

國立臺灣師範大學文學院臺灣史研究所

碩士論文

Graduate Institute of Taiwan History


College of Liberal Arts

National Taiwan Normal University

Master's Thesis

日治時期臺北鐵道的多重角色與地方生活

The Multifaceted Roles of Taipei Railway During the  
Japanese rule of Taiwan and Its Impact on Local Life



飯塚美涼

Iizuka, Misuzu

指導教授:許佩賢 博士

Hsu, Pei-hsien, Ph.D.

中華民國 114 年 1 月

**January 2025**

本論文寫作過程中曾獲「『112年度國家鐵道博物館籌備處博碩士論文研究獎助』碩士論文撰寫獎助」，特此致謝。



## 謝辭

今日我順利從臺灣史研究所畢業了。這一切都要感謝我的指導老師許佩賢老師、臺史所同學們，以及在臺灣生活中給予我支持的朋友們。真的非常感謝大家。

我在大學時主修中國考古學，因此從大學時期開始學習中文。而在大四時，我因交換留學來到臺灣，這也讓我對臺灣歷史產生了興趣，並決定報考國立臺灣師範大學的研究所。入學時，由於疫情的關係，簽證發放延遲，導致我無法趕上開學，只能在隔離三週期間透過線上課程學習。如今回想起來，那也是一段特別的回憶。剛開始上課時，老師的講課內容我大約只能聽懂一半左右，這讓我感到不安。但多虧了同學們的幫助，我才能逐步適應並克服困難。我想我的中文能力應該比三年前進步了不少。

在論文寫作方面，雖然大學時期寫過論文，但研究所的論文無論是資料蒐集、內容深度還是分析水準，都比大學時期提升了許多。更何況還要用非母語來寫作，對我來說是極大的挑戰，即使現在也不敢說已經完全適應。在這方面，指導老師許佩賢老師給了我非常多的幫助，無論是我拙劣的中文，還是論文的內容，老師都耐心指導。如果不是許老師擔任我的指導教授，我不確定自己是否能順利畢業。真的非常感謝老師。

除了研究所的學習之外，在學校生活中，我也加入了熱舞社，並結交了許多臺灣朋友。與大家一起練習的日子，成為我非常深刻的回憶。此外，從第二年開始在酒吧打工，這讓我有機會與來自不同國籍、不同年齡的人交流，也認識了許多在學校生活中難以遇見的朋友。

透過學習中文，我深刻體會到語言的習得能夠拓展自己的世界。在臺灣認識的朋友，如今能夠無礙地交流，對我來說是人生中非常重要的變化，也是我未來希望繼續珍惜的事。

雖然這篇論文還有許多需要補充與修改的地方，但我希望未來能夠持續進行研究。

在臺灣度過的這三年，對我來說是無可取代的寶貴時光。我衷心感謝所有曾經幫助過我的人。感謝大家！



## 摘要

1921年由於臺北鐵道株式會社（股份有限公司）開通當時唯一的私設鐵路——臺北鐵道，鐵道於是成為臺北到新店地區重要的交通方式之一。這條鐵道原本是為了將文山區的貨物、礦產送到臺北而開通，隨著都市發展、人口增加，通學和觀光的需求逐漸提高。約略在同一時期，汽車開始普及，與臺北鐵道產生的競爭關係，一直保持著相互關注的狀態，也讓臺北至新店之間的地區形成利於交通發展的環境。

臺北鐵道也是前往新店一帶觀光的重要交通工具。新店碧潭，以及烏來溫泉，兩地都是臺北鐵道沿線的主要觀光景點。這兩間離市區不遠的地方，透過利用臺北鐵道能享受適合日間短途旅行的避暑勝地。

在上下學方面，對於當時臺北帝國大學的學生和教授來說，臺北鐵道是一個重要交通選擇之一。除了他們之外，對於居住在新店的人前往臺北，或是居住在臺北通勤至新店的兩者而言，由於交通選擇相對較少，利用該鐵道的佔比較大。

本文認為臺北鐵道的發展，其不僅承擔了貨運、客運的角色，還在教育、觀光與戰時交通中扮演了不可或缺的功能。從服務文山地區的貨物運輸，到連結都市與自然的觀光體驗，再到支撐通勤與戰時疏散，臺北鐵道的存在體現了日治時期殖民地基礎建設的多樣性與現代化意圖。

關鍵字：臺北鐵道、交通、地方觀光、學校生活

## Abstract

In 1921, the Taipei Railway Corporation (*Taipei Tetsudō Kabushiki Kaisha*) inaugurated the Taipei Railway, the only privately operated railway at the time, establishing it as a crucial transportation link between Taipei and Xindian. Initially constructed to facilitate the transport of goods and minerals from the Wenshan area to Taipei, the railway gradually adapted to increasing demands for commuting and tourism as urban development progressed and the population grew. Concurrently, the rise of automobiles introduced competition, fostering an environment that spurred transportation development in the Taipei-Xindian corridor.

Beyond its role in freight and commuter transport, the Taipei Railway was instrumental in facilitating tourism to the Xindian region. Notable attractions along the railway included Bitan in Xindian and Wulai Hot Springs, both of which became popular destinations for short excursions and summer retreats. Their proximity to Taipei, coupled with the convenience of railway access, positioned them as ideal leisure destinations for city residents.

The Taipei Railway also served as a vital mode of transportation for students and faculty of Taihoku Imperial University (now National Taiwan University). In addition to academic commuting, the railway was a primary transport option for Xindian residents traveling to Taipei and Taipei residents commuting to Xindian, as alternative transportation options were relatively limited, leading to high reliance on the railway.

This study contends that the Taipei Railway was not merely a conduit for freight and passenger transport but also played an indispensable role in education, tourism, and wartime logistics. From supporting the movement of goods in the Wenshan area to bridging urban life with natural attractions, and facilitating daily commuting and wartime evacuations, the Taipei Railway exemplifies the multifaceted role of colonial infrastructure and its contributions to modernization during the Japanese era.

**Keywords:** Taipei Railway, Transportation, Local Tourism, School Life

# 目次

謝辭 .....	i
摘要 .....	iii
目次 .....	v
表目錄 .....	vi
圖目錄 .....	vii
第一章 序論 .....	1
第二章 臺北與新店間的交通線 .....	8
第一節 臺北鐵道公司的成立與經營 .....	8
第二節 大新自動車：臺北鐵道的競爭對手 .....	23
第三章 臺北鐵道與休閒活動 .....	36
第一節 臺北鐵道沿線景點 .....	36
第二節 烏來溫泉與新店附近的登山 .....	49
第四章 臺北鐵道與學校生活 .....	61
第一節 沿著臺北鐵道的上學路 .....	61
第二節 臺北鐵道與疏開 .....	73
結論 .....	77
引用書目 .....	80

## 表目錄

表 1	臺北鐵道株式會社臺灣人股東之名單 .....	21
表 2	1921-1940 年臺北鐵道營業線工作人員的人數及薪水 .....	23
表 3	市營巴士回券票價格變遷 .....	31
表 4	各交通工具往新店面車票價格變遷 .....	34
表 5	1932 年臺北帝國大學教授住居分布 .....	64



## 圖目錄

圖 1	1916 年輕便鐵路及其附近地圖.....	9
圖 2	1921 年臺北鐵道路線圖.....	12
圖 3	臺北鐵道每年旅客人數統計.....	18
圖 4	1944 年市營自動車路線圖.....	25
圖 5	1935 年大新自動車景尾深坑間路線圖.....	28
圖 6	1932 年市營水源地線路與臺北鐵道路線比較.....	30
圖 7	1942 年臺北鐵道運賃表.....	33
圖 8	1938 年當時臺北市役所推薦的觀光路線.....	39
圖 9	萬華站至水源地站每年上下車人數統計.....	40
圖 10	吉田初三郎畫的仙公廟.....	43
圖 11	1938 年新店碧潭.....	44
圖 12	在新店釣香魚的人.....	48
圖 13	1935 年往烏來交通資訊.....	51
圖 14	烏來溫泉公共浴場之前的大合照.....	54
圖 15	在 1936 年烏來登山官方推薦的路線.....	57
圖 16	1936 年往塗潭山推薦的登山經路.....	59
圖 17	水源地站的上下車人數和學生數及教職員人數變遷.....	63
圖 18	從北投上到臺北帝國大學的路線.....	65
圖 19	從南港上到臺北帝國大學的路線.....	67
圖 20	萬新鐵路的新店.....	72

# 第一章 序論

## 一、研究動機與目的

鐵道還未普及時，臺北至臺北周圍地區的移動方式以徒步、腳踏車、人力車為主。1921 年臺北鐵道株式會社開通當時唯一的私設鐵路——臺北鐵道，該鐵道便成為臺北到新店地區交通的重要手段之一。臺北鐵道的路線從萬華，經過臺北城南、景美、大坪林，終點站為新店，路線與今日捷運新店線南段大致相同。與現在相比，當時鐵道沿線的樣貌與風景截然不同，周圍幾乎全是農田，沒有太多特別的景點。根據該公司的設立趣意書，當時會開通這條鐵道，主要目的是為了將文山區的貨物、礦產送到臺北。但是，隨著都市發展、人口增加，及新興的市郊遊樂，也提供載客，該路線便逐漸成為臺北南邊重要的交通路線。尤其，臺北鐵道沿線有臺灣唯一大學——臺北帝國大學（今臺灣大學）及臺北高等學校（今日臺灣師範大學）等高等教育機關。通勤和通學的需求逐漸提高，載客的班次也逐漸增加。當時有許多學生暱稱這條鐵道為「新店噗噗（新店ポッポ）」，可感受到他們對臺北鐵道的親近感。

除了通勤和通學的需求外，臺北鐵道也扮演了觀光鐵道的角色。在臺北鐵道終點——新店附近，有碧潭與烏來溫泉，兩地都是沿線著名的觀光景點。自鐵道開通以來，隨著旅客數量的增加，這些地區進行過包括鐵橋建設在內的交通整備，以及溫泉旅館的擴建，逐漸確立了作為臺北近郊可享受自然、且適合日歸旅遊的觀光地位。特別是在 1930 年代以後，政府為了增進民眾健康而提倡登山，進一步帶動了前往新店和烏來的旅客增長，也促使該地區的登山活動和烏來的登山客數量有所增加。除此之外，沿線附近還有其他適合外出遊玩的景點，包括龍山寺、臺北賽馬場、植物園、紀州庵等各類具有多樣性功能的設施。

約略同一時期，因道路整備及汽車開始普及，與臺北鐵道幾乎同樣路線的公車

——大新自動車成立，兩者間產生競爭關係，雙方在票價、所需時間等方面一直保持著相互關注的狀態。此外，臺北市營的自動車路線，也有一條水源地線與部分臺北鐵道路線重疊。多樣化的交通選擇，使得臺北至新店之間的交通更加便利。

從 1921 年的臺北鐵道到現在的捷運新店線，100 多年來，這條路線從貨運為主，到客貨運並行，到觀光休閒及通勤、通學利用，對臺北市及市郊民眾來說，扮演越來越重要的角色。本文擬考察日治時期臺北鐵道的多重角色，包括究竟是誰在利用臺北鐵道、利用的情況是如何？在臺北南邊出現許多新設學校後，帶來新的學生族群或教職員的移動需求，他們又是如何利用這些不同的交通工具？觀光客們如何利用臺北鐵道？與其他交通工具相比，臺北鐵道又有什麼不同之處等問題。

## 二、研究回顧

關於臺北鐵道有廣野聰子的基礎性研究。他利用臺北鐵道株式會社內部運轉情況、貨物量和運營資訊來分析公司經營的時序變化，也用各地人口數的變化來說明都市發展，與鐵道設置的關連。除此之外，他也提出新店的觀光與鐵道的關係，以及 1930 年代以後，隨著臺北出現了白領階層、社會對通勤的需求增加，以前臺北鐵道主要以貨運和旅遊為主的角色，逐漸成為通勤運輸的重要工具。<sup>1</sup>整體而言，他的研究為臺北鐵道的知識做了基礎的建構，但仍然有許多可以更明確化的地方，本文將在其基礎上，從利用者的角度來重建臺北鐵道的歷史。

林采成最近的研究關注從臺北鐵道株式會社的資金籌集和債務還款，描繪該公司的經營狀況。他指出臺北鐵道主要是靠臺灣總督府的補助金維護基礎設施的運營；1930 年代為了與公車競爭，臺北鐵道降低運費，並調整列車運行試圖吸引

---

<sup>1</sup> 廣野聰子，〈日本殖民地時期臺北的都市發展與私鐵經營——以臺北鐵道為例〉（新北：淡江大學日本語文學系碩士論文，2013），頁 150-151。

貨物和乘客。<sup>2</sup>

吳昇樺則分析臺北鐵道、臺鐵、臺北捷運三個時期的新店線。對本文來說，最有幫助的是，他在資料分散的情況下，整理了各車站的站體位置、與現今地圖的比較，以及各車站的歷史演變。這些研究均非常值得參考。<sup>3</sup>

關於日治時期的巴士，沈方茹對於臺灣巴士現代化過程中臺北市市營巴士的發展，進行了整體性的研究。例如，營運路線的變遷、票價的調整、臺北市民乘車數據統計等，透過各種統計資料深入探討市營巴士的發展。關於市營巴士在票價上的優勢，該指出，鐵道在與市營巴士的競爭中無法佔得上風的原因之一，是因為市營巴士設定了人人都可以輕鬆搭乘的票價，作為臺北市民的日常交通工具，票價便宜具有優勢。自 1930 年市營巴士正式開通以來至 1939 年，單次票價始終維持在 8 錢，正是基於上述考量。該書中亦有提到，與臺北鐵道路線重疊的水源地線的路線調整以及每日班次安排等內容，亦具有參考價值。<sup>4</sup>不過，對於往新店更重要的大新自動車，則尚未有人研究。

對於日治時期臺灣的觀光發展與交通的研究，有曾山毅代表性的研究。他分析《臺灣鐵道旅行案内》中記載的沿線資訊，亦比較《鐵道旅行案内》與 1931 年出版的《史蹟名勝天然紀念物調查資料》的記載傾向的不同。他指出，《鐵道旅行案内》中有關寺廟、史跡、遺跡等文化遺產以及自然景觀的記載比例相對較低，而與此相對，日本統治成果如日治時期建築物、產業、設施等相關內容的記載比例則顯著較高，可見官方出版的觀光案内，事實上並不是完全客觀的記錄，也會受到政治影響。<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> 林采成，〈植民地台湾における私設鐵道の經營と補助 臺北輕鉄炭鉱から臺北鐵道へ〉（東京都：立教經濟研究），76：3（2023 年 1 月），頁 137-142。

<sup>3</sup> 吳昇樺，〈從臺北鐵道、臺鐵到臺北捷運「新店線」之交通地景變遷〉（臺北：國立臺灣師範大學地理學系碩士論文，2022），頁 66-92。

<sup>4</sup> 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 183-187。

<sup>5</sup> 曾山毅，〈日本統治臺灣の「視察・觀光対象」—「臺灣鐵道案内」を中心に〉，收於千住一、老川慶喜，《帝國日本の觀光—政策・鐵道・外地》（東京：日本經濟評論社，2022

此外，曾山還出版了有關殖民地臺灣與近代旅遊的專著。他使用交通相關文獻、旅行指南、報告書等資料，試圖重新建構臺灣的近代旅遊史。其中關於「旅行目的地」，他提及臺灣旅行目的地的特徵，包括溫泉的發現、臺灣八景以及施政四十週年紀念臺灣博覽會的影響。而臺北鐵道的觀光，特別是與烏來、新店相關的部分，與上述三項因素有著深厚的關聯性，其分析具有相當的參考價值。<sup>6</sup>

吳怡靜在研究日治時期高雄觀光發展時，聚焦於船、鐵道及乘合自動車（公共汽車）的交通發展。1930 年代的道路開發，促使自動車經營蓬勃發展，對鐵道經營形成壓力。<sup>7</sup>也就是說，乘合自動車的出現對鐵道業產生了重大影響，各個鐵道公司紛紛尋求應對策略，這個主張對本研究具有重要參考價值。

從上述有關臺北鐵道與其觀光及其他交通發展的研究回顧中，可以看出因切入角度的不同，呈現出多樣化的討論。然而，在對臺北鐵道的研究中，往往以公司及鐵道的整體性內容為主，較少觸及實際的使用經驗，或將鐵道作為日常生活一部分的相關內容。本文試圖分析鐵道在哪些方面吸引了乘客，當時的人們有多種交通工具當中，如何用途才選搭臺北鐵道，主要分為交通、通學及觀光等方面，聚焦於實際乘客，探討臺北鐵道的特徵。

### 三、史料運用與研究方法

#### (一)臺北鐵道株式會社官方史料

臺北鐵道公司為株式會社（股份公司），每半年發行臺北鐵道株式會社《營業報告書》，收錄於 J-DAC 發行的企業史料整合資料庫中。從中可看出公司整體營運

---

年），頁 60。

<sup>6</sup> 曾山毅，《殖民地台灣と現代ツーリズム》（東京都：青弓社，2003），頁 196-199。

<sup>7</sup> 吳怡靜，〈日治時期高雄市的觀光發展研究-以交通與旅館為主〉（高雄：國立高雄第一科技大學應用日語所碩士論文，2007），頁 38-55。

情況，例如株主（股東）總會內容、經營概況、個人擁有的股份比率、財產目錄、修繕車輛、車站等情報，藉此了解公司成立以來的大概情況。此外，由於股東名冊的保存，本研究可以進行較少被研究的股東相關分析。例如，分析哪些人關注臺北鐵道，以及日本人與臺灣人股東的特徵等。然而，50 期的營業報告書中，第 1 期至第 5 期、第 35 期，以及第 47 期至第 49 期，因此某些部分無法提供準確的判斷依據。

1922 年臺北鐵道成立後不久，公司曾出版一本宣傳小冊子《臺北鐵道案内》，其中詳細介紹鐵道沿線各站資訊及觀光資訊。

## (二)政府、官方出品版

政府出版品方面有《臺灣總督府鐵道部年報》，這本報告以官營的臺灣鐵道為主，包含鐵道用地、諸車輛的設備等情況，但也有收錄私設鐵道的部分，因而也包含臺北鐵道的基本資訊。例如萬華站至水源地站每年上下車人數統計、旅客人數統計等，能夠補充營業報告書不足之處，也為分析客人利用鐵道的情況提供不少幫助。

文山郡役所出版的《文山郡管內要覽》與《文山郡勢一覽》兩本要覽，是關於文山郡的整體性報告。雖然各項內容不多，也能提供在文山郡內的交通案内、鐵道及輕便鐵道的票價、名勝舊跡等相關資訊。

## (三)報紙、雜誌與其他民間出版品

報紙方面，日治時期的《臺灣日日新報》、《臺灣民報》，針對臺北鐵道及其他臺北南部交通有一定程度的報導，內容包含臺北鐵道開通前後發生的事情、土地收用、票價變更、臺北鐵道沿線及其附近的景點資訊等。交通或觀光類的雜誌，如《臺灣鐵道》、《臺灣運輸月報》、《臺灣山岳彙報》、《旅と運輸》等，則有許多關於臺北鐵道的專題報導，可藉此看出當時的經營情況及沿線的風景、鐵道利用的方式等。

## (四)訪談影片

2021年由新北市舉辦的〈百年軌跡～新店鐵路紀念特展〉，該展覽在線上也有公開資料庫，內容裡有訪談影片與訪談錄音。內容包括居民直接在生活中感受到臺北鐵道與生活的關係之外，也提供當時的火車站位置、鐵路及鐵道模樣的描述。

<sup>8</sup>本研究也利用這些資料，探討當時鐵道的情況。

#### (五)舊照片

照片資料庫，如〈臺灣記憶〉、〈國家文化資料庫〉當中，也有稍微留下臺北鐵道及戰後新店線拆除以前的照片。雖然現在留下來的照片幾乎都是攝於戰後，以臺鐵新店線為主，不過拆除以前，臺鐵新店線有些地方可能還留有戰前之建設。從這些照片中，可以看到日治時期的臺北鐵道的模樣。另外，也可以找到當時觀光相關景點與地圖，例如新店碧潭、文山郡鳥瞰圖、烏來溫泉等。

基於上述問題意識、先行研究的回顧以及史料概況的說明，本研究希望將日治時期臺北鐵道的通勤、上學、觀光做更詳盡的考察與陳述，並討論分析鐵道與競爭對象——巴士的關係及差異。通勤、上學的部分，以學生、教師的經驗為中心；觀光的部分，以會報、報紙的記錄為中心；藉此綜合探討臺北鐵道在日治時期如何被利用，以及當時人們在臺北南邊近郊移動的生活感。

## 四、論文架構

本文除序論與結論外，正文分為三章，各章內容如下說明。

### 序論

針對研究動機、研究回顧、方法與史料運用及論文架構等部分來進行論述。

### 第二章 臺北與新店間的交通線

---

<sup>8</sup> 主辦單位：新北市立圖書館。萬新鐵路資料庫。

<https://sites.google.com/view/wxrailway>，(最後檢索日期為 2024 年 11 月 31 日)。

本章首先利用營業報告書及鐵道部年報等資料，考察臺北鐵道的開通之沿革、路線變遷，描繪臺北鐵道路線及各站附近的樣貌。其次，隨著臺北鐵道的發展，競爭對象巴士亦有所發展，透過考察這兩個交通方式的特徵與互相作用，說明票價變遷與經營變化的過程。

### 第三章 臺北鐵道與休閒活動

本章首先整理描繪臺北沿線的風景，接著利用當時的會報、報紙等資料，探討鐵道沿線觀光景點的成立背景及利用方法。其次，從「登山」與「溫泉」分析利用臺北鐵道觀光的旅遊特點，探討當時有哪些旅遊計劃，以及旅行者的主要群體特色。

### 第四章 臺北鐵道與學校生活

本章利用訪談、回憶錄等資料，考察當時學生們利用臺北鐵道或公車的情況，並透過票價、路線等考究，推測他們的交通路線與選擇因素。最後，探討 1944 至 1945 年左右，因戰爭疏散關係，臺北鐵道在日治時期的最後階段被利用的情況。

## 第二章 臺北與新店間的交通線

臺北鐵道株式會社的鐵道路線，以萬華為起點，向南延伸至新店，沿途經過古亭、景尾等地，串聯起臺北盆地內的城市與農村，對臺北市區往臺北南邊的移動路線產生了深遠影響。

### 第一節 臺北鐵道公司的成立與經營

#### 一、臺北鐵道的成立

臺北鐵道株式會社所持有的鐵道路線起源，可以追溯到 1907 年由建築業者澤井組所建設、從南門到屈尺的私設輕便鐵道（臺車）澤井組本店位於大阪，董事澤井市造，1895 年出生於京都府宮津市由良村，1895 年成為有馬組工事部長來臺，之後重建澤井組，並獲得臺灣總督府土木局的高度信任，負責總督府的大小施工，例如縱貫鐵道，比較大規模的公共施工。其後成為臺北消防的頭取（領袖），但於 1912 年去世。<sup>1</sup>根據臺灣私設軌道規程第一條，輕便鐵路為鋪設軌條而有設備一般交通運輸，這條輕便鐵道本來是因應小粗坑水力發電所（現桂山發電廠粗坑機組）的建設而設，主要是為了取代不安定的河運，以運送需要的材料而興建。

澤井組的輕便鐵道 1908 年開始載客時，除了南門與小粗坑以外，也設置古亭庄、公館、景尾（現在的景美）其他數個車站。一臺可以坐三個人，每人從南門到屈尺 37 錢，行李可載 20 斤，每一天往返 5 次，所需時間約 40 分鐘。<sup>2</sup>

因為客運有成長之姿，加上也有煤炭採掘及運送的需求，1913 年，澤井組輕便鐵道被新成立的臺北輕鐵炭礦株式會社收購。收購的發起人為古賀三千人<sup>3</sup>、松

<sup>1</sup> 眞崎領一，〈實業の世界 17(7)失業問題解決號〉，《實業之世界社》（東京都）17:7（1920 年 7 月），頁 69。菅野忠五郎編，《鹿島組史料》（東京都：鹿島建設，1963 年），頁 174-177。

