

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）*

陳家豪**

摘 要

在臺灣經濟史領域，1937 年以前的產業合理化與戰時經濟統制長期以來被視為臺人資本最受日本殖民者打擊的階段。爾後，山田敦、堀內義隆、高淑媛等新一代日、臺經濟史研究者以諸多實證案例對此一論述提出反省與挑戰。臺灣總督府從產業合理化到戰時經濟統制為止的各項經濟措施是否全然以打壓臺人資本為目的呢？至二次大戰結束為止，臺人資本如能在若干產業獲得生存空間，是否全然以零細經營型態柔軟對應各項統制政策呢？為了重新檢討此一課題，本文擬以汽車運輸業為例，企圖提出一有別於中小民營工廠的歷史面貌。

透過本文討論可知，臺灣總督府在 1930 年代的汽車運輸業產業合理化，乃以解決眾多零細資本的過度競爭、進而提高汽車運輸業的營業效率為關鍵，至於是否協助日人資本取代臺人資本，並非政策考量重點。此一想法在中日戰爭爆發後似乎沒有太大改變，只是臺灣總督府關心的重點逐漸轉為資源如何被有效地整合與運用。戰後臺灣地方汽車客、貨運業的基盤實形構於戰時交通統制，且由原臺人人力輕便鐵道資本與臺人新興交通資本所構成。

如果說，臺人資本在中小民營工廠領域乃須「以各種手段、特別是零細規模經營『躲過』經濟統制風潮」，臺人資本在汽車運輸業顯然經歷了與中小民營工廠相異的過程。

關鍵詞：產業合理化、經濟統制、戰時體制、臺人資本、汽車運輸業

* 本文初稿曾以〈昭和經濟統制、公路運輸業與臺人資本：兼論跟朝鮮的比較 1928-1945〉為題，發表於 2015 年 9 月 11 日韓國高麗大學民族文化學院主辦、韓國國民大學韓國學研究所與中央研究院臺灣史研究所協辦之「韓國與臺灣殖民地經濟史比較研究國際學術研討會」，獲得臺、韓雙方與會學者各項寶貴意見。另，本文修改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輯委員惠賜諸多寶貴意見，得以改正誤繆之處，特此誌謝。

** 國立政治大學臺灣史研究所博士後研究、國立交通大學通識教育中心兼任助理教授
來稿日期：2015 年 12 月 2 日；通過刊登：2017 年 2 月 17 日。

- 一、前言
 - 二、1920年代汽車運輸業興起與鐵道交通的衝擊
 - 三、1930年代臺灣地方交通業的產業合理化
 - 四、臺灣汽車運輸業的資本構成
 - 五、戰時交通統制與臺人資本整合
 - 六、結論
-

一、前言

1929年世界經濟不景氣爆發，日本帝國勢力範圍內進入所謂「昭和恐慌」。¹ 面對昭和恐慌，日本政府以德國所展開的「產業合理化」為模範，全面性推動企業合併與卡特爾組織（Cartel）、減少「無謂」競爭，具體手段為1930年3月召開臨時產業審議會，同年6月在商工省內部設置臨時產業合理局，並於隔年4月制定重要產業統制法。² 1938年4月，日本政府基於中日戰爭公布「國家總動員法」，並在該法的基礎之下發布各項統制法令。³

在臺灣經濟史領域，1937年前的產業合理化與戰時經濟統制長期以來被視為臺人資本最受日本殖民者打擊的階段。涂照彥在《日本帝國主義下的臺灣》指出：「1930年代初期的世界性不景氣帶來的影響，使農產品特別是米及甘蔗的價格暴跌，給本地地主階級帶來不小的打擊。加之，1930年代後半期，以軍需工業為中心的日本新興財閥資本的擴張及統制經濟的強化等，使本地資本勢力大受壓迫，

¹ 「昭和恐慌」為日本經濟史學界普遍性用語，泛指1929年10月美國股價暴跌所引起的經濟不景氣。參見中村隆英、尾高煌之助，〈概説：1914-1937年〉，收於中村隆英、尾高煌之助編，《日本經濟史6：二重構造》（東京：岩波書店，1989），頁50-51。

² 安藤良雄，〈序章：兩大戰間の日本資本主義〉，收於安藤良雄編，《兩大戰間の日本資本主義》（東京：東京大学出版会，1979），頁31。

³ 原朗，〈戰時統制〉，收於中村隆英編，《日本經濟史7：「計画化」と「民主化」》（東京：岩波書店，1989），頁76。

經濟活動的餘地也大被縮小」。⁴

此一論述爾後受到山田敦、堀內義隆、高淑媛等新一代日、臺經濟史研究者的反省與挑戰，他們不同於涂照彥以五大家族為分析對象，改以中小民營工廠為關注焦點。

山田敦首先從 1930 年代臺、日資在株式會社的比例，說明臺人資本在農業、商業與交通業等其實還比較強勢，再透過《工場名簿》指出工業領域是臺、日資互有所長。值得注意的是，他還以所謂「S 家」（應指臺南辛家）為例強調：表面上臺人資本因汽車運輸統制從汽車貨運業撤退，但其實轉進汽車修理廠與整個機械工業。⁵ 堀內義隆則就碾米業事例挑戰涂照彥的看法，他發現臺人資本在該業並未隨 1939 年「臺灣米穀移出管理令」的實施而受到打擊。⁶

高淑媛提出了更為具體的圖像。她先以 1930 年代鳳梨罐頭業為例，說明臺人資本的確基於經濟統制被迫撤出原本所投資的產業，但她發現臺人資本乃另尋「出口」，包括到臺灣以外的地區投資鳳梨業或經營鳳梨為原料之外的罐頭業（如芒果、番茄等）。其次，她發現「生產力擴充主要依存日本資金；臺灣人資金則被迫限於小規模企業，且這種傾向年年增強。」至於臺人資本被排除在生產力擴充政策之外，還因「日本戰爭的對手國中國是臺灣人的原鄉」。但她強調零細規模經營使臺人資本擺脫統制法令的束縛，所以「這些小規模經營者反而可能是統制經濟下的受益者，尤其是物價統制政策對中小業者特別有利」。尤有甚者，她指出臺人資本在 1941 年即銳減，並在 1942-1945 年間「臺灣人投資工業呈現停滯現象」，同時產生此一停滯現象的主因則是企業統制政策實施與臺人無法如日人資本一樣取得從日本運來的舊設備。她卻又提到：「反而是戰時經濟日本輕工業減產……給予臺灣輕工業一定之發展空間」，「但是臺灣人仍在輕工業、小工場

⁴ 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 368。

⁵ 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》（京都）74（1994 年 3 月），頁 67-94。

⁶ 不過，這樣的見解隨即受到高淑媛的批判。高氏指出：堀內氏所用統計資料只到 1940 年，但臺灣米穀移出管理令的效果在此之後才顯現；亦即，到了 1941 年臺人經營的碾米廠大幅減少三分之一，日人經營者則增加 290 家以上，並有 35 家合作社出現。參見堀內義隆，〈日本植民地期台湾の米穀産業と工業化：初摺・精米業の發展を中心に〉，《社會經濟史學》（東京）67: 1（2001 年 5 月），頁 23-46；高淑媛，〈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，2003），頁 222-223。

經營裡保持一定的勢力……」。⁷

質言之，新一代日、臺經濟史研究者的確透過諸多實證案例，讓我們看到至二次大戰結束為止，臺人資本始終居於中小民營工廠主體之事實。不過，他們與涂照彥一樣，都是假設從產業合理化到戰時經濟統制為主的各項經濟措施，均以打壓臺人資本為目的，所以將「臺人資本始終在中小民營工廠居於主體」此一現象解釋為「躲過」經濟統制風潮的結果。高淑媛便總結性指出：「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，成為戰後臺灣中小企業以歷史為主軸的淵源」。⁸

臺灣總督府從產業合理化到戰時經濟統制為止的各項經濟措施是否全然以打壓臺人資本為目的呢？至二次大戰結束為止，臺人資本如能在若干產業獲得生存空間，是否全然以零細經營型態柔軟對應各項統制政策呢？為了重新檢討此一課題，本文擬以汽車運輸業為例，企圖提出一有別於中小民營工廠的歷史面貌。進而言之，百年來臺人資本存續乃重要的歷史命題，跨區域、跨時代與跨產業皆有可加以剖析之處。⁹ 因此，前述山田敦、堀內義隆、高淑媛等人的研究成果誠然呈現出重要歷史面向，本文則以他們的研究成果作為思考起點與論述基礎，盼能繼續深化此一重要的歷史命題。

若稍查戰後臺灣地方汽車客貨運業的歷史，很快可以得到一個印象：大多在戰前就成立，若干原本經營人力輕便鐵道業後而跨足汽車運輸業，若干則是 1937 年中日戰爭爆發後企業合併的產物。¹⁰ 換句話說，跨政權臺人資本在汽車運輸業（或廣義言地方交通業）的連續性已隱約可見，前述山田敦有關「S 家」的觀察不盡然符合實情。¹¹

臺灣總督府從產業合理化到戰時經濟統制為止的各項經濟措施是否涵蓋汽

⁷ 高淑媛，〈臺灣近代產業的建立：日治時期臺灣工業與政策分析〉，頁 142-143、212-214、253。

⁸ 高淑媛，〈臺灣近代產業的建立：日治時期臺灣工業與政策分析〉，頁 4。

⁹ 此一學術見解由審查人所提供，特此致謝。

¹⁰ 目前尚在營業者如桃園汽車客運股份有限公司、苗栗汽車客運股份有限公司、彰化汽車客運股份有限公司、員林汽車客運股份有限公司、臺西汽車客運股份有限公司、興南汽車客運股份有限公司、高雄汽車客運股份有限公司等皆可作為案例。

¹¹ 筆者在正文適當處會就這點與やまだあつし的研究成果對話。

車運輸業（或廣義言地方交通業），答案是肯定的。蔡龍保已提供了鳥瞰式圖像，筆者將在正文適當處援引其論著。¹² 為何臺人資本並未因產業合理化與戰時經濟統制被迫大舉撤出汽車運輸業，並得以順利跟戰後地方汽車客貨運銜接？此乃本文論述焦點。同時，筆者擬稍微跳脫所謂「殖民者／被殖民者·日資／臺資」二元對立框架，嘗試挖掘 1930 年代以降臺人資本內部基於企業合併所存在自我對抗、彼此勢力消長的現象。

有關戰前臺灣地方交通業的研究成果、特別是該業與臺人資本的密切關係。謝國興或許是最早賦予關注的研究者。他在〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉一文介紹戰前民營蒸氣鐵道業、人力輕便鐵道業、汽車運輸業發展概況時，便點出了許多地方交通企業存在由臺人資本經營的現象。¹³ 謝氏後又發表另一文，除了再次說明臺灣地方交通業的發展情況外，另加入與朝鮮的比較。雖說僅單純比較營業里程、客貨運量等統計數字上所呈現的差異，對本文而言仍具參考價值。¹⁴ 謝氏且在 2012 年再度完成以興南客運為個案的論著，該文充分運用企業內部典藏的營業檔案，分析臺人企業如何渡過政權轉換階段，這篇論文對筆者而言同樣具有參考價值。¹⁵

前述蔡龍保則是另一位臺灣交通史的重要學者，他除了從戰前臺灣道路交通發展反思殖民統治過程「殖民性」與「後進性」的辯證性關係，還相當程度地釐清了戰前臺灣汽車運輸政策的發展歷程，筆者在構思本文時受到很多啟發。

筆者於 2015 年已考察日本殖民政府領有臺灣之後在地方交通業對臺人資本的依賴，這裡的地方交通業指 1920 年代以前的人力輕便鐵道。¹⁶ 因此，本文擬延續對臺灣地方交通業的考察，並將焦點轉移到汽車運輸業。

¹² 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》（臺北：國立臺灣師範大學歷史學系，2008）。

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。

¹⁴ 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。

¹⁵ 謝國興，〈1940 年代的興南客運：日治後期到戰後初期的轉折〉，《臺南文獻》（臺南）1（2012 年 7 月），頁 63。

¹⁶ 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》（臺北）22: 3（2015 年 9 月），頁 97-138。

本文以1929年為起點係因該年昭和恐慌爆發，1945年為終點則是二次大戰結束；其中，針對起點，儘管日本本土或臺灣地方交通業的產業合理化出現似乎都略早於1929年，但此一產業合理化在那一年正式展開則不易確定，若以本文將提及之「自動車交通事業法」這最重要的法源基礎來看，日本本土於1931年頒布、臺灣更遲至1937年。既然如此，故而有如上決定、並視寫作需要往前追溯。

本文的史料來源包括各種公私文書，並以作為企業史研究核心資料之企業登記資料與營業報告書為主。

所謂企業登記資料，主要指各民營汽車客貨運企業基於「臺灣省汽車運輸業管理規則」向臺灣省行政長官公署繳交之企業重登記資料，包括組織章程、股東名簿及所認股額、營業路線或區域圖說、車輛清單、營業計劃書、營業概算表等書類。各民營汽車客貨運企業藉此取得營業許可，並向該署財政廳辦理「公司登記」。此一企業重登記始於1947年，一直進行到1949年。筆者擬透過上述企業登記資料建構日治末期各民營汽車客貨運企業的經營實態。

所謂營業報告書，主要指日本東京大學經濟學部圖書館典藏的「營業報告書集成」。戰前臺灣若為「商法」上登記之「株式會社」便有公開其營業報告書的責任。這批營業報告書在1960年代經由日本官民學界努力挖掘，已可看到大部分，即是所謂「營業報告書集成」，大為增加了戰前臺灣企業史研究的可能性。¹⁷

二、1920年代汽車運輸業興起與鐵道交通的衝擊

日本汽車運輸業約莫出現於1900年代初期，亦即其領有殖民地臺灣之後。¹⁸爾後，日本汽車運輸業以關東大地震為契機而勃興。¹⁹

¹⁷ 由井常彥編集、解題，《營業報告書集成解説・収録総目録》（東京：雄松堂，1966），第一集，頁1-3。

¹⁸ 日本何時才出現第一家汽車運輸企業呢？筆者在戰前日本官方出版品至少查到兩種說法，第一種是1905年有馬自動車株式會社在兵庫縣的三田與有馬間運轉第一條路線；又一說為1912年佐佐木文在岐阜高山間所開設的路線。參見鐵道省監理局自動車第二課編，《自動車運輸：鐵道省教授要目準據》（東京：株式會社交友社，1943），頁1；鐵道省運輸局編，《自動車に関する調査報告（第2輯）》（東京：該局，1928），頁17。

¹⁹ 1925年，日本本土已有汽車運輸業者2,266家，營業里程21,806.46公里，資本額30,115,333圓。參見鐵道省監理局自動車第二課編，《自動車運輸：鐵道省教授要目準據》，頁1；岡村松郎，《日本自動車交通事業史》（東京：全國乘合自動車協會，1954），上卷，頁224。

臺灣營業用汽車客運與租用汽車出現在 1912 年 9 月 18 日，由當時臺北市撫臺街（即 1920 年市街改正後的大和町，今延平南路一帶）高松豐次郎所申請。他於隔年 1 月在臺北市內與近郊展開營業。²⁰ 到了一次大戰結束，先後有兩家具規模的專營企業出現，即臺灣自動車株式會社與蓬萊自動車株式會社。²¹

基本上，臺灣汽車運輸業的發展可以 1919 年由臺北廳所發布的「自動車取締規則」分為兩個階段，前一階段屬於「渾沌時期」、發展頗為緩慢，後一階段屬於「快速發展期」。²² 根據統計，臺灣在 1931 年時有汽車運輸業者 162 家、營業里程 4,294.4 公里。²³ 至於「自動車取締規則」乃是臺灣第一份地方性汽車運輸管理規則，從此以後各地方官廳以此為基礎陸續訂定各自的管理規則。²⁴

隨著 1910 年代汽車運輸業興起，世界各主要先進國家的鐵道交通都受到此一新興交通工具的衝擊，包括 1927 年美國客貨運量減少 24%，1928 年德國客運減少 10%、貨運減少 4%、小件行李減少 39%。²⁵ 至於日本本土，以 1931 年而言，國有鐵道的客運減收 4%、延人公里減少 9%。²⁶

1920 年代以前，臺灣鐵道交通主要由四種系統所構成：

1. 臺灣總督府鐵道部經營的縱貫鐵道及其支線，即所謂「國有鐵道」、軌距以 3 呎 6 吋為主。
2. 以日資製糖企業為主體所經營的兼營蒸氣鐵道，即所謂「私設鐵道」、軌距以 2 呎 6 吋為主。
3. 臺中輕鐵株式會社（以下簡稱臺中輕鐵）與臺北鐵道株式會社等兩家專營蒸氣鐵道企業。前者成立於 1918 年，以臺人資本為主體，採用軌距為 2 呎 6 吋；後者成立於 1919 年，以日人資本為主體，採用軌距為 3 呎 6 吋。
4. 臺人資本與日人資本經營的人力輕便鐵道（未使用機械動力），軌距以 1

