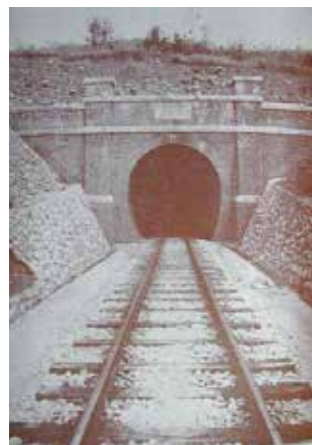


日治時期臺灣的鐵路建設及其營運

講座日期：1月12日

主講人：蔡龍保（國立臺北大學歷史學系教授兼教務長）



▲第九隧道是縱貫線中最長的隧道，圖為第九隧道北口。

日治之初，臺灣內陸交通十分不便，村莊與市鎮雖有小路相通，但各市鎮間幾無道路聯絡，現代交通機關只有基隆至新竹間90公里的鐵路。

1895年8月，首任總督樺山資紀

向臺灣事務局總裁伊藤博文力言，開鑿道路、敷設縱貫鐵路、修築基隆港等三大事業為本島經綸上之最大急務。

兒玉、後藤時期，是臺灣邁向殖產興業、近代化發展的飛躍時期。1899年3月22日發布臺灣事業公債法。為期10年、預算額3,500萬圓的事業中，鐵路費占2,880萬圓、築港工程費占200萬圓。道路事業亦是不可缺的工程，但後藤決定先興築鐵路、修築基隆港，日後再興築完備的道路。因為日本取得臺灣後的一大課題，即是要透過交通網絡的重編，切斷臺灣與中國的紐帶而使之與日本結合，完成殖民地與母國的經濟分工。殖民地與母國間的物資搬運線，是以幹線國有鐵路和港口為首要工程。

兼任鐵道部長的後藤，在日本鐵道作業局局長松本莊一郎、日本鐵道會

社社長小野義真的推薦下，任命長谷川謹介為技師長。具突出專才與開創性格的長谷川，在後藤的絕對信任下進行諸多改革。就人事面視之，他一改前期人事不臧的困境，組成一支精英技師團隊，奠定鐵道部日後經營人才之基礎。此外，確立鐵路用品資金特別會計、隨意契約制度等，對日後臺鐵的發展影響甚大。就路線選擇視之，由於其重新調查、選定路線，將「軍用鐵路」轉為具殖民地特質的「開拓鐵路」，使得縱貫鐵路開通後帶來西部的躍進發展。工程的進行採「速成延長主義」，「速成」使臺灣提早享受鐵路帶來的發展，「延長」則擴大因鐵路而受惠的地區，但也造成臺鐵體質不良的後遺症。

1908年，西部縱貫鐵路的完成具有指標性的意義，所經之地產業發展漸趨快速，呈現躍進發展之勢。以往利用河川搬運的地方物資轉而利用縱貫鐵路而向南北兩端移動，舊有的河口港失去作



▲1921年基隆車站。

為地方物資集散市場的功能，港勢頓形衰頹；反之，基隆、高雄兩港成為臺灣客、貨運出入的門戶，異常繁盛。伴隨產業、貿易的發展，鐵路與港口的統制體系益形重要，築港事業往往伴隨著國有鐵路的擴張而發展，兩者相待配合。

1925年生野團六接任交通局長後，鐵路政策漸走向「改主建從」。國有鐵路從1926年到1936年並無新線的興築，可謂已過了創業、擴張時代，進入改良時代，希望積極的改良鐵路，解決長年「速成主義」政策下的遺害。擱置早年的環島鐵路計畫，代之以汽車運輸來完成環島交通。最初，汽運運輸的發展侵奪私鐵的領域，而後漸延伸其觸角，朝與國鐵平行的路線發展，由國鐵的輔助機關變成國鐵的競爭對手。因此，汽車運輸業者走向統制、整頓階段，健全經營體質，避免惡性競爭。同時，交通局積極改良國鐵，推進汽車運輸國營計畫，收購與縱貫鐵路平行的重要線路。

在互補合作與相互競爭並存的1930年代，由不同交通工具建構成島內外交通網絡。1930年之前，島內運輸上的聯絡仍不發達，與鐵道部進行聯運者僅限於臺北鐵道與蘇澳—花蓮間的聯絡船。隨著汽車運輸的發達，國、私鐵皆受到衝擊，故私鐵開始積極發展與國鐵的聯運。1934年，參加島內旅客聯運的會社有國鐵、七家私鐵會社、三家

汽車運輸會社及大阪商船會社，只要稍微重要的地區就有聯運。1936年更有日本航空會社的加入，形成島內鐵路、船運、汽車運輸、航空的聯運業務。

至於島外聯運，1910年代僅有臺日間臺鐵與大阪商船、日本郵船等船運會社的聯運，1920年代末期擴展到與日本鐵道省150餘個車站的聯運。1930年代將聯運業務擴展到滿洲、朝鮮，並以臺日間定期航空運輸的開始為契機，發展鐵路、航空、船運的現代聯運業務，直達日、滿、鮮之內地。一方面促進島內社會經濟的發展，一方面也強化臺灣成為日本資本主義的原料、糧食供應地及工業製品的市場。

然而，國鐵長期採「速成主義」之方針，加以改良工程不完備，使得國鐵的體質不良、運送力不足，貨車等諸項設備不足，造成產業發展的局限。另一方面，國鐵運費的高昂，不僅造成煤礦業的畸形發展，撫順煤得以入侵臺灣南部，更使得香蕉、鳳梨產業的生產者收益大減。誠如鐵道部長渡部慶之進於1943年所言：「縱貫線是以速成主義行建設，其後敷設的海岸線亦是應時局之需求而行的緊急設施。最近由於車輛速度的增快、隨著牽引力的增加列車重量大增，因此對舊有各線澈底性的改良補強，實極為緊要。可惜這些改良工程多流於敷衍性的方策。」



▲1926年臺灣鐵道線路圖。