<sup>2</sup> 〈屈尺行輕鐵營業〉，《臺灣日日新報》，1908 年 10 月 7 日，日刊 2 版。

<sup>3</sup> 古賀三千人，1869 年 8 月 2 日出生，家鄉位於佐賀縣，1904 年進入土木承包公司有馬

村鶴吉郎<sup>4</sup>、柵瀨軍之佐<sup>5</sup>、澤井市良<sup>6</sup>等，成立不到一年內已經取得了優異的成績，股票備受關注。<sup>7</sup>然而，隨著旅客營業的進展，居民與列車的碰撞事故頻發，1917年引起民眾線路撤廢抗議，尤其是古亭庄住宅密集一帶更常發生事故（圖1）。<sup>8</sup>之後也多次因事故頻繁發生而提出撤除鐵路的抗議，但問題始終未能解決。



圖 1 1916 年輕便鐵路及其附近地圖

組，派駐敦賀分店。27 歲時被調往臺灣的有馬組分店。來臺後的 1898 年，有馬組解散，隨即加入澤井組，成為打狗分部主任，並組織了古賀組。他積極於創業界，創立了製腦公司和製水業等多項企業。幾乎所有公共事業都有涉入，於 1937 年逝世。（資料來源：成瀨麟，土屋周太郎 編，《大日本人物誌：一名・現代人名辭書》（東京府：八紘社，1913 年），國會デジタルアーカイブ [nfo.ndljp/pid/93386](http://nfo.ndljp/pid/93386)，閱覽日：2023/12/15）。

- <sup>4</sup> 松村鶴吉郎於 1869 年出生於佐賀縣。1890 年進入日本法律學校主修法律，並於 1894 年畢業。次年赴臺，成為臺北地方法院所屬的訴訟代理人。1901 年律師法施行後，從事民刑訴訟。此外，截至 1915 年，他兼任了 23 家公司的董事，並在公共事業和各行業中積極活躍。臺北輕鐵炭株式會社便是其中之一。
- <sup>5</sup> 柵瀨軍之左，1869 年出生於岩手縣。1889 年從中央大學的前身英吉利法律學校畢業後，曾擔任山梨日々新聞的主筆，1893 年成為每日新聞的編輯長。1898 年辭職，成為大倉組的事務員，並以臺北支店主任的身份前往臺灣。1905 年他辭去大倉組的職務，創立合名公司柵瀨商會，經營煤炭、火藥及砂糖的銷售業務。1908 年總選舉當選為眾議院議員，1912 年退出國民黨，加入立憲民政黨，作為一名手腕卓越的實幹家受到矚目。
- <sup>6</sup> 澤井市良是福岡縣人，為澤井市造之子。澤井組以由良為本店，並在大阪、大連、臺北設有分店，而市良則在本店掌管業務。在市造去世後，他於 1912 年繼承了澤井組。之後，他成為臺北輕鐵炭坑株式會社和臺北鐵道株式會社的董事。此外，他還承接了總督府廳的工程及製糖公司相關工程，在臺灣的土木業界大放異彩。
- <sup>7</sup> 〈輕鐵輕鐵總會〉，《臺灣日日新報》，1914 年 7 月 20 日，2 版。
- <sup>8</sup> 〈古亭庄民の憤慨 線路撤廢の決議〉，《臺灣日日新報》，1917 年 7 月 13 日，2 版。

資料來源；筆者繪製，底圖為臺灣百年歷史地圖（臺灣百年歷史地圖 (sinica.edu.tw)），臺

### 北市街全圖（1919 年）

1919 年臺北鐵道株式會社在解散臺北輕鐵炭礦株式會社之後，以資本金 100 萬圓重新設立會社。臺北輕鐵公司因為過去的營業成績良好，加上新店至景尾之間的產業發展帶來的物流量增加及旅客增加，因此，該公司便計劃在臺北新店之間鋪設與縱貫線相同的 1067mm 軌距的新鐵道，也就是 1921 年開通的臺北鐵道。

公司的創立委員有古賀三千人、松村鶴吉郎、柵瀨軍之佐、澤井市良、松本志郎、中辻喜次郎<sup>9</sup>、片山昂、永井德照<sup>10</sup>、林烈堂<sup>11</sup>等人，幾乎與臺北輕鐵炭礦株式會社相同，也就是可以說新公司是以原公司改組的形式來成立。本來新公司名稱為「臺灣鐵道株式會社」，但因跟官設鐵道很像，就改成臺北鐵道株式會社。資本金為 100 萬圓股數為 2 萬股，股票在 3 天內進行了公開募股，結果應募數超過了數十倍。<sup>12</sup>

臺北鐵道原本預定於 1920 年開通，但由於部分土地徵收進展不順利，1921 年 1 月 25 日先行開通萬華至公館，約兩個月後的 3 月 25 日才全面開通到新店。臺北鐵道全線長約 10.4 公里，開通時有八個車站：萬華、螢橋、水源地、公館、十五份、景尾、大坪林，最後到新店；1931 年終點延長到「新店郡役所前」。其間陸續增設古亭（1929 年）、馬場町、仙公廟、製壩會社前、公學校前、七張（以上 1936 年）以及堀江、二十張（1938 年）等站，最後共有 17 個站（圖 2）。各站區間距離都不

<sup>9</sup> 中辻喜次郎，1867 年 3 月出生於富山縣，1898 年來臺灣創立了盛進商行，1909 年繼承家督，1936 年到 1941 年擔任臺北鐵道取締役社長。

<sup>10</sup> 鹿兒島市高麗町出身。1924 年，他被任命為根據市制第十條設置的臺北市勸業常設委員之一，從事委託業務。他也擔任大正醬油株式會社的監察役。

<sup>11</sup> 他於 1876 年出生於霧峰，是林儀卿的長男。參與各種事業，並活躍於臺灣商業銀行、華南銀行、臺灣合同電機公司以及臺北鐵道公司等多家公司的高層職位，曾獲總督頒發紳章。1920 年臺灣地方制度改革時，被推薦為臺中市協議員。

<sup>12</sup> 〈鐵道株と臺糖 半數の引受を申込む〉，《臺灣日日新報》，1919 年 8 月 6 日，2 版。

大，各車站距離在 0.2-1.2 哩內，<sup>13</sup>最快 1 分鐘就到下一站。

以下，藉由臺北鐵道株式會社於成立之初發行的小冊子《臺北鐵道案内》來介紹沿線各個車站的成立背景、及其周邊景點。<sup>14</sup>



<sup>13</sup> 哩為當時臺北鐵道所使用的長度單位。1 哩為 1.609 公里。石井禎二，〈私設鐵道營業線めぐり(一)〉，《臺灣鐵道》(臺灣) 249 (1933 年 3 月)，頁 22-25。

<sup>14</sup> 關於各站的現今位置，參考吳昇樺，〈從臺北鐵道、臺鐵到臺北捷運「新店線」之交通地景變遷〉，頁 66-99。

## 圖 2 1921 年臺北鐵道路線圖

資料來源：筆者繪製，底圖為臺灣百年歷史地圖（臺灣百年歷史地圖

(sinica.edu.tw))

1921 年日治二萬分之一臺灣堡圖(大正版)

## 二、沿線各站介紹

### · 萬華站

萬華站是自開通以來就存在的車站，當時的縱貫線萬華站設在康定路與艋舺大道交叉口，而臺北鐵道會社的萬華站也在附近，約位於今日艋舺大道 120 巷與 146 巷之間。在萬華站可以轉乘官營鐵道，十分方便。

往大稻埕方面的乘客，可以在本站上下車比較方便，但實際上從萬華車站步行到大稻埕至少需要 30 分鐘以上。<sup>15</sup>

### · 堀江站

堀江站作為堀江貨物停車場於 1938 年設立，正如其名，這是一個僅處理貨物的車站。位於現在汀洲路一段與大埔街 25 巷口。

### · 馬場町乘降場

乘降場可能是指比較簡易的無人車站。位於現在汀洲路一段與 125 巷口北側之永義宮旁邊。永義宮歷史悠久，是當地信仰的中心。<sup>16</sup>

馬場町乘降場是 1936 年增設的車站，並非開通時便存在的車站。從起站萬華站到馬場町乘降場約 1.1km，從馬場町到瑩橋是 0.8km。

<sup>15</sup> 臺北鐵道株式會社，《(萬華新店間)臺北鐵道案内》(臺北：臺北鐵道株式會社，1922 年)，頁 5。

<sup>16</sup> 吳昇樺，〈從臺北鐵道、臺鐵到臺北捷運「新店線」之交通地景變遷〉，頁 70-72。

### · 螢橋站

螢橋站址位於現在汀洲路二段與廈門街路口西北側。從萬華站到螢橋站約 1.9km，從螢橋到水源地乘降場是 0.7km。

自 1930 年起，市營巴士的中央線也經過此地。起初，螢橋是巴士終點站，但 1932 年，路線延伸到川端町的河堤附近，從這裡坐船渡河，前往新店溪對岸的中和庄變得更方便。<sup>17</sup>

### · 古亭乘降場

古亭乘降場位於現在河堤國小正門對面，汀洲路二段與其 245 巷路口北側。<sup>18</sup>1929 年 4 月 11 日增設，距離起站萬華站 2.6 公里，距離下一站仙公廟 0.8 公里。

古亭乘降場設置於臺北高等學校附近，從古亭站走到臺北高校非常方便，步行約 10 分鐘便可抵達。然而，由於 1931 年市營巴士的水源地線開通，部分路線與臺北鐵道重疊，乘客的選擇多樣化後，有可能影響鐵道的營收。

### · 仙公廟站

位於現在汀洲路與辛亥路口南側之聖靈寺前，車站正前方就是仙公廟，這個車站是為了這座廟宇的參拜活動而設置的。仙公廟站距萬華站 3.4 公里，距離下一站水源地 0.5 公里，1936 才設立。

仙公廟當時在公館地區，與寶藏巖一樣同為當地主要的信仰中心，非祭典時期，列車不會停靠，直接通過。<sup>19</sup>

### · 水源地站

水源地站距離萬華站 3.9 公里，距離公館乘降場 0.6 公里，停車場正對水源地

---

<sup>17</sup> 沈方茹，〈臺北市公共巴士之發展（1912-1945）〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2003），頁 67。

<sup>18</sup> 吳昇樺，〈從臺北鐵道、臺鐵到臺北捷運「新店線」之交通地景變遷〉，頁 75。

<sup>19</sup> 吳昇樺，〈從臺北鐵道、臺鐵到臺北捷運「新店線」之交通地景變遷〉，頁 76-77。

的正門入口。水源地顧名思義，位於現在汀洲路與羅斯福路三段 316 巷交路口北側之廣場處。

這裡是供應全臺北市自來水的水源地，通過抽取新店溪的水並儲存於觀音山蓄水池，支撐著臺北的水道基礎設施。<sup>20</sup>

距離臺北帝國大學很近，許多學生和老師利用此站通學。

#### · 公館站

位於現在汀洲路三段與羅斯福路四段 196 巷路口東南側 距離萬華站 4.5 公里，距離十五份乘降場 1.3 公里。

車站位於公館街北端，後方有臺灣電力火力發電廠，通往農事試驗場很方便。<sup>21</sup>過了這裡就進入文山郡管轄區域。

#### · 十五份

位於現羅斯福路景隆街口。距離萬華站 5.8 公里，距離製壩會社前 0.7 公里。附近一帶被稱為興福庄，內陸山區產煤礦產出。<sup>22</sup>由此可推測，這個車站的主要用途是運輸煤炭等貨物北上。

#### · 製壩會社前

位於羅斯福路、景華街口。距離萬華站 6.5 公里，距離景尾 0.3 公里。該站於 1936 年設立，顧名思義，附近有東明製壩會社。東明製壩會社臺灣工場成立於 1922 年，但至少到 1928 年已改為臺北製壩會社。<sup>23</sup>目前尚不確定兩者之間是否有直接關聯。

#### · 景尾站

---

<sup>20</sup> 吳昇樺，〈從臺北鐵道、臺鐵到臺北捷運「新店線」之交通地景變遷〉，頁 78。

<sup>21</sup> 臺北鐵道株式會社，〈(萬華新店間)臺北鐵道案内〉，頁 5-6。

<sup>22</sup> 臺北鐵道株式會社，〈(萬華新店間)臺北鐵道案内〉，頁 6。

<sup>23</sup> 〈臺北製壩會社〉，《臺灣日日新報》，1933 年 7 月 23 日，2 版。

位於現羅斯福路、車前路口。距離萬華站 6.8 公里，距離公學校站前 1.2 公里。

從本站設有深坑線輕便鐵道，沿線停靠木柵、陂內坑、象頭埔、萬順寮、深坑、土庫、雙溪，最終到達終點石碇。輕便鐵道的起站與臺北鐵道的景尾站相鄰，若要前往坪林、宜蘭，可乘坐此輕便鐵道至石碇，然後步行或搭乘交通工具前往坪林，最終到達宜蘭郡的礁溪溫泉，接著可轉乘宜蘭鐵道前往宜蘭街。<sup>24</sup>從萬華站乘坐本鐵道的首班列車出發，到宜蘭的話，整個行程需耗時一天。由於深坑附近的區域出產煤炭，行客貨物往來頻繁，各站都非常熱鬧。

#### · 二十張站

位於現北新路口與順安街口西側。1938 年 5 月 28 日設立，僅供載貨，不提供載客。

#### · 公學校前站

位於現北新路與大豐路口。距離萬華站 8.0 公里，距離大坪林站 0.5 公里 1936 年 11 月 26 日設立。這裡的公學校指的是大坪林公學校，1906 年從景尾公學校獨立，1941 年改名為大坪林國民學校。<sup>25</sup>戰後於 1949 年，大坪林站移至此地。

#### · 大坪林站

位於現北新路與明德路口。距離萬華站 8.5 公里，距離七張 0.5 公里。

#### · 七張站

位於現新店區北新路與中正路交叉路口。距離萬華站 9.0 公里，距離公學校前 1.2 公里，1936 年設立。

#### · 新店站

位於現光明街(北新公路)與其 96 巷口南側大樓位置。距離萬華站 10.4 公里，

---

<sup>24</sup> 臺北鐵道株式會社，《(萬華新店間)臺北鐵道案内》，頁 6-7。

<sup>25</sup> 吳昇樺，〈從臺北鐵道、臺鐵到臺北捷運「新店線」之交通地景變遷〉，頁 87。

距離郡役所前 0.3 公里。直到 1931 年郡役所前站設立之前，新店站是臺北鐵道的終點。<sup>26</sup>

#### · 郡役所前

現在的捷運新店線新店站附近。於 1931 年設立，位於文山郡役所正前方。設立這個車站的原因是因為新店方面的觀光，特別是碧潭的觀光活動相當興盛。<sup>27</sup>

### 三、臺北鐵道的經營狀況

#### (一) 輕便鐵道、煤礦業務

臺北鐵道公司除了經營鐵道之外，還承接了前公司所經營的附屬業務，包括輕便鐵道和煤礦業務。1923 年時，該公司在文山地區經營了三座煤礦，其中興福坑為租賃契約中，萬順坑用於鐵路燃料自給，抱仔腳坑則處於停工狀態。<sup>28</sup>輕便鐵道則是接收 1913 年隨著臺北輕鐵炭礦株式會社成立時同步開始鋪設的景尾至石碇區間。該區間的輕便鐵道開通主要是為了開採煤礦並運輸產出的煤炭。<sup>29</sup>該區間與臺北鐵道結合後的運輸動線，因屬於臺灣製糖株式會社的採收區域，且其終點連接至臺北製糖所場內線，能夠讓甘藷的運輸更加便利。據說臺灣製糖株式會社曾提出認購臺北鐵道株式會社半數股份的申請，只是最後並未實現。<sup>30</sup>也提供載客，票價根據人數或貨物有所不同，從景尾到木柵，單人票價為 12 錢，兩人票價 16 錢，三人票價 20 錢，四人票價 24 錢，貨物為 32 錢。<sup>31</sup>

1938 年 9 月 15 日，這條輕便鐵道被賣給文山輕鐵株式會社。該公司於 1938 年

<sup>26</sup> 1931 年到 1949 年間，郡役所前站為終點站。

<sup>27</sup> 吳昇樺，〈從臺北鐵道、臺鐵到臺北捷運「新店線」之交通地景變遷〉，頁 92。

<sup>28</sup> 臺北鐵道株式會社，《營業報告書》，第 6 期，1922 年 1 月 1 日-7 月 30 日。

<sup>29</sup> 〈炭礦輕鐵の延長〉，《臺灣日日新報》，1913 年 8 月 28 日，1 版。

<sup>30</sup> 〈鐵道株と臺糖 半數の引受を申込む〉，《臺灣日日新報》。1919 年 8 月 6 日，2 版。

<sup>31</sup> 文山郡役所，《文山郡管内要覽 昭和 2 年》（臺北：文山郡役所，1927 年），頁 25。

7月29日在文山郡深坑庄設立總部，以經營輕便鐵道客運及貨運業務為目的成立。公司社長為林慶亭，他當時是臺北鐵道株式會社的臺灣籍主要股東之一。此外，公司監察人林永生長年擔任臺北鐵道株式會社的監察人。由此可見，文山輕鐵株式會社與臺北鐵道公司之間的關係並未完全斷絕，雙方仍然維持一定的聯繫關係。

臺北鐵道原本以「景尾新店地區產業發展」所帶來的交通量增加為理由而開設，因受到景氣波動、災害發生以及世界經濟大恐慌等影響，表現未能達到目標，成果並不理想，同時鐵道本身的競爭力也存在問題。<sup>32</sup>。新店地區的主要特產包括煤炭、茶葉和米，其中尤以茶葉最為突出。然而，實際上，從費用與方便性來比較，選擇使用鐵道的人較少，更多人仍傾向於採用原本的交通方式—牛車。為了吸引這些貨運轉至鐵道，必須大幅降低運費。

## (二)旅客收入

就旅客收入而言，鐵道開通初期的載客率尚稱順利，收入也以旅客收入占過半。然而，從實際上收入增長的年份來看，主因是貨物收入的增加。<sup>33</sup>這是因為旅客收入與貨物收入相比，較不容易受到經濟影響的波動。尤其是通勤與通學作為日常活動，即使面臨經濟不景氣，乘客數量也不會輕易減少。而以觀光目的的乘車雖可能會有些微增減，但根據1931年以後的數據顯示，乘客數並未減少，因此可以推測其影響微乎其微。

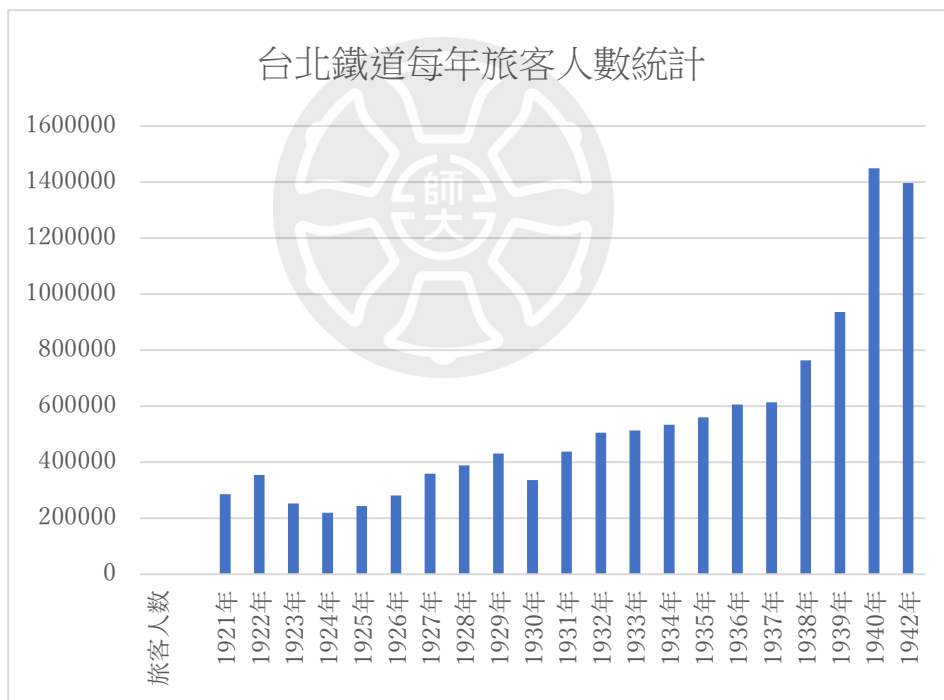
從旅客數量來看，鐵道開通後的第一年，即1922年為最高峰，隨後至1920年代後半呈現下降趨勢；1930年甚至比前一年減少了9萬人（圖3），主要原因應該是同年5月1日市營巴士開通，與汽車的競爭正式開始。此後，臺北鐵道公司經常根據巴士的運營狀況調整自己運行次數和降價等措施，以期乘客回流。然而，由於

<sup>32</sup> 臺北鐵道株式會社，《營業報告書》，第7期，1922年7月1日-12月31日。

<sup>33</sup> 廣野聰子，〈日本殖民地時期臺北的都市發展與私鐵經營—以臺北鐵道為例〉（新北：淡江大學日本語文學系碩士論文，2013），頁125-127。

降價的影響，收入方面並未出現急劇增長，結果沒有太大變化。

之後乘客數量呈緩步上昇，1937 年進入戰爭時期之後，旅客人數逐漸增加，到 1939 年已突破年 93 萬人。隨後，在 1940 年乘客人數急劇增加為約 150 萬人。這種急劇增加的旅客不僅發生在臺北鐵道，在縱貫線也是。關於縱貫線旅客人數急劇增加的原因，包含時局景氣導致一般客流增加、各種業務增加之外，另也包含動員作戰計畫導致軍事運輸活躍等因素。<sup>34</sup>從 1940 年的鐵道部報告書可以看出，所有頁面都蓋有「軍資秘」的印章，官設鐵道到這裡已經有軍事方面的功能。因此，在同樣時期急劇增加的臺北鐵道的旅客需求，有可能也跟官設鐵道同樣，受到戰爭動員的影響。



單位：人

圖 3 臺北鐵道每年旅客人數統計

<sup>34</sup> 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣總督府交通局鐵道部 昭和十六年度年報》（不詳：臺灣總督府交通局鐵道部）頁 60-61。

資料來源：《臺灣總督府鐵道部年報》（臺北市：臺灣總督府鐵道部 1922-1938 年）。《臺灣總督府交通局鐵道部年報》（臺北市：臺灣總督府鐵道部 1939-1941 年）。《臺灣總督府第四六統計書》（臺北市：臺灣總督府 1944 年）。

根據以上內容，針對臺北鐵道公司的營運情況，雖然乘客人數與貨物逐漸增加，卻不能說其經營順利，加上無法支付成本，可能也幾乎無法向股東分配股息。那麼，為什麼還能維持經營呢？這是因為有官方的補助。

1922 年公布的法律第二十四號臺灣私設鐵道補助法，規定可以接受這個補助的鐵道限定在臺灣為了提供公眾經營的鐵道，並且擁有二呎六吋以上的軌道。而臺灣符合此條件的，僅有臺北鐵道及臺中輕鐵兩間私設鐵道會社。由於該補助法規定了 10 年的有效期限，因此在 1921 年至 1934 年間出現了一段沒有補助法可依的空白期。在此期間，公司不得不在沒有補助的情況下繼續經營。因此，公司一直處於虧損狀態，面臨著生存的危機，直到補助被延長。1934 年、1936 年、1940 年臺灣私設鐵道補助法修訂的內容與日期，跟臺北鐵道的補助期限不謀而合。也就是說，臺北鐵道公司，若是沒有補助便難以獨立生存，意即臺灣私設鐵道補助法主要目的，便是為了使臺北鐵道株式會社能繼續經營。<sup>35</sup>

### (三)股東組成特色

臺北鐵道株式會社的經營者方面，大部分的都是日本人，但也有不少臺灣人。1921 年時，股東中臺灣人和日本人的比例為 43：57，儘管這是由日本人創立的公司，但在股東中也有很多臺灣人。然而，擁有最多股份的股東，幾乎都是居住在臺北的日本人，他們佔據了主導地位。49 股以下的股東有很多臺灣人，特別是當持

---

<sup>35</sup> 張家端、洪致文，〈臺灣私設鐵道與日本各殖民地之比較：以私設鐵道補助為探討中心〉，《地理研究》（臺北市）73：3（2021 年 8 月），頁 57-83。

有股份少於 15 股的，幾乎都是臺灣人。從這裡可以看出，雖然日本人在持有股份方面佔主要地位，但從股東人數來看，臺灣人更多。

當時的臺灣，基礎設施建設基本上由官方的日本人主導，但從臺北鐵道的例子來看，我們似乎可以看到臺灣人積極參與公司經營的態度。那麼，是什麼樣的臺灣人持有股票呢？以下考察臺灣股東中，持有股份較多、且持有年限較長的人，探討他們主要是哪些類型的人。

