

臺灣鐵道線路圖



推動時代的巨輪

日治中期的臺灣國有鐵路 1910 ~ 1936

國立臺灣師範大學文學院院長 吳文星 共同推薦
日本杏林大學國際協力研究科教授 小山三郎

蔡龍保 著

臺灣書房

推動時代

日治中期的臺灣國

邁向現代化是日治時期臺灣歷史的重要特徵之一，日本殖產興業的現代化經驗如何運用在殖民地臺灣，實在是非常值得探討的一個問題。鐵路是現代化設施中極為重要的一環，日治時期臺灣國有鐵路的發展，一則顯示日本鐵道省經驗的移植，一則反映殖民地鐵路的特殊性。本書利用大量的日治時期檔案資料、官方出版品、報紙、雜誌等第一手史料，重建日治中期臺灣國有鐵路的發展實況。一面探究臺灣總督府鐵道部是如何發展鐵路路線、進行改良事業、運作組織人事、經營客貨運輸。一面究明鐵路如何帶來交通體系的變遷、如何與臺灣社會經濟互動，以及對產業的發展、地區開發、移民事業、城市的興起扮演何種角色。



五南文化事業

ISBN 986-7743-84-9 (557)

00390



9 789867 743848

台灣古籍出版有限公司

臺灣鐵道線圖

臺灣書房

推

動

時

代

的

巨

輪



日治中期的臺灣國有鐵路 1910~1936

蔡龍保 著

推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路
(1910-1936) / 蔡龍保作. -- 初版. --

臺北市：台灣古籍，2004〔民93〕

面：公分. -- (臺灣書房)

參考書目：面

ISBN 986-7743-84-9 (平裝)

1. 鐵路 - 臺灣 - 歷史

557.259

93014084

臺灣書房

推動時代的巨輪——

日治中期的臺灣國有鐵路 (1910 — 1936)

作者 蔡龍保
編輯 蘇情文



發行人 楊榮川
出版者 台灣古籍出版有限公司

行政院新聞局版北市業字第四〇八號

地址：台北市和平東路二段三三九號四樓

電話：〇二—二七〇五五〇六六

傳真：〇二—二七〇六六一〇〇

郵政劃撥：一八八一三八九一

網址：www.wunan.com.tw

電子郵件：tcp@wunan.com.tw

顧問 財團法人資訊工業策進會科技法律中心

二〇〇四年九月 初版一刷
定價 新台幣 三九〇元整

著作權所有・請勿翻印

序

十九世紀上半葉，鐵路的出現，為世界各地帶來交通的革命。清季臺灣巡撫劉銘傳興築鐵路作為自強事業的一環，即被視為是臺灣交通史上劃時代的大事。日治初年，臺灣總督府本乎日本國內發展鐵路成功的經驗，將修建鐵路作為當務之急，與築造港口、土地調查並列為三大事業。1899年起開築縱貫鐵路，其後，踵繼增築，迨至1945年鐵路總長已達1,600餘公里。日治時期，鐵路不但是臺灣陸路交通之動脈，並且是帶動臺灣產業開發、地區發展、社會整合之推手。戰後數十年間，臺灣鐵路仍維持昔日盛況，然而，隨著時移勢易，近年來臺灣鐵路逐漸盛況不再。回首走過百年歷史的臺灣鐵路，不可否認的，日治時期是臺灣鐵路發展的關鍵期，用是，此一時期臺灣鐵路研究實為刻不容緩之課題。

作者接續前人的研究，以日治中期國有鐵路為研究對象，仔細爬梳官方檔案及報章雜誌之動態資料，探討日治中期國有鐵路硬體設施的改良擴張及管理、人事、運費等營運制度的調整、與公路交通之競合，以及鐵公路聯運交通網形成對臺灣社會經濟之影響。指出日治時期臺灣國有鐵路固然是因應臺灣社會經濟需求而進展，但是顯然未能滿足臺灣社會經濟發展之需。日治中期鐵路興築追求速成，改良事業失之敷衍，人事任用、職員福利制度、運費政策等則未盡合理。儘管如此，國有鐵路對臺灣各項產業的發展、地區的開發、移民事業的推進、城市的興起、社會文化生活的變遷等，實頗有促進之功。要之，本書有助於吾人適切了解日治中期臺灣鐵路營運和作用之實況。

