

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）*

陳家豪**

摘要

目前為止，臺灣經濟史研究者普遍強調戰前臺人資本積累過程「自主性」的一面，所謂「殖民者／被殖民者·臺資／日資」二元對立框架，在先行研究隱約可見。戰前臺人資本積累過程如何與日本殖民政府展開「連結」，則未被正式、全面性地檢討，可以說留下了進一步研究的空間。是故，本文擬以作為特許行業的人力輕便鐵道為例，分析戰前臺人資本如何以地方官廳為媒介，取得這項交通工具的經營權，並掌握地方重要物產運輸、展開資本積累。

透過本文討論可知，日本殖民政府之所以仰賴臺人資本來發展人力輕便鐵道業，乃因日俄戰爭以前日人資本家尚無力前來臺灣。正由於人力輕便鐵道業被設定為特許行業，臺人資本在該業的積累過程可說是以日本殖民政府連結為前提展開。為了勸誘臺人資本經營人力輕便鐵道，臺灣總督府暨各地方官廳不僅無償提供企業設立所需的軌條、土地及相關資材，且協助臺人人力輕便鐵道業者打擊對其造成威脅的傳統交通工具、允許其訂定超出合理水準的運費，並放任他們忽視設備養護、安全性維持及壓榨「後押人夫」。臺人人力輕便鐵道業者於是得以在此過程中，創造高額利潤。

關鍵詞：臺人資本、殖產興業、地方官廳、輕便鐵道、地方交通

* 本文撰寫期間承蒙薛化元和李為楨兩位指導教授悉心指導，又蒙本刊三位匿名審查人與編委惠賜諸多寶貴意見，得以改正誤繆之處，特此誌謝。另，本文係「近代東亞史研究的新嘗試：經濟·政治·外交史觀點的對話」(A New Approach to the Study of the Modern East Asian History: Unification of Perspectives from Political, Diplomatic, and Economic History) 國際共同研究計畫的成果之一，此一計畫獲「蔣經國國際學術交流基金會」三年獎助(2014年8月至2017年7月)，亦在此銘謝。

** 中央研究院臺灣史研究所博士後研究

來稿日期：2014年10月22日；通過刊登：2015年7月29日。

- 一、前言
 - 二、撤廢軍用人力輕便軌條發放民營
 - 三、臺人人力輕便鐵道企業的設立風潮：與朝鮮比較
 - 四、臺人人力輕便鐵道業者的身分背景
 - 五、臺人人力輕便鐵道企業與地方物產的掌握
 - 六、高額利潤創造：臺灣總督府的協助與放任
 - 七、結論
-

一、前言

目前為止，臺灣經濟史研究者普遍強調戰前¹ 臺人資本積累過程「自主性」的一面，所謂「殖民者／被殖民者·臺資／日資」二元對立框架，在先行研究隱約可見。戰前臺人資本積累過程如何與日本殖民政府展開「連結」，則未被正式、全面性地檢討，可以說留下了進一步研究的空間。

論及戰前臺人資本的先行研究，首先必須被提及者毫無疑問是涂照彥《日本帝國主義下的臺灣》這本大作。如所周知，涂氏繼承了矢內原忠雄的馬克思經濟學研究途徑，進一步將「臺灣土著社會的傳統經濟」容入分析視野，使臺人資本正式浮現於歷史舞臺。

儘管，涂氏主要以五大家族為論述對象，所刻劃者亦為臺人資本如何一步步從屬於日人財閥資本之圖像，但這本大作毋寧是戰前臺人資本越發受到臺灣經濟史研究者關注的重要起點與契機。² 我們可以看到，1990年代以降的戰前臺人資

¹ 本文所指「戰前」係指第二次世界大戰結束以前，即1945年以前。

² 涂照彥以五大家族為對象，提出以下分期：第一期為1895-1905年，臺灣本地資本逐漸為殖民當局所整頓；第二期為1905-1914年，臺灣本地資本從屬化的階段；第三期為1915-1931年，臺灣本地資本被納入日本資本主義的再生產結構中，依舊屬於從屬地位；第四期為1931-1945年，由於統制經濟興起，臺灣本地資本被壓縮到最萎縮的窘境。參見涂照彥著、李明峻譯，《日本帝國主義下的臺灣》（臺北：人間出版社，1991），頁367-368。

本相關研究成果，幾乎都以跟涂氏對話為前提所展開，並朝五大家族和「機械製糖業」以外的領域邁進。他們的關懷對象開始擴及各地臺人地主資產階層暨清代以來就有基礎的農產加工業、手工業及中小民營工廠；諸如，洪詩鴻在 1994 年的論著，便將臺人資本分為所謂「族系大資本」與「中小資本」，並主張：當時臺人資本大體呈現族系大資本撤退、中小資本持續固守既有基盤的狀態。³ 山田敦、高淑媛、河原林直人、堀內義隆等新一代臺、日學者則先後提出了論證紮實的研究成果，讓我們看到戰前臺人資本在各地、各產業活躍之事實。

山田敦分析工業化期間各業別臺、日資消長的情形，他同時以唐傳宗的「唐榮鐵工所」、臺南辛文炳家族相關產業、林挺生的「大同鐵工所」以及吳火獅為例，論述工業化期間臺人資本的多種類型。⁴ 河原林直人以茶業為對象，將之視為「日本之手未能觸及的領域」，亦即臺人資本得不受臺灣總督府與日本企業家的拘束，運用華人商業網絡、掌握該產業的經營。⁵ 堀內義隆關注製帽業，頗為精彩地勾勒出日本本國商人、在臺日資及臺人地主資產階層與一般農民，如何建構出複雜的大甲帽分工與銷售產業鏈。⁶ 高淑媛則透過對戰前臺灣工業政策發展的探討，讓我們認識到臺人資本在製糖業以外的領域、特別是中小民營工廠倍具競爭力，她且總結性指出：「這是（指零細規模、採用近代企業制度與動力化比例低）臺灣人中小工場之所以躲過戰時統制風潮的關鍵因素，而這種自主式學習、經營組織、技術、觀念等共同構成日治時期的遺產，成為戰後臺灣經濟以中小企業為主軸的歷史淵源」。⁷

筆者認為，戰前臺人資本確實如先行研究成果所展示，乃以清代高度發達的商業資本為基礎，在日本殖民統治臺灣後，仍是製糖業以外產業、尤指傳統產業的要角，且廣泛、持續地以傳統合股型態・合夥或個人經營等「零細經營」來跟

³ 洪詩鴻，〈日本植民地期の台湾人産業資本に関する一考察：中小零細資本の成長を中心に〉，《經濟論叢》155: 2（1995年2月），頁59-79。

⁴ やまだあつし（山田敦），〈1930年代台湾の台湾人企業家・試論〉，《人文学報》74（1994年3月），頁67-94。

⁵ 河原林直人，〈近代アジアと台湾：台湾茶業の歴史的展開〉（京都：世界思想社，2003）。

⁶ 堀内義隆，〈植民地台湾における民族工業の形成：製帽業を事例として〉，《日本史研究》556（2008年12月），頁26-53。

⁷ 高淑媛，〈臺灣近代産業の建立：日治時期臺灣工業與政策分析〉（臺南：國立成功大學歷史學系博士論文，2003），頁4。

日人資本競爭。

然而，缺乏殖民統治經驗且作為後進資本主義國的日本，若欲在領有臺灣之後儘速推動各項殖產興業政策，恐怕還是必須尋求已擁有一定經濟力量與產業經營基礎之臺人資本協助。黃紹恆在〈從糖業資本看日俄戰爭前後臺灣人資本的動向〉這篇重要的論著之中，便已相當程度地闡述在日本本國資本無力前來臺灣的前提之下，臺人地主資產階層如何成為臺灣總督府發展機械製糖業之初主要仰賴的對象。黃氏在 2010 年出版的專書中，更清楚地解析了此一架構：日本作為後進資本主義國，乃是在本國資本主義發展尚未確立的前提下領有臺灣，其本質實為缺乏經濟動因的殖民地領有。⁸

可以說，若以戰前臺人資本可能在日本殖民者所建構的資本主義體制之中扮演「積極性」角色作為前提，他們的資本積累過程應存在與殖民政府⁹「連結」的一面。本文即試圖在黃紹恆所提出的分析架構之中，重新檢討戰前臺人資本與殖民政府的連結，並以作為特許產業的人力輕便鐵道業為案例。¹⁰

「人力輕便鐵道」所指為何，筆者打算待正文才更深入說明，因這還牽涉到戰前鐵道交通系統的演進，頗為複雜。在此可先略作解釋者為：基於鐵道被定義為「透過在鐵製軌條上運行車輛以運送人、貨的設施」，人力輕便鐵道雖未進入機械動力領域，但仍歸類為鐵道交通的一種，同時運輸速度和運載能力已超越傳統的人力肩挑、轎子或牛馬車甚多，只是軌距較狹、相對輕便簡易，主要作為補助性交通手段。¹¹

戰前臺灣人力輕便鐵道，軌距以 1 呎 7 吋半為主（一般蒸氣鐵道為 3 呎 6 吋），路基為稍微加工的路面，一條路線大多只要數月便可完成，平均每公里的工程費約為 1 千圓到 3 千圓之間，平均時速在十公里左右，一臺車最多乘四人，最大載

⁸ 黃紹恆，〈從對糖業之投資看日俄戰爭前後臺灣人資本的動向〉，《臺灣社會研究季刊》23（1996年7月），頁83-146；黃紹恆，《臺灣經濟史中的臺灣總督府：施政權限、經濟學與史料》（臺北：遠流出版事業股份有限公司，2010），頁23-24。

⁹ 本文所謂殖民政府主要指臺灣總督府及其所屬地方官廳。

¹⁰ 筆者並非否定戰前臺人資本在「傳統部門」不會與日本殖民政府產生連結。上文所提高淑媛等臺、日學者都或多或少在自身所挑選的產業之中，描繪了這樣的現象。不過，或許由於這些產業的經營規模過於零細，也就相對缺乏足夠的資料來深入分析。

¹¹ 車輛是否在鋪設於一般道路之鐵製軌條行走，乃鐵道交通與其他陸上交通工具的最大區別。參見國吉省三，《鐵道經濟論》（東京：文雅堂，1923），頁12-15。

重量在 3 百公斤到 4 百公斤之間。不論何種類型史料均顯示：這項交通工具停留在地方交通層級，從而被期待與地方開發關係密切。¹²

有關臺灣人力輕便鐵道業的研究，謝國興或許是最早予以關注者，他並點出了許多地方交通企業由臺人經營的現象。¹³ 爾後，蔡龍保與筆者同時注意到留有大量豐富企業文書、現今尚在經營的桃園汽車客運股份有限公司（以下簡稱桃園客運）此一個案。其中蔡氏具體考察了臺人資本如何在官方協助下經營人力輕便鐵道，並從籌組者身分背景分析得知，他們大多跟官方關係良好、資本構成深具封閉性。¹⁴ 筆者則在碩士論文同樣檢討戰前桃園客運如何以人力輕便鐵道起家，並轉型為汽車客運公司的過程，乃至該企業如何隨時代變遷調整其資金結構、內部組織、人事與制度。¹⁵

毫無疑問的，先行研究已然揭示戰前臺人資本與包括人力輕便鐵道業在內之地方交通業，存在密切關連性。本文則擬進一步追問此一結果係架構在怎樣的政治經濟背景？特別是稍後將指出，臺灣人力輕便鐵道既然停留在地方交通層級，真正負責設立企業、鋪路線設、乃至介入經營權者為地方官廳。或者進一步云，本文研究路徑將設定為：戰前臺人資本如何透過跟地方官廳交涉取得該項交通工具經營權，並掌握地方重要物產運輸、展開積累資本。

還有一點必須指出，筆者已在 2012 年至 2013 年間，分別檢討了明治維新时期日本民營鐵道發展經驗，如何被體現在日治初期臺灣縱貫鐵道民營化議論、臺灣人力輕便鐵道從軍用走向民營過程，以及在臺日人資本家與臺灣人力輕便鐵道導入機械動力風潮之關係。¹⁶ 這三篇論文限於篇幅，均未能處理臺人資本與人力輕

¹² 陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展：1903-1945〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2007），頁 20-21。

¹³ 謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，收於洪宜勇主編，《臺灣殖民地史學術研討會論文集》（臺北：海峽學術出版社，2004），頁 14-47；謝國興，〈日治時期臺灣的鐵公路交通運輸業：兼及與朝鮮的初步比較〉，收於堀和生、中村哲編著，《日本資本主義與臺灣·朝鮮：帝國主義下的經濟變動》（臺北：博揚文化事業有限公司，2010），頁 258-323。

¹⁴ 蔡龍保，〈日本殖民地下的臺灣人企業：以桃坎輕便鐵道會社為例〉，《國史館學術集刊》11（2007年3月），頁 1-46。

¹⁵ 陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展，1903-1945〉，頁 199-204。

¹⁶ 陳家豪，〈日治初期臺灣鐵道政策的轉變：以「國營」、「民營」的討論為中心（1895-1898）〉，《臺灣文獻》63: 2（2012年6月），頁 95-140；陳家豪，〈從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）〉，《臺灣文獻》64: 1（2013年3月），頁 79-106；陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，《臺灣學研究》16（2013年12月），頁 101-150。

便鐵道企業這個課題，使筆者必須再透過本文來加以檢討。質言之，臺灣總督府為何在人力輕便鐵道業已然蓬勃發展的 1910 年代才制定管理法規？在此之前又援引什麼法源，使臺人業者得以設立企業暨鋪設路線？我們要如何去解釋當日本帝國勢力範圍的人力輕便鐵道已全面導入機械動力（諸如市區電車）之際，臺灣人力輕便鐵道卻始終停留在「非機械力」階段？以上種種與臺人資本在該業的積累有何關連性？這些都是筆者擬在這三篇論文所搭建好的歷史舞臺之上，進一步討論的問題。

時間斷限方面，本文之所以 1903 年為起點，乃基於後文將指出，該年在宜蘭、桃園及鹿港三地，同時有三家民營人力輕便鐵道企業成立，且臺人資本參與其中。以 1928 年為終點，則與公路運輸興起有關，亦即在結論將提及，該年為臺灣人力輕便鐵道業的營運高峰，爾後即飽受公路運輸衝擊、客貨運輸快速下滑。

二、撤廢軍用人力輕便軌條發放民營

人力輕便鐵道這項交通工具乃是在日軍入臺時被引進，因清代臺灣道路交通不便，日軍為求「軍運」順暢，迅速地在全臺各地鋪設這項「輕便簡易」的交通工具；到了 1898 年 2 月時，軍方在新竹以南鋪設的里程已達 385 公里。

稍詳言之，蒸氣鐵道雖伴隨產業革命而問世，但這種將非機械力與鐵製軌道結合的交通工具，卻一度在十八世紀成為歐美主要城市的補助性交通手段，其中以「馬車鐵道」為主流、由「人力」推動運行於軌道上的車輛也成為選項之一。日本在明治維新時期便在引進蒸氣鐵道之際，同步導入「馬車鐵道」、人力輕便鐵道。因此，日軍為何會在臺灣縱貫鐵道未完成前，廣泛在殖民地鋪設這項交通工具，也是立基於日本本國的交通發展經驗。

人力輕便鐵道特別加上「輕便」二字，則因動力來源為人力、運載速度與運輸量都不大，所以不需如機械動力鐵道一樣鋪設較寬軌距、磅數較重的軌條來承擔動輒數噸、速度可達百公里的機關車（俗稱火車頭），只需施以「簡易」設備

即可。¹⁷

1899年，臺灣縱貫鐵道分南、北兩端同時動工。之後，隨著各區間陸續通車，除與縱貫鐵道相隔甚遠或緊臨軍隊屯駐地的軍用人力輕便鐵道繼續保留外，其他路線均陸續拆除。各地方官廳乃積極透過臺灣總督府向軍方爭取撤廢軌條，取得這些人力輕便軌條後，便勸誘民間業者經營。¹⁸