首先，在剛開通時，在臺灣人股東中擁有最多股票的人是林木川。林木川從開業到 1926 前期，擁有 505 股，是臺灣人中股數最多的人物。他自 1897 年開業以來，從事英美新式汽車及附屬品、外銷品等業務，對交通領域擁有一定的知識和人脈。

36

余克讓是公司設立初期的股東，並在 1940 年後期擁有 360 股。他是芝山巖學務部學堂的首屆學童，於 1897 年畢業，之後擔任 1917 年設立的東亞製藥公司董事。此外，他自 1918 年起至少擁有文山郡新店庄排寮的煤，因此可以推測他可能利用臺北鐵道公司所擁有的輕便鐵道進行運輸，或是與臺北鐵道所擁有的炭礦有所接觸，這可能是他購買臺北鐵道股票的原因。<sup>37</sup>

最後，林慶亭是臺北市出身，並且是文山輕鐵株式會社的創設者。他是 1925 年臺北第一中學少數的臺灣人學生之一；1936 年畢業日本法政大學經濟學部。<sup>38</sup>之後他於 1938 年成立文山輕鐵株式會社，並收購了臺北鐵道的景尾石碇間輕便鐵道，開始經營。1934 年後期，林慶亭擁有 202 股。<sup>39</sup>

從以上可以看出，臺灣人中擁有較多股份的人，通常具備一定的地位，並且與

---

<sup>36</sup> 臺灣新聞社，《臺灣實業名鑑第一輯臺灣新聞社篇》（臺北：臺灣新聞社，1934 年），頁 161。

<sup>37</sup> 臺灣鈹業會，《臺灣鈹業會報 (141)》（臺北：臺灣鈹業會，1927 年 4 月），頁 8。

<sup>38</sup> 法政大學中國研究会編，《中華民國法政大學留學卒業生人名鑑：法政大學創立七十周年紀念》（東京：法政大學中國研究会，1949 年），頁 15。

<sup>39</sup> 臺北鐵道株式會社，《營業報告書》，第 31 期，1937 年 7 月 1 日-12 月 31 日。

交通、炭礦等臺北鐵道所經營的業務有某種程度的關聯。

表 1 臺北鐵道株式會社臺灣人股東之名單

名字	年代	擁股數(股)	地址	基本資料
林木川	1922前-1926前		505 台北州	1897年開業以來，從事英美新式汽車及附屬品、外銷品等業務
余克讓	1922前-1940後		360 台北州	1918年起至少擁有文山郡新店庄排寮的炭礦，
黃清流	1922前-1925後		350 台北州	
顏國年	1922前-1932後		300 台北州	1923年株式會社禮和商行株式會社社長
吳昌才	1922前-1927後		280 台北州	1922年-1927年臺北鐵道株式會社監查役、臺灣自動車株式會社監查役
陳氏碧璽	1923前-1924後		210 台北州	
林永生	1923前-1942前	200·270(1928後-1933後)、220(1934前)、210(1934後)、200(1936前-1939前)、205(1939後-1942前)	台北州	
林金來	1925前-1929前		250 台北州	至少從1922年擁有新店庄青潭炭坑
劉氏碧雲	1925前-1927後		200 台北州	
劉神庇	1928前-1939前		200 台北州	1914年-1920年文山堡景尾區長、文山郡景尾信用組合長
林陳氏(非毛)	1928後-1942前		200 台北州	
林慶華	1930後-1934前		200 台北州	
林慶亭	1934後-1944前		202 台北州	1918年起至少擁有文山郡新店庄排寮的炭礦
謝得安	1933前-1938後		300 台北州	
林氏佩芬	1934前-1937後		205 台北州	
林高氏淑英	1937後-1942前		200 台北州	
林氏碧梧	1938前-1942前		200 台北州	1895-1949年，責任過三友炭坑株式會社社長
顏滄海	1939前-1941前		300 台北州	1909年出生於台北，1929年慶應大學畢業後，1932年參入基隆炭坑，責任過公司取締。
劉秉乾	1939後-1941前		200 台北州	

資料來源：臺北鐵道株式會社，《營業報告書》，(臺北市：臺北鐵道株式會社 第6期-第50期)。

#### (四)職員狀況與薪資

關於公司職員方面，營業報告書中記載有每年的員工數。例如，1922年開通初期的記錄顯示，當時有支配人1人、書記8人、技師1人、雇員13人、傭員28人及工夫15人，共計67人。<sup>40</sup>然而，從《臺灣總督府鐵道部年報》中查閱1922年的數據，則未詳細區分日本人與臺灣人，僅記載總人數為31人(表2)。這表示，67人中的36人可能並未直接參與營業線相關工作。假設營業線工作人員是指直接在現場作業的人員，那麼支配人與書記可以排除，而技師、傭員及工夫很可能屬於此範疇。將這三類人員相加共計44人，但兩者人數仍然不合。有可能鐵道部年報

<sup>40</sup> 雇員及傭員根據一般的定義，指的是基於私法契約的非官吏人員，其中雇員從事事務性工作，而傭員則從事體力勞動。工夫為從事道路、土木、鐵路、電氣、水道等工程的勞動者。石井滋，〈雇員・傭人制度研究についての一考察〉，《社學研論集》(東京)23(2014年3月)，頁150-163。

中統計的只有臺北鐵道的工作人員，而營業報告書中的職員包括輕便鐵道事業與煤礦事業部的工作人員。

由上述推測，臺北鐵道公司中實際從事臺北鐵道營運現場工作的職員，約占全職員的一半。關於臺北鐵道營業線工作人員，臺灣人的數量遠遠超過日本人。自 1927 年起日本人與臺灣人分別統計，當年內地人有 15 人，臺灣人有 32 人，臺灣人的數量幾乎是日本人的兩倍；最多時甚至超過五倍。

接下來探討職員的薪資。在鐵道部年報裡有從 1921 年到 1940 年之間日本人與臺灣人的職員數及其薪水。薪水方面，由於 1921 年或 1926 年並沒有區分內地人和本島人，因此只能知道合併的數字。然而，從 1924 年未區分時期與 1927 年內地人和本島人區分後的平均值幾乎沒有變化來看，可以知道這期間內地人和本島人的平均薪水水平是相同的。1927 年以後的統計來看，可以知道日本人的薪水為臺灣人的約 1.7-2.4 倍。從這裡可以推測日本人負責運營管理，本島人中相對較多的是低工資的現場勞動者。

表 2 1921-1940 年臺北鐵道營業線工作人員的人數及薪水

	內地人 (人)	本島人 (人)	合計	內地人月額	本島人月額	平均月額
1921年	x	x	40	x	x	38.98
1922年	x	x	31	x	x	39.34
1923年	x	x	43	x	x	39.89
1924年	x	x	40	x	x	39.61
1925年	x	x	40	x	x	38.43
1926年	x	x	47	x	x	39.08
1927年	15	32	47	55.87	31.56	39.74
1928年	14	37	51	57.78	18.68	39.74
1929年	14	38	52	58	30.81	38.13
1930年	14	48	62	58	24.39	31.98
1931年	14	48	62	58	24.39	31.98
1932年	13	39	52	51	29.97	35.23
1933年	10	39	49	52.01	29.48	34.08
1934年	10	39	49	52.01	29.48	34.08
1935年	x	x	x	x	x	x
1936年	9	46	55	49.1	27.15	30.7
1937年	9	46	55	49.2	27.15	30.7
1938年	9	46	55	49.6	29.15	32.87
1939年	x	x	x	x	x	x
1940年	10	58	68	54	29.58	37.59

單位：圓

資料來源：《臺灣總督府鐵道部年報》（臺北市：臺灣總督府鐵道部，1922-1937年）

## 第二節 大新自動車：臺北鐵道的競爭對手

一般鐵道以長距離為特色，與巴士有不同的客群，並在各自的領域中經營。然而，臺北鐵道全長約 10 公里，較為短程，正因如此，當可通行汽車的道路整備、巴士開通後，巴士成為其主要競爭對手。

臺北市的巴士運行正式開始是在自動車取締規則發布後，1919 年由臺灣自動車株式會社（股份有限公司）開設的。然而，由於營收不佳，於 1925 年將其出售

給當時經營大新自動車的高地龍<sup>41</sup>，同時改名臺北市營自動車。1919年時，該公司已經運行7條路線，臺北近郊最南端的站是到古亭，與臺北鐵道路線有接點。<sup>42</sup>

1930年5月1日臺北市收購臺北自動車開始運營。<sup>43</sup>剛開通時有9條路線，1939年增加到12條，到1944年已擴展至15條路線（圖4）。5號的水源地線為從臺北車站到富田町，富田町停車站在臺北鐵道「水源地」站附近，雖然不能直接到新店，但從臺北市區去水源地附近很方便。因為路線眾多，自1933年到1940年，若乘客沒有直達目的地的路線，可在轉車站轉乘前往目的地的公車，而採用轉乘票制度，市內交通變得非常方便。<sup>44</sup>



---

<sup>41</sup> 高地龍在高家族譜裡的名字叫做高焯輝，地龍是他的名諱，焯輝是譜名，是下派八房35世。（感謝高家族人高睿鈺先生賜知）1884年出生在坪林，1921年捐出鉅資重修萬華高氏宗祠（今學海書院），同時在39歲（1922年）開始經營大新自動車，並在49歲（1932年）到福州經營公共自動車，後來擔任過艋舺祖師廟管理人，最後在1955年過世。

<sup>42</sup> 臺灣總督府交通局總務課，《昭和十三年版 臺北市概況》（無版權頁，臺灣總督府交通局總務課，1932年），頁18-19。

<sup>43</sup> 臺北市役所，《昭和十三年版 臺北市概況》（臺北：臺北市役所，1938），頁39-44。

<sup>44</sup> 臺北市自動車課，〈乘換券に就て〉，《臺灣自動車界》（臺北市）2：5（1933年），頁47-48。

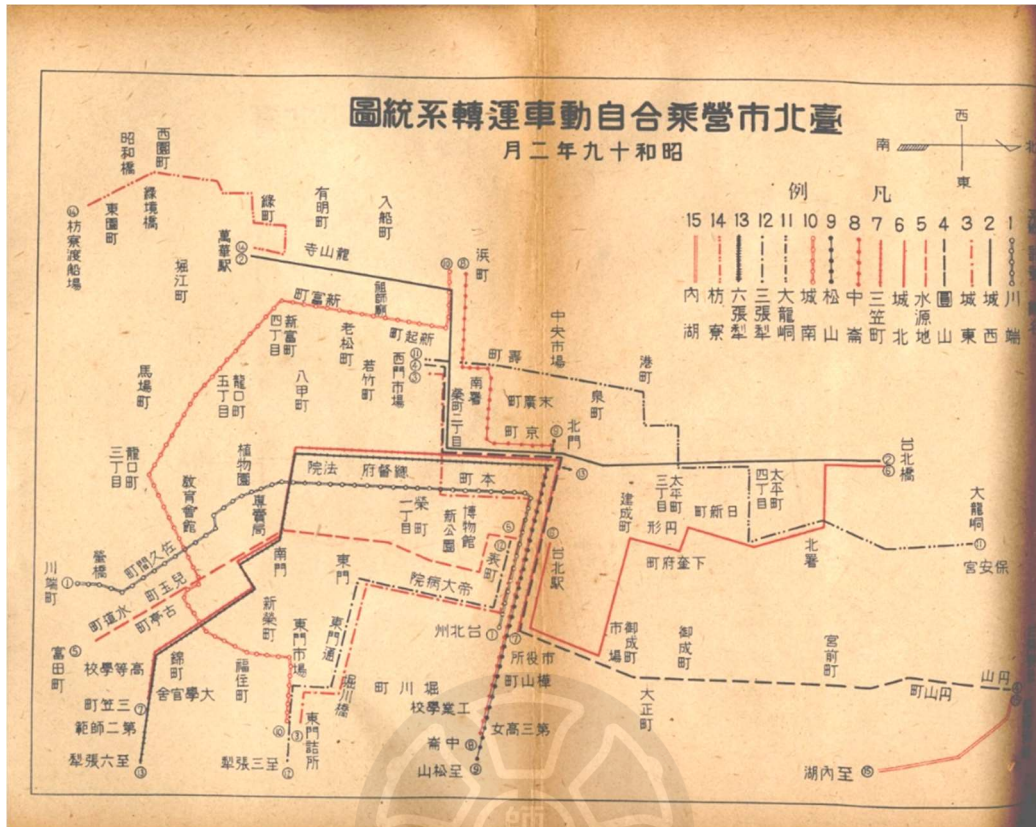


圖 4 1944 年市營自動車路線圖

資料來源：〈臺北市營乘合自動車運轉系統圖〉，〈臺北市：臺灣地方自治協會，1944 年〉

實際比較臺北市的人口與臺北市營巴士的人均年乘車次數可以發現，早在 1930 年時就已達到 21.9 次，到了 1939 年更超過兩倍，達到 56.5 次，顯示臺北市營巴士已成為市民輕鬆搭乘的交通工具。<sup>45</sup>不過，臺北市營巴士的運行範圍僅限於臺北市內，其路線與臺北鐵道重疊的部分也只到富田町為止。

與市營巴士不同，與臺北鐵道一樣在臺北市至新店之間營運，且路線幾乎完全重疊的是大新自動車株式會社。

<sup>45</sup> 臺北市役所，〈臺北市政二十年史〉（臺北市：臺北市役所，1940 年），頁 796-797。

大新自動車株式會社為高江麻與山內貞利等合股經營，其前身至少在 1921 年已經成立。<sup>46</sup>原先可能為山內貞利個人經營，在深坑大稻埕之間運行，上午和下午各 2 個班次。<sup>47</sup>後來，以此為基礎，文山地區的高氏家族高江麻設立大新自動車株式會社。

大新自動車會社本店設於新庄大坪林七張 357 番地（位於今新北市新店區中興路一段），資本總額 5 萬圓，每股 50 圓，取締役為在永樂町經營布店的高地龍（代表）、高樹發（高地龍子），以及住在太平町的郭匏，監察役為高森杏（住臺北市大安龍安坡）及林廣萬（住大坪林十二張），由此可以看到公司主要是由高氏家族經營。<sup>48</sup>

高江麻畢業於東京自動車學校，自己就是汽車專家。<sup>49</sup>新開通的巴士路線從大橋町開始，經過臺北車站、南門、古亭、公館、景尾，最後到達新店。從開通不到一年的 1922 年，由高地龍轉營。除了大新自動車株式會社以外，1925 年高地龍買臺灣自動車株式會社，同時再增資十萬圓，改社名為臺北自動車株式會社。<sup>50</sup>高地龍與高江麻關係無法確定，不過他們應該都是新店高家出身的人士。

1930 年代以後表者轉為高地龍的兒子高樹發。高樹發，1902 年生，1924 年京都市立第二商業學校畢業後回臺，在自家開設的大新自動車、臺北自動車株式會社任職，之後也曾到中國福州經營巴士；1933 年回臺，可能此時接任大新自動車社長，另外組織富士計程車株式會社，擔任社長。<sup>51</sup>

---

<sup>46</sup> 大新自動車會社在 1923 年 12 月設立（見 竹本伊一郎，《臺灣會社年鑑》（臺北：臺灣經濟研究會，1937 年），頁 396）；另一方面，1922 年 12 月有一則報紙報導，提到「『大新自動車』已經開通約一年」（見〈大新自動車與交通〉，《臺灣日日新報》1922 年 12 月 20 日，版 6。他們可能還沒登記之前已經開始營運，到了 1923 年才去做公司登記。

<sup>47</sup> 〈文山特訊〉，《臺灣日日新報》，1922 年 8 月 28 日，版 3。

<sup>48</sup> 〈株式會社設立〉，《官報》1924 年 6 月 16 日，頁 8。

<sup>49</sup> 〈新店自動車開駛〉，《臺灣日日新報》1922 年 1 月 27 日，版 6。

<sup>50</sup> 戶塚庫次郎編，《全國自動車界銘鑑》，（東京：ポケットモーター社，1929 年），頁 9。国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pid/1107658>，閱覽日：2023 年 5 月 24 日。臺北文獻會，《臺北市發展史(三)》（臺北，臺北文獻會，1981 年），頁 840。

<sup>51</sup> 臺灣新民報社，《臺灣人士鑑》（臺北市：臺灣新民報社，1937 年），頁 117。

1942年，在政府與各家公司妥協情況下，大新自動車株式會社跟新觀、海山、天母、巴巴士，共五所會社合起來設立臺北近郊乘合自動車會社，資本金為百萬圓，股票數2萬株，股棟數71名。<sup>52</sup>統合前的1939年，有人曾提到大新自動車的獨佔占用問題。大新自動車的路線——文山郡新店道路，當時與宜蘭的產業道路正逐步完成，這條道路作為旨在促進偏遠地區發展的產業道路，應該不該交由營利性公司來經營。<sup>53</sup>除了大新自動車，也提及巴巴士的臺北市到七星郡草山的占用，從中可以看出，政府在此次統合過程中充分發揮了作用，並且一定有政府的管制。

大新自動車為1926年6月起開通景尾木柵間的路線，3年後延長到深坑(圖5)，從開通日起三天舉行半價乘坐的活動。從景尾發車，從上午5點48分到下午7點20分，每40分鐘一班；從深坑發車，從上午6點20分到下午8點，每40分鐘一班。1927年時票價單程一律15錢，到1936年降至8錢。<sup>54</sup>另外還有新店到龜山間，但不確定什麼時候開通。這段景尾深坑區間路線，與臺北鐵道的輕便鐵道方向相同，因此，大新自動車也就成為臺北鐵道所擁有的所有鐵道和輕便鐵道的競爭對手。

---

<sup>52</sup> 〈臺北近郊乘合自動車會社 創立は二月上旬〉，《臺灣日日新報》，1942年1月22日，2版。

<sup>53</sup> 〈交通産業の見地より營利事業の道路占用を検討す(其ノ一)先づ第一に大新自動車を斬れ然して官廳の直營とせよ〉，《臺灣農林新聞》，1939年3月10日。

<sup>54</sup> 文山郡役所，《文山郡管内要覽 昭和2年》，頁25。

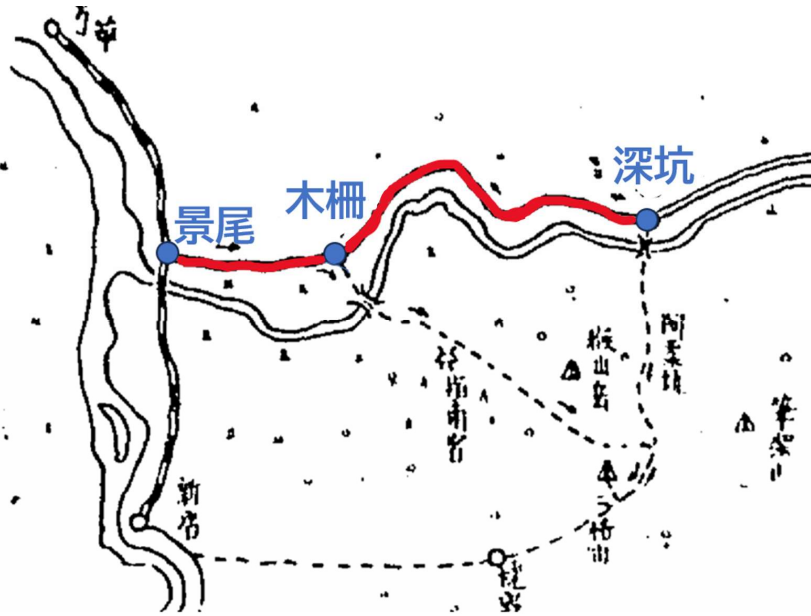


圖 5 1935 年 大新自動車景尾深坑間路線圖

資料來源：作者不詳，〈〔仙公廟—二格山〕〉，《臺灣遞信協會雜誌》（臺北）n167（1936 年），頁 76。

在班次方面，大新自動車 1931 年班次是新店發為午前 5 點 40 分到午後 9 點間，從大橋町為 6 點 38 分起到午後 10 點都是每 20 分鐘發車。<sup>55</sup>1938 年本來每 15 分鐘發車上午 6-11 點和下午 4-8 點間改成每二十分，上午 11-4 點間和 8-9 點半間改成每三十分發一班，算起來比以前減 6 班，總共 17 班次，末班變成 10 點半。<sup>56</sup>

搭乘大新巴士的目的有哪些呢？首先，作為公司主辦的企劃活動，1923 年於新店舉行了納涼大會。當時，為了配合此活動，特別推出了往返票價 50 錢的優惠，並加開了夜間臨時列車。<sup>57</sup>1929 年 1 月 1 日，為了參加仙公廟的落成典禮，

<sup>55</sup> 文山郡役所，《文山郡管內要覽 昭和 6 年》（臺北州：文山郡役所 1931 年），103-104 頁。

<sup>56</sup> 〈映畫ファンは痛手 大新バスも時間改正〉，《臺灣日日新報》，1938 年 7 月 1 日，9 版

<sup>57</sup> 〈文友納涼續報〉，《臺灣日日新報》，1923 年 7 月 28 日，6 版。

巴士公司增開了大橋至木柵間的班次。<sup>58</sup>1930年，由公司主辦、新店庄役場後援，在新店溪舉辦了香魚釣大會。比賽項目包括釣香魚、網捕和雜魚釣，參加者還可獲贈種香魚作為獎品。<sup>59</sup>此外，許多民眾也利用大新巴士從新店前往市區觀看電影。然而，1938年時刻表調整後，對於依賴該巴士服務的乘客而言，帶來了不小的影響。<sup>60</sup>

雖然以上所列的例子數量不多，但這些活動無不顯示出其主要目的為吸引新店地區的乘客，同時也限於從新店前往市區的單向交通需求。這顯示出該巴士路線作為連接市區與新店地區的唯一巴士，具有其獨特的特色。

巴士路線的開通，特別是大新自動車，因其路線範圍與作為交通工具的特徵與臺北鐵道有許多重疊之處，成為臺北鐵道的重要競爭對手，對旅客數量的爭取及票價的調整產生了重大影響。

臺北鐵道自1921年開通以來，旅客人數呈上升趨勢，然而，自1930年5月1日臺北市營巴士開始運行，從臺北市至富田町附近與臺北鐵道的路線重疊，大部分乘客被吸走（圖6）。以1932年的情況為例，水源地線의班次相當頻繁，每7至8分鐘一班，並且票價統一為8錢，也有販賣回券票非常便宜（參考表3）。<sup>61</sup>這一影響使得臺北鐵道在1931年旅客人數比前一年減少了約九萬三千人。

為了突破這一困境，臺北鐵道株式會社採取的對策是改善運行狀況並降低票價，以提高與其他交通工具的競爭力。從臺北市營巴士開始運行的隔年的1931年後期，為了吸引乘客，開始利用汽油機動車增加班次，原先每天30次的班次增

---

<sup>58</sup> 〈神社參拜及乘合自動車〉，《臺灣日日新報》，1929年1月1日，6版。

<sup>59</sup> 〈鮎釣競技大會〉，《臺灣日日新報》，1930年6月30日，2版。

<sup>60</sup> 〈映畫ファンは痛手 大新バスも時間改正〉，《臺灣日日新報》，1938年7月1日，9版。

<sup>61</sup> 沈方茹，〈臺北市公共巴士之發展（1912-1945年）〉，頁61。在臺灣日日新報中，有關回數票的報導提到，1937年出現了一種稀奇的生意，將市區公車的回數票拆開來零售，隨著時間推移，這種現象逐漸變得難以管控。為了解決此問題，1941年採取了一項措施，要求回數票保持整本狀態，不能拆開，每次搭車時乘客需向車掌出示表面附著的回數票，並請車掌「剪一張」或「剪兩張」。

加至 46 次。<sup>62</sup>1933 年，班次再度增加，一日上行和下行各有 24 班，總共 48 班，每 35-45 分鐘一班。<sup>63</sup>其中，三分之二使用汽油機動車，使得乘客可以更快地抵達目的地。雖然仍然不及市營巴士水源地線的班次，但增班受到民眾的歡迎，旅客數量翻倍增加。

