

消失的軍用鐵道——東港線

文· 圖片提供／溫文佑（國史館審編處科員）



▲ 1942年東港線與鄰近鐵路相對位置圖。（圖片來源：臺灣總督府交通局鐵道部編《臺灣鐵道旅行案內》）

日治時期，潮州線鐵路在1923年12月完工後，地方人士咸認為鐵路有繼續興建的需要，紛紛提出請願。規模大者當推1932年7月，潮州、新埤、枋寮、枋山、車城、恆春、滿州等六庄庄長及有力人士訪問鐵道部，請願延伸鐵路。此時鐵道部計畫編列潮州至恆春及支線溪州（今南州）至東港的鐵路工程預算；東港地方居民受到鐵道部測量新線的刺激，組成「鐵道期成同盟會」，希望鐵路能經過東港，地方人士甚至願意負擔十萬元的工程費用。直到1936年，日本帝國議會才通過溪州至枋寮、溪州至東港的26公里屏東線鐵路預算248萬元，預定1939年開通，東港線鐵路也在此時躍登歷史舞臺。

東港線起自屏東線鐵路的「社邊」（今鎮安）站，中途只經過「大鵬」站，就來到終點站東港，全長6.2公里。

由於鐵道部興建溪州至枋寮及東港線的時間點，日本政府已由右翼軍人當政，不但廢除《華盛頓條約》，且退出倫敦裁軍會議，走向軍國主義、對外進行侵略，故東港線又延伸出一條軍用支線抵達大鵬灣的東港海軍航空隊營區，形成「支線中的支線」。航空隊營區內設置大型的水上機場，輔以東港線鐵路連結，形成一個完整的軍事運輸系統。

據當地耆老回憶，列車如要進入營區，必須先開超過大鵬車站的分岔點，再由火車尾倒退緩慢駛入營區，故暱稱「倒吞線」；營區終點設置旅客月臺及汽車月臺各一座，供人員與戰鬥裝備上下列車，並安裝兩個「萬斤撐」的卸貨架，負責將作戰用的軍用品、交通工具、蛋、米、麵粉、牛奶等轉運至南洋一帶，月臺也被暱稱為「牛奶臺」，饒富趣味。

鐵道部興建東港線目的，是日本南進政策下物資與人員重要的轉運線，以軍事為導向，故將火車站興築於東港東區的牛寮，遠離公家機關與人口密集區。東港車站前並未形成新的商圈，與當初地方的期望有所落差，對促進街市的繁榮幫助有限。

1938年3月17日東港線舉行「起工式」，1939年12月17日東港站完工，1940年7月19日開始載客營運，一天共

有八班列車往返。依照當時臺灣總督府交通局出版的《鐵道職員錄》，車站設有驛長、助役心得、預備助役、貨物掛、驛務掛、預備驛務掛等職務，電話號碼為114，驛長先後由吉野重善、高子忠助、山崎武治先生擔任。臺灣旅行案內社出版《臺灣鐵道旅客運賃表》，指出旅客從東港到全臺鐵路各站均以三等車的車資計價，最南可到20.4公里的枋寮，車資6元；最北到達457.5公里的基隆，車資95元；最東則是548.8公里外的蘇澳，車資111元。

雖然時局已然戰雲密布，但初期日軍尚能掌握局面，故1942年鐵道部仍然編有《臺灣鐵道旅行案內》，提供各界有關臺灣鐵道旅行的參考。剛通車不久的東港線就有介紹篇幅，敘述東港的近海漁業興盛，以盛產車蝦、蟹聞名；主要建築有東港郡役所、東港實業國民學校、東港魚市場，旅客可參訪東港神社及東港海水浴場，亦可搭乘聯絡船前往小琉球；如需投宿，可前往東港飯店、天津旅館、荒鷺旅館。

太平洋戰爭末期，由於日軍已喪失制空權，故盟軍自1944年10月起即針

對東港線鐵路、營區、工廠等軍事據點進行猛烈空襲，藉以瓦解日軍的抵抗能力。營區內的水上機場多次遭到轟炸，幾乎每週都會來炸一次，東港市街與鐵路、軍事、行政機關在連番轟炸後夷為平地、傷亡慘重。

戰後，東港海軍航空隊營區由中華民國空軍接收，東港線鐵路除了軍事運輸用途，還擔負東港地區經濟發展的領航角色。但隨著1980年代連接高雄林園與屏東新園的「雙園大橋」完工通車後，東港居民到高雄的交通選擇不再完全依賴屏東線鐵路，搭乘客運或自備交通工具即可；且東港車站並未緊鄰人口密集的市區，致使客貨運一落千丈。1991年2月28日，東港線開出最後一班（客運）列車，但當時空軍營區仍在東鵬灣，有實際軍需用品運輸考量，直到2002年7月空軍營區撤離，東港線一甲子的鐵道歲月正式畫上休止符。

東港線在日治末期因軍事需求而生，旅客運輸結束後，又因軍事運輸多延續了11年的壽命，但最終還是因為軍營撤離黯然步下歷史舞臺，僅在大鵬灣國家風景區內保留昔日軍事運輸的月臺

及解說牌，訴說從前輝煌的過往。東港線的興衰起伏是臺灣軍用鐵道運輸史的一頁縮影，值得我們深入探索、細細品味。



▲大鵬灣國家風景區昔日軍事運輸專用月臺。
▲今日殘存的一小段東港線鐵路。