

探古知今：館藏日文舊籍介紹 連綿軌道情——日本殖民統治初期及中期的臺灣鐵路發展

文／許瓊丰 圖／國立公共資訊圖書館



臺灣鐵道縱貫線急行列車

臺灣地形多高山，加上河川大多短小流急不利舟楫，在未有交通建設前阻絕了南北往來而影響發展。至清光緒年間，臺灣巡撫劉銘傳興建基隆至新竹這段長約 100 公里的鐵路，然因線路選定、坡度過大、技術等因素致使工程品質不佳，雖可行車但不便利。

日本殖民統治臺灣後，首任臺灣總督樺山資紀即主張興築縱貫鐵路、開鑿道路、修築基隆港是經營臺灣的首要三大事業。然而鐵路建設事業工程浩大，初期先建設軍用輕便鐵路以利物資與人員運輸，期間也有獎勵民營的臺灣鐵道會社但最後失敗，於是在 1899 年 3 月先發布「臺灣事業公債法」以獲得建設經費，接著 4 月 1 日成立「臨時臺灣鐵道敷設部」（後改組為「臺灣總督府鐵道部」），民政長官後藤新平兼任鐵道部長，長谷川謹介擔任技師長，正式展開縱貫鐵路建設事業。

巨靈讓工 臺灣鐵路新時代

長谷川謹介上任後，以質樸剛毅的性格，先是重新進行路線調查，由以往的軍事需求轉為經濟上的考量，同時提出以最短時間內完成最長鋪設距離的「速成延長主義」，於是縱貫鐵路建設工程較原訂時間提早一年在 1908 年完工，經費剩餘達 120 餘萬圓，而得以再增築淡水、鳳山兩支線、擴張高雄、基

隆兩車站、改良高雄港、興建鐵道旅館。此後，繼續興築臺東線與宜蘭線等線路，1922 年完成竹南到彰化的海岸線（今稱海線），這段時間同時也有鐵路支線的興建，與輕便鐵道、私設鐵道的鋪設，臺灣交通得到很大的改善。

縱貫鐵路克服地形上的種種限制，完成三義至豐原間最困難的中部路段工程後，1908 年 10 月 24 日在今臺中公園舉行「臺灣縱貫鐵道全通式」隆重的通車典禮，也形成了臺灣生活共同圈。

長谷川謹介的「速成延長主義」，雖然也發生了因運輸能力不堪負荷造成貨運的滯貨問題，但他對臺灣鐵路的建設，以及後來擔任鐵道部部長時期，對管理政策的制定，皆奠定了臺灣今日發展的基礎。

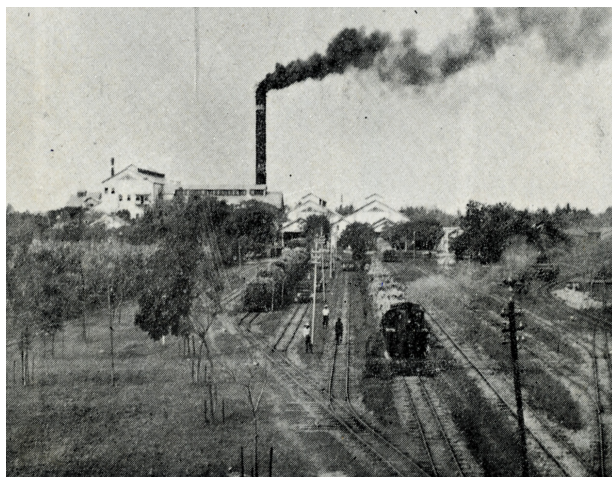


對臺灣鐵道建設有重大貢獻的鐵道部長長谷川謹介

有關臺灣鐵路的介紹，本館數位典藏入口網所藏資料集中，在1910年-1930年，故本展主題訂為「連綿軌道情 日本殖民統治初期及中期的臺灣鐵路發展」。使用資料可參考，《臺灣鐵道史》3卷、《臺灣拓殖畫帖》、《臺灣總督府鐵道部第十六年報 大正三年度》、《現代臺灣史》等書。

殖民地現代性新生活 大眾的旅遊、奢華的鐵道旅館

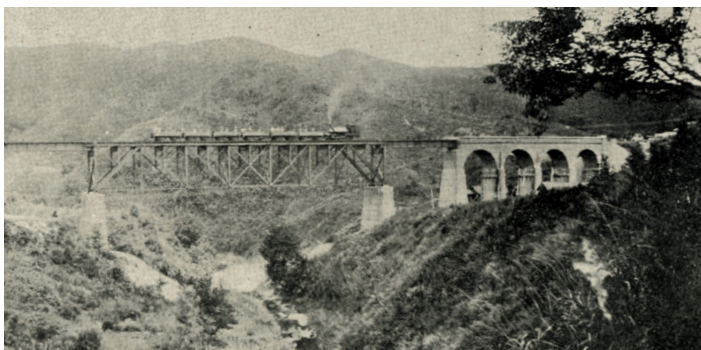
臺灣鐵路網的成形，帶動了新的生活型態，無論是日本貴族、高級官員、臺灣士紳或一般民眾皆可利用。急行列車相當於現在的「特快車」，車廂分為一等、二等、三等，一等最高級、費用昂貴，三等則是簡單的木頭座椅車費最便宜，可以符合一般民眾需求。



臺灣製糖株式會社阿緞工場中的私設軌道



建地620多坪的臺灣鐵道旅館



魚藤坪橋梁（上）今稱龍騰斷橋（下）

因此，隨著交通路線的便捷，旅行與觀光不再是上層階級的活動，民眾也擴大了空間移動，無論溫泉泡湯、賞月、海水浴場、參觀博覽會、北港媽祖等宗教參拜活動皆能參與，也因此帶動了旅宿業與地方產業的興盛，當時鐵道部還特別發行了旅遊指南書《臺灣鐵道旅行案内》，旅遊風氣興盛已與今日無異。

為配合縱貫鐵路開通式，在臺北停車場（車站）前興建臺灣鐵道旅館，日夜趕工下僅以14個月時間，便在1908年10月20日完工，此為一棟3層歐式紅磚建築，內部設施從臺灣第一座電梯、使用各種高級木材、地毯到料理與餐具、臺灣物產的陳設等，皆極盡奢華又富特色。第一位住宿的皇族當然就是參加鐵路通車典禮的閑院宮載仁親王，此後眾多集會在此設宴，臺灣士紳林獻堂等人也曾在此住宿。表現日本統治殖民地先進與進步象徵的鐵道旅館，舉行著重要宴會，搭配樂器演奏、賓客雲集、衣香鬢影杯觥交錯，但就在第二次世界大末期遭轟炸成為廢墟。今日，此地是新光三越臺北站前店與亞洲廣場大樓，仍是臺北市重要地標之一。

展覽資訊

「連綿軌道情 日本殖民統治初期及中期的臺灣鐵路發展」展覽
展覽日期：2021.01.02（六）~2021.04.18（日）
展覽地點：國立公共資訊圖書館總館三樓
期刊櫃檯旁迴廊區（週一休館）