臺北市志

卷六 經濟志 交通篇

臺北市文獻委員會

監修 吳伯雄
主修 王月鏡
協修 徐德餘
協修 顏世錫
協修 廖兆祥

臺北市志

卷六 經濟志 交通篇

臺北市文獻委員會編印

臺北市志卷六經濟志交通篇　目錄

第一章　明　代

第一項　公　路

西班牙人佔據臺灣北端之初，首先開闢交通道路，於鷄籠（今基隆）、滬尾（今淡水）之軍事甫定，即於明崇禎五年（公元一六三二年）三月，自滬尾溯淡水河進入臺北平原（今臺北市北部地區）之後，又沿淡水河支流之基隆河岸，開闢達基隆之道路，另一道路之開闢，是迂迴基隆淡水間海岸山麓。此兩道路開闢完成，沿途原住民聚落，皆置於其勢力之下，後更進入淡水河南方支流新店溪，闢路侵入武勝灣（今新莊一帶）之三大部落，此為臺北地區對外道路之開端。

明崇禎十五年（公元一六四二年），荷蘭人驅逐西班牙人，此後，十九年中，對臺北之交通毫無建樹。至明鄭三世，始有經營，曾先後派部將北上，並從事開拓道路，以利屯墾與防戍。

第二項　航　運

臺北三面環水，有淡水河、基隆河、新店溪，利於航運。淡水河之航運，遠在西人侵據前，即

已為原住民及漢人所利用，彼輩以艋舺（即獨木舟）為航運工具，日日泛楫載運於河上，迄明崇禎五年（公元一六三二年）三月，西班牙人竊據滬尾後，派隊溯淡水河進入臺北平原，更溯其南北支流而入新店溪、基隆河。而此三河流域係原住民麻少翁、里族、答答攸、大浪泵、大加蚋、沙帽廚等之部落所在，盛產硫磺、藤條、鹿皮。漢人冒險入臺北平原以貨易貨，並以艋舺順流至淡水港，轉銷我國本土及南洋等地，由此可見當時河運之一斑。至明鄭三世，航運依然以艋舺為各河流之主要交通工具，間亦有中國帆船航行。

第二章　清　代

第一項　公　路

清代注重道路興修，臺南經竹塹（今新竹）而至鷄籠之間，已有道路可通。臺灣府志封域形勝篇云：「臺灣府，北抵鷄籠六百三十四里，是曰北路」當時臺灣西部平原之縱貫道路，實經由臺北而達基隆也。

清康熙三十六年（公元一六九七年）浙人郁永河來臺北地區（今北投一帶）採硫磺，著有裨海紀遊一書，其中採磺日記一文，是漢人所著有關臺北最早且重要文獻。當時由大陸來臺者，多乘船先到臺南，往北者，須再乘海船沿岸北上，而郁永河不避跋涉，冒險循路北上，披荊斬棘，然亦僅至今桃園縣之南崁，改乘船由淡水入港，溯關渡止上北投。郁永河裨海紀遊所述之今日臺北盆地河水氾濫，各地叢林翁鬱，散見大小原住民聚落。蓋當時臺北地區為凱達格蘭族居住，種薯、射魚為生，臺北三面環水，以獨木舟往來。清康熙四十八年（公元一七〇九年）七月，諸羅縣正式核准泉籍墾戶陳賴章開墾大佳臘地方（一部為今臺北地區），據其墾照，而知是時已墾田五十餘甲，已漸有漢人入居，其進入此平原，當亦係由淡水入口。清雍正年間，臺北地區開闢面積大見增廣，人口

