

日本殖民地下的臺灣人企業 —以桃崁輕便鐵道會社為例

蔡龍保

摘要

日治初期，臺灣總督府中央、地方財政吃緊，發展地方交通的經費極為有限。總督府的地方交通發展政策為，積極管理人力車、牛馬車等舊有交通工具，並積極獎勵私有輕便鐵路、私有鐵路等新式交通。隨著西部縱貫鐵路分段完工，軍用輕便鐵路陸續撤廢，在總督府獎翼政策的引導下，1900年代興起鋪設輕便鐵路之風潮。地方官廳調查地方貨物集散狀況，選出有經營價值的線路，以提供軌條、車輛等材料及補助經費的方式鼓勵地方紳民出資鋪設，桃崁輕便鐵道會社即是在此一政策背景下成立。就人事面觀之，第一批經營幹部大多是清領時期的地方望族，政權交替之際協助日軍平亂、重建地方秩序有功，為殖民統治者收編。這批經營幹部除了積極參與公職之外，亦活躍於地方經濟、教育文化、慈善公益等事業。職是之故，不僅得以在築路後的第一時間取得輕鐵經營權、獲得官方支援軌條、動員保甲鋪設、廉價租用土地；而後，由於長期與官方維持良好關係，有助於其擴張營運。日治初期總督府攏絡、收編地方領導階層不僅作為行政輔助工具，亦藉此集結臺灣人資本推動地方事業，亦即總督府的地方交通發展政策係與地方領導階層的收編攏絡政策相互為用。本研究展現臺灣人對新事物、新產業的接受度與挑戰力、臺灣人活躍於中小企業的實況，亦體現臺灣人資本於殖民地時期的存續與發展，以及地方領導階層由具功名者、地主、資產家轉為企業家的實況。

關鍵詞：日治時期、輕便鐵路、企業、領導階層（菁英）、殖民

Taiwanese Enterprise under Colonial Rule— The Development of Tao-Kan Light Railway Corporation during the Japanese Reign

Lung-pao Tsai*

Abstract

In the beginning of the Japanese-ruled Period, the local transport policies of Taiwan Governor's Office's aim for more efficient management of old modes of transport, such as rickshaw and wagon on the one hand, and promote new modes of transport, such as private light railway and private railway on the other. Taiwan Governor's Office adopts a reward policy which gives rise to the light railway construction boom in the 1990s. The local government surveys the local distribution of freight, and picks out the lucrative routes; it subsidizes the local gentries and provides them with rails and freight cars in order to stimulate their investment. Tao-Kan light railway corporation is thereby established.

As to the personnel, the initial executive officers are composed mainly of local renowned families since the Ching Dynasty. They are assimilated and exalted by the Japanese colonizers for their participation in quelling the revolts and re-establishing order. They play a crucial role both in public office and local economies, education and culture, and charity organizations. These privileged gentries are thus able to obtain not only railway management after the launch of road construction, but also the government's provision of rail; their construction is facilitated with the manpower of the Bao-Jia and the lowly-rent land. Their harmonious relationship with the government secures the later expansion. Taiwan Governor's Office fraternizes and assimilates the local elites; they are further utilized for administrative purpose, and their capital is gathered for local development. In other words, Taiwan Governor's Office's local transport plan interacts with its plan of assimilation.

Key words : Japanese-ruled Period, Light Railway, Company, Elite, Colony

* Ph.D., Department of History, National Taiwan Normal University

日本殖民地下的臺灣人企業 —以桃崁輕便鐵道會社為例*

蔡龍保**

壹、前言

1895年4月17日，中日簽訂「馬關條約」，臺灣與澎湖群島被割讓給日本。臺灣人遭逢此一變局，採取之應對舉措各不相同。或走向武裝抗日，或順服以安身立命，或內渡回中國大陸。日本國內資本則挾臺灣總督府統治之便，全面入侵臺灣，在這樣的特殊環境當中，舊有的臺灣人資本如何存續甚至求得進一步的發展，實值得深入探究。值得注意的是，臺灣人資本投入新興的交通產業者不在少數。1940年全島98家民營汽車運輸業當中（含兼營軌道運輸業者），臺灣人經營者計68家，約占總數的70%。¹一方面固然是由於軌道運輸和汽車運輸業所需之資本額不大，一方面也可看出臺灣人對於新事物、新產業的接受度與挑戰能力。以往提到臺灣人資本往往著眼於土地資本，臺灣人在中小企業的活躍亦值得注意，地方交通業即是一例。

本文欲探討的對象是1903年成立的桃崁輕便鐵道會社，該會社是日治時期第一家純以交通營運為目的民營輕便軌道會社。該會社於戰後仍

* 本文承蒙二位匿名審查人惠賜諸多寶貴意見，得以改正諸多誤謬之處，特此誌謝。
收稿日期：2006年7月23日，通過刊登日期：2006年9月28日。

** 國立臺灣師範大學歷史學系博士

¹ 參見曾汪洋：《臺灣交通史》，臺灣研究叢刊第37種（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1955年10月），頁70-72。此一數據雖然有誤（會社重複計算、將改姓名後的臺灣人當作日人），但就比例上的觀察而言誤差不致於太大。

² 大正12（1923）年1月社長簡阿牛死後，趙玉牒繼任社長。時值1920年代汽車運輸業

然持續營運，即今日的桃園汽車客運股份有限公司。該會社幾乎走過整個日治時期，歷經桃崁輕便鐵道會社（1903-1911）、桃園輕便鐵道公司（1912-1920.3）、桃園軌道株式會社（1920.3-1943.4）、桃園交通株式會社（1943.5-1945）等四個時期，由專營軌道事業到兼營汽車運輸，²最後再走向專營汽車運輸，³交通史的時代變革在其營運發展過程中一覽無遺。該會社仍留存相當完整的企業文書，本文即欲利用此一寶貴的企業文書，結合其他官方檔案、報紙、雜誌等史料，進行個案研究。擬以成立背景和經營人事的分析為中心，至於其營運狀況及交通與地區開發等課題，則留待日後再作處理。本研究主要欲闡明臺灣總督府的地方交通發展方策，分析桃崁輕便鐵道會社在交通史上的意義與角色，同時，一窺臺灣人資本在殖民地時期之存續、轉型與發展之實況，以及國家政策與企業發展之關係。

貳、成立之背景及其沿革

蓬勃發展的時期，許多私鐵與軌道業者面臨汽車運輸的強烈競爭，紛紛採取兼營汽車運輸的方策。1923年10月，桃園軌道株式會社亦開始經營桃園、大溪間的汽車運輸。參閱蔡龍保：《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣古籍，2004年9月），頁199-202；太田肥洲：《新臺灣を支配する人物と産業史》（臺北：臺灣評論社，昭和15（1940）年1月），頁52。

³ 桃園軌道株式會社於1938年9月召開幹部會議，決定漸次縮小軌道營業，這是該會社經營政策的一大轉變，主要原因有三：(1)利用軌道者漸次減少，收支難以平衡；(2)由於戰爭時期實施鐵材統制政策，使得軌條、保線用材價格暴騰，軌條的購買十分困難；(3)經年使用下的軌條腐蝕嚴重，十分危險。因此，該會社的軌道營運遂不得已走向撤除的命運。撤廢軌道的同時，簡郎山採取的策略是積極擴張汽車客運線。參閱桃園軌道株式會社：《第三十七回營業報告書》，昭和13（1938）年上半年、《第三十八回營業報告書》，昭和13（1938）年下半年；桃園軌道株式會社：《第三十八回營業報告書》，昭和13（1938）年下半年；桃園汽車客運公司：《沿革志》。

一、軍用軌條的移轉與輕鐵鋪設風潮之興起

日本國內被稱為軌道者，係指依軌道法獲得特許，鋪設作為一般交通用途之交通設施。然而，此軌道實與地方鐵路具備同樣之設備，從外觀構造上實難有區分標準。臺灣被稱為私設軌道者，據1912年9月府令第9號「臺灣私設軌道規程」之定義，係指鋪設軌條以供一般交通使用之設備；然而，使用瓦斯、蒸氣、電力之軌道則依據私設鐵路之規定。⁴亦即，臺灣的私設軌道和私設鐵路的區別有二：(1)私設軌道一定是供一般交通使用；(2)私設軌道係指利用人力、獸力等為動力之軌道交通設施。然而，必須注意的是，這是在「臺灣私設軌道規程」頒布之後的界定。私設軌道早在1900年代初期出現，當時通常稱之為輕便鐵路，且未必是作為一般交通之用，亦作為會社運貨用交通工具。

1895年6月在總督府內設置臺灣鐵道線區司令部，同年8月，在陸軍省的主導下成立臨時臺灣鐵道隊，修復原有之鐵路，協助軍事運輸。此時僅有基隆·新竹間90公里的鐵路，為補新竹以南交通之不便並謀求連絡臺灣南北，該隊在兩年間活躍於全島，致力開鑿輕便軌道。結果大部分重要城市間可通臺車，除了運送軍需物品和軍隊之外，也及於一般客貨運輸。⁵值得注意的是，就政策面而言，除了軍用目的幹線鐵路之外，總督府於軍用鐵路時期亦認可鋪設具經濟線、產業線、觀光線性質的民營鐵路，惟在軍用鐵路時期並無具體成果。⁶

⁴ 武澤贊太郎：《臺灣私設鐵道軌道法規類集》（臺北：臺灣旅行案内社出版部，昭和10（1935）年6月），頁275；渡部慶之進：《臺灣鐵道讀本》（東京：春秋社，昭和14（1939）年3月），頁276。

⁵ 橋本白水：《評論臺灣之官民》（臺北：南國出版協會，大正13（1924）年2月），頁51。

⁶ 如臺北鐵道會社於1896年8月12日向總督府提出敷設臺北經公館景尾街到新店以及臺北到八芝蘭北投江頭到淡水鐵路的申請，翌年4月12日隨即得到總督府的許可。唯其後因內部資金和股東間爭議等問題，而沒有實現。參閱鈴木敏弘：〈臺灣初期統治期の鉄道政策と私設鉄道〉，《日本統治下臺灣の支配と展開》（名古屋：中京大學社會科學研究所，2004年3月），頁447-476。

1897年臨時臺灣鐵道隊已漸次完成預定的調查工作，而臺北·基隆間的改築工程也接近完工，自同年4月1日起解散鐵道隊，由總督府民政局通信部臨時鐵道「掛」⁷接管一切鐵路設施。迨至1898年2月，新竹以南各地輕便鐵路之總里程數達359公里。1899年西部縱貫鐵路陸續興建之後，除了與縱貫鐵路相隔甚遠且緊鄰軍隊屯駐地的輕便鐵路線之外，與其平行的各線陸續撤廢。值得注意的是，撤廢之軌條、車輛及各項材料陸續由陸軍補給廠移交民政部保管。當時的政策是，對於連絡東西向市街地有益的運輸設施，尤其是與縱貫鐵路相連結的線路，以官設或官方輔助民業的方式成立。⁸

例如，1901年恒春廳鑑於車城沿岸貨物搬運頻繁，然因風浪過大，船隻停泊困難，故向陸軍補給廠申請移交4公里軌條，鋪設恒春·大阪轆間的輕便鐵路。宜蘭廳長西鄉菊次郎欲於該廳鋪設搬運物資之輕便軌道，臺灣補給廠在其要求之下於1901年11月移交10.4公里的軌條以資利用，但數量仍然不足。⁹1903年陸軍補給廠基隆支廠將其保管的輕便鐵路軌條、車輛移交民政局，民政局再將該廠保管的8公里軌條和臺南出張所保管的16公里軌條移交宜蘭廳。¹⁰同年3月，隨即有臺灣人陳掄元¹¹等9人及日本

⁷ 官廳的單位之一，即股之意。

⁸ 野戰時代作為運輸軍隊用品的東西線輕鐵（與南北幹線相連）於1903年仍持續使用者僅有烏日庄·塗葛窟間、多里霧·斗六間、斗六·林圯埔間、打狗·鳳山間等線路。參見〈輕便鐵道の現況〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年9月3日，第1604號，版2；〈埔里社鐵道〉，《臺灣日日新報》，明治42（1909）年7月24日，第3370號，版2。

⁹ 〈宜蘭廳下二輕便鐵道敷設ノ爲メ補給廠保管鐵軌保管轉換ニ關スル件〉（明治34（1901）年7月19日），《臺灣總督府公文類纂》，第659冊，34號，乙種永久保存，國史館臺灣文獻館藏（以下省略）。