²⁰ 臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調査》（臺北：該課，1932），頁 14-16。

²¹ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 261-262。

²² 此一分期乃是援引蔡龍保的研究成果，參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 404-407。

²³ 此一統計數字係根據表六的資料來源計算所得。

²⁴ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 408-409。

²⁵ 加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，《臺灣鐵道》276（1935 年 6 月），頁 13-14。

²⁶ 延人公里：旅客所運送的距離，公式為「旅客量 x 運送距離」，例如某 1 位旅客搭乘 2 公里，即 2 延人公里。參見加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，頁 14。

呎7吋半為主。²⁷

當臺灣汽車運輸業興起後，對上述鐵道交通工具同樣造成衝擊，特別是私設鐵道業與人力輕便鐵道業屬於地方交通工具，所受汽車運輸業衝擊相當直接；有關這點，蔡龍保的研究成果已有頗為完整的分析。²⁸

戰前臺灣汽車運輸業、人力輕便鐵道業與私設鐵道業等三者間運輸量的消長，尚可窺見於以片段統計資料繪製之圖一。²⁹亦即，1938年後，臺灣汽車運輸業的客運量已遠超過其他兩者；其中，汽車運輸業相較於私設鐵道業的倍數平均約為10倍，相較於人力輕便鐵道業的倍數甚至從1938年約27倍快速擴大至1942年約42倍。或許，透過圖一所呈現1938-1942年的趨勢，我們可以想見臺灣汽車運輸業於1920年代後半期進入蓬勃發展階段以來，其運輸量已迅速成長、且很快超越人力輕便鐵道業與私設鐵道業，特別與前者的差距最為巨大。

在上述脈絡之下，筆者想進一步檢討臺灣人力輕便鐵道業所受之衝擊何以又比私設鐵道業深刻，這跟後文所述地方交通業臺人資本的自我對抗密切相關。如圖二所示，臺灣人力輕便鐵道業與私設鐵道業營收雖在1920年代末期同時下滑，但後者自1930年代中期回升，反觀人力輕便鐵道業則一瀉千里。表一進一步顯示，臺灣人力輕便鐵道業客運量的最高峰為1928年、貨運量的最高峰為1927年，但至1940年客運量僅占最高峰的37%、貨運量僅占最高峰的11%。

表一 1929年與1940年臺灣人力輕便鐵道客貨運量的比較

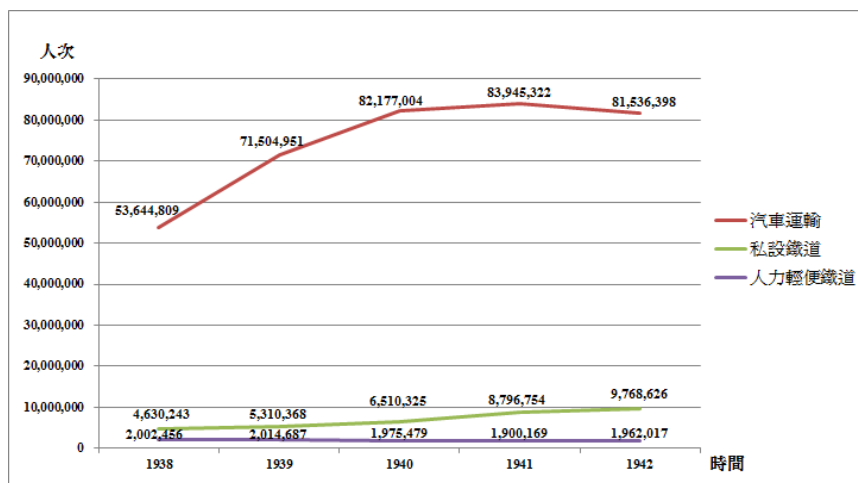
客貨運量	人次	公斤
最高峰期 (A)	5,306,367 (1928年)	840,687,021 (1927年)
1940年 (B)	1,975,479	94,583,789
比重 (B/A)	37%	11%

資料來源：根據謝國興，〈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304製作。

²⁷ 戰前臺灣鐵道交通系統頗為複雜，此段文字係根據筆者既有研究成果整理而得。參見陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，《臺灣學研究》(新北)16(2013年12月)，頁105-119-137。

²⁸ 蔡龍保，〈殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究(1895-1945)〉，頁472-481。

²⁹ 臺灣汽車運輸業雖出現於1910年代，但臺灣總督府針對此一交通工具各項營運數字的統計卻是片段、不完整的，本文所引用、1932年出版的《自動車に關する調査》為最早一份資料。該書僅可見經營者數、路線數、車輛數、營業里程、營業收支等項目，沒有客貨運量。臺灣總督府鐵道部所出版的各年度年報遲至1938年才開始登載各項資訊，且包括了客運量，但仍未見貨運量。該部的各項資訊後來被收入《臺灣省五十一年來統計提要》，即圖一引用之資料。還需指出的是，各民營汽車客貨運企業的營業報告書亦缺乏對客貨運量的統計。



圖一 1938-1942年臺灣汽車運輸、私設鐵道與人力輕便鐵道的客運量

資料來源：根據臺灣省行政長官公署統計室編，《臺灣省五十一年來統計提要》（臺北：該室，1946），頁1173-1180、1190的統計資料所繪製。

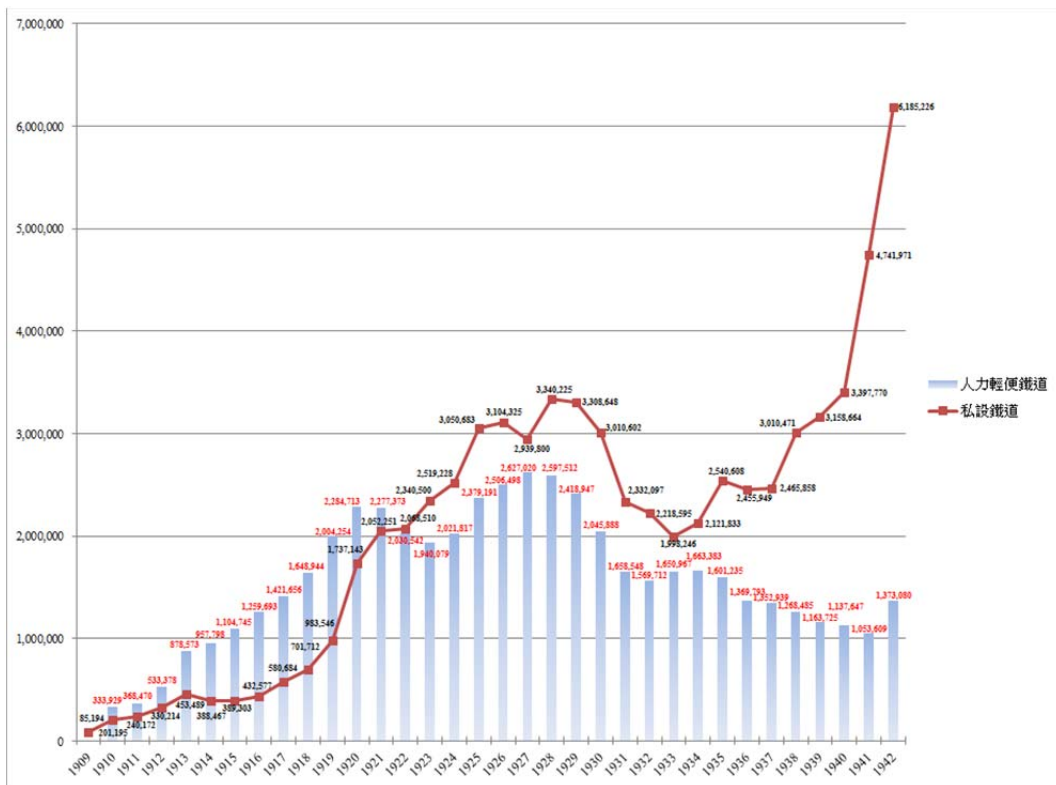
筆者認為以上現象乃因人力輕便鐵道業尚未進入機械動力階段，根本無法與汽車運輸業競爭。表二顯示，臺灣私設鐵道業和人力輕便鐵道業的平均營業里程，皆短於汽車運輸業。汽車運輸業的平均運行速度與私設鐵道業差距不大，卻優於人力輕便鐵道業甚多。相較於私設鐵道業在運載能力優於汽車運輸業頗多，人力輕便鐵道業則與汽車運輸業有段不小差距。

表二 臺灣人力輕便鐵道、私設鐵道與汽車運輸的運輸能力比較

交通工具	平均營業里程	平均時速	運載能力	
			客運	貨運
汽車運輸	50 公里	30-40 公里	14.0 人	1.5 公噸
私設鐵道	24 公里	20-30 公里	112.8 人	42.3 公噸
人力輕便鐵道	短於 24 公里	10-16 公里	4.0 人	0.3 公噸

說明：筆者暫時找不到戰前臺灣私設鐵道列車運轉速度的明確統計，但1909年公布的「臺灣私設鐵道列車運轉規程」規定：列車運轉最高時速不得超過12英里（約19.2公里）。1931年，臺灣總督府鐵道部提高私設鐵道的列車運轉速限，其中急行列車可到18英里（約28.8公里）。由此可推斷，戰前臺灣私設鐵道列車時速約在20-30公里之間。

資料來源：加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，頁13；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣私設鐵道軌道關係法規類纂》（臺北：該部，1919），頁44；鬼丸尚文，〈臺灣私設鐵道規則實行細則中一部改正に就て〉，《臺灣鐵道》226（1931年4月），頁7-8；臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十三年報（明治四十四年度）》（臺北：該部，1912），頁130、132；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）〉，頁122-129。



圖二 1909-1942年臺灣私設鐵道與人力輕便鐵道營收

資料來源：根據臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十七年度年報》（臺北：該部，1942），頁543-545的統計資料所繪製。

三、1930年代臺灣地方交通業的產業合理化

日本交通史學者中西健一指出：1920年代前後，各主要先進國家處理鐵道業與汽車運輸業的競爭時，大致可分成三種方式：第一、英美型：採行自由放任主義，國家權力不介入而讓二者公平競爭，並期待市場會自行重新調整出新的運作秩序。第二、德國型：從一開始就由國家權力保障鐵道業免受汽車運輸業過度打擊，且讓後者從屬前者。第三，法國型：從原先採取英美自由放任方針到國家權力出面干預而帶有若干德國型色彩。³⁰

³⁰ 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（增補版）》（京都：ミネルヴァ書房，1979），頁373。

日本自明治維新以來交通政策即以德國為師，以維持鐵道獨占陸運市場作為目標，理所當然的採行第二種方式。³¹ 同時，基於以下兩點使日本政府更會站在鐵道業者立場打擊汽車運輸業：第一，不論日本本土鐵道省、臺灣總督府鐵道部與朝鮮總督府鐵道局，都是區域內最大的鐵道業者，本來就會對汽車運輸業懷有敵意。³² 第二，日本本土本來應與民營鐵道業者處於對立關係的鐵道官僚，卻因其退職後多進入這些企業任職，成為他們的「庇護者」。³³

日本政府所給予鐵道業者的強大保護，亦可見於殖民地臺灣，筆者在既有研究已對此有所論述。其中，作為兼營私設鐵道之製糖企業資本主體的政商財閥所存在與官方的特殊關係自不待言，作為臺灣人力輕便鐵道經營主體的在臺日資與臺人地主資產階層，亦普遍與日本殖民當局關係良好。另外，臺灣亦可見州廳長、警察與交通行政官僚於退職後進入民營鐵道企業（包括人力輕便鐵道業）任職之情形。基於上述，日本殖民當局對私設鐵道和人力輕便鐵道的監督與管理，長期以來也就頗為放任。³⁴

以協助鐵道業者兼併汽車運輸業者為前提，日本政府在帝國勢力範圍內的交通業展開產業合理化運動。首先，日本汽車運輸業的「監督權」原本屬於遞信省，1927年8月，遞信省便要求各地方府縣，針對擁有相當路線之汽車運輸業者的許可，需先向其請示。爾後，日本政府在1929年4月1日將汽車運輸業的監督權移轉到鐵道省，並在其下新設陸運課；還在1931年4月1日公布「自動車交通事業法」。³⁵

³¹ 近代日本對鐵道的重視乃至所持有的特殊情感，已有非常多文獻展開探討。諸如高成鳳指出：代表近代文明的鐵道對日本而言有特別的存在感，直到第二次大戰結束以前，鐵道在日本的陸上運輸中壓倒性地獲得重視，「鐵道萬能」意識高漲。參見高成鳳，《殖民地鐵道と民眾生活：朝鮮、台灣、中国東北》（東京：法政大学出版社，1999），頁187。

³² 有關日本本土鐵道省、臺灣總督府鐵道部與朝鮮總督府鐵道局都是區域內最大的鐵道業者一點，除了中西健一有所論述之外，高橋泰隆也根據「殖民地鐵道論」提出精闢見解。他認為，從美國的情況來看，鐵道是最早發展出大規模組織管理的企業，也是最早形構出寡占體制與近代金融機關最初提供資金的產業。鐵道自身不僅是近代產業革命的產物，也是近代社會的基礎，應該將鐵道企業視為殖民地支配與開發的基礎條件來加以分析。同時，殖民地鐵道也是殖民地與占領地最大的事業組織（Business Organization）。參見高橋泰隆，《日本殖民地鐵道史論：台灣、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道の經營史の研究》（東京：日本經濟評論社，1995），頁2-3。

³³ 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（增補版）》，頁374-375。

³⁴ 相關討論參見陳家豪，〈日治時期在臺日資與民營鐵道業之改革〉，頁110-112、119-120、128-129；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）〉，頁114-115、122-129。

³⁵ 羽生國彥，《臺灣の交通を語る》（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1937），頁393-394；加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，頁21。

本來，基於公共性特徵，國家權力理應給予交通業相對程度的監督與管制，鐵道交通便是代表。³⁶ 不過，世界各國汽車運輸業興起之初只被視為一般性產業，業者得以購買幾部車輛就介入地方交通市場，因此都帶有零細規模經營特徵；³⁷ 1925年，日本本土汽車運輸業者，平均每家營業里程約10公里、資本額為13,290.09圓。³⁸ 可以說，這種零細規模經營固然降低了業者經營門檻，讓汽車運輸業得以快速蓬勃發展，並對鐵道交通帶來上述之衝擊，這也使得汽車運輸業很快地陷入過度競爭的現象。所以，約莫在1920年代後半葉，日本本土產官學界要求國家權力「重視汽車運輸業之公共性特徵，從而給予如同鐵道交通之監督」的呼籲日益高漲，上述日本政府的諸多措施若干程度即是針對此一呼籲的回應；惟，汽車運輸業監督權被置於鐵道部門之下，前者從屬後者的地位亦被確定。³⁹

值得注意的是，當時的官方文書、報章雜誌乃至各類出版品，習於將上述國家權力介入交通部門運作一事稱之為「交通統制」。不過，誠如前引中西健一指出：中日戰爭以前，日本的「交通統制」乃是以去除過度競爭、救濟個別交通資本為本質，雖然國家權力在背後進行行政指導，還是讓個別交通資本自主合併。當1938年8月「陸上交通事業調整法」發布之後，公共性才提升到最高位階，這時國家權力便無視個別交通資本的立場與利害關係，強行進行統制。⁴⁰ 易言之，我們應以前文提及之「產業合理化」來理解日本在1937年前所實施的「交通統制」，較為貼近實情。

1930年代，日本政府在交通部門的產業合理化以上述「自動車交通事業法」最為關鍵，該法明定汽車運輸為特許行業，非經官方許可不得隨意設立、設立後須接受官方的嚴格監督，且同一路線不能同時存在兩家汽車運輸企業，亦即所謂「一路線一營業主義」。⁴¹

臺灣方面情況又如何呢？若以筆者掌握的資料來看，臺灣鐵道業者（包括人

³⁶ 前引中西健一的研究成果全面性論述了日本鐵道業的設立、路線鋪設、工程、經營、票價、時刻表乃至人事任用，如何長期受到官方的約束與介入。參見中西健一，《日本私有鐵道史研究：都市交通の發展とその構造（增補版）》，頁13-14、17、64。