臺灣鐵路的研究正在起步階段，作者能以此一課題撰寫論文，的確具有創新性。難能可貴的，作者具有正確解讀日文文獻的能力，並且對日本近代史具備良好基礎，因此，對史料之涵義能適切的 understanding。其資料掌握相當周

推動時代的巨輪

日治中期的臺灣國有鐵路（1910—1936）

延，論述嚴謹客觀，言之成理，文字平實，條理分明，是一本富參考價值之佳作。此次，五南機構的台灣古籍出版公司樂於出版，誠可欣可賀。

忝為指導教授，爰聊綴數語，略抒所感，並為之推薦，是為序。

吳文星

誌於國立臺灣師範大學文學院

2004.6.3

代序

給臺灣及日本的讀者們

首先，我想聲明一點，我研究的對象是現代中國，而非日治時期的臺灣。我之所以想向讀者推薦本書的理由如下。

從去年4月至今年3月的一年間，我有幸得以在台北從事臺灣現代文學的研究。這一期間，我發現大多數的臺灣研究者都試著在日治時期的文學裡尋求臺灣現代文學潮流的原點。由此，我得知臺灣文學研究與日治時期的研究有密不可分的關係。此一體驗令我產生了一個單純的疑問：為什麼目前在臺灣日治時期的研究會如此地受到矚目呢？

我認為只要觀察臺灣當前的政治及社會狀況即可找到答案。例如，國中歷史教科書《認識臺灣》，便是一個很好的例子。這本教科書是由作者的指導教授、同時也是國立臺灣師範大學文學院院長吳文星先生所執筆。該書捨棄國民黨時代的歷史觀，勾勒出以臺灣本土為中心的臺灣史。也就是說，目前臺灣社會存在著一股強大的本土化潮流。

這或許也意味著，在歷史的領域中出現了一股知性的好奇心，想一窺國民黨政府時代不容觸碰的部分歷史，例如過去無從學習的日治時期的「台日關係」，或者是關於臺灣現代化的問題。現在，臺灣的年輕研究者之所以對日治時期的臺灣、日本感到極大的興趣，上述理由應是一個很重要的因素。

那麼，作者又是如何觀察日治時期的臺灣呢？我曾這樣問過作者：「為什麼你想研究日治時期的鐵路建設呢？從事鐵路研究讓你發現了什麼樣的臺灣社會？」我之所以問這個問題，是想聽聽臺灣的年輕研究者對日本抱有何

種觀感。

對於我的問題，作者舉了幾個實例回答，他說：「如果不綜合各個領域的研究成果，則不能對日治時期的歷史做出客觀的結論。而我之所以想研究鐵路建設，是因為交通史、土木史與當時的經濟活動、國民生活有密切的關係，可以從中了解臺灣總督府是以何種態度從事臺灣的基礎建設，以及其對臺灣的經濟、社會生活產生了哪些影響。此外，也可得知其與日本國內當時的基礎建設政策有何不同之處。」

由此可以看出作者在從事交通史、土木史研究時，所欲釐清的問題點何在。在這樣的問題意識下，作者深入探討日治時期的鐵路建設，指出此一時期臺灣歷史發展具有兩個很大的特徵，一是「以歧視為基調的殖民統治」，一是「臺灣社會的邁向現代化」。此外，在考察實際的鐵路建設時，作者也特別著眼於幾個事實，例如竹南至苗栗一帶隧道的建設使用了鋼筋混凝土的技術，又如台北市內的道路是以柏油鋪設而成，而這些技術都比日本國內更早一步被採用於臺灣。

