樓相關的戲曲，一定讓人震撼。⁷¹該檔演出，為2001年9月1至4日，新竹市政府與都城隍廟聯合主辦，慶祝新竹城隍爺奉旨遶境賑孤112週年，連續四晚在東門城演出與城門相關的三國戲曲：國劇《空城計》、北管《黃鶴樓》、北管《天水關》、國劇《古城會》，連日戲劇性的天氣，白天驟雨、傍晚放晴，好戲得以順利登場，戲迷直說是城隍爺顯靈。

71 鄭耕亞口述，2017年8月29日。

這檔演出的主要舞臺空間，固然是城門前方的空地，但城門不僅作為背景，還在劇中成為次表演區，於特定段落應用，融入劇中成為真實場景。如《黃鶴樓》周瑜請劉備登上黃鶴樓之際，演員登上特製的台階，進入城樓，利用簷廊的空間表演，演繹三國時代黃鶴樓上一場驚心動魄的飲宴，直至趙雲取出錦囊中的周瑜令箭，劉備方才步下城樓。⁷²

又如《天水關》，天水關守將馬遵，聽說麾下姜維歸降諸葛亮，真假莫辨，遂打道城樓看個明白，此時演員果然登上東門城樓（門額改題天水關），站在真實城樓處觀戰，高度較傳統由桌椅堆疊的城樓高上許多，城下姜維與魏延奮力拚搏，饒富氣勢與空間氛圍（如圖）。⁷³不過，為了將演員置於前景，讓觀眾看清表演，實際上並未進入東門城，而是在城門前方，製作了外推的城垛及城外的樓梯，作為次表演區，整體上與城門建築銜接，東門城的場



圖十三：新竹市北管戲曲促進會在新竹東門城演出《天水關》（2001年9月3日。溫文龍攝影）。

72 新竹市北管戲曲促進會演出：《黃鶴樓》，2001年9月3日，未出版。

73 新竹市北管戲曲促進會演出：《天水關》，2001年9月2日，未出版。

景結合科技舞臺與燈光設計，⁷⁴舞臺表演區的燈光設計與城門的夜間形象，光線勻稱，並不特別聚焦演員，彼此相得益彰。

在新竹東門城上演三國時代與城門相關的故事，不僅將傳統戲曲的城門以實景呈現，豐富表演的空間層次，城隍中元遶境賑孤激發的活動創意、新竹市政府的支持、城隍廟支持的子弟團體，皆是鮮明的在地印記，亦是子弟戲劇的重要展現。

4. 重現扮仙戲《富貴長春》

《富貴長春》（或稱《長春》）為扮仙戲，演出時後面尚有《卸甲》、⁷⁵《河北金榜》。《長春》為聲勢浩蕩的神仙戲，又稱「大仙」，演天官率領五福神前往人間賜福，又逢五花神摘取四季花卉以為富貴長春之兆，因演出不易，僅知20世紀下半葉有臺中大里的子弟班、臺北稻江靈安社、臺北板橋福安社、臺中何厝新樂軒、新竹振樂軒曾經上棚，近年亂彈演出錄影是由潘玉嬌藝師傳習的藝生擔綱。⁷⁶

《長春》在新竹振樂軒子弟的印象，一是人員眾多，派頭十足，二是走雲排字，現出「天下太平」。據振樂軒老子弟張火炎所述，這齣戲登場人物多達三、四十人，包括：天官、五福神、五花神、雷公電母、四金剛、四功曹、八雲童、八雲牌、二執扇、二童子等，⁷⁷較一般演《三仙》只需十人左右，繁複甚多。振樂軒曾經是戰後新竹唯一搬演過《長春》的子弟團，曾有三次演出，最後一次是1972年在臺北法主公廟，當年觀眾稱羨、驚奇不已，由雲童手持雲牌，逐一排出「天下太平」四字的隊形，隨著指導前場的「疍妹」（siáu-

74 林家琛：〈古蹟活背景東門城口演好戲 今起一連四天在古城牆前演出國劇與北管 希望民衆共享戲曲盛宴〉，《聯合報》，第17版，2001年9月1日。黎慧琳：〈天公作美 四場戲碼如期登場 臉譜DIY獲回響國劇北管公演 圓滿落幕〉，《聯合報》第18版，2001年9月5日。