³⁷ 加賀山生光，〈鐵道の自動車對策〉，頁8-24。

³⁸ 岡村松郎，《日本自動車交通事業史》，上卷，頁224。

³⁹ 尾崎正久，《自動車日本史》（東京：自研社，1955），下卷，頁330、356、643。

⁴⁰ 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（增補版）》，頁466。

⁴¹ 尾崎正久，《自動車日本史》，下卷，頁330、356、643。

力輕便鐵道業者）兼營汽車運輸早在 1923 年就展開，同時還是一家臺人企業、即桃園軌道株式會社（以下簡稱桃園輕鐵），時任社長簡朗山如此回憶：

然至大正十二年，以角板山各冠蓋來往，及自動車熱潮，次擡頭時代，即由監督官廳，極力勸誘，勗以宜改運乘自動車（即中文之汽車，以下同）。當時諸人株主中，殆全部遭際好景氣反動之悲慘，負債累累，銀行之金利又貴，皆年一成以上。得一成之配當金僅獲苟延殘喘，若改運自動車，則配利必減，配利減各大株主，勢不能堪。又當銀行緊縮，金融窘迫之際，亦無處可以融通新事業費。是故拂入不可能，減配不可，融通又復不得。然而會社諸幹部，為奉體官廳旨趣，終不惜犧牲自己，斷行革新。爾來果爾由一成之配利，減配而為五分。⁴²（底線為筆者所加，以下同。）

桃園輕鐵成立於 1903 年，原本是一家人力輕便鐵道企業，後幾經更名、擴張經營規模，1920 年時法定資本額 150 萬圓，臺人資本超過 9 成。⁴³礙於篇幅關係，筆者不打算對該企業兼營汽車運輸前後的營業績效進行深入分析，但透過這段文字很清楚可以了解，這家臺人人力輕便鐵道企業兼營汽車運輸，乃是受到國家權力的鼓勵。

然而，透過前文可知，臺灣人力輕便鐵道業在桃園輕鐵兼營汽車運輸的時點，尚處於正向成長階段，因此新竹州官廳勸誘桃園輕鐵兼營汽車運輸，應與產業合理化無關，毋寧是作為促進地方交通發展的手段之一。實際上，新竹州與東部一樣，都是屬於汽車運輸業發展較為緩慢的地區。以桃園輕鐵開始兼營汽車運輸業的 1923 年而言，新竹州尚未出現任何汽車，反觀臺北州有 94 輛、臺中州有 24 輛、臺南州和高雄州各有 7 輛。但是隔年，新竹州便可見到 12 輛汽車，同一時點臺北州成長為 114 輛、臺中州 32 輛、臺南州 11 輛、高雄州 10 輛。⁴⁴ 1924

⁴² 這段報導原來即是以漢文寫成，但是用字遣詞與斷句有若干不恰當之處，因此予以適度潤飾。參見〈無腔笛〉，《臺灣日日新報》，1933 年 7 月 24 日，第 4 版。

⁴³ 這家企業原名桃坎輕便鐵道會社，法定資本額 1 萬圓。1912 年更名為桃園輕便鐵道公司，法定資本額 4.5 萬圓。1916 年，再增資為 50 萬圓。參見陳家豪，〈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）〉，頁 107、109。

⁴⁴ 相關統計數字，參見臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に関する調査》，頁 21-22。

年新竹州的 12 輛固然非全由桃園輕鐵所購買，⁴⁵ 但可以想見新竹州官廳迫切需要透過桃園輕鐵兼營汽車運輸業，打開州內原本毫無汽車運輸業的局面。

不過，桃園輕鐵在 1927 年合併大鶯自動車株式會社（以下簡稱大鶯自動車）便是基於產業合理化的考量。大鶯自動車由大溪商民設立，根據報導：這家企業乃是為對抗桃園輕鐵長期獨占區域內的交通運輸與過高票價而設立。⁴⁶ 代表臺灣民族本位立場的《臺灣民報》，在 1927 年 2 月 12 日如此批評桃園輕鐵此舉：

將來若果被買收過半，大鶯自動車公司，將難免解散之悲途，桃園軌道就能制地方交通之死活，以遂其私慾，運資亦將見高昇，地方人民又將困於桃園軌道會社之下。然而桃園軌道會社之野心，尚不止於此，恐再伸魔手於他處，桃園地方之自動車業者，對此莫不提防之云。⁴⁷

但桃園輕鐵依然在同年 11 月 8 日與大鶯自動車訂定契約，同月 25 日該企業所屬資產正式併入桃園輕鐵。⁴⁸ 接下來，桃園輕鐵進一步收購桃園自動車公司。該公司成立於 1926 年 2 月 15 日，由鄭永南等發起，法定資本額 6 萬圓，經營龜山／南崁間、大園／石觀音間與蘆竹／竹圍間汽車客運路線。⁴⁹

桃園輕鐵第三家打算吞併的對象為大溪運輸公司。該公司成立於 1930 年 7 月 26 日，由簡家源為首聯合其他大溪人士發起，桃園輕鐵遂商請新竹州土木課長與大溪郡守出面調停，希望收購該公司。⁵⁰ 受委託的官員們全力支持桃園輕鐵，警告簡家源等人如不接受將動用警察權。不過，桃園輕鐵最終卻未能順利完成收購。⁵¹ 1935 年 8 月 26 日，桃園輕鐵繼續提出收購中壢東榮自動車商會的想法，這次便如其所願。⁵²

⁴⁵ 透過桃園輕鐵的營業報告書可知，該企業兼營汽車運輸業之初擁有 3 輛汽車。〈第九回營運報告書：大正十三年上半期〉（1924.1.1~6.30），「桃園客運檔案」（桃園：桃園汽車客運股份有限公司藏），未編頁碼。

⁴⁶ 〈愴惶之競爭〉，《臺灣民報》，1926 年 3 月 7 日，第 4 版。

⁴⁷ 〈大鶯公司將被合併 桃園軌道公司之術策〉，《臺灣民報》，1927 年 2 月 20 日，第 8 版。

⁴⁸ 〈第十六回營運報告書：昭和二年下半期〉（1927.7.1~12.31），「桃園客運檔案」，未編頁碼。

⁴⁹ 〈愴惶之競爭〉，《臺灣民報》，1926 年 3 月 7 日，第 4 版。

⁵⁰ 〈大溪運輸公司 開創立總會〉，《臺灣新民報》，1930 年 8 月 2 日，第 9 版。

⁵¹ 〈リアカーと臺車の喧嘩〉，《臺灣新民報》，1930 年 12 月 13 日，第 15 版。

⁵² 〈第三十二回營運報告書：昭和十年下半期〉（1935.9.1~1936.2.28），「桃園客運檔案」，未編頁碼。

如表三所示，約莫與桃園輕鐵收購大鶯自動車的同一時點，臺灣軌道株式會社與臺灣輕鐵株式會社（以下簡稱臺灣軌道與臺灣輕鐵）向官方申請在營業範圍之一的臺南地區兼營汽車運輸。⁵³緊接著臺灣私設鐵道業者與人力鐵道業者紛紛投入汽車運輸業兼營，作為因應之道。諸如，海山輕鐵株式會社、展南拓殖株式會社、新化軌道株式會社於 1929 年（以下分別簡稱海山輕鐵、展南拓殖、新化軌道），帝國製糖株式會社、彰化輕鐵株式會社、南投輕鐵株式會社於 1931 年（以下分別簡稱帝國製糖、彰化輕鐵、南投輕鐵），其餘多在 1930 年代中期以前。

基本上，臺灣人力輕便鐵道業與私設鐵道業兼營汽車運輸的時點有頗大落差，這是因為 1937 年實施「臺灣自動車交通事業法」之前，臺灣汽車運輸業的管理僅停留於州廳層級，⁵⁴各地方官廳的意志很大程度決定了一地產業合理化的推動時間與強度。長期任職於臺灣總督府鐵道部監督課的加賀山生光在 1935 年指出：「這個法律（指自動車交通事業法）還未在臺灣實施的今天，臺灣汽車運輸業還不是特許事業。雖然有關臺灣汽車運輸業的經營，現在是根據各地方廳所訂定的『自動車取締規則』而必須取得州知事跟廳長的許可，但這種許可係跟公共事業特許有差異的所謂『警察許可』……」。⁵⁵曾任中壢郡守與鐵道部自動車課監督課長的宮崎直勝則指出：臺灣自動車交通法實施之前，儘管臺灣總督府多次宣示實施「一路線一營業主義」，但這充其量只是交通行政處理的標準。⁵⁶

正因地方官廳在推動所謂「一路線一營業主義」缺乏法源基礎，也就無法保證每次企業合併或收購能順利進行，即如上述桃園輕鐵未能順利收購大溪運輸公司之案例，後述東石自動車株式會社的第一次合併計畫，最終也以破局收場。

當然，臺灣人力輕便鐵道業與私設鐵道業是否兼營汽車運輸、何時展開兼營，除了與地方官廳的態度有關之外，業者自身對市場動向的判斷或許不能忽略。同時，不論是地方官廳或業者，主要都是根據一地汽車運輸業的興盛程度決定何時啟動產業合理化或兼營汽車運輸業。

⁵³ 〈臺灣軌道株式會社第十一期營業報告書〉（1924.6.1~11.30），「臺灣軌道株式會社營業報告書」（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。

⁵⁴ 加賀山生光，〈バス事業統制の理論と實際〉，《臺灣自動車界》5:3（1936年3月），頁14。

⁵⁵ 加賀山生光，〈バス事業統制の理論と實際〉，頁14。

⁵⁶ 宮崎直勝，〈自動車交通事業法が施行されると乗合自動車業者はどうなる？〉，《臺灣自動車界》5:3（1936年3月），頁22-23。

表三 1934年臺灣民營鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）
兼營汽車運輸情形

企業名稱	法定資本額／萬圓	民族別	本業	營業範圍	原經營交通工具	設立時間	兼營時間
基隆輕鐵株式會社	20.0	臺人	交通	基隆	蒸氣鐵道 人力輕便鐵道	1912	1933
海山輕鐵株式會社	50.0	臺人	交通	臺北	人力輕便鐵道	1917	1929
桃園軌道株式會社	150.0	臺人	交通	桃園 新竹	人力輕便鐵道	1903	1923
臺灣軌道株式會社	40.0	日人	交通	新竹 臺中 臺南	人力輕便鐵道	1919	1927
展南拓殖株式會社	100.0	臺人	製糖 炭礦 交通	新竹 苗栗	人力輕便鐵道	1917	1929
臺中輕鐵株式會社	122.5	臺人	交通	臺中	人力輕便鐵道 蒸氣鐵道	1918	1936
新高製糖株式會社	2,800.0	日人	製糖	彰化	人力輕便鐵道 蒸氣鐵道	1908	1935
帝國製糖株式會社	1,800.0	日人	製糖	中部	人力輕便鐵道 蒸氣鐵道	1910	1929
大日本製糖株式會社	5,141.6	日人	製糖	中南部	人力輕便鐵道 蒸氣鐵道	1896	1938
新化軌道株式會社	8.6	臺人	交通	臺南	人力輕便鐵道	1922	1929
臺灣輕鐵株式會社	20.0	臺人	交通	臺南	人力輕便鐵道	1912	1926
烏樹林製鹽株式會社	30.0	臺人	製鹽	臺南	人力輕便鐵道	1923	1938
彰化輕鐵株式會社	10.0	臺人	交通	彰化	人力輕便鐵道	1922	1931
南投輕鐵株式會社	12.0	臺人	交通	南投	人力輕便鐵道	1913	1931

說明：本表有關兼營汽車運輸之時間點判斷，以謝國興的研究成果為主，再輔以新聞報導與企業名錄。

資料來源：〈自動車輪陷落水溝 乘客右膊脫臼〉，《臺灣日日新報》，1929年5月29日，夕刊第4版；〈烏樹林製鹽の増産計畫 山下式鹽田に改築着手〉，《臺灣日日新報》，1938年4月30日，第2版；〈烏樹林製鹽公司總會 輕鐵落成式舉行〉，《臺灣日日新報》，1918年10月1日，第2版；〈南投 南投輕鐵近況〉，《臺灣日日新報》，1918年6月28日，第4版；謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，頁14-47；杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第10版）（臺北：臺灣實業興信所，1929），頁28；〈萬中自動車會社終歸於帝糖之手〉，《臺灣民報》，1929年12月8日，第3版。

如前所述，桃園輕鐵所屬之新竹州，在汽車運輸業發展程度乃與臺南州和臺中州有段差距，可是卻率先展開兼營汽車運輸。反觀營業範圍同樣涵蓋新竹州、且早在 1919 年便設立的臺灣軌道卻未同步兼營汽車運輸。新竹州官廳是否同樣勸誘臺灣軌道兼營汽車運輸，礙於資料限制不得而知，不過若查閱該企業各期營業報告書，我們意外地發現，這家企業在 1923 年左右似已觀察到汽車運輸業相對於人力輕便鐵道業所存在的種種威脅，⁵⁷ 諸如 1924 年上半年營業報告書提到：人力輕便鐵道業在運輸時間上確實無法與汽車運輸業相比。⁵⁸

此處臺灣軌道應該不是根據新竹州地方交通業的發展程度而作出上述「觀察」，因為此時新竹州尚未出現汽車運輸業，已如前述。臺灣軌道所根據的地域應是臺中州或臺南州。實際上，1926 年 9 月，臺灣輕鐵亦曾考慮兼營臺南／麻豆間汽車客運，考其理由便是「邇來州下自動車之發達，日臻其盛，郡部所在之地大都有營斯業者。聞今次臺南某甲，計畫欲營臺南麻豆間自動車業（後略）」。⁵⁹

不過，不論是臺灣軌道或臺灣輕鐵，都沒有立即展開行動，這是因為 1920 年代臺灣道路狀況還很貧弱，民眾搭乘習慣上的調整更須一定時間。1920 年即有人為文指出：「雖然現今對人力輕便鐵道有很多批評，諸如『非文明』、『危險』但基本上仍為臺灣不可或缺的交通工具，因為要期待汽車運輸普及還相當遙遠，就算普及後，民眾搭乘習慣能快速改變嗎？其車資是否為一般人所負擔的起？或是淪為少數階級的交通工具？都不無疑問。」⁶⁰ 這也解釋了為何當臺灣軌道觀察到汽車運輸相對於人力輕便鐵道的優勢之際，原本所擬定的應對方策卻是打算跟官方交涉，透過人力輕便鐵道的機械動力化加以對抗。⁶¹

後來，臺灣軌道於 1927 年上半年決定向斗六與臺南兩地官廳提出兼營汽車運輸的申請。⁶² 這家日人企業在同年下半期的營業報告書中如此表達了其經營策

⁵⁷ 〈臺灣軌道株式會社第九期營業報告書〉(1923.6.1~11.30)，「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

⁵⁸ 〈臺灣軌道株式會社第十期營業報告書〉(1923.12.1~1924.5.31)，「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

⁵⁹ 〈籌營自動車〉，《臺灣日日新報》，1926 年 9 月 29 日，第 4 版。

⁶⁰ 作者不詳，〈軌道臺車賃金値上と施設改善〉，《臺灣鐵道》95 (1920 年 5 月)，頁 28-30。

⁶¹ 〈臺灣軌道株式會社第十一期營業報告書〉(1924.6.1~11.30)，「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

⁶² 〈臺灣軌道株式會社第十六期營業報告書〉(1926.12.1~1927.5.31)，「臺灣軌道株式會社營業報告書」索引號：4R-385-K2613；〈臺灣軌道株式會社第十七期營業報告書〉(1927.6.1~11.30)，「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

略：臺中與臺南兩地本來為乘客本位，但因地勢平坦、無河川隔閡，汽車運輸相對容易運行，故對人力輕便鐵道打擊更大。⁶³

臺灣汽車運輸業的產業合理化，除了體現為鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼營汽車運輸此一形式外，汽車運輸業者的自我合併更是一大重點。臺灣汽車運輸業的自我合併首見於零細規模現象最為顯著的中部地區；表四顯示，1931年6月份為止，臺中州的業者家數及其投入的法定資本額冠於全臺，不過平均每家業者所持有的汽車路線數、營業里程與車輛數都是最低。

1928年，時任臺中州警務部保安課長杉森隆次前往日本本土考察，並在考察過程體認到汽車運輸業之產業合理化的必要性，因此回到臺灣後乃積極展開推動，這位保安課長一開始選定員林／彰化此一區間。透過新聞報導可知，基於杉森的勸誘，日人業者重松信治與臺人業者陳勝物聯合高樹林、賴忠義與張清泉等臺人業者，於同年4月合併為員彰自動車合資會社。⁶⁴

