

第一章 歷史背景研究

1.1 台灣鐵道發展沿革

台灣鐵道始建於清代，於日治時期迅速發展，在國民政府接受之後繼續發展。依據管理鐵道的機構，大致可看到不同時期的整體發展情形。

1-1.1 清代台灣鐵道的建造

台灣的鐵道的築構計劃最早是由福建巡撫兼台灣學政丁日昌所提議。1876（清光緒 2）年丁日昌至台灣巡視後，即奏上〈台灣事宜摺〉¹，奏請清廷在台推動各項建設，開鐵路即是其中之一，並建議將淞滬鐵路材料移運台灣，在台北與台南間興築鐵路。其後清廷以鐵路需費過鉅、煤礦尚未有效開採等因素而駁回丁日昌的建議，亦因丁日昌去閩撫之職以致在台灣興建鐵路的計劃未能施行。

1885（清光緒 11）年台灣正式設省，劉銘傳擔任首任巡撫。劉銘傳深知鐵路對於國防、政治、經濟的重要性，所以劉氏出任台灣巡撫後，即積極籌畫台灣鐵路的建設。1887（清光緒 13）年 3 月 20 日劉銘傳上奏〈擬修鐵路創辦商務摺〉²，具體說明興建鐵路具有三大利益：

（1）便於海防。因台灣為海上重鎮，係東南各省安危之所繫。欲保東南地區安全，要先確保台灣，而興築鐵路則是建設台灣首要之政策。

（2）便於建省。建築鐵路與建省城必須密切配合，鐵路開通則可以帶來商業的繁榮。

（3）便於工事。台灣從北到南約有六百餘華里，步行需費時 13 到 14 天，而且溪流廣漠、港灣分歧，每遇大水即阻隔不通，因此要建設台灣，必須先發展島內的路上交通，以增加運輸效率，而鐵路橋樑的架設則是最便利的方式。

劉銘傳在該奏議中除論述開辦鐵路的優點外，並就其興築計劃內如條列清單：

（1）基隆至台灣府（今台南）擬修車路六百餘里，所有鋼質鐵路並火車、客車、貨車以及橋樑，統歸商人承辦。議定工本價銀一百萬兩，分七年歸還，利息按照週年六釐。每年歸還數目，待辦成後核量鐵路腳價進款數目，再行定議。