¹⁰ 林淑華：〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉，國立師範大學歷史研究所碩士論文，1999年6月，頁35-36。

¹¹ 陳掄元（1819-1915.2.10），係宜蘭名士。光緒丁丑登第府，列舉縣學秀才。曾與兄添壽創立登瀛堂書院。乙未割臺之際，人心激昂，蘭境不靖，群議百出，眾皆失舉措。掄元獨從容自若，以為風雲際會之際，嚴緝人心、維持地方為最要。日軍達宜蘭時，掄元呈上名簿，並盡力協助綏靖。1896年任職於宜蘭辦務署，負責圓山救局事

人小松楠彌¹²等4人合資25,000圓，以組合型態申請民營，¹³無償自官方獲得軌條15,000條以及車臺、臺車車箱各50。¹⁴同年縱貫線嘉義·他里霧區段完工後，原該路段的軍用輕鐵軌條亦移轉給蕃薯藜廳，蕃薯藜、楠仔坑地方有志者石丸長城¹⁵、莊塗¹⁶等人趁著蕃薯藜、楠仔坑間新道路開鑿方告完工，向當局申請創設蕃楠輕鐵株式會社。¹⁷當時民衆已深知舖設輕便鐵路會直接影響物資流動，深刻影響地方發展；1905年縱貫鐵路中部線通車之時，軍用鐵路的移轉甚至引起臺中廳、彰化廳兩地人士的競爭、運動；臺中廳因爭取接收軍用軌條不夠積極，造成該地輕便鐵路興築遲緩，遭到民衆極度抱怨。¹⁸

務。匪亂紛擾時，鎮撫最有功。1899年4月任宜蘭廳參事，1901年佩授紳章。參見鷹取田一：《臺灣列紳傳》（臺北：臺灣總督府，大正5（1916）年），頁89。

¹² 小松楠彌（1859-?），高知縣人。渡臺前即為樟腦貿易商，1895年8月渡臺從事樟腦採收調查。同年於大稻埕製腦所，陸續於各地設置支店、出張所等。而後，再於大料崁設製腦所，事業發展甚速，獲利甚大。歷任臺灣製腦合名會社社長、東洋製糖株式會社取締役、宜蘭殖產株式會社會長、臺灣建物株式會社取締役、株式會社臺灣商工銀行取締役、宜蘭電氣株式會社長、臺灣鳳梨株式會社取締役、臺灣醬油株式會社取締役等職。參見大園市藏：《臺灣人物誌》（臺北廳：谷澤書店，大正5（1916）年），頁216。

¹³ 〈宜蘭輕便鐵道敷設の著手〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年6月4日，第1527號，版2。

¹⁴ 但亦附有數項條件。例如，若軌條腐朽不堪用的話，會社須負改修之義務。參見〈宜蘭輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，明治37（1904）年2月21日，第1740號，版2。

¹⁵ 石丸長城，佐賀縣三養基郡人。1897年10月渡臺，時任蕃薯藜撫墾署庶務課長，後轉任臺南辦務署主記。1899年12月辭職，住在阿緱街，從事實業，歷任臺南採腦拓殖合資會社蕃薯藜出張所主任、蕃薯藜內地人組合長、阿緱信用組合長、阿緱商工會長。1921年6月，任屏東街長，致力於街政。參見大園市藏：《臺灣人物誌》，頁216。臺灣大觀社：《最近の南部臺灣》（臺南：編者，大正12（1923）年），頁55。

¹⁶ 莊塗，醬油製造業、什貨商。曾任蕃薯藜參事，係紳章佩有者。參見臺南新報社：《南部臺灣紳士錄》（臺南：編者，明治40（1907）年），頁498。

¹⁷ 〈蕃楠輕鐵敷設の計畫〉，《臺灣日日新報》，明治33（1900）年12月25日，第1696號，版2。

¹⁸ 〈南投方面の輕鐵線〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年6月28日，第2145號，版2；〈中部の輕鐵問題（上）〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年7月11日，第2156號，版4；〈中部の輕鐵問題（中）〉，《臺灣日日新報》，明治38

1908年4月20日，西部縱貫線全線通車。臺灣總督佐久間左馬太認為必須加速鋪設輕便鐵路以輔助幹線，於1908年11月致書日本內務省，希望透過內務省再向陸軍省索取軌條等相關設備以資利用：

輕便軌條100哩（160公里） 含其餘附屬品

本島交通設施中的縱貫鐵路今已完成，然而能使之發揮充分效能的支線—輕便鐵路，只有利用之前陸軍省轉換保管的輕便軌條鋪設的數線，以及私人經營的一、二條線路而已，誠為本島開發上之遺憾。然而，就縱貫鐵路的完成以及蕃地開拓上而言，鋪設輕便鐵路愈發為緊急之要事。陸軍省現今仍保管許多輕便軌條，因此，希望能移交前述數量之軌條（按：指第一行所言，輕便軌條100哩及其餘附屬品）以供開發農工業、林業、礦業等富源。希望您能盡速向陸軍省交涉。崑此上稟。¹⁹

由上可知，對臺灣總督府的臺灣統治而言，輕便鐵路除卻軍用時期之特殊目的，仍有其存在甚或擴張發展之必要。不僅作為幹線鐵路的連絡設施有其重要性，在開拓蕃地、開發農、工、林業富源亦有其重要角色。在內務省向陸軍省的催促下，1909年3月，臺灣總督府自陸軍省運輸部獲得輕便軌條（64哩）、分岐部（左94、右103、交叉5）、轉車盤（12個）、帶軸車輪（約7,574個）、車臺（2,600臺）、臺車（約208臺）、枕木（174,000條），²⁰以資各地方官廳獎勵人民鋪設輕鐵。

要之，隨著西部縱貫鐵路分段完工、軍用輕便鐵路陸續撤廢，在總督府獎翼政策的引導下，1900年代各地興起一陣鋪設輕便鐵路之風潮。地方官廳就地方貨物集散之狀況進行調查，選出有經營價值的線路，以提

（1905）年7月12日，第2157號，版4；〈中部の輕鐵問題（下）〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年7月13日，第2157號，版4。

¹⁹ 〈輕便レール及附屬品ヲ臺灣總督府へ保管換ノ件〉（明治42（1909）年10月），《壹大日記》，日本國立公文書館藏。

²⁰ 〈輕便レール及附屬品ヲ臺灣總督府へ保管換ノ件〉。

供軌條、車輛等材料及補助經費的方式鼓勵地方紳民出資鋪設。²¹桃崁輕便鐵道會社也是在官方推動「軍用軌條再利用」政策時，²²在桃仔園廳的獎掖之下，於第一時間向總督府取得原鋪設於中港、頭份間的軍用軌條而成立，²³是全臺第一家專營交通運輸的民營輕便鐵路會社，也是連絡縱貫鐵路的第一條輕便鐵路。²⁴

二、地方築路之基礎

日治之初，軍方由於軍事行動之需求，地方由於物資流通、行政發展之需，道路之興築實為當時之急務。因此，在領臺一開始軍方、中央民政部門、地方官廳皆積極展開道路的相關調查活動。在經費、人力缺乏的情況下，地方官早在1895年7月就開始利用地方士紳和地方民力進行築路。²⁵1898年8月制定「保甲條例」後，此一動員體制與警察相結合而更為強化。除了前期藉由修築道路擴張政權至各個地方、鞏固殖民統治之外，道路事業在殖產興業上亦有其重要角色。總督府在築路過程不僅使役臺灣人，更無償徵收許多民有地，收編民產變更為官產。而後，再將官有道路（或官有地）的使用權以無償或有償的方式，提供地方建設水道、衛生、瓦斯、公廁、圳路等公共設施；或藉以促進臺灣人或日本人資本家發

²¹ 〈輕便鐵路〉，《臺灣日日新報》，明治33（1900）年1月19日，第513號，版3；〈員林之輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年5月28日，第2120號，版6；〈臺中南投間の輕鐵問題〉，《臺灣日日新報》，明治39（1906）年1月22日，第2316號，版2；〈蕃桶輕鐵問題〉，《臺灣日日新報》，明治39（1906）年8月26日，第2498號，版2。

²² 桃園廳編：《桃園廳志》（桃園廳：編者印，明治39（1906）年），頁109。

²³ 〈桃崁輕鐵會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年12月15日，第1687號，版2。

²⁴ 〈縱貫線と支線〉，《臺灣日日新報》，明治41（1908）年6月6日，第3029號，版2。

²⁵ 蔡龍保：〈日治初期臺灣的道路事業〉，《國史館學術集刊》，第7期（2006年3月），頁85-129。

展糖業、礦業、製腦、土木建築業以及軌道、私鐵、汽車運輸等交通業。舉殖產興業之效的同時，亦增加總督府之稅入。²⁶

申請使用道路鋪設輕鐵作為地方交通運輸之用者，多為地方有力紳民，尤以參與動員地方民力築路的參事、區長、街長、庄長以及與官廳關係良好的地方士紳居多。地方廳大多在新築道路時即有所計畫，常常在築路完成前即內定輕鐵經營人選，²⁷或完成後的第一時間輔助、獎掖地方有志紳民集資鋪設輕便鐵路，²⁸以謀求更進一步提高道路的效能。若申請鋪設輕鐵的路段道路未備，地方官廳甚至會協助輕鐵會社動員沿道民衆進行修繕；²⁹另一方面，為了鼓舞地方民衆貢獻土地和勞役於築路事業，也會標榜道路完工後將立即鋪設輕便鐵路，吸引民衆參與。³⁰桃崁輕便鐵道會社亦如上述模式，在地方民力築路完成後，第一時間取得經營權，鋪設軌道。³¹

²⁶ 蔡龍保：〈殖民統治的基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉，國立臺灣師範大學歷史學系博士論文，2006年7月，頁231-235、265。

²⁷ 桃崁輕鐵、宜蘭輕鐵、蕃桶輕鐵、彰鹿輕鐵、和尚洲輕鐵等均屬之，不勝枚舉。〈蕃桶輕鐵敷設の計畫〉，《臺灣日日新報》，明治33（1900）年12月25日，第1696號，版2；〈桃崁輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年5月27日，第1520號，版3；〈彰鹿間輕便鐵道著手〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年10月7日，第1632號，版3；〈彰鹿輕便車〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年9月2日，第2202號，版4；〈和尚洲の輕便鐵路〉，《臺灣日日新報》，明治42（1909）年7月11日，第3359號，版3。

²⁸ 若屬以官方事業行之，則會要民衆捐助或貢獻勞役。例如1904年，安平補給廠欲趁著臺南市完成大西門到臺南車站間6間寬的道路，敷設安平到臺南車站間輕便軌道之複線。由臺灣人貢獻人夫500人，日本人捐款100圓，補給廠則必須出資2,000圓。參閱〈臺南市街輕鐵線の敷設〉，《臺灣日日新報》，明治37（1904）年7月5日，第1852號，版2。

²⁹ 〈臺中輕鐵會社〉，《臺灣日日新報》，明治39（1906）年12月15日，第2589號，版2；〈南投員林間輕鐵〉，《臺灣日日新報》，明治40（1907）年1月18日，第2612號，版4。

³⁰ 〈中部の輕鐵問題（中）〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年7月12日，第2157號，版4。

³¹ 〈蕃桶輕鐵敷設の計畫〉，《臺灣日日新報》，明治33（1900）年12月25日，第1696

桃園·大崙崁間的道路是日治之後該廳開鑿的第一條新路。興築此一道路的原因主要有二：一是由於進入桃仔園廳的日本人日益增加，且多取道桃仔園進入大崙崁蕃地；二是因為預見日後隨著縱貫鐵路工程，諸項事業即將勃興，桃園與大崙崁間的交通勢必日益頻繁。因此，至少必須要有人力車、貨車得以通行的道路。桃園辨務署署長中田直溫致力曉諭管內街庄長，說明改築此一道路之必要。而後，由土木課負責設計、測量、監督工程，工程費由24區的街庄長勸誘人民全額負擔。³²1903年2月，著手開築桃園·大崙崁間的道路，築成路幅3.6公尺、長12.8公里的道路；為便於車輛通行，迂迴大崙崁溪左岸栗仔園的斜坡，使道路坡度不超過1/15。沿道人民捐地30甲4分6厘，動員勞役之人數達35,000人。同年5月1日，舉行開通典禮。參列者有總督府技師高橋辰次郎、鐵道部事務官大瀧岩次郎、總督府事務官高山龍之助以及各街庄長、沿路街庄民衆。由桃仔園廳總務課長宮本一學敘述工程概況，再由廳長竹內卷太郎朗讀致辭，參列者致祝辭。³³