另外，零細規模現象可與臺中州匹敵之臺南州，乃於1931年開始推動汽車運輸業者自我合併。⁶⁵ 1929年11月10日，時任朴子街長黃媽典、東石庄長許

表四 1931年6月各州廳汽車運輸營業概況表

地區	經營者數	路線		營業里程（公里）		汽車數		資本額（圓）	
		全體	平均每家	全體	平均每家	全體	平均每家	全體	平均每家
臺北州	24	46	1.92	460	19.17	211	8.79	1,246,357	51,931.54
新竹州	11	29	2.64	314	28.55	51	4.64	274,656	24,968.73
臺中州	51	68	1.33	891	17.47	203	3.98	1,283,855	25,173.63
臺南州	50	104	2.08	1,514	30.28	227	4.54	884,227	17,684.54
高雄州	26	136	5.23	968	37.23	126	4.85	336,363	12,937.04
花蓮港廳	2	17	8.50	127	63.50	17	8.50	802,500	401,250.00
臺東廳	2	10	5.00	79	39.50	10	5.00	18,000	9,000.00
澎湖廳	2	8	4.00	64	32.00	3	1.50	5,600	2,800.00
計	168	319	1.90	4,417	26.29	859	5.11	5,151,558	30,664.04

資料來源：根據臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調査》，頁65-66製作。

⁶³ 〈臺灣軌道株式會社第十六期營業報告書〉(1926.12.1~1927.5.31)，「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613；〈臺灣軌道株式會社第十七期營業報告書〉(1927.6.1~11.30)，「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

⁶⁴ 〈員林彰化間 自動車合併 廿五日已告成立 創設合資會社〉，《臺灣日日新報》，1928年5月1日，第25版。

⁶⁵ 表四同樣顯示，臺南州平均每家業者所持有的汽車路線數、營業里程的車輛數都僅略高於臺中州，平均每家企業的資本額甚至低於臺中州。

能春、太保庄長王國材、布袋庄長莊寬等共組東石自動車株式會社（以下簡稱東石自動車），法定資本額 5 萬圓，經營北港線與東石線兩條汽車貨運路線，1931 年 2 月 13 日再收購朴子／布袋間、布袋／義竹間兩條汽車客運路線。不過，基於上述臺灣道路的貧弱且民眾搭乘習慣無法立即改變，這家企業開業之初乃經歷一段時間的虧損。關於東石自動車合併其他業者一事，時人如此報導：當時「雖有嘉義線、水上線與義竹線的業者，但只有嘉義線能夠賺錢，其餘兩線同樣處於虧損，但遺憾地考慮到郡下交通發展欠缺順遂將給予產業經濟甚大影響的黃媽典，率先圖謀郡下各線的統一，而在州、郡官廳的援助下企圖合併四家業者。很幸運地在當時伊東增雄警察課長的努力下解散原東石自動車株式會社，同時成立法定資本額 20 萬圓的朴子自動車株式會社。因各業者都考慮自身利益，所以 1932 年 4 月 8 日宣告此次企業合併破局，東石自動車株式會社重出江湖，直到隔年此一企業合併使命才告完成。⁶⁶

實際上，為了防止臺灣汽車運輸企業濫設，臺灣總督府在 1928 年底便要求各地方官廳對汽車運輸業營業權的許可，需以書面呈請總督認可。這等於宣告臺灣汽車運輸業不再是過去毫無受限的「自由營業」，而是需要由警察事先審查業者資格、場所與設備等，再決定是否發放營業許可。⁶⁷ 因此，前引加賀山生光的論述乃是指 1928 年後的情形，至於「警察許可」的「警察」乃指地方警務單位。

1932 年，臺灣總督府跟隨日本本土之腳步，將原本隸屬各州廳警務局的陸運監督權移交給總督府交通局鐵道部（日本本土是由遞信省移交鐵道省）。⁶⁸ 該部取得陸運監督權後，不僅持續以一路線一營運主義為原則防止汽車運輸業惡性競爭，這還意味著臺灣汽車運輸監督權正式被置於鐵道部門之下，即如上述日本本土的情形。

1934 年 12 月 7 日，臺灣總督府交通局鐵道部召開了「陸運監督商討會議」。透過新聞報導可知，此一會議的召開背景即是因陸運監督權雖已轉移至鐵道部，但實際執行者仍是各州廳的警察單位，鐵道部與州廳警察單位之間的聯繫始終存在缺陷，因此有必要共商如何解決。交通局鐵道部在這場會議上，再次揭準一路

⁶⁶ 作者不詳，〈東石自動車會社の事業沿革と現況〉，《臺南州自動車協會會報》3: 6（1939 年 6 月），頁 32-34。

⁶⁷ 臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に関する調査》，頁 121-122。

⁶⁸ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 432。

線一營運主義。⁶⁹

大體上，到了 1930 年代中期，臺灣汽車運輸業的產業合理化進入最如火如荼的階段。儘管前已說過，此階段「一路線一營業主義」仍然只是交通行政處理的標準，但是各州廳的步調不僅漸趨一致，官方介入的力道亦大為增強。上述加賀山生光在 1936 年 10 月發表的專文便指出：僅 1934 年 1 月到 1935 年 12 月的兩年間，臺灣汽車運輸業共有 40 家業者申請「路線延長」、20 家業者進行「事業讓渡」、7 家業者進行「組織變更」以及 8 家「事業新設」。他對這些統計數字還作出如下解釋：

1. 單純從申請延長與新設數字差距如此之大可知，臺灣汽車運輸企業設立風潮已結束，並有若干既存業者逐步壯大。同時，這 8 家新設業者還包括如桃園輕鐵在苗栗公司寮所開設的新路線、臺中輕鐵在南投新開設的路線等，真正可視為「事業新設」者不過 4、5 家。⁷⁰
2. 20 家業者進行「事業讓渡」，這表示已有不少資金力量較弱的業者被併吞，臺灣汽車運輸業已從「群小並立」逐漸進入「統制整理」之境界。
3. 7 家業者進行「組織變更」，究其內涵是從個人經營或合資會社變更為株式會社，這預告了「此一『組織變更』的傾向未來應該會被充分地展開」。⁷¹

伴隨上述產業合理化的推動，日本本土與臺灣同時出現汽車運輸企業家數快速減少、經營規模擴大以及「會社組織」運用比例提高的現象。日本方面，汽車運輸業者乃從 1928 年的 3,771 家減少為 1938 年的 2,175 家；⁷² 相較於 1933 年，到了中日戰爭開打前夕，日本汽車運輸業的個人經營與組合經營合計減少超過 5 成、並以前者幅度最大，反觀採取「會社組織」的比例增加約 1 成、並以「株式會社」最高。同時，1935-1937 年間，興業費在 5 萬圓以上之平均每家的營業里程、興業費、收入、支出與利益金等，分別有 18.98%、33.33%、32.28%、35.54%、17.62% 的成長。⁷³

⁶⁹ 〈陸運監督事務打會會 七日交通局で〉，《臺灣日日新報》，1934 年 12 月 5 日，夕刊第 2 版。

⁷⁰ 為何諸如桃園輕鐵所開設的新路線未計入「路線延長」（路線の延長）、而被界定為「事業新設」（事業の新設），筆者也感到好奇。所幸，此一計算標準上的「疑義」應不會影響到我們對於加賀山生光論述正確性的判斷與這些數字的解讀。

⁷¹ 加賀山生光，〈バス業界の動きを見る〉，《臺灣自動車界》5: 10（1936 年 10 月），頁 11-12。

⁷² 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（增補版）〉，頁 494。

⁷³ 這些數字是根據尾崎正久，〈自動車日本史〉，下卷，頁 683-684 的相關資訊計算所得。

表五 1931、1938 年臺灣汽車運輸業平均每家營業規模比較

年度	家數		興業費／資本額（圓）		總收入（圓）		總支出（圓）		利益金（圓）		旅客里程（公里）		持有車輛	
	實數	指數	實數	指數	實數	指數	實數	指數	實數	指數	實數	指數	實數	指數
1931	168	100	30,664.0	100	21,152.8	100	19,190.6	100	1,956.2	100	26.3	100	5.1	100
1938	98	58	52,836.3	172	89,399.8	423	58,088.2	303	10,903.5	557	48.0	183	12.5	245

資料來源：臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調査》，頁 65-66；臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十三年度年報》（臺北：該部，1938），頁 129。

臺灣方面，即如表五所示，首先企業家數方面乃從 1931 年的 168 家減少為 1938 年的 98 家，另外，平均每家興業費／資本額約成長 1.72 倍、收入金額約成長 4.23 倍、支出金額約成長 3.03 倍、利益金約成長 5.57 倍、旅客里程約成長 1.83 倍、持有車輛數約成長 2.45 倍。⁷⁴

四、臺灣汽車運輸業的資本構成

臺灣汽車運輸業的資本主體是誰？經過上述汽車運輸業的產業合理化，臺人資本是否逐漸失去該業經營權呢？

臺灣汽車運輸業興起之初，以日資為主體。最早的兩家企業，即臺灣自動車株式會社與蓬萊自動車株式會社，日人持股都超過 7 成。⁷⁵ 不過，透過臺北商業學校在 1932 年的調查可知，當臺灣汽車運輸業開始蓬勃發展之後，臺人資本在該業的力量已遠超過日人資本。

這份臺北商業學校的調查資料頗為珍貴，基本上是以全臺產業為對象。單純就汽車運輸企業而言，乃從企業代表者、資本額、營業收支、路線、使用車輛、營業里程方面等進行調查，若是由民營鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）所兼營者，僅列出該企業投資汽車運輸部門的經費，營業支出則可見人事費、固定資產、道路補修費與其他等細項，相當詳實而完整。

⁷⁴ 筆者在前文註釋已指出，臺灣總督府鐵道部所出版的各年度年報遲至 1938 年才開始登載汽車運輸業的各項資訊。因此，筆者只能以此為基礎，與 1931 年進行比較。同時，1938 年距離中日戰爭爆發僅一年，後述之戰時交通統制對於汽車運輸業的衝擊尚頗為有限，因此該年度的營業資訊應足以充分反映出產業合理化對臺灣汽車運輸業的衝擊與影響。

⁷⁵ 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，1920），頁 544。

表六 1931年臺灣汽車運輸業營運統計 單位：圓

項目	實數					百分比				
	營業 里程	家數	資本額	收入	支出	營業 里程	家數	資本 額	收入	支出
全部	4,294.4	162	4,319,981.3	3,676,214.0	3,663,355.4	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	1,030.9	37	1,172,541.2	1,011,655.1	916,390.8	24.01	22.84	27.14	27.52	25.02
臺	3,181.3	122	3,098,232.3	2,636,593.5	2,714,862.2	74.08	75.31	71.72	71.72	74.11
不詳	82.2	3	49,207.8	27,965.4	32,102.5	1.92	1.85	1.14	0.76	0.88
臺北州	426.8	22	1,514,060.3	1,273,157.1	1,173,061.7	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	171.7	8	582,781.5	472,737.9	373,209.2	40.24	36.36	38.49	37.13	31.81
臺	234.7	13	900,071.0	781,246.8	780,838.5	55.00	59.09	59.45	61.36	66.56
不詳	20.3	1	31,207.8	19,172.4	19,014.0	4.76	4.55	2.06	1.51	1.62
新竹州	309.6	13	427,526.0	271,188.7	308,717.7	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	105.6	4	112,200.0	101,457.0	103,148.4	34.11	30.77	26.24	37.41	33.41
臺	204.0	9	315,326.0	169,731.7	205,569.3	65.89	69.23	73.76	62.59	66.59
臺中州	689.9	46	1,058,045.0	763,459.8	787,029.1	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	85.1	7	173,000.0	104,090.6	108,854.7	12.34	15.22	16.35	13.63	13.83
臺	604.8	39	885,045.0	659,369.2	678,174.4	87.66	84.78	83.65	86.37	86.17
臺南州	1,505.9	50	857,820.3	813,725.2	806,221.0	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	206.7	8	178,060.0	190,751.2	179,021.3	13.73	16.00	20.76	23.44	22.20
臺	1,237.3	40	661,760.3	614,181.0	614,111.2	82.16	80.00	77.14	75.48	76.17
不詳	61.9	2	18,000.0	8,793.0	13,088.5	4.11	4.00	2.10	1.08	1.62
高雄州	1,043.4	25	426,430.0	513,947.5	546,367.8	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	174.4	5	93,000.0	104,042.7	112,245.0	16.72	20.00	21.81	20.24	20.54
臺	869.0	20	333,430.0	409,904.8	434,122.8	83.28	80.00	78.19	79.76	79.46
花蓮港廳	37.6	2	12,500.0	15,482.2	14,896.0	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
臺東州	217.6	2	18,000.0	22,187.0	23,214.2	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
澎湖廳	63.7	2	5,600.0	3,066.5	3,668.0	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
日	32.2	1	3,000.0	906.5	1,802.0	50.50	50.00	53.57	29.56	49.13
臺	31.5	1	2,600.0	2,160.0	2,046.0	49.50	50.00	46.43	70.44	55.78

說明：花蓮港廳與澎湖廳全部為日資。

資料來源：高湯盤，〈本島の自動車交通〉，收於臺北商業學校南洋南支經濟研究會編，《第二回本島經濟事情調查報告（昭和6年夏期）》（臺北：該會，1932），頁197-210；編者不詳，《全島商工人名錄：臺北市商工人名錄（昭和三年三月現在）》（出版地不詳：出版者不詳，1928），頁118、213；日本乘合自動車協會編，《全國乘合自動車業者名簿：附乘合自動車關係法規》（東京：全國乘合自動車業者名簿編纂所，1935），頁197-201。

筆者基本上以企業代表者的民族別作為臺人資本或日人資本的判斷依據製作如表六。我們可以看到，臺人資本不論在營業里程、家數、資本額或營業收支都超過全體的七成五，再就各項指標統合性觀察，大概只有新竹州臺、日資差距較小。另外，雖然東部和外島為日資天下，不過占總體比例微乎其微。

經過上述臺灣汽車運輸業的產業合理化，臺人資本在該業比重有何變化？

表七 1931年與1938年臺灣汽車運輸業資本構成比較

項目	民族	營業里程		家數		資本額／興業費		收入		支出	
		1931	1938	1931	1938	1931	1938	1931	1938	1931	1938
全體	日	1,030.9	1,525.4	37	27	1,172,541.2	2,265,723.3	1,011,655.1	3,346,660.8	284,647.9	2,913,159.1
	臺	3,181.3	3,180.7	122	71	3,098,232.3	3,200,951.9	2,636,593.5	4,350,204.5	683,801.8	3,887,612.5
	不詳	82.2	0.0	3	0	49,207.8	0.0	27,965.4	0.0	8,853.2	0.0
平均每家	日	27.9	56.5			31,690.3	83,915.7	27,342.0	123,950.4	7,693.2	107,894.8
	臺	26.1	44.8			25,395.3	45,083.8	21,611.4	61,270.5	5,604.9	54,755.1
	不詳	27.4	0.0			16,402.6	0.0	9,321.8	0.0	2,951.1	0.0
百分比	日	24.01	32.41	22.84	27.55	27.14	41.45	27.52	43.48	29.13	42.84
	臺	74.08	67.59	75.31	72.45	71.72	58.55	71.72	56.52	69.97	57.16
	不詳	1.92	0.00	1.85	0.00	1.14	0.00	0.76	0.00	0.91	0.00

說明：1.1931年以表六為基礎。

2.1938年以臺灣總督府交通局鐵道部《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十三年度年報》為基礎，並搭配同一年度《臺灣銀行會社錄》作為各家企業民族別判斷依據。

3.屬於官營性質之臺北市營公共汽車與基隆市營公共汽車乃計入日資。

資料來源：臺灣總督府交通局鐵道部編，《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十三年度年報》，頁407-417；鹽見喜太郎編，《臺灣銀行會社錄》（第20版）（臺北：臺灣實業興信所，1938），頁58、159、163、288、320。

表七顯示，1938年臺人資本在營業里程、家數、資本額與營業收支所占比重，均較1931年下滑。其中，營業里程跟家數僅有微幅下滑，資本額和營業收支比重則下滑至不足6成，反觀日人資本則從原本不足2成上升為超過4成。同時，相較於1931年，不論臺、日人企業家數方面均有所減少，惟臺人資本減少的幅度超過日人資本。同樣地，臺人資本在營業里程、資本額、營業收入均有所成長，只是幅度不若日人資本驚人。伴隨企業家數減少與營業里程、資本額、營業收入的成長，不分臺、日人汽車運輸企業的經營規模均獲得擴張，這可再次呼應前節相關論述。不過，日人汽車運輸企業的經營規模在1931年已略大於臺人，二者的差距在1938年被進一步擴大；其中，平均每家日人汽車運輸企業的資本額與營業收支更達到臺人的1倍。

我們應該如何理解以上現象呢？表面上，此一現象似乎可再次被理解為臺人資本歷經產業合理化而在汽車運輸業受到日本殖民者與日人資本的打壓，只是此一打壓力道可能不若臺人資本在中小民營工廠所遭受的強烈。