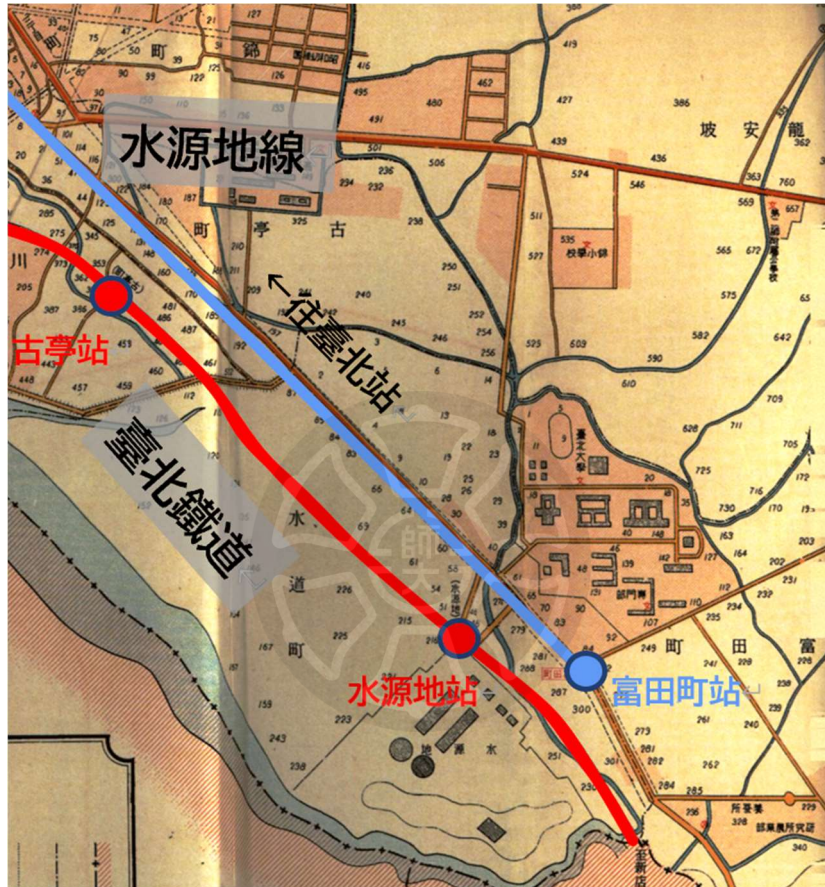


圖 6 1932 年市營水源地線路與臺北鐵道路線比較  
資料來源：〈臺北市街圖〉，（臺北市：新高堂書店，1932）。

<sup>62</sup> 臺北鐵道株式会社，《營業報告書》第 14 期，1925 年 1 月 1 日-6 月 30 日；臺北鐵道株式會社，《營業報告書》，第 25 期，1931 年 7 月 1 日-12 月 31 日。

<sup>63</sup> 石井禎二，〈私設鐵道營業線めぐり（一）〉，《臺灣鐵道》（臺灣）249（1933 年 3 月），頁 22-25。

表 3 市營巴士回券票價格變遷

	車票種類	價格	回數	單程價格
1930年	一般	1圓	14次	7錢1厘
		2圓	30次	6錢6厘
1932年	學生	3圓	50次	6錢
1933年	學生	2圓	40次	5錢
1935年	一般	5圓	75次	6錢6厘6毛6糸

資料來源：《臺灣日日新報》

臺北鐵道的車票分為二等與三等兩種，12 歲未滿的乘客可享半價，4 歲未滿的乘客免費（參見圖 7）。<sup>64</sup>省略一等，直接設置二等車廂，是因為當時日本鐵道採用了三等級制度，臺灣的鐵道亦仿效此制度。這是基於車廂的等級劃分，二等車廂的設施較為舒適。至於為何沒有一等車廂，推測可能是由於臺北鐵道並未擁有一等車廂。在任何時期，二等的票價大約是三等的 1.5 倍。

鐵道開通之初，車票價格是根據各個區間變動，每經過一站增加 2 到 5 錢，萬華至新店為三等 26 錢，1924 年到 1930 年同樣區間維持 31 錢(參考表 4)。但之後隨著 1931 年的運行時刻調整，價格也發生了變化。此次調整將各站的票價變動，改為按區間計算。分為萬華至水源地間、公館至十五分間、景尾至公學校間、大坪林與新店等區間（參見圖 7）。這被認為是根據相鄰車站之間的距離進行劃分的措施。過去距離較遠的車站，其票價上漲幅度也較大，而此次則進一步簡化了票價計算方式。1932 年萬華至新店的三等票價降至 25 錢，1933 年再降至 20 錢。<sup>65</sup>這可能是受到大新自動車於 1931 年降價至 20 錢的影響而採取的行動。在與

<sup>64</sup> 武澤賢太郎，《昭和十七年改正版 臺灣總督府交通局鐵道部(昭和十七年四月一日改正)旅費計算用 改正臺灣鐵道旅客運賃總覽》（臺北市：臺灣旅行案內社，1942 年），頁 162。

<sup>65</sup> 根據臺北鐵道株式會社，《營業報告書》第 25 期，1921 年下半年已經進行了運賃的修

競爭對手的價格競爭中，考慮到時勢，降低車資。<sup>66</sup>並且，為了吸引更多的乘客，新設來回票的優惠制度，將三等旅客的特定往返票價設定為 28 錢，以區別於其他交通工具。<sup>67</sup>事實上，這也是因為技術的改進，有了汽油機動車，得以提高運轉率，增加乘客數，也才能實現降低車資。雖然這樣做達到了增加旅客的目的，但由於每人的票價降低，鐵道收入並沒有如預期增長。

如表 2 所示，如果只是前往富田町或水源地，搭乘市營巴士無疑能以更低廉的費用到達，與其他兩條路線相比，價格差異明顯。此外，市營巴士的設立與大新自動車經營者高地龍有關，因此這兩條巴士路線在用途上顯然存在差異化。因此，可以說在市區內的交通移動中，市營巴士具有明顯的優勢，而大新自動車與臺北鐵道則缺乏競爭力。在這種情況下，誰會選擇搭乘大新自動車或臺北鐵道呢？這點可從大新自動車の使用例子中略見端倪，主要是從市區前往公館、景尾、新店的乘客，或是從新店方向來市區的乘客。



---

訂，所以可以推測與 1932 年相同的情況是，萬華至新店的三等票價降至 25 錢。

<sup>66</sup> 臺北鐵道株式會社，《營業報告書》，第 26 期，1932 年 1 月 1 日-6 月 31 日。

<sup>67</sup> 石井禎二，〈私設鐵道營業線めぐり（一）〉，《臺灣鐵道》（臺灣）249（1933 年 3 月），頁 22-25。

**臺北鐵道株式會社鐵道**

**萬 華 · 新 店 間 二、三等 (局線萬華驛接續)**

程	萬 華	35 10	35 10	35 10	45 15	45 15	55 20	55 20	65 25	75 30	運 賃 上段二等、下段三等(通行稅共)
	1.9 板 橋	35 10	35 10	35 10	35 10	35 10	45 15	55 20	55 20	65 25	
	2.6 0.7 古 亭 町		35 10	35 10	35 10	35 10	45 15	45 15	45 15	55 20	
	3.9 2.0 1.3 水 源 地			35 10	35 10	35 10	35 10	45 15	45 15	55 20	
	4.5 2.6 1.9 0.6 公 館				35 10	35 10	35 10	35 10	35 10	45 15	
	5.8 3.9 3.2 1.9 1.3 十 五 份					35 10	35 10	35 10	35 10	45 15	
	6.8 4.9 4.2 2.9 2.3 1.0 景 尾						35 10	35 10	35 10	35 10	
	8.0 6.1 5.4 4.1 3.5 2.2 1.2 公 學 校 前							35 10	35 10	35 10	
	8.5 6.6 5.9 4.6 4.0 2.7 1.7 0.5 大 坪 林								35 10	35 10	
	10.4 8.5 7.8 6.5 5.9 4.6 3.6 2.4 1.9 新 店										

圖 7 1942 年臺北鐵道運賃表

資料來源：武澤實太郎，《昭和十七年改正版 臺灣總督府交通局鐵道部(昭和十七年四月一日改正)旅費計算用 改正臺灣鐵道旅客運賃總覽》，(臺北市：臺灣旅行案內社，1942 年)，頁 162。

表 4 各交通工具往新店面車票價格變遷

	台北鐵道	大新自動車	市營自動車
1922年	26	×	×
1924年	31	40	×
1927年	31	40	×
1930年	31	35	8
1931年	×	20	8
1932年	25	20	8
1933年	20(三等往回28錢)	×	×
1935年	20	×	8
1938年	×	20	×
1939年	×	×	8
1940年	20(三等往回28錢)	×	×
1941年	×	×	10
1942年	20	40	10
1944年	30	30	×

單位：錢

資料來源：《臺灣總督府鐵道部》、《臺灣總督府交通局鐵道部年報》、《臺灣旅行案内》。

## 小結

1921年為了新店至景尾之間的產業發展帶來的物流量增加及旅客增加，臺北鐵道的正式開通。大新自動車與臺北市營自動車的 вод源地線跟臺北鐵道路線重疊，有競爭關係。尤其是與大新自動車株式會社，其運營的路線與臺北鐵道本線及所擁有的深坑至石碇之間的輕便鐵道路線有所重疊，形成了不可忽視的競爭局面。在乘客數量逐漸被巴士分流的情況下，臺北鐵道採取了降低運費及增加運行班次等措施，以提高乘客的使用便利性。

公司的經營主要由日本人主導，但股東中也有許多臺灣人。由此可見臺灣人積極參與公司經營的態度。特別是持股數較多的人，大多為交通從業者或煤礦經營者等，與臺北鐵道的某些事業有密切關聯。



## 第三章 臺北鐵道與休閒活動

1921 年臺北鐵道的開通，不僅改善了交通，也開啟了臺北人探索近郊自然的全新篇章。沿著這條鐵道，有一些新興的景點，而終點的新店、碧潭及其周邊的風景，逐漸成為臺北市民與外地遊客週末假期的熱門選擇。

### 第一節 臺北鐵道沿線景點

臺北鐵道的終點新店的碧潭到現在也是臺北都會區的人週末假日會去散步的休閒地區。那麼，日治時期的人們，乘坐臺北鐵道，往新店去休閒活動時，他們會看到什麼樣的風景呢？除了終點新店之外，沿途還有些什麼樣的地方適合休閒活動呢？

1921 年 10 月，就在臺北鐵道才剛開通不久，一位女性作家中野いさ子<sup>1</sup>搭乘臺北鐵道到新店遊玩，他寫下沿途所見的風光，為臺北鐵道沿線景點留下珍貴的記錄，因此雖然有點長，在這裡還是全文引用。

為了感受當時郊外秋日的氛圍，我從臺北鐵路的螢橋站出發，前往新店。透過小小停車場敞開的窗戶，悠然地眺望四周充滿田園氣息的風景。四周是一望無際的甘藷田，甘藷的枝葉隨風擺動，翻轉葉背，像波浪一樣輕輕搖曳，奏出沙沙的秋之聲。當我凝神傾聽時，卻不時聽到人們的談話聲，既有臺灣話，也有內地話，意外地顯得熱鬧非凡。其中，有些人是為了參加鐵道公司的徵選，前往新店拍攝美景的攝影愛好者。

---

<sup>1</sup> 中野いさ子於 1916 年至 1921 年的 5 年間，以「もくら」之名在《臺灣日日新報》上不定期發表了約 17 篇時事歌文與諷刺文章。她是臺灣總督府職員中野顧三郎的妻子，中野顧三郎於 1900 年來臺，到 1921 年任職於總督府法院等機關，之後似乎在臺北經營印刷公司。1926 年いさ子因病過世，中野顧三郎將其著作收錄出版為《ひさご集》（臺北：臺北印刷株式會社，1926 年）。

不久，列車從萬華方向駛來，等候的人群紛紛起身準備登車。也許因為是星期日，乘客特別多。火車響起一聲長笛，隨後傳來隆隆的車輪聲，一切都讓人感到輕鬆愜意。田園、樹林、人畜和屋舍，所見之景都讓人感覺像是自己的故鄉一般，充滿懷念之情。

火車經過水源地、公館、景尾等多個停車站，儘管是短距離路程，但停靠站數不少，各種田園風光依次展開。景尾以後，街道旁的苦楝樹林無邊無際地延展，有時甚至可以直接從車窗看見那連綿不斷的樹影。到了大坪林，開始接近山區，苦楝樹林成為前景，與山腳相連。那些不知道名字的山脈鬱鬱蔥蔥，與夏天時的深黑色形成了截然不同的色彩對比。

抵達新店停車場時，竟有些捨不得下車。看著一群群乘客喧鬧著下車，我慢慢地步行穿過苦楝樹叢，遠處傳來溪流的潺潺聲，心想：「這一定是新店溪吧。」抬頭望去，苦楝的葉片在風中輕聲私語，水聲、風聲、鳥鳴、人語，種種聲音交織出一幅秋日幽靜的情景。轉向登記所前的小路，右拐後便可見到新店溪著名的赤壁。若只是從往來的道路上觀看，可能會覺得景色平平無奇。然而，當慢慢下到溪邊仰望，赤壁的壯麗景致才真正展現。乘船沿溪流駛過赤壁下方，景色更加令人讚嘆。划船的本地老人熟練地控制著船隻，讓遊客能隨心所欲地欣賞風景，充滿經驗老道的風範。船行數百尺後左轉，右岸出現一片廣闊的甘藷田，連接著濃淡相間的近山遠嶺。「烏來社大概在這附近吧？」此時，我想起了一張印有「蕃地入山狩獵等最適之地」的廣告，並思索秋日蕃山的寂寥之美。

秋日的新店，詩意盎然。我原本想登上那片小鎮後的丘陵，卻因為擔心返程列車而未能如願，未能觸及這片土地的真正神髓，令人不免感到遺憾。<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> 中野いさ子，〈秋の新店〉，《ひさご集》（臺北：臺北出版，1926年），頁124-128。原先刊載在《臺灣日日新報》1921年10月2日，4版。

從いさ子的筆下，我們可以得知，1921 年時沿線的風景幾乎都是甘藷田和田園等。而隨著前往新店的路程，山景逐漸出現，讓人感受到被大自然所環繞。有些人是為了參加鐵道公司的徵選，前往新店拍攝美景的攝影愛好者。而且，當日是星期天，乘客很多，看起來大部分乘客都在新店下車，可見臺北鐵道的開通，對於去新店觀光、休閒提供了很大的便利。

臺北鐵道沿線觀光景點，我們可以透過臺北鐵道會社自己發行的《臺北鐵道案内》來了解。這本旅遊指南發行於 1922 年，全文共 21 頁，看起來是可以隨身攜帶的小冊子。其主要內容包括：(一) 臺北鐵道株式會社，(二) 票價，(三) 沿線各站介紹，(四) 烏來蕃社介紹。其中，新店和烏來的介紹佔據了全篇的約三分之二，這表示去新店和烏來觀光是臺北鐵道最重要的宣傳項目。

除了《臺北鐵道案内》之外，也可以從鐵道部發行的《鐵道旅行案内》<sup>3</sup>看到一些觀光地點的介紹。透過這本指南，可以窺見當時政府試圖推薦哪些地方作為觀光地。其中與臺北鐵道有關的，是官方版鐵道案内一定會介紹同樣在縱貫線上的萬華站。此外，1921 年版介紹了碧潭和烏來，這些地點統稱為新店街，簡單介紹了新店的歷史、碧潭的風景以及旗亭的名產香魚美食。此後，新店作為觀光地之後不再以「新店街」的名義出現，主要以碧潭和烏來這兩個項目作為觀光介紹代表。

另外，臺北市政府觀光課出版的《觀光の臺北》，1938 年版中記載了 6 條觀光路線（圖 8）。<sup>4</sup> 這 6 條觀光路線中，第 2、3、5 路線涵蓋臺北鐵道沿線的景點，包括植物園、龍山寺、水源地、臺北帝國大學，以及碧潭和烏來。以下參考這些觀光案内，介紹臺北鐵道沿線的幾處景點。

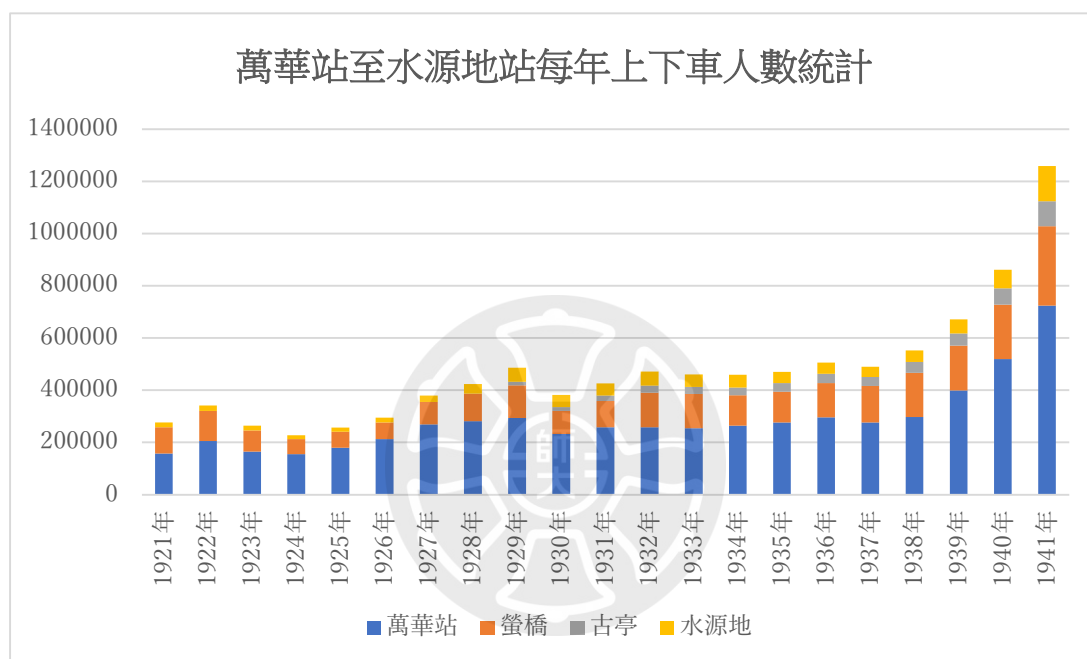
---

<sup>3</sup> 這本指南曾在 1921 年、1923 年、1924 年、1927 年、1930 年、1932 年、1934 年、1935 年、1940 年和 1942 年發行。

<sup>4</sup> 臺北市役所觀光係，《觀光の臺北 昭和 13 年度版》（臺北：臺北市役所觀光係，1938 年），頁 5。



42 萬人，其中萬華站的上下車人次約為 29 萬人（圖 9）。若假設往返均使用鐵道，則約有 14.5 萬人次，也就是每 2.89 人中有 1 人利用萬華站。不過，萬華站的使用主要應與人口增加有關，是新店方向的通勤、通學族群往臺北市中心移動所佔的比例較大。<sup>5</sup>



單位：人

圖 9 萬華站至水源地站每年上下車人數統計

資料來源：臺北市役所，《臺北市統計書》（臺北市：臺北市役所，1934-1942 年）。

## （二）川端

螢橋車站附近有植木場和葡萄園，步行 5 至 6 分鐘便可到達古亭庄川端的新店溪岸。<sup>6</sup>

<sup>5</sup> 廣野聰子，〈日本殖民地時期臺北的都市發展與私鐵經營—以臺北鐵道為例〉（新北：淡江大學日本語文學系碩士論文，2013），頁 141-145。

<sup>6</sup> 臺北鐵道株式會社，《（萬華新店間）臺北鐵道案內》（臺北：臺北鐵道株式會社，1922

紀州庵為 1898 年由於平松德松<sup>7</sup>開業的廣受庶民階級和民間所喜愛的日本料亭。本店位在若竹町，現今天西門町南側，貴陽街與長沙街之間。紀州庵的川端支店則位於南門龍匣口街，總店位於艋舺停車場前的街道上。川端支店為二層樓的木造茅草屋頂餐廳。有租船的設施，顧客可以在此進行川遊，也可以享用一杯啤酒。二樓設有離座敷，配有豪華的湯舟，並能取用草山的湯花，讓顧客享受泡澡的樂趣。

8

位於水道町與川端町之間有競馬場。該競馬場於 1934 年開設，成為臺北第一個專用競馬場。同年秋天，還增設了由五層構成的有頂觀眾席。<sup>9</sup>此前的競馬活動並沒有如此完善的競馬場，主要在練兵場或圓山運動場舉行，但軍方對在練兵場舉辦競馬活動並不滿意，而圓山運動場則場地太小，無法滿足競馬需求。隨著競馬風潮的興起，為了在臺北建造合適而理想的競馬場，經過地點的仔細甄選，最終在川端町找到了合適的土地，得以租用建設專用競技場。<sup>10</sup>

### (三) 水源地

水源地車站寬闊、風致絕佳，登上山頂，可以一望臺北市街；隔著淡水河俯瞰大屯、七星、觀音山，風景明媚，是適合近郊散步的好去處。水源地也被譽為中秋觀月的勝地，車站常年對外開放，持杖登山的遊客絡繹不絕。<sup>11</sup>

附近的石壁潭寺位於水源地與公館街交界處，面對西端山麓旁溪流處，被稱為寶藏巖，供奉觀音菩薩。山麓溪流形成深潭，稱為石壁潭，因此又稱石壁潭寺。公館街東側的農事試驗場南方的山稱為文山，舊稱拳山，以觀月勝地而聞名。通往景

---

年)，頁 5。

<sup>7</sup> 平松德松，出生於 1898 年和歌山縣，位於臺北市川端町四四八，紀州庵老闆。

<sup>8</sup> 〈紀州庵の増築 川遊の準備成る〉，《臺灣日日新報》，1928 年 5 月 10 日，2 版。

<sup>9</sup> 資料來源：關於我們 | 紀州庵文學森林 | Kishu An Forest of Literature(閱覽日 2024 年 10 月 31 日)。

<sup>10</sup> 〈臺北にもいよく一定の競馬場設置 場所は川端町の州有地 秋の競馬から使用か〉，《臺灣日日新報》，1933 年 4 月 8 日，7 版。

<sup>11</sup> 臺北鐵道株式會社，《(萬華新店間)臺北鐵道案内》(臺北：臺北鐵道株式會社，1922 年)，頁 5。

美的道路沿線有一座「有夷之行碑」。此碑建於 1849 年，當時因附近一帶道路險惡不堪，為解行人之困難而修建道路時所立之碑。<sup>12</sup>

#### (四) 仙公廟

從景尾轉乘臺北鐵道株式會社的輕便鐵道，可以前往文山地區有名的的觀光地仙公廟（今木柵指南宮）。

仙公廟建於 1890 年，位於木柵東郊指南山山麓，供奉孚祐帝君，即八仙之一的呂洞賓，被視為臺灣道教聖地之一。仙公廟以靈驗著稱，據說祈求必有回應，且能增進文采，在考試中也必定會合格。<sup>13</sup>仙公廟當時的樣貌由吉田初三郎<sup>14</sup>繪製於明信片中（圖 10）。他於 1935 年為了參加始政四十周年紀念臺灣博覽會，揮毫創作全島鳥瞰圖，並專程訪臺。他的作品具有強烈的觀光導向，所描繪的場所幾乎與當時的旅行書籍《臺灣鐵道旅行案内》等所列之觀光地點相符。吉田初三郎以日本人登陸臺灣的視角，透過畫作呈現臺灣在複雜歷史背景下，融合的多元文化與獨特自然景觀。<sup>15</sup>由此可見，仙公廟在當時無疑屬於重要的廟宇之一。

由於仙公廟有這些交通工具的便利，加上位於山區，吸引了許多以登山為目的的遊客。例如 1935 年，有超過 70 人的團體以健行之名來到仙公廟。他們於上午 9 點在螢橋站集合，搭乘臺北鐵道的二等客車，在景尾站轉乘臺車，並於 11 點半左右抵達仙公廟。在那裡，他們感受大自然的氣息、抽籤、拍紀念照，享受其中的樂趣。當天也有小孩參加，表示這裡是帶小孩出遊的絕佳地點，因為散步者及信徒眾多，非常熱鬧，是適合當日來回的遊樂地點。作者說明參加的理由是：「自己不擅

---

<sup>12</sup> 目前還存碑文拓本。〈建造艋南義路碑記〉，國家圖書館 臺灣記憶 <https://tm.ncl.edu.tw/>。閱覽日 2024 年 12 月 8 日。

<sup>13</sup> 芹田民夫，〈指南宮行〉，《臺灣遞信協會雜誌》（臺北）156（1935 年），頁 90。

<sup>14</sup> 吉田初三郎（1884~1955），京都出身，在明治時代鐵道普及以及大正時代的景氣繁榮背景下，隨著旅行熱潮的興起，各地的交通業者，以及旅館、報社等的委託，創作了日本各地的鳥瞰圖。