臺灣第一家人力輕便鐵道企業設立於何時？臺人資本何時投入該業？皆非容易回答的問題。早在1899年，大阪地區、主要作為臺灣總督府公共工程承包商之一的田村組負責人田村佐太郎，便鑒於「臺中縣至鹿港彰化等處火車，未到商務搬運頗形困難」，向臺灣總督府申請鋪設彰化、鹿港間人力輕便鐵道。¹⁹然而，田村的計畫似乎沒有下文。到了1902年，臺人葉發與荒井泰治打算共同創立「基港輕便鐵道運輸公司」，並獲得了臺灣總督府的認可，但同樣不見後續。²⁰又，1903年有人計畫在新竹鋪設「蕃地」（即沿山地區）到海岸的路線。²¹

直到1903年，我們才看到附表一所列、位於當時宜蘭的「宜蘭輕便鐵道組合」、鹿港「臺灣中部運輸公司」及桃園「桃坎輕便鐵道會社」三家企業設立，並正式展開營運（以下分別簡稱：「宜蘭輕鐵」、「臺灣中部運輸」、「桃園輕鐵」）。

基本上，軍用人力輕便軌條發放民營以降，有關軌條運用、路線鋪設、企業設立暨經營等各方面，都被納入地方行政範疇，諸如作為臺人企業的桃園輕鐵於1903年成立之際，便在企業章程第十四條規定：「如果遇到政府需要，輕便鐵道會社應協議裁撤，且所有總會（即股東大會）之決案亦應得到廳長的允准。」〔按：底線為筆者所加，以下同。〕²²又，附表一所列「員林輕鐵株式會社」（以下簡稱「員林輕鐵」），原本有多組人馬競爭，後由臺中廳出面斡旋、要求各路人馬合

¹⁷ 相比之下，臺灣縱貫鐵道及其支線每公里的建設費用至少都要數萬圓以上，以較為簡約的淡水線為例，儘管建設材料大多從清代鐵道拆除下來，也要3.4萬圓。至於縱貫鐵道所使用的機關車，主要是淨重115公噸的煤水式機關車。參見渡部慶之進著、黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》（南投：國史館臺灣文獻館，2006），頁76、129、163。

¹⁸ 陳家豪，〈從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）〉，頁79-106。

¹⁹ 〈鹿港輕便〉，《臺灣日日新報》，1899年11月9日，第3版。

²⁰ 〈臺基間輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1903年5月9日，第3版。

²¹ 〈新竹管下輕鐵敷設計畫〉，《臺灣日日新報》，1903年8月15日，第2版。

²² 〈桃坎輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1903年5月27日，第3版；〈草鞋の塵 桃園廳（五）〉，《臺灣日日新報》，1905年5月31日，第5版。

作，才由柵瀨軍之佐、小鹽元次郎、蔡惠如、陳汝甘、林季商等五人取得經營權。²³「臺中輕便鐵道會社」(以下簡稱「臺中輕便鐵道」)則作為更為具體的個案。

為了貫通臺中與南投的地方交通，在兩廳廳長主導下，臺中地區的臺、日商民於1905年向陸軍運輸部臺中支部商議讓受軌條，隔年1月18日並開會，決議以1.8萬圓來鋪設人力輕便鐵道。同年3月5日，有田喜一郎為首，前神峯三郎、津島吉候衛、吉松忽四郎、吉松千賀三、樋口仁三郎、宮山悌三、小鹽三治、榊原繁、藪原宅平、伊原幸之助、安土直次郎、牧野善次郎、栃井榮太郎、岡田靖夫、河相興平、尾哉武慶、村田佑平、片桐繁太郎、林獻堂、林季商、林紹堂等22位臺、日人，向臺中廳和南投廳遞交設立申請書。同月9日，上述兩廳廳長聯名向臺灣總督府報告臺中輕便鐵道株式會社成立一事，內容即提到：鋪設臺中、南投間的人力輕便鐵道，是「當地多年的宿望」。²⁴

1906年3月5日提出設立申請書後，臺中輕便鐵道即進入一連串的行政程序。同年3月15日，該企業召開創立總會，專務董事為有田喜一郎、董事為津島吉兵衛、林季商，監察人為前神峰三郎、吉松千賀三、林獻堂。²⁵同年5月，有田喜一郎進一步向臺中官廳申請這些撤廢軍用人力輕便軌條，臺中廳長岡本武輝在同意之餘，還交付命令書一份，內容共8項：

- 第一條 官方所提供的物品詳載於另紙。
- 第二條 官方所提供的物品不可使用於臺中南投間人力輕便鐵道鋪設之外的其他目的。
- 第三條 軌條提供期限跟臺中南投間人力輕便鐵道鋪設許可一致。
- 第四條 官方認為有必要時，得隨時收回部份或全部的物品。
- 第五條 所提供的物品發生毀損或不堪使用時，業者有義務修繕之。
- 第六條 軌條提供期限截止之際，或因其他事故而被迫提前歸還時，業者必須將物品完好無缺交給官方，並負修繕之責。

²³ 〈輕鐵准設〉，《漢文臺灣日日新報》，1911年7月24日，第3版。

²⁴ 〈臺中南投間的輕鐵問題〉，《臺灣日日新報》，1906年1月23日，第2版；〈臺中南投間輕便鐵道敷設認可等ノ件〉(1906年12月1日)，《臺灣總督府公文類纂》(南投：國史館臺灣文獻館藏)，文號：4963冊35號。

²⁵ 〈臺中輕鐵株式會社の創立總會〉，《臺灣日日新報》，1906年3月21日，第4版。

第七條 官方所提供的物品業者不得買賣、讓渡或用來擔保。

第八條 違反前揭各項命令或未能履行之際，官方可取消物品的提供，在此過程所衍生的任何損壞，由業者負責賠償。²⁶

1906年4月6日，臺中廳正式許可臺中輕便鐵道成立，並再次交付一份命令書，共28條。不同於前一份只針對軌條使用進行規範，這份命令書還包括工程、管理及營業等各方面：

（一）鋪設許可的範圍、期限（十五年）、動力來源（人力）、取得命令書後十天內要提出受領證明（即「請書」）、六個月內必須成立企業。

（二）軌距、工事方法必須注意的事項，同時獲得官方特許後三個月內必須展開軌道工程、一年內必須完工，並製作路線實際工程方法書與工程費用預算書。

（三）工程部分或全部完成之際，需要向臺灣總督報告；同時，運費、運載限制、時刻表等的訂定與變更，均須得到臺灣總督許可。

（四）臺車必須配備煞車，經常保持良好狀態，並須接受臺中廳檢查合格方得使用；同時，運轉速限在兩側有房屋時為十公里，否則以十六公里為限。

（五）本項特許不可作為擔保之用，臺灣總督與臺中廳長任何時刻均可檢查其營業實況暨相關設備，如官方認為有必要更正之時不可拒絕，否則將停止其營業。另外，企業沒有得到臺灣總督或臺中廳長許可時，不可任意廢止營業。

（六）為了其他公共利益所需，臺灣總督府可要求業者變更原有設計、暫停營業、撤除路線，以及修改與新增這份命令書中的內容。又，官方認為有必要時，任何時候均可無償使用這條路線，而針對軍需品與郵件運送，官方只需要支付「後押人夫」的薪資。

（七）業者每半年必須製作營業報告書提交給臺灣總督；又，根據本命令書，業者提交給臺灣總督的命令書均須透過臺中廳長之手。

（八）如果業者違反這份命令書的規定，或未能於規定期限內提出相關書類與完成工事，本路線的特許即失效。特許失效後，業者必須在臺灣總督指定的期

²⁶ 〈鐵道軌條無償貸下ノ件（臺中輕便鐵道會社）〉（1906年7月1日），《臺灣總督府公文類纂》，文號：4962冊15號。

限內恢復道路原狀，同時其所駕設的橋梁無償歸官方所有。²⁷

綜上可知，人力輕便鐵道業被設定為特許行業，企業設立暨路線鋪設必須獲得官方許可，並在工程、營業、運輸、經營等各項事務受到官方強力約束，地方官廳為最直接的監督者。

三、臺人人力輕便鐵道企業的設立風潮：與朝鮮比較

隨著軍用人力輕便軌條發放民營，該業很快進入蓬勃發展階段。1912年的一則新聞報導指出：每個月都有2、3家人力輕便鐵道企業申請設立，已設立者達42家，營運里程達613.8公里。²⁸

若對照同一年度《臺灣總督府鐵道部年報》，可看到一份經營者名單為：臺南輕便鐵道、阿緱輕便、臺灣產業、新店軌道、恆春輕鐵、紅新鐵道、埔里社製糖、苗栗輕鐵、竹南輕鐵、銅鑼灣輕鐵、葫蘆墩輕便鐵道、員林輕鐵、田中央輕鐵、牛罵頭輕便鐵道、葫蘆墩輕便鐵道、中嘉輕鐵、大目降輕便鐵道、關仔嶺輕鐵、嘉義產業、臺北製糖、桃園輕便鐵道、新竹製糖、南日本製糖、安咸輕便鐵道、宜蘭輕便、臺中輕便鐵道、彰化輕鐵、雲林拓殖、二林輕鐵、中壢輕便鐵道、南庄軌道、阿公店軌道、三叉河軌道、永興製糖、川瀨製糖、楊梅壢軌道、三鶯輕鐵、北門輕鐵、臺灣鳳梨罐詰、林啟記製糖、基隆輕鐵，總數41家，跟剛剛所提新聞報導僅差一家。²⁹

不過，我們不容易就這41家展開分析。實際上，至少有11家非以人力輕便鐵道為本業。另外，這些都是企業或路線名稱的簡稱，難以確認究竟所指為何。至於阿緱輕便、恆春輕鐵，則根本查無資料。

為此，筆者運用當時報章雜誌、企業名簿等重新整理了1902年至1930年間臺人資本投入該業的情況，即如附表一所示。我們可以看到，1900年代臺人人力輕便鐵道企業的經營規模頗為零細，資本額都在幾萬圓之間，許多只停留在計畫

²⁷ 〈臺中南投間輕便鐵道敷設認可等ノ件〉。

²⁸ 〈全盛の輕鐵界〉，《臺灣日日新報》，1912年11月2日，第1版。

²⁹ 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十四年報(大正元年度)》(臺北：該部，1913)，頁162-166。

或研議階段。進入 1910 年代以後，開始有法定資本額在 10 萬圓以上、採用「株式會社」等近代企業型態之稍具規模者成立，同時原有零細規模者透過增資、改組或合併來擴大經營規模和營運範圍。

為何會有此一變化？這是因為臺灣人力輕便鐵道在 1910 年代、特別是以一次大戰為契機，為了追求經營合理化而開始透過改組、合併方式擴張規模。所謂經營合理化，即人力輕便鐵道作為近代交通工具的一環，帶有資本密集性（capital-intensive）和固定資本比重高的特質，不論營業里程長短，皆須投入相當金額的固定成本（即車輛、軌條等），故若能擴大營運範圍，即可降低每公里平均固定成本。³⁰

臺人人力輕便鐵道企業則是在此一追求經營合理化的風潮之下，大量提高法定資本額，並從原本「公司」與「組合」等合夥組織，轉型為根據商法所設立的「株式會社」。³¹ 諸如，1918 年成立的「中壢軌道組合」（以下簡稱「中壢輕鐵」），1922 年 5 月變更為株式會社；1922 年成立的「彰化輕鐵株式會社」（以下簡稱「彰化輕鐵」），以原彰草公司為基礎改組而來、法定資本額 20 萬圓；「楊梅輕便鐵道公司」（以下簡稱「楊梅輕鐵」），1926 年變更為「楊梅軌道株式會社」；「展南拓殖株式會社」（以下簡稱「展南拓殖」），原由黃維生於 1915 年成立中南輕鐵公司，1918 年中南輕鐵與三灣製糖合併而成、資本規模超過百萬；「海山輕鐵株式會社」（以下簡稱「海山輕鐵」）前身為「成福輕便鐵道公司」，1917 年 3 月成立、法定資本額 5 萬圓，1920 年增加為 12.5 萬圓，隔年 8 月並進行改組與再增資，將成福輕便軌道會社正式改組為海山輕鐵，資本額也一口氣增加到 50 萬圓。桃園輕鐵先於 1911 年增資為 4.5 萬圓，1916 年再增資為 50 萬圓；並於 1912 年先更名「桃園輕便鐵道公司」，1920 年再更名「桃園軌道株式會社」，法定資本額增加到百萬圓以上。

³⁰ 這裡的意思是說，人力輕便鐵道企業在鋪設第一條路線之初，就必須購入一定數量的臺車，並僱用一定數量的「後押人夫」，以維持最低限度的班次。然而如此數量的臺車與「後押人夫」應可供應至少一條以上的路線運作，也就是說，原本營業里程若為 10 公里，即使業者延長至 30 或 40 公里，也都不需要添購臺車與增加「後押人夫」數量。如此一來，當業者延長營業里程時，每公里臺車與「後押人夫」的成本便跟著下降。當然，究竟多少數量的臺車與「後押人夫」可滿足多大範圍的營業里程，則是以邊際效應等於邊際成本作為界限。

³¹ 戰前臺灣法律用語為「會社」，若企業名稱出現「公司」，都只是一般合夥組織、不具有法人格，這跟戰後臺灣完全不同。

臺人資本在人力輕便鐵道業占有多少比重？儘管筆者目前只掌握了 1912 年和 1920 年兩個年分的統計數字，但如結論所述，臺灣人力輕便鐵道業在 1920 年代中後期便飽受公路運輸衝擊、客貨運輸快速下滑，因此還是可透過這兩個年分的統計數字來觀察：臺人資本在人力輕便鐵道業興起與達到高峰兩階段所占的比重，從而判斷臺人資本是否掌握了該業、掌握到什麼程度，以及該業的資本構成。

所謂 1912 年的資料係指臺灣銀行的調查，這份甚至可說是目前所見最早一份全面性的臺灣企業調查，使我們獲得營業資訊堪稱完整的文獻可供分析。惟，在正式進入分析之前，有兩點必須說明，以解釋表一企業家數為何與前引新聞報導或鐵道部年報差距甚大：

1. 調查對象限定為根據商法所組織的「會社」，1912 年前已然設立的桃崁輕便鐵道會社、中部運輸公司、宜蘭輕鐵組合、安咸輕便軌道組合（以下簡稱「安咸輕鐵」）、楊梅輕鐵、乃至前引《臺灣總督府鐵道部年報》所列諸多名單，都被排除在外。

2. 若本業非人力輕便鐵道，則會被歸納其他產業。

表一顯示，1912 年臺灣人力輕便鐵道業有 12 家「會社」、法定資本額總計 161.5 萬圓；其中，臺人經營者 5 家、法定資本額總計 62.5 萬圓，占全體會社家數與法定資本額的比重分別為 41.67%、38.70%。有必要進一步說明的是，所謂臺人經營者 5 家，除了牛罵頭輕便鐵道合資會社、苗栗輕便鐵道株式會社、員林輕鐵株式會社、臺灣輕鐵株式會社之外，還包括企業代表人登記為木村久太郎、但實屬基隆顏家系統的基隆輕鐵株式會社（以下簡稱「基隆輕鐵」）；至於基隆輕鐵由基隆顏家所主導一事，可見於附表一企業設立過程的說明。