（2）台北至台南，沿途所過地方，土沃民富，應用鐵路地基，若由商買，民間勢必居奇。所有地價，請由官發，其修築工價，由商自給。

（3）基隆至淡水，貓裏街至大甲，中隔山嶺數重，台灣人工過貴，必須由官派勇幫同工作，以期迅速。

（4）車路所用枕木，為數過多，現在商船訂購未到，需請先派官輪代運，免算水腳。

（5）車路造成之後，由官督辦，由商經理。鐵路火車一切用度，皆歸商人自行開支。所收腳價，官收九成，償還鐵路本利，商得一成，並於搭客另收票費一成，以作鐵路用

¹ 參考：臺灣銀行經濟研究室，1964，《清德宗實錄選輯》，P.28。

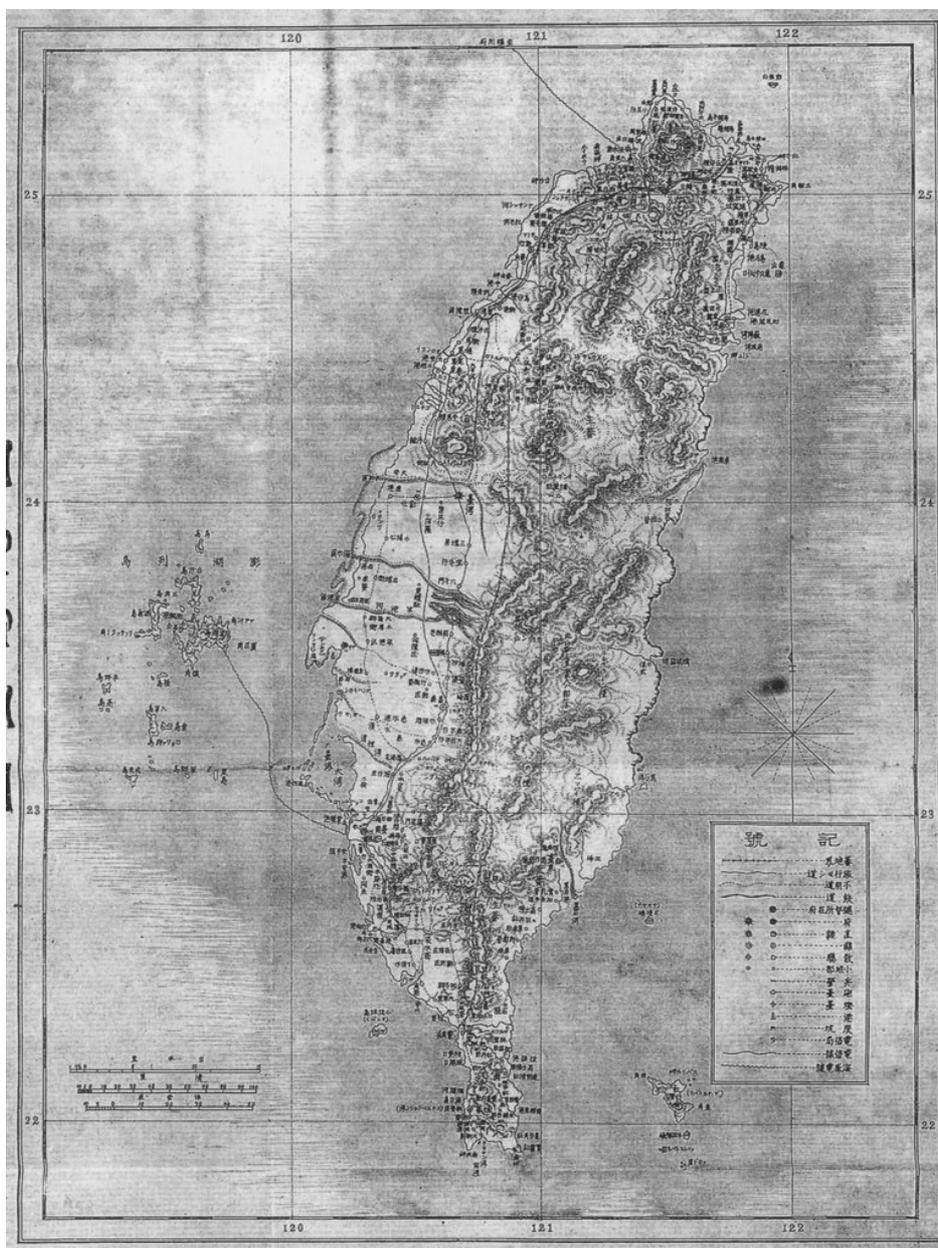
² 參考：臺灣銀行經濟研究室、劉銘傳，1997，《劉壯肅公奏議》。

度。除火車應用收票司事人等由官發給薪水外，其餘不能支銷公費。

(6) 鐵路經過城池街鎮，如需停車之處，由官修造車房。所有站房碼頭，均由商自行修造。

(7) 此項鐵路現雖商人承辦，將來即作官物。所用鋼鐵條每碼需 36 磅，沿途橋樑必須工堅料實，由官派員督同修造。

(8) 此項鐵路計需工本銀一百萬兩，內有鋼條、火車、鐵橋等項需銀六十餘萬兩，商人或在德廠、或在英廠訂購，其價亦需分年歸還，如奉旨准辦，在與該廠議立合同，由官驗明蓋印以後，由商自行歸還，官不過問。如商人另作別項生意，另借洋款不能以鐵路作抵。