亦漸聚集，通往淡水、基隆，已有陸路可行。由新竹所闢向北之道路，一止於中壢墾之西，一止於南崁，均不在臺北。清雍正年間，諸羅縣志謂：「由新竹至山崎，一望平蕪，捷足者盡日乃至南崁，沿路無村落，行者亦鮮，時有野蕃出沒，旅客必倩熟蕃，持弓矢為護而後行，野水縱橫，或厲或揭，俗所云九十九溪也。」又載：「淡水至基隆有東西兩路，西由八里坌渡砲城，循外北投、鷄柔、大遯、小鷄籠、金包裏諸山麓，至基隆內海百二十里許，沿路內山外海，多巨石巉巖碁峙，相距數武，其下澗水淺深不一，行人跳石以渡，一失足則墜水。東由關渡門坐蟒甲（獨木舟），乘潮循內北投，大浪泵至峯仔峙。港大水深，溯灘河者四十里許，登岸踰嶺十里許，即鷄籠內湖，兩路計程甚不相遠，勞易險逸，亦大略相等。」及清乾隆年間，臺北平原墾闢益廣，經海山沿大嵙崁溪而至山崎，新竹已有大路可通，此外並新闢由暖暖經十分寮，楓仔瀨達頂雙溪轉達宜蘭之山路。至此，臺北對外之陸路交通，南可接新竹轉達中南部，東北直達基隆並轉達宜蘭，北可通淡水，各道路越溪流處，大多未備橋樑，有賴涉渡。一般貨物之運輸，仍多賴水運。

清道光元年（公元一八二一年）正月，噶瑪蘭（今宜蘭）通判姚瑩，由臺南循北路（當時之縱貫幹道），經臺北入宜蘭，其所著中有關臺北地區之道路情形如下：「桃園、大村市、山水清秀、田土膏腴，恍如江南道上矣，十里龜崙頂，有汛。五里大邱園，小溪數重，兩邊皆山。八里龜崙脚，七里新莊，大村山市，民居約近千家，駐縣丞一員，有汛。五里渡大溪至艋舺，途中山水曲秀，風景如畫，擺接十三莊在其東南，為北路第一勝境，艋舺民居舖戶約四、五千家，外即八里坌口，

商船聚集，闤闠最盛」。又記由艋舺東水程二十里至八里坌海口，可見艋舺至淡水以水路為便捷也。其下所記由艋舺經錫口（今松山）至水返脚（今汐止）稱：「水返脚者，臺境北路至此而盡，山海折轉而東出臺灣山後，故名」惟按諸前述，臺境北路實不止於水返脚，此當與前引八里坌在艋舺水程東二十里之說，同為昔人對輿圖方向疏忽所致。其後由水返脚經五堵、八堵，轉暖暖入山而至宜蘭境。清光緒初年，沈葆楨為謀征討後山（東部）叛亂之原住民族，乃更增築由宜蘭至花蓮之道路，於是由臺北可直通東部。清光緒十一年（公元一八八五年）劉銘傳因鑑於法艦之寇警，為謀便利軍旅之調運，乃拓築淡蘭便道，由淡水經臺北至宜蘭，其路線由淡水至臺北之段，大部係就淡水、臺北間舊路拓築改善；由臺北至宜蘭一段，舊路經汐止、七堵、八堵、暖暖，劉銘傳以為路地近基隆，易為敵寇梗扼，乃更闢新路，由臺北府城大南門經古亭村，越觀音嶺至石碇街，越烏塗崛嶺、灣潭渡，經鶯仔嶺、石磕坑、四堵寮，金面山分頭水崙至淡蘭交界，其次即下嶺入礁溪至宜蘭城。

以上為郊區道路發展經過，至於市內街路，可分兩種，一為連接原大佳臘堡下各街庄之道路，另一為各街庄中之街巷。臺北未設府前，已有古亭庄、艋舺渡街、奇武卒、大浪泵庄、中崙庄、下埤頭庄、大佳臘庄、上埤頭庄、興福庄、內埔仔庄、嗒嗒攸庄、貓兒錫口庄、里族庄等，其分布範圍已遍布今日市區。惟各街庄尚未連接成一個完成市區。中間聯絡通路，僅為泥土便道、通牛、馬、行人。多處且為田塍間小道。至於各街庄中之街巷，亦僅人口較多，商業發達之地區稍有可觀，