值得注意的是，在築路的同時，桃仔園廳已開始役使民力興築桃仔園·大崙崁間12.8公里的單線輕便鐵路，道路的開通典禮與桃崁輕便鐵道的落成典禮同時舉行。³⁴1903年5月，廳長再命大崙崁區長呂建邦（此時呂建邦已為桃崁輕便鐵道會社之代表，但仍未向總督府提出申請）動用民力500人，修繕雨後受損的大崙崁之長崎腳一帶的鐵路。³⁵由此可知桃仔

號，版2；〈桃崁輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年5月27日，第1520號，版3。

³² 〈大崙崁桃仔園間の道路〉，《臺灣日日新報》，明治32（1899）年12月12日，第484號，版2。

³³ 〈彙報〉，《桃仔園廳報》，第13號，明治36（1903）年5月9日，頁77。

³⁴ 〈桃崁輕便鐵道修繕〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年5月28日，第1521號，版3；〈桃崁輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年5月27日，第1520號，版3；〈桃崁輕便鐵道會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年12月15日，第1687號，版2。

³⁵ 〈桃崁輕便鐵道修繕〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年5月28日，第1521號，版3。

園廳在修築道路的同時，就已經計畫要扶助地方士紳舖設輕便鐵路，對桃炭輕便鐵道會社成立前的諸項準備工作十分用心。官方以民力或官有物扶助地方士紳的手法，日後仍不斷出現。例如，1914年該會社要進行桃園·大嵙崁間複線工程時，桃園廳即以徵用人民勞役、土地的方式改築桃園·大嵙崁間的道路。³⁶官有地的使用也僅收取少許的費用，例如，1919年該會社申請延期使用桃園廳桃澗堡桃園街（中南街）0.375分的土地，1年的使用費僅7.5圓。³⁷

三、臺灣人資本的集結

1903年5月1日舉行桃炭輕便鐵道的落成典禮後，同月25日，桃園廳長竹內卷太郎召集管內各參事、紳商及與輕便鐵路相關之區長，商議舖設之預算。預算總額為9,730圓，分撥之款項：新備枕木10,000枝600圓；補買鐵路所屬諸項物品200圓；裝置鐵軌之費用760圓；搬運鐵軌及附屬品之費用500圓；搬運鐵軌後再搭車返回等費用1,200圓；每輛30圓之臺車30輛900圓；購買諸器械之費用150圓；築車站兩處（後改為3處），面積各40坪，每坪築造費30圓，共2,400圓；每年維修鐵軌之費用2,520圓；雜費500圓。大局既定，桃澗、海山二堡各舉一代表主其事，桃澗堡為簡朗山，海山堡為呂建邦，開始募集股金。³⁸值得注意的是，此時尚未向桃仔園廳提出正式的會社設立申請，但地方紳民在桃仔園廳的協助下已進行諸多準備工作，顯然已內定獲得經營權。

³⁶ 〈桃園大嵙崁間道路改修及桃園尖山間道路開鑿勞力並敷地寄附受納許可（桃園廳）〉（大正3（1914）年1月1日），《臺灣總督府公文類纂》，第4卷，5737冊，1號。

³⁷ 〈官有地使用許可（桃園輕便鐵道公司）〉（大正9（1920）年1月1日），《臺灣總督府公文類纂》，第7卷，6811冊，13號。

³⁸ 〈桃炭輕便鐵道〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年5月27日，第1520號，版3。

在桃仔園廳的協助獎勵下，桃仔園（今桃園）、大崙崁（今大溪）、八塊厝等地的有志者呂建邦（桃仔園第二十一區街長）、王式璋（原桃仔園廳參事，任社長）、林國賓（當地豪商，任理事）、李家充（當地豪商，任理事）、簡朗山（桃仔園第二區庄長）、蔡路（桃仔園第一區街長）³⁹等人，向桃仔園、大崙崁兩市街及其沿道人民募集股金，以資本金10,000圓（一股25圓、400股共10,000圓，股東57人），向桃仔園廳申請設立臺灣人的合資會社—桃崁輕便鐵道會社。獲得該廳同意的前4日（7月20日）開始動工，將自總督府借來的軌條鋪設在該年新春剛完成的桃仔園·大崙崁間道路上（按：應為雙軌工程），⁴⁰10月30日竣工，11月9日獲得總督府認可，12月5日開始營業，經營桃園到大崙崁間的輕便軌道。營運初始時，線路長度12.8公里，車站僅有桃園、八塊厝、大崙崁三站。⁴¹就全臺灣而言，桃崁輕便鐵道會社是民間最早專營交通運輸的輕便鐵路會社；就桃園廳而言，該社則是該廳當時唯一的「組合事業」與「臺灣人事業」。⁴²

此一新興交通事業之創設，誠為當時地方之大事。同年12月20日舉行開通典禮之盛況可謂冠蓋雲集，由《臺灣協會會報》的報導可窺其一端：

12月20日舉行開通式。是日午前11時燃爆竹齊集大眾，典禮會場設在高地廣處，眼下即大崙崁河，俯而視之，可一望同街

³⁹ 〈辭令〉，《桃仔園廳報》，第2號，明治36（1903）年2月16日，頁8。

⁴⁰ 〈雜事〉，《桃仔園廳報》，第20號，明治36（1903）年7月28日，頁145；〈桃崁輕鐵會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年12月15日，第1687號，版2；〈桃崁輕便鐵道開通式〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年12月20日，第1692號，版5；〈草鞋の塵 桃園廳（五）〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年5月31日，2122號，版5。

⁴¹ 〈雜事〉，《桃仔園廳報》，第33號，明治36（1903）年12月26日，頁230；〈桃崁輕鐵會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年12月15日，第1687號，版2。

⁴² 〈草鞋の塵 桃園廳（五）〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年5月31日，第2122號，版5。

及蕃山。社長王式璋氏報告工程完了後，朗讀式辭，接著由桃仔園廳長、新竹廳長、三十四銀行木村匡等發表祝賀演說，廳參事謝鵬搏、呂鷹揚兩氏宣讀祝賀文，再由社長答辭，典禮完了後，入席饗宴。會場飾有綠門、懸掛國旗、懸吊球燈，還有臺灣人戲劇、煙火等之餘興，午後二時散會。是日參列者為兵器支廠長中宮少佐、大內參事官、小池鐵道部技師、里見新竹廳長、廳參事街庄長、桃仔園各支廳長、小公學校長、公醫、郵便局長、驛長、廳員等80餘名，允推一時盛會。⁴³

此一會社資本的本土性（臺灣人資本）與地區性（股東多出身該地）為其一大特色。1920年，資本額增加到1,500,000圓，改組為「桃園軌道株式會社」時，股東82人中臺灣人占了79位，持29,900股；日本人僅有岩瀨啓造、加瀨明治、下之園豐吉3位（皆出身桃澗堡），持股100股，比例實微不足道。臺灣人股東79人當中，出身別實十分單純，以桃澗堡和海山堡居多，各有60人、15人，餘者為臺北廳大稻埕3人、臺北廳興直堡2人、竹北一堡1人、竹北二堡1人。⁴⁴此一特色到了日治末期亦無改變。據1940年2月的股東名簿觀之，股東116人中臺灣人占了109位，持24,295股；日本人僅有株式會社彰化銀行專務坂本信道、篠原榮、松田元雄、中津德治、篠原元、加藤仁作、下之園豐吉7位，持股5,705股。相較前期日人持股雖然增加，但僅占該會社之19%。再就109位的臺灣人股東的出身別視之，出身桃園郡81人、大溪郡12人、海山郡7人、中壢郡2人、臺北市5人、淡水郡1人、基隆市1人，仍是以桃園地區為主。⁴⁵

⁴³ 臺灣協會：〈桃崁輕便鐵道開通式〉，《臺灣協會會報》，第64號（明治37（1904）年8月），頁43；〈桃崁輕便鐵道開通式〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年12月20日，第1692號，版5；桃園廳編：《桃園廳志》，頁109。

⁴⁴ 桃園軌道株式會社：《第一回營業報告書》，大正9（1920）年上半年，頁25-27。

⁴⁵ 桃園軌道株式會社：《第四十回營業報告書》，昭和14（1940）年下半年。

參、經營人事分析

一個會社的經營團隊會直接影響會社的經營方針和發展方向。以下就桃崁輕便鐵道會社及其後之各個發展時期的經營幹部進行分析。該會社之人事資料，於1920年增資改組為株式會社後頗為完整，改組前的人事資料則較為散逸，但大抵得知發起人及部分幹部，在盡可能蒐羅的情況下，以附錄為中心，就經營幹部之學歷、經歷、公職角色、地方活動、官商關係、經營幹部對會社經營的影響等進行分析，並略窺其時代意義。

一、由官方介入到自主運作

由前述之分析已知，桃仔園廳在會社成立的過程明顯扮演積極獎勵、推進之角色。此外，值得注意的是，於1920年改組為株式會社之前，桃仔園廳對該會社的營運、經營幹部的產生有一定程度的涉入和影響力。桃崁輕便鐵道株式會社時期召開股東會議時，出席的除了社長、理事、股東之外，桃仔園廳長竹內卷太郎和總務課長大森森三郎也參列其中，了解該期的收支決算、股東分紅、幹部改選等，會議結束後再一同宴會。⁴⁶

就會社經營觀之，官方監督其客貨運費的設定，並監督其是否確實提供適當的人夫和臺車以符客貨往來之需。⁴⁷此外，官方亦明顯涉入經營路線的選定。如前已述，總督府獎勵經營輕便鐵路的目的是在於開拓蕃地、開發農、工、林業富源。1909年11月，為了推進理蕃事業，總督府當局就角板山輕便線的敷設事宜向桃園廳發出命令。角板山對於隘勇線而言是

⁴⁶ 〈桃崁輕鐵株主總會〉，《臺灣日日新報》，明治38（1905）年1月26日，第2019號，版2。

⁴⁷ 〈桃崁輕鐵會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年12月15日，第1687號，版2。

物資的供給地，不僅是蕃界警備上最重要的地點，日後對分布在大嵙崁流域的蕃族的理蕃發展而言，亦日形重要。⁴⁸桃崁輕便鐵道會社爲了配合官方政策，也只好勉爲其難地經營無利可圖的角板山線。⁴⁹該線可說是爲桃園地方的討蕃隊鋪路，對該地理蕃事業的推進十分有貢獻。⁵⁰

再就人事面觀之，1918年1月30日，桃園輕便鐵道公司於桃園公會堂內召開第28回定期股東會議，與會者除了股東之外，尚有桃園廳長武藤針五郎、警務課長山內小藤二、站長小泉氏、彰銀支店長岩瀨氏、三十四銀行桃園出張所主任島雄氏等人列席。先由理事長呂鷹揚致辭，接著依次由專務理事簡阿牛、理事簡朗山兩人報告當期收支決算及營業概況，提出7項議案，並改選幹部，由廳長指名。武藤廳長起而訓示，並指示幹部仍舊留任。⁵¹亦即經營幹部雖由股東選出，但仍須由廳長任命。由上可知此一官方扶翼成立的會社，官方密切監督、關切會社營運，甚至由其任命經營幹部，展現出深刻的官、商關係。

1920年2月，增資改組爲桃園軌道株式會社後，地方官吏不再列席股東會議。⁵²幹部產生係依「桃園軌道株式會社定款」，重要幹部有社長、專務取締役、取締役、監查役。取締役5名以內，監查役3名以內，社長由取締役互選，並得置專務取締役1名。社長代表會社總理執行業務，由

⁴⁸ 〈角板山線輕鐵の敷設〉，《臺灣日日新報》，明治42（1909）年11月23日，第3472號，版1。

⁴⁹ 就1920年改組爲「桃園軌道株式會社」時各線的營運情況視之，以大溪線的營運情況最佳，下半年度的營業收入37,938圓，占總營業收入的38%；其次爲大園線，下半年度的營業收入20,853圓，占總營業收入的21%。再就每日每哩的平均營業成績視之，亦是大溪線和大園線分居一、二，角板山線則敬陪末座。參見桃園軌道株式會社：《第二回營業報告書》，大正9（1920）年下半年期，頁20-22。

⁵⁰ 太田肥洲：《新臺灣を支配する人物と産業史》，頁53。

⁵¹ 〈桃鐵定期總會〉，《臺灣日日新報》，大正7（1918）年2月1日，第6324號，版6。

⁵² 第一回股東會議仍見桃園廳長、警務和庶務兩課長、殖產和關稅兩係長列席，取締役、監察役的補選仍是選後形式上由廳長指名。其後，地方官吏不再參與股東會議。參見〈桃軌總會〉，《臺灣日日新報》，大正9（1920）年8月1日，第7236號，版5。