的確，我們可以在這一階段找到諸如帝國製糖收購營業區域內之臺人汽車運輸企業的案例。表三顯示，作為少數兼營汽車運輸之製糖企業的帝國製糖在1929年正式兼營汽車運輸業，所收購的對象乃是由臺人吳阿石經營的中央自動車商會。原本若要往來臺中／霧峰之間，最便利的交通工具為帝國製糖所經營的私設鐵道，單程最低票價為0.28圓，1928年6月開業的中央自動車商會，不僅所經營的汽車客運路線與帝國製糖重疊，所設定的0.25圓此一最低票價也比較廉價，使帝國製糖客源大量流失。儘管後來帝國製糖祭出折扣戰，將票價調降為0.23圓，但所需搭乘時間為40分鐘，還是比中央自動車商會的30分鐘稍遲一些。⁷⁶

於是，帝國製糖決定以4萬圓收購中央自動車商會。儘管，帝國製糖所提出的收購條件並不算差，不過對中央自動車商會或地方商民而言，最主要是期盼能消除過往地方交通長期由一家企業獨占的現象。吳阿石屢屢對外表示：「正是有競爭，不僅運費變得低廉，設備的健全、待客的親切暨迅速等諸點才能好好被期待」。地方庄民30餘人則打算自主性的集合資金，讓中央自動車商會一舉擴張為法定資本額達到10萬圓的企業，取得與帝國製糖對抗的本錢。爾後，臺中州保安課開始介入此事，根據中央自動車商會總經理賴金標的說法：他經常被叫去保安課，課長警告如果未能按照原先約定將企業賣給帝國製糖，以後保安課將會對中央自動車商會車輛施以嚴格檢查，屆時如果違規情事變多，就有可能要求中央自動車商會停止營業乃至於取消其營業權。後來，中央自動車商會在1929年7月18日決定打消上述擴張經營規模的想法，帝國製糖順利加以收購。⁷⁷

更有為數不少的臺人汽車運輸業者在國營自動車成立過程，被臺灣總督府交通局收購。「國營自動車」的源頭來自日本本土，旨在消除汽車運輸業興起後對

⁷⁶ 前文指出，汽車運輸的運行速度與私設鐵道差距不大，不過仍存在地區性差異，此處便是汽車運輸稍快於私設鐵道。但是，彰化、鹿港之間乃汽車運輸與新高製糖株式會社（以下簡稱新高製糖）的列車相同，所費時間均為40分鐘。同時，若以彰化與鹿港之間的案例來看，新高製糖列車行駛時速為15英里（約為24公里），較汽車運輸的12英里（19.2公里）快速，新高製糖株式會社後來甚至導入時速達18英里（約為28.8公里）的汽動車（即車廂內部裝有內燃機，可自行行走）。參見〈自動車日以發達 壓迫官鐵社鐵製糖會社乃運轉 對抗的自動客車〉，《臺灣日日新報》，1929年4月5日，夕刊第4版。

⁷⁷ 地方庄民對此一結果還特別發表如下聲明：「如果帝國製糖會社能保證不調漲既有之折扣費率、維持每日既有班次、當橋樑毀損之際能在一星期之內完成修繕，並向庄役場提出同樣內容之備忘錄的話，將不再反對帝國製糖買收中央自動車商會一事。」〔按：筆者譯。〕參見〈帝國製糖の鐵道と自動車が大競争 警察が露骨な干渉で 帝糖に忠勤振を示す〉，《臺灣民報》，1929年8月11日，第10版。

國有鐵道的威脅，特別是指與國有鐵道平行者。臺灣國營自動車於 1933 年 7 月開業，共分「北部線」、「中部線」、「南部線」三階段，以相當不合理的價格收購民營業者。⁷⁸ 若從各區域被收購民營業者名單觀之，臺人汽車運輸業者顯然受到相當大的衝擊，其中北部線 8 家業者至少有 5 家屬於臺人、中部線 7 家業者至少 5 家、南部線 4 家業者則有 3 家。⁷⁹ 附帶一提，儘管國營自動車所收購的單位是「路線」，亦即就算是國營自動車的收購對象，也不代表該企業自此消失，但是既然臺人汽車運輸業者多屬零細規模經營，因此被消滅者仍占多數。⁸⁰

然而，上述之合併或收購是否可以直接理解為臺灣總督府想藉此讓日人資本取代臺人資本呢？實際上，臺灣汽車運輸業之產業合理化過程，同樣存在臺人人力輕便鐵道業者在地方官廳協助之下兼併臺人零細資本的現象。桃園輕鐵的案例，已如前述。類似情形亦可見於臺灣輕鐵，該企業在 1931 年預計合併 3 家地方中小汽車運輸企業。《臺灣新民報》如此批判式地報導：

關於當局者的不當、獨斷的決定何營業者與何營業者合併、何營業者買收何營業者的權利，其間頗多矛盾、又多有曖昧的關係，多是不得承認當局的指定，尤其是臺南市營業者間，大抱不滿種々協議的結果……臺南〔按：臺南為臺灣之誤〕輕鐵的經營狀態也是沒有甚麼好成績……故被指定和該社合併之佳里運輸公司、佳里自動車公司、股南自動車商會，都是沒有願意，都在非難說活人不願和死人做夥。⁸¹〔按：底線為筆者所加〕

⁷⁸ 1927 年時，臺灣總督府交通局開始有收購與北部縱貫鐵道平行之汽車客運路線的計畫。期間雖一度因預算不足而作罷，到了 1932 年收購一事就定案，並於隔年開始進行。基於官方收購價格太低，引起 8 家經營這條路線業者抗議，最終民營業者只能默默接受，交通局所經營的局營汽車客運北部路線，於同年 7 月 26 日開始營運。至於中部路段與南部路段縱貫鐵道平行線汽車客運路線的收購，也在稍後展開，期間同樣發生民營業者抗爭收購價格過低的情事，然而結果不變，局營中部線在 1934 年 9 月 3 日開始營運，局營南部線則自 1936 年 9 月 5 日開始營運。參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 486-511。

⁷⁹ 蔡龍保曾製表說明「北部線」、「中部線」、「南部線」的收購名單與金額，筆者根據此一名單對照表六的資料來源，逐一比對被收購業者的代表人民族別。參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 492-493、500-501、506-507。

⁸⁰ 若對照 1931 年與 1938 年的臺灣汽車運輸業經營者名單，北部線的 8 家業者僅桃園輕鐵和新莊觀音山自動車株式會社等 2 家繼續營業，中部線的 7 家業者全部消失，南部線的 4 家業者則有大同自動車合資會社與臺南タクシー株式會社等 2 家繼續營業。

⁸¹ 〈臺南州下乘合自動車的營業者整理問題 非難當局辦法無理 營業者多表示反對〉，《臺灣新民報》，1931 年 10 月 24 日，第 3 版。

從這則報導可知，臺灣輕鐵一如桃園輕鐵，都是在地方官廳支持之下進行合併，被臺灣輕鐵合併的三家企業之中，至少有佳里自動車公司為臺人資本所經營，即被稱為佳里首位西醫的高添旺，他出生於 1890 年，這家公司還是他和吳新榮之父吳萱草所創設，所謂開當地汽車運輸業風氣之先。⁸²

基於上述脈絡，筆者認為：臺人汽車運輸業遭到來自帝國製糖與臺灣總督府交通局的收購等情事，毋寧只是再次體現出 1930 年代交通業的產業合理化是以協助鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼併汽車運輸業者為前提。反觀，臺灣汽車運輸興起過程，實際上容納了諸多原本與地方交通業無涉、僅以少量資金就打算介入汽車運輸業的「臺人新興交通資本」，前述表六所呈現出臺人資本的高比重，很大程度是由這些臺人新興交通資本所貢獻，地方交通業臺人資本的自我對抗（人力輕便鐵道 v.s. 汽車運輸）不僅不可避免、毋寧相當激烈。

另一方面，若再細究表七各項營業項目的實際變化，我們將會發現：日人汽車運輸企業在資本額與營業收入的成長，亦非透過合併臺人企業而來，乃與臺北市營公共汽車經營範圍的擴張和基隆市營公共汽車的成立有關。

臺北市營公共汽車正式開業於 1930 年 5 月，乃是收購臺北自動車株式會社（以下簡稱臺北自動車）而成立。⁸³ 臺北自動車成立於 1925 年，法定資本額 10 萬圓，社長為高地龍，其餘四位董監事均為臺人，因此是一家臺人企業。⁸⁴ 高地龍出生於 1882 年，1899 年經營雜貨商起家，以株式會社高源發商行為本業。⁸⁵ 他在上述蓬萊自動車株式會社於一次戰後設立之際，便已入股該企業，⁸⁶ 後來在 1923 年以法定資本額 5 萬圓籌組大新自動車株式會社，⁸⁷ 再於 1925 年收購已虧損累累的臺灣自動車株式會社，並將之改組為臺北自動車。⁸⁸

⁸² 臺灣新民報社調查部編，《臺灣人士鑑》（日刊一週年紀念出版）（臺北：臺灣新民報社，1934），頁 66；柯萬榮編著，《臺南州名士錄》（臺南：臺南州名士錄編輯局，1931），頁 119；臺灣新民報社編，《臺灣人士鑑》（日刊五週年紀念出版）（臺北：該社，1937），頁 104。

⁸³ 沈方茹，〈臺北市公共巴士之發展（1912-1945 年）〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2003），頁 41。

⁸⁴ 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 10 版），頁 38。

⁸⁵ 臺灣新民報社編，《臺灣人士鑑》（日刊五週年紀念出版），頁 118。

⁸⁶ 蔡龍保，〈殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉，頁 261-262。

⁸⁷ 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 10 版），頁 36。

⁸⁸ 許雪姬，〈臺灣華僑投資福州復興汽車公司始末：1931-1936〉，《臺灣史研究》（臺北）2: 1（1995 年 6 月），頁 54-55。

然而，臺北自動車被收購發生在 1931 年以前，因此表七所呈現之臺人汽車運輸企業的減少，與此一收購無關。至於基隆市營公共汽車於 1937 年 5 月 15 日才正式開業，所收購對象是日人的基隆乘合自動車株式會社，亦無涉表七所呈現之臺人汽車運輸企業的減少。⁸⁹ 該社成立於 1933 年，法定資本額 15 萬圓，社長為流水伊之助，其餘董監事均由日人出任。⁹⁰ 再詳言之，基隆地區的汽車運輸業原即日人的天下，前述流水伊之助於 1925 年在這座港都開辦了第一條汽車客運路線，其企業名稱為「流水交通社」。⁹¹ 日人木村泰治於 1926 年創辦的「基隆自動車株式會社」則是另一要角，該企業法定資本額 10 萬圓，董監事都是日人。⁹² 1933 年，該社改組為基隆市街自動車株式會社，法定資本額調降為 5 萬圓，經營團隊仍延續過往。⁹³ 1935 年，流水交通社再收購基隆市街自動車株式會社，並將企業名稱改為上述之基隆乘合自動車株式會社。⁹⁴

筆者在表六和表七乃將這兩家市營公共汽車界定為日資，其中 1931 年臺北市營公共汽車的資本額／開業興業費、收入與支出分別占日人汽車運輸企業的 26.79%、27.18%與 19.33%，此一數值在 1938 年因臺北市營公共汽車經營範圍的擴張與基隆市營公共汽車的成立而提高為 30.42%、40.88%與 40.72%，即如表八所示。若將兩市市營公共汽車的資本額／開業興業費、收入與支出暫時從日資全體扣除，我們將會發現所謂「扣除市營巴士之日資比重」的成長便頗為有限。

所謂「扣除市營巴士之日資比重」可以更正確理解為日人民營汽車運輸業者，他們顯然在 1931-1938 年間，未有明顯擴張。既然如此，同時期，臺人民營汽車運輸業者被「日人民營業者」所吞併的現象或許並不普遍，反而可見如上述基隆地區日人汽車運輸業者自我合併的現象。

⁸⁹ 〈基隆市營乘合車 求示買收額〉，《臺灣日日新報》，1931 年 12 月 1 日，夕刊第 4 版；〈基隆市營バス開業式祝賀會 餘興は盛り澤山〉，《臺灣日日新報》，1937 年 5 月 7 日，第 9 版。

⁹⁰ 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 18 版）（臺北：臺灣實業興信所，1936），頁 355。

⁹¹ 流水交通社創立於 1921 年，原經營公共馬車，後來才改營汽車客運。參見蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 444。

⁹² 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（第 14 版）（臺北：臺灣實業興信所，1932），頁 37。

⁹³ 〈基隆バスの後身 基隆市街自動車創立 資本金五萬圓舊株主へ割當〉，《臺灣日日新報》，1933 年 8 月 22 日，第 5 版。

⁹⁴ 〈基隆市内バス統一 基隆自動車が權利を 流水交通社へ賣却〉，《臺灣日日新報》，1937 年 1 月 15 日，第 5 版；〈基隆乘合自動車會社の披露宴〉，《臺灣日日新報》，1935 年 12 月 17 日，第 9 版。

表八 1931年與1938年市營公共汽車所占比重

1931	營業里程(公里)	資本額/開業興業費(圓)	收入(圓)	支出(圓)
日資全體 A	1,030.90	1,172,541.15	1,011,655.13	284,647.85
市營巴士 B	59.71	314,070.00	274,985.00	177,127.00
B/A	5.79%	26.79%	27.18%	62.23%
臺日資全體	4,294.40	4,319,981.3	367,6214.0	977,302.83
扣除市營巴士之日資比重	22.62%	19.87%	20.04%	11.00%
1938	營業里程(公里)	開業興業費(圓)	收入(圓)	支出(圓)
日資全體 A	1,525.40	2,265,723.28	3,346,660.77	2,913,159.14
市營巴士 B	86.15	689,307.52	1,368,237.19	1,186,140.27
B/A	5.79%	30.42%	40.88%	40.72%
臺日資全體	4,706.03	5,466,675.15	7,696,865.24	6,800,771.64
扣除市營巴士之日資比重	30.58%	28.84%	25.70%	25.39%

資料來源：根據表六與表七製作。

這一階段產業合理化的最大動力是誰呢？除了與上述國營自動車與市營公共汽車有關之外，或許是以臺人資本的自我合併為主軸。如此一來，我們才能理解為何表七所示臺人資本在家數與營業額的比重，1931-1938年僅有微幅下滑；又，臺人資本在收入與支出的金額，1931-1938年乃有顯著成長。至於此一自我合併，除了體現為上述臺人人力輕便鐵道業者兼併汽車運輸業者之形式，臺人中小汽車運輸企業自主性或半自主性展開合併的案例亦不可忽略，舉例言之有：

1. 協成自動車合資會社與新營/麻豆間：1934年3月，臺南州官廳基於一路線一營業主義勸誘協成自動車合資會社收購臺人吳料所經營的企業，成為新營/麻豆間唯一一家業者；協成自動車的經營者為方柏山，1928年遷居麻豆街，並創立這家企業。
2. 李振昌與新營市街：臺南州新營地區的汽車運輸合併長期是懸案，因該地交通量最大的新營/鹽水間路線原本存在兩家企業競爭，即合資會社新營自動車商會和李振昌的個人事業，後李振昌於1935年2月收購了合資會社新營自動車商會共67.8公里的路線，成為該路線唯一經營者。
3. 鹿港自動車株式會社與彰化/鹿港間：連接彰化市與鹿港街的路線原本存在李山河的彰鹿自動車合資會社與黃毓玉的鹿港自動車株式會社兩家業者，⁹⁵ 1935年11月由後者收購前者完成合併。

⁹⁵ 這兩家企業的經營者乃係筆者查詢戰前傳記性資料而得知。參見原幹次郎編，《自治制度改正十周年

4. 北斗バス株式會社與北斗／二林間：兩地間原有林成家與葉文軒兩位臺人業者，後於 1935 年 11 月共同成立法定資本額 10 萬圓的北斗バス株式會社。⁹⁶

綜上所述，這波臺灣汽車運輸業之產業合理化固然以地方官廳的介入為主軸，且地方官廳總是偏袒鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）。不過，對臺灣總督府或地方官廳而言，如何解決眾多零細資本的過度競爭，進而提高汽車運輸業的營業效率才是關鍵，日人資本是否取代臺人資本並非政策考量的重點。筆者還認為基於以下兩大客觀條件，日本殖民政府在地方交通業對「本地資本」的依賴，乃從人力輕便鐵道業延續到汽車運輸業：

第一個客觀條件即與臺人資本原本就是人力輕便鐵道業主體有關。前文已對此略有論述，此處擬再根據筆者既有研究成果提供具體統計數字：根據 1920 年以商法所組織的「會社」為統計對象，臺人資本占該業全體資本額的 52.66%、11 家企業之中有 4 家為臺人資本比重超過 9 成者。⁹⁷