【圖 1-1-1】1895 (明治 28) 年台灣鐵道路線圖。(1895,《新領地台灣島》)

1887（清光緒 13）年 5 月 20 日清廷准許台灣建造鐵道事宜，劉銘傳即在台北城東三板橋邊（今台北市南京東路與中山北路交會處）設立「全台鐵路商務總局」，以英人馬德利為總工程師，著手興建台北至基隆車站。同年 6 月在台北大稻埕動工，中經獅球嶺，開鑿隧道數處，工程甚為艱鉅，至 1891（清光緒 17）年竣工通車，全長 28.6 公里，係台灣鐵道的濫觴。【圖 1-1-1】

劉銘傳巡撫任內僅築成基隆至台北段的鐵路，在基隆台北段開通後，1892（清光緒 18）年繼任巡撫邵友濂續開築自台北南行經桃園、中壢以達新竹的路線，此路段長 78.1 公里，終於在 1893（清光緒 19）年通車。之後因新竹以南的路段地形起伏，溪流多且面寬廣，工程將會非常艱鉅，故奏請清廷停止興工。綜觀基隆至新竹間的鐵路全長 106.7 公里，共建大小橋樑 74 座、溝渠 568 處，總共支付了 1,295,960 兩銀元。

1-1.2 日治時期台灣總督府交通局鐵道部沿革

1895（清光緒 21、明治 28）年中日甲午戰爭結束，台灣在「馬關條約」中被割讓于日本。日本領有台灣以後，深知建設鐵路為開發台灣經濟資源的首要工作，乃積極籌建全島鐵路，並成立相關的鐵路管理組織。日治初期，台灣鐵路的管理隨著軍事組織、營業組織的變遷，屢經更改廢合。首先設立「台灣鐵路線區司令部」，其後經歷「臨時台灣鐵路隊」、「通訊部臨時鐵路股」及「臨時台灣鐵路舖設部」等組織變遷；一直到 1899（明治 32）年成立鐵道部，隸屬台灣總督府交通局，掌管台灣鐵路相關事宜，同年 3 月 31 日台灣總督府發行興築台灣鐵路及基隆港暨土地整理公債 35,000,000 圓，以籌措興建鐵路的經費。

日本領台後即著手從事縱貫線的調查，1896（明治 29）年 3 月 14 日，台灣總督樺山資紀命令臨時台灣鐵路隊長山根武亮【圖 1-1-2】以 77,360 餘圓經費進行縱貫鐵路調查，並委託鐵路技師工學博士曾田禮作等從事測量。調查工作從該年 4 月開始進行，至 6 月完成基隆到打狗（今高雄市）之間的測量工作。

因為日本在進駐台灣期間，曾受到台灣島居民強烈的抵抗，所以部分原有鐵道也遭到破壞，除了即將興築路段的測量工作之外，也同時透過舊鐵道的接收利用、檢討原有路段的情況、修築輕便鐵道，奠定縱貫鐵道的基礎。



【圖 1-1-2】臨時台灣鐵道隊長山根武亮（江慶林，1990，《台灣鐵道史》上卷，台中：台灣省文獻委員會）

以舊有鐵道的基隆至新竹路段而言，主要改築線路中坡度過陡或施工不合理處，修改了近 92 公里，使得列車效率大增，同時由於工程進行困難，部分路段變更原定路線、重新規劃；例如：廢除台北與桃仔園（今桃園）間的龜崙嶺線，改為自台北貫穿艋舺街（今萬華）的東北端、越過新店溪及大料坎溪、穿越茶山隧道、經鶯歌石（今鶯歌）至桃仔園。北部工程是最早開始施工的路段，從 1899（明治 32）年 5 月開始修築、1900（明治 33）年 4 月基隆至新竹段竣工。南部工程則遲至 1899（明治 32）年 9 月才動工，但因