取締役輔佐之。取締役和監查役係召開股東會議選出，取締役必須是持股200股以上的股東，任期3年；監查役則必須是持股100股以上的股東，任期2年，皆得連選連任。取締役基於法令定款及股東總會、取締役會的決議，執行會社業務。監查役則是無論何時，皆得調查該會社的帳簿及業務狀況。重要事項須經取締役會之決議。⁵³相較於前期，明顯已脫離官方干預之色彩，邁向正常會社之營運。

二、學歷分析

由附錄人事分析表中的學歷欄觀之，前期與後期呈現明顯的過渡色彩。桃崁輕便鐵道會社（1903-1911）和桃園輕便鐵道公司（1912-1920.3）時期的經營幹部，例如王式璋、林國賓、呂建邦、蔡路、簡朗山、簡阿牛、呂鷹揚、江健臣、劉梓勝、陳嘉猷等皆是漢學出身，其中，蔡路、呂鷹揚、陳嘉猷甚至具秀才身分。這些成員，大體可謂是地方的舊士紳。1920年代以降，由於教育制度較前完備，留學風氣熾盛，專業教育出身者漸多，因專業成就而成爲各階層代表人物者亦日漸增加。⁵⁴桃園軌道株式會社（1920.3-1943.4）和桃園交通株式會社（1943.5-1945）時期的經營幹部之學歷出身，亦自此時開始有較明顯的遞嬗。第一任社長、取締役、監查役等8名經營幹部中，仍以受傳統教育出身者居多，僅黃石添出身臺北國語傳習所大嵙崁分教場是屬新式教育。但值得注意的是，此後新加入的經營者除林呈禎是出身書房之外，其餘皆是受新式教育出身。後期25年間的23名經營幹部中，有6位是純受傳統漢學教育者，11位是受過新式教育者，⁵⁵其餘6名不知其學歷出身。若扣除

⁵³ 歷年股東會：《議事手冊》，頁4-6。

⁵⁴ 吳文星：《日據時期臺灣社會領導階層之研究》（臺北：正中書局，1992年7月），頁153。

⁵⁵ 其中劉梓勝、陳嘉猷、簡長春、范姜萍等4位是兼具傳統教育和新式教育，曾受傳統漢學教育，而後又入學公學校或國語學校或留學日本。

不知學歷出身者，受新式教育者占65%，包含小學校、公學校、國語學校以及留學日本者。

三、多為前清之地方名望家族

初期會社的發起人或經營幹部皆為地方顯耀之名望家族，或具科舉功名，或擔任地方官職，或為地方豪商，係屬清領時期之舊士紳，在地方的影響力頗大。科舉功名者有蔡路、呂鷹揚、陳嘉猷三人，具秀才身分，其中尤以蔡路在地方教育的影響最深。蔡路於1853年1月5日生於桃園鎮中路里，1867年應科舉、入縣學，後補廩生；設教於大溪歷20餘年，門人成名者眾，江健臣、王式璋、呂鷹揚、⁵⁶廖希珍、洪子欣等書房教師皆為其學生。⁵⁷1897年9月桃仔園辦務署長加藤重任欲聘蔡路為該署雇員，蔡路以父母年近八旬、子姪尚幼為由婉拒，轉而推薦簡楫、鄭香秋、簡朗山、林敬華等人。1898年1月，加藤辦務署長再以蔡路具學識名望，聘之為桃仔園辦務署參事，⁵⁸1900年任桃仔園區街長，1903年2月29日病故，享年51歲。《臺灣日日新報》曾載其葬禮之盛況如下：

桃園區街長蔡路物故一事，於去月三十日舉行舊慣祭禮，親友踵門致奠者絡繹不絕。翌日上午九點鐘又開新式吊奠，會葬者有西廳長（按：桃園廳長西美波）率各課長及數十廳員、學校教

⁵⁶ 桃園縣文獻委員會：《桃園縣志》（臺北：經緯印刷廠，1969年12月），頁77-78。

⁵⁷ 〈大料崁公學校囑託呂鷹揚解囑廖希珍雇二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治32（1899）年10月1日），《臺灣總督府公文類纂》，第33卷，9288冊，43號；〈洪子欣、江健臣、大料崁公學校雇二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治31（1898）年11月1日），第30卷，9285冊，39號。

⁵⁸ 〈蔡路雇採用ノ義取消シ更ニ簡楫ヲ採用スルノ件（元臺北縣）〉（明治30（1897）年9月1日），《臺灣總督府公文類纂》，第16卷，9271冊，30號；〈蔡路桃仔園弁務署參事ニ採用ノ件（元臺北縣）〉（明治31（1898）年1月1日），第19卷，9274冊，79號；〈大料崁公學校囑託呂鷹揚解囑廖希珍雇二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治32（1899）年10月1日），第33卷，9288冊，43號。

員、參事、紳士、區長、保正及其他各團體有志者，凡百餘人。出棺之時，人家門首又各排香案，以昭悲悼。可見平生威望之者。是日一行執紼，殆千有餘人，亦一時之盛況也。⁵⁹

此外，許多幹部於清領時期曾任地方公職。例如王式璋曾任職於撫墾總局凡7年，呂建邦曾任大嵙崁總理，蔡路曾任聯庄保甲局長兼團防局長，陳嘉猷曾幫辦三角湧撫墾兼釐金局事務和海山堡團練事務，趙玉牒曾任職於大嵙崁撫墾局。其餘為地方豪商，例如林國賓、李家充、黃石添、林嵩壽等人均是。林嵩壽為板橋林家林維德之三男，被稱為是林家之復興功臣，其才能可見一斑（參見附錄）。由上可知，桃園地方的名望家、菁英、資產家集結於此一新興會社之中。

四、參與之公職及地方事業

(一)參與公職

日治之初，地方士紳面臨仕與隱、反抗或轉向的問題。這批會社經營幹部之所以能獲得殖民統治者之青睞，在官方獎勵下經營新企業，其來有自。經營幹部當中雖然也有曾經參與抗日活動者，例如，呂建邦、李家充、簡阿牛皆是當時所謂的「土匪」首領；⁶⁰然而，在知其勢不可為後，轉而走向與殖民政府合作一途。例如，臺北縣知事田中綱常認為呂建邦對臺北縣大嵙崁出張所運作有功，且具8、9年地方吏員經驗，富有人望，於1895年8月續聘其為大嵙崁總理。⁶¹翌年4月，再任之為大嵙崁街等14街庄之「事務取扱」。⁶²而後，當日軍遇到蕃人狙擊、「土匪」蜂起等動亂

⁵⁹ 〈蔡紳榮葬〉，《臺灣日日新報》，明治42（1909）年4月3日，第3276號，版7。

⁶⁰ 〈南匪大討伐（第二期）〉，《臺灣日日新報》，明治31（1898）年12月22日，第192號，版2。

⁶¹ 〈呂建邦大嵙崁總理囑託二謝守義同所事務囑託二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治28（1895）年8月1日），《臺灣總督府公文類纂》，第16卷，9257冊，15號。

⁶² 大嵙崁街、月眉庄、栗仔園庄、新舊溪洲庄、上下石墩庄、上下山腳庄、田心仔庄、內柵庄、下崁庄、坑底庄、三層庄、頭藜庄、尾藜庄、烏塗堀庄等14街庄。參見〈呂

時，呂氏轉而立於第一線協力鎮壓，對於勸誘「土匪」歸降有其功績。⁶³

至於鼎革之際協助日軍平亂、重建地方秩序者，例如簡朗山、陳嘉猷、趙玉牒等人參與保良局事務，協助綏靖，於第一時間與殖民政府建立關係，有利其日後之發展。會社經營幹部中，大多於清領時期為地方望族，或具地方行政經驗，或具影響力之資產家，而後皆為殖民統治者所收編。

1896年10月，總督府發布「臺灣紳章條規」，頒授紳章給具有科舉功名、有學問、資產或名望之臺人。1897年5月，總督府修訂地方機關組織規程，改全臺為6縣3廳，縣、廳之下設86個辨務署，辨務署之下設街、庄、社等，作為行政事務的輔助機關，街、庄、社長係由臺灣社會領導階層擔任。殖民政府擬以街、庄作為基層行政機關，而以保甲作為街庄的輔助機關，將擔任參事、街庄長、保正、甲長的臺灣社會領導階層納入殖民地的地方官僚行政體系中。⁶⁴

就這批經營幹部參與公職的經歷觀之，實包括了所有臺人能參與的地方公職。日治最初不少曾以雇員、「事務取扱」的身分協助地方事務，而後則陸續擔任總理、參事、街長、庄長、區長、庄協議會員、街協議會員、州協議會員等職，少數如簡阿牛、簡朗山曾任臺灣總督府評議會員，簡朗山甚至曾擔任日本貴族院議員。

據《臺灣總督府公文類纂》資料所載，最後一次頒授紳章應當在1921年。有機會獲頒紳章者，大抵是前期的會社幹部。林呈禎是1921年最後一批獲頒紳章者，若依其為分界往前推（往後呈現明顯世代交替），包含其在內的15位經營幹部中有10位曾獲頒紳章，占67%。此外，值得注意的是，其在擔任地方公職時屢屢獲頒賞金、銀盃、木盃、銀錶、褒狀

建邦外四名大料炭街外諸庄事務取扱ヲ命スル件（元臺北縣）（明治29（1896）年4月1日），《臺灣總督府公文類纂》，第3卷，9258冊，32號。

⁶³ 大溪郡役所：《大溪誌》（新竹州：山科商店新竹印刷所，昭和19（1944）年4月），頁139；桃園縣文獻委員會：《桃園縣志》，頁5-6。

⁶⁴ 吳文星：《日據時期臺灣社會領導階層之研究》，頁62-72。

等，意味著這些人協助地方行政的角色上深獲殖民統治者肯定。以下茲舉曾連任桃園軌道株式會社8任社長的簡朗山為例作說明。

簡朗山生於1872年，幼時即研讀古典經書，有秀才之美譽。日本領臺初期協助軍司令部有功，北白川宮能久親王前往桃園時，曾獲賜前往拜謁。1895年6月任桃園街庄約速處副長，9月任桃園等44街庄事務取扱補助，10月任桃仔園街庄保良分局董事辦理。1896年2月任憲兵屯所事務囑託，10月任桃園街庄公所長。1897年9月任桃園辦務署內務科雇員，1898年8月任桃園辦務署第二區庄長，1899年7月任桃園街庄保甲局副長，1901年2月兼任第一區長，同年12月獲總督兒玉源太郎頒予紳章。1903年1月任桃園廳第一區庄長，1905年起歷任南崁區、埔仔區、竹圍區區長。1915年11月獲頒大禮記念章，1918年因多年服務成績優良獲總督明石元二郎頒授銀盃，1919年因致力地方公益和社會教育，以模範區長身分再獲總督頒贈銀錶。1919年10月任桃園街長，1921年6月任新竹州協議會員，1923年8月任臺灣總督府評議會員，1924年2月獲頒勳六等瑞寶章。1926年2月任大正天皇葬禮的新竹州民間代表，9月朝香宮來臺之際獲頒銀盃一組，11月久邇宮來臺之際獲頒銀盃。1930年11月獲邀參加新宿御苑觀菊會，1945年4月與林獻堂、許丙同被任命為貴族院議員。

簡朗山於地方公職的經歷極為豐富，且由於功績卓著，時受殖民當局褒揚，獲賜各項榮譽。其他會社經營幹部雖然公職經歷不如簡朗山，但也都有相當多的地方公職經驗，與殖民當局維持良好的互動關係。

(二)參與地方事業

除了積極參與公職之外，這批經營幹部亦活躍於地方經濟、教育文化、慈善公益等事業、活動，扮演重要的角色。就經濟面觀之，這些有才幹的經營幹部在其他地方事業亦有其角色。一方面擔任商事會社、電氣會社、製酒會社、茶葉會社、漁業會社、電燈會社、鑄造會社、信託會社、銀行、農林會社、軌道會社、煉瓦會社等地方會社之經營者或重要幹部，

多角經營其事業；另一方面亦是農會、信用組合、採木組合、保安林保護組合、青果同業組合、水利組合、埤圳組合、米穀搬出商同業組合、米穀納入組合、商工會等地方經濟組織之重要成員（參見附錄）。