以艋舺（今萬華）為最早，大浪泵（今大龍峒），大稻埕次之，城內最後。

第一目　艋　舺

艋舺為臺北之發源地，建街最早，其舊繁華地區，在今內江街以南，廣州街以北，康定路以西之淡水河岸附近一帶。通城內之新起街道係清光緒八年（公元一八八二年）建城前後，與西門街、石坊街同時興建者，新起街以北，今日西門成都路一帶，在清光緒年間尚為一片低窪田地。當時主要街巷有：

歡慈市街：古稱蕃薯市街，東接媽祖宮，西達淡水河邊，最早為買賣蕃薯之市集，因而得名。現為貴陽街二段，日據時，闢為風化區。

媽祖宮口街：有媽祖宮而得名，媽祖宮首建於清乾隆十一年（公元一七四六年），為繼清乾隆三年（公元一七三八年）所建之龍山寺後，本市最古之第二名刹，於戰時為日人拆毀，光復後移建成都路，遺址在今貴陽街二段及西園路。

媽祖宮後街：媽祖宮後之街道，現為西園路之一部，街南北向南接直興街。

直興街：初稱直街仔，地在媽祖宮東與土地公廟間，昔日緊鄰市場，甚為熱鬧，與土地街交接處，原有隘門，上建有太極樓祀玄天上帝，現為貴陽街二段之一部。

舊街：清時貿易商及大商店多集此，繁盛僅次於歡慈街，其地在媽祖宮與新店頭街之間，曾設

有鹽館，現為西園路之一部。

鹽館巷：鹽館後之巷道，在今市警察局龍山分局後。

後街仔街：清代時該地附近曾建有艋舺義倉，其地在今龍山分局附近。

書院邊街：因為學海書院所在得名，書院嗣改充高氏宗祠，地在今環河南路二段尾及廣州街交接處。

料館口街：料館即鋸木廠，始建於清咸豐年間，地在今環河南路二段及廣州街之一部。淡水河未改道前適在河岸邊，昔新店溪上游所伐木材，多集運此地以供製材。

育嬰堂邊街：俗稱養生堂街，現名廣州街，今仁濟醫院即其遺址。

粟倉口街：劉姓家廟前淡水河岸一帶，河邊東連後仔街，街東西向，西接淡水河，東連後仔街，即今桂林路環河南路二段附近，舊有艋舺倉署因得名。

凹肚仔街：地在芳明戲院與劉姓宗廟間，今寶斗里所在，因地形似人肚腹凹入得名，自昔即為風化地區。

新店頭街：在龍山寺與舊街間，為隨龍山寺之創建而興起之商店市街，現名西園路。

龍山寺街：龍山寺前之市街，現為廣州街。

龍山寺後街：龍山寺正後之市街。

水仙宮口街：水仙宮前之市街，為今桂林路之一部。

頂新街：龍山寺東側，因與厦新街啣接而居其頂上故得名，現稱西昌街。

大衆廟口街：大衆廟，本名昭顯廟，在龍山寺東鄰建於清乾隆二十五年，廟前之街即稱大衆廟口街。

厦新街：在頂新街與土地公廟間，今名西昌街。

草店尾街：在祖師廟前，今貴陽街二段之一部。

土地前街：在土地廟前，現為西昌街。

土地後街：在土地廟後，現為西昌街，在土地前街之北。

帆寮仔街：又名帆蓼口街，因多做船帆之商店而得名，現為長沙街。

半路店街：在帆寮仔街東鄰，土地後街，布埔街之間，現為西昌街、內江街。

布埔街：在帆寮仔街北，因原多染布晒場得名。

將軍廟街：廟本名晉德宮，祀順助將軍，建於清道光二十一年（公元一八四一年），街在廟前，近淡水河岸，今開封街，漢口街近淡水河部份及茶葉公司一帶都是。

新起街：清光緒八年（公元一八八二年）建城後始闢此街，直通西門，今名漢中街、長沙街。

新起橫街：與新起街同時闢築，現名長沙街二段，又舊分三段各有街名，第一段為新發街，第二段為泰興街，第三段稱新興街。