75 《卸甲》演唐肅宗欲為平定安史之亂的郭子儀卸甲，人臣榮寵至極。

76 子弟軒社演出《富貴長春》，據林曉英：〈風華絕代後的亂彈戲曲當代傳承〉，見鄭榮興編著：《潘玉嬌亂彈戲經典（附光碟六片）》（臺中：文化部文化資產局，2020），頁18-19、24-25。按，潘玉嬌傳習藝生演出《富貴長春》錄影，講究唱唸及音樂搭配，並無下文新竹子弟關注之走雲排字，見《潘玉嬌亂彈戲經典（附光碟六片）》，第一片。

77 據鄭淞彬轉述，2022年5月28日。



圖十四：新竹市北管戲曲促進會在新竹都城隍廟前廣場演出《富貴長春》，臺上人物包括天官（陳正雄飾）、五財神、五花神、四功曹，臺前放置花籃及元寶（2003年8月16日）。

muē) 離世而失傳。⁷⁸此外，《長春》為崑腔戲，不僅全齣唱曲牌，還是北管罕用曲，⁷⁹亦增加這齣戲的搬演難度。

早在振樂軒復振之初，擔心這齣戲真的絕跡舞臺，就有意學習演出，但軒內已無人能唱會吹，前來指導的新美園王金鳳團長，不曾見過這齣戲，也未曾扮過，只能擱置。1994年板橋福安社，在葉美景指導下，演出《長春》，振樂軒子弟特別前往觀看，但覺得是套用《天官賜福》的排法，眾仙就位後，手舉吉祥祝詞的場面，不見走雲排字，與軒內長輩描述不同，遂也沒有下文。⁸⁰

直至2003年，促進會邀得薪傳獎潘玉嬌藝師指導前場、薪傳獎邱火榮藝師

78 蘇玲瑤：《竹塹憨子弟：新竹市北管子弟的記錄》（新竹：新竹市立文化中心，1998），提及《富貴長春》，見頁40-50、134-137。按，據筆者田野查多次聽聞，「小妹」應為「瘡妹」（siáu-muē）。

79 《富貴長春》唱【崑頭（點絳唇上片）】、【二排（點絳唇下片）】、【三排（混江龍）】、【四排（混江龍合頭）】、【五牌（油葫蘆）】、【六排（天下樂）】、【七排（天下樂）】，除了【點絳唇】，其餘曲牌在亂彈並不常見，據林曉英校勘完善的劇本，見鄭榮興編著：《潘玉嬌亂彈戲經典（附光碟六片）》（臺中：文化部文化資產局，2020），頁31-43。

80 鄭淞彬口述，2022年5月28日。臺北板橋福安社演出：《長春、卸甲、封王》，見https://www.youtube.com/watch?v=EeU_QDA2KfM（2022年5月30日擷取）。

指導後場，終於將《長春、卸甲、河北金榜》重現舞臺，8月16日「風城祈福祭」在新竹城隍廟前廣場演出，10月5日則於「新竹文藝季」在新竹市立演藝廳演出。只是潘玉嬌向臺中林水金習得曲子，排場走位套用《天官賜福》形式，排字段落是以紅色條幅呈現「萬花獻瑞、富貴長春」，還是與老一輩描述的不同。

因應2007年3月11日「臺北燈會」在臺北中正紀念堂廣場大舞臺的演出，這回促進會決定依前輩描述，在潘玉嬌藝師排出的基礎上，增加仙界人員、擴大場面，邀請育賢國中、成德高中學生，支援財神、花神、雲童、雲牌等，除教會這些學生唱曲，由促進會成員田文光等為大吹、王鈺麟為頭手鼓，天官執笏、四大金剛手執法器，五財神端著元寶、五花神捧定花籃，聚仙臺上眾仙雲集、繁花似錦，仙童、雲牌走雲排字，定位後方才獻出吉祥祝詞：「天下太



