

新港輕便鐵道百年風華史^{*}

張耀元

新北市立錦和高中地理科教師

摘要

嘉義新港地區歷經日治及戰後時期，在近百年的歲月中，先後出現過手押臺車、糖鐵等不同路線的輕便鐵道，其中最早設立乃是由打北軌道春龍公司，所成立的打北輕鐵線（打貓——北港），後因北港製糖株式會社糖鐵嘉義線的開通營運，以致打北輕鐵線的沒落。

其後由新港街軌道公司成立洪炳線手押臺車，藉以聯繫新港車站和奉天宮媽祖廟之間的進香人潮、貨物運輸。但是此路線亦受新高製糖株式會社糖鐵新港線，不斷的延伸和調整所影響，以致於曇花一現僅短短數年便戛然而止。

爾後僅剩的嘉義線、新港線二條糖鐵，乃成了日治時期新港主要的交通網絡，戰後初期至民國五十年代是糖鐵營運最為風光時刻，尤其是嘉義線所推出的成功號對號快車，更堪稱是全台首屈一指。此後因臺灣經濟起飛交通發達加上國際糖價低迷，糖廠營運更加艱辛而停擺，糖業鐵道亦跟隨沉寂於歷史舞台之中，漸為世人所淡忘，曾經風光的沿線更顯得荒煙蔓蔓。

直至 1998 年，新港鄉宮前村村長開始號召村民，共同整理美化新港車站周遭，隨後在新港文教基金會及政府補助的支援下進行環境改造，於 2001 年成立了全國第一座「鐵道公園」。

適逢「新港鐵道公園」成立二十週年之際，特撰此文緬懷過往鐵道風華史，相信只要這一代人的記憶不曾消失，馳騁的軌道依然存在，總有一天「火車會轉來」！

關鍵字：新港鐵道公園、新港文教基金會、打北輕鐵、東洋製糖嘉義線、新高製糖新港線

壹、前言

一、輕便鐵道釋義

日治初期舉凡和鐵路有關的交通設施均泛稱為鐵道，如 1895 年日本領臺初期，因臺灣陸路交通未臻發達，基於軍備需求構築輕便軌道，以方便快速運送軍旅、調補軍需物資，這些官方所謂的「軍用輕便鐵道」乃成臺灣輕便軌道之濫觴。¹

至於臺灣私設鐵道則肇始於 1896 年 5 月，由臺灣鐵道會社所發起的臺灣縱貫鐵道建設請願開啟序端，因戰後經濟疲弱，資金籌措困難未能成立。其後臺北鐵道會社提出敷設「臺北—新店」、「臺北—淡水」間的鐵道申請，同樣因資金缺乏而受挫。² 後因臺灣縱貫鐵道（簡稱官線或局線，俗稱大線火車）的開通，所帶動產業急速振興，加上各製糖會社新式糖廠的陸續成立，終促成私設（民營）專用鐵道的蓬勃發展。

初期對於這些不同類型的鐵道設施並沒有明確說法，直至 1912 年 1 月臺灣總督府頒佈「臺灣私設軌道規程」，³「輕便軌道」與「鐵道」才有比較正式劃分；所謂輕便軌道係指鋪設軌條，以供一般交通運輸使用之設備，主要以人力、獸力為主；鐵道則是指以瓦斯、蒸氣及電氣作為動力來源的設施。

* 本文得以完成，特別感謝匿名審查人惠賜寶貴建議，使修訂稿更加完備。另外，田野調查期間承蒙蔡蕙蘋小姐、陳珈儀小姐、小川大貴先生協助日文解譯；看橋工房、黃嘉益先生、許乃懿醫師鐵道路線資料諮詢；中研院地理資訊科學研究專題中心廖泮銘老師空照圖、段籍圖判釋提供；陳素雲老師提供林維朝、林蘭芽等珍貴私人手稿記事及文史資料；甘記豪先生、林英敏先生、林森陽先生、紀仁智組長、蔡玉村教導、陳明惠先生、劉明財先生、野澤英治先生、台灣糖業研究所等照片暨影像提供，茲特申謝忱。

1 渡部慶之進著，黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》（南投市：國史館臺灣文獻館，2006 年 12 月），頁 170。

2 渡部慶之進著，黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》，頁 159。

3 「臺灣私設軌道規程」（1912 年 1 月 26 日），〈臺灣總督府府報第三千四百二十七號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071013427a001。臺灣總督府鐵道部編，《臺灣私設鐵道並軌道關係法規類纂》（出版地不明，1919 年），頁 121。

輕便軌道在臺灣另有多種不同稱呼，如「手押軌道」、「輕便車路」、「手押臺車線」等等，其形式為輕型軌條上放置臺車，藉以搬運人員或物品的交通設施。臺車後方豎立兩根木棍，由後押人夫以手握之由後往前推，南部地區尚有揚起風帆的蓬布設施，暨可借用風力也可遮陽。

本文所稱輕便鐵道源於日治時期新港地區因物資搬運、進香客運及甘蔗原料運輸等需求，先後所出現過的二種類型，一為「輕便軌道」即所謂人力手押臺車線（以下簡稱手押臺車），二為各製糖會社以小型蒸氣機關車，所牽引的「糖業鐵道」線（以下簡稱糖鐵）。

上述二種類型的五條輕便鐵（軌）道，相互影響消長，路線亦不斷調整演變，戰後因運輸革新、易達性的轉變，僅剩的糖鐵路線最終亦淹沒於歷史洪流之中，冀望透過本文的實察與研究，能清楚析理出其發展脈絡，讓世人瞭解曾經過往的風華。

二、北港、大林、蒜頭糖廠隸屬與整併

為方便閱讀識別，茲將影響新港地區的北港、大林、蒜頭等糖廠，其先後隸屬關係整理如下簡表。另外，本文內容涉及日治時期明治、大正、昭和以及戰後民國共四個紀元，新舊地名亦括弧加註釐清。

表 1 北港、大林、蒜頭糖廠隸屬關係

年代 糖廠	1906	1910	1913	1915	1927	1935
北港糖廠	——	北港製糖會社		東洋製糖會社	大日本製糖會社	大日本製糖會社
大林糖廠	——	——	新高製糖會社			
蒜頭糖廠	明治製糖會社					

說明：1943 年大日本製糖株式會社，改名為大日本製糖興業株式會社，簡稱日糖興業。

年代 糖廠	1946	1950	1967	1972	1995	2002	2005
北港糖廠	第一分公司	虎尾總廠	虎尾區	虎尾總廠	虎尾總廠	——	停產關閉
大林糖廠	第一分公司	虎尾總廠	嘉義區	虎尾總廠	虎尾總廠	——	南靖糖廠
蒜頭糖廠	第三分公司	新營總廠	嘉義區	新營總廠	新營總廠	停產關閉 (轉文化園區)	

說明：1946年成立台糖公司，1950年實施總廠制，1967年改大廠制，1972年復行總廠制，1995年改公司直轄制。

貳、日治時期輕便鐵道發展

一、春龍公司打北輕鐵線

日治時期新港境內最早的軌道設施，始於打北軌道春龍公司（以下簡稱春龍公司）所設立的打貓（民雄）—北港間手押臺車線（以下簡稱打北輕鐵線），⁴而這段路線的開設又與縱貫鐵道密切相關。1903年12月15日打貓車站開始營運，隨後於1904年臺南—斗六間鐵道也開通，到了1908年10月24日，縱貫鐵道全線暢通至打狗（高雄）。至此縱貫鐵道成為臺灣本島運輸樞紐，以此為主軸所匯聚的綿密交通路網漸次展開來，其中又以手押臺車路線，發展最為快速便捷。

嘉義廳下打貓支廳管下之大支廳，戶數約有一萬五千戶，悉為農業，其農產物多在管內之重要地位。且由對岸輸入斗六廳下北港之貨物，概先持到打貓，然後即由打貓依縱貫鐵道運搬。是以打貓北港間之交通，其頻繁固勿論，因此間未有迅速交通機關，以致日常不便於人民。然臺中廳下葫蘆墩之林慶生氏，及嘉義廳

4 此一簡稱係順應田野調查時當地的稱呼，以及日治時期媒體報導之通稱。

下大莆林之江文蔚氏等，早有鑒於此，乃於今春組織一打北輕鐵會社，從事布設輕便鐵道。⁵

設置輕便，原非容易，所關不少，慶益實屬無窮。如北港及打貓等地，係通商貿易之淵藪，糖米出時壹次運搬無慮數百擔。該地貳參有志，謂南北部汽車，開通貨物，以肩挑或牛車荷載，均不便捷，爰是議創設輕便鐵道之為快。⁶

當時為促進打貓、新港與北港間往來方便，乃由葫蘆墩（臺中市豐原區）林慶生、⁷大莆林（嘉義縣大林鎮）庄長江文蔚、⁸新港庄長林維朝等出資 3 萬圓於 1907 年成立春龍公司，⁹由江文蔚任事務長、林維朝任公司長，鋪設打貓一新港一舊南港（南港村）間手押臺車線（俗稱輕便車仔路）。

手押臺車有別於小型蒸汽機關車，主要以人力做為動力來源，一般以載貨居多兼而運客，為求施工期短、鋪設成本低、順應地形起伏，故以小尺寸

5 〈打北輕鐵開業式〉，《漢文臺灣日日新報》，1907 年 10 月 25 日，第 2844 號，版 3。

6 〈輕便之裨益〉，《漢文臺灣日日新報》，1908 年 1 月 30 日，第 2923 號，版 5。

7 林慶生（生卒年不詳），台中廳抹東上堡烏牛欄庄（1909 年 10 月改隸葫蘆墩區）人。從事米糧買賣致富，1907 年冬與蔡惠如、林季商等人創立臺灣米穀公司；1920 年 5 月 13 日擔任葫蘆墩富春信託株式會社監查役；1923 年 5 月 21 日豐原水利組合選舉立會人。1912 年 11 月、1913 年 2、3 月，1915 年 3 月獲木杯及褒狀下賜。張麗俊，《水竹居主人日記（五）》（臺北：中央研究院近代史研究所，2002 年 11 月），頁 285。陳世榮，《近代豐原地區地方菁英影響力的形成與發揮》（臺北：國立政治大學歷史學系博士論文，2010 年），頁 100。「褒賞」（1912 年 11 月 2 日），〈臺灣總督府府報第六十七號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071020067a003。「褒賞」（1913 年 2 月 14 日），〈臺灣總督府府報第一百四十八號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071020148a010。「褒賞」（1913 年 12 月 2 日），〈臺灣總督府府報第三百六十八號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071020368a004。

8 江文蔚（1880-不詳）嘉義大莆林（嘉義縣大林鎮）人，江文蔚先後取得製糖、製煙以及煤礦等專賣權致富。1909 年 3 月繼任其兄江國俊為大莆林區庄長一職，直到 1928 年共計 19 年，另於 1912 年 8 月授佩紳章。江文蔚除擔任大林庄長、區長外，同時也擔任台南州協議會員（1920-1935 年）、台南州土木委員、設立大莆林公學校（大林國小），並創設有限責任大莆林信用組合（大林農會前身）、擔任公共埤圳副管理者、嘉義郡水利組合評議員等。原幹洲，《自治制度改正十週年紀念人物史》（臺北：勤勞シ富原社，1931 年），頁 9。鷹取田一郎，《臺灣列紳傳》（臺北：臺灣總督府，1916 年），頁 248。大園市藏，《臺灣人物誌（上）》（臺北：谷澤書店，1916 年），頁 125-126。

9 林維朝（1868-1934）嘉義新港人，字德卿，號翰堂，別署怡園主人，清末秀才。曾任大潭區、月眉潭區庄長、新港區長及嘉義廳參事。1902 年授佩紳章，1910 年 9 月因治理春龍公司有功，獲選為公司長，1911 年任嘉義銀行副頭取（1914 年升任頭取），1916 年創立新港信用組合（新港農會前身）。楊維真等纂修，《嘉義縣志·人物志》，（嘉義：嘉義縣政府，2009 年），頁 136。陳素雲，《林維朝詩文集》，（臺北：國史館，2006 年），頁 10-48。

窄軌為首選。打北輕鐵線即採用 495 公釐（1 呎 7 吋半）軌距、軌條 4.08 公斤（9 磅），長度 12.87 公里（8 哩），共有 140 輛臺車，每輛可搭載乘客 4 人、貨物 300 公斤（500 斤），就當時單一營運路線而言堪稱規模龐大。¹⁰



圖 1 打北輕鐵線鋪設紀錄

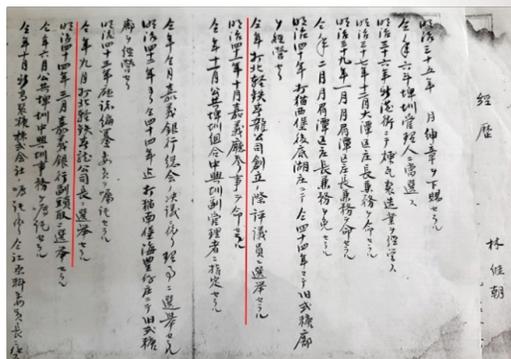


圖 2 林維朝任打北輕鐵春龍公司長手稿紀錄

資料來源：「告示第三十一號徐杰夫外二十九名二紳章下附」（1912 年 9 月 24 日），〈大正元年臺灣總督府公文類纂永久保存第三十卷地方司法〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00001940012。

資料來源：陳素雲提供

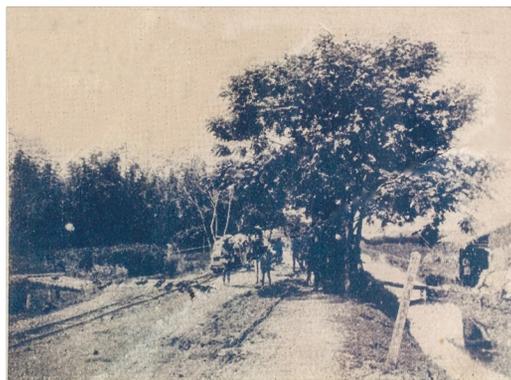


圖 3 打北輕鐵線

資料來源：紀仁智提供。



圖 4 1908 年 7 月 6 日打北輕鐵線搭乘領據

資料來源：紀仁智提供。

10 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十二年報》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911 年），附屬統計表，頁 116-117。

此次已全告竣成，該會社於本月二十日，在打貓支廳境內宿舍後之廣庭，創設一式場，舉行開業式。時有北原廳長¹¹及江本警務課長，¹²竝以下重要諸官民臨席，為裝飾數臺之試運轉。然後林慶生氏起為敘禮，次北原廳長朗讀祝辭，繼成澤打貓支廳長、¹³嘉義街長蘇孝德、¹⁴新港街庄長林維朝等諸氏起讀祝辭，洵為近來稀有之盛會。¹⁵

1907 年 10 月 20 日打北輕鐵線開通，初始由於北港溪橫阻，故僅止於舊南港間，再以竹筏接運至對岸北港，而北港接駁處即設在車仔寮（北港鎮光民里中秋路南段鄰近「北港牛墟」、「棧間」一帶）。待 1908 年北港溪架設木樁橋樑後，軌道延伸 483 公尺（0.3 哩）才與北港相通。

打北輕鐵線不僅是北港、新港進出便捷要道，也是當時貨物往來要徑之一，更是鄰近街庄貨物往來中繼之所。於是在奉天宮媽祖廟東側一帶遂發展成刈店大賣場，西側則形成小賣場。除了提供經濟產業方面的砂糖、米穀等民生貨運需求外，打北輕鐵線更擔負每年農曆 3 月 23 日媽祖聖誕千秋前後，各地蜂擁而至的進香人潮，為便利香客進出，還特別提供加價兩成的夜晚搭乘服務。¹⁶

11 嘉義廳長北原種忠，任期 1907-1909 年。中研院臺灣史研究所，「總督府職員錄」，網址 <http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action>（2021 年 7 月 5 日點閱）。

12 嘉義廳警務課長江本元真，任期 1902-1908 年。

13 打貓支廳長成澤幸作，任期 1904-1907 年。

14 蘇孝德（1878-1943）字朗晨，號櫻村，嘉義西堡美街（嘉義市成仁街）人。1904 年補用嘉義廳通譯，1907-1913 年任嘉義廳區長，1930-1933 年任臺南州嘉義市協議會員。〈臺灣歷史人物小傳（明清暨日治時期）/ 蘇孝德〉，收入「國家圖書館·臺灣記憶」，網址 https://tm.ncl.edu.tw/article?u=016_002_0000300859，（2021 年 7 月 5 日點閱）。

15 〈打北輕鐵開業式〉，《漢文臺灣日日新報》，1907 年 10 月 25 日，第 2844 號，版 3。

16 〈鶯啼燕語〉，《漢文臺灣日日新報》，1910 年 3 月 4 日，第 3350 號，版 5。

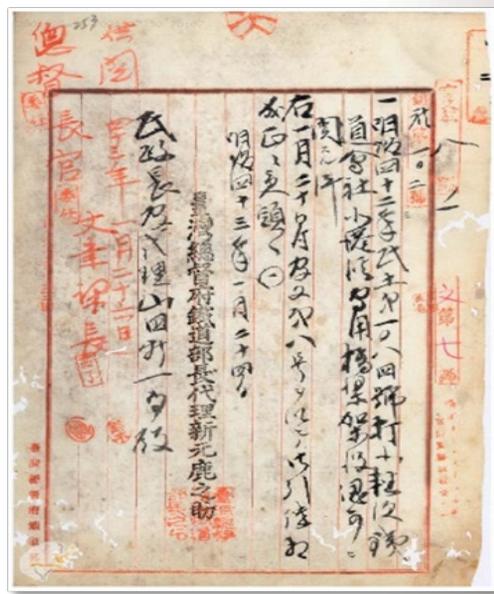
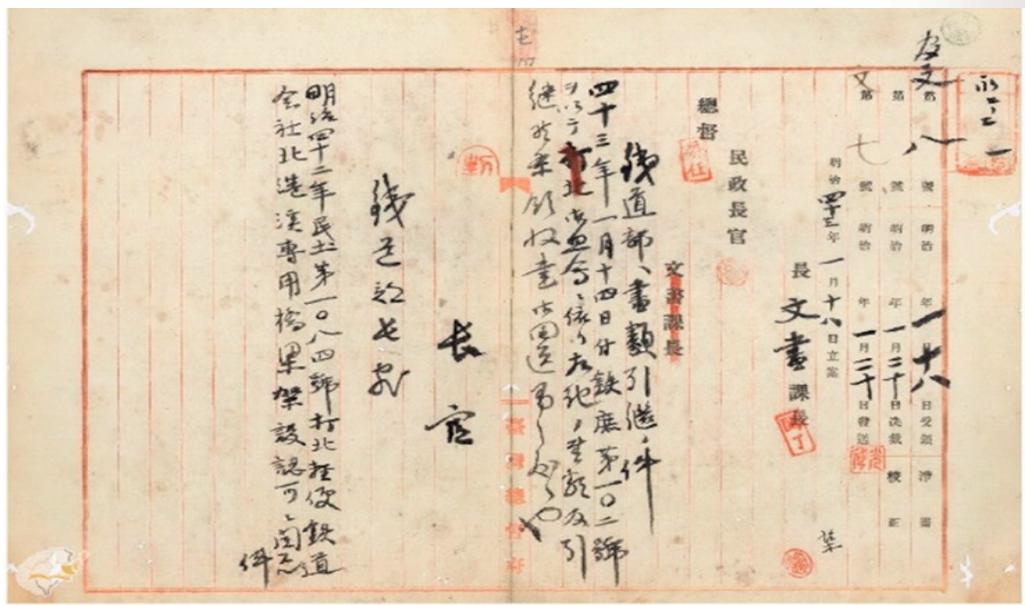


圖 5 打北輕鐵春龍公司架設北港溪橋樑申請暨認可文件
資料來源：「打北輕便鐵道會社北港溪專用橋梁架設書類引繼ノ件」（鐵道部）
（1909年11月25日），〈明治四十三年臺灣總督府公文類纂永久保存
第十四卷秘書文書及統計〉，《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文
獻館藏，典藏號：00001613017。

在縱貫鐵道全線通車後，經由此線輾轉來到新港奉天宮、北港朝天宮進香者，比以前便利許多，從以下的報導及詩詞可略知一二：

北港之媽祖宮，夙稱為本島內最有聖靈，例年若至一二月頃，由北部桃園新竹由南部臺南鳳山等地方，前往進香者非常多數。今打北之輕鐵，既全開通，即對此等進香者，亦與以多大便利云。¹⁷

朝天宮裡太喧囂，多買車來自打貓。乞得靈籤詩一首，虔將金紙付爐燒。
(魏國楨)

買車特向打貓驛，廟貌巍峨接海邊。但願有靈相庇佑，不嫌信宿費金錢。¹⁸
(李玉斯)

表 2 1913 年打北輕鐵線哩程暨賃金表

臺車一人押一哩賃金

(單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里)

一人 五錢					打貓
二人 七錢				外菁埔	2.1
三人 九錢			大潭	2.0	4.1
四人 十一錢		新港	1.4	3.4	5.5
貨物 百斤一錢七厘	舊南港	2.5	3.9	5.9	8.0
	北港	0.3	2.8	4.2	6.2
				6.2	8.3

資料來源：江熊長夫，《內地臺灣交通要覽》（臺北：盛功舍，1913 年），頁 161。

17 〈打北輕鐵開業式〉，《漢文臺灣日日新報》，1907 年 10 月 25 日，第 2844 號，版 3。

18 廖振富、張明權，〈日治時期臺灣古典詩中的「媽祖進香」書寫—以 1912 年〈笨港進香詞〉徵詩作品為例〉，《2013 臺中媽祖國際觀光文化節—媽祖國際學術研討會論文集》（臺中市：臺中市政府文化局，2013 年 11 月），頁 290-291。