八甲庄：現為貴陽街二段、永福街、柳州街一帶，為咸豐三年（公元一八五三年）頂下郊拚之

中心。

祖師廟前街：清水巖祖師廟左側，現一部為貴陽街。

祖師廟後街：在廟之右側，現一部為貴陽街。

福地街：舊為艋舺參將署所在，現名三水街、廣州街。

粿店仔街：又稱粿店子頂，今龍山國民中學後跨越鐵路接植物園一帶，舊為艋舺通龍厘口庄、古亭庄之要道路，現名柳州街、和平西路。

頂石路街：現名康定路。

中石路街：現為大理街、和平西路三段一帶。

下石路街：現為西園路一段。

萬安街：今龍山國民中學附近，即廣州街一帶。

頭北厝街：今大理街一帶。

第二目　大龍峒

原名巴浪泵，源出原住民社名，其開發稍晚於艋舺，而早於大稻埕，街市之形成約在清嘉慶、道光年間。

頂街：俗稱四十四坎，「坎」者店舖單位之謂，因同時興建四十四間店舖而得名，位在保安宮

之西北方，街為東西向，舊時街兩端有隘門，故亦稱隘門內。

下街：位接頂街南端，東西向，自頂街西側隘門至內土地公廟。

牛磨車街：原為油坊所在故得名，今廸化街三段一帶。

草厝：由下街西端之內土地公廟南下，至外土地公廟間之一帶，舊多茅舍，故得名，其路南北向。

港仔墘：在番仔溝東稱，為大龍峒陳維英一族舊居所在，位處大龍峒之西北陲，街南北向。

第三目　大稻埕

大稻埕係清咸豐三年（公元一八五三年）泉州之晉江、惠安、南安，所謂頂郊之三邑與下郊之同安籍，民間分類械鬬，同安人敗北集體往居後，始見開發。其最早建立之街道為中街，其後由於艋舺附近之淡水河日漸淤淺，大型船舶無法航駛，而改停靠舊大稻埕，致使其商業地位日增，駕艋舺而上，迄清末，大稻埕發展之範圍，大約南以長安西路二段為界，西以環河北路為界，北以民權西路為界，東以重慶北路為界，當時主要街道有：

中街：為大稻埕最早之市街。始建於清咸豐初年，街向北向，北接中北街，南連南街，今為廸化街之一部。

中北街：以在中街之北，故得名，今為廸化街之一部。

南街：在中街之南，今迪化街之一部。

增仔街：自大橋頭街至杜厝街，今環河北路靠大橋之一段，舊設有渡船碼頭，置渡船接渡大稻埕、三重埔間。

港邊後街：增仔街南，今環河北路之一部。

港邊街：港邊後街之南，今環河北路之一部。

大橋頭街：在大街之東，今為民權西路近臺北橋之一段。

益保裕街：街南北向，北與大橋頭街相交，南接杜厝街，今為迪化街一段之一部。

土地廟仔街：因舊有福德祠故名，亦稱稻新街，今稱甘谷街。

媽祖宮口街：媽祖宮口街於媽祖宮之西，今為民生西路靠環河北路之一段。

媽祖宮後街：媽祖宮之東，為民生西路之一部。

朝陽街：西接媽祖宮後街，東與新店街相交，今為民生西路之一部，在今重慶北路、延平北路間。

朝東街：今民生西路之一部，在今寧夏路、重慶北路二段間。

飲和街：位在今文化戲院後，東西向，東接今延平北路、西鄰迪化街。

震和街：今安西街之北端。

隆記後街：今民樂街之北端。

大稻埕方面舊有著名街道，尚有千秋街（今貴德街），六館街（今南京西路西端），建昌街、貴德街等，其建街大都在建省以後，多為外商及臺灣省大商行聚集之處，劉銘傳任巡撫時，即曾指定此地區為外僑居住地區，實為舊大稻埕精華之所在。大稻埕發展範圍，大約南以今長安西路二段為界，西以今環河北路為界，北以今民權西路為界，東以今重慶北路為界。