1920 年的資料則如表二所示，並同樣根據商法所組織的「會社」為對象。同時，基於以下三點原因，導致表一和表二羅列的企業名單又存在頗大差距：

1. 若干原本採用合夥經營方式的臺人人力輕便鐵道企業，改組為株式會社，如上述桃園軌道株式會社。

2. 若干新企業加入市場，如大正炭鑛軌道株式會社、桃園礦業軌道株式會社、大安軌道株式會社、臺灣運輸產業株式會社、南投輕鐵株式會社、臺南電鐵株式會社等。

表一 1912年臺灣人力輕便鐵道「會社」一欄

企業名稱	設立時間	法定資本額	已繳資本額	代表人	營業區域
臺中輕便鐵道株式會社	1906.3	3萬圓	3萬圓	有田喜一郎	臺中
牛罵頭輕便鐵道合資會社	1908.6	4萬圓	2.4萬圓	蔡運舫	臺中
苗栗輕便鐵道株式會社	1910.4	6萬圓	3萬圓	黃南球	苗栗
葫蘆墩輕便鐵道合資會社	1911.2	3萬圓	2.2萬圓	小鹽元太郎	臺中
紅新輕便鐵道株式會社	1911.6	3萬圓	3萬圓	平井勢次郎	新竹
員林輕鐵株式會社	1911.11	12.5萬圓	5.75萬圓	蔡惠如	彰化
臺灣輕鐵株式會社	1912.1	20萬圓	5萬圓	辛西淮	臺南
臺南輕便鐵道株式會社	1912.3	10萬圓	2.5萬圓	富地近思	臺南
基隆輕鐵株式會社	1912.4	20萬圓	5萬圓	木村久太郎	基隆
中壢輕便鐵道株式會社	1912.7	10萬圓	2.5萬圓	松岡富雄	中壢
嘉義興業株式會社	1912.11	60萬圓	15萬圓	宇都宮謙藏	嘉義
銅鑼灣輕鐵合資會社	1912.12	10萬圓	10萬圓	秋山善一	苗栗

資料來源：根據臺灣銀行總務部調查課謄寫，《臺灣產業及金融統計摘要》（臺北：臺灣銀行，1913），頁31-32製作。

表二 1920年臺灣人力輕便鐵道業資本來源

企業名	營業區域	設立年月	持股數暨持股比例（單位：股數／%）							資本額（單位：圓）	
			在日日人		在臺日人		臺人		小計 股數	法定	已繳
			股數	比例	股數	比例	股數	比例			
基隆輕鐵株式會社	基隆	191202	0	0.00	2,200	55.00	1,800	45.00	4,000	200,000	100,000
臺灣軌道株式會社	桃竹苗	191910	3,670	6.12	35,667	59.45	20,553	34.26	60,000	3,000,000	750,000
大正炭鑛軌道株式會社	桃園	191912	0	0.00	14,000	100.00	0	0.00	14,000	700,000	175,000
桃園軌道株式會社	桃園	190311	0	0.00	100	0.33	29,900	99.67	30,000	1,500,000	1,250,000
桃園礦業軌道株式會社	新竹	191712	0	0.00	50	0.83	5,950	99.17	6,000	300,000	75,000
大安軌道株式會社	苗栗	191705	700	21.88	1,424	44.50	1,076	33.63	3,200	160,000	40,000
臺中輕鐵株式會社	臺中	191806	1,624	16.24	2,295	22.95	6,081	60.81	10,000	500,000	40,000
臺灣運輸產業株式會社	臺中	191803	0	0.00	20	0.50	3,980	99.50	4,000	200,000	50,000
南投輕鐵株式會社	南投	191411	0	0.00	1,644	68.50	756	31.50	2,400	120,000	37,200
臺灣輕鐵株式會社	臺南	191310	0	0.00	182	4.55	3,818	95.45	4,000	200,000	80,000
臺南電鐵株式會社	臺南	191607	0	0.00	1,296	51.84	1,204	48.16	2,500	125,000	31,250
小計			4,370	3.33	57,683	43.93	69,137	52.66	131,300	6,565,000	2,603,450

說明：基於資料限制，基隆輕鐵株式會社為1932年的統計。

資料來源：臺灣總督府官房調查課編，《臺灣總督府第二十三統計書》（臺北：該課，1921），頁544-553；基隆輕鐵株式會社編，《創業二十年史》（東京：ゆまに書房，2004年復刻本），頁42。

3.若干企業被併入臺灣軌道株式會社和臺中輕鐵株式會社（以下簡稱「臺灣軌道」和「臺中輕鐵」）：

- (1)臺灣軌道株式會社：被涂照彥視為在臺崛起三大日資財閥之首的赤司初太郎，從1913年開始計畫推動合併臺灣人力輕便鐵道業為一大企業，³² 1919年，以節省經費、增加收益為目的，合併了大溪暨龍潭客籍人士的安威輕鐵、板橋林家和日資合組的紅新輕鐵、黃南球的苗栗輕鐵、日資的「臺灣產業合資會社」所屬臺中西大墩間路線與斗六西螺軌道、³³ 日資的「臺南輕便鐵道株式會社」，³⁴ 新成立法定資本額達300萬圓的臺灣軌道株式會社。該企業在1919年8月16日於臺北赤司商店召開發起人會議。³⁵
- (2)臺中輕鐵株式會社：1918年2月，臺中廳內各輕便鐵道企業，商議要合併為一大企業，擴大經營規模來改鋪設一般蒸氣鐵道，預計法定資本額為60萬圓。到了同年5月，確定由葫蘆墩、牛罵頭、員林等三家輕鐵會社進行，預計資本額為100萬圓，並以40萬圓買收這三家企業的所有資產。最後該企業於1918年6月18日成立，資本額為122.5萬圓，實收資本額98萬圓，並在豐原土牛間鋪設軌距2呎6吋的蒸氣鐵道。³⁶

透過表二可知，臺人資本在人力輕便鐵道業採用近代企業的比例（即指根據商法所組織的「會社」）隨時間推移而提升，從1912年的38.70%³⁷ 提升為1920年的52.66%。同時，儘管表二顯示在臺日資的比重也達到43.93%，可說臺人資

³² 〈輕鐵合同機運〉，《臺灣日日新報》，1913年12月15日，第2版。

³³ 如前所述，附表一所列為臺資企業，若屬日資則排除在外（礙於篇幅關係），這家臺灣產業合資會社即是例。臺灣產業合資會社成立於1907年，主要業務為雲林地區土地開墾，由臺中地區的小鹽三治、安土直次郎及赤司初太郎等各出資2萬圓組成，1911年先在雲林斗六地區鋪設路線，隔年再申請臺中西大墩間路線。參見〈臺灣產業合資會社〉，《臺灣日日新報》，1907年6月5日，第2版；〈輕鐵敷設許可〉，《臺灣日日新報》，1912年5月24日，第2版。

³⁴ 臺南輕便鐵道株式會社由赤司初太郎、富地近思、川原義太郎、古賀三千人、古賀林平、宮本一學、安武昌夫等人，於1912年以法定資本額10萬圓發起。參見陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，頁121。

³⁵ 〈臺灣軌道株式會社第一期營業報告書〉（1919.9.29~11.30），《營業報告書》（東京：東京大學經濟學部圖書館藏；臺北：中央研究院人文社會科學聯合圖書館微縮資料），索引號：4R-385-K2613。

³⁶ 〈中部輕鐵合同〉，《臺灣日日新報》，1918年2月5日，第2版；〈輕鐵合同計畫 資本百萬圓〉，《臺灣日日新報》，1918年5月10日，第2版；〈台灣私設鐵道補助法改正法律案附屬說明參考書〉（1913年1月22日-1934年2月5日），《昭和財政史資料》（東京：國立公文書館藏），典藏號：A08072178900，「國立公文書館アジア歴史資料センター」，下載日期：2015年8月21日，網址：<http://www.jacar.go.jp/>。

³⁷ 此一數值係根據表一計算所得，請見前文的相關討論。

本與在臺日資未存在顯著差距，但 11 家企業之中便有 4 家臺人資本比重超過九成，包括桃園軌道株式會社（99.67%）、桃園礦業軌道株式會社（99.17%）、臺灣運輸產業株式會社（99.5%）及臺灣輕鐵株式會社（95.45%）；以同樣標準檢視日資，僅大正炭鑛軌道株式會社（100%）一家而已。

若稍與朝鮮比較，臺人資本得以廣泛投入人力輕便鐵道業，並在 1920 年掌握該業過半數的法定資本額，顯示其具有特殊性而值得再做檢討。

朝鮮輕便鐵道出現背景與臺灣相同，原本都是作為陸軍運輸之用，即 1904 年日俄戰爭時期，日本軍方在咸北與咸南兩地鋪設人力輕便鐵道，後來也將這些人力輕便鐵道交由民間業者經營，不過對象是日人資本家。³⁸ 1910 年日、韓合併，朝鮮總督府成立、發布朝鮮會社令，直到 1920 年該令廢止為止，朝鮮人力輕便鐵道基本上都掌握在日資手中，為數 7 家的業者之中朝鮮人資本只有一家，即金衡玉在 1913 年 11 月 12 日所設立的光州輕便鐵道株式會社。³⁹

為何朝鮮人資本幾乎被排斥在輕便鐵道事業之外呢？幸野保典指出：在朝鮮會社令實施的第一階段（1910-1915 年），瓦斯、電氣、輕便鐵道等帶有強大公共性特徵的相關企業，不論其設立、發起，都受到朝鮮總督府的強烈干預。⁴⁰ 換句話說，朝鮮會社令固然已大幅提高了朝鮮人組設「會社」的難度，朝鮮總督府將輕便鐵道業設定為特許行業則更為關鍵。由此，我們可以回過頭來看出，同樣將輕便鐵道業設定為特許行業的臺灣總督府，對臺人資本之依賴。

臺灣總督府又為何特別需要臺人資本的協助來發展地方交通？筆者認為因臺灣人力輕便鐵道興起於日俄戰爭之前，日本財閥資本尚無力前來臺灣。相較而言，朝鮮輕便鐵道興起之際，已是日俄戰爭之後，日本財閥資本大舉投入朝鮮民營鐵道事業，因此我們可以看到經營規模巨大的日資輕便鐵道企業，諸如 1916 年日人牟田口元學發起、法定資本額達 300 萬圓的「朝鮮輕便鐵道株式會社」，後更有 1918 年由小山庄山發起設立、法定資本額達 600 萬圓的「五洲輕便鐵道

³⁸ 謝國興，〈日治時期臺灣的鐵公路交通運輸業：兼及與朝鮮的初步比較〉，頁 300。

³⁹ 根據小林英夫編，〈植民地への企業進出：朝鮮会社令の分析〉（東京：柏書房，1994）附錄整理（頁 252-281）而得。

⁴⁰ 幸野保典，〈会社令下の会社の特徴〉，收於小林英夫編，〈植民地への企業進出：朝鮮会社令の分析〉，頁 126-132。

株式會社」。⁴¹

目前為止，大多數臺灣經濟史研究成果都還以日本殖民政府原本有意壓抑臺人資本此一前提展開論述，所以會特別強調臺人資本得以在那些「日本之手未能觸及的領域」獲取較大生存空間，已如前言所述。但是，當臺灣總督府與各地方官廳擁有足夠的權力來決定是否要讓臺人資本投入人力輕便鐵道業之際，臺人資本又得以在該業擁有過半比重，乃充分顯示出日本殖民政府在殖產興業階段，應是頗樂意看到臺人資本參與各式所需資金較小的產業。

四、臺人人力輕便鐵道業者的身分背景

哪些臺人資本具備取得人力輕便鐵道經營權的資格呢？大體即日本殖民政府積極「攏絡」的臺人地主資產階層，以及被黃紹恆解讀為「經由對臺灣總督府權力之依附」展開資本積累的在臺日資，這也解釋了為何表二呈現出臺人資本與在臺日資共同構成人力輕便鐵道業主體的樣貌。⁴²

有關在臺日資的身分背景方面，筆者在既有研究成果已完整分析，即赤司初太郎、後宮信太郎、荒井泰治、中辻喜次郎、坂本素魯哉、澤井一造、木村久太郎、古賀三千人、柵瀨軍之佐、小松楠彌、賀田金三郎、松本真輔、近江時五郎、木村泰治、小松吉久、持木壯造、木下新三郎、金子圭介等被界定為「在臺日資代表性人物」，加上退官、警察及各市街中小商人等；諸多人名且出現在前文、後文及附表一。⁴³ 這些在臺日資基本上挾有殖民母國豐富的民營鐵道發展經驗，成為了上述臺灣人力輕便鐵道追求經營合理化乃至該業改革的主要推手。至於原本在清代並沒有機會經營任何近代交通業的臺人地主資產階層，則多追隨在臺日資的步調，乃至於跟在臺日資學習經營該業所需的知識、觀念與技術。⁴⁴

⁴¹ 木村健二，〈会社令制定前の会社の状況〉，收於小林英夫編，〈植民地への企業進出：朝鮮会社令の分析〉，頁266-269。

⁴² 黃紹恆，〈日治初期在臺日資的生成與積累〉，《臺灣社會研究季刊》32（1998年12月），頁198、211-212。

⁴³ 陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，頁135。

⁴⁴ 有關這點，為筆者在〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉一文論述的重點。

換句話說，是否擁有近代交通業經營經驗，一方面標示了在臺日資與臺人地主資產階層在人力輕便鐵道業角色的不同；另一方面，在臺日資與臺人地主資產階層也就不盡然只有競爭的面向，尤其如後文所述，他們在接受官方強力保護和剝削中下層臺灣人的立場仍然一致。

臺人地主資產階層方面又如何呢？若以附表一為基礎，再扣除身分較特殊的五大家族，大體可析分出如下結果：

1.清代有功名者（秀才、舉人等）：如宜蘭輕鐵的陳掄元、桃園輕鐵的蔡路和呂鷹揚、三重蘆洲線的許紹文、新竹舊港線的新竹鄭家鄭拱辰、苗栗輕鐵株式會社（以下簡稱「苗栗輕鐵」）的湯仕路、打猫春龍輕鐵會社（以下簡稱「打猫輕鐵」）的江文蔚、南投輕鐵株式會社（以下簡稱「南投輕鐵」）的施學賢、臺灣輕鐵株式會社（以下簡稱「臺灣輕鐵」）的劉神嶽和謝群我⁴⁵等。

2.入基層行政系統（街區庄長、保正）等：如桃園輕鐵的呂建邦、江健臣、王式璋及趙玉牒，又三重蘆洲線的蔡學韜、安咸輕鐵的翁新統和鍾會宏、桃園鑛業軌道株式會社（以下簡稱「桃園鑛業軌道」）和中壢輕鐵的范姜萍及楊水廷、後龍人力輕便鐵道的彭華炳、南投輕鐵的吳沛霖、竹東軌道組合（以下簡稱「竹東軌道」）的彭錦球、中埔輕便鐵道合資會社（以下簡稱「中埔輕鐵」）的林乾和林玉爐、臺灣輕鐵的楊鵬搏、北門輕鐵株式會社（以下簡稱「北門輕鐵」）的陳開和陳三吉，以及新化軌道株式會社（以下簡稱「新化軌道」）的簡德恒、黃祥、辛維賢、梁宗琴及林宇。⁴⁶

⁴⁵ 臺灣總督府編，《臺灣列紳傳》（臺北：該府，1916），頁 97、115、155、257；大園市藏編，《臺灣人物誌》（臺北：谷澤書店，1916），頁 30、125、157、159。

⁴⁶ 陳世榮，〈近代大嵙崁的菁英家族與地方公廟：以李家與福仁宮為中心〉，《民俗曲藝》138（2002年12月），頁 268-269；梁穎曦，〈日治時期大溪紳商之研究〉（桃園：國立中央大學歷史研究所在職專班碩士論文，2005），頁 51、53、66；臺灣總督府編，《臺灣列紳傳》，頁 53、105、242-243；臺灣新民報社調查部編，《臺灣人士鑑（昭和九年版）》（臺北：臺灣新民報社，1934），頁 92；劉湘櫻，〈落地生拓：桃園龍潭鍾家的定根與生拓〉（臺北：國立臺灣師範大學地理學系在職進修班碩士論文，2005）；管武雄，《新竹州の情勢と人物》（臺北：臺北印刷株式會社，1938），頁 250-251、364；張秀琪，〈日治時期新屋范姜家族社會領導階層之探究〉（桃園：國立中央大學客家社會文化研究所碩士論文，2008）；原幹洲編，《自治制度改正十周年紀念人物史》（臺北：勤勞と富源社，1931），頁 67、171；大園市藏編，《臺灣人物誌》，頁 110；臺南新報社編，《南部臺灣紳士錄》（臺南：該社，1907），頁 61、138、217；太田肥洲編，《新臺灣を支配する人物と産業史》（臺北：臺灣評論社，1940），頁 444；柯萬榮編著，《臺南州名士錄》（臺南：臺南州名士錄編纂局，1931），頁 92；林進發編著，《臺灣官紳年鑑（昭和9年版）》（臺北：成文出版社，1999），頁 217、252、747。