最為典型的例子，即是被稱為「本島實業界的霸者」的簡阿牛。簡氏生於1881年，自幼活潑慧敏而懷抱大志。原本修習漢學，自日本領臺後努力學習國語（日語），達專精的程度。累世原以樟腦為業，乙未割臺時曾結寨抗日。歸順後活躍於實業界，經營的事業包括製腦、製糖、金礦、煤礦、鐵路、造林、金融、信託等多種會社，歷任帝國興業信託株式會社取締役、三角湧興殖合股公司主事、採木組合理事、臺灣鑄造株式會社專務取締役、臺灣寶林合資會社社長、萬基公司專務理事、三井物產會社腦長，並曾與顏雲年合資經營金瓜石鑛山。⁶⁵

再者，積極參與地方的教育文化事業亦為其特色。除了前述蔡路、江健臣、王式璋、呂鷹揚等人身為傳統書房教師致力於傳統教育之外，隨著時移勢易，地方紳商亦協助殖民當局推進新式教育。或捐款設立公學校、⁶⁶國語練習場、地方圖書館，⁶⁷捐獻學校設備，資助各項學校活動；⁶⁸或任公學校的學務委員、建築委員、保護者會委員和幹部，參與校務；或籌設或擔任國語練習會、文化會、興風會、同風會、日新會、自勵會、家

⁶⁵ 大溪郡役所：《大溪誌》，頁140-141；桃園縣文獻委員會：《桃園縣志》，頁35-36。

⁶⁶ 呂建邦、江健臣、呂鷹揚、黃石添、王式璋、黃玉麟曾一同出資開墾阿姆坪山地40餘甲，充作大嵙崁公學校基金，被稱為「開墾阿姆坪學田六君子」。除黃玉麟之外的5人，皆為會社之經營幹部。參見桃園縣文獻委員會：《桃園縣志》，頁36。

⁶⁷ 1910年6月，桃園廳長西美波擬將文廟改設為圖書館。趙玉牒捐款100圓，簡阿牛捐款200圓，徐克昌、簡楫、簡仰山等各自捐款，十分踴躍。參見〈設圖書館〉，《臺灣日日新報》，明治43（1910）年6月1日，第3628號，版4。

⁶⁸ 趙玉牒於1919年曾捐贈一臺山葉風琴（時價200圓）給八塊厝公學校，翌（1920）年再捐給員樹林公學校。此外，捐獻官廳、國語練習會、家長會、學校運動會、學藝會等不可勝數。參見〈桃園趙氏之奇特〉，《臺灣日日新報》，大正9（1920）年8月2日，第7237號，版4。

⁶⁹ 家長會的創設目的在於矯正陋習、修養禮義道德、涵養愛國精神，多由地方紳商在地方廳的鼓勵下倡設。例如，大嵙崁家長會即是由呂鷹揚、簡阿牛、王式璋、呂建邦等

長會、⁶⁹青年會、皇民奉公會、庄奉公會等教化組織之幹部，協助殖民當局推動同化、改良風俗；對於推動地方文教事業有功，同時也是殖民當局推動同化、改良風俗的有力機制。

此外，地方紳商依然維持從事地方慈善公益事業之傳統，造橋鋪路，賑濟貧窮，⁷⁰參與赤十字會事業等，故能維持其在地方之名望。例如，江健臣請辭大溪街長時，新竹州知事內海忠司十分肯定其在地方之貢獻，特別上奏總督中川健藏：

江健臣於明治38（1905）年被命為三層區區長，41（1908）年5月轉任員樹林區長，6年間在地方行政補助機關克盡其職。大正9（1920）年地方制度改正的同時，被命為大溪街長而至今日，其間凡14年，盡瘁於街政之改善發達，促成今日大溪街之發展。期許產業之發達，致力開鑿產業道路；教育、教化方面，則藉由開設國語講習所、增設國語練習會增加通解國語者，對振興國民精神裨益不少。因其社會教育、社會教化之功，再三獲得表彰。在此特別值得一提的是，倡議架設大溪橋時，江氏即率先投入此一事業，或自身捐獻，或奔走募款，或由祭祀公業當中支出捐款，預先考量到各種困難而使架橋工程順利奏功，誠值得贊賞。此次不得已因病請辭，對其多年來的功勞，希望能給予奏任待遇和敘位、敘勳之恩典。⁷¹

總督府當局考其在地方行政、地方教化、社會公益上之顯著貢獻，

人創設。參見〈大崁崙家長會〉，《臺灣日日新報》，大正5（1916）年12月16日，第5912號，版6。

⁷⁰ 趙玉牒念物價騰貴，民眾生活困難，於是籌倡恤貧義舉。發給埔頂派出所轄區內50餘戶貧民憑證簿，與當地米商特約，持此憑證簿者，給予相當之優惠。當地貧民獲此潤，可稍舒困。趙氏被稱讚是富而能仁。參見〈恤貧義舉〉，《臺灣日日新報》，大正7（1918）年4月12日，第6394號，版6。

⁷¹ 〈江健臣（奏任待遇；退職）〉（昭和9（1934）年11月1日），《臺灣總督府公文類纂》，10080冊，53號。

⁷² 大溪郡役所：《大溪誌》，頁140；桃園縣文獻委員會：《桃園縣志》，頁37-38。

特別給予奏任官待遇、敘從七位。⁷²

由上可知，這批士紳長期深耕地方的結果，不僅十分受到殖民當局的器重和禮遇，亦甚得地方人望，在地方各界皆具影響力。例如，趙玉牒之妻郭亮卿逝世時，參加葬禮者有郡守、警察課長、大溪街長、桃園軌道株式會社專務簡朗山等重要官紳，學校校長、郵便局長、街庄協議會員及其學生，多至約千名。《臺灣日日新報》載：「其葬儀行政，旗軸、樂隊等綿亙里餘，為該地空前未有者云。」⁷³

五、封閉的人事結構

就長期經營團隊的變遷觀之，頗具封閉性，茲分地緣與血緣兩方面論述之。就地緣關係觀之，很明顯的，幾乎所有的經營幹部皆為桃園地區土生土長的在地人，與該地方深具鄉土情感。就連其中的日本人幹部篠原太一，亦是歷任桃園廳屬、就職於土木局桃園出張所、桃園廳庶務課、桃園街協議會員、新竹州協議會員等職，係長期在桃園地區服務之官吏。篠原太一精通臺語，加上其特出之手腕及身為地方官吏之優勢，故能同時活躍於地方官廳和地方業界。

至於幹部的交替，不論是死亡或是退職，大體是由血緣親屬繼承。例如，陳嘉猷和陳炳俊為父子，江健臣與江宗超為父子，簡朗山與簡長春為叔姪，篠原榮、篠原元分別是篠原太一的長男和三男。⁷⁴趙玉牒和趙德霖的關係不詳，但由於股東名簿上的住址相同，且趙玉牒亡故後原本4,805股的股票係分給趙德霖2,403股、趙承錄2,402股，⁷⁵3人即使非父

⁷³ 〈趙家葬儀盛況〉，《臺灣日日新報》，大正10（1921）年1月25日，第7413號，版6。

⁷⁴ 〈恩給證書下付（篠原太一）〉（大正11（1922）年5月1日），《臺灣總督府公文類纂》，第3卷，3266冊，27號。

⁷⁵ 桃園軌道株式會社：《第十二回營業報告書》，大正14（1925）年下半年，頁2；《第十三回營業報告書》，大正15（1926）年上半年。

子，也應是極親近的親屬關係。由檔案中股票轉讓的情況可發現，經營幹部在轉讓股票時，即使股數必須分散，也儘量維持能擔任幹部的股數，原來的職務大抵仍由股票讓受人之一繼承，使得人事結構呈現明顯的內部世代交替現象。⁷⁶1941年非屬血緣繼承的范姜萍、鄭祿生之所以能入社分別擔任取締役、監查役，係因桃園軌道株式會社收購范姜萍經營的中壢軌道株式會社汽車客運線（中壢·新屋間和中壢·大園間）和鄭祿生經營的楊梅經新屋到崁頭厝間汽車客運線，⁷⁷實為經營政策使然。

六、經營人事對會社經營之影響

就本人初步觀察，上述之經營人事特色對會社之成立、發展、經營造成以下幾點重大的影響：

1.由於自日治之初即為殖民當局之協力者，因而在築路後的第一時間得以取得輕鐵經營權。此外，官方更支援會社用軌條、動員保甲鋪設、廉價租予土地，積極扶翼創立會社。

2.會社幹部長期與官方建立之良好關係，使得日後即使申請經營輕鐵或汽車運輸日趨競爭，仍能輕易取得的路線經營權，積極擴張營運。⁷⁸1933年因國營汽車北部線計畫，嶺頂·塔寮坑間的汽車客運線被總督府強制收購，但相較於部分民營會社因被收購而停業倒閉，總督府立即給予桃園軌道株式會社中壢·更寮腳線以及公司寮·苗栗兩線之經營權作為補償。⁷⁹

⁷⁶ 桃園交通株式會社：《株式關係書類編》，昭和12（1937）年至昭和20（1945）年。

⁷⁷ 桃園汽車客運公司：《沿革志》。

⁷⁸ 蔡龍保：〈殖民統治的基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉，頁257-261。

⁷⁹ 桃園軌道株式會社：〈臨時株主總會決議錄〉，《第二十八回營業報告書》，昭和8（1933）年下半期分；《第三十回營業報告書》，昭和9（1934）年下半期分；桃園汽車客運公司：《沿革志》。

3.由於經營幹部多同時多角經營其他企業或事業，使得會社的經營策略或資本投資更具彈性。例如，1919年時任桃園輕鐵專務理事的簡阿牛氏合併樹林炭礦會社及何開泰、簡金養所經營之煤礦，擔任兩社之社長。後者礦區有運煤的輕鐵與桃園輕鐵相連絡，對會社經營、地方交通、產業發展皆有積極意義。⁸⁰又如，盱衡局勢，自1938年起走向專營汽車運輸政策，並將出售軌條等相關設備後所獲之資金進行各項轉投資。⁸¹由於經營幹部之識見，會社才能在競爭激烈的交通運輸業中長期屹立不搖，維持相當不錯的利潤。⁸²

4.此一會社具有強烈的臺人資本、地域資本及封閉性特質，對股東而言，經營幹部多為其信服或敬重之地方紳商；對經營幹部而言，彼此不僅為長年往來之友人，亦時常是其他組織或事業上的伙伴。因此，會社整體的凝聚力、向心力較強。一方面使得會社資本面健全，另一方面則是對於經營者（尤其是社長）的信任，使得營運方針得以靈活推動。簡朗山由於深獲眾人之信任，因而對於國營汽車運輸計畫的收購問題、⁸³會社營運方針的變換和轉投資等問題，皆得以迅速、順利地推進，使會社持續處於有利的競爭地位。

⁸⁰ 〈桃園炭礦會社〉，《臺灣日日新報》，大正8（1919）年3月26日，第6741號，版5。

⁸¹ 桃園軌道株式會社：《第三十七回營業報告書》，昭和13（1938）年上半期、《第三十八回營業報告書》，昭和13（1938）年下半期。

⁸² 例如，1944年下半年和1945年上半年尚各維持9.6%、8.0%的年配股率。參見桃園軌道株式會社：《第四十九回營業報告書》，昭和19（1944）年下半期、《第五十回營業報告書》，昭和20（1945）年上半年。

⁸³ 桃園軌道株式會社：〈臨時株主總會決議錄〉，《第二十六回營業報告書》，昭和7（1932）年下半期分；《第二十七回營業報告書》，昭和8（1933）年上半年分。

肆、結 論

日治初期，總督府中央、地方財政吃緊，能支出經費發展地方交通者極為有限。此時的地方交通發展政策為，積極管理人力車、牛馬車等舊有交通工具，並積極獎勵私有輕便鐵路、私有鐵路等新式交通。⁸⁴對殖民當局而言，輕便鐵路除卻軍用時期之特殊目的，仍有其存在甚或擴張發展之必要。不僅作為幹線鐵路的連絡設施有其重要性，在開拓蕃地、開發農、工、林業富源，亦有其重要角色。隨著西部縱貫鐵路分段完工，軍用輕便鐵路陸續撤廢，在總督府獎掖政策的引導下，1900年代各地興起一陣鋪設輕便鐵路之風潮。地方官廳就地方貨物集散之狀況進行調查，選出有經營價值的線路，以提供軌條、車輛等材料及補助經費的方式鼓勵地方紳民出資鋪設。桃崁輕便鐵道會社也是在官方推動軍用軌條再利用政策時，地方紳民在桃仔園廳的獎掖下，於桃園·大崙崁間道路完成的第一時間取得經營權，向總督府取得軍用軌條成立全臺第一家專營交通運輸的民營輕便鐵路會社，也是與縱貫鐵路相連絡的第一條輕便鐵路。