也就是說，作者一向秉持著一個原則，他認為日治時期日本對臺灣的各種建設，並不能成為合理化其殖民統治之藉口。然而，除了這個大前提之外，客觀評價日治時期的各種政策及各個政策負責人的功績，也是歷史研究中極為重要的一環。作者認為這種不偏不倚的研究態度，乃是客觀的歷史研究所不可或缺的。

目前，臺灣似乎並沒有太多著眼於鐵路、土木領域的先行研究。那麼，日本人的研究成果又如何呢？據作者表示，近年日本所出版的鐵路研究依舊僅從「軍事目的」的觀點或「經營史」的視角來探討日治時期的鐵路建設，作者並對這種見解表示疑惑。像這樣的疑問，可說是從作者實證主義式的研究態度中自然產生的。因為，作者在這本書裡證實了鐵路在臺灣產業、觀光

事業的發展及地區開發上，扮演著相當重要的角色。

此外，此書令身為日本人的我特別感到興趣的部分，是對參與臺灣鐵路建設的日本人的敘述。透過本書，我有著似乎重新發現日治時期的臺灣社會與日本人的感覺。臺灣年輕研究者在描繪日治時期的臺灣時，同時也捕捉了活在那個時代日本人的身影。有關日治時期的研究越是在臺灣深入發展，臺灣與日本之間這一段歷史上曾有過的微妙關係也越會在現代被憶起。過去日本人遺留下的歷史，現今在臺灣一點一滴逐漸被發掘出來。屆時，現代的日本人又會如何認知此一歷史呢？

現在，這本發人省思的研究成果正式出版了。當我第一次接觸到這本書時，我便想推薦給臺灣的讀者，同時也想介紹給日本的讀者。我之所以想寫這本書的推薦辭，便是基於這個理由。我期待著、也衷心相信這位年輕的研究者今後必會有更大的進展。

小山三郎

日本杏林大學國際協力研究科教授

2004年5月 於東京

自序

回想進入碩士班開始研究生生涯，已經是六年前的事了，但許多事情還是歷歷在目。剛進入研究所的時候，在專業訓練、第二外語的學習、諸多課程的修習上，頗感吃力，甚至時感挫折，懷疑本身是否有能力接受挑戰。在此一學習過程中雖未必是一帆風順，但是在個人的學習與成長上是極為充實且獲益良多的。

原本對學術研究是陌生而無知的，幸而在學習的過程中，得到許多師長的教導，使我得以一窺學術殿堂之奧妙。本人得以走上學術研究之路，實在是拜吳文星老師所賜。就讀大學期間，吳師即時鼓勵學生們要增進外語能力，有機會要再向上進修。我也就在此因緣際會下，比同儕早了一些時日學習日文，日後幸承蒙吳師惠允指導，開始日治時期臺灣史的研究。吳師治學嚴謹，極為用心地指導學生，逐字逐句地為學生修改論文更是令學生既感激又慚愧。感激的是老師的悉心教導，慚愧的是努力下的成果離老師之期望仍甚遙遠。也只能期許日後自己能有所進步，才不致辜負吳師的指導。

論文口試時，幸得王啟宗老師、黃紹恒老師細心把關，給予諸多建議，使本人得以改正許多疏失、誤謬之處，非常感謝。此外，本人參加博士班考試時，王仲孚老師、邱添生老師、鄭瑞明老師、林麗月老師，也給予許多寶貴的建議，並給予本人鼓勵、提點，在此一併致謝。廖隆盛老師則有如學生的大家長一般，時時在學問上以及諸多疑難雜症，給予學生諸多幫忙，萬分感謝。小山三郎教授在我初次前往日本研究時，惠予諸多幫忙，對本書的出版也提供許多協助，非常感謝他。