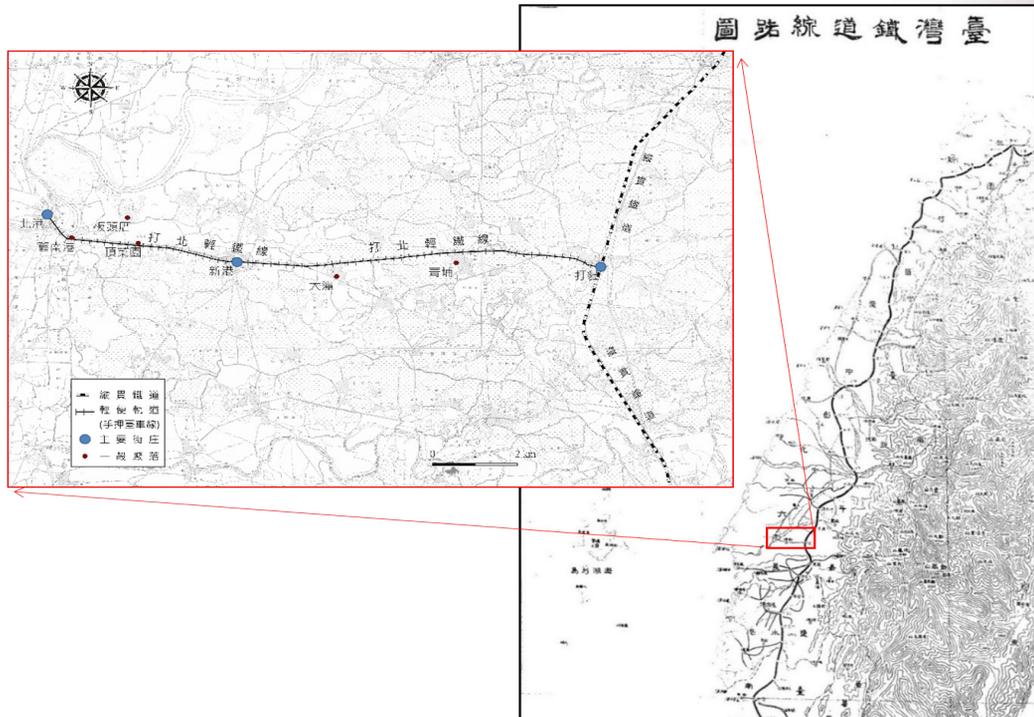


圖 6 1908 年打北輕鐵線路圖

資料來源：本研究繪製，原始資料取自臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十年報》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1909），附錄：台灣鐵道線路圖，無頁碼。

參考底圖：〈日治二萬分之一台灣堡圖明治版（1904）〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/wmts>。

這期間的客運量也成為春龍公司重要收益來源，每年媽祖祭典時的載客收益，約佔兩成左右營收。在營運初始的前 10 個月，春龍公司即獲利 2,600 餘圓，次年配息即達一成三，利潤甚為可觀。¹⁹ 1908 年木匠名師陳應彬，受邀主持北港朝天宮重建時，²⁰ 從臺北搭乘縱貫火車至打貓來往時價八

19 〈打貓舊南港間〉，《臺灣日日新報》，1909 年 12 月 9 日，第 3482 號，版 2。

20 陳應彬（1864-1944），臺北州海山郡中和庄（新北市中和區）人，與新莊潮派木雕藝師吳海桐齊名。1908 年受邀主持北港朝天宮重建，其作品繼承漳派大木技術，斗拱的運用，螭虎造型獨具一格，棟架用材渾厚飽滿，尤其擅長假四垂的歌山重簷結構，人稱「彬司派」。知名代表作品包括大稻埕慈聖宮、朴子配天宮、臺北保安宮、木柵指南宮、溪北六興宮…等等。〈修朝天宮〉，《漢文臺灣日日新報》，1911 年 8 月 22 日，第 3094 號，版 5。李乾朗，《臺灣古建築圖解事典》（臺北市：遠流出版，2003 年），頁 159-160。李乾朗，《古蹟新解：珍重故事的舞臺》（臺北市：藝術家出版，2004 年），頁 181-186。

圓四十六錢，但從打貓再轉乘打北輕鐵線至北港時，來往費用卻高達壹圓拾錢，可見當時搭乘此路線交通所費不貲。²¹

1911 年，《臺灣日日新報》關於〈打北輕鐵春龍公司〉營業概況，有如下的記載：

該鐵道每於搬出糖米及參詣媽祖之時，極其繁盛。經營之成績，逐年分配額有二成。茲將所收支者揭載如左。²²

營業年月	收入(圓)	支出(圓)	利益(圓)
自四一、七至四二、六	二二、六八九	一八、八七六	三、八一
自四二、七至四三、六	四五、四八一	二七、六〇〇	七、七八〇

打北輕鐵線對當時新港交通聯繫有著莫大的助益，也是新港東西往來的捷徑，藉由此線串起南來北往的交通大動脈。除了上述的進香團客之外，1912 年 12 月 25 日新港公學校（新港國小），五、六年級學童 40 名，由井上教諭及林煥文訓導率領到臺北「修學旅行」，其往返交通也賴此一動線才告完成。²³

途中師生一行先經臺中觀覽兵營公園（臺中公園）、物產陳列館，²⁴ 再於 26 日續搭縱貫線火車北上基隆遊覽，隨即折返臺北至總督官邸公園、國語學校（臺北市立大學）、農事試驗所及苗圃花園（臺北植物園）等地參觀，然後於 28 日乘車返回打貓，經由此線臺車接駁返抵新港。

21 1908 年臺北豬肉平均每公斤 0.311 圓（1 台斤 0.1866 圓）。吳聰敏，〈臺灣農村地區之消費者物價指數：1902-1941〉，《經濟論文叢刊》，第 33 輯第 4 期（2005 年 12 月），頁 321-355。以前述臺北地區豬肉價格而言，當時陳應彬等一行人往返打貓—北港間交通費，足可購買約 3.5 公斤豬肉。

22 〈打北輕鐵春龍公司〉，《臺灣日日新報》，1911 年 6 月 1 日，第 3954 號，版 5。

23 新港公學校，《學校沿革誌》，1898-1968 年，手稿未出版。1912 年 12 月 25 日記事。

24 臺中廳物產陳列館 1902 年設立於臺中車站附近，1908 年縱貫鐵道全線通車時遷至臺中公園內；1915 年改稱為臺中州物產陳列館；1916 年遷至裕仁皇太子行啟紀念館（位於臺中市大正町四丁目 4 番地，今自由路與中正路口），1938 年改稱臺中州商工獎勵館。黃柏學、張智揚，〈歷史文化資產的生菜沙拉—以臺中公園為例〉，《區域與社會發展研究》，第 7 期（2016 年 12 月），頁 152-154。

表 3 1911-1913 年打北輕鐵線營運概況

項目 年代	使用臺車數			運量		收入		
	旅客 (車)	貨物 (車)	平均 (車/日)	人員 (人)	貨物 (公斤)	旅客 (圓)	貨物 (圓)	平均 (圓/公里/ 日)
1911 年	--	--	--	--	--	2,844.78		5.83
1912 年	24,111	13,755	104	52,129	4126,500	12,397.09	5,573.91	3.69
1913 年	27,229	19,587	144	52,418	8,763,500	8,526.17	7,675.40	3.32

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十三年報》，附屬統計表，頁 144-145。第十四年報，附屬統計表，頁 168-169。第十五年報，附屬統計表，頁 168-169。

二、北港製糖株式會社嘉義線

然而打北輕鐵線的優勢並未持續太久，隨著 1910 年北港製糖株式會社（以下簡稱北港製糖會社），於北港設立新式製糖廠。²⁵1911 年開闢嘉義至北港間糖業鐵道（以下簡稱嘉義線），²⁶途中行經北社尾、牛斗山（牛稠山，民雄鄉山中村）、新港、板頭厝（板頭村）、北港等地。

25 北港製糖會社北港製糖所設立於 1910 年，1915 年併入東洋製糖會社，1927 年繼而又併入大日本製糖會社。戰後更名為台糖第一分公司北港糖廠；1950 年改行總廠制時，隸屬虎尾總廠；1967 年改行大廠制時，仍屬虎尾總廠。2005 年 7 月 1 日關閉製糖工場。2008 年 5 月 16 日雲林縣政府公告為「雲林縣北港糖廠糖業文化景觀」（「雲林縣北港糖廠糖業文化景觀」（2008 年 5 月 16 日），《雲林縣政府》，文化處文化資產科，府文資字第 0972400475 號），復於 2016 年 7 月 7 日登錄為歷史建築「北港糖廠」（「雲林縣歷史建築北港糖廠」（2016 年 7 月 7 日），《雲林縣政府》，文化處，府文資二字第 1053806438A 號）。2020 年 8 月 25 日，雲林縣政府計畫將北港糖廠及其北側空閒土地打造為「北港糖廠文化藝術生活美學園區」，以活化閒置土地及歷史建築。〈閒置二十餘年未開發 北港糖廠都市計畫終通過〉（2020 年 8 月 25 日），收入「雲林縣政府/縣府新聞」，網址 https://www.yunlin.gov.tw/News_Content.aspx?n=1244&s=305433（2021 年 7 月 10 日點閱）。

26 1911 年嘉義線初始起迄站為嘉義至北港，1913 年 5 月 25 日北港製糖會社又另外開闢口湖線，兩線串連營運，故起迄站除原本嘉義至北港外，又依序延伸至水燦林（水林）——萬興——蔡厝——烏麻園（口湖）——蚵寮——下口湖（今日只殘存舊地名而已）等站，共計 35.57 公里（22.1 哩）。「北港製糖會社口湖線運輸營業開始ノ件」（1913 年 5 月 25 日），〈臺灣總督府府報第二百二十六號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071020226a001。1915 年 10 月 17 日，又撤除烏麻園至下湖口間鐵道，營業區間改為嘉義—烏麻園。「東洋製糖株式會社鐵道中一部撤去」（1915 年 10 月 17 日），〈臺灣總督府府報第八百八十六號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071020866a001。

由於部份路線與原打北輕鐵線接近，其競爭優劣從當時《臺灣日日新報》有關〈打猫輕鐵の將來〉一文敘述，不難知曉：

嘉義廳下打猫至北港之輕便鐵道會社，現時營運情況，主要在為參詣北港媽祖廟及運搬該地產物，圖謀便利而設立，……北港製糖會社，今次擬開築輕便鐵道，營業規模較其為大，經測定同一路線。為此各股東料勢難兩立，遂有倡言廢業者，然猶未確定云。²⁷



圖 7 日治時期北港製糖所（北港糖廠）

圖 8 現今北港糖廠

資料來源：國立臺灣大學圖書館，「臺灣舊照片資料庫」，網址
<https://dl.lib.ntu.edu.tw/s/photo/page/Home>

資料來源：本研究拍攝（2021 年 8 月 12 日）

1911 年 8 月 30 日北港製糖會社嘉義線通車，新港車站正式開始營運，²⁸ 初始以載運甘蔗原料貨物為主兼營客運，故新港車站設立於郊區，以方便甘蔗原料、牛車及地方物產裝卸，告示如下：

告示第四十號

北港製糖會社鐵道嘉義北港間運輸營業開始ノ件ヲ許可セリ其ノ哩程左ノ通

明治四十四年八月三十日 台灣總督 伯爵佐九間左馬太²⁹

27 〈打猫輕鐵の將來〉，《臺灣日日新報》，1910 年 2 月 19 日，第 3542 號，版 3。〈打猫輕鐵〉，《漢文版臺灣日日新報》，1910 年 2 月 23 日，第 3545 號，版 3。

28 新港車站原屬北港製糖會社，先於 1915 年隨北港製糖會社一同併入東洋製糖會社，繼而於 1927 年又改隸大日本製糖會社，1920 年實施街庄制時，改名為新港車站。

29 「北港製糖會社鐵道嘉義北港間運輸營業開始ノ件」（1911 年 8 月 30 日），〈臺灣總督府府報第三千三百一十四號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071013314a002。

					嘉義
				北社尾	1.4
			牛斗山	3.2	4.2
		新港	3.7	6.9	7.9
	板頭厝	1.9	5.6	8.8	9.8
北港	1.7	3.6	7.3	10.5	11.5

表 4 1915 年北港製糖會社嘉義線（嘉義—北港—下口湖間）哩程及賃金、時刻表

（單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里）

		午前	午前	午前、後	午後	午後	午後	哩程	賃金	
			7:20	11:50		2:40	5:20			(哩)	(錢)
下行	嘉義發		7:20	11:50		2:40	5:20	(哩)	(錢)	
	北社尾發		7:27	11:57		2:47	5:27	0.9	3	
	牛斗山發		7:51	12:17		3:11	5:51	4.1	13	
	菜公厝發		8:06	12:32		3:26	6:06	6.4	20	
	新港發		8:17	12:44		3:37	6:18	7.8	24	
	板頭厝發		8:30	1:25		3:50	6:31	9.8	30	
	北港	著		8:40	1:07		4:00	6:41	11.4	35
			發	7:10		1:30				
		水燦林發	7:40			2:00			15.0	45
		萬興發	7:52			2:11			16.3	49
		蔡厝發	8:08			2:26			18.1	55
		烏麻園發	8:19			2:39			19.6	59
		蚵寮發	8:27			2:47			20.5	62
		下湖口著	8:40			3:00			22.1	67

上行	下湖口 發		8 : 50			3 : 10				
	蚵寮 發		9 : 04			3 : 25		1.6	5	
	烏麻園 發		9 : 12			3 : 32		2.5	8	
	蔡厝 發		9 : 25			3 : 45		4.0	12	
	萬興 發		9 : 40			4 : 00		5.8	18	
	水燦林 發		9 : 51			4 : 12		7.1	22	
	北港	著		10 : 20			4 : 40			
			發	7 : 00	9 : 30	2 : 20	5 : 00		10.7	33
	板頭厝 發	7 : 11		9 : 41	2 : 31		5 : 11	12.3	37	
	新港 發	7 : 27		9 : 57	2 : 47		5 : 27	14.3	43	
	菜公厝 發	7 : 36		10 : 06	2 : 56		5 : 36	15.7	48	
	牛斗山 發	7 : 52		10 : 21	3 : 12		5 : 52	18.0	54	
	北社尾 發	8 : 12		10 : 41	3 : 32		6 : 12	21.2	64	
嘉義 著	8 : 18		10 : 47	3 : 38		6 : 18	22.1	67		

資料來源：臺灣鐵道會編，《臺灣鐵道》（臺北：臺灣日日新報）第 31 號（1915 年 1 月），附錄頁 18。

另外，《臺灣日日新報》於〈北港朝天宮落成所見：交通機關〉一文中，對於當時接駁方式，也有著相當詳盡的報導：

現時由官線縱貫鐵道以赴北港者，有三路可通，一自他里霧（雲林縣斗南鎮）下車，轉乘大日本製糖會社小汽車，他里霧與北港相距，調臺里有四十里。一自嘉義下車，轉乘北港製糖會社小汽車，嘉義與北港相距，調臺里有三十里。一自打貓下車，轉乘打北輕鐵線臺車，打貓與北港相距，調臺里二十里。然此三路之中，人皆以由嘉義一路為便，故不論北來之客，與南來之客，多由嘉義轉乘。³⁰

30 「北港朝天宮落成所見：交通機關」，《臺灣日日新報》，1912 年 1 月 18 日，第 4081 號，版 4。此處「小汽車」係指當時以蒸汽為動力的糖鐵小火車，即糖鐵客運營業線，非是現今汽車（自動車）之意，又「汽車」也作「瀛車」之用（圖 10）。

表 5 1912 年北港媽祖祭前後七日間主要民營鐵道收入

路線名稱(起迄)	搭乘人數	收入金額	距離	路線代號
北港製糖會社嘉義線 (嘉義—北港)	32,000	3,900 圓	18.50 公里 (11.5 哩)	①
大日本製糖會社北港線 (他里霧—北港)	6,500	1,900 圓	25.27 公里 (15.7 哩)	②
打北輕鐵線 (打貓—北港)	3,400	400 圓	13.36 公里 (8.3 哩)	③
明治製糖會社崙子線 (嘉義—媽祖)	不明	不明	25.91 公里 (16.1 哩)	④

資料來源：整理至〈媽祖祭之私鐵收入〉，《漢文臺灣日日新報》，1912 年 2 月 1 日，第 4094 號，5 版。

說明：各製糖會社在媽祖祭前後均會推出搭乘優惠方案，此外因路線哩程不一，故搭乘人數與收入金額不一定會成比例。

從 1912 年 2 月 1 日《臺灣日日新報》所載北港媽祖祭前後 7 日間，主要民營鐵道收入即可看出端倪，其中以北港製糖會社線（嘉義—北港）搭乘人數最多，高達 32,000 餘名，收入 3,900 餘圓；大日本製糖會社線（他里霧—北港）次之，搭乘人數 6,500 餘名，收入 1,900 餘圓；而打北輕鐵線則僅剩 3,400 餘名搭乘，收入亦僅 400 餘圓而已；明治製糖會社蒜頭糖廠崙子線則收入不明。³¹

各主要製糖會社在媽祖祭前後，為吸引搭乘人潮還競相推出各式優惠方案，例如北港製糖會社於 1912 年所刊載的「瀛車賃減價廣告」。而為了接納更多香客搭乘，北港製糖會社與大日本製糖會社更是削減五成車資相互競爭。³²

31 1911 年明治製糖株式會社崙子線，開始申請臨時營業載運香客。「明治製糖株式會社鐵道崙仔線蒜頭舊南港間運輸營業開始許可ノ件」（1911 年 3 月 25 日），〈臺灣總督府府報第三千九十四號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071013194a003。

32 〈北港輕鐵競爭〉，《臺灣日日新報》，1913 年 3 月 6 日，第 4581 號，版 5。

缺乏競爭性是打北輕鐵線最大的弱勢，至此營運便每況愈下，而於日後被新高製糖會社收購，縱然新港住民極力反對此線的拆除，但也徒呼奈何不了頹勢。

新高製糖會社以一萬一千圓收購打北輕鐵，製糖會社方面冀望予以儘快拆除輕鐵，以開通大莆林新港間的營業線。然打貓并新港住民一致聯合反對拆除。同時又將希望寄托在營業線開始的無償借用上。

輕鐵會社端則考量到當前是北港媽祖祭典期間，每日會有 25-30 圓的收益，基於此收益，計畫於七月初旬開通打貓至新港間自動車轉運。³³

打北輕鐵線約於 1914 年停止營業，僅短暫保留新港至北港間軌道繼續營運（此段簡稱新高製糖會社北港軌道），³⁴ 至於打貓至新港間軌道，隨後

北港登	七、四五	一一、〇七	三、五七	七、三二
板橋登	七、三五	一一、五七	三、四七	七、二一
新港登	七、二三	一一、四五	三、三五	七、〇九
牛斗山登	六、五五	一一、一七	三、〇七	六、四三
北港尾登	六、三五	一〇、五七	二、四七	六、一九
北港登	六、二八	一〇、五〇	二、四〇	六、一二

但新港驛乃乘繼驛有得委拜新港五媽之利便

北港製糖株式會社

今般社對北港朝天堂媽祖之例祭為表敬意自三月一日起至五月三十一日止嘉義北港間下行列車依左方法發賣減價車票所陸續來乘是荷

一、乘嘉義北港間下行列車自各驛至北港往復者車資減價貳成車票通用參日

各驛發車時間表

圖 10 北港製糖會社嘉義線賃減價廣告

資料來源：〈瀛車賃減價廣告〉，《臺灣日日新報》，1912年3月3日，第4224號，版5。

33 〈打北輕鐵問題〉，《臺灣日日新報》，1914年5月27日，第5012號，版2。

34 大正2年度(1913)總督府鐵道部尚有「打北軌道春龍公司」相關之運量、哩程、臺車數量之統計資料，但1914年鐵道部已無任何相關資料紀錄，僅剩《臺灣鐵道》月刊在附錄中尚存「北港軌道」之記錄，如下：

新港	哩程	一人押(錢)	二人押(錢)
舊南港	2.6	12	—
北港	3.0	14	—

資料來源：臺灣鐵道會編，《臺灣鐵道》，第31號(1915年1月)，附錄頁34。

旋即拆除由新高製糖會社委付高松豐次郎（1872-1952）的「臺灣同仁社」，開闢打貓至新港的汽車（自動車）經營業務。³⁵

表 6 1915-1916 年新高製糖會社北港軌道路線哩程暨賃金表

	新 港	哩程	一人押（錢）	二人押（錢）	臺車數（車）
1915 年	舊南港	4.18 公里（2.6 哩）	12	—	126
	北 港	4.83 公里（3.0 哩）	14	—	126
1916 年	新 港	哩程	區間		
	北 港	4.83 公里（3.0 哩）	一人乘 14 錢 二人乘 19 錢 三人乘 26 錢 四人乘 32 錢	—	—

資料來源：臺灣鐵道會編，《臺灣鐵道》，第 31 號（1915 年 1 月），附錄頁 18。
臺灣總督府鐵道部編，《鐵道旅行案內》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1916 年），頁 51。

表 7 1915-1916 年新高製糖會社北港軌道營運概況

項目 年代	使用臺車數			運量		收入		
	旅客 （車）	貨物 （車）	平均 （車 / 日）	人員 （人）	貨物 （公斤）	旅客 （圓）	貨物 （圓）	平均 （圓 / 公里 / 日）
1915 年	12,958	11,541	67	20,299	2,051,292	1,754.34	1,491.26	1.82
1916 年	22,349	11,789	93	49,023	3,333,506	3,354.06	1,807.10	2.93