就會社的經營團隊觀之，初期會社的經營、人事皆頗受官方干涉，迄至1920年改組為桃園軌道株式會社後才回歸正常會社，漸離官方干預之色彩。就經營幹部之學歷觀之，前期與後期呈現明顯的過渡色彩。桃崁輕便鐵道會社（1903-1911）和桃園輕便鐵道公司（1912-1920.3）時期的經營幹部大體可謂是舊地方士紳，桃園軌道株式會社（1920.3-1943.4）和桃園交通株式會社（1943.5-1945）時期的經營幹部之學歷出身有明顯的遞嬗，大多轉為受新式教育。不變的是，桃園地方的名望家、菁英、資產家可謂風雲際會，集結於此一會社之中。

日治之初，地方士紳面臨仕與隱、反抗或轉向的問題。這批會社經

⁸⁴ 蔡龍保：〈殖民統治的基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉，頁235。

營幹部之所以能獲得殖民統治者之青睞，受官方獎勵經營新企業，其來有自。第一批經營幹部大多於清領時期為地方望族，或具地方行政經驗，或具影響力之資產家，於政權交替之際協助日軍平亂、重建地方秩序有功，而後為殖民統治者所收編。就其參與公職的經歷觀之，含括總理、參事、街長、庄長、區長、庄協議會員、街協議會員、州協議會員等所有臺灣人能參與的地方公職，且時獲頒賞金、銀盃、木盃、銀錶、褒狀等，意味其表現深獲殖民統治者肯定。

除了積極參與公職之外，這批經營幹部亦活躍於地方經濟、教育文化、慈善公益等事業、活動，扮演重要的角色。就經濟面觀之，這些有才幹的經營幹部不僅同時多角經營其他地方事業，亦為地方經濟組織之重要成員。再者，其推動地方文教事業有功，同時也是殖民當局推動同化、改良風俗的協助者。此外，並維持從事地方慈善公益事業之傳統，造橋鋪路、賑濟貧窮、參與赤十字會事業等。這批士紳長期深耕地方的結果，不僅十分受到殖民當局的器重和禮遇，同時，亦甚得地方人望，在各界皆具影響力。

因此，這批紳民於創立之初能在築路後的第一時間得以取得輕鐵經營權，並獲得官方支援軌條、動員保甲鋪設、廉價租用土地。而後，由於長期與官方維持良好關係，日後即使路線經營權日趨競爭，仍能輕易取得輕鐵或汽車運輸的路線經營權，積極擴張營運。再者，由於經營幹部多同時多角經營其他事業，再加上其強烈的臺人資本、地域資本及封閉性特質，使得會社的經營策略或轉投資兼具彈性與效率。職是之故，會社才能在十分競爭的交通運輸業中長期屹立不搖，並維持相當不錯的利潤。

帝國主義的擴張為人類歷史進程中之悲劇，求安生立命為人情之常。若單單以「御用士紳」來評斷這批地方菁英實不厚道，必須顧及其於地方之名望與實際貢獻。本文清楚呈現，日治初期總督府攏絡、收編地方領導階層不僅作為行政輔助工具，亦藉此集結臺灣人資本推動各項地方事業。日治初期，總督府的地方交通發展政策係與其對地方領導階層的收編

攏絡政策係相互配合、相互為用。

此外，臺灣人能成功地經營此一新事業，充分展現其對於新事物、新產業的接受度與挑戰能力。以往提到臺灣人資本往往多僅著眼土地資本，然而，在地方交通業中可看到臺灣人活躍於中小企業的實況、臺灣人資本於殖民地時期的存續與發展，以及地方領導階層由具功名者、地主、資產家轉為企業家的實況，實為經濟史研究不容忽視的一個面向。

附錄 桃園軌道株式會社經營幹部（含發起人）人事分析表

項別 姓名	籍貫	學歷	社內經歷	社外經歷
王式璋(1861-?)	桃園廳海山堡大崙炭街（原籍漳州）	漢學	桃炭輕便鐵道會社第一任社長 桃園輕便鐵道公司理事 桃園軌道株式會社第一任監察役、第二到四任取締役	清領時期任職於撫墾總局凡7年（1887-1893），1892年因出力剿伐蕃社有功獎賞五品頂戴，1894年6月黃河賑災捐金有功奏賞監生加五品職銜。1895年10月任大崙炭憲兵部委任通譯為期3年；1896年12月於土匪事件有功，總督府、臺北縣賞金10圓；1898年任三角湧雇員，1899年任三角湧辦務署參事，1900年獲頒紳章，1901年任桃仔園廳參事，大溪街協議會員。
林國賓 (1880-1920. 6.20)	桃園廳桃澗堡長美街（原籍漳州）	漢學	桃炭輕便鐵道會社第一任理事 桃園輕便鐵道公司監查役 桃園軌道株式會社第一任取締役	桃園大望族。15歲赴閩省求學，1901年回臺繼承父祖遺業為酒店主人。曾任桃園街衛生組合委員、桃園製酒組合長，致力於設學、開路、衛生、產業、賑濟、感化等事業，並曾支援討蕃隊，義勇奉公，1915年3月獲頒紳章。此外，亦於實業界曾任商事會社取締役、電氣會社取締役、改良製酒組合長、茶葉改良公司相談役、基隆漁業株式會社取締役、桃園電燈株式會社監查役。
李家充			桃炭輕便鐵道會社第一任理事	當地豪商。1895日軍占領臺北時，臺灣鄉父老曾設忠義局，以江國輝為統領，呂建邦為副統領，李家充任幫帶，簡玉和為營官，募兵千餘抗日。

<p>呂建邦 (1856.2.25-?)</p>	<p>桃園廳海山堡大崙崁街（漳州）</p>	<p>漢學</p>	<p>桃崁輕便鐵道會社發起人代表</p>	<p>清領時期，於1888年獲聘大崙崁總理。乙未割臺之際，曾任副統領領導義軍抗日。日軍領臺之後，1895年8月繼續獲聘為大崙崁總理。1896年4月，任大崙崁街等14街庄之事務取扱。1897年9月任三角湧辦務署第十三區街庄長、桃園廳大崙崁區區長，1896年4月任大崙崁街及13庄事務取扱、1898年11月任桃仔園第二十一區街長，1899年獲頒紳章。1915年9月兼任三層區區長，1920年10月實施地方自治時去職。其間曾加入赤十字社社員，任大崙崁公學校學務委員、大崙崁公學校建築委員、大崙崁公園創設委員、信用組合理事、大正銘業株式會社副社長、崁津醬油公司重役。1922年10月到1930年11月間任大溪街協議會員，始終一貫地致力於地方公共事業，對大溪街的發展頗有貢獻，在地方頗負名望。1915年和1928年曾二次獲頒御大禮記念章。</p>
<p>蔡路 (1853.1.5-1903.2.29)</p>	<p>桃園廳桃澗堡桃園街</p>	<p>縣學後補廩生</p>	<p>桃崁輕便鐵道會社發起人</p>	<p>1867年應科舉、入縣學秀才，後補廩生。辦理聯庄保甲局長，兼任團防局長。乙未鼎革之際，因安撫有功1897年獲頒紳章，任辦務署參事。1900年任桃仔園區街長。設教於大溪歷20餘年，急功好義，棄財貢獻社會公益者不可勝數。</p>

簡朗山 (1872.5.15-?)	新竹州桃園郡桃園街	漢文書房精通日語	桃炭輕便鐵道會社發起人代表 桃園輕便鐵道公司監查役 桃園軌道株式會社歷任第一任專務取締役、第二至九任取締役社長兼第四到九任專務取締役	1895年6月任桃園街庄約速處副長，9月任桃園等44街庄事務取扱補助，10月任桃園街庄保良分局董事辦理。1896年2月任憲兵屯所事務囑託，10月任桃園街庄公所長。1897年9月任桃園辦務署內務科雇員，1898年8月任桃園辦務署第二區庄長，1899年7月任桃園街庄保甲局副長。1901年2月兼任第一區長，12月兒玉總督頒予紳章。1903年1月任桃園廳第一區庄長，1905年任南炭區長，1909年3月任埔仔區長，1913年兼任竹圍區長，1915年11月獲頒大禮記念章，1918年因多年服務成績優良獲明石總督頒銀盃，1919年因致力地方公益和社會教育以模範區長身分獲總督頒贈銀錄。1919年11月任日本拓殖株式會社監查役，1920年5月任臺灣合同電氣株式會社取締役，10月任桃園街長。1921年6月任新竹州協議會員（迄1923年9月），1923年任中興產業株式會社社長，8月任臺灣總督府評議會員。1924年2月獲頒勳六等瑞寶章，1926年2月任大正天皇葬禮新竹州民間代表，9月朝香宮來臺之際獲頒銀盃一組，11月久邇宮來臺之際獲頒銀盃。1930年11月獲邀參加新宿御苑觀菊會。1941年改名綠野竹二郎。1945年4月任貴族院議員。
林嵩壽(1884-?)	臺北州海山郡板橋庄	公學校	桃園輕便鐵道公司第一任理事長	名望家林維德之三男，板橋林家之秀才，能詩能文。鼎革之際，林家人內渡大陸，林嵩壽為掌林家財產再自大陸渡臺，被稱為林家之復興功臣。林本源製糖會社成立後任取締役，1911年任博愛醫院管理人，並掌理林家祭祀公業。1914年曾到上海經營貿易匯兌業，1920年代遭逢世界經濟大恐慌返臺，轉而經營殖產、造林、開拓事業。樂於濟貧及社會事業。

簡阿牛 (1881.8.1-1923.2.20)	桃園廳海山堡大嵙炭街	漢學精通日語	桃園輕便鐵道公司專務理事 桃園軌道株式會社第一任取締役社長	經營金瓜石、錫山、製腦、製糖、金銻、煤礦、鐵道、植林等事業，歷任帝國興業信託株式會社取締役、三角湧興殖合股公司主事、採木組合理事、臺灣鑄造株式會社專務取締役、臺灣寶林合資會社社長、萬基公司專務理事、三井物產會社腦長。1910年獲頒紳章，1920年任新竹州協議會員、桃園廳參事，1921年任臺灣總督府評議會員。
呂鷹揚 (1866.6.11-?)	桃園廳海山堡大嵙炭街	漢學秀才廩生	桃園輕便鐵道公司第二任理事長 桃園軌道株式會社第一任取締役	1893年考取秀才，1894年考試中第錄取為廩膳生，日治之前已擔任10年教師。1897年任桃園國語傳習所分教場教師、三角湧辦務署參事，5月獲頒紳章，10月獲三角湧辦務署名譽參事之銜。1898年任國語傳習所大嵙炭分教場教員，公學校令實施後任大嵙炭公學校教務囑託、大嵙炭辦務署參事。1899年任街長，1901年任桃仔園廳參事兼農會評議員、大嵙炭公學校基本財產開墾委員長、大嵙炭萬基公司主事、大溪街協議會員。
趙玉牒 (1868-1926)	桃園廳桃澗堡埔頂庄 (原籍漳州)		桃園輕便鐵道公司監查役 桃園軌道株式會社第一任取締役、第二任取締役社長	清領時期出任大嵙炭撫墾局，日治之初任八塊厝保良分局長，1897年任桃仔園第十四區庄長兼壯丁團長，1901年獲頒紳章。歷任員樹林區長、員樹林學務委員、大溪街協議會員。致力於教育事業，捐款設立員樹林公學校、資助成立國語練習會、任大溪郡文化會埔頂分會長，於四個地方設國語練習場。