<sup>15</sup> 日並彩乃，〈觀光案内鳥瞰図における「外地」の表象—吉田初三郎《臺灣全島鳥瞰圖》を通して〉，《関西大学東西学術研究所紀要》（大阪府）54（2021 年 4 月），頁 223-251。

長走路，來回三里多，聽說從景尾到木柵途中有臺車和巴士，交通方便。」<sup>16</sup>

從仙公廟再往前走，有一座名為二格山的山，也有一些人會經由此處進行登山活動。從仙公廟到二格山步行大約需要兩小時。沿著仙公廟的後方小徑上行，穿過筆架山與二格山的鞍部，便可抵達二格山的登山口。從這裡開始攀登陡坡，朝山頂出發。登頂後，通常並不會原路返回，而是經由阿柔坑，從深坑街搭巴士或臺車返回景尾，再乘臺北鐵道回到臺北。<sup>17</sup>

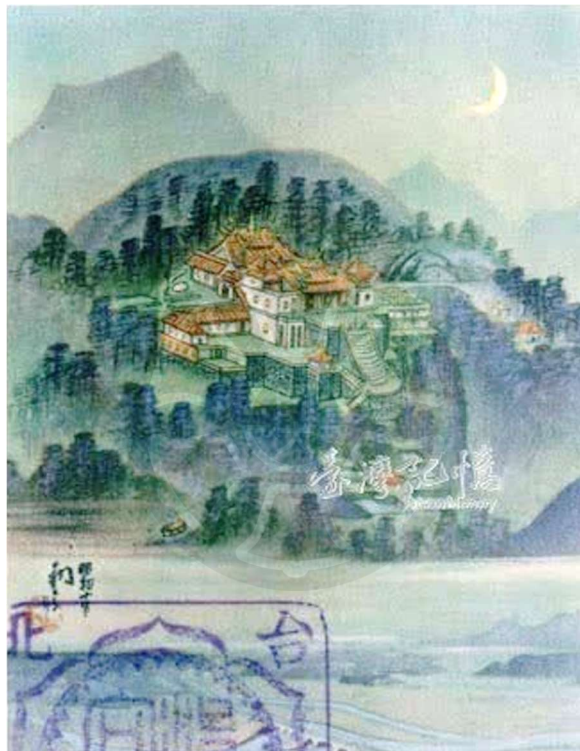


圖 10 吉田初三郎畫的仙公廟

資料來源：吉田初三郎畫，《指南宮》，（資料來源：國家圖書館 臺灣記憶

<https://tm.ncl.edu.tw/>）。

#### （五）新店碧潭

碧潭於 1921 年在臺灣日日新報社的全國避暑地名勝投票中當選，自臺北鐵道

<sup>16</sup> 〈指南宮行〉，《臺灣遞信協會》（臺北）121：156（1935年），頁 88-91。

<sup>17</sup> 〈〔仙公廟—二格山〕〉，《臺灣遞信協會》（臺北）167（1936年），頁 76。

開通以來即成為公司宣傳的重要觀光景點之一（圖 11）。<sup>1</sup>這裡交通便利，有鐵道和汽車可以通達市區，是一個相對容易前往的避暑勝地。1927 年盛大的臺灣八景票選活動中，碧潭被評選為臺灣十二勝之一，更是讓碧潭名聲大振。隨著碧潭觀光越來越盛行，1936 年在河川上建起了一座橋樑，使交通更加便利。<sup>2</sup>

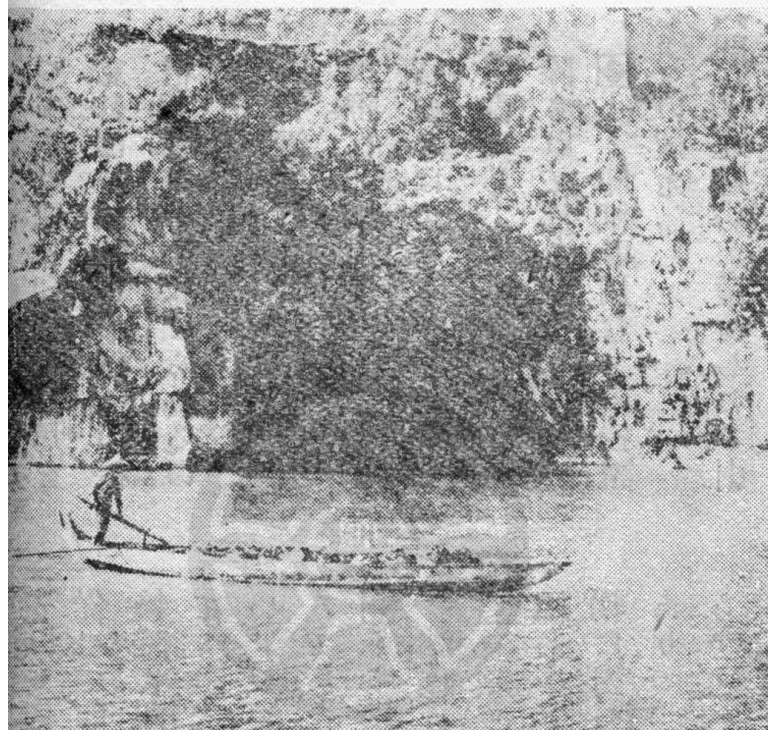


圖 11 1938 年新店碧潭

資料來源：〈鮎に香りの立つところ〉，《旅と運輸》，（臺北：臺灣交通問題調查研究會）8，（1938 年）。

碧潭在夏季提供許多休閒活動。其中，漂流是夏季的一項熱門活動，從新店 | 下到川端町約三里（約 12 公里）之間的深潭<sup>3</sup>，激流驚險，令人感到痛快。所謂的「川下り」（溪降），是指將船隻漂浮於水面上，向新店溪下游的川端或萬華漂流。

<sup>1</sup> 臺北鐵道株式會社，《（萬華新店間）臺北鐵道案内》（臺北：臺北鐵道株式會社，1922 年），頁 13。

<sup>2</sup> 〈思ひついた儘を〉，《旅と運輸》（臺北：臺灣交通問題調查研究會）39，（1939 年 6 月）頁 14。

<sup>3</sup> 「約三里」這個表達可推測是指新店更深處的青潭及直潭。

20 人乘坐的船，費用為每人 8 圓，10 人乘坐的船為每人 5 圓，非常適合消暑和觀賞月色。<sup>4</sup>

#### (六) 新店休息所及遊園地

臺北鐵道於 1921 年在新店站附近設置了休息所，位於後來的終點站郡役所前附近。臺北鐵道會社推薦遊客在這裡進行全天候的清遊休息，或作為途中的休憩場所。從休息所可以俯瞰碧潭的美景，最遠可望見「蕃界」的諸山，無疑是短暫休憩的理想之地。休息所內可容納約 500 人，車站內到處有簡易休息處，設有 200 個座位和桌子。也有日本式的座敷，設有一棟 2 間 6 畳房間、二棟一間 8 畳房間 1 間，供乘客利用。休息所內還設有餐飲區，提供茶水等服務，啤酒、瓶裝酒、清涼飲料和罐頭食物隨時供應，料理則可以從「二鶴」餐廳支店外送。<sup>5</sup>當天利用鐵道的乘客可以隨時使用該設施。此休息所僅供臺北鐵道的乘客使用。這種限定性的休息場所提供，可能是期望透過為遊客提供數少的休息區來促進鐵道利用者的增加。

新店站附近還設有遊樂園，是由臺北鐵道的松本志郎及其他當地志士共同建設。松本是推動新店碧潭宣傳及新店開發的重要人物，他一向熱心倡議設置遊樂園，以作為休息所及公園設施。<sup>6</sup>遊樂園位於直潭與灣潭之間的一片區域，該地區山高數百仞，遍布松柏，環境優美，距離新店約十幾町（一町約 109 米）。遊樂園內有休息亭分佈各處，並在隨處設置了椅子，確保有休息的地方。因為路徑大多是平坦的道路和緩和的傾斜設計，因此女性和兒童都能輕鬆享受遊樂園的設施。此外，為了讓孩子們能夠安全地玩耍，遊樂園特別留意除去障礙物和危險物，業者自信地認為是一個完美的遊樂園。<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> 臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣觀光の榮》（臺北：臺灣日日新報社，1939 年），頁 10-11。

<sup>5</sup> 臺北鐵道株式會社，《（萬華新店間）臺北鐵道案内》（臺北：臺北鐵道株式會社，1922 年），頁 11-12。臺北二鶴支店位於新店街中央，街役場後面，原新店俱樂部舊址，眺望位置絕佳。

<sup>6</sup> 〈臺北より新店へ(承前)〉，《臺灣運輸月報》（臺北）88（1941 年 10 月），頁 44-45。

<sup>7</sup> 〈新店遊園地(宝探し 新店遊園地探寶)〉，《臺灣日日新報》，1921 年 11 月 8 日，6 版。

## 二、田健治郎總督的新店遊覽

1922 年，臺北鐵道剛開通後不久，總督田健治郎<sup>8</sup>便在公司董事及官員們的陪伴下，搭乘臺北鐵道至新店遊覽。他在日記中留下這樣的記錄：

後一時，為觀新設臺北鐵道，隨秘書官等抵萬華驛，新元鐵道部長來會，重役永井德照為導。(中略)車發經水源地、公館、景尾等五砵〔站〕，四十分間而達新店。(中略)降車，步而過新店庄，小休於街尾小亭，更僱船入溪流，順流而下。溪山水石之奇勝，屢經賞觀而今亦不飽，景勝似嵐峽而開闊。下而入瑠公圳，上一樓而休憩，搭四時半列車而歸。此間，文山郡守岡村勝次郎為導，新店郡衙所在也。<sup>9</sup>

田健治郎一行搭乘臺北鐵道到新店，從新店坐船順流而下，沿途宛如京都嵐山的溪谷而更勝一籌。日記中提到他們坐船到瑠公圳，才下船休息，再搭列車回臺北。這裡的瑠公圳不確定指何處，有可能是景尾。無論如何，田健治郎一行體驗了臺北鐵道遊新店的景緻。

其實，田健治郎應該不是純粹去玩。在第二天的日記中提到「前九時，登廳。臺北鐵道重役永井德照外三人來謝昨日巡視鐵道之恩。」<sup>10</sup>又過了幾天，5月26日，田在日記中提到「午後，柵瀨軍之佐來談關臺北鐵道電化之希望。」<sup>11</sup>柵瀨是臺北鐵道董事之，顯然5月初的行程，是臺北鐵道特別安排總督旅遊兼視察，以便向總督提出進一步的改善計畫。電化工程後來就沒有下文，不過，可以確定的是，臺北鐵道開通後，新店附近的休閒設施也跟著完備起來。

---

<sup>8</sup> 田健治郎（1855-1930）為臺灣第一任文官總督，日本兵庫縣人，1919年至1923年任臺灣總督。

<sup>9</sup> 中央研究院臺灣史研究所，《臺灣日記知識庫 田健治郎日記》，1922年5月 <https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk/>，閱覽日 2024年12月3日。

<sup>10</sup> 中央研究院臺灣史研究所，《臺灣日記知識庫 田健治郎日記》，1922年5月5日，<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk/>，閱覽日 2024年12月3日。

<sup>11</sup> 中央研究院臺灣史研究所，《臺灣日記知識庫 田健治郎日記》，1922年5月26日，<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk/>，閱覽日 2024年12月3日。

在這次視察之後一個多月，田總督再次到訪新店，這次似乎完全是觀光行程。

1922年6月25日，田健治郎在日記中留下如下記錄：

前九時發，遊新店溪。應召來者賀來、新元、吉田、喜多、佐藤少將、松田諸氏及郡守、屬官等也。搭快車抵新店，更乘轎越小坂，於直潭分乘三小艇，網艇及廚船隨焉。直下激湍，繫舟於第二發電所附近而投網，所獲不多，行取行廚。驅奔湍而下，快不可言，衣襟時為噴沫所濡。後一時過，小憩於赤壁潭，遂順流而下。離峽以來，山漸遠，水漸緩，風景一變亦足賞觀。後四時半，抵古亭庄堤下而捨舟。<sup>12</sup>

從日記中可以看到，他們搭乘「快車」抵達新店，雖然臺北鐵道並沒有分快、慢車，但使用「快車」一詞，可以推測他們一行人很可能是搭乘臺北鐵道從臺北到新店。在新店下車後，乘轎子到直潭，從直潭坐小船，順流而下。同時，有專門的廚師隨行，坐另一艘船。船沿溪下到第二發電所附近，便停下來撒網捕魚。雖然所獲不多，但可以直接交給廚船烹調，應該也充滿趣味。之後，繼續沿溪下行，先在赤壁潭（碧潭）休息一下，再繼續前行，一直坐船到古亭庄才下船。

這一天的行程幾乎囊括了上述在新店能享受的所有休閒活動，可說是一個典範行程。應該不只田總督，可能這樣充滿野趣的休閒活動，逐漸成為臺北都會民眾的休閒活動。

在以香魚聞名的碧潭，也有許多人來此垂釣香魚。這張照片中有一個拿著釣竿的人正在走路，看來是到新店釣魚的（圖 12）。解禁日的早晨，大約有 100 多名漁夫肩並肩地專心垂釣，並將捕獲的香魚配送至臺北及其他地區。<sup>13</sup>此外，這裡有 12 間旗亭，可以品嚐到新鮮的香魚。<sup>14</sup>

<sup>12</sup> 中央研究院臺灣史研究所，《臺灣日記知識庫 田健治郎日記》，日付 1922 年 6 月 25 日，<https://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk/>，閱覽日 2024 年 12 月 3 日。

<sup>13</sup> 〈新店溪の鮎漁 解禁のけふ素晴らしい豊漁〉，《臺灣日日新報》，1938 年 6 月 2 日，2 版。

<sup>14</sup> 〈二月の旅(下旬) 新店〉，《旅と運輸》（臺北：臺灣交通問題調查研究會）8（1938 年），頁 26。

新店溪一帶非常適合游泳，尤其對於兒童來說，瑠公圳圳寮下河原一帶是最為合適的場所。這裡曾多次舉辦新店游泳比賽，也舉辦過划船比賽，充分利用水資源，讓人們在此愉快地競賽和玩樂。

在河岸邊，曾舉辦名為「納涼大會」的煙火大會，尤其是在臺北鐵道開通的前兩三年，這樣的活動經常在臺北鐵道遊樂園和新店溪附近舉行。1922年，以「川開き」(開放河川)為名義的活動中，不僅有施放25發煙火、水上與陸上各3組裝置煙火，提供給一般觀眾欣賞，河中則浮起船隻，邀請了本島的雅樂團總計40人，組成兩組樂隊表演。並且，臺北鐵道株式會社準備了50艘船，讓遊客可以從船上觀賞煙火並享受音樂。<sup>15</sup>預想有很多遊客參加，公司還增設臨時列車，增加班次，讓人們可以順利抵達並享受納涼大會的盛況。<sup>16</sup>

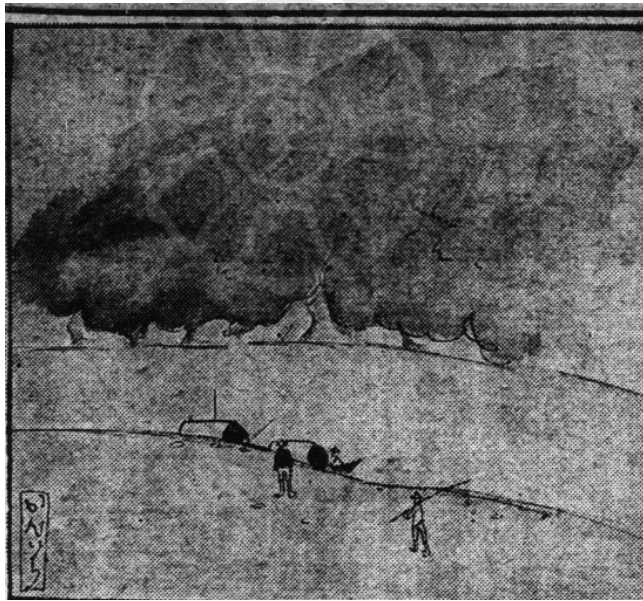


圖 12 在新店釣香魚的人

資料來源：〈新店溪の碧潭〉，《臺灣日日新報》，1921年8月23日，4版

<sup>15</sup> 〈恒例による新店の川開き 臺北鐵道の煙火デー 納涼の小舟五十隻用意さる〉，《臺灣日日新報》，1922年7月7日，8版。

<sup>16</sup> 〈恒例による新店の川開き 臺北鐵道の煙火デー 納涼の小舟五十隻用意さる〉，《臺灣日日新報》，1922年7月7日，8版。

## 第二節 烏來溫泉與新店附近的登山

隨著臺北鐵道的興建與道路改善，新店不僅成為通往烏來的重要中繼點，更見證了近代休閒活動的興起。烏來因溫泉與自然景觀而聞名，吸引眾多遊客前來，交通便利性與觀光需求的增長密不可分。同時，隨著登山會的成立與普及，包含塗潭山、直潭山等在內的新店附近山岳，成為臺北市民的戶外活動的重要去處。

### 一、烏來溫泉

烏來溫泉在從新店四里（約 16 公里）的烏來社，附近有物品交換所，蕃童公學校等，進行「番地」（以下省略）視察的最佳選址。1921 年，由臺北州經營建設了公共浴場，並正式向一般民眾開放。<sup>17</sup> 1913 年在烏來溫泉附近新建了一家名為「烏來館」的旅館。<sup>18</sup>浴場對一般民眾開放，由於公共浴場內不提供住宿者的寢具和飲食，因此需要利用烏來館旅館。<sup>19</sup>此後，文山郡役所經營的溫泉宿也提供了休息的設施。<sup>20</sup>至少到 1936 年，當地約有 20 個休憩所，提供一般的浴客休息和住宿使用。尤其是星期日等假日時，公共浴場時常人滿為患，成為了一個熱門的景點。

21

烏來溫泉的觀光人數增加，交通的發展應該是重要的因素。1914 年起，有臺北鐵道的前身輕便鐵道從臺北通往新店；1921 年公共浴場設立的同年，臺北鐵道

---

<sup>17</sup> 〈野趣津津として盡きぬ 湯の里烏來へ 新緑の風爽しく遊散客多し／烏來溫泉〉，《臺灣日日新報》，1921 年 4 月 27 日，4 版。

<sup>18</sup> 〈屈尺蕃界烏來社〉，《臺灣日日新報》，1913 年 3 月 12 日，7 版。

<sup>19</sup> 旅館的住宿費用為每晚一等二円、二等一円五十錢、三等一円二十錢，點餐一等一円、二等七十錢、三等五十錢。

<sup>20</sup> 〈臺北から六里 内三里は汽車の 烏來溫泉 蕃界視察の最近値深山氣分も味はれる〉，《臺灣日日新報》，1922 年 4 月 24 日，5 版

<sup>21</sup> 作者不詳，〈烏來溫泉-温泉の位置〉，《臺灣運輸月報》（臺北）86（1941 年 8 月），頁 44-45。

正式通車，改善了交通便利性。

臺北鐵道株式會社於 1922 年發行的《臺北鐵道案内》中，21 頁中 9 頁以「烏來社番地案内」為名，不僅介紹了溫泉，還包括了小粗坑發電所、伸丈坂<sup>22</sup>、龜山渡船場、三井事務所、烏來瀑布等周邊設施及番社。這顯示出當時臺北鐵道有明確的目標，意在吸引更多乘客前往烏來，並且對乘客集聚力抱有高度期待。當時星期日夜間的臺北鐵道末班列車，二等和三等車廂都客滿，甚至連貨車裡都擠滿了人，擁擠到幾乎無法動彈。當列車返回到公館、水源地附近時，等候的乘客進一步湧入，使得從那裡到瑩橋的乘車變得非常困難。<sup>23</sup>

在其他雜誌中，烏來也經常被視為交通便利的景勝地。例如，在始政四十週年紀念臺灣博覽會期間發行的《臺灣之旅》中，烏來與北投、草山溫泉一同被介紹。

<sup>24</sup>除了可以從臺北當天來回的便利性之外，烏來作為位於臺北近郊山地的溫泉地，加上途中經過新店，可以觀賞後來成為臺灣十二勝之一的碧潭，這些都是當局和臺北鐵道推廣烏來的充分理由。

如前章所述，與臺北鐵道開通約略同時，大新自動車也開通了，這使得前往烏來的交通便利度越來越高。許多前往烏來的交通指南書上，臺北鐵道和大新自動車都是並列標示。1934 年的鐵道旅行案内中，除了以往僅以文字介紹的交通信息外，還新增了簡圖，這使得對烏來關注度提升（圖 13）。由此可以推測，前往新店的交通與烏來的觀光發展之間有著密不可分的關係。<sup>25</sup>

另一個重要的交通方式是三井合名公司開通的新店—龜山—烏來之間的臺車。

---

<sup>22</sup> 伸丈坂位於距離新店約 4 公里處，是一條長約 1 公里的陡坡，由後藤新平命名。從這裡可以眺望臺北市的一部分，坡頂上有臺灣人開設的商店。

<sup>23</sup> 〈野趣津津として盡きぬ 湯の里烏來へ 新緑の風爽しく遊散客多し／烏來溫泉〉，《臺灣日日新報》，1921 年 4 月 27 日，4 版。

<sup>24</sup> 〈始政四十周年記念臺灣博覽會〉，《臺灣之旅》（出版不詳），（1935 年 10 月）。

<sup>25</sup> 《臺灣鐵道旅行案内》（臺北市：臺灣總督府交通局鐵道部，1934 年），頁 67。

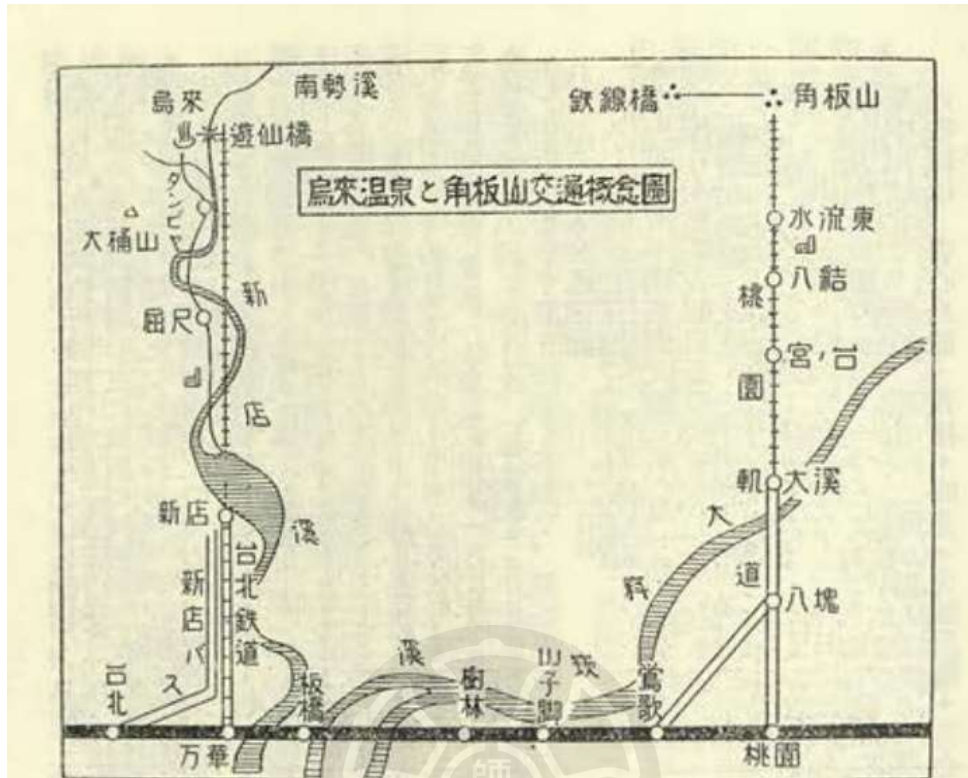


圖 13 1935 年往烏來交通資訊

資料來源：《臺灣鐵道旅行案内(昭和十年)》，(臺北市：日本旅行協會臺灣支部，1935 年)，頁 69。

1927 年三井合名會社為了運輸林木與茶葉，正式開始烏來山林鐵道運輸，1928 年更往南延伸由新店往桶後與福山的臺車。<sup>27</sup>這也使得臺車成為前往烏來的一種交通方式。由於這條臺車路線的開通，從新店到烏來的時間縮短至約 3 小時，比乘轎子節省了大約 30 分鐘。<sup>28</sup>根據 1930 年的旅行案内，四人乘坐費用為 2 元 50 錢，三