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十七年報》，附屬統計表，頁 172-173。第十八年報，附屬統計表，頁 176-177。

說 明：1. 新高製糖會社收購春龍公司打北輕鐵線後，僅保留新港—北港間軌道繼續營運，後因新高製糖會社另開通糖鐵新港線至嘉義線間的「新港延長線」而廢除，故營業時間甚短，只有二年光景而已（後述）。
2. 在臺灣總督府鐵道部年報，最末的附屬統計表「私設軌道—線路及臺車」中，本段登載為「新高製糖株式會社：新港—北港」，為避免與新高製糖會社所屬糖鐵新港線混淆，故此段名稱以臺灣鐵道會編的《臺灣鐵道》其所登載「新高製糖會社北港軌道」稱之。

35 〈打猫と自動車〉，《臺灣日日新報》，1914 年 7 月 24 日，第 5069 號，版 7。

曾經風光一時的路線，終成歷史陳跡只能往事回味。至於嶄新出現於新港的軌道設施，則是工事進行中，由新港街軌道公司於 1913 年，所申請「新港驛—新港廟」（新港車站—奉天宮媽祖廟）間的手押臺車線。³⁶

三、新高製糖會社新港線、新港街軌道公司洪炳線

北港製糖會社嘉義線營運兩年後，另一糖業巨擘新高製糖株式會社（以下簡稱新高製糖會社），也看上了新港地區豐沛的甘蔗原料資源及交通營業利益，其轄下嘉義工場（大林糖廠）於 1913 年，³⁷ 開始架設大莆林（大林）—新港間糖業鐵道（以下簡稱新港線）。

1914 年 5 月 17 日新港線正式開始運輸營業，沿途共設立了大莆林、排仔路、頂坪、雙溪口（溪口）、埤仔頭（埤頭村）、新港等車站。³⁸ 其中新港車站直接設於奉天宮媽祖廟前（今媽祖廟香客大樓對面、德旺商旅後面一帶），其地利之便的優勢不言可喻，相關告示如下：

告示第七十七號

新高製糖株式會社鐵道大莆林新港間運輸營業開始ノ件ヲ許可セ

-
- 36 新港街軌道公司係由洪炳（1877-1936）所籌設，洪炳為日治時期新港閩人，其父為人稱「粉員仙仔」的洪粉員，有新港「大善人」之譽，以開設合隆布料店聞名，故亦稱「洪合隆」。1905 年洪炳等 5 人，一起參與由林維朝所發起因連續大地震受損的「奉天宮建築費寄附募集」。1916 年 7 月 7 日，洪炳又夥同新港街仕紳林維朝、林甲炳等人，集資 12,540 圓設立「有限責任新港信用組合」（新港農會前身）。陳素雲，〈從新港信用組合至新港農會（上）〉，《新港文教基金會會訊》，239 期（2012 年 11 月），頁 12-13。楊維真等纂修，《嘉義縣志·人物志》，頁 131。
- 37 新高製糖株式會社嘉義工場（大林糖廠）成立於 1913 年，1935 年併入大日本製糖株式會社，改名為大林製糖所；1943 年大日本製糖株式會社改稱為大日本製糖興業株式會社（簡稱日糖興業）。戰後於 1945 年台灣糖業公司接收，改名為大林糖廠。1950 年行總廠制，屬虎尾總廠。1967 年行大廠制，屬嘉義總廠。1972 年復行總廠制，撤銷嘉義總廠，大林糖廠由虎尾總廠督導。1992 年 10 月併入北港糖廠；1995 年 7 月 1 日製糖工場正式停止製糖，改生產特殊糖，部份廠區轉為台糖生物科技中心。2005 年 7 月改隸於南靖糖廠，部分場區轉作觀光使用。
- 38 新港線開通時，擔任新高製糖會社委員的林維朝曾賀詞云：「……貴會社之事業設施大有日新月盛之概，去歲梅仔坑、大莆林間之鐵道已見竣成，本年大莆林新港間之鐵道又告開通，深感貴會社努力經營製糖，對利源開發達正未可量，鐵道則運輸絡繹利益應自無窮。然非僅貴會社之發達利益已也，即我地方上人民交通便利，蔗境彌甘，莫不均沾福利於無涯矣。是誠堪為貴會社前途奉賀，且堪為我人民額手稱慶……」。陳明言，〈糖鐵梅仔坑（小梅）線—歷史滄桑細說從頭〉，《台灣糖業鐵道百週年專刊》（雲林：財團法人台灣糖業文化協會，2007 年 10 月），頁 113。

り其ノ哩程左ノ通

大正三年五月十七日 臺灣總督 伯爵佐久間左馬太³⁹

					大莆林
				排仔路	2.3
			頂 坪	1.3	3.6
		雙溪口	1.6	2.9	5.2
	埤仔頭	1.5	3.1	4.4	6.7
新 港	3.0	4.5	6.1	7.4	9.7

(單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里)

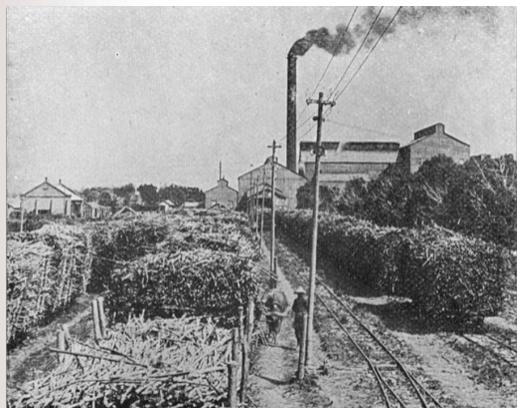


圖 11 日治時期新高製糖會社嘉義工場 (大林糖廠) 圖 12 現今大林糖廠

資料來源：中央研究院數位文化中心，資料來源：本研究拍攝 (2021 年 8 月 10 日)
 「開放博物館」，網址 https://openmuseum.tw/muse/digi_object/7e84ef0c14c6b2fc41ea15058ee78ca6#8196

39 「新高製糖株式會社鐵道大莆林新港間運輸營業開始ノ件」，(1914 年 5 月 17 日)，〈臺灣總督府府報第四百九十三號〉，《臺灣總督府府(官)報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071020493a003。

表 8 1915 年新高製糖會社新港線（梅仔坑—大莆林—新港）哩程及賃金

		午前	午前	午前	午後	午後	午後	午後	哩程	賃金	
下行	梅仔坑 發		8 : 00		12 : 10		4 : 40		(哩)	(錢)	
	大埔美 發		8 : 18		12 : 28		4 : 18		2.8	8	
	北 勢 發		8 : 30		12 : 40		4 : 30		4.8	14	
	中 林 發		8 : 47		12 : 57		4 : 47		7.5	20	
	大莆林	著		9 : 03		1 : 12		5 : 02		10.1	24
		發	6 : 00		10 : 05		1 : 45		5 : 05		
	排仔路 發	6 : 45		10 : 20		2 : 00		5 : 20	12.5	32	
	頂 坪 發	6 : 54		10 : 29		2 : 09		5 : 29	13.8	36	
	雙溪口 發	7 : 05		10 : 40		2 : 20		5 : 40	15.4	40	
	埤仔頭 發	7 : 15		10 : 50		2 : 30		5 : 50	16.9	45	
新 港 著	7 : 32		11 : 07	午前	2 : 47		6 : 07	19.9	54		
上行	新 港 發		7 : 50		11 : 35		3 : 00	6 : 15			
	埤仔頭 發		8 : 08		11 : 53		3 : 18	6 : 33	3.0	9	
	雙溪口 發		8 : 18		12 : 03		3 : 28	6 : 43	4.5	14	
	頂 坪 發		8 : 29		12 : 14		3 : 39	6 : 54	6.1	19	
	排仔路 發		8 : 38		12 : 23		3 : 48	7 : 03	7.4	23	
	大莆林	著		8 : 52		12 : 37		4 : 02	7 : 17	9.8	30
		發	6 : 40		10 : 20		2 : 47				
	中 林 發	6 : 36		10 : 36		3 : 03			12.4	34	
	北 勢 發	7 : 13		10 : 53		3 : 20			15.1	40	
	大埔美 發	7 : 25		11 : 05		3 : 33			17.1	46	
梅仔坑 著	7 : 42		11 : 22		3 : 49			19.9	54		

資料來源：臺灣鐵道會編，《臺灣鐵道》第 31 號（1915 年 1 月），附錄頁 16-17。
 說 明：1913 年 12 月 19 日新高製糖會社先開辦大莆林（大林）至梅仔坑（梅山）之間的營業線，1914 年 5 月 17 日大莆林至新港間也隨之開始營業。1914 年 8 月 31 日臺灣總督府公告第一百三十七號告示，「新高製糖株式會社鐵道大莆林及新港各停車場延長線運輸營業開始」等同於將梅仔坑線（小梅線）與新港線合併延長營業。「鐵道延長線運輸營業開始許可ノ件」（1914 年 8 月 31 日），〈臺灣總督府府報第五百七十二號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071020572a001。

此時為串連北港製糖會社新港車站與奉天宮媽祖廟前間的交通聯繫，1913 年遂由洪炳籌組「新港街軌道公司」，鋪設新港驛（車站）—新港廟（奉天宮媽祖廟）間，手押臺車線（以下簡稱洪炳線）。

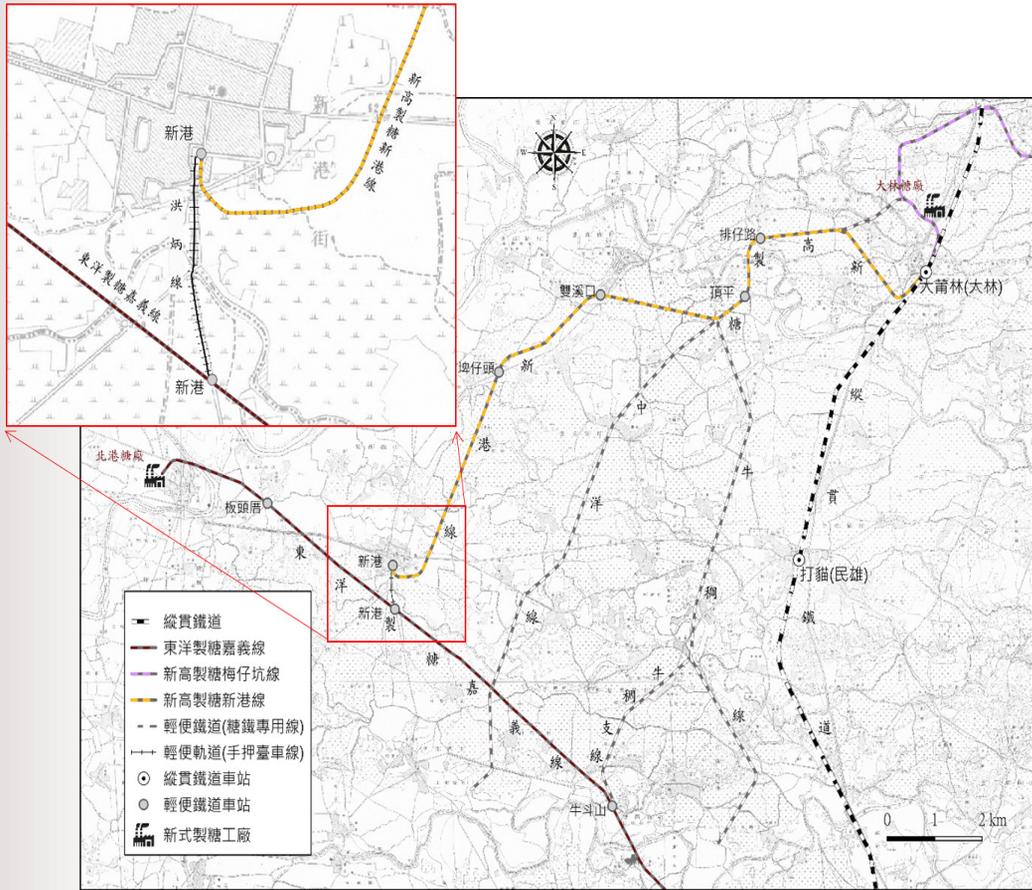


圖 13 1915 年新港地區輕便鐵道路線圖

資料來源：本研究繪製

參考底圖：〈日治二萬分之一台灣堡圖明治版(1904)〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/wmts>。

說明：輕便鐵道（糖鐵）分為專用線與營業線兩種，專用線主要用來運送甘蔗原料、糖品及工廠所需物品，多鋪設於原料分布區域；營業線則除糖廠貨品、原料運輸外，也對外開放旅運和貨運，多鋪設於鄉鎮市區。新高製糖會社梅仔坑線，1920 年改稱為小梅線。

1914年軌道工事開始，⁴⁰ 軌條重 4.08 公斤（9 磅），當時全台主要輕便軌道以 495 公釐（1 呎 7 吋半）及 610 公釐（2 呎）窄軌為主，其中又前者佔多數。而洪炳線則首創以 762 公釐（2 呎 6 吋）作為鋪設軌距，⁴¹ 突破輕便軌道鋪設的一般常規。

主因為洪炳線除了載貨外，另外還以接駁載運香客為主，為求最大承載量、快速行走及安全考量，故以較寬軌距鋪設。此外，做為嘉義線新港車站間的轉運銜接，蓋因當時蒸汽機關車的糖業鐵道，均為 762 公釐（2 呎 6 吋）軌距，⁴² 故採用此軌距無疑是最直接的作法。

1915 年洪炳線開始營運共有臺車 5 輛，長度僅 0.8 公里（0.5 哩）而已。主要係做為新港街面（奉天宮媽祖廟前）與嘉義線新港車站間貨物運送、香客接駁用，因往來香客為數眾多，1918 年曾高達 25,570 餘人搭乘。

然而，洪炳線營運亦僅曇花一現短短幾年而已。隨著新高製糖會社新港線的不斷延伸調整，以及嘉義線新港車站的遷移，都給予洪炳線帶來嚴重的營運威脅。

四、嘉義線與新港線的變遷

早在 1914 年新高製糖會社新港線新港車站設立前，北港製糖會社（1915 年併入東洋製糖會社）嘉義線，已於 1911 年設立新港車站了。為避免兩者名稱混淆，故於 1917 年 2 月 4 日將新高製糖會社「新港」車站，更改名稱為「奉天宮前」車站。

40 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十六年報》，第 79 表 - 未成線路，頁 175。

41 1930 年台灣主要輕便軌道路線，僅 12.11% 採用 597 公釐（1 呎 9 吋半）、610 公釐（2 呎）、762 公釐（2 呎 6 吋），大部分仍是以 495 公釐（1 呎 7 吋半）為主。明治末年的「台灣私設軌道規程」，仍未對軌距有所規範；1916 年修訂的「台灣私設軌道報告規程」，亦僅以 495 公釐（1 呎 7 吋半）軌距為標準，訂定枕木鋪設、路線最大坡度及最大曲度規範而已。陳家豪，《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》（新北市：左岸文化，2020 年），頁 49。

42 日治時期臺灣地區主要軌距：縱貫鐵道（官線）軌距 1067 公釐（3 呎 6 吋）、輕便鐵道（糖鐵、五分仔火車）軌距 762 公釐（2 呎 6 吋）為主，輕便軌道（手押臺車）軌距 495 公釐（1 呎 7 吋半）。

告示第十二號

大正三年五月告示第七十七號新高製糖株式會社大莆林新港間鐵道驛名中「新港」ヲ「奉天宮前」ト改稱セリ

大正六年二月四日 臺灣總督 男爵安東 貞美⁴³

同年 2 月 7 日新高製糖會社又從新港線，另外開闢一小段「新港延長線」，以方便直接連通至嘉義線新港車站，並開始運輸營業。

告示第十六號

新高製糖株式會社鐵道新港延長線運輸營業開始ノ件ヲ許可セリ其ノ哩程左ノ通

大正六年二月七日 臺灣總督 男爵安東 貞美⁴⁴

	奉天宮前
新港	1.4

(單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里)

新港延長線於 1916 年開始規劃，起點係沿著從海豐仔（新港鄉海瀛村）來的新高製糖會社新港線（位於縣道 164 以南、嘉民路 520 號民宅旁；座標：23.5557, 120.3549），開始延伸至東洋製糖會社嘉義線新港車站。原始總督府告示第十六號的哩程「1.4」哩應為誤植，經對照總督府鐵道部前後年報，正確哩程應是 0.7 哩（1127 公尺）才對，這一距離比較符合現今實際疊圖丈量的長度。

新港延長線主要因應往來新港奉天宮至北港朝天宮，進香旅客之所需，當時從縱貫鐵道大莆林車站，再轉乘新高製糖會社大莆林站，⁴⁵ 僅需一個小

43 「新高製糖株式會社鐵道中驛名改稱」（1917 年 2 月 4 日），〈臺灣總督府府報第一千二百一十三號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071021213a001。

44 「新高製糖株式會社鐵道延長線運輸營業開始」（1917 年 2 月 7 日），〈臺灣總督府府報第一千二百一十五號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071021215a003。

45 新高製糖會社嘉義工場（大林糖廠），自 1909 年開始興建時即與臺灣總督府合作，於製糖工場內鋪設 1067 公釐與 762 公釐三軌共構機車路線，直接銜通縱貫鐵道大莆林站，並於其旁添設新高製糖大莆林站（圖 16），吸收來自官鐵的轉運旅客。陳明言，〈糖鐵梅仔坑（小梅）線—歷史滄桑細說從頭〉，《台灣糖業鐵道百週年專刊》，頁 111。

時即可抵達新港奉天宮媽祖廟朝聖。但從新港到北港進香，得輾轉搭乘打北輕鐵線拆除後剩餘的北港軌道（新港—北港間），或者是透過洪炳線的手押臺車接駁，再轉乘東洋製糖會社嘉義線，才能到達朝天宮進香，一則臺車速度慢，二則臺車數量有限，遇有香客結隊蜂擁而至時，往往供不應求。⁴⁶

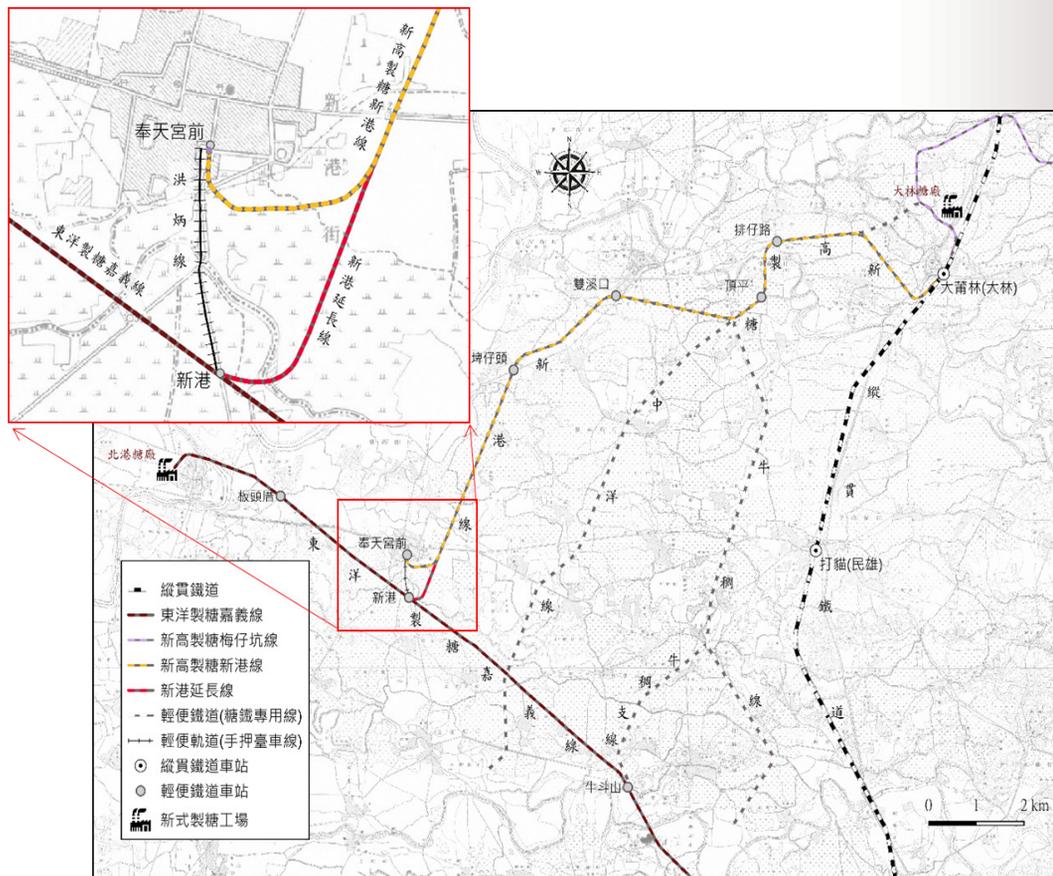


圖 14 1917 年新港地區輕便鐵道路線圖

資料來源：本研究繪製

參考底圖：〈日治二萬分之一台灣堡圖明治版（1904）〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/wmts>。

46 陳明言、張健豐，〈憶一段糖鐵歷史—日治時期雲嘉地區的糖鐵驛站〉，《台糖通訊》，124 卷 1 期（2009 年 1 月），頁 24-26。

因此，藉由新港延長線開通至北港，新港線於是繼東洋製糖會社嘉義線之後，成為另一條著名「進香鐵道」，新高製糖會社還以此為名招攬旅客，並在《臺灣日日新報》刊登通車資訊大肆宣傳，同時派遣社員遠赴桃園、新竹一帶勸誘香客，從縱貫鐵道搭火車至大莆林後，再轉乘新高製糖會社的糖鐵新港線（大莆林—北港）參拜。⁴⁷