圖十五：新竹市北管戲曲促進會在中正紀念堂廣場演出《富貴長春》，這是走雲排字之後，最盛大的舞臺場面，吸引觀眾駐足欣賞（2007年3月11日）。

平、風調雨順、國泰民安」。⁸¹

子弟念茲在茲的走雲排字，動用四位雲童、六位仙童，文字是一個一個出現，不是一張四個字的吉祥條幅，場面較富變化；但曾經指導新竹眾多軒社的前輩亂彈藝人吳丁財（金水）《富貴長春》抄本，附記標示順序的「天下太平」隊形，⁸²動員8個人依序一筆一畫排出天、下、太、平四個字，或許才是期待的樣貌。這場演出，促進會在潘玉嬌、邱火榮藝師傳承的基礎上，增加場面變化，不殫其繁、費心動員，邀集學生參與演出，展現長期在地培育的成果，演繹老子弟難忘的《富貴、長春》舞臺盛況，作為新竹子弟戲的重要印記，以及隆重扮仙，祈求國泰民安的吉慶意涵。



圖十六：新竹市北管戲曲促進會在中正紀念堂廣場演出《富貴長春》，後場樂師匯聚不同世代，老幹新枝齊心演奏，第一排左起：彭仁海、賴炳惠、田文龍、田文光、陳培松、王鈺麟、許祈生。打通鼓的陳培松高齡85歲、頭手鼓王鈺麟才20歲，可惜臉被遮住（2007年3月11日）。

81 新竹市北管戲曲促進會演出：《長春、卸甲、封王》，2007年3月11日，未出版。

82 1960-1970年代長期指導新竹北管子弟的亂彈藝人吳丁財（金水）《長春卸甲》總綱抄本，附記相關臺數、隊形、走雲排字示意圖等，可參考林佳儀、楊巽彰：〈現存吳丁財（金水）北管亂彈戲抄本總目及特色〉，《竹塹文獻雜誌》第72期（2022年7月），頁74-77。

四、新竹市北管戲曲促進會的開創意義

促進會雖然僅延續十二年，相較於新竹歷史悠久的北管子弟軒社，或者如今具有文化資產身份的竹塹北管藝術團，歷史都相當短暫，經常被當作一個過渡性的組織。本文的寫作，關注的是促進會如何開創，甚至形塑如今新竹子弟戲活動的面貌，掘發其特殊意義。

（一）以現代社會組織號召北管子弟

雖然，新竹北管最早成立的現代化社會組織，始自振樂軒在1993年向新竹市政府社會科登記成立「新竹市振樂軒北管協進會」，繼而新樂軒於1994年6月成立「新竹市新樂軒北管促進會」，而「新竹市北管戲曲促進會」則稍後於1995年11月方才成立，即使並非新竹第一個北管的現代社會組織，然而，無論振樂軒、新樂軒，皆有資深軒員作為基礎，並非全然新創，組織型態的變動，不至於徹底改變原有的軒社活動架構，社會團體需要的會員大會，軒社通常結合西秦王爺聖誕舉行，選舉理事長、監事、理事，亦不成問題。可從王爺誕辰活動，說明「新竹市北管戲曲促進會」何以為一個現代社會組織。傳統軒社，在王爺誕辰之際，除了祭拜王爺、祝壽活動、吃會餐敘之外，最重要的是擲筊選出新一年的頭家爐主，決定爐主王爺由何人奉祀。然而，促進會起初與振樂軒共辦活動，並沒有自己的王爺，2000年之後到城隍廟明正樓活動，雖然隔年開始在廟內彌勒殿奉祀西秦王爺，相當於鎮館王爺，延續戲神信仰，但並無爐主王爺，遂不再每年王爺聖誕擲筊選舉頭家爐主，自無爐主安排的王爺誕辰等演出或出陣，活動皆由理事長及總幹事統籌。

新的社會組織，對於促進會的重要性，乃在因正式登記立案，遂能以其表演活動，申請政府單位補助，早在振樂軒、促進會共辦活動時期，除了新竹市政府，亦向文化建設委員會、國家文化藝術基金會等申請補助，當難得再有暗股資助經費，政府單位的補助，遂成為重要挹注。於是，演出的名義，不再是神明聖誕，而是「秋季文藝公演」、「慶祝母親節」之類，屬於現代社會的節日，雖能巧妙縮合傳統歲時祭典，但明顯可見其轉移與傾斜。