第二個客觀條件是臺灣私設鐵道理應為兼營汽車運輸的另一大力量，特別是製糖企業擁有遠比臺人人力輕便鐵道企業巨大的資本。以日本本土而言，1930 年代私設鐵道業兼營汽車運輸的事業家數、里程與使用車輛數的比重，達到 10%、25%、33%。⁹⁸ 然而，臺灣私設鐵道對兼營汽車運輸卻頗為「消極」，已可略窺見於表三。透過日治時期各類型企業名錄的檢索可知，1934 年臺灣有 8 家製糖企業經營私設鐵道，但僅帝國製糖、大日本製糖、新高製糖 3 家兼營汽車運輸。⁹⁹ 爾後，新高製糖和帝國製糖分別在 1935 年與 1940 年併入大日本製糖，大日本製糖成為戰時唯一兼營汽車運輸的製糖企業，¹⁰⁰ 並很快於 1942 年將兼營汽車運輸業務交由作為臺人汽車運輸業者的彰化乘合自動車株式會社（詳見下節

紀念人物志》（臺北：勤勞と富源社，1931），頁 105；臺灣新聞社編，《臺灣實業名鑑·第一輯》（臺中：該社，1934），頁 164；臺灣新民報社編，《臺灣人士鑑》（日刊五週年紀念出版），頁 119。

⁹⁶ 加賀山生光，〈バス事業統制の理論と實際〉，頁 14-15。

⁹⁷ 相關討論參見陳家豪，〈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）〉，頁 108-111。

⁹⁸ 這是指所有汽車運輸的事業家數、里程與使用車輛數之中，有多少數量由私設鐵道業者經營。參見中西健一，〈日本私有鐵道史研究：都市交通の發展とその構造（增補版）〉，頁 436。

⁹⁹ 杉浦和作編，《臺灣銀行會社錄》（昭和九年版）（臺北：臺北實業興業所，1934），頁 20-30。

¹⁰⁰ 臺灣製糖株式會社、鹽水港製糖株式會社與臺東製糖株式會社等 1943 年尚存者，仍未見兼營汽車運輸。參見竹本伊一郎編，《臺灣株式年鑑：昭和十八年》（臺北：臺灣經濟研究會，1942），頁 31-36。

相關討論)。¹⁰¹

五、戰時交通統制與臺人資本整合

日本自動車交通事業法的實施背景與內涵已如前述，朝鮮很快地在 1933 年實施「朝鮮自動車事業令」。¹⁰² 臺灣方面則拖延到 1937 年 4 月 26 日，日本政府以勅令第 146 號宣告該法可適用於臺灣，後經若干審議於同年 12 月 23 日與該法施行規則同步成案，並在隔年 4 月 1 日正式實施。¹⁰³

基本上，臺灣汽車運輸業的發展程度無論如何都優於朝鮮，¹⁰⁴ 顯然有更大急迫性實施自動車交通事業法，臺灣官民輿論界在日本自動車交通事業法頒布之際，就認為該法也應該在臺灣同步實施。¹⁰⁵ 可是，朝鮮自動車交通事業法卻優於臺灣。因此，當臺灣自動車交通事業法決定實施之後，所有報導與評論都認這是「遲來的法案」。¹⁰⁶

正當自動車交通事業法決定在臺灣實施之際，中日戰爭爆發，日本政府乃於 1938 年 4 月公布「國家總動員法」。該法對日本政府控制市場經濟運作而言如同獲得「白紙委任立法」，可在其基礎下發布各項統制法令。可以說，戰時經濟統制的正式化是以 1937 年為開端。¹⁰⁷

¹⁰¹ 為何如此呢？筆者推測如下：基本上，臺灣私設鐵道長期呈現貨運收入遠大於客運（自 1920 年代就只有 2-3 成）而已，然而臺灣汽車運輸主要侵奪的市場為客運，對私設鐵道衝擊力道較小，圖二即顯示出 1930 年代中期臺灣私設鐵道收入又有所成長。進而言之，臺灣製糖企業鋪設鐵道本來就是以運送甘蔗或砂糖等原料或商品為目的，一般客貨運輸帶有濃厚的副業性質，這更加降低他們對兼營汽車運輸的興趣。

¹⁰² 南滿州鐵道株式會社經濟調查會編，《朝鮮に於ける自動車運送事業に就て》（大連：南滿州鐵道株式會社，1933），頁 9、12、99。

¹⁰³ 〈自動車交通事業法の施行法令公布に際して〉，《臺灣日日新報》，1937 年 12 月 23 日，第 1 版。

¹⁰⁴ 1934 年時，日本、臺灣與朝鮮三地每輛汽車對人口數分別為 693 人、1,760 人、4,055 人，每輛汽車對土地面積則為 3.9 平方公尺、12.8 平方公尺、43.4 平方公尺。很清楚地，臺灣的汽車使用密度雖低於日本，但遠超過朝鮮。（分子：三地人口數或土地面積，分母：三地汽車數），以上根據羽生國彥所提供的數字計算而得。參見羽生國彥，《臺灣の交通を語る》，頁 40。

¹⁰⁵ 戶水昇，〈陸運監督の一般的指針に就て〉，《臺灣鐵道》272（1935 年 2 月），頁 10。

¹⁰⁶ 〈臺灣にも遅れ走せ乍ら 自動車交通事業法 其統轄を受くべきバス千餘臺 營業線は四百線に及ぶ〉，《臺灣日日新報》，1936 年 5 月 19 日，第 3 版。

¹⁰⁷ 原朗，〈戰時統制〉，頁 76。

作為戰時經濟統制一項重要分支即為戰時交通統制，並且正式開啟於 1938 年，即如前文所引用中西健一的相關論述。不過，有必要先指出的是，中西所論為日本本土的現象，臺灣似乎呈現出略為相異的面貌；另外，他所提及的「陸上交通事業調整法」並未在臺灣實施，亦未將殖民地納入實施範圍。¹⁰⁸

為了因應戰時經濟體制，臺灣總督府交通局在 1938 年 6 月 30 日以書面通知各地方官廳，推行所謂的「資源國策」。此一書面通知內容，前引蔡龍保已有詳盡整理，茲引用如下：

1. 檢討現行營運路線是否有相互競爭、互補性以及跟鐵道、軌道平行者；又各單一路線的營運方案是否吻合資源節約政策。
2. 貨運、租用等業務應規劃組成組合或法人組織集中營運。
3. 盡量維持既有市場規模，對於所有新公司、新路線的申請原則上不予同意，如同意也需要求使用電氣車輛、木炭車輛等代用燃料車輛。
4. 要求地方官提示業者班次往來以 4 次最節約、採一人一車與一路線一車種主義，致力於從業人員的訓練，並致力於獎勵代用燃料車輛的使用。¹⁰⁹

此處資源國策乃是戰時物資統制的一環，並為日本政府在中日戰爭爆發以後銳意經營的課題。臺灣汽車運輸業以貨運部門率先回應此一資源國策，並以高雄州最先提出具體成果；1937 年 9 月 23 日，該州共 130 名汽車貨運業者，共同合併為高雄州自動車運輸株式會社。¹¹⁰

以高雄州作為模範，其他州廳紛紛展開汽車貨運業合併，全臺五州二廳共成立 7 家，依序為臺北州自動車運輸株式會社、新竹州自動車運輸株式會社、臺南州自動車運輸株式會社、臺中州自動車運輸株式會社、臺東廳自動車運輸株式會社、花蓮港自動車運輸株式會社等（參見表九）。

¹⁰⁸ 所謂陸上交通事業調整法是以「期待陸上交通事業的健全發展，以增進社會公眾利益」作為目的，同時隱含了燃料資源節約的意圖。該法第一條指出：陸上交通事業指涉對象為鐵道事業、軌道事業以及有固定路線之汽車客運事業。至於健全陸上交通事業的方法乃是國家權力得透過企業合併、讓渡、共同經營、委託經營、連絡運輸等各種手段，進行營業區域、事業種類與範圍等等調整。參見中西健一，《日本私有鐵道史研究：都市交通の發展とその構造（增補版）》，頁 490-491。

¹⁰⁹ 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》，頁 557-558。

¹¹⁰ 編輯室，〈州下のトラック業者の大合同：高雄州自動車運輸株式會社〉，《臺灣自動車界》6: 10（1937 年 10 月），頁 64-65。

表九 戰後初期臺灣汽車客貨運公司資本來源統計 單位：舊臺幣／元

公司名稱	開業時間	法定資本額	日資		臺資		改組公司後名稱
			金額	百分比	金額	百分比	
新竹州自動車運輸株式會社	1938	500,000	293,425	58.69	206,575	41.32	新竹汽車貨運股份有限公司
高雄州自動車運輸株式會社	1937	500,000	464,575	92.92	35,425	7.09	高雄汽車貨運股份有限公司
臺南州自動車運輸株式會社	1940	1,200,000	897,500	74.79	302,500	25.21	臺南汽車貨運股份有限公司
臺東廳自動車運輸株式會社	1943	150,000	145,750	97.17	4,250	2.83	臺東汽車貨運股份有限公司
花蓮港自動車運輸株式會社	1945	52,500	48,000	91.43	4,500	8.57	花蓮港汽車貨運股份有限公司
臺中州自動車運輸株式會社	1941	1,400,000	970,375	69.31	429,625	30.69	臺中汽車貨運股份有限公司
臺北州自動車運輸株式會社	1938	1,500,000	1,014,750	67.65	485,250	32.35	臺北汽車貨運股份有限公司
新港自動車商會	1940 前	83,500	83,500	100.00	0	0.00	公路局
花蓮港乘合自動車株式會社	1940 前	225,000	223,500	99.33	1,500	0.67	公路局
臺灣軌道株式會社	1919	600,000	460,080	76.68	139,920	23.32	新竹汽車客運股份有限公司
臺灣交通株式會社	1918	1,428,000	1,251,650	87.65	176,350	12.35	公路局
臺北近郊乘合自動車株式會社	1942	650,000	332,800	51.20	317,200	48.80	公路局
南邦交通株式會社	1912	600,000	202,300	33.72	397,700	66.28	公路局
豐原乘合自動車株式會社	1942	700,000	494,500	70.64	205,500	29.36	豐原汽車客運股份有限公司
蘭陽乘合自動車株式會社	1942	500,000	131,500	26.30	368,500	73.70	公路局
臺南乘合自動車株式會社	1942	195,000	44,320	22.73	150,680	77.27	臺南汽車客運股份有限公司
嘉義乘合自動車株式會社	1942	1,000,000	140,350	14.04	859,650	85.97	嘉義汽車客運股份有限公司
桃園交通株式會社	1903	1,500,000	46,500	3.10	1,453,500	96.90	桃園汽車客運股份有限公司
臺西乘合自動車株式會社	1942	500,000	15,000	3.00	485,000	97.00	臺西汽車客運股份有限公司
高雄乘合自動車株式會社	1941	800,000	21,000	2.63	779,000	97.38	高雄汽車客運股份有限公司

新營乘合自動車株式會社	1941	350,000	6,100	1.74	343,900	98.26	新營汽車客運股份有限公司
興南乘合自動車株式會社	1912	600,000	56,000	9.33	544,000	90.67	興南汽車客運股份有限公司
屏東乘合自動車株式會社	1942	600,000	6,250	1.04	593,750	98.96	屏東汽車客運股份有限公司
彰化乘合自動車株式會社	1942	750,000	66,000	8.80	684,000	91.20	彰化汽車客運股份有限公司
員林乘合自動車株式會社	1942	850,000	850	0.10	849,150	99.90	員林汽車客運股份有限公司
合計	總體	17,234,000	7,416,575	43.03	9,817,425	56.97	
	客運	11,931,500	3,582,200	30.02	8,349,300	69.98	
	貨運	5,302,500	3,834,375	72.31	1,468,125	27.69	

說明：基隆輕鐵株式會社在 1942 年更名為南邦交通株式會社。

資料來源：臺灣省公路局編，《一年來之臺灣公路交通》（臺北：該局，1947），頁 46；「公路局接收案卷」，《臺灣省行政長官公署檔案》（南投：國史館臺灣文獻館藏），卷 2878，頁 86。

臺灣汽車貨運業之所以優先於客運部門展開企業合併，乃因該業發展較為遲緩，直到中日戰爭爆發後才進入群小並立，從而需要整併的階段。因此，此處臺灣汽車貨運業的企業合併固然是戰時交通統制的產物，亦兼有濃厚產業合理化性質。關於這點，可窺見於高雄州警務部保安課長在高雄州自動車運輸株式會社創立大會（1938 年 9 月 23 日）所做出之發言。這位課長首先回顧了長期以來官方在汽車貨運業發展所作出的努力，即：「從我以及（高雄）州管理當局來看，無論如何都期望業者得以圓滿進行事業而良好的發展。為了達此目的，迄今為止已提出種種方策」。不過，他認為以現況觀之，高雄州汽車貨運業前景堪憂。這是「因為今後汽油漲價、汽車零件價格暴漲，這一方面將使業者越來越疲弊而終至可能停業」。況且原本高雄州汽車貨運業每家業者「平均只擁有 1.5 臺車輛，卻必須支出車庫、事務所、電話、事務所等各項經費，結果收支將無法相償，放置不予以理會的話，除了走向自我毀滅之外別無他途」。從而，汽車貨運業合併成為「業者的救濟案」。¹¹¹

臺灣汽車貨運業經過戰時交通統制，乃成為日資的天下，即如表九所示。不過，這並非臺灣總督府或地方官廳刻意打壓臺人資本的結果。實際上，臺灣總督府或地方官廳在以州廳為單位的「自動車運輸株式會社」成立過程，仍是以產業合理化

¹¹¹ 編輯室，〈州下のトラック業者の大合同：高雄州自動車運輸株式會社〉，頁 64-65。

時代的自主性方針為基調，並提高了國家權力的監督或勸誘力道。正因國家權力未全面強制性介入，所以各州廳的步調並不一致。諸如，輿論媒體報導新竹州自動車運輸株式會社成立時，便強調目前為止的汽車貨運合併「固然是由當局所推廣，但是在業者自覺的結合之下進行這些統制工作，乃是非常可喜的現象」。¹¹²

進而言之，1938年以降臺灣汽車貨運業的企業合併是在既有基盤上，再與運送業相結合。所謂既有基盤除了指汽車貨運業者外，如果屬於原本兼營貨運業務的客運業者，乃須將貨運業務切割出去，再以入股方式參與汽車貨運業的運作；諸如，1938年下半年基隆輕鐵株式會社（以下簡稱基隆輕鐵）第三十二期營業報告書指出：持有臺北州自動車運輸株式會社1,500股，並停止原有貨物運輸業務，交由該企業經營。¹¹³同年度臺灣軌道第三十九期營業報告書指出：因新竹州自動車運輸株式會社設立，廢止汽車貨運營業，並認購該企業股票3千股。¹¹⁴附帶一提，前引山田敦所謂「S家」應即指經營興南乘合自動車株式會社的臺南辛家，這是以他所引用資料作為判斷依據。¹¹⁵若是如此，山田顯係誤解了交通統制的內涵，辛家的事業基礎仍牢固地存在，他們只是將貨運部門切割出去。

至於臺灣運送業在1930年代亦歷經產業合理化之過程，並在中日戰爭之前建立起以臺灣倉庫株式會社、臺灣運輸株式會社、日本通運運輸株式會社、株式會社日東商船、株式會社丸一組等日資五大運送店為首之體制。¹¹⁶筆者根據1943年版的《臺灣株式年鑑》整理出以州廳為單位之「自動車運輸株式會社」的董監事名單，若是屬於運送業者會特別予以註記：

1. 臺北州自動車運輸株式會社：社長三卷俊夫（臺灣倉庫株式會社），專務董事竹內虎雄、董事野中春三（日本通運運輸株式會社）、杉本三郎（臺灣運輸株式會社）、黑木彌之近（株式會社日東商船）、本地才一郎（株式會社丸

¹¹² 編輯室，〈新竹州下にも出現トラック統制會社創立〉，《臺灣自動車界》7:9（1938年9月），頁25。

¹¹³ 〈基隆輕鐵株式會社第三十二期營業報告書：昭和十三年下半年期〉（1938.7.1~12.31），「基隆輕鐵株式會社營業報告書」（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：R-72-G1121。

¹¹⁴ 〈臺灣軌道株式會社第三十九期營業報告書：昭和十三年下半年期〉（1938.6.1~11.30），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

¹¹⁵ 山田敦主要引用「N輕鐵株式會社參拾年誌」，這份資料原名應為《臺灣輕鐵株式會社參拾年誌》，編輯者辛文恭即臺南辛家人士。參見辛文恭編，《臺灣輕鐵株式會社參拾年誌》（臺南：辛文恭，1942）。

¹¹⁶ 吳子政，〈日治時期臺灣倉儲與米出口運輸體系之探討〉（臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文，2008），頁62-63。