3.清代豪紳（買辦、郊商、市街地商人及地方資產家）：桃園輕鐵的林國賓和徐克昌、淡水興業輕鐵公司（以下簡稱「淡水輕鐵」）的黃東茂和吳輔卿、安咸輕鐵的魏木昌、展南拓殖的黃維生、苗栗輕鐵的黃南球和陳慶麟、南投輕鐵的林崧雨、後龍人力輕便鐵道的蔡扁和沈賜記、楊梅輕鐵的鄭步青和呂家聲、埔里南投人力輕便鐵道的羅金水和簡榮福、牛罵頭輕鐵株式會社（以下簡稱「牛罵頭輕鐵」）和員林輕鐵的蔡蓮舫、楊澄若、林紹堂、林季商、蔡敏庭，中壢輕鐵的宋榮華、劉廷興及劉阿圳，臺灣輕鐵的許昭煌、白折修、洪采惠、陳鴻鳴，以及新化軌道的楊南海和王聯貴。⁴⁷

4.受高等教育（臺灣總督府國語學校、醫學校，出國留學等）：如桃園鑛業軌道的林清文、南投輕鐵的吳以泉、竹東軌道的彭清政、新化軌道的梁道、嘉義軌道株式會社（以下簡稱「嘉義軌道」）的江德樹，以及中壢輕鐵的楊碧櫟、吳鴻森、林添貴及傅煥生。⁴⁸

5.仰賴日本殖民政府扶植得以躋身上流社會階層者：臺灣輕鐵的辛西淮、屏東內埔到阿猴街人力輕便鐵道的戴阿丙、桃園輕鐵的簡朗山。⁴⁹

毫無疑問，以上分類不盡如人意。但至少除了第五項外，其餘各項所提及的臺人人力輕便鐵道經營者都帶有濃厚的地方資產家色彩，又清代有功名者和清代豪紳也都或多或少擁有參與基層行政機構的機會，至於這些受高等教育者的父、祖輩，幾乎都在清代就擁有功名、資產。換言之，這些臺人人力輕便鐵道業經營

⁴⁷ 臺灣總督府編，《臺灣列紳傳》，頁94-95、102、112、147、219、296；大園市藏編，《臺灣人物誌》，頁103、105、123；大園市藏編，《臺灣の中心人物》（臺北：日本殖民地批判社，1935），頁213；原幹洲編，《南進日本之第一線に起つ新臺灣之人物》（臺北：拓務評論社臺灣支社，1936），頁293；臺灣新民報社調查部編，《臺灣人士鑑（昭和九年版）》，頁119、144、211、291；黃卓權，《跨時代的臺灣貨殖家：黃南球先生年譜（1840-1919）》（臺北：國立中央圖書館臺灣分館，2004），頁306-307；臺灣新聞社編，《臺灣實業名鑑》（臺中：該社，1934），頁273、578；林進發編，《臺灣官紳年鑑（昭和九年版）》，頁264、283；臺南新報社編，《南部臺灣紳士錄》，頁47、466；興南新聞社編，《臺灣人士鑑（昭和十八年版）》（臺北：該社，1943），頁125；太田肥洲編，《新臺灣を支配する人物と産業史》，頁582。

⁴⁸ 臺灣新民報社調查部編，《臺灣人士鑑（昭和九年版）》，頁219；林進發編，《臺灣官紳年鑑（昭和九年版）》，頁163；新高新報社編，《臺灣紳士名鑑》（臺北：該社，1937），頁70、214；臺灣新聞社編，《臺灣實業名鑑》，頁55；內藤素生編纂，《南國之人士》（臺北：臺灣人物社，1922），頁203；管武雄，《新竹州の情勢と人物》，頁250-251；谷元二，《大眾人事錄：外地・滿支・海外篇》（東京：帝國秘密探偵社，1941），頁56；臺灣總督府編，《臺灣列紳傳》，頁109。

⁴⁹ 針對這三位人物的生平，稍後篇章將有進一步介紹。

者普遍與日本殖民當局關係良好，從清代便在地方社會有很大的影響力、已然累積了一定資產，故成為殖民政府、特別是地方官廳欲發展人力輕便鐵道事業時勸誘的對象。

唯一可視為例外者，或許是所謂「仰賴日本殖民政府扶植得以躋身上流社會階層者」的辛西淮和簡朗山。他們在清代似乎都是一介平民，透過向日本殖民政府輸誠，開始獲得與傳統地方菁英平起平坐的各項政、經資源，人力輕便鐵道經營權且可視為其中的一環。⁵⁰ 辛西淮已有謝國興的研究可資查考，他年幼曾入私塾、學過漢文，剛好日本領臺之初，日本宗教團體打算透過教育來收攬臺人民心，辛西淮就進入了日本真宗本派本願寺在臺灣所開設的「開導學校」學習日語。也因為會日語，所以才有機會擔任憲兵通譯、警察，並逐漸受到日本殖民當局的重用。⁵¹ 簡朗山同樣在清代受過一點漢學教育、父兄為地方中小商人，當日軍進入桃園、沒有地方菁英願意出面與其交涉之際，他勇於承擔這個任務，被視為「軍政時期桃園地區唯一的功勞者」。⁵²

值得注意的是，這些臺人地主資產階層通常在清代就投入地方物產的產銷，剛才所提第三項分類已能略為體現此一身分特徵。因此，我們已能期待臺人地主資產階層可能希望透過經營人力輕便鐵道，持續掌握地方重要物產的運輸，特別是指沿山地區的經濟作物和礦產。於此，我們也能夠理解如附表一所示，包括五大家族在內的許多臺人地主資產階層為何會投資兩到三家以上的企業。進言之，相較於傳統交通工具，人力輕便鐵道本來就存在優勢，日本殖民政府還將該業設定為特許行業，這保證了臺人人力輕便鐵道業者能夠達到上述目的。

接下來，我們將利用企業內部的營業報告書、地方物產的生產和運輸資料，就以上所論展開分析。

⁵⁰ 就某種意義來說，他們的發跡過程與辜顯榮相似。

⁵¹ 謝國興，《府城紳士：辛文炳和他的志業（1912-1999）》（臺北：南天書局有限公司，2000），頁 5、13、21。

⁵² 簡朗山在 1943 年 2 月 11 日優良產業奉公團表彰大會上被表彰為「產業功勞者」，並有一份執筆不詳的《功績書》來形容他的學經歷背景。這句話便出自這份《功績書》。至於《功績書》內容可見於桃園客運所典藏之戰前人事資料，即所謂《昭和十八年職員身份進退書類》。另可參見陳家豪，〈近代臺灣地方菁英的流動：以簡朗山為例（1872-1945）〉，收於若林正丈、松永正義、薛化元主編，《跨域青年學者臺灣史研究第三集》（臺北：國立政治大學臺灣史研究所，2010），頁 187-194。

五、臺人人力輕便鐵道企業與地方物產的掌握

如所周知，清代臺灣陸上交通主要依賴牛車、人力肩挑來運輸貨物；若以米穀而言，透過日治初期的舊慣調查可知，到距離產地最近的集散地主要使用人力肩挑，臺中、彰化以南則多見利用牛車的情形。⁵³ 相較於傳統交通工具而言，臺灣人力輕便鐵道有何優勢呢？

以運輸速度而言，人力輕便鐵道快於人力肩挑自不遑言，1910 年的新聞報導指出：以埔里到南投的貨物運輸而言，依賴人力肩挑約需一日的時間，人力輕便鐵道開通後只需約半天就可送達；⁵⁴ 又，牛車時速約為 5-6 公里，只有人力輕便鐵道的三分之一。⁵⁵

以運載能力而言，人力輕便鐵道一輛車約可抵 6 人，並與牛車相當。不過，人力輕便鐵道畢竟是有固定軌道可行走，若扣除人為不當、路線暨設備缺乏保養等因素，在安全性能上乃優於牛車。⁵⁶

以運費而言，若根據 1903 年左右臺中鹿港地區的調查可知，不論就哪個區間來看，人力輕便鐵道遠勝於人力肩挑，並較牛車稍廉，即如表三所示。不過，臺灣各地的自然條件差異頗大，各地運費標準並不一致；特別是以人力輕便鐵道而言，便因而飽受詬病，直到 1912 年 3 月才制定統一標準。⁵⁷ 如此一來，臺中鹿港地區能否反映全臺，自然頗有疑問。舉例言之，1912 年鳳山、阿緞間的牛車費用為每 600 公斤 2.6 圓，若使用縱貫鐵道將貨物從鳳山送到九曲堂、再轉乘人力輕便鐵道，則運費合計為 4 圓，牛車顯然較為廉價。⁵⁸

⁵³ 臨時臺灣舊慣調查會編，《臨時臺灣舊慣調查會第二部：調查經濟資料報告（上卷）》（臺北：文岡圖書股份有限公司，1979 年復刻本），頁 33-34。

⁵⁴ 〈南投輕鐵的現狀 輕鐵連絡の效果〉，《臺灣日日新報》，1911 年 5 月 21 日，第 3 版。

⁵⁵ 菅野忠五郎，〈軌道と牛車〉，《臺灣鐵道》80（1919 年 2 月），頁 9-10。

⁵⁶ 〈全島の輕便鐵道（上）〉，《臺灣日日新報》，1910 年 10 月 5 日，第 5 版。

⁵⁷ 〈軌道營業統一〉，《臺灣日日新報》，1912 年 3 月 15 日，第 2 版。

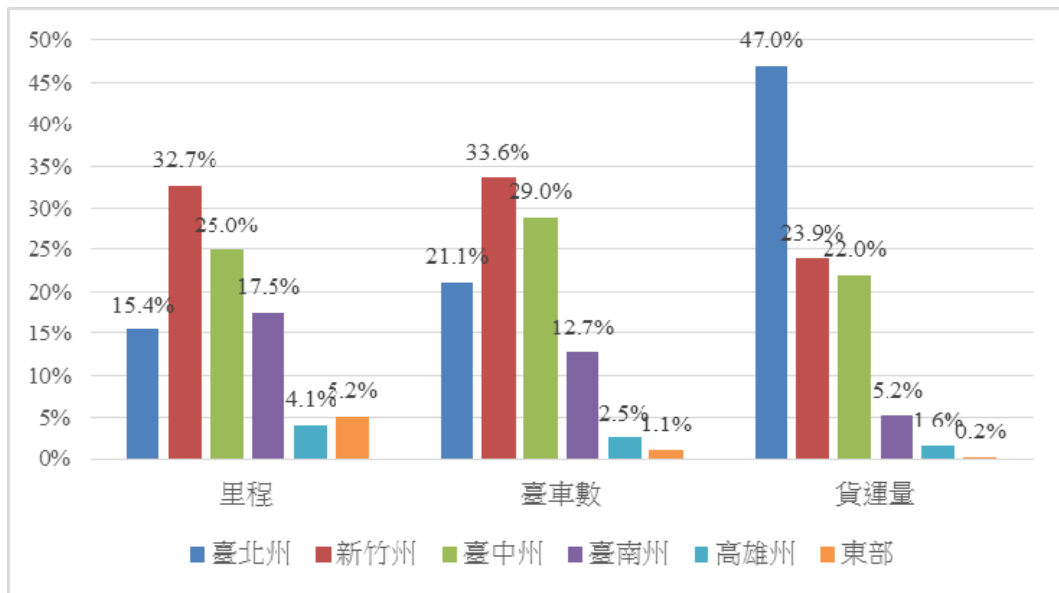
⁵⁸ 當然在運輸速度方面，牛車徹底遜於「先利用縱貫鐵道再轉乘人力輕便鐵道」之模式比較。參見〈阿緞輕鐵と鳳山〉，《臺灣日日新報》，1912 年 4 月 18 日，第 2 版。

表三 1903 年左右臺中鹿港地區米穀運搬費用調查表 單位：100 斤／里

區間	人力肩挑	牛車	人力輕便鐵道	區間	人力肩挑	牛車	人力輕便鐵道
塗葛窟－汴仔頭	0.094	—	—	牛罵頭－公館庄	0.118	0.056	—
汴仔頭－湖日	0.067	—	—	公館庄－社口	—	0.035	—
塗葛窟－湖日	0.100	—	0.035	牛罵頭－東勢角	—	—	—
塗葛窟－五張犁	0.067	—	—	牛罵頭－水底寮	—	—	—
塗葛窟－阿罩霧	—	—	—	牛罵頭－大甲	—	—	—
湖日－臺中	—	—	0.043	牛罵頭－三叉河	—	—	—
湖日－彰化	—	—	0.044	梧棲－彰化	0.100	—	—
塗葛窟－梧棲	0.104	—	—	梧棲－葫蘆墩	0.096	—	—
塗葛窟－牛罵頭	0.103	0.049	—	梧棲－大甲	0.100	—	—

說明：人力輕便鐵道在原始資料的計算單位是一輛臺車，並備註稱一輛約 80 貫重。按，日制單位一貫為 6.25 斤、80 貫約 500 斤，跟前文所提人力輕便鐵道每輛車載重量在 400 斤到 600 斤相符。（以 1 公斤=1.6 斤換算）我們把人力輕便鐵道一臺車的原始費用除以 5，便能求得跟人力肩挑一致的計算標準。

資料來源：根據臨時臺灣舊慣調查會編，《臨時臺灣舊慣調查會第二部：調查經濟資料報告（上卷）》，頁 35-36 製作。



圖一 1922 年臺灣各州廳人力輕便鐵道營運量統計

資料來源：根據臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第二十五年報（大正十二年度）》（臺北：該部，1924），頁 246-251 製作。

基於上述優勢，再加上被設定為特許行業，可以想見，當臺灣人力輕便鐵道企業設立風潮興起後，人力輕便鐵道很快地在北部與中部取代人力肩挑，成為上述區域最重要的地方交通手段。即如圖一所示，人力輕便鐵道在臺北、新竹及臺中三州合計擁有超過七成的里程、八成的臺車數與九成的貨運量；臺北州所擁有的里程雖略少於臺南州，卻擁有冠於全臺的 47.0% 貨運量。人力輕便鐵道在南部地區重要性較低的主因，則與該區有眾多製糖廠鋪設之製糖鐵道（俗稱五分車）有關。

臺灣人力輕便鐵道對地方物產運輸的貢獻，則可透過官方統計資料窺得。臺灣總督府鐵道部於 1912-1921 年間，針對該交通工具的各項商品運輸量進行統計，依序為「米」、「砂糖」、「薪炭」、「石炭」、「木材」、「樟腦·腦油」、「鹽」、「茶」、「雜貨」、「其他」、「社用品」。⁵⁹ 表四係以此一統計為基礎，再對照米、砂糖、薪炭、石炭、木材、樟腦·腦油、鹽、茶等商品年度生產量所計算的結果。至於暫時將「雜貨」、「其他」、「社用品」排除，係因「雜貨」、「其他」究竟所指內涵為何不易確認，「社用品」則是用來運輸企業營業所需的資材、文件及器具等，亦不適合與商品生產量對照。另外，「薪炭」和「木材」雖納入統計對象，但前者僅 1916-1921 年間有資料可查、後者更只有一年可資利用，也必須事先指出。⁶⁰

表四清楚顯示，臺灣人力輕便鐵道以北部與中部沿山地區生產的石炭、樟腦·腦油、茶為主要運輸對象；其中，樟腦·腦油所占比重最大，最低為三成五左右、最高接近八成，平均約為五成，有四個年度且超過七成。當樟腦·腦油比重在 1917-1920 年間快速下滑之際，沿山地區生產的石炭同時顯著上升了約 8 個百分點。至於木材雖只有一年的數字可供觀察，但以超過三成的比重來看，臺灣人力輕便鐵道在該項商品運輸過程所扮演的角色，仍不容忽視。