新竹市北管戲曲促進會的成立，也代表著某種理想：號召新竹北管子弟共同合作，祈使子弟戲能夠常年登臺演出，是以，雖是一個號召同道的新組織，其初衷，並不屬於某一軒社或特定廟宇，即使因促進會由振樂軒子弟發起，並且共辦活動，故初期振樂軒軒員還是大宗；但到城隍廟活動之後，促進會為了自立門戶，費心號召各軒子弟加入，由於不再與振樂軒共同演出，徹底擺脫子弟「背骨」的尷尬，三樂軒出身的蔡欽慕、蔡進德、曾進富等加入，皆是有經驗的演員，子弟戲演出無虞。故當促進會凸顯其為沒有軒社背景的現代社會組織，匯聚各軒社子弟，團結以赴，有其成功效益；可惜，子弟集中在促進會，軒社更難以為繼，首先復振的振樂軒，在與促進會各自運作後，雖能排場，但難以演出子弟戲，唯保留曲館的西秦王爺信仰，至今依舊擲筊選爐主。

促進會的活動形式雖然兼備北管的排場、出陣、上棚等各種形式，也仍有軒社講究交情，不是對方花錢即能請去表演的特質，但傳統曲館的儀式，實踐的有限，較為接近業餘演藝團體。只是，促進會主體性的延續，並不容易，轉至城隍廟活動之後，參與諸多廟方儀典，尤其中元祭典，並在鄭耕亞總幹事牽線下，屢至其他城隍廟或新竹城隍交陪廟宇演出，頻繁登臺，固然提升促進會的演藝經歷，並吸引年輕人加入，但城隍廟的色彩漸趨濃厚，明顯可見者為新竹都城隍爺聖誕千秋，促進會獻戲祝壽，然而，並無餘裕在戲神西秦王爺誕辰演戲慶賀。是以新型態的組織，有其互動模式，與傳統北管軒社，雖屬神明轎前曲館，但日常活動各自獨立，軒社或許借用廟宇空間活動，但未長期接受廟宇資助，頗見差異。

（二）復振子弟戲並回應民俗脈絡

促進會的子弟戲演出，無論與振樂軒共同演出，或轉至城隍廟活動時期，演出水準還相當整齊，基本上循傳統演出，不太刪節，認真以赴，稱得上量多質優，《黃鶴樓》、《渭水河》都是拿手好戲。在1990年代以降，亂彈與子弟戲均屬難得之際，新竹因為過往子弟戲的積累，1993年北管復振前就常演出的老子弟，最具代表者為陳正雄，長期登臺，擔綱老生，撐持北管六大柱的

其中一柱，其他腳色亦屬齊備，得亂彈藝人彭繡靜老師指導，故即使經常演出，但因為老子弟尚多，即使新戲，排戲進度亦快，新進子弟也按行當學，持續累積，又逢經費無虞，一年數場，如成功登上新竹東門城演出，烙下鮮明的在地印記，復排動員龐大的扮仙戲《長春、卸甲》，且在2007臺北燈會登場，亦曾赴宜蘭傳統藝術中心，及臺中豐原、南投竹山及水里、高雄左營、屏東東港、花蓮等地城隍廟演出，在東港演出時，隆重的扮仙戲還吸引明華園戲劇總團前來欣賞《蟠桃會》並錄影，⁸³重振新竹北管子弟戲揚名外地的榮光。

雖然促進會的組織與運作，與傳統曲館不同，趨近一般業餘表演藝術團體，然而，其至城隍廟活動後，常年活動，卻較曲館更貼近地方民俗脈絡，而非純然的業餘演劇。尤其是參與農曆七月城隍廟的中元系列活動，這是新竹城區的民俗盛事，包括：初一的陰陽司公駐駕北壇、十三日的城隍公子查夜暗訪、十五日的城隍爺遶境賑孤，促進會作為駕前曲館，都會出陣，中元普度（農曆七月十九日）則是演出，另在城隍聖誕的正日（農曆十一月廿九日），甚至是城隍廟的元宵燈會，子弟戲循例登場。城隍廟歷來並無駕前曲館，促進會到城隍廟之後，難免削弱演出的主體性，劇目雖可自行安排，時間則未必，涉及城隍廟的活動及交陪，講究正日，對於有本職工作的子弟，動員起來較為辛苦，但亦使其不僅是一般的業餘演藝團體，在民俗活動也有一席之地。子弟出場，講究面子，齊心協力做有水準的表演，豐富新竹民俗的聲音景觀。