第四目　城內

臺北府城建築前，城內原多係田地，甚少街道。建城後，商民聚集，店屋街道漸次興築，所有建築偏於西北一隅；東南一帶，除文廟、武廟及衙門等建築物外，甚少民屋。當時主要街道有：

府前街：在臺北府衙門西側，北起城牆，南達武廟，為今重慶南路之一部。

府後街：在臺北府衙門東側，與府前街平行，北起臺北府衙門之東北角，南達天后宮，今為館前路。

北門街：在府前街之西而與其平行，北達北門口，接北門口外街而通大稻埕，南與西門街相交，在今博愛路一帶。

府直街：街東西行，直對臺北府衙門，故名。東起府前街，西通北門街。

石坊街：因街中建有急公好義之石坊一座（日據時遷建，今存於臺北公園內）而得名，街東西向，東起天后宮，西接西門街，今衡陽路近公園之一段。

西門街：在石坊街之西，直達西門，今衡陽路之一部。

此外，通東門、大南門、小南門各處均有道路，兩旁尚少房屋，城內街道，以多係建城後有計畫闢築，均甚寬廣，最寬者三丈四尺，狹者一丈二尺左右，與艇舺、大龍峒、大稻埕等之舊道街口顯然有別。

第二項　鐵　路

第一目　沿　革

鐵路交通為近代交通發展史上之一重要交通設施。臺北市於本省都市中，發展最速，得助於鐵路交通實大。清末，劉銘傳力倡發展鐵路交通，並主由國家創辦。清光緒六年（公元一八八〇年）十一月，劉銘傳曾上「請開鐵路以圖自强疏」，痛陳國防、漕、賑、商、礦，均利賴交通，認為籌造鐵路乃急不可緩之舉。旨下內外文臣議奏，李鴻章、劉坤一，均贊同其議、而駐德公使劉錫鴻方自歐洲歸，亟言不可，且當時風氣未開，又格於風水之說，疑議紛紛，議遂寢。

清光緒十三年（公元一八八七年）三月，臺灣巡撫劉銘傳，再上「擬修鐵路創辦商務」一摺。略謂：「臺灣既為我國海防之要，當此建省之時，宜速振興殖產，招徠工商，以為圖强之計。」本省鐵路始築於清光緒十三年，原計畫由基隆築至彰化，所需工程費初估為兩百萬兩銀，本擬召商募股充用，嗣以籌募不足，乃用福建省補助臺灣軍餉之經費一百零四萬兩，收回民股，改為官辦。然

以駐軍軍餉，經分期抽付，故工程進行期中，工程費常感拮据，而向地方紳商借墊，此為工程進行遲緩之一原因。及邵友濂繼劉銘傳為臺灣巡撫，鑒於經費之困難，乃奏准改築至新竹為止。至清光緒十九年（公元一八九三年）十一月全部竣工，全長一百八十五公里，工程費一百二十九萬五千九百六十兩。

鐵路工程均依德國人技師貝克爾（Beeker）之計畫進行，首築臺北至基隆之間車站，軌寬定為三呎六吋，軌條重三十九磅，最大坡度三十分之一，最小半徑五噚（chain），部分材料，係利用淞滬鐵路之建材。