時值日俄戰爭期間，俄國艦隊出航東洋，漸有通過台灣海峽之勢。為確保台灣防務、使鐵道儘早完工，後藤新平與陸軍大臣寺內正毅交涉，以臨時軍事費的經費支出，早日完成未完工之路段。³

縱貫線鐵道在 1908（明治 41）年終於全線通車，於 10 月 24 日在台中公園舉行「台灣縱貫鐵道全通式」慶賀。【圖 1-1-3】隨後林業鐵道和其他產業鐵路也陸續開通，在 1920 年左右，台灣的鐵道系統大致上已具有相當的規模，在 1920 年之後，除了台東線和宜蘭線、潮州線、西部海線和其他支線的興築繼續擴張之外，1927（昭和 2）年鐵道部實施官制改正、新設改良課，國有鐵道的擴張算告一段落、進入改良時期。

改良時期包括線路、車輛增備、從業人員福利設施、以及相關站體建築的增改築。就大型車站而言，嘉義驛是這個時期改良工事中較早的案例，其後台南驛、台北驛、高雄驛也相繼改築。

【表 1-1-1】縱貫線各區間通車年表

年度	北部竣工區間	里程數	南部竣工區間	里程數
1899	—	—	—	—
1900	—	—	打狗—台南	45.9
1901	大稻埕—淡水	22.1	台南—新營庄	38.6
1902	基隆—新竹改良線	101.9	新營庄—嘉義	23.0
	新竹—中港	18.0		
1903	中港—三叉河（今三義）	34.0	嘉義—斗六	31.2
1904	三叉河—伯公坑（今勝興）	7.9	斗六—彰化	49.6
1905	—	—	彰化—葫蘆墩	31.7
1906	—	—	—	—
1907	三叉河—后里庄	15.9	打狗—九曲堂	17.1
1908	后里庄—葫蘆墩（今豐原）	7.7	—	—
計	—	207.5	—	237.1

1-1.3 二次大戰後台灣鐵路管理局沿革

1945（昭和 20、民國 34）年二次大戰結束，國民政府於 11 月成立鐵路管理委員會，先以監理制度辦理，之後逐漸改制，至 1948（民國 37）年 3 月成立「台灣鐵路管理局」，隸屬台灣省交通部，管理台灣省鐵路及其附屬事業，並監理公營及民營鐵路事宜。至 1963（民國 52）年 2 月再次修改編制，局內設運務、電務、工務、機務、材料、總務、主計等七處，總工程司、秘書、財務、公共關係、檢核、安全、人事等七室；外部設花蓮管理處、台北機廠、員工訓練所、貨運服務總所、餐旅服務總所五個直屬單位，各處之下分設各廠段，計運務段、電務號誌段、工務段、檢車段、材料廠、無線電台、工程隊、台北經營所、煤炭驗運所、高雄收支所、高雄機廠、鋼梁廠、電氣修造廠、石礦工場、

³ 參考：林淑華，1999，《日治前期台灣縱貫鐵路之研究》，P.64。

(5) 花東線軌距拓寬：原二英呎半的窄軌拓寬為三英呎半，該工程自 1978（民國 67）年 7 月開工，1982（民國 71）年 6 月完工。自此，花東線與西線同一軌距，台灣鐵道的東西線可相連互通。

(6) 1970 年代西部縱貫線鐵路電氣化。

(7) 1985（民國 74）年宜蘭線完成雙軌工程。

(8) 1987（民國 76）年台中縣豐原站與成功站間完成雙軌化。

(9) 南迴線：自卑南至枋寮間全長 98.25 公里，1980（民國 69）年 7 月開工，1991（民國 80）年 12 月完工，完成環島鐵路網。

目前鐵路站房的整修、養護，多交由工務段處理相關工程，以嘉義火車站而言，相關維護的工程都由嘉義工務段管理、執行、保存相關檔案紀錄，包括：排水工程、防水工程、乃至油漆工程、站容整修工程…，都是由工務段負責相關事宜。