（三）培育人才以延續新竹子弟戲

傳統軒社上棚，由於費時耗力、花費龐大，甚為難得，子弟們演的角色，是終身相隨的，演不動了，才能換人，是以子弟戲的傳承，並不容易，亦限制了新進子弟擔綱主要人物的機會，這是促進會深諳軒社演戲傳統、親見子弟戲沒落的主事者們不樂見的。因此，至城隍廟之後，可見促進會從三個方向長期培養北管人才：

83 莊定財口述，2022年6月2日。

1. 培養促進會演出前後場人員

促進會的資深子弟固然經驗老到，深具舞臺風采，但為了後繼有人，不再堅持演熟悉的腳色，或是擔綱主角，蓄意培養新進子弟，如藍文豪，繼振樂軒文政志之後飾演《黃鶴樓》周瑜，這齣戲遂得順利傳承，如陳朝春，因見東門城演出北管戲曲而加入促進會，如今成為竹塹北管藝術團的主力小生演員。更關鍵的，則是培養後場樂師，邀請田文光加入，田文光為竹北田屋八音團的重要樂師，父親田木水為竹樂社軒員，是新竹新樂軒柳應科至竹北傳授北管的弟子，田文光後來以演奏客家八音居多，漸漸疏遠北管，至參與促進會後，又重拾技藝，不但兼擅文武場，亦能唱曲，促進會就近覓得樂師加入，且安排田文光至市內國中傳授北管，開啟年輕世代的北管傳承。

2. 長期在市內國中傳承北管音樂

促進會安排師資，由城隍廟挹注師資費用，長期在市內國中實際傳承北管音樂，這來自莊定財理事長的發想及人脈，並由田文光擔任教師，當時成德高中國中部是進入一年級的音樂課，持續時間最長，甚至曾於2004年10月2日與促進會一同到花蓮城隍廟「五朝醮典」演出，先排場演奏，再擔任旗軍，又於2004年10月30日在城隍廟北門會館演出《蟠桃會》，由學生擔任前場演員及後場樂師，一時北管活動熱絡。育賢國中亦是安排於一年級音樂課，惜因北管聲響被鄰居投訴，無處可供練習，難以延續，但當時的學生王鈺麟至今仍參與北管活動，為如今竹塹北管藝術團的年輕團員，兼擅前後場。此外，虎林國中因有布袋戲社團，以北管音樂為後場，曾參加比賽及對外演出，當時的學生郭聰穎、楊雅喬等，畢業後亦至城隍廟參與北管活動。雖然，北管進入國中小，在新竹仍以振樂軒在1997年至竹蓮國小課外活動，由曾健雄教學為最早，但促進會更是長期投入，雖然校內或家長不免有些雜音，但除了推廣北管音樂，亦確實為新竹市培養幾位持續參與北管活動的年輕子弟。

3. 與北藝大傳音系建立學院與民間合作模式

雖然大學與民間軒社攜手傳承子弟戲，早在1975年，就有中國文化學院邱

坤良老師帶領戲劇系國劇組學生參與臺北稻江靈安社活動，是首次有學院成員大規模進入民間學習，1977年在國立臺灣藝術教育館成功演出，並參與靈安社其他活動。⁸⁴但臺北藝術大學傳統音樂學系北管組學生自2005年起長達十年，由城隍廟發想及挹注經費，暑期至促進會，乃至改組後的竹塹北管藝術團，研習18天，由彭繡靜老師指導，參與城隍廟農曆七月的活動及學習，故七月十三日城隍公子查夜暗訪、七月十五日城隍遶境、七月十九日普度獨立演出日戲，拓展北藝大學生在學校教育未曾經歷的北管經驗與地方連結，⁸⁵也使新竹北管的聲響更為雄厚且充滿青春活力，而普度日戲有女性登臺串演，也是子弟戲傳統由男性登臺，不易見到的嬌媚身影。這項合作，也間接促成新一代的師資，這批學生學成之後，其中董盈廷、吳千卉、呂佩儒，因畢業後居住在新竹、桃園一帶，後來竹塹北管藝術團演出時聘請擔任後場樂師、指導老師，乃至週末鼓吹、絃索教學的師資，成為如今新竹北管延續的重要力量。

是以，促進會時期多方培養或接觸的北管人才，前後場兼備，涵蓋不同年齡層，又有新的師資，其效益延續至如今的竹塹北管藝術團，成為團內的主要前場演員、後場樂師，乃至接續教學任務，當年促進會多方培育，方有人才遞續至今，並培育著未來的北管人才。