築鐵路之初，清光緒十二年（公元一八八六年）三月，先於大稻埕河溝街設機器局，聘德國人貝克爾為工廠監督及工程師，除製造軍械之外，兼造鐵道鐵路應用之部份資材，又設伐木局隸屬機器局下，更創洋式鋸木機，割製枕木以供鐵路之需。翌年，設立全臺鐵路商務總局於臺北城東之三板橋庄，以張士瑜為總辦統理局務，英人馬德松（H. C. Matheson）為會辦，總管技術方面。同年三月起，先行測量，六月開工，由大稻埕起興築經錫口（今松山）、南港、水返脚（今汐止）、八堵向基隆方向進行，路線長二十哩，逢溪架橋，凡二十餘座。清光緒十五年（公元一八八九年）向北築十一哩先行通車，清光緒十七年（公元一八九一年）十月竣工。

清光緒十四年（公元一八八八年），另著手興築自臺北至埤南（即今桃園、新莊間）之築路設軌工程，至光緒十七年（公元一八九一年）二月始告竣工。自此而南，越龜崙嶺，經桃仔園、中壢

、大湖口至新竹，全程四十二哩七十鎖，於清光緒十九年（公元一八九三年）十月完成通車。計自基隆經臺北至新竹，全線六十二哩，費款一百二十九萬五千九百六十兩，每哩僅二萬零九百兩，所費較他國所築為省。

築鐵路工程中，以臺北至基隆間之獅球嶺隧道最為艱巨，初削闢山坡，以山勢險峻，洪雨瀉沙，屢將路基沖毀，後乃接受外籍工程師建議，改築隧道。臺北至新竹線，最初遭逢之難題，即為淡水河之架橋，因河幅廣濶，洋技師議須架設鐵橋，為拙於經費，乃由營造家廣東人張家得承包架設木橋，材料由香港輸入，於河畔搭臨時工廠，清光緒十四年（公元一八八八年）興工，橋樑靠北岸一段採用鐵製旋開橋式（開閉部份二十三呎），下以石柱支持，以時啓閉、可通帆船。橋僅可供人馬通行，而鐵路車軌止於兩端，火車抵兩岸橋頭停止，搬行接運其間，橋樑長約一千四百九十八呎，為當時全線中最大橋樑，亦為最艱巨工程之一，迄翌年八月告竣。

鐵路築工，大部份為兵工，由軍官統率監督。最初劉銘傳自任工程監督，小部份係招商承辦，指定工程地點，分段分區，令當地有名望資產者為大工頭，由其再分覓小工頭，限期完成。勞工之工資計方論值，因土地險夷不同，地質不一，殊不一致，大體上艱險多石之處，每立方丈工資在四元至八元之間；平坦之處，每立方丈工資一元三角至二元四角不等。鐵路之枕木則皆用臺產，視施工地點，指定就近之山地採伐，於北部多取自三角湧大嵙崁，中部則取自南庄附近之獅里興及太湖獅潭紋水河、罩蘭湖一帶，蓋為便利搬運。間亦有遠取自彰化南投一帶者，一小部份併曾由南洋新

嘉坡輸入。枕木加工之標準大約長六呎寬六吋餘，厚四吋，主要為樟木，稍雜楠、杉，其價格如係採自官林者，則給採伐運搬及加工工資；因運搬歷程不同，大約每根值銀三角至六角左右。

鐵道橋樑所需之石材，主要取自臺北近郊之觀音山及九芎林、樹杞林兩溪。惟後兩地之產石，量少質劣，因其接近鳳山溪，主要係供鳳山溪架橋之用。石材因係採自官地，不論值，僅付工資，方一尺長一丈之石材，其搬運之工資約為一元至二元之間。

築鐵路之其他器材如軌道、車輛及架橋鐵材等，除一部份係取自淞滬鐵路停建之材料外，大部分係委由開設在大稻埕之瑞記洋行，向外採購。

鐵路用地之徵用，因惑於風水之說，或謂祖業不能割讓，有言火車行駛過煙煤毒人，稻穀不生，而於路線設計勘察之初，行賄勘測人員，務使避經其田廬墳墓；既定之後，仍多方設法阻撓，致使原定路線一再修改，若干地段，為避免墳墓廬舍，多作不必要之彎道。大致築路用地，少數由地主捐獻者之外，大部分由政府出價收購，至於收購價值，據日本據臺後，臺灣總督府向地主之調查記錄，或謂僅給半值，或謂由政府調查以時值給付者，頗不一致。一般徵用之土地，每平方丈之上等土地約八角，中等土地約六角，下等土地約四角。