<sup>26</sup> 在臺車開通之前，從新店到烏來只有轎子或徒步兩種交通方式。雖然前往烏來的道路大部分是平坦的，但途中有一些山路，需要做好一些吃苦的準備，不過據介紹，這並不是女性無法忍受的程度。而乘坐轎子從新店到烏來社大約需要 4 個小時，三人乘坐的單程費用約為 4 元到 7 元之間，如果有行李，人夫賃為 1 元 20 錢。（資料來源：臺北鐵道株式會社，《(萬華新店間)臺北鐵道案内》(臺北：臺北鐵道株式會社，1922 年)頁 13。)

<sup>27</sup> 曾幼瑄，〈烏來地區臺車歷史地景與殖民產業經濟關係之研究〉(新北：華梵大學建築系在職專班碩士論文，2017)，頁 75。

<sup>28</sup> 《臺灣鐵道旅行案内》(臺北市：臺灣總督府交通局鐵道部，1924 年)，頁 62。

人乘坐為 2 元，兩人乘坐為 1 元 70 錢，一人乘坐為 1 元。而乘坐轎子約需 3 個半小時，兩人乘坐費用為 2 元 70 錢，四人乘坐為 2 元 40 錢。由此可見，無論是時間上還是費用上，相比於臺車開通之前，前往烏來變得更加方便了(以 1936 年為準)。

29

除此之外，1941 年新店至烏來的道路全線完工，這也使得交通更加便利。1941 年《臺灣運輸月報》的 5 月、8 月、9 月、10 月和 11 月號中，共有 5 次提及烏來，這似乎與該道路的完成有關。<sup>30</sup>

烏來的觀光人數增加還有一個因素與大眾的健康、休閒觀有關。1930 年代以後，臺灣的登山活動從探險轉變為休閒，逐漸成為假日娛樂的方式。烏來也不例外，可以說在 1930 年代以後成為最活躍的活動地點之一。當時甚至舉辦了名為「遠足」的活動，嘗試徒步登至烏來浴場，這類登山活動也促進了浴場的客流量增加。<sup>31</sup>

1922 年公共浴場剛建成不久時，進入烏來需要先到「蕃地」(以下省略「」)最近的郡役所警務課辦理入蕃許可證，並且隨身攜帶。如果未隨身攜帶，則會根據《蕃地取締規則》受到處罰。因此，從新店街進入蕃地時，需要前往文山郡役所警務課，填寫入蕃許可書，並貼上 20 錢的印花稅票後提交，才能取得許可書。然而，至少在 1941 年時，前往溫泉和烏來瀑布已經不再需要許可證。隨著許可的取消，烏來成為更加方便前往的地點，客流量也因此增加。

然而，當時除了溫泉外，烏來並沒有其他相關遊樂設施。儘管有一些由本島人經營的旅館，但並未受到太多關注。因此有人指出，烏來的休閒設施只局限於臺北州管轄的浴場。<sup>32</sup>確實，大多數前來的遊客主要是以溫泉為目的。

<sup>29</sup> 《臺灣鐵道旅行案内》(臺北市：臺灣總督府交通局鐵道部，1936 年)，頁 84。

<sup>30</sup> 作者不詳，〈烏來溫泉的沿革〉，《臺灣運輸月報》(臺北市) 83 (1941 年 5 月)。作者不詳，〈烏來溫泉—溫泉的位置〉(臺北市) 86 (1941 年 8 月)。作者不詳，〈烏來溫泉〉《臺灣運輸月報》(臺北市) 87 (1941 年 9 月)。作者不詳，〈臺北より新店へ(承前)〉《臺灣運輸月報》(臺北市) 88 (1941 年 10 月)。作者不詳，〈新店より烏來へ(承前)〉《臺灣運輸月報》(臺北市) 89 (1941 年 11 月)。

<sup>31</sup> 〈ウライへハイク〉，《臺灣日日新報》，1939 年 9 月 29 日，2 版。

<sup>32</sup> 作者不詳，〈烏來溫泉 溫泉への行樂〉，《臺灣交通協會》(臺北) 85 (1941 年 7 月)，頁

前述提到的田健治郎總督，也曾幾次到過烏來“清遊<sup>33</sup>”。1920年12月30日，他與女兒、妻子及兩位秘書在警務部長的帶領下前往烏來。當天早上7點半，他們乘車出發，7點40分到達新店。之後改乘轎子，經過屈尺坂，途經獅子頭山、屈尺村落，並於8點半到達第一發電所，視察了1920年因水災破壞的取水口修復工程。隨後，他們跨過鐵橋，於10點抵達カンキヤ蕃社，參觀了當地的蕃屋並拍攝了記念照片。之後抵達烏來溫泉，在那裡泡湯放鬆，並於下午1點半離開烏來返回臺北。<sup>34</sup>

之後也持續有總督或高級軍官到訪烏來的記錄。如1930年，第13任總督石塚英藏與妻子一同前往烏來清遊溫泉。<sup>35</sup>他們與田總督相似，早上出發前往烏來溫泉，並於傍晚返回臺北。1934年，第16任總督中川健藏帶著家人前往烏來清遊。<sup>36</sup>他帶著女兒、妻子和兩位秘書，先乘車前往新店，隨後由庄長迎接，並乘坐臺車抵達烏來溫泉。

也有一些公私團體，到烏來遠足的記錄。如1926年，由臺北市新起町青年團主辦的烏來溫泉遠足活動。<sup>37</sup>根據他們的企畫，參加者於早上4時半在萬華站集合，搭乘臺北鐵道在新店下車，11時到達烏來，享用午餐並浸泡溫泉。之後參觀烏來瀑布，預計在下午3時離開烏來，並於下午7時抵達萬華。活動的會費為成人40錢，兒童20錢，任何人均可參加。

1928年，專賣局養氣俱樂部陸上部的一名成員留下了一篇題為〈烏來溫泉紀行〉。<sup>38</sup>這篇紀行中，描述前往烏來溫泉的原因、乘坐火車的情況以及在新店的經歷

---

#### 44-45。

<sup>33</sup> 「清遊」指的是脫離世俗，進行風雅的遊玩或活動，也可以指這種活動本身。

<sup>34</sup> 〈忙中寸閑を得て 田總督と其家族 烏來の清遊〉，《臺灣日日新報》，1920年12月31日，7版。

<sup>35</sup> 〈石塚總督 烏來清遊〉，《臺灣日日新報》，1930年1月4日，8版。

<sup>36</sup> 〈文山／總督清遊〉，《臺灣日日新報》，1934年4月30日，8版。

<sup>37</sup> 〈新起町青年團 烏來へ遠足〉，《臺灣日日新報》，1926年7月17日 1916年10月25日，5版。

<sup>38</sup> 專賣局養氣俱樂部，〈專賣通信烏來溫泉紀行〉，《臺灣總督府專賣局》（臺北）172（1929年3月），頁204-212。

等多個場景的故事。他們大約有 30 人在距離專賣局最近的螢橋站集合，乘坐臺北鐵道前往新店。他們經由新店碧潭、小粗坑、龜山和タンビヤ來到烏來溫泉(圖 14)。

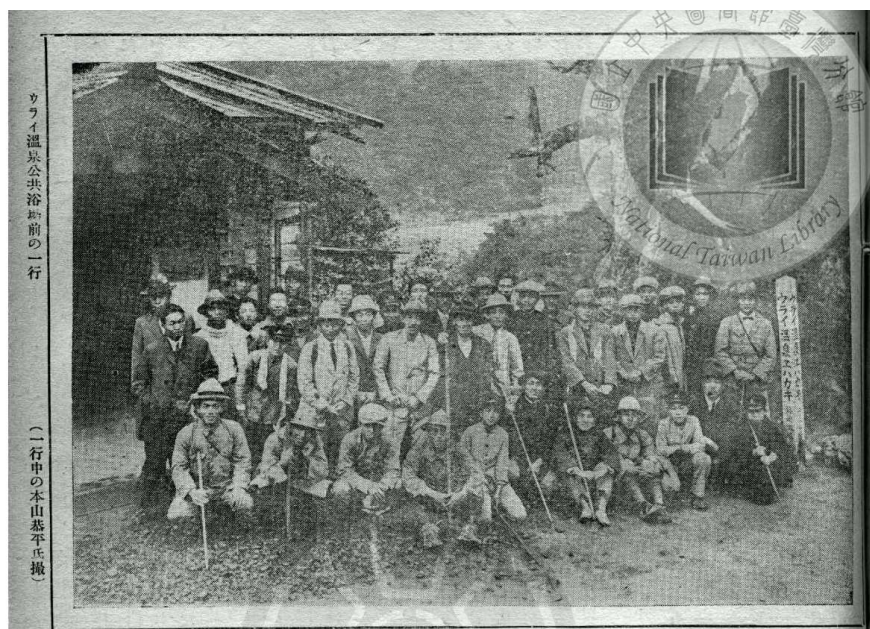


圖 14 烏來溫泉公共浴場之前的大合照

資料來源：〈烏來溫泉紀行〉，《專賣通信》(臺北市：臺灣總督府專賣局) n172

(1924 年)。

烏來溫泉不像北投那樣有鐵道的便利，也不像草山那樣可以開車到達，但正因如此，這個溫泉能讓人體會到更純粹的心情，這正是它的魅力所在。從新店出發，路程超過 3 里，並不是特別困難的道路，即使是女性也可以進行日間的探險。如果感到疲憊，回程搭乘臺車也是一種樂趣。設備雖然不夠完善，但其他美好之處可以很好地彌補這一點。<sup>39</sup>

<sup>39</sup> 專賣局養氣俱樂部，〈專賣通信烏來溫泉紀行〉，《臺灣總督府專賣局》(臺北市) 172 (1929 年 3 月)，頁 204-212。

這固然只是個人的意見，但烏來溫泉獨特的魅力，正是因為缺乏設備而能享受到大自然的環境，以及攀爬起來並不困難，無疑是避暑地的完美詮釋。

## 二、新店地區的登山

臺灣的登山活動逐漸從早期的探險性質轉變為休閒性活動，進一步演變為「近代登山」。登山作為一般休閒活動的普及化，部分原因在於各類登山會的成立。特別是 1926 年成立的臺灣山岳會<sup>40</sup>，其後以臺灣人為主的山岳會也相繼成立，推動了登山活動的廣泛普及。自 1930 年代以來，新店地區的登山活動更成為臺北最活躍的戶外活動之一。

登山普及化成為一般休閒活動的另一個因素是，臺灣山岳會成立的翌年，即 1927 年，透過《臺灣日日新報》的票選活動，決定了臺灣八景和臺灣十二勝。這次投票從 1927 年 7 月開始，持續約一個月，投票數超過了 3 億 6 千票，所選出的 20 個景點成為觀光的重要熱點，顯示了社會對這一活動的高度關注及其影響力。<sup>41</sup>其中，臺灣八景的一半和臺灣十二勝的全部項目都是與山岳相關的。<sup>42</sup>

1934 年和 1935 年，由日本旅遊公司出版的鐵道旅行案内中，出現了整 8 頁關於臺灣登山注意事項的專欄。<sup>43</sup>主要內容包括：臺灣山岳的特點、登山的季節、登山計劃的制定、登山用具及攜帶品、探險隊等相關資訊。這表明，由於在臺灣進行登山的日本人數量增加，旅行公司認為有必要重新提醒注意事項，從而使登山活動在一般民眾中普及。

---

<sup>40</sup> 設於總督府內的文書課，具有強烈的官方色彩，成為政府、社會與學校之間的半官半民機構。

<sup>41</sup> 〈臺灣八景審查委員〉，《臺灣日日新報》，1927 年 8 月 1 日，2 版。

<sup>42</sup> 在臺灣八景和臺灣十二勝的選定中，30%的票數來自民眾投票，其餘 70%則由評審委員會的成員決定。這些成員的影響力相當大，大多數人受到官方的強烈影響，包括交通局總長、交通局鐵道部長、《臺灣日日新報》社長及幹事等。<sup>42</sup>由此可見，臺灣八景和臺灣十二勝中山岳的高比例，與政府的意圖性選定有著密切的關係，當時臺灣的觀光事業是在公家的政策指導下進行的。資料來源：〈臺灣八景決定〉，《臺灣山岳》(臺北市)3(1928 年)，頁 134-135。

<sup>43</sup> 但是這些注意事項是針對具有一定山岳知識的人所寫的，並不是完全針對初學者的說明。

那麼在這樣的背景下，日本統治後期的登山活動又是怎樣的呢？如果聚焦於這三個登山會，《臺灣日日新聞》上有關前往新店的登山文章約有 50 篇。這些新聞文章大多數不是出行後的報告，而是呼籲參加的招募通知。因此，並非會員的普通市民也可以報名參加。

從這三個登山會主辦的登山次數推測，前往新店的登山活動中，往烏來、直潭山活動數量顯然佔據主導地位，其次是塗潭山指南宮、二格山等。不過，這些活動並不全都屬於「登山」的範疇。令人驚訝的是，「徒步旅行」這一針對大眾的項目竟然相對較多。徒步旅行這個詞與以登頂為目標的登山不同，通常用於指沿著較平緩的道路欣賞自然風景的活動。與徒步旅行有關的文章中，出現了「大眾ハイキング」（大眾健行）、「子供ハイキング」（兒童健行）的名義，前往新店附近的山區，這些活動通常設計了適合初學者和兒童挑戰的簡單路線。

#### （一）烏來登山路線

1935 年，臺日社介紹了臺灣北部的 25 條路線，其中包含了烏來和新店的路線。<sup>44</sup>首先，烏來的登山路線為：臺北-(汽車或巴士)-新店-(步行或渡船 2 圓 2 錢)-小粗坑-(步行)-伸丈坂-(步行)-屈尺(步行或坐船)-龜山-(步行)-タンビヤ(步行)-烏來(步行)-龜山(步行)-廣興-(新店溪降)-新店-(汽車或巴士)-臺北(圖 15)。

這條路線沿途幾乎都是從新店前往烏來的景點，其中復路的廣興-(新店溪降)尤為突出。此外，這裡介紹的路線僅僅是一個範例，可以根據這條路線中出現的龜山來為主要登山活動制定多條不同的路線。而臺北到新店的往返方式，則建議乘坐鐵道或巴士。這裡的臺北鐵道競爭對手自然是大新自動車。1935 年，兩者的票價均為 20 錢，沒有差異，因此可以進一步探討在何種情況下更可能選擇使用哪種交

---

<sup>44</sup> 〈臺日ハイキングコース〉，《臺灣山岳彙報》，(1937 年 3 月)，頁 13-16。

通方式。



圖 15 在 1936 年烏來登山官方推薦的路線

資料來源：筆者繪製，底圖為臺灣百年歷史地圖（臺灣百年歷史地圖 (sinica.edu.tw)），日治三十萬分之一日治三十萬分之一臺灣全圖(第五版)（1936 年）

那麼實際上，在烏來進行的登山和健行活動是什麼樣的呢？

以 1934 年由興趣味登山會主辦的烏來登山活動為例，參加者於上午 5 時 35 分在萬華站集合，然後乘坐臺北鐵道前往新店。<sup>45</sup>這是一個幾乎整天的登山活動，從龜山前往烏來溫泉的日歸路線，對於相對初學者來說也可行。另外，同年，興趣登山會也舉辦了一次以烏來為目的地的一日清遊活動。參加者在上午 5 時 35 分在萬華站集合，乘坐臺北鐵道在新店下車，然後經由龜山前往烏來浴場。<sup>46</sup>這兩次活動的目的地都是烏來溫泉，參加者可以在登山的疲憊後在溫泉中放鬆身心。

<sup>45</sup> 〈趣味登山會のウライ行〉，《臺灣日日新報》，1934 年 5 月 12 日，7 版。

<sup>46</sup> 〈ウライへハイク〉，《臺灣日日新報》，1939 年 9 月 29 日，2 版。

在烏來的健行活動中，也有許多例子。其一是 1939 年，臺灣山岳會再次主辦了一個面向健腳人士的烏來健行活動。<sup>47</sup>參加者於上午 7 時半在螢橋站集合，搭乘 7 時 15 分的新店行列車，然後經過屈尺、龜山、タンビヤ，前往烏來。回程時，參加者將乘坐臺車前往廣興，並搭船沿著新店溪下行。

1941 年，萬華登山會主辦的健行活動的路線是參加者於上午 7 時在萬華站集合，然後在新店下車，接著經過屈尺、伸丈坂、龜山和タンビヤ，最終抵達烏來。值得注意的是，這次的回程是步行沿著原路返回。整個行程長達 32 公里，算是相當可觀的總距離，但登山會一般人也歡迎參加。<sup>48</sup>

如上所述，前往烏來的登山活動有一些是以攀登山峰為目的，但大部分的活動仍然以烏來溫泉為目的地。並且，觀光為主的行程中，烏來溫泉成為主要的目的地之一，這顯示出它在登山活動中的重要性。在交通方面，至新店的方式中，壓倒性地以鐵道為主。

## (二) 塗潭山登山路線

另外，臺日社推薦的路線中還有通往塗潭山（廣興）的路線。主要路線為：臺北-（鐵道或巴士）-新店-（坐船）-塗潭-（徒步）-礦窟-（徒步）-廣興-（船下行）-新店-（鐵道或巴士）（圖 16）。<sup>49</sup>

塗潭山的登山活動在 1936 年 3 月由臺灣山岳會主辦，參加者於上午 8 時 45 分從螢橋站乘坐臺北鐵道，在新店下車。然後從安坑登上塗潭山，經過礦窟後返回新店，計劃在下午 5 時左右回到臺北。該活動招募的不僅限於會員，還鼓勵一般人參加。旅費包括船費和鐵道票價，大約為 25 錢。<sup>50</sup>

<sup>47</sup> 〈週例ハイキング〉，《臺灣日日新報》，1939 年 8 月 24 日，7 版。

<sup>48</sup> 〈登山とハイつ 五日／烏來ハイク（萬華登山會主催）〉，《臺灣日日新報》，1941 年 10 月 4 日，2 版。

<sup>49</sup> 〈臺灣山岳彙報 臺日ハイキングコース〉，《社團法人臺灣山岳會》，（臺北市）9：3（1942 年 3 月），頁 13-16。

<sup>50</sup> 〈山岳會月例登山〉，《臺灣日日新報》，1936 年 3 月 7 日，5 版。



圖 16 1936 年往塗潭山推薦的登山經路

資料來源：筆者繪製，底圖為臺灣百年歷史地圖（臺灣百年歷史地圖  
(sinica.edu.tw)，日治三十萬分之一臺灣全圖(第五版)（1936 年）

塗潭山的登山活動與烏來不同，因為這裡除了山以外幾乎沒有其他設施，因此大部分的活動都是以登山為主要目的。塗潭山是位於新店對面的一座近郊山，風景優美，對一般人來說也相對容易攀登，且因為它比烏來更靠近新店，參加起來更為方便。此外，塗潭山靠近廣興，回程時有河下行的路線，雖然例子不多，但仍可讓人享受到登山與休閒的雙重樂趣。

### （三）直潭山與獅子頭山路線

看報紙報導，除了烏來和塗潭山，直潭山和獅子頭山也是受到很多人造訪的地點。雖然直潭山和獅子頭山不在臺日社推薦的路線中，但從烏來的路線小粗坑出發的路徑是主要的方式，實際上在三個登山會中，直潭山和獅子頭山的登山記錄甚至

比塗潭山更多。根據報紙的資料，直潭山的活動至少有 7 次，所有活動均從螢橋站集合，搭乘臺北鐵道前往新店。

獅子頭山方面，報紙上可確認的有 4 次。例如，1939 年 5 月舉行的一次健行是在早上 8 點半之前於螢橋站集合，然後經過新店和直潭，穿過礦屈前往獅子頭山，全長 30 公里，適合健腳的登山者。<sup>51</sup>通常前往獅子頭山的路線多數是經由直潭山，這兩座山幾乎都是從螢橋站搭乘臺北鐵道來到新店後開始登山或健行的情況。

## 小結

臺北鐵道沿線的觀光特色鮮明，市內景點偏向都市中心的實用性與宣傳性設施，如信仰場所或知識傳播地；而新店及烏來則以自然景觀為主，是享受非日常生活的避暑勝地。臺北鐵道連接都市生活與自然體驗，提供當日往返的便利，是其主要魅力之一。

烏來因地形限制，需步行或搭臺車才能抵達，適合登山活動。雖然溫泉是焦點，但景點相對有限。然而，遊客無論搭臺車或徒步，都會經過新店，間接促進了新店的觀光。大多數登山活動從臺北出發，先乘鐵道或巴士至新店，因此即使目的地是烏來，旅程中仍能欣賞新店風光。

---

<sup>51</sup> 〈獅子頭山へハイク〉，《臺灣日日新報》，1939 年 5 月 27 日，2 版。

## 第四章 臺北鐵道與學校生活

本文探討 1920 至 1940 年代之間，臺北鐵道對學校師生與市民日常生活的影響，特別是臺北帝國大學與其周邊地區的上學模式與交通選擇。透過歷史文獻與個人回憶，我們將重現那個時代的交通情境，並剖析鐵道與巴士在方便性與經濟性上的競爭，展現城市交通網絡的多樣性與靈活性。另外也分析戰時疏散中的交通樣貌，並理解戰爭對都市交通系統的深遠影響。

### 第一節 沿著臺北鐵道的上學路

1920 年代以後，臺北新設許多中、高等教育機關，包括臺北高等學校、臺北帝國大學都設在廣義的城南，也就是臺北鐵道沿線。因此，有不少學生、教師利用臺北鐵道通學、通勤，或是去新店、烏來郊遊。到了 1940 年代戰爭末期，有一些學校疏散到新店、深坑一帶，臺北鐵道也成為疏開民眾或學生重要的交通工具。

上述已提到，臺北鐵道是臺北市區前往新店方向的重要交通工具之一，其總長度並不算長，單程大約只需要 35 分鐘，是比較短程的路線。因此，當道路系統整備，公車開通後，兩者很容易形成競爭關係。與臺北鐵道路線相近的巴士路線，有從臺北車站經過兒玉町、古亭町、富田町到達臺北帝國大學和臺北高等學校附近的市營自動車水源地線，以及從大橋町到新店的大新自動車這兩條公車路線。

在臺灣設置大學是 1920 年代初期就開始討論的議題，後來於 1928 年正式成立臺北帝國大學。臺北帝國大學所在的富田町，本來是 1919 年成立的臺灣總督府農林專門學校的農場所在地，附近也有水源地。可能有這些公共設施，所以，1921 年臺北鐵道開通時，就設有「水源地」站。後來臺北帝大成立，即可以利用這個車站。

從萬華站到水源地站約 13 分鐘，<sup>1</sup>因為萬華也是縱貫線鐵道的車站，與縱貫線的轉乘也相當方便。當時的學生曾回憶說：「在臺大正門南邊約五百公尺的地方有一個火車站叫水源地，幾乎是臺大人專用的火車站，學生、教職員工很多人坐這班火車上下班，車站人員也很和氣，給臺大人很多方便」。<sup>2</sup>

水源地雖然是公共設施，但沒有固定上下班的職員，因此臺北帝國大學成立後，利用水源地站的，除了當地民眾之外，可說幾乎都是臺北帝大的師生。圖 17 示了水源地站每日平均上下客人數以及各年份的學生和教職員的估計數據(參考圖 17)。