⁵⁹ 其餘年度可見總運輸量，卻不見商品細項。

⁶⁰ 與「薪炭」和「木材」最直接相關的資料為《臺灣林業統計》，但該項資料最早僅可見大正七年版（1918 年出版），且無明確生產量統計資料。尤其，針對「木材」而言，《臺灣林業統計》直到大正十一年版始可見完整之「素材」和「製品」的產量與價額統計；或基於此，《臺灣總督府統計書》也只找到 1922 年以後的木材生產量（一樣區分為「素材」和「製品」）。不過，筆者卻在大正十四年版的《臺灣商工統計》（1926 年出版）找到了 1921 至 1925 年間的數據，讓我們至少有 1921 年可供觀察。

表四 1912-1921 年間臺灣人力輕便鐵道各類貨物占生產量百分比

年度	米	砂糖	薪炭	石炭	樟腦・腦油	鹽	茶	木材
1912	3.57	4.82	—	0.29	35.66	10.35	18.36	—
1913	5.37	1.92	—	1.63	39.12	5.96	19.19	—
1914	5.34	2.37	—	2.71	46.67	4.35	23.83	—
1915	7.82	1.94	—	10.83	70.50	9.42	23.27	—
1916	7.52	1.60	3.04	14.53	75.12	4.72	28.40	—
1917	7.11	4.44	1.44	17.02	78.49	9.90	27.36	—
1918	8.24	4.16	2.59	17.56	58.59	6.64	31.00	—
1919	6.95	5.70	1.20	17.31	48.20	9.04	38.67	—
1920	6.73	2.30	0.84	18.22	42.02	13.54	49.22	—
1921	5.51	1.72	1.05	11.45	70.62	6.86	56.25	31.77

資料來源：臺灣總督府官房調查課編，《臺灣第十八統計摘要》（臺北：該課，1922），頁 70、86、94；臺灣總督府殖產局編，《臺灣糖業統計（大正十一年版）》（臺北：該局，1922），頁 1、46；臺灣總督府殖產局編，《臺灣林業統計（大正十一年版）》（臺北：該局，1924），頁 136；臺灣總督官房調查課編，《臺灣總督府第二十六統計書》（臺北：該課，1924），頁 319；臺灣總督府殖產局商工課編，《臺灣商工統計（大正十四年版）》（臺北：該課，1926），頁 94。

質言之，當臺人地主資產階層獲得人力輕便鐵道業的經營權之際，他們就可持續掌握北部與中部沿山地區的經濟利益。這或可解釋為何板橋林家和基隆顏家會廣泛投資整個北臺的人力輕便鐵道企業，正因這兩個家族從清代以來便與沿山地區開發和金礦、煤礦事業存在密切關係，所以期待人力輕便鐵道對山林資源的運輸能帶來便利。其中，板橋林家除了附表一所列的紅新鐵道合資會社、入股臺灣軌道外，林嵩壽也於 1911 年入股桃園輕鐵；基隆顏家除了創設基隆輕鐵、入股臺灣軌道外，顏雲年還以「臺灣興業信託株式會社」社長名義於 1923 年持有桃園輕鐵 725 股、位居第十一大股東。⁶¹

尤以前已提及的臺灣軌道而言，該企業雖屬日資，但臺資比例亦有 34.65%，入股該企業的臺人多為原本在沿山地區從事經濟活動的地主資產階層，除了上述所提的板橋林家和基隆顏家之外，還有稍待將登場的關西羅家叔姪羅碧玉和羅享錦持有超過七百股、⁶² 陳慶麟持有 840 股，黃南球之子黃運和更持有 3,400 股、

⁶¹ 〈臺灣軌道株式會社第二期營業報告書〉（1919.12.1~1920.5.31），索引號：4R-385-K2613；《第七回營運報告書》（1923.1.1~6.31），「桃園客運檔案」（桃園：桃園客運藏），未編頁碼。

⁶² 羅享錦之父為羅碧發，與羅碧玉同屬第十五世「碧」字輩。有關關西羅家在地方社會的重要性，陳志豪的區域研究之中有詳細論述。參見陳志豪，《機會之庄：十九、二十世紀之際新竹關西地區之歷史變遷》（新竹：新竹縣政府文化局，2010），頁 122-167。

位居第四大股東。⁶³

又，清代中葉以降便與臺灣北部、中部沿山樟腦開發關係密切的霧峰林家、北埔姜家、新竹鄭家、黃南球、陳慶麟、劉緝光、黃春帆等，也的確共同參與了幾家人力輕便鐵道企業的經營。其中，霧峰林家、北埔姜家、黃南球在沿山拓墾事業的重要性，已有包括黃富三、麥斯基爾（Johanna Menzel Meskill）、吳學明、黃卓權等學者提出重要研究，不贅。陳慶麟、劉緝光乃與黃南球共同經營「廣泰成墾號」，拓墾範圍之今苗栗大湖、卓蘭（市區以外區域）、三義、銅鑼，即為清代晚期臺灣最重要的樟腦產地，該墾號成員從事樟腦事業者眾，如劉緝光便在苗栗街設有商號。⁶⁴ 新竹鄭家在清末則係竹塹城內最大的樟腦商，林欣宜最新研究成果已對此有清楚考察。⁶⁵ 邱正略有關南投埔里地區的個案研究則顯示，黃春帆作為霧峰林家集團一分子，乃中部樟腦事業主要經營者，在 1893 年便曾取得水裡坑的樟腦開採權。⁶⁶

若進一步計算 1912 年人力輕便鐵道企業單一商品的運輸量占該項商品總運輸量之比重，⁶⁷ 桃園輕鐵所運輸的煤炭數量占 49.1%，桃園輕鐵、苗栗輕鐵（黃南球和劉緝光等合組）及基隆顏家的基隆輕鐵，三家企業合計則達到 98.78%；同時，儘管由於基隆輕鐵在 1912 年時甫設立，所運輸的煤礦僅占全體的 2.09%，但到了 1921 年就一口氣提升到 65.56%。另外，苗栗輕鐵和霧峰林家所投資的臺中輕便鐵道株式會社，1912 年的樟腦運輸量還分別占該年度臺灣人力輕便鐵道該項商品運輸量的 25.16% 和 21.23%，居於第一位和第二位，頗為可觀。⁶⁸

透過茶葉運輸，我們能再次看到臺人地主資產階層如何透過鋪設人力輕便鐵道，持續掌握該項商品的生產。林欣宜研究指出：清末桃園、新竹所生產的茶葉和樟腦，主要以新竹關西為轉運站，再送到大溪，並從大溪順淡水河而下，經臺北大稻埕，再從淡水出口。此同時導致這兩項重要經濟作物的貿易權「掌握在竹

⁶³ 〈臺灣軌道株式會社第二期營業報告書〉（1919.12.1~1920.5.31），索引號：4R-385-K2613。

⁶⁴ 黃卓權，〈跨時代的臺灣貨殖家：黃南球先生年譜（1840-1919）〉，頁 188、207、246。

⁶⁵ 林欣宜，〈十九世紀下半葉竹塹地區商人面臨的挑戰〉，《臺灣史研究》20: 1（2013 年 3 月），頁 63。

⁶⁶ 邱正略，〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉（南投：國立暨南國際大學歷史學系博士論文，2009），頁 145。

⁶⁷ 公式：（1912 年某人力輕便鐵道企業茶葉運輸量 / 1912 年臺灣人力輕便鐵道茶葉運輸量）* 100%。

⁶⁸ 相關數據係筆者根據這兩個年度的《臺灣總督府鐵道部年報》整理所得。

塹商人無法觸及之處，也就是臺北商人的手上」。⁶⁹ 如此說來，我們就可理解茶商鉅子李春生所主導的新高銀行（由茶商資本構成）為何會投資桃園輕鐵，並最遲在 1921 年擁有 86 股，⁷⁰ 從而桃園輕鐵某種程度就可理解為傳統茶葉貿易權掌握者的集結（包括剛才提及的板橋林家）；也就是說，他們為了繼續掌握北臺茶葉運輸而共同投資該企業，該企業在 1903 年設立後，不僅第一期收入全為運輸茶葉所得，⁷¹ 所運輸的茶葉還占 1912 年度臺灣人力輕便鐵道茶葉運輸量的 11.54%。

當然，這時桃園輕鐵經營者所追求的目標，已非期待運用淡水河航運，而是讓大溪透過人力輕便鐵道與縱貫鐵道桃園車站連結。只是，既然淡水河航運已失去優越性，南桃園或新竹地區的臺人地主資產階層便可仿照桃園輕鐵的模式，各自使茶葉產地與所在地區縱貫鐵道車站連結，從而搶回曾經失去的貿易主導權，特別是南桃園的龍潭、楊梅和新竹暨苗栗地區的湖口、新埔、關西、北埔等海拔約 200 公尺以下地帶，皆為茶葉盛產地。⁷²

是故，即如附表一所示，為了競爭茶葉運輸利益，南桃園地區地主資產階層也積極投入設立人力輕便鐵道企業，如安咸輕鐵的鍾會宏，他所代表的家族約在清代同治年間便投入茶葉生產，並於日治時期主導設立「龍潭茶葉組合」，直到戰後初期附近的茶農還會把茶葉賣給該組合。該家族耆老且回憶道，在清代都要靠挑夫把茶運到大溪。⁷³

類似鍾家的例子還有如出任安咸輕鐵理事的謝金蘭，約莫在該企業設立前後的 1908 年 4 月，便與陳耀樞、郭壽三等人合組「咸菜礮興業公司」，投入樟腦、造林等山區事業的經營。咸菜礮興業公司成立後，還吸引了羅碧玉、徐開祿、陳遠芳等其他地主資產階層加入。到了 1919 年時，謝金蘭再跟當地陳興源、吳錦來合作，共同向臺灣總督府提出申請開發馬武督六畜山一帶的煤礦。⁷⁴ 還須注意的是，投入這家咸菜礮興業公司的其他經營者，似乎也與人力輕便鐵道企業關係密

⁶⁹ 林欣宜，〈十九世紀下半葉竹塹地區商人面臨的挑戰〉，頁 65-68。

⁷⁰ 《第四回營運報告書》（1921.7.1~12.31），「桃園客運檔案」，未編頁碼。

⁷¹ 〈展南拓殖第十期營業報告書〉（1928.7.1~1929.6.30），《營業報告書》，索引號：5R-613-T4518。

⁷² 林欣宜，〈十九世紀下半葉竹塹地區商人面臨的挑戰〉，頁 56-57。

⁷³ 劉湘櫻，〈落地生拓：桃園龍潭鍾家的定根與生拓〉，頁 53、58、75。

⁷⁴ 陳志豪，〈機會之庄：十九、二十世紀之際新竹關西地區之歷史變遷〉，頁 149-151、158-160。

切；羅碧玉屬關西羅家，投資了臺灣軌道，至於陳耀樞、徐開祿、陳興源，則分別持有臺灣軌道股票 290 股、196 股、215 股；陳興源之子陳旺回於 1926 年創立東成公司、並鋪設新竹關西到馬武督之間的人力輕便鐵道。筆者甚至懷疑，羅碧玉、陳耀樞、徐開祿、陳興源等人應該也投資了謝金蘭所參與的安咸輕鐵或桃園鑛業軌道，儘管目前暫時找不到資料可資佐證。⁷⁵

若從統計數字來看，南桃園或新竹地區的臺人地主資產階層似乎相當程度達到了目的。1912 年安咸輕鐵所運輸的茶葉數量，不僅居各人力輕便鐵道企業之冠，還達到全體的 31.12%，遠超過第二名的桃園輕鐵甚多。爾後，安咸輕鐵在島內茶運輸的優勢，不僅被將之收購的臺灣軌道所繼承，還進一步與原本居第二名的桃園輕鐵拉開了距離。

到了 1921 年，桃園輕鐵、中壢輕鐵及臺灣軌道三家企業所運輸的茶葉，分別占該年度臺灣人力輕便鐵道茶葉運輸量的 3.03%、29.1%及 55.37%。⁷⁶ 可以說進入日本殖民統治時期，臺灣島內茶葉運輸仍由清代就與該項物產關係密切之臺人地主階層所把持，同時南桃園和新竹的臺人地主階層若干程度地扭轉了清代以降的劣勢。⁷⁷

六、高額利潤創造：臺灣總督府的協助與放任

從時人論述、官方調查報告或《臺灣日日新報》的報導，我們可以很快得到一個印象，不分臺資或日資的人力輕便鐵道企業，均普遍能創造高額利潤，這意味臺人資本的確可透過該業展開資本積累。

諸如，宜蘭輕鐵道在 1904 年 7 月開始試營運，1905 年 1 月正式營運，半年即取得 8%的配息；臺中輕便鐵道在 1910 年 11 月至隔年 10 月間，即累積 13,753.91 圓的利潤，若加上前期滾存，當期利潤規模達 14,092.59 圓，幾乎一年即賺到接

⁷⁵ 〈臺灣軌道株式會社第二期營業報告書〉(1919.12.1~1920.5.31)，索引號：4R-385-K2613；陳志豪，〈機會之庄：十九、二十世紀之際新竹關西地區之歷史變遷〉，頁 149-151、158-160。

⁷⁶ 相關數據係筆者根據這兩個年度的《臺灣總督府鐵道部年報》整理所得。

⁷⁷ 筆者同樣已於既有研究成果提出相關論述，此處不贅。參見陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，頁 120-124。

近一個資本額，非常可觀。⁷⁸ 又，根據 1909 年鐵道部的調查：臺中輕便鐵道法定資本額 3 萬圓、配息二成；雲林拓殖合名會社，⁷⁹ 人力輕便軌條為陸軍補給廠提供，一年收入約 5 千圓、純益即有 1 千圓；⁸⁰ 江文蔚等人經營的打貓舊港路線，資本 28,000 圓、配息一成三；臺灣中部運輸，法定資本額 1 萬圓、配息約二至三成。該年較差者僅牛罵頭輕鐵，資本 24,000 圓、配息 5%。⁸¹ 不過到了 1911 年，牛罵頭輕鐵配息即有一成五的表現，隔年再增加到二成。⁸² 至於新竹地區的配息更達五成之譜，可謂全臺表現最佳之地。⁸³

理論上，臺灣人力輕便鐵道企業普遍能創造高額利潤，應該不至於是意外現象，畢竟這項交通工具乃挾運載能力、運輸速度及運費的優勢，成為臺灣中部以北重要的地方交通運輸手段之一，已如前述。然而，這卻是違反交通運輸學的基本假設，所以有必要再稍花篇幅解析此「高額利潤」背後所隱藏、日本殖民政府對臺灣人力輕便鐵道業者的保護與放任，從而臺人資本在人力輕便鐵道業展開的資本積累，乃是以與殖民政府「連結」為前提一事，或可更為清楚地顯示出來。

隨著產業革命以降，帶有公共性與自然獨占特徵的交通業本來就會受到較為嚴格的管制，世界各國政府一方面將交通業設定為特許行業，以保障業者免受自由市場競爭之苦，業者亦不得任意調漲運費、變更路線和班次，並被期待只要維持企業得以運作之最低利潤即可。近代日本民營鐵道業者便在受到官方強力監督之餘，營業收支已無法相償，必須長期仰賴官方的補助金才能存活。⁸⁴

臺灣人力輕便鐵道業者實際上同樣受到日本殖民政府的強力監督，這首先可從上述臺灣人力輕便鐵道企業的設立過程，在軌條運用、路線、工程、營業、運

⁷⁸ 山川岩吉，《臺灣產業之現勢》（臺北：臺灣大觀社，1913），頁 401。

⁷⁹ 如前所述，附表一將日資企業排除在外，雲林拓殖合名會社亦即是例。該企業由赤司初太郎和古賀三千人在 1908 年，以 15 萬圓合併「雲林公司」和「雲投公司」兩家原臺人企業而成。參見陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，頁 121。

⁸⁰ 根據《臺灣總督府鐵道部年報》可知，雲林拓殖合名會社擁有林內林圯埔間 8.6 公里的人力輕便鐵道（軌距 1 呎 7 吋半）、臺車 65 輛。參見臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十一年報（明治四十二年度）》（臺北：該部，1910），頁 189。