劉銘傳以厲行新政，清賦加稅，民怨其苛，而廷議又多方掣肘，物價上漲，工事遲進。清光緒十七年（公元一八九一年），遂稱病辭職，邵友濂繼之，疏言經營鐵路之難，旋奉旨批准停工，鐵路之興築，僅完成新竹經臺北至基隆段。

第二目　業　務

鐵路設立之初，車站均屬土造建築物，臺北至基隆設有臺北、錫口（今松山）、南港、水返脚（今汐止）、八堵、基隆等六站，於清光緒十七年（公元一八九一年）十月開始營運。臺北至新竹設有臺北、海山口、打類坑、龜崙嶺、桃仔園、中壢、頭重溪、大湖口、鳳山崎、新竹等十站，於清光緒十九年（公元一八九三年）十一月開始營運。剛創辦之時，站中不設信號機，亦無昇降場，開始每日開車六次，後因機關車損壞，乃減為四次。發車時刻多在上午七時半及下午一時，列車牽引數，因客車多寡不定，大致臺北基隆線十二輛、臺北新竹線十輛，臺北基隆線一日旅客平均為五百人左右，臺北新竹線較少約為四百人左右。

當時儲備於臺北總站之車輛，計有機關車八輛、客車二十輛、無蓋貨車二十二輛、有蓋貨車四輛。八輛機關車之名稱如下：第一號名騰雲，第二號名御風（以上係淞滬鐵路所使用者），第三號至第五號不詳，第六號掣電，第七號超塵，第八號攝景，均購自英國。

臺北至基隆之車費，初為二十二分，後增為四十四分。臺北至新竹之車資，初為三十三分，後增為八十八分。官座倍之，官兵因公憑證搭乘免費，私事與民同須購全票，四歲以上未滿十二歲之兒童及五官失能其一者之大人均半票。又旅客携帶行李或貨物，不分等級，每人一律以三十五斤為限，至於貨物運費，則擔抵一人，加票一張，二百斤加票兩張，以此類推，但茶、米、漁、蔬菜、

鹽、煤炭、木材等生活必需品，二百斤以下加一票，以示優待。初期各站票價如下：

表一　臺北基隆間各站搭客票價（初期）

臺北	錫口	南港	水返腳（即今之七堵）	八堵	基隆
五分五	八分三	十一分	一九分三	二二分	
二分八	五分五	一三分八	一六分五		
二分七	一一分	一三分七			
八分三	一一分				
二分七					

註：

一、車資統用七錢二分銀元。

二、此表所列數字係普通車資。

三、資料來源：臺灣鐵道史七九頁，明治四十三年臺灣總督府鐵道部編印。

表二　臺北新竹間各站搭客票價（初期）

臺北大橋頭	五分五	八分三	一一分	一六分四	二二分	二四分八	二七分五	三〇分二	三三分	
海山口	二分八	五分五	一〇分九	一六分五	一九分一	二二分	二四分七	二七分五		
打類坑	二分七	八分一	一三分七	一六分五	一九分二	二一分九	二四分七			
龜崙嶺	五分四	一一分	一三分八	一六分五	一九分二	二二分				
桃仔園	五分六	八分四	一一分一	一三分八	一六分六					
中壢	二分八	五分五	八分二	一一分						
頭重溪	二分七	五分四	八分二							
大湖口	二分七	五分五								
鳳山崎	二分八									
新竹										

註：

一、車資統用七錢二分銀元。

二、此表所列數字係普通車資。

三、資料來源：臺灣鐵道史七九頁。