圖 15 日治時期新高大林驛站（新高製糖會社大林車站）



圖 16 縱貫鐵道大林站及後方新高製糖會社大林車站掛有「進香鐵道」的招牌

資料來源：臺灣糖業文化協會編，《臺灣的糖業鐵道圖說集》（臺北市：武智紀念糖業協會，2004 年），頁 152。

資料來源：劉明財提供

表 9 1914 年新港線（大莆林—新港—北港間）預定時刻表

起訖站	時 刻			
大莆林驛發	午前 6 時 35 分	午前 10 時	午後 1 時 01 分	午後 7 時 30 分
北港街著	午前 8 時 23 分	午前 12 時 01 分	午後 3 時 38 分	午後 9 時 18 分
北港街發	午前 4 時 05 分	午前 7 時 30 分	午前 11 時 20 分	午後 2 時 50 分
大莆林驛著	午前 5 時 57 分	午前 9 時 22 分	午後 1 時 12 分	午後 4 時 42 分

資料來源：〈新高製糖北港線開通〉，《臺灣日日新報》，1914 年 8 月 22 日，第 5097 號，版 7。

說明：此行車時程表原預計於大莆林—新港—北港開通後實施，後因新港—北港間路線及工事屢有變動，而遲至 1917 年 2 月 7 日「新港延長線」完工啟用後才使用。

47 〈北港輕鐵競爭〉，《臺灣日日新報》，1913 年 3 月 6 日，第 4581 號，版 5。〈私設鐵道の競爭〉，《臺灣日日新報》，1916 年 4 月 3 日，第 5663 號，版 5。

此外，歷經 1904 年、1906 年兩次強烈地震所損的奉天宮媽祖廟，在時任街庄長的林維朝和洪炳等 6 人積極奔走下，展開全島籌募建築資金，⁴⁸ 於 1910 年鳩工重修，並禮聘木匠藝師吳海桐主持受損嚴重的三川門、五門、前耳門和配殿等部分重修，⁴⁹ 和新港延長線同時於 1917 年修繕完成，並於 11 月舉行竣工典禮。



圖 17 1906 年梅山大地震造成新港地區受創災情慘重



圖 18 1917 年奉天宮重修完成，舉行竣工典禮

資料來源：臺灣總督府民政部總務局編，
《嘉義地方震災誌》（臺北：
臺灣總督府民政部總務局，
1907 年 3 月），頁 18。

修建完成後的奉天宮廟宇華麗壯闊，翌年（1918）1 月 16 日舉行盛大的安座落成典禮，並接連四天舉辦媽祖大祭，18、19 日奉天宮神輿，同臺南大天后宮、北港朝天宮、彰化南瑤宮、溪北六興宮及豐原慈濟宮等媽祖舉行熱鬧的繞境活動。同時也舉辦獅陣、撞球競技、自轉車（腳踏車）競走、馬拉松競走、賽菊（菊花展覽會）、十三音、南北管、徵詩慶祝等活動，熱

48 發起人共有林維朝、洪炳、林添有、鄭番、林開基、陳碧如、陳朝等 6 人。「寄附金募集許可」（1908 年 5 月 6 日），〈臺灣總督府府報第二千四百二十七號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071012427a007。

49 吳海桐（1867-1938），臺北新莊（新北市新莊區）人，知名潮派木雕藝師，人尊為「海桐師」，重簷歇山大殿結構是其最擅長的部分。1912 年受聘主持奉天宮震災的重修，也曾參與彰化南瑤宮、三重先嗇宮、桃園景福宮、鹿港天后宮、新莊地藏庵等知名廟宇的修建。李乾朗，《臺灣古建築圖解事典》，頁 161。〈建築藝術〉，收入「新港奉天宮」，網址 <https://www.hsinkangmazu.org.tw/building.aspx>（2021 年 8 月 7 日點閱）。

鬧非凡盛況空前。⁵⁰ 因參與人潮眾多，為配合慶典活動龐大的交通需求，為此增開臨時列車，官線縱貫鐵道打 9 折，新港線、嘉義線等民營私鐵打 7 折優待，以便利民眾參與。⁵¹

然而，新港延長線實際存在時間極短，只有區區二年而已，概因此線雖直通東洋製糖會社嘉義線新港車站，惟當時此車站遠在新港郊區外，還另外需要洪炳線接駁，才能連通到奉天宮媽祖廟前。而新高製糖會社本身就有「奉天宮前」一站，地理位置顯然比東洋製糖會社新港車站優越多了，此種作法豈非怪哉！

所以此延長線一度要廢除，但後來又敗部復活繼續短暫維持，為此總督府鐵道部於第十九年報（大正 6 年度），第三章線路表後特別提出，「本年度開始營業的新高製糖株式會社線奉天宮前新港段七分哩程，被迫廢除營業的事情就完全沒有了。」因為此時替代線路方案尚未出爐！直至隔年總督府鐵道部第二十年報（大正 7 年度）私設鐵道第 58 表線路「工事中」，旋即出現「奉天宮前接續（切續）線」一案了。

線名	既成			未成			合計	出願中
	營業	專用	計	工事中	工未著手	計		
新株 高式 製會 糖社	潭底線支線	0.4	....	0.4	....	....	0.4	....
	新港延長線	0.7	....	0.7	....	....	0.7	....
	奉天宮前切續線	....	....	....	0.5	....	0.5	....
	計	x 2.1	26.2	46.0	0.5	....	0.5	46.5
	合計	x 2.7	10.0	87.5	0.5	....	0.5	88.0
	前年比較增減	....	....	....	0.5	....	0.5	....

圖 19 1918 年「奉天宮前切續線」工事記載

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第二十年報》，附屬統計表，頁 149。

1919 年原新港線整併潭底支線、潭底線部分以及新港延長線，同年 2 月 28 日「奉天宮前接續線」完工並開始運輸營業，新高製糖會社「奉天宮前」車

50 〈奉天宮落成〉，《臺灣日日新報》，1917 年 10 月 23 日，第 6223 號，版 6。〈地方近事 嘉義 新港媽祭大計畫〉，《臺灣日日新報》，1917 年 12 月 1 日，第 6262 號，版 4。〈新港奉天宮落成徵詩啟〉，《臺灣日日新報》，1917 年 12 月 2 日，第 6262 號，版 6。〈奉天宮落成式 臨時媽祖大祭〉，《臺灣日日新報》，1918 年 1 月 13 日，第 6305 號，版 7。十三音也稱十三腔，流傳於臺灣南部的絲竹音樂，主要演奏使用的樂器有十三件，故而得名，一般多用於廟宇的祭祀儀式。

51 〈新港媽祖祭典〉，《漢文臺灣日日新報》，1918 年 1 月 17 日，第 6309 號，版 6。

站和東洋製糖會社「新港」車站之間，哩程也跟著變更為 1,448 公尺（0.9 哩）。

告示第二十六號

新高製糖株式會社鐵道奉天宮前接續線運輸營業開始ノ件許可セリ其ノ結果大正六年二月告示第十六號營業哩程左ノ通變更セリ
大正八年二月二十八日 臺灣總督 明石元二郎⁵²

	奉天宮前
新港	0.9

（單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里）

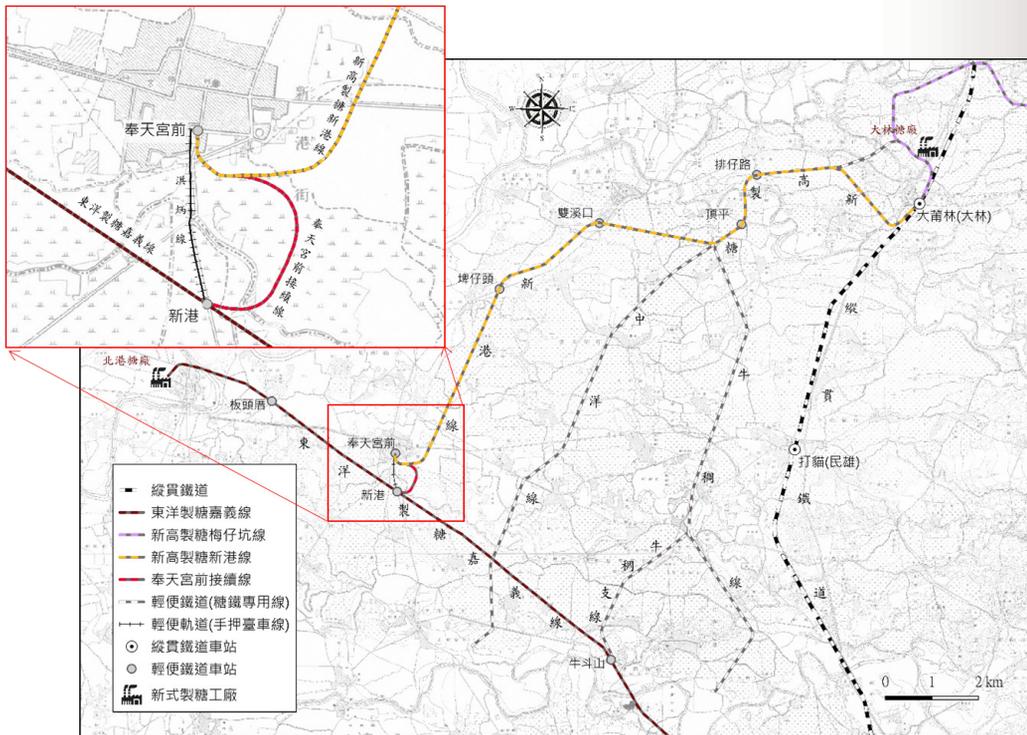


圖 20 1919 年新港地區輕便鐵道路線圖

資料來源：本研究繪製

參考底圖：〈日治二萬分之一台灣堡圖明治版（1904）〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/wmts>。

52 「私設鐵道運輸營業開始許可及營業哩程變更」（1919 年 2 月 28 日），〈臺灣總督府府報第一千七百七十一號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071021771a001。

至此新港街面即可透過此接續線貫通至郊外的新港車站，相對於洪炳線的手押臺車，在運量及便利性也就打了折扣，搭乘人數也跟著降低，1918 年後臺車數由 5 臺減為 3 臺。

之後東洋製糖會社也察覺到新港車站的重要性，與其遠在郊外不如近移至新港街面方便，加上新港街仕紳鄉民不斷請願要求近移，但因所需經費龐大高達 20,000 圓，故遲遲無法動工。直至 1920 年由林維朝、林蘭芽父子，⁵³ 以及林甲炳、林溪和、洪炳、蘇安元等人捐出 3 甲土地，解決場站用地問題之後，並於同年 3 月 25 日著手規劃線路鋪設工事。⁵⁴

表 10 1915-1920 年洪炳線營運概況

年份	使用臺車數			運量		收入		
	旅客 (車)	貨物 (車)	平均 (車/日)	人員 (人)	貨物 (斤)	旅客 (圓)	貨物 (圓)	平均 (圓/公里/日)
1915	2,418	1,824	12	2,586	426,600	112.64	170.64	0.97
1916	6,653	4,707	31	16,425	1,886,400	650.72	507.03	3.94
1917	5,527	3,470	25	14,380	882,000	412.80	371.80	2.67
1918	7,470	4,004	31	25,570	1,207,000	701.30	499.10	4.09
1919	3,468	1,821	14	12,015	634,000	355.32	285.30	2.18
1920	2,851	1,610	12	9,814	718,500	426.95	338.90	2.61

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十七年報》，附屬統計表，頁 172-173。第十八年報，附屬統計表，頁 176-177。第十九年報，附屬統計表，頁 180-181。第二十年報，附屬統計表，頁 180-181。第二十一年報，附屬統計表，頁 194-195。第二十二年報，附屬統計表，頁 238-239。

53 林蘭芽（1893-1977）為林維朝長子，1920 年擔任新巷庄役場助役，1923-1936 年任新巷庄長，1938 年被選為臺南州協議會員、嘉義廳農會理事，並擔任嘉南大圳水利組合評議員。1945-1946 年委任官派第一任新港鄉長，1946 年嘉南大圳農田水利協會成立，擔任常務理事及理事長。1956 年 12 月 1 日，臺灣省嘉南農田水利會正式成立，獲選擔任第一任會長。新港公學校，《學校沿革誌》，昭和 11 年度（1936）學事關係職員記事。楊維真等纂修，《嘉義縣志·人物志》，頁 38-39。

54 〈停車場移轉〉，《臺灣日日新報》，1920 年 4 月 1 日，第 7114 號，版 2。〈新巷遷驛〉，《臺灣日日新報》，1921 年 3 月 16 日，第 7463 號，版 6。關於新港車站及鐵道移轉問題，最早由林甲炳（1885-1967，1912-1923 年擔任新港區、庄長）及林蘭芽所提出，現今的「新港客廳」，即為原新巷驛長宿舍。陳素雲，〈新港早期的鐵道交通~1911 年設立的嘉北線五分仔鐵道〉，收入「facebook」，網址 <https://www.facebook.com/100001491070482/posts/4184511911608470/>（2021 年 8 月 31 日點閱）。

1921年4月1日新港線改道完工，新港車站遷移至新港街面（今中正路新港鐵道公園，座標：23.5544, 120.3460）繼續營運。隨著東洋製糖會社新港車站的遷移，洪炳線已無利可圖，也根本就沒有了需求，故於1921年跟隨走入歷史。

1920年7月30日臺灣總督府公告律令第六號實施「臺灣街庄制」，同年8月公告府令第四十八號「街庄ノ名稱及管轄區域制定」（10月1日實施）。隸屬於嘉義廳打貓支廳下的新港區因和臺中廳彰化支廳新港區（彰化縣伸港鄉）音名相近，故而將嘉義廳的新港區改名為「新巷庄」。⁵⁵

新高製糖會社新港線改名「新巷線」，各線路車站也隨之調整名稱，其中大莆林車站改名為「新高大莆林」，再改為「新高大林」。比較特別的是新高製糖會社新港線，雖然路線名稱調整為「新巷線」，但「奉天宮前」車站，可能為了要和東洋製糖會社「新港」車站改名後的「新巷」車站有所區別，⁵⁶在總督府鐵道年報「營業哩及開始年月日」，反而是回到最原始設立的舊稱以「新高新港」登載，一直持續到1915年為止。相關告示如下：

告示第七號

大正三年八月告示第三百七十七號大正八年三月告示第二十八號新高製糖株式會社嘉義工場鐵道驛名中「大莆林」ヲ「新高大莆林」ニ「奉天宮前」ヲ「新高新港」ニ改稱セリ

大正九年七月二十八日 臺灣總督 男爵田 健治郎⁵⁷

告示第七十四號

私設鐵道停車場名稱中左ノ通改稱セリ

55 關於改名「新巷」說法有二，一為如本研究所述，此說法係採用田野調查訪談前嘉義縣文昌國小蔡玉村教導（1924年生），根據其父蔡乾亨（1899-1956，曾任新港公學校教諭及新巷庄役場財務課長、助役等職長達21年）所敘述，以及其他鄉親等人說法。蔡玉村口述，張耀元訪談、紀錄，2020年8月15日。另一說法為陳美玲教授在《臺灣地名辭書·卷八嘉義縣（上）》：「1920年，實施街庄制，將上述21街庄改為大字，合併成一個行政區（庄）。因新港街為庄役場之所在，而以新港為庄名，但此地並不臨河也無港，且日語的「巷」有小市街之意，又讀作「カウ」，與「港」的讀音相同，音較近閩南語的港，故將庄名改稱「新巷庄」。陳美玲，《臺灣地名辭書·卷八嘉義縣（上）》（南投市：國史館臺灣文獻館，2008年12月），頁286。新巷公學校，《新巷庄鄉土史相關調查》（1928年，手稿未出版）。

56 「新巷」車站名稱戰後初期仍繼續沿用舊稱，直到1948年9月22日，才又回復為原名「新港」車站，隸屬於北港糖廠，在廢止營業後於2001年改造為「新港鐵路公園」。楊鵬飛，《臺灣區鐵道古今站名辭典：臺灣鐵道史》（臺北市：楊鵬飛，1999年8月），頁258。

57 「新高製糖會社嘉義工場鐵道驛名中改稱」（1920年7月28日），〈臺灣總督府府報第二千一百六十八號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071022168a001。

大正九年十月一日 臺灣總督 男爵田 健治郎⁵⁸

會社名	線名	舊名稱	新名稱
東洋製糖株式會社	嘉義線	新港	新巷
同	同	水燦林	水林
新高製糖株式會社	嘉義工場線	新高大莆林	新高大林
同	同	雙溪口	溪口
同	同	大埔美	大埔
同	同	梅仔坑	小梅

五、探尋舊新港車站

東洋製糖會社新巷車站（原新港車站），於 1921 年遷移至街面新址營運，至於遷移前原舊車站確切位置在何處，歷年來眾說紛紜，僅知位於今日新港鄉宮前村中山路、六腳大排附近。

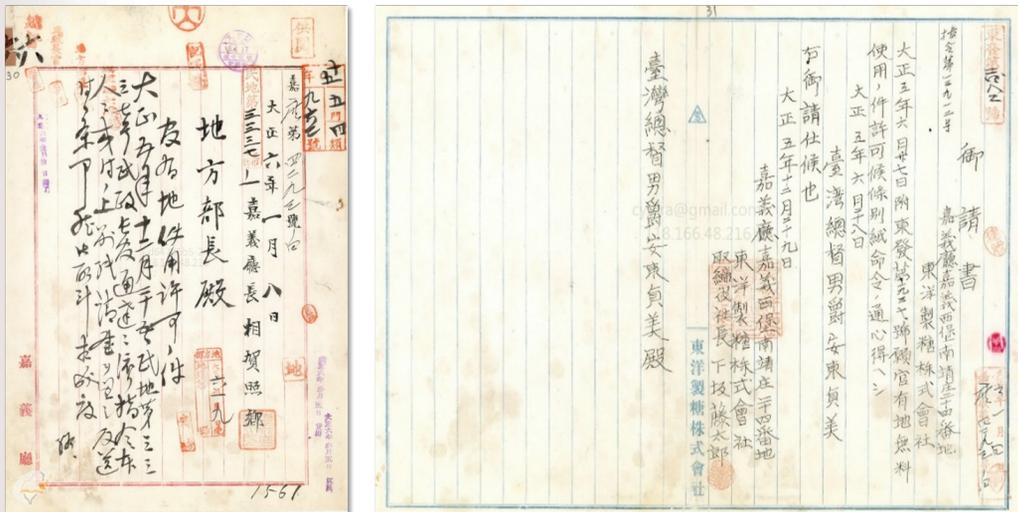


圖 21 1916 年東洋製糖會社官有地使用許可文件

資料來源：「大正五年臺灣總督府公文類纂十五年保存第二十三卷地方」（1916 年 1 月 1 日），《臺灣總督府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：000-06223。

58 「私設鐵道停車場名稱中改正」（1920 年 10 月 1 日），〈臺灣總督府府報第二千二百一十二號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071022212e023。

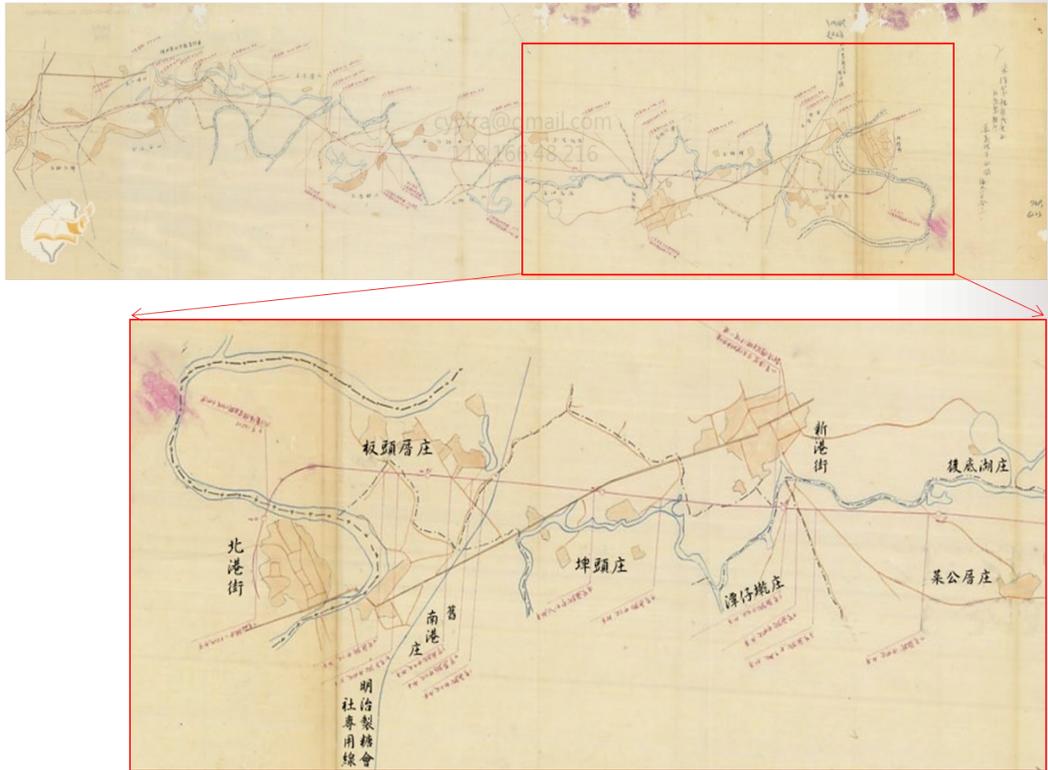


圖 22 1916 年東洋製糖會社官有地使用許可附圖

資料來源：同圖 21。

說明：原圖上為南方，茲將局部圖面放大並修改成北方朝上，並加註街庄名稱以利辨識。

從 1916 年 6 月 27 日「東洋製糖會社官有地使用許可圖」，此圖標註未遷移前原嘉義線路徑以及各場站地點距離，雖然此圖方位與新式製圖上下相反，實際位置也有些許誤差，但不妨礙辨識。