結語

新竹北管子弟戲的復振，自1993年新竹振樂軒成立「振樂軒北管協進會」起，已屆三十年。在這股復振風潮中，除了傳統軒社振樂軒、新樂軒、三樂軒重新上棚演出，演出持續時間最長，且影響如今新竹北管樣貌者，當推1995年成立的「新竹市北管戲曲促進會」，促進會在1995至2000年間與振樂軒共同演出，2000至2007年則轉至新竹都城隍廟活動，至2007年12月改組為「竹

84 可參考邱坤良：《野臺高歌：台灣戲曲活動的參與》（臺北：皇冠出版社，1980）。至2021年還有「野臺衍派：靈安社與大學生子弟戲」展覽及記錄片，據〈「野台衍派—靈安社與大學生子弟戲」紀錄片精華版〉，國立傳統藝術中心官網，<https://ttc.ncfta.gov.tw/home/zh-tw/showimedia/11895>（2025年5月30日擷取）。

85 潘汝端：〈高等教育體制下的北管傳習：以國立臺北藝術大學傳統音樂學系北管教學實踐為例〉，《民俗曲藝》第203期（2019年3月），頁138。

塹北管藝術團」，成為城隍廟附屬單位。城隍廟挹注促進會所需的場地、經費及演出機會，促進會的活動內涵、與廟宇的關係，遂與傳統軒社不盡相同，來往對象除交陪軒社，更多的是城隍廟交陪廟宇，藉著城隍廟的網絡，赴外地演出。促進會從現代社會組織，轉為廟方的藝術團，進入城隍廟的民俗脈絡，難免弱化組織的主體性；尤其，「新竹市北管戲曲促進會」相較於特定軒社「振樂軒」，強調屬於新竹市的公眾性質，逐漸匯聚各軒社人才，迨至「竹塹北管藝術團」從屬城隍廟，又成為特定團體，削弱促進會形塑的公眾性，⁸⁶然而元宵節、城隍廟普度、城隍聖誕等慶典，演出子弟戲或曲目豐富的出陣音樂，則是新竹歲時節令獨特的聲音景觀。

促進會雖僅有十二年，但在北管沒落、職業藝人凋零、子弟年紀漸長之際，以現代社會組織，而非傳統軒社振興，邀約各軒社子弟加入，泯除資深子弟對原軒社「背骨」的尷尬，並吸引新進子弟，方能持續演出子弟戲並累積劇目，當時人才、師資、劇目、經費、演出機會俱全，促進會的演出具有相當水準。其「承先啟後」，不僅接續新竹北管演出子弟戲的傳統，還逐步培養前後場人才及師資，成為近十餘年來新竹北管活動的重要成員。新竹市北管子弟戲的復振，當以促進會名義運作，並非傳統曲館，可見重心在子弟戲的演出及劇目傳承，而非曲館活動的儀式與傳統。官方、振樂軒、促進會、城隍廟，多種作用力交織，互利互助，偶見角力，成為如今新竹北管的新樣貌，其復振經驗，亦可作為存續文化資產的參考。

86 參考鄭淞彬口述，2025年9月23日，重新脈絡化而成。

引用書目

文獻資料

佚名：〈北管子弟戲「鬧西河」今登場 由薪傳獎得獎者福蘭社演出 所有角色都是男性〉，《中國時報》1991年10月12日，第5版。

佚名：〈竹市文藝季節目 有看頭 推出傳統戲曲 掀起高潮〉，《中國時報》，1994年2月22日，第14版。

佚名：〈創社130週年 繞境遊行公演子弟戲 羅東福蘭社唱戲過壽〉，《中國時報》，1991年7月2日，第13版。

李青霖：〈百年古戲曲文物 今起展出〉，《聯合報》，1996年3月2日，第14版。

林佳儀、楊巽彰：〈現存吳丁財（金水）北管亂彈戲抄本總目及特色〉，《竹塹文獻雜誌》第72期（2022年7月），頁85-88。

林佳儀：〈曲館的當代變遷：竹塹北管藝術團在文化資產與地方活動之角色〉，收入張寶秀主編：《地方學研究》第5輯，北京：知識產權出版社，2021，頁97-110。

林佳儀：〈竹塹北管子弟軒社活動考察——起源年代、空間分佈及演出盛況〉，《臺灣音樂研究》第18期（2014年6月），頁1-35。後收入陳惠齡主編：《傳統與現代—第一屆臺灣竹塹學國際學術研討會論文集》，臺北：萬卷樓圖書股份有限公司，2015，頁245-290。