- 一組)、顏欽賢、中辻喜次郎、黑木和七、坂田吉三，監察人原川繁治(臺北合同運送株式會社)、許丙、田尻信次(基隆合同運送株式會社)。
- 2.新竹州自動車運輸株式會社：社長林田正治，董事松橋達生、永原喜太郎(株式會社日東商船)、陳濟昌、范姜萍、赤松憲(日本通運運輸株式會社)、簡朗山、鈴木卓、渡會林一，監察人牧誠助、石井員夫、黃文發、蔡昆松。
- 3.臺中州自動車運輸株式會社：社長高橋秀人，專務董事仁科虎彥(日本通運運輸株式會社)、坂本清、小池重視，董事三卷俊夫(臺灣倉庫株式會社)、土居政次、近藤右太郎、小林五郎、呂世明、藤山勝彥、野中春山(臺灣倉庫株式會社)、本山文平，監察人相原金藏、何永、王媽、田中一郎。
- 4.臺南州自動車運輸株式會社：社長宮本一學，專務董事赤嶺茂樹、董事山下雅實、三卷俊夫(臺灣倉庫株式會社)、杉本三郎(臺灣運輸株式會社)、和田二三松、大坪佐苦樂(株式會社日東商船)、黃媽典、梁道，監察人中辻長司、辛西淮。
- 5.高雄州自動車運輸株式會社：社長松尾繁治，專務董事齋藤理三郎，董事山下雅實、黑木彌之近(株式會社日東商船)、杉本三郎(臺灣運輸株式會社)、木下葉一(臺灣倉庫株式會社)、中尾文男、許清詰、瓦林實、三卷俊夫(臺灣倉庫株式會社)，監察人本地才一郎(株式會社丸一組)、高木捨郎(臺灣倉庫株式會社)、邱潤寬。¹¹⁷

由此可知，以州廳為單位的「自動車運輸株式會社」乃是汽車貨運業與運送業結合之產物，從產業關聯性的角度觀之，這兩個業別的結合有其必要性，更可進一步提高貨物運輸的效率。同時，正是因為日資五大運送店大舉進軍汽車貨運業，才使得該業資本構成呈現如表九的樣貌。¹¹⁸

¹¹⁷ 根據竹本伊一郎編，《臺灣株式年鑑：昭和十八年版》，頁111-113整理。

¹¹⁸ 筆者掌握到新竹州自動車運輸株式會社之第六期、第七期與第十四期營業報告書，這三期營業報告書顯示，該企業最大股東一直是日本通運株式會社。若以第六期而言，日資運送業者合計至少持有4,457股，佔全體股數的22.29%。參見〈新竹州自動車運輸株式會社第六期營業報告書：昭和十六年上半年〉(1941.4.1-9.30)，「新竹州自動車運輸株式會社營業報告書」(新北：國立臺灣圖書館藏)，編號：jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1941；〈新竹州自動車運輸株式會社第七期營業報告書：昭和十六年下半年〉(1941.10.1-1942.3.30)，「新竹州自動車運輸株式會社營業報告書」，編號：jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1942；〈新竹州自動車運輸株式會社第十四期營業報告書：昭和二十年上半年〉(1945.4.1-9.30)，「新竹州自動車運輸株式會社營業報告書」，編號：jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1945。

戰時交通統制在1940年進入新的階段，該年7月份日本內閣決議不分本土與殖民地，乃以如下方針作為國策，即「針對汽車貨運事業、汽車客運事業暨計程車事業，促進其企業合併的進行，以期汽車運輸業改善合理化的徹底進行」。¹¹⁹ 隔年7月，伴隨「自動車交通事業法」第一次改正，「臺灣自動車事業組合聯合會」在「輸送報國」目的下於同年9月3日成立，臺灣總督府企圖藉由該組織將全臺汽車運輸業者整合在一起。到了1943年8月15日，為了強化汽車運送業組合、藉其力量進行計畫性統制運輸、確保交通運輸能在國策指導下進行，自動車交通事業法再度改正，為此臺灣總督府交通局鐵道部且在同年9月23日設立「臺灣自動車運送事業組合」，理事長由臺灣總督任命，積極進行運費、路線、車輛運用、人事、零件、物資上的統制與管理，並研究和指導代用燃料的運用，還把原散落各地的汽車運輸同業公業——「自動車協會」吸收為支部。¹²⁰

另一方面，日本政府在1940年2月25日發布「陸運統制令」。此一統制令乃是基於國家總動員法先在日本國內實施，隔年3月再於臺灣實施。其內涵有：

1. 在國家總動員體制下為了讓陸上輸送力有效利用，對於交通企業及需要者強制運送特定客貨、限制與禁止一般客貨運輸進行以及由官方統制各項運輸用資材，並得命令業者讓渡或借貸輸送設備給其他業者或特定機關、彼此間實施運輸協定，乃至將整個企業體委託、販售出去。
2. 鐵道大臣不僅可隨時接管民營業者的設備與企業體，任何設備的改革、擴張與增設都受到限制。¹²¹

1941年11月15日，上述陸運統制令還獲得進一步改正，日本政府一方面要求鐵道部門、汽車運輸部門與運送業者都必須實施計畫運輸，為了讓陸上運送業更緊密地統合在一起，還打算運用諸如企業合併、委託經營、共用設備、聯運、整合人力等方法，使在相關資材不足的前提下，提高營運效率。¹²²

基於上述閣議、自動車交通事業法第一次改正與陸運統制令的發布，臺灣汽車運輸業的企業合併從貨運部門擴及客運部門。

¹¹⁹ 宮崎直勝，〈自動車事業經營者の心構へ〉，《臺灣運輸月報》85（1941年7月），頁9。

¹²⁰ 蔡龍保，〈殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉，頁557-558。

¹²¹ 〈陸運統制令〉（1940年2月），《御署名原本》（東京：国立公文書館藏），檔號：A03022443700。

¹²² 蔡龍保，〈殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉，頁586-589。

1941年3月19日，在臺灣總督府交通局主導下，臺灣汽車客運業者於臺北召開「全島巴士事業大會」。前引宮崎直勝正好在這時點出任鐵道部監督課長，他在致詞時明確指出企業合併的三大目的：為了企業本身、確保地方交通運輸以及國家國防，同時以「一州（廳）一事業」作為企業合併的最終期待。¹²³

宮崎直勝在「全島巴士事業大會」結束後，還發表三篇專文於專業性刊物。藉由這些內容，我們可更進一步掌握到此階段汽車客運合併的基本方針與內涵。他一方面再次鼓吹企業合併的必要性，另一方面檢討了此一合併進行方式。

針對企業合併的必要性，宮崎直勝除了重述物資節約與國防產業之兩大論點外，也強調此舉將提供企業經營的安定性。也就是說，國家權力將給予既存企業的區域獨占權，即便有新道路鋪設完成，國家權力也會讓既存企業繼續擁有新道路的汽車運輸營業權，不會轉移給其他業者。¹²⁴ 針對合併進行方式，他所論諸點主要在於如何區域劃分、是否採行強制手段、資產估價等三大層面：

- 1.以區域劃分而言：「基於汽車客運事業乃附著於土地，如果只是像其他產業的企業合併一樣，單純將零散企業整合為一，乃無法達到目的。」此一區域劃分必須考慮到地理性條件、再由官民一起協議，同時區域劃分的完成是最急要事務。
- 2.以是否採行強制手段而言：儘管原則是讓業者「自主性」展開企業合併，但是如果有一二反對者阻礙了整體企業合併的進行，國家權力透過強制性手段來推動企業合併也就成為必要。所謂強制性手段有取消企業經營權、介入合併方法與資產估價、委託經營、斷絕物資配給、尋求其他經營者代為經營等。¹²⁵
- 3.以資產價格評定而言：此一問題乃企業合併過程最為關鍵者，其中有形財產的估算可根據一般社會性標準，相對較容易，至於無形財產則相對難估算。當合併與被合併雙方的爭議始終無法解決之際，國家權力便須予以強力介入。¹²⁶

¹²³ 〈愈よ企業の合同へ 全島バス事業大會了る〉，《臺灣日日新報》，1941年3月20日，第2版。

¹²⁴ 宮崎直勝，〈自動車事業經營者の心構へ〉，頁8。

¹²⁵ 宮崎直勝，〈合同途上に横たはる問題（承前）〉，《臺灣運輸月報》86（1941年8月），頁5-7。

¹²⁶ 宮崎直勝，〈バス合同の進め方（承前）：統制合同の諸問題（承前）〉，《臺灣運輸月報》87（1941年9月），頁2-6。

筆者認為，宮崎直勝所論讓我們窺略到戰時交通統制所展開的汽車客運合併，儘管帶有比汽車貨運更為濃厚之「戰時統制」色彩，但此一合併與貨運部門一樣，仍延續了產業合理化的基本精神，亦即根據自主性原則予以推展，國家權力在必要時刻才會強力介入。進而言之，前面提過，戰時交通統制所展開的汽車客運合併，乃是以「一州（廳）一事業」作為最終目標，這當然是參考汽車貨運合併經驗。不過，或許臺灣汽車客運的發展程度遠超過汽車貨運，實不易立即達成「一州（廳）一事業」。因此，臺灣總督府先將全臺約略區分為 16 大區，且不包括東部地區：

臺北市：臺北近郊地區、蘭陽地區、淡水地區、基隆地區。

新竹州：北部地區以桃園輕鐵為中心、中南部地區以臺灣軌道為中心。

臺中州：豐原地區、臺中市區、彰化地區、員林地區。

臺南州：嘉義地區、虎尾地區、臺南市區、新營地區。¹²⁷

高雄州：西部地區、東部地區、屏東地區。

臺灣汽車客運業的合併結果即如表九所示，大多在 1941-1942 年完成，並未達到「一州（廳）一事業」的理想，毋寧還是以上述 16 大區為基礎、再略加修改。可以說，臺灣總督府似乎不打算透過戰時交通統制破壞汽車客運業的既有運作秩序。畢竟，臺灣汽車客運業的發展程度與貨運部門不可同日而語。若全然忽視既有業者勢力分布與宮崎直勝所提及之「地理性條件」，貿然推動所謂「一州（廳）一事業」，恐怕只會引起很大紛爭。

以下再將此一合併結果區分為兩大模式予以說明：

一、臺灣總督府先透過路線交換進行區域交通整合，讓原本已在區域交通居於寡占地位的基隆輕鐵、桃園輕鐵、臺灣軌道、臺中輕鐵等民營鐵道企業，透過路線交換與收購等方式，分別成為基隆地區、大桃園地區、竹苗與臺中地區唯一地方交通企業（包括人力輕便鐵道與汽車運輸兩項交通工具）。諸如，桃園輕鐵即於 1941 年以 33,125 圓收購中壢軌道株式會社所經營的中壢／大園間和中壢／新屋間汽車客運路線。同年 12 月，再以 16,875 圓收購臺人鄭祿生所經營的楊梅經新屋到崁頭厝間的汽車客運路線。桃園輕鐵還被要求將苗栗線汽車客運讓給臺

¹²⁷ 〈遅々として進まぬ 地方廳別バス合同現段階〉，《臺灣日日新報》，1941 年 12 月 10 日，第 2 版。

灣軌道，並接收臺灣軌道大溪／龍潭間汽車客運路線。¹²⁸ 另外，臺灣軌道則被要求收購合資會社新竹自動車商會、新竹拓殖株式會社、茶茂自動車商會、新通自動車商會、卓蘭興業株式會社，為此該企業還將法定資本額從 40 萬圓增加為 60 萬圓。至於不屬於這一區間的路線則全部讓渡出去，包括斗六營業所讓受給西崙自動車株式會社、臺中營業所讓售給臺中輕鐵。¹²⁹

臺灣總督府再讓桃園輕鐵、臺灣輕鐵與彰化輕鐵放棄人力輕便鐵道業務，從而轉型為專營汽車運輸企業，企業名稱也從所謂「軌道株式會社／輕鐵株式會社」變更為「交通株式會社」。¹³⁰

二、將原本已稍具規模的汽車運輸企業整合成以地區為單位的「乘合自動車株式會社」，以下茲舉筆者所能掌握史料之 9 家業者為例：

1. 豐原乘合自動車株式會社：1942 年由近藤右太郎的近藤自動車運輸株式會社、葉世潭的明星自動車株式會社、郭頂順的共榮自動車合資會社、賴阿魁的金豐自動車株式會社、林通的老松自動車株式會社等 5 公司合併而成。
2. 彰化乘合自動車株式會社：1942 年由彰化輕鐵株式會社所屬汽車運輸部門、黃旭的旭日自動車合資會社、黃毓玉的鹿港自動車株式會社、林杜的三笠自動車株式會社、洪金田的合資會社二三自動車商會、黃錦坤的和興バス株式會社、林崧雨的南投自動車株式會社、大日本製糖株式會社所屬汽車運輸部門、陳澤霖的開山自動車合資會社等合併而成，法定資本額 75 萬圓。
3. 員林乘合自動車株式會社：1942 年由員林地區之 4 家汽車運輸公司與北斗、二林、竹山、水里各地區共十幾家小業者合併而成。
4. 嘉義乘合自動車株式會社：1942 年由朱永貴的大同自動車株式會社、林抱的嘉義自動車株式會社、黃媽典的東石自動車株式會社、蔡青山的合興自動車株式會社合併而成。

¹²⁸ 〈第四十四回營運報告書：昭和十六年下半年〉（1941.9.1~1942.2.28），「桃園客運檔案」，未編頁碼。

¹²⁹ 〈臺灣軌道株式會社第四十六期營業報告書：昭和十六年下半年〉（1941.10.01~1942.03.31），「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。

¹³⁰ 竹本伊一郎編，《臺灣株式年鑑：昭和十八年》，頁 111-119；謝國興，〈日治時期臺灣的陸上交通運輸業〉，頁 35、41-42；〈第四十八回營運報告書：昭和十八年下半年〉（1943.9.1~1944.2.28），「桃園客運檔案」，未編頁碼。

5. 蘭陽乘合自動車株式會社：初由胡慶森與日人資本於 1927 年以資金 2 萬圓共同創辦蘭陽自動車商會，後日人資本退出，胡氏另覓林木火、黃承爐與陳茂昌等人合作，並於 1932 年改組為株式會社。1942 年該企業進一步合併林木火的共益自動車株式會社、陳阿呆的三星自動車合資會社、黃維生的宜蘭殖產自動車株式會社與昭和自動車商會。
6. 臺西乘合自動車株式會社：黃祺祿的西崙自動車株式會社在 1941 年合併吳興旺的臺西自動車株式會社、林玉柱的中南自動車合資會社。
7. 屏東乘合自動車株式會社：1942 年由屏東地區八家業者合併而成。
8. 興南乘合自動車株式會社：臺灣輕鐵、梁道所經營的新化軌道、高添旺所經營的佳里交通公司三家於 1942 年合併而成。
9. 高雄乘合自動車株式會社：1941 年由高雄地區八家業者合併而成，包括劉龍傳的旗楠自動車株式會社、朱鳳池的高旗自動車株式會社、何金榮的榮和自動車株式會社、劉阿桂的東英自動車株式會社、劉朝田的興產自動車株式會社、宋彩清的廣通自動車株式會社、蘇德成的蓮甲自動車株式會社、陳啟貞的烏樹林製鹽株式會社所屬汽車運輸部門。¹³¹

經過以上二種模式，臺人資本顯然能持續作為汽車客運業的主體，乃至日資製糖鐵道所兼營的汽車運輸亦被併入臺人資本所主導者。如表九所示，至二次大戰為止，臺人資本在汽車客運全體法定資本額所占比重為 69.98%，遠大於日資的 30.02%。另外，即便將客貨運視為整體而觀察臺人資本在汽車運輸業全體法定資本額所占比重，此一數值仍然維持在超過日資的 56.97%，且與前述 1938 年的 58.55% 相當接近（參見表七）。

可以說，不論是臺灣汽車貨運與汽車客運的企業合併過程，均未見臺灣總督府刻意打壓臺人資本之跡象，已如前述。因此，此一企業合併呈現出表九之結果，或許不應意外。特別是針對汽車客運而言，因為臺灣總督府是以既有秩序為前提所展開，此一既有秩序便是指臺人人力輕便鐵道企業在 1937 年以前，已在地方

¹³¹ 本段主要參考各汽車客運公司網站，再搭配 1940 年汽車運輸企業經營者名單。其中，1940 年汽車運輸企業經營者名單可見於臺灣省行政長官公署所製作的《一年來之臺灣公路交通》，登載了企業代表者姓名。另外，有關高雄汽車客運之資訊，乃由許雪姬教授提供，筆者亦曾於 2013 年 6 月 28 日初步拜會該企業。參見臺灣省公路局編，《一年來之臺灣公路交通》，頁 46；高雄汽車客運公司編，《成立五十週年紀念特刊》（高雄：該公司，1994），頁 11。