另外，1920 年 5 月 21 日嘉義廳下牛稠溪堡菜公厝庄「官有地無料使用報告」，借用人正是新高製糖會社，而此份報告的附圖「嘉義廳牛稠溪堡菜公厝庄官有地使用新港線及東洋線圖」，⁵⁹除了顯示新高製糖會社新港接續線的實際位置外，更明確標示了東洋製糖會社嘉義線遷移前的舊有鐵道路線，提供我們找尋前述舊新港車站有利佐證。

59 此圖出版日期雖然是 1918 年 8 月 10 日，但實際上是以 1904 年臺灣堡圖為基底所調繪。

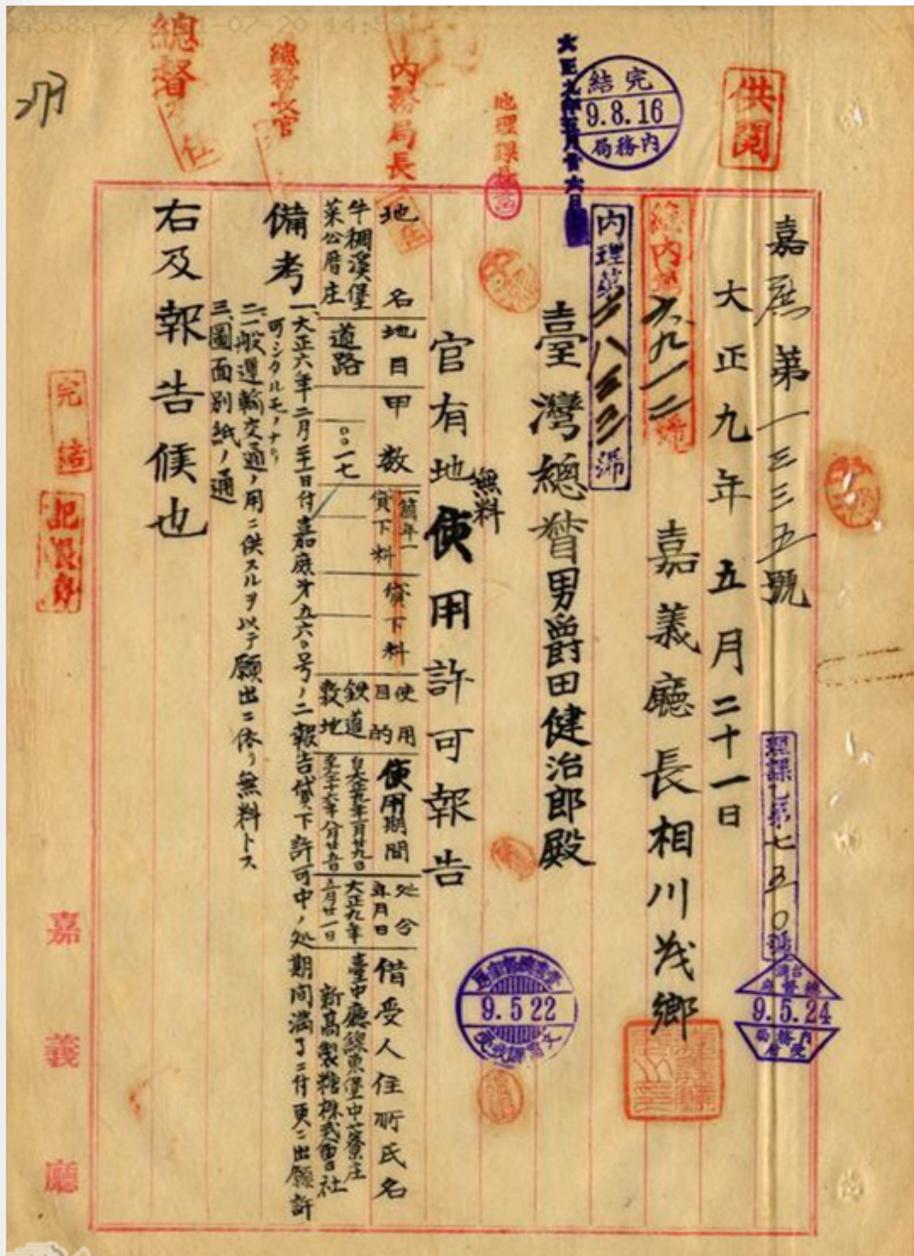


圖 23 1920 年官有地使用報告
 資料來源：「官有地使用許可（四件一括）（臺灣製糖會社）」（1920 年 4 月 15 日），
 〈大正九年臺灣總督府公文類纂十五年保存第八卷地方〉，《臺灣總督
 府公文類纂》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：00006812019。

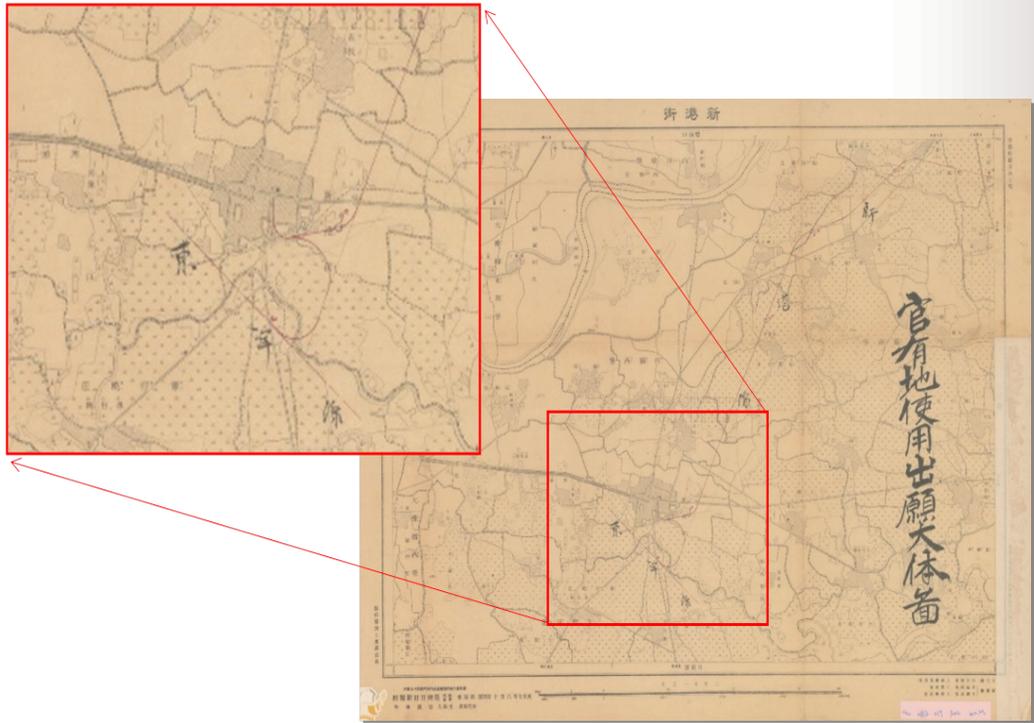


圖 24 1920 年嘉義廳牛稠溪堡菜公厝庄官有地使用新港線及東洋線圖
資料來源：同圖 23。

此外，1921 年東洋製糖會社新巷車站遷移前一年，也就是 1920 年 12 月 23 日菜公厝車站曾經移轉，⁶⁰ 根據臺灣總督府的告示如下：

告示第二百二十一號

東洋製糖株式會社鐵道嘉義線菜公厝停車場移轉ノ移轉結果各驛
間哩程左ノ通變更セリ

大正九年十二月二十三日 臺灣總督 男爵田 健治郎⁶¹

60 菜公厝車站設立於 1912 年 2 月 3 日，初始為一簡易乘降場，類似臨時停車場。（「北港製糖株式會社嘉義線菜公厝二乘降場設置ノ件」（1912 年 2 月 3 日），〈臺灣總督府府報第三千四百三十二號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071013432a004。）1920 年 12 月 23 日遷移至現址，戰後仍稱為菜公厝，大約 1963 年以後才改名為中洋車站。

61 「東洋製糖株式會社鐵道嘉義線變更」（1920 年 12 月 23 日），〈臺灣總督府府報第二千二百七十八號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071022278a011。

										嘉義
									北社尾	0.9
								牛斗山	3.2	4.1
							菜公厝	1.7	4.9	5.8
					新巷	2.0	3.7	6.9	7.8	
			板頭厝	2.0	4.0	5.7	8.9	9.8		
		北港	1.6	3.6	5.6	7.3	10.5	11.4		
	水林	3.6	5.2	7.2	9.2	10.9	14.1	15.0		
	萬興	1.3	4.9	6.5	8.5	10.5	12.2	15.4	16.3	
	蔡厝	1.8	3.1	6.7	8.3	10.3	12.3	14.0	17.2	18.1
烏麻園	1.5	3.3	4.6	8.2	9.8	11.8	13.8	15.5	18.7	19.6

(單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里)

根據上述公告資料可知新巷車站在未遷移前，距離前（菜公厝）、後（板頭厝）兩車站的距離剛好各是 3,219 公尺（2 哩），再配合前述的「嘉義廳牛稠溪堡菜公厝庄官有地使用新港線及東洋線圖」，取兩站的中間位置，即為東洋製糖原新港車站所在，實際位置利用疊圖判釋，約在今菜公村咬仔竹 90 號旁（鄰近原新港保齡球館、啄木鳥藥局附近，座標：23.5484, 120.3481），這個位置距離媽祖廟奉天宮前，大約也是洪炳線的長度（0.81-0.97 公里、0.5-0.6 哩）。⁶²

六、嘉義線與新港線車站整併

1921 年新巷車站遷移至街面後，東洋製糖會社嘉義線各車站、哩程也隨之調整變動。因此，新高製糖會社奉天宮前接續線，營業哩程也跟著調整

62 1918 年嘉義廳第二統計書，登載的「新港街軌道」（洪炳線）長度是 0.6 哩（嘉義廳庶務課編，《大正七年嘉義廳第二統計書》（出版地不詳，1920 年），第 175 表，頁 210），和鐵道部登載的長度 0.5 哩約有 0.1 哩（160 公尺）的誤差，實際長度應是 0.54 哩（0.87 公里）。

為 0.48 公里（0.3 哩），告示分別如下：

告示第七十三號

東洋製糖株式會社鐵道嘉義烏麻園間營業哩程八線路一部變更並
新巷停車場移轉及哩程實測ノ結果左ノ通變更セリ

大正十年五月十日 臺灣總督 男爵田 健治郎⁶³

										嘉義
									北社	0.9
								牛斗	3.2	4.1
							菜公	1.7	4.9	5.8
						新巷	2.4	4.1	7.3	8.2
					板頭厝	1.7	4.1	5.8	9.0	9.9
			北港	1.7	3.4	5.8	7.5	10.7	11.6	
		水林	3.5	5.2	6.9	9.3	11.0	14.2	15.1	
	萬興	1.3	4.8	6.5	8.2	10.6	12.3	15.5	16.4	
	蔡厝	1.9	3.2	6.7	8.4	10.1	12.5	14.2	17.4	18.3
烏麻園	1.4	3.3	4.6	8.1	9.8	11.5	13.9	15.6	18.8	19.7

（單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里）

告示第七十九號

新高製糖株式會社嘉義工場鐵道新巷接續線變更ノ結果左ノ通り
營業哩程變更セリ

大正十年五月二十日 臺灣總督 男爵田 健治郎⁶⁴

	新高新巷
新巷	0.3

（單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里）

63 「東洋製糖會社鐵道嘉義烏麻園間營業哩程變更」（1921 年 5 月 10 日），〈臺灣總督府府報第二千三百七十三號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071022373a003。

64 「新高製糖會社鐵道營業哩程變更」（1921 年 5 月 20 日），〈臺灣總督府府報第二千三百八十二號〉，《臺灣總督府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071022382a008。

表 11 1924 年嘉義線（嘉義—北港—烏麻園間）旅客運賃表
(錢)

79	75	66	61	47	40	33	24	17	4	嘉義
75	71	62	57	43	36	30	20	13	北社尾	0.9
62	58	50	44	30	24	17	7	牛斗山	3.2	4.1
56	52	43	38	24	17	10	菜公厝	1.7	4.9	5.8
46	42	33	28	14	7	新巷	2.4	4.1	7.3	8.2
39	35	26	21	7	板頭厝	1.7	4.1	5.8	9.0	9.9
32	28	20	14	北港	1.7	3.4	5.8	7.5	10.7	11.6
18	14	6	水林	3.5	5.2	6.9	9.3	11.0	14.2	15.1
13	9	萬興	1.3	4.8	6.5	8.2	10.6	12.3	15.5	16.4
4	蔡厝	2.3	3.6	7.1	8.8	10.5	12.9	14.6	17.8	18.7
烏麻園	1.0	3.3	4.6	8.1	9.8	11.5	13.9	15.6	18.8	19.7

(單位：哩，1 哩 = 1.6093 公里)

資料來源：武澤贊太郎，《臺灣內地鐵道旅客運賃表》（臺北：臺灣總督府鐵道部鐵道省運輸局，1924 年 6 月），頁 127-129。

說明：此為三等旅客運賃（二等為增加 1.5 倍）。

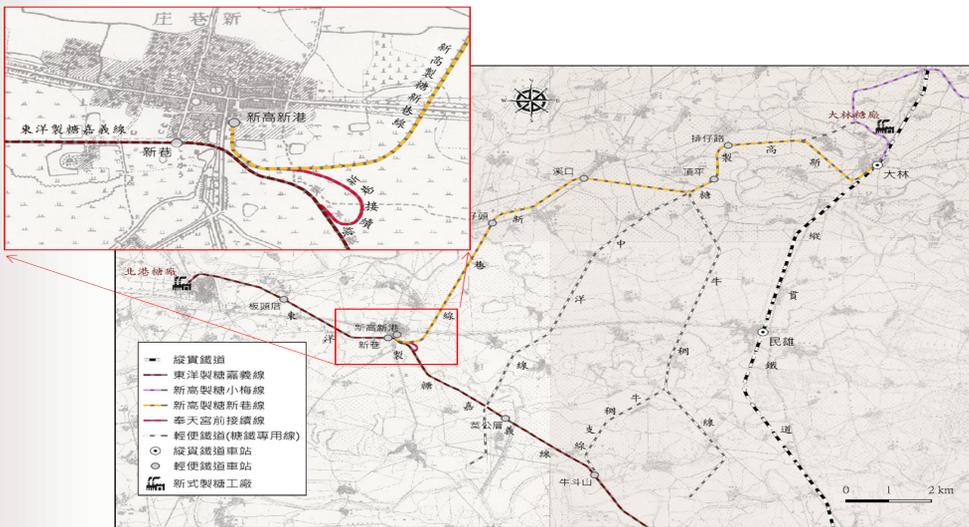


圖 25 1921 年新港地區輕便鐵道路線圖

資料來源：本研究繪製

參考底圖：〈日治二萬五千分之一臺灣地形圖（1926-1945）〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/wmts>。

說明：「新港接續線」即原來的「奉天宮前接續線」，為 1920 年臺灣實施「臺灣街庄制」及 1921 年新港車站遷移後所更改。

既然新港線已可直接聯通至嘉義線，因此新高製糖會社於日後和東洋製糖會社簽訂契約，共同使用該社嘉義線部分區間（新巷—北港間，約 4.4 公里），並行駛直通北港街之列車。⁶⁵ 為提供其便利，縱貫鐵道官線各站與大林、北港間，開辦進香團限定的聯運並共用路線。⁶⁶

表 12 1925 年新高製糖會社新港線（小梅—新巷—北港間）旅客運賃（錢）

88	--	--	74	62	56	49	45	36	32	30	25	19	11	小梅
78	--	--	63	51	45	38	35	25	21	19	14	8	大埔	2.8
70	--	--	55	44	37	30	27	18	13	11	7	北勢	2.0	4.8
64	--	--	49	37	31	24	21	11	7	5	潭墘	1.1	3.1	5.9
59	--	--	45	33	27	20	16	7	2	大湖	1.8	2.9	4.9	7.7
57	--	--	43	31	25	18	14	5	會社前	0.6	2.4	3.5	5.5	8.3
53	--	--	38	27	20	13	10	大林	1.0	1.6	3.4	4.5	6.5	9.3
43	--	--	29	17	11	4	排子路	2.4	3.4	4.0	5.8	6.9	8.9	11.7
40	--	--	25	14	7	頂坪	0.8	3.2	4.2	4.8	6.6	7.7	9.7	12.5
32	--	--	18	7	溪口	2.1	2.9	5.3	6.3	6.9	8.7	9.8	11.8	14.6
26	--	--	12	埤子頭	1.5	3.6	4.4	6.8	7.8	8.4	10.2	11.3	13.3	16.1
14	--	--	新高 新巷	2.9	4.4	6.5	7.3	9.7	10.7	11.3	13.1	14.2	16.2	19.0
--	--	新巷	0.3	3.2	4.7	6.8	7.6	10.0	11.0	11.6	13.4	14.5	16.5	19.3
--	板頭厝	1.7	2.0	4.9	6.4	8.5	9.3	11.7	12.7	13.3	15.1	16.2	18.2	21.0
北港	1.7	3.4	3.7	6.6	8.1	10.2	11.0	13.4	14.4	15.0	16.8	17.9	19.9	22.7

（哩，1 哩 = 1.6093 公里）

65 1920 年臺灣總督府鐵道部第二十二年報（大正 9 年度）私設鐵道營業日數及哩數，開始出現小梅—北港間的營運資料。臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第二十二年報》，附屬統計表，頁 179。

66 石井禎二，〈私設鐵道營業線めぐり〉，《臺灣鐵道》，第 253 號（1934 年 7 月），頁 7-9。

資料來源：武澤實太郎，《改正鐵道旅客運賃表》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1926 年 4 月），附錄頁 13-15。石井禎二，〈私設鐵道營業線めぐり〉，《臺灣鐵道》，第 253 號（1934 年 7 月），頁 7-8。

說明：新巷—北港間與東洋製糖共同使用線路。

三等旅客運賃（二等為增加 1.5 倍）

三等折扣來回特價如下：小梅—大林間 60 錢、小梅—新巷間 1 圓 20 錢

小梅—北港間 1 圓 44 錢、大林—新巷間 63 錢

大林—北港間 86 錢、新巷—北港間 24 錢

前述北港製糖會社所屬北港製糖所，於 1915 年併入東洋製糖會社，⁶⁷ 1927 年又轉而併入大日本製糖會社⁶⁸。而在前一年即 1926 年年底新高製糖會社的多數股份已由大日本製糖會社所取得，爾後於 1935 年完全併入大日本製糖會社，⁶⁹ 意味著北港糖廠與大林糖廠在昭和初年間，已漸朝向整併於同一經營體系中。

因此 1928 年新高製糖會社共同使用，屬於大日本製糖會社的新巷車站（原東洋製糖新巷車站），也就不足為奇了，相關告示如下。

大日本製糖株式會社新巷驛ヲ新高製糖株式會社ト共同使用ノ件

大日本製糖株式會社鐵道嘉義線新巷驛ヲ新高製糖株式會社ト共

同使用ノ件十一月八日附認可セリ⁷⁰

67 「北港製糖株式會社鐵道讓渡ノ件」（1915 年 5 月 16 日），〈臺灣總督府府報第七百五十三號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071020753a002。

68 「東洋製糖株式會社鐵道讓渡」（1927 年 12 月 3 日），〈臺灣總督府府報第二百五十七號〉，《臺灣總督府府（官）報》，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071030257a005。大日本製糖株式會社編，《臺灣支社概況》（臺南：大日本製糖株式會社，1940），頁 3。

69 西原雄次郎編，劉萬來譯，《新高製糖簡史》（雲林：臺灣糖業文化協會，2003 年），頁 107-111。

70 「大日本製糖株式會社新巷驛ヲ新高製糖株式會社ト共同使用ノ件」（1928 年 11 月 10 日），〈臺灣總督府府（官）報〉，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071030522a005。

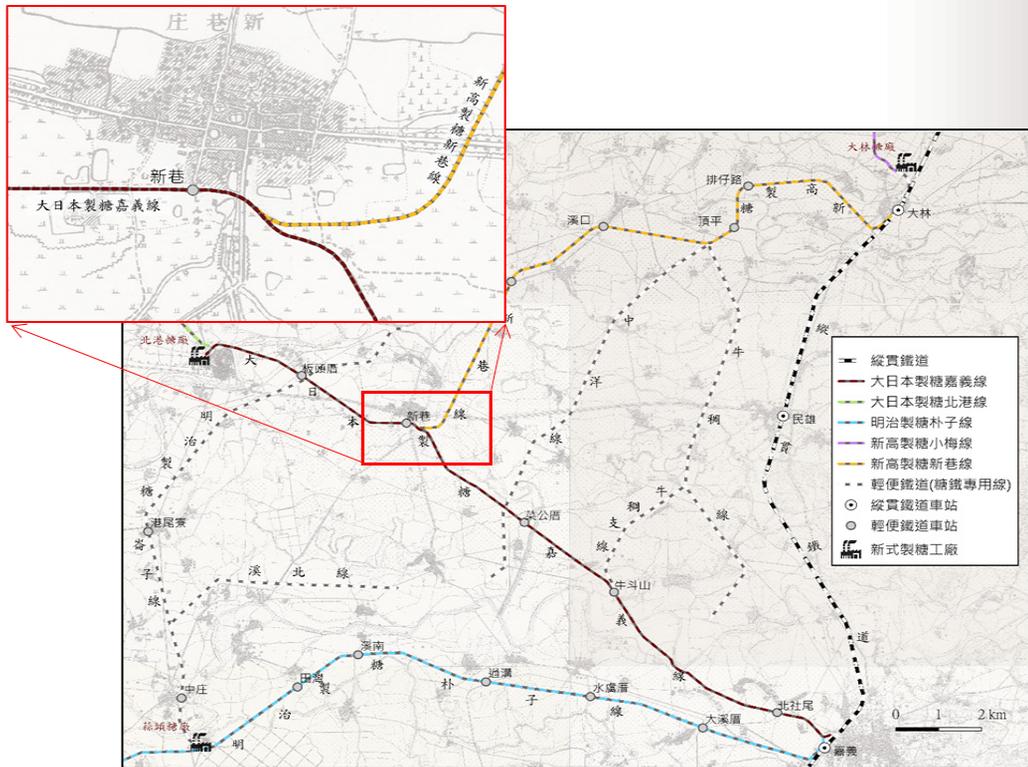


圖 26 1933 年新港地區輕便鐵道路線圖

資料來源：本研究繪製

參考底圖：〈日治二萬五千分之一臺灣地形圖（1926-1945）〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/wmts>。