⁸¹ 〈中南部輕鐵〉，《臺灣日日新報》，1909 年 12 月 5 日，第 3 版。

⁸² 參見山川岩吉，《臺灣產業之現勢》，頁 403-404；〈臺中廳的產業（八）：牛罵頭輕便鐵道會社〉，《臺灣日日新報》，1911 年 4 月 23 日，第 5 版。

⁸³ 〈新竹輕鐵全盛〉，《臺灣日日新報》，1912 年 4 月 18 日，第 4 版。

⁸⁴ 中西健一，《日本私有鐵道史研究：都市交通の發展とその構造》（京都：ミネルヴァ書房，1979），頁 178-179、358。

輸、經營等各方面受官方約束得到證實，前引臺中輕便鐵道會社的命令書還顯示出人力輕便鐵道業者必須無償協助公務、軍事及郵遞事物。另一方面，臺灣總督府於1912年發布「臺灣私設軌道規程」，該規程第19條規定：鐵道部長認為有必要時，可變更業者的設備與運費；第22條更提到：臺灣總督認為在公益上有必要時，可取消其營業許可。⁸⁵

然而實際運作上，我們卻只看到日本殖民政府提供人力輕便鐵道業者強大保護、未予以強力監督。1910年代，時論對這項交通工具所存在的危險性、設備不完善的種種批評便經常可見；諸如，臺灣由於各種交通機關並不完備，人力輕便鐵道便成為有力的交通機關，儘管其操作既實際又方便，卻頗具危險性，必須有決心才能搭乘。尤其，雖然接洽旅客貨物或車輛線路鋪設是由企業提供、勞力由後押人夫負擔，大體是企業與後押人夫共同經營，不過大部分的業者卻完全將安全問題委於後押人夫之手，甚至在事故發生時公開宣稱不擔負責任。是故，伴隨人力輕便鐵道收入逐漸增加，企業宜向上提升良好的設備，並應改用蒸氣或電氣動力。⁸⁶

然而，當臺灣總督府於1912年首次召集人力輕便鐵道業者舉行所謂「諮問會議」時，整場會議只圍繞在免費車票、地方稅課稅、路線遭他人破壞如何請警察協助，乃至長距離運送法的實施及短距離費率提高等進行討論，官方完全沒有要求業者就設備不完善、安全性疑慮等進行改善。⁸⁷ 整個1910年代，我們也看不太到官方對業者有任何強力的要求。

反倒是日本殖民政府還進一步放任臺、日人業者壓榨「後押人夫」，協助他們打擊對其造成威脅的傳統交通工具，並允許訂定超出合理水準的運費。

所謂「後押人夫」，指專門在臺車後方推壓前行的人員，他們是人力輕便鐵道的「動力來源」，也是業者經營成本的主體；以1912年的員林輕鐵為例，營業支出為8,203.46圓，其中「後押人夫」費為5,240.6圓，職員薪水為2,071.88圓，僅891.32圓用於線路養護，「後押人夫」費用比重超過六成。⁸⁸ 臺、日人業者為

⁸⁵ 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣私設鐵道並軌道關係法規類纂》（臺北：該部，1919），頁122-127。

⁸⁶ 〈軌道營業に就て〉，《臺灣日日新報》，1914年11月4日，第2版。

⁸⁷ 〈輕鐵諮問會議效果〉，《臺灣日日新報》，1912年4月26日，第2版。

⁸⁸ 山川岩吉，《臺灣產業之現勢》，頁403。

降低營業成本、創造利潤，「後押人夫」也就成為主要壓榨對象，1911年阿緱地區的「後押人夫」，即因工資過低發動集體罷工。⁸⁹

這類問題隨著1920年臺灣政治社會運動興起、臺灣工人階級意識抬頭而激化，並在新竹地區爆發了一場大規模的罷工運動。1928年3月，新竹地區「後押人夫」向臺灣軌道提出工資過低的抗議、並展開罷工。⁹⁰ 他們希望將工資提高為車資的五成（採抽成制，原本為三成至三成三），但臺灣軌道卻只同意提高為三成五。⁹¹ 後來，儘管新竹州當局試圖介入協調，但很明顯偏向業者一方，最終且壓迫「後押人夫」必須接受臺灣軌道所提出的條件。⁹²

協助臺、日業者打擊對其造成威脅的傳統交通工具，主要指牛車而言。前已提及，單就運費而言，牛車似乎是人力輕便鐵道的潛在對手。為此，臺、日人力輕便鐵道業者多次要求官方嚴加管制傳統交通工具，理由是後者會破壞路面、妨礙人力輕便鐵道運輸。⁹³ 至1918年冬天，臺南廳果然制定了全臺首份牛車管理規則，其要點為：

1. 道路修護中或修護完成後一周內以及雨天或雨後五天內，裝有貨物之牛馬車不准通行。
2. 不准兩頭牛馬同時牽引車輛。
3. 牛馬車運行時不准妨礙到軍事運輸、郵便遞送、警察與消防等各項公務的執行，特殊情形需要向地方廳提出申請。
4. 牛馬車業者必須負擔起修繕道路所需砂石的搬運義務。⁹⁴

訂定超出合理水準的運費方面則較為複雜。如前所述，臺灣人力輕便鐵道平均而言是比傳統交通工具廉價者，同時臺、日業者若要提高運費必須獲得官方同意，這幾乎是該交通工具發放民營以來就獲得確定（即臺中輕便鐵道會社的案例）。臺、日業者在什麼契機之下才能獲准調漲運費？即第一次世界大戰的爆發。

⁸⁹ 〈輕鐵苦力同盟罷工〉，《臺灣日日新報》，1911年12月31日，第1版。

⁹⁰ 〈新竹輕便車夫 籌組工友會〉，《臺灣日日新報》，1928年4月6日，第4版；〈地方通信·新竹：輕便工籌組工友會〉，《臺灣民報》，1928年4月1日，第6版。

⁹¹ 〈臺車押車人夫 向新竹郡 提出嘆願〉，《臺灣日日新報》，1928年11月6日，夕刊第4版。

⁹² 〈臺灣軌道爭議：勞働者得勝利但似乎被騙的〉，《臺灣民報》，1928年12月9日，第3版。

⁹³ 作者不詳，〈軌道業者懇話會〉，《臺灣鐵道》95（1920年5月），頁62-66。

⁹⁴ 菅野忠五郎，〈軌道と牛車〉，頁9-10。

一次世界大戰爆發對臺灣人力輕便鐵道是一大打擊，一方面戰爭造成軌條和其他材料來源缺乏、工資上漲，不僅新設路線減少，還有企業因部分路線營運收益不如預期而停止運轉、甚至賣掉這些路線；根據統計：儘管 1915 年臺灣人力輕便鐵道的營業里程為歷史高峰的 1,604.2 公里，但隔年就快速下滑至 1,087 公里，到了 1917 年已不足千公里。⁹⁵ 尤其，對以「後押人夫」費用為主要經營成本的該業而言，工資提高將大幅侵蝕利潤。

為此，1920 年 5 月所召開的軌道懇談會中，展南拓殖株式會社社長黃維生帶頭提出運費上漲建議案之際，隨即獲得鐵道部同意，同步提高了縱貫鐵道、民營蒸氣鐵道及人力輕便鐵道的客運費率，其中貨運費率甚至僅人力輕便鐵道提高。⁹⁶ 至於黃維生所提出的理由，即一次大戰以來各項原物料價格和工資皆上漲。⁹⁷ 表五為 1920 年運費上漲的結果，且似乎超過合理水準，因此很快引起各地商民的抗議，並搬出傳統交通工具作為抵抗之道。諸如，以 1924 年臺中香蕉業者向臺中輕鐵提出抗議一事而言，本來從香蕉集散地搬到縱貫鐵道霧峰車站，運費是每 0.6 公斤 2.5 錢（即如表五的水準），香蕉業者卻希望能減少至 1.5 錢，臺中輕鐵不答應，香蕉業者讓步到 1.8 錢，仍未獲得回應。⁹⁸ 後來，臺中香蕉業者為了對抗臺中輕鐵，乾脆以 2 錢的價格僱用苦力來搬運。⁹⁹ 1931 年新竹新埔地區的商民則透過 6、70 輛左右的人力手推車（即日文的リアカー）來與臺灣軌道對抗，臺灣新民報記者還如此傳神地論述了人力輕便鐵道因受官方保護、得以獨占地方交通的事實，可若干程度視為本文觀點的時代證言：「原來如輕鐵此類的事業是特殊階級們所獨享的特權。既少競爭、又有官廳親切周到的保護。所以儘可任意橫行搾取高貴的運賃」。¹⁰⁰

筆者一再強調，不分南北、臺灣人力輕便鐵道的運費比人力肩挑廉價頗多，但以臺中香蕉業者僱用苦力還比人力輕便鐵道便宜 0.5 錢，就充分顯示出其不合

⁹⁵ 臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道部昭和十六年度年報》（臺北：該部，1942），頁 546。

⁹⁶ 作者不詳，〈私設鐵道軌道賃率增額〉，《臺灣鐵道》87（1920 年 5 月），頁 61-62。

⁹⁷ 作者不詳，〈軌道業者懇話會〉，頁 62-66。

⁹⁸ 〈芭蕉運搬から 紛擾中 仲買人と臺中輕鐵〉，《臺灣日日新報》，1924 年 1 月 12 日，第 7 版。

⁹⁹ 〈芭蕉運賃問題 圓滿に落著 霧峯輕鐵と仲買人〉，《臺灣日日新報》，1924 年 3 月 18 日，第 2 版。

¹⁰⁰ 〈軌道運金不降價 商人使用手荷車對抗 ◇……分室擁護會社 ◇……出為不法干涉〉，《臺灣新民報》，1931 年 1 月 24 日，第 4 版。

表五 1920年臺灣縱貫鐵道與民營鐵道運費比較表 單位：錢

項目/客貨運	客運（每人 1.6 公里）				貨運（每 0.6 公斤/1.6 公里）		
	一等	二等	三等		一級	二級	三級
縱貫鐵道	6.5	4.5	2.5		0.6	0.8	1.0
民營蒸氣鐵道	8.0	6.0	4.0		1.2		
人力輕便鐵道	一人搭乘	二人搭乘	三人搭乘	四人搭乘	貨運（每 0.6 公斤/1.6 公里）		
單人操控	7.5/7.5	10/5.0	12.5/4.2	15.0/3.8	2.5/2.5		
雙人操控	9.8/9.8	13/6.5	16.3/5.4	19.5/4.9	3.3/1.7		

說明：1.縱貫鐵道由於實施遠距離運送法，因此不同里程之基本費率並不相同，且有普通貨物和特種貨運的分別。此處為求與以短距離輸送為主的民營鐵道取得同一計算標準，在貨運的計算上，乃以一般貨物未滿 80 公里為基準。

2.人力輕便鐵道客運運費的表示法為：總運費／單位運輸量分擔額（小數點後一位四捨五入）。

資料來源：蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣古籍出版有限公司，2004），頁 87、92、95；作者不詳，〈私設鐵道軌道貨率增額〉，頁 61-62。

理。我們甚至可由此推斷，人力輕便鐵道的運費原本太貴，所以才會遭受牛車威脅，並在調漲之後完全超越了應有的運費水準。同時，光是本文所引用的兩個案例，我們就可看到臺日人業者均有之（臺中輕鐵臺資過半、臺灣軌道日資過半），可見日本殖民政府放任或保護人力輕便鐵道業者，不分民族。

為何臺灣總督府、特別是地方官廳要如此放任人力輕便鐵道業者？筆者認為這還是必須回到前文所強調，由於日本作為後進資本主義國家，在領有殖民地之初不能說已有充沛資金來改善臺灣原本非常貧弱的地方交通，但能否盡速建構地方交通系統，至少與地方物產運輸的流暢關係密切。¹⁰¹ 所以人力輕便鐵道是否為一安全、廉價、乃至舒適的交通工具，也就不太是日本殖民政府考慮的重點。有關這點，或可再透過臺灣人力輕便鐵道單行法規的制定過程得到證實。

前面提過，臺灣私設軌道規程於 1912 年發布。其實臺灣總督府早在 1907 年就打算展開立法工作，同年 2 月制定所謂「臺灣軌道令草案」，並在立法理由書提到：「長期以來本島在公共道路上敷設軌道的申請很多，但尚未有如內地軌道條例而可管理支配的法規，造成不少不便，因此應該制定相關律令，並制定臺灣軌道令草案」。¹⁰²

¹⁰¹ 這在前一節已獲得充分證明。

¹⁰² 〈律令二十號臺灣私設鐵道規則公布ノ件〉（1908 年 12 月 2 日），《臺灣總督府公文類纂》，文號：1392 冊 1 號。

此處之軌道條例是明治政府為管理人力輕便鐵道和馬車鐵道，而於 1890 年 8 月 23 日以法律七十一號制定，全文共 3 條，內容非常簡略。¹⁰³ 可是從實際營運情況來看，臺灣人力輕便鐵道根本已是地方交通主力，遠超過軌道條例所能涵蓋的範圍。這導致臺灣總督府一直拖延到 1912 年才完成立法工作，同時臺灣私設軌道規程所參照的對象，也改以「私設鐵道法」為主，如此才有辦法設計出比軌道條例更為周延、內容多達 22 條的法律規範。¹⁰⁴

私設鐵道法於 1900 年 3 月 15 日以法律第六十四號制訂，¹⁰⁵ 該法前身為 1887 年 5 月公布的「私設鐵道條例」，此一條例被認為是賦予了日本政府強力「監督與保護」民營鐵道的法源基礎。私設鐵道法作為私設鐵道條例的正式版，全文共 98 條，非常龐大與複雜，並強化了國家高度統制的色彩。¹⁰⁶

臺灣私設軌道規程所見國家高度統制的色彩，已如前述。不過，該規則卻留下了一嚴重缺陷，第一條規定：「所謂軌道係指鋪設於公共道路而供一般大眾交通運輸之用，至於使用瓦斯力、蒸氣力以及電氣為動力者，則根據私設鐵道規則辦理」。¹⁰⁷

所謂「私設鐵道規則」即指臺灣總督府在 1908 年 12 月以律令第二十號制訂的「臺灣私設鐵道規則」。¹⁰⁸ 該規則主要用來管理軌距更寬、採用機械動力的民營鐵道（指一般蒸氣鐵道），與輕便鐵道（不論動力來源為何）之間仍存在諸多差距，二者不能混用。一位以南溟遊子為筆名的作者在 1939 年便批評：雖然臺灣私設軌道規則的確促進了人力輕便鐵道的普及，但該規則「將軌道的動力侷限在人力的結果，卻是喪失了利用瓦斯力、電氣力等人力以外的動力來圖謀這項交

¹⁰³ 1907 年 7 月 6 日的《臺灣日日新報》即報導，中泉人車軌道、若柳馬車軌道與南勢輕便鐵道，乃根據「軌道條例」而設立。至於該條例內容：發起人受內務大臣的特許，得在公共道路上鋪設供一般交通運輸之用的馬車鐵道及其他軌道。另外，發起人經內閣認定可根據土地收用法收購土地，作為鋪設軌道之道路。參見〈軌道條例〉（1890 年 8 月 23 日），《御署名原本》（東京：國立公文書館藏），典藏號：A03020056200，「國立公文書館アジア歴史資料センター」，下載日期：2015 年 2 月 24 日，網址：<http://www.jacar.go.jp/>；〈軌道敷設許可〉，《臺灣日日新報》，1907 年 7 月 6 日，第 1 版。

¹⁰⁴ 〈律令二十號臺灣私設鐵道規則公布ノ件〉（1908 年 12 月 2 日）。

¹⁰⁵ 〈私設鐵道法制定私設鐵道條例及明治二十八年法律第四号（私設鐵道株式会社ニ関スル件）廢止〉（1900 年 3 月 15 日），《御署名原本》，典藏號：A03020438800，「國立公文書館アジア歴史資料センター」，下載日期：2015 年 8 月 21 日，網址：<http://www.jacar.go.jp/>。