林松總編輯：《新竹市2008百位藝術家小傳：表演藝術篇》，新竹：新竹市文化局，2008。

林昱君：《竹塹北管藝術團的運作發展與現代適應》，新竹：清華大學社會學研究所碩士論文，2022。

林家琛：〈古蹟活背景東門城口演好戲 今起一連四天在古城牆前演出國劇與北管 希望民眾共享戲曲盛宴〉，《聯合報》，第17版，2001年9月1日。

林鋒雄等撰文：《八十八年度臺灣文化節 宜蘭城·北管曲 成果專輯》，宜蘭：宜蘭縣文化局，2000。

邱坤良：《野臺高歌：台灣戲曲活動的參與》，臺北：皇冠出版社，1980。

孫致文：〈曾健雄先生傳略（1944-2001）〉，《竹塹文獻雜誌》第69期（2019年12月），頁154-157。

陳秀芳：《臺灣所見的北管手抄本（三）》，臺中：臺灣省文獻委員會，1981。

黃怡瑄：《響北管：板橋潮和社》，新北：板橋潮和社，2011。

黃瑞誠：《竹塹北管藝術團的演藝活動與傳習保存之研究》，臺北：臺北大學民俗藝術研究所碩士論文，2010。

新竹市北管戲曲促進會：歷次「會員大會手冊」，1995-2007年。

潘汝端：〈高等教育體制下的北管傳習：以國立臺北藝術大學傳統音樂學系北管教學實踐為例〉，《民俗曲藝》第203期（2019年3月），頁111-162。

潘國正：〈新樂軒重返舞台 叫好叫座〉，《中國時報》，1995年4月23日，第17版。

蔡青霖：〈三樂軒復出 老戲迷有福〉，《聯合報》，1998年10月26日，第19版。

鄭國樑：〈振樂軒成立北管協進會〉，《中國時報》，1993年6月17日，第16版。

鄭榮興編著：《潘玉嬌亂彈戲經典》，臺中：文化部文化資產局，2020年。

黎慧琳：〈天公作美 四場戲碼如期登場 臉譜DIY獲回響國劇北管公演 圓滿落幕〉，《聯合報》第18版，2001年9月5日。

蕭雅玲：〈一個子弟團—新竹市北管戲曲促進會的社會文化角色〉，《長庚科技學刊》第3期（2004年12月），頁127-145。

魏秀娟、張惠真撰稿：《竹塹思想起：中華民國八十三年度全國文藝季新竹市活動成果專輯》，新竹：新竹市立文化中心，1994。

羅世維：〈從新竹都城隍廟對北管戲曲發展的影響—看新竹北管藝術的未來〉，《竹塹文獻雜誌》第51期（2012年2月），頁136-165。

蘇玲瑤：《chi-to，場域，子弟戲—從play觀點看北管子弟團的演出與脈絡》，新竹：清華大學社會人類學研究所碩士論文，1996。

蘇玲瑤：《竹塹憨子弟：新竹市北管子弟的記錄》，新竹：新竹市立文化中心，1998。

蘇玲瑤：《聲震竹塹城—新竹市北管子弟團振樂軒專輯》，新竹：新竹市立文化中心，1998。

訪談資料

王鈺麟口述，2019年12月12日。

林金偕口述，2019年7月26日。

洪惠冠口述，2019年11月21日。

孫正雄口述，2017年8月29日。

莊定財口述，2019年10月7日、2022年6月2日。

鄭耕亞口述，2017年8月29日。

鄭淞彬口述，2022年5月17、20、28、29日，6月3日，2025年9月23日。

錄影資料

新竹市北管戲曲促進會演出：《天水關》，2001年9月2日，未出版。

新竹市北管戲曲促進會演出：《長春、卸甲、封王》，2007年3月11日，未出版。

新竹市北管戲曲促進會演出：《黃鶴樓》，2001年9月3日，未出版。

臺北板橋福安社演出：《長春、卸甲、封王》、《天水關》，見https://www.youtube.com/watch?v=EeU_QDA2KfM、<https://www.youtube.com/watch?v=UJQmgcYT5Cw>（2022年5月30日擷取）。