<p>汪健臣 (1872.7.18- 1937.5.3)</p>	<p>新竹州大 溪街月眉 庄</p>	<p>漢學</p>	<p>桃園輕便鐵 道公司監查 役 桃園軌道株 式會社第一 到六任監查 役</p>	<p>清領時期於大溪月眉學堂修習漢學，1895年學成直接任該學堂教師。1898年12月任大嵙崁公學校雇員，1905年任桃園廳三層區區長，1906年8月因翼贊帝國海事協議會旨趣捐獻帝國義勇艦隊建設金，依該會會則被列為特別會員並贈與徽章。因協助日本赤十字社於明治37、38年戰役之事業，1906年11月獲贈銀盃。1907年1月獲頒紳章，10月任大嵙崁公學校學務委員。1908年5月任員樹林區庄長，1910年2月任員樹林區區長，1911年9月辭區長職投身實業，1919年任東瀛物產會社社長。1920年參與規畫創設臺灣農林株式會社並擔任副社長，10月任大溪郡大溪街街長、新竹州農會大溪街地方委員、日本赤十字社新竹州支部分區委員。1923年因有功於社會教育，獲恩賜財團臺灣教化事業獎勵會表彰，10月因有功於社會教化事業獲新竹州知事頒贈銀盃一組。1934年因病請辭，獲奏任待遇和敘位、敘勳之恩典。</p>
<p>黃石添 (1875.4.22-?)</p>	<p>桃園廳海 山堡思仔 庄</p>	<p>臺北 國語 傳習 所大 嵙崁 分教 場</p>	<p>桃園軌道株 式會社第一 任監查役</p>	<p>原為米穀商並經營釀酒業。1898年自臺北國語傳習所大嵙崁分教場畢業，曾任三角湧辦務署雇、學務委員。辭職後從商，歷任萬基公司監查役、東亞興業株式會社常務取締役、信用組合理事、茶業改良公司常務理事、東瀛物產信託株式會社監查役、帝國在鄉軍人會名譽會員、大嵙崁信用組合理事組合長、臺灣農林株式會社取締役、濶豐興業株式會社監查役。名望遠播，鄉人仰慕。</p>

<p>篠原太一 (1875.12.3-1934)</p>	<p>廣島市水主町(士族)</p>	<p>京英海軍學校預備中退</p>	<p>桃園軌道株式會社第二任取締役</p>	<p>1891年10月任於東京米商會所代理(手代), 1893年5月任東京株式取引所代理(手代), 1894年8月到1895年1月間前往筑前國若松港經商, 1898年2月任福岡縣久留米赤松社社員。1896年11月渡臺, 1897年9月任臺北縣士林辦務署雇員。1898年5月任臺北廳辦務署主記, 1898年6月任桃仔園辦務署物品取扱主任, 1899年8月任職於三角湧辦務署第一課物品官吏, 1901年任桃園廳屬。1903年任桃仔園廳地方土地調查會書記, 2月任桃仔園廳地方稅監視委員, 4月任桃仔園廳管內狀勢調查委員。1905年8月任臺灣總督府戶口調查監督委員, 1909年11月任桃園廳財務課直稅係長與土地臺帳保管主任, 12月任桃園廳農會和土地整理組合事務囑託。1910年1月任桃園廳第五回街庄事務講習會講師, 1910年7月任公共埤圳組合後村圳事務囑託, 1911年2月任桃園廳第六回街庄事務講習會講師。1912年2月任桃園廳第七回街庄事務講習會講師, 11月任桃園廳第八回街庄事務講習會講師。1914年3月任桃園廳第九回街庄事務講習會講師, 6月任臺灣總督府宅地租調查事務囑託, 12月任桃園廳建物敷地審査委員會幹事。1915年9月任地租調查事務囑託, 1916年5月兼總督府屬任職於民政部殖產局林野整理課。1917年1月任臺中廳屬(1919年7月免), 7月6日兼臨時臺灣總督府工事部庶務課書記(8月免), 7月7日任桃園廳會審查委員、統計主務補助, 8月任臺中廳財務課直稅係長, 9月任1917年度區書記講習會講師。1919年5月敘勳八等授瑞寶章, 7月免本官專任臺灣總督府民政部土木局桃園出張所物品取扱主任, 9月任公共埤圳桃園大圳組合事務囑託。1920年9月兼任新竹州內務部土木課勤務, 1921年9月任職於土木局庶務課, 12月因病依願免本官。1922年任桃園協議會會員, 10月任新竹州協議會員, 12月榮升州理事官高等官七等, 依願免官後任公共埤圳桃園大圳組合理事。1925年任新竹州所得稅調查委員。</p>
----------------------------------	-------------------	-------------------	-----------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>劉梓勝 (1888.5.11-?)</p>	<p>新竹州桃園郡桃園街</p>	<p>漢學 桃園公學校 國語學校 師範部乙科</p>	<p>桃園輕便鐵道公司庶務主任、會計主任、支配人 桃園軌道株式會社第二到六任取締役、第七到九任常務取締役</p>	<p>1910年自國學校師範部畢業任教於樹林公學校，9月轉任桃園公學校訓導。1915年依願免職轉入桃園輕便公司任支配人，1923年任桃園街方面委員，1924年任街協議會員。曾任地方自治聯盟地方幹部、桃園街名譽助役、桃園信用組合監事等職。</p>
<p>陳嘉猷 (1859.1-1935.12.16)</p>	<p>桃園廳海山堡三角湧庄（原籍泉州）</p>	<p>秀才 國語學校</p>	<p>桃園軌道株式會社第二任監察役、第三到六任取締役</p>	<p>清光緒7（1881）年考取優等列為縣學秀才，光緒13（1887）年幫辦海山堡清賦丈量事宜，光緒15-17（1889-1891）年幫辦三角湧撫墾兼釐金局事務，光緒9（1893）年辦理海山堡團練事務。1895年鼎革之際，綏靖地方有功，任三角湧保良局正主理。1897年5月因嚴緝民心招撫匪徒有功，下賜賞金並授佩紳章，同年任三角湧辦務署參事。1901年任桃園廳參事，三角湧公學校教師，先後曾獲總督賞賜木盃褒狀10次。</p>

林呈禎 (1878.2.9-?)	新竹州桃園郡大園庄	漢文書房	桃園軌道株式會社第三到八任監查役	1898年4月任林本源拔子林租書記，1901年任桃仔園辦務署第八區庄長事務所書記、第五區庄長役叢書記，1905年任竹圍區土地整理委員同區庄長役叢書記，1909年任南崁公學校學務委員，1913年任大坵園支廳第十保保正，1915年任大坵園信用組合理事，1919年任竹圍信用組合理事。1920年任大園庄協議會員、大園公學校保護者會長，12月任大園庄第十二區總代。1921年獲州表彰，同年獲頒紳章。1923年1月任桃園郡大園庄長，1925年任大園庄青年會長、大園信用購買販賣利用組合長，1927年任大園庄養豚改良組合長、大園蘆竹漁業組合長、業佃會長。1928年獲賞勳局頒大禮記念章，同年任畜產組合長，獲州知事頒銀盃。1930年任桃園郡漁業組合長，1931年任沙崙保安林保護組合長。曾任大園興風會長、大園仁濟會長、桃園水利組合代議員、新竹州農會代表。
趙德霖	新竹州大溪郡大溪街		桃園軌道株式會社第三到九任取締役	大溪街協議會員。
中津德治 (1881.10.1-?)	鹿兒島市鴨池町 (士族)	私立修道校海軍豫備科	桃園軌道株式會社第六、七任取締役	1898年渡臺，任職於臺北倉庫合資會社。1899年任臺中縣辦務署書記、樟腦局書記，1901年3月任職於臺灣總督府專賣局，1914年1月任彰化銀行主事，1921年7月任彰化銀行取締役兼參事。1923年6月任彰化支店長，9月任彰化商工會會長。1924年11月任臺中州協議會員，1936年11月任臺中州會議員。
篠原元			桃園軌道株式會社第六、七任取締役	

<p>陳炳俊 (1887.1.1-?)</p>	<p>臺北州海山郡</p>	<p>公學校 國語學校 師範部 英華學院</p>	<p>桃園軌道株式會社第七到九任監查役</p>	<p>1908年自國語學校師範部畢業，任教於三角湧公學校尖山分校，後轉至三角湧公學校。1915年8月任臨時戶口調查委員通譯，1916年2月任日本赤十字社社員，同年辭去教職投身經營成福炭餉。1917年任桃園廳三角湧支廳成福第二十一保保正，7月任三峽公學校校友會會長。1918年任成福公學校學務委員，1921年10月任職於三峽輕鐵株式會社，1922年3月被推為三峽自勵會會長。1924年當選三峽信用組合監事，同年被推為帝國在鄉軍人會海山分會名譽會員。1925年任海山圖書館評議員，同年任三峽同風會幹事長。1928年10月任海山郡三峽庄協議會員，同年當選三峽公學校保護者會會長，1930年10月任臺北州協議會員，1936年當選臺北州會議員。曾歷任三峽信用組合長、三峽興殖公司主事、三峽青年會會長、奉公會臺北州支部委員、臺北州青果同業組合評議員及同組三峽部會長、三峽街銃後援會顧問、臺北州農會議員。</p>
<p>江宗超 (1905.6.28-?)</p>	<p>大溪街月眉</p>	<p>國語學校 師範部</p>	<p>桃園軌道株式會社第七到九任監查役</p>	<p>1924年自臺北師範學校畢業後任教於大溪公學校。1933年辭去教職走入實業界，1935年當選街協議會員，1938年11月任大溪街助役，曾任皇民奉公會大溪分會總務部長。</p>
<p>吉市米太郎 (1890.4.28-?)</p>	<p>高知縣</p>	<p>高知商業</p>	<p>桃園軌道株式會社第八、九任取締役</p>	<p>1920年任職於株式會社彰化銀行，曾任主事、業務部營業課長，1939年任彰化銀行取締役。</p>

<p>篠原榮 (1899.2.1-?)</p>	<p>廣島縣廣島市(士族)</p>	<p>臺北中學第二部長 崎醫學專門學校藥學科</p>	<p>桃園軌道株式會社第八、九任取締役</p>	<p>1920年5月自長崎醫學專門學校藥學科畢，7月任臺灣總督府研究所化學部雇員。1921年任臺灣總督府研究所技手，1940年升任臺灣總督府技師。</p>
<p>范姜萍 (1893.3.14-1946)</p>	<p>中壢郡楊梅庄</p>	<p>漢學楊梅公學校 臺灣總督府農事試驗場講習生 乙科 日本農大</p>	<p>桃園軌道株式會社第八、九任取締役</p>	<p>1920年任中壢郡新屋庄助役，1921年任新屋庄協議會員，1922年任新屋信用組合長，1925年任臺灣農林株式會社取締役，1926年任新竹州米穀搬出商同業組合副組合長，1928年9月任新竹州米庫利用購販組合專務理事。1935年9月任楊梅商工會長，11月任楊梅庄協議會員。1936年1月任楊梅信用組合理事，11月當選新竹州會議員、楊梅商公會長。1939年1月任楊梅信用組合長。1940年6月任中壢郡米穀納入組合副組合長，11月任新竹州議員。1941年1月任楊梅茶業會社社長、中壢軌道會社專務取締役、社長，2月任楊梅庄奉公壯年團團長，6月任皇民奉公會支部參與。</p>
<p>綠野長夫 (簡長春) (1891.2.25-?)</p>	<p>新竹州桃園郡桃園街</p>	<p>漢學桃園公學校</p>	<p>桃園軌道株式會社支配人 第八、九任取締役</p>	<p>雜貨商，1906年任桃園廳雇，1908年1月任桃園廳街役場書記，1909年5月任埔子區庄長役叢書記，1918年7月任埔仔信用組合專務理事。1920年4月任桃園富士煉瓦公司監查役，10月任桃園街會計役。1924年10月任桃園街主事，1928年10月任桃園街助役。曾任桃園昭和日新會長、青年團長、桃園公學校保護者會副會長、桃園學會主事、新竹州水產會代議員、新竹水產第五區委員、皇民奉公會支部委員。</p>

曾安勳	中壢街石頭		桃園軌道株式會社第八、九任監查役	中壢振興會副會長，兼米穀、運送業、肥料商。
鄭祿生			桃園軌道株式會社第八、九任監查役	經營楊梅經新屋到崁頭厝間汽車客運。
陳四海 (1894.11.3-?)	桃園郡桃園街		桃園軌道株式會社第九任監查役	合資會社桃園物產商會、屋號山永、桃園物產商會運輸部代表者、經營糖、油、粉、穀、肥料等。