去年經由友人得知，本人的碩論在去年出版的鐵路書籍中遭到大量抄襲，本人不擬追究，惟願讀者能明辨是非，則感幸甚。本書承蒙五南機構台

推動時代的巨輪

日治中期的臺灣國有鐵路（1910—1936）

灣古籍出版有限公司惠允出版，非常感謝其工作團隊在編輯、校稿、版面編排等各方面的用心，增添本書之光彩。

希望將本書獻給一直支持我唸書的家人與諸位叔伯兄長們，有您們的支持，龍保才得以安心唸書。我會時時提醒自己更虛心努力學習，才不致辜負您們的期望。感謝所有關心我的人！

蔡龍保

2004年6月誌於台北家中

目 錄

第一章 緒論	1
第二章 國有鐵路路線之擴張	13
第一節 臺東線的興築 / 14	
第二節 宜蘭線與潮州線的興築 / 28	
第三節 海岸線的興築與支線的發展 / 42	
第三章 國有鐵路之營運概況	53
第一節 管理組織之變遷與職員分析 / 54	
第二節 運費政策之沿革與發展 / 81	
第三節 客貨營運之分析 / 107	
第四章 國有鐵路之改良事業	131
第一節 線路之改良 / 133	
第二節 車輛之增備與改良 / 149	
第三節 職員福利設施之改善 / 165	
第五章 公路運輸之興起與交通體系之變遷	189
第一節 公路運輸之勃興及其對鐵路之衝擊 / 191	
第二節 鐵道部之因應 / 209	
第三節 聯運業務之發展 / 226	
第六章 國有鐵路與臺灣社會經濟發展	239
第一節 國有鐵路與觀光事業之發展 / 240	
第二節 國有鐵路與產業之發展 / 259	
第三節 國有鐵路與地區開發 / 278	

推動時代的巨輪

日治中期的臺灣國有鐵路(1910-1936)

第七章 結論	307
附錄 飯田豐二紀念碑碑文	315
參引書目	317

表 次

表 2-1-1	1910-1921 年臺東線歲出入表	24
表 2-2-1	宜蘭線工程進行概況表	32
表 2-2-2	潮州線續建歷年請願概況表	40
表 2-3-1	海岸線全通前後各區間運行班次表	46
表 2-3-2	海岸線全通後要站時刻表	47
表 2-3-3	產業調查會所調查之日後發展路線表	51
表 3-1-1	鐵道部職員官職別人數表	55
表 3-1-2	國有鐵路官職別人數比例表	62
表 3-1-3	1933 年度臺灣與日本國內鐵道局職別比例比較表	63
表 3-1-4	東京鐵道局教習所專門部各科修習科目表	69
表 3-1-5	臺鐵人員赴日本鐵道省教習所進修概況表	71
表 3-1-6	臺鐵人員赴日本鐵道省教習所進修概況表	71
表 3-1-7	1923-1936 年臺鐵現業員教習所職員進修概況	74
表 3-1-8	1935 年以前日、鮮、臺鐵路職員養成機關比較表	75
表 3-2-1	臺鐵本線旅客運費變化表	84
表 3-2-2	1936 年臺灣、日本國內客運費率比較表	87
表 3-2-3	臺鐵一般貨物每百斤哩運費表	92
表 3-2-4	臺鐵包車貨物每噸哩運費表	92
表 3-2-5	1936 年臺灣與日本國內一般貨物運費比較表	98
表 3-2-6	1936 年臺灣與日本國內包車貨物運費比較表	99
表 3-2-7	1919 年煤、薪、煤礦、磚特定時期運費優待表	104
表 3-3-1	1910-1936 年度車廂別乘客統計表	109