至此「新巷接續線」和「新高新港」車站已英雄無用武之地了，1927 年鐵道年報最後一次出現「大日本鐵道接續點」後，從此消失無蹤。而「新高新港」車站，⁷¹ 遲至 1933 年後鐵道部年報亦無相關營業哩程資料，應該也是廢除了。⁷²

71 新高「新港」車站，在 1929 年以後鐵道部年報又改以新高「新巷」登載，至 1933 年後鐵道部年報即無此相關資料了，為免讀者混淆概以新高「新港」車站稱之。

72 停用後的新高新港車站，於 1959 年由時任新港鄉鄉長洪炳欽與大林糖廠斡旋，以一坪一百元購得一千多坪鐵道停車場，並由鄉公所建了十八間店舖賣給鄉民（俗稱「十八坎」），也就是目前新港中山路奉天宮香客大樓對面的店舖。至於德旺商旅至金臺灣餅舖一帶，則是原新高製糖的倉庫群。蔡玉村口述，張耀元訪談、紀錄，2021 年 10 月 14 日。陳素雲，〈被錯待的新港士紳 - 林蘭芽（鄉政篇）〉，收入「facebook」，網址 https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=3822101641182834&id=100001491070482（2022 年 3 月 13 日點閱）。

七、糖鐵營業線與客運汽車的競爭

1926 年隨著乘合自動車（客運汽車）的漸次普及，其營運路線及便利性更高，僅 1931 年臺南州下即有 50 家登記有案的經營業者，行駛路線計有 104 條之多。⁷³

嘉義地區客運汽車業亦復如此蓬勃發展，往來嘉義、溪口、新巷、北港附近一帶的客運路線，前後計有合興自動車商會的北港—新巷線；⁷⁴ 嘉義商會的嘉義—民雄—新巷—北港線；⁷⁵ 嘉義乘合自動車會社的嘉義—月眉潭—新巷—北港線、嘉義—溪口—北港線；⁷⁶ 大同自動車會社的嘉義—民雄—北港線；⁷⁷ 斗南南興乘合自動車的斗南—大埤—溪口—新巷—北港線。⁷⁸

製糖會社糖鐵營業線因客源的流失，導致搭乘人數及營業收入有逐年減少傾向，為此大日本製糖會社一度於 1933 年間傳出要廢止新港線的營業。以 1928 年高峰期至 1933 年停駛傳聞間做對比，新港線旅客運輸人數總計衰退了 57.62%，旅客運輸收入衰退幅度更高達 64.47%。⁷⁹

停駛消息一經披露，馬上引發民眾反對聲浪，尤其是溪口庄民更是強烈。當時由溪口庄長張早、郭文品醫師、溪口保甲聯合會長張珠等人，領銜溪口、新巷、大林、小梅四街庄民，陳情至嘉義郡役所及製糖會社才化解停駛危機，⁸⁰ 爾後因搭乘人數稍有起色，新港線才得以繼續延駛至戰後不輟。

73 臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に關する調査》（臺北：臺灣總督府交通局總務課，1932 年 3 月），頁 65-66。

74 〈自動車營業擴張〉，《漢文臺灣日日新報》，1927 年 11 月 20 日，第 9903 號，版 4。〈交通便利〉，《漢文臺灣日日新報》，1928 年 4 月 25 日，第 10060 號，版 4。

75 〈自動車開通〉，《漢文臺灣日日新報》，1928 年 1 月 9 日，第 9953 號，版 4。〈自動車通〉，《漢文臺灣日日新報》，1928 年 4 月 13 日，第 10048 號，版 6。

76 〈自動車通〉，《漢文臺灣日日新報》，1932 年 1 月 22 日，第 11116 號，版 4。

77 〈自動車の運行中止〉，《臺灣日日新報》，1934 年 7 月 22 日，第 12321 號，版 2。

78 〈自動車開通〉，《漢文臺灣日日新報》，1936 年 5 月 10 日，第 12973 號，版 4。

79 旅客運輸人數減幅 = $(171136-72531) / 171136 \times 100\% = 57.62\%$ ，旅客運輸收入減幅 = $(39913.23-14182.95) / 39913.23 \times 100\% = 64.47\%$ 。

80 〈大林新巷間社線受自動車打擊將廢四庄有力者起善後策〉，《臺灣日日新報》，1933 年 7 月 1 日，第 11938 號，版 4。張早之弟為張進通，其弟媳許世賢為前嘉義市長，有嘉義「媽祖婆」之譽。楊維真等纂修，《嘉義縣志：人物志》，頁 48-49。

表 13 1920-1941 年新港線（小梅—新巷—北港間）營運概況

年份	運輸數量		運輸收入				
	旅客 (人)	貨物噸數 (噸)	旅客 (圓)	貨物 (營業品) (圓)	社用品 (圓)	雜收 (圓)	合計 (圓)
1920	156,838	23,390.0	37,944.99	16,787.26	15,631.45	1.82	70,365.32
1921	120,521	20,495.0	37,439.70	16,152.05	23,221.07	3.68	76,816.50
1922	96,688	10,551.3	28,622.61	16,619.48	36,144.99	2.30	81,389.38
1923	68,620	8,676.8	16,412.74	13,801.39	60,282.96	5.98	90,503.07
1924	90,464	11,818.7	25,403.70	17,474.57	38,467.36	8.61	81,354.30
1925	112,236	27,071.3	30,775.40	27,840.04	35,994.80	6.79	94,719.21
1926	155,179	23,812.3	36,226.30	31,543.50	39,680.75	10.27	107,451.82
1927	177,390	28,043.8	39,216.26	34,746.28	41,573.90	2.74	115,539.18
1928	171,136	19,214.9	39,913.23	26,901.13	43,836.50	3.15	110,654.01
1929	119,884	20,073.5	31,064.77	27,329.01	38,088.20	1.65	96,483.63
1930	96,046	31,016.6	25,203.16	28,378.10	60,778.05	0.19	114,359.50
1931	74,925	11,493.7	16,831.98	17,463.35	30,269.45	0.78	64,565.56
1932	72,341	39,100.1	14,564.55	26,299.05	25,503.25	1.14	66,317.99
1933	72,531	19,051.8	14,182.95	19,594.36	76,365.37	0.20	110,142.88
1934	65,034	28,816.9	9,949.26	20,864.75	87,425.18	--	118,239.19
1935	100,434	25,549.0	8,680.27	21,058.42	114,935.59	0.79	144,675.07
1936	94,170	25,390.1	9,556.20	24,102.31	7,706.73	--	41,365.24
1937	78,794	19,535.6	9,642.17	16,993.72	13,133.65	57.71	39,827.25
1938	66,639	69,692.1	8,189.49	45,881.37	15,162.77	114.34	69,347.97
1939	79,805	33,674.2	9,572.17	21,714.46	18,047.77	105.23	49,439.63
1941	140,101	103,535.8	21,532.00	75,516.00	95,461.00	221.00	192,730.00

嘉義線雖也同受影響，但衰退幅度與新港線同期相比不若其嚴重，其中旅客運輸人數僅衰退 38.56%，旅客運輸收入雖也衰退了 50.09%，⁸¹ 但其旅客運輸營業額在 1933 年仍高達 55,537.03 圓，為新港線 14,182.95 圓的 3.92 倍。至於每單位距離的旅客運輸收入績效，以 1933 年而言為 1751.96（圓 / 公里 / 年），是新港線 389.32（圓 / 公里 / 年）的 4.5 倍，⁸² 故其在運輸功能及效益，仍然具有相當重要的地位。

表 14 1920-1941 年嘉義線（嘉義—北港—烏麻園間）營運概況

年份	運輸數量		運輸收入				
	旅客 (人)	貨物 噸數 (噸)	旅客 (圓)	貨物 (營業品) (圓)	社用品 (圓)	雜收 (圓)	合計 (圓)
1920	209,928	9,378.0	83,591.15	14,272.00	66,498.31	131.70	164,493.16
1921	217,715	7,076.0	75,999.38	10,966.56	64,874.12	25.62	151,865.68
1922	186,510	7,018.1	64,823.13	10,772.25	71,452.06	2,741.34	140,787.78
1923	167,687	11,983.4	56,256.34	15,980.49	179,090.74	2,435.34	253,762.91
1924	211,398	13,347.3	64,616.3	18,267.72	69,541.92	3,160.66	155,586.32
1925	255,569	16,827.0	83,608.81	22,553.53	128,285.45	3,514.87	237,962.66
1926	281,377	27,797.0	94,926.56	34,492.72	85,678.56	2,838.23	217,936.07
1927	313,216	35,438.7	103,706.98	43,042.01	56,510.20	2,026.34	205,285.53
1928	333,851	28,662.9	111,264.73	34,609.79	23,876.25	4,497.73	174,248.50
1929	261,918	30,250.2	94,107.90	36,768.77	43,497.60	4,559.95	178,934.31

81 旅客運輸人數減幅 = $(333851 - 205110) / 333851 \times 100\% = 38.56\%$ ，旅客運輸收入減幅 = $(111264.73 - 55537.03) / 111264.73 \times 100\% = 50.09\%$ 。

82 嘉義線年單位距離旅客運輸收入績效 = $(55537.03 \text{ 圓} \div 31.70 \text{ 公里}) = 1751.96 \text{ 圓 / 公里}$ ；新港線年單位距離旅客運輸收入績效 = $(14182.95 \text{ 圓} \div 36.43 \text{ 公里}) = 389.32 \text{ 圓 / 公里}$ ； $1751.96 \div 389.32 = 4.5 \text{ 倍}$ 。

1930	265,097	40,765.1	91,739.42	49,845.39	66,725.97	4,465.10	209,775.88
1931	219,312	32,269.3	72,746.09	36,154.32	46,025.15	3,772.25	158,697.81
1932	188,852	39,414.6	53,838.03	40,380.27	50,678.45	3,148.69	148,045.44
1933	205,110	51,162.2	55,537.03	46,331.64	44,281.21	3,988.08	150,137.96
1934	180,817	56,534.3	49,194.41	54,680.71	49,922.54	3,479.28	156,276.94
1935	198,434	72,455.4	53,394.81	64,363.54	50,794.23	2,180.37	170,732.95
1936	202,020	77,956.3	53,590.94	74,473.25	47,335.47	421.80	175,821.46
1937	232,734	90,125.5	61,731.00	75,767.49	45,558.30	243.72	183,350.51
1938	255,061	110,284.4	62,400.23	88,063.57	55,847.39	276.57	206,587.76
1939	279,675	67,558.8	69,062.81	63,814.57	57,666.41	401.33	190,935.42
1941	586,834	95,509.7	157,704.00	100,180.00	160,036.04	355.00	418,275.00

資料來源：同表 13。



圖 28 1920-1941 嘉義線 (嘉義—北港—烏麻園間) 營運概況

資料來源：同表 13。

說明：《臺灣總督府鐵道部第四十三年報》，將烏麻園改稱口湖。

八、北港溪橋沖毀與臨時北港車站

1943 年日糖興業會社（原大日本製糖會社所改稱）嘉義線，發生臺灣糖業鐵道史上最嚴重的傷亡事故，該年 7 月 18 日由六輛客車和十輛貨車組成的編號第 23 號混合列車，從嘉義站開出於下午 1 時 40 分抵達北港溪橋時，就在車頭快通過抵達北港端時瞬間橋樑塌陷，機關車頭、客車和載有 829 袋消費米的貨車，全部掉入湍急的溪流中，僅 29 人獲救，其餘乘客悉數罹難人數不詳，罹難者包括當時北港郡知名人物曾人潛。⁸³

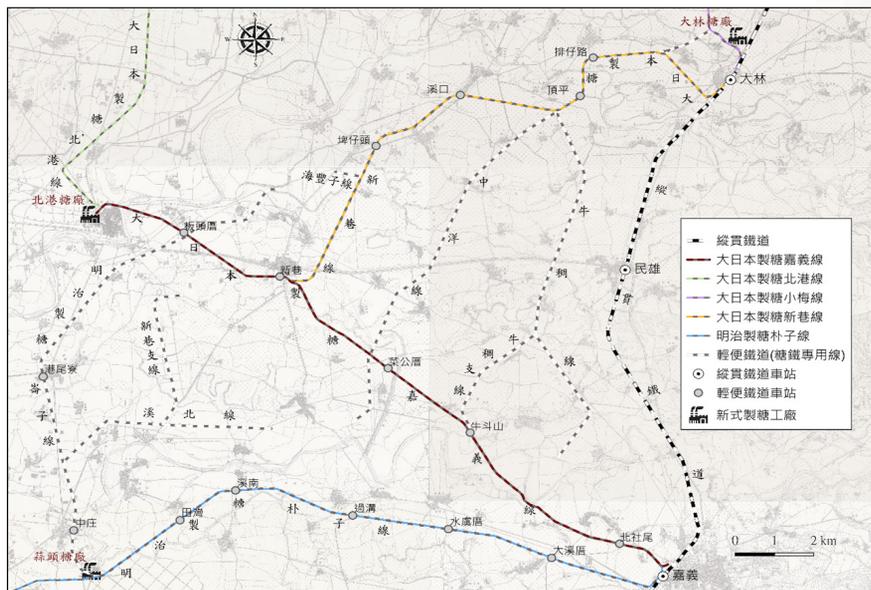


圖 29 1935 年新港地區輕便鐵道路線圖

83 曾人潛（1898-1943），為北港閩人曾席珍長子，其岳父蔡然標為清末秀才（日治時期曾擔任北港街長、區長，也曾為朝天宮管理者）。1920 年曾人潛任北港青年會會長，1925 年任水林庄長，1928 年配授大禮章，1935 年任北港信用組合理事，1936 年當選臺南州會議員。臺灣新民報編，《臺灣人士鑑》（臺北市：株式會社臺灣新民報社，1937 年 9 月），頁 197。〈曾人潛〉，收入「雲林國家文化記憶庫」，網址 <http://data.yunlin-memory.cool/data/Person/4672>（2021 年 7 月 2 日點閱）。

資料來源：本研究繪製

參考底圖：〈日治二萬五千分之一臺灣地形圖（1926-1945）〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/wmts>。

說明：1933 年新增蒜頭糖廠溪北線新巷支線，《臺灣總督府鐵道部第三十五年報》（昭和 8 年度，誤植為南靖糖廠）；1935 年大林糖廠牛稠支線延長至北港糖廠嘉義線牛斗山車站，另外新增海豐子線。

橋梁沖毀時正逢二戰末期，日本戰況吃緊無暇顧及臺灣本島建設，當時物資匱乏諸事維艱，橋樑遲遲無法重建，嘉義線暫時止於北港溪南岸的舊南港，設立臨時車站應急，貨物往來再度依賴竹筏、竹橋接駁。不久河道再度侵蝕危急臨時車站，為安全考量日糖興業會社再度將臨時車站，移往東石郡六腳庄崙子（六腳鄉崙陽村），稱之為「假北港停車場」，也就是臨時北港車站之意，戰後稱為南北港車站（此場地停用後，於 1956 年設立北美國小），該地鄰近原明治製糖會社蒜頭糖廠崙子線所設置的「媽祖車站」附近。



圖 30 蒜頭糖廠崙子線媽祖車站

資料來源：〈日治三十萬分之一臺灣全圖（第一版）（1924）〉收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

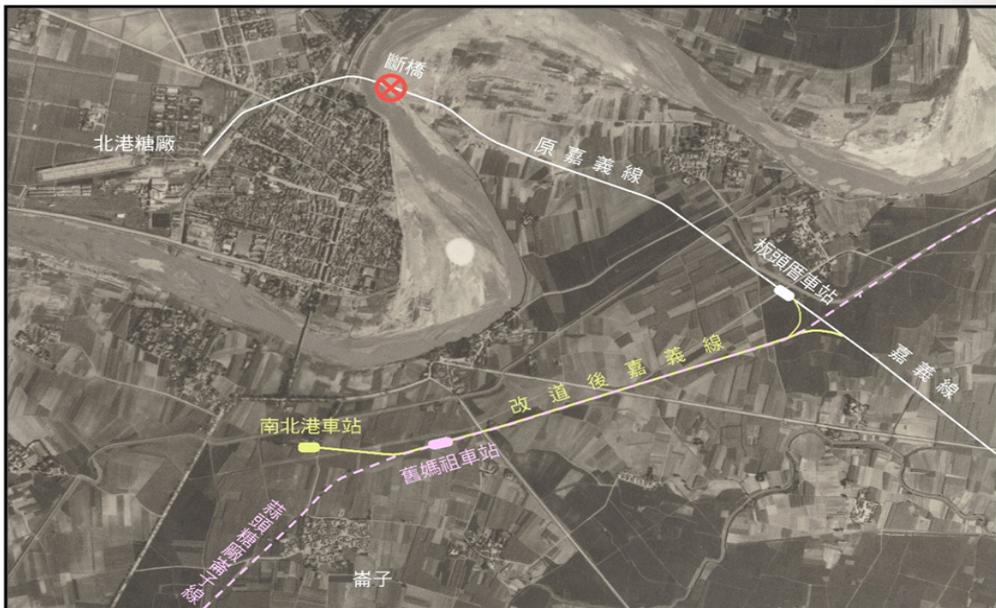


圖 31 1947 年 9 月 26 日崙子空照圖

資料來源：改繪自中研院 GIS 中心提供空照圖

說明：北港鎮曲流南岸，可看出改道的嘉義線及南北港車站、舊媽祖車站，上方紅色 X 處為遭洪水沖毀的北港溪斷橋。

這「媽祖車站」歷經多次更迭，最早見於 1911 年 3 月 25 日明治製糖會社崙子線，第一度臨時營業時名為「舊南港車站」，後來延長營業至 9 月 30 日；同年底 12 月 1 日二度臨時營業時改名為「媽祖車站」。



圖 32 日治時期蒜頭糖廠



圖 33 現今蒜頭糖廠

資料來源：臺灣糖業文化協會編，《明治 資料來源：本研究拍攝（2021 年 8 月 5 日）
製糖之傳承圖說集》（臺北
市：臺灣武智紀念基金會，
2005），頁 10。