資料來源：〈〔府屬兼新竹州屬〕篠原太一（任州理事官、退官、賞與）〉（大正10（1921）年12月1日），《臺灣總督府公文類纂》，第9卷，3199冊，20號、〈王式璋外二名三角湧辦務署雇二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治31（1898）年7月1日），第24卷，9279冊，22號、〈桃澗堡桃仔園外四十三庄事務取扱劉達仁增給及簡朗山事務取扱補助囑託ノ件（元臺北縣）〉（明治28（1895）年8月1日），第1卷，9256冊，31號、〈簡朗山桃仔園辦務署庄長二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治31（1898）年8月1日），第25卷，9280冊，75號、〈呂鷹揚臺北國語傳習所雇二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治30（1897）年11月1日），第18卷，9273冊，23號、〈篠原太一士林弁務署主記二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治30（1897）年9月1日），第16卷，9271冊，8號、〈陳嘉猷三角湧弁務署參事二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治30（1897）年10月1日），第17卷，9272冊，19號、〈江健臣（奏任待遇；退職）〉（昭和9（1934）年11月1日），10080冊，53號、〈紳章附與（傅文山、〔林國賓、黃金發、葉連三、呂深波、黃瑞鳳、黃玉麟、魏水昌、林維龍、陳斐然、黃元萬、宋榮華、王華斌、呂家聲、鄭步青、陳耀樞、謝金蘭、周源寶、徐開祿、翁新統〕）〉（大正4（1915）年12月1日），第2377冊，第3號、〈恩給證書下付（篠原太一）〉（大正11（1922）年5月1日），第3卷，3266冊，27號；〈呂建邦大料崁總理囑託二謝守義同所事務囑託二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治28（1895）年8月1日），第2卷，9257冊，15號；〈呂建邦外四名大料崁街外諸庄事務取扱ヲ命スル件（元臺北縣）〉（明治29（1896）年4月1日），第3卷，9258冊，32號；〈呂建邦外十三名大料崁、興直、樹林公學校學務委員二任用ノ件（元臺北縣）〉（明治31（1898）年11月1日），第30卷，9285冊，46號；〈大料崁公學校囑託呂鷹揚解囑廖希珍雇二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治32（1899）年10月1日），第33卷，9288冊，43號；〈洪子欣、江健臣、大料崁公學校雇二採用ノ件（元臺北縣）〉（明治31（1898）年11月1日），第30卷，9285冊，39號；〈蔡路雇採用ノ

義取消シ更ニ簡揖ヲ採用スルノ件（元臺北縣）（明治30（1897）年9月1日，第16卷，9271冊，30號）；〈蔡路桃仔園弁務署參事ニ採用ノ件（元臺北縣）〉（明治31（1898）年1月1日），第19卷，9274冊，79號；〈大崙崁公學校囑託呂鷹揚解囑廖希珍雇ニ採用ノ件（元臺北縣）〉（明治32（1899）年10月1日），第33卷，9288冊，43號；〈篠原榮（任府研究所技手）〉（大正10（1921）年2月1日），第2卷，3201冊，15號；〈篠原榮（任臺灣總督府技師；敘高等官七等；九級俸下賜；警務局衛生課勤務ヲ命ス；依願免本官）〉（昭和15（1940）年10月1日），10107冊，A19號；〈呂建邦大崙崁總理囑託ニ謝守義同所事務囑託ニ採用ノ件（元臺北縣）〉（明治28（1895）年8月1日），第16卷，9257冊，15號；〈呂建邦外四名大崙崁街外諸庄事務取扱ヲ命スル件（元臺北縣）〉（明治29（1896）年4月1日），第3卷，9258冊，32號。〈桃崁輕鐵會社の營業開始〉，《臺灣日日新報》，明治36（1903）年12月15日，第1687號，版2；〈大溪の篤行者〉，大正10（1921）年6月17日，第7556號，版4；〈簡氏披露〉，大正9（1920）年8月2日，7237號，版4。管武雄：《新竹州の情勢と人物》（臺北：臺北刷株式會社，昭和13（1938）年6月）；內藤素生：《南國之人士》（臺北：臺灣人物社，大正11（1922）年）；鷹取田一：《臺灣列紳傳》（臺北：臺灣總督府，大正5（1916）年）；岩崎潔治：《臺灣實業家名鑑》（臺北：臺灣雜誌社，明治45（1912）年）；上村健堂：《臺灣事業界と中心人物》（臺北：新高堂書店，大正8（1919）年）；大園市藏：《臺灣人物誌》（臺北：谷澤書店，大正5（1916）年）；橋本白水：《臺灣統治と其功勞者》（臺北：南國出版協會，昭和5（1930）年）；福田廣次：《專賣事業の人物》（臺北：出版社不詳，昭和12（1937）年）；林進發：《臺灣官紳年鑑》（臺北：民眾公論社，昭和7（1932）年）；谷元二：《大眾人士錄—外地・滿支・海外篇》（東京都：帝國秘密探偵社、國勢協會，昭和15（1940）年）；臺灣新民報社調查部：《臺灣人士鑑》（臺北：臺灣新民報社，昭和9（1934）年版、昭和12（1937）年版）；太田肥洲：《新臺灣を支配する人物と産業史》（臺北：臺灣評論社，昭和15（1940）年）；大園市藏：《臺灣の中心人物》（臺北：日本植民地批判社，昭和10（1935）年）；原幹洲：《南進日本之第一線に起つ—新臺灣之人物》（臺北：勤勞と富源社，拓務評論社臺灣支社，昭和11（1936）年）；柳田久太郎：《新臺灣（御大典奉祝號）》（臺北：新臺灣社，大正4（1915）年）；住屋孤南：《臺灣人物展望》（高雄：臺灣月旦社，昭和7（1932）年）；遠藤克己：《人文薈粹》（臺北：遠藤寫真館，大正10（1921）年）；臺南新報社編：《南部臺灣紳士錄》（臺南：臺南新報社，明治40（1907）年）；橋本白水：《評論臺灣之官民》（臺北：南國出版協會，大正13（1924）年2月）；林進發：《臺灣人物評》（臺北：赤陽社，昭和4（1929）年）；張子文：《臺灣歷史人物小傳—明清暨日據時期》（臺北：國家圖書館，2003年12月）。

徵引書目

(一) 檔案、史料彙編

《壹大日記》（日本國立公文書館藏）

〈輕便レール及附屬品ヲ臺灣揔督府へ保管換ノ件〉

《臺灣總督府公文類纂》（南投國史館臺灣文獻館藏）

〈桃園大嵙崁間道路改修及桃園尖山間道路開鑿勞力並敷地寄附受納許可（桃園廳）〉

〈官有地使用許可（桃園輕便鐵道公司）〉

〈〔府屬兼新竹州屬〕篠原太一（任州理事官、退官、賞與）〉

〈王式璋外二名三角湧辨務署雇ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈桃澗堡桃仔園外四十三庄事務取扱劉達仁增給及簡朗山事務取扱補助囑託ノ件（元臺北縣）〉

〈簡朗山桃仔園辨務署庄長ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈呂鷹揚臺北國語傳習所雇ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈篠原太一士林弁務署主記ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈陳嘉猷三角湧弁務署參事ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈江健臣（奏任待遇；退職）〉

〈紳章附與（傅文山、〔林國賓、黃金發、葉連三、呂深波、黃瑞鳳、黃玉麟、魏水昌、林維龍、陳斐然、黃元萬、宋榮華、王華斌、呂家聲、鄭步青、陳耀樞、謝金蘭、周源寶、徐開祿、翁新統〕）〉

〈恩給證書下付（篠原太一）〉

〈呂建邦大嵙崁總理囑託ニ謝守義同所事務囑託ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈呂建邦外四名大嵙崁街外諸庄事務取扱ヲ命スル件（元臺北縣）〉

〈呂建邦外十三名大崙崁、興直、樹林公學校學務委員ニ任用ノ件
（元臺北縣）〉

〈大崙崁公學校囑託呂鷹揚解囑廖希珍雇ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈洪子欣、江健臣、大崙崁公學校雇ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈蔡路雇採用ノ義取消ジ更ニ簡掛ヲ採用スルノ件（元臺北縣）〉

〈蔡路桃仔園弁務署參事ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈大崙崁公學校囑託呂鷹揚解囑廖希珍雇ニ採用ノ件（元臺北縣）〉

〈篠原榮（任府研究所技手）〉

〈篠原榮（任臺灣總督府技師；叙高等官七等；九級俸下賜；警務局
衛生課勤務ヲ命ス；依願免本官）〉

〈呂建邦大崙崁總理囑託ニ謝守義同所事務囑託ニ採用ノ件（元臺北
縣）〉

〈呂建邦外四名大崙崁街外諸庄事務取扱ヲ命スル件（元臺北縣）〉

桃園交通株式會社，《株式關係書類編》，自昭和12（1937）年至昭和20
（1945）年。

桃園軌道株式會社，《營業報告書》，各年度。

股東會，《議事手冊》，各年度。

(二) 報紙、雜誌

《桃仔園廳報》，1903年2月至12月。

《臺灣日日新報》，1898年12月至1921年1月。

《臺灣協會會報》，東京，1904年8月。

(三) 當時人著作

上村健堂，《臺灣事業界と中心人物》。臺北：新高堂書店，大正8
（1919）年。

大園市藏，《臺灣人物誌》。臺北：谷澤書店，大正5（1916）年。

大園市藏，《臺灣の中心人物》。臺北：日本植民地批判社，昭和10（1935）年。

大溪郡役所，《大溪誌》。新竹州：山科商店新竹印刷所，昭和19（1944）年4月。

太田肥州，《新臺灣を支配する人物と産業史》。臺北：臺灣評論社，昭和15（1940）年1月。

內藤素生，《南國之人士》。臺北：臺灣人物社，大正11（1922）年。

谷元二，《大衆人士錄—外地・滿支・海外篇》。東京都：帝國秘密探偵社、國勢協會，昭和15（1940）年。

住屋孤南，《臺灣人物展望》。高雄：臺灣月旦社，昭和7（1932）年。

岩崎潔治，《臺灣實業家名鑑》。臺北：臺灣雜誌社，明治45（1912）年。

武澤贊太郎，《臺灣私設鐵道軌道法規類集》。臺北：臺灣旅行案内社出版部，昭和10（1935）年6月。

林進發，《臺灣人物評》。臺北：赤陽社，昭和4（1929）年。

林進發，《臺灣官紳年鑑》。臺北：民衆公論社，昭和7（1932）年。

桃園汽車客運公司，《沿革志》。

桃園廳，《桃園廳志》。桃園廳：桃園廳，明治39（1906）年。

柳田久太郎，《新臺灣（御大典奉祝號）》。臺北：新臺灣社，大正4（1915）年。

原幹洲，《南進日本之第一線に起つ—新臺灣之人物》。臺北：勤勞と富源社、拓務評論社臺灣支社，昭和11（1936）年。

菅武雄，《新竹州の情勢と人物》。臺北：臺北刷株式會社，昭和13（1938）年6月。

渡部慶之進，《臺灣鐵道讀本》。東京：春秋社，昭和14（1939）年3月。

福田廣次，《專賣事業の人物》。臺北：出版社不詳，昭和12（1937）

年。

臺南新報社編，《南部臺灣紳士錄》。臺南：臺南新報社，明治40（1907）年。

臺南新報社編，《臺灣大觀》。臺北：成文出版社，據昭和10（1935）年排印本影印，1985年。

臺灣新民報社調查部，《臺灣人士鑑》。臺北：臺灣新民報社，昭和9（1934）年版、昭和12（1937）年版。

遠藤克己，《人文薈粹》。臺北：遠藤寫真館，大正10（1921）年。

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

橋本白水，《臺灣統治と其功勞者》。臺北：南國出版協會，昭和5（1930）年。

鷹取田一，《臺灣列紳傳》。臺北：臺灣總督府，大正5（1916）年。

(四)近人專著及論文

吳文星，《日據時期臺灣社會領導階層之研究》。臺北：正中書局，1992年7月。

林淑華，〈日治前期臺灣縱貫鐵路之研究（1895-1920）〉，國立師範大學歷史研究所碩士論文，1999年6月。

桃園縣文獻委員會，《桃園縣志》。臺北：經緯印刷廠，1969年12月。

張子文，《臺灣歷史人物小傳—明清暨日據時期》。臺北：國家圖書館，2003年12月。

鈴木敏弘，〈臺灣初期統治期の鉄道政策と私設鉄道〉，收入《日本統治下臺灣の支配と展開》。名古屋：中京大學社會科學研究所，2004年3月。

蔡龍保，《推動時代的巨輪—日治中期臺灣的國有鐵路（1910-1936）》。臺北：臺灣古籍出版社，2004年9月。

蔡龍保，〈日治初期臺灣的道路事業〉，《國史館學術集刊》，第7期（臺北：國史館，2006年3月）。

蔡龍保，〈殖民統治的基礎工程：日治時期臺灣道路事業之研究（1895-1945）〉，國立臺灣師範大學歷史學系博士論文，2006年7月。

曾汪洋，《臺灣交通史》，臺灣研究叢刊第37種。臺北：臺灣銀行經濟研究室編印，1955年10月。