¹⁰⁶ 中西健一，《日本私有鐵道史研究：都市交通の發展とその構造》，頁 38。

¹⁰⁷ 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣私設鐵道並軌道關係法規類纂》，頁 121。

¹⁰⁸ 該規則第十四條規定，供一般交通運輸之用、鋪設於公共道路上的軌道，也準用本規則。參見〈律令二十號臺灣私設鐵道規則公布ノ件〉（1908 年 12 月 2 日）。

通工具交通機能的發達改善……」。¹⁰⁹ 筆者認為這位投書者一針見血地點出了臺灣總督府拒絕讓機械動力輕便鐵道適用臺灣私設軌道規程的心態，即人力輕便鐵道相對來說較容易普及。¹¹⁰

然而，如果說臺灣人力輕便鐵道存在什麼缺陷，始終停留於人力動力就是一切的源頭；因為停留於此，業者必須仰賴「後押人夫」，雙方的關係於是日益緊張，許多「後押人夫」品性和操守不良，遂導致意外事故頻傳。這也是為何前引1910年代時論會提到「不過大部分的業者卻完全將安全問題委於車夫之手」，並期盼「並應改用蒸氣或用電氣動力」以作為根本性的解決方案。

無論如何，我們已能夠想像：臺、日業者如何在官方的協助與放任之下，僅投入少量資本、加以訂定高額運費並壓榨「後押人夫」，便能創造高額利潤。反之，地方商民為了運輸樟腦、茶葉、石炭、木材、米穀、乃至民生用品，必須長期忍受停留在人力動力的輕便鐵道所帶來的種種不便。而所謂地方商民、乃至於受業者壓榨的「後押人夫」，大體上即指中下階層的臺灣人；臺人地主資產階層聯合在臺、日資共同「剝削」臺人的景象，乃隱約浮現。

七、結論

目前為止，臺灣經濟史研究者普遍強調戰前臺人資本積累過程「自主性」的一面，所謂「殖民者／被殖民者·臺資／日資」二元對立框架，在先行研究隱約可見。戰前臺人資本積累過程如何與日本殖民政府展開「連結」，則未被正式、全面性地檢討，可以說留下了進一步研究的空間。

透過本文討論可知，從臺灣人力輕便鐵道業成立以來，該產業就被設定為特許行業，企業設立暨路線鋪設必須獲得官方許可，並在工程、營業、運輸、經營等各項事務受到官方強力約束，地方官廳且是最直接的監督者。臺人地主資產階層則廣泛投入各地人力輕便鐵道企業的設立，與在臺日資共構為這個產業的主

¹⁰⁹ 南溟遊子，〈本島に於ける各種交通機關興亡の跡を語る（四）〉，《旅と運輸》39（1939年6月），頁18。

¹¹⁰ 筆者在前言就指出，臺灣人力輕便鐵道一條路線大約只要數月便可完成，平均每公里的工程費約為1千圓到3千圓之間，換句話說，這項交通工具存在施工快速、經營成本低廉的優點。

體。同時，若稍與朝鮮比較，臺灣總督府暨各地方官廳對臺人地主資產階層的依賴便清晰可見。因為兩地同樣將輕便鐵道（不論動力為何）設定為特許行業，也就是官方擁有足夠權力來決定是否要讓作為民族資本的臺人或朝鮮人資本參與，但朝鮮輕便鐵道業都是日資的天下，反觀臺人資本在 1920 年時已掌握該業過半數的法定資本額。

日本殖民政府之所以需要仰賴臺人地主資產階層來發展人力輕便鐵道業，乃因日俄戰爭以前日人資本家尚無力來臺。為了勸誘臺人資本經營人力輕便鐵道，臺灣總督府暨各地方官廳不僅無償提供企業設立所需的軌條、土地及相關資材，還協助臺人人力輕便鐵道業者打擊對其造成威脅的傳統交通工具、允許其訂定超出合理水準的運費，並放任他們忽視設備養護、安全性維持及壓榨「後押人夫」。

這些投入臺灣人力輕便鐵道業的臺人地主資產階層，大多是自清代即擁有資產暨地方社會影響力者，這是他們取得人力輕便鐵道業經營權的重要憑藉。透過經營人力輕便鐵道，他們得以與殖民政府「連結」為前提，持續掌握地方重要物產的運輸、特別是北部、中部沿山地區的經濟作物和礦產，從而一方面使廣大的臺人中下階層遭到剝削，一方面創造高額利潤。

當然，如所周知，昭和經濟統制風潮興起之前，臺人資本的確在諸多產業擁有無法忽視的影響力，但當時序進入 1930 年代後，臺人資本卻普遍被迫從這些產業撤退。1930 年代以降，臺人資本能否持續作為人力輕便鐵道業的主體？或繼續掌握地方交通事業？本文礙於篇幅關係，已無法再深究此一課題。此處得稍作說明者為，昭和經濟統制階段臺人資本的確得以持續掌握地方交通事業，並在戰後體現為「地方派系」掌握「地方汽車客貨運」的姿態，至於箇中關鍵或許為臺人資本已然在人力輕便鐵道業建構穩固基盤。¹¹¹

¹¹¹ 如所周知，戰後地方客運業、信用合作社跟農漁林水利會等跟地方派系關係密切，誠如大多數臺灣政治史研究者所指出：地方客貨運業所以成為地方派系的主要獨佔性事業之一，乃是官方為了拉攏地方派系、穩固在臺統治基礎的緣故。相關討論參見陳明通，《派系政治與臺灣政治變遷》（臺北：新自然主義股份有限公司，1995）；龔怡君，《「外來政權」與本土社會：改造後國民黨政權社會基礎的形成（1950-1969）》（臺北：稻鄉出版社，1998）。

附表一 1903 年代以降臺灣人力輕便鐵道企業的設立

時間	企業名或路線名	地區	資本額	主要出資者	備註
1902	基港輕便鐵道運輸公司	基隆	不詳	荒井泰治、葉發。	1. 蚵殼港到港仔內 3 公里餘路線。 2. 似未正式展開營運。
1903	臺灣中部運輸公司	彰化	2 萬圓	施範其、楊吉臣。	鋪設彰化、鹿港間路線。
1903	宜蘭輕便鐵道組合	宜蘭	2.5 萬圓	陳掄元、小松楠彌。	鋪設頭圍蘇澳間 11 公里的路線，後被宜蘭產業株式會社併購。
1903	桃崁輕便鐵道會社	桃園	1 萬圓	簡朗山、林國賓、林家充、蔡路、呂建邦、呂鷹揚、王式璋、江健臣、李家充、陳嘉猷、趙玉牒、徐克昌。	1. 鋪設桃園到大溪間約 9 公里路線。 2. 先在 1911 年增資為 4 萬 5 千圓，再於 1916 年增資為 50 萬圓，並於 1912 年更名為「桃園輕便鐵道公司」，1920 年再更名為「桃園軌道株式會社」，資本額也增加到百萬圓以上。
1905	靈芝輕便鐵道會社	屏東	4.5 萬圓	陳慶、藍麟、周忠禮、王樹森、呂成金、蔡呂文等。	1. 擬以大租權公債為基礎。 2. 似未正式展開經營。
1906	臺中輕便鐵道會社	臺中	1.8 萬圓	有田喜一郎、前神峯三郎、津島吉候衛、吉松忽四郎、吉松千賀三、樋口仁三郎、宮山悌三、小鹽三治、榊原繁、藪原宅平、伊原幸之助、安土直次郎、牧野善次郎、柄井榮太郎、岡田靖夫、河相興平、尾哉武慶、村田佑平、片桐繁太郎、林季商、林獻堂。	該企業的設立構想在 1905 年就已提出。
1907	打猫春龍輕鐵會社	嘉義	不詳	葫蘆墩林慶生、嘉義大莆林江文蔚。	
1908	三重、蘆洲間輕便鐵道	臺北	不詳	許紹勳、許紹文、許結定。	1. 計畫鋪設三重、新莊間與新莊、蘆洲間兩條路線。 2. 似未正式展開經營。
1908	牛罵頭輕便鐵道合資會社	臺中	2.4 萬圓	蔡運舫、楊澄若、蔡敏南、小鹽元太郎、蔡敏庭、林季商、蔡惠如。	牛罵頭、王田間、沙轆、梧棲港間路線。
1909	大稻埕到蘆洲	臺北	1 萬圓	和尚洲區長蔡學韜。	與上述許紹勳等人路線重疊。
1909	苗栗輕鐵株式會社	苗栗	6 萬圓	社長：黃南球 常務董事：佘秋治 董事：陳慶麟、林增龍、林金安 監察人：湯仕路、謝長清	
1910	埔里社、二八水至南投間輕便鐵道	南投	5 萬圓	平松雅夫、羅金水、簡榮福。	
1911	新竹、舊港間的人力輕便鐵道	新竹	不詳	鄭拱辰、劉緝光。	後劉氏欲投資他業，本擬將手中股份出脫給日人，最終由鄭氏備資 5,300 圓收購。
1911	安咸輕便軌道組合	龍潭	不詳	魏木昌、翁新統與鍾會宏（大溪、龍潭客籍人士）。	1. 桃園安平鎮（今平鎮市）到關西路線。 2. 隔年變更為安咸輕便鐵道公司。
1911	中埔輕便鐵道合資會社	嘉義	3 萬圓	中埔區長林玉爐等三人。	中埔、嘉義間輕便鐵道，原由林乾等三人經營，1911 年讓售。
1911	紅新鐵道合資會社	新竹	3 萬圓	平井勢次郎：出資 6 千圓 臺北北門街山本茂鹿：出資 6 千圓 板橋林家林鼎禮：出資 8 千圓	1. 被設定為新竹地區柑橘和製茶「唯一的輸送機關」。 2. 1912 年 3 月 9 日將路線延長到咸菜碇（今關西地區）。 3. 1912 年 12 月 9 日，在大稻埕林爾嘉宅內，增資為 20 萬圓，將企業型態變更為株式會社。
1911	員林輕鐵株式會社	彰化	20 萬圓	柵瀨軍之佐、小鹽元次郎、林季商、蔡惠如、陳汝甘。	

時間	企業名或路線名	地區	資本額	主要出資者	備註
1912	臺灣輕鐵株式會社	臺南	20萬圓	謝群我、辛西淮、許昭煌、洪采惠、白折修、黃深淵、木村丁吉、陳鴻鳴、楊鵬搏、劉神嶽。	
1912	基隆輕鐵株式會社	基隆	20萬圓	櫻井貞次郎、顏雲年、朝比奈正二、近江十五郎、明比實平、木村泰治、藤川造、許梓桑、木村久太郎。	
1912	楊梅輕便鐵道公司	桃園	不詳	鄭步青、范姜新梅、王葉斌、范姜羅、范姜開宏、范姜新裁、范姜洋，監察人呂家聲、鄭運生、范姜新鰲。	1.1926年變更為楊梅軌道株式會社，資本額15萬圓。 2.營運範圍為楊梅、新屋二地。
1912	內埔、阿緞街間人力輕便鐵道	屏東	不詳	蕭信棟、戴阿丙。	1.裨益於內埔和潮州地區米穀運輸。 2.似未正式展開營業。
1912	阿公店輕鐵	高雄	不詳	高雄陳家：陳啟貞、臺南新聞社長富地近思與律師片山昂。	1.計畫以阿公店為起點，鋪設路線至嘉祥外里阿達庄，約11.2公里，主要運輸的物產為大崗山的石灰。 2.似未正式展開營業。
1912	鳳山苓雅間	高雄	不詳	陳中和、古賀三千人、荒井泰治。	鳳山、苓雅間路線，原由鳳梨罐詰會社申請鋪設，後不僅陳中和提出申請，古賀三千人和荒井泰治也同樣提出申請，競爭相當激烈。
1913	鳳山輕鐵株式會社	高雄	5萬圓	九曲堂石川寅吉、鳳山街王拱恒。	似未正式展開經營。
1914	南投輕鐵株式會社	南投	12萬圓	林崧雨、吳以泉、吳沛霖、施學賢。	
1917	淡水興業輕鐵公司	淡水	不詳	黃東茂、吳甫卿。	1.淡水、三芝間路線。 2.將沿線的米穀、農漁產物運輸到淡水為目的。
1917	海山輕鐵株式會社	臺北	50萬圓	基隆顏家。	前身為1917年3月成立的成福輕便鐵道公司，資本額5萬圓。
1917	桃園礦業軌道株式會社	桃園	30萬圓	社長：魏木昌、副社長：謝金日 專務董事：范姜萍、常務董事：翁新統 董事：魏維水、黃樹霖、陳龍祥 監察人：津島顯、魏雲昌、吳阿昂、劉洋清 顧問：林清文	1.收購成菜礮林文記經營之礦業軌道。 2.除一出任監察人外，幾乎由南桃園、新竹關西地區客籍人士組成。
1918	中壢軌道株式會社	桃園	25萬圓	楊碧權、吳鴻森、宋榮華、林添貴、傅煥生、楊水廷、劉廷興、劉阿、范姜萍。	成立於1918年，先以組合型式發足後，再於1922年5月變更為株式會社。
1918	臺灣運輸產業會社	彰化	20萬圓	鹿港辜家：辜顯榮。	繼承施範其原本的臺灣中部運輸公司。
1918	中龍輕鐵公司	桃園	10萬圓	熊運乾、黃聖必、魏水昌。	中壢至龍潭間路線。
1918	臺中輕鐵株式會社	臺中	122.5萬圓	由葫蘆墩、牛罵頭、員林等三家人力輕便鐵道公司合併而成。	除經營人力輕便鐵道外，主要業務調整為專營蒸氣鐵道。
1918	展南拓殖株式會社	苗栗	126萬圓	社長：黃維生 常務董事：渡邊發藏 董事：姜振乾、林清文、徐阿石、林連達、鄭拱辰 監察人：黃海生	1.1915年黃氏以6千圓向南日本製糖收購斗煥坪至南庄間路線。 2.再收購松本徒爾經營的斗煥坪、中港間路線，成立中南輕鐵公司。 3.時任頭份街長的渡邊發藏主導下，1918年中南輕鐵與三灣製糖合併。
1919	彰草輕鐵股份公司	彰化	不詳	呂交忠、洪紹托等十餘名（其餘人士姓名不詳）。	
1922	新化軌道株式會社	臺南	8.6萬圓	社長：梁道 常務董事：蘇江燈 董事：王裕、王聯貴、簡德恒、黃祥、辛維賢、蘇光訓、中島與市、松尾權吉、梁宗琴、梁總登、張大松 監察人：蔡經、張保福、忠村敬孝、楊南海、林宇	

時間	企業名或路線名	地區	資本額	主要出資者	備註
1923	烏樹林製鹽株式會社	高雄	30 萬圓	社長：陳啟貞 董事：陳啟峰、林溫如、陳啟川 監察：林福藻、陳啟南、林東來 (屬於高雄陳家資本系統)	1.前身為高雄陳家：陳中和所創立的烏樹林製鹽公司。 2.鋪設了岡山線、路竹線及燕巢線，里程 46.4 公里。
1924	竹東軌道組合	新竹	不詳	彭清政、彭錦球。	
1925	北門輕鐵株式會社	臺南	7 萬圓	社長：陳開 董事：陳三吉、陳居草、李豬 監察人：謝福、柯景	
1926	新高拓殖軌道株式會社	臺中	30 萬圓	古賀三千人、新見喜三、川崎勘次、田傲吉、黃春色、櫻井貞次郎、永井總照、前田八十松、榊原壯太郎、蔡敏庭、黃春帆。	
1929	瑞芳輕鐵會社	基隆	40.2 萬圓	顏國年主導創立。	後於 1934 年併入基隆輕鐵株式會社。
1930	嘉義軌道株式會社	嘉義	20 萬圓	勝田素章、小西國平、江德樹、許文再。	
不詳	新竹、舊港間的輕便鐵道	新竹	不詳	劉繼光、鄭拱辰。	
不詳	後龍輕鐵	苗栗	不詳	蔡義芳。	1911 年讓售給苗栗製糖會社。
不詳	後龍輕鐵	苗栗	不詳	新竹廳新港區長彭華炳。	1.後壠到新港、後壠到大山腳、後壠車站到茨頂屋等三條路線。 2.由沈賜記繼承。