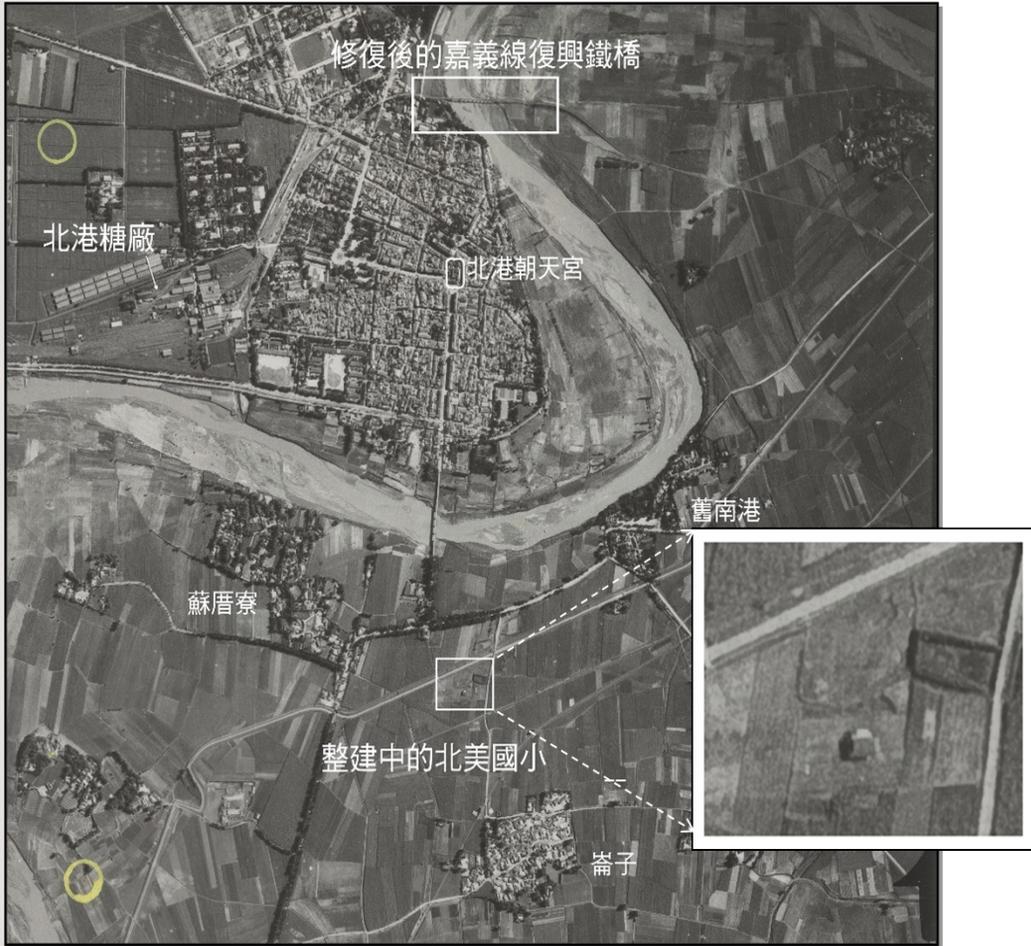


圖 34 1956 年年 6 月 19 日北港空照圖

資料來源：改繪自中研院 GIS 中心提供空照圖

說明：上方白色框線處為修復完畢的復興鐵橋，下方白色框線處為整建中的北美國小（原南北港車站）

崙子線定期營業時間不長約二年左右，1913 年 8 月 2 日就變更為貨物營業線，後來又因進香客需求分別於 1914-1918 年間，六度提出臨時營業需

求，直至 1919 年營業廢止。⁸⁴ 此後一直到 1943 年嘉義線北港溪橋遭洪水沖毀後，才又再度與嘉義線交會於北港進出門戶端前緣。

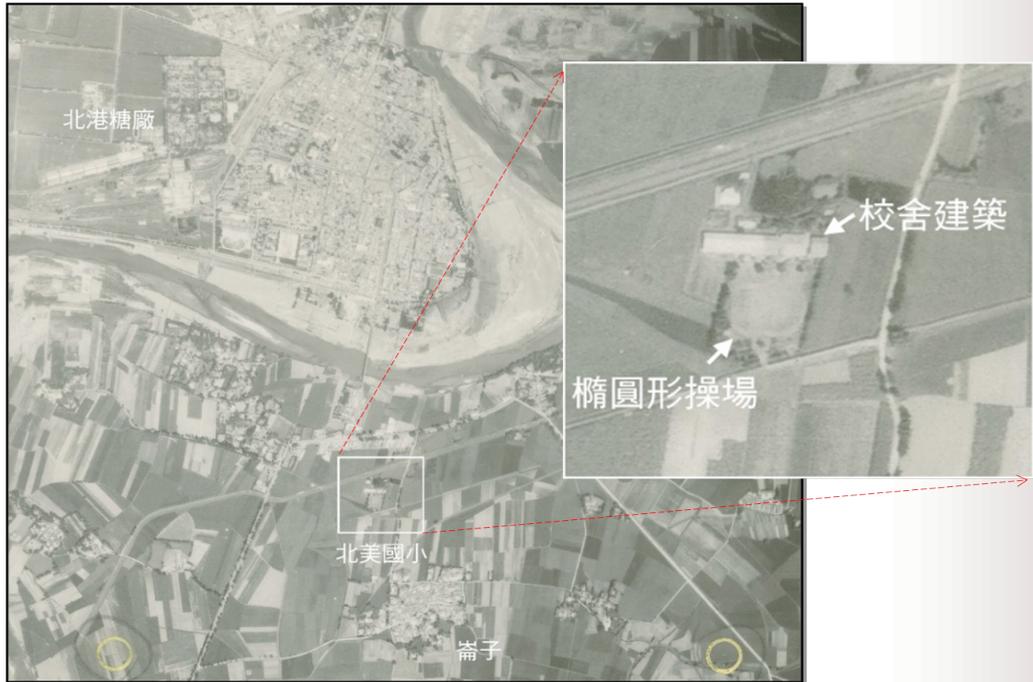


圖 35 1963 年 10 月 11 日崙子空照圖
資料來源：改繪自中研院 GIS 中心提供空照圖
說明：北美國小已出現橢圓形操場及校舍

叁、戰後時期輕便鐵道發展

一、糖廠修復糖鐵復運再創巔峰

二次大戰期間北港、大林及蒜頭糖廠，因供應軍事設施燃料酒精，具重要戰略意義，先後遭受盟機轟炸。北港糖廠更因鄰近水林（水林鄉）、火燒庄（北港鎮好收里）的「常陸第 4 教育隊」飛機場（北港飛行場）基地跑道

84 看橋工房，〈圖解明治製糖蒜頭媽祖間營業線〉，收入「看橋工房鐵道記事篇」網址：<https://blog.xuite.net/ticket0610/notebook/59349769>（2021 年 7 月 8 日點閱）。

而飽受轟炸，⁸⁵ 除工場機器設備受損較輕外，壓榨室、結晶室、烘乾室等都破壞殆盡滿目瘡痍。大林糖廠則除廢蜜槽、廠房及倉庫受創較重外，製糖機械和其他重要設備，因部分炸彈未引爆倖免於難。蒜頭糖廠及所屬酒精工場受創頗重，大火連燒三天才止歇。⁸⁶

除了製糖工場屢遭轟炸之外，糖鐵營業線亦先後遭受盟軍攻擊，行進途中遇空襲掃射時，得臨停讓乘客下車躲避蔗園、圳溝避險，嘉義線、新港線傷亡屢有所聞。⁸⁷ 為了避免列車一再遭受空襲，嘉義線後期只能利用黑夜冒險運轉，減少行車班次，每天僅行駛兩班列車一去一返。自北港發往嘉義列車於凌晨 4 時開出，回程則在當晚 8 時從嘉義駛返北港，車上不准開燈，車窗全部緊閉，乘客亦不得大聲交談。⁸⁸

85 北港飛行場隸屬於日本陸軍，為 1944 年實施十號戰備下為連結南北大型航空基地，所設立的「空中列車」型態飛行場；其中東跑道是主要戰備跑道，西跑道則為偽裝用的誘敵跑道。（洪致文，《不沈空母：臺灣島內飛行場百年發展史》（作者自費出版，2015 年），頁 304-306；楊彥騏，〈日治時期的北港糖廠〉，《笨港》，第 40 期（2000 年 6 月），頁 8。

86 臺灣糖業公司編，《台糖四十年》（臺北：臺灣糖業股份有限公司，1986），頁 581、598、602。

87 張健豐，《乙未割臺憶舊路》（臺北：海峽學術出版社，2010 年 12 月），129 頁。陳義雄，〈嘉義→新港→北港線五分仔車的回憶〉，《台灣糖業鐵道百週年專刊》，頁 105。

88 許前程，〈五分車運走的少年時光〉，謝明勳編《五分仔車紀行》，卷一：糖業鐵道追懷與再生（I），（新竹：國立交通大學鐵道研究會，1993 年），頁 129-136。

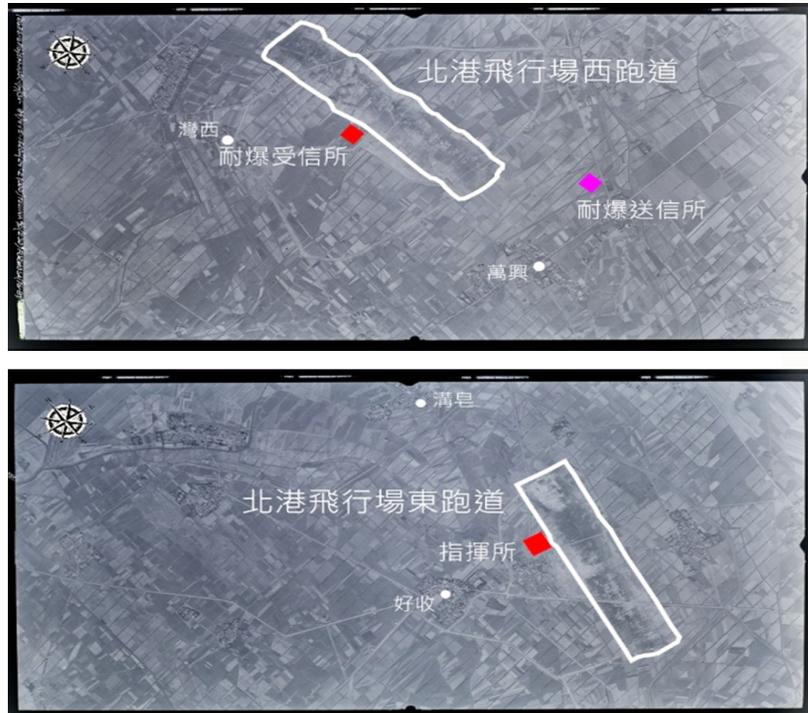


圖 36 二戰未受轟炸前的北港飛行場跑道

資料來源：改繪自中研院 GIS 中心提供 NARA（美國國家檔案館之二次世界大戰紀錄冊）空照圖。

戰後於 1946 年 11 月修復開始製糖作業，北港糖廠修復工程由台北協志商號（大同公司）承包復舊，並於 1947 年 12 月修復完成運作，糖業鐵道也才跟著恢復運轉。⁸⁹

89 臺灣糖業公司編，《台糖四十年》，頁 558、581、602。張季熙，《臺灣糖業復興史》（彰化：臺灣糖業公司，1958 年），頁 150-151。



圖 37 二戰期間遭轟炸的蒜頭糖廠

資料來源：甘記豪授權提供⁹⁰

說明：前方白色為第一次炸毀的建築物，後方煙灰為第二次轟炸結果。



圖 38 二戰期間遭轟炸的大林糖廠

資料來源：甘記豪授權提供⁹¹

說明：白色為炸彈降落傘，減緩引爆時間。

1949年8月30日北港鎮民代表會主席顏金元，向臺灣省參議會提出「築造北港糖廠所屬嘉義線鐵道北港溪鐵橋」請願書，如下：

本鎮為縣下最繁華之地，文化較高產業發達萬商雲集，現為本縣西北部之農產物集散地，商況極呈活潑，出入商人頻繁，又有全島最有名媽祖之所在地，年參詣者達數十萬之多。而其旅客之交通，均賴臺灣糖業公司北港糖廠嘉義線鐵道，故該線之乘客為數量甚多，而輸送之貨物其數亦不少。然而該線之北港車站，自從民國三十二年北港溪鐵橋被洪水沖壞以來，改置在區外東石區六腳鄉崙子村為南北港站，以為本鎮對外之出入站，繼續業務至今。而該站之地位巨離（距離）本鎮甚遠，而且至該站之道路高低甚差、地勢甚劣，交通頗覺不便。被壞當時因戰爭中資材缺乏，而且該溪治水工程尚未興工，溪心位置未定，故不得修復懸案於今。現在溪心變更實屬困難，且奉省光復百廢待興之主旨，全體鎮民莫不呼籲修築……，以應鎮民之熱望，不勝盼望之至。

90 甘記豪，《米機襲來：二戰臺灣空襲寫真集》（臺北市：前衛出版社，2015年），頁182。

91 甘記豪，《米機襲來：二戰臺灣空襲寫真集》，頁140。

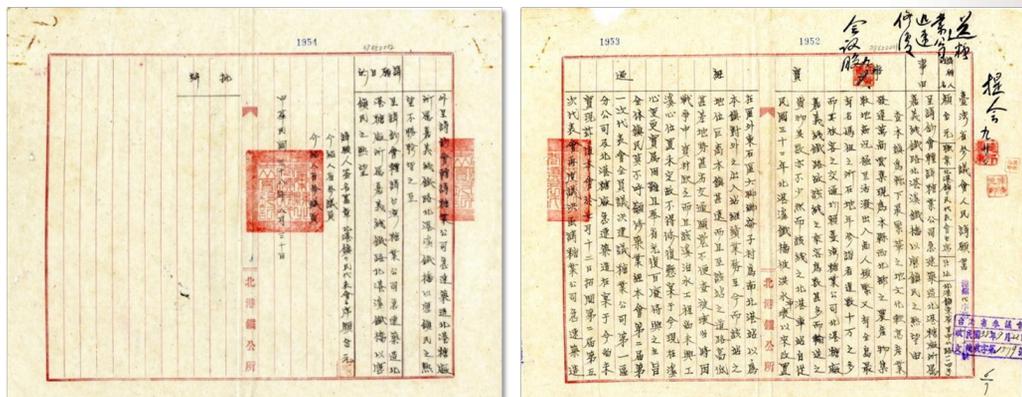


圖 39 築造北港糖廠所屬嘉義線鐵道北港溪鐵橋請願書

資料來源：「北港鎮民代表會主席顏○○呈請迅築北港糖廠所屬嘉義線鐵路北港溪鐵橋案」（1949年9月22日），《臺灣省議會史料總庫館》，國史館臺灣文獻館，典藏號：0014430038003。

1950年10月台糖公司將修復計劃送省府審核，隔年1月台糖奉令整修南北鐵道平行預備線時奉准照辦，1月25日重建工程開始進行，橋身全長280公尺共計24橋孔，施工途中因兩次豪大雨以致施工棧道遭沖斷、沉箱受損，工程被迫延至同年7月25日才全部竣工，⁹²並於8月19日舉行盛大試車通行儀式。⁹³



圖 40 修復完成的「復興橋」銘刻

資料來源：許乃懿提供



圖 41 旅客列車通過北港溪橋（復興橋）

資料來源：臺灣糖業股份有限公司研究所提供

92 不著撰人，〈北港拾零〉，《台糖通訊》，第9卷第4期（1951年），頁16。

93 不著撰人，〈本公司南北鐵道線全部竣工順利通車〉，《台糖通訊》，第9卷第7期（1951年），頁15。

復興鐵橋修建完成後，北港糖廠各營業線均在北港總站聯軌，嘉義線又重新回到北港出發，自此開啟飛黃騰達的黃金歲月。1959 年首創對號直達快車成功號，並於 8 月 20 日假北港糖廠舉行盛大通車典禮，每日 4 班從嘉義出發中間僅停靠新港一站，再抵達北港僅需 39 分鐘，票價 4 元 5 角。對號快車內部新穎座位舒適，不僅坐臥兩用還可以前後移動調整方向，隨車並配有服務生，較之縱貫線有過之無不及。⁹⁴



圖 42 1977 年 11 月嘉義車站北港車頭的對號快車

資料來源：野澤英治提供

說明：北港車頭在嘉義火車站附近，為日治時期通俗地名稱呼，意即往北港方向的小火車車站之意，1982 年 8 月嘉義線停辦客運業務後，站房拆除改建為台鐵嘉義後站，現為嘉義轉運中心。



圖 43 烏樹林糖廠靜態展示的成功號客車

資料來源：SSR2000，〈烏樹林糖廠內整修後的成功號汽油客車〉，收入「維基百科」，網址 https://zh.m.wikipedia.org/wiki/%E7%83%8F%E6%A8%B9%E6%9E%97%E8%BB%8A%E7%AB%99#/media/File%3ARevised_Taisugar_Railcar_562.JPG

1953 年 5 月 1 日大林糖廠試辦「虎尾—新港—嘉義」營業線，連同 1913 年開辦的小梅線（大林—梅山）、⁹⁵ 1914 年的新港線（大林—新港），以大林車站為交會起訖的營業線共有三條。「虎尾—新港—嘉義線」後來改稱為大林虎尾線，其中大林—虎尾間稱為大林線，大林—新港間稱為新港線。⁹⁶

94 〈北港糖廠坐臥快車昨舉行通車禮 由應廠長親自主持〉，《臺灣民聲日報》1959 年 4 月 21 日，第 4379 號，版 5。〈北港糖廠鐵道向新時代邁進一步〉，《臺灣民聲日報》1959 年 4 月 20 日，第 4378 號，版 5。

95 1954 年 6 月 1 日小梅線改為不定期營業線，不久後於 1955 年 6 月停辦小梅營業線。台灣糖業股份有限公司編，《台糖四十年》，頁 584。

96 大林—虎尾之間的大林營業線，係應地方之要求而開辦，但後因業務清淡，於 1958 年 10 月 1 日起停辦。楊鵬飛，《臺灣區鐵道古今站名辭典：臺灣鐵道史》，頁 254。

新港線沿途停靠站依序為大林—小梅平交道—湖子平交道—大糖（舊名工場、會社前）—機務旗站—甘蔗崙—排子路—頂坪（舊稱頂平）—溪口—崙尾—埤子頭—海豐（海瀛村）—新港。⁹⁷戰後新港線營運又回復到日治初設時期，僅從大林至新港，1951年10月1日應地方商旅要求，延長到北港糖廠北港站，此期間曾短暫改稱為「大林糖廠北港線」，1955年後又以新港為終點，名稱再度改回新港線。⁹⁸

1965-1969年是糖業鐵道客運最繁盛的時期，尤其是嘉義線沿途有新港奉天宮、北港朝天宮兩大媽祖信仰重鎮，故除了莘莘學子、商旅、住民外，還有虔誠的香客，載客量更是勇冠全台，年盈餘200餘萬元盛極一時。

每逢農曆春節至3月媽祖聖誕期間，更是座無虛席班班客滿，為此除了固定的22班次之外，常需加開班次列車，甚至是夜晚的臨時加班車，最高曾達一天32班次之多。站務人員為配合龐大進香人潮需求，以及媽祖神駕回鑾時刻，有時得半夜加班處理運務事宜。⁹⁹

二、糖業鐵道的沒落

雖然糖業鐵道客運量屢創巔峰，但是製糖本業卻隨著國際糖價的起伏，及大環境的競爭劣勢等問題而逐漸委靡。1945年底台灣糖業公司接收所有日本在臺製糖會社後，整併為國省合營台糖公司¹⁰⁰，產業鐵道也修築為南北平行預備線。¹⁰¹

97 小梅平交道、湖子平交道為1970年1月1日改訂時刻表中所列入，機務旗站為部分汽油車通過，甘蔗崙為1948年6月1日起時刻表所增列，海豐則是1950年所增設。

98 楊鵬飛，《臺灣區鐵道古今站名辭典：臺灣鐵道史》，頁258。

99 陳義雄，〈專訪舊鐵道服務人員 憶舊話當年〉，《台灣糖業鐵道百週年專刊》，頁106。

100 1945年10月25日臺灣省行政長官公署成立，初設臺灣糖業監理委員會，接收「日糖興業」、「臺灣製糖」、「明治製糖」、「鹽水港製糖」四大株式會社。1946年3月間，臺灣糖業監理委員會，奉令改稱臺灣糖業接管委員會，並將「日糖」、「臺灣」、「明治」、「鹽水港」四監理分會，改為第一、第二、第三、第四區接管分會，由中央資源委員會與臺灣省行政長官公署協定，組織國省合營之台糖公司；1946年5月1日，在上海成立臺灣糖業公司。楊鵬飛，《臺灣區鐵道古今站名辭典：臺灣鐵道史》，頁228。

101 臺灣光復後基於軍事戰備考量，國防部指示臺糖延伸或新建線路，將臺中至屏東之間各糖廠的鐵道，修築與縱貫鐵路線平行的路線，以防戰時南北交通中斷，稱之為南北平行預備線（簡稱南北線）。

場正式停止製糖，原有廠區部份轉用於生產特殊糖。

北港糖廠嘉義線則於 1982 年 8 月 7 日迎來最後一班載客列車，在夕陽餘暉中告別了營運近七十餘載的客運業務，新港車站大廳主體隨即於 1984 年拆除，原料甘蔗的運輸則遲至 1998 年才功成身退，全線停止運作。2001 年 4 月板頭厝車站也跟著拆除，北港糖廠製糖工場則於 2005 年 7 月 1 日正式停產關閉，原料甘蔗撥運虎尾糖廠壓榨。



圖 45 拆除前的新港車站



圖 46 新港車站前迎接嘉義線末班列車的鄉親

資料來源：林森陽提供

資料來源：林英敏提供

曾經活躍於嘉南平原近百年的糖廠及糖業鐵道，至此慢慢沈寂於歷史舞台之中，漸為世人所淡忘。隨著建物的傾圮、鐵道的廢棄，風光的沿線顯得荒煙蔓蔓雜草叢生，而廢棄物的堆置更讓環境顯得雜亂不堪。



圖 47 蔗車經過尚未整理的新港車站

資料來源：許乃懿授權提供¹⁰²



圖 48 荒廢後的新港停車場

資料來源：新港文教基金會提供

102 許乃懿，《台灣糖鐵攪勝》（臺北：人人出版，2003年），頁98。

三、鐵道場站整理與鐵道公園成立

直至 1998 年，宮前村村長邱聰益不忍環境繼續惡化，開始動員村民的力量美化整理新港車站周遭，2000 年在新港文教基金會及政府補助的支援下進行環境改造，復原枕木鐵道、分道器、月台、防空洞、抽水唧筒、警示器、臺車，展示內燃機火車頭等鐵道文化樣貌，終於在 2001 年 9 月 9 日成立了全國第一座以鐵道為名的「新港鐵道公園」。



圖 49 整理後的新港鐵道公園

資料來源：本研究拍攝（2021 年 11 月 10 日）



圖 50 新港鐵道公園環境美化

資料來源：本研究拍攝（2021 年 11 月 10 日）

此後糖業鐵道綠化美化風潮迅速蔓延至全台，新港附近先有 2006 年頂菜園農村博物館陳明惠館長，所發起的板頭厝車站環境美化及沿線鐵道的整理，重建復舊後的板頭厝車站、售票亭等，並結合素負盛名的交趾剪黏裝置藝術，形成整個板陶窯文化園區；繼之而起的是 2008 年崙子線的崙陽村鐵道公園整建。

另外，修復後的復興鐵橋歷經 46 載風雨沖刷，一度因橋墩毀損嚴重擬報請拆除，所幸在新港、笨港文教基金會和地方團體積極努力奔走下，終使嘉義縣、雲林縣文化局將北港溪鐵橋登錄為歷史建築。鐵橋東岸的新港端於 2005 年 4 月 11 日啟動修復工程，除了復興鐵橋主體的修復外，也包含了笨港遺址展示區及候車台、涼亭等景觀工程，並於 2006 年 10 月 31 日完成園區開放展示。未來「現地鐵道橋遺址博物館」的興工、¹⁰³「蒜頭糖廠五分仔車」延駛專案，¹⁰⁴ 是否能重現往日風采，更令人值得期待。