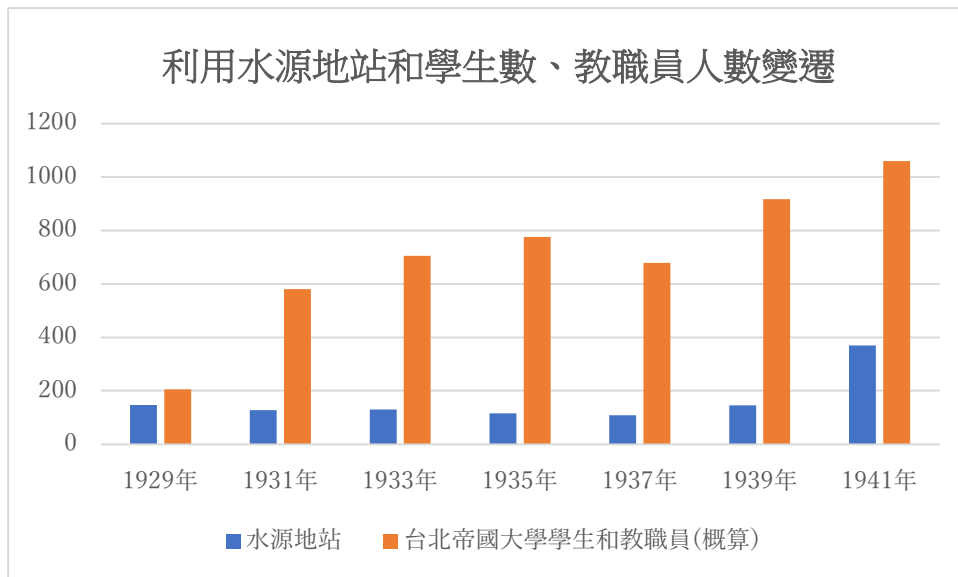
每日平均上下客人數除了 1941 年外，大多數都在 100 至 200 人之間，這是上下客人數的總和，除以 2 就應該是利用車站通勤或通學的人數。假設如同前述回憶文字所言，所有乘客都是臺北帝國大學的師生，實際利用人數大約是 50 至 100 人左右。以 1931 年為例，大學學生和職員人數為約 580 人，利用水源地站的人數為 128 人，約九分之一的教職員利用臺北鐵道上學。雖然從絕對數字來看，未必能說是很高的人數，但如果考慮到臺北帝大的學生人數，可以說臺北鐵道對帝大學生有相當的重要性。

當時臺北帝大沒有學生宿舍，如果是外地來的學生，應該會在學校附近租屋，他們可能會步行或騎自行車通學。因為沒有學生住宿地點的調查，無法了解實際狀況。但是有一些教職員住宿地點的資料，我們可以從這裡推測他們的通勤方式。

---

<sup>1</sup> 1933 年時。石井禎二，〈私設鐵道營業線めぐり(一)〉，《臺灣鐵道》(臺灣) 249 (1933 年 3 月)，頁 22-25。

<sup>2</sup> 曹永和總編，《臺北帝大的生活》(臺北：國立臺灣大學，1999 年)，頁 98。



單位：人

圖 17 水源地站的上下車人數和學生數及教職員人數變遷

資料來源：《臺北帝國大學一覽》（臺北市：臺北帝國大學 1929-1941 年）。《臺灣學事一覽》（臺北市：臺灣總督府文教局 1942 年、1944 年）。

以 1932 年為例，臺北帝國大學職員的住處，主要分布在 16 個地區（參考表 5）。其中在臺北鐵道沿線附近的地方包括佐久間町、川端町、古亭町、千歲町和龍口町。這些地區大多位於螢橋站和古亭町站附近，住在這些地區的人，有可能使用鐵道通勤。當然，住在鐵道沿線地區，也並不代表一定會利用鐵道上班，有可能步行或騎腳踏車更方便。例如，住在佐久間町官舍裡的幣原坦校長似乎經常是坐汽車到帝大，而不是利用鐵道上班。<sup>3</sup>

<sup>3</sup> 霜三雄，《臺北帝國大學農学部創立六十年紀念》（東京都：臺北帝國大學理農學部同會，1988），頁 2。

表 5 1932 年臺北帝國大學教授住居分布

古亭町	14	水道町	16
錦町	16	富田町	20
川端町	14	新起町	8
佐久間町	10	新富町	4
千歲新榮町	15	京町、樺山町	10
龍口町	13	大稻埕建成町	9
東門町	29	昭和町	93
大正町、御成町	13	市外	3
壽町	7		

單位：人

資料來源：《職員方面別住所名簿》（臺北市：臺北帝國大學，1932 年）

如果是住在臺北鄰近的街庄，利用縱貫線火車或其他支線，再轉乘市內交通也是可能的通勤、通學方式。例如帝大職員有 2 位住在北投，他們可以搭乘淡水線火車從北投至臺北車站，到臺北之後有兩種轉乘方式。一種是到達臺北站後，轉乘臺北鐵道，先從臺北站轉乘縱貫線到達萬華站，然後再從萬華站轉乘臺北鐵道至水源地站，需要兩次轉車(見圖 18)。另一種是在臺北車站轉乘市營自動車或大新自動車。兩種巴士都在臺北車站設有站牌，從那裡可以乘坐公車至公館或富田町，稍微步行即可抵達學校。

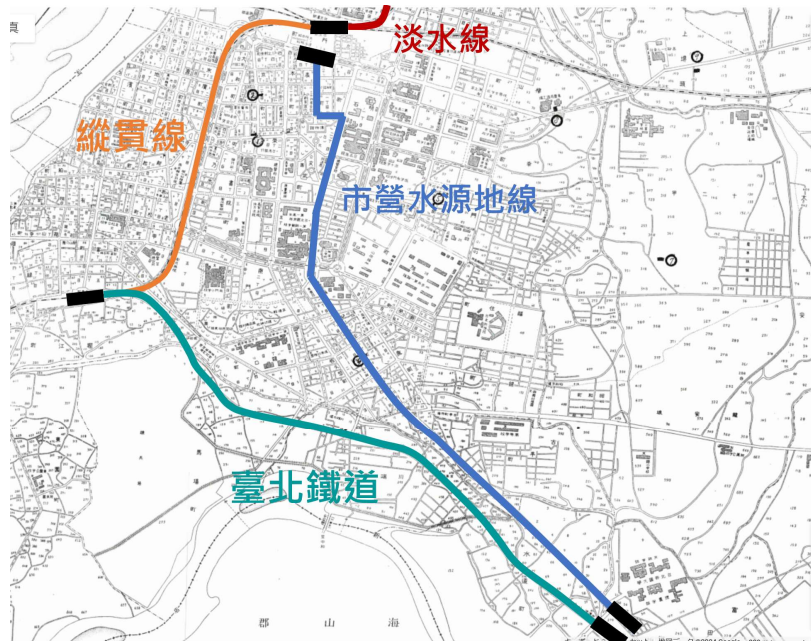


圖 18 從北投上到臺北帝國大學的路線

資料來源：筆者繪製，底圖為臺灣百年歷史地圖（臺灣百年歷史地圖

(sinica.edu.tw))，改正臺北市全圖（1936 年）

我們來看看實際利用臺北鐵道通學的學生經驗。出身於臺北郊區南港的劉盛烈 1935 至 1938 年間，就讀臺北帝國大學理農學部化學科。大學期間，他都是利用臺北鐵道上學。<sup>4</sup>他回憶自己上學的情況如下：

南港我家對面就是火車站月臺，所以坐火車極為方便，到臺北後改乘公共自動車到公館，就到臺大了。另外還有一條路可走，當時萬華、新店有私營鐵道，由南港坐火車到萬華之後，再改坐私鐵到臺大前的水源地下車，也是非常方便。這兩條路後來我都利用上了。<sup>5</sup>

從這裡可以看出，他有兩種上學的路線。一種是從南港搭乘縱貫線到臺北站，因為市營自動車沒有「公館站」，所以他可能轉乘大新自動車到公館下車。另一種

<sup>4</sup> 出生於 1912 年，臺北南港人。1935 年考入臺北帝國大學理農部化學科，1938 年畢業之後留學從事純化學的研究工作，1945 年在臺大成為臺灣人第一位理學博士。

<sup>5</sup> 林忠勝編者，《劉盛烈回憶錄：我與臺大七十年：臺灣第一位理學博士的自述》（臺北市：前衛出版社，2005 年），頁 41。

是從南港搭乘縱貫線到達萬華站，走路到臺北鐵道萬華站，然後轉乘臺北鐵道，在水源地站下車（圖 19）。他究竟每天如何選擇要搭哪一個路線，無法確知，可能的考量包括票價、時間和轉車的時機。因為南港和萬華站都在縱貫線上，轉乘火車只需要一次，很方便。

從以上來考察，如何選擇移動方式，便利性和經濟性應該會同時考量。以 1931 年的票價來看，臺北鐵道從萬華至新店車票為三等 20 錢。<sup>6</sup>大新自動車從臺北到新店為 20 錢。從所需時間上來看，兩種路線到新店所需時間均為 35 分，也沒什麼差別。<sup>7</sup>官設鐵道的車票是由距離來算，北投站到臺北站為 17 錢，南港站到臺北站為三等 16 錢，而臺灣鐵道臺北站或萬華站能買連絡票，而縱貫鐵道有學生定期券，所以要轉車應該更便宜。<sup>8</sup>市營自動車價格為一律 8 錢，也有回券票。因此，如果考量經濟性，搭乘市營自動車比較便宜。

在運行時間，1931 年，大新自動車午前 5 點 40 分到午後 9 點間，從大橋町為 6 點 38 分起到午後 10 點都是每 20 分鐘發車。<sup>9</sup>1932 年水源地線每 7、8 分鐘一班。臺北鐵道 4 點 40 分起開通，每天往還總共 46 次。因為當時臺北鐵道的末班時間不確定，如假設跟新自動車一樣約 15 個小時運行，每 40 分鐘發車。<sup>10</sup>

從時間的角度來看，公車似乎更具優勢。然而，公車運輸，不穩定的情況較多，有可能尖峰時間人太多，而無法準確預測到達時間。一方面，特別是鐵道的轉乘，若時間判斷失誤，可能會損失相當多的時間，因此相比班次較多的公車，鐵道更容

---

<sup>6</sup> 從縱貫線臺北站使用連絡票上車為到新店 25 錢，在臺北鐵道萬華站買票上車為到新店 20 錢。臺北鐵道好像沒有定期票，另外，從 1933 年有記錄，販售三等旅客特定來回運票價格為 28 錢。如果之後還繼續販售，可能比起搭乘大新自動車更划算。

<sup>7</sup> 1935 年時。《臺灣鐵道旅行案內(昭和十年)》，頁 60、64。

<sup>8</sup> 關於連絡票，1921 年開通時在臺北鐵道各個車站有販售，但之後可能只在臺北站販售。《臺灣鐵道旅行案內》（臺北市：臺灣總督府交通局鐵道部，1932 年），頁 68。臺北鐵道株式會社，《萬華新店間》臺北鐵道案內》（臺北：臺北鐵道株式會社，1922 年），頁 4。

<sup>9</sup> 文山郡役所，《文山郡管內要覽 昭和 6 年》（臺北州：文山郡役所 1931 年），103-104 頁。

<sup>10</sup> 臺北鐵道株式會社，《營業報告書》第 14 期，1925 年 1 月 1 日-6 月 30 日；臺北鐵道株式會社，《營業報告書》，第 25 期，1931 年 7 月 1 日-12 月 31 日。文山郡役所，《文山郡要覽 昭和 6 年》（臺北州：文山郡役所，1931 年），頁 161-162。

易受到時間的限制。

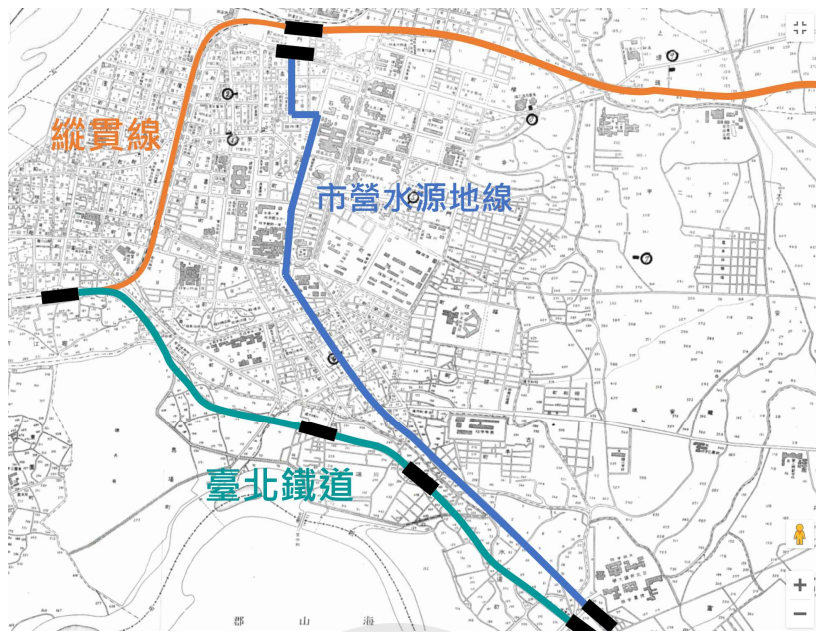


圖 19 從南港上到臺北帝國大學的路線

資料來源：筆者繪製，底圖為臺灣百年歷史地圖（臺灣百年歷史地圖  
(sinica.edu.tw)），改正臺北市全圖（1936年）

此外，他還描述了一件上學途中發生的事件。

記得有一次，我坐在上火車後，汽笛一響，車已開動了，突然有兩位學生在月臺的小路急跑想要趕上火車，以當時的情況而言，那兩位學生絕對趕不上的，我看到站長拿出紅旗，站在月臺大大搖晃紅旗，結果火車急停，學生安安全全上車了。這樣的場面是很不容易看到的一幅可愛情況。<sup>11</sup>

從這段回憶可以推測，臺北鐵道十分體貼乘客，即使已經啟動了列車，但還是會停下來載客。劉盛烈在自己的回憶錄、臺北帝國大學理農學部創立記念書等當中多次提及臺北鐵道，可見他對臺北鐵道有著深刻的情感和印象。

<sup>11</sup> 曹永和總編輯，《臺北帝大的生活》，頁 97。

出身景美地區的黃彬彬<sup>12</sup>1939年進入南門小學校就讀，1945年畢業後進入臺北第三高等女學校。她回憶小學時期，每天從景尾（景美）乘坐臺北鐵道到達萬華，再步行約10分鐘到達南門小學校。<sup>13</sup>她描述了與臺北鐵道相關的兩段回憶，可以幫助我們認識臺北鐵道的運行樣態。

我覺得搭火車上學有意思，尤其是這條新店線火車，因為當時的社長就住在景尾車站前面的站長宿舍對面，如果我們碰到火車已經開了、社長還沒上車，站員會大喊「社長還沒來，社長還沒來」火車就會停下來等他，然後看到社長一邊穿西裝、一邊跑者出來，等他上了車，火車才會開。現在回想都還是很有意思。<sup>14</sup>

這裡的「社長」不知道指的是哪個公司的社長。從字面來看，似乎應該是當時臺北鐵道株式會社的社長中辻喜次郎。<sup>15</sup>不過，並沒有看到任何資料提及中辻住在景美，他在人物誌上被刊載的住址都是在臺北市本町（今臺北市重慶南路一段附近），無法確認實際情形。不過，如同劉盛烈的回憶一樣，當時臺北鐵道的火車，似乎有相當高的親和度，可以停下來等人，至於會不會因此影響時間準確度，並沒有看到相關資料。

第二個故事是，她回憶道上學時的情景：「我們到車站以後，發現火車已經走開了，我們又不能叫車火車停下來，怎麼辦呢？就開始追火車，常常要追到下一站，大概15分鐘才會追到；有時候沒追到，就必須再往下一站，追到公館站，因為火

---

<sup>12</sup> 1933年出生於景尾，1939年南門小學校入學，1945年升上臺北第三高等女學校（接收後改成臺北第二女中，即今臺北市立中山女中），自小即經常利用城南的臺北鐵道及巴士。她高中畢業後在臺大物理系系圖工作，但仍渴望繼續學習，於是進入了臺灣省立師範學院（今臺灣師範大學）。畢業後回到中山女中從事教學工作，1966年開始在輔仁大學任教至退休。

<sup>13</sup> 南門小學校，1905年創校，1942年改名為南門國民學校，1945年-1969年由臺灣省警察學校使用。位於現在的南門國中。

<sup>14</sup> 曾文亮訪問，〈黃彬彬女士訪問紀錄〉《百年回眸》（臺北市：中央研究院臺灣史研究所，2023），頁201。

<sup>15</sup> 1867年3月出生於富山縣，1888年來臺灣創立了盛進商行，1909年繼承家督，1936年到1941年擔任臺北鐵道取締役社長。

車要在公館站會車，所以常常會停久一點，通常都是可以追得到的。」<sup>16</sup>

錯過火車，可以跑步追上，這個故事相當讓人驚訝。1936 年在距離景尾只有 300 公尺的「製壩會社前」（約在今日臺北市財政園區）設站，再下一站是距離 700 公尺的「十五份」（約在今日臺北市萬隆附近），然後才是距離 1300 公尺的公館。從景尾到製壩會社前，確實距離很近，也需要啟動和準備停車的時間，可能速度會比其他段距更慢一點，即使是小學生也有機會追上火車。

除此之外，有學生利用臺北鐵道至新店方面學校上學。從 1935 年到 1941 年就讀於景尾公學校的曾愛經<sup>17</sup>，雖然他本人住在景尾，可步行上學，但他回憶到他的許多同學是從螢橋、古亭、公館等地搭乘「新店ポツポ」（新店噗噗）上學。<sup>18</sup>通學使用的例子，可以舉出當時 13 歲的大坪林公學校學生廖永順。他於 1935 年從新店來到螢橋車站附近時，從尚未停車的火車跳下，導致重傷甚至死亡。<sup>19</sup>根據當天早上 7 點他從新店搭乘火車的記錄，以及他是大坪林公學校學生的身分，可以推測他是從新店搭乘臺北鐵道前往大坪林公學校上學。由於 1935 年當時公學校前車站尚未設立，因此他可能是在當時的大坪林車站下車，然後步行至學校。

此外，有些老師也居住在螢橋、古亭等地。臺北鐵道不僅是新店往萬華、臺北上學的主要選擇，也應該有不少人利用它從臺北通往新店的功能。

不只是通學、通勤會利用臺北鐵道，學生們也會利用臺北鐵道往新店方向登山休閒。1939 年到 1943 年就讀臺北帝大學生一位學生回憶說，他會在課餘時間跟大學的女生一起去新店爬山。<sup>20</sup>要前往新店，一定會需要搭乘臺北鐵道或公車。

<sup>16</sup> 曾文亮訪問，〈黃彬彬女士訪問紀錄〉《百年回眸》，頁 201。

<sup>17</sup> 曾愛經為 1928 年出生於古亭町，隨後被送至景尾的詹家作為養女。從 1936 年到 1942 年，就讀於景尾公學校，畢業後三年通過了護士考試，在結婚之前一直從事護士工作。曾愛經口述、所澤潤註，〈聽取り調査：外地進学体験（7）景尾公学校を卒業し、迎病院看護婦見習いを経て、台北陸軍病院の看護婦へ〉，《群馬大学教育学部紀要・人文・社会科学編》（前橋）49（2000 年），頁 107-137。

<sup>18</sup> 曾愛經口述、所澤潤註，〈聽取り調査：外地進学体験（7）景尾公学校を卒業し、迎病院看護婦見習いを経て、台北陸軍病院の看護婦へ〉，頁 107-137。

<sup>19</sup> 〈公学校の児童が列車から飛降り重傷〉，《臺灣日日新報》，1935 年 3 月 20 日，7 版。

<sup>20</sup> 水野鎬為 1939 年到 1943 年在臺北帝國大學農業工學部的日本人。當時在帝大幾乎沒有

那麼，實際上當時的人們是如何利用自動車上學的呢？將以通學為焦點，考察當時學生們利用城南方面巴士的經驗。

臺北高等學校也可以算在臺北鐵道沿線上，從臺北鐵道古亭站很方便可以到臺北高校。臺北大正町1丁目，有一家德丸家開的理髮店，德丸薩郎<sup>21</sup>從小就住在這裡，就讀附近的建成小學校。小學校畢業後，他進入臺北高校尋常科，每天從大正町上學。從他家到臺北高校有幾種不同的交通方式，第一是乘坐鐵道，他家附近有淡水線的大正街站，從那裡搭乘淡水線到臺北車站，再轉乘縱貫線到達萬華站，然後再轉乘臺北鐵道到達古亭站。這樣需要轉乘3次，以逆時針方向繞過舊臺北城之後南下，而且考慮到鐵道的等待時間等因素，相對時間較長。車錢為大正街站至縱貫線達萬華站10錢，臺北鐵道到達古亭站10錢，總共20錢。<sup>22</sup>第二種是搭乘公車。當時大正町附近可搭乘的公車可能是市營自動車的圓山線，搭到臺北車站附近，再換乘水源地線，並在古亭下車，車錢因為當時已經廢止轉換券總共20錢。

1930年至1933年在臺北帝大農藝化學科就讀的守田富吉<sup>23</sup>，日後回憶說，他上學時是從古亭站乘坐公車。從古亭站乘坐公車的話，大新自動車或市營自動車都可以到達學校附近。但是1932年的水源地線往富田町首班早上六點，末班為10點35分，大概6-7分鐘有一班。1931年的大新自動車，往新店方向，早上6點38分開始運轉，到晚上10點，每20分鐘一班。因此應該是市營自動車比較便

---

女生學生，但他在理農學部創立六十年紀念訪談裡面說「私の頃はよく親指山、新店、草山に大学の女性と一緒に山登りをしたんだよ」。所以如果他沒有記錯的話，這個描述是正確的。霜三雄編，《臺北帝國大學理農學部創立六十年紀念》，頁20。

<sup>21</sup> 德丸薩郎為1924年在大正町出生，1934年入學建成小學校、1942年開始就讀臺北高校。1949年九州大學畢業後，在日本轉賣公社上班。他花了十年製作1930-1945年大正町居住實況圖。

<sup>22</sup> 以1944年車錢為主計算。資料來源：武澤齋太郎，《臺灣鐵道旅客運賃表（旅費計算用）昭和十九年》（臺北市：臺灣旅行案内社，1944年），頁9。武澤齋太郎，《臺灣私設鐵道乗合バス運賃表 昭和十九年六月二十日改正》（臺北市：臺灣旅行案内社，1944年），頁3。

<sup>23</sup> 守田富吉，1933年臺北帝國大學理農學部農藝化學科畢業之後，同年總督府技手任官。〈守田富吉（任臺灣總督府專賣局技師；七等）〉，（1940年5月1日），〈昭和十五年五月臺灣總督府公文類纂高等官進退原議〉，國史館臺灣文獻館，典藏號碼：00010104066。

宜、班次也多。<sup>24</sup>

守田富吉還提及一個小插曲，說：「有時候剛好經過的幣原總長會讓我搭他的車上學」。<sup>25</sup>當時的校長幣原坦的官邸在臺北市的佐久間町（現在福州街），從佐久間町沿著臺北往新店道路開車到臺北帝大，會經過古亭，所以守田在上學途中遇到並不奇怪。校長讓學生搭便車，聽起來真是一個非常不可思議的故事。

1932 年至 1935 年就讀帝大農藝化學科的飯島鶴松<sup>26</sup>，也是搭乘公車上學。他住在臺北市本町，可以推測他是搭乘市營自動車的水源地線來到古亭站，然後轉乘大新自動車上學。令人意外的是，他也有和守田富吉類似的經驗。他回憶說「上學的時候，我在古亭町站下公車，並等待換車，這時豪華的車停在我的面前。我驚訝地看到幣原總長從車窗裡探出頭來。總長叫我不遲到，讓我上這輛車。」<sup>27</sup>

1941 年到 1945 年就讀臺北高校尋常科的呂耀樞<sup>28</sup>，住在與大島相近的建成町，他買腳踏車之前約一年搭乘公車上學。他是搭市營自動車的 1 號和 4 號兩條路線。1940 年，1 號是中央線，從川端町經過瑩橋、榮町、臺北站、建成町至日新町。<sup>29</sup>根據他的描述，當搭乘 4 號時，他需要步行到御成町。4 號是圓山線路線，當時圓山線有四線，其中第二線，從宮前町經過在他家附近的御成町、榮町、南門，然後到達臺北第二師範學校（現臺北教育大學），最後到達六張犁。

1941 年至 1945 年就讀臺北高校尋常科的新山茂人，就學期間住在位於龍口

---

<sup>24</sup> 高湯盤、板田國助編，〈本島自動車交通〉，《第二回本島經濟事情調查報告》，（臺北：臺灣總督府臺北高等商業學校南支南洋經濟研究會，1932 年），頁 178。文山郡役所，《文山郡要覽 昭和 6 年》（臺北州：文山郡役所，1931 年），頁 161-162。

<sup>25</sup> 霜三雄編，〈座談會 農藝化學科〉，《臺北帝國大學農学部創立六十年記念》，頁 2。

<sup>26</sup> 飯島鶴松為 1908 年出生於千葉縣海上郡，1929 年臺北高等學校入學，1932 年畢業。同年臺北帝國大學理農學部農藝化學部入學，1935 年畢業。同年在總督府煙草課開始上班。1938 年入臺灣總督府專賣局技手。〈飯島鶴松〉，（1938 年），《昭和十三年一月至九月元在官職者履歷書》，典藏號碼：00112616080。