官廳的協助下大舉兼營汽車運輸業，即被歸類為上述第一種模式的業者；臺人中小汽車客運業者亦已透過自主性、半自主性合併而逐漸脫離零細經營色彩，即被歸類為上述第二種模式的業者。

基本上，臺灣汽車運輸業的發展固然可以中日戰爭爆發區分為產業合理化與戰時交通統制兩大階段，但是這兩大階段未必可被嚴格區分，毋寧是在既有產業合理化的主軸之上，逐步強化戰時交通統制的力道。尤有甚者，第二種模式的業者大多是原與人力輕便鐵道業無涉的臺人新興交通資本。戰時交通統制反而成為他們獲得進一步整合的契機，諸如：臺西乘合自動車株式會社以臺南地方交通業者為主、持股數占全體 58.93%，再加入嘉義地區 16.4%；¹³² 員林乘合株式會社為中部地區地方交通業者的大集結，包括彰化地區占 64.91%、臺中地區占 22%、南投地區占 11.91%；¹³³ 嘉義乘合自動車株式會社，同樣存在地方交通資本聯合的色彩，絕大多數股東來自嘉義；¹³⁴ 屏東乘合自動車株式會社是中部與南部臺人交通資本的聯合企業；¹³⁵ 蘭陽乘合自動車株式會社為宜蘭地方臺人資本的大集結，股東來源以羅東為主、占 4,990 股，來自今宜蘭市者居次、占 1,815 股。¹³⁶

總的來說，臺灣總督府在 1930 年代的汽車運輸業產業合理化，乃以解決眾多零細資本的過度競爭、進而提高汽車運輸業的營業效率為關鍵，至於是否協助日人資本取代臺人資本，並非政策考量重點；有關這點，已如前節所述。此一想法在中日戰爭爆發後似乎沒有太大改變，臺灣總督府關心的重點逐漸轉移為資源如何被有效地整合與運用。

¹³² 〈臺西公共汽車公司設立登記未准批復案〉（1949 年 6 月 24 日），「公司登記卷」，《省級機關檔案》（南投：國史館臺灣文獻館藏），掃描號：0044820008506006。

¹³³ 〈員林公共汽車公司設立登記未准批復案〉（1949 年 6 月 24 日），「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008501015。

¹³⁴ 〈嘉義公共汽車公司設立登記未准批復案〉（1949 年 6 月 24 日），「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008501014。

¹³⁵ 〈屏東公共汽車公司設立登記未准批復案〉（1949 年 6 月 24 日），「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008506003。

¹³⁶ 〈蘭陽公共汽車公司設立登記未准批復案〉（1949 年 6 月 25 日），「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008506007。

六、結論

在臺灣經濟史領域，1937年以前的產業合理化與戰時經濟統制長期以來被視為臺人資本最受日本殖民者打擊的階段。爾後，山田敦、堀内義隆、高淑媛等新一代日、臺經濟史研究者以諸多實證案例對此一論述提出反省與挑戰。

臺灣總督府從產業合理化到戰時經濟統制為止的各項經濟措施是否全然以打壓臺人資本為目的呢？至二次大戰結束為止，臺人資本如能在若干產業獲得生存空間，是否全然以零細經營型態柔軟對應各項統制政策？為了重新檢討此一課題，本文以汽車運輸業為例，企圖提出一有別於中小民營工廠的歷史面貌。

透過本文討論可知，隨著1910年代汽車運輸業興起，世界各主要先進國家的鐵道交通都受到衝擊。當臺灣汽車運輸業興起後，原本作為地方交通主力的私設鐵道業與人力輕便鐵道業，所受衝擊相當直接；其中，後者尚未進入機械動力階段，根本無法與汽車運輸業競爭。

以協助鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼併汽車運輸業者為前提，日本政府在帝國勢力範圍內的交通業展開產業合理化運動。不過，臺灣人力輕便鐵道業與私設鐵道業兼營汽車運輸業的時點有頗大落差，肇因1937年「臺灣自動車交通事業法」實施前，臺灣汽車運輸業的管理僅停留於州廳層級，甚至導致若干企業合併最終破局。不過，到了1930年代中期，臺灣汽車運輸業的產業合理化進入最如火如荼的階段，各州廳步調不僅逐漸趨於一致，官方介入的力道亦逐漸增強。另外，臺灣汽車運輸業的產業合理化，除了體現為鐵道業者（包括人力輕便鐵道業者）兼營汽車運輸此形式外，汽車運輸業者的自我合併更是一大重點。

當臺灣汽車運輸業開始蓬勃發展後，臺人資本在該業的力量已遠超過日人資本。經過上述臺灣汽車運輸業的產業合理化，臺人資本在營業里程、家數、資本額與營業收支所占比重，均較原本下滑。表面上，此一現象似乎可以再次被理解為臺人資本受到日本殖民者或日人資本的打壓，只是此一力道可能不若臺人資本在中小民營工廠所遭受的強烈。實際上，臺灣汽車運輸業之產業合理化過程，同樣存在臺人人力輕便鐵道業者在地方官廳協助之下兼併中小臺人汽車運輸業者的現象。臺人資本的自我合併，更可以說是產業合理化的重要動力之一。反觀，

日人汽車運輸企業在這一階段資本額與營業收入的成長，並非主要透過合併臺人企業而來，乃是跟臺北市營公共汽車經營範圍的擴張和基隆市營公共汽車的成立有關。

中日戰爭爆發後，日本政府在 1938 年 4 月公布「國家總動員法」，戰時經濟統制的正式開啟。作為戰時經濟統制一項重要分支即為戰時交通統制，臺灣汽車運輸業以貨運部門率先回應戰時交通統制、展開企業合併。臺灣汽車貨運業之所以如此，乃因該業發展較為遲緩，直到中日戰爭爆發後才進入群小並立從而需要合併的階段。因此，此處臺灣汽車貨運業的企業合併固然是戰時交通統制的產物，亦兼有濃厚產業合理化性質。

臺灣汽車貨運業經過戰時交通統制，乃成為日資的天下。不過，這並非臺灣總督府或地方官廳刻意打壓臺人資本之結果。實際上，臺灣總督府或地方官廳在以州廳為單位的「自動車運輸株式會社」成立過程，仍是以產業合理化時代的自主性方針為基調，並提高了國家權力的監督或勸誘力道。但為提高戰爭時期貨物運輸的效率，總督府在既有基盤之上讓汽車貨運業與日資五大運送店相結合。

戰時交通統制在 1940 年進入新的階段，臺灣汽車運輸業的企業合併從貨運部門擴及客運部門。戰時交通統制所展開的臺灣汽車客運合併，儘管帶有比汽車貨運更為濃厚的「戰時統制」色彩，但此一合併與貨運部門一樣，仍是根據自主性原則予以推展。臺灣總督府似乎不打算透過戰時交通統制破壞汽車客運業的既有運作秩序，毋寧盡可能以既有秩序為前提展開企業合併。此一既有秩序便是指臺人人力輕便鐵道企業在 1937 年前，已在地方官廳的協助之下大舉兼營汽車運輸業；臺人中小汽車客運業者亦已透過自主性、半自主性合併而逐漸脫離零細經營色彩。可以說，臺灣汽車運輸業的發展固然可以中日戰爭爆發區分為產業合理化和戰時交通統制兩大階段，但這兩大階段未必可被嚴格切割，而是在既有產業合理化的主軸之上，逐步加入戰時交通統制的元素。

經過戰時交通統制，臺人資本顯然能持續作為汽車客運業的主體。即便將客貨運視為整體而觀察臺人資本在汽車運輸全體法定資本額所占比重，此一比重也與中日戰爭爆發之初相當接近。

總的來說，臺灣總督府在 1930 年代的汽車運輸業產業合理化，乃以解決眾多零細資本過度競爭、進而提高汽車運輸業的營業效率為關鍵，至於是否協助日人資本取代臺人資本，並非政策考量重點。此一想法在中日戰爭爆發後似乎沒有太大改變，總督府關心的重點逐漸轉移為資源如何被有效地整合與運用。如果說，臺人資本在中小民營工廠領域乃須「以各種手段、特別是零細規模經營『躲過』經濟統制風潮」，其在汽車運輸業顯然經歷了與中小民營工廠相異之過程，亦無法與淦照彥「所謂的臺人資本在該時期最受日本殖民者所打擊」之見解相呼應。

臺灣政治史研究者普遍同意：戰後臺灣地方客貨運業成為地方派系的主要獨占性事業之一。他們認為這與國民黨政府為了拉攏地方派系、穩固在臺統治基礎有關。¹³⁷ 透過以上討論可知，戰後臺灣地方汽車客貨運業的基盤實形構於戰時交通統制，且由原臺人人力輕便鐵道資本與臺人新興交通資本所構成。

¹³⁷ 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）。

引用書目

- 《臺南州自動車協會會報》
《臺灣日日新報》
《臺灣民報（臺灣新民報）》
《臺灣自動車界》
《臺灣運輸月報》
《臺灣鐵道》
〈陸運統制令〉，《御署名原本》，檔號：A03022443700。東京：国立公文書館藏。
「公司登記卷」，《省級機關檔案》，掃描號：0044820008501014、0044820008501015、0044820008506003、0044820008506006、0044820008506007。南投：國史館臺灣文獻館藏。
「公路局接收案卷」，《臺灣省行政長官公署檔案》，卷 2878。南投：國史館臺灣文獻館藏。
「桃園客運檔案」。桃園：桃園汽車客運股份有限公司藏。
「基隆輕鐵株式會社營業報告書」，索引號：7R-72-G1121。臺北：中央研究院人文社會科學聯合圖書館微縮資料。
「新竹州自動車運輸株式會社營業報告書」，編號：jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1941、jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1942、jpli2014-bk-ccl_489_41_0832_1945。新北：國立臺灣圖書館藏。
「臺灣軌道株式會社營業報告書」，索引號：4R-385-K2613。臺北：中央研究院人文社會科學聯合圖書館微縮資料。
- 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》（京都）74: 67-94。
- 中西健一
1979 《日本私有鉄道史研究：都市交通の發展とその構造（増補版）》。京都：ミネルヴァ書房。
- 中村隆英（編）
1989 《日本經濟史 7：「計画化」と「民主化」》。東京：岩波書店。
- 中村隆英、尾高煌之助（編）
1989 《日本經濟史 6：二重構造》。東京：岩波書店。
- 日本乗合自動車協會（編）
1935 《全國乗合自動車業者名簿：附 乗合自動車關係法規》。東京：全國乗合自動車業者名簿編纂所。
- 由井常彦（編集、解題）
1966 《營業報告書集成解説・収録総目録》，第一集。東京：雄松堂。
- 安藤良雄（編）
1979 《兩大戦間の日本資本主義》。東京：東京大学出版会。
- 竹本伊一郎（編）
1942 《臺灣株式年鑑：昭和十八年》。臺北：臺灣經濟研究會。
- 羽生國彦
1937 《臺灣の交通を語る》。臺北：臺灣交通問題調査研究會。
- 吳子政
2008 〈日治時期臺灣倉儲與米出口運輸體系之探討〉。臺北：國立政治大學臺灣史研究所碩士論文。

尾崎正久

1955 《自動車日本史》，下卷。東京：自研社。

杉浦和作（編）

1929 《臺灣銀行會社錄》（第10版）。臺北：臺灣實業興信所。

1932 《臺灣銀行會社錄》（第14版）。臺北：臺灣實業興信所。

1934 《臺灣銀行會社錄》（昭和九年版）。臺北：臺灣實業興信所。

1936 《臺灣銀行會社錄》（第18版）。臺北：臺灣實業興信所。

沈方茹

2003 〈臺北市公共巴士之發展（1912-1945年）〉。桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文。

辛文恭（編）

1942 《臺灣輕鐵株式會社參拾年誌》。臺南：辛文恭。

岡村松郎

1954 《日本自動車交通事業史》，上卷。東京：全國乘合自動車協會。

南滿州鐵道株式會社經濟調查會（編）

1933 《朝鮮に於ける自動車運送事業に就て》。大連：南滿州鐵道株式會社。

柯萬榮（編著）

1931 《臺南州名士錄》。臺南：臺南州名士錄編纂局。

原幹次郎（編）

1931 《自治制度改正十周年記念人物史》。臺北：勤勞と富源社。

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。

高成鳳

1999 《植民地鐵道と民眾生活：朝鮮・台湾・中国東北》。東京：法政大學出版局。

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。

高雄汽車客運公司（編）

1994 《成立五十週年紀念特刊》。高雄：高雄汽車客運公司。

高橋泰隆

1995 《日本植民地鐵道史論：台湾、朝鮮、滿州、華北、華中鐵道の經營史の研究》。東京：日本經濟評論社。

堀内義隆

2001 〈日本植民地期台湾の米穀産業と工業化：初摺・精米業の發展を中心に〉，《社會經濟史學》（東京）67(1): 23-46。

許雪姬

1995 〈臺灣華僑投資福州復興汽車公司始末：1931-1936〉，《臺灣史研究》（臺北）2(1): 51-83。

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

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

2015 〈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》（臺北）22(3): 97-138。

臺北商業學校南洋南支經濟研究會（編）

1932 《第二回本島經濟事情調查報告（昭和6年夏期）》。臺北：臺北商業學校南洋南支經濟研究會。

臺灣省公路局（編）

1947 《一年來之臺灣公路交通》。臺北：臺灣省公路局。

臺灣省行政長官公署統計室（編）

1946 《臺灣省五十一年來統計提要》。臺北：臺灣省行政長官公署統計室。

臺灣新民報社調查部（編）

1934 《臺灣人士鑑》（日刊一週年紀念出版）。臺北：臺灣新民報社。

1937 《臺灣人士鑑》（日刊五週年紀念出版）。臺北：臺灣新民報社。

臺灣新聞社（編）

1934 《臺灣實業名鑑·第一輯》。臺中：臺灣新聞社。

臺灣總督府交通局總務課（編）

1932 《自動車に關する調査》。臺北：臺灣總督府交通局總務課。

臺灣總督府交通局鐵道部（編）

1938 《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十三年度年報》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

1942 《臺灣總督府交通局鐵道部：昭和十七年度年報》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部。

臺灣總督府官房調查課（編）

1920 《臺灣總督府第二十三統計書》。臺北：臺灣總督府官房調查課。

臺灣總督府鐵道部（編）

1912 《臺灣總督府鐵道部第十三年報（明治四十四年度）》。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。

編者不詳

1928 《全島商工人名錄：臺北市商工人名錄（昭和三年三月現在）》。出版地不詳；出版者不詳。

蔡龍保

2008 《殖民統治之基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）》。臺北：國立臺灣師範大學歷史學系。

謝國興

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。

2012 〈1940年代的興南客運：日治後期到戰後初期的轉折〉，《臺南文獻》（臺南）1: 55-80。

鐵道省運輸局（編）

1928 《自動車に關する調査報告（第2輯）》。東京：鐵道省運輸局。

鐵道省監理局自動車第二課（編）

1943 《自動車運輸：鐵道省教授要目準據》。東京：株式會社交友社。

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。

鹽見喜太郎（編）

1938 《臺灣銀行會社錄》（第20版）。臺北：臺灣實業興信所。

Persistence of Taiwanese Capital under Industrial Rationalization and Economic Control: Case of Transportation Industry (1929-1945)

Chia-hao Chen

ABSTRACT

Past research on the economic history of Taiwan have often highlighted the fact that Taiwanese capital was radically suppressed by the Japanese colonial authorities under rationalization of industries prior to 1937 and economic control during wartime. In recent years, scholars of the younger generation have challenged this view using case studies. Were the economic measures promulgated by the Governor-General of Taiwan from the 1930s to 1945 aimed at eliminating Taiwanese capital? Could small-scale management with flexibility and adaptability in face of various control policies fully account for the persistence and prosperity of Taiwanese capital in certain industries?

This study explores further these issues focusing on the ~~automobile~~ transportation industry. The analysis reveals that the Governor-General of Taiwan sought to curtail the excessive/unhealthy competition of the transportation industry and improve its operating efficiencies in the 1930s. The emphasis was not on replacing Taiwanese capital with Japanese capital and remained so even after the outbreak of the Second Sino-Japanese War. Instead, the Governor-General of Taiwan had his focus on efficient integration of economic resources. As a result, Taiwan's transportation industry maintained the same organization and operation as that under wartime economic controls even in the post-war era. That is, the transportation industry was operated under the Taiwanese push car railways with the emerging Taiwanese capital in the 1930s. This study concludes that the capital accumulation process of the domestic transportation industry was different from that of other industries operated by small-scale management.

Keywords: Industrial Rationalization, Economic Controls, Wartime, Taiwanese Capital, Transportation Industry