資料來源：〈大安軌道成立〉，《臺灣日日新報》，1916 年 12 月 26 日，第 2 版；〈中嘉輕便改革〉，《漢文臺灣日日新報》，1911 年 6 月 28 日，第 2 版；〈中龍輕鐵公司創立〉，《臺灣日日新報》，1918 年 6 月 2 日，第 4 版；〈打北輕鐵開業式〉，《臺灣日日新報》，1907 年 10 月 24 日，第 2 版；〈和尚洲的輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1909 年 7 月 11 日，第 3 版；〈東勢角輕鐵計畫〉，《臺灣日日新報》，1910 年 5 月 19 日，第 2 版；〈爭請創造輕鐵〉，《臺灣日日新報》，1912 年 6 月 25 日，第 5 版；〈南投輕鐵計畫〉，《臺灣日日新報》，1914 年 5 月 6 日，第 2 版；〈南投輕鐵現狀 輕鐵的現在及將來〉，《臺灣日日新報》，1910 年 6 月 12 日，第 3 版；〈紅新鐵道會社創成〉，《臺灣日日新報》，1912 年 9 月 23 日，第 3 版；〈苗栗輕鐵〉，《漢文臺灣日日新報》，1911 年 6 月 10 日，第 3 版；〈員林之輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1905 年 5 月 28 日，第 6 版；〈桃嶺軌道總會〉，《臺灣日日新報》，1918 年 2 月 19 日，第 5 版；〈海山特訊／披露宴客〉，《臺灣日日新報》，1923 年 6 月 13 日，第 6 版；〈基隆兩輕鐵會社 合併共營乘合車 各開臨時總會決議〉，《臺灣日日新報》，1934 年 5 月 29 日，夕刊第 4 版；〈基隆輕鐵成立〉，《臺灣日日新報》，1912 年 4 月 17 日，第 2 版；〈基隆輕鐵計畫進捗〉，《臺灣日日新報》，1910 年 1 月 18 日，第 3 版；〈基隆輕鐵創立總會二十八日開催〉，《臺灣日日新報》，1929 年 12 月 26 日，第 2 版；〈買收輕鐵〉，《臺灣日日新報》，1915 年 2 月 4 日，第 6 版；〈新輕鐵出願〉，《臺灣日日新報》，1912 年 3 月 12 日，第 1 版；〈粟敷輕鐵〉，《臺灣日日新報》，1914 年 10 月 30 日，夕刊第 3 版；〈運輸會社創立〉，《臺灣日日新報》，1918 年 6 月 5 日，第 2 版；〈嘉義小梅間等輕鐵 組織會社資金二十萬圓〉，《臺灣日日新報》，1930 年 11 月 18 日，第 4 版；〈嘉義雜信（五日） 中嘉輕鐵讓渡〉，《臺灣日日新報》，1911 年 10 月 7 日，第 2 版；〈彰化輕鐵 資本二十萬圓 目下新設計畫中〉，《臺灣日日新報》，1922 年 4 月 9 日，第 2 版；〈彰草輕鐵成立 資本金二十萬圓〉，《臺灣日日新報》，1919 年 8 月 7 日，第 2 版；〈彰鹿間輕便軌道着手〉，《臺灣日日新報》，1903 年 10 月 7 日，第 3 版；〈臺南市之交通問題 臺灣軌道的將來〉，《臺灣日日新報》，1924 年 11 月 24 日，夕刊第 1 版；〈臺基間輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，1903 年 5 月 9 日，第 3 版；〈輕鐵合同計畫 資本百萬圓〉，《臺灣日日新報》，1918 年 5 月 10 日，第 2 版；〈輕鐵合同機運〉，《臺灣日日新報》，1913 年 12 月 15 日，第 2 版；〈輕鐵敷設的計畫〉，《臺灣日日新報》，1908 年 8 月 14 日，第 3 版；〈輕鐵併併〉，《臺灣日日新報》，1911 年 12 月 12 日，第 4 版；〈鳳山的市街輕鐵〉，《臺灣日日新報》，1913 年 9 月 13 日，第 2 版；〈鳳山廳下計畫敷設鐵道〉，《漢文臺灣日日新報》，1905 年 11 月 2 日，第 3 版；〈請敷輕鐵〉，《臺灣日日新報》，1912 年 5 月 9 日，第 6 版；〈蕃薯寮輕便鐵道に就て〉，《臺灣日日新報》，1908 年 3 月 26 日，第 3 版；山川吉，《臺灣產業之現勢》，頁 399-405；臺灣銀行編，《島內銀行會社摘要（大正八年十二月末到現在）》（臺北：該行，1920），頁 21；竹本伊一郎編，《臺灣株式年鑑（昭和六年版）》（臺北：臺灣經濟研究會，1931），頁 227、229、234、236、240、273-275；杉浦和作編，《第十六次臺灣銀行會社錄》（臺北：臺灣實業興信所，1934），頁 31；杉浦和作編，《大正十一年臺灣銀行會社錄》（臺北：臺灣會社銀行錄發行所，1922），頁 56；黃卓權，《跨時代的臺灣貨殖家：黃南球先生年譜（1840-1919）》，頁 306-307；陳家豪，〈日治時期桃園輕鐵的經營與發展：1903-1945〉，頁 27、46、51、53。

引用書目

《漢文臺灣日日新報》

《臺灣日日新報》

《臺灣民報（臺灣新民報）》

《臺灣鐵道》

《臺灣總督府公文類纂》，文號：1392冊1號、4962冊15號、4963冊35號。南投：國史館臺灣文獻館藏。

《營業報告書》，索引號：4R-385-K2613、5R-613-T4518。東京：日本東京大學經濟學部圖書館藏；臺北：中央研究院人文社會科學聯合圖書館微縮資料。

「桃園客運檔案」。桃園：桃園客運藏。

〈私設鐵道法制定私設鐵道條例及明治二十八年法律第四号（私設鐵道株式会社ニ関スル件）廃止〉（1900年3月15日），《御署名原本》（東京：国立公文書館藏），典藏號：A03020438800，「国立公文書館アジア歴史資料センター」，下載日期：2015年8月21日，網址：<http://www.jacar.go.jp/>。

〈軌道條例〉（1890年8月23日），《御署名原本》（東京：国立公文書館藏），典藏號：A03020056200，「国立公文書館アジア歴史資料センター」，下載日期：2015年2月24日，網址：<http://www.jacar.go.jp/>。

〈台湾私設鐵道補助法改正法律案附属説明参考書〉（1913年1月22日-1934年2月5日），《昭和財政史資料》（東京：国立公文書館藏），典藏號：A08072178900，「国立公文書館アジア歴史資料センター」，下載日期：2015年8月21日，網址：<http://www.jacar.go.jp/>。

やまだあつし（山田敦）

1994 〈1930年代台湾の台湾人企業家・試論〉，《人文学報》74: 67-94。

大園市藏（編）

1916 《臺灣人物誌》。臺北：谷澤書店。

1935 《臺灣の中心人物》。臺北：日本植民地批判社。

小林英夫（編）

1994 《植民地への企業進出：朝鮮会社令の分析》。東京：柏書房。

山川岩吉

1913 《臺灣産業之現勢》。臺北：臺灣大觀社。

中西健一

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

内藤素生（編纂）

1922 《南國之人士》。臺北：臺灣人物社。

太田肥洲（編）

1940 《新臺灣を支配する人物と産業史》。臺北：臺灣評論社。

竹本伊一郎（編）

1931 《臺灣株式年鑑（昭和六年版）》。臺北：臺灣經濟研究會。

杉浦和作（編）

1922 《大正十一年臺灣銀行會社錄》。臺北：臺灣會社銀行錄發行所。

1934 《第十六次臺灣銀行會社錄》。臺北：臺灣實業興信所。

谷元二

1941 《大眾人事錄：外地・滿支・海外篇》。東京：帝國秘密探偵社。

林欣宜

2013 〈十九世紀下半葉竹塹地區商人面臨的挑戰〉，《臺灣史研究》20(1): 47-78。

林進發（編著）

1999 《臺灣官紳年鑑（昭和9年版）》。臺北：成文出版社。

河原林直人

2003 《近代アジアと台湾：台湾茶業の歴史的展開》。京都：世界思想社。

邱正略

2009 〈日治時期埔里的殖民統治與地方發展〉。南投：國立暨南國際大學歷史學系博士論文。

涂照彥（著）、李明峻（譯）

1991 《日本帝國主義下的臺灣》。臺北：人間出版社。

南溟遊子

1939 〈本島に於ける各種交通機關興亡の跡を語る（四）〉，《旅と運輸》39: 17-18。

柯萬榮（編著）

1931 《臺南州名士錄》。臺南：臺南州名士錄編纂局。

洪詩鴻

1995 〈日本植民地の台湾人産業資本に関する一考察：中小零細資本の成長を中心に〉，《經濟論叢》155(2): 59-79。

原幹洲（編）

1931 《自治制度改正十周年紀念人物史》。臺北：勤勞と富源社。

1936 《南進日本の第一線に起つ新臺灣之人物》。臺北：拓務評論社臺灣支社。

高淑媛

2003 〈臺灣近代產業的建立：日治時期臺灣工業與政策分析〉。臺南：國立成功大學歷史學系博士論文。

國吉省三

1923 《鐵道經濟論》。東京：文雅堂。

基隆輕鐵株式會社（編）

2004 《創業二十年史》。東京：ゆまに書房，復刻本。

堀内義隆

2008 〈植民地台湾における民族工業の形成：製帽業を事例として〉，《日本史研究》556: 26-53。

張秀琪

2008 〈日治時期新屋范姜家族社會領導階層之探究〉。桃園：國立中央大學客家社會文化研究所碩士論文。

梁顥曦

2005 〈日治時期大溪紳商之研究〉。桃園：國立中央大學歷史研究所在職專班碩士論文。

陳世榮

2002 〈近代大嵵崁的菁英家族與地方公廟：以李家與福仁宮為中心〉，《民俗曲藝》138: 239-278。

陳志豪

2010 《機會之庄：十九、二十世紀之際新竹關西地區之歷史變遷》。新竹：新竹縣政府文化局。

陳明通

1995 《派系政治與臺灣政治變遷》。臺北：新自然主義股份有限公司。

陳家豪

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

2010 〈近代臺灣地方菁英的流動：以簡朗山為例（1872-1945）〉，收於若林正丈、松永正義、薛化元主編，《跨越青年學者臺灣史研究第三集》，頁183-247。臺北：國立政治大學臺灣史研究所。

2012 〈日治初期臺灣鐵道政策的轉變：以「國營」、「民營」的討論為中心（1895-1898）〉，《臺灣文獻》63(2): 95-140。

2013 〈從軍用到民營：日治初期臺灣輕便鐵道的發展（1895-1909）〉，《臺灣文獻》64(1): 79-106。

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

渡部慶之進（著）、黃得峰（譯）

2006 《臺灣鐵道讀本》。南投：國史館臺灣文獻館。

菅武雄

1938 《新竹州の情勢と人物》。臺北：臺北印刷株式會社。

黃卓權

2004 《跨時代的臺灣貨殖家：黃南球先生年譜（1840-1919）》。臺北：國立中央圖書館臺灣分館。

黃紹恆

1996 〈從對糖業之投資看日俄戰爭前後臺灣人資本〉，《臺灣社會研究季刊》23: 83-146。

1998 〈日治初期在臺日資的生成與積累〉，《臺灣社會研究季刊》32: 165-214。

2010 《臺灣經濟史中的臺灣總督府：施政權限、經濟學與史料》。臺北：遠流出版事業股份有限公司。

新高新報社（編）

1937 《臺灣紳士名鑑》。臺北：新高新報社。

臺南新報社（編）

1907 《南部臺灣紳士錄》。臺南：臺南新報社。

臺灣新民報社調查部（編）

1934 《臺灣人士鑑（昭和九年版）》。臺北：臺灣新民報社。

臺灣新聞社（編）

1934 《臺灣實業名鑑》。臺中：臺灣新聞社。

臺灣銀行總務部調查課（謄寫）

1913 《臺灣產業及金融統計摘要》。臺北：臺灣銀行。

臺灣銀行（編）

1920 《島內銀行會社摘要（大正八年十二月末到現在）》。臺北：臺灣銀行。

臺灣總督府（編）

1916 《臺灣列紳傳》。臺北：臺灣總督府。

臺灣總督府交通局鐵道部（編）

1942 《臺灣總督府交通局鐵道部昭和十六年度年報》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府官房調查課（編）

1921 《臺灣總督府第二十三統計書》。臺北：臺灣總督府官房調查課。

1922 《臺灣第十八統計摘要》。臺北：臺灣總督府官房調查課。

1924 《臺灣總督府第二十六統計書》。臺北：臺灣總督府官房調查課。

臺灣總督府殖產局（編）

1922 《臺灣糖業統計（大正十一年版）》。臺北：臺灣總督府殖產局。

1924 《臺灣林業統計（大正十一年版）》。臺北：臺灣總督府殖產局。

臺灣總督府殖產局商工課（編）

1926 《臺灣商工統計（大正十四年版）》。臺北：臺灣總督府殖產局商工課。

臺灣總督府鐵道部（編）

1910 《臺灣總督府鐵道部第十一年報（明治四十二年度）》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

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

1919 《臺灣私設鐵道並軌道關係法規類纂》。臺北：臺灣總督府鐵道部。

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

劉湘櫻

2005 〈落地生拓：桃園龍潭鍾家的定根與生拓〉。臺北：國立臺灣師範大學地理學系在職進修班碩士論文。

蔡龍保

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

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

興南新聞社（編）

1943 《臺灣人士鑑（昭和十八年版）》。臺北：興南新聞社。

臨時臺灣舊慣調查會（編）

1979 《臨時臺灣舊慣調查會第二部：調查經濟資料報告（上卷）》。臺北：文岡圖書股份有限公司，復刻本。

謝國興

2000 《府城紳士：辛文炳和他的志業（1912-1999）》。臺北：南天書局有限公司。

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

2010 〈日治時期臺灣的鐵公路交通運輸業：兼及與朝鮮的初步比較〉，收於堀和生、中村哲編著，《日本資本主義與臺灣·朝鮮：帝國主義下的經濟變動》，頁 258-323。臺北：博揚文化事業有限公司。

龔怡君

1998 《「外來政權」與本土社會：改造後國民黨政權社會基礎的形成（1950-1969）》。臺北：稻鄉出版社。

Japanese Colonial Government, Local Economic Development and Taiwanese Capital: Case Study of Taiwanese Push Car Railway (1903-1928)

Chia-hao Chen

ABSTRACT

Past studies on economic history of Taiwan often highlighted the “independence” of Taiwanese in capital accumulation during the Japanese colonial era. Although traces of the binary opposition framework of Japanese vs. Taiwanese capital or the colonizer vs. the colonized could be seen in prior research, the relationship between Taiwanese capital accumulation and Japanese colonial government has not been examined.

Using the case study of the Taiwanese push car railway (1903-1928), this paper analyzed how the local Taiwanese obtained the franchise of operating this means of transportation, thus enabling them to gain control of cargo transport and to further accumulate capital. The analysis revealed that Japan emerged comparatively late as a capitalist country; and it was only after the Russo-Japanese War that the Japanese financial clique, *Zaibatsu*, began making investments in Taiwan. In order to attract Taiwanese investment and operators, the Governor-General of Taiwan and the local governments provided basic infrastructure and equipment for operation and granted favorable concessions in terms of higher fare charged and less stringent requirements of safety and maintenance. Hence, Taiwanese franchisees were able to amass great profits. In this case, capital accumulation among Taiwanese was in fact facilitated by the Japanese colonial government.

Keywords: Taiwanese Capital, *Shokusan Kōgyō* / Promoting Industrial Development, Local Government, Push Car Railway, Local Transport