<sup>27</sup> 霜三雄編，〈幣原總長とマンガウ並木〉，《臺北帝國大學農学部創立六十年記念》，頁 103。

<sup>28</sup> 呂耀樞為 1929 年出生於新竹州關西庄，1941 年臺北高等學校尋常科入學，1945 年升上臺北高等學校高等科，因為中華民國的接管導致學制變更，同年六月畢業於臺北高級中學。1946 年進入臺灣大學醫學院。歷經大學助教，在臺灣大學醫學院內科擔任醫生。他在進入臺北高等學校時改名為宮本毅恆（たけつね）。

<sup>29</sup> 沈方茹，〈臺北市公共巴士之發展（1912-1945）〉，頁 61。

町的學校宿舍，他如下回憶他的上學路線，

萬華站附近，靠近新店ポッポの鐵路旁，在龍口町的一個角落，矗立著一棟白牆斑駁的兩層建築，就是我們尋常科的宿舍。(中略)經過佐久間町、兒玉町、螢橋、川端町、古亭町、一六軒工場旁等約3公里是通學的路程，途中沒有停靠處也沒有樹蔭，連小吃店也找不到。<sup>30</sup>

根據這段描述，他是步行上學。龍口町位於現在植物園附近，在臺北鐵道萬華和螢橋站之間，需要步行約15分鐘才能到達車站。即使到達車站，從螢橋站到古亭站只有一站路程，所以雖然可能需要一些時間，但步行是更省錢且比較輕鬆的方式。

雖然目前沒有看到日本統治時代新店站的照片，但有日本統治結束後3年後，1948年時新店站的狀況(圖20)。這是臺大學生前往碧潭旅行時的情況，照片中顯示許多學生從火車上下來。前往新店的交通方式中，雖然也有搭乘汽車的選項，但人數眾多時，鐵道比汽車更方便。可能因為是多人數的行動，因此，學校活動等方面可能更常利用鐵道，而個人旅行則會根據個人喜好或需要選擇交通方式。



圖 20 萬新鐵路的新店

<sup>30</sup> 山口房雄，《自治と自由の鐘が鳴る》(臺北：旧制臺北高等学校記念文集刊行委員会，2003)，頁139。

資料來源：國立臺灣大學校史館 校園老照片

(<https://www.flickr.com/photos/ntuhistorygallery>)

從以上情況，可以看到利用臺北鐵道上學的相關人士來自新店、景尾、古亭等沿線地區，以及螢橋站附近居民。水源地站曾被稱為臺大學生和教師的專用站，因此許多臺大成員也會利用該站。其他學校的學生可能也有需求從古亭、公館前往新店、景尾等地上學。在使用者中，住在沿線並搭乘鐵道的人的需求相對較高，但考慮到價格、住所與車站的距離等因素，尤其是住在臺北市內沿線的人，他們不一定都會選擇使用臺北鐵道。同時，居住在官設縱貫線和淡水線沿線的人可能更傾向於轉乘至臺北站或萬華站。因此，像劉盛烈及其他居住在北投的老師一樣，他們可能會先乘坐縱貫線或淡水線到達臺北，然後再轉乘臺北鐵道上學。然而，一旦抵達市區，除了臺北鐵道外，還有其他交通工具可供選擇，因此是否選擇臺北鐵道取決於個人的優先考量。此外，在放學後或假日前往新店等地進行山上遠足，或者參加團體活動時，利用鐵道是方便的選擇。相對於鐵道，萬華、西門市場、榮町、大正町等市中心地有多條公車路線，如果住在比較市中心地的話，這種上學方式是可行的。此外，市營自動車引入了轉乘券制度，使得在無法直達目的地的情況下轉車更加方便。另外，臺北高校和臺北帝國大學這兩所學校乘坐汽車的人，基本上都需要轉乘大新自動車或市營自動車的水源地線或中央線。尤其在市營自動車於 1930 年之前未開始營業前，住在大稻埕、大橋町、臺北、古亭附近的學生和老師們可能經常使用大新自動車。

## 第二節 臺北鐵道與疏開

由於 1937 年日本發動盧溝橋事變開始中日戰爭，1938 年中國飛機開始轟炸到臺北松山和新竹，太平洋戰爭開戰之後，1943 年 11 月同盟軍開始對日軍在臺

灣基地展開攻擊。<sup>31</sup>進入 1944 年 7 月，美軍控制了馬里亞納海峽，臺灣也成為 B29 轟炸機的攻擊範圍。10 月 12 日敵軍轟炸臺北，12 月甚炸毀臺灣神社。到戰爭結束的約一年當中，至少有 73 起的轟炸行動，臺灣民眾進入了「躲空襲的年代」。戰爭對一般民眾的生活影響日益明顯，從兒童到成人，所有人都被動員起來。1943 年 10 月因為兵力嚴重不足，日本政府取消文科生的緩徵，凡是有服兵役義務的學生一齊入伍，<sup>32</sup>1945 年無論是哪個領域的學生和老師都被徵召成為士兵。像臺北高等學校、臺北帝國大學這樣的精英學校也無法倖免。

鐵道運轉方面從 1944 年 3 月實行旅客限制，加強防空疏散的運輸。<sup>33</sup>政策意圖是要求民眾自我約束不需要的旅行，將由此產生的運輸力用於增強戰力物資、上班運輸和城市疏散所需的運輸。政策對象包括地方鐵道、輕便鐵道和汽車等，因此臺北鐵道也包括在內。

同年（1944 年）開始都市疏散措施。疏散的目的不僅是為了在空襲時最大限度地減少人員傷亡，也是為了最大程度地減少空襲時的混亂。<sup>34</sup>針對臺北、臺南、基隆和高雄等「人口集中的密集地區」，<sup>35</sup>開始人員疏散工作。<sup>36</sup>進行疏散的人員包括：（一）無需特別留在原地的人；（二）由於企業整備等原因而需要轉業或停業的人；（三）依賴財產收入及需要補貼生活的人，應疏散的人員將在目的地進行就業和轉學的安排。不論是臺灣或日本都一樣，因為戰後的混亂，許多資料散亂等因素，實際上不能判斷多少人被疏開。<sup>37</sup>臺北鐵道為往文山郡新店的重要交通工具，有可能在疏散時可以協助運輸，不過，目前並沒有看到實際利用鐵道疏開的

<sup>31</sup> 蔡錦堂，《戰爭體制下的臺灣》（臺北市：日創社文化，2006 年），頁 163。

<sup>32</sup> 徐紹綱，〈臺北高等學校學徒兵的徵召與實態〉（臺北：國立臺灣師範大學臺灣史研究所，2017 年），頁 19。

<sup>33</sup> 〈旅客の徹底的制限 防空疎開へ輸送を強化／第二、要綱〉，《臺灣日日新報》，1994 年 3 月 15 日，1 版。

<sup>34</sup> 黑澤平八郎，〈臺灣でも都市疎開〉《新建設 4》（臺北市）4（1944 年 4 月），頁 8-9。

<sup>35</sup> 主要以每人市區土地面積約 6 坪（約 20 平方米）為主要對象。

<sup>36</sup> 緒方武歲，《要塞臺灣の全貌》（臺灣出版文化株式會社，1944 年），頁 90-94。

<sup>37</sup> 少數留存的疏開記錄，例如鹽澤亮繪著、張良澤翻譯，《從臺中雙冬疏散學校到內地復員》（臺北市：國史館臺灣文獻館，2006 年），頁 28。

記錄。

疏開時的交通利用狀況的實際情形到目前為止沒有足夠的史料或研究可以理解全貌，不過可以確定有學生往新店疏開。1944 年，新店南國民學校(今新店國民小學)一位老師說，「已從臺北搬來的學童共有 41 名，雖然無法確定是否有 41 個家庭疏散（至新店），但至少可以推測已有近 40 個家庭疏散。我們還是希望臺北人能疏散到新店。」<sup>38</sup>

這 41 名是來自同一所學校，還是不同學校，無法判斷，但可以推測有一定規模的學童和家庭從臺北疏散到新店，其中一些人可能利用了臺北鐵道。但這篇作者提到說，新店如突然接收數千人的疏散可能受到物資等方面的限制，因此推測新店地區的疏散人數可能最多只有幾百人。

根據當時新店地區的人口推移，從日本開始統治之後到終戰，約 15,000 人至 25,000 人之間，成長最快的一段時間是從臺北鐵道開通的 1921-1922 年之間，增加了 1,715 人。<sup>39</sup>在戰時情況下，這規模的地區進行數千人的疏散可能會受到物資限制的影響更為嚴重，再加上安置這麼多人的體制可能會很難建立。然而，為何他認為數百人是可能的判斷，其根據並不確定。

前述黃彬彬於 1944 年下半年讀六年級時，被疏散到木柵的深坑國民學校。這所學校是為了收容由臺北市方面疏散到鄉下的日本小學校的學生而在田野中建立的。<sup>40</sup>據她說，她每天都要步行近 50 分鐘才能到達學校。到了 1945 年 4 月，她升學到臺北第三高等女學校，但由於空襲，學校大部分時間停課，火車也停止運行，她一周只需要上一次學。根據她的描述，那時火車已經停止運行，有可能她每周一次去學校是走路去。

---

<sup>38</sup> 三鷹雀六，〈疏開〉，《旬刊臺新》（臺北市）1：2（1944 年 7 月），頁 17。

<sup>39</sup> 臺北縣新店市公所，〈增修新店市志〉，（臺北市：臺北縣新店市公所，2010 年），頁 481-482。（資料來源：國家圖書館 臺灣記憶 <https://tm.ncl.edu.tw/>）。

<sup>40</sup> 曾文亮訪問，〈黃彬彬女士訪問紀錄〉《百年回眸》，頁 214-215。

1945年5月6日，臺北帝國大學遭受嚴重的轟炸，校本部受災相當嚴重，一名日本籍醫學部人員不幸遇難，校內的損害也十分嚴重，多處受破壞。<sup>41</sup>那天在臺大上班的劉盛烈說，「當天，火車已經不通，我只好一步一步從學校走向南港」，<sup>42</sup>從他當天只能步行回家的描述可以推斷，在那之前火車可能還在運行，或者在5月6日之後可能已經停止運行。他所述的「火車」，無法確定指的是縱貫線還是臺北鐵道。但在回憶錄的前幾頁，他將縱貫線稱為「火車」，臺北鐵道稱為「私鐵」，因此也許他指的是縱貫線。<sup>43</sup>

限於史料，目前無法確認1945年臺北鐵道的營業情況，但可以知道臺北的學校在偶爾一次的上課日中，仍然需要臺北鐵道。然而，受到多次空襲的影響，有時候鐵道和車輛可能會被破壞，即使火車沒有定期運行也不足為奇。因此，在這個時期，列車的運行可能是間歇性的。

另外，鐵道疏散的例子很少，即使有一些例子，可能也主要是軍人，而非一般民眾。本文並非描述利用鐵道進行疏散，而是記述了沿著鐵道沿線進行的疏散。

## 小結

關於利用臺北鐵道通學，不僅是臺北帝國大學的學生，從新店方向前往臺北以及從臺北前往新店方向的通學，雙向都有使用。由於臺北及其附近居民除了鐵道以外，還有多種交通方式可選擇，因此，特別是往新店一帶，由於交通選擇較少，利用鐵道的比例可能較高。交通工具的方便性是選擇的重要因素，轉乘次數、班次頻繁度以及所需時間等，都會根據搭乘地點及個人需求的不同而有所差異，這些因素直接影響居住地與目的地之間的方便程度。

---

<sup>41</sup> 林忠勝編著，《劉盛烈回憶錄：我與臺大七十年：臺灣第一位理學博士的自述》，頁63。

<sup>42</sup> 林忠勝編著，《劉盛烈回憶錄：我與臺大七十年：臺灣第一位理學博士的自述》，頁63。

<sup>43</sup> 林忠勝編著，《劉盛烈回憶錄：我與臺大七十年：臺灣第一位理學博士的自述》，頁41。

## 結論

本論文聚焦於日本統治時期後期臺北鐵道的發展，旨在探討其交通路線的特點及對臺北與新店地區的多重影響，並深入分析臺北鐵道在觀光與通學方面的具體使用情形。從最初由澤井組建設的輕便鐵道開始，到 1921 年臺北鐵道正式開通，這條鐵路逐步成為連結萬華與新店的重要交通動脈。

從最初由澤井組所建設的輕便鐵道起，至 1921 年臺北鐵道的正式開通，該路線自萬華至新店，為市區與新店之間的重要交通。開通初期設有八個車站，隨著需求的增加，最終擴展至十七個車站，並依據當時的需求進行逐步增設。在經營方面，儘管成績並不顯著，但旅客數量持續增長，並對當地居民的日常生活產生了顯著影響。該公司的經營層主要由日本人構成，然而股東中臺灣人佔有較大比例，顯示此鐵道並非僅服務於日本人，而是受到當地社會的廣泛關注，亦體現出臺灣民眾對此交通設施的重視。

臺北鐵道是條相對較短的鐵道，與公車之間存有明顯的競爭關係，尤其是大新自動車與臺北市營自動車の水源地線跟臺北鐵道路線重疊。關於大新自動車株式會社，其運營的路線與臺北鐵道所擁有的深坑至石碇之間的輕便鐵道路線有所重疊，形成了不可忽視的競爭局面。在乘客數量逐漸被巴士分流的情況下，臺北鐵道採取了降低運費及增加運行班次等措施，以提高乘客的使用便利性。結果，即使乘客數量有所緩慢增加，但由於每人運費下降，對收入的影響並不顯著。

關於臺北鐵道沿線的觀光，市內景點與新店附近的景點各有不同特點。位於臺北市內的景點，由於處於城市中心，設施較為完善，給人一種為了向民眾宣傳信仰或知識而建設，或者更具實用性的印象。另一方面，新店及更深入的烏來等景點大多利用自然景觀，作為享受非日常生活的避暑地，具備特殊的休閒氛圍。臺北市內與新店、烏來周邊的觀光地，分別擁有都市面貌與自然體驗的對比特性。臺北鐵道

串連都市生活與非日常體驗，創造了當日往返、輕鬆進入不同空間的機會，而連結這兩個不同空間的路線，則成為臺北鐵道的魅力之一。

烏來本身是一個地形上必須登山才能到達的地方，除非依賴臺車，否則必須步行才能抵達，因此非常適合登山。此外，雖然溫泉受到特別關注，但反過來說，也可以認為除了溫泉之外並沒有特別顯眼的觀光景點。然而，不論是搭乘臺車還是徒步旅行，經過新店的事實都對新店的觀光活性化產生影響。實際上，許多登山計劃都是在臺北集合，然後搭乘鐵道或巴士先到新店下車。因此，即使目的地是烏來，遊客也有很多機會欣賞到新店的美景。這樣看來，烏來的登山活動與新店的觀光密切相關。由臺北前來的人數遠遠多於其他地區，且新店地處於距離市區不遠的地方，是個適合日間短途旅行的避暑勝地。幾位臺灣總督以清遊之名訪問烏來，也能輕易說明這一點。

新店方面的登山目的可以分為兩種：一種是純粹爬山，另一種是以烏來溫泉等作為目的地的登山。登山的出發點大多是螢橋站或萬華站，其中絕大多數參加者會選擇鐵道前往新店，而巴士或自行車的使用情況較少，甚至還不如通學例子。自這種情況出現可以推測出：山岳會的登山活動多為參加人數眾多的團體行程，如果不使用鐵道，則無法讓所有人同時出發。

在搭鐵道上學方面，臺北帝國大學的學生，留下許多他們利用臺北鐵道的回憶。對他們來說，臺北鐵道被認為是一個重要的上學方式，但不是所有學生都利用臺北鐵道。而在古亭站附近的臺北高校的學生也可能有許多人不是搭鐵道，而是搭公車上學。交通工具的方便性是一個重要的選擇因素，它關係到居住地和目的地之間的方便程度。本研究出現的利用鐵道之人，多居住在沿線地區，或者轉乘官設鐵道比較方便的地方。其中臺北及其附近居民，可選擇的交通方式眾多，因此移動方式相對多樣化；居住在新店一帶的人前往臺北或是居住在臺北卻通勤至新店的人，由於交通選擇相對較少，利用的比例可能較大。

中日戰爭爆發後，臺北鐵道的旅客人數再次增加，受到時局和軍事需求的影響，旅客需求急劇增加。然而 1944 年實行旅客限制政策後，臺北鐵道的運輸主要用於通勤疏散和學校疏散，而非一般旅行。因此，雖然臺北鐵道在戰時期間面臨著諸多挑戰，但其在戰時交通和運輸方面的重要性不可忽視。

戰時期有時會停止運行，這對學生和市民的移動可能產生了影響。因此，戰時的鐵道雖然在疏散和運輸方面至關重要，不過，其運營受到各種限制和困難。

總結而言，臺北鐵道在交通、觀光與教育三個方面展現出其多重角色，並深刻影響了地方生活的現代化進程。作為殖民地基礎建設的一部分，臺北鐵道不僅連結了臺北都會區與南邊的文山地區，創造了便捷的跨空間體驗，體現了基礎設施的功能整合性。從 100 年前的臺北鐵道到現在的捷運新店線，這條路線見證了臺北歷史發展的重要一頁。

此外，作為今後的課題，此次提到的多數臺北鐵道的利用者多是讀書人或是經濟水準較高者，因此使用貨運線的鄉下人也要考慮。與本地居民的生活較有關係是臺車軌道，貨運會混雜客運，茶的輕便鐵道路線也是重點。因此，有必要進一步探討與軌道的聯繫及相互利用的關係。

新店烏來是鐵道宣傳觀光的重點，這是與日治時期推動原住民觀光及理番政策有關。至於這與臺北鐵道有何關聯，以及是否有原住民使用的例子，尚需進一步考察。

最後戰爭下的問題，論述比較靠推測。當時的狀況應該會有很多困難，因為燃料會管制，利用率高有點奇怪。以後有機會，可以更多討論。

## 引用書目

《臺灣日日新報》

《臺灣總督府交通局鐵道部年報》

《臺灣總督府檔案》，臺北：國史館臺灣文獻館藏

《臺灣總督府鐵道部年報》

《臺灣鐵道旅行案内》

臺北鐵道株式会社，《營業報告書》，日本：J-DAC - 企業史料整合資料庫藏

三鷹雀六

1944 〈疏開〉，《旬刊臺新》（臺北市）1（2）：17・3

山口房雄

2003 《自治と自由の鐘が鳴る》。臺北：旧制臺北高等学校記念文集刊行委員会。

千住一、老川慶喜

2022 《帝国日本の観光—政策・鉄道・外地》。東京：日本經濟評論社。

文山郡役所

1927 《文山郡管内要覽 昭和 2 年》。臺北州：文山郡役所。

文山郡役所

1930 《文山郡勢一覽 昭和 5 年》。臺北州：文山郡役所。

文山郡役所

1931 《文山郡管内要覽 昭和 6 年》。臺北州：文山郡役所。

文山郡役所

- 1932 《文山郡勢一覽 昭和 7 年》。臺北州：文山郡役所。
- 中野いさ子
- 1926 《ひさご集》。臺北：臺北印刷。
- 石井禎二
- 1933 〈私設鐵道營業線めぐり（一）〉，《臺灣鐵道》（臺灣）249：22-25。
- 石井 滋
- 2014 〈雇員・傭人制度研究についての一考察〉，《社会学論集》（東京）23：150-163。
- 日並彩乃
- 2021 〈観光案内鳥瞰図における「外地」の表象—吉田初三郎《臺灣島鳥瞰圖》を通して〉，《関西大学東西学術研究所紀要》（大阪府）54：223-251。
- 戸塚庫次郎編
- 1929 《全国自動車界銘鑑》。東京：ポケットモーター社。
- 竹本伊一郎
- 1937 《臺灣會社年鑑》。臺北：臺灣經濟研究會。
- 林采成
- 2023 〈植民地臺灣における私設鐵道の経営と補助 臺北輕鉄炭鉱から臺北鐵道へ〉，《立教經濟研究》（東京都）76（3）：137-142。
- 林忠勝編者
- 2005 《劉盛烈回憶錄：我與臺大七十年：臺灣第一位理學博士的自述》。臺北市：前衛出版社。
- 林玫君
- 2023 〈登山組織 日治時期的山岳團體〉，《臺灣學通訊》（新北）130：23-25。

成瀬麟, 土屋周太郎編

1913 《大日本人物誌：一名・現代人名辭書》。東京府：八紘社。

芹田民夫

1935 〈指南宮行〉,《臺灣遞信協會雜誌》(臺北) 156: 88-91。

法政大学中国研究会編

1949 《中華民國法政大学留学卒業生人名鑑：法政大学創立七十周年記念》。東京：法政大学中国研究会。

沈方茹

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

武澤贊太郎

1942 《昭和十七年改正版 臺灣總督府交通局鐵道部(昭和十七年四月一日改正)旅費計算用 改正臺灣鐵道旅客運賃總覽》。臺北市：臺灣旅行案内社。

吳怡靜

2007 〈日治時期高雄市的觀光發展研究-以交通與旅館為主〉。高雄：國立高雄第一科技大學應用日語所碩士論文。

洪致文、張家端

2021 〈臺灣私設鐵道與日本各殖民地之比較：以私設鐵道補助為探討中心〉,《地理研究》(臺北) 72: 7-83。

徐紹綱

2017 〈臺北高等學校學徒兵的徵召與實態〉,臺北：國立臺灣師範大學臺灣史研究所碩士論文。

高湯盤、板田國助編

1932 《第二回本島經濟事情調查報告》。臺北：臺灣總督府臺北高等商業學

校南支南洋經濟研究會。

曹永和總編

1999 《臺北帝大的生活》。臺北：國立臺灣大學。

曾山毅

2003 《植民地台湾と現代ツーリズム》。東京都：青弓社

曾文亮訪問

2023 《百年回眸》。臺北：中央研究院臺灣史研究所。

曾愛經口述、所澤潤註

2000 〈聽取り調査：外地進学体験（7）景尾公学校を卒業し、迎病院看護婦見習いを経て、台北陸軍病院の看護婦へ〉，《群馬大学教育学部紀要.人文・社会科学編》（群馬縣）49：107-137。

專賣局養氣俱樂部

1929 〈專賣通信烏來溫泉紀行〉，《臺灣總督府專賣局》（臺北）172。

眞崎領一

1920 〈実業の世界 17(7)失業問題解決號〉，《實業之世界社》（東京都）17（7）：59-69。

黑澤平八郎

1944 〈臺灣でも都市疏開〉，《新建設》（臺北市）4：8-9。

廣野聰子

2013 〈日本殖民地時期臺北的都市發展與私鐵經營—以臺北鐵道為例〉，新北：淡江大學日本語文學系碩士論文。

蔡錦堂編者

2006 《戰爭體制下的臺灣》。臺北：日創社文化。

緒方武歲

1944 《要塞臺灣の全貌》。臺灣出版文化株式會社。

臺北市自動車課

1933 〈乗換券に就て〉，《臺灣自動車界》（臺北市）2（5）：47-48。

## 臺北市役所

1938 《昭和十三年版 臺北市概況》。臺北市役所。

## 臺北市役所觀光係

1938 《觀光の臺北 昭和 13 年度版》。臺北市役所觀光係。

## 臺北縣新店市公所

2010 《增修新店市志》。臺北市：臺北縣新店市公所。

## 臺灣新民報社

1937 《臺灣人士鑑》。臺北市：臺灣新民報社。

## 臺灣總督府交通局鐵道部

1939 《臺灣觀光の栞》。臺北：臺灣日日新報社。

## 霜三雄

1988 《臺北帝國大學農学部創立六十年記念》。東京都：臺北帝國大學理農學部同會。

鹽澤亮繪著、張良澤翻譯

2006 《從臺中雙冬疏散學校到內地復員》。臺北市：國史館臺灣文獻館。

## 網路資源

国立国会図書館（最後檢索日期為 2024 年 10 月 31 日）。国立国会図書館デジタルコレクション。https://dl.ndl.go.jp/pid/1107658

國家圖書館（最後檢索日期為 2024 年 10 月 31 日）。臺灣記憶。https://tm.ncl.edu.tw/

國立臺灣大學校史館（最後檢索日期為 2024 年 10 月 31 日）。國立臺灣大學校史館校園。https://www.flickr.com/photos/ntuhistorygallery

新北市立圖書館（最後檢索日期為 2024 年 10 月 31 日）。萬新鐵路資料庫。https://sites.google.com/view/wxrailway

Rotary International（最後檢索日期為 2024 年 10 月 18 日）。ロータリーの歴史。https://www.rotary.org/ja/about-rotary/history