網路資料

竹塹北管藝術團，見國家文化資產網，<https://nchdb.boch.gov.tw/assets/overview/traditionalPerformingart/20091106000001>（2022年5月18日擷取）。

竹塹北管藝術團，見新竹都城隍廟官網，<http://www.weiling.org.tw/xHntoa/Hntoa2>（2022年5月31日擷取）。

竹塹北管藝術團粉絲專頁，<https://www.facebook.com/TikTshamPakKuan>
(2022年5月31日擷取)。

創立沿革，南北管音樂戲曲館官網，<https://drama.bocach.gov.tw/cp.aspx?n=1006> (2022年5月20日擷取)。

〈「野台衍派—靈安社與大學生子弟戲」紀錄片精華版〉，國立傳統藝術中心
官網，<https://tttc.ncfta.gov.tw/home/zh-tw/showimedia/11895> (2025年5月
30日擷取)

附錄：新竹市北管戲曲促進會演出劇目表

說明：為涵攝振樂軒帶動的新竹北管復振視野，劇目自1994年振樂軒復振之後開始臚列，但1995年11月新竹市北管戲曲促進會方成立，故促進會相關劇目應從1996年共同演出開始，2000年分為兩列，第一列為振樂軒劇目，第二列為促進會到城隍廟之後的演出。劇目的第一行為該年度新排出的劇目，（）表示演出既有劇目。

年度	劇目
1994	〔振樂軒演出〕蟠桃會、劉陽復國、五龍會、落花河
1995	〔振樂軒演出〕新三仙會、天水關、藍芳草、藥茶記、放雁 (落花河)
1996	打桃園、麒麟國、蝴蝶盃、走三關 (蟠桃會、放雁、天水關、劉陽復國)
1997	征西河、鬧西河、斬紅袍、雙貴圖 (新三仙會、探五陽)
1998	黃鶴樓 (藥茶記)
1999	(黃鶴樓、征西河)
2000	〔振樂軒演出〕(征西河、蟠桃會、天水關、新下山、探妹)
	滿床笏、金水橋 (蟠桃會)
2001	打登州、渭水河 (新三仙會、蟠桃會、蘆花河、征西河、鬧西河、黃鶴樓、天水關)
2002	福祿壽三仙、金沙灘 (新三仙會、蟠桃會、渭水河、蝴蝶盃、打登州、黃鶴樓、天水關)
2003	長春卸甲、河北金榜、韓信問卜 (蟠桃會、鬧西河、黃鶴樓、天水關)
2004	(蟠桃會、渭水河、韓信問卜、探五陽、黃鶴樓、天水關)
2005	蟠桃會(學生組)、寶蓮燈、金水橋(北藝) (蟠桃會、探妹、走三關、渭水河、黃鶴樓、天水關)
2006	鬧西河(北藝) (蟠桃會、天水關、黃鶴樓)
2007	醉八仙、渭水河(北藝) (長春卸甲、河北金榜、蟠桃會、福祿壽三仙、渭水河、放雁、走三關、鬧西河、黃鶴樓)

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 81 期

HSINCHU CITY ARCHIVES QUARTERLY

主辦單位 | 新竹市政府

承辦單位 | 新竹市文化局

發行人 | 邱臣遠

總編輯 | 王翔郁

副總編輯 | 李欣耀、邱淑芳

主編 | 潘國正、蔡朝翔

執行編輯 | 邱珮瑜、吳佳純

新竹市文化局文獻小組 | 王翔郁、李欣耀、張德南、韋煙灶

潘國正、詹雅能、黃美娥、陳惠齡

王郭章、孫致文、張馨文

美編設計：漢曜彩色印刷廣場有限公司

印刷：英倫國際文化事業股份有限公司

中華民國114年11月出版

行政院新聞局出版事業登記證

局版台省誌字第580號

ISSN 1028-7329

GPN 2008500044

每本定價NT\$400元

統籌展售門市 | 五南文化廣場 (04)2437-8010

國家網路書店 <http://www.govbooks.com.tw/>

國家書店松江門市 (02)2518-0207