圖 51 重建整理後的板頭厝車站

資料來源：本研究拍攝（2022 年 4 月 4 日）

103 「現地鐵道橋遺址博物館」係指結合北港溪兩岸鐵道相關文化遺址，如將現有的女兒橋、空中廊道連成一線，塑造紀念性空間、再造臨時車站意象，串聯起北港溪兩岸觀光動線，重現搭火車到北港媽祖廟進香的鐵道空間記憶。張朝欣，〈荒廢 20 餘年 北港復興鐵橋拚重生〉（2020 年 7 月 5 日），收入「中時新聞網」，網址 <https://www.chinatimes.com/newspapers/20200705000484-260107?chdtv>（2021 年 7 月 6 日點閱）。

104 行政院於 2021 年 8 月 17 日核定「嘉義蒜頭糖廠至故宮南院觀光鐵路計畫（嘉義蒜頭糖廠五分車延駛故宮南院）」計畫，第 1 期為蒜頭糖廠鐵道向東延駛至嘉義高鐵站約 1.36 公里，第 1.5 期為由蒜頭糖廠向西延駛至故宮南院園區。中央社，〈嘉義蒜頭糖鐵延伸故宮南院〉（2021 年 8 月 17 日），收入「聯合新聞網」，網址 <https://udn.com/news/story/7326/5679804>（2021 年 8 月 17 日點閱）。



圖 52 復興鐵橋旁的笨港遺址展示區

資料來源：本研究拍攝（2022 年 4 月 4 日）

肆、結語

新港近百年來輕便鐵道的興衰更迭，從初始的打北輕鐵臺車線，以迄糖鐵嘉義線，曾因需求眾多而風光一時，亦因時代進步或不堪虧損而廢止營運，燦爛的過往時至今日僅剩殘存線段供後人緬懷。

所幸近年隨著休閒風氣的盛行，騎乘腳踏車的鐵馬車道方興未艾，在中洋子、菜公厝、海瀛村等舊鐵道沿線，也逐漸出現綠意盎然的景觀。

近來每當行腳至北港溪畔時，腦海中不時浮現著昔日搭乘「五分仔火車」，經過牛稠溪、北港溪所發出的叩隆叩隆巨響；這迴盪耳際歷歷分明的景象，讓我們堅信只要這一代人的記憶不曾消失，馳騁的軌道依然存在，「相信有一天，火車會轉來」！



圖 53 蒜頭糖廠五分仔觀光列車
資料來源：本研究拍攝（2022 年 4 月 4 日）

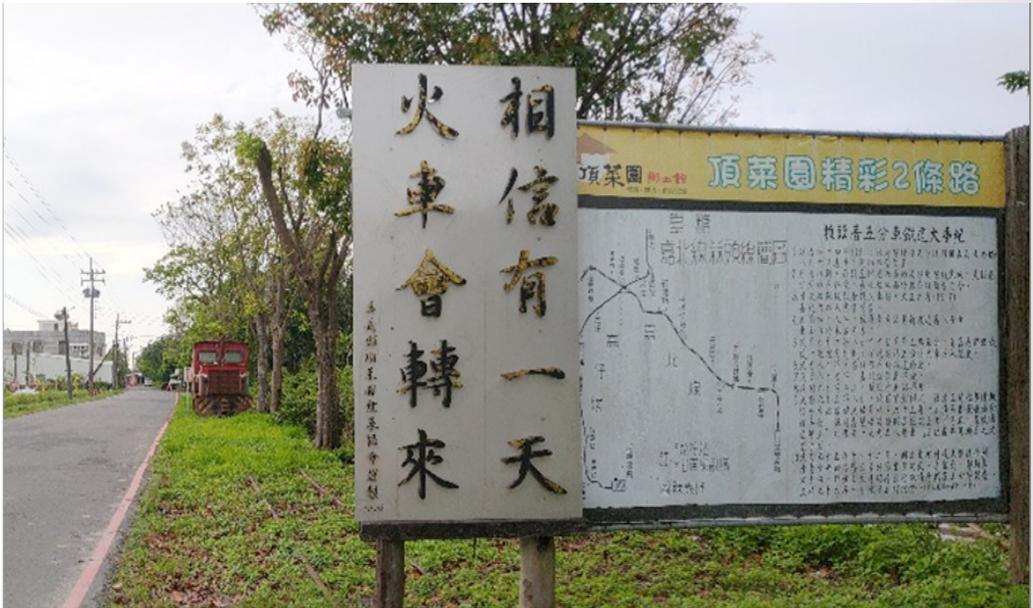


圖 54 板頭厝鐵道裝置藝術
資料來源：本研究拍攝（2022 年 4 月 4 日）

參考書目

壹、檔案

《雲林縣政府》（雲林：雲林縣政府文化處）

「雲林縣北港糖廠糖業文化景觀」（2008 年 5 月 16 日），文化處文化資產科，府文資字第 0972400475 號。

「雲林縣歷史建築北港糖廠」（2016 年 7 月 7 日），文化處，府文資二字第 1053806438A 號。

《臺灣省議會史料總庫館》（南投：國史館臺灣文獻館）

「北港鎮民代表會主席顏○○呈請迅築北港糖廠所屬嘉義線鐵路北港溪鐵橋案」（1949 年 9 月 22 日），典藏號：0014430038003。

《臺灣總督府公文類纂》（南投：國史館臺灣文獻館）

「告示第三十一號徐杰夫外二十九名二紳章下附」（1912 年 9 月 24 日），〈大正元年臺灣總督府公文類纂永久保存第三十卷地方司法〉，典藏號：00001940012。

「打北輕便鐵道會社北港溪專用橋梁架設書類引繼ノ件」（鐵道部）（1909 年 11 月 25 日），〈明治四十三年臺灣總督府公文類纂永久保存第十四卷秘書文書及統計〉，典藏號：00001613017。

「大正五年臺灣總督府公文類纂十五年保存第二十三卷地方」（1916 年 1 月 1 日），典藏號：000-06223。

「官有地使用許可（四件一括）（臺灣製糖會社）」（1920 年 4 月 15 日），〈大正九年臺灣總督府公文類纂十五年保存第八卷地方〉，典藏號：00006812019。

《臺灣總督府府（官）報》（南投：國史館臺灣文獻館）

「臺灣私設軌道規程」（1912年1月26日），〈臺灣總督府府報第三千四百二十七號〉，典藏號：0071013427a001。

「褒賞」（1912年11月2日），〈臺灣總督府府報第六十七號〉，典藏號：0071020067a003。

「褒賞」（1913年2月14日），〈臺灣總督府府報第一百四十八號〉，典藏號：0071020148a010。

「褒賞」（1913年12月2日），〈臺灣總督府府報第三百六十八號〉，典藏號：0071020368a004。

「北港製糖會社口湖線運輸營業開始ノ件」（1913年5月25日），〈臺灣總督府府報第二百二十六號〉，典藏號：0071020226a001。

「東洋製糖株式會社鐵道中一部撤去」（1915年10月17日），〈臺灣總督府府報第八百八十六號〉，典藏號：0071020866a001。

「北港製糖會社鐵道嘉義北港間運輸營業開始ノ件」（1911年8月30日），〈臺灣總督府府報第三千三百一十四號〉，典藏號：0071013314a002。

「明治製糖株式會社鐵道崙仔線蒜頭舊南港間運輸營業開始許可ノ件」（1911年3月25日），〈臺灣總督府府報第三千九百九十四號〉，典藏號：0071013194a003。

「寄附金募集許可」（1908年5月6日），〈臺灣總督府府報第二千四百二十七號〉，典藏號：0071012427a007。

「鐵道延長線運輸營業開始許可ノ件」（1914年8月31日），〈臺灣總督府府報第五百七十二號〉，典藏號：0071020572a001。

- 「新高製糖株式會社鐵道大莆林新港間運輸營業開始ノ件」，（1914年5月17日），〈臺灣總督府府報第四百九十三號〉，典藏號：0071020493a003。
- 「新高製糖株式會社鐵道中驛名改稱」（1917年2月4日），〈臺灣總督府府報第一千二百一十三號〉，典藏號：0071021213a001。
- 「新高製糖株式會社鐵道延長線運輸營業開始」（1917年2月7日），〈臺灣總督府府報第一千二百一十五號〉，典藏號：0071021215a003。
- 「私設鐵道運輸營業開始許可及營業哩程變更」（1919年2月28日），〈臺灣總督府府報第一千七百七十一號〉，國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0071021771a001。
- 「新高製糖會社嘉義工場鐵道驛名中改稱」（1920年7月28日），〈臺灣總督府府報第二千一百六十八號〉，典藏號：0071022168a001。
- 「私設鐵道停車場名稱中改正」（1920年10月1日），〈臺灣總督府府報第二千二百一十二號〉，典藏號：0071022212e023。
- 「北港製糖株式會社嘉義線菜公厝ニ乗降場設置ノ件」（1912年2月3日），〈臺灣總督府府報第三千四百三十二號〉，典藏號：0071013432a004。）。
- 「東洋製糖株式會社鐵道嘉義線變更」（1920年12月23日），〈臺灣總督府府報第二千二百七十八號〉，典藏號：0071022278a011。

「東洋製糖會社鐵道嘉義烏麻園間營業哩程變更」（1921年5月10日），〈臺灣總督府府報第二千三百七十三號〉，典藏號：0071022373a003。

「新高製糖會社鐵道營業哩程變更」（1921年5月20日），〈臺灣總督府府報第二千三百八十二號〉，典藏號：0071022382a008。

「北港製糖株式會社鐵道讓渡ノ件」（1915年5月16日），〈臺灣總督府府報第七百五十三號〉，典藏號：0071020753a002。

「東洋製糖株式會社鐵道讓渡」（1927年12月3日），〈臺灣總督府府報第二百五十七號〉，典藏號：0071030257a005。

「大日本製糖株式會社新巷驛ヲ新高製糖株式會社ト共同使用ノ件」（1928年11月10日），典藏號：0071030522a005。

貳、報章雜誌

《漢文臺灣日日新報》，1907-1936年。

《臺灣日日新報》，1907-1934年。

《臺灣民聲日報》，1959年。

參、專書

一、中文

台灣糖業股份有限公司編，《台糖四十年》。臺北：台灣糖業股份有限公司，1986。

西原雄次郎編，劉萬來譯，《新高製糖簡史》。雲林：臺灣糖業文化協會，

2003 年。

李乾朗，《臺灣古建築圖解事典》。臺北市：遠流出版，2003 年。

李乾朗，《古蹟新解：珍重故事的舞臺》。臺北市：藝術家出版，2004。

甘記豪，《米機襲來：二戰臺灣空襲寫真集》。臺北市：前衛出版社，2015 年。

洪致文，《不沈空母：臺灣島內飛行場百年發展史》。作者自費出版，2015 年。

許乃懿，《台灣糖鐵攬勝》。臺北：人人出版，2003 年。

張季熙，《台灣糖業復興史》。彰化：臺灣糖業公司，1958 年。

張健豐，《乙未割臺憶舊路》。臺北：海峽學術出版社，2010 年 12 月。

張麗俊，《水竹居主人日記（五）》。臺北：中央研究院近代史研究所，2002 年 11 月。

渡部慶之進著，黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》。南投市：國史館臺灣文獻館，2006 年 12 月。

楊鵬飛，《臺灣區鐵道古今站名辭典：臺灣鐵道史》。臺北市：楊鵬飛，1999 年 8 月。

陳美玲，《臺灣地名辭書·卷八嘉義縣（上）》。南投市：國史館臺灣文獻館，2008 年 12 月。

陳家豪，《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》。新北市：左岸文化，2020 年。

陳素雲，《林維朝詩文集》。臺北：國史館，2006 年。

楊維真等纂修，《嘉義縣志·人物志》，卷十二。嘉義：嘉義縣政府，2009 年。

新巷公學校，《新巷庄鄉土史相關調查》，1928年。手稿未出版。

新港公學校，《學校沿革誌》，1898-1968年。手稿未出版。

臺灣糖業文化協會編，《台灣糖業鐵道百週年專刊》。雲林：財團法人臺灣糖業文化協會，2007年。

臺灣糖業文化協會編，《明治製糖之傳承圖說集》。臺北市：臺灣武智紀念基金會，2005年。

臺灣糖業文化協會編，《臺灣的糖業鐵道圖說集》。臺北市：武智紀念糖業協會，2004年。

二、日文

大日本製糖株式會社編，《臺灣支社概況》。臺南：大日本製糖株式會社，1940年。

大園市藏，《臺灣人物誌（上）》。臺北：谷澤書店，1916年。

江熊長夫，《內地臺灣交通要覽》。臺北：盛功舍，1913年9月。

武澤贊太郎，《臺灣內地鐵道旅客運賃表》。臺北：臺灣總督府鐵道部鐵道省運輸局，1924年6月。

武澤贊太郎，《改正鐵道旅客運賃表》。臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1926年4月。

原幹洲，《自治制度改正十週年紀念人物史》。臺北：勤勞シ富原社，1931年。

嘉義廳庶務課編，《嘉義廳第二統計書》。嘉義：嘉義廳庶務課，1920年。

臺灣新民報編，《臺灣人士鑑》。臺北市：株式會社臺灣新民報社，1937

年 9 月。

臺灣總督府交通局總務課編，《自動車に関する調査》。臺北：臺灣總督府
交通局總務課，1932 年 3 月。

臺灣總督府民政部總務局編，《嘉義地方震災誌》。臺北：臺灣總督府民政
部總務局，1907 年 3 月。

臺灣總督府鐵道部編，《臺灣私設鐵道並軌道關係法規類纂》。出版地不明，
1919 年 10 月。

臺灣總督府鐵道部編，《鐵道旅行案内》。臺北：臺灣總督府鐵道部，1916
年。

臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部年報》。臺北：臺灣總督府鐵道
部，1900-1941 年。

鷹取田一郎，《臺灣列紳傳》。臺北：臺灣總督府，1916 年。

肆、期刊及學位論文

一、中文

不著撰人，〈北港拾零〉，《台糖通訊》，第 9 卷第 4 期（1951 年），頁
16。

不著撰人，〈本公司南北鐵道線全部竣工順利通車〉，《台糖通訊》，第 9
卷第 7 期（1951 年），頁 15。

陳素雲，〈從新港信用組合至新港農會（上）〉，《新港文教基金會會訊》，
239 期（2012 年 11 月），頁 12-13。

陳明言、張健豐，〈憶一段糖鐵歷史—日治時期雲嘉地區的糖鐵驛站〉，《台
糖通訊》，124 卷 1 期（2009 年 1 月），頁 24-26。

楊彥騏，〈日治時期的北港糖廠〉，《笨港》，第40期（2000年6月），頁8。

吳聰敏，〈臺灣農村地區之消費者物價指數：1902-1941〉，《經濟論文叢刊》，第33輯第4期（2005年12月），頁321-355。

黃柏學、張智揚，〈歷史文化資產的生菜沙拉—以臺中公園為例〉，《區域與社會發展研究》，第7期（2016年12月），頁152-154。

許前程，〈五分車運走的少年時光〉，謝明勳編輯《五分仔車紀行》，卷一：糖業鐵道追懷與再生（I），（1993年），頁129-136。

陳世榮，《近代豐原地區地方菁英影響力的形成與發揮》。臺北：國立政治大學歷史學系博士論文，2010年。

廖振富、張明權，〈日治時期臺灣古典詩中的「媽祖進香」書寫—以1912年〈笨港進香詞〉徵詩作品為例〉，《2013臺中媽祖國際觀光文化節—媽祖國際學術研討會論文集》，臺中市：臺中市政府文化局，2013年。

二、日文

石井禎二，〈私設鐵道營業線めぐり（五）〉，《臺灣鐵道》，第253號（1934年7月），頁7-12。

臺灣鐵道會編，《臺灣鐵道》，第31號（1915年1月），附錄頁18。

伍、網路資料

中央社，〈嘉義蒜頭糖鐵延伸故宮南院〉（2021年8月17日），收入「聯合新聞網」，網址 <https://udn.com/news/story/7326/5679804>（2021年8月17日點閱）。

中央研究院數位文化中心，「開放博物館」，網址 <https://openmuseum.tw/>

muse/digi_object/7e84ef0c14c6b2fc41ea15058ee78ca6#8196 (2021 年 7 月 9 日下載)

中研院臺灣史研究所，「總督府職員錄」，網址 <http://who.ith.sinica.edu.tw/mpView.action> (2021 年 7 月 5 日點閱)。

看橋工房，〈圖解明治製糖蒜頭媽祖間營業線〉，收入「看橋工房鐵道記事篇」，網址 <https://blog.xuite.net/ticket0610/notebook/59349769> (2021 年 7 月 8 日點閱)。

張朝欣，〈荒廢 20 餘年 北港復興鐵橋拚重生〉，收入「中時新聞網」，網址 <https://www.chinatimes.com/newspapers/20200705000484-260107?chdtv> (2021 年 7 月 5 日點閱)。

陳素雲，〈被錯待的新港士紳 - 林蘭芽 (鄉政篇)〉，收入「facebook」，網址 https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=3822101641182834&id=100001491070482 (2022 年 3 月 13 日點閱)。

陳素雲，〈新港早期的鐵道交通 ~1911 年設立的嘉北線五分仔鐵道〉，收入「facebook」，網址 <https://www.facebook.com/100001491070482/posts/4184511911608470/> (2021 年 8 月 31 日點閱)。

國立臺灣大學圖書館，「臺灣舊照片資料庫」，網址 <https://dl.lib.ntu.edu.tw/s/photo/page/Home>。

〈日治二萬分之一台灣堡圖明治版 (1904)〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/wmts>。

〈日治二萬五千分之一臺灣地形圖 (1926-1945)〉，收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gis.sinica.edu.tw/tileserver/>

wmts。

〈日治三十萬分之一臺灣全圖（第一版）（1924）〉收入「中研院 GIS 專題中心·臺灣百年歷史地圖」，網址 <https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

〈曾人潛〉，收入「雲林國家文化記憶庫」，網址 <http://data.yunlin-memory.cool/data/Person/4672>（2021 年 7 月 2 日點閱）。

〈閒置二十餘年未開發 北港糖廠都市計畫終通過〉（2020 年 8 月 25 日），收入「雲林縣政府 / 縣府新聞」，網址 https://www.yunlin.gov.tw/News_Content.aspx?n=1244&s=305433（2021 年 7 月 10 日點閱）。

〈建築藝術〉，收入「新港奉天宮」，網址 <https://www.hsinkangmazu.org.tw/building.aspx>（2021 年 8 月 7 日點閱）。

〈臺灣歷史人物小傳（明清暨日治時期）/ 蘇孝德〉，收入「國家圖書館·臺灣記憶」，網址 https://tm.ncl.edu.tw/article?u=016_002_0000300859，（2021 年 7 月 5 日點閱）。

SSR2000，〈烏樹林糖廠內整修後的成功號汽油客車〉，收入「維基百科」，網址 https://zh.m.wikipedia.org/wiki/%E7%83%8F%E6%A8%B9%E6%9E%97%E8%BB%8A%E7%AB%99#/media/File%3ARevised_Taisugar_Railcar_562.JPG。（2021 年 8 月 5 日下載）

陸、訪談記錄

蔡玉村口述，張耀元訪談、紀錄，新港蔡宅，2020 年 8 月 15 日、2021 年 10 月 14 日。

A century of history of Xingang Light Railway

Chang Yo-yua *

Abstract

In the Chiayi Xingang area, after the Japanese Occupation and the Republic of China for nearly a hundred years, there have been different routes of light railroads, such as hand trolleys and sugar railways. The routes, the exact locations of the stations, and the specific existing span of them have been dictated over the years, but there is no agreement.

According to the field survey, the first light rail line in this area was the Dabei Light Rail Line set up by Chunlong Company. It was founded due to the opening of the Longitudinal Railway to connect the traffic between Damao and Beigang. Later, owing to the operation of Jiabei Line by Beingan Sugar Corporation, some of the two routes overlapped, resulting in a such a competitive situation that the Dabei Light Rail Line declined and was acquired by Xingao Sugar Corporation.

After that, in order to connect crowds of the pilgrims and cargo transportation between the Xingang station of Beigang Sugar Corporation and Fengtiangong Mazu Temple, Hong Bing set up the Xingang Street Line, hand trolleys to meet this demand. However, this operating route was also affected by the constant extension and

* Geography teacher, New Taiepi Municipal Jinhe High School.

adjustment of the Xingang business line established by the Xingao Sugar Corporation, so that it came to an abrupt end in just a few short years.

Later, the only remaining two sugar railways became the main transportation network of Xingang during the Japanese Occupation. From the early days of Taiwan's recovery to the 1960s, it was the most thriving time for sugar railroads. In particular, the Chenggong Express train launched on the Jiabei Line was said to be second to none in Taiwan.

Since then, on account of Taiwan's economic take-off, developed traffic and low international sugar prices, the operation of sugar factories has become more difficult and closed. Sugar railways have also become the past history, gradually forgotten by the world, and the once prosperous route has turned even more barren.

It was not until 1998 that the village head of Gongqian Village, Xingang Township, began to call on the villagers to jointly organize and beautify the surrounding area of Xingang station. Subsequently, with the support of the Xingang Cultural and Educational Foundation and government subsidies, environmental reconstruction could be smoothly carried out. The first "railway park" in the country was set up in 2000.

Keywords : Xingang Railway Park, Xingang Cultural and Educational Foundation, Dabei Light Rail Line, Dongyang Sugar-Chiayi Line, Xingao Sugar-Xingang Line