表 3-3-2	1914 年客車(快車)級別運費比較表	110
表 3-3-3	1930-1936 年度主要貨物數量表(本線)	114
表 3-3-4	1910-1936 年度貨物運送量表	115
表 3-3-5	1910-1936 鐵路收支盈餘與總督府歲出入比例表	122
表 3-3-6	1920-1931 年度國有鐵路投資狀況表	124
表 3-3-7	1925-1929 年度國鐵盈餘與投資額比例表	127
表 4-1-1	1926 年國鐵本線各線路維護區概況表	135
表 4-1-2	維護工程費及補充工程費概況表	136
表 4-1-3	縱貫線第一期雙軌工程路段完工表	147
表 4-1-4	日本鐵道省線路線發展概況	148
表 4-2-1	九年計畫車輛增備表	152
表 4-2-2	1899~1936 國鐵車輛增備表	153
表 4-2-3	1934~1936 年滯貨概況表	155
表 4-2-4	1925 年度檢車所概況表	158
表 4-2-5	鐵道部車輛修繕概況表	159
表 4-2-6	1927-1936 年車輛修繕費表	160
表 4-2-7	1936 年度日、滿、鮮、臺急行列車速度比較表	164
表 4-2-8	日後待改良事務略表	165
表 4-3-1	鐵道職員共濟組合發展概況表	170
表 4-3-2	金融部貸款額標準表	173
表 4-3-3	職員薪資別貸款人數表	174
表 4-3-4	1929 年度臺北、高雄鐵道工廠傷病概要統計表	176
表 4-3-5	1934 年高雄鐵道工廠從業員寄生蟲病患調查概況表	177
表 4-3-6	1935.10-1936.9 診療所診療人數概況表	180

表 4-3-7	1936 年度一時金發放概況表	183
表 5-1-1	1912-1931 年度公車發展概況表	192
表 5-1-2	1931 年 6 月各州廳公車營業狀況表	193
表 5-1-3	1931 年 6 月各州廳平均每一汽車運輸業者經營狀況表	194
表 5-1-4	臺中・彰化間鐵路與公路運費比較表（一般貨物二級品百斤）	196
表 5-1-5	私有鐵路營業概況表	200
表 5-1-6	私設軌道營業概況表	201
表 5-1-7	公路運輸與國鐵競爭路線表	204
表 5-1-8	鐵路與平行路線公車客運成績比較表	205
表 5-1-9	鐵道部旅客、貨物數量及平均運送里程表	206
表 5-1-10	鐵路與平行路線汽車貨運成績比較表	207
表 5-1-11	鐵路與平行路線汽車之小宗貨物運送成績比較表	208
表 5-2-1	官營汽車運輸計畫路線表	218
表 5-2-2	局營汽車中部線路線表	219
表 5-2-3	局營汽車南部線路線表	221
表 5-2-4	1936 年度鐵道部兼營公路運輸之營運成績	225
表 5-3-1	鐵道部島內客貨聯運數量表	230
表 5-3-2	鐵道部島外客貨聯運數量表	236
表 6-1-1	鐵道部優待旅客運費概況表	248
表 6-1-2	1930 年鐵道部對各線海水浴場遊客之優待	253
表 6-1-3	1936 年度旅行俱樂部旅行團成績表	257
表 6-1-4	1935、1936 年度旅行俱樂部旅行團成績比較表	258
表 6-2-1	宜蘭線與煤產量關係表	261
表 6-2-2	1934 年 4 月到 1935 年 3 月間基隆、高雄發送鮮魚數量表	269

日治中期的臺灣國有鐵路(1910-1936)

表 6-2-3	1934 年蘇澳港漁貨出貨狀況表	270
表 6-2-4	國有鐵路冷藏車增設表	271
表 6-2-5	芭蕉運費與販賣金額比例表	277
表 6-2-6	芭蕉輸出運費支付額一覽表	277
表 6-3-1	1910 年 3 月花蓮港鳳林間輕便鐵路客貨運概況表	281
表 6-3-2	東部沿岸命令航路沿革概況表	283
表 6-3-3	臺東線客貨運概況表 1910-1936	289
表 6-3-4	東海自動車客運量表	290
表 6-3-5	1936 年零售物價指數比較表	291
表 6-3-6	1910 年公布花蓮港廳官營移民預定地之交通概況表	293
表 6-3-7	花東地區歷年人口增加表	295
表 6-3-8	花蓮地區人口社會增加與自然增加	295
表 6-3-9	花蓮地區外來人口出生地比例	296
表 6-3-10	東部地區 2,000 人以上的市鎮	296
表 6-3-11	鹽水港製糖株式會社花蓮港製糖所工廠別產糖量表	301
表 6-3-12	花蓮港廳林業及製材業者數量概況表	302
表 6-3-13	花蓮港廳森